



グループ社会貢献活動 「阪急阪神 未来のゆめ・まちプロジェクト」

親子連れを中心に約1,600人が アトラクションを満喫

のせでんレールウェイフェスティバル

沿線の皆様とふれあえる機会を作ろうと、当社グループの能勢電鉄はこのほど、「のせでんレールウェイフェスティバル2014年春」を、能勢電鉄平野車庫（兵庫県川西市）で開催。イベント列車の運行等のさまざまな催しものが用意され、訪れた約1,600人のお客様は春の休日を満喫していました。



お客様への日頃の感謝を表すとともに、子どもたちに鉄道を身近に感じてもらうため、毎年2回開催しています。

今回は、特別編成のイベント列車2本を運行したほか、本物の電車の運転席で操作体験ができる「運転シミュレーション」、子どもがまたがって乗れる「ミニ電車」、スマートボール等の子ども向けゲーム等、多彩なアトラクションを実施しました。

当日は雨交じりの天気ながら、開場前から親子連れや鉄道ファン等で100人を超える行列。開場と同時に思い思いのア

トラクションに向かい、会場は人であふれました。

両親と一緒に来た8歳と7歳の兄弟は、制服と制帽を借りて「運転シミュレーション」に挑戦。「本物の運転レバーに触れたのが面白かった」とご満悦の様子でした。

このほか会場では、軽食や鉄道グッズ、地元特産の農作物等の販売も行われ、能勢電鉄の社員も総出で参加。この企画の責任者は「地域の活性化を図るためにも、今後お客様に喜んでもらえるイベントを開催していきます」と話していました。

発行：阪急阪神ホールディングス株式会社

〒530-0012 大阪市北区芝田一丁目16番1号
TEL: 06-6373-5100 FAX: 06-6373-5670

株主様のご意見・ご感想をお待ちしております。
<http://holdings.hankyu-hanshin.co.jp/contact/>



この印刷物は、大豆油インキを包含した植物油インキと適切に管理された森林の木材を利用したFSC®認証紙を使用しています。

HANKYU HANSHIN Letter



トップメッセージ 持続的な成長と、 財務体質の改善を達成 新たな経営ステージへ

特集1 阪急阪神エクスプレス
グローバルに活躍する中核会社

特集2 鉄道高架下の有効活用
～沿線活性化に向けた阪神電気鉄道の挑戦～

株主通信
Vol. 27
2014年6月発行

持続的な成長と、 財務体質の改善を達成 新たな経営ステージへ

株主の皆様には、平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

当社グループの2013年度連結業績は、都市交通や不動産、エンタテインメント・コミュニケーション等をはじめとする各事業が順調に推移した結果、営業利益、経常利益、当期純利益ともに過去最高益となりました。

また、株主の皆様への利益還元の充実を図るため、1株当たりの配当水準を年間5円から年間6円へと変更しています。

当社グループでは、持続的な成長に向け、これまで梅田阪急ビル建替や阪神なんば線延伸等の大規模プロジェクトを推進するとともに、有利子負債を削減し、財務体質の改善を図ってまいりました。その結果、この度、当社グループの経営目標である「有利子負債／EBITDA倍率7倍程度」を達成することができました。当社グループは2013年5月15日に公表した2015年度計画数値（有利子負債9,800億円、有利子負債／EBITDA倍率6.8倍）の水準を1年前倒しで達成した上で、新たな経営ステージへ移行しようとしています。今後も、財務体質の継続的な強化に努めるとともに、将来の成長に向けて、グループ一丸となって取り組んでまいりますので、皆様には引き続きのご支援を賜りますよう、宜しく願い申し上げます。

阪急阪神ホールディングス株式会社
代表取締役社長

南 和 夫

営業利益、経常利益、 当期純利益とも 過去最高益を達成

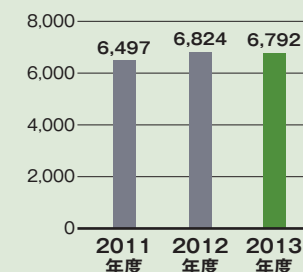
Q 2013年度の業績について教えてください。



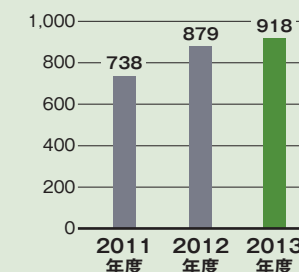
円高の是正や株価の上昇を背景として、企業収益が改善するとともに、個人消費が増加する等、経済状況の緩やかな回復とも相まって、当社グループにおきましても良い業績を挙げることができました。

営業収益では、書店事業を外部化した影響（約190億円）等がありましたが、2012年秋に竣工を迎えた「梅田阪急ビル」において阪急百貨店うめだ本店が通期稼働したことや、阪神タイガースのクライマックスシリーズ進出、また今年100周年を迎えた宝塚歌劇が好調に推移したこと等により、前年度とほぼ同水準となりました。また、営業利益、経常利益及び当期純利益は、いずれも過去最高の実績となり、株主の皆様のご期待に沿う結果を残せたのではないかと考えています。

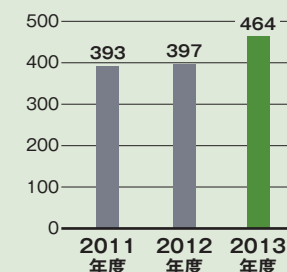
営業収益
(単位: 億円)



営業利益
(単位: 億円)



当期純利益
(単位: 億円)



「有利子負債／EBITDA倍率7倍程度」を達成



重要拠点の梅田地区

2015年度計画数値を1年前倒しで達成へ

Q 中期経営計画の進捗はいかがですか？

2013年度末で「有利子負債／EBITDA倍率」が6.9倍となり、現行の中期経営計画で目標の1つとしていた「有利子負債／EBITDA倍率7倍程度」を達成することができました。

