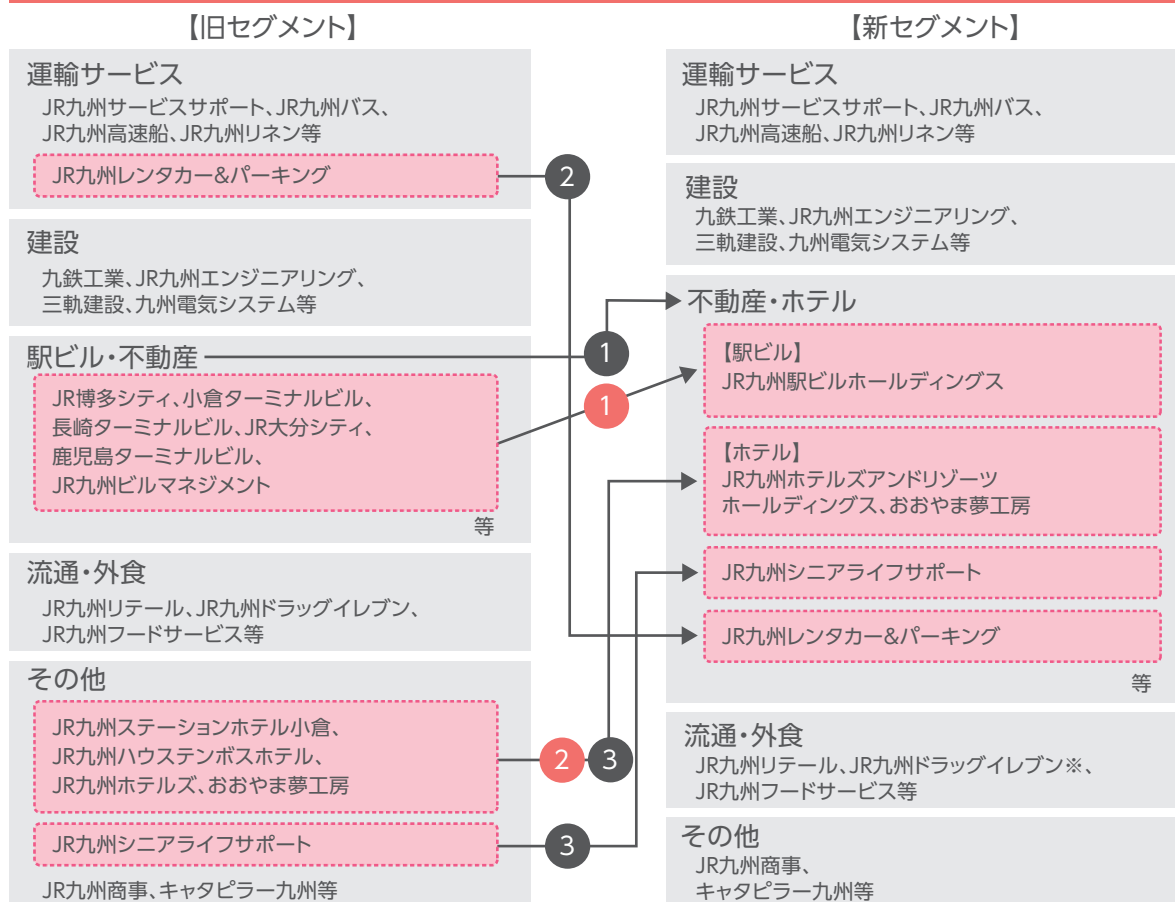


更なる経営基盤強化 –セグメント区分の変更等–

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)



駅ビル、ホテル事業における中間持株会社設立 ①②

セグメントおよび収益・費用計上区分の変更

【セグメント区分の変更】①②③

不動産事業とホテル事業を一体的に強化するため、セグメント区分および名称を変更

【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

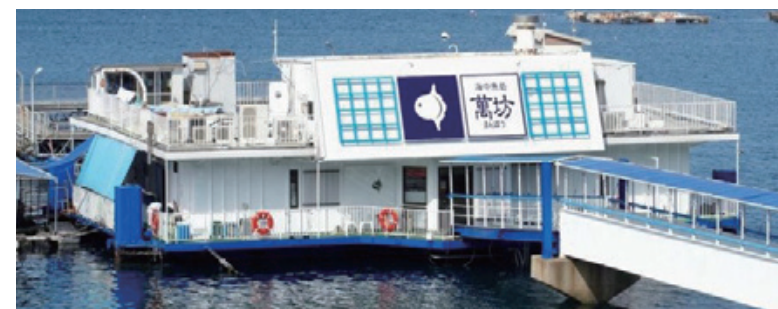
※JR九州ドラッグイレブン(株)は、2020年5月28日の一部株式譲渡に伴い持分法適用関連会社となりました。

事業ポートフォリオの見直し

事業の買収

既存事業とのシナジー効果および九州の観光推進や鉄道需要の掘り起こしにつながる事業の買収

2019年12月 (株) 萬坊の株式取得
(流通・外食セグメント)



