

第一部 証券情報

第1 募集要項

1. 新規発行社債（短期社債を除く。）

銘柄	関西国際空港株式会社 第1回社債（一般担保付）	券面総額又は振替社 債の総額	10,000百万円
記名・無記名の別	無記名式	発行価額の総額	10,000百万円 (届出書提出日現在の見込額である。)
各社債の金額	1,000万円及び1億円の2種	申込期間	平成16年2月20日（注）
発行価格	未定 (平成16年2月6日に仮条件の提示を行い、需要状況を勘案した上で、平成16年2月16日から平成16年2月20日までの間に決定する予定である。)	申込証拠金	未定 (申込証拠金は、発行価格と同一の金額とする。 申込証拠金は払込期日に払込金に振替充当する。申込証拠金には利息をつけない。)
利率	未定 (平成16年2月6日に仮条件の提示を行い、需要状況を勘案した上で、平成16年2月16日から平成16年2月20日までの間に決定する予定である。)	払込期日	平成16年3月4日（注）
利払日	毎年1月25日及び7月25日	申込取扱場所	別項引受証券会社の本店及び国内各支店
償還期限	平成21年2月27日	振替機関・登録機関	登録機関 株式会社みずほコーポレート銀行 東京都千代田区丸の内一丁目3番3号
募集の方法	一般募集		
利息支払の方法	<p>1. 利息支払の方法及び期限</p> <p>(1) 本社債の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、平成16年7月25日を第1回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年1月25日及び7月25日の2回に、各その日までの前半箇年分を支払う。</p> <p>(2) 発行日の翌日から第1回の利払期日までの期間につき利息を計算するとき及び償還の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもって計算する。</p> <p>(3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。</p> <p>(4) 償還期日後は、利息をつけない。</p> <p>2. 利息の支払場所 別記「摘要」欄第10項「元利金支払場所」に記載の通り。</p>		
償還の方法	<p>1. 償還金額 額面100円につき金100円。</p> <p>2. 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本社債の元金は、平成21年2月27日にその全額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本社債の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。</p> <p>3. 償還元金の支払場所 別記「摘要」欄第10項「元利金支払場所」に記載の通り。</p>		

(注) 上記申込期間及び払込期日については、上記の通り内定しておりますが、発行価格及び利率決定日において正式に決定する予定であります。なお、上記申込期間及び払込期日については、需要状況を勘案した上で、繰り上げることがあります。

当該需要状況の把握期間は最長で平成16年2月6日から平成16年2月20日までを予定しておりますが、実際の発行価格及び利率の決定期間は、平成16年2月16日から平成16年2月20日までを予定しております。したがって、申込期間が最も繰り上がった場合は、「平成16年2月16日」となり、払込期日が最も繰り上がった場合は、「平成16年2月27日」となることがありますので、ご注意ください。

担保	<p>本社債は一般担保付であり、本社債の社債権者は、関西国際空港株式会社法の定めるところにより、当会社の財産について、他の債権者に先だてて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。</p>	
財務上の特約	担保提供制限	該当事項なし（本社債は一般担保付であり、財務上の特約は付されていない。）
	その他の条項	該当事項なし
取得格付	取得格付	A+（取得予定）
	指定格付機関の名称	株式会社格付投資情報センター
	格付の取得日	平成16年2月16日から平成16年2月20日までの間に取得する予定
摘要	<p>1. 期限の利益喪失に関する特約</p> <p>当会社は、次に掲げる事由のいずれかが発生した場合には、本社債について期限の利益を失う。</p> <p>(1) 当会社が別記「償還の方法」欄第2項又は「利息支払の方法」欄第1項の規定に違背したとき。</p> <p>(2) 当会社が発行する本社債以外の社債について期限の利益を喪失し、又は期限が到来したにもかかわらずその弁済をすることができないとき。</p> <p>(3) 当会社が社債を除く借入金債務について期限の利益を喪失したとき、若しくは当会社以外の社債又はその他の借入金債務に対して当会社が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、その履行がされないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が10億円を超えない場合は、この限りでない。</p> <p>(4) 当会社が破産、民事再生手続開始若しくは会社更生手続開始の申立をし、又は取締役会において解散（合併の場合を除く。）の決議を行ったとき。</p> <p>(5) 当会社が破産宣告、民事再生手続若しくは会社更生手続の開始決定、又は会社整理開始若しくは特別清算開始の命令を受けたとき。</p> <p>(6) 当会社が関西国際空港株式会社法の定める業務の全部若しくは重要な一部を休止若しくは廃止した場合、又はその他の事由により本社債の社債権者の権利の実現に重大な影響を及ぼす事実が生じた場合で、社債管理会社が本社債の存続を不適当であると認め、当会社にその旨を通知したとき。</p> <p>2. 期限の利益喪失の公告</p> <p>前項の規定により当会社が本社債について期限の利益を喪失したときは、社債管理会社はその旨を本欄第6項(2)の定める方法により公告する。</p> <p>3. 社債券の喪失</p> <p>(1) 本社債の社債券を喪失した者が、その種類、記番号及び喪失の事由等を当会社に届け出て、かつ公示催告の手続をし、その無効宣言があった後、除権判決の確定謄本を添えて請求した場合は、当会社は、代り社債券をその者に交付することができる。</p> <p>(2) 本社債の利札を喪失した場合は、代り利札はこれを交付しない。ただし、前号に準じて公示催告の手続をし、その無効宣言があった後、除権判決の確定謄本を添えて請求した場合は、支払期日の到来したのものに対してはその利息を支払う。</p> <p>(3) 本社債の社債券を毀損又は汚損した場合は、その社債券と引換えに代り社債券の交付を請求することができる。ただし、真偽の鑑別が困難なときは喪失の例による。</p> <p>4. 代り社債券の交付の費用</p> <p>当会社は、代り社債券を交付する場合は、これに要した費用を徴収する。本社債の登録を抹消して社債券の交付の請求があった場合もまた同様とする。</p>	

