

2025 年 3 月期第 3 四半期決算説明会 主な Q&A

- Q 鉄道事業のインバウンド収入は前年同期に比べて約 1 億円の減収である。JR-KYUSHU RAIL PASS の値上げを実施しており、減収には違和感がある。その背景を教えてください。
- A インバウンド収入全体では減ってはいるものの、主力商品である JR-KYUSHU RAIL PASS は堅調に推移しており、インバウンド収入全体としては、順調な推移と考えている。
- Q 九州を訪れるインバウンド全体の数は増えているはずだが、鉄道事業におけるインバウンド収入は第 2 四半期から伸びなくなっている。インバウンドの方は九州を訪れても、鉄道に乗らず、自動車を利用している等の構造的な要因か、短期的な理由があるか。構造的な要因があるならば、インバウンドに鉄道を利用いただく施策を教えてください。また、インバウンドは駅ビルテナントやホテルの数字への影響も大きいと思うが、次期中期経営計画ではそちらの取り組みを加速させるか。インバウンド戦略を包括的に教えてください。
- A インバウンドのお客さまについては、全体的には今後伸長していくと考えており、今でも自動車やバスを利用される方もいるものの、鉄道をさらにご利用いただく取り組みを進める必要がある。例えば D&S 列車の「ゆふいんの森」は、既に韓国のお客さまに多くご利用いただいているが、一層インバウンドのお客さまを獲得できる施策を考えていかなければならない。また、単価はまだ伸ばせる余地があると考えており、4 月からの運賃改定に併せて JR-KYUSHU RAIL PASS の価格を改定する。ホテル等も同様だが、お客さまの数を増やすことと同時に単価を上げることに取り組んでいきたい。
- Q 3 月 20 日に福岡空港の第二滑走路ができる。また、4 月から万博が始まるが、それらの影響をどのように見たらよいか。福岡空港は国際線中心であり、滑走路が倍になるとは言え、お客さまが急に増えることがないということは理解しているが、アジアからのインバウンドは増えるだろう。また、万博については、九州を含めた西日本エリアに人が集まるという点でプラスか、それとも関西圏に人が取られてしまい九州エリアにはマイナスの影響があるか。
- A 福岡空港の第二滑走路について、国際線利用のお客さまは 10%程度増加していくと予想されており、基本的には追い風となるため、そのお客さまをきちんと獲得していく必要がある。また、万博についてはまだ見えていない部分があるが、関西を訪れたお客さまを九州まで取り込むことのできる施策を打つ必要があると考えている。

Q 駅ビルテナント売上は堅調との説明があったが、以前に比べて伸びが鈍化しているように見えるが、なぜか。前年のハードルが上がっている等の要因があるか。

A 基本的には博多を中心に売上は好調であり、1月以降もその傾向は続いている。それほど鈍化したということではなく、堅調に推移している。

Q ホテル事業のADRについて、今年度は22,000円程度で推移していたが、第3四半期に入り、26,000円を上回る水準にまで上昇している。その背景を伺いたい。また、今後も同水準のADRを期待して良いか。

A ホテルのADRはインバウンドのお客さまが牽引している。東京や福岡のホテルは、インバウンドの比率が高く、東京は約9割、福岡は約7割がインバウンドのご利用である。THE BLOSSOMブランドというグレードの高い宿泊特化型施設がインバウンドのお客さまを中心に支持されており、ADRを伸ばしている。今後について、現在の予約状況を見てもADRは維持できているため、基本的にこの傾向が続くものと考えている。

Q 3月11日に発表予定の次期中期経営計画について、CF0としてどのようなものを示したいと考えているか、可能な範囲でご説明いただきたい。

A 現行の中期経営計画については、成長軌道への復帰を果たすということを旗印として取り組んできた。第3四半期までの数字を見ると、その目標は概ね果たせていると考えている。

現行中期経営計画では、次期中期経営計画の期間は持続的成長を図っていくフェーズと位置付けた。インフレや賃上げ等様々な環境変化の中で、どのような戦略を描くかをお示ししたい。事業戦略としては、運賃改定から生まれるキャッシュをどのように使うのか、不動産ビジネスをどのように進めるのか、第3の柱はどのようにするのか等をお示ししたい。複合的なまちづくりを進めてきたが、それをどのようなかたちで発展させていくかについてもお示ししたい。

また、現在2030年長期ビジョンでは営業利益700億円という数字を掲げている。次期中期経営計画の最終年度の数字をどの程度に定めるかがポイントとなる。現行中期経営計画の目標値である570億円に運賃改定による増収分を足せば、700億円を越えるが、単純にそうはならない。運賃改定による増収分については、最優先すべき安全への投資・修繕やサービス改善、物価高騰への手当、特に賃金関係は緊急性が高く、人への投資にどの程度使っていくのかが重要である。これらを行わなければ、鉄道の持続性は担保できない。また、成長投資についても、次期中期経営計画、さらにその次の期間を見据えて行う必要があり、次期中期経営計画期間においては、利益を計上しながら、将来への種まきにも取り組むことを考えている。その中で、回転型ビジネスはひとつのポイントとなると考えている。いずれにしても、2030年に700億円という数字を掲げているが、それをどの程度前倒しできるか、ということがポイントになると考えている。

また、株主還元の考え方もお示しする必要があると考えている。コロナ禍でも 93 円という下限を設け、配当性向 35%という目安を定めていた。安定配当という考え方は踏襲をしたいと考えている。自己株式の取得についても、より現実的に捉えながら検討をしたい。こうした還元方針についても、次期中期経営計画でお示ししたい。以上が現在の方向性である。

Q 高速船の PL への影響について確認したい。7 億円の影響というのは、9 ヶ月累計か、第 3 四半期のみか。また、通期でも同等か。

A 9 ヶ月累計の影響額であり、年間だともう少し影響額が大きくなるが、連結全体から見ると大きなものではないとご認識いただきたい。

Q 高速船について、営業利益への影響は説明があったが、事業撤退に伴う特別損失はいまのところ何も出ていないか。話をできる部分があれば、今後の想定をお伺いしたい。

A 特別損失については、既に船体は減損をしていることもあり、業績に与える影響は限られると考えている。

Q 高速船の除却は多少あるかもしれないが、人員は内部でシフトすることになるか。

A 高速船の社員については、基本的にはグループ内でシフトするなど、きちんと処遇をする。

Q 高速船の問題に関連して、ガバナンスやコンプライアンスに関する説明のアップデートがあったが、次期中期経営計画のマネージメントの体制等に与える影響はあるか。

A 高速船については、前年にも同じような事象を起こしており、我々のチェックやガバナンスが甘かったと考えている。問題を起こした会社や様々な事業変化のあった会社等については、順調な会社とはメリハリをつけてガバナンスを効かせていくことが重要だと痛感し、反省している。これらを踏まえた来期以降のガバナンス強化策を次期中期経営計画でお示ししたいと考えている。

<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