

# 2024年3月期 決算説明会

---

2024年5月10日  
九州旅客鉄道株式会社

# 目次

---

I	2024年3月期決算実績及び期末配当	4
II	2025年3月期通期業績予想及び配当予想	10
III	セグメントの状況	16
IV	中期経営計画の取り組み状況	27
	Appendix	40

# 概要

## 24.3期決算実績 及び期末配当

- 各セグメントにおける需要の回復等により、対前年で連結営業収益、営業利益、経常利益、当期純利益すべて増収・増益
- 肥薩線復旧に係る災害損失引当金繰入額等を特別損失に計上
- 期末配当は、1株あたり93円の予定

## 25.3期 通期業績予想 及び配当予想

- 従業員の待遇改善による人件費の増はあるも、鉄道旅客運輸収入の増や前期開業物件の平年度化、修繕費・開業経費の減等により、対前年で連結営業収益、営業利益、経常利益、当期純利益すべて増収・増益の見込み
- 中期経営計画最終年度の連結経営数値目標は達成見込み
- 配当予想は、1株当たり年間93円（中間配当再開予定）

## セグメントの状況

- 鉄道旅客運輸収入は、19.3期比で24.3期実績：95.8%、25.3期想定：97.6%
- ホテル事業におけるADR・稼働率は、25.3期で21,000円程度・80%程度を想定
- 建設セグメント・ビジネスサービスセグメントでは、25.3期より孫会社を連結化

## 中期経営計画 の取り組み状況

- GOA2.5自動運転を2024年3月より開始、GOA2.0自動運転の実証運転も並行
- 長崎マリオットホテルが開業し、西九州エリアのまちづくりは一巡
- 当社初の物流不動産の自社開発に着手

# I 2024年3月期決算実績及び期末配当

---

# 2024年3月期 連結決算ハイライト

(単位：億円)

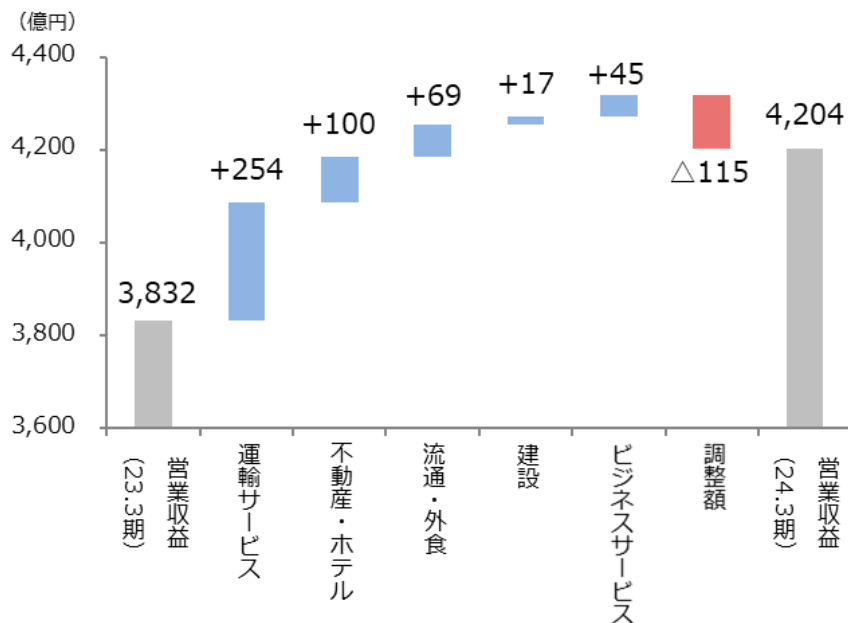
	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
営業収益	3,832	4,204	371	109.7%
営業利益	343	470	127	137.2%
経常利益	357	489	132	137.1%
特別損益	45	△ 5	△ 51	-
親会社株主に帰属する 当期純利益	311	384	72	123.4%
EBITDA (※)	638	800	162	125.4%

※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。

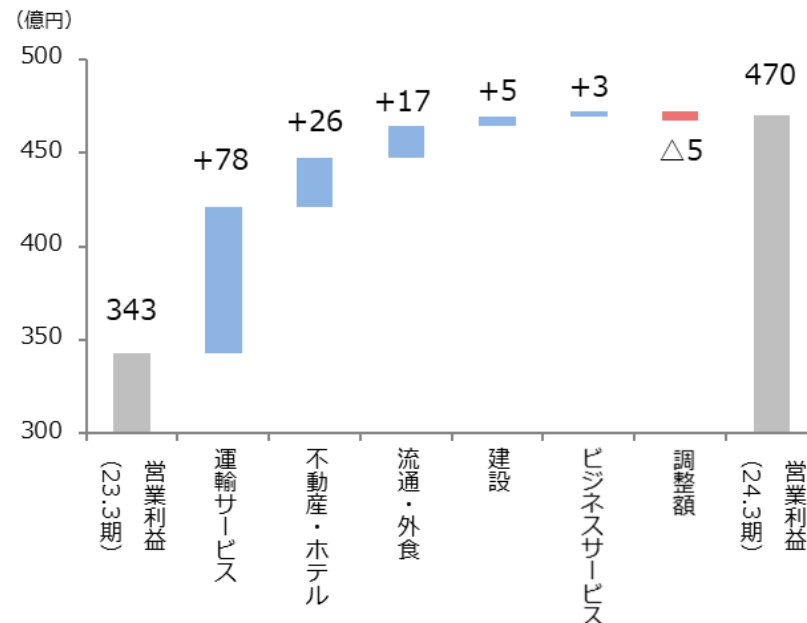
## ポイント

- 社会経済活動の正常化が一層進み、鉄道事業を始めとした各事業における需要が回復したことなどにより対前年増収、営業利益についても増益
- ドラッグイレブン株式の譲渡益を特別利益として計上するも、肥薩線復旧にかかる災害損失引当金繰入額や令和5年梅雨前線豪雨災害に係る災害損失を特別損失として計上
- 期末配当は1株あたり93円の予定

## セグメント別営業収益



## セグメント別営業利益



# 肥薩線の復旧に関する基本合意と特別損失の計上について

- 令和2年7月豪雨により運転見合わせの続く肥薩線（八代～吉松間）のうち八代～人吉間について鉄道による復旧の方向性で合意し、熊本県と基本合意書を締結
- 2024年度末を予定している「最終合意」に向け、熊本県との協議を深度化

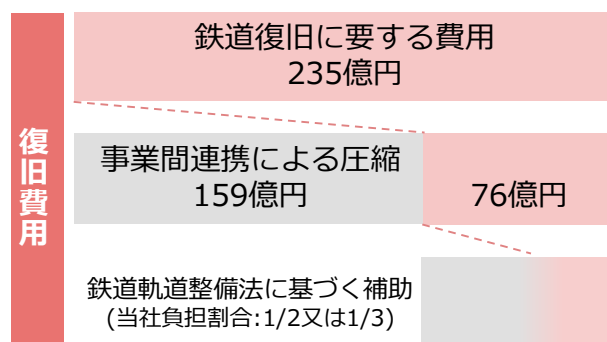
## 合意に至った経緯

- 「交通ネットワークの維持」という当社の責務を踏まえ、国・熊本県・当社で構成される「JR肥薩線検討会議」において肥薩線の復旧方針を検討
- 鉄道での復旧の場合、復旧費と持続可能性の2点が大きな課題だったが
  - ① 河川・道路事業との連携と鉄道軌道整備法の補助適用により復旧費が大きく低減されること
  - ② 県または自治体等を第三種鉄道事業者とする上下分離方式の確約と、観光需要と日常利用創出の方策が具体的に示され、将来の持続可能性に一定の目途が立ったこと

などが明らかになったため、今回基本合意に至った

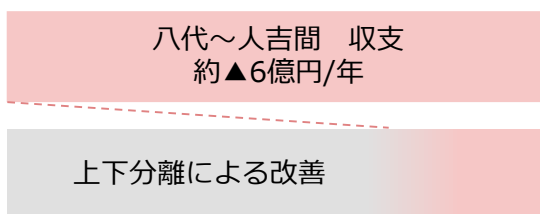


【参考】復旧費用低減のイメージ



※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

【参考】上下分離による収支改善イメージ  
※20.3期実績ベース



※被災前の20.3期時点を元に算出  
※用地・施設を第三種鉄道事業者へ譲渡したものととして算出

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

## 24.3期決算への特別損失の計上

- 鉄道復旧に向けた原状復旧等の費用を合理的に見積もり、災害損失引当金繰入額2,530百万円及び災害による損失1,055百万円を特別損失に計上

# 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 実績	2024年3月期 実績	増減	主な増減要因
資産	9,966	10,891	924	
流動資産	1,971	2,215	243	売掛金等の増
固定資産	7,995	8,676	680	有形固定資産の増（JR長崎駅ビル等）
鉄道事業固定資産	1,386	1,498	111	
負債	5,898	6,468	570	
流動負債	1,954	2,242	288	コマーシャルペーパーの増
固定負債	3,944	4,226	281	社債の増
純資産	4,068	4,422	354	
有利子負債	3,516	4,003	486	
ROE	7.8%	9.1%		
D/EBITDA	5.50	5.00		
自己資本比率	40.7%	40.5%		

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	増減	主な増減要因
営業キャッシュフロー	620	890	269	税金等調整前当期純利益の増
減価償却費	318	349	31	
投資キャッシュフロー	△ 975	△ 1,118	△ 143	固定資産の取得による支出の増
フリーキャッシュフロー	△ 354	△ 228	126	
財務キャッシュフロー	89	322	232	社債の発行による収入の増
現金及び現金同等物	522	619	96	

# 2024年3月期 連結決算実績（セグメント別）

（単位：億円）

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年		主な増減要因
営業収益	3,832	4,204	371	109.7%	
運輸サービス	1,383	1,637	254	118.4%	
単体・鉄道事業	1,365	1,604	239	117.6%	需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	1,231	1,331	100	108.2%	
不動産賃貸	626	707	81	113.0%	需要の回復による賃貸収入の増
不動産販売	435	371	△ 64	85.2%	保有物件の売却の減
ホテル事業	169	252	83	149.4%	需要の回復による増
流通・外食	547	617	69	112.7%	需要の回復による増
建設	883	900	17	101.9%	
ビジネスサービス	734	779	45	106.1%	
営業利益	343	470	127	137.2%	
運輸サービス	25	103	78	412.1%	
単体・鉄道事業	31	105	74	335.4%	
不動産・ホテル	221	248	26	112.2%	
不動産賃貸	148	158	9	106.6%	
不動産販売	62	52	△ 10	83.8%	
ホテル事業	9	36	27	382.7%	
流通・外食	14	32	17	227.3%	
建設	54	59	5	109.7%	
ビジネスサービス	34	38	3	111.2%	
EBITDA	638	800	162	125.4%	
運輸サービス	131	223	92	170.1%	
単体・鉄道事業	135	221	86	163.6%	
不動産・ホテル	362	408	45	112.5%	
不動産賃貸	267	290	23	108.8%	
不動産販売	62	52	△ 10	83.9%	
ホテル事業	32	64	31	197.1%	
流通・外食	27	45	17	165.8%	
建設	65	70	5	108.1%	
ビジネスサービス	62	68	6	110.4%	



# 2024年3月期 単体決算実績

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年		主な増減要因
営業収益	2,116	2,343	227	110.7%	
鉄道旅客運輸収入	1,214	1,450	236	119.5%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	440	575	135	130.7%	
在来線	774	875	101	113.1%	
その他収入	901	892	△ 9	99.0%	
営業費用	1,887	2,044	156	108.3%	
人件費	403	451	47	111.9%	賞与・一時金の増
物件費	1,189	1,263	74	106.3%	
動力費	107	101	△ 5	94.5%	
修繕費	304	366	62	120.4%	コロナ禍における緊急抑制の反動増
その他	776	794	18	102.3%	
租税公課	115	124	9	108.1%	
減価償却費	179	204	24	113.9%	
営業利益	228	298	70	131.0%	
営業外損益	43	72	29	167.4%	
経常利益	271	371	100	136.9%	
特別損益	38	10	△ 27	26.4%	ドラッグイレブン株式の売却益による増 肥薩線復旧に係る災害損失引当金繰入による減 令和5年梅雨前線豪雨災害に係る災害損失による減
当期純利益	254	329	75	129.6%	

## (再掲) 単体事業別

(単位：億円)

		2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
鉄道事業	営業収益	1,365	1,604	239	117.6%
	営業利益	31	105	74	335.4%
関連事業	営業収益	750	738	△ 12	98.3%
	営業利益	196	193	△ 3	98.3%

