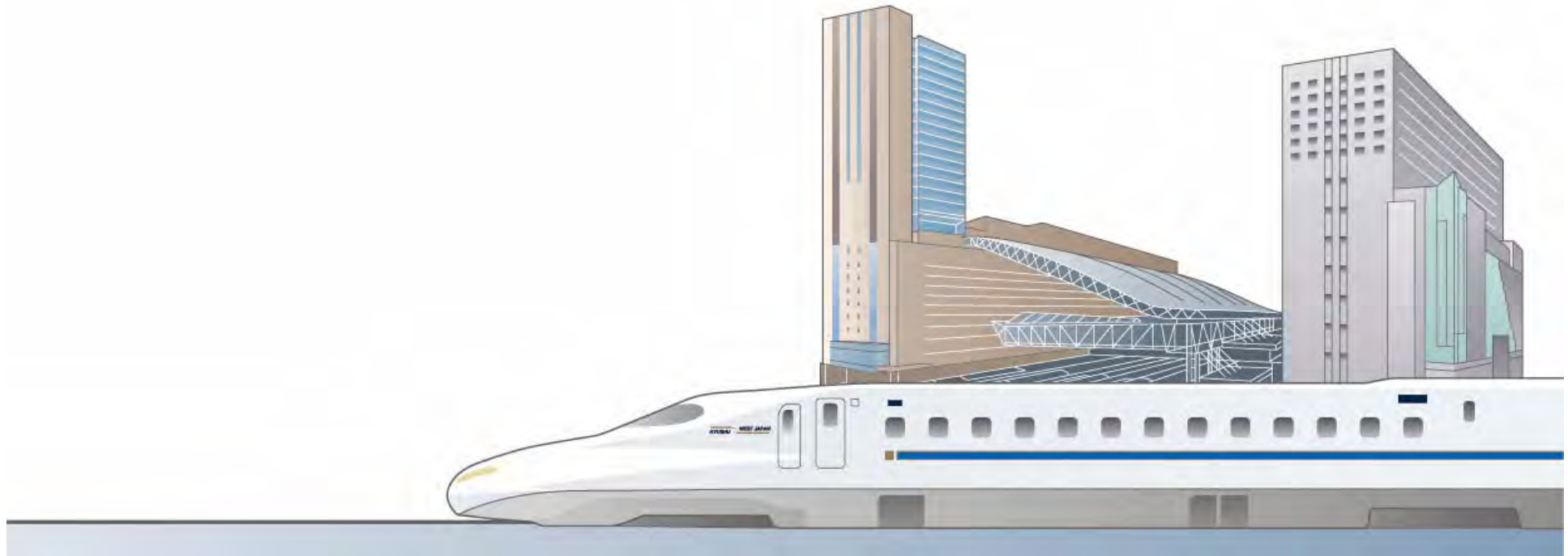


2011年3月期の実績と今後の取り組み



2011年4月28日
西日本旅客鉄道株式会社



1. 2011年3月期の実績と2012年3月期の見通し

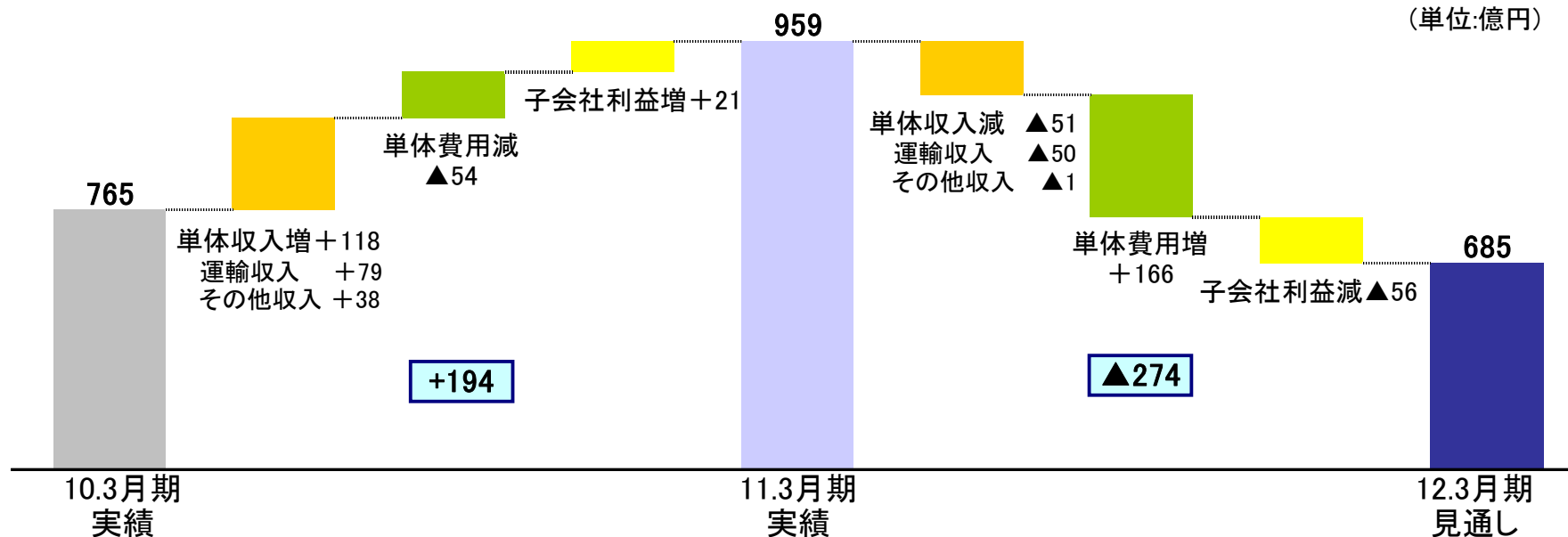
連結業績の実績と見通し

(単位:億円)

	2011年3月期実績			2012年3月期見通し		
		対前年			対前年	
営業収益	12,135	+233	102.0%	12,600	+464	103.8%
営業費用	11,175	+39	100.4%	11,915	+739	106.6%
営業利益	959	+194	125.4%	685	▲274	71.4%
経常利益	689	+208	143.3%	420	▲269	60.9%
当期純利益	349	+101	140.7%	250	▲99	71.5%

