

関西国際空港の概況

- ・ 平成19年度決算の概要
- ・ 第2滑走路オープン後の概要



平成20年6月2日

関西国際空港株式会社



KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT Co.,Ltd.

1. 平成19年度決算の概要と20年度通期見通し

○19年度決算概要

(単位:億円)

営業収益	1,061
航空系	461
非航空系	600
営業費用	811
営業利益	250
営業外収益	97
政府補給金	90
営業外費用	234
支払利息	227
経常利益	114
当期純利益	109

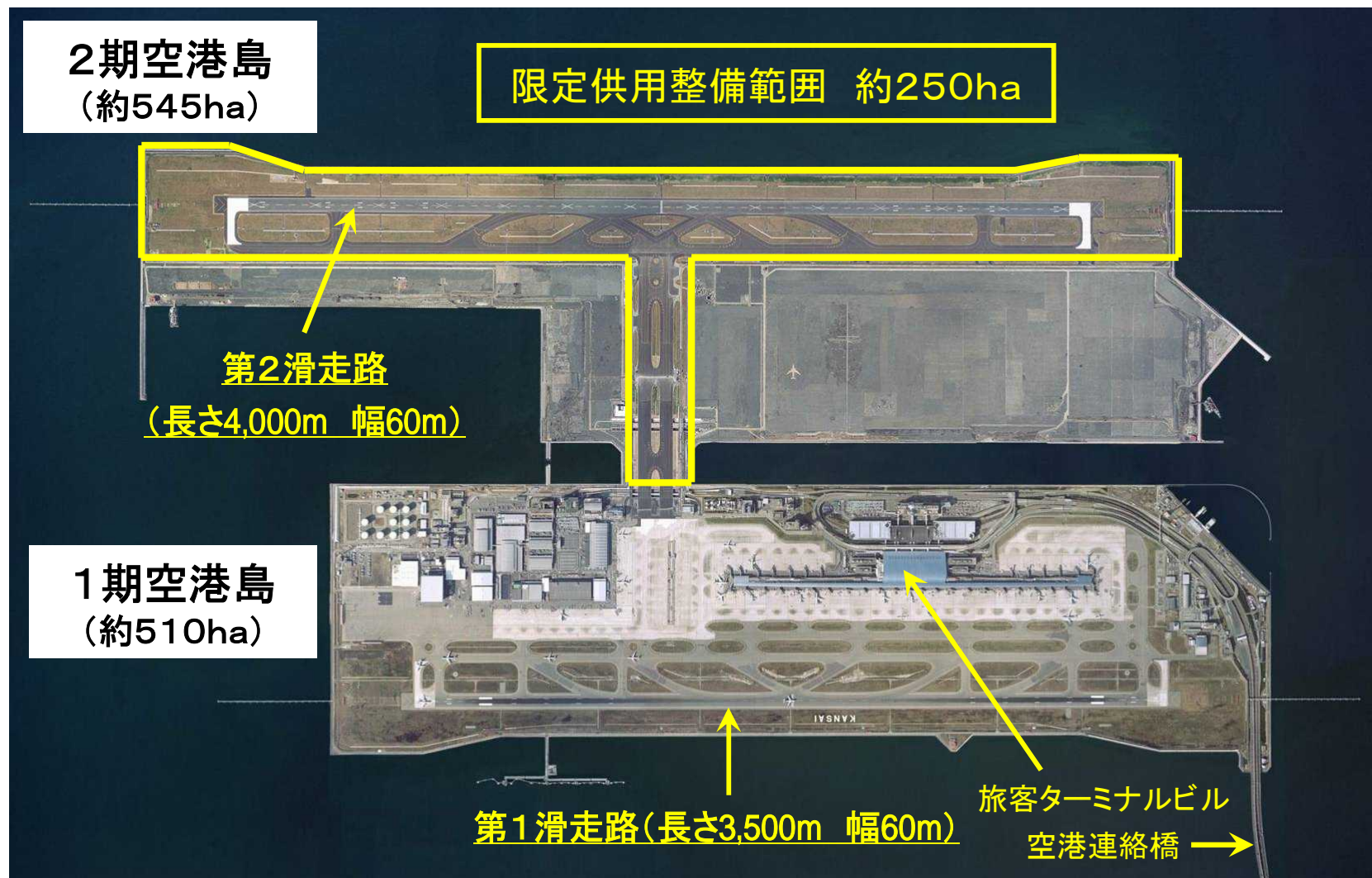
○20年度通期見通し

(単位:億円)

営業収益	1,044
営業利益	207
経常利益	59
当期純利益	26

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・第2滑走路オープンの効果

2007年8月2日 関空に第2滑走路がオープンした、その効果とは・・・

空港発着容量の大幅な拡大

(A)ピーク時間帯における更なる増便

10時台や13時台といったピーク時間帯での増便が可能となり、**実際に昨年12月から増便が実施。**
(ノースウエスト航空サイパン線:2007年12月21日～)

(B)深夜・早朝時間帯における更なる増便

24時間いつでも航空機の発着が可能となり、ANAの関空－佐賀線や、ポーラーエアカーゴのシカゴ線等が就航を開始。

(C)増大する需要に即座に対応出来ない首都圏空港の機能補完

「羽田－関空－海外」というルートを活用し、増大する首都圏の旅客・貨物双方の需要に直ちに対応。
(旅客:エミレーツ航空ドバイ線、貨物:ANA上海線など)

第1滑走路の全面改修実施

10年以上使用してきた第1滑走路の全面改修を、航空機が24時間発着出来る状況を維持しながら行うことが可能となり、昨年12月から実施。**空港機能の更なる安全性の向上を実現。**

