

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2022年6月24日
【事業年度】	第35期（自2021年4月1日至2022年3月31日）
【会社名】	西日本旅客鉄道株式会社
【英訳名】	West Japan Railway Company
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 長谷川 一明
【本店の所在の場所】	大阪市北区芝田二丁目4番24号
【電話番号】	06-6375-2229
【事務連絡者氏名】	ガバナンス推進本部課長 豊島 達也
【最寄りの連絡場所】	東京都千代田区丸の内三丁目4番1号
【電話番号】	03-3212-2605
【事務連絡者氏名】	東京本部課長 音居 哲也
【縦覧に供する場所】	西日本旅客鉄道株式会社東京本部 （東京都千代田区丸の内三丁目4番1号） 同 近畿統括本部京都支社 （京都市南区西九条北ノ内町5番地5） 同 近畿統括本部神戸支社 （神戸市中央区加納町四丁目4番17号ニッセイ三宮ビル） 同 広島支社 （広島市東区上大須賀町15番20号） 株式会社東京証券取引所 （東京都中央区日本橋兜町2番1号） （注） 東京本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の便宜を考慮して縦覧に供する場所としております。

第一部【企業情報】

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

(1) 連結経営指標等

回次	第31期	第32期	第33期	第34期	第35期
決算年月	2018年3月	2019年3月	2020年3月	2021年3月	2022年3月
営業収益	百万円 1,500,445	1,529,308	1,508,201	920,046	1,031,103
経常利益又は経常損失()	百万円 177,780	183,323	148,353	257,330	121,047
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失()	百万円 110,493	102,750	89,380	233,166	113,198
包括利益	百万円 114,171	104,817	87,050	240,416	112,226
純資産額	百万円 1,116,304	1,179,861	1,223,106	956,256	1,074,211
総資産額	百万円 3,071,829	3,237,596	3,275,257	3,477,382	3,702,421
1株当たり純資産額	円 5,273.42	5,612.63	5,847.27	4,461.46	3,973.15
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失()	円 570.72	533.31	466.88	1,219.46	516.06
潜在株式調整後1株当たり当期純利益	円 -	-	-	-	-
自己資本比率	% 33.2	33.3	34.1	24.5	26.2
自己資本利益率	% 11.3	9.8	8.1	-	-
株価収益率	倍 13.0	15.6	15.8	-	-
営業活動によるキャッシュ・フロー	百万円 275,101	289,728	240,152	103,295	86,468
投資活動によるキャッシュ・フロー	百万円 166,352	247,420	268,657	211,692	188,711
財務活動によるキャッシュ・フロー	百万円 71,422	7,174	29,167	446,749	384,685
現金及び現金同等物の期末残高	百万円 101,448	136,581	78,283	210,045	319,596
従業員数 (外数：平均臨時雇用人員数)	人 47,869 (11,964)	47,842 (12,278)	48,323 (12,617)	47,984 (12,130)	46,779 (10,509)

- (注) 1 1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失については、表示単位未満の端数を四捨五入して表示しております。
- 2 各期連結子会社数及び持分法適用関連会社数は次のとおりであります。

回次	第31期	第32期	第33期	第34期	第35期
連結子会社数	64	64	64	64	61
持分法適用関連会社数	5	5	5	5	5

- 3 第31期、第32期及び第33期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式がないため記載しておりません。第34期及び第35期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式がないため記載しておりません。
- 4 第34期及び第35期の自己資本利益率及び株価収益率については、親会社株主に帰属する当期純損失であるため記載しておりません。

- 5 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第35期の期首から適用しており、第34期に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を遡って適用した後の指標等となっております。

(2) 提出会社の経営指標等

回次	第31期	第32期	第33期	第34期	第35期
決算年月	2018年3月	2019年3月	2020年3月	2021年3月	2022年3月
営業収益	百万円 976,277	980,906	961,905	506,840	577,627
経常利益又は経常損失()	百万円 128,654	136,489	106,953	250,779	138,290
当期純利益又は 当期純損失()	百万円 80,742	80,613	73,596	217,324	121,605
資本金	百万円 100,000	100,000	100,000	100,000	226,136
発行済株式総数	株 193,735,000	192,481,400	191,334,500	191,334,500	244,001,600
純資産額	百万円 761,703	799,779	823,966	580,205	688,478
総資産額	百万円 2,659,354	2,782,350	2,793,991	3,025,958	3,190,533
1株当たり純資産額	円 3,931.69	4,155.11	4,306.43	3,032.42	2,821.62
1株当たり配当額 (内数：1株当たり中間配当額)	円 160 (80)	175 (87.5)	182.5 (95)	100 (50)	100 (50)
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失()	円 416.77	418.13	384.17	1,135.84	554.06
潜在株式調整後1株当たり 当期純利益	円 -	-	-	-	-
自己資本比率	% 28.6	28.7	29.5	19.2	21.6
自己資本利益率	% 11.0	10.3	9.1	-	-
株価収益率	倍 17.8	19.9	19.3	-	-
配当性向	% 38.4	41.9	47.5	-	-
従業員数 (外数：平均臨時雇用人員数)	人 25,291 (3,110)	24,866 (3,466)	24,439 (3,869)	23,900 (4,233)	22,715 (4,372)
株主総利回り (比較指標：TOPIX(配当込))	% 104.8 (115.9)	119.8 (110.0)	109.3 (99.6)	93.3 (141.5)	80.2 (144.3)
最高株価	円 8,636	8,542	9,978	7,663	7,000
最低株価	円 7,086	7,213	5,861	4,410	4,588

- (注) 1 1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失については、表示単位未満の端数を四捨五入して表示しております。
- 2 第31期、第32期及び第33期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式がないため記載しておりません。第34期及び第35期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式がないため記載しておりません。
- 3 第34期及び第35期の自己資本利益率、株価収益率及び配当性向については、当期純損失であるため記載しておりません。
- 4 最高株価及び最低株価は東京証券取引所(市場第一部)におけるものであります。
- 5 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第35期の期首から適用しており、第34期に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を遡って適用した後の指標等となっております。

2 【沿革】

(1) 日本国有鉄道時代

年月	概要
1949年 6月	日本国有鉄道法に基づき、公共企業体として、日本国有鉄道(以下「国鉄」という。)が設立
1972年 3月	山陽新幹線「新大阪駅～岡山駅」間(180.3km)の営業開始
1975年 3月	山陽新幹線「岡山駅～博多駅」間(465.3km)の営業開始
1986年12月	日本国有鉄道改革法(昭和61年法律第87号)等の国鉄改革関連 8 法公布
1987年 4月	日本国有鉄道法が廃止
同	日本国有鉄道改革法により、北海道旅客鉄道株式会社、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、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社(以下「旅客会社」という。)並びに日本貨物鉄道株式会社(以下「貨物会社」という。)が設立。国鉄は日本国有鉄道清算事業団(現：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に移行

