

2025年3月期 第2四半期決算説明会

2024年11月7日
九州旅客鉄道株式会社

- 皆様、本日はお忙しい中ご参加いただき、誠にありがとうございます。社長の古宮です。
- 本日は、2025年3月期第2四半期決算実績、2025年3月期通期業績予想及び配当予想、セグメントの状況、中期経営計画の取り組み状況と、JR九州高速船における安全確保に関わる重大な問題の発生についてご説明いたします。
- まず、「2025年3月期第2四半期決算実績」について説明します。5ページをご覧ください。

目次

I	2025年3月期第2四半期決算実績	4
II	2025年3月期通期業績予想及び配当予想	9
III	セグメントの状況	14
IV	中期経営計画の取り組み状況	23
V	JR九州高速船株式会社における安全確保に関わる 重大な問題の発生について	30
	Appendix	32

概要

25.3期 第2四半期 決算実績

- 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、経常利益は増収・増益
- ドラッグイレブン株式の譲渡益の減により、親会社株主に帰属する中間純利益は対前年で減益

25.3期 通期業績予想 及び配当予想

- 通期業績予想に対して2Qの業績は概ね順調に進捗
- 連結業績予想は8月6日公表の予想を据え置き
- 配当予想は、1株当たり年間配当金93円（中間配当再開）を据え置き

セグメントの状況

- 鉄道旅客運輸収入は、8月の台風等の影響で想定に対して若干のビハインド
- ホテル事業におけるADR・稼働率は、1Qとほぼ同水準で推移
- 流通・外食事業における店舗売上高は引き続き順調に推移

中期経営計画の 取り組み状況

- QRチケットレスサービス、多機能検測車の本格運用を開始
- 西九州新幹線の定期ご利用者は継続して増加、ICカード「SUGOCA」の利用可能エリアを西九州エリアで拡大
- 当社グループのスコープ3を把握・開示、従業員意識調査は前年から改善

I 2025年3月期第2四半期決算実績

2025年3月期第2四半期連結決算ハイライト

(単位：億円)

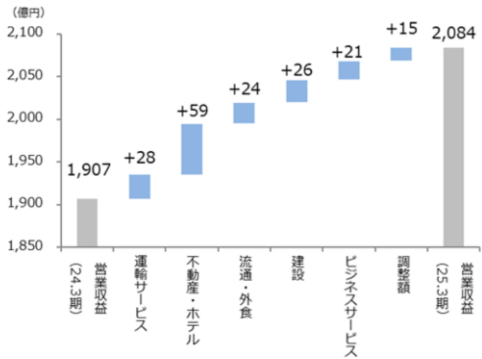
	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	1,907	2,084	176	109.3%
営業利益	268	295	27	110.1%
経常利益	280	295	15	105.4%
特別損益	65	2	△ 62	3.9%
親会社株主に帰属する 中間純利益	279	226	△ 53	80.9%
EBITDA ^(※)	424	476	51	112.3%

※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。

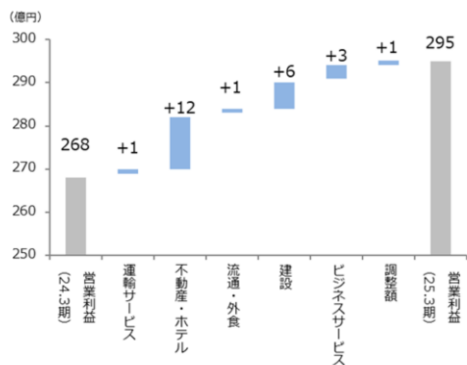
ポイント

- 保有物件の売却の減はあったものの、鉄道旅客運輸収入の回復、既存施設が好調に推移したこと、前期開業物件の平年度化などにより、営業収益は対前年増収、営業利益は対前年増益
- ドラッグイレブン株式の譲渡益の減などにより親会社株主に帰属する中間純利益は対前年減益

セグメント別営業収益



セグメント別営業利益



- 営業収益は、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、対前年で176億円増の2,084億円となりました。
- 営業利益は、営業収益の増加により、対前年で27億円増の295億円。EBITDAも、対前年で51億円増加し、476億円となりました。
- また、親会社株主に帰属する中間純利益は、前年に実施しましたドラッグイレブン株式の売却に伴う譲渡益の減などにより、対前年で53億円減の226億円となりました。
- 次に、「通期業績予想」について説明します。10ページをご覧ください。

連結貸借対照表とキャッシュフロー計算書

(単位：億円)

	2024年3月期	2025年3月期 2Q期末	増減	主な増減要因
資産	10,891	10,772	△ 119	
流動資産	2,215	1,942	△ 273	売掛金の減
固定資産	8,676	8,830	153	有形固定資産の増
鉄道事業固定資産	1,498	1,479	△ 19	
負債	6,468	6,316	△ 152	
流動負債	2,242	1,712	△ 530	コマーシャル・ペーパーの減
固定負債	4,226	4,604	378	社債、長期借入金の増
純資産	4,422	4,456	33	
有利子負債	4,003	4,061	58	
自己資本比率	40.5%	41.3%		

(単位：億円)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	増減	主な増減要因
営業キャッシュフロー	501	548	46	
減価償却費	166	187	21	
投資キャッシュフロー	△ 368	△ 537	△ 168	関係会社株式の売却収入の減
フリーキャッシュフロー	132	11	△ 121	
財務キャッシュフロー	△ 41	△ 159	△ 118	コマーシャル・ペーパーの償還による減
現金及び現金同等物	614	485	△ 129	

2025年3月期第2四半期連結決算実績（セグメント別）

(単位：億円)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	1,907	2,084	176	109.3%	
運輸サービス	793	821	28	103.6%	
単体・鉄道事業	779	809	30	103.9%	需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	552	611	59	110.7%	
不動産賃貸	335	376	41	112.3%	需要の回復による賃貸収入の増
不動産販売	106	84	△ 21	79.7%	保有物件の売却の減
ホテル事業	110	150	39	135.8%	需要の回復による増
流通・外食	299	324	24	108.3%	需要の回復による増
建設	339	365	26	107.8%	
ビジネスサービス	344	366	21	106.4%	
営業利益	268	295	27	110.1%	
運輸サービス	121	122	1	101.3%	
単体・鉄道事業	123	129	6	105.0%	
不動産・ホテル	118	131	12	110.6%	
不動産賃貸	86	92	6	107.3%	
不動産販売	15	8	△ 6	59.3%	
ホテル事業	17	30	12	169.8%	
流通・外食	16	18	1	111.7%	
建設	△ 3	2	6	-	
ビジネスサービス	16	19	3	123.0%	
EBITDA	424	476	51	112.3%	
運輸サービス	179	187	8	104.6%	
単体・鉄道事業	179	191	11	106.6%	
不動産・ホテル	193	220	27	114.2%	
不動産賃貸	148	164	16	111.1%	
不動産販売	15	9	△ 6	59.4%	
ホテル事業	29	47	17	157.6%	
流通・外食	22	25	2	112.8%	
建設	1	8	7	748.5%	
ビジネスサービス	30	35	4	116.2%	

2025年3月期第2四半期単体決算実績

(単位：億円)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
営業収益	1,062	1,100	37	103.5%	
鉄道旅客運輸収入	704	733	29	104.1%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	280	292	12	104.3%	
在来線	423	440	16	104.0%	
その他収入	358	367	8	102.4%	
営業費用	850	874	23	102.8%	
人件費	203	233	29	114.5%	新人事・賃金制度開始に伴う増
物件費	486	459	△ 27	94.4%	
動力費	55	54	△ 1	96.7%	
修繕費	116	115	△ 1	99.1%	
その他	314	289	△ 24	92.2%	保有物件の売却原価の減
租税公課	61	67	5	109.3%	
減価償却費	97	113	15	116.3%	
営業利益	212	226	13	106.4%	
営業外損益	55	3	△ 52	5.9%	
経常利益	268	229	△ 38	85.5%	
特別損益	65	2	△ 63	3.2%	ドラッグイレブン株式の売却益による減
中間純利益	282	178	△ 103	63.3%	

