

関西国際空港の現況

平成 18 年 11月1日



関西国際空港株式会社

KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT Co.,Ltd.

関西国際空港の概要

(1) 空港の概要

当社は、関西国際空港の設置及び管理を効率的に行うこと等を目的として、1984年6月に施行された関西国際空港株式会社法に基づき、政府、地方公共団体及び民間の共同出資により設立された特殊法人。

【会社の概要】

- 設立年月日 1984年(昭和59年)10月1日
- 資本金 7,886億円(2006年3月31日現在)
 - 内訳: 国 5,233億円
 - 地方公共団体(12団体) 1,727億円
 - 民間 926億円
- 役職員数 433名

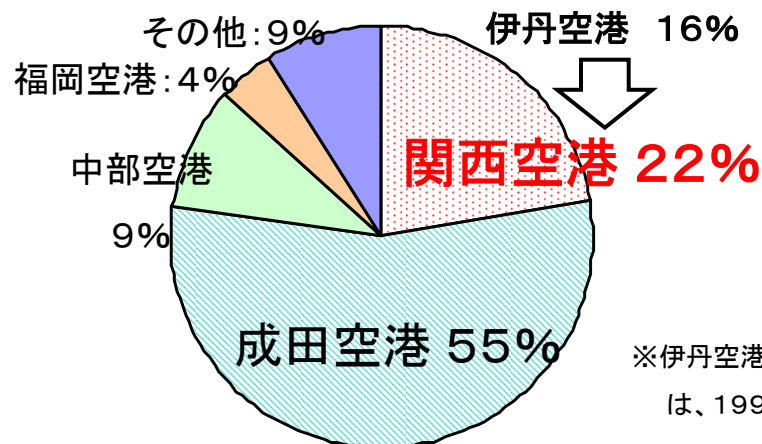
【空港の概要】

- 位置・規模 大阪湾南東部泉州沖5kmの海上
(面積 約510ha、滑走路 3,500m1本)
- 運用実績 延べ実績(12年:1994年9月開港～2006年8月)
 - ・離着陸回数 135万回(約3百回/日)
 - ・航空旅客数 2.1億人(約5万人/日)
 - ・航空貨物量 901万トン(約2千トン/日)

(2) 空港の特長

日本人出入国者

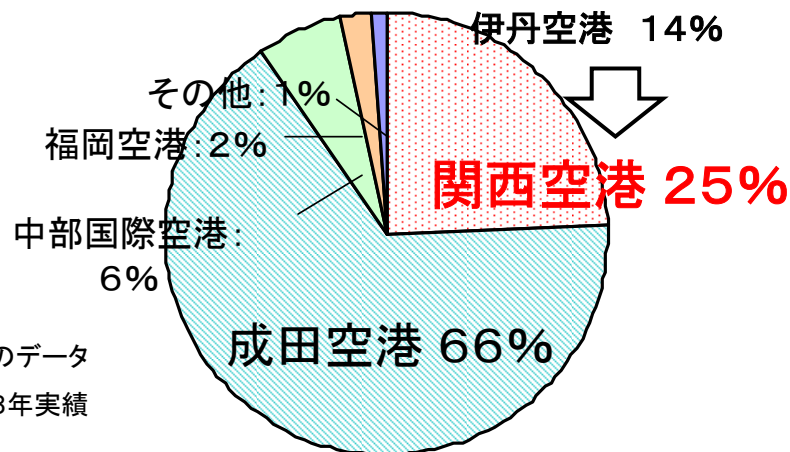
(2005年暦年実績、入国管理局発表資料より)



※伊丹空港のデータは、1993年実績

輸出航空貨物

(重量ベース、2005年暦年実績、財務省貿易統計より)



※端数処理のため、合計値は合致しない。

1. 国際線の動き

原油高が続いているものの、アジア・中東方面への様々な増便により、2006年度は夏期スケジュールとして過去最高の週711便を達成。旅客数も前年を上回る水準で推移。

冬期スケジュールについても、日中航空交渉の効果による中国路線の大増便等により、開港以来の夏期・冬期スケジュールを通じての過去最高便数である週733便を計画。

2. 国内線の動き

伊丹空港の運用見直しの2年目を受け、JALの花巻線、ANAの札幌線、沖縄線の増便などがあり、これに伴い旅客数も前年を上回る水準で推移。2006年2月の神戸空港開港の影響はあまり見受けられない。

3. 貨物の動き

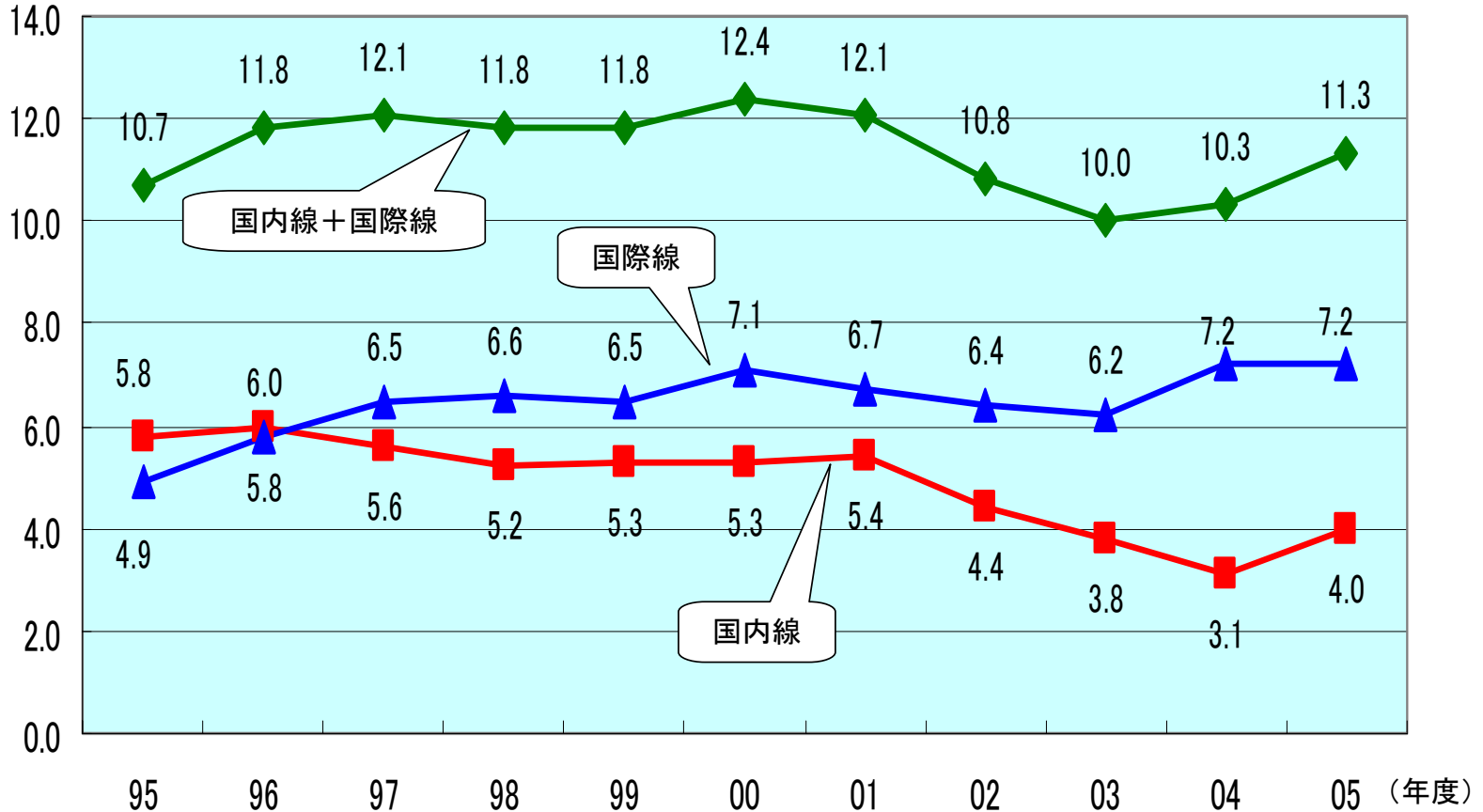
2004年秋以降、わずか1年半の間に5つもの新しい貨物施設を供用開始、2006年中の供用を目指して国際貨物上屋を2棟建設中。さらに、駐車場の一部を転用し、新たに1棟を整備することが決定。貨物施設の面積は合計で約30%拡大。

4. 収支状況

2004年度から2年連続して経常黒字を計上。また、増収への取り組みとして、旅客ターミナルビル内飲食ゾーンの大規模リニューアルや展望ホールスケールアップオープン、免税店の増床など、お客様のニーズに合わせた施設拡充を実施。さらに、地元と連携して様々な集客・利用促進事業を実施。

