

An aerial photograph of Kansai International Airport, showing the extensive runway system, taxiways, and terminal buildings situated on an artificial island in the middle of the sea. The sky is clear and blue, and the surrounding water is a deep blue. The text "2008年度 決算説明会" is overlaid in white on the upper portion of the image.

2008年度 決算説明会

2009年5月29日

関西国際空港株式会社

KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT Co.,Ltd.

1. 関西国際空港の決算概要及び現況と課題



2008年度 運営概況

	2007年度	2008年度	前年差 (前年比)	
航空機発着回数 (万回)	12.9	12.8	0.1	(99.4%)
航空旅客数 (万人)	1,669.5	1,533.0	136.5	(91.8%)
国際線	1,101.1	1,010.8	90.3	(91.8%)
国内線	568.4	522.2	46.2	(91.9%)
国際貨物量 (万ト)	79.1	66.1	13.0	(83.6%)
給油量 (万kl)	160.4	144.9	15.6	(90.3%)



2008年度 決算概要

(単位：百万円)	2007年度	2008年度	前年差	(前年比)
営業収益	106,114	99,173	6,940	(93.5%)
航空系	46,124	42,897	3,227	(93.0%)
非航空系	59,989	56,276	3,713	(93.8%)
営業費用	81,090	81,432	342	(100.4%)
営業利益	25,023	17,740	7,283	(70.9%)
経常利益	11,397	3,794	7,602	(33.3%)
当期純損益	10,867	6,733	17,600	—

関空新中期計画(2006～2008年度)を終えて (主な施策)

①2期限定供用開始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

→第2滑走路オープン! (2007年8月2日) 『複数長距離滑走路を有し完全24時間稼働する日本唯一の空港』へ

②複数滑走路化の利点を活かした強力なエアポートセールスの展開

→2008年度 夏ダイヤ:782便/週 冬ダイヤ:765便/週 (2007年度に引き続き、夏ダイヤは過去最高!)

→旅客需要の拡大策 ⇒「関空旅博」の開催、旅行商品の造成支援 (ツアーコンペ・関空10点満点 等)

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

→国際物流戦略チームによるモデル事業 (Sea&Air実証実験等)、国際貨物取扱施設の大増強 等

→大手貨物専門誌(「Air Cargo World」誌)で3年連続 第1位を受賞! (アジア・中近東地域の空港(50万t以上～100万t未満))

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向上

→魅力ある商業施設の展開 (フードコートスタイルの「町家小路」、「24時間空港ラウンジ」、直営外貨両替所「トラベレックス」 等)

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

→連絡橋防風対策、1期滑走路補修工事、国際線受託手荷物検査インライン化、チェックインカウンター・コンユースの運用開始 等

→SKYTRAX社「AIRPORT of the YEAR 2008」 (日本の空港で唯一、5年連続ベストテン入り!)

⑥2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

→固定的経費の削減及び人員削減 (2008年度までの実施状況⇒経費削減 約35億円 人員削減 45名)

→PTB空調の省エネルギー改修 (2006年度 省エネルギー優秀事例全国大会「経済産業大臣賞」受賞)

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

→効率的な業務執行のための組織体制の実現 (ICT推進センター、業務監理室、調達部の設置)

関西新中期計画(2006～2008年度)を終えて (数値目標)

総括

◇発着回数

- ・ 07年度発着回数目標 12.9万回達成。
- ・ 08年度は、本邦社の経営悪化に伴う国内線の減便や世界同時不況による貨物便の運休等により、12.8万回に留まる。

◇業績目標(収入・利益(単体))

- ・ 原油高に伴う燃料費の高騰により、航空会社の機材の小型化や長距離便の運休・減便が予想以上に進んだ結果、着陸料収入・給油施設使用料収入等が減少し、目標値を下回る結果となった。
- ・ しかしながら、経費削減等により、37億円の経常黒字は確保。

2008年度 中期目標

発着回数	13.5万回
営業収入	1,153億円
営業損益	206億円
経常損益	82億円

2008年度 事業計画

発着回数	13.7万回
営業収入	1,031億円
営業損益	190億円
経常損益	43億円

2008年度 実績

発着回数	12.8万回
営業収入	979億円
営業損益	173億円
経常損益	37億円

当社の2009年度 事業計画の概要

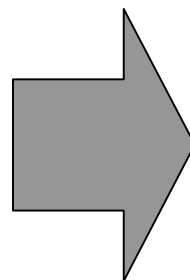
今年度の当社の事業計画は、以下の数値目標達成に向け、
4つの重点取り組みを中心とした各種施策を展開する予定。

2009年度 事業計画における重点取り組み

- ①「国際拠点空港としての機能の維持・拡大」…航空ネットワークの維持・拡大等
- ②「利便性の向上等の空港機能の強化」…旅客ターミナルビルの再開発等
- ③「黒字体質の強化等に向けた取り組み」…更なる費用等の削減・巨額な有利子負債の削減等
- ④「当社をめぐる諸課題への対応」…当社の財務構造の抜本改善、関西3空港問題等

2008年度 実績

発着回数	国際線	7.9 万回
	国内線	4.9 万回
	合計	12.8 万回
旅客数	国際線	1,011 万人
	国内線	522 万人
	合計	1,533 万人



2009年度 事業計画

発着回数	国際線	7.8 万回
	国内線	3.5 万回
	合計	11.4 万回
旅客数	国際線	1,034 万人
	国内線	389 万人
	合計	1,423 万人
営業収益(単体)		905 億円
経常利益(単体)		7 億円



