

2020年3月期決算説明会 質疑応答

2020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 2020年3月期の新型コロナウイルスの影響額として営業収益40.7億円減、営業利益33.4億円減とのことであったが、今回のコロナが無ければ、営業利益計画360億円から、相当の利益上振れ着地であったという認識で間違いはないか。

A 2020年3月期では、コロナ影響により広告宣伝費等一部を削減したが、大きな金額ではなく、概ねその認識で問題ないと理解している。

Q コロナへの当面の対策として、十分なキャッシュの確保を最優先させるとの話があったが、資金繰り対策について、詳しく聞かせて欲しい。併せて、当面の対策として、費用抑制及び投資抑制を挙げているが、具体的にはどのようなことを考えているのか。

A 安定的な現金収入であった鉄道等の運輸業の収入の急減を受け、3月以降は、キャッシュ確保を最優先とした資金繰りにスタンスを変更している。コロナ影響が長期化した場合の収支悪化や、資金調達環境の不透明さを踏まえ、当面の資金確保策としては、既に3月に50億円、4月に140億円の商業ペーパーを発行しており、当座の必要資金は確保済みである。加えて、4月末に決算の公表を終えたことを受け、5月末～6月にかけて、シンジケートローンで200億円の調達を予定、社債についても300億円程度を発行予定で起債アナウンスを行っている。並行して、取引金融機関に対しても、上期中の融資実行に向けた協議を開始している。これらの調達実現により、年間の営業キャッシュフローと同程度の資金確保に目途がつくことになるが、さらにコミットメントラインの融資枠の拡大にも取り組み、資金繰りの一層の安定を図っていく。また、支出抑制については、安全確保を担保した上で、不要不急のものを中心に、修繕費や広告宣伝費等の費用で△40億円程度、設備投資で△170億円程度をグループ全体で抑制することを決定した。さらに個々の案件の実行段階でも、必要性を厳格に精査して一層の抑制を図るべく取り組んでいる。

Q 「なにわ筋連絡線及び新大阪連絡線」についてのアップデートについて伺いたい。

A 2019年7月10日、なにわ筋線の事業許可を得て、環境アセスメントや都市計画手続きを関係者とともに進め、本年2月28日、工事施行の認可と併せて、都市計画決定もなされ、環境影響評価の評価書の縦覧が行われている。事業を進めるために、必ず必要となる3つの行政手続きを昨年度末までに整えることができた。今後は、整備主体の第三セクターである関西高速鉄道が今年度中にも着工し、2031年春の開業を目指していくが、当社も関係者と共同歩調をとりながら進めていく。

Q 中長期的なインバウンド関連ビジネスに関する方針の変化はあるか。

A 今後の対応については、インバウンドの長期安定収益化、柔軟な鉄道運営体制の構築などの多様化とあわせて、インバウンドに過度に依存しない事業ポートフォリオの構築が必要であると考えている。特に、アフターコロナでは、中国をはじめとした訪日客からは、衛生や健康、ソーシャルディスタンスへの対策がより求められ、主な関心事が「衛生と安全」へと変化し、自然を対象とした観光や野外活動が志向されることも想定している。豊かな観光資源を有する当社の事業フィールドである高野山や南紀などへの関心がより高まると考えており、しっかりとしたマーケティングと情報発信などについてスピード感を持って対応していきたい。

Q テレワークなど就業環境への影響が大きくなったことを踏まえ、短期及び中長期における「鉄道事業」への影響をどのように考えているか。

A コロナ収束後も、一旦止まった移動需要の回復には相当の時間が必要であり、定期外に関しては緩やかに回復していくと思われる。当社としては、コロナ収束を見据え、インバウンド施策と連動し、行政や観光団体など関係先との連携を密にして、世界遺産である高野山をはじめとした沿線観光資源に対するプロモーションを組み上げ、旅客の囲い込みを図っていきたい。定期に関しては、外出自粛の解除に伴って企業活動や学校が再開されると、ほとんどの人々は元通りの生活スタイルに戻っていくと考えられるため、乗車人員はある程度早い時期にコロナ前の水準に近づくと想定している。一方で、沿線の生産年齢人口の減少傾向に加え、コロナによって一気に普及したテレワークやオンライン授業等が今後も一定程度活用されることは確実であり、中長期的には一層通勤・通学の移動需要の減少をもたらすことが懸念される。これに対しては、デジタルトランスフォーメーションの活用などにより業務の構造改革を進め、サービス内容やコスト構造を抜本的に変革して、持続可能な事業運営に取り組んでいきたい。