<p>摘要</p>	<p>5. 欠缺利札の取扱</p> <p>(1) 償還のために提出される本社債の社債券で、その償還の日以降に支払期日の到来する利札に欠缺したものがあるときは、償還金額からその利札面金額に相当する金額を控除してその残額を支払う。</p> <p>(2) 前号の利札の所持人は、本欄第10項に定める元利金支払場所にこれを提出して、その利札と引換えに利札面金額に相当する金額の支払を請求することができる。</p> <p>6. 公告の方法</p> <p>(1) 当会社は、本社債に関し、本社債の社債権者の利害に関係を有する事項であつて、社債管理会社が社債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。</p> <p>(2) 本社債につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪市で発行される各1種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。</p> <p>7. 本社債の発行要項の変更</p> <p>(1) 当会社は、社債管理会社と協議のうえ、本社債の社債権者の利害に重大なる関係を有する事項を除き本社債の発行要項を変更することができる。</p> <p>(2) 前号に基づき本社債の発行要項が変更されたときは、当会社はその内容を公告する。ただし、当会社と社債管理会社が協議のうえ不要と認めた場合は、この限りでない。</p> <p>8. 社債権者集会</p> <p>(1) 本社債の社債権者集会は、当会社又は社債管理会社がこれを招集するものとし、会日より少なくとも3週間前に社債権者集会を開く旨及び会議の目的たる事項を公告する。</p> <p>(2) 本社債の社債権者集会は東京都において行う。</p> <p>(3) 本社債総額の10分の1以上に当たる社債権者は、その保有する本社債の社債券（又は登録内容証明書）並びに会議の目的たる事項及び招集の理由を記載した書面を社債管理会社に提出したうへ、社債権者集会の招集を請求することができる。</p> <p>9. 社債管理会社への事業概況等の通知・報告義務</p> <p>(1) 当会社は、毎事業年度、事業の概況、決算の概況等が記載された書類を社債管理会社に提出し、その決算、利益金処分及び新株の発行については、社債管理会社にこれを通知する。</p> <p>(2) 社債管理会社は、本社債の社債権者の利益保護のために必要と認める場合は、法令、契約又は当会社の内部規則その他の定めに反しない範囲において、当会社に対し、事業、経理、帳簿書類等に関する報告書の提出を請求することができる。</p> <p>10. 元利金支払場所</p> <table border="0"> <tr> <td>株式会社みずほコーポレート銀行</td> <td>本店及び国内各営業部</td> </tr> <tr> <td>株式会社三井住友銀行</td> <td>東京営業部</td> </tr> <tr> <td>大和証券エヌエムビーシー株式会社</td> <td>本店及び大阪支店</td> </tr> <tr> <td>大和証券株式会社</td> <td>本店及び大阪支店</td> </tr> <tr> <td>みずほ証券株式会社</td> <td>本店</td> </tr> <tr> <td>UFJつばさ証券株式会社</td> <td>本店</td> </tr> </table>	株式会社みずほコーポレート銀行	本店及び国内各営業部	株式会社三井住友銀行	東京営業部	大和証券エヌエムビーシー株式会社	本店及び大阪支店	大和証券株式会社	本店及び大阪支店	みずほ証券株式会社	本店	UFJつばさ証券株式会社	本店
株式会社みずほコーポレート銀行	本店及び国内各営業部												
株式会社三井住友銀行	東京営業部												
大和証券エヌエムビーシー株式会社	本店及び大阪支店												
大和証券株式会社	本店及び大阪支店												
みずほ証券株式会社	本店												
UFJつばさ証券株式会社	本店												

