

《海港と空港の連携》

平成19年度 関西国際空港における 航空物流機能強化の取り組み

国際貨物取扱施設の増強状況

(各面積は延床面積を表記)

1

国際貨物上屋A棟
(日本航空インターナショナル)
2004年10月 6,190㎡



2

生鮮貨物取扱施設(航空集配サービス)
2005年7月 2,366㎡ 2006年6月再拡張+1,154㎡
日本の空港内では最大の低温庫



3

CKTSカーゴビル
(キャセイ関西ターミナルサービス)
2005年8月 6,853㎡



4

国際貨物上屋B棟
(日本通運)
2005年11月 9,437㎡



5

上屋底拡張(FedEx)
2006年2月 1,036㎡



6

JALKAS第3貨物ターミナル
(日航関西エアカーゴシステム)
2006年9月 2,015㎡



9

国際貨物上屋E棟
(郵船航空サービス)
2007年6月 約6,230㎡



8

国際貨物上屋D棟
(日本貨物航空)
2006年10月 6,200㎡



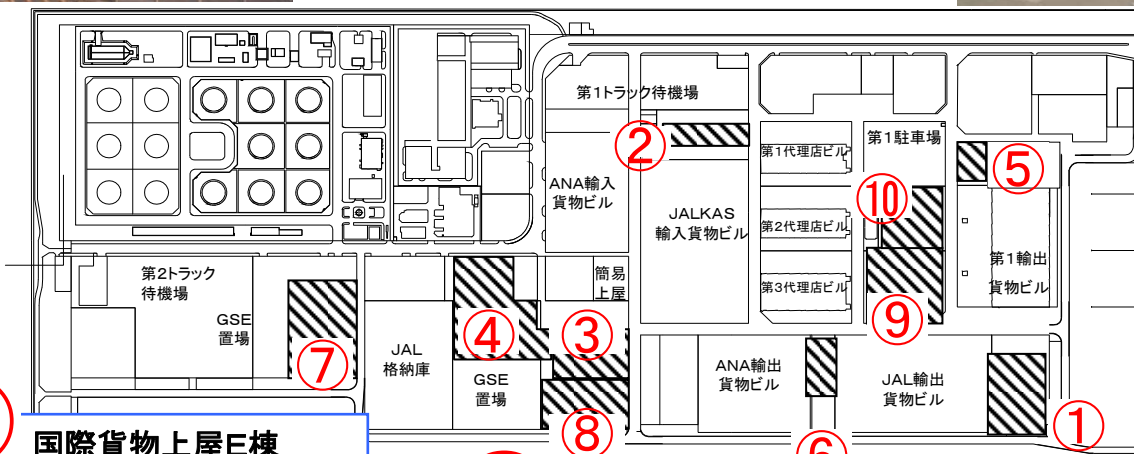
