

2024年度決算説明会 質疑応答

2024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** 不動産回転型ビジネスの拡大戦略について、本中計期間中では、同ビジネスに関連する投資回収はどの程度見込んでおり、キャッシュ・アロケーションの表ではどこに反映されているのか。あるいは、投資回収はこの中計期間では予定されていないのか。あわせて、営業キャッシュ・フローと同程度の負債調達をするという計画に見えるが、負債調達はこの規模で本当にできるのか。純有利子負債残高/EBITDA 倍率 7 倍台の目標達成に向けて、財務規律との両立をどう考えているのか、説明してほしい。
- A** 本中計期間中、不動産回転型ビジネスへの仕入として約 200 億円、回収・売却として 100 億円弱を営業キャッシュ・フロー上に織り込んでいる。純有利子負債残高/EBITDA 倍率の目標達成に向けては、営業利益の上積みをベースとして、低稼働資産や政策保有株式の売却、事業ポートフォリオの見直しなどの打ち手を総合的に駆使し、同倍率 7 倍台の達成を目指していきたい。
- Q** 不動産投資の拡大について、3 月中計説明会では、具体的に決まっている投資は北大阪トラックターミナルの高度化の案件程度であり、他はまだ検討中とのことだったが、今回、年度単位の投資額が示され、特に初年度の投資がかなり大きく設定されている。具体的にどの程度確定して見えているものなのか、その確度について教えてほしい。
- A** 収益拡大投資の中には、今後探索を進める案件も多く含まれているが、特に開発系については、一定程度計画が具体化されている案件もある。飛躍的な不動産事業の拡大に向けた収益拡大投資は 3 年間で最大 1,750 億円と計画している中、2025 年度分としては約 800 億円を見込んでおり、そのうち約 400 億円は開発案件として目処がついている。その大半が北大阪トラックターミナルの高度化に伴うものである。
- Q** 北大阪トラックターミナルへの投資が進んでいる中、TRC（株式会社東京流通センター）との提携に関するニュースリリース※は、北大阪以外の他の周辺エリアにも広がっていくようなトーンに見て取れた。まだ提携が始まったばかりだとは思いますが、西日本エリアにおいて、御社が保有している資産以外にも、物件の購入やバリューアップなど、関与する余地は期待できるのか。
- ※2025 年 4 月 30 日ニュースリリース「南海電鉄と東京流通センターが業務提携契約を締結」
<https://www.nankai.co.jp/lib/company/news/pdf/250430.pdf>
- A** 現時点において、本提携に波及して動き出した案件や具体的な展開はないが、不動産収益物件の拡大に向けて大きな投資を進めていく中で、アセットタイプの 1 つとして、物流施設への投資も選択肢に入っている。

Q 中計期間最終年度までの営業利益の増減幅の記載があったが、運輸業の利益推移はどの程度確定的なのか。減益要因として投資増加に伴う減価償却費の増加が挙げられていたが、既に見通しが立っているものが多いのか。また、定率法による償却であれば、将来的には償却負担が軽減され、利益が回復する可能性があると考えられるが、本中計期間の利益が出る確度とその後の見通しを教えてください。

A 本中計においては、未来に向けた投資による減価償却費の増加等で一時的な運輸業の減益を見込んでいる。集中的な投資を実施する期間としているため、投資の実行とそれに伴う減益はある程度確度が高いものと考えている。中計期間終了後は、投資水準を従来水準に戻すことで、減価償却費の増加も抑制されるため、利益水準がさらに低下することは想定していない。むしろ、増収や本中計における投資効果の発現、さまざまなコスト削減や業務効率化への取り組みにより、10年以内をめどに運輸業の利益水準の回復を目指していく考えである。

Q 空港線の年間6%の成長見込み自体は保守的だと感じており、足元においても、基本的には単価・収入ともに増加しているように見える。関西国際空港の発着枠の1.3倍の拡張に合わせて、6両編成を8両編成にするなど輸送量の見直しをされていたが、さらなる増発やラピートの値上げなど単価向上面での増収要因があれば教えてください。

A 空港線の年間6%成長の見立てについては、当社独自ではなく、関西国際空港に関する将来予測のデータを元に算出している。2030年度の旅客数予測が4,500万人程度、足元の2024年度の旅客数が3,200万人程度であるため、その伸び率から算出した結果である。但し、少し前の予測であり、足元の1月から3月までの空港線の伸び率はもう少し高い状況となっている。単価向上という面においては、人員増とは別途で特急料金の見直しによる増収効果を最終年度に織り込んでいる。

Q 鉄道の料金改定を2026年度から検討されているということだったが、どの程度の増収効果が期待できると考えているのか。また、本中計期間中、鉄道事業の利益が低下していく局面下において、どのような織り込み方をされているのか。

A 料金等の見直しについては、2点計画している。1点目は、2025年度末の運行開始を目指して進めている新たな観光列車に伴う収益効果であり、2026年度以降に数億円程度の寄与を見込んでいる。2点目は、ラピートを含む既存の料金見直しであり、さまざまな調整やシステム改修を経てからにはなるが、中計の最終年度で数億円の増収効果を織り込んでいる。

Q 鉄道収入に関して、今年度に万博の効果を織り込んでいる割には全体的に強い計画になっていないが、どのような前提のもと数値を織り込んでいるのか。また、中計期間における前提についても教えてほしい。

A 万博の効果としては、鉄道で7億円程度、バス事業で4億円程度、全体で11億円程度の増収を見込んでいる。また、鉄道の7億円のうち、空港線では3億円の寄与を見込んでいる。見立ては万博協会から公表されている入場者予測、鉄道の分担率をもとに計算した結果である。万博以外の鉄道収入について、空港線以外の既設線は横ばいの見立てを立てており、空港線は引き続き伸びるという考え方のもと、空港線の定期外は毎年6%程度の増加を見込んでいる。但し、本年4月に泉北高速鉄道と経営統合し、お客さまへの還元として運賃値下げを実施しているため、10億円程度が減収要因として含まれている。減収分については、経営統合の効果を活かすべく、費用削減や重複するシステムの統合などで取り返していく考えである。

Q 足元の4月の動向について、西日本の会社は万博とは関係なく好調であると聞いているが、同じような状況か。

A 万博効果は鉄道やバスの寄与で徐々に顕在化しており、昨年12月に鉄道のダイヤ改正を実施したばかりではあるが、どの程度のキャパシティで受け入れできるのかを推し量っている。万博以外では、コロナ禍以降、インバウンドの戻りが盛況であり、昨年度からすでに効果として現れている点をベースとして、足元も好調な状況が続いている。

Q ツーリズム戦略について、足元での進捗と成果、今後の見通しについて教えてほしい。

A 和歌山エリアを中心に、当社沿線の魅力ある観光地への誘客に向けた戦略を立て、進めている。具体的な施策として、主にインバウンドを対象とした商品造成に取り組んでおり、例えば、和歌山県内を周遊できるような商品の開発や、当社アセット・地域の観光資源などを組み合わせた形でのメディカルツーリズムに関する商品造成・販売にも取り組んでいる。また、デジタルマーケティングという面で、インバウンド向けの情報発信分野においても、収益化に向けた検討を進めている。利益の貢献としては、規模は僅少ではあるものの、最終年度に収入・利益ともに一部ではあるが数値計画に織り込んでいる。

以 上