

2023年3月期 第3四半期決算概況資料

2023年2月7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3四半期決算」、「2023年3月期通期業績予想」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3四半期決算」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3四半期決算実績	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	13
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3四半期決算実績

2023年3月期 第3四半期 連結決算ハイライト

	(単位：億円)		
	2022年3月期 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年
営業収益	2,227	2,612	385 117.3%
営業利益	27	225	197 808.5%
経常利益	69	235	165 337.7%
特別損益	△ 9	27	36 -
親会社株主に帰属する 四半期純利益	92	215	123 233.7%
EBITDA ^(※)	226	442	215 195.2%

※ 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。

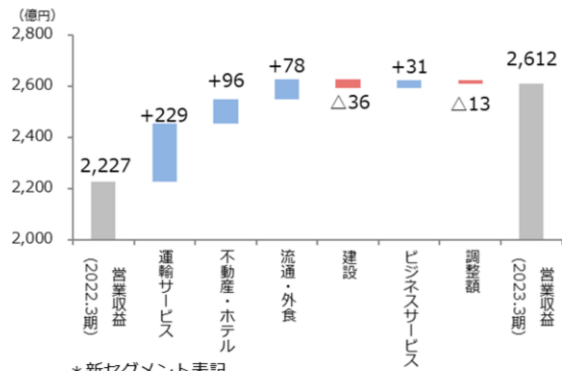
営業収益

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

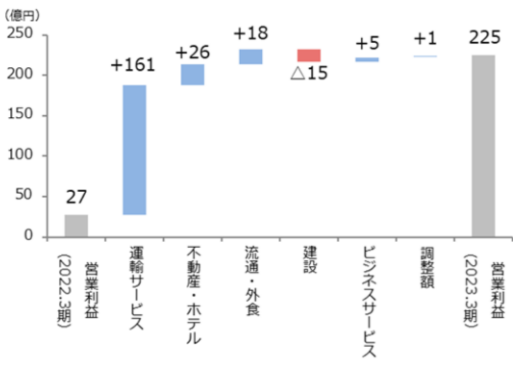
営業利益

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

セグメント別営業収益*



セグメント別営業利益*



- 第3四半期の営業収益は、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385億円増の2,612億円となりました。
- 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、対前年で197億円増の225億円。EBITDAについては、対前年215億円増加し、442億円となりました。
- また、親会社株主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123億円増の215億円となりました。
- 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3四半期実績（セグメント別、新セグメント表記）

(単位：億円)

	2022年3月期 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	2,227	2,612	385	117.3%	
運輸サービス	780	1,009	229	129.4%	
車体・鉄道事業	771	999	227	129.5%	需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	650	747	96	114.9%	
不動産賃貸	437	462	25	105.7%	
不動産販売	145	164	19	113.2%	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	67	119	52	177.8%	需要の緩やかな回復による増
流通・外食	324	402	78	124.1%	需要の緩やかな回復による増
建設	605	568	△ 36	93.9%	西九州新幹線関連工事の減
ビジネスサービス	488	519	31	106.4%	
営業利益	27	225	197	808.5%	
運輸サービス	△ 117	43	161	-	
車体・鉄道事業	△ 110	50	160	-	
不動産・ホテル	106	132	26	124.6%	
不動産賃貸	116	116	△ 0	99.6%	
不動産販売	11	9	△ 2	80.6%	
ホテル事業	△ 22	6	28	-	
流通・外食	△ 7	10	18	-	
建設	26	10	△ 15	39.7%	
ビジネスサービス	24	29	5	122.9%	
EBITDA	226	442	215	195.2%	
運輸サービス	△ 54	122	176	-	
車体・鉄道事業	△ 52	126	179	-	
不動産・ホテル	210	237	26	112.7%	
不動産賃貸	204	204	△ 0	99.7%	
不動産販売	12	9	△ 2	80.9%	
ホテル事業	△ 6	23	29	-	
流通・外食	1	20	18	-	
建設	33	18	△ 15	54.6%	
ビジネスサービス	41	48	7	118.0%	

2023年3月期 第3四半期実績（単体）

(単位：億円)

