

2013年3月期第2四半期決算説明会



2013年3月期第2四半期決算実績と  
今後の取り組みについて

2012年11月1日  
西日本旅客鉄道株式会社

# I . 2013年3月期第2四半期の実績と 2013年3月期の見通しについて

財務部長の松浦でございます。

まず私から、10月30日に発表いたしました2013年3月期第2四半期決算と通期見通しについて、ご説明させていただきます。

# 決算ハイライト



(単位:億円)

	2012年3月期 2Q累計実績	2013年3月期 2Q累計実績	対前年		2012年3月期 通期実績	2013年3月期通期		対前年		対予想 増減
			増減	比率(%)		前回(7/27) 予想	今回(10/30) 予想	増減	比率(%)	
	A	B	B-A	B/A	C	D	E	E-C	E/C	E-D
<b>【連結】</b>										
営業収益	6,281	6,394	+113	101.8	12,876	12,880	12,890	+13	100.1	+10
営業利益	603	717	+113	118.8	1,097	1,115	1,210	+112	110.2	+95
経常利益	447	578	+131	129.4	824	865	960	+135	116.4	+95
四半期(当期)純利益	257	347	+89	134.9	294	510	560	+265	189.9	+50
<b>【単体】</b>										
営業収益	4,262	4,367	+105	102.5	8,621	8,625	8,635	+13	100.2	+10
運輸収入	3,771	3,850	+78	102.1	7,587	7,600	7,650	+62	100.8	+50
営業費用	3,701	3,755	+53	101.5	7,728	7,720	7,645	▲83	98.9	▲75
人件費	1,179	1,169	▲9	99.2	2,379	2,335	2,330	▲49	97.9	▲5
物件費	1,537	1,629	+91	105.9	3,395	3,475	3,415	+19	100.6	▲60
動力費	179	187	+8	104.6	362	395	380	+17	104.9	▲15
修繕費	554	601	+47	108.5	1,333	1,350	1,345	+11	100.8	▲5
業務費	804	840	+35	104.5	1,699	1,730	1,690	▲9	99.4	▲40
減価償却費	679	658	▲21	96.9	1,407	1,350	1,345	▲62	95.5	▲5
営業利益	560	612	+51	109.3	892	905	990	+97	110.9	+85
経常利益	411	471	+60	114.6	628	660	745	+116	118.5	+85
四半期(当期)純利益	240	254	+14	106.0	221	410	410	+188	185.0	—

2

上期は、昨年度の東日本大震災による減収の反動等で運輸収入が好調だったこと等により、連結・単体とも、営業収益は3期連続の増収、営業利益、経常利益、四半期純利益は2期ぶりの増益となりました。

また、上期実績や足元の状況を踏まえて、連結の通期業績予想を若干上方修正いたしました。

# 単体損益計算書



(単位:億円)

	2012年3月期 2Q累計実績 A	2013年3月期 2Q累計実績 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	4,262	4,367	+105	102.5
運輸収入	3,771	3,850	+78	102.1
その他収入	490	517	+27	105.6
営業費用	3,701	3,755	+53	101.5
人件費	1,179	1,169	▲ 9	99.2
物件費	1,537	1,629	+91	105.9
動力費	179	187	+8	104.6
修繕費	554	601	+47	108.5
業務費	804	840	+35	104.5
線路使用料等	126	119	▲ 6	94.5
租税公課	179	179	+0	100.3
減価償却費	679	658	▲ 21	96.9
営業利益	560	612	+51	109.3
営業外損益	▲ 148	▲ 140	+8	94.5
営業外収益	17	14	▲ 2	—
営業外費用	166	155	▲ 10	—
経常利益	411	471	+60	114.6
特別損益	▲ 7	28	+36	—
特別利益	70	232	+162	—
特別損失	77	204	+126	—
四半期純利益	240	254	+14	106.0

3

上期は、物件費が増加したものの、運輸収入の伸びが上回った結果、営業利益は対前年+51億円増加の612億円となりました。

なお、既にお知らせしておりますように、指導層の社員を対象とした新たな再雇用制度を設定したことに伴って、退職給付引当金の一部を取り崩し、特別利益184億円を計上いたしました。一方で、連結子会社のJR西日本伊勢丹が、JR大阪三越伊勢丹の固定資産を減損処理したことに伴い、単体でも株式評価損等152億円を特別損失として計上しております。

# 運輸収入の主な増減要因



(単位: 億円)

		2013年3月期 2Q累計実績				
		運輸収入	対前年	主な増減要因		
新幹線		1,788	+44 (102.6%)	基礎トレンド(102.0%)	+35	
				特殊要因	東日本大震災反動増	+10
				GWご利用増	+3	
				台風12号反動	+1	
				九州新幹線との直通運転効果	▲13	
等						
在来線	近畿圏	1,458	+24 (101.7%)	基礎トレンド(100.9%)	+12	
				特殊要因	東日本大震災反動増	+6
				台風12号反動	+4	
				GWご利用増	+2	
				等		
在来線	その他	603	+9 (101.6%)	基礎トレンド(100.2%)	+0	
				特殊要因	東日本大震災反動増	+5
				台風12号反動	+3	
				GWご利用増	+2	
				等		
在来線計		2,061	+33 (101.7%)			
運輸収入計		3,850	+78 (102.1%)			

※荷物収入は金額些少のため省略

4

上期は、昨年度の東日本大震災による減収の反動やゴールデンウィークのご利用が好調だったこと等により、対前年+78億円増加の3,850億円となりました。

なお、九州新幹線との直通運転については、開業景気の反動や九州北部の豪雨などの影響により、増収効果が▲13億円減少したと見ております。

# 運輸収入と旅客輸送量の実績



	運輸収入 (単位: 億円)						輸送人キロ (単位: 百万人キロ)					
	2Q累計実績(4/1~9/30)			2Q実績(7/1~9/30)			2Q累計実績(4/1~9/30)			2Q実績(7/1~9/30)		
	2012年 3月期	2013年 3月期	対前年	2012年 3月期	2013年 3月期	対前年	2012年 3月期	2013年 3月期	対前年	2012年 3月期	2013年 3月期	対前年
全社計	3,771	3,850	+78 102.1%	1,970	1,972	+2 100.1%	27,197	27,741	+543 102.0%	14,025	14,046	+20 100.1%
新幹線	1,743	1,788	+44 102.6%	930	923	-7 99.2%	8,359	8,595	+236 102.8%	4,503	4,456	-47 99.9%
定期	45	46	+0 101.3%	22	22	+0 101.2%	368	376	+8 102.3%	181	185	+3 102.2%
定期外	1,698	1,742	+44 102.6%	907	900	-7 99.2%	7,991	8,219	+227 102.8%	4,322	4,270	-51 98.8%
在来線	2,028	2,061	+33 101.7%	1,039	1,048	+9 100.9%	18,838	19,145	+307 101.6%	9,522	9,590	+67 100.7%
定期	714	713	-1 99.9%	353	353	+0 100.0%	11,755	11,763	+8 100.1%	5,741	5,746	+5 100.1%
定期外	1,313	1,347	+34 102.6%	685	695	+9 101.4%	7,082	7,381	+298 104.2%	3,780	3,843	+62 101.7%
近畿圏	1,434	1,458	+24 101.7%	724	731	+7 101.1%	14,282	14,499	+216 101.5%	7,145	7,195	+50 100.7%
定期	576	575	-1 99.9%	285	285	+0 100.0%	9,478	9,486	+7 100.1%	4,640	4,643	+3 100.1%
定期外	858	883	+24 102.8%	438	446	+7 101.8%	4,804	5,013	+209 104.4%	2,504	2,551	+47 101.9%
その他	593	603	+9 101.6%	315	316	+1 100.5%	4,555	4,645	+90 102.0%	2,377	2,394	+16 100.7%
定期	138	138	+0 100.0%	68	68	+0 100.1%	2,276	2,277	+0 100.0%	1,100	1,102	+1 100.2%
定期外	455	464	+9 102.1%	246	248	+1 100.6%	2,278	2,368	+89 103.9%	1,276	1,291	+15 101.2%

## 単体営業費用の主な増減要因



(単位: 億円)

