

## 2023年度第2四半期 決算説明会における主な質疑応答

※説明会での質疑応答をそのまま書き起こしたのではなく、簡潔にまとめております。

### <インバウンド回復状況について>

**Q** ホテル利用者のインバウンド比率がコロナ前まで回復したことは理解できたが、それ以外の運輸業や福岡空港などの状況を教えてほしい。

**A** バス事業では、福岡-湯布院線や福岡-別府線などの高速バス路線で好影響を受けており、2023年度上期は、高速バス全体でコロナ前の90%程度まで回復している。  
九州島内バス乗り放題乗車券「SUNQパス」は、コロナ前2019年度の年間販売枚数の半分程度を2023年度上期に海外で販売しており、この調子が加速すればコロナ前を上回る見通しである。現在、紙券からスマートフォンで購入できるデジタル券にシフトしていくなど、需要を捉えた販売にも取り組んでいる。  
福岡空港の利用客は、国内線・国際線ともに回復は進み、空港を運営している福岡国際空港(株)は、2023年度第2四半期に営業黒字となっている。

**Q** インバウンド需要の取り込みについて来期以降どう見立てているか教えてほしい。

**A** ホテルを例に説明する。足元、インバウンド比率が全体の約2割強まで戻ってきており、コロナ前のピークの8割ぐらいである。その4分の1程度が中華圏であり、未だメインの中国本土からの団体旅行が回復していない状況である。  
従って、春節以降、中国本土のインバウンドが戻ってくる状況が見えてくれば、さらに稼働率や客室単価が上昇することが期待できる。

### <オフィス・商業のテナント充足状況について>

**Q** 建設中の新福岡ビル(仮称)や既存ビルのリーシング状況を教えてほしい。

**A** 新福岡ビルは順調にリーシングが進んでいる。オフィステナントについては、賃貸面積の半分程度の目途が立っており、商業テナントについては、引き合いが大変多く、全体コンセプトに合わせ調整している状況である。  
既存オフィスビルの空室率については、福岡都市圏平均の空室率よりも低いレベルで推移している。また、賃料改定ができるところは契約更新のタイミングで改定をしている。

## <人財確保について>

Q 乗務員不足に対する具体的な取り組みについて教えてほしい。

A 長期的には、働き方の面で、短時間シフトの導入などの取り組みや、採用の面で、女性ドライバーのさらなる採用強化や、外国人の特定技能認定について国の議論が進めば、その制度における外国人ドライバーの新たな採用など、いろいろとハードルが高いが検討を進めていく。  
短期的には、賃金見直しや祝い金支給などの待遇改善のほか、養成運転士として勤務しながら大型2種免許を取得してもらうことを以前からやっており、毎年3~4名の養成運転士がコンスタントに入社している。高卒採用も福岡県内だけではなく九州全域まで範囲を広げ、関東で開催されるバスドライバーに特化した採用イベントにも顔を出すなど、採用活動を強化している。そして、入社後の定着のためにも働き方のさらなる改善や営業所の建て替えなど労働環境の整備も進めている。  
離職率は、当社バス乗務員に関しては高くなく、高齢ドライバーの定年退職の補充が追い付いていないという状況であり、それなりに職場環境の改善はできていると認識している。その取り組みをさらに推進することで徐々に乗務員の数も増えていくと考えている。

## <国際物流事業の回復見通しについて>

Q 今回の業績予想では国際物流事業のボトムはいつ頃と見ているか、また、貨物取扱が本格的に回復してくるのはいつ頃と見ているか教えてほしい。

A (ボトムの時期)  
落ち込みが大きいのは第4四半期(2024年1月-3月)と考えている。この下期に入り、航空運賃はまだ下がっている。海上運賃も来年度(2024年度)以降も上がる傾向が見えてこない。実際に物量もスポットでは出ているが、継続的に出るようなものがまだ見えてこない。現在好調なEコマースでの世界的な需要が一段落つくのがこの年末年始と予想しており、第4四半期(2024年1月-3月)は春節等あり取り扱いが非常に厳しくなると考えている。

(本格的な回復時期)

来年度の前半(2024年4月-9月)も引き続き厳しい状況とみており、本格的な回復は来年度後半(2024年10月以降)と予想している。自動車産業、半導体という当社の取り扱いが多い分野の回復が遅れるのではないかと考えている。

<その他>

Q 不動産流動化の取り組みについて進捗状況を教えてください。

A 現在、アドバイザーとしての金融機関を選定のうえ、プロジェクトチームを組成し取り組んでおり、2023年度中に第1号の私募ファンドを立ち上げる予定である。その後は、物件を積み増し私募REITの立ち上げまでを見据えている。  
2024年度、不動産流動化を推進する組織を作り、ノウハウを蓄積しながら天神エリアにおける今後の大型開発に備えたいと考えている。健全な財務体質を維持しながらまちづくりを加速していきたい。

Q 持分法投資損益に含まれる「福岡国際空港㈱」や「海外不動産開発」について中期経営計画と比べてどのような進捗か教えてください。

A 福岡国際空港㈱は、足元、空港利用者の増加によりやや上振れしており、2023年度第2四半期は営業黒字となったが、純利益は支払利息の負担などで、まだ赤字が続いている。  
今年度は当社関連会社を通じた福岡国際空港㈱に対する株主ローンの実行などで、当社持分の投資損失が膨らむ見通しであるが、この損失発生に関しては中計で想定していたシナリオ通りである。  
本持分法投資損益の計上については、資料末尾の「《参考》関連会社である福岡国際空港の持分法における投資損益について」を参照願いたい。  
海外不動産開発については、開発の許認可遅れや金利情勢の影響などで、販売スケジュールに多少遅れが出ているプロジェクトもあるが、実需向けを中心に堅調に販売が進むとみており、全体では中計の想定内に収まると考えている。足元今期予算については概ね達成できる見通しである。

Q 建築資材コストが膨らむ中で、中期経営計画に比べ投資額が上振れることはあるか、また、上振れた場合はどのように対応するのか教えてください。

A 中計を策定したのが概ね1年前であり、この間、建築費は6～7%程度上昇したと認識している。本中計で一番大きな投資は、福ビル街区建替プロジェクトであるが、既に発注を済ませた金額を織り込んでいたため大きくは影響しないと考えている。確かに資材高騰による金額見直しなどの申し出を受けているが、仕様変更などでコストダウンを図っている。また、投資計画もある程度予備費的なものを見ていたこともあり、想定範囲内でほぼ収まっている状況である。  
影響が大きいのはマンション関係である。今後、物によっては建築コストが計画より10%程度上がることもあると思う。商品性を見直して売価が高く設定できるようなグレードアップを図っていく。また、お客さまがお買い求めいただきやすいように、少し面積を絞った形で提供するなどの工夫も進めていくことになると思う。特に今後は、立地の重要性が高まると考えており、立地が良い物件については工事費等が上がったとしてもしっかり売れていく状況になると予想している。良質な物件を厳選しながら開発していきたい。

以上