

ESG セクション

安全

鉄道の安全確保に関する方針

当社グループでは、鉄道の安全確保に向けて、「安全中期計画」を策定しています。「安全中期計画（2017-2019）」では、「【お客さまの命・怪我】及び【社員の命】に関わる事故を根絶する」「そのために、これを脅かす【危険な事故・事象】の撲滅を目指す」「さらに、【その他の事故・事象】も低減を図る」を目標に掲げました。その達成に向けて、「安全マネジメント体制の充実」「安全を支える人材の育成」「安全確保のための設備等の施策の展開」「防災・減災対策の強化等」「安定輸送の取組み」の5項目について、アクションプランを設け、アク

ションプランに沿った施策を実施しました。

今後も、「安全中期計画」に基づき、年度ごとに安全基本方針を策定し、方針に沿った施策を確実に実施することで、より確かな安全をつくりあげていきます。

安全管理体制

経営トップの主体的関与の下に安全管理体制を確立するとともに、輸送の安全の維持及び向上を図ることを目的として、安全管理規程を制定しています。また、安全管理におけるPDCA サイクルを適切に機能させ、

安全監査及び安全点検等を実施することにより、社内の安全管理体制のチェックを行い、さらなる安全の確保に努めています。

安全推進委員会

本社では、鉄道運転事故や輸送障害及び労働災害等について、再発防止のための審議や、安全に関する情報の共有を目的として「全社安全推進委員会」が毎月開催されています。ここで決議された対策や情報等については、各地区で開催される安全推進委員会や部門ごとに開催される安全推進委員会等において展開されます。また、当社グループが一体となって安全の確保に取り組むために、これらの安全推進委員会にはグループ会社の安全担当者も出席しており、決議された対策や安全に関する情報はグループ会社へも展開されています。

安全中期計画のアクションプラン	2017年3月期重点実施項目
安全マネジメント体制の充実： (1) 安全監査・安全点検や安全総点検などのPDCAサイクルの円滑な実施 (2) 安全大会、安全懇話会や各部門での会議、訓練等の当社グループ一体となった取り組み (3) 安全に関する社員の声への速やかな対応による潜在リスクの低減	・運輸安全マネジメント・労働安全衛生マネジメント教育の充実 ・当社グループを含めた安全管理体制の強化
安全を支える人材の育成： (1) 安全創造館研修と各職場でのフォローの実施 (2) 各種研修や実践的な教育訓練、安全推進PJ・技術指導PJの現場巡回、各種異常時対応訓練 (3) リスクアセスメントの定着と教材を活用した労働災害防止教育	・安全に関わる教育の充実 ・事故及び災害発生時の対応能力の向上に関する訓練の充実 ・インシデント及び取扱い誤りの削減に向けた対策の推進
安全確保のための設備等の施策の展開： (1) 保安度を向上しヒューマンエラーをバックアップする設備の整備 (2) 車両・設備に関わる危険な事象の防止 (3) 鉄道運転事故を低減する取り組み	・鉄道運転事故防止対策の推進 ・インシデント撲滅に向けた対策の推進 ・車両・設備の検査周期及び検査結果に基づく補修管理の徹底 ・建築限界支障に対する再発防止策、建築限界管理の徹底
防災・減災対策の強化等： (1) 地震・津波対策 (2) 落石・倒木（倒竹）・落下物防止対策 (3) 新幹線トンネル坑口、在来線都市圏への降雨に対する防災強度向上 (4) 鹿侵入防止柵の設置拡大と効果的な注意運転実施等による獣害（鹿）対策 (5) 鉄道テロの危機管理レベルに応じた警戒態勢	・地震・津波対策の推進 ・豪雨・豪雪等に備えた防災対策の推進 ・落石・倒木対策の推進
安定輸送の取組み： (1) 老朽車両の淘汰、リニューアル工事、内燃車の機関換装 (2) 計画的なレール交換、レール削正によるシェリング対策 (3) 軌道回路装置のMTD化、ケーブル損傷防止対策、連動装置等の計画的な設備更新 (4) 鉄道設備・機械の計画的な更新・老朽取替	・車両・設備故障対策の推進 ・動物による災害防止対策の推進 ・台風、雪害等の早期運転再開に向けた取り組みの推進

ESG セクション

安全

具体的な取り組み

鉄道の安全に関する支出

安全設備への投資は、毎年計画的に実施しています。2017年3月期における主な安全投資案件は、以下のとおりです。また、老朽設備の取り替え、保安・防災対策、安定輸送対策、車両関係などへの投資として約229億円、鉄道設備や車両などの維持管理のための修繕費として約331億円、合計約560億円を支出しました。

主な安全投資案件

老朽設備取替

変電所設備更新、橋梁改良

保安・防災対策

新幹線脱線対策、連続立体交差化、落石等対策、耐震補強

安定輸送対策

木まくらぎTPC化、分岐まくらぎ合成まくらぎ化

車両関係

老朽取替（架線式蓄電池電車 DENCHA 導入）

安全創造運動

安全の確保のためには、社員一人ひとりが高い安全意識を持ち、安全について自由に意見を交換し合える風通しのよい組織であることが大切です。そのために、2007年3月期から「安全創造運動」を継続して展開し、安全風土の形成に努めています。

2018年3月期は、「それ、大丈夫?! これ、大丈夫?!」をスローガンに掲げ、「安全創造運動2017」を展開しました。当社では、安全に関する社員の声（「意見や気づき」及び「ヒヤリハット体験*」）を収集するための社内ネットワークシステムを構築しています。その情報を社内ネットワークによって全社員に開示し共有することで、事故や危険の芽を未然に防止することにつなげています。

