

2020年3月期第2四半期 機関投資家・アナリスト向け説明会 主な質疑応答

Q1 MaaSについて

積極的に推進している印象だが、マネタイズに対する考え方や、収支への影響を確認したい。

- ・ MaaSは社会課題の解決という観点から取り組んでいる。今後、沿線エリアの高齢化により移動が困難になるお客さまの増加が予想されることから、MaaSを通じて移動に障壁を感じることのないライフスタイルを提案することで、暮らしやすい沿線を目指している。
- ・ また、単なる移動手段としてではなく、観光や食事・買い物といった生活サービスとMaaSを掛け合わせることによってお客さまの移動需要を喚起し、電車・バス・タクシーの利用頻度の増加に加え、グループ会社が展開するサービスへの波及も狙っており、今後少子高齢化による輸送人員の減少が想定されるなかでも収益貢献できるものと考えている。
- ・ 「MaaS Japan」および「EMot」自体で大きな利益を出そうとは考えておらず、連携事業者に対してはランニングコスト分を負担していただく方針である。なお、アプリやデータ基盤の開発費用について、財務面への影響は軽微である。
- ・ 今後はサービスメニューの拡充などを検討し、詳細が決まった段階でお伝えさせていただく。

Q2 MaaSについて

「MaaS Japan」での連携を拡大しているが、競合の動きをどう捉えているか。

- ・ 連携方法については、当社が開発したMaaSアプリ「EMot」をそのままご活用いただく方法に加え、各社独自のMaaSアプリと共通データ基盤である「MaaS Japan」を接続いただく方法でさまざまな事業者や自治体に提案しているが、スピーディーにMaaSに参入できるメリットを感じていただいている。引き合いも多いことから、今後も全国の交通事業者や自治体がMaaSへの取り組みを加速できるように、「MaaS Japan」の機能を拡張しながら連携の拡大を目指していきたい。
- ・ 他業種でも開発の動きがあることは承知しているが、当社としては交通事業者としての強みを生かしつつ、生活サービスとの組み合わせにより沿線での暮らしやすさを追求するため、推進している。

Q3 新宿西口再開発について

再開発の検討にあたり小田急電鉄がどのような立ち位置なのか確認したい。

- ・ 現在は行政が中心となって関係各所と調整を行っており、当社は東京都・新宿区が設置した「新宿の拠点再整備検討委員会」に委員の一員として参加している。
- ・ なお、昨年3月に策定された「新宿の拠点再整備方針」等においては、委員として当社の意見を伝えているため考え方に大きな隔たりはない。

Q 4 新宿西口再開発について

建て替えのスケジュールと収益への影響を確認したい。

- ・ 国家戦略特区の案件エントリーに示されているとおり、2020 年中の都市計画決定を目指して行政や関係者との協議を進めているが、詳細なスケジュールは公表できる段階にはない。
- ・ 都市再生特区制度および国家戦略特区制度の活用による容積率の緩和等を念頭に、商業施設やオフィス等さまざまな選択肢のなかで、当社の新たな事業基盤となるとともにまちの活性化に寄与するような再開発としていきたい。
- ・ 工事期間中は建て替えによる賃料収入減や既存のグループ会社の店舗への影響により収益を下押しする可能性が考えられるが、新宿西口のエリアマネジメント活動に積極的に取り組むことで、エリアの魅力を維持・向上していく考えであり、これらを再開後の更なる成長に繋げたいと考えている。
- ・ また、グループの中で新宿の売上は大きいですが、長期ビジョン2020において「沿線における複々線完成後のグループ収益を最大化する」、「2020 年度までに成長の種を蒔き育てる」と掲げており、グループ全体で成長できるような体制を整えていきたい。

Q 5 台風 19 号の影響を受けた箱根登山鉄道について

箱根湯本～強羅間の鉄道路線は箱根エリア内でどの程度の価値があるのか。自動車利用割合が大きいこと、今後のMaaSの発展などを踏まえたうえで、復旧の必要性をどう考えているのか。

- ・ 箱根登山鉄道は観光ルートの一翼を担っており、路線自体が観光目的となっているほか、沿線に点在する宿泊施設等への交通手段や沿線にお住まいの方の生活路線としての役割も担っており、復旧させることが当社の社会的使命と考えている。

Q 6 台風 19 号の影響について

箱根登山鉄道以外の被害状況とお客さまの入込状況について確認したい。

- ・ 箱根観光船では、芦ノ湖の水位上昇に伴い元箱根港・箱根町港での浸水が発生したが、現在は復旧している。
- ・ 箱根ロープウェイでは、台風による大きな被害はなかったが、箱根大涌谷周辺の噴火警戒レベルの引き上げにより運休していた。なお、現在は全線で運転を再開している。
- ・ 箱根ハイランドホテルでは、温泉供給が停止したため宿泊予約に一部キャンセルが発生したが、その他のホテルでは台風による大きな被害はなかった。
- ・ なお、箱根ロープウェイが全線で運転を再開し、箱根湯本駅～強羅駅間における代行バスの運行等によりお客さまが周遊できる体制を確保できたため、箱根フリーパスの対面販売を再開している。また、箱根登山鉄道(株)の鉄道業営業収益は昨年度下期で 15 億円だが、利用者数は現在運休している箱根湯本駅～強羅駅間よりも小田原駅～箱根湯本駅間の方が多いこともあり、今後、各社の営業状況や箱根登山鉄道の復旧工事の進捗を注視していく必要があるものの、連結決算への影響は限定的と考えている。

Q 7 過去に発生した災害について

箱根登山鉄道において過去に同様の災害は発生しているのか。また、その際に復旧までにどのくらい時間を要したのか。

- ・ 1923年の関東大震災において、箱根湯本駅～強羅駅間の建造物の半数近くが半壊し、線路も大部分で崩壊、埋没した。各隧道も入口から中へ向かって10から20mに渡って崩壊し、橋梁も大部分が破壊された。早川橋梁は奇跡的に軽微な損傷であったものの、車両も脱線、転覆等の被害が発生した。復旧までに約1年4ヶ月を要した。
- ・ また、1948年のアイオン台風において、常盤沢橋梁（塔ノ沢駅～大平台駅間）で線路もろとも200m下の早川まで押し流されるなどの被害を受け、復旧までに約10ヶ月を要した。
- ・ 現在は技術の進歩もあり、早期の復旧を目指していく。

Q 8 気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）について

箱根エリアでの台風被害など気候変動による影響は顕在化している。そういったなかで、国内ではTCFDに多くの企業が賛同の意を示しているが、検討しているか。

- ・ 過去にも台風や大雨によるグループの交通ネットワークへの影響はあったが、早期の復旧に努めてきた。一方で、今般の台風被害のような自然災害は今後も想定されるため、気候変動がもたらすリスクや機会を投資家の皆さまに適切に開示すべく、対応を検討していきたい。

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。