

2025年3月期第1四半期決算説明会 主なQ&A

- Q 第1四半期決算の評価について、ホテルが若干好調という印象はあるが、全体として計画通りという理解でよいか。
- A 第1四半期は全体としてインラインだ。ホテルの稼働は想定通り、ADRは想定以上と順調な推移だ。また、鉄道運輸収入は定期が強含み、定期外が弱含みで全体としてほぼ想定通りであり、対コロナ前97.6%の通期見込みに対し現在97.6%で推移している。なお、費用についてもほぼ計画通りの進捗だ。
- Q 単体の人件費について、対前年の伸びが大きい印象だが、計画通りか。
- A 人件費については対前年で増加し、進捗が早い印象を持たれるかもしれないが、人事賃金制度の改正等の影響があり想定通りだ。
- Q 定期収入が93%の見込みに対して95.6%と強含みだが、直近の傾向と比較しても違和感はないか。
- A ご認識の通り、定期収入は若干想定よりも好調だ。計画に対して大きく乖離しているとは認識していないが、引き続き分析していく。
- Q 新幹線定期外の伸びが緩やかな一方で、単価は上昇している印象だが、国内客の需要が弱いのか。また、九州新幹線がコロナ前まで回復していない理由は。また、単価の増についてはインバウンドが貢献しているという理解で良いか。
- A 観光需要については概ね回復している。一方でビジネス利用については、新たな生活様式が定着した影響が一定程度あり、新幹線全体として回復しきれていない要因と考えている。なお、新幹線定期外の輸送量の低下については昨年実施した株主優待制度の変更の影響があると考えており、在来線と比較して伸びが弱いとは認識していない。
- Q 他社によると国内レジャーの需要が落ち着いてきたという話があるが、九州において国内レジャー客の動向に変化はあるか。
- A 特段の変化は認識していない。

- Q 鉄道のインバウンド収入について、第4四半期からは大きな変動がないと理解しているが、販売数等との関連性はどうか。また、JR-KYUSHU RAIL PASSの値上げ効果は終了し、今後は上昇余地はないのか。中国の比率上昇が貢献し、より売上が増加するという考えはないか。
- A JR-KYUSHU RAIL PASSについては値上げの一方で販売数が減少しておらず、単価増が売上に反映されている。第4四半期からの変化については、季節性の要因もあると考えられ、違和感はない。
- Q 鉄道のインバウンド状況は理解したが、商業施設等不動産事業におけるインバウンドの状況はどうか。
- A 駅ビル等商業施設に関してもインバウンドは多く、全体として大きな比率ではないものの、韓国あるいはアジアを中心に増加傾向にある印象だ。
- Q 物流施設の開発について、苅田町の物件は2025年度末の竣工予定とのことだが、自動車産業の需要拡大を見込み、取得したということか。
- A 九州内の物流施設需要は拡大している。当該施設の付近にインターチェンジが存在する九州自動車道や、福岡都市高速道路の周辺の地域については底堅い需要が想定され、空室率も低い状況だ。物流不動産の開発は人流に依存しない事業として推進しているが、物件の取得も順調に進捗している。
- Q ホテルは好調のようだが、ADRが下がる以外のリスクはあるか。
- A 今のところADRも落ちる懸念は持っておらず、引き続き好調を維持していきたい。
- Q 車両基地の移転に伴う跡地活用について何か検討しているものはあるか。
- A 当該用地は一定の面積規模があり、北九州の都市部に位置している。現時点で具体的にお示しできるものはないが、今後しっかりと検討していく。
- Q 鉄道運賃・料金改定の申請について、増収率と改定率の違いは。また、鉄道に関しては運賃改定に関わらず実施可能な値上げや割引の縮小等があったが、今後の余地はあるのか。
- A 改定率は、あくまで収入原価算定要領に従い試算した数値だ。それを基に逸走率を加味し、増収率を試算した。また、届出で可能な範囲の価格改定は従前から実施しており、できることは全てやってきているが、今後も継続して検討していく。

- Q 鉄道運賃・料金改定に関する逸走について、競合となっている高速バスへの転移の影響を想定しているのか。また、将来の再度の改定に関しての考えは。
- A ご認識の通り高速バスへの転移もあろうが、九州はマイカー社会であり、マイカーの影響も大きいと想定している。また、通常の路線バスや他社鉄道等の影響も想定される。なお、運賃・料金改定については高頻度で検討するものではないと考える。まずは今回認可を受けた後に、安全投資及びサービス改善等に取り組みつつ、将来的な可否を検討するものと考えている。
- Q 鉄道運賃・料金改定について、プレス資料によると改定後の収支率が90%程度だが、長期的にさらに改善する余地はあるか。
- A お示ししている収支率はあくまで収入原価算定要領に沿って試算した数値であり、会計上の数値とは異なる。本日説明した未来鉄道プロジェクトをはじめ、引き続き鉄道事業の収支改善に取り組んでいく。
- Q 鉄道運賃・料金改定の申請に関連して、その増益効果は。また、今後の取り組みとして設備投資計画を示しているが、長期的な目線で、増収分を安全投資等に配分するのか。
- A 増収額として169億円を想定しているものの、認可された場合の実施時期は来期であり、利益効果については今後検討・精査の上お示ししたいと考えている。なお、今後の取り組みについては、安全投資等の長期的なメニューとして示したものだ。
- Q 鉄道運賃・料金改定が認可された場合、増収効果を含めた中期経営計画を策定することになるが、現状の検討状況は。また、キャッシュに色はないものと考えているが、改定の性質上、増加したキャッシュフローを成長投資や還元に配分することは難しいか。
- A 改定により得たキャッシュフローの用途については、現在申請段階でもあるため、来期以降の成長投資等の状況にも鑑みつつ今後検討する必要がある。鉄道事業及び全社のキャッシュフローは改善するものと考えているが、本改定は鉄道事業の持続可能性を高めるためのものであり、基本的には安全投資、サービス改善及び人への投資、あるいは生産性の向上のための新技術への投資に振り向けていく。連結として考えた場合、副次的な効果として、財務健全性の向上により、借入余力も増すだろう。資本効率性の向上も念頭に置きつつ、キャッシュアロケーションの検討を進めていきたい。
- Q 8月の基準コスト発表前の申請となったが、発表の前後で申請内容は変わらないという判断か。
- A 4月の収入原価算定要領の改正以降、毎年公表されている基準コストを基に速やかに試算を進めており、基準コストの発表時期に関わらず、準備が整ったため申請したものだ。

- Q 4月に収入原価算定要領が改正されたが、国土交通省の考え方やスタンスに変化はあるか。
- A 今回の収入原価算定要領改正では、過去ヒアリング等で当社として述べてきた意見が反映されており、ポジティブに捉えている。まずは認可をいただいた後、安全やサービス、人への投資を推進する考えだ。

<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、国内外および九州の経済情勢、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