

社長メッセージ



代表取締役社長執行役員
青柳 俊彦

未来を見据え、
九州のモビリティサービスを担う
企業グループとして、
その社会的役割を全うしていきます。

前中期経営計画

経営数値目標を達成

2019年3月期をもって、「JR九州グループ中期経営計画2016-2018」（以下、前中計）が終了しました。経営数値目標に設定した営業収益4,000億円、EBITDA*1 780億円については、2018年3月期に1年前倒しで達成しましたが、2019年3月期には、営業収益は前期比6.5%増の4,403億円と9期連続の増収を、EBITDAは同4.4%増の854億円と6期連続の増加を更新し、さらに目標を大幅に上回ることができました。なお、営業利益は同0.1%減の638億円、経常利益は同0.8%減の665億円、親会社株主に帰属する当期純利益は同2.3%減の492億円となりました。

また、この3ヵ年の設備投資総額は1,900億円の計画に対して2,287億円となりました。これは、賃貸マンションやホテル等への投資を積極的に行ったことで、成長投資総額が1,286億円と、計画の800億円を上回ったことによるものです。

前中計の初年度にあたる2016年10月に株式上場を果たした当社にとって、経営数値目標は投資家の皆さまとの最初の約束ともいえます。それを守ることができたことは、今後の当社グループの事業運営に向けたひとつの自信につながりました。

*1 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を除く）

3つの重点戦略

しかし、数値以上に大切なのは中身です。前中計では、「すべての事業の根幹である強靱な鉄道づくり」「九州における積極的なまちづくり」「新たな事業と九州外エリアへの挑戦」の3つを重点戦略として取り組んできました。これらは、当社グループがどのような事業体を目指していくのかを具体的に示したものであり、前中計期間中には、重点戦略に沿って設定した各種施策を概ね計画通りに実行することができました。

すべての事業の根幹として位置付ける鉄道事業については、1年目に「平成28年熊本地震」が発生し、その後も「平成29年7月九州北部豪雨」、「平成30年7月豪雨」と、毎年のように甚大な災害に見舞われました。このような大変厳しい事業環境ではありましたが、九州新幹線や近距離収入の増加などにより2019年3月期の鉄道旅客運輸収入は1,514億円となり、2期連続で過去最高を更新しました。これは、「強靱な鉄道づくり」が着実に進展した証左であると考えています。

鉄道事業以外では、2011年に開業した「JR博多シティ」が引き続き堅調を維持しているほか、その他主要な駅ビルにおいてもテナント売上高が伸長しました。また、初の本格的なオフィス開発として手掛けた「JRJP博多ビル」、沿線外初の「まちづくり」として進めてきた「六本松421」が計画通りに開業し、いずれも順調なスタートを切っています。なお、駅ビル開発等を中心とした沿線開発を通じて、鉄道旅客運輸収入の近距離収入が2016年3月期比で約4%増加しており、鉄道事業への波及効果も確実に表れています。

九州外エリアでの事業展開については、これまでの事業で培ってきたノウハウを活かして、2017年に沖縄で「JR九州ホテル ブラッサム那覇」を開業したほか、タイにおいては、2018年にサービスアパートメント事業に参入後、ホテル事業、分譲マンション事業を開始しています。

さらに、新たな事業への取り組みとして、2017年にキャタピラー九州株式会社を連結子会社化しました。同社は、建設機械の販売やレンタルを手掛ける会社です。当社の鉄道工事部門や不動産部門、建設グループに属する当社グループ会社のネットワークを活用し、新規取引先の開拓に取り組んでおり、九州内での市場シェアを高めています。

