

8864 空港施設

高橋 朋敬 (タカハシ トモユキ)

空港施設株式会社 代表取締役社長

不動産賃貸部門は回復基調で国内外の開発案件を検討中

◆2013 年度第 2 四半期決算概況

売上高は、前年同期比 73 百万円(0.7%)減の 105 億 28 百万円となった。不動産賃貸部門は、2011 年に大手航空会社からの大型施設の解約があり、業績が落ち込んでいたが、それら施設に新しい利用者が入り増収となった。特に西側格納庫は、当社が羽田空港で持っている最大の施設であり、JALから解約を受けた後、2012 年度にスカイマークへ賃貸している。また、JAL(JAS)が使用していた第七総合ビルは、パイロット訓練を専門に行う ANA 系列会社と契約した。これらの不稼働案件の契約が通年で寄与する一方で、JAL 向けの新原動機工場が解約になり、その減収の影響も受けた。これは、以前から JAL が一丁目地区から新整備場地区へ移転することを方針としていたためであり、移転先のテクニカルセンターは当社が所有している施設である。地方空港に関しては、2012 年度に竣工した北九州空港の SFJ トレーニングセンターの売上が通年で寄与した。また、これまで受託保守売上を熱供給部門で計上していたが、部門管理再編のため、不動産賃貸部門に売上を移している。

熱供給部門については、昨年度に比べて夏の平均気温が高く冷房の売上が前年を上回ったが、一丁目地区のテナント移転に伴い、供給先が減少するなど減収となった。加えて電気やガスの料金値上がりもあり経費が増加した。

給排水その他部門では、大阪国際空港の給排水運営事業が、新関西国際空港会社との保守管理契約へと変更となり、売上が減少した。しかし営業利益は、外注費を削減した他、地代が安くなったこともあり、増益となった。

以上のことから経常利益は、前年同期比 1 億 65 百万円減の 18 億 54 百万円となった。昨年は子会社である AFC 商事から 3 億円の配当をもらっていたが、今期は受け取っておらず、その分を差し引けば増益である。

◆業績予想の見通し

売上高は前期比 1 億 2 百万円増の 211 億 70 百万円という予想を立てている。セグメント別では、不動産賃貸部門が 10 億 3 百万円増の 153 億 58 百万円である。増収の要因は、2012 年度に新たに契約した羽田空港内の施設が通年で寄与するほか、スカイマークが入居するメンテナンスセンターアネックス敷地内にパイロット訓練センターを増築中であり、これが 2014 年 2 月に竣工予定で、その効果を一部組み入れた。空港沿線では、ANA グループ向けのスカイレジデンス大森東が 12 月に竣工する。熱供給部門は、下期に特に大きな変動要因はないが、一丁目地区の供給先減少で売上・利益とも厳しい状況になる。給排水その他部門は、コスト削減で利益を確保する。

経常利益は前期比 3 億 60 百万円減の 31 億 30 百万円、当期純利益は 51 百万円減の 17 億 30 百万円を見込んでいるが、これらは年度当初に開示した数字と同じである。業績の推移を見ると、JAL が経営破綻した 2010 年度を底として徐々に回復している。案件が次々に発生するわけではないため、今後も非稼働物件の稼働化、空室対策、新規物件の獲得などを地道に続けていく。

◆最近の事業展開

羽田空港および空港沿線の投資案件としては3つある。1つ目は、航空会社の事業拡大に伴う施設需要である。航空会社の新機材導入に伴い、新たな訓練施設等が必要になるため、それに向けた投資を行っている。第2は、路便の拡大に伴う施設需要である。現在、新整備場地区でJAL系の機内食会社であるジャルロイヤルケータリング向けに機内食工場の建設を進めている。古い建物を当社が買い取り、増改築した上で賃貸する予定であり、2014年3月に完成する。第3は、増大する空港勤務者向けの住宅需要である。建設中のスカイレジデンス大森東の他に、京浜急行の大鳥居駅付近に3棟目の共同住宅を建設しているところであり、2014年11月に竣工予定である。

羽田空港以外の投資案件としては、当社は地方空港にヘリコプターなどの小型機用の格納庫を所有しており、報道用や医療用のヘリコプターを格納している。最近、搭載する機材が多くなり、ヘリコプターが大型化しているため、格納庫もその仕様に合わせて必要が出てきた。このため、順次、格納庫更新の案件が入ってくるようになった。今年、鹿児島空港において、鹿児島国際航空向けとオールニッポンヘリコプター向けの格納庫を手掛けており、2014年3月に竣工予定である。また、それらの格納庫には太陽光パネルを設置し、関連事業収入によって採算性を確保する。また、当社は成田空港近くの三里塚に約1ヘクタールの遊休地を持っているが、開発調整区域で良い建物が作れそうにないため、太陽光発電施設を建設した。現在は太陽光発電の電力買取制度があり、キロワットあたり42円で買い取ってもらえる。

