



2014年度 決算説明会

2015年5月29日

新関西国際空港株式会社



I 2014年度の決算概要 及び 当社事業の現状について

代表取締役社長 兼 CEO 安藤 圭一

II 2014年度の決算詳細 及び 2015年度の資金調達について

常務取締役 兼 常務執行役員 竹嶋 孝育

III 質疑応答



I 2014年度の決算概要 及び 当社事業の現状について

1. 中期経営計画 ～計画のポイント～

(2012.10.24発表「戦略的成長プログラム」)



「新関空モデル」

日本初の空港ビジネスモデルにより、アジアのリーディングエアポートを目指した成長を実現。
～「空を変える。日本が変わる。」ための TAKE OFF ～

国家的戦略プロジェクト（日本初の試み）

国の基幹インフラにおける民間主導の経営とコンセッションによる民間資金の活用

○土地保有と運営の分離

○民間主導の徹底

○複数空港の運営

○航空系事業と非航空系事業(商業事業)との一体化

○コンセッション(公共施設等運営権)の設定

新しい取組み

航空成長

ターミナル成長

経営効率化

安全安心・環境対策
お客様満足向上

空港運営
ノウハウの活用

2012～2014年度において実施

成長目標(2014年度)

①発着回数:30.5万回(2011年度比:132%)

②旅客数:3,300万人(同123%)

③営業収益(売上高):1,500億円(同170%)

④EBITDA:600億円(同142%)

(注)EBITDA(イービットディーイー)＝営業利益＋減価償却費

2-1. 空港運営の概況



航空ネットワークの拡充と、訪日外客の取込み等により、軒並み好調に推移。

	関西国際空港			大阪国際空港(伊丹)		
	2013年度	2014年度	前年比	2013年度	2014年度	前年比
航空機発着回数(万回)	13.3	<u>14.5</u>	109%	13.9	13.9	100%
国際線	8.6	<u>9.5</u>	110%	—	—	—
旅客便	7.2	<u>7.9</u>	111%	発着枠の上限に迫っており、前年並みとなった発着回数。旅客数は長距離便の増便があり、微増。		
(FSC・フルサービスキャリア)	5.8	<u>6.2</u>	106%			
(LCC・ローコストキャリア)	1.3	<u>1.7</u>	131%			
貨物便	1.4	1.4	106%			
国内線	4.7	5.0	106%	13.9	13.9	100%
航空旅客数(万人)	1,812	2,004	111%	1,410	1,462	104%
国際線	1,205	<u>1,352</u>	112%	—	—	—
日本人旅客	678	630	93%	—	—	—
外国人旅客	496	<u>699</u>	141%	—	—	—
通過	30	23	77%	—	—	—
国内線	607	653	107%	1,410	1,462	104%
貨物量(万トン)	67.1	74.1	110%	13.3	13.3	100%

(注) 赤文字下線部は、開港以来最高値。

<参考> 関西国際空港の発着回数と

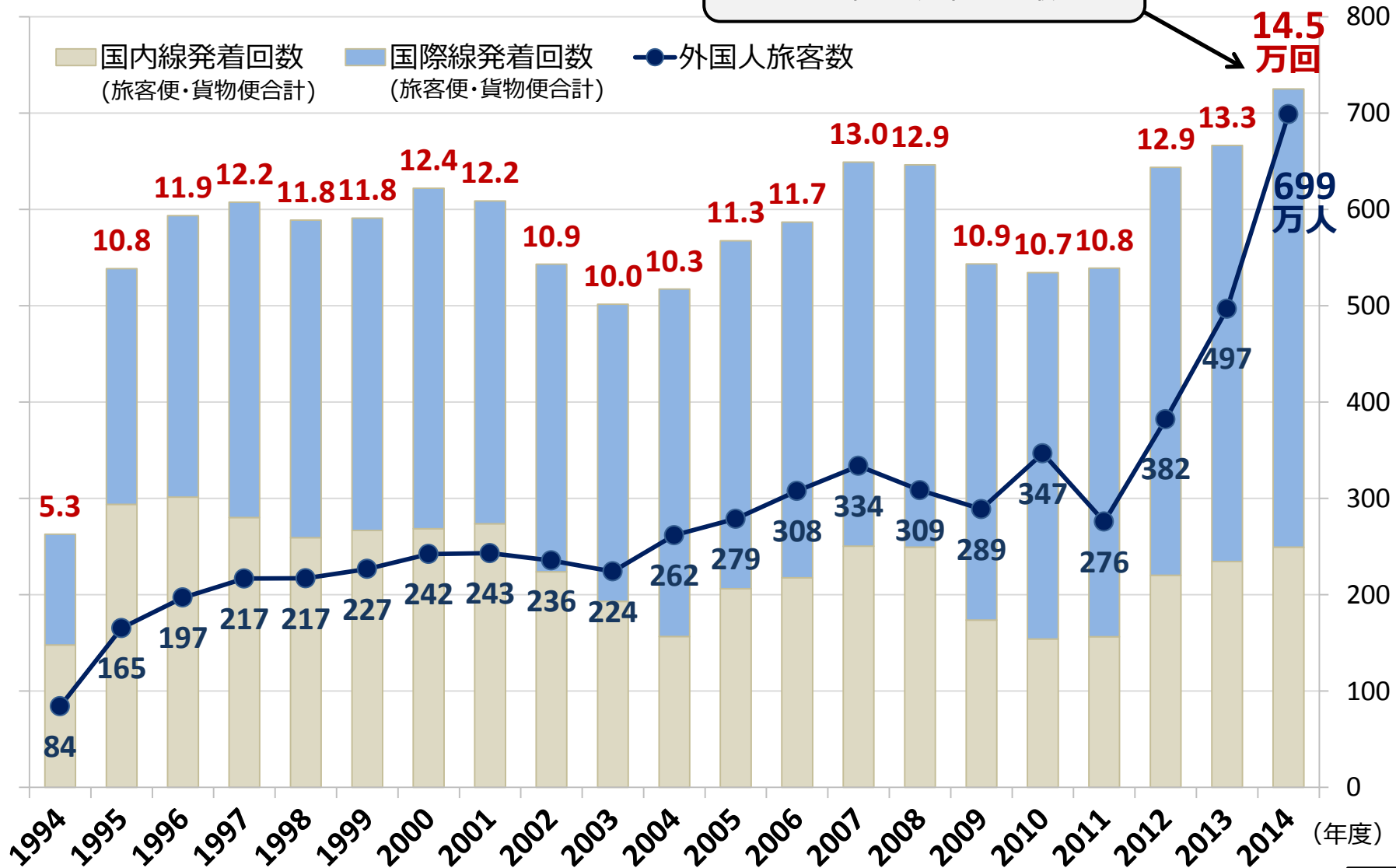
外国人旅客数の推移



発着回数・外国人旅客数
いずれも開港以来過去最高！

万回（発着回数）

万人（外国人旅客数）



2-2. 経営成績(連結損益計算書)の概況①



【関空】旅客数増加で、施設使用料収入や免税・物販収入を中心に、大幅増収。

【伊丹】機材変更等による着陸重量減少で収益が減少したが、修繕費用等の減少により、増益確保。

【OAT】通年での業績となったのに加え、旅客数増加も寄与し、前年比は倍以上に。

(単位:億円)	関西国際空港				大阪国際空港(伊丹)				OATグループ			
	2013 年度	2014 年度	増減	前年比	2013 年度	2014 年度	増減	前年比	2013 年度 (下期)	2014 年度	増減	前年比
営業収益	999	1,139	140	114%	140	138	▲ 2	98%	165	376	211	228%
空港運営事業	629	666	38	106%	127	124	▲ 3	98%	—	—	—	—
商業事業	331	432	101	131%	13	14	1	105%	—	—	—	—
鉄道事業	40	41	1	102%	—	—	—	—	—	—	—	—
営業費用	747	811	64	109%	77	71	▲ 6	92%	154	329	176	214%
営業利益	252	328	76	130%	63	67	4	106%	11	47	35	407%

(注1)OATグループとは伊丹空港ビルの運営会社と、そのグループ会社。(注2)2013年度下期より、OATグループを連結対象としている。

2-3. 経営成績(連結損益計算書)の概況②



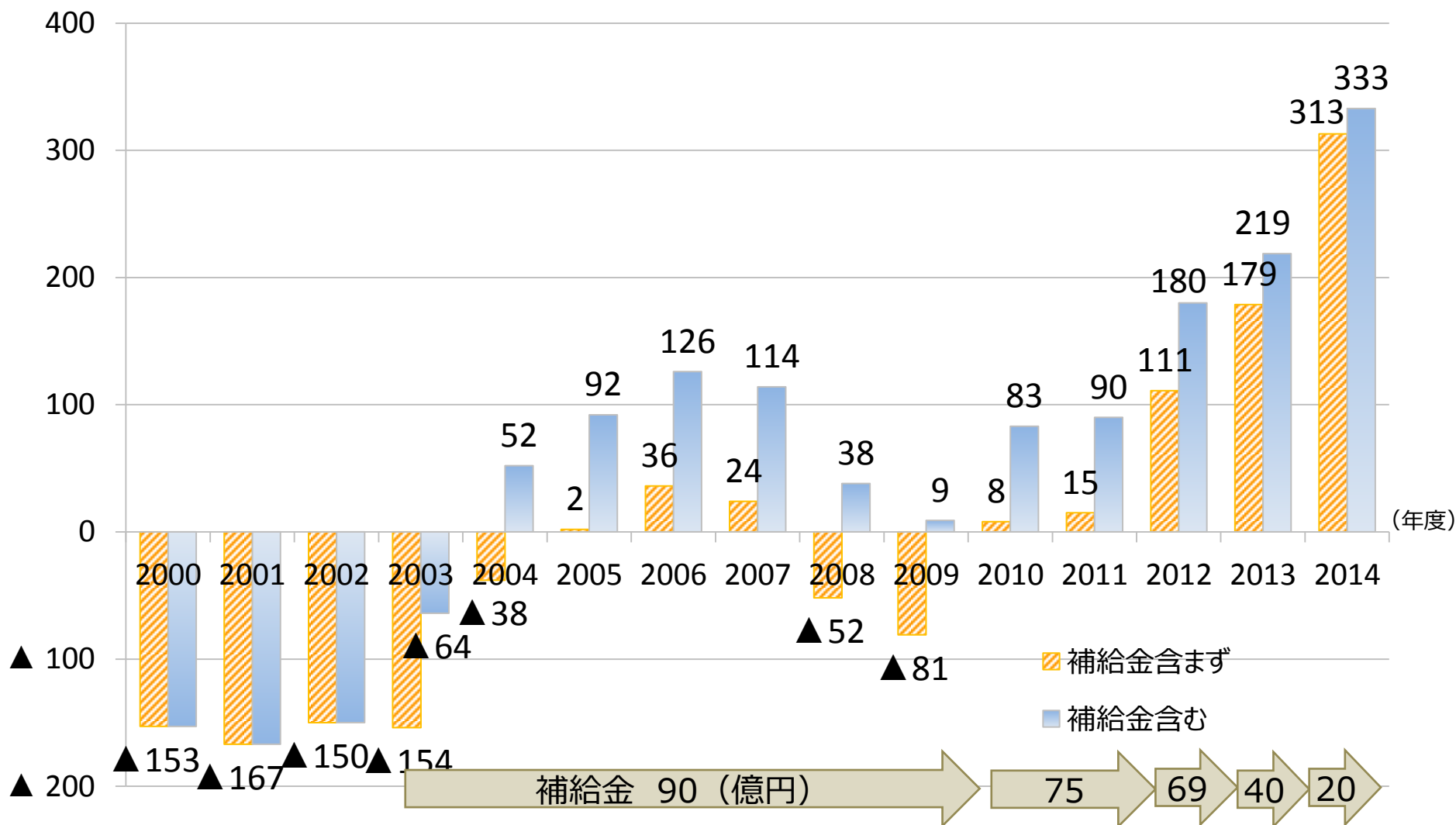
- ・ 好調な運営を反映し、過去最高の収益・利益を確保。営業利益率は28%に！
- ・ 当期純利益は、2013年度に、OAT連結に伴う「負ののれん益」を計上したため、2014年度は43億円の減少となる196億円。