	2022年3月期 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	1,150	1,401	251	121.8%	
鉄道旅客運輸収入	672	887	215	132.0%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	208	316	108	152.0%	
在来線	464	570	106	123.0%	
その他収入	477	513	36	107.6%	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	1,137	1,236	99	108.7%	
人件費	303	301	△ 2	99.2%	
物件費	624	710	85	113.7%	
動力費	62	78	15	124.5%	資源価格高騰に伴う単価増
修繕費	176	182	5	102.9%	
その他	384	449	65	116.9%	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	90	91	1	101.8%	
減価償却費	118	132	14	112.0%	
営業利益	13	165	152	-	
営業外損益	33	38	5	115.9%	受取配当金の増
経常利益	46	203	157	437.8%	
特別損益	△ 7	28	35	-	ハウスデンボス株式の売却益による増
四半期純利益	83	207	123	246.7%	

(再掲) 単体事業別

(単位：億円)

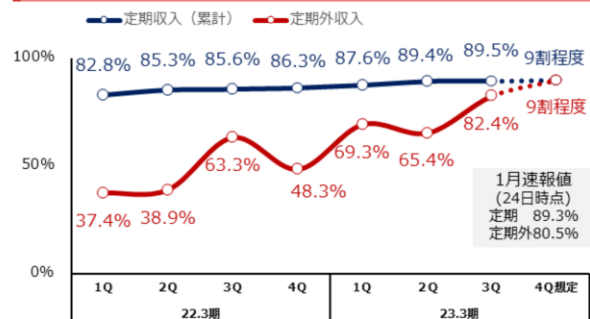
		2022年3月期 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年	
鉄道事業	営業収益	771	999	227	129.5%
	営業利益	△ 110	50	160	-
関連事業	営業収益	378	401	23	106.2%
	営業利益	123	114	△ 8	93.0%

Ⅱ 2023年3月期 通期業績予想及び配当予想

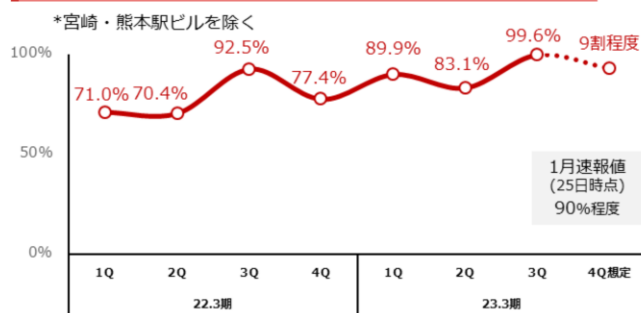
2023年3月期 業績予想 | 主な事業の足元の状況と収益想定

- 3Qは新型コロナウイルスの感染再拡大の一方で、全国旅行支援の実施や水際対策の緩和等により各事業における需要は回復基調を維持
- 鉄道事業やホテル事業を中心に先行きの不透明感はあるものの、今期の収益想定は据え置き

鉄道事業 | 運輸取扱収入 (対19.3期)



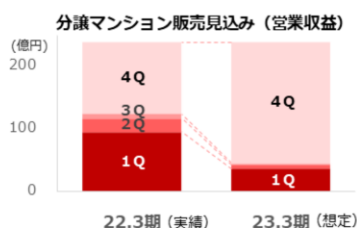
不動産賃貸事業 | 駅ビル*テナント売上高 (対19.3期)



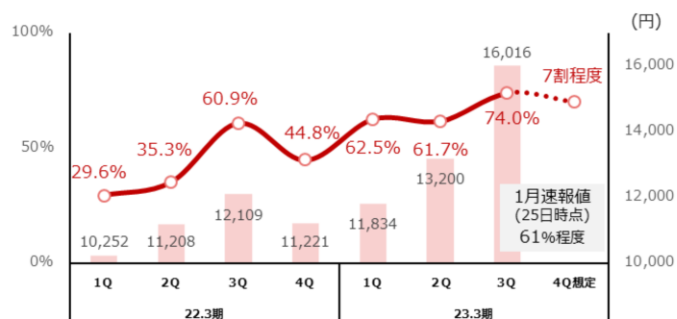
不動産販売事業

- 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への物件売却と合わせて、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。
- 新型コロナウイルスの感染者数の動向が各事業の収入に与える影響は徐々に薄らいでおり、第3四半期においては、感染再拡大の中でも全国旅行支援の実施や水際対策の緩和等により回復基調を維持しました。
- 足元の状況に鑑みると、鉄道事業やホテル事業を中心に先行きの不透明感はあるものの、需要動向に大きな変動が無いことから、各事業の第4四半期における収益の想定は、据え置きとしました。
- 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%