この目標は、2012年度を目標年度とした「阪急阪神ホールディングスグループ 2007中期経営計画」において掲げてきたものです。2008年秋のリーマン・ショックに端を発した経済情勢の急激な悪化のため、計画期間を2015年度までに延長し、可能な限り早期の達成を目指していましたが、これを2013年度末で実現できたということになります。

Q それを踏まえて、2014年度はどのような1年となりますか？

2014年度は、引き続き、各事業の競争力強化や財務体質の改善に向けて取り組んでまいりますが、「梅田1丁目1番地計画（大阪神ビルディング及び新阪急ビルの建替計画）」の進捗による減益、消費税の駆け込み需要からの反動等が見込まれることから、営業利益は860億円を見込んでいます。一方、投資額や投資時期等の精査を徹底すること等により、有利子負債残高を9,700億円まで削減する計画としており、この結果、有利子負債／EBITDA倍率は6.7倍となり、2015年度計画数値（2013年5月15日公表）を1年前倒しで達成できる見通しです。2015年度以降は、2018年度までの期間を「中長期的な成長に向けた基盤整備の時期」と位置付け、新たな経営ステージに向けて取り組んでまいります。

沿線の価値向上 新たなマーケットの開拓

次期中期経営計画（2015年度～2018年度）

事業戦略

戦略① 梅田地区をはじめとする沿線の価値向上
戦略② 中長期的な成長に向けた新たなマーケット（首都圏・海外等）の開拓

財務方針

将来を見据えた投資

財務体質の継続的な強化

株主還元

にバランスよく資金を配分

目標とする経営指標（2018年度まで）

営業利益 **800** 億円水準の維持

有利子負債 **9,000** 億円未満
（2018年度末時点）

中長期的視点で目指す水準

有利子負債／EBITDA倍率 **5** 倍台
D/Eレシオ **1** 倍程度

（※）大阪市交通局御堂筋線と相互直通運転する北大阪急行線を、終端駅である千里中央駅から北へ2.5km 延伸する計画です。大阪の南北軸の強化及び大阪北部地域の沿線価値向上に繋がる事業であり、大阪府・箕面市・北大阪急行電鉄・阪急電鉄は、事業を推進していくことで基本合意しました。

Q 「新たな経営ステージ」に向けた戦略・方針についてお聞かせ下さい。

当社グループでは、今後も中長期的な視点に立って、企業価値の向上を図ってまいります。その中で、2018年度までの期間については「中長期的な成長に向けた基盤整備の時期」と位置付け、「梅田地区をはじめとする沿線の価値向上」「中長期的な成長に向けた新たなマーケット（首都圏・海外等）の開拓」という2つの事業戦略、及び「将来を見据えた投資」「財務体質の継続的な強化」「株主還元」の3つにバランス良くかつ柔軟に資金を配分するという財務方針を基本として取り組む考えです。

Q 事業戦略の1つ「梅田地区をはじめとする沿線の価値向上」とは？

一言で申し上げますと、「この沿線に住んで良かった」「この地域にまた遊びに行きたい」と思われる、魅力ある沿線づくり・まちづくりに取り組むことです。

これは、梅田阪急ビルの建替や阪急西宮ガーデンズの開業、阪神なんば線の整備や阪神甲子園球場のリニューアル等に代表される、これまでの積み重ねが当社グループのブランド価値を形成していることからしても、重要な観点です。

この戦略に基づく取組みとして、例えば都市交通事業では、社会に信頼される安全・高品質な輸送サービスの提供を通じて、お客様の利便性の向上に努め、より安全・安心・快適な魅力ある沿線づくりを進めるほか、北大阪急行線延伸計画（※）を自治体等と連携し推進してまいります。

また、梅田地区においては、阪神百貨店（阪神梅田本店）が入居する大阪神ビルディングと、隣接する新阪急ビ



梅田1丁目1番地計画（大阪神ビルディング・新阪急ビル建替計画）

首都圏での事業拡大や 海外での新たな事業展開への着手

ルを一体的に建て替える「梅田1丁目1番地計画」がいよいよ本格始動します。今秋にも新阪急ビルの解体に着手、2022年春頃の竣工に向けて着実に事業を推進します。ソフト・ハードの両面で梅田地区の更なる魅力向上と活性化に取り組み、時代に合わせたまちづくりを行っていきます。

更に、当社グループ独自のコンテンツである「阪神タイガース・阪神甲子園球場」「宝塚歌劇」では、今後も質の高いパフォーマンスを追求し、お客様に「夢」と「感動」をお届けすることで、ブランド価値の最大化に努めていきます。

❖ 一方の「中長期的な成長に向けた新たなマーケット（首都圏・海外等）の開拓」について考え方をお聞かせ下さい。



日本全体で少子高齢化や社会の成熟化が進む中、中長期的に考えれば、沿線人口の減少や関西経済の縮小という状況が想定されます。このことから、将来にわたって当社グループが持続的な成長を果たしていくために、首都圏や海外といった成長市場の開拓にも取り組む必要があると考えています。

首都圏では、東京オリンピックやリニア新幹線建設に絡み、建築や用地取得のコストが当分高止まりしそうな状況ですが、不動産分譲事業で、市場動向等を見極めながら、積極的な事業機会の獲得に努めるとともに、不動産賃貸事業では、中長期的な賃貸収入の増加を目指し、優良物件の取得等の施策を検討していきます。更に、宿泊主体型ホテル「レム（remm）」や情報サービス事業の事業基盤確立にも取り組む方針です。