7

国際貨物上屋C棟(DHL)
2006年10月 10,100㎡



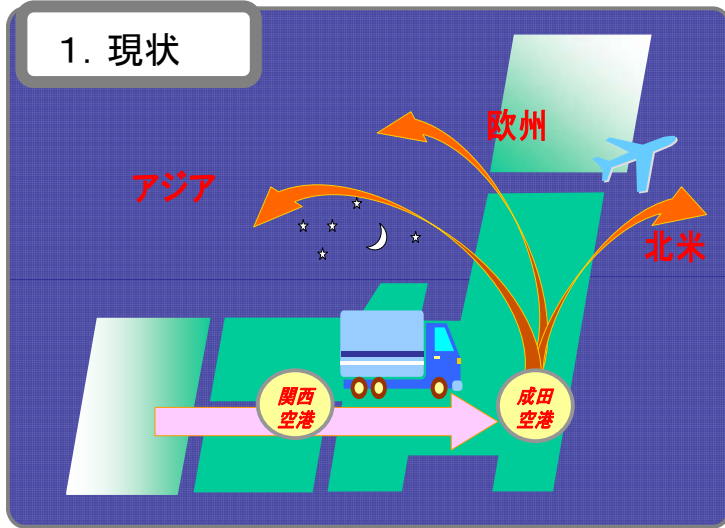
10

国際貨物上屋F棟(阪急交通社)
2007年12月末供用予定 約4,000㎡



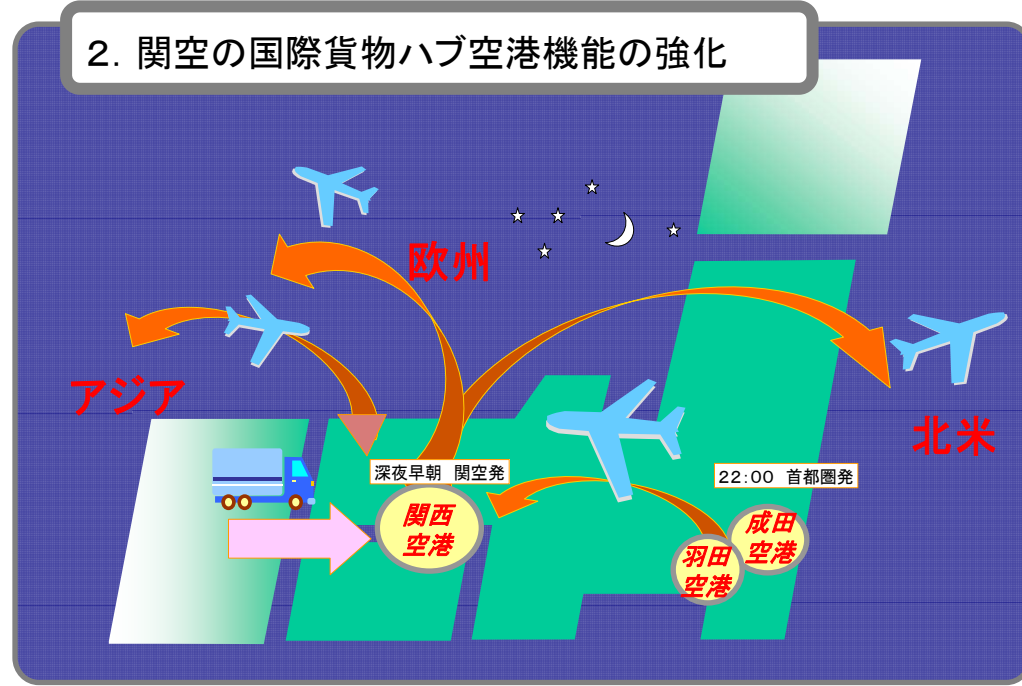
関空の国際貨物ハブ空港機能の強化 ~関西・西日本の貨物は関空から~

1. 現状



- ・関西、西日本から成田空港へトラックで貨物を輸送。
- ・特に北米に向けては3割以上が成田空港発
- ・その結果、リードタイムも1日余分に要している。

2. 関空の国際貨物ハブ空港機能の強化



平成19年度 深夜貨物便等を活用した関空航空貨物ネットワーク強化モデル事業について

- ・北米、欧州、アジア未就航都市をターゲットに、航空貨物ネットワークを強化
(特に関空の強みである深夜早朝時間帯の戦略的活用をおこなう)
- ・現状、成田を経由している関西・西日本の貨物を関空から輸出。
最適物流の実現、物流の効率化を図る。

