

# 財務セクション

## CONTENTS



注：連結財務諸表は、日本の会計基準に基づいており、米国会計基準やIFRSなど、他の国で一般的に適用されている会計基準とは重要な点で異なる部分があります。

## 5ヵ年連結財務サマリー

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	2015/3期	2016/3期	2017/3期	2018/3期	2019/3期
	億円				
営業収益	3,574	3,779	3,829	4,133	4,403
運輸サービス	1,745	1,809	1,764	1,837	1,850
駅ビル・不動産	535	620	674	694	726
流通・外食	901	962	1,004	1,031	1,040
建設	803	884	793	880	917
その他	561	581	609	674	898
営業利益（損失）	127	208	587	639	638
運輸サービス	△132	△105	257	292	274
駅ビル・不動産	184	204	226	232	237
流通・外食	24	34	34	36	34
建設	43	61	59	62	65
その他	16	24	25	24	35
EBITDA	614	691	732	818	854
運輸サービス	258	270	285	343	344
駅ビル・不動産	251	284	311	320	331
流通・外食	40	49	51	53	50
建設	51	68	67	70	75
その他	25	33	33	39	63
親会社株主に帰属する当期純利益（損失）	150	△4,330	447	504	492
設備投資額（単体）	550	593	600	472	720
減価償却費（単体）	287	293	70	96	118
営業活動によるキャッシュ・フロー	461	634	285	876	414
投資活動によるキャッシュ・フロー	△692	90	△183	△683	△746
財務活動によるキャッシュ・フロー	198	△400	△6	△91	56
資産合計	11,409	6,466	6,766	7,493	8,014
負債合計	3,697	3,409	3,282	3,661	3,807
純資産合計	7,712	3,057	3,484	3,832	4,207
<b>1株当たりデータ（円）：</b>					
当期純利益	93.83	△2,706.81	279.70	315.07	307.75
純資産	4,790.51	1,876.72	2,144.00	2,357.27	2,592.83
配当金	—	—	38.50	83.00	93.00
<b>財務指標（％）：</b>					
自己資本比率	67.2	46.4	50.7	50.3	51.8%
営業利益率	3.6	5.5	15.3	15.5	14.5%
配当性向	—	—	13.8	26.3	30.2%
<b>その他：</b>					
乗車人員（百万人）	319	330	331	337	338
従業員数（人）	16,740	16,838	16,922	17,297	17,765
発行済株式総数（株）	320,000	320,000	160,000,000	160,000,000	160,000,000

注：

- 各セグメントの数値は、2019年4月のセグメント変更以前の数値です。
- 各セグメントの営業収益、営業利益（損失）、EBITDAは、セグメント間取引消去前のものです。
- 各セグメントのEBITDAは、営業利益に減価償却費を加えたものです。ただし、運輸サービスグループのEBITDAについては、2016年3月期以前は営業利益に減価償却費と経営安定基金運用収益を加えたものであり、2017年3月期以降は営業利益に減価償却費を加えたものです。
- 2016年8月18日付で普通株式1株につき500株の割合で株式分割を行っています。「1株当たりの当期純利益」、「1株当たりの純資産」については、過去から当該株式分割が行われたと仮定し算出しています。

## 財政状態及び経営成績の分析

### 概要

当社グループは、九州で鉄道事業を行っており、同地域で最大の鉄道ネットワークを有しています。また、不動産の賃貸・販売業やホテル業、流通・外食業、建設業など、様々な非鉄道事業も行っています。これら非鉄道事業は、当社鉄道事業または「JR九州」ブランドが有する強みから生じる恩恵を直接的または間接的に受けています。2019年3月期の連結営業収益は4,403億58百万円、連結営業利益は638億85百万円、親会社株主に帰属する当期純利益は492億40百万円となり、連結EBITDAは854億2百万円となりました。なお、当社グループは報告セグメントを5つに分類していますが、それらの詳細については「事業概況」をご参照ください。

### 経営成績

#### 営業収益

営業収益は、前期比6.5%増の4,403億58百万円となりました。これは、キャタピラー九州株式会社の連結子会社化等によるものです。

#### 営業費

営業費は、前期比7.7%増の3,764億73百万円となりました。運輸業等営業費及び売上原価は、前期比7.7%増の2,730億1百万円となりました。これは、キャタピラー九州株式会社の連結子会社化や当社の減価償却費の増加等によるものです。

販売費及び一般管理費については、前期比7.9%増の1,034億71百万円となりました。これはキャタピラー九州株式会社の連結子会社化等によるものです。

#### 営業利益

営業利益は、前期比0.1%減の638億85百万円となりました。なお、営業収益に対する営業利益の比率は、前期の15.5%に対し、当期は14.5%となりました。

#### 営業外損益

営業外収益は、前期比2.4%減の38億17百万円となりました。営業外費用は、前期比40.5%増の11億63百万円となりました。これは支払利息の増加等によるものです。

#### 経常利益

経常利益は、前期比0.8%減の665億39百万円となりました。なお、営業収益に対する経常利益の比率は、前期の16.2%に対し、当期は15.1%となりました。

#### 特別損益

特別損益は、前期に比べ1億10百万円改善し、21億1百万円の損失となりました。これは「平成30年7月豪雨」の災害による損失計上があったものの、前期の「平成29年7月九州北部豪雨」や「平成29年台風第18号」に係る損失の減少等によるものです。

#### 親会社株主に帰属する当期純利益

親会社株主に帰属する当期純利益は、前期比2.3%減の492億40百万円となりました。

### 各セグメントの経営成績に影響を与える要因

#### 運輸サービスグループ

##### ■ 鉄道事業

鉄道事業の営業収益には、主に在来線及び新幹線の乗車券（定期券を含む）の売上が含まれ、乗車券の売上は、基本的に、運賃・料金と乗車人員数によって決まります。運賃は、すべての旅客サービスに伴い発生し、料金は、特急列車の利用や、グリーン車の利用等に伴い追加で発生します。なお、新幹線の特急料金は、在来線の特急料金に比べて高く設定されています。運賃・料金は、基本的に乗車距離に応じて増加しますが、1キロ当たりの運賃・料金は、乗車距離が長くなると低減していく遠距離通減制が適用されます。また、定期券は、通勤や通学に利用され、一定の期間（1ヵ月、3ヵ月、6ヵ月）について、特定の区間内を何度でも乗車できるようになっています。通常の1ヵ月定期券の金額は、その区間内の往復分の乗車券を1ヵ月間購入した場合に支払う運賃総額よりも割引かれて設定されており、3ヵ月定期券及び6ヵ月定期券は、さらに割引率が高くなります。

また、回数券をはじめ、2枚きっぷなどの様々な企画割引きっぷが駅の窓口や券売機で販売されているほか、インターネットでのみ購入できる割引きっぷがあります。

海外からの旅行者は、「JR九州レールパス」などの割引きっぷを利用することができ、有効期間内は、指定席も含めて何度でもJR路線を利用することができます。

乗車人員については、経済情勢や人口動態、代替交通機関との競合、旅行需要、天候、自然災害や休日など様々な要因による影響を受ける可能性があります。

## 財務セクション

財政状態及び経営成績の分析

### ■ その他事業

船舶事業やバス事業においては、定期券を利用する乗客数は少ないものの、鉄道事業と同様の要因による影響を受ける可能性があります。また、その他事業の中には、レンタカーや駐車場の運営が含まれており、これらの営業収益は、主に経済情勢の影響を受ける可能性があります。