2期空港島の活用により、24時間稼働する「国際貨物ハブ空港」として発展

⇒既に貨物関連施設で満杯の**1期空港島の国際貨物地区が2期島にも展開可能となり**、**物流施設の更なる増強が可能に。**

3. 第2滑走路オープンを契機とした当社の目指す空港像

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

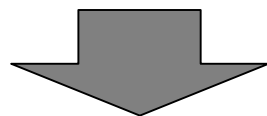
- 企業のグローバル化、観光ビッグバンに応える関西のゲートウェイ
- 東アジアを中心に細やかな利便性の高いネットワークを備えた空港
- 内際乗り継ぎに優れ、首都圏需要も補完する国内基幹空港
- ビジネスジェット、リージョナルジェット、ローコストキャリアなど多様化するニーズに対応できる空港

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

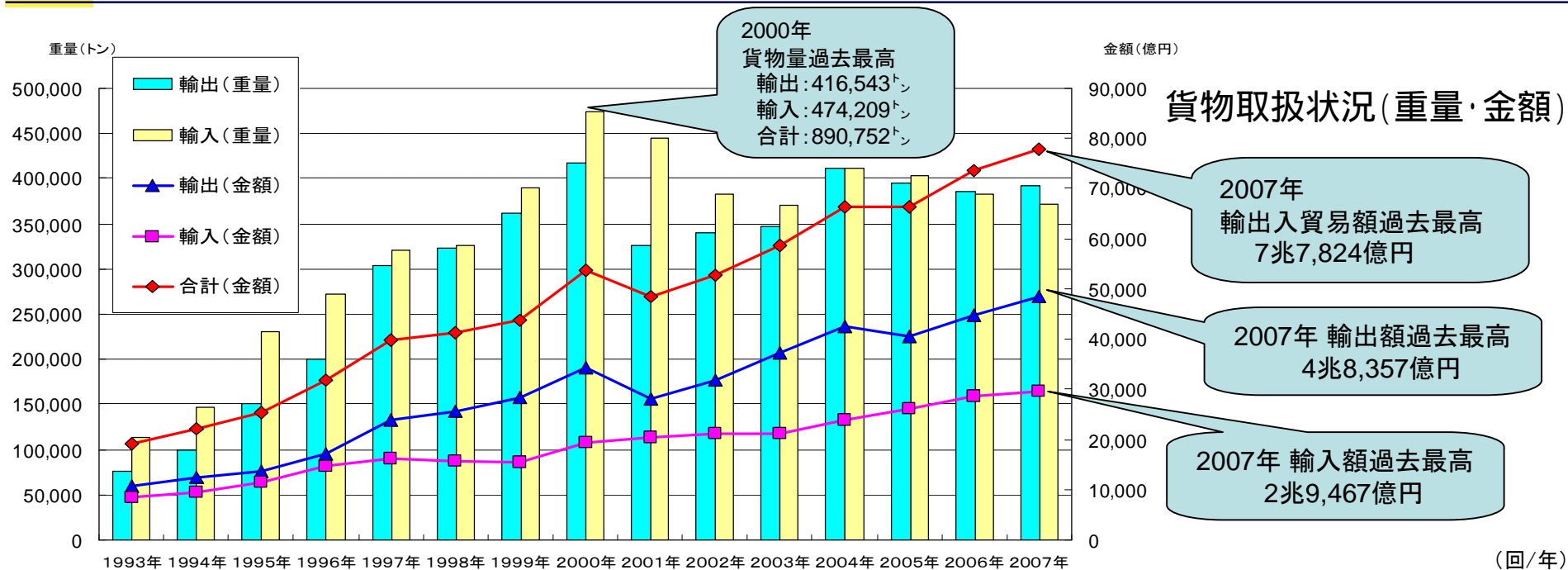
貨物面の現況

- 国際貨物便の便数や国際貨物取扱金額は、順調に増加。
- 平成20年度政府予算に、2期空港島への貨物関連施設整備に係る予算が盛り込まれ、2期空港用地を活用した当空港の物流機能の強化は、着実に推進。
- 関西では、松下電器やシャープ等といった国内有力メーカーの工場立地が進み、物流拠点として関空を利用する動きが進展。
- 国際物流戦略チームによる貨物便モデル事業の実施等や、国際貨物の増加に向けた取り組みも推進。



