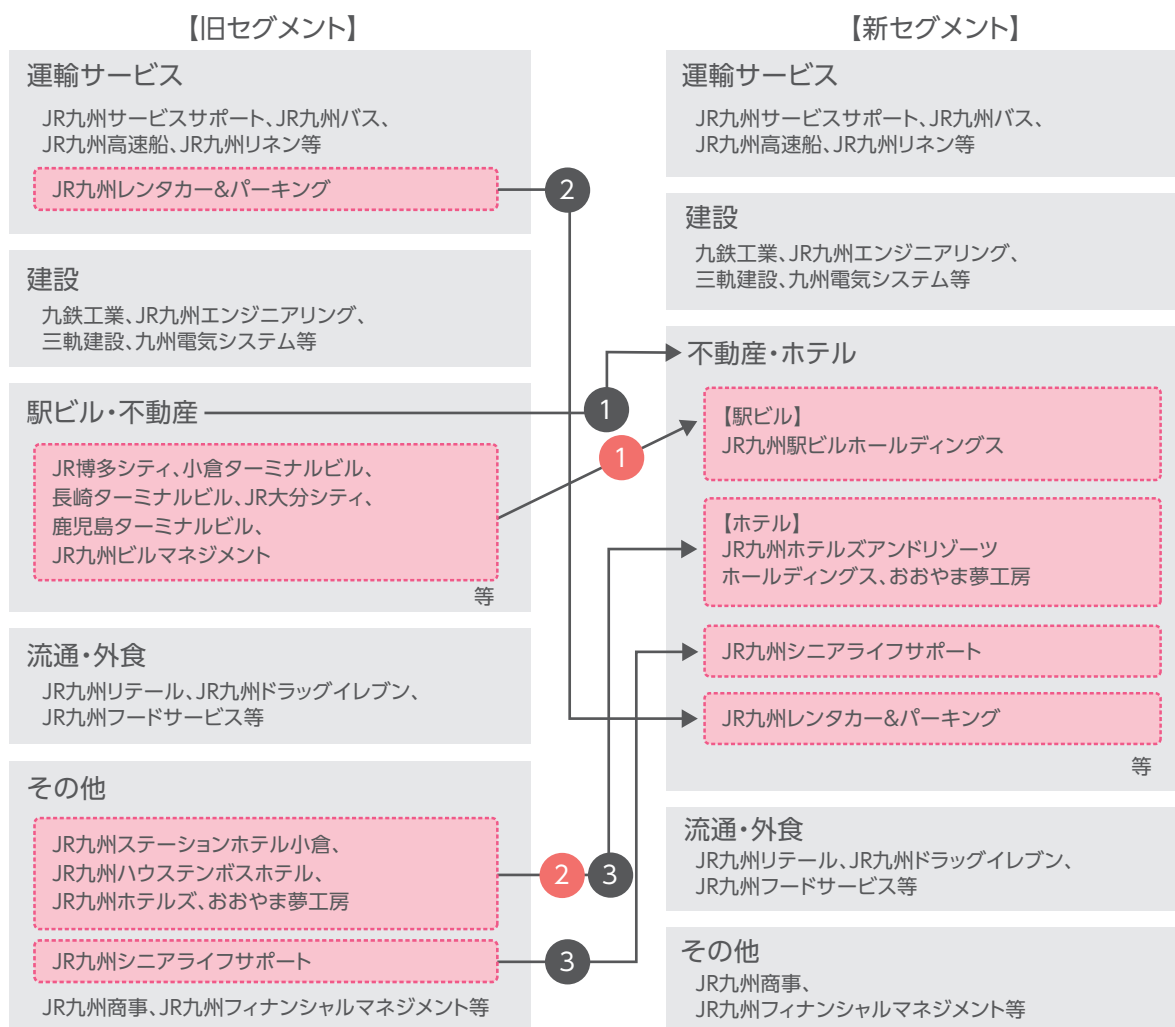


更なる経営基盤強化 –セグメント区分の変更等–

駅ビル、ホテル事業における中間持株会社設立およびセグメント区分の変更等を行い、セグメント経営を着実に推進します。

セグメント区分の変更等の概要 (2019年4月1日)



変更のポイント

1 2

駅ビル、ホテル事業における 中間持株会社設立 (2019年4月1日)

中間持株会社 (JR九州駅ビルホールディングス (株)、JR九州ホテルズアンドリゾーツホールディングス (株)) による事業経営を通じて、ガバナンス強化および機動的かつ柔軟な意思決定・業務執行を実現

セグメントおよび収益・費用計上区分の変更 (2019年4月1日)