また、海外では、国際輸送事業において、アジアを軸としたグローバルネットワークを一層拡充するとともに、お客様にとって付加価値の高い総合ロジスティクスサービスを提供し、事業規模の拡大を図っていきます。その1つの手段として、アセアン地域での物流倉庫の取得を検討して

「将来を見据えた投資」 「財務体質の継続的な強化」 「株主還元」3つをバランス良く



❖ 配当政策についても変更がありましたね。



❖ 従来は財務体質の改善に重きを置いた財務政策をとっていましたが、今後は、「将来を見据えた投資」「財務体質の継続的な強化」「株主還元」の3つにバランス良くかつ柔軟に資金を配分することになります。

「将来を見据えた投資」については、それぞれの事業戦略を中心に資金を配分することとして、2015～2018年度の4カ年で、大規模開発投資や新たなマーケットの開拓のための投資等に3,000億円程度を見込んでいます。

「財務体質の継続的な強化」では、中長期的な金利上昇リスクへの対応や投資余力の確保に向けて、有利子負債の絶対額を引き続き削減していきます。

そして、「株主還元」では、既に公表している通り、株主様への配当について、従来、経営基盤と財務体質の強化に努めながら、年間で1株当たり5円を下限とする安定配当を基本方針としてきましたが、財務体質の改善がようやく当初の目標水準に達したことから、株主の皆様への利益還元の充実を図るため、1株当たりの安定配当水準を年間5円から6円へと変更しました。

阪急阪神エクスプレス グローバルに活躍する中核会社

2013年4月1日、当社グループでは事業推進体制を一部変更し、それまで1つのコア事業であった「旅行・国際輸送事業」を「旅行事業」と「国際輸送事業」に分け、それぞれを独立したコア事業としました。そして、当社グループの更なる成長に向けて、それまでの旅行・国際輸送事業における中間持株会社体制を解消し、国際輸送事業を手がける株式会社阪急阪神エクスプレスを、阪急電鉄等と並ぶ中核会社として位置付けました。

グローバルに活躍する阪急阪神エクスプレスの事業概要と今後の抱負をご紹介します。

阪急阪神ホールディングス					
都市交通	不動産	エンタテインメント・コミュニケーション	旅行	国際輸送	ホテル
阪急電鉄			阪急交通社	阪急阪神エクスプレス	阪急阪神ホテルズ
阪神電気鉄道					

HANKYU HANSHIN
EXPRESS

Works

阪急阪神エクスプレスとは

国際物流のパイオニアとして、 世界で25の国と地域に自社ネットワークを展開

阪急阪神エクスプレスは、1948年に日本初のIATA（国際航空運送協会）代理店として事業を開始して以来、世界各国を舞台に国際輸送を手がけ、2011年には海外進出50周年を迎えました。

現在では、世界各国で物流サービスを提供する日本有数の国際輸送企業に成長し、国や地域ごとの市場ニーズに即応するため、日本、アメリカ、ヨーロッパ、東アジア、アセアン等25の国と地域に97拠点の自社ネットワークを持ち、国内約1,000人、海外約2,000人の人材を擁しています。

原材料の仕入から完成品が消費者に届くまでのプロセスが複雑化している近年、企業のSCM（サプライチェーン・マネジメント）支援に強みを持つ同社では、迅速かつ正確な物流が求められる自動車メーカーをはじめ、数多くの企業へ物流サービスを提供しています。また、最近では、より高度なノウハウが必要となる医療機器や化粧品の輸出入手配、倉庫内保管、全国配送等も行っています。動物輸送のパイオニアとしても知られ、ジャイアントパンダやコアラ等の希少動物の輸送も扱う等、さまざまな分野での国際物流に貢献しています。



Global
Network

阪急阪神エクスプレスのグローバル戦略 グローバル企業として存在感を発揮できる事業規模への成長を目指す

阪急阪神エクスプレスは、現在、「イノベティブ・ロジスティクス・プロバイダー」という新しい姿へと進化するために、構造改革に取り組んでいます。

同社は航空フォワーダー※として国内大手の一角に数えられています。しかし、今後もますます激化する国際競争を勝ち抜くためには、事業規模の更なる拡大が必要であると考えて

います。

目指すのは、スピーディに変化するグローバル環境の中で、アジアを軸に世界をフィールドとして戦い、先進的な高付加価値サービスを提供する企業。この実現に向けて、現在、同社では、「グローバル経営の推進」「販売力強化」「事業活動領域の拡大」等に取り組んでいます。

※フォワーダー：自社で輸送手段を持たない運送事業者。お客様から荷物を預かり、他社の保有する輸送手段を用いて運搬を行う。

イノベティブ・ロジスティクス・プロバイダーとは…？

情報通信技術を駆使して、世界各地で多種多様な輸送モードを効率的に組み合わせるとともに、通関業務や貨物の保管、ディストリビューション(荷さばき・配送)業務等も合わせて提供することで、お客様の最適物流を実現する企業。



東アジアにおける、高付加価値サービスの事例



1 海上ハンガー混載サービス (上海発大阪港向け)

プレス加工した衣料品をハンガーに吊るしたまま輸送することで、形状を保ったままの状態でご日本のお客様までお届けするサービス。



2 上海医薬品サービス (上海・浦東空港)

冷蔵・冷凍・常温それぞれの医薬品専用施設を自社保有。厳格な品質管理にも対応可能。



3 香港リコンソリ・サービス

日本発の混載貨物を、香港において積み替え、多くの仕向地へ転送する海上輸送サービス。ベトナム、バングラデシュ、カンボジア、ミャンマーの4カ国に対応。



阪急阪神エクスプレス 岡藤正策社長インタビュー

伸びしろのあるアセアン市場を開拓し、グループの持続的成長に貢献

世界各地にネットワークを展開し、航空輸送を中心とした総合物流において強みを持つ阪急阪神エクスプレス。岡藤正策・同社社長は今後の成長に向けて、新興国、中でも経済発展の著しいアセアン地域での事業拡大を見据えます。



