

関西国際空港の現況と課題について



2008年9月12日

関西国際空港株式会社



KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT Co.,Ltd.

1. 関西国際空港の主張

1. 第2滑走路オープン後の関空の目指すべき空港像 ～関空のフル活用に向けて～

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、わが国で初めて「長距離の複数滑走路を有し、24時間運用可能」な空港に。関空の空港機能のフル活用のため、当社は「アジアそして世界と関西を結ぶゲートウェイ」「日本初の国際貨物ハブ空港」を目指す。

2. 関空会社の財務体質の抜本的改革 ～関空の国際競争力の強化に向けて～

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。自助努力にも限界。

わが国で唯一、国際標準にかな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、財務体質の抜本的改革による高コスト構造の是正が必要不可欠。

3. 第2滑走路オープン後の関空2期島の施設整備の方針の明確化

2007年6月、当社は、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2期計画案を策定。今後、2期島の施設整備についての方針の明確化が必要。

4. セキュリティ/セイフティ確保のあり方 ～安全・安心な空港の体制整備に向けて～

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。

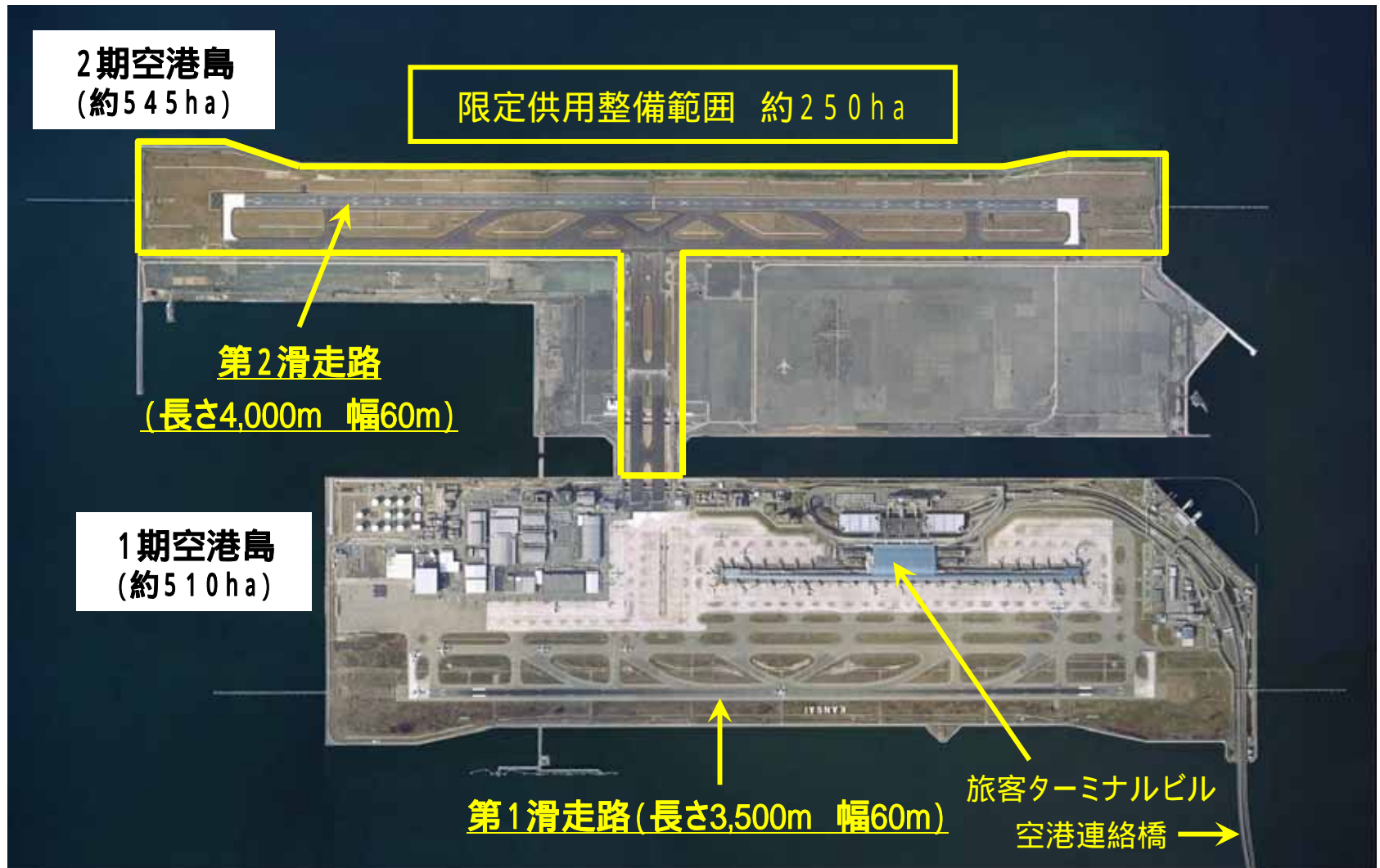
また、セキュリティに係る費用については、国家安全保障の観点からのテロ対策上の要請に基づくものであることにかんがみ、国庫負担等の措置が必要。

