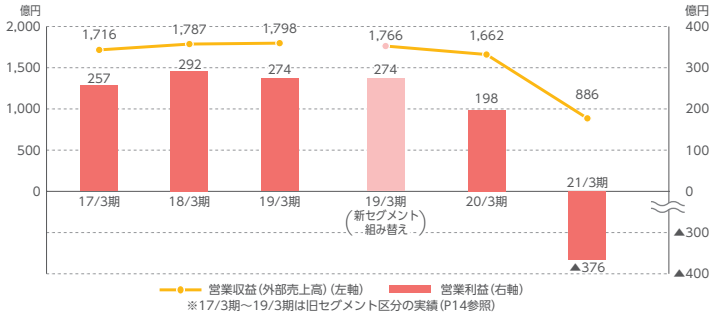
運輸サービスセグメントの概要



※17/3期～19/3期は旧セグメント区分の実績（P14参照）

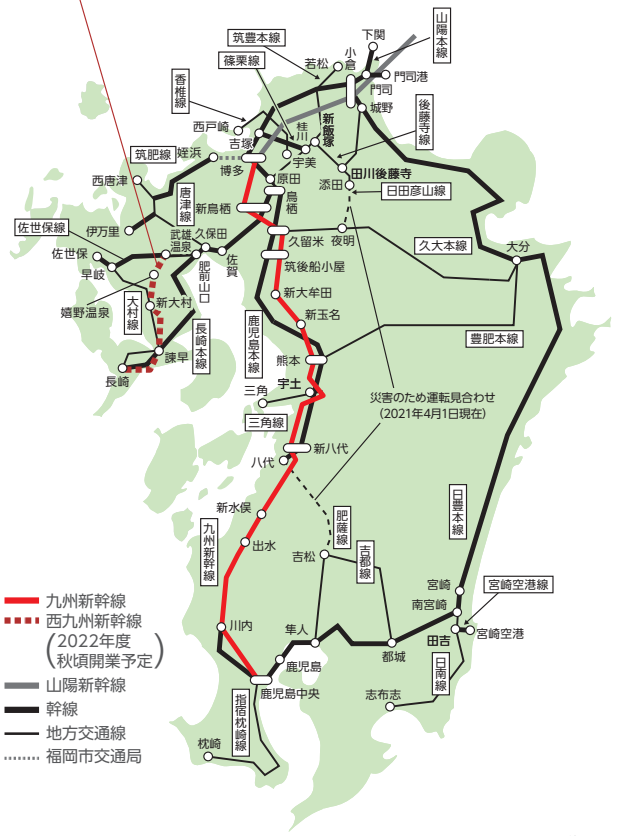
鉄道事業

路線概要
（2021年3月31日現在）

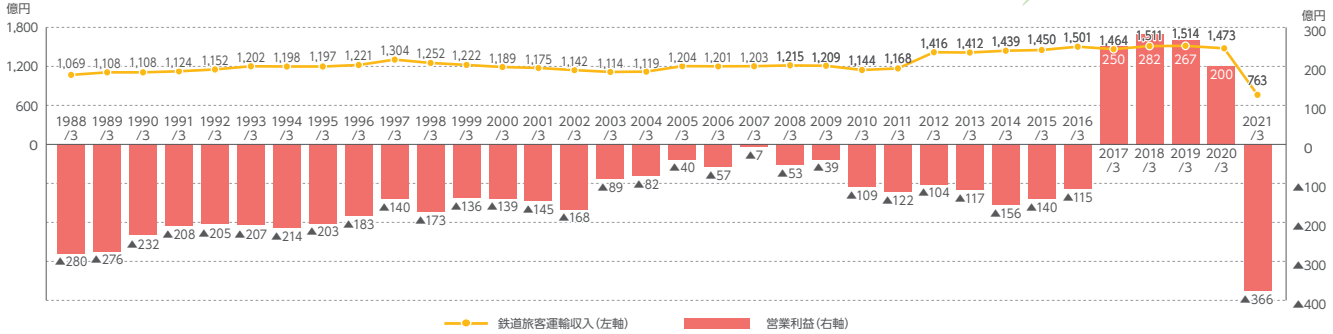
	線数	営業キロ（km）	駅数	電化率（%）
新幹線	1	288.9	4（11）	100
幹線	8	1,042.9	297	95
地方交通線	13	941.2	267	7
合計	22	2,273.0	568	59

