



シンポジウム資料

経営統合について(その1)



背景・課題

<関西国際空港(関空)>

[開港日] 1994年9月4日
[滑走路] 2本(3,500m、4,000m)
[総発着回数] 10.8万回
[総旅客数] 1,386万人
 { 国際1,011万人
 国内 375万人



関空会社管理

<大阪国際空港(伊丹)>

[開港日] 1958年3月18日
[滑走路] 2本(1,828m、3,000m)
[総発着回数] 12.3万回
[総旅客数] 1,291万人



国管理

国土交通省成長戦略(平成22年5月17日 国土交通省成長戦略会議)

- 関空については、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、1.3兆円を超える債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築することを目標とし、これを通じて前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を行う必要がある。
- バランスシート改善にあたっては、関空のキャッシュフローから生み出される事業価値のみならず、伊丹のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用する必要がある。
- 関空・伊丹の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法としては、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース(いわゆるコンセッション契約)する手法を基本にその可能性を追求する。

関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の目的 平成23年5月17日に、国会で可決、成立

- 関西国際空港(関空)及び大阪国際空港(伊丹)の設置・管理を行う新関西国際空港株式会社を設立するとともに、公共施設等運営権の設定(コンセッション)を通じた関空債務の早期かつ確実な返済を図る。
- これにより、関空の我が国の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び関空・伊丹の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する。

経営統合について(その2)

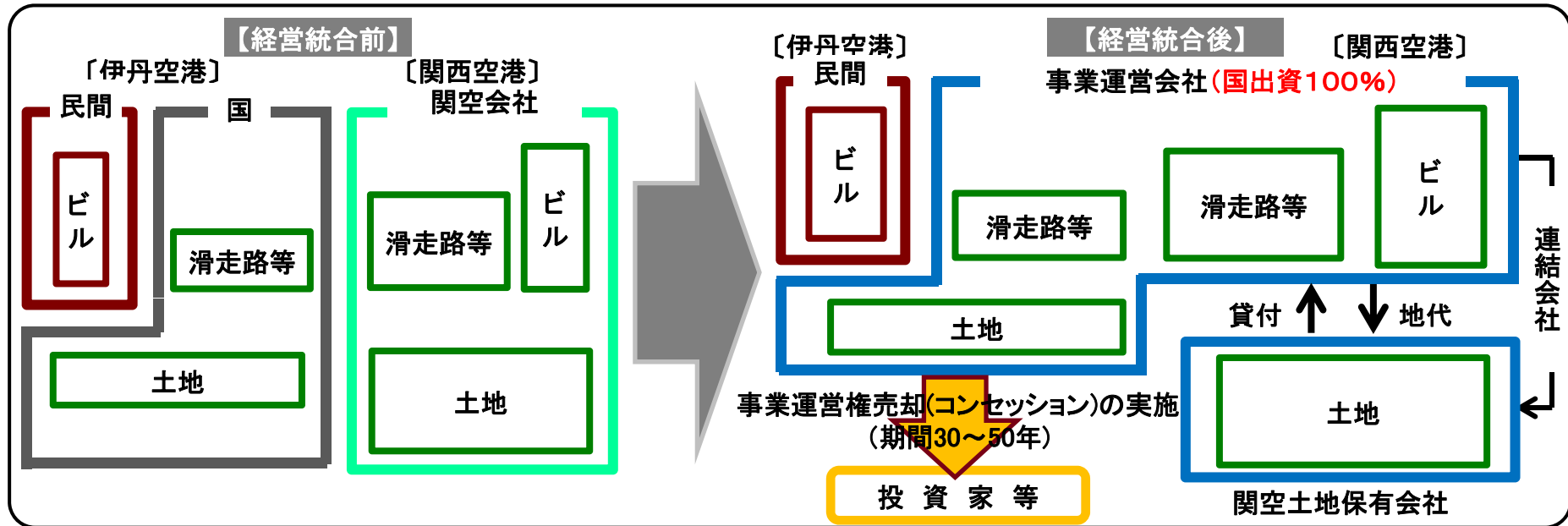


統合前

○大阪国際空港(伊丹空港)は国が直接管理し、関西国際空港(関西空港)は関空会社(国が2/3、地元自治体・民間が1/3出資)が管理している。

経営統合

○**経営統合**する両空港運営会社(=新関西国際空港株式会社(新関空会社))が伊丹空港及び関西空港を管理する。
 ○経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却(いわゆるコンセッション)を実施することにより、関空債務の一層円滑な返済を図る。



