2025 年 5 月

東武鉄道株式会社

2024 年度 決算説明会　主な質疑応答

※本内容は、書き起こしではなく、説明会での質疑応答の内容を弊社にて簡潔にまとめたものです。あらかじめご了承ください。

Q．長期経営ビジョン等を今回アップデートしたが、会社として特にコミットメントする部分はどこか。また。今後も毎年計画をアップデートしていくのか。

A．１点目は、長期経営ビジョンにおける新規および既存プロジェクトの内容のアップデート、営業利益の目標達成時期の修正、および数値目標等の上方修正を行った点である。

２点目は、資本コストや株価を意識した経営の実現についてである。市場のニーズも把握しながら、新たな指標を設定する事で、当社グループの今後の方針について、今回明確にお示しした。

経営計画について、アップデートのタイミングは検討していくが、皆様からの期待に応えられるよう、事業を推進していく。

Q．2030 年代半ばにおける営業利益 1,000 億円以上の実現に向けて、設備投資は中長期的にどの程度の水準で推移するのか。

A．2030 年代前半にかけてホテル開発や沿線のまちづくりが本格化し、成長投資として今後投資金額が増えると想定しているが、まちづくりについては、具体的な規模・手法はこれからの精査となる。また、鉄道についても、利便性・快適性向上のため、車両更新工事・ワンマン化工事等を予定しており、今後、年度によっては、年間 1,300 億円程度の投資規模になると見込んでいる。

Q．2030 年代半ばに向けた事業ポートフォリオの方向性について、新規事業の具体的内容や必要な投資などを教えていただきたい。

A．新規事業のうち、生体認証サービス SAKULaLa については、事業の特性上、収益化には多少時間がかかるものの、方針として 2030 年代前後での単年度黒字化を目指す。この事業は、生体認証を活用したプラットフォームビジネスであるため、足元において、加盟店と利用者の増加を両方目指すことが、今後の事業成功に寄与すると考えている。加盟店拡大にあたっては JCB とも提携のうえ、JCB が有する既存の加盟店ネットワークを活用していく。

M&A は今後検討していくが、観光・まちづくりの領域とのシナジー効果がある会社等に厳選し、長期的に既存事業以外の利益を 50～100 億円程度生み出していく。

Q．現状、PBR が 1 倍を下回る水準で株価が推移しているが、今後、インフレによる利益の伸びの鈍化などの懸念をどのように払しょくしていくのか。

A．現時点では PBR 1 倍を下回っており、市場からの評価を真摯に受け止めている。保有資産の見直し、資本の最適化、株主還元の充実等で企業価値を向上させ、ROE の改善にも継続的に取り組んでいく。

また、観光やまちづくり領域を中心とした非鉄道事業の収益機会を拡大させ、安定的なキャッシュフローの創出を図っていくことで、中長期的にマーケットからの信頼を高め、PBR 1 倍を安定的に上回る体質を目指して取り組んでいく。

Q．2025 年度計画が減益にも関わらず、増配予定となっており、これは従前あまり見受けられなかったパターンかと思うが、どのような経緯で増配計画に至ったのか。また、今後の配当水準はどのように考えているのか。

A．足元では一時的な減益を見込んでいるが、資本効率・事業ポートフォリオの改善を通じて、利益水準を維持・向上し、短期的な業績変動に左右されず、段階的に配当を引き上げることを目指して、増配を決定した。また、DOE を意識した株主還元方針を今回発表したが、今後の配当水準として、利益水準に依存し過ぎず、且つ財務基盤も見極めな

がら、安定した配当を維持拡充し、株主の皆様の期待に応えるような還元を実施していく。

Q．鉄道業において、2025 年度の計画は営業費用が前年比で 30 億円程度増加予定となっており、今後も費用増は避けられないと思うが、今後の増加ペースについての考えは。

A．2025 年度については、物価高や人件費高騰の影響のほか、修繕費の増加等もあり、営業費用が増加すると見込んでいる。また、物価高や人件費の高騰の影響は今後も継続すると想定されるが、費用増を出来るだけ抑えながら増収を目指して、事業を推進していく。

Q．運賃改定について、目標としていく実施時期や改定率等の目線はあるか。また、運賃改定の影響額は、今後の中長期的な営業利益の計画に織り込まれているのか。

A．国交省と今後の協議となるため、現時点で具体的な実施時期等はご回答できないが、できるだけ早く実施したいと考えている。また、運賃改定による増収分は、現時点において計画値には含めていない。

Q．今後の運賃改定に際してシステム改修が発生すると想像するが、どの程度の時間を要するのか。

A．例として、PASMO のシステム改修には相当な期間が必要と想定している。

Q．スペーシア X の導入効果についてお聞かせいただきたい。

A．スペーシア X における利用単価の上振れとして、2024 年度で約 5 億円、他の列車の利用増など、鉄道全体の波及効果としては約 18 億円の増収となった。また、観光関係の効果として、日光エリアのホテルのほか、二次交通である日光交通㈱や東武バス日光㈱、旅行商品を造成している東武トップツアーズ㈱など、グループ各社おいても増収効果が出ている。

Q．池袋など、今後の再開発案件の工事費高騰の影響についてお聞かせいただきたい。価格転嫁はできるのか。

A．工事費高騰については、再開発のみならず多くの案件で影響が出ている。池袋駅西口再開発関係の解体着手工事も3年程度遅れることとなるが、主な要因として、工事費高騰や工事における人手不足が影響している。この3年の期間において、事業コストの精査を行いつつ、通常よりも早い段階で、建設会社を選定し、施工費用を抑え、人手確保を図り、しっかりと事業を進められる体制を整えていく。

Q．カード事業において、平年度営業利益20億円を目指すとあるが、何年度に当該水準に達する見込みか。また、当該20億円の主な収益源は何になるのか。

A．平年度営業利益20億円については、2030年代半ばの実現を目指す。
収益力の強化策としては、JCBと業務提携することで、固定費や法対応コスト等の削減を図っていく。また、加盟店からの手数料収益のほか、利便性向上による、利用者からの手数料収益拡大を目指していく。なお、東武カードから得られるグループ外の購買データの解析を通じてお客様の購買動向等が把握できるため、これらのデータを解析して、お客様へグループ内の利用をアプローチするなど、マーケティング力の強化も図っていく。

以　上