(単位:億円)	2013年度	2014年度	増減	前年比
営業収益	1,268	1,538	270	121%
営業費用	942	1,096	153	116%
営業利益	326	443	116	136%
経常利益	219	333	114	152%
当期純利益	239	196	▲ 43	82%

<参考> 連結期末決算の推移（経常損益ベース）



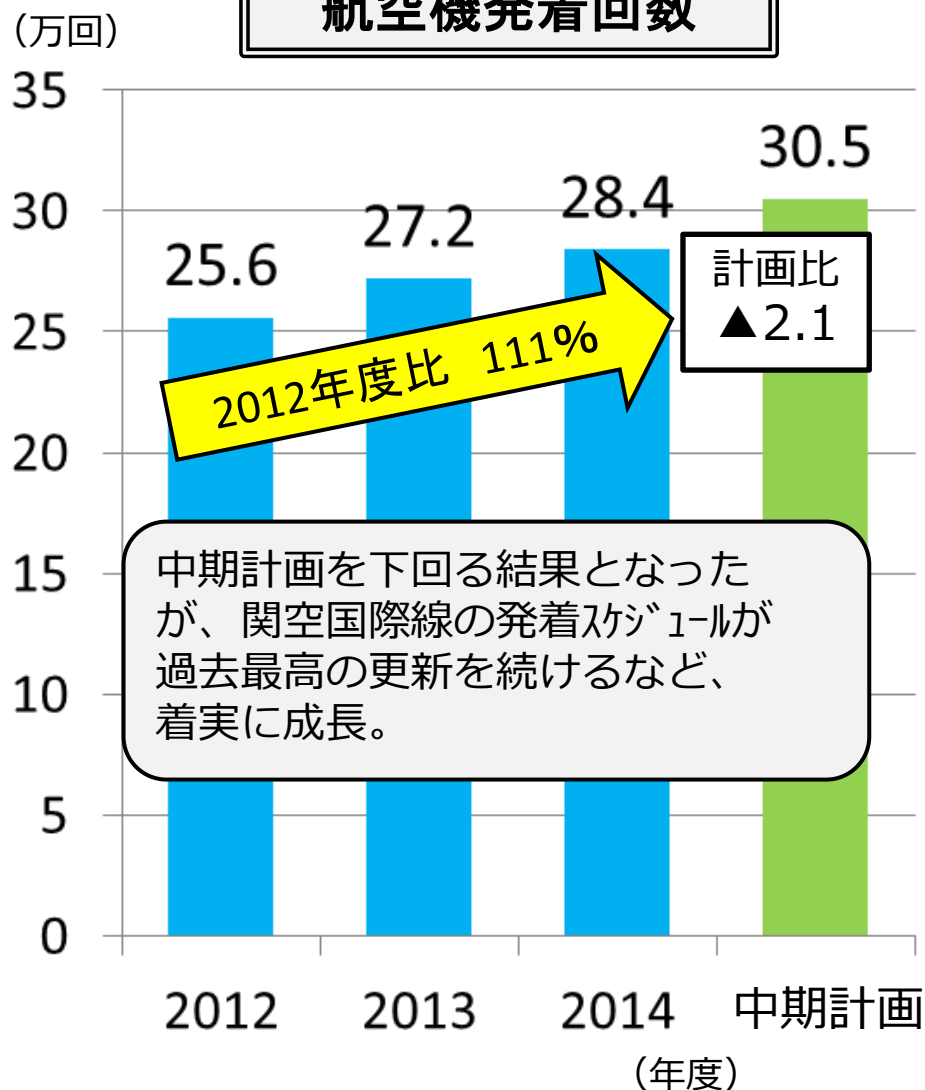
(単位：億円)



