

# 2023年3月期 第2四半期決算説明会

---

2022年11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2四半期決算」、「2023年3月期通期業績予想」、「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2四半期決算」について説明します。5ページをご覧ください。

## 目次

---

I	2023年3月期 第2四半期決算実績	4
II	2023年3月期 通期業績予想及び配当予想	8
III	セグメントの状況	14
IV	中期経営計画 3つの重点戦略の進捗状況	21

# 概要

## 2023.3期 第2四半期 決算実績

- 7・8月を中心に全国的に新型コロナウイルス感染者数が過去最高の水準で推移した一方で、当社事業収益への影響は、これまでのコロナ禍と比較して限定的
- 9月以降の需要の緩やかな回復に加え、鉄道事業を中心としたコスト削減等の貢献により、対前年で連結営業収益は増収、各段階利益は増益

## 2023.3期 通期業績予想 及び配当予想

- 連結業績予想は、ハウステンボス株式の売却益（特別利益）分を加味し修正
  - ・ 営業収益、営業利益、経常利益、EBITDA : 8月2日公表内容から変更なし
  - ・ 親会社株主に帰属する当期純利益 : 245億円→266億円に上方修正
- 配当予想は、1株あたり年間配当金93円（期末配当のみ）を据え置き

## セグメントの状況

- 鉄道事業は感染拡大により一時的に収入が減少も、9月下旬からは回復基調
- ホテル事業は厳しい2Q決算となった一方で、下期は「全国旅行支援」開始や水際対策の緩和に伴う需要回復を見込む
- 不動産賃貸・販売においては、概ね堅調に推移。下期には保有物件の私募REITへの売却を見込む

## 中期経営計画 3つの重点戦略の 進捗状況

- 鉄道のBPR効果は堅調に発現。「未来の鉄道」をつくるための新たなPJを発足
- 9月23日開業の西九州新幹線を起爆剤とした西九州エリアのまちづくりに加え、成長を続ける福岡エリアでも取り組みを推進
- BtoB事業領域の拡大に向け、3件のM&Aを実施

# I 2023年3月期 第2四半期決算実績

---

# 2023年3月期 第2四半期 連結決算ハイライト

(単位：億円)

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	1,416	1,701	285	120.2%
営業利益	△ 40	111	152	-
経常利益	△ 10	118	129	-
特別損益	△ 9	19	29	-
親会社株主に帰属する 四半期純利益	△ 20	120	140	-
EBITDA <sup>(※)</sup>	88	252	164	286.0%

※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。

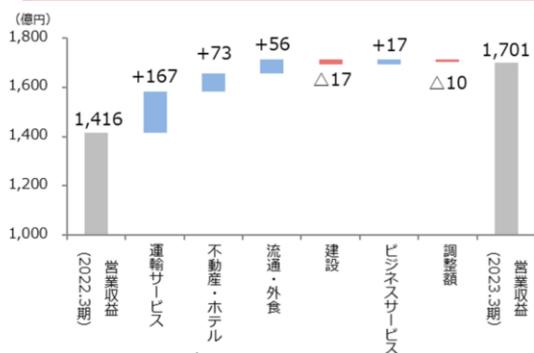
## 営業収益

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

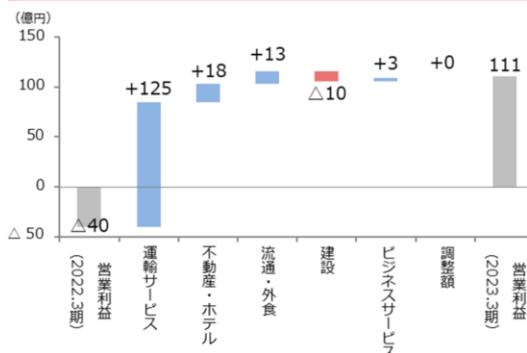
営業収益の増加に加え、鉄道事業における固定費削減効果の発現などにより増益(2Qでは2020.3期以来の黒字転換)

## 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2四半期の営業収益は、新型コロナウイルス感染症の影響が続く中ではありましたが、行動制限の緩和や社会経済活動の正常化が進み、鉄道事業を始めとした各事業における需要の緩やかな持ち直しや、第1四半期に実施した保有物件の第三者への売却などにより、対前年で285億円の増収の1,701億円となりました。
- 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が堅調に発現したことなどにより黒字を維持し、対前年で152億円増の111億円。EBITDAについては、対前年164億円増加し、252億円となりました。
- また、親会社株式に帰属する四半期純利益は、ハウステンボス株式の売却に伴う特別利益の増加などにより、対前年で140億円増の120億円となりました。
- 次に、「2023年3月期通期業績予想」について説明します。9ページをご覧ください。

# 2023年3月期 第2四半期実績（セグメント別、新セグメント表記）

（単位：億円）

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	1,416	1,701	285	120.2%	
運輸サービス	467	634	167	135.8%	
単体・鉄道事業	462	628	165	135.9%	需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	452	526	73	116.3%	
不動産賃貸	285	303	17	106.2%	
不動産販売	131	154	23	117.6%	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	35	68	32	192.8%	需要の緩やかな回復による増
流通・外食	196	252	56	128.6%	需要の緩やかな回復による増
建設	373	355	△ 17	95.3%	西九州新幹線関連工事の減
ビジネスサービス	324	341	17	105.3%	
営業利益	△ 40	111	152	-	
運輸サービス	△ 122	3	125	-	
単体・鉄道事業	△ 116	8	124	-	
不動産・ホテル	66	84	18	127.7%	
不動産賃貸	73	74	1	101.5%	
不動産販売	14	13	△ 1	91.6%	
ホテル事業	△ 21	△ 2	18	-	
流通・外食	△ 11	2	13	-	
建設	11	1	△ 10	14.2%	
ビジネスサービス	15	19	3	126.1%	
EBITDA	88	252	164	286.0%	
運輸サービス	△ 80	53	134	-	
単体・鉄道事業	△ 78	57	135	-	
不動産・ホテル	136	154	17	113.1%	
不動産賃貸	132	132	0	100.3%	
不動産販売	14	13	△ 1	91.6%	
ホテル事業	△ 10	8	18	-	
流通・外食	△ 5	8	14	-	
建設	16	6	△ 9	41.4%	
ビジネスサービス	23	30	7	129.7%	

# 2023年3月期 第2四半期実績（単体）

（単位：億円）

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	747	942	195	126.1%	
鉄道旅客運輸収入	398	554	155	138.9%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	113	187	74	165.5%	
在来線	285	366	80	128.3%	
その他収入	348	388	40	111.5%	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	776	851	75	109.7%	
人件費	206	198	△ 8	95.8%	
物件費	428	504	76	117.8%	
動力費	41	49	8	120.3%	資源価格高騰に伴う単価増
修繕費	108	118	10	109.4%	西九州新幹線関連のシステム改修費増
その他	278	336	57	120.6%	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	62	62	0	100.8%	
減価償却費	78	86	7	109.3%	
営業利益	△ 28	90	119	-	
営業外損益	30	40	9	131.9%	受取配当金の増
経常利益	1	131	129	-	
特別損益	△ 8	22	30	-	ハウステンボス株式の売却益による増
四半期純利益	△ 2	143	146	-	

（再掲）単体事業別

（単位：億円）

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年	
鉄道事業				
営業収益	462	628	165	135.9%
営業利益	△ 116	8	124	-
関連事業				
営業収益	284	314	29	110.3%
営業利益	87	82	△ 4	94.5%

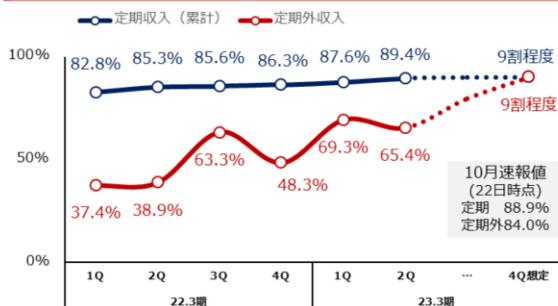
## Ⅱ 2023年3月期 通期業績予想及び配当予想

---

## 2023年3月期 業績予想 | 主な事業の足元の状況と収益想定

- 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
- 2Qは7月からの新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、各事業とも低調に推移した一方で9月下旬から足元にかけては、感染者の減少及び「全国旅行支援」の実施に伴い回復基調へ転換