* 重大な事故には至らなかったものの、事故になってもおかしくなかったような事例

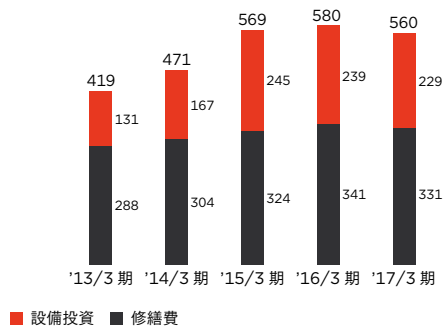
教育及び訓練

各系統・階層における必要な知識・技術の継承を図るため、実習設備等を用いた実践に即した教育を行うとともに、向上心を持ってお互いに切磋琢磨するために様々なコンクールを実施しています。

また、緊急時対応訓練として、関門トンネル総合防災訓練や大規模地震想定訓練、総合脱線復旧訓練、トンネル内避難・誘導訓練、大津波避難誘導訓練を実施しています。

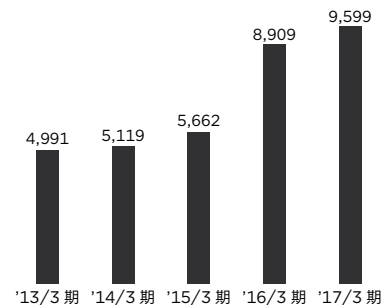
安全に関する支出

(億円)



「安全に関する社員の声」の件数

(件)



新しい自動列車停止装置への移行

国土交通省令が改正され、曲線・分岐器等の速度制限区間に対して列車が危険速度に達した場合に、自動列車停止装置（ATS）により列車を停止または減速させることが義務付けられました。当社では、従来のATS-SKより保安度を向上させたATS-DKを新たに開発し、

ATS-SKからATS-DKへの取替工事を進めてきました。2017年3月期末時点で在来線全車両（筑肥線の電車は対象外）の取替工事が完了しました。また、地上設備の整備（2016年6月までに整備すべき箇所）も完了しました。

ESGセクション

安全

鉄道運転事故等の発生状況

2017年3月期は、鉄道運転事故の発生件数が34件と、2009年3月期と並び過去最少の発生件数となりました。列車事故については、「平成28年熊本地震」の影響により列車脱線事故が2件発生しました。なお、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態（インシデント）は、1件発生しました。

また、輸送障害は449件発生しました。輸送障害とは、鉄道運転事故以外の原因により列車の運休または旅客列車が30分以上、旅客列車

以外の列車が1時間以上の遅延が生じたものをいいます。降雨、強風、地震等の災害に起因するものが318件、線路内立入り等、当社の原因によらないものが56件、鉄道関係員や車両・設備等、当社の直接原因によるものが75件でした。

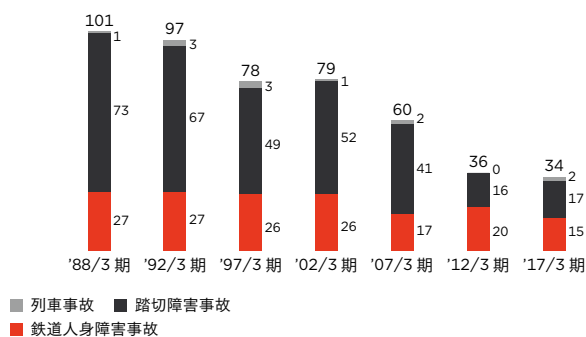
テロ対策

国土交通省等の指導に基づき、当社ではテロの警戒にあたっています。具体的には、社員等による巡回警備の強化や防犯カメラの設置、

ゴミ箱の透明化等の対策を行っているほか、お客さまが駅構内や列車内において不審物を発見した際に通報していただけるよう、放送や車内テロップ、ポスターでご協力をお願いしています。

また、各地で警察・消防機関と連携強化を図るため、不審物対応や負傷者救護等のテロ対応訓練を関係機関と合同で毎年実施しています。

鉄道運転事故の発生状況 (件)



列車事故：列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故
踏切障害事故：踏切道において、列車または車両が人または自動車等と衝突、または接触したもの
鉄道人身障害事故：列車または車両の運転により人の死傷が生じたもの

実習線の活用

東小倉実習線には、講義を行う講習室をはじめ、全長約600mの実習用の線路設備や電気設備等を設置し、社員研修センターによる実践に即した教育と、異常時における対応訓練を行っています。2016年3月には新たに講習室を設置し、さらなる知識・技能の向上に努め、プロとしての教育を行っています。



東小倉実習線

安全創造館で研修を実施

安全創造館は、「過去の重大事故の教訓を風化させず、基本動作や安全対策の意味を理解し、お客さまや社員の安全のために行動できる社員の育成」を理念として、2011年1月に開設されました。今後も社員参加型の研修を中心に、より一層積極的に安全に取り組む社員の育成を目指していきます。



安全創造館

コーポレートガバナンス

基本的な考え方

当社グループは、自らの力で創造する安全とサービスを基盤として、様々な事業に取り組み、私たちの舞台である九州、日本そしてアジアの元気を つくることに倦まず、弛まず、立ち止まらず、どん欲に挑戦し続けます。

その実現のため、当社はお客さま、地域の皆さま、お取引先、社員及び社員の家族の皆さま、そして株主さまから長期的に信頼される企業を目指し、経営の透明性・公正性を確保しつつ、迅速・果敢な意思決定及び適切な情報開示を行うための体制・仕組みを整備・改善し、