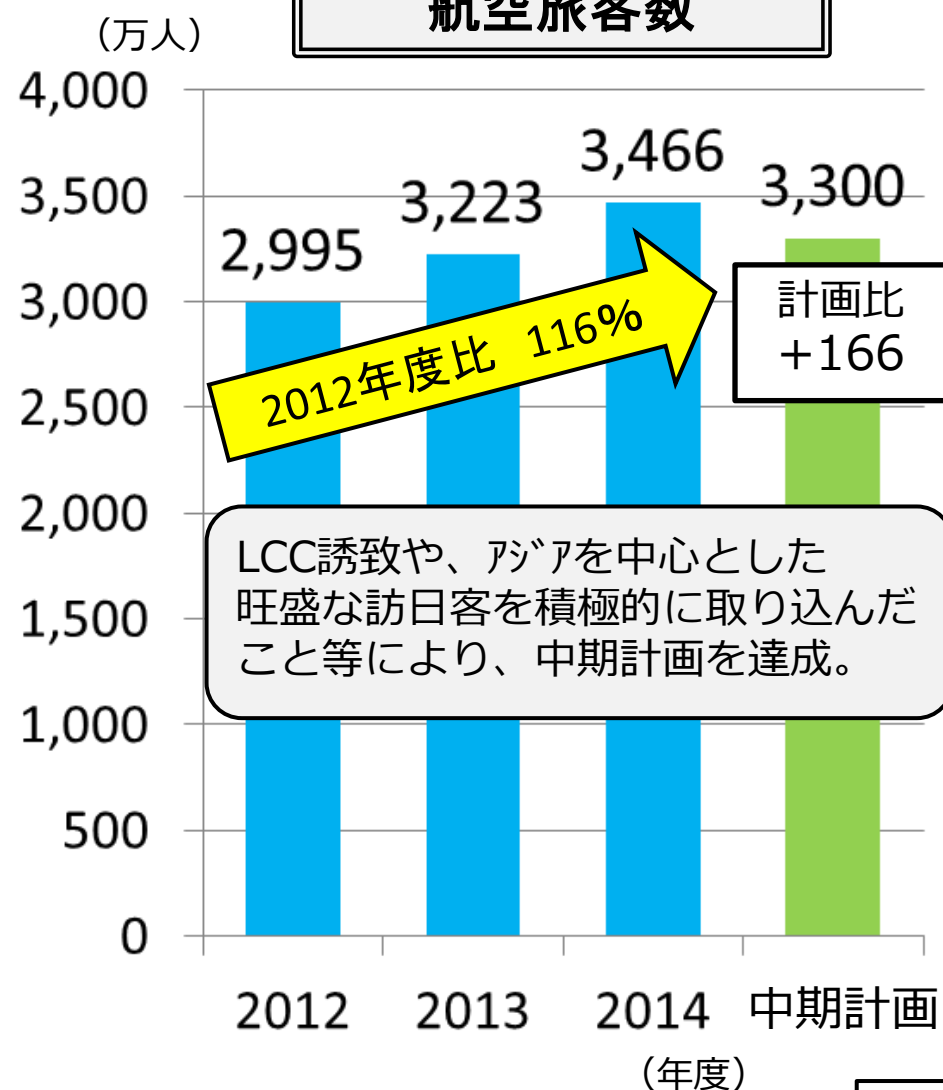
2-4. 中期経営計画との比較①



航空機発着回数



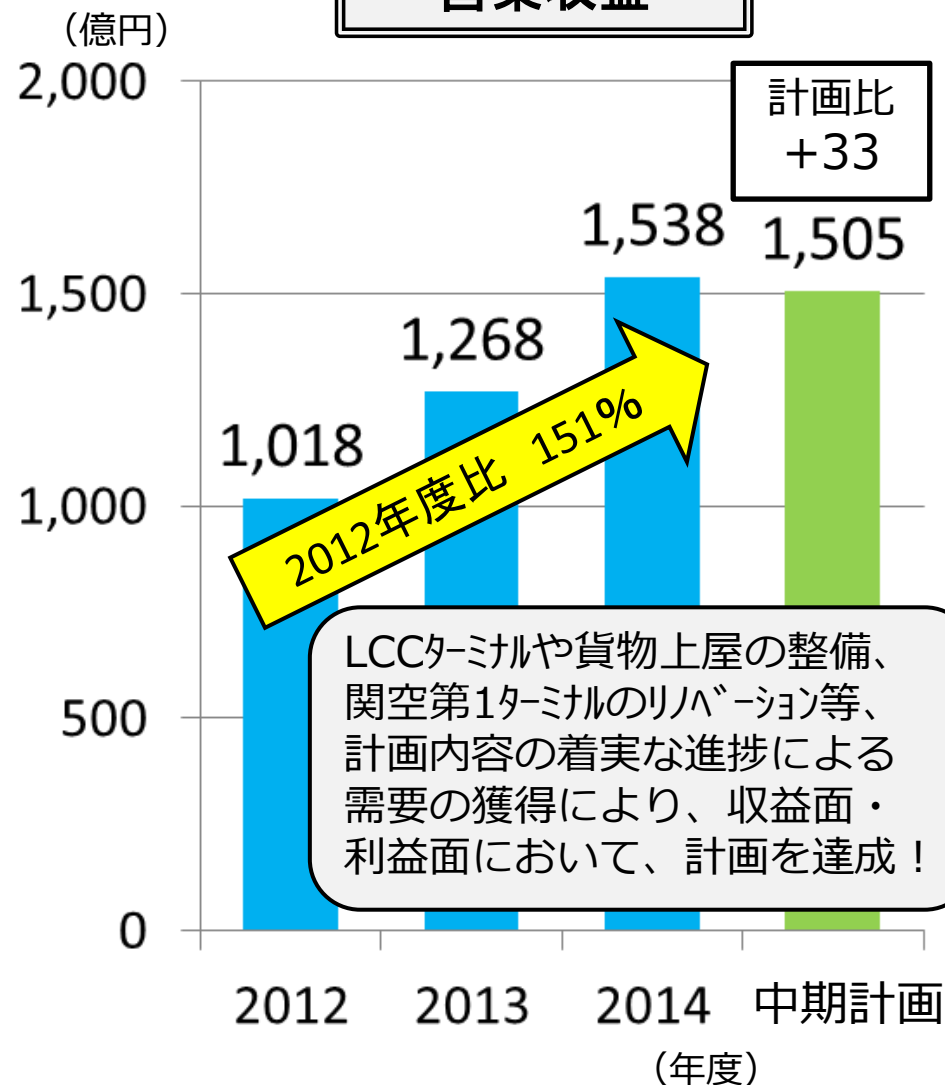
航空旅客数



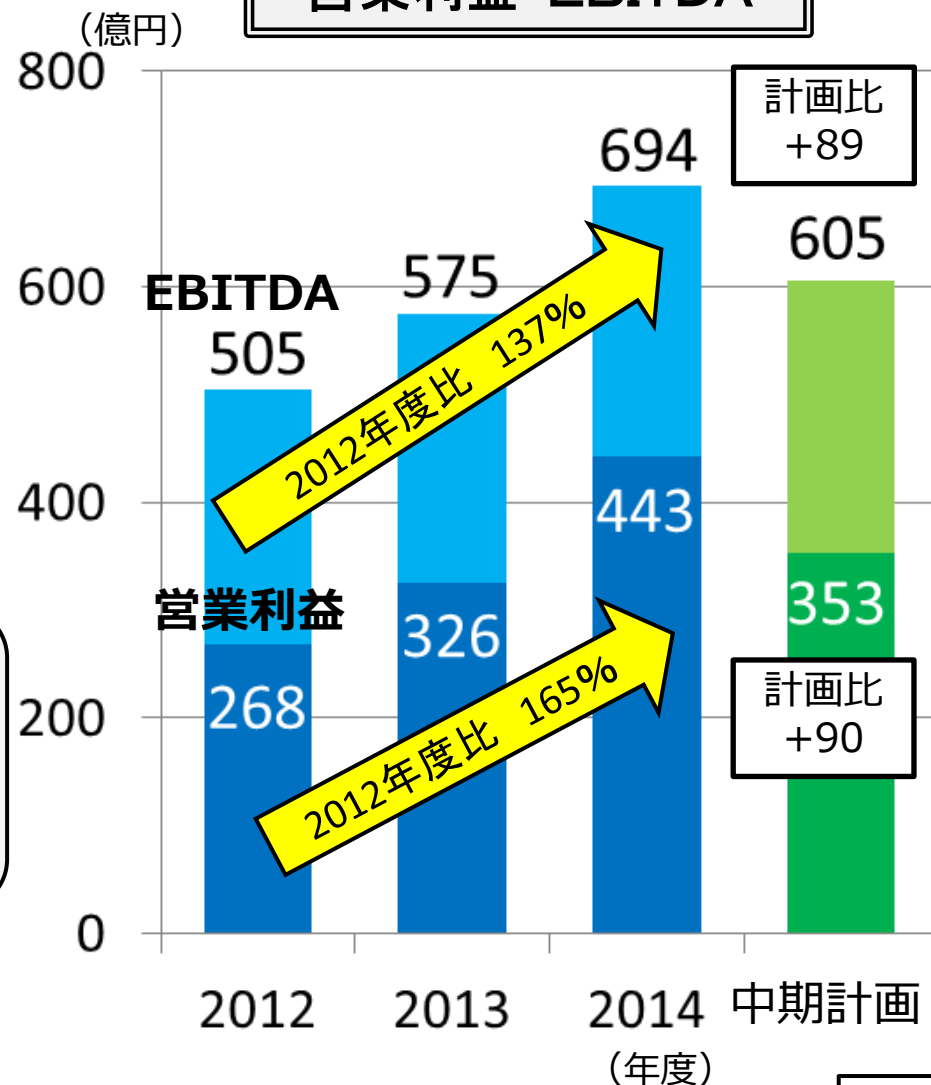
2-5. 中期経営計画との比較②



営業収益



営業利益・EBITDA

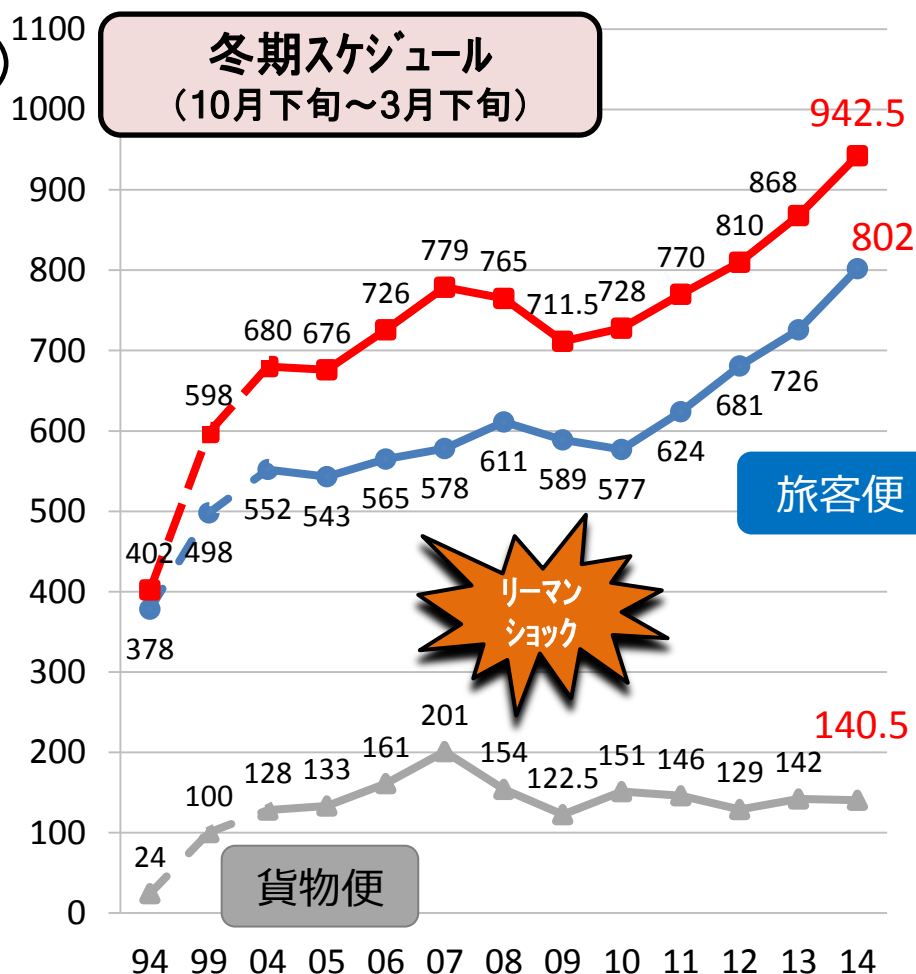
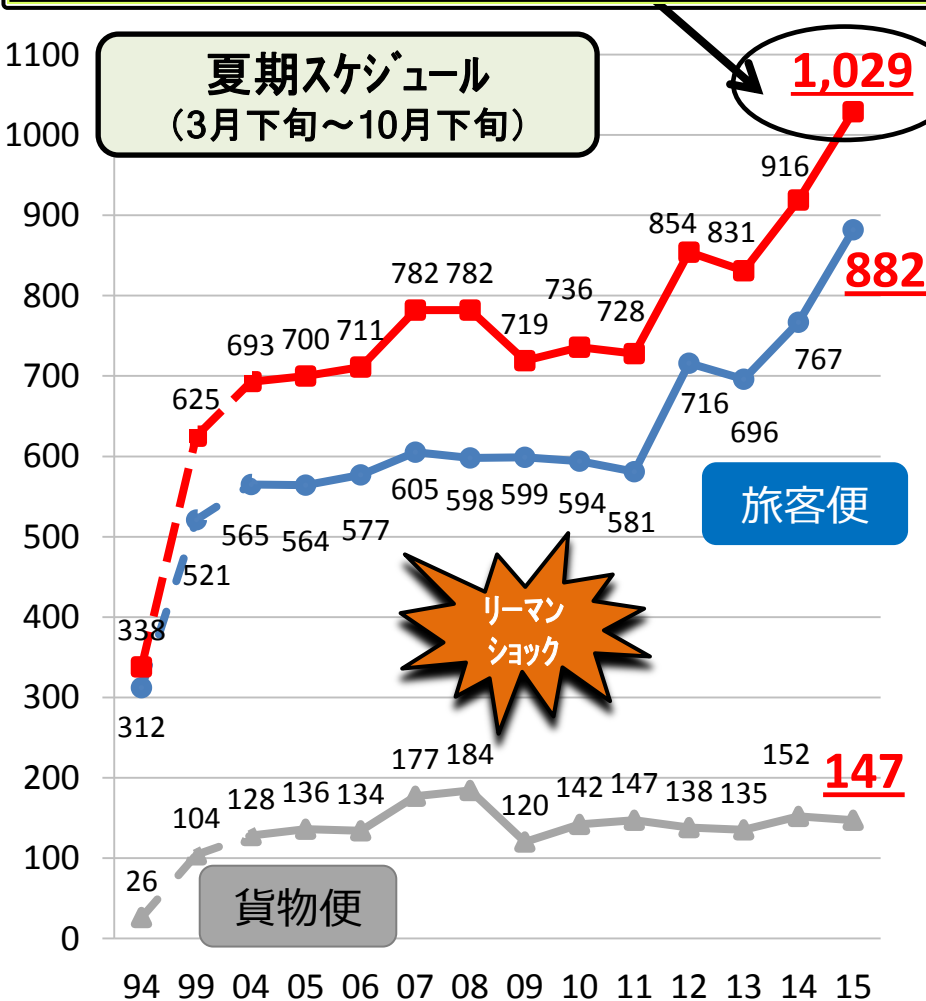




3-1. 空港運営事業①

～関西空港における国際線就航便数の推移～

LCCの積極誘致やアジアの航空需要の取り込み等により、週1,000便の大台を突破！



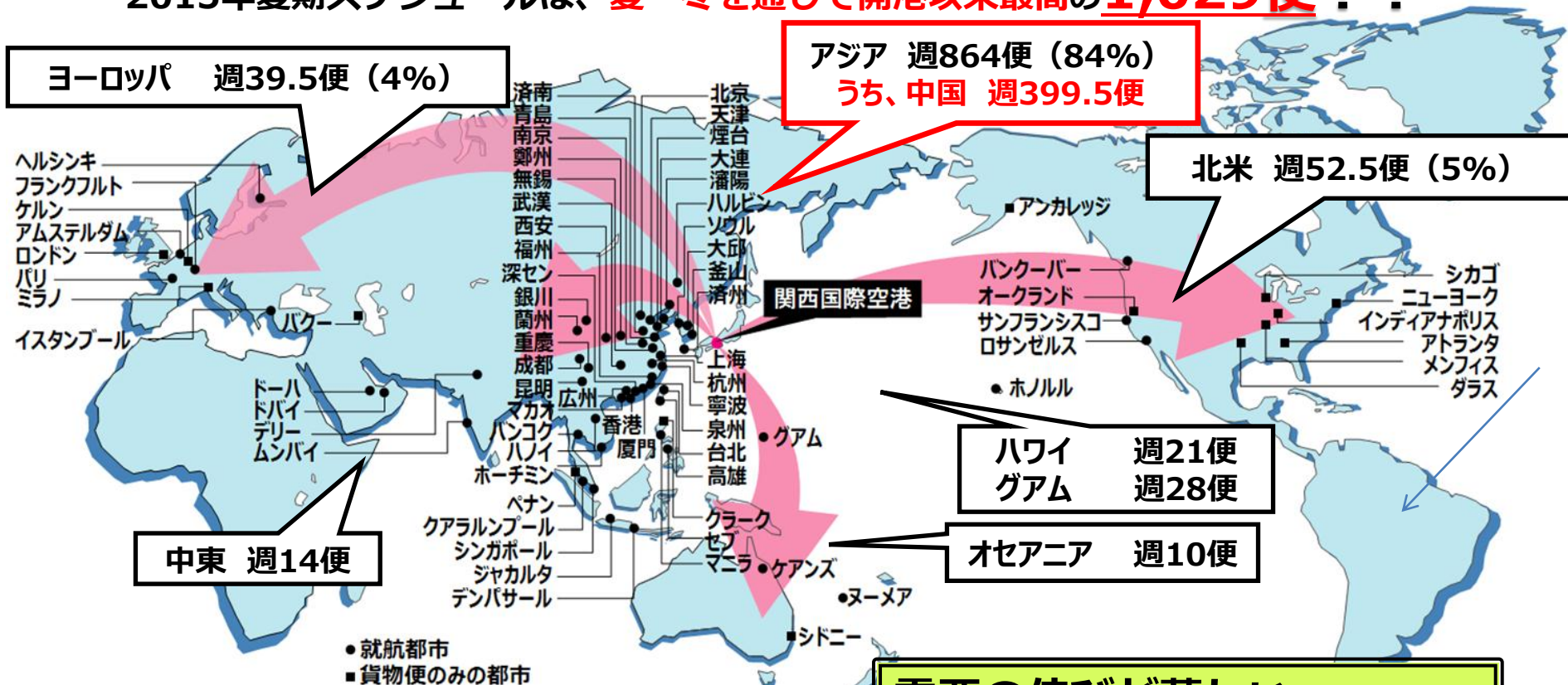
※各年度ともピーク月の実績。2015夏期のみ計画。



3-2. 空港運営事業②

～2015年夏期スケジュールにおける関西空港の国際線ネットワーク～

2015年夏期スケジュールは、夏・冬を通して開港以来最高の**1,029便**！！



需要の伸びが著しい
アジア中心の
ネットワークを構築！

	旅客便	貨物便	合計
就航会社数	61	16	71
就航国（地域）数	21	18	24
就航都市数	59	40	74
就航便数（便/週）	882	147	1,029

