

2024 年度（2025 年 3 月期） 決算説明会における主な質疑応答

※本資料は、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・修正等を加え、当社がまとめたものであることをご了承ください。

Q 大阪・関西万博の効果について、4 月と 5 月の進捗は想定に対してどうなっているのか、また、GW は多くの来場者で賑わったと認識しているが、そのプラスの効果をどう受け止めているか。

A 開幕から約 1 か月経過し、4 月の鉄道事業は好調に推移している。特に名阪特急については乗車人員が前年比 10% 増と好調で、名古屋方面から万博へ来場されるお客様の利用が多かったと想定される。ホテル事業も稼働率、ADR とともに前年を大きく上回っており、加えて 6 月・7 月の予約も好調に進んでいることから、ADR のさらなる上昇が見込まれる。旅行商品では万博に特化したツアーが好評を得ており、売上を伸ばしている。百貨店では会場内のオフィシャルストアの売上が想定を上回っている。さらに、バス事業では、万博行きのシャトルバスが週末に続行便を出すなど、各事業で万博効果が順調に発現している。

グループ全体では、万博開催効果として売上高約 125 億円、粗利益約 50 億円を見込んでいる。現時点では万博入場者数は想定よりやや下回っているものの、お客様の満足度は非常に高いとの報道もあるなか、通期パスを購入される方も増えていると聞いている。会期が進むにつれて入場者が増えることが期待されており、現段階でも十分に効果が発現していることから、今後の更なる増収を期待している。

Q 万博会場内のオフィシャルストアが好調なのは、来店客数によるものなのか購買単価によるものなのか。

A 来店客 1 人あたりの購買点数が多く、結果として購買単価が高くなったことが好調の要因と考えている。

Q 鉄道事業の投資である新型一般車両 8A 系導入について、2025 年度が投資のピークという認識で合っているか。

A 新型一般車両の導入数は、2024 年度に 48 両を導入しており、2025～28 年度にて 150 両程度を予定するなか、2025 年度は 60 両程度を計画しており、以降は一定の水準が続く予定である。

現在は奈良線・京都線・橿原線を中心に導入しているが、今後、大阪線・名古屋線、南大阪線でも導入する予定である。

Q 国際物流の足もとの状況について、トランプ関税の影響で物量が戻っていないと記載されているが、これは 3 月に前倒し出荷によるものか、それとも関税そのものの影響が出ているのか。

A 前提として、トランプ関税による経済への影響は予測が難しい状況であるが、物量について現時点では特に落ち込んではいない。むしろ、相互関税 90 日間延期措置での駆け込み需要が発生する可能性を見ている。また、一部では迂回輸送の

動きもあるが、サプライチェーンは短期間で劇的に変化するものではないと考えており、近鉄エクスプレスの強みであるライトアセットを活かして、サプライチェーンの見直しに機敏に反応できれば、確実に売上を確保できると考えている。状況が不透明な部分も多いため、今後も注視は続けていくが、ネガティブな側面ばかりではないと考えている。

Q 2025 年度での資産流動化および売却の計画はあるのか。

A 現時点では公表できる計画はないが、4月に近鉄インベストメント・パートナーズを設立し、不動産ファンドの運用や REIT の運用に必要なライセンス取得を進めている。今後は不動産金融ビジネスに参入することで早期の資金回収や幅広い収益の獲得を図っていく。その対象資産としては、グループで保有している既存のアセットや、今後駅周辺の開発で竣工するアセット、外部から取得するものに加え、過去の不動産流動化でイグジットを迎える物件も検討していく。得た資金については、有利子負債の削減、今後の成長投資に必要な資金への充当、株主還元など、バランスの取れたキャッシュフローの実装を目指していく。