持続的な成長及び中長期的な企業価値の向上に向けたコーポレートガバナンスのさらなる充実に取り組みます。

会社の機関の基本説明

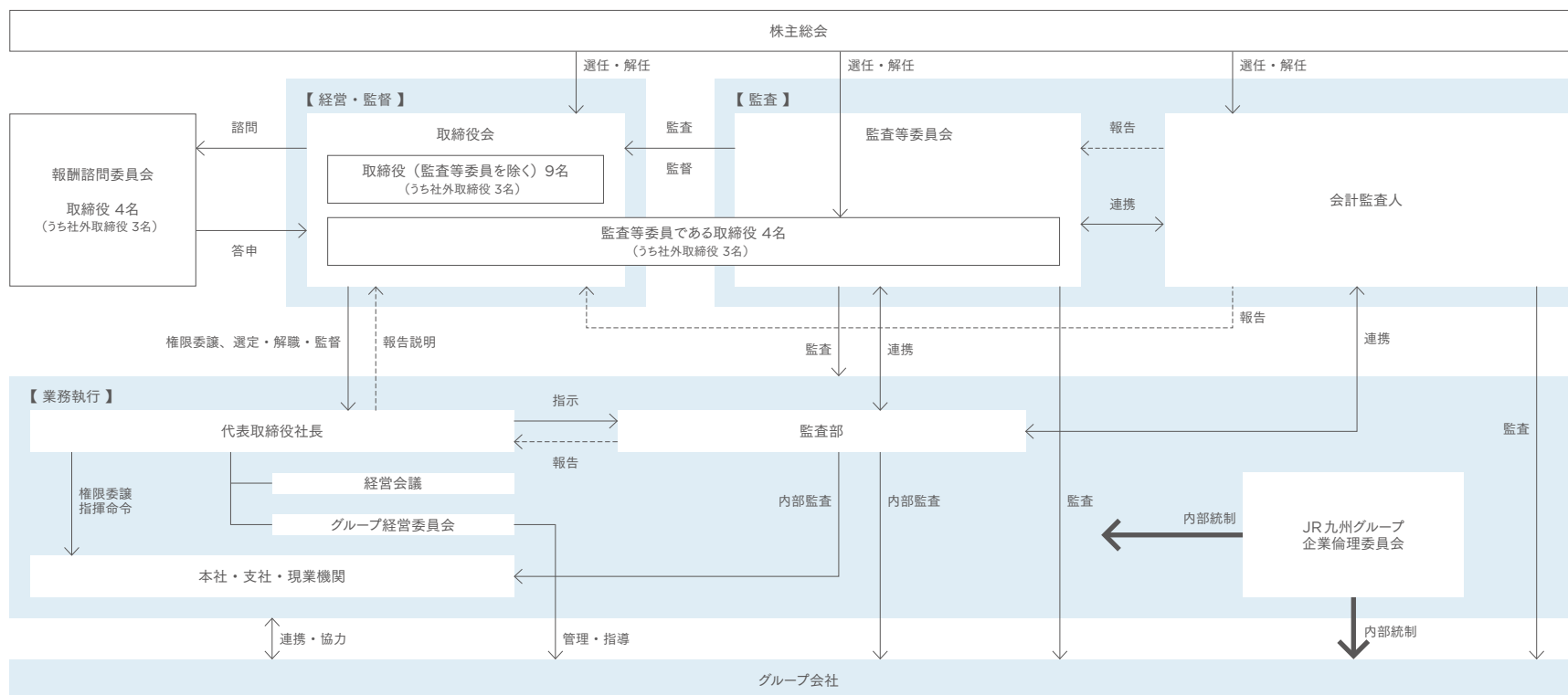
当社は、取締役会の監督機能の強化及び経営の意思決定の迅速化、効率的な会社運営の実現並びに経営の意思決定・監督機能と業務執行の分離を目的として、2018年6月より監査等委員会設置会社に移行するとともに、執行役員制度を導入しています。

取締役会

取締役会は、法令等で定められた事項及び取締役会規則に定める重要事項を決定し、取締役、上席執行役員及び執行役員の職務の執行を監督します。取締役会は、原則毎月1回開催し、取締役（監査等委員である取締役を除く）9名及び監査等委員である取締役4名の計13名で構成されており、取締役会に対する監督機能のさらなる強化を図るべく、社外取締役を6名選任しています。

また、経営会議を設置しており、原則毎週1回開催し、定款の定めに基づき取締役会にて決議された権限委任事項及び業務運営上の重要事項について審議しています。さらに、グループ経営委員会を設置しており、

企業統治の体制



ESGセクション

コーポレートガバナンス

当社グループの経営ビジョン、経営資源の配分等の経営戦略及びグループ会社の個別の重要事項について審議し、グループ会社の経営管理を確実に行うことで、当社グループの総合力強化に努めています。

監査等委員会

監査等委員会は、監査等に関する重要な事項について報告を受け、協議または決議を行います。監査等委員会は、原則毎月1回開催し、4名の監査等委員（うち3名が社外取締役）で構成されており、取締役、上席執行役員及び執行役員の職務の執行の監査等を実施しています。

報酬諮問委員会

取締役会の諮問機関として報酬諮問委員会を設置しており、取締役（監査等委員である取締役を除く）の報酬の決定については、代表取締役社長及び社外取締役3名により構成される報酬諮問委員会（議長：社外取締役）が取締役会に答申を行い、取締役（監査等委員である取締役を除く）の報酬の透明性・客観性の強化に努めています。

当社の企業統治の体制の模式図は30ページのとおりです。

内部統制システム

当社の内部統制システムについては、経営の透明性の確保、監督の強化のため、社外の豊富な経験と知識を有する社外取締役を選任しています。また、「内部統制に関する基本方針」を取締役会において決議しています。当社の内部統制システムに関する基本的な考え方及びその整備状況については、コーポレートサイトに掲載の「コーポレートガバナンスに関する報告書」をご参照ください。

監査等委員会監査

各監査等委員は、監査等委員会が定めた監査等委員会規則及び監査等委員会監査等基準に準拠し、取締役会その他重要な会議へ出席し、取締役、使用人及び会計監査人等から職務の執行に関する事項の報告を受領し、本社・支社・主要な事業所やグループ会社の往査による業務及び財産の状況に関する調査等を通じて取締役の職務遂行を監査しています。事務局として、監査等委員会室を設置し、3名のスタッフを配置しており、監査等委員会の招集、議事録の作成その他監査等委員会の運営に関する事務を行っています。