※ピーク時(7月)計画。



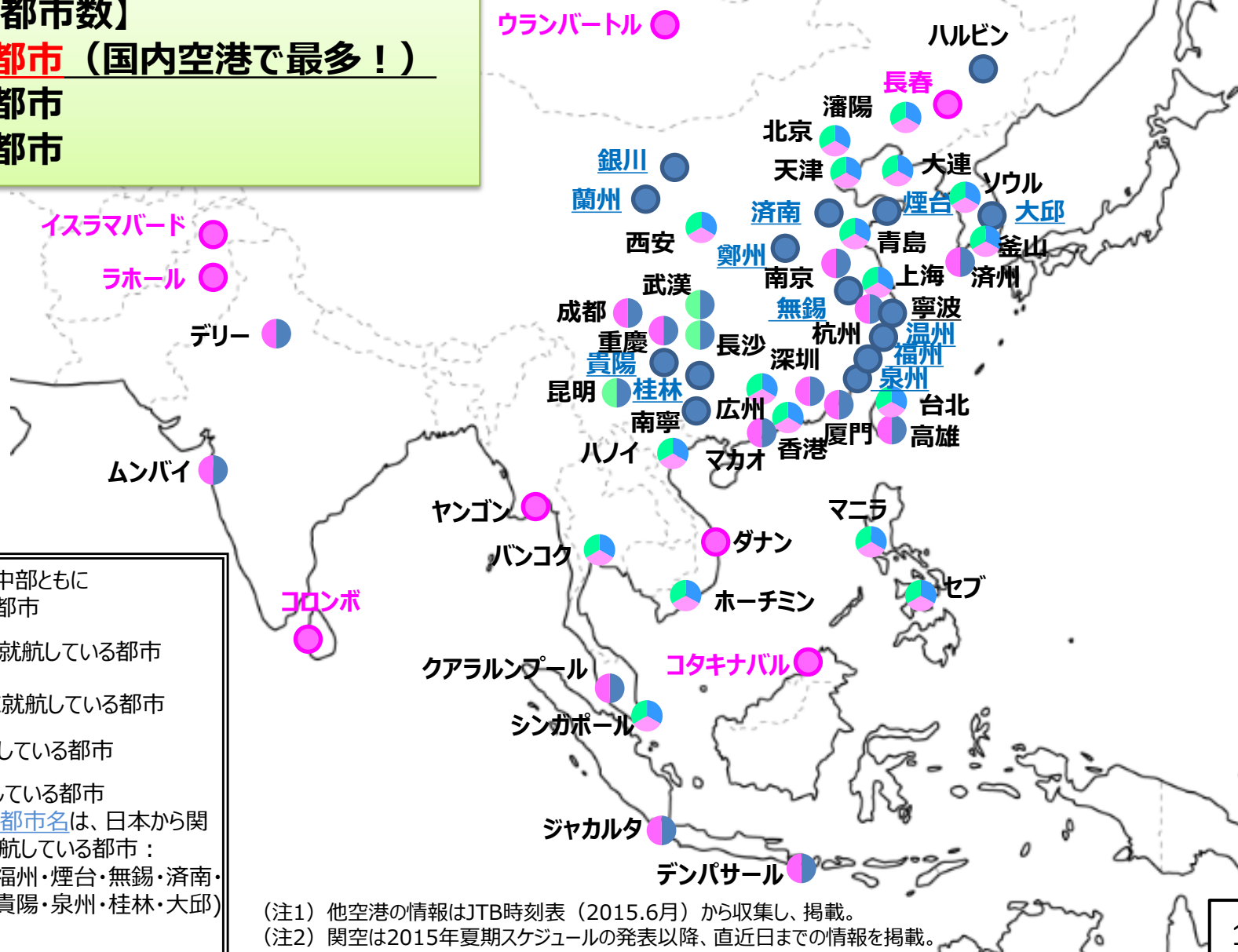
3-3. 空港運営事業③～アジアへの強力なネットワーク①～

【アジア就航都市数】

関空 50都市 (国内空港で最多！)

成田 40都市

中部 21都市



- 関空・成田・中部ともに就航している都市
- 関空・成田に就航している都市
- 関空・中部に就航している都市
- 成田に就航している都市
- 関空に就航している都市
(うち、青字の都市名は、日本から関空からのみ就航している都市：
鄭州・銀川・福州・煙台・無錫・済南・蘭州・温州・貴陽・泉州・桂林・大邱)