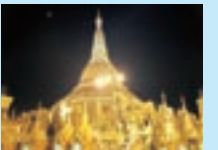
当社はいま、世界をフィールドとしてグローバルに競争できる高付加価値サービスを提供する企業として、更なる成長を目指しています。新興国を中心に、製造業の拠点として高い成長が見込まれるエリアでの事業拡大がその主軸です。

中でもアジアの新興国は、まだまだ伸びしろがある地域です。タイに迫る人口を抱え成長余地も大きいミャンマーに現地法人を設立し、経済成長の波に乗るフィリピンでも新たな拠点を開設しました。また、カンボジアやラオスにも注目しており、既に進出しているタイやインドネシアでも事業の更なる拡大を目指しています。

“沿線価値”に重きを置く阪急阪神グループにおいて、我々はある意味で異質な存在かもしれません。ただ、将来的にはグループとしても、世界の成長を取り込むことが必要となってきます。その先駆けとなってグループの発展に貢献することが、コア事業、中核会社としての我々の責務です。

ミャンマーに現地法人を設立

阪急阪神エクスプレスは昨年3月、ミャンマーに現地法人「HANKYU HANSHIN EXPRESS (MYANMAR) CO., LTD.」を設立しました。経済発展とインフラ整備の進展に伴う物流需要の高まりを捉え、ビジネスチャンス開拓を目指します。



阪急阪神ホールディングス 能上尚久取締役インタビュー 海外経験を取り込みグループシナジーの発揮へ

世界をフィールドに成長を続ける阪急阪神エクスプレスが、今後グループの中でどう活躍するのか。能上尚久・当社取締役が語ります。



当社グループは創業以来、「良い沿線を作る」という方針のもと、阪急・阪神沿線を中心に事業を展開してきました。この方針は今後も変わりませんが、将来的な沿線人口の減少を踏まえると首都圏や海外等中長期的な成長に向けた新たなマーケットの開拓が欠かせず、その1つとしてアジアの成長をどう取り込むかが重要な課題となります。成長の取り込み方には、「国内」「海外」どちらにおいても方法がありますが、いずれも、当社グループがもつ強みを発揮することが重要であると考えています。

当社グループは、鉄道以外にも不動産や旅行等複数の事業を展開するほか、国際輸送も手がけ、海外に拠点を持っています。これは、国内のみならず海外においても、各事業のコンテンツや拠点、そこで培われたノウハウや経験を組み合わせる複合化できる表れであり、単一の領域しかない事業者には真似のできない当社グループの強みです。現地での事業展開を視野に入れた際、グローバルに活躍する阪急阪神エクスプレスが積み重ねてきたノウハウや経験をどのように活かすか、今後の発展において重要な鍵となります。既にアプローチも開始しており、グループ間で人材交流を図る等、ノウハウの共有に努めています。今後も、国内・海外双方の経験を活かして、グループシナジーを発揮できるユニークな海外事業を模索し、グループの発展に繋げたいと考えています。

より魅力ある沿線を目指して

鉄道高架下の有効活用

～沿線活性化に向けた阪神電気鉄道の挑戦～

当社グループは、関西経済の中心である大阪・神戸・京都を鉄道で結ぶとともに、沿線を中心にしたさまざまな事業展開により、お客様の豊かなライフスタイルを提案し、沿線地域のまちづくりに貢献しています。今回は、その“魅力ある沿線づくり”に向けた取組みの1つ、阪神電気鉄道が地域に根差した鉄道事業者ならではの視点から手がける、沿線価値創造の現場の姿をご紹介します。

2014

阪神野菜栽培所
(→P13)

はんしんいきいき
デイサービス (→P14)

ソダッテ阪神沿線
新在家編 (→P14)

Hanshin Electric Railway

1905



1905(明治38)年、大阪と神戸を結ぶ日本初のインターアーバン(都市間電気鉄道)として開業した阪神電気鉄道は、混雑する市街地を通過する路線であったため、早い時期から地元自治体と連携して線路の高架化・地下化に取り組んできました。現在、立体化率は阪神本線※1で87%、阪神なんば線※2では90%に達しています。踏切がなくなることで安全性が拡大し、交通渋滞が緩和されるとともに、鉄道により分断されていた市街地の一体化が実現。まちの発展にも貢献しています。

一方、高架化によって、高架下空間が生まれます。市街化が進み、開発余地が少ない沿線において、この広大なスペースの有効活用は、グループの重要な経営課題の1つであると捉えています。従来は、店舗や事務所、駐車場等に使うことがほとんどでしたが、私たちは固定概念にとらわれない柔軟な発想で、地域性も活かして新たな価値の創造に挑戦しています。

※1 梅田駅(大阪市北区)～元町駅(神戸市中央区)間

※2 2009年3月20日に開業した、尼崎駅(兵庫県尼崎市)～大阪難波駅(大阪市中央区)間を結ぶ路線。
現在、阪神なんば線を経由し近畿日本鉄道と相互直通運転(三宮駅(神戸市中央区)～近鉄奈良駅(奈良県奈良市))を実施している。

Case Top News

鉄道事業者初、高架下に「植物工場」 安全・安心な野菜を「HANSHIN 清らか野菜」ブランドで出荷

立ち並ぶラックの中には人工の光、そして青々と茂る葉野菜。阪神電気鉄道は、阪神本線の高架下に植物工場「阪神野菜栽培所」を設置。サラダ等に使われるグリーンリーフレタスやベビーリーフを農薬を使わずに栽培し、「HANSHIN 清らか野菜」ブランドで出荷しています。

