

2023年3月期 第1四半期決算概況資料

2022年8月2日
九州旅客鉄道株式会社

- 皆様、本日はお忙しい中ご参加いただき、誠にありがとうございます。CFOの松下です。
- 本日は、「2023年3月期第1四半期決算」、「セグメントの状況」及び「中期経営計画における3つの重点戦略の進捗状況」について説明します。
- まず、「第1四半期決算」について説明します。4ページをご覧ください。

目次

I	2023年3月期 第1四半期決算実績	3
II	2023年3月期 通期業績予想及び配当予想	7
III	セグメントの状況	12
IV	中期経営計画 3 つの重点戦略の進捗状況	19

I 2023年3月期 第1四半期決算実績

2023年3月期 第1四半期 連結決算ハイライト

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	720	904	183	125.5%
営業利益	△ 13	78	92	-
経常利益	3	85	81	-
特別損益	0	△ 2	△ 2	-
親会社株主に帰属する 四半期純利益	9	69	59	746.0%
EBITDA ^(※)	50	147	97	292.5%

営業収益

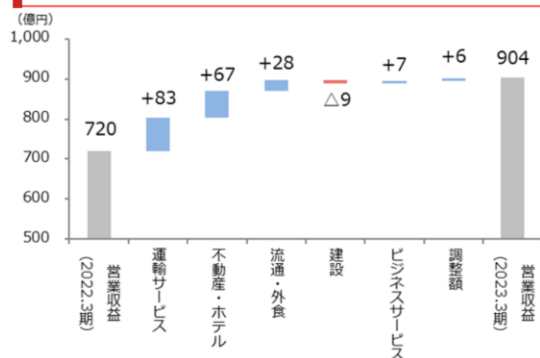
新型コロナウイルス感染症の影響が継続したものの、鉄道事業を始めとした各事業における需要の緩やかな回復や当社保有物件の第三者への売却等により増収

営業利益

営業収益の増加に加え、鉄道事業における固定費削減効果の発現などにより増益（1Qでは2020.3期以来の黒字転換）

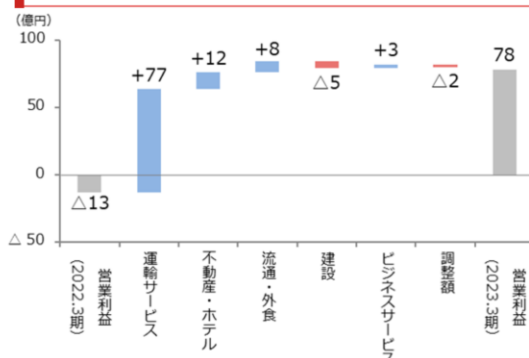
※ EBITDA = 営業利益 + 減価償却費（転貸を目的としたリース資産に係る減価償却費除く）以下、全て同様です。

セグメント別営業収益*



* 新セグメント表記

セグメント別営業利益*



- 第1四半期連結決算の営業収益は、新型コロナウイルス感染症の影響が続く中ではありますが、鉄道事業を始めとした各事業における需要の緩やかな回復や、当社保有物件の第三者への売却により、対前年で183億円の増収の904億円となりました。
- 営業利益は、営業収益の増加に加え、鉄道事業における固定費削減効果の発現などにより黒字に転換し、対前年で92億円増の78億円となりました。
- その結果、親会社株主に帰属する四半期純利益は69億円となり、EBITDAについては対前年97億円増の147億円となりました。
- 次に、「2023年3月期通期業績予想」について説明します。8ページをご覧ください。

2023年3月期 第1四半期実績（セグメント別、新セグメント表記）

（単位：億円）

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	720	904	183	125.5%	
運輸サービス	230	314	83	136.4%	
単体・鉄道事業	228	311	83	136.4%	需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	259	326	67	125.9%	
不動産賃貸	140	149	8	105.9%	
不動産販売	102	144	42	141.9%	保有物件売却による増、マンション販売収入の減
ホテル事業	16	32	15	197.1%	需要の緩やかな回復による増
流通・外食	94	123	28	130.1%	需要の緩やかな回復による増
建設	172	163	△ 9	94.5%	西九州新幹線関連工事の減
ビジネスサービス	160	167	7	104.8%	
営業利益	△ 13	78	92	-	
運輸サービス	△ 53	23	77	-	
単体・鉄道事業	△ 50	25	75	-	
不動産・ホテル	39	51	12	132.2%	
不動産賃貸	37	37	0	101.2%	
不動産販売	13	15	1	111.8%	
ホテル事業	△ 11	△ 1	10	-	
流通・外食	△ 8	△ 0	8	-	
建設	1	△ 4	△ 5	-	
ビジネスサービス	6	9	3	148.8%	
EBITDA	50	147	97	292.5%	
運輸サービス	△ 32	48	80	-	
単体・鉄道事業	△ 31	49	81	-	
不動産・ホテル	74	86	12	116.3%	
不動産賃貸	66	66	0	100.2%	
不動産販売	13	15	1	111.8%	
ホテル事業	△ 6	3	10	-	
流通・外食	△ 5	2	8	-	
建設	4	△ 1	△ 5	-	
ビジネスサービス	10	15	4	143.0%	

