

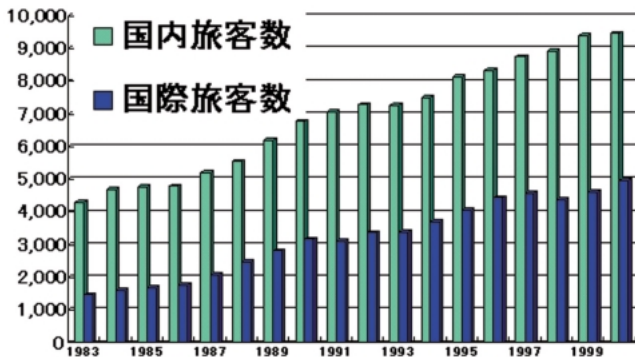
関西国際空港の現状

関西国際空港について

関西国際空港は、大阪湾の南東部、沖合約5kmの海上に建設され、平成6年9月4日に開港いたしました。空港の特徴としては、自然環境の保全に配慮した海上空港、24時間の運用が可能、国際線と国内線の乗り継ぎが便利、車・鉄道・船による多様なアクセスの充実などがあげられます。開港以来、年間離着陸回数12万回、旅客数2,000万人、航空貨物100万トンを取り扱うまでになりました。平成13年8月には、1月あたりの発着回数が過去最高を更新し、成田空港を上回るなど順調な運営を続けております。続いて、航空需要についてお話をさせていただきます。

我が国の航空旅客数の推移（実績）

我が国の航空旅客数は、過去15年間で、国際については約3倍、国内については約2倍の伸びとなっております。



アジアを中心とした観光ビックバンが到来

また、世界観光機関によると、2000年の国際観光客7億人が、2020年には、約2倍の15億人に達



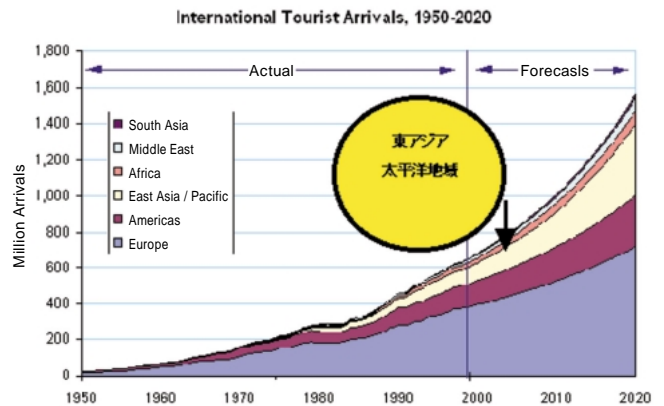
御巫 清泰

(みかなぎ きよやす)

関西国際空港(株)
代表取締役社長

するとの見通しが発表されています。

特に「東アジア・太平洋地域」については、2000年の1億人が、2020年度には4倍の4億人に達するとの見通しです。



各機関の航空需要予測

航空機メーカーや国際航空機関が行った、航空需要予測によると、世界全体で年平均約4%、アジア・太平洋地域においては、年平均約6%の伸びが発表されています。

各機関の航空需要予測

機 関 名	予測期間	年平均伸び率	
		世界全体	アジア・太平洋
ボーイング社 (航空機メーカー)	2001 ~ 2020	4.7 %	6.4 %
エアバス社 (航空機メーカー)	1999 ~ 2019	4.9 %	6.3 %
ICAO (国際民間航空機関)	1999 ~ 2010	4.5 %	7.0 %
IATA (国際航空運送協会)	1999 ~ 2014	4.3 %	4.8 %
ACI (国際空港評議会)	1999 ~ 2020	3.2 %	4.0 %