(再掲) 単体事業別

(単位：億円)

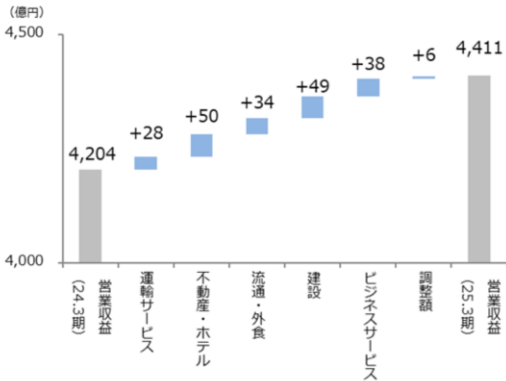
		2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年	
鉄道事業	営業収益	779	809	30	103.9%
	営業利益	123	129	6	105.0%
関連事業	営業収益	283	290	7	102.7%
	営業利益	89	96	7	108.4%

Ⅱ 2025年3月期通期業績予想及び配当予想

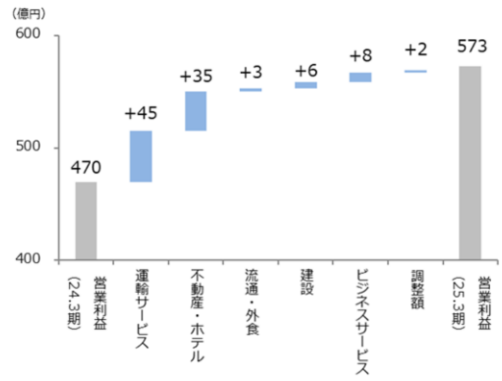
2025年3月期通期連結業績予想ハイライト

(単位：億円)						ポイント
	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%	• 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
営業利益	470	573	102 121.7%	570	3 100.5%	
経常利益	489	567	77 115.9%	-	- -	• 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
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%	• 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



- 通期業績予想及び配当予想については、8月6日公表の予想から変更しておりません。
- なお、昨日11月6日の取締役会において中間配当を一株当たり46.5円で実施する旨を決議いたしました。
- 引き続き、各セグメントにおける収入費用の動向を注視しつつ、今期業績予想及び中期経営計画の数値目標達成に向けた各種施策を推進してまいります。
- 次に、「セグメントの状況」について説明します。15ページをご覧ください。

2025年3月期セグメント別通期業績予想

							(単位：億円)		
	2024年3月期	2025年3月期					中期経営計画		
	実績	通期予想	対前年	主な増減理由			目標値	対目標	
営業収益	4,204	4,411	206	104.9%			4,400	11	100.3%
運輸サービス	1,637	1,666	28	101.7%	需要の緩やかな回復による増		1,630	36	102.2%
車体・鉄道事業	1,604	1,628	23	101.4%			1,590	38	102.4%
不動産・ホテル	1,331	1,382	50	103.8%			1,330	52	103.9%
不動産賃貸	707	763	55	107.8%	前期開業物件の平年度化による増		-	-	-
不動産販売	371	335	△ 36	90.2%	保有物件の売却の減、分譲マンション販売の増		-	-	-
ホテル事業	252	284	31	112.4%	前期開業物件の平年度化による増		-	-	-
流通・外食	617	652	34	105.6%			650	2	100.3%
建設	900	950	49	105.4%	孫会社の連結化による増		950	0	100.0%
ビジネスサービス	779	818	38	104.9%	孫会社の連結化による増		800	18	102.3%
営業利益	470	573	102	121.7%			570	3	100.5%
運輸サービス	103	149	45	143.3%			170	△ 21	87.6%
車体・鉄道事業	105	151	45	143.1%			165	△ 14	91.5%
不動産・ホテル	248	284	35	114.5%			270	14	105.2%
不動産賃貸	158	173	14	108.9%			-	-	-
不動産販売	52	57	4	108.8%			-	-	-
ホテル事業	36	54	17	146.7%			-	-	-
流通・外食	32	36	3	112.3%			30	6	120.0%
建設	59	66	6	110.5%			70	△ 4	94.3%
ビジネスサービス	38	47	8	121.3%			40	7	117.5%
EBITDA	800	940	139	117.4%			940	-	100.0%
運輸サービス	223	281	57	125.7%			-	-	-
車体・鉄道事業	221	278	56	125.6%			-	-	-
不動産・ホテル	408	463	54	113.4%			-	-	-
不動産賃貸	290	318	27	109.3%			-	-	-
不動産販売	52	58	5	110.2%			-	-	-
ホテル事業	64	87	22	134.1%			-	-	-
流通・外食	45	50	4	110.7%			-	-	-
建設	70	79	8	112.3%			-	-	-
ビジネスサービス	68	77	8	111.7%			-	-	-

2025年3月期単体通期業績予想

	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	(単位：億円)	
				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%	再工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

		2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	(単位：億円)		
					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%		
	営業利益	105	151	45	143.1%		
関連事業	営業収益	738	713	△ 25	96.6%		
	営業利益	193	199	5	102.9%		
					1,590	38	102.4%
					165	△ 14	91.5%
					-	-	-
					-	-	-

2025年3月期配当予想

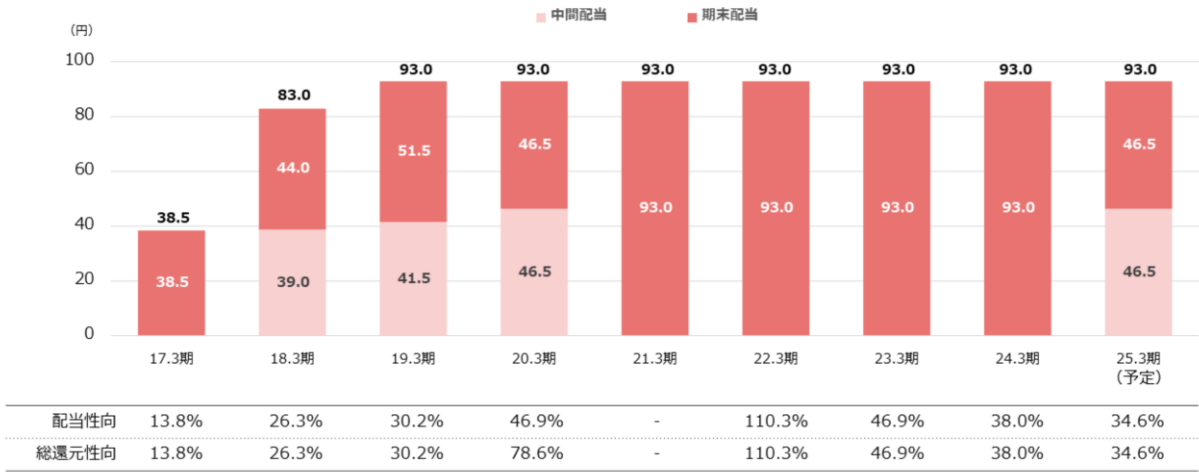
株主還元方針

- 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

(参考) 1株当たり年間配当金の推移



※自己株式取得 (100億円)