完全人工光型の水耕式栽培設備を使って、温度や湿度、

二酸化炭素濃度、日照時間等、植物が育つために必要な全ての要素を完全管理しています。内部は衛生的に管理しており、病虫害の心配は無用。そのため農薬いらずで、栄養価は露地栽培のものと変わりません。

栽培期間はベビーリーフで約21日、グリーンリーフレタスで約33日。現在、1日でグリーンリーフレタス等1,800株ほか

生産可能となっています。天候等に左右されないため、安定して出荷できることも長所です。沿線のスーパーやホテル、創業80年の歴史を持つガスビル食堂等の飲食店に出荷するほか、阪神百貨店の食料品売り場やコンビニエンスストア「アズナス」でもサラダ等の形で取り扱っています。

高架下の空きスペースを有効利用した、新しい“地産地消”の試みは、2012年1月、大物・杭瀬駅間（兵庫県尼崎市）に試験栽培所を設置して取組みをスタート。2014年3月には、尼崎センタープール駅前に栽培所を新設し、生産量を拡大しました。

将来的には、栄養価の高い品種等の栽培にも取り組み、安全・安心で新鮮な野菜を提供する農業ビジネスへと進化させていきます。

Case

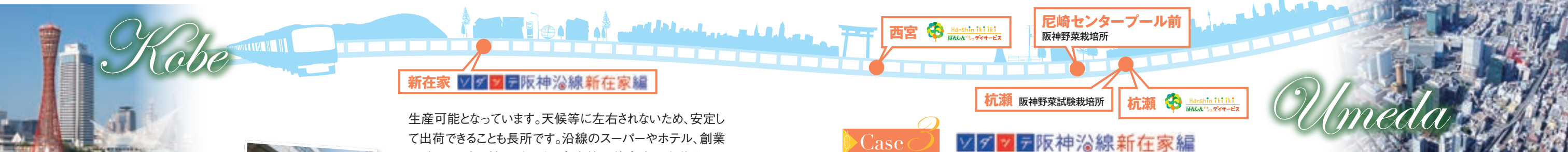


初の介護施設を西宮市の高架下に開業

西宮駅（兵庫県西宮市）と杭瀬駅（同尼崎市）付近の高架下には、半日型高齢者向けリハビリ特化型デイサービス施設「はんしんいきいきデイサービス」を相次いで開業しています。

これは、沿線活性化の一環として、沿線にお住まいのご高齢の方々に、住み慣れた沿線でいきいきと暮らし続けていただきたいと考え、事業を始めたもの。

高架下の空きスペースを活用したそれぞれ約150㎡の店舗には、ドイツの医療用マシン規格「TÜV/ZAT」を国内で唯一取得した信頼性の高いリハビリ機器を採用。明るく居心地の良いコミュニケーションスペースも備え、フィットネス感覚で楽しみながらリハビリに取り組んでいただけます。高齢化に伴い増加する介護ニーズに応えられるよう、更なる店舗展開を検討しています。



Case



日本初、「マイクロ投資」で沿線を活性化

新在家駅（神戸市灘区）では、高架下店舗開業支援プロジェクト「ソダッテ阪神沿線 新在家編」を実施。阪神電車の高架下にある空き区画を活用して、飲食店の開業を支援しています。地域住民が「マイクロ投資」※という仕組みによる少額出資（1口1万円）により高架下への出店を支援するという、鉄道会社による沿線活性化としては日本初の取り組みです。

阪神・淡路大震災の被災地となった新在家駅周辺に地域の賑わいを創出し、人々が「集い」「つながらず」新たなコミュニティを形成しようと始めました。

対象区画には、イタリアンレストランや焼き鳥店等バラエティに富んだ飲食店が入居。相乗効果で近隣への出店も増え、新たなまちの賑わいが生まれています。今後も継続的に店舗の周知に努めつつ、イベント等を仕掛けてまちを盛り上げていきます。

※マイクロ投資：個人が小口資金を共感する事業に出資。その事業の収益の一部を分配金として受け取るほか、出資者優待券等のサービスを受けるという出資形態。



歴史探訪

～阪急阪神沿線を訪ねて～

開港により
独自の文化が花開く

「神戸」という名が、広く知られることになったのは、1868年の兵庫港（現・神戸港）開港に始まる。

これにあわせて造成された居留地（現・旧居留地）は、多くの外国人が行



旧居留地
© 一般財団法人神戸国際観光コンベンション協会

き交い、多数の商館が立ち並ぶ等、華やかな西洋文化の入り口として発展を遂げた。このような外国人たちとの交流から、ハイカラな気風が育ち、多くの文化が生まれることとなる。

現在も神戸市中央区付近には、開

港によって発展した当時の面影を色濃く残す建物が点在しており、お洒落なカフェやブティックに姿を変えて、市民や観光客に愛される人気のスポットとなっている。

鉄道の開通で
ターミナルとして発展

開港以来、繊維工業等を中心に各種産業が目ましく発展した神戸では、1874年、現在のJR西日本によって大阪－神戸間の営業運転が開始される。

その後、阪神電気鉄道が大阪（出入橋）－神戸（三宮）間を開通させ、1920

年には、阪神急行電鉄（現・阪急電鉄）が大阪（梅田）－神戸（上筒井）間を開通させた。1936年には阪神急行電鉄も三宮まで延伸を遂げ、この頃から神戸の三宮地区は、ターミナルとして発展していくこととなる。

多機能な街が
ウォーターフロントに形成

「神戸」は、美しい街並みや交通の便の良さとともに、海に近いことが特徴の1つ。多機能な街がウォーターフロントに形成される。

1981年に誕生したポートアイランド

は、国際会議場や展示場等のコンベンション機能が集中した国内初の人工島。1992年には、外資系企業やインターナショナル・スクールが点在する六甲アイランドも誕生している。同年には、神戸ハーバーランドもオープンし、現在では、西側が居住地区、東側が複合商業施設を中心とするエリアとなっている。

