

関西国際空港の現況

- ・平成18年度決算の概要
- ・第2滑走路オープンの概要

平成19年5月29日
関西国際空港株式会社



KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT Co.,Ltd.

1. 平成18年度決算の概要と19年度通期見通し

18年度決算概要

(単位:億円)

営業収益	1,057
航空系	464
非航空系	594
営業費用	800
営業損益	257
営業外収益	95
政府補給金	90
営業外費用	226
支払利息	221
経常損益	126
当期純損益	98

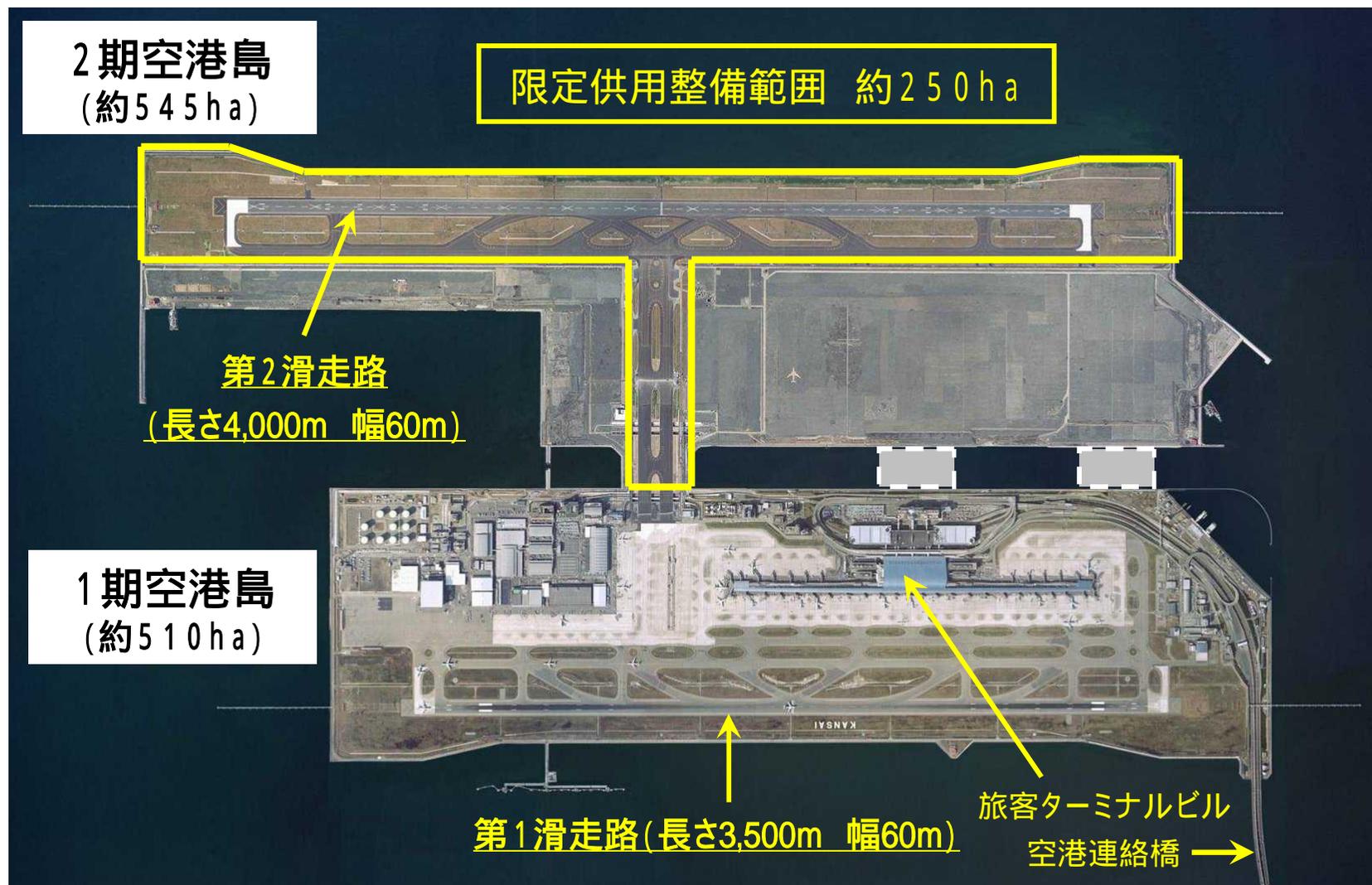
19年度通期見通し

(単位:億円)

