



2021年3月期 第1四半期決算概況資料

2020年8月4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。
- 説明を始める前に、令和2年7月豪雨の被害に合われた方およびご家族の方、関係者の方に謹んでお見舞い申し上げます。
- 本日は、「2021年3月期第1四半期決算」および「直近の状況と当面の取り組み、通期業績予想」について説明いたします。
- まず、「2021年3月期第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	2021年3月期第1四半期 決算実績	3
II	直近の状況と当面の取り組み、業績予想	11

I 2021年3月期第1四半期 決算実績

2021年3月期第1四半期 連結決算ハイライト



(単位：億円)

	2020年3月期 1Q累計実績	2021年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	1,004	618	△ 386	61.6%
営業利益	154	△ 157	△ 311	-
経常利益	160	△ 152	△ 313	-
特別損益	1	70	69	-
親会社株主に帰属する四半期純利益	123	△ 51	△ 174	-
EBITDA ^(*)	213	△ 91	△ 305	-

※ EBITDA=営業利益+減価償却費(転売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に伴う鉄道旅客運輸収入の減(△246億円)等により大幅に減収

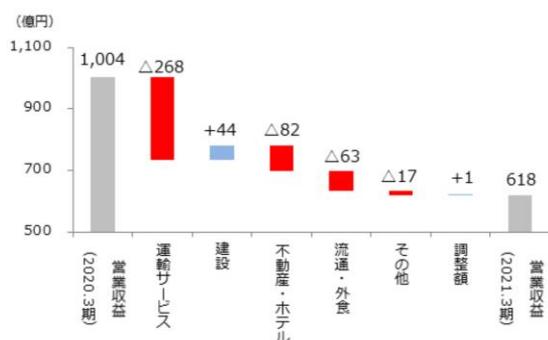
営業利益

列車の運休や店舗の休業に伴う経費の減等はあるも、営業収益の減少に伴い減益

特別損益

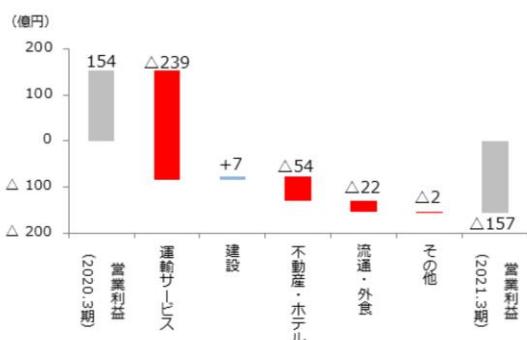
JR九州ドラッグイレブンの株式売却益(+91億円)や日田彦山線復旧に係る災害損失引当金(△21億円)を計上

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。

セグメント別営業利益



- 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に伴う鉄道旅客運輸収入の減などにより、対前年で386億円の減収となりました。
- 営業利益は、列車の運休や店舗の休業に伴う経費の減があるものの、営業収益の大幅な減に伴い、対前年で311億円の減益となり、157億円の営業損失となりました。
- 特別損益は、JR九州ドラッグイレブンの株式売却益や日田彦山線の復旧に係る災害損失引当金の計上などにより、対前年で69億円の増益となりました。
- 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174億円の減益となり、51億円の純損失となりました。また、EBITDAは、対前年で305億円減少しました。
- 続きまして、セグメント別の実績について説明いたします。次のページをご覧ください。

運輸サービスセグメント



- 新型コロナウイルス感染症の影響に伴う外出自粛や感染拡大の防止を目的とした列車の運休等により鉄道旅客運輸収入が大幅に減少
- 高速船事業では、政府からの旅客運送停止要請により運航休止の状況が続く

対前年比較

- 対前年差は、ほぼ全て新型コロナウイルス感染症の影響

(単位：億円)

	2020年3月期 1Q累計実績	2021年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	441	173	△ 268	39.2%
うち単体・鉄道事業	419	162	△ 257	38.7%
鉄道旅客運輸収入	378	132	△ 246	34.9%
営業利益	99	△ 139	△ 239	-
うち単体・鉄道事業	98	△ 135	△ 233	-
EBITDA	121	△ 113	△ 235	-
うち単体・鉄道事業	118	△ 111	△ 229	-

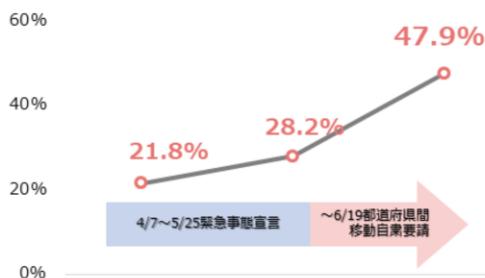
列車運休状況

- 緊急事態宣言期間を中心に列車の運休を実施
- 新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、GW期間中(5月2日～6日)全ての在来線特急列車を運休