5. 関西3空港(関空・伊丹・神戸)の役割分担の徹底化

伊丹の運用については、抑制的配慮が必要。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。また、国内長距離線についても、関空発着とすることが適当。

2 - 1 . 関西国際空港 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滑走路をオープン！



2007年8月2日 関空に第2滑走路がオープンした効果とは…

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実施**。
(例; 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

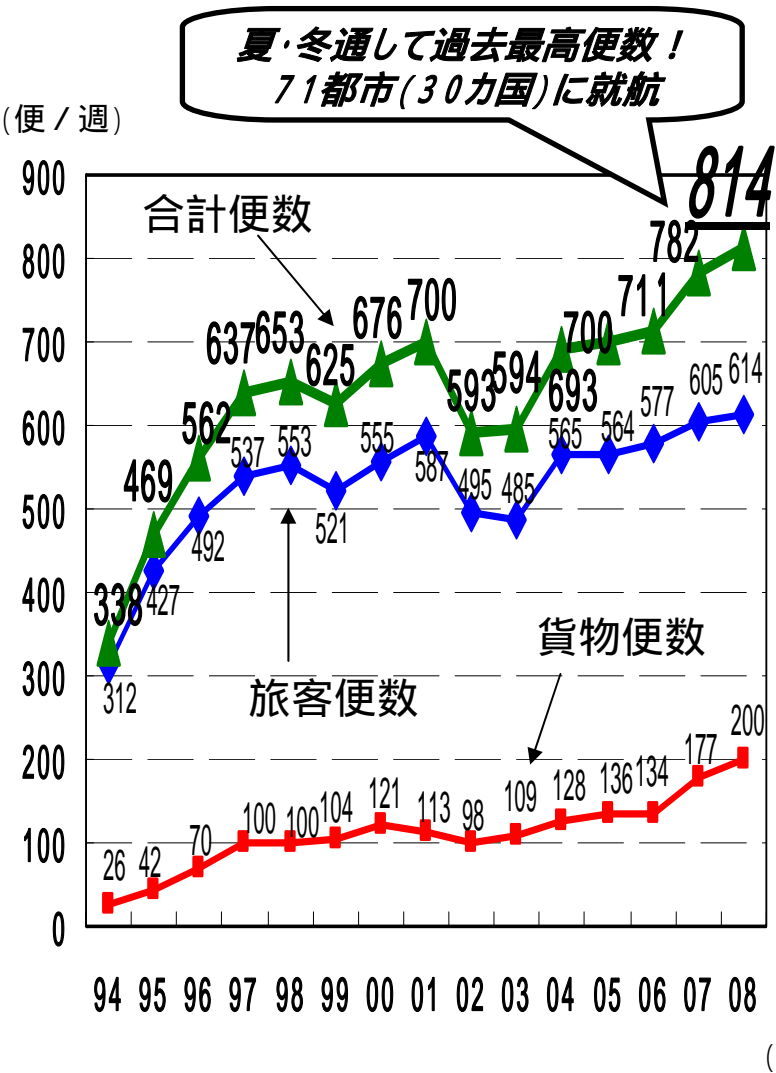
10年以上使用してきた第1滑走路の全面改修を、航空機が24時間発着出来る状況を維持しながら行うことが可能となり、昨年12月から実施し先月末で終了。**空港機能の更なる安全性の向上を実現**。

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 - 1 . 関西国際空港の現況 (発着回数等)

国際線夏期スケジュール就航便数推移
(定期便のみ)



1. 発着回数の動向

2007年度は、第2滑走路オープンによる増便効果等もあり、約12.9万回となった。

2008年度も、国際線の夏期スケジュールでは、週814便を計画するなど、これまでは**前年度実績を上回る水準で推移。**

また、燃油価格高騰という状況下でも、外国航空会社による国際線の新規就航・増便(アジアナ航空の「関空 = 金浦線」、タイ国際航空「バンコク = 関空 = ロサンゼルス線」等)がある。

2. 収支の動向

2004年度以降、4年連続して増収、経常利益を計上。

< 参考1 > 当社の平成19年度連結決算

(単位:億円)	平成18年度	平成19年度
営業収益	1,057	1,061
航空系収入	(464) (43.9%)	(461) (43.4%)
非航空系収入	(594) (56.1%)	(600) (56.6%)
営業費用	800	811
売上原価	(97)	(101)
施設運営費	(410)	(394)
減価償却費	(293)	(316)
営業利益	257	250
営業外収益	95	97
政府補給金収入	(90)	(90)
その他	(5)	(7)
営業外費用	226	234
支払利息	(221)	(227)
その他	(5)	(7)
経常利益	126	114
当期純利益	98	109

営業収益（前年比 4億円増）

営業収益は、国際線の乗り入れ便数が、旅客便・貨物便共に過去最高を記録し、国内線も前年を上回ったが、北米路線の減少などにより、航空系収入は前年実績を僅かに下回った。しかし、免税店が過去最高の売上を記録する等、非航空系収入が順調に推移し、**4年連続の増収となる1,061億円を計上。**