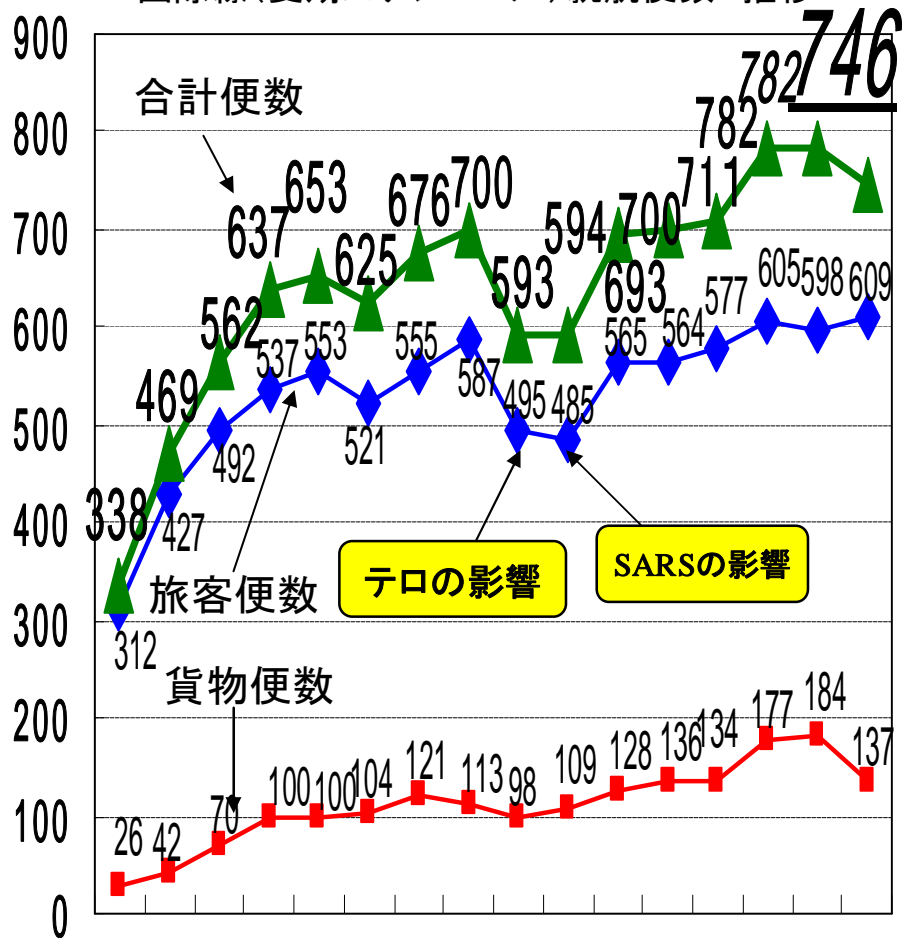
2009年度 連結業績見通し

(単位：百万円)	2008年度	2009年度	前年差	(前年比)
営業収益	99,173	91,564	7,609	(92.3%)
営業利益	17,740	14,552	3,188	(82.0%)
経常利益	3,794	882	2,912	(23.2%)
当期純損益	6,733	963	7,696	—

関西国際空港の国際線就航便数(定期便)の推移

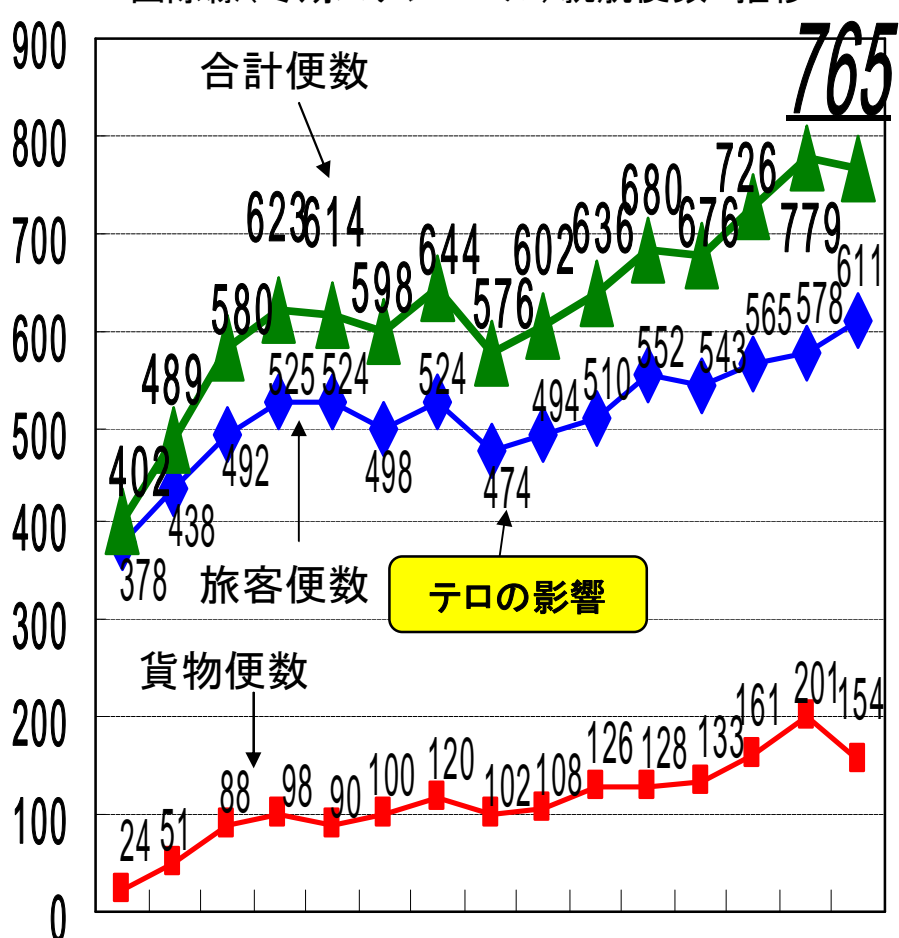
○チェジュ航空の仁川線や深セン航空の無錫(ムシャク)線の就航等により、旅客便数は夏期としては過去最高に。
 ○しかし、昨年下期から続く景気低迷等により貨物便の減便が続き、夏期全体としては過去2番目の便数となる週746便を計画。

