

2024年3月期 第2四半期決算説明会

2023年11月8日

九州旅客鉄道株式会社

目次

I	2024年3月期 第2四半期決算実績	4
II	2024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	25
V	資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について	33

概要

24.3期 第2四半期 決算実績

- 各セグメントにおける需要の緩やかな回復により、対前年で連結営業収益、営業利益、経常利益、四半期純利益すべて増収・増益

24.3期 通期業績予想 及び配当予想

- 通期業績予想に対して2Qの業績は順調に進捗
- 連結業績予想は、8月8日公表の予想を据え置き
- 配当予想は、1株あたり年間配当金93円（期末配当のみ）を据え置き

セグメントの状況

- 鉄道事業の収入は、1Qから回復率が上昇
- ホテル事業におけるADRは、1Qから上昇
- 流通・外食事業における店舗売上は引き続き好調

中期経営計画 の取組状況

- 新長崎駅ビルが11月10日に開業予定
- 日田彦山線BRTのご利用状況は順調
- 従業員エンゲージメントを高める取り組みを推進

I 2024年3月期 第2四半期決算実績

2024年3月期 第2四半期連結決算ハイライト

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	1,701	1,907	205	112.1%
営業利益	111	268	156	239.8%
経常利益	118	280	162	236.8%
特別損益	19	65	45	333.6%
親会社株主に帰属する 四半期純利益	120	279	159	233.2%
EBITDA ^(※)	252	424	171	168.1%

※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除く)以下、全て同様です。

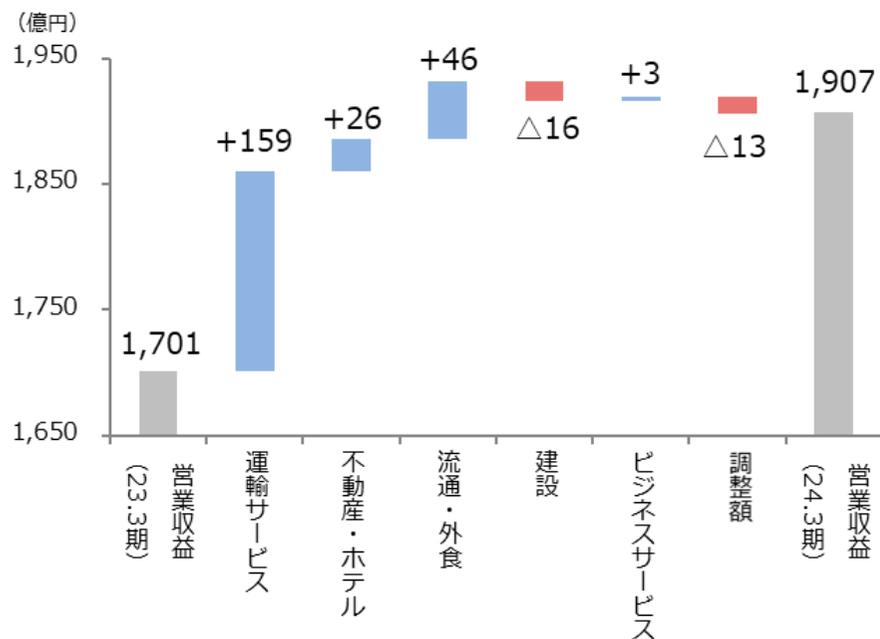
営業収益・利益

保有物件の売却の減はあったものの、各事業における需要の緩やかな回復等により増収増益

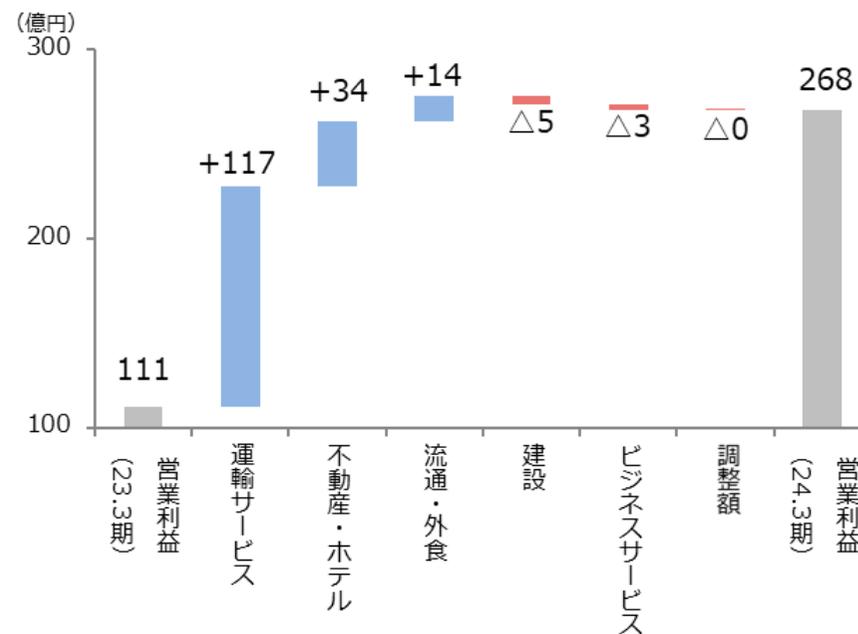
特別損益

ドラッグイレブン株式の売却益等により増

セグメント別営業収益



セグメント別営業利益



2024年3月期 第2四半期連結決算実績（セグメント別）

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	1,701	1,907	205	112.1%	
運輸サービス	634	793	159	125.1%	
単体・鉄道事業	628	779	151	124.1%	需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	526	552	26	105.0%	
不動産賃貸	303	335	31	110.5%	需要の緩やかな回復による賃貸収入の増
不動産販売	154	106	△ 48	68.8%	保有物件の売却の減
ホテル事業	68	110	42	162.7%	需要の緩やかな回復による増
流通・外食	252	299	46	118.4%	需要の緩やかな回復による増
建設	355	339	△ 16	95.4%	
ビジネスサービス	341	344	3	100.9%	
営業利益	111	268	156	239.8%	
運輸サービス	3	121	117	-	
単体・鉄道事業	8	123	114	-	
不動産・ホテル	84	118	34	140.1%	
不動産賃貸	74	86	11	115.4%	
不動産販売	13	15	1	113.5%	
ホテル事業	△ 2	17	20	-	
流通・外食	2	16	14	665.4%	
建設	1	△ 3	△ 5	-	
ビジネスサービス	19	16	△ 3	83.8%	
EBITDA	252	424	171	168.1%	
運輸サービス	53	179	125	332.8%	
単体・鉄道事業	57	179	122	314.4%	
不動産・ホテル	154	193	39	125.4%	
不動産賃貸	132	148	15	111.7%	
不動産販売	13	15	1	113.4%	
ホテル事業	8	29	21	369.6%	
流通・外食	8	22	14	259.7%	
建設	6	1	△ 5	16.4%	
ビジネスサービス	30	30	△ 0	99.8%	

2024年3月期 第2四半期単体決算実績

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	942	1,062	120	112.8%	
鉄道旅客運輸収入	554	704	149	127.1%	需要の緩やかな回復
新幹線	187	280	92	149.6%	
在来線	366	423	56	115.5%	
その他収入	388	358	△ 29	92.3%	保有物件の売却の減、分譲マンションの販売の増
営業費用	851	850	△ 1	99.9%	
人件費	198	203	5	102.9%	
物件費	504	486	△ 17	96.5%	
動力費	49	55	6	112.0%	資源価格高騰による単価増
修繕費	118	116	△ 2	98.3%	
その他	336	314	△ 21	93.5%	保有物件売却における原価の減、分譲マンションの販売原価の増
租税公課	62	61	△ 0	98.8%	
減価償却費	86	97	11	113.7%	
営業利益	90	212	121	233.4%	
営業外損益	40	55	15	137.5%	
経常利益	131	268	136	203.8%	
特別損益	22	65	42	287.5%	ドラッグイレブン株式の売却益による増
四半期純利益	143	282	139	197.0%	

(再掲) 単体事業別

(単位：億円)

		2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
鉄道事業	営業収益	628	779	151	124.1%
	営業利益	8	123	114	-
関連事業	営業収益	314	283	△ 30	90.1%
	営業利益	82	89	6	107.7%

Ⅱ 2024年3月期 通期業績予想及び配当予想

2024年3月期 通期連結業績予想ハイライト

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	3,832	4,170	337	108.8%
営業利益	343	457	113	133.1%
経常利益	357	459	101	128.6%
親会社株主に帰属する 当期純利益	311	407	95	130.6%
EBITDA	638	783	144	122.6%

