

## 2021年3月期決算説明会 質疑応答

2021年3月期決算説明会での質疑応答の要旨は以下のとおりです。

※ 本資料の記載内容は決算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、ご理解いただきやすいように一部加筆修正をしております。あらかじめご了承ください。

### ■ 全体に関するご質問

Q 現時点でポストコロナの事業環境をどのように見ているのか。また、その対応方針について確認したい。

A インバウンド需要については、国際航空運送協会(IATA)がこのほど公表した「2021年の国際線航空需要」によると、2019年と比べ約6割減に下方修正(2020年12月時点の予測:約5割減)され、回復が遅れているが、対策の実施やワクチン接種の進展などにより2024年頃にはコロナ前の水準に戻ると想定しており、当社もこれを前提にしている。

国内の近場レジャーや近距離旅行については、コロナ収束後、緩やかに回復すると考えているが、収束後もオンライン化の加速によるテレワークの進展等により、一定程度の減収は避けられないと想定している。このような状況に対し、この1年間はコスト削減を中心とする事業構造改革に集中的に取り組み、需要に見合うコスト構造への変革を進める。効果発現に時間がかかるものもあるが、年間50億円程度の収支改善を図る。さらに成長投資については、「なんばエリア」「泉北ニュータウン」「物流賃貸事業」の継続案件に集中し、投資額の抑制を徹底することで、2021年度末に純有利子負債残高を2019年度末水準まで削減することを目指す。コロナの収束時期や経済の回復状況、新しい生活様式の浸透度等、不透明な要素が多いため、次期中期経営計画の具体化は見送っているが、鉄道事業が一定程度減収となる中でも、コロナ禍前を上回る水準の営業利益をなんとしても確保したい。

Q 大阪府・市、和歌山県の統合型リゾート(IR)計画への関与、取り組み状況は？

A 大阪・和歌山のIRは当社にとって、大きなビジネスチャンスである。現在、大阪府・和歌山県は事業者を募集している状況であり、当社はその状況を見守っているところである。事業者が決定したら改めて具体的な検討を進める。

Q 2022年3月期業績予想の前提条件については、緩やかな回復を経て、最終的に年度末で想定した数値になると想定しているのか。あるいは、ワクチン接種が一段落つくと思われる10~11月頃から急回復していくとみているのか。

A 段階的な回復を想定している。コロナ禍収束という展開が読めないため、国際航空運送協会(IATA)等の予測を元に、概ね四半期毎に段階的に回復していくと想定している。

なお、参考として直近4月の鉄道旅客収入(速報値)は、2019年度対比で、既設線(定期外)は△42%、空港線(定期外)は△80%、既設線(定期)は△13%の減という結果である。

業績予想の前提は説明会資料P.52に記載のとおりであるが、第1四半期の既設線(定期外)は同△35%、空港線(定期外)は同△80%、既設線(定期)は同△20%と想定している。そのため既設線(定期外)は想定より若干下回っているものの、定期では改善していることから、収入全体では同程度と判断している。なお、4月の鉄道旅客収入の総額ベースでは、2019年度比で△38%の減という結果である。5月も緊急事態宣言が継続されており、前提状況を下回ることになるだろうが、直近の大阪の感染状況は回復傾向にあるので、6月の回復に期待したい。以降は、ワクチン接種の進展により段階的に改善していき、説明会資料P.52の年度末の数字に回復すると、想定している。

※参考) 2021年3月期決算説明会資料 p.52 [http://www.nankai.co.jp/library/ir/setsumei/pdf/setsumei\\_210518.pdf](http://www.nankai.co.jp/library/ir/setsumei/pdf/setsumei_210518.pdf)

Q 2021年3月期決算において、民鉄の中ではいち早く営業利益を黒字化できた理由は、ホテル・旅行業を積極展開しなかった結果だと思うが、今後の戦略で他社と違ってくる観点はありますか。