(2) 西日本旅客鉄道株式会社設立後

年月	概要
1987年 4月	西日本旅客鉄道株式会社が設立
1987年 7月	信楽線(14.8km)、岩日線(32.7km)を廃止
1987年10月	和歌山支店(現：和歌山支社)、福知山支店(現：福知山支社)を設置
同	若桜線(19.2km)を廃止
1988年 3月	本四備讃線「茶屋町駅～児島駅」間(12.9km)の営業開始
同	能登線(61.1km)を廃止
1988年 4月	自動車事業を「西日本ジェイアールバス株式会社」(現：連結子会社)及び「中国ジェイアールバス株式会社」(現：連結子会社)に譲渡
同	「ハートアンドアクション・フーズ株式会社」(現：株式会社ジェイアール西日本フードサービスネット)(現：連結子会社)及び「ハートアンドアクション・リーテイル株式会社」(現：株式会社ジェイアール西日本デイリーサービスネット)(現：連結子会社)を設立
1988年10月	福岡支社(現：新幹線鉄道事業本部の地方機関)を設置
1989年 4月	「株式会社ジェイアール西日本クリエイト」(現：JR西日本大阪開発株式会社)(現：連結子会社)を設立
1989年11月	一般旅行業(運輸大臣登録第921号)の営業開始
1990年 3月	大社線(7.5km)、鍛冶屋線(13.2km)、宮津線(84.0km)を廃止
1990年 4月	博多南線「博多駅～博多南駅」間(8.5km)の営業開始
1990年10月	「株式会社ジェイアール西日本ホテル開発」(現：連結子会社)を設立
1990年11月	「嵯峨野観光鉄道株式会社」(現：連結子会社)を設立
1991年 6月	「ジェイアール西日本不動産株式会社」(現：JR西日本不動産開発株式会社)(現：連結子会社)を設立
1991年 9月	七尾線「和倉温泉駅～輪島駅」間(48.4km)の運営方式を第三種鉄道事業に変更
1991年10月	山陽新幹線鉄道施設(車両を除く。)を新幹線鉄道保有機構(以下「保有機構」という。現：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構)から譲受け
1992年 3月	新本社屋完成、移転(大阪市北区)
1993年 6月	京都・大阪・神戸各支社を設置(現：近畿統括本部の地方機関)
1994年 6月	関西空港線「日根野駅～関西空港駅」間(11.1km)の営業開始
1995年 4月	1995年 1月17日に発生した阪神・淡路大震災により不通となっていた東海道本線が4月1日に、山陽新幹線が4月8日にそれぞれ運転再開

年月	概要
1996年10月	大阪(2013年7月16日に東京証券取引所と市場統合)、東京、名古屋の各証券取引所市場第一部及び京都(2001年3月1日に大阪証券取引所と合併)、広島(2000年3月1日に東京証券取引所と合併)、福岡の各証券取引所に株式上場
1997年3月	JR東西線「京橋駅～尼崎駅」間(12.5km)の営業開始
2000年2月	「西日本キョスク株式会社」及び「株式会社ジェイアール西日本リーテックス」を合併(現：株式会社ジェイアール西日本デイリーサービスネット)(現：連結子会社)
同	「株式会社ジェイアール ウェスト レストラン」及び「ジェイアール西日本フーズ株式会社」を合併(現：株式会社ジェイアール西日本フードサービスネット)(現：連結子会社)
同	金沢、岡山、米子、広島、福岡エリアに株式会社ジェイアール西日本デイリーサービスネットの子会社を設立(現：連結子会社)
2001年10月	旅行業(鉄道事業者固有の営業等を除く。)を「株式会社日本旅行」(現：連結子会社)に譲渡
2001年12月	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13年法律第61号)の施行により、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(昭和61年法律第88号)の適用対象から除外
2002年11月	「ジェイアール西日本開発株式会社」及び「ジェイアール西日本不動産株式会社」を合併(現：JR西日本不動産開発株式会社)(現：連結子会社)
2002年12月	「株式会社日本旅行」の第三者割当増資を引受け(連結子会社化)
2003年12月	可部線「可部駅～三段峡駅」間(46.2km)を廃止
2004年3月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構保有の当社株式634,344株が売却され、完全民営化を達成
2005年1月	「JR西日本SC開発株式会社」(現：連結子会社)及び「西日本電気テック株式会社」(現：連結子会社)を設立
2005年4月	「JR西日本フィナンシャルマネジメント株式会社」(現：連結子会社)を設立
2006年3月	富山港線(8.0km)を廃止
2006年7月	「神戸ステーション開発株式会社」、「芦屋ステーションビル株式会社」及び「株式会社明石ステーション・センター」を合併(現：JR西日本アーバン開発株式会社)(現：連結子会社)
2007年4月	「呉ステーション開発株式会社」及び「中国ステーション開発株式会社」を合併(現：中国SC開発株式会社)(現：連結子会社)
2007年7月	新幹線管理本部(現：新幹線鉄道事業本部)を設置
2008年3月	おおさか東線「放出駅～久宝寺駅」間(9.2km)の営業開始
2009年2月	「JR西日本宮島フェリー株式会社」を設立(現：連結子会社)
2009年4月	船舶事業を「JR西日本宮島フェリー株式会社」に譲渡
同	「山陽ステーション開発株式会社」及び「株式会社岡山ステーションセンター」を合併(現：山陽SC開発株式会社)(現：連結子会社)
同	「ジェイアール西日本ファイナンス株式会社」及び「ジェイアール西日本商事株式会社」を合併(現：ジェイアール西日本商事株式会社)(現：連結子会社)
2009年7月	「株式会社駅レンタカー中国」及び「株式会社駅レンタカー関西」を合併(現：JR西日本レンタカー&リース株式会社)(現：連結子会社)
2009年8月	「株式会社JR西日本カスタマーリレーションズ」を設立(現：連結子会社)
2009年10月	「新交工機株式会社」(現：株式会社JR西日本テクノシア)が「株式会社ジェイアール西日本テクノス」(現：株式会社JR西日本テクノス)の事業の一部を承継(連結子会社化)
2010年4月	「広島ステーションビル株式会社」及び「中国SC開発株式会社」を合併(現：中国SC開発株式会社)(現：連結子会社)
2010年12月	近畿統括本部を設置