連結営業利益の増減内訳

(単位:億円)



2. 2012年3月期の取り組みの方向性

中期経営計画の重点戦略の着実な推進

- 「安全基本計画」の完遂と新たな事故防止対策の推進
- 2大プロジェクトの効果最大化
「九州新幹線との相互直通運転」
「OSAKA STATION CITY」
- 「地域との共生」
 - ・ 近畿エリアを中心とした線区価値向上
 - ・ 便利で暮らしやすく魅力ある街づくりへの貢献
 - ・ 観光を契機とした地域活性化への貢献
 - ・ ご利用状況に応じた最適な地域交通の実現
- 「技術による変革」
 - ・ 鉄道オペレーションのシステムチェンジ
- 「現場起点の考動」
 - ・ 「すべての起点は現場から」

 各戦略ごとに部門横断的な推進チームを設置し、
中計を基軸とした事業運営の仕組みを構築

安全性やCSの向上に向けた取り組みの一層の充実

- 安全・安定輸送の提供
- CSの向上
- 人材育成

CSR・コンプライアンスの推進

- CSR
- コーポレートガバナンス・コンプライアンス

震災後の経営課題への対応

- 防災対策（津波、耐震、列車停止装置）
- 地震や津波を想定したBCP策定（安定的な部品調達の仕組みの構築等）
- 収支両面からの経営改善（収入確保、節電等の社会動向を踏まえたサービス水準適正化等）

経営基盤を強化し持続的発展を担保

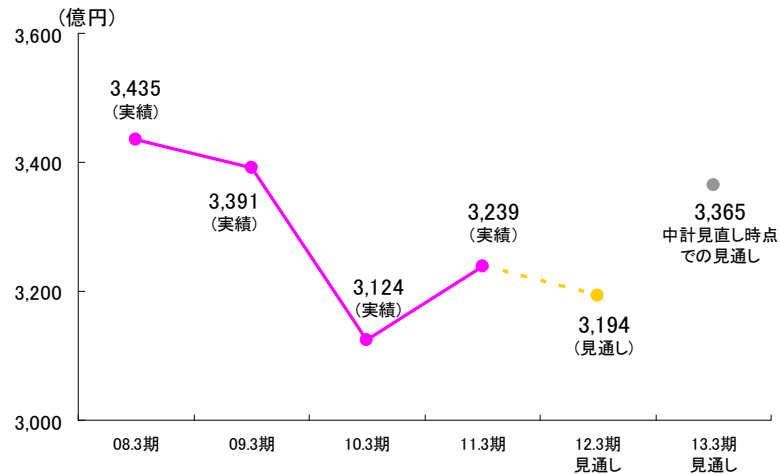
とりわけ、当社待望の2大プロジェクト（九州新幹線との直通運転と「OSAKA STATION CITY」）の開業効果を最大化すべく、JR西日本グループの総力を挙げて取り組む。

3. 運輸収入の主な増減要因

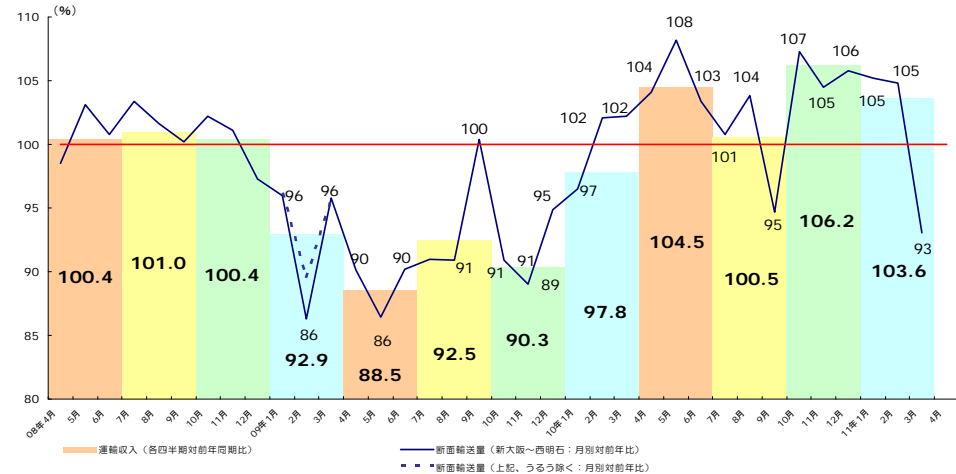
	2011年3月期実績				2012年3月期見通し	
	運輸収入	対前年	主な増減要因		運輸収入	対前年
新幹線	3,239億円	+114億円 (103.7%)	基礎トレンド(103.0%)		+92億円	3,194億円 ▲44億円 (98.6%)
			特殊 要因	ダイヤ改正	+24億円	
				新型インフルエンザ反動	+22億円	
				九州新幹線との直通運転	+8億円	
				東日本大震災	▲28億円	
等						
京阪神	2,844億円	▲17億円 (99.4%)	基礎トレンド(99.4%)		▲17億円	2,857億円 +13億円 (100.5%)
			特殊 要因	新型インフルエンザ反動	+13億円	
				東日本大震災	▲7億円	
				猛暑による出控え	▲4億円	
				等		
その他 在来線	1,196億円	▲17億円 (98.6%)	基礎トレンド(99.6%)		▲5億円	1,177億円 ▲18億円 (98.4%)
			特殊 要因	新型インフルエンザ反動	+3億円	
				東日本大震災	▲6億円	
				高速道路無料化	▲3億円	
				等		
荷物	0億円	▲0億円			0億円	▲0億円
合計	7,280億円	+79億円 (101.1%)			7,230億円	▲50億円 (99.3%)

