

関西国際空港のあり方について

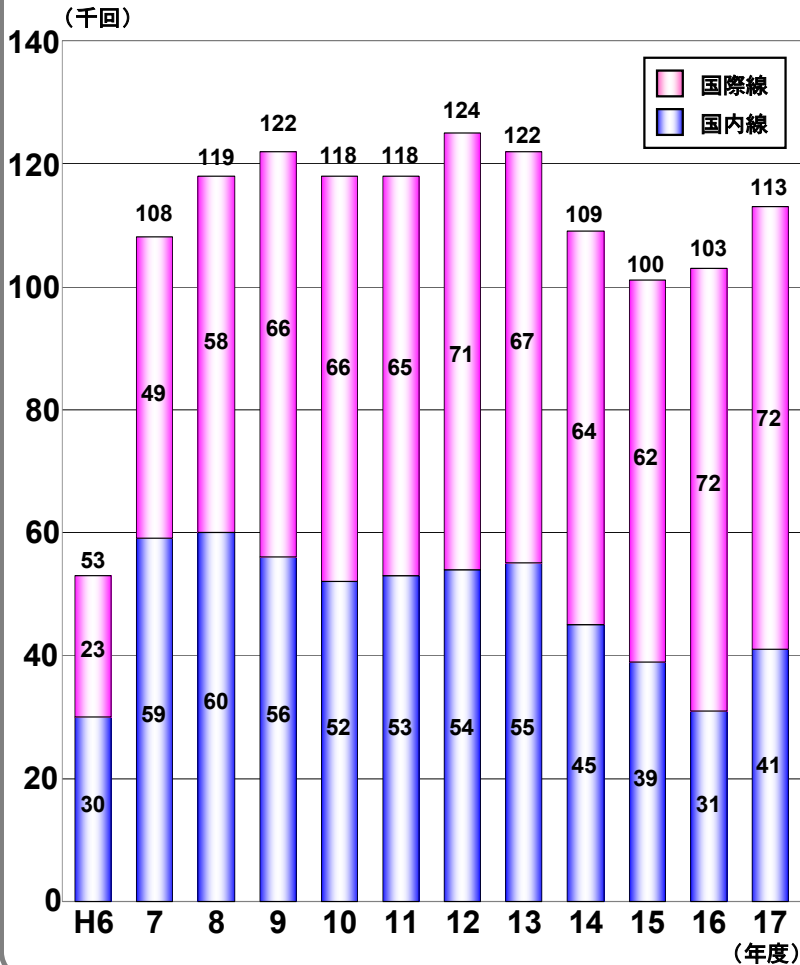
目 次

関西国際空港の利用状況	1
関西国際空港の国際貨物の動き	2
関西国際空港における航空ネットワークの現況	3
関西国際空港二期事業の概要	4
関西国際空港における国際線貨物取扱機能の増強	5
関西国際空港と伊丹空港とのアクセス比較	6
関西国際空港への海上アクセスの状況	7
関西国際空港株式会社の平成17年度連結決算	8
関西国際空港株式会社の連結決算の推移	9
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）	10
3 空港会社の損益計算書比較（平成17年度連結決算ベース）	11
アジア主要空港の空港利用料金（国際線：旅客1人あたり・B747-400の場合）	12
関西国際空港の利用促進・需要喚起のための取り組み	13
関西国際空港における深夜貨物便モデル事業の概要	14
関西国際空港における航空需要予測（参考）	15

