

2022 年度決算説明会 主な質問と回答

2023.05.12

東急株式会社

※ 本内容は質疑応答のすべてを書き起こしたのではなく、当社が簡潔にまとめたものであることをあらかじめご了承ください。

- Q1.** 株主還元について、コロナ前の配当 20 円の水準に戻せるタイミングはいつになるのか。また、自己株式取得について、昨年 11 月の 2Q 決算説明会において、自己株式取得の検討・実施出来る時期が近づいてきているとのコメントがあったが、時間軸について改めてお聞きしたい。
- A1.** 2023 年度は配当 15 円据え置きと還元が弱い印象を持たれるかもしれないが、配当性向と合わせて総還元性向も意識している。
自己株式取得については、昨年度にお話した内容と変わらず利益や資金動向などを見極めていくところであり、今年度内を含めて今年度内を含めて機会を窺っていきたい。一方で、来年度からの新中期経営計画期間における配当政策については、現在社内で検討を進めており、こちらも今年度内には公表できると考えている。
- Q2.** 東急電鉄の 2023 年度の業績予想について、運賃改定により増収効果がある一方で、費用増を予想しているが、費用増の内訳を教えてください。
- A2.** 東急電鉄の費用に関しては、2020 年度の最も業績が厳しかった時期にコロナ前と比較して 100 億円規模の費用削減を行っているが、この費用削減には緊急的に行った費用削減も含まれることから、2021 年度以降復元していくコストもあり、実質的には 2022 年度・2023 年度はコロナ前比較で 60 億円程度のコスト削減となっている。
一方で、動力費の高騰により 30 億円程度負担が増えており、東急電鉄の営業利益としては 200 億円を割る水準となっている。
なお、限界利益の視点では、2018 年度 89~90%程度だった限界利益率が、現状では 86%程度と 3P 落としている。
2023 年度の予想については、運賃収入では運賃改定も寄与し 2016 年度水準まで復元すると想定している一方で、輸送人員については 10 億人程度と 2006 年度並みに留まるため、3 月の東急新横浜線の開業効果等、輸送人員の更なる回復に期待している。東急新横浜線が開業したばかりなので、もう少し様子を見る必要はあるものの、当社線全線における輸送人員は、概ね想定を上回っており好調に推移している。

(事務局より補足)

鉄道の輸送人員について、4月の改札通過人員はコロナ前比較△14%程度と前提と概ね同水準となっている。

輸送人員は好調な一方で、定期券に関しては運賃改定に伴う先買いにより収入ベースでは予想を若干下回っている。

また、2023年度の経費については動力費に加えて人件費も増加している一方で、今期から開始する東横線のワンマン運転導入による△4.5億円のコスト削減を見込むなど、全体のコストマネジメントとしては着実に実施している。

Q3. 輸送人員が想定を上回った場合は、限界利益率に沿って利益が回復するという認識で問題ないか？

A3. ご認識の通りである。

Q4. コロナ前に目指していた営業利益1,000億円弱の利益水準到達に向けて、次期中期経営計画における営業利益目標について、現時点での考えがあれば教えて欲しい。

A4. 営業利益1,000億円弱の水準到達に向けては、次期中期経営計画において実現出来ると考えている。一方で、有利子負債は増加傾向にあるため、次期中計経営計画期間では大胆に資産を入れ替えていく必要があると考えているため、財務健全性と業績成長をより慎重にバランスを取りながら、足元で進めている検討内容を次期中期経営計画においてしっかりと具現化していきたいと考えている。

Q5. 今回の社長交代の発表について、決断に至った背景を教えて欲しい。

A5. 次期中期経営計画については、2023年7月頃から本格的な検討に入る予定であり、その上で2024年度以降に実行する人間が検討段階から中心になって進めていくことが最善と考えたためこのタイミングでの発表に至った。

Q6. インバウンド需要の取り込みについて、リテール事業や鉄道事業、また東急歌舞伎町タワー等、ホテル事業以外にも取り込みは期待できるのか？

A6. インバウンド需要については、昨年秋口より渋谷エリアを中心にインバウンドが回復してきており、ホテル事業をはじめご指摘頂いた各事業や空港運営事業に寄与してきている。これから更に中国からのインバウンド回復も期待できるため、現状はオペレーション体制の整備を行っている。

東急歌舞伎町タワーについては、4月の開業後3万人~4万人に日々ご来場頂いている

が、日本国内に住んでいる外国人のお客様に加え、今後インバウンド需要が回復して来ると更に来場者が増えてくるのではないかと考えている。

鉄道の輸送人員についても、外国人にマイクロツーリズムが浸透してきたことにより、徐々に観光路線以外の路線にもインバウンド需要が寄与しており、ゴールデンウィーク期間は昨年比べて2~3割程度増加している。

(事務局より補足)

足元のホテルの外国人比率について、12月以降インバウンドの段階的な回復に伴い、外国人比率はコロナ前と同水準の30%に近い割合で推移している。特にキャピトルや渋谷エリアのホテルについては外国人比率6割以上、場合によっては8割を超えるホテルも出てきており、ADRについても合わせて上昇している。

Q7. 海外事業について、利益水準の規模等進捗に変化はあるか？

A7. 海外については住宅の需給が非常に好調に推移している。主力のベトナムについては政治的な懸念や金利上昇リスク等もあるが、個人の住宅購入については旺盛なニーズが継続している。当社では国内外で年間600戸程度の住宅を供給しており、その内の50%程度が海外におけるマンション販売となっている。

今期のトピックスとしてはビンズン新都市の開発プロジェクトにおいてイオンモールが開業する予定であり、大規模商業施設が開業出来る程度の人口集積が出来はじめている。ビンズン新都市は中長期的な視点で開発を行っており、安定的に収益が確保出来るモデル構築を推進している。

Q8. 資本効率の改善について、ROEはコロナ前には8~10%程度あったが、今後の目指すべき目線に変化はあるか？

A8. ROEの改善は課題であると考えている。最も良い時代であった2016年度・2017年度においてROEは10%を超えていたため、少なくとも世の中から求められている8%の水準までは復元していかなければいけないと考えている。そのためにはEPSの復元が必要であり、2023年度の予想数値は65円程度となっているが、今後100円まで向上させていきたい。

ROE8%復元に向け、先に申し上げた自社株買いや、アセット・ポートフォリオの見直し等、各種施策の実行が繋がっていくと考えている。

Q9. 鉄道事業の成長戦略について、東急電鉄の仕掛け・戦略等はあるか？

A9. まず定期から定期外へのシフトにより、運賃単価については今後も増加が期待できる。また、輸送人員については回復してもコロナ前の9割程度の前提をおいているが、徐々

にコロナ禍以降の需要動向が見えて来ているため、需要予測を注視しつつ更なる運賃施策等を検討していく。

また、東急新横浜線については、開業効果がフルに寄与するには1~2年の時間がかかるが、こちらも需要を注視しながら、ネットワーク拡充を踏まえた今後の戦略を次期中期経営計画において検討していきたいと考えている。

以 上