

2024年3月期第2四半期 決算説明会 主な質疑応答（要旨）

Q：羽田免税店舗の下期の国籍別購買単価の前提

- 上期の国別の商品単価は、中国が 25,000 円、台湾が 21,000 円、東南アジア、北米が 12,000 円、欧州が 7,000 円、日本人は 12,000 円。
- T3 免税店の大まかな売上構成はブランド店が 4 割、免税エリア中央のセントラル売店が 4 割、その他が 2 割。円安も多少影響があると思うが、世界的にコロナ明けの反動があってラグジュアラルブランドが売れている状況。
- 上期の免税全体の単価が 1 万 5 千円のところが、下期においては 1 割減って 1 万 3500 円程度となることを、リスクとして見ておきたい。
- 中国の方はまだ外国人旅客の 12~13%だが、4 割弱の売上を作っている。中国の方の単価は非常に高いが、今お越しになっている方は富裕層に近い方と思われ、これから 2019 年レベルで旅客増になったときは、単価は下がると見ている。
- 単価が下がる分、お客様の数を増やしていかなければいけないが、インバウンドは、今年は 2 千数百万人になり、この流れでいくと来年は 3 千万人を超えるので、客数はアップしてくる。
- 中心的な稼ぎ頭であるセントラル売店では、今、急激にお客様の数が増えて多少の機会ロスが生じているので、トラフィックを改善し機会ロスをなくすだけで、ポテンシャルが増えてくる。

Q：銀座三越市中免税店の現状

- コロナ禍で非常に厳しい中で続けるかどうか、経営としての意思決定を 2 年前に行った。厳しい状況だったが、2030 年の訪日外国人数 6000 万人という政府の目標や日本の魅力度からするとインバウンドは大きなマーケットがあること、市中免税というビジネスモデル自体、私どもが最初に本格的に取り組んできた経緯もあり、面積を 40%減らし、コスト削減して続けてきた。
- 今期は単年度黒字化を目指している。今後、お客様の数が増えてきたときに今の面積で充分かという課題認識をしており、今進めているのが、特に中国の方の富裕層一人一人にフルアテンドで買い物していただく、銀座店舗のラウンジで羽田の免税商品を選んで、結果的に羽田の免税でアディショナルで買っていただく、というマーケティングで、小さい面積の中で効率を上げていく。
- 今後、市中免税をどう考えていくかは経営として議論していく必要がある。

Q：物品販売業の旅客数回復以上の成長への期待

- 今まで国内線では空港という特性上、お土産のお菓子が中心の品揃えであった。11 月のハワイフェアや 12 月オープンの羽田産直館のように、これからはお菓子という単品ではなく、ライフスタイルやテーマ性を持ったものを羽田で独自性を持って扱い、羽田にそのためにお越しいただくような店舗づくりをしていく。

Q : 23 年度営業利益予想の中計策定時との比較

- 中計では 23 年度の定量目標を示していないが、23 年度の国際線旅客数が、今期想定は 1,937 万人・2019 年比 104%・拡張後計画比 75%に対し、中計の前提は 2019 年比 65%・拡張後計画比 47%と、大幅に上振れしていることから売上・利益とも上がっている。
- 販管費はコスト削減をする中で、2019 年対比で 86 億円ほど減っている。人員数が 2019 年の状態に戻っていないこと、業務委託や清掃なども今期の急激な回復に一部追いついていないところもあり、今期は営業利益が高くなった。

Q : 中計営業利益目標 300 億円の上振れ可能性

- コスト前提として、来年度は T2 サテライトの接続工事、25 年度は T 1 北側サテライトの建設工事が竣工する前提を置いている。いずれも既存の施設を接続するという工事になり、竣工した時点で投資額の何%か修繕費がかかる。
- 国有財産使用料では、来期は TIAT で歩合部分が発生する見通し。
- 光熱費は現在より低い単価を想定していたため、24~25 年度も上昇の影響はあると認識している。
- ポジティブな要素としては、来年度に関しては国際線旅客数の上積み分と、今後の免税店の購買動向がどう推移するかがポイントになる。今後來期以降の計画を立ててお示していきたい。

Q : ロボット等の活用によるコスト抑制状況と中計目標 25 億円のコスト削減の進捗

- ロボットは旅客の案内サービスの部門で活躍しており、将来的には警備関係にも導入していきたい。
- コストリバウンドについて、旅客増に伴い連動した費用が上がるが、仕様の見直しをして、なるべく 100%に戻らないようリバウンドを抑制していきたい。
- 25 年度に向けて定量的には 25 億円の削減を目指しており、今の時点で順調だが、どこまでいっているかはお伝えできる状況ではない。

Q : 建設コスト高のサテライト工事や修繕費への影響

- T2 サテライトについては想定以下のコストで抑えられたが、T1 サテライトの増築に当たってはかなりのコスト高になっている。
- 他の修繕工事についても、物価高や来年の労働法改正といった問題もあり、今後、工程が長くなり単価・総額が上がっていくことは想定される。

Q : 今後の増便に対する保安検査要員の充足見通し

- 来年 3 月下旬のサマーダイヤにはさらなる増便が想定される。
- 保安検査要員は誰でもいいというわけではなく、資格の問題があるので、今から手を打たないといけない。10 月に入ってから関係者間で議論を重ねており、万全な体制を敷くように調整している。

Q : 国内線からの転用や人工地盤整備による、羽田国際線発着枠の拡大可能性

- 国内線は、あとはビジネス客の取り戻しだと思うが、少子高齢化で伸び代が高くなることはない。
将来的にインバウンド需要に向けて国内線の発着枠を国際線に振り向ける可能性もある。
- 人工地盤は、現時点では国の方でT1-T2間の調査を開始したところ。
今後、色々な展開が予想されるので、それに将来対応をするための調査という位置づけ。

以上