



「戦略的成長プログラム」 新関西国際空港株式会社 中期経営計画について

先般、7月13日に発表させて頂きました「経営戦略」に基づき、この度、「中期経営計画」を作成いたしましたので、お知らせいたします。

詳細につきましては、別添資料をご覧ください。



戦略的成長プログラム

2012年10月

新関西国際空港株式会社
中期経営計画



1.我々が目指す空港像と基本コンセプト(経営戦略)

目指す空港像

「ワンエアポート」で、世界に開かれた、アジアのリーディングエアポート

基本コンセプト

「空を変える。日本が変わる」 空港のビジネスモデルの変革

3つのキーワード

「安全・安心を大前提として、」

「カスタマーズアイ」顧客目線で、

「シナジー」両空港の価値を最大化し、

「クリエイティブ」新たな課題に果敢に挑戦。

3つのステップ

STEP1.

補給金によらない自立した経営

STEP2.
事業価値の最大化

STEP3.

コンセッション(完全民間運営化)

良質で効率的な空港サービスにより航空需要を増大させ、
商業利益の拡大により事業価値を高める好循環を生み出す。



2. 新関西国際空港グループ経営理念

わたしたちは人・モノ・文化の交流を通じて、
世界の社会・経済の発展に貢献します。
新しい空港価値を創造し、未来に向かって挑戦を続け、
空から世界を変えていきます。

- ・安全・安心をすべてに優先します。
- ・人間性を尊重し、地球環境と地域社会との調和に努めます。
- ・お客様の思いを共有して、その期待を超えていきます。
- ・公正・透明な経営を追求し、信頼される企業をめざします。
- ・社員の可能性を引き出し、ともに成長・発展します。

3. 戦略的成長プログラム(中期経営計画)の位置付け



◇アジアのリーディングエアポートを目指した

戦略的成長プログラム

- ・高い成長の実現とイベントリスクに大きく左右されない収益基盤の確立
- ・2015年度以降の更なる飛躍・進化を目指した戦略的取組み

「新関空モデル」の確立

2012年度

2013年度

2014年度

2015年度以降

高い成長
の実現

- ▶ 空港運営会社として主体的に需要の拡大を図る。
- ▶ 高い収益性を確保し、事業価値を拡大する。
- ▶ 安全対策の徹底、環境保全への先進的な取組み、CSの追求等を積極的に実施する。
- ▶ 地方公共団体・経済団体等による支援プログラムとの連携を強化する。
- ▶ 高質の空港運営ノウハウを蓄積し、公共施設等運営権の設定(コンセッション)に向けた準備を着実に進める。

2012～2014年度に行った戦略的取組みを基盤として、事業価値の更なる向上
更なる飛躍・進化により新たなステージへ

戦略的
取組み

第2ターミナル(LCC専用)整備

投資

供用開始

第3ターミナル(LCC専用)整備

投資

供用開始

FedExの拠点化

投資

供用開始

関空ターミナルビルリニューアル

投資

供用開始

伊丹ターミナルビル改修

投資

供用開始



4. 戦略的成長プログラム

(1) 航空成長

- 重点プロジェクト
- ①旅客ネットワーク拡大戦略
 - ②貨物ハブ空港戦略
 - ③料金戦略
 - ④アクセス改善

(2) ターミナル成長

- 重点プロジェクト
- ⑤「魅力ある商業エリア」の創造
 - ⑥伊丹空港関連用地の有効活用

(3) 経営効率化

- 重点プロジェクト
- ⑦経営効率化戦略

(4) 安全安心・お客様満足向上・環境対策

- 重点プロジェクト
- ⑧安全安心への取組み・お客様満足度向上
 - ⑨環境先進空港（スマート愛ランド構想）

(5) 空港運営ノウハウの活用

- 重点プロジェクト
- ⑩国際事業展開（海外・事業連携室（仮称）の設置）
 - ⑪コンセッション実現



4.「戦略的成長プログラム」

(1) 航空成長

重点プロジェクト①: 旅客ネットワーク拡大戦略

- ・LCCによる成長ネットワークの獲得とFSCによる基本ネットワークの拡充。
- ・FSCとLCCの双方の「シナジー」による総合的な航空ネットワークの拡大を目指す。
- ・我が国のグローバル化とインバウンド拡大に最大限貢献するネットワーク形成。
- ・両空港を活用して、航空輸送をより「身近に・気軽に・いつでも・どこへでも」。

※LCC：ローコストキャリア、格安航空会社 FSC：フルサービスキャリア、従来型の航空会社

LCC 成長ネットワーク獲得

- ・ 拠点型LCCによる際内ローコスト路線の拡大・乗継機能拡大
- ・ 中国やアジア諸国で成長するLCCの新規誘致や路線拡大
～アジアの活力を取込み、インバウンド誘致～
- ・ 需要に応じ拡張性のある第3ターミナルの整備による更なる拠点化の推進

FSC 基本ネットワーク拡充

- ・ アジア主要都市への路線の新設、既存路線の多頻度化
- ・ 米欧長距離路線、ビジネス路線の新設・充実
～アライアンスを意識した「アジア-KIX経由-欧米など」への乗継型路線展開など～
- ・ ネットワークの品質向上
A380就航に向けたボーディングブリッジ整備、ビジネス客や乗継客に優しい施設提供

- ・ 着陸料引下げ、増量割引の拡大、深夜早朝割引等のネットワーク拡大のための料金戦略
- ・ アクセス、宿泊施設の整備等の新しい利用者層に対するきめ細かい空港サービスの提供



