

# 2023年3月期 第1四半期決算概況資料

---

2022年8月2日

九州旅客鉄道株式会社

# 目次

---

I	2023年3月期 第1四半期決算実績	3
II	2023年3月期 通期業績予想及び配当予想	7
III	セグメントの状況	12
IV	中期経営計画 3つの重点戦略の進捗状況	19

# **I 2023年3月期 第1四半期決算実績**

---

# 2023年3月期 第1四半期 連結決算ハイライト

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	720	904	183	125.5%
営業利益	△ 13	78	92	-
経常利益	3	85	81	-
特別損益	0	△ 2	△ 2	-
親会社株主に帰属する 四半期純利益	9	69	59	746.0%
EBITDA <sup>(※)</sup>	50	147	97	292.5%

※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。

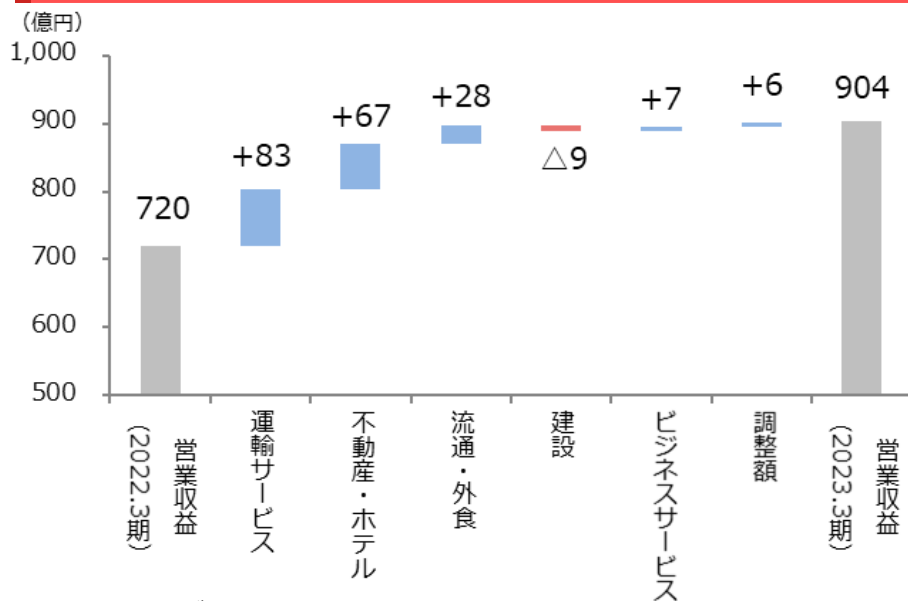
## 営業収益

新型コロナウイルス感染症の影響が継続したものの、鉄道事業を始めとした各事業における需要の緩やかな回復や当社保有物件の第三者への売却等により増収

## 営業利益

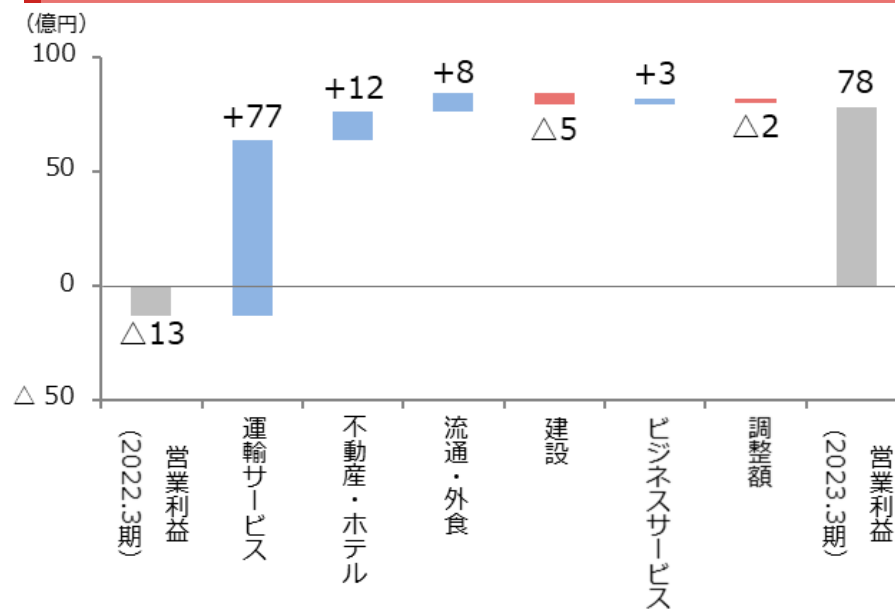
営業収益の増加に加え、鉄道事業における固定費削減効果の発現などにより増益(1Qでは2020.3期以来の黒字転換)

## セグメント別営業収益\*



\*新セグメント表記

## セグメント別営業利益\*



# 2023年3月期 第1四半期実績（セグメント別、新セグメント表記）

（単位：億円）

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	720	904	183	125.5%	
運輸サービス	230	314	83	136.4%	
単体・鉄道事業	228	311	83	136.4%	需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	259	326	67	125.9%	
不動産賃貸	140	149	8	105.9%	
不動産販売	102	144	42	141.9%	保有物件売却による増、マンション販売収入の減
ホテル事業	16	32	15	197.1%	需要の緩やかな回復による増
流通・外食	94	123	28	130.1%	需要の緩やかな回復による増
建設	172	163	△ 9	94.5%	西九州新幹線関連工事の減
ビジネスサービス	160	167	7	104.8%	
営業利益	△ 13	78	92	-	
運輸サービス	△ 53	23	77	-	
単体・鉄道事業	△ 50	25	75	-	
不動産・ホテル	39	51	12	132.2%	
不動産賃貸	37	37	0	101.2%	
不動産販売	13	15	1	111.8%	
ホテル事業	△ 11	△ 1	10	-	
流通・外食	△ 8	△ 0	8	-	
建設	1	△ 4	△ 5	-	
ビジネスサービス	6	9	3	148.8%	
EBITDA	50	147	97	292.5%	
運輸サービス	△ 32	48	80	-	
単体・鉄道事業	△ 31	49	81	-	
不動産・ホテル	74	86	12	116.3%	
不動産賃貸	66	66	0	100.2%	
不動産販売	13	15	1	111.8%	
ホテル事業	△ 6	3	10	-	
流通・外食	△ 5	2	8	-	
建設	4	△ 1	△ 5	-	
ビジネスサービス	10	15	4	143.0%	

# 2023年3月期 第1四半期実績（単体）

（単位：億円）

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	405	534	129	132.0%	
鉄道旅客運輸収入	196	275	79	140.3%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	53	90	36	168.2%	
在来線	143	185	42	129.8%	
その他収入	208	258	50	124.3%	保有物件売却による増、マンション販売収入の減
営業費用	403	457	54	113.5%	
人件費	104	97	△ 6	93.5%	
物件費	233	290	57	124.8%	
動力費	19	22	2	114.9%	原油高騰に伴う単価増
修繕費	46	46	△ 0	99.9%	
その他	166	221	54	132.9%	保有物件売却に伴う原価増、マンション販売収入の減に伴う原価減
租税公課	26	27	0	101.1%	
減価償却費	39	42	3	107.8%	
営業利益	1	77	75	-	
営業外損益	36	44	7	121.3%	受取配当金の増
経常利益	38	121	83	317.4%	
特別損益	1	△ 0	△ 1	-	
四半期純利益	46	107	61	231.4%	