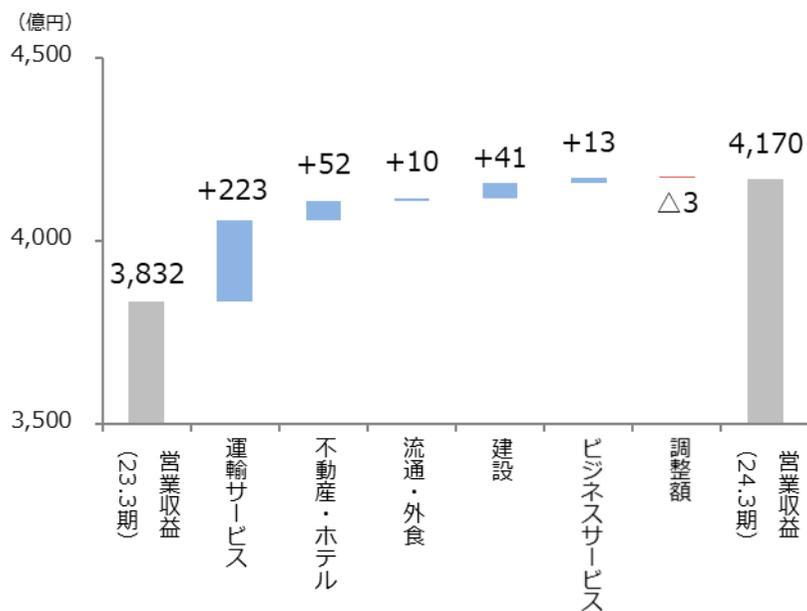
営業収益

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や長崎駅周辺開発の開業等により増収

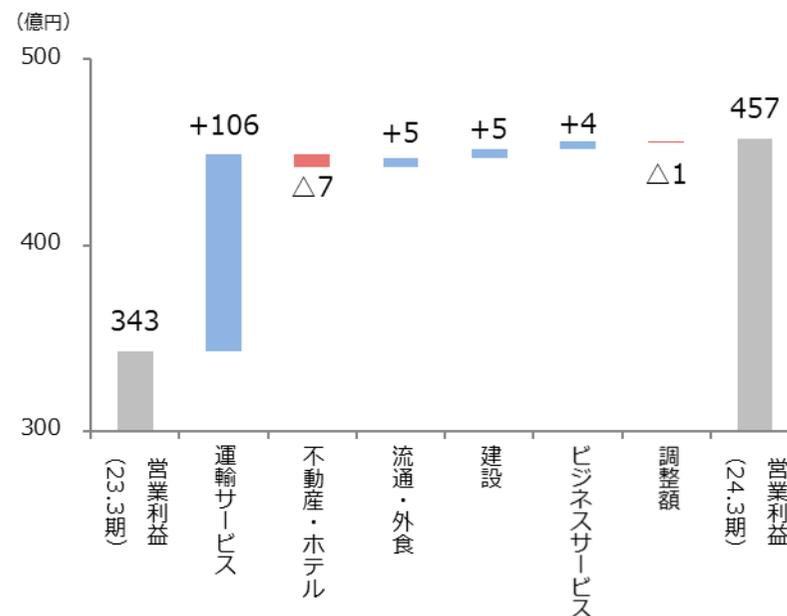
営業利益

鉄道事業における動力費の増や、長崎駅周辺開発に伴う開業費等を見込むも、営業収益の増により増益

セグメント別営業収益



セグメント別営業利益



2024年3月期 セグメント別通期業績予想

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年		主な増減理由
営業収益	3,832	4,170	337	108.8%	
運輸サービス	1,383	1,607	223	116.2%	需要の緩やかな回復による増
単体・鉄道事業	1,365	1,569	203	114.9%	
不動産・ホテル	1,231	1,284	52	104.3%	
不動産賃貸	626	687	60	109.7%	需要の緩やかな回復や新長崎駅ビル等の開業による賃貸収入の増
不動産販売	435	387	△ 48	88.8%	保有物件の売却の減
ホテル事業	169	210	40	124.2%	需要の緩やかな回復による増
流通・外食	547	558	10	101.9%	
建設	883	925	41	104.7%	
ビジネスサービス	734	748	13	101.8%	
営業利益	343	457	113	133.1%	
運輸サービス	25	132	106	523.2%	
単体・鉄道事業	31	133	101	422.7%	
不動産・ホテル	221	214	△ 7	96.8%	
不動産賃貸	148	153	4	102.7%	
不動産販売	62	51	△ 11	81.6%	
ホテル事業	9	10	0	104.0%	
流通・外食	14	20	5	141.7%	
建設	54	60	5	110.2%	
ビジネスサービス	34	39	4	111.9%	
EBITDA	638	783	144	122.6%	
運輸サービス	131	254	122	193.3%	
単体・鉄道事業	135	252	116	186.4%	
不動産・ホテル	362	374	11	103.1%	
不動産賃貸	267	286	18	107.0%	
不動産販売	62	51	△ 11	81.3%	
ホテル事業	32	37	4	112.4%	
流通・外食	27	33	5	121.1%	
建設	65	71	5	109.1%	
ビジネスサービス	62	63	0	100.9%	

2024年3月期 単体通期業績予想

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年		主な増減要因
営業収益	2,116	2,286	169	108.0%	
鉄道旅客運輸収入	1,214	1,428	213	117.6%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	440	539	98	122.4%	
在来線	774	889	114	114.9%	
その他収入	901	858	△ 43	95.2%	保有物件の売却の減
営業費用	1,887	1,971	83	104.4%	
人件費	403	410	6	101.6%	
物件費	1,189	1,226	36	103.1%	
動力費	107	124	16	115.0%	資源価格高騰による単価増
修繕費	304	325	20	106.7%	緊急抑制の反動増
その他	776	777	0	100.0%	
租税公課	115	125	9	108.3%	
減価償却費	179	210	30	116.7%	
営業利益	228	315	86	138.1%	
営業外損益	43	54	10	124.5%	
経常利益	271	369	97	135.9%	
特別損益	38	70	31	184.1%	ドラッグイレブン株式の売却益による増
当期純利益	254	368	113	144.8%	

(再掲) 単体事業別

(単位：億円)

		2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年	
鉄道事業	営業収益	1,365	1,569	203	114.9%
	営業利益	31	133	101	422.7%
関連事業	営業収益	750	717	△ 33	95.5%
	営業利益	196	182	△ 14	92.5%

2024年3月期 配当予想

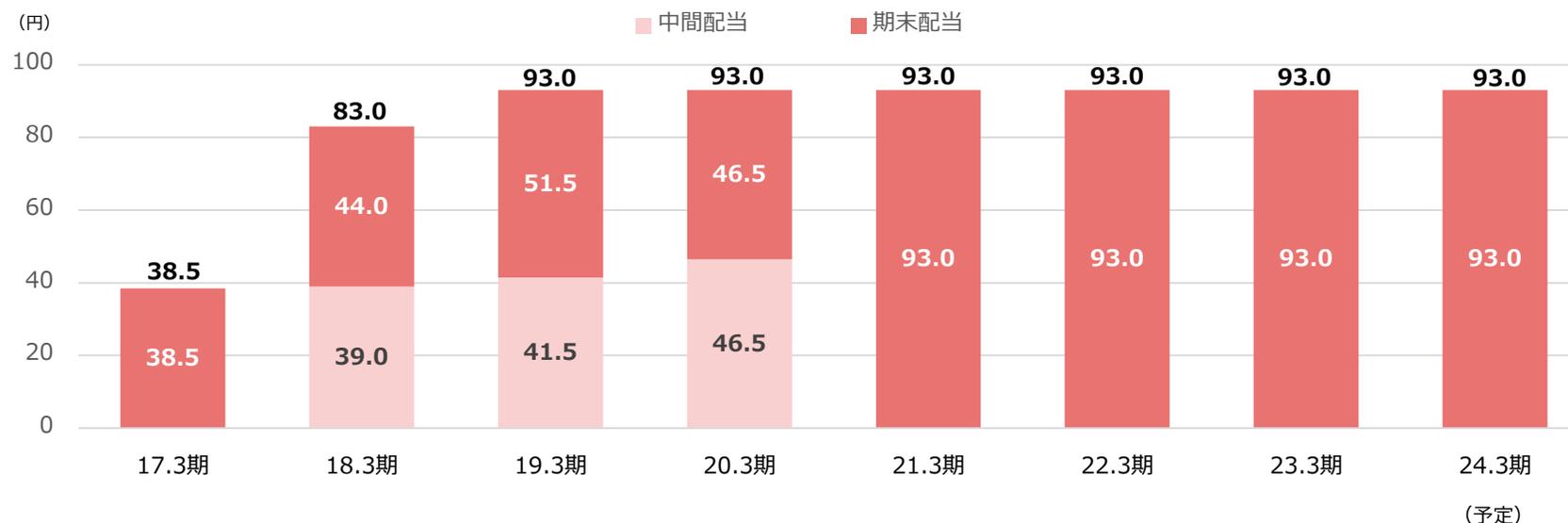
株主還元方針

- 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

2024年3月期配当予想

- 上記の方針に基づき検討した結果、**2024年3月期の配当予想は、1株当たり年間配当金93円**
- なお、2023年3月期同様、2024年3月期も中間配当は行わず、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%	46.9%	35.9%
総還元性向	13.8%	26.3%	30.2%	78.6%	-	110.3%	46.9%	35.9%

※自己株式取得 (100億円)

Ⅲ セグメントの状況

運輸サービスセグメント

● 鉄道旅客運輸収入は、緩やかな回復傾向を継続し、想定並みに推移

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	634	793	159	125.1%
うち単体・鉄道事業	628	779	151	124.1%
鉄道旅客運輸収入	554	704	149	127.1%
営業利益	3	121	117	-
うち単体・鉄道事業	8	123	114	-
EBITDA	53	179	125	332.8%
うち単体・鉄道事業	57	179	122	314.4%

【業績予想】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	1,383	1,607	223	116.2%
うち単体・鉄道事業	1,365	1,569	203	114.9%
鉄道旅客運輸収入	1,214	1,428	213	117.6%
営業利益	25	132	106	523.2%
うち単体・鉄道事業	31	133	101	422.7%
EBITDA	131	254	122	193.3%
うち単体・鉄道事業	135	252	116	186.4%

主な事業の状況

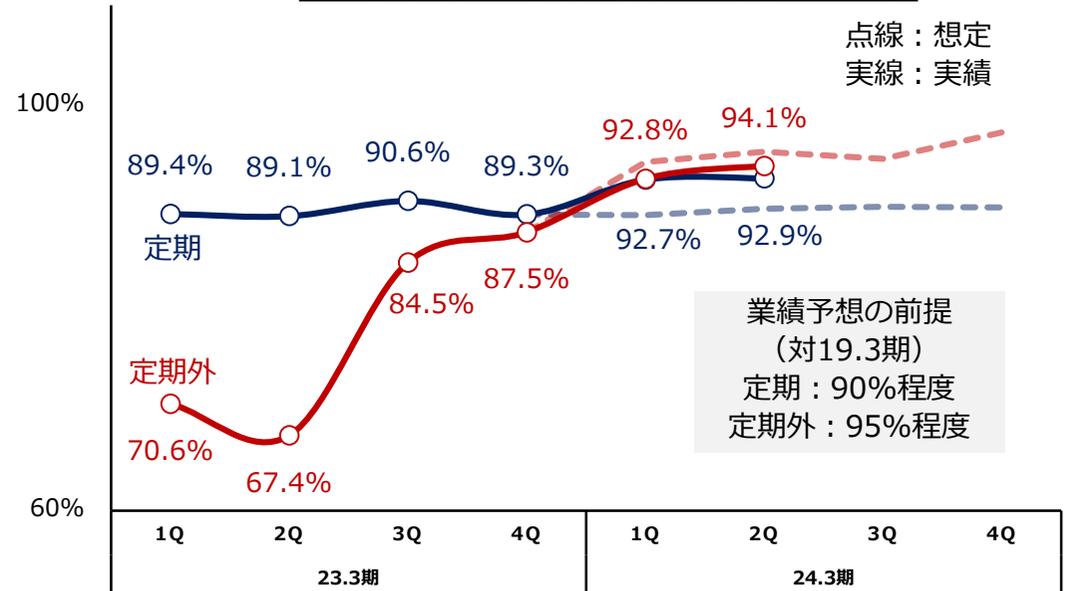
- 鉄道旅客運輸収入は、定期外収入が想定よりやや弱含むも、定期収入が想定より強く、結果、全体としてはほぼインライン

【鉄道旅客運輸収入（19.3期比）】

2Q累計実績 93.3% 年度累計想定 94.3%

- 鉄道事業の費用は、動力費が想定をやや下回って推移、修繕費も想定に対して進捗がやや遅いが下期にコロナ禍での抑制の反動増を見込む

鉄道事業 | 鉄道旅客運輸収入（対19.3期）



鉄道事業におけるインバウンドの状況について

- 2Qのインバウンド収入は1Qからほぼ横ばい、10月にはレールパスの価格改定を実施

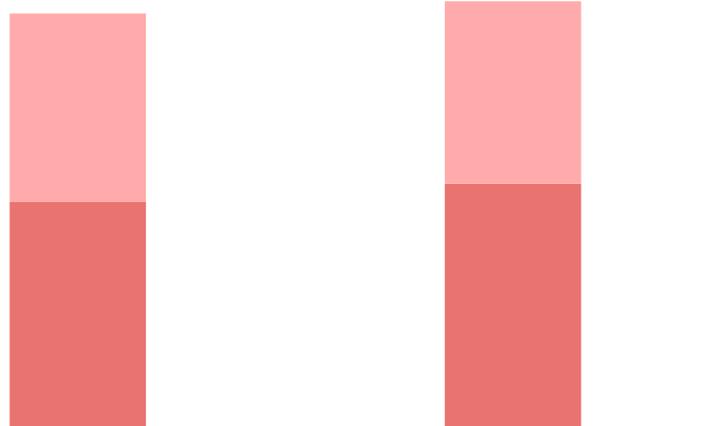
インバウンド収入（概算）の推移

■ JR-KYUSHU RAIL PASS ■ その他 ● 19.3期比



約11億円

約11億円



1Q

2Q

鉄道旅客
運輸収入に
占める割合

約3.3%

約3.2%

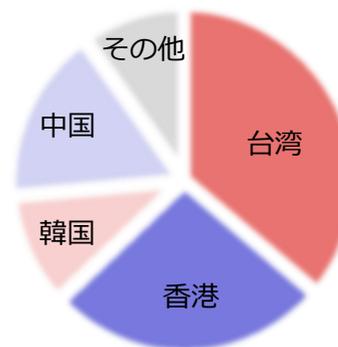
JR-KYUSHU RAIL PASSの需要動向

	19.3期 2Q累計	24.3期 2Q累計	
	実績	実績	19.3期比
販売数	11.5 万枚	11.6 万枚	100%
売上	10.9 億円	13.9 億円	127%
(参考) 単価 [※]	8,500 円	10,000 円	118%