(便/週) 国際線(夏期スケジュール)就航便数 推移



09夏スケジュールは計画値

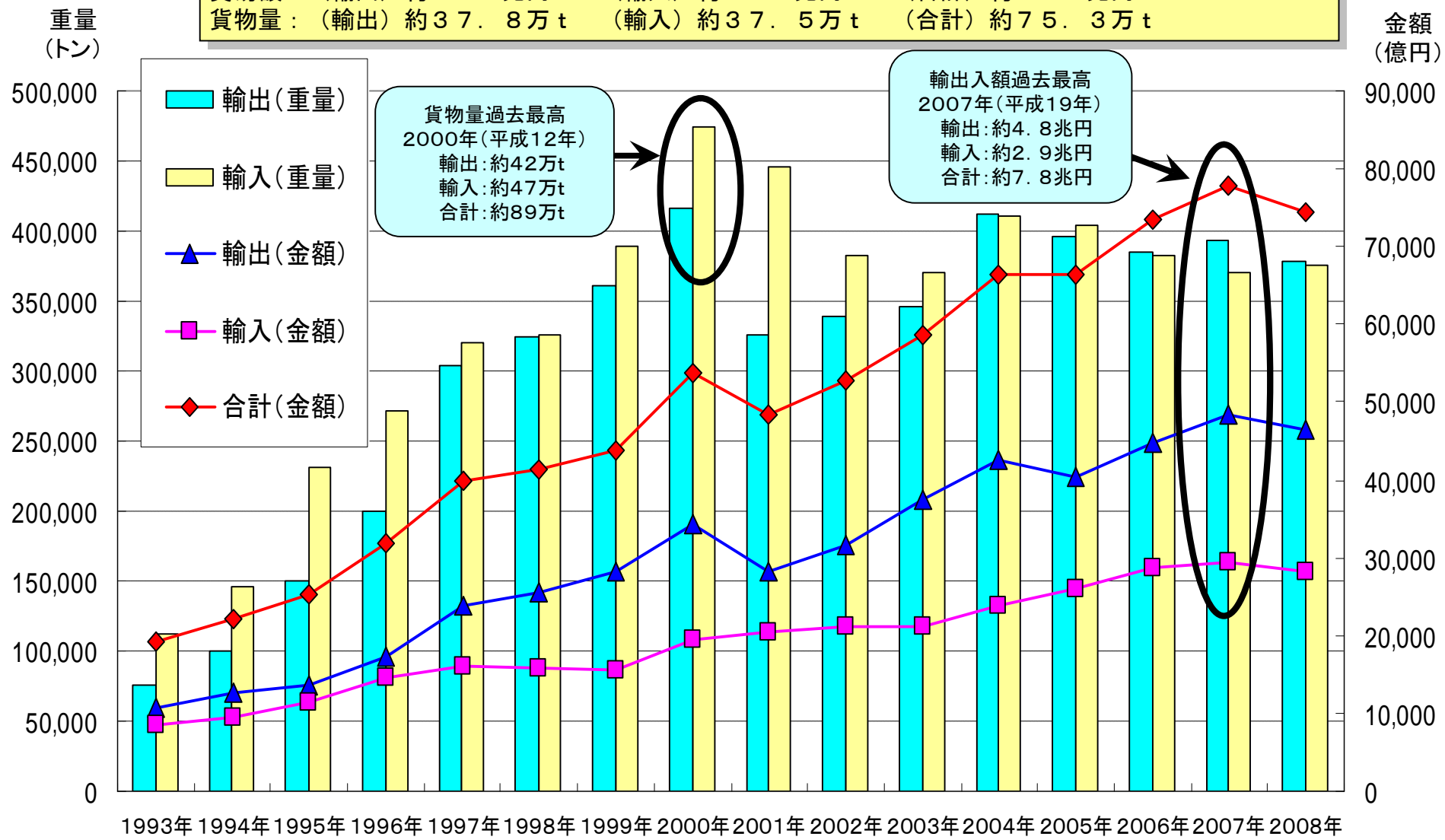
(便/週) 国際線(冬期スケジュール)就航便数 推移



関西国際空港における国際貨物量・貿易額の推移

2008年（平成20年）実績

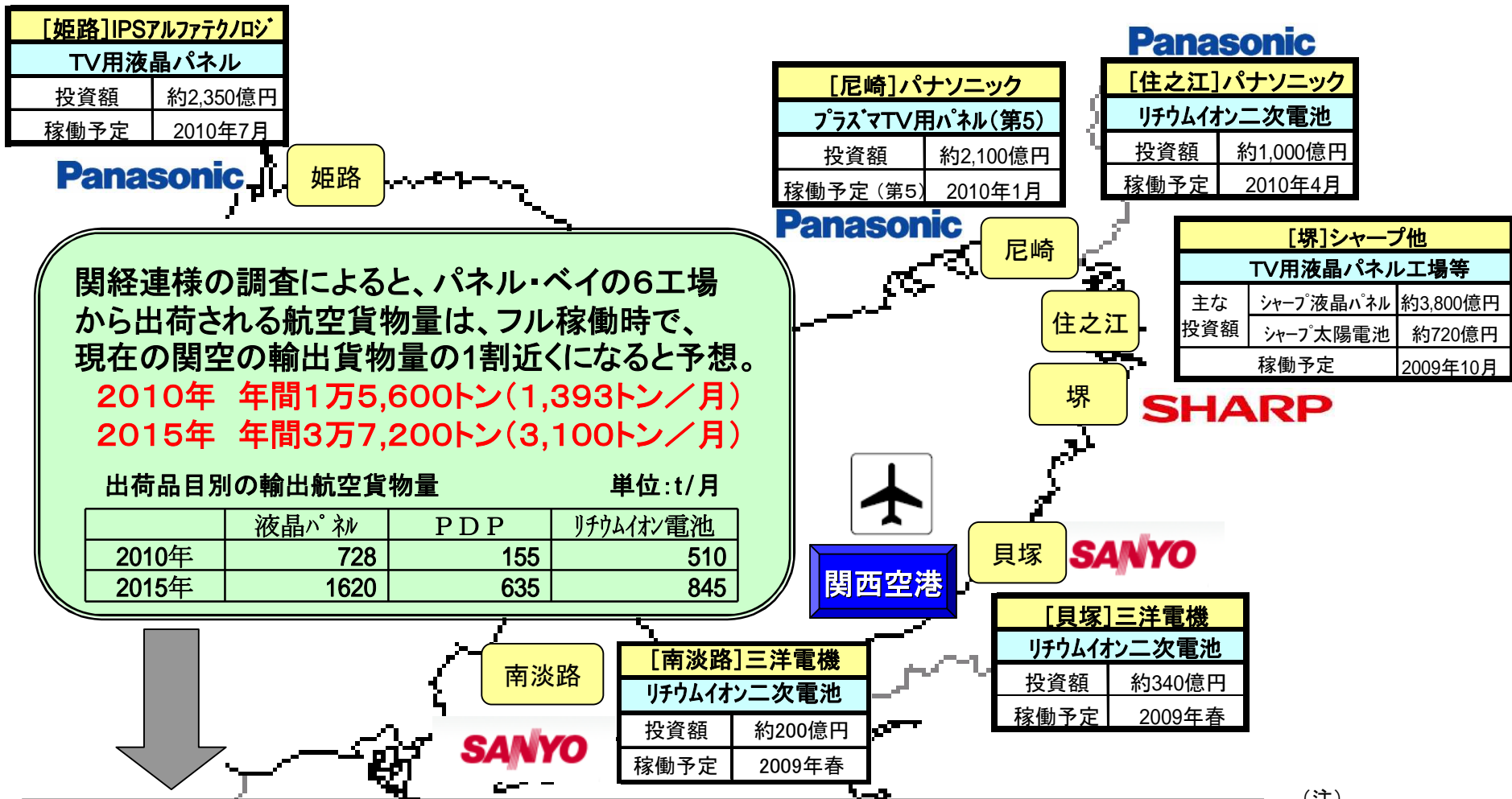
貿易額：（輸出）約4.6兆円 （輸入）約2.8兆円 （合計）約7.5兆円
 貨物量：（輸出）約37.8万t （輸入）約37.5万t （合計）約75.3万t



(注) 税関発表統計より、当社作成。

今後の貨物需要増大への期待(大阪湾岸への大規模工場立地～パネル・ベイ)

関西ベイエリアには、自治体の積極的な誘致活動等により、国内主要メーカーのプラズマや液晶機器、リチウム電池の一大産地としての建設が推進。2009年から2010年春にかけて稼働を開始する予定。



フル稼働時には、週20便強の貨物便の増便が必要(B767、30トン搭載で換算)であり、関西の貨物便のニーズが高まることは確実！

(注) 各社発表資料等から、当社作成。

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
- 国内線と国際線の乗り継ぎに優れ、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

「目指す空港像」の実現に向けた課題

(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)等を抱える財務構造の抜本的改善が急務。