## **Ⅱ 2025年3月期通期業績予想及び配当予想**

---

# 2025年3月期 通期連結業績予想ハイライト

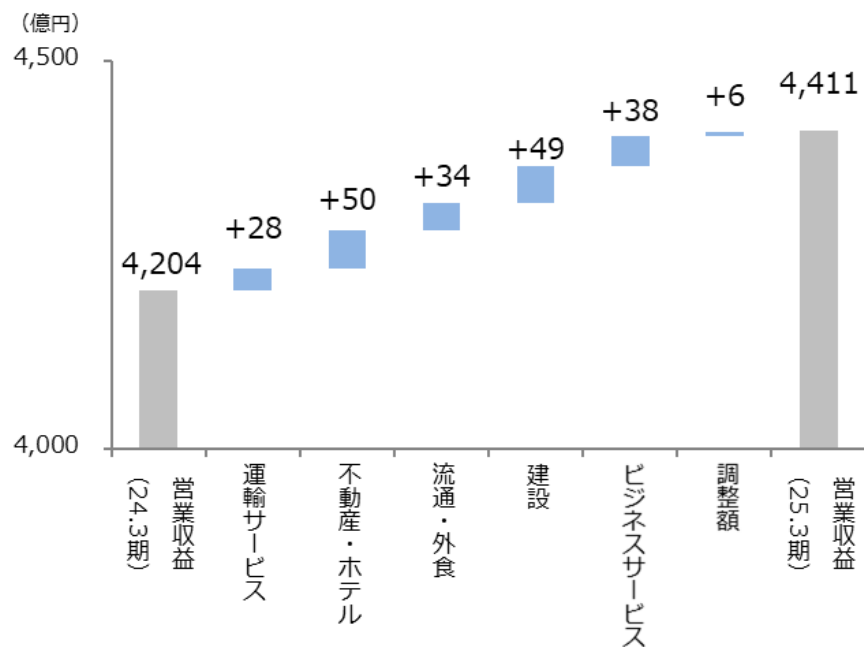
(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年		中期経営計画 目標値	対目標	
営業収益	4,204	4,411	206	104.9%	4,400	11	100.3%
営業利益	470	573	102	121.7%	570	3	100.5%
経常利益	489	567	77	115.9%	-	-	-
親会社株主に帰属する 当期純利益	384	422	37	109.8%	-	-	-
EBITDA	800	940	139	117.4%	940	-	100.0%

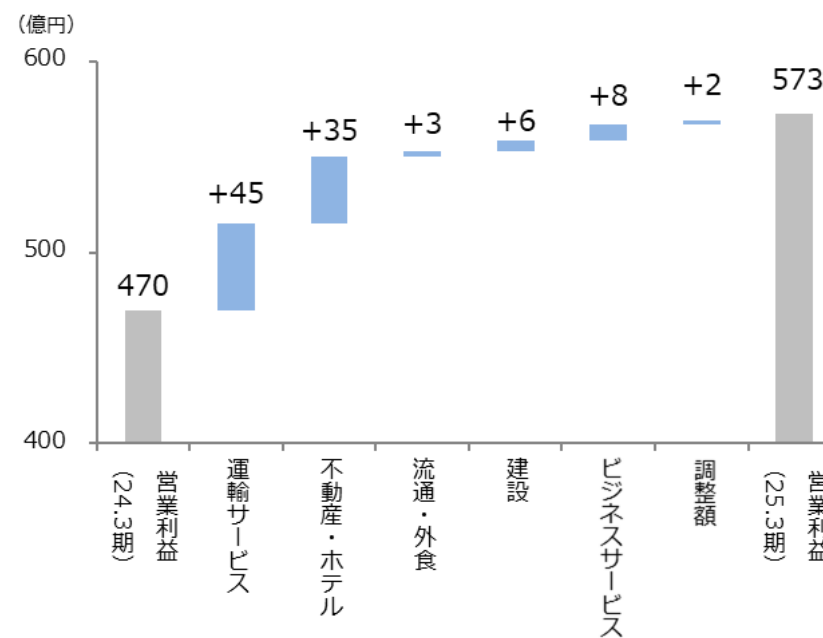
## ポイント

- 従業員の待遇改善による人件費の増はあるものの、鉄道運輸収入の増や修繕費の減、前期開業物件の平年度化や開業経費剥落などにより、営業利益は増益見込み
- 連結の範囲を変更し、建設セグメントとビジネスサービスセグメントの一部の孫会社を連結化
- 中期経営計画における営業収益・営業利益・EBITDAの目標は達成見込み

## セグメント別営業収益



## セグメント別営業利益





# 2025年3月期 単体通期業績予想

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年		主な増減要因
営業収益	2,343	2,341	△ 2	99.9%	
鉄道旅客運輸収入	1,450	1,477	26	101.8%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	575	587	11	102.0%	
在来線	875	890	14	101.7%	
その他収入	892	864	△ 28	96.8%	保有物件の売却の減、分譲マンション販売の増
営業費用	2,044	1,991	△ 53	97.4%	
人件費	451	475	23	105.2%	新人事・賃金制度開始に伴う増、一時金の減
物件費	1,263	1,146	△ 117	90.7%	
動力費	101	118	16	115.9%	再エネ賦課金の増による電力単価の増
修繕費	366	294	△ 72	80.2%	前期の追加執行に伴う反動減
その他	794	734	△ 60	92.3%	
租税公課	124	137	12	109.9%	
減価償却費	204	233	28	113.7%	
営業利益	298	350	51	117.1%	
営業外損益	72	14	△ 58	19.3%	
経常利益	371	364	△ 7	98.0%	
特別損益	10	-	△ 10	-	
当期純利益	329	293	△ 36	89.0%	

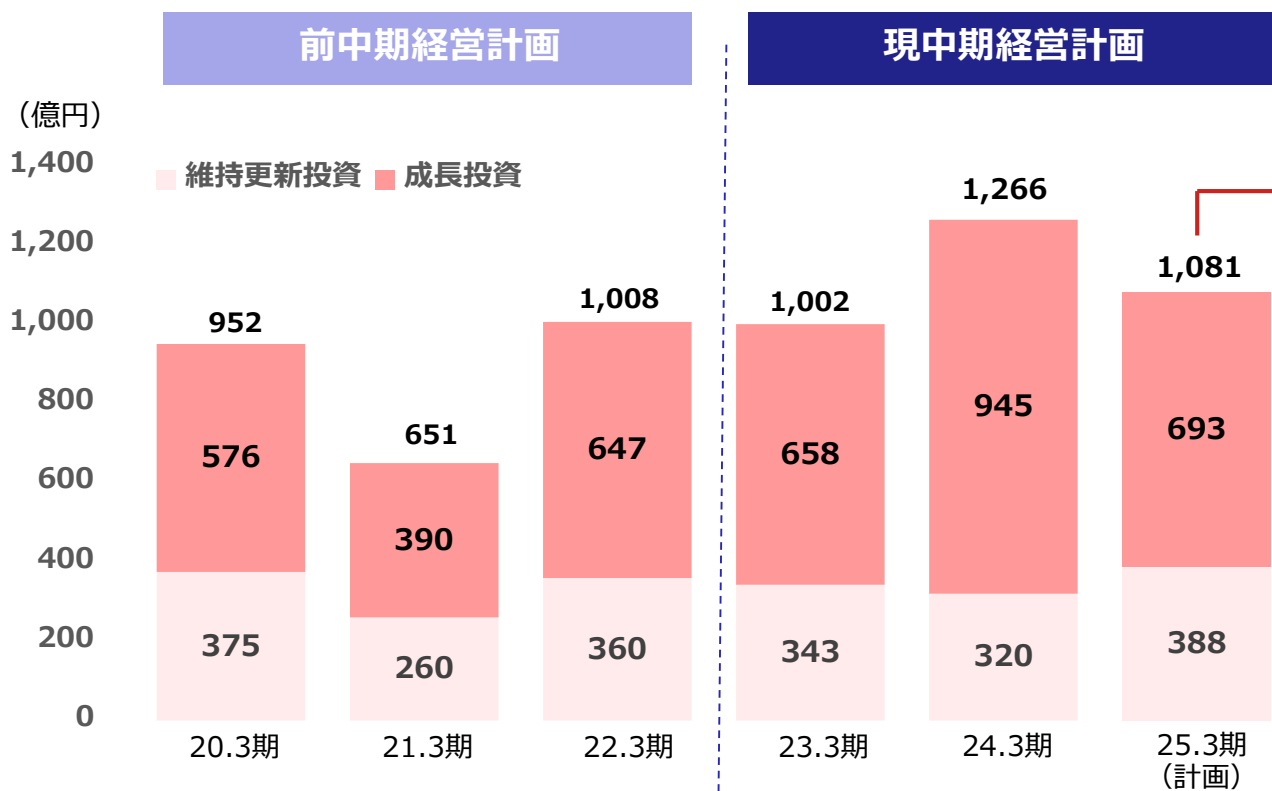
(再掲) 単体事業別

(単位：億円)

		2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年		中期経営計画 目標値	対目標	
鉄道事業	営業収益	1,604	1,628	23	101.4%	1,590	38	102.4%
	営業利益	105	151	45	143.1%	165	△ 14	91.5%
関連事業	営業収益	738	713	△ 25	96.6%	-	-	-
	営業利益	193	199	5	102.9%	-	-	-

# 設備投資計画

- 中期経営計画で掲げた設備投資計画は順調に進捗
- 25.3期は、借入余力を活用し、物流不動産開発や未確定成長投資案件等への成長投資を計画



## ● 25.3期の主な設備投資案件

### 成長投資

- ✓ LOGI STATION福岡小郡
- ✓ 虎ノ門二丁目開発
- ✓ 博多駅空中都市構想

### 維持更新投資

- ✓ 博多駅空中都市に向けた鉄道支障移転
- ✓ YC1系車両新製
- ✓ 811系リニューアル工事

## ● 未確定成長投資案件の進捗状況

- ✓ 23.3期～25.3期の3か年で2,250億円の成長投資を計画
- ✓ うち、中期経営計画策定時に“未確定”としていた900億円の投資枠について、24.3期までに8割程度を商業施設やオフィス、物流施設の取得に充当



サニーサイドモール小倉

〔 2023年7月取得  
延床面積78,758㎡ 〕

EBITDA	750	46	307	638	800	940
年間配当	146	146	146	146	146	146
財務健全性指標						
D/EBITDA	1.9倍	54.1倍	10.5倍	5.5倍	5.0倍	5倍程度
自己資本比率	49.9%	43.8%	40.8%	40.7%	40.5%	40%程度

# 2025年3月期 配当予想

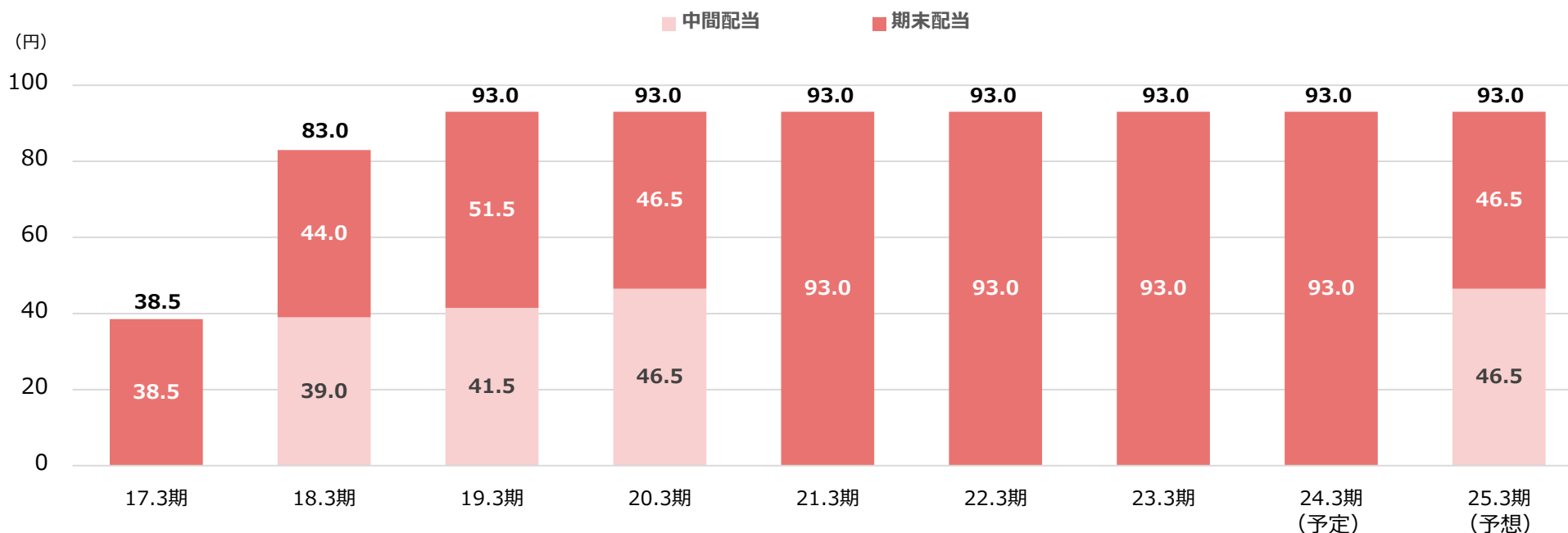
## 株主還元方針

- 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

## 2025年3月期配当予想

- 上記の方針に基づき検討した結果、**2025年3月期の配当予想は、1株当たり年間配当金93円**
- なお、2025年3月期より中間配当を再開する予定

(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%	38.0%	34.6%
総還元性向	13.8%	26.3%	30.2%	78.6%	-	110.3%	46.9%	38.0%	34.6%

※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

- 24.3期4Qの鉄道旅客運輸収入は3Qと同水準で推移、25.3期は24.3期下期と同水準を見込む
- 24.3期の修繕費はコロナ禍における緊急抑制の反動増が生じたが、25.3期は減少する見込み

