

# 関西国際空港の現状及び課題

平成 18 年 11月21日

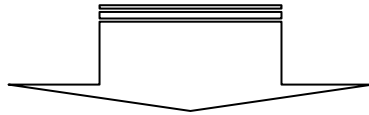


関西国際空港株式会社

KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT Co.,Ltd.

## 1. 完全民営化に向けての当社の現状認識

**完全民営化の方向は目指すが、当面は安定的な経営基盤の確立が重要。**



- 1. 第2滑走路オープンを契機とした関空の空港価値の最大化をはじめ、国際拠点空港として一層の機能強化が必要。**
- 2. 当社の財務状況の改善が当面の課題。**

## 2. 当社の国際拠点空港としての取り組み及び課題

### 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。

### 3 - 1 . 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
<b>営業収益</b>	<b>1,041</b>	<b>1,046</b>
航空系収入	( 464 )	( 466 )
	(44.6%)	(44.6%)
非航空系収入	( 577 )	( 579 )
	(55.4%)	(55.4%)
<b>営業費用</b>	<b>828</b>	<b>818</b>
売上原価	( 84 )	( 91 )
施設運営費	( 412 )	( 437 )
減価償却費	( 331 )	( 291 )
<b>営業損益</b>	<b>213</b>	<b>227</b>
<b>営業外収益</b>	<b>92</b>	<b>101</b>
政府補給金収入	( 90 )	( 90 )
その他	( 2 )	( 11 )
<b>営業外費用</b>	<b>253</b>	<b>236</b>
支払利息	( 245 )	( 229 )
その他	( 8 )	( 7 )
<b>経常損益</b>	<b>52</b>	<b>92</b>
<b>純損益</b>	<b>44</b>	<b>177</b>

#### 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、売上原価等の収入連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%)

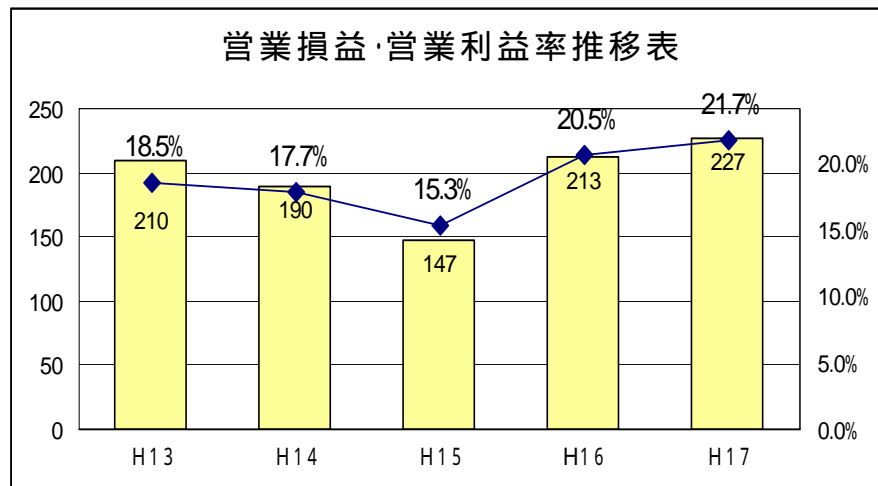
#### 営業外費用 (前年比 17億円減)