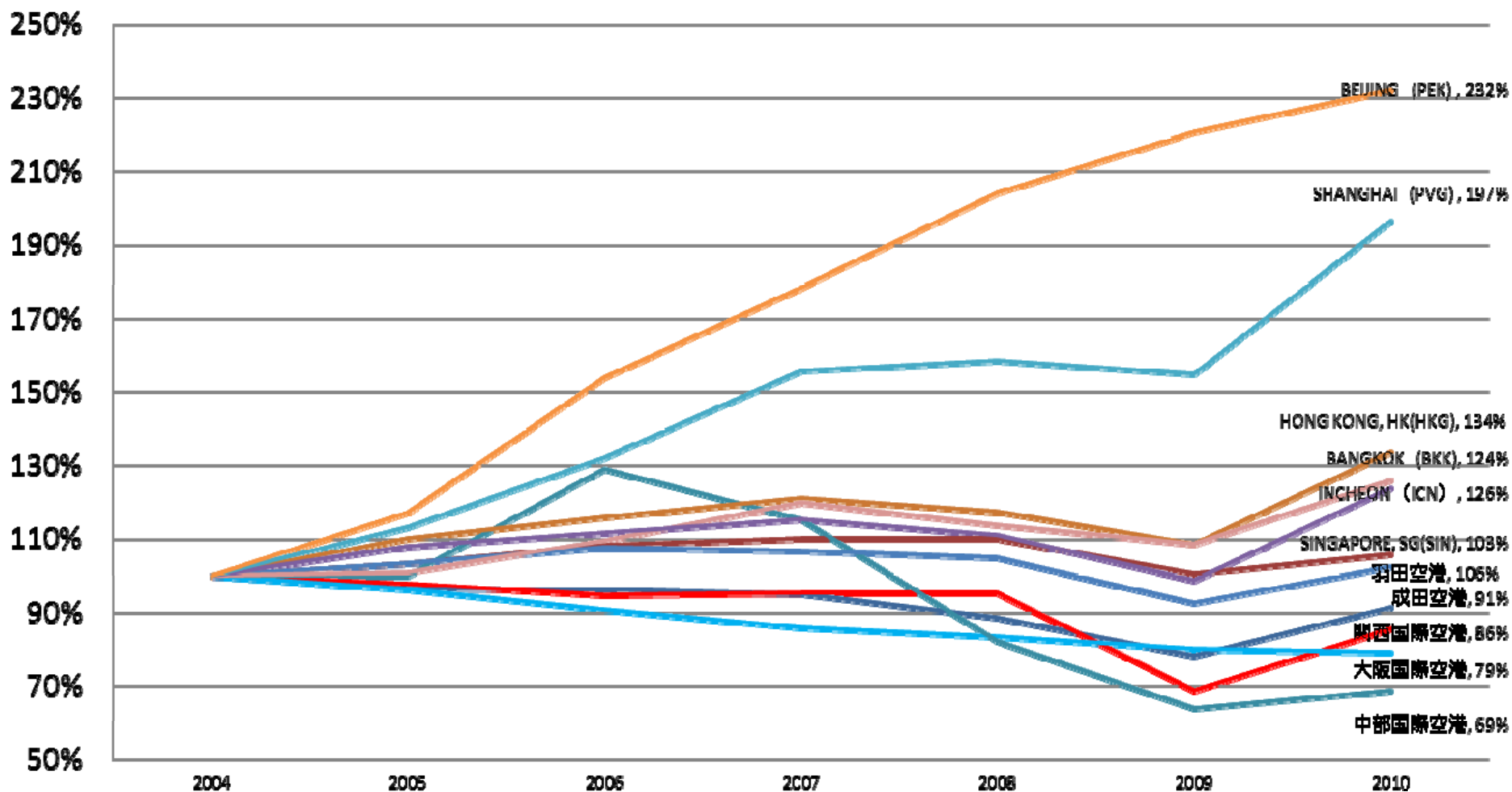
2012年4月:新関西国際空港株式会社設立

2012年7月:関西空港と伊丹空港の経営統合

世界の空港の航空貨物取扱状況



アジアの主要空港の中でも、貨物取扱量は北京、上海、バンコク、香港は増加率が高い。
日本の空港は、アジア主要空港と比較して相対的に増加率が低い。

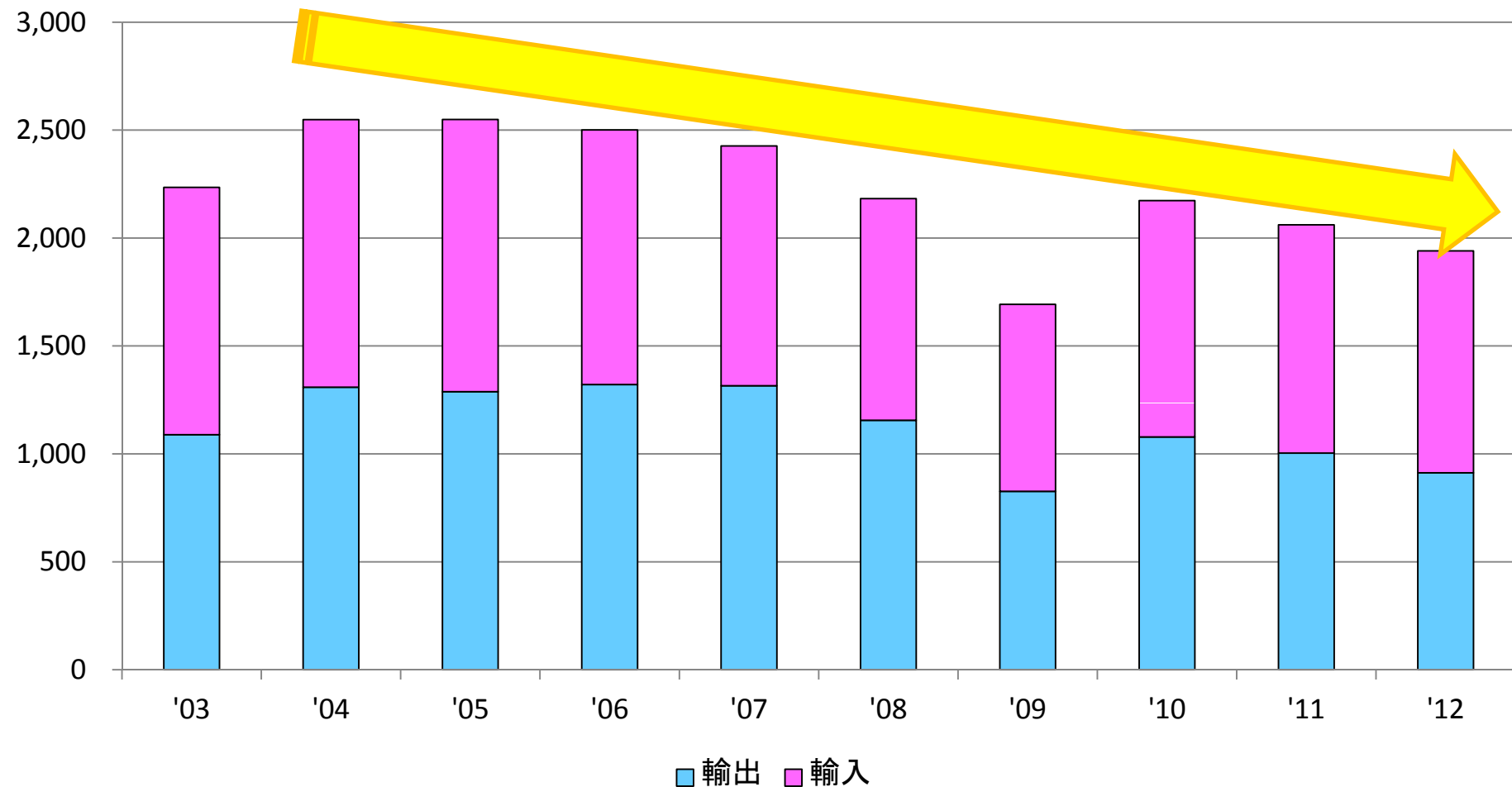


全国の航空貨物取扱実績(貨物量)