### 不動産・ホテルグループ

#### ■ 不動産賃貸業

当社グループの有する主な賃貸不動産は、商業施設やマンション、オフィスであり、不動産賃貸業の営業収益は、主に賃貸物件数、稼働率、賃料によって決まります。当社グループの有する賃貸不動産の稼働率は全体的に高く、とりわけ、主要な駅ビルの年間平均稼働率はほぼ100%となっています。なお、商業施設に係る賃料は、利用する賃貸スペースに対して最低限必要となる固定賃料と、テナントの売上に連動する変動賃料からなるため、商業施設に係る賃料収入については、テナントの業績の影響を受ける可能性があります。またホテル事業の営業収益は、主に総客室数、稼働率、宿泊料によって決まります。なお、季節要因の影響を受ける可能性があり、とりわけ、リゾートホテルについては、夏季に需要が大きく高まる傾向があります。

#### ■ 不動産販売業

不動産販売業の営業収益は、主に「MJR」ブランドで販売されるマンションによるものです。竣工前の全戸完売を目標としていますが、成約に至るまでの期間や分譲マンションの金額は、金利環境や政策（税制を含む）などの経済情勢の影響を受けるほか、販売物件の立地や周辺の住宅市場動向の影響を受ける可能性があります。

### 流通・外食グループ

流通・外食グループの営業収益は、主に店舗数、お客さま数、お客さま単価によって決まります。

当社沿線に位置する流通・外食の店舗については、特に当社の鉄道利用者数の影響を受ける可能性があり、これらの店舗の多くは、お客さまにとって魅力的かつ、旅行者や通勤者にとってアクセスしやすい利便性の高いところに立地しています。また、当社の鉄道をレジャー目的で利用しているお客さまに影響を与えるような経済情勢は、それらのお客さまの買い物や外食にも影響を与える可能性があります。店舗の売上は、個人商店や飲食店に加え、地域及び全国チェーンのコンビニエンスストアやドラッグストア、レストランとの競合による影響を受ける可能性があり、競合する流通・外食の店舗を有しているデパートやショッピングモールなどの商業施設の動向にも影響を受ける可能性があります。

また、お客さまの嗜好や経済情勢の変化は、お客さまが購入する商品や購入する数量に影響を与えることから、お客さま単価に影響を与える可能性があります。

### 建設グループ

建設グループの営業収益は、主に鉄道関連のプロジェクトや建物、公共事業に関わる建設工事の請負契約、コンサルティング契約、その他の建設関連サービス契約によるものです。建設工事の請負契約に伴う営業収益は、工事進行基準によって認識されることから、工事の完成に向けてどのくらいの進捗率かを合理的に見積もって算出されます。進捗率は、見積工事原価総額に対するこれまでに発生した原価総額の比率を用いて算出されます。また、進捗を合理的に見積もることのできない建設工事の請負契約については、工事完成基準が適用されます。

建設プロジェクトによる営業収益は、主に契約金額、顧客との交渉や入札プロセスにより生じたその他の契約内容によって決まります。各会計年度に発生する売上高は、当該会計年度中に工事進行中のプロジェクトの大きさや数、また、それらのプロジェクトの進捗率によって決まります。建設グループの営業収益の多くは、当社グループ内での取引によるものであり、建設グループの外部顧客には、他の鉄道会社や鉄道関連事業会社、その他の自治体、民間企業などがあります。

特に外部顧客に対する建設サービスの需要に影響を与える主な要因としては、鉄道関連プロジェクトに対する投資動向や、経済・市場動向が挙げられます。

## 財務セクション

財政状態及び経営成績の分析

### キャッシュ・フロー

営業活動の結果得られた資金は、売上債権の回収に関する減少等により前期比462億15百万円減の414億73百万円となりました。

投資活動の結果支出した資金は、固定資産の取得等により前期比62億39百万円増の746億19百万円となりました。

財務活動の結果得られた資金は、社債の発行等により前期比148億42百万円増の56億44百万円となりました。

以上の結果、現金及び現金同等物の当期末残高は、前期末比275億14百万円減の368億65百万円となりました。

### 配当政策

当社は、株主に対する利益の還元を経営上重要な施策のひとつとして位置付けており、株主還元については長期安定的に行っていくことが重要と考えています。

毎年の剰余金の配当の決定機関は、中間配当については取締役会、期末配当については株主総会です。取締役会の決議により、毎年9月30日を基準日として中間配当をすることができる旨を定款に定めており、中間配当及び期末配当の年2回に分けて剰余金の配当を行う方針です。

2019年3月期までの間は、連結配当性向30%程度を目安に、安定的な1株当たり配当を目指し、各事業年度の配当額については、今後の業績動向を見極めながら総合的に判断し、決定しました。

この方針に基づき、当期の期末配当金については、経営成績等を総合的に判断し、1株当たり51円50銭としました。また、これに中間配当金1株当たり41円50銭を加えた年間配当金は1株当たり93円となります。

2019年3月に公表した「JR九州グループ中期経営計画2019-2021～次の『成長ステージ』に向けて～」において、2022年3月期までの間は、総還元性向35%を目安に、安定的な配当と状況に応じて自己株式取得を行うこととしています。

なお、内部留保資金については、安全・安心なモビリティサービスを軸に地域の特性を活かしたまちづくりを通じて九州の持続的な発展に貢献するため、鉄道設備等の維持・更新への投資及び成長投資に充当していきます。

## 事業等のリスク

本報告書に記載した事項のうち、投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがありますが、これらに限定されるものではありません。

なお、文中における将来に関する事項は、2019年3月末現在において当社グループが判断したものです。

### 1. 日本全体及び九州の経済状況の変化に関する事項

当社グループは、運輸サービス、建設、不動産・ホテル、流通・外食及びその他事業等の様々な事業を主に九州で展開しており、消費増税や政府による経済政策の影響等日本全体の経済環境のほか、福岡市やその他の主要都市部をはじめとした九州の経済環境の影響下にあります。運輸サービスグループにおいては九州、特に福岡市及びその近郊地域の雇用状況及び就学状況が旅客運輸収入（定期）に影響を与え、日本及び九州の景気低迷によるビジネス利用客及び旅行客の減少が旅客運輸収入（定期外）に影響を与える可能性があります。

また、不動産・ホテルグループにおいては、福岡市やその他の主要都市部を中心とする商業施設、ホテル及び住宅の需要、金利水準並びに金融政策が不動産の賃料や空室率及び販売価格に影響を与える可能性があります。そのほか、九州及び国内の建設需要が建設グループの受注高に影響を与え、九州及び国内の消費水準等の変化が流通・外食グループに影響を与える可能性もあります。

このような事象が生じた場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

### 2. 中期経営計画に関する事項

当社グループは2019年3月に「JR九州グループ中期経営計画2019-2021～次の『成長ステージ』に向けて～」を発表しています。例えば、新幹線・在来線等の需要が人口減少、法規制、経済環境その他の要因によって予想以上に低迷し、顧客の需要や嗜好を正確に把握し対応できない場合には、計画どおりに鉄道運輸収入が達成できない可能性があります。また、インターネットを利用したきっぷの販売やイーールドマネジメントが予想どおりに進まない場合や鉄道事業の効率化・省人化等の推進を通じた経費削減策が計画どおりに実行できない場合には、当中期経営計画における目標を達成できない可能性があります。