次に、「関西空港の実績」についてご報告させていただきます。

関西空港開港後の国際旅客数の推移

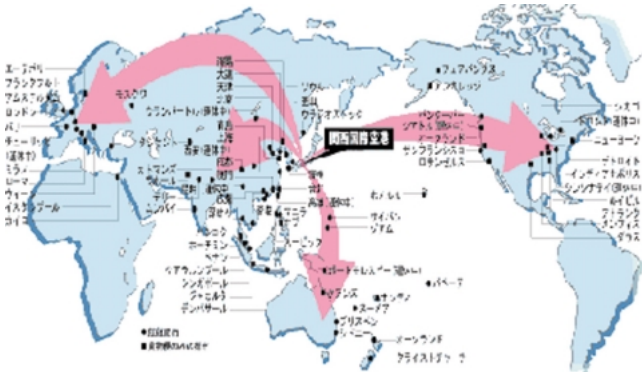
関西空港開港前の平成5年度における、伊丹空港の国際旅客数は、日本の国際旅客数全体の約16%にあたる541万人でした。

関西空港の開港により、平成12年度には、日本の国際旅客数全体の約26%にあたる1,285万人のお客様にご利用いただけるようになりました。

国際・国内の路線網の充実した関西空港

関西空港は、国際線と国内線の路線網が充実し、空港での乗継ぎがスムーズであり、とても利用しやすい空港です。

国際線路線網（世界29カ国・地域 67都市）



国内線路線網（22都市）



図に示しますように、関西空港は、世界29カ国の67の都市と結ばれており、国内も22の都市と直結しています。成田空港は、今回の2本目の暫定滑走路の供用後も、国内の5都市と結ばれているのみですので、関西空港と直結する国内22都市にあっては、関西空港経由で海外に出かけた方が所要時間が短くて済むケースが大半です。また、関西空港は、関西各地からのアクセスも鉄道・バス・高速道路など充実しており、大阪市内の難波

からは特急電車で29分、和歌山市からも特急電車等で36分で到着します。昨年春に開業し、人気の高いUSJは、直行リムジンバスで55分で結ばれています。

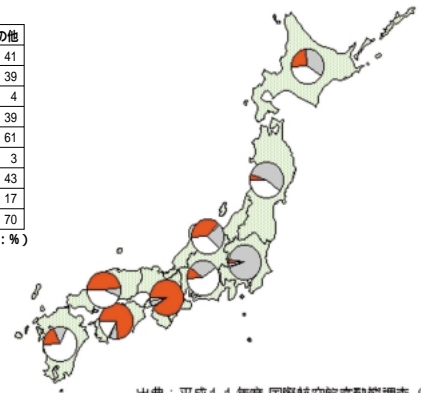
居住地別の出国空港

既にご説明したとおり、関西空港は、国内路線網が充実し、また乗り継ぎが便利なことから、居住地別の出国空港についてみると、北海道の24%、北陸の37%、中国地方の47%、四国の74%、九州の18%のお客様が、関西空港を経由して海外に出かけておられます。このことから、関西のお客様にとどまらず、関東、東北、中部圏を除いた、広い地域のお客様が、関西空港を利用していることがわかります。

居住地別の出国空港

	関西	成田	その他
北海道	24	35	41
東北	6	55	39
関東	3	93	4
北陸	37	25	39
中部	11	28	61
近畿	92	6	3
中国	47	9	43
四国	74	9	17
九州	18	13	70

(単位：%)

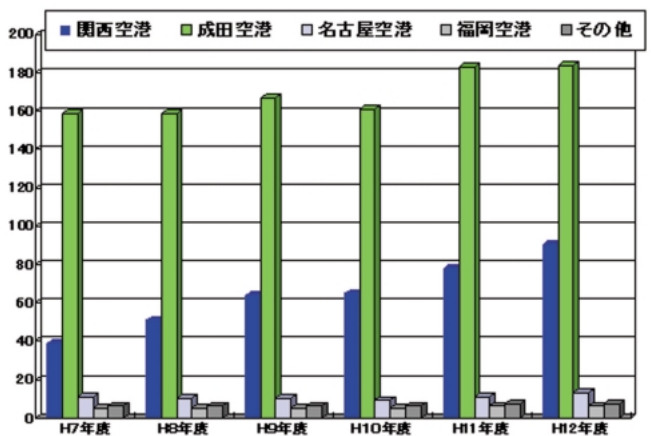


出典：平成11年度 国際航空旅客動態調査（運輸省）
注：沖縄のデータはなし。

国際貨物取扱量の推移

緑色は成田空港、青色は関西空港の国際貨物取扱量の推移を表しています。

国際貨物取扱量の推移



平成7年度から12年度についてみると、重量は成田空港がトップですが、伸び率では、関西空港が、年平均18%と国内主要空港のトップとなっています。

続いて、「二期事業の必要性」についてご説明いたします。

国際拠点空港として必須条件

国際拠点空港は、不測の事故等を考えると複数の滑走路が必要です。こういったこともあって、近隣アジア諸国の主要空港は、全て複数の滑走路を備えています。仁川国際空港2本、チャンギ国際空港2本、クアラルンプール国際空港2本、香港国際空港2本、首都国際空港（北京）2本、中正国際空港3本となっています。