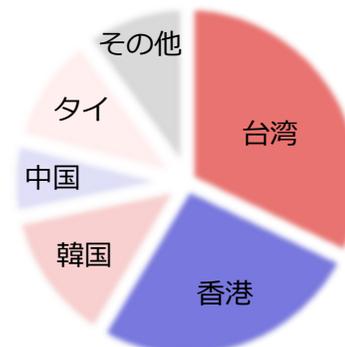
※ 北部九州(3日間)の金額

地域別販売先

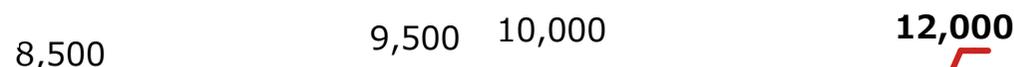
19.3期2Q



24.3期2Q



価格の変遷（北部九州3日間）



2018年
4月

2020年
6月

2021年
4月

2023年
10月

鉄道事業における駅体制の変更について

- 駅運営体制の効率化を目的に、10月1日より子会社への駅業務委託を直営に切り替え

切替前の課題

運転取扱業務や現金輸送など、**委託できない業務があるため**、駅無人化の進展に伴い、**委託駅・無人駅を管理する直営駅の負担が増加し、非効率化**していた



子会社へ委託していた駅業務を全て直営とすることで、駅運営体制を効率化するとともに、間接部門の縮小、組織力の向上及び人事運用の活性化を図る

【切替前の体制】

	直営駅	委託駅	簡易委託駅・無人駅	合計
駅数	47	130	394	571
割合	8%	23%	69%	—

切替の方法

- 子会社であるJR九州サービスサポート（ビジネスサービスセグメント）への駅業務委託は終了
- 駅業務に従事するJR九州サービスサポートの社員は、原則JR九州にて雇用継続

決算への想定影響（年間）

【連結】
影響なし

【単体】
人件費 +約20億円
物件費 ▲約20億円

【セグメント】
ビジネスサービスセグメント
営業収益 ▲約20億円
営業利益 影響なし

※中長期的には効率化により連結で費用減の想定

鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会（国土交通省）

中間とりまとめ（2022年7月）

（1）当面の対応

現行の運賃・料金制度を前提に、下記について具体的な検討を開始。結果を得たものから順次実施。

①総括原価の算定方法の見直し

→安全・安心や環境といった課題に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映する手法等について検討

②現行制度の運用の改善・工夫

③地方部における地域モビリティの維持・確保に向けた制度見直し

→地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度の構築を検討

（2）将来の検討

現行の運賃・料金制度そのものの見直しについて（1）の当面の対応の結果も踏まえ、引き続き検討

総括原価算定方法の見直しの方向性（2023年6月：重要論点を抜粋）

- 将来の設備投資に係る減価償却費の前倒し算入
- 動力費に公正な燃料単価の変動率を反映
- 人件費に公正な人件費単価の伸び率を反映
- 経費に、消費者物価指数に限らず、企業物価指数等の政府の基幹統計データによる物価上昇率を反映
- 災害に伴う特別損失の算入
- 減損処理を行った資産の減価償却費算定（個々の事情を勘案し、事業者ごとに検討）
- 国としては、今年度中に収入原価算定要領を改正する方針

運賃制度に関する当社見解

- 運賃設定に自由度があれば、持続的でより良いサービスの提供に繋がるとの考えは不変
- 一方で、収入原価算定要領の今年度での改正が検討されていることは、これまで条件の厳しさから運賃改定が困難であった当社にとってポジティブ
- 要領改正の具体的な内容について、引き続き注視する

鉄道事業（輸送データ）

鉄道旅客運輸収入

（単位：億円）

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	554	704	149	127.1%	
定期	148	154	5	104.0%	
定期外	405	549	144	135.5%	
荷物	0	0	0	121.9%	
新幹線	187	280	92	149.6%	
定期	13	15	1	112.4%	需要の緩やかな回復や西九州新幹線の開業による増
定期外	173	265	91	152.5%	
在来線	366	423	56	115.5%	
定期	135	139	4	103.1%	需要の緩やかな回復による増
定期外	231	284	52	122.8%	

輸送人キロ

（単位：百万人キロ）

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
全社計	3,613	4,225	612	117.0%
定期	1,976	2,033	56	102.9%
定期外	1,636	2,192	555	134.0%
新幹線	672	968	295	143.9%
定期	100	112	12	112.2%
定期外	572	856	283	149.5%
在来線	2,940	3,257	316	110.8%
定期	1,876	1,920	44	102.4%
定期外	1,063	1,336	272	125.6%

不動産・ホテルセグメント | 不動産賃貸事業

● 不動産賃貸事業は、想定並みの水準で堅調に推移

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	303	335	31	110.5%
営業利益	74	86	11	115.4%
EBITDA	132	148	15	111.7%

【業績予想】

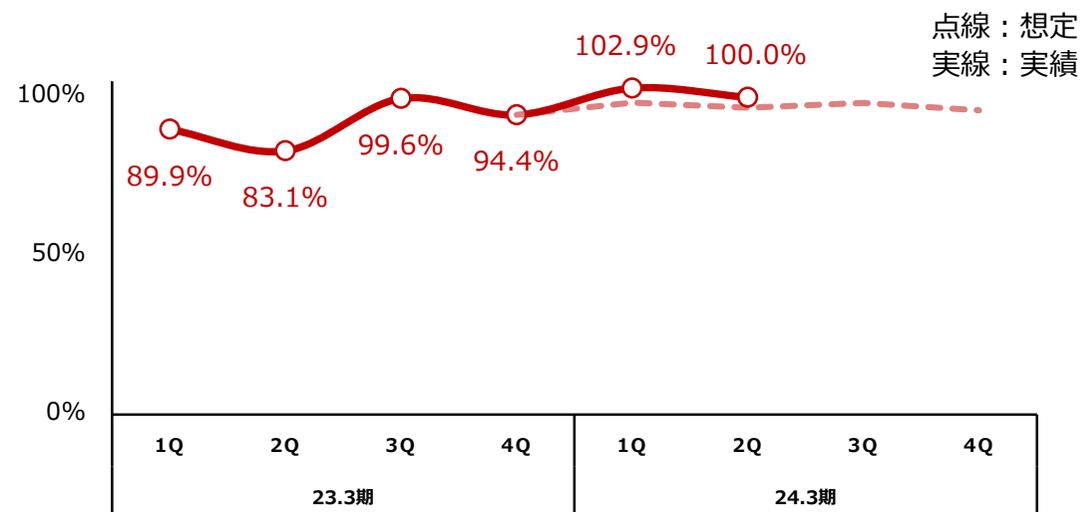
(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	626	687	60	109.7%
営業利益	148	153	4	102.7%
EBITDA	267	286	18	107.0%

主な事業の状況

- 駅ビルテナント売上高は、主に博多シティが牽引し回復傾向を維持しておりインラインの状況
- オフィスビル及び賃貸マンションは現保有物件の空室率に大きな変化はなく堅調に推移
- 2023年11月10日に「JR長崎駅ビル」が開業予定であり、下期に開業費を見込む

主要既存駅ビル[※]テナント売上 (対19.3期)



※博多、小倉、長崎（新駅ビル除く）、大分、鹿児島

不動産・ホテルセグメント | 不動産販売事業

- 分譲マンション販売は前年同期比で増加
- 保有物件の売却については、1Qに賃貸マンションを第三者へ売却したものの、23.3期の第三者へのオフィスビル売却の反動により減収

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	154	106	△ 48	68.8%
営業利益	13	15	1	113.5%
EBITDA	13	15	1	113.4%

【業績予想】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	435	387	△ 48	88.8%
営業利益	62	51	△ 11	81.6%
EBITDA	62	51	△ 11	81.3%

主な事業の状況

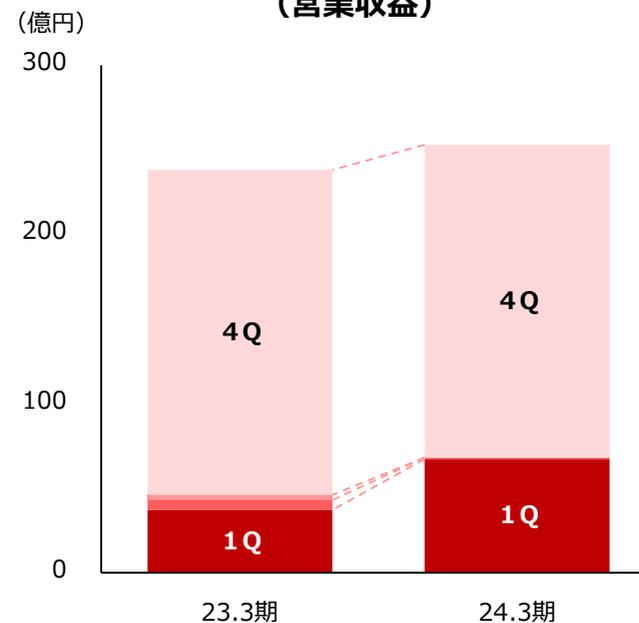
- 分譲マンションの営業収益は23.3期に対し微増を見込む。下期には当社初となる東京での開発物件を引き渡し予定
- 保有物件の売却については、1QにRJRプレミア新横浜を第三者へ売却済み。私募REITや第三者への売却を合わせて100億円程度の営業収益を見込む（23.3期実績：170億円程度）



RJRプレミア新横浜

取得時期：2018年10月
 所在地：横浜市港北区
 構造：地上10階 地下1階建
 築年月：2009年5月
 総戸数：110戸

分譲マンション販売見込み (営業収益)



分譲マンション販売事業について

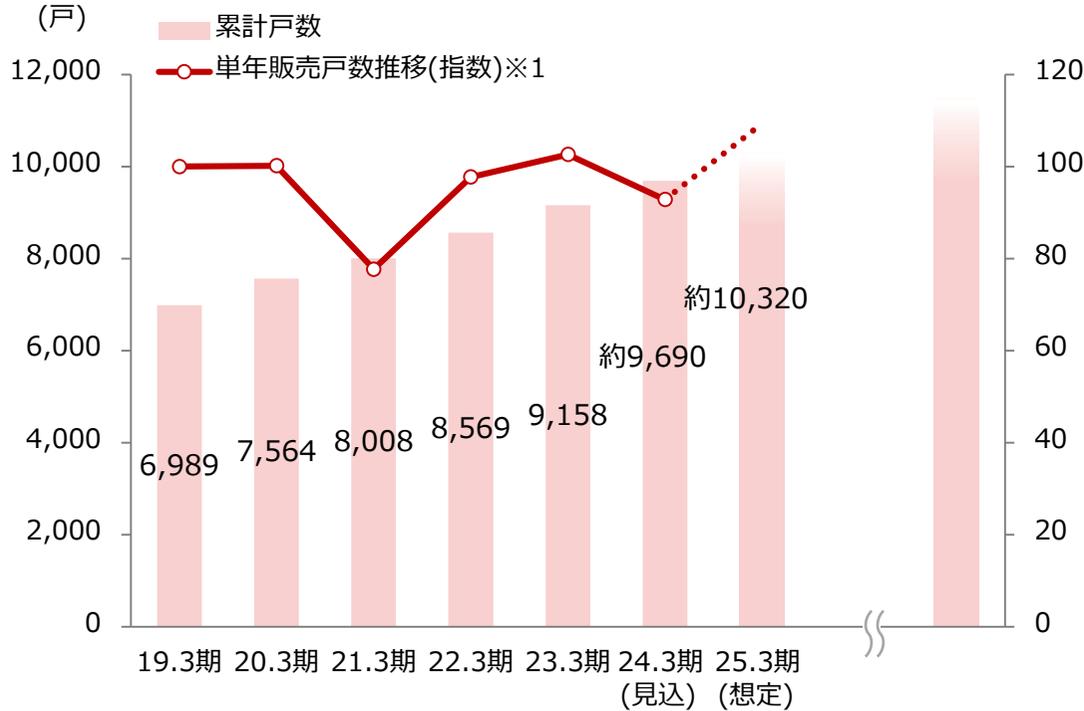
- 事業開始から30年以上が経過し、MJRブランドは九州内で確固たる地位と実績を確立
- 今後も安定的な供給を図るとともに、更なる沿線住民の増加や地域活性化を目指す