年月	概要
2011年7月	「株式会社天王寺ステーションビルディング」及び「天王寺ターミナルビル株式会社」を合併(現：JR西日本SC開発株式会社)(現：連結子会社)
2013年7月	「株式会社ジェイアールサービスネット米子」及び「山陰ステーション開発株式会社」を合併(現：JR西日本山陰開発株式会社)(現：連結子会社)
同	「ジェイアール西日本不動産開発株式会社」及び「株式会社ジェイアール西日本福岡開発」を合併(現：JR西日本不動産開発株式会社)(現：連結子会社)
2014年4月	「大鉄工業株式会社」及び同社の子会社である「株式会社ジェイアール西日本ビルト」を連結子会社化
2014年7月	湖西線鉄道施設を独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から譲受け
2014年10月	ゴルフ事業を「JR西日本ゴルフ株式会社」に吸収分割後、「株式会社アコーディア・ゴルフ」に譲渡
2015年3月	北陸新幹線「上越妙高駅～金沢駅」間(168.6km)の営業開始、北陸本線「直江津駅～金沢駅」間(177.2km)を廃止
2015年4月	「大阪ステーション開発株式会社」及び「株式会社ジェイアール西日本クリエイト」を合併(現：JR西日本大阪開発株式会社)(現：連結子会社)
2016年12月	「株式会社JR西日本イノベーションズ」(現：連結子会社)を設立
2017年2月	「菱重プロパティーズ株式会社」(現：JR西日本プロパティーズ株式会社)の株式を取得し、連結子会社化
2017年3月	可部線「可部駅～あき亀山駅」間(1.6km)の営業開始
2018年4月	三江線(108.1km)を廃止
2018年6月	「新幹線管理本部」及び「新幹線管理本部福岡支社」を「新幹線鉄道事業本部」(本社組織)に組織改正
2019年3月	おおさか東線「新大阪駅～放出駅」間(11.1km)の営業開始
2019年4月	「株式会社奈良ホテル」及び「株式会社てつでん」を連結子会社化
2019年7月	「JR西日本SC開発株式会社」及び「天王寺SC開発株式会社」を合併(現：JR西日本SC開発株式会社)(現：連結子会社)
2020年12月	名古屋証券取引所市場第一部、福岡証券取引所への株式上場を廃止
2021年4月	「株式会社JR西日本中国交通サービス」(現：連結子会社)を設立
2021年7月	「株式会社JR西日本メンテック」及び「株式会社JR西日本福知山メンテック」を合併(現：株式会社JR西日本メンテック)(現：連結子会社)
同	「株式会社JR西日本岡山メンテック」、「株式会社JR西日本広島メンテック」、「株式会社JR西日本福岡メンテック」及び「株式会社JR西日本米子メンテック」を合併(現：株式会社JR西日本中国メンテック)(現：連結子会社)
2022年4月	東京証券取引所の市場区分の見直しにより、東京証券取引所の市場第一部からプライム市場に移行
2022年6月	監査等委員会設置会社へ移行

3 【事業の内容】

当社及び当社の関係会社（子会社150社及び関連会社22社）が営んでいる主要な事業内容は、次のとおりであります。

なお、事業内容の区分については、「第5 [経理の状況] 1 [連結財務諸表等] (1) [連結財務諸表] [注記事項]」に掲げる「 [セグメント情報]」における事業区分と同一であります。

また、当連結会計年度より報告セグメントの区分を変更しております。詳細は、「第5 [経理の状況] 1 [連結財務諸表等] (1) [連結財務諸表] [注記事項]」に掲げる「 [セグメント情報]」に記載のとおりであります。

(1) 運輸業

鉄道事業のほかに、旅客自動車運送事業及び船舶事業を展開しております。

鉄道事業のうち、当社は、北陸、近畿、中国及び九州北部の2府16県の広いエリアを営業範囲として、新幹線、在来線の特急を中心とする都市間輸送及び京阪神都市圏や広島、岡山等の地方中核都市を中心とする地域での都市圏輸送等を行っております。

事業の内容	主要な関係会社
鉄道事業 旅客自動車運送事業 船舶事業	当社、嵯峨野観光鉄道(株)、関西高速鉄道(株)、大阪外環状鉄道(株) 中国ジェイアールバス(株)、西日本ジェイアールバス(株) JR西日本宮島フェリー(株)

(2) 流通業

百貨店業のほかに、主要駅における物販・飲食業等を展開しております。

事業の内容	主要な関係会社
百貨店業 物販・飲食業 各種物品等卸売業 その他流通業	(株)ジェイアール西日本伊勢丹 当社、(株)ジェイアール西日本デイリーサービスネット、 (株)ジェイアール西日本フードサービスネット、 (株)ジェイアールサービスネット広島、(株)ジェイアールサービスネット岡山、 (株)ジェイアールサービスネット金沢、(株)ジェイアールサービスネット福岡、 (株)ジェイアール西日本ファッショングッズ ジェイアール西日本商事(株) JR西日本山陰開発(株)

(3) 不動産業

保有不動産を活用した不動産販売・賃貸業のほかに、ショッピングセンター運営業を展開しております。

事業の内容	主要な関係会社
不動産販売・賃貸業 ショッピングセンター運営業	当社、JR西日本不動産開発(株)、京都駅ビル開発(株)、大阪ターミナルビル(株)、 JR西日本プロパティーズ(株) JR西日本SC開発(株)、京都ステーションセンター(株)、富山ターミナルビル(株)、 山陽SC開発(株)、金沢ターミナル開発(株)、JR西日本アーバン開発(株)、 中国SC開発(株)、(株)和歌山ステーションビルディング、 (株)新大阪ステーションストア、JR西日本大阪開発(株)、(株)京都駅観光デパート

