



2020年3月期 第3四半期決算概況資料

2020年2月10日
九州旅客鉄道株式会社



KYUSHU RAILWAY COMPANY



- 九州旅客鉄道株式会社の取締役常務執行役員の森でございます。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。
- 私から、2020年3月期第3四半期決算および通期業績予想について、また、中期経営計画の取り組み状況について説明いたします。
- 4ページをご覧ください。



I	2020年3月期第3四半期 決算実績	3
II	2020年3月期 通期業績予想	10
III	中期経営計画の取り組み状況	14

I 2020年3月期第3四半期 決算実績

2020年3月期第3四半期 連結決算ハイライト



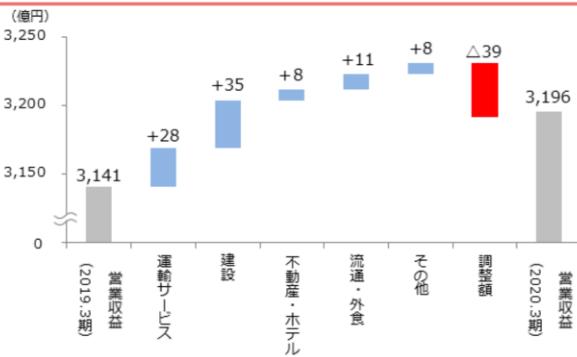
- 営業収益は3期連続の増収（過去最高）
- 営業利益は2期連続の減益
- 親会社株主に帰属する四半期純利益は2期連続の減益
- EBITDAは3期ぶりの減少

（単位：億円）

	2019年3月期 3Q累計実績	2020年3月期 3Q累計実績	対前年	
営業収益	3,141	3,196	54	101.7%
営業利益	502	458	△ 43	91.4%
経常利益	526	469	△ 56	89.3%
親会社株主に帰属する四半期純利益	394	353	△ 41	89.6%
EBITDA（※）	658	644	△ 14	97.8%

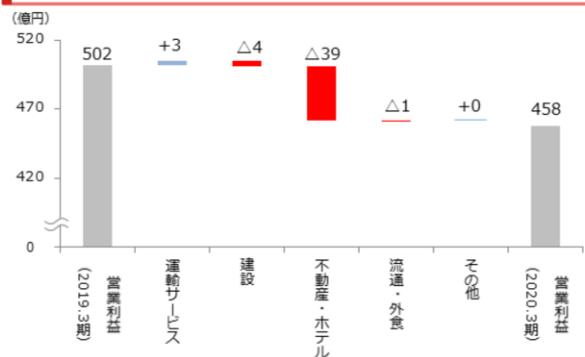
※ EBITDA=営業利益+減価償却費（転貸を目的としたリース資産に係る減価償却費除く）以下、全て同様です。

セグメント別営業収益



※ 各セグメントの増減額は、セグメント層取引消去前であり、連結全体の増減値とは一致しません。

セグメント別営業利益



4

- 連結決算の営業収益は、鉄道旅客運輸収入の増や堅調な不動産賃貸収入などにより対前年で54億円の増収となりました。
- 一方、営業利益は、JR九州の税制特例措置の廃止や減価償却費の増などにより対前年で43億円の減益となりました。
- その結果、親会社株主に帰属する四半期純利益は、対前年で41億円の減益となり、EBITDAは、対前年で14億円減少しました。
- 次に、セグメント別について説明いたします。6ページをご覧ください。

連結損益計算書



(単位：億円)

	2019年3月期 3Q累計実績	2020年3月期 3Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	3,141	3,196	54	101.7%	鉄道旅客運輸収入の増 等
営業費用	2,639	2,737	97	103.7%	税制特例措置の廃止（JR九州） 減価償却費（JR九州）の増 等
営業利益	502	458	△ 43	91.4%	
営業外損益	24	10	△ 13	45.2%	投資有価証券の運用益（JR九州）の減 等
経常利益	526	469	△ 56	89.3%	
特別損益	△ 12	△ 1	11	-	
親会社株主に帰属する 四半期純利益	394	353	△ 41	89.6%	
EBITDA	658	644	△ 14	97.8%	

セグメント情報【サマリー】



(単位：億円)

