

2025年3月期 第1四半期決算説明会

2024年8月6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、2025年3月期第1四半期決算実績、2025年3月期通期業績予想及び配当予想、セグメントの状況、中期経営計画の取り組み状況と、先日国土交通大臣宛てに申請をいたしました、鉄道運賃・料金の改定について説明いたします。
- まず、「2025年3月期第1四半期決算実績」について説明します。5ページをご覧ください。

目次

I	2025年3月期第1四半期決算実績	4
II	2025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	13
IV	中期経営計画の取り組み状況	22
V	鉄道運賃・料金改定の申請	28

概要

25.3期 第1四半期 決算実績

- 各セグメントにおける需要の回復等により、対前年で連結営業収益、営業利益、経常利益は増収・増益
- ドラッグイレブン株式の譲渡益の減により、親会社株主に帰属する四半期純利益は対前年で減益

25.3期 通期業績予想 及び配当予想

- 通期業績予想に対して1Qの業績は概ね順調に進捗
- 連結業績予想は5月9日公表の予想を据え置き
- 配当予想は、1株当たり年間配当金93円（中間配当再開予定）を据え置き

セグメントの状況

- 鉄道旅客運輸収入は、19.3期比97.6%、24.3期比105.2%
- ホテル事業におけるADR・稼働率は、25.3期で22,000円台・80%強で推移

中期経営計画の 取り組み状況

- J R九州アプリのリニューアル、新技術の活用によるコスト削減などを実施
- 西九州エリアのまちづくり一巡後も西九州新幹線のご利用状況は順調に推移
- 沿線の自治体と包括連携協定を締結、定住人口・交流人口増加とサステナブルな鉄道事業の構築を目指す

鉄道運賃・料金 改定の申請

- 7月19日に改定率15.0%、増収率11.4%の改定を申請

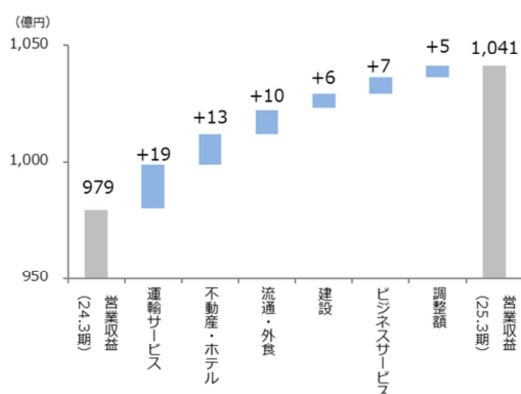
I 2025年3月期第1四半期決算実績

2025年3月期 第1四半期連結決算ハイライト

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	979	1,041	62	106.4%
営業利益	134	147	12	109.0%
経常利益	137	151	14	110.4%
特別損益	84	1	△ 82	1.8%
親会社株主に帰属する 四半期純利益	177	114	△ 63	64.2%
EBITDA ^(※)	211	236	24	111.8%

※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。

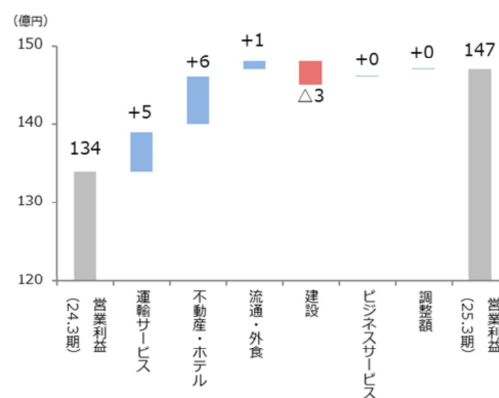
セグメント別営業収益



ポイント

- 保有物件の売却の減はあったものの、鉄道旅客運輸収入の回復、既存施設が好調に推移したこと、前期開業物件の平年度化などにより、営業収益は対前年増収、営業利益は対前年増益
- ドラッグイレブン株式の譲渡益の減などにより親会社株主に帰属する四半期純利益は対前年減益

セグメント別営業利益



- 営業収益は、鉄道事業を始めとした各事業における需要が回復したことなどにより、対前年で62億円増の1,041億円となりました。
- 営業利益は、営業収益の増加により、対前年で12億円増の147億円。EBITDAも、対前年で24億円増加し、236億円となりました。
- また、親会社株主に帰属する四半期純利益は、前年に実施しましたドラッグイレブン株式の売却に伴う譲渡益の減などにより、対前年で63億円減の114億円となりました。
- 次に、「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。

2025年3月期 第1四半期連結決算実績（セグメント別）

（単位：億円）

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年	主な増減要因
営業収益	979	1,041	62	106.4%
運輸サービス	385	404	19	105.0%
単体・鉄道事業	379	397	18	104.9% 需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	317	330	13	104.1%
不動産賃貸	162	183	20	112.6% 需要の回復による賃貸収入の増
不動産販売	101	71	△ 30	70.4% 保有物件の売却の減
ホテル事業	53	75	22	142.5% 需要の回復による増
流通・外食	144	154	10	107.2% 需要の回復による増
建設	153	159	6	104.3%
ビジネスサービス	177	184	7	104.0%
営業利益	134	147	12	109.0%
運輸サービス	58	64	5	109.8%
単体・鉄道事業	59	66	7	112.0%
不動産・ホテル	66	73	6	109.8%
不動産賃貸	40	45	4	110.5%
不動産販売	17	11	△ 6	63.1%
ホテル事業	8	17	8	204.7%
流通・外食	6	7	1	123.7%
建設	△ 5	△ 9	△ 3	-
ビジネスサービス	9	10	0	105.2%
EBITDA	211	236	24	111.8%
運輸サービス	87	96	9	110.4%
単体・鉄道事業	87	97	9	111.4%
不動産・ホテル	103	118	14	113.9%
不動産賃貸	71	81	9	113.6%
不動産販売	17	11	△ 6	63.2%
ホテル事業	14	25	11	178.1%
流通・外食	9	11	1	121.5%
建設	△ 3	△ 6	△ 2	-
ビジネスサービス	16	17	1	106.6%