社外取締役との関係

当社は、社外取締役として利島康司氏、貫正義氏、桑野和泉氏、久我英一氏、井手和英氏及び江藤靖典氏の6名を選任しており、いずれも経営者、弁護士等の豊富な経験と見識から、当社の経営に関して有益な意見を述べていただくことを期待しています。社外取締役を選任するための独立性に関する基準に基づき、経歴や当社との関係を踏まえて、当社経営陣から独立した立場で社外役員としての職務を遂行できる十分な独立性が確保できることを個別に判断しています。

当社と社外取締役との人的関係、資金的関係または取引関係その他の利害関係は以下のとおりです。

- ・社外取締役の貫正義氏が代表取締役会長である九州電力株式会社との間で使用電力料金の支払い等の取引を行っています。
- ・社外取締役の桑野和泉氏が代表取締役社長である株式会社玉の湯との間で宿泊料金の支払い等の取引を行っています。また、同氏が社外取締役である株式会社大分銀行との間で資金の借入等の取引を行っています。
- ・社外取締役の井手和英氏が会長である株式会社筑邦銀行との間で資金の借入等の取引を行っています。

社外取締役の略歴

利島 康司	1964年 3月	株式会社安川電機製作所（現株式会社安川電機）入社
	1986年 3月	同 システム技術部計画部長
	1990年 3月	同 システム事業本部行橋工場長
	1992年 9月	同 理事産電事業部行橋工場長
	1994年 3月	同 理事ロボット事業部副事業部長
	1995年 6月	同 取締役ロボット事業部副事業部長兼ロボット工場長
	1996年 6月	同 取締役ロボット事業部長
	2000年 6月	同 常務取締役ロボット事業部長
	2001年 9月	同 常務取締役ロボティクスオートメーション事業部長
	2002年 6月	同 専務取締役ロボティクスオートメーション事業部長
	2003年 3月	同 専務取締役ロボティクスオートメーション事業部長兼業務改革推進本部長
	2003年 8月	同 専務取締役ロボット事業統括 業務改革推進本部長
	2004年 3月	同 代表取締役社長
	2007年 3月	同 代表取締役社長 人づくり推進担当
	2009年 3月	同 代表取締役社長 人づくり推進担当 営業統括本部長
	2010年 3月	同 代表取締役会長
貫 正義	2012年 6月	当社取締役（現在に至る）
	2013年 3月	株式会社安川電機取締役
	2013年 6月	同 特別顧問（現在に至る）
	2013年 6月	同 特別顧問（現在に至る）
桑野 和泉	1968年 4月	九州電力株式会社入社
	2000年 6月	同 広報部長
	2001年 7月	同 理事 広報部長
	2003年 6月	同 理事 鹿児島支店長
	2003年 7月	同 執行役員 鹿児島支店長
	2007年 6月	同 取締役 常務執行役員 事業開発本部長 情報通信本部長
	2009年 6月	同 代表取締役副社長 お客さま本部長
	2010年 6月	同 代表取締役副社長
	2012年 4月	同 代表取締役会長（現在に至る）
	2013年 6月	当社取締役（現在に至る）
久我 英一 （監査等委員）	1993年 4月	株式会社玉の湯入社
	1995年 4月	同 専務取締役
	2003年10月	同 代表取締役社長（現在に至る）
	2014年 6月	当社取締役（現在に至る）
	1981年 4月	警察庁入庁
	2006年 4月	鹿児島県警察本部長
	2007年 9月	東京都青少年・治安対策本部長
	2009年 9月	警視庁警備部長
	2011年 2月	神奈川県警察本部長
	2013年 4月	皇宮警察本部長
井手 和英 （監査等委員）	2015年12月	日本生命保険相互会社顧問
	2016年 6月	当社常勤監査役
	2018年 6月	同 取締役監査等委員（常勤）（現在に至る）
	1964年 4月	株式会社日本勧業銀行（現株式会社みずほ銀行）入行
	1989年 4月	株式会社第一勧業銀行（現株式会社みずほ銀行）企画本部関連事業部長
	1990年 6月	同 宝くじ部長
	1992年 6月	同 取締役人事企画部長
	1994年 5月	同 取締役人事部長
	1995年 4月	同 常務取締役
	1997年 4月	株式会社筑邦銀行顧問
江藤 靖典 （監査等委員）	1997年 6月	同 代表取締役副頭取
	1999年 4月	同 代表取締役頭取
	2006年 4月	同 代表取締役会長
	2012年 6月	同 取締役会長
	2015年 6月	当社社外監査役
	2016年 6月	株式会社筑邦銀行会長（現在に至る）
	2018年 6月	当社取締役監査等委員（現在に至る）
	1995年 4月	検察官任官
	2009年 4月	鹿児島地方検察庁次席検事
	2011年 4月	大阪地方検察庁検事
江藤 靖典 （監査等委員）	2011年 9月	退官
	2011年10月	弁護士登録
		弁護士法人日野総合法律事務所（現在に至る）
	2018年 6月	当社取締役監査等委員（現在に至る）

ESGセクション

コーポレートガバナンス

役員報酬

取締役の報酬は、その役割と責務にふさわしい水準となるよう、業績及び企業価値の向上に対する動機付けに配慮した体系としています。報酬の決定にあたっては、代表取締役社長及び社外取締役により組織する「報酬諮問委員会」が取締役会に答申を行い、株主総会の決議により決定した報酬の総額の範囲内で、取締役会が決定します。

2018年3月期における当社の取締役及び監査役に対する報酬等は以下のとおりです。なお、役員ごとの連結報酬等の総額については、連結報酬等の総額が1億円以上である者が存在しないため、記載していません。