## **Ⅱ 2023年3月期 通期業績予想及び配当予想**

---

# 2023年3月期 通期連結業績予想ハイライト

(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	3,295	3,814	518	115.7%
営業利益	39	290	250	735.2%
経常利益	92	300	207	324.8%
親会社株主に帰属する 当期純利益	132	245	112	184.9%
EBITDA	307	582	274	189.1%

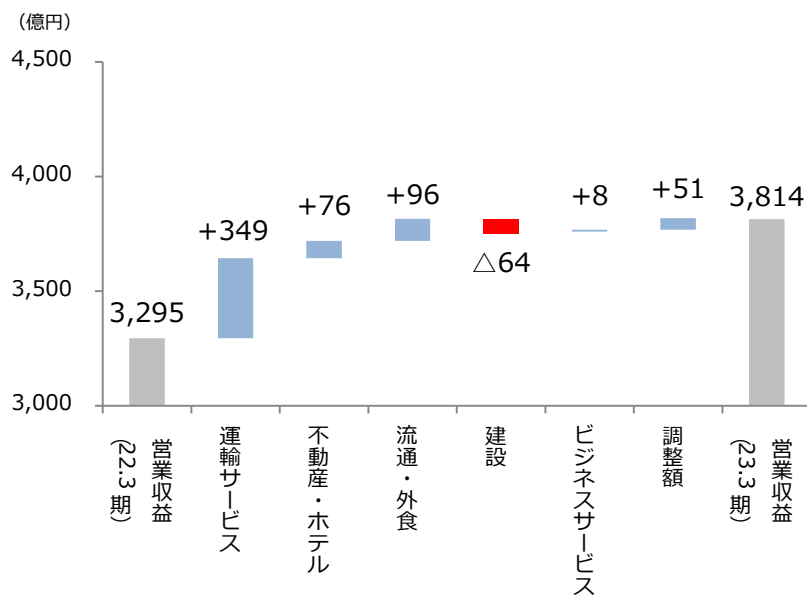
## 営業収益

新型コロナウイルス感染症による影響や保有物件の売却の減少を見込むも、各セグメントにおける需要の緩やかな回復等により増収

## 営業利益

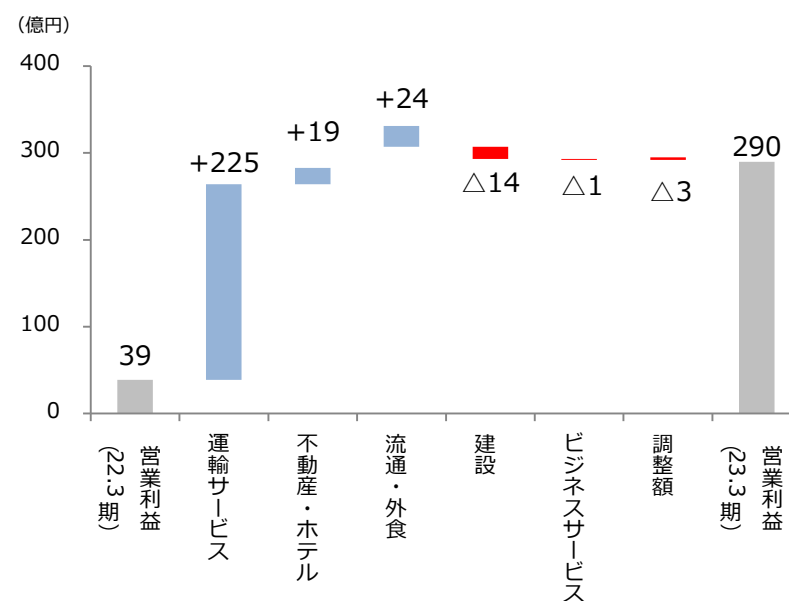
減価償却費の増加や新幹線特例（博多～新八代間）終了に伴う費用増があるものの、営業収益の増加や固定費削減140億円/年の実現により増益

## セグメント別営業収益\*



\*新セグメント表記

## セグメント別営業利益\*





# 2023年3月期 セグメント別通期業績予想（新セグメント表記）

（単位：億円）

	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年		主な増減理由
営業収益	3,295	3,814	518	115.7%	
運輸サービス	1,042	1,392	349	133.5%	鉄道事業の需要の緩やかな回復による増
単体・鉄道事業	1,029	1,369	339	133.0%	
不動産・ホテル	1,137	1,214	76	106.8%	
不動産賃貸	585	616	30	105.2%	需要の緩やかな回復による賃貸収入の増
不動産販売	461	432	△ 29	93.5%	保有物件の売却の減
ホテル事業	89	166	76	184.6%	需要の緩やかな回復による宿泊者数の増
流通・外食	436	533	96	122.1%	需要の緩やかな回復やヌルボンの平年度化による増
建設	929	865	△ 64	93.1%	西九州新幹線関連工事の減
ビジネスサービス	695	704	8	101.3%	
営業利益	39	290	250	735.2%	
運輸サービス	△ 227	△ 2	225	-	
単体・鉄道事業	△ 220	1	221	-	
不動産・ホテル	180	200	19	111.0%	
不動産賃貸	147	139	△ 8	94.2%	
不動産販売	62	54	△ 8	86.7%	
ホテル事業	△ 29	7	36	-	
流通・外食	△ 12	12	24	-	
建設	70	56	△ 14	79.4%	
ビジネスサービス	33	32	△ 1	95.9%	
EBITDA	307	582	274	189.1%	
運輸サービス	△ 141	103	244	-	
単体・鉄道事業	△ 137	104	241	-	
不動産・ホテル	319	342	22	107.0%	
不動産賃貸	265	258	△ 7	97.3%	
不動産販売	62	54	△ 8	86.4%	
ホテル事業	△ 7	30	37	-	
流通・外食	0	25	24	-	
建設	80	67	△ 13	83.2%	
ビジネスサービス	57	56	△ 1	98.0%	

# 2023年3月期 単体通期業績予想

(単位：億円)

	2022年3月期 実績	2023年3月期 通期予想	対前年		主な増減要因
営業収益	1,799	2,105	305	117.0%	
鉄道旅客運輸収入	893	1,226	332	137.2%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	274	438	163	159.5%	
在来線	619	788	168	127.3%	
その他収入	906	879	△ 27	97.0%	
営業費用	1,813	1,923	109	106.1%	
人件費	408	408	△ 0	100.0%	
物件費	1,132	1,212	79	107.0%	
動力費	86	101	14	116.4%	原油高騰による単価増
修繕費	300	304	3	101.2%	
その他	745	807	61	108.3%	新幹線特例終了に伴う費用増
租税公課	113	122	8	107.6%	
減価償却費	159	181	21	113.6%	
営業利益	△ 13	182	195	-	
営業外損益	35	45	9	125.7%	
経常利益	22	227	204	-	
特別損益	△ 20	△ 4	16	-	
当期純利益	89	211	121	235.7%	