4. 運輸収入の見通しと今後の取り組み①: 新幹線

年度別トレンドと今後の見通し



四半期別収入トレンドと足もとのご利用状況



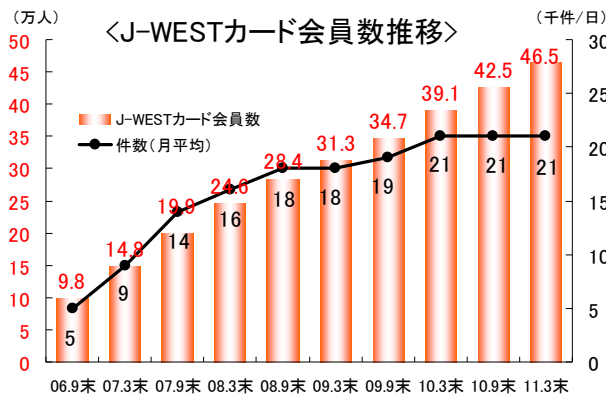
今後の取り組み

○エクスプレス予約及びe5489のご利用促進

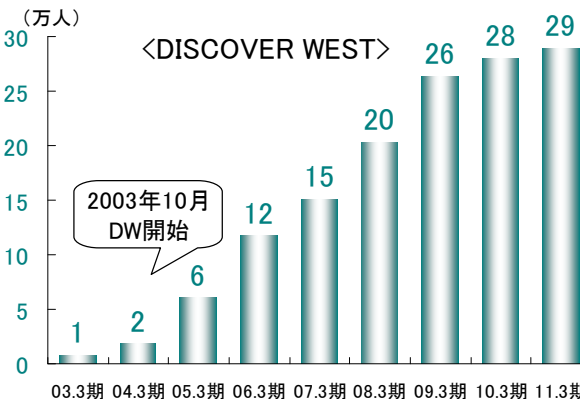
- ・J-WESTカード会員の拡大
- ・J-WESTプレミア・プログラムによる利用頻度向上

○観光キャンペーンを通じた観光需要の拡大

- ・商品ラインナップの充実
- ・関西の観光情報や新幹線付き宿泊プランを紹介する”旅サイト”「三都物語Web」(2011年3月28日～)

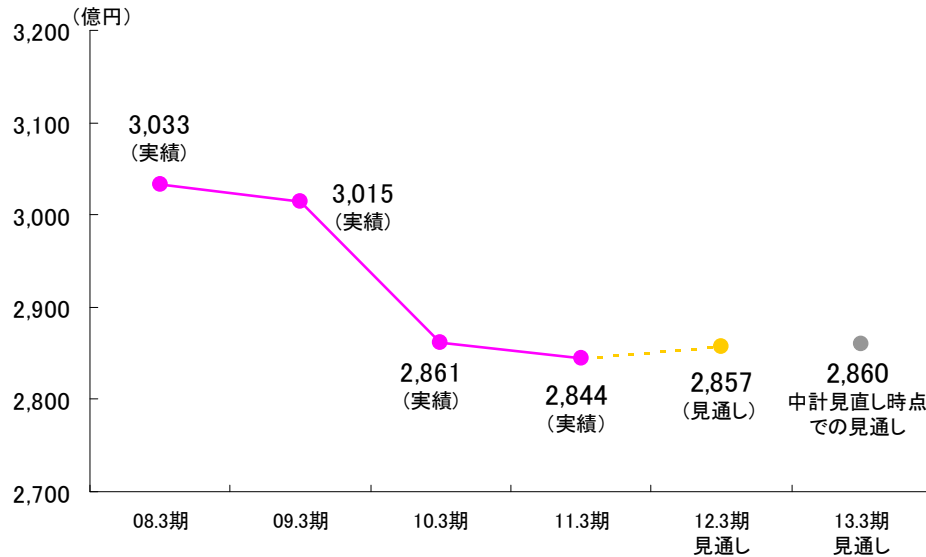


<J-WESTカード>

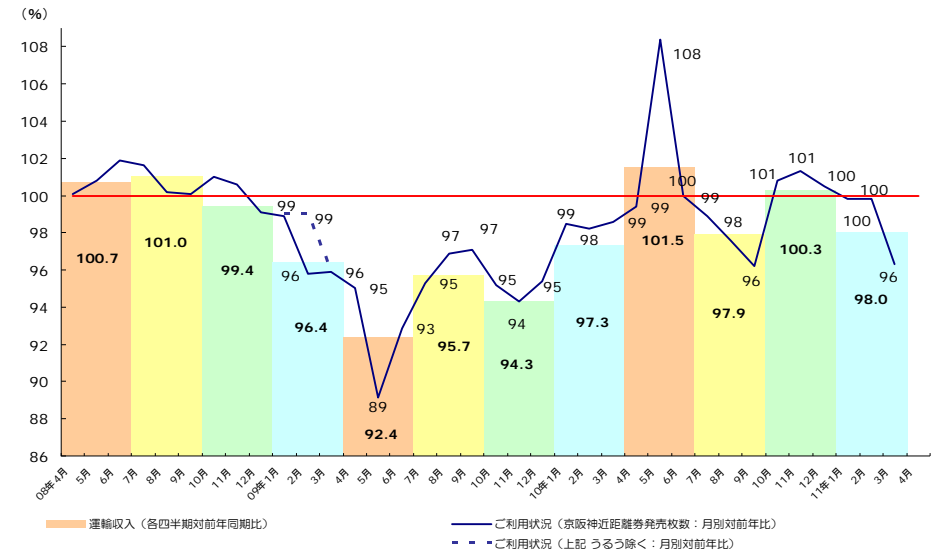


5. 運輸収入の見通しと今後の取り組み②: 京阪神

年度別トレンドと今後の見通し



四半期別収入トレンドと足もとのご利用状況



今後の取り組み

- OSAKA STATION CITYへの集客力強化
 - ・土休日の新快速12両編成化(JR神戸線、JR京都線、琵琶湖線)
 - ・大阪駅への直通列車を増発(JR宝塚線、大和路線、阪和線)
(2011年3月12日～)
- インターネットによる情報発信と観光素材のブラッシュアップ
 - ・関西のおでかけ情報サイト「マイ・フェイバリット関西」(2011年3月28日～)
- ICOCAのご利用促進を通じた利便性向上
 - ・他の公共交通機関や事業者との連携
(2011年6月1日～京阪電車でICOCAおよびICOCA定期発売)



6. 九州新幹線との直通運転

【直通運転列車の概要】

(フリークエンシーと所要時間、料金)