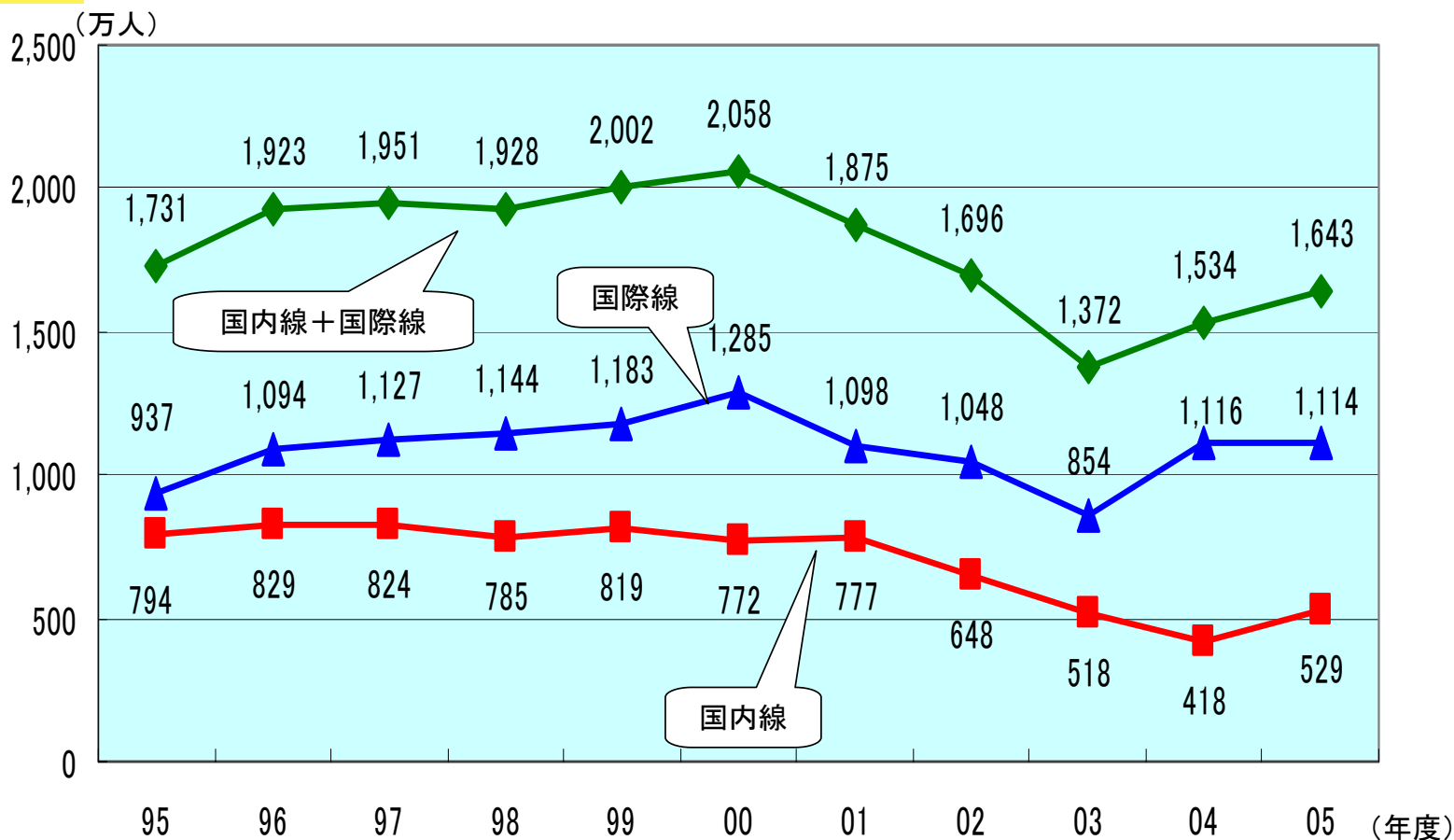
関西空港の航空機発着回数

(万回)



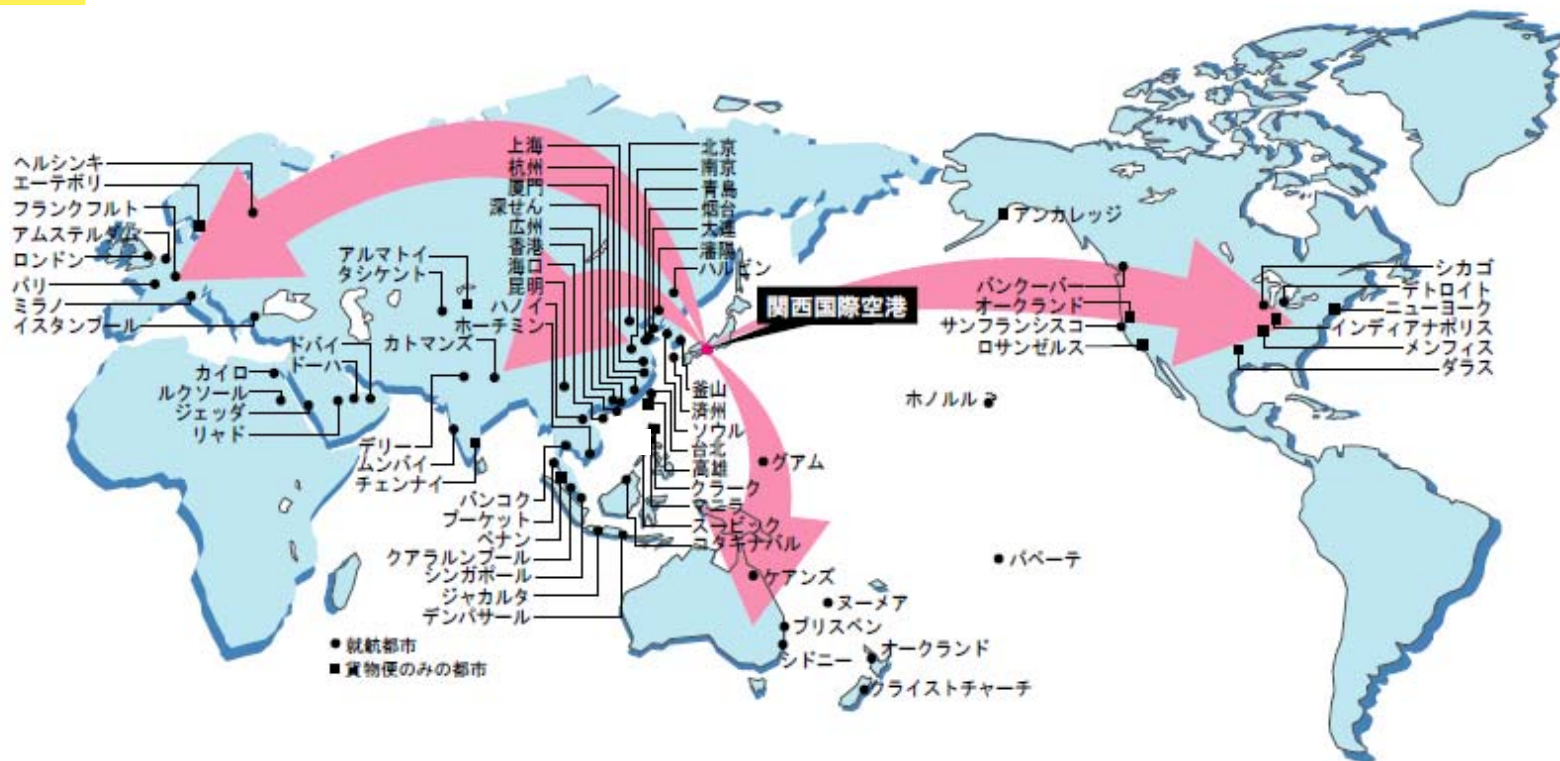
米国・テロ発生(01.9) 成田暫定平行滑走路供用開始(02.4)、イラク戦争(03.3) SARS流行 中部国際空港開港(05.2) 反日デモ、原油高 バリ島テロ 伊丹空港運用見直し 神戸空港開港(06.2)

関西空港の航空機利用者数



米国・テロ発生(01.9) 成田暫定平行滑走路供用開始(02.4)、イラク戦争(03.3) SARS流行 中部国際空港開港(05.2) 反日デモ、原油高 バリ島テロ 伊丹空港運用見直し 神戸空港開港(06.2)

関西空港の国際線就航状況(2006年冬期スケジュール)



航空会社数	58社
就航国(地域)数	30ヶ国・地域
就航都市数	73都市
就航便数	733便/週 (過去最高!)