2023年3月期 第1四半期実績（単体）

（単位：億円）

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	405	534	129	132.0%	
鉄道旅客運輸収入	196	275	79	140.3%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	53	90	36	168.2%	
在来線	143	185	42	129.8%	
その他収入	208	258	50	124.3%	保有物件売却による増、マンション販売収入の減
営業費用	403	457	54	113.5%	
人件費	104	97	△ 6	93.5%	
物件費	233	290	57	124.8%	
動力費	19	22	2	114.9%	原油高騰に伴う単価増
修繕費	46	46	△ 0	99.9%	
その他	166	221	54	132.9%	保有物件売却に伴う原価増、マンション販売収入の減に伴う原価減
租税公課	26	27	0	101.1%	
減価償却費	39	42	3	107.8%	
営業利益	1	77	75	-	
営業外損益	36	44	7	121.3%	受取配当金の増
経常利益	38	121	83	317.4%	
特別損益	1	△ 0	△ 1	-	
四半期純利益	46	107	61	231.4%	

Ⅱ 2023年3月期 通期業績予想及び配当予想

2023年3月期 通期連結業績予想ハイライト

(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	3,295	3,814	518	115.7%
営業利益	39	290	250	735.2%
経常利益	92	300	207	324.8%
親会社株主に帰属する 当期純利益	132	245	112	184.9%
EBITDA	307	582	274	189.1%

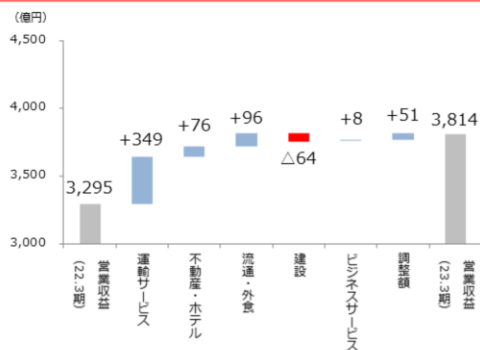
営業収益

新型コロナウイルス感染症による影響や保有物件の売却の減少を見込むも、各セグメントにおける需要の緩やかな回復等により増収

営業利益

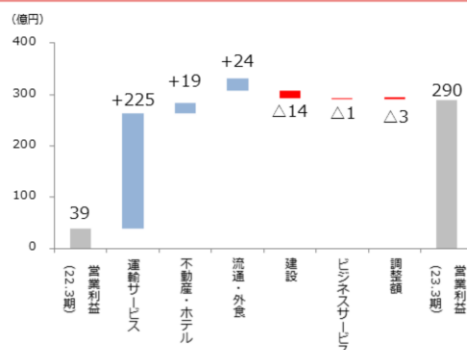
減価償却費の増加や新幹線特例（博多～新八代間）終了に伴う費用増があるものの、営業収益の増加や固定費削減140億円/年の実現により増益

セグメント別営業収益*



*新セグメント表記

セグメント別営業利益*



- 業績予想及び配当予想については、第1四半期決算の結果及び直近の新型コロナウイルス感染症の拡大状況をはじめとした経済情勢の不透明さを考慮し、5月10日公表の予想から変更しておりません。
- 引き続き、収入の回復動向を注視しつつ、今期業績予想及び中期経営計画の数値目標達成に向けた各種施策を推進してまいります。
- 次に、「セグメントの状況」について説明します。13ページをご覧ください。

2023年3月期 セグメント別通期業績予想（新セグメント表記）

（単位：億円）

	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年		主な増減理由
営業収益	3,295	3,814	518	115.7%	
運輸サービス	1,042	1,392	349	133.5%	鉄道事業の需要の緩やかな回復による増
単体・鉄道事業	1,029	1,369	339	133.0%	
不動産・ホテル	1,137	1,214	76	106.8%	
不動産賃貸	585	616	30	105.2%	需要の緩やかな回復による賃貸収入の増
不動産販売	461	432	△ 29	93.5%	保有物件の売却の減
ホテル事業	89	166	76	184.6%	需要の緩やかな回復による宿泊者数の増
流通・外食	436	533	96	122.1%	需要の緩やかな回復やマルボンの平年度化による増
建設	929	865	△ 64	93.1%	西九州新幹線関連工事の減
ビジネスサービス	695	704	8	101.3%	
営業利益	39	290	250	735.2%	
運輸サービス	△ 227	△ 2	225	-	
単体・鉄道事業	△ 220	1	221	-	
不動産・ホテル	180	200	19	111.0%	
不動産賃貸	147	139	△ 8	94.2%	
不動産販売	62	54	△ 8	86.7%	
ホテル事業	△ 29	7	36	-	
流通・外食	△ 12	12	24	-	
建設	70	56	△ 14	79.4%	
ビジネスサービス	33	32	△ 1	95.9%	
EBITDA	307	582	274	189.1%	
運輸サービス	△ 141	103	244	-	
単体・鉄道事業	△ 137	104	241	-	
不動産・ホテル	319	342	22	107.0%	
不動産賃貸	265	258	△ 7	97.3%	
不動産販売	62	54	△ 8	86.4%	
ホテル事業	△ 7	30	37	-	
流通・外食	0	25	24	-	
建設	80	67	△ 13	83.2%	
ビジネスサービス	57	56	△ 1	98.0%	

2023年3月期 単体通期業績予想

	2022年3月期	2023年3月期	対前年		主な増減要因
	実績	通期予想			
営業収益	1,799	2,105	305	117.0%	
鉄道旅客運輸収入	893	1,226	332	137.2%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	274	438	163	159.5%	
在来線	619	788	168	127.3%	
その他収入	906	879	△ 27	97.0%	
営業費用	1,813	1,923	109	106.1%	
人件費	408	408	△ 0	100.0%	
物件費	1,132	1,212	79	107.0%	
動力費	86	101	14	116.4%	原油高騰による単価増
修繕費	300	304	3	101.2%	
その他	745	807	61	108.3%	新幹線特例終了に伴う費用増
租税公課	113	122	8	107.6%	
減価償却費	159	181	21	113.6%	
営業利益	△ 13	182	195	-	
営業外損益	35	45	9	125.7%	
経常利益	22	227	204	-	
特別損益	△ 20	△ 4	16	-	
当期純利益	89	211	121	235.7%	