### 鉄道事業 | 運輸取扱収入 (対19.3期)



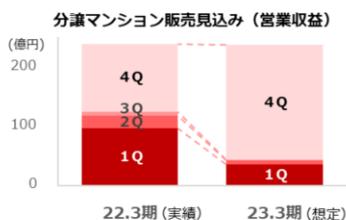
### 不動産賃貸事業 | 駅ビル\*テナント売上高 (対19.3期)



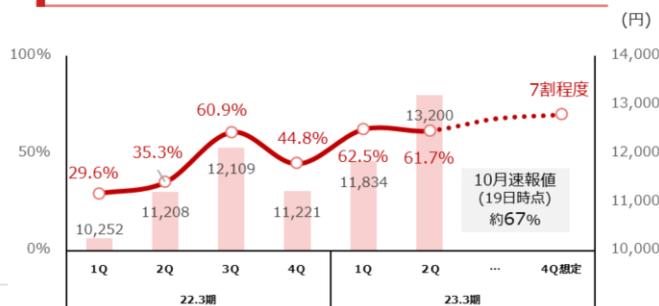
### 不動産販売事業

- 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



- 業績予想の前提となる主な事業の収入の状況について説明します。
- 第1四半期は前期末からの回復傾向を維持し、特に鉄道事業においては、当初想定よりも早いペースで需要が回復しました。
- 第2四半期に入ってから、新型コロナウイルス感染症の急拡大を受け、7月・8月は回復が鈍化しましたが、過去の感染者数の拡大局面と比較すると、底堅く移動需要や個人消費は推移したものと捉えております。
- また、9月下旬から足元にかけては、政府による「全国旅行支援」や水際対策の緩和など、当社の様々な事業に追い風となる施策も打ち出され、再び回復基調を取り戻しつつあります。
- 次のページをご覧ください。

# 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	266	133	200.7%
EBITDA	307	582	274	189.1%

## 営業収益

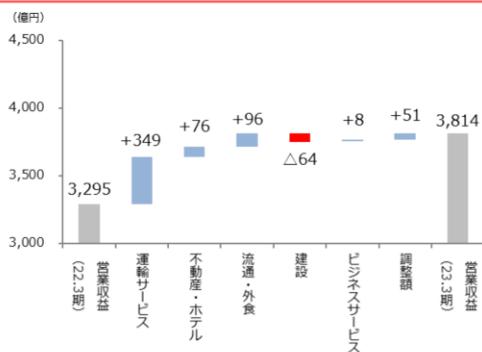
新型コロナウイルス感染症による影響や保有物件の売却の減少を見込むも、各セグメントにおける需要の緩やかな回復等により増収

## 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

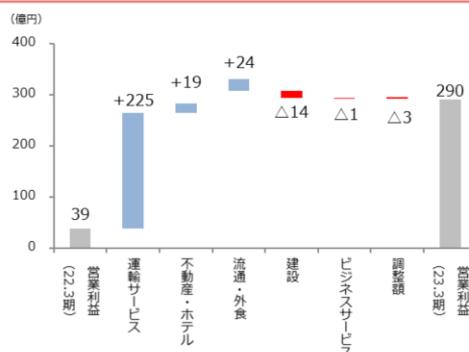
2022.8.2公表業績予想:245億円にハウステンボス株式の売却益(特別利益)を加味し、上方修正

## 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\*



- 今期の通期連結業績予想については、新型コロナウイルス感染症の第8波とインフルエンザとの同時流行の懸念など、収入については不透明な状況が続きますが、第2四半期決算の結果と足元の状況を踏まえ、営業収益、営業利益、経常利益、EBITDAについては8月2日公表の予想から変更しておりません。
- 親会社株主に帰属する当期純利益については、9月に実施したハウステンボス株式の売却益を加味し、上方修正いたしました。
- また、配当予想については、当初の1株あたり年間配当金93円から変更しておりません。
- 次に、「セグメントの状況」のうち、ホテル事業について補足説明します。20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ヌ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

(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		主な増減要因
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%	原油価格高騰による単価増
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	24	44	-	
当期純利益	89	232	142	259.2%	

(再掲) 単体事業別

(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	
鉄道事業				
営業収益	1,029	1,369	339	133.0%
営業利益	△ 220	1	221	-
関連事業				
営業収益	770	736	△ 34	95.5%
営業利益	207	181	△ 26	87.4%

2022.8.2公表業績予想: 当期純利益211億円に  
ハウステンボス株式の売却益(特別利益)を加味し、上方修正

# 2023年3月期配当予想

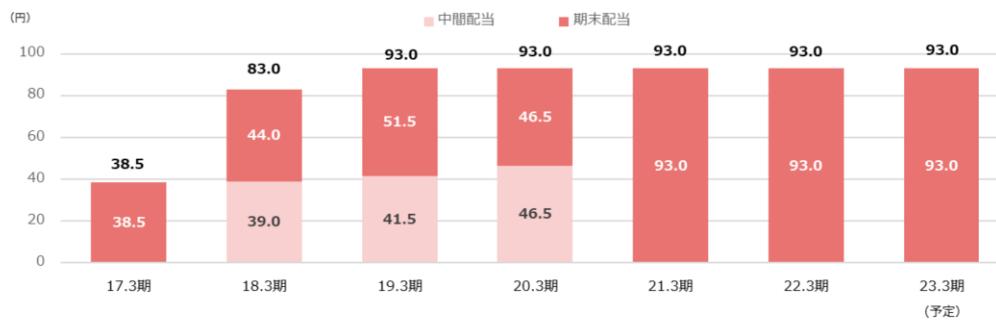
## 株主還元方針

- 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**

(参考) 1株当たり年間配当金の推移



配当性向	13.8%	26.3%	30.2%	46.9%	-	110.3%	54.9%
総還元性向	13.8%	26.3%	30.2%	78.6%	-	110.3%	54.9%

※自己株式取得 (100億円)

## Ⅲ セグメントの状況

---

# 運輸サービスセグメント

- 2Qは新型コロナウイルスの感染者の急拡大により回復ペースが鈍化するも、足元では感染者数の減少及び「全国旅行支援」の実施等により中長距離の回復が収入を牽引
- 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 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	467	634	167	135.8%
うち単体・鉄道事業	462	628	165	135.9%
鉄道旅客運輸収入	398	554	155	138.9%
営業利益	△ 122	3	125	-
うち単体・鉄道事業	△ 116	8	124	-
EBITDA	△ 80	53	134	-
うち単体・鉄道事業	△ 78	57	135	-

【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	
営業収益	1,042	1,392	349	133.5%
うち単体・鉄道事業	1,029	1,369	339	133.0%
鉄道旅客運輸収入	893	1,226	332	137.2%
営業利益	△ 227	△ 2	225	-
うち単体・鉄道事業	△ 220	1	221	-
EBITDA	△ 141	103	244	-
うち単体・鉄道事業	△ 137	104	241	-

## 業績予想の前提条件

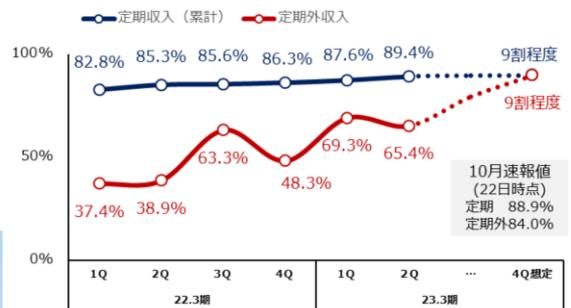
- 23.3期業績予想では、西九州新幹線開業（22年9月）効果による増収を見込む
- 23.3期4Qで定期収入（累計）及び定期外収入は対19.3期比9割程度まで回復を見込む
- 固定費削減140億円及び緊急抑制・収入連動によるコスト削減40億円の実現を見込む

## TOPIC

- 2020年3月9日より運休していた日韓航路（福岡～釜山）が、2022年11月4日より週末限定で運航再開が決定



## 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 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	398	554	155	138.9%	
定期	142	148	6	104.2%	
定期外	256	405	149	158.2%	
荷物	0	0	0	186.1%	
新幹線	113	187	74	165.5%	
定期	12	13	0	105.7%	需要の緩やかな回復による増
定期外	100	173	73	173.0%	
在来線	285	366	80	128.3%	
定期	129	135	5	104.1%	需要の緩やかな回復による増
定期外	155	231	75	148.6%	

