

MOVING STRAIGHT AHEAD



CONTENTS

ユーザーガイド

カテゴリータブ

中期経営計画2016-2018

MOVING STRAIGHT AHEAD toward OUR GOALS

やさしくて力持ちの
“総合的なまちづくり企業グループ”へ

2016年度実績

項目	2016年度実績	2015年度実績	2014年度実績
売上高	4,000	3,800	3,600
営業利益	1,200	1,100	1,000
経常利益	1,100	1,000	900
当期純利益	1,000	900	800

連結売上高

項目	2016年度実績	2015年度実績	2014年度実績
売上高	4,000	3,800	3,600
営業利益	1,200	1,100	1,000
経常利益	1,100	1,000	900
当期純利益	1,000	900	800

連結EBITDA

項目	2016年度実績	2015年度実績	2014年度実績
売上高	4,000	3,800	3,600
営業利益	1,200	1,100	1,000
経常利益	1,100	1,000	900
当期純利益	1,000	900	800

すべての事業を支える4つの柱

WEB

このマークをクリックすると、関連するウェブサイトへ移動します。

カテゴリータブについて

カテゴリータブをクリックすると、各カテゴリーの開始ページに移動します。

イントロダクション

社長メッセージ

財務ハイライト

事業概況

ESGセクション

財務セクション

コンテンツ

将来の見通しに関する記述について

本レポートには、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、本レポート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す。そのため、今後、国内外及び九州の経済情勢、不動産市況、各プロジェクトの進捗、法令規制の変化や、その他の幅広いリスク・要因の影響を受け、実際の経営

成績等が本レポート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。本レポートは、日本国内における当社の株式その他の有価証券の勧誘を構成するものではありません。また、本レポートは、米国における証券の募集を構成するものではありません。米国1933年証券法に基づいて証券の登録を行うかまたは登録の免除を受ける場合を除き、米国において証券の募集また

は販売を行うことはできません。米国における証券の公募が行われる場合には、米国1933年証券法に基づいて作成される英文目論見書が用いられます。目論見書は、当該証券の発行会社または売出人より入手することができますが、これには、発行会社及びその経営陣に関する詳細な情報並びにその財務諸表が記載されています。

編集方針

本レポートは、ステークホルダーにJR九州グループ(当社及びその関連会社)の経営に対する理解を深めていただくことを目的に作成しています。編集にあたっては、当社グループの財務情報に加え、経営方針や事業戦略、ESG情報などの非財務情報を読者に簡潔にお伝えすることを心掛けました。より詳細な情報については、当社コーポレートサイトも併せてご参照ください。

MOVING STRAIGHT AHEAD with OUR VISION

「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」へ

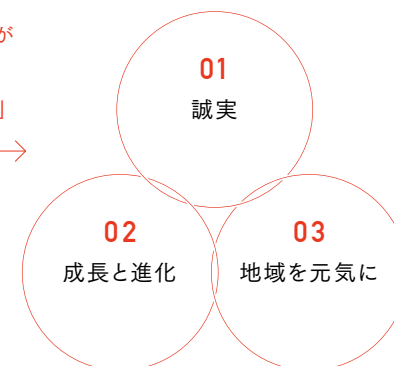


当社グループは、日本国有鉄道の分割民営化によって、1987年に発足しました。以来、強靱な鉄道づくりの実現に向けて着実に取り組むとともに、グループの総合力を活かして、様々な事業を通じたまちづくりを積極的に推進してきました。

その歩みの中で、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ことが、「誠実」「成長と進化」「地域を元気に」という3つの「おこない」です。

これからも私たちは、この「おこない」とともに、まっすぐに、ひたむきに、「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」を目指していきます。

JR九州グループが大切にしてきた3つの「おこない」



01

誠実

当社グループのDNAとして、これからもあらゆる行動の規範として継承すべきものは「誠実さ」です。

嘘や偽りやごまかしがなく、手間を惜しまず、お客さま、地域のみなさま、お取引先、社員や社員の家族のみなさま、そして株主、これから当社グループに関わるすべての人たちのことを思いやり、正義と良心に従って行動します。

当社グループは、「誠実さ」により、安全をすべての事業の基本に置き、心のこもったサービスを提供していきます。



鉄道事業の競争力強化を推進

当社グループは、鉄道事業を中核事業とする企業グループとして発足しました。九州全域に鉄道網を有していますが、発足当初は他の交通機関と比較して競争力が劣っていたことから、鉄道輸送の最大の使命である安全を大前提として、速度向上やダイヤ見直しによる運行本数の大幅増、車両の更新などに積極的に取り組んできました。また、接客サービスの向上も強力に推し進めることで、ハード・ソフト両面で改善を図り、競争力の強化につなげてきました。

事業領域を着実に拡大

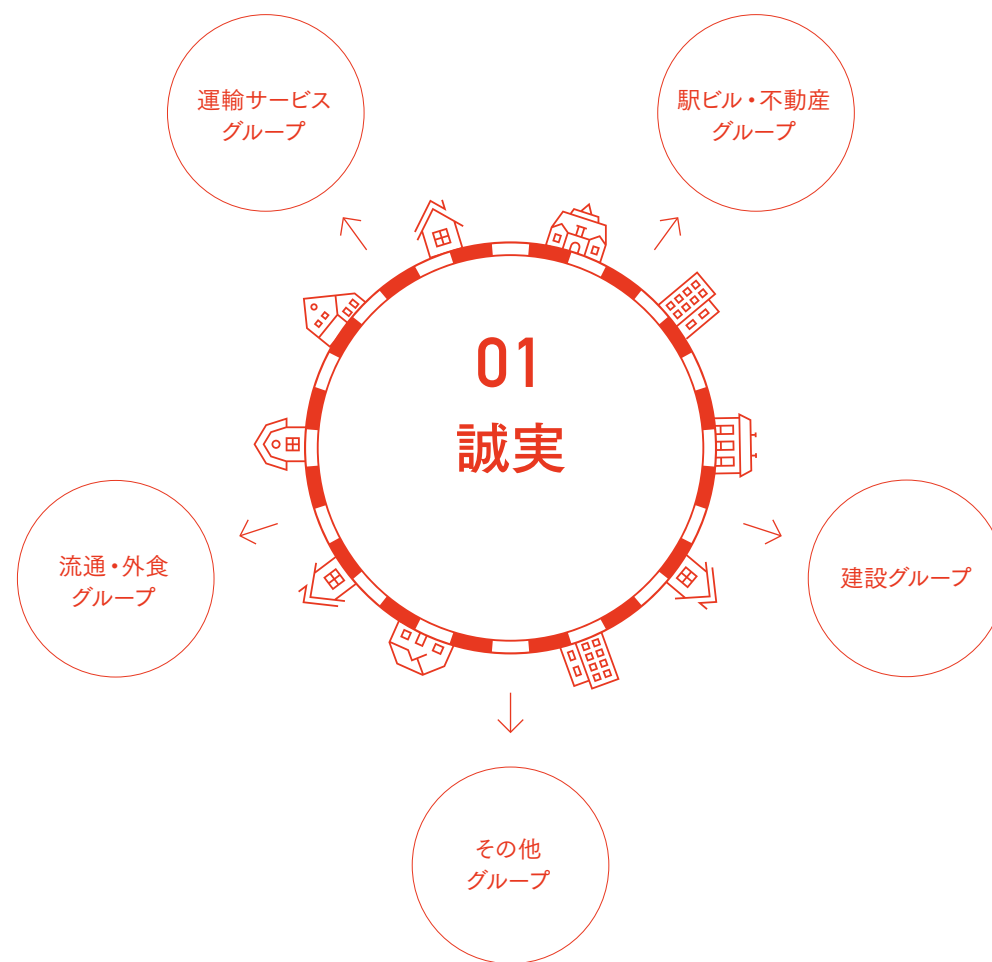
鉄道事業以外の事業については、発足当初は駅構内の直営店舗での流通・外食事業が中心でしたが、マンション事業や建設事業、船舶事業、ホテル事業、駅ビル事業など、鉄道事業との相乗効果が高い分野を中心にその事業領域を拡大してきました。近年では、企業買収や業務提携を活用しながら、介護事業をはじめ、ドラッグストア事業や農業といった新規事業にも積極的に挑戦しており、営業収益に占める鉄道旅客運輸収入以外の割合が6割以上を占めるまでに至っています。

あらゆる事業の基盤となる「誠実さ」

現在、当社グループの事業セグメントは、「運輸サービスグループ」「駅ビル・不動産グループ」「流通・外食グループ」「建設グループ」「その他グループ」に区分されていますが、これらに属するすべての事業を運営するうえでの行動の規範となっているのが「誠実さ」です。

「誠実さ」なくしては、お客さまをはじめ、当社グループに関わるすべての人々からの信頼を築くことはできません。私たちJR九州グループは、鉄道事業を通じて地域の皆さまからの信頼を着実に培ってきました。また、その信頼を源泉として、沿線で様々な事業を展開し、それによって鉄道のご利用を一層促進させるという好

循環の創出を図っています。さらに、「誠実さ」を基盤としてあらゆる事業を運営していくことが、当社グループ全体のブランド価値向上につながり、新たな事業領域への挑戦を実現する大きな推進力となっています。

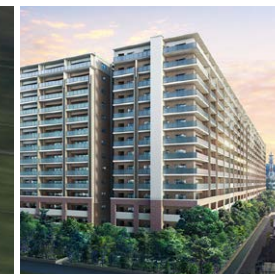


02

成長と進化

当社グループは、情熱と勇気をもって、事業の規模を拡大していく「成長」と、組織や事業を変革させる「進化」を遂げていきます。異端を尊び*、挑戦をたたえる風土をつくることで、当社グループとともに社員一人ひとりも成長と進化を続けます。当社グループは、成長と進化により、新たなお客さまをつくります。

* 従来にはない新たな意見や考え方などをはじめから排除することなく、耳を傾け、成長と進化の「糧」にしようとする



収益の柱としての役割を担う九州新幹線

当社グループの「成長と進化」を象徴する出来事が、2011年の「九州新幹線全線開業」と「新博多駅ビル開業」という2大プロジェクトの完遂です。

九州新幹線は、博多駅から鹿児島中央駅間（288.9キロ）を最速1時間16分で結ぶ高速鉄道であり、その着工は1991年に遡ります。2004年の部分開業（新八代駅から鹿児島中央駅間）を経て、2011年に全線開業を果たしました。現在では、当社の経営基盤を支える重要な収益の柱としての役割を担っており、2018年3月期の新幹線鉄道旅客運輸収入は541億円と、鉄道旅客運輸収入全体の約3分の1を占めています。

駅ビルではなく、まちをつくる

当社グループは、1998年に初の大規模駅ビル「アミュプラザ小倉」を開業しました。2000年には「アミュプラザ長崎」、2004年には「アミュプラザ鹿児島」を開業し、いずれも全国で有数のショッピングセンターとなっています。

このように着実に積み重ねてきた駅ビル開発の集大成として取り組んだのが、「新博多駅ビル開業」でした。商業スペースの延床面積が約24万㎡に上るなど、これまでの駅ビル開発の枠を大きく超えた規模のプロジェクトであり、当社グループでは「まちづくり」と捉えて開発を進めました。この考え方は、新博多駅ビルに付けられた「JR博多シティ」という名称にも表れています。

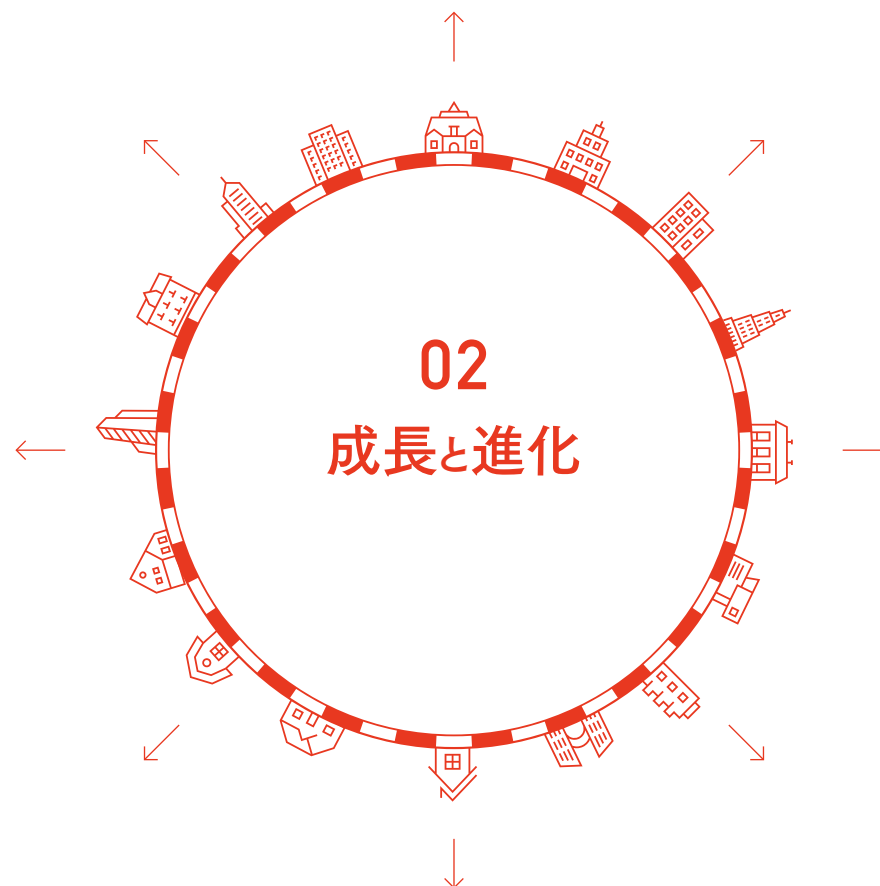
開業以来、多くの方々に訪れていただいております。年間入館者数*は7,000万人を突破しました。さらに、「JR博多シティ」の開発で培った「まちづくり」の考え方は、2015年に開業した「JRおおいたシティ」をはじめとしたその後の駅ビル開発などにも活かされています。

沿線外や九州エリア外へも事業を展開

駅や沿線を中心とした「成長と進化」に加えて、当社グループでは沿線外や九州エリア外への事業展開を進めています。2017年には、沿線外初の「まちづくり」として進めていた福岡市六本松地区の九州大学キャンパス跡地における再開発事

業が完成しました。また、九州エリア外では、首都圏で2002年に「赤坂うまや」（飲食店）、2014年に「JR九州ホテル ブラッサム新宿」を開業し、2017年には、「JR九州ホテル ブラッサム那覇」を開業しました。さらに、アジアでも事業を展開しており、2012年に中国・上海に「上海うまや」を開業したほか、2017年には、タイのバンコクでサービスアパートメント事業に参入しました。

* アミュプラザ博多、博多阪急、アミュエスト、博多デイトスの4施設合計の年間入館者数



03

地域を元気に

当社グループは、九州、日本、そしてアジアという地域を舞台に事業を営んでいきます。

地域の元気がなければ、当社グループが元気になることはありません。

当社グループは、よりよい交通ネットワークをつくり、まちをつくり、豊かな暮らしをつくることで、地域の元気をつくります。



地域と密着した事業を展開

当社グループは、鉄道事業をはじめとして、地域と密着した様々な事業を展開しており、地域の皆さまにサービスをご利用いただくことが、当社グループの発展には欠かすことができません。また、当社グループが事業を展開する地域の魅力が高まることにより、その地域を訪れる人が増えることにつながるため、地域の「にぎわい」は事業機会の拡大に寄与するものであると認識しています。

そのため、当社グループでは、地域の「にぎわいづくり」に貢献する事業を積極的に展開しているほか、地域の皆さまとの交流を深める取り組みにも注力しています。

地域の魅力を発信

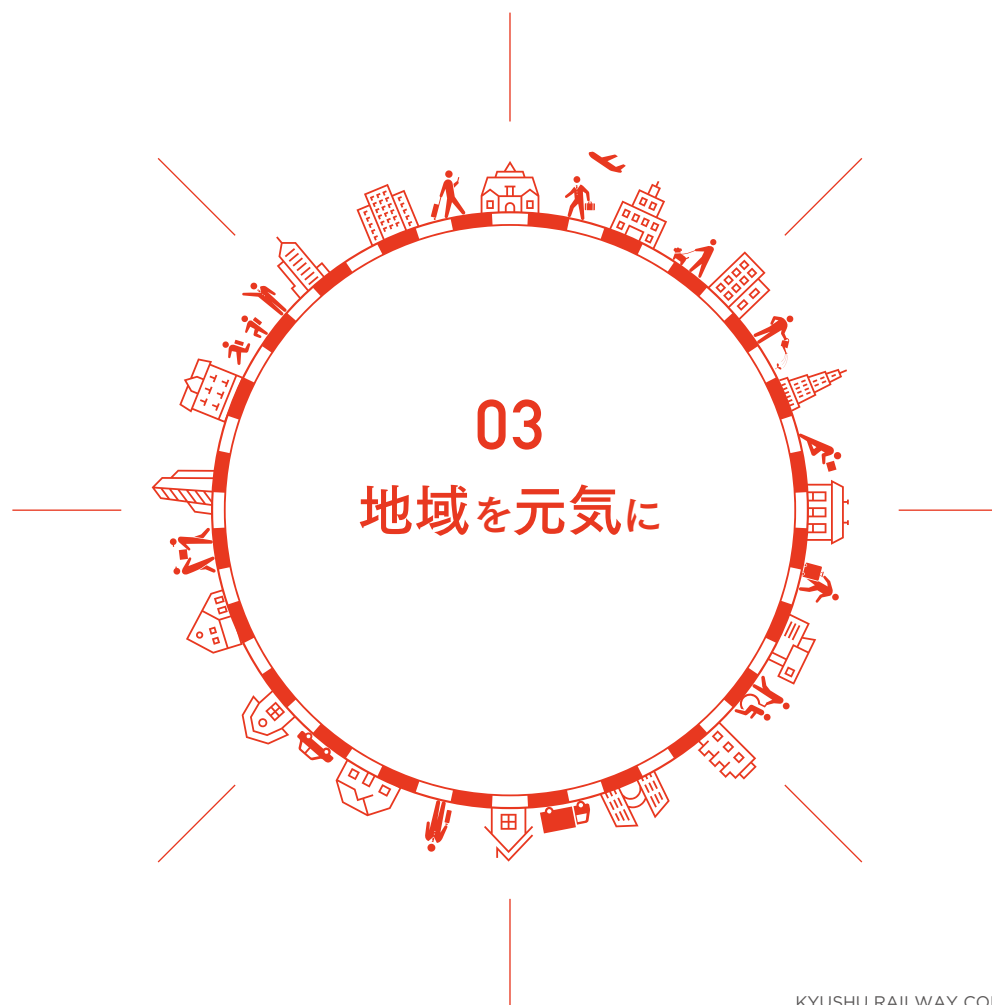
「D&S（デザイン&ストーリー）列車」は、特別なデザインと、運行する地域に由来する物語（ストーリー）を有する観光列車であり、当社グループは現在11種類の列車を運営しています。それぞれの列車には地域の魅力を発信するための趣向が凝らされており、地域内外から高い評価を獲得しています。

さらに、2013年には、「九州の魅力を世界に発信する」ために、九州を周遊する日本初のクルーズトレイン「ななつ星 in 九州」の運行を開始しました。九州の伝統工芸に彩られた豪華な内装をはじめ、九州の魅力を詰め込んだ周遊の旅となっており、運行開始以来、常に定員を大きく上回る予約をいただいています。日本全国にとどまらず、海外からのお客さまにも多くご利用いただいているほか、沿線に住む皆さまが「ななつ星 in 九州」に向かって笑顔で手を振る姿が各所で見られるなど、地域からも愛される列車として、九州の魅力を世界へと発信し続けています。

九州、日本、そしてアジアの元気をつくる

私たちJR九州グループの事業エリアは、九州のみならず、日本全国、そしてアジアへと広がっています。しかし、舞台は変わっても、その地域に元気がなければ、事業を持続的に成長させることができないことに変わりはありません。

これからも当社グループは、「地域を元気に」するために様々な取り組みを進めていきます。



中期経営計画2016-2018

MOVING STRAIGHT AHEAD toward OUR GOALS

やさしくて力持ちの “総合的なまちづくり企業グループ”へ

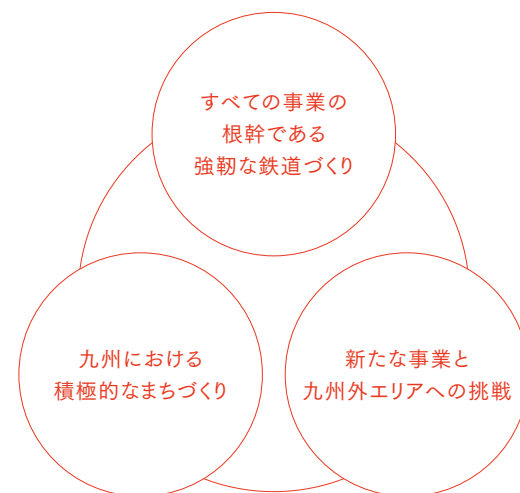
当社グループは現在、2017年3月期を初年度とする「JR九州グループ中期経営計画2016-2018」に取り組んでいます。この3か年を、様々な逆境にも負けず、お客さま、地域のみなさま、お取引先、社員や社員の家族のみなさま、そして株主、これから当社グループに関わるすべての人たちに貢献する事業活動を持続的に可能とする強固な経営基盤づくりをさらに加速させる期間と位置付けており、「やさしくて力持ちの“総合的なまちづくり企業グループ”」を目指しています。

その実現に向けて、当社グループは、すべての事業を支える4つの柱である「安全」「サービス」「人材」「デザインと物語」をより強固なものとし、右記で掲げる3つの重点戦略を積極的に推進することを基本方針としています。

2年目となる2018年3月期には、経営数値目標として掲げた連結営業収益4,000億円、連結EBITDA* 780億円を1年前倒しで達成するなど、着実に成果を上げてきました。

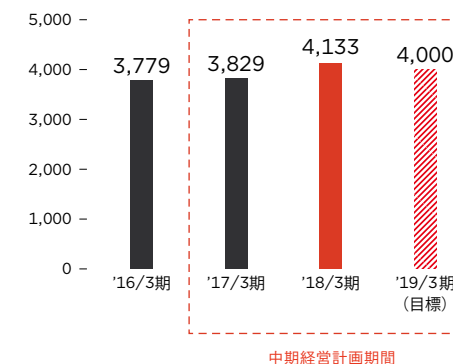
* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費（転貸を目的としたリース資産に係る減価償却費を除く）

3つの重点戦略

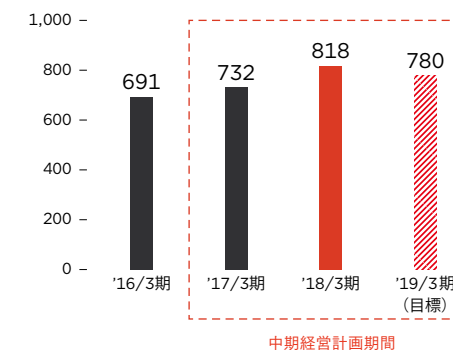


すべての事業を支える4つの柱

連結営業収益 (億円)