# 2023年3月期配当予想

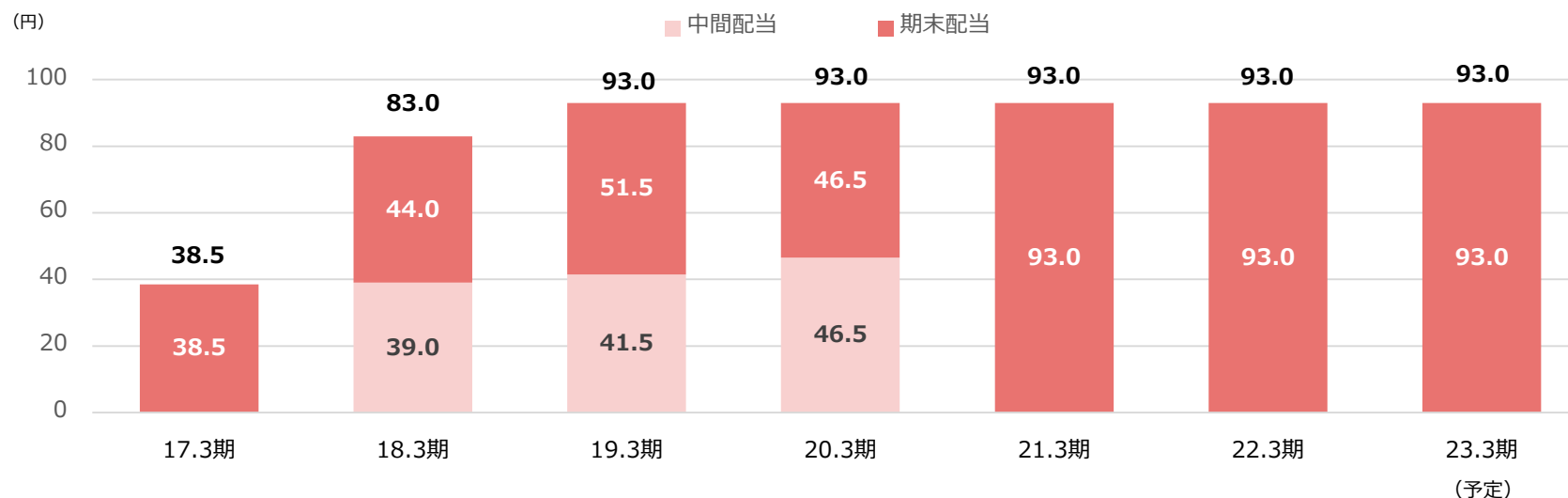
## 株主還元方針

- 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

## 2023年3月期配当予想

- 2023年3月期の業績も引き続き厳しい見通しであるが、上記の方針に基づき検討した結果、**2023年3月期の配当予想は、1株当たり年間配当金93円**
- なお、新型コロナウイルス感染症による今後の業績への影響等を慎重に見極める必要があるため、**2023年3月期は中間配当を行わず、期末配当の年1回とする予定**

(参考) 1株当たり年間配当金の推移



配当性向	13.8%	26.3%	30.2%	46.9%	-	110.3%	59.6%
総還元性向	13.8%	26.3%	30.2%	78.6%	-	110.3%	59.6%

※自己株式取得 (100億円)

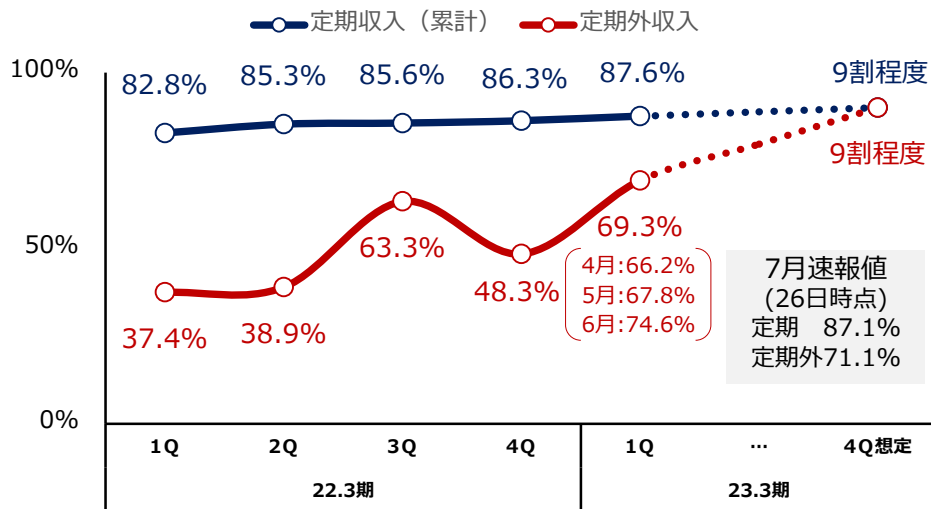
## Ⅲ セグメントの状況

---

# セグメントの収入状況

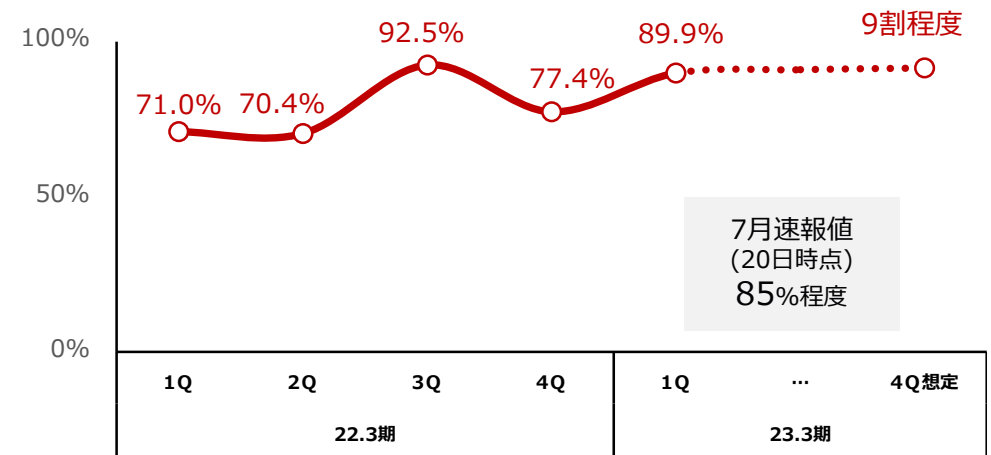
- 引き続き、感染抑制と消費活動の両立による移動需要及び個人消費の緩やかな回復を想定
- 第1四半期は鉄道事業を中心に堅調に推移するも、新型コロナウイルスの再拡大の影響を受け、足元では回復ペースが鈍化