営業収益	1,091
経常損益	63
当期純損益	57

2 - 1 . 2007年8月2日、第2滑走路オープンの概要

我が国初のグローバルスタンダードである「4,000m級複数滑走路 + 24時間運用」に適った国際拠点空港として、2007年8月2日第2滑走路オープン！！

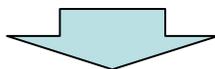


2 - 2 . 関空に第2滑走路がオープンする意義

現在の発着容量を大幅に拡大することができます

(A) ピーク時間帯において更なる増便ができます

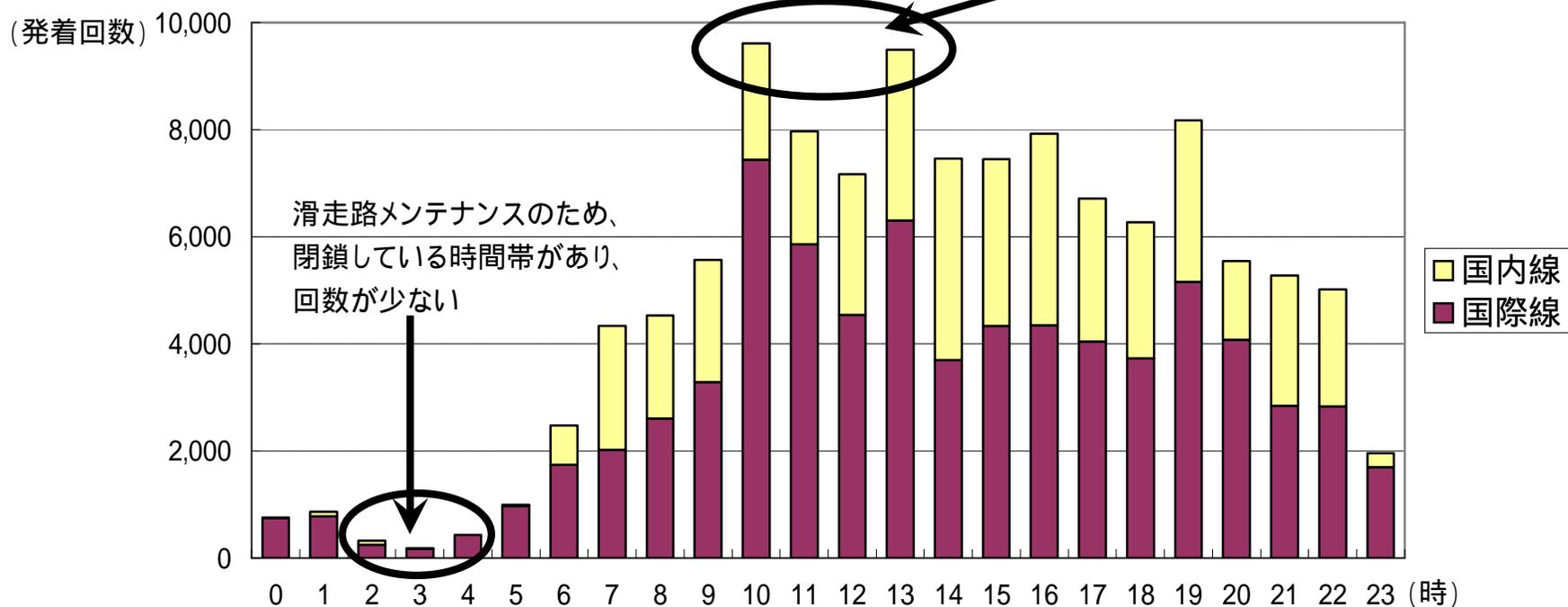
今後、アジア方面への更なる需要増加が予想されますが、それらの便が多くを占める10時台・13時台は、既に多数の便が発着しており、一本の滑走路では、これらの時間帯において増便ができません。



第2滑走路のオープンで、容量が拡大し、航空会社やお客様が要望する時間帯にご利用頂けるようになります。

関西空港の時間帯別航空機発着回数(平成18年度実績)