(2) 第2滑走路オープン後の施設展開

- ① 2期空港島用地全体の計画的整備が必要。
- ② 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。
- ③ 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厳格化

- ◆ 関空のポテンシャルを十分に発揮するためには、2005年(平成17年)11月に了承された関西3空港の役割分担の厳格化が必要。

関西3空港の役割分担の考え方

- 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。

国土交通省による関空の機能強化に向けた具体策の提示

関空の有する諸課題への対応や将来像について、国による具体策の明確化を求めるべく、橋下大阪府知事を始め、関西圏2府6県4政令都市の首長が連名で「関西国際空港の機能強化に向けた緊急共同アピール」を、2009年2月17日に発表。

緊急共同アピールの主な内容 (2009年2月17日 大阪府発表)

1. 関空会社の財務構造の抜本的改善実施。
2. 関空の航空ネットワーク回復に向けた、国内航空会社への協力要請。および外国航空会社に対する特別措置の実施。
3. 関空へのアクセス改善の実施。
4. 羽田・成田の能力拡大時における、関空のネットワークおよびダイヤへの配慮。および関空への就航促進の実施。

このアピールを受け、2009年2月20日、金子国土交通大臣から橋下大阪府知事に対し、具体策を説明。

緊急共同アピールに対する説明 (2009年2月20日 金子国交大臣より説明)