## 輸送人キロ

（単位：百万人キロ）

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年	
全社計	2,952	3,613	660	122.4%
定期	1,900	1,976	76	104.0%
定期外	1,052	1,636	584	155.5%
新幹線	425	672	247	158.3%
定期	92	100	8	108.7%
定期外	333	572	239	172.0%
在来線	2,527	2,940	413	116.3%
定期	1,808	1,876	68	103.8%
定期外	719	1,063	344	147.9%

# 不動産・ホテルセグメント | 不動産賃貸事業

- 駅ビルテナント売上についても、鉄道同様2Qは回復ペースが鈍るも、足元では復調傾向
- オフィスビル・賃貸マンションは、前期からの私募REIT等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】

(単位：億円)

	2022年3月期	2023年3月期	対前年	
	2Q累計実績	2Q累計実績		
営業収益	285	303	17	106.2%
営業利益	73	74	1	101.5%
EBITDA	132	132	0	100.3%

【業績予想】

(単位：億円)

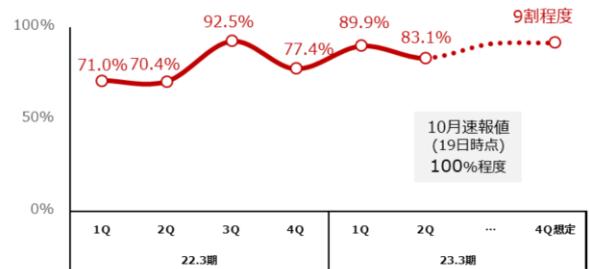
	2022年3月期	2023年3月期	対前年	
	通期実績	通期予想		
営業収益	585	616	30	105.2%
営業利益	147	139	△ 8	94.2%
EBITDA	265	258	△ 7	97.3%

## 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

### 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・ホテルセグメント | 不動産販売事業

- 2Qはオフィスビル（新川イーストビル）の売却により前期比で増収の一方、分譲マンションの販売の減少等（通期では前期と同程度の営業収益見込み）により減益
- 通期では前期並みを見込む分譲マンションの販売契約が堅調に進んでいる一方で、前期に実施した大規模な私募REITへの保有物件売却の反動で減収減益を見込む

【実績】

(単位：億円)

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	131	154	23	117.6%
営業利益	14	13	△ 1	91.6%
EBITDA	14	13	△ 1	91.6%

【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	
営業収益	461	432	△ 29	93.5%
営業利益	62	54	△ 8	86.7%
EBITDA	62	54	△ 8	86.4%

## 業績予想の前提条件

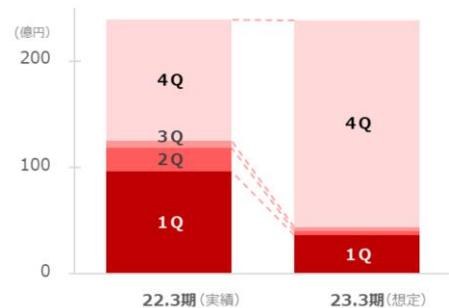
- 分譲マンションの営業収益は四半期別では偏りはあるものの、年間を通じては22.3期と同規模を見込む
- 保有物件の売却については、1Qに新川イーストビル（オフィスビル）を第三者に売却済み。今後の私募REITへの賃貸マンション等の売却と合わせて、通期では170億円程度の営業収益を見込む

### 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

- 2Qもコロナの感染拡大により厳しい状況が続いた一方で、レベニューマネジメントの徹底等により、GoToトラベル事業が実施されていた21.3月期3Q以来のADR13,000円台を計上
- 人手不足による稼働制限の可能性はあるものの、10月から開始された「全国旅行支援」や水際対策緩和に伴う需要増を踏まえた収益最大化の取り組みを推進

【実績】

(単位：億円)

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	35	68	32	192.8%
営業利益	△ 21	△ 2	18	-
EBITDA	△ 10	8	18	-

【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	
営業収益	89	166	76	184.6%
営業利益	△ 29	7	36	-
EBITDA	△ 7	30	37	-

## 業績予想の前提条件

- 8月26日にTHE BLOSSOM KYOTOが開業
- 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㎡

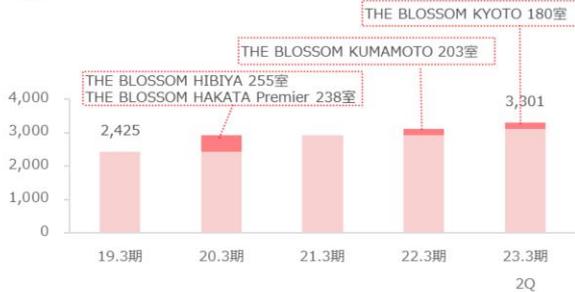
## ホテル事業 | 稼働率およびADR



# 不動産・ホテルセグメント | ホテル事業

- 国内ホテルの総客室数は2019.3期と比べ、高価格帯ブランド「THE BLOSSOM」シリーズの開業により約880室（約36%）増加

## 国内ホテルの総客室数推移



## 稼働率とADRの推移



【コロナ前インバウンド比率】  
(総販売室数に占める割合)  
約2割

## 今後の開発計画

### 長崎マリオットホテル



- ・開業時期：2024年初頭  
(2023年秋から見直し)
- ・客室数：200室（予定）

マリオット・インターナショナルとの提携による九州初のマリオットホテル

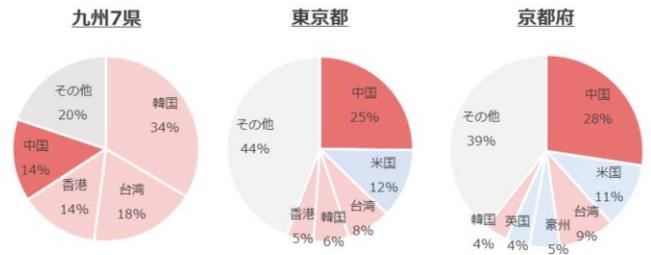
### 嬉野 八十八 (うれしのやどや)



- ・開業時期：2023年秋
- ・客室数：36室

西九州新幹線沿線である嬉野の大きな魅力「温泉」と「お茶」をコンセプトにした旅館

## <参考> 外国人延べ宿泊者数の国籍比率 (2019年)



出典：日本政府観光局（JNTO）「日本の観光統計データ」を当社にて加工

- 当社のホテル事業の昨今の状況について説明します。
- ホテル事業においては、高価格帯ブランドである「THE BLOSSOM」シリーズの開業により、国内の総客室数が、コロナ前の2019年3月期に比べ、約36%増加しており、来期は九州初のマリオットホテルや西九州新幹線沿線における旅館開発が控えています。
- 足元の予約状況は、政府の「全国旅行支援」や水際対策の緩和等の影響もあり、好調に推移しています。当社ホテルにおいても人手不足による稼働制限をかけざるを得ない状況となる可能性はあるものの、需要拡大局面を捉えたレベニューマネジメントの徹底等により、収益・利益の最大化に努めてまいります。
- 併せて、課題と認識している既存ホテルの競争力向上に向けた取り組みも引き続き進めてまいります。
- 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。22ページをご覧ください。

## **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

事業構造改革の完遂

重点戦略①

鉄道	黒字体質の安定化
ホテル	既存ホテルの競争力向上
流通・外食	ブランド/店舗の競争力向上
建設	グループ内から外へ主戦場を転換

長期ビジョン実現に向けた重点戦略

重点戦略②

豊かなまちづくり  
モデルの創造

重点戦略③

新たな貢献領域  
での事業展開

戦略実行・  
実現を担う人づくり

グループ一体で  
戦略を推進する  
基盤づくり

## 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

実現方針①

価値観の変化を捉えた  
“豊かな生活を実現する”  
まちづくり

実現方針②

九州の持続的な発展に  
貢献する領域の拡大

2030年度(数値目標)



## 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]

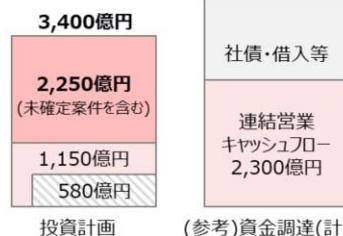
【セグメント別\*】

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)】



財務健全性指標(2024年度末)