列車種別	運休期間	運休率 (対前年)
九州新幹線	3月20日～6月12日	19%
在来線特急列車	3月20日～6月18日	28%
在来線普通列車	4月11日～5月31日	8%
D&S列車	3月20日～6月18日	65%

※一部のD&S列車については運休を継続

運輸取扱収入の月次推移(対前年)



	4月	5月	6月	1Q累計
運輸取扱収入	21.8%	28.2%	47.9%	31.3%
定期収入	48.8%	93.3%	108.8%	73.0%
近距離収入	31.9%	35.4%	60.0%	41.8%
中長距離収入	9.1%	12.9%	33.7%	17.9%

高速船事業の状況

- 政府からの旅客運送停止要請により運航休止(3月9日～)
(1Q営業収益対前年△4億円)

- 運輸サービスセグメントについて、説明いたします。
- 鉄道事業では、鉄道旅客運輸収入が新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しました。
- 特に、4月から5月は緊急事態宣言に伴う外出自粛に加え、ゴールデンウィーク期間中にすべての在来線特急列車を運休したことなどにより、中長距離を中心に大幅に落ち込みました。緊急事態宣言解除後の6月についても、外出自粛の影響が残り、緩やかな回復に留まりました。
- また、高速船事業では、政府の要請による運航休止の状況が継続しております。
- その結果、対前年で268億円の減収、239億円の減益となりました。
- 7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)

	2020年3月期 1Q累計実績	2021年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	378	132	△ 246	34.9%	
定期	83	61	△ 21	73.8%	
定期外	295	70	△ 224	24.0%	
新幹線	133	32	△ 100	24.5%	・新型コロナウイルス感染症の影響による減 ・昨年度のGW休暇長期化の反動減
定期	7	6	△ 1	85.4%	
定期外	126	26	△ 99	21.0%	
在来線	244	99	△ 145	40.6%	・新型コロナウイルス感染症の影響による減 ・GW期間中の全特急列車の運休による減 ・昨年度のGW休暇長期化の反動減
定期	76	55	△ 20	72.7%	
定期外	168	44	△ 124	26.1%	

輸送人キロ

(単位：百万人キロ)

	2020年3月期 1Q累計実績	2021年3月期 1Q累計実績	対前年	
全社計	2,361	1,155	△ 1,205	48.9%
定期	1,122	850	△ 272	75.8%
定期外	1,238	304	△ 933	24.6%
新幹線	493	135	△ 357	27.6%
定期	52	44	△ 8	84.5%
定期外	440	91	△ 349	20.7%
在来線	1,867	1,019	△ 848	54.6%
定期	1,070	806	△ 263	75.3%
定期外	797	213	△ 584	26.8%

不動産・ホテルセグメント



- 駅ビルの休館やテナント支援を目的とした賃料減免等により賃貸収入が大幅に減収
- 特に、ホテル事業では、休館や外出自粛の影響により大幅に稼働率が減少

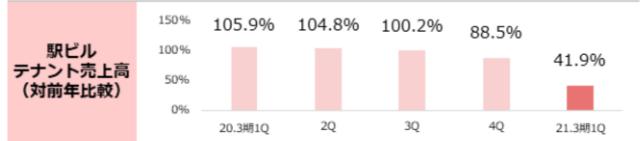
対前年比較

- 不動産賃貸とホテル事業の対前年差は、ほぼ全て新型コロナウイルス感染症の影響

(単位：億円)

	2020年3月期 1Q累計実績	2021年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	197	115	△ 82	58.4%
不動産賃貸	133	102	△ 31	76.4%
不動産販売	23	4	△ 19	20.1%
ホテル事業	39	8	△ 31	20.9%
営業利益	50	△ 3	△ 54	-
不動産賃貸	44	16	△ 27	37.6%
不動産販売	1	△ 2	△ 3	-
ホテル事業	4	△ 18	△ 22	-
EBITDA	76	26	△ 50	34.2%
不動産賃貸	66	40	△ 26	60.6%
不動産販売	1	△ 2	△ 3	-
ホテル事業	8	△ 12	△ 20	-

不動産賃貸事業



休館状況 主要5駅ビルで緊急事態宣言期間を中心に最大40日休館

駅ビルテナント支援策

支援策	期間	内容	1Q影響額
固定賃料減免	4～5月	休業期間中	△約15億円
	6月	営業期間中	
販促費支払免除	4～5月	5割減免	-
		1～3割減免	
		1～3割減免	
		全額免除	