## 鉄道事業 | 運輸取扱収入 (対19.3期)



## 不動産賃貸事業 | 駅ビル\*テナント売上高 (対19.3期)

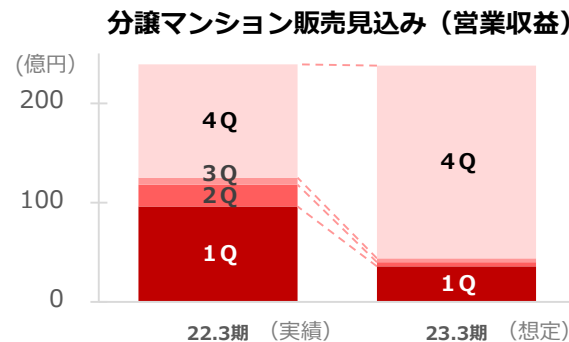
\*宮崎・熊本駅ビルを除く



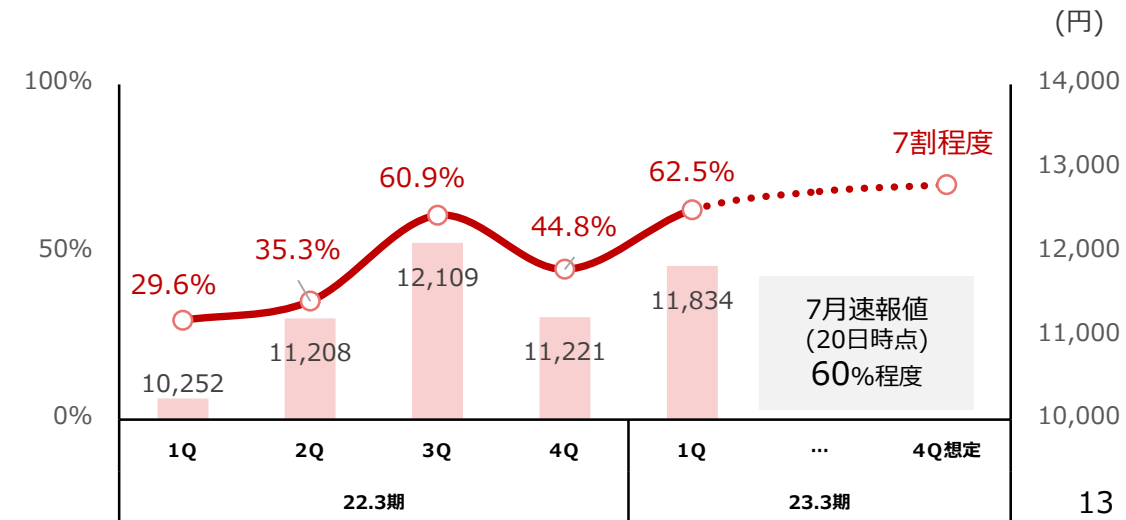
## 不動産販売事業

- 分譲マンションの営業収益は四半期別では偏りはあるものの、年間を通じては22.3期と同規模を見込む

- 保有物件の売却については、1Qに新川イーストビル (オフィスビル) を第三者に売却済み。今後の私募REITへの賃貸マンション等の売却と合わせて、通期では170億円程度の営業収益を見込む



## ホテル事業 | 稼働率およびADR



# 運輸サービスセグメント

- 1Qは新型コロナウイルスの感染者数が高い水準で推移した一方で、厳しい行動制限は実施されず、需要は想定よりも早いペースで回復
- 鉄道事業におけるBPRも通期140億円の固定費削減に向けて順調に推移

【実績】

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	230	314	83	136.4%
うち単体・鉄道事業	228	311	83	136.4%
鉄道旅客運輸収入	196	275	79	140.3%
営業利益	△ 53	23	77	-
うち単体・鉄道事業	△ 50	25	75	-
EBITDA	△ 32	48	80	-
うち単体・鉄道事業	△ 31	49	81	-

【業績予想】

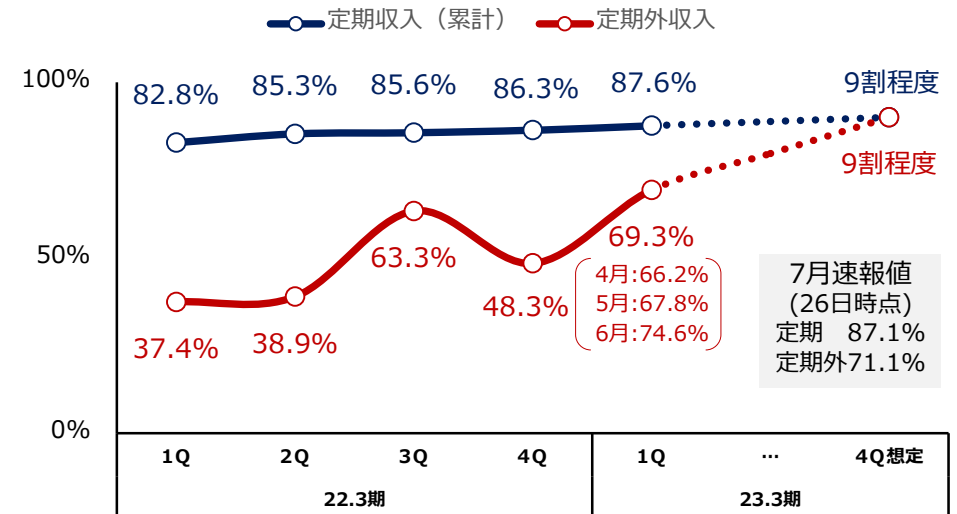
(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	1,042	1,392	349	133.5%
うち単体・鉄道事業	1,029	1,369	339	133.0%
鉄道旅客運輸収入	893	1,226	332	137.2%
営業利益	△ 227	△ 2	225	-
うち単体・鉄道事業	△ 220	1	221	-
EBITDA	△ 141	103	244	-
うち単体・鉄道事業	△ 137	104	241	-

## 業績予想の前提条件

- 23.3期業績予想では、西九州新幹線開業（22年9月）効果による増収を見込む
- 23.3期4Qで定期収入（累計）及び定期外収入は対19.3期比9割程度まで回復を見込む
- 固定費削減140億円及び緊急抑制・収入連動によるコスト削減40億円の実現を見込む

## 鉄道事業 | 運輸取扱収入（対19.3期）



# 鉄道事業（輸送データ）

## 鉄道旅客運輸収入

（単位：億円）

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	196	275	79	140.3%	
定期	72	74	2	103.5%	
定期外	124	201	76	161.7%	
荷物	0	0	0	366.5%	
新幹線	53	90	36	168.2%	
定期	6	6	0	103.2%	需要の緩やかな回復による増
定期外	47	83	36	177.1%	
在来線	143	185	42	129.8%	
定期	65	68	2	103.5%	需要の緩やかな回復による増
定期外	77	117	40	152.2%	

## 輸送人キロ

（単位：百万人キロ）

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
全社計	1,496	1,816	319	121.4%
定期	993	1,023	30	103.1%
定期外	503	792	289	157.5%
新幹線	201	319	118	158.7%
定期	47	50	2	105.9%
定期外	153	269	115	175.0%
在来線	1,294	1,496	201	115.6%
定期	945	973	27	103.0%
定期外	349	522	173	149.7%

# 不動産・ホテルセグメント | 不動産賃貸事業

- 1Qの駅ビルテナント売上は、新型コロナウイルスの影響は残るものの緩やかに回復
- オフィスビル・賃貸マンションは、22.3期4Qに実施した私募REITへの物件売却の影響はあるものの、現保有物件の空室率に大きな変化はなく堅調に推移

【実績】

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	140	149	8	105.9%
営業利益	37	37	0	101.2%
EBITDA	66	66	0	100.2%

【業績予想】

(単位：億円)

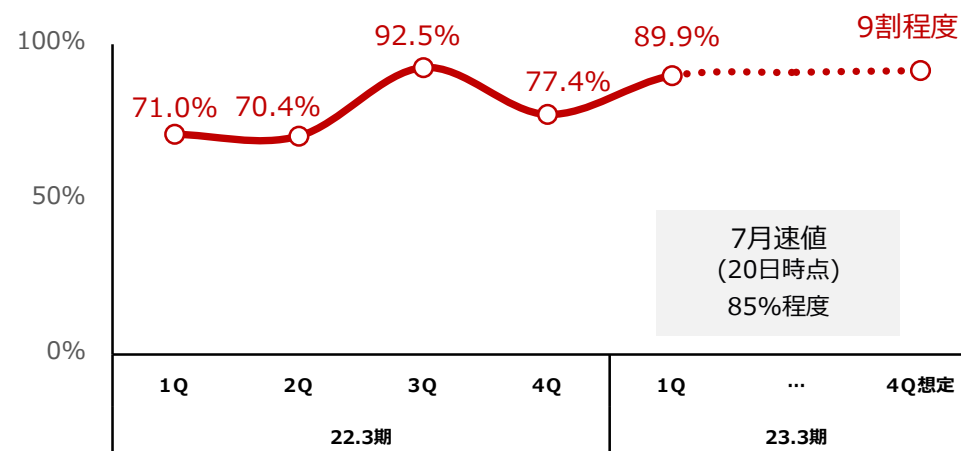
	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	585	616	30	105.2%
営業利益	147	139	△ 8	94.2%
EBITDA	265	258	△ 7	97.3%