D/EBITDA **5倍** 程度

自己資本比率 **40%** 程度

：成長投資(M&A含む)  
：維持更新投資  
：安全投資

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、2024年度までの間は、1株あたり配当金**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。

- 当社は、中期経営計画の期間である2024年度までの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つの重点戦略を推進しています。
- 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、各種施策の具体的な進捗状況について説明します。
- 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

BPRによる140億円の固定費削減は、2022年秋のダイヤ改正等により更に進捗プロジェクト立ち上げから約2年半で完遂の見通し

## コスト削減の進捗 (2Q実績)

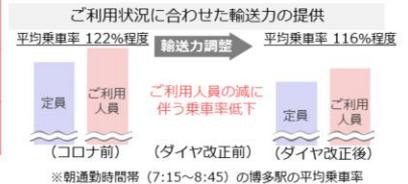
\*コスト削減額は対2020年3月期、特殊要素除く



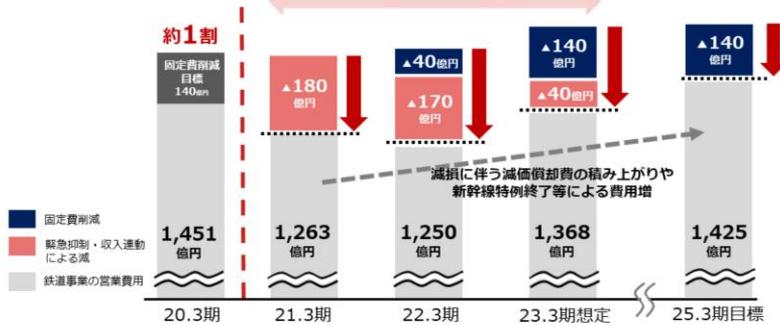
## 2022年秋ダイヤ改正

- 西九州新幹線開業に合わせ、ご利用状況に合わせた運行体系の構築
- 福岡都市圏における通勤時間帯を含めた列車本数の見直しを実施。乗車効率を高める改造(ロングシート化等)により必要な輸送力を確保
- 車両カメラ、ホーム固定柵等の設置により安全を確保した上でワンマン両数、ワンマン区間を拡大し、必要な乗務員数を削減

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



プロジェクト立ち上げから効果発現まで  
約2年半で完遂



## 2030長期ビジョン実現に向けて

### 未来鉄道プロジェクト

- BPRでスリム化した鉄道事業をベースに、モビリティの進化と経営体力の強化に取組み、九州のまちづくりをけん引する「未来の鉄道」をつくることを目的とした新しいプロジェクトを設立
- 単なる経費節減ではなく成長投資も視野に入れ、技術革新によるコスト削減や新たな収入獲得に繋がる取り組みに向けて組織縦断型のチームで検討を推進

- はじめに、鉄道事業における事業構造改革について説明します。
- 西九州新幹線の開業日に合わせ、新幹線及び在来線共にご利用実態を考慮した秋のダイヤ改正を実施しました。必要な輸送力を確保した上で、福岡・北九州都市圏における通勤通学時間帯を含めた列車本数を見直しています。
- 2020年3月期の鉄道事業の営業費用の1割である140億円の削減をターゲットとして社内でプロジェクトを立ち上げ、固定費削減に取り組んできましたが、今秋のダイヤ改正をもってBPRは更に進捗し、プロジェクト立ち上げから約2年半で完遂する見通しです。今期中にBPRによる140億円の固定費削減は区切りがつく見込みですが、これを以って鉄道事業の構造改革が完遂したとは考えておりません。
- 2030年長期ビジョンの実現に向けて、BPRでスリム化した鉄道事業をベースに、モビリティの進化と経営体力の強化に取組み、九州のまちづくりをけん引する「未来の鉄道」をつくることを目的とし、新たに「未来鉄道プロジェクト」を設立しました。単なる経費節減ではなく、DX推進や技術革新等により、コスト削減や新たな収入獲得に繋がる取り組みに向けて検討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

9月23日に西九州新幹線が開業し、各駅でイベントを開催  
新D&S列車「ふたつ星4047」も運行開始し、地域の方々と共に西九州エリア全体の活性化を推進



### 利用状況等について

- 開業当日の様子
  - ・地域の方々と共に西九州新幹線各駅で開業記念イベントを開催
  - ・始発列車は早朝にも関わらず上下線共に乗車率100%超
  - ・長崎駅ビルで過去最高入館者数を記録する等、駅周辺に大きな波及効果
- 開業1カ月の利用状況 (9/23～10/22までの武雄温泉～長崎間の利用)

利用総計	1日平均	対コロナ前 (参考)
約19.8万人	約6.6千人	約102% 九州新幹線 (博多～熊本) 約77%

\* 2018年同曜日の諫早～長崎間の  
特急「かもめ」の利用実績比



### かもめ楽団

開業前に西九州新幹線各駅で「かもめ」を出迎える市民参加型  
イベントを開催し当日の様子をSPECIAL MOVIEとして公開  
<https://www.jrkyushu.co.jp/train/kamomegakuden/>

24

- 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」について説明します。
- 2022年9月23日に長期間にわたり準備を進めてきた西九州新幹線が、無事に開業の日を迎えました。
- 開業当日は、当社が主催する開業記念式典に加え、駅前では地域が主体となったイベントが開催され、地元の方だけでなく全国から非常に多くの方が来場されました。改めて、地域の元気をつくる企業グループとして、この盛り上がりを維持拡大していくという想いを一層強めました。
- 開業から一カ月で約20万人の方にご利用いただき、コロナ前の在来線特急列車の利用実績と比較して約102%と堅調なスタートを切ることができました。
- また、新しいD&S列車「ふたつ星4047」の運行も同時に開始し、各おもてなし駅では地元の方々によるお出迎えで賑わっています。
- 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

利用増・利便性向上に向けた各種取組みにより、西九州新幹線の開業効果の継続・拡大を図る

## 利用増・利便性向上に向けた取組み

- 佐賀・長崎デスティネーションキャンペーン  
(2022/10/1~12/31)  
・JRグループと佐賀・長崎両県が開催する大型観光キャンペーン
- 「西九州開店」キャンペーン  
・西九州全体をお店に見立て、西九州の魅力を含めた「西九州の楽しみ方」を提案する専用キャンペーンサイトを開設



- 周遊促進のための各種おトクなきっぷの販売



かもめぐるりんきっぷ /  
片道「かもめ」、片道「ふたつ星4047」



小浜・雲仙・島原周遊バス /  
島鉄バスと島原鉄道に乗り放題



いい旅!西九州きっぷ /  
西九州エリアのJR線が乗り放題



長崎スローラインきっぷ /  
特定区間の島原鉄道、松浦鉄道  
JR線が乗り放題

みんなの九州きっぷ

ネット予約限定で西九州新幹線  
含めJR九州の全線又は  
北部九州エリア路線に乗り放題

- 長崎MaaSの取組みを拡大

- ・観光施設のデジタル入場券、他交通事業者や観光施設と連携したデジタルチケットの販売
- ・タクシー観光プラン予約サービスとの連携
- ・長崎スローラインきっぷのデジタルきっぷ販売



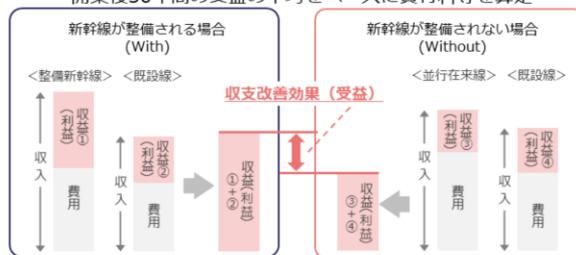
## 西九州新幹線の貸付料等について

- 当社は新幹線施設を所有する鉄道・運輸機構から、施設を借り受け、一定の貸付料等を支払って西九州新幹線を運行〔貸付料等〕定額の貸付料5.1億円+固定資産税等相当額他
- 固定資産税等相当額は毎年変動。九州新幹線と同様に新幹線特例が適用された金額を支払う (P40参照)