上記の他、4～5月の固定賃料および一部経費の支払猶予を実施

オフィス・賃貸マンション 空室率に変化は見られず堅調に推移

ホテル事業



休館状況 国内8施設で緊急事態宣言期間を中心に最大80日休館

- 不動産・ホテルセグメントについて、説明いたします。
- 不動産賃貸事業の中心である駅ビル事業については、休館や外出自粛の影響によりテナント売上高が対前年60%程度減少した他、テナント支援を目的とした賃料減免などの影響により、大幅に減収となりました。
- また、ホテル事業については、休館や外出自粛により大きな影響を受け、大幅に稼働率が減少しました。
- その結果、対前年で82億円の減収、54億円の減益となりました。
- 次のページをご覧ください。

流通・外食セグメント



- 鉄道旅客の減少や駅ビルの休館等に伴う駅周辺施設への来客数の大幅な減少を受け、駅周辺店舗を中心に苦戦
- 特に、外食事業では外出自粛の影響を受け、厳しい状況が継続

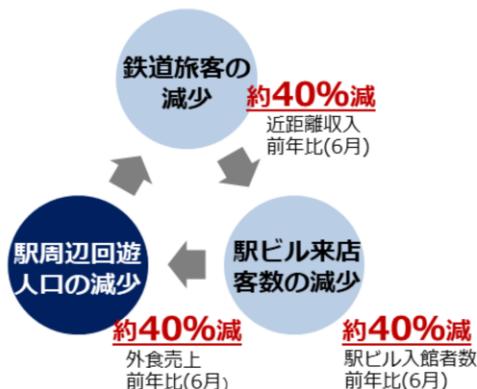
対前年比較

- 対前年差は、ほぼ全て新型コロナウイルス感染症の影響

(単位：億円)

	2020年3月期 1Q累計実績	2021年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	260	196	△ 63	75.4%
営業利益	7	△ 15	△ 22	-
EBITDA	11	△ 10	△ 22	-

※JR九州ドラッグイレブン株式会社は、株式一部譲渡のため、1Q未より持分法適用会社となりました【(参考) 同社1Q営業収益124億円】



各事業の状況

流通事業	ドラッグストア	駅周辺店舗を中心に苦戦も、マスク等の販売が好調に推移 1Q：概ね前年並に推移	外食事業	ファーストフード	テイクアウト、オンライン販売が下支え 4月～5月：対前年約3割減 6月：対前年約2割減
	コンビニ	● 駅周辺店舗を中心に苦戦 4月～5月：対前年約3割減 6月：対前年約2割減まで回復		居酒屋・レストラン	● 外出自粛が大きく影響し、低迷 4月～5月：対前年約8割減 6月：対前年約4割減まで回復

- 流通・外食セグメントについて、説明いたします。
- 鉄道旅客の減少や駅ビルの休館等に伴う駅周辺施設への来客数の大幅な減少を受け、駅周辺店舗を中心に苦戦しました。
- 特に、外食事業では、ファーストフードのテイクアウト等は堅調に推移したものの、居酒屋・レストランは外出自粛の影響を受け、厳しい状況となりました。
- その結果、対前年で63億円の減収、22億円の減益となりました。
- 続きまして、「直近の状況と当面の取り組み」について説明いたします。13ページをご覧ください。

セグメント情報【サマリー】



(単位：億円)

	2020年3月期 1Q累計実績	2021年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	1,004	618	△ 386	61.6%	
運輸サービス	441	173	△ 268	39.2%	新型コロナウイルス感染症の影響 等
うち単体・鉄道事業	419	162	△ 257	38.7%	
建設	124	168	44	135.9%	新幹線関連工事の増 等
不動産・ホテル	197	115	△ 82	58.4%	
不動産賃貸	133	102	△ 31	76.4%	新型コロナウイルス感染症の影響 等
不動産販売	23	4	△ 19	20.1%	
ホテル事業	39	8	△ 31	20.9%	新型コロナウイルス感染症の影響 等
流通・外食	260	196	△ 63	75.4%	新型コロナウイルス感染症の影響 等
その他	161	143	△ 17	88.9%	リース・割賦事業の譲渡による減 等
営業利益	154	△ 157	△ 311	-	
運輸サービス	99	△ 139	△ 239	-	新型コロナウイルス感染症の影響 等
うち単体・鉄道事業	98	△ 135	△ 233	-	
建設	△ 5	2	7	-	新幹線関連工事の増 等
不動産・ホテル	50	△ 3	△ 54	-	
不動産賃貸	44	16	△ 27	37.6%	新型コロナウイルス感染症の影響 等
不動産販売	1	△ 2	△ 3	-	
ホテル事業	4	△ 18	△ 22	-	新型コロナウイルス感染症の影響 等
流通・外食	7	△ 15	△ 22	-	新型コロナウイルス感染症の影響 等
その他	3	1	△ 2	37.1%	リース・割賦事業の譲渡による減 等
EBITDA	213	△ 91	△ 305	-	
運輸サービス	121	△ 113	△ 235	-	
うち単体・鉄道事業	118	△ 111	△ 229	-	
建設	△ 2	5	7	-	
不動産・ホテル	76	26	△ 50	34.2%	
不動産賃貸	66	40	△ 26	60.6%	
不動産販売	1	△ 2	△ 3	-	
ホテル事業	8	△ 12	△ 20	-	
流通・外食	11	△ 10	△ 22	-	
その他	8	5	△ 3	62.2%	