就航国(地域)

カナダ、アメリカ、〈グアム〉、イギリス、フランス、ドイツ、オランダ、イタリア、スウェーデン、フィンランド、トルコ、ウズベキスタン、カザフスタン、UAE、カタール、サウジアラビア、エジプト、韓国、中国、〈台湾〉、フィリピン、ベトナム、タイ、シンガポール、インドネシア、マレーシア、ネパール、インド、オーストラリア、ニュージーランド

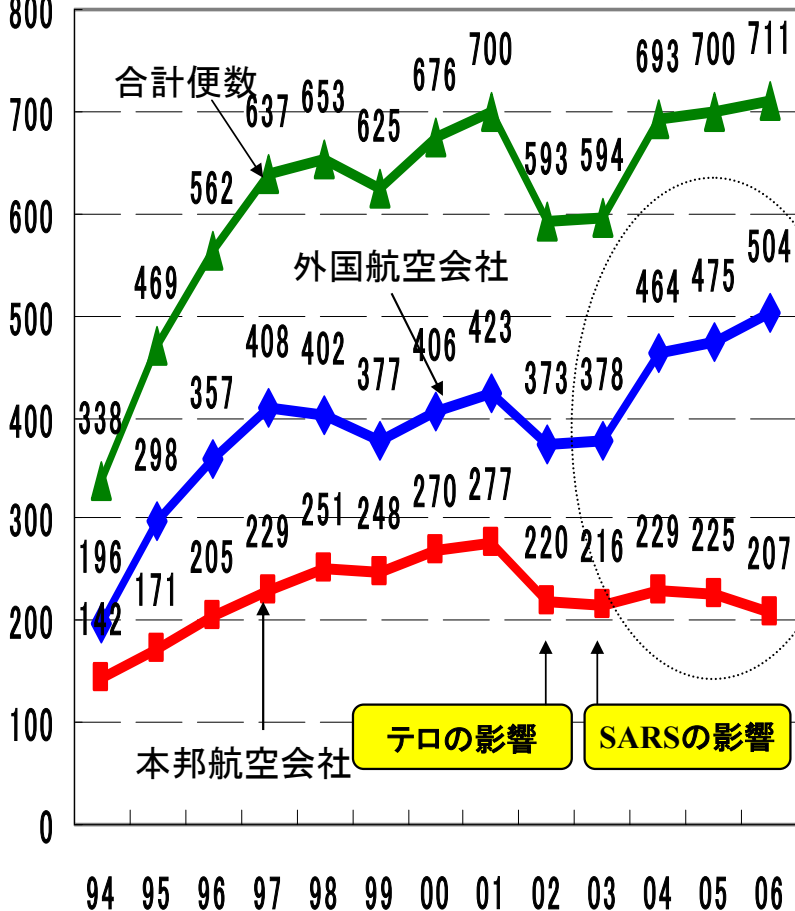
※各データは関西会社調べ(2006年10月25日現在)