日系企業による生産拠点の海外移転・船便へのシフト等により、航空貨物量は輸出・輸入共に減少傾向

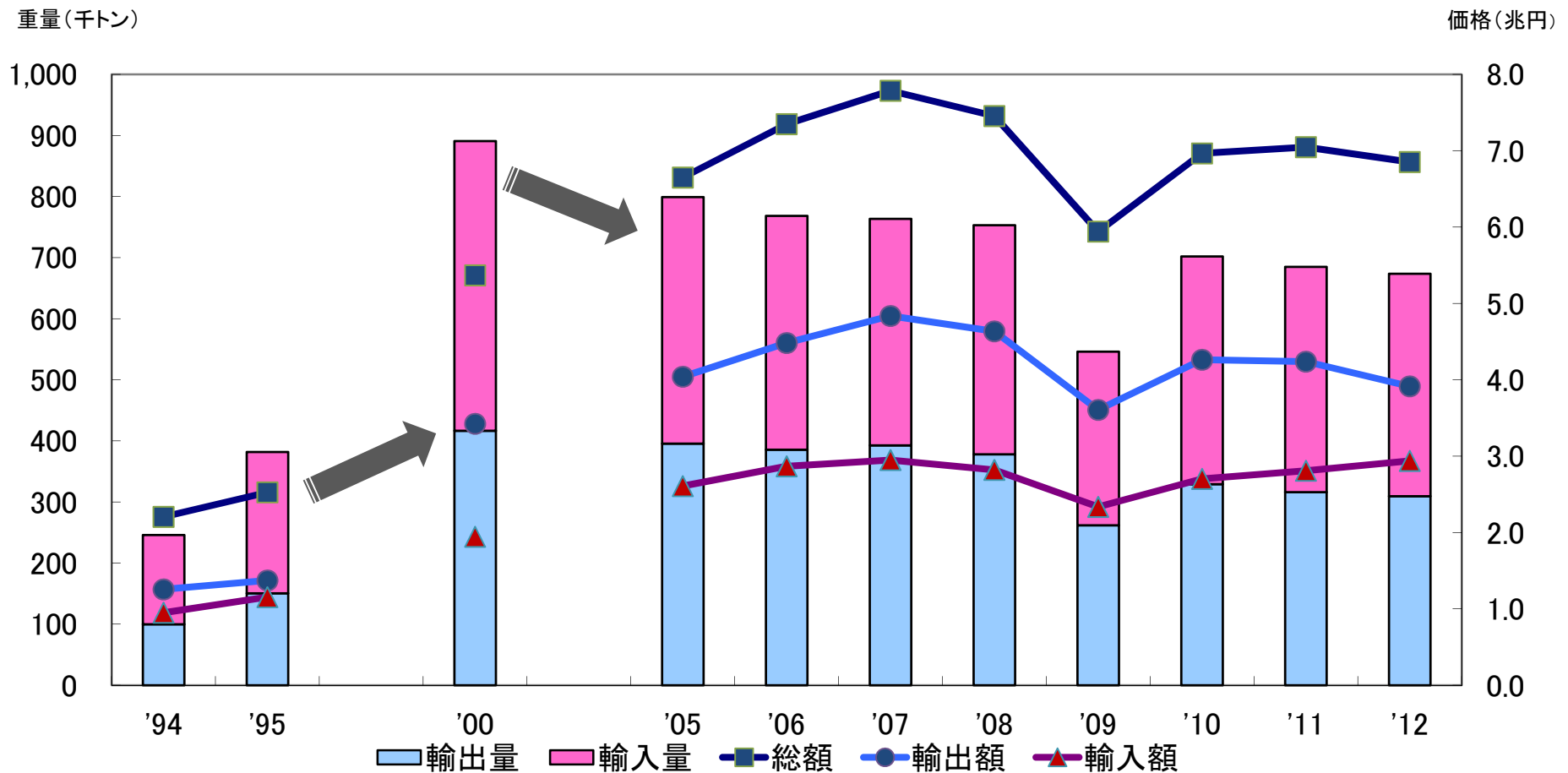
重量(千トン)



関西国際空港 航空貨物取扱実績(貨物量・貿易額)



2009年リーマンショック時に比較すると航空貨物量は回復傾向だが、2010年～2012年はほぼ横ばい
 長期化した超円高による輸出量の減少、超円高にかかわらず輸入量の伸び悩み



関空後背地発着貨物における輸出入での 関空以外(成田空港)の利用率



近畿運輸局後背地調査: 関西後背地貨物における関空以外の利用率は輸入: 20-50%、輸出: 10-25%
貨物量は、15万トンと推定(新関西国際空港(株)調べ)

輸出

地域名	関空以外の空港利用率
	2011年
中国	11.6%
東・東南アジア	22.5%
北米	21.8%
欧州	23.9%



地域	2012年 関空輸出貨物量 約27.1万トン	
	関空以外利用率	貨物量
中国	11.6%	約4800トン
東・東南アジア	22.5%	約2万8500トン
北米	21.8%	約1万1200トン
欧州	23.9%	約1万1100トン
関空以外利用貨物量合計		約5万5600トン

輸入

地域名	関空以外の空港利用率
	2011年
中国	25.8%
東・東南アジア	19.4%
北米	37.4%
欧州	49.2%

出典: 平成24年関空後背地における国際航空貨物動向調査より(近畿運輸局)