1. 以下の二点について、早急に具体化を図る。
 - ①なにわ筋線等、大阪のビジネス拠点から関空を始めとしたアクセス改善方策を、地元自治体や関係事業者等と連携し、検討を推進。
 - ②大阪ベイエリアをアジアの一大物流拠点として展開するため、阪神港とも連携して関空へ低コスト国際物流基地を整備。一方、現在の関空会社の財務構造では、低コスト物流基地の整備は困難であることから、関空会社の財務構造の抜本的改善も実施。
2. 以遠運航の促進等、関空路線の増便に向けた最大限の配慮を引き続き実施。
3. 国内・国際乗り継ぎ機能強化に向けた、外国航空会社の活用策等を含めた積極的検討の実施。

第2滑走路オープン後の施設展開の必要性

第2滑走路オープン後の施設展開

- ・2007年(平成19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

1期国際貨物地区の敷地が満杯になったことを受け、2期国際貨物地区展開に係る予算が、H20年度に計上。H21年4月に貨物5スポットを供用開始。

1期空港島
(約510ha)

関西3空港の役割分担は、

2005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、2004年9月に、航空局が以下の内容を決定。

- ①高騒音機材の就航禁止。 ②ジェット機就航枠の一部削減。
- ③中・近距離路線に優先的に使用し、長距離路線に使用しないよう努める。

関西3空港の役割分担を厳格化することが必要！

- 「伊丹＝成田線」の関西空港への移管
- 繁忙期における伊丹臨時便の関西空港への移管
- 伊丹における長距離路線(北海道/沖縄等)の関西空港への移管

空港連絡橋道路部分の売却・通行料金引き下げ



空港建設費に由来する巨額の有利子負債を抱える当社は、かねてから、**財務構造の抜本的改善の必要性**を主張。その結果、国交省が取りまとめた「交通政策審議会航空分科会」の最終答申(2007.6)や、首相官邸が取りまとめた「アジア・ゲートウェイ構想」(2007.5)において、**財務構造の抜本的改善**や**空港アクセスの改善等を通じた国際競争力強化の必要性**が明記。



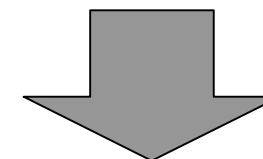
連絡橋道路部分を国等に売却し、2009年(平成21年)4月29日より、通行料金の大幅な引き下げが実現！

	現行料金(往復)	
	平日	休日
軽自動車	1,200	1,000
普通車	1,500	1,000
中型車	1,800	
大型車	2,700	
特大車	4,700	

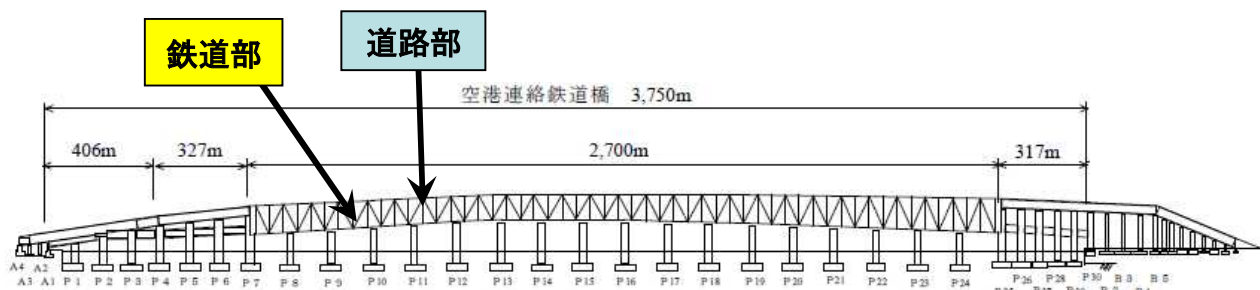


	新料金 (往復)	移管特別割引(ETCのみ)	
		通勤割引	深夜割引
		6:00~9:00 17:00~20:00	0:00~4:00
軽自動車	600	300	400
普通車	800	400	550
中型車	1,000	500	700
大型車	1,300	650	900
特大車	2,200	1,100	1,550

新料金は現行の概ね半額。
「移管特別割引」を活用すれば、
料金は更に割安に！



【連絡橋側面図】



- ・空港アクセスが飛躍的に向上！
- ・巨額の有利子負債の一部圧縮が可能！

魅力ある商業施設の展開への取り組み

国際線トランジットエリアの再開発

トランジットエリア

再開発概要

→制限内物販店(免税店含む)

現在の約2,700㎡を約4,000㎡に増床
(約50%UP)

→サービス施設の充実

レストラン、リフレッシュ施設、キッズルーム、
スモーキングラウンジ、エアラインラウンジ、
案内カウンター、乗継カウンター、
両替所の新設及びリニューアル

国際線トランジットエリア イメージ図(再開発後)



2. 2008年度決算及び2009年度資金調達について

2008年度 運営概況の半期ごとの状況

	上半期				下半期			
	実績	前年	前年差	(前年比)	実績	前年	前年差	(前年比)
発着回数(万回)	6.7	6.4	0.4	(106.1%)	6.1	6.5	0.5	(92.8%)
国際線	40,812	39,616	1,196	(103.0%)	38,596	40,143	1,547	(96.1%)
旅客便	31,073	30,594	479	(101.6%)	30,829	30,160	669	(102.2%)
貨物便	9,036	8,277	759	(109.2%)	7,220	9,093	1,873	(79.4%)
その他	703	745	42	(94.4%)	547	890	343	(61.5%)
国内線	26,643	23,959	2,684	(111.2%)	22,054	25,225	3,171	(87.4%)
旅客数(千人)	8,207	8,427	220	(97.4%)	7,123	8,267	1,144	(86.2%)
国際線	5,272	5,571	298	(94.6%)	4,836	5,440	604	(88.9%)
国内線	2,935	2,857	78	(102.7%)	2,287	2,827	540	(80.9%)
国際貨物取扱量 (千トン)	389	374	15	(104.1%)	272	417	145	(65.2%)