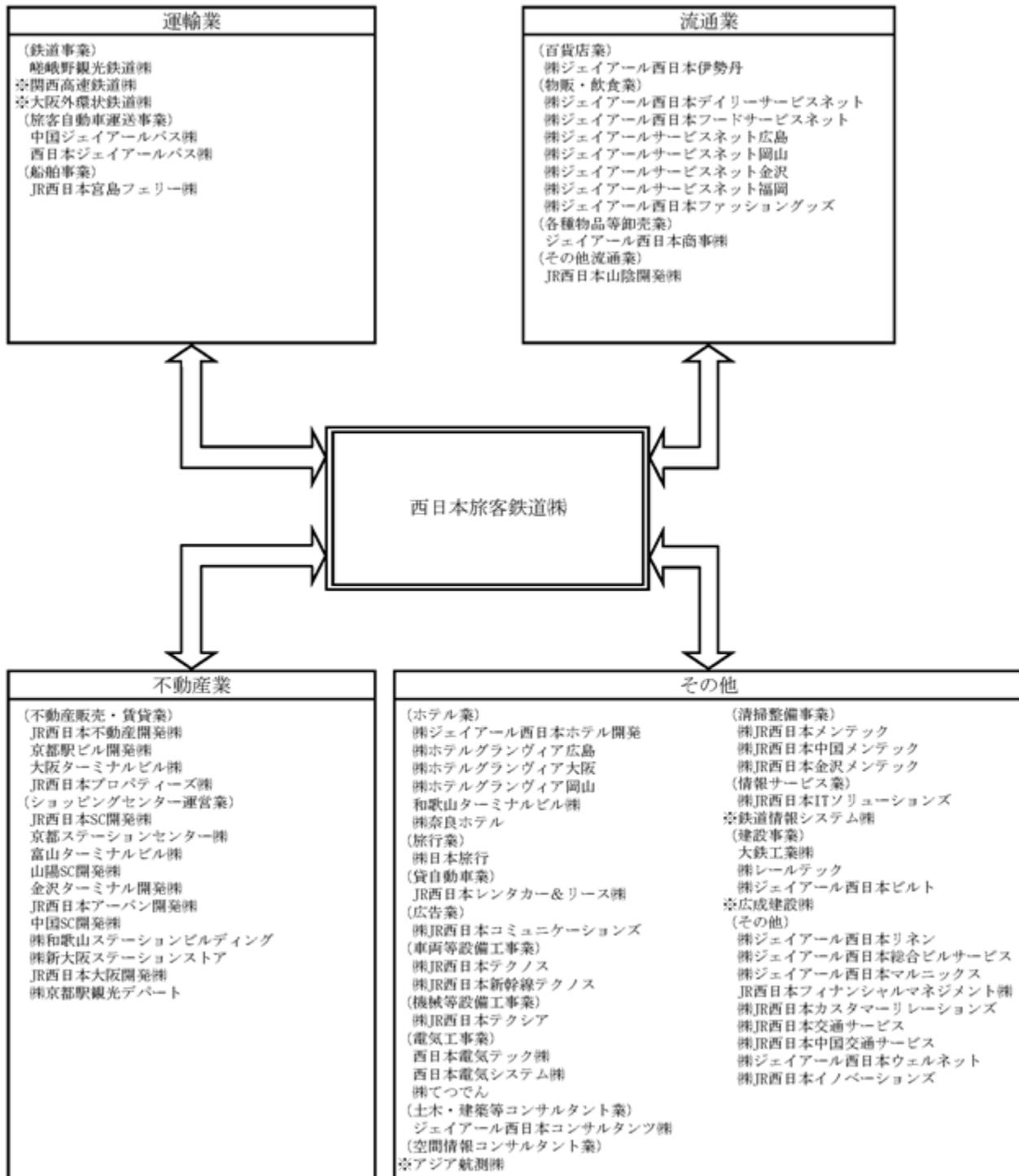
(4) その他

保有資産を活用したホテル業や広告業、鉄道事業と相乗効果の高い旅行業、建設事業等を営んでおります。

事業の内容	主要な関係会社
ホテル業	(株)ジェイアール西日本ホテル開発、(株)ホテルグランヴィア広島、 (株)ホテルグランヴィア大阪、(株)ホテルグランヴィア岡山、 和歌山ターミナルビル(株)、(株)奈良ホテル
旅行業	(株)日本旅行
貸自動車業	JR西日本レンタカー&リース(株)
広告業	(株)JR西日本コミュニケーションズ
車両等設備工事業	(株)JR西日本テクノス、(株)JR西日本新幹線テクノス
機械等設備工事業	(株)JR西日本テクシア
電気工事業	西日本電気テック(株)、西日本電気システム(株)、(株)てつでん
土木・建築等コンサルタント業	ジェイアール西日本コンサルタンツ(株)
空間情報コンサルタント業	アジア航測(株)
清掃整備事業	(株)JR西日本メンテック、(株)JR西日本中国メンテック、(株)JR西日本金沢メンテック
情報サービス業	(株)JR西日本ITソリューションズ、鉄道情報システム(株)
建設事業	大鉄工業(株)、(株)レールテック、(株)ジェイアール西日本ビルト、広成建設(株)
その他	(株)ジェイアール西日本リネン、(株)ジェイアール西日本総合ビルサービス、 (株)ジェイアール西日本マルニックス、JR西日本フィナンシャルマネジメント(株)、 (株)JR西日本カスタマーリレーションズ、(株)JR西日本交通サービス、 (株)JR西日本中国交通サービス、(株)ジェイアール西日本ウェルネット、 (株)JR西日本イノベーションズ