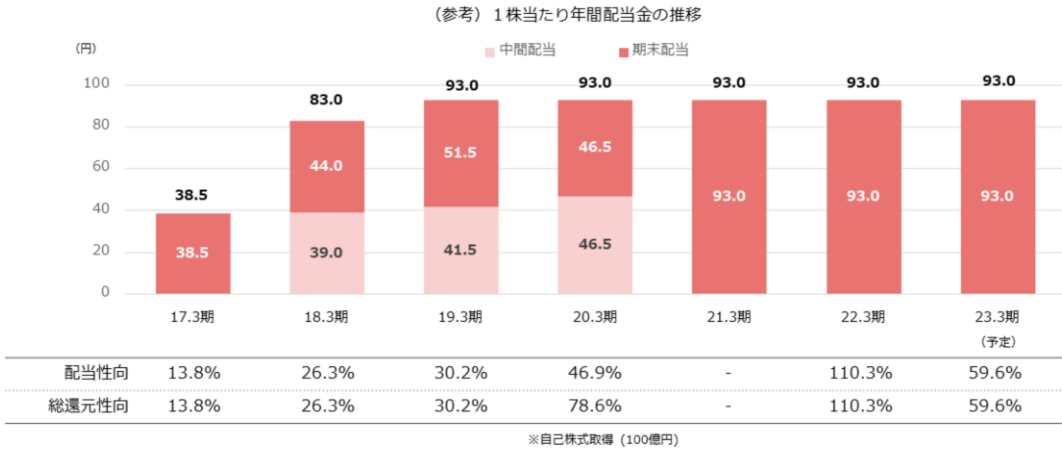
2023年3月期配当予想

株主還元方針

- 株主還元は長期安定的に行っていくことが重要と考え、2025年3月期までの間は、**1株当たり配当金93円を下限**として、**連結配当性向35%を目安に配当**を行い、**状況に応じて機動的に自己株式取得**を行う

2023年3月期配当予想

- 2023年3月期の業績も引き続き厳しい見通しであるが、上記の方針に基づき検討した結果、**2023年3月期の配当予想は、1株当たり年間配当金93円**
- なお、新型コロナウイルス感染症による今後の業績への影響等を慎重に見極める必要があるため、**2023年3月期は中間配当を行わず、期末配当の年1回とする予定**

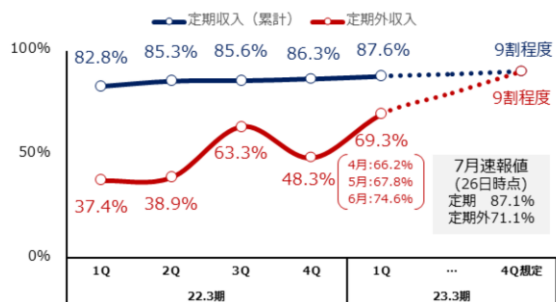


Ⅲ セグメントの状況

セグメントの収入状況

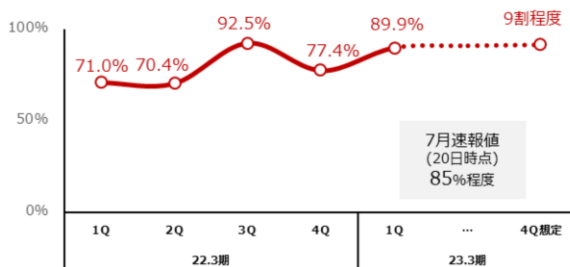
- 引き続き、感染抑制と消費活動の両立による移動需要及び個人消費の緩やかな回復を想定
- 第1四半期は鉄道事業を中心に堅調に推移するも、新型コロナウイルスの再拡大の影響を受け、足元では回復ペースが鈍化

鉄道事業 | 運輸取扱収入 (対19.3期)



不動産賃貸事業 | 駅ビル*テナント売上高 (対19.3期)

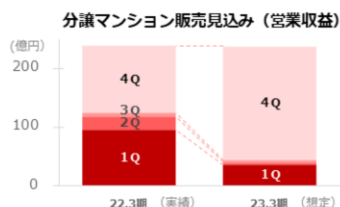
*宮崎・熊本駅ビルを除く



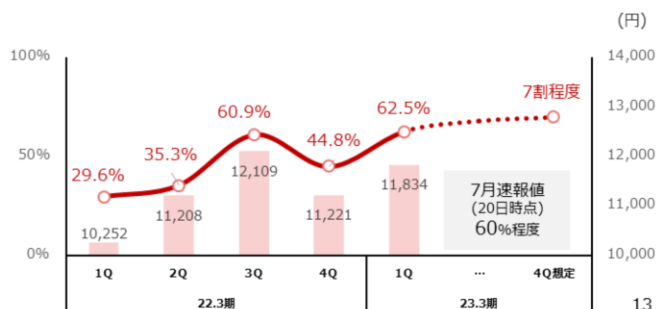
不動産販売事業

- 分譲マンションの営業収益は四半期別では偏りはあるものの、年間を通じては22.3期と同規模を見込む

- 保有物件の売却については、1Qに新川イーストビル（オフィスビル）を第三者に売却済み。今後の私募REITへの賃貸マンション等の売却と合わせて、通期では170億円程度の営業収益を見込む