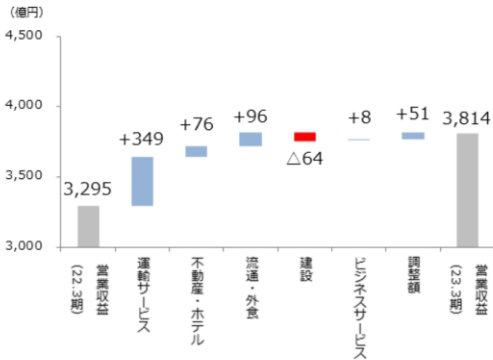
営業収益

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

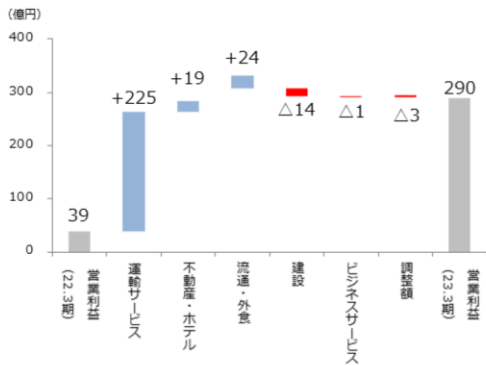
減価償却費の増加や新幹線特例（博多～新八代間）終了に伴う費用増があるものの、営業収益の増加や固定費削減140億円/年の実現により増益

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及び配当予想については、第3四半期決算の結果と先ほどご説明した収益の想定に基づき、11月1日公表の予想から変更しておりません。
- 当社としては、引き続き目標としているコスト削減に取り組みつつ、今後の動向を注視しながら、必要に応じて追加のコスト削減も検討してまいります。
- 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。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スルポ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%

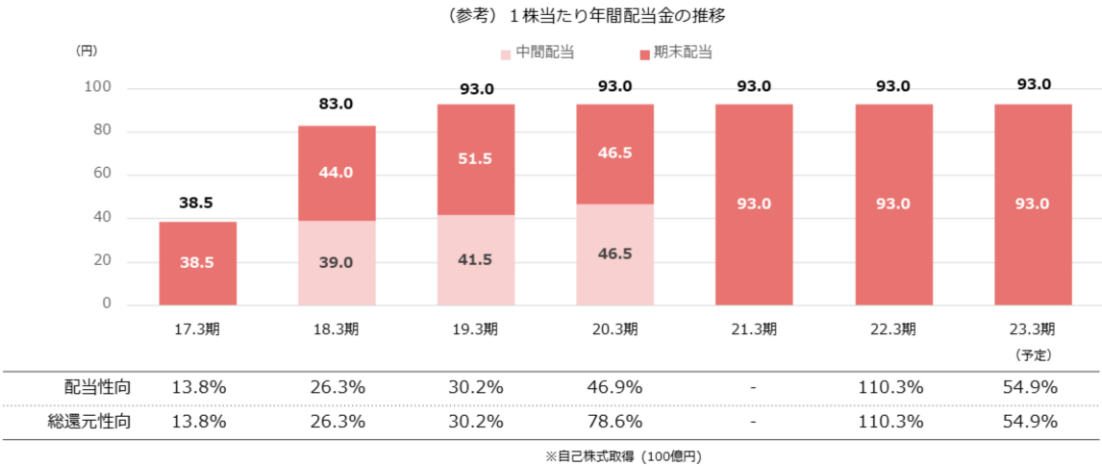
2023年3月期配当予想

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

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拡大により一時的な移動需要の減退が見られたものの、3Qでは感染再拡大の経営環境下にあつて、全国旅行支援の実施や水際対策の緩和等により、定期外の中長距離収入を中心に国内需要・インバウンド需要ともに堅調に回復

【実績】

(単位：億円)

	2022年3月期 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年	
営業収益	780	1,009	229	129.4%
うち単体・鉄道事業	771	999	227	129.5%
鉄道旅客運輸収入	672	887	215	132.0%
営業利益	△ 117	43	161	-
うち単体・鉄道事業	△ 110	50	160	-
EBITDA	△ 54	122	176	-
うち単体・鉄道事業	△ 52	126	179	-

