

2010年3月期の実績と今後の取り組み

2010年4月30日

西日本旅客鉄道株式会社



1. 2010年3月期の実績と2011年3月期の見通し

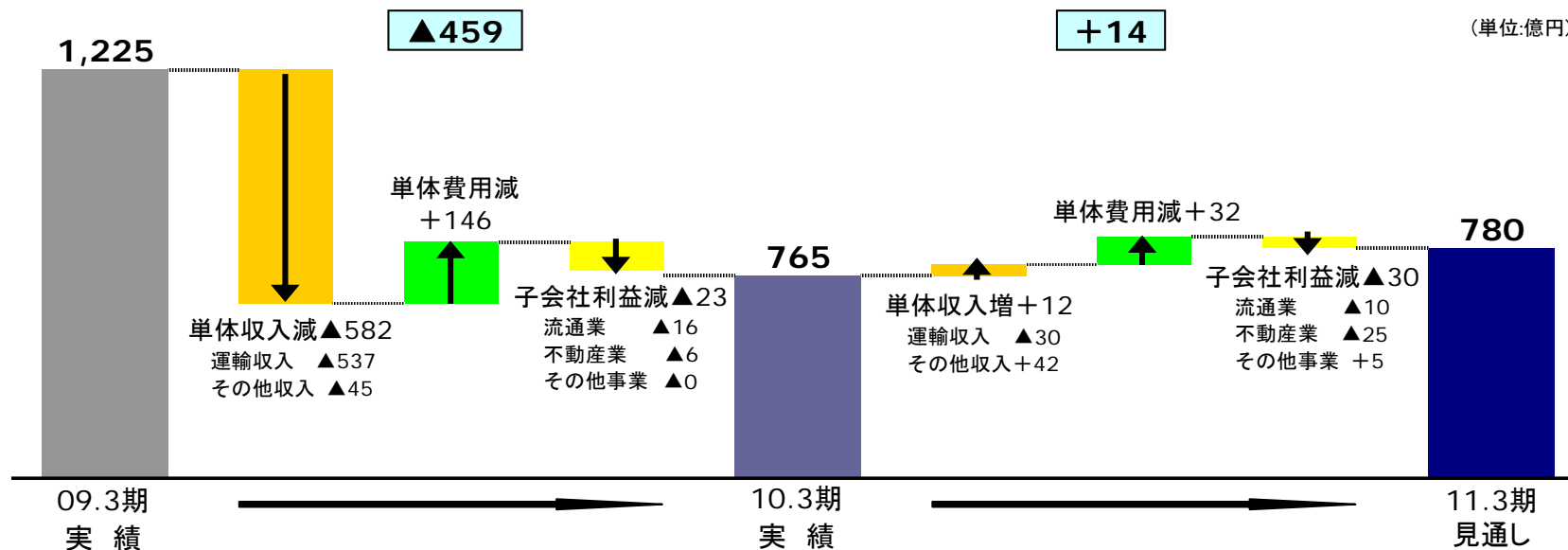
連結業績の実績と見通し

(単位:億円)

	2010年3月期実績			2011年3月期通期見通し		
		対前年			対前年	
営業収益	11,901	▲851	93.3%	11,930	+28	100.2%
営業費用	11,136	▲391	96.6%	11,150	+13	100.1%
営業利益	765	▲459	62.5%	780	+14	101.9%
経常利益	481	▲467	50.7%	490	+8	101.9%
当期純利益	248	▲296	45.6%	280	+31	112.6%

連結営業利益の増減内訳

(単位:億円)



2. 2011年3月期における基本的な方向性

信頼回復に向けた企業再生の取り組み

➤「経営の3本柱」への取り組みの一層の充実

- ・被害に遭われた方々に誠心誠意と受け止めていただけのような取り組み
- ・安全性向上にむけた取り組み
「安全基本計画」の着実な推進
- ・変革の推進
企業再生にむけた企業風土の変革

➤コーポレート・ガバナンスの強化

取締役会の監視・監督機能の充実や企業倫理の徹底、透明性の向上

激変する経営環境への対応

➤収支両面からの経営改善

- ・山陽新幹線の競争力強化、旅行需要の喚起等による収入の確保・拡大
- ・施策の必要性や内容・優先順位の見極めによるコスト低減

➤2大プロジェクトの着実な推進

「九州新幹線との直通運転」と「大阪駅開発プロジェクト」の2011年春の完成に向けた準備

- 「安心と信頼のブランド」を確立し、社会からの信認に応える
- 大幅な減収に歯止めを掛け、反転させていく
- 持続的発展に向けた事業戦略を着実に推進し、中長期的な企業価値の向上を図る

3. 運輸収入の主な増減要因

	2010年3月期実績				2011年3月期見通し			
	運輸収入	対前年	主な増減要因		運輸収入	対前年		
新幹線	3,124億円	▲266億円 (92.1%)	基礎トレンド(93.1%)		▲235億円	3,130億円	+5億円 (100.2%)	
			特殊 要因	新型インフルエンザ				▲22億円
				高速道路料金値下げ				▲42億円
				曜日配列(9月五連休等)				+1億円
				ダイヤ改正				+16億円
等								
京阪神	2,861億円	▲154億円 (94.9%)	基礎トレンド(95.6%)		▲131億円	2,857億円	▲4億円 (99.9%)	
			特殊 要因	新型インフルエンザ				▲13億円
				曜日配列(9月五連休等)				+2億円
				等				
その他 在来線	1,214億円	▲111億円 (91.6%)	基礎トレンド(91.9%)		▲106億円	1,182億円	▲31億円 (97.4%)	
			特殊 要因	新型インフルエンザ				▲3億円
				高速道路料金値下げ				▲6億円
				曜日配列(9月五連休等)				+0億円
等								
船舶・荷物	0億円	▲4億円	船舶分社化			0億円	▲0億円	
合計	7,200億円	▲537億円 (93.1%)				7,170億円	▲30億円 (99.6%)	