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**。

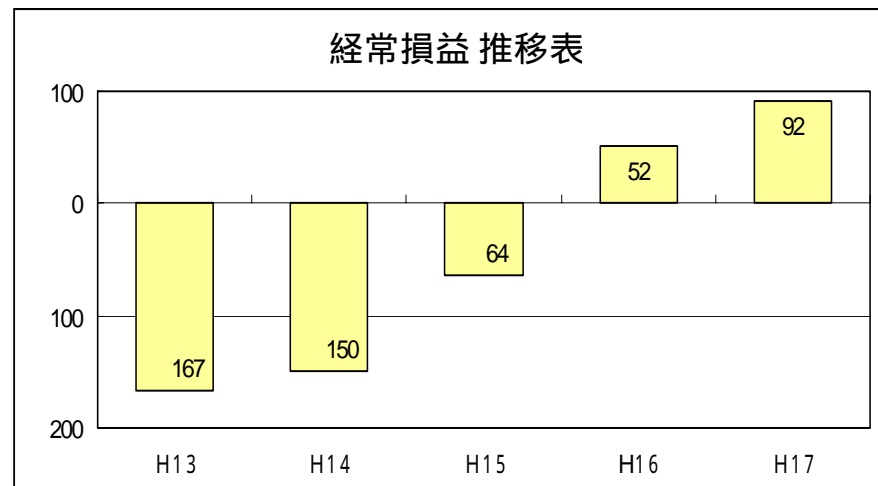
#### 経常損益ベースでの増収増益を達成

**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。

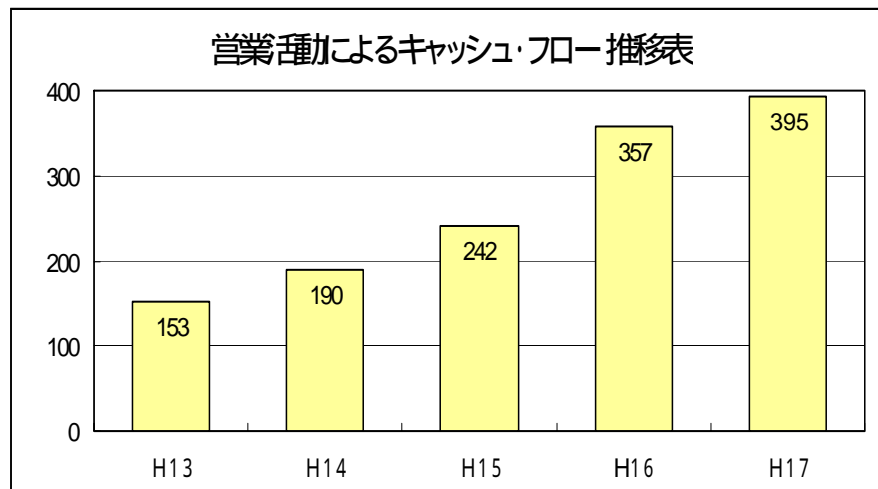
【営業損益・営業利益率推移表】



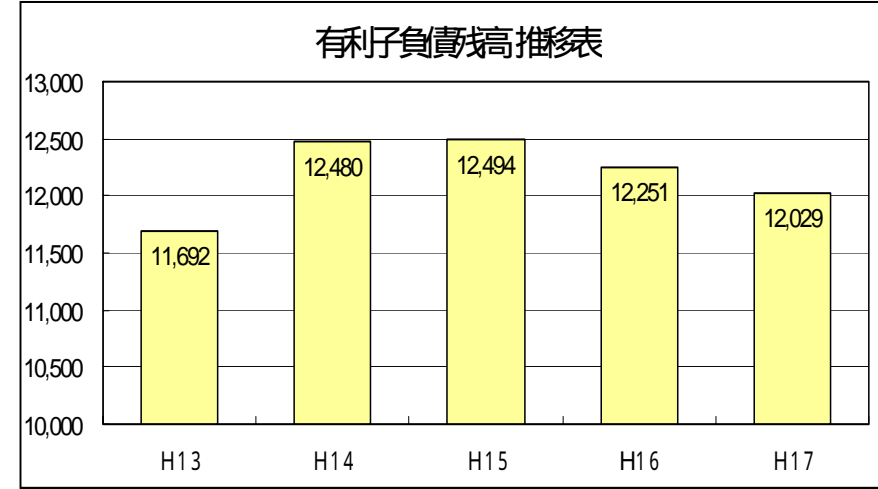
【経常損益推移表】



【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】



## < 概 要 >

- 1 . 売上規模に比べ、資産が大きい。
- 2 . 売上規模に比べ、有利子債務・支払利息負担が大きい。
- 3 . 株主資本と事業規模の関係。

## < 理 由 >

関空は伊丹空港の騒音問題に鑑み、環境問題への配慮から、大阪湾沖5 kmの大水深を埋め立てて建設した海上空港。  
その結果、用地造成等に莫大な投資。1期事業のみで建設費約1.5兆円。  
建設費を借入金等でまかなった結果、約1.2兆円の有利子債務。

4 - 2 . 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。**

(参考) 総資本回転率 / 期間

関空 0.05 / 19.5年

成田 0.17 / 5.8年

中部 0.09 / 10.6年

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。

# 4 - 3 . 3 空港会社の貸借対照表比較 (平成17年度連結決算ベース)

(単位:億円)

## 関空

<b>【資産の部】</b> 20,400	<b>【負債の部】</b> 14,800
( 固定資産 19,700 )	社債 7,700
空港島 7,000	
連絡橋 1,500	長期借入(有利子) 4,300
空港施設 3,100	
	長期借入(無利子) 2,400
建仮(2期島) 8,100	その他 400
	<b>【資本の部】</b> 5,600
	資本金 7,900
	利益剰余金 2,300
<b>流動資産等 700</b>	