海外の投資案件としては、今後、海外における航空関連施設の建設や取得を行うため、シンガポールに現地法人を設立し、現地事務所を開設する方針を10月の取締役会で決定した。日本国内で航空機整備工場やシミュレーター等の施設を展開している当社事業の特殊性や、持っているノウハウや知見に関心を持っている企業があり、今後、現地の需要に沿った施設を展開していきたい。

◆今後の事業展望

羽田空港の国内旅客数は2008～2011年度まで減少傾向にあったが、最近は国内需要が回復傾向にあり、国際線は新ターミナルができてから徐々に伸びている。国内貨物についても、2011年度まで下落していたが、現在は少し持ち直しており、国際貨物は引き続き増加傾向である。発着容量についても今年度末には44.7万回まで増える。このような中、航空会社の経営改革はさらに進むと考えている。ANAは1,000億円のコストカットを計画しており、その影響もあるが、逆に手伝える部分があるかもしれない。JALはスリムになったが、これからの発展のためにはさまざまな施設を作っていかなければならない。羽田空港の発着容量拡大に伴って、機内食のサービス量も増えるので、それに対応した工場を作る必要がある。機内食は、乗客の人数が確定した段階ですぐに運ばなければならないため、機体のできるだけ近い所に工場を置きたいという需要がある。また、運航乗務員を定期的に訓練しなければならないため、そのための施設も必要となる。加えて、空港勤務者向けの社宅も不足している。これは、航空会社が特に若い人を空港の近くに住ませるようにしているためである。

地方空港の活性化の取組みとしては、鹿児島空港以外の複数の空港から格納庫の改築等の案件が来ている。その他にも、貨物施設を作ってもらいたいという要望もある。空港内外の空室対策としては、新規ニーズを発掘するために新たな営業手法を用いている。今までは、航空局の考えに基づいて、どうしても空港内になければならないような企業にしか賃貸しなかったが、現在の状況はきわめて厳しいため、積極的に空港の価値を高める企業・テナントを調査し誘致する努力を始めている。首都圏空港の更なる強化に向けた動きも始まっており、9月に航空局は、今後の国際・国内の需要増大に対処するため、国土交通政策審議会の航空分科会に首都圏空港の機能強化に向けた施策を諮問した。これは、オリンピックによる一時的な需要増に対応するためではなく、より本質的な問題である。羽田空港に続いて成田空港でもあと1～2年で発着回数を30万回に増やすと思われるが、それでも需要を満たすことができない可能性がある。

現在、羽田空港から離陸した飛行機は、みな千葉県側に旋回するしかないが、一方向しか旋回しない空港は世

界中で羽田空港だけである。東京都心上空を通過できるようになれば、能力は向上する。また、国内需要が減って国際需要が増える時代にあって国内・国際の分担をどうするのか、成田空港と羽田空港の関係をどうするのかという問題もある。本年度末までに技術的な検討結果を出すようなので、その動向を注視していきたい。また、空港跡地 53ha についても、官邸から国家戦略特区という動きが出ている。国家戦略特区とは、大田区が計画している跡地利用に関する構想をさらに発展させ、国内企業と海外企業との出会いゾーンにしたいという開発構想である。この動きと、当社が蓄積してきた知見や経験がどのように関係するかを考えて対応していきたい。羽田空港に残された最後の空き地である一丁目地区の再開発については、安全のための施設や訓練所を置くとすればここしかない。当社のプランはすでに国に提案しており、国との議論を進めていきたい。

その他の取組みとしては、民活空港運営法の施行に対する対処がある。先行的な事案として2つがあり、1つは2014年にも始まる新関西空港のコンセッションである。もう1つは仙台空港であり、民営化の前段階として関心のある企業を募集しているので、当社もデータがない中ではあるが検討を続けている。羽田空港については、上場会社やPFIで選ばれた30年事業権が保証された会社が入っており、単純に一元化するのは困難で、民営化の話はかなり先になると思われる。

(平成 25 年 11 月 28 日・東京)

* 当日の説明会資料は以下の HP アドレスから見ることができます。

<http://www.afc-group.jp/ir/index.html>