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
営業収益	1,383	1,637	254	118.4%
うち単体・鉄道事業	1,365	1,604	239	117.6%
鉄道旅客運輸収入	1,214	1,450	236	119.5%
営業利益	25	103	78	412.1%
うち単体・鉄道事業	31	105	74	335.4%
EBITDA	131	223	92	170.1%
うち単体・鉄道事業	135	221	86	163.6%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	1,637	1,666	28	101.7%
うち単体・鉄道事業	1,604	1,628	23	101.4%
鉄道旅客運輸収入	1,450	1,477	26	101.8%
営業利益	103	149	45	143.3%
うち単体・鉄道事業	105	151	45	143.1%
EBITDA	223	281	57	125.7%
うち単体・鉄道事業	221	278	56	125.6%

## 主な事業の状況と業績予想の前提

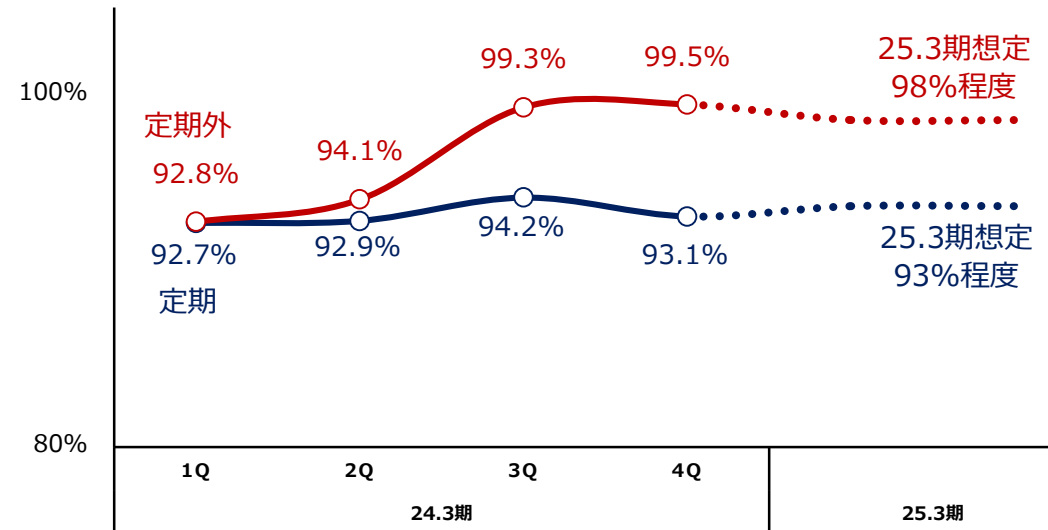
- 4Qの鉄道旅客運輸収入は、定期収入、定期外収入ともに3Q同様の水準で推移。25.3期も同水準での推移を見込む。

【鉄道旅客運輸収入（19.3期比）】

24.3期実績 95.8% 25.3期想定 97.6%

- 修繕費はコロナ禍に緊急抑制・先送りした修繕費の反動増が24.3期に生じたが、25.3期は減少する見込み
- 25.3期の動力費は、再エネ賦課金の増等により24.3期を上回る見込み

鉄道事業 | 鉄道旅客運輸収入（対19.3期） 点線：想定 実線：実績

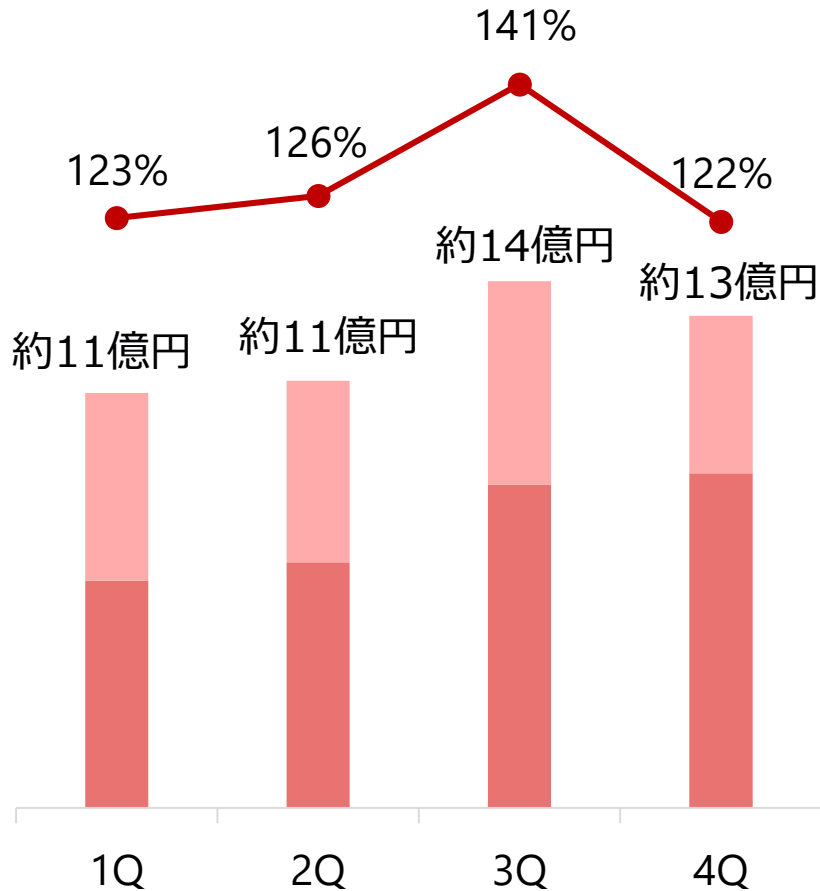


# 鉄道事業におけるインバウンドの状況

- JR九州レールパスは価格改定後も発売枚数を堅持し、24.3期4Qのインバウンド収入は3Qと同規模を維持

## インバウンド収入（概算）の推移

■ JR-KYUSHU RAIL PASS ■ その他 ● 19.3期比



鉄道旅客  
運輸収入  
に占める  
割合

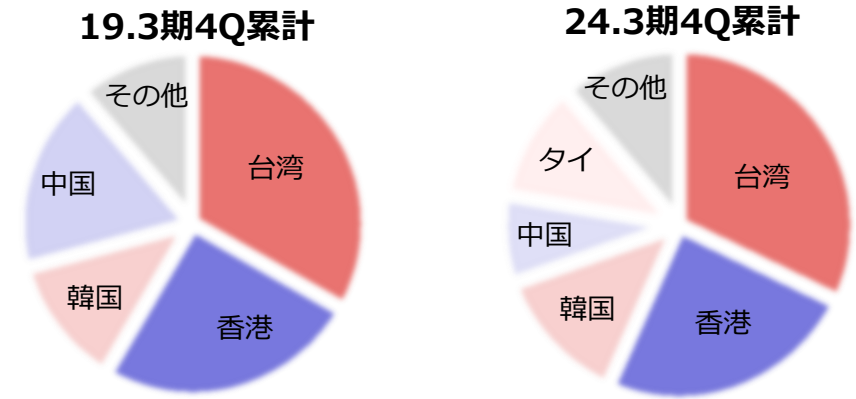
約3.3%   約3.2%   約3.7%   約3.6%

## JR-KYUSHU RAIL PASSの需要動向

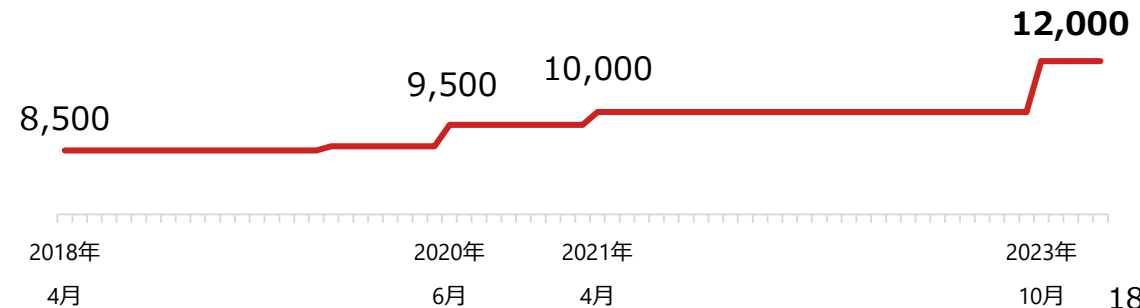
	19.3期 4Q累計	24.3期 4Q累計	
	実績	実績	19.3期比
販売数	25.1 万枚	26.0 万枚	104%
売上	23.9 億円	33.5 億円	140%
(参考) 単価*	8,500 円	~9.30 10,000 円 10.1~ 12,000 円	118% 141%

※北部九州(3日間)の金額

## 地域別販売先



## 価格の変遷（北部九州3日間）



# 鉄道事業における営業施策

## ● コロナ禍を経て高まる移動需要を取り込み、更に需要を喚起する施策の推進

### 新D&S列車「かんぱち・いちろく」の運行開始



運行開始日	2024年4月26日
両数・定員	3両（1・3号車：座席、2号車：ラウンジ） 定員60名（全席グリーン席）
運行区間・頻度	博多－別府間を1日1便片道運行
所用時間	約5時間

価格*	座種	設備	定員	旅行代金 ※大人1名
	ソファ席	グリーン席	15名	18,000円
	BOX席		33名	
	畳個室		12名	23,000円

\*全て旅行商品としての発売

- 2023年10月に引退をしたD&S列車「いさぶろう・しんぺい」の車両を改修して使用。
- 「ゆふ高原線の風土をあじわう列車」をコンセプトに、福岡・大分の食材を使用した、曜日毎に異なる食事を提供。



### ダイナミックプライシングの試行

- 博多～熊本のインターネット限定の割引きっぷ「九州ネット早特7」（通常3,800円）を対象に、過去の乗車率や予約状況に応じて、列車毎に異なる価格(3,400円～4,200円)で発売するダイナミックプライシングの実証実験を開始。



### 移動需要と賑わいを生み出すイベント企画

- 人気ゲーム「スプラトゥーン3」とのタイアップイベントを博多駅、長崎駅、大分駅及び鹿児島中央駅で開催。雪玉を用いたアトラクションやオリジナルグッズの販売を実施。



- 九州新幹線部分開業20周年を記念し、ご当地の焼酎を楽しむことができるイベントを新八代駅、新水俣駅、出水駅、川内駅、鹿児島中央駅で開催。



# 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 実績	2024年3月期 実績	対前年		主な増減要因
全社計	1,214	1,450	236	119.5%	
定期	290	302	11	104.0%	
定期外	923	1,148	224	124.3%	
荷物	0	0	0	133.5%	
新幹線	440	575	135	130.7%	
定期	27	29	2	109.4%	需要の緩やかな回復、西九州新幹線の開業
定期外	413	545	132	132.1%	
在来線	774	875	101	113.1%	
定期	263	272	9	103.5%	需要の緩やかな回復
定期外	510	602	92	118.1%	

## 輸送人キロ

（単位：百万人キロ）

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
全社計	7,423	8,354	930	112.5%
定期	3,756	3,876	119	103.2%
定期外	3,667	4,478	810	122.1%
新幹線	1,552	1,941	389	125.1%
定期	199	218	18	109.5%
定期外	1,352	1,722	370	127.4%
在来線	5,871	6,412	541	109.2%
定期	3,556	3,657	100	102.8%
定期外	2,315	2,755	440	119.0%

# 不動産・ホテルセグメント | 不動産賃貸事業

- 24.3期の既存駅ビルテナント売上高は、「JR博多シティ」が牽引しコロナ前を超える水準で推移
- 25.3期は2023年11月開業の「アミュプラザ長崎新館」が通年で寄与

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
営業収益	626	707	81	113.0%
営業利益	148	158	9	106.6%
EBITDA	267	290	23	108.8%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
	707	763	55	107.8%
	158	173	14	108.9%
	290	318	27	109.3%

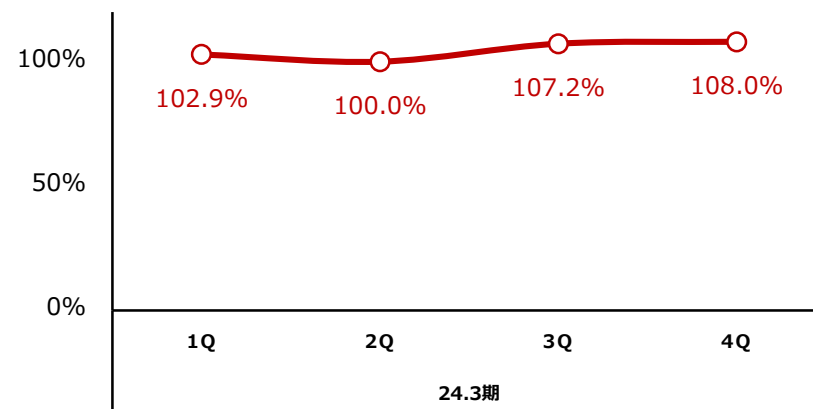
## 主な事業の状況

- 既存駅ビルテナント売上高は、主に「JR博多シティ」が牽引し、各四半期で対19.3期100%を上回るペースで推移
- オフィスビルについては、24.3期に開業した物件を含め、リーシング状況は概ね堅調

## 業績予想の前提

- 25.3期の駅ビルテナント売上高については、前期に開業した「アミュプラザ長崎新館」が通年で寄与し、対前年105%を見込む
- オフィス・賃貸マンションについても、24.3期に引き続き堅調に推移するものと想定

主要既存駅ビル<sup>※</sup>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

- 24.3期は23.3期の保有物件売却の反動により減収
- 25.3期は分譲マンション販売で24.3期比の増加を見込むものの、保有物件の売却については減少を見込む