科目	2013年3月期 2Q累計実績		主な増減要因
		対前年	
人件費	1,169	▲ 9 (99.2%)	・数理差異償却減▲14 等
動力費	187	+8 (104.6%)	・燃料価格上昇+10 等
修繕費	601	+47 (108.5%)	・工事進捗差等+25 ・自己資金撤去工事費増+10 等
業務費	840	+35 (104.5%)	・会社間清算増+16 ・システム関連経費増+5 ・発売手数料増+3 等
線路使用料等	119	▲ 6 (94.5%)	・JR東西線使用料減▲7 等
租税公課	179	+0 (100.3%)	
減価償却費	658	▲ 21 (96.9%)	・2007年度税制改正に伴う残存簿価均等償却終了▲29 等
営業費用計	3,755	+53 (101.5%)	

6

単体の営業費用は、工事進捗差等によって修繕費が増加したほか、昨年10月の会社間清算単価の見直し等によって業務費が増加するなど、対前年+53億円増加の3,755億円となりました。

# 連結損益計算書



(単位:億円)

	2012年3月期 2Q累計実績 A	2013年3月期 2Q累計実績 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	6,281	6,394	+113	101.8
営業費用	5,677	5,676	▲ 0	100.0
営業利益	603	717	+113	118.8
営業外損益	▲ 156	▲ 139	+17	88.8
営業外収益	24	18	▲ 6	-
営業外費用	181	157	▲ 23	-
経常利益	447	578	+131	129.4
特別損益	▲ 3	▲ 11	▲ 7	-
特別利益	94	238	+143	-
特別損失	98	249	+151	-
四半期純利益	257	347	+89	134.9
四半期包括利益	249	259	+9	103.9

7

営業収益は、単体の運輸収入が好調だったこと等により対前年+113億円増加の6,394億円となりました。

営業費用については、単体では物件費が増加しましたが、連結では、昨年度のOSAKA STATION CITYの開業経費の反動減があったことから、ほぼ横ばいの5,676億円となり、営業利益は対前年+113億円増加の717億円となりました。

なお、JR大阪三越伊勢丹は、MDの改善等の効果も出ておりますが、売上高が当初の計画を下回って推移しているという足元の状況に大きな変化が見られないことから、事業再生に向けた抜本的な対策の策定を待つことなく、保守的に将来計画を見積もって監査法人と協議し、会計ルールに則して固定資産の減損損失188億円を計上いたしました。



# セグメント情報



(単位: 億円)

	2012年3月期 2Q累計実績 A	2013年3月期 2Q累計実績 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益 <sup>*1</sup>	6,281	6,394	+113	101.8
運輸業	4,146	4,249	+103	102.5
流通業	1,150	1,152	+1	100.2
物販・飲食	670	669	▲ 0	99.9
百貨店	453	452	▲ 0	99.8
不動産業	437	437	▲ 0	100.0
ショッピングセンター	267	271	+4	101.5
不動産賃貸・販売 <sup>*3</sup>	162	158	▲ 3	97.7
【分譲事業】	[29]	[22]		
その他	546	554	+7	101.4
ホテル	152	159	+6	104.5
旅行	153	172	+19	112.6
営業利益 <sup>*2</sup>	603	717	+113	118.8
運輸業	495	550	+54	111.0
流通業	▲ 19	▲ 6	+12	-
物販・飲食	19	23	+3	119.3
百貨店	▲ 40	▲ 31	+8	-
不動産業	116	141	+25	121.7
ショッピングセンター	39	45	+6	116.8
不動産賃貸・販売	31	39	+7	124.7
その他	3	24	+20	669.6
ホテル	3	7	+4	230.7
旅行	▲ 16	▲ 2	+14	-

<sup>\*1</sup> 営業収益は、外部顧客に対する売上高(外部売上高)を示しており、各セグメントの内訳は、主な子会社の外部売上高の合計値です。内訳の合計値は、セグメント計と一致しません。

<sup>\*2</sup> 営業利益の各セグメントの内訳は、主な子会社の営業利益の単純合算値です。内訳の合計値は、セグメント計と一致しません。

<sup>\*3</sup> 【 】は分譲売上(外部売上高)(再掲)です。

8

流通業、不動産業の営業収益は、OSAKA STATION CITYの平年度化効果や昨年度の東日本大震災による減収の反動増等があったものの、駅改良に伴う店舗の一時閉店やマンション分譲の減などの影響で、いずれもほぼ横ばいとなりました。

一方、営業損益については、OSAKA STATION CITYの開業経費がなくなったこと等によって、流通業で対前年+12億円の改善、不動産業で対前年+25億円の増益となりました。

その他については、ホテル業、旅行業での昨年度の東日本大震災による減収の反動増が大きく、増収増益となりました。

# 単体業績予想



(単位:億円)

	2012年3月期 通期実績 A	2013年3月期通期		対前年		対予想 増減 C-B
		前回(7/27) 予想 B	今回(10/30) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	8,621	8,625	8,635	+13	100.2	+10
運輸収入	7,587	7,600	7,650	+62	100.8	+50
その他収入	1,034	1,025	985	▲ 49	95.2	▲ 40
営業費用	7,728	7,720	7,645	▲ 83	98.9	▲ 75
人件費	2,379	2,335	2,330	▲ 49	97.9	▲ 5
物件費	3,395	3,475	3,415	+19	100.6	▲ 60
動力費	362	395	380	+17	104.9	▲ 15
修繕費	1,333	1,350	1,345	+11	100.8	▲ 5
業務費	1,699	1,730	1,690	▲ 9	99.4	▲ 40
線路使用料等	236	236	235	▲ 1	99.5	▲ 1
租税公課	309	324	320	+10	103.4	▲ 4
減価償却費	1,407	1,350	1,345	▲ 62	95.5	▲ 5
営業利益	892	905	990	+97	110.9	+85
営業外損益	▲ 264	▲ 245	▲ 245	+19	92.8	—
営業外収益	71	65	65	▲ 6	—	—
営業外費用	335	310	310	▲ 25	—	—
経常利益	628	660	745	+116	118.5	+85
特別損益	▲ 17	—	15	+32	—	+15
特別利益	231	—	—	—	—	—
特別損失	248	—	—	—	—	—
当期純利益	221	410	410	+188	185.0	—

9

上期実績や足元の状況を踏まえて、営業収益を対前回+10億円増加の8,635億円、営業費用を対前回▲75億円減少の7,645億円、営業利益を対前回+85億円増加の990億円といたしました。

なお、JR大阪三越伊勢丹の固定資産の減損処理に伴って計上した株式評価損等については、現時点では繰延税金資産が計上できず、法人税等が減少しないことから、当期純利益は前回と変わらず410億円と見ております。

# 運輸収入の見通し



(単位: 億円)

	2012年3月期 通期実績 A	2013年3月期通期		対前年		対予想 増減 C-B
		前回(7/27) 予想 B	今回(10/30) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
新幹線	3,515	3,535	3,540	+24	100.7	+4
在 来 線	近畿圏	2,873	2,867	+30	101.1	+36
	その他	1,198	1,196	+7	100.6	+9
	在来線計	4,072	4,064	+37	100.9	+45
運輸収入計	7,587	7,600	7,650	+62	100.8	+50

※荷物収入は金額些少のため省略

10

通期の運輸収入見通しは、対前年+62億円増加、対前回では+50億円増加の7,650億円といたしました。

上期は昨年の東日本大震災による減収の反動増等により対前年+78億円増加しましたが、足元のご利用状況を見ると、在来線は堅調に推移している一方、新幹線はやや弱含んでいることから、下期の見通しを運輸収入合計で対前年▲15億円の減少としております。

## 単体営業費用の見通し



(単位:億円)

科目	2013年3月期 通期見通し			
		対前年	主な対前年増減要因	対前回
人件費	2,330	▲ 49 (97.9%)	・数理差異償却減 等	▲ 5
動力費	380	+17 (104.9%)	・燃料価格上昇 等	▲ 15
修繕費	1,345	+11 (100.8%)	・業務波動 等	▲ 5
業務費	1,690	▲ 9 (99.4%)	・会社間清算減 等	▲ 40
線路使用料等	235	▲ 1 (99.5%)		▲ 1
租税公課	320	+10 (103.4%)	・固定資産税増 等	▲ 4
減価償却費	1,345	▲ 62 (95.5%)	・2007年度税制改正に伴う残存簿価均等償却終了 等	▲ 5
営業費用計	7,645	▲ 83 (98.9%)		▲ 75

11

業務費については、今年10月の会社間清算単価の改定を受け、前回見通しから▲40億円減少するものと見ておりますが、その他収入もほぼ同額減少することから、収支への影響は中立です。

その他の費用についても、進捗状況等を勘案して見直しており、営業費用全体では、対前回▲75億円減少の7,645億円と見ております。

## 連結業績予想



(単位:億円)