単体損益計算書



(単位：億円)

	2020年3月期 1Q累計実績	2021年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	513	241	△ 271	47.1%	
鉄道旅客運輸収入	378	132	△ 246	34.9%	新型コロナウイルス感染症の影響 等
その他収入	134	109	△ 25	81.3%	マンション販売収入の減 等
営業費用	380	345	△ 35	90.6%	
人件費	124	112	△ 11	90.7%	病院事業の譲渡による減、列車の運休等による手当の減 等
物件費	194	165	△ 28	85.2%	
動力費	23	19	△ 3	83.2%	列車の運休による減 等
修繕費	52	48	△ 3	93.7%	
その他	119	97	△ 21	81.8%	マンション販売原価の減 等
租税公課	26	25	△ 1	92.9%	
減価償却費	34	41	6	119.2%	
営業利益	132	△ 103	△ 235	-	
営業外損益	48	90	42	188.4%	受取配当金の増 等
経常利益	180	△ 12	△ 193	-	
特別損益	1	69	68	-	JR九州ドラッグイレブンの株式一部売却による増 日田彦山線復旧に係る災害損失引当金の増 等
四半期純利益	151	78	△ 72	52.0%	

Ⅱ 直近の状況と当面の取り組み、 業績予想

JR九州グループの今、果たすべき役割

ステークホルダーと共に、新型コロナウイルスを乗り越えるべく、九州のモビリティサービス企業としての社会的役割を果たし、信頼される企業グループへ

社会

- ・交通ネットワークという社会インフラの維持
- ・県間移動による感染拡大防止を目的としたGW期間における在来線特急の全便運休
- ・当社グループ主催のイベントの自粛
- ・一部駅ビル、ホテル等における臨時休業や営業時間短縮

お客さま お取引先

- ・鉄道施設、駅ビル、ホテル等の施設における頻繁な清掃や消毒
- ・駅ビルのテナント入居者に対する賃料の減額や支払い時期の猶予等による支援策の実施

従業員

- ・従業員へのトップメッセージの発信等の情報共有
- ・雇用維持を前提にした、一時帰休といった短期的な雇用調整
- ・従業員および生活を共にする方の安全を確保を目的とした時差出勤、テレワークの活用

株主

- ・手元流動性の確保を最優先とした企業価値維持のための施策の推進

直近の状況と当面の取り組み（運輸サービスセグメント）



- 中長距離収入を中心に運輸取扱収入は依然として厳しい状況
- 新型コロナウイルスの影響下においても、お客さまに安心して列車をご利用いただくため、対面によらないインターネット列車予約サービスの強化や列車の換気・消毒等を実施
- 新たな乗り放題型商品等の展開による鉄道利用の需要喚起のための販促

運輸取扱収入の7月速報値（対前年）



安心して列車にご乗車いただくための取り組み

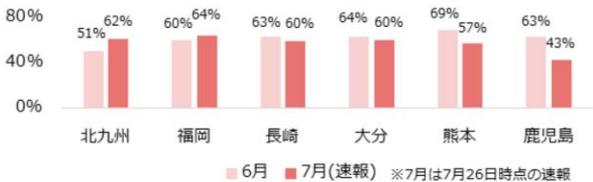
- インターネット列車予約サービスの強化
割引商品の投入によるインターネット予約促進



- 駅施設・列車の換気・消毒等の取り組み
(新幹線・在来線特急)
空調装置による空気の入替え
(在来線普通・快速)
窓開けや停車時のドア開閉 等



【参考】エリア別の6月・7月近距離収入速報値（対前年）



需要喚起のための販促

- 低価格の乗り放題型商品「みんなの九州きっぷ」等の展開により、鉄道利用の需要を喚起
- 地域を元気にする取り組み「みんなの九州プロジェクト」等の展開



【参考】お盆期間の指定席予約状況（7月21日現在）

新幹線・在来線指定席予約率	10.0%	(参考：前年36.7%)
D&S列車指定席予約率	17.8%	(参考：前年38.9%)