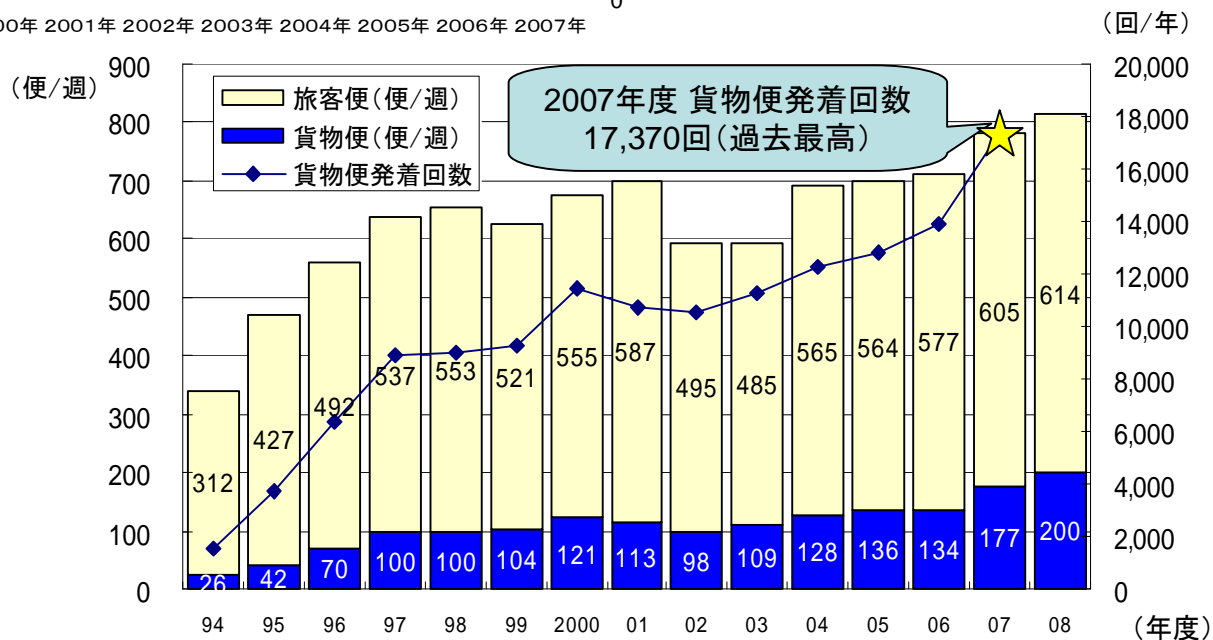
「日本初の国際貨物ハブ空港」に向け、着実に前進。

4 - 2 . 関西国際空港における国際貨物量・国際貨物便数の推移



国際線就航便数実績

(注)・国際線就航便数実績の週間便数は、各年度の夏期スケジュールを示す。
 ・1994～2007年度は実績値。2008年度は計画値。



4 - 3 . 関空1期島の国際貨物地区における国際貨物取扱施設の大増強

国際貨物上屋C棟
(DHL)

2006年11月 10,100㎡



国際貨物上屋D棟
(日本貨物航空)

2006年10月 6,200㎡



国際貨物上屋E棟
(郵船航空サービス)

2007年6月 約6,230㎡



国際貨物上屋F棟
(阪急交通社)

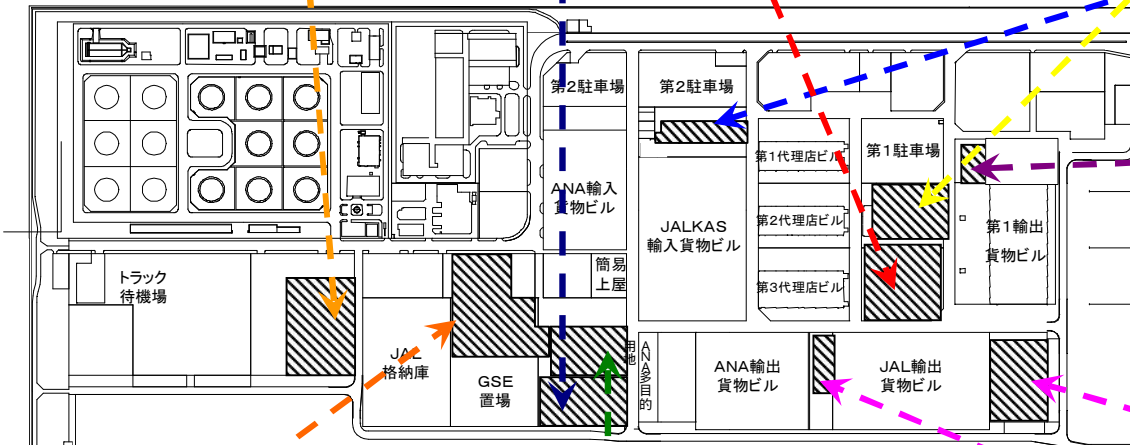
2007年12月 約4,000㎡



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(温度管理可能)

上屋底拡張
(FedEx)

2006年2月 1,036㎡



国際貨物上屋B棟
(日本通運)