4. 営業施策：新幹線の競争力強化

ダイヤ改正

2010年3月13日 ダイヤ改正

- 東海道・山陽新幹線直通の定期列車の「のぞみ」をすべてN700系で運転。
- 東京～博多間の「のぞみ」を1時間3本運転する時間帯を朝夕時間帯を中心に拡大。
- 「ひかりレールスター」「こだま」のうち、ご利用の少ない列車を見直すなど、弾力的なダイヤ設定。

N700系新幹線



2011年春のダイヤ改正

- 山陽新幹線と九州新幹線との直通運転開始。
新大阪～鹿児島中央間で少なくとも1時間に1本の直通列車の運転を計画中。

エクスプレス予約

EX-ICサービス(新幹線の会員制チケットレスサービス)

- 2009年8月29日より東海道・山陽新幹線全線でサービスを開始。きっぷの引き換えの手間が不要に。
- ICOCAなど在来線のICカードとの併用で、東海道・山陽新幹線と首都圏、東海圏、近畿圏、岡山・広島地区の在来線とのシームレスなご利用が可能に。また、2011年春にJR九州SUGOCAとの相互利用も開始。

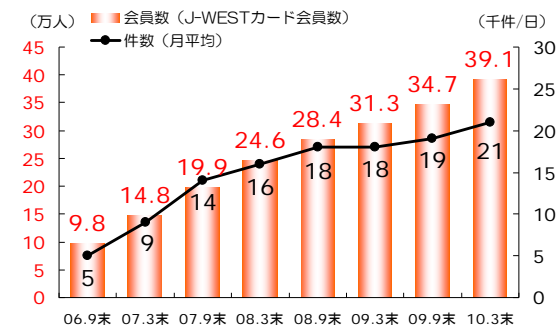
J-WESTプレミア・プログラム

- 2009年8月1日よりサービスを開始。1年間の山陽新幹線ご利用実績の多いJ-WESTカード(エクスプレス)会員に対し、翌1年間、優遇特典(ボーナスポイント、年会費ポイントバック)を提供し、ご利用の拡大を図る。

EX予約コーポレートサービス

- エクスプレス予約を法人単位でもご利用が可能に。

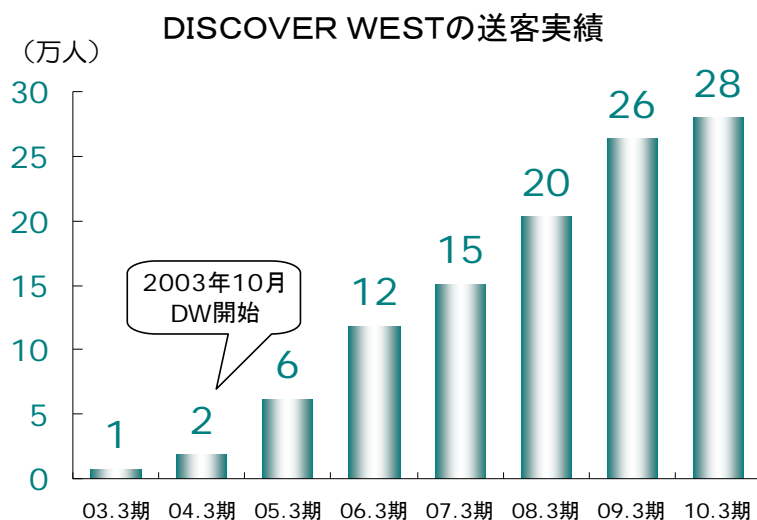
J-WESTカード会員数とエクスプレス予約
ご利用件数の推移



5. 営業施策：旅行需要喚起の取り組み

DISCOVER WEST

- 2003年10月に開始した、首都圏から西日本エリアへの観光誘客を図る取り組み。
- 魅力ある観光素材を発掘して商品設定を行い、首都圏における継続的なプロモーションにより旅行需要の喚起を図る。
- 送客数は着実に増加しており、運輸収入が大きく減少した2010年3月期においても送客数は増加。