## 業績予想の前提条件

- 23.3期4Qで5駅ビルのテナント売上高は対19.3期比9割程度まで回復を見込む
- オフィス・賃貸マンションについては保有物件の空室率に大きな変化は見られず、堅調に推移すると想定
- 保有物件売却に伴う賃料減はあるものの、駅ビルの収益増等を見込む

### 駅ビル\*テナント売上高 (対19.3期)

\*宮崎・熊本駅ビルを除く





# 不動産・ホテルセグメント | 不動産販売事業

- 1Qは前年同期比で分譲マンションの販売は減少したものの、保有していたオフィスビル（新川イーストビル）を第三者に売却したことにより増収増益

【実績】

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	102	144	42	141.9%
営業利益	13	15	1	111.8%
EBITDA	13	15	1	111.8%

【業績予想】

(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	461	432	△ 29	93.5%
営業利益	62	54	△ 8	86.7%
EBITDA	62	54	△ 8	86.4%

## 業績予想の前提条件

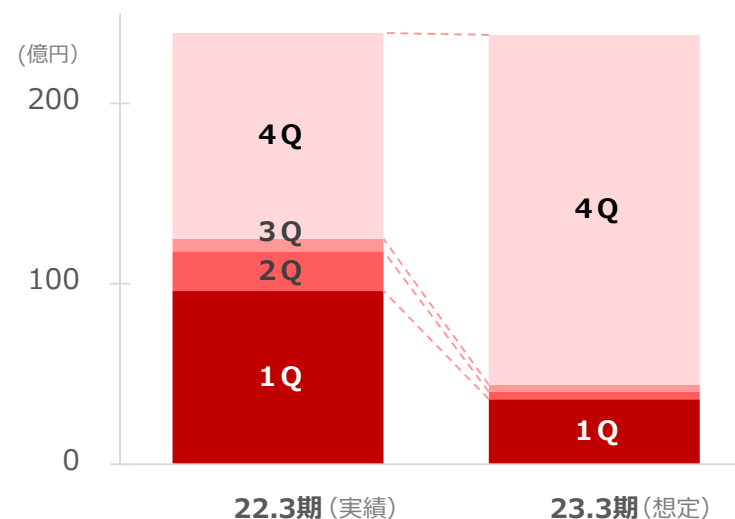
- 分譲マンションの営業収益は四半期別では偏りはあるものの、年間を通じては22.3期と同規模を見込む
- 保有物件の売却については、1Qに新川イーストビル（オフィスビル）を第三者に売却済み。今後の私募REITへの賃貸マンション等の売却と合わせて、通期では170億円程度の営業収益を見込む

### 新川イーストビル



取得時期：2019年1月  
 場所：東京都中央区  
 構造：地上14階 地下1階建  
 築年月：1990年8月  
 延床面積：約10,289㎡  
 敷地面積：約1,249㎡

### 分譲マンション販売見込み（営業収益）



# 不動産・ホテルセグメント | ホテル事業

- 1Qは、政府による全国向け観光支援策の開始がコロナの感染再拡大により見送られる一方で、隣県も対象となる県民割は継続
- 稼働率は前期4Qから回復基調も、1億円の赤字を計上

【実績】

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q累計実績	2023年3月期 1Q累計実績	対前年	
営業収益	16	32	15	197.1%
営業利益	△ 11	△ 1	10	-
EBITDA	△ 6	3	10	-

【業績予想】

(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	89	166	76	184.6%
営業利益	△ 29	7	36	-
EBITDA	△ 7	30	37	-

## 業績予想の前提条件

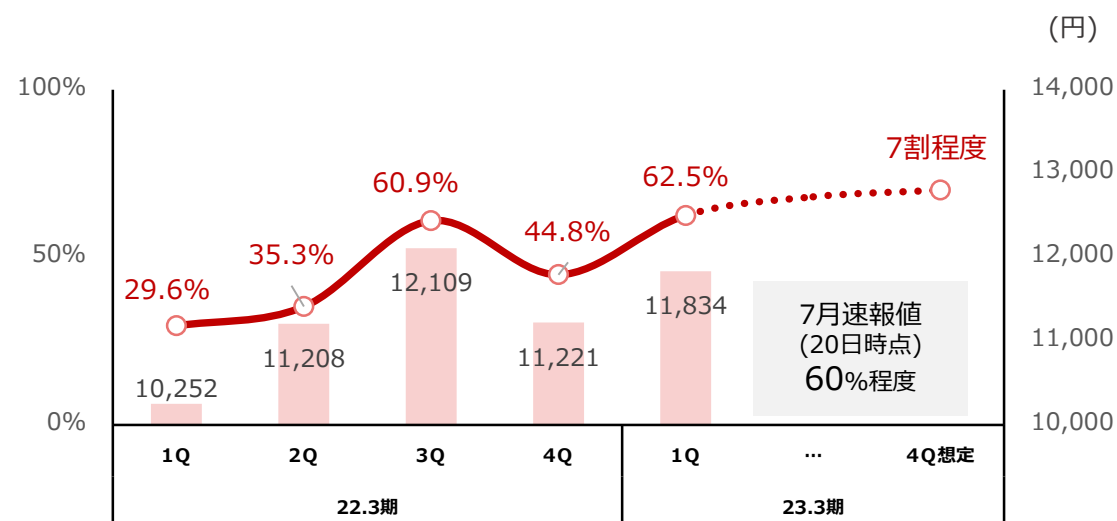
- 8月26日にTHE BLOSSOM KYOTOが開業予定
- 23.3期4Qでホテル稼働率は7割程度まで回復を見込む