このように、前中計期間は3つの重点戦略を確実に遂行し、私たちが目指す方向に確実に前進することができた3年になったと評価しています。

2030年長期ビジョン

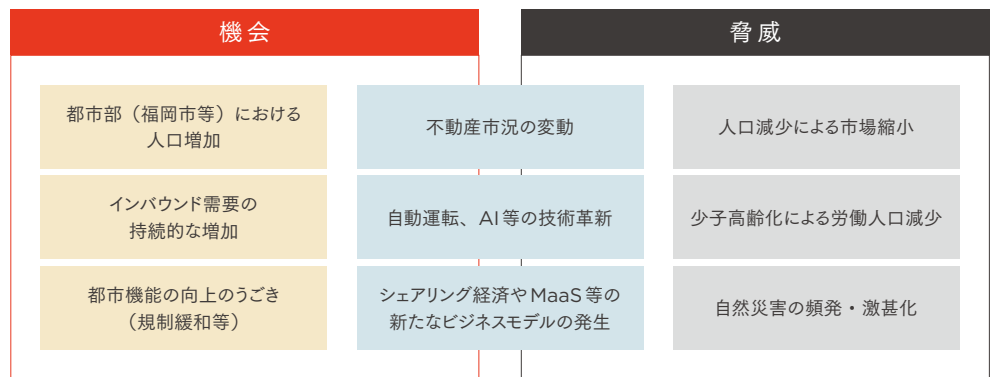
当社グループは、新たに中期経営計画を策定するにあたり、「2030年長期ビジョン」を策定しました。なぜなら、AIやIoTなどの言葉に代表される技術革新が急速に進む中、前中計の成果や課題を起点とした、これまでの延長線上の取り組みだけではその変化に対応できないのではないかという危機感があったからです。さらに、当社グループが事業の基盤とする九州では、全国を上回るペースで人口が減少していく見込みであり、国立社会保障・人口問題研究所の調査によると、九州の人口は2045年には2015年比で約20%も減少すると言われています。当社グループを取り巻く環境は、様々な側面で大きく変化することが予測されます。

もちろん、既存の延長線上の取り組みも重要であることに変わりはありません。しかし、同時に、ひとつ先の未来を見据えて、新たな視点で物事を考え、そのような変化に対して今から手を打っていく必要があると考えています。

「2030年長期ビジョン」は、約10年後にあたる2030年をターゲットに当社グループが目指す姿を表現したものであり、「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」としました。「鉄道」ではなく、敢えて「モビリティサービス」という言葉を用いたところに、この長期ビジョンを策定した想いが込められています。

そのような潮流を捉え、当社グループはMaaS*2への取り組みを進めます。MaaSへの取り組みは、総合的な交通体系の中で、鉄道が存在価値を私たち自身が一度見つめ直す契機になると期待しています。その価値をどのように高めていくべきか、あるいは、変えていくのかを真摯に検討し、2030年には、九州の交通ネットワークの中で鉄道をこれまで以上に存在感あるものにしたいと考えています。そして、モビリティサービスを軸に、博多や大分などで取り組んだ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し続けていきます。

経営環境の変化



経営計画の体系

あるべき姿
おこない
は堅持

**あるべき姿
おこない**

- お客様や地域社会を豊かにすることで九州の持続的な発展に貢献し、九州の元気をつくる
- 事業の軸足である九州で、強みを確立した事業については、日本、アジアへ展開

新たな策定

長期ビジョン

中期経営計画
2019-2021

毎年の事業方針

あるべき姿

安全とサービスを基盤として
九州、日本、そしてアジアの
元気をつくる企業グループ

おこない

誠実／成長と進化／
地域を元気に

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

新中期経営計画

前中計期間に認識した課題及び長期ビジョンからのバックキャストの視点を踏まえ、当社グループは2022年3月期を最終年度とする「JR九州グループ中期経営計画2019-2021」（以下、新中計）を策定しました。

重点取り組みに設定した「更なる経営基盤強化」「主力事業の更なる収益力強化」「新たな領域における成長と進化」に基づく施策を推進することにより、次の「成長ステージ」という高みを目指します。

重点取り組み1：更なる経営基盤強化

株式上場し、約3年が経過しました。この間、株主・投資家の皆さまとの対話を重ねていく中で、コーポレートガバナンスをはじめとする組織としての経営基盤の強化に対する期待の声をいただきました。前中計期間中においても、株主・投資家の皆さまとの対話を踏まえ、2018年6月に監査等委員会設置会社に移行し、2019年3月には「指名・報酬諮問委員会」を設置するなど、経営基盤の強化に取り組んできましたが、新中計では、セグメント経営の推進とガバナンスの強化を柱に、その取り組みをさらに進めていきます。