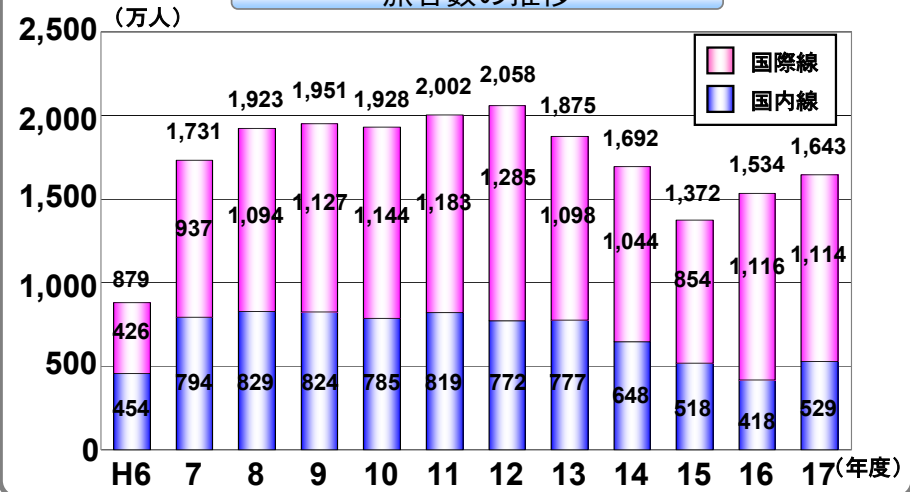
関西国際空港の利用状況

米国同時多発テロやSARSなどの影響により落ち込んでいた発着回数、輸送量は近年着実に回復しているところ。

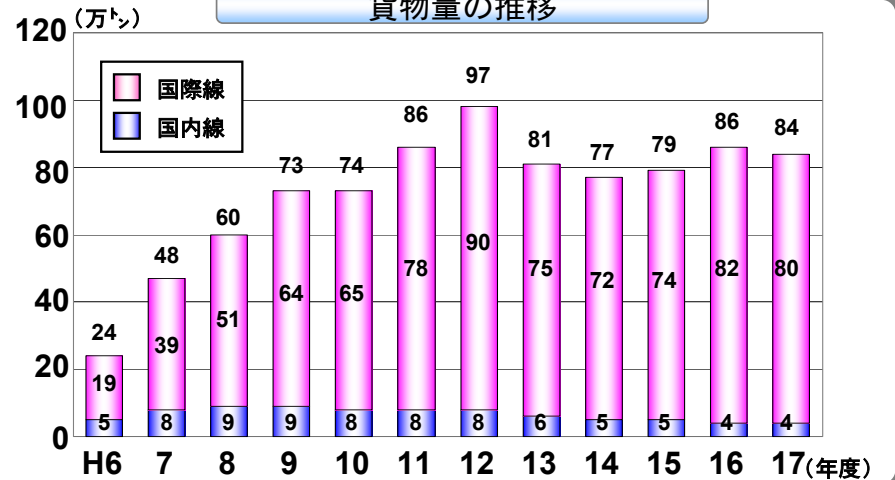
発着回数の推移



旅客数の推移



貨物量の推移



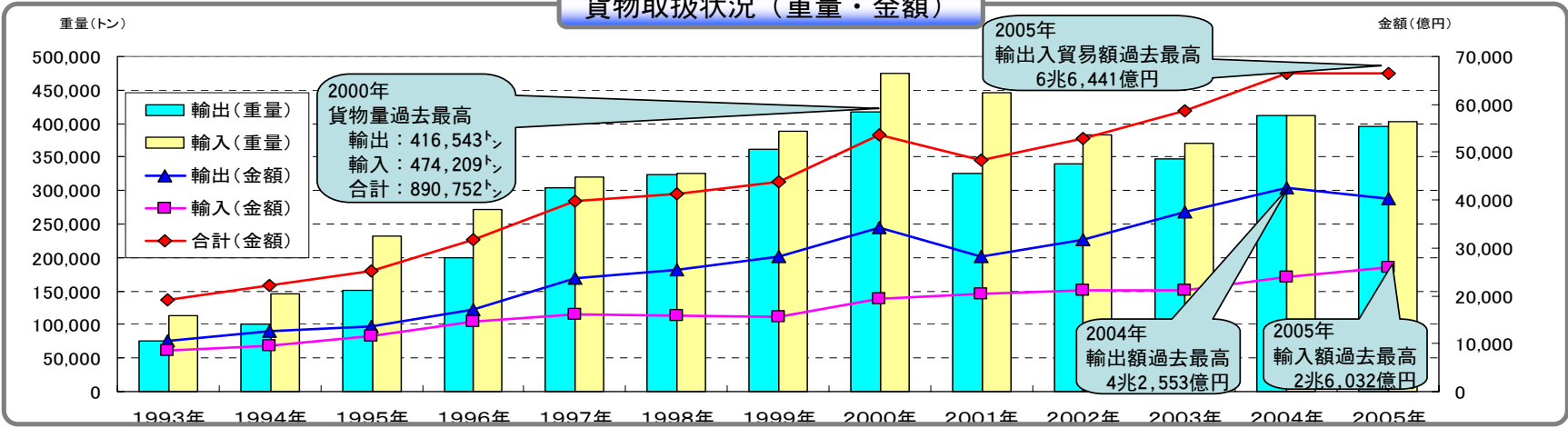
※四捨五入しているため、合計が合わない場合がある。

(出典) 空港管理状況調査

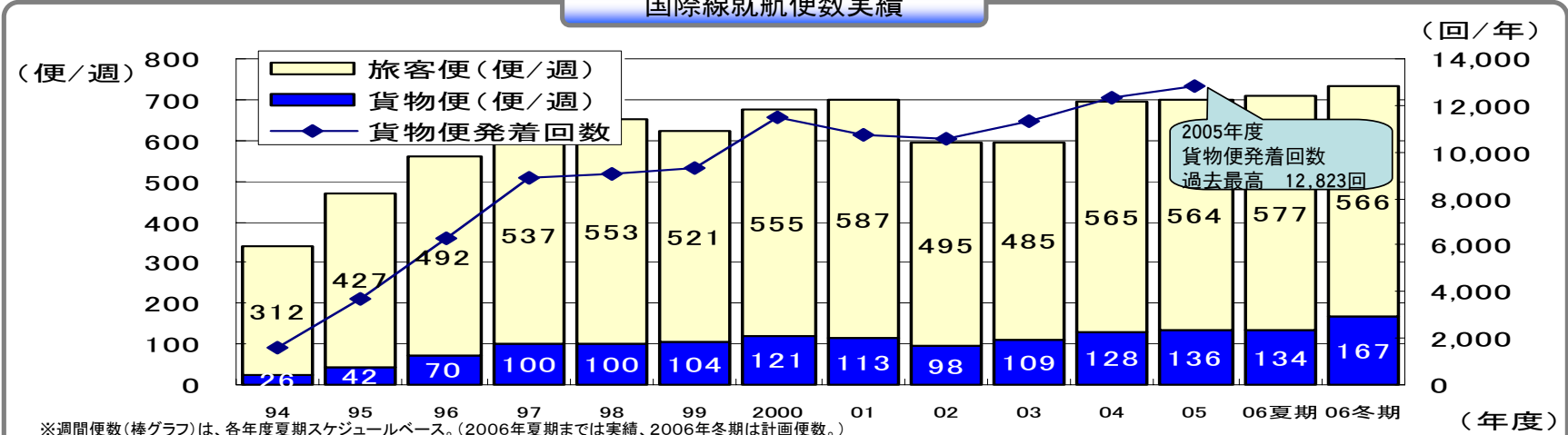
関西国際空港の国際貨物の動き

輸出入貿易額が直近過去最高となるとともに、貨物便数が大幅に増加するなど、関空の国際貨物輸送拠点としての重要度は着実に上昇。