	2019年3月期 3Q累計実績	2020年3月期 3Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	3,141	3,196	54	101.7%	
運輸サービス	1,330	1,359	28	102.2%	
うち単体・鉄道事業	1,259	1,294	34	102.7%	鉄道旅客運輸収入の増、駅ビルに関する収益費用計上区分の変更による増(+18)等
建設	537	572	35	106.6%	新幹線関連工事の増等
不動産・ホテル	615	624	8	101.4%	
不動産賃貸	397	414	17	104.4%	
不動産販売	93	78	△15	83.1%	マンション販売収入の減等
ホテル事業	124	132	7	105.9%	
流通・外食	785	797	11	101.5%	
その他	517	526	8	101.7%	建設資材売上の増等
営業利益	502	458	△43	91.4%	
運輸サービス	255	258	3	101.2%	
うち単体・鉄道事業	252	259	7	102.9%	税制特例措置の廃止及び減価償却費の増による減、駅ビル等に関する収益費用計上区分の変更による増(+40)等
建設	23	18	△4	80.0%	人件費等の経費の増等
不動産・ホテル	190	150	△39	79.1%	
不動産賃貸	162	133	△28	82.3%	駅ビル等に関する収益費用計上区分の変更による減(△40)等
不動産販売	6	4	△1	71.8%	マンション販売収入の減等
ホテル事業	21	12	△9	57.5%	開業準備費用の増等
流通・外食	25	24	△1	95.5%	
その他	13	13	0	103.7%	
EBITDA	658	644	△14	97.8%	
運輸サービス	304	326	21	107.1%	
うち単体・鉄道事業	295	320	24	108.4%	
建設	30	27	△3	88.7%	
不動産・ホテル	265	234	△31	88.0%	
不動産賃貸	227	202	△25	88.8%	
不動産販売	6	4	△1	73.5%	
ホテル事業	31	27	△4	85.9%	
流通・外食	37	36	△1	96.6%	
その他	27	29	1	106.6%	

※2019年3月期3Q累計実績は、2019年4月1日からの新セグメント区分に組み換えております。

6

- ▶ 主なセグメントについて、説明します。
- ▶ 運輸サービスセグメントについては、JR九州の税制特例措置の廃止や減価償却費の増などがあったものの、鉄道旅客運輸収入の増や駅ビルに関する収益費用計上区分の変更などにより、増収・増益となりました。
- ▶ 建設セグメントについては、新幹線関連工事の増などがあったものの、人件費などの経費の増により増収・減益となりました。
- ▶ 不動産・ホテルセグメントについては、堅調な駅ビル事業に加え、新規開業物件があったものの、ホテルの開業準備費用の増、駅ビルなどに関する収益費用計上区分の変更などにより、増収・減益となりました。
- ▶ 続きまして、単体決算について説明します。8ページをご覧ください。

連結貸借対照表



(単位：億円)

	2019年3月期	2020年3月期 3Q期末	増減	主な増減要因
総資産	8,014	8,196	182	
現金及び預金	169	226	56	
短期有価証券	199	271	72	
金銭の信託	569	430	△ 138	債券の償還および売却による減 等
有形固定資産	4,613	5,048	435	
鉄道事業固定資産	716	719	3	
有利子負債	1,079	1,286	207	社債発行による増 等
純資産	4,207	4,336	128	
資本金及び資本剰余金	2,499	2,499	0	
利益剰余金	1,605	1,801	196	

単体損益計算書



(単位：億円)

	2019年3月期 3Q累計実績	2020年3月期 3Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	1,575	1,602	26	101.7%	
鉄道旅客運輸収入	1,142	1,162	19	101.7%	GW休暇の長期化、久大本線運転再開 等
その他収入	432	439	6	101.6%	
営業費用	1,188	1,241	52	104.4%	
人件費	373	368	△ 5	98.5%	
物件費	662	674	11	101.8%	
動力費	70	70	△ 0	99.7%	
修繕費	206	206	△ 0	99.9%	
その他	385	397	12	103.2%	税制特例措置の廃止に伴う増 等
租税公課	66	89	23	134.7%	税制特例措置の廃止に伴う増 等
減価償却費	86	109	23	127.4%	
営業利益	387	360	△ 26	93.2%	
営業外損益	84	61	△ 22	73.7%	投資有価証券の運用益の減、受取配当金の減 等
経常利益	471	422	△ 48	89.7%	
特別損益	△ 7	4	12		平成30年7月豪雨災害に伴う災害経費の減、 - 令和元年梅雨前線豪雨、8月豪雨、台風17号に伴う災害経費の増 リース事業の譲渡による売却益 等
四半期純利益	384	350	△ 33	91.2%	