ガ斯塔通りや煉瓦倉庫等美しくモダンな当時の面影を残し、洗練された雰囲気漂わせる港町・神戸。古き良きものを大切にしながら、進化を続けるこの街は、今日も多くの人々で賑わっている。

幻想的な光の彫刻
「神戸ルミナリエ」

阪神・淡路大震災犠牲者への鎮魂とともに、都市の復興・再生への夢と希望を託して、1995年12月から始まった「神戸ルミナリエ」。通りや広場を独特の幾何学模様で彩る美しいイルミネーションは、訪れる人々の心に、感動と希望を与えています。幻想的な光の彫刻は、今や神戸の冬の風物詩となっています。



©Kobe Luminarie O.C 写真はイメージです

古くから貿易港として栄え、積極的に外国文化を迎え入れることで
独自の進化を遂げてきた港町「神戸」。

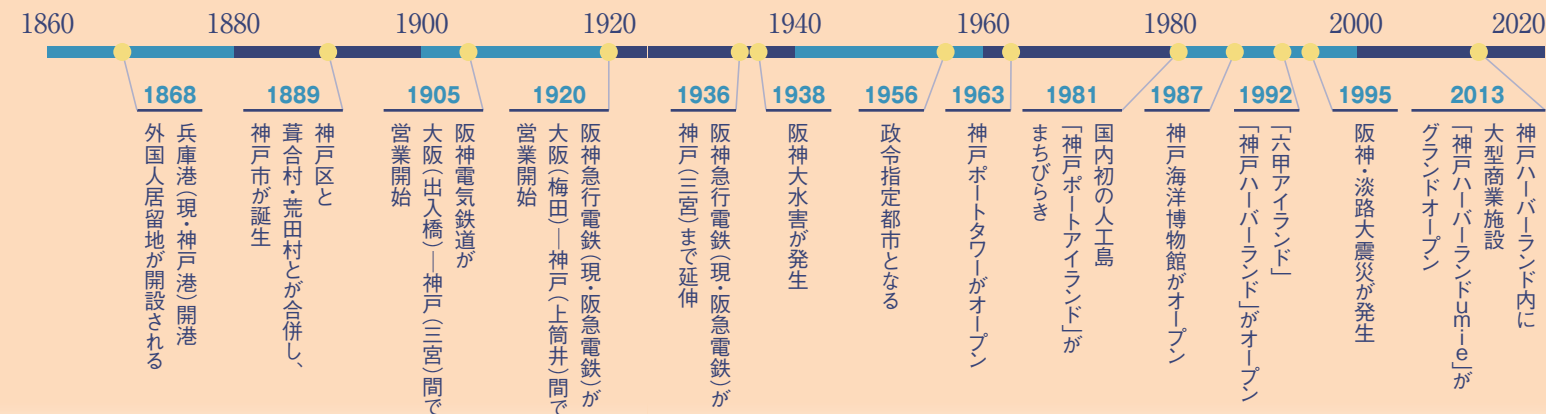
神戸

- ko be -

異国情緒に溢れ、洗練された雰囲気を湛える「ハイカラ」な街の
さまざまな表情をご紹介します。

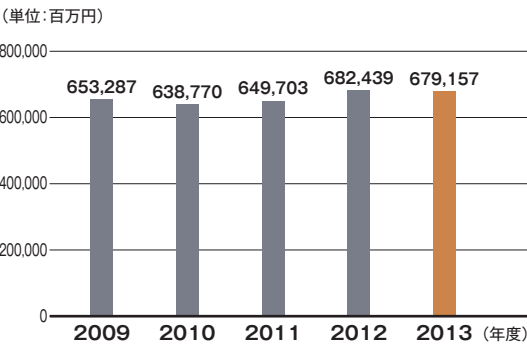


〈神戸の変遷〉



神戸ハーバーランドの風景
提供:神戸ハーバーランド(株)

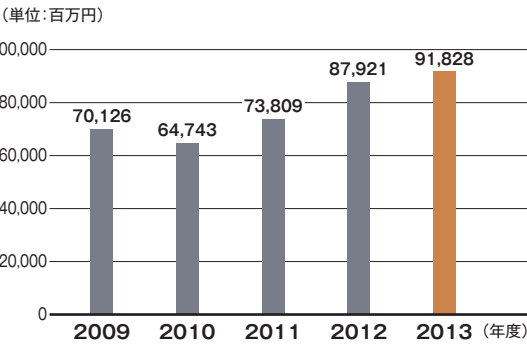
営業収益



6,791億57百万円
(前期比0.5%減)

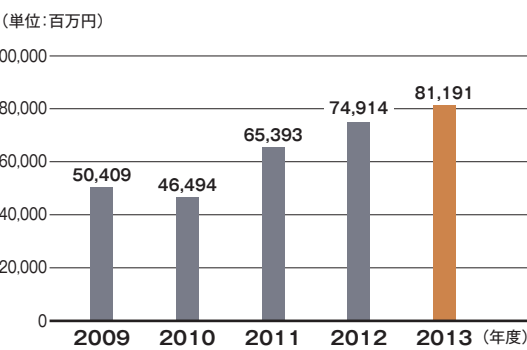
書店事業を外部化した影響(約190億円)があったものの、「梅田阪急ビル」で阪急百貨店うめだ本店が通期稼働したことや、スポーツ事業が好調に推移したこと等により、営業収益は6,791億57百万円と前期比0.5%の減収に、営業利益は918億28百万円と、同4.4%の増益になりました。

営業利益



918億28百万円
(前期比4.4%増)