ホテル事業 | 稼働率およびADR



- 第1四半期は、引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を受けましたが、厳しい行動制限が課されなかったこともあり、移動需要や個人消費は前期末からの回復傾向を維持しました。
- 一方で足元では、新型コロナウイルス感染症の急速な再拡大を受け、回復ペースの鈍化も見えてきております。
- 次に、中期経営計画における重点戦略の進捗について説明します。20ページをご覧ください。

運輸サービスセグメント

- 1Qは新型コロナウイルスの感染者数が高い水準で推移した一方で、厳しい行動制限は実施されず、需要は想定よりも速いペースで回復
- 鉄道事業におけるBPRも通期140億円の固定費削減に向けて順調に推移

【実績】

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	230	314	83	136.4%
うち単体・鉄道事業	228	311	83	136.4%
鉄道旅客運輸収入	196	275	79	140.3%
営業利益	△ 53	23	77	-
うち単体・鉄道事業	△ 50	25	75	-
EBITDA	△ 32	48	80	-
うち単体・鉄道事業	△ 31	49	81	-

【業績予想】

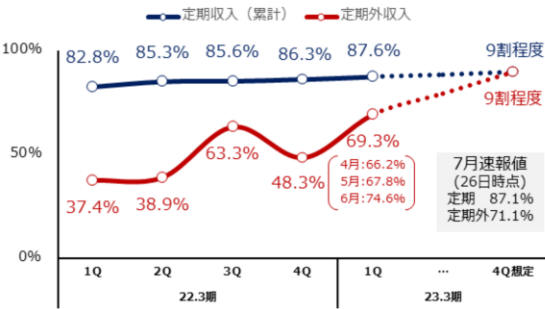
(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
	1,042	1,392	349	133.5%
	1,029	1,369	339	133.0%
	893	1,226	332	137.2%
	△ 227	△ 2	225	-
	△ 220	1	221	-
	△ 141	103	244	-
	△ 137	104	241	-

業績予想の前提条件

- 23.3期業績予想では、西九州新幹線開業（22年9月）効果による増収を見込む
- 23.3期4Qで定期収入（累計）及び定期外収入は対19.3期比9割程度まで回復を見込む
- 固定費削減140億円及び緊急抑制・収入連動によるコスト削減40億円の実現を見込む

鉄道事業 | 運輸取扱収入（対19.3期）



鉄道事業（輸送データ）

鉄道旅客運輸収入

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	196	275	79	140.3%	
定期	72	74	2	103.5%	
定期外	124	201	76	161.7%	
荷物	0	0	0	366.5%	
新幹線	53	90	36	168.2%	
定期	6	6	0	103.2%	需要の緩やかな回復による増
定期外	47	83	36	177.1%	
在来線	143	185	42	129.8%	
定期	65	68	2	103.5%	需要の緩やかな回復による増
定期外	77	117	40	152.2%	

輸送人キロ

(単位：百万人キロ)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
全社計	1,496	1,816	319	121.4%
定期	993	1,023	30	103.1%
定期外	503	792	289	157.5%
新幹線	201	319	118	158.7%
定期	47	50	2	105.9%
定期外	153	269	115	175.0%
在来線	1,294	1,496	201	115.6%
定期	945	973	27	103.0%
定期外	349	522	173	149.7%

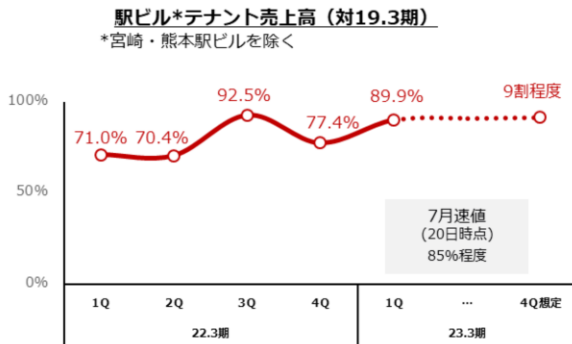
不動産・ホテルセグメント | 不動産賃貸事業

- 1Qの駅ビルテナント売上は、新型コロナウイルスの影響は残るものの緩やかに回復
- オフィスビル・賃貸マンションは、22.3期4Qに実施した私募REITへの物件売却の影響はあるものの、現保有物件の空室率に大きな変化はなく堅調に推移

	【実績】				【業績予想】			
			(単位：億円)				(単位：億円)	
	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年		2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	140	149	8	105.9%	585	616	30	105.2%
営業利益	37	37	0	101.2%	147	139	△ 8	94.2%
EBITDA	66	66	0	100.2%	265	258	△ 7	97.3%

業績予想の前提条件

- 23.3期4Qで5駅ビルのテナント売上高は対19.3期比9割程度まで回復を見込む
- オフィス・賃貸マンションについては保有物件の空室率に大きな変化は見られず、堅調に推移すると想定
- 保有物件売却に伴う賃料減はあるものの、駅ビルの収益増等を見込む



不動産・ホテルセグメント | 不動産販売事業

- 1Qは前年同期比で分譲マンションの販売は減少したものの、保有していたオフィスビル（新川イーストビル）を第三者に売却したことにより増収増益

【実績】	(単位：億円)			
	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	102	144	42	141.9%
営業利益	13	15	1	111.8%
EBITDA	13	15	1	111.8%

【業績予想】	(単位：億円)			
	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
	461	432	△ 29	93.5%
	62	54	△ 8	86.7%
	62	54	△ 8	86.4%