8

- 単体決算の営業収益は、鉄道旅客運輸収入の増などにより増収となったものの、税制特例措置の廃止や減価償却費の増などにより、営業利益は減益となりました。
- 特別損益は、今年度6月から8月にかけての豪雨や台風などの災害に伴う費用の増があったものの、昨年度発生した災害に伴う損失の減や、リース事業の譲渡による売却益などにより増加しました。
- 次のページをご覧ください。

鉄道事業



鉄道旅客運輸収入

(単位：億円)

	2019年3月期 3Q累計実績	2020年3月期 3Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	1,142	1,162	19	101.7%	
定期	248	251	3	101.3%	
定期外	894	910	16	101.8%	
新幹線	417	422	4	101.2%	・基礎トレンド（101%程度） ・GW休暇の長期化による増 ・大河ドラマ「西郷どん」放映の反動による減 等
定期	20	21	0	103.9%	
定期外	397	401	4	101.1%	
在来線	725	739	14	102.0%	・基礎トレンド（100%程度） ・GW休暇の長期化による増 ・久大本線運転再開（2018年7月14日復旧） 等
定期	227	230	2	101.1%	
定期外	497	509	11	102.4%	

輸送人キロ

(単位：百万人キロ)

	2019年3月期 3Q累計実績	2020年3月期 3Q累計実績	対前年	
全社計	7,080	7,173	93	101.3%
定期	3,267	3,301	34	101.1%
定期外	3,813	3,872	58	101.5%
新幹線	1,545	1,569	23	101.6%
定期	151	157	5	103.7%
定期外	1,393	1,412	18	101.3%
在来線	5,535	5,604	69	101.2%
定期	3,115	3,144	28	100.9%
定期外	2,419	2,460	40	101.7%

9

- ▶ 鉄道旅客運輸収入について、新幹線は昨年大河ドラマ放映の反動はあったものの、ゴールデンウィーク休暇の長期化や堅調な需要により、対前年101.2%となりました。
- ▶ また、在来線も、ゴールデンウィーク休暇の長期化に加え、久大本線運転再開などにより、対前年102.0%となりました。
- ▶ 続きまして、2020年3月期の業績予想について説明します。
- ▶ 11ページをご覧ください。

Ⅱ 2020年3月期 通期業績予想

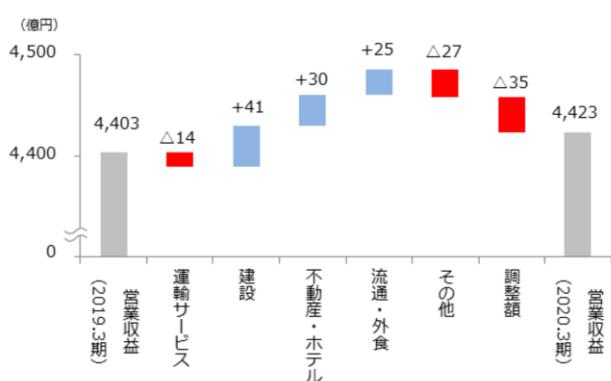
連結業績予想ハイライト



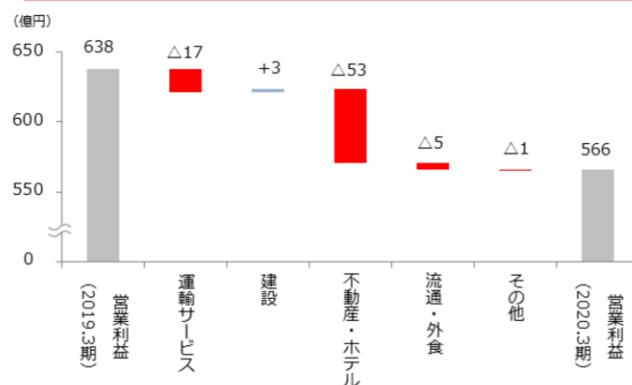
(単位：億円)