2008年度 営業収益の概要

(単位:百万円)	2007年度	2008年度	前年差	(前年比)
航空系	46,124	42,897	3,227	(93.0%)
空港使用料	19,735	18,553	1,182	(94.0%)
施設使用料	26,388	24,343	2,044	(92.3%)
非航空系	59,989	56,276	3,713	(93.8%)
施設使用料	32,611	31,807	804	(97.5%)
直営事業	19,148	16,607	2,540	(86.7%)
鉄道事業	4,785	4,593	192	(96.0%)
その他	3,443	3,267	176	(94.9%)
総合計	106,113	99,173	6,940	(93.5%)

2008年度 経営成績 (連結損益計算書)


(単位：百万円)	2007年度	2008年度	前年差	(前年比)
営業収益	106,114	99,173	6,940	(93.5%)
航空系	46,124	42,897	3,227	(93.0%)
非航空系	59,989	56,276	3,713	(93.8%)
営業費用	81,090	81,432	342	(100.4%)
売上原価	10,072	8,811	1,260	(87.5%)
施設運営等経費	39,397	39,638	240	(100.6%)
減価償却費	31,620	32,983	1,363	(104.3%)
営業利益	25,023	17,740	7,283	(70.9%)
営業外収益	9,746	9,262	483	(95.0%)
うち政府補給金	9,000	9,000	-	(100.0%)
営業外費用	23,372	23,208	164	(99.3%)
うち支払利息	22,672	22,743	71	(100.3%)
経常利益	11,397	3,794	7,602	(33.3%)
当期純損益	10,867	6,733	17,600	-

特別損益の主な内訳

(単位:百万円)	2007年度	2008年度	前年差	(前年比)
特別利益	335	9,558	9,223	(2848.2%)
(主な内訳)				
連絡橋売却補給金		9,550		
貸倒引当金戻入益	302			
特別損失	825	20,092	19,266	(2432.6)
(主な内訳)				
減損損失		19,755		
固定資産除去損	818	336		
固定資産売却損	3			

2008年度 財政状態の概要(連結貸借対照表)

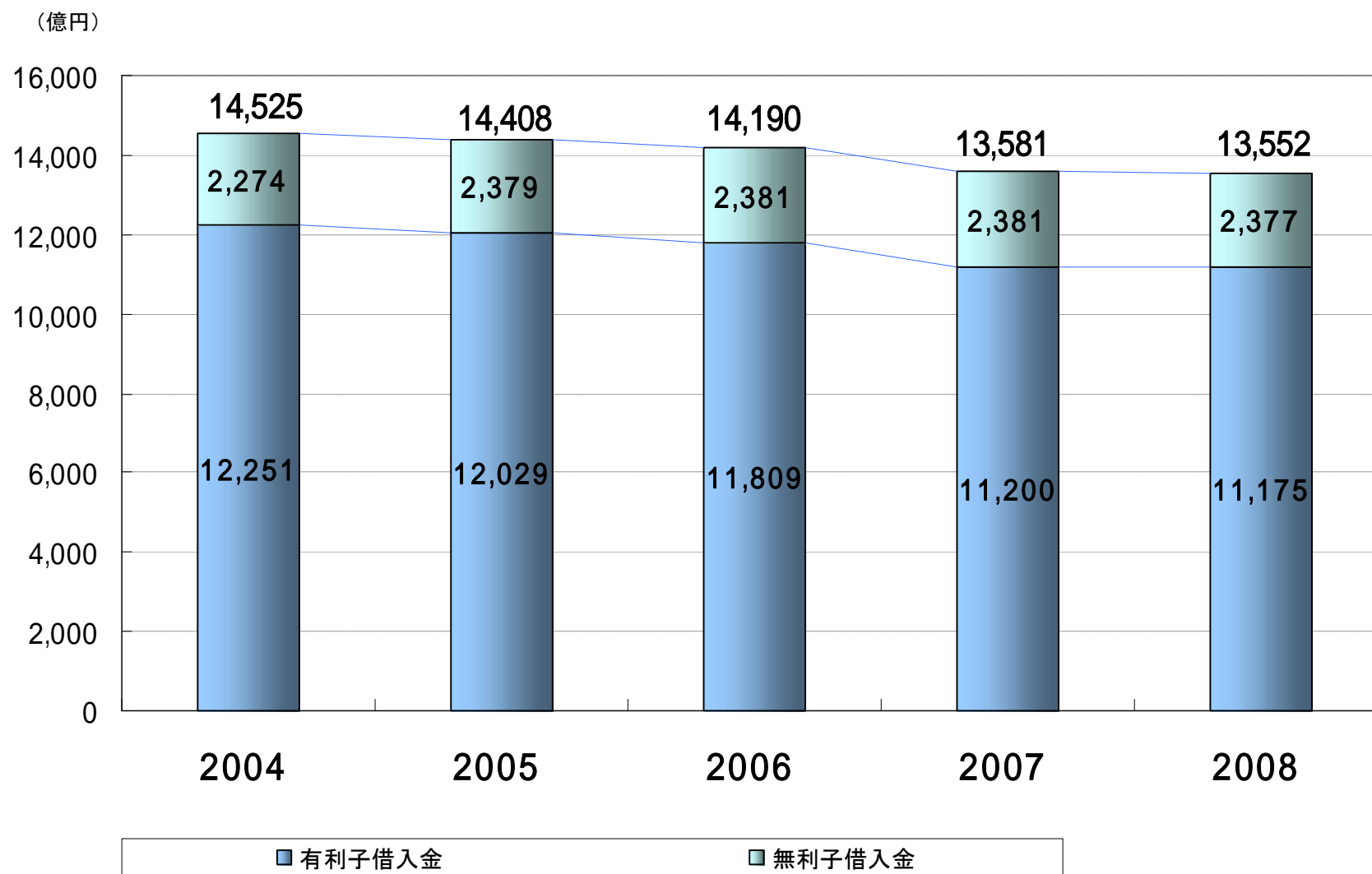
(単位:百万円)	2007年度	2008年度	差異
流動資産	19,605	29,161	9,556
固定資産	1,981,604	1,952,432	29,172
うち構築物	312,817	292,403	20,414
うち土地	995,156	1,054,821	59,665
うち建設仮勘定	437,576	384,959	52,616
資産合計	2,001,209	1,981,593	19,616
流動負債	178,789	177,171	1,618
固定負債	1,217,794	1,206,496	11,298
負債合計	1,396,584	1,383,667	12,916
株主資本	604,284	597,651	6,633
資本金	812,550	812,650	100
利益剰余金	208,265	214,998	6,733
少数株主持分	341	274	66
純資産合計	604,625	597,925	6,699
負債・純資産合計	2,001,209	1,981,593	19,616