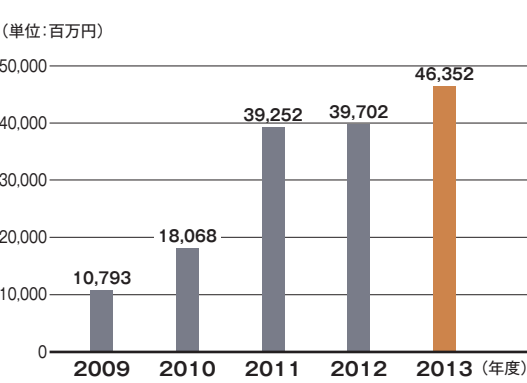
経常利益



811億91百万円
(前期比8.4%増)

営業利益が増加したことに加え、有利子負債の減少に伴う支払い利息の減少等により、経常利益は811億91百万円と、前期に比べ8.4%の増益になりました。

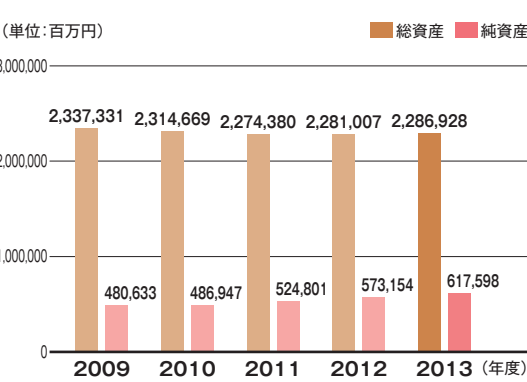
当期純利益



463億52百万円
(前期比16.7%増)

経常利益の増加に加え、固定資産売却益の増加等から特別損益が改善したこと等により当期純利益は463億52百万円と、前期に比べ16.7%の増益になりました。

総資産・純資産



総資産 2兆2,869億28百万円
(前期末比59億20百万円増)

純資産 6,175億98百万円
(前期末比444億43百万円増)

総資産は、販売土地及び建物が減少したものの、設備投資に伴い有形固定資産が増加したこと等により、2兆2,869億28百万円となりました。また、純資産は、利益剰余金の増加等により6,175億98百万円となりました。

1株当たり指標ほか

(単位:円)					
科 目	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
1株当たり当期純利益	8.55	14.32	31.13	31.48	36.76
1株当たり純資産	371.70	377.17	407.01	443.63	477.69
1株当たり配当金	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00
自己資本比率(%)	20.1	20.6	22.6	24.5	26.3

当社グループの多彩なサービスを無料・優待価格で



グループ優待券の主な内容 ※グループ優待券のご利用範囲については券面をご参照ください。

旅行割引券



マチュピチュ遺跡（ペルー）

施設入場券
（六甲山上レジャー施設等）



六甲
ガーデンテラス

ワイキキビーチ（ハワイ）



六甲ケーブル



六甲高山植物園



ホテル宿泊・飲食割引券



第一ホテル東京

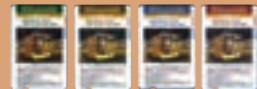
甲子園歴史館
入館引換券



グループ優待券（有効期限：平成26年（2014年）11月30日）の記載に関するお詫びと訂正

去る5月に1,000株以上ご所有の株主様にお送りいたしましたグループ優待券の13頁裏面、「有馬温泉 太閤の湯」の休館日について、「2014年1月16日（木）～2月21日（金）」と記載しておりますが、正しくは「2014年7月1日（火）、7月2日（水）、9月30日（火）」でございました。お詫びして訂正いたします。

(2014年6月現在)

優待内容	株主優待回数乗車証 （阪急・阪神共通回数カード）	株主優待乗車証 （全線バス）	グループ 優待券
優待 基準株数			
1,000～2,399	4回カード×1枚（4回乗車分）	—	1冊
2,400～4,999	4回カード×3枚（12回乗車分）	—	
5,000～9,999	25回カード×1枚（25回乗車分）	—	
10,000～30,999	30回カード×2枚（60回乗車分）	—	
31,000～48,999 ※①②のいずれかを選択	① 30回カード×2枚（60回乗車分） ② 10回カード×1枚（10回乗車分）	阪神電車全線バス1枚	
49,000～79,999 ※①②のいずれかを選択	① 10回カード×1枚（10回乗車分） ② 10回カード×1枚（10回乗車分）	阪急電車全線バス1枚 阪神電車全線バス1枚	
80,000～999,999	10回カード×1枚（10回乗車分）	阪急電車全線バス1枚 + 阪神電車全線バス1枚	1冊
100万以上	10回カード×1枚（10回乗車分）	阪急電車全線バス10枚 + 阪神電車全線バス10枚	

株主優待につきましては、9月30日、3月31日の株主名簿に基づき、それぞれ11月下旬、5月下旬に発送いたします。（年2回）

株主優待乗車証（全線バス）



- ・阪急電車全線バスの適用区間：阪急電車線全線（神戸高速線を除く）
- ・阪神電車全線バスの適用区間：阪神電車線全線（神戸高速線を除く）

株主優待回数乗車証
（阪急・阪神共通回数カード）



共通回数カードの適用区間：阪急電車線及び阪神電車線全線（いずれも神戸高速線を除く）

配当政策

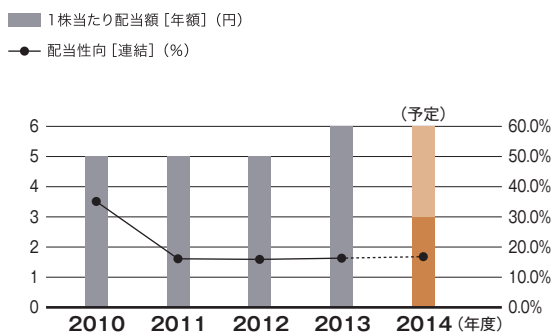
当社は、従来、経営基盤と財務体質の強化に努めながら、年間で1株当たり5円を下限とする安定配当を基本方針としてきましたが、株主の皆様への利益還元の実現を図るため、1株当たりの安定配当水準を年間5円から6円へと変更しました。