奈良デスティネーション キャンペーン

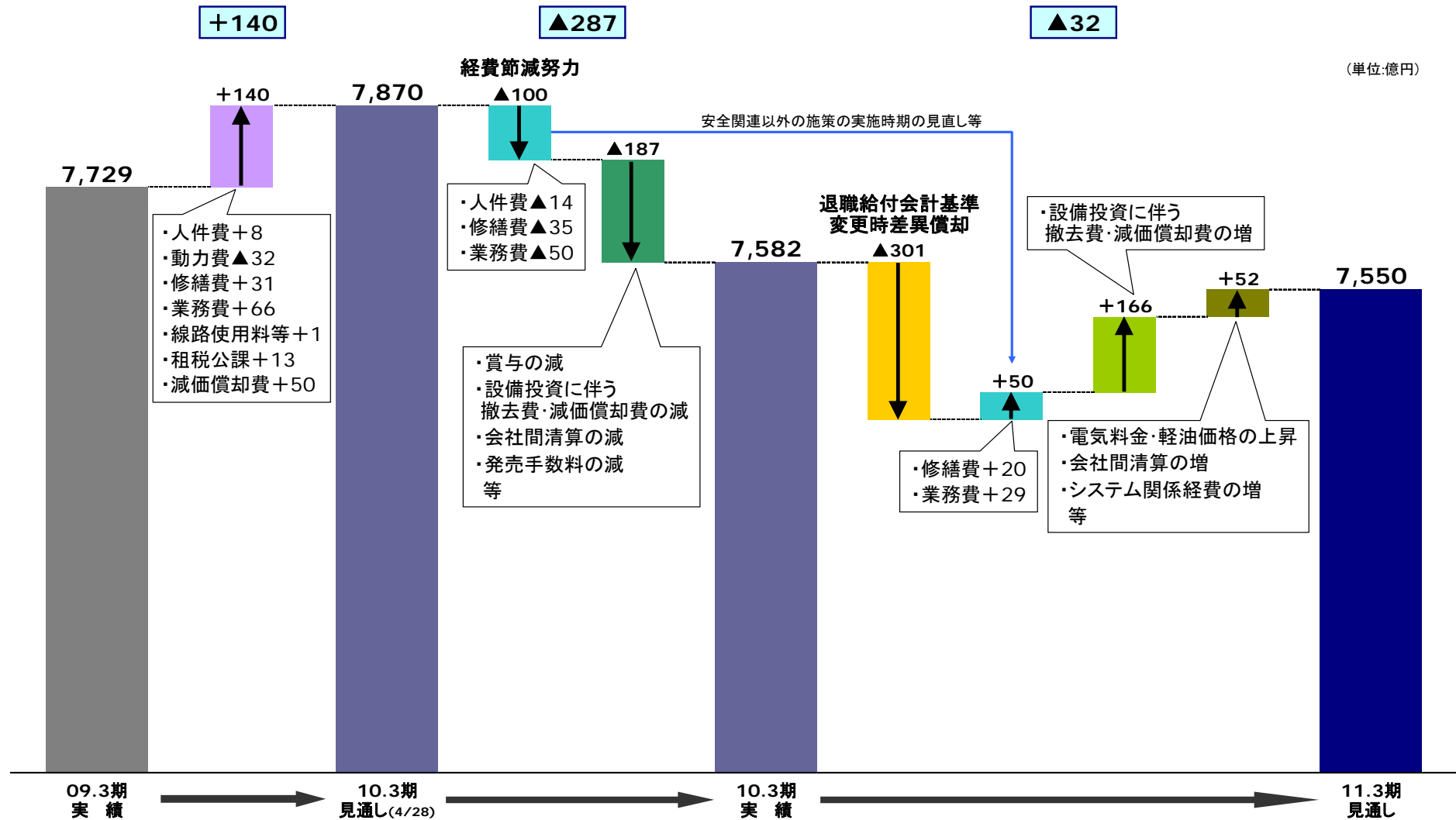
- 開催期間：2010年4～6月
 - 平城遷都1300年祭に合わせ、奈良県とJRグループが連携し、全国から奈良県への集客を図る。観光資源の発掘や開発、大規模なイベントを開催するなどの受入体制を整備し、全国への集中的なPRと商品設定を行う。
 - 当社の主な取り組み
 - ・ 臨時特急「まほろば」号の運転
新大阪～奈良間を、4月1日と期間中の土休日、1往復/日運転
 - ・ ラッピング列車「万葉トレイン」の運転
 - ・ 桜井線に愛称「万葉まほろば線」
 - ・ 東京・名古屋方面および山陽方面から「奈良・大和路遊々きっぷ」「奈良・大阪フリーきっぷ(JR・近鉄)」(往復新幹線と自由周遊区間のJR・近鉄・奈良交通がセット)、神戸・大阪・京都・和歌山方面の近郊区間からは「奈良万葉きっぷ」(奈良県内のJR周遊区間がセット)を設定。(特別企画乗車券)
 - ・ JRと宿がセットになった旅行プランを、主な旅行会社で発売。
- ⇒ 魅力ある商品・サービスの提供により、鉄道利用の促進を図る。



