

個人投資家向け会社説明会@泉ヶ丘 質疑応答

2025 年 9 月 3 日開催の個人投資家向け会社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、書き言葉（だ・である調）にて記載しております。あらかじめご了承ください。

Q 泉ヶ丘駅前活性化計画の見直しについての今後の展望を教えてください。

A 泉ヶ丘駅前活性化計画は、2022 年 3 月に始動し、既存建物の一部解体工事等を行ってきた。しかし、為替の影響や昨今の物価上昇による建設コスト高騰の影響を受け、当初計画での工事の進捗は難しいと判断し、当初計画での新規建設工事の着手は一旦延期とし、事業計画の見直しを行うという苦渋の決断をした。一方で、今年度を始期とする中期経営計画において、泉北ニュータウンは、まちづくり戦略の重点エリアと位置づけており、駅前活性化の方向性については変わることはなく、魅力的で賑わいのあるまちづくりの実現に向けて取り組む方針である。泉ヶ丘駅前の施設が、泉北ニュータウン活性化の大きな契機となると考えており、地域のニーズに加え、多様化した生活の消費ニーズを捉えた施設の整備を目指して、行政や周辺企業との連携・協働を図り、エリアの開発を進めていく考えである。見直し後の事業計画・工事着手については、決定次第、お知らせさせていただく。

Q 泉北ニュータウンの再生に向けた取り組み方針や関わりについて教えてください。

A 泉北ニュータウンは、まちびらきから 50 年以上が経過し、少子高齢化や人口減少の影響を受けているエリアであることを踏まえ、公民連携でニュータウンの再生を目指している。2025 年 11 月には、泉北ニュータウンの中核駅である泉ヶ丘駅周辺に、近畿大学医学部・病院が移転する予定である。また、老朽化住宅の建て替えも進んでおり、再開発の需要が高まっていると認識している。当社としても、将来の発展可能性があるエリアと位置づけ、駅前開発や団地再生事業を推進しようとしている。また、大阪府や堺市が泉北ニュータウンをスマートシティの重点地域としていることもあり、当社としても、泉北ニュータウンの活性化を目指し、泉ヶ丘駅前活性化計画に可能な限り早期に着手し、泉ヶ丘エリアに新たな価値を創造していく考えである。加えて、当社が運営委員会の一員を務める「泉北スマートシティコンソーシアム」のヘルスケアWGの施策として、「へるすまーと泉北」アプリの開発・運営を行っており、住民の方々の外出促進・健康増進にも取り組んでいる。

Q 新線開業として期待されるなにわ筋線計画により、見込まれる効果について教えてほしい。

A なにわ筋線の開通により、当社沿線は国土軸である新大阪や大阪都心部とつながる。それに伴い、沿線への経済効果やブランドイメージの向上等による、沿線価値の向上が期待される。短期的には、交通アクセスの拡充により、空港線の利用を中心に交流人口増加での増収が見込まれる。中長期的には移動の利便性向上に伴い、当社沿線の定住人口の増加につながり、運輸業においては、定期収入の増収、不動産・流通事業においては、地価・賃料の上昇や商業施設の増収等により、成長していきたいと考えている。

Q なにわ筋線事業の採算性について教えてほしい。

A なにわ筋線事業は当社単独事業ではなく、整備主体は関西高速鉄道であり、これまでに、国や大阪府、大阪市において当該事業が成り立つのか否か、長期間をかけてシミュレーションをしている。地下鉄がすでに南北を結んでいる中、競合も含めてどれくらいの人流に影響を及ぼすのかも含めて、事業採算性の確保は考慮している。近年、関西国際空港からのインバウンド旅客が増えており、政府の訪日外国人旅行者目標は年間 6,000 万人と設定されていることから、今後もインバウンド旅客の需要増は継続すると考えられ、なにわ筋線事業にも大きな影響があると見込んでいる。

Q なにわ筋線計画について、新今宮駅での乗り換えが必要だと考えられるが、新今宮駅のキャパシティも含めて運行の想定を教えてほしい。また、なにわ筋線の運賃についても可能な範囲で教えてほしい。

A なにわ筋線計画は、新今宮駅から分岐をして、線路を北へ延伸する予定である。南海本線については、乗り換えの必要がなく、地下に入りそのまま大阪駅や新大阪駅までアクセスできるようになる。現行のなんば駅までの運行と、なにわ筋線への運行の割合は需要も鑑みて、今後検討予定である。現段階では新今宮駅に新たなホームを作る計画はなく、高野線・泉北線についてはホームが異なるため、新今宮駅での乗り換えが必要になる見込みである。建設工事については、関西高速鉄道が整備をし、当社はその線路を借りて運行する形態となる。運賃の設定については、当社の運賃制度のもとで、設定で行うことになる見込みであるが、具体的には今後の検討課題である。

Q コア事業を中心として 3,600 億円の短期集中型の投資を行うと中期経営計画で予定しているが、財源確保はできるのか。増資については考えていないとの認識で良いのか。

A 中期経営計画では、コア事業である公共交通事業と不動産事業において、将来のために必要な投資を計画しているが、投資資金の調達については、コア事業から生まれるキャッシュフロー、低稼働資産の売却、外部資金の調達による財源の確保を想定している。財務の健全性と投資のバランスが重要となるので、借入のみではなく、多様な資金調達方法が必要と考えているが、現時点では増資は予定していない。状況を見ながら効率的に資金を調達し、投資を進めていく。

Q 中核事業は運輸業であるため、逆輸送(なんばから和歌山方面への輸送)に注力していただきたいと考えているが、そのための具体的な施策を教えてください。

A 当社路線の特徴として、通勤時間帯には、なんばへ向かう旅客と比較して、和歌山や高野山へ向かう旅客が少ない傾向にある。その傾向を大きく変えたのが、空港線のインバウンド旅客である。インバウンド旅客は、夕方に関西国際空港に到着し、なんばへ向かい、朝にはなんばから関西国際空港方面に向かう。このことで、輸送効率が改善している。かつては、みさき公園を運営し、通勤と逆方向への誘客に注力していたが、現在は、その役割を関西国際空港が担っている。なお、泉ヶ丘駅についても、近畿大学医学部・病院の移転に伴い、就労者をはじめ、交流人口が増えていくと考えている。観光も含めて朝から郊外に出かけるツーリズムの需要に着目し、沿線回遊によって、片道輸送の課題を解決していきたい。

以 上