そのほか、競争環境や顧客嗜好の変化その他の要因により、外国人観光客の増加を当社の売上に十分取り込めない場合や、不測の費用や人口動態、法規制、経済状況その他の要因により、今後の不動産開発プロジェクトが成功しない場合、さらには、当社グループのノウハウ及び経験を、九州域外での事業の拡大等に際して当社に有利な形で活用できない場合等には、当中期経営計画における目標の達成に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループの運輸サービスと不動産・ホテルの両事業は相互に関連しているため、一部の事業の低迷が他の事業にも影響する可能性があります。

さらに、当中期経営計画は、将来の人口動態、外国人旅行客数、人件費その他のコストの水準等、多くの前提及び予測に基づいて作成されています。加えて、当社グループの各事業には、「事業等のリスク」に記載のリスク要因が内在しています。

当社グループの施策が奏功しなかった場合、当社グループの前提及び予測が不正確若しくは不十分であった場合、または顕在化したリスク要因に対して当社グループが適切な対応を実施できない場合等においては、当中期経営計画における目標の達成に影響を及ぼす可能性があります。

### 3. 法的規制に関する事項

#### 鉄道事業に係る法律関連事項について

当社は、鉄道事業者として鉄道事業法の定めに基づき事業運営を行っています。また、JR会社法の適用対象からは除外されたものの、同法の附則に定められた「当分の間配慮すべき事項に関する指針」等に配慮した事業運営が求められています。これらの詳細については、以下のとおりです。

#### (1) 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

当社グループの鉄道事業においては、鉄道事業法の規制を受けています。鉄道事業者は本法の定めに従い、営業する路線及び鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない（第3条）とともに、旅客の運賃及び料金について国土交通大臣の認可を受け、その範囲内での設定・変更を行う場合は、事前届出を行うこととされています（第16条）。また、鉄道事業の休廃止については、国土交通大臣に事前届出（廃止の場合は廃止日の1年前まで）を行うこととされています（第28条、第28条の2）。このほか、国土交通省の指針や事業の公益性の観点から鉄道事業において大きな方針転換を図ることができない可能性があります。

(2) 旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）（以下、「JR会社法改正法」という）

イ JR会社法の適用対象からの除外

JR会社法は、国鉄分割民営化において、旅客会社及び貨物会社の出資・設立を定めるとともに、その目的及び事業範囲について定めるものとして、1986年12月に制定されました。JR会社法の適用を受ける会社は、新株発行や代表取締役の選定等の一定の事項について国土交通大臣による認可が必要とされるほか、中小企業者への配慮等の規制を受けます。

旅客会社及び貨物会社は、鉄道事業法の規制に加えて、本法により政府の規制を受けていましたが、2016年4月1日に当社の完全民営化に向けてJR会社法改正法が施行され、当社はJR会社法の適用対象から除外されています。

ロ 事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針

JR会社法改正法附則第2条において、当社及び当社の鉄道事業の全部または一部を譲受け、合併等により施行日以降経営する者のうち国土交通大臣が指定するもの（以下、「新会社」という）が事業を営むに際し、当分の間配慮すべき事項に関する指針（以下、「指針」という）を定めると規定されています。この指針は2015年12月に告示され、2016年4月1日より適用されています。指針に定められた内容は概ね次のとおりです。

- ・ 会社間（新会社との間または、新会社と北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び貨物会社または東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、並びにその事業の全部若しくは一部を譲受、合併、分割、相続によりJR会社法の改正法（平成13年法律第61号）の施行日以後経営するものうち国土交通大臣が指定するものとの間をいう）における旅客の運賃及び料金の適切な設定、鉄道施設の円滑な使用その他鉄道事業に関する会社間における連携及び協力の確保に関する事項

- ・ 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

- ・ 新会社がその事業を営む地域において当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動に対する不当な妨害またはその利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮に関する事項

国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保するため必要があると認めるときは、新会社に対し、その事業経営について必要な指導及び助言をすることができることとされており（附則第3条）、さらに正当な理由がなく指針に反する事業運営を行ったときには、勧告をすることができます（附則第4条）。

なお、当社はこれまでも指針に定められた事項に沿った事業運営を行ってきており、この指針は今後の当社の事業運営に大きな影響を及ぼすものではないと考えています。

## 財務セクション

### 事業等のリスク

#### 運賃及び料金の設定または変更について

当社が鉄道事業における運賃及び料金を設定または変更する際には、鉄道事業法に規定された必要な手続きを経る必要があり、何らかの理由により当該手続きに基づいた運賃及び料金の設定または変更を機動的に行えない場合には、当社の収益に影響を与える可能性があります。手続きの詳細については以下のとおりです。

#### (1) 運賃及び料金の認可の仕組みと手続き

鉄道運送事業者が旅客の運賃及び新幹線特急料金（以下、「運賃等」という）の上限を定め、または変更しようとする場合、国土交通大臣の認可を受けなければならないことが法定されています（鉄道事業法第16条第1項）。

また、その上限の範囲内での運賃等の設定・変更及び在来線特急料金等その他の料金の設定・変更については、事前の届出で実施できることとなっています（鉄道事業法第16条第3項及び第4項）。

鉄道運送事業者の申請を受けて国土交通大臣が認可するまでの手続きは、大手民営鉄道事業者における近年の例によれば下図のようになっています。

なお、各旅客会社における独自の運賃改定の実施の妨げとなるものではありませんが、国鉄改革の実施に際し利用者の利便の確保を図るため、旅客会社では、現在、2社以上の旅客会社間をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金に関し、旅客会社間の契約により通算できる制度とし、また、運賃について、遠距離通減制を加味したものとしています。

#### (2) 運賃改定に対する当社の考え方

イ 当社では、1987年4月の会社発足以降、消費税等を転嫁するための運賃改定（1989年4月、1997年4月及び2014年4月）を除くと、1996年1月10日に初めての運賃改定（平均7.8%）を実施しました。今後も総合的な経営判断に立ち、適正な利潤を確保し得るような運賃改定を適時実施する必要があると考えています。

ロ 事業経営に当たっては、まず収入の確保と合理化努力を進め効率的な経営に努めますが、適正利潤についてはこのような努力を前提としたうえで、将来の設備投資や財務体質の強化等を可能なものとする水準にあることが是非とも必要であると考えています。

ハ 鉄道事業の資本費用に大きな影響を与える設備投資については、安全・安定輸送を前提とし、案件ごとに必要性等を勘案しつつ実施しています。

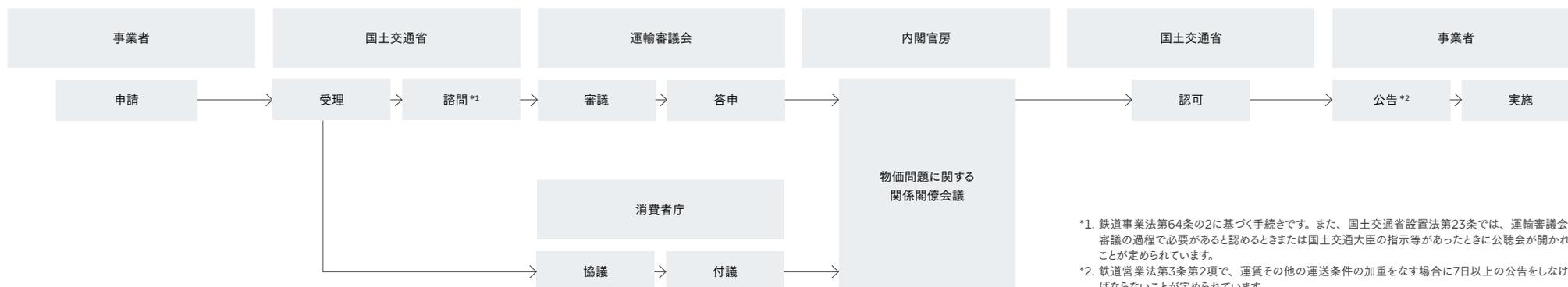
なお、当社としましては、事業者の明確な経営責任の下で主体的に設備投資に取り組むことが必要であると認識しているところです。