6. 単体営業費用の主な増減要因

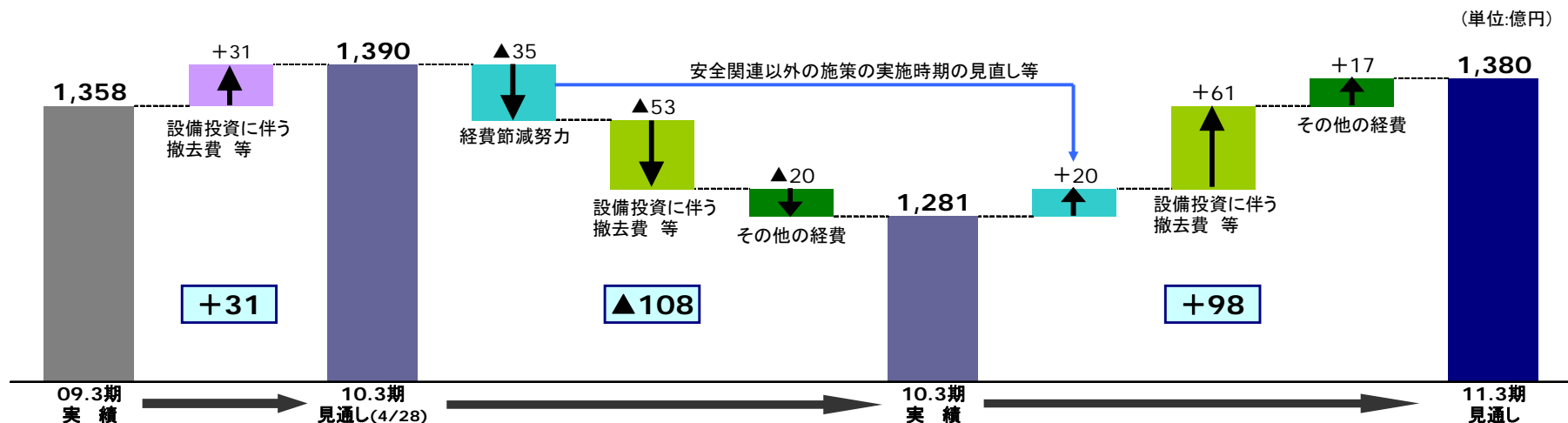
科目	2010年3月期実績		2011年3月期通期見通し	
	対前年	主な要因(単位:億円)	対前年	主な要因(単位:億円)
人件費	▲33億円 (98.7%)	・賞与の減(月数差)▲25 等	▲312億円 (88.2%)	・退職給付会計基準変更時差異償却 ▲301 ・賞与の減(月数差)▲15 等
動力費	▲46億円 (87.8%)	・電気料金・軽油価格の下落 等	+19億円 (105.7%)	・電気料金・軽油価格の上昇 等
修繕費	▲77億円 (94.3%)	・施策的経費の減▲52 ・部外関連工事の減▲25 等	+98億円 (107.7%)	・設備投資に伴う撤去費等の増+61 ・施策的経費の増+29 等
業務費	▲29億円 (98.2%)	・システム関係経費の増+7 ・会社間清算の減▲1 ・発売手数料の減▲17 ・広告宣伝費の減▲16 ・電気料金・軽油価格の下落▲8 等	+50億円 (103.2%)	・会社間清算の増+17 ・システム関係経費の増+18 ・電気料金・軽油価格の上昇+3 等
線路使用料等	▲2億円 (99.0%)	—	▲0億円 (99.6%)	—
租税公課	+2億円 (100.8%)	・固定資産税の増 等	+6億円 (102.2%)	・固定資産税の増 等
減価償却費	+40億円 (103.5%)	・設備投資の増	+105億円 (108.8%)	・設備投資の増
営業費用計	▲146億円 (98.1%)	—	▲32億円 (99.6%)	—

7. 単体営業費用の実績と見通し

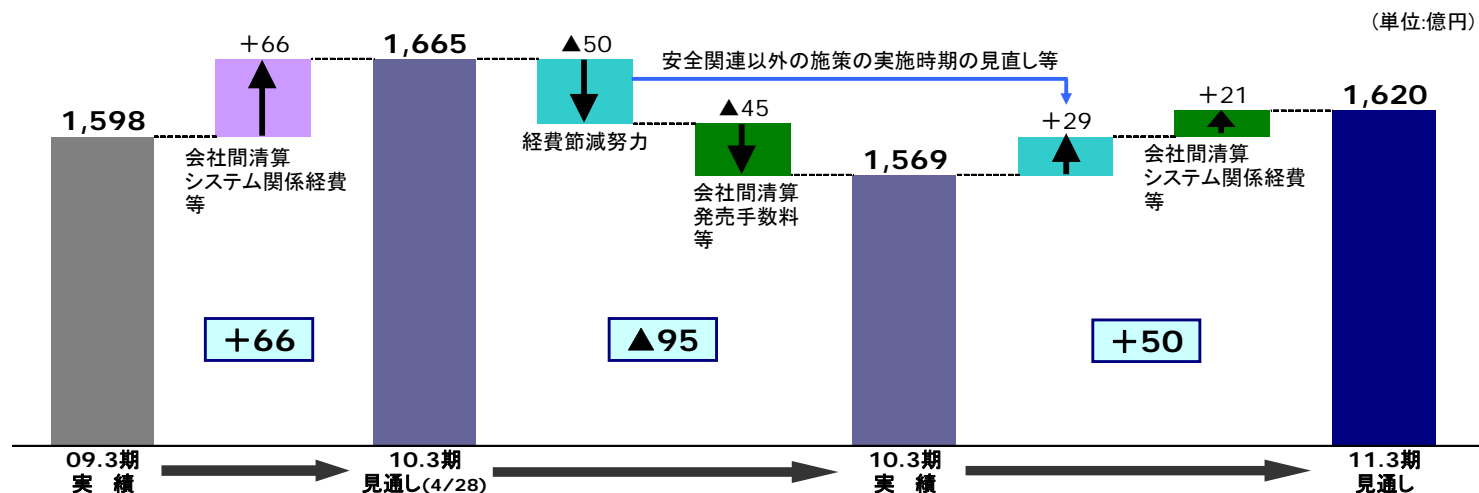


8. 修繕費・業務費の実績と見通し

修繕費の実績と見通し



業務費の実績と見通し



9. 鉄道以外の事業の状況①

流通業

(単位:億円)