(注1) 他空港の情報はJTB時刻表(2015.6月)から収集し、掲載。

(注2) 関空は2015年夏期スケジュールの発表以降、直近日までの情報を掲載。



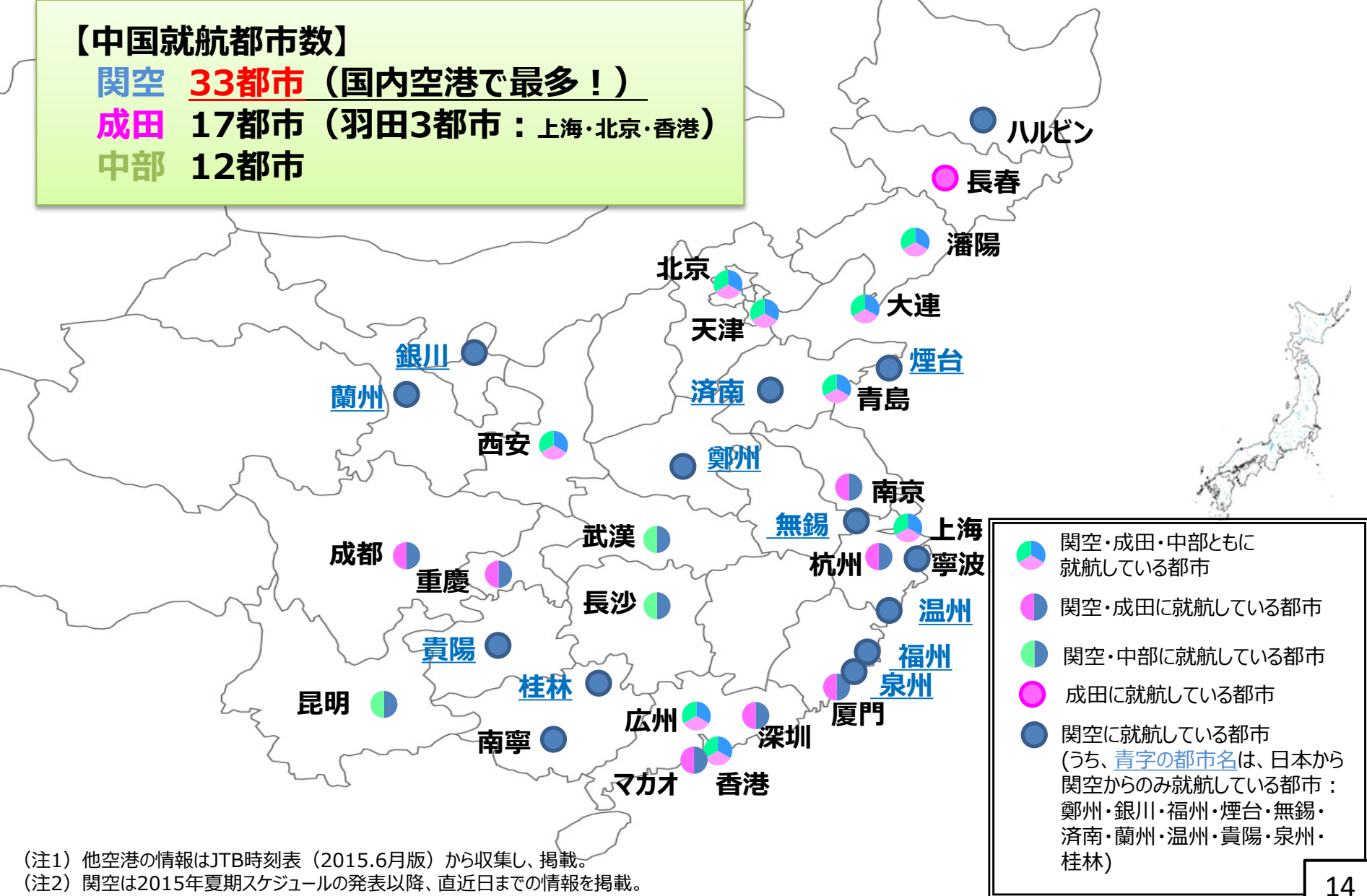
3-4. 空港運営事業④～アジアへの強力なネットワーク②～

【中国就航都市数】

関空 **33都市**（国内空港で最多！）

成田 17都市（羽田3都市：上海・北京・香港）

中部 12都市



(注1) 他空港の情報はJTB時刻表（2015.6月版）から収集し、掲載。
(注2) 関空は2015年夏期スケジュールの発表以降、直近日までの情報を掲載。

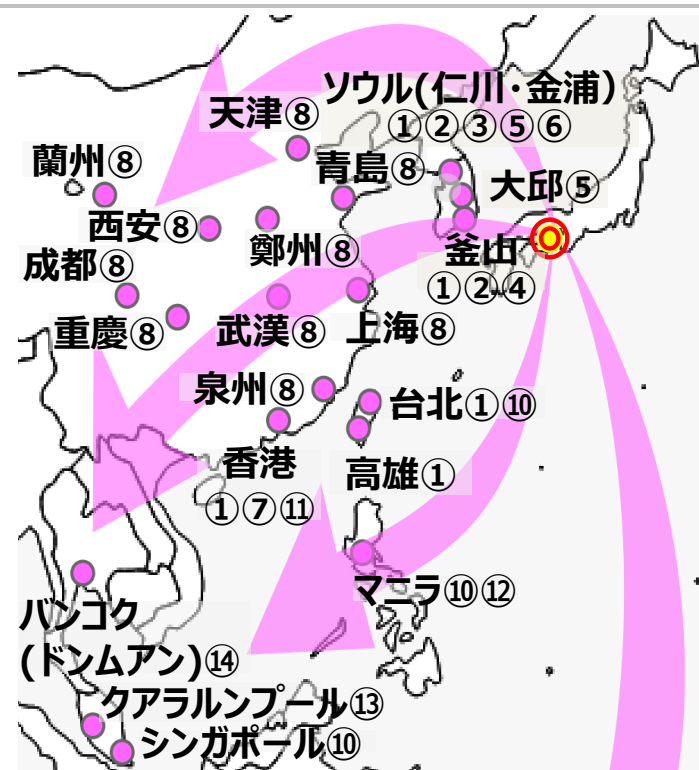
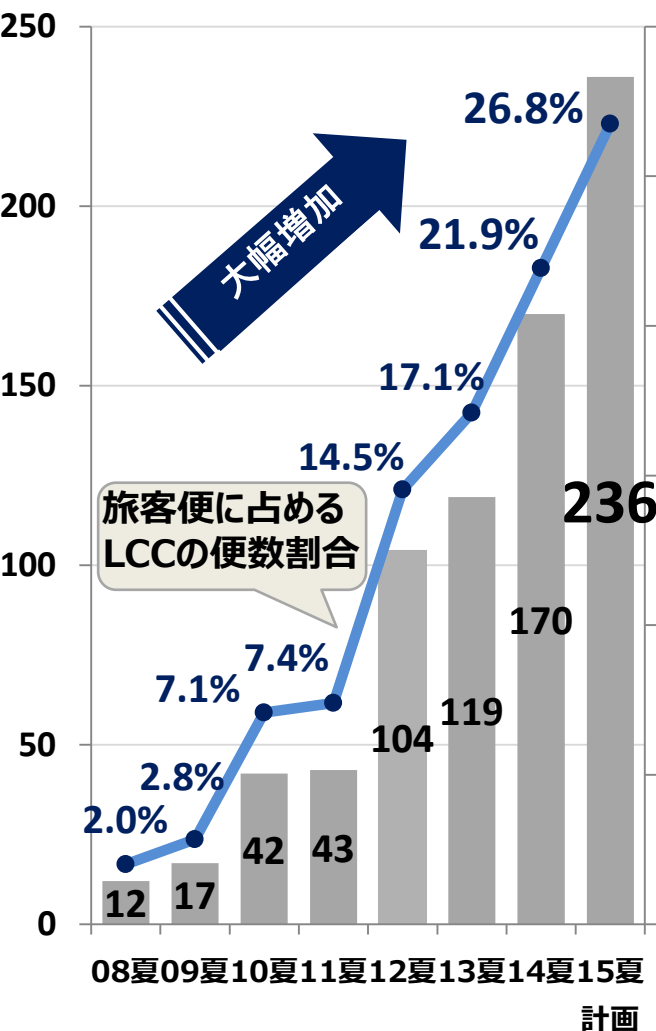


3-5. 空港運営事業⑤

～国内最大の就航規模を誇る関空の国際線LCC～

関空における国際線LCC便数の推移
(夏期スケジュールリリース時点)

(便/週)



夏期スケジュールリリース後の増便
15社 21都市 258便/週に！

⑦香港 익스プレス (香港)

14→21便 (6/5～)

⑤ティーウェイ航空 (大邱)

5→7便 (7/1～)

⑮スクート (シンガポール)

0→6便 (7/8～)

⑥ジンエアー (ソウル)

7→14便 (7/1～)

ケアンズ⑨
※ピーク時
(7月)計画

①ピーチ・アビエーション

5路線・63便

②チエジュ航空

3路線・28便

③イースター航空

1路線・7便

④エアプサン

1路線・18便

⑤ティーウェイ航空

2路線・12便

⑥ジンエアー

1路線・7便

⑦香港 익스プレス

1路線・14便

⑧春秋航空

10路線・42便

⑨ジェットスター航空

1路線・7便

⑩ジェットスター・アジア航空

2路線・16便

⑪ジェットスター・ジャパン航空

1路線・5便

⑫セブ・パシフィック航空

1路線・5便

⑬エアアジアX

1路線・5便

⑭タイ・エアアジアX

1路線・7便

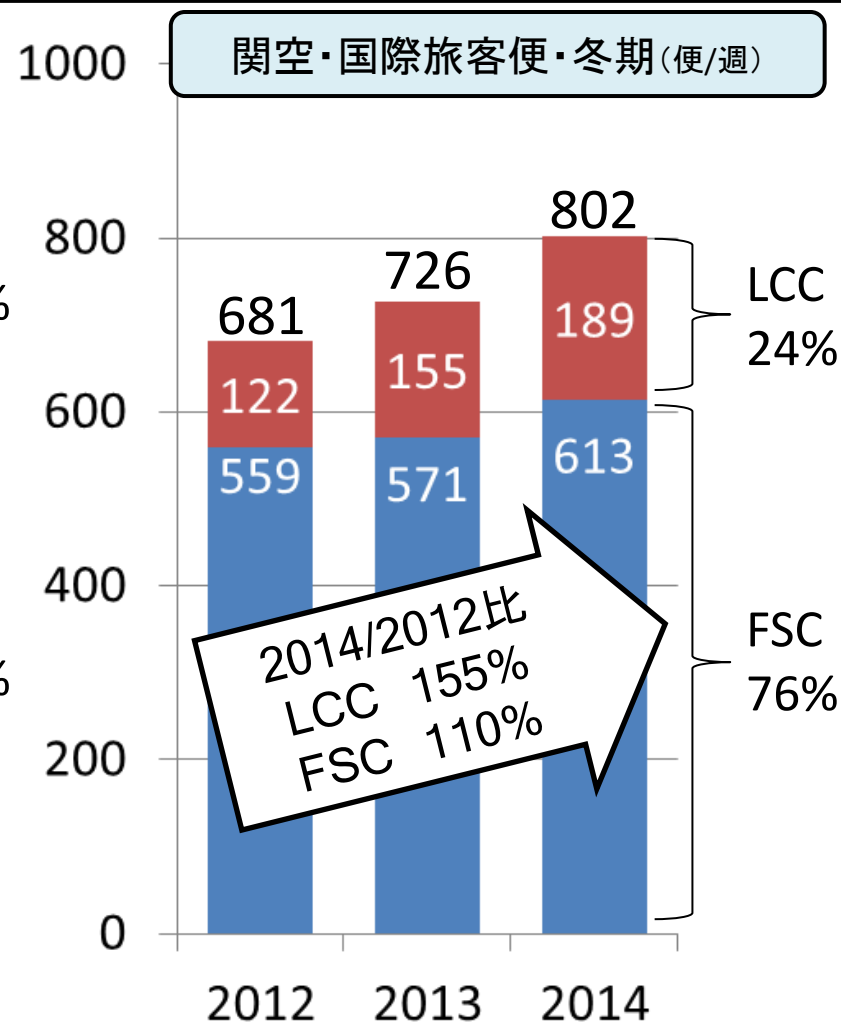
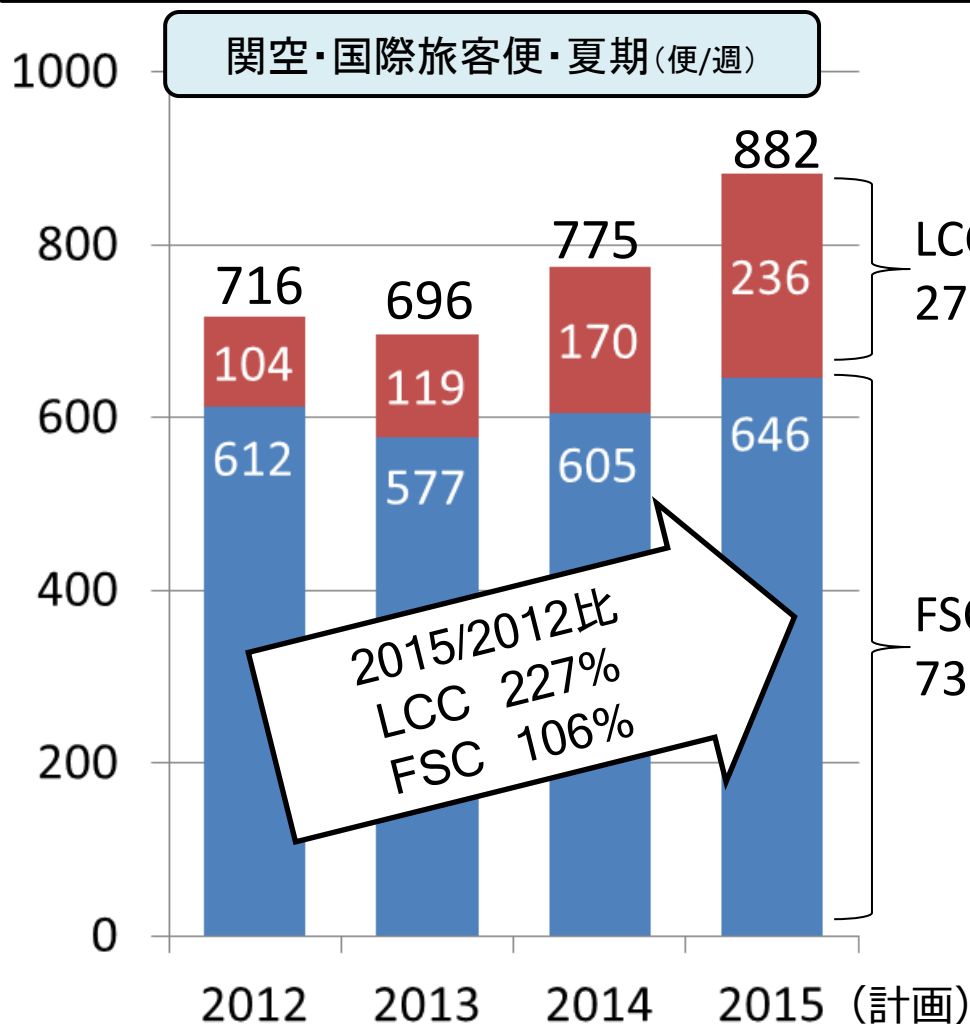


3-6. 空港運営事業⑥

～LCC・FSC 共に成長を続ける関西空港の国際旅客便～



LCCのみならず、フルサービスキャリア(FSC)の誘致にも努め、双方の持続的な成長を実現！



3-7. 空港運営事業⑦

～2015年国際線夏期スケジュールでの主な増便～

北米直行便の大幅拡大

- ・かねてより増便を求める声を多く頂戴していた北米路線について、粘り強くセールスを続けた結果、JALのロサンゼルス線が8年半ぶり、エアカナダのバンクーバー線が6年半ぶりに、それぞれ復活！
- ・関空開港から運航を続けるユナイテッド航空のサンフランシスコ線を含め、関空から北米西海岸への直行便が揃い踏み！



Los Angeles Vancouver San Francisco

関西発 北米直行便 拡大！

北米
コ
ン

関西国際空港から北米西海岸までひとっ飛び！
ロサンゼルス・バンクーバー・サンフランシスコから、周辺また中継米各地への路線にも
快速接続。

中国初のLCC 春秋航空の関空拠点化

- ・中国初のLCCとして、昨年3月より、関空への就航を開始した春秋(しゅんじゅう)航空が、同社初の海外拠点に関西空港を決定！
- ・これにより、現在6都市・週28便の就航規模が、2020年には20都市以上・週100便以上の規模に拡大する見込みであり、就航都市数で日本最大を誇る関空の中国へのネットワークが更に強力に！