Ⅲ セグメントの状況

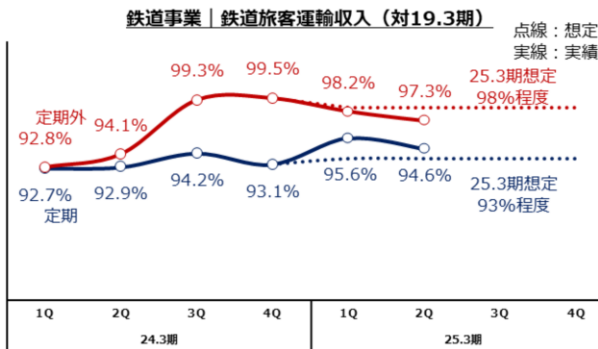
運輸サービスセグメント

- 25.3期2Qの鉄道旅客運輸収入は、8月に発生した地震や台風などの自然災害の影響を受け、想定に対して若干ビハインドだが、通期では挽回可能な水準と認識
- 鉄道事業の費用についてはほぼ想定通りに推移

【実績】	(単位：億円)				【業績予想】	(単位：億円)			
	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年			2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
営業収益	793	821	28	103.6%	1,637	1,666	28	101.7%	
うち単体・鉄道事業	779	809	30	103.9%	1,604	1,628	23	101.4%	
鉄道旅客運輸収入	704	733	29	104.1%	1,450	1,477	26	101.8%	
営業利益	121	122	1	101.3%	103	149	45	143.3%	
うち単体・鉄道事業	123	129	6	105.0%	105	151	45	143.1%	
EBITDA	179	187	8	104.6%	223	281	57	125.7%	
うち単体・鉄道事業	179	191	11	106.6%	221	278	56	125.6%	

主な事業の状況と業績予想の前提

- 2Qの鉄道旅客運輸収入は、定期外収入が8月に発生した日向灘を震源とする地震や台風10号の影響を受け若干弱含み、定期収入が引き続き若干強含み、全体として想定に対して若干ビハインド
- 【鉄道旅客運輸収入（19.3期比）】
2Q累計実績 97.2% 25.3期想定 97.6%
- 鉄道事業の費用はほぼ想定通りに推移

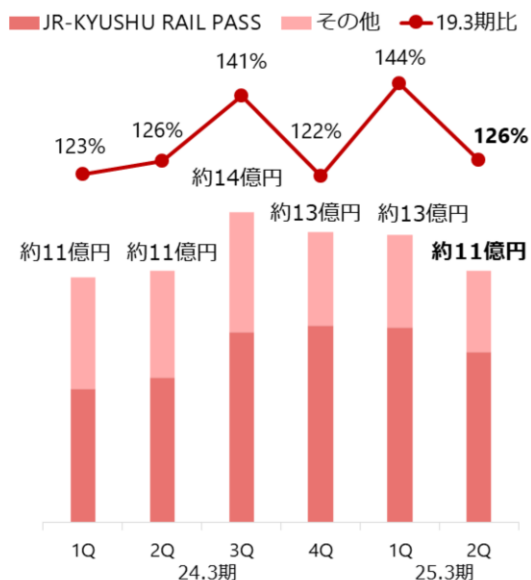


- 運輸サービスセグメントにおいては、鉄道旅客運輸収入は8月に発生した地震や台風などの自然災害の影響を受け、想定に対して若干下回る結果となりました。
- 内訳を見ますと、特に定期外収入が想定よりもやや弱含みとなりましたが、定期収入が想定よりもやや強含みで推移しており、通期では挽回可能な水準と認識しております。
- 鉄道事業の費用については、新人事・賃金制度により人件費が前年から増加していますが、ほぼ想定通りに推移しています。
- 今後もトップラインの状況を注視しながら、コストコントロールを進めてまいります。
- 次のページをご覧ください。

鉄道事業におけるインバウンドの状況

- 25.3期2Qのインバウンド収入は自然災害の影響を受け、24.3期上期とほぼ同水準を維持

インバウンド収入（概算）の推移



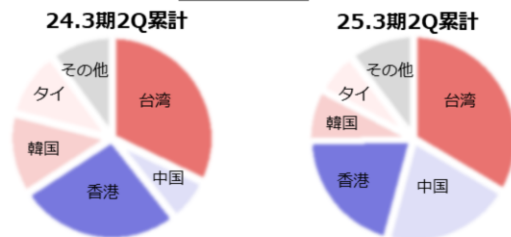
鉄道旅客 運輸収入 に占める 割合	約3.3%	約3.2%	約3.7%	約3.6%	約3.6%	約3.1%
	24.3期	24.3期	24.3期	24.3期	25.3期	25.3期

JR-KYUSHU RAIL PASSの需要動向

	19.3期 2Q累計	24.3期 2Q累計	25.3期 2Q累計		
	実績	実績	実績	19.3期 比	24.3期 比
販売数	11.5 万枚	11.6 万枚	13.4 万枚	116%	116%
売上	10.9 億円	13.9 億円	18.3 億円	167%	131%
(参考) 単価※	8,500 円	10,000 円	12,000 円	141%	120%

※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）



- 次に、鉄道事業のインバウンドの状況について説明します。
- 第2四半期のインバウンド収入は、8月の自然災害の影響を受け前期の上期とほぼ同水準で推移しました。
- インバウンド収入の過半を占めるJR九州レールパスの発売数は、対前年110%強で推移しております。
- 地域別販売先について、今期は中国からのお客さまのご利用の回復が継続しております。
- 18ページをご覧ください。

鉄道事業（輸送データ）

鉄道旅客運輸収入

(単位：億円)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計	704	733	29	104.1%	
定期	154	158	3	102.5%	
定期外	549	574	25	104.6%	
荷物	0	0	0	121.8%	
新幹線	280	292	12	104.3%	
定期	15	16	1	106.7%	需要の緩やかな回復
定期外	265	276	11	104.2%	
在来線	423	440	16	104.0%	
定期	139	142	2	102.0%	需要の緩やかな回復
定期外	284	298	14	105.0%	

輸送人口

(単位：百万人口)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年	
全社計	4,225	4,290	64	101.5%
定期	2,033	2,057	24	101.2%
定期外	2,192	2,232	39	101.8%
新幹線	968	966	△ 2	99.8%
定期	112	118	6	105.8%
定期外	856	847	△ 8	99.0%
在来線	3,257	3,323	66	102.1%
定期	1,920	1,939	18	101.0%
定期外	1,336	1,384	48	103.6%

● 25.3期2Qの駅ビルテナント売上高は「JR博多シティ」が牽引し想定を超える水準で推移

【実績】

(単位：億円)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	335	376	41	112.3%
営業利益	86	92	6	107.3%
EBITDA	148	164	16	111.1%

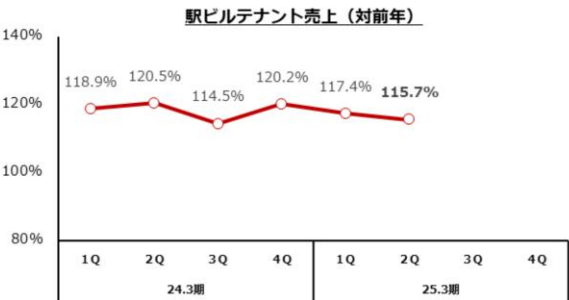
【業績予想】

(単位：億円)

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

主な事業の状況

- 2Qの駅ビルテナント売上高は「JR博多シティ」が牽引し全体として対前年110%を超えており、想定を上回る水準で推移
- 「JR長崎シティ」（アミュプラザ長崎本館・新館・かもめ市場）のテナント売上高はほぼ想定通り推移
- オフィスビル及び賃貸マンションの入居率は概ね堅調に推移