	09.3期実績	10.3期実績	対前年	主な要因	11.3期見通し	対前年	主な要因
営業収益	2,153	2,019	▲133 (93.8%)	物販・飲食▲100億円 景気・新型インフルエンザ等による売上減 百貨店▲47億円 服飾等売上減等	1,981	▲38 (98.1%)	物販・飲食▲14億円 景気・新大阪駅工事等による売上減 百貨店▲14億円
営業利益	47	31	▲16 (66.4%)	物販・飲食▲10億円、百貨店▲7億円	21	▲10 (66.2%)	百貨店大阪店開業に向けた費用の増加等



ヴァイン東京大井町
(2009年7月開業)

不動産業

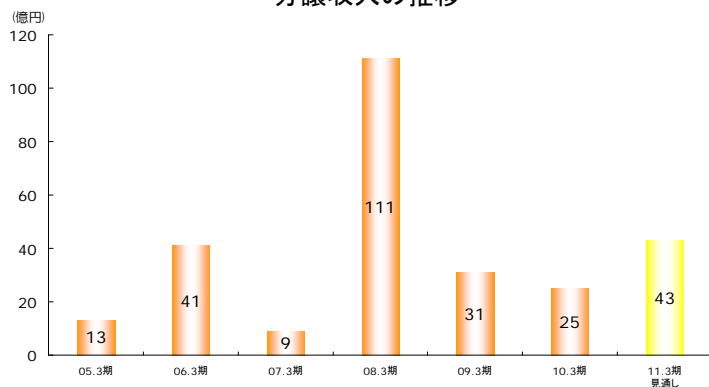
(単位:億円)

	09.3期実績	10.3期実績	対前年	主な要因	11.3期見通し	対前年	主な要因
営業収益	711	709	▲1 (99.7%)	不動産販売・賃貸+4 新規駅ビル開発等による増 ショッピングセンター▲1 新規開業・リニューアル等による賃料収入増 景気・新型インフルエンザ等による賃料収入減等	736	+26 (103.7%)	不動産販売・賃貸+24 分譲収入等の増 ショッピングセンター+0
営業利益	226	225	▲1 (99.5%)	不動産販売・賃貸▲7 ショッピングセンター+1	210	▲15 (93.3%)	大阪駅ノースゲートビルディング・サウスゲートビルディング開業に向けた費用の増加等

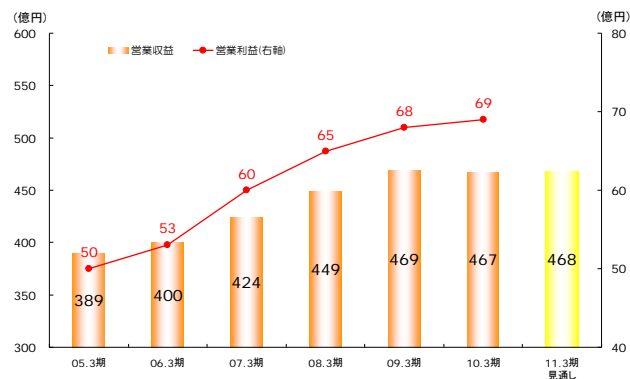


JR須磨海浜公園駅西NKビル
(2009年9月開業)

分譲収入の推移



ショッピングセンターの収入・利益の推移



和歌山MIO
(2010年3月リニューアルオープン)