連結EBITDA (億円)





代表取締役社長執行役員
青柳 俊彦

“ **あるべき姿の実現に向け、
まっすぐに、ひたむきに
進んでいきます。** ”

3つの重点戦略

2019年3月期を最終年度とする3か年の「JR九州グループ中期経営計画2016-2018」（以下、本中計）の2年目が終了しました。まずは、本中計で掲げました3つの重点戦略「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」の進捗について、ご説明します。

すべての事業の根幹である強靱な鉄道づくり

「強靱な鉄道づくり」に向けては、何よりも「安全」の確保が大前提となります。当社グループでは、「安全中期計画」を策定しており、「お客様の命・怪我」及び「社員の命」に関わる事故を根絶するための具体的な目標を設定しています。2017年4月には、新たな3か年の「安全中期計画」を策定し、「ゆるぎなき安全」をつくる取り組みをスタートさせました。老朽設備の取替や豪雨対策、新幹線における脱線防止ガードの設置など、防災対策に関する安全投資を着実に進めています。なお、新幹線における脱線防止ガードについては、以前から計画的に実施してきましたが、「平成28年熊本地震」を契機に設置範囲を見直し、追加対策を進めています。このような取り組みを通じて、鉄道の「安全」を一歩ずつ高めていくことができたと考えています。

“「強靱な鉄道づくり」に向けて着実に前進している証左であると評価しています。”

また、「強靱な鉄道づくり」という言葉にあるように、どのような事業環境においても耐え得るような、収益力の強化や効率的な事業運営に向けた取り組みにも注力しています。

収益力の強化については、九州新幹線や「ななつ星 in 九州」*1、「D&S（デザイン&ストーリー）列車*2」を基軸に、地域と一体となって九州や鉄道の旅の魅力を発信し、九州という地域、そして、当社グループのブランド価値向上を図っています。また、イールドマネジメントの一環として、「インターネット列車予約サービス」の利用促進にも取り組んでいます。インターネット予約件数は、2016年3月期の約175万件に対し、2018年3月期は約290万件まで増加しました。このほか、インバウンド需要を取り込むべく、外国人観光客専用の九州内乗り放題商品である「JR九州レールパス」の販売促進に向けて、海外旅行代理店や航空会社との連携を強化しており、「JR九州レールパス」の直近3か年の販売枚数は年間20万件を超える水準となっています。

効率的な事業運営に向けては、最新技術を駆使した近郊型の車両やディーゼルエレクトリック車両（ハイブリッド車両）の開発を進めています。省エネに優れたこれらの鉄道車両は、次世代のスタンダードモデルとなる予定であり、将来のコスト削減に寄与するものと考えています。また、「Smart Support Station（スマートサポートステーション）*3」の導入駅拡大に取り組むなど、「安全」と「サービス」を維持向上しながら、技術革新に挑戦し、効率的な事業運営に努めています。

2018年3月期は、2017年7月に発生した九州北部豪雨や、9月に発生した台風第18号の影響により鉄道施設が被災し、一部の路線で運休を余儀なくされましたが、これらの取り組みにより、鉄道旅客運輸収入は1,511億円となり、過去最高を更新することができました。「強靱な鉄道づくり」に向けて着実に前進している証左であると評価しています。

ただし、「強靱な鉄道づくり」に終わりはありません。引き続き「安全中期計画」を着実に遂行するとともに、収益力の強化及び効率的な事業運営にも積極的に取り組んでいきます。

なお、九州北部豪雨で被災した久大本線は2018年7月に、台風第18号で被災した日豊本線は2017年12月に、豊肥本線は2017年10月にそれぞれ運転を再開しています。

*1 2013年に運行を開始した日本初のクルーズトレイン

*2 地域に合わせたデザインやストーリーを持たせた観光列車の総称

*3 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

九州における積極的なまちづくり

2011年に開業した「JR博多シティ」が引き続き好調に推移しています。2016年に開業した「JRJP博多ビル」を含め、博多駅周辺施設との相乗効果もあり、2018年3月期のテナント売上高は前期比6.5%増の1,130億円となりました。さらに、福岡都市圏の近距離収入が前期比3%増となるなど、鉄道事業への波及効果も確実に表れています。駅を中心とした「まちづくり」を進めてきたことが、鉄道旅客運輸収入の拡大にも大きく寄与しているものと認識しています。また、2015年に開業した「JRおおいたシティ」など、他の駅ビルについてもすべて増収となっており、それぞれの地域において当社グループの駅ビル事業戦略が順調に推移しています。

さらに、沿線外初の「まちづくり」として進めていた福岡市六本松地区の九州大学キャンパス跡地における再開発事業が2017年9月に完成しました。商業施設に加え、科学館、大学院を備えた「六本松421」には、当初の計画を大幅に上回るお客さまにお越しいただいています。これまで当社グループが手掛けた「まちづくり」を通じて培ってきた経験があったからこそ、このような成果につながる事ができたと考えています。

“九州の「にぎわい」づくりに貢献するとともに、当社グループの企業価値向上に努めていきます。”

例えば、「JR博多シティ」の開発にあたっては、博多駅周辺の企業や団体、福岡市などで構成した「博多まちづくり推進協議会」を設立し、地元の皆さまと連携しながら開発を進めましたが、同様の手法を六本松地区の再開発においても取り入れ、地元の皆さまのご意見を伺ったうえで設計に取りかかりました。その結果として、多くの皆さまから歓迎されるものに仕上げることができたと思っています。

当社グループでは引き続き、鉄道を軸として、既存事業との相乗効果をもたらす様々な事業を展開することにより、九州の「にぎわい」づくりに貢献するとともに、当社グループの企業価値向上に努めていきます。

新たな事業と九州外エリアへの挑戦

新たな事業への取り組みとしては、2017年10月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あり、当社グループの建設子会社における。建設機械の利用や、金融子会社を活用したレンタル事業の拡大、鉄道車両や機械設備の製造保守分野での連携強化など、様々な形で相乗効果が見込めます。さらに、当社が鉄道事業で培った「安全」や「サービス」へのこだわりや、それによってもたらされる地域のお客さまからの信頼を建設機械の事業にも活かすことができると判断し、同社の連結子会社化に至りました。実際に当社グループに迎え、具体的に話を進めていく中で、私たちが期待していたことが実現できそうだという思い、そして、「地域を元気にする」ための新たな力を得ることができたという思いが非常に強くなっています。

次に、九州外エリアでの事業展開という面でも、大きな動きがありました。2017年12月に、タイのバンコクでサービスアパートメントを取得し、海外初の不動産事業への参入を果たしました。

当社グループにとって、タイという市場、また、サービスアパートメントという事業は、いずれも初めての挑戦となります。2017年5月にはバンコク事務所を開設し、現地の不動産事業に関する情報収集及び検討を進めてきました。タイについては2013年からタイ国有鉄道との技術協力関係を結んでおり、私自身も何度かタイを訪問するなど、現地との交流を継続的に行ってきました。その結果、当社が海外で不動産事業に参入するにあたり、一定の市場規模や成長性等からタイという市場が最適であると総合的に判断しました。また、サービスアパートメント事業は、マンションとホテル双方の特徴を有する事業であり、ターゲットは外国人駐在員及び旅行者となります。バンコクの駐在員数は数年来増加傾向にあり、今後も安定的な需要が期待できます。また、タイを訪れる外国人旅行者数も多く、世界でも有数の観光立国となっています。そのため、当社グループがマンション事業、ホテル事業を運営する中で培ってきたノウハウや人的資源を活かせると考えています。さらに、中国、東南アジアを中心に事業を展開し、サービスアパートメント事業で豊富な実績を有する現地企業と業務提携を行い、2018年4月から運営を開始しています。サービスアパートメントの運営を通じて得られる海外のお客さまに対する営業活動のノウハウを、国内における当社グループの各事業に還元していきたいと思っています。

このほか、国内でも九州外エリアでの事業展開を積極的に進めており、2017年6月には沖縄で「JR九州ホテル ブラッサム那覇」を開業し、7月には、2019年秋に開業予定である新橋一丁目ホテル計画に着工しました。これにより、本中計期間に計画していたプロジェクトについては、すべてスタートを切ることができました。

“ 経営目標の達成はあくまで通過点です。この結果に満足することなく、さらなる高みを目指していきます。 ”

経営数値目標

以上のように3つの重点戦略における取り組みを着実に実行した結果、2018年3月期の営業収益は前期比8.0%増の4,133億円と、8期連続の増収となり、過去最高を更新しました。また、営業利益は同8.9%増の639億円、経常利益は同10.7%増の670億円、親会社株主に帰属する当期純利益は同12.6%増の504億円、EBITDA*4は同11.7%増の818億円となり、いずれも過去最高を更新しています。本中計では、最終年度となる2019年3月期の経営数値目標として、営業収益4,000億円、EBITDA780億円を設定していましたが、1年前倒して達成することができました。

当社は2016年10月に株式上場しましたので、本中計で掲げた経営数値目標は、投資家の皆さまとの最初の約束であるといえます。この2年間を振り返ってみますと、1年目には「平成28年熊本地震」が発生し、2年目にも平成29年7月九州北部豪雨や平成29年台風第18号の影響により、鉄道施設に甚大な被害が出るなど、想定し得ない事態に見舞われました。そのような中、初めての約束を守ることができたことは喜ばしく思っています。しかし、これはあくまで通過点です。この結果に満足することなく、さらなる高みを目指していきます。

また、この3か年の設備投資総額は1,900億円を計画していましたが、2017年3月期は694億円、2018年3月期は687億円となり、計画を上回るペースとなっています。さらに、2019年3月期には、不動産賃貸事業を軸とした成長投資を計画しており、3か年の設備投資総額は計画を大きく上回る2,390億円を見込んでいます。とりわけ成長投資総額については、当初800億円を計画していましたが、1,300億円を超える見込みです。このように成長投資を積極的に行ってきたことが、経営数値目標を前倒して達成した原動力のひとつになったと考えています。

*4 EBITDA = 営業利益 + 減価償却費（転賃を目的としたリース資産に係る減価償却費を除く）

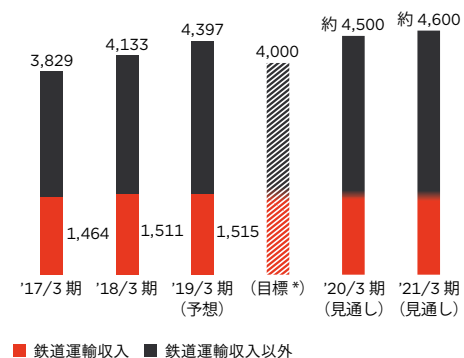
次期中期経営計画の展望

2019年3月期は、本中計の総仕上げの年となります。引き続き3つの重点戦略を推進し、長期持続的な事業活動を可能とする強固な経営基盤づくりをさらに加速させ、次期中期経営計画へとつなげていきます。

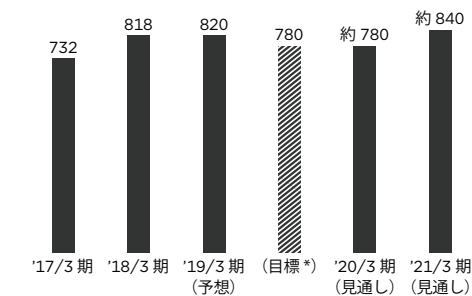
次期中期経営計画の数値目標等は現在検討中ですが、目標の達成に向けて果敢に挑戦するという姿勢を変えるつもりはありません。その前提で、2021年3月期までの経営見通しについて少しご説明します。2020年3月期は、鉄道事業において特例的に認められてきた固定資産税などの軽減措置が廃止されることなどにより、EBITDAは減少する見込みです。しかし、2021年3月期には各事業の取り組みにより、2018年3月期を上回る水準となり、営業収益、EBITDAともに、引き続き伸長する見通しとなっています。

中期経営計画の見通し

連結営業収益
(億円)



連結EBITDA
(億円)



*「中期経営計画2016-2018」の経営数値目標

“ グループ丸となって「果敢に挑戦し続ける」 ことが何より重要であると私は考えています。 ”

持続的成長に向けて

当社グループの事業は、鉄道事業と鉄道事業以外の事業との相乗効果によって成り立っており、その源泉となるのが、「九州の元気」であると私は考えています。九州の元気がなくては、当社グループの持続的な成長はありません。これからも地域の皆さまと一緒に、九州が元気でいられるようなことをぜひ進めていきたいと思っていますし、そうすれば、元気なJR九州グループであり続けられると確信しています。

具体的な取り組みとしては、駅ビル事業を核とした「まちづくり」が挙げられます。駅ビルに多くの人が訪れることで、駅ビルの周辺施設なども含めた「まち」が活気づきます。そして、「まち」が活気づけば、より多くの人々が訪れるようになり、駅ビルの収入が増加し、さらに、鉄道利用者の増加にもつながります。このように、地域の元気が当社グループ事業の好循環を生み出す源泉となります。

しかし、「まちづくり」というのは5年、10年という時間がかかるものですので、長期的な視点で取り組む必要があります。いま見えているところでは、熊本駅ビルが2021年春に開業予定となっております。それに向けて確実に計画を進めています。また、九州新幹線西九州ルートが2022年春に開業予定となっております。その開業に併せて、長崎駅周辺開発にも取り組む計画となっております。このほか、宮崎や鹿児島などについても計画を進めています。いずれのプロジェクトにおいても、「地域を元気に」することを念頭に置き、地域の皆さまと連携しながら「総合的なまちづくり」を推進する考えです。

また、持続的成長に向けては、これまでと変わることなく、「誠実」「成長と進化」「地域を元気に」という「おこない」に常に立ち返りながら、グループ丸となって「果敢に挑戦し続ける」ことが何より重要であると私は考えています。当社グループには、より高い目標に向かって「果敢に挑戦し続ける」企業風土が根付いていると認識していますので、私自身は先頭に立って、その気持ちを鼓舞し続けていきたいと思っています。

ESGへの取り組み

環境

鉄道自体が他の乗り物と比べ、環境にやさしい乗り物ですので、より多くのお客さまに鉄道をご利用いただくこと、つまり、鉄道事業の成長に尽力することが、当社として一番貢献できる場所だと思っています。

一方で、鉄道そのものの環境性能を一層高めることにも取り組んでいます。2016年には、約5年の開発期間を経て、日本初の交流電化方式の架線式蓄電池電車「DENCHA」の営業運転を開始しました。また、前述のとおり、省エネに優れた近郊型タイプの鉄道車両の開発を進めています。これからも、従来の省エネの取り組みのみならず、積極的かつ計画的に技術革新を推進することで、低炭素社会の実現に向け、さらなる貢献を果たしていきます。

社会

社会への取り組みにおいては、「地域を元気に」することが第一であると認識しており、駅ビル事業をはじめとした「まちづくり」を地域の皆さまと一緒に進めていくことが、最も重要であるといえます。また、地域の活性化を推進するための様々な取り組みを継続して行っていますが、例えば、約20年前に開始した「JR九州ウォーキング」は、健康で元気な社会づくりに貢献している取り組みのひとつであると評価しています。「JR九州ウォーキング」は、駅を起点とした散策コースを企画し、訪れていただいたお客さまにウォーキングを楽しんでいただくイベントであり、当社グループが地域の方と連携しながらコースや特典などの設定を行っています。当初は1回当たりの参加者が100~200名程度でしたが、2016年には累計参加者が150万人を超えるなど、地域の「にぎわい」づくりに寄与しています。このように、地域の皆さまと常にコミュニケーションをとりながら、社会とのつながりの中で持続的に成長していく企業でありたいと思っています。

ガバナンス

当社は、2018年の定時株主総会の承認を経て、監査等委員会設置会社に移行しました。取締役会における議決権を有する監査等委員を取締役会の構成員とし、取締役会の監査・監督機能を強化するとともに、重要な業務執行のうち一部を取締役に権限委任し、迅速かつ効率的な会社運営の実現を目指します。同時に、執行役員制度を導入し、経営体制を大きく刷新しました。経営の意思決定・監督機能と業務執行機能とを分離し、互いの責任を明確にすることで、業務執行の実務レベルにおける迅速性及び機能性の向上を図ります。また、業務執行に優れた人材の執行役員への登用により、会社の競争力を強化し、業績向上につなげていきます。

これまでも私は「スピード感を持って経営をしていこう」と全社に呼びかけてきましたが、このたびの経営体制の変更によって、経営陣だけではなく従業員一人ひとりのスピードに対する意識もより一層変わってくるのではないかと期待しています。なお、監査等委員会設置会社に移行後の当社の取締役会は、取締役13名（うち、監査等委員である取締役4名）で構成され、そのうち社外取締役は6名（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。

このように、まず形のうえでは、コーポレートガバナンスの強化を着実に進めることができましたが、大切なことは実践が伴うことです。そのためにも、「誠実」という当社グループの“DNA”ともいえる「おこない」を、すべての当社グループ従業員にさらに根付かせることが重要であると考えています。また、株主や投資家の皆さまとの対話を通じて得られた意見については、取締役会での報告等により経営に活かすことで、中長期的な企業価値の向上を図っていきます。

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、配当については経営成績に応じて安定的かつ継続して実施していくことを基本方針としています。剰余金の配当については、内部留保の充実に留意しつつ、着実な株主還元を実現するため、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ていきます。この方針に基づき、2018年3月期の配当については、経営成績等を総合的に判断し、1株当たり83円としました。また、2019年3月期については、上記の方針に則り、1株当たり83円を予定しています。なお、当社事業の基盤である「安全」をつくりあげていくため、内部留保資金については、鉄道設備等の維持・更新への投資及び強固な経営基盤づくりを推進するための成長投資に充当していきます。

当社グループは、鉄道事業を中核とする企業グループとして発足しましたが、30年を超える歩みの中で、鉄道事業と鉄道以外の事業との両輪で相乗効果を生み出し、成長の原動力としてきました。株式上場したことにより、このような当社グループ独自の強みや、私たちの本拠地である九州のポテンシャルを、広く世界の投資家の皆さまに知っていただく機会を得ることができたと考えています。株主・投資家の皆さまに当社グループの事業内容やビジネスモデル等について理解を深めていただくために、幅広くコミュニケーションをとるとともに、公正かつ適時適切な情報開示に努めてまいります。

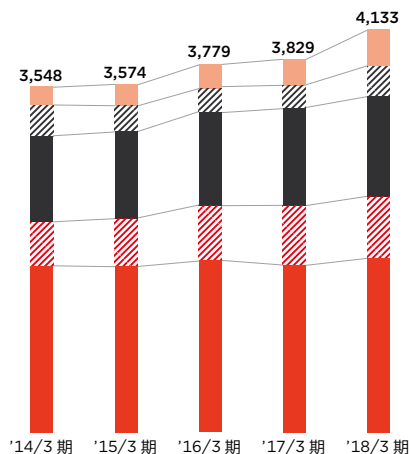
本中計で掲げた経営数値目標については、1年前倒して達成することができましたが、当社グループはこれからも、常に現状に停滞せず、変化を厭わず、勇気と大胆さをもって、「成長と進化」に果敢に挑戦し続け、「安全とサービスを基盤として九州、日本、そしてアジアの元気をつくる企業グループ」というあるべき姿の実現に向け、まっすぐに、ひたむきに進んでいく所存です。株主・投資家の皆さまにおかれましては、より一層のご支援と、当社グループ事業に対するご理解を賜りますよう、よろしく願い申し上げます。

2018年8月
代表取締役社長執行役員
青柳 俊彦

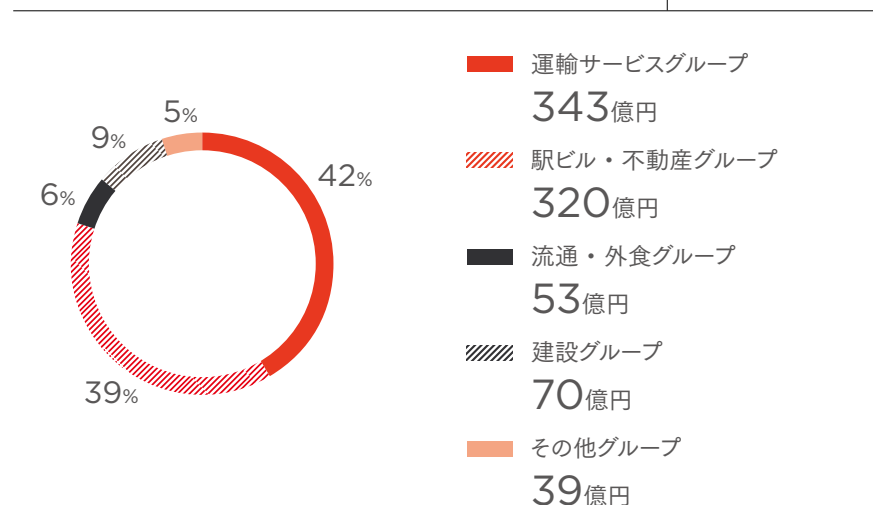
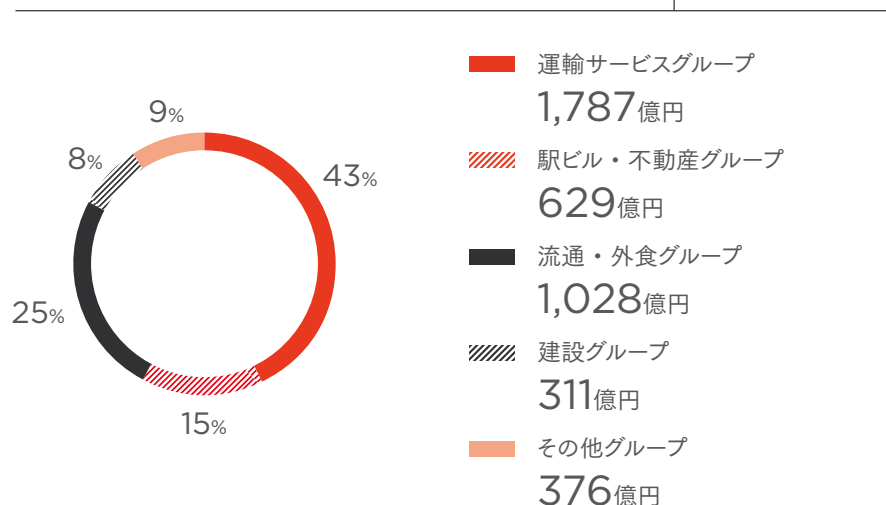
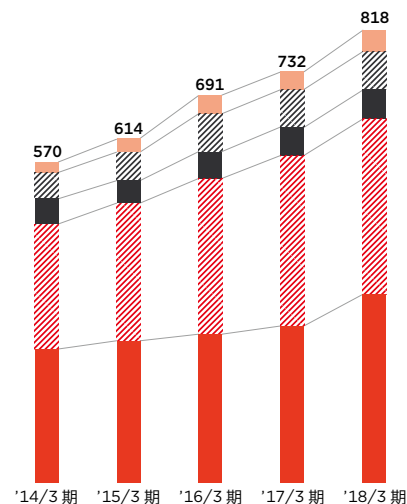