2005年11月 9,437㎡



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㎡



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㎡



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㎡



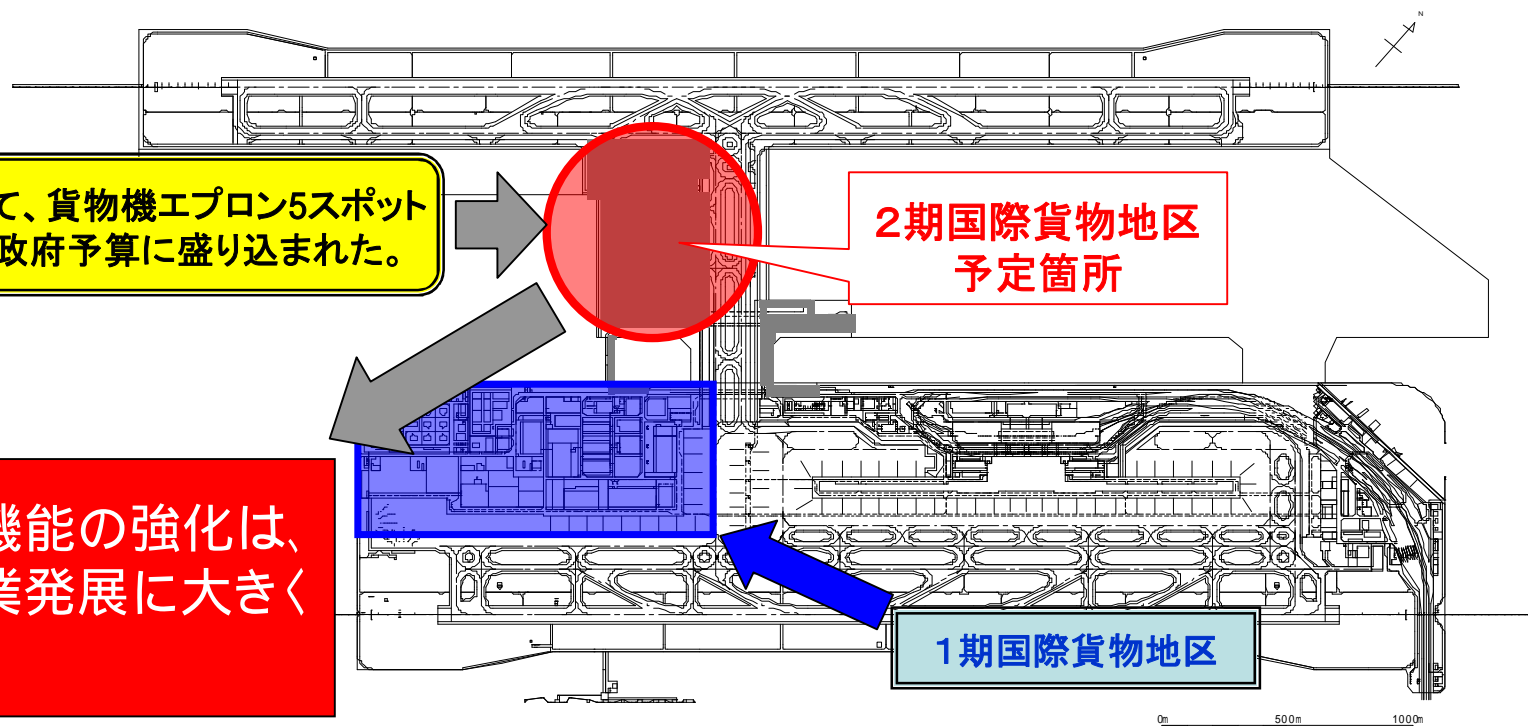
4 - 4 . 国際貨物取扱施設の2期島への展開

- 1期国際貨物地区では、旺盛な需要を反映して、2004年秋以降から貨物上屋の新設を進めており、その結果、地区が狭隘化し、今後の施設拡張余地がない。
- 貨物機エプロンも、既存14スポット全てを同時に利用する時間帯が発生しており、既に狭隘化。
- 国際貨物地区の2期島への展開については、幾つかの貨物事業者から問い合わせが来ている。

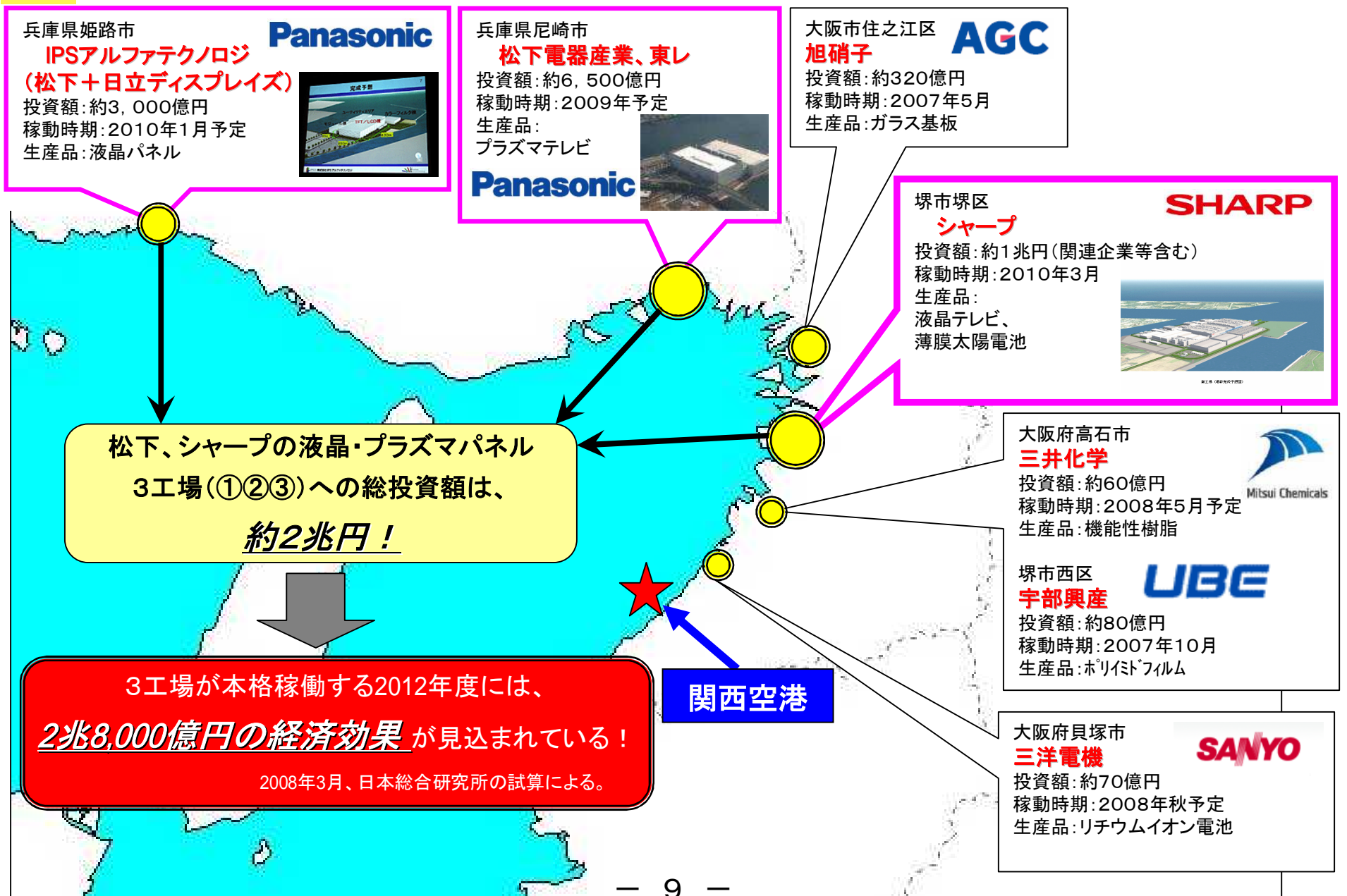
関空の物流機能を引き続き強化するためにも、2期島への展開が必要！

展開の第一歩として、貨物機エプロン5スポット等が、平成20年度政府予算に盛り込まれた。

関空の物流機能の強化は、
後背地の産業発展に大きく
寄与！



4 - 5 . 関西地域における工場立地の状況



4 - 6 . 国際物流戦略チームによる貨物便モデル事業

関空や阪神港の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指すことをビジョンとした、産・官・学による連携組織「国際物流戦略チーム」が、2005年に発足。

① 関空－上海間での貨物便モデル事業

(2006年8月～2007年3月)

- ・関空を深夜に出発する上海便を設定。
- ・当日出荷された貨物を同日深夜の上海便に搭載することで、モデル事業実施前に比べ、現地までの輸送時間を約1日短縮。
- ・上海や蘇州といった中国主要都市が翌日配達圏となり、「アジア翌日配達圏」化を実現。