セグメント経営については、2019年4月に駅ビル事業、ホテル事業における中間持株会社を設立しました。中間持株会社が同じ事業に属するグループ会社を統括することにより、機動的かつ柔軟な意思決定・業務執行を可能とすることが狙いです。また、セグメントごとの収益・利益をより合理的なものとするため、セグメント及び収益・費用計上区分の変更^{*3}を実施しました。各セグメントへの経営資源の最適配分及び最適運用を図っていきます。

ガバナンスの強化に向けては、2019年6月の株主総会で2名の社外取締役が新たに選任されました。それぞれ、不動産事業、財務・IRに対する造詣が深い人物であり、新中計の推進及び監督機能の強化につながると期待しています。なお、これにより当社の取締役は15名（うち、監査等

委員である取締役4名）となり、そのうち8名が社外取締役（うち、監査等委員である社外取締役は3名）となっています。また、財務戦略面の強化を図るため、最高財務責任者（CFO）を明確化したほか、取締役（社外取締役及び監査等委員である取締役を除く）の報酬について、株主の皆さまとの価値共有を深度化し、中長期的な業績の向上と企業価値の増大に貢献する意識を高めることを目的として、2019年6月に業績連動型株式報酬制度を導入しました。引き続き、経営基盤の強化に取り組んでいきます。

^{*3} セグメント区分の変更等については、P.26をご参照ください。

グループ経営の強化

セグメント経営

駅ビル事業、ホテル事業における中間持株会社の設立（2019年4月1日）

ガバナンス強化と機動的かつ柔軟な意思決定・業務執行を可能とするため
中間持株会社を設立

セグメント区分等の変更（2019年4月1日）

セグメントの収益・利益をより合理的なものとするため、
セグメント及び収益・費用計上区分の変更を実施

事業の組替えやグループ再編

機動的で効率的なセグメント経営追求のため、事業の組替えやグループ再編を検討・実施

モニタリング体制・プロセスの見直し

セグメント経営の推進力を高めるため、モニタリング体制・プロセスやKPI設定等を検討・実施

事業ポートフォリオ管理体制の強化

M&A等も活用しながら戦略的な事業ポートフォリオを形成するため、
最高財務責任者の明確化等により、適切な経営資源配分を実現

役員報酬体系の見直し

株主との価値共有を深度化するため、株式報酬の導入を検討

指名・報酬諮問委員会の設置（2019年3月19日）

役員の指名・報酬等に関する手続の客観性・透明性の向上を図るため、
社外取締役を中心とした「指名・報酬諮問委員会」を設置

ガバナンス強化

重点取り組み2：主力事業の更なる収益力強化

収支改善による持続的な鉄道サービスの構築

当社グループの基盤事業である鉄道事業については、2016年3月期に実施した減損処理の影響で今後減価償却費の負担が大きくなることに加え、株式上場に伴う税制特例措置の廃止により、これらに関する費用が増加します。さらに、前述のとおり、毎年のように甚大な災害に見舞われている状況の中で、より一層の収支改善を図る必要があると認識しています。

具体的には、安全の確保を大前提としながら、「新幹線」「近距離」「インバウンド」の3つの柱を着実に伸ばしていきます。まず、新幹線については、「インターネット列車予約システム」の利便性向上に取り組み、ネット販売比率を高めます。現在、新幹線のネット販売比率は6割程度ですが、8割程度まで引き上げることで、コスト削減につなげる考えです。また、ネット販売における顧客分析を通じて、イールドマネジメントを強化していきます。次に、近距離の鉄道旅客運輸収入を伸ばすために、鉄道の利便性の向上に取り組む一方で、沿線で開催される各種イベント効果の取り込みを図るとともに、駅を中心としたまちづくりによる沿線開発など、沿線人口増加につながる施策を着実に進めます。3つ目のインバウンドについては、九州への訪日外国人数は8年連続で過去最高を更新し、2018年には500万人を突破しました。当社グループでは、海外旅行代理店や航空会社と連携し、「JR九州レールパス」の販売拡大に努めていきます。また、中国で1日平均1,000万人以上が訪問する旅行サイトの運営を手掛けるアリババグループとの戦略的提携を活用し、中国人訪日観光客の送客の促進と九州域内消費の拡大を目指します。