2025年3月期 第1四半期単体決算実績

(単位：億円)

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	566	573	6	101.1%	
鉄道旅客運輸収入	342	359	17	105.2%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	131	139	8	106.6%	
在来線	211	220	9	104.3%	
その他収入	224	213	△ 11	95.0%	保有物件の売却の減ほか
営業費用	453	450	△ 3	99.3%	
人件費	103	119	15	115.3%	新人事・賃金制度開始に伴う増
物件費	270	240	△ 29	89.2%	
動力費	28	24	△ 3	87.5%	
修繕費	50	50	△ 0	99.3%	
その他	191	165	△ 25	86.7%	保有物件の売却原価の減ほか
租税公課	31	33	1	105.9%	
減価償却費	48	56	8	117.1%	
営業利益	113	122	9	108.6%	
営業外損益	47	4	△ 43	10.2%	
経常利益	161	127	△ 33	79.3%	
特別損益	82	1	△ 80	2.4%	ドラッグイレブン株式の売却益による減
四半期純利益	205	96	△ 109	46.9%	

(再掲) 単体事業別

(単位：億円)

		2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年	
鉄道事業	営業収益	379	397	18	104.9%
	営業利益	59	66	7	112.0%
関連事業	営業収益	187	175	△ 12	93.5%
	営業利益	53	56	2	104.9%

Ⅱ 2025年3月期通期業績予想及び配当予想

2025年3月期 通期連結業績予想ハイライト

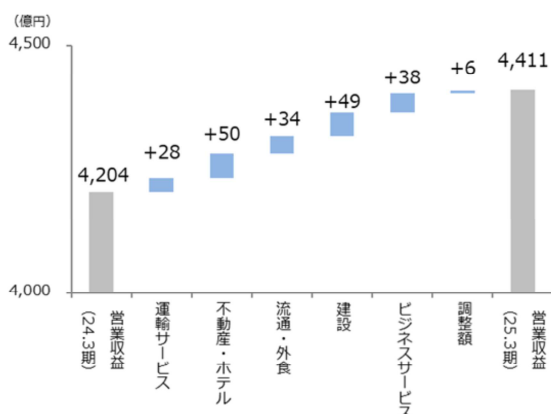
(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	中期経営計画 目標値	対目標
営業収益	4,204	4,411	206 104.9%	4,400	11 100.3%
営業利益	470	573	102 121.7%	570	3 100.5%
経常利益	489	567	77 115.9%	-	- -
親会社株主に帰属する 当期純利益	384	422	37 109.8%	-	- -
EBITDA	800	940	139 117.4%	940	- 100.0%

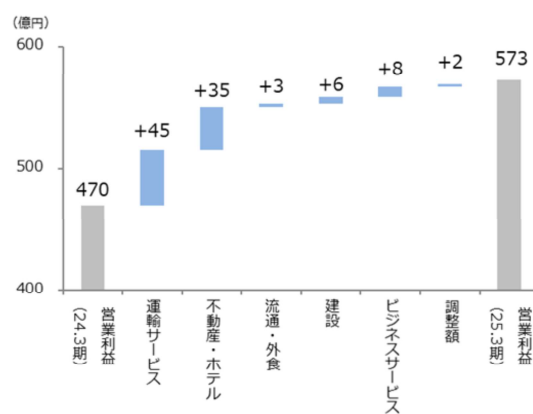
ポイント

- ・従業員の待遇改善による人件費の増はあるものの、鉄道運輸収入の増や修繕費の減、前期開業物件の平年度化や開業経費剥落などにより、営業利益は増益見込み
- ・連結の範囲を変更し、建設セグメントとビジネスサービスセグメントの一部の孫会社を連結化
- ・中期経営計画における営業収益・営業利益・EBITDAの目標は達成見込み

セグメント別営業収益



セグメント別営業利益



- 通期業績予想及び配当予想については、5月9日公表の予想から変更しておりません。
- 引き続き、各セグメントにおける収入費用の動向を注視しつつ、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を推進してまいります。
- 次に、「セグメントの状況」について説明します。14ページをご覧ください。

2025年3月期 セグメント別通期業績予想

						(単位：億円)		
	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年		主な増減理由	中期経営計画 目標値	対目標	
営業収益	4,204	4,411	206	104.9%		4,400	11	100.3%
運輸サービス	1,637	1,666	28	101.7%	需要の緩やかな回復による増	1,630	36	102.2%
車体・鉄道事業	1,604	1,628	23	101.4%		1,590	38	102.4%
不動産・ホテル	1,331	1,382	50	103.8%		1,330	52	103.9%
不動産賃貸	707	763	55	107.8%	前期開業物件の平年度化による増	-	-	-
不動産販売	371	335	△ 36	90.2%	保有物件の売却の減、分譲マンション販売の増	-	-	-
ホテル事業	252	284	31	112.4%	前期開業物件の平年度化による増	-	-	-
流通・外食	617	652	34	105.6%		650	2	100.3%
建設	900	950	49	105.4%	孫会社の連結化による増	950	0	100.0%
ビジネスサービス	779	818	38	104.9%	孫会社の連結化による増	800	18	102.3%
営業利益	470	573	102	121.7%		570	3	100.5%
運輸サービス	103	149	45	143.3%		170	△ 21	87.6%
車体・鉄道事業	105	151	45	143.1%		165	△ 14	91.5%
不動産・ホテル	248	284	35	114.5%		270	14	105.2%
不動産賃貸	158	173	14	108.9%		-	-	-
不動産販売	52	57	4	108.8%		-	-	-
ホテル事業	36	54	17	146.7%		-	-	-
流通・外食	32	36	3	112.3%		30	6	120.0%
建設	59	66	6	110.5%		70	△ 4	94.3%
ビジネスサービス	38	47	8	121.3%		40	7	117.5%
EBITDA	800	940	139	117.4%		940	-	100.0%
運輸サービス	223	281	57	125.7%		-	-	-
車体・鉄道事業	221	278	56	125.6%		-	-	-
不動産・ホテル	408	463	54	113.4%		-	-	-
不動産賃貸	290	318	27	109.3%		-	-	-
不動産販売	52	58	5	110.2%		-	-	-
ホテル事業	64	87	22	134.1%		-	-	-
流通・外食	45	50	4	110.7%		-	-	-
建設	70	79	8	112.3%		-	-	-
ビジネスサービス	68	77	8	111.7%		-	-	-

