

2026年3月期第2四半期決算説明会 主なQ&A

Q 肥薩線について、「令和7年8月6日からの大雨」により運行を取り止めている区間は鉄道での復旧が前提とのことだが、一方で収支は赤字だ。鉄道による復旧を判断した理由は。

A 「令和7年8月6日からの大雨」により複数線区が被災し、約14億円の特別損失を計上した。肥薩線の当該区間について、工事の難度が高く復旧には時間を要する見込みだが、復旧費用の規模や、通学等のご利用状況に鑑み、鉄道による復旧を判断した。

Q 博多駅空中都市プロジェクトの中止による特別損失について、キャッシュフローへの影響は。また、余剰となる資金の用途は。

A 特別損失約87億円を計上したが、うち60億円程度は既の実施した工事にかかるものでありキャッシュアウトしている。また、仮設工事の復旧等については、今後キャッシュアウトが発生する見込みだ。なお、当初計画では博多駅空中都市プロジェクトの中期経営計画期間（2025-2027）中の投資は100億円程度を予定していた。用途については今後の検討だが、成長投資への充当が基本と考えている。今後成長が期待される福岡や熊本の豊肥本線エリア等において、良好な案件を探索し投資していきたい。

Q 建設コストの高騰は各地で聞いている。博多駅空中都市プロジェクトの中止は投資判断としては良かったと考えているが、同様に開発中止の可能性がある案件はあるか。

A 現時点では認識していない。確かに建設コストは上昇傾向にあるが、分譲マンション等は現状販売価格に転嫁できている。

Q 特別損失の影響でEPSは減少したが、年間配当金115円は据え置いた。配当について、ノンキャッシュの特別損失項目を調整した後のEPSをベースとする考えもあるが、御社はいくまで調整なしのEPSをベースとするという認識で良いか。

A 基本的にはご認識の通りであり、配当性向は今回上昇している。今後も連結配当性向35%以上という方針に基づいて検討していきたい。

Q 鉄道旅客運輸収入について、期初の想定から上振れたと思うが、変動要素は。また、下期はどのような前提を置いて見直したのか。

A 運賃改定申請の際には逸走率3.6%を想定していた。定期的買い替えの分析がまだ完了していない状況で確定的なことは言えず、エリア別の輸送人員等も分析中だが、現時点では概ね想定通りの逸走率だったと見ている。一方で、上期は福岡地区におけるコンサート等イベントの増によるお客さまの増や大阪・関西万博による影響も一定程度

あったと見ている。加えて、お客さまの動きが活発でトレンドが伸びている部分はあ
るだろう。下期についてもこのイベントの増やトレンド増等も加味して業績予想を策
定した。

Q 来期に向けた鉄道の旅客数について伺いたい。上半期の大阪・関西万博の影響はそれ
ほど大きい規模ではなく、またイベントの増についても、来期極端な剥落も想定し難
い。定期の買い替え状況等による増減可能性はあるものの、基本的には現状と大きな
変動はなく、むしろ若干の成長可能性もあるという認識で良いか。

A 現状、人員ベースでコロナ前の 2018 年度の水準まで戻っていない。博多エリアは非常
にお客さまが多い一方で、地方のご利用は弱い。ご利用の多いエリアについて、輸送
力の強化や高単価の新幹線のご利用促進がポイントと考えており、旅客数を維持・増
加させることは可能だと考えている。

Q 免税店の売上減はいつ頃まで続くと見ているか。また、その後はテナント入れ替えの
効果等も期待できると思うが、売上が前年比で大きくプラスになる時期はどう想定し
ているか。

A インバウンドに関して、博多阪急において 1Q はマイナス要素だったが、足元はほぼ計
画通りという状況であり、福岡エリアでは既に昨年度並みだと見ている。また、福岡
空港への入国も、7 月上旬は予言の影響で当社の商業施設やホテルも影響を受けて一
時的に落ち込んでいたが、その後は通常に戻ったと見ている。