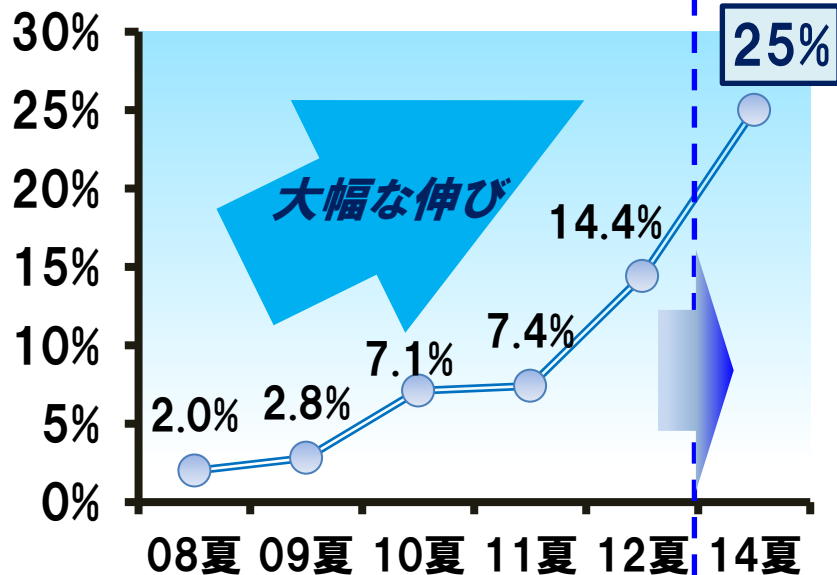
4.「戦略的成長プログラム」

(1)航空成長

重点プロジェクト①:旅客ネットワーク拡大戦略

目標

国際線におけるLCCの就航割合



主要路線の週間便数拡大

路線	2011年時点	2014年度中
中国路線	週158便	週220便～
韓国路線	週143便	週200便～
香港・台湾路線	週 86便	週120便～
東南アジア路線	週 85便	週120便～

主な新規就航地点

- 長距離路線 : ロンドン・ロサンゼルス・デトロイト・バンクーバー等
- 中国路線 : 天津・厦門・重慶・武漢・桂林・長沙・三亜等
- アジア路線 : ジャカルタ・インド・ミャンマー・カンボジア・ラオス・コタキナバル・ダナン等
- その他路線 : ロシア・東欧等



4. 「戦略的成長プログラム」

(1) 航空成長

重点プロジェクト②: 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）
- に取り組む。

- FedEx社北太平洋地区ハブに向けた貨物施設整備等の着実な実施
- 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」
 - ・医薬品等輸出入手続きの電子化実証実験の開始(2013年4月～)
 - ・KIX内における医薬品輸送のガイドライン化
 - ・関西,西日本生産貨物のKIXへの取込み
- 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物流ニュービジネスモデルの活用(民間企業による商業化を推進)
 - ・「医薬品」や「食」の輸出入ビジネスモデルの構築
- フォワーダーや航空会社の拠点機能の誘致等により、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」
- 経済界と連携した「関空物流ニュービジネスモデル」としてのSea & Airの推進
 - ・港湾連携、特区制度を活用した「際＝際Sea & Air」
 - ・長大貨物Sea & Air輸送の推進
- 物流コスト低減の料金戦略

【目標】 FedExに続くエアライン・フォワーダーの拠点誘致



4.「戦略的成長プログラム」

(1) 航空成長

重点プロジェクト③: 料金戦略

経営効率化による原資を活用して、マーケット重視の価格設定による空港関連コストの引下げ、航空会社の拠点化・需要拡大を促進する。

市場性を考慮した引下げ

国際線着陸料引下げ
冬スケジュールから▲5%、更なる値下げを検討

需要増 → 成長

新規就航
促進

K
I
X

増量割引拡充
複数年化

深夜早朝割引
旅客便への適用

便数増
ネットワーク
拡充

競争力強化
→ 拠点化

BHS料金引下げ
席数に応じた段階料金

※BHS: バゲッジ・ハンドリング・システム

国内線ネットワーク割引
内際機能強化

旅客数増

安全確保
負担適正化

国際線保安料導入
旅客数に連動した料金

国内線PSFC化
旅客数に連動した料金

環境負荷低減のため、低騒音機材導入を促進し、周辺環境と調和を図った空港運営を徹底する。

I
T
M

環境対策

低騒音機誘導
料金設定による誘導

環境負荷の低減

プロペラ枠の運用見直し



4.「戦略的成長プログラム」

(1)航空成長

重点プロジェクト④:アクセス改善

アクセス料金の低廉化や利便性の向上、アクセス地点の拡大による航空需要の増加を図るため、両空港のアクセスの更なる改善に取り組む。

①鉄道料金の低廉化

鉄道会社と協力して、お得な料金で関空が更に利用しやすく。

- 施設使用料の引下げにあわせて、鉄道料金値下げ
(H24.冬～) ラピート特急料金+乗車券(関空⇄なんば)
(H25.春～) はるか 特急料金(関空⇄京都、新大阪)

②早朝・深夜時間帯のアクセス拡充

LCC拠点空港かつ24時間空港にふさわしい早朝・深夜時間帯アクセスの確立。

- (H24.5.8～) LCC対応 早朝・深夜リムジンバス運行開始
今後更なる深夜・早朝便就航に合わせ、順次対応便を運行予定
- (H.25.春～) 神戸-関空ベイシャトル早朝・深夜便運航開始予定
(時刻については現在調整中)

③アクセス地点の拡大

関西への移動手段が新幹線・バスとなる中距離圏地域を対象にアクセスネットワークをPR。両空港のアクセス地点を拡大し、両空港の利用者範囲を拡大。

- 中国、中部、四国地方向けに鉄道やバスの割引切符をPR

④両空港間アクセス改善の活用

地方空港・地方旅行代理店に対するPR活動を行い、両空港無料乗継リムジンバスの定着化、両空港を活用して新たな旅行商品の開発促進。

- 地方空港・地方旅行代理店に対してポスター・チラシ配布
- 地方旅行代理店と提携し、無料乗継リムジンバスを組み入れた旅行商品に特典を提供する形でのキャンペーン実施を検討

⑤マイカー利用者に対するサービス向上

料金値下げやサービス向上によりマイカーでも気軽に利用しやすく。

- (H24.7.1～) 関空の駐車料金を引下げし、マイカーでも気軽に
終日 4,000円⇒2,500円
KIXカード提示で更に25%OFF etc



4.「戦略的成長プログラム」

(2)ターミナル成長

重点プロジェクト⑤:「魅力ある商業エリア」の創造

航空需要の伸びを確実に商業系の売上に繋げるとともに、利用者の利便向上を図るための機能強化を図る。

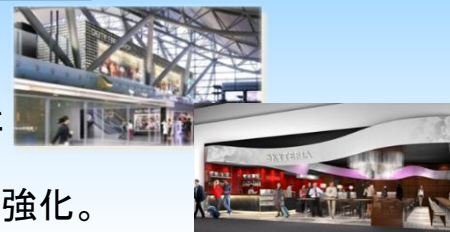
大阪国際空港ターミナル(株)(OAT)との連携等による収益力強化

- ・関西国際空港産業(OATグループ)、関西エアポートエージェンシー(NKIACグループ)双方の強みを活かした事業連携。
- ・免税事業の直営化推進等により原価率の低減と在庫管理業務などオペレーションの効率化を実現。
- ・商品、販売、システムを通じた商品販売(MD)戦略を強化。