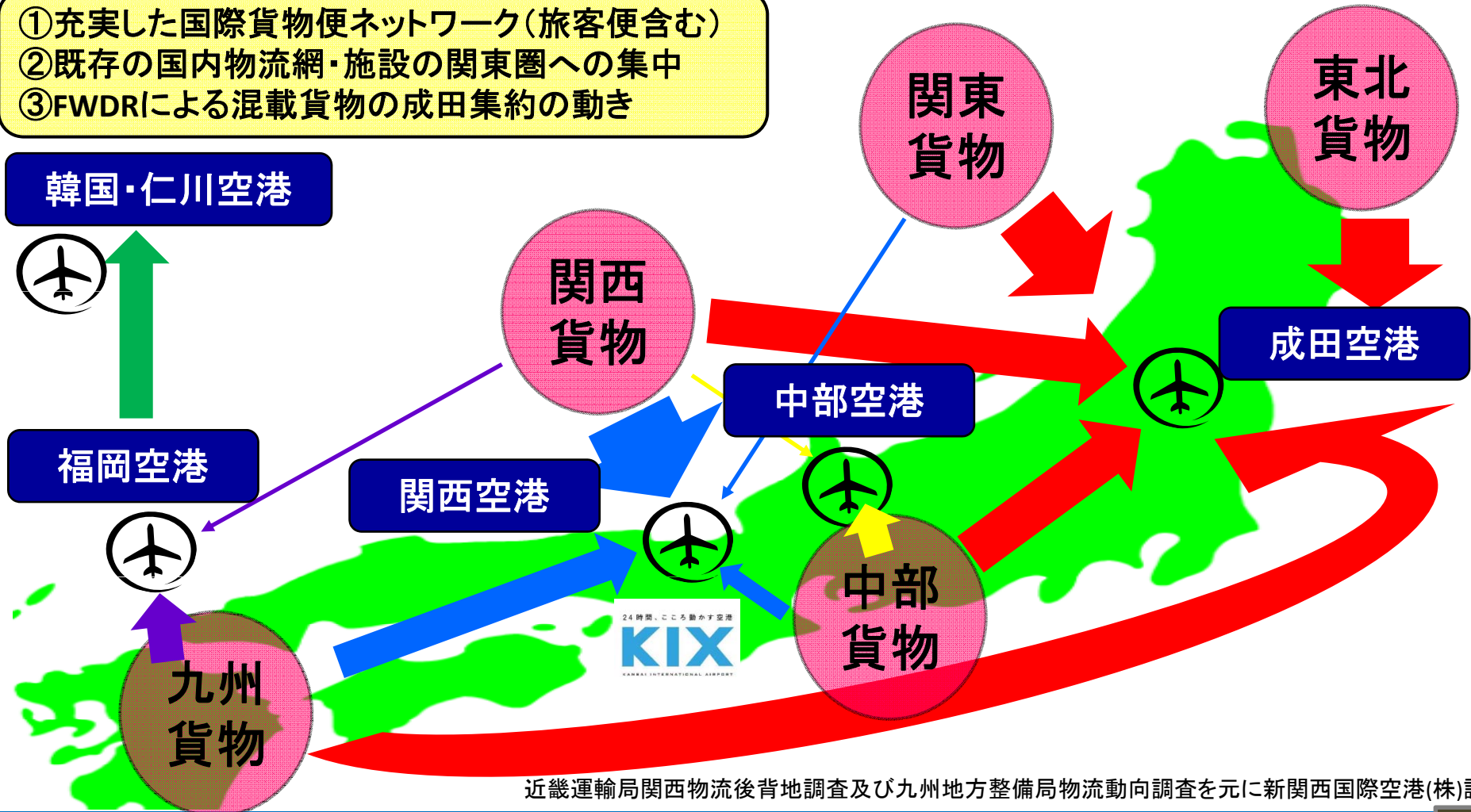
地域	2012年 関空輸入貨物量 約31.6万トン	
	関空以外利用率	貨物量
中国	25.8%	約1万2500トン
東・東南アジア	19.4%	約2万8600トン
北米	37.4%	約2万4200トン
欧州	49.2%	約2万6700トン
関空以外利用貨物量合計		約9万2000トン



日本全体の航空貨物の動き(輸出)