Q 収益不動産の取得などの成長投資に関して、考え方が変わった部分はあるか。

A 当社は、全社的にコロナ収束までは、安全性・緊急性を判断した上で投資を抑制しているが、不動産市況の悪化が想定される中で、大阪ではタイトなオフィス需給が当面継続するとの予測もあり、従前にも増して慎重に見極めつつも、価値ある物件の取得を逃すことがないように、時宜を得て収益不動産の取得にかかる取り組みも引き続き行ってまいりたい。

Q 万博開催までに、大阪 IR を開業させるという当初目標は延期されることとなったが、取り組み方針に変化はあるか。

A 大阪あるいは和歌山に IR が開業した場合、関空アクセスに大きなインパクトを与えることとなるため、当社グループとしては、総力を挙げてその輸送需要に応じていく。また、送客への期待にとどまらず、IR 開業は沿線の活性化や当社グループの成長に資する新たなビジネスチャンスとしても捉えており、あらゆる可能性を排除することなく探っていきたいと考えている。現時点において、以上の考え方に大きな変更はない。ただし、新型コロナウイルスの影響で、世界的に経済情勢が厳しくなる中、IR 開発計画やスケジュールの変更等も想定される。国や各自治体等の動きを注視しつつ情報収集を進め、参画への取り組み方について検討を続ける。

Q デジタル化をどのように推進していくのか。顧客向けあるいは従業員の効率化のためのものか。また、デジタル化の推進により、経費削減や利益率についてインパクトはあるか。

A 今回のコロナショックは、外出自粛やテレワークによる移動需要の消失など、当社事業にも構造的な変革を迫るものであり、なかでも「デジタル化の急速な進展」という課題に直面することとなった。当社はデジタル化が遅れていると認識しており、今後はデジタルトランスフォーメーションという手段を用いて、当社の商品やサービス、ビジネスモデルを変化させ、既存業務の抜本的な効率化を図り、企業文化の変革を進めていきたいと考えている。具体的な数値目標などは未だ掲げていないが、収益の基盤である鉄道事業の構造改革に取り組み、事業モデルの構築を進めていきたい。

Q 現在の状況が続けば、非常に厳しい業績になることが想定される。赤字になれば減配するなど、何か基準はあるのか。改めて、株主還元の考え方について伺いたい。

A 今回の緊急事態宣言の一部解除によって、自粛要請の緩和・縮小がより進んでいくものと思われるが、外出自粛の長期化などの影響により、一時的な業績や財務状況の悪化は避けられないと考えている。一方、株主還元については、あくまでも安定配当としているので、コスト削減やポストコロナ対策を進めることにより、株主の皆さまの期待に応えられるよう、最大限の努力をしてまいりたい。

■ 各事業に関するご質問

Q 2020年2月から4月の空港線実績の詳細、5月の数値データがあれば、その状況について確認したい。また、空港線の旅客収入が本格的に回復するために必要な条件として、どのようなものを想定しているか

A 空港線の定期外収入は、2月で2.4億円（対前年同月比△31.0%）、3月で6.3億円（同△70.0%）、4月で6.6億円（同△88.2%）減収となっている。なお、参考情報として、直近5/1～10の「関西空港駅」における改札機通過ベースでの定期外乗降者数は、前年同期比△91.1%となっている（※「関西空港駅」における定期外乗降者数は、空港線収入の動きと概ねリンクしている）。今後、関西空港のインバウンド需要が回復基調となる要素は、緊急事態宣言の解除、インバウンド上位国の経済活動正常化、各国の渡航制限の緩和や解除、LCCの運航の本格化などが挙げられる。なお、これらの要素により、合理的な予測が可能となった時点で業績予想を開示できると考えている。

Q テナント賃料の固定と歩合の割合、テナント賃料の減免・免除の考え方について伺いたい。

A テナント賃料については、オフィスは固定賃料、SCは主に歩合賃料を適用している。なお、当社におけるテナント賃料の固定賃料割合は、9割程度。現在、テナントからコロナ影響に伴う賃料減免の申し入れがあるが、対応については、現在検討中である。オフィスなどについても、賃料の猶予・減免について対応検討中で、決定したものはない。

以 上