業績予想の前提条件

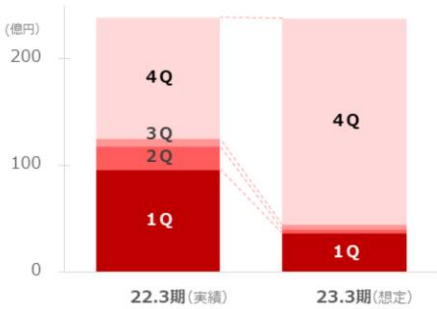
- 分譲マンションの営業収益は四半期別では偏りはあるものの、年間を通じては22.3期と同規模を見込む
- 保有物件の売却については、1Qに新川イーストビル（オフィスビル）を第三者に売却済み。今後の私募REITへの賃貸マンション等の売却と合わせて、通期では170億円程度の営業収益を見込む

新川イーストビル



取得時期：2019年1月
場所：東京都中央区
構造：地上14階 地下1階建
築年月：1990年8月
延床面積：約10,289㎡
敷地面積：約1,249㎡

分譲マンション販売見込み（営業収益）



不動産・ホテルセグメント | ホテル事業

- 1Qは、政府による全国向け観光支援策の開始がコロナの感染再拡大により見送られる一方で、隣県も対象となる県民割は継続
- 稼働率は前期4Qから回復基調も、1億円の赤字を計上

	【実績】			【業績予想】		
	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年
営業収益	16	32	15 197.1%	89	166	76 184.6%
営業利益	△ 11	△ 1	10 -	△ 29	7	36 -
EBITDA	△ 6	3	10 -	△ 7	30	37 -

業績予想の前提条件

- 8月26日にTHE BLOSSOM KYOTOが開業予定
- 23.3期4Qでホテル稼働率は7割程度まで回復を見込む

THE BLOSSOM KYOTO



開業日 : 2022年8月26日
場所 : 京都市下京区
客室数 : 180室
延床面積 : 約9,600㎡

ホテル事業 | 稼働率およびADR

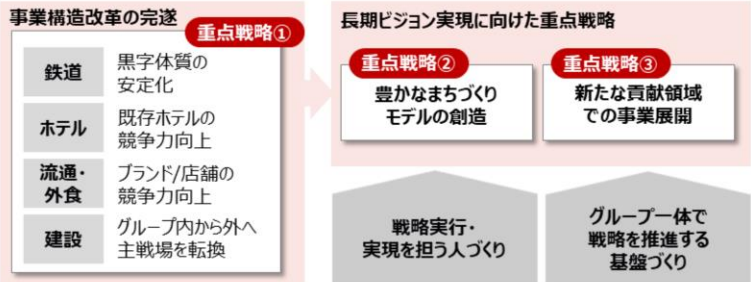


Ⅳ 中期経営計画 3 つの重点戦略の進捗状況

JR九州グループ中期経営計画2022-2024

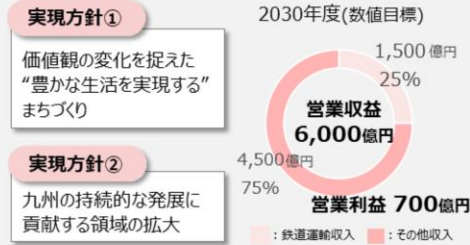
本計画期間における3つの重点戦略

成長軌道への復帰を図るステージとし、3つの重点戦略を強力に推進



2030年長期ビジョン

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



数値目標等 (2024年度)

【連結】

営業収益 **4,400** 億円 営業利益 **570** 億円

EBITDA **940** 億円 ROE **8%以上**
[参考]

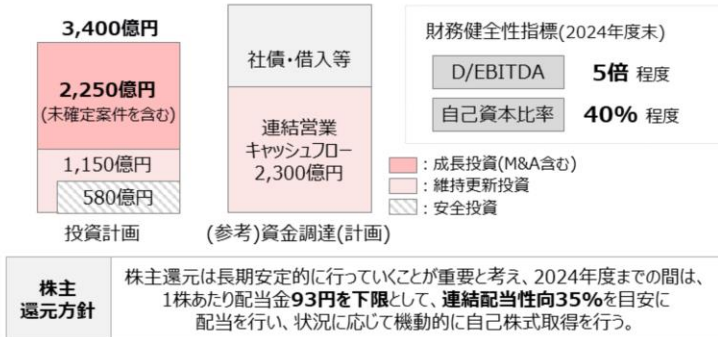
【セグメント別*】

単位: 億円

セグメント名	営業収益	営業利益
運輸サービス	1,630	170
不動産・ホテル	1,330	270
流通・外食	650	30
建設	950	70
ビジネスサービス	800	40

*セグメント毎の営業収益・営業利益はセグメント間取引消去前

【投資計画 (2022-2024累計)】



➤ 当社は、2024年度までの中期経営計画の期間である3か年を2030年長期ビジョン実現に向けた「成長軌道への復帰を図る」ステージとし、3つの重点戦略を推し進めております。その重点戦略について、進捗を説明します。

➤ 次のページをご覧ください。

重点戦略① 事業構造改革の完遂 | BPR*による鉄道事業のコスト削減

* Business Process Re-engineering

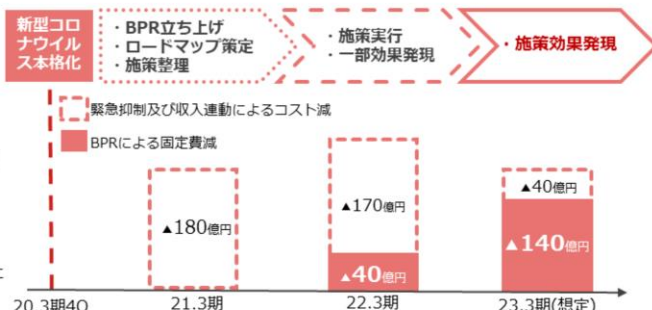
今期180億円のコスト削減は、BPRによる鉄道事業の固定費削減を中心に、順調に進捗

