

2025 年 3 月期決算説明会 主な Q&A

- Q 自己株式の取得について、自己資本比率や ROE は前中期経営計画で定めた指標を達成していたが、なぜ 100 億円としたのか。また、なぜ今回の手法としたのか伺いたい。
- A 今回は前中期経営計画を総括して自己株式の取得を実施した。キャッシュフローについて、当初想定よりも 100 億円以上上振れたが、一度に自己株式取得に充てた場合、機動的な自己株式の取得という趣旨にもそぐわないことに加え、相応の規模で株価が上下する可能性があり、資本コストへの影響も考慮した。現中期経営計画期間においても、資本効率性や、キャッシュフローの状況を見ながら、機動的な自己株式の取得も常に選択肢として考えていきたい。なお、当社が採用した手法の利用は最近では増えていると認識しているが、市場内で順次取得するよりも一括して取得できるという点で、今回の自己株式取得の趣旨に沿った手法と判断し採用に至った。
- Q 鉄道事業について、今期収入の増加が約 160 億円で運賃改定の効果と同様に見えるがどのような増収要因を想定しているのか。また、来期以降インフレや賃上げ等で費用が増える方向かと思われるが、鉄道事業が減益になるリスクについてどのように考えているか。
- A 鉄道事業の収入について、3 月の運賃改定前の前買いは現時点で 6 億円程度と見込んでおり、その反動で、4 月の定期売上は大幅に減少している。今期はその減少分を、運賃改定以外の営業努力やインバウンド収入でカバーしていきたいと考えており、そこに基礎トレンドの増を加味したものを業績予想としてお示しした。また、前期の九州新幹線のご利用について、2018 年度比では輸送人員ベースでは 97%程度だが、輸送人キロベースでは 90%程度であり、鹿児島方面の需要の減少が伺えるため、今後は鹿児島県等との取り組みを実施したい。ただし、足元の JR 九州レールパスの販売状況について、全九州版や南九州版のご利用が増加しており、徐々に回復していることが見える。今後は、移動距離の長いお客さまの取り込みが収入増に寄与するだろう。なお、来期以降についても、施策を打ち、収入を増やしていくが、費用について修繕費や減価償却費の増は継続するだろう。運賃改定の目的のひとつでもある、老朽車両や設備の取替も発生する。そのため、収入を伸ばさないと利益は厳しい状況が続くと考えており、減益とならないように収入を積極的に伸ばしていくことが必要だ。
- Q 不動産賃貸事業の今期業績予想について、増収である一方で利益は横ばいである理由は。駅ビルは歩合賃料の伸びが想定される一方で、物件売却により賃貸収入が減等の入れ繰りがあるか。
- A 利益減少の理由として、物件売却による賃料収入の減はひとつの要因である。また、

駅ビルについて老朽化に伴う安全対策・更新等で休業が発生し、収入を押し下げるということもある。現在、お客さまのご利用は博多シティが牽引しているが、全社で見ると利益が大きく伸びる期間ではない。

Q 不動産販売事業について、販売環境は好況だと思うが、今後数年間分譲マンションのパイプラインは確保されており、増収は続くと考えているのか。

A 分譲マンションについて、仕込みも順調であり、今後も堅調に推移するだろう。当社のMJRは九州内で一定の認知をいただいており、仕入れ及び販売におけるブランド力は十分にある認識だ。

Q ホテルや駅ビル等の鉄道以外のインバウンドについて、現状のトレンドはどうか。また、今期について鉄道のインバウンド収入は10%増収とのことだが、鉄道以外のインバウンド収入はどのように想定しているか。

A インバウンドについて、鉄道以外ではホテルが特に堅調だ。インバウンド比率について、東京と京都のホテルは9割程度、福岡は7割、熊本でも5~6割であり、ADRの伸びを牽引している。一方で、鹿児島や宮崎等のその他のエリアはまだADR・稼働率ともにそれほど高くない。これらのエリアの稼働を上げていくこと及び東京等のエリアにおいては、インバウンド増加のトレンドにうまく乗り、ADRをさらに上げていくことが今期の課題だろう。

Q 前中期経営計画で掲げた成長投資は、未確定であった900億円も含めすべて実施したとのことだが、現中期経営計画の成長投資2,300億円の用途はついていくか。今後成長投資は増加の余地があるか。

A 現中期経営計画において、900億円の未確定案件があるが、それらの用途は今後付けていくことになる。高いハードルではあるが、前中期経営計画において同額の未確定案件をしっかりと実施することができたため、今回もしっかりと実施できるだろう。今後の増加余地について、当社はまだ借入余力もあり、不動産の追加投資やM&A等、良い案件があれば増やす余地はあろう。案件が無い場合は株主還元ということも選択肢として認識している。

Q 鉄道事業の費用については現実的な数値が示されていると理解している一方、収入については今期は運賃改定で一段階上がり、その後2年間の成長は若干緩やかに見える。JR九州レールパスの価格改定や新幹線の回復余地があることに鑑みると、現中期経営計画の数値は最低限目指せる水準で、努力次第でさらに成長可能という理解で良いか。

A 鉄道の修繕費用については概ね計算できるため、将来の修繕を少なくするような取り組みや投資を進めている。老朽化が進み費用が漸増する懸念があり、鉄道の持続可能性のために将来的な費用を低減するために新技術の活用等を進めていきたい。また、収

益については、成長余地があるだろう。関税や為替の影響を受けるが、インバウンドも伸びる要素のひとつだ。また、移動距離の長いお客さまのご利用を伸ばしていきたいが、在来線については、例えば大分方面の特急列車のご利用が減少している等の懸念事項がある。全体的には単価とご利用の双方を増やしていきたいと考えているが、現状見込んでいるのは開示数値のとおりだ。

- Q 新幹線の料金について、届出制とすることに対する考えは。収入の柔軟性を高める取り組みであり、御社のスタンスを教えてください。また、JR 他社はこの辺りも説明会資料に書いており、御社も働きかけの状況を逐次開示いただけると有難い。
- A 新幹線の特急料金は現状認可制であるが、鉄道事業者側の裁量は一定程度必要だと考える。閑散期や多客期、最多客期の柔軟性は航空各社と比較して無いと考えており、新幹線を運営する JR 他社とともに国に働きかけていきたい。

<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