

## 2024年度 第2四半期 決算説明会における主な質疑応答

※説明会での質疑応答をそのまま書き起こしたのではなく、簡潔にまとめております。

### <各事業の業績・見通し> (決算説明会資料 P8、24、25 参照)

#### Q 鉄道、バス事業の上期の台風による影響と下期の見通しについて教えてください。

A 本年の8月29日、30日の台風10号により、鉄道、バスともに運休及び運転見合わせを実施し、鉄道で57百万円、バスで149百万円の減収影響があったと見ている。

鉄道の上期の旅客人員は、定期外と通学定期はコロナ前90%強で推移しており、コロナ前の水準までの回復は厳しいと考えているがインバウンド等での上積みはあると思っている。一方で、通勤定期はコロナ前をすでに上回っており、通期予想でも上方修正をしている。今後のワンビル開業をはじめ、天神ビッグバンによる就業者の増加による効果を一定程度想定している。

バスの上期の乗合人員は、市内線の定期外と高速バスではコロナ前の80%程度、定期は通勤、通学ともに70%程度に留まっている。鉄道よりもバスの回復が遅い要因の一つは、乗務員不足による減便、路線再編の影響もあると考えている。下期は足元の状況を踏まえ、定期外収入を若干下方修正している。今後も需要はコロナ前の水準に戻ることは難しいため、より一層の効率化、路線の見直しなどを進め、公共交通ネットワークを維持していくことが重要だと考えている。

鉄道、バス事業としては、天神ビッグバンの進行、インバウンドのお客さまの増加、特に2025年は大阪万博もあり、これをビジネスチャンスと捉え、利便性の高い商品・サービスの提供を通じて移動需要、観光需要の獲得に努めたいと考えている。

#### Q ホテル事業の上期の上振れ要因と下期の見通しについて教えてください。

A 上期の上振れの要因は、インバウンドのお客様の増加もあり客室単価が想定よりも10%程上昇したことである。下期についても客室単価は当初想定を上回る水準で推移すると考えており、通期予想は上方修正をしている。稼働率は概ね想定通りに推移している。

今後の客室単価については、需給バランスを見ながら価格を上げていきたいと考えているが、稼働率は上期並みの水準で推移するものと見込んでいる。

#### Q 国際物流事業の取扱量、単価の見通しについて教えてください。

A 日本発の航空輸取出扱量は今年4月に対前年で増加に転じており底は脱したと考えている。

下期は回復基調がさらに強まると想定しており、対前年で約17%程度の増加を見込んでいる。取扱部品に関しては半導体製造装置関連、生成AI等の半導体デバイス、電子部品等の出荷が堅調に推移すると想定している。

来年度は世界経済の緩やかな回復とともに取扱量も上昇傾向にあると想定しており、世界的な物流コストの高騰を受けて仕入価格が高騰し、売上単価も上昇傾向にあると考えているが、一方で粗利単価は需要回復によって競争激化が予想されるため下落傾向にあると想定している。

## <福岡都心部における再開発案件>

(決算説明会資料 P33 参照)

**Q ワン・フクオカ・ビルディング以降の再開発案件の投資及び収益規模のイメージを教えてください。**

A どのプロジェクトも計画策定中のため現時点で具体的な数値を示すことはできないが、福岡都心部の非常に良い立地の開発案件であるため、相応の利益の獲得が見込めると考えている。

収益性の確保のためには、いかに高い価格で売却あるいは賃貸することが出来るか、また工事費の上昇に対してはコストダウンを図ることが出来るかがポイントであると考えている。さらに、当社グループとしてはプロパティマネジメント、ビルマネジメントなど様々な事業でグループ総合力を活かして関与することで収益性を高めることができると考えている。

今後予定している大型プロジェクトは、いずれも当社単独ではなく、他の地権者や事業者との共同の取り組みであり、全ての物件を保有するのではなく、マンションなどの回転型の物件も検討しているため、有利子負債の負担や固定資産が増え続けるといったことはないと考えている。