財務ハイライト

連結営業収益 (億円)



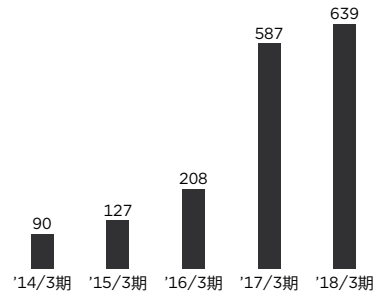
連結EBITDA (億円)



注：
 1. 各セグメントの営業収益は、外部売上高であり、各セグメントのEBITDAは、セグメント間取引消去前のものです。
 2. 2016年3月期以前のEBITDAは、営業利益に減価償却費と経営安定基金運用収益を加えたものであり、2017年3月期以降のEBITDAは、営業利益に減価償却費を加えたものです。
 3. パーセントの表記については、全体に対する各セグメントの割合を示しています。

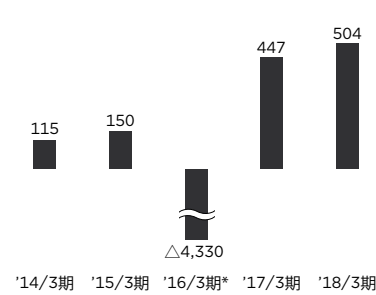
営業利益

■ 営業利益 (億円)



親会社株主に帰属する当期純利益 (損失)

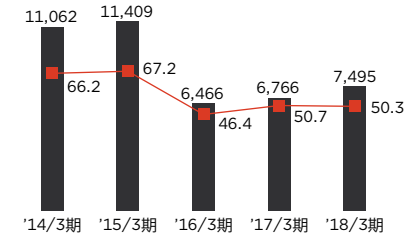
■ 親会社株主に帰属する当期純利益 (損失) (億円)



* 2016年3月31日に経営安定基金を全額取り崩したことに伴い、鉄道事業固定資産等の減損処理を実施したことから、5,215億円の減損損失を計上しています。

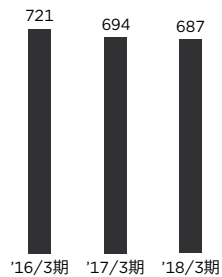
総資産／自己資本比率

■ 総資産 (億円)
■ 自己資本比率 (%)



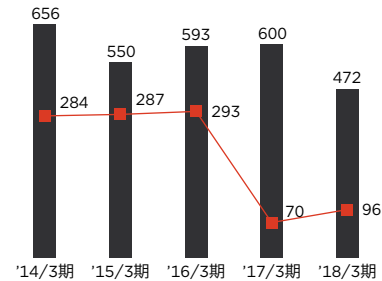
設備投資額 (連結)

■ 設備投資額 (億円)



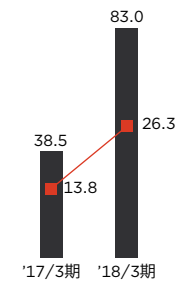
設備投資額／減価償却費 (単体)

■ 設備投資額 (億円)
■ 減価償却費 (億円)



1株当たり配当金／配当性向

■ 1株当たり配当金 (円)
■ 配当性向 (%)



事業概況

運輸サービスグループ

2018年3月期の概況

営業収益

前期比

1,837億円 4.2% 

EBITDA

前期比

343億円 20.5% 

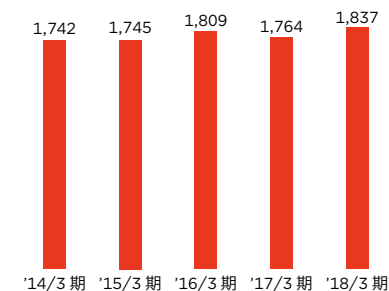
運輸サービスグループの営業収益は前期比73億円、4.2%増の1,837億円となり、営業利益は前期比34億円、13.6%増の292億円、EBITDAは前期比58億円、20.5%増の343億円となりました。

「平成28年熊本地震」の反動による鉄道旅客運輸収入の増加などにより、営業収益、営業利益、EBITDAはいずれも増加しました。

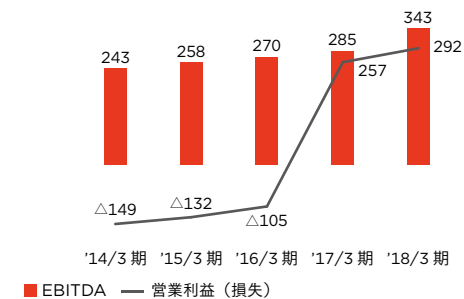
注：

1. 営業収益、営業利益、EBITDAは、セグメント間取引消去前のものです。
2. 2016年3月期以前のEBITDAは、営業利益に減価償却費と経営安定基金運用収益を加えたものであり、2017年3月期以降のEBITDAは、営業利益に減価償却費を加えたものです。

営業収益
(億円)



EBITDA / 営業利益 (損失)
(億円)



概要

運輸サービスグループでは、主に鉄道事業を行っています。当社の鉄道ネットワークは、九州地域の基幹交通の役割を担っており、総営業キロは2,273.0キロ（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から貸与されている新幹線の営業キロ288.9キロを含む）に及び、九州7県全域を結んでいます。また、多数の観光列車を運営しており、観光関連サービスを提供しています。このほか、運輸サービスグループでは、バス事業（高速バス及びローカルバス）や船舶事業（韓国、対馬行き）などを行っています。

連結子会社（2018年3月31日現在）

- 豊肥本線高速鉄道保有株式会社
- JR九州バス株式会社
- JR九州高速船株式会社
- JR九州レンタカー&パーキング株式会社
- JR九州メンテナンス株式会社
- JR九州鉄道営業株式会社
- JR九州リネン株式会社

注：JR九州メンテナンス株式会社が、2018年7月1日にJR九州鉄道営業株式会社を吸収合併し、JR九州サービスサポート株式会社に商号変更しました。

事業概況

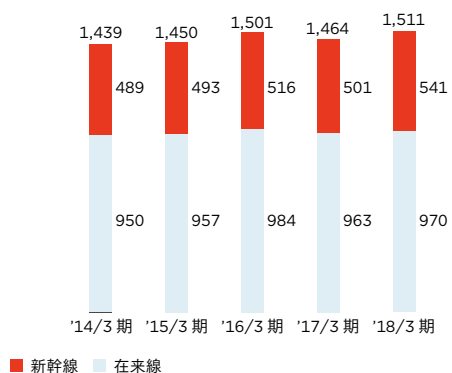
運輸サービスグループ

2018年3月期の取り組み

安全とサービスを基盤とした事業運営を行うとともに、九州新幹線を基軸としたネットワークを最大限に活用して、お客さまの視点に立った営業施策を実施することにより収入確保に努めました。

九州新幹線を中心とした鉄道利用促進を図るべく、各種企画切符の販売促進に努めるとともに、観光送客キャンペーンを展開しました。また、インターネット列車予約サービスの利便性の向上や販売促進を図ったほか、九州ブランドの認知度向上と九州への誘客促進に

鉄道旅客運輸収入 (億円)



取り組みました。さらに、海外からのお客さま向けの主力商品である「JR九州レールパス」についても、WEB販売システムによる直接販売及び指定席事前予約サービスを開始したほか、それぞれの国及び地域に適した情報発信や販売促進を図りました。

旅行業においては、強みである九州を中心とした鉄道利用国内旅行商品を展開したほか、インターネット販売商品の充実に取り組みました。また、高速船「ビートル」を利用した韓国商品や株式会社JTBとのアライアンス関係を活かした海外旅行商品の販売促進を図りました。船舶事業においては、高速船「ビートル」のリニューアルを行い、質の高い輸送サービスの提供に取り組みました。バス事業においては、九州新幹線と接続する高速バス「B&Sみやざき」について、「JR九州インターネット列車予約サービス」においてインターネット限定割引きっぷの設定を行い利便性の向上につなげたほか、他の高速バス路線においても期間限定の割引キャンペーンを展開するなど収益確保に努めました。

3つのポイントを「JRキューポ」にし、より利用しやすいポイントに

当社は、2017年7月より3つのポイント*の名称をJR九州のポイント「JRキューポ」に統一しました。

さらに、3つのサービスでたまったポイントを合算してご利用いただける「おまとめ登録」機能を新設することで、わかりやすく、利用しやすいポイントプログラムにしました。

また、2018年3月にはインターネットショッピングでJRキューポをおトクにためることができる「JRキューポポイントモール」や、「JRホテルメンバーズポイントのJRキューポへの交換」がスタートしました。

今後も、ポイントプログラムの魅力向上を図るためにサービスの改善に努めます。

* インターネット列車予約サービスの利用でたまる「e レールポイント」、クレジットカードJQ CARDの利用でたまる「JQポイント」、交通系ICカードSUGOCAの利用でたまる「SUGOCAポイント」



「JR キューポ」のサービスイメージ

自然災害からの復旧

2017年7月の九州北部豪雨により、久大本線と日田彦山線を中心に、橋りょうや線路等が甚大な被害を受けました。また、同年9月にも九州に上陸した台風第18号の影響で、日豊本線及び豊肥本線の鉄道施設に被害が発生し、これらの自然災害による特別損失として、2018年3月期には合計で約38億円の災害経費を計上しています。

2017年10月に豊肥本線が、12月には日豊本線が運転を再開し、久大本線についても、2018年7月に運転を再開しました。また、「平成28年熊本地震」の影響により運転を見合わせている豊肥本線肥後大津～阿蘇間については、国や関係自治体による復旧事業と

調整しながら、早期復旧に向け取り組んでいます。

当社グループでは、自然災害による影響を最小限に抑えるために、引き続き強靱な鉄道づくりに向けた取り組みに注力していきます。



久大本線の復旧作業

駅ビル・不動産グループ

2018年3月期の概況

営業収益

前期比

694億円 2.9% 

EBITDA

前期比

320億円 2.9% 

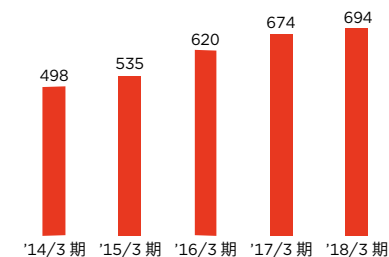
駅ビル・不動産グループの営業収益は前期比19億円、2.9%増の694億円となり、営業利益は前期比5億円、2.4%増の232億円、EBITDAは前期比8億円、2.9%増の320億円となりました。不動産賃貸事業収入の堅調な伸びに支えられ、営業収益、営業利益及びEBITDAはいずれも増加しました。

なお、不動産賃貸業の営業収益（セグメント間取引消去前）は490億円、営業利益は206億円、EBITDAは294億円となりました。

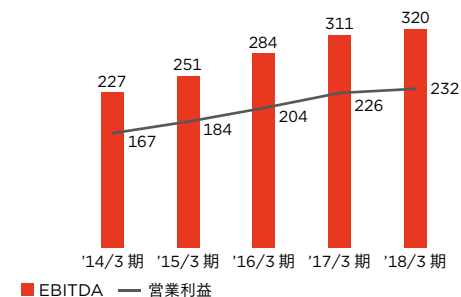
注：

1. 営業収益、営業利益、EBITDAは、セグメント間取引消去前のものです。
2. 駅ビル・不動産グループのEBITDAは、営業利益に減価償却費を加えたものです。

営業収益
(億円)



EBITDA / 営業利益
(億円)



概要

駅ビル・不動産グループでは、主に不動産賃貸業を行っており、九州全域の主要駅に直結する駅ビルなどの複合施設において商業施設やオフィスビルなどを運営しています。また、「RJR」ブランドで賃貸マンション業を行っているほか、不動産販売業では、「MJR」ブランドで分譲マンションの販売を行っています。なお、保有する主な不動産は、九州の主要都市の中でも有望なエリア（福岡の博多地区など）に位置しています。

連結子会社（2018年3月31日現在）

- 株式会社 JR博多シティ
- 小倉ターミナルビル株式会社
- 長崎ターミナルビル株式会社
- 株式会社 JR大分シティ
- 鹿児島ターミナルビル株式会社
- JR九州ビルマネジメント株式会社
- タイJR九州キャピタルマネジメント株式会社
- タイJR九州ビジネスディベロップメント株式会社

事業概況

駅ビル・不動産グループ

2018年3月期の取り組み

不動産賃貸業においては、九州を中心に駅ビル等の商業施設、オフィス、マンションを中心とした事業展開を行っています。

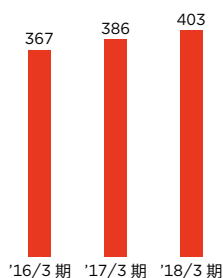
駅ビル事業では、地域に根ざし、駅ビルを核とした魅力的でにぎわいの溢れるまちづくりを推進しています。また、鉄道事業との相乗効果を最大化し、駅と駅ビルの価値向上を目指しています。熊本駅高架下において、新たな商業施設「肥後よかモン市場」を開業したほか、各駅ビルにおいてリニューアルや積極的なイベント展開を行い収益拡大に努めました。

賃貸マンション事業では、都市圏を中心に新規開発を推進し、安定収益の確保に努めており、2017年6月には首都圏に新たな賃貸マンション1棟を取得しました。

このほか、沿線外に「六本松421」を開業し、地域と連携したにぎわいづくりによる魅力ある「マチナカ」開発を推進しました。また、タイのバンコクにおいて「JR Kyushu Business Development(Thailand) Co., Ltd.」を設立するとともに、同社がサービスアパートメントを取得し、同国における不動産事業に参入しました。

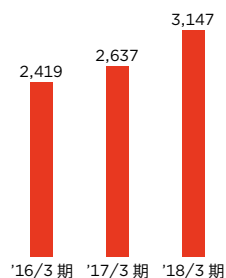
不動産販売業においては、分譲マンション事業を九州各地で展開しており、自社ブランドのMJRシリーズは、九州において早期に完売する人気ブランドとしての地位を確立しています。「MJR赤坂タワー」等を売上に計上したほか、同じく分譲マンションの「MJRザ・ガーデン大江」や「MJRザ・ガーデン鹿児島中央」などの販売に取り組みました。

駅ビル事業収入
(億円)



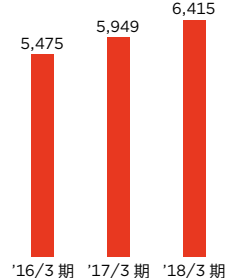
注：駅ビル運営子会社6社とJRJP博多ビルの事業収入の合計額です。

賃貸マンション事業戸数（累計）
(戸)



注：各期末時点の数値です。

分譲マンション事業戸数（累計）
(戸)



注：各期末時点の数値です。

タイでサービスアパートメント事業に参入

当社グループは、2017年12月にタイのバンコクでサービスアパートメントを取得し、海外初の不動産事業への参入を果たしました。さらに、本物件の運営に関して、中国、東南アジアを中心に事業を展開しているONYX社と業務提携を行い、2018年4月から「Shama」ブランドの下、運営を開始しています。「Shama」は同社が保有するブランドのひとつで、AHF Asia Hotel Awardsにおいて5年連続で賞を受賞しており、上質なサービスアパートメントブランドとしての評価を獲得しています。なお、本物件の客室数は、当社グループが経営する宿泊施設の中で最大の429室となっています。

本物件を皮切りに、「新たな事業と九州外エリアへの挑戦」を東南アジアのマーケットにおいても実践していきます。



2018年4月に運営を開始したシャマレイクビューアソークバンコク

六本松地区の再開発事業が完成

当社グループは、2014年に福岡市六本松地区の九州大学キャンパス跡地を取得しました。その後、住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人がつながり、交流するまちづくりを目指して、同地で再開発事業を進めてきました。2017年2月には、総戸数351戸の分譲マンション「MJR六本松」が竣工し、9月には、商業施設や大学院、科学館を備えた「六本松421」に加え、全113室の有料老人ホーム「SJR六本松」が開業しました。これにより、当社グループが沿線外初の「まちづくり」として3年間にわたり取り組んできた再開発事業が完成に至りました。

今後も、当社の成長に寄与し、かつ地域の魅力向上につながる案件については、当社沿線に限らず、積極的にまちづくりに関わっていきます。



2017年9月に開業した「六本松421」(写真中央)

流通・外食グループ

2018年3月期の概況と取り組み

営業収益

前期比
1,031億円 2.7% 

EBITDA

前期比
53億円 2.8% 

流通・外食グループの営業収益は前期比27億円、2.7%増の1,031億円となり、営業利益は前期比1億円、5.0%増の36億円、EBITDAは前期比1億円、2.8%増の53億円となりました。

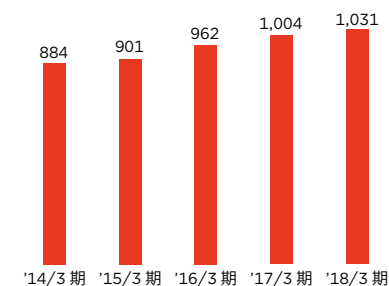
小売業及び飲食業において、ドラッグストアを東京に、カフェを大阪に初出店したほか、新業態となるとんかつ専門店を初出店するなど、新規出店を積極的に行いました。

農業においては、九州産の旬の野菜を販売する「八百屋の丸ちゃん」を「六本松421」に出店し、収益拡大に努めました。

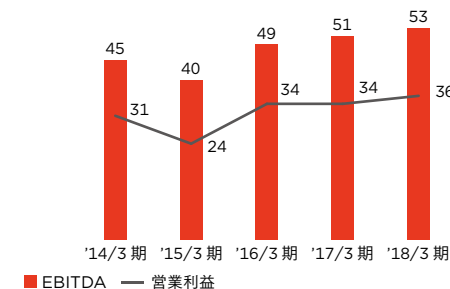
注：

1. 営業収益、営業利益、EBITDAは、セグメント間取引消去前のものです。
2. 流通・外食グループのEBITDAは、営業利益に減価償却費を加えたものです。

営業収益 (億円)



EBITDA / 営業利益 (億円)



概要

流通・外食グループでは、ドラッグストア「ドラッグイレブン」、コンビニエンスストア「ファミリーマート」、駅構内売店「KIOSK」のほか、ファーストフード店等の飲食店を展開しています。これらの店舗は、当社駅構内やその周辺だけでなく、集客が見込まれる市街地でも運営されており、九州全域に加え、沖縄、東京、中国・上海に位置しています。

連結子会社（2018年3月31日現在）

- JR九州リテール株式会社
- JR九州ドラッグイレブン株式会社
- JR九州フードサービス株式会社
- JR九州ファーストフーズ株式会社
- 株式会社トランドール
- 上海捷尔餐饮管理有限公司
- JR九州ファーム株式会社

注：分鉄開発株式会社は、2017年4月1日に清算しました。

建設グループ

2018年3月期の概況と取り組み

営業収益

前期比

880億円 10.9% 

EBITDA

前期比

70億円 4.4% 

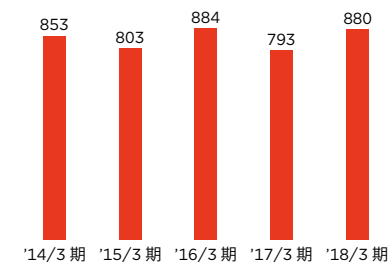
建設グループの営業収益は前期比86億円、10.9%増の880億円となり、営業利益は前期比3億円、5.4%増の62億円、EBITDAは前期比2億円、4.4%増の70億円となりました。

建設業では、鉄道高架化工事、新幹線関連工事、マンション工事等を受注するとともに、工事の着実な遂行と経費の節減に努めました。

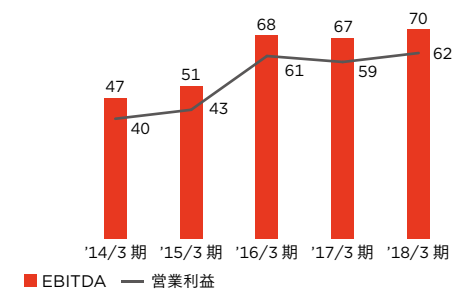
注：

1. 営業収益、営業利益、EBITDAは、セグメント間取引消去前のものです。
2. 建設グループのEBITDAは、営業利益に減価償却費を加えたものです。

営業収益
(億円)



EBITDA / 営業利益
(億円)



概要

建設グループでは、各種鉄道関連工事の設計、企画、建設に関わる総合的なサービスを提供するとともに、官公庁工事などを行っています。建設業では、鉄道事業と連携し、当社鉄道ネットワークの更新を伴う開発プロジェクトに参画しているほか、日本全国の当社以外の鉄道関連工事も行っています。

連結子会社（2018年3月31日現在）

- 九鉄工業株式会社
- 三軌建設株式会社
- JR九州住宅株式会社
- 株式会社ケイ・エス・ケイ
- 九州電気システム株式会社
- JR九州コンサルタンツ株式会社

注：株式会社ケイ・エス・ケイが、2018年7月1日にJR九州メンテナンス株式会社の一部事業を吸収分割により承継し、JR九州エンジニアリング株式会社に商号変更しました。

その他グループ

2018年3月期の概況と取り組み

営業収益

前期比

674億円 10.6% 

EBITDA

前期比

39億円 18.3% 

その他グループの営業収益は前期比64億円、10.6%増の674億円となり、営業利益は前期比1億円、5.2%減の24億円、EBITDAは前期比6億円、18.3%増の39億円となりました。

ホテル業においては、沖縄初進出となる「JR九州ホテル ブラッサム那覇」を開業するとともに、大分県に「奥日田温泉 うめひびき」をグランドオープンするなど、エリア拡大及び収益拡大に努めました。

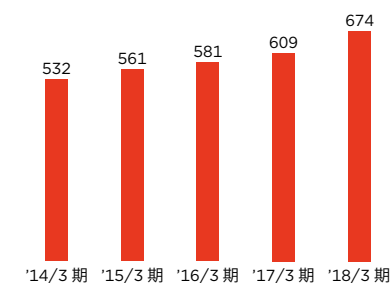
シニア事業においては、5施設目となる住宅型有料老人ホーム「SJR六本松」を開設し、お客さまに選ばれる施設を目指し、サービス向上に取り組みました。

このほか、2017年10月に株式を取得したキャタピラー九州株式会社を連結子会社化し、建設機械販売・レンタル事業に参入しました。

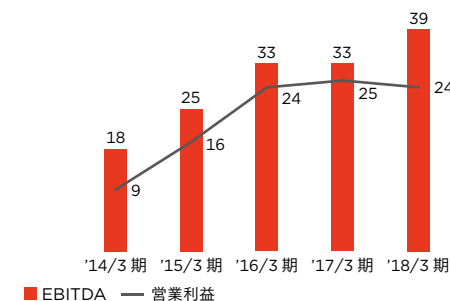
注：

1. 営業収益、営業利益、EBITDAは、セグメント間取引消去前のものです。
2. その他グループのEBITDAは、営業利益に減価償却費を加えたものです。

営業収益
(億円)



EBITDA / 営業利益
(億円)