#### (3) 国土交通省の考え方

当社の運賃改定に関し、国土交通省からは、次のような考え方が示されています。

イ 当社を含む鉄道事業の運賃の上限の改定に当たっては、鉄道事業者の申請を受けて、国土交通大臣が、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（以下、「総括原価」という）を超えないものかどうかを審査して認可することとなっている（鉄道事業法第16条第2項）。

なお、原価計算期間は3年間とする。



\*1. 鉄道事業法第64条の2に基づく手続きです。また、国土交通省設置法第23条では、運輸審議会が審議の過程で必要があると認めるときまたは国土交通大臣の指示等があったときに公聴会が開かれることが定められています。

\*2. 鉄道営業法第3条第2項で、運賃その他の運送条件の加重をなす場合に7日以上公告をしなければならないことが定められています。

## 財務セクション

### 事業等のリスク

ロ 総括原価を算定するに当たっては、他の事業を兼業している場合であっても鉄道事業部門のみを対象として、所要の株主配当を含めた適正な利潤を含む適正な原価を算定することとなっている。また、通勤・通学輸送の混雑等を改善するための輸送力の増強、旅客サービス向上等に関する設備投資計画の提出を求め、これについて審査を行い、必要な資本費用については原価算入を認めているところである。

ハ 総括原価を算定する方法としては、当該事業に投下される資本に対して、機会費用の考え方による公正・妥当な報酬を与えることにより資本費用（支払利息、配当金等）額を推定するレートベース方式を用いる方針であり、総括原価の具体的な算定は以下によることとしている。

総括原価＝営業費等<sup>\*1</sup>＋事業報酬

- ・ 事業報酬＝事業報酬対象資産（レートベース）×事業報酬率
- ・ 事業報酬対象資産＝鉄道事業固定資産＋建設仮勘定＋繰延資産＋運転資本<sup>\*2</sup>
- ・ 事業報酬率＝自己資本比率<sup>\*3</sup>×自己資本報酬率<sup>\*4</sup>＋他人資本比率<sup>\*3</sup>×他人資本報酬率<sup>\*4</sup>

<sup>\*1</sup> 鉄道事業者間で比較可能な費用について、経営効率化を推進するため各事業者間の間接的な競争を促す方式（ヤードスティック方式）により、比較結果を毎事業年度終了後に公表するとともに、原価の算定はこれに基づき行うこととしている。

<sup>\*2</sup> 運転資本＝営業費及び貯蔵品の一部

<sup>\*3</sup> 自己資本比率30%、他人資本比率70%

<sup>\*4</sup> 自己資本報酬率は、公社債応募者利回り、全産業平均自己資本利益率及び配当所要率の平均、他人資本報酬率は借入金等の実績平均レート

ニ なお、認可した上限の範囲内での運賃等の設定・変更、またはその他の料金の設定・変更は、事前の届出で実施できることとなっているが、国土交通大臣は、届出された運賃等が、次の（a）または（b）に該当すると認めるときは、期限を定めてその運賃等を変更すべきことを命じることができるとされている（鉄道事業法第16条第5項）。

- (a) 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき
- (b) 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

### 税制特例措置について

当社は、地方税法附則第15条の2第2項に基づき、鉄道事業の用に供する固定資産について2017年3月期までの固定資産税及び都市計画税の課税標準を2分の1に、地方税法附則第15条の3第1項に基づき国鉄から承継した直接その本来の事業の用に供する固定資産について2017年3月期までの固定資産税及び都市計画税の課税標準を5分の3にするという特例措置（2016年3月期における当社試算による減税額は、それぞれ約56億円及び約5億円）を受けていました。また、地方税法附則第9条第1項に基づき、当社に係る法人事業税の資本割の課税標準の特例措置（2016年3月期における当社試算による減税額は約3億円）を受けていました。

これらの特例措置については、2017年3月期の税制改正において見直され、経過措置を経て、2020年3月期以降は廃止されます。

## 4. 不動産・ホテルグループに関する事項

当社グループの不動産・ホテルグループにおいては、収益化まで長期にわたるプロジェクトの各過程で多額の投資を行います。そして、当社グループが制御できない様々な外部要因により、完成に要する時間と投資額等が増加し、想定していた収益を生まないことがあります。

当社グループは、完成した販売用不動産を長期にわたって保有せざるを得ない場合には、評価損を認識することがあります。また、駅ビル商業施設のテナントの売上が、経営環境の悪化、テナントの商品の魅力の低下等により減少した場合は、賃料収入の売上連動部分が減少することにより、当社グループの収益に影響を与えることになります。さらに、需要の低下により、賃貸用不動産については、大型テナントの喪失、空室率の上昇や賃料の低下が生じる場合があり、分譲マンションについては販売価格が低下する場合があります。

また、当社グループは、プロジェクトの完成後も、テナント、居住者その他の利用者に生じた不測の損失、損害、被害の責任や、建築瑕疵の補償費用の負担を負うことがあります。

このような事象が生じた場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

## 財務セクション

### 事業等のリスク

#### 5. 人口動向に関する事項

当社グループの主な事業エリアである九州は、人口減少率が国内の他の地域より高く、加えて高齢者の割合も多いという傾向が続くと予測されています。

九州の人口減少及び高齢化によって通勤通学者及び旅行者が減少し、運輸サービスグループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。また、人口減少によって消費活動が縮小し、駅ビル商業施設やドラッグストア・コンビニエンスストアの店舗等の利用者が減少し、賃貸マンション・分譲マンションの利用者・購入者が減少する場合、不動産・ホテルグループや流通・外食グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

#### 6. 競合に関する事項

当社グループの各事業は競争に晒されています。運輸サービスグループは、安全性、運賃、乗り換え時間、運行本数、快適性、利便性、魅力、ブランド、資金調達力その他の点で、他の鉄道会社に加え、バス会社、高速道路事業者、航空会社、船舶事業会社を含む他の産業との間でも競合しています。特に九州では高速道路は多く利用されており、都市間を結ぶ当社グループの新幹線や特急列車と競合しています。

また、不動産・ホテルグループの駅ビル商業施設賃貸事業においては、利便性、顧客獲得能力、賃料その他の賃貸条件、ブランド、資金調達力の点で、ショッピング・センターのような他の商業施設事業者と競合しています。また、ホテル業においてはブランド力、コスト、利便性、ロケーションの魅力の点で他のホテル業者と競合しています。加えて、賃貸マンション及び分譲マンション事業においては、ロケーション、利便性、価格、魅力、ブランド、資金調達力等の点で、他の開発業者や不動産所有者と競合しています。そのほか、建設グループにおいては

九州全域またはその他の地域に所在する建設事業者と、流通・外食グループにおいては利便性、価格、施設の魅力、顧客満足度等の点で類似の小売・飲食事業者と競合しています。

当社グループが顧客の嗜好や必要性の変化に対応できず、または、技術の変化、競合他社の統合等により競争力を向上または維持できない場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