・週3便でスタートしたが、好調な利用の下、2006年冬期以降、平日は毎日運航。

② 関空－北米間での貨物便モデル事業

(2007年11月～2008年3月)

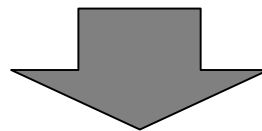
- ・関西及び西日本から北米方面への航空貨物は、その3割以上が成田経由で輸送。
- ・上海便での好結果を受け、関空発着便利用による総輸送時間短縮を通じた物流効率化を狙いとして、北米便(ロサンゼルス・サンフランシスコ・シカゴ)を設定し、当事業の第2弾を実施。

・当該便の積載量は、1便あたり約25トンと、概ね順調な利用実績。
・各方面に向けて、合計週7便でスタート。事業終了後には、荷主からデイリー運航の要望等もあり、利用価値は高かったものと認識。

高度化・多様化する物流ニーズに対し、関空の24時間機能の活用が非常に有効であることが証明！

旅客面の現況

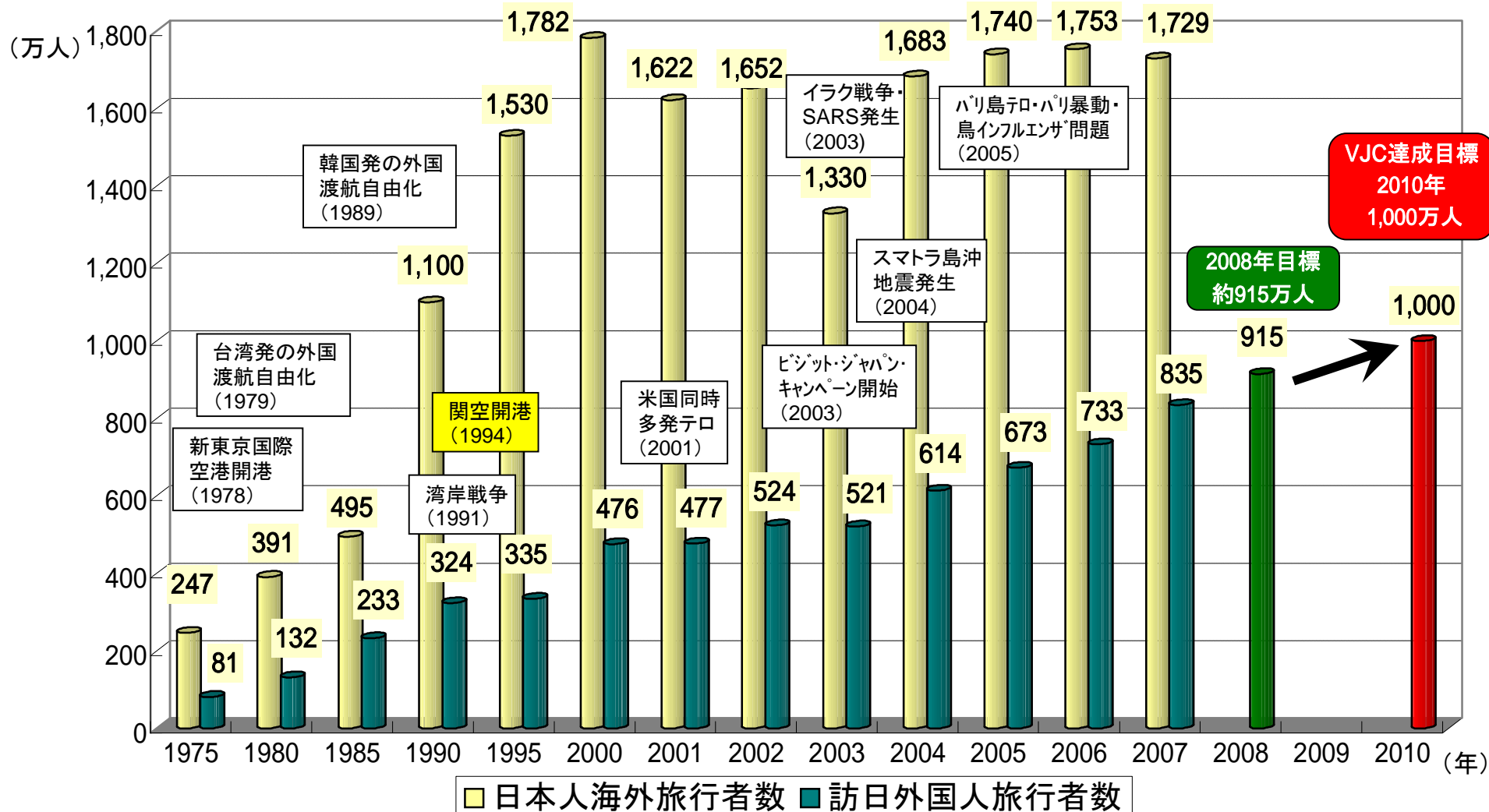
- 訪日外国人の増加が著しい一方、日本人出国者は伸び悩み。
- 燃油費の高騰が航空産業にも大きな影響。
(機材の小型化、サーチャージ高騰等)
- 2010年に首都圏空港(成田・羽田)の発着容量拡大が予定。
首都圏需要の伸びは顕著で、数年で満杯となる見込みであり、
「羽田－関空－海外ルート」などにより、関空が首都圏需要を補完する
役割を果たす必要。



