

2025年3月期第2四半期決算説明会 主なQ&A

- Q 運輸サービスセグメントについて、2Qにおける災害の影響は。また下期の見通しは。
- A 2Qにおいては、日向灘を震源とする地震等の影響で、インバウンド含めて8月が低調であった。また南九州のエリアは国内のお客さまを含め若干弱含んだ。なお、災害の影響額は少なくとも5億円程度と見ている。また、定期券は月ずれの影響があり、想定よりもやや強含んだ。下期について、佐賀県での国スポ開催等のイベントの影響もあり、足元10月及び11月の収入については想定を若干上回る水準で推移しており、今後挽回可能と考えている。
- Q 長崎スタジアムシティ開業の鉄道等への影響は。
- A 長崎スタジアムシティは10月に開業した。鳥栖駅や佐賀駅近辺の施設におけるJリーグやBリーグの例に鑑みると、観客のうち1割から2割程度が鉄道をご利用いただいていると想定され、長崎についても期待している。また、JリーグやBリーグは遠方からの来訪もあるため、長崎駅ビルの土産店にも好影響がある。互いにプラスとなる取り組みを実施していきたい。
- Q 1Qと比較して2Qは円高が進行したが、影響は。
- A 現時点では特に大きな影響は認識していない。福岡空港のインバウンドも好調と聞いている。なお、今後為替が大きく変動した場合は影響が出る可能性がある。
- Q 運賃改定の認可が下りたようだが、収入増が見込まれる中、今後想定よりも増加する費用はあるか。
- A 運賃改定についてはまだ認可されておらず、先日、運輸審議会の答申が出た段階だ。また、費用については申請に際しても説明させていただいたが、今後の物価高騰の見通し、従業員確保のための人件費の上昇、さらに台風や豪雨等突発的な自然災害等が懸念事項だ。

- Q ホテルのADRについて、下期以降の見通しは。中国からのインバウンドが回復傾向にあり、長崎マリオットホテルも開業した中、ADRの上昇余地はあるか。あるいは足元の円安状況に鑑み、現状が限界であり今後は下落リスクがあると想定しているか。
- A 資料には年度初時点の計画を記載しているが、2Qまでと同様の水準が継続すると考えている。なお、東京のホテルは9割以上、福岡のホテルも6割から7割程度がインバウンドであり、ADRの上昇を牽引している。一方で、国内のお客さまが泊まれないという話もあり、大幅な上昇は厳しいとも考えている。福岡は上昇余地があると思うが、鹿児島や宮崎はインバウンドが弱含みしており、平均として現状の水準が継続するのではないかと想定している。
- Q 福岡におけるイベント需要は活況だが、ADRのさらなる上昇は難しいか。また、九州内の福岡以外の地域においてADRを上げる余地はあるか。
- A ご認識の通り、イベントの際にADRを上げることは可能だ。一方、通年で考えた場合、大幅な上昇は難しいのではないかと考えている。また、エリアや季節性での差はある。例えば宮崎は2月にプロ野球やJリーグのキャンプがあり、また受験シーズンも重なるため需要が高く、ADRを上げることが可能だろう。ただし、ADRを上げすぎると他施設への流出可能性もあるため、周辺の需要を注視しつつ、適切にコントロールしていく。
- Q 不動産含み益の活用に関連して、物件を保有し続けるというスタンスは変わらないか。
- A 駅ビルは鉄道との連動性が高く、継続保有を前提としている。一方で賃貸マンション等については市況を見つつ、回転型で売却することも含めて引き続き検討していくスタンスからの変更はない。
- Q 博多駅空中都市プロジェクトなどの開発パイプラインがあるが、建設費の高騰等により事業収支にマイナスの影響が出る可能性はあるか。賃料への転嫁可能性もあるだろうが、投資効率の観点でコメントをいただきたい。
- A 九州においても建設費は上昇しているが、例えば分譲マンションについては一定の予備費用を考慮しつつ、販売価格にも転嫁できており、利益を確保している。博多駅空中都市プロジェクトや九州大学箱崎キャンパス跡地の再開発等、長期の大規模件名については今後の状況を注視していく。