10. 鉄道以外の事業の状況②

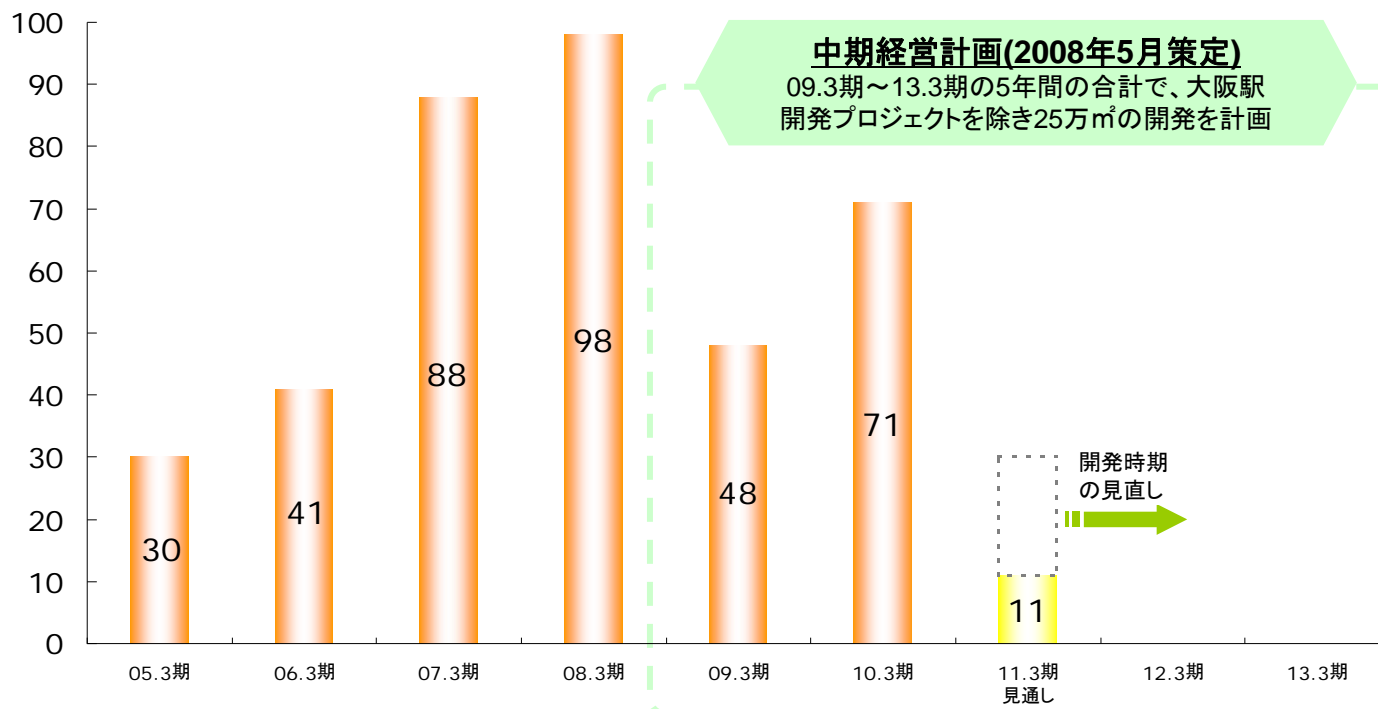
その他事業

(単位: 億円)

	09.3期 実績	10.3期 実績	対前年	主な要因	11.3期 見通し	対前年	主な要因
営業 収益	1,326	1,196	▲129 (90.3%)	ホテル業▲14 景気・新型インフルエンザ等による宿泊・宴会収入減 旅行業▲79 海外旅行・国内旅行とも減	1,249	+52 (104.3%)	ホテル業+3 旅行業+11
営業 利益	67	67	+0 (100.0%)	ホテル業▲2、旅行業▲3	70	+2 (104.0%)	

駅構内・周辺開発の実績と計画

(1,000㎡)



2010年3月期の開発事例

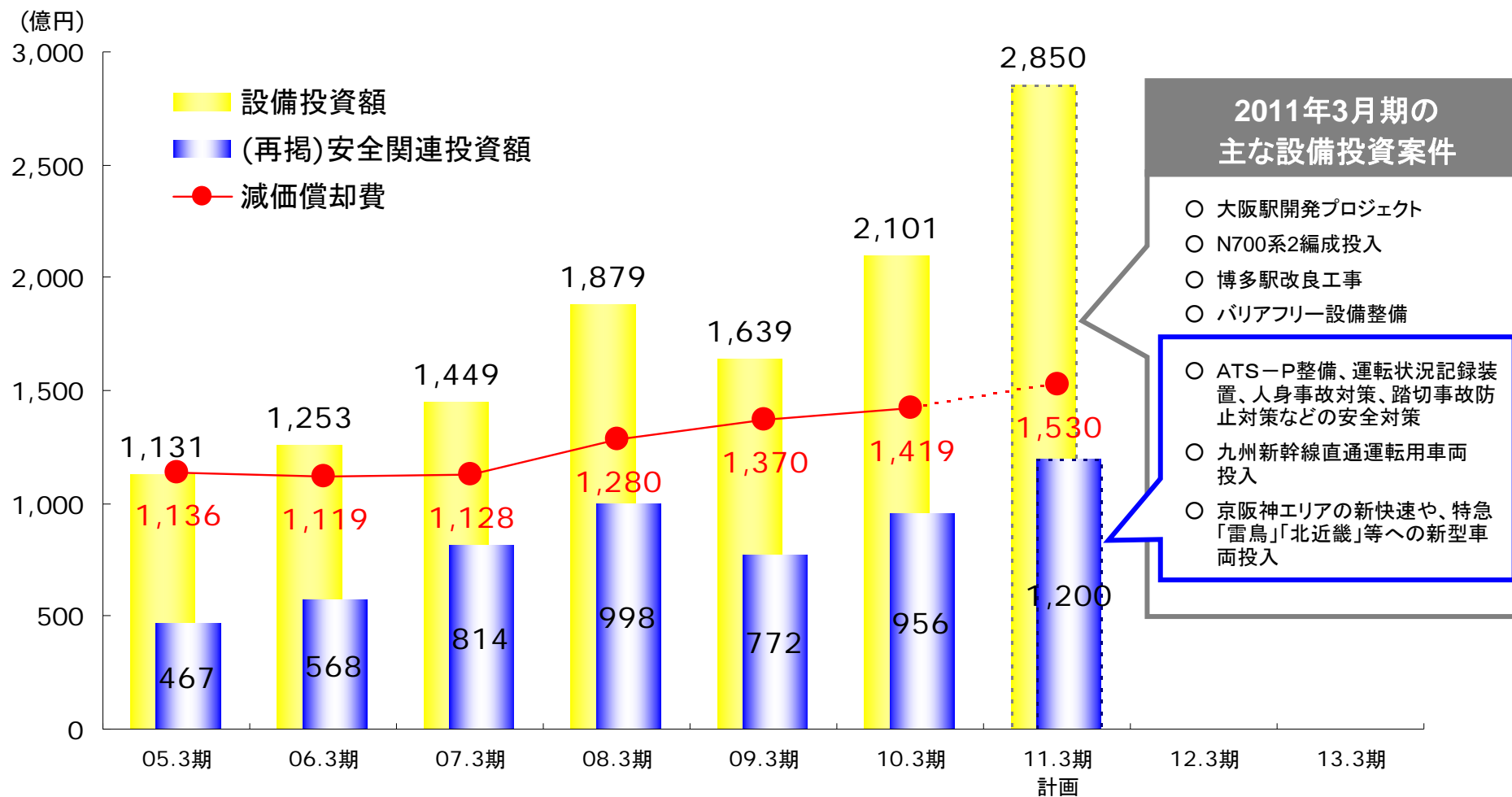


灘駅開発
(2009年10月開業)