MJRブランドについて

- 1989年より分譲マンションの供給を開始
- 九州の主要都市を中心に、首都圏および関西圏でも事業を展開
- 九州トップクラスの販売実績を有する

販売戸数の推移



※1：19.3期の販売戸数を100とする
 ※2：24.3期以降の数値は計画値であり、実際の販売状況等により変動する可能性有

主な今後のパイプライン

竣工予定 24.3期

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（予定）
 戸数：165戸
 販売状況：完売
 ※東京初進出物件



25.3期

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4月（予定）
 戸数：262戸
 販売状況：販売中



26.3期

MJR熊本ゲートタワー

所在地：熊本市西区
 構造：地上30階建
 引渡：2026年3月（予定）
 戸数：236戸
 販売状況：販売中



※京阪電鉄不動産株式会社との共同開発案件

不動産・ホテルセグメント | ホテル事業

- 宿泊需要の更なる高まりを受け、ADRは19,000円台に到達
- 総販売室数におけるインバウンド比率は、1Qから上昇

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	68	110	42	162.7%
営業利益	△ 2	17	20	-
EBITDA	8	29	21	369.6%

【業績予想】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	169	210	40	124.2%
営業利益	9	10	0	104.0%
EBITDA	32	37	4	112.4%

主な事業の状況

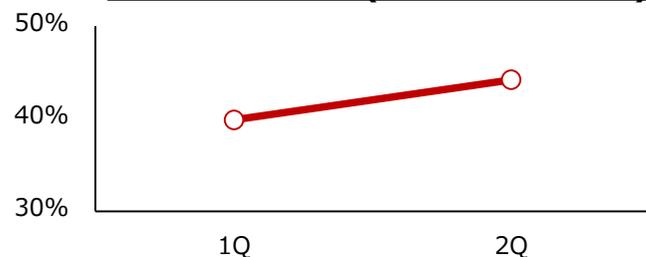
- 首都圏および福岡エリアを中心としたインバウンド需要の強まりが稼働率とADRの上昇を牽引

【24.3期の想定条件】

稼働率：75%前後で推移

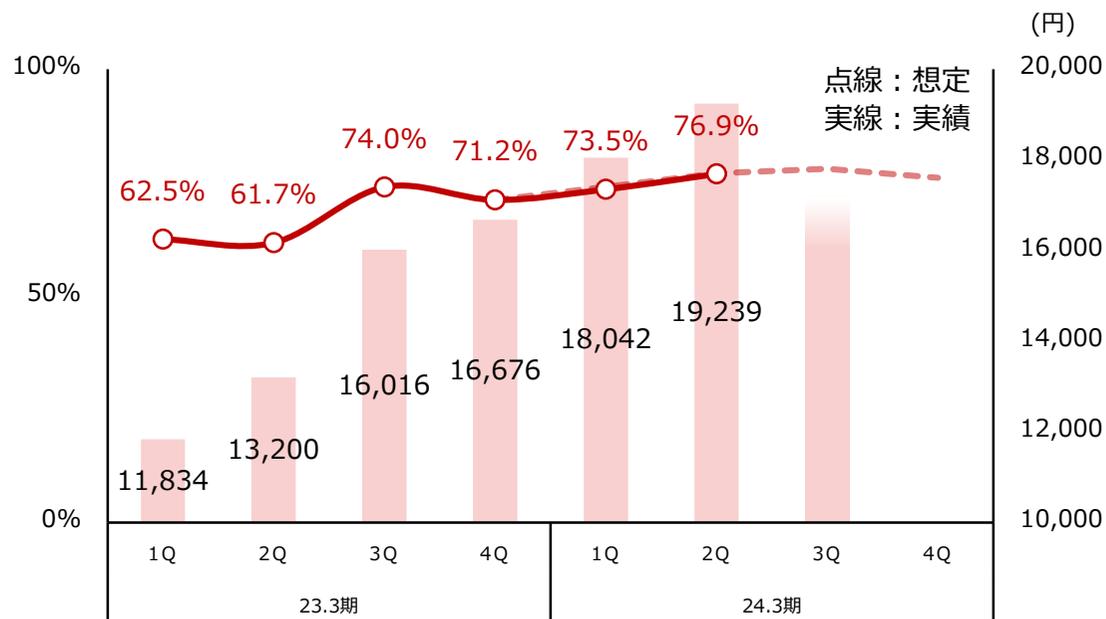
ADR：15,000～17,000円で推移

インバウンド比率(総販売室数ベース)



- 2024年初頭に長崎マリオットホテルが開業予定であり、下期に開業費を見込む

稼働率及びADR



流通・外食セグメント

- 2Qも更なる人流回復が追い風となり、回復基調が継続
- 駅周辺立地店舗・郊外型店舗共に好調に推移したことにより増収増益

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期	2024年3月期	対前年	
	2Q累計実績	2Q累計実績		
営業収益	252	299	46	118.4%
営業利益	2	16	14	665.4%
EBITDA	8	22	14	259.7%

【業績予想】

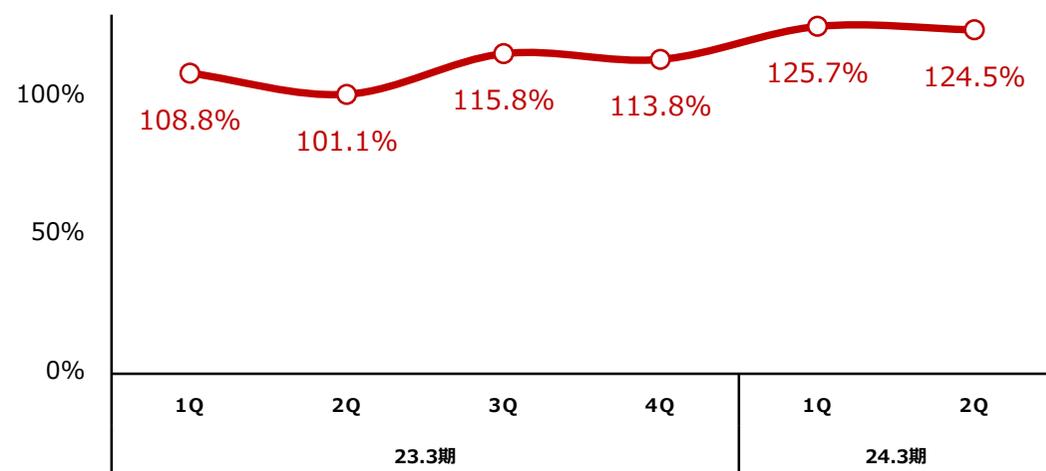
(単位：億円)

	2023年3月期	2024年3月期	対前年	
	実績	通期予想		
営業収益	547	558	10	101.9%
営業利益	14	20	5	141.7%
EBITDA	27	33	5	121.1%

主な事業の状況

- 引き続き、コンビニエンス事業や飲食関連のフランチャイズ事業が業績を牽引
- 既存店売上高は主要子会社を中心に対前年比100%超で推移

セグメント店舗売上高（対19.3期）



※JR九州ドラッグイレブン（2023年5月保有株式全売却）の実績は除く

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

- 受注残は積み上がってきており、更なる受注獲得と工事の着実な遂行を目指す

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	355	339	△ 16	95.4%
営業利益	1	△ 3	△ 5	-
EBITDA	6	1	△ 5	16.4%

【業績予想】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年	
	883	925	41	104.7%
	54	60	5	110.2%
	65	71	5	109.1%

ビジネスサービスセグメント

- 建設資材の納入増により増収ではあるものの、建機販売の減により減益

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	341	344	3	100.9%
営業利益	19	16	△ 3	83.8%
EBITDA	30	30	△ 0	99.8%

【業績予想】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年	
	734	748	13	101.8%
	34	39	4	111.9%
	62	63	0	100.9%

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

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**

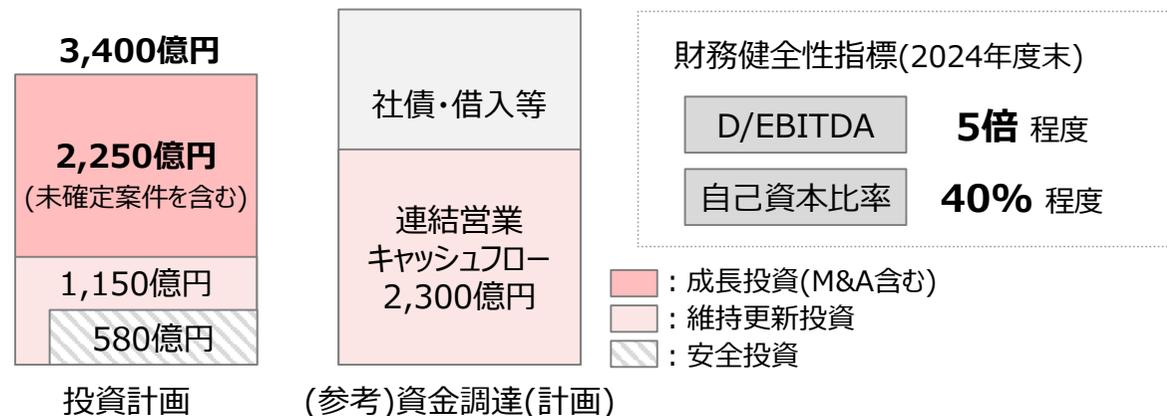
【セグメント別*】

(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 | 鉄道事業（未来鉄道プロジェクト）



● 他社との連携や新技術の活用による業務効率化を推進

AIとチャットによる忘れ物問合せサービス



● find社のシステム導入により2023年9月1日サービス開始
【導入効果】

- ①電話でのお問合せが約80%減少
- ②お問合せ対応時間が約60%減少
- ③忘れ物の返還率が電話対応の約3倍

AI画像解析によるボルト緩み検知の自動化



- 電動カートにカメラとAI処理用CPUを搭載することで、新幹線軌道の徒歩巡視をカート巡視に置き換え
- 15km/hで走行中でもボルトの緩みを検知することができるAIソフトを、Tokyo Artisan Intelligence社と共同開発

