

**2025 年度（2025 年 3 月期） 第 2 四半期（中間期）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（売上高・粗利益）が想定以上の結果になったことは高く評価する。来期の反動減に対して、どのような施策を考えているのか？**

A 万博には想定より多くの方が来場されたなか、名阪特急の乗車人員が前年同期比で大きく伸長し、会場への唯一の鉄道アクセスである大阪メトロ・中央線と相互乗入れする当社けいはんな線を介して奈良にも多くの方が来訪された。加えて、大阪メトロ・中央線での沿線プロモーション、大阪市内の都ホテルのご利用、クラブツーリズムや近畿日本ツーリストが主催する万博関連ツアーを通じて、新たな顧客接点を得ることができ、それを活かした広域プロモーションやセールス施策を実施していきたいと考えている。

万博が閉幕を迎えた 10 月以降、伊勢志摩方面への特急利用が対前年で伸長をみせている。志摩スペイン村では、万博開催を踏まえて本年は 11 月より IP とのコラボ・イベントを開始し活況を呈しており、来年秋には名古屋・賢島間での新たなレストラン列車の運行開始を予定するなど、話題性のある取組みを通じて収益の拡大を図っていく。

**Q 志摩スペイン村での IP コラボイベントについて、初動ではソーシャルネットワークを見ていると多くの方が訪れていると認識しているが、どのような状況になっているか。**

A VTuber の周央サンゴさんが所属するバーチャルライバーグループ「7 次元生徒会！」とのコラボ・イベントを 11 月から開催している。2023・2024 年度における IP コラボ・イベントにおいても多くの方に来園いただいたが、初動においては 2024 年開催時に比べて来園者数が 26% 増と大変な盛況になっている。フォロワー数も非常に多く、特に首都圏からの新たなお客様の来園を期待している。

**Q 国際物流について、今期の通期想定を下方修正されたが、足元の状況および下期以降をどのように見ているのか。**

A 上期は、物量が前年増であったが、まだ価格転嫁が十分に図れなかった面もあり、粗利率が横ばいの状況で推移・着地した。

足元では世界的な景気減速の懸念が高まっており、特に米国や中国における消費意欲の低下による需要鈍化リスクもある。消費財などで、例年のようなピークシーズン需要には乏しく、また年末商戦用の在庫がすでに十分に確保されていることから、物量はピークシーズンを迎えても鈍く、運賃は低水準で推移すると想定している。一方、半導体関連においては、コロナ禍で特需のあった P C 等の買換えサイクルに入るとともに、A I 関連の盛り上がりもあることから、下期以降も伸長が期待できる。

また、収入面だけでなく費用面での対策も併せて取り組んでいる。海外における現地法人の統廃合や固定費の変動化など

コスト削減に取り組むことで、トップラインの伸長が想定に至らない場合でも期待利益を確保できるよう努めていく。

**Q フォワーディングの数量・粗利率（スプレッド）の現状と見通しについて、また特にどのルートへの需給が如何なる要因で緩んでいるのか。**

A 航空では、物量は4月に発生したシステム障害により日本発の貨物が一時的に減少したもののその後回復し、全体では前年同期比5.8%増加した。販売価格・運賃原価ともに下落したため、航空輸出貨物の粗利率は横ばいである。海上では、物量は米国関税政策の影響で中国発の海上貨物が一時的に減少したものの、上期を通しては前年同期並みで推移した。販売価格・運賃原価ともに下落したため、海上輸出貨物の粗利率は横ばいである。見通しとしては、航空輸送では、旅客便の回復は続くものの、貨物専用機の稼働は限定的で貨物スペース供給の大幅な増加は見込めない一方、航空会社の収益圧力により、運賃は期待水準までは下がらないと想定している。海上輸送では、船腹スペースは増加する一方、米国の関税政策とそれらに起因する米国内の消費の低迷などを要因として荷動きの大きな伸長はなく、需要は緩む見通しで、供給が需要を上回り、さらに運賃も下落する可能性がある。一部前問と被るが、アメリカや中国における消費意欲の低下による需要鈍化リスクもある。消費財では、在庫がすでに確保されていることから、ピークシーズンで大きく伸びない可能性があるが、半導体については下期以降に伸長が期待できると考えている。自動車関連についても、トランプ関税が落ち着いたため、例年通りの荷動きを期待している。また、エリアでは、東南アジアでの荷動きは活発であり、シンガポールでのビジネスの強化などを通じて、欧州をカバーできるようにしていく。