概要

その他グループでは、主に国内のホテル業に加え、物品賃貸業、広告業、シニア事業等を行っています。ホテル業では、九州の各拠点と東京で1施設（新宿）、沖縄で1施設（那覇）のホテル運営を行っています。ホテルの稼働率は九州における平均を高く上回っており、安定的なキャッシュ・フローを生み出す源泉となっているとともに、成長ドライバーとしての役割を担っています。

連結子会社（2018年3月31日現在）

- JR九州ハウステンボスホテル株式会社
- JR九州ホテルズ株式会社
- JR九州リゾート開発株式会社
- 株式会社おおよま夢工房
- JR九州商事株式会社
- JR九州フィナンシャルマネジメント株式会社
- JR九州エージェンシー株式会社
- JR九州セコム株式会社
- JR九州ライフサービス株式会社
- JR九州システムソリューションズ株式会社
- JR九州シニアライフサポート株式会社
- キャタピラー九州株式会社

注：JR九州セコム株式会社は、持分法適用関連会社です。

ESG セクション

安全

鉄道の安全確保に関する方針

当社グループでは、鉄道の安全確保に向けて、「安全中期計画」を策定しています。「安全中期計画（2017-2019）」では、「【お客さまの命・怪我】及び【社員の命】に関わる事故を根絶する」「そのために、これを脅かす【危険な事故・事象】の撲滅を目指す」「さらに、【その他の事故・事象】も低減を図る」を目標に掲げました。その達成に向けて、「安全マネジメント体制の充実」「安全を支える人材の育成」「安全確保のための設備等の施策の展開」「防災・減災対策の強化等」「安定輸送の取組み」の5項目について、アクションプランを設け、アク

ションプランに沿った施策を実施しました。

今後も、「安全中期計画」に基づき、年度ごとに安全基本方針を策定し、方針に沿った施策を確実に実施することで、より確かな安全をつくりあげていきます。

安全管理体制

経営トップの主体的関与の下に安全管理体制を確立するとともに、輸送の安全の維持及び向上を図ることを目的として、安全管理規程を制定しています。また、安全管理におけるPDCAサイクルを適切に機能させ、

安全監査及び安全点検等を実施することにより、社内の安全管理体制のチェックを行い、さらなる安全の確保に努めています。

安全推進委員会

本社では、鉄道運転事故や輸送障害及び労働災害等について、再発防止のための審議や、安全に関する情報の共有を目的として「全社安全推進委員会」が毎月開催されています。ここで決議された対策や情報等については、各地区で開催される安全推進委員会や部門ごとに開催される安全推進委員会等において展開されます。また、当社グループが一体となって安全の確保に取り組むために、これらの安全推進委員会にはグループ会社の安全担当者も出席しており、決議された対策や安全に関する情報はグループ会社へも展開されています。

安全中期計画のアクションプラン	2017年3月期重点実施項目
安全マネジメント体制の充実： (1) 安全監査・安全点検や安全総点検などのPDCAサイクルの円滑な実施 (2) 安全大会、安全懇話会や各部門での会議、訓練等の当社グループ一体となった取り組み (3) 安全に関する社員の声への速やかな対応による潜在リスクの低減	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸安全マネジメント・労働安全衛生マネジメント教育の充実 ・当社グループを含めた安全管理体制の強化
安全を支える人材の育成： (1) 安全創造館研修と各職場でのフォローの実施 (2) 各種研修や実践的な教育訓練、安全推進PJ・技術指導PJの現場巡回、各種異常時対応訓練 (3) リスクアセスメントの定着と教材を活用した労働災害防止教育	<ul style="list-style-type: none"> ・安全に関わる教育の充実 ・事故及び災害発生時の対応能力の向上に関する訓練の充実 ・インシデント及び取扱い誤りの削減に向けた対策の推進
安全確保のための設備等の施策の展開： (1) 保安度を向上しヒューマンエラーをバックアップする設備の整備 (2) 車両・設備に関わる危険な事象の防止 (3) 鉄道運転事故を低減する取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道運転事故防止対策の推進 ・インシデント撲滅に向けた対策の推進 ・車両・設備の検査周期及び検査結果に基づく補修管理の徹底 ・建築限界支障に対する再発防止策、建築限界管理の徹底
防災・減災対策の強化等： (1) 地震・津波対策 (2) 落石・倒木（倒竹）・落下物防止対策 (3) 新幹線トンネル坑口、在来線都市圏への降雨に対する防災強度向上 (4) 鹿侵入防止柵の設置拡大と効果的な注意運転実施等による獣害（鹿）対策 (5) 鉄道テロの危機管理レベルに応じた警戒態勢	<ul style="list-style-type: none"> ・地震・津波対策の推進 ・豪雨・豪雪等に備えた防災対策の推進 ・落石・倒木対策の推進
安定輸送の取組み： (1) 老朽車両の淘汰、リニューアル工事、内燃車の機関換装 (2) 計画的なレール交換、レール削正によるシェリング対策 (3) 軌道回路装置のMTD化、ケーブル損傷防止対策、連動装置等の計画的な設備更新 (4) 鉄道設備・機械の計画的な更新・老朽取替	<ul style="list-style-type: none"> ・車両・設備故障対策の推進 ・動物による災害防止対策の推進 ・台風、雪害等の早期運転再開に向けた取り組みの推進

ESG セクション

安全

具体的な取り組み

鉄道の安全に関する支出

安全設備への投資は、毎年計画的に実施しています。2017年3月期における主な安全投資案件は、以下のとおりです。また、老朽設備の取り替え、保安・防災対策、安定輸送対策、車両関係などへの投資として約229億円、鉄道設備や車両などの維持管理のための修繕費として約331億円、合計約560億円を支出しました。

主な安全投資案件

老朽設備取替

変電所設備更新、橋梁改良

保安・防災対策

新幹線脱線対策、連続立体交差化、落石等対策、耐震補強

安定輸送対策

木まくらぎTPC化、分岐まくらぎ合まくらぎ化

車両関係

老朽取替（架線式蓄電池電車 DENCHA 導入）

安全創造運動

安全の確保のためには、社員一人ひとりが高い安全意識を持ち、安全について自由に意見を交換し合える風通しのよい組織であることが大切です。そのために、2007年3月期から「安全創造運動」を継続して展開し、安全風土の形成に努めています。

2018年3月期は、「それ、大丈夫?! これ、大丈夫?!」をスローガンに掲げ、「安全創造運動2017」を展開しました。当社では、安全に関する社員の声（「意見や気づき」及び「ヒヤリハット体験*」）を収集するための社内ネットワークシステムを構築しています。その情報を社内ネットワークによって全社員に開示し共有することで、事故や危険の芽を未然に防止することにつなげています。

* 重大な事故には至らなかったものの、事故になってもおかしくなかったような事例

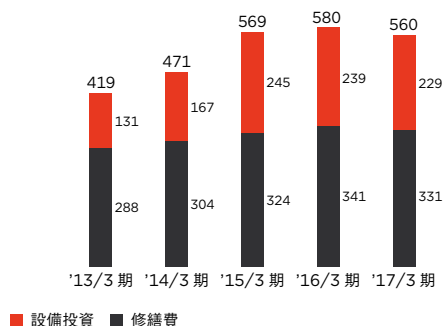
教育及び訓練

各系統・階層における必要な知識・技術の継承を図るため、実習設備等を用いた実践に即した教育を行うとともに、向上心を持ってお互いに切磋琢磨するために様々なコンクールを実施しています。

また、緊急時対応訓練として、関門トンネル総合防災訓練や大規模地震想定訓練、総合脱線復旧訓練、トンネル内避難・誘導訓練、大津波避難誘導訓練を実施しています。

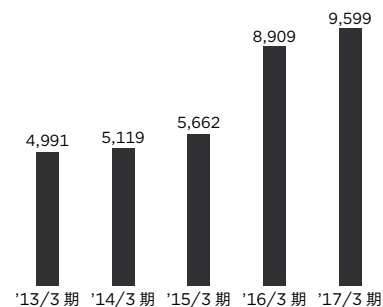
安全に関する支出

(億円)



「安全に関する社員の声」の件数

(件)



新しい自動列車停止装置への移行

国土交通省令が改正され、曲線・分岐器等の速度制限区間に対して列車が危険速度に達した場合に、自動列車停止装置（ATS）により列車を停止または減速させることが義務付けられました。当社では、従来のATS-SKより保安度を向上させたATS-DKを新たに開発し、

ATS-SKからATS-DKへの取替工事を進めてきました。2017年3月期末時点で在来線全車両（筑肥線の電車は対象外）の取替工事が完了しました。また、地上設備の整備（2016年6月までに整備すべき箇所）も完了しました。

ESG セクション

安全

鉄道運転事故等の発生状況

2017年3月期は、鉄道運転事故の発生件数が34件と、2009年3月期と並び過去最少の発生件数となりました。列車事故については、「平成28年熊本地震」の影響により列車脱線事故が2件発生しました。なお、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態（インシデント）は、1件発生しました。

また、輸送障害は449件発生しました。輸送障害とは、鉄道運転事故以外の原因により列車の運休または旅客列車が30分以上、旅客列車

以外の列車が1時間以上の遅延が生じたものをいいます。降雨、強風、地震等の災害に起因するものが318件、線路内立入り等、当社の原因によらないものが56件、鉄道関係係員や車両・設備等、当社の直接原因によるものが75件でした。

テロ対策

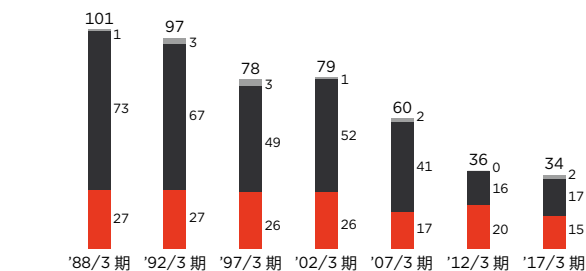
国土交通省等の指導に基づき、当社ではテロの警戒にあたっています。具体的には、社員等による巡回警備の強化や防犯カメラの設置、

ゴミ箱の透明化等の対策を行っているほか、お客さまが駅構内や列車内において不審物を発見した際に通報していただけるよう、放送や車内テロップ、ポスターでご協力をお願いしています。

また、各地で警察・消防機関と連携強化を図るため、不審物対応や負傷者救護等のテロ対応訓練を関係機関と合同で毎年実施しています。

鉄道運転事故の発生状況

(件)



■ 列車事故 ■ 踏切障害事故
■ 鉄道人身障害事故

列車事故：列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故
踏切障害事故：踏切道において、列車または車両が人または自動車等と衝突、または接触したもの
鉄道人身障害事故：列車または車両の運転により人の死傷が生じたもの

実習線の活用

東小倉実習線には、講義を行う講習室をはじめ、全長約600mの実習用の線路設備や電気設備等を設置し、社員研修センターによる実践に即した教育と、異常時における対応訓練を行っています。2016年3月には新たに講習室を設置し、さらなる知識・技能の向上に努め、プロとしての教育を行っています。



東小倉実習線

安全創造館で研修を実施

安全創造館は、「過去の重大事故の教訓を風化させず、基本動作や安全対策の意味を理解し、お客さまや社員の安全のために行動できる社員の育成」を理念として、2011年1月に開設されました。今後も社員参加型の研修を中心に、より一層積極的に安全に取り組む社員の育成を目指していきます。



安全創造館

ESG セクション

コーポレートガバナンス

当社グループの経営ビジョン、経営資源の配分等の経営戦略及びグループ会社の個別の重要事項について審議し、グループ会社の経営管理を確実にを行うことで、当社グループの総合力強化に努めています。

監査等委員会

監査等委員会は、監査等に関する重要な事項について報告を受け、協議または決議を行います。監査等委員会は、原則毎月1回開催し、4名の監査等委員（うち3名が社外取締役）で構成されており、取締役、上席執行役員及び執行役員の職務の執行の監査等を実施しています。

報酬諮問委員会

取締役会の諮問機関として報酬諮問委員会を設置しており、取締役（監査等委員である取締役を除く）の報酬の決定については、代表取締役社長及び社外取締役3名により構成される報酬諮問委員会（議長：社外取締役）が取締役に答申を行い、取締役（監査等委員である取締役を除く）の報酬の透明性・客観性の強化に努めています。

当社の企業統治の体制の模式図は30ページのとおりです。

内部統制システム

当社の内部統制システムについては、経営の透明性の確保、監督の強化のため、社外の豊富な経験と知識を有する社外取締役を選任しています。また、「内部統制に関する基本方針」を取締役会において決議しています。当社の内部統制システムに関する基本的な考え方及びその整備状況については、コーポレートサイトに掲載の「コーポレートガバナンスに関する報告書」をご参照ください。

監査等委員会監査

各監査等委員は、監査等委員会が定めた監査等委員会規則及び監査等委員会監査等基準に準拠し、取締役会その他重要な会議へ出席し、取締役、使用人及び会計監査人等から職務の執行に関する事項の報告を受領し、本社・支社・主要な事業所やグループ会社の往査による業務及び財産の状況に関する調査等を通じて取締役の職務遂行を監査しています。事務局として、監査等委員会室を設置し、3名のスタッフを配置しており、監査等委員会の招集、議事録の作成その他監査等委員会の運営に関する事務を行っています。

社外取締役との関係

当社は、社外取締役として利島康司氏、貫正義氏、桑野和泉氏、久我英一氏、井手和英氏及び江藤靖典氏の6名を選任しており、いずれも経営者、弁護士等の豊富な経験と見識から、当社の経営に関して有益な意見を述べていただくことを期待しています。社外取締役を選任するための独立性に関する基準に基づき、経歴や当社との関係を踏まえて、当社経営陣から独立した立場で社外役員としての職務を遂行できる十分な独立性が確保できることを個別に判断しています。

当社と社外取締役との人的関係、資金的関係または取引関係その他の利害関係は以下のとおりです。

- 社外取締役の貫正義氏が代表取締役会長である九州電力株式会社との間で使用電力料金の支払い等の取引を行っています。
- 社外取締役の桑野和泉氏が代表取締役社長である株式会社玉の湯との間で宿泊料金の支払い等の取引を行っています。また、同氏が社外取締役である株式会社大分銀行との間で資金の借入等の取引を行っています。
- 社外取締役の井手和英氏が会長である株式会社筑邦銀行との間で資金の借入等の取引を行っています。

社外取締役の略歴

利島 康司	1964年 3月	株式会社安川電機製作所（現株式会社安川電機）入社
	1986年 3月	同 システム技術部計画部長
	1990年 3月	同 システム事業本部行橋工場長
	1992年 9月	同 理事産電事業部行橋工場長
	1994年 3月	同 理事ロボット事業部副事業部長
	1995年 6月	同 取締役ロボット事業部副事業部長兼ロボット工場長
	1996年 6月	同 取締役ロボット事業部長
	2000年 6月	同 常務取締役ロボット事業部長
	2001年 9月	同 常務取締役ロボティクスオートメーション事業部長
	2002年 6月	同 専務取締役ロボティクスオートメーション事業部長
	2003年 3月	同 専務取締役ロボティクスオートメーション事業部長兼業務改革推進本部長
	2003年 8月	同 専務取締役ロボット事業統括 業務改革推進本部長
	2004年 3月	同 代表取締役社長
	2007年 3月	同 代表取締役社長 人づくり推進担当
2009年 3月	同 代表取締役社長 人づくり推進担当 営業統括本部長	
2010年 3月	同 代表取締役会長	
2012年 6月	当社取締役（現在に至る）	
2013年 3月	株式会社安川電機取締役	
2013年 6月	同 特別顧問（現在に至る）	
貫 正義	1968年 4月	九州電力株式会社入社
	2000年 6月	同 広報部長
	2001年 7月	同 理事 広報部長
	2003年 6月	同 理事 鹿児島支店長
	2003年 7月	同 執行役員 鹿児島支店長
	2007年 6月	同 取締役 常務執行役員 事業開発本部長 情報通信本部長
	2009年 6月	同 代表取締役副社長 お客さま本部長
	2010年 6月	同 代表取締役副社長
	2012年 4月	同 代表取締役会長（現在に至る）
	2013年 6月	当社取締役（現在に至る）
	桑野 和泉	1993年 4月
1995年 4月		同 専務取締役
2003年10月		同 代表取締役社長（現在に至る）
2014年 6月		当社取締役（現在に至る）
久我 英一 （監査等委員）	1981年 4月	警察庁入庁
	2006年 4月	鹿児島県警察本部長
	2007年 9月	東京都青少年・治安対策本部長
	2009年 9月	警視庁警備部長
	2011年 2月	神奈川県警察本部長
	2013年 4月	皇宮警察本部長
	2015年12月	日本生命保険相互会社顧問
	2016年 6月	当社常勤監査役
	2018年 6月	同 取締役監査等委員（常勤）（現在に至る）
	井手 和英 （監査等委員）	1964年 4月
1989年 4月		株式会社第一勧業銀行（現株式会社みずほ銀行）企画本部関連事業部長
1990年 6月		同 宝くじ部長
1992年 6月		同 取締役人事企画部長
1994年 5月		同 取締役人事部長
1995年 4月		同 常務取締役
1997年 4月		株式会社筑邦銀行顧問
1997年 6月		同 代表取締役副頭取
1999年 4月		同 代表取締役頭取
2006年 4月		同 代表取締役会長
2012年 6月	同 取締役会長	
2015年 6月	当社社外監査役	
2016年 6月	株式会社筑邦銀行会長（現在に至る）	
2018年 6月	当社取締役監査等委員（現在に至る）	
江藤 靖典 （監査等委員）	1995年 4月	検察官任官
	2009年 4月	鹿児島地方検察庁次席検事
	2011年 4月	大阪地方検察庁検事
	2011年 9月	退官
	2011年10月	弁護士登録 弁護士法人日野総合法律事務所（現在に至る）
	2018年 6月	当社取締役監査等委員（現在に至る）

ESG セクション

コーポレートガバナンス

役員報酬

取締役の報酬は、その役割と責務にふさわしい水準となるよう、業績及び企業価値の向上に対する動機付けに配慮した体系としています。報酬の決定にあたっては、代表取締役社長及び社外取締役により組織する「報酬諮問委員会」が取締役に答申を行い、株主総会の決議により決定した報酬の総額の範囲内で、取締役会が決定します。

2018年3月期における当社の取締役及び監査役に対する報酬等は以下のとおりです。なお、役員ごとの連結報酬等の総額については、連結報酬等の総額が1億円以上である者が存在しないため、記載していません。

区分	報酬の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額 (百万円)		対象となる役員の員数 (名)
		基本報酬	業績連動報酬	
取締役 (社外取締役を除く)	447	430	16	20
監査役 (社外監査役を除く)	36	36	-	1
社外役員	56	56	-	6
計	540	523	16	27

注：

- 報酬等の額には、使用人兼務取締役に対する使用人給与は含まれていません。
- 上記には、2017年6月23日開催の第30回定時株主総会終結の時をもって辞任した取締役4名の在任中の報酬を含めています。

内部監査

内部監査部門として、本社に監査部を設置し、11名のスタッフを配置しています。内部監査は、当社及びグループ会社の経営活動についての実態を正確に把握し、適切な助言、勧告を通じて業務の改善を図り、事業の健全な発展に寄与することを目的として実施しています。具体的には、監査部において毎年度の監査計画に基づき、本社・支社・現業機関・グループ会社を対象として監査を実施し、結果について代表取締役社長に報告しています。

会計監査

会計監査については、有限責任監査法人トーマツ（会計監査人）と監査契約を締結しています。2018年3月期において監査業務を執行した公認会計士は3名、監査業務に係る補助者は、公認会計士12名、その他9名で構成されていました。

また、当社の会計監査人の報酬等は、その監査計画の内容、職務遂行状況、監査報酬の見積根拠等を確認し検討したうえ、監査役会の同意を得て決定しています。2018年3月期の監査公認会計士等に対する報酬の内容は以下のとおりです。

区分	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)
提出会社	71	16
連結子会社	52	-
計	123	16

なお、当社は、会計監査人に対して、公認会計士法第2条第1項の業務以外の業務（非監査業務）であるITシステムに係る指導・助言業務等を委託し対価を支払っています。

内部監査、監査等委員会監査及び会計監査の相互連携

三者の連携については、三様監査人連絡会を開催し、各々の監査計画、監査の実施状況等について意見交換を行うこととしています。

リスク管理体制の整備の状況

当社では運転事故及び労働災害の未然防止並びに再発防止に関する事項を総合的に検討し、輸送の安全確保上有効かつ適切な対策を樹立し、推進するため、本社、支社のほか各部門に安全推進委員会を設置しています。また、総合指令室を24時間体制としており、事故や災害の発生に際して迅速かつ適切な対応ができる体制を整えています。

責任限定契約の内容の概要

当社は、会社法第427条第1項の規定に基づき、社外取締役との間において、会社法第423条第1項の損害賠償責任を限定する契約を締結しています。当該契約に基づく損害賠償責任限度額は、法令に定める最低責任限度額としています。

取締役の定数

当社の取締役（監査等委員である取締役を除く）は12名以内、監査等委員である取締役は5名以内とする旨定款に定めています。

取締役の選任の決議要件

当社は、取締役の選任決議について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨定款に定めています。また、取締役の選任決議は、累積投票によらない旨を定款に定めています。

株主総会決議事項を取締役会で決議することができることとした事項

当社は、取締役会の決議によって、毎年9月30日の最終の株主名簿に記載または記録された株主または登録株式質権者に対して、会社法第454条第5項の規定による中間配当を行える旨を定款に定めています。

ESG セクション

コーポレートガバナンス

株式の保有状況

2018年3月期末現在、保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式は、51銘柄、貸借対照表計上額の合計額は14,770百万円となりました。

また、そのうち、主な投資株式の保有区分、銘柄、株式数、貸借対照表計上額及び保有目的は以下のとおりです。

銘柄	株式数 (株)	貸借対照表計上額 (百万円)	保有目的
株式会社九電工	887,800	4,643	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
東海旅客鉄道株式会社	108,200	2,178	鉄道事業等における協力関係の維持・強化
西日本旅客鉄道株式会社	269,500	2,002	鉄道事業等における協力関係の維持・強化
東日本旅客鉄道株式会社	196,100	1,933	鉄道事業等における協力関係の維持・強化
西日本鉄道株式会社	417,700	1,161	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
九州電力株式会社	418,700	530	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
西部ガス株式会社	72,400	199	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
株式会社T&Dホールディングス	59,950	101	協力関係の維持・強化
株式会社スターフライヤー	20,000	96	協力関係の維持・強化
株式会社ふくおかフィナンシャルグループ	118,250	67	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
株式会社みずほフィナンシャルグループ	212,000	40	協力関係の維持・強化
第一生命ホールディングス株式会社	9,700	18	協力関係の維持・強化
株式会社西日本フィナンシャルホールディングス	8,493	10	当社グループの事業・地域活動等における協力関係の維持・強化
グリーンランドリゾート株式会社	13,200	7	協力関係の維持・強化