区分	報酬の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額 (百万円)		対象となる役員の員数 (名)
		基本報酬	業績連動報酬	
取締役 (社外取締役を除く)	447	430	16	20
監査役 (社外監査役を除く)	36	36	-	1
社外役員	56	56	-	6
計	540	523	16	27

注：

- 報酬等の額には、使用人兼務取締役に対する使用人給与は含まれていません。
- 上記には、2017年6月23日開催の第30回定時株主総会終結の時をもって辞任した取締役4名の在任中の報酬を含めています。

内部監査

内部監査部門として、本社に監査部を設置し、11名のスタッフを配置しています。内部監査は、当社及びグループ会社の経営活動についての実態を正確に把握し、適切な助言、勧告を通じて業務の改善を図り、事業の健全な発展に寄与することを目的として実施しています。具体的には、監査部において毎年度の監査計画に基づき、本社・支社・現業機関・グループ会社を対象として監査を実施し、結果について代表取締役社長に報告しています。

会計監査

会計監査については、有限責任監査法人トーマツ（会計監査人）と監査契約を締結しています。2018年3月期において監査業務を執行した公認会計士は3名、監査業務に係る補助者は、公認会計士12名、その他9名で構成されていました。

また、当社の会計監査人の報酬等は、その監査計画の内容、職務遂行状況、監査報酬の見積根拠等を確認し検討したうえ、監査役会の同意を得て決定しています。2018年3月期の監査公認会計士等に対する報酬の内容は以下のとおりです。

区分	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)
提出会社	71	16
連結子会社	52	-
計	123	16

なお、当社は、会計監査人に対して、公認会計士法第2条第1項の業務以外の業務（非監査業務）であるITシステムに係る指導・助言業務等を委託し対価を支払っています。

内部監査、監査等委員会監査及び会計監査の相互連携

三者の連携については、三様監査人連絡会を開催し、各々の監査計画、監査の実施状況等について意見交換を行うこととしています。

リスク管理体制の整備の状況

当社では運転事故及び労働災害の未然防止並びに再発防止に関する事項を総合的に検討し、輸送の安全確保上有効かつ適切な対策を樹立し、推進するため、本社、支社のほか各部門に安全推進委員会を設置しています。また、総合指令室を24時間体制としており、事故や災害の発生に際して迅速かつ適切な対応ができる体制を整えています。

責任限定契約の内容の概要

当社は、会社法第427条第1項の規定に基づき、社外取締役との間において、会社法第423条第1項の損害賠償責任を限定する契約を締結しています。当該契約に基づく損害賠償責任限度額は、法令に定める最低責任限度額としています。

取締役の定数

当社の取締役（監査等委員である取締役を除く）は12名以内、監査等委員である取締役は5名以内とする旨定款に定めています。

取締役の選任の決議要件

当社は、取締役の選任決議について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨定款に定めています。また、取締役の選任決議は、累積投票によらない旨を定款に定めています。

株主総会決議事項を取締役会で決議することができることとした事項

当社は、取締役会の決議によって、毎年9月30日の最終の株主名簿に記載または記録された株主または登録株式質権者に対して、会社法第454条第5項の規定による中間配当を行える旨を定款に定めています。

ESG セクション

コーポレートガバナンス

株式の保有状況

2018年3月期末現在、保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式は、51銘柄、貸借対照表計上額の合計額は14,770百万円となりました。
また、そのうち、主な投資株式の保有区分、銘柄、株式数、貸借対照表計上額及び保有目的は以下のとおりです。

銘柄	株式数 (株)	貸借対照表計上額 (百万円)	保有目的
株式会社九電工	887,800	4,643	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
東海旅客鉄道株式会社	108,200	2,178	鉄道事業等における協力関係の維持・強化
西日本旅客鉄道株式会社	269,500	2,002	鉄道事業等における協力関係の維持・強化
東日本旅客鉄道株式会社	196,100	1,933	鉄道事業等における協力関係の維持・強化
西日本鉄道株式会社	417,700	1,161	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
九州電力株式会社	418,700	530	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
西部ガス株式会社	72,400	199	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
株式会社T&Dホールディングス	59,950	101	協力関係の維持・強化
株式会社スターフライヤー	20,000	96	協力関係の維持・強化
株式会社ふくおかフィナンシャルグループ	118,250	67	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
株式会社みずほフィナンシャルグループ	212,000	40	協力関係の維持・強化
第一生命ホールディングス株式会社	9,700	18	協力関係の維持・強化
株式会社西日本フィナンシャルホールディングス	8,493	10	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
グリーンランドリゾート株式会社	13,200	7	協力関係の維持・強化

社会貢献活動

地域での取り組み

当社は、地域に貢献する環境づくりに取り組み、地域の皆さまとともに地域に根差した伝統や文化をはぐみ、次なる発展へ導くことを、鉄道会社の使命であると考えています。地域の皆さまの暮らしと健康をサポートするために、充実した医療設備を整えた病院や介護環境を提供しているほか、地域発展のために、ウォーキングやスポーツなどのイベントを開催しています。また、鉄道文化を大切に守り伝え継ぐために九州鉄道記念館を運営するなど、多岐に及ぶ活動を行うことが、次世代の九州に夢をつなぐサービスであると確信しており、このような取り組みを今後も積極的に推進していきます。

JR九州病院の運営

当社は、がん治療を中心とした急性期主体のケアミックス病院として、JR九州病院を運営しています。最新の医療機器やオードリングシステム、電子カルテなどを導入しており、充実した医療環境の中で安全で良質な医療サービスの提供を行い、安心して暮らせる地域づくりに貢献しています。

お客さま懇談会の開催

当社では、お客さまからのご意見やご要望をサービス向上に活かすために、九州内8地区で開かれる地区懇談会に加えて、中央懇談会を年2回開催しています。

博多まちづくり推進協議会への参画

博多まちづくり推進協議会とは、博多駅周辺の企業、団体、自治協議会、学識経験者、福岡市で構成したまちづくり団体であり、当社はその事務局として参画しています。「住んでよし、働いてよし、訪れてよし」の魅力的な博多のまちを目指し、地域とともに積極的にまちづくりに取り組んでいます。