	2019年3月期 通期実績	2020年3月期通期		対前年		対前回予想
		前回 (11/5) 予想	今回 (2/10) 予想			
営業収益	4,403	4,423	4,423	19	100.4%	-
営業利益	638	566	566	△ 72	88.6%	-
経常利益	665	572	572	△ 93	86.0%	-
親会社株主に帰属する四半期純利益	492	425	425	△ 67	86.3%	-
EBITDA	854	823	823	△ 31	96.4%	-

セグメント別営業収益



セグメント別営業利益



※ 各セグメントの増減値は、セグメント間取引消去前であり、連結全体の増減値とは一致しません。

11

- 2020年3月期通期業績予想については、日韓関係悪化の長期化や新型肺炎の拡大懸念など不透明な状況はありますが、第3四半期までの堅調な決算状況を踏まえ、前回予想から変更しておりません。
- 続きまして、中期経営計画の取り組み状況について説明いたします。
- 16ページをご覧ください。

セグメント別連結業績予想



(単位：億円)

	2019年3月期 通期実績	2020年3月期通期		対前年		対前回 予想	主な増減理由 (対前回予想)
		前回 (11/5) 予想	今回 (2/10) 予想				
営業収益	4,403	4,423	4,423	19	100.4%	-	
運輸サービス	1,818	1,804	1,804	△ 14	99.2%	-	
単体・鉄道事業	1,722	1,711	1,711	△ 11	99.4%	-	
建設	938	980	980	41	104.5%	-	
不動産・ホテル	900	931	931	30	103.3%	-	
不動産賃貸	539	548	548	8	101.7%	-	
不動産販売	197	198	198	0	100.1%	-	
ホテル事業	164	185	185	20	112.7%	-	
流通・外食	1,040	1,066	1,066	25	102.5%	-	
その他	726	699	699	△ 27	96.1%	-	
営業利益	638	566	566	△ 72	88.6%	-	
運輸サービス	274	257	257	△ 17	93.7%	-	
単体・鉄道事業	267	252	252	△ 15	94.1%	-	
建設	62	66	66	3	104.9%	-	
不動産・ホテル	254	201	201	△ 53	79.0%	-	
不動産賃貸	206	166	166	△ 40	80.2%	-	
不動産販売	23	19	19	△ 4	79.4%	-	
ホテル事業	23	16	16	△ 7	68.1%	-	
流通・外食	34	29	29	△ 5	85.0%	-	
その他	22	21	21	△ 1	95.4%	-	
EBITDA	854	823	823	△ 31	96.4%	-	
運輸サービス	343	354	354	10	103.1%	-	
単体・鉄道事業	328	337	337	8	102.6%	-	
建設	72	74	74	1	101.8%	-	
不動産・ホテル	356	311	311	△ 45	87.3%	-	
不動産賃貸	295	256	256	△ 39	86.7%	-	
不動産販売	24	19	19	△ 5	79.0%	-	
ホテル事業	37	36	36	△ 1	96.9%	-	
流通・外食	50	47	47	△ 3	92.5%	-	
その他	41	45	45	3	107.4%	-	

※2019年3月期通期実績は、2019年4月1日からの新セグメント区分に組み換えております。

単体業績予想



(単位：億円)

	2019年3月期 通期実績	2020年3月期通期		対前年		対前回予想
		前回 (11/5) 予想	今回 (2/10) 予想			
営業収益	2,219	2,211	2,211	△ 8	99.6%	-
鉄道旅客運輸収入	1,514	1,535	1,535	20	101.3%	-
新幹線	549	557	557	7	101.4%	-
在来線	965	978	978	12	101.3%	-
その他収入	704	676	676	△ 28	96.0%	-
営業費用	1,761	1,815	1,815	53	103.0%	-
人件費	497	491	491	△ 6	98.7%	-
物件費	1,065	1,061	1,061	△ 4	99.6%	-
動力費	94	96	96	1	101.8%	-
修繕費	372	326	326	△ 46	87.5%	-
その他	598	639	639	40	106.7%	-
租税公課	80	111	111	30	137.6%	-
減価償却費	118	152	152	33	128.4%	-
営業利益	457	396	396	△ 61	86.6%	-
営業外損益	80	48	48	△ 32	59.6%	-
経常利益	537	444	444	△ 93	82.6%	-
特別損益	△ 9	△ 2	△ 2	7	-	-
当期純利益	442	367	367	△ 75	82.9%	-

