

2025年3月期 Q3 決算説明会 質疑応答

【機関投資家向け説明会】

2025年2月4日（火）14:00 開演

Q1 :

上方修正されていた通期計画の据置き理由及び事業別の強弱感について教えてください？

A1 :

上方修正した通期計画の据置き理由についてですが、2-3月に計画していたものが12月に前倒し計上されており、第3四半期の決算は好調であったことが要因の1つとしてあります。今後もさらなる増収増益に向けて努力を継続していきますが、現状では据え置きとしております。

事業別の強弱についてですが、動力事業に関しては航空需要が堅調に推移しており、今後も国際線を中心に伸びてくるものと見ており、まだ力があると見ております。

エンジニアリング事業につきましても、航空需要が回復している中で、空港内設備の稼働が増えてきています。コロナ禍の影響により修繕工事等を控えていたという状況がありましたが、航空需要の増加に伴い、設備稼働率が上がると、故障の可能性も高くなりますので、事前の修繕工事等の引き受けが多くなり、好調に推移するということで、強みがあると判断しています。

最後に商品販売事業については、コロナ禍においてGSE機材の更新控えがありましたが、やっとここに来て受注が増えてまいりました。一時的に控えていた需要が戻ってきているということで、こちらも強みがあると判断しております。

航空需要に後押しされながら、3事業とも追い風となっていると見ております。

Q2 :

第3四半期までの一過性の売上・利益の有無および第4四半期における業績のリスクについて教えてください？

A2 :

第4四半期に計画していたものが、第3四半期で売上計上ができており、こちらが一過性であったということも言えます。

当社は第4四半期に多く仕事の引き合いを受けるという傾向がありますので、第4四半期においても更に工事案件を獲得できるよう邁進してまいります。

第4四半期の業績リスクについてですが、当社は航空需要に業績が大きく左右されます。コロナ禍においては、このようなリスクによって大きく業績を落としましたが、このようなイベントリスクによって業績が

左右される可能性があります。しかし、我々は空港外の売上を伸ばしていくことで、空港業界の状況が悪化しても、空港外で基盤を固め、予想外のイベントリスクについても、しっかり対応できるよう体制を整えております。

Q3 :

今期の第 1 四半期から第 3 四半期にかけて、四半期ごとに営業利益率が上昇している要因を教えてください。また第 4 四半期の営業利益率はさらに上昇していくでしょうか？

A3 :

動力供給事業については、航空需要が堅調に推移することによって、当社の GPU 稼働が上り、利益率が上昇しています。また、エンジニアリング事業については、経営課題として人員不足の課題について対応を進めているところです。具体的には、BPR を進めることによって、24 時間 365 日対応のシフト見直しを行いました。その結果、業務の効率化が進み、少ない人員で様々な仕事を受けることができ、利益が伸びてきております。このように航空需要増加の追い風や、業務効率化によって、さらなる利益の積み上げが見込めると考えております。

Q4 :

2030 年までに GPU 利用率 100% 目標を掲げていらっしゃいますが、これに対する阻害要因、加速要因についてご解説をお願いいたします？

A4 :

追い風要因といたしましては、空港におけるカーボンニュートラル化が、国土交通省の主導で進められているということです。こういった国の動きは GPU 利用率 100% の後押しとなると考えています。また航空機燃料について高止まりが続いておりますので、航空燃料によって APU を使用するより、当社の GPU 設備を使用していただいた方が、航空会社様にとってコストメリットもあります。

一方、阻害要因についてですが、空港業界の状況を悪化させるような予想外のイベントリスクは阻害要因となる可能性があります。技術革新についてもリスクと考えています。短期的に起こるものではないと思いますが、中長期的に見ると大きな技術革新が進むことによって、我々の設備を使用しただけなくなるような状況になるかもしれません。我々はそのような技術革新についても、しっかりと対応すべきことを進めていき、これらのリスクは回避できるものと考えております。

Q5 :

大株主 3 社について、持ち株比率の変動がありませんでしたが、3 社が協力しない理由と、今後協力する見通しについて教えてください？

A5 :

主要株主 3 社様とは、継続して対話をさせていただいております。

現在、100社以上の航空会社様がございますので、当社が独立性を維持した状態で、中立的な立場で安心して安全に、全ての航空会社様に公平なサービスを提供し続けることが、全体最適である旨をご説明しております。

しかしながら、残り期間がわずかとなっていることは否めません。そのため、主要株主様ともしっかりと議論した上で、引き続き市場及び株価への影響を最小化することを念頭に置きながら、自助努力についても検討し、2025年3月末までの基準充足に向けた取り組みを押し進めていきたいと考えております。

Q6 :

動力供給事業について、運行便数以外に売上高が増減する要因があれば教えてください？

A6 :

GPU利用率という指標があり、航空機に対して我々の設備が、どのくらいの割合で使っていただけているかという数字です。現状GPU利用率が50%台ですので、100%までの伸びが見込めますので、増収要因となります。

この動力供給事業は投資事業のため、大きな投資を抱えております。この投資コストも昨今非常に値上がりしてきております。こちらについても価格転嫁制度導入など対応を進めなければ、利益圧迫の要因になりますので、このような単価変更などを進めることによって、売上が変動する可能性もあります。