2. 社債の引受け及び社債管理の委託

	引受人の氏名又は名称	住 所	引受金額	引受けの条件
社債の引受け	大和証券エヌエムピーシー株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目8番1号	百万円	未定
	みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	未定	
	UFJつばさ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目1番3号		
	計		10,000	
社債管理の委託	社債管理会社の名称	住 所	委 託 の 条 件	
	株式会社みずほコーポレート銀行	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号	未定	
	株式会社三井住友銀行	東京都千代田区有楽町一丁目1番2号		

- (注) 1. 引受人は、上記の通り内定しているが、各引受人の引受金額、引受けの条件については、平成16年2月6日に決定し、平成16年2月16日から平成16年2月20日までの間に引受並びに募集取扱契約を調印する予定であります。
2. 社債管理会社は、上記の通り内定しているが、委託の条件を平成16年2月6日に決定した後、平成16年2月16日から平成16年2月20日までの間に社債管理委託契約を調印する予定であります。

3. 新規発行による手取金の使途

(1) 新規発行による手取金の額

払込金額の総額	発行諸費用の概算額	差引手取概算額
10,000百万円	50百万円	9,950百万円

- (注) 払込金額の総額は届出書提出日現在の見込額であります。

(2) 手取金の使途

上記手取概算額9,950百万円は、全額を建設資金として充当する予定であります。

- (注) 建設資金の内容については、「第三部 組込情報 有価証券報告書 第3 設備の状況 3. 設備の新設、除却等の計画」の項を参照。

第2 事業の概況等に関する特別記載事項

以下において、当社グループの事業展開その他に関するリスク要因となる可能性があると考えられる主な事項及びその他の重要と考えられる事項を記載しております。当社グループは、これらのリスク発生の可能性を認識した上で、発生の回避及び発生した場合の対応に努める方針ですが、当社有価証券に関する投資判断は、本項及び本書中の本項以外の記載内容も併せて、慎重に検討した上で行われる必要があると考えております。

1. 当社グループの事業内容について

(1) 当社設立の経緯及び沿革について

昭和59年2月、関西国際空港関係閣僚会議において、関西国際空港計画（第1期計画、約500ha）が了承され、近畿圏の航空輸送需要の増加及び伊丹空港（大阪国際空港）の騒音問題に適切に対処するため、24時間運用可能な国際空港として関西国際空港が設置されることとなりました。

当社は、関西国際空港の設置及び管理を効率的に行うこと等を目的として、昭和59年6月に施行された関西国際空港株式会社法等に基づき、政府、地方公共団体及び民間の共同出資により同年10月に設立されました。また、当社は、関西国際空港株式会社法第3条第1項の規定により、国土交通大臣が定める基本計画に基づき、大阪湾南東部の泉州沖約5キロメートルの海上における空港島（1期空港島）の造成及び空港施設の設置並びに空港連絡橋の建設（「1期事業」）を行い、平成6年9月に関西国際空港を開港いたしました。

さらに、平成8年5月の関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律の施行及び平成8年12月「第7次空港整備五箇年計画について」が閣議決定されたこと等を受けて、平成11年7月に1期空港島から200m離れた沖合に新たな空港島を造成し、その上に2本目の滑走路等の空港施設を整備する「2期事業」に着手しております。

（「2期事業」の詳細については、本項「1. (3) 関西国際空港の「2期事業」について」をご参照下さい。）

(2) 事業内容の概要について

当社の企業グループは当社及び連結子会社7社により構成されており、空港事業及び鉄道事業を行っております。

空港事業は、当社及び連結子会社において行われており、関西国際空港の設置及び管理を効率的に行うこと等を事業目的としております。関西国際空港は、長さ3,500mの滑走路1本を保有し、自然環境の保全に配慮した海上空港であり、24時間運用が可能な国際空港という特長を有しております。

