

# 株式会社エージーピー

## 2025年3月期 第1四半期決算 個人投資家向け説明会（オンライン）

### 主な質疑応答（要旨）

【日 時】 2024年8月13日（火）19:00~20:00

【説明者】 代表取締役 社長執行役員 CEO 杉田 武久

---

※本質疑応答資料は、説明会での発言をそのまま書き起こしたのではなく、加筆・修正等を加え、当社の判断で簡潔に纏めたものであることをご了承ください。

また、この質疑応答については、8月2日決算説明会時点の情報に基づき作成したものであり、当社の将来の業績を保証するものではないことをご了承ください。

#### 【質問1】

第1四半期の動力供給事業は堅調に推移し、売上高は前年同期比1億4,000万円の増収、利益は前年同期比1億600万円の増益とのこと。対前年増収の構成比として、中国・韓国系、その他の外国系エアラインが64%を占めているとのことであるが、今後の見通しは？

#### 【回答1】

動力供給事業の売上高については、インバウンド需要（特に外国系エアラインの増加）により、航空需要が好調に伸び、電力供給機会の増加により大幅増収となっている。

4月に私が社長に就任して以降、施策の1つにインバウンド需要を見通し、本邦エアラインのみならず、外航エアラインへも当社設備の使用を積極的に促進いただくことと、空港におけるCO2排出量の削減を呼びかけている。

今後も国際線の運航便数は増加すると見込んでおり、動力供給事業の業績は堅調に推移すると想定している。

#### 【質問2】

第1四半期の業績が好調の理由について、計画対比ではどうだったのか？

#### 【回答2】

第1四半期は全体として想定よりも良いスタートが切れている。インバウンド需要による航空需要が好調に伸びた結果、当社売上も堅調に伸びている。

特に、予想より上回ったのは中国・韓国系エアラインで使用率が計画よりも高く、国際線の便数回復に伴い、動力供給事業は対前年1億4,000万円の増収となった。

特に中国・韓国系エアラインにおいては、対前年売上高伸長率が179%と大幅に伸び、対前年増収の構成比としては、国内系エアラインの36%に対し、外国系エアラインが64%となった。

そのうち中国・韓国系エアラインが40%と第1四半期の増収要因は、外国系エアラインの伸びによるものが大きい。

【質問3】

為替が6月末の161円から現在147円と円高が進み、今後のインバウンド需要による業績への影響はあるか？また、今後の業績見込みについてはいかがか？

【回答3】

6月から為替が変動しているが、今のところ、インバウンド需要は旺盛と評価し、国際線の復便も進んでいるため、このまま堅調に推移するのではないかと考えている。

今後の業績見込みは、国際線の需要はコロナ禍前の80%程度までしか戻っていないが、IATA（国際航空運送協会）の表明によると、今後需要は戻りコロナ禍前を超えてくるとの予測されており、航空需要については業績に好影響を与えるのではないかと考えている。

【質問4】

円安を背景とした国際線の回復の中で、中東情勢の悪化などは今後のリスクとなり得るのか？

【回答4】

中東情勢を考えると、原油価格の上昇は想定すべきと思っているが、原油価格が上昇すると航空燃料であるケロシンの価格も上昇するので、当社GPUの利用頻度が上がることも考えられる。

【質問5】

昨今の原材料や資材、人件費などの物価上昇により、各業界で値上げが行われている、今後値上げを行う予定はあるか？

【回答5】

当社は2023年4月より、動力供給事業において原材料（主に電力料金）の高騰・変動に応じた価格転嫁制度を導入しているが、これにより全ての課題が解決したわけではない。

この10年間、材料や工事コストなどは軒並み上昇し、特に動力供給事業で使用する電線関係は1.7倍、人件費も1.5倍に上昇している。現在、適正な料金の価格設定や、多くのお客様に更にご利用いただけるような魅力的な料金メニューを検討している段階であり、引き続き、持続的な企業成長や空港の脱炭素化に向けて推進していく。