(参考) 西九州新幹線の工事認可額: 約6,197億円

## 貸付料等の算定のベースとなる考え方 (イメージ)

開業後30年間の受益の平均をベースに貸付料等を算定



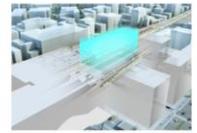
25

- 西九州新幹線の利用増・利便性向上に向けて、引き続き様々な取組みを進めてまいります。
- 佐賀・長崎デスティネーションキャンペーンによる送客を始め、キャンペーンサイトでの西九州全体の魅力の発信・周遊促進のための各種おトクなきっぷの販売などを行っています。また、2022年8月から開始した長崎MaaSについても、観光施設や他交通事業者と連携したデジタルきっぷを販売する等、取組みを拡大しています。
- 整備新幹線である西九州新幹線の貸付料は、開業後30年間の受益の平均をベースとして算定されます。当社としては、ご利用の増加に向けた取組みの推進や西九州エリアのまちづくり等により、収入の拡大を図ってまいります。
- 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 | 福岡エリアのまちづくり

人口増加数・増加率が政令指定都市で最大である福岡市においては、不動産開発のみならず、PM業務受託やアウトドア施設開発・運営など、幅広い領域にてまちづくりを推進

### 福岡エリアにおける主な案件



	新規案件	新規案件				
名称	i-PROビルディング取得	天神商業施設「VIORO」PM業務受託	油山市民の森等リニューアル事業 ※当社を代表会社とする9社共同開発	箕子小学校跡地活用事業 ※株式会社桜十字を代表会社とする8社共同開発	福岡東総合庁舎敷地有効活用事業 ※当社を代表会社とする3社共同開発	博多駅空中都市プロジェクト
内容	オフィスビル取得	グループ初 他社商業施設のPM業務受託	グループ初 複合体験型アウトドア事業	有料老人ホーム、商業などの複合開発	オフィスビル開発（一部 商業店舗）	オフィス、ホテル、商業、広場などの複合開発
開業時期	2022年9月（取得時期）	2022年11月（契約開始時期）	2024年3月期中	2024年1月	2024年3月	2028年末
敷地面積	約11,900㎡	—	約140ha	約8,560㎡	約2,700㎡	約5,200㎡
延床面積	約12,200㎡	約5,800㎡（賃貸面積）	—	約27,000㎡	約22,000㎡	—

26

- 福岡エリアのまちづくりについては、九大跡地利用が検討され、当社も新駅設置を予定している箱崎地区に新たにオフィスビルを取得しました。
- また、天神の商業施設である「VIORO」のプロパティマネジメント業務を受託しました。グループ外の商業施設のプロパティマネジメント業務受託は、グループ初の取り組みです。
- 今後も、複合体験型アウトドア事業や、有料老人ホームを含めた複合開発、オフィスビル開発などの案件が控えており、引き続き幅広い領域においてまちづくり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 | 地域交通への取組み

2017年度から自治体や沿線住民の皆さまと現状を共有するために必要なデータ開示を行い、地域交通としての鉄道を持続可能なものとするため、自治体とともに線区活用に関する検討会を実施

### 線区に関するデータ開示

#### ● 目的

鉄道のご利用状況をより細かくお示しし、自治体や沿線住民のみなさまと鉄道の現状を共有するため

#### ● 開示しているデータ

2017年度（2016年度データ）～

- ・ 駅別乗車人員（上位300駅、100名/日以上の利用がある駅の「駅名」）
- ・ 路線別旅客運輸収入（全路線）
- ・ 線区別平均通過人員（全線区）

2020年度（2018年度データ）～

- ・ 線区別収支（平均通過人員2,000人/日未満の線区）⇒詳細P41

### 線区活用に関する検討会

#### ● 目的

自治体の皆さまに、線区の現状を把握していただくとともに、持続可能な線区とするための活用策を、共に策定・実行していくため

#### ● 参加者

沿線自治体・国土交通省九州運輸局・当社

#### ● 実施開始

2019年～



### 2021年度 活用策の 主な例



イルミネーション列車



小中学校利用促進助成



利用促進イベント公募  
(写真: 高校生と行く  
小学生ふれあい旅)

- 地域交通への取組みについては、自治体や沿線住民の皆さまと鉄道の現状を共有するため、データ開示に取り組んでいます。
- 2017年度には路線別の収入や線区別の平均通過人員を、そして2020年度には2018年度分からの一日あたり平均通過人員が2,000人未満の線区の収支を開示しています。今年度開示した線区別収支は41ページに掲載しています。
- また、一部の線区では、鉄道を持続可能なものとするための活用策について自治体の皆さまと共に策定・実行していく検討会を、2019年から立ち上げています。資料には、先日公表した昨年度の活用策の主な例を掲載しています。
- 今後も地域の方に線区への関心を高めていただけるように努め、日常的な利用につながるような活用策に取り組んでいきます。
- 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 | MaaSの推進

MaaSの更なる推進に向けて、地域交通事業者・自治体・経済団体等との連携の強化を図るとともに、九州各地における取り組みを拡大・深度化

### MaaSの取り組み状況



### 今後の方向性

- デジタルを活用した、シームレスなモビリティサービスの構築、観光など地域のコンテンツと連携したサービスの提供など、MaaSの取り組みを九州全域に展開。地域交通の利便性の向上や、地域経済の活性化につながる取り組みを推進。

### 九州における広域MaaS（同一プラットフォーム/アプリ基盤の導入）



- MaaSの取り組みについては、長崎エリアでの開始により、合わせて7エリアで展開しています。
- 今後も、九州における広域MaaSの推進を目指し、地域交通事業者・自治体・経済団体等との連携の強化を図ることで、九州内が一体となった推進体制の構築に取り組んでいきます。
- 次のページをご覧ください。

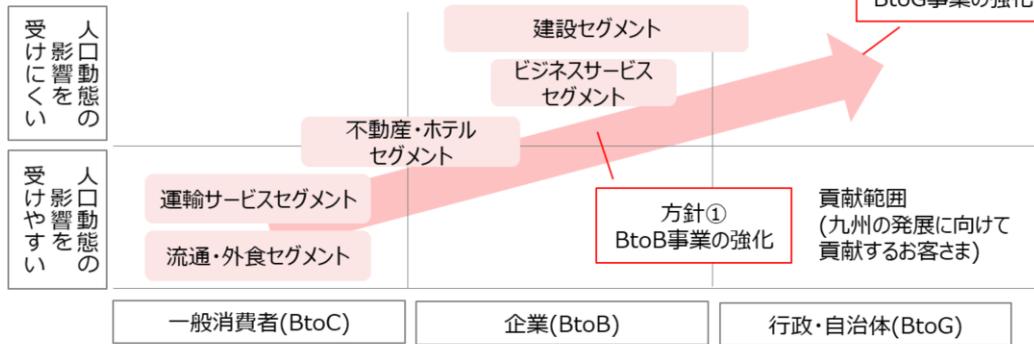
## 重点戦略③ 新たな貢献領域での事業展開 | 事業展開の方向性

貢献領域の拡大と事業の持続性強化を見据え、BtoB、BtoG事業の強化を行う

### 事業展開の方向性

グループ一体となって、貢献範囲の拡大と事業の持続性強化を見据えた事業展開を進める

環境変化に対する事業の持続性リスク  
(九州の定住・交流人口が事業に与える影響度合い)