魅力ある商業エリアの創造とインバウンド旅客の取込み

- ・免税店舗の大幅増床、インバウンド旅客をメインターゲットとした店舗展開により、高収益である免税事業を伸展。
- ・LCCターミナル開業によって生じる新たなマーケットにおいて、顧客ニーズに対応した店舗展開・LCC対応の低価格ホテルの整備。
- ・海外旅行代理店やクレジットカード会社等と連携し、インバウンド旅客の取込みを強化。



伊丹空港ターミナルビルの改修

- ・施設の老朽化に伴う機能維持を図り、航空会社・利用者のニーズに応える観点から、大阪空港ターミナルビルを改修し、都市型空港としての利便性を確保する。



【目標】 関空の商業事業収入25%増(2011年度比)



重点プロジェクト⑥:伊丹空港関連用地の有効活用

伊丹空港内外の遊休地の有効活用を図り、地域と共生した空港づくりを目指す。

空港内用地の有効活用

<遊休地の活用>

- ・ 空港内遊休地には、空港や周辺地域の活性化に資する集客施設や物流施設、医療・教育関連施設等の立地を幅広く検討。

<駐車場用地の活用>

- ・ 駐車場用地の高度利用による商業・集客施設等の立地について検討。



物流施設



駐車場

空港周辺の移転補償跡地の有効活用

<遊休地の売却促進>

- ・ 遊休地は、地域との関係等に留意しつつ、原則として売却。



遊休地

<ロードサイド店舗による活用>

- ・ 幹線道路に面した集客性の高い遊休地は、ロードサイド店舗等により活用。



ロードサイド店舗

【移転補償跡地の利用状況】(ha)	
自社利用(緑地、店舗等)	22
貸付(公園、道路、駐車場等)	49
更地(遊休地)	14
合計	85

空港周辺自治体のまちづくりとの連携強化

- 周辺自治体との間で、空港周辺のまちづくりに関する認識共有を図り、これに適合した形で空港周辺の移転補償跡地を有効に活用。
- 周辺自治体における空港を活かしたまちづくりに積極的に参画・協働し、一層の地域共生を推進。



4. 「戦略的成長プログラム」

(3) 経営効率化

重点プロジェクト⑦: 経営効率化戦略

グループ会社一丸となり、「たゆまぬ努力」として経営効率化に努め、ローコスト・エアポートを実現し、料金戦略等を通して成長の原動力となる原資を生み出す。

運営の見直し

- ・維持管理費用の見直し
保守・管理委託のメーカーフリーの業者への発注切替え
更新・修繕計画見直しによるライフサイクルコストの削減
- ・調達方法の拡大・改善
仕様発注方式から性能発注方式へのシフトの拡大
関空で実施している調達の工夫の伊丹への拡大
関空・伊丹での一括発注の実施による費用削減

施設・システムの見直し

- ・エネルギーシステム等の改善
関空島内のエネルギー調達・供給体制等の分析を踏まえ、新たなエネルギーの導入等を検討

組織・体制の見直し

- ・グループ体制の見直し
事業の親和性が極めて高いKFE(施設管理事業)とKAFS(給油事業)の合併
- ・マルチオペレーションシステムの導入
飛行場運用、保安防災、航空照明を集約し、情報伝達、情報共有の観点から業務の効率化、有事の際の対応の迅速化
- ・伊丹空港での組織・体制の見直し
民間経営手法での組織・体制の見直し
マルチオペレーションシステムの早期導入

これらに加え、関空・伊丹の両空港を運営することによるシナジー効果を最大限活用して、さらにグループ全体の経営効率化

【目標】 2014年度までに、対2011年度比16億円/年の経営効率化

4.「戦略的成長プログラム」

(4)安全安心・お客様満足度向上・環境対策のための機能強化



重点プロジェクト⑧:安全安心への取組み、お客様満足度向上

保安検査の強化

- ・国際線に搭乗する一定割合の旅客に対し、体に触って非金属の爆発物等を確認する接触検査を実施することで保安対策を強化

防災設備更新、耐震機能の強化

- ・緊急地震速報設備の更新及び貨物地区等への非常放送設備の拡充により、災害時における着実な情報伝達手段を確保し、お客様等への安全・安心の提供を実現
- ・伊丹空港用地内の地盤改良により耐震性を強化

快適なターミナルビルの創造

- ・関空ターミナルビルにおけるWiFi全館整備、トイレ改修、ラウンジの増設、照明の改善など
- ・伊丹空港ターミナルビルにおける利用者利便の確保のための動線の改善・ファストレーン

利便性の向上

- ・「KIXカード」のサービスをITMでも展開
- ・空港アクセスの改善 など

【目標】

- ◎テロ・ハイジャック等の不法行為発生件数「0」(不法侵入防止対策の徹底)、島内における緊急情報伝達エリア100%の確保
- ◎世界的評価機関(スカイトラックス社(エアポート・オブ・ザ・イヤー)等)の評価 ベスト10入り

重点プロジェクト⑨：環境先進空港（スマート愛ランド構想）



Smart Island

地球環境

クリーンエネルギー、再生可能エネルギーの利用促進

- 太陽光発電、水素燃料電池、自然エネルギーの利用により、島内使用電力の10%を創エネ。
- 電気自動車、水素自動車、ハイブリッド車、CNG自動車、超低燃費車を100%導入。
- 創エネ・蓄エネ技術の活用。