社会貢献活動

地域での取り組み

当社は、地域に貢献する環境づくりに取り組み、地域の皆さまとともに地域に根差した伝統や文化をはぐくみ、次なる発展へ導くことを、鉄道会社の使命であると考えています。地域の皆さまの暮らしと健康をサポートするために、充実した医療設備を整えた病院や介護環境を提供しているほか、地域発展のために、ウォーキングやスポーツなどのイベントを開催しています。また、鉄道文化を大切に守り伝え継ぐために九州鉄道記念館を運営するなど、多岐に及ぶ活動を行うことが、次世代の九州に夢をつなぐサービスであると確信しており、このような取り組みを今後も積極的に推進していきます。

JR九州病院の運営

当社は、がん治療を中心とした急性期主体のケアミックス病院として、JR九州病院を運営しています。最新の医療機器やオーダーリングシステム、電子カルテなどを導入しており、充実した医療環境の中で安全で良質な医療サービスの提供を行い、安心して暮らせる地域づくりに貢献しています。

お客さま懇談会の開催

当社では、お客さまからのご意見やご要望をサービス向上に活かすために、九州内8地区で開かれる地区懇談会に加えて、中央懇談会を年2回開催しています。

博多まちづくり推進協議会への参画

博多まちづくり推進協議会とは、博多駅周辺の企業、団体、自治協議会、学識経験者、福岡市で構成したまちづくり団体であり、当社はその事務局として参画しています。「住んでよし、働いてよし、訪れてよし」の魅力的な博多のまちを目指し、地域とともに積極的にまちづくりに取り組んでいます。

JR九州ウォーキングの開催

当社は、駅を拠点に九州の見どころを散策する「JR九州ウォーキング」を主催しています。

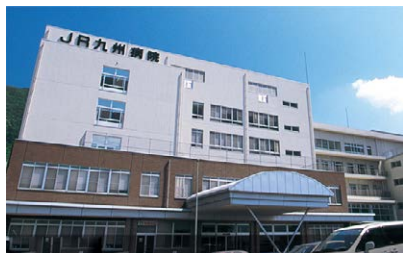
次世代育成支援への取り組み

当社では、「社員が仕事と子育てを両立させること」「社員全員が働きやすい職場をつくること」を基本方針として、次世代育成支援に積極的に取り組んでいます。

次世代認定マーク「くるみん」を取得

当社は、厚生労働省の次世代認定マーク「くるみん」を2015年7月に取得しました。この認定マークは、次世代育成支援対策推進法に基づいて子育て支援のための行動計画を策定し、その行動に基づき取り組みを行い、実績が認められた事業主に対して、厚生労働省から使用が認められるものです。当社はこれまで4回の行動計画を策定しており、いずれについても「くるみん」を取得しています。なお、現在取り組んでいる行動計画（期間：2018年4月1日から2021年3月31日）では、社員が仕事と子育てを両立させることができるような働きやすい環境をつくり、すべての社員がその能力を十分に発揮して活躍できるようにするため、以下の3つの目標を立てています。

- 目標1：働き方の見直しにより、仕事と子育てを両立しやすい環境を整える。
- 目標2：男性社員の育児休業等取得状況を次の水準以上にする。
育児休業取得者1人以上・育児を目的とした積立保存休暇取得割合15%以上。
- 目標3：年次有給休暇取得の推進。取得率を50%以上にする。



地球環境保全活動

地球環境保全活動に関する基本方針

当社では、「JR九州グループは、総力をあげて地球環境保全に取り組み、持続可能な社会づくりに貢献します。」という基本理念と3つの基本方針に基づき、地球環境保全活動への取り組みを推進してきました。

2016年5月に策定した「JR九州グループ中期経営計画2016-2018」において、やさしくて力持ちの“総合的なまちづくり企業グループ”を目指すことを掲げ、鉄道事業をはじめ地域に密着した事業を展開しています。その中で、車両・施設などのハード面から、地域のみならず

基本理念

JR九州グループは、総力をあげて地球環境保全に取り組み、持続可能な社会づくりに貢献します。

基本方針

1. 地球環境保全に関する技術の導入や創意工夫により、効率的なエネルギーの利用を推進し、地球温暖化の原因となるCO₂排出量削減に努めます。
2. 廃棄物の削減やリサイクルを進め資源の有効活用を努めるとともに、環境汚染物質を適正に管理・処理します。
3. 環境にやさしい鉄道をより多くのお客さまにご利用いただけるよう安全で快適な輸送サービスの提供に努めます。

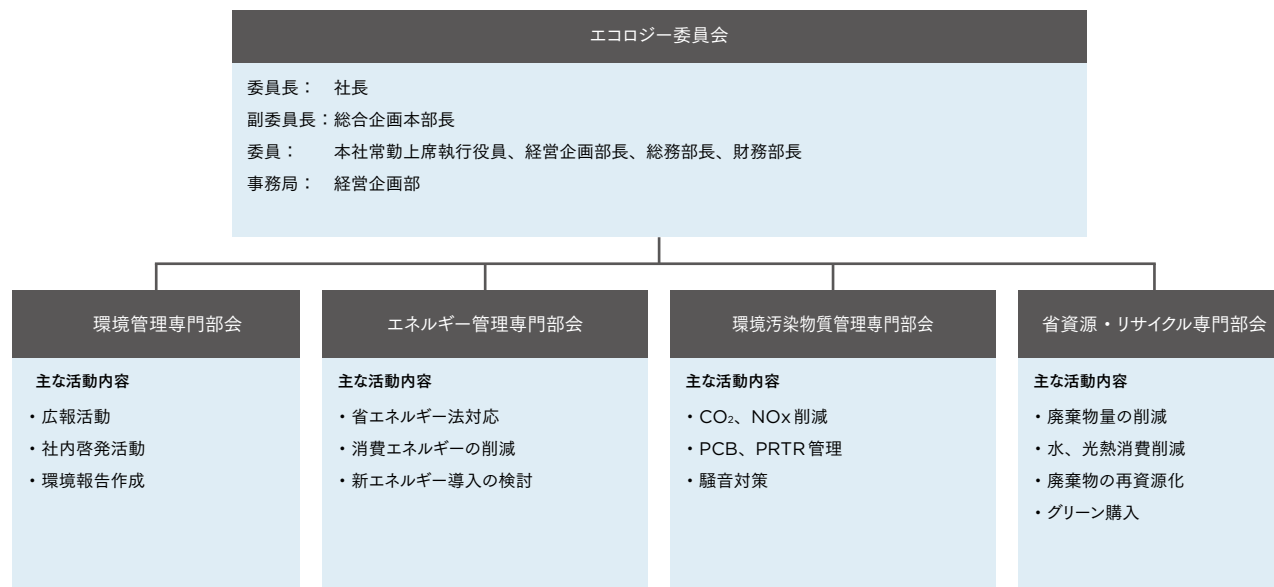
行う環境美化活動といったソフト面まで、様々な地球環境保全活動を通して、持続可能な社会づくりに貢献することを重要な経営方針の一つに位置付けています。2016年度に投入した日本初の交流電化方式の架線式蓄電池電車「DENCHA」をはじめとする次世代につながる技術革新や、2017年9月開業の六本松複合施設といった環境負荷軽減にも配慮した地域のにぎわいづくりを積極的かつ計画的に推進することで、低炭素社会の実現に向けて、さらなる貢献を果たしていきます。

環境マネジメント体制

当社では、環境マネジメント体制を構築して、地球環境保全活動を推進しています。

1999年3月に、環境保全への対策を継続的に進めるため、基本方針などの必要事項の審議・決定を行う機関として、社長を委員長とする「エコロジー委員会」を設置しました。委員会の中には、様々な環境問題に関する実施計画、目標設定や実績報告、活動の推進等を図る機関として、4つの専門部会が設定されています。各専門部会は、社内だけではなく、グループ会社とも連携して、環境保全に関するテーマを掲げ、具体的な目標を設定して取り組んでいます。

エコロジー委員会組織体制図



ESG セクション

地球環境保全活動

地球温暖化防止に向けた数値目標の設定

当社は、地球温暖化防止に向けた自主的な行動計画として2003年3月期に「JR九州ボランタリープラン」を設定し、2011年3月期に目標を達成しました。

2015年9月には、新たな自主的目標「JR九州低炭素社会実行計画」を策定し、温暖化対策にさらなる貢献を果たすため、省エネ型車両の導入などを進めています。

JR九州低炭素社会実行計画

鉄道部門において、2031年3月期までに

- ① 省エネ型車両の導入割合を83%にする
- ② エネルギー消費原単位を2012年3月期比で2.5%削減する

なお、将来的な輸送体系の変化等を踏まえ、必要に応じて目標の見直しを行う

具体的な取り組み

■ 省エネ型車両の導入

省エネ型車両の導入は、会社発足以降、継続的に行ってきた取り組みです。

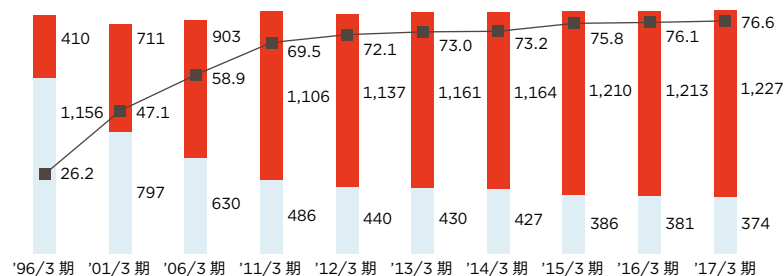
電車では、ステンレスやアルミを用いた「軽量化車体」、電力を効率よく利用する「VVVFインバータ」や「回生ブレーキ」を採用した車両を、気動車では、燃料消費量がより少ない「高効率エンジン」を搭載した車両を導入しており、従来の気動車も「高効率エンジン」への取り替えを行っています。なお、九州新幹線車両はすべて省エネ型車両です。

2017年3月期には、車両全体の76.6%を省エネ型車両が占めるようになりました。

これからも環境に配慮した車両をつくり続けていきます。

省エネ型車両推移

- 省エネ型車両 (両)
- 非省エネ型車両 (両)
- 省エネ型車両の構成比 (%)



811系電車のリニューアル

2017年4月より、JR九州発足後に初めて製作した近郊型車両811系電車のリニューアル車両が運行を開始しました。「Old is New～伝統と革新の電車～」をコンセプトに新しい機器を導入した車両です。駆動用モーター及び制御機器を一新し、エネルギー効率のよいSiCハイブリッドモジュールを採用したVVVF制御方式に変更するとともに、車内照明をLED化して環境負荷の低減を図っています。



811系リニューアル電車

ESG セクション

地球環境保全活動

■ エネルギー消費原単位の削減

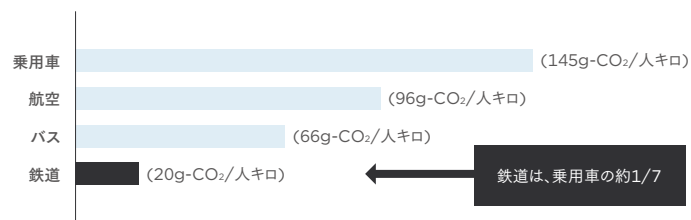
鉄道部門におけるエネルギー消費原単位*は、省エネ型車両やLED設備の導入などの取り組みにより、2017年3月期において2012年3月期比で0.8%削減が進んでいます。

今後も様々な省エネ施策に取り組むことで、より効率的な事業活動に努めます。

* エネルギー使用量を、生産数量または建物延床面積その他のエネルギーの使用量と密接な関係をもつ値で除した数値で、エネルギー使用の効率を表す指標です。旅客鉄道事業者においては、車両1両が1キロ走行するために使用したエネルギー使用量で算出することとされており、以下の式にて求めます。

エネルギー消費原単位 = エネルギー消費量（電力・燃料等） ÷ 車両走行キロ

1人を1キロ運ぶ時に排出するCO₂量の比較（2016年3月期）



出典：国土交通省HP（運輸部門における二酸化炭素排出量）

■ 建設廃棄物の削減

当社では、循環型社会実現のため、廃棄物の削減（Reduce）、再利用（Reuse）、リサイクル（Recycle）を促進し、資源を有効活用する取り組みも行っています。その一環として、工事において、廃棄物を抑制する設計や工法及び再利用の検討を行い、廃棄物排出量の削減に努めています。また、工事に使用する建設資材の削減や廃棄量を抑制できるような資材の導入に努めています。なお、発生した産業廃棄物は廃棄物処理法に基づき適正な処理を行っています。

高架下建物新築工事では、杭工事においてコンクリートやセメントミルクを用いない工法である鋼管杭を使用しています。これにより、泥水・残土などの産業廃棄物の排出がなく、セメントによる水質汚染がないなど、環境負荷の低減に寄与しています。また、コンクリートミキサー車などの工事車両の出入りが不要であることから騒音・排気ガスなどの軽減にもつながっています。

電車の形式別電力消費量の比較（415系電車を100とした場合の1両当たり）

特急電車		制御システム	ブレーキシステム	車体構造
783系	63%	サイリスタ位相制御	回生ブレーキ	ステンレス車体
883系	76%	VVVF制御	発電ブレーキ	ステンレス車体*
885系	65%	VVVF制御	回生ブレーキ	アルミ車体

* 883系の一部の車両は、アルミ車体を採用しています。

近郊型電車		制御システム	ブレーキシステム	車体構造
811系	70%	サイリスタ位相制御	発電ブレーキ	ステンレス車体
813系	77%	VVVF制御	発電ブレーキ	ステンレス車体
303系	58%	VVVF制御	回生ブレーキ	ステンレス車体
815系	58%	VVVF制御	回生ブレーキ	アルミ車体
817系	53%	VVVF制御	回生ブレーキ	アルミ車体
305系	51%	VVVF制御	回生ブレーキ	アルミ車体
BEC819系（DENCHA）	53%	VVVF制御	回生ブレーキ	アルミ車体
811系リニューアル	49%	VVVF制御	回生ブレーキ	ステンレス車体
415系（参考）	100%	抵抗制御	発電ブレーキ	鋼製車体

注：上記の値は理論値であり、実際の運転状況（速度・乗車人員等）において、数値が異なります。

ESG セクション

地球環境保全活動

■ 化学物質の管理

当社では、環境負荷低減のため、地球環境に影響を与える化学物質を、法令に基づき適正に管理・処理しています。

CO₂・NO_x（窒素酸化物）対策として、軽油で走行する気動車については、架線式蓄電池電車「DENCHA」への置き換えや旧型エンジンの排ガス対策エンジンへの取り替えを行っています。これにより、エネルギー消費効率の向上とCO₂・NO_xの排出量を抑制しており、2017年3月期までに、気動車の92%に排ガス対策エンジンを搭載しています。

■ 交通体系全体でのCO₂排出量削減

鉄道の定時性と自動車の機動性、それぞれの特性を組み合わせたサービスを提供することで、お客さまの利便性をさらに向上するとともに、鉄道の利用を促進することで交通体系全体でのCO₂排出量の削減を目指しています。

■ 六本松地区の複合施設での取り組み

2017年9月に開業した福岡市六本松地区の複合施設は、科学館や商業施設からなる「六本松421」や住宅型有料老人ホーム「SJR六本松」などで構成されています。この新しくつくられた「まち」には、環境負荷低減に配慮した設備・システムが様々な形で導入されています。

例えば、施設内のほぼ全てにLED型照明を採用するとともに、共用部に高効率タイプの空調機を導入するなど、施設全般の省エネルギー化、CO₂排出削減に取り組んでいます。

また、「六本松421」では、屋上の一部緑化を通じて、断熱効果や日射遮蔽による省エネルギー効果に加え、緑化がもたらすCO₂排出抑制効果を図っています。このほか、節水型トイレを採用するとともに、洗浄水に福岡市の再生水を使用するなど、水資源の節約にも努めています。



「六本松421」の屋上緑化



「SJR六本松」に導入されたガスエンジンマイクロコジェネレーションシステム

■ JRJP博多ビルの取り組み

2016年4月に開業したJRJP博多ビルでは、都市の中で自然と調和・共存し地球環境を守る取り組みとして、ビルの利用者の快適性と周辺環境への配慮の両立を図っています。

オフィスの照明はLED型器具を採用しています。また、窓際エリアでは自動調光システムにより屋間の過剰な照明をカットし、常に一定の明るさを保ちます。さらに、熱負荷を低減させる複層ガラスを採用しており、日照による熱の影響を抑え、省エネを実現しています。

ヒートアイランド現象やCO₂排出を抑制するため、壁面や屋上の緑化を実施しています。これら植物は、雨水の流出緩和にも効果があり、都市型水害の防止にもつながっています。また、貴重な水資源の使用量を削減する取り組みとして、雨水の再利用を実施しています。



壁面緑化



屋上緑化

ESG データ

環境

気候変動			
	連結/単体	単位	2017年3月期
CO ₂ 排出量		千 t-CO ₂	397
エネルギー 使用量	電気使用量	千 kWh	662,918
	鉄道事業エネルギー使用量		単体
	ガス使用量	千 m ³	589
省エネ型車両の割合		%	76.6
水			
	連結/単体	単位	2017年3月期
水資源使用量	単体	千 m ³	654

社会

お客さま（鉄道事業の営業成績）			
	連結/単体	単位	2018年3月期
営業キロ		キロ	2,273.0
客車走行キロ		千キロ	300,470
輸送人員		千人	337,176
輸送人キロ	単体	千人キロ	9,336,633
乗車効率		%	29.9
駅数		駅	567
車両数		両	1,652
電化率		%	59

従業員

	連結/単体	単位	2018年3月期
従業員数	計	連結	17,297
	男性		7,313
	女性	名	1,546
	計		8,859
女性管理者数			29
女性管理職比率	単体	%	5.3
平均勤続年数		年	15.5
平均年齢		歳	40.8
平均年間給与		千円	5,396
障がい者雇用率		%	2.3

注：数値は2018年4月1日現在（障がい者雇用率は2018年6月1日現在）

ガバナンス

コーポレートガバナンス			
	連結/単体	単位	2018年3月期
取締役数	男性		11
	女性		2
	計	名	13
上記のうち、 監査等委員 である取締役数	男性		3
	女性	単体	1
	計		4
独立社外取締役比率		%	46.2
取締役のうち女性の比率			15.4
執行役員数（取締役を除く）		名	14

報酬

	連結/単体	単位	2018年3月期	
役員報酬	取締役報酬*		447	
	監査役報酬*	単体	百万円	36
	社外役員報酬			56
	計			540

* 社外取締役・社外監査役を除く

会計監査

	連結/単体	単位	2018年3月期	
会計監査人への 報酬	監査費	連結	百万円	123
	非監査費			16

財務セクション

CONTENTS



注：連結財務諸表は、日本の会計基準に基づいており、米国会計基準やIFRSなど、他の国で一般的に適用されている会計基準とは重要な点で異なる部分があります。

5ヵ年連結財務サマリー

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	2014/3期	2015/3期	2016/3期	2017/3期	2018/3期
	億円				
営業収益	3,548	3,574	3,779	3,829	4,133
運輸サービス	1,742	1,745	1,809	1,764	1,837
駅ビル・不動産	498	535	620	674	694
流通・外食	884	901	962	1,004	1,031
建設	853	803	884	793	880
その他	532	561	581	609	674
営業利益（損失）	90	127	208	587	639
運輸サービス	△149	△132	△105	257	292
駅ビル・不動産	167	184	204	226	232
流通・外食	31	24	34	34	36
建設	40	43	61	59	62
その他	9	16	24	25	24
EBITDA	570	614	691	732	818
運輸サービス	243	258	270	285	343
駅ビル・不動産	227	251	284	311	320
流通・外食	45	40	49	51	53
建設	47	51	68	67	70
その他	18	25	33	33	39
親会社株主に帰属する当期純利益（損失）	115	150	△4,330	447	504
設備投資額（単体）	656	550	593	600	472
減価償却費（単体）	284	287	293	70	96
営業活動によるキャッシュ・フロー	396	461	634	285	876
投資活動によるキャッシュ・フロー	△590	△692	90	△183	△683
財務活動によるキャッシュ・フロー	221	198	△400	△6	△91
資産合計	11,062	11,409	6,466	6,766	7,495
負債合計	3,659	3,697	3,409	3,282	3,663
純資産合計	7,403	7,712	3,057	3,484	3,832
1株当たりデータ（円）：					
当期純利益	72.29	93.83	△2,706.81	279.70	315.07
純資産	4,578.34	4,790.51	1,876.72	2,144.00	2,357.27
配当金	—	—	—	38.50	83.00
財務指標（％）：					
自己資本比率	66.2	67.2	46.4	50.7	50.3
営業利益率	2.6	3.6	5.5	15.3	15.5
配当性向	—	—	—	13.8	26.3
その他：					
乗車人員（百万人）	323	319	330	331	337
従業員数（名）	16,904	16,740	16,838	16,922	17,297
発行済株式総数（株）	320,000	320,000	320,000	160,000,000	160,000,000

注：

- 各セグメントの営業収益、営業利益（損失）、EBITDAは、セグメント間取引消去前のものです。
- 各セグメントのEBITDAは、営業利益に減価償却費を加えたものです。ただし、運輸サービスグループのEBITDAについては、2016年3月期以前は営業利益に減価償却費と経営安定基金運用収益を加えたものであり、2017年3月期以降は営業利益に減価償却費を加えたものです。
- 2016年8月18日付で普通株式1株につき500株の割合で株式分割を行っております。「1株当たりの当期純利益」、「1株当たりの純資産」については、過去から当該株式分割が行われたと仮定し算出しています。

財政状態及び経営成績の分析

概要

当社グループは、九州で鉄道事業を行っており、同地域で最大の鉄道ネットワークを有しています。また、不動産の賃貸・販売業や、流通・外食業、建設業、ホテル業など、様々な非鉄道事業も行っています。これら非鉄道事業は、当社鉄道事業または「JR九州」ブランドが有する強みから生じる恩恵を直接的または間接的に受けています。2018年3月期の連結営業収益は4,133億71百万円、連結営業利益は639億63百万円、親会社株主に帰属する当期純利益は504億10百万円となり、連結のEBITDAは818億32百万円となりました。なお、当社グループは報告セグメントを5つに分類していますが、それらの詳細については「事業概況」をご参照ください。

経営成績

営業収益

営業収益は、前期比8.0%増の4,133億71百万円となりました。これは、鉄道旅客運輸収入の増加やキャピラー九州株式会社の連結子会社化等によるものです。

営業費

営業費は、前期比7.8%増の3,494億8百万円となりました。

運輸業等営業費及び売上原価は、前期比7.5%増の2,535億18百万円となりました。これは、キャピラー九州株式会社の連結子会社化等によるものです。

販売費及び一般管理費については、前期比8.6%増の958億89百万円となりました。これはキャピラー九州株式会社の子会社化やホテル等の開業に伴う費用の増加等によるものです。