キャッシュ・フロー（CF）

（単位：百万円）	2007年度	2008年度	前年差
営業CF	43,171	33,697	9,474
投資CF	33,264	19,955	13,308
フリーCF	9,906	13,741	3,834
財務CF	59,532	2,982	56,549

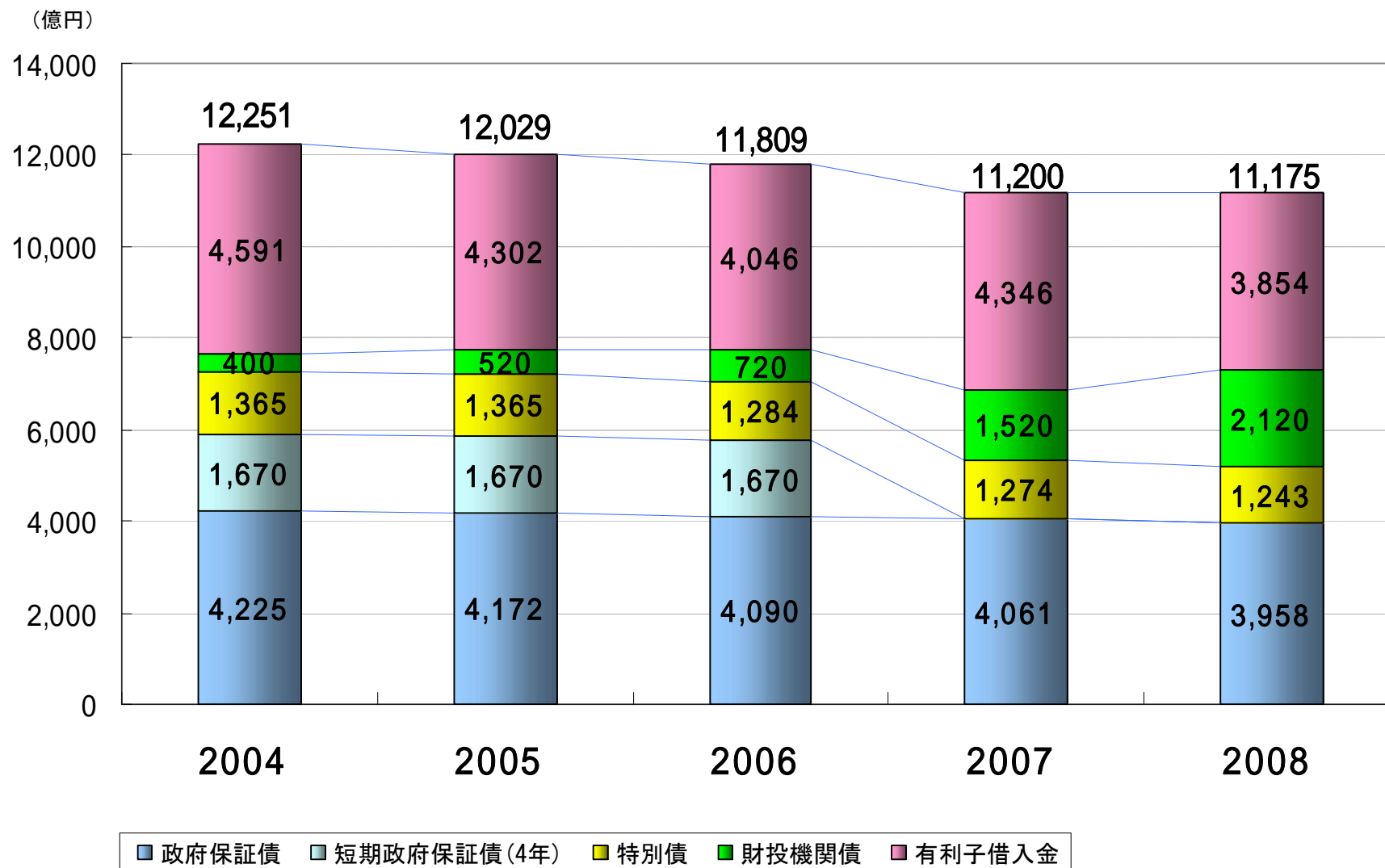
債務残高の推移(有利子・無利子)