また、鉄道事業は当社において鉄道事業法に基づく第三種鉄道事業（鉄道線路を第一種鉄道事業を営業者者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を営業者者に専ら使用させる事業をいう）免許を取得の上、空港連絡橋等において行われており、当該事業は航空旅客及び空港従業員等の重要な空港アクセスとしての役割を担っております。

当社グループの平成14年3月期、平成15年3月期及び平成15年9月中間期における、空港事業及び鉄道事業の営業収益及び営業収益構成比は、以下の通りであります。

(単位：百万円)

	平成14年3月期		平成15年3月期		平成15年9月中間期	
	営業収益	構成比	営業収益	構成比	営業収益	構成比
空港事業	108,087	95.2%	102,458	95.3%	43,728	94.8%
鉄道事業	5,412	4.8%	5,030	4.7%	2,388	5.2%
合計	113,499	100.0%	107,488	100.0%	46,116	100.0%

なお、当社グループの詳細な事業の内容については本書の「第三部 組込情報 有価証券報告書（第19期）第一部 企業情報 第1 企業の概況 3. 事業の内容」をご参照下さい。

(3) 関西国際空港の「2期事業」について

当社グループは、前述の通り、平成8年5月の関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律の施行及び平成8年12月「第7次空港整備五箇年計画について」が閣議決定されたこと等を受けて、1期空港島の沖側に545haの用地を造成し、4,000mの平行滑走路とこれに関連する諸施設を整備する内容からなる「2期事業」を推進しております。

なお、「2期事業」については、本項「2. 特殊法人改革の動向について」記載のとおり、平成14年12月に財務大臣・国土交通大臣間で、「2007年（平成19年）の供用開始を目標として進められている2期事業については、予定通り用地造成を進めることとし、供用開始に必要な施設の整備については、今後の需要動向や会社の経営状況等を見つつ行う。」旨が合意されております。

「2期事業」は、「1期事業」より沖合いの水深の深い海域を埋め立てることから、「1期事業」よりも多額となる用地造成費の負担を軽減するため、用地造成（下物）については当社の連結子会社である関西国際空港用地造成株式会社を事業主体とし、国及び地方公共団体からの無利子資金比率を引き上げる一方、当社は滑走路及び誘導路等の施設整備（上物）を事業主体となつて行うこととする「上下主体分離方式」が採用されております。

(4) 「1期事業」及び「2期事業」の資金調達スキームについて

当社グループが行っている関西国際空港の「1期事業」及び「2期事業」の資金調達スキームは以下の通りであり、国及び地方公共団体等からの出資並びに政府保証債の発行及び日本政策投資銀行等からの借入金からなる資金調達により事業を行うこととなっております。

「1期事業」及び「2期事業」の進展は当社グループの固定資産及び有利子負債の増加を伴うことから、減価償却費及び支払金利の増加により当社グループの経営成績及び財政状態に影響を与える可能性があります。また、各事業の進め方は、国の政策や外部環境の変化等により変動する可能性があります。

なお、特に2期事業の供用開始に必要な施設の整備については、上述の通り財務大臣・国土交通大臣間で、「今後の需要動向や会社の経営状況等を見つつ行う。」旨が合意されております。

① 「1期事業」

関西国際空港の第1期の建設事業費は、昭和59年2月の関西国際空港関係閣僚会議において当初約1兆円と了承されましたが、その後、旅客サービス水準の向上等を図るため、旅客ターミナルビルの規模拡大など数回に亘り事業費の見直しが行われた結果、平成7年度予算編成時点において1兆4,582億円となりました。

また、「1期事業」の供用開始後も、既存施設的能力増強事業（「1期事業PART2事業」）が現在も継続されております。

これらの「1期事業」及び「1期事業PART2事業」は、以下の資金調達スキームにより建設事業費を調達しております。当該資金調達スキームにおいては、事業費総額の30%を国、地方公共団体及び民間からの出資（無利子資金）、残余の70%を政府保証債の発行、日本政策投資銀行借入及び特別債の発行等の有利子資金により資金調達することとなっております。