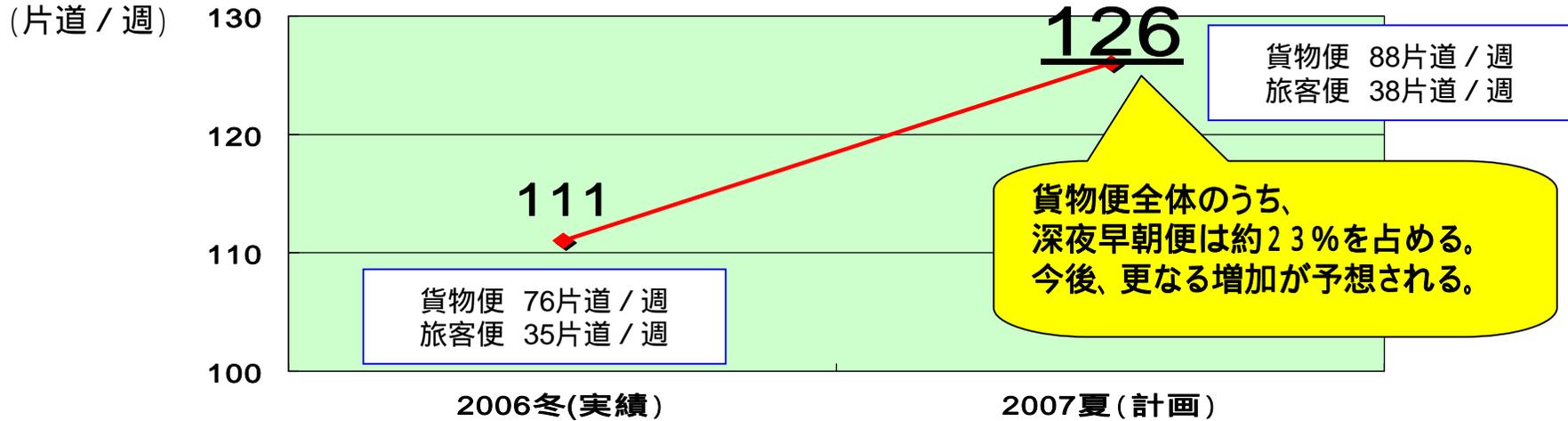
10時台・13時台に離発着が集中



(B) 深夜・早朝時間帯において更なる増便ができます

第2滑走路のオープンで、24時間いつでも離発着が可能になり、貨物便を始めとした深夜・早朝時間帯における増便が、更にできるようになります。

関空の深夜・早朝便の便数推移

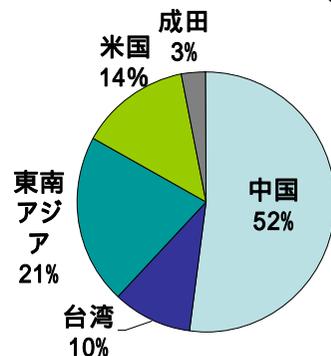


< 参考 > 2007年夏スケジュールにおける深夜早朝便について

貨物

主な就航先

上海(28便)、香港(6便)、北京(4便)等中国方面が全体の半数以上を占める。



旅客

出発便

出発時刻	到着地	就航会社	就航日
23:15 発	ドバイ	エミレーツ航空	毎日
23:55 発	ドーハ	カタール航空	月・火・水・木・金・日
1:25 発	バンコク	タイ国際航空	毎日

到着便

到着時刻	出発地	就航会社	就航日
5:25 着	バンコク	シンガポール航空	毎日
5:30 着	バンコク	タイ国際航空	毎日
5:35 着	ハノイ	日本航空	火・木・土・日