## 成田

<b>【資産の部】</b> 9,900	<b>【負債の部】</b> 8,000
固定資産 9,300	有利子負債 5,500
流動資産等 600	無利子負債 1,300
	その他 1,200
	<b>【資本の部】 1,900</b>
	資本金 1,000
	利益剰余金 900

## 中部

<b>【資産の部】</b> 5,500	<b>【負債の部】</b> 4,700
固定資産 5,400	有利子負債 3,000
流動資産等 100	無利子負債 1,700
	その他 100
	<b>【資本の部】 800</b>

(注)関空会社調べ。なお、各項目は百億円未満四捨五入。

資本金 840  
利益剰余金 30



4 - 4 . 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 1,046億円

航空系	466億円	(45%)
非航空系	579億円	(55%)

費用 818億円

減価償却費	291億円
固定資産税	78億円
法人事業税	4億円
その他費用	445億円

固定的経費  
約600億円

営業利益 227億円

利払 229億円

補給金 90億円

＝ 經常利益  
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。**

(参考) 売上高支払利息率

関空	22.4%
成田	5.6%
中部	9.4%

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。

# 4 - 5 . 3 空港会社の収支構造比較 (平成17年度連結決算ベース)

(単位:億円)

## 関空

経常利益	92	補給金	90
		その他(注1)	9
支払利息等	234	売上	1,046
		航空系収入	466
減価償却費	291		
		非航空系収入	579
経費	528		

## 成田

経常利益	321	売上	1,712
その他(注1)	2		
支払利息等	97	航空系収入	1,163
減価償却費	479		
経費	817	非航空系収入	549

## 中部

経常利益	23	売上	526
開業費償却	18	航空系収入	226
支払利息等	49		
減価償却費	145	非航空系収入	300
経費	291		

(注1)「その他」は営業外収益と営業外費用の差。

(注2)関空会社調べ。なお、各項目は億円未満四捨五入。

## 4 - 6 . 3 空港会社の経営指標の比較 (平成17年度連結決算ベース)

	関 空	成 田	中 部
総資本経常利益率	0.45%	3.23%	0.42%
売上高営業利益率	21.7%	24.5%	17.2%
売上高経常利益率	8.8%	18.7%	4.4%
売上高支払利息率	22.4%	5.6%	9.4%
総資本回転率 / 期間	0.05 / 19.5年	0.17 / 5.8年	0.09 / 10.6年
株主資本比率	27.4%	19.4%	14.6%

- (注) ・総資本回転率 = 売上高 / 総資産  
 ・総資本回転期間 = 総資産 / 売上高  
 ・株主資本比率 = 株主資本 / 総資産

関空会社調べ。

## 5. 当社の環境対策、地域共生策の概要

### 環境 対策

航空機騒音の影響軽減対策(経路、高度調査)  
 テレビ電波受信障害対策  
 クリーンセンター等による省エネ・省資源の推進  
 高度排水処理、中水利用による水環境の整備  
 騒音、水質、大気質、海洋生物の調査による環境監視

### 地域 振興

大阪府、大阪市及び泉州9市4町等との連携  
 地域教育への貢献のため、通年で出張授業・見学会の実施  
 自治体等が実施する地域振興イベントへの協力

- ・「関西国際空港の飛行経路問題に係る協議会」  
 国土交通省、大阪府、大阪市、泉州9市4町及び関空会社から構成。飛行経路問題に関する運用状況(騒音測定結果・環境監視体制等)について、協議・調整を行う。
- ・監視計画を策定し、環境監視を実施した結果は、関西国際空港環境センターにして公開している。

### 環境対策事業実施状況

	件数	事業費金額
騒音・大気質・水質測定施設及び環境監視調査費	騒音常時観測局 11施設 大気常時観測局 3施設	70億円
電波障害対策費	12,143世帯	42億円
合計(2006年3月末時点、開港後(12年間)の累計)		112億円

## 6. 当社の安定的な経営基盤の確立に向けて

### 当社の当面の対応

「関空新中期計画」(平成18～20年度)に基づき、長距離複数滑走路を有し、24時間稼動する、わが国初の世界標準空港としての関空の空港価値最大化を図り、一層の経営基盤強化に努める。



空港間競争が激化する中、他空港との間の公平な競争条件の整備により、当社の高コスト構造の是正が必要だが、当社の自助努力には限界。



### 懇談会で特にご議論いただきたい事項

用地造成等に起因するコスト負担の大幅な削減など、抜本的な施策が必要。



当社の早期完全民営化も視野に。