関東、東北発生貨物はほぼ100%、**関西発生貨物の約20%、九州発生貨物の約40%が成田利用。**
関西圏、九州圏、中部圏からも**首都圏へ貨物が集中**

- ①充実した国際貨物便ネットワーク(旅客便含む)
- ②既存の国内物流網・施設の関東圏への集中
- ③FWDRによる混載貨物の成田集約の動き



近畿運輸局関西物流後背地調査及び九州地方整備局物流動向調査を元に新関西国際空港(株)調べ

NKIACの中期計画：国際貨物ハブ空港戦略



航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港・中継空港を実現するため、

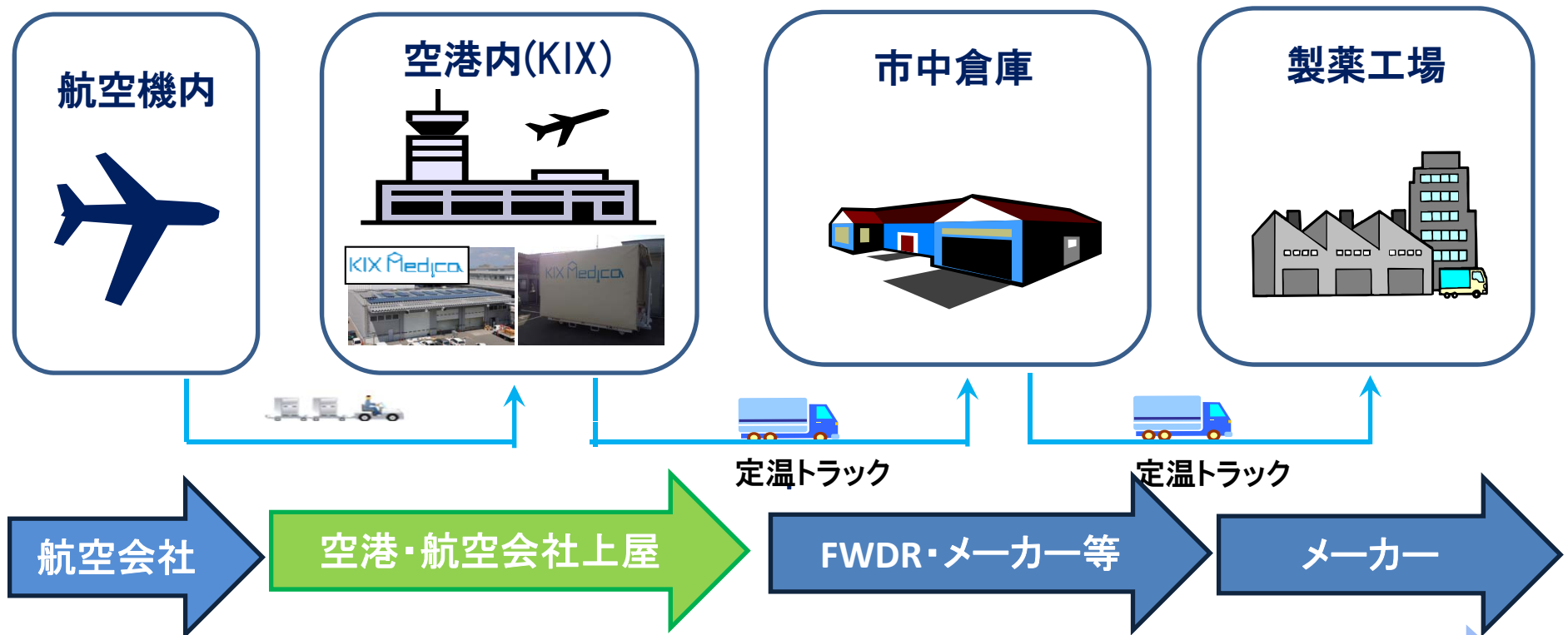
- ・関西・西日本発生の貨物を『集める』（集貨）
- ・新しい貨物の流れを『創る』（創貨）
- ・アジア太平洋の物流が『通る』（通貨）

- フォワーダー等との連携や特区制度の活用等による物流ルートの呼び込み「集貨」。
 - ・医薬品専用共同定温庫（KIX-Medica）運用による全国からの医薬品貨物の取込（2010年9月～）
 - ・医薬品輸送ガイドライン化（2013年2月～）医薬品等輸出入手続きの電子化実証実験の開始（2013年4月～）
 - ・海空が連携したSea & Airの推進（物流戦略チーム）
 - ・物流事業者による関空を活用した商品の発売（例：日本通運「NEX-SPEED超速！関空」「マッハ上海」等）
- 経済界、自治体等との連携による新たな航空需要の創出「創貨」。
 - ・物流戦略チームと連携した関空ニュービジネスモデルの活用（平成23年度ニュービジネスモデル認定事業）
ANAロジスティクスサービス（株）「中国向け鮮魚輸送モデルの本格事業化」
関空運輸（株）（株）ひろ「関西国際空港を利用した食品物量の拡大」
CKTS（株）「医薬品貨物専用ドーリー運用」
日本通運（株）「アジアのハブ空港を目指すKIX-GATEWAY提案（トランジット貨物取扱拡大）」
- 関西発着及びアジア・北米間の貨物輸送の中心となる貨物ハブ空港を実現。「通貨」
 - ・2014年春頃フェデラルエクスプレス北太平洋地区ハブ化決定
- 物流コスト低減の料金戦略
 - ・国際線増量割引（3か年：1年目80%、2年目50%、3年目30%）
 - ・国際線貨物便深夜早朝割引（1:00～5:59着陸 50%割引）
- 伊丹空港＝関西国際空港のシナジー効果

国際貨物ハブ空港戦略：医薬品輸送の高品質化の取組①



空港内(航空会社上屋)においてキープクール(定温)輸送が出来るのは**関西国際空港だけ!**



キープクール(定温)輸送出来るのは関空だけ!

国際貨物ハブ空港戦略：医薬品輸送の高品質化の取組②

～医薬品専用共同定温庫(KIX-Medica)、保冷ドーリーの概要～



徹底した温度管理が可能な **日本の空港初の医薬品専用共同定温庫の整備・保冷ドーリー設置**
 特色ある物流拠点として、更なる空港機能の価値を向上！

医薬品専用共同定温庫(KIX-Medica)

2010年9月30日運用開始

日本の空港初



【施設概要】

- ◆最大取扱量：約1,200t/月
- ◆管理温度帯：20℃・約650㎡ 5℃・約100㎡

【特徴】

- ・医薬品専用の20℃(650㎡)5℃(100㎡)の定温管理
- ・施設内での荷捌きも可能な十分な広さ
- ・定温コンテナ充電器完備
- ・航空機への直接搭載可能な立地