	2012年3月期 通期実績 A	2013年3月期通期		対前年		対予想 増減 C-B
		前回(7/27) 予想 B	今回(10/30) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	12,876	12,880	12,890	+13	100.1	+10
営業費用	11,778	11,765	11,680	▲ 98	99.2	▲ 85
営業利益	1,097	1,115	1,210	+112	110.2	+95
営業外損益	▲ 273	▲ 250	▲ 250	+23	91.4	-
営業外収益	79	70	70	▲ 9	-	-
営業外費用	352	320	320	▲ 32	-	-
経常利益	824	865	960	+135	116.4	+95
特別損益	▲ 22	▲ 20	▲ 30	▲ 7	-	▲ 10
特別利益	276	-	-	-	-	-
特別損失	298	-	-	-	-	-
当期純利益	294	510	560	+265	189.9	+50
1株当たり当期純利益(円)	152.29	263.37	289.19	-	-	-

12

営業収益は対前回+10億円増加の1兆2,890億円、営業費用は対前回▲85億円減少の1兆1,680億円、営業利益は対前回+95億円増加の1,210億円といたしました。

なお、単体で計上した株式評価損等は、連結では消去されるほか、JR大阪三越伊勢丹の減損処理に伴う特別損失は、三越伊勢丹ホールディングスの出資割合(40%)分が少数株主損失となります。

そのため、新たな再雇用制度の設定に伴う特別利益の影響も合わせると、当期純利益への影響は軽微であると見ております。

## 連結業績予想(セグメント別)



(単位: 億円)

	2012年3月期 通期実績 A	2013年3月期通期		対前年		対予想 増減 C-B
		前回(7/27) 予想 B	今回(10/30) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益 <sup>*1</sup>	12,876	12,880	12,890	+13	100.1	+10
運輸業	8,390	8,394	8,404	+13	100.2	+10
流通業	2,335	2,358	2,358	+22	101.0	-
物販・飲食	1,334	1,337	1,337	+2	100.2	-
百貨店	949	976	976	+26	102.8	-
不動産業	935	895	895	▲ 40	95.6	-
ショッピングセンター	543	543	543	▲ 0	99.9	-
不動産賃貸・販売 <sup>*3</sup>	376	337	337	▲ 39	89.5	-
【分譲事業】	【107】	【65】	【65】			
その他	1,214	1,233	1,233	+18	101.5	-
ホテル	321	329	329	+7	102.4	-
旅行	372	388	388	+15	104.2	-
営業利益 <sup>*2</sup>	1,097	1,115	1,210	+112	110.2	+95
運輸業	767	780	865	+97	112.7	+85
流通業	▲ 29	▲ 24	▲ 16	+13	-	+8
不動産業	259	260	262	+2	100.8	+2
その他	103	102	102	▲ 1	98.3	-

<sup>\*1</sup> 営業収益は、外部顧客に対する売上高(外部売上高)を示しており、各セグメントの内訳は、主な子会社の外部売上高の合計値です。

内訳の合計値は、セグメント計と一致しません。

<sup>\*2</sup> 営業利益の各セグメントの内訳は、主な子会社の営業利益の単純合算値です。内訳の合計値は、セグメント計と一致しません。

<sup>\*3</sup> 【 】は分譲売上(外部売上高)(再掲)です。

13

営業収益は、流通業、不動産業、その他ともに概ね期首の計画線上で推移しており、前回見通しから変更しておりません。

一方、営業利益については、流通業、不動産業での費用減少を織り込み、流通業で対前回+8億円改善の▲16億円の営業損失、不動産業では対前回+2億円増益の262億円といたしました。

# 連結財政状況およびキャッシュフロー計算書



(単位:億円)

	2012年3月期 期末 A	2013年3月期 2Q期末 B	増減 B-A
資産	26,429	25,732	▲697
負債	19,094	18,235	▲859
純資産	7,335	7,497	+162
長期債務残高	10,688	10,326	▲361
【長期債務平均金利(%)】	【2.86】	【2.86】	-
新幹線債務	2,845	2,684	▲160
【新幹線債務平均金利(%)】	【5.56】	【5.60】	【+0.04】
社債	4,549	4,399	▲149
【社債平均金利(%)】	【2.07】	【2.13】	【+0.06】
自己資本比率	26.6	28.3	+1.7
1株当たり純資産(円)	3,632.41	3,759.46	+127.05

	2012年3月期 2Q累計実績 A	2013年3月期 2Q累計実績 B	対前年増減 B-A
営業活動によるキャッシュフロー	626	925	+298
投資活動によるキャッシュフロー	▲1,064	▲655	+408
フリーキャッシュフロー	▲437	269	+707
財務活動によるキャッシュフロー	40	▲399	▲440
現金及び現金同等物の増減	▲396	▲129	+266
現金及び現金同等物の期末残高	404	373	▲30

# 諸元表



(単位:人、億円)

	2012年3月期 2Q累計実績		2013年3月期 2Q累計実績		2012年3月期 通期実績		2013年3月期 通期予想	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体	連結	単体
連結ROA (%)	2.3		2.8		4.1		4.6	
連結ROE (%)	3.7		4.9		4.2		7.8	
連結EBITDA*1	1,426		1,507		2,791		2,825	
連結減価償却費	822		789		1,693		1,615	
連結設備投資(自己資金)	871		499		1,954		1,570	
単体設備投資(自己資金)	572		376		1,508		1,270	
安全関連投資	374		194		977		690	
1株当たり配当金(円)	40		55		90		110	

\*1 EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

	2012年3月期 2Q累計実績		2013年3月期 2Q累計実績		2012年3月期 通期実績		2013年3月期 通期予想	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体	連結	単体
期末従業員数(就業人員)	45,978	26,989	45,642	26,971	45,402	26,778	-	-
金融収支	▲ 163	▲ 157	▲ 153	▲ 146	▲ 324	▲ 312	▲ 302	▲ 290
受取利息・配当金	2	8	2	7	4	14	4	13
支払利息	166	165	155	154	329	326	307	304

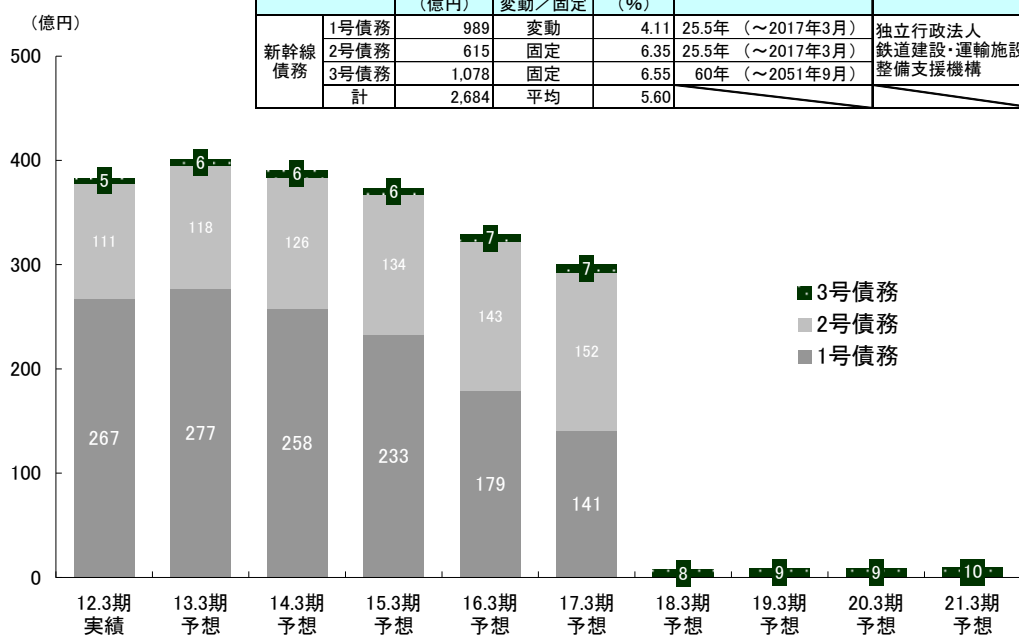


# 新幹線債務償還計画



【2012年9月末】

新幹線債務	残高 (億円)	期末金利		期間	支払先
		変動/固定	(%)		
1号債務	989	変動	4.11	25.5年 (~2017年3月)	独立行政法人
2号債務	615	固定	6.35	25.5年 (~2017年3月)	鉄道建設・運輸施設
3号債務	1,078	固定	6.55	60年 (~2051年9月)	整備支援機構
計	2,684	平均	5.60		