さらに、新技術を積極的に活用することにより、効率化・省人化を推進し、生産性の向上を図ります。具体的には、Smart Support Station（スマートサポートステーション）^{*4}の拡大やCBM^{*5}の推進によるメンテナンスコストの低減などに取り組んでいきます。

^{*4} 駅員が常駐しない駅に設置されたカメラやインターフォン等を通じて、サポートセンターのオペレーターが遠隔で安全を見守り、またインターフォンを通じてお客さまへご案内するサービス

^{*5} Condition Based Maintenanceの略。安定稼働している設備に対して、不要な機器交換などを行うのではなく、必要と判断された時にのみ実施する「予防保全」の考え方のひとつであり、「状態基準保全」とも呼ばれる

更なる収益機会の追求

主力分野の収益力向上

新幹線

- インターネット列車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
- ネット販売における顧客分析等を通じたイールドマネジメントの強化
- 新幹線を活用した物流事業の検討
- 他交通事業者との連携強化（駐車場、タクシー、カーシェア等）

近距離

- 沿線開発等とのシナジーの最大化
- 宮崎駅、熊本駅周辺開発等との連携
- 各種イベント効果の取り込み

インバウンド

- 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
- 専用予約サイトの利便性向上
- 訪日外国人向けの積極的な情報発信

鉄道の魅力を活かしたまちづくり

- 新D&S列車運行を通じた更なる観光資源の発掘
- 「ななつ星 in 九州」やD&S列車のブラッシュアップによる九州ブランドの価値向上
- 自治体や民間企業等との積極的なタイアップ（観光キャンペーン、JR九州ウォーキング、駅舎活用等）

九州新幹線西九州ルートの開業に向けて

- 西九州エリアの観光振興に向けた地域等との連携
- 利便性向上のための設備やダイヤ等の検討

数値目標

	2019年3月期		2022年3月期
鉄道旅客運輸収入	1,514億円		1,540億円
新幹線	549億円		567億円
在来線	965億円		973億円

拠点地域の戦略的まちづくり

地域の特性を活かした駅周辺開発を行い、「住みたい、働きたい、訪れたい」九州をつくることにより、沿線人口の増加につなげていきます。新中計期間中においては、宮崎駅西口開発及び熊本駅周辺開発を着実に進めます。さらに、新中計終了後についても、九州新幹線西九州ルート開業に向けた長崎駅周辺開発や、大分駅周辺開発、鹿児島中央駅西口開発など、大規模な駅周辺開発を計画しています。「まちづくり」は長期にわたるプロジェクトであることから、新中計期間中はこれらのプロジェクトの成否を握る大切な時期であると認識しており、着実に準備を進めていきます。

また、九州全体では人口減少が続く一方で、福岡市の人口は引き続き増加することが見込まれています。そのため、福岡都市圏の商圏を取り込むことが重要であると考えています。現在、福岡市が再開発誘導策「博多コネクティッド」*6を推進しており、当社グループでは、同施策を活用した「博多駅空中都市構想」を発表しました。博多駅の在来線の線路上空を立体的に活用した複合ビルの建設などを計画しており、福岡市や博多駅周辺の地権者等と協力しながら、その実現を目指します。このように、行政が推進する規制緩和等のあらゆる事業機会を活用し、積極的に事業展開を行っていきます。