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
営業収益	435	371	△ 64	85.2%
営業利益	62	52	△ 10	83.8%
EBITDA	62	52	△ 10	83.9%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	371	335	△ 36	90.2%
営業利益	52	57	4	108.8%
EBITDA	52	58	5	110.2%

## 主な事業の状況

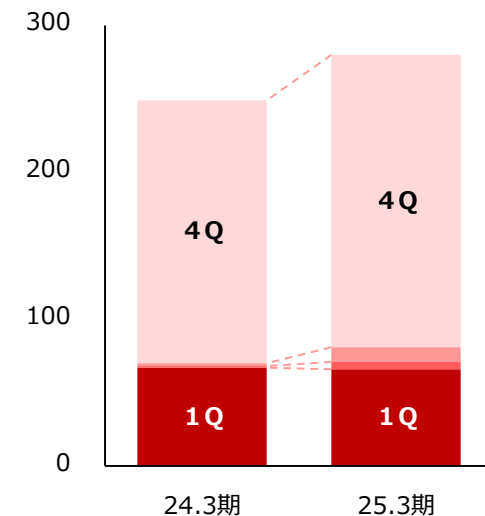
- 分譲マンションの営業収益は23.3期に対し微増
- 2024年3月に当社初となる東京での開発物件「MJR深川住吉」を引き渡し開始
- 保有物件の売却については、「RJRプレシア新横浜」「RJRプレシア博多駅南」など、年間100億円程度の売却を実施（23.3期実績：170億円程度）

## 業績予想の前提

- 分譲マンションの営業収益は増加を見込む
- 物件売却については前年より減少し、年間25億円程度の営業収益の見込み

分譲マンション販売見込み  
(営業収益)

(億円)



# 不動産・ホテルセグメント | ホテル事業

- 24.3期は、THE BLOSSOMを中心にADRが上昇、下期で20,000円を超える水準に
- 25.3期は稼働率・ADRともに24.3期下期と同程度の水準を見込む

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
営業収益	169	252	83	149.4%
営業利益	9	36	27	382.7%
EBITDA	32	64	31	197.1%

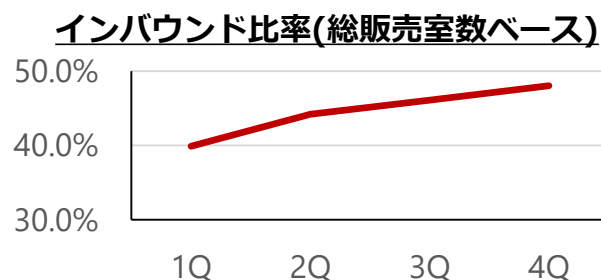
【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	252	284	31	112.4%
営業利益	36	54	17	146.7%
EBITDA	64	87	22	134.1%

## 主な事業の状況

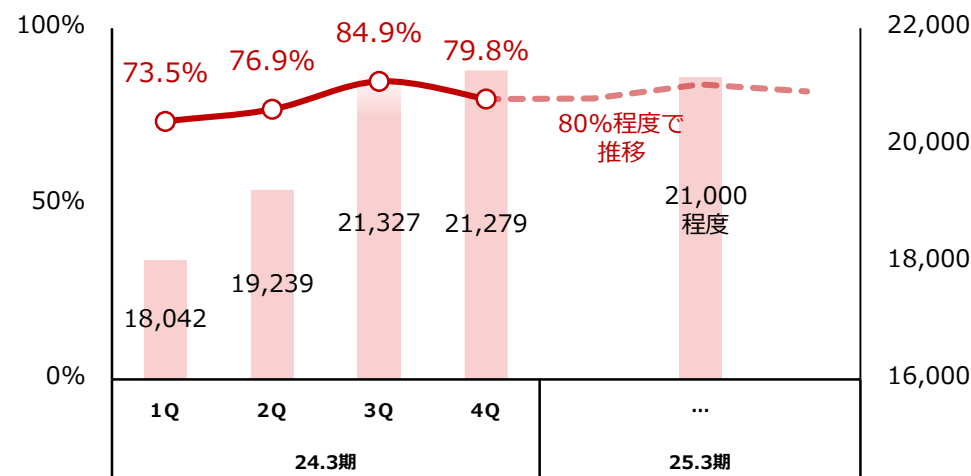
- 通年でインバウンド比率は上昇。特にインバウンド比率の高いTHE BLOSSOMブランドの施設を中心にADRも上昇
- 稼働率は全体的に上昇し、7割から8割程度で推移



## 業績予想の前提

- 国内ホテル全体で、稼働率80%程度、ADR21,000円程度を想定
- 前期に開業した嬉野八十八及び長崎マリオットホテルが通年で寄与

## 稼働率及びADR



# 流通・外食セグメント

- 24.3期は、人流回復に伴い、小売店と飲食店いずれも実績は好調に推移
- 25.3期は、既存店売上高の増及び新規出店による増収を見込む

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
営業収益	547	617	69	112.7%
営業利益	14	32	17	227.3%
EBITDA	27	45	17	165.8%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
	617	652	34	105.6%
	32	36	3	112.3%
	45	50	4	110.7%

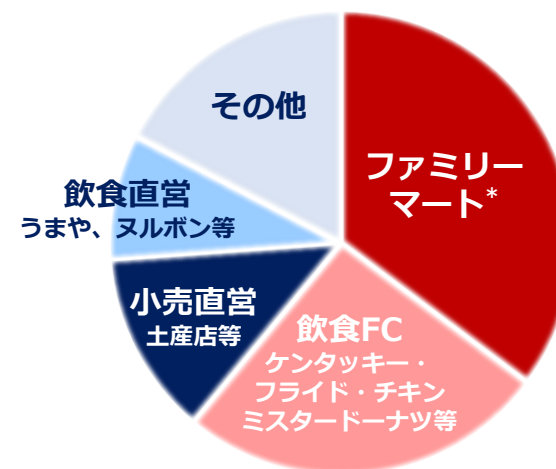
## 主な事業の状況

- 旅行需要及び人流の回復に伴い、小売店・飲食店の既存店売上高は主要子会社を中心に対前年100%超で推移

## 業績予想の前提

- コンビニエンスストア既存店や専門店の売上高は、いずれも対前年100%超を見込む
- 24.3期の営業収益の6割程度を占めるFC店を中心に、新規出店を計画

## 流通・外食セグメント 営業収益構成（イメージ）



※ファミリーマートは、直営店舗とフランチャイジー店舗で構成



# 建設セグメント

- 24.3期は、新長崎駅ビル関連工事や北陸新幹線・北海道新幹線関連工事等により対前年増収増益
- 25.3期は、中長期の経営戦略上の重要性が高まった孫会社を連結化

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
営業収益	883	900	17	101.9%
営業利益	54	59	5	109.7%
EBITDA	65	70	5	108.1%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
	900	950	49	105.4%
	59	66	6	110.5%
	70	79	8	112.3%

## 主な事業の状況

- 24.3期は、2023年11月に開業した新長崎駅ビル関連工事、北陸新幹線・北海道新幹線関連工事及び博多駅空中都市開発プロジェクト工事などにより増収増益

## 業績予想の前提

- 中期経営計画における経営戦略として「BtoB・BtoG事業の強化」を掲げる中、中長期の経営戦略上の重要性が高まったことから、右記孫会社を連結化

## 連結化される孫会社

会社名	親会社	事業内容	備考
(株)九鉄ビルト	九鉄工業(株)	総合建設業	—
(株)メタルスター九州	JR九州 エンジニアリング(株)	建築用金物の 製造・設置工事	2022年4月 取得
(株)有馬電設	JR九州 電気システム(株)	電気設備工事	2019年12月 取得
(株)西日本電機器製作所	同上	各種サインや配電 盤等の製作・取付 工事	2020年11月 取得

# ビジネスサービスセグメント

- 24.3期は、資材納入や広告出稿の増等により、対前年増収増益
- 25.3期は、中長期の経営戦略上の重要性が高まった孫会社を連結化

【実績】

(単位：億円)

	2023年3月期 実績	2024年3月期 実績	対前年	
営業収益	734	779	45	106.1%
営業利益	34	38	3	111.2%
EBITDA	62	68	6	110.4%

【業績予想】

(単位：億円)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	779	818	38	104.9%
営業利益	38	47	8	121.3%
EBITDA	68	77	8	111.7%

## 主な事業の状況

- 鉄道・建築資材納入や広告出稿の増等により、対前年増収増益
- 建機販売事業では、新車販売で苦戦するも、中古車販売でカバー

## 業績予想の前提

- 中期経営計画における経営戦略として「BtoB・BtoG事業の強化」を掲げる中、中長期の経営戦略上の重要性が高まったことから、右記孫会社を連結化

## 連結化される孫会社

会社名	親会社	事業内容	備考
CKレンタル(株)	キャタピラー九州(株)	建機レンタル・メンテナンス	2019年8月取得
(株)プレミアムロジックス	JR九州商事(株)	精密機器・ピアノ等重量物の運送	2022年10月取得
(株)ビー・エス・エス	JR九州システムソリューションズ(株)	ITソリューション事業、事業企画等	2019年9月取得
(株)ウイズユニティ	同上	医療系・業務系システムの開発・保守受託	2022年6月取得

# 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

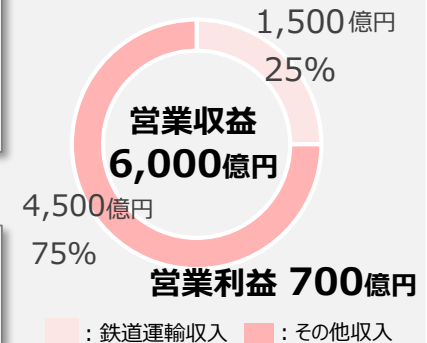
### 実現方針①

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**

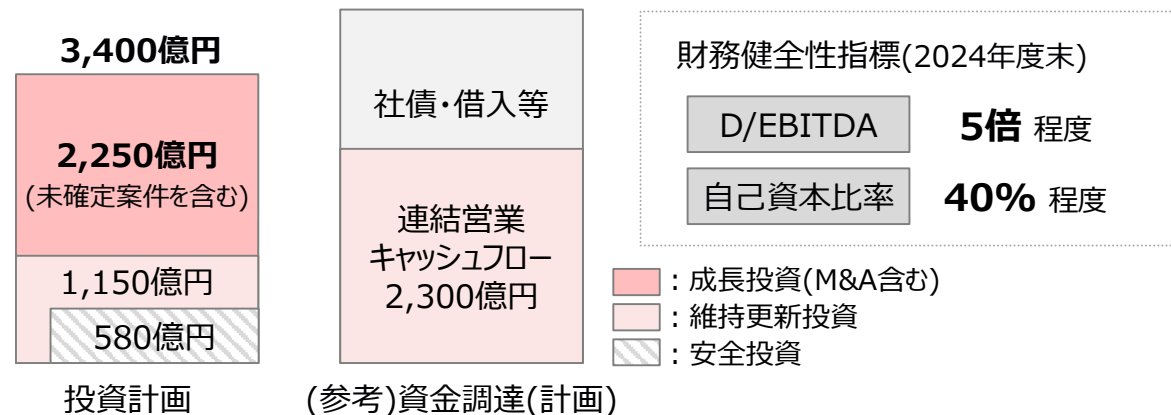
### 【セグメント別\*】

(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。

# 中期経営計画の主な進捗状況

		～24.3期	25.3期
重点戦略	①事業構造改革の完遂	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道事業の固定費140億円削減達成</li> <li>● 未来鉄道プロジェクト始動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 未来鉄道プロジェクトの着実な実行</li> <li>● ホテル子会社の再編</li> </ul>
	②豊かなまちづくりモデルの創造	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 西九州新幹線開業</li> <li>● JR長崎駅ビル開業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 福岡エリアでのまちづくり</li> <li>● 物流不動産開発の推進</li> </ul>
	③新たな貢献領域での事業展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建設セグメント中間持株会社の設立</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 系統用蓄電池事業の開始</li> </ul>
ESG	環境 (E)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● グリーンビルディング認証取得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● グループでのスコープ3排出量開示予定</li> </ul>
	社会 (S)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人材戦略の策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新人事・賃金制度開始</li> </ul>
	ガバナンス (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 非財務KPIと役員報酬の連動開始</li> <li>● 取締役会のスキルセット改定</li> </ul>	

- 3月より国内初のGOA2.5自動運転を開始し、並行してGOA2.0自動運転の実証運転を開始
- 開始から1年が経過した「未来の収支管理」により社員の収支意識に変化が見えるように

## 自動運転の拡大と深化

- 2024年3月から香椎線全線（西戸崎～宇美、25.4キロ）で国内初のGOA2.5自動運転\*を開始

\*GOA = Grade of Automation



- 2024年3月から鹿児島本線の一部（折尾～二日市、62.3キロ）でGOA2.0自動運転の実証運転を開始  
※GOA2.0自動運転可能区間は門司港～荒尾(151.6キロ)
- 実証運転結果を、導入負荷の高いGOA2.5自動運転にフィードバックすることで、導入負荷の軽減に繋げていく

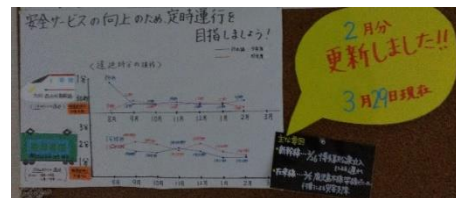
目的	速度制御を自動化することでより一層の安全性向上を図るとともに、異常時対応に注力できるようにすること
特徴	①運転士が手動介入可能 ②地上設備増設不要、車上設備の簡素化 ③走行実績の蓄積による理想的な自動運転の実現