【導入効果】

線路巡視に係る延べ人員が34%減少

多機能検測車(BIG EYE)の開発



- 災害で被災した営業車両を検測車としてリニューアル
- 自走できるため、現行車より高頻度な検測が可能
- 2023年11月より走行試験開始

軌道検測装置



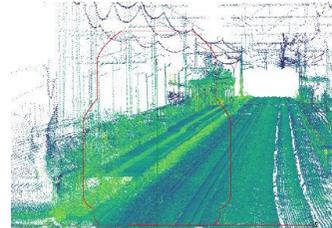
レールにレーザを照射すること等で、線路のゆがみを測定

部材検査支援 カメラ装置



ラインセンサカメラにて、レール表面の傷や各種部材を高精度に撮影

建築限界測定装置



3次元点群データを用いて、「ホームやトンネルと線路」等の距離を測定

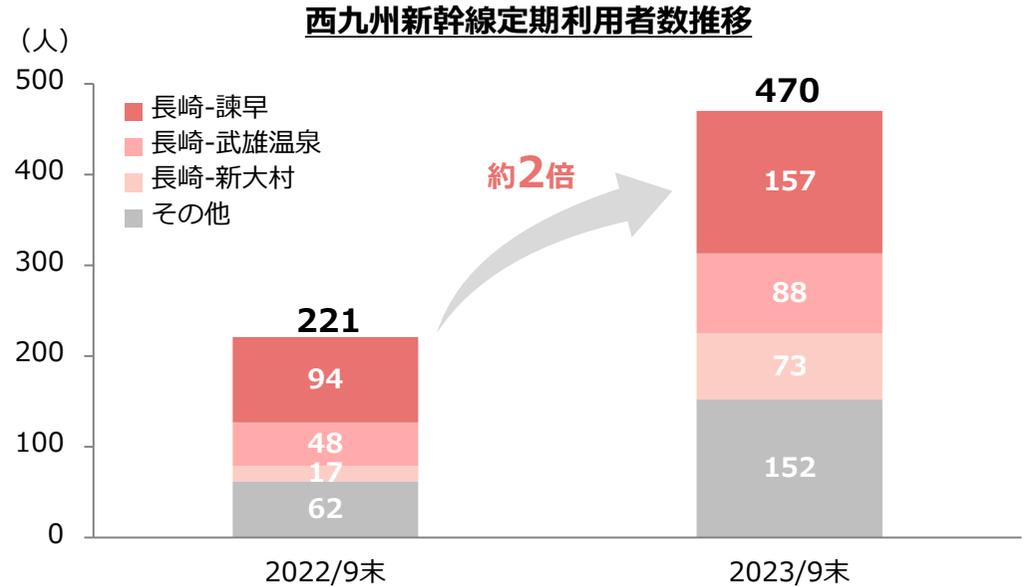
【導入効果（想定）】

- ①検測員の無人化（3人→0人）
- ②ビッグデータ収集による管理手法の高度化とCBMの実現

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

- 2022年9月の開業から1年を迎えた西九州新幹線のご利用状況は順調に推移
- 新長崎駅ビルの開業（2023年11月10日予定）により、更なる新幹線開業効果の発現を目指す

西九州新幹線の開業1年目のご利用状況



- 定期券利用者数は開業時から約2倍に増加
- 武雄市や嬉野市など沿線自治体による新幹線通勤支援制度の導入も進んでおり、更なる利用促進が期待可能

西九州エリアの開発状況

2023年4月

2023年10月

2023年11月

2024年初頭

A 佐賀駅高架下
リニューアル



- ・対象面積：約2,800㎡
- ・店舗：19区画

B 嬉野八十八
(温泉旅館)



- ・客室数：36室
- ・全室源泉かけ流し温泉完備

C JR長崎駅ビル



D 長崎マリオットホテル

- C**
- 延床面積：約102,000㎡
 - 商業 約41,000㎡ (店舗数 86店舗予定)
 - オフィス約9,000㎡

- D**
- 客室数：全207室
 - 延床面積：約20,000㎡

重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 福岡エリアのまちづくり

- 人口増加数・増加率が政令指定都市で最大である福岡市においては、不動産開発のみならず、複合体験型アウトドア施設開発・運営など、幅広い領域にてまちづくりを推進

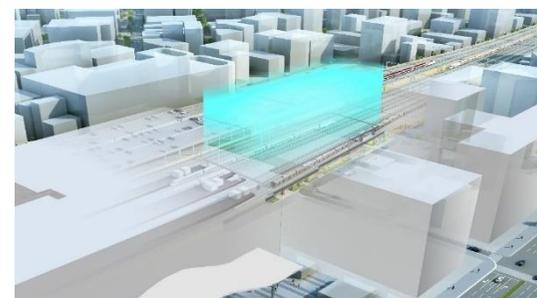
2023

2024

ABURAYAMA FUKUOKA



りすのこスクエア



名称	油山市民の森等 リニューアル事業 ※当社を代表会社とする9社共同開発			箕子小学校跡地活用事業 ※株式会社桜十字を 代表会社とする8社共同開発	福岡東総合庁舎敷地 有効活用事業 ※当社を代表会社とする3社共同開発	博多駅空中都市 プロジェクト
開業時期	【第1期】 2023年4月	【第2期】 2023年秋～	【第3期】 2024年春	2024年1月	2024年3月	2028年末
内容	複合体験型アウトドア事業			病院、有料老人ホームなどの複合開発	オフィスビル開発（一部 商業店舗）	オフィス、ホテル、商業などの複合開発
	第1期	【開業済】 ストア、キャンプフィールド、 レストラン、カフェ、BBQ、 シェア農園		【SJRザ・クラス大手門】 施設類型：住宅型有料老人ホーム 入居時期：2024年1月中旬（予定） 構造：地上13階 総居室数：168室	【コネクトスクエア博多】 12F 11F 10F 9F オフィス 8F 7F 6F 5F 4F 3F 県税事務所 2F 1F エントランス・店舗 B1F 駐車場 構造： 地下1階 地上12階建	【物件概要】 ホテル 12F 構造：地下1階 11F 地上12階建 進捗：2023年5月に 在来線の移設 工事を実施 9F オフィス 8F 7F 6F 5F 4F 3F 2F 1F 商業 駐車場 B1F 新幹線
	第2期	【New】 シェアオフィス（10/1開業） 【開業予定】 フォレストアドベンチャー、 ボタニカルカフェ				
第3期	【開業予定】 グランピング施設					
敷地面積	約140ha			約8,560㎡	約2,700㎡	約5,200㎡
延床面積	-			約27,000㎡	約22,000㎡	約50,000㎡

重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 線区別収支の開示

- 平均通過人員が2,000人/日未満の線区について収支を開示（2018年度分から実施）
- うち、JR発足時と比較して2019年3月期の平均通過人員が7割以上減少している線区については、2019年より沿線自治体と協働で「線区活用に関する検討会」を立ち上げ
- 10月より施行されている地域交通法の趣旨を踏まえ、地域交通について沿線自治体と議論を進めていく



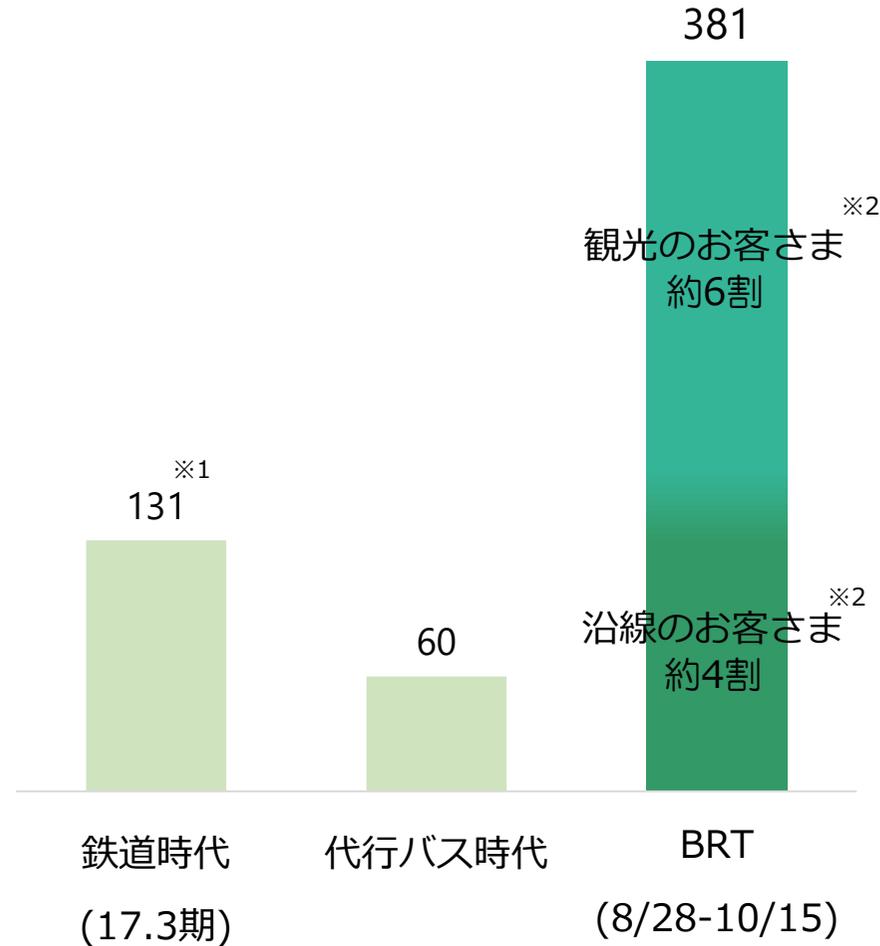
No.	線名	区間	営業扣 (Km)	2022年度 営業損益 (百万円)	平均通過人員 (人/日)		
					1987年度	2022年度	減少率
①	日豊本線	佐伯～延岡	58.4	▲476	3,428	604	▲82%
		都城～国分	42.2	▲360	2,029	1,068	▲47%
③	筑肥線	唐津～伊万里	33.1	▲140	728	196	▲73%
④	宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1.4	▲15	—	1,494	—
⑤	筑豊本線	桂川～原田	20.8	▲96	2,981	385	▲87%
⑥	日田彦山線	城野～田川後藤寺	30.0	▲416	3,287	1,945	▲41%
		田川後藤寺～夜明	38.7	—	1,103	—	—
⑦	後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	13.3	▲195	1,728	1,205	▲30%
⑧	久大本線	日田～由布院	51.5	▲100	2,564	1,401	▲45%
		由布院～大分	42.4	▲483	3,890	1,793	▲54%
⑨	唐津線	久保田～唐津	40.3	▲341	3,649	1,818	▲50%
		唐津～西唐津	2.2	▲259	1,315	765	▲42%
⑩	豊肥本線	肥後大津～宮地	30.8	▲280	2,711	768	▲72%
		宮地～豊後竹田	34.6	▲361	1,028	171	▲83%
		豊後竹田～三重町	23.9	▲170	2,384	806	▲66%
⑪	肥薩線	八代～人吉	51.8	—	2,171	—	—
		人吉～吉松	35.0	—	569	—	—
		吉松～隼人	37.4	▲343	1,109	493	▲56%
⑫	三角線	宇土～三角	25.6	▲329	2,415	825	▲66%
⑬	吉都線	都城～吉松	61.6	▲373	1,518	394	▲74%
⑭	指宿枕崎線	喜入～指宿	19.1	▲254	3,687	1,862	▲49%
		指宿～枕崎	42.1	▲337	942	220	▲77%
⑮	日南線	田吉～油津	44.0	▲678	2,129	914	▲57%
		油津～志布志	42.9	—	669	—	—

合計 ▲6,003

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月の災害により不通となっていた添田～夜明・日田間は、8月28日に日田彦山線BRTひこぼしラインとして開業
- 開業後のご利用状況は好調であり、ご利用促進に向けて地域と連携した発信を今後も実施