- 次に、不動産・ホテルセグメントについて説明します。
- まず、不動産賃貸事業について、駅ビルのテナント売上高は、引き続きJR博多シティが牽引し、全体として対前年110%を超えて推移いたしました。
- なお、前年11月に開業したアミュプラザ長崎新館が通年で寄与いたします。
- また、オフィスビルや賃貸マンションの入居率については、引き続き堅調に推移しております。
- 次のページをご覧ください。

不動産・ホテルセグメント | 不動産販売事業

- 25.3期2Qの分譲マンション販売は対前年で増加し想定通りに推移
- 保有物件の売却については24.3期1Qにおける売却の反動により減収

【実績】		(単位：億円)				【業績予想】		(単位：億円)			
	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年			2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年			
営業収益	106	84	△ 21	79.7%		371	335	△ 36	90.2%		
営業利益	15	8	△ 6	59.3%		52	57	4	108.8%		
EBITDA	15	9	△ 6	59.4%		52	58	5	110.2%		

主な事業の状況

- 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。また、今期は「MJR博多ザ・レジデンス」「MJR千早ミッドスクエア」等の引き渡し開始を予定

MJR博多ザ・レジデンス

所在地：福岡市博多区
構造：地上14階建
引渡時期：2025年3月（予定）
戸数：262戸
販売状況：販売中



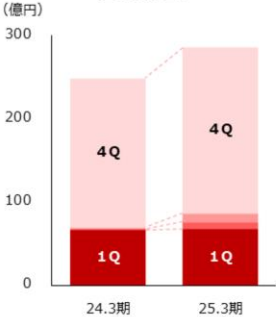
MJR千早ミッドスクエア

所在地：福岡市東区
構造：地上18階建
引渡時期：2025年3月（予定）
戸数：532戸
販売状況：販売中



- 保有物件の売却について、24.3期1Qに実施した売却の反動により減収。
通期では24.3期より減少し25億円程度の営業収益を見込む

分譲マンション販売実績及び見込み
(営業収益)



- 次に、不動産販売事業について説明します。
- 分譲マンション販売は当社初の東京での開発物件である「MJR深川住吉」含めて前年に対して増収で想定通りに推移しております。
- なお、前年の第1四半期に実施した賃貸マンションの売却の反動の影響があり、不動産販売事業全体としては減収となりました。
- 次のページをご覧ください。

不動産・ホテルセグメント | ホテル事業

- 25.3期2Qは、前期から引き続きインバウンド比率の高いホテルが牽引し、ADRは1Qと同水準で推移、稼働率はほぼ想定通りに推移

【実績】

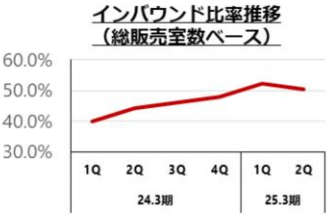
	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	(単位：億円)	
			対前年	
営業収益	110	150	39	135.8%
営業利益	17	30	12	169.8%
EBITDA	29	47	17	157.6%

【業績予想】

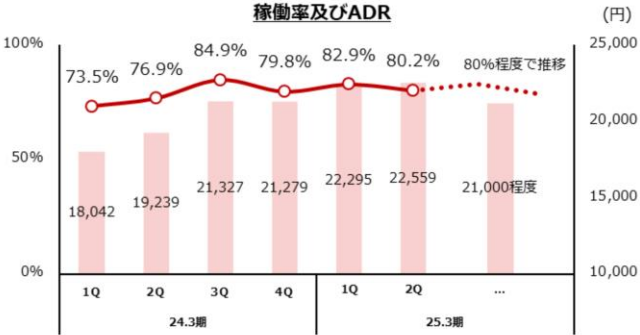
	2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	(単位：億円)	
			対前年	
	252	284	31	112.4%
	36	54	17	146.7%
	64	87	22	134.1%

主な事業の状況

- インバウンド比率は、特にTHE BLOSSOMブランドがけん引し、50%超で推移



- 2Qの稼働率とADRはそれぞれ約80%、約22,000円と、24.3期下期以降の好調を維持



- 次に、ホテル事業について説明します。
- ADRについて、引き続きインバウンド比率の高いホテルが牽引し、想定を上回る水準で推移しました。
- また、稼働率は前期の第4四半期をやや上回る水準でほぼ想定通りに推移しております。
- なお、8月の日向灘を震源とする地震の発生など自然災害の影響は限定的であったと認識しています。
- 次のページをご覧ください。

流通・外食セグメント

● 25.3期2Qは、小売と飲食の既存店が引き続き好調に推移

【実績】

(単位：億円)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	299	324	24	108.3%
営業利益	16	18	1	111.7%
EBITDA	22	25	2	112.8%

【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	
営業収益	617	652	34	105.6%
営業利益	32	36	3	112.3%
EBITDA	45	50	4	110.7%

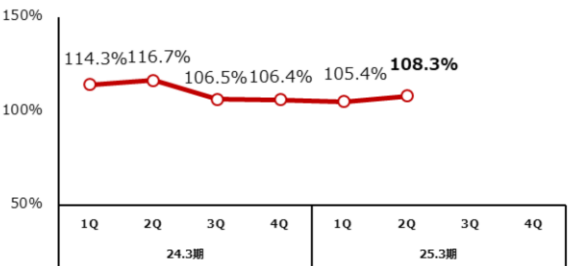
主な事業の状況

- 小売店は土産店などが好調に進捗、飲食店はFC店舗を中心に好調に推移し、既存店売上高はいずれも前年を超える水準で推移
- 新規出店は概ね順調に進捗

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

セグメント店舗売上高（対前年）



- 流通・外食セグメントについては、小売と飲食の既存店がいずれも好調に推移するとともに、前期に開店した店舗も順調に推移したことなどから増収増益となりました。
- 特に既存店については駅立地店舗、郊外等の店舗いずれも好調に推移し、お客さま単価も前期をやや上回る水準で推移しております。
- 次に、「中期経営計画の取り組み状況」について説明します。24ページをご覧ください。

建設セグメント・ビジネスサービスセグメント

建設セグメント

【実績】

(単位：億円)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	339	365	26	107.8%
営業利益	△ 3	2	6	-
EBITDA	1	8	7	748.5%

【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%

ビジネスサービスセグメント

【実績】

(単位：億円)

	2024年3月期 2Q累計実績	2025年3月期 2Q累計実績	対前年	
営業収益	344	366	21	106.4%
営業利益	16	19	3	123.0%
EBITDA	30	35	4	116.2%

【業績予想】

(単位：億円)

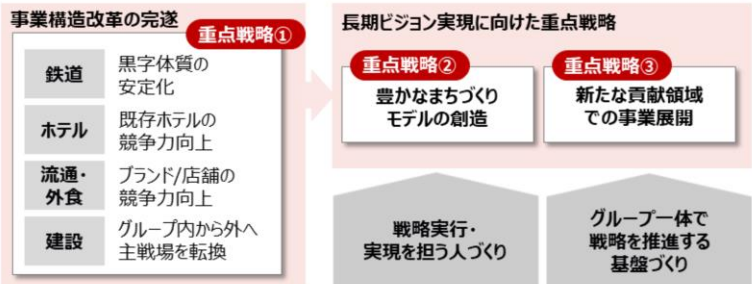
2024年3月期 実績	2025年3月期 通期予想	対前年	
779	818	38	104.9%
38	47	8	121.3%
68	77	8	111.7%

