

## 2026年3月期第3四半期 決算説明会 主な質疑応答（要旨）

**Q：中国の渡航自粛の影響が、羽田以外の拠点、例えば成田や卸売、銀座の市中免税店で、どの程度出ているか。**

- 成田の免税店では、第3四半期時点では大きなマイナスは出ておらず、12月の売上は前年同月比5%程度の減少にとどまっているが、1月以降や春節の動向を慎重に見極める必要があると考える。
- 前年の春節は1/28から始まり、1月から在日中国人の出国が多かった一方で、1月の売上は前年を超えている状況（今年の春節は2月半ばから）。
- 銀座の市中免税店については、特定の国や商品の売上依存が強かったため閉店に至ったが、現時点で売上への影響は限定的である

**Q：売上構成に占める中国の割合について、羽田免税店以外の割合や事業別・他のセグメントの構成比ではどうなっているか。それを踏まえて12月実績と4Qへの影響をどう見ているか。**

- 羽田以外では、免税店売上のうちおよそ6割が中国人客によるものとなっており、中国の渡航自粛の影響は一部で出ているものの、現時点では微減にとどまっている。
- 1月の羽田空港の売上は前年を上回っており、2月は春節がプラスに寄与すると考えている。
- 例年、春節時期に2割ほど売上と客数が増える傾向が確認されていて、今年も期待している。

**Q：国籍別売上において2Qに日本人が大きく伸びて3Qでやや下がったが、この要因と今後の見通しを教えてください。**

- 日本人旅客への商品として、特にブランドブティックの商材を厚めに展開した。例えば、新発売の商品をいち早く入手して、それを素早くお客様に提供するといったことに取り組んでいる。
- 年末年始の9連休を背景に日本人旅行者の出国増が見込まれたことから、ブランドブティック商材の品揃えを強化した。総合免税店では中国の影響が若干出て下がったが、ブランド品で日本人の売上を獲得することができた。
- なお、この流れは1月まで続いており、ブランド品の売上シェアが前年比5ポイント上昇し、売上高は15%増となるなど、好調は続いている。

**Q：銀座市中免税店の閉鎖を決定した際、そのプロセスの中で、資本コストやリターンを踏まえた判断があったのか。**

- 銀座の市中免税店（JFM）は 10 年間営業し、コロナ禍で売上が大きく減少した時期もあったが、コロナ後の回復を試みてきた。
- しかし、日本人のお客様が少なかったことに加え、特定の国や商品の売上偏重が続いたことから、定期借家契約の終了に合わせて事業停止の判断を下した。

**Q：上期から引き続き 3Q でも計画以上にコストが抑制されているが、どの項目が効いているのか。また、抑制の反動で新年度に増加するような要素はないか。**

- 第 3 四半期は販管費が約 8 億円計画を下回った。
- 人件費と減価償却費がそれぞれ 5,000 万円程度、物件費が 7～8 億円ほど下振れた。物件費の内訳は、修繕費が数億円、広告宣伝費と水光熱費がそれぞれ 1 億円程度。
- 修繕費は一部期ずれもあるが、工事修繕計画の見直しによってコストコントロールが効いた結果であり、水光熱費は季節要因もある。
- 期ずれについては年度内にほとんどを消化する予定であり、翌年度に大きく持ち越すようなことはないと思込んでいる。

**Q：次期中計で株主還元強化が注目されているが、自己株買いを一度に大きく行うのか、あるいは複数年にわたって継続して行うのか、現時点でのイメージを教えてください。**

- これまでコロナ禍で傷んだ財務体質を立て直すため、自己資本比率 40%を意識して経営を進めてきて、現在はその水準を達成した。
- 次期中計においては資本効率を念頭に置きながら、株主還元を強化する方針に変わりはない。自己株取得も選択肢の一つとして検討しており、総還元性向を用いるよう議論している。
- 自己株買いを、一度に大きく実施するのか、分散的に行うか、については現在検討中だが、5 年程度で考えている次期中計期間の中での総還元性向の水準を示していきたいと考えている。

**Q：羽田国際線増強に関する T1 北サテライトや人工地盤構想が収益貢献するタイミングと、どの部分を当社主体で整備するか、伺いたい。**

- 新聞報道にも出た通り、T1-T2 間の湾岸線に蓋をかけて新たなスポットを確保する人工地盤を、国が研究し整備するという前提で考えている。
- ターミナル施設については当社が整備していく方針である。順番としては、まず T2 の国際線を強化して、ターミナルを接続し、その後に T1 国際線化という流れになる。
- 時期は 2030 年以降となるので、当社も将来に向けて様々な研究を進めている状況。

**Q：T1・T2 の国際線エリアを一体運用する計画が実現した場合、当社への業績インパクトとして、利益や設備投資の規模はどの程度になるか。**

- 2030 年以降の話であるため、今の時点で具体的な数字をお答えするのは難しい。
- 羽田の発着枠は 2020 年の増枠以降ほぼ満杯という状況で、成田空港では第三滑走路の整備が計画されており、完成すると首都圏全体で 100 万回規模の発着が可能になる。
- しかし、政府が掲げる訪日外客 6,000 万人目標やその後の増加も踏まえると、首都圏のキャパシティ拡大の議論は出てくると考えており、当社が国際線のターミナル施設をしっかりと整備することで、需要を創出する考えである。
- 投資規模についても現時点で規模感を示すことは難しいが、T1・T2 を接続し、T1 を国際化するとすると、相応の規模の投資が想定される。
- 際-内の乗り継ぎ強化という観点での需要創出や、T3 から T1・T2 に国際線をなるべく集約できれば時間値で少しでも増枠できるのではいか、といったことを考えながら、今後、ステークホルダーとともに協議していく。

以上