

2024年3月期第2四半期 決算説明会 質疑応答

■ ガバナンスについて

Q1：国交省の人事介入問題や乗田元社長の株主総会での否決を受けて、ガバナンス改革を打ち出しているが、長期にわたって継続していくことが最重要であると認識している。最近、当社では具体的にどのような議論がされ、どのように変化しているか教えてほしい。

A1：独立検証委員会からの意見を受け、取締役一同ガバナンスの再構築に向けて取り組んでいる最中である。また、看板を掲げたから遂行できるというわけではないため実効性を評価しながら進めていき、時間をかけるものには時間をかけながら取り組んでいきたい。

Q2-1：「実効性を評価しながら」とおっしゃっていたが、具体的に評価機関や委員会のようなものを設け、四半期に一度あるいは一年に一度ガバナンス体制を評価する形で取り組んでいるのか。

A2-1：今後評価をしていくことになると思うが、現状は再整備を行っている段階である。

Q2-2：具体的に変化があった部分について教えてほしい。

A2-2：1つはスキルマトリックスの見直しを行っているが、評価基準が理想的な形になってしまい、話が大きくなってしまおうといけない。さらに、人格的な側面の評価も出てくることから、今後も指名委員会の方々と適切な人選を行っていく方針である。

■ 今後の経営方針について

Q1：基本的には中長期経営計画の実現に向けて経営を行っていくと思われるが、田村社長ご自身が重視している、あるいは強弱をつけている点があれば教えてほしい。

A1：体制が変わり最初に行ったこととして、当社を取り巻く顧客の方々にご心配をおかけしたため、空港内を中心にご挨拶に伺い当社との関係強化に努めた。さらに、人財づくりにも力を入れている。役員や管理職だけではなく、一般社員も交えながら議論を行い、社員一人ひとりが自活して行動することができるような人財づくりを手掛けている最中である。

■ 来期の展望について

Q1：修繕費を来期に繰り延べたことで来期の利益が予想しづらくなっただとも見受けられるが、来期の利益成長について期待できる点があれば教えてほしい。

A1：AFC アセットマネジメント(株)による物件取得が前倒しで進んでいるため、エグジットも前倒しで行うことが可能であると見込んでおり、早ければ来期中にエグジットを行い、利益を計上していければと考えている。

修繕費について、建設資材の調達等に時間を要し、修繕実施時期が後ろ倒しになる場合は、工法の変更や見直し、緊急性の高いものから優先順位をつけていくなど、期ずれしたことが翌期の利益に負担として反映されていくことがないようにコントロールに努めていく。修繕工事に関わらず、工事費の高騰に伴う事業への影響はしっかりと注視しているため、期ずれする工事の内容も精査しながら、コントロールをしていきたい。

■ 新規投資について

Q1：バリューアップ投資について前倒しですでに5棟の物件を取得しているが、昨今の建築費高騰も踏まえて、今後の見通しについて教えてほしい。

A1：バリューアップ投資に関しては、コスト意識を持ち、最低限のバリューアップで最大限のコストパフォーマンスを発揮できるような投資戦略を組んでいる。そのため、物価高騰も反映しバリューアップ投資を見込んだうえでも利益が出るという計画を基に投資を行っている状態である。

Q2：航空機ファンドも順調に進んでいると思われるが、円安等の状況も踏まえて今後の見通しについて教えてほしい。

A2：ファンドの運営会社からは運用が順調に進んでいると伺っている。今後の事業展開として、為替の変動を注視していくことを前提とし、収益源の拡大、リスクをふまえた航空機投資を拡大していきたい。

■ 貨物地区について

Q1：既存事業である羽田空港の国内貨物地区やりんくう国際物流センターといった貨物施設への中長期的な投資についてどのように考えているか教えてほしい。

A1：りんくう国際物流センターは満床の稼働率を維持することができており、関西国際

空港の対岸という立地の優位性等を活かし、国際貨物の取り扱いに大きな貢献ができていていると考えている。その上で、経年劣化に関しては、適切な予防保全によって対処し、テナント満足を高めていくことを念頭に置いて事業を展開していく。

羽田空港は東西にエリアが分断していることから、生鮮貨物を取り扱う施設が点在し、フォークリフトやドーリー等の通行が錯綜するなど、非効率的であり、安全面でも懸念があった。そこで、生鮮センターという、生鮮貨物を取り扱う代理店やフォワーダーを西側のエリアに集約する取り組みを行っている。現在すでに一部機能の運用を開始しているが、来月からさらに運用範囲を拡大する予定であり、来年度をめぐって完成を目指している。東西の機能をきちんと整理しながら安全かつ効率的に貨物を取り扱える地区となるよう事業を進めていきたいと考えている。

そして、羽田空港の国内貨物地区のポテンシャルを高めるため、追加投資を検討する余地はあると考えており、空港内の決められた目的に沿って、関係者と調整しながら更なる機能強化を図っていきたい。

Q2：羽田空港の旅客ターミナルは第1ターミナルから第3ターミナルまで国内、国際問わず受け入れていこうとする動きがある中、貨物地区では国内貨物地区と国際貨物地区で役割の線引きがされているが、中長期的な視点で国内貨物地区や国際貨物地区をどのように扱っていくのが望ましいか。

A2：当社の国際貨物の取り扱いに関する今後の展望について、PFI事業として国際貨物地区を取り扱う東京国際エアカーゴターミナル(株)と明確な線引きがなされていることから、当社が運用している国内貨物地区を保税エリア化し国際貨物を取り扱うということにはならない。しかし、高い視座を持って航空貨物の転送機能や速達性を高めるという観点から、国内貨物地区と国際貨物地区が協働できる範囲があり、関係者との調整の中でそれが可能であれば、検討していきたい。しかし、前述のように国内貨物と国際貨物間で線引きがある関係から、簡単に手を付けることができないのが現状である。

以上