

2022年3月期決算説明会 質疑応答

2022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 今中計3ヶ年の設備投資と業績寄与について教えて頂きたい。

A 設備投資の規模は、3ヶ年で1,600億円を想定している。そのうち、収益拡大投資については約700億円程度であり、その主な内訳は、グレーターなんばエリアへ280億円程度、物流施設へ270億円程度、泉北ニュータウン（泉ヶ丘）へ50～60億円程度である。これらの投資については、今中計期間は投資が先行する時期で、施設の完成が2025年度以降になるため、投資に対するリターンは今中計期間ではまだ大きく出てくるわけではない。個々の投資案件の判断については、ハードルレートを勘案して決定しているので、完成の暁には、投資額に見合うリターンが十分に確保できるものと考えている。

Q 株主還元について、年度500～600億円規模の投資が続く中で、配当を30円に戻せる、または、さらに増やせる条件について伺いたい。

A 当社は安定配当を基本としており、出来る限り、株主・投資家の皆さまの期待に添えるよう努力していく。一方、運輸業については、2年連続の営業赤字であり、2021年度も厳しい経営状況であった。今後はインバウンドの回復により、徐々に収益が回復するという計画ではあるが、配当については、運輸業の回復度合いが一つの目安になると考えている。鉄道事業については、コロナ収束後も一定の減収影響は出ると考えており、一昨年から取り組んできた事業構造改革の収支改善効果の発現に加え、運賃改定も視野に入れながら、まずは経営の安定化を図っていききたいと考えている。

Q なにわ筋線新難波駅周辺はポテンシャルのあるエリアであるとの説明があったが、なにわ筋線の開発は予定通り進んでいるのか教えて頂きたい。

A なにわ筋線事業については、国から2019年7月に鉄道事業許可の交付を受けて、2020年2月に工事施行許可を受けている。また、大阪市から2020年2月に都市計画決定の告示が行われ、昨年10月に中之島駅部、11月に西本町駅部にて本格的な工事をスタートさせている。2031年春開業を目指し、用地買収や工事を進めており、今のところ計画通り進捗している。本格的な投資が発生してくるのは次期中計以降になるが、当社沿線が国土軸である新大阪や大阪都心部と繋がっていくこと、それに伴って沿線価値が高まることを期待している。また、当社グループのエリア価値向上に取り組むと同時に、インバウンドが回復した時に、IR（統合型リゾート）等へスムーズなアクセスが可能となるような施策等に、積極的に取り組んでいきたいと考えている。

Q 大阪IR（統合型リゾート）に出資される予定だが、具体的な関連事業への検討状況について教えて頂きたい。

A 現時点で決まっているものはない。当社としては、関空への交通アクセスを担う企業という認識があり、関空と夢洲の間の輸送を中心に、陸・海・空のあらゆる手段を検討した上で、実現可能なものについて取り組んでまいりたい。日本型のIRの特徴としては、観光送客機能が挙げられるが、当社の事業領域にIR事業者を呼び込むための施策を積極的に講じてまいりたい。今中計において、ツーリズム関連事業の取り組み強化を掲げているのもこういった背景があるためである。さらに、IR開業にあたり、外国人を含む多くの雇用が関西エリアに生まれることが想定される。IR開業に伴う環境の変化に対応できるまちづくりということで、ダイバーシティにも繋がっていくと考えている。当社としては、こういった領域についても取り組んでまいりたい。

Q 各社、事業ポートフォリオの見直しを行っておられるが、御社の現状の事業ポートフォリオについてのお考えをお聞かせいただきたい。

A 当社の現在の事業ポートフォリオは、コロナ禍においても比較的耐性があったと考えている。決してこれがベストだとは思っていないが、現時点では事業ポートフォリオを大きく変えるという予定はない。今中計の方針として、現状の2つの柱、交通事業と不動産事業を磨き込んでいくことは不変であるが、それに続く第3の柱の創造に向けて、eスポーツをはじめとする新規事業にも取り組んでまいりたい。中計策定時に定めた“2050年の企業像”に向けてあらゆる議論を行っているが、改めて事業ポートフォリオの見直しにも取り組んでいき、さらなる成長を目指していきたいと考えている。