厳しい経営環境下にあるものの、
「アジアそして世界と関西を結ぶゲートウェイ」に向けて、
関空の充実した空港機能のフル活用を推進。

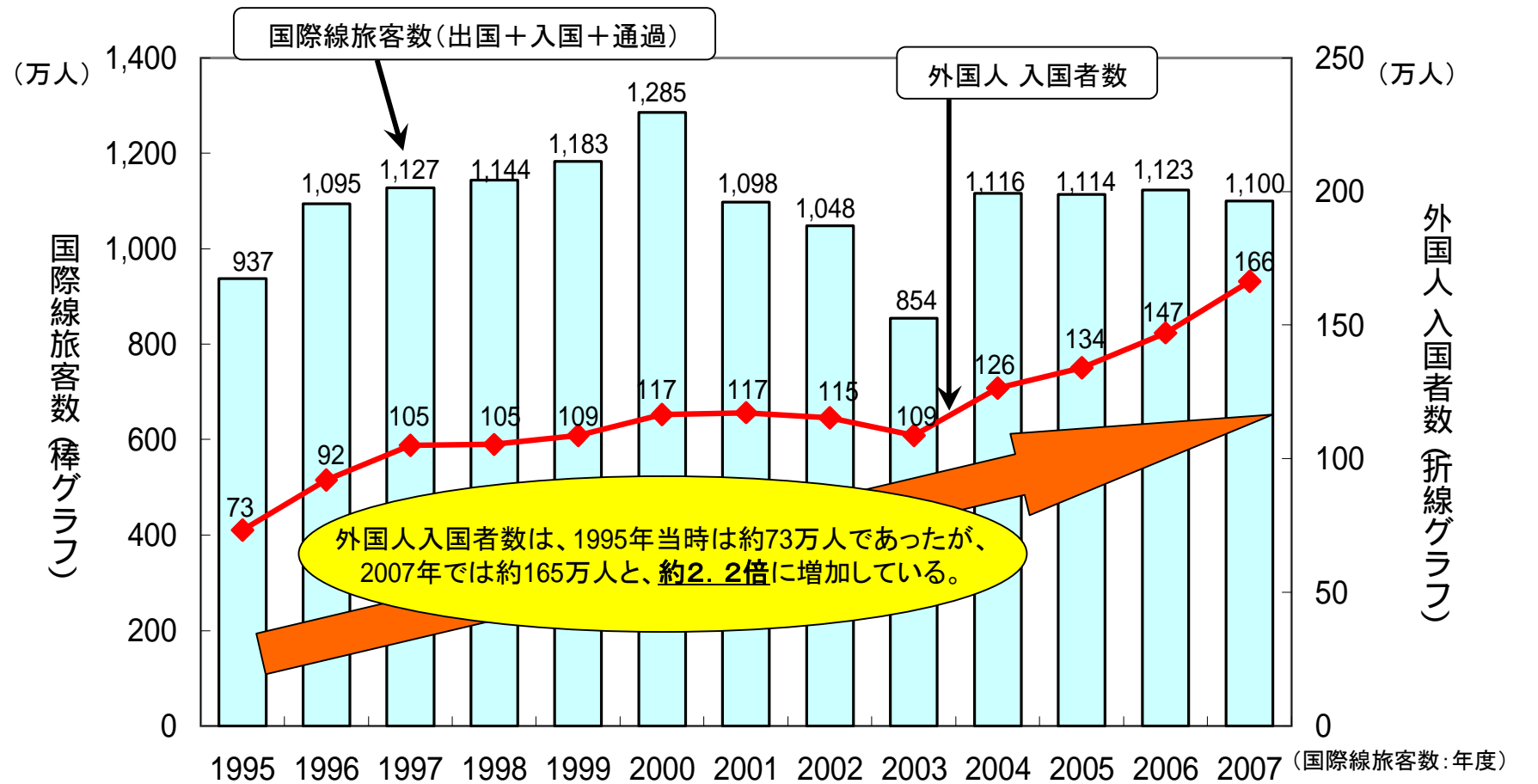
5 - 2 . 日本全体の出国日本人数・訪日外国人旅行者数の推移 (1975年～2007年)

訪日外国人数は、「ビジット・ジャパン・キャンペーン(略称:VJC)」を始めとした政府の取り組みやアジア諸国の経済発展等により、順調な伸びを見せているが、出国日本人数は近年伸び悩んでいる。



5 - 3 . 関西国際空港の国際線旅客数と外国人入国者数の推移

- 関西空港の外国人入国者数については、日本全体での傾向と同様に、テロやSARSの影響があったものの、おおむね順調に増加している。
- しかし、関西空港全体の国際線旅客数は、テロやSARSの影響から立ち直りを見せたものの、日本人旅客数の伸び悩みにより、横ばい傾向が続く。



(注1)国際線旅客数(出国+入国+通過)は当社発表資料より作成。2007年是一部速報値を含む。

(注2)外国人入国者数は「法務省出入国統計」より当社作成。(注3)2007年の外国人入国者数は当社発表資料より作成。一部速報値含む。

6. 「目指す空港像」の実現に向けた中期的な課題

(1) 関空の高コスト構造の是正(国内外の空港との競争条件の整備)

- ◆多額の海上空港建設費用が、高額な着陸料・施設使用料に反映。
- ◆他空港と比べ、多額の有利子負債(約1兆1,000億円)等の財務構造を抜本的に改善することが急務。
- ◆2002年12月に閣議決定されている当社の完全民営化の実現のためにも、抜本策の実施が不可欠。

(2) 第2滑走路オープン後の施設展開

先送りされた2期空港島用地の早期造成が必要

航空貨物施設の2期空港島への展開

- ◆1期空港島内における上屋・貨物機駐機場等の国際貨物施設は、既に満杯状態。
- ◆2期空港島への貨物機能展開による「国際貨物ハブ空港」化が急務。
需要動向等に応じた段階的な整備が必要

(3) 関西3空港における役割分担の徹底化

関空のポテンシャルを十分に発揮するためには、2005年11月に了承された関西3空港の役割分担について、その徹底化が必要。

< 参考 > 空港連絡橋道路部分の今後の取扱いについて

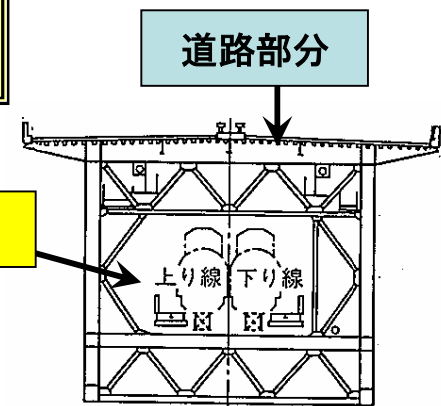
当社は、巨額の空港建設費に由来する巨額の有利子負債を抱えており、かねてから、財務構造の抜本的改善の必要性を主張。