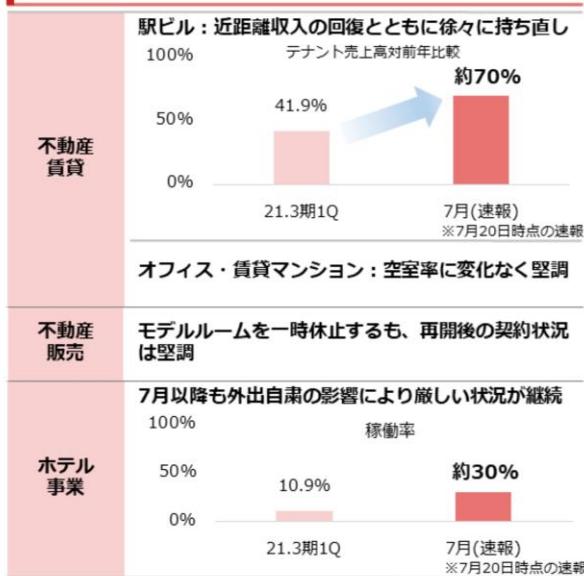
- 運輸サービスセグメントについて、説明いたします。
- 鉄道事業では、運輸取扱収入は4月を底として徐々に回復の傾向が見られるものの、中長距離収入を中心に依然として外出自粛の影響が続いています。
- 安心して鉄道をご利用いただくため、対面によらないインターネット列車予約サービスの強化や駅施設・列車の換気・消毒など、新型コロナウイルスの感染拡大防止に努める取り組みを強化しております。
- 一方で、ネット予約限定の乗り放題型商品「みんなの九州きっぷ」をはじめとした割引商品を投入するなど、新型コロナウイルスの状況を踏まえつつ、需要の拡大を図ってまいります。
- 次のページをご覧ください。

直近の状況と当面の取り組み（不動産・ホテルセグメント）



- 新型コロナウイルス影響下においても、お客さまに安心してご利用いただくための施策を推進
- 駅ビルのテナント売上が前年並の回復には至らず。一方、オフィス・賃貸マンションでは、空室率に変化はなく堅調に推移。ホテル事業は依然として厳しい状況
- 駅を中心としたまちづくりを行う基本戦略は堅持し、二つの駅ビル周辺開発を進める

各事業の直近の状況



宮崎および熊本駅周辺開発の状況

- 開発工事およびリーシングは順調に推移

宮崎駅周辺開発



開業 予定 日	2020年11月20日 ※ひむかきらめき市場（高架下商業エリア） は10月14日
主な 周辺 開発	<ul style="list-style-type: none"> ● JR宮交ツインビル（商業・オフィス） ● 分譲マンション ● MJRザ・ガーデン宮崎駅前(182戸) ● MJR宮崎駅南パークサイド(48戸)

熊本駅周辺開発



開業 予定 日	2021年春（駅ビル）
主な 周辺 開発	<ul style="list-style-type: none"> ● 熊本駅西ビル（仮称）・熊本駅北ビル（仮称）（商業・オフィス） ● ホテル（約200室） ● MJR熊本ザ・タワー(230戸) ● RJRプレシア熊本駅前(144戸)

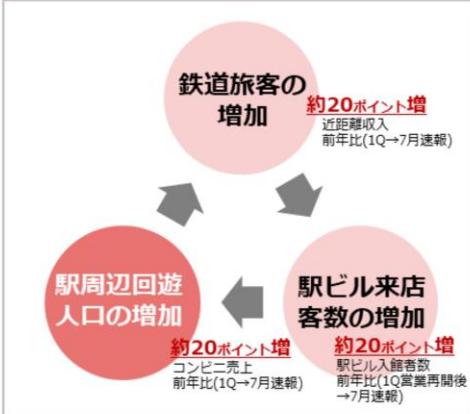
- 不動産・ホテルセグメントについて、説明いたします。
- 不動産賃貸事業における駅ビル事業は、近距離収入の回復とともに、テナント売上高が徐々に持ち直す傾向が見られますが、前年並みの回復には未だ至っていません。一方で、オフィスビルおよび賃貸マンション事業ではコロナ禍の前後で空室率に変化は見られず、堅調に推移しています。
- ホテル事業は、緊急事態宣言解除後も、ビジネスや観光のご利用減が続いており、厳しい状況が継続しています。
- このような厳しい状況の中でも、駅を中心としたまちづくりを行う基本戦略は堅持し、宮崎および熊本駅ビル開発の総仕上げを進めています。
- 次のページをご覧ください。

直近の状況と当面の取り組み（流通・外食セグメント）



- 流通事業は、郊外店を中心に徐々に回復傾向。巣ごもり需要を捉えた売場改善等を推進
- 外食事業は、ファーストフードを中心に回復傾向。好調なテイクアウト・オンライン販売の取り組みを強化