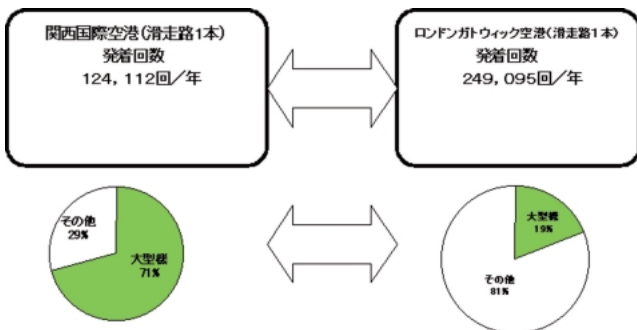
滑走路1本では16万回/年が限界

一部のメディアにおいて、滑走路1本あたりの処理能力は25万回～26万回があたりまえという報道がありましたが、この認識は誤りです。

航空機の後方乱気流を回避するためには、先行機と後続機との間に、一定の間隔を空ける必要があります。大型機と大型機の場合は、4マイルであり、中型機と中型機の場合は、3マイルになっています。

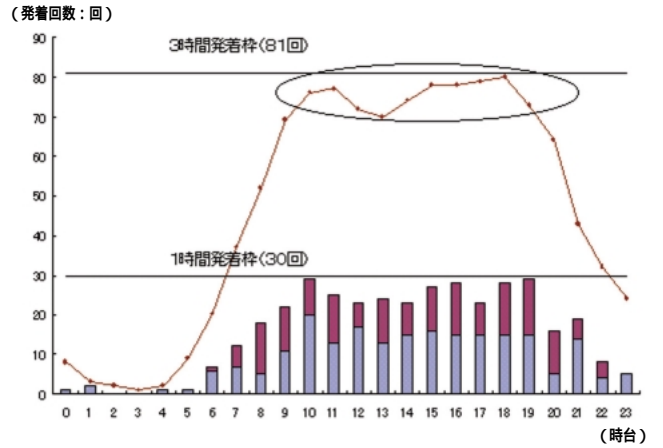
滑走路1本では16万回/年が限界

関西空港は、大型機の割合が7割を超えるため、中型・小型機の多い空港と比較すると、航空機間隔が余分に必要です。このことが、一番の原因となり、約16万回の発着が限界となります。一方、ロンドンガトウィック空港は、大型機の割合が2割未満であり、航空機間隔を短く設定できるなどの有利な条件もあることから、滑走路1本で約25万回の発着が可能となっています。



処理能力は既に限界に近い

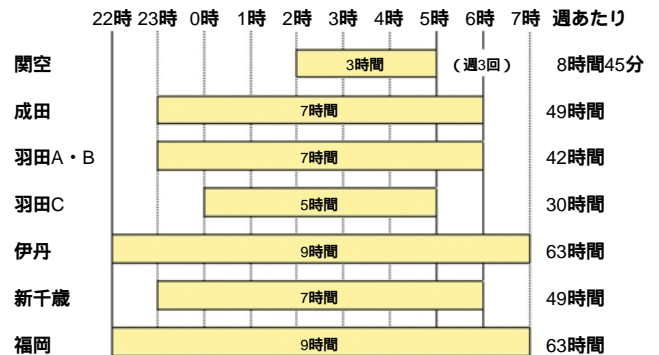
関西空港では、現在、約12万回の発着を扱っていますが、日中の需要の多い時間帯については、ほぼ処理能力の限界に近づいています。