営業費用（前年比 11億円増）

営業費用は、第2滑走路オープンに伴う費用増や、売上増に連動した売上原価の増加により、**対前年比11億円増の811億円を計上。**

営業外収益（前年比 3億円増）

営業外収益は、前年度同様、**政府補給金90億円を含む97億円を計上。**

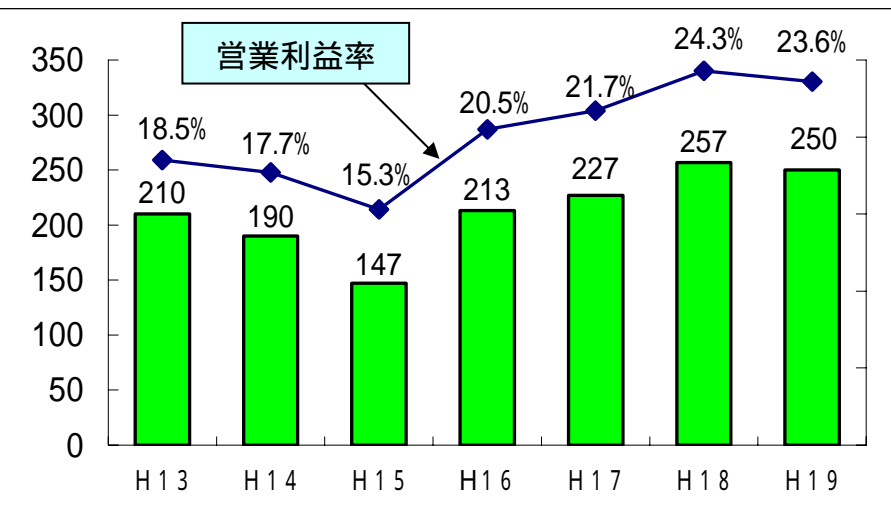
営業外費用（前年比 8億円増）

営業外費用は、支払利息が大半を占めており、**8億円増の234億円を計上。**

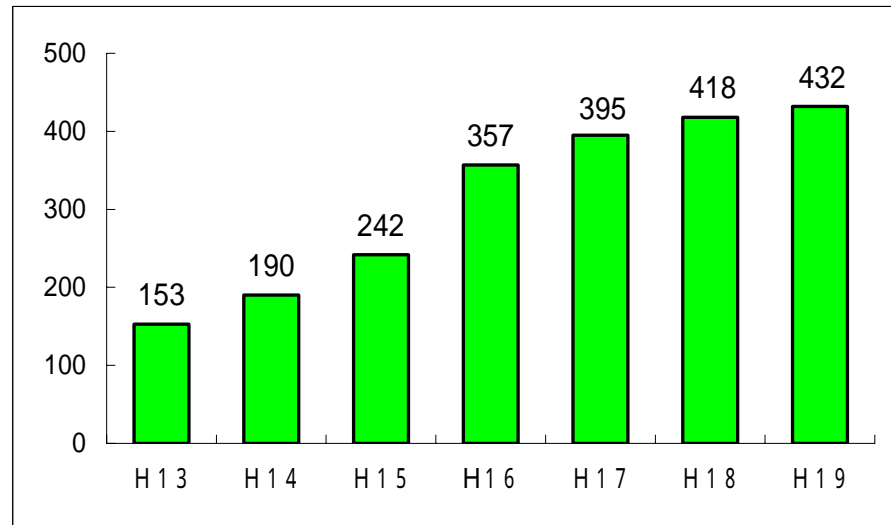
**経常利益は減益も、
当期純利益は過去最高益を達成**

(注) 億円未満四捨五入。

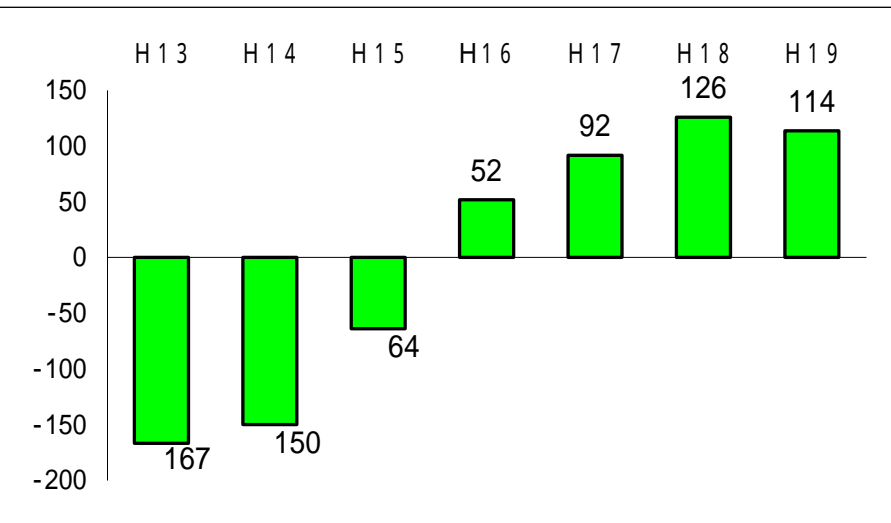
【営業損益・営業利益率推移表】



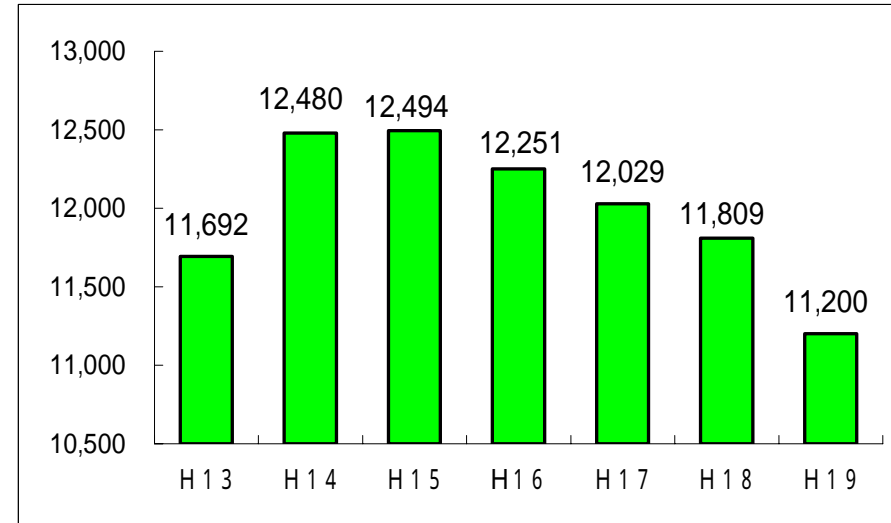
【営業活動によるキャッシュフロー推移表】



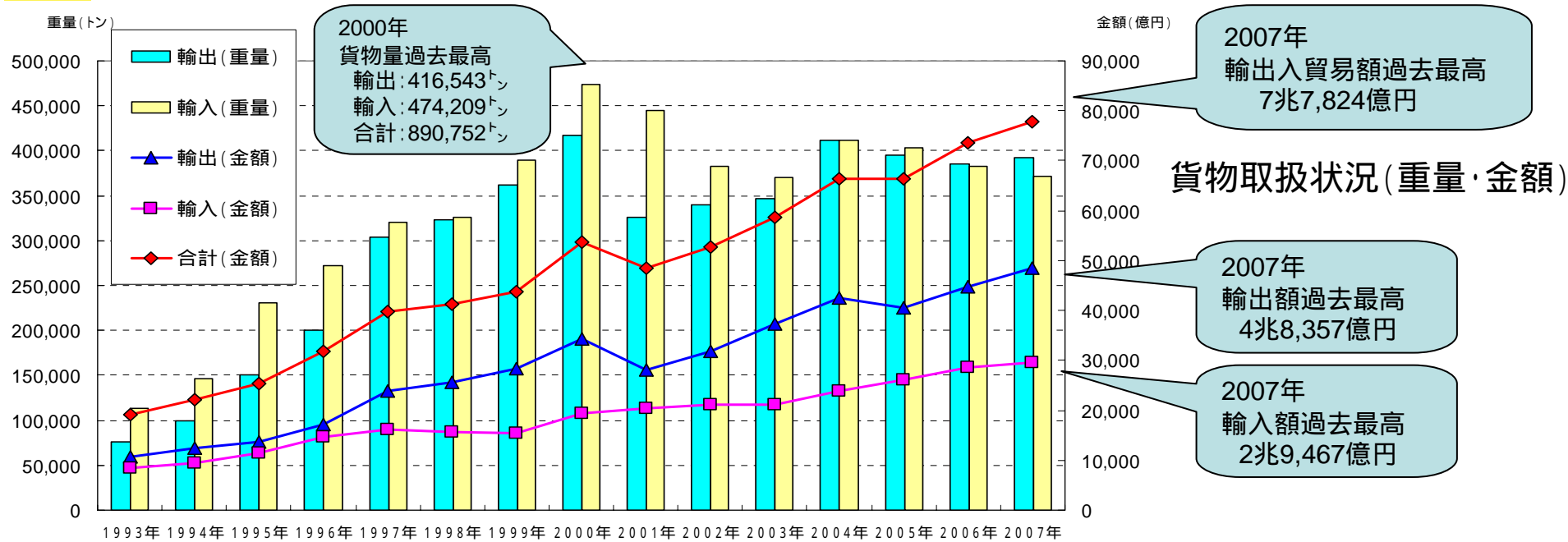
【経常損益推移表】



【有利子負債残高推移表】



