

2025年3月期第2四半期（中間期） 機関投資家・アナリスト向け説明会 主な質疑応答

Q1 ROA 向上施策として、不採算事業の撤退や資産の売却等はまた余地があるのか。

- ・ 事業ポートフォリオの再構築や大型物件の売却については、体質変革期で既に一巡しているが、収益性の変化や保有意義の見直しによる資産の入れ替え等は随時行っていく。
- ・ 政策保有株式については、着実に縮減を進め、現在は純資産割合 10%を下回っているが、今後もさらに縮減を検討していく。

Q2 収入原価算定要領が一部改正されたが、運賃改定実施の可能性は。

- ・ 2026年度までの計画値には、当社鉄道事業の運賃改定は織り込んでいない。
- ・ 2030年度に向けては、現状の物価や人件費高騰等のトレンドが大きく変わらない限り、運賃改定は避けて通れないものと考えている。まだ先の話であるため、外部環境や業績等を見極めながら、2030年度交通業営業利益 270 億円達成のための選択肢として検討していく。

Q3 物価の上昇や人件費の上昇における事業への影響は。特に不動産業については、分譲価格や賃料への反映はできているのか。

- ・ 当社鉄道事業については、2035年度までに要員体制を 30%減少（2020年度比）という目標を掲げるなど、抜本的な省力化・効率化を着実に進めている。費用や設備投資は物価や人件費の上昇を踏まえた計画としているが、その動向を注視しつつ、計画の見直しや運賃改定の検討を行っていく。
- ・ 不動産業については、建築費の高騰が問題になっているが、当社最大のプロジェクトである新宿駅西口地区開発計画については、今年の3月に新築工事に着工しており、当社総投資額の約 1,300 億円には建築費の高騰を一定程度織り込んでいるほか、既に約 500 億円分の支払いも完了している。その他、分譲業では足元順調に販売価格への転嫁ができているほか、賃貸業においても、市況に応じて随時賃料交渉を行っている。
- ・ ホテル業については、観光需要の伸びは力強く、投資によるバリューアップに伴って客室単価を上げることで回収可能と見込んでいる。

Q4 以前は小田急建設があったが、建設業子会社の有無が建設コスト高騰への対応力に影響することはあるか。

- ・ 2008年度に譲渡した小田急建設は中規模の建設会社であったが、現在は外部の大手あるいは専門性の高い建設会社へ発注することで、コスト・品質の適切なコントロールができています。
- ・ 建設業をグループ内に有することで詳細な業界動向の把握等は可能であったかもしれないが、その影響は限定的であると考えている。

Q 5 8月に自己株式取得について公表されたが、意思決定の背景や、ROE への影響は。

- ・ 株主還元については、自己資本比率 30%の確保を前提に、2023~2026 年度の平均で、連結総還元性向 40%以上を目標とした安定的な配当および機動的な自己株式取得を実施していくことを基本方針としている。この基本方針のもと、財務状況や株価水準等に鑑み、8月に 200 億円を上限とした自己株式の取得を決議した。
- ・ なお、取得にあたっては、事業ポートフォリオの再構築や資本効率の向上を目的とした関係会社株式および政策保有株式の売却による資金を活用している。
- ・ 今回の自己株式の取得のみでは、ROE への影響は限定的であるが、引き続き還元施策を検討し、柔軟に実施していく。

Q 6 持分法適用会社である神奈川中央交通について、今後の方向性は。

- ・ ガバナンス上の問題から親子上場に否定的な意見があることは十分に認識している。当社と神奈川中央交通は、双方のメリットやシナジー創出を前提とした事業上の連携をしており、一般的に言われる当社とその他株主との利益相反のような問題は生じていないと考えている。
- ・ 親子上場の解消について検討しているかという意味でのご質問かとは思いますが、現時点で決まった事柄はない。

以 上

※ 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、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。