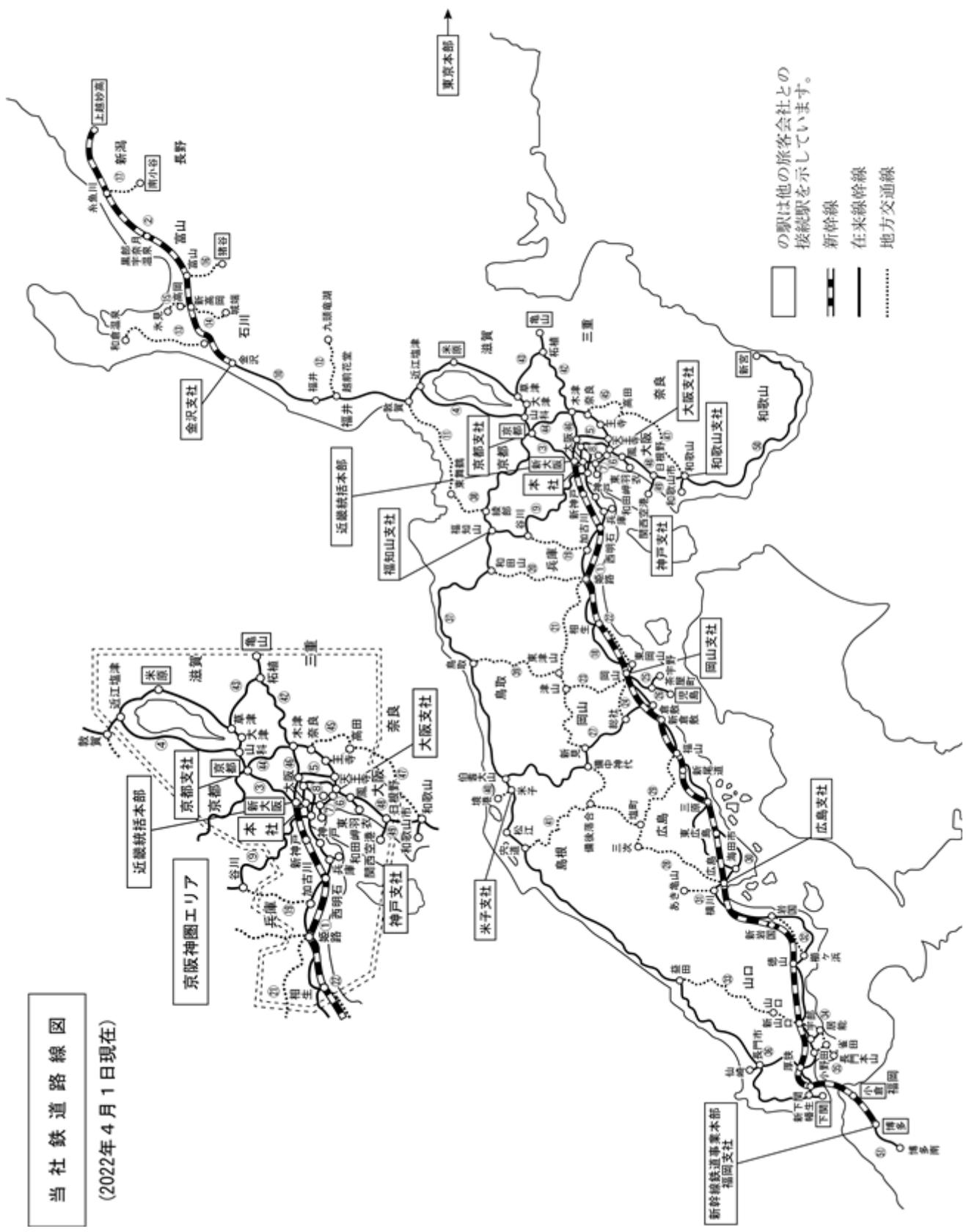
(注) 持分法適用関連会社であります。

以上に述べた事項の概要図は、次のとおりであります。



- (注) 1. 持分法適用関連会社であります。
 2. 各事業の区分ごとの会社名は主たる事業内容により記載しております。

- ① 山陽新幹線
- ② 北陸新幹線
- ③ 東海道本線
- ④ 湖西線
- ⑤ おおさか東線
- ⑥ 大阪環状線
- ⑦ 桜島線
- ⑧ JR東西線
- ⑨ 福知山線
- ⑩ 北陸本線
- ⑪ 小浜線
- ⑫ 越美北線
- ⑬ 七尾線
- ⑭ 城端線
- ⑮ 水見線
- ⑯ 高山本線
- ⑰ 大糸線
- ⑱ 山陽本線
- ⑲ 加古川線
- ⑳ 播但線
- ㉑ 姫新線
- ㉒ 赤穂線
- ㉓ 津山線
- ㉔ 吉野線
- ㉕ 宇野線
- ㉖ 本四備讃線
- ㉗ 伯備線
- ㉘ 雲備線
- ㉙ 福塩線
- ㉚ 島線
- ㉛ 部徳線
- ㉜ 岩徳線
- ㉝ 山口線
- ㉞ 宇部線
- ㉟ 小野田線
- ㊱ 美祢線
- ㊲ 山陰本線
- ㊳ 舞鶴線
- ㊴ 因美線
- ㊵ 境次線
- ㊶ 関西本線
- ㊷ 草津線
- ㊸ 奈良線
- ㊹ 桜井線
- ㊺ 町線
- ㊻ 和歌山線
- ㊼ 阪和線
- ㊽ 関西空港線
- ㊾ 紀勢本線
- ㊿ 博多線



当社鉄道路線図
(2022年4月1日現在)

4 【関係会社の状況】

名称	住所	資本金	主要な事業の内容	議決権の 所有割合	関係内容
(連結子会社)		百万円		%	
JR西日本不動産開発㈱	大阪市 北区	13,200	不動産販売・賃貸業	100.0	当社の駅構内用地等を賃借し、高架下貸付、駅ビル業等を営んでおります。 役員の兼任 13名
JR西日本SC開発㈱	大阪市 北区	8,539	不動産賃貸業	100.0	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 8名
京都駅ビル開発㈱	京都市 下京区	6,000	不動産賃貸業	61.9 (0.5)	当社の駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでおります。 役員の兼任 7名
大阪ターミナルビル㈱	大阪市 北区	5,500	不動産賃貸業	76.2	当社の駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでおります。 役員の兼任 9名
大鉄工業㈱	大阪市 淀川区	1,232	建設事業	51.8	当社の建設工事及び軌道工事等の請負等を行っております。 役員の兼任 7名
JR西日本宮島フェリー㈱	広島県 廿日市市	1,100	船舶事業	100.0	海上運送法に基づく海上運送事業等を行っております。 役員の兼任 5名
京都ステーションセンター㈱	京都市 下京区	1,000	不動産賃貸業	59.1 (59.1)	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 5名
和歌山ターミナルビル㈱	和歌山県 和歌山市	1,000	ホテル業	69.1 (69.1)	当社の駅構内用地等を賃借し、ホテル業等を営んでおります。 役員の兼任 3名
富山ターミナルビル㈱	富山県 富山市	550	不動産賃貸業	63.6 (63.6)	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 6名
山陽SC開発㈱	岡山市 北区	300	不動産賃貸業	100.0 (100.0)	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 5名
金沢ターミナル開発㈱	石川県 金沢市	300	不動産賃貸業	80.0 (80.0)	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 4名
㈱ジェイアール西日本リネン	大阪市 淀川区	290	リネンサプライ業	97.4	当社のリネン類等のサプライ業等を行っております。 役員の兼任 3名
㈱ジェイアールサービスネット岡山	岡山市 北区	230	日用品雑貨等小売業	100.0 (100.0)	当社より駅構内設備等を賃借し、駅構内等で小売業及び飲食業等を営んでおります。 役員の兼任 3名
嵯峨野観光鉄道㈱	京都市 右京区	200	鉄道事業	100.0	鉄道事業法に基づく鉄道事業等を行っております。 役員の兼任 9名
㈱ジェイアールサービスネット金沢	石川県 金沢市	200	日用品雑貨等小売業	100.0 (100.0)	当社より駅構内設備等を賃借し、駅構内等で小売業及び飲食業等を営んでおります。 役員の兼任 3名