保冷ドーリー

2012年8月～運用開始

日本の空港初

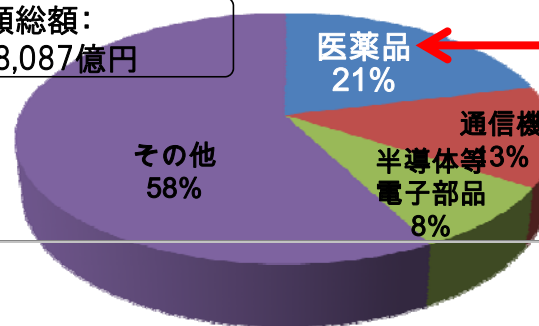


【特徴】

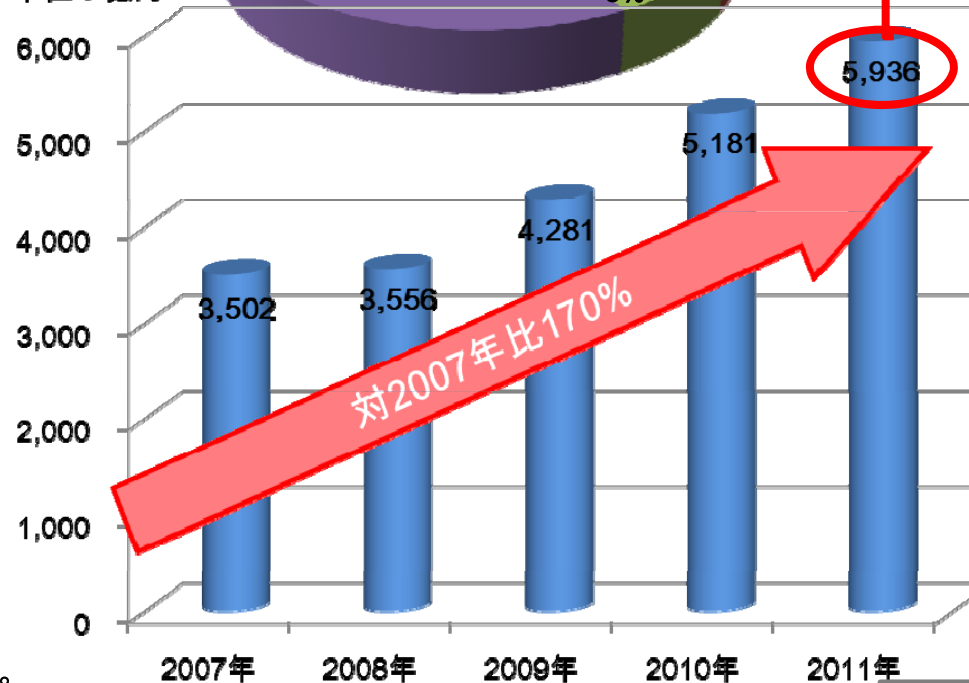
- ・高さ160cmまでのパレット LD3コンテナの運搬が可能
- ・航空機⇄上屋間の温度管理が可能に。

関西空港における医薬品の輸入額と輸入額全体に占めるシェア

輸入額総額：
2兆8,087億円



単位：億円



国際貨物ハブ空港戦略: 医薬品輸送の高品質化③



~国際戦略総合特区の活用~

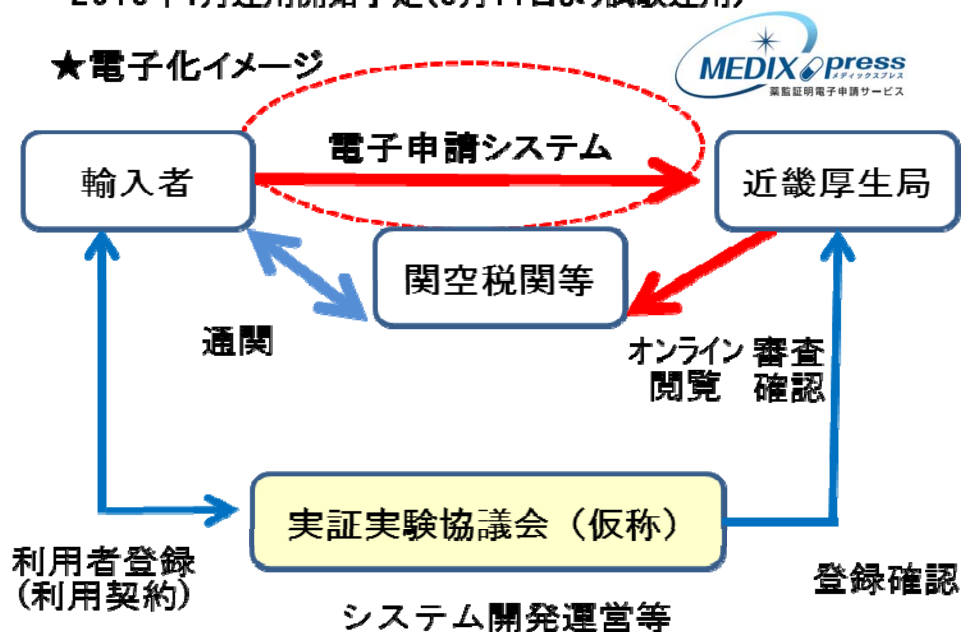
- 医薬品専用共同定温庫・保冷ドリーを利用した更なる品質向上「ガイドライン化」
- 全国に先駆けた「薬監証明電子化」の取組(2013年4月～)
による**世界最高水準のクールチェーン(温度管理)の構築へ**

日本初

「薬監証明」の電子化

2013年4月運用開始予定(3月11日より試験運用)

★電子化イメージ



日本初

空港内医薬品輸送の「ガイドライン化」

★「医薬品取り扱いにおける現場トレーニング」 (2013年1月～)

- ・ 医薬企業講師を招き
「医薬品」に限定した取扱いの講習会を開催
1月30日「貿易のグローバル化と医薬企業の使命」
マティ・インターナショナル 代表 松本 修成氏

★「医薬品外装ダメージ処理方法の統一化」 (2013年2月1日)

- ・ 各ハンドリング事業者(航空会社)による
「医薬品」に限定したダメージ処理方法を統一化

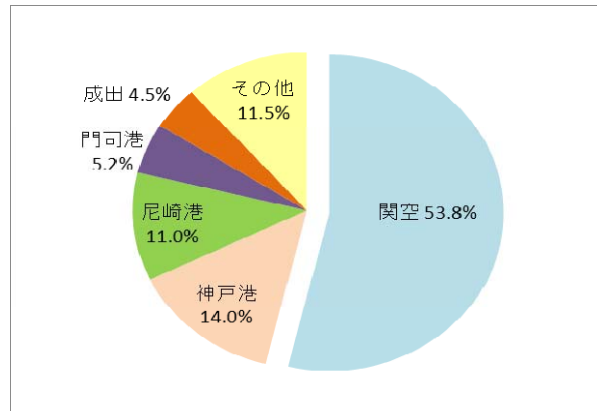
最終的には、「KIX-Medica」の完全共同化を目指す!
(2013年6月～)