共生

地域との共生を目指す

- 環境情報発信を強化。
- 環境学習、研究の場の提供。
- 憩いと安らぎ空間の創造。

地域環境

地域環境の保全に努める

- 低騒音・低排出航空機材の導入促進。
- 地上電源設備（GPU）の利用促進。
- 海域環境・放流水質の保全。

資源循環

ゼロエミッションの実現

- 刈草・生ごみの堆肥化による循環型エコ農園の運営。
- ペーパーダイエットにより紙の使用を80%削減。
- グリーン購入の100%達成。

生物多様性

陸・海の緑化への取組み

- 海の森（藻場）の創出、大阪湾の藻場拡大。
- 空港内緑地の20%拡大。



4.「戦略的成長プログラム」

(5) 空港運営ノウハウの活用

重点プロジェクト⑩: 国際事業展開(海外・事業連携室(仮称)の設置)

安全安心、ネットワーク拡大、商業機能の強化などの面で高質の空港運営ノウハウを蓄積するとともに、これを活用して更なる経営基盤の強化を実現。

空港ビジネスの成長・交流関係の構築

- ・海外空港との連携による航空ネットワークの強化

国内外への情報発信・人材育成

- ・空港経営改革モデル(新関空モデル)の発信
- ・国際会議への積極的な情報発信
- ・海外への広報強化
- ・社員の海外派遣

海外コンサルティング業務などの事業化

- ・複数空港運営ノウハウを活かしたコンサルティング業務の事業化
- ・海外空港等でのリテイル事業の展開
- ・海上空港建設、環境技術等の得意分野を活かした技術支援の事業化



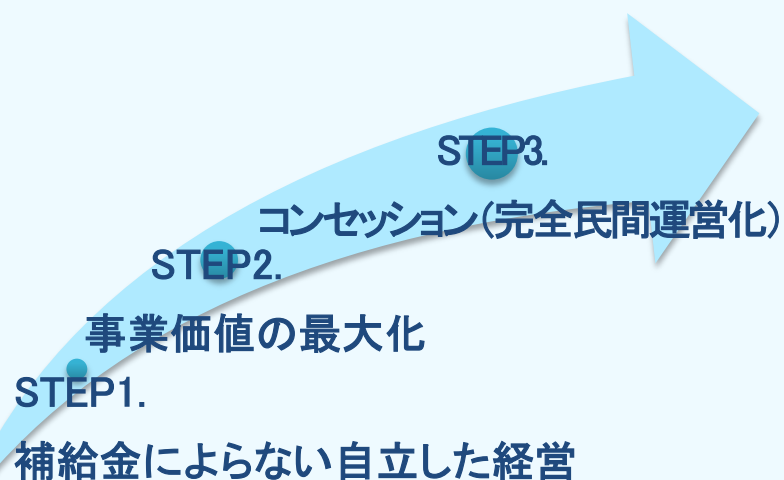
4.「戦略的成長プログラム」

(5) 空港運営ノウハウの活用

重点プロジェクト⑪: コンセッション実現

・可能な限り速やかに(早ければ2014年度にも)公共施設等運営権の設定(いわゆるコンセッション方式によるPFI事業)を行うため、これに向けたマーケットサウンディング、仕組みの詳細検討、選考手続き等の着実な実施。

・事業価値拡大及びコンセッション準備と相まって、政府補給金を段階的に削減し、2015年度には政府補給金から脱却。



コンセッション準備・手続き
の着実な実施

コンセッションの実現

事業価値向上の
取組み

政府補給金からの脱却

政府補給金の
段階的削減

5. 主な経営指標

(1) 主要財務数値



< 定量目標 >

営業収益	1,500億円(2014年度)
EBITDA※1	600億円(2014年度)

< 収支計画 >

(単位: 億円)

		2011年度 実績	2012年度 見通し※2	2013年度 計画	2014年度 計画
営業収益	関空	883	914	999	1,086
	伊丹		94	130	149
	合計	883	1,008	1,129	1,235
営業収益(含むOAT)※3				1,399	1,505
営業利益	関空	178	191	232	288
	伊丹		45	45	65
	合計	178	236	277	353
経常利益 (補給金除く)	関空	15	28	43	97
	伊丹		45	45	65
	合計	15	73	89	162
EBITDA		426	477	525	605
フリーキャッシュフロー※4		256	224	108	196
負債残高※4 (前年差)		12,364 △ 250	12,151 △ 214	12,051 △ 100	11,856 △ 194

※1: EBITDAは営業利益+減価償却費で算出。

※2: 伊丹の2012年度見通しは、7月以降の9カ月分見通し。

※3: 大阪国際空港ターミナル(OAT)の営業収益に関しては、2011年度の286億円をもとに、旅客数の伸び、新関空会社とOATの連結相殺を考慮した数値を仮定(270億円)し、加算。
OAT株式の買取金額、OATの利益については、いずれも加算せず。