A 当社グループはホテルあるいは旅行業を大きく展開しておらず、比較的堅実な経営をおこなっていたことが、今回の結果につながっていると考えている。現段階でポートフォリオ等を大きく変更する必要はないと考えているが、運輸業・不動産業のビジネスモデルを如何に強化していくかが重要な課題である。将来に備え、ポートフォリオの最適化を常に意識した経営が必要であることから、コロナ禍の経営環境を踏まえ、各事業の採算性・成長性・沿線シナジー等を基準とした見直しを図っていきたい。長期的には、インバウンドが当社グループの成長ドライバーであるという考えに変わりはなく、インバウンド需要の将来的な回復に備え、沿線の世界遺産や自然を活かした戦略、デジタルを活用した戦略を通じて事業獲得を目指してまいりたい。

Q 2021年3月期、2022年3月期は投資額を抑制しているが、今後の設備投資の水準について伺いたい。

A 2021年3月期の投資額は約280億円であるが、安全確保を前提とし、思い切って投資を抑制した。また、2022年3月期は、一時的にコロナ禍で増加した有利子負債の削減を最優先とするため、引き続き設備投資を抑制する。投資額326億円のうち、安全更新投資については前期より積み増すが、抑制基調は継続する。2023年3月期以降については、コロナ禍の収束を一定程度見込んでいるが、収支状況がどうなるかについて確定的なことは申し上げられない。しかし、2022年3月期末に純有利子負債残高をコロナ禍前の水準まで削減した上で、成長に舵を切り、営業キャッシュフローを投資に回していきたいと考えている。共創136計画では平均年間投資として500億円を想定していたので、これをベースとして収支状況を見ながら考えていきたい。

■ 各事業に関するご質問

Q 2022年3月期の空港線の鉄道旅客収入の回復については、インバウンドが動かないと大きな回復は難しいように思う。人の移動についてどのようなシナリオを想定しているのか。

A 当社空港線の鉄道旅客収入は、各国のコロナ感染状況に応じた政府の渡航制限や関西国際空港の航空各社の就航便数などのインバウンド需要に影響されることに加え、国内の移動需要にも概ね連動する。2022年3月期の空港線の定期外収入の想定については、足元で新型コロナウイルスの感染拡大や緊急事態宣言発出による影響を受けているものの、対策の実施やワクチン接種の進展等により、国内を中心に移動需要が徐々に回復していくものと考えている。こうした想定のもと、コロナ影響を控除した平年比で足元の第1四半期では△80%から年度末に△45%へ回復すると想定している。これは、4月に発表された国際航空運送協会（IATA）の2021年の想定と概ね変わらないものである。

Q 2021年度は投資抑制を継続することだが、なんばエリアの開発用途や開発手法に修正余地はあるか？

A なんばエリアについては「グレーターなんば」の創造という考えのもと開発等を進めている。インバウンドについても、成長戦略を支える一つの重要な要素ではあるが、元々インバウンドがなんばの全てであるとも考えていなかった。今回の計画においても、星野リゾートや新今宮駅リニューアルについては、インバウンドの受入れを主目的にしたものではあるが、難波中二丁目計画では、ホテルもあるが、オフィスビルの開発も進めている。いわゆる観光客だけでなく、オフィスワーカー等幅広い層をターゲットとして、なんばのまちづくりを企図しており、この点に関して修正の予定はない。

また、官民の共同プロジェクトとして進めているなんば駅前広場化計画に関しても、いわゆる憩いの空間・都市として空間を整備することで、インバウンドだけでなく、幅広く日本人観光客の方や働く方がゆっくり過ごすことができるような街を目指しており、当初計画から大きく変更するものではない。

また、難波中二丁目計画ではSPCを組成し、複数の共同事業者と共に事業を進めている。今後の開発案件についても、同様に共同事業やSPC、最終的には私募リート組成等も考えながら、資金に制約されることなくなんばのまちづくりを進めていきたいと考えている。

Q 北大阪流通センターのテナント募集・引き合いは引き続き好調なのか。引き合いが強い場合でも、前倒しの開発は工期からみて難しいか。

A すでに開業した1号棟について、テナントリーシングは非常に好調であり、開業までの建築中に全てのテナントさまが決定するという状態であった。引き合いはコロナ禍の状況でも落ちることなく順調に進んでいる。前倒しという点に関しては、工事の順番に則り進める段階に入ったのでスピード化を図っていきたいが、大幅なスケジュールの前倒しは困難であると考えている。

以上