【業績予想】

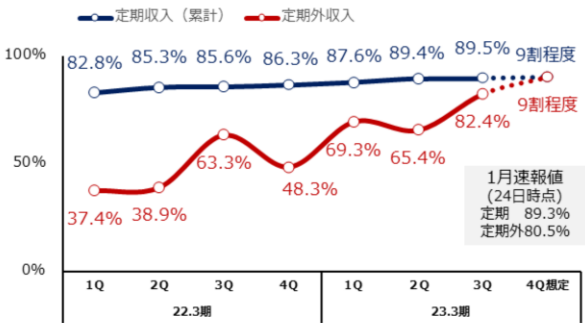
(単位：億円)

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 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	672	887	215	132.0%	
定期	214	222	8	104.0%	
定期外	458	664	206	145.0%	
荷物	0	0	0	155.7%	
新幹線	208	316	108	152.0%	
定期	18	20	1	108.7%	需要の緩やかな回復による増
定期外	189	296	106	156.3%	
在来線	464	570	106	123.0%	
定期	195	202	7	103.6%	需要の緩やかな回復による増
定期外	268	368	99	137.1%	

輸送人キロ

(単位：百万人キロ)

	2022年3月期 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年	
全社計	4,714	5,582	868	118.4%
定期	2,831	2,931	99	103.5%
定期外	1,882	2,651	768	140.8%
新幹線	762	1,121	359	147.2%
定期	136	151	15	111.0%
定期外	625	970	344	155.1%
在来線	3,952	4,460	508	112.9%
定期	2,694	2,779	84	103.1%
定期外	1,257	1,681	424	133.7%

不動産・ホテルセグメント | 不動産賃貸事業

- 3Qの駅ビルテナント売上高は、12月の急激な冷え込みに伴う衣料需要の高まり等により19.3期と同程度の水準まで回復
- 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 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年	
営業収益	437	462	25	105.7%
営業利益	116	116	△ 0	99.6%
EBITDA	204	204	△ 0	99.7%

【業績予想】

(単位：億円)

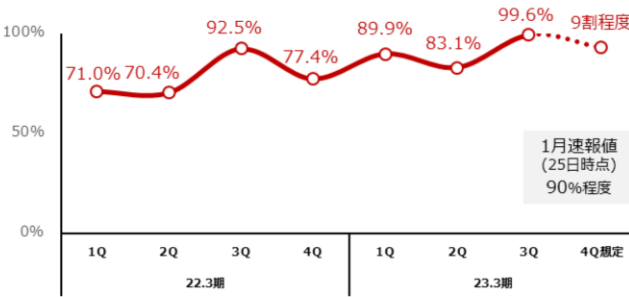
	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
	585	616	30	105.2%
	147	139	△ 8	94.2%
	265	258	△ 7	97.3%

業績予想の前提条件

駅ビル*テナント売上高（対19.3期）

*宮崎・熊本駅ビルを除く

- 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

- 3Qにおける分譲マンションの販売収益は、当初見込み通り微少
- 4Qでは、保有物件の私募REITへの売却に加え、多くの分譲マンションの販売を計画

【実績】	(単位：億円)			
	2022年3月期 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年	
営業収益	145	164	19	113.2%
営業利益	11	9	△ 2	80.6%
EBITDA	12	9	△ 2	80.9%

【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

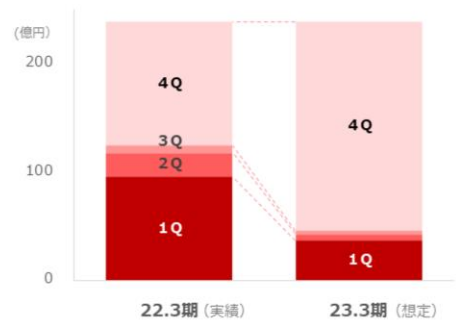
- 分譲マンションの営業収益は四半期別では偏りはあるものの、年間を通じては22.3期と同規模を見込む
- 保有物件の売却については、1Qに新川イーストビル（オフィスビル）を第三者に売却済み。今後の私募REITへの物件売却と合わせて、通期では170億円程度の営業収益を見込む

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

- 3Qは、全国旅行支援の実施や水際対策の緩和に伴い、国内需要・インバウンド需要ともに大幅に回復。ADRもコロナ前を上回る水準となり、コロナ前（20.3月期3Q）以来の四半期単独での営業黒字を計上