営業利益

営業利益は、前期比8.9%増の639億63百万円となりました。

なお、営業収益に対する営業利益の比率は、前期の15.3%に対し、当期は15.5%となりました。

営業外損益

営業外収益は、前期比30.4%増の39億10百万円となりました。

営業外費用は、前期比29.6%減の8億27百万円となりました。これは前期に計上した上場関連費用の減少等によるものです。

経常利益

経常利益は、前期比10.7%増の670億45百万円となりました。

なお、営業収益に対する経常利益の比率は、前期の15.8%に対し、当期は16.2%となりました。

特別損益

特別利益は、前期比45.5%減の166億72百万円となりました。

特別損失は、前期比46.9%減の188億83百万円となりました。これは、「平成29年7月九州北部豪雨」や「平成29年台風第18号」の災害による損失計上があったものの、前期に計上した「平成28年熊本地震」に係る損失の減少等によるものです。

親会社株主に帰属する当期純利益

親会社株主に帰属する当期純利益は、前期比12.6%増の504億10百万円となりました。

各セグメントの経営成績に影響を与える要因

運輸サービスグループ

■ 鉄道事業

鉄道事業の営業収益には、主に在来線及び新幹線の乗車券（定期券を含む）の売上が含まれ、乗車券の売上は、基本的に、運賃・料金と乗車人員数によって決まります。運賃は、すべての旅客サービスに伴い発生し、料金は、特急列車の利用や、グリーン車の利用等に伴い追加で発生します。なお、新幹線の特急料金は、在来線の特急料金に比べて高く設定されています。運賃・料金は、基本的に乗車距離に応じて増加しますが、1キロ当たりの運賃・料金は、乗車距離が長くなると低減していく遠距離通減制が適用されます。また、定期券は、通勤や通学に利用され、一定の期間（1ヵ月、3ヵ月、6ヵ月）について、特定の区間内を何度でも乗車できるようになっています。通常の1ヵ月定期券の金額は、その区間内の往復分の乗車券を1ヵ月間購入した場合に支払う運賃総額よりも割り引かれて設定されており、3ヵ月定期券及び6ヵ月定期券は、さらに割引率が高くなります。

また、回数券をはじめ、2枚きっぷや4枚きっぷなどの様々な企画割引きっぷが駅の窓口や券売機で販売されているほか、インターネットでのみ購入できる割引きっぷがあります。

海外からの旅行者は、レール・パスという割引きっぷを利用することができ、有効期間内は、指定席も含めて何度でもJR路線を利用することができます。

乗車人員については、経済情勢や人口動態、代替交通機関との競合、旅行需要、天候、自然災害や休日など様々な要因による影響を受ける可能性があります。

財務セクション

財政状態及び経営成績の分析

■ その他事業

船舶事業やバス事業においては、定期券を利用する乗客数は少ないものの、鉄道事業と同様の要因による影響を受ける可能性があります。また、その他事業の中には、レンタカーや駐車場の運営が含まれており、これらの営業収益は、主に経済情勢の影響を受ける可能性があります。

駅ビル・不動産グループ

■ 不動産賃貸業

当社グループの有する主な賃貸不動産は、商業施設やマンション、オフィスであり、不動産賃貸業の営業収益は、主に賃貸物件数、稼働率、賃料によって決まります。当社グループの有する賃貸不動産の稼働率は全体的に高く、とりわけ、主要な駅ビルの年間平均稼働率はほぼ100%となっています。なお、商業施設に係る賃料は、利用する賃貸スペースに対して最低限必要となる固定賃料と、テナントの売上に連動する変動賃料からなるため、商業施設に係る賃料収入については、テナントの業績の影響を受ける可能性があります。

■ 不動産販売業

不動産販売業の営業収益は、主に「MJR」ブランドで販売されるマンションによるものです。竣工前の全戸完売を目標としていますが、成約に至るまでの期間や分譲マンションの金額は、金利環境や政策（税制を含む）などの経済情勢の影響を受けるほか、販売物件の立地や周辺の住宅市場動向の影響を受ける可能性があります。

流通・外食グループ

流通・外食グループの営業収益は、主に店舗数、お客さま数、お客さま単価によって決まります。

当社沿線に位置する流通・外食の店舗については、特に当社の鉄道利用者数の影響を受ける可能性があり、これらの店舗の多くは、お客さまにとって魅力的かつ、旅行者や通勤者にとってアクセスしやすい利便性の高いところに立地しています。また、当社の鉄道をレジャー目的で利用しているお客さまに影響を与えるような経済情勢は、それらのお客さまの買い物や外食にも影響を与える可能性があります。店舗の売上は、個人商店や飲食店に加え、地域及び全国チェーンのコンビニエンスストアやドラッグストア、レストランとの競合による影響を受ける可能性があり、競合する流通・外食の店舗を有しているデパートやショッピングモールなどの商業施設の動向にも影響を受ける可能性があります。

また、お客さまの嗜好や経済情勢の変化は、お客さまが購入する商品や購入する数量に影響を与えることから、お客さま単価に影響を与える可能性があります。

建設グループ

建設グループの営業収益は、主に鉄道関連のプロジェクトや建物、公共事業に関わる建設工事の請負契約、コンサルティング契約、その他の建設関連サービス契約によるものです。建設工事の請負契約に伴う営業収益は、工事進行基準によって認識されることから、工事の完成に向けてどのくらいの進捗率かを合理的に見積もって算出されます。進捗率は、見積工事原価総額に対するこれまでに発生した原価総額の比率を用いて算出されます。また、進捗を合理的に見積もることのできない建設工事の請負契約については、工事完成基準が適用されます。

建設プロジェクトによる営業収益は、主に契約金額、顧客との交渉や入札プロセスにより生じたその他の契約内容によって決まります。各会計年度に発生する売上高は、当該会計年度中に工事進行中のプロジェクトの大きさや数、また、それらのプロジェクトの進捗率によって決まります。建設グループの営業収益の多くは、当社グループ内での取引によるものであり、建設グループの外部顧客には、他の鉄道会社や鉄道関連事業会社、その他の自治体、民間企業などがあります。

特に外部顧客に対する建設サービスの需要に影響を与える主な要因としては、鉄道関連プロジェクトに対する投資動向や、経済・市場動向が挙げられます。

財務セクション

財政状態及び経営成績の分析

その他グループ

■ ホテル事業

その他グループにはホテル事業が含まれており、ホテル事業の営業収益は、主に総客室数、稼働率、宿泊料によって決まります。

ホテル事業の営業収益は季節要因の影響を受ける可能性があり、とりわけ、リゾートホテルについては、夏季に需要が大きく高まる傾向があります。

キャッシュ・フロー

営業活動の結果得られた資金は、売上債権の回収による増加等により前期比591億9百万円増の876億89百万円となりました。

投資活動の結果支出した資金は、前期に金銭の信託を売却したこと等により前期比500億12百万円増の683億79百万円となりました。

財務活動の結果支出した資金は、配当金の支払等により前期比85億4百万円増の91億97百万円となりました。

以上の結果、現金及び現金同等物の当期末残高は、前期比101億16百万円増の643億79百万円となりました。

配当政策

当社では、株主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、配当については、経営成績に応じて安定的かつ継続して実施していくことを基本方針としています。

当社の剰余金の配当の決定機関は、株主総会です。また、当社の期末配当の基準日は毎年3月31日としています。なお、取締役会の決議により、毎年9月30日を基準日として中間配当をすることができる旨を定款に定めています。

剰余金の配当については、内部留保の充実に留意しつつ、着実な株主還元を実現するため、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ていきます。各事業年度の配当額について、今後の業績動向や財政状態等を見極めながら総合的に判断し、決定していきます。

当社は、中間配当及び期末配当にて年2回に分けて剰余金の配当を行う方針です。この方針に基づき、2018年3月期の配当については、経営成績等を総合的に判断し、中間配当は1株当たり39円、期末配当は1株当たり44円とし、1株当たり年間83円としました。また、次期については、上記の方針に則り、1株当たり年間83円を予定しています。

なお、当社の事業の基盤である安全をつくりあげていくため、内部留保資金については、鉄道設備等の維持・更新への投資及び強固な経営基盤づくりを推進するための成長投資に充当していきます。

事業等のリスク

本レポートに記載した事項のうち、投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがありますが、これらに限定されるものではありません。

なお、文中における将来に関する事項は、2018年3月末現在において当社グループが判断したものです。

1. 日本全体及び九州の経済状況の変化に関する事項

当社グループは、運輸サービス、建設、駅ビル・不動産、流通・外食及びその他事業等の様々な事業を主に九州で展開しており、予定されている消費増税や政府による経済政策の影響等日本全体の経済環境のほか、福岡市やその他の主要都市部をはじめとした九州の経済環境の影響下にあります。運輸サービスグループにおいては九州、特に福岡市及びその近郊地域の雇用状況及び就学状況が旅客運輸収入（定期）に影響を与え、日本及び九州の景気低迷によるビジネス利用者及び旅行客の減少が旅客運輸収入（定期外）に影響を与える可能性があります。

また、駅ビル・不動産グループにおいては、福岡市やその他の主要都市部を中心とする商業施設及び住宅の需要、金利水準並びに金融政策が不動産の賃料や空室率及び販売価格に影響を与える可能性があります。その他、九州及び国内の建設需要が建設グループの受注高に影響を与え、九州及び国内の消費水準やビジネス関連需要の変化がホテルや流通・外食グループに影響を与える可能性もあります。

このような事象が生じた場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

2. 中期経営計画に関する事項

当社グループは2016年5月に「JR九州グループ中期経営計画2016-2018」を発表しております。例えば、新幹線・在来線等の需要が人口減少、法規制、経済環境その他の要因によって予想以上に低迷し、顧客の需要や嗜好を正確に把握し対応できない場合には、計画どおりに鉄道運輸収入が達成できない可能性があります。また、インターネットを利用したきっぷの販売やイールドマネジメントが予想どおりに進まない場合や鉄道事業の経費削減策が計画どおりに実行できない場合には、当中期経営計画における目標を達成できない可能性があります。

その他、競争環境や顧客嗜好の変化その他の要因により、外国人観光客の増加を当社の売上に十分取り込めない場合や、不測の費用や人口動態、法規制、経済状況その他の要因により、今後の不動産開発プロジェクトが成功しない場合、さらには、当社グループのノウハウ及び経験を、九州域外での事業の拡大等に際して当社に有利な形で活用できない場合等には、当中期経営計画における目標の達成に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループの運輸サービスと駅ビル・不動産の両事業は相互に関連しているため、一部の事業の低迷が他の事業にも影響する可能性があります。

さらに、当中期経営計画は、外国人旅行客数、「平成28年熊本地震」の影響、人件費その他のコストの水準等、多くの前提及び予測に基づいて作成されております。加えて、当社グループの各事業には、「事業等のリスク」に記載のリスク要因が内在しています。

当社グループの施策が奏功しなかった場合、当社グループの前提及び予測が不正確若しくは不十分であった場合、又は顕在化したリスク要因に対して当社グループが適切な対応を実施できない場合等においては、当中期経営計画における目標の達成に影響を及ぼす可能性があります。

3. 法的規制に関する事項

鉄道事業に係る法律関連事項について

当社は、鉄道事業者として鉄道事業法の定めに基づき事業運営を行っております。また、JR会社法の適用対象からは除外されたものの、同法の附則に定められた「当分の間配慮すべき事項に関する指針」等に配慮した事業運営が求められております。これらの詳細については、以下のとおりです。

(1) 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

当社グループの鉄道事業においては、鉄道事業法の規制を受けております。鉄道事業者は本法の定めに従い、営業する路線及び鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない（第3条）とともに、旅客の運賃及び料金について国土交通大臣の認可を受け、その範囲内での設定・変更を行う場合は、事前届出を行うこととされております（第16条）。また、鉄道事業の休止については、国土交通大臣に事前届出（廃止の場合は廃止日の1年前まで）を行うこととされております（第28条、第28条の2）。このほか、国土交通省の指針や事業の公益性の観点から鉄道事業において大きな方針転換を図ることができない可能性があります。

(2) 旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）（以下「JR会社法改正法」という。）

イ JR会社法の適用対象からの除外

JR会社法は、国鉄分割民営化において、旅客会社及び貨物会社の出資・設立を定めるとともに、その目的及び事業範囲について定めるものとして、1986年12月に制定されました。JR会社法の適用を受ける会社は、新株発行や代表取締役の選定等の一定の事項について国土交通大臣による認可が必要とされるほか、中小企業者への配慮等の規制を受けます。

旅客会社及び貨物会社は、鉄道事業法の規制に加えて、本法により政府の規制を受けておりましたが、2016年4月1日に当社の完全民営化に向けてJR会社法改正法が施行され、当社はJR会社法の適用対象から除外されております。

ロ 事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針

JR会社法改正法附則第2条において、当社及び当社の鉄道事業の全部又は一部を譲受け、合併等により施行日以降経営する者のうち国土交通大臣が指定するもの（以下「新会社」という。）が事業を営むに際し、当分の間配慮すべき事項に関する指針（以下「指針」という。）を定めると規定されております。この指針は2015年12月に告示され、2016年4月1日より適用されております。指針に定められた内容は概ね次のとおりです。

- ・会社間（新会社との間又は、新会社と北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び貨物会社又は東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、並びにその事業の全部若しくは一部を譲受、合併、分割、相続によりJR会社法の改正法（平成13年法律第61号）の施行日以後経営するものうち国土交通大臣が指定するものとの間をいう。）における旅客の運賃及び料金の適切な設定、鉄道施設の円滑な使用その他鉄道事業に関する会社間における連携及び協力の確保に関する事項

- ・国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

- ・新会社がその事業を営む地域において当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動に対する不当な妨害又はその利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮に関する事項

国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保するため必要があると認めるときは、新会社に対し、その事業経営について必要な指導及び助言をすることができることとされており（附則第3条）、さらに正当な理由がなく指針に反する事業運営を行ったときには、勧告をすることができますとされております（附則第4条）。

なお、当社はこれまでも指針に定められた事項に沿った事業運営を行ってきており、この指針は今後の当社の事業運営に大きな影響を及ぼすものではないと考えております。

財務セクション

事業等のリスク

運賃及び料金の設定又は変更について

当社が鉄道事業における運賃及び料金を設定又は変更する際には、鉄道事業法に規定された必要な手続きを経る必要があり、何らかの理由により当該手続きに基づいた運賃及び料金の設定又は変更を機動的に行えない場合には、当社の収益に影響を与える可能性があります。手続きの詳細については以下のとおりです。

(1) 運賃及び料金の認可の仕組みと手続き

鉄道運送事業者が旅客の運賃及び新幹線特急料金（以下「運賃等」という。）の上限を定め、又は変更しようとする場合、国土交通大臣の認可を受けなければならないことが法定されています（鉄道事業法第16条第1項）。

また、その上限の範囲内での運賃等の設定・変更及び在来線特急料金等その他の料金の設定・変更については、事前の届出で実施できることとなっております（鉄道事業法第16条第3項及び第4項）。

鉄道運送事業者の申請を受けて国土交通大臣が認可するまでの手続きは、大手民営鉄道事業者における近年の例によれば下図のようになっております。

なお、各旅客会社における独自の運賃改定の実施の妨げとなるものではありませんが、国鉄改革の実施に際し利用者の利便の確保を図るため、旅客会社では、現在、2社以上の旅客会社間をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金に関し、旅客会社間の契約により通算できる制度とし、また、運賃について、遠距離通減制を加味したものとしております。

(2) 運賃改定に対する当社の考え方

イ 当社では、1987年4月の会社発足以降、消費税等を転嫁するための運賃改定（1989年4月、1997年4月及び2014年4月）を除くと、1996年1月10日に初めての運賃改定（平均7.8%）を実施いたしました。今後も総合的な経営判断に立ち、適正な利潤を確保し得るような運賃改定を適時実施する必要があると考えております。

ロ 事業経営に当たっては、まず収入の確保と合理化努力を進め効率的な経営に努めますが、適正利潤についてはこのような努力を前提としたうえで、将来の設備投資や財務体質の強化等を可能なものとする水準にあることが是非とも必要であると考えております。

ハ 鉄道事業の資本費用に大きな影響を与える設備投資については、安全・安定輸送を前提とし、案件ごとに必要性等を勘案しつつ実施しております。

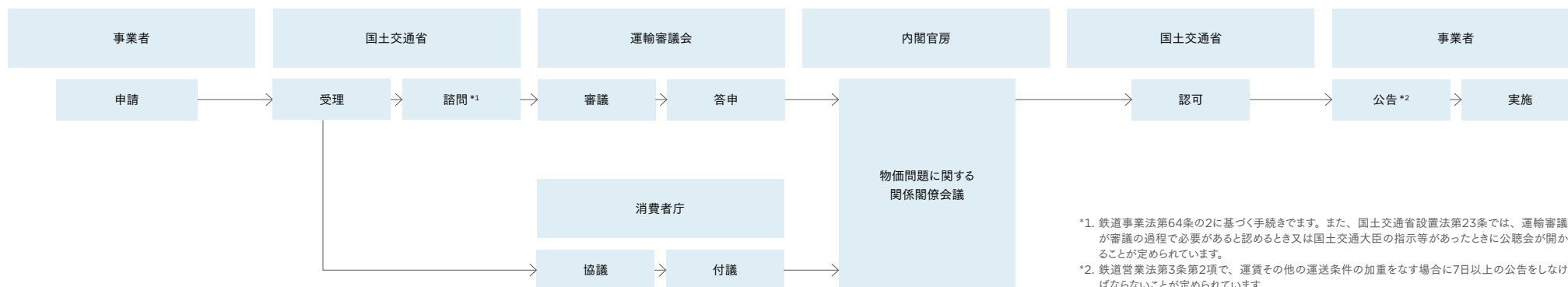
なお、当社としましては、事業者の明確な経営責任の下で主体的に設備投資に取り組むことが必要であると認識しているところであります。

(3) 国土交通省の考え方

当社の運賃改定に関し、国土交通省からは、次のような考え方が示されております。

イ 当社を含む鉄道事業の運賃の上限の改定に当たっては、鉄道事業者の申請を受けて、国土交通大臣が、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（以下「総括原価」という。）を超えないものかどうかを審査して認可することとなっている（鉄道事業法第16条第2項）。

なお、原価計算期間は3年間とする。



*1. 鉄道事業法第64条の2に基づく手続きです。また、国土交通省設置法第23条では、運輸審議会が審議の過程で必要があると認めるとき又は国土交通大臣の指示等があったときに公聴会が開かれることが定められています。

*2. 鉄道営業法第3条第2項で、運賃その他の運送条件の加重をなす場合に7日以上公告をしなければならないことが定められています。

財務セクション

事業等のリスク

ロ 総括原価を算定するに当たっては、他の事業を兼業している場合であっても鉄道事業部門のみを対象として、所要の株主配当を含めた適正な利潤を含む適正な原価を算定することとなっている。また、通勤・通学輸送の混雑等を改善するための輸送力の増強、旅客サービス向上等に関する設備投資計画の提出を求め、これについて審査を行い、必要な資本費用については原価算入を認めているところである。

ハ 総括原価を算定する方法としては、当該事業に投下される資本に対して、機会費用の考え方による公正・妥当な報酬を与えることにより資本費用（支払利息、配当金等）額を推定するレートベース方式を用いる方針であり、総括原価の具体的な算定は以下によることとしている。

総括原価＝営業費等*1＋事業報酬

- ・ 事業報酬＝事業報酬対象資産（レートベース）×事業報酬率
- ・ 事業報酬対象資産＝鉄道事業固定資産＋建設仮勘定＋繰延資産＋運転資本*2
- ・ 事業報酬率＝自己資本比率*3×自己資本報酬率*4＋他人資本比率*3×他人資本報酬率*4

*1 鉄道事業者間で比較可能な費用について、経営効率化を推進するため各事業者間の間接的な競争を促す方式（ヤードスティック方式）により、比較結果を毎事業年度終了後に公表するとともに、原価の算定はこれを基に行うこととしている。

*2 運転資本＝営業費及び貯蔵品の一部

*3 自己資本比率30%、他人資本比率70%

*4 自己資本報酬率は、公社債応募者利回り、全産業平均自己資本利益率及び配当所要率の平均、他人資本報酬率は借入金等の実績平均レート

ニ なお、認可した上限の範囲内での運賃等の設定・変更、又はその他の料金の設定・変更は、事前の届出で実施できることとなっているが、国土交通大臣は、届出された運賃等が、次の(a)又は(b)に該当すると認めるときは、期限を定めてその運賃等を変更すべきことを命じることができるとされている（鉄道事業法第16条第5項）。

- (a) 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき
- (b) 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

税制特例措置について

当社は、地方税法附則第15条の2第2項に基づき、鉄道事業の用に供する固定資産について2017年3月期までの固定資産税及び都市計画税の課税標準を2分の1に、地方税法附則第15条の3第1項に基づき国鉄から承継した直接その本来の事業の用に供する固定資産について2017年3月期までの固定資産税及び都市計画税の課税標準を5分の3にするという特例措置（2016年3月期における当社試算による減税額は、それぞれ約56億円及び約5億円）を受けておりました。また、地方税法附則第9条第1項に基づき、当社に係る法人事業税の資本割の課税標準の特例措置（2016年3月期における当社試算による減税額は約3億円）を受けておりました。

これらの特例措置については、2017年3月期の税制改正において見直され、経過措置を経て廃止されることが決定しております。詳細については以下のとおりです。

- (1) 固定資産税及び都市計画税の課税標準について
- イ 国鉄改革により当社が承継した本来事業用固定資産に係る固定資産税及び都市計画税について、課税標準を価格の5分の3に軽減（2017年3月期のみ、2018年3月期以降は完全に廃止）
- ロ 当社が所有し又は借り受けている固定資産に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準に関する経過措置（2020年3月期以降は完全に廃止）
 - (a) 2017年3月期 課税標準を価格の2分の1に軽減
 - (b) 2018年3月期 課税標準を価格の5分の3に軽減
 - (c) 2019年3月期 課税標準を価格の5分の3に軽減
- ハ その他所要の措置

(2) 法人事業税の資本割の課税標準について
資本金等の額から、事業年度の区分に応じ次に掲げる金額をそれぞれ控除

- (a) 2017年3月期 資本準備金の額から資本金の額を控除した金額
- (b) 2018年3月期 資本金の額及び資本準備金の額の合計額に4分の3の割合を乗じて得た金額
- (c) 2019年3月期 資本金の額及び資本準備金の額の合計額に2分の1の割合を乗じて得た金額

4. 駅ビル・不動産グループに関する事項

当社グループの駅ビル・不動産グループにおいては、収益化まで長期にわたるプロジェクトの各過程で多額の投資を行います。そして、当社グループが制御できない様々な外部要因により、完成に要する時間と投資額等が増加し、想定していた収益を生まないことがあります。

当社グループは、完成した販売用不動産を長期にわたって保有せざるを得ない場合には、評価損を認識することがあります。また、駅ビル商業施設のテナントの売上が、経営環境の悪化、テナントの商品の魅力の低下等により減少した場合は、賃料収入の売上連動部分が減少することにより、当社グループの収益に影響を与えることになります。さらに、需要の低下により、賃貸用不動産については、大型テナントの喪失、空室率の上昇や賃料の低下が生じる場合があり、分譲マンションについては販売価格が低下する場合があります。

また、当社グループは、プロジェクトの完成後にも、テナント、居住者その他の利用者に生じた不測の損失、損害、被害の責任や、建築瑕疵の補償費用の負担を負うことがあります。