コスト削減の進捗（1Q実績）



- 効果発現した主な施策**
- **新たなサービス体系の構築**
DXの活用等を通じた駅係員の不在化、きっぷの販売窓口の廃止、営業時間短縮等
 - **新たな車両・地上設備体系の構築**
車両設備関連の委託業務の内製化、改札設備の廃止等
 - **検査・保守の効率化**
検査精度向上による取替基準見直し、線区のご利用状況に応じた検査・保守業務の見直し、車両の素材変更による業務省力化等

コスト構造改革の経緯



2Q以降の主な施策

ダイヤの最適化（2022年秋ダイヤ改正）

- お客さまのご利用状況に合わせた運行体系の見直しを実施
- 在来線では特に、福岡都市圏を中心とした運行体系の見直し及びワンマン区間の拡大などを行う

列車キロ	保有車両数	コスト削減額見込（通年）
▲2.3%	▲7%	▲8億円

新たな車両・地上設備の構築

ワンマン区間拡大に伴い、安全確認のため、車両にはカメラを、一部の駅にはホーム柵を整備



車側カメラ

従業員のマルチスキル化

9月開業予定の西九州新幹線では、運転士が車両担当社員とともに車両検査を実施



- 鉄道事業における事業構造改革について説明します。今期は、約180億円のコスト削減を見込んでおり、そのうち約140億円はBPRによる固定費削減です。前期のコスト削減額210億円の大部分は緊急抑制や収入運動によるものでしたが、今期はBPRによる固定費削減がメインとなっております。
- 第1四半期におけるコスト削減の進捗率は25.6%と順調に進捗しております。2020年3月期末に、新型コロナウイルス感染症の拡大が本格化してから、全社を挙げ、トップダウンとボトムアップの両面からスピード感を持って事業構造改革に取り組んできた結果、確実に効果が発現してきております。
- 第1四半期の単体の鉄道事業の営業利益は25億円であり、BPRによるコスト削減実績が34億円であったことから、BPRが鉄道事業の黒字化に大きく貢献した結果と言えます。
- 今後の主なBPR施策としては、秋のダイヤ改正に際し、ご利用状況に合わせた運行体系の見直しや新たな設備の構築、従業員のマルチスキル化等により、通期ベースでは約8億円のコスト削減が実現する見込みです。
- 次のページをご覧ください。

鉄道事業の収益確保 | 利便性の向上ときっぷの見直し

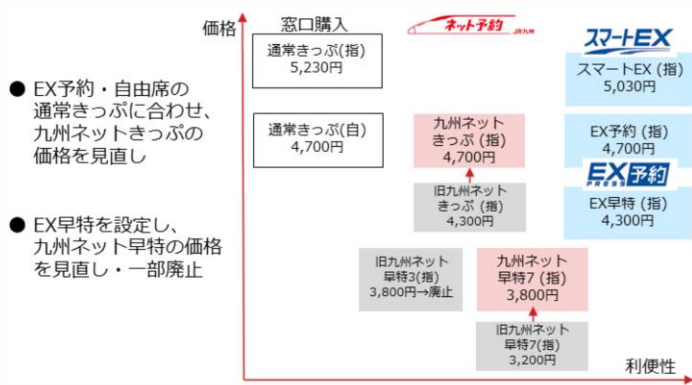
- EXサービスの導入により付加価値を創出し、新幹線の料金体系を見直し
- DXの積極的な活用等による利便性・サービス向上を継続的に図る

EXサービスの導入と各種きっぷの見直し(6/25～)

- 新幹線のチケットレス化による利便性の向上
- 各種きっぷの特徴に応じた料金体系の見直し

各会員 システム の比較		ネット予約 JR九州	スマートEX	EX予約 JR東日本
	年会費	無料	無料	1,100円(税込)
	きっぷ	券売機・窓口で受取	チケットレス (交通系IC)	チケットレス (専用IC)

【料金体系見直しの例】博多～熊本 新幹線 片道料金



新たな決済・チケットレスサービスの導入

- Visaのタッチ決済 (実証実験)



Visaのタッチ決済対応カードやスマートフォンを自動改札機の専用端末にかざすことで、列車をご利用いただけるサービスを、JRグループで初めて試験的に導入。

- PayPayで買える特急券 (実証実験→継続設定)



2022年1～3月に、一部区間の特急列車を対象にPayPayのQRコード決済機能を活用した特急券を設定。安定運用と利便性向上が確認できたため、設定継続。

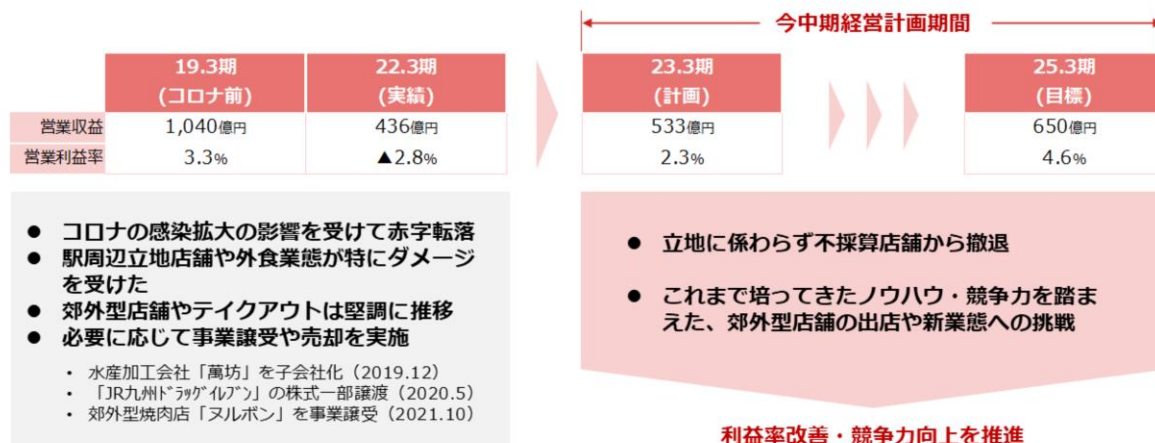
在来線特急料金の見直し(4/1～)