#### 7. 収益構造に関する事項

当社グループの営む事業のうち、特に運輸サービスグループ及び不動産・ホテルグループにおいては、人件費、修繕費、減価償却費等の固定費が売上に対して高い割合で構成され、また、経費削減に対しては、当社グループの公益性質や法規制等に基づく様々な制約が及んでいます。

したがって、当社グループの運輸サービスグループにおいては、固定費が高水準となる場合には経費削減によって利益を上げることに限度があります。また、駅ビルや賃貸マンションの不動産賃貸事業において、賃貸収入が減少した場合でも営業費用は必ずしも減少しないため、営業利益は、市場の賃料水準の低下や空室率の増加、当社グループに不利な賃料交渉の結果等に起因する賃貸収入の減少により大きく影響される可能性があります。

#### 8. 電気料金、人件費その他営業費用の増加に関する事項

燃料価格の高騰や円安により電気料金が增加する場合、当社グループの事業全般、特に鉄道事業に影響を及ぼします。しかし、当社グループの公益性質や法規制等により、当該増加を運賃等に転嫁することには限界があり、また、収益を増やすことで当該増加を補うことができるとは限りません。

また、当社グループ事業の多くは多くの労働力を必要としますが、近年は日本国内において全般的に人件費が増加する傾向にあります。今後更なる人口減少及び高齢化により労働市場の競争激化に直面する可能性があり、人材確保のために雇用条件を向上させることが必要となる可能性があります。

建設及び不動産・ホテルグループにおける建設資材価格及び人件費の上昇による建設費の増加は、当社グループの業績及び財政状態を圧迫する可能性があるほか、設備投資の遅れを余儀なくされ、建設グループの業績及び財政状態にも影響を与える可能性があります。さらに、流通・外食グループにおいて、原材料費等の上昇を当社グループの提供するサービス、商品の価格へ転嫁することが困難である場合や、国内外のインフレーションや円安による費用増加の場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

#### 9. 自然災害、事故に関する事項

当社グループは、九州を中心として幅広い事業活動を行っており、また、その事業に関連し、鉄道軌道、鉄道車両、不動産といった多くの固定資産を有しているため、地震、火山の噴火、津波、台風、地滑り、豪雨、大雪、洪水、感染症の流行等の自然災害、戦争、テロリズム、武装紛争等の人的災害、送電障害等の主要な社会的インフラ障害等が発生した場合には、かかる保有資産の大規模な修繕が必要となり、または当社グループの業務運営の全部若しくは一部が継続できないまたは重大な支障を生じる可能性があり、特に当社グループの事業が集中する九州あるいは福岡において甚大な被害が生じた場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に重要な影響を及ぼす可能性があります。また、かかる災害等に起因して当社グループの顧客またはその他の第三者に負傷等が生じた場合には、重大な訴訟または請求等を提起される可能性があり、また、当社グループのサービスや

## 財務セクション

### 事業等のリスク

設備の安全性や信頼性に対する公衆の認識に悪影響が生じ、当社グループの社会的信頼を毀損し、または当社グループのサービスへの需要に影響を及ぼす可能性があります。

また、鉄道路線網にかかる重大事故があった場合、第三者から損害賠償等の請求を受ける可能性があるほか、損傷した鉄道路線の修繕や交換に要する多額の支出、運休による収入の減少及び当社グループの評判や社会的信頼の毀損を生じる可能性があります。なお、新幹線を中心に、鉄道路線網は相互連携しているため、比較的小規模な事故が当社グループの鉄道路線の運行に広範囲にわたって支障を来す可能性があり、また、九州外の路線における災害・事故が、九州新幹線をはじめとする当社グループの路線の運行に深刻な影響を及ぼす可能性があり、当社グループの収益の減少または鉄道サービスや設備の安全性そのものに対する懸念や、場合によっては当社グループの鉄道事業以外の事業に対する社会的信頼やブランド価値に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループは人的及び物的損害に対して保険を契約していますが、それらは地震をはじめとする自然災害や事故等によるあらゆる被害を賠償する額として十分ではない可能性があり、保険の対象とされていないまたは限度額を超える損害が生じた場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

### 10. 保有資産の価値に関する事項

当社グループは、土地その他の不動産を中心に、多くの固定資産を所有しており、経営環境の変化や収益性の低下等により当該固定資産への投資額の回収が見込めなくなった場合には、減損損失を計上することが必要になり、また、将来かかる資産を簿価未満で売却する場合には、売却損を計上する可能性があります。

また、当社は、2016年3月31日の経営安定基金の取崩しに伴い、2016年3月期決算において多額の減損処理を実施しました。かかる経営安定基金の取崩しに伴う減損処理において、鉄道事業固定資産のほぼ全額について減損処理が適用されたため、現在保有する鉄道事業固定資産について追加的に減損損失を計上するリスクは高くないものと認識していますが、当社グループは、鉄道事業において今後も継続的に多額の設備投資を実施していくため、将来において鉄道事業の業績が予想以上に低調となった場合には、鉄道事業固定資産について減損損失を計上する可能性があります。

当社グループでは引き続き収益確保に努めていますが、このような事象が生じた場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

### 11. 観光客の減少に関する事項

当社グループの事業及びその成長戦略は、海外、特に韓国、台湾、中国、香港その他の近隣のアジア諸国及び地域からの観光客の増減を含む九州における観光市場の動向により影響を受ける可能性があり、九州の観光市場は、日本または海外の経済状況（特にアジア諸国及び地域の経済不安定）、為替相場の状況、政治的要因、諸地域における対日感情、自然災害、異常気象、事故、感染症の流行、政府の観光促進策、日本の他の観光地の競争優位性等の影響を受ける可能性があります。これら要因等により、九州への観光客が減少した場合、または当社グループが九州への観光客を取り込むことができなかった場合には、当社グループの成長戦略、事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

### 12. 整備新幹線に関する事項

#### 整備新幹線の建設計画

整備新幹線とは、1970年に制定された全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に整備計画が決定された北海道新幹線（青森市～札幌市）、東北新幹線（盛岡市～青森市）、北陸新幹線（東京都～大阪市）、九州新幹線（福岡市～鹿児島市、福岡市～長崎市）を指します。1987年の国鉄分割民営化の際、当社はこれら新幹線のうち九州新幹線（鹿児島ルート（福岡市～鹿児島市）、西九州ルート（福岡市～長崎市））について営業主体とされました。

九州新幹線（鹿児島ルート）は、2004年3月13日に新八代・鹿児島中央間、2011年3月12日に博多・新八代間がそれぞれ開業しました。整備計画決定から約38年を経て全線がつながり、新大阪・鹿児島中央間において山陽新幹線と九州新幹線の相互直通運転が開始されました。

また、九州新幹線（西九州ルート）は、2004年12月の「政府・与党申合せ」において、九州新幹線（西九州ルート）武雄温泉・諫早間の整備は、「並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検討を行うこととし、速やかに結論を出すこととする。調整が整った場合には、着工する。その際、軌間可変電車方式による整備を目指す。」ことが決定されました。その後、佐賀県、長崎県及び当社の三者で調整を行った結果、2007年12月16日、当社が肥前山口・諫早間を経営分離せず、上下分離方式により運行すること等について、基本合意に達しました。これを受け、2008年3月26日に武雄温泉・諫早間がスーパー特急方式により認可・着工されました。

