

2021年2月10日
九州旅客鉄道株式会社

2021年3月期第3四半期決算 Web 会議 主な Q&A

Q：コスト削減の取り組みについて、今期の目標額は単体 140 億円、グループ会社 30 億円とのことだが、今後どの程度のコスト削減を目指し、具体的なメニューは何か。また、減価償却費の増加は毎年 20~30 億円と理解しているが、それを上回るコスト削減はできるのか

A：単体の目標額 140 億円に対する進捗率は 8 割程度、グループ会社の目標額 30 億円についても目途がついており、今期の目標は達成できると考えている。来期以降のコスト削減として取り組んでいる BPR では、グループ会社と重複した業務の見直しや鉄道需要の減少を踏まえた駅窓口の見直し等、さまざまな項目を検討しており、今期末までにコスト構造改革のロードマップを策定する予定である。まずは、増加する減価償却費を除いて、来期以降 100 億円以上のコスト削減を目指したいと考えている

Q：割引きっぷの見直しについて平均価格改定率約 8%とのことだが、鉄道旅客運輸収入全体で約 8%の値上げ相当という理解でよいのか

A：鉄道旅客運輸収入全体ではなく、運賃と特急料金をセットで販売している割引きっぷのうち、今回値上げした割引きっぷの平均価格改定率が約 8%ということである

Q：現在の割引きっぷの割引率はどの程度か。また、今後も割引きっぷの見直しは可能なのか

A：割引きっぷの割引率は、エリア毎の他輸送機関の競争状況によって数%から 50%程度まで大きく異なる他、きっぷの種類も多種多様であることから、一概には言えない。また、割引きっぷの見直しは、関係省庁の認可が必要なものではなく、届出で可能であることから他輸送機関の競争やご利用状況を見ながら、今後も柔軟に検討していきたい

Q：他社のように時間帯別運賃は検討しないのか

A：現行の運賃制度では 3 年間の鉄道の収支を考慮することになり、運賃値上げの検討は時間が掛かる。まずは速やかに実施可能な取り組みとして、割引きっぷの見直しを実施した。九州においては通勤時間帯の混雑率も首都圏ほど高くないため、オフピークの検討は行っていないが、他社の動向を踏まえながら状況に応じて検討していく

Q：鉄道事業の収支改善は地方路線の見直しが根本的であると考えますが、地方路線の見直しに向けた進捗状況はどうか

A：日田彦山線においては、昨年7月にBRTを活用した復旧が決定し、現在は工事を進めている他、停留所の設置場所や運行するモビリティについて具体的な検討を進めている。また、昨年は地方路線の収支開示を行った上で、鉄道の活性化に関する検討会を開催し、自治体等と議論を進めている。しかし、現状はコロナ禍の影響もあり、今後の進捗には時間が掛かると考えている

Q：不動産賃貸事業について、3Qのテナント売上が83.6%とあるものの、3Qの収益は対前年約4%減と想定されるが、どのような要因で乖離しているのか

A：駅ビル事業について、1つ目にお客さまの戻りは福岡以外の方が早く、駅ビルごとに差異がある点、2つ目に各駅ビルで固定賃料と変動賃料の割合には差がある点、これらの要素が組み合わさったことが要因だろう。また、駅ビル事業以外は堅調である他、3Qに開業した宮崎駅西口開発の寄与もあると考えている

Q：ホテル事業について、今後の開発計画の見直しは検討しているのか

A：今後の熊本や長崎といった域内投資については、実施していく考えである。一方、域外投資については、現在仕掛中の開発案件以外は抑制する方向で考えている

<ご留意事項>

※本資料は、説明会当日の質疑をそのまま書き起こしたのではなく、当社の判断で簡潔にまとめたものであることをご了承ください。また、本資料は、説明会当日時点において入手可能な情報、予測や作成時点における仮定に基づいた当社の判断等によって記述されたものであります。そのため、今後、国内外及び九州の経済情勢、不動産市況、各プロジェクトの進捗、法令規制の変化、その他の幅広いリスク・要因の影響を受け、実際の経営成績等が本資料に記載された内容と大きく異なる可能性があることにご留意ください

以上