■ 各事業に関するご質問

Q 運輸業の2021年度実績について、定期の旅客収入が前年対比で減少しているが、定期外へシフトしたことが原因なのか。その理由について教えて頂きたい。

A 2021年の鉄道全線の定期旅客収入は前年対比△0.3%だが、そのほとんどが空港線の減少によるもので、既設線についてはほぼ横ばいであった。関西空港については、2019年度と比較しても、ほぼ1年間止まっているような状況であったため、空港で勤務される方の状況が変わったということが主な理由である。

Q 2022年度の運輸業の営業利益は3億円の赤字で、若干の赤字が残る計画となっている。先月公表された今中計の前提を見ると、既設線は今後も回復せず、頭打ちでの推移を見込んでおられる。今後、運輸業が赤字から黒字へ転換し利益を伸ばしていくには、インバウンドの回復を待たねばならないのか。それ以外にコスト削減や運賃改定を考えておられるのか。あるいは、損益の改善をスピードアップさせることが可能な施策があるのか。今年度、来年度以降の損益改善のポテンシャルについて教えて頂きたい。

A 2022年度の運輸業の営業利益計画は3億円の営業赤字であるが、2023年度は、鉄道事業やバス事業の回復に伴い黒字転換する計画である。インバウンドの戻りを含め、計画通りの収益回復が前提となっているが、収支改善については、事業構造改革に伴う人件費や外注業務コスト削減にも取り組んでいる。事業構造改革の実施効果の発現については一定の期間を要する側面もあるが、可能な限り早期の改善実現に向けて努力してまいりたい。また、公共交通事業者として、安全投資に対する財源を確保する必要も出てくることから、運賃改定についても、検討を深度化していく。これらのあらゆる施策を講じ、運輸業の早期回復に取り組んでまいりたい。

Q グレーターなんばエリアの開発に対し、御社がどの程度関わっていかれるのか教えて頂きたい。すでになにわ筋線新駅周辺で物件取得が進んでいるというイメージMAPを示されているが、今後もこのエリアでの物件取得や、比較的大きな開発に参画されていくと思う。今後、新駅ができるまでの間の投資額は、現中計、次期中計でどれくらいの規模になっていくのか、そのイメージを可能な範囲で教えて頂きたい。

A 説明会資料にも記載があるように、グレーターなんばエリアは4つのエリアに分けて開発を進めていく計画である。当該エリアの開発は、なにわ筋線開業に向けて長期の開発になってくるが、特に「シン・なんばターミナル共創エリア」においては、すでに取得した物件の建て替えや新難波駅建設予定地での物件取得を中心に考えており、今中計では物件取得を含め280億円程度の投資を予定している。

Q 今中計で実施を検討されている REIT の組成時点の規模感や物件のパイプラインについて教えてください。

A REIT を組成し安定的に運営していくには、一定の規模感が必要だと認識している。但し、REIT 組成の考え方については、今中計における投資計画と営業キャッシュ・フローのバランス、その差額に相当する投資資金の調達手段との位置づけもあり、資金需要の動きや収支の回復状況を勘案しながら、規模感を決定していきたいと考えている。物件のパイプラインについては、ただいま検討中であり、具体的には回答を差し控えさせていただきたい。また、REIT 組成については、規模ありきではなく、本日ご説明したなんばを含むまちづくりのスピード感とのバランスもあるので、まちづくりの開発案件のスピードを睨みながら検討していきたいと考えている。

Q 2022 年度のレジャー・サービス業の営業利益について、もう少し詳しく解説頂きたい。ビル管理メンテナンス業の 4 億円減益を除き、残り 10 億円の減益要因があると思う。今回のご説明の中で、e スポーツ関連で 8 億円の投資という言及もあったが、e スポーツ関連の投資によるものと考えれば良いか。

A 2022 年度のレジャー・サービス業の計画は、営業収益 417 億円、営業利益 24 億円の前年対比 14 億円の減益となっており、その主な理由は、ビル管理メンテナンス業における 4 億円の減益である。それ以外には、e スポーツ関連で 2 億円程度の負担を想定するほか、ボートレース施設賃貸業で 3 億円の減益となっている。

以 上