#### ①BtoB事業の強化

- ✓ 建設・ビジネスサービスセグメントを中心にBtoB事業を強化
- ✓ 積極的なM&A強化やエリア拡大等でBtoCに並ぶグループの柱へと成長を目指す

#### ②BtoG事業の強化

- ✓ 多角化戦略で培った当社グループ全体の強みを活かして、競争優位性を持つことが出来る領域の探索と事業拡大を進める

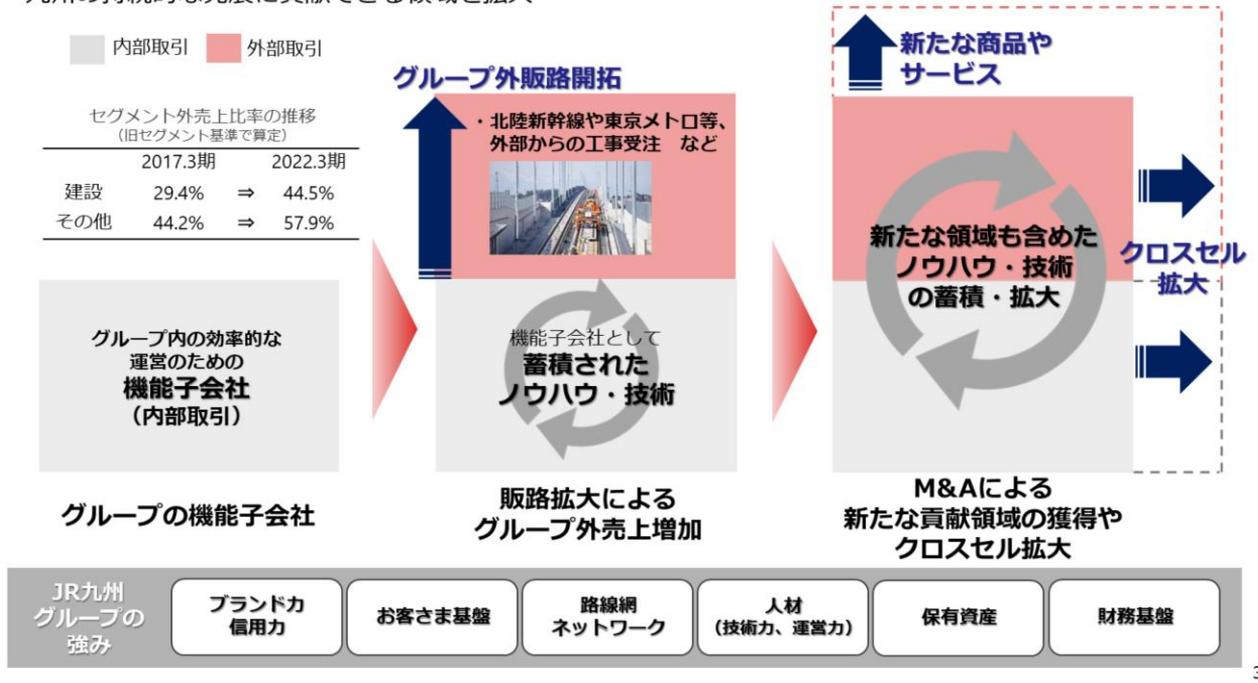
- 最後に、重点戦略の3つ目である「新たな貢献領域での事業展開」の進捗状況について説明します。
- 現在進行中の中期経営計画では、貢献領域の拡大と事業の持続性強化を見据え、BtoB、BtoG事業の強化を行う方針としており、特にBtoB事業の強化においては、M&Aを活用していく方針です。
- 次のページをご覧ください。

## 重点戦略③ 新たな貢献領域での事業展開 | BtoB事業の強化

人口動態の影響を受けにくいBtoB事業領域の拡大へ向け、M&Aを推進

### BtoB事業（建設・ビジネスサービスセグメント）領域拡大のイメージ

- ・既存事業を通じて培った当社グループの強みを踏まえて、当社とのシナジーを意識しつつ、九州の持続的な発展に貢献できる領域を拡大



30

- 当初、BtoB事業の中心となる建設セグメント及びビジネスサービスセグメントは、グループ内の効率的な運営を主眼とした機能子会社としての役割を果たしてきましたが、そこからの進化を図るため、グループ内取引で蓄積したノウハウ・技術を活用したグループ外への販路拡大など、主にグループ内の経営資源を活用した取り組みを進めてきました。
- 今後は、事業強化の流れを加速させるため、M&Aの推進により、外部のノウハウ・技術との融合や、当社とのシナジーを意識しつつ、九州の持続的な発展に貢献できる領域を拡大していきます。
- 次のページをご覧ください。

## 重点戦略③ 新たな貢献領域での事業展開 | M&Aの実施

BtoB事業領域の拡大に向けた足掛かりとして、今期3件のM&Aを実施

	建設セグメント	ビジネスサービスセグメント	
買い手	<b>JR九州エンジニアリング(株)</b> (当社100%子会社) 鉄道車両の設計・製造・検査・修繕 (福岡県)	<b>JR九州システムソリューションズ(株)</b> (当社子会社) 情報システムの開発・運用受託 (福岡県)	<b>JR九州商事(株)</b> (当社100%子会社) 鉄道・建築資材や事務用機器等の販売、 一般貨物自動車運送 (福岡県)
対象企業	 <b>株式会社</b> <b>メタルスター九州</b> 建築用金物の製造・設置工事 (熊本県)	 <b>With-Unity Co., Ltd.</b> <b>株式会社 ウイズユニティ</b> 医療系・業務系システムの開発・ 保守受託 (福岡県)	 <b>Premium Logix</b> 株式会社プレミアムロジックス 精密機器・ピアノ等重量物の運送 (福岡県)
形態	株式譲渡による完全子会社化 (2022年4月15日)	株式譲渡による完全子会社化 (2022年6月30日)	株式譲渡による完全子会社化 (2022年10月12日)
狙い	ものづくり機能の強化	医療系システム分野への事業拡大	運送事業への本格参入
シナジー	対象企業顧客へのクロスセル、 車両工事内製化によるコスト減	買い手企業顧客へのクロスセル、 対象企業の人材獲得促進	買い手企業顧客へのクロスセル、 両社拠点の相互活用

31

- 具体的な事例として、今期においては3件のM&Aを実施しています。
- 建設セグメントでは、熊本県の金物製造企業を迎え入れ、鉄道技術との融合によりものづくり機能の強化を図るとともに、取引先の拡大にもつなげていきます。
- ビジネスサービスセグメントにおいては、医療系システム分野に強い福岡県のシステム開発企業を迎え入れることで、情報サービス事業における同分野への拡大を図るとともに、重量物の運送にノウハウを持つ福岡県の運送企業を迎え入れることで、運送事業の本格展開を図ります。
- 以上で説明を終わります。ご静聴ありがとうございました。

# APPENDIX

---

# 連結貸借対照表とキャッシュフロー計算書

## 連結貸借対照表

(単位：億円)

	2022年3月期	2023年3月期 2Q期末	増減	主な増減要因
総資産	9,519	9,388	△ 131	
現金及び預金	397	316	△ 81	
有価証券	390	180	△ 210	
有形固定資産	5,753	6,029	276	新幹線車両新製による増
鉄道事業固定資産	1,092	1,317	225	
有利子負債	3,231	3,342	111	長期借入金の増
純資産	3,890	3,899	9	
資本金及び資本剰余金	2,418	2,418	△ 0	
利益剰余金	1,479	1,453	△ 26	

自己資本比率	40.8%	41.4%
--------	-------	-------

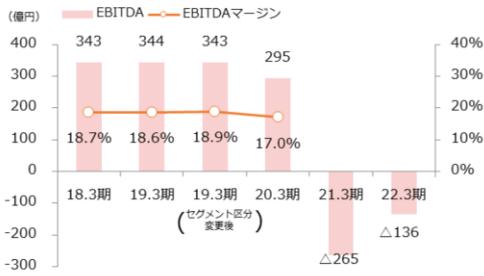
## 連結キャッシュフロー計算書

(単位：億円)

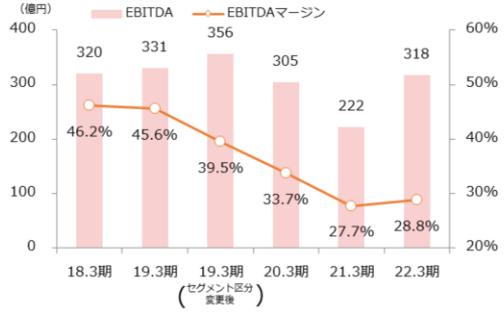
	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	増減	主な増減要因
営業キャッシュフロー	216	267	51	税金等調整前四半期純利益の増
減価償却費	139	151	12	
投資キャッシュフロー	△ 520	△ 496	23	固定資産の取得支出の減
設備投資	△ 595	△ 556	38	
フリーキャッシュフロー	△ 303	△ 228	74	
財務キャッシュフロー	59	△ 63	△ 122	コマーシャル・ペーパーの償還による支出の増
現金及び現金同等物	408	496	87	

