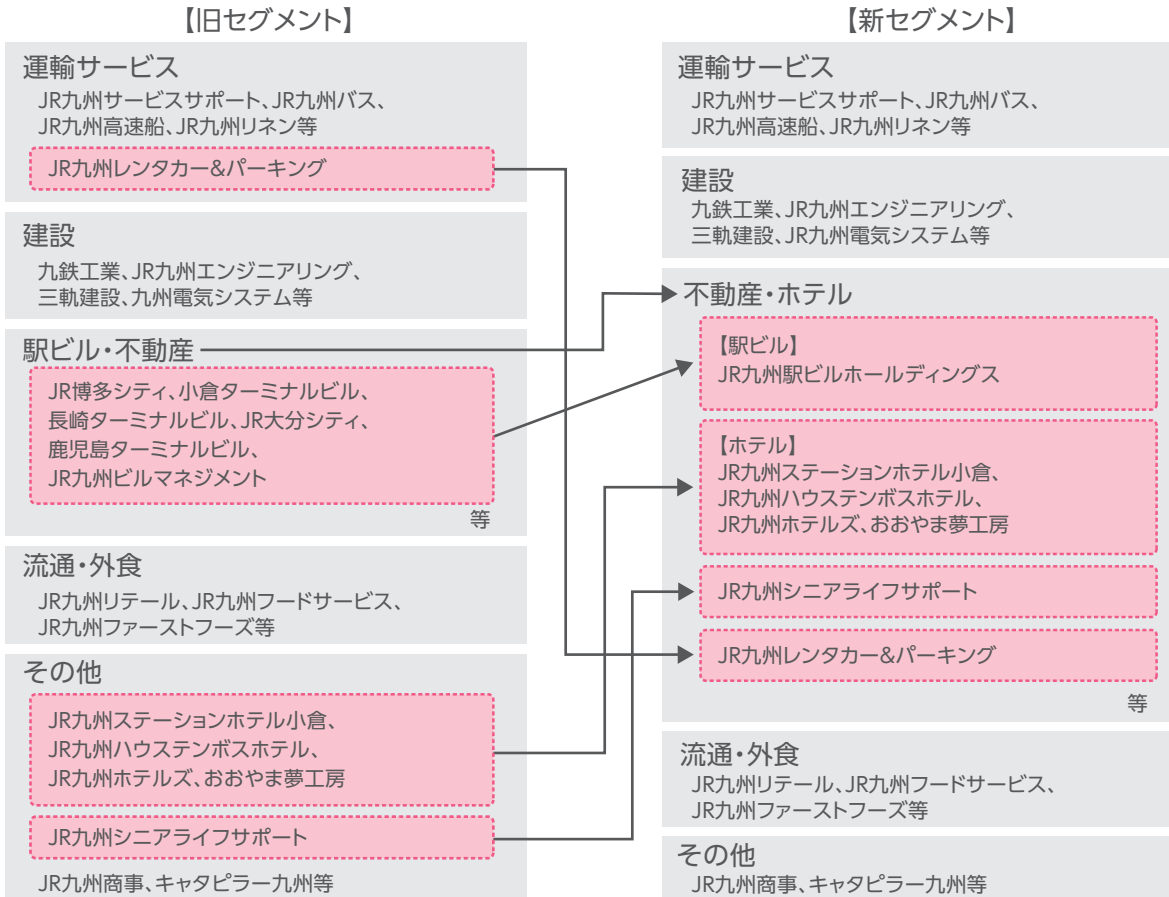


## 更なる経営基盤強化

駅ビルにおける中間持株会社設立およびセグメント区分の変更等を行い、セグメント経営を着実に推進します。

### セグメント区分の変更等の概要 (2019年4月1日)



駅ビルにおける中間持株会社設立	
セグメントおよび収益・費用計上区分の変更	
[セグメント区分の変更]	不動産事業とホテル事業を一体的に強化するため、セグメント区分および名称を変更
[収益・費用計上区分の変更]	運輸サービスセグメントと不動産・ホテルセグメントにおいて、駅ビル賃料(収益)、固定資産税(費用)等の計上区分を見直し、セグメントの損益をより合理的に認識

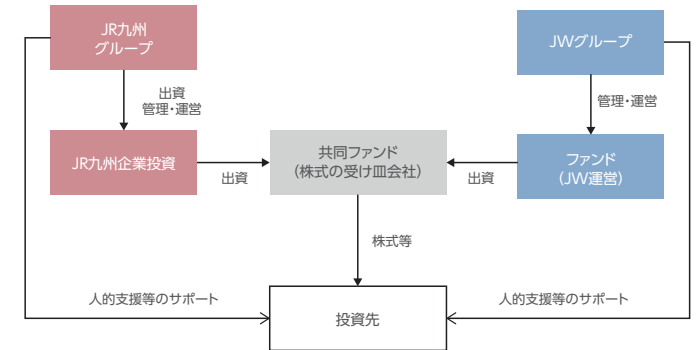
## 新たな領域における成長と進化

JR九州グループが保有する経営資源を最大限活用し、新たな事業モデルを創出します。

### 地域特化型ファンドの設立

2021年4月、地域特化型ファンド「(合)JR九州企業投資」を設立。ジェイ・ウィル・グループ(JWグループ)が運営するファンドと共同で出資し、投資先の株式等を引き受ける受け皿会社を設立。従来のM&Aに加え、より柔軟かつ機動的な投資形態を持つことによるJR九州グループの主力事業の強化及び事業領域の拡大を目指す。