JR九州ウォーキングの開催

当社は、駅を拠点に九州の見どころを散策する「JR九州ウォーキング」を主催しています。

次世代育成支援への取り組み

当社では、「社員が仕事と子育てを両立させること」「社員全員が働きやすい職場をつくること」を基本方針として、次世代育成支援に積極的に取り組んでいます。

次世代認定マーク「くるみん」を取得

当社は、厚生労働省の次世代認定マーク「くるみん」を2015年7月に取得しました。この認定マークは、次世代育成支援対策推進法に基づいて子育て支援のための行動計画を策定し、その行動に基づき取り組みを行い、実績が認められた事業主に対して、厚生労働省から使用が認められるものです。当社はこれまで4回の行動計画を策定しており、いずれについても「くるみん」を取得しています。なお、現在取り組んでいる行動計画（期間：2018年4月1日から2021年3月31日）では、社員が仕事と子育てを両立させることができるような働きやすい環境をつくり、すべての社員がその能力を十分に発揮して活躍できるようにするため、以下の3つの目標を立てています。

目標1：働き方の見直しにより、仕事と子育てを両立しやすい環境を整える。

目標2：男性社員の育児休業等取得状況を次の水準以上にする。
育児休業取得者1人以上・育児を目的とした積立保存休暇取得割合15%以上。

目標3：年次有給休暇取得の推進。取得率を50%以上にする。



地球環境保全活動

地球環境保全活動に関する基本方針

当社では、「JR九州グループは、総力をあげて地球環境保全に取り組み、持続可能な社会づくりに貢献します。」という基本理念と3つの基本方針に基づき、地球環境保全活動への取り組みを推進してきました。

2016年5月に策定した「JR九州グループ中期経営計画2016-2018」において、やさしくて力持ちの“総合的なまちづくり企業グループ”を目指すことを掲げ、鉄道事業をはじめ地域に密着した事業を展開しています。その中で、車両・施設などのハード面から、地域のみなさと

基本理念

JR九州グループは、総力をあげて地球環境保全に取り組み、持続可能な社会づくりに貢献します。

基本方針

1. 地球環境保全に関する技術の導入や創意工夫により、効率的なエネルギーの利用を推進し、地球温暖化の原因となるCO₂排出量削減に努めます。
2. 廃棄物の削減やリサイクルを進め資源の有効活用に努めるとともに、環境汚染物質を適正に管理・処理します。
3. 環境にやさしい鉄道をより多くのお客さまにご利用いただけるよう安全で快適な輸送サービスの提供に努めます。

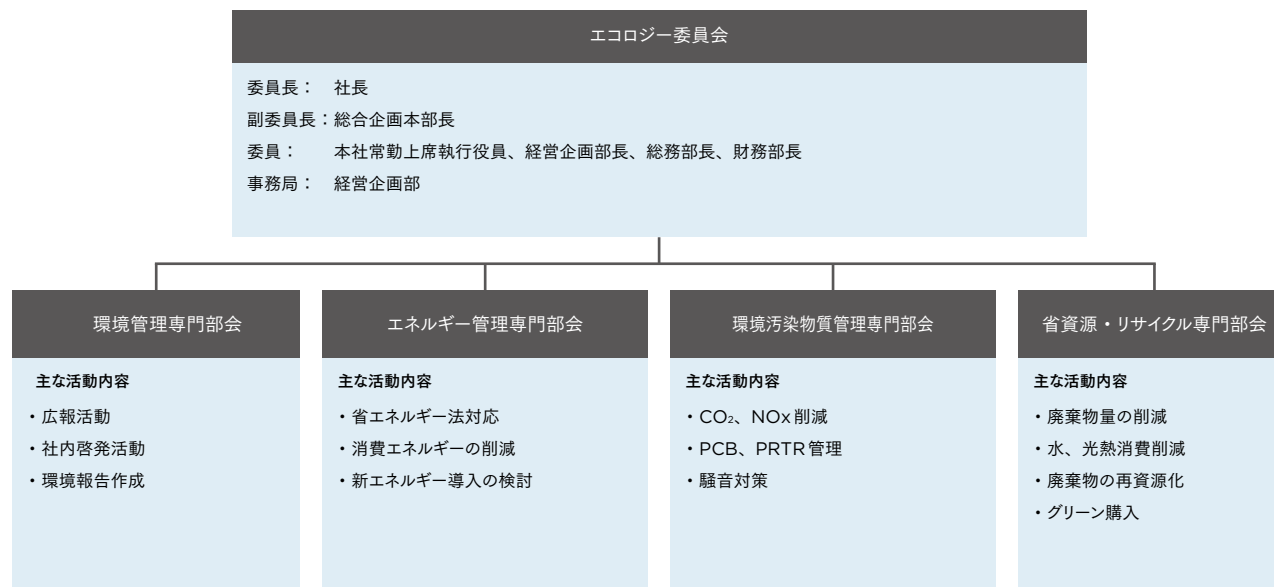
行う環境美化活動といったソフト面まで、様々な地球環境保全活動を通して、持続可能な社会づくりに貢献することを重要な経営方針の一つに位置付けています。2016年度に投入した日本初の交流電化方式の架線式蓄電池電車「DENCHA」をはじめとする次世代につながる技術革新や、2017年9月開業の六本松複合施設といった環境負荷軽減にも配慮した地域のにぎわいづくりを積極的かつ計画的に推進することで、低炭素社会の実現に向けて、さらなる貢献を果たしていきます。