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

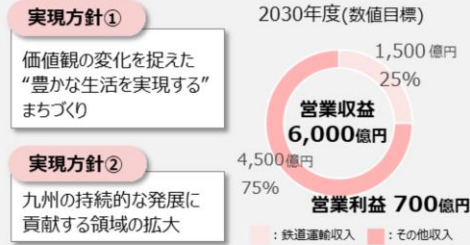
本計画期間における3つの重点戦略

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



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



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**

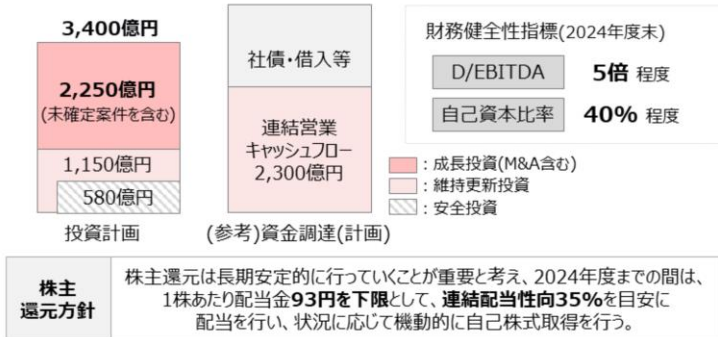
【セグメント別*】

(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)】



- 当社は、2030年長期ビジョンの実現に向け、2024年度までの3か年の中期経営計画において、「成長軌道への復帰を図る」ステージとし、3つの重点戦略を推進しており、今期はその最終年度となります。
- 次のページをご覧ください。

- QRコードを使用したチケットレスサービスを開始。駅混雑の緩和や機器コストの削減に寄与
- 多機能検測車（BIG EYE）の本格運用を開始。点検業務の効率化に向け始動

QRチケットレスサービス開始



- 「JR九州インターネット列車予約」にてQRコードを使用したチケットレスサービスを9月26日に開始
- 対象は博多駅発着の在来線特急列車及び西九州新幹線
- 指定席券売機及びみどりの窓口でのきっぷの受取が減少し、駅混雑が緩和、機器コストの削減に寄与



※QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

利用実績

対象商品の予約総数に
占める割合
約67%

※集計期間：
9月26日～10月27日

来年度、すべての
在来線特急列車へ
拡大予定



多機能検測車（BIG EYE）の本格運用開始



- 2023年11月からの一部線区での走行試験を経て、7月から多機能検測車（BIG EYE）を在来線全線で実運用開始
- 徒歩や目視による点検・検査をBIG EYEによる高頻度のモニタリングに置き換え、設備点検業務の効率化を目指し、線路設備のCBM（状態基準保全）への転換を図る



	検測頻度	車上検測員
高速軌道 検測車（従前）	3ヶ月に1度	3人
BIG EYE	1ヶ月に1度	0人

軌道検測装置	レールにレーザを照射すること等で、線路のゆがみを測定	
部材検査支援 カメラ装置	ラインセンサカメラにて、レール表面の傷や各種部材を高精度に撮影	
建築限界 測定装置	3次元点群データを用いて、「ホームやトンネルと線路」等の距離を測定	
今後の取り組み	上記装置により、蓄積されるビッグデータを活用した管理手法の高度化及び線路設備の異常状態を自動判別するAIの開発、導入	

- まず、鉄道事業の事業構造改革について、未来鉄道プロジェクトの中から2つトピックを説明します。
- 1つ目は、QRチケットレスサービスについてです。
- これは、きっぷを窓口や券売機で受け取ることなく、スマートフォンなどを利用してご乗車いただけるサービスです。本年9月末のサービス開始以降、対象商品の約67%でご利用いただいています。お客さま利便性向上に寄与するとともに、駅窓口や指定席券売機の混雑緩和にもつながると期待しています。
- 2つ目は、多機能検測車BIG EYEの本格運用開始についてです。
- 現在、BIGEYEを使って、九州内のすべての在来線において、線路やホーム、トンネルなどの設備に関するデータの収集・蓄積を始めました。併せて、効率的な点検の実現に向けて、線路設備の異常状態を自動判別するAIの開発等に着手する予定です。
- 今後もお客さまの利便性向上とコスト削減など、鉄道の持続性向上のための施策の検討と実施を進めてまいります。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 西九州新幹線開業効果の最大化

- 25.3期2Qも引き続き、定期ご利用者数は増加傾向
- 西九州新幹線のご利用を促進する施策を推進し、更なる開業効果の継続、拡大を図る

西九州新幹線のご利用状況

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9月22日)

約6,900人/日

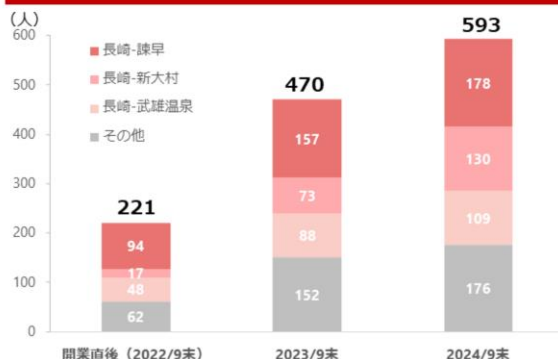
※開業1年目
ご利用者数
約6,600人/日

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年度の諫早～長崎間の特急「かもめ」の利用実績比

西九州新幹線 定期ご利用者数推移



西九州新幹線沿線に賑わいを生み出す記念イベント

- 西九州新幹線開業2周年を記念し、音楽イベントを武雄温泉駅、嬉野温泉駅、新大村駅、諫早駅、長崎駅で開催
- イベント開催に併せて、上記各駅を周遊可能なTシャツタイプの割引きっぷを発売



SUGOCA利用可能エリアの拡大

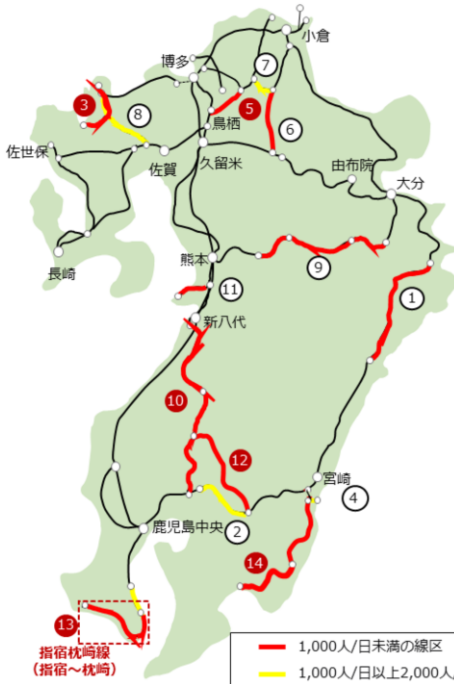
- 10月3日からICカード乗車券の利用可能エリアを佐世保方面へ拡大
- 西九州エリアの利便性を向上させ、西九州新幹線の開業効果をより広く波及



- 次に、西九州新幹線開業効果の最大化について説明します。
- 開業2年目の西九州新幹線の1日あたりのご利用者数は、1年目を超える水準で推移しております。また、定期ご利用者数は、開業以降引き続き増加しており、新幹線の利便性を認知いただけていると考えております。
- また、開業2周年を記念したイベントを沿線各駅で開催するなど賑わいを生み出すとともに、今年10月よりICカード乗車券「SUGOCA」の利用可能エリアを西九州エリアで拡大しお客さまの利便性向上に取り組みました。
- 引き続き西九州エリアの賑わい創出を通して、西九州新幹線効果の最大化を目指してまいります。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 線区別収支の開示