2025年3月期 単体通期業績予想

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年		主な増減要因
営業収益	2,343	2,341	△ 2	99.9%	
鉄道旅客運輸収入	1,450	1,477	26	101.8%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	575	587	11	102.0%	
在来線	875	890	14	101.7%	
その他収入	892	864	△ 28	96.8%	保有物件の売却の減、分譲マンション販売の増
営業費用	2,044	1,991	△ 53	97.4%	
人件費	451	475	23	105.2%	新人事・賃金制度開始に伴う増、一時金の減
物件費	1,263	1,146	△ 117	90.7%	
動力費	101	118	16	115.9%	再エネ賦課金の増による電力単価の増
修繕費	366	294	△ 72	80.2%	前期の追加執行に伴う反動減
その他	794	734	△ 60	92.3%	
租税公課	124	137	12	109.9%	
減価償却費	204	233	28	113.7%	
営業利益	298	350	51	117.1%	
営業外損益	72	14	△ 58	19.3%	
経常利益	371	364	△ 7	98.0%	
特別損益	10	-	△ 10	-	
当期純利益	329	293	△ 36	89.0%	

(再掲) 単体事業別

(単位：億円)

		2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年		中期経営計画 目標値	対目標	
鉄道事業	営業収益	1,604	1,628	23	101.4%	1,590	38	102.4%
	営業利益	105	151	45	143.1%	165	△ 14	91.5%
関連事業	営業収益	738	713	△ 25	96.6%	-	-	-
	営業利益	193	199	5	102.9%	-	-	-

2025年3月期 配当予想

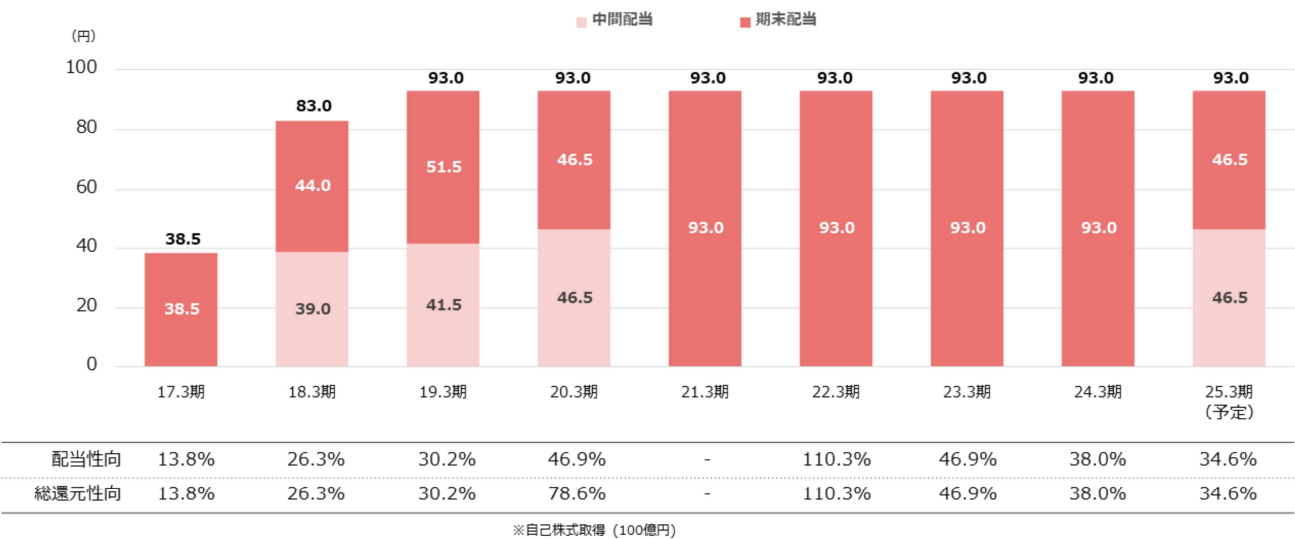
株主還元方針

- 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

2025年3月期配当予想

- 上記の方針に基づき検討した結果、**2025年3月期の配当予想は、1株当たり年間配当金93円**
- なお、2025年3月期より中間配当を再開する予定

(参考) 1株当たり年間配当金の推移



Ⅲ セグメントの状況

運輸サービスセグメント

- 25.3期1Qの鉄道旅客運輸収入はほぼ想定通りに推移
- 鉄道事業の費用についてもほぼ想定通りに推移

【実績】

(単位：億円)

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	385	404	19	105.0%
うち単体・鉄道事業	379	397	18	104.9%
鉄道旅客運輸収入	342	359	17	105.2%
営業利益	58	64	5	109.8%
うち単体・鉄道事業	59	66	7	112.0%
EBITDA	87	96	9	110.4%
うち単体・鉄道事業	87	97	9	111.4%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
	1,637	1,666	28	101.7%
	1,604	1,628	23	101.4%
	1,450	1,477	26	101.8%
	103	149	45	143.3%
	105	151	45	143.1%
	223	281	57	125.7%
	221	278	56	125.6%