[セグメント区分の変更等]

- ① 「駅ビル・不動産」セグメント→「不動産・ホテル」セグメント
不動産事業とホテル事業を一体的に強化するため、セグメント区分の変更と合わせて名称変更
- ② JR九州レンタカー&パーキング
不動産事業との連携強化により、主力の駐車場事業等の更なる成長を目指す
- ③ ホテル事業・JR九州シニアライフサポート
不動産事業との連携強化により、更なる成長を目指すホテル・シニア事業における収益等の複数セグメント (駅ビル・不動産、その他) への計上を見直し、不動産・ホテルセグメントへ集約

[収益・費用計上区分の変更]

運輸サービスセグメントと不動産・ホテルセグメントにおいて、駅ビル賃料 (収益)、固定資産税 (費用) 等の計上区分を見直し、セグメントの損益をより合理的に認識

費用構造の変化

主な税制特例の廃止

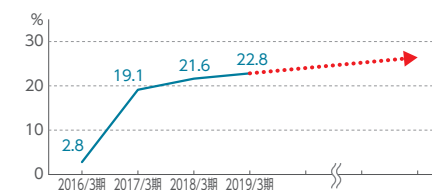
- 2019/3期末をもって税制特例措置(三島特例、資本割)は廃止(承継特例は2017/3期末で廃止)
- 減税額については各自治体の評価により課税されるため、正確な数値は把握していない
- 参考までに2019/3期決算への影響額は約48億円と推計(租税公課および物件費に計上)

鉄道事業における減価償却費について

- 2016/3期末の鉄道事業固定資産の減損処理(約5,200億円)に伴い減価償却費が減少
- 減損処理後も鉄道事業(車両除く)は毎年250~300億円の設備投資が発生
- 今後もこの傾向が続くことから(車両更新時期による上振れリスクあり)減価償却費が遡増

法人税率について

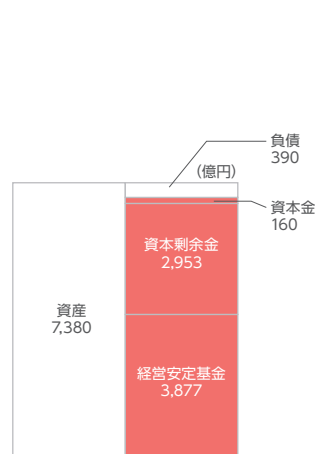
- 2016/3期末の減損処理で一時差異(税務上の利益が会計上の利益を下回る)が多額に発生した結果、税負担率が実効税率(2019/3期:約30.5%)と乖離している
- 減損損失の一時差異については、繰延税金資産を新たに計上できるようになったため、税率は遡増する傾向
- 当面はこの傾向が続くと思われるが、長期的には未確定



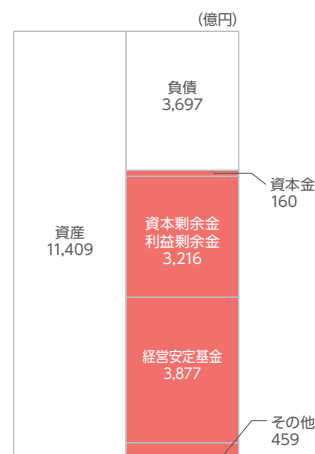
資本構成の推移

- 1987年の国鉄分割民営化にあたり、当社の資本の部は資産と負債の差額で算出
- 負債の少ない当社は、過大な資本(資本準備金)をもって発足
※本州三社は、国鉄債務の承継により資本が圧縮された
- 2016年3月に経営安定基金(3,877億円)を取り崩し、新幹線リース料(前払い費用)等に振り替え
基金取り崩しにより、鉄道事業固定資産を減損(減損損失約5,200億円)
→資本の水準は低下したが、会社発足の経緯により同業他社と比較して高い水準

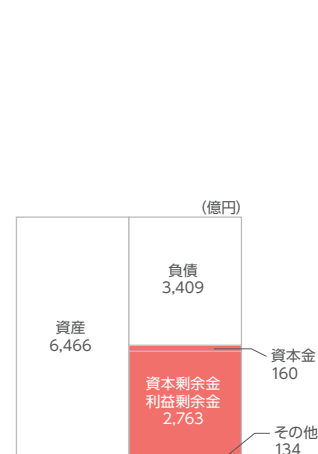
会社発足時(1987年・単体)



経営安定基金取り崩し前(2015/3期末・連結)



経営安定基金取り崩し直後(2016/3期末・連結)



2019/3期末・連結