- 平均通過人員が2,000人/日未満の線区について収支を開示。うち、JR発足時と比較して2019年3月期の平均通過人員が7割以上減少している線区については沿線自治体と協働で「線区活用に関する検討会」を立ち上げ、線区を持続可能なものにするための活用策を議論
- 指宿枕崎線（指宿～枕崎）において、「指宿枕崎線の将来のあり方に関する検討会議」を8月に設置



No.	線名	区間	営業キロ (Km)	2023年度 営業損益 (百万円)	【参考】 平均通過人員 (人/日)		
					1987年度	2023年度	減少率
①	日豊本線	佐伯～延岡	58.4	▲533	3,428	907	▲74%
②		都城～国分	42.2	▲350	2,029	1,368	▲33%
③	筑肥線	唐津～伊万里	33.1	▲157	728	224	▲69%
④	宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1.4	23	—	1,792	—
⑤	筑豊本線	桂川～原田	20.8	▲100	2,981	384	▲87%
⑥	日田彦山線	田川後藤寺～夜明	38.7	—	1,103	— (299) ※2	—
⑦	後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	13.3	▲203	1,728	1,319	▲24%
⑧	唐津線	久保田～唐津	40.3	▲394	3,649	1,861	▲49%
		唐津～西唐津	2.2	▲238	1,315	833	▲37%
⑨	豊肥本線	肥後大津～宮地	30.8	▲217	2,711	935	▲66%
		宮地～豊後竹田	34.6	▲332	1,028	193	▲81%
		豊後竹田～三重町	23.9	▲150	2,384	863	▲64%
⑩	肥薩線	八代～人吉	51.8	—	2,171	— (414) ※2	—
		人吉～吉松	35.0	—	569	— (106) ※2	—
		吉松～隼人	37.4	▲372	1,109	479	▲57%
⑪	三角線	宇土～三角	25.6	▲305	2,415	859	▲64%
⑫	吉都線	都城～吉松	61.6	▲428	1,518	402	▲73%
⑬	指宿枕崎線	喜入～指宿	19.1	▲232	3,687	1,988	▲46%
		指宿～枕崎	42.1	▲462	942	222	▲76%
⑭	日南線	田吉～油津	44.0	▲703	2,129	948	▲55%
		油津～志布志	42.9	▲418	669	179	▲73%
			合 計	▲5,570			

※ 1 赤丸、ピンクの網掛けは「線区活用に関する検討会」立ち上げ線区
※ 2 運休区間等を含むため、参考値として()内に被災前年度の平均通過人員を記載

- 次に線区別収支の開示について説明します。
- 今年度も8月に当社エリア内のご利用が少ない線区について収支を開示いたしました。
- また、鹿児島県の南部にある指宿枕崎線 指宿駅～枕崎駅間では「将来のあり方に関する検討会議」を8月に設置いたしました。今後も、地域のみなさまとともに建設的な議論を行ってまいります。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略② 豊かなまちづくりモデルの創造 | 日田彦山線BRT

- 2024年8月に開業1周年を迎えた日田彦山線BRTひこぼしラインは、堅調なご利用状況が継続
- 沿線自治体や他社との連携を通して、利便性の向上や利用の促進につなげる

開業後のご利用状況

2023年度 平均通過人員

164人/日

(参考) 鉄道 (2016) 131人/日
※鉄道は添田～夜明の平均通過人員



- 高校や市役所を経由するルート設定により、当初の想定通り通勤・通学需要を取り込み、鉄道時代を上回るご利用状況が継続

MaaS実証実験の取り組み

- 1日フリーチケットと地域限定の特典がセットになったきっぷを、スマートフォンアプリ「my route」内で販売
- 2024年3月よりリニューアルを実施し、特典クーポンを拡大。MaaS実証実験としては初となる福岡県と大分県の県域を越えた連携を実現



<アプリ使用イメージ>



追加車両の投入 (2024年4月)

- 好調なご利用状況を受け、中型ディーゼルバス車両を追加投入
- FCバスを含め累計8台のバスを投入 (2024年9月現在)



定員 : 56名 (運転士含む)
座席 : 28席

FCバス実証運転の実施 (2025年春まで (予定))

- 福岡県、Commercial Japan Partnership Technologiesとの共同の取り組みとして、水素を活用した燃料電池小型バス (FCバス) の実証運転を実施
- FCモビリティ導入の可能性を検証し、地域公共交通の選択肢拡大や沿線地域の振興につなげる



定員 : 20名 (運転士除く)
座席 : 14席

- 次に、昨年8月に開業した、日田彦山線BRTひこぼしラインの状況についてご説明します。
- 開業から1年が経過しましたが、通学や通院など日常でのご利用によって、継続して鉄道時代よりも多くのお客さまにご利用いただいています。鉄道時代を上回る数の駅の設置や、柔軟なルート設定などがお客さまにご好評いただいていると考えております。
- また、県内・県外から日田彦山線BRTをご利用いただく方へスマートフォンアプリ「my route」を通して、フリーチケットと特典がセットになったきっぷを発売するMaaS実証実験などに取り組んでおります。
- 今後もこのような取り組みを通して、BRTの利便性向上や利用促進につなげてまいります。
- 次のページをご覧ください。

- 脱炭素社会の実現に向けて、当社グループ全体のサプライチェーン排出量を把握・開示
また、当社グループの事業領域において、経済性も考慮した排出削減の取り組みを推進
- 価値創造の源泉である人づくりについて、役員報酬のKPIとしている従業員意識調査における総合満足度は前期から上昇

環境の取り組み

スコープ1
スコープ2

- ・グループ全体の排出量を把握、開示
- ・今期中にグループ全体での目標を設定予定

New

スコープ3

- ・グループ全体の排出量を把握、開示
- ・今後、グループでの対応方針を検討

CO₂実質ゼロ化サービス
九州新幹線エリア拡大



ボトル to ボトル
プロジェクト



従業員意識調査の結果

総合満足度の推移



評価・処遇に対する満足度

項目	期間	3.00
昇進昇格に対する納得感	2023年3月期 2024年3月期	2.88 2.71
人事評価に対する納得感	2023年3月期 2024年3月期	2.79 2.80
報酬の仕組みに対する納得感	2023年3月期 2024年3月期	2.34 2.78

- 総合満足度は前期から**0.09ポイント向上**
全社員を対象とした意見交換会や人事・賃金制度の改正がプラスに働いていると認識

- 一方で、従前より「評価・処遇に対する満足度」に課題
人事・賃金制度の改正と並行して、評価者を対象とした研修等を実施。評価・処遇に対する満足度の向上につなげる

- 評価者研修の実施
・1巡目：1,373名（対象者の約9割）受講（2023年8月～2024年4月）
・2024年10月から2巡目を実施、今後も継続予定



29

- 次に、ESGの取り組みについて説明します。
- 環境の取り組みについて、今年度はグループ全体のスコープ3について把握、開示を行いました。また、CO₂実質ゼロ化サービスやボトルtoボトルの取り組みなど、経済性も考慮した排出量削減の取り組みを推進しています。
- また、従業員意識調査について、総合満足度が前期から0.09ポイント向上しました。全社員を対象としたマネジメントとの意見交換会や今年度から開始した人事・賃金制度の改正がプラスに働いていると認識しています。
- 従前より課題であった「評価・処遇に対する満足度」について、評価者を対象とした研修を実施し、公平で納得感のある人事評価を行えるように取り組んでまいります。
- 31ページをご覧ください。