なお、当社の年度別の建設事業費は、国の年度予算編成において毎年決定されます。

「1期事業」スキーム

無利子資金 30%	有利子資金 70%
出資金 【国：地方公共団体：民間 (4：1：1)】	政府保証債、日本政策投資銀行借入、特別債等

② 「2期事業」

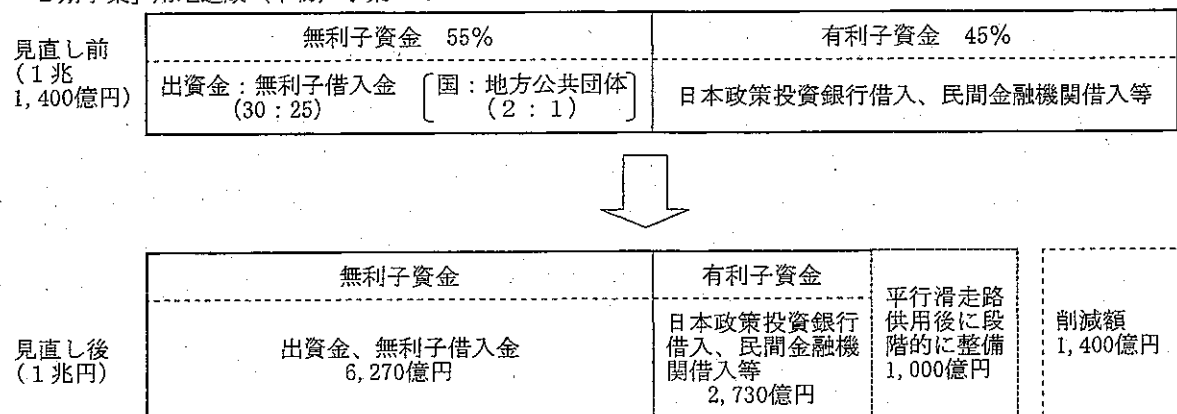
「2期事業」については、前述の通り「上下主体分離方式」が導入されており、2期空港島の用地造成（下物）に関しては関西国際空港用地造成株式会社が、施設整備（上物）に関しては当社が、それぞれ事業主体として行うこととされております。

また、「2期事業」の事業費については、平成7年12月における大蔵・運輸大臣間（当時）の覚書により、総事業費は1兆5,600億円とされておりましたが、平成13年8月に開催された「関西国際空港の事業推進方策に関する検討会議」において、用地造成（下物）費の1,400億円削減が盛り込まれ、「2期事業」スキームの見直し案が取りまとめられました。同年12月における財務・国土交通大臣間の覚書により、当該スキームの見直しが確認され、「2期事業」の事業費は用地造成（下物）事業が1兆円、施設整備（上物）事業が4,200億円、合計1兆4,200億円とされました。なお、用地造成（下物）費の見直しに際しては、無利子資金による調達額を据え置いた上で、有利子負債による調達額1,400億円が削減されております。

「2期事業」の資金調達スキームは以下の通りであり、用地造成（下物）費の見直し後の用地造成（下物）事業については、無利子資金として6,270億円を国及び地方公共団体からの出資及び無利子借入、有利子資金として2,730億円を日本政策投資銀行借入及び民間金融機関借入等により、事業資金の調達を行うこととされております。なお、用地造成（下物）事業の無利子資金に関しては、一旦、当社が国及び地方公共団体から出資及び無利子借入により調達し、関西国際空港用地造成株式会社に対して空港用地の造成に係る前渡金として支払っております。平成15年3月期末における当該空港用地の造成に係る前渡金は346,350百万円であり、当社単独の貸借対照表において建設仮勘定に含めて計上しております。

また、施設整備（上物）事業については、国及び民間からの出資金（事業費総額の30%）、政府保証債、日本政策投資銀行借入及び特別債等の有利子資金（同70%）により、事業資金の調達を行うこととされております。

「2期事業」用地造成（下物）事業スキーム



「2期事業」施設整備（上物）事業スキーム

無利子資金 30%	有利子資金 70%
出資金 [国：民間] (2：1)]	政府保証債、日本政策投資銀行借入、特別債等

注：総事業費4,200億円のうち、平行滑走路供用開始時に必要となる事業費は約2,100億円。残余の約2,100億円については、平行滑走路供用後に段階的に整備。

(5) 経営成績の変動について

当社グループの最近2期間及び2中間期間における経営成績は、以下の通りであります。

当社グループは、関西国際空港開港直後の平成7年3月期以降において継続的に営業利益を確保しておりますが、空港建設に伴う設備投資及び有利子負債により多額の減価償却費及び支払利息が発生しているため、当社創業以来、継続して経常損失及び当期純損失を計上しております。このため、平成15年9月中間期末現在、当社グループの連結中間貸借対照表における利益剰余金は△214,133百万円となっております。なお、空港事業の進捗に応じて国及び地方公共団体等を割当先とする増資を継続的に実施していることに伴い、平成15年9月中間期末現在の連結純資産額は439,866百万円となっております。