- 自由席特急料金の全体的な見直し (平均価格改定率約4割)
- 指定席特急券に繁忙期料金を新たに設定
- 一部区間において車内での自由席特急券購入時に料金加算

- 鉄道事業ではコスト構造改革と並行して、利便性の向上ときっぷの見直しによる収益の確保にも取り組んでおります。
- 6月25日には、新幹線のEXサービスが鹿児島まで延伸され、チケットレス化による利便性向上が実現しました。これに合わせ、新幹線の各種きっぷに関し、その特徴に応じた料金体系への見直しを行いました。
- この結果、前年度に行った割引きっぷの見直しや、今年度初に行った在来線特急料金の見直しと合わせ、コロナ前の収入ベースで年間25億円程度の増収効果を見込んでおります。
- このほか、Visaのタッチ決済やPayPayで買える特急券など、新たなデジタルサービスの導入を進め、鉄道の利便性及びサービス向上に取り組んでおります。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略① 事業構造改革の完遂 | 流通・外食事業

コロナ禍の状況を踏まえ出店戦略を見直し、既存ブランド強化・新業態への挑戦を通じて
利益率改善・競争力向上を推進



三井ショッピングパーク
ららぽーと福岡（福岡市
博多区：2022年4月開
業）やTHE OUTLETS
KITAKYUSHU（福岡県北
九州市：2022年4月開
業）といった郊外型商業
施設に出店



シャトレーゼ事業へ
の参入によるロード
サイド型洋菓子店の
出店（2022年4月1
号店開業）

- 流通・外食事業の「事業構造改革の完遂」に向けた取り組みについて説明します。今中期経営計画の重点戦略において、流通・外食事業では「ブランド／店舗の競争力向上」という方針を掲げています。
- コロナ禍で、駅周辺立地店舗や居酒屋業態が人流の減少の影響を大きく受けた一方で、郊外型店舗やテイクアウトは堅調に推移しました。こうした状況に鑑み、不採算店舗からの撤退に加え、これまで培ってきたノウハウや競争力を踏まえた郊外型店舗の出店や新業態への挑戦等により、利益率改善・競争力向上を推進していきます。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 西九州エリアのまちづくり

開業が迫る西九州新幹線の開業効果を最大化するため、地域も巻き込んだプロモーションを開始

概要

	西九州新幹線(9/23開業)
営業キロ	69.6km (参考) 九州新幹線：288.9km
駅数	5 駅 (うち新駅 2 駅)
列車本数	47本/日
列車愛称	かもめ
時短効果 (博多-長崎)	約30分 (約1時間50分→約1時間20分)
着駅からの D&S列車	「ふたつ星4047」 「36ぶらす3」



武雄温泉駅での
対面乗り換え方式を採用



プロモーション



かもめプロモーション



かもめ楽団(8/7)
西九州新幹線各駅で
「かもめ」を歌って
踊って出迎える1日
限りの市民参加型イ
ベントを企画

**西九州観光まちづくり
AWARD**
西九州エリアで地域に
根付き、魅力あるまち
づくりに貢献する方々
に贈る賞を創設



試乗会
(9/18,19)

おはなりの
おもてなし
サービス

佐賀・長崎DC
(10/1～)

「ふたつ星4047」



運行開始 : 2022年9月23日
運行区間 : 武雄温泉～長崎
コンセプト: 西九州の海めぐり列車



- 次に、重点戦略の2つ目である「豊かなまちづくりモデルの創造」について進捗状況を説明します。
- 西九州新幹線の開業まで残り2カ月を切り、地域も巻き込んだ各種プロモーションを開始しています。開業効果を高め、沿線のみならず佐賀県、長崎県の各地に開業効果を拡大させることで、西九州新幹線の開業を起爆剤としたまちづくりを推進してまいります。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | MaaSの推進

- 佐賀エリアに続き、2022年8月より長崎エリアでMaaSの取り組みを開始
- 西九州新幹線の開業に合わせ、長崎エリアと佐賀エリアでのMaaSの連携により、西九州エリア全体でのシームレスな移動の提供を目指す



25

- 昨日公表いたしました、長崎エリアでも新たにMaaSの取り組みを開始します。
- MaaSアプリ「my route」を軸として他事業者や自治体と連携しながらMaaSの強化・拡大を図るとともに、西九州新幹線の開業に合わせて、佐賀エリアとMaaSで連携することにより、西九州エリア全体でのシームレスな移動の提供を目指します。
- 次のページをご覧ください。

令和2年7月豪雨により被災した肥薩線について

肥薩線の復旧方針については、国土交通省・熊本県が開催する「JR肥薩線検討会議」に参画し、復旧費と維持費、復旧後の利用予測など、持続可能性も含めた様々な観点から慎重に検討を継続