V JR九州高速船株式会社における安全確保に関わる 重大な問題の発生について

JR九州高速船株式会社における安全確保に関わる重大な問題の発生について

本事象の経緯

- 2023年6月 国土交通大臣より「輸送の安全の確保に関する命令」を受領、それに対してJR九州高速船株式会社（以下、「同社」）より国土交通大臣宛に改善報告書を提出
- 2024年8月6日 国土交通省による監査において、同社が運航する船体（以下、「クイーンビートル」）への浸水が認められたにも関わらず、国土交通省への報告を怠ったほか、浸水を検知する警報センサーの位置をずらしていた疑い等の安全確保の体制に重大な疑義を生じさせる事案が判明
- 2024年8月13日 クイーンビートルの運航を停止
- 2024年9月3日 発生原因も含めた事実関係の解明と安全確保の体制の再構築のため、外部専門家で構成する第三者委員会を設置
- 2024年9月17日 国土交通大臣より「輸送の安全の確保に関する命令」及び「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」を受領
- 2024年10月31日 同社より改善報告書を国土交通大臣宛に提出。同日、安全統括管理者及び運航管理者を解任するとともに、新たな安全統括管理者及び運航管理者を選任し、国土交通大臣に届出

今後の対応

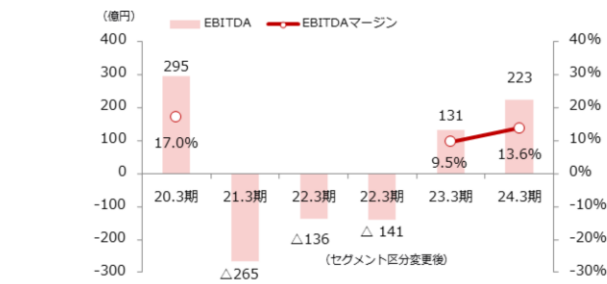
- 安全意識の醸成と法令遵守の意識の浸透等、改善報告書に記載した再発防止のための具体的な施策について取り組む
- 第三者委員会からの調査報告書について、受領した時点で速やかに公表する予定。また、調査報告書を受領後、速やかに再発防止策を策定、公表し改善に取り組む
- なお、本件が当社の連結業績に与える影響について、金額としては軽微であると認識

- 最後に、「JR九州高速船株式会社における安全確保に関わる重大な問題」の現状についてご説明いたします。
- 本年8月の問題発生以降、皆さまにご心配やご迷惑をおかけしております。申し訳ございません。
- 本件について、9月17日に国土交通大臣より「輸送の安全の確保に関する命令」及び「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」を受領したことをうけ、10月31日に国土交通大臣に対して改善報告書を提出いたしました。
- また、9月より外部の専門家で構成される第三者委員会を設置し、再発防止策等に関する助言を受けることとしておりますが、今月11月中に報告書を受領できると聞いております。
- 国土交通大臣に対して提出した改善報告書に記載した対策に加え、第三者委員会の提言を踏まえ再発防止策を深度化させ、今後は安全管理体制の構築と恒久的なハード対策が整えば運航を再開したいと考えております。
- 以上でご説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