お客さまのニーズに合わせた売場づくり等により、鉄道の回復に対応すべく、収益力の更なる強化を図る



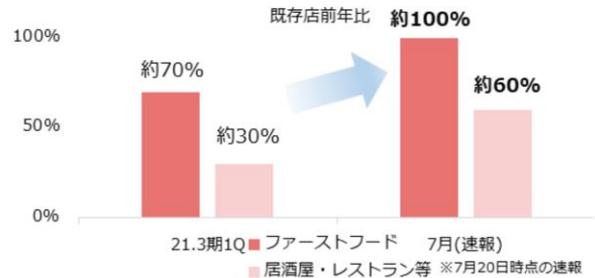
流通事業の直近の状況

- 巣ごもり需要を捉えた売場・品揃え改善



外食事業の直近の状況

- テイクアウト・オンライン販売の強化



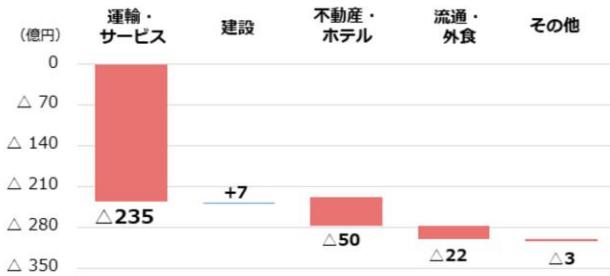
- 流通・外食セグメントについて、説明いたします。
- 流通事業は、郊外店を中心に回復傾向にあり、巣ごもり需要を捉えて売場や品揃えの改善を進めていきます。
- また、外食事業は、ファーストフード店を中心に回復傾向がみられることから、好調なテイクアウトやオンライン販売の取り組みを強化していきます。
- 次のページをご覧ください。

直近の状況と当面の取り組み (キャッシュフローマネジメント)



- 新型コロナウイルス感染症の影響継続に耐えうる大型資金調達を実施
- 鉄道の安全投資および宮崎・熊本駅周辺開発以外の設備投資は可能な限り延期・抑制するほか、徹底した費用削減の取り組みを推進

第1四半期のセグメント別EBITDA減少額 (対前年)



成長投資・維持更新投資の見直し

- 数百億円規模で設備投資の見直しを検討



資金調達の状況

新規借入	1,000億円
社債発行	400億円
コミットメントライン設定	1,200億円
CP発行	短期格付 (a-1+)取得

費用削減の取り組み

- 一時帰休の活用等による人件費の抑制
- 広告宣伝費等の業務費の大幅な削減
- ITツール等を活用した業務の抜本的な見直し
- 安全に係るもの以外の修繕費の抑制・先送り

- キャッシュフローマネジメントについて、説明いたします。
- 緊急事態宣言期間の収入状況等の継続を想定した Worst Case を前提として、既に1,400億円の資金調達を行いました。
- 第1四半期のEBITDAは対前年で305億円減少しておりますが、これまでの資金調達により、新型コロナウイルス感染症の影響継続に耐えうる十分な資金を確保しています。
- さらに、当面は手元流動性を最優先とする考えのもと、設備投資についても鉄道の安全投資および宮崎・熊本駅周辺開発への設備投資以外は、可能な限り抑制・先送りを進めています。
- 加えて、単体の人件費・物件費については当初想定していた費用よりも100億円程度削減を目指しており、各グループ会社においても費用の削減を進めております。
- 続きまして、「2021年3月期業績予想・配当予想」について説明いたします。次のページをご覧ください。



- 新型コロナウイルス感染症の影響により、今後の収入動向等が極めて不透明であり、業績予想の合理的な算定が困難であることから、連結業績予想については現時点では未定
- 年間配当金についても、中間配当を含めて、現時点で未定
- 今後、予想が可能となった段階で速やかに公表

- これまでの説明を踏まえ、2021年3月期業績予想および年間配当金については、新型コロナウイルス感染症の影響により、今後の収入動向等が極めて不透明であり、業績予想の合理的な算定が困難であることから、現時点では未定とさせていただきます。今後、予想が可能となった段階で速やかに発表いたします。
- 続きまして、「令和2年7月豪雨による主な被災状況」について説明いたします。次のページをご覧ください。

令和2年7月豪雨による主な被災状況



- 7月3日～10日の間で、17線区で被災、20路線で運休が発生
- 久大本線及び肥薩線の一部区間は、橋梁流出等により復旧にはかなりの時間を要する見込み

不通区間	鹿児島本線（熊本エリア） 長洲～榎木
距離	25.2 km
主な被害	土砂流入
復旧時期	8月3日



不通区間	久大本線 日田～向之原
距離	80.1 km
主な被害	橋梁流出、土砂・盛土流入等
復旧時期	8月8日(予定)：日田～豊後森 8月末(予定)：庄内～向之原 未定：豊後森～庄内



不通区間	鹿児島本線（鹿児島エリア） 川内～鹿児島中央
距離	46.1 km
主な被害	土砂流入
復旧時期	7月27日：串木野～鹿児島中央 8月1日：川内～串木野



