

2021年5月14日  
九州旅客鉄道株式会社

2021年3月期決算説明会 主なQ&A

Q：会計方針の変更や2021年3月期に計上した減損損失は、2022年3月期の業績予想にどの程度影響しているのか。

A：会計方針の変更のうち、収益認識会計基準の適用については、営業利益にほぼ影響はないが、鉄道事業固定資産の償却方法の変更（①定率法→一定額法、②鉄道車両の耐用年数を使用実態にあわせる）については、2022年3月期の減価償却費は当初想定よりも31億円程度減少する。また、減損損失については、「THE BLOSSOM HIBIYA」の減損を行ったが、償却期間が長期に亘るため、2022年3月期の減価償却費に与える影響は数億円程度である。また、流通・外食セグメントの一部店舗の減損も実施したが、利益に与える影響は軽微である。

Q：鉄道事業のコスト構造改革について、資料に記載の施策以外で、コスト構造改革の深度化に繋がる施策は検討しているのか。

A：説明会資料には代表的な施策の方向性を記載しており、これ以外にも例えばバックオフィス部門の見直しや細かな多数の施策について検討を進めている。まずは、140億円の固定費削減を達成することが大切であり、記載の有無に係らず、結果を評価していただきたい。

Q：次期中期経営計画期間で鉄道事業の費用を140億円削減するとあるが、鉄道事業の収入はどのような想定で、鉄道事業の利益率はコロナ前に戻すことができているのか。

A：鉄道旅客運輸収入は、コロナ前には戻らないと考えている。ただし、鉄道旅客運輸収入が戻らないとしても、事業継続の観点から利益を確保できるようにBPR戦略を深度化させたコスト削減を進めた上で、利益率の改善にも着手したい。

Q：物流賃貸業への進出について、今回公表している案件は外部物件の取得だが、自社用地で物流賃貸業に適した土地はないのか。

A：駅周辺の自社用地については、既に多くが分譲マンションや駐車場などとして開発済である。物流賃貸業は幹線道路へのアクセスが重要であり、自社用地では条件に適合した土地がないことから、外部物件を取得する考えである。

Q：人の流れに依らない新規事業について、将来的な利益貢献はどの程度の規模を考えているのか。

A：佐川急便様との実証実験を重ねて事業化した九州新幹線を活用した荷物輸送は、直近の利益貢献はそう大きくないと考えており、長期的かつ安定的な荷物量の確保は今後の課題である。ただし、鉄道事業に頼らない工事受注を進めてきた建設セグメントに代表されるように、人の流れに依らない事業の拡大は重要だと認識している。現在は、鉄道と駅ビル等による利益貢献がおおよそ9割を超えているが、今後は物流事業を含む、人の流れに依らない新規事業の利益貢献割合を増やしていきたい。そして、その目標値は次期中期経営計画において示していきたい。

Q：これまでドラッグイレブンの株式一部譲渡やリース・割賦事業の譲渡を行ってきたが、事業ポートフォリオの見直しについては一巡したと考えてよいのか。また、ビジネスモデルが変化する中で資本提携や業務提携を行う分野をどのように考えているか。

A：これまでの事業ポートフォリオの見直しで一巡したとは全く考えていない。前期は中国・上海で展開していた飲食事業の撤退を行っているが、こうした事業の見直しは随時取締役会において議論していきたい。一方で、売却や撤退ばかりではなく、人の流れに依らない事業をどのように取り入れるか検討しており、その一つが物流賃貸業への参入である。2017年に取得したキャタピラー九州や2019年に取得した萬坊は順調に成長しており、こうした新規事業の組み入れには地域特化型ファンドも活用していくし、必要であれば他社との提携も進めていきたい。

Q：私募 REIT について、収益貢献する時期や対象となる物件はどのように考えているのか。既存事業と親和性のある物件を取得し、人口増によるシナジーを狙うことも考えているのか。

A：本年4月に JR 九州アセットマネジメントを設立し、現在許認可の取得準備を進めている。現時点では組み入れる物件が明確に決まっていないが、駅ビルは当社グループにとってコア物件であることから、オフィスビルや賃貸マンションを組み入れることになるだろう。一方、許認可の取得タイミングによることもあり、現時点で収益化の時期を明確に示せないが、今年度末もしくは来年度初のあたりを想定している。ご指摘のような外部の物件の組み入れも検討しており、今後の事業の成長については、許認可の取得後に改めてお知らせしたい。

Q：2021年3月期に減配となった鉄道会社が多い中、当初予定の1株当たり年間配当金93円を維持したことは評価できる。2022年3月期も引き続き1株当たり年間配当金93円を維持する予定とのことだが、決定に至った考え方を教えてほしい。次期中期経営計画期間では、業績回復を見込んでいるという説明があったが、株主還元を重視する方針は変わらないと理解してよいか。

A：2019年11月に株主還元方針を変更し、2022年3月期までは1株当たり配当金93円を下限とし、連結配当性向35%を目安に配当を行う予定としており、2021年3月期及び2022年3月期の配当額はその方針に沿ったものである。なお、株主還元は重要な施策の一つであり、株主還元を重視する方針は今後も変わらないだろう。また、次期中期経営計画期間中の具体的な還元方針（配当性向等）については、これから検討を深めていく。こうした検討は、中長期的なあるべき資本構成の検討とともに議論すべきものと認識しており、こうした議論の進捗があり次第お示ししたい。

Q：鉄道事業の運賃値上げは難しいだろうが、JR他社が運賃体系の見直しを検討している中で、柔軟な運賃制度の導入に向けた検討は行っているのか。

A：コロナ禍でもあり、現行の運賃制度を柔軟にして頂きたい考えはあるものの、国の制度を見直しには時間がかかると考えているが、他の事業者との連携は図っていきたい。なお、時間帯別運賃について、当社エリアではピーク時間帯の混雑率は他社と比べて高くないため、導入コストを踏まえれば、ネガティブに考えている。

#### <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