事業の再編・売却

A 2019年10月 JR九州フィナンシャルマネジメント(株)の株式譲渡
(その他セグメント)

リース・割賦事業においては、市場金利の低下を背景とした調達手段の多様化やリース会計基準変更の影響等により、大きな伸びが期待できない状況となっており、今後より発展させるためには、豊富な金融ノウハウと強固な顧客基盤を持つ(株)肥後銀行の下で成長していくことが最善であると判断し、株式の90%を譲渡

B 2020年4月 病院事業の譲渡

今後も継続的に地域医療へ貢献を行っていくためには、実績豊富な外部医療機関に経営を委ね、効率的で質の良い医療を提供していくことが最善と判断し、医療法人若葉会へ事業譲渡

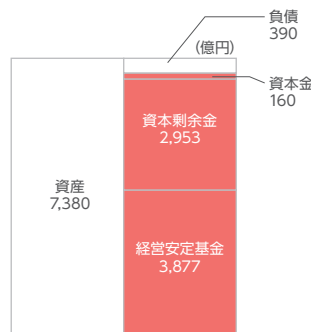
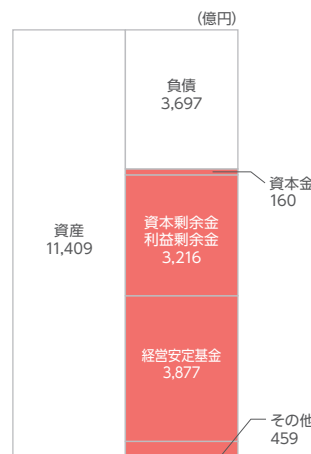
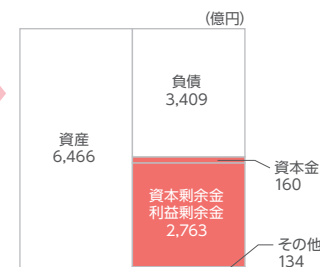
C 2020年5月 JR九州ドラッグイレブン(株)の株式譲渡
(流通・外食セグメント)

2007年に子会社化。Tポイント販促、インバウンド対応などにより業績を伸ばしてきたものの、ドラッグストア業界を取り巻く環境の変化は激しく厳しい経営環境が続いており、今後より発展させるためには、ツルハグループの事業ノウハウ等の経営資源を活用し、地域性と収益性を兼ね備えた企業として成長を目指していくことが最善と判断し、(株)ツルハホールディングスへ株式の51%を譲渡(2021年3月期より持分法適用関連会社へ変更)

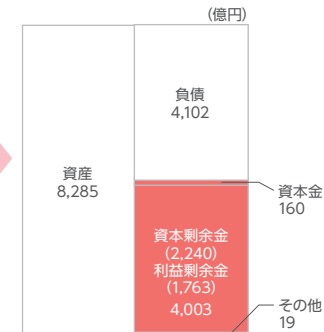
資本構成の推移

- 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)

2020/3期末・連結



費用構造の変化

主な税制特例の廃止

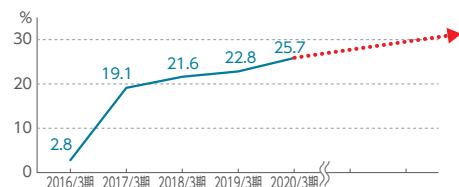
- 2019/3期末をもって税制特例措置(三島特例、資本割)は廃止(承継特例は2017/3期末で廃止)
- 減税額については各自治体の評価により課税されるため、正確な数値は把握していない
- 参考までに2019/3期決算への影響額は約48億円と推計(租税公課および物件費に計上)

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)減価償却費が増増

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(2020/3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、税率は増増する傾向
- 当面はこの傾向が続くと思われるが、長期的には未確定



鉄道事業における運賃・料金の概要

運賃・料金の設定および変更の手続き

- 運賃と新幹線特急料金の上限の設定・変更には、国土交通大臣の認可が必要
- 上限の範囲内での運賃・新幹線特急料金の設定・変更と、在来線特急料金等の設定・変更は、国土交通大臣への届出のみで可能

上限運賃・料金の審査基準

- 鉄道事業者が上限運賃等の設定・変更の申請を行った場合、国土交通大臣は能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの(総括原価)を超えないかどうかを審査し、認可する。(当社は1996年に消費税改定以外の実質的な運賃改定を実施)

総括原価の算定方法

- 総括原価=営業費等+事業報酬
- 営業費等=人件費・経費(ヤードスティック方式の適用範囲)+諸税・減価償却費等

総括原価

支出		収入
事業報酬	配当金等	改定上限運賃による増収額
	支払利息	
営業費等	諸税・減価償却費等	現行運賃での収入額
	人件費・経費(ヤードスティック方式の適用範囲)	料金収入
		運輸雑収