串木野～鹿児島中央

川内～串木野

※川内～隈之城間は肥薩おれんじ鉄道から乗り入れる車両のみ運転

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



- ご心配をおかけしている令和2年7月豪雨については、熊本県を中心に九州全域で被害が発生し、一時は20路線で運休が発生しました。
- 現在もネットワークの復旧に向けて作業を進めておりますが、久大本線及び肥薩線の一部区間については、橋梁流出等の甚大な被害が判明し、今後は復旧方法などの詳細な検討を進めてまいります。復旧にかかる費用・期間についても、それらの検討の進捗に合わせて、公表していきます。
- 続きまして、「持続可能なモビリティサービス構築に向けた取り組み」について説明いたします。次のページをご覧ください。

持続可能なモビリティサービス構築に向けた取り組み



MaaSの取り組み

- 西日本鉄道と連携し、今年3月から実施しているJR下曾根駅での列車・バス乗り継ぎ利便性の向上に関する施策は評価を受けており、実施エリア拡大を検討中
- 宮崎における取り組みが、国土交通省の「日本版MaaS推進・支援事業」に選定され、MaaSのモデル構築に向けて、今秋より実証実験を開始



日田彦山線のBRTでの復旧

- 2017年7月から不通となっていた添田-夜明間について、BRTでの復旧を決定
- BRT専用道を整備するほか、一部区間では住民の生活圏に近い一般道にBRTを運行させ、利便性の向上を図る。停留所の新設により乗降場は10か所から23か所に増加
- 工期は約3年、事業費は約26億円を見込む



添田駅復旧後イメージ



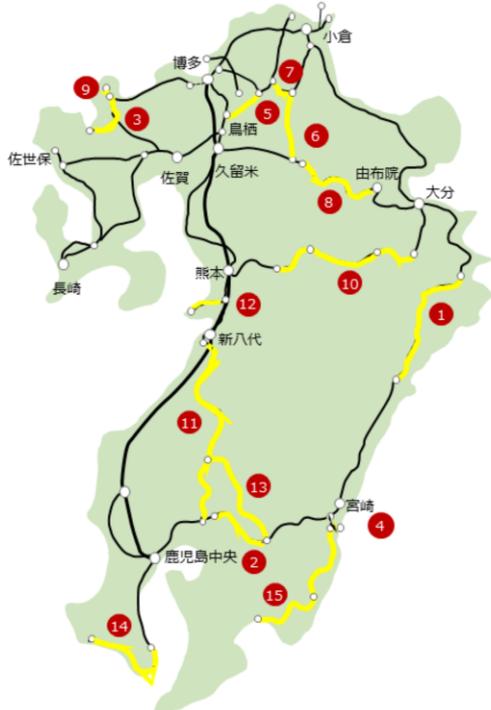
- 2030年長期ビジョンで目指すゴールの一つであるMaaSに関して、西日本鉄道さまをはじめとした他の交通事業者さまとの連携を強化する取り組みを進めています。
- まず、今年3月より開始した、JR下曾根駅における当社の鉄道と西日本鉄道さまとの鉄道・バスの乗り継ぎ利便性の向上の取り組みは、お客さまから評価をいただいています。今後はエリア拡大を図り、利便性の高いサービスの提供を通じて、公共交通機関を利用するお客さまの創出・確保を目指した取り組みを推進していきます。
- また、宮崎においてMaaSに関する取り組みを推進しておりましたが、先日、国土交通省の「日本版MaaS推進・支援事業」に選定され、秋より実証実験を開始します。持続可能な交通ネットワークに向けて、地域とともに取り組みます。
- そして、2017年の九州北部豪雨で一部不通となっている日田彦山線は、不通区間をBRTで復旧することが決定しました。一部区間では、沿線住民の皆さまの利便性向上の観点から、生活圏に近い一般道の走行や停留所の増設を行い、地域の状況に合わせたBRTを運行する計画です。
- 次のページをご覧ください。

持続可能なモビリティサービス構築に向けた取り組み



線区別収支の開示

- 2020年5月に平均通過人員が2,000人/日未満の線区について収支を公表
- 自治体・沿線住民と厳しい収支状況を共有し、線区の持続可能性向上を目指して協働での取り組みを進めていく



No.	線名	区間	営業キロ (Km)	2019.3期収支 (百万円)	平均通過人員 (人/日)
				営業損益	2019.3期
①	日豊本線	佐伯～延岡	58.4	▲674	889
		都城～国分	42.2	▲392	1,438
②	筑肥線	伊万里～唐津	33.1	▲193	222
④	宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1.4	▲6	1,918
⑤	筑豊本線	桂川～原田	20.8	—	— (534) [※]
⑥	日田彦山線	田川後藤寺～夜明	38.7	—	— (299) [※]
⑦	後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	13.3	▲179	1,315
⑧	久大本線	日田～由布院	51.5	▲254	1,756 (2,027) [※]
⑨	唐津線	唐津～西唐津	2.2	▲229	1,005
⑩	豊肥本線	肥後大津～宮地	30.8	—	— (1,854) [※]
		宮地～豊後竹田	34.6	▲348	101 (463) [※]
		豊後竹田～三重町	23.9	▲206	951 (1,331) [※]
⑪	肥薩線	八代～人吉	51.8	▲573	455
		人吉～吉松	35.0	▲261	105
		吉松～隼人	37.4	▲359	656
⑫	三角線	宇土～三角	25.6	▲273	1,242
⑬	吉都線	吉松～都城	61.6	▲341	465
⑭	指宿枕崎線	指宿～枕崎	42.1	▲405	291
⑮	日南線	田吉～油津	44.0	▲485	1,160
		油津～志布志	42.9	▲398	193