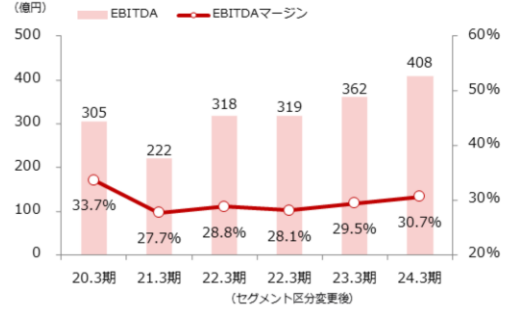
APPENDIX

各セグメントのEBITDA推移

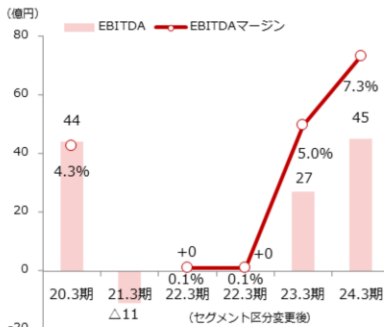
運輸サービス



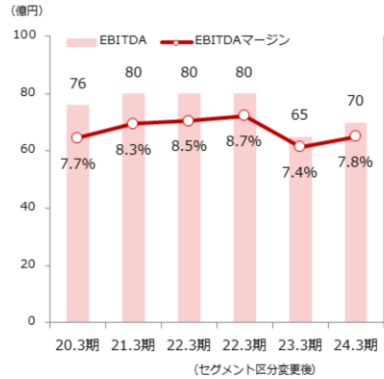
不動産・ホテル



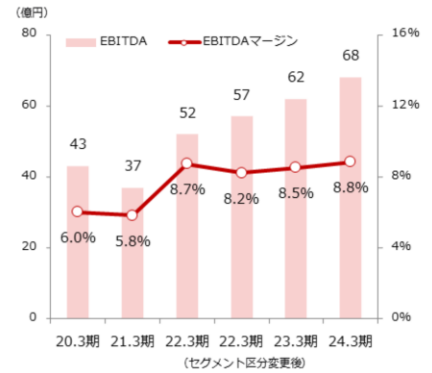
流通・外食



建設



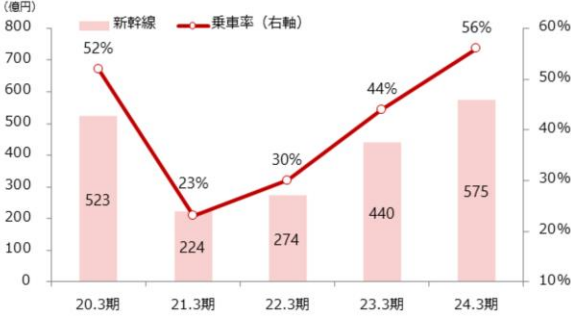
ビジネスサービス



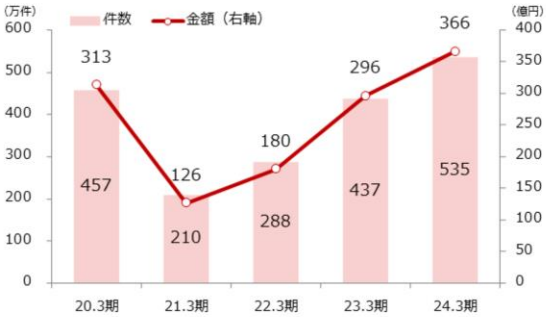
※各セグメントの数値は、セグメント間取引消去前

鉄道事業の推移

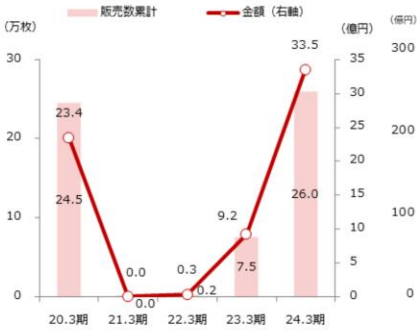
鉄道旅客運輸収入（新幹線）、九州新幹線乗車率（博多～熊本間）



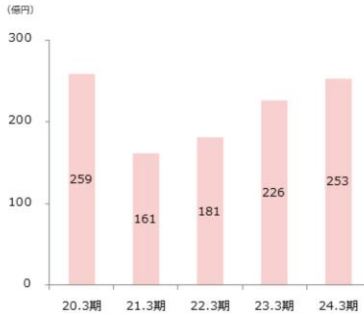
インターネット列車予約サービス予約件数、金額



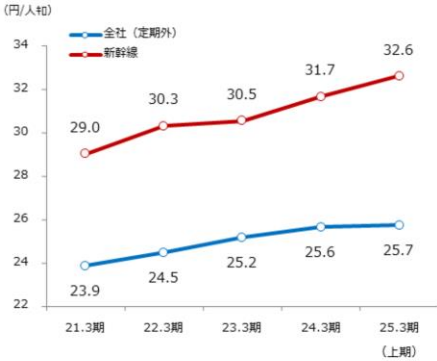
JR-KYUSHU RAIL PASS 販売数及び金額



鉄道旅客運輸収入（近距離）



イールド（全社（定期外）、新幹線）

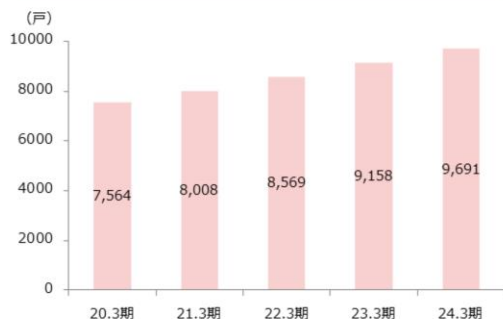


不動産・ホテル事業の推移

駅ビルテナント売上



分譲マンション販売戸数（累計）



ホテル稼働率および平均単価



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）
虎ノ門アルセアタワー （虎ノ門二丁目地区第一種市街地再開発事業） ※日鉄興和不動産を保留株取得グループ代表とする 6社共同開発	東京都港区	2020年9月 工事着工 2025年2月 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㎡	・マンション、商業の複合施設を計画 ・電車通りに路面店を配置し、賑わいを創出 ・イベント等を開催する広場を設置
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	・住友商事を代表企業とし当社を含む8社による事業 ・公募元との優先交渉を経て具体的な事業計画を策定

※ 計画は、今後変更になる場合があります

鉄道運賃・料金改定の申請について

- 7月19日に鉄道旅客運賃・料金の上限変更認可を申請
- 10月31日運輸審議会より国土交通大臣へ申請どおり認可することが適当である旨の答申

申請背景・目的

- 高速道路網の発達や全国平均を上回る九州地区の人口減少・高齢化に加え、新しい生活様式の定着に伴うご利用のさらなる減少により、輸送需要はコロナ禍前の水準に戻らないと想定
- コロナ禍前から固定費の削減や生産性の向上に努めてきたが、昨今の電気料金や物価の高騰による経費の増加もあり、厳しい経営状況が継続する見込み
- 安全やサービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新や長寿命化、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を安定的に確保することが困難。また、働き手を安定的に確保すべく、待遇や職場環境の改善を図ることが急務

申請内容

実施予定日	2025年4月1日 (1996年1月以来、29年ぶりの改定)
増収額	169億円(増収率11.4%)
改定率	運賃・料金全体：15.0% ・ 普通旅客運賃：平均14.6% ・ 定期旅客運賃 通勤定期：平均30.3%、通学定期：平均16.0% ※通学定期の割引率は据え置き ・ 新幹線特急料金：平均12.4% ※一部の隣接駅間等で自由席をご利用になる場合に 適用する特急料金と西九州新幹線の特急料金は 据え置き

今後の取り組み

設備投資計画の主な件名	投資額
鉄道施設の長寿命化 (2024年度～2027年度)	約75億円
次世代車両の新製 (2024年度～2030年度)	約125億円
既存車両の改造 (2024年度～2030年度)	約110億円
次世代車両検査施設の整備 (2024年度～2031年度)	約480億円
チケットレスサービスの導入・拡大 (2024年度～2027年度)	約30億円

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

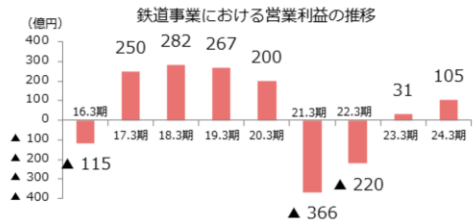
料金	→ 運送以外の設備の利用や付加サービス、役務の提供に対する対価
運賃	→ 人又は物品の運送に対する対価

■ 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）



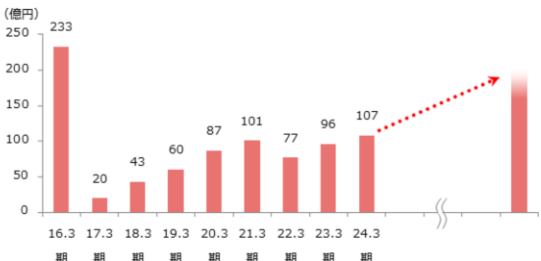
審査基準を満たす場合（イメージ）

事業報酬	営業外収入
営業費	鉄道運輸収入

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

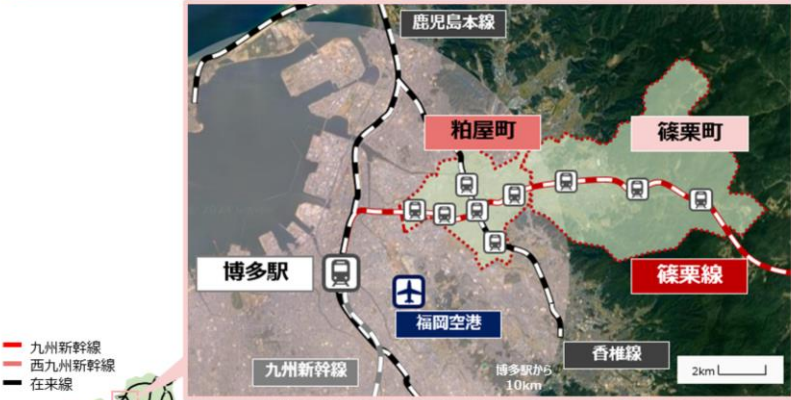
- 16.3期末の鉄道事業固定資産の減損処理（約5,200億円）に伴い減価償却費が減少
- 減損処理後も鉄道事業は毎年250～300億円程度の設備投資が発生
- 今後もこの傾向が続くことから、減価償却費が毎年10～20億円程度の遡増



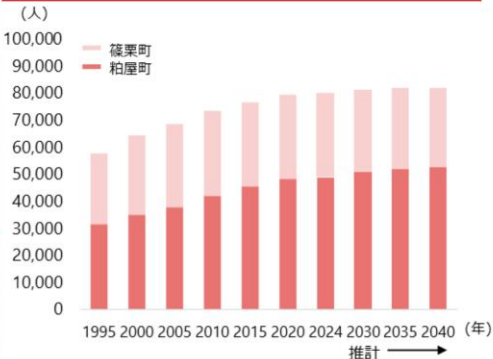
豊かなまちづくりモデルの創造 | 沿線自治体との包括連携協定

- 福岡都市圏に位置し、鉄道利用が増加している粕屋町・篠栗町と包括連携協定を締結
- 沿線自治体と共に、定住人口や交流人口の増加と鉄道利用者数の更なる増加を目指す

篠栗線および粕屋町・篠栗町の位置関係



粕屋町および篠栗町の人口推移



出典：総務省「国勢調査」、「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」、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）」より作成

想定される取り組みの例

粕屋町	篠栗町
・ 駅への都市機能集約、二次交通との結節強化等	・ 豊富な観光地や自然資源を活かした、歴史ある文化や観光地の魅力発掘・発信等

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

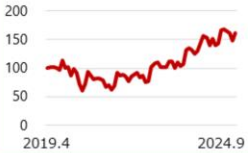
設置箇所：豊肥本線 三里木～原水
(3.2km)

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



原水駅乗車人員推移



※2019年4月の乗車人員＝100として指数化

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工場は第1工場
周辺にて2024年中に
着工予定、2027年末
稼働を目標



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

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/>