## 「未来の収支管理」導入後の変化の例

- 「アメーバ経営」を鉄道にカスタマイズした「未来の収支管理」を導入して1年が経過し、各職場で収支意識が醸成

### 具体例

列車の運行を管理する部門では、輸送人キロにより収入が配分されるため、目標とする遅延時分を設定し、遅延時分の最小化に取り組むことで、列車遅延により生じるお客さまの減を最小化するとともに、社員の超勤削減にもつなげている



GOA2.5	列車前頭に <b>自動運転乗務員（運転士以外の係員・社内資格）</b> が乗務し、緊急停止操作等を行う運行形態
GOA2.0	列車前頭に <b>運転士</b> が乗務し、状況により <b>手動介入等</b> を行う運行形態

# 重点戦略① 事業構造改革の完遂 | ホテル運営会社の再編

- 統合により、経営基盤の強靱化・総合的な施設運営力の強化を企図
- 再編にあわせて人事・賃金制度の見直しを実施。より働きがいがあり、働きやすい環境を実現し、従業員・お客さま・外部パートナーから選ばれるホテルを目指す

## ホテル運営会社4社の統合



**2024年10月1日（予定）**  
**JR九州ホテルマネジメントを存続会社として合併※**

## 再編により目指す方向性

### 総合的な施設運営

- あらゆるタイプの宿泊施設運営ノウハウを結集し、ホテルオペレーターとしてのプロパティ運営力を強化
- 外部案件（賃借及び運営受託）の利益シェア50%を目指す

### 働きやすい会社の実現

- 一括採用や体系的な研修の実施
- 賃金水準の引き上げ、透明性の高い評価制度導入、施設をまたいだ人事運用等を実施

### 経営基盤の強化

- 組織の機動性が向上、主体的かつ一貫した戦略・施策の推進が可能に
- 共通業務集約による効率化・高度化
- 資材、食材等の共同調達推進

※ホテル事業のうち、㈱おおよま夢工房については検討段階で100%子会社ではなかったため、JR Kyushu Business Development (Thailand) Co., Ltd.については拠点が海外にあり再編のメリットを見込みづらいため、それぞれ今回再編の対象外とした。なお、合併新会社の名称は未定

# 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

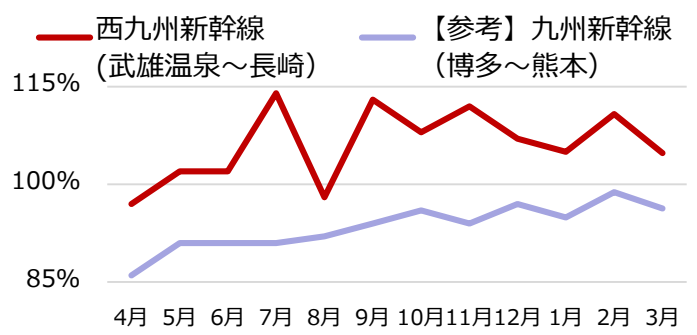
- 「アミュプラザ長崎新館」「長崎マリOTTホテル」開業に加え既存駅ビルのリニューアルを実施  
西九州エリア・長崎駅周辺の開発は一巡



開業2年目の西九州新幹線 ご利用者数  
(2023年9月23日～2024年3月22日)

約7,100人/日 ※開業1年目  
ご利用者数  
約6,600人/日

西九州新幹線ご利用者数の19.3期比



※西九州新幹線は武雄温泉～長崎間の実績  
※開業1年目ご利用者数は2022年9月23日～2023年9月22日の実績  
※2018年の諫早～長崎間の特急「かもめ」の利用実績比

## B 長崎マリOTTホテル開業

- 2024年1月16日開業
- 客室数207室 (うちスイート28室)



## B アミュプラザ長崎本館リニューアル

- 2024年3月1日リニューアル
- 28店舗、長崎最大級「食のフロア」



2022年1月 2022年3月 2022年9月 2023年4月 2023年11月 **New** 2024年1月 **New** 2024年3月

- A** 茜さす 肥前浜宿 古民家宿泊施設
- B** かもめ市場 お土産・飲食等
- 西九州新幹線
- C** 佐賀駅高架下 リニューアル
- B** アミュプラザ長崎新館
- D** 嬉野八十八
- B** 長崎マリOTTホテル
- B** アミュプラザ長崎本館リニューアル





# 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

- 福岡市のプロジェクト「博多コネクティッド」等、外部との連携を含めまちづくりを推進
- 今後も積極的な仕込みを行い、まちづくりを通じた博多駅周辺エリアの価値向上を図っていく

## 博多駅周辺における主な不動産開発・取得等案件※



※RJRプレシア博多、RJRプレシア博多楽水園、RJRプレシア博多駅前はJR九州プライベートリート投資法人にて資産保有、JRJP博多ビル、コネクトスクエア博多は資産を他社と共有、JR九州ホテル ブラッサム博多中央は建物賃貸借にて運営

# 重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 沿線におけるまちづくり

- 「九州大学箱崎キャンパス跡地地区土地利用事業者募集」 に応募、優先交渉権者として選定、沿線でのまちづくりを通して複合的な価値を提供



## HAKOZAKI Green Innovation Campus 構想

### みどりあふれる空間の創出

- ・ 地域と繋がる公園や街角広場の整備

### 新産業の創造と成長

- ・ 次世代通信技術IOWN構想の研究拠点と多様なプレイヤーが集うイノベーション拠点を整備、新産業を創出

### 九州の学びを集結した「マナビマチ」を実現

- ・ インターナショナルスクール等を整備。九州大学100年のレガシーを継承し、教育機能を提供

### 新しいライフスタイルの創出

- ・ 店舗決済・自宅の鍵など、様々なサービス認証・決済を生体認証で完結するサービス等を実装



譲渡等面積	約28.5ha
優先交渉権者 企業グループ	住友商事（代表企業）、九州旅客鉄道 西部ガス、清水建設、大和ハウス工業 東急不動産、西日本新聞社、西日本鉄道
その他	優先交渉を経て、土地利用事業者の決定は令和7年度下期頃を予定

# 重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 物流不動産開発の推進

- 物流不動産事業に参入。初の自社開発物件にも着手
- 他社との連携も活用しつつ、物件の取得・開発を積極的に推進

## 主な取得・開発物件



# 重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 地域資源の再発掘と活用

- 「九州 DREAM STATION」や「九州観光まちづくりAWARD」を通して、地域の魅力やにぎわいづくりに貢献されている方々を発掘
- 新D&S列車の造成では、両取組みからつながった協働が実現

## 九州 DREAM STATION



- 地域の方々と一緒に駅と周辺地域を含めたさらなる賑わい創出を目指し、当社とともに協働いただける「にぎわいパートナー」を発掘する取組み。2021年度から継続。
- 2023年度も多数の応募の中から、3つの事業者を「にぎわいパートナー」に認定



- 株式会社IFOOは、霧島神宮駅の駅舎内装のリニューアルを担当。「にぎわいパートナー」認定を機に、新D&S列車「かんぱち・いちろく」のデザインを担当。



## 新D&S列車「かんぱち・いちろく」

IFOOによる列車デザイン



## 九州観光まちづくりAWARD



- 2022年度に開催した「西九州観光まちづくりAWARD」を通して、魅力あるまちづくりに尽力する方々の存在感を再認識。2023年度は九州全域を対象に拡大。2024年度も継続実施。
- 大賞のほか、「食」「ものづくり」「にぎわいづくり」「宿(おもてなし)」の4部門の金賞を設定。それぞれの分野で地域の魅力づくりに貢献する方々を表彰。
- アートを切り口に地域全体の活性化に貢献するNPO法人「BEPPU PROJECT」が2023年度に大賞を獲得。大賞受賞後、新D&S列車「かんぱち・いちろく」の車内アートディレクションを担当。

「BEPPU PROJECT」による車内アートディレクション



# 非財務KPIの進捗状況

	マテリアリティ	目標・指標	進捗 (24.3期)	
E	脱炭素社会の実現	● CO <sub>2</sub> 排出量	● 2030年度のJR九州単体排出量 2013年度比50%削減	54.0%削減(23.3期実績)
		● 環境に関する情報開示	● グループ全体でのスコープ1,2排出量 排出量の把握 ● グループ全体でのスコープ3排出量 算定に着手	308千 t -CO <sub>2</sub> JR九州単体 596千 t -CO <sub>2</sub> グループは25.3期までに開示予定
		● グリーンビルディング	● グリーンビルディング認証の取得 1件以上	4件
S	すべての事業の基盤となる安全とサービス	● 安全	● 鉄道事業におけるお客さまが死傷する事故件数 0件	2件(お怪我をされたお客さま2名)
		● サービス	● 従業員等の死亡労災件数 0件 ● サービスランキング点数 90点以上	0件 駅部門 86.8点 車掌部門 90.7点
		● 開発エリア周辺の定住人口	● モニタリング指標	—
S	持続可能なまちづくり	● 新規開発案件での雇用創出	● モニタリング指標	—
		● 従業員エンゲージメント	● 従業員意識調査結果 継続的に前年度を上回ること	0.09ポイント上昇
			● 経営陣と従業員の意見交換 毎年40回以上	82回 (1,923名)
● ダイバーシティ (女性活躍推進)	● 新入社員の女性比率 30%以上		15.5%	
G	健全な企業運営	● 2030年度の女性管理職割合 10%以上	6.4%	
		● 働きやすさ	● 男性の育児休職等取得率 50%以上	132.4%
		● 健康経営	● 特定保健指導実施率 80%以上	75.2%(23.3期実績)
G	● リスキング支援	● デジタル人材の育成者数 500名以上	547名	
		● 1年間の社外研修受講者数 500名以上	2,516名	
		● 機関投資家	● 決算説明会等の継続開催、投資家意見の取締役会での共有	—
● 個人投資家	● 社外取締役を交えたラージミーティング (IR DAYなどの開催) 毎年1回以上		1回	
● お客さま	● 説明会・見学会等の交流機会 毎年5回以上		10回	
G	● 地域社会	● お客さま懇談会 毎年10回以上	17回	
		● 地域社会との持続的な関係づくり	—	

# 今後の経営における主な論点

## 現状認識

- 各種施策は概ね順調であり、数値目標も達成の見込みとなったことから、「成長軌道への復帰」を果たす目途は立った
- 今後は、長期ビジョン達成に向けた「持続的な成長の実現」を目指すフェーズに入る

## 留意すべき 新たな 外部環境の変化

- |         |   |
|---------|---|
| 【社会・経済】 | インフレ時代の到来、人口減少の加速、<br>インバウンド消費の拡大、<br>資本コストと株価を意識した経営への期待の高まり |
| 【九州】    | 九州への半導体関連投資の増加  |
| 【鉄道】    | 収入原価算定要領の改正、<br>ローカル線に対する社会の関心の高まり                            |

## 今後の経営に おける 主な論点

- 中長期的な視点で捉えた当社の立ち位置と、あるべき経営理念
- 資本効率性等を踏まえたキャピタルアロケーションと事業ポートフォリオ（投資戦略、還元方針、財務戦略）
- 目標とするKPI（財務、非財務）
- 主力事業である鉄道・不動産の事業戦略
- 鉄道・不動産に続く第3の柱となる事業の創出と拡大

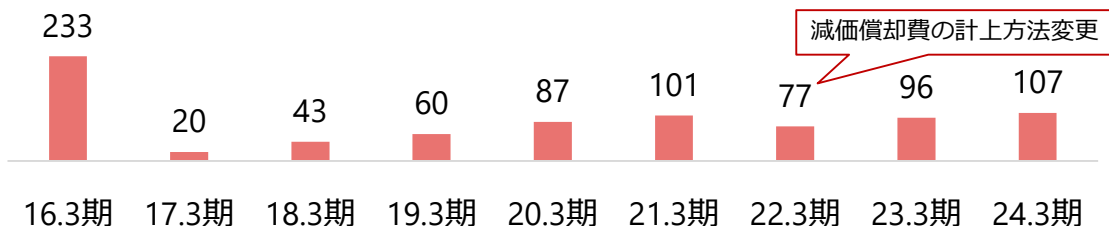
# 鉄道事業の中長期的課題と運賃改定

- 鉄道事業が抱える中長期的な課題への対応策の一つとして、改正された収入原価算定要領を受け、運賃改定の申請に向けた準備を進めている

## 主な課題認識

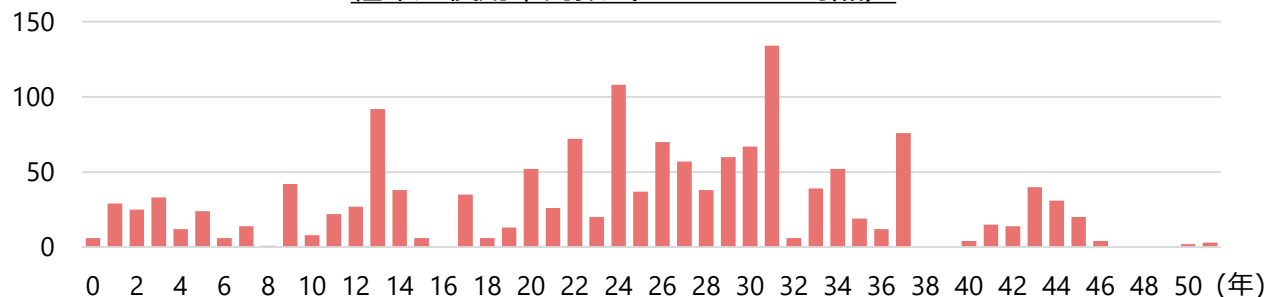
- ① 16.3期末の鉄道事業固定資産の減損処理により、鉄道事業の減価償却費や資産は減少したが、その後の維持更新投資等により減価償却費は増加していく