## Ⅱ. 今後の取り組みについて

6月に副社長に就任しました来島です。よろしくお願いいたします。

私からは、改めて決算を総括した上で、今後の取り組みや次期中計の考え方等について、ご説明させていただきます。

# 2013年3月期第2四半期累計実績と通期見通し



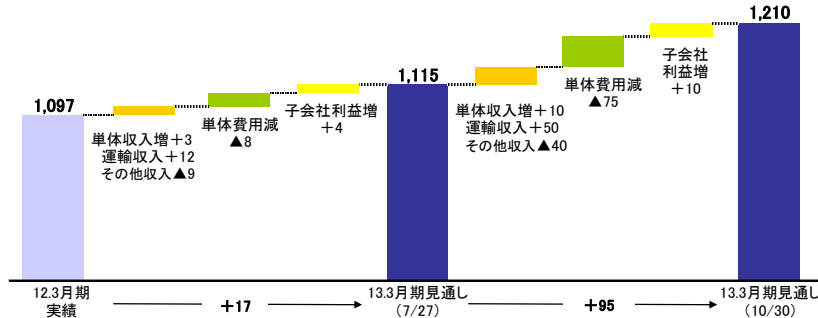
## 連結業績の実績と見通し

(単位:億円)

	2013年3月期第2四半期累計		通期見通し		
		対前年	前回見通し (7/27)	今回見通し (10/30)	対前回
営業収益	6,394	+113(101.8%)	12,880	12,890	+10(100.1%)
営業費用	5,676	▲0(100.0%)	11,765	11,680	▲85(99.3%)
営業利益	717	+113(118.8%)	1,115	1,210	+95(108.5%)
経常利益	578	+131(129.4%)	865	960	+95(111.0%)
四半期/当期純利益	347	+89(134.9%)	510	560	+50(109.8%)

## 通期連結営業利益見通しの推移

(単位:億円)



## 中期経営計画期間中の業績推移と見通し(総括表)



(単位:億円)

	2009年3月期 実績	2010年3月期 実績	2011年3月期 実績	2012年3月期 実績	2013年3月期 見通し (2012年10月時点)	2013年3月期 見通し (2010年10月時点)
<b>営業収益</b>	12,753	11,901	12,135	12,876	12,890	<b>13,000</b>
運輸業	8,561	7,974	8,064	8,390	8,404	8,245
流通業	2,153	2,019	2,013	2,335	2,358	2,585
不動産業	711	709	757	935	895	880
その他	1,326	1,196	1,299	1,214	1,233	1,290
<b>営業利益</b>	1,225	765	959	1,097	1,210	955
運輸業	891	452	611	767	865	590
流通業	47	31	35	▲29	▲16	25
不動産業	226	225	222	259	262	265
その他	67	67	96	103	102	90
<b>経常利益</b>	948	481	689	824	960	680
<b>当期純利益</b>	545	248	349	294	560	385
<b>運輸収入</b>	7,737	7,200	7,280	7,587	7,650	7,400
新幹線	3,391	3,124	3,239	3,515	3,540	3,365
近畿圏	3,015	2,861	2,844	2,873	2,903	2,860
その他	1,325	1,214	1,196	1,198	1,206	1,175
<b>ROA</b>	5.0%	3.1%	3.7%	4.1%	4.6%	<b>3.6%</b>
<b>ROE</b>	8.4%	3.7%	5.2%	4.2%	7.8%	5.4%
<b>EBITDA</b>	2,595	2,184	2,468	2,791	2,825	<b>2,660</b>

(注)・営業収益は外部顧客に対する売上高

・セグメント別営業利益はセグメント間消去前

・運輸収入は運輸業のうちJR西日本の鉄道事業の旅客運輸収入

・太字は「JR西日本グループ中期経営計画2008-2012見直し」(2010年10月公表)の際に掲げた財務指標

20

中計最終年度である今年度も残り半年となりました。

そこで、第2四半期決算では、いくつかの課題を評価・整理いたしました。

1つ目が、「指導層の社員を対象とした新たな再雇用制度」の導入に伴う特別利益の計上とJR大阪三越伊勢丹の減損処理に伴う特別損失の計上です。

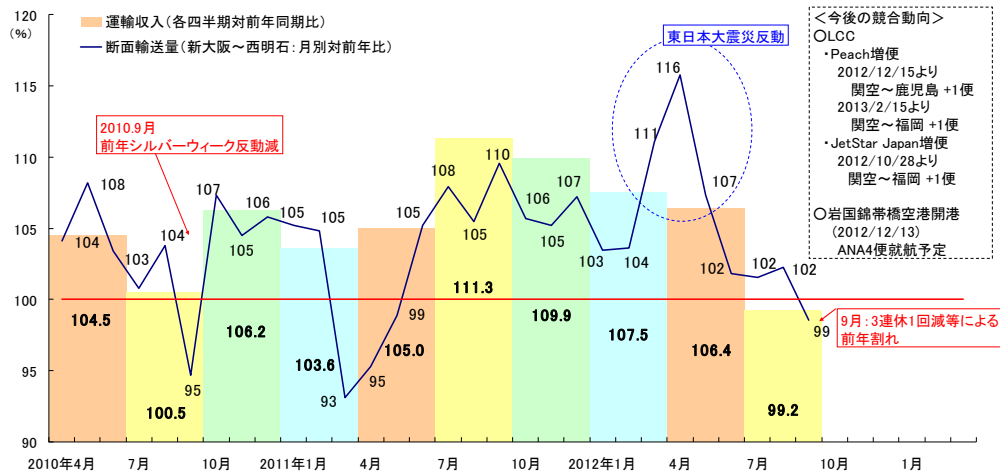
2つ目が、自己株式の一部消却、3つ目が、株主還元について、「連結DOE3%を目指す」という方針を達成すべく、1株あたりの年間配当予想を期首から10円増やし110円としたことです。

経営環境の不透明感は払拭されておりませんが、そうしたなかでも増配することとしたのは、通期の見通しが、連結営業収益を除き、中期経営計画見直しの際にお示しした財務指標を達成できる見込みと判断したためです。

# 運輸業(山陽・九州新幹線①)



## 山陽新幹線の月次ご利用状況と運輸収入の推移



<今後の競合動向>  
 OLCC  
 ・Peach増便  
 2012/12/15より 関空～鹿児島 +1便  
 2013/2/15より 関空～福岡 +1便  
 ・JetStar Japan増便  
 2012/10/28より 関空～福岡 +1便  
 ○岩国錦帯橋空港開港 (2012/12/13)  
 ANA4便就航予定

- 主な出来事
- 2011.3.11 東日本大震災
  - 2011.3.12 九州新幹線との直通運転開始
  - 2011.6 高速道路料金休日1,000円等廃止
  - 2012.3 Peach「関空～福岡、長崎」就航
  - 2012.4 Peach「関空～鹿児島」就航
  - 2012.8 Jetstar Japan「関空～福岡」就航

新幹線のご利用は、第1四半期は、東日本大震災の反動などで大きく昨年度を上回りました。第2四半期に入っても、台風などの自然災害や曜日配列の影響があったものの、概ね堅調に推移したと考えております。

しかし、足元のご利用状況はやや弱含んで推移しており、下期にかけて取り組みを強化することが必要であると考えております。

## 今後の取り組み

### 【パイの拡大】

#### ○九州新幹線との直通運転効果の最大化

- ・新たな観光素材開発やキャンペーン実施（「鹿児島カレッジ」「期待を超えるぞ！くまもっと県。」）
- ・九州発⇒関西方面や、中国地方⇄九州間の需要喚起（「新幹線で行こう！岡山⇄熊本キャンペーン」）

#### ○シニア世代の需要喚起

- ・「Club DISCOVER WEST」やジパング倶楽部の活用
- ・シニア世代向け割引切符発売（「ノリノリきっぷ」）

#### ○インバウンド需要の取り込み

- ・販売チャネルの開発と受け入れ体制の整備
- ・外国人向けの便利でおトクな切符発売（「JR-WEST RAIL PASS (Sanyo Area PASS)」乗り放題エリア拡大等）

#### ＜鹿児島カレッジ＞

大学生が鹿児島で地元の方々との交流を通じて様々な経験を積み、鹿児島旅行の魅力をFacebookで発信するプログラム。旅行プランの企画提案をし、当社サイトで紹介予定