九州新幹線（西九州ルート）諫早・長崎間は、2009年12月24日の整備新幹線問題検討会議において、基本的な5つの条件（①安定的な財源見通しの確保、②収支採算性、③投資効果、④営業主体と

## 財務セクション

### 事業等のリスク

してのJRの同意、⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意)を満すことを確認したうえで着工することとされました。2011年12月26日「整備新幹線の取扱いについて」(政府・与党確認事項)において安定的な財源の見通しを付けたことを踏まえ、2012年4月の整備新幹線問題検討会議で収支採算性や投資効果について確認されたことから、営業主体の同意手続きや沿線自治体の同意手続きを経て、2012年6月29日に認可されました。

この認可では、既着工区間であった武雄温泉・諫早間と新たな区間(諫早・長崎間)を一体的な事業(佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化工事を含む)として扱い、軌間可変電車方式(標準軌)により整備し、開業時期については諫早・長崎間の着工から概ね10年後とされており、建設主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下、「鉄道・運輸機構」という)により工事が進められています。

さらに、軌間可変電車の開発の遅れに伴い、2016年3月29日、当社、佐賀県、長崎県、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線(西九州ルート)検討委員会(以下、「検討委員会」という)、国土交通省及び鉄道・運輸機構は、武雄温泉・長崎間の施設が完成する2023年3月期に、当該区間にフル規格車両を投入し、博多・武雄温泉間を走行する在来線特急と武雄温泉駅で乗り換えを行うこと(いわゆるリレー方式)により開業すること等について合意(以下、「6者合意」という)しました。

その後、2017年7月14日の国土交通省の軌間可変技術評価委員会において、軌間可変電車の安全性、経済性について引き続き課題が残っているものと評価されるなど、軌間可変電車の開発状況に鑑み、2018年7月19日の検討委員会において、「九州新幹線(西九州ルート)の整備のあり方に係る中間とりまとめ」がなされ、軌間可変電車の西九州ルートへの導入は断念せざるを得ず、フル規格、ミニ新幹線の2つの整備方式の得失を総合的に検討したうえで、いずれかを選択する必要がある旨の方針が示されました。

### 整備新幹線建設の費用負担

整備新幹線は、鉄道・運輸機構が建設を行っており、その費用は国、地方公共団体及びJRが負担することとされていますが、JRの負担については、次のイ及びロ(当社の負担はイのみ)を充てることとされています。

イ 整備新幹線の営業主体となるJRが支払う貸付料等

ロ 既設の新幹線鉄道施設の譲渡収入の一部

1997年10月の北陸新幹線高崎・長野間の開業に伴い、整備新幹線の営業主体であるJRが支払う貸付料の額の基準が設けられ、現在は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令(平成27年政令第392号)(以下、「施行令」という)第6条に規定されています。

施行令において、貸付料の額は、当該新幹線開業後の営業主体の受益の程度を勘案し算定された額に、貸付けを受けた鉄道施設に関して鉄道・運輸機構が支払う租税及び鉄道・運輸機構の管理費の合計額を加えた額を基準として、鉄道・運輸機構において定めるものとされています。ここでいう受益は、新幹線が開業した場合の当該新幹線区間及び関連線区区間の収支と、開業しなかったと仮定した場合の並行在来線及び関連線区区間の収支を比較し、前者が後者より改善することにより営業主体が受けると見込まれる利益とされており、具体的には、開業後30年間の需要予測及び収支予測に基づいて算定されることとなります。なお、この受益の程度を勘案し算定された額については、開業後30年間は定額とされています。また、租税及び鉄道・運輸機構管理費相当額については、営業主体の当該新幹線開業後の経費として、受益算定の際に反映されています。

整備新幹線の建設を行う鉄道・運輸機構は建設費の調達を行い、建設した施設を保有することとされています。当社は完成後にこの施設の貸付けを受け、開業後に上記イの貸付料等を支払うこととなっており、建設期間中における同機構への建設費の直接負担は原則としてないものとされています。

なお、当社は、JR会社法改正法及び九州旅客鉄道株式会社の経営安定基金の取崩しに関する省令(平成27年国土交通省令第61号)(以下、「省令」という)に基づき、九州新幹線(新八代・鹿児島中央間及び博多・新八代間)の上記貸付料の定額部分につき、2016年4月1日から各区間の開業後30年までに係る貸付料の全額(約2,205億円)を一括して2016年3月期末に鉄道・運輸機構に支払っています。

また、九州新幹線(西九州ルート)の開業後以降、当該路線の営業主体となる当社が、建設主体である鉄道・運輸機構に支払う新幹線鉄道施設の貸付料については、現段階で決定していません。

### 並行在来線の扱い

2004年3月の九州新幹線(鹿児島ルート)新八代・鹿児島中央間の開業時に、並行在来線である鹿児島本線八代・川内間は経営分離され、「肥薩おれんじ鉄道株式会社」に引き継がれました。

また、九州新幹線(西九州ルート)においては、長崎本線肥前山口・諫早間は経営分離せず、2023年3月期に予定されている開業時点で上下分離し、当社は、当該開業時点から3年間は一定水準の列車運行のサービスレベルを維持するとともに、当該開業後、23年間運行を維持することを6者合意にて確認しています。

### 整備新幹線建設に関する当社の考え方

上記記載の貸付料のうち、受益の程度を勘案して算定される額は、実際の収益にかかわらず定額を支払うこととされているため、収支が予測を下回る場合、当社の鉄道事業の業績に影響を及ぼす可能性があります。

## 財務セクション

### 事業等のリスク

建設の遅滞等により開業の遅れが発生した場合や、開業後の収益が予測を下回った場合、当社グループの他の事業の業績に影響を及ぼす可能性があります。

また、当社は、2019年3月27日の検討委員会において、リレー方式による運営が長期化または固定化することは、地域振興効果が極めて限定的になること等から、到底受け入れられない旨の表明をしており、少しでも早期に全線開業できるよう要望しているところです。

さらに、2019年2月6日に工事予算の増額等を主旨とする工事実施計画（武雄温泉・長崎間）の変更認可申請が鉄道・運輸機構より国土交通省に対してなされているところですが、当社は、2018年11月28日の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、整備新幹線の建設費に応じて貸付料を引上げることは、整備新幹線の基本的なスキームを大幅に逸脱するものであり、受け入れられるものではない旨の表明をしています。

### 13. 訴訟に関する事項

当社グループは、事業の遂行に関して、訴訟、行政処分その他の法的手続きが提起または開始されるリスクを有しています。当社グループに対する訴訟その他の法的手続きが開始された場合、その解決には相当の時間及び費用を要する可能性があるとともに、社会的関心・影響の大きな訴訟等が発生した場合や、当社グループに対する損害賠償の支払等当社グループにとって不利益な裁判所の判断や裁判外の和解等がなされた場合には、社会的信用が低下し、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

### 14. 情報技術（IT）上の問題に関する事項

当社グループにおいては、鉄道事業をはじめとする様々な事業を安全かつ適切に運営するため、多くの部分でITシステムを利用しています。また、当社グループの鉄道事業と密接に関連する他の鉄道事業会社、電力会社、通信サービス提供会社及び金融機関等、当社グループと取引関係にある他の会社においても同様にITシステムが利用されています。当社グループまたは当社グループと取引関係にある他の会社のITシステムに関する事故、故障、ハッキング、コンピューターウイルスの感染及び人為的な過誤・不正操作等により、鉄道の遅延、不具合、発券及び予約機能の障害または遅延、列車衝突またはその他の事故のリスクの増大等、様々な問題が起こる可能性があります。これらのシステムに重大な障害が発生した場合、事業運営上の支障、収益の減少、修繕・交換費用・設備投資の増加が生じ、また、当社グループの安全性または信頼性に対する懸念を生じ、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