※駅数中（ ）内は新幹線と在来線の併設駅を含めた駅数

西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）2022年度秋頃開業予定



鉄道事業における鉄道旅客運輸収入および営業利益の推移



バス事業

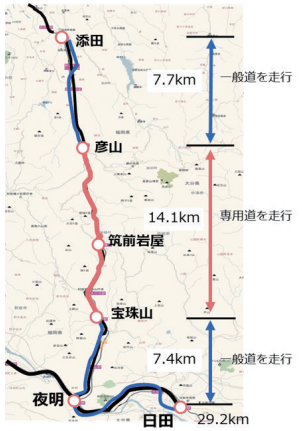
路線別便数（2021年6月1日現在）

	路線名	便数 全便	便数 （再掲）JR九州バス
一般	直方線	123	123
	嬉野線	51	51
	北麓線	52	52
	計	226	226
高速	福岡-宮崎線	42	6
	福岡-鹿児島線	26	2
	福岡-山口線	8	2
	福岡-広島線（昼行）	16	4
	福岡-広島・福山線（夜行）	2	1
	福岡-出雲線（夜行）	2	1
	新八代-宮崎線	32	16
	計	128	32
合計		354	258

※ 平日の運行便数

日田彦山線におけるBRT（バス高速輸送システム）での復旧

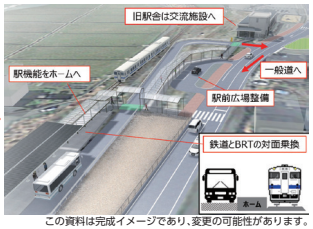
2017年7月から不通となっていた添田～夜明間について、BRTでの復旧を決定。BRT専用道を整備するほか、一部区間では住民の生活圏に近い一般道にBRTを運行。駅以外での乗降が可能となる停留所を増加させることで、利便性の向上を図る。



駅舎・駅復旧整備（添田駅）

（復旧前）

（復旧後）



この資料は完成イメージであり、変更の可能性があります。

鉄道事業の状況

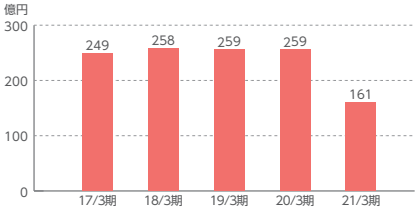
鉄道旅客運輸収入の推移

（単位：億円）

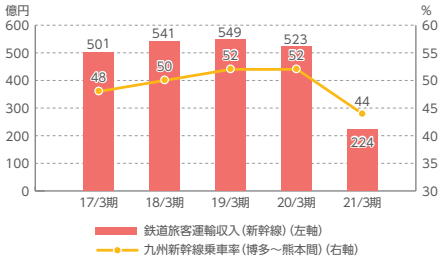
		2012/3期	2013/3期	2014/3期	2015/3期	2016/3期	2017/3期	2018/3期	2019/3期	2020/3期	2021/3期
新幹線	定期	20	23	24	25	26	26	26	27	28	24
	定期外	477	459	464	467	490	474	514	522	495	200
	計	498	482	489	493	516	501	541	549	523	224
在来線	定期	288	291	296	293	295	294	296	297	297	238
	定期外	630	637	654	663	688	668	673	668	652	300
	計	918	929	950	957	984	963	970	965	950	538
合　計	定期	309	314	320	319	322	321	323	324	325	262
	定期外	1,107	1,097	1,118	1,131	1,179	1,143	1,188	1,190	1,147	500
	計	1,416	1,412	1,439	1,450	1,501	1,464	1,511	1,514	1,473	763
指数(1988/3期=100)		132	132	135	136	140	137	141	142	138	71