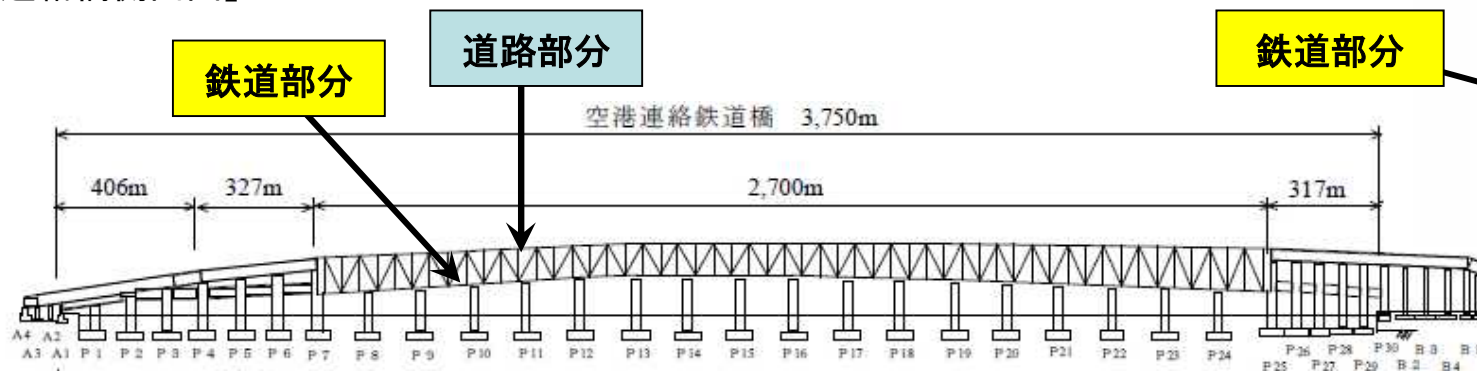
国交省が取りまとめた「交通政策審議会航空分科会」の最終答申(2007年6月)や、首相官邸が取りまとめた「アジア・ゲートウェイ構想」(2007年5月)において、**財務構造の抜本的改善**や**空港アクセスの改善等を通じた国際競争力強化の必要性**が明記。

- 平成20年度政府予算において、連絡橋道路通行料金の引き下げに向けた資産売却に係る予算が盛り込まれた。
- 所要の手続きを経て、2008年中に連絡橋道路部分を売却し、通行料金は、現行の概ね半額程度に引き下げられる見込み。(普通車:1,500円→800円程度)

【連絡橋断面図】



【連絡橋側面図】



7 - 1 . 当社としての二期全体計画案 ~ 新たなゾーニングの考え方 ~

(2007年6月26日発表)

> 貨物地区

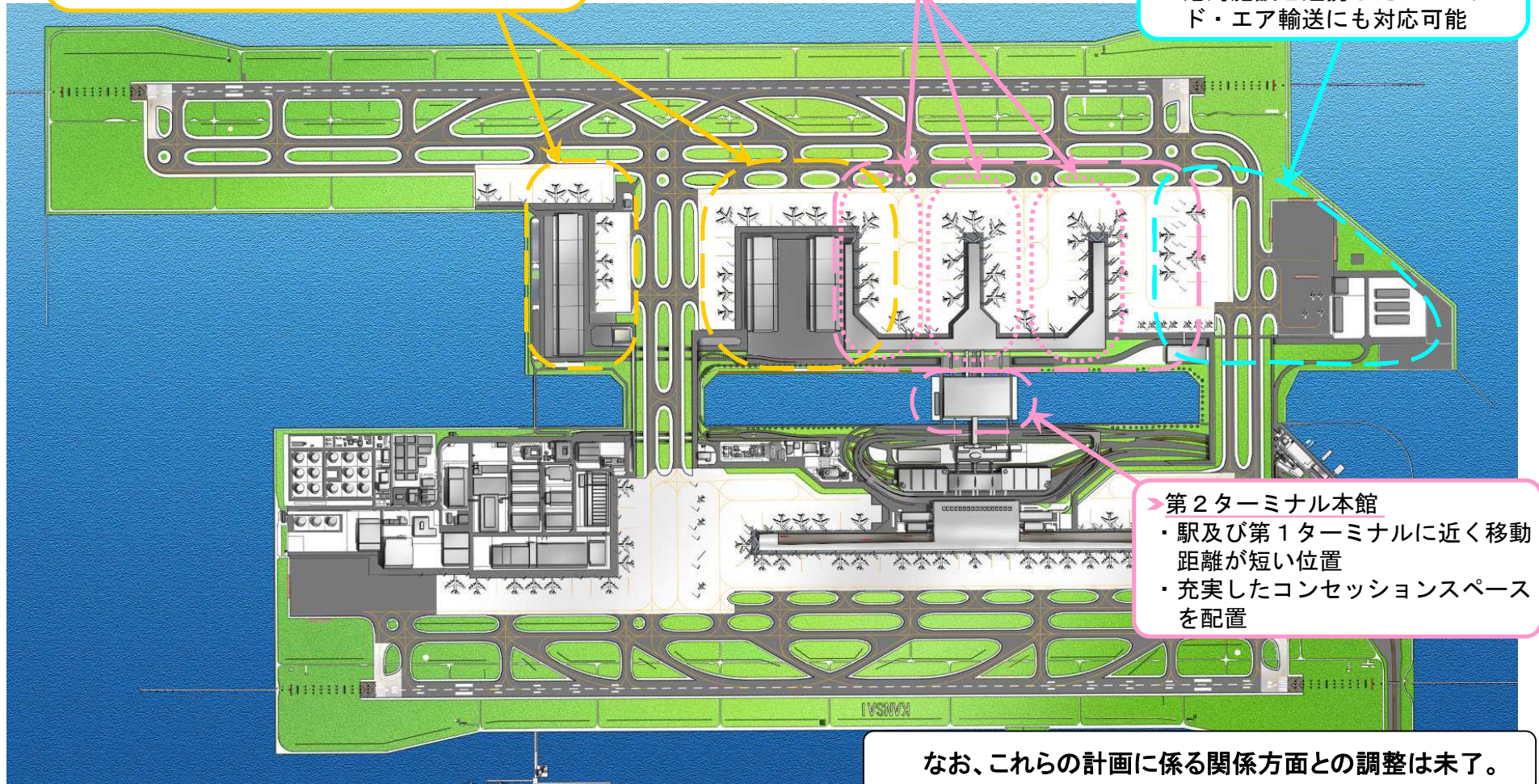
- ・一、二期貨物地区の一体的な運用を図るため二期島南側に集約
- ・旺盛な貨物輸送需要に対応する十分な駐機場
- ・駐機場に面した貨物上屋を配置