### 15. 風評に関する事項

当社グループの営む事業に関し、事故、不正行為、違法行為、個人情報漏洩若しくはその他の不祥事等が発生または発生したと報じられた場合には、当該事業のみならず、当社グループ全体の社会的信用が低下し、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

また、当社グループが事業を営む業界における他社の事故や不祥事等が、当該業界全般に対する評判、ひいては当該業界に属する当社グループの評判にも影響を及ぼす可能性があります。当社グループまたは当社グループが事業を営む業界全般に対する風評・風説が、報道機関・市場関係者への情報伝播、インターネット上の掲示板やSNSへの書込み及び匿名の書簡・電子メール等により拡散した場合、当社グループの商品、サービス及び事業に対するイメージ・社会的信用が低下し、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

### 16. 個人情報保護に関する事項

当社グループは、運輸サービス、建設、不動産・ホテル、流通・外食及びその他事業等様々な事業を営んでおり、これらの性質上多数の個人・法人の顧客から様々な情報を取得し保有しています。個人情報に関して、当社グループは、個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）に基づき、個人情報取扱事業者として、個人情報保護に係る義務等の遵守が求められています。

当社グループが保有する顧客情報等の個人情報やその他重要な情報が外部に漏洩した場合には、損害賠償請求や行政処分を受ける可能性があります。また、かかる事案に対応するための時間及び費用が生じ、当社グループの事業運営上の支障や社会的信用の低下による顧客喪失等により、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

## 財務セクション

### 事業等のリスク

#### 17. 金融資産に関する事項

当社は、省令に基づき経営安定基金を取り崩し、鉄道路線網の維持向上に資する鉄道事業の用に供する資産への設備投資を行うための原資として、国内債券等の金融資産を保有しています。2019年3月末時点において、その過半（簿価ベース）は、市場流動性の高い金融資産ですが、市場金利の変動や発行主体の業績または資産状況の悪化等により、保有する金融資産の市場価値が下落した場合、当社グループの業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

#### 18. 外部委託先や取引先に関する事項

当社グループは、事業上様々な局面において、第三者である外部事業者に対し、業務委託等を行っています。例えば、不動産・ホテル事業では、建設業務の一部及び居住用物件の賃貸と販売管理を第三者に委託しています。さらに、流通・外食事業及びその他の事業では、第三者生産者、卸売業者及びメーカーより原材料や商品の仕入れを行い、コンビニエンスストアの運営については株式会社ファミリーマートとのフランチャイズ契約に基づいています。このため、これらの第三者またはその再委託先が、当社グループの定める基準を満たす商品やサービスの提供等を怠った場合やこれらの第三者に起因する問題や事故が発生した場合、当社グループの社会的信用や当社グループの事業等に重大な影響を及ぼし、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

#### 19. 退職給付制度に係る損失に関する事項

当社グループの退職給付費用及び債務は、将来の退職給付債務算出に用いる年金数理上の前提条件に基づいて算出していますが、割引率等の前提条件に変更があった場合、または金利環境の急変その他の要因により、実際の結果が前提条件と異なる場合等には、退職給付費用及び債務が増加する可能性があります。また、当社グループの退職給付制度を改定した場合にも、追加的負担が発生する可能性があります。その結果、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

#### 20. 環境規制に関する事項

当社グループは、主として運輸サービス、不動産・ホテル及びその他事業において、不動産を所有しています。当社グループは、かかる不動産の取得に際し、土壌汚染、水質汚濁、建物へのアスベスト等の有害物質等の使用に関する環境調査を実施していますが、かかる調査によりすべての有害物質等の存在または使用等が事前に判明する保証はありません。また、土地の所有者は、土壌汚染対策法（平成14年法律第53号）に基づき、様々な場面において、土壌汚染に関する調査を実施しなければならず、また、人体への健康被害を生じうる土壌汚染が判明した場合には、その所有者は、土壌汚染に関する帰責性の有無及び善意・悪意を問わず、当局より有害物質等の除去を命じられる可能性があります。また、建築基準法（昭和25年法律第201号）及び大気汚

染防止法（昭和43年法律第97号）に基づき、既存建物の解体、修繕等に関し、アスベストの除去またはその他一定の措置を講じる必要があります。有害物質等の存在は、不動産の販売、賃貸借、開発または担保としての利用の制約となる可能性があり、また、資産価値の低下、有害物質等の除去等に要する費用の増加等を生じる可能性があります。さらに、かかる有害物質に起因して、現実には人体への健康被害等が生じた場合には、当社グループは、損害賠償等の責任を負う可能性があります。その結果、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

## 連結貸借対照表

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	百万円	
	2018/3期末	2019/3期末
資産の部		
流動資産		
現金及び預金.....	15,064	16,971
受取手形及び売掛金.....	42,833	52,275
未取運賃.....	2,294	2,732
有価証券.....	65,077	19,926
商品及び製品.....	15,024	21,809
仕掛品.....	23,364	22,703
原材料及び貯蔵品.....	6,586	6,819
その他.....	30,272	38,485
貸倒引当金.....	△115	△95
流動資産合計.....	200,400	181,627
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）.....	222,772	241,558
機械装置及び運搬具（純額）.....	20,928	31,607
土地.....	105,153	129,344
リース資産（純額）.....	10,726	14,909
建設仮勘定.....	23,551	35,843
その他（純額）.....	7,557	8,057
有形固定資産合計.....	390,690	461,321
無形固定資産.....	5,908	5,215
投資その他の資産		
投資有価証券.....	22,687	24,403
繰延税金資産.....	61,184	55,086
退職給付に係る資産.....	819	882
金銭の信託.....	55,783	56,901
その他.....	12,770	17,461
貸倒引当金.....	△854	△1,416
投資その他の資産合計.....	152,391	153,318
固定資産合計.....	548,990	619,855
資産合計.....	749,391	801,483

	百万円	
	2018/3期末	2019/3期末
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金.....	38,480	33,132
短期借入金.....	4,528	9,002
1年内返済予定の長期借入金.....	5,793	3,845
未払金.....	52,632	57,139
未払法人税等.....	8,047	5,573
預り連絡運賃.....	1,597	1,731
前受運賃.....	5,319	5,821
賞与引当金.....	9,260	8,996
その他.....	39,065	47,072
流動負債合計.....	164,724	172,314
固定負債		
社債.....	—	20,000
長期借入金.....	77,001	75,119
安全・環境対策等引当金.....	3,198	1,879
災害損失引当金.....	7,125	4,613
退職給付に係る負債.....	63,426	58,803
資産除去債務.....	1,545	1,603
その他.....	49,167	46,405
固定負債合計.....	201,465	208,425
負債合計.....	366,190	380,739
純資産の部		
株主資本		
資本金.....	16,000	16,000
資本剰余金.....	234,270	233,983
利益剰余金.....	124,997	160,558
株主資本合計.....	375,268	410,541
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金.....	9,981	11,677
繰延ヘッジ損益.....	△47	129
為替換算調整勘定.....	133	112
退職給付に係る調整累計額.....	△8,171	△7,608
その他の包括利益累計額合計.....	1,895	4,312
非支配株主持分.....	6,037	5,890
純資産合計.....	383,201	420,743
負債純資産合計.....	749,391	801,483