鉄道旅客運輸収入（近距離※）

※50km以内



鉄道旅客運輸収入（新幹線）九州新幹線乗車率（博多～熊本間）



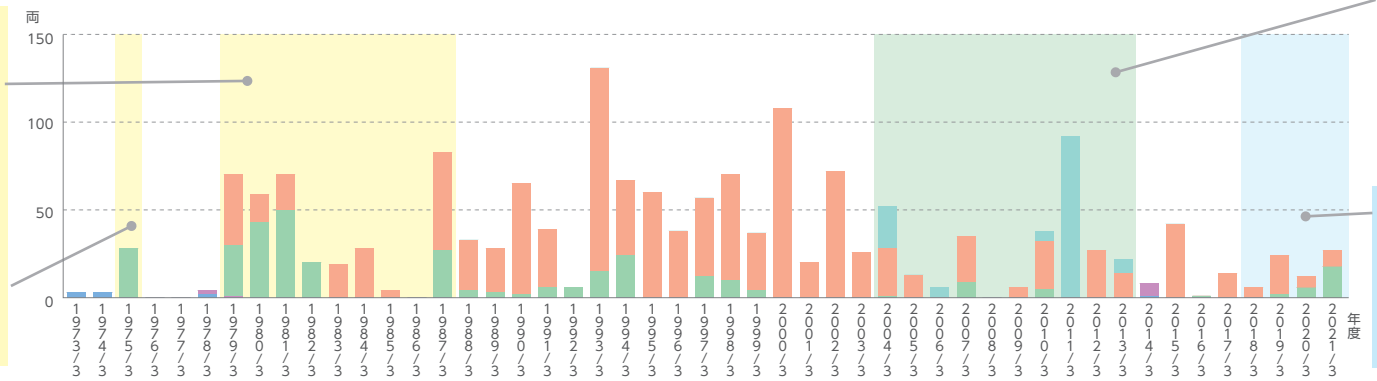
車両数

車両別在籍車両数（2021年3月31日現在）

（単位：両）

車　両	SL 蒸気機関車	EL 電気機関車	DL 内燃機関車	TEC 新幹線	EC 電車	DC 気動車	PC 客車	その他	計
両　数	1	0	9	136	1,189	299	10	27	1,671

車両製造年度（2021年3月31日現在）



在来線（電車）　415系
製造年度　1978年度～1986年度

在来線（気動車）　ｷﾊ66・67形式
製造年度　1974年度

新幹線　800系
製造年度　2003年度～2010年度

新幹線　N700系
製造年度　2010年度～2012年度

在来線（電車）　821系
製造年度　2017年度～

在来線（気動車）　YC1系
製造年度　2018年度～

輸送データ

輸送人キロ

（単位：百万人キロ）

		2012/3期	2013/3期	2014/3期	2015/3期	2016/3期	2017/3期	2018/3期	2019/3期	2020/3期	2021/3期
新幹線	定　期	157	176	186	188	194	196	195	199	204	177
	定期外	1,666	1,605	1,639	1,674	1,735	1,655	1,809	1,832	1,745	690
	計	1,823	1,782	1,825	1,863	1,929	1,852	2,004	2,032	1,950	868
在来線	定　期	3,915	3,943	4,069	3,946	4,026	4,018	4,011	4,015	4,006	3,288
	定期外	3,149	3,198	3,287	3,329	3,421	3,320	3,319	3,237	3,102	1,407
	計	7,064	7,141	7,357	7,275	7,448	7,339	7,331	7,252	7,108	4,696
合計	定　期	4,073	4,119	4,256	4,134	4,221	4,214	4,207	4,214	4,211	3,466
	定期外	4,815	4,804	4,926	5,003	5,156	4,976	5,129	5,070	4,847	2,098
	計	8,888	8,924	9,182	9,138	9,378	9,191	9,336	9,285	9,059	5,564

輸送人員

（単位：百万人）

		2012/3期	2013/3期	2014/3期	2015/3期	2016/3期	2017/3期	2018/3期	2019/3期	2020/3期	2021/3期
合計	定　期	201	203	211	206	212	213	215	217	218	183
	定期外	108	110	112	113	118	118	121	121	118	67
	計	310	314	323	319	330	331	337	338	337	251
新幹線	定　期	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	定期外	9	9	10	10	10	10	11	11	11	4
	計	11	12	12	12	13	13	14	14	13	7

※新幹線の輸送人員は再掲

列車キロ、車両キロ

（単位：百万キロ）

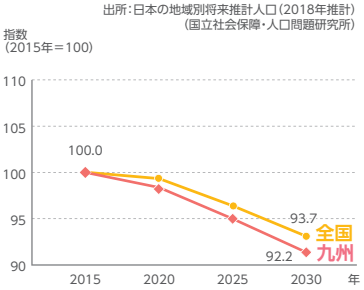
	2012/3期	2013/3期	2014/3期	2015/3期	2016/3期	2017/3期	2018/3期	2019/3期	2020/3期	2021/3期
列車キロ										
新幹線	9	10	10	10	10	9	9	9	9	8
在来線	61	61	61	61	61	60	60	56	56	53
計	71	71	72	71	71	69	69	65	65	62
車両キロ										
新幹線	68	72	72	71	71	64	70	68	68	62
在来線	248	248	250	250	250	247	243	230	231	216
計	317	320	322	322	322	311	314	299	299	278

収支改善による持続的な鉄道サービスの構築について

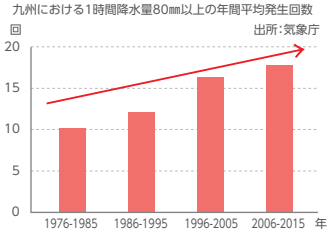
背景

全国を上回るペースの九州の人口減少

出所：日本の地域別将来推計人口（2018年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）



増加する九州の自然災害



近年の顕著な災害を起こした自然現象
- 2012年 平成24年7月九州北部豪雨
- 2016年 平成28年（2016年）熊本地震
- 2017年 平成29年7月九州北部豪雨
- 2018年 平成30年7月豪雨
- 2019年 令和元年梅雨前線豪雨等
- 2020年 令和2年7月豪雨