鉄道事業減価償却費の推移 (単位：百万円)



- ② 建造後100年を超える車両工場など、設備や車両の老朽化が進む中、安全やサービスの維持向上を図り、環境負荷軽減や激甚化する災害等に対応するため、設備投資や修繕を行なっていく必要がある

経年別使用車両数 (2024.3.31時点)



- ③ 輸送サービスを継続して提供する上で必要な人材を安定的に確保すべく、社員の待遇等の改善を継続的に実施する必要がある

## 【参考】収入原価算定要領の主な改正点

- 減損会計に基づく減損損失の取扱いの明記  
減損処理を行った鉄道事業固定資産の減価償却費等を、税務申告上の金額を用いるなど、個別事情を勘案して原価に計上
- 減価償却費等の算定方法の改善  
持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資を促進するため、3年を超える期間分を考慮した減価償却費等の計上や政策的に必要性の高い設備投資の減価償却費の前倒し計上
- 災害に係る修繕費用の取扱いの改善  
災害の激甚化・頻発化により増加している鉄道施設の修繕費用について、特別損失として計上されたものも原価に計上
- 人件費の算定方法の改善  
将来にわたって必要な人材を確保する観点から、適正な賃金上昇を反映できるよう、鉄道事業者における人件費上昇率（実績値）や、賃金構造基本統計調査等に基づく「伸び率」を反映