主な事業の状況と業績予想の前提

- 1Qの鉄道旅客運輸収入は、定期外収入が若干弱含み、定期収入が若干強含み、全体としてインライン。

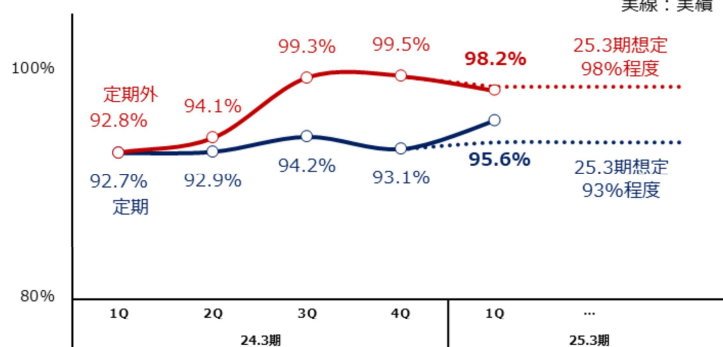
【鉄道旅客運輸収入（19.3期比）】

1Q実績 97.6% 25.3期想定 97.6%

- 鉄道事業の費用はほぼ想定通りに推移

鉄道事業 | 鉄道旅客運輸収入（対19.3期）

点線：想定
実線：実績

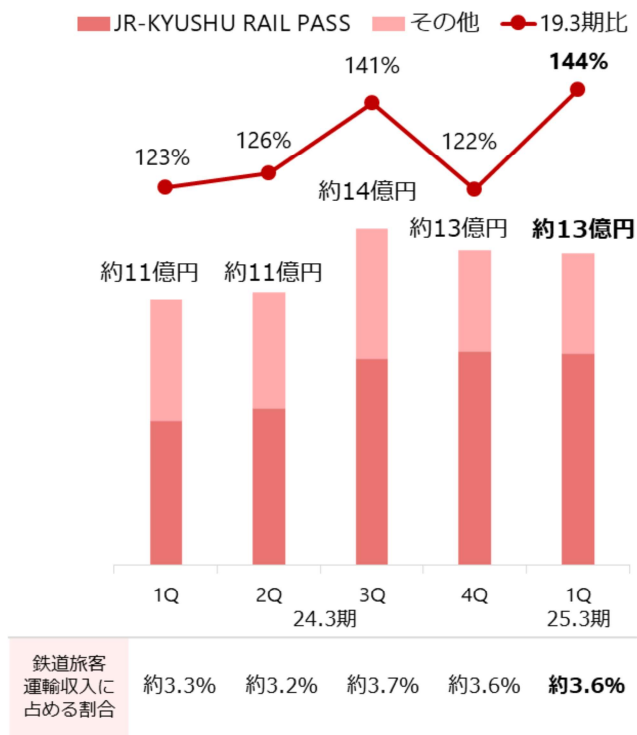


- 運輸サービスセグメントにおいては、鉄道旅客運輸収入がほぼ想定通りに推移しました。
- 内訳を見ますと、定期外収入が想定よりもやや弱含み、定期収入が想定よりもやや強含み、結果として全体ではインラインという状況です。
- 鉄道事業の費用については、新人事賃金制度の開始により人件費が前年より増加していますが、人件費含めてそれぞれの費用はほぼ想定通りに推移しています。
- 次のページをご覧ください。

鉄道事業におけるインバウンドの状況

- 25.3期1Qのインバウンド収入は24.3期下期とほぼ同水準を維持

インバウンド収入（概算）の推移

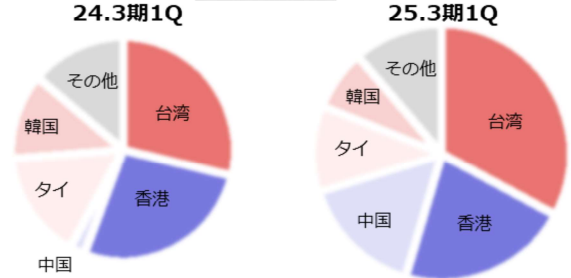


JR-KYUSHU RAIL PASSの需要動向

	19.3期 1Q	24.3期 1Q	25.3期 1Q		
	実績	実績	実績	19.3期 比	24.3期 比
販売数	5.7 万枚	5.5 万枚	7.1 万枚	126%	128%
売上	5.1 億円	6.1 億円	8.9 億円	176%	145%
(参考) 単価※	8,500 円	10,000 円	12,000 円	141%	120%

※北部九州(3日間)の金額

地域別販売先



価格の変遷（北部九州3日間）



- 次に鉄道事業のインバウンドの状況について説明します。
- 第1四半期のインバウンド収入は、前期の第3四半期、第4四半期とほぼ同水準で推移しました。
- インバウンド収入の過半を占めるJR九州レールパスの発売数は、前年同期比で120%強で推移しております。
- 地域別販売先について、中国からのお客さまのご利用に回復が見られ、コロナ禍前と比較しても伸長しております。
- 17ページをご覧ください。

鉄道事業（輸送データ）

鉄道旅客運輸収入

(単位：億円)

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	342	359	17	105.2%	
定期	77	80	2	103.1%	
定期外	264	279	15	105.8%	
荷物	0	0	0	129.5%	
新幹線	131	139	8	106.6%	
定期	7	8	0	107.3%	需要の緩やかな回復
定期外	123	131	8	106.6%	
在来線	211	220	9	104.3%	
定期	70	72	1	102.7%	需要の緩やかな回復
定期外	140	148	7	105.1%	

輸送人キロ

(単位：百万人キロ)