熊本キャンペーン  
「期待を超えるぞ！  
くまもっと県。」

### 【対航空機マーケットシェアの拡大】

#### ○競争優位のブラッシュアップとアピール

- ・フリークエンシーの高さ（新大阪～博多間57.5往復/日、新大阪～鹿児島間22.5往復/日）
- ・インターネット予約の利便性 → 「エクスプレス予約」「e5489」の利用促進
- ・車内通信環境の優位性→ 携帯電話不感地対策（2013年中に広島まで対策完了予定）
- ・定時性や座席の快適性



「みずほ」「さくら」  
グリーン車(左)、普通車指定席(右)

### 【効率の改善】

#### ○需要に応じたダイヤや商品設定による輸送・販売効率改善

22

具体的には、九州新幹線との直通運転効果の最大化やシニア世代の観光需要喚起などによるパイの拡大と、EX予約の利用促進などによる対航空機シェアの拡大に取り組んでまいります。

今年度の九州新幹線の増収効果は、前年度並みの150億円を目指しておりましたが、上期は対前年で▲10億円程度減少したと見ており、通期についても足元のご利用状況を勘案し、▲20億円減と下方修正いたしました。引き続き、観光キャンペーンによる需要喚起や、九州方面から関西、西日本エリアへの流動が増えるようなPR活動に力を入れていきたいと考えております。

LCCについては、今年3月から就航が相次いでいますが、新幹線のご利用状況から、福岡便については、現時点では大きな影響はないと考えております。しかしながら、Jetstar Japanが10月から関空～福岡間を増便したほか、Peachも12月から関空～鹿児島間、2月から関空～福岡間の増便を発表していますので、動向を注視しながら影響を見極めていきたいと考えております。

当社としては、価格競争に巻き込まれることなく、フリークエンシーの高さや、利便性の高いインターネット予約、車内での通信環境など新幹線の特性をブラッシュアップしてまいります。また、定時性や座席の快適性といったLCCに対する新幹線の競争優位性をアピールしていきたいと考えております。

一方で、LCC各社は、短距離国際路線も拡大しており、インバウンドのお客が増える可能性もあることから、インバウンド需要を上手く取り込んでいけるよう商品設定やPRに取り組んでまいりたいと考えております。

## 北陸新幹線の整備について

### ○長野～金沢間(約230Km)

完成予定:2014年度末

建設主体:独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

(当社は受益を限度として機構に使用料を支払い営業運転)

当社営業エリア:上越(仮称)～金沢間(約170Km)

所要時間

	JR		航空機 <sup>※3</sup>
	現在 <sup>※1</sup>	開業後 <sup>※2</sup>	
金沢～東京	約3時間50分	約2時間40分	約2時間50分
富山～東京	約3時間10分	約2時間20分	約2時間30分

※1 「現在」は、上越新幹線+特急「はくたか」利用

※2 「開業後」は平均速度190km/hとした場合

※3 アクセス、イグレスの所要時間も含む



### ○金沢～敦賀間(約130Km)

2012年6月29日認可・着工

⇒長野～金沢間の開業から、概ね10年強後に開業予定

※最終的には大阪まで開業する計画

※敦賀開業時の敦賀駅での乗り換え利便性向上のため、「フリーゲージトレイン」の実用化に向けて取り組む。



<北陸新幹線W7系>



<グランクラス>



<グリーン車>

北陸新幹線については、先日、営業車両の概要を発表いたしました。

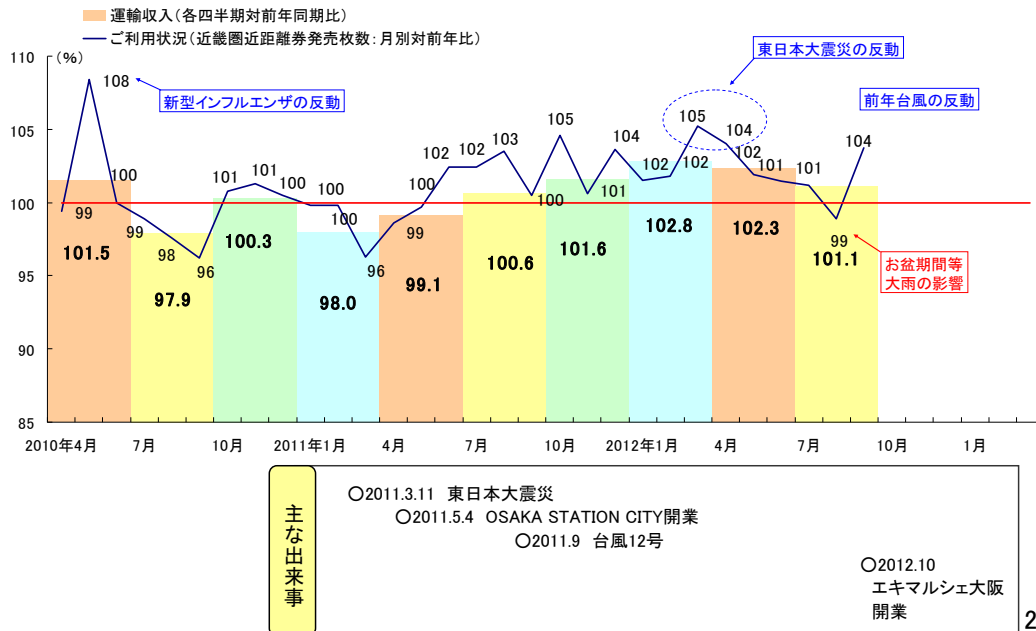
今後、まずは2014年度末の金沢までの開業に向けて着実に準備を進めてまいります。



# 運輸業(近畿圏①)



## 近畿圏の月次ご利用状況と運輸収入の推移



近畿圏については、大雨の影響で8月のご利用状況が前年を下回りましたが、大阪駅の近距離ご利用状況がOSAKA STATION CITYの開業した昨年度並みを維持しているなど、概ね堅調に推移しているものと見ております。

### 今後の取り組み

#### ○ 拠点駅活性化の推進

- ・大阪駅:OSAKA STATION CITYの更なる集客力向上や「グランフロント大阪」開業(2013年4月下旬)に向けたエリアマネジメントの強化
- ・京都駅:駅ビル開業15周年記念イベントの開催
- ・三ノ宮駅:コンコースリニューアル(2013年開業予定)

梅田でつながる。梅田がつながる。  
**UMEDACONNECT**  
 「梅田地区エリアマネジメント実践連絡会」

#### ○ 「地域との共生」の視点に基づく線区価値向上

- ・駅および街の機能の充実  
 新駅設置(六甲道～灘間:2016年春、茨木～摂津富田間:2018年春)  
 路線バス等との乗換え利便性や駅設備の使いやすさの向上  
 駅型レンタサイクル「駅リンくん」、駅型保育施設の整備拡大
- ・より質の高い安全・安定輸送の提供



〈駅型保育施設の整備〉

#### ○ 公民鉄と連携した鉄道利用の促進

- ・乗換えの利便性向上
- ・交通系ICカード全国相互利用開始(2013年春)による鉄道のシームレス化の推進



#### ○ インバウンド需要の取り込み

- ・外国人向けの便利でおトクな切符発売  
 「JR-WEST RAIL PASS(Kansai WIDE Area Pass)」乗り放題エリア拡大  
 「ICOCA&はるか」

「ICOCA&はるか」  
 ICOCA(2,000円分)と特急「はるか」をセット発売  
 関空～新大阪、京都間:片道用3,000円  
 往復用4,000円

25

しかしながら、近畿圏では生産年齢人口が1995年、総人口が2010年をピークに減少に転じており、今後、マーケットの拡大は見込めない状況にあります。

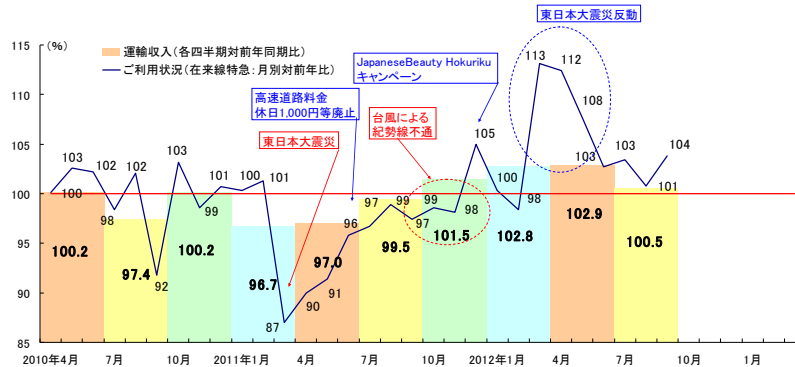
こうした状況の下、JR神戸線やJR京都線等において、新駅を設置するほか、路線バスとの乗換え利便性や駅設備の使いやすさの向上や、クリニックや保育サービスなど駅や駅周辺の施設の充実によって暮らしやすいまちづくりを進めてまいります。