(注1) 億円未満四捨五入

(注2) 端数処理の関係で合計が一致しない箇所がある

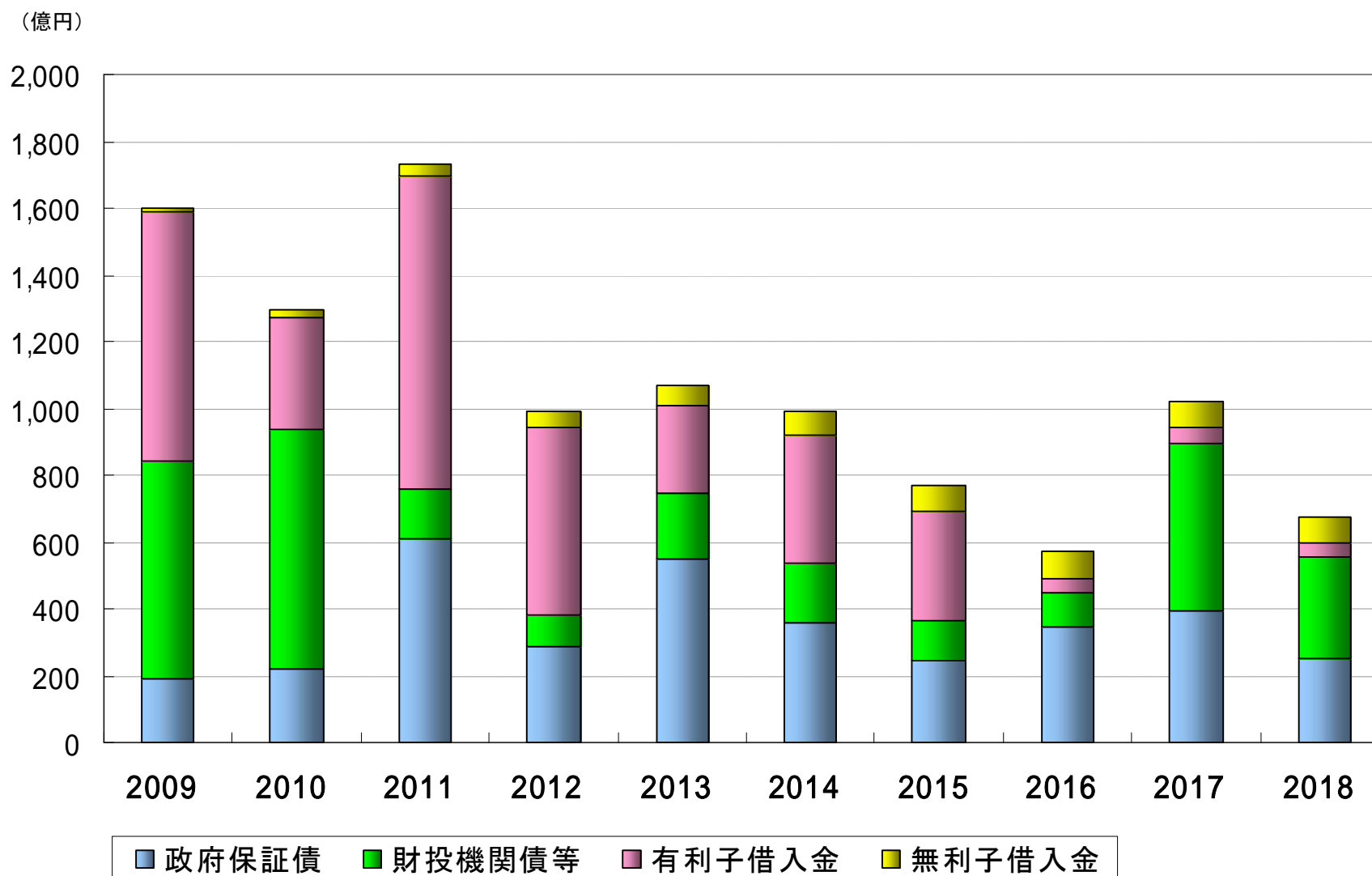
有利子負債残高の推移



(注1) 億円未満四捨五入

(注2) 端数処理の関係で合計が一致しない箇所がある

債務償還予定





2009年度 資金調達予定

(単位: 億円)	2009年度予定 (事業計画ベース)
出資金	12
政府補給金	90
政府保証債(10年)	155
財投機関債等	1,073

(注1) 関西国際空港(株)に係る計数である。

(注2) 億円未満四捨五入。

ムーディーズ・インベスターズ・サービスより取得している格付
長期債務格付け:Aaa

(株)日本格付研究所より取得している格付
長期優先債務格付け:AA

(株)格付投資情報センターより取得している格付
発行体格付け:AA-

【本説明会に関するお問い合わせ】

関西国際空港株式会社 財務部資金グループ

TEL : 072-455-2126

FAX : 072-455-2044

e-mail : m-kawaguchi@kiac.co.jp

<住所>

〒549-8501

大阪府泉佐野市泉州空港北 1 番地

関西国際空港会社ビル

<ホームページアドレス>

<http://www.kiac.co.jp/> [関西国際空港(株)]

<http://www.kansai-airport.or.jp/> [関西国際空港]

- ・本説明会は、当社の2008年度決算等について投資家の皆様に情報提供することを目的とするもので、債券の募集または売出を意図したものではありません。
- ・本説明会資料中にあります、将来の予測や見通し等に関する事項並びに数値は、不確定な要因を含んでおり、将来の業績を保証するものではありません。