Ⅲ 中期経営計画の取り組み状況

「中期経営計画 2019-2021」の位置づけと重点取り組み



JR九州グループ 中期経営計画 2016-2018

やさしく力持ちの「総合的なまちづくり 企業グループ」を目指す

株式上場を契機とした経営基盤強化

「強靱な鉄道づくり」「積極的なまちづくり」の継続的な推進

「新たな事業と九州外エリアへの挑戦」から次のステップへ

株式上場 (2016.10)

収支改善による持続的な鉄道サービスの構築



更なる収益機会の追求

観光需要の促進を目指した新D&S列車の導入およびEXサービスの導入計画を発表

- 九州7県をめぐる新しいD&S列車「36ぷらす3」の運行開始を計画（2020年秋～）
- JR東海およびJR西日本とEXサービスの九州新幹線へのサービスエリア延伸について、2022年春を目標に行うことに合意



黒い787「36ぷらす3」

2020年秋運行開始!

※画像はイメージです

EX予約 スマ+EX

生産性の向上

自動運転の実現に向けて、自動列車運転装置開発の走行試験を開始

- 香椎線の一部区間（西戸崎～香椎駅間）にて走行試験を開始（2019年12月下旬～2020年2月中旬）
- 2020年中に、同区間にて運転士が乗務した状態で営業列車における実証運転を、将来的には運転士以外の係員が前頭に乗務する自動運転(GoA2.5※)の実現を目指す

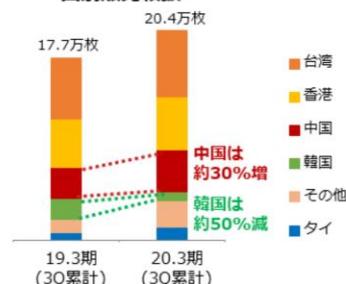
※GoA : Grade of Automation



日韓関係の悪化によるインバウンドへの影響について

- JR-KYUSHU RAIL PASSの販売数は、中国人観光客への販売増等により、対前年115%で堅調に推移
- 高速船事業は、10月以降乗船率に回復基調が見られるも、引き続き状況を注視
- ホテル事業、流通・外食事業における韓国人観光客が占める売上シェアは小さく、業績への影響は軽微

JR-KYUSHU RAIL PASS
国別販売枚数



- 主力事業の収益力強化における、鉄道事業の取り組み状況です。
- 更なる収益機会の追求を目指し、新しいD&S列車「36ぷらす3」の運行計画を発表しました。また、2022年春を目標に、EXサービスの九州新幹線へのサービスエリア延伸についてJR東海さま、JR西日本さまと合意いたしました。
- 生産性の向上については、自動列車運転装置開発の一環として、香椎線の一部区間で走行試験を開始しました。鉄道ネットワークを長期的に維持していくため、安全性を維持・向上させるとともに、効率化にも取り組んでまいります。
- また、日韓関係の悪化による業績への影響は限定的となっておりますが、引き続き、状況を注視していきます。
- 次のページをご覧ください。