		本数	所要時間(最速)	運賃・料金
新大阪⇄鹿児島中央	「みずほ」	4往復/日	3時間45分	21,600円 (e早特17,000円)
	「さくら」	10.5往復/日	4時間10分	21,300円 (e早特17,000円)
新大阪⇄熊本	「みずほ」	4往復/日	2時間59分	18,320円 (e早特14,400円)
	「さくら」	11往復/日	3時間20分	18,020円 (e早特14,400円)

※最速達タイプの「みずほ」は朝夕の時間帯に1日4往復

【参考】主要区間の鉄道・航空機の利用者数比較 (2009年3月期)

区間		鉄道	航空機	合計
京阪神⇄鹿児島	利用者数	358人/日	3,485人/日	3,843人/日
	シェア	(9%)	(91%)	-
京阪神⇄熊本	利用者数	794人/日	1,822人/日	2,616人/日
	シェア	(30%)	(70%)	-

出典:旅客地域流動調査(国土交通省)

【質の高いサービスの提供】

○新たなインターネット予約サービス「e5489」のご利用促進

- ・「のぞみ」「ひかり」「こだま」に加えて、「みずほ」「さくら」「つばめ」、JR西日本・JR四国・JR九州の主な特急列車のネット予約が可能
- ・3日前までの予約でおトクな「e早特」も設定

○リクライニング機能の向上や2列×2列の普通車指定席など
快適な車内空間を提供

【需要の掘り起こし】

○旅行会社や地元自治体、観光事業者との連携による双方向の地域間交流の促進

- ・熊本・宮崎・鹿児島デスティネーションキャンペーン(2011年10~12月)

(所要時間短縮効果)

利用区間と所要時間	広島	岡山	新大阪
熊本	1時間37分 (△52分)	2時間14分 (△52分)	2時間59分 (△58分)
鹿児島中央	2時間23分 (△71分)	2時間59分 (△72分)	3時間45分 (△77分)