関西空港の国際線就航便数（定期便）の推移

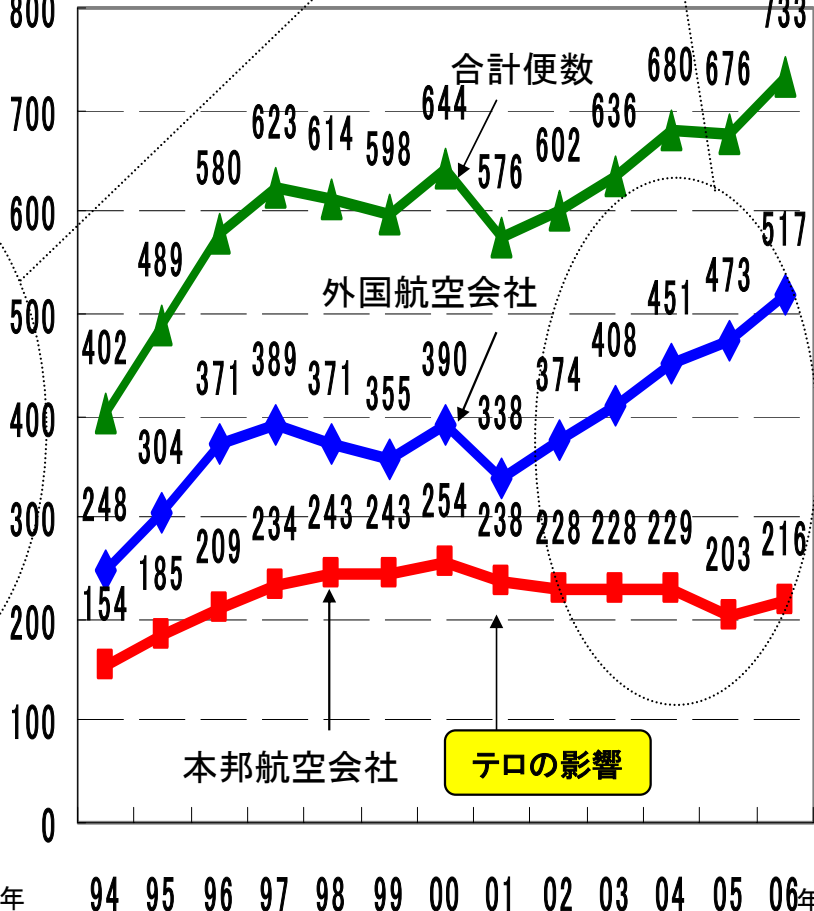
～本邦航空会社と外国航空会社の比較～

同時多発テロ・SARS以降、
本邦社と外国社の便数の
伸び方に大幅な差異が発生！

(便/週) 国際線(夏期スケジュール)就航便数 推移

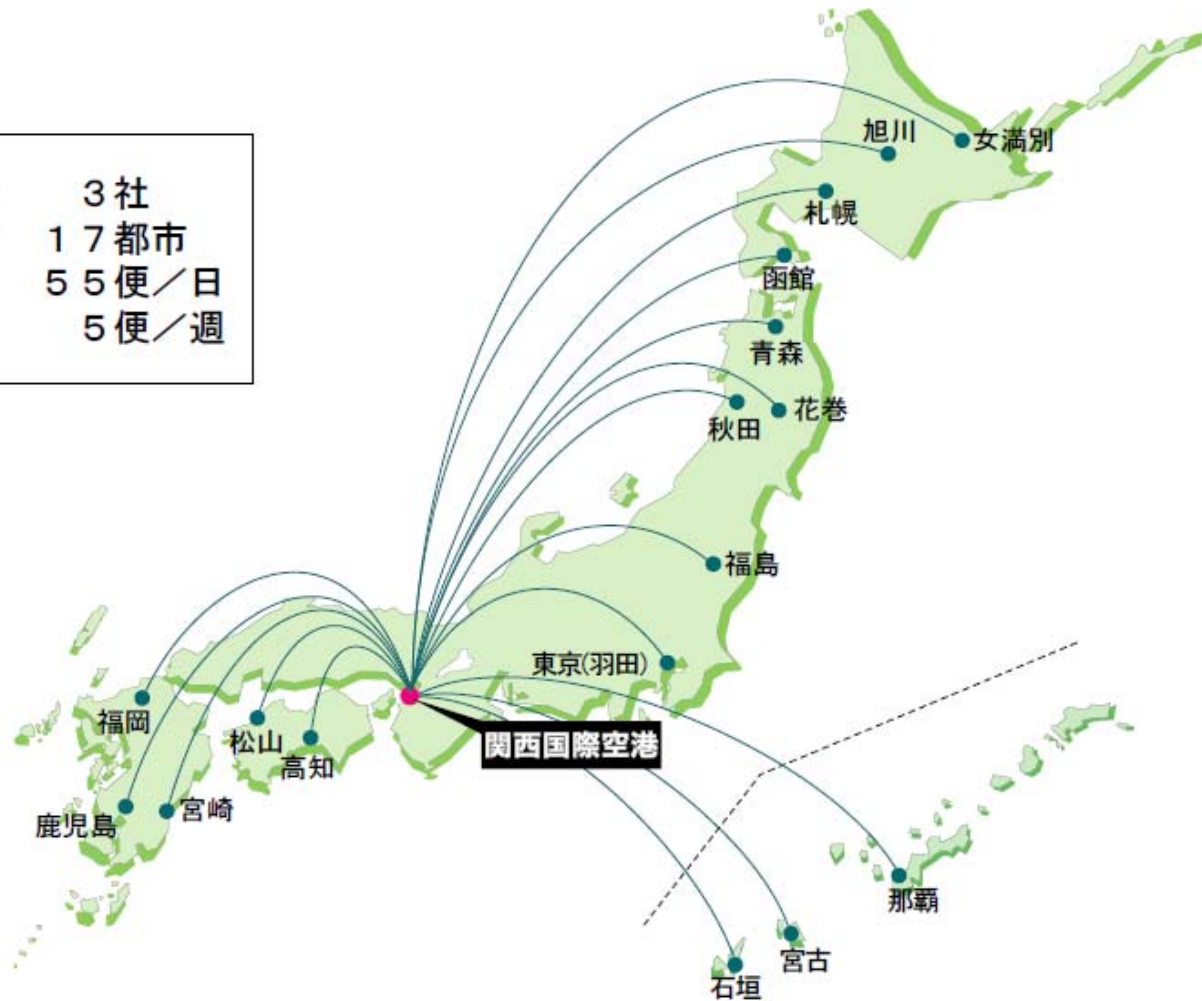


(便/週) 国際線(冬期スケジュール)就航便数 推移



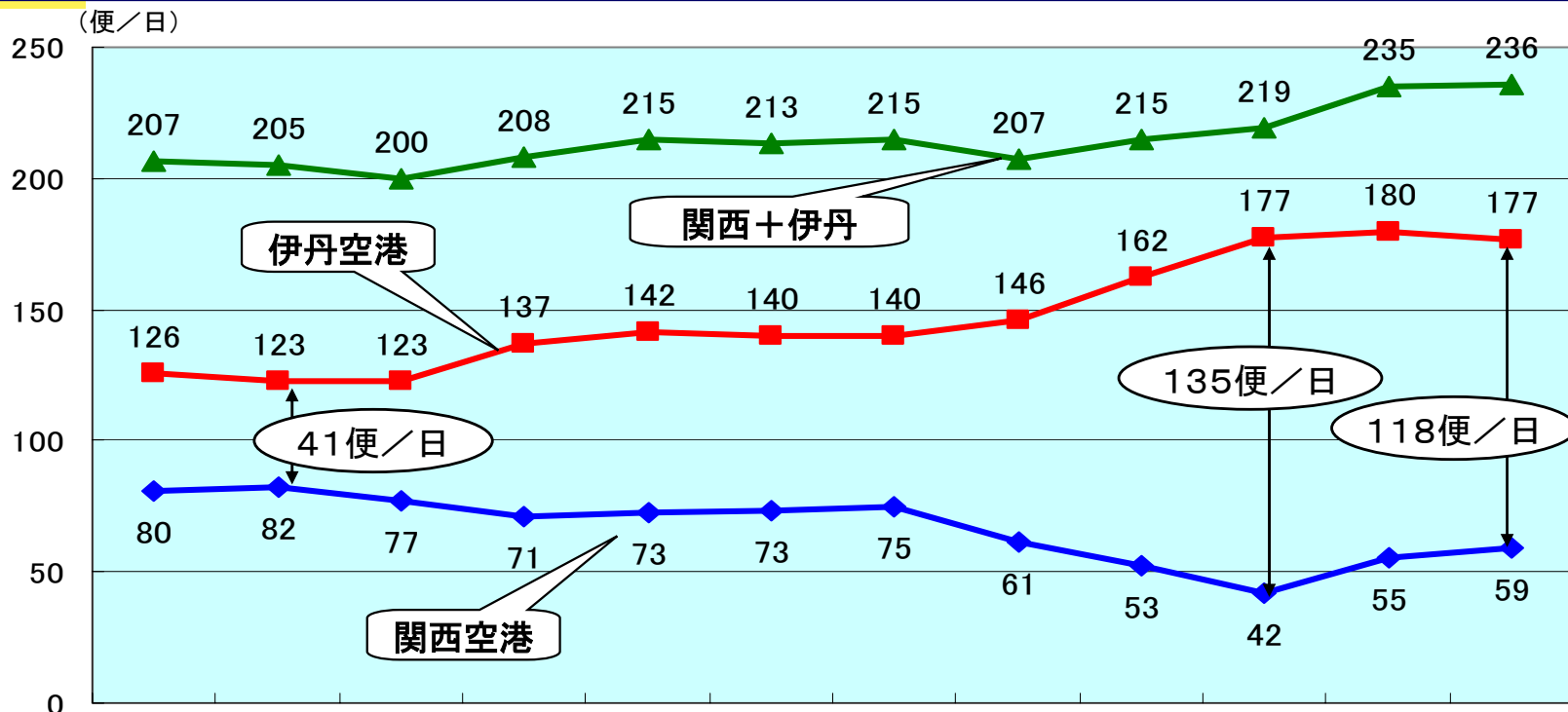
関西空港の国内線就航状況(2006年10月)

航空会社数	3社
就航都市数	17都市
旅客便数	55便/日
貨物便数	5便/週



関西空港と伊丹空港の国内線便数の推移

(1日平均 臨時便・その他便・貨物便を含む実績値)



95年度 96年度 97年度 98年度 99年度 00年度 01年度 02年度 03年度 04年度 05年度 06年度

YS代替
ジェット槽(50)の
再設置(98.7)

関西と伊丹の
長・短距離の
機能分担廃止
(00.2)

CRJが
プロペラ扱い
(03.4)

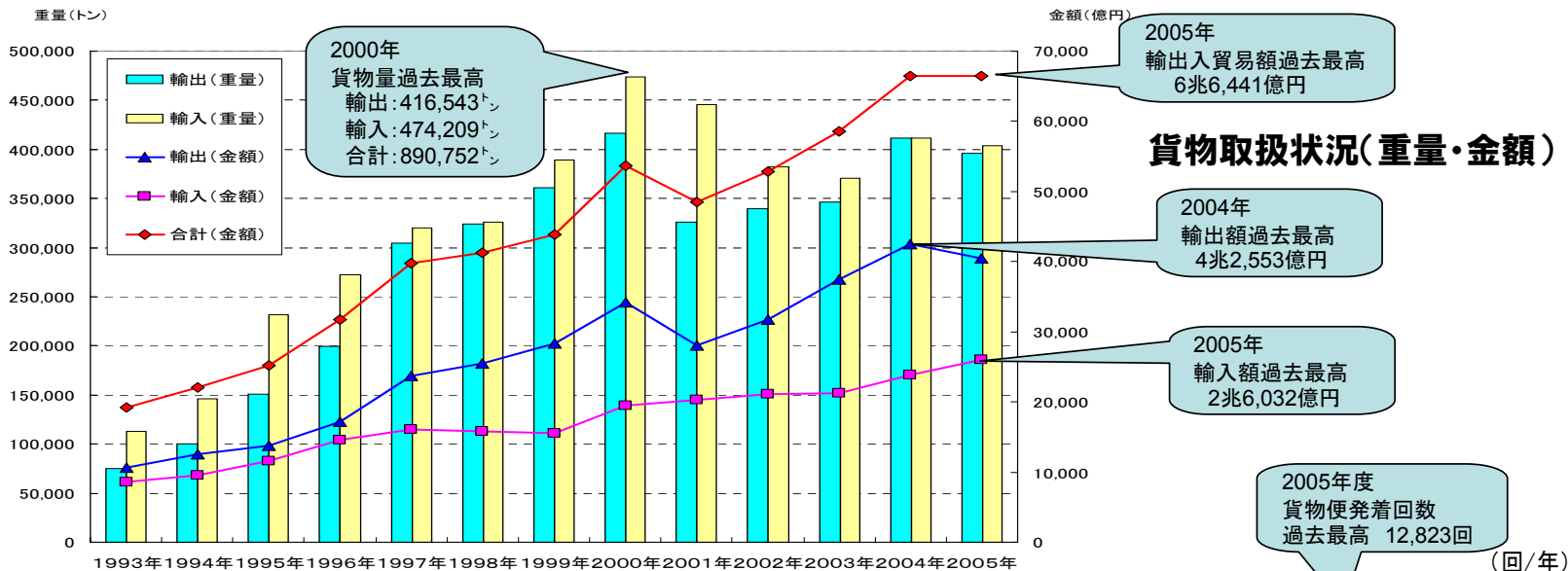
伊丹の
運用見直し
(05~07年度)

【参考:旅客数(一日平均、単位:千人)】

	95年度	96年度	97年度	98年度	99年度	00年度	01年度	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度
合計	57	59	60	63	67	65	68	67	66	65	65	60
伊丹	35	36	38	41	45	44	47	49	52	53	51	45
関西	22	23	23	21	22	21	21	18	14	11	14	15