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年	
全社計	2,070	2,105	34	101.7%
定期	1,047	1,062	14	101.4%
定期外	1,022	1,042	20	102.0%
新幹線	453	451	△ 1	99.6%
定期	56	60	3	105.9%
定期外	396	391	△ 5	98.7%
在来線	1,617	1,653	36	102.3%
定期	991	1,002	11	101.1%
定期外	626	651	25	104.1%

不動産・ホテルセグメント | 不動産賃貸事業

- 25.3期1Qの駅ビルテナント売上高は「JR博多シティ」が牽引し計画を超える水準で推移
- 2024年5月に6棟目となる物流施設を開発するための用地を福岡県内に取得

【実績】

(単位：億円)

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	162	183	20	112.6%
営業利益	40	45	4	110.5%
EBITDA	71	81	9	113.6%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
	707	763	55	107.8%
	158	173	14	108.9%
	290	318	27	109.3%

主な事業の状況

- 1Qの駅ビルテナント売上高は「JR博多シティ」が牽引し、全体として対前年110%を超えて推移
- 25.3期1Qの「JR長崎シティ」（アミュプラザ長崎本館・新館・かちめ市場）はほぼ想定通りに推移
- 2024年3月に竣工したコネクトスクエア博多を含め、オフィスのリーシング状況は概ね堅調
- 物流施設開発用地を取得（2024年5月）
 - ・所在地：福岡県京都郡苅田町
 - ・敷地面積：28,076㎡
 - ・竣工：2025年度末（予定）
 - ・用途：自動車産業向け倉庫としての利用を中心に想定

取得用地場所



- 次に、不動産・ホテルセグメントについて説明します。
- まず、不動産賃貸事業について、駅ビルのテナント売上高は、特にJR博多シティが牽引し、全体として対前年110%を超えて推移いたしました。なお、今期は、前年11月に開業したアミュプラザ長崎新館が通年で寄与いたします。
- また、オフィスビルについては、前期に開業した物件を含めリーシング状況は概ね堅調です。
- 今年の5月には、福岡県で他社と共同で物流施設開発用地を取得いたしました。2025年度末の竣工に向けて開発を進めてまいります。
- 次のページをご覧ください。

不動産・ホテルセグメント | 不動産販売事業

- 25.3期1Qの分譲マンション販売は前年同期比で微増
- 保有物件の売却については24.3期1Qにおける売却の反動により減収

【実績】

(単位：億円)

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	101	71	△ 30	70.4%
営業利益	17	11	△ 6	63.1%
EBITDA	17	11	△ 6	63.2%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	371	335	△ 36	90.2%
営業利益	52	57	4	108.8%
EBITDA	52	58	5	110.2%

主な事業の状況

- 2024年3月に当社初となる東京での開発物件「MJR深川住吉」を引き渡し開始。また、今期は「MJR博多ザ・レジデンス」「MJR千早ミッドスクエア」等の引き渡し開始を予定

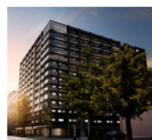
MJR深川住吉

所在地：東京都江東区
構造：地上14階建
引渡時期：2024年3月～
戸数：165戸
販売状況：完売

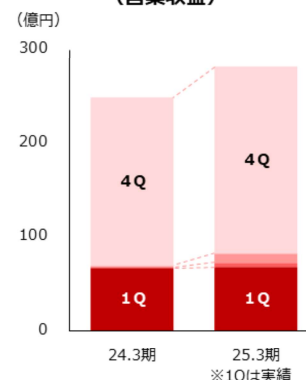


MJR博多ザ・レジデンス

所在地：福岡市博多区
構造：地上14階建
引渡時期：2025年3月（予定）
戸数：262戸
販売状況：販売中



分譲マンション販売実績及び見込み
(営業収益)



- 保有物件の売却について、24.3期1Qに実施した売却の反動により減収。通期では24.3期より減少し25億円程度の営業収益を見込む

- 次に、不動産販売事業について説明します。
- 分譲マンション販売は当社初の東京での開発物件である「MJR深川住吉」含めて前年に対して若干の増収で想定通りに推移しております。
- なお、前年の第1四半期に実施した賃貸マンションの売却の反動の影響があり、不動産販売事業全体としては減収となりました。
- 次のページをご覧ください。

不動産・ホテルセグメント | ホテル事業

- 25.3期1Qは前期から引き続きインバウンド比率の高いホテルが牽引し、ADRは想定を上回る水準で推移、稼働率は全体としてほぼ想定通りに推移

【実績】

(単位：億円)

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	53	75	22	142.5%
営業利益	8	17	8	204.7%
EBITDA	14	25	11	178.1%

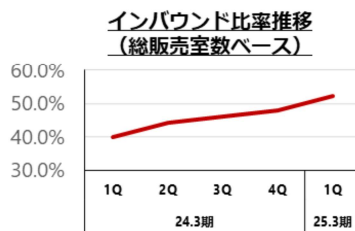
【業績予想】

(単位：億円)

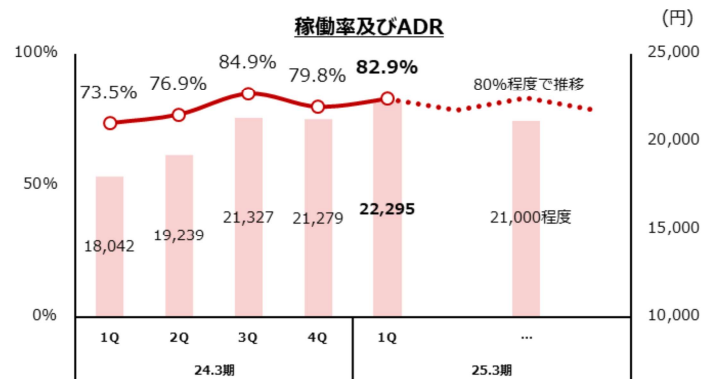
	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
	252	284	31	112.4%
	36	54	17	146.7%
	64	87	22	134.1%