前提条件や算出方法詳細などについては下記リンク（当社HP）にてご確認ください。

> 線区別ご利用状況： <https://www.jrkyushu.co.jp/company/info/data/senkubetsu.html>

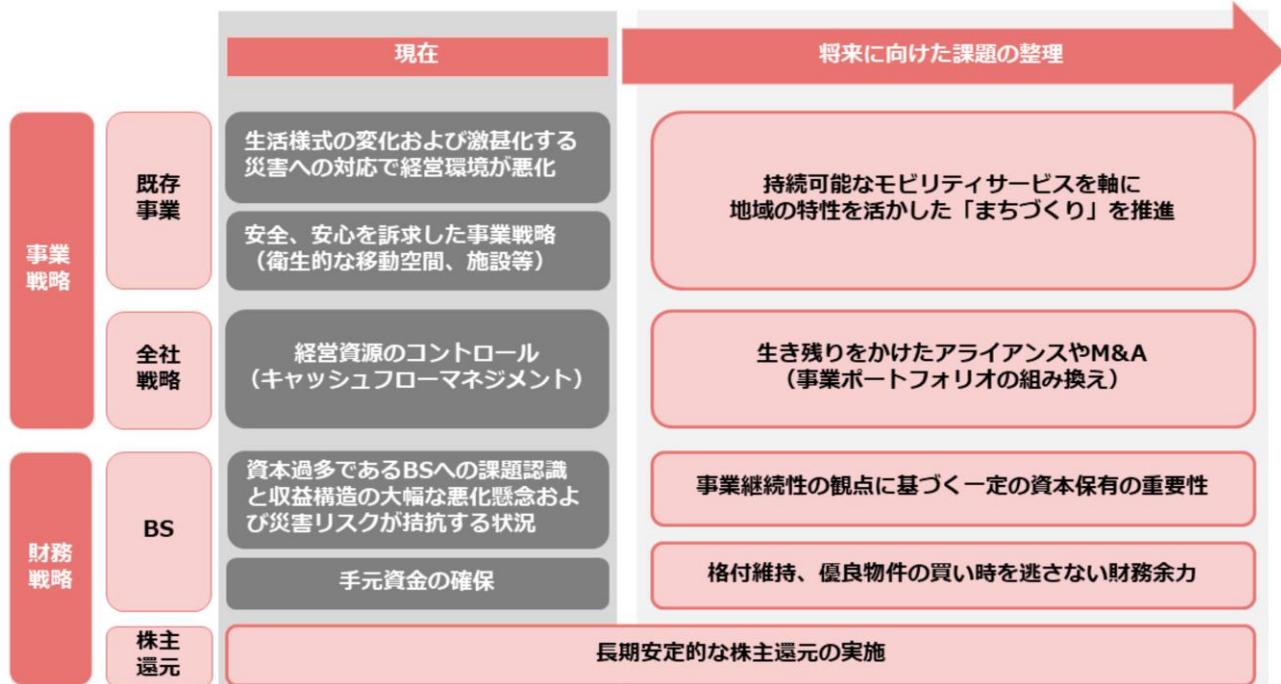
- 地方路線の活性化に向けて、自治体や沿線住民の皆さまと各線区のご利用現状を共有するため、線区別収支を公表しました。
- まずは厳しい状況を共有することが目的ですが、自治体や沿線住民の皆さまと協働して、各線区のご利用増に繋がる施策の検討を進め、持続可能な交通ネットワークの構築を目指します。
- 次のページをご覧ください。

今後のアウトライン



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



21

- 今後のアウトラインについて説明いたします。
- 現在は、本日のご説明の通り、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた既存事業の立て直し最優先であり、様々なステークホルダーとともに乗り越える施策に取り組むことで、企業存続に向けて全力を尽くしてまいります。
- 一方で、アフターコロナを見据え、様々なステークホルダーと協働し、持続可能なモビリティサービスを軸としたまちづくりの推進や更なる事業ポートフォリオの見直しの検討を進めており、進捗は今後ご報告していきます。
- また、当面は財務健全性の維持を努めつつも、資本過多であるBSに対する課題認識は変わっておらず、株主還元の重要性を認識しつつ、財務戦略の見直しの検討を進めています。
- 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/>