※「みずほ」の最速列車



＜グリーン車＞



＜普通車指定席＞



＜パウダールーム＞



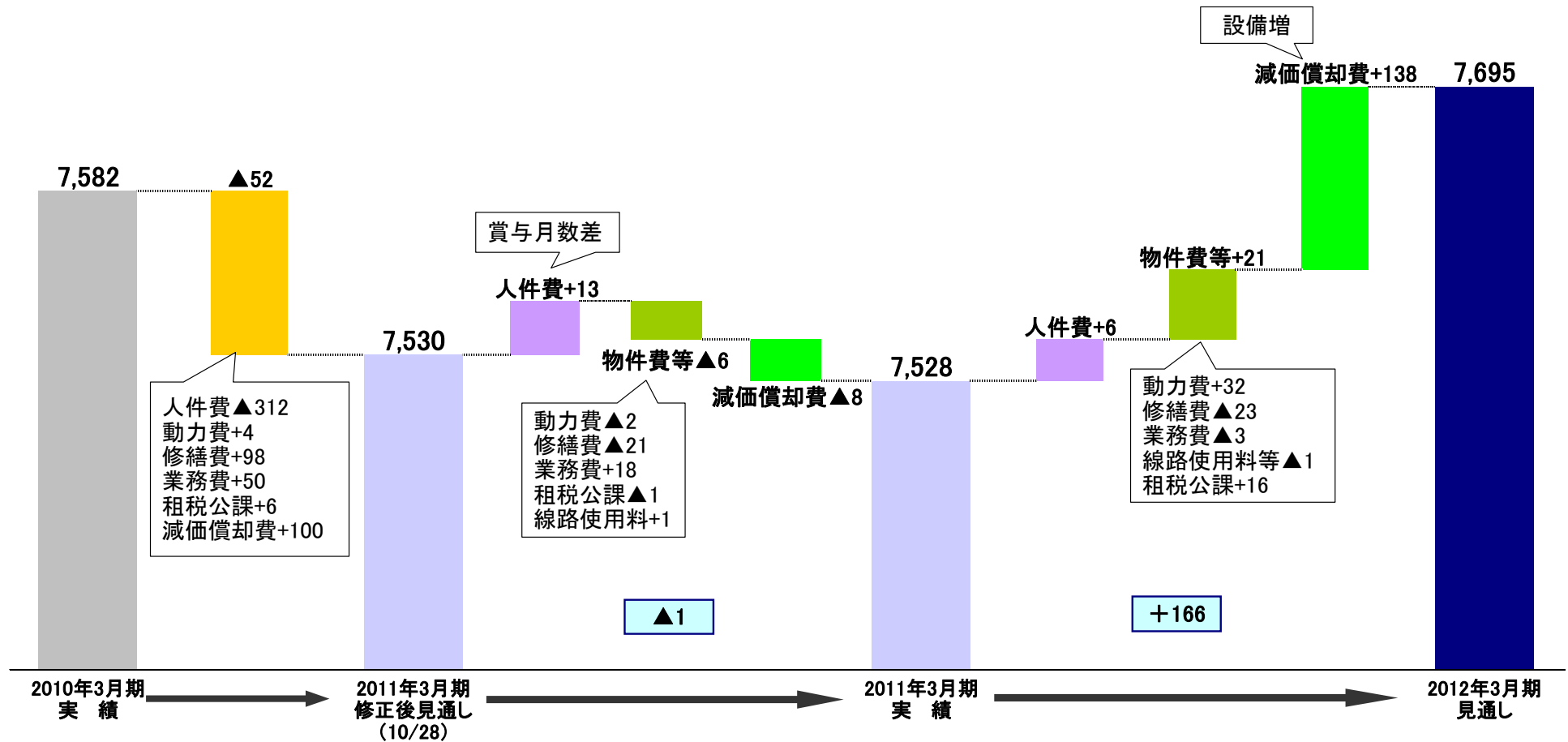
熊本・宮崎・鹿児島
デスティネーション
キャンペーン

7. 単体営業費用の主な増減要因

科目	2011年3月期実績		2012年3月期見通し	
	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	▲299億円 (88.7%)	・退職給付会計基準変更時差異の償却終了 ▲301	+6億円 (100.3%)	・退職給付債務の基礎率見直しに伴う数理計算上の差異償却の増 +8
動力費	+1億円 (100.4%)	・燃料価格の上昇 等	+32億円 (109.7%)	・燃料価格の上昇 +20 ・ダイヤ改正に伴う車両キロの増 +9
修繕費	+77億円 (106.0%)	・部外関連工事の増+28 ・社宅等建物撤去の増+18 ・構造物対策経費の増+15 等	▲23億円 (98.3%)	・社宅等建物撤去の減▲17 ・ダイヤ改正経費の減▲3 等
業務費	+69億円 (104.4%)	・会社間清算の増+22 ・発売手数料の増+12 ・広告宣伝費の増+11 ・システム関係経費の増+7 等	▲3億円 (99.8%)	
租税公課	+4億円 (101.6%)	・固定資産税の増	+16億円 (105.6%)	・固定資産税の増
減価償却費	+91億円 (107.6%)	・設備の増	+138億円 (110.8%)	・設備の増
営業費用計	▲54億円 (99.3%)		+166億円 (102.2%)	

8. 単体営業費用の実績と見通し

(単位: 億円)



9. OSAKA STATION CITY ~2011年5月4日(水)グランドオープン~

○ OSAKA STATION CITYの概要


 SOUTH GATE BUILDING



OSAKA STATION CITY

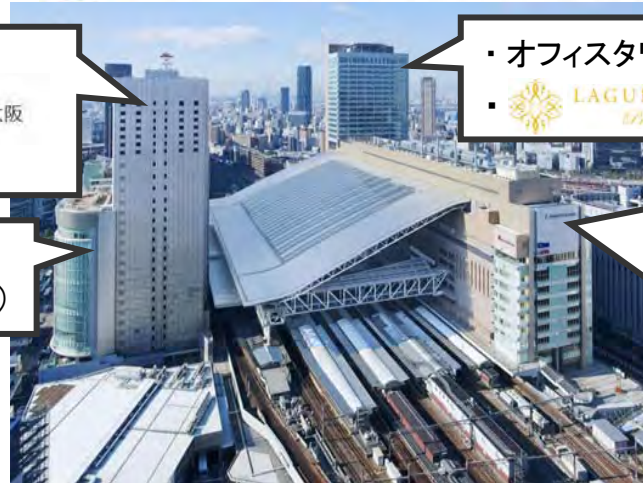
 NORTH GATE BUILDING

〈既存部分〉


- ・  ホテルグランヴィア大阪
- ・ 大丸梅田店

〈増床部分〉

- ・ 大丸梅田店 (B2~15F)

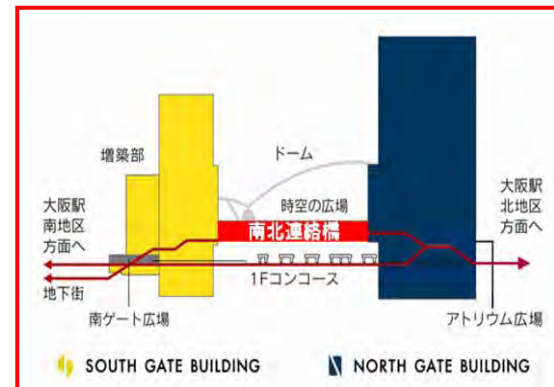
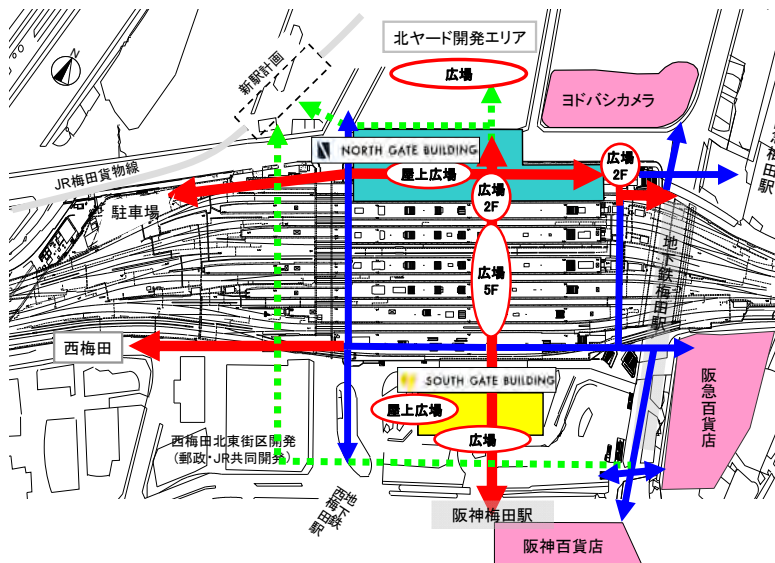


・ オフィスタワー (14~27F)

- ・  LAGUNAVEIL (レストラン、ウェディング: 28F)

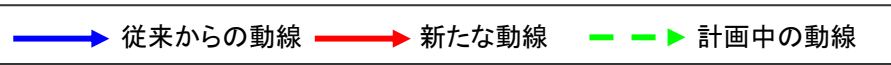
- ・  ISETAN MITSUKOSHI (地下2F~地上10F)
- ・  LUCUA (地下1F~地上10F)
- ・  大阪ステーションシティシネマ (シネコン、11F)
- ・  (駅ナカ保育所、11F)
- ・  GRANCISE (スポーツクラブ、12・13F)
- ・  LUCUA DINING  eat PARADISE (10F)

○ 広場・通路の整備



〈駅南北をつなぐルート〉

駅の南側と北側が新たに南北連絡通路や広場を経由してつながるなど、南北の動線が充実し大阪駅周辺の回遊性が向上



10. 鉄道以外の事業の状況①

流通業

(単位:億円)

	10.3期 実績	11.3期 実績	対前年	12.3期 見通し	対前年
営業 収益	2,019	2,013	▲6	2,503	+489
営業 利益	31	35	+4	▲5	▲40

※営業収益は外部顧客に対する売上高

【百貨店業】

(JR大阪三越伊勢丹開業)

- 特徴:伊勢丹と三越の初のダブルネームでの出店
ライフスタイル・シーン別売場設定
駐車場サービス

(梅田地区の百貨店で唯一の駐車場優待サービス)