この基本方針に基づき、2013年度の期末配当金については1株当たり3.5円（中間配当金2.5円を加えた年間配当金は1株当たり6円）となりました。2014年度の年間配当金についても1株当たり6円（中間配当金3円、期末配当金3円）を予定しています。（※）

なお、内部留保資金の使途につきましては、各コア事業の競争力強化を図るための資金需要に備えるとともに、財務体質の強化に充てていきます。

※これは、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、当社としてその実現を約束する趣旨のものではありません。

配当性向



報 告 事 項

- 第176期（平成25年4月1日から平成26年3月31日まで）事業報告、連結計算書類及び計算書類の内容報告の件
上記の内容を報告しました。
- 会計監査人及び監査役会の第176期連結計算書類監査結果報告の件
上記監査結果を報告しました。

決 議 事 項

第1号議案 剰余金処分の件

原案のとおり承認可決され、期末配当金は1株につき3.5円と決定しました。

※ なお、中間配当金として1株につき2.5円をお支払いしておりますので、年間配当金は1株につき6円となり、前期に比べ1円の増配となります。

第2号議案 取締役13名選任の件

原案のとおり承認可決されました。

（重任）角 和夫、坂井信也、井上礼之、森 詳介、松岡 功、
梶岡俊一、藤原崇起、生井一郎、岡藤正策、野崎光男、秦 雅夫

（新任）中川喜博、能上尚久

なお、井上礼之及び森 詳介は、社外取締役です。

※ 取締役 南 信男及び取締役 若林常夫は、退任しました。

第3号議案 監査役2名選任の件

原案のとおり承認可決されました。

（重任）阪口春男、石井淳蔵

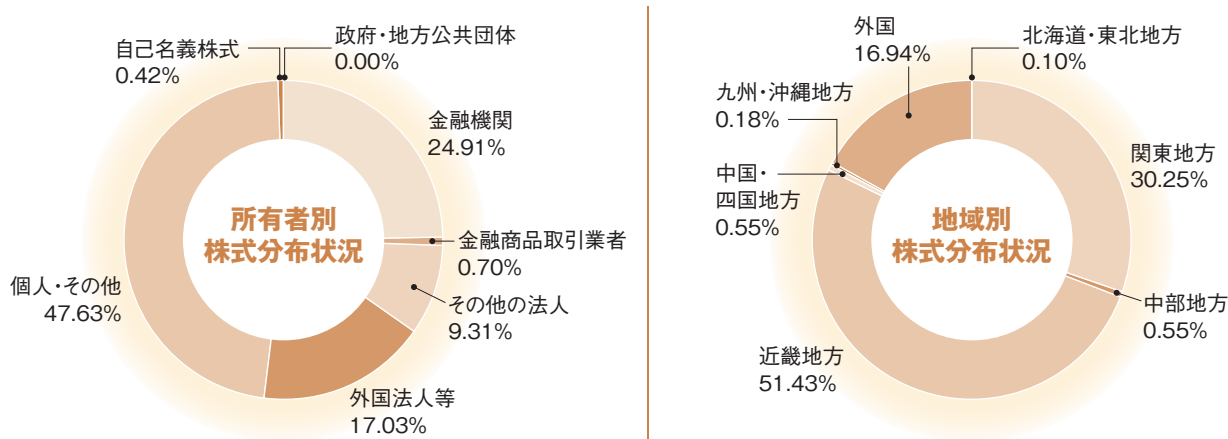
なお、阪口春男及び石井淳蔵は、社外監査役です。

※画像はイメージです。

お 知 ら せ

- 期末配当金（1株につき3.5円）は、平成26年（2014年）6月16日からお支払いしますので、「配当金領収証」によりお受け取りください。
なお、銀行等への口座振込みをご指定の方は、「配当金計算書」及び「配当金振込先のご確認について」によりお確かめください。
- 「配当金領収証」により配当金をお受け取りになられる株主様にも「配当金計算書」を送付しております。
配当金をお受け取りになられた後の配当金額のご確認や確定申告の添付書類としてご利用いただけます。
- 上場会社の配当金等に係る軽減税率が平成25年（2013年）12月31日をもって廃止されたことから、平成26年（2014年）1月1日以降にお受け取りいただく配当金については、復興特別所得税を含め、20.315%の源泉徴収税率が適用されます。
なお、詳細については、最寄りの税務署等にお問い合わせください。

当社では、株主総会当日のエネルギー使用に伴い排出されるCO₂について、森林の間伐や植林等によるカーボン・オフセットにより、実質的にゼロ（カーボン・ニュートラル）とする取組みを実施しています。



決算期

3月31日

定時株主総会

6月

基準日

定時株主総会

権利行使株主確定日 3月31日

期末配当金受領株主確定日 3月31日

中間配当金受領株主確定日 9月30日

単元株式数

1,000株

株式のお手続きに関するお問い合わせ先

手続の内容	株式口座の開設先	証券会社	特別口座（※）
住所変更、単元未満株式買取請求・買増請求等の各種お手續		口座開設先の証券会社	三菱UFJ信託銀行株式会社（口座管理機関） 大阪証券代行部 TEL. 0120-094-777 （通話料無料）
特別口座から証券会社の口座への振替請求		—	

※2009年1月5日の株券電子化時に、株券をお手元に保管されていた株主様の株式（登録株を含む。）につきましては、特別口座で管理されております。
特別口座で管理されている株式につきましては、一般口座にお振替いただくことができます。三菱UFJ信託銀行大阪証券代行部までお問い合わせください。