

2020年8月5日
九州旅客鉄道株式会社

2021年3月期第1四半期決算電話会議 主なQ&A

Q：コスト削減について、年間の想定額や取り組み内容、現時点の進捗状況はどうか。

A：単体においては、人件費や修繕費、業務費等の削減に努めることで、当初想定する費用から年間で100億円以上の削減を目指す。なお、1Qにおける進捗状況は2割程度であるが、修繕費は3Qから4Qにかけて増える傾向のため、削減額も増加すると想定している。

Q：不動産賃貸事業について、駅ビルのテナント支援策は7月以降も実施しているのか。

A：駅ビルのテナント支援策は7月までの実施である。但し、売上が回復しているテナントもある一方、引き続き厳しい業種もあることから、今後は必要に応じて個別対応をすることになるだろう。

Q：特別損失について、日田彦山線の復旧に係る災害損失引当金以外に、令和2年7月豪雨関連費用は計上されているのか。また、マンション施工不良の問題について、特別損失が計上される可能性はあるのか。

A：特別損失については、日田彦山線の復旧方法がBRTに決定したことによるものであり、鉄道施設の撤去費用を計上した。一方で、本年7月に発生した豪雨災害については、被害額を合理的に見積もることが難しいため計上していない。

また、マンションの施工不良の件について、当社グループとしては販売会社と施工会社の2つの面がある。まず、販売会社3社に当社が含まれており、出資比率は33%である。また、施工会社3社のうち1社がグループ会社である九鉄工業であり、出資比率は30%であった。但し、施工会社3社のうち1社が既に廃業しているため、その比率は全体の3分の1程度となる可能性がある。現在は、建て替えや地盤改良等の対応策について住民の方々と話し合いをしているところであり、費用負担について今後協議が必要である。特別損失への計上については、今後必要に応じて行うことになる。

Q：不動産賃貸事業について、「オフィスと賃貸マンションは堅調」と記載されているが、今後懸念材料になる可能性はあるか。また、ホテル事業について、サービスアパートメントへの用途変更などは検討できるのか。

A：九州では東京ほどテレワークが進んでいない可能性もあり、開業を控えている宮崎と熊本におけるオフィスのリーシングも現時点では懸念する状況にはなっていない。一方、ホテル事業は引き続き厳しいことから、固定費削減の取り組みを進めるとともに、テレワーク需要への対応やサービスアパートメントへの転換など、収益拡大の取り組みを検討する必要があるだろう。

Q：資金調達に対する考え方を確認したい。

A：資金調達については、早めに、多めに取ることを方針に進めてきた。なお、新型コロナウイルス感染症の影響が長期化することを見据え、長い年限での調達を行っており、社債においては3年の他、10年や20年での年限での発行も実施した。一方、短期対応のコミットメントラインやCPは現時点では活用していないが、不測の事態で活用することを想定している。

Q：今後の事業ポートフォリオの見直しについて、何か具体的なイメージはあるのか。

A：これまでは駅の集客力をベースに事業の拡大に取り組んできたが、人の移動が減少していることにより事業全体への影響は大きい。特に、ホテル事業や就航の見通しが見えない高速船事業等については、対応を検討する必要があると考えている。なお、昨年度から、リース事業や病院事業の売却や、JR九州ドラッグイレブンの株式一部売却などを進めてきたが、今後の成長に向け、ポートフォリオに新しい事業を加えることも合わせて、社外取締役も含め議論をしているところである。

Q：令和2年7月豪雨など、自然災害による減収の影響をどう見ているか。また、線区別の収支状況から、被災線区は赤字線区であることが確認できるが、復旧方法についてはどう議論をしていくのか。

A：最も収入への影響が大きい被災線区は久大本線であり、D&S列車「ゆふいんの森」が運行できない状況が続いている。今後は、豊後森駅まで「ゆふいんの森」を運行し、由布院までは代行バスを運行する計画である。ただし、新型コロナウイルスの影響でご利用自体が減少しているため、現時点での収入の影響は大きくない。一方、大きく被災した肥薩線は橋梁が2つ流されていることから、鉄道で復旧する場合にはかなりの規模になることが想定される。まずは、復旧方法の検討を進めたい。

以上