3 - 2 . 関西国際空港の現状(貨物関係)



関空の国際貨物取扱額については、半導体をはじめとする地元関西の大手企業による旺盛な貨物需要に支えられ、**過去最高額を毎年度更新。**

また、国際貨物取扱量についても、国内の3大国際拠点空港(関空・成田・中部)の中で、昨年夏以降、唯一関空のみが、**前年度実績を上回る水準で推移。**

中国・香港を始めとした**アジアとの貿易が中心。**中・長期的には一層の伸びが期待。

4. 最近の関空及び関空会社をめぐる環境

(1) 燃油価格の高騰による影響

燃油サーチャージの高騰による費用負担増等が原因で、日本人の海外旅行離れが加速、日本人出国者数の減少傾向が継続。

本邦航空会社2社(JAL・ANA)は、燃油費の大幅増によるコスト見直しを理由に、**2008年下期以降の関空発着の国内線・国際線の大幅な運休・減便を発表**。2008年度の関空の目標発着回数「13.5万回」の達成に向けての影響のほか、特に、国内路線の大幅縮小は、「国内線と国際線の乗り継ぎ」という、国際拠点空港の機能を大幅に損なう。また、日本航空は、本邦社唯一の関空発着の欧米長距離路線であるロンドン線について、2009年夏ダイヤからの運休を発表。