*6 博多駅から半径約500mにおいて、官民連携でエリア内の建物建替を促進し、都市機能の向上を図ることで、博多駅の活力とにぎわいを周辺につなげていく福岡市の施策

新中計期間中の開業案件等

A 福岡都市圏

アジアのリーダー都市、日本一元気なまち

あらゆる機会をとらえた事業展開により、まちの価値最大化を推進

B 熊本駅周辺開発

熊本の新たな核となる駅のまち

- 概要： 商業、オフィス、ホテル、マンション、駐車場等による複合開発
- 開業時期：2021年春（駅ビル）
- 延床面積：109,000m²（駅ビルのみ）

C 宮崎駅西口開発

地元企業と共同でつくる駅のまち

- 概要： 商業、オフィス、駐車場、マンションによる複合開発
- 開業時期：2020年秋（JR宮交ツインビル）
- 延床面積：37,700m²（JR宮交ツインビルのみ）

D 門司港駅復原

北九州観光のシンボル“門司港レトロ”の核の再生

- 概要： 駅舎復原と「みかど食堂 by NARISAWA」等の開業
- 開業時期：2019年3月

2023年3月期以降に開業予定の開発案件

E 長崎駅周辺開発

新幹線開業を契機につくる世界に向けた駅のまち

- 概要： 商業、ホテル、オフィス等による複合開発

F 鹿児島中央駅西口開発

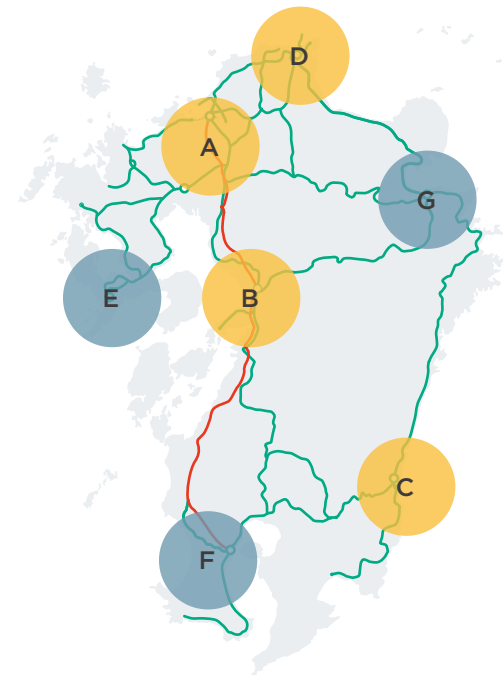
地域と連携してつくる駅のまち

- 概要： 商業、オフィス、マンション等による複合開発

G 大分駅周辺開発

公募を事業機会とし、更にひろがる駅のまち

- 概要： 駅ビルを起点に商業、マンション等の複合開発



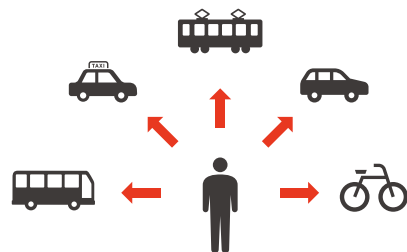
重点取り組み③：新たな領域における成長と進化

これまでとおり九州に軸足を置いた事業展開を進めますが、十分に競争力が見込める事業領域において九州外エリアへの展開を図る考えです。国内では、新ホテルブランドの展開及びラグジュアリーホテル等への業態拡大や、九州トップクラスのマンション販売実績・企画力を活かした開発を推進しており、2019年8月には、新たに創設したホテルブランド「THE BLOSSOM」の下、首都圏で「THE BLOSSOM HIBIYA」を開業しました。また、前中計期間中に開始したタイでの事業についても、強力なパートナーとの連携により収益の拡大を目指していきます。

新たな事業への挑戦については、鉄道と親和性の高い事業がひとつの軸となります。前述した長期的な技術革新の潮流を踏まえ、MaaSに関連した新たなサービスの提供が鍵になると考えており、現在、「都市型」「地方型」「観光型」の3つのカテゴリーに分け、それぞれの事業化に向けた検討を進めています。2019年5月にタクシー事業を運営する第一交通産業株式会社と業務提携契約を締結しましたが、これは、将来のMaaSによる一体的なモビリティサービスの展開を見据えたものとなっています。