Q 不動産賃貸について、下期減益計画の背景は。

A 若干保守的かもしれないが、下期は大型の改装や駅ビル等の老朽化に伴う修繕を見込
んでいるためこのような計画となっている。

Q ホテルの見通しについて、2Q は想定と比較して稼働率は若干上振れ、ADR は下振れと
いう状況だが、予約等足元の状況はどうか。

A 7 月の予言の影響もあり、各エリアのホテル需要は若干減少した。その際も ADR をコ
ントロールし、収入の最大化に努めてきた。今後の予約状況は堅調であり、稼働率も
上がっている。従業員確保のための人件費の上昇はあるものの、順調に推移すると考
えている。

Q 中期経営計画見直しの可能性について言及があったが、数値目標以外のアップデート
の必要性を感じているか。

A 数値目標の他、博多駅空中都市プロジェクトの中止も生じたため、今後見込まれる開
発案件でお示しできるものがあればアップデートしたいと考えている。

Q 任天堂とのタイアップに関連して、博多駅前広場でのイルミネーションのイベントを

実施しているが、既実感している効果はあるか。

A 前回のタイアップ「PIKMIN×JR九州」においては、県庁所在地駅に位置する駅ビル等でのイベントにより様々な地域からのお客さまの移動につながった。また、ラッピングトレインの乗車効率も高く、需要喚起に繋がったとみている。今回の「スーパーマリオ」シリーズは幅広い年齢層に人気があるキャラクターと認識しており、より大きな効果を期待している。

Q 今回開示のローカル線全体の赤字は、昨年開示よりも縮小している。他社は修繕費等の増による赤字幅の増加という状況もあるようだ。今回日南線（油津・志布志間）の議論を開始したが、御社は取り組みによって赤字が縮小傾向にあるとの理解でよいのか。

A 指宿枕崎線の指宿・枕崎間に続き日南線の油津・志布志間においても、出口を決めず、地元における鉄道の役割や中長期的な交通体系について議論を始めている。時間を要するものの、地元の皆さまの一定の納得を得ながら新しい出口戦略を作っていく。なお、ローカル線の線別収支について、元々の収入規模が小さいため、災害の発生による修繕費などによる費用増減の影響が大きい。一方で、全体的にはお客さまは減少傾向にあるため、地元と一緒にご利用促進を働きかけていくとともに、指宿枕崎線（指宿・枕崎間）や日南線（油津・志布志間）に続くエリアについても地元の皆さまの考えを伺いながら、将来に向けた議論を行っていききたい。

Q 豊肥本線における輸送力強化や事業展開の取り組みが記載されているが、御社の総投資額とリターンの規模感を教えてほしい。

A 豊肥本線は注力すべきエリアだ。先日熊本県が公表したアクセス鉄道整備に要する金額は大幅に上昇したが、建設費の高騰等もあり仕方ない部分はある。また、豊肥本線の輸送力強化のための60億円も一連の整備の中で想定しているが、当社は熊本から肥後大津までの現路線のお客さま増を根本受益として、その中からアクセス鉄道の費用を拠出することを想定している。増益額について現時点で具体的な想定は無いが、プラスになると考えている。また、熊本駅から電車で40分程度の位置にある肥後大津駅付近のオフィスビルは自社用地を活用し開発中だ。リターンの具体的な数値はお示ししていないが、セミコンテクノパークにも近く需要はあると想定している。

Q 新幹線自由席特急料金の届出制化の要望について、進捗はあるか。また、整備新幹線の貸付料の議論が開始されたが、それに関するコメントは。

A 新幹線自由席特急料金の届出制化については、JR各社で同じ認識を持っている。前回お伝えした内容から更新できる情報はないが、今後も協力しつつ国に訴えていきたい。また、整備新幹線の貸付料については有識者会議が開始される。貸付料の趣旨を踏まえ、受益の範囲内という点は守っていただいた上で将来のルールが形成されると考えている。また当社も意見を聴取される場があると考えており、その際は意見を訴

えていきたい。

Q 西九州新幹線の未整備区間について、佐賀県の負担を軽減する方向で進んでいると理解しているが、御社負担が増えるリスクはないという理解で良いか。

A 先日報道にもあった通り、国土交通事務次官と面会し、佐賀県の負担軽減について要望した。一方で、貸付料の議論は別物と認識しており、佐賀県の負担軽減と当社の負担が増加することが連動するとは認識していない。

<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