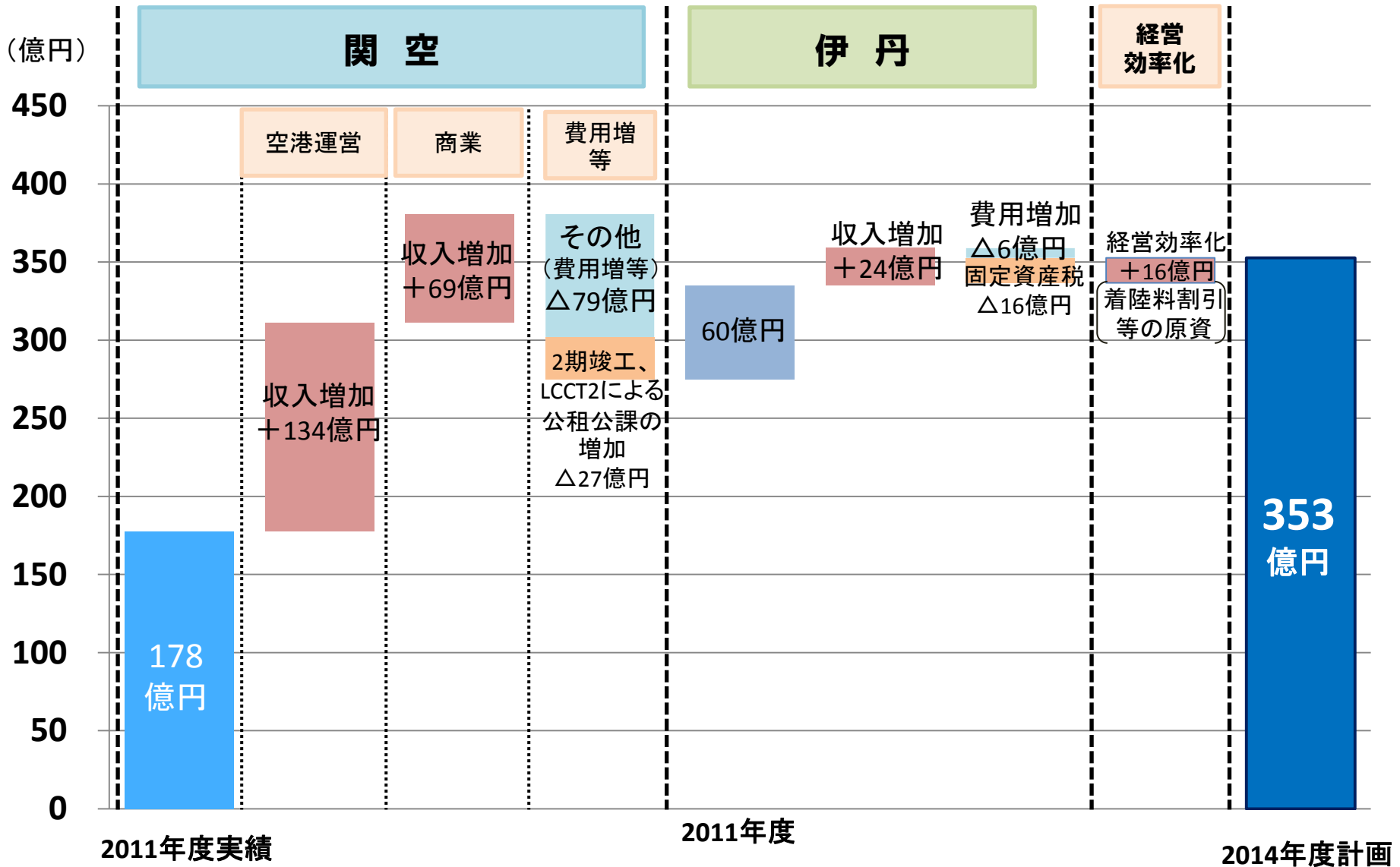
※4: 2013年度、2014年度のフリーキャッシュフロー、負債残高は補給金を織り込まずに算出。

5. 主な経営指標



(1) 主要財務数値

営業利益の増減要因



5. 主な経営指標

(2) 空港運営事業



2014年度目標

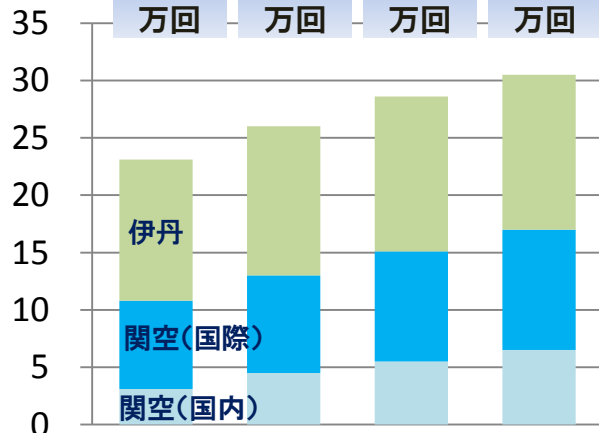
<輸送量>

発着回数30万回超 旅客数3,300万人超 貨物100万トン超

発着回数

2011年度 2012年度 2013年度 2014年度

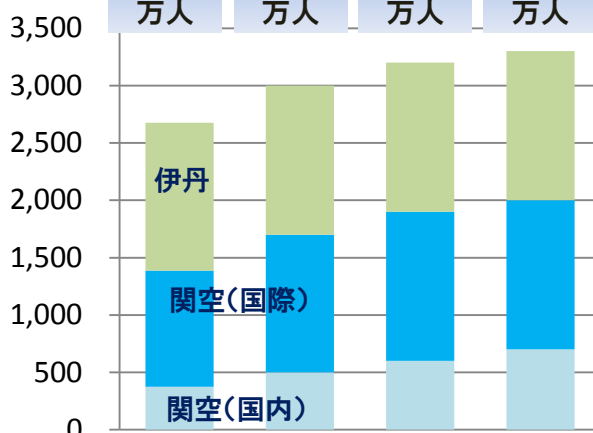
23.1 26.0 28.5 30.5
万回 万回 万回 万回



旅客数

2011年度 2012年度 2013年度 2014年度

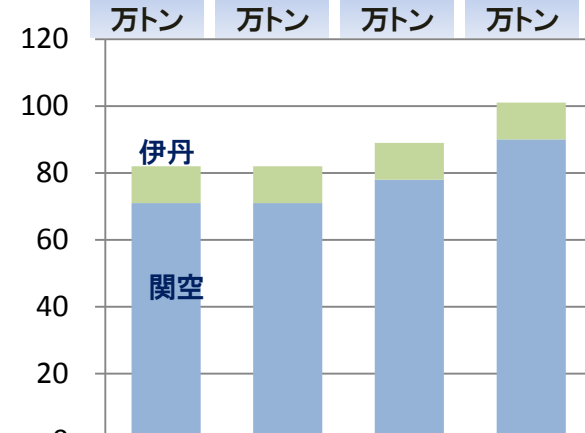
2,677 3,000 3,200 3,300
万人 万人 万人 万人



貨物量

2011年度 2012年度 2013年度 2014年度

82 82 89 101
万トン 万トン 万トン 万トン



<空港運営事業>

(単位: 億円)

		2011年度実績 (a)	2012年度見通し	2013年度計画	2014年度計画 (b)	2011年度対比 (b/a)
営業収益	関空	581	613	658	714	123.0%
	伊丹		84	117	131	
	(合計)	581	697	775	845	145.6%