### THE BLOSSOM KYOTO



開業日 : 2022年8月26日  
 場所 : 京都市下京区  
 客室数 : 180室  
 延床面積 : 約9,600㎡

### ホテル事業 | 稼働率およびADR



# **IV 中期経営計画 3つの重点戦略の進捗状況**

---

# 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

### 事業構造改革の完遂

#### 重点戦略①

鉄道	黒字体質の安定化
ホテル	既存ホテルの競争力向上
流通・外食	ブランド/店舗の競争力向上
建設	グループ内から外へ主戦場を転換

### 長期ビジョン実現に向けた重点戦略

#### 重点戦略②

豊かなまちづくり  
モデルの創造

#### 重点戦略③

新たな貢献領域  
での事業展開

戦略実行・  
実現を担う人づくり

グループ一体で  
戦略を推進する  
基盤づくり

## 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

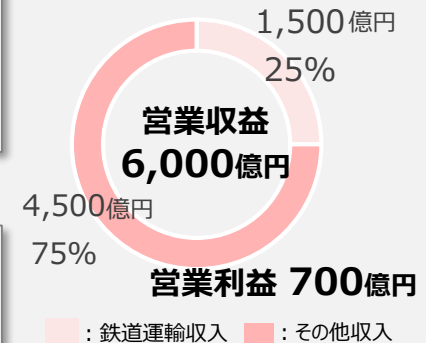
### 実現方針①

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**

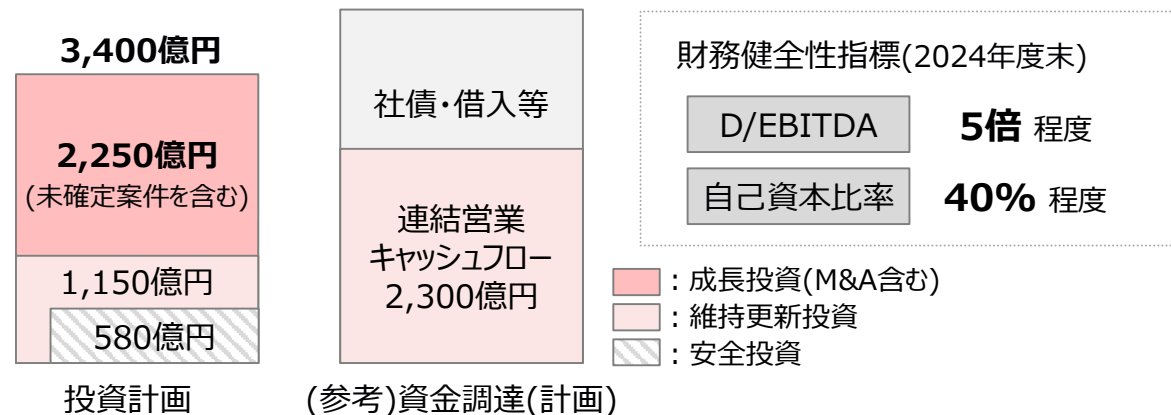
### 【セグメント別\*】

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)】



### 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。

# 重点戦略① 事業構造改革の完遂 | BPR\*による鉄道事業のコスト削減

\* Business Process Re-engineering

今期180億円のコスト削減は、BPRによる鉄道事業の固定費削減を中心に、順調に進捗

## コスト削減の進捗（1Q実績）



- 効果発現した主な施策
- **新たなサービス体系の構築**  
DXの活用等を通じた駅係員の不在化、きっぷの販売窓口の廃止、営業時間短縮等
  - **新たな車両・地上設備体系の構築**  
車両設備関連の委託業務の内製化、改札設備の廃止等
  - **検査・保守の効率化**  
検査精度向上による取替基準見直し、線区のご利用状況に応じた検査・保守業務の見直し、車両の素材変更による業務省力化等

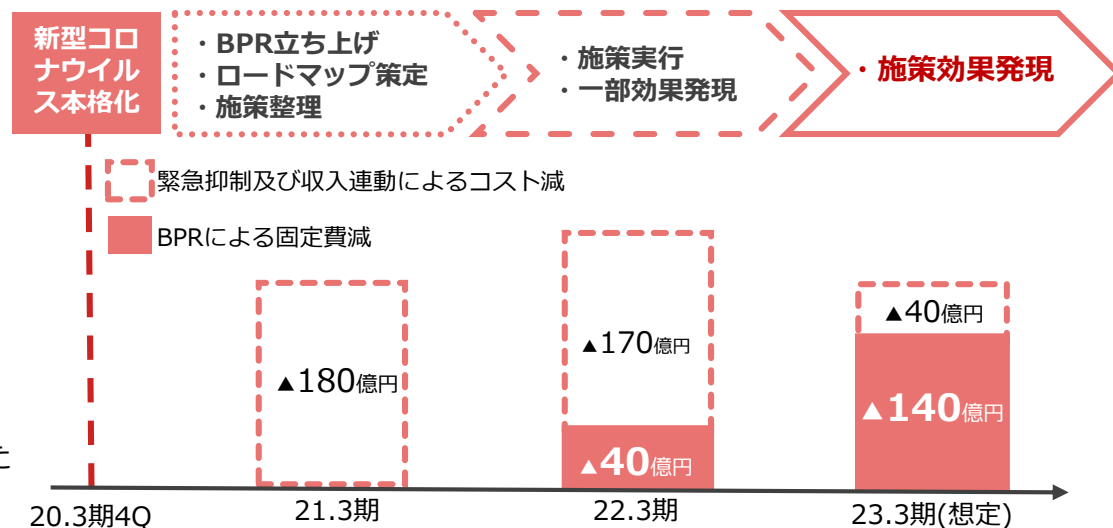
## 2Q以降の主な施策

### ダイヤの最適化（2022年秋ダイヤ改正）

- お客さまのご利用状況に合わせた運行体系の見直しを実施
- 在来線では特に、福岡都市圏を中心とした運行体系の見直し及びワンマン区間の拡大などを行う

列車キ口	保有車両数	コスト削減額見込 (通年)
▲2.3%	▲7%	▲8億円

## コスト構造改革の経緯



### 新たな車両・地上設備の構築

ワンマン区間拡大に伴い、安全確認のため、車両にはカメラを、一部の駅にはホーム柵を整備



車側カメラ

### 従業員のマルチスキル化

9月開業予定の西九州新幹線では、運転士が車両担当社員とともに車両検査を実施



# 鉄道事業の収益確保 | 利便性の向上ときっぷの見直し

- EXサービスの導入により付加価値を創出し、新幹線の料金体系を見直し
- DXの積極的な活用等による利便性・サービス向上を継続的に図る

## EXサービスの導入と各種きっぷの見直し(6/25～)

- 新幹線のチケットレス化による利便性の向上
- 各種きっぷの特徴に応じた料金体系の見直し

各会員システム の比較	ネット予約 JR九州		スマートEX	EX予約
	年会費	無料	無料	1,100円(税込)
きっぷ	券売機・窓口で受取	チケットレス (交通系IC)	チケットレス (専用IC)	

## 新たな決済・チケットレスサービスの導入

- Visaのタッチ決済 (実証実験)



Visaのタッチ決済対応カードやスマートフォンを自動改札機の専用端末にかざすことで、列車をご利用いただけるサービスを、JRグループで初めて試験的に導入。

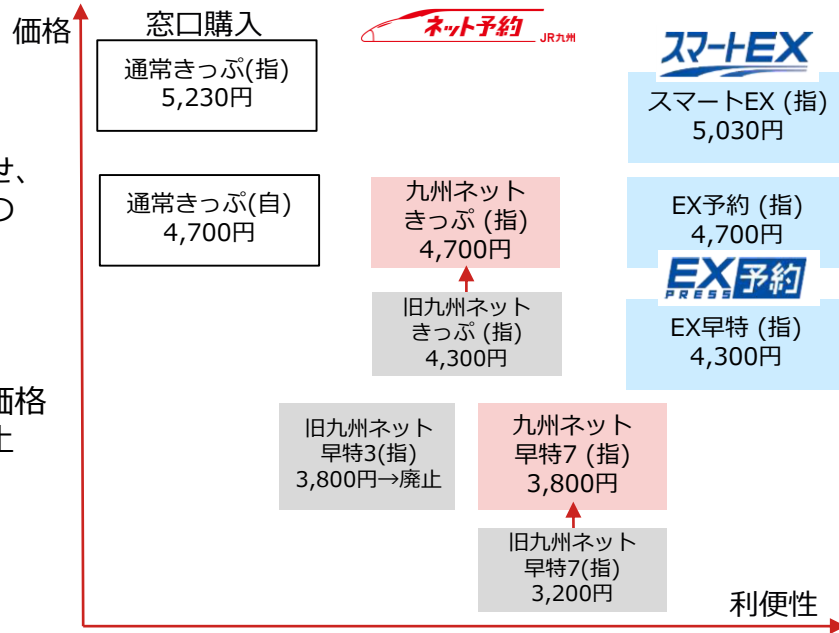
- PayPayで買える特急券 (実証実験→継続設定)