【質問6】

今期の配当予想は40円であるが、業績が上振れた場合は？配当性向を100%として40円の予定と思われるが、業績が上振れた場合も配当性向100%と期待しても良いか？

【回答6】

今期の年間配当は1株当たり40円を予想している。配当性向100%以上となっている、業績が上振れた場合、それ以上のことを検討したい。

当社の株主還元方針の1つとして、「中期経営計画期間中である4年間の総還元性向100パーセント以上を目指す」としており、更なる業績の向上により、1株当たり利益を増大させ、企業価値向上を図りつつ、株主の皆様への還元を充実させていく。

【質問7】

株主総会で否決された報酬改定議案の今後の対応について（臨時株主総会開催もしくは、来年の株主総会で再提案するのか？）

【回答7】

今後の対応に関しては現在検討中。なお、当該報酬改定議案は、企業価値の持続的な向上に向けたインセンティブとして、株主の皆様と更なる価値と利害の共有を行い、株主価値の創造に寄与することを目的としたものである。

【質問8】

株主総会で否決された議案について、役員インセンティブがないと中期経営計画は達成できないのか？

【回答8】

現在、中期経営計画の折り返し地点を過ぎたところであるが、成長の実現のために投資を推進し、企業価値を高め、株主価値向上を目指すことが最大の使命であり、経営課題だと認識している。

このような中、当社の最終目標である株主価値の向上に向けて、成長戦略の実現による企業価値の増大と、適切な資本効率の実現を達成するため、総力を挙げて経営課題の解決に向けて取り組むことを考えており、株主総会で当該議案を提案している。

なお、この報酬改定制度については、取締役会において相応の時間をかけて議論を行い、満場一致で決定している。

【質問9】

株主総会で否決された反省点について、社長の意見を聞かせて欲しい。また、大株主3社から否決されたと思うが、その理由は明確になっているのか？

【回答9】

このたびの株主総会において、取締役の報酬改定議案3議案が否決に至った。これは、議決権個数を多く保有する株主様からの反対により、残念ながら否決となったものである。

一方で、多くの株主様からも賛同のご意見をいただいております。この報酬改定議案は、取締役へのインセンティブをつけることにより業績向上を目指し、株主様と様々な共有をしていくことを目的として考えたものである。当社の指名報酬委員会や取締役会で数多く議論を重ね、取締役会において満場一致で合意を得た上で、株主総会に提案している。

反省点として、一部の株主様からご質問いただき、これに対してしっかりと回答を差し上げ、当社は大株主・個人株主を分け隔てなく対応するという方針のもと、ご質問いただいた内容については、ホームページでも開示している。

このような対応をしてきたものの、残念ながら否決に至り、今後も多くの株主様とコミュニケーションを積極的に図り、当社の目的や想いを伝え、理解いただけるような努力を継続していくことが必要と考えている。

否決理由は、それぞれの株主様から概要を伺っており、詳細についてはこれから更に確認させていただく段階である。

【質 問 10】

大株主は株主であると同時に、動力供給事業の顧客でもあると思われるが、株主総会での会社提案の否決や、大株主から何か圧力があるのか？また、今後の動力供給事業へのマイナス影響はあるのか？

【回 答 10】

当社は、日本国内主要 8 空港において、中立的な立場で公平公正にインフラサービスを提供する責務を負っており、その自負がある。これまでと変わらず、それ以上に全てのお客様に安心して当社設備を利用していただけるよう、誠実、実直に努めていく。

大株主は、株主であると同時に主要なお客様でもあり、大株主と当社との間には取引が存在する。これらの取引の実施にあたり、会社や株主共同の利益を害することのないよう、独立した上場会社として主要な株主との利益相反リスクについての監督と、コーポレートガバナンスを高めることを目的に、関連当事者取引管理規則や特別委員会の設置を検討している。

私が社長に就任した際、3 社の株主から祝電をいただき、その後面談させていただいたり、適切なコミュニケーションを取っており、業界のリーディングカンパニーである大株主 3 社、特にエアライン 2 社とは相互互惠関係のもと、空港におけるインフラ会社とユーザーという関係で成り立っていると考えている。

従って、圧力をかけるために当社の設備を利用しないといった考えはないと信用しており、動力供給事業へのマイナスの影響は考えていない。

以上