# 各セグメントのEBITDA推移

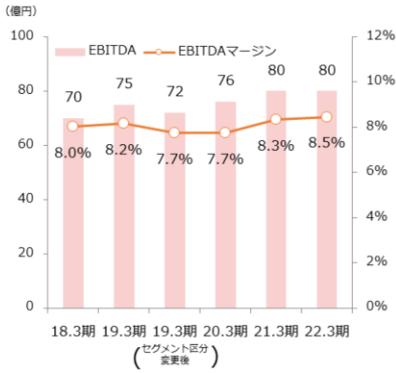
## 運輸サービス



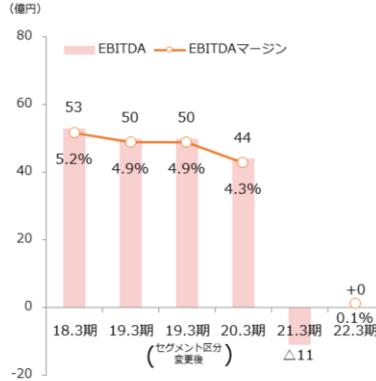
## 不動産・ホテル



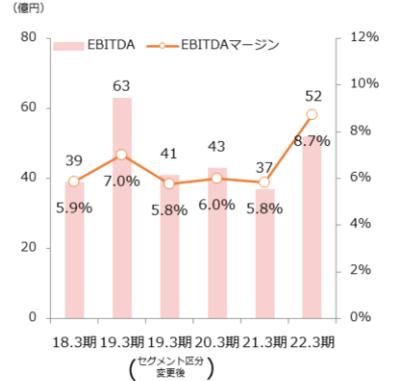
## 建設



## 流通・外食



## その他



※各セグメントの数値は、セグメント間取引消去前

# 鉄道事業の推移

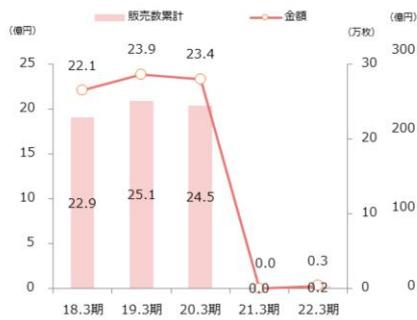
鉄道旅客運輸収入（新幹線）、九州新幹線乗車率（博多～熊本間）



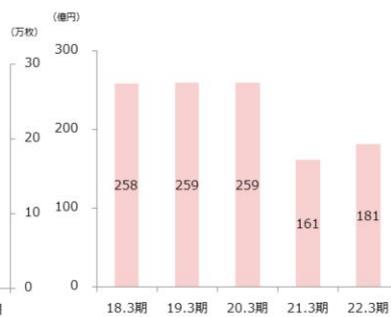
インターネット列車予約サービス予約件数、金額



JR-KYUSHU RAIL PASS 販売数及び金額



鉄道旅客運輸収入（近距離）

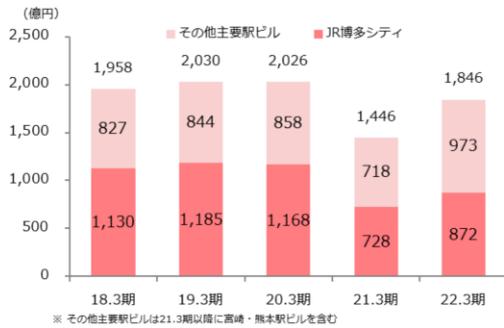


イールド（全社（定期外）、新幹線）



# 不動産・ホテル事業の推移

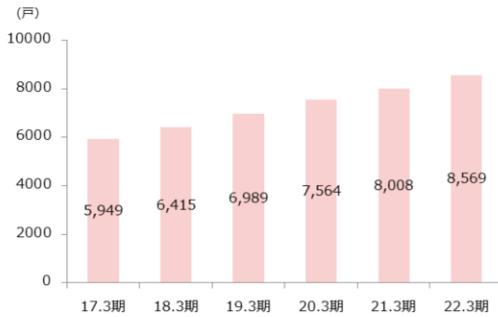
## 駅ビルテナント売上



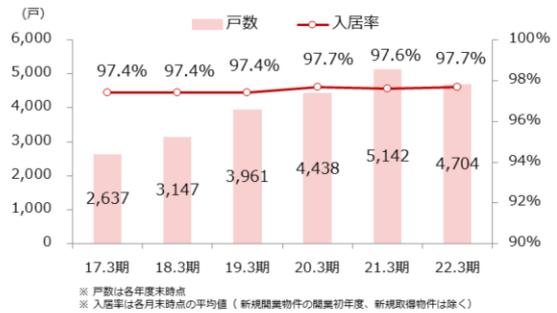
## ホテル稼働率およびADR



## 分譲マンション販売戸数 (累計)



## 賃貸マンション戸数および入居率



# 主要な開発パイプラインの概要

名称	所在地	時期	敷地・延床面積/ 戸数/部屋数	備考（用途等）
長崎駅周辺開発	長崎県長崎市	2022年3月 高架下開業 2023年秋 新駅ビル開業 2024年初頭 ホテル開業 ※2023年秋から見直し	延床 約102,000㎡	・商業、ホテル、オフィスなど複合的な開発 ・環境負荷軽減対応、AI・ICT活用を検討
鹿児島中央駅西口開発	鹿児島県鹿児島市	2021年秋 工事着工 2023年春 I期開発開業 2025年度以降 II期開発開業	敷地 約9,500㎡ 延床 約25,400㎡ (I期開発)	・I期は商業・オフィス・立体駐車場、II期は住居等、複合的な開発 ・感染症対策、環境負荷軽減対応、ICT活用を検討
箕子小学校跡地活用事業 ※株式会社桜十字を代表会社とする8社共同開発	福岡市中央区	2021年11月 工事着工 2024年1月 開業	敷地 約8,560㎡ 延床 約27,000㎡	有料老人ホーム、商業など複合的な開発
福岡県東総合庁舎敷地有効活用事業 ※当社を代表会社とする3社共同開発	福岡市博多区	2022年春 工事着工 2024年3月 開業	敷地 約2,700㎡ 延床 約22,000㎡	・オフィスビル（一部 商業店舗） ・無人清掃ロボット、太陽光発電等の導入
嬉野 八十八（嬉野旅館開発）	佐賀県嬉野市	2022年6月 工事着工 2023年秋 開業	敷地 約9,600㎡ 延床 約5,300㎡ 客室数 36室	・嬉野の魅力である「温泉」と「お茶」がコンセプトの湯宿 ・全室 100%源泉かけ流しの浴室を設置
虎ノ門二丁目地区第一種市街地再開発事業 ※日鉄興和不動産を採算床取得グループ代表とする6社共同開発	東京都港区	2020年冬 工事着工 2025年春 竣工	敷地 約22,500㎡ 延床 約180,700㎡	オフィスビル（一部 商業店舗）
油山市民の森等リニューアル事業 ※当社を代表会社とする9社共同開発	福岡市南区	2022年7月 工事着工 2024.3期 リニューアルオープン	敷地 約140ha	宿泊（キャンプ・グランピング）、商業、アウトドアパーク、農園など
博多駅空中都市プロジェクト	福岡市博多区	2028年末 開業	敷地 約5,200㎡	オフィス、ホテル、商業や広場など

※ 計画は、今後変更になる場合があります

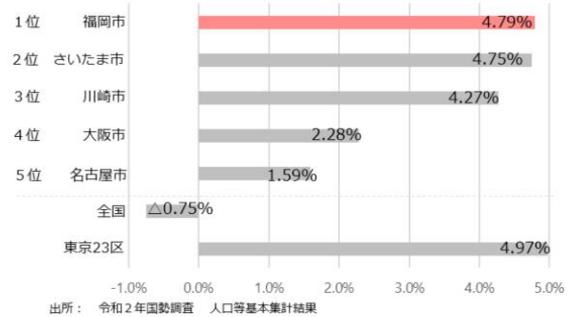
# 全国屈指の経済基盤を有する九州／コアとなる都市、福岡

- 九州は『日本の1割経済』という位置付け（域内総生産、総人口、総面積、事業所数等）
- 特に、福岡都市圏はコロナ後においても人口増加が見込まれる成長性の高い都市

