

Q1：自己株式取得の規模感、また、大株主 3 社からの取得を検討しているかを含め、イメージを伺いたい。

A1：自己株式取得については、中計では機動的に進めていくとしており、一定の仮定を置いた上でキャッシュ・アロケーションの中に織り込んでいるものの、具体的なタイミングや規模感については今後市況等を見ながら進めていく予定。取得先についても今後検討していくこととなるが、自己株式取得の目的は還元の充実と資本効率を高めていくための取り組みの一つであることから、現在の主要株主の議決権に大きな影響を与える形は考えていない。

Q2：以前から取り組んでいる航空機ファンド投資については落ち着いたようだが、この先検討している投資は。中計に記載の環境関連投資は利益が出にくいものと想定されるが、その他利益の見込める投資について伺いたい。

A2：当社がアンカー投資家として出資している航空機ファンド投資については運用フェーズに入っており、安定的に配当を得る段階に移行している。今後は、同じような航空機ファンドを 2 号、3 号と増やしていくことは現在検討しておらず、主に、我々の拠点としている国内空港の中での役割を拡大していけるような投資をしていきたい。一方で、海外については、環境変化が大きく成長速度の速い市場であることから、一部中計に記載しているような航空機関連部品といったリース等を検討していきたい。航空機そのものは規模がかなり大きくなるが、今後は資本回転の速さを意識しながら、もう少し規模の小さなアセットを対象として検討したい。環境関連投資については、各社収益面の課題を抱えているところだと思われるが、当社としては脱炭素化への対応といった社会的課題にしっかりと取り組んでまいりたい。エネルギー施策や環境対策においては日々技術的見解が変わっており、変化を的確に捉えながら、当社の所有施設を中心に展開し、テナント様の働きやすい環境づくり等も進めていきたい。また、補助金についても、過去の当社における活用事例を踏まえ引き続き情報収集を行ってまいりたい。

Q3：中計 8 ページに記載の羽田空港一丁目地区における取り組みについて、建築費が高騰している中で、2028 年、2031 年目途に施設の新築の検討をしているようだが、施設に対する引き合い状況について教えてほしい。

羽田空港における需要は強く、建築費が高騰しても十分な賃料収入を得られる見込みがあるということか。また、羽田空港の発着枠が増えなくても施設のニーズはあるのか。現状の滑走路の本数においてはニーズの限界が見えているのではないか。

A3：羽田空港一丁目地区では、国の防災強化に伴う地盤の嵩上げに合わせ、施設の展開を検討している。発着枠については限界が来ていると聞こえてきているが、地上施設については当初の想定を上回る需要があり、施設が狭隘化してきているため今後も機能強化を図る必要がある。また、羽田空港の沖合展開に伴い建てられた新整備場地区の物件については竣工から 30 年が経過しており、今後の空港整備計画等にも注視していきたい。

Q4：中計 4 ページに記載のあるガバナンス強化にかかる取り組みについて、スキルマトリックスについては他社事例からも理解できるが、当社においては過去の国交省人事介入事案や今回株主提案を受けていることから、役員指名方針の策定とはどのような内容か伺いたい。

A4：役員指名方針は、当社の事業環境、経営環境、またご指摘の事案等を踏まえ、取締役会等で議論を重ね、2023 年 12 月に策定し、コーポレート・ガバナンス報告書においても開示したもの。当社においては、任意で指名委員会（過半数を社外取締役が努め、社外取締役が委員長を努める）を設けており、指名委員会の諮問・答申を経て、当社が独立して取締役候補者を選定するというプロセスを確立したもの。この過程において、ステークホルダー出身の取締役候補者に対しては、指名委員会が面談を行い、委員長より当社取締役に求められる選任基準として定めた要求事項・禁止事項を説明、候補者から了承を得た上で、誓約書への署名を求めており、経験や知見を活かしていただきながらも、出身母体から独立して、当社への忠実義務・善管注意義務を果たしていただき、当社の企業価値向上に向け邁進していただくというもの。

Q5：中計 20 ページに「※同業他社平均…総合デベ含む不動産賃貸主業会社 10 社平均」とあるが、大手不動産会社と比較しているのか。大手不動産会社と当社とは規模感が大きく異なるが、大手不動産会社を経営のベンチマークとして目指しているのか。

A5：ご指摘のとおり総合デベロッパーといった当社とは規模が大きく異なる会社も 10 社の中に含んでいるが、当社が空港の中で不動産賃貸業やインフラの運営をしており、空港外においては不動産回転型事業や海外事業をしている中で、ベンチマークとして適切な会社を選定するにあたり検討を重ねた結果、中規模の賃貸専門の不動産会社のみといったように絞り込みすぎず、大手不動産会社も含めた 10 社平均としている。なお、この参考値を目標と設定しているものではなく、この数値を睨みながら、当社として何を目指していくべきなのかという視点に立ち、このベンチマークを参照している。

Q6-1：中計 8 ページに記載の国内貨物地区における施設の複層化について、中計期間の 2028 年度までに実現を目指しているのか、スケジュール感を伺いたい。また、施設を複層化にすることでどのような効果・付加価値があり、具体的にどのような施設

を検討しているのか。

A6-1：国内貨物地区は空港法に定める空港機能施設事業者として当社が運営しており、極めて責任の重い事業を行っている中で、航空貨物そのものの生産性や競争力の向上に貢献したいと考えている。中計資料に記載している内容は、中計期間に実行し、果実を取っていかうと考えているもの。国内貨物地区の施設複層化についても同様であり、現時点で検討に着手しているが、動き出しのタイミングとしては今期から来期にかけてとなる見込みであり、また、実際の収益貢献は中計期間の後半になると想定している。

現在の国内貨物の物量は、コロナ前の水準まで回復していない状況であり、2024 年問題等により航空貨物業界には好影響が出ると考えていたものの、各フォワーダーにおいては様子見の状況が続いている。

施設複層化の検討の背景としては、航空貨物を詰めるコンテナ（ULD）を管理するスペースが不足しているために、効率的な貨物の荷捌きができないという生産性の課題が聞こえてきていることから、例えば、既存の駐車場を複層化することで用地を捻出し、新たに生まれた用地を活用してコンテナの格納場所を設け、お客様の生産性の向上に貢献してまいりたい。あわせて、同じく貨物地区におけるデジタル・スマート化として、貨物地区における保安上、入退場時に必要なセキュリティ対応に関し、ITを活用しスピーディーかつ安全性を確保した入構管理方法の検討も進めてまいりたい。

Q6-2：新しい施設を作るというイメージではなく、現在の東・西側貨物地区における既存施設の利用方法を検討し土地を捻出していくということか。

A6-2：国内貨物地区の土地が余っているという状況でなく、ご認識のとおり。

以上