(2) 首都圏空港(成田・羽田)の発着容量拡大

首都圏需要の伸びは顕著であり、2010年に拡大される首都圏空港の発着容量は拡大後数年間で満杯となる見込み。しかし、当面は関空への影響は免れないと認識。

< 参考1 > 本邦航空会社による大幅な減便・運休の決定

燃油価格の記録的な高騰を受け、本邦航空会社2社(JAL・ANA)は、本年秋以降を目途に、関空路線の大幅な減便・運休を決定。

国内線

< 旅客便 > H20年11月より順次実施予定。

航空会社	路線名	対応
JAL	札幌(新千歳)、福岡、那覇	減便
	函館、秋田、花巻、仙台、福島	運休
ANA	札幌(新千歳)、羽田、那覇、女満別	減便
減便数 合計		14便/日

主要幹線の減便に加え、札幌を除く東日本の主要都市とを結ぶ路線は全て運休に。

国際線

< 旅客便 >

航空会社	路線名	対応
JAL	ロンドン [2009年3月下旬より実施予定]	運休
	青島 [2008年10月下旬より実施予定]	
ANA	グアム [2009年1月中旬より実施予定]	
減便数 合計		18便/週

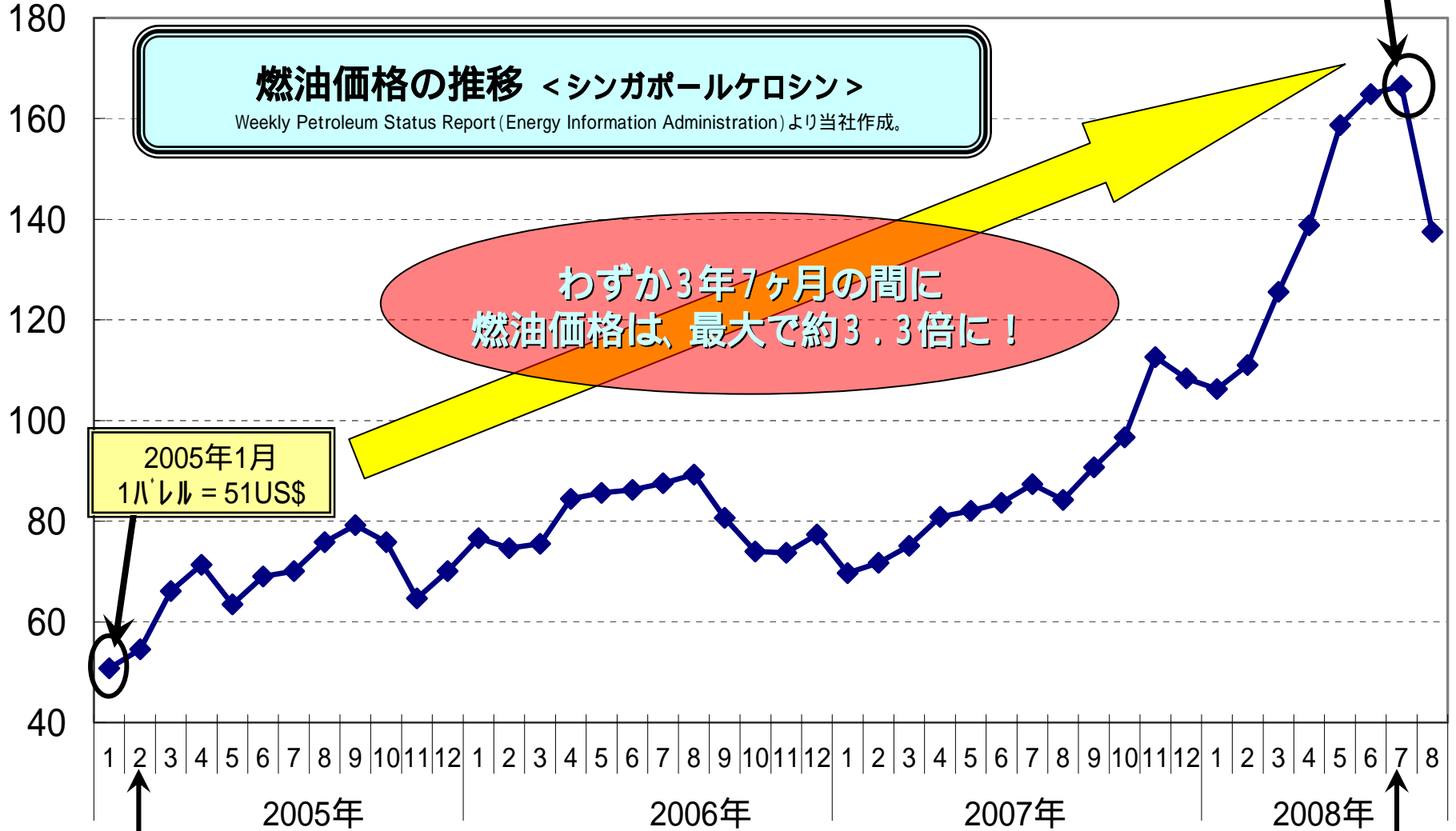
本邦航空会社による、唯一の欧米向け長距離路線であったロンドン線の運休により、欧米と関空を結ぶ本邦航空会社の路線はゼロに。