鉄道事業における運賃・料金の概要及び増収施策について



● 運賃・料金について

- 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

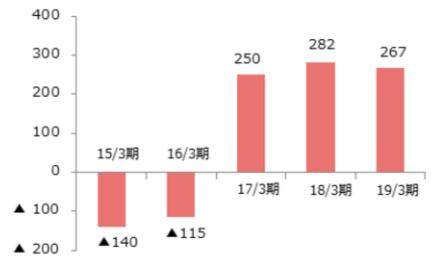
● 運賃・料金の設定及び変更の手続き

- ・ 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）

（億円） 鉄道事業における営業利益の推移



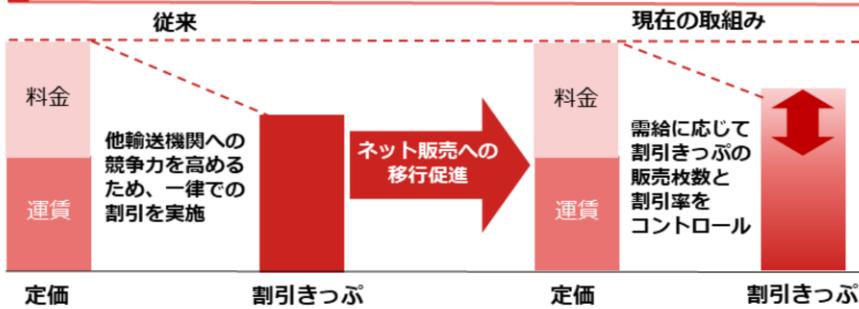
審査基準を満たす場合（イメージ）



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



インターネット列車予約サービス予約件数、金額



- 次に、鉄道事業における運賃・料金の概要及び増収施策について説明します。
- きっぷは運賃と料金から構成されており、運賃と新幹線特急料金の上限については国土交通大臣の認可が必要である一方、上限の範囲内での割引率の設定は届出のみで可能となっています。
- そのため、当社では他輸送機関への競争力を高めるため割引を行っておりますが、以前は紙のきっぷの販売のみであったため、柔軟な価格施策を行うことが難しい状況でした。
- こうした状況を改善するため、当社では需給に応じて割引きっぷの販売枚数や割引率をコントロールできるインターネット列車予約サービスの拡大に取り組んでいます。ネット販売の件数・比率ともに増加しており、鉄道事業の増収に寄与しております。
- 次のページをご覧ください。

成長投資における投資カテゴリーについて



	投資カテゴリー	特徴	主な物件
九州域内	① 駅ビル開発	- 自社用地を活用し、商業施設を中心に開発 - 鉄道事業や関連事業とのシナジー効果を創出	- JR博多シティ(商業) - JRおおいたシティ(商業) - アミュプラザ鹿児島(商業)
	② 駅ビル周辺、沿線開発	- 自社用地の活用に加え、公募・入札案件を取得し、幅広いアセットを開発 - 鉄道事業や関連事業とのシナジー効果を創出	- 六本松開発(商業など) - JRJR博多ビル(オフィスなど) - 福岡東総合庁舎敷地開発計画(オフィスなど) - プラッサム博多中央(ホテル) - 賃貸/分譲/高齢者向け住宅(多数)
域外	③ 九州外開発	- 公募・入札案件を取得し、幅広いアセットを開発	- 二番町センタービル(オフィス) - プラッサム新宿(ホテル) - MJR/RJR堺筋本町タワー(分譲/賃貸)

- 投資カテゴリー①は都市計画等により、開業時期のコントロールができない
- そのため、投資カテゴリー②・③を継続的に行うことで、キャッシュフロー創出力の持続的な向上を図る

【駅ビルの開業時期及び大分・熊本の周辺開発】

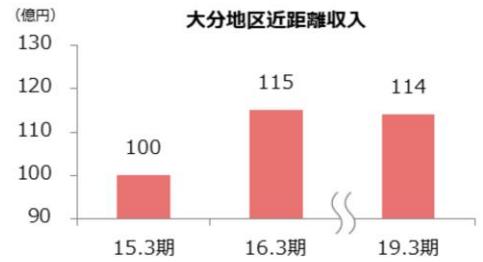
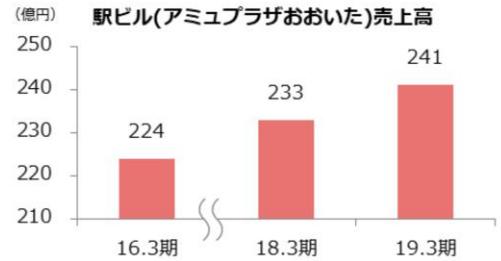
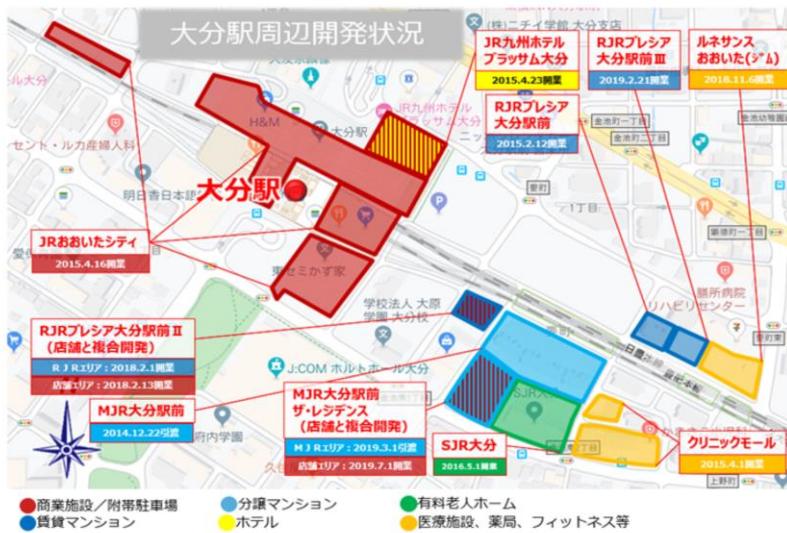