名称	住所	資本金	主要な事業の内容	議決権の 所有割合	関係内容
ジェイアール西日本商事(株)	大阪府 吹田市	百万円 200	各種物品等卸売業	% 100.0 (20.2)	同社から鉄道資材等を購入して おります。 役員の兼任 6名
JR西日本山陰開発(株)	島根県 松江市	200	日用品雑貨等小売業・ 不動産賃貸業	100.0 (49.0)	当社より駅構内設備等を賃借 し、駅構内等で小売業、飲食 業及びショッピングセンター 等を営んでおります。 役員の兼任 6名
(株)JR西日本コミュニケーションズ	大阪市 北区	200	広告業	100.0	当社の広告宣伝業務及び広告 媒体の管理を行っております。 役員の兼任 5名
(株)JR西日本テクノス	大阪市 北区	161	車両等設備工事業	62.7	当社の車両設備等の保守修繕 を行っております。 役員の兼任 8名
(株)ジェイアール西日本総合ビルサービス	兵庫県 尼崎市	130	建物管理・整備・ 清掃業	100.0 (20.0)	当社の建物・施設の管理、整 備、保全、清掃等を行って おります。 役員の兼任 6名
中国ジェイアールバス(株)	広島市 南区	100	旅客自動車運送事業	100.0	当社と乗車券類について連絡 運輸契約を締結して おります。 役員の兼任 5名
西日本ジェイアールバス(株)	大阪市 此花区	100	旅客自動車運送事業	100.0	当社と乗車券類について連絡 運輸契約を締結して おります。 役員の兼任 5名
(株)ジェイアール西日本伊勢丹	京都市 下京区	100	百貨店業	60.0	駅構内用地の駅ビルを賃借 し、百貨店業を営んで おります。 役員の兼任 5名
(株)ジェイアール西日本デイリーサービスネット	兵庫県 尼崎市	100	日用品雑貨等小売業	100.0	当社より駅構内設備等を賃借 し、駅構内等で小売業を営 んでおります。 役員の兼任 8名
(株)ジェイアール西日本フードサービスネット	大阪市 淀川区	100	飲食業	100.0	当社より駅構内設備等を賃借 し、駅構内及び列車内で飲食 業等を営んで おります。 役員の兼任 5名
(株)ジェイアールサービスネット広島	広島市 東区	100	日用品雑貨等小売業	100.0 (100.0)	当社より駅構内設備等を賃借 し、駅構内等で小売業及び飲 食業等を営んで おります。 役員の兼任 6名
(株)ジェイアールサービスネット福岡	福岡市 博多区	100	日用品雑貨等小売業	100.0 (100.0)	当社より駅構内設備等を賃借 し、駅構内等で小売業及び飲 食業等を営んで おります。 役員の兼任 3名
(株)ジェイアール西日本ファッショングッズ	大阪市 淀川区	100	日用品雑貨等小売業	100.0 (100.0)	当社より駅構内設備等を賃借 し、駅構内等で小売業を営 んで おります。 役員の兼任 3名
(株)ジェイアール西日本ホテル開発	京都市 下京区	100	ホテル業	100.0	駅構内用地の駅ビルを賃借 し、ホテル業等を営んで おります。 役員の兼任 6名
(株)ホテルグランヴィア広島	広島市 南区	100	ホテル業	93.8 (93.8)	当社の駅構内用地等でホテル 業等を営んで おります。 役員の兼任 2名
(株)ホテルグランヴィア大阪	大阪市 北区	100	ホテル業	53.8 (53.8)	駅構内用地の駅ビルでホテル 業等を営んで おります。 役員の兼任 1名

名称	住所	資本金	主要な事業の内容	議決権の 所有割合	関係内容
(株)ホテルグランヴィア岡山	岡山市 北区	百万円 100	ホテル業	% 94.2 (94.2)	当社の駅構内用地等でホテル業等を営んでおります。 役員の兼任 3名
(株)奈良ホテル	奈良県 奈良市	100	ホテル業	100.0	当社の用地等を賃借し、ホテル業等を営んでおります。 役員の兼任 3名
(株)日本旅行	東京都 中央区	100	旅行業	79.8	当社の乗車券等の受託販売等を行っております。 役員の兼任 4名
(株)JR西日本テクシア	兵庫県 尼崎市	100	機械等設備工事業	69.1 (17.1)	当社の機械設備等の開発、設計、製造、保守修繕等を行っております。 役員の兼任 6名
(株)てつでん	大阪府 豊中市	100	電気工事業	66.6	当社の電気設備等の開発、設計、製造等を行っております。 役員の兼任 5名
(株)JR西日本メンテック	大阪市 淀川区	100	清掃整備事業	100.0	当社の車両清掃等の受託業務を行っております。 役員の兼任 9名
(株)レールテック	大阪市 淀川区	100	建設事業	100.0	当社の鉄道線路に関連する検査・保守等の受託業務を行っております。 役員の兼任 7名
JR西日本アーバン開発(株)	神戸市 東灘区	98	不動産賃貸業	94.0 (94.0)	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 10名
西日本電気テック(株)	大阪市 淀川区	90	電気工事業	100.0	当社の電気設備の検査等の受託業務を行っております。 役員の兼任 6名
西日本電気システム(株)	大阪府 吹田市	81	電気工事業	100.0	当社の電気設備等の保守修繕を行っております。 役員の兼任 6名
(株)JR西日本新幹線テクノス	福岡県 春日市	80	車両等設備工事業	100.0 (100.0)	当社の車両設備等の保守修繕を行っております。 役員の兼任 8名
(株)JR西日本中国メンテック	岡山市 北区	80	清掃整備事業	100.0 (100.0)	当社の車両清掃等の受託業務を行っております。 役員の兼任 4名
(株)ジェイアール西日本マルニックス	大阪市 淀川区	80	貨物自動車運送事業	100.0	当社の荷物の取扱い及び集配業務等を営んでおります。 役員の兼任 7名
中国SC開発(株)	広島市 南区	75	不動産賃貸業	100.0 (100.0)	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 6名
(株)和歌山ステーションビルディング	和歌山県 和歌山市	75	不動産賃貸業	82.5 (82.5)	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 3名
(株)ジェイアール西日本ビルト	大阪市 北区	70	建設事業	84.0 (84.0)	当社の建物の調査、検査、保守及び建築工事等の請負等を行っております。 役員の兼任 8名

名称	住所	資本金	主要な事業の内容	議決権の 所有割合	関係内容
(株)新大阪ステーションストア	大阪市 淀川区	百万円 60	不動産賃貸業	% 100.0 (100.0)	当社の駅構内設備等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 4名
JR西日本プロパティーズ(株)	東京都 港区	50	不動産販売・賃貸業	70.0	不動産分譲、不動産賃貸業等を営んでおります。 役員の兼任 7名
JR西日本大阪開発(株)	大阪市 北区	50	不動産賃貸業	100.0 (100.0)	当社の駅構内用地等を賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 7名
ジェイアール西日本コンサルタンツ(株)	大阪市 淀川区	50	土木・建築等コンサルタント業	100.0	当社の土木・建築等の設計及びコンサルタント業務等を行っております。 役員の兼任 9名
JR西日本フィナンシャルマネジメント(株)	大阪市 淀川区	50	経理業務受託業	100.0	当社及びグループ会社の経理業務等の受託業務を行っております。 役員の兼任 6名
(株)JR西日本カスタマーリレーションズ	兵庫県 尼崎市	50	コールセンター運営業	100.0	当社のコールセンター運営等の受託業務を行っております。 役員の兼任 6名
(株)JR西日本交通サービス	兵庫県 尼崎市	50	駅業務等運営業	100.0	当社の駅業務等の受託業務を行っております。 役員の兼任 9名
(株)JR西日本中国交通サービス	広島市 東区	50	駅業務等運営業	100.0 (100.0)	当社の駅業務等の受託業務を行っております。 役員の兼任 4名
(株)JR西日本ITソリューションズ	大阪市 淀川区	48	情報サービス業	100.0	情報処理システムの設計及び情報処理業務等を行っております。 役員の兼任 4名
(株)京都駅観光デパート	京都市 南区	40	不動産賃貸業	96.3 (96.3)	駅構内用地の駅ビルを賃借し、ショッピングセンターを営んでおります。 役員の兼任 5名
JR西日本レンタカー&リース(株)	兵庫県 尼崎市	30	貸自動車業	78.6 (9.7)	当社の駅前等において貸自動車業を営んでおります。 役員の兼任 3名
(株)JR西日本金沢メンテック	石川県 金沢市	30	清掃整備事業	100.0 (100.0)	当社の車両清掃等の受託業務を行っております。 役員の兼任 4名
(株)ジェイアール西日本ウェルネット	大阪市 北区	10	福利厚生施設等運営業	100.0	当社及びグループ会社の福利厚生業務等の受託業務等を行っております。 役員の兼任 7名
(株)JR西日本イノベーションズ	大阪市 北区	10	投資関連事業	100.0	当社の資本戦略業務等を一部受託しております。 役員の兼任 7名