5. 主な経営指標

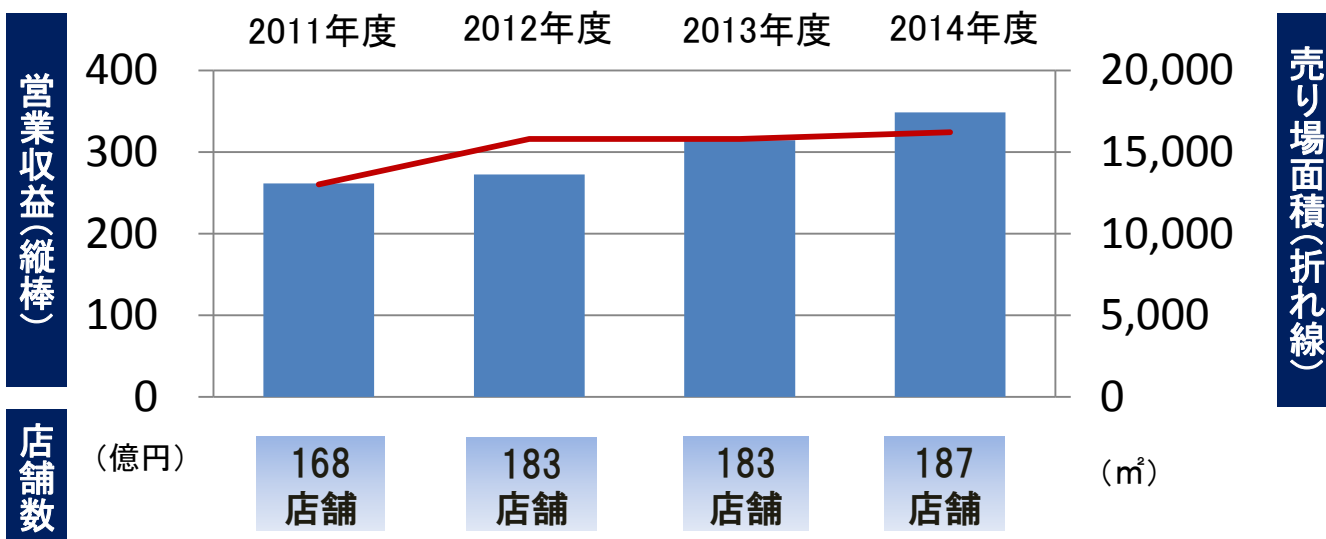
(3) 商業事業



2014年度目標

<商業事業> 関空の商業事業収入25%増(2011年度比)

<商業事業収益、店舗数、売り場面積推移>



<商業事業>

(単位: 億円)

		2011年度実績 (a)	2012年度見通し	2013年度計画	2014年度計画 (b)	2011年度対比 (b/a)
営業収益	関空	262	262	301	331	126.5%
	伊丹		10	13	18	
	(合計)	262	273	315	349	133.5%

5. 主な経営指標

(4) 経営効率化



2014年度目標

2014年度までに、対2011年度比16億円/年の経営効率化

<営業費用の推移>

(単位:億円)

	関空	伊丹※	合計
2011年度実績	705	65	770
2014年度計画(成り行き) a	811	87	898
2014年度計画 b	798	85	882
経営効率化による費用減 a-b	13	3	16

※伊丹の2011年度実績は2012年度(通期)見通しと同額と仮定

主な成り行き営業費用の増加要因

売上原価、収入連動経費
伊丹空港・2期竣工による公租公課の増加
第2ターミナル運用開始に伴う経費の増加
収益投資のうち当該年度分の費用分の増加

主な経営効率化見込み

- ・外注費の削減、調達方法の改善
- ・エネルギーシステムの改善
- ・グループ会社の見直し
- ・マルチオペレーションシステムの導入
- ・伊丹における組織体制・運営の見直し

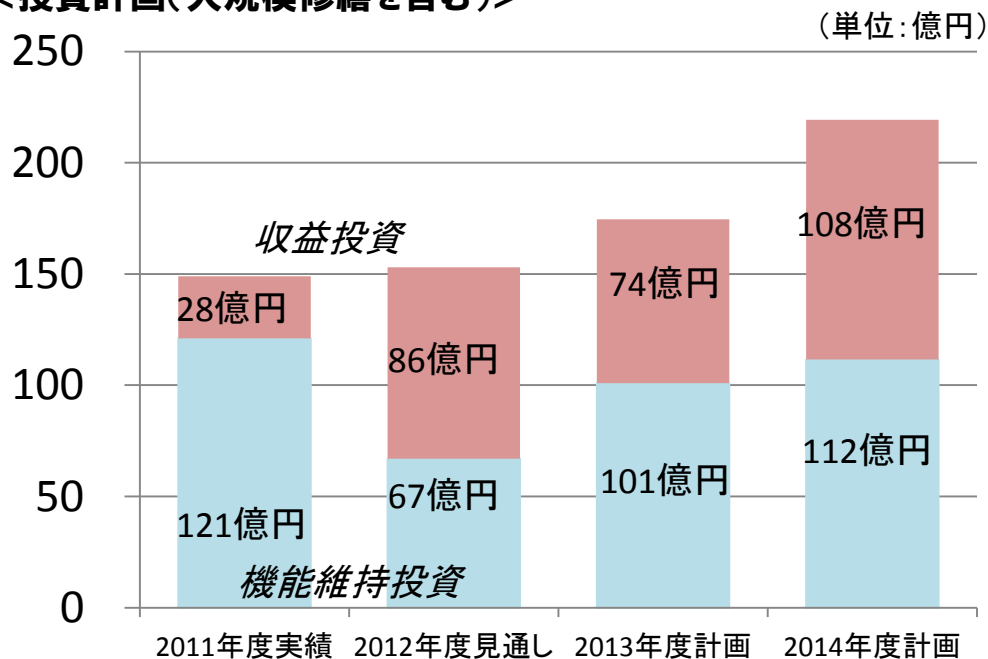
5. 主な経営指標

(5) キャッシュフロー計画



成長に向けた投資を実施
機能維持投資を適切に実施
成長への布石を打ちつつも、債務を円滑に削減

<投資計画(大規模修繕を含む)>



主な成長に向けた収益投資予定

- ・第2ターミナル整備
- ・第3ターミナル整備
- ・FedEx上屋整備
- ・ターミナルビルリニューアル

主な機能維持投資予定

- ・ターミナルビルエアサイド改修(伊丹)
- ・地下道地盤改良(伊丹)
- ・止水壁改良

<フリーキャッシュフロー・負債残高計画>

(単位: 億円)