主な事業の状況

- インバウンド比率は、特にTHE BLOSSOMブランドがけん引し、全体で50%を突破



- 1Qの稼働率とADRはそれぞれ約83%、約22,000円と、24.3期4Qと比較して上昇
- 25.3期は嬉野八十八及び長崎マリオットホテルが通年で寄与



- 次に、ホテル事業について説明します。
- インバウンド比率の高いホテルが牽引し、ADRは計画を上回る水準で推移しました。特に東京、京都のホテルにおいては、インバウンド比率は9割を超えており、ADRを引き上げる要因となっています。
- また、稼働率は前期の第4四半期をやや上回る水準でほぼ想定通りに推移しております。
- 次のページをご覧ください。

流通・外食セグメント

- 25.3期1Qは小売店と飲食店の既存店が好調に推移したことなどにより増収増益

【実績】

	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	(単位：億円)	
			対前年	
営業収益	144	154	10	107.2%
営業利益	6	7	1	123.7%
EBITDA	9	11	1	121.5%

【業績予想】

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	(単位：億円)	
			対前年	
営業収益	617	652	34	105.6%
営業利益	32	36	3	112.3%
EBITDA	45	50	4	110.7%

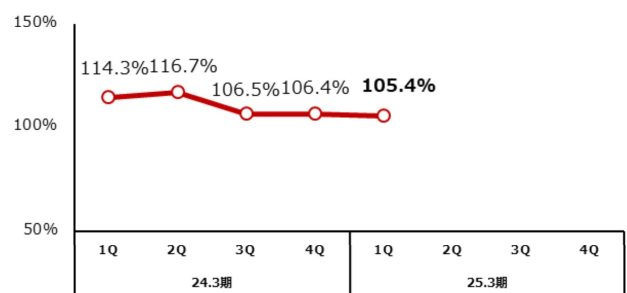
主な事業の状況

- 旅行需要及び人流の回復に伴い、小売店・飲食店の既存店売上高は主要子会社を中心に対前年100%超で推移
- 新規出店についても概ね計画通りに推移

業績予想の前提

- コンビニエンスストア既存店や専門店の売上高は、いずれも対前年100%超を見込む
- 24.3期の営業収益の6割程度を占めるFC店を中心に、新規出店を計画

セグメント店舗売上高（対前年）



- 流通・外食セグメントについては、小売店と飲食店の既存店いずれもが好調に推移するとともに、前期に開店した店舗も順調に推移したことなどから増収増益となりました。
- 特に既存店については、駅立地店舗、郊外等の店舗いずれも好調に推移し、お客さま単価も前期をやや上回る水準で推移しております。
- 次に、「中期経営計画の取り組み状況」について説明します。23ページをご覧ください。

建設セグメント・ビジネスサービスセグメント

建設セグメント

【実績】

	(単位：億円)		
	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年
営業収益	153	159	6 104.3%
営業利益	△ 5	△ 9	△ 3 -
EBITDA	△ 3	△ 6	△ 2 -

【業績予想】

	(単位：億円)		
	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年
	900	950	49 105.4%
	59	66	6 110.5%
	70	79	8 112.3%

ビジネスサービスセグメント

【実績】

	(単位：億円)		
	2024年3月期 1Q累計実績	2025年3月期 1Q累計実績	対前年
営業収益	177	184	7 104.0%
営業利益	9	10	0 105.2%
EBITDA	16	17	1 106.6%

【業績予想】

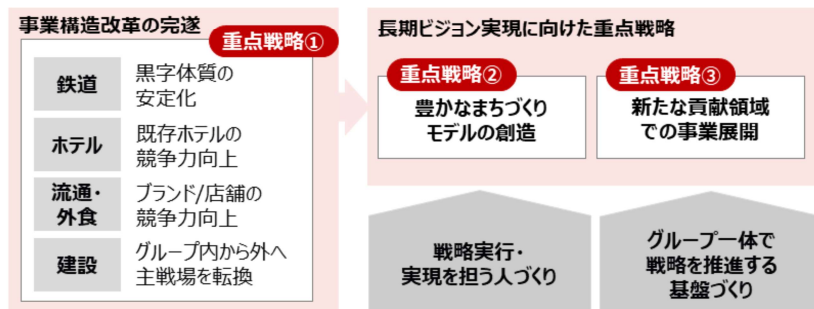
	(単位：億円)		
	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年
	779	818	38 104.9%
	38	47	8 121.3%
	68	77	8 111.7%

Ⅳ 中期経営計画の取り組み状況

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



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、2030年長期ビジョンの実現に向け、2024年度までの3か年の中期経営計画において、「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おり、今期はその最終年度となります。

➤ 次のページをご覧ください。

- 5月29日、JR九州アプリを大幅にリニューアル。新規アプリユーザー獲得の新施策も実施
- 新技術を活用して鉄道部品を製造することで、修繕費の削減に寄与

JR九州アプリのリニューアル

- JR九州アプリ初的大幅リニューアルを5月末に実施。WEBサイトとアプリ上で同じ割引きっぷが購入可能になったほか、操作性の向上を実現
- アプリ内でくじを引き、旅先が決まる「九州アプリ くじきっぷ」を先着10,000組限定で発売。新規アプリユーザーを獲得し、お客さまの裾野を拡大