新たなモビリティサービス（MaaS）への挑戦

都市型 MaaS	・ タクシー会社と協同により、お客さまの利便性を高める実証実験を開始 ・ 他のモビリティ、シェアリングサービスとの連携を更に図り、「まちづくり」に活かせるMaaSオペレータとしての検討を推進 ・ ベンチャー企業等の知見も活用
地方型 MaaS	・ 地域交通のあり方をテーマに、持続可能なモビリティサービスとしての適用性について検討を開始
観光型 MaaS	・ 観光施設や商業施設等との連携により、沿線地域の活性化につながるモデルを構築



経営数値目標

新中計の経営数値目標は、営業収益4,800億円、営業利益570億円としました。2019年3月期の実績に対しては、鉄道旅客運輸収入の増加や熊本駅ビル及び宮崎駅ビルの開業効果等がある一方で、前述した税制特例措置の廃止や減価償却費の増加等による費用の増加により、営業収益は増収、営業利益は減益の計画となっています。なお、参考として2022年3月期のEBITDAは900億円程度を見込んでいます。

経営数値目標

セグメント名	営業収益		営業利益		主な増減要因
	2019年3月期	2022年3月期	2019年3月期	2022年3月期	
運輸サービス	1,818億円	1,840億円	274億円	210億円	鉄道旅客運輸収入の増加により増収 税制特例措置廃止、減価償却費の増加等に伴う費用の増加により減益
建設	938億円	980億円	62億円	60億円	新幹線関連工事等により増収 人件費等の費用の増加により減益
不動産・ホテル	900億円	1,130億円	254億円	240億円	熊本駅ビル・宮崎駅ビルの開業により増収 収益・費用計上区分見直しに伴う費用の増加により減益
流通・外食	1,040億円	1,150億円	34億円	40億円	新規出店により増収増益
その他	726億円	760億円	22億円	25億円	グループ外への売上拡大等により増収増益
合計	4,403億円	4,800億円	638億円	570億円	

参考

EBITDA	ROE
854億円 (2019年3月期)	12.4% (2019年3月期)
→	→
900億円 (2022年3月期)	8%以上 (2022年3月期)

注

1. 各セグメントの営業収益、営業利益は、新しいセグメント区分に組み替えたものです。
2. 各セグメントの営業収益、営業利益は、セグメント間取引消去前のものです。

また、3か年の設備投資総額は3,400億円と、前中計の2,287億円を上回る規模を計画しており、営業キャッシュ・フローの期間累計額を上回る見通しです。内訳としては、維持更新投資1,300億円（安全投資700億円を含む）、成長投資2,100億円（M&Aを含む）を計画しています。当社グループの社会的役割は、最大の使命である「安全」「サービス」を最優先に、持続的な鉄道、モビリティサービスを構築していくことであり、そのためには、多発する災害への対策や老朽化する設備、車両更新等への投資が不可欠です。その中で、当社グループが持続的な経営を続けていくためには、運輸サービスグループはもとより、不動産・ホテルグループをはじめとした各セグメントのキャッシュ・フロー、利益の更なる成長が必要であり、引き続き成長投資を着実に推進していきます。なお、維持更新投資、成長投資の一部及び株主還元は、原則として営業キャッシュ・フローの範囲において実施します。一方で、成長投資により不足するキャッシュについては、財務規律を損なわない範囲の負債を活用することで調達する考えです。

ESGへの取り組み

近年、環境（E）、社会（S）、ガバナンス（G）といった非財務情報を投資判断に組み込む「ESG投資」や、国際社会共通の開発目標である「持続可能な開発目標（SDGs）」*7への関心が高まっています。これは、社会の持続可能性に貢献することが、企業自身の持続的成長につながるという考え方が広く受け入れられるようになった結果だと考えています。

当社グループがあるべき姿として掲げる「安全とサービスを基盤として九州、日本、そしてアジアの元気をつくる企業グループ」は、まさにそのような考え方が基本となっています。さらに、当社グループの社員一人ひとりが常に立ち返るべき拠り所として大切にしてきた「誠実」「成長と進化」「地域を元気に」という3つの「おこない」は、ESGの取り組みと軌を一にするものであるといえるでしょう。