	【実績】			(単位：億円)	
	2022年3月期 3Q累計実績	2023年3月期 3Q累計実績	対前年		
営業収益	67	119	52	177.8%	
営業利益	△ 22	6	28	-	
EBITDA	△ 6	23	29	-	

	【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		
	89	166	76	184.6%	
	△ 29	7	36	-	
	△ 7	30	37	-	

業績予想の前提条件

- 2022年8月26日にTHE BLOSSOM KYOTO(180室)が開業
- 2022年10月3日よりブラッサム福岡（90室）が建物メンテナンスにより一時休館
- 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

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 [参考] **8%以上**

【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)】

3,400億円

2,250億円
(未確定案件を含む)

1,150億円
580億円

投資計画

社債・借入等

連結営業
キャッシュフロー
2,300億円

(参考)資金調達(計画)

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。

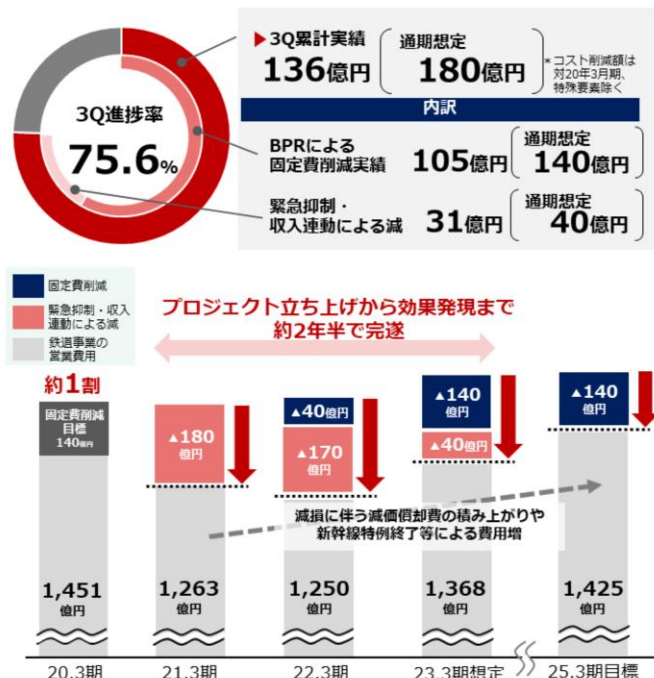
重点戦略① 事業構造改革の完遂 | BPR*による鉄道事業のコスト削減

* Business Process Re-engineering

- 今期の180億円のコスト削減（BPRによる固定費:140億円、緊急抑制等:40億円）は順調に進捗
- 鉄道事業の更なる成長と進化に向けて、未来鉄道プロジェクトによる検討を推進していく

コスト削減の進捗（3Q実績）

- コロナによる急激な需要減退への対応策としてBPRプロジェクト（事業構造改革）を推進し、今期中に完遂見込み



未来鉄道プロジェクト

- 九州のまちづくりを牽引する「未来の鉄道」をつくるため、中長期的な目線でモビリティの進化と経営体力の強化に取り組む



- 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。
- 新型コロナウイルスによる急激な需要の減退を受け発足したBPRプロジェクトにより、コロナ前の鉄道事業費用の約1割にあたる140億円という固定費削減目標を今期中に達成できる見込みです。
- 一方で、当社鉄道事業は過去に行った大規模な減損の反動により、当面は減価償却費が増加する構造であり、人口減少や少子高齢化など、事業を取り巻く環境もますます厳しさを増していくものと認識しております。
- 未来鉄道プロジェクトでは、中長期的な目線で九州のまちづくりを牽引する「未来の鉄道」をつくることを目的とし、単なる経費節減ではなく、DXや新技術を取り入れた新たな収入獲得やコスト削減に繋がる取り組みに向けて検討を行っています。
- 未来鉄道プロジェクトにおける検討内容は、11月29日に開催した「JR KYUSHU IR DAY 2022」で詳細を紹介しておりますので、ホームページをご参照ください。
- 次のページをご覧ください。