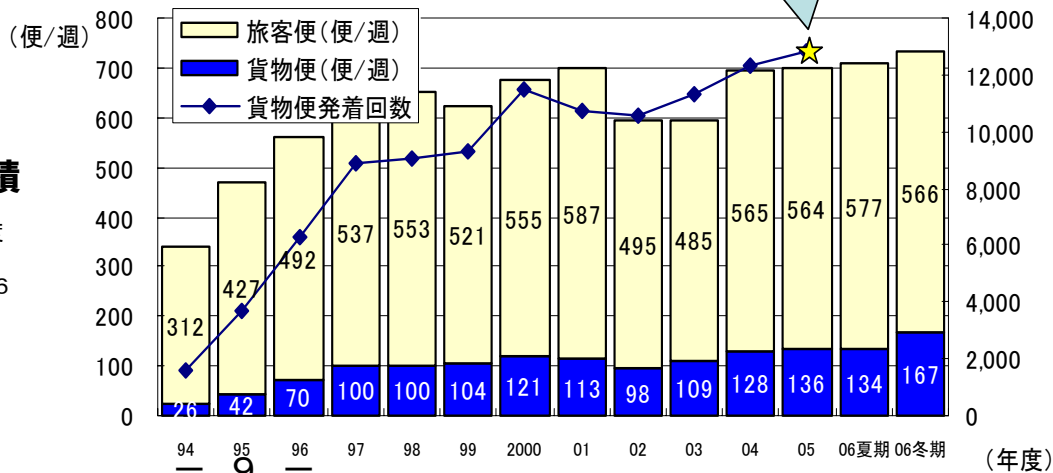
※グラフ・表ともに06年度は9月までの実績に基づく。

関西空港の国際貨物の動き



国際線就航便数実績

※週間便数(棒グラフ)は、各年度夏期スケジュールベース。(2006年夏期までは実績、2006年冬期は計画便数。)



関西空港における国際線貨物取扱施設の大増強

国際貨物上屋C棟
(DHL)
2006年10月 10,100㎡



国際貨物上屋D棟
(日本貨物航空)
2006年10月 6,200㎡

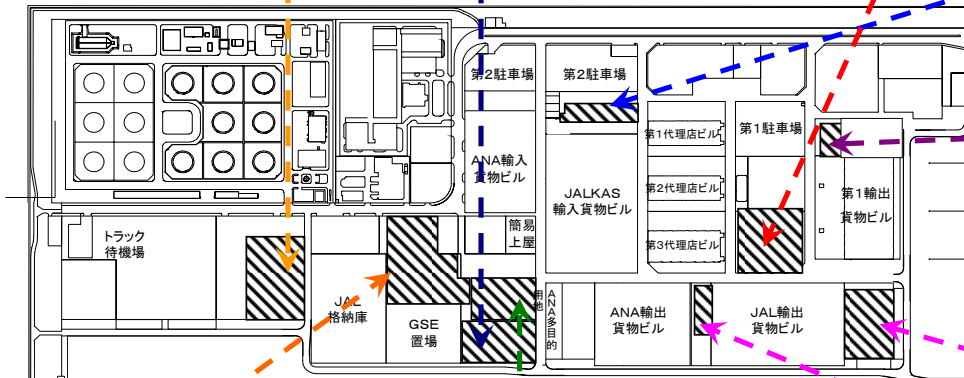


建設計画中 国際貨物上屋E棟
(郵船航空サービス)
2007年5月末供用予定 約4,000㎡

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㎡



当社の平成17年度連結決算 ～ 経常損益ベースでの増収増益を達成 ～

(単位: 億円)

	平成16年度	平成17年度
営業収益	1,041	1,046
航空系収入	(464)	(466)
非航空系収入	(577)	(579)
	(44.6%)	(44.6%)
	(55.4%)	(55.4%)
営業費用	828	818
売上原価	(84)	(91)
施設運営費	(412)	(437)
減価償却費	(331)	(291)
営業損益	213	227
営業外収益	92	101
政府補給金収入	(90)	(90)
その他	(2)	(11)
営業外費用	253	236
支払利息	(245)	(229)
その他	(8)	(7)
経常損益	52	92
純損益	44	▲177

営業収益 (前年比 5億円増)

営業収益は、国際線の着陸料等はほぼ横ばいであったものの、免税店が過去最高の売上を記録し、また、大幅に増加した国内線の影響等で、**2期連続増収の1,046億円**。

営業費用 (前年比 9億円減)

営業費用は、売上原価等の収入運動経費や経年劣化による修繕費が増加する中、経費削減の推進や減損処理による減価償却費の減少により、**対前年比9億円減の818億円**。

営業利益率 21.7% (前年度 20.5%)

営業外費用 (前年比 17億円減)

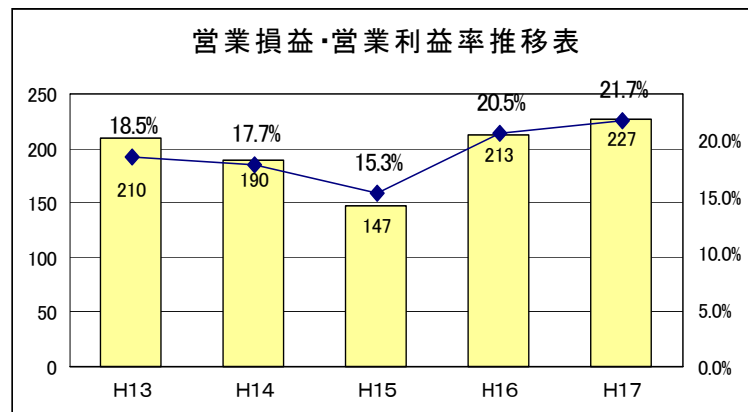
営業外費用の大半を占める支払利息は、債務の償還及び低利資金への借換により、**対前年比17億円減**。

経常損益ベースでの増収増益を達成

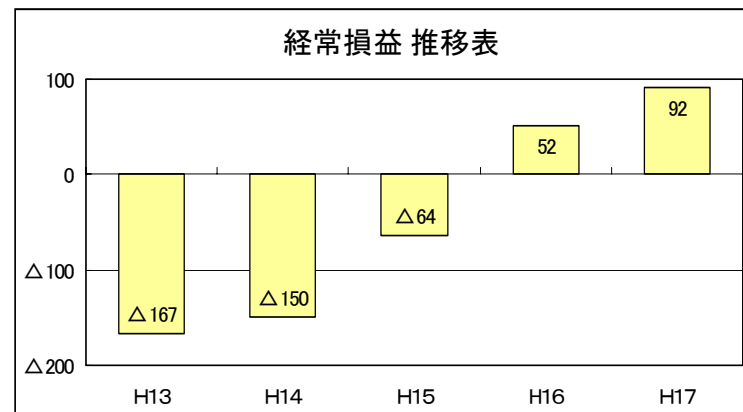
経常利益は92億円。
一方、減損損失等の特別損失268億円を計上した結果、当期純損失は177億円を計上。

当社の連結決算の推移 (単位:億円、%)

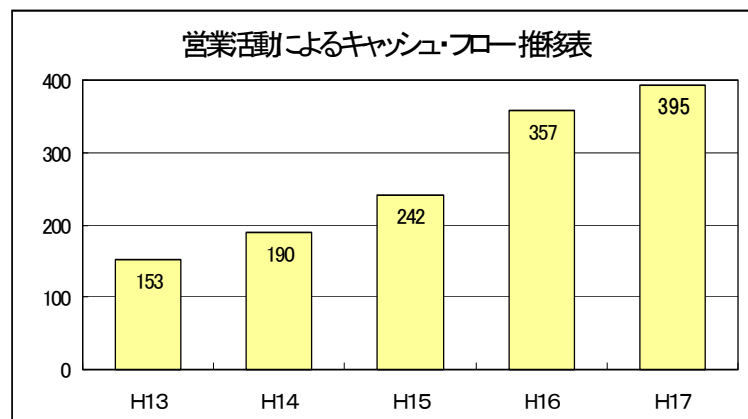
【営業損益・営業利益率推移表】



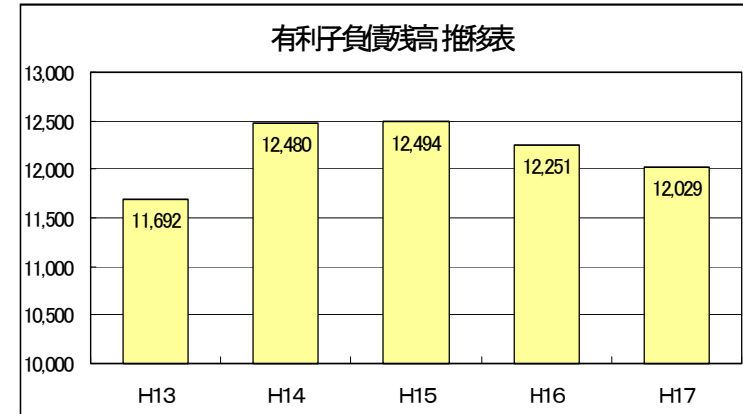
【経常損益推移表】



【営業活動によるキャッシュフロー推移表】



【有利子負債残高推移表】



当社の連結貸借対照表の状況

(平成18年3月31日現在)