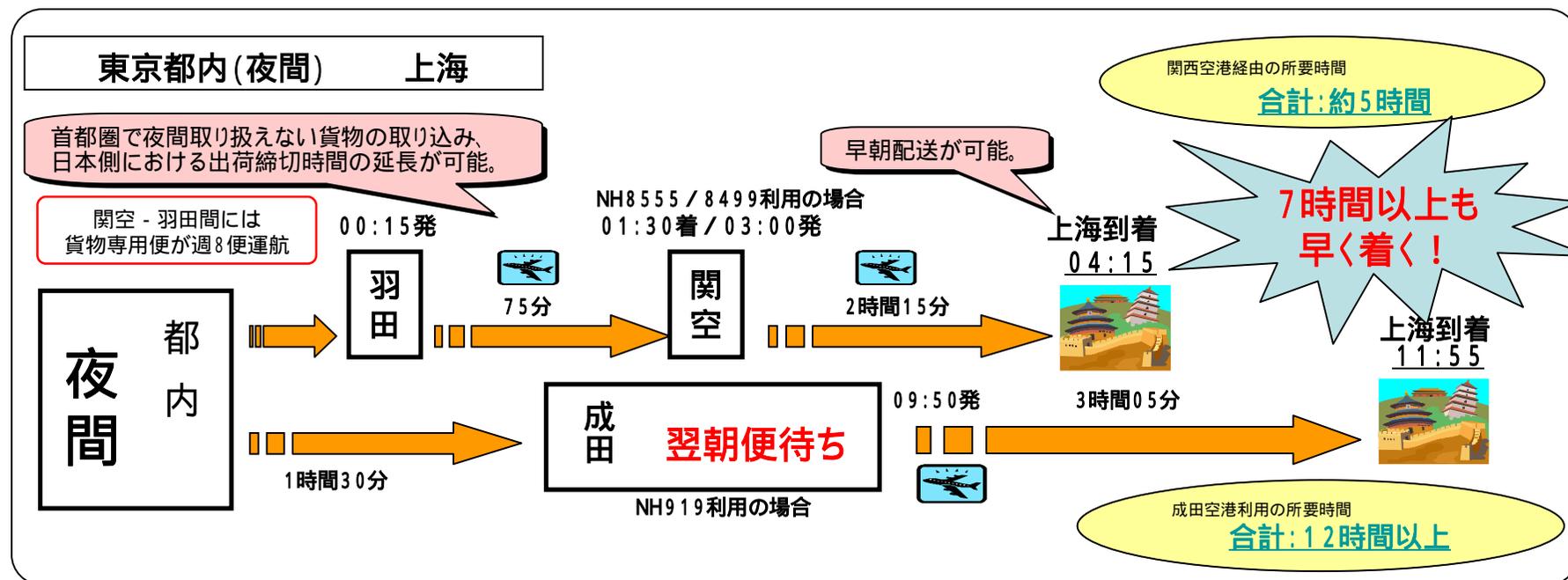
23:00 ~ 06:00に発着する深夜早朝便(貨物便及び旅客便)の片道ベースの便数。

(C) 増大傾向の需要に対して即座に対応できない首都圏空港の機能を補完することができます

首都圏の需要は増大傾向にあります。成田・羽田の容量は既に満杯であり、数年後しか、容量を拡大できません。第2滑走路のオープンで、容量が拡大し、「羽田 - 関西 - 海外」というルートを活用することで、首都圏の旅客・貨物双方の需要に直ちに対応できるようになります。