- 当社の成長投資について、3つの投資カテゴリーに分けて説明します。
- まず、投資カテゴリー①は、当社の事業基盤である駅を活用した駅ビル開発です。自社用地を活用し、商業施設を中心に開発するものであり、高い利回りが期待できるものです。
- また、投資カテゴリー②は、駅ビル周辺や鉄道沿線などのまちづくり開発です。これは自社用地の活用に加え、公募・入札案件を活用し、幅広いアセットを開発するものであり、比較的高い利回りが期待できます。
- ①と②はコアとなる九州域内への投資であり、鉄道事業や流通・外食事業といったグループ全体とのシナジー効果が期待できます。
- 最後に、投資カテゴリー③は九州域外で開発を行うものを位置付けています。
- 投資カテゴリー①の駅ビル開発は、新幹線開業や高架化事業といった自治体の都市計画などにより、当社で開業時期をコントロールすることが困難です。そのため、投資カテゴリー②と③を継続的に行うことで、キャッシュフロー創出力の持続的な向上を図っています。
- 次のページをご覧ください。

拠点地域の戦略的まちづくり -大分駅周辺での取り組み



駅周辺開発によりシナジー効果を最大化



様々な連携を通じてまちに賑わいを創出

- 地元商店街との商業連携
商店街とバーゲン開催時期を揃えた「THE まちなかバーゲン」の開催等
- 地方自治体との地域連携
地域行事への積極的な参加や、各自治体と連携したイベントの実施等



商店街による駅ビル 歓迎フラッグの設置

大分市中心部が一体となった イルミネーション

- 次に、大分駅周辺開発を例に、当社のまちづくり戦略について説明します。
- 大分駅周辺では、投資カテゴリー①に該当する大分駅ビルを2015年に開業させ、投資カテゴリー②としてホテルや住居系を含む複合開発を駅周辺で行い、収益の拡大に取り組みました。
- 駅ビルの「アミュプラザおおいた」では、駅という高い集客力によるテナント誘致の優位性もあり、売上高は増加を続けているほか、地元商店街などと連携したイベントを通じて賑わいの創出にも取り組んでおり、地域と一体となった開発により需要を喚起し、近距離収入の増加にも繋がっています。
- 結果として駅周辺の賑わいが増し、2018年以降も賃貸マンションや分譲マンションなどを新たに開発しています。このような戦略的なまちづくりを、宮崎・熊本・長崎などでも取り組んでいきます。
- 次のページをご覧ください。

新たな領域における成長と進化



事業ポートフォリオの戦略的見直しと新たな事業への取り組み

- 当年度はリース事業の譲渡（2019年10月）および病院事業の譲渡契約締結（譲渡予定日：2020年4月）を既に実施
- 2019年12月に「いかしゅうまい」の製造・販売や海中レストランの運営等を行う（株）萬坊（佐賀県唐津市）を子会社化（売上高(2019.8期):約11億円）
- 当社グループの小売りや飲食事業を活かして販路・業容の拡大などを図るとともに、地域への送客を強化することで、観光振興や鉄道需要の掘り起こしにも繋げていく



お土産品「いかしゅうまい」



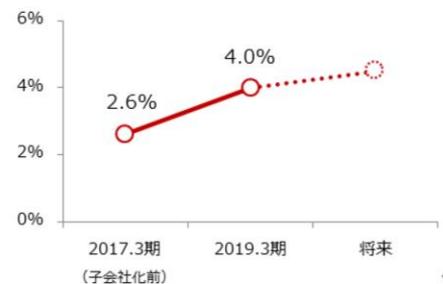
「海中魚処 萬坊」

キャタピラー九州の子会社化後の状況について



- 子会社化以降、既存顧客へのアフターメンテナンスの強化による収入拡大や在庫管理の徹底などの業務見直しにより利益率は上昇
- グループ会社と連携し、建機の活用及び新規顧客を開拓（鉄道関連工事にかかわる工事会社への建機販売、レンタルの斡旋など）
- 需要が拡大している建設機械のレンタル事業分野の強化など、収益拡大の取り組みを継続