## <鉄道運賃改定> (決算説明会資料 P30 参照)

**Q 鉄道の運賃改定の検討状況について教えてください。**

A 2024年4月の収入原価算定要領の見直しは、全般的に事業者に寄り添った見直しになっていると認識している。改定時期についてはコロナ期間で抑制していた修繕や設備更新などの今後のコスト増加等を踏まえ、バリアフリー料金制度の取扱いも含めて総合的に検討して判断をしたいと考えている。

## <米国政権交代による影響>

**Q 国際物流事業における米国の関税引上げが実施された場合の影響について教えてください。**

A 前トランプ政権時の米中貿易摩擦と同様に米中間の貿易に停滞が予想される。また、メキシコからの輸入品に関しても高い関税が課された場合、中国メーカーだけでなく日本の自動車メーカー等への影響からメキシコ及びアメリカ向けの自動車関連の荷動きの鈍化が考えられる。

当社グループとしてはサプライチェーンの動向を注視しながら、グループ全体の利益獲得を目指した機動的な入札対応を行っていくとともに、重点品目として航空機器関連、自動車関連、半導体、食品、アパレルを掲げ、取扱量の増加を図っていく。

関税引き上げと合わせて、経済安全保障の関係からサプライチェーンの変容などの影響を十分に注視することが重要であり、取扱量としては東南アジア圏の動きが比較的回復が良く、北米、ヨーロッパについても品目によって変動もあるため、きめ細やかに動向をつかみながらシェアを獲得し、そのための営業強化、単価戦略などを複合的に進めたいと考えている。

<福岡空港> (決算説明会資料 P43、47 参照)

Q 福岡空港の増設滑走路供用開始による収益への影響について教えてほしい。

A 福岡国際空港(株)の当第2四半期決算は、中間期では初めて最終損益が黒字転換をした。通期では施設拡張工事のコスト発生等により当期は赤字の見通しとなっているが、通期での最終損益の黒字化は2026年度と計画されており、当社決算における持分法による投資利益の計上は未認識損失解消後の2028年度からと想定している。

福岡空港の国際線は、外航便の乗り入れ需要は高いと聞いており、発着回数が増えるとインバウンドのお客様に対して二次交通としてのバスなどの利用機会も増える。また、天神への来街者も増えると商業施設の賃料収入やホテルの宿泊収入も増加するなどプラスの効果が想定される。また、福岡空港のグランドハンドリングやカウンター業務の受託を行っている当社グループの西鉄エアサービス(株)の収益拡大も期待できる。

<資本政策> (決算説明会資料 P26、39 参照)

Q PBRが0.7倍台であることについての認識を教えてほしい。

A ご指摘の通り、当社のPBR0.7倍台という低水準は課題として十分認識をしている。

要因としては、当社は民鉄他社と比べて事業ポートフォリオのバランスが少し異なっており、バス事業などではエネルギー価格高騰等の影響を受けやすく、需要もコロナ前の水準にまでは戻っていないこと、国際物流事業における足元での物流業界の減速といったことなどが複合的に勘案され、事業環境も不透明ということも相まって当社の成長期待が図りにくいといったことが考えられる。

また、ワンビルをはじめ天神再開発の大型プロジェクトが進行していくが、資金需要も高まる中で再開発後の利益貢献や投資額の増加による財務負担の懸念に対して十分な説明ができていないことも要因として考えられる。

ROEについては、長期ビジョンでは目標として8%程度を掲げ、目標に向けて進展はしているがより一層利益水準を伸ばしていく必要があると認識しており、PBR改善のためにはまずはROEを上げていくことが肝要だと思っている。また、資本効率という観点でも投資案件の判断においては資本コストを十分に意識しながら進めている。

加えて、株式市場関係者との信頼関係の構築、事業内容への理解促進について対話を強化していくことが重要だと考えている。

Q 株主還元は他社と比べてどのような位置づけなのか、また今後についての考えを教えてほしい。

A コロナ禍からの回復局面においては利益水準の目途が付き始めた段階で民鉄他社と比較しても早い時期にコロナ前の年間配当水準にまで戻すことが出来た。

鉄道やバスの運賃改定後の収益構造やワンビルの利益貢献の様子が見え始めた段階で増配等の検討をしていく必要があると考えている。

今年度初めて自己株式の取得という形で還元を実施した。その原資としては資本効率を意識しながら、政策保有株式の保有規模見直しによる売却資金を活用した。

以上