累計ダウンロード数

約233万

※2024年7月14日現在

(参考)九州の人口

約1,260万人

※2023年10月1日現在

出典：「人口推計」（総務省統計局）

くじきっぷ発売に伴うダウンロード数推移



効率的な鉄道部品修繕を新技術で実現

- 樹脂・金属プリンティング技術を用いて、製造中止物品を製造することで、必要最低限の費用で修繕を可能に

修繕フロー例

発電機用歯車



破損部分除去

積層造形

仕上げ加工

樹脂製品



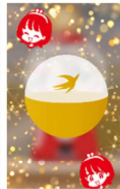
- ・ 特急列車のテーブルストッパー
- ・ D&S列車のランプシェード等

金属製品



- ・ 特急列車のテーブルアーム等

きっぷ名	価格	設定区間	当選組数
九州アプリくじきっぷ	5,000円	JR九州線3日間乗り放題	300組
		福岡市内～鹿児島中央※	500組
		博多～熊本※	2,500組
		博多～浦上・長崎※	2,500組
		博多～別府・大分※	4,200組



※往復指定席

- まず、鉄道事業の事業構造改革について、未来鉄道プロジェクトの中から2つトピックを説明します。
- 1つ目として、5月末にJR九州アプリ初的大幅リニューアルを実施しました。今回のリニューアルで、WEBサイトでのみ購入できていた割引きっぷがJR九州アプリでも購入可能となったほか、アプリの操作性を向上いたしました。
- また、リニューアルに併せて、アプリ内でくじを引き、旅先が決まる「九州アプリくじきっぷ」を発売しました。このきっぷをきっかけとして多くの新規アプリユーザーを獲得し、お客さまの裾野を拡大する機会となりました。
- 2つ目として、新技術である樹脂・金属プリンティング技術を活用した、鉄道部品の効率的な修繕についてです。
- 鉄道部品は従来製造中止の連絡を受けると在庫を確保しておく必要がありましたが、この技術によって必要な数だけ適宜製造することが可能となり、コストも従来より安価に抑えることが可能となりました。
- 今後も効率的な修繕のあり方について検討を深めてまいります。
- 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 | 環境配慮型の新車両基地の建設

- 環境配慮型の新たな車両基地を建設し、建造から100年以上が経過し老朽化が著しい車両基地を移転

背景・目的

- 当社在来線で唯一の車両工場である小倉総合車両センターは建造から100年以上が経過。施設・設備の老朽化に対応する必要あり



新車両基地への移転

- 持続可能な車両検査の実現を目指した環境配慮型の新たな車両基地を建設し、機能を移転

コンパクト化	新技術の導入及び効率的な検査ラインの構築によるコンパクトな車両基地
効率的な車両検査	検査日数の短縮及び省人化による効率的な車両検査の実現
地球環境への貢献	太陽光エネルギーの活用及びZEB化の実現

移転候補地及び竣工時期

- 移転候補先である東小倉駅(貨物駅、日本貨物鉄道株式会社保有)の用地取得に向け協議中。今年度末の用地取得を目指す



Map data © OpenStreetMap contribution

- 新技術の導入等により、現在の約半分の広さの用地でコンパクトな車両基地を実現

現在地	小倉総合車両センター	約15.8万㎡
移転候補地	東小倉駅(貨物駅)	約7.8万㎡

- 竣工時期は2031年度末頃を予定。投資額は約480億円を想定

25

- 次に、車両基地の建設・移転についてです。
- 現在、在来線の車両メンテナンスを行っている車両基地は建造から100年以上が経過し、老朽化が進んでおります。
- 災害リスクへの対応やメンテナンスをさらに安全かつ効率的に実施するため、移転先にて新たな車両基地を建設することを計画しております。
- 新車両基地は、コンパクトで効率的な車両検査を目指すだけでなく、太陽光エネルギーの活用及びZEB化の実現による環境配慮型の施設とする予定です。
- 移転時期は2031年度末頃を予定しております。
- なお、移転後の現在の車両基地の跡地の活用については、今後検討を深めてまいります。
- 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 | 西九州新幹線開業効果の最大化

- 2024年9月に開業2周年を迎える西九州新幹線のご利用状況は順調に推移
- 定期ご利用者数も増加傾向にあり、西九州新幹線の開業効果は継続しているものと認識

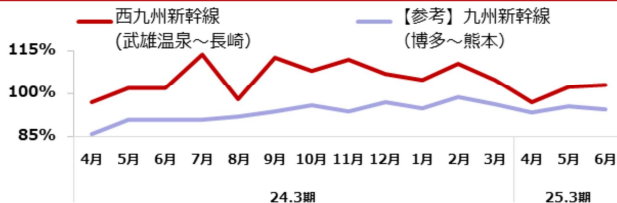
西九州新幹線のご利用状況

開業2年目の西九州新幹線 ご利用者数
(2023年9月23日～2024年6月22日)

約7,000人/日

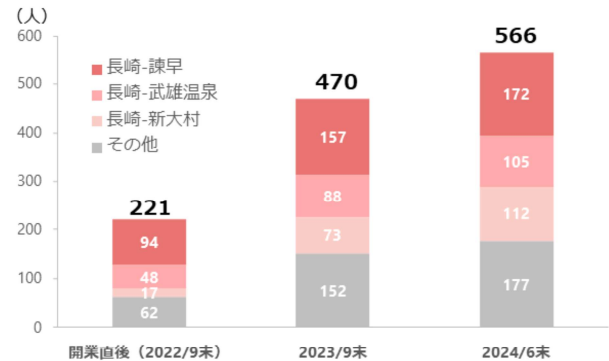
※開業1年目
ご利用者数
約6,600人/日

西九州新幹線ご利用者数の19.3期比



※西九州新幹線は武雄温泉～長崎間の実績、開業1年目ご利用者数は2022年9月23日～2023年9月22日の実績
※2018年度の諫早～長崎間の特急「かもめ」の利用実績比