Q 日田彦山線 BRT ひこぼしラインに関連して、他の線区における議論の進展について、コメントはあるか。また、自治体からの見学など気運が高まっているという感覚はあるか。

A 日田彦山線 BRT ひこぼしラインは九州内の自治体等を含め全国から視察が訪れており、高い評価をいただいている。一方で、その他のローカル線は個別の線区の特徴に合わせて議論していきたい。指宿枕崎線（指宿駅～枕崎駅）は任意の協議会において、出口を決めず、今後どのようなステップで進めるかを議論しているところだ。また、その他のローカル線についても日頃から地元の自治体と意見交換は実施している。

Q 日田彦山線 BRT ひこぼしラインについて、単なる移動手段としてのみならずアトラクションとしての側面も強くあると考えるが、今後鉄道からバスへの転換を議論する際、地域交通としてのみではなく、都市部からの集客等新たなアプローチの考えはあるか。

A まずは日常のご利用が基本だ。日田彦山線ひこぼしラインでもバス停を病院やショッピングセンターの前に設置しており、日常のご利用を伸ばしていく。また、観光の観点では、沿線の桜並木や酒蔵等を活用し、遠方からのお客さまにも来訪いただいている。日常利用と観光利用の2つの組み合わせでご利用を増加させていきたい。

Q 熊本エリアは TSMC の影響があり人口が増加傾向にあるが、不動産開発の計画は。

A TSMC 最寄りの原水駅はご利用が約 1.5 倍となった。周辺では戸建住宅の建設が多く、またマンションにも影響が出るだろう。周辺自治体の菊陽町等と話をしつつ、当社が取り組み可能な領域を整理した後に取り組んでいきたい。

Q 豊肥本線の混雑緩和及び熊本空港アクセス鉄道に関する考え方を教えて欲しい。

A 豊肥本線においては水前寺駅付近が最も混雑率が高い。今春も両数を増やしたが、今後も朝の通勤時間帯を中心に列車本数を増やす等の対応を検討したいと考えている。また、熊本空港アクセス鉄道については現在熊本県と議論している。

Q 今後の経営について、来期以降の数年間はどのような位置づけになるか。また、株主還元の考え方を含め、議論中の論点は。

A 現時点で具体的にお示しできる内容はないが、運賃改定の増収額の使途、キャッシュアロケーション等様々な角度から検討している。まず、鉄道については将来の鉄道の持続可能性を高めることが課題だ。また、開発については長期の検討になるが、TSMC 付近の豊肥本線や、福岡市近郊の粕屋町及び篠栗町との連携協定締結等を踏まえたまちづくりを考えていく。それら長期の開発と直近の開発の組み合わせが重要と考えている。また、将来への種まきについても重要な論点と認識している。

- Q JR九州高速船の問題に関連して、グループ会社へのガバナンスとして問題があったと認識しているか。過去も子会社での不祥事があり、赤字事業ではそのようなことが起きやすい構造もあるかと思われるが、体制を仕切り直す等、今後グループ会社に対するガバナンスの形が変わる可能性はあるか。
- A JR九州高速船の件で皆さまにはご心配をおかけした。現在、グループ会社の社長全員が集合する会議が最低でも年2回、その他、個別でのコミュニケーションを取っているが、今回、安全について再度徹底すべきと考えており、各業態での安全について、各社でルール整備とその遵守状況について再度確認する。また、JR九州からも非常勤取締役や監査役を派遣しているが、その点も強化する予定だ。当社グループにとって安全は最優先であり、再度グループ全体で安全について考えるという姿勢で臨んでいる。なお、JR九州高速船を含め各グループ会社は、毎年次年度の方針をJR九州と協議の上、決定している。JR九州高速船について過大な収支目標を設定していたとは考えていないが、安全の意識が希薄であったと考えており、今後は全社員が安全を最優先することを徹底し、安全第一での判断ができるような社員教育を実施したい。

<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