< 参考 > 首都圏の貨物需要に応える完全24時間空港

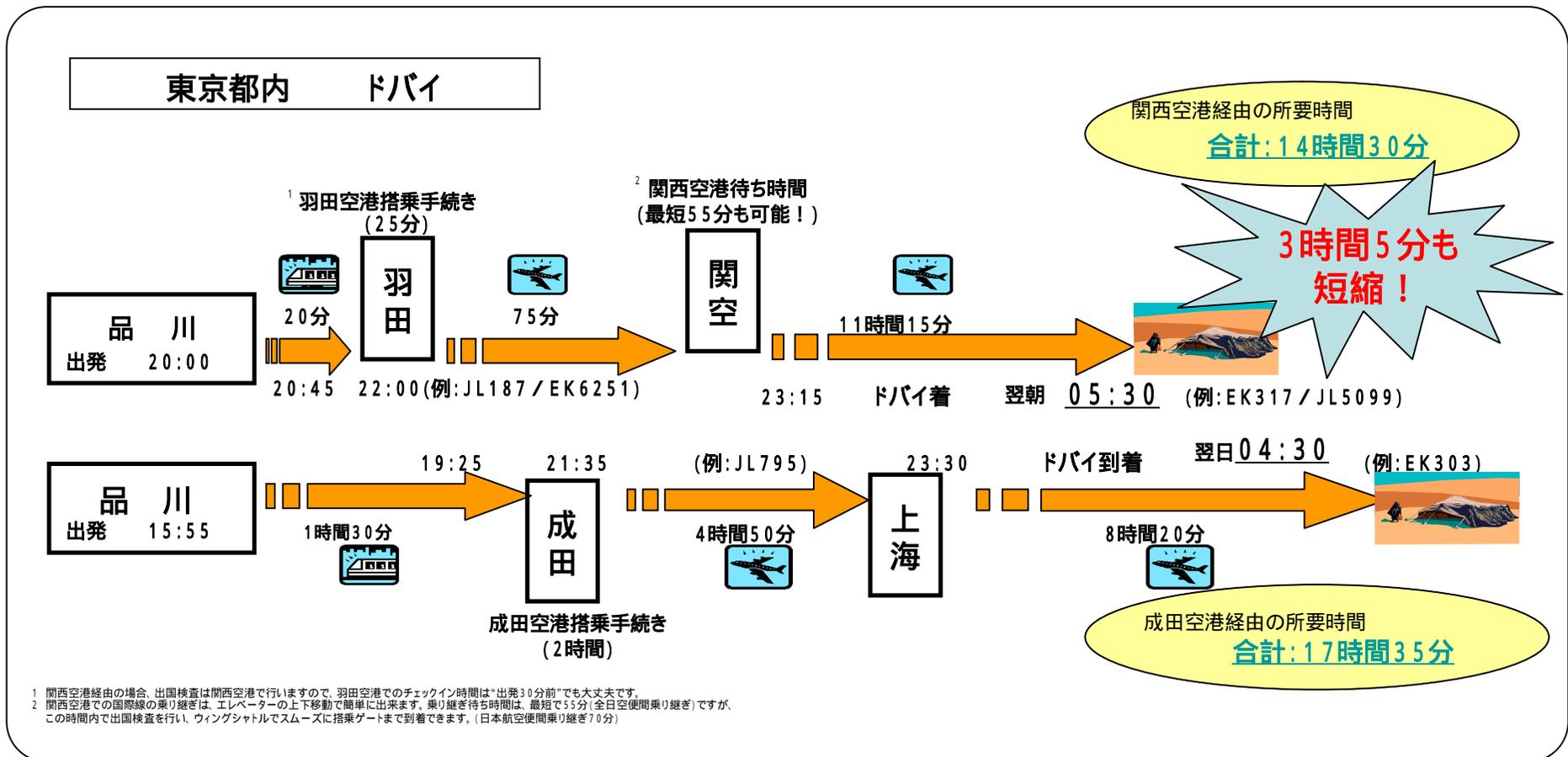
◆ 関西発着便を活用した東京 上海への貨物便モデルルート図



首都圏と関西圏の両方の貨物需要を効率的に取り込むことができ、羽田の深夜が活用できる。

< 参考 > 内際乗り継ぎに優れた国内基幹空港へ

◆ 関空発着便を活用した東京 ドバイへの旅客便モデルルート図

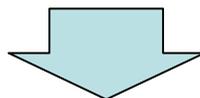


「羽田 - 関空 - 海外」ルートにより、増大する首都圏の国際旅客需要をサポートできる。

2 - 2 . 関空に第2滑走路がオープンする意義

現滑走路の全面改修ができるようになり、高い安全性を維持できます

滑走路が一本しかない現在、滑走路のメンテナンスについては、週に数日、深夜時間帯の数時間において、滑走路を閉鎖して行っています。これらのメンテナンスにより、滑走路の安全性は十分に確保できていますが、現在使用している滑走路は、平成6年の開港以来、10年以上使用しており、全面改修の必要な時期が近づいてきています。