このような事象が生じた場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

財務セクション

事業等のリスク

5. 人口動向に関する事項

当社グループの主な事業エリアである九州は、人口減少率が国内の他の地域より高く、加えて高齢者の割合も多いという傾向が続くと予測されています。

九州の人口減少及び高齢化によって通勤通学者及び旅行者が減少し、運輸サービスグループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。また、人口減少によって消費活動が縮小し、駅ビル商業施設やドラッグストア・コンビニエンスストアの店舗等の利用者が減少し、賃貸マンション・分譲マンションの利用者・購入者が減少する場合、駅ビル・不動産グループや流通・外食グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

6. 競合に関する事項

当社グループの各事業は競争に晒されています。運輸サービスグループは、安全性、運賃、乗り換え時間、運行本数、快適性、利便性、魅力、ブランド、資金調達力その他の点で、他の鉄道会社に加え、バス会社、高速道路事業者、航空会社、船舶事業会社を含む他の産業との間でも競合しております。特に九州では高速道路は多く利用されており、都市間を結ぶ当社グループの新幹線や特急列車と競合しています。

また、駅ビル・不動産グループの駅ビル商業施設賃貸事業においては、利便性、顧客獲得能力、賃料その他の賃貸条件、ブランド、資金調達力の点で、ショッピング・センターのような他の商業施設事業者と競合しています。加えて、賃貸マンション及び分譲マンション事業においては、ロケーション、利便性、価格、魅力、ブランド、資金調達力等の点で、他の開発業者や不動産所有者と競合しています。そのほか、建設グループにおいては九州全域又はその他の地域に所在する建設

事業者と、流通・外食グループにおいては利便性、価格、施設の魅力、顧客満足度等の点で類似の小売・飲食事業者と、その他グループのホテル業においてはブランド力、コスト、利便性、ロケーションの魅力の点で他のホテル業者と競合しています。

当社グループが顧客の嗜好や必要性の変化に対応できず、又は、技術の変化、競合他社の統合等により競争力を向上又は維持できない場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

7. 収益構造に関する事項

当社グループの営む事業のうち、特に運輸サービスグループ及び駅ビル・不動産グループにおいては、人件費、修繕費、減価償却費等の固定費が売上に対して高い割合で構成され、また、経費削減に対しては、当社グループの公益性の性質や法規制等に基づく様々な制約が及んでいます。

したがって、当社グループの運輸サービスグループにおいては、固定費が高水準となる場合には経費削減によって利益を上げることに限度があります。また、駅ビルや賃貸マンションの不動産賃貸事業において、賃貸収入が減少した場合でも営業費用は必ずしも減少しないため、営業利益は、市場の賃料水準の低下や空室率の増加、当社グループに不利な賃料交渉の結果等に起因する賃貸収入の減少により大きく影響される可能性があります。

8. 電気料金、人件費その他営業費用の増加に関する事項

燃料価格の高騰や円安により電気料金が增加する場合、当社グループの事業全般、特に鉄道事業に影響を及ぼします。しかし、当社グループの公益性の性質や法規制等により、当該増加を運賃等に転嫁すること

には限界があり、また、収益を増やすことで当該増加を補うことができるとは限りません。

また、当社グループ事業の多くは多くの労働力を必要としますが、近年は日本国内において全般的に人件費が増加する傾向にあります。今後さらなる人口減少及び高齢化により労働市場の競争激化に直面する可能性があり、人材確保のために雇用条件を向上させることが必要となる可能性があります。

建設及び駅ビル・不動産グループにおける建設資材価格及び人件費の上昇による建設費の増加は、当社グループの業績及び財政状態を圧迫する可能性があるほか、設備投資の遅れを余儀なくされ、建設グループの業績及び財政状態にも影響を与える可能性があります。さらに、流通・外食グループにおいて、原材料費等の上昇を当社グループの提供するサービス、商品の価格へ転嫁することが困難である場合や、国内外のインフレーションや円安による費用増加の場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

9. 自然災害、事故に関する事項

当社グループは、九州を中心として幅広い事業活動を行っており、また、その事業に関連し、鉄道軌道、鉄道車両、不動産といった多くの固定資産を有しているため、地震、火山の噴火、津波、台風、地滑り、豪雨、大雪、洪水、感染症の流行等の自然災害、戦争、テロリズム、武装紛争等の人的災害、送電障害等の主要な社会的インフラ障害等が発生した場合には、かかる保有資産の大規模な修繕が必要となり、又は当社グループの業務運営の全部若しくは一部が継続できない又は重大な支障を生じる可能性があり、特に当社グループの事業が集中する九州あるいは福岡において甚大な被害が生じた場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に重要な影響を及ぼす可能性

財務セクション

事業等のリスク

があります。また、かかる災害等に起因して当社グループの顧客又はその他の第三者に負傷等が生じた場合には、重大な訴訟又は請求等を提起される可能性があり、また、当社グループのサービスや設備の安全性や信頼性に対する公衆の認識に悪影響が生じ、当社グループの社会的信頼を毀損し、又は当社グループのサービスへの需要に影響を及ぼす可能性があります。

また、鉄道路線網にかかる重大事故があった場合、第三者から損害賠償等の請求を受ける可能性があるほか、損傷した鉄道路線の修繕や交換に要する多額の支出、運休による収入の減少及び当社グループの評判や社会的信頼の毀損を生じる可能性があります。なお、新幹線を中心に、鉄道路線網は相互連携しているため、比較的小規模な事故が当社グループの鉄道路線の運行に広範囲にわたって支障を来す可能性があり、また、九州外の路線における災害・事故が、九州新幹線をはじめとする当社グループの路線の運行に深刻な影響を及ぼす可能性があり、当社グループの収益の減少又は鉄道サービスや設備の安全性そのものに対する懸念や、場合によっては当社グループの鉄道事業以外の事業に対する社会的信頼やブランド価値に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループは人的及び物的損害に対して保険を契約しておりますが、それらは地震をはじめとする自然災害や事故等によるあらゆる被害を賠償する額として十分ではない可能性があり、保険の対象とされていない又は限度額を超える損害が生じた場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

10. 保有資産の価値に関する事項

当社グループは、土地その他の不動産を中心に、多くの固定資産を所有しており、経営環境の変化や収益性の低下等により当該固定資産への投資額の回収が見込めなくなった場合には、減損損失を計上する

が必要になり、また、将来かかる資産を簿価未満で売却する場合には、売却損を計上する可能性があります。

また、当社は、2016年3月31日の経営安定基金の取崩しに伴い、2016年3月期決算において多額の減損処理を実施いたしました。かかる経営安定基金の取崩しに伴う減損処理において、鉄道事業固定資産のほぼ全額について減損処理が適用されたため、現在保有する鉄道事業固定資産について追加的に減損損失を計上するリスクは高くないものと認識しておりますが、当社グループは、鉄道事業において今後も継続的に多額の設備投資を実施していくため、将来において鉄道事業の業績が予想以上に低調となった場合には、鉄道事業固定資産について減損損失を計上する可能性があります。

当社グループでは引き続き収益確保に努めておりますが、このような事象が生じた場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

11. 観光客の減少に関する事項

当社グループの事業及びその成長戦略は、海外、特に韓国、台湾、中国、香港その他の近隣のアジア諸国及び地域からの観光客の増減を含む九州における観光市場の動向により影響を受ける可能性があり、九州の観光市場は、日本又は海外の経済状況（特にアジア諸国及び地域の経済不安定）、為替相場の状況、政治的要因、諸地域における対日感情、自然災害、異常気象、事故、感染症の流行、政府の観光促進策、日本の他の観光地の競争優位性等の影響を受ける可能性があります。これら要因等により、九州への観光客が減少した場合、又は当社グループが九州への観光客を取り込むことができなかった場合には、当社グループの成長戦略、事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

12. 整備新幹線に関する事項

整備新幹線の建設計画

整備新幹線とは、1970年に制定された全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に整備計画が決定された北海道新幹線（青森市～札幌市）、東北新幹線（盛岡市～青森市）、北陸新幹線（東京都～大阪市）、九州新幹線（福岡市～鹿児島市、福岡市～長崎市）を指します。1987年の国鉄分割民営化後、当社はこれら新幹線のうち九州新幹線（鹿児島ルート（福岡市～鹿児島市）、西九州ルート（福岡市～長崎市））について営業主体とされました。

九州新幹線（鹿児島ルート）は、2004年3月13日に新八代・鹿児島中央間、2011年3月12日に博多・新八代間がそれぞれ開業しました。整備計画決定から約38年を経て全線がつながり、新大阪・鹿児島中央間において山陽新幹線と九州新幹線の相互直通運転が開始されました。

また、九州新幹線（西九州ルート）につきましては、2004年12月の「政府・与党申合せ」において、九州新幹線（西九州ルート）武雄温泉・諫早間の整備は、「並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検討を行うこととし、速やかに結論を出すこととする。調整が整った場合には、着工する。その際、軌間可変電車方式による整備を目指す。」ことが決定されました。その後、佐賀県、長崎県及び当社の三者で調整を行った結果、2007年12月16日、当社が肥前山口・諫早間を経営分離せず、上下分離方式により運行すること等について、基本合意に達しました。これを受け、2008年3月26日に武雄温泉・諫早間がスーパー特急方式により認可・着工されました。

九州新幹線（西九州ルート）諫早・長崎間は、2009年12月24日の整備新幹線問題検討会議において、基本的な5つの条件（①安定的な財源見通しの確保、②収支採算性、③投資効果、④営業主体と

財務セクション

事業等のリスク

してのJRの同意、⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意)を満すことを確認したうえで着工することとされました。2011年12月26日「整備新幹線の取扱いについて」(政府・与党確認事項)において安定的な財源の見通しを付けたことを踏まえ、2012年4月の整備新幹線問題検討会議で収支採算性や投資効果について確認されたことから、営業主体の同意手続きや沿線自治体の同意手続きを経て、2012年6月29日に認可されました。

この認可では、既着工区間であった武雄温泉・諫早間と新たな区間(諫早・長崎間)を一体的な事業(佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化工事を含む)として扱い、軌間可変電車方式(標準軌)により整備し、開業時期については諫早・長崎間の着工から概ね10年後とされており、建設主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構により工事が進められております。

さらに、軌間可変電車の開発の遅れに伴い、2016年3月29日、当社、佐賀県、長崎県、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(西九州ルート)検討委員会(以下「検討委員会」という。)、国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、武雄温泉・長崎間の施設が完成する2023年3月期に、当該区間にフル規格車両を投入し、博多・武雄温泉間を走行する在来線特急と武雄温泉駅で乗り換えを行うこと(いわゆるリレー方式)により開業すること等について合意(以下「6者合意」といいます。)しました。

整備新幹線建設の費用負担

整備新幹線は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設を行っており、その費用は国、地方公共団体及びJRが負担することとされていますが、JRの負担については、次のイ及びロ(当社の負担はイのみ)を充てることとされています。

イ 整備新幹線の営業主体となるJRが支払う貸付料等

ロ 既設の新幹線鉄道施設の譲渡収入の一部

1997年10月の北陸新幹線高崎・長野間の開業に伴い、整備新幹線の営業主体であるJRが支払う貸付料の額の基準が設けられ、現在は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令(平成27年政令第392号)(以下「施行令」という。)第6条に規定されています。

施行令において、貸付料の額は、当該新幹線開業後の営業主体の受益の程度を勘案し算定された額に、貸付けを受けた鉄道施設に関して鉄道建設・運輸施設整備支援機構が支払う租税及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構の管理費の合計額を加えた額を基準として、鉄道建設・運輸施設整備支援機構において定めるものとされています。ここでいう受益は、新幹線が開業した場合の当該新幹線区間及び関連線区区間の収支と、開業しなかったと仮定した場合の並行在来線及び関連線区区間の収支を比較し、前者が後者より改善することにより営業主体が受けると見込まれる利益とされており、具体的には、開業後30年間の需要予測及び収支予測に基づいて算定されることとなります。なお、この受益の程度を勘案し算定された額については、開業後30年間は定額とされています。また、租税及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構管理費相当額については、営業主体の当該新幹線開業後の経費として、受益算定の際に反映されています。

整備新幹線の建設を行う鉄道建設・運輸施設整備支援機構は建設費の調達を行い、建設した施設を保有することとされています。当社は完成後にこの施設の貸付けを受け、開業後に上記イの貸付料等を支払うこととなっており、建設期間中における同機構への建設費の直接負担は原則としてないものとされています。

なお、当社は、JR会社法改正法及び九州旅客鉄道株式会社の経営安定基金の取崩しに関する省令(平成27年国土交通省令第61号)(以下「省令」という。)に基づき、九州新幹線(新八代・鹿児島中央間及び博多・新八代間)の上記貸付料の定額部分につき、2016年4月1日

から各区間の開業後30年までに係る貸付料の全額(約2,205億円)を一括して2016年3月期末に鉄道建設・運輸施設整備支援機構に支払っております。

また、九州新幹線(西九州ルート)の開業後以降、当該路線の営業主体となる当社が、建設主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構に支払う新幹線鉄道施設の貸付料については、現段階で決定しておりません。

並行在来線の扱い

2004年3月の九州新幹線(鹿児島ルート)新八代・鹿児島中央間の開業時に、並行在来線である鹿児島本線八代・川内間は経営分離され、「肥薩おれんじ鉄道株式会社」に引き継がれました。

また、九州新幹線(西九州ルート)においては、長崎本線肥前山口・諫早間は経営分離せず、2023年3月期に予定されている開業時点で上下分離し、当社は、当該開業時点から3年間は一定水準の列車運行のサービスレベルを維持するとともに、当該開業後、23年間運行を維持することを6者合意にて確認しております。

軌間可変電車の九州新幹線(西九州ルート)への導入を含む整備新幹線建設に関する当社の考え方

上記記載の貸付料のうち、受益の程度を勘案して算定される額は、実際の収益にかかわらず定額を支払うこととされているため、収支が予測を下回る場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

また、九州新幹線(西九州ルート)において運行することが予定されている軌間可変電車は鉄道建設・運輸施設整備支援機構により開発途上にあり、安全性、耐久性、保全性及び経済性が確保されることが十分確認される必要があり、開発状況等によっては、整備スキームへ影響を及ぼす可能性があります。

財務セクション

事業等のリスク

さらに、建設の遅滞等により開業の遅れが発生した場合や、開業後の収益が予測を下回った場合、当社グループの他の事業の業績に影響を及ぼす可能性があります。

なお、九州新幹線（西九州ルート）に関しては、2017年7月14日の国土交通省の軌間可変技術評価委員会において、軌間可変電車の安全性、経済性について引き続き課題が残っているものと評価されたことを受けて、当社は、2017年7月25日の検討委員会において、車両コストが大幅に増額となり収支採算性が成り立たず、軌間可変電車による運営は困難である旨の意見を表明しております。併せて、安全性の課題の解決には少なくとも年単位の時間を要することが見込まれることから、新幹線インフラの整備効果が極めて限定的になるリレー方式による運営が長期化することが懸念され、経営上大きな問題となる旨の意見を表明しております。

九州新幹線（西九州ルート）の整備のあり方の検討について

2017年9月27日の検討委員会において、2023年3月期の対面乗換方式での開業以降の西九州ルートの整備のあり方に関し、以下の場合の比較検討作業（費用、投資効果、収支採算性、工期、山陽新幹線への乗り入れ等）が国土交通省に対し指示され、2018年3月30日の検討委員会で国土交通省から比較検討結果が報告されました。検討委員会の委員長より、今後、JR九州、佐賀県、長崎県のヒアリングを行ったうえで夏頃までに一定の結論を出す方針が示されています。

- ①フリーゲージトレインを導入する場合
- ②フル規格の新幹線で整備する場合
- ③ミニ新幹線で整備する場合

13. 訴訟に関する事項

当社グループは、事業の遂行に関して、訴訟、行政処分その他の法的手続きが提起又は開始されるリスクを有しております。当社グループに対する訴訟その他の法的手続きが開始された場合、その解決には相当の時間及び費用を要する可能性があるとともに、社会的関心・影響の大きな訴訟等が発生した場合や、当社グループに対する損害賠償の支払等当社グループにとって不利益な裁判所の判断や裁判外の和解等がなされた場合には、社会的信用が低下し、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

14. 情報技術（IT）上の問題に関する事項

当社グループにおいては、鉄道事業をはじめとする様々な事業を安全かつ適切に運営するため、多くの部分でITシステムを利用しています。また、当社グループの鉄道事業と密接に関連する他の鉄道事業会社、電力会社、通信サービス提供会社及び金融機関等、当社グループと取引関係にある他の会社においても同様にITシステムが利用されております。当社グループ又は当社グループと取引関係にある他の会社のITシステムに関する事故、故障、ハッキング、コンピューターウイルスの感染及び人為的な過誤・不正操作等により、鉄道の遅延、不具合、発券及び予約機能の障害又は遅延、列車衝突又はその他の事故のリスクの増大等、様々な問題が起こる可能性があります。これらのシステムに重大な障害が発生した場合、事業運営上の支障、収益の減少、修繕・交換費用・設備投資の増加が生じ、また、当社グループの安全性又は信頼性に対する懸念を生じ、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

15. 風評に関する事項

当社グループの営む事業に関し、事故、不正行為、違法行為、個人情報情報の漏洩若しくはその他の不祥事等が発生し、又は発生したと報じられた場合には、当該事業のみならず、当社グループ全体の社会的信用が低下し、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

また、当社グループが事業を営む業界における他社の事故や不祥事等が、当該業界全般に対する評判、ひいては当該業界に属する当社グループの評判にも影響を及ぼす可能性があります。当社グループ又は当社グループが事業を営む業界全般に対する風評・風説が、報道機関・市場関係者への情報伝播、インターネット上の掲示板やSNSへの書き込み及び匿名の書簡・電子メール等により拡散した場合、当社グループの商品、サービス及び事業に対するイメージ・社会的信用が低下し、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

16. 個人情報保護に関する事項

当社グループは、運輸サービス、建設、駅ビル・不動産、流通・外食及びその他事業等様々な事業を営んでおり、これらの性質上多数の個人・法人の顧客から様々な情報を取得し保有しております。個人情報に関して、当社グループは、個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）に基づき、個人情報取扱事業者として、個人情報保護に係る義務等の遵守が求められております。

当社グループが保有する顧客情報等の個人情報やその他重要な情報が外部に漏洩した場合には、損害賠償請求や行政処分を受ける可能性があります。また、かかる事案に対応するための時間及び費用が生じ、当社グループの事業運営上の支障や社会的信用の低下による顧客喪失等により、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

財務セクション

事業等のリスク

17. 金融資産に関する事項

当社は、省令に基づき経営安定基金を取り崩し、鉄道路線網の維持向上に資する鉄道事業の用に供する資産への設備投資を行うための原資として、国内債券等の金融資産を保有しております。2018年3月末時点において、その過半（簿価ベース）は、市場流動性の高い金融資産であります。市場金利の変動や発行主体の業績又は資産状況の悪化等により、保有する金融資産の市場価値が下落した場合、当社グループの業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

18. 外部委託先や取引先に関する事項

当社グループは、事業上様々な局面において、第三者である外部事業者に対し、業務委託等を行っております。例えば、駅ビル・不動産事業では、建設業務の一部及び居住用物件の賃貸と販売管理を第三者に委託しております。さらに、流通・外食事業及びその他の事業では、第三者生産者、卸売業者及びメーカーより原材料や商品の仕入れを行い、コンビニエンスストアの運営については株式会社ファミリーマートとのフランチャイズ契約に基づいております。このため、これらの第三者又はその再委託先が、当社グループの定める基準を満たす商品やサービスの提供等を怠った場合やこれらの第三者に起因する問題や事故が発生した場合、当社グループの社会的信用や当社グループの事業等に重大な影響を及ぼし、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

19. 退職給付制度に係る損失に関する事項

当社グループの退職給付費用及び債務は、将来の退職給付債務算出に用いる年金数理上の前提条件に基づいて算出しておりますが、割引率等の前提条件に変更があった場合、又は金利環境の急変その他の要因により、実際の結果が前提条件と異なる場合等には、退職給付費用及び債務が増加する可能性があります。また、当社グループの退職給付制度を改定した場合にも、追加的負担が発生する可能性があります。その結果、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

20. 環境規制に関する事項

当社グループは、主として運輸サービス、駅ビル・不動産及びその他事業において、不動産を所有しております。当社グループは、かかる不動産の取得に際し、土壌汚染、水質汚濁、建物へのアスベスト等の有害物質等の使用に関する環境調査を実施しておりますが、かかる調査によりすべての有害物質等の存在又は使用等が事前に判明する保証はありません。また、土地の所有者は、土壌汚染対策法（平成14年法律第53号）に基づき、様々な場面において、土壌汚染に関する調査を実施しなければならず、また、人体への健康被害を生じうる土壌汚染が判明した場合には、その所有者は、土壌汚染に関する帰責性の有無及び善意・悪意を問わず、当局より有害物質等の除去を命じられる可能性があります。また、建築基準法（昭和25年法律第201号）及び大気

汚染防止法（昭和43年法律第97号）に基づき、既存建物の解体、修繕等に関し、アスベストの除去又はその他一定の措置を講じる必要があります。有害物質等の存在は、不動産の販売、賃貸借、開発又は担保としての利用の制約となる可能性があり、また、資産価値の低下、有害物質等の除去等に要する費用の増加等を生じる可能性があります。さらに、かかる有害物質に起因して、現実に人体への健康被害等が生じた場合には、当社グループは、損害賠償等の責任を負う可能性があります。その結果、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

連結貸借対照表

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	百万円	
	2017/3期末	2018/3期末
資産の部		
流動資産		
現金及び預金.....	7,337	15,064
受取手形及び売掛金.....	45,843	42,833
未取運賃.....	1,625	2,294
有価証券.....	64,849	65,077
商品及び製品.....	13,945	15,024
仕掛品.....	16,248	23,364
原材料及び貯蔵品.....	5,978	6,586
繰延税金資産.....	5,661	6,336
未取還付法人税等.....	9,746	—
その他.....	27,403	30,272
貸倒引当金.....	△34	△115
流動資産合計.....	198,606	206,736
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）.....	195,506	222,772
機械装置及び運搬具（純額）.....	11,794	20,928
土地.....	89,622	105,153
リース資産（純額）.....	165	10,726
建設仮勘定.....	21,907	23,551
その他（純額）.....	7,085	7,557
有形固定資産合計.....	326,081	390,690
無形固定資産.....	5,824	5,908
投資その他の資産		
投資有価証券.....	17,063	22,687
繰延税金資産.....	58,102	55,030
退職給付に係る資産.....	667	819
金銭の信託.....	60,109	55,783
その他.....	10,610	12,770
貸倒引当金.....	△395	△854
投資その他の資産合計.....	146,157	146,237
固定資産合計.....	478,063	542,836
資産合計.....	676,669	749,573