	2011年度実績	2012年度見通し	2013年度計画	2014年度計画
フリーキャッシュフロー※	256	224	108	196
負債残高※	12,364	12,151	12,051	11,856
(前年差)	△ 250	△ 214	△ 100	△ 194

※: 2013年度、2014年度のフリーキャッシュフロー、負債残高は補給金を織り込まずに算出。



【参考資料】



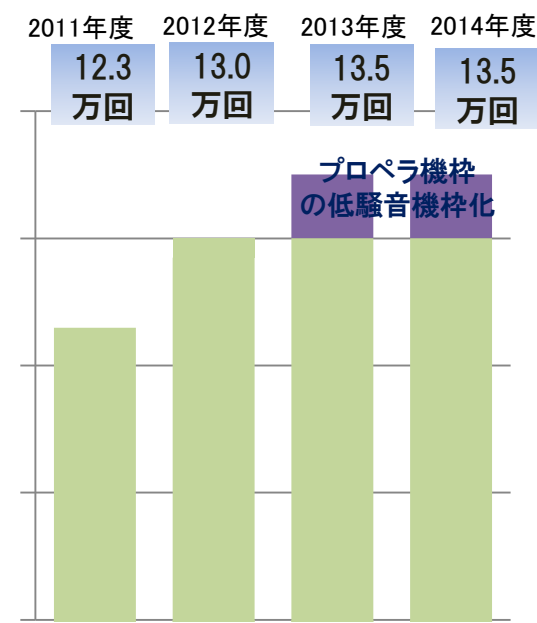
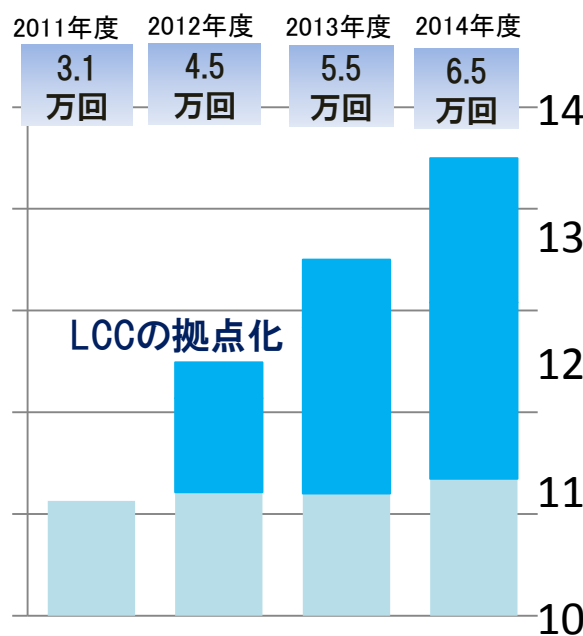
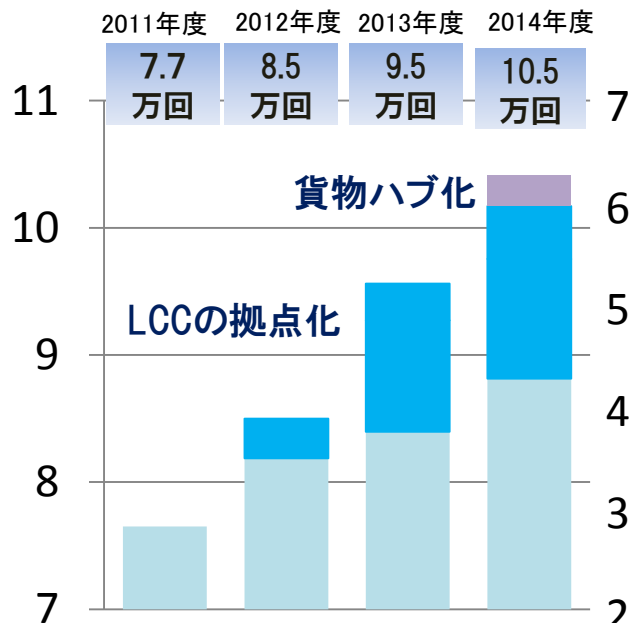
1. 中期経営計画期間中の航空成長目標について

関空国際線

関空国内線

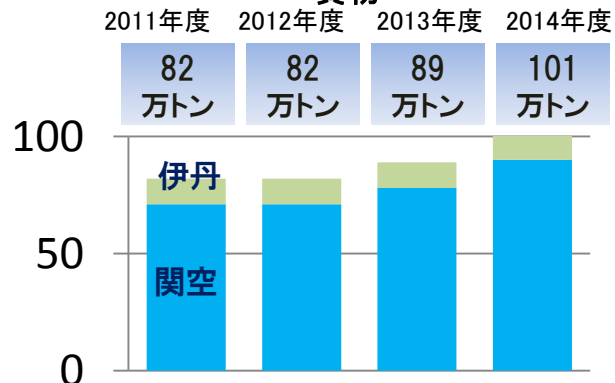
伊丹国内線

発着回数 (万回)



貨物量 (万トン)

貨物





参考資料

2. 戦略的料金設定について(当社案)

【関西空港】

料金戦略	内容	実施時期
国際線 着陸料5%引下げ	国際線着陸料 2,090円/t → 1,990円/t(△100円)	2012冬スケジュール～
国際線、国内線 着陸料増量割引の拡充	航空会社別、国際線、国内線別及びスケジュール別で、増加した着陸重量について以下の比率で割引 初年度80% 2年目50% 3年目、30%	2013年夏スケジュール～ 2014年冬スケジュール
国際線、国内線 深夜早朝割引の拡充	同期間内で、1:00～5:59に着陸する国際線及び国内線の着陸重量を50%割引	2013年夏スケジュール～ 2014年冬スケジュール
国際線・国内線 バゲッジ・ハンドリング・システム(BHS)料金の引下げ	ターミナル1の国際線、国内線の旅客手荷物施設システム使用料を席数に応じた多段階の料金設定に見直し	2013年夏スケジュール～
国内線ネットワークの 充実	国内線着陸料の増量割引の拡充に加え、内際乗継機能の強化のため、現在の国内線割引対象について適用期間を延長	継続
国際線保安料の導入	さらに安全安心な空港の実現のため、ターミナル1における料金を導入	2013年夏スケジュール～ (システム対応等による)
国内線施設使用料の 旅客数連動化(PSFC化)	航空会社から頂戴しているターミナル1国内線施設使用料について、旅客数に応じた料金体系に変更	2013年夏スケジュール～