JALは、併せて、上海線やハノイ線等の増便を予定。

今回の大規模な減便・運休決定は、当社の経営に対して、多大な影響。

< 参考2 > 燃油価格・燃油サーチャージの推移

(US \$ / バレル)



燃油価格の推移 <シンガポールケロシン>
 Weekly Petroleum Status Report (Energy Information Administration) より当社作成。

わずか3年7ヶ月の間に
 燃油価格は、最大で約3.3倍に！

2005年1月
 1バレル = 51US\$

2008年7月
 1バレル = 166US\$

燃油サーチャージ '05年2月
 (欧米方面、JAL・ANA)
 2,500円/片道

燃油サーチャージは、約11倍に！

燃油サーチャージ '08年7月
 (欧米方面、JAL・ANA)
 28,000円/片道

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

短期的には運休・減便による停滞が予想。中・長期的には航空需要は増加。

(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)

巨額の建設費用が、高額な着陸料・施設使用料に反映。

多額の有利子負債(約1兆1,000億円)等を抱える財務体質の抜本的改革が急務。

当社の完全民営化実現(平成20年3月閣議決定)のためにも、抜本策の実施は不可欠。

(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期空港島内の国際貨物施設は、敷地が既に満杯状態。

2期空港島内への貨物機能展開により「国際貨物ハブ空港」化が急務。

平成20年度政府予算において、一部の施設整備費が計上。

上記を含め、今後の施設展開の方針の明確化が必要。

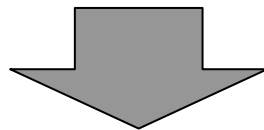
(3) 関西3空港における役割分担の徹底化

関空のポテンシャルを十分に発揮するためには、平成17年11月に了承された関西

3空港の役割分担の徹底化が必要。

高コスト構造の是正(国内外の空港との競争条件の整備)

- ・沖合5kmの海上への空港建設に起因し、巨額の有利子負債が発生。
- ・負債額は減少しつつあるが、まだ1兆1,000億円程度の有利子負債を有しており、その金利負担は、年間売上の約2割に相当する200億円余りにも上っている。



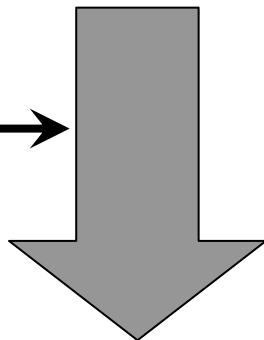
<参考>国内3空港会社の貸借対照表

(H19年度連結決算ベース)

関 空

【資産の部】 20,000		【負債の部】 14,000	
空港島	10,900	社債	6,900
		有利子借入金	4,400
連絡橋	1,400	無利子借入金	2,400
空港施設	3,100	その他	400
		【純資産の部】 6,000	
建仮(2期島)	4,400	資本金	8,100
		累積損失	
その他資産	200		2,100

- ・収益を生み出しにくい財務構造。
- ・着陸料の引下げなど、各種料金設定において弾力性が乏しく、国際競争力の向上をはかることが出来ない。



自助努力・
公的支援など

成 田

【資産の部】 9,900		【負債の部】 7,700	
		【純資産の部】 2,200	

中 部

【資産の部】 5,400		【負債の部】 4,600	

**関空の国際競争力の強化を
はかることが可能に！**

< 参考 > 関西国際空港と主要空港の料金比較・関西国際空港(株)の財務状況等

関西国際空港と主要空港との料金比較 (平成20年4月1日現在)

	関空	成田	中部	韓国・仁川	上海・浦東
着陸料 (国際線1着陸当たり)	576,840円	455,400円	458,160円	219,024円	314,621円
旅客サービス施設使用料 (通称:PSFC、1人当たり)	2,650円	2,040円	2,500円	2,800円	1,280円

<注1>着陸料は、B777-200型(276t、376席、L/F75%)の場合により算出。

<注2>着陸料、PSFCの換算レートは、平成20年4月1日のレートにより算出。

国内三大空港の連結貸借対照表(平成19年度連結ベース)

	関空会社	成田会社	中部会社
資産の部	2兆円	9,900億円	5,400億円
固定資産	1兆9,800億円	9,400億円	5,300億円
流動資産等	200億円	500億円	100億円
負債の部	1兆4,000億円	7,700億円	4,600億円
有利子負債	1兆1,200億円	5,500億円	2,900億円
無利子負債	2,400億円	1,100億円	1,600億円
その他	400億円	1,100億円	100億円
純資産の部	6,000億円	2,200億円	836億円
資本金	8,100億円	1,000億円	837億円
利益剰余金等	2,100億円	1,200億円	1億円