必要なメンテナンス時間

24時間空港である関西空港の場合、滑走路の維持に必要なメンテナンス作業は、週3回、各3時間程度で行っています。滑走路1本では、どうしても滑走路を閉鎖して作業を行う必要があります。また、近い将来には、滑走路の全面改良が必要となり、夜間に空港を閉鎖せざるを得ないという、大問題が生じかねません。このように不測の事故への対応、処理能力の限界、メンテナンス、滑走路の全面改良のためにも、2本目の滑走路の整備が是非必要です。

滑走路メンテナンス作業時間の比較

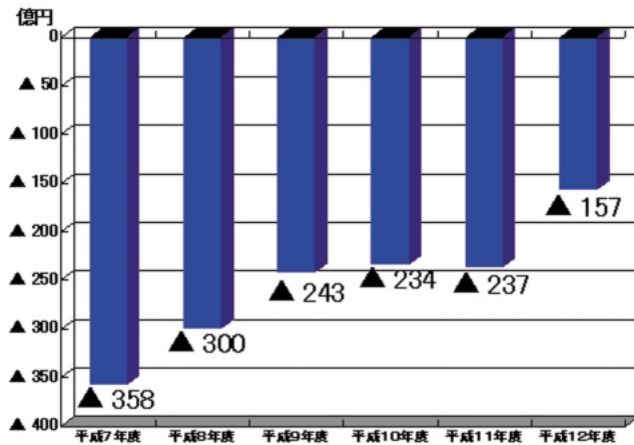


次に、経営状況について、ご報告させていただきます。

経常損益の推移

開業以来の経常損益については、支払利息の負担から赤字ではあるものの、改善基調にあります。平成12年度については、対前年比80億円の大幅な収支改善を達成いたしました。

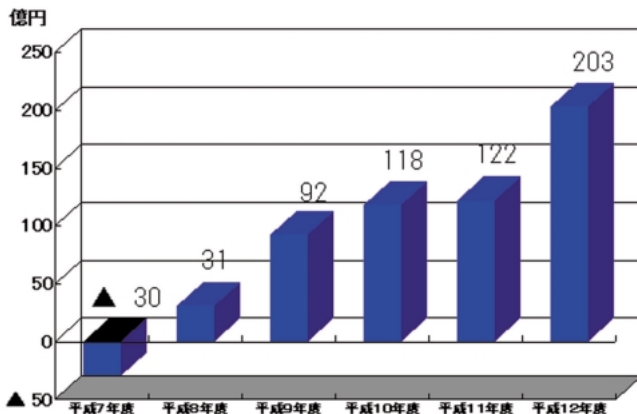
経常損益の推移



償却前損益（現金収支）の推移

償却前損益については、開港2年目（平成8年度）以降、黒字を続け、平成12年度には203億円になっています。よって、新聞等で報道されているような経営破綻というようなことはありません。

償却前損益(現金収支)の推移



次に、「経営基盤の強化」に向けた取り組みについてご説明いたします。

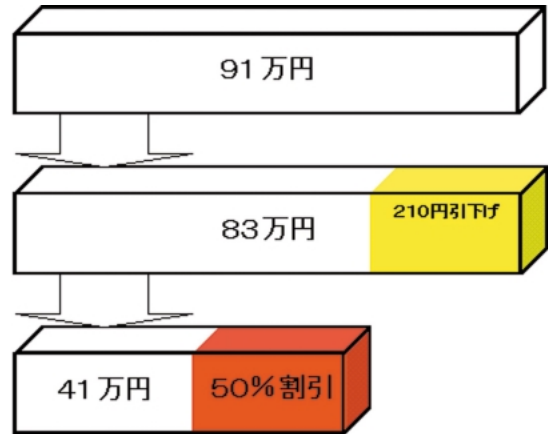
収入拡大のための創意工夫

収入拡大のため、着陸料の引下げと営業割引等を実施し、路線網の拡大と便数の充実を図っております。2001年春からは、国際線着陸料をトンあ

たり210円引き下げるとともに、2002年春からは、増便・新規乗り入れに対して50%の割引を実施しています。

国際線着陸料の引下げと営業割引

例えば、ボーイング747の1回あたりの着陸料は、91万円が41万円になります。



エアラインセールス

増便・新規乗り入れを促進するために地元経済界・自治体と一丸になり、トップセールスを積極的に実施しています。今月27日からは、中近東に向けて、6月上旬には再び中国に向けてトップセールスを行う予定です。