鉄道事業の収益確保 | 需要回復機会の取り込みと新規需要の創出

インバウンド需要回復の取り込みや新たな需要の創出に向けた取り組みを実施

インバウンド需要の取り込みに向けた取り組み

● インバウンドプロモーションの再開



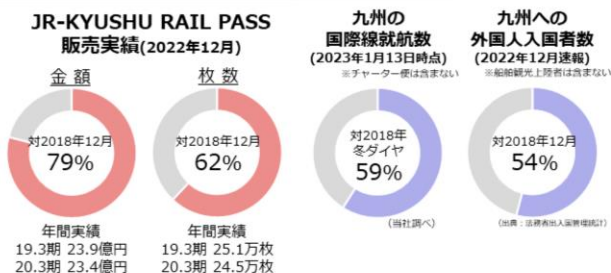
アジアにおいて、プロモーションを本格的に再開。旅行博への出展や、Web広告・訪日外国人向けメディアへの出稿を行い、九州観光やレールバス販売の促進を実施。

● 自動改札機へのタッチ決済導入（実証実験）



タッチ決済対応クレジット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試験的に導入（Visaに続き、JCBとAmerican Expressを新たに追加）

<参考> インバウンド関連指標



新たな需要創出に向けた取り組み

● neuet(株)との連携協定締結



シェアサイクルサービスを運営するneuet社と「『豊かな生活を実現する』まちづくり」に向けての連携に関する協定書を締結。サイクルポートの設置やデータ活用、観光促進、新規事業開発などに協働して取り組む。

● 定期券保有者対象のサブスクリプションサービス（実証実験）



SUGOCAの通勤定期券をお持ちのお客さまを対象に、コーヒー・居酒屋など博多駅構内や福岡エリアの店舗で利用できるサブスクリプションサービス・割引を試験的に導入。

● サイクルトレインの運行（実証実験）



自治体と連携し、専用列車に自転車を分解せず持ち込めるサービス「サイクルトレイン」を試験的に実施。

● 列車荷物輸送サービスの拡大（実証実験）



鹿児島県の鮮魚を福岡市内・大阪市内の飲食店等へ、新幹線により注文から配送まで最速11時間で即日輸送する新たなサービスを試験的に実施。

- 鉄道事業では構造改革と並行して、収益確保のため、需要回復機会の取り込みと新規需要の創出にも取り組んでいます。
- 政府による新型コロナウイルスの水際対策緩和を受け、インバウンドプロモーションを本格的に再開しました。訪日外国人向け乗り放題きっぷであるJR-KYUSHU RAIL PASSの12月の販売枚数は、2018年同月比で6割程度となっており、金額ベースでは価格改定の影響もあり、8割弱まで回復しています。九州の国際線就航数や外国人入国者数には回復余地が残されており、引き続きインバウンド需要の取り込みを推進していきます。
- このほか、鉄道の新たな価値や需要を模索するため、シェアサイクルサービスとの連携や、新幹線による鮮魚輸送といった新サービスの実証実験にも取り組んでいます。
- 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

西九州新幹線開業を起爆剤とした西九州エリアの開発を推進することで、新幹線開業効果の最大化を目指す

西九州新幹線開業4カ月の利用状況（9/23～1/22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81.1万人	約6.6千人	約104% 九州新幹線 （博多～熊本） 約79%

* 2018年同曜日の諫早～長崎間の
特急「かもめ」の利用実績比

B 新長崎駅ビル開発（2023年秋）※長崎マリオットは2024年初頭



- 国際観光都市長崎の陸の玄関口として、ホテル（長崎マリオットホテル）、商業、オフィス、駐車場などを複合開発
- 環境負荷の低減、感染症対策、次世代のAI・ICTの導入などに取り組む

2022年1月	2022年3月	2022年9月	2023年春	2023年秋	2024年初頭
A 茜さす 肥前浜宿 古民家宿泊施設	B かもめ市場 お土産・飲食等	西九州新幹線	C 佐賀駅高架下 リニューアル	B 新長崎駅ビル D 嬉野八十八（温泉旅館）	B 長崎マリオット ホテル

23

- 2022年9月23日に開業した西九州新幹線は、開業から4か月が経過しましたが、お客さまのご利用は継続的にコロナ前の並行区間の在来線特急の実績を超えており、九州新幹線をはじめとした他の路線がまだ完全に回復していない状況に鑑みると、好調さを持続できていると捉えております。
- これ以降も西九州エリアでは、2023年春の佐賀駅高架下リニューアルをはじめ、2023年秋の新長崎駅ビルや嬉野の旅館の開業、2024年初頭の長崎マリオットホテルの開業が控えており、まちづくりを通して、新幹線開業効果の持続と最大化を目指していきます。
- 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 | 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、幅広い領域でまちづくりを推進