資産の部 (20,400億円)

固定資産 19,700億円

空港島 7,000億円

連絡橋 1,500億円

空港施設 3,100億円

建仮(2期島) 8,100億円

その他資産 700億円

負債の部 (14,800億円)

社債 7,700億円

長期借入(有利子) 4,300億円

長期借入(無利子) 2,400億円

その他 400億円

資本の部 (5,600億円)

資本金 7,900億円

累積損失▲2,300億円

【ポイント】

- 事業資産2兆円と年商の20倍近い「低回転ビジネス」である。
- 資金調達は、1兆5千億円の借金と巨額の資本金(7,900億円)で賄われているが、累積損失が2,300億円発生している。

当社の連結損益計算書の状況

(平成18年3月31日現在)

売上 1,050億円

航空系 470億円 (45%)

非航空系 580億円 (55%)

費用 820億円

減価償却費 290億円

固定資産税 80億円

法人事業税 5億円

その他費用 445億円

固定的経費
約600億円

営業利益 230億円

利払 ▲ 230億円

補給金 90億円

経常利益
92億円

【ポイント】

- 減価償却・公租公課・利払といった固定的経費が、600億円と売上の約6割を占めるものの、営業利益率は21.7%と20%を超える水準となっている。
- 売上については、航空系収入(着陸料等)のみならず、非航空系収入(免税店等の商業活動等に伴う収入)の増加にも努めている。

国内三大国際空港の概要

空港名	関西国際空港 (開港日 1994年9月4日)	成田国際空港 (開港日 1978年5月20日)	中部国際空港 (開港日 2005年2月17日)
空港面積	約510ha (2期島 (約542ha))	約940ha	約470ha (他に愛知県企業庁用地(110ha))
滑走路	3,500m × 60m (4,000m × 60m (二本目))	4,000m × 60m (A滑走路) 2,180m × 60m (B滑走路)	3,500m × 60m
駐機スポット数 (各空港の区分による)	66 スポット (PTB 41/貨物 14/オープン 11)	137 スポット (PTB 55/貨物 12/オープン 70)	58 スポット (PTB 23/貨物 6/オープン 29)
運営状況 (2005年度実績)			
総旅客数	1,643万人(107%)	3,145万人(99%)	1,235万人(110%)
国際旅客	1,114万人(100%)	3,034万人(99%)	533万人(119%)
国内旅客	529万人(127%)	111万人(97%)	702万人(105%)
国際貨物量	80万トン(98%)	224万トン(97%)	23万トン(211%)
就航状況(旅客定期便)			
国際線(06年夏)	49社 / 58都市	67社 / 97都市(貨物便も含む)	31社 / 30都市
国内線(06年10月)	3社 / 17都市(55便/日)	3社 / 7都市(18便/日)	4社 / 23都市(94便/日)
	札幌、女満別、旭川、函館、青森、秋田、 花巻、福島、羽田、松山、高知、福岡、 宮崎、鹿児島、那覇、宮古、石垣	札幌、仙台、小松、名古屋、 大阪、広島、福岡	札幌、女満別、旭川、函館、釧路、 青森、秋田、仙台、花巻、福島、新潟、 成田、米子、徳島、松山、福岡、大分、 熊本、長崎、宮崎、 鹿児島、那覇、石垣

※各空港会社発表値(一部速報値含む)。括弧内は対前年比。なお中部空港の前年比は、名古屋空港実績値と比較したもの。

国内三大国際空港の連結貸借対照表の比較 (平成17年度連結決算ベース)

	関西国際空港(株)	成田国際空港(株)	中部国際空港(株)
資産の部	2兆400億円	9,900億円	5,500億円
固定資産	1兆9,700億円	9,300億円	5,400億円
流動資産等	700億円	600億円	100億円
負債の部	1兆4,800億円	8,000億円	4,700億円
有利子負債	1兆2,000億円	5,500億円	3,000億円
無利子負債	2,400億円	1,300億円	1,700億円
その他	400億円	1,200億円	100億円
資本の部	5,600億円	1,900億円	810億円
資本金	7,900億円	1,000億円	840億円
利益剰余金	△2,300億円	900億円 <small>(資本剰余金等)</small>	△30億円

(注)一部端数処理をしている。

国内三大国際空港の連結損益計算書の比較 (平成17年度連結決算ベース)

	関西国際空港(株)	成田国際空港(株)	中部国際空港(株)
営業収益	1,046億円	1,712億円	526億円
航空系収入	466億円 (45%)	1,163億円 (68%)	227億円 (43%)
非航空系収入	579億円 (55%)	549億円 (32%)	300億円 (57%)
営業費用	818億円	1,292億円	436億円
減価償却費	291億円	479億円	145億円
固定資産税等	76億円 (単体)	78億円 (単体)	11億円 (単体)
営業損益	227億円	420億円	90億円
営業外収益	101億円	2億円	0.4億円
政府補給金収入	90億円	—	—
営業外費用	236億円	101億円	68億円
支払利息	229億円	97億円	49億円 開業費償却18億円
経常損益	92億円	321億円	23億円
当期純損益	▲177億円	147億円	21億円

(注)1. 億円未満、四捨五入。

2. 収入の区分(航空系と非航空系)は、各社発表ベース。(各社仕訳が必ずしも同一でないため、参考扱い)



当社の経営改善計画(2003～2005年度)の総括

<計 画 目 標>

<実 績>

- 2005年度経常黒字化の達成 → 計画時より一年前倒しした2004年度から。
- 経費削減目標30億円の達成。 → 49億円を達成。(2005年度末まで)
- 人員削減目標 50名の達成。 → 55名を削減。(2005年度末まで)
- 一方で、SARS、反日デモ、テロ、原油高(サーチャージ等の実施)等の予期せざる外部環境のマイナス影響 → 航空需要、売上の下ぶれ。

当社の関西新中期計画(2006年度～2008年度)の概要

関西国際空港の目指すもの

複数滑走路を有し24時間稼働する日本初の完全空港として、西日本および東アジアに強みを持つ国際拠点空港への発展を追求し、グローバルな人と物との交流に貢献する。

お客様第一主義に立って、お客様の基本ニーズ(「安全・安心」、「利便性」、「快適性」)を徹底追求し、顧客満足度ナンバーワンの空港を目指す。

2007年8月2日の2期限定供用実現に万全を期し、1期を含めた経営資源を最大活用しつつ空港価値の最大化を図る。

< 具体的な事業の方針 >

① 2期限定供用に向けた整備の確実な実施および2本の滑走路の安全かつ効率的な運用

② 複数滑走路化の利点を活かした強力なエアポートプロモーションの展開

③ 日本における航空物流拠点としての確固たる地位確立への取り組みの強化

④ 旅客増や多様化する顧客ニーズを踏まえた商業サービスの強化

⑤ 顧客満足度の維持・向上を目指した施設能力およびサービスの向上

⑥ 2期限定供用後も経常黒字を確実に確保すべく、徹底した経費の節減

⑦ 人材育成や人材の多様化等社員の能力向上による企業としての総合力の向上

関西国際空港の主張

1. 長距離複数滑走路・24時間運用という関空の空港価値の最大化の実現

関西国際空港は、2007年8月の第2滑走路のオープンにより長距離の複数滑走路を有し24時間運用可能な我が国で初めての空港となるが、これを活かし、貨物分野については「国際貨物ハブ空港」を目指す。

旅客分野については、我が国における主要な国際拠点空港、国内基幹空港を目指す。

2. 第2滑走路オープン後の2期計画の見直し

国際貨物取扱量の増大への対応など、時代の変化に柔軟に対応した計画が必要。

3. 国際拠点空港の基本的条件の整備

当社の収支構造は、海上空港として土地造成等に要した膨大なコストに起因する多大な固定的経費（支払利息、減価償却費、固定資産税）が、売上の約60%を占める高コスト構造。