- 初年度売上目標:550億円

【物販・飲食業】

(線区価値向上の推進)

- 三ノ宮駅改良に伴う店舗リニューアル
[工事期間:2011年4月~2012年度末]
- 新大阪駅改良に伴う店舗リニューアル
[工事期間:2010年3月~2012年度末]

(ビジネスホテルチェーン「ヴィアイン」新規開業)

○「ヴィアイン秋葉原」

- ・開業日:2011年3月18日
- ・所在地:JR「秋葉原駅」徒歩約3分
- ・延床面積:約4,800㎡(地上25階)
- ・客室数:284室(うちシングル259室)

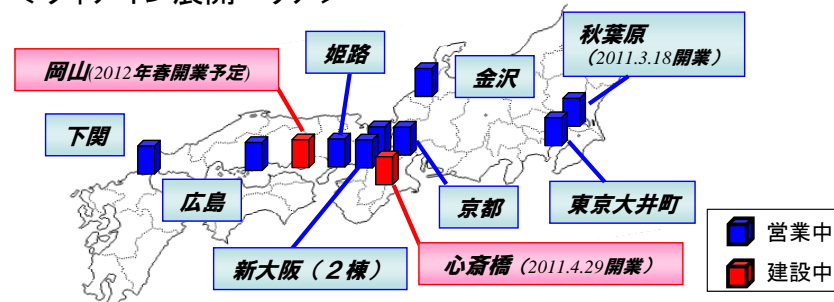


○「ヴィアイン心斎橋」

- ・開業日:2011年4月29日
- ・所在地:地下鉄「心斎橋駅」徒歩約2分
- ・延床面積:約4,900㎡(地上12階)
- ・客室数:205室(うちシングル184室)

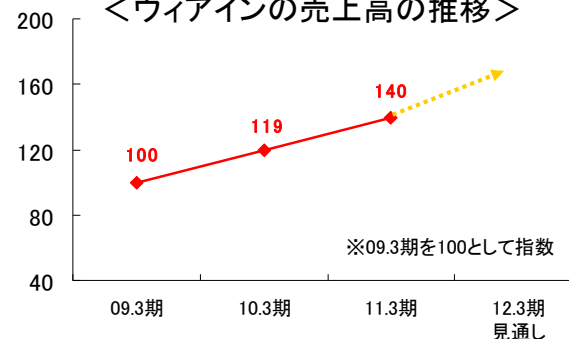


<ヴィアイン展開エリア>



※首都圏や岡山など東海道・山陽新幹線沿線に数店舗出店を計画中

<ヴィアインの売上高の推移>



11. 鉄道以外の事業の状況②

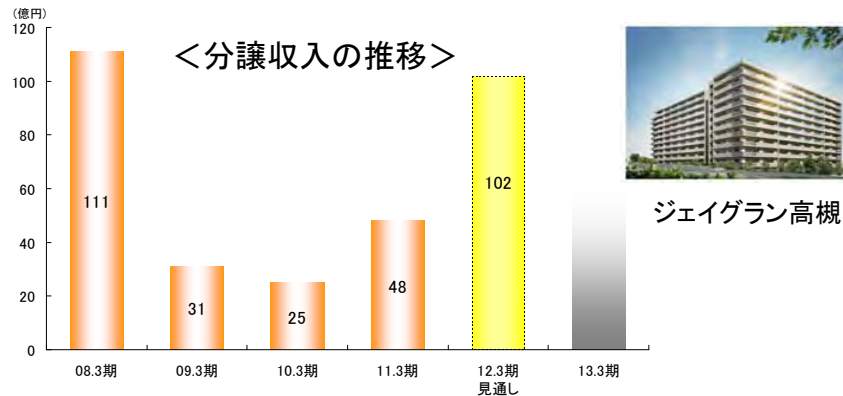
不動産業

(単位:億円)

	10.3期 実績	11.3期 実績	対前年	12.3期 見通し	対前年
営業 収益	709	757	+48	913	+155
営業 利益	225	222	▲2	240	+17

※営業収益は外部顧客に対する売上高

【不動産販売・賃貸業】 (分譲事業の実績と見通し)



＜2010年度分譲済 & 今後の分譲予定物件＞

マンション名	物件所在地	引渡時期	総戸数
ステイツグラン夙川	兵庫県西宮市	2010年6月	35
ジェイグラン須磨海浜公園	兵庫県神戸市	2011年3月	184
ジェイグラン阿倍野松崎町	大阪市阿倍野区	2011年7月(予定)	100
ジェイグラン阿倍野EAST	大阪市阿倍野区	2011年11月(予定)	86
ジェイグラン高槻	大阪府高槻市	2012年3月(予定)	160
ジェイグラン吹田千里丘	大阪府吹田市	2012年7月(予定)	117

【ショッピングセンター運営業】

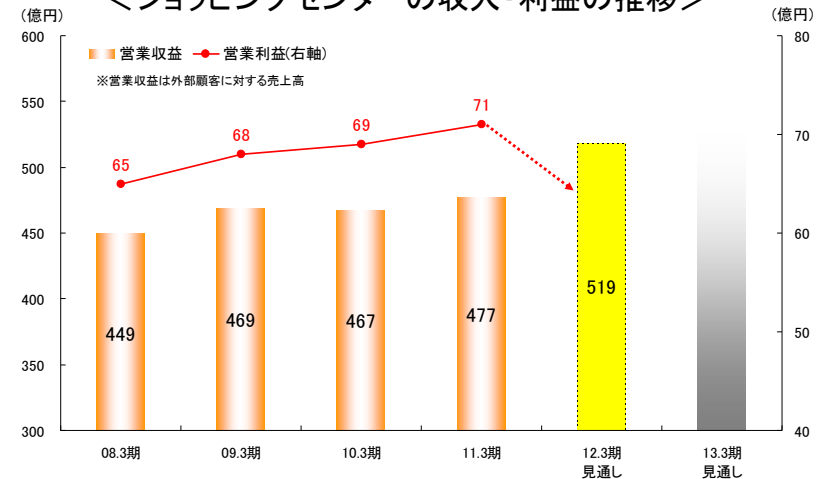
(LUCUA開業)