【モデル調査内容】

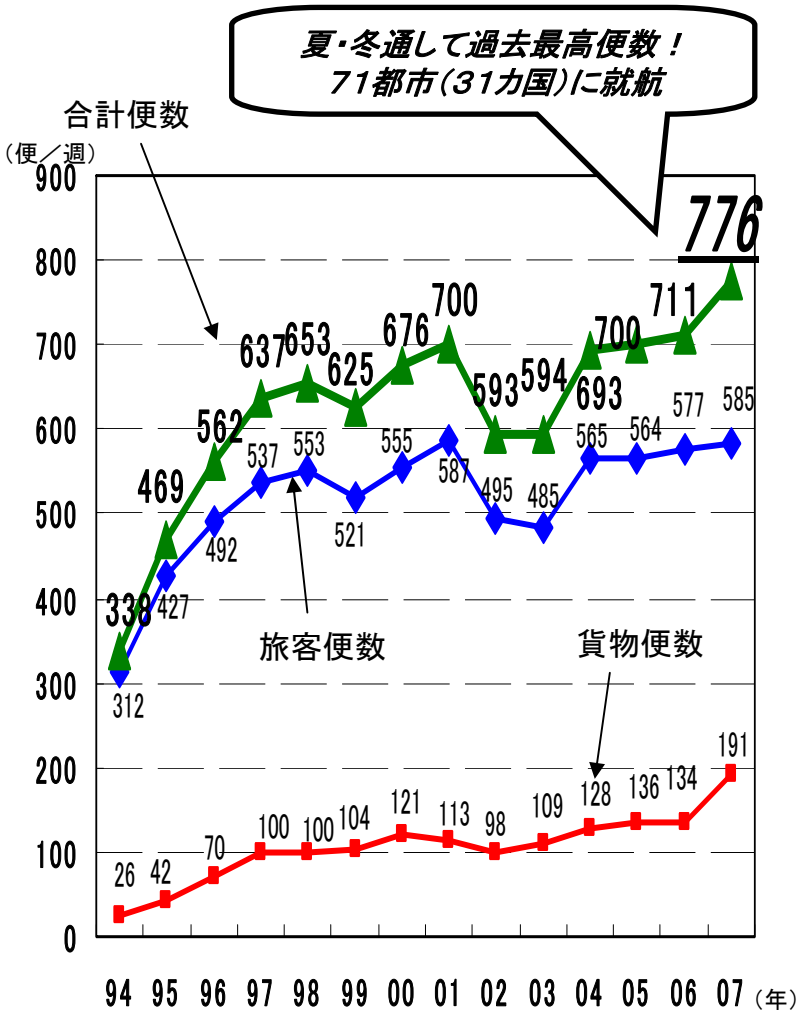
- ① 関空の深夜時間帯等を活用した航空ネットワーク強化の実施計画策定
(他地域空港便を関空に寄港させるなど、多様な可能性を検討)
- ② 主要企業等に利用促進・PR
- ③ 実証実験
- ④ 課題の抽出

モデル事業で実証する成果等

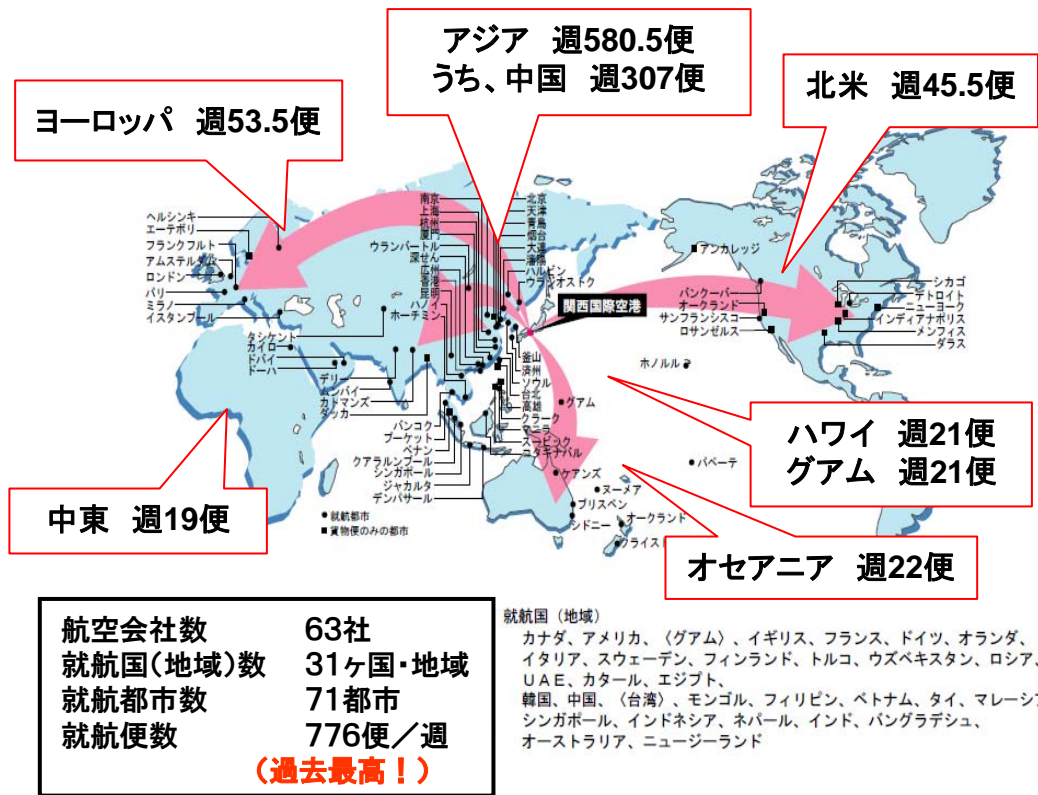
- 荷主企業: リードタイムの短縮
- フォワーダー企業、航空会社: 業務の効率化
- 関空会社: 貨物ハブ空港としての機能強化
(広域からの貨物の集荷)
- トラック輸送削減によるCO2削減効果
- ☆ 定期便化するための課題の明確化、
今後の取り組みのシナリオ作り