2022年1～3月に、一部区間の特急列車を対象にPayPayのQRコード決済機能を活用した特急券を設定。安定運用と利便性向上が確認できたため、設定継続。

## 【料金体系見直しの例】博多～熊本 新幹線 片道料金

- EX予約・自由席の通常きっぷに合わせ、九州ネットきっぷの価格を見直し
- EX早特を設定し、九州ネット早特の価格を見直し・一部廃止

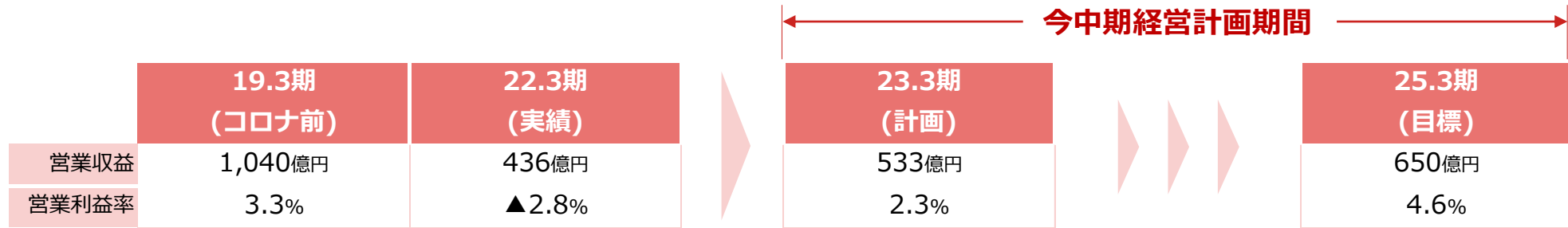


## 在来線特急料金の見直し(4/1～)

- 自由席特急料金の全体的な見直し (平均価格改定率約4割)
- 指定席特急券に繁忙期料金を新たに設定
- 一部区間において車内での自由席特急券購入時に料金加算

# 重点戦略① 事業構造改革の完遂 | 流通・外食事業

コロナ禍の状況を踏まえ出店戦略を見直し、既存ブランド強化・新業態への挑戦を通じて利益率改善・競争力向上を推進



- コロナの感染拡大の影響を受けて赤字転落
- 駅周辺立地店舗や外食業態が特にダメージを受けた
- 郊外型店舗やテイクアウトは堅調に推移
- 必要に応じて事業譲受や売却を実施
  - ・ 水産加工会社「萬坊」を子会社化 (2019.12)
  - ・ 「JR九州ドラッグイバン」の株式一部譲渡 (2020.5)
  - ・ 郊外型焼肉店「ヌルボン」を事業譲受 (2021.10)

- 立地に係わらず不採算店舗から撤退
- これまで培ってきたノウハウ・競争力を踏まえた、郊外型店舗の出店や新業態への挑戦

**利益率改善・競争力向上を推進**



三井ショッピングパークららぽーと福岡（福岡市博多区：2022年4月開業）やTHE OUTLETS KITAKYUSHU（福岡県北九州市：2022年4月開業）といった郊外型商業施設に出店



シャトレーゼ事業への参入によるロードサイド型洋菓子店の出店（2022年4月1号店開業）

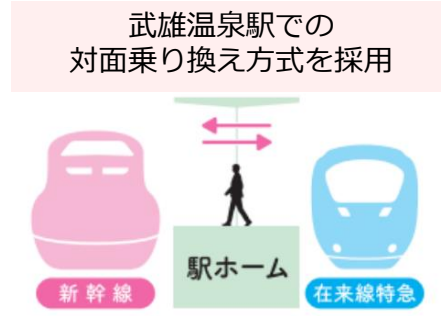
※画像はイメージ

# 重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 西九州エリアのまちづくり

開業が迫る西九州新幹線の開業効果を最大化するため、地域も巻き込んだプロモーションを開始

## 概要

	西九州新幹線(9/23開業)
営業キロ	69.6km (参考)九州新幹線：288.9km
駅数	5駅 (うち新駅2駅)
列車本数	47本/日
列車愛称	かもめ
時短効果 (博多-長崎)	約30分 (約1時間50分→約1時間20分)
着駅からの D&S列車	「ふたつ星4047」 「36ぷらす3」



## プロモーション



かもめプロモーション



**かもめ楽団(8/7)**  
西九州新幹線各駅で「かもめ」を歌って踊って出迎える1日限りの市民参加型イベントを企画

**西九州観光まちづくりAWARD**  
西九州エリアで地域に根付き、魅力あるまちづくりに貢献する方々に贈る賞を創設



試乗会  
(9/18,19)

あしたの  
旅のコンシェル  
S・N・I  
佐賀と長崎へ  
出発進行!

佐賀・長崎DC  
(10/1～)

## 「ふたつ星4047」



運行開始 : 2022年9月23日  
運行区間 : 武雄温泉-長崎  
コンセプト: 西九州の海めぐり列車





## 重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | MaaSの推進

- 佐賀エリアに続き、2022年8月より長崎エリアでMaaSの取り組みを開始
- 西九州新幹線の開業に合わせ、長崎エリアと佐賀エリアでのMaaSの連携により、西九州エリア全体でのシームレスな移動の提供を目指す



### “my route”を軸とした長崎MaaSの取り組み

- “my route\*”上での観光情報の提供や地域観光サイトへの連携
- マルチモーダルルート検索（あらゆる交通手段をつなぎ、最適な経路を提案）結果等から、JR九州インターネット予約、飛行機・バスの予約サイトや、カーシェア・レンタカーに連携
- 乗車券や観光・商業施設の入場券等がセットになったデジタルチケットの販売（佐賀・長崎デスティネーションキャンペーンと連動した企画商品も提供予定）
- 自治体・商業施設と連携した地域生活情報の提供