第2滑走路のオープンにより、航空機が24時間離発着できる状況を維持しながら、現在使用している滑走路の全面改修が可能になり、高い安全性を維持できます。



10年以上使用している第1滑走路の全面改修を実施し、更なる安全性の向上を実現！

オープンする第2滑走路を活用することで、24時間離発着可能とする空港機能を実現！

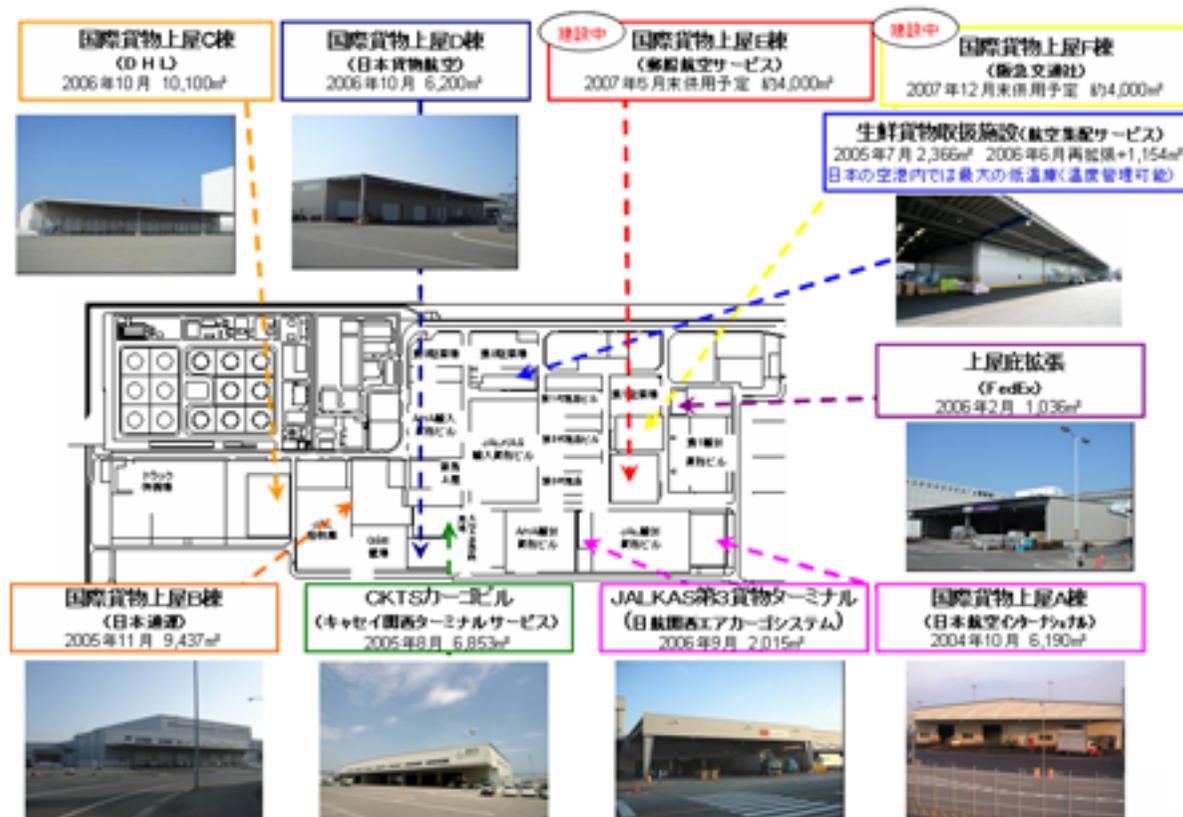
2-2. 関空に第2滑走路がオープンする意義③

③2期空港島の埋立用地を活用することにより、24時間稼働する「国際貨物ハブ空港」として発展することができます

1期空港島の貨物用地は既に満杯であり、拡大の余地がありません。

第2滑走路に隣接した2期空港島用地の活用により、物流施設の増強がはかれます。

1期空港島 国際貨物地区における施設整備状況



関空の目指す空港像

アジアそして世界と関西を結ぶ ゲートウェイ

企業のグローバル化、観光ビッグバンに
応える関西のゲートウェイ
東アジアを中心に細やかな利便性の高い
ネットワークを備えた空港
内際乗り継ぎに優れ、首都圏需要も補完
する国内基幹空港
ビジネスジェット、リージョナルジェット、ロー
コストキャリアなど多様化するニーズに対応
できる空港

日本初の「国際貨物ハブ空港」

アジアを中心に充実した貨物ネットワークを
備えた西日本そしてアジアのゲートウェイ
複数滑走路と完全24時間化によるタイム・
オン・デマンドを実現した空港
アジアと欧米を繋ぐ中継拠点
企業ロジスティクスの多様化に応える多機能
集約型物流拠点