関空の国際線便数・ネットワーク (2007年夏期スケジュール)

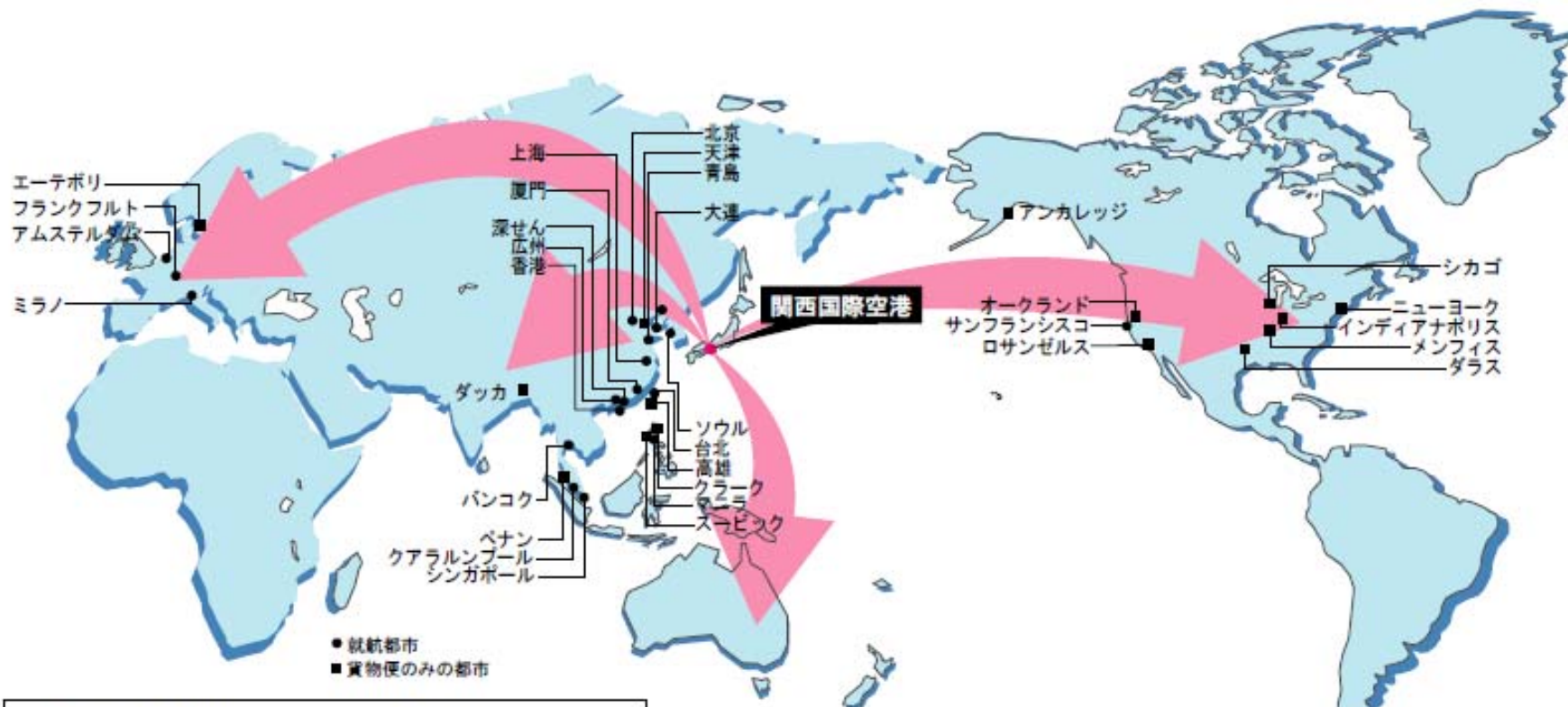
○国際線夏期スケジュール就航便数の推移
(定期便のみ)



○国際線就航状況<2007年夏期スケジュール>
(定期便のみ)



関空の国際貨物便就航状況(2007年夏ダイヤ)