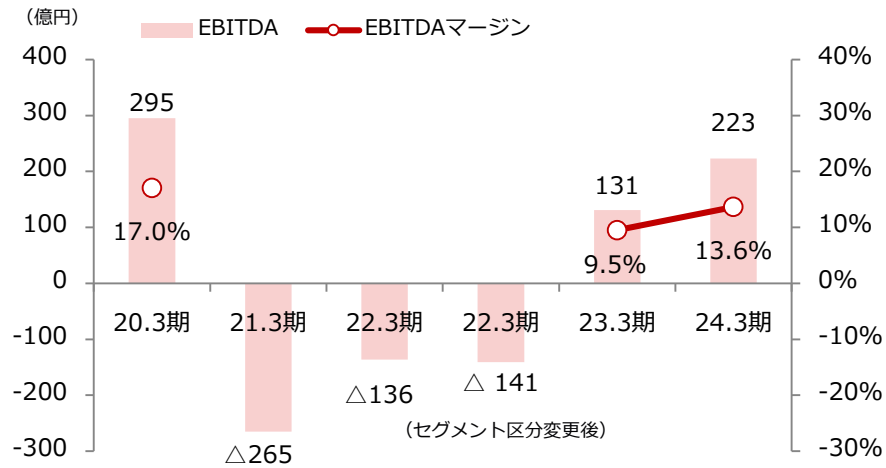
# APPENDIX

---

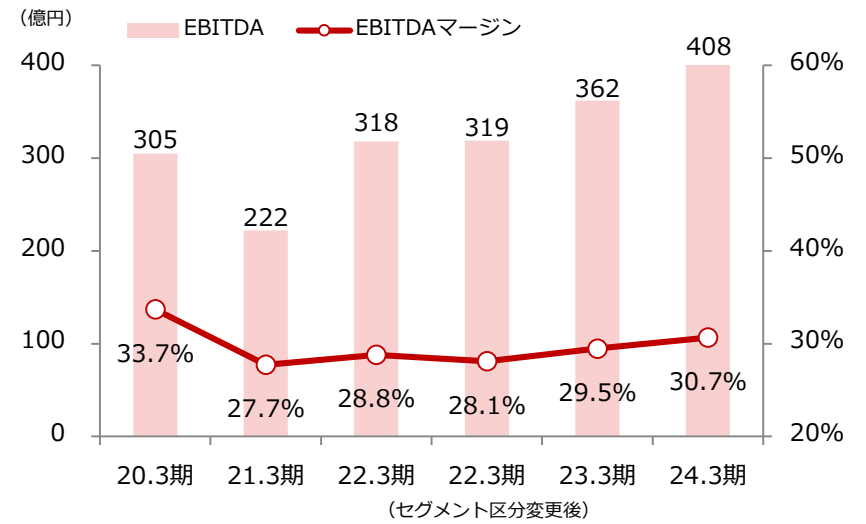


# 各セグメントのEBITDA推移

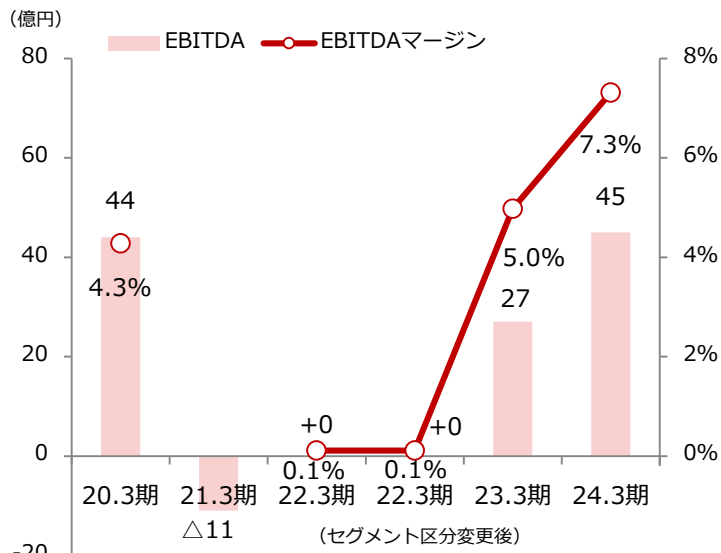
## 運輸サービス



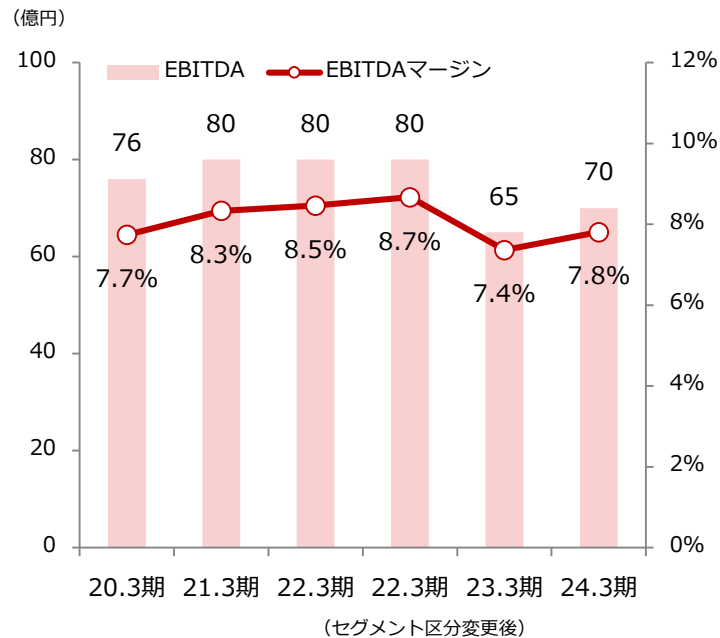
## 不動産・ホテル



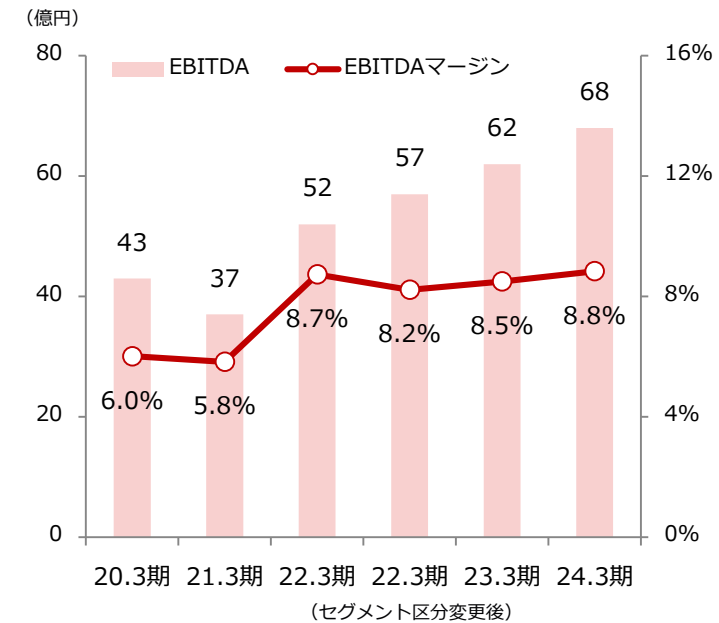
## 流通・外食



## 建設



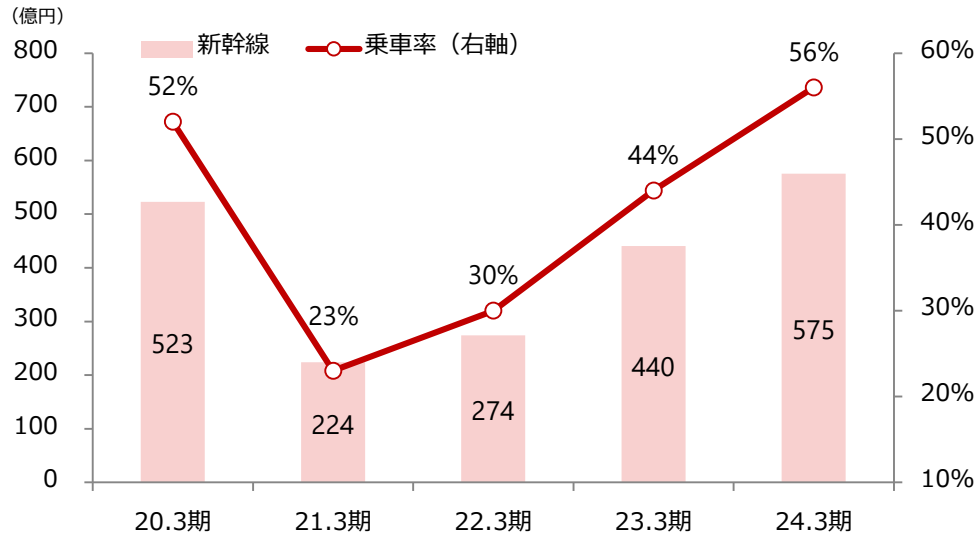
## ビジネスサービス



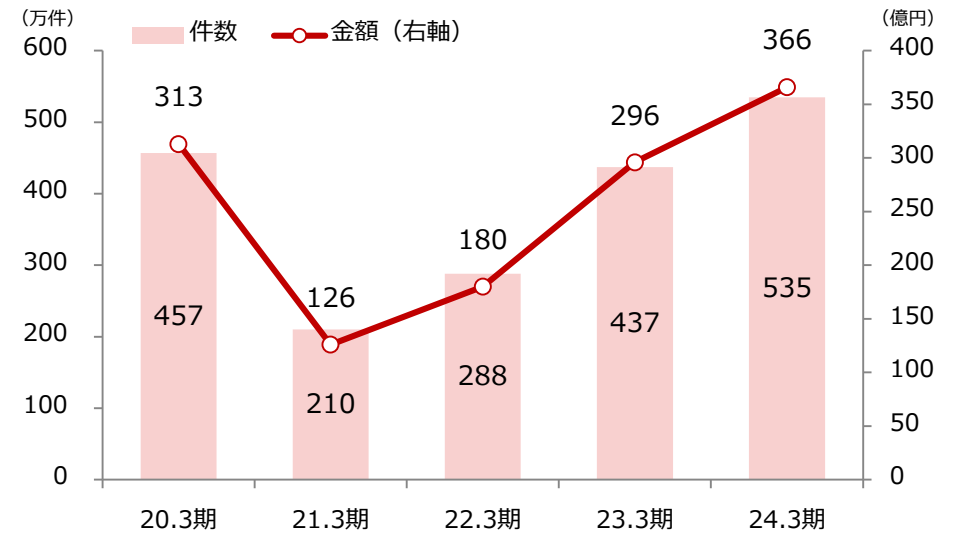
※各セグメントの数値は、セグメント間取引消去前

# 鉄道事業の推移

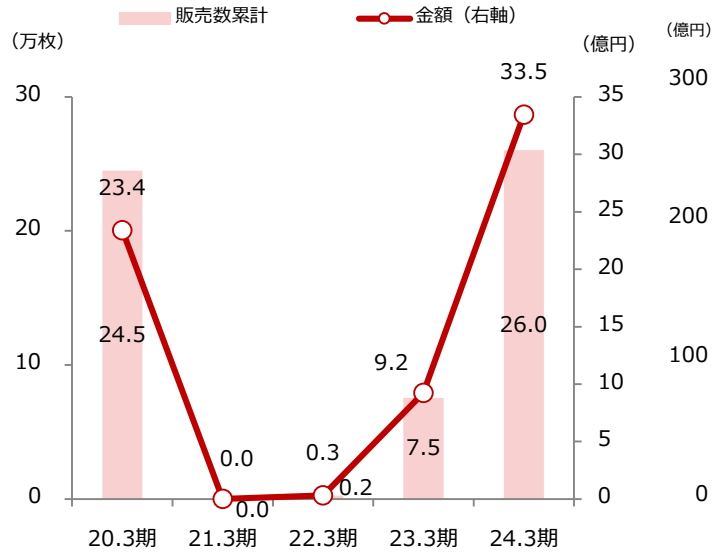
### 鉄道旅客運輸収入（新幹線）、九州新幹線乗車率（博多～熊本間）



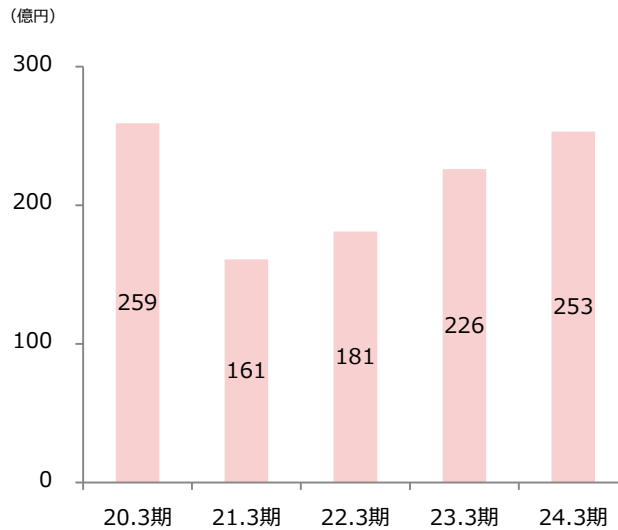
### インターネット列車予約サービス予約件数、金額



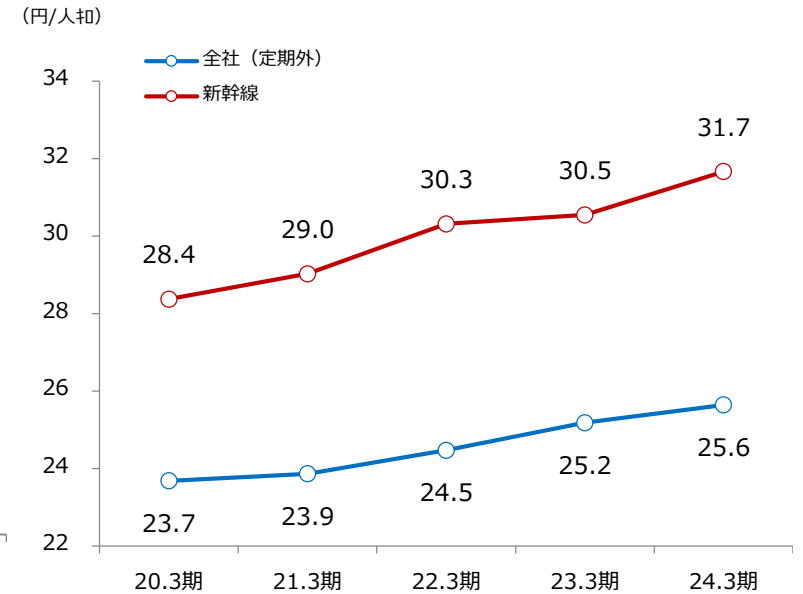
### JR-KYUSHU RAIL PASS 販売数及び金額



### 鉄道旅客運輸収入（近距離）

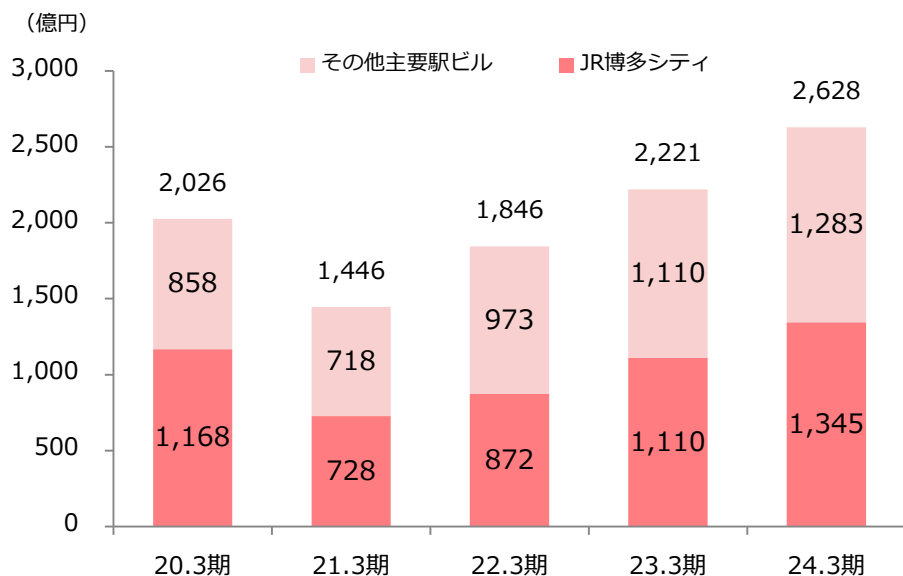


### イールド（全社（定期外）、新幹線）



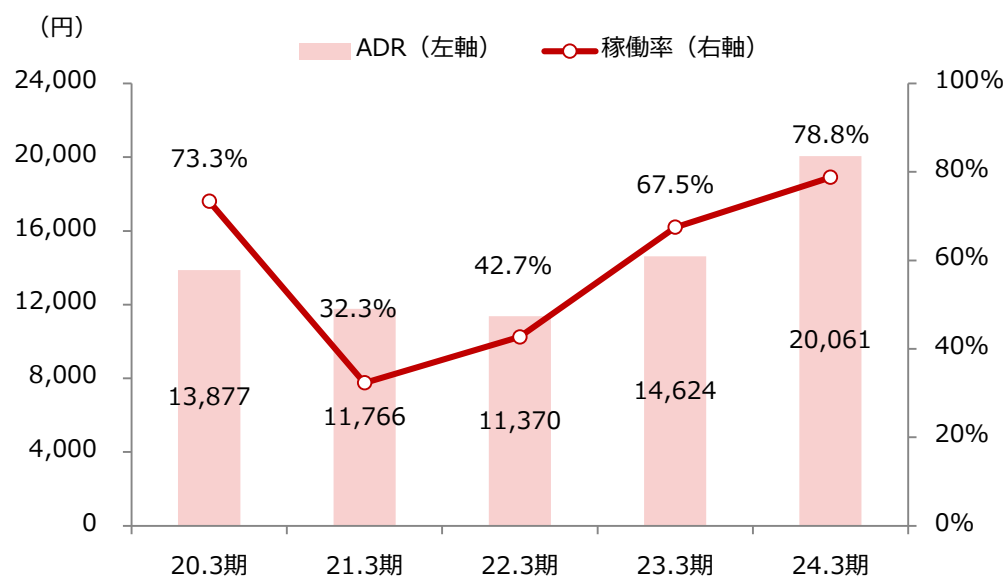
# 不動産・ホテル事業の推移

## 駅ビルテナント売上

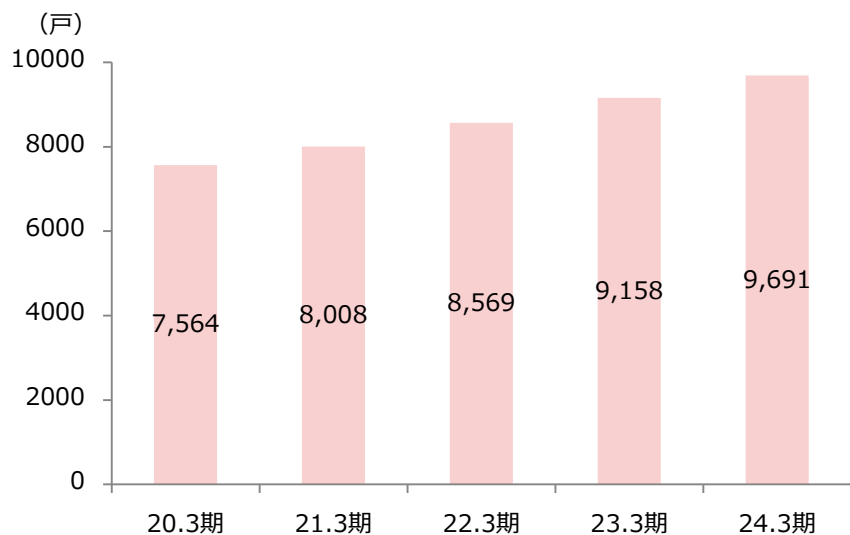


※ その他主要駅ビルは21.3期以降に宮崎・熊本駅ビルを含む

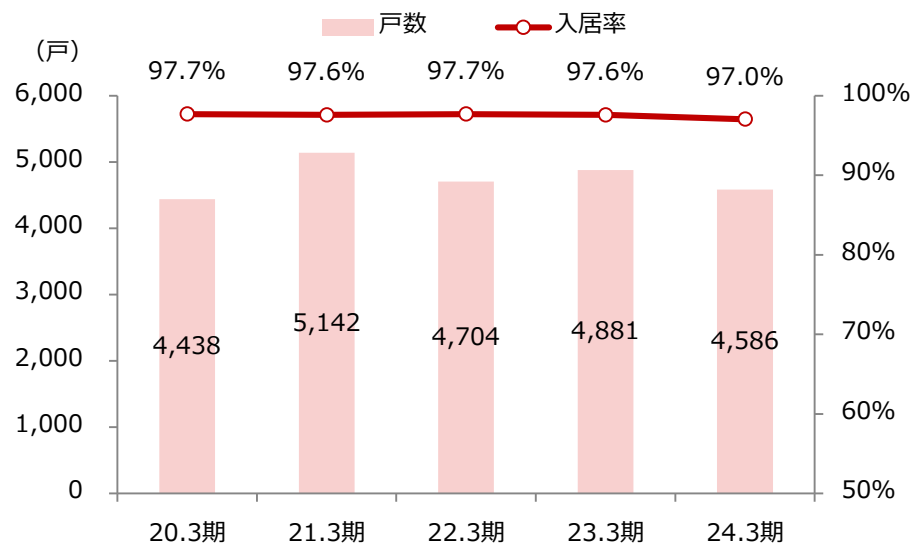
## ホテル稼働率および平均単価



## 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（私募リート等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

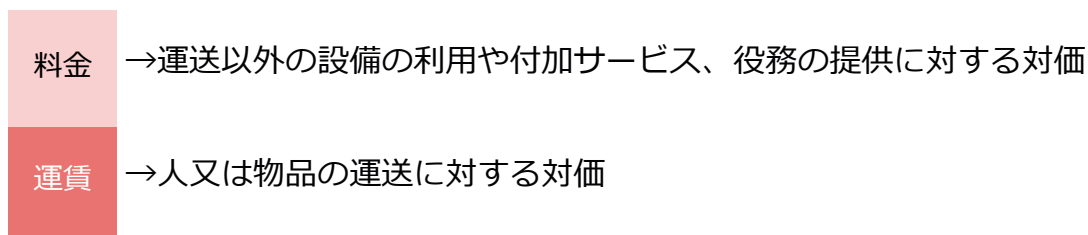
名称	所在地	時期	敷地・延床面積/ 戸数/部屋数	備考（用途等）
鹿児島中央駅西口開発	鹿児島県鹿児島市	2021年秋 工事着工 2023年4月 I期開発開業 2025年度以降 II期開発開業	敷地 約9,500㎡ 延床 約25,400㎡ (I期開発)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ I期は商業・オフィス・立体駐車場、II期は住居等、複合的な開発</li> <li>・ 感染症対策、環境負荷軽減対応、ICT活用を検討</li> </ul>
<b>虎ノ門二丁目地区第一種市街地再開発事業</b> <small>※日鉄興和不動産を保留床取得グループ代表とする6社共同開発</small>	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）
博多駅空中都市プロジェクト	福岡市博多区	2028年末 竣工	敷地 約5,200㎡ 延床 約50,000㎡	オフィス、ホテル、商業や広場など
加治屋町1番街区市街地再開発事業	鹿児島県鹿児島市	2024年度 都市計画決定 2025年度 事業計画認可	敷地 約5,500㎡	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マンション、商業の複合施設を計画</li> <li>・ 電車通りに路面店を配置し、賑わいを創出</li> <li>・ イベント等を開催する広場を設置</li> </ul>
九州大学箱崎キャンパス跡地	福岡市東区	2024年4月 優先交渉権獲得 2025年度下期 事業着手予定	敷地 約28.5ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住友商事を代表企業とし当社を含む8社による事業</li> <li>・ 公募元との優先交渉を経て具体的な事業計画を策定</li> </ul>