> 旅客地区

- ・旅客需要に応じて段階的に展開し易いウィング形状
- ・多様なエアラインニーズにも柔軟に対応

> 多様なニーズに対応する地区

- ・ビジネスジェット、ローコストキャリア等のための独立した施設ニーズに対応
- ・港湾施設と連携したシー・アンド・エア輸送にも対応可能



> 第2ターミナル本館

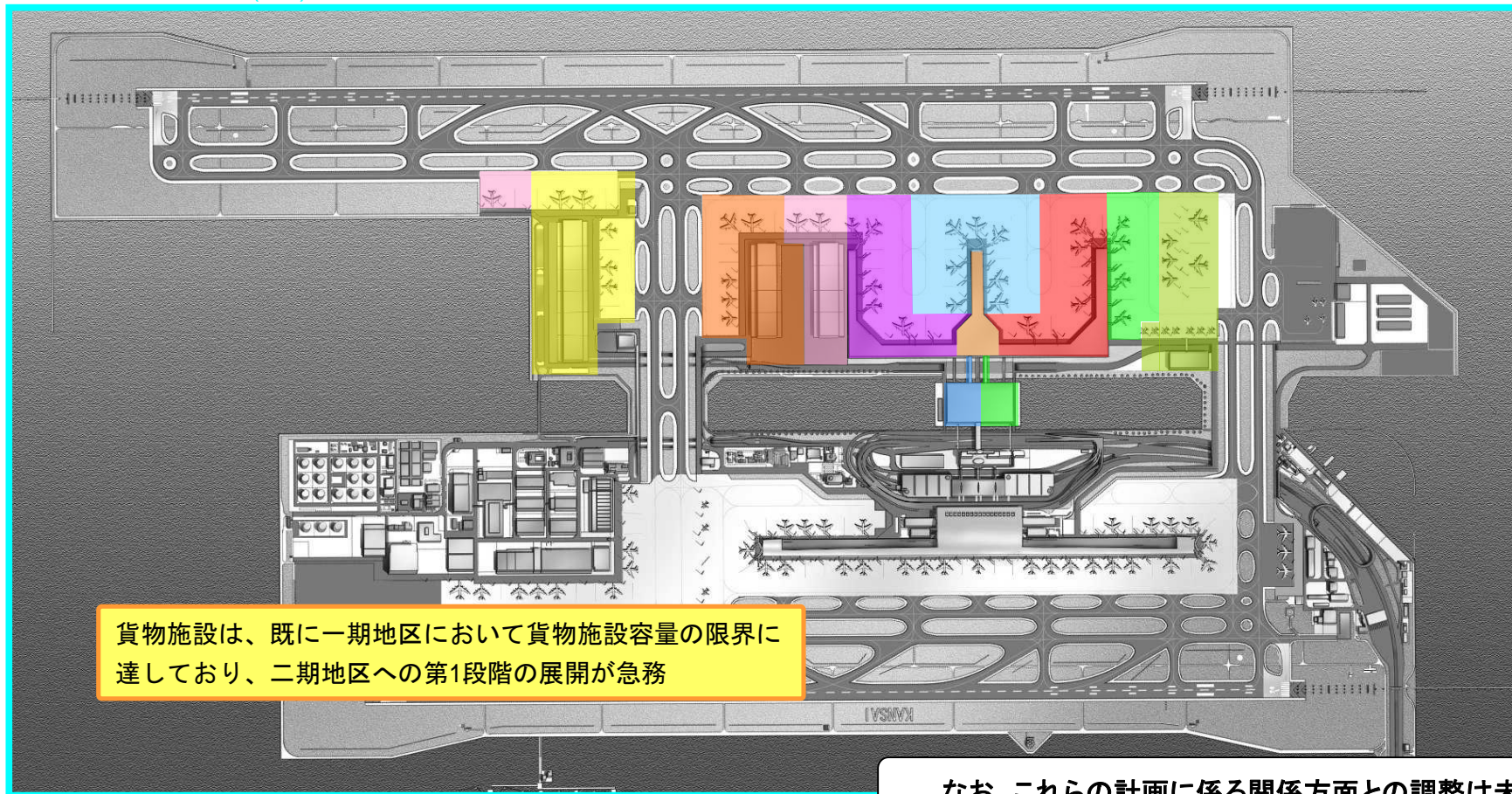
- ・駅及び第1ターミナルに近く移動距離が短い位置
- ・充実したコンセッションスペースを配置

なお、これらの計画に係る関係方面との調整は未了。

7 - 2 . 当社としての二期全体計画案 ~ 段階整備計画 ~

(2007年6月26日発表)

○良好なサービス・レベルを維持するため、需要に応じ、適時に適切な規模の上物施設を展開
施設整備のリードタイムを考慮して展開の着手を判断
時機を逸することのない下物(用地造成)の計画的整備の完了が前提



貨物施設 第1段階 第2段階 第3段階
旅客施設 第1段階 第2段階 第3段階 第4段階 第5段階 第6段階 第7段階