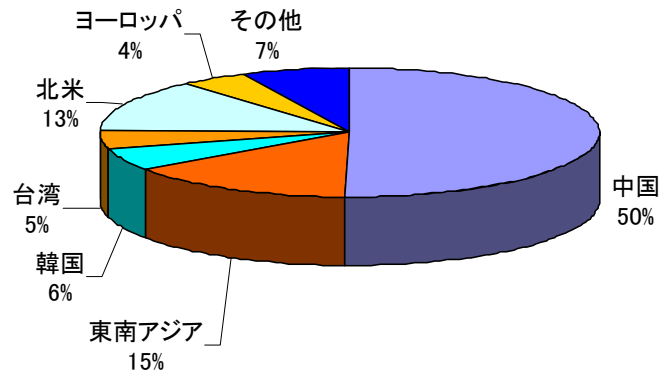


航空会社数	27社
就航国(地域)数	13カ国・地域
就航都市数	33都市
就航便数	191便/週

就航国(地域)

アメリカ、ドイツ、オランダ、イタリア、スウェーデン、韓国、中国、〈台湾〉、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、バングラデシュ

国際貨物便 地域別就航便数



NEWS RELEASE



関西国際空港株式会社

経営戦略室広報グループ

TEL : 072-455-2201

FAX : 072-455-2052



2007年（平成19年）7月6日

「アジア・ゲートウェイ特区」の提案について

内閣官房構造改革特区推進室において、構造改革特区に関する提案募集が毎年行われておりますが、国が推進するアジア・ゲートウェイ構想実現に向けて、関西国際空港の国際競争力強化を図るべく、弊社から別紙内容の提案を行いましたので、お知らせいたします。

採用の可否につきましては、今後、関係機関における調整・検討が行われ、本年9月頃に、構造改革特別区域推進本部において、対応方針が決定されるとのことです。

お問い合わせ先

経営戦略室総合企画グループ

いしや かわち

石谷・河内 TEL : 072-455-2113

ホームページ <http://www.kansai-airport.or.jp>

「関西国際空港アジア・ゲートウェイ特区」の提案について

提案項目

1. 税関の24時間通常開庁化

(現状) 税関執務時間(8:30～17:00)以外において税関手続を行う場合は、臨時開庁承認申請の手続が必要であり、臨時開庁手数料の納付が必要。

【要望】 臨時開庁承認制度を廃止し、税関の24時間通常開庁化。(手続の簡素化によるリードタイム短縮、手数料の廃止による物流コスト削減)

2. 指定地区内の保税運送承認免除化

(現状) 保税蔵置場間における外国貨物の移動には税関長の保税運送承認が必要。

【要望】 保税取締上支障がないと認められる地区(保安区域である関空国際貨物地区を想定)においては保税運送承認申請手続を免除。(リードタイム短縮)

3. 輸入貨物に対する自動通関システムの導入

(現状) 輸入貨物は原則として保税蔵置場に搬入後に輸入申告が必要。(なお、予備審査制度においても、貨物到着前に予備審査を行った後、保税蔵置場搬入後に改めて本申告が必要。)

【要望】 輸入貨物の保税蔵置場搬入前(航空機での輸送中など)に輸入手続の完了を可能に。(貨物到着後の迅速な引渡しが可能)

4. 輸入貨物における税関検査の優良事業者への優遇化

(現状) 輸入手続に際しては必要に応じて税関検査(現物検査)が実施される。また、検査場までの貨物輸送費は荷主負担となっているが、税関職員の出張検査(現場検査)は対象貨物が巨大重量貨物等に限定されている。

【要望】 コンプライアンスの優れた事業者には、検査個数を軽減、現場検査の対象範囲を拡大(リードタイム短縮、コスト削減)

5. 出入国手続施設の多様化

(現状) 出入国に関し諸外国の空港に見られるような専用手続施設の設置がない。

【要望】 ビジネス機、深夜貨物便などに対応した出入国手続施設の設置。

6. 出入国審査時の専用手続レーンの導入

(現状) 出入国時のCIQ手続に関して、諸外国の空港に見られるような専用レーン設置がない。

【要望】 ビジネスクラス以上旅客、乗継旅客、VIP(ビジネスジェットの旅客を含む)に対する専用手続レーンの設置。

提案主体

1～4は、関空会社と大阪府の共同提案。5～6は関空会社の提案。