こうした取り組みによって、人口減少が進む中でも、若い子育て世代に当社沿線に住んでいただくことで当社のご利用を促進し、収入の維持・確保に努めてまいりたいと考えております。

また、来年4月に「うめきた I 期(グランフロント大阪)」が開業予定であり、準備が進んでいます。開業後は当社のご利用にもつなげていければと考えております。

そのほか、当社だけではなく、関西の鉄道各社との連携によって、乗換案内の充実や、近鉄・京阪でのICOCA発売、ICカードの全国相互利用(2013年春)による鉄道のシームレス化等を通じて、鉄道のご利用を促進してまいりたいと考えております。

## 在来線特急の月次ご利用状況とその他在来線の運輸収入の推移



## 今後の取り組み

- 地域の実情に合わせた持続的な経営の姿を模索
  - ・地域と連携した観光開発による地域活性化およびご利用促進  
山陰デスティネーションキャンペーン(2012年10月~12月)
  - ・効率的な運営体制の構築  
メンテナンスやオペレーションの簡素化(バッテリー電車の開発等)
  - ・ご利用状況に応じた最適な地域交通の実現  
三江線増便社会実験(2012年10月~12月)



<山陰デスティネーションキャンペーン>

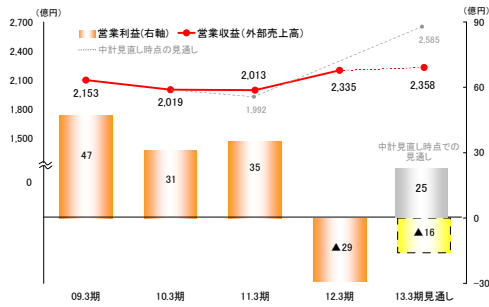
その他在来線は、沿線人口の減少やモータリゼーションの進展などに伴い、ほぼ一貫してご利用が減少しており、経営環境は大変厳しい状況です。

観光キャンペーンによるご利用促進やコスト削減など、当社が引き続き努力するとともに、ご利用状況に応じた最適な地域交通のあり方を地域とともに検討してまいりたいと考えており、10月から三江線でバスによる増便社会実験を実施しています。そうした実験のデータ等も含めて地域交通のあり方を考える足掛かりにしたいと考えております。

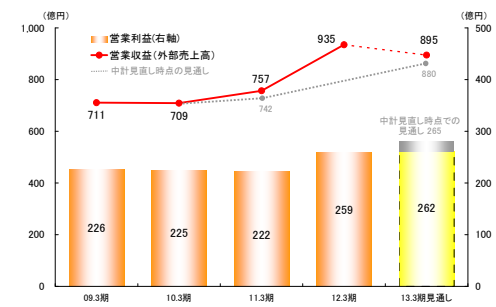
# 鉄道以外の事業の状況



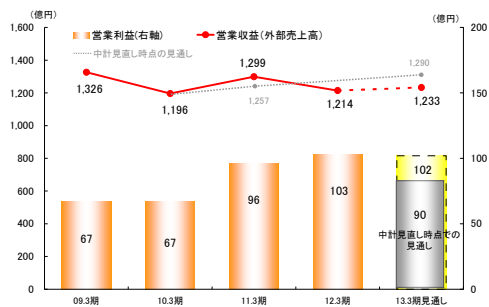
## 流通業



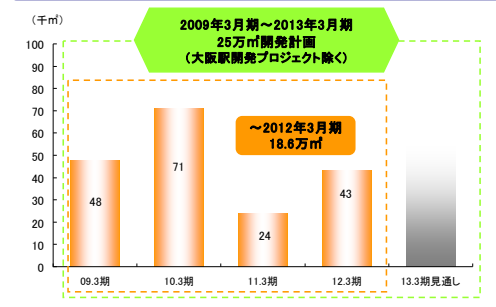
## 不動産業



## その他事業



## 駅構内・周辺開発の計画と実績



鉄道以外の事業の状況です。

## 今後の取り組み

### 【物販・飲食業】

- 駅改良に伴う構内店舗のリニューアル  
「エキマルシェ大阪」(2012年10月31日開業)  
天王寺駅コンコースリニューアル(2012年11月開業予定)  
鳥取駅コンコースリニューアル(2013年開業予定)  
三ノ宮駅コンコースリニューアル(2013年開業予定)
- ビジネスホテルチェーン「ヴィアイン」の展開  
首都圏や山陽新幹線沿線を中心に展開拡大  
・ヴィアイン岡山(2012年10月開業:251室、JR「岡山」駅西口すぐ)



＜エキマルシェ大阪＞

- ・当社エリア最大規模のエキナカ商業施設
- ・延床面積:約7,200㎡
- ・店舗数:82店舗
- ・売上目標:初年度約70億円

### 【百貨店業】

- JR大阪三越伊勢丹 ～商圈顧客をより重視した売上向上施策の展開～  
・新ブランド導入等による品揃えの更なる拡充  
・各種優待、イベント企画等による商圈特性を考慮したお買場づくり  
・MIカードや食品ポイントカードのメリット訴求による更なる固定顧客の囲い込み  
・販売員の更なるスキルアップ
- JR京都伊勢丹 ～開業15周年に合わせた販売促進施策の展開～  
・京都駅ビル開業15周年イベントと連動した各種販売促進施策の実施



＜天王寺駅コンコースリニューアル＞



＜鳥取駅コンコース土産店舗＞

10月31日、大阪駅構内に当社エリア最大規模のエキナカ施設「エキマルシェ大阪」が開業しました。こうした施設を有効に活用し、流通業の売り上げを伸ばすとともに、鉄道のご利用にもつなげていければと考えております。

同じく10月、岡山駅西口にショッピングセンターとビジネスホテルが開業しました。今後も、姫路駅や広島駅といった地方中核都市での開発を進めていくほか、30ページにあるリハビリデイサービス事業のように、当社グループの保有する経営資源を活用しながら、各エリアや線区の特徴にあった事業を推進し、鉄道事業との相乗効果をあげてまいりたいと考えております。

JR大阪三越伊勢丹については、MDや販促方法、価格帯など、大阪のお客様のニーズに合うよう、改善策を順次実施してまいりました。まだまだ改善の余地はあるかと思いますが、9月単月の売上高が初めて前年を上回り、10月もほぼ同様の基調を維持するなど、一定の効果も出ております。

事業再生に向けた抜本的な対策については、三越伊勢丹ホールディングス、JR西日本伊勢丹と当社において、検討の深度化を図っているところです。

来年4月には、「グランフロント大阪」が開業するので、この機会を捉えて、相乗効果を発揮すべく取り組んでまいりたいと考えております。

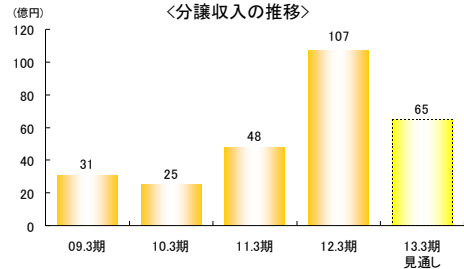
## 今後の取り組み

### 【不動産販売・賃貸業】

#### ○分譲事業推進

(今年度以降の分譲予定物件)

マンション名	所在地	引渡時期	総戸数
ジェイグラン吹田千里丘	大阪府吹田市	2012年7月	117
ジェイグラン・エル神戸兵庫	神戸市兵庫区	2013年2月(予定)	99
摩耶シティNADA FRONT	神戸市灘区	2013年2月(予定)	77
ジェイグラン岡本	神戸市東灘区	2013年3月(予定)	39
ジェイグラン阿倍野文の里	大阪市阿倍野区	2013年11月(予定)	113
ジェイグラン新長田	神戸市長田区	2013年12月(予定)	122
ウェリス舞子	神戸市垂水区	2014年2月(予定)	145



### 【ショッピングセンター業】

#### ○岡山駅西口ビル「サンステーションテラス岡山西館」

延床面積約8,900㎡、地上14階、ホテル&商業施設  
(2012年10月開業)