貨物取扱状況（重量・金額）



国際線就航便数実績



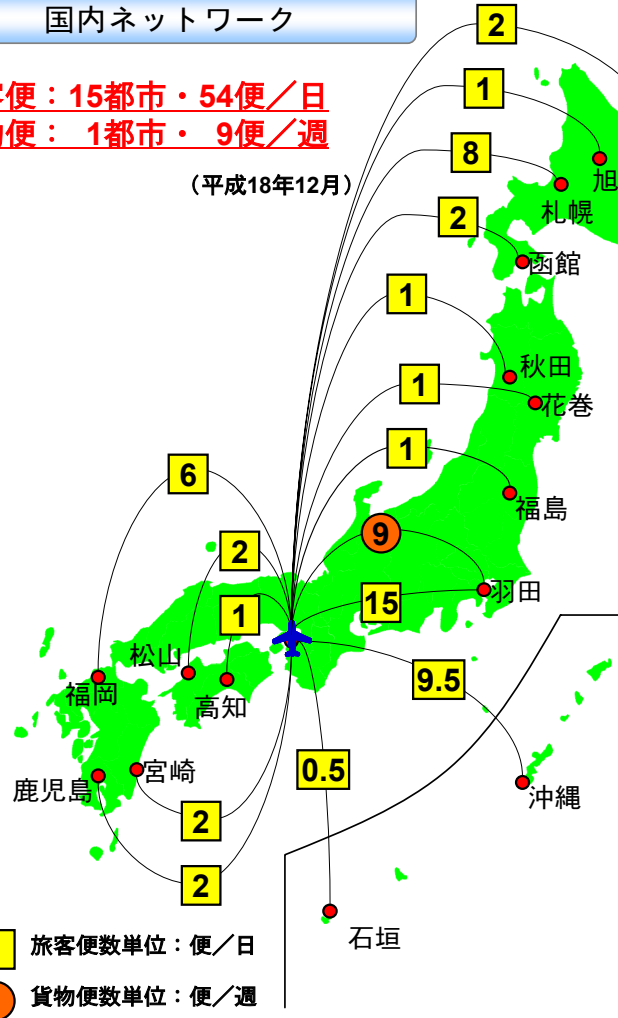
※週間便数(棒グラフ)は、各年度夏期スケジュールベース。(2006年夏期までは実績、2006年冬期は計画便数。)

関西国際空港における航空ネットワークの現況

国内ネットワーク

旅客便：15都市・54便／日
貨物便：1都市・9便／週

(平成18年12月)

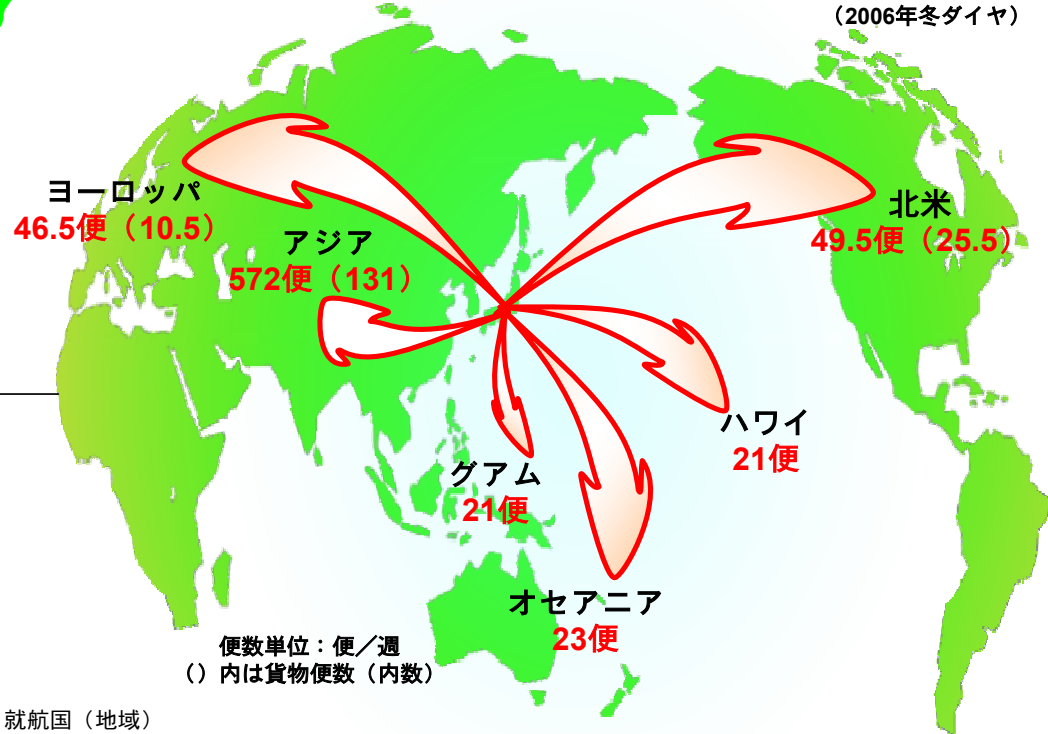


- 1 旅客便数単位：便／日
- 1 貨物便数単位：便／週

国際ネットワーク

就航国（地域）数 31カ国・地域
就航都市数 73都市
就航便数 733便／週
(うち貨物専用便167便／週)

(2006年冬ダイヤ)