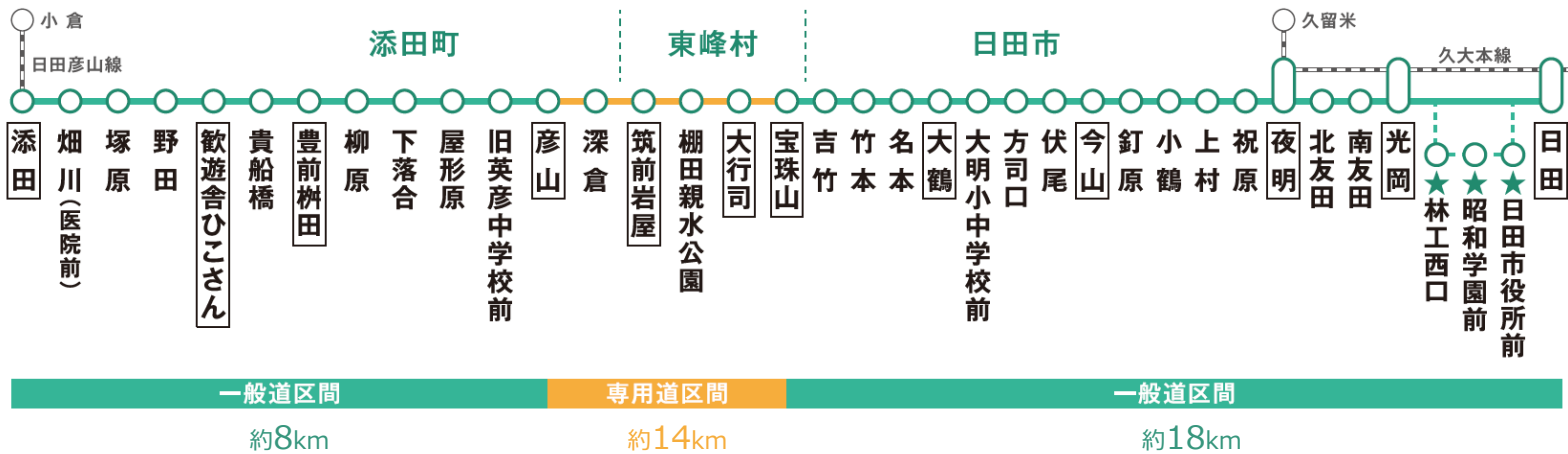
\*my route : トヨタグループが提供するMaaSアプリ

他事業者や自治体と連携しながらMaaSの強化・拡大を図る

# 重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 日田彦山線BRT

- 2017年7月から災害により不通となっていた添田～夜明・日田間は2023年夏にBRTで開業予定
- 地元自治体や関係機関と協力し、学校や病院など生活に密着したエリアを中心に全37駅のBRT駅の設置を計画（鉄道駅12駅に加え、新たに25駅のBRT駅を増設）

## ひこぼしライン（正式名称：日田彦山線BRT）の停車駅



※駅名を□枠で囲んだ駅は、「平成29年7月九州北部豪雨」被災前の鉄道駅  
 ※点線「—★—」記載のBRT駅（経路）は、朝・夕の一部便運行  
 ※現在計画中の内容のため、変更の可能性あり

コンセプト  
「ひと、地域、未来にやさしい」



地域に新たな魅力・輝きを創り出すことをイメージしたロゴ

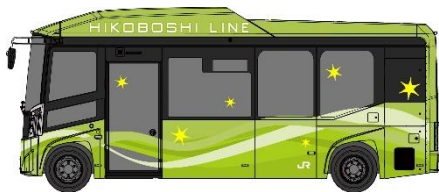


BRT駅イメージ

基本デザインは、社内で建築業務を行っている若手従業員を中心に地域と連携して考案

## 環境への配慮

### 電気バスの導入



BRTの車両には、環境に配慮した電気バスを導入予定

※通学需要に対応するため一部中型のディーゼルバスを使用予定

### 資源循環の取り組み



線路のレールは切断して専用道の土留杭として地盤へ打ち込み、バラストは砂利とまぜて舗装の基盤として再利用

# 令和2年7月豪雨により被災した肥薩線について

肥薩線の復旧方針については、国土交通省・熊本県が開催する「JR肥薩線検討会議」に参画し、復旧費と維持費、復旧後の利用予測など、持続可能性も含めた様々な観点から慎重に検討を継続



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

## JR肥薩線検討会議

- 設置目的：大雨で被災した肥薩線について、河川や道路などの公共事業との連携の可能性も含めた復旧方法及び復旧後の肥薩線の在り方などについて検討すること
- 構成員：国土交通省鉄道局、熊本県、九州運輸局、九州地方整備局、JR九州
- 会議要旨 ※次回以降の開催時期は未定

第1回検討会議 (2022.3.22)	・当社より主な被害状況を報告するとともに、鉄道で復旧した場合、概算で <b>約235億円*</b> の復旧費が必要と算出
第2回検討会議 (2022.5.20)	・国土交通省より2橋梁の改築費用の大部分を河川管理者(国)の負担とすることや国道等の災害復旧工事と連携することで、鉄道で復旧した場合の復旧費用は <b>76億円*</b> になることと、事業者(当社)の負担額を76億円*から、さらに削減する可能性として災害復旧補助制度の活用の紹介 ・当社より、持続可能性を検討するため被災前の肥薩線のご利用状況等のデータ**を提示

\* 記載の復旧額は一定の条件の下で算出しており状況により変動する  
\*\* 八代～吉松の営業損益：約▲9億円（被災前の2020年3月期時点） 等

# ESGの取り組み

- 2030年長期ビジョンの実現に向けたマテリアリティに基づき、ESGの取り組みを推進
- 中期経営計画で非財務KPIの1つとした従業員意識調査と、役員報酬との連動を決定

## E 脱炭素社会の実現

### 博多駅における再エネ電気の活用



- JR九州博多駅で使用する電気\*を「再エネ電気」に切り替え（2022年7月1日～）  
\*駅ビル・列車の運行に関する電気を除く
- 一部は玖珠太陽光発電所（グループ会社保有）の電気を使用し、グループ内での再エネ電気の活用を実施
- 年間2,651tのCO<sub>2</sub>排出量を削減する見込み

### 他社連携によるエネルギー転換技術の導入に向けた検討



- 廃油から精製した100%バイオ燃料を使用したエンジンの性能試験を実施(2022年4月)
- 引き続き、導入に向けた検討を継続

## S 持続可能なまちづくり

### 油山市民の森等リニューアル事業の参入

- 福岡市中心部から南に10kmに位置し、自然に触れられる場所として長年親しまれてきた同エリアのリニューアル事業（福岡市による公募）
- 当社を代表に㈱スノーピーク等の9社共同開発で、2024年3月期中にリニューアルオープン予定
- 「福岡グリーンネクスト」のリーディングプロジェクトに位置付けられており、福岡市や他事業者と連携し取り組みを推進

### 事業ビジョン「人と都市と自然の共生」



キャンプ・グランピング 森林アウトドアパーク



福岡市の森を次世代に残していくビジョン

## G 健全な企業運営

### 従業員意識調査と役員報酬との連動

- 中期経営計画における非財務KPIの1つである従業員意識調査の結果と取締役\*\*報酬との連動を決定
- 従業員意識調査の結果は、価値創造の源泉となる人材戦略の実現度合いを定量的に図る重要な指標であり、同指標を評価項目とすることで経営陣が責任とインセンティブをもって取り組む

\*\*社外取締役及び監査等委員である取締役は除く

### 新たな役員報酬体系（2022.7.1～）

基本報酬：業績連動報酬 = 8：2

各年度（短期インセンティブ）において、業績連動報酬が報酬総額の概ね2割を超えない程度

### ▼業績連動報酬の概要

金銭報酬	KPI（短期インセンティブ）	
	給付時期	<p><b>New</b> 毎年度の <b>連結営業利益</b></p> <p><b>New</b> <b>在任時</b> に月次で給付</p>
株式報酬	固定報酬	
	役位に応じて給付	
	短期インセンティブ	毎年度の <b>連結営業利益</b>
	長期インセンティブ	<p>中期経営計画期間における <b>TSR（対同業他社）</b></p> <p>※対TOPIX成長率より変更</p>
	非財務（長期インセンティブ）	<p><b>New</b> 中期経営計画期間における <b>従業員意識調査</b></p>
	給付時期	<b>取締役退任時</b> に給付

# 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、新型コロナウイルス感染症の状況、人々の価値観やライフスタイルの変化、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/>