ESGの重点テーマ

環境（E）	社会（S）	ガバナンス（G）
JR九州グループの事業継続に影響を与える環境課題に対し、責任ある企業として地球環境保全に取り組む	社会構造の変化やイノベーションの進展に対応するため、必要な人材を確保し育成するとともに、持続可能な社会の構築に貢献する	JR九州グループの「あるべき姿」の実現に向け、ステークホルダーとの長期的・安定的な信頼関係を構築する
重点テーマ	重点テーマ	重点テーマ
- 気候変動 （環境に配慮した駅設備、次世代車両導入等による温室効果ガスの削減） - 資源保護 （自主的積極的行動の推進） - 汚染防止 （事業エリア及び周辺環境の安全確保）	- 安全 - サービス - 人材活用、働きがい - 地域社会への貢献 - 人権問題への取り組みの深度化 - サプライチェーンマネジメントの強化	- コンプライアンスの徹底 （汚職、不正行為の防止） - リスクマネジメントの強化 - 経営の透明性、公平性の確立 - ステークホルダーとのコミュニケーション充実
新たな取り組み	新たな取り組み	新たな取り組み
- エコロジー委員会の体制強化 - JR九州環境ビジョンの策定	- 各種方針策定 （人種・調達・人材育成等） - 関連データ開示	- 各種方針策定 （汚職防止・ガバナンス等） - 関連データ開示

当社グループでは、ESGへの取り組みを本格化するため、新たに「ESG推進室」を設置しました。しかし、これは当社グループが取り組んできたことを大きく変えるということではありません。むしろ想いを強めて、株主・投資家や地域の皆さまをはじめとしたステークホルダーの皆さまに共感していただけるような活動を展開していきたいと考えています。このような考え方の下、新中計では、ESGの取り組みについて、重点テーマを設定しました。事業を通じて地域社会へ貢献する企業グループであり続けるために、環境・社会・ガバナンスの各分野における取り組みを強化・推進していきます。

→ ESGに関する取り組みについて、詳しくは「ESGセクション」(P.28～P.49)をご参照ください。

*7 2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2016年から2030年までの国際目標

株主・投資家の皆さまへ

当社では、株主の皆さまに対する利益の還元を経営上重要な施策のひとつとして位置付けており、株主還元については長期安定的に行っていくことが重要と考えています。2019年3月期までの間は、連結配当性向30%程度を目安に、安定的な1株当たり配当を目指し、各事業年度の配当額については、今後の業績動向を見極めながら総合的に判断し、決定してきました。この方針に基づき、2019年3月期の年間配当金については、経営成績等を総合的に判断し、1株当たり93円としました。また、2020年3月期から2022年3月期までの新中計期間においては、総還元性向35%を目安に、安定的な配当と状況に応じて自己株式取得を行うこととしています。2020年3月期については、この方針に基づき、1株当たり年間配当金は2019年3月期と同じく93円を予定しています。

新中計期間の3年間は営業利益が減益見通しとなる局面です。このような中、当社は収支改善を図るとともに、宮崎駅西口開発や熊本駅周辺開発などの開発を着実に進め、中長期的な企業価値向上を図るべく借入余力を活用し、設備投資を進めていきます。

これまでも株主・投資家の皆さまとの対話を重視し、いただいたご意見を様々な形で経営に活かしてきましたが、今後もその姿勢に変わりはありません。当社は国有会社として創業し、分割民営化を経て設立されました。さらに、経営安定基金による資産運用収益によって鉄道事業の損失を補うという、極めて特殊な経営体制の下、事業運営を進めてきた企業であることから、一般的な上場企業以上に私たちの経営に対する考え方を株主・投資家の皆さまにご理解いただくために努力する必要があると感じています。

当社グループは、新たに策定した長期ビジョン、そして中期経営計画の下、未来を見据え、九州のモビリティサービスを担う企業グループとして、その社会的役割を全うしていくことにより、企業価値を高めてまいります。株主・投資家の皆さまにおかれましては、より一層のご支援と、当社グループ事業に対するご理解を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2019年8月

代表取締役社長執行役員

青柳 俊彦