環境マネジメント体制

当社では、環境マネジメント体制を構築して、地球環境保全活動を推進しています。

1999年3月に、環境保全への対策を継続的に進めるため、基本方針などの必要事項の審議・決定を行う機関として、社長を委員長とする「エコロジー委員会」を設置しました。委員会の中には、様々な環境問題に関する実施計画、目標設定や実績報告、活動の推進等を図る機関として、4つの専門部会が設定されています。各専門部会は、社内だけではなく、グループ会社とも連携して、環境保全に関するテーマを掲げ、具体的な目標を設定して取り組んでいます。

エコロジー委員会組織体制図



ESG セクション

地球環境保全活動

地球温暖化防止に向けた数値目標の設定

当社は、地球温暖化防止に向けた自主的な行動計画として2003年3月期に「JR九州ボランタリープラン」を設定し、2011年3月期に目標を達成しました。

2015年9月には、新たな自主的目標「JR九州低炭素社会実行計画」を策定し、温暖化対策にさらなる貢献を果たすため、省エネ型車両の導入などを進めています。

JR九州低炭素社会実行計画

鉄道部門において、2031年3月期までに

- ① 省エネ型車両の導入割合を83%にする
- ② エネルギー消費原単位を2012年3月期比で2.5%削減する

なお、将来的な輸送体系の変化等を踏まえ、必要に応じて目標の見直しを行う

具体的な取り組み

■省エネ型車両の導入

省エネ型車両の導入は、会社発足以降、継続的に行ってきた取り組みです。

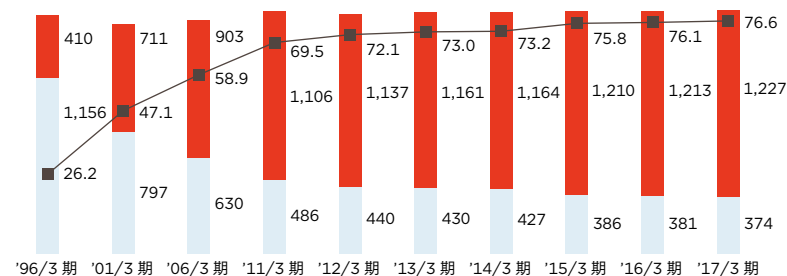
電車では、ステンレスやアルミを用いた「軽量化車体」、電力を効率よく利用する「VVVFインバータ」や「回生ブレーキ」を採用した車両を、気動車では、燃料消費量がより少ない「高効率エンジン」を搭載した車両を導入しており、従来の気動車も「高効率エンジン」への取り替えを行っています。なお、九州新幹線車両はすべて省エネ型車両です。

2017年3月期には、車両全体の76.6%を省エネ型車両が占めるようになりました。

これからも環境に配慮した車両をつくり続けていきます。

省エネ型車両推移

- 省エネ型車両（両）
- 非省エネ型車両（両）
- 省エネ型車両の構成比（%）



811系電車のリニューアル

2017年4月より、JR九州発足後に初めて製作した近郊型車両811系電車のリニューアル車両が運行を開始しました。「Old is New～伝統と革新の電車～」をコンセプトに新しい機器を導入した車両です。駆動用モーター及び制御機器を一新し、エネルギー効率のよいSiCハイブリッドモジュールを採用したVVVF制御方式に変更するとともに、車内照明をLED化して環境負荷の低減を図っています。



811系リニューアル電車

ESGセクション

地球環境保全活動

■エネルギー消費原単位の削減

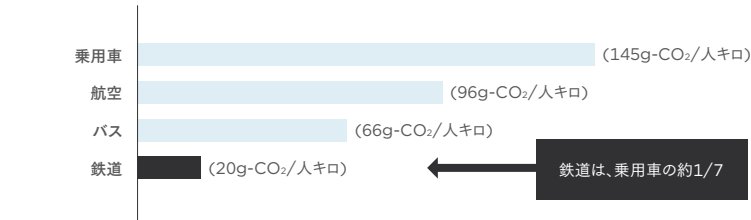
鉄道部門におけるエネルギー消費原単位*は、省エネ型車両やLED設備の導入などの取り組みにより、2017年3月期において2012年3月期比で0.8%削減が進んでいます。

今後も様々な省エネ施策に取り組むことで、より効率的な事業活動に努めます。

* エネルギー使用量を、生産数量または建物延床面積その他のエネルギーの使用量と密接な関係をもつ値で除した数値で、エネルギー使用の効率を表す指標です。旅客鉄道事業者においては、車両1両が1キロ走行するために使用したエネルギー使用量で算出することとされており、以下の式にて求めます。

エネルギー消費原単位＝エネルギー消費量（電力・燃料等）÷車両走行キロ

1人を1キロ運ぶ時に排出するCO₂量の比較（2016年3月期）



出典：国土交通省HP（運輸部門における二酸化炭素排出量）

■建設廃棄物の削減

当社では、循環型社会実現のため、廃棄物の削減（Reduce）、再利用（Reuse）、リサイクル（Recycle）を促進し、資源を有効活用する取り組みも行っています。その一環として、工事において、廃棄物を抑制する設計や工法及び再利用の検討を行い、廃棄物排出量の削減に努めています。また、工事に使用する建設資材の削減や廃棄量を抑制できるような資材の導入に努めています。なお、発生した産業廃棄物は廃棄物処理法に基づき適正な処理を行っています。

高架下建物新築工事では、杭工事においてコンクリートやセメントミルクを用いない工法である鋼管杭を使用しています。これにより、泥水・残土などの産業廃棄物の排出がなく、セメントによる水質汚染がないなど、環境負荷の低減に寄与しています。また、コンクリートミキサー車などの工事車両の出入りが不要であることから騒音・排気ガスなどの軽減にもつながっています。

電車の形式別電力消費量の比較（415系電車を100とした場合の1両当たり）

特急電車			制御システム	ブレーキシステム	車体構造
783系	63%		サイリスタ位相制御	回生ブレーキ	ステンレス車体
883系	76%		VVVF 制御	発電ブレーキ	ステンレス車体*
885系	65%		VVVF 制御	回生ブレーキ	アルミ車体

