

2025年度決算説明会 質疑応答

2025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。

■ 全体に関するご質問

Q 中期経営計画の利益目標の上方修正について、2026年度計画対比での2027年度の増減内訳、および一時要因・継続要因の考え方を教えてほしい。

A 2026年度の営業利益予想400億円に対し、2027年度は420億円を見込んでいる。費用面では、減価償却費および人件費などを中心に約40億円の増加を織り込んでいる。一方、収益面では、日中関係悪化の影響の一巡を含むインバウンド需要の回復に加え、中計期間中に取り組んできた各種施策の効果の発現により、約60億円の増益を見込んでいる。セグメント別では、運輸業においては、費用増の影響により利益は約9億円の減少となる見込みであるが、不動産業においては、収益不動産への投資効果が想定よりも積み増しが進んでいることに加え、北大阪トラクタ―ミナル7号棟の通期寄与、既存物件での賃料増加などにより、約20億円の増益を見込んでいる。これらの利益水準については、基本的には継続的なものと捉えている。なお、減価償却費については、投資集中に伴う増加要因はあるものの、償却方法の見直しにより、急激な増加は一定程度緩和される見込みである。2026年度の予想もこれまでとは少し異なり、ややチャレンジングな目標設定としているため、2027年度の営業利益420億円の達成に向けても、しっかりと取り組んでいきたい。

Q なんばエリア周辺の開発の中で、クボタ旧本社跡地におけるアリーナ開発について、貴社の関与の方向性を教えてほしい。

A 当該地はなんばエリアの地区計画における最後の開発用地であり、これまでも動向を注視してきた。今般、優先交渉権者が決定されたことを受け、当社としても当該事業者との意見交換を行い、今後の関わり方について検討していく考えである。報道ベースでは、約24,000㎡の敷地に約12,500名収容のアリーナを中心とした大規模複合施設の開発および2032年以降の開業が想定されており、エンタメの街・なんばにとって、非常に親和性が高く、当社の鉄道事業やなんばパークスをはじめとする商業施設など、多方面において当社の事業活動に好影響を及ぼすインパクトの大きな施設として、大いに期待している。当社としての投資や収支への影響については、今後の協議を踏まえて具体化していくが、なんば広場・なんば駅・なんばパークスといった主要施設との連携や、例えばアリーナで開催されるイベントとの連動企画などを通じて、来街者の体験価値向上およびエリア価値のさらなる向上につなげるなど、なんばのまちづくりを長年担ってきた当社グループとしても積極的に関わりを持っていきたいと考えている。

Q なにわ筋線の事業費増加を受けて、線路使用料の増加や回収期間の変化、運賃設定の検討、開業後の赤字リスクについて教えてほしい。

A 人件費や資材価格の高騰、地価上昇などを背景に、総事業費への影響が避けられないことが明らかになってきた旨の報告を関西高速鉄道株式会社より受けている。現時点では、同社による事業費の精査、事業継続の妥当性の審査と並行して、関係者である国や自治体、JR西日本との協議を開始しているところである。具体的な負担額や条件については、今後、関係者との協議により決定をしていくことになるため、現時点で確定しているものはない。当社としては、これらの影響を最小限にとどめることができるよう、適切に対応していく考えである。

Q なにわ筋線について、2031年度開業の遅延リスクはあるか。

A 関西高速鉄道株式会社から開業遅延に関する具体的な示唆は受けておらず、当社としても、2031年開業を前提に、関係者と協議を重ねながら事業を進めている。現時点において、開業遅延リスクが顕在化している状況ではないと認識している。

Q CEOの変更に伴い、権限集中の中で今後取り組んでいきたいことや課題などについて教えてほしい。

A 今回の体制変更では、遠北から岡嶋がCEOを引き継ぐ形となるが、会長の遠北は引き続き沿線自治体をはじめとした社外との連携強化を担い、社長の岡嶋がグループ全体の業務執行および成長戦略を主導する体制とした。当社の事業は沿線の多様なステークホルダーとの共創によって成り立っており、こうした体制のもとで、社外との連携をより強力に進めるとともに、内部執行面においては、岡嶋がCEOとしてスピード感をもって意思決定を行うことで、共創を通じた成長をより一層加速させていく方針である。

■ 各事業に関するご質問

Q インバウンドの状況について、燃料費上昇に伴う航空運賃上昇が与えるインバウンド旅客の減少リスクをどのように見ているか。

A 足元では、日中関係の悪化により中国からの訪日客数が減少しており、関西国際空港においても本年1月以降、前年同月対比で4割程度の低い水準が続いている。この点は需要を押し下げる要因として認識している。一方で、中国以外の地域からの訪日需要は堅調であり、前年同月対比で110%程度と増加傾向が続いている。また、ゴールデンウィーク期間において、既設線は前年対比で増収となっており、国内の移動需要にはポジティブな動きがみられる。今後、航空運賃の上昇が与える影響も含め、需要構造の変化を踏まえながら、各市場の動向に応じた効果的な施策を講じることで、増収につなげていきたい。

Q 運行開始した「GRAN 天空」の現在の運行状況について教えてほしい。

A 「GRAN 天空」は、本年4月より、なんば駅から極楽橋駅を結ぶ観光列車として運行を開始した。4両編成で1日2往復の運行を行っており、なんば駅を起点とすることによって、都心部から世界遺産・高野山へのダイレクトアクセスを実現する列車として好評を得ている。ゴールデンウィーク期間を含め、ほぼ満席に近い状態で運行しており、今後の予約についても、順調に推移している。

Q 特急料金の見直しにより、特急料金が弾力的に運用される状況になったが、観光列車を含め、運賃以外での収益拡大の考え方について教えてほしい。

A 運賃は国土交通省の認可が必要であるため、柔軟な価格設定が難しい。そのため、今後の鉄道収益拡大にあたっては、付加価値の高いサービスを提供し、それに見合った対価を設定することで、お客さまに満足と感動を提供していくことが重要であると考えている。具体的には、観光列車においては、乗車そのものを目的とした需要の創出を目指して「GRAN 天空」を企画・運行させた。さらなる高付加価値施策として、例えば、繁忙期である秋には、四季に応じたメニューの変更や車内サービスの充実、食事内容の高度化などを進めることで、より高単価・高収益につなげるなど、新たな鉄道会社（新・南海電気鉄道）において検討を進めている。こうした取り組みを通じて、鉄道の価値向上を図っていく考えである。

以 上