(単位：百万円)

回次	第18期	第19期	第19期中	第20期中
決算年月	平成14年3月	平成15年3月	平成14年9月	平成15年9月
連結経営指標等				
売上高	113,499	107,488	54,899	46,116
減価償却費	36,408	34,666	17,394	16,961
営業利益	21,046	19,013	10,794	6,444
経常損益	△16,668	△15,047	△6,402	△4,963
当期純利益	△16,853	△16,527	△6,784	△4,507
提出会社の経営指標等				
売上高	111,149	105,371	53,803	45,253
減価償却費	34,397	32,676	16,394	16,011
営業利益	19,890	17,696	9,997	6,130
経常損益	△16,973	△15,539	△6,801	△4,926
当期純利益	△17,194	△16,728	△7,022	△4,915

平成15年3月期は、米国同時多発テロ以降の長引く景気低迷とイラク戦争の影響による国際線旅客数及び旅客便数減少のため前期比減収営業減益となりました。

平成15年9月中間期は、イラク戦争及び重症急性呼吸器症候群（SARS）の流行による国際線旅客数及び旅客便数減少のため前期比減収営業減益となりました。（イラク戦争及びSARSの影響については、本項「4. イラク戦争及び重症急性呼吸器症候群（SARS）の影響について」をご参照下さい。）

(6) 海上空港としての特性について

関西国際空港は、空港周辺における航空機の騒音問題の抜本的な解決を図るため、大阪府泉州沖約5キロメートルの軟弱な地盤の上に建設されました。このため、長期的な地盤沈下が生じることが予め想定されており、当社グループでは様々な対策を採っております。

例えば、旅客ターミナルビル等の建物に対してジャッキアップシステムが予め組み込まれており、不同沈下の状況に応じて建物の柱をジャッキアップし、床面を水平に保つよう維持管理を行っております。

また、沈下の進行に加え、空港島の埋立地盤の透水性が想定を上回っており、近年の異常潮位などによる外海の海面上昇に伴い、空港島の地下水位が上昇するなどの現象がみられ、旅客ターミナルビルや国際貨物地区等の周囲に止水壁を構築するなどの対策も行っております。

当社グループでは、当該地盤沈下のスピードは年々低下し、当社グループの想定範囲内で収束するものと見込んでおりますが、今後とも沈下の状況などを監視し、各施設が機能を十分発揮できるよう適宜適切な維持管理を行っていくこととしています。

なお、当社グループは、これらの維持管理に要する費用等を踏まえた上で長期的な経営の見通しをたてておりますが、当該地盤沈下の進捗状況及び外海の潮位上昇の状況などによっては、当社グループの経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(7) 法的規制等について

当社の事業活動は関西国際空港株式会社法及び関連法規により規制を受けております。関西国際空港株式会社法では、当社の目的（第1条）及び事業の範囲（第6条）を定義するとともに、政府が当社の発行済株式の総数の半数以上を保有すること（第4条第1項）を規定しております。また、新株発行（第4条第3項）、弁済期限が一年を超える社債の発行又は借入（第18条）、代表取締役などの選定等の決議（第16条）、毎事業年度の事業計画の策定（第17条）、重要な財産の譲渡等（第19条）、会社の定款の変更（第20条）等に関して、国土交通大臣の認可等が必要となります。

2. 特殊法人改革の動向について

平成12年12月1日に閣議決定された「行政改革大綱」において、すべての特殊法人等の個別事業・組織形態を見直し、抜本的な改革に取り組む方針が示されました。これを受け、平成13年6月22日には、「特殊法人等改革基本法」が施行され、同年12月18日には「特殊法人等整理合理化計画」が策定され、翌19日に閣議決定されました。

この閣議決定の中で、国際拠点空港については、「国際ハブ3空港（成田、関西、中部）の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め民営化に向け平成14年中に政府において結論を得ることとする。」とされ、平成14年4月5日に国土交通省交通政策審議会第1回航空分科会が開催され、航空分科会の下に「空港整備部会」を設けて全15回審議が行われました。