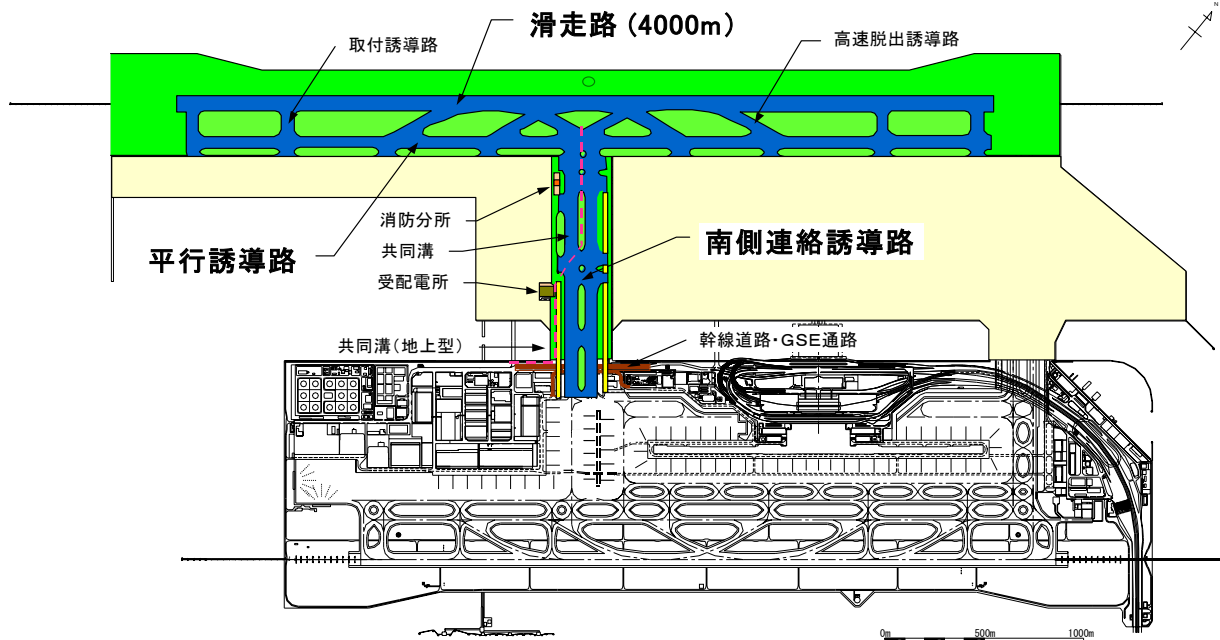
便数単位：便／週
 () 内は貨物便数 (内数)

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、〈香港〉、〈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、パプアニューギニア、インド、オーストラリア、ニュージーランド

関西国際空港二期事業の概要

- ・平成8年度から2本目の滑走路(4,000m)を整備する二期事業に着手。
- ・平成16年12月の財務・国土交通両大臣間合意において、二期事業については、施設整備を2本目の滑走路の供用に必要不可欠なものに限定し、2007年の「限定供用」に向けて整備を進めることが決定。
- ・平成19年8月2日第二滑走路供用開始により、我が国初の「本格24時間空港」が実現。



2003-266_latest.dwg 20040510

○限定供用の考え方 (平成16年12月大臣間合意)

当面、平行滑走路、平行誘導路1本、南側連絡誘導路だけを整備、供用。

① 限定供用までに必要な用地造成の事業費を**600億円縮減**
(総額9,000億円 → 8,400億円)

② 限定供用までに必要な施設整備の事業費を**600億円に縮減**
(総額2,100億円 → 765億円)