**Q 近鉄エクスプレス買収時の見通しと比較してどのような差異が出ているのか。**

A 2022年の5月にTOBを実施した時点では、コロナ禍において特殊な物流の変化もあり、特需といえるような状況にあった。その中で、2023年度以降については、コロナ禍における特需がなくなり、需給バランスが正常化することにより、コロナ禍前の水準に戻る前提でTOB後の事業収支を想定した。想定に対しては、荷主における在庫の積み増しが相当大きくなり、また景気の若干の低迷もあり、積み増した在庫の解消がなかなか進まないという状況となるなか、中国発のEコマースの台頭による輸送スペースの価格高騰が生じた。スペース単価の高騰に伴う荷主への価格転嫁に関する協議に時間を要したこともあり、少し想定を下回って推移している。足元の荷動きは、改善（回復）傾向にあり、少しずつ回復基調になると考えている。また、コロナ禍の特需にスピード感をもって対応するため要員を拡大したことから、現状の需要とのギャップが生じており、各エリアでの体制見直しなどコスト面での最適化に向けた取組みを推し進め、利益率の想定水準への回復を目指している。

**Q 中国政府による「渡航自粛呼びかけ」の影響は足元において、ホテル・百貨店にどのような影響がでているのか。**

A 現時点では、一部のホテルでキャンセルが生じているが軽微であり、百貨店（免税販売）での影響は生じていない。渡航自粛の影響が第3四半期期間中のみであれば、日本人観光のトップシーズンでもあり、インバウンドに対する中国のお客様の比率がそれほど高くないことから影響は軽微だと考える。ただし、第4四半期に入り、春節まで続いた場合は影響が出てくるのではないかと考えている。コロナ禍前後でインバウンドの状況は大きく変容し、中国以外の国の方々が非常に増えている。特に韓国や欧米、また万博を機に中東方面も増えている。インバウンドでの取扱い国のバリエーションの拡充（多様化）に向けた営業活動にグルー

ブ会社およびグループ一体にて従前より努めており、今後さらに強化することで地政学的なリスクへの対応を進めていく。

**Q 中期経営計画 2028 から R O I C を経営指標に導入されたが、R O I C 経営の推進に関する取組み状況は。**

A 鉄道事業や不動産事業は比較的投資規模が大きくなる傾向があるが、投下資本に対するリターンをしっかりと意識しながら経営を進めていく上で、R O I C をグループ共通の経営指標に取り入れた。  
グループ全体ならびにグループ各社において、各事業の特性を踏まえて、R O I C の向上に資する施策・K P I 等を設定した。中計最終年度の 2028 年度にて 4.5% 以上（2024 年度実績 4.2%）を目標としており、事業・プロジェクト、主要会社、セグメントごとに設定した数値を上回るように、グループの中で議論（PDCA）しながら着実な達成による資本効率の改善を推進していく。

**Q 回転型不動産ビジネスの参入を中期経営計画 2028 で記載していたが、その取組み状況と目標について。**

A 本年 4 月に不動産アセットマネジメント(AM)事業を担う「近鉄インベストメント・パートナーズ」を設立した。  
現在、金商法に定める代理業のライセンス申請の準備と並行して、ホテルとオフィスの私募ファンド 2 案件のサブ AM 業務を受託して運用している。  
当面の目標とする運用資産規模は 5 0 0 億円であり、現中計期間では 1 0 0 0 億円を目指す。ファンド運用の実績およびノウハウの蓄積を進めながら、新たな目標についても設定していきたいと考えており、有利子負債のコントロールを図るうえで回転型不動産ビジネスの活用を強化していきたいと考えている。