1 日平均乗車人員の比較



※1 添田～夜明の平均通過人員

※2 乗務員等のスタッフへのヒアリング結果

開業後の状況

- 平日、休日ともに多数のお客さまがご利用



- 日田市主催のイベントに伴い、約250人がBRTをご利用



- 学校や商業施設、病院にBRT新駅を設置
通学、通院、お買い物などの日常利用の定着を目指す



人材戦略 | 従業員エンゲージメントの向上

- コロナ禍の厳しい状況を経て、給与や賞与に関する不安や不満、コミュニケーションの希薄化などを理由に従業員の満足度が低下していることを受け、23.3期より経営陣による「全社員を対象とした意見交換会」を実施
- 企業理念の更なる浸透を図るとともに、経営陣の考えを発信し、課題の認識・解決に向けた対策を検討

従業員意識調査の結果

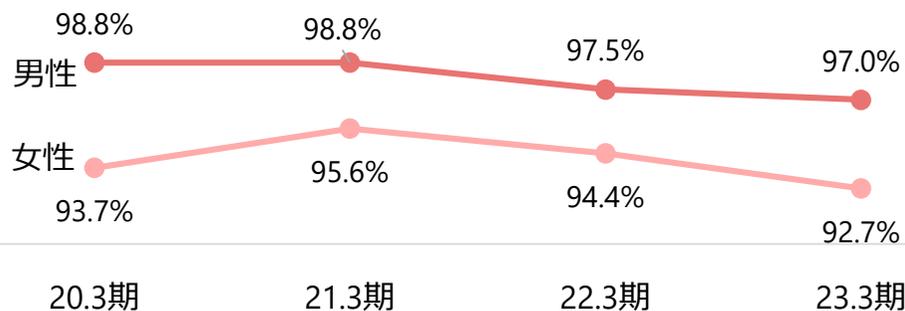
総合満足度の推移



調査において課題として認識された項目

「従業員にとっての魅力」
「市場での発展」
「会社へのロイヤリティ」

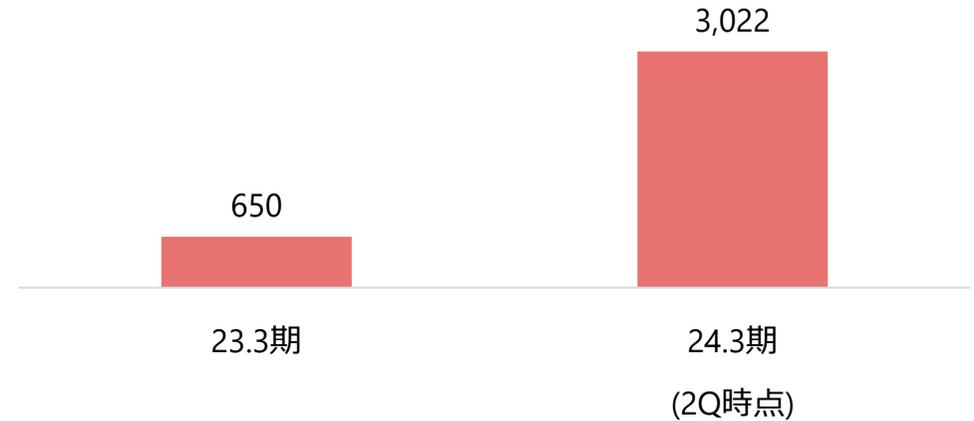
<参考>従業員定着率の推移



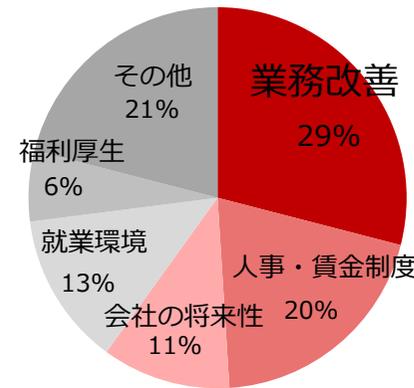
※ 従業員定着率 = 1 - (従業員離職率)、JR九州単体

「全社員を対象とした意見交換会」

意見交換会参加人数



意見の主な分類 (24.3期)



来年度より予定している人事・賃金制度改革の趣旨や、会社施策の目的の浸透を図るとともに、業務改善の意見に対しては、早急に改善を図るべく、将来に資する内容を優先して実施計画を策定中



V 資本コストや株価を意識した経営の 実現に向けた対応について

資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について

現状 認識

・ 資本収益性の改善は経営上の重要課題と認識

- 現中期経営計画では、2024年度の数値目標として営業収益、営業利益、EBITDAに加え、ROEについては8%以上を目指す旨を開示
- 当社はPBR1倍以上の水準であるものの、中長期的な企業価値向上に向けては資本コストを意識しつつ、資本収益性の改善に努める必要があり、経営上の重要課題と認識

方針

・ 適時適切な事業ポートフォリオの見直しや、資本市場との建設的な対話に真摯に取り組む等、引き続き資本コスト・収益性を意識した経営を推進

・ 継続的な事業ポートフォリオの見直し

- 撤退も含めた機動的なポートフォリオの見直し
- 資本収益性を踏まえた積極的投資

・ 既存事業の収益力強化

- 鉄道事業における価格戦略の深度化
- 不動産事業における循環型投資の推進

・ 株主還元方針（～2024年度）

- 長期安定的な還元
- 状況に応じて機動的な自己株式取得

	株価 (円)	PBR (倍)	ROE (%)	PER (倍)
19.3期	3,640	1.4	12.4	11.8
20.3期	3,100	1.2	7.6	15.6
21.3期	2,574	1.0	-4.7	-
22.3期	2,507	1.0	3.4	29.7
23.3期	2,949	1.1	7.8	14.9

具体的な 取組み

APPENDIX

連結貸借対照表とキャッシュフロー計算書

(単位：億円)

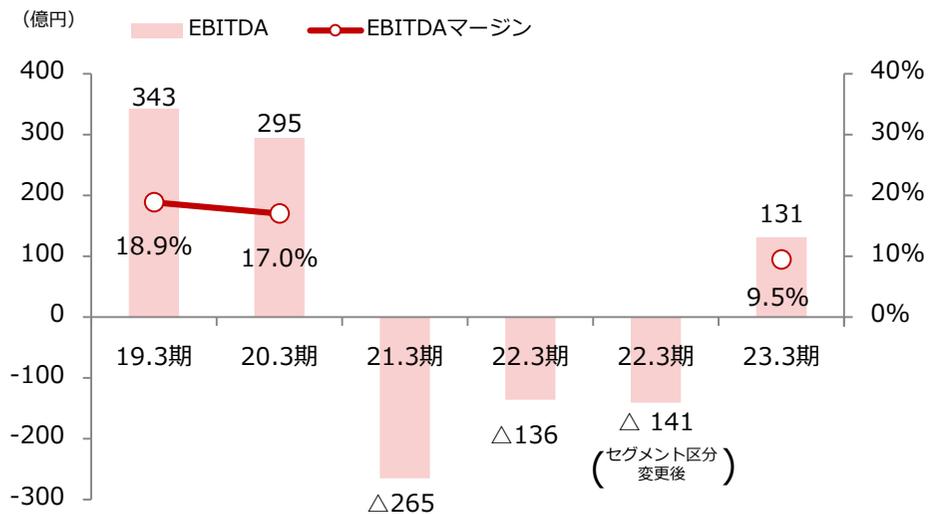
	2023年3月期	2024年3月期 2Q期末	増減	主な増減要因
総資産	9,966	10,114	147	
現金及び預金	372	404	31	
有価証券	150	215	64	
有形固定資産	6,322	6,495	173	不動産取得による増
鉄道事業固定資産	1,386	1,369	△ 17	
有利子負債	3,516	3,630	114	長期借入金の増
純資産	4,068	4,269	201	
資本金及び資本剰余金	2,418	2,417	△ 0	
利益剰余金	1,644	1,778	133	
自己資本比率	40.8%	42.1%		

(単位：億円)

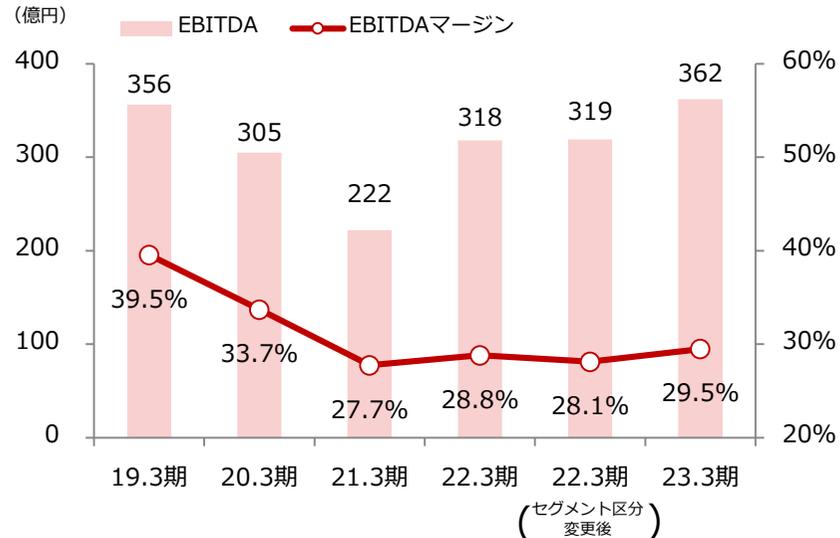
	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	増減	主な増減要因
営業キャッシュフロー	267	501	233	税金等調整前四半期純利益の増
減価償却費	151	166	14	
投資キャッシュフロー	△ 496	△ 368	127	関係会社株式の売却収入による増
設備投資	△ 556	△ 527	28	
フリーキャッシュフロー	△ 228	132	361	
財務キャッシュフロー	△ 63	△ 41	21	
現金及び現金同等物	496	614	118	