JR肥薩線検討会議

- 設置目的：大雨で被災した肥薩線について、河川や道路などの公共事業との連携の可能性も含めた復旧方法及び復旧後の肥薩線の在り方などについて検討すること
- 構成員：国土交通省鉄道局、熊本県、九州運輸局、九州地方整備局、JR九州
- 会議要旨 ※次回以降の開催時期は未定

第1回検討会議 (2022.3.22)

- ・当社より主な被害状況を報告するとともに、鉄道で復旧した場合、概算で**約235億円***の復旧費が必要と算出

第2回検討会議 (2022.5.20)

- ・国土交通省より2橋梁の改築費用の大部分を河川管理者(国)の負担とすることや国道等の災害復旧工事と連携することで、鉄道で復旧した場合の復旧費用は**76億円***になることと、事業者(当社)の負担額を76億円*から、さらに削減する可能性として災害復旧補助制度の活用を紹介
- ・当社より、持続可能性を検討するため被災前の肥薩線のご利用状況等のデータ**を提示

* 記載の復旧額は一定の条件の下で算出しており状況により変動する

** 八代～吉松の営業損益：約▲9億円（被災前の2020年3月期時点）等

➤ 令和2年7月豪雨により被災した肥薩線については、国土交通省と熊本県が開催する検討会議に参画しています。復旧費と維持費、復旧後の利用予測など、持続可能性も含めた様々な観点から慎重に復旧方針の検討を進めているところです。

➤ 次のページをご覧ください。

ESGの取り組み

- 2030年長期ビジョンの実現に向けたマテリアリティに基づき、ESGの取り組みを推進
- 中期経営計画で非財務KPIの1つとした従業員意識調査と、役員報酬との連動を決定

E 脱炭素社会の実現

博多駅における再エネ電気の活用



- ・ JR九州博多駅で使用する電気*を「再エネ電気」に切り替え（2022年7月1日～）
*駅ビル・列車の運行に関する電気を除く
- ・ 一部は玖珠太陽光発電所（グループ会社保有）の電気を使用し、グループ内での再エネ電気の活用を実施
- ・ 年間2,651tのCO₂排出量を削減する見込み

他社連携によるエネルギー転換技術の導入に向けた検討



- ・ 廃油から精製した100%バイオ燃料を使用したエンジンの性能試験を実施(2022年4月)
- ・ 引き続き、導入に向けた検討を継続

S 持続可能なまちづくり

油山市民の森等リニューアル事業の参入

- ・ 福岡市中心部から南に10kmに位置し、自然に触れられる場所として長年親しまれてきた同エリアのリニューアル事業（福岡市による公募）
- ・ 当社を代表に㈱スノーピーク等の9社共同開発で、2024年3月期中にリニューアルオープン予定
- ・ 「福岡グリーンネクスト」のリーディングプロジェクトに位置付けられており、福岡市や他事業者と連携し取り組みを推進

事業ビジョン「人と都市と自然の共生」



キャンプ・グランピング 森林アウトドアパーク



福岡市の森を次世代に残していくビジョン

G 健全な企業運営

従業員意識調査と役員報酬との連動

- ・ 中期経営計画における非財務KPIの1つである従業員意識調査の結果と取締役**報酬との連動を決定
- ・ 従業員意識調査の結果は、価値創造の源泉となる人材戦略の実現度合いを定量的に図る重要な指標であり、同指標を評価項目とすることで経営陣が責任とインセンティブをもって取り組む

**社外取締役及び監査等委員である取締役は除く

新たな役員報酬体系（2022.7.1～）

基本報酬：業績連動報酬 = 8 : 2

各年度（短期インセンティブ）において、業績連動報酬が報酬総額の概ね2割を超えない程度

▼業績連動報酬の概要

金銭報酬	KPI（短期インセンティブ）		New	毎年度の 連結営業利益
	給付時期		New	在任時 に月次で給付
株式報酬	固定報酬			役位に応じて給付
	短期インセンティブ			毎年度の 連結営業利益
	長期インセンティブ			中期経営計画期間における TSR（対同業他社） ※対TOPIX成金率より変更
	非財務（長期インセンティブ）		New	従業員意識調査 取締役退任時 に給付

- 最後に、ESGの取り組みについて説明します。2030年長期ビジョンの実現に向けて設定したマテリアリティに基づき、ESG各項目の取り組みを推進しています。
- まずEについては、博多駅で使用する電気を再エネ電気に切り替える等、脱炭素社会の実現に向けた取り組みを進めています。
- 次にSについてです。2024年3月期中にリニューアルオープンを予定する油山市民の森等リニューアル事業は、「人と都市と自然の共生」をビジョンとした当社を代表とする9社共同開発です。「福岡グリーンネクスト」のリーディングプロジェクトに位置付けられており、福岡市や他事業者と連携して持続可能なまちづくりを進めてまいります。
- 最後にGについてです。中期経営計画における非財務KPIの1つである従業員意識調査の結果と取締役報酬との連動を決定しました。従業員意識調査の結果は、価値創造の源泉となる人材戦略の実現度合いを定量的に図る重要な指標であり、同指標を評価項目とすることで経営陣が責任とインセンティブをもって取り組むことができると考えております。今後も、健全な企業運営に向けて一層取り組みを強化してまいります。
- 以上で説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

将来の見通しに関する記述について

本資料には、JR九州グループの見通し・目標等の将来に関する記述がなされています。

これらは、本資料の作成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、新型コロナウイルス感染症の状況、人々の価値観やライフスタイルの変化、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。

弊社IR関連資料は、弊社ホームページでご覧いただけます。

JR九州ホームページ

<https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/earnings/>