24

- 福岡は、人口・経済の規模や今後の成長性等の観点からも当社グループにとって戦略上重要なエリアであり、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、天神地区の商業施設のPM業務の受託など、幅広い領域でのまちづくりへの参画を推進しております。
- 特に博多地区は、2028年までの博多コネクティッドによる建築条件の緩和や、開業まで2カ月を切った福岡市地下鉄七隈線の延伸による博多駅のターミナル機能向上など、まちづくりを推進していく上での好機と捉えております。
- 先月、不動産事業の収益拡大に加え、博多駅周辺におけるまちづくりへの寄与の一環として、中期経営計画において未確定としておりました900億円の成長投資の一部を充当し、博多駅から徒歩5分の場所に位置するオフィスビルを取得しました。
- 今後も、成長を続ける福岡市及び周辺エリアにおけるまちづくりについて、積極的に検討を進めてまいります。
- 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 | 地域資源の再発掘と活用

九州DREAM STATION ～にぎわいパートナー～

- ・ JR九州の駅・路線を活用し、当社と協働で九州一円の賑わい創りをするパートナーを選定
- ・ 今回の4駅を皮切りに、今後も地元企業と協力し、「地域を元気に」する取り組みを推進



長与駅（長崎県）

- ・ 長与駅構内での駅業務の一部委託
- ・ コミュニティーホールにおける就労支援事業を通じた展示、物販イベント等の企画・運営

社会福祉法人
ながよ光彩会様



三角駅（熊本県）

- ・ 三角駅だけでなく三角東港を含んだエリア全体のまちづくり

株式会社
シークルーズ様



マルシェムアート事業イメージ
提供：熊本大学景観デザイン研究

霧島神宮駅（鹿児島県）

- ・ 霧島神宮 駅舎内装リニューアル、
- ・ 駅構内での「茶室」（飲食店舗）の整備

株式会社
IFOO様



青島駅（宮崎県）

- ・ 青島駅を起点とした青島エリアへの観光促進事業

株式会社
オフサポート様



- 当社のまちづくりは、ターミナル駅周辺だけではなく。
- 当社はこれまでも地域や他事業者と連携した駅舎の有効活用と賑わい創りに取り組んできましたが、駅と周辺地域も含めた更なる賑わい創りを目指すため、今年度より、「九州DREAM STATION」と銘打ち、当社の駅や路線を活用し協働で賑わい創りをして頂ける“にぎわいパートナー”を一般募集しました。
- 今年度パートナーが決定した4駅を皮切りに、このような取り組みを通じて、地域資源の発掘と魅力発信を行い、他事業者と連携した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 | 日田彦山線BRT

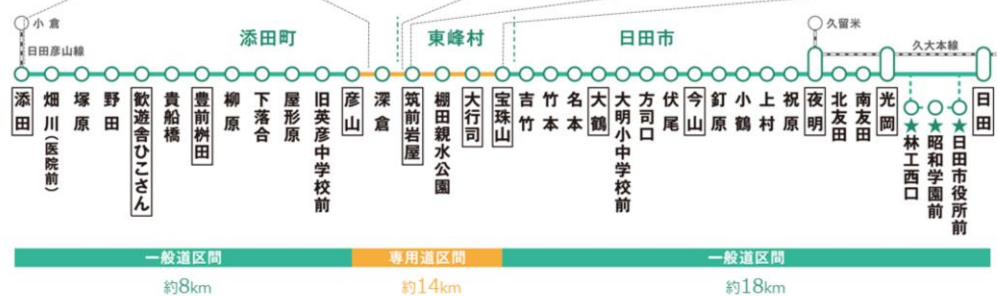
- 2017年7月から災害により不通となっていた添田～夜明・日田間は2023年夏にBRTで開業予定
- 生活に密着したエリアを中心に、災害前と比べ3倍程度の駅数となる予定（元鉄道駅は12駅）

工事進捗



電気バスの試験走行開始

導入予定の電気バス車両
4台について、車両性能
や機器類等の確認を目的
に、一般道での試験走行
を2023年3月7日より開
始予定



※駅名を□枠で囲んだ駅は、「平成29年7月九州北部豪雨」被災前の鉄道駅
※点線「—★—」記載のBRT駅（経路）は、朝・夕の1部便運行
※2023年2月7日時点の計画内容であり、変更の可能性あり