③ 先送りした事業は、限定供用後の需要動向、会社の経営状況等を見つづらう。

関西国際空港における国際線貨物取扱機能の増強

近年急激に増大する国際航空貨物需要に対応すべく、貨物取扱施設の増強が進められており、一期島内の残地はほとんど存しない状況に。

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㎡

建設中

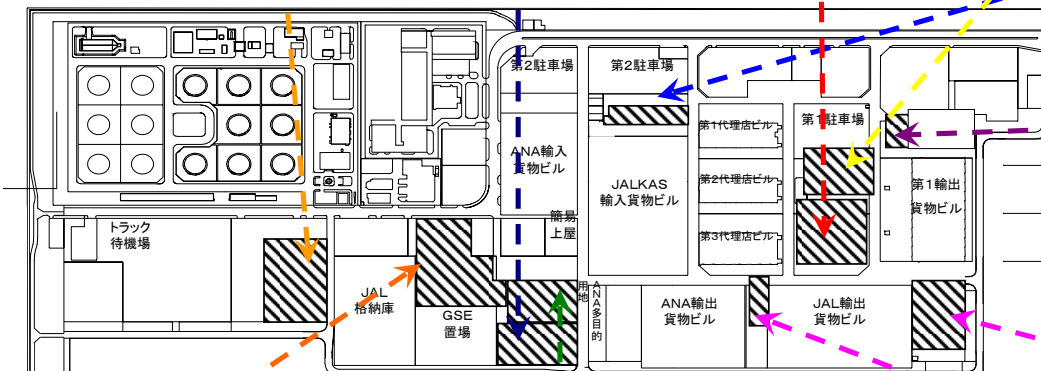
国際貨物上屋F棟
(阪急交通社)
2007年12月末供用予定 約4,000㎡



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㎡

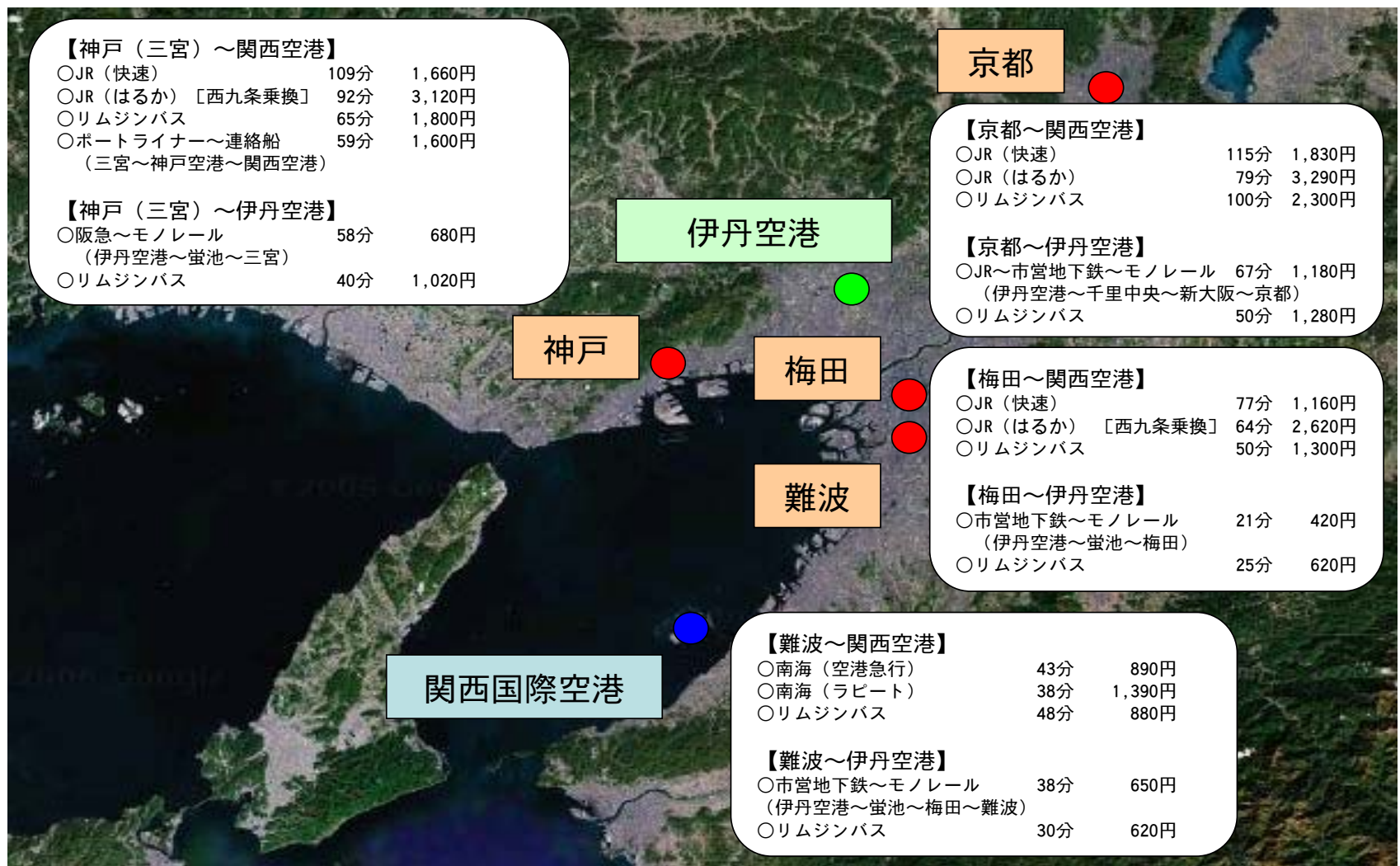
CKTSカーゴビル
(キャセイ関西ターミナルサービス)
2005年8月 6,853㎡

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㎡



関西国際空港と伊丹空港とのアクセス比較



※空港着時間を平日の10時とし、乗り継ぎ時間を含めた所要時間で表示

関西国際空港への海上アクセスの状況

1. 概要

- * 航路区間：関西国際空港－神戸空港
- * 所要時間：29分
- * 供用開始：平成18年7月13日（木）
- * 船舶形式：双胴型高速船（定員120名）
- * 事業者：加藤汽船株式会社
- * ダイヤ：1日20便（往復）
（神戸空港（始発）6:30／
関西国際空港（終発）22:30）
- * 運賃：大人1,500円／子供750円
注）駐車場は1日目無料で、
2日目以降1,000円／日。



2. 関空－神戸海上アクセス利用促進協議会の設置

- * 海上アクセスの利便性向上方策、旅客誘致方策について検討を行うため、本年3月に関空－神戸海上アクセス利用促進協議会を立ち上げ。

【メンバー】

近畿運輸局長、神戸運輸監理部長、近畿地方整備局長、
大阪航空局長、神戸市助役、兵庫県副知事、神戸商工会議所専務理事、
関西国際空港株式会社副社長、関西経済連合会専務理事、
海上アクセス株式会社社長



関西国際空港株式会社の平成17年度連結決算

(単位：億円)

	16年度	17年度
営業収益	1,041	1,046
航空系収入	(464)	(466)
(44.6%)		(44.6%)
非航空系収入	(577)	(579)
(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