我が国で唯一国際標準に適った国際拠点空港である関空の利便性をより向上させるためには、他空港との公平な競争条件の整備が必要。

4. 関西3空港（関空・伊丹・神戸）の役割分担の明確化

国際線が就航する空港は、定期便・チャーター便ともに今後とも関空に限定することが必要。

伊丹の運用については抑制的配慮が必要。

5. 安全・安心な空港の管理を確保するための体制整備

空港のセキュリティの確保等について国と民営空港会社の役割分担の明確化等が必要。

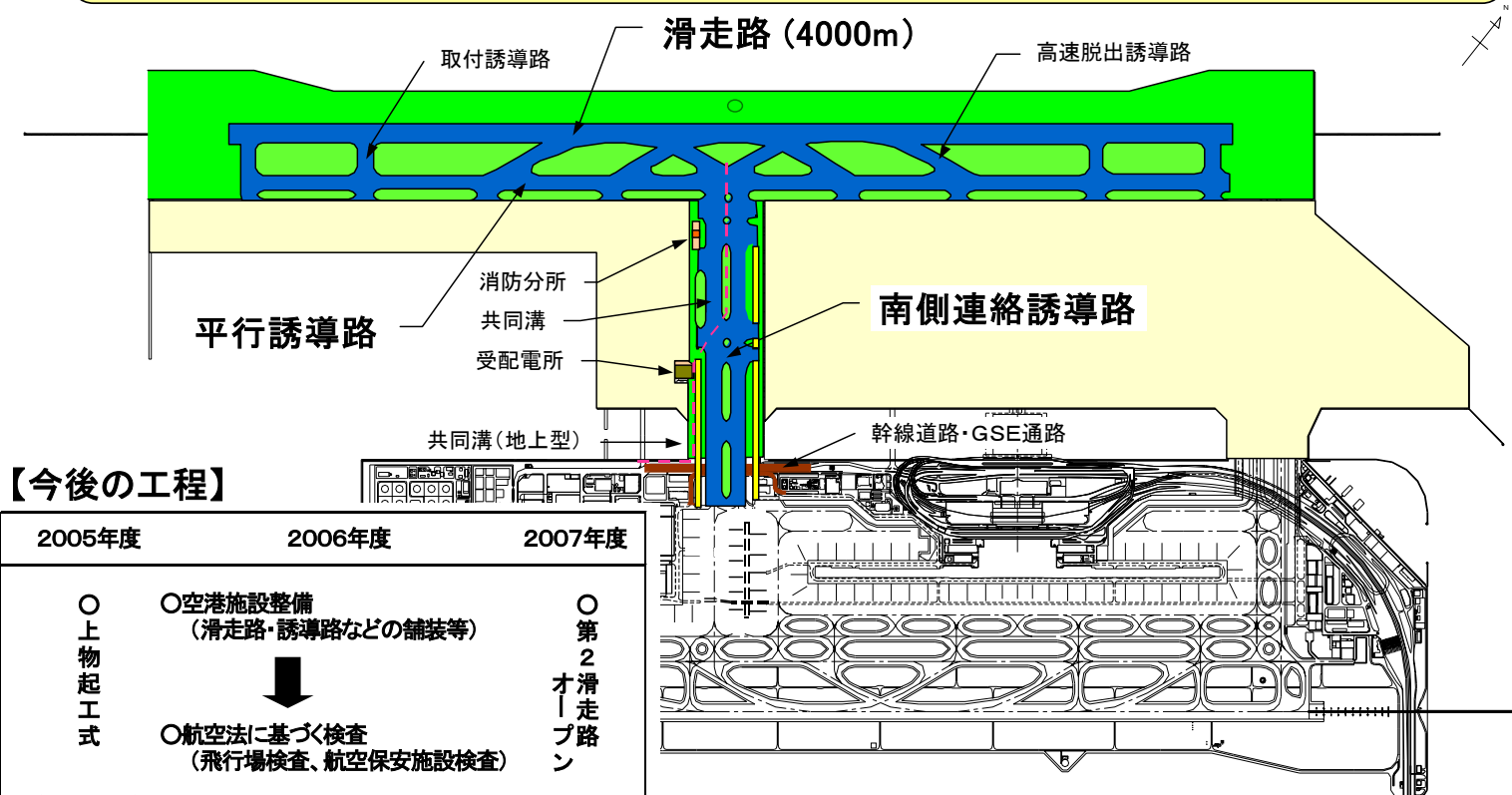
<参考>2007年8月2日、第2滑走路オープン

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。

[コスト縮減への様々な取り組み]

設計、施工あるいは契約の段階で様々な取り組みを行ってきた結果、129億円の縮減が可能に。

※ 当初計画: 限定供用部分の施設整備事業 765億円 → 636億円 へ

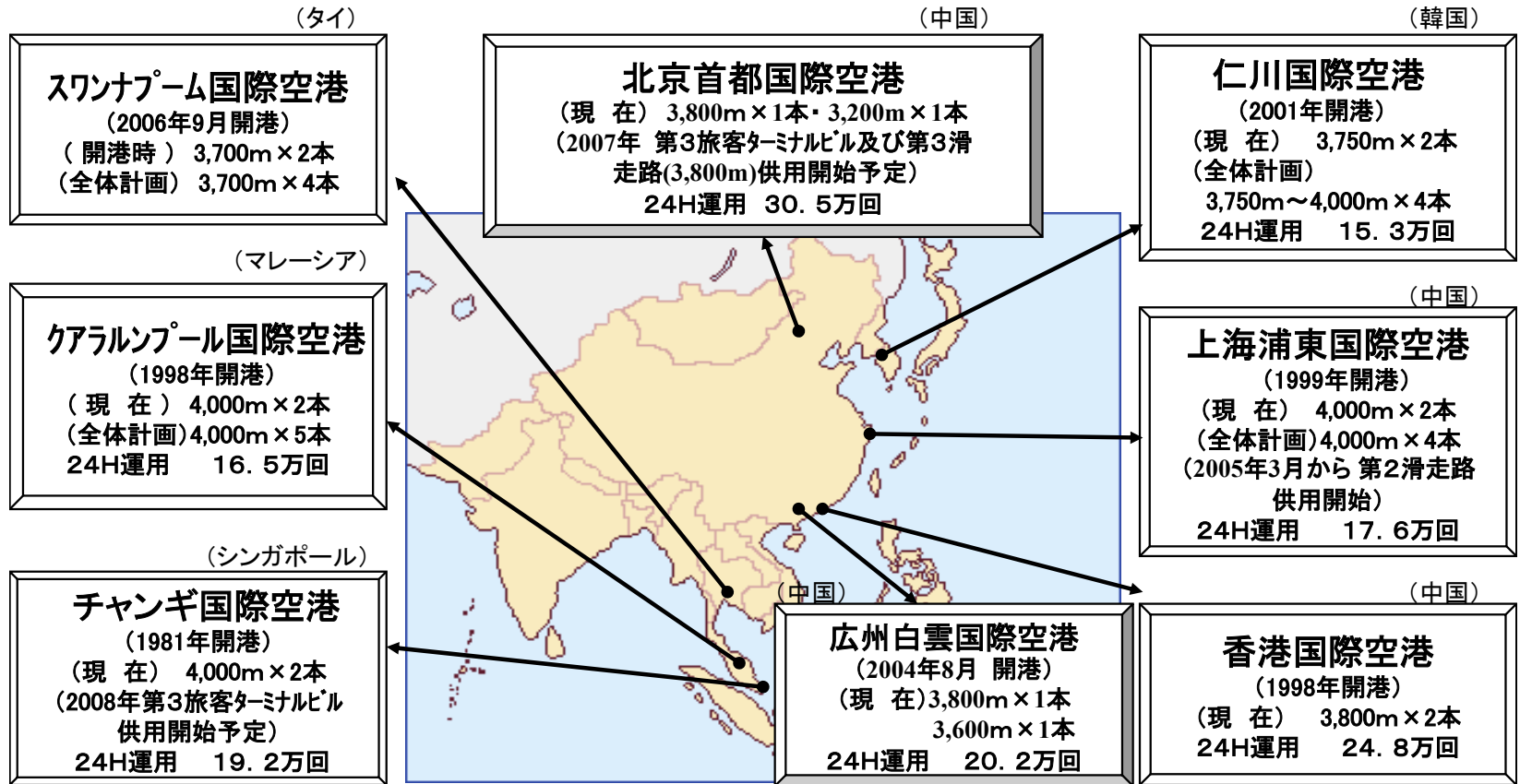


【今後の工程】

2005年度	2006年度	2007年度
○ 上物起工式 (10月1日)	○ 空港施設整備 (滑走路・誘導路などの舗装等) ↓ ○ 航空法に基づく検査 (飛行場検査、航空保安施設検査)	○ 第2滑走路オープン (8月2日)