営業利益率の推移



21

- 続いて、「新たな領域における成長と進化」に関する取り組み状況です。
- 事業ポートフォリオの戦略的見直しについては、リース事業の譲渡に加え、2020年4月には病院事業の譲渡を予定しています。
- 一方で、2019年12月には「いかしゅうまい」の製造・販売などを行う株式会社萬坊を子会社化しました。当社グループの小売りや飲食事業を活かして販路・業容の拡大などを図るとともに、地域への送客を強化することで、観光振興や鉄道需要の掘り起こしにも繋げていきます。
- また、2017年10月に子会社化したキャタピラー九州については、収入の拡大に努めるとともに、在庫管理の徹底などの業務見直しにより、利益率の改善にも取り組んでいます。今後も、グループ会社との連携によるシナジー効果の創出に加え、レンタル事業分野の強化などにより、収益拡大の取り組みを継続していきます。
- 次のページをご覧ください。

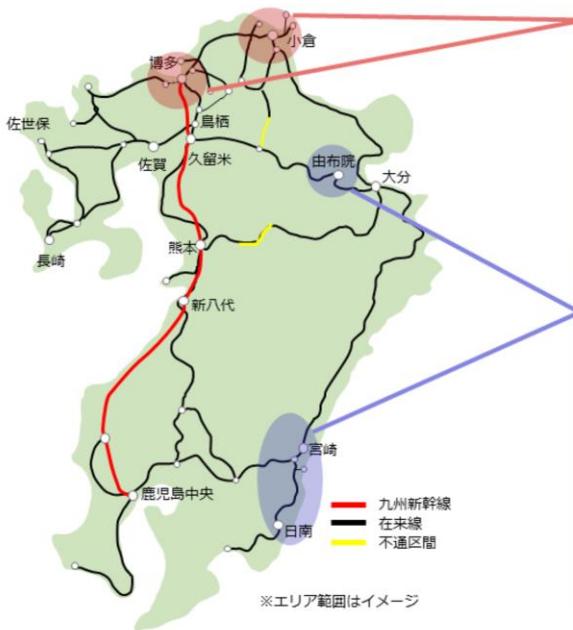
新たなモビリティサービス (MaaS) への挑戦



他交通事業者との取り組みの推進

シームレスなモビリティサービスの展開を見据えた業務連携および実証実験の開始

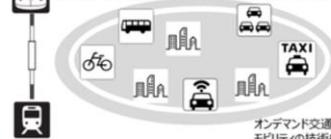
- 第一交通産業と業務連携契約を締結(2019年5月)
- 小田急電鉄が主導する「MaaS Japan」と連携(2019年5月)
- 西日本鉄道と業務連携契約を締結(2019年10月)



都市型MaaSへの取り組み

- トヨタ自動車が開発したマルチモーダルモビリティサービス「my route」に参画(2019年11月)
- トヨタ自動車、西日本鉄道に加え、福岡市・北九州市や他事業者と連携し、輸送サービスや「my route」の利便性向上を図っていく

鉄道・バス・タクシー・シェアサイクルなど様々な交通モードと連携し、モビリティサービスを軸とした「まちづくり」を推進



観光型MaaSへの取り組み

- 由布院地区及び宮崎県で実証実験実行委員会を設立(2019年12月)
- 由布院地区ではMaaSアプリ「EMot」、宮崎市・日南市では「my route」を使用し、2020年6月頃から半年程度の実証実験を計画



もっといい「いきかた」



- 2030年長期ビジョンで目指しているゴールのひとつが、MaaSという新たなモビリティサービス構築への挑戦であり、MaaSによる利益改善です。
- そのビジョンの達成に向けた取り組みとして、当年度は第一交通産業さま、小田急電鉄さまが主導する「MaaS Japan」、西日本鉄道さまとの連携を行ってまいりました。
- また、2019年12月には由布院地区及び宮崎県で実証実験実行委員会を設立しました。由布院地区ではMaaSアプリ「EMot」、宮崎市と日南市などでは「my route」を使用した実証実験を計画しております。
- 今後も同業他社や異業種とのアライアンス、地方自治体や地域コミュニティとの連携などにより、MaaSの拡大に取り組んでいきます。
- 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、国内外及び九州の経済情勢、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

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