平成14年8月23日の第2回航空分科会の「中間とりまとめ」において、国際拠点空港の経営形態については、「空港の整備と管理運営を行う主体を分け、管理運営主体の完全民営化を図る上下分離方式が現実的で適切である。」とされたものの、「各空港関係者より、3空港の下物法人の統合、用地造成等の負担の平準化措置の必要性等についての意見があるため、広範な理解が得られるよう、最終とりまとめに向けて検討を進める必要がある。」とされました。平成14年10月11日の第11回空港整備部会において改めて各空港関係者からヒアリングが行われた結果、「3空港一体で上下分離する案については、事実上、年内にすべての関係者が合意するのは困難ではないかとの認識が示された上で、各空港の課題、事情が異なることを踏まえて、改めて各空港の課題を克服するような民営化の道筋を考えていくことが必要である。」とされました。

3空港一体の上下分離案に替わる方策について、空港整備部会で審議が行われ、平成14年12月6日の第3回航空分科会において、「経営責任の明確化と経営の効率性の観点から各空港毎に一体として民営化を進めることを基本方針」として、成田・関西・中部の3国際拠点空港をそれぞれ単独で民営化することが答申に盛り込まれました。

この答申において、関西国際空港株式会社については、「民間も出資する株式会社（特殊会社）として設立されていること等を踏まえると、現在の経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化を目指すことが適切である。その際、海上空港であり巨額の用地造成費等を要したために過大な有利子債務を有していることから、将来の完全民営化に向けて、経営改善につながる条件整備を行うことが必要である。」とされました。

この答申を受け、平成14年12月17日に「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」が閣議決定され、翌18日に財務大臣と国土交通大臣との間で、関西国際空港についての覚書が交わされ、現在に至っております。当該閣議決定及び覚書の内容は以下の通りです。

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について

〔平成14年12月17日〕
閣議決定

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関のあり方については、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日 閣議決定）に従い、それぞれ道路関係四公団民営化推進委員会、国土交通省、経済財政諮問会議において検討され、今般その結果がとりまとめられたところであるが、今後の対応については下記の方針によることとする。

記

1 (省略)

2 国際拠点空港

政府は、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進することとし、その経営形態については、それぞれ以下のとおり単独で民営化を進める。

(1) (省略)

(2) 関西国際空港株式会社については、現在の特殊会社としての経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化に向けて、安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の手元化を図ることとする。

3 (省略)

(覚書)

関西国際空港について

関西国際空港株式会社については、「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」（平成14年12月17日 閣議決定）を踏まえ、安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の手元化を図る。このため、以下の措置を講ずる。

(1) 関西国際空港株式会社においては、会社経営の抜本的な改善を進めることとし、今後三カ年間で経営改善集中期間と位置付け、経費の節減、人員の削減、需要喚起等を内容とする経営改善計画を14年度末までに策定し、それを着実に実施する。更に、事業の再編等可能な限りの経営効率化に努める。

(2) また、関西国際空港株式会社においては、関係地方公共団体及び民間と一体となって、一層の利用促進に引き続き取り組む。

(3) 2007年の供用開始を目標として進められている二期事業については、予定通り用地造成を進めることとし、供用開始に必要な施設の整備については、今後の需要動向や会社の経営状況等を見つつ行う。

(4) 関西国際空港株式会社の安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すため、新たな補給金制度を設けることとし、毎年度の予算の範囲において継続的に措置する。

また、こうした措置と併せ、関西国際空港株式会社を巡る現下の厳しい経営・金融環境に鑑み、15年度においては、同会社の資金調達の手元化を図るための信用補完措置として、政府保証の拡充を図る。

平成14年12月18日

財務大臣 塩川 正十郎
国土交通大臣 扇 千景

3. 補給金制度の導入及び経営改善計画の策定について

前述の通り、平成14年12月17日の閣議決定を踏まえ、翌18日の財務大臣と国土交通大臣との間で交わされた覚書において「関西国際空港株式会社の安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期するため、新たな補給金制度を設けることとし、毎年度の予算の範囲において継続的に措置する。」とされたことを受けて、平成16年3月期には国から当社に対して年間90億円の補給金が投入されました。

また、当該補給金制度の導入に合わせて、当社は平成16年3月期から平成18年3月期にかけての3ヵ年を「経営改善集中期間」と位置付け、「人員削減・組織体制の再編」、「需要開拓とサービス向上」及び「経費削減」を柱とする「経営改善計画」を策定し、平成15年3月に公表いたしております。当該「経営改善計画」は、「お客様第一主義と積極的な営業推進」による営業力の強化と約1割の人員削減及び30億円の運営経費削減による筋肉質な財務体質への生まれ変わりを目指したものであり、平成15年10月には「経営改善計画」のより着実な推進のため「経営改善計画アクションプラン」を取りまとめたところであります。