工事コストの削減

経営基盤の強化のためには、工事コストの削減が重要です。2期事業については、用地造成に係る事業費を1,400億円削減するとともに、用地造成の約1,000億円、施設整備の約2,100億円の工事を、航空需要に応じて、2007年以降に段階的に行うことにしております。以上のことから、2期供用時点では、4,500億円の工事コストの削減になります。

有利子債務の削減

工事コストを削減する一方で、無利子資金を従来計画通り投入していただくことにより、供用段階における、2期事業費の有利子債務が削減されます。これにより大幅に収支が改善される見通しです。単年度黒字化は、当初見通しよりも、11年前倒しで3年目となり、累積損失解消は、当初見通しよりも、13年前倒しで、18年目となる見通しです。

特殊法人改革における弊社の位置付け

先般、国土交通省より、国際拠点空港の戦略的整備を行うため、上下分離案が公表されました。国土交通省の上下分離案は、官民の役割分担の再構築の観点から、国際拠点空港の経営体制のあり方を見直すものであります。この案は、図に示しますように、成田・関空・中部の上物法人が各空港の管理運営等を行い、一方公的法人である下物法人は、区分経理を行いながら、各空港の土地・基本施設を一括して保有し、各上物法人に貸し付けるものと理解しています。現在、国の交通政策審議会の航空分科会において、審議が進められており、年内に政府としての結論を得ることとなっています。

最後に、近況についてご報告いたします。

国内同時多発テロの影響

国際線旅客便の発着回数（対前年比較）

テロ等の影響により一時運休したものの、運航が再開した路線

関西＝イスタンブール線（トルコ航空：H14.2.9～）
関西＝カイロ線（エジプト航空：H14.3.16～）
関西＝ウィーン線（オーストリア航空：H14.3.8～）
関西＝パリ線（日本航空：H14.3.2～）
関西＝サイパン線（ジャルウェイズ：H14.3.21～）
関西＝タシケント線（ウズベキスタン航空：H14.4.2～）
バンコク＝関空＝ロサンゼルス線 （タイ国際航空：H14.3.31～）

米国同時多発テロの影響により、国際線旅客便の発着回数は、平成13年11月より、対前年を11%から13%程度、下回る影響が続いております。一方、国際線出発旅客数についてみると、平成13年11月には、対前年を40%も下回るなど、大きな影響を受けましたが、平成14年3月実績では、対前年を10%下回る程度にまで回復してきておりま

す。今後は、旅客数の回復に伴い、発着回数の回復が期待され、テロ等の影響により、一時運休したものの運航を再開した路線が増えております。

地盤沈下について

平成13年12月に計測した、空港島の平均沈下量は、11.9mとなっています。このうち、9.8mの沈下は、工事中に終わっており開港から7年間の沈下量は2.1mとなっています。1年間の平均沈下量は、開港後、毎年3～4cm程度の割合で年々減少しており、平成12年は22cm、平成13年は19cmとなっています。最終沈下量は、開港後の沈下速度の減少傾向から、12～12.5m程度と見込まれ、当初予測と大きなずれもなく収束すると考えています。

2期工事の進捗状況

2期工事は、平成11年7月14日に着工いたしました。平成13年11月19日には、埋立地の囲い（護岸）がほぼ完成し、現在埋立工事が本格化しています。また、1期島と2期島を結ぶ南側連絡誘導路部においては、土地が海面上に姿を現しました。用地造成工事全体の進捗率は、平成13年度末において約45%、平成14年度末で約70%になる見込みです。2007年の供用開始に向けて、順調に工事が進捗しています。

関西空港と関西経済・地域の活性化

さきほど会社としての経営努力については、ご紹介させていただきましたが、航空需要（旅客・貨物）の喚起については、自治体、経済界、当社で構成する関西国際空港全体構想促進協議会を中心に、一丸となって、取り組んでいるところです。当空港の国際拠点空港としての機能が、充実・強化されるとともに、関西の観光需要、ビジネス需要、貨物需要が喚起され、両者あいまって関西経済・地域経済の活性化が図られることを確信しております。