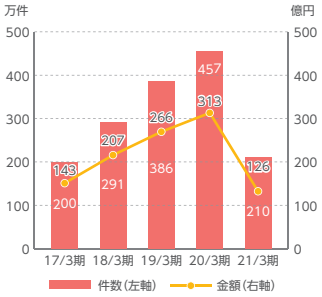
老朽設備への対応

人口減少による市場縮小、少子高齢化による労働人口減少、自然災害の頻発・激甚化、老朽化する設備への対応に向けて、収益機会の追求、将来に向けた生産性の向上を図っていく。

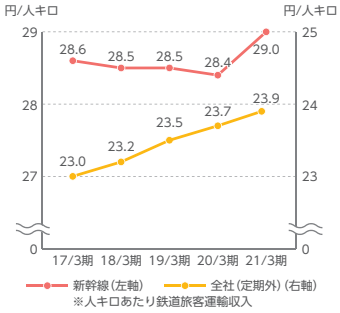
収益機会の追求

- インターネット予約システムの利便性向上によるネット販売比率アップ
- 近距離の収益力向上
- イールドマネジメントの強化
- 海外旅行代理店や航空会社と連携した「JR九州レールパス」の販路拡大
- D＆S列車運行を通じた観光資源の発掘

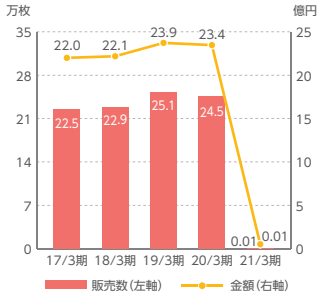
インターネット列車予約サービス予約件数、金額



イールド※（全社（定期外）、新幹線）



JR九州レールパス販売枚数、金額



生産性の向上

サービス

- Smart Support Stationの導入・拡大
  駅に設置した監視カメラやインターホンを通じてサポートセンターのオペレーターがお客さまをご案内
- アシストマルスの導入
  インターホンと遠隔操作機能を付加した券売機を通じて遠隔のオペレーターがお客さまをサポート

オペレーション

- 自動運転の実証実験
  動力車操縦者が乗務しない形態の自動運転の実現に向けた実証実験を実施
- ワンマン運転の拡大
  ホーム監視装置やホーム検知装置の導入により安全性を担保しながらワンマン運転を推進

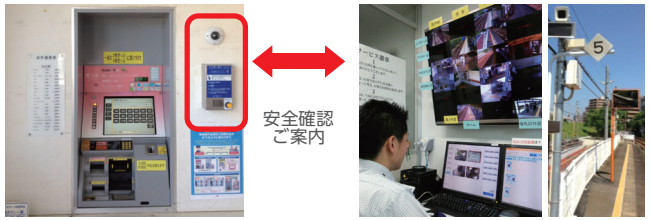
メンテナンス

- ドローン・ロボットを活用した保守検査の検討
- 不要資産の計画的撤去
- 営業列車を活用した線路モニタリング
  営業列車にモニタリング装置を搭載し検査を省力化

エネルギー

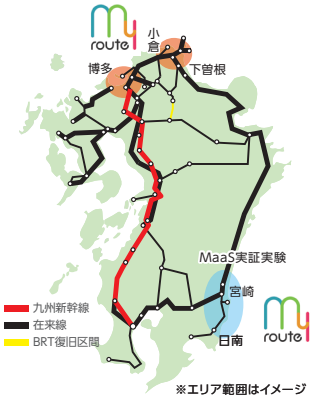
- 省エネ車両の開発および導入拡大
  エネルギー効率の高い車両の導入により動力費・修繕費を削減
- 蓄電池技術の活用
  回生電力の有効活用により電力使用量を削減

Smart Support Station



レール自動溶接機

MaaSによる地域の活性化

シームレスなモビリティサービスの実現に向けた取り組みの拡大・深度化

- 2020年春ダイヤ改正に合わせ、下曽根駅で列車バス相互の情報案内を強化。他エリアへの拡大を検討。
- MaaSモデル構築を図る国土交通省の「日本版MaaS推進・支援事業」として、宮崎市、日南市および周辺エリアにおいて実証実験を実施（2020.11.6～2021.3.12）
- 全日本空輸（株）とのシステム連携により、航空券の予約から新幹線・特急列車の予約決済のシームレス化を実現