国際貨物ハブ空港戦略:「食」輸出促進・拠点化の取組①

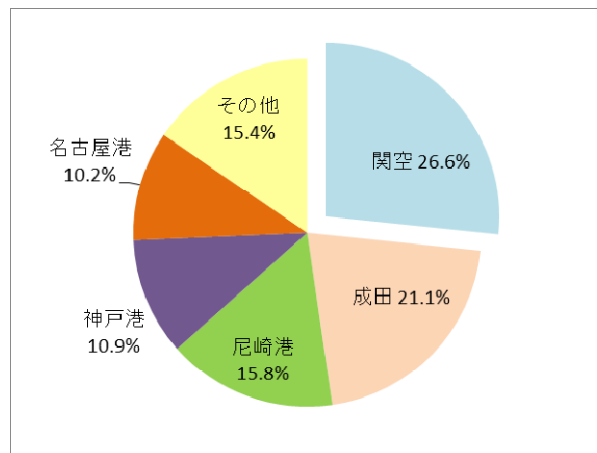


ぶどう、ももは関西国際空港が日本一の貿易港！
地元自治体、経済界と連携した取組により**和牛**の輸出量も日本一に！

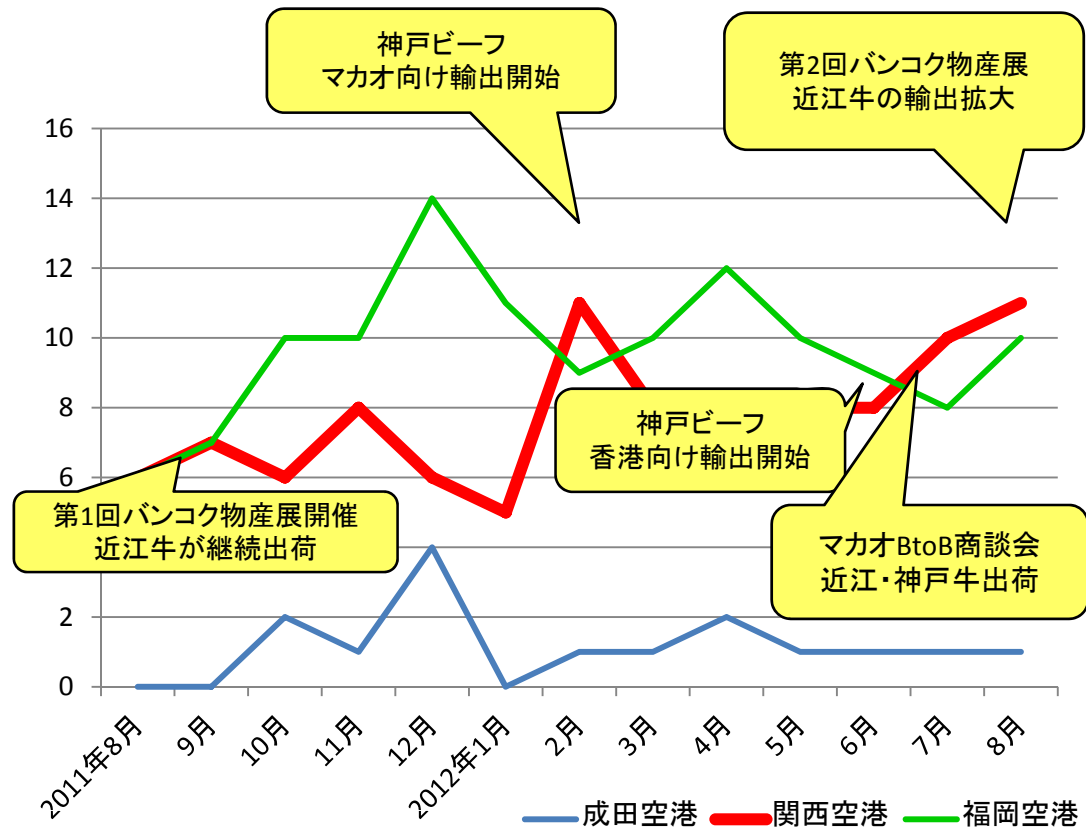
【ぶどう輸出(重量ベース)】



【もも輸出(重量ベース)】



【肉の輸出(重量ベース)】



国際貨物ハブ空港戦略:「食」輸出促進・拠点化の取組②

～物流戦略チーム等各機関との連携～



単県の取組から**ALL関西の取組**へ→関係機関とALL関西「食」輸出戦略会議、委員会の立ち上げ。
民間事業の「食」輸出の取組を戦略会議、委員会でサポート(**ALL関西「食」輸出推進事業の応募・認定**)

国際物流戦略チーム

- ◆ 2005年(平成17年)5月発足
- ◆ メンバー:産(関経連、大阪商工会議所ほか)・学(神戸大学名誉教授ほか)・官(総務省、経産省、国交省ほか、関係自治体)から60機関程度

関空物流連携効率化推進協議会、 関空物流ニュービジネスモデル評価委員会

- ◆ メンバー:(公社)関西経済連合会、大阪航空局、近畿地方整備局、近畿運輸局、新関西国際空港株

ALL関西「食」輸出戦略会議 ALL関西「食」輸出推進事業評価委員会

- ◆ メンバー:(公社)関西経済連合会、大阪商工会議所、関西国際空港全体構想促進協議会、新関西国際空港株、近畿農政局、近畿経産局、近畿運輸局、JETRO大阪本部、中小機構 近畿、関西地域振興財団

連携

連携

ALL関西「食」輸出推進委員会

- ◆ 2012年5月立ち上げ
- ◆ メンバー:(公社)関西経済連合会、大阪商工会議所、関西国際空港全体構想促進協議会、新関西国際空港株

申請
報告

助成

運営事業者

(ALL関西「食」輸出推進事業認定事業者)