<参考>「長距離複数滑走路+24時間運用」が国際拠点空港の世界標準

○ アジア諸国では、国家的戦略として4,000m級複数滑走路を有する24時間運用の空港整備を積極的に進め、アジアのハブ空港として世界的なネットワークの構築を目指している。




(注) 発着回数は、2004年実績(エアポートハンドブックより)。

<参考>2期「限定供用」に向けた事業費の圧縮

現実的な需要見通しに立った2期事業の限定供用（限定供用決定時の概要）

- 施設整備内容の見直し（上物）
滑走路等の整備は、現実的な需要見通しに立った必要不可欠の施設に限定することにより、「限定供用」に係る整備費を636億円に圧縮。
【2,100億円→ 636億円】
- 用地造成内容の見直し（下物）
施設整備を行わない部分について最終的な揚土を先送りすること等により、「限定供用」までの事業費を600億円圧縮。 【9,000億円→8,400億円】

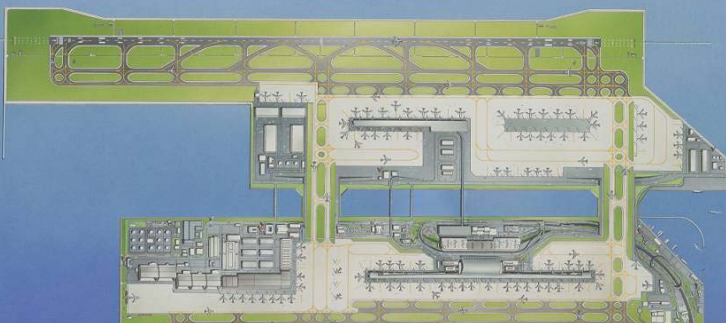
当面の事業費は大幅圧縮

- 
- 今後の用地造成で予定していた事業費(9,000億円)の範囲内で、「限定供用」に必要な不可欠な施設整備が可能。
 - 圧縮の結果、当面の減価償却費・固定資産税等の税負担・メンテナンス経費等の諸経費の軽減が可能。
 - 圧縮後の施設整備事業は、無利子資金で実施。
 - 新たな金利負担が発生しない。

**現行の財務体質(2005度から黒字化)を損なうことなく、
第2滑走路の供用が可能に！**

◆ 見直しの必要性

航空法の許可を得た2期計画



現在ある計画は1997年に作成したもので、10年近く経過し時代にマッチした計画とは言い難い

最近の関空を取り巻く状況の変化

- 東アジアを中心とした国際貨物の著しい伸び
- 中国などの訪日外国人の増加
- ビジネスジェットや格安航空会社などニーズの多様化
- 航空機の小型化、運航の多頻度化の流れ


限定供用後の2期の展開

- 需要動向、会社の経営状況等に応じて、段階的に整備

時代の変化に柔軟に対応できる計画の策定が必要

◆ 計画見直しの進め方

黒田勝彦 神戸大学名誉教授を委員長とし、外部の社会資本整備、経済等の有識者、物流の専門家など(9名)で構成される委員会を組織。専門的な見地から意見を伺いながら、1年程度で計画をまとめていく。



＜参考＞完全24時間運用等関空の特色を活かした国際貨物ハブ空港

◆東アジアを中心として今後も増大する貨物需要に適切に対応できる空港

空港内の利便性の高い豊富な展開スペースで、今後の需要にも対応できる空港。

◆深夜時間帯を活用し、首都圏需要を取り込んだ物流の形成


羽田の深夜時間帯を活用し、羽田－関空－海外を結ぶ貨物路線を定着させ、首都圏の需要も取り込んだ空港。

◆中国－米国間の中継地という地理的特性も生かした貨物空港

米国～中国の航空路の中継地に位置するという関西空港の特性も活かした物流拠点として成長する空港。

◆新しい物流システムに対応した貨物空港

貨物専用機の駐機場に直接面した貨物上屋を広く持ち、インタクト輸送などによる輸送時間の短縮、輸送品質の向上に貢献する空港。



＜参考＞東アジアを中心に世界に広がるネットワークを持つ
我が国における主要な国際拠点空港、国内基幹空港

◆**拡大する東アジアとのビジネス需要に対応した利便性の高い路線展開**

多頻度化、多地点化に対応した利便性が高く特徴のあるネットワークを展開し、日本企業の海外戦略を支援する空港。

◆**背後圏の観光資源を活かし日本の観光立国を支える東アジアとの交流拠点**

中国を中心に活発化する訪日観光需要に対応し、「文化」と「観光」の総合情報拠点として発展する空港。

◆**欧米などとの長距離路線も有するネットワーク網の拡大・充実**

ビジネスおよび観光の主要路線の充実を図り、関西圏のみならず国内路線ネットワークを通じ全国各地域のニーズに応える空港。

◆**今後多様化するニーズに対応できる空港**

格安航空会社(LCC)、ビジネスジェットなどお客様ニーズの多様化や航空市場の変化に積極的に対応できる空港。

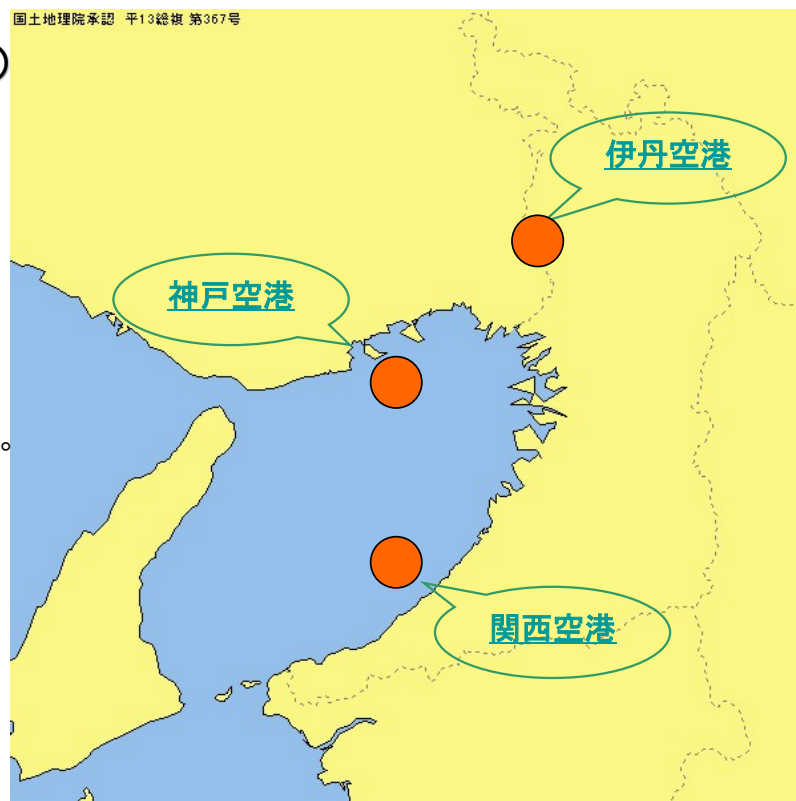
<参考> 関西3空港の役割分担の明確化

関西3空港の在り方について (2005年11月関西3空港懇談会において了承)

関空：西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線は関空に限定。

伊丹：環境との調和を前提とした国内線の基幹空港。

神戸：関空、伊丹を補完するとともに、150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。



<参考> 関西三空港の比較

【 概要 】

空港名		関西国際空港	大阪国際空港	神戸空港
空港面積		約510ha (2期限定供用部分(約250ha))	約311ha	約272ha
滑走路		3,500m × 60m (4,000m × 60m ※) ※2007年8月2日供用開始	3,000m × 60m 1,828m × 45m	2,500m × 60m
国内線就航状況 (06年10月ダイヤ)		3社/17都市(55便/日) (内、羽田便 15便/日)	8社/32都市(171便/日) (内、羽田便 28便/日) 成田便 4便/日)	5社/7都市(28便/日) (内、羽田便 12便/日)
アクセス	梅田 (大阪)	リムジンバス: 約50分 鉄道(JR・快速利用): 約60分	リムジンバス: 約30分 鉄道(電車+モノレール): 約30分	鉄道(JR+ポートライナー): 約34分(※乗換時間は含まない)
	難波	リムジンバス: 約45分 鉄道(南海): (特急利用) 約32分 (特急利用なし) 約47分	リムジンバス: 約30分 鉄道(電車+モノレール): 約60分	—
	三ノ宮	リムジンバス: 約65分 高速船+ポートライナー: 約47分(※乗換時間は含まない)	リムジンバス: 約40分 鉄道(電車+モノレール): 約60分	鉄道(ポートライナー): 約18分