各セグメントのEBITDA推移

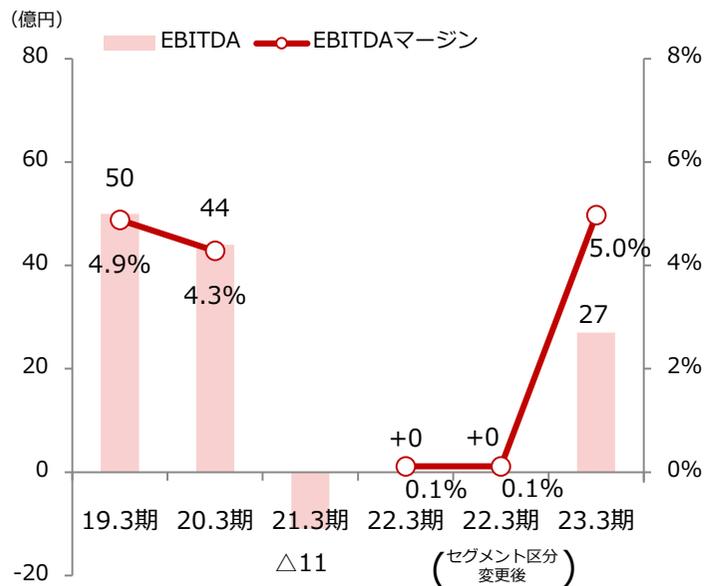
運輸サービス



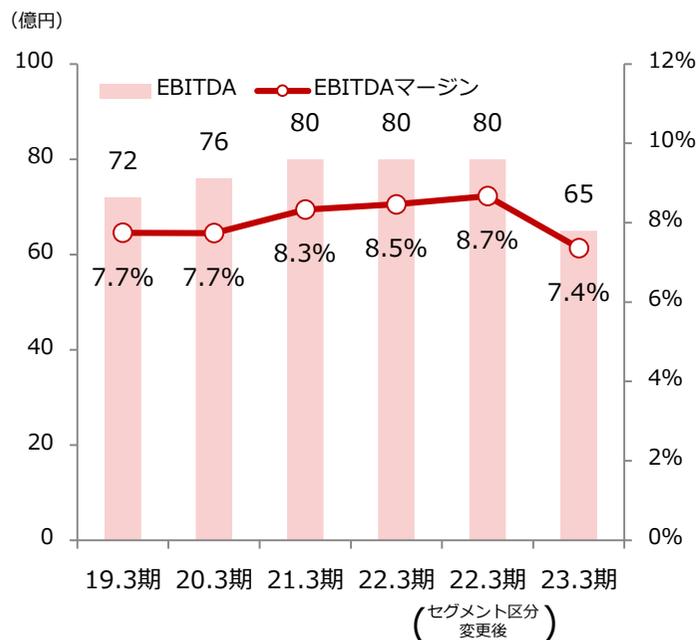
不動産・ホテル



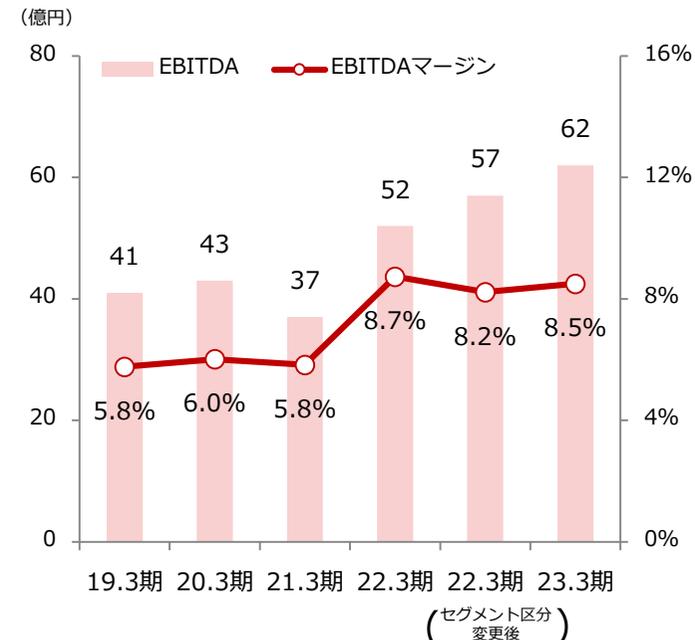
流通・外食



建設



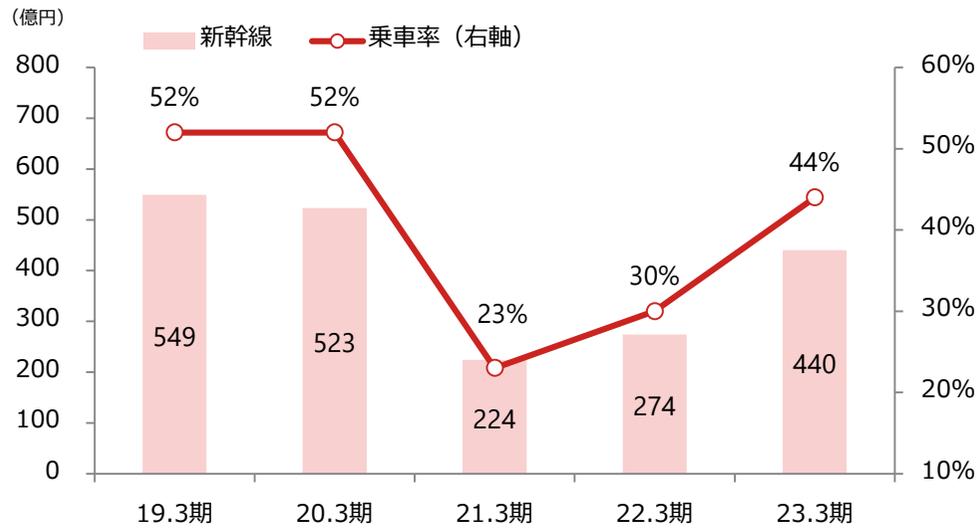
ビジネスサービス



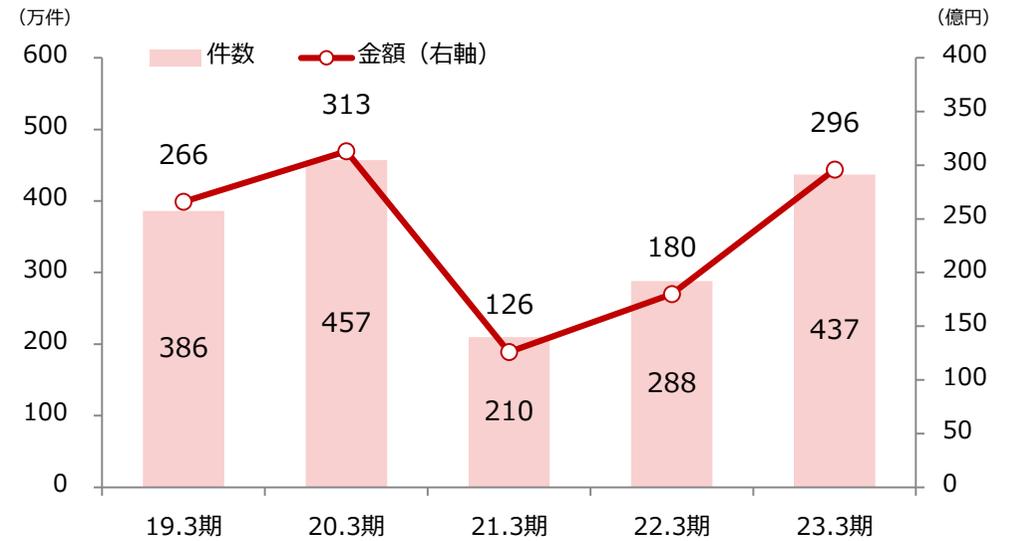
※各セグメントの数値は、セグメント間取引消去前

鉄道事業の推移

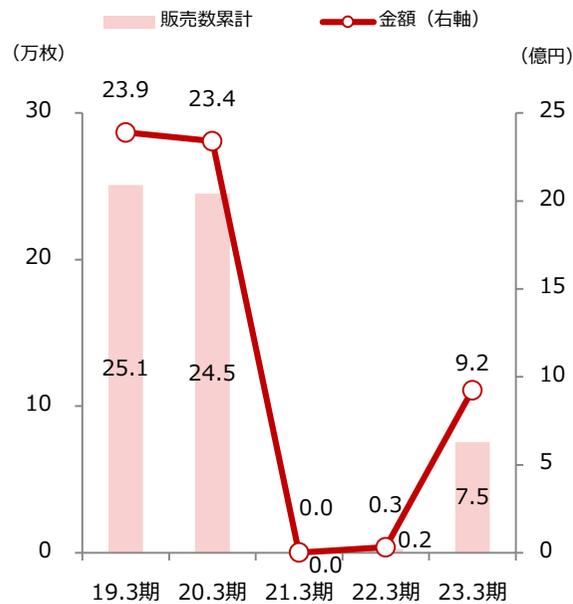
鉄道旅客運輸収入（新幹線）、九州新幹線乗車率（博多～熊本間）



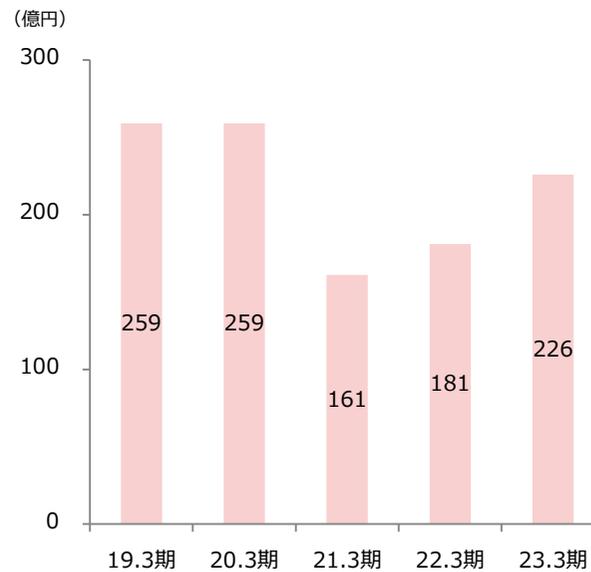
インターネット列車予約サービス予約件数、金額



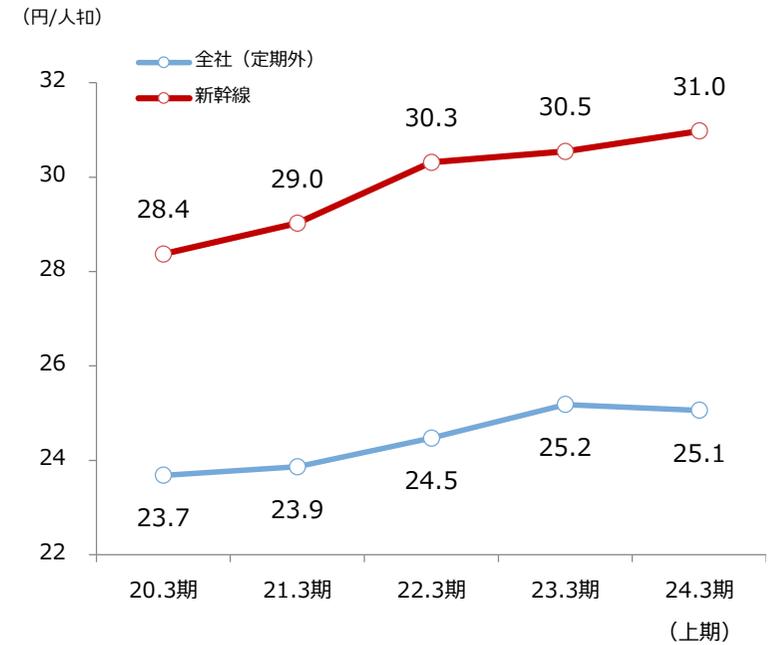
JR-KYUSHU RAIL PASS 販売数及び金額



鉄道旅客運輸収入（近距離）

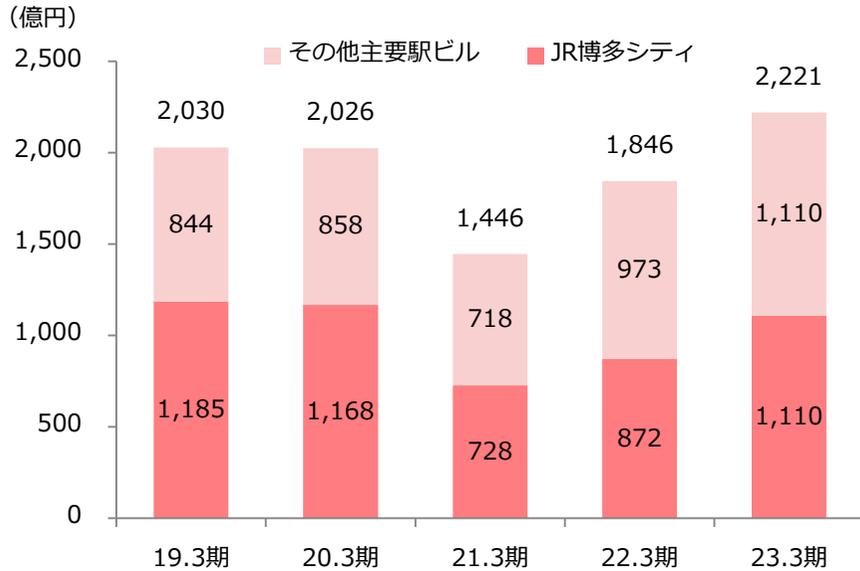


イールド（全社（定期外）、新幹線）



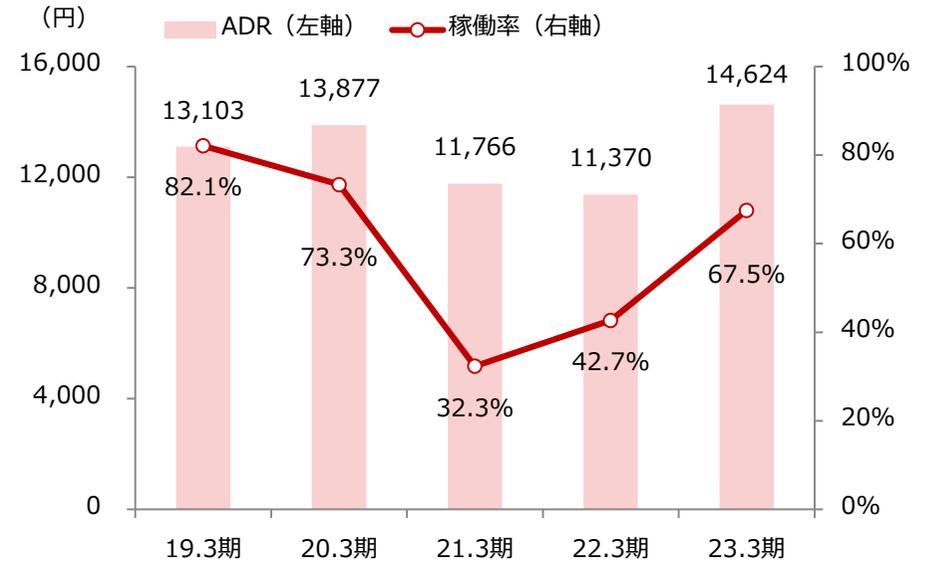
不動産・ホテル事業の推移

駅ビルテナント売上

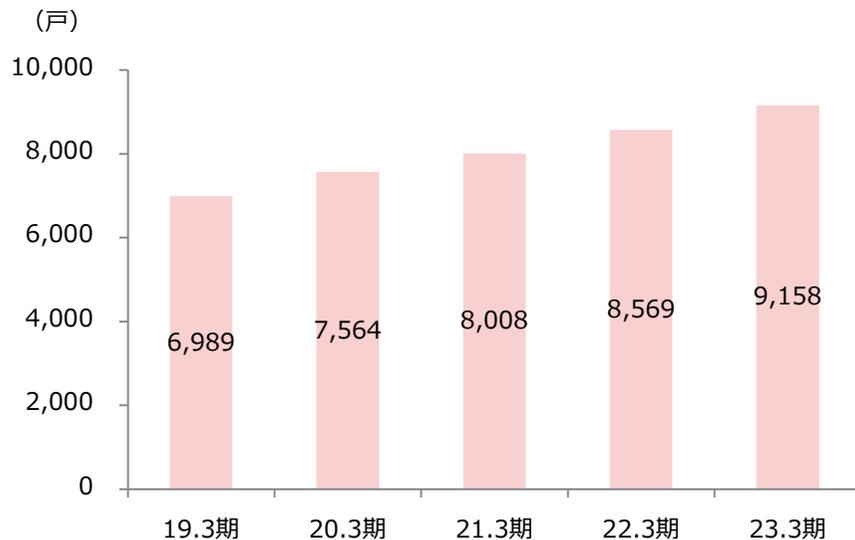


※ その他主要駅ビルは21.3期以降に宮崎・熊本駅ビルを含む

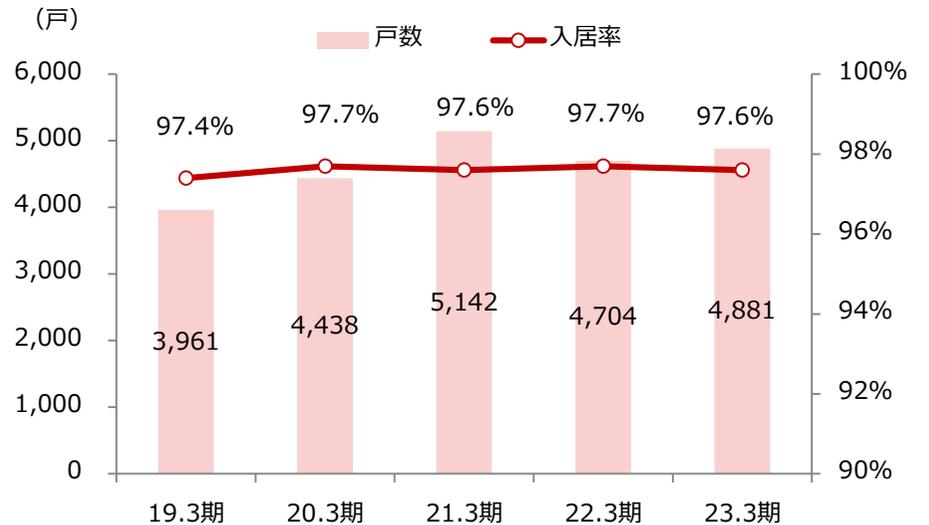
ホテル稼働率および平均単価



分譲マンション販売戸数 (累計)



賃貸マンション戸数および入居率



※ 戸数は各年度末時点（私募リートへの売却物件は除く）

※ 入居率は各月末時点の平均値（新規開業物件の開業初年度、新規取得物件は除く）

主要な開発パイプラインの概要

名称	所在地	時期	敷地・延床面積/ 戸数/部屋数	備考（用途等）
長崎駅周辺開発	長崎県長崎市	2022年3月 高架下開業 2023年11月 新駅ビル開業 2024年初頭 ホテル開業 ※2023年秋から見直し	延床 約102,000㎡	・商業、ホテル、オフィスなど複合的な開発 ・環境負荷軽減対応、AI・ICT活用を検討
鹿児島中央駅西口開発	鹿児島県鹿児島市	2021年秋 工事着工 2023年4月 I期開発開業 2025年度以降 II期開発開業	敷地 約9,500㎡ 延床 約25,400㎡ (I期開発)	・I期は商業・オフィス・立体駐車場、II期は住居等、複合的な開発 ・感染症対策、環境負荷軽減対応、ICT活用を検討
箕子小学校跡地活用事業 ※株式会社桜十字を代表会社とする8社共同開発	福岡市中央区	2021年11月 工事着工 2024年1月 開業	敷地 約8,560㎡ 延床 約27,000㎡	有料老人ホーム、病院、体育館、広場など複合的な開発