大使館
JETRO

各自治体

協力機関
関係事業者



北太平洋地区ハブ概要

North Pacific Regional (NPAC) Hub Facts

- 延べ床面積： 約25,000m²（庇下面積を除く）
- 可能駐機数： 最大7機
- 貨物仕分け能力： 毎時9000個
- 業務内容： 通関業務、ランプオペレーション、仕分け・積み替え業務
- オペレーション体制： 24時間
- オペレーション開始時期： 2014年春頃



北太平洋地区ハブとは・・・

北アジアから貨物を集約し米国向けに発送するための拠点

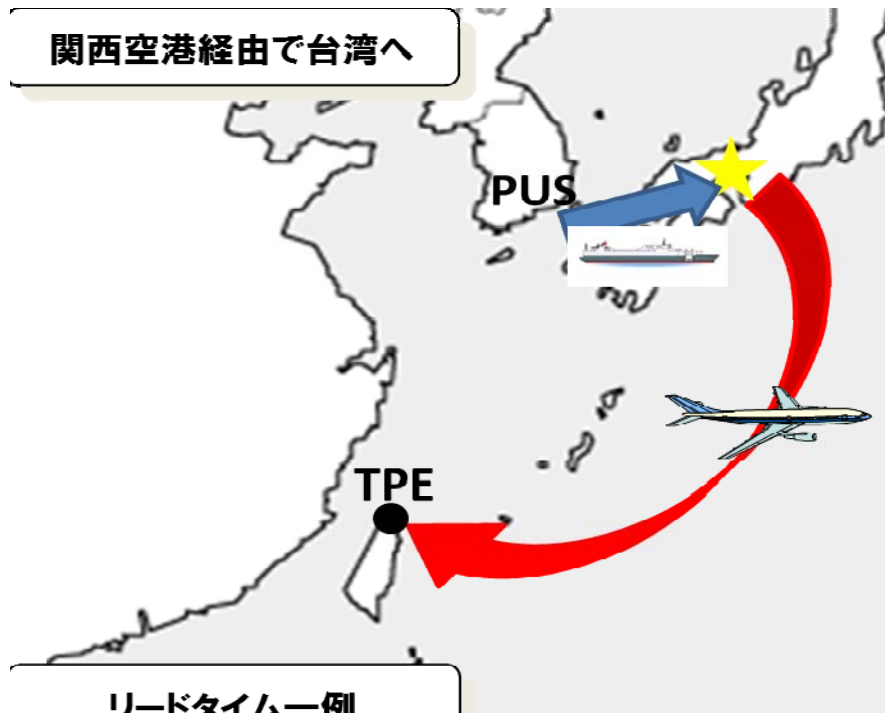
国際貨物ハブ空港戦略：空港＝港湾との連携

～Sea & Airの取組～



関空物流ニュービジネスモデルを利用した事業者主体のSea & Air輸送の推進
今後は、**関西国際空港と阪神港(埠頭会社)**が連携した取組を検討

関西空港経由で台湾へ



今後のスケジュール

2013年1月～ 利用荷主・手続き等調整

2013年3月中旬～ 実証実験

2013年4月～ 結果検証 → 商品化を検討

課題

- ・外部環境に実施可否が大きく左右。
- ・仮陸揚げにはスルーB/Lが必要。
- ・国内コスト(DEVAN、横持ち、積み付け)

リードタイム一例





戦略的成長プログラム(中期経営計画)のポイント

新関空モデル

日本初の空港ビジネスモデルにより
アジアのリーディングエアポートを目指した成長を実現
～「空を変える。日本が変わる。」ための TAKE OFF ～

国家的戦略プロジェクト (日本で初めての試み)

国の基幹インフラにおける民間主導の経営とコンセッションによる民間資金の活用

- 土地保有と運営の分離
- 民間主導の徹底
- 複数空港の運営
- 航空系事業と非航空系事業(商業事業)との一体化
- コンセッション(公共施設等運営権)の設定

新関西国際空港株式会社の挑戦(2)



戦略的成長プログラム(中期経営計画)のポイント

「新関空モデル」

カスタマーズ・アイ

- 利用者、エアラインなどの目線に立った料金設定
- お客様満足度を向上させるための快適性の追求 など

料金戦略

- 国際線着陸料の値下げ
- 新規需要の成長をサポートする増量割引の複数年化
- 伊丹空港における低騒音機導入促進料金 など

LCCターミナル

- 我が国初のLCC専用ターミナルの整備・運営
- LCCの更なる成長をサポートするための第3ターミナルの整備

貨物ハブ

- FedEx社北太平洋地区ハブに向けた貨物施設の整備
- 更なるエアライン・フォワーダーの拠点誘致 など

ローコスト
オペレーション

- 民間手法の徹底、経営統合シナジー効果等によるコスト削減
- 空港運用の体制見直し(マルチオペレーション) など

環境先進空港
(スマート愛ランド構想)

- クリーンエネルギー、再生可能エネルギーの利用促進
- 低騒音、低排出機材の導入促進 など

国際事業展開

- 新関空モデルの国内外への情報発信
- コンサルティング等の海外事業の展開 など



空港投資家は、
OECD加盟国における投資機会を希求！

- 日本市場の特徴

- 弱いインフレ
- 強い通貨
- 政情安定
- 企業の透明性と安定
- 洗練された市場
- 世界的なトレンドの発信
- 輸送とロジスティックスのインフラにおけるアジアの代表

- 日本が世界に提供する3つの機会

イノベーション・ハブ

アジアのプラット
ホーム

トレンドの創出

日本で最初の案件



2011年5月

- ・ 関西国際空港と大阪国際空港(伊丹空港)の合併に係る、経営統合法案の承認

2012年4月

- ・ 新関西国際空港株式会社の設立

2012年7月

- ・ 両空港の合併と経営統合の完了

法律に基づき、国内の29空港のなかで、関西国際空港と大阪国際空港の民営化(コンセッション)が先行して進められている。

★ 関西国際空港と大阪国際空港は、首都圏以外では最大の国際・国内空港