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**。

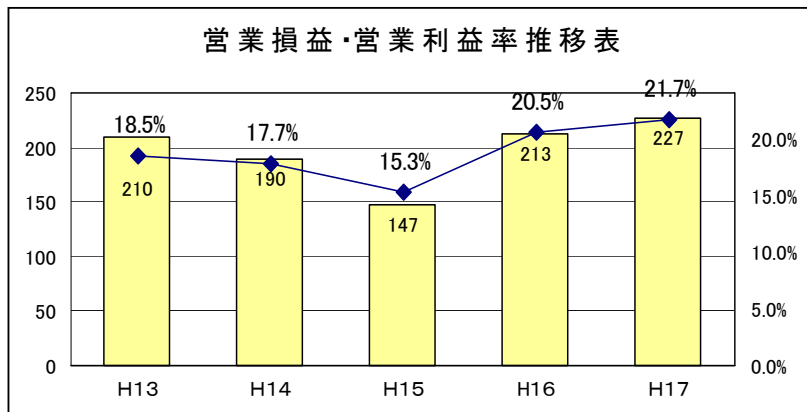
経常損益ベースでの増収増益を達成

(注) 億円未満四捨五入。

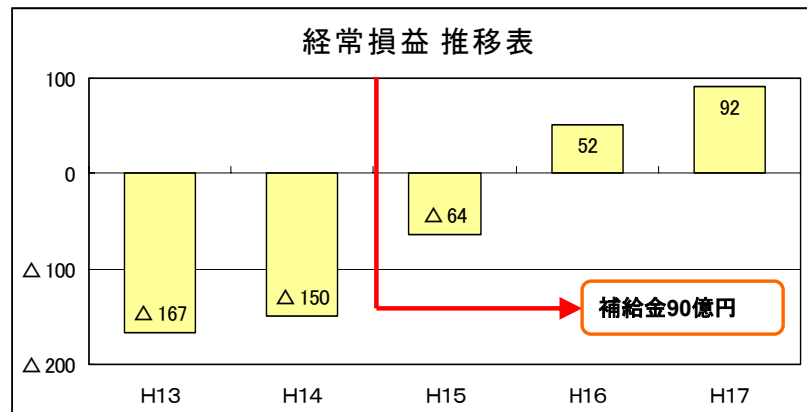
関西国際空港株式会社の連結決算の推移

(単位: 億円、%)

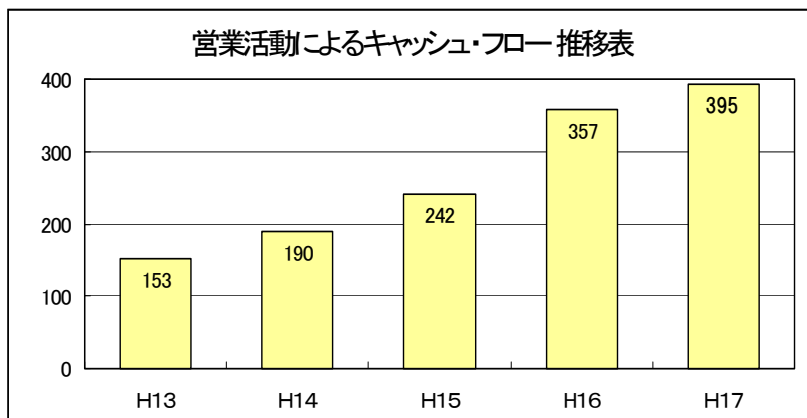
【営業損益・営業利益率推移表】



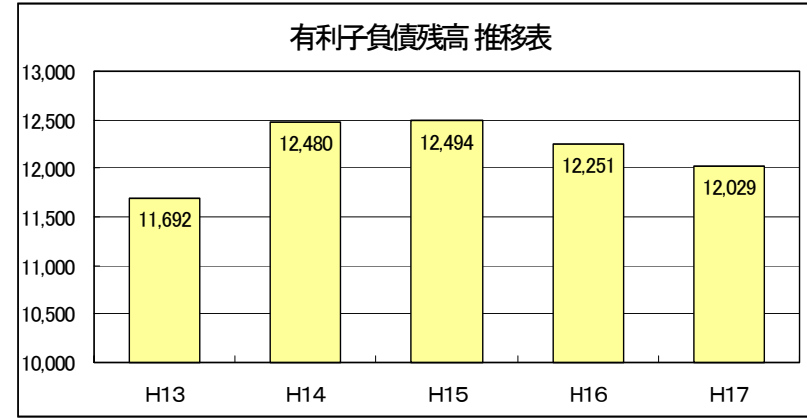
【経常損益推移表】



【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】



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）

関空は用地造成事業に多額の費用を要したため、有利子債務 1 兆2,000億円、資本金7,900億円、総資産 2 兆円と成田や中部に比べて巨額。

関西国際空港株式会社

【資産の部】	【負債の部】
20,400	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	
建仮（2期島） 8,100	長期借入（無利子） 2,400
	その他 400
	【資本の部】 5,600
	資本金 7,900
	利益剰余金 △2,300
流動資産等 700	

（単位：億円）

成田国際空港株式会社

【資産の部】	【負債の部】
9,900	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
	【資本の部】 1,900
	資本金・資本準備金 1,500
	利益剰余金 400

中部国際空港株式会社

【資産の部】	【負債の部】
5,500	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
	【資本の部】 800
	資本金 840
	利益剰余金 △30

10 （注1）「流動資産等」は流動資産及び繰延資産 （注2）航空局調べ。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

3 空港会社の損益計算書比較（平成17年度連結決算ベース）

- 関空は、売上に比して支払利息が過大であり、経営を圧迫。
- 関空は、売上高1,046億円に対し有利子債務が1兆2,000億円とおよそ11倍であるのに対し、成田はおよそ3倍、中部はおよそ6倍。（有利子債務に対し売上が少ない）