福岡県東総合庁舎敷地有効活用事業 (ビル名称:コネクトスクエア博多) ※当社を代表会社とする3社共同開発	福岡市博多区	2022年春 工事着工 2024年3月 開業	敷地 約2,700㎡ 延床 約22,000㎡	・オフィスビル(一部 商業店舗) ・無人清掃ロボット、太陽光発電等の導入
虎ノ門二丁目地区第一種 市街地再開発事業 ※日鉄興和不動産を保留床取得グループ代表とする6社共同開発	東京都港区	2020年冬 工事着工 2025年春 竣工	敷地 約22,500㎡ 延床 約180,700㎡	オフィスビル(一部 商業店舗)
油山市民の森等リニューアル事業 ※当社を代表会社とする9社共同開発	福岡市南区	2022年7月 工事着工 2023年4月27日 開業 2024年春 アクティビティ、 宿泊施設等の順次開業	敷地 約140ha	・2023年4月開業:キャンプ、飲食・物販、農園など ・2023年10月開業:シェアオフィス ・2024年春までに開業:森林アクティビティ、宿泊施設
博多駅空中都市プロジェクト	福岡市博多区	2028年末 開業	敷地 約5,200㎡ 延床 約50,000㎡	オフィス、ホテル、商業や広場など

※ 計画は、今後変更になる場合があります

鉄道事業の費用について

新幹線施設の貸付料等について

- 当社は新幹線施設を所有する鉄道・運輸機構から、施設を借り受け、30年間一定の貸付料等を支払って新幹線を運行

【貸付料等】 定額の貸付料+固定資産税等相当額他

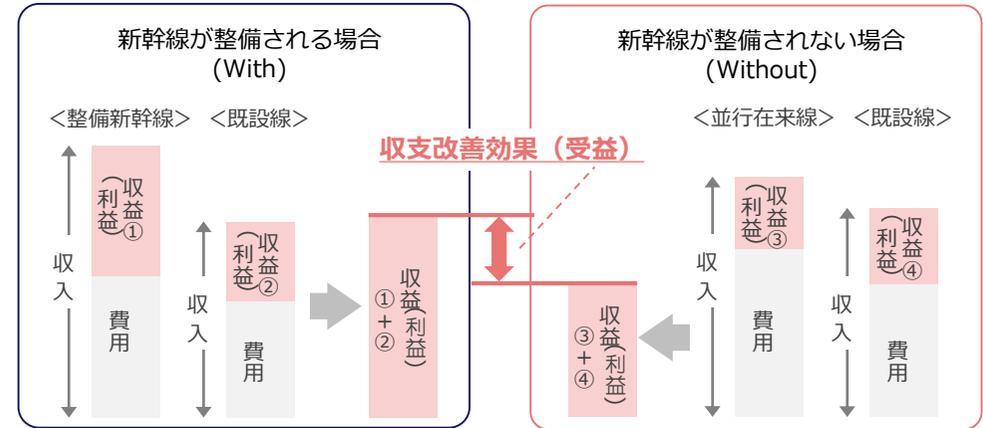
- 九州新幹線の定額貸付料に関しては、30年後までの分を全額一括払いしており、現在は固定資産税等相当額などの支払いのみが発生している
- 固定資産税等相当額は毎年変動。税制特例が存在し、現在は西九州新幹線に適用されている。

名称	特例内容				決算科目
	科目	課税標準			
		課税から5年度まで	6~10年度まで	11年度以降	
新幹線特例	固定資産税(*1)	1/6	1/3	終了	物件費

*1 | 鉄道運輸機構からの新幹線関係借受資産に係る課税

貸付料等の算定のベースとなる考え方（イメージ）

開業後30年間の受益の平均をベースに貸付料等を算定



減価償却費について

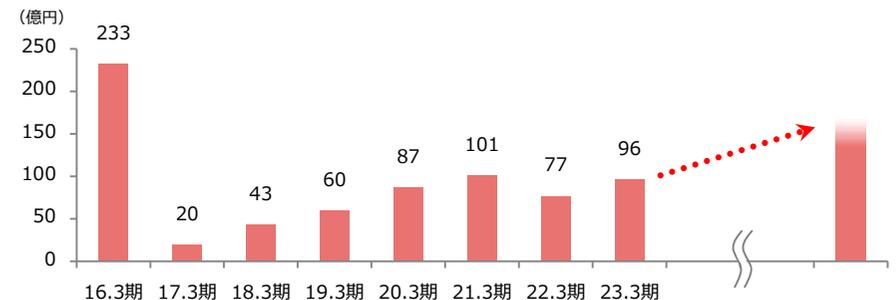
■ 減価償却方法の変更

- 使用実態に即し、鉄道事業固定資産の償却方法と償却年数の変更を実施
- 影響額：22.3期において減価償却費34億円の減

■ 減価償却費の遡増

- 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は毎年250~300億円程度の設備投資が発生
- 今後もこの傾向が続くことから、減価償却費が毎年10~20億円程度の遡増

項目	対象資産	内容
償却方法の変更	全資産	定率法→定額法
償却年数の変更	車両	法定耐用年数→経済的耐用年数 (13年) (20年)



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/>