#### ○姫路駅新駅ビル開発(2013年開業予定)

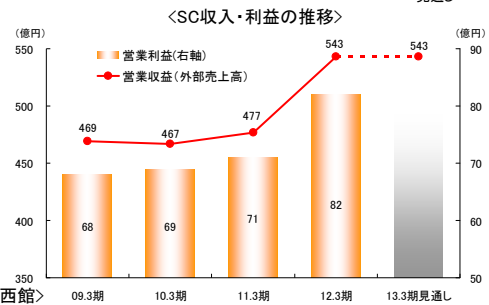
延床面積約31,000㎡、地上6階・地下1階



〈姫路駅ビルイメージ〉



〈サンステーションテラス岡山西館〉  
※上層階はヴァイン岡山



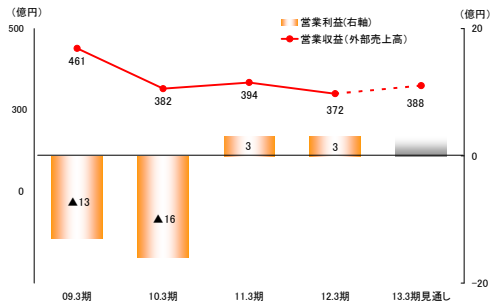
# 鉄道以外の事業の状況(その他事業)



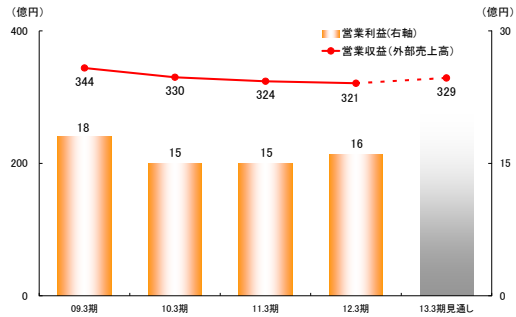
## 今後の取り組み

### 【旅行業(日本旅行)】

- インターネット販売やBTM営業、インバウンド等強化
- JR利用商品やヨーロッパ方面商品拡販



### 【ホテル業】



### 【その他】

- リハビリデイサービス事業への参入

・「Jパレット南田辺」(阪和線南田辺駅徒歩3分)

2012年10月1日開業

当社建物を活用し、株式会社ジェイアール西日本メンテックが運営  
リハビリテーションについては、ポシブル医科学株式会社と提携



<Jパレット南田辺>

# 設備投資計画(連結)

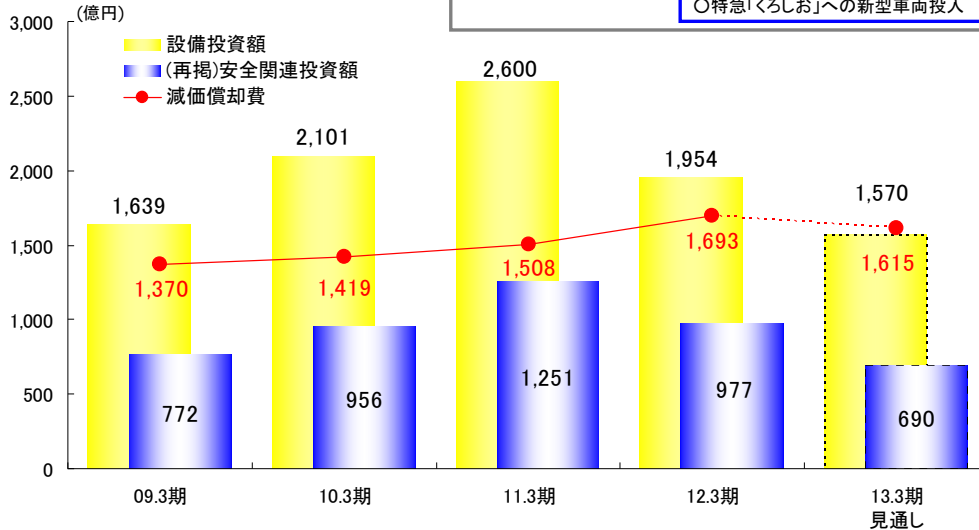


【中計での5年間計画との比較】

(単位:億円)	中計	現時点での見通し
連結	9,800	9,800
単体	7,800	7,800
(安全投資)	4,300	4,600

2013年3月期の主な設備投資案件

- |   |   |
|---|---|
| <成長投資その他><br>○自動改札システム更新<br>○バリアフリー設備<br>○大阪駅開発プロジェクト | <安全関連投資><br>○ATS-P整備等保安防災対策<br>○運転状況記録装置<br>○人身事故対策、踏切事故防止対策<br>○新幹線逸脱防止対策<br>○特急「くろしお」への新型車両投入 |
|---|---|



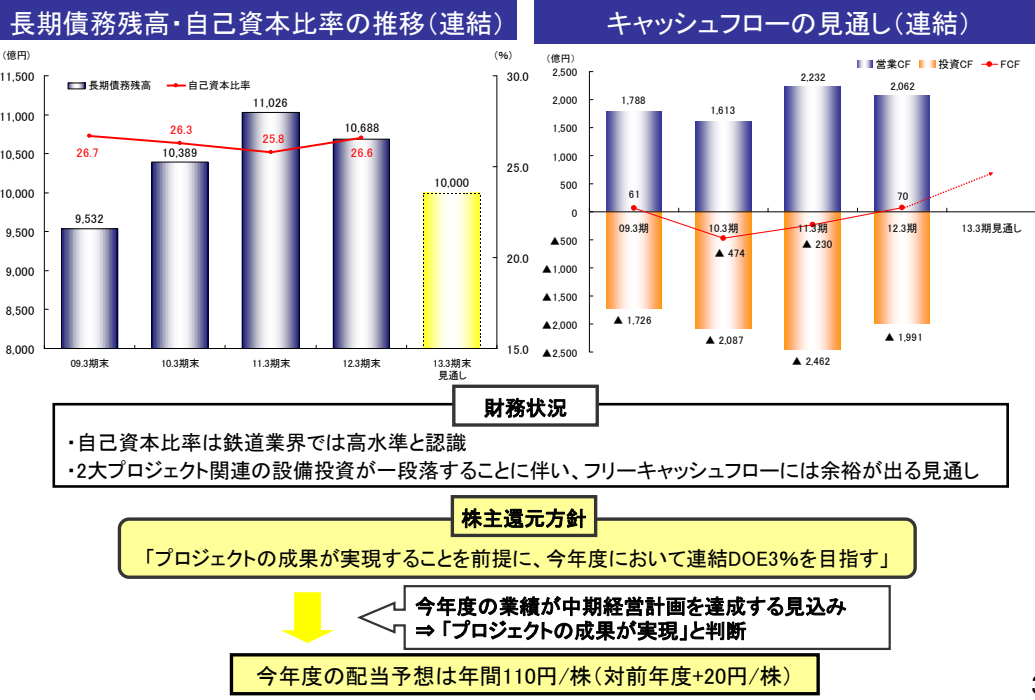
31

設備投資については、中計の5年間で、連結9,800億円、単体7,800億円という計画通りに進捗していると考えております。

安全投資については、当初計画の4,300億円から300億円増加の約4,600億円となる見通しです。



# 財務・キャッシュフローの状況と株主還元



株主還元については、「プロジェクトの成果が実現することを前提に、平成24年度において連結DOE3%を目指す」としてまいりました。これまで、「九州新幹線との直通運転」と「OSAKA STATION CITY」を含め、中計で掲げた戦略を着実に実行してまいり、結果として、今年度の業績が中計見直しの際にお示しした財務指標を達成する見通しとなりました。そのため、株主還元の方針を達成するべく、今回増配することといたしました。

また、自己株式の一部を消却することといたしました。自己株式については、安全性や競争力、収益力の向上につながるような資本提携があれば活用していきたいと考える一方で、保有期間が5年を経過した場合の経過分については消却することを基本方針としております。その方針に則り、今回、2007年度に取得した174万3,400株を消却することといたしました。