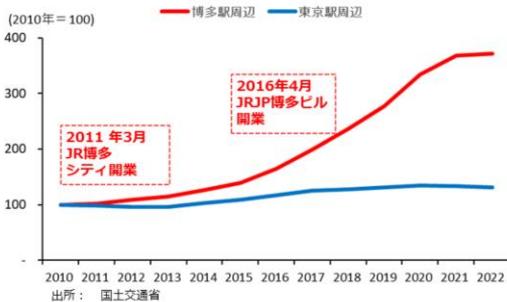
## 九州における主要都市及び人口



## 人口増加率の高い政令指定都市(2015～2020年)

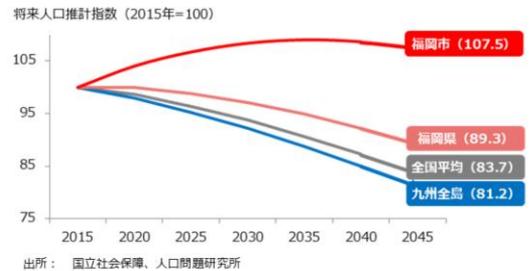


## 博多駅周辺の公示地価上昇率



## 福岡の都市化と地方都市の人口逡減

九州全体に過疎化が進行する一方、福岡都市圏へ一極集中



# 鉄道事業における運賃・料金の概要及び増収施策

## 運賃・料金の概要

### ■ 運賃・料金の内訳

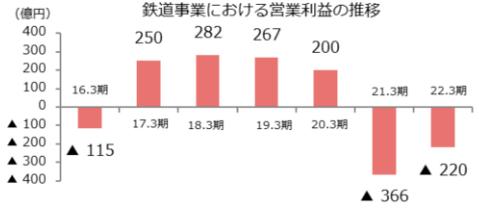
料金	→ 運送以外の設備の利用や付加サービス、役務の提供に対する対価
運賃	→ 人又は物品の運送に対する対価

### ■ 運賃・料金の設定及び変更の手続き

- ・ 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)



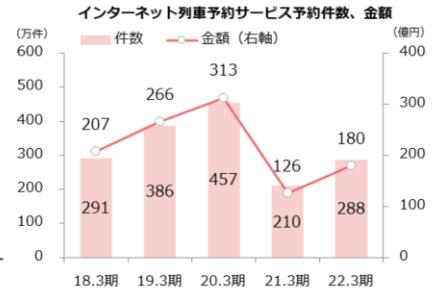
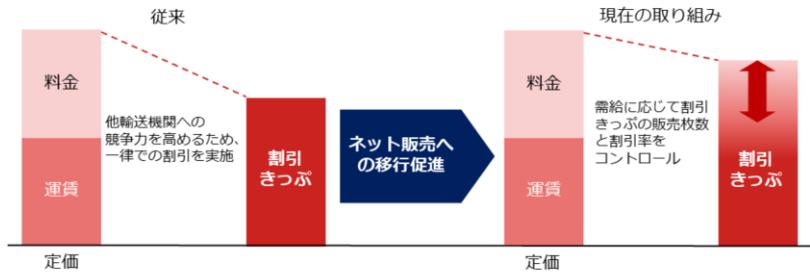
審査基準を満たす場合 (イメージ)



支出 > 収入

(参考) 国土交通省ウェブサイト

## ネット販売を活用した増収施策の推進



# 鉄道事業の費用について

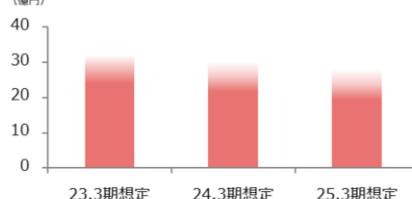
## 税制特例について

- 2022.3期決算における新幹線特例（博多～新八代間）影響額は約34億円
- 2022.3期末をもって九州新幹線（博多～新八代間）の税制特例措置が終了

名称	特例内容				決算科目
	科目	課税標準			
		17.3期まで	22.3期まで	23.3期	
新幹線特例	固定資産税 (*1)	1/6	1/3	終了	物件費

\*1 | 鉄道運輸機構からの新幹線関係借受資産に係る課税

(億円) 新幹線特例（博多～新八代間）終了による影響額



## 減価償却費について

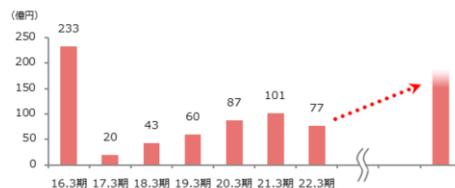
### ■ 減価償却方法の変更

- 使用実態に即し、鉄道事業固定資産の償却方法と償却年数の変更を実施
- 影響額：2022.3期において減価償却費34億円の減

項目	対象資産	内容
償却方法の変更	全資産	定率法→定額法
償却年数の変更	車両	法定耐用年数→経済的耐用年数 (13年) (20年)

### ■ 減価償却費の連増

- 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は毎年250～300億円程度の設備投資が発生
- 今後もこの傾向が続くことから、減価償却費が毎年10～20億円程度の連増



## 2021年度線区別収支（平均通過人員が2,000人/日未満の線区）

- 平均通過人員が2,000人/日未満の線区について収支を開示
- うち、JR発足時と比較して平均通過人員が7割以上減少している線区については沿線自治体と協働で「線区活用に関する検討会」を立ち上げ、線区を持続可能なものにするための活用策を議論

No.	線名	区間	営業キロ (km)	2021年度 営業損益 (百万円)	平均通過人員 (人/日)		
					1987年度	2021年度※	減少率
①	日豊本線	佐伯～延岡	58.4	▲659	3,428	431	▲87%
		都城～国分	42.2	▲415	2,029	830	▲59%
③	筑肥線	唐津～伊万里	33.1	▲146	728	184	▲75%
④	宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1.4	▲29	—	890	—
⑤	筑豊本線	桂川～原田	20.8	▲82	2,981	322	▲89%
⑥	日田彦山線	城野～田川後藤寺	30.0	▲346	3,287	1,827 (2,595)	▲44%
		田川後藤寺～夜明	38.7	—	1,103	— (299)	—
⑦	後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	13.3	▲137	1,728	1,048	▲39%
⑧	久大本線	日田～由布院	51.5	—	2,564	— (1,756)	—
		由布院～大分	42.4	▲538	3,890	1,590 (2,162)	▲59%
⑨	唐津線	久保田～唐津	40.3	▲378	3,649	1,771	▲51%
		唐津～西唐津	2.2	▲177	1,315	766	▲42%
⑩	豊肥本線	肥後大津～宮地	30.8	▲218	2,711	644	▲76%
		宮地～豊後竹田	34.6	▲301	1,028	129	▲87%
		豊後竹田～三重町	23.9	▲141	2,384	786	▲67%
⑪	肥薩線	八代～人吉	51.8	—	2,171	— (414)	—
		人吉～吉松	35.0	—	569	— (106)	—
		吉松～隼人	37.4	▲262	1,109	518 (605)	▲53%
⑫	三角線	宇土～三角	25.6	▲281	2,415	776	▲68%
⑬	吉都線	都城～吉松	61.6	▲341	1,518	397	▲74%
⑭	指宿枕崎線	喜入～指宿	19.1	▲185	3,687	1,674	▲55%
		指宿～枕崎	42.1	▲494	942	240	▲74%
⑮	日南線	田吉～油津	44.0	—	2,129	— (934)	—
		油津～志布志	42.9	—	669	— (171)	—

※カッコ内は被災前年度の平均通過人員



# 日田彦山線BRTについて

- 2017年7月から災害により不通となっていた添田～夜明・日田間は2023年夏にBRTで開業予定
- 地元自治体や関係機関と協力し、学校や病院など生活に密着したエリアを中心に全37駅のBRT駅の設置を計画（鉄道駅12駅に加え、新たに25駅のBRT駅を増設）

## コンセプト「ひと、地域、みらいにやさしい」



地域に新たな魅力・輝きを創り出すことをイメージしたロゴ



BRT駅イメージ

基本デザインは、社内で建築業務を行っている若手従業員を中心に地域と連携して考案



## 環境への配慮

### 電気バスの導入



BRTの車両には、環境に配慮した電気バスを導入予定

※通字需要に対応するため一部中型のディーゼルバスを使用予定

### 資源循環の取り組み



線路のレールは切断して専用道の土留杭として地盤へ打ち込み、バラストは砂利とまぜて舗装の基盤として再利用

# 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・熊本県が主催する「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

## 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/>