【伊丹空港】

料金戦略	内容	実施時期
低騒音機材導入促進 制度(仮称)	現在の着陸料に、騒音値に応じて、低騒音機材に割引、その他の機材には割増	2013夏スケジュール～



参考資料

3. 伊丹空港の運用見直しについて

当社としては、下記の考え方を国土交通省に対し提案し、今後、関係者間で具体的方策を調整する予定。

1. プロペラ機枠(CRJ枠(15便、30発着)を除く70便、140発着)の段階的低騒音機枠化

- ① 来年夏ダイヤ(2013年3月末)から実施。
- ② 現在の騒音対策区域の範囲を下回ることを前提に、モニタリングしながら
 - a) 2013年夏ダイヤにおいて、現在空き枠となっている14便、28発着の有効活用
 - b) その後の航空会社のプロペラ機から低騒音機への転換需要に対応可能な低騒音機枠を確保
 - c) 2014年度中に全枠の低騒音機枠化
- ③ 「低騒音機」は、DHC8Aの騒音値と同程度以下となるB737、A320などの機材とする。

2. 長距離便の運用制限の見直し

- ① 来年夏ダイヤ(2013年3月末)から、低騒音機枠化に併せて実施。
- ② 見直しによって、関空のネットワークを棄損しないよう所要の調整。

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基本方針(抜粋)

第一 両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の意義及び目標に関する事項

3 伊丹空港の運営に関する基本的な事項

(1) 伊丹空港の基本的運用方針

注2: 低騒音機は、プロペラ機及びそれと同程度以下の騒音影響を及ぼす機材として空港運営事業者が定める。

なお、空港運営事業者は、従来のプロペラ機枠の低騒音機枠への転換に当たっては、モニタリング等により騒音値の変化の状況を把握し、環境負荷の低減に努めつつ、段階的に進めるものとする。

第四 その他

1 国の責務及び講ずべき措置に関する基本的な事項

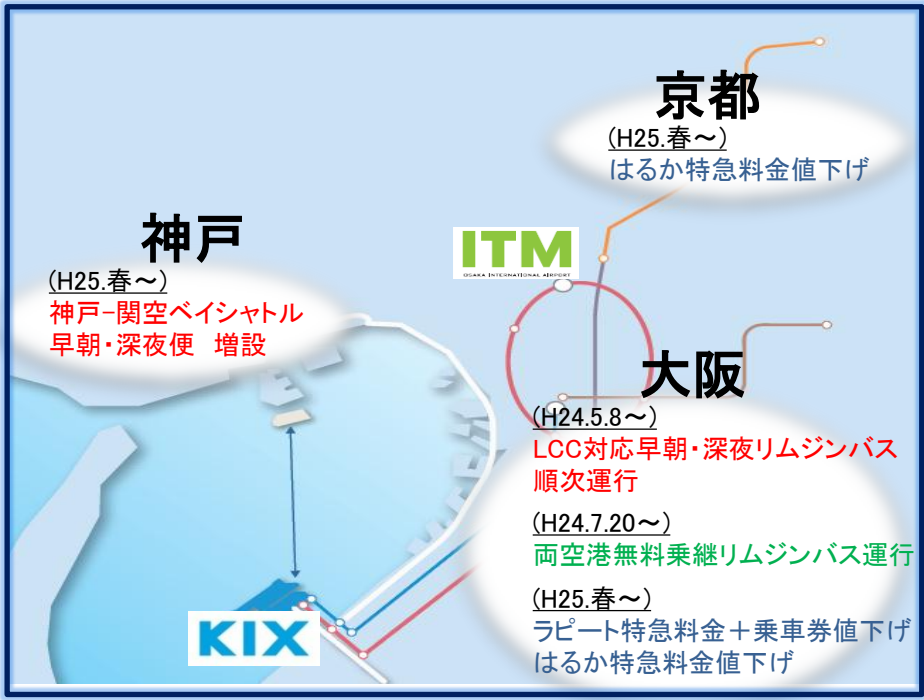
① 国は、関西空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西の航空輸送需要の拡大を図るため、コンセッション後も含め、法令に定められた指導監督、認可等の権限を適切に実行しつつ、両空港の円滑な運営、事業価値の増大に資する制度の見直し等を行うとともに、本基本方針に基づく着実な施策推進を図るものとする。また、航空法(昭和27年法律第231号)第107条の3第1項に基づく許可をはじめとする許認可等を行うに当たっては、両空港を運用する空港運営事業者の意向にできる限り配慮するものとする。



参考資料

4. アクセス改善について

《主要都市からの関空アクセス改善》



《空港の利用分水嶺の拡大》





5. 環境先進空港に向けたスケジュール(KIX)

取組分類	取組項目	目標等	2012年度	2013	2014	2015	2016	備考
地球環境	グリーンエネルギー利用促進 (太陽、水素、風力)	島内電力 10%創エネ	0.1%	5%	6%	8%	10%	
	水素グリッド	岩谷産業(株)連携	調査 基本設計	設計 工事	工事及び 実証 実験開始	実証 実験	実証 実験	
	エコ車導入 (電気・水素・ハイブリッド他)	100% (NKIAC車両)	50%	80%	100%	100%	100%	
	GPU利用促進	利用率90%	80%	85%	90%	92%	92%	
資源循環	ゼロエミッション	循環型エコ農園 運営	実施					
		ペーパーダイエット 80%削減	60%	70%	80%	80%	80%	
共生	地域との共生	環境学習・研究の 場の提供	実施					
		憩い安らぎ 空間の創造	実施					
生物多様性	海の森	藻場の創出・拡大	12%	13%	15%	15%	15%	
	緑地整備	20%	12%	15%	20%	20%	20%	