## 連結損益計算書

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	2018/3期	百万円 2019/3期
営業収益 .....	413,371	<b>440,358</b>
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価 .....	253,518	<b>273,001</b>
販売費及び一般管理費 .....	95,889	<b>103,471</b>
営業費合計 .....	349,408	<b>376,473</b>
営業利益 .....	63,963	<b>63,885</b>
営業外収益		
受取利息 .....	57	<b>69</b>
受取配当金 .....	305	<b>397</b>
投資有価証券運用益 .....	1,085	<b>831</b>
金銭の信託運用益 .....	1,773	<b>1,849</b>
雑収入 .....	688	<b>670</b>
営業外収益合計 .....	3,910	<b>3,817</b>
営業外費用		
支払利息 .....	698	<b>945</b>
雑損失 .....	129	<b>217</b>
営業外費用合計 .....	827	<b>1,163</b>
経常利益 .....	67,045	<b>66,539</b>
特別利益		
工事負担金等受入額 .....	13,418	<b>16,360</b>
その他 .....	3,253	<b>2,199</b>
特別利益合計 .....	16,672	<b>18,560</b>
特別損失		
固定資産圧縮損 .....	13,317	<b>16,176</b>
災害による損失 .....	1,212	<b>847</b>
災害損失引当金繰入額 .....	2,677	<b>446</b>
その他 .....	1,676	<b>3,191</b>
特別損失合計 .....	18,883	<b>20,661</b>
税金等調整前当期純利益 .....	64,834	<b>64,438</b>
法人税、住民税及び事業税 .....	9,973	<b>10,060</b>
法人税等調整額 .....	4,036	<b>4,666</b>
法人税等合計 .....	14,009	<b>14,727</b>
当期純利益 .....	50,824	<b>49,711</b>
非支配株主に帰属する当期純利益 .....	414	<b>471</b>
親会社株主に帰属する当期純利益 .....	50,410	<b>49,240</b>

## 連結包括利益計算書

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	2018/3期	百万円 2019/3期
当期純利益 .....	50,824	<b>49,711</b>
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金 .....	△319	<b>1,678</b>
繰延ヘッジ損益 .....	△47	<b>176</b>
為替換算調整勘定 .....	△2	<b>△23</b>
退職給付に係る調整額 .....	△3,499	<b>562</b>
その他の包括利益合計 .....	△3,867	<b>2,394</b>
包括利益 .....	46,957	<b>52,105</b>
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益 .....	46,516	<b>51,657</b>
非支配株主に係る包括利益 .....	440	<b>448</b>

## 連結株主資本等変動計算書

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

2018年3月期

百万円

	株主資本			
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計
当期首残高	16,000	234,263	86,987	337,250
当期変動額				
剰余金の配当			△12,400	△12,400
親会社株主に帰属する 当期純利益			50,410	50,410
連結子会社株式の取得による 持分の増減		7		7
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）				
当期変動額合計	—	7	38,010	38,017
当期末残高	16,000	234,270	124,997	375,268

	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利益 累計額合計		
当期首残高	10,312	—	132	△4,655	5,789	5,408	348,447
当期変動額							
剰余金の配当							△12,400
親会社株主に帰属する 当期純利益							50,410
連結子会社株式の取得による 持分の増減							7
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	△330	△47	0	△3,516	△3,893	629	△3,264
当期変動額合計	△330	△47	0	△3,516	△3,893	629	34,753
当期末残高	9,981	△47	133	△8,171	1,895	6,037	383,201

2019年3月期

百万円

	株主資本			
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計
当期首残高	16,000	234,270	124,997	375,268
当期変動額				
剰余金の配当			△13,680	△13,680
親会社株主に帰属する 当期純利益			49,240	49,240
連結子会社株式の取得による 持分の増減		△287		△287
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）				
当期変動額合計	—	△287	35,560	35,273
当期末残高	16,000	233,983	160,558	410,541

	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利益 累計額合計		
当期首残高	9,981	△47	133	△8,171	1,895	6,037	383,201
当期変動額							
剰余金の配当							△13,680
親会社株主に帰属する 当期純利益							49,240
連結子会社株式の取得による 持分の増減							△287
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	1,696	176	△20	563	2,416	△147	2,269
当期変動額合計	1,696	176	△20	563	2,416	△147	37,542
当期末残高	11,677	129	112	△7,608	4,312	5,890	420,743

## 連結キャッシュ・フロー計算書

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	百万円	
	2018/3期	2019/3期
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	64,834	<b>64,438</b>
減価償却費	17,914	<b>21,928</b>
固定資産圧縮損	13,317	<b>16,176</b>
災害損失	1,212	<b>847</b>
災害損失引当金の繰入額	2,677	<b>446</b>
貸倒引当金の増減額（△は減少）	141	<b>542</b>
退職給付に係る負債の増減額（△は減少）	△4,260	<b>△3,910</b>
安全・環境対策等引当金の増減額（△は減少）	△2,170	<b>△1,318</b>
受取利息及び受取配当金	△363	<b>△467</b>
支払利息	698	<b>945</b>
工事負担金等受入額	△13,418	<b>△16,360</b>
災害に伴う受取保険金	—	<b>△1,000</b>
売上債権の増減額（△は増加）	9,913	<b>△9,881</b>
たな卸資産の増減額（△は増加）	△4,834	<b>△6,154</b>
仕入債務の増減額（△は減少）	△1,882	<b>△4,709</b>
金銭の信託運用益	△1,773	<b>△1,849</b>
その他	3,486	<b>△5,060</b>
小計	85,493	<b>54,612</b>
保険金の受取額	—	<b>1,000</b>
利息及び配当金の受取額	383	<b>476</b>
利息の支払額	△619	<b>△872</b>
金銭の信託運用益の受取額	1,780	<b>1,853</b>
災害損失の支払額	△3,019	<b>△3,205</b>
法人税等の支払額又は還付額（△は支払）	3,672	<b>△12,389</b>
営業活動によるキャッシュ・フロー	87,689	<b>41,473</b>

	百万円	
	2018/3期	2019/3期
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形及び無形固定資産の取得による支出	△82,323	<b>△105,937</b>
有価証券の取得による支出	△41,600	—
有価証券の償還による収入	43,500	<b>15,600</b>
投資有価証券の取得による支出	△4,386	<b>△2,552</b>
工事負担金等受入による収入	15,643	<b>15,253</b>
その他	786	<b>3,016</b>
投資活動によるキャッシュ・フロー	△68,379	<b>△74,619</b>
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（△は減少）	△1,177	<b>4,544</b>
長期借入れによる収入	5,739	<b>2,051</b>
長期借入金の返済による支出	△791	<b>△5,793</b>
長期未払金の返済による支出	△336	<b>△341</b>
社債の発行による収入	—	<b>20,000</b>
預り敷金及び保証金の受入による収入	947	<b>1,420</b>
預り敷金及び保証金の返還による支出	△1,256	<b>△1,104</b>
配当金の支払額	△12,400	<b>△13,680</b>
非支配株主への配当金の支払額	△48	<b>△54</b>
その他	126	<b>△1,397</b>
財務活動によるキャッシュ・フロー	△9,197	<b>5,644</b>
現金及び現金同等物に係る換算差額	4	<b>△14</b>
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	10,116	<b>△27,514</b>
現金及び現金同等物の期首残高	54,263	<b>64,379</b>
現金及び現金同等物の期末残高	64,379	<b>36,865</b>