宝塚駅開発
(エキマルシェ宝塚 2010年3月開業)

11. 設備投資計画(連結)



中期経営計画(2008年5月策定)

09.3期～13.3期の5年間の合計で、
9,800億円の設備投資を計画

12. 九州新幹線との直通運転

サービス開始

2011年春 (九州新幹線博多開業時)

総投資額

約1,000億円 (車両+地上)

(参考) 直通運転用車両(8両編成)の投入計画

	09.3期	10.3期	11.3期	12.3期	計
編成数	1	0	18		19

所要時間(最速)・フリークエンシー

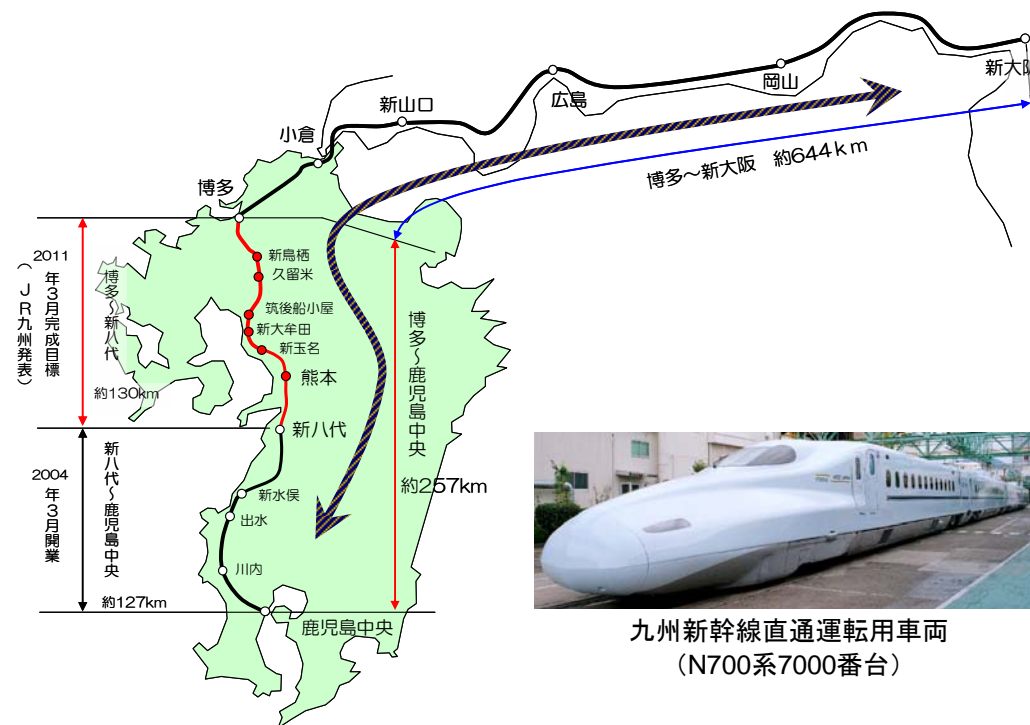
	新大阪～熊本	新大阪～鹿児島中央
現行(2010年4月)	3時間57分	5時間2分
開業後	3時間20分前後	4時間前後

少なくとも1時間に1本の直通列車を運転

主要区間の鉄道・航空機利用者数比較(08.3期)

区間		鉄道	航空機	合計
京阪神	熊本	利用者数 803人/日	1,885人/日	2,688人/日
	シェア	(30%)	(70%)	-
鹿児島	利用者数	364人/日	3,605人/日	3,969人/日
	シェア	(9%)	(91%)	-

出典:平成19年度旅客地域流動調査(国土交通省)



九州新幹線直通運転用車両 (N700系7000番台)

- JR九州、九州新幹線沿線自治体などと連携し、開業前から旅行需要の喚起に努めていく
- 九州から京阪神地区や岡山・広島など西日本エリアへの送客にも取り組み、双方向の流動の拡大を図る

13. 大阪駅開発プロジェクト

完成予定

2011年春

総事業費

約2,100億円

開発規模

約24万5千㎡



ノースゲートビルディング	約21万㎡	
百貨店(ジェイアール西日本伊勢丹)	約9万㎡	(売場面積約5万㎡)
ショッピングセンター「Lucua」	約4万㎡	(店舗面積約2万㎡)
オフィス等	約4.5万㎡	(賃貸面積約2.1万㎡)
シネマコンプレックス	約1万㎡	
サウスゲートビルディング増築	+約3.5万㎡	(売場面積+約2.4万㎡)
	※大丸百貨店 13.8万㎡→17.3万㎡	

収入想定

不動産業	115~120億円/年	(流通業との内部取引含む)
鉄道	45~55億円/年	
流通業	550億円以上/年	(百貨店)

