

2022年度決算説明会 質疑応答

2022年度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。

Q 鉄道旅客収入について、直近の3~4月の数値を見ると、2023年度の想定が保守的であり、特に空港線は今後回復しないような前提に見えるが、2023年度末時点においては、鉄道旅客収入がコロナ前対比でどのくらいの水準になっているとイメージしているか教えていただきたい。
併せて、コロナ前の鉄道旅客収入の水準に戻るタイミングについては、運賃改定による増収と合わせると、いつ頃になると見込んでいるか、また、そのときの運輸業の利益はコロナ前と比べてどのくらいの水準に戻っているとイメージすれば良いのかを教えていただきたい。

A 2023年度の鉄道旅客収入の見立てについては、平年ベースからの減少率として、既設線の定期外収入については△10%、空港線の定期外収入については△20%で年間通して推移すると見込んでいる。また、既設線の定期収入については2023年度第4四半期に△10%、空港線の定期収入については2023年度第4四半期に△30%まで改善していくと想定している。空港線については、海外からの入国制限の緩和があった昨年10月以降、徐々に回復傾向であるが、主として韓国や台湾、ASEANを含めた東南アジアからの回復が中心である。中国の回復については、現時点では見通しづらく、空港線については足元の回復度合いである△20%が通年で継続すると想定しており、回復の動きがあれば、今回の想定を上回る可能性がある。足元の4月の速報については、空港線の定期外についてはコロナ前同月対比で△21.5%であり、概ね想定通りの水準でスタートしたと認識している。

コロナ前の鉄道旅客収入の水準に戻るタイミングについては、運賃改定が2024年度にフル寄与する点、輸送人員の前提を中計策定時とほぼ変えていない点を組み合わせると、2024年度で概ねコロナ前の運輸収入の水準に戻る想定をしている。

その際の運輸業の利益水準については、中計策定時には運賃改定による増収を織り込んでいなかったためプラス要因があるが、一方で、人件費の増加や、外注費を含めた経費全般のコストアップがあることに加え、動力費も中計策定時の想定以上に上昇傾向である。事業構造改革として、全セグメントにわたって50億円の削減を目指して取り組んでいるが、2024年度時点ではすべてが発現しない見込みである。加えて、ここ3年抑制傾向にあった修繕工事などの対応も進めていく必要があるため、2024年度の時点では2019年度の利益水準には届かないと想定している。

Q 運輸業の増収が全社の営業収益の増加を牽引する計画だと思うが、全社の営業利益の伸び幅が増収幅に比べて控えめに見える原因として、コストの増加が占めているということだが、2023年度の計画の中でどういったあたりを大きなコスト増として見ているのか、あるいは2022年度の着地が計画より上振れだったことがコスト抑制を計画以上に進めたということだったが、2023年度についても計画上は費用を保守的に見ている部分もあるのか。収入の増加に対して、利益の伸び幅が小さくなっている要因のコスト面の前提の置き方について教えていただきたい。

A 2023年度の運輸業のコストアップとしては、動力費や人件費の上昇、コロナ抑制からの反動など色々な要素が入っているが、このうち鉄道事業では、コロナの抑制からの反動で約20億円強、人件費も含めたインフレ等外部要因でのコスト上昇で約20億円をみている。コロナ抑制からの反動については、修繕費、設備投資の増加に伴う減価償却費や除却費の増加が主要因であるに加え、管理部門でDXを含めた色々な取り組みをしているが、2022年度の前半は業績の回復の見通しが立たなかったこともあり、それらの費用抑制にも取り組んでいたため、その反動を見込んでいる。外部要因でのコスト増については、動力費や人件費の上昇、固定資産税の負担増がコストアップの要因となっている。

Q 不動産事業の深化・拡大について、具体的に今後どのように取り組んでいくのか。難波中二丁目に関してはホテル2棟、オフィス1棟を開発し、関与方としては転貸、物件オーナーの立場としての参画ということで、収入寄与はそれほど大きくないという説明だったが、今後の開発においてもリスクを抑制した関与の仕方を重視するのか、それとも案件ごとに関与方を是々非々で決めていくのか。また、物件の用途については、難波中二丁目はホテルだったが、今後関与する場合の物件の種類を選び方や考え方など、今後どういった不動産の拡大によって収益が伸びていくイメージを持てば良いのかを教えていただきたい。

A なんばエリアについては、なにわ筋線開業を見据え、都市機能として不足するオフィス、ホテル、住宅をターゲットに開発を進める方針である。難波中二丁目開発計画もその一環であり、今後もなんばを目的地としての魅力向上に資する開発を推進していきたい。なんばエリアの南側に位置する恵美須町土地は「サザンクレスト難波南」としてシェアリビングやコワーキングスペースを設けた賃貸マンションとして開発しており、住宅機能強化に資するものである。なんばエリア以外については、泉ヶ丘を中心とする泉北ニュータウンの再開発に加え、北大阪流通センターをはじめとする物流施設の高度化を進め、あらゆる手段を模索しながら、不動産事業の深化・拡大を図っていきたいと考えている。

Q 配当について、なぜ 25 円から 30 円に戻さないのか定性的には説明があったが、定量的に示していただきたい。コロナ前の水準に最終利益が回復しており、配当性向はコロナ前を下回る。財務指標も 2015～2016 年度と比べて悪くなく、中計の進捗も順調であり、計画よりも上振れている中で、なぜ配当額を 30 円に戻さないのか。

A 当社は、鉄道事業を中心とする公共性の高い業種であるため、長期にわたる安定的な経営基盤の確保と財務体質の強化に努めつつ、収益のさらなる向上をはかることにより、安定的な配当を行うことを基本方針としている。2023 年度については、コロナ影響から一段の回復を見込むものの、燃料費や動力費の価格高騰や労務単価の上昇、設備投資における工事原価の増加など不透明な経営環境が続いているに加え、運輸業の回復についてはまだまだ途上であり、現状でもインバウンドが回復したと言っても、現状ではコロナ前の 8 割程度しか運輸収入が戻っていない点を勘案し、据え置きの 25 円とさせていただいている。

Q 新経営体制について、交通と不動産の部門を一体化することについての説明があったが、実際に現場のアクションとして何が変わるかを教えていただきたい。

A 今般組織を変え、公共交通グループを立ち上げたが、いきなり現業部門で新しいモビリティサービスが提供できるというものではなく、まずは現行保有している鉄道、バス、軌道、フェリーをいかにシームレスにご利用いただく環境を作っていくかという点を検討している。万博に向けて、関西 M a a S の環境整備も活用しつつ、まずはシームレスに現行の交通モードを使っただくことから検討をスタートしていきたい。

また、グループ長制度を設けたことでどういったことが変わるのかという点については、基本的には、これまで会社経営をする上での決裁権が経営会議に集中していたものを、グループ長に権限委譲し、グループ長で決裁できる項目をどんどん増やしていくことによって、スピードを上げていきたい。グループ長以下の役職にも権限を委譲していくことで、次世代の経営人財の育成も併せて進めていきたいというのが今回のねらいである。

以 上