* 883系の一部の車両は、アルミ車体を採用しています。

近郊型電車			制御システム	ブレーキシステム	車体構造
811系	70%		サイリスタ位相制御	発電ブレーキ	ステンレス車体
813系	77%		VVVF 制御	発電ブレーキ	ステンレス車体
303系	58%		VVVF 制御	回生ブレーキ	ステンレス車体
815系	58%		VVVF 制御	回生ブレーキ	アルミ車体
817系	53%		VVVF 制御	回生ブレーキ	アルミ車体
305系	51%		VVVF 制御	回生ブレーキ	アルミ車体
BEC819系（DENCHA）	53%		VVVF 制御	回生ブレーキ	アルミ車体
811系リニューアル	49%		VVVF 制御	回生ブレーキ	ステンレス車体
415系（参考）	100%		抵抗制御	発電ブレーキ	鋼製車体

注：上記の値は理論値であり、実際の運転状況（速度・乗車人員等）において、数値が異なります。

ESGセクション

地球環境保全活動

■ 化学物質の管理

当社では、環境負荷低減のため、地球環境に影響を与える化学物質を、法令に基づき適正に管理・処理しています。

CO₂・NO_x（窒素酸化物）対策として、軽油で走行する気動車については、架線式蓄電池電車「DENCHA」への置き換えや旧型エンジンの排ガス対策エンジンへの取り替えを行っています。これにより、エネルギー消費効率の向上とCO₂・NO_xの排出量を抑制しており、2017年3月期までに、気動車の92%に排ガス対策エンジンを搭載しています。

■ 交通体系全体でのCO₂排出量削減

鉄道の定時性と自動車の機動性、それぞれの特性を組み合わせたサービスを提供することで、お客さまの利便性をさらに向上するとともに、鉄道の利用を促進することで交通体系全体でのCO₂排出量の削減を目指しています。

■ 六本松地区の複合施設での取り組み

2017年9月に開業した福岡市六本松地区の複合施設は、科学館や商業施設からなる「六本松421」や住宅型有料老人ホーム「SJR六本松」などで構成されています。この新しくつくられた「まち」には、環境負荷低減に配慮した設備・システムが様々な形で導入されています。

例えば、施設内のほぼ全てにLED型照明を採用するとともに、共用部に高効率タイプの空調機を導入するなど、施設全般の省エネルギー化、CO₂排出削減に取り組んでいます。

また、「六本松421」では、屋上の一部緑化を通じて、断熱効果や日射遮蔽による省エネルギー効果に加え、緑化がもたらすCO₂排出抑制効果を図っています。このほか、節水型トイレを採用するとともに、洗浄水に福岡市の再生水を使用するなど、水資源の節約にも努めています。



「六本松421」の屋上緑化



「SJR六本松」に導入されたガスエンジンマイクロコジェネレーションシステム

■ JRJP博多ビルの取り組み

2016年4月に開業したJRJP博多ビルでは、都市の中で自然と調和・共存し地球環境を守る取り組みとして、ビルの利用者の快適性と周辺環境への配慮の両立を図っています。

オフィスの照明はLED型器具を採用しています。また、窓際エリアでは自動調光システムにより屋間の過剰な照明をカットし、常に一定の明るさを保ちます。さらに、熱負荷を低減させる複層ガラスを採用しており、日照による熱の影響を抑え、省エネを実現しています。

ヒートアイランド現象やCO₂排出を抑制するため、壁面や屋上の緑化を実施しています。これら植物は、雨水の流出緩和にも効果があり、都市型水害の防止にもつながっています。また、貴重な水資源の使用量を削減する取り組みとして、雨水の再利用を実施しています。



壁面緑化



屋上緑化

ESG データ

環境

気候変動			
	連結 / 単体	単位	2017年3月期
CO ₂ 排出量		千 t-CO ₂	397
エネルギー 使用量	電気使用量		662,918
	鉄道事業エネルギー使用量	千 kWh	646,500
	ガス使用量	千 m ³	589
省エネ型車両の割合		%	76.6
水			
	連結 / 単体	単位	2017年3月期
水資源使用量	単体	千 m ³	654

社会

お客さま（鉄道事業の営業成績）			
	連結 / 単体	単位	2018年3月期
営業キロ		キロ	2,273.0
客車走行キロ		千キロ	300,470
輸送人員		千人	337,176
輸送人キロ	単体	千人キロ	9,336,633
乗車効率		%	29.9
駅数		駅	567
車両数		両	1,652
電化率		%	59

従業員			
	連結 / 単体	単位	2018年3月期
従業員数	計	連結	17,297
	男性		7,313
	女性	名	1,546
	計		8,859
女性管理者数			29
女性管理職比率	単体	%	5.3
平均勤続年数		年	15.5
平均年齢		歳	40.8
平均年間給与		千円	5,396
障がい者雇用率		%	2.3

注：数値は2018年4月1日現在（障がい者雇用率は2018年6月1日現在）

ガバナンス

コーポレートガバナンス			
	連結 / 単体	単位	2018年3月期
取締役数	男性		11
	女性		2
	計		13
上記のうち、 監査等委員 である取締役数	男性	名	3
	女性	単体	1
	計		4
独立社外取締役比率		%	46.2
取締役のうち女性の比率			15.4
執行役員数（取締役を除く）		名	14

報酬			
	連結 / 単体	単位	2018年3月期
役員報酬	取締役報酬*		447
	監査役報酬*	単体	36
	社外役員報酬	百万円	56
	計		540

* 社外取締役・社外監査役を除く

会計監査			
	連結 / 単体	単位	2018年3月期
会計監査人への 報酬	監査費	連結	123
	非監査費	百万円	16