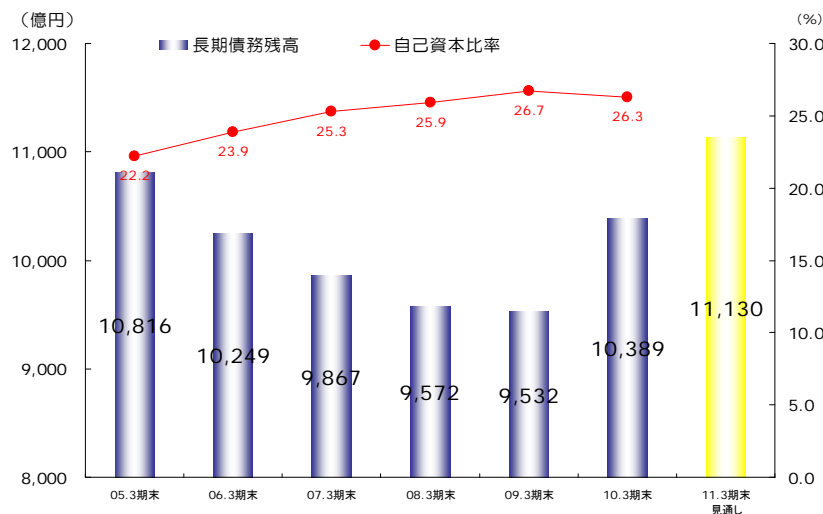
(参考)大阪駅周辺地区における駅と街との連携・関わり



- 大阪駅に新たに橋上駅舎と南北連絡通路を設置。南北・東西の動線を充実することにより、駅周辺の回遊性が向上
- 大阪駅北地区開発計画など、駅周辺では複数の大規模開発プロジェクトが進行中。周辺地区との連携を図り、エリア全体の魅力を高めていく

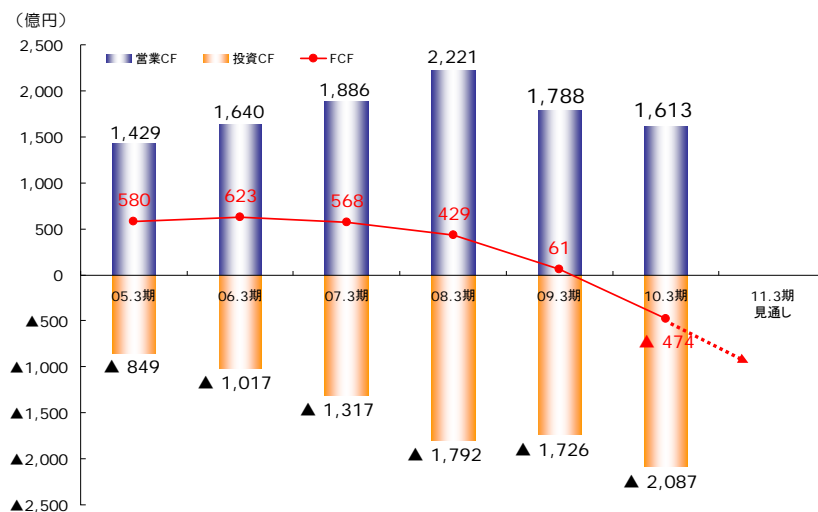
14. 財務・キャッシュフローの実績と見通し

長期債務残高・自己資本比率の推移(連結)



- 2010年3月期末時点の長期債務残高は1兆389億円、自己資本比率は26.3%
- 2011年3月期末時点の長期債務残高の見通しは1兆1,130億円と増加する見込み
- 高水準の設備投資に伴い、短期的には長期債務は増加するものの、2大プロジェクト完成後は再び減少する見通し

キャッシュフローの推移(連結)



- 2011年3月期の配当は年間7,000円/株を予定
- 高水準の設備投資により、フリーキャッシュフローは短期的には赤字となる見込みだが、持続的な発展を目指し、安全投資や2大プロジェクトへの投資は計画通り実行していく

見通しに関する注意事項

- 本スライドは、JR西日本の事業、産業及び世界の資本市場についてのJR西日本の現在の予定、推定、見込み又は予想に基づいた将来の展望についても言及しています。
- 既に知られた若しくははまだ知られていないリスク、不確かさその他の要因が、かかる将来の展望に対する表明に含まれる事柄とも大いに異なる現実の結果を引き起こさないとも限りません。JR西日本は、この将来の展望に対する表明に示された予想が結果的に正しいと約束することはできません。JR西日本の実際の結果は、これら展望と著しく異なるか、さらに悪いこともありえます。
- 実際の結果を予想と大いに異なるものとする重要なリスク及び要因には、以下の項目が含まれますが、それに限られるわけではありません。
 - 財産若しくは人身の損害に関する費用、責任、収入減、若しくは悪い評判
 - 経済の悪化、デフレ及び人口の減少
 - 日本の法律、規則及び政府の方針の不利益となる変更
 - 旅客鉄道会社及び航空会社等の競合企業が採用するサービスの改善、価格の引下げ及びその他の戦略
 - 感染症の発生・流行
 - 地震及びその他の自然災害のリスク、及び情報通信システムの不具合による、鉄道その他業務運営の阻害
- 本スライドに掲げられたすべての将来の展望に関する表明は、2010年4月30日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2010年4月30日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。
- なお、2005年4月25日に発生させた福知山線列車事故に関する今後の補償費用等の影響については、現時点で金額等を合理的に見積もることが困難なことから、本資料の見通しには含まれておりません。