

2019年3月期決算説明会 質疑応答

2019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決算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 2019年3月期に、販売用不動産の開発用地の評価損やレジャー施設の減損の計上、みさき公園事業からの撤退を公表されているが、今回事業撤退等を行ったことで、今後の期間損益はどの程度改善するのか。また、今後も引き続き事業撤退等が発生するのか。

A みさき公園事業からの撤退による2021年3月期営業収支への影響については、みさき公園の2019年3月期の実績は、営業収益が約8億円、営業利益が約△2億円なので、その分減収増益の影響が見込まれる。販売用不動産の開発用地の評価損については、適正な時価評価を行い簿価の見直しを行ったものであり、これによる期間損益への直接的な影響はない。ただ、販売しやすくなるという意味では、キャッシュの回収はしやすくなる。大規模販売用不動産の開発用地は今回の処理の結果、約70億円の残簿となり、保有リスクは大きく解消されたと考えている。

Q なにわ筋線計画について、2031年春の開業までに見込まれる、御社が出資する金額は。また、いつのタイミングで行われるのか。

A 現時点において、半年前の決算説明会で公表したものからアップデートできるようなものは、取り立ててないが、本年3月に国による新規事業採択がなされており、開業に向け着実に前進している。費用負担については公表のとおりであるが、昨年6月に約5,600万円の出資を行っている。それ以降については、関西高速鉄道(株)の機関決定によるため、具体的な時期は申し上げられない。また、追加投資としては車両増備と既存車両の改造等が想定されるが、現時点ではなにわ筋線の運行計画も決まっていないので、具体的な投資額やタイミングは申し上げられない。

Q 新今宮の(株)星野リゾートとの協力について、時間軸や投資規模等のイメージを確認したい。

A (株)星野リゾートの事業なので、当社がお答えできる範囲は限られているが、当社と先方との間で話が進んでいるのは事実である。その話の中には、例えば共同開発事業への参画（SPCへの出資等）も含めて検討しているところである。

Q ガバナンス体制の見直し等を発表されているが、社長の認識や課題等について確認したい。

A 将来を切り開くために「やるべきことを先送りしない」という意思をもって、事業選別を進めたほか、ガバナンスに関してもガバナンスコードへの対応を念頭に置き、現在当社ででき得る限りのことを行った。取締役の任期を2年から1年に短縮するほか、取締役の員数を削減し取締役会における社外取締役の比率を高めると同時に、執行役員の権限・責任の強化により、取締役の監督機能と執行役員の業務執行機能を明確に分化する。さらに、社外役員ではあるが、多様性の面から初めて女性取締役を登用する予定である。昨年から10年ビジョンをスタートさせているが、このようにまずしっかりと形を整えた状態で中身を整えていきたい。課題である従業員のマインドセットも、前期に実施した事業選別の徹底が社内へのメッセージにもなっていると思っている。

Q なんばのまちづくりについて、物件取得を進められているが、一つ一つの物件取得がどのようになんばのまちづくりに貢献していくのか確認したい。

A この1年間の実績だけみると、ぽつぽつと物件取得しているように見えるかもしれないが、将来のまちづくりをイメージして取得している。例えば、新今宮駅近くで取得したFPホテル(正式名: FP Hotels Grand 難波南)に関しては、ランドオペレーターを主とするスタートアップ企業との連携により進めた案件である。今後、近隣で榊野リゾートがホテルを開業し、その横では我々が外国人就労支援の事業を始める。このようにそれぞれはバラバラのように見えるものが有機的につながっていく。なんばのまちづくりにおける当社の役割は、エリアでリーダーシップをとり、エリアマネジメントを実施することであるため、物件所有にはこだわらない。以上のようになんばの方向性を示していく1年目であったとご理解いただきたい。

■ 各事業に関するご質問

Q 鉄道運輸収入の空港線の成長トレンドに関して。2019年3月期の月次実績を見ると、月によってアップダウンがある。特殊要因があると思うが、実勢のトレンドとしてはどう見るべきか。

A 空港線定期外輸送人員は、下半期トータルでは前期比6.3%の増加。月別では、2018年10月+0.6%、11月+11.7%、12月+2.9%と月毎で動きがあった。さらに、3月は11.8%の増加であり、これは、企画乗車券の先買いがあったためである。下半期に関しては、6.3%の増加に3月に企画乗車券の販売変更に伴う駆け込み需要があったということを差し引くと、約5%の伸びが趨勢であるとみている。また、2019年3月の駆け込み需要の反動で、2020年3月期の空港線定期外収入は少し下がると見ており、3.1%の増とみている。足元の4月の実績は、輸送人員で△3.5%となっている。これは企画乗車券の在庫調整の影響によるもので、除くと+5.2%となり概ね順調なスタートがきれたと感じている。

Q 2020年3月期の運輸業の営業利益について、減益になる原因を確認したい。

A 運輸業の営業利益につき、昨年の中期計画を策定したベース（当初計画）で申し上げると、2019年3月期が142億円、2020年3月期が143億円、2021年3月期が148億円という計画であった。それに対し、2019年3月期（実績）が150億円、2020年3月期（予想）が143億円ということで、当初計画と同水準となっている。2019年3月期が増益になった理由は、収益面では、台風災害等の影響を受けたが、最終的には計画に近い数値で着地できたためである。さらに費用に関しては、災害影響で設備投資や修繕が一部実施できなかったことで、修繕費や減価償却費が期ズレを起こしているためである。2020年3月期の利益については、前期からの期ズレを含む修繕費が増加する一方、当初計画に比べ、減価償却費や人件費が減少することから、当初計画とおりの水準を見込んでいる。参考だが、2021年3月期についても、2020年3月期に増加した修繕費が減少することもあり、当初計画通りに進捗すると思われる。

以 上