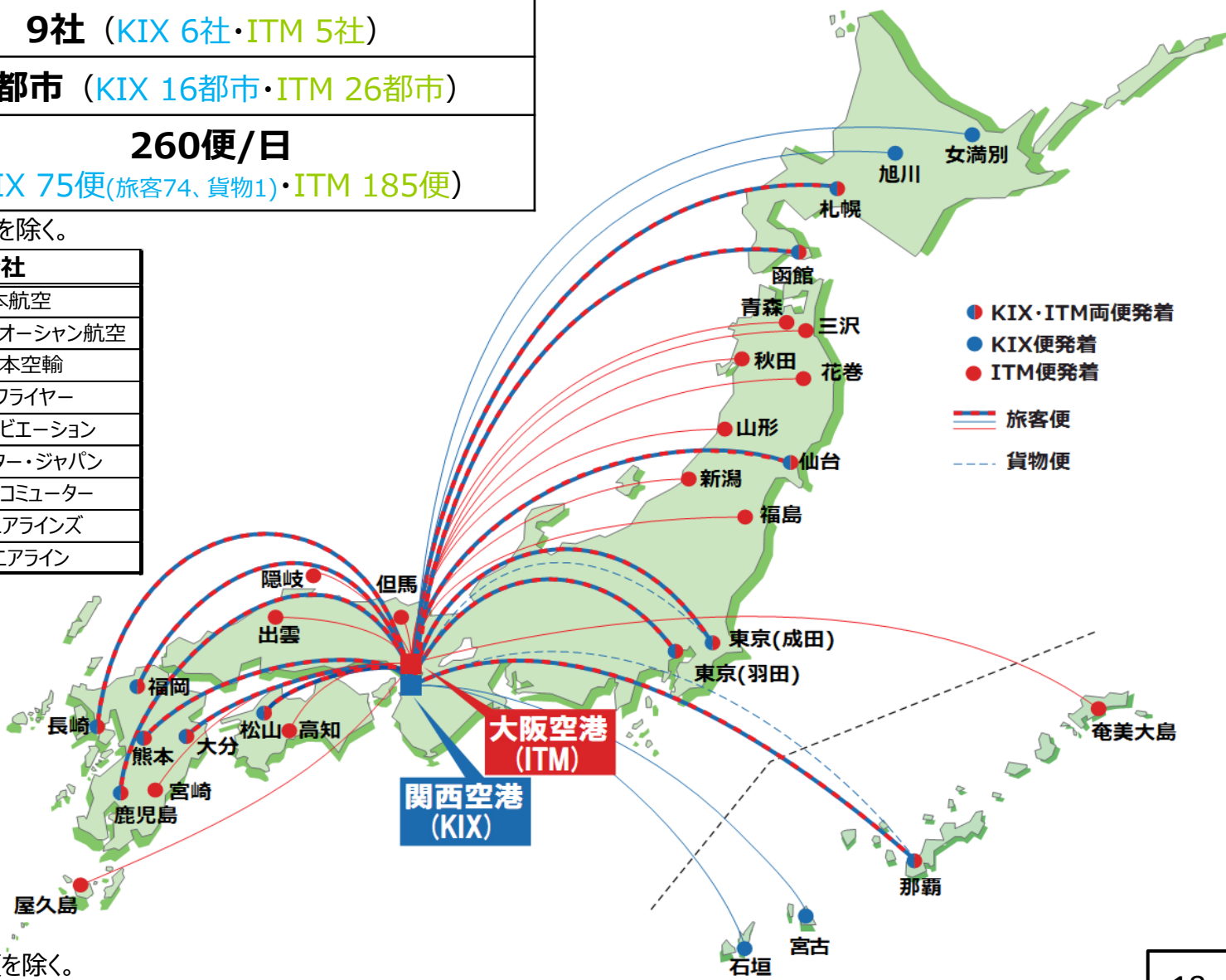
3-8. 空港運営事業⑧

～関空・伊丹の充実した国内線ネットワーク(2015年・夏期)～

航空会社数	9社 (KIX 6社・ITM 5社)
就航都市数	30都市 (KIX 16都市・ITM 26都市)
就航便数	260便/日 (KIX 75便(旅客74、貨物1)・ITM 185便)

※ピーク時(6月)計画。臨時便を除く。

KIX	ITM	航空会社	
★	★	JAL	日本航空
★		JTA	日本トランスオーシャン航空
★	★	ANA	全日本空輸
★		SFJ	スターフライヤー
★		APJ	ピーチ・アビエーション
★		JJP	ジェットスター・ジャパン
	★	JAC	日本エアコミューター
	★	IBX	IBEXエアラインズ
	★	AHX	天草エアライン



※ピーク時(6月)計画。臨時便を除く。

3-9. 空港運営事業⑨

～更なるLCCの就航に向けた第3ターミナルビルの整備～

LCCに対するニーズの急速な高まりを踏まえ、第3ターミナルの整備を2013年12月に発表。2016年下期の供用開始に向け、整備を推進！

B滑走路(4,000m)

第2ターミナルビル

A滑走路(3,500m)

第1ターミナルビル

エプロン工事現場の現況

完成予想図



この完成により、
LCCターミナルの
旅客処理能力は
年間400万人から
800万人に倍増！

第2ターミナルに
隣接して整備。

現在の
T2

チェックイン棟
(新設)

国際線
(新設)

拡張用地

3-10. 空港運営事業⑩

～関空の特長を活用した新しい貨物輸送の取り組み～



**アジア地域における日本産食材へのニーズの取り込みに向け、
関空の特長を最大限に活用した「食」輸出拡大への取り組みを積極展開！**

・24時間いつでも離発着可能
・滑走路に隣接した物流専用施設の存在
↓
スピード感を持ちながら、「荷痛み」の少ない
高品質な航空輸送を実現できる関空

アジアの経済成長に伴う
アジア地域における富裕者層の拡大
↓
「安心」で「おいしい」と評価される
日本産食材へのニーズの顕在化

関西地域における食輸出ビジネス拡大への体制整備

2012年5月: ALL関西「食」輸出推進委員会 設立 (関経連、関空全体構想促進協議会、大商、当社)
2013年8月: 関西・食・輸出推進事業協同組合 設立 (民間事業者)
2014年4月: 関西フードエキスポ&ブランディング協議会 設立 (民間事業者、当社)

国内外で輸出拡大に向けた取り組みを積極展開！

- ・地公体等と連携した関西産食材の輸出(牛肉、果物等)
- ・海外での食イベント開催(クアラルンプール、バンコク等)
- ・大阪市内ホテルでの海外バイヤーを招いた商談会の開催
- ・海外への販路拡大に向けた国内事業者向け勉強会の開催



3-11. 空港運営事業・商業事業①

～関空第1ターミナルビルの大規模リノベーション～



2014年3月にスタートした関空第1ターミナルのリノベーションが
本年3月末に終了。 商業施設や利便施設が大幅にパワーアップ！

商業施設での主な内容



3F出国審査後の
エリアから、4Fへの
アクセスを可能とし、
ユニクロ等を新設！

大型免税店を新設
し、訪日外国人の
ニーズに対応！



利便施設での主な内容



両替やTELレンタル等の
利便施設を、4F国際
出発フロア中央に集約！

増大する団体旅客への
対応として、国際線団体
カウンターを南北に新設！



これら以外に、トイレや案内サイン等も改修を実施。

3-12. 空港運営事業・商業事業② ～伊丹空港ターミナルビルの大規模改修～



2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向け、国内外のお客様に伊丹空港をスピーディで快適・便利にご利用頂けるよう、1969年のオープン以来初となる大規模改修を検討中。

ペデストリアンデッキ新設。モノレールから2Fロビーへダイレクトにアクセス！



到着口を2F中央に集約し、吹き抜けのロビーに改装。



New
伊丹



到着ロビーの南側に、関西名物が気軽に楽しめる飲食エリア「うまいもんゲート」を設置！



飛行機が間近に見える屋上展望デッキを拡張。雨水利用やLED照明等、環境にも配慮。

3-13. 環境先進空港 ～水素エネルギー関連事業の推進～



「環境先進空港」を目指す取り組み「スマート愛ランド構想」の一環として、水素エネルギーを活用した「水素グリッドプロジェクト」を展開中。二年目となる本年も、関係先との連携等により、積極的に関連事業を推進！

燃料電池フォークリフトの実証運用

- ・空港貨物倉庫に燃料電池フォークリフトを導入し、CO2排出量の削減と作業環境の改善、短時間での充電等に伴う作業効率の大幅向上等を図る。



アジアの
空港で初！

水素ステーションの導入

- ・燃料電池自動車や空港リムジンバス等への水素充電に向け、2期空港島に大規模な水素ステーションを導入。

国内空港で
初！



水素燃料電池自動車の導入

- ・燃料電池自動車「MIRAI(ミライ)」を導入。

国内空港で
初！





4. 2015年度の需要見通し

- ・過去最高を見込む本年国際線夏期スケジュール等を踏まえ、関西空港は更なる増加を見込む。伊丹空港も、発着枠は上限近いものの、搭乗率向上等により増加を見込む。
- ・業績見通しは、2015年度中に運営権者による運営が開始予定のため、発表を控えるところ。

	2014年度 実績	2015年度 見通し	前年比	
航空機発着回数 (万回)	28.4	29.4	1.0	103%
関西国際空港	14.5	<u>15.5</u>	1.0	107%
大阪国際空港	13.9	13.9	0.0	100%
航空旅客数 (万人)	3,466	3,652	186	105%
関西国際空港	2,004	<u>2,168</u>	164	108%
大阪国際空港	1,462	1,483	21	101%

(注) 赤文字下線部は、開港以来最高値。



5. 今後の環境認識

- ・経済成長等を背景にアジアを中心として拡大を続ける訪日外国人市場は、東京五輪の開催や、観光立国・地方創生に向けた政府や国内各地での観光関連の取り組みの活発化等も相まって、持続的な成長を続けるのは間違いのないところ。
- ・また、今後の我が国の国際競争力強化に向けては、高い国際競争力を誇る分野（医療、化学、土木技術等）の海外への積極展開が必要不可欠であり、当社事業の社会的重要性及び必要性は、更に増すものと思料。

当社事業を活用した関西地域全体での主な取り組み

官民一体となった訪日外客の積極誘致

- ・（社）関西経済連合会内に「広域観光研究会」を設置（2013.11月、座長：当社会長）。
- ・関西の経済界・地公体が一体となり、具体的な戦略（関西広域観光戦略）・目標数値（2020年800万人等）を掲げ、観光ルート の 制定や各種インフラ整備（wi-fi、鉄道パス）等、誘致に向けた施策を推進！

「特区」を活用した医療・研究事業の展開

- ・「特区」制度を活用し、関西地域が強みを持つ医療や各種研究事業を、国内外を問わず広範に展開！
→医薬品輸出入手続きの電子化、iPS細胞由来の血小板製剤供給事業 等



そして、

空を変える。日本が変わる。

完全民営化に向けた新関西国際空港の挑戦は続きます。



Ⅱ 2014年度の決算詳細 及び 2015年度の資金調達について

1. 経営成績(連結損益計算書)の比較

[2012年度～2014年度・経常利益まで]