Q7 :

タイの動力供給事業の、今後の売上の方向性及び業績貢献の目処について教えてください？

A7 :

業績の目処についてですが、空港の拡張・新設のマスタープラン自体が大幅にデレイしている現状です。我々が投資できる可能性があるのが、26年の終わりから、27年の始めとなる予定です。現在3つのターゲット空港のステークホルダーと協議を進めている状況です。空港の拡張には2、3年かかりますので、目安としては2030年以降で、業績にプラスとなると考えております。

Q8 :

商品販売事業について、EV補助金のお話がありましたが、こちらについて金額含めもう少し詳細をお願いいたします。補助金がなければ黒字かはなかったのでしょうか？

A8 :

EV補助金に関しましては、お客様が補助金を活用されますので、この補助金がなければ黒字にならなかったということはありません。

EV化が進むことによって、大量の電気を空港で消費することになりますが、この電気に対してエネルギー

ーを最適化し、適正なコストで提供するためのエネルギー・マネジメントをどのようにしていくか、ということをお我々は研究開発しているところです。

この EMS と蓄電池という組み合わせについては、補助金など活用できるものは活用し、投資コストを抑制させながら、取り組みを進めていき、事業の柱としていきたいと考えています。

Q9 :

動力供給事業、エンジニアリング事業それぞれにおいてプライシングはどのように決定されているのでしょうか。コストに応じて決定されるのか、それとも需給に応じて決定されるのでしょうか？

A9 :

コスト、需給の双方に応じて決定しています。

動力料金の価格については、約 30 年間据え置きとなっております。昨今では物価上昇が大きく、投資コストもかなり増加しております。一方で仕入れる電気につきましては、原材料費調整金ということで、変動価格の転嫁をさせていただいております。しかし、投資コストについては、まだ価格転嫁ができていないという状況です。

30 年ほど前に設定した料金ですので、現状の原材料費高騰など踏まえますと、料金改定のフェーズが来ていると判断しております。お客様から見ても適正な価格を設定していくことが重要と考えておりますので、お客様からのご意見もお聞きし慎重に検討を進めていきたいと考えております。

Q10 :

現在非行開化は考えていらっしゃると思われませんが、検討段階も含め、机上に候補として上がっている選択肢にはどのようなものがあるのでしょうか？

A10 :

国内主要 8 空港にて、駐機中の航空機へ動力と空調を提供している会社です。また当社は 1965 年設立以来、空港業界における環境貢献企業のリーディングカンパニーとして、全ての航空会社様に対して、当社設備の利用を促し、空港における脱炭素化、環境社会の実現を目指しています。当社設備を利用していただく全てのお客様に対して、中立的な立場で公平かつ安全にインフラサービスを提供し続ける会社でありたいと考えております。そのためには、当社が独立していることが重要なことだと考えておりますので、現時点では非公開化という選択肢は考えておりません。

Q11 :

空港外の売上について、その比率及び目指す水準があれば教えてください？

A11 :

当社の中期経営計画において、空港外売上比率 20%を目標に開示しております。しかしながら、現

状では 10%弱ということで大きく未達となっております。

こちらについては、航空需要が堅調に推移したことで空港内事業の売上が非常に大きく伸びてきていることが背景にあります。

空港外売上の主力としては物流保守サービスの展開があります。こちらの売上もしっかり伸びてきておりますが、売上高の伸びが空港内事業に対して少ないということで中期目標未達となっております。

しかし、直近では物流保守サービスのオーナー会社様と直接契約締結という話も進んでおりまして、さらなる増収は考えられます。

Q12 :

空港自体の CO2 排出削減に向けた EV 化の進捗、また、エネルギーマネジメントへの取り組みについて進捗を教えてください？

A12 :

前提として、ナショナルアジェンダである 2050 年までのカーボンニュートラル化の達成についての、2030 年における中間報告として、CO2 排出量の 50%削減、再生可能エネルギーの活用拡大、電動化（EV 化）の推進が目標設定されています。これに対して、当社の事業に大きく関係するのは、主力事業の動力供給事業の電力仕入れです。仕入れる電力を再生エネルギー化することが重要であると考えております。そのため、当社はグリーン発電の確保について真剣に検討を開始しています。

一方、EV 化やグリーンエネルギー化を推進することで、ますます電力使用料が増加してしまうという問題もあります。エンドユーザーである航空会社様のご理解を得るのが厳しくなるような、非常に難しいテーマとなります。そのため、当社は大型蓄電池の導入や、電力使用の最適化を図るための空港における EMS の導入を検討してきました。

我々は、電力料金を抑制することを目指しています。

これまで大学と検討および研究開発を進めていましたが、今期末に proof of concept の構築が完了する予定です。その後は、システム開発を進めていきたいと考えています。並行して、空港内車両の電動化（EV 化）に伴い、必要となる充電ステーションの設置について、各空港会社様と協議中です。

大規模なインフラ改革となりますので、短期的な視野で結果が出るものではありませんが、空港におけるカーボンニュートラル化の実現に向けて、中長期的な視点で、最終的にはエンドユーザーである航空会社様にとってもメリットがあり、有益となるような再エネ利用促進に挑んでいきたいと考えています。