成田国際空港株式会社

（単位：億円）

経常利益	321	売上	1,712
支払利息	97	航空系収入	1,163
減価償却費	479		
経費等	815	非航空系収入	549

関西国際空港株式会社

経常利益	92	補給金	90
支払利息	229	売上	1,046
減価償却費	291	航空系収入	466
		非航空系収入	579
経費等	524		

中部国際空港株式会社

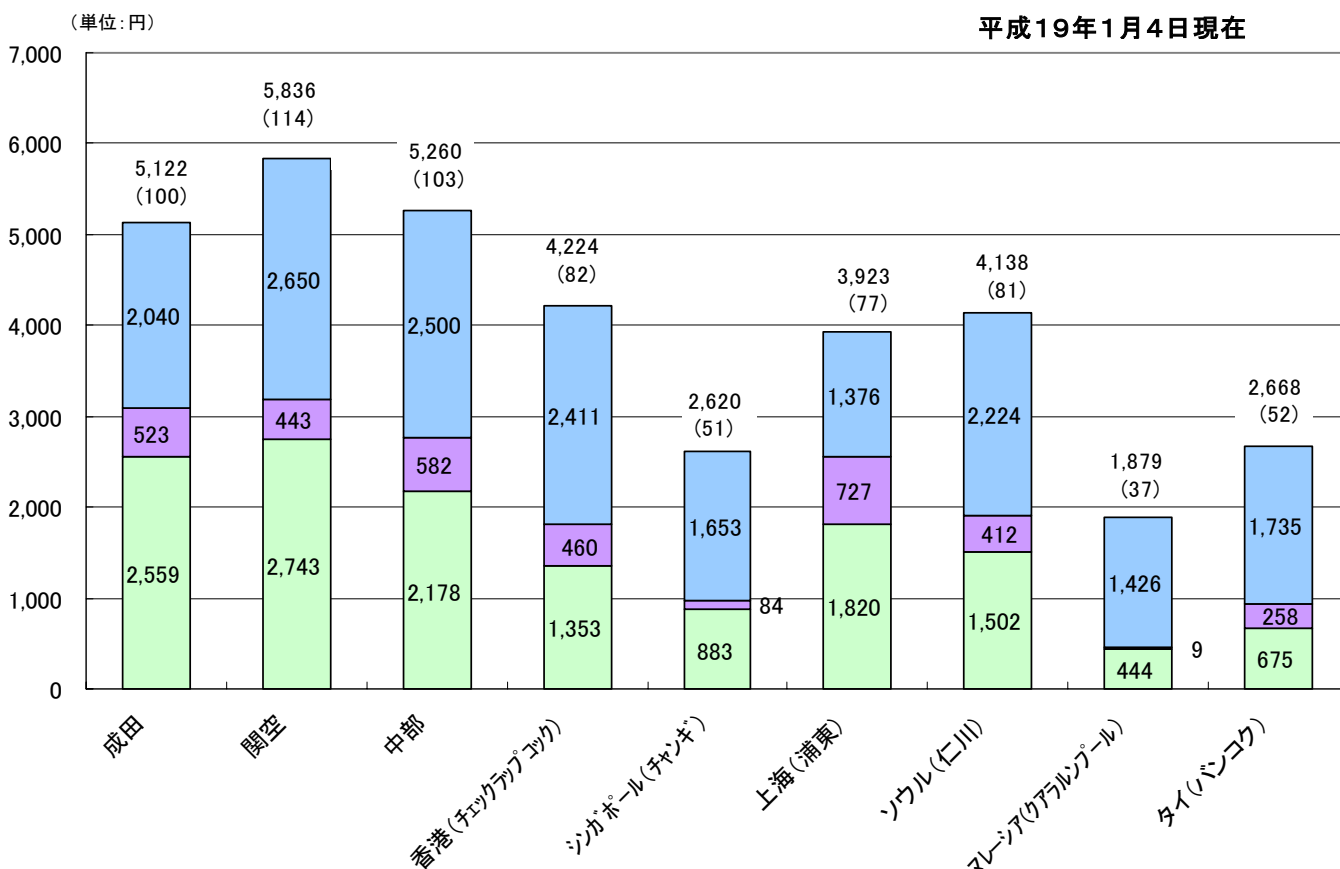
経常利益	23	売上	526
開業費償却	18	航空系収入	226
支払利息	49		
減価償却費	145	非航空系収入	300
経費等	291		

（注1）「経費等」は上記以外の経費と営業外収益の差。

（注2）航空局調べ。なお、各項目は億円未満四捨五入。

アジア主要空港の空港利用料金（国際線：旅客1人あたり・B747-400の場合）

関空の国際線旅客1人あたりの空港利用料金は、アジア主要空港に比べて割高。



- 旅客が払う料金
 - [例]
 - ・空港税
 - ・旅客サービス施設使用料
 - ・保安料 等
- 航空会社が払う料金
 - [例]
 - ・手荷物取扱施設使用料
 - ・搭乗橋使用料
 - ・停留料 等
- 着陸料

為替レート

1 GBP = ¥236.93
 1 EUR = ¥158.63
 1 USD = ¥120.42
 1 HKD = ¥15.76
 1 SGD = ¥78.72
 1 KRW = ¥0.13

前提条件

B747-400
 MTOW 395t
 座席数 430席
 ロードファクター 70%
 搭乗者数 301人
 停留時間 3h

※成田空港の着陸料単価は、B747-400の太宗を占めるDクラス(1,950円/t)を使用。

IATA AIRPORT & AIR NAVIGATION CHARGES MANUAL (2006.11.30改訂) を基に作成

関西国際空港の利用促進・需要喚起のための取り組み

地元経済界・自治体等からなる関西国際空港全体構想促進協議会（促進協：秋山関経連会長）が、関空の利用促進と活性化のために、様々な取り組みを行っている。

※平成18年度の「集客・利用促進事業費」については、前年度より2億円増額し、7億円で実施。

関空プロモーション

航空ネットワークの一層の拡充を図るとともに、第2滑走路オープン後に強く期待される関空の国際物流機能を確固たるものにするため、物流機能の強化に向けたプロモーションを一層強化。（中東、インド、中国、台湾、ロシア、米国等）