西九州新幹線 定期ご利用者数推移



JR長崎駅ビルの状況



開業6か月間
全館ご来館者数
約1,324万人
内、新館約506万人
(参考)長崎県の人口
約126万人
※2023年10月1日現在
出典:「人口推計」(総務省統計局)

長崎駅近距離収入の19.3期比



- 次に、西九州新幹線開業効果の最大化について説明します。
- 開業2年目の西九州新幹線の1日あたりのご利用者数は、1年目を超える水準で推移しております。また、定期ご利用者数は、開業以降引き続き増加しており、新幹線の利便性を認知いただけていると考えております。
- また、JR長崎駅ビルは、前年11月にアミュプラザ長崎新館が開業、本年3月に本館のリニューアルを実施し多くのお客さまにご利用いただいております、近距離収入の増にも寄与しております。
- 2025年には長崎市が主体となって実施している駅前広場の工事も完了予定であり、引き続き駅周辺の賑わい創出を通して、西九州新幹線効果の最大化を目指してまいります。
- 次のページをご覧ください。

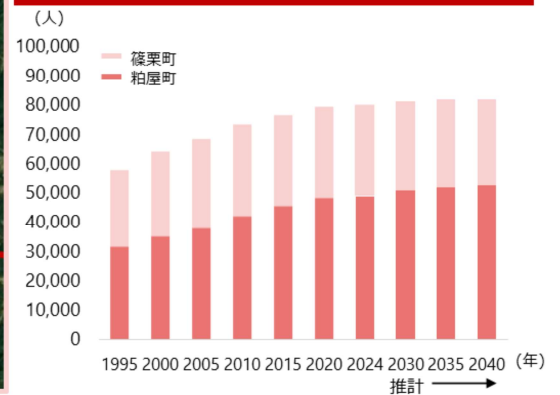
重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 沿線自治体との包括連携協定

- 福岡都市圏に位置し、鉄道利用が増加している粕屋町・篠栗町と包括連携協定を締結
- 沿線自治体と共に、定住人口や交流人口の増加と鉄道利用者数の更なる増加を目指す

篠栗線および粕屋町・篠栗町の位置関係



粕屋町および篠栗町の人口推移



出典：総務省「国勢調査」、「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」より作成

想定される取り組みの例

粕屋町	篠栗町
・ 駅への都市機能集約、二次交通との結節強化等	・ 豊富な観光地や自然資源を活かした、歴史ある文化や観光地の魅力発掘・発信等

27

- 次に、沿線自治体との包括連携協定についてご説明します。
- 博多駅乗り入れの路線である篠栗線のご利用者数は増加傾向にあります。その沿線自治体である粕屋町および篠栗町と、それぞれ本年5月と7月に包括連携協定を締結しました。
- 粕屋町は今後の人口増加が予想され、また、篠栗町は豊かな観光資源や自然資源を持つ町です。
- 今後もより一層自治体との連携を強め、地域の特性に合った取り組みの検討を深めることで、ターミナル駅だけではない今後のまちづくりの可能性を模索するとともに、沿線の定住人口や交流人口の増加と、それに伴うサステナブルな鉄道事業の構築を図ってまいります。
- 最後に「鉄道運賃・料金改定の申請」についてご説明します。29ページをご覧ください。

V 鉄道運賃・料金改定の申請

鉄道運賃・料金改定の申請について

- 7月19日に鉄道旅客運賃・料金の上限変更認可を申請
- 鉄道事業を継続するための課題解決に向け、改定の申請が必要と判断

申請背景・目的

- 高速道路網の発達や全国平均を上回る九州地区の人口減少・高齢化に加え、新しい生活様式の定着に伴うご利用のさらなる減少により、輸送需要はコロナ禍前の水準に戻らないと想定
- コロナ禍前から固定費の削減や生産性の向上に努めてきたが、昨今の電気料金や物価の高騰による経費の増加もあり、厳しい経営状況が継続する見込み
- 安全やサービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新や長寿命化、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を安定的に確保することが困難。また、働き手を安定的に確保すべく、待遇や職場環境の改善を図ることが急務

申請内容

実施予定日	2025年4月1日 (1996年1月以来、29年ぶりの改定)
増収額	169億円(増収率11.4%)
改定率	運賃・料金全体：15.0% ・普通旅客運賃：平均14.6% ・定期旅客運賃 通勤定期：平均30.3%、通学定期：平均16.0% ※通学定期の割引率は据え置き ・新幹線特急料金：平均12.4% ※一部の隣接駅間等で自由席をご利用になる場合に 適用する特急料金と西九州新幹線の特急料金は 据え置き

今後の取り組み

設備投資計画の主な件名	投資額
鉄道施設の長寿命化 (2024年度～2027年度)	約75億円
次世代車両の新製 (2024年度～2030年度)	約125億円
既存車両の改造 (2024年度～2030年度)	約110億円
次世代車両検査施設の整備 (2024年度～2031年度)	約480億円
チケットレスサービスの導入・拡大 (2024年度～2027年度)	約30億円

29

- 鉄道運賃・料金の改定の認可申請についてご説明します。
- 本年4月の収入原価算定要領の改正を受け、収入および原価の試算を進めておりましたが、準備が整ったため、7月19日に運賃・料金改定の認可申請を行いました。申請した改定率は、運賃・料金全体で15.0%です。
- 外部環境の変化により輸送需要がコロナ禍前の水準には戻らないと想定しているほか、足元の物価上昇や設備の老朽化、人材確保などへ対応する必要性があると判断したため、今回、申請を行ったものです。
- 申請が認可された場合は、2025年4月1日に改定を実施する予定です。
- これまでも安全とサービスを基盤として、事業継続のためスリムな業務運営体制、機械化による省人化や効率的な検査・修繕を実施してまいりましたが、今後もこの取り組みを継続し、さらに安全性や生産性の向上を図ってまいります。
- 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、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/>