



News Release

07-D-062
2007年4月20日

関西国際空港株式会社（証券コード：—）

長期優先債務格付変更：「AA-」 → 「AA」（ダブルAフラット）
 格付けの見直し：「安定的」
 発行登録債予備格付変更：「AA-」 → 「AA」（ダブルAフラット）
 債券格付変更：「AA-」 → 「AA」（ダブルAフラット）

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおり長期優先債務*および発行登録制度に基づく発行予定債券**の予備格付けおよび既発行債券の格付けを見直しましたのでお知らせします。

* 長期優先債務とは債務の弁済順位において他の一般債務よりも劣後しない長期の期限付き債務をさします。個々の債券の格付けについては、劣後性、担保、保証の状況や財務特約条項の内容等によっては長期優先債務格付けと差が生じることもあります。

** 実際に債券が発行される場合には、その都度発行条件等を確認し個々の債券を格付けします。

発行体：関西国際空港株式会社

【変更】

(対象)	(格付)	(見直し)				
・長期優先債務	AA	安定的				
(対象)	(発行予定額)	(発行予定期間)	(予備格付)			
・発行登録債	400億円	2006年7月13日から1年間	AA			
(対象)	(発行額)	(発行日)	(償還期限)	(利率)	(格付)	
・関西国際空港株式会社第2回社債	120億円	2004年8月5日	2009年8月5日	1.10%	AA	
・関西国際空港株式会社第3回社債	180億円	2004年8月5日	2014年8月5日	2.13%	AA	
・関西国際空港株式会社第4回社債	120億円	2005年10月31日	2015年9月18日	1.76%	AA	
・関西国際空港株式会社第5回社債	100億円	2006年10月18日	2016年9月20日	2.11%	AA	
・関西国際空港株式会社第6回社債	100億円	2006年10月18日	2026年9月18日	2.70%	AA	

【格付事由】

- 当社は、日本の航空政策で中心的な役割を果たす関西国際空港（以下「関空」という。）の設置・管理主体である。国と当社との結びつきは、法令上及び人的な面ともかなり強いと判断されるほか、建設事業資金の一定割合及び補給金について国からの財源措置が行われている。
- 国際線、国内線とも、関空に対する航空需要はこのところ増加基調で推移している。国際線については、難航していた日中航空交渉が06年7月に合意したことから、中国路線の増便が顕著となっており、07年夏ダイヤの就航便数は週776便と開港以来最高を更新した。国内線については、05年度からの伊丹空港の運用見直しにより、伊丹空港から3カ年で18便の路線シフトが見込まれている。伊丹空港の運用の見直しが行われたことは、従来不明確と言われてきた関西3空港の機能分担について、国が一定の方向性を打ち出したものとして評価できる。なお、中部国際空港及び神戸空港の開港の影響は、今のところ限定的なものにとどまっている。
- 06/9中間期（連結）は、着陸料割引制度の実施、国際線の機材小型化等により、営業収益が発着回数に比して小幅な伸びに止まったものの、修繕費や経費の削減や支払利息の減少により79億円の経常黒字を計上し、補給金を除いても黒字を確保した。
- 今後、10年3月に成田国際空港、10年10月に羽田空港の整備・供用開始が予定されており、その影響を受ける可能性は否定できない。特に、羽田空港については、国際線の就航予定路線が関空と競合

格付けは、信用すべき情報に基づいたJCRの意見の表明であり、その正確性、完全性、特定の目的への適合性等は一切保証されておりません。
 また、格付けは、信用リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の売買・保有を推奨するものではありません。
 格付けは原則として発行者から対価を受領して行っております。

※無断コピー・転送は固くお断りします。

株式会社 **日本格付研究所**

〒104-0061 東京都中央区銀座5-15-8 時事通信ビル

<情報提供電子メディア（検索コード）>

BLOOMBERG（和文：JCRA / 英文：JCR） REUTERS（EJCRA）

QUICK（和文：QR / 英文：QQ） JIJI PRESS 共同通信JLS

<お問い合わせ先>

TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026 担当：情報・研修部

http://www.jcr.co.jp

するうえ、24時間運用が検討されている。原油価格の高止まり等を受けて、大胆な路線見直しを継続的に行っているエアラインの運航動向とあわせて、注意を払っておく必要がある。

- (5) 07年8月の第二滑走路等に限定しての供用開始に伴い、二期事業に係る利払い費、維持管理費等を新たに費用として負担することとなる。限定供用開始に伴う損益への影響、及び先送りされた事業の整備計画の動向についても注視していく必要がある。
- (6) 現在、内閣官房では、安倍内閣の重要な政策課題の一つである「アジア・ゲートウェイ構想」の取りまとめが行われている。同構想が掲げる重点政策・重点課題のうち、「航空政策の見直し」はその柱となっているが、特筆すべきは「アジア・オープンスカイ」として発着枠の自由化が打ち出されたことであろう。オープンスカイ政策への転換は、関空の有効活用に寄与する可能性が大きい。中国を中心としたアジアの航空需要が急激に拡大しているにもかかわらず、日本のエアラインの経営体力が落ちているため、二国間の輸送量均等を原則とする二国間協定のもとでは、日本の空港は潜在的な航空需要を十分に取り込めていない可能性がある。ただ、その前提として、アジア各国と比べて割高な着陸料等の引下げは必要不可欠な課題となる。関空においては、用地造成等に起因する高コスト構造が着陸料等の引下げの最大の障害になっているため、その解決に向けて抜本的な施策を打ち出す可能性が大きくなってきたと考えられる。
- (7) また、「アジア・ゲートウェイ構想」の取りまとめとほぼ並行して、次期「社会資本整備重点計画」(08～12年度)の策定に向けて、交通政策審議会航空分科会において航空政策のあり方が議論されている。その前提として、「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会」が取りまとめた報告において、当社については財務状況の改善が完全民営化の必要不可欠な検討課題である旨が明示された。同報告は、6月に取りまとめられる予定となっている交通政策審議会航空分科会答申に反映される見通しである。
- (8) 今回の格上げは、当社を取り巻く事業環境が最悪期を脱したと判断されること、財務状況についても経常黒字が確保されていることに加えて、国の航空政策の見直しが重要な政策課題の一つとなっている中、国際拠点空港の国際競争力強化や極力早期の完全民営化が求められていることなどを踏まえ、当社についても完全民営化に向けた環境整備が今後行われていく可能性が大きくなってきたと考えられることを反映したものである。

以上

(シニアアナリスト 小峯 崇志)

(情報メディア向け)

当社は、日本の航空政策で中心的な役割を果たす関西国際空港の設置・管理主体。今回の格上げは、当社を取り巻く事業環境が最悪期を脱したと判断されること、財務状況についても経常黒字が確保されていることに加えて、国の航空政策の見直しが重要な政策課題の一つとなっている中、国際拠点空港の国際競争力強化や極力早期の完全民営化が求められていることなどを踏まえ、当社についても完全民営化に向けた環境整備が今後行われていく可能性が大きくなってきたと考えられることを反映したものである。