工事の
最新状況を
[YouTube](#)
で公開中



- 日田彦山線BRTについては、2023年夏の開業に向け、工事が順調に進捗しており、3月7日からは環境面にも配慮した電気バスの一般道での走行試験が開始される予定です。
- 生活に密着したエリアを中心に、災害前と比べて3倍程度の駅の設置を予定しており、地域の方にとってこれまで以上に利便性の高いモビリティとなることを目指してまいります。
- 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

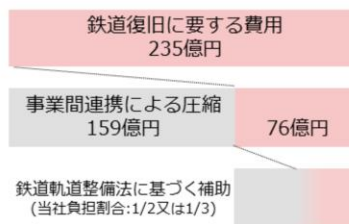


不通区間	肥薩線 八代～吉松
距離	86.8 km
主な被害	橋梁流出、土砂・盛土流入等
復旧時期	未定

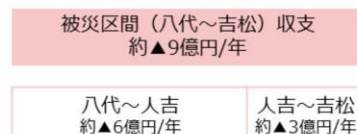
JR肥薩線検討会議

- 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
- 議論の論点（第3回JR肥薩線検討会議資料を基に記載）：

①復旧費用



②復旧後の持続可能性



* 収支は被災前の2020年3月期時点

復旧費と併せて、将来における地域の全体像という大きな視点から、交通のあり方（鉄道の位置づけ）、鉄道の持続可能性という具体的な内容まで、それぞれの段階で検討が必要

- 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。
- 直近の会議では、復旧費と併せて、将来における地域の全体像という大きな視点から、交通のあり方、鉄道の持続可能性という具体的な内容まで、それぞれの段階で検討が必要であることが確認されるとともに、今後具体的な調査・検討事業を実施していくこととなりました。
- 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 | ものづくり分野の強化

まちづくりを担う運輸サービスセグメントや不動産・ホテルセグメントを安定的に支えるとともに、建設セグメントの競争力向上によるまちづくり貢献領域拡大のため、ものづくり分野の強化を図る

技術開発・ものづくりの拠点となる「福岡製作所」の整備

福岡製作所イメージ



福岡県内に分散する8箇所の作業場を集約することで、人材・技術・装置等の経営資源の集中を図り、技術開発力とものづくり施工能力の向上を目指す

運営主体	JR九州エンジニアリング(株)
場所	福岡県古賀市
完成予定	2023年10月
規模・構造	敷地面積：5,686.35㎡ 【事務所棟】鉄骨造3階建 1,448.45㎡ 『ZEB』認定取得見込み 1階 現業事務所・・・工場技術員詰所 2階 事務所・・・・・・一部の本社機能 3階 研修会議室・・・社員教育、技術研修 クリーンルーム・電子機器プリント基板整備 研究開発室・・・ロボット、試験機等の開発 【工場棟】鉄骨造2階建 2,705.11㎡ 検修スペース・・・車両部品・保線機械部品の検修 製造スペース・・・車両部品、車輪旋盤・転削盤等の製作

製作物の例



納入実績
大阪市交通局
東京メトロ
東京都交通局

技術開発の例



パンタスリ板整備ロボット「パンダ」

年間約1,500枚にも及ぶ新幹線車両のパンタグラフスリ板整備の省力化及び研磨により発生する粉じんからの解放を目的にロボット化を実現

※パンダ(PANDHR)=Panta shoe mainte Diversity of Human Robot

今後は作業用ロボット、各種測定器など鉄道以外の分野からの引き合いが望める機器づくりも行う



JR九州エンジニアリング株式会社

当社グループの建設セグメントに属する100%子会社。グループのものづくり分野の中核として、主に車両や機械設備の製造・保守・修繕等を担う。

- 重点戦略の3つ目である新たな貢献領域での事業展開を目指し、建設セグメントではものづくり分野の強化にも取り組んでいます。
- 100%子会社であるJR九州エンジニアリングは、主にJR九州の鉄道事業に供する車両や機械設備の製造・保守・修繕等を行っておりますが、一部の製作物については、グループ外へも納入しております。
- 2023年10月には福岡県内に分散する8箇所の作業場の集約を予定しており、人材・技術・装置等の経営資源の集中を図り、技術開発力とものづくり施工能力の向上を目指すとともに、作業用ロボットや各種測定器など鉄道以外の分野からの引き合いが望める機器づくりを進めてまいります。
- 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。

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/>