新規就航奨励金

新規に路線を開設した航空会社に初年度は着陸料の20%相当（次年度は10%）の奨励金を交付

こうした取り組みの結果、18年度は以下の路線が新規に就航（46便/週）。

旅客便 上海・深セン線（中国国際航空）7便/週 台北線（中華航空）5便/週 昆明（中国東方航空）3便/週 杭州（厦門航空）2便/週

貨物便 上海（揚子江快運航空等）10便/週 ミラノ（カゴイタリ）3便/週 北京・大連（中国国際航空）3便/週 香港（全日空）1便/週

・これらの路線以外に、中東路線の旅客便など12便が就航を開始。

18年度においても、下記の取り組みを推進中。

旅行商品への支援

○JTBが主催する「関空10点満点」（各種特典付きで海外7方面全てを網羅する関空発着海外ツアーを、7～10月の3ヶ月間で実施するもの）に対し支援。加えて今年度は、ビジネスクラス利用に特化した高額商品「関空100点満点」の企画造成（4～9月）に対しても支援。

⇒ 販売実績：「関空10点満点」約12,000名、「関空100点満点」約500名

○また、関空発着の海外・国内旅行商品の提案を、各旅行代理店よりコンペ形式で募る「関空利用促進ツアーコンペ」に対しても、昨年度に引き続き支援。⇒ 11社が21商品を造成。



「ビジネス・トラベルマート」開催

○（社）関西経済連合会・大阪商工会議所の協力により、関空就航の各航空各社が、海外出張プランを一般企業へ提案。

○8/2～8/3の2日間、大阪梅田で開催。約370名来場。



関西国際空港における深夜貨物便モデル事業の概要

関西国際空港を活用したアジア地域内の最適物流の実現を図るため、地元経済界・学界、関係自治体、関係省庁により構成される「国際物流戦略チーム」により、関空ー上海間の深夜貨物便運航に係る実証実験を実施中。

モデル事業

カットタイム繰り下げと深夜貨物便の就航により、**関空～上海間のリードタイムが2日→1日に短縮**

※カットタイム：航空会社への輸出貨物引渡し時間

○例：2:55発の場合 従前のカットタイム22:00から23:55に繰り下げ

○深夜貨物便：8月～10月下旬までは週2日、**以降は平日デیلیー運航**

モデル事業以前

○24時間空港でありながら、効率的な物流ルートに合った深夜時間帯の貨物便がない

○結果、昼間関空に搬入された貨物が長時間関空内に滞留する状況

→関空～上海間のリードタイムは2日

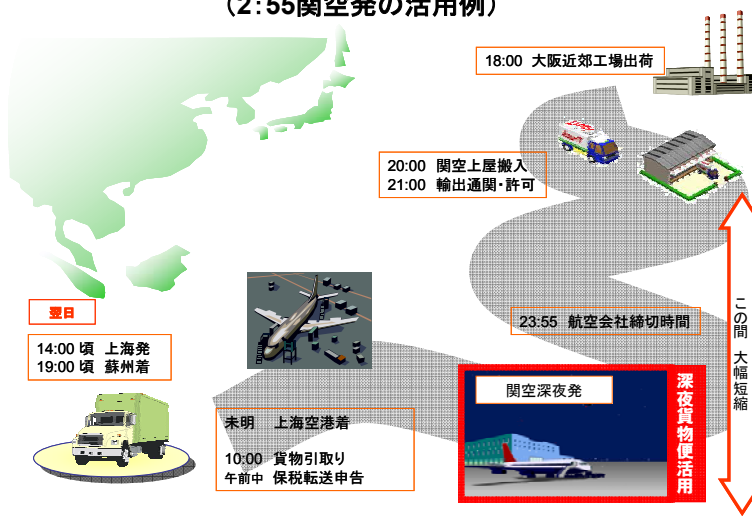


モデル事業の効果

○関空～上海間のリードタイムが2日→1日に短縮

○カットタイム繰り下げにより、工場出荷時間をより弾力的に設定可能に

(2:55関空発の活用例)



※リードタイムはモデルイメージ(上海は現地時間)

関西国際空港における航空需要予測（参考）

		実績値	推計値(暫定値)		年平均伸び率	
		2005	2012	2017	2005～ 2012	2012～ 2017
国内 旅客数	近畿ブロック	2,320 万人	2,510 万人	2,620 万人	1.1%	0.9%
	うち関西国際空港	490 万人	590 万人	620 万人	2.6%	1.0%
国際 旅客数	関西国際空港	1,110 万人	1,530 万人	1,790 万人	4.6%	3.2%
国際 貨物量	関西国際空港	80 万トン	101 万トン	128 万トン	3.4%	4.7%
関西国際空港発着回数		11.1 万回	14.8 万回	16.0 万回	4.2%	1.6%

便数制約：[羽田・成田]羽田国内37.7万回/年、成田国内2万回/年、国際(成田＋羽田)24.5万回/年

[伊丹]ジェット200回/日、プロペラ170回/日 [神戸]2万回/年