- 特徴: 約半数の店舗が全国初、関西初、梅田初出店
JR大阪三越伊勢丹との共同サービス
(ベビーカー・車イスの相互乗り捨てやJR大阪三越伊勢丹のカード(「JR MICARD」)利用でポイント付与)
- 初年度テナント売上高目標: 250億円



LUCUA

＜ショッピングセンターの収入・利益の推移＞



12. 鉄道以外の事業の状況③

そ の 他 事 業

(単位:億円)

	10.3期 実績	11.3期 実績	対前年	12.3期 見通し	対前年
営業 収益	1,196	1,299	+102	1,170	▲129
営業 利益	67	96	+29	58	▲38

※営業収益は外部顧客に対する売上高

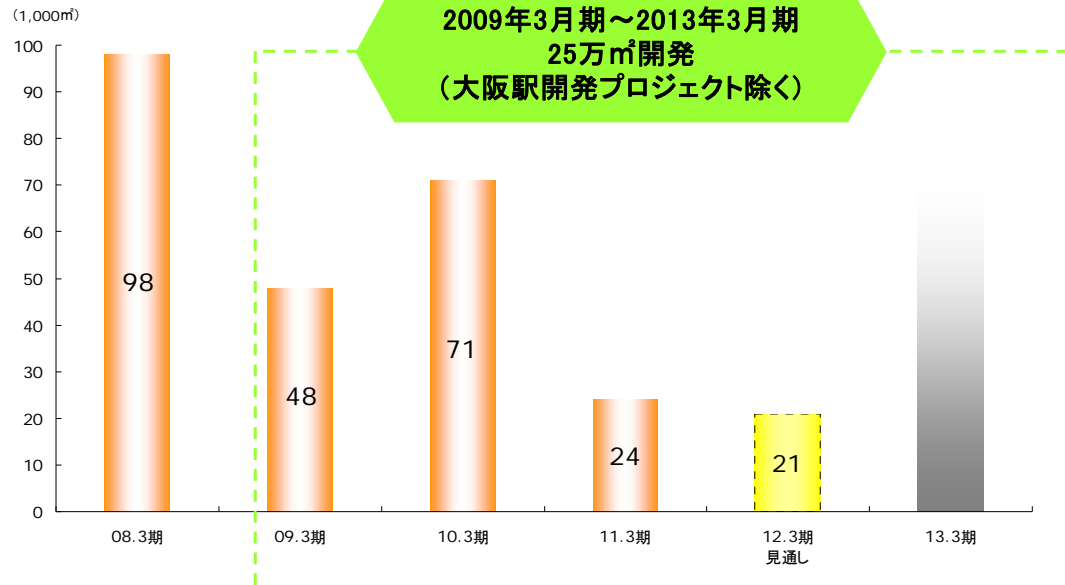
【ホテル事業】

○ホテルグランヴィア大阪27F エグゼクティブフロア

- ・2012年春開業(レストランフロアを改装)
- ・68室(ツイン42室、ダブル26室)
- ・OSAKA STATION CITY、北ヤード開業を意識した最上級クラスの客室



駅構内・周辺開発の実績と計画



- (主な件名)
- 2011年3月期**
- ・奈良駅ゾーン開発(2010年10月開業)
 - ・プリエ姫路Ⅱ期(2011年3月開業)
 - ・金沢百番街「Rinto」(2011年3月開業)
- 2012年3月期以降**
- ・ヴィアイン心齋橋(2011年4月29日開業予定)
 - ・新大阪駅中央コンコース店舗開発
 - ・三ノ宮駅構内店舗開発
 - ・京都弥生会館跡地開発