Q APLL における 2024 年度の低迷背景と、2025 年度に低迷が継続するリスクや見通し。

A 2024 年度の APLL の業績は、主要顧客の在庫調整によるリテール事業の不振および米国における自動車メーカー「BIG3」の EV 販売低迷に伴うオート事業の不振が主な要因となり、低迷した。足元の状況としては、自動車関連は顕著な変化はみられないが、すでに調整局面は脱しており、リテール関連は在庫水準改善に伴い回復傾向にある。ただし、トランプ関税の影響を見通すことは困難であり、やや不透明感はある。このような状況に対応するため、APLL の経営をタイムリーかつ適切に管理することを目的として、近鉄エクスプレスの社内に APLL 監理部を本年 4 月 1 日に新設した。今後 APLL 監理部が中心となり、業績管理をはじめとするガバナンスの整備に努めていく。また、減損リスクについて、近鉄 GHD の連結ベースでは、近鉄エクスプレス全体としてののれんを把握しており、APLL 単独での減損リスクは現状想定していない。APLL の損益は黒字であるものの、収益性がまだ十分とは言えないため、近鉄エクスプレスと連携し、継続的なモニタリングを実施していく。

Q 2025 年度の国際物流の改善を牽引する地域や数量・粗利の前提。

A 国際物流については 2024 年度に厳しい局面を迎えたが、2025 年度については改善を見込んでいる。主な改善要因としては、コロナ禍における特需のあった PC 関連やエレクトロニクス関連での買い替え需要が追い風になると考えている。加えて、2024 年度、特に第 1 四半期では、中国発北米向けの e コマース需要が高まり、航空運賃が高騰し高止まりした。これに対する販売価格への転嫁が十分には進まず 2024 年度の第 1 四半期と第 2 四半期の一部にかけて収益性が圧迫されたが、現在は改善しており、収益性は大きく改善すると見込んでいる。さらに、デミニミスルールの適用停止により、中国発北米向けの需要が減少することで運賃原価の改善を見込んでおり、これもプラスに働くと考えている。また、地域としてはアジア・北米間の荷動きの活性化を、品目としてはエレクトロニクスを中心とする 7 品目の物量活性化を見込んでおり、収益改善が進むと想定している。

Q **親子上場について日経紙面で近鉄百貨店の指摘があったが、親子上場に関する貴社の方針。**

A 日経紙面の報道については、今年 2 月に東証が公表された「投資家の目線と子会社との経営の関わり方についてギャップがあるのではないか」という指摘の中で、近鉄 GHD と近鉄百貨店の関係が一例として挙げられていたものと認識している。子会社側から見た親子上場のメリットとしては、これまで信用強化やファンづくり、人材確保につながるなどをご説明してきたが、親会社として子会社が上場することのメリットは十分説明できてなかったと認識している。

親会社メリットは、中期経営計画の中でご説明している通り、グループ各社は鉄道沿線の活性化に様々な事業を通じて役割を果たすことで、沿線の価値向上に貢献している。その中で、グループ各社が有用な人材を確保し、信用力を強化していることは、心強いパートナーとして、グループの一翼を担っている。

一方で、持株会社として資本持分に対する効率性を追求していく必要があると考えている。資本効率を重視した経営を推進する中で、上場子会社関連会社に対しても、資本効率の更なる改善と進化・向上を促していく。その実現に向けて連携を強化し、当社、上場各社のそれぞれの立場からグループシナジーと資本効率性の視点をもち、資本政策をグループ経営の重要事項として検討し、必要なアクションをとっていきたい。

Q **2025 年度の特別損益と税率の考え方、そして中長期的に減損は漸減するのか。また、漸減するとすれば税率は 30%程度に収斂するのか。**

A 2024 年度は不動産に関わる減損損失があったが、2025 年度は減損損失が大幅に減少する見込みである。それに伴い、2025 年度の税率は減少すると予想している。中長期的に減損がどうなるかについて、2022 年に買収した近鉄エクスプレスに対するのれんの減損リスクが想起されるが、将来的な減損の可能性は低いと見ている。また、固定資産の減損リスクは ROIC など資本コストを意識した投資判断に努めることで対応していく。減損損失が減少傾向で推移するならば、税率は 30%程度に収斂していくと考えている。

Q **あべのハルカス近鉄本店における免税売上高(インバウンド)の 2025 年度予想について、減収予想をしているが、万博による効果については織り込まれているのか。**

A 2025 年度のあべのハルカス近鉄本店における免税売上高については、円高進行や中国の景況感を踏まえ保守的に見ている。これに加え、昨年 4 月に一部の特選洋品ブランドで値上げ前の特需があり、今期はその反動減を織り込んでいる。この予想には、万博によるインバウンド効果は織り込んでいない。