名称	住所	資本金	主要な事業の内容	議決権の 所有割合	関係内容
(持分法適用関連会社) 関西高速鉄道㈱	大阪市 福島区	百万円 80,835	鉄道事業	% 30.4	鉄道事業法に基づく鉄道事業 を行っております。 役員の兼任 1名
大阪外環状鉄道㈱	大阪市 中央区	24,637	鉄道事業	25.7 (1.2)	鉄道事業法に基づく鉄道事業 を行っております。 役員の兼任 2名
アジア航測㈱	東京都 新宿区	1,673	空間情報コンサルタン ト事業	28.2	当事業に関する航空測量、 コンサルタント業務等を行っ ております。 役員の兼任 1名
鉄道情報システム㈱	東京都 渋谷区	1,000	情報サービス業	24.1	鉄道に関する情報その他の情 報処理業務の受託等を行って おります。 役員の兼任 2名
広成建設㈱	広島市 東区	780	建設事業	37.6 (16.1)	当社の建設工事及び軌道工事 等の請負等を行っております。 役員の兼任 6名

- (注) 1 議決権に対する所有割合の括弧書は、内数で間接所有の割合であります。
- 2 上記関係会社のうち、有価証券報告書を提出している会社は関西高速鉄道㈱及びアジア航測㈱であります。
- 3 上記連結子会社は、売上高(連結会社相互間の内部売上高を除く。)の連結売上高に占める割合がそれぞれ100分の10以下であるため、主要な損益情報等を記載しておりません。

5 【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

(2022年3月31日現在)

セグメントの名称	従業員数	
運輸業	23,606	(4,432)
流通業	2,856	(3,181)
不動産業	1,563	(214)
その他	18,754	(2,682)
合計	46,779	(10,509)

(注) 従業員数は就業人員数であり、括弧書は外数で臨時従業員の年間平均雇用人員数であります。

(2) 提出会社の状況

(2022年3月31日現在)

従業員数	平均年齢	平均勤続年数	平均年間給与
22,715 (4,372) 人	38.1 歳	14.9 (15.6) 年	5,667,009 円

セグメントの名称	従業員数	
運輸業	22,536	(4,349)
流通業	1	(1)
不動産業	116	(18)
その他	62	(4)
合計	22,715	(4,372)

(注) 1 従業員数は就業人員数であり、括弧書は外数で臨時従業員の年間平均雇用人員数であります。

2 平均年齢、平均勤続年数及び平均年間給与は、従業員数から受入出向者数(455名)を除いたものについての数値であります。

3 平均勤続年数欄の括弧書は、国鉄における勤続年数を通算した平均勤続年数であります。

4 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。

(3) 労働組合の状況

労働組合の現況

当社には、現在以下の組合があります。

(2022年4月1日現在)

労働組合名	組合員数	上部団体
西日本旅客鉄道労働組合 (JR西労組)	22,243 ^人	日本鉄道労働組合連合会
国鉄労働組合西日本本部 (国労西日本)	258	国鉄労働組合
ジェーアール西日本労働組合 (JR西労)	249	全日本鉄道労働組合総連合会
全日本建設交運一般労働組合西日本鉄道本部 (建交労西日本鉄道本部)	12	全日本建設交運一般労働組合
国鉄西日本動力車労働組合 (動労西日本)	2	国鉄動力車労働組合総連合会

(注) 1 括弧書は、労働組合名の略称であります。

2 組合員数には、臨時従業員等は含んでおりません。

西日本旅客鉄道労働組合、国鉄労働組合西日本本部、ジェーアール西日本労働組合及び全日本建設交運一般労働組合西日本鉄道本部との間において、労働協約を締結しており、この労働協約に基づき、経営協議会、団体交渉等を行っております。

当社の労使関係の理念は「労働協約」に集約されており、その基本とするところは、「会社・組合双方が信義誠実の原則に従い健全な労使関係を確立し、基幹事業である鉄道の安全を基盤として企業の健全な発展と社会的使命の達成を図るとともに、社員たる組合員とその家族の幸福を増進する」ことにあります。このような観点から、労使が十分意思疎通を図り、労使相互信頼のもと、健全かつ安定した労使関係の構築をめざして努力しております。

なお、子会社の労働組合の状況については、特記すべき事項はありません。

労働組合等と係争中の労働事件について

2022年5月1日現在、当社と労働組合等との間で係争中の労働事件はありません。

第2 【事業の状況】

1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

(1) 当社グループを取り巻く経営環境

当社グループを取り巻く経営環境は、自然災害の激甚化、人口減少に伴う市場の縮小や労働力の減少に加え、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言の長期化や変異株の拡大等により、社会経済活動全般が大きな影響を受け、当社グループにおいても、観光のご利用減、出張の抑制等の出控えや消費の減退等、ご利用が大きく減少するとともに、回復の見通しは不透明な状況です。また、国際情勢も不安定さを増しており、引き続き、かつてない厳しい環境におかれています。

さらに、コロナ禍を契機に、ICTツールの活用によるデジタル空間の拡がり、働き方を含めた暮らしの多様化、価値観の変化等、お客様のニーズの変化が加速し、想像していた未来の姿が一気に到来するとともに、これからの変化を想像することが難しい状況になってきています。

(2) 経営の基本方針

当社グループは、「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」という確固たる決意のもと、事故の反省と教訓を重く受け止め、被害に遭われた方々への真摯な対応、安全性向上の取り組み、変革の推進という「経営の3本柱」を今後も経営の最重要課題として取り組んでいきます。