	百万円	
	2017/3期末	2018/3期末
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金.....	37,089	38,480
短期借入金.....	490	4,528
1年内返済予定の長期借入金.....	791	5,793
未払金.....	45,573	52,632
未払法人税等.....	3,817	8,047
預り連絡運賃.....	1,513	1,597
前受運賃.....	5,191	5,319
賞与引当金.....	8,607	9,260
その他.....	31,868	39,066
流動負債合計.....	134,945	164,725
固定負債		
長期借入金.....	77,034	77,001
安全・環境対策等引当金.....	5,368	3,198
災害損失引当金.....	6,012	7,125
退職給付に係る負債.....	62,504	63,426
資産除去債務.....	1,324	1,545
その他.....	41,032	49,349
固定負債合計.....	193,276	201,647
負債合計.....	328,222	366,372
純資産の部		
株主資本		
資本金.....	16,000	16,000
資本剰余金.....	234,263	234,270
利益剰余金.....	86,987	124,997
株主資本合計.....	337,250	375,268
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金.....	10,312	9,981
繰延ヘッジ損益.....	—	△47
為替換算調整勘定.....	132	133
退職給付に係る調整累計額.....	△4,655	△8,171
その他の包括利益累計額合計.....	5,789	1,895
非支配株主持分.....	5,408	6,037
純資産合計.....	348,447	383,201
負債純資産合計.....	676,669	749,573

連結損益計算書

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	2017/3期	百万円 2018/3期
営業収益	382,912	413,371
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	235,885	253,518
販売費及び一般管理費	88,284	95,889
営業費合計	324,169	349,408
営業利益	58,743	63,963
営業外収益		
受取利息	293	57
受取配当金	106	305
投資有価証券運用益	245	1,085
金銭の信託運用益	1,699	1,773
雑収入	652	688
営業外収益合計	2,998	3,910
営業外費用		
支払利息	695	698
上場関連費用	286	—
雑損失	194	129
営業外費用合計	1,176	827
経常利益	60,565	67,045
特別利益		
工事負担金等受入額	26,424	13,418
金銭の信託売却益	3,014	—
その他	1,170	3,253
特別利益合計	30,609	16,672
特別損失		
固定資産圧縮損	25,275	13,317
災害損失引当金繰入額	6,012	2,677
災害による損失	3,058	1,212
その他	1,205	1,676
特別損失合計	35,551	18,883
税金等調整前当期純利益	55,623	64,834
法人税、住民税及び事業税	5,760	9,973
法人税等調整額	4,865	4,036
法人税等合計	10,626	14,009
当期純利益	44,997	50,824
非支配株主に帰属する当期純利益	246	414
親会社株主に帰属する当期純利益	44,751	50,410

連結包括利益計算書

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	2017/3期	百万円 2018/3期
当期純利益	44,997	50,824
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△2,481	△319
繰延ヘッジ損益	—	△47
為替換算調整勘定	△13	△2
退職給付に係る調整額	360	△3,499
その他の包括利益合計	△2,134	△3,867
包括利益	42,862	46,957
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	42,619	46,516
非支配株主に係る包括利益	243	440

連結株主資本等変動計算書

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

2017年3月期

	株主資本				その他の包括利益累計額			非支配株主持分	純資産合計	
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計	その他有価証券 評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る 調整累計額			その他の包括利益 累計額合計
	百万円									
当期首残高	16,000	559,735	△283,381	292,354	12,791	145	△5,015	7,921	5,469	305,745
当期変動額										
親会社株主に帰属する 当期純利益			44,751	44,751						44,751
連結範囲の変動			29	29						29
連結子会社株式の取得による 持分の増減		114		114						114
欠損填補		△325,586	325,586	—						—
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	△2,479	△13	360	△2,132	△2,479	△13	360	△2,132	△61	△2,194
当期変動額合計	—	△325,471	370,368	44,896	△2,479	△13	360	△2,132	△61	42,702
当期末残高	16,000	234,263	86,987	337,250	10,312	132	△4,655	5,789	5,408	348,447

2018年3月期

	株主資本				その他の包括利益累計額						非支配株主持分	純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利益 累計額合計			
	百万円											
当期首残高	16,000	234,263	86,987	337,250	10,312	—	132	△4,655	5,789	5,408	348,447	
当期変動額												
剰余金の配当			△12,400	△12,400							△12,400	
親会社株主に帰属する 当期純利益			50,410	50,410							50,410	
連結子会社株式の取得による 持分の増減		7		7							7	
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	△330	△47	0	△3,516	△330	△47	0	△3,516	△3,893	629	△3,264	
当期変動額合計	—	7	38,010	38,017	△330	△47	0	△3,516	△3,893	629	34,753	
当期末残高	16,000	234,270	124,997	375,268	9,981	△47	133	△8,171	1,895	6,037	383,201	

連結キャッシュ・フロー計算書

九州旅客鉄道株式会社及び連結子会社

	百万円	
	2017/3期	2018/3期
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	55,623	64,834
減価償却費	14,537	17,914
金銭の信託売却益	△3,014	—
固定資産圧縮損	25,275	13,317
災害損失	3,058	1,212
災害損失引当金の繰入額	6,012	2,677
貸倒引当金の増減額（△は減少）	△57	141
退職給付に係る負債の増減額（△は減少）	△5,644	△4,260
安全・環境対策等引当金の増減額（△は減少）	△1,937	△2,170
受取利息及び受取配当金	△400	△363
支払利息	695	698
工事負担金等受入額	△26,424	△13,418
売上債権の増減額（△は増加）	△19,343	9,913
たな卸資産の増減額（△は増加）	489	△4,834
仕入債務の増減額（△は減少）	2,750	△1,882
金銭の信託運用益	△1,699	△1,773
上場関連費用	286	—
その他	11,948	3,486
小計	62,154	85,493
保険金の受取額	128	—
利息及び配当金の受取額	412	383
利息の支払額	△604	△619
金銭の信託運用益の受取額	1,991	1,780
上場関連費用の支払額	△286	—
災害損失の支払額	△2,141	△3,019
法人税等の支払額又は還付額（△は支払）	△33,073	3,672
営業活動によるキャッシュ・フロー	28,580	87,689

	百万円	
	2017/3期	2018/3期
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形及び無形固定資産の取得による支出	△93,156	△82,323
有価証券の取得による支出	△98,890	△41,600
有価証券の償還による収入	95,370	43,500
投資有価証券の取得による支出	△8,866	△4,386
金銭の信託の売却による収入	59,160	—
工事負担金等受入による収入	18,622	15,643
その他	9,392	786
投資活動によるキャッシュ・フロー	△18,366	△68,379
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（△は減少）	△173	△1,177
長期借入れによる収入	50	5,739
長期借入金の返済による支出	△889	△791
長期未払金の返済による支出	△330	△336
預り敷金及び保証金の受入による収入	2,075	947
預り敷金及び保証金の返還による支出	△1,149	△1,256
配当金の支払額	—	△12,400
非支配株主への配当金の支払額	△53	△48
その他	△222	126
財務活動によるキャッシュ・フロー	△692	△9,197
現金及び現金同等物に係る換算差額	10	4
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	9,530	10,116
現金及び現金同等物の期首残高	44,690	54,263
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	42	—
現金及び現金同等物の期末残高	54,263	64,379

企業情報

会社概要

社名	九州旅客鉄道株式会社
設立	1987年4月1日
本社	福岡市博多区博多駅前3丁目25番21号
資本金	160億円



沿革

1950年3月期

- 日本国有鉄道発足

1988年3月期

- 九州旅客鉄道（株）発足
- 旅行業の営業開始
- 現：JR九州リテール（株）設立
- 現：JR九州鉄道営業（株）設立
- 現：JR九州エージェンシー（株）設立

1989年3月期

- 現：JR九州フィナンシャルマネジメント（株）設立
- D&S列車「ゆふいんの森」運行開始

1990年3月期

- 消費税導入に伴う運賃、料金の改定
- 現：JR九州システムソリューションズ（株）設立
- 現：JR九州リゾート開発（株）設立
- 現：JR九州ファーストフーズ（株）設立
- 現：九州電気システム（株）の子会社化
- 現：（株）ケイ・エス・ケイの子会社化

1991年3月期

- 現：JR九州コンサルタンツ（株）設立
- 集中豪雨で豊肥本線が罹災
- 現：JR九州セコム（株）設立
- 現：JR九州ハウステンボスホテル（株）設立
- 国際航路開設：「ビートル2世」運行開始（福岡～釜山間）

1992年3月期

- 中期経営計画「アクション21」発表（1991～1995年）
- 現：JR九州レンタカー&パーキング（株）の子会社化
- 現：JR九州商事（株）の子会社化
- 豊肥本線全線開通（1990年の集中豪雨による被害復旧）

1993年3月期

- （株）トランドール設立
- 新型特急「つばめ」運行開始
- 「現：JR九州ホテル プラッサム福岡」開業

1994年3月期

- 集中豪雨で電ヶ水駅が罹災

1995年3月期

- 阪神・淡路大震災発生

1996年3月期

- 「現：ホテルオークラ JRハウステンボス」開業
- 小倉ターミナルビル（株）設立
- JR九州として初の運賃改定実施（改定率7.8%）
- 現：JR九州フードサービス（株）設立

1997年3月期

- 中期経営計画「新アクション21」発表（1996～2000年）
- 宮崎空港線開業

1998年3月期

- 消費税率見直しに伴う運賃・料金の変更実施
- 豊肥本線高速鉄道保有（株）設立
- 総合指令システム使用開始
- 小倉駅ビル「アミュプラザ小倉」開業
- 筑肥線今宿駅 列車脱線事故発生
- 現：JR九州メンテナンス（株）子会社化

1999年3月期

- 「ステーションホテル小倉」開業
- 長崎ターミナルビル（株）設立
- 現：JR九州リテール（株）、コンビニエンスストア事業で（株）エーエム・ピーエム・ジャパンと業務提携（基本合意締結）

2000年3月期

- 現：JR九州ホテルズ（株）設立
- 豊肥本線 電化開業（熊本～肥後大津間）
- 南福岡駅にJR九州初の自動改札機導入
- 現：JR九州ビルマネジメント（株）設立
- 福岡本社移転

沿革

2001年3月期

- ・現：JR九州住宅（株）設立
- ・長崎駅ビル「アミュプラザ長崎」開業
- ・「JR九州ホテル長崎」開業
- ・現：JR九州バス（株）設立
- ・総合指令システム（JACROS）完成

2002年3月期

- ・北九州本社を福岡本社と統合、北部九州地域本社を新設
- ・中期経営計画「G-vision '03」発表（2001～2003年）
- ・「JR九州ホテル鹿児島」開業
- ・「うまや」東京・赤坂に出店（JR九州フードサービス（株））
- ・鹿児島本線 海老津～教育大前間 列車衝突事故発生

2003年3月期

- ・三軌建設（株）の子会社化
- ・JR九州ライフサービス（株）設立
- ・鹿児島ターミナルビル（株）設立
- ・九鉄工業（株）の子会社化

2004年3月期

- ・高速船「ビートル」累計乗船人員200万人突破
- ・長崎本線 小江～肥前長田間 列車脱線事故発生
- ・九州新幹線 新八代～鹿児島中央間開業
- ・D&S列車「はやとの風」、「九州横断特急」、「いさぶろう・しんべい」運行開始
- ・「JR九州ホテル熊本」開業

2005年3月期

- ・中期経営計画「JR九州グループ中期経営計画2004～2006」発表（2004～2006年）
- ・鹿児島中央駅ビル「アミュプラザ鹿児島」開業

2006年3月期

- ・JR九州高速船（株）設立
- ・「JRホテル 屋久島」開業

2007年3月期

- ・介護付有料老人ホーム「SJR別院」開業
- ・九州新幹線「つばめ」ご利用1000万人突破

2008年3月期

- ・中期経営計画「DASH2011-ダッシュイレブン-」発表（2007～2011年）
- ・現：JR九州ドラッグイレブン（株）の子会社化
- ・「JR九州ホテル小倉」開業
- ・現：JR九州リネン（株）の子会社化

2009年3月期

- ・博多まちづくり推進協議会設立
- ・ICカード乗車券「SUGOCA」サービス開始

2010年3月期

- ・D&S列車「SL人吉」運行開始
- ・ICカード乗車券「SUGOCA」相互利用開始
- ・D&S列車「海幸山幸」運行開始

2011年3月期

- ・上海事務所開設
- ・現：JR九州ファーム（株）設立
- ・上海 JR 餐飲管理有限公司設立
- ・博多駅に「JR博多シティ」（博多駅ビル「アミュプラザ博多」）開業
- ・JR東海「TOICA」、JR西日本「ICOCA」との相互利用開始
- ・九州新幹線全線開業、山陽新幹線との直通運転開始
- ・D&S列車「指宿のたまて箱」運行開始
- ・東日本大震災発生

2012年3月期

- ・D&S列車「あそぼーい!」運行開始
- ・九州新幹線全線開業に伴う「祝!九州」キャンペーンがカンヌ国際広告祭にて3部門受賞
- ・D&S列車「A列車で行こう」運行開始
- ・「JR九州ホテル宮崎」開業
- ・「赤坂うまや上海静安本店」開業

2013年3月期

- ・中期経営計画「つくる2016」発表（2012～2016年）
- ・「JR博多シティ」ご来店客数1億人突破
- ・交通系ICカード 全国相互利用サービス開始

2014年3月期

- ・「JR九州ホテル ブラッサム博多中央」開業
- ・JR九州シニアライフサポート（株）設立
- ・豊肥本線宮地～豊後竹田間復旧 運転再開（2012年九州北部豪雨による災害）
- ・世界初のクルーズトレイン「ななつ星 in 九州」運行開始

2015年3月期

- ・消費税率の引上げに伴う運賃・料金変更
- ・「JR九州ホテル ブラッサム新宿」開業
- ・香椎線「Smart Support Station」サービス開始

2016年3月期

- ・学童保育施設「Kids JR高取」開業
- ・大分駅に「JRおおいたシティ」（大分駅ビル「アミュプラザ大分」）開業
- ・「JR九州ホテル ブラッサム大分」開業
- ・「八百屋の九ちゃん」千早店開業
- ・D&S列車「或る列車」運行開始
- ・（株）おおよま夢工房の子会社化

2017年3月期

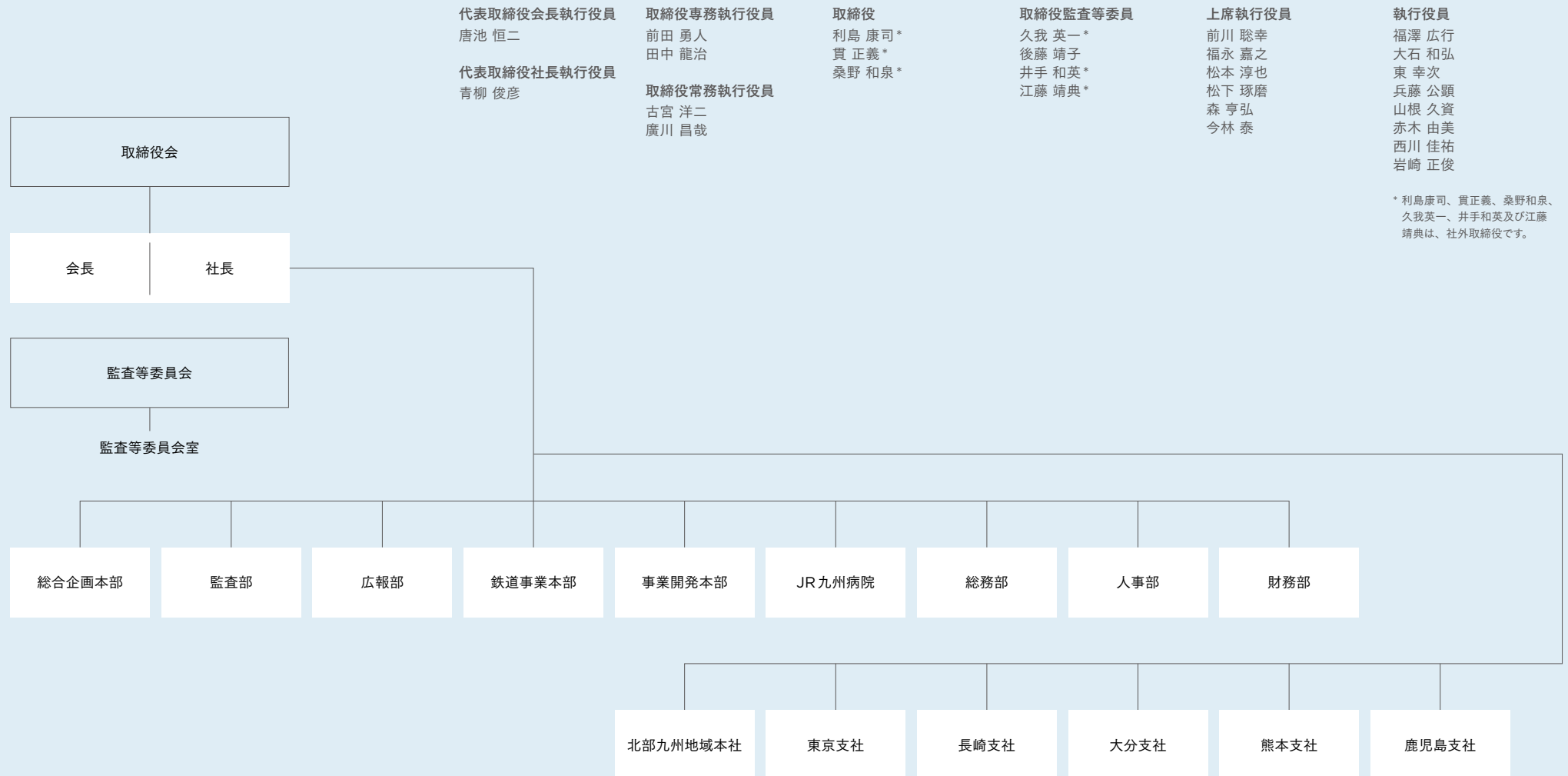
- ・改正JR会社法施行
- ・平成28年熊本地震発生
- ・「JRJP博多ビル」開業
- ・中期経営計画「JR九州グループ中期経営計画2016-2018」発表（2016～2018年）
- ・「ななつ星 in 九州」第1回日本サービス大賞 内閣総理大臣賞受賞
- ・東京証券取引所 市場第一部上場
- ・D&S列車「かわせみ やませみ」運行開始

2018年3月期

- ・バンコク事務所設置
- ・「JR九州ホテル ブラッサム那覇」開設
- ・「ドラッグイレブン京橋店」開業（東京初出店）
- ・学童保育施設「Kids JR六本松」開業
- ・「SJR六本松」開業
- ・「六本松421」開業
- ・キャタピラー九州（株）の全株式取得
- ・「奥日田温泉 うめひびき」開業
- ・タイにおけるサービスアパートメント事業運営でONYX Hospitality Groupと業務提携
- ・大分市内の一部の駅で「Smart Support Station」サービス開始
- ・熊本駅高架下商業施設「肥後よかモン市場」開業
- ・平成29年7月九州北部豪雨発生
- ・平成29年台風第18号発生

組織図／役員一覧

2018年6月22日現在



* 利島康司、貫正義、桑野和泉、久我英一、井手和英及び江藤靖典は、社外取締役です。

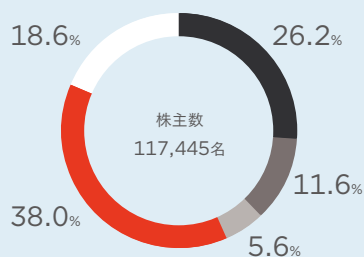
投資家情報

2018年3月31日現在

上場証券取引所	東京証券取引所 市場第一部 福岡証券取引所
証券コード	9142
事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
議決権の基準日	毎年3月31日
定時株主総会	毎年6月に開催
配当金の基準日	期末配当：毎年3月31日 中間配当：毎年9月30日
単元株式数	100株
発行可能株式総数	640,000,000株
発行済株式総数	160,000,000株

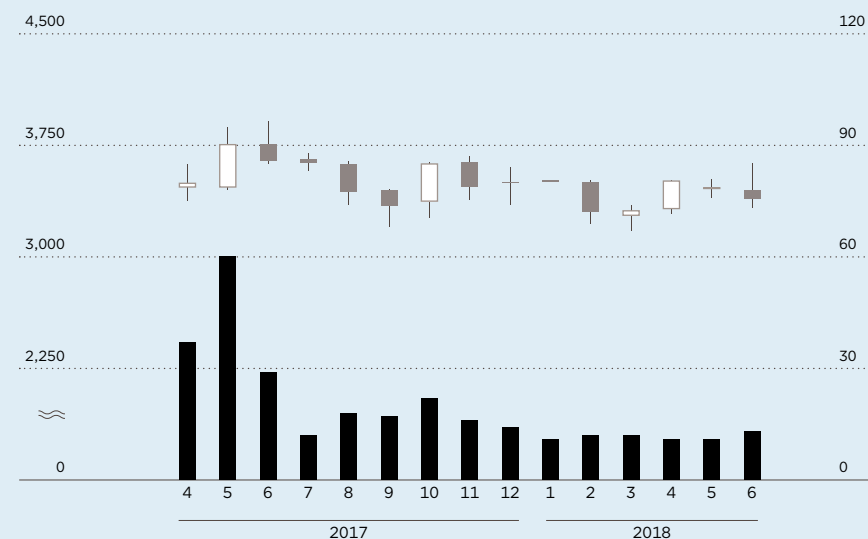
大株主の状況	持株比率 (%)
モルガン・スタンレー-MUFG証券株式会社	5.55
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	4.80
JPモルガン証券会社	3.39
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部)	2.84
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口)	2.75
太陽生命保険株式会社	2.00
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口5)	1.90
BNY GCM CLIENT ACCOUNT JPRD AC ISG (FE-AC) (常任代理人 株式会社三菱UFJ銀行)	1.88
GOLDMAN, SACHS & CO.REG (常任代理人 ゴールドマン・サックス証券株式会社)	1.82
明治安田生命保険相互会社	1.51

所有者別株式数比率



- 金融機関
- 金融商品取引業者
- その他の法人
- 外国法人等
- 個人・その他

株価/出来高
■ 株価 (左軸: 円)
■ 出来高 (右軸: 100万株)



	2017												2018					
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月			
JR九州 高値	3,625	3,875	3,910	3,695	3,645	3,455	3,635	3,675	3,605	3,640	3,515	3,350	3,515	3,525	3,630			
安値	3,380	3,455	3,625	3,580	3,350	3,205	3,260	3,380	3,350	3,475	3,220	3,180	3,290	3,400	3,330			
日経平均(円)	19,197	19,651	20,033	19,925	19,646	20,356	22,012	22,725	22,765	23,098	22,068	21,454	22,468	22,202	22,305			
TOPIX(ポイント)	1,532	1,568	1,612	1,619	1,617	1,675	1,766	1,792	1,818	1,837	1,768	1,716	1,777	1,747	1,731			

- 注：
1. 東京証券取引所 市場第一部の株価
2. 日経平均及びTOPIXは期間末(月末)の終値



お問い合わせ先:

総合企画本部

経営企画部(IR)

E-mail: ir.info@jrkyushu.co.jp

URL: <http://www.jrkyushu.co.jp/company/ir>