

2023年3月期 第3四半期決算に関するFAQ

※ ここでは、当決算について想定される質問と回答を参考として掲載しています。ご不明点等ございましたら、I R室（03-3349-2526）までお問い合わせください。

Q1. 主な事業の足元の状況はどうか。

当社鉄道事業	改札通過人員【1月1日～22日】 定期 75%程度、定期外 90%程度で推移 ※ 2019年度比 ※ 年末年始の終夜運転は実施せず、元旦の臨時特急は実施
小田急百貨店	売上高【1月1日～22日】 新宿店 25%程度、町田店 95%程度、ふじさわ店 90%程度で推移 ※ 2019年度同日比 ※ 新宿店本館は10月2日で営業を終了。10月4日新宿西口ハルクをリニューアルオープン、12月1日小田急エースに「SHINJUKU DELISH PARK」をオープン
シティホテル	稼働率【1月1日～22日】 ハイアットリージェンシー 東京 37.8% ホテルセンチュリーサザンタワー 81.9%
箱根エリア	箱根湯本駅乗降人員【1月15日～21日】 平日 70%程度、土休日 65%程度で推移 ※ 2018年度同週比
	箱根リゾートホテルの稼働率【1月1日～22日】 50%程度で推移 ※ 箱根リゾートホテル：山のホテル、箱根ハイランドホテル、はつはな

Q2. 鉄道駅バリアフリー料金の収受開始はいつからか。

- ・ 2023年3月18日より、鉄道駅バリアフリー料金を加算した運賃を適用する予定である。
- ・ 2022年度の影響額は約1億円を見込み、本日新たに公表した業績予想に織り込んでいる。また、2023年度以降の影響額は年間約47億円を見込んでいる。

（参考）2023年1月23日付インフォメーション

「鉄道駅バリアフリー料金収受開始に伴う運賃改定について」

<https://www.odakyu.jp/support/dq4094000000vud-att/bariunchin.pdf>

Q3. グループ各社を含めた運賃改定等の2022年度における影響額は。

会社名	2022年度影響額 (概算)	実施日
小田急電鉄 (特急料金値上げ)	2億円	2022年10月1日
箱根登山鉄道	1.1億円	
箱根登山バス	0.8億円	
小田急交通	0.7億円	2022年11月14日
小田急電鉄 (バリアフリー料金制度)	1億円	2023年3月18日
江ノ電バス	軽微	2023年3月中予定 (認可後決定)

Q4. 第2四半期決算時点で動力費の年間見通しを大幅に増額していたが、その後の状況はどうか。

- ・ 第2四半期決算時点では、当社鉄道事業の動力費は年間で対前年約28億円の増加を見込んでいたが、足元では想定を下回って推移しているため、本日新たに公表した業績予想では、対前年約24億円の増加に修正している。
- ・ なお、バスおよびタクシー各社の燃料費は年間で対前年約3億円の増加を見込んでおり、第2四半期決算時点から大きな変更はない。

Q5. 小田急百貨店で予定している希望退職の影響額は。

- ・ 2022年度第3四半期において、特別損失に特別退職金約24億円を計上した。なお、退職日は2023年2月末を予定している。

Q6. 各ホテルの2月以降の予約状況を教えてほしい。

- ・ 2月以降の稼働率は、シティホテルで70~80%程度、箱根リゾートホテル[※]で70%程度と想定している。

※ 箱根リゾートホテル：山のホテル、箱根ハイランドホテル、はつはな

Q7. インバウンドの回復状況はどうか。

(各施設の足元のインバウンド回復状況)

- ・ 外国人旅行者窓口（小田急旅行センター）における、2022年12月の箱根フリーパス発売枚数は、コロナ前の2018年同月比では50%程度の回復であるが、入国制限緩和前の2022年9月比では約20倍と回復傾向が顕著である。特に、韓国、香港、台湾、シンガポールからの観光客が増加傾向にある。
- ・ シティホテルの2022年12月の外国人宿泊者比率は70%程度と、コロナ前の2018年度並みとなっている。

(インバウンド施策)

- ・ 箱根フリーパス等の主力商品をオンラインで購入できるサービス「EMot オンラインチケット」において、英語のみであった対応言語を、2022年12月から繁体字・簡体字を追加し、中華圏からの訪日外国人旅行者への対応を強化した。また、箱根や江の島・鎌倉への来訪可能性の高い外国人をターゲティングしたオンライン広告等のプロモーション施策を実施している。
- ・ 今後は、引き続きオンラインを中心としたプロモーションを継続するほか、海外の商談会への参加や旅行博覧会等への出展を通して当社沿線観光地および当社グループ商品の利用増を図るとともに、現地の旅行事業者等を介したチケット販売の強化を実施していく。

Q8. 新宿駅西口地区開発計画の資金調達の考え方について教えてほしい。

- ・ 新宿の開発については、当社および東京メトロが事業主体であるが、共同事業者候補として東急不動産と基本合意を締結している。この基本合意は、両社のノウハウだけでなく、経営資源の提供等を通じて、相互に協力していくことで本計画のプロジェクト価値を最大化させることを目的としているが、等価交換方式[※]による効果として投資の抑制にも貢献すると考えている。具体的には、現在公表している総事業費2,000億円程度（東京メトロの負担額は除く）のうち一部を東急不動産も負担する予定である。なお、総事業費は、本開発計画のうち当社単独事業部分および共同事業部分の合算額である。

※ 等価交換方式とは、土地所有者（当社）と外部事業者（東急不動産）が共同事業者となり、外部事業者が建物を建て、土地所有者は土地を出資（譲渡）することで、それぞれの出資比率に応じて土地建物を取得する方法。なお、出資比率は現在協議中。

(参考) 2022年11月9日開催 第2四半期説明会資料

p.15「新宿駅西口地区開発計画の推進」

<https://www.odakyu.jp/ir/financial/d9gsqg0000000tvx-att/20221109.pdf>

- ・ 増資については、株式希薄化や高コストであることなど、留意点も多くあるため、投資・費用のコントロールや保有資産の売却等が優先であると認識しており、現時点で具体的な計画は無い。

注意事項

本資料に記載されている、計画、見通し、戦略のうち、歴史的事実でないものは、将来の見通しであり、これらは開示時点で入手可能な情報から得られた当社の経営者の判断に基づいています。

したがって、実際の業績は経済情勢等の変化によって業績見通しとは異なる可能性があります。

以 上