<注1>一部端数処理をしている。

<注2>連結損益計算書の収入の区分(航空系・非航空系)は各社の発表ベース。

<注3>連結損益計算書の固定資産税等は単体ベース。

国内三大空港の連結損益計算書(平成19年度連結ベース)

	関空会社	成田会社	中部会社
営業収益	1,061億円	1,998億円	529億円
航空系収入	461億円	1,039億円	231億円
非航空系収入	600億円	959億円	185億円
営業費用	811億円	1,670億円	462億円
減価償却費	316億円	513億円	158億円
固定資産税等	72億円	-	-
営業利益	250億円	328億円	66億円
営業外収益	97億円	7億円	0.6億円
政府補給金収入	90億円	-	-
営業外費用	234億円	100億円	60億円
支払利息	227億円	95億円	42億円
経常利益	114億円	235億円	7億円
当期純利益	109億円	109億円	3億円

第2滑走路オープン後の施設展開

- ・昨年8月に第2滑走路をオープンしたものの、あくまで「限定供用」。
- ・「完全供用」、すなわち「関空のフル活用」に向けての方針が早期に示される必要あり。

2期空港島
(約545ha)

限定供用範囲

残る用地造成の範囲

1期国際貨物地区が
施設で満杯になったこと
を受け、2期島への国際
貨物地区展開に係る
予算が、H20年度に計上。

1期空港島
(約510ha)

< 参考1 > 当社二期全体計画イメージ(新たなゾーニングの考え方)

< 平成19年6月27日発表 >

> 貨物地区

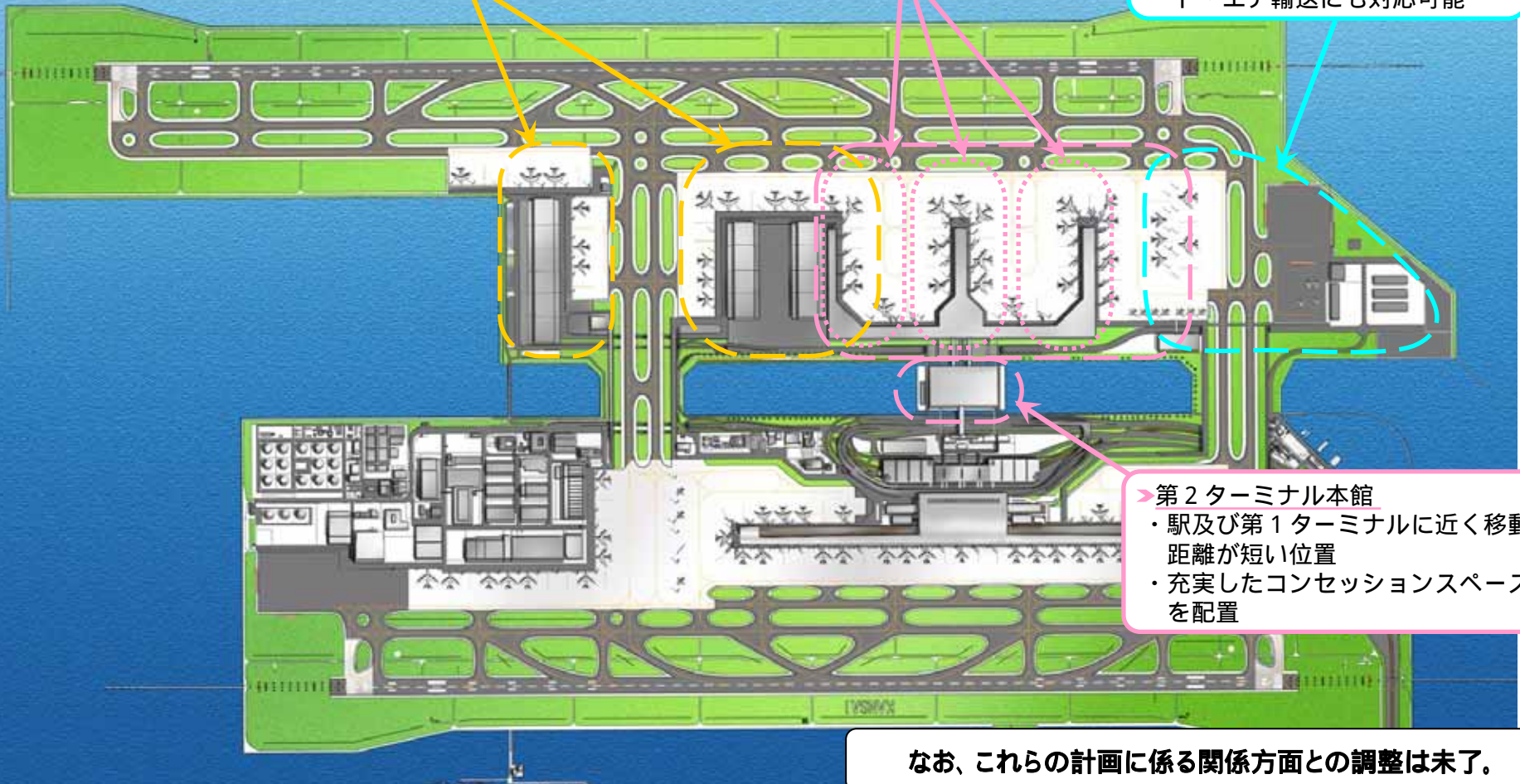
- ・一、二期貨物地区の一体的な運用を図るため二期島南側に集約
- ・旺盛な貨物輸送需要に対応する十分な駐機場
- ・駐機場に面した貨物上屋を配置