(単位:億円)	2012 年度	2013年度		2014年度	
			前年比		前年比
営業収益	1,018	1,268	251	1,538	270
空港運営事業	694	755	62	790	35
関西空港	608	629	20	666	38
大阪空港	85	127	41	124	▲ 3
商業事業	286	344	58	446	102
関西空港	276	331	55	432	101
大阪空港	10	13	3	14	1
鉄道事業	38	40	2	41	1
OATグループ	—	165	165	376	211

	2012 年度	2013年度		2014年度	
			前年比		前年比
営業費用	750	942	192	1,096	153
売上原価	103	180	77	267	87
施設運営等経費	410	514	104	577	64
減価償却費	237	248	12	251	3
営業利益	268	326	58	443	116
営業外収益	72	44	▲ 29	23	▲ 21
うち政府補給金	69	40	▲ 29	20	▲ 20
営業外費用	160	151	▲ 9	133	▲ 18
うち支払利息	157	147	▲ 10	130	▲ 18
経常利益	180	219	38	333	114

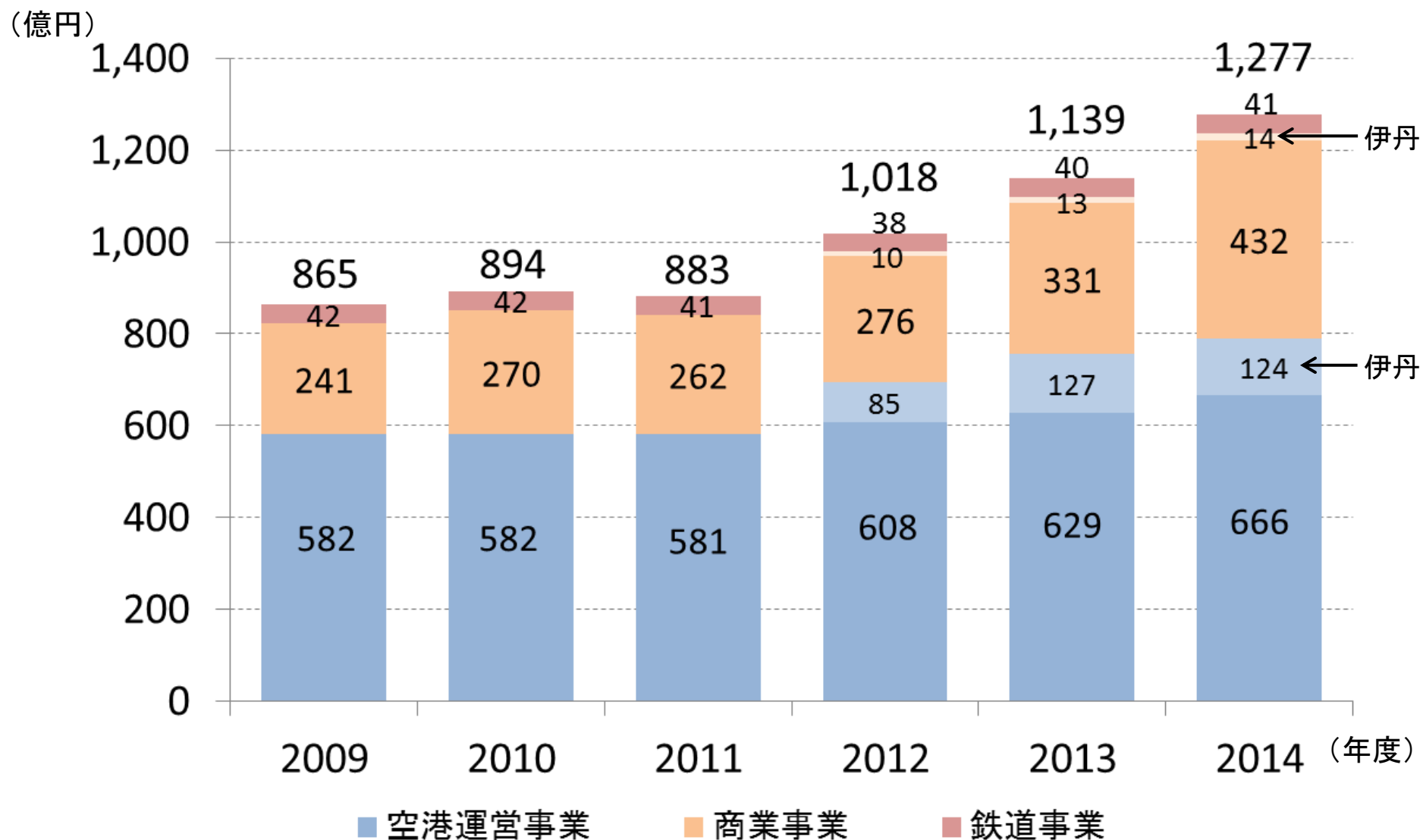
(注1) 連結相殺前の数字であるため、営業収益合計と各収益の合計が一致しない箇所あり。

(注2) 2012年度の関西空港分は、旧関西国際空港(株)連結(4～6月)を加算。

(注3) 2012年度の大阪空港分は、2012年7月から2013年3月迄の9ヵ月分。

(注4) 2013年度のOATグループは、2013年10月～2014年3月迄の6ヵ月分。

2. 事業別 営業収益の推移



(注) OATグループは含んでいない。

2012.7月
経営統合

2013.10月
OAT連結化

年度	関空	伊丹	OAT	合計
2009	126	0	0	126
2010	190	0	0	190
2011	178	0	0	178
2012	215	53	0	268
2013	252	63	11	326
2014	328	67	47	443

■ 関空 ■ 伊丹 ■ OAT

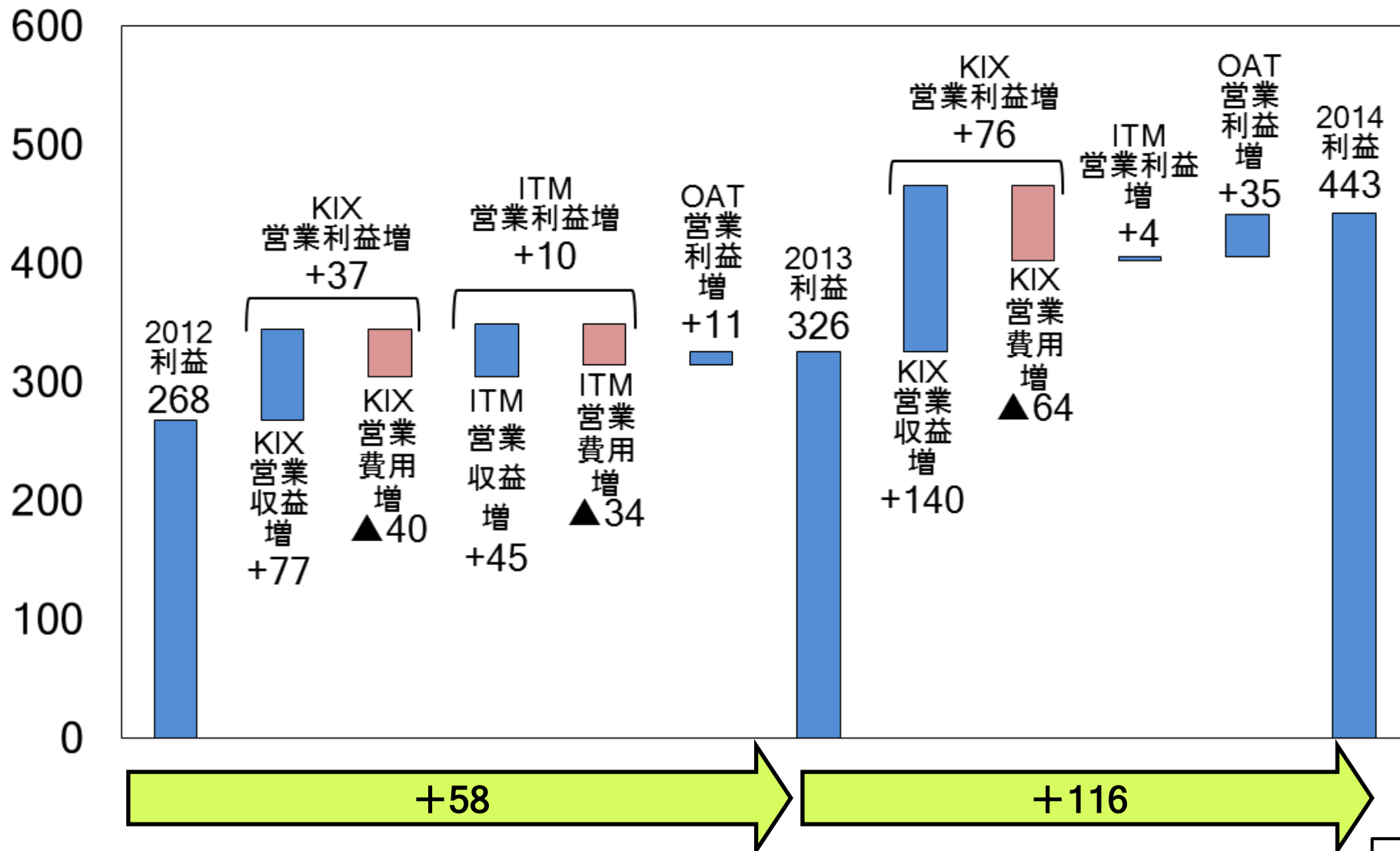
(年度)

30



4. 営業利益の増減分析

(億円)