※ 計画は、今後変更になる場合があります

# 鉄道事業における運賃・料金と減価償却費について

## 運賃・料金の概要

### ■ 運賃・料金の内訳

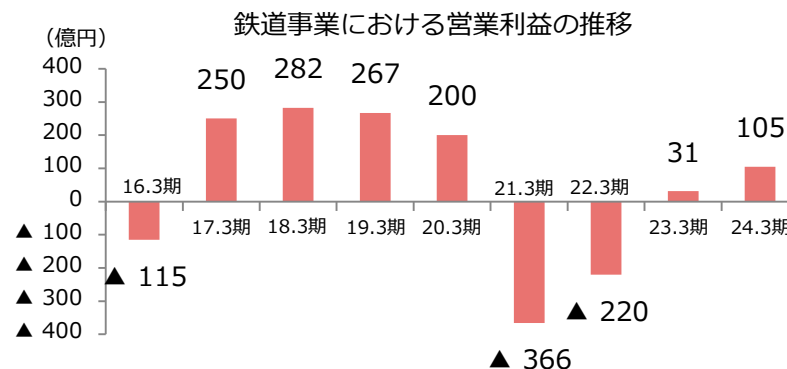


### ■ 運賃・料金の設定及び変更の手続き

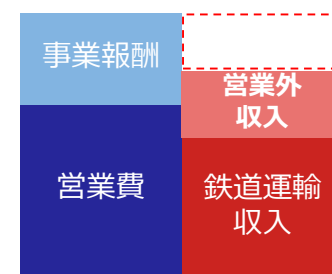
- ・ 運賃と新幹線特急料金の上限の設定・変更には、国土交通大臣の認可が必要
- ・ 上限の範囲内での運賃・新幹線特急料金の設定・変更と、在来線特急料金等の設定・変更は国土交通大臣への届出のみで可能

### ■ 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)



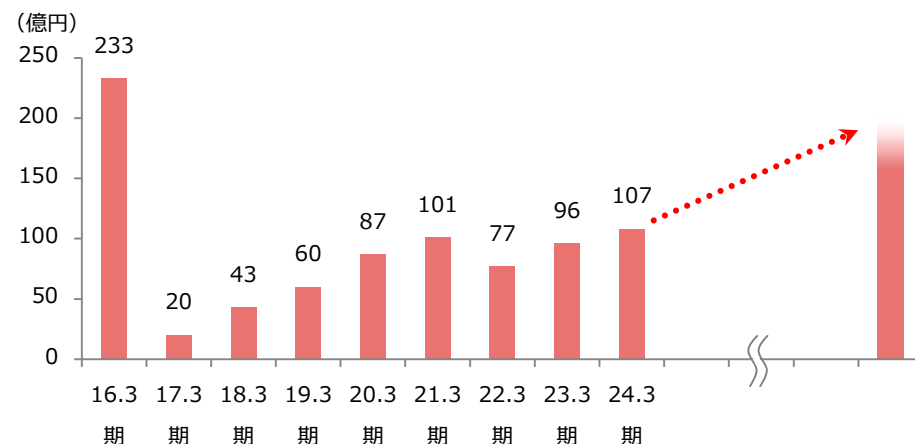
審査基準を満たす場合 (イメージ)



支出 > 収入  
(参考) 国土交通省ウェブサイト

## 減価償却費の遡増について

- 16.3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



# 当社路線と空港アクセス鉄道・TSMC熊本工場の位置関係

- TSMCの進出や空港アクセス鉄道の検討を受け熊本エリアの交流・沿線人口の増が見込まれる
- 当社では豊肥本線の三里木駅～原水駅間で2027年春を目標に新駅の設置を予定

## 豊肥本線 新駅

設置箇所：豊肥本線 三里木～原水  
(3.2km)

開業目標時期：2027年春

検討状況：2023年12月に熊本県  
菊陽町と覚書を締結



## TSMC熊本工場（第1工場）

所在地：熊本県菊陽町  
稼働時期：2024年12月予定  
その他：第2工場も第1工場  
周辺にて2027年末  
稼働を目標に建設予定

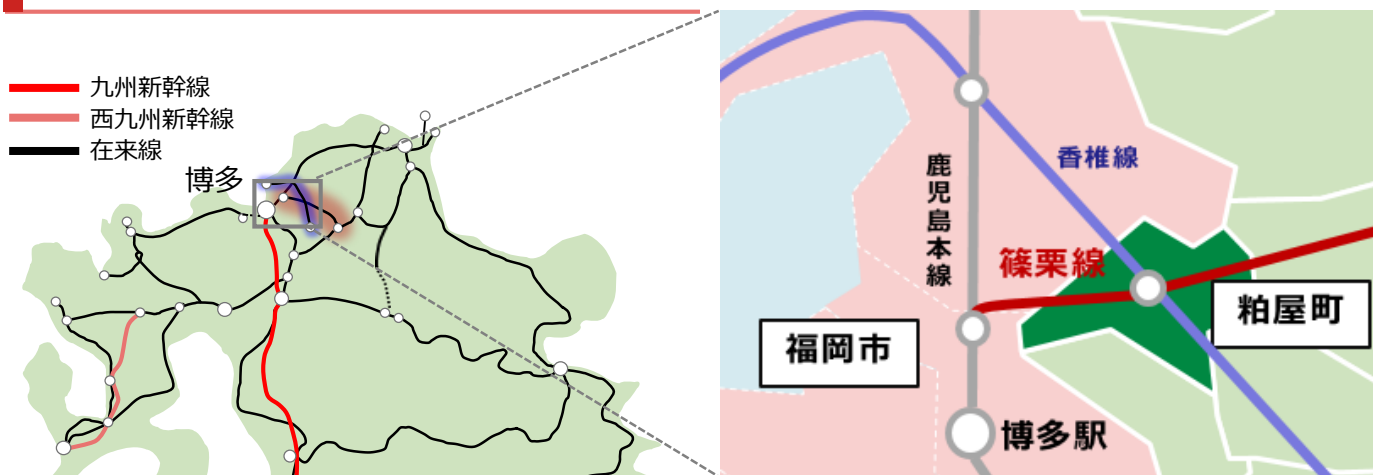


画像 ©2024 TerraMetrics, Airbus, Google、地図データ©2024 Google

# 粕屋町との包括連携協定

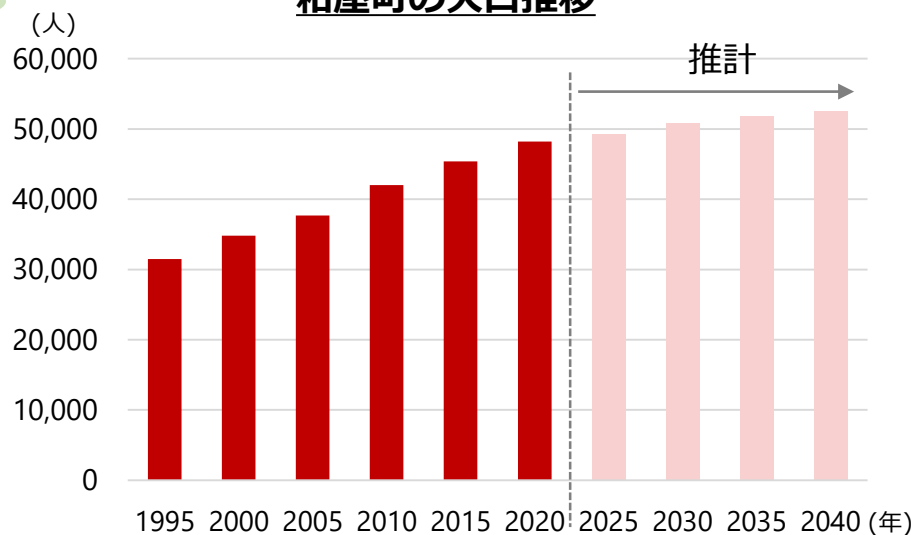
- 博多駅乗り入れ路線である篠栗線は、ご利用者数が増加傾向
- 2024年5月7日に沿線自治体である粕屋町と包括連携協定を締結、公共交通利便性の向上およびまちの魅力向上を通して、篠栗線・香椎線の更なる活性化及び粕屋町の掲げる「暮らし続けたいまち」の実現を目指す

## 粕屋町と篠栗線・香椎線の概要

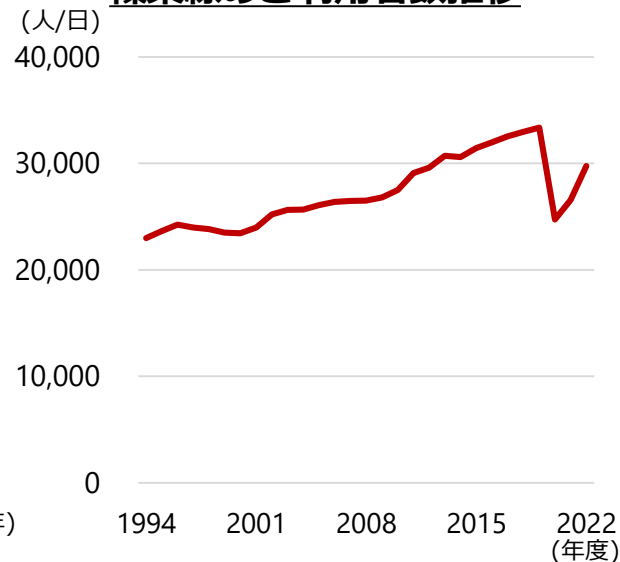


- ### 連携項目
1. 子どもや高齢者にやさしいまちづくり
  2. コンパクト&ネットワークの実現を目指すまちづくり
  3. ウェルビーイングの実現を目指すまちづくり
  4. 環境にやさしいまちづくり
  5. 災害につよいまちづくり

粕屋町の人口推移



篠栗線のご利用者数推移



出所：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」

# 資本収益性や市場評価の改善に向けた取組みと方針

## 現状認識

- ・ **資本収益性、市場評価の改善は経営上の重要課題であるという認識**
  - － 現中期経営計画に関して、2024年度経営数値目標は目標達成の計画
  - － 2030年長期ビジョン達成に向けた道筋の具体化にあたり、企業価値向上に向けては、資本コストを意識しつつ、資本収益性の改善や市場評価を高めていくことが重要な課題であると認識

## 2023年度の取組み

- ・ **鉄道**
  - － トップライン向上の取組み、未来鉄道の実装、BPR効果継続
- ・ **不動産・ホテル**
  - － ポートフォリオ全体の利回り向上に向けた取組みを推進

	株価 (円)	PBR (倍)	ROE (%)	PER (倍)
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
24.3期	3,543	1.3	9.1	14.5
25.3期 (見込み)	-	-	9.5	-

## 株主還元

- ・ **株主還元方針**
  - － 長期安定的な還元
  - － 状況に応じた機動的な自己株式取得

## 方針

- ・ **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**



# 24.3期における株主・投資家との対話の実施状況

## 実施内容

### 機関投資家・アナリスト向け：

決算説明会、IR DAY、スモールミーティング、施設見学会、1on1ミーティング

### 個人投資家向け：

会社説明会、株主向けイベント、株主向けメールマガジン、株主向けアンケート

## 対話実績

対応者：社長、CFO、社外取締役、取締役常務執行役員、上席執行役員、IR担当課長

## 取締役会へのフィードバック

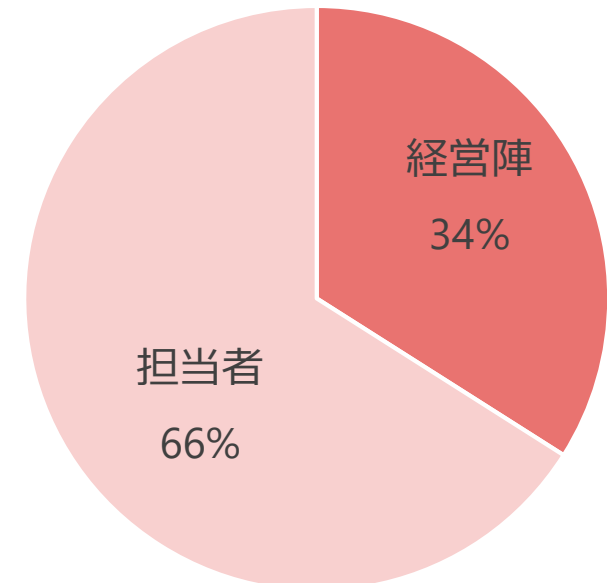
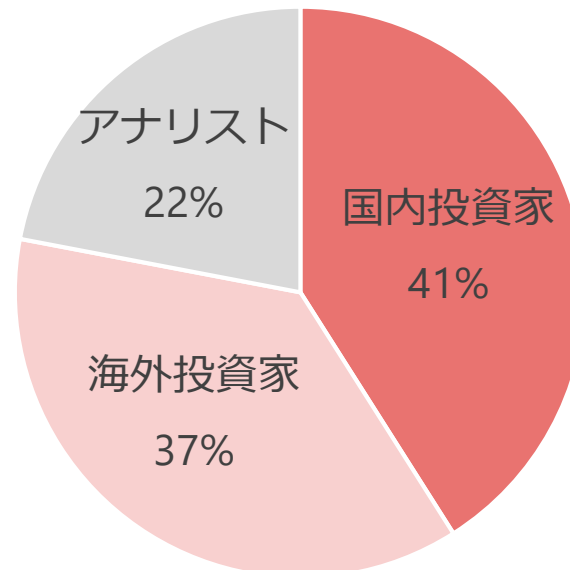
取締役会への報告回数：6回

### フィードバックも踏まえて実施した主な施策：

- ・ スコープ1削減に向けたバイオディーゼル燃料の実証試験実施
- ・ TCFDにおける対象事業の拡大
- ・ グループ全体でのスコープ3開示の早期化
- ・ 新たな人材戦略の策定
- ・ 取締役会のスキルセットの改定
- ・ 統合報告書のブラッシュアップ

機関投資家・  
アナリスト向け  
ミーティング数  
**218件**

個人投資家向け  
交流機会  
**10件**



# 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、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/>