> 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



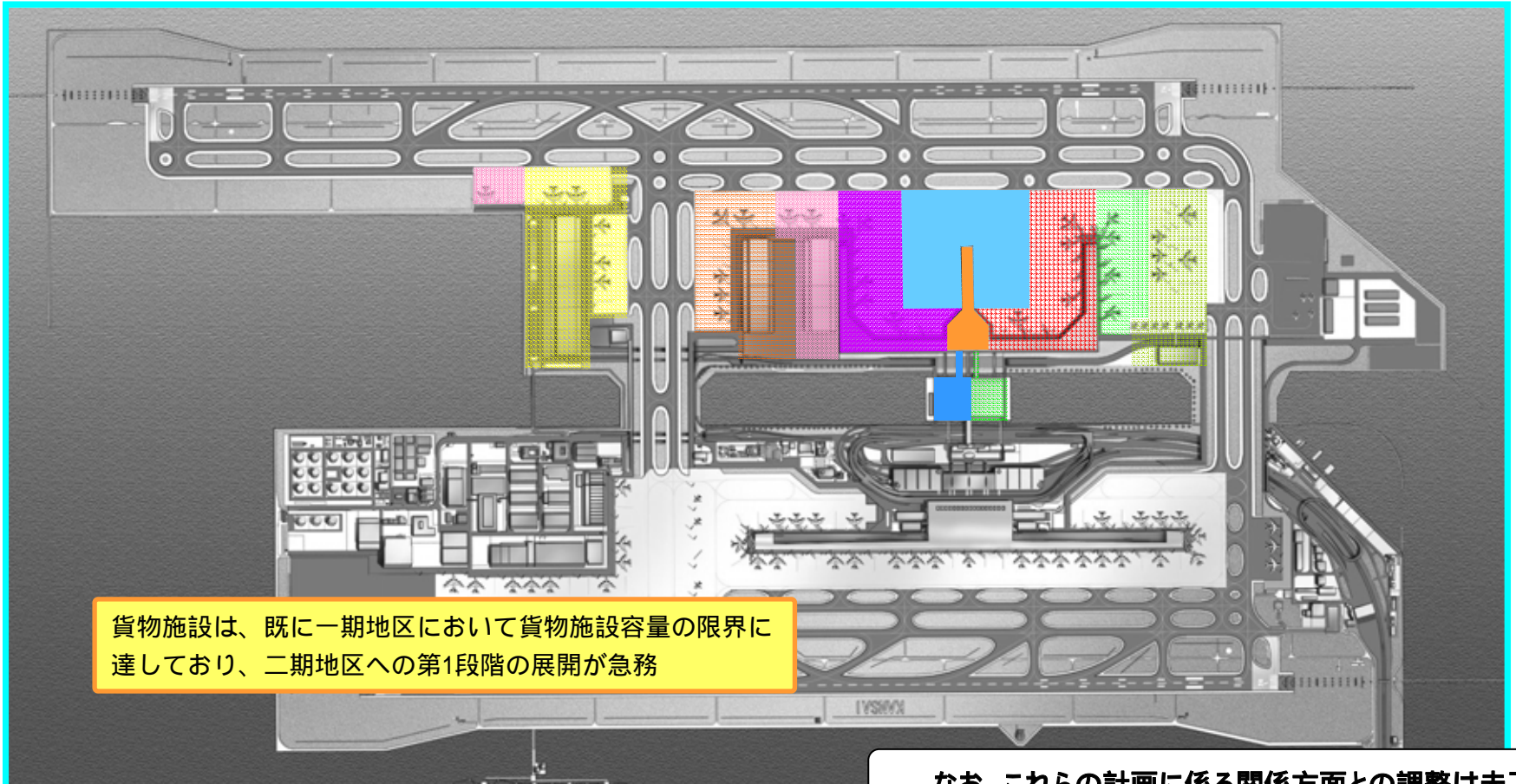
なお、これらの計画に係る関係方面との調整は未了。

< 参考2 > 当社の二期全体計画イメージ(段階整備計画)

< 平成19年6月27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

段階整備イメージ(例)



- | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 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 |

関西3空港における役割分担の徹底化

関西3空港の役割分担は、

平成17年11月に、航空局から地元自治体・経済界に提示され、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：国内線の基幹空港であり、環境と調和した都市型空港。

神戸：150万都市神戸およびその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。

伊丹空港の運用方針について、平成16年9月に、航空局が以下の内容を決定。

高騒音機材の就航禁止。 ジェット機就航枠の一部削減。
中・近距離路線に優先的使用。



しかし、現実には・・・

伊丹に札幌や沖縄等の長距離路線が多数就航。役割分担は不徹底。
本年8月発表のJAL・ANAによる減便・運休計画は、基幹空港の関空に集中。



3空港が持つ機能を最大限に活用できる役割分担が必要！