5. 連結損益計算書の概要

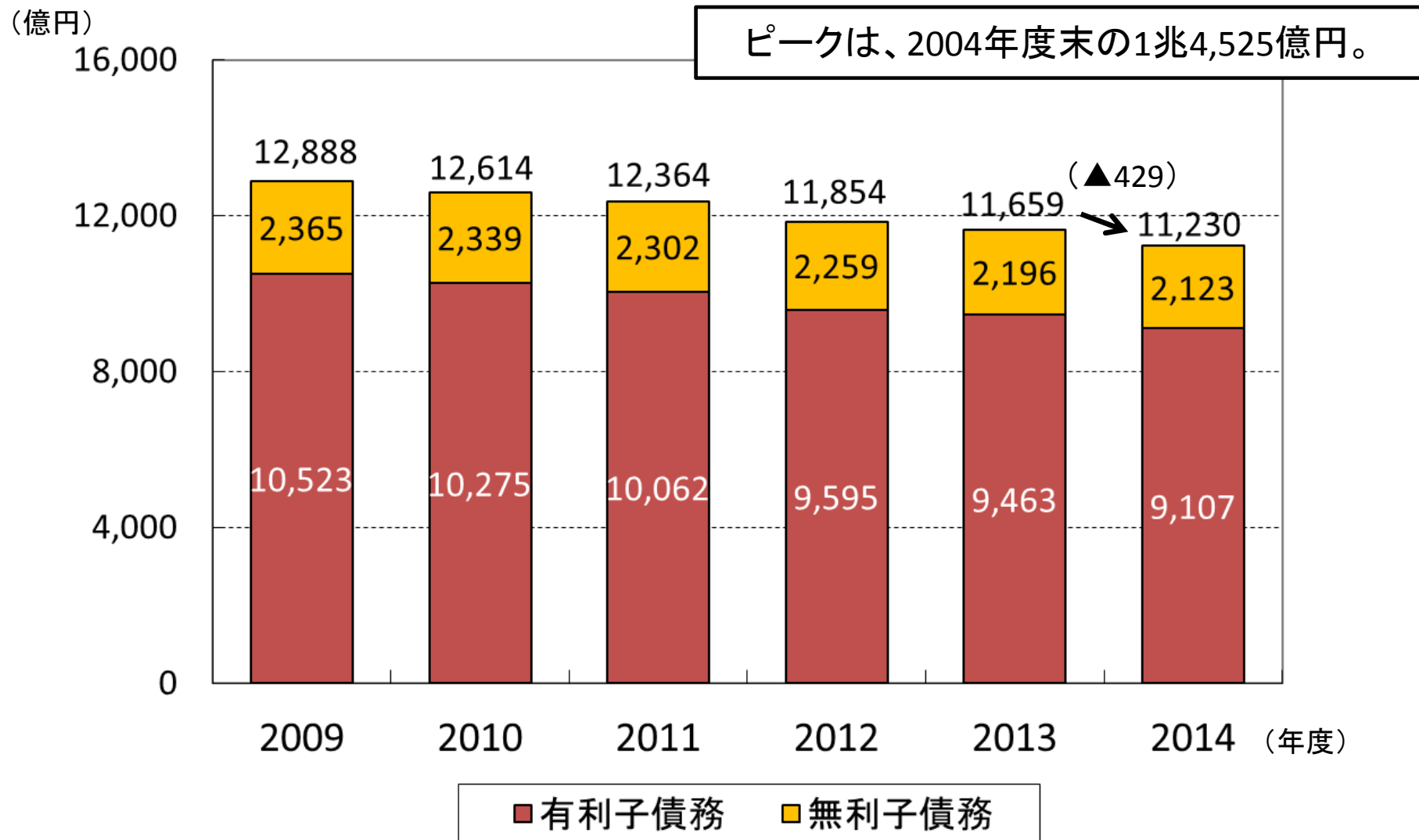
(単位: 億円)	2013年度	2014年度	増減	前年比
営業収益	1,268	1,538	270	121%
営業費用	942	1,096	153	116%
営業利益	326	443	116	136%
経常利益	219	333	114	152%
特別利益	110	1	▲ 109	1%
特別損失	5	11	6	221%
当期純利益	239	196	▲ 43	82%

6. 財政状態の概要(連結貸借対照表)



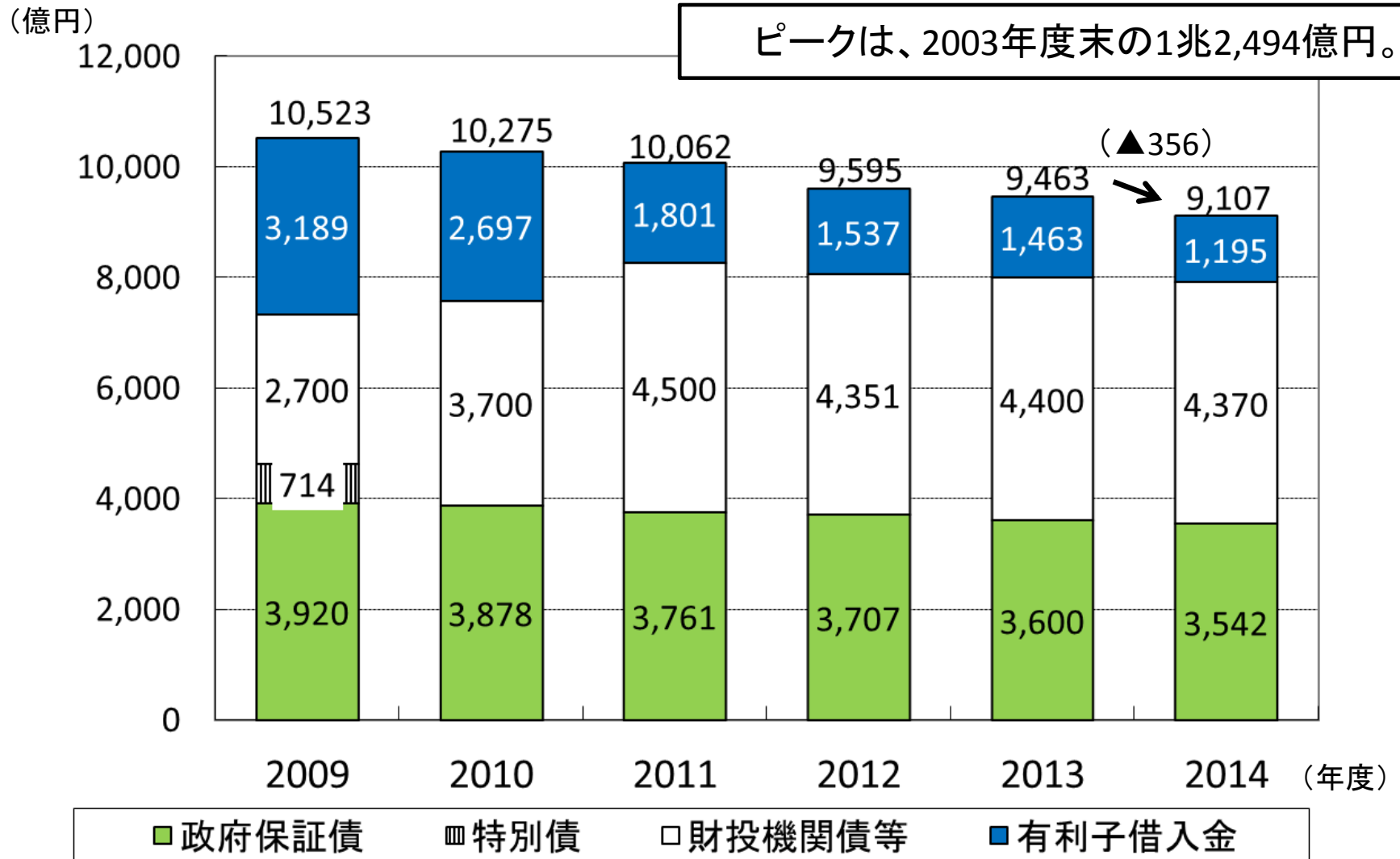
(単位: 億円)	2013年度 期末	2014年度 期末	増減
流動資産	380	431	51
固定資産	19,472	19,309	▲ 163
資産合計	19,852	19,740	▲ 113
流動負債	1,608	1,458	▲ 150
固定負債	10,435	10,224	▲ 210
負債合計	12,043	11,683	▲ 360
株主資本	5,743	5,944	200
少数株主持分	2,067	2,113	47
純資産合計	7,810	8,057	247
負債・純資産合計	19,852	19,740	▲ 113

7-1. 債務残高の推移(連結)



(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。

7-2. 有利子債務残高の推移(連結)

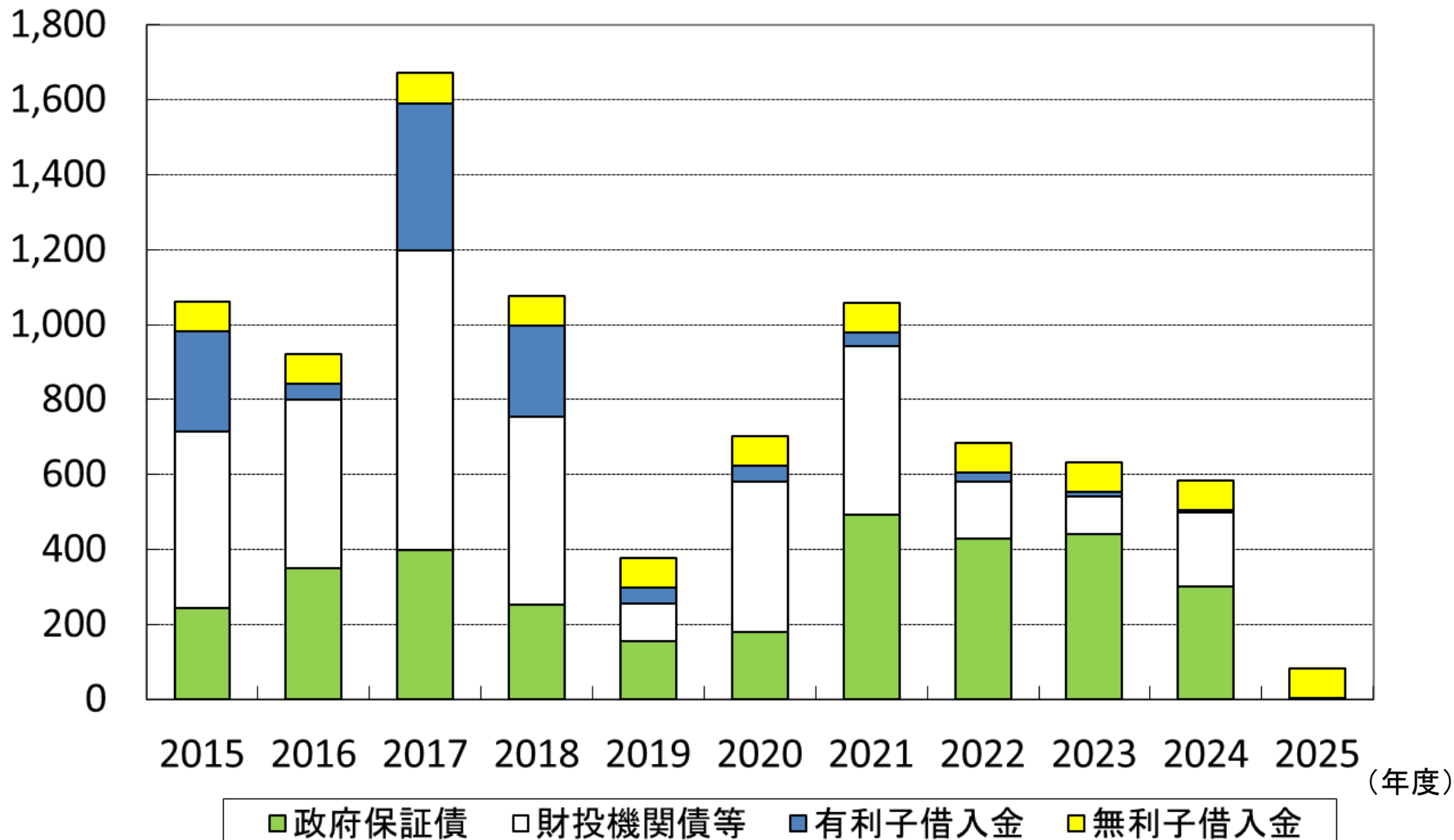


(注1) 億円未満四捨五入。 (注2) 端数処理の関係で、合計が一致しない箇所がある。

8. 既存債務の償還予定(連結・今後10年間抜粋)



(億円)



(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。

9. 2015年度の資金調達予定額



<2015年度 事業計画ベース>

区分	金額(億円)
政府保証債(10年)	200
財投機関債 等	800
合計	1,000

【本説明会に関するお問い合わせ】

新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

<住所>

〒549-8501

大阪府泉佐野市泉州空港北 1 番地

<ホームページ>

<http://www.nkiac.co.jp/> [新関西国際空港（株）]

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

- ・ 本説明会は、当社の2014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したものであり、債券の募集または売出を意図したものではありません。
- ・ 本説明会の資料にあります、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、将来の業績等を保証するものではありません。