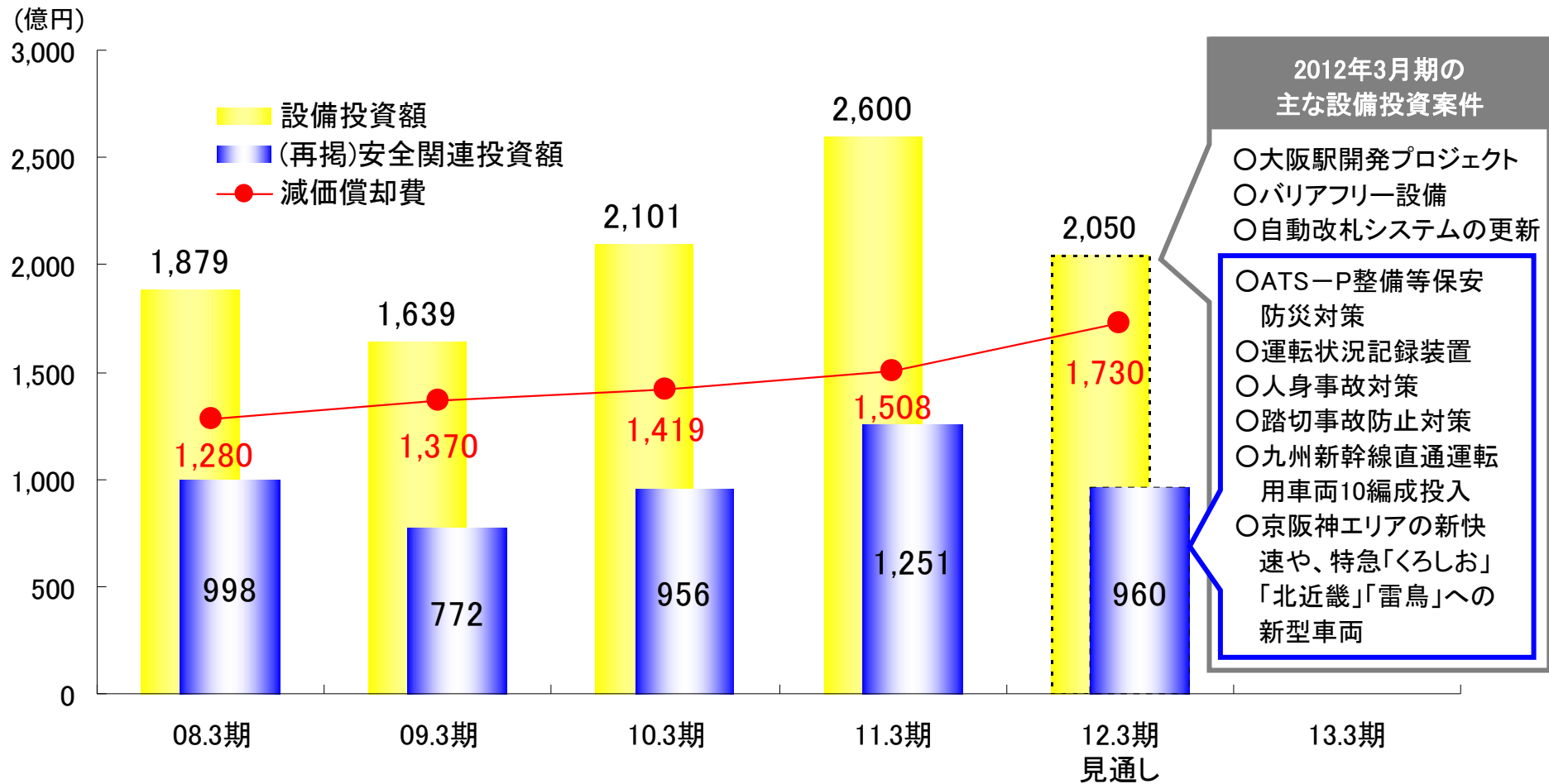


「Rinto」



「プリエⅡ期」

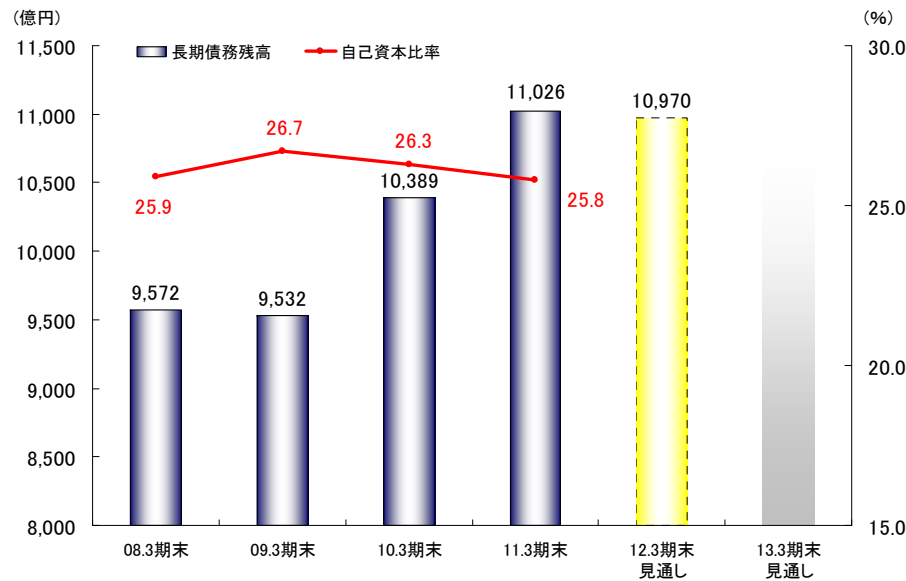
13. 設備投資計画(連結)



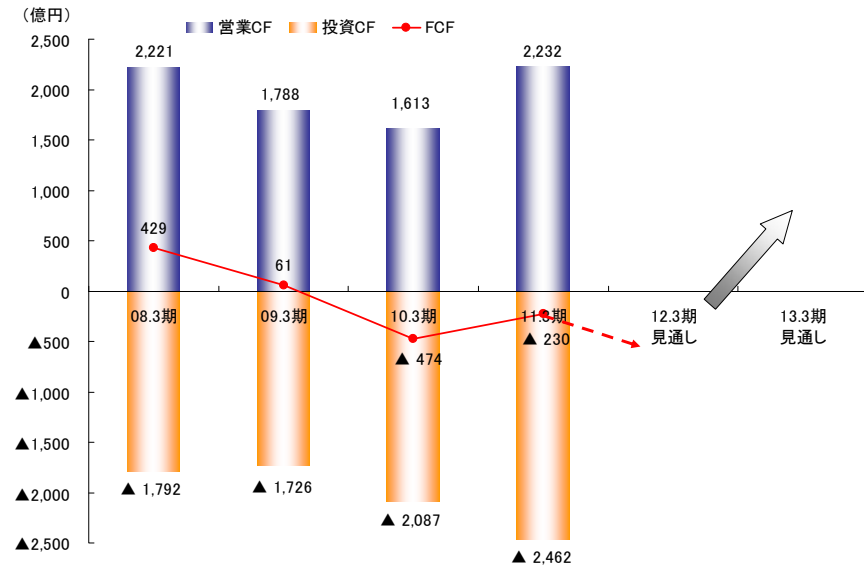
2009年3月期～2013年3月期の5年間総額9,800億円
(うち安全関連投資4,300億円)

14. 財務・キャッシュフローの状況と株主還元

長期債務残高・自己資本比率の推移(連結)



キャッシュフローの推移(連結)



	2011年3月期		2012年3月期	
	実績	対前年	見通し	対前年
長期債務残高	1兆1,026億円	+636億円	1兆970億円	▲56億円
自己資本比率	25.8%	▲0.5ポイント	-	-

○税金等調整前当期純利益の増加や工事代金の支払時期のずれ等により、昨年度のフリー・キャッシュフローは前の期より改善した。

○今年度は再び悪化する見通しも、その後は大きく改善する見通し

○プロジェクトの成果が実現することを前提に、2013年3月期において連結DOE3%を目指す

○今年度の配当は8,000円/株を予定。

将来の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。
- これらの将来の展望に関する表明は、さまざまなリスクや不確かさがつきまとっています。通常、このような将来への展望に関する表明は、「かもしれない」、「でしょう」、「予定する」、「予想する」、「見積もる」、「計画する」、又はこれらに類似する将来のことを表す表現で表わされています。これらの表明は、将来への予定について審議し、方策を確認し、運営実績やJR西日本の財務状況についての予想を含み、又はその他の将来の展望について述べています。
- 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
 - 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、2011年4月28日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2011年4月28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、本スライドの見通しには含まれておりません。