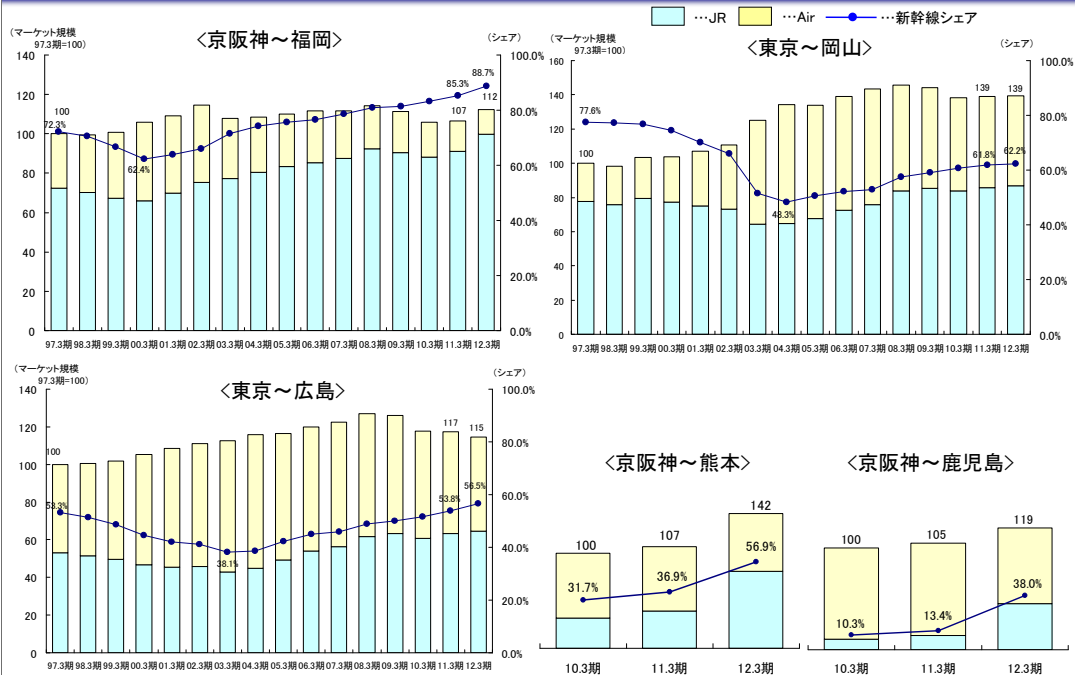
最後に、現在策定中の次期中期経営計画について、その考え方を簡潔にご説明します。当社の営業エリアでは、既に本格的な人口減少が始まっているうえ、都市部とそれ以外との地域間格差も拡大しつつある状況です。また、LCCという新しい競合も出現しており、こうした環境の変化を考えると、これまでの延長線上での経営では持続性が担保できない恐れがあります。

そうした危機感のもと、これまでの25年間に当社が掲げてきた方針や取り組みをしっかりと振り返り、それらの成果を検証しながら、10年先、20年先の「ありたい姿」を模索していくことが必要だと考えております。

その「ありたい姿」を実現するために、手前の3～5年にどうしていくか、具体的な戦略を構築してまいります。来年春頃にはお示ししたいと考えております。

## 参考資料

# 対航空機マーケットシェア



※国土交通省「旅客地域流動調査」および「航空輸送統計」による。(2012年3月期は当社推定による速報値)  
棒グラフはすべてJRと航空機の旅客数合計(市場規模)を、1997年3月期を100として指数表記。

# 2大プロジェクト(九州新幹線との直通運転)



## 概要

(航空機との諸元比較) 2012年10月1日現在

所要時間 <sup>1</sup>	新幹線	航空機		
		JAL、ANA	Peach Aviation	
大阪～鹿児島 <sup>2</sup>	「みずほ」3時間42分 「さくら」4時間06分 (新大阪駅～鹿児島中央駅)	約3時間10分 (大阪市中心部～ 鹿児島市中心部)	約3時間40分 (大阪市中心部～ 鹿児島市中心部)	
大阪～熊本	「みずほ」2時間58分 「さくら」3時間18分 (新大阪駅～熊本駅)	約3時間 (大阪市中心部～ 熊本市中心部)	—	
運賃	大阪～鹿児島	正規 「みずほ」 21,600円 「さくら」 21,300円 割引 17,000円	正規 26,800円 割引 17,000～ 22,000円	4,290円～13,290円 { ハッピービーナス <sup>3</sup> 5,990円～17,790円}
	大阪～熊本	正規 「みずほ」 18,320円 「さくら」 18,020円 割引 14,400円	正規 23,500円 割引 14,400～ 19,300円	—
フリークエーション	大阪～鹿児島 <sup>2</sup>	22.5往復/日	12往復/日 (ANA5、JAL7)	2往復/日 <sup>4</sup>
	大阪～熊本	23往復/日	8往復/日 (ANA5、JAL3)	—

- \*1 新幹線の時間は最速時間。
- \*2 2012年4月1日より関西空港～鹿児島間にPeach Aviationが就航。
- \*3 座席指定、手荷物受託、インターネットでの変更手数料無料サービス付き
- \*4 2012年12月15日より3往復/日に増便予定

### (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13分 (△53分)	2時間58分 (△59分)
鹿児島中央	2時間21分 (△73分)	2時間57分 (△74分)	3時間42分 (△80分)

※最速列車、全線開業前との比較

### (増収額: 2011年3月期との比較)

2012年3月期 実績	2013年3月期見通し	
	期首	今回見通し
150億円	150億円	130億円



## 2大プロジェクト(OSAKA STATION CITY)



### 概要

SOUTH GATE BUILDING

OSAKA STATION CITY

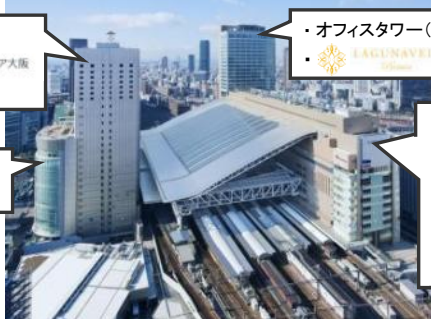
NORTH GATE BUILDING

〈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 (地下2F~地上10F)
- LUCUA (地下1F~地上10F)
- スター・ライズ (シネコン、11F)
- 駅ナカ保育所、11F)
- GRANCISE (スポーツクラブ、12・13F)
- LUCUA DINING (10F)

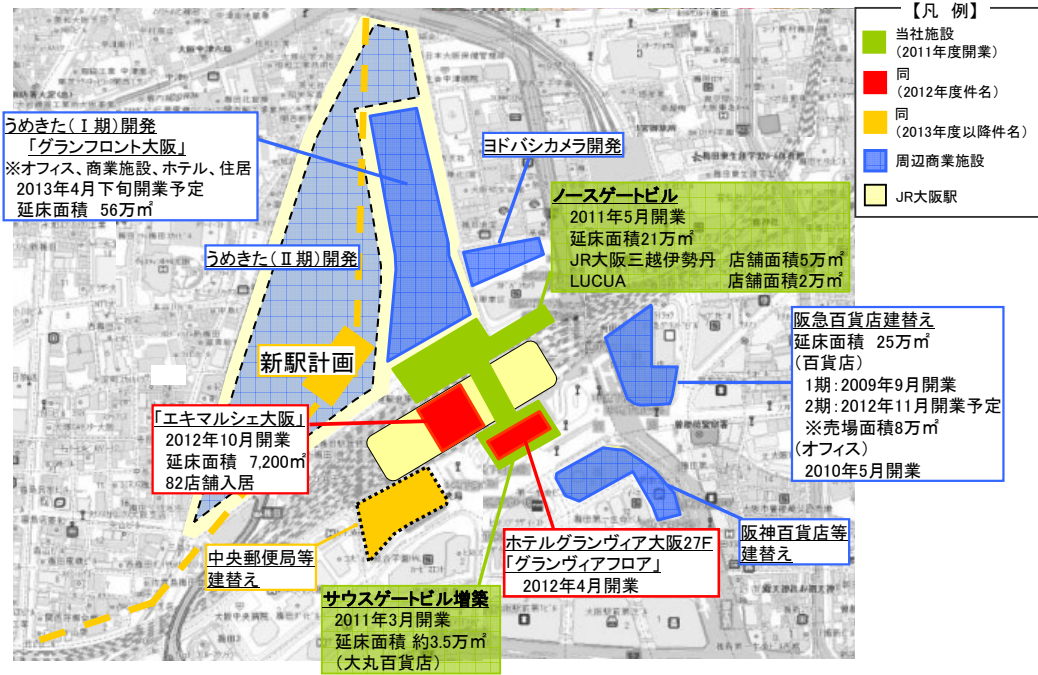
#### 【諸元】

- 開発規模: 約24万5千㎡
- 総事業費: 約2,100億円
- 開業日: 2011年5月4日

#### 【増収効果(2011年3月期との比較)】

	2012年3月期 実績	2013年3月期	
		第2四半期累計	通期見通し
流通業	310億円	152億円	340億円
不動産業	109億円	58億円	113億円
合計	419億円	210億円	453億円

# 大阪駅周辺の開発の状況



## 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、2012年11月1日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2012年11月1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。

当資料は、弊社ホームページでご覧いただけます。  
JR西日本ホームページ「IR情報」 <http://www.westjr.co.jp/company/ir/>