当社は、当該補給金制度の導入と経営改善計画の策定を契機として経営基盤の強化を図り、遅くとも平成18年3月期までに単年度経常利益ベースでの黒字化を目標としております。

なお、当社は、上記「経営改善計画」等に基づく諸施策を着実に実施し、経営基盤の安定化に向け努力していく所存ですが、今後の事業環境の変化等により必ずしも計画通り進捗しない可能性があります。

4. イラク戦争及び重症急性呼吸器症候群（SARS）の影響について

イラク戦争及び重症急性呼吸器症候群（SARS）による当社グループの事業への影響は、以下の通りであります。

- ① 平成15年3月20日に開始されたイラク戦争及び同年3月末からアジア地域を中心に世界中に感染が拡大したSARSの影響により、平成15年9月中間期における関西国際空港の国際線航空旅客数は前年同期比33%減、国際線旅客便発着回数は同13%減と、それぞれ大幅に減少しております。なお、イラク戦争は同年5月2日に戦闘終結宣言が出され、SARSについては同年7月5日に世界保健機構（WHO）による流行終息宣言が出されたことなどから、国際線航空旅客数については同年5月を底に、国際線旅客便発着回数については同年6月を底に回復基調で推移しており、平成15年12月次における単月の国際線航空旅客数は前年同月比2%減、国際線旅客便発着回数は同7%増となっております。
- ② 航空旅客数及び航空機発着回数等の減少に伴い、平成15年9月中間期の当社グループの売上高は前年同期比16%減となっております。

なお、今後においてSARSの再流行等により国際線航空旅客数等が減少した場合、当社グループの経営成績に影響を与える可能性があります。

5. 中部国際空港及び神戸空港の開港に伴う影響及び伊丹空港との競合について

平成17年に愛知県常滑市沖において開港が予定されている中部国際空港については、国際旅客及び国際貨物に関して関西国際空港と競合関係にあると考えられますが、現時点において同空港開港による当社グループの事業への影響の詳細を予測することは困難であります。

また、伊丹空港（大阪国際空港）及び平成17年度に兵庫県神戸沖において開港が予定されている神戸空港については、平成14年12月6日の国土交通省交通政策審議会第3回航空分科会において「関西3空港の役割については、関西国際空港は、我が国の国際拠点空港として関西圏や西日本を中心とする国際航空需要に対応するとともに、国際線・国内線の乗り継ぎ利便を確保した国際都市間競争に必須のインフラとしての機能を担いながら、関西圏の国内航空需要に対応する役割を有している。また、伊丹空港は、関西圏における国内線の基幹空港としての役割を有しており、神戸空港は、150万都市神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港としての役割を有することとなる。」と示されており、また、「関西国際空港の位置決定の経緯、各空港の位置関係、C I Q（注）等の行政面も含めた投資コストの効率化等を考えると、関西圏において国際線が就航する空港は、関西国際空港に限るのが適切であると考え。」とされております。

伊丹空港の現在の発着枠は発着能力の限界に近いこと、神戸空港の発着枠は限定的になるものと見込まれることから、今後の関西国際空港の航空需要に対する両空港の影響は軽微であると想定されておりますが、現時点において詳細について予想することは困難であります。

注：出入国に関して所管官庁が行う税関（Custom）、出入国管理（Immigration）及び検疫（Quarantine）の総称

第二部 追完情報

1. 資本金の増減

第三部 組込情報の有価証券報告書（第19期）提出日（平成15年6月26日）以後、次の通り資本金が増加しております。

平成15年6月26日 現在の資本金 (千円)	増加額 (千円)	平成16年1月30日 現在の資本金 (千円)	摘 要
654,000,000	35,400,000	689,400,000	(注) 平成15年7月23日開催の取締役会の決議に基づく平成15年11月19日を払込期日とするその他の者に対する割当（発行価格1株につき50千円、資本組入額50千円、発行株式数708千株）による増資。 (割当先) ① 国、地方公共団体 国土交通大臣、大阪府知事 他11団体 ② 民間企業・団体等 三機工業株式会社、株式会社みずほコーポレート銀行、関西電力株式会社、住友金属工業株式会社、松下電器産業株式会社 他238社（者）