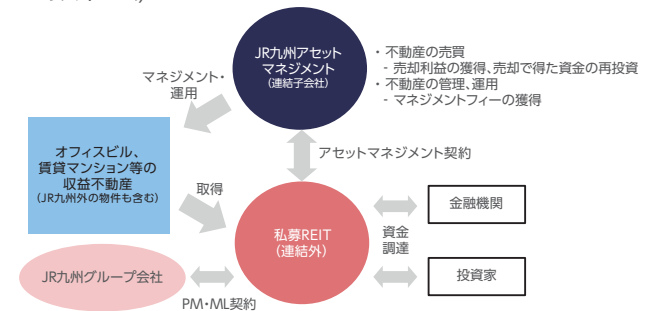
(共同投資スキーム)



### 私募REIT運用開始に向けた取り組み

不動産事業の持続的な成長を目指すため、2021年4月に「JR九州アセットマネジメント(株)」を設立。私募REITの運用開始に向け、必要な許認可の取得等の具体的な準備作業を進めていく。

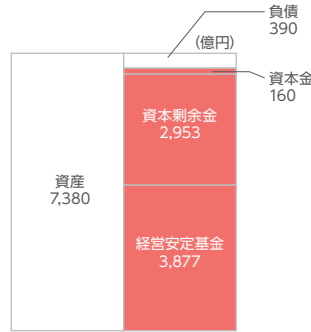
(私募REITのスキーム)



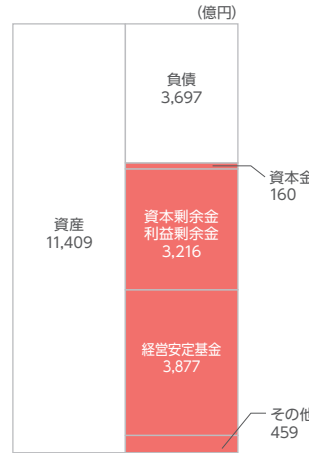
## 資本構成の推移

- 1987年の国鉄分割民営化にあたり、当社の資本の部は資産と負債の差額で算出
- 負債の少ない当社は、過大な資本(資本準備金)をもって発足  
※本州三社は、国鉄債務の承継により資本が圧縮された
- 2016年3月に経営安定基金(3,877億円)を取り崩し、新幹線リース料(前払い費用)等に振り替え基金取り崩しにより、鉄道事業固定資産を減損(減損損失約5,200億円)  
→資本の水準は低下したが、会社発足の経緯により同業他社と比較して高い水準

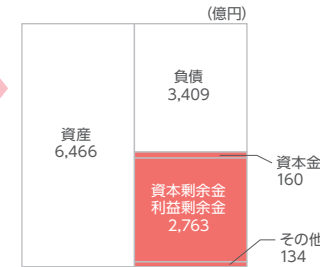
会社発足時(1987年・単体)



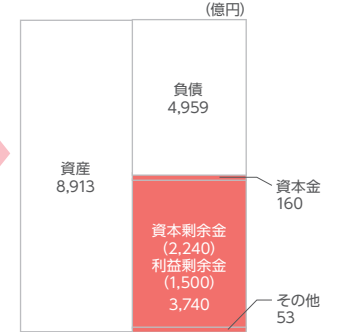
経営安定基金取り崩し前(2015/3期末・連結)



経営安定基金取り崩し直後(2016/3期末・連結)



2021/3期末・連結



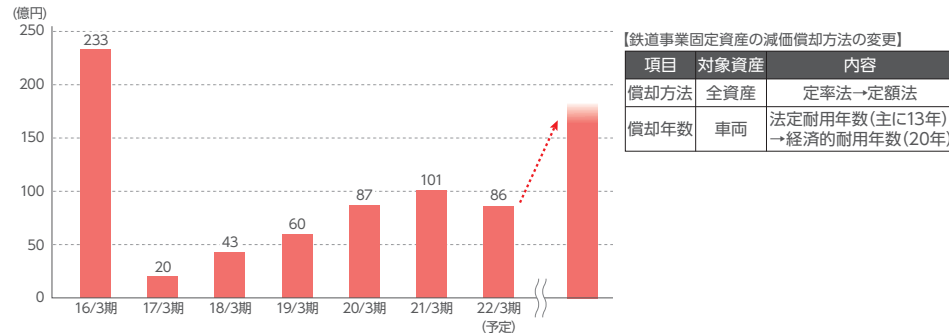
## 費用構造の変化

### 主な税制特例の廃止

- 2019/3期末をもって税制特例措置(三島特例、資本割)は廃止(承継特例は2017/3期末で廃止)
- 減税額については各自自治体の評価により課税されるため、正確な数値は把握していない
- 参考までに2019/3期決算への影響額は約48億円と推計(租税公課および物件費に計上)

### 鉄道事業における減価償却費について

- 2016/3期末の鉄道事業固定資産の減損処理(約5,200億円)に伴い減価償却費が減少
- 減損処理後も鉄道事業(車両除く)は毎年250~300億円の設備投資が発生
- 今後もこの傾向が続くことから(車両更新時期による上振れリスクあり)減価償却費が増加
- 使用実態に即し、鉄道事業固定資産の減価償却方法と償却年数の変更を2021年4月1日より実施



## 鉄道事業における運賃・料金の概要

### 運賃・料金の設定および変更の手続き

- 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)

### 総括原価の算定方法

- 総括原価=営業費等+事業報酬
- 営業費等=人件費・経費(ヤードスティック方式の適用範囲)+諸税・減価償却費等

		支出	収入
事業報酬	配当金等		改定上限運賃による増収額
	支払利息		
営業費等	諸税・減価償却費等		現行運賃での収入額
	人件費・経費(ヤードスティック方式の適用範囲)		料金収入
			運輸雑収