変化の予測が難しい社会だからこそ、暮らしを支える企業グループとして、「人々が出会い、笑顔が生まれる、安全で豊かな社会」という「めざす未来」の実現に向けて地域と共に歩み続けます。

- ・経営の根幹は基幹事業としての鉄道の安全であり、「JR西日本グループ鉄道安全考動計画 2022」（以下、「安全考動計画 2022」）を堅持し、「組織全体で安全を確保する仕組み」と「安全最優先の風土」の構築に取り組むとともに、ハード・ソフトの組み合わせによる安全対策を進め、さらなる安全性向上に努めます。
- ・人と人との出会いやつながり、地域同士の結びつきで生まれる「笑顔」は、社会が変化しても変わらない価値であり、出会い、つながることによりイノベーションも生まれます。だからこそ、当社グループは人と人、地域をつなぎ、暮らしを支える地域共生企業として成長し続けます。そのために、新たな移動の創出や暮らしの提案に取り組み、「訪れたい、住みたいまちづくり」を進めていきます。
- ・一方で、繰り返し起こる災禍や、お客様・社会の行動変容によるご利用水準の低下を考えれば、鉄道の高コストな事業構造の改革が必要不可欠です。
- ・地域交通については、大量輸送という観点で鉄道の特性を發揮できず、地域にお住まいの方々のニーズに必ずしもお応えできるものとはなっていないことから、様々なご利用に適した輸送の形や新しい交通体系を地域と共に模索していきます。
- ・加えて、変化対応力を高めるため、イノベーションを生み出す文化の醸成、人財の多様化、ガバナンス強化に向けた機構・体制構築、グループデジタル戦略の推進に取り組めます。

(3) 中長期的経営戦略

当社グループは、「JR西日本グループ中期経営計画2022」（以下、「中計2022」）に基づき、「めざす未来～ありたい姿」の実現に向け、グループ一体で取り組みを推進してきました。

2020年10月には、経営環境の変化を踏まえ、中長期的な財務基盤の回復、社会変化を捉えた変革、安全と成長への道筋を示すべく、次期中期経営計画期間となる2027年度までを見通したうえでの方針策定と2022年度までの経営指標の見直しを行いました。

この見直しにおいては、コロナ禍からの経営再建と事業構造改革の行程を、「変革・復興期（第期）」（～2022年度）、「変革・復興期（第期）」（2023～2027年度）、「進化・成長期」（2028年度～）の三期で捉え、各期に応じた優先順位付けを行っています。全期を通じて安全性の向上と地域共生に取り組みつつ、「変革・復興期」においては構造改革と財務基盤の立て直しによる経営の強靱化に取り組めます。特に「変革・復興期（第期）」では変化対応力を高めるべく、企業改革に集中的に取り組む、その後の「進化・成長期」におけるさらなる発展につなげていきます。

なお、本見直し計画では、「変革・復興期」全般にわたる経営の方向性と、そのための「変革・復興期（第期）」の取り組み・経営指標を示しています。「変革・復興期（第期）」の具体的計画は、今後の社会変化を踏まえ次期中期経営計画で改めて策定します。

以上を踏まえた中長期戦略は、限られた資源で最大限の効果を発揮させるため、以下4つを軸に再構築します。

- 「福知山線列車事故を原点とした安全性向上」…「全期」
- 「地域共生の深耕と新たな価値創造への挑戦」…「全期」
- 「経営の強靱化」…「変革・復興期（第 期）」、「変革・復興期（第 期）」
- 「変化対応力を高める企業改革」…「変革・復興期（第 期）」

福知山線列車事故を原点とした安全性向上

- ア．「組織全体で安全を確保する仕組み」と「安全最優先の風土」の構築
 - ・福知山線列車事故後の安全の取り組みを教訓に照らして振り返り、組織として継承していくとともに、一人ひとりの考動に結びつける取り組みを推進
 - ・ルールや仕組みを定めて、それを守ることによる安全確保に加え、一人ひとり及び組織がより能動的に考動することによる安全確保を推進
- イ．踏切・ホームの安全対策の充実
 - ・お客様との接点である踏切・ホームにおける安全対策をさらに推進
- ウ．鉄道労災対策
 - ・労働災害防止に向けて、過去の事象を踏まえた対策を実施するとともに、労災につながる作業自体の削減に向けた検査の車上化等を推進
- エ．自然災害対策（防災・減災）、防犯対策
 - ・自然災害の激甚化に備え、重要施設への浸水等を想定した対策等も推進
 - ・列車内での犯罪行為に対する抑止力の向上、効率的な訓練による対応力向上
- オ．新型コロナウイルス感染防止
 - ・お客様の感染拡大防止に向けて、駅・車内での消毒や設備の抗ウイルス・抗菌化等を推進
 - ・混雑回避に資するリアルタイムかつ詳細な情報提供

地域共生の深耕と新たな価値創造への挑戦

- ア．地域共生の深耕

当社グループがこれまで築いてきた、新幹線を基軸とした各エリアの鉄道ネットワークの充実と地域に根差した生活サービスとの融合により「訪れたい、住みたいまちづくり」につながるスパイラルアップの展開にさらに磨きをかけ、地域の中核都市の発展への寄与と分散型社会への適応につなげます。

そのためにも、デジタル技術も活用し、さらに便利で魅力的な移動・生活サービスを創造・提供します。

 - ・広域鉄道ネットワーク充実のための山陽新幹線の利便性向上と北陸新幹線の新大阪への早期全線開業
 - ・大阪・関西万博を契機とする関西都市圏ブランドの確立（鉄道ネットワークの利便性向上、重点線区でのまちづくりに向けた拠点駅開発推進）、将来の成長を見据えた基盤づくり
 - ・「せとうちパレットプロジェクト」をはじめとした、鉄道・創造事業、地域が一体となった西日本各エリアの魅力創出
 - ・ICOCA、MaaS、ネット予約サービスのシームレスな連携及び会員・ポイント共通化、データ利活用を通じた個々のお客様に合わせた便利で魅力ある移動・生活サービスの提供
 - ・事業スキームの多様化、他社協業や再開発事業への参画によるサステナブルなまちづくり、地域のコミュニティを創出する生活密着型商業施設の展開
- イ．最適な地域交通体系の模索・実現

引き続き全ての線区を対象に、ご利用に応じた列車ダイヤの適正化に取り組むとともに、鉄道の特性が発揮できないと考えられる線区については、イノベーションの力も活用しながら、地域のニーズにより適した持続可能な新しい交通体系を、積極的に地域と共に模索し早期に実現していきます。
- ウ．新たな価値創造への挑戦

既存資源の最大活用や社会変化に対応した多様な暮らし方や働き方の提案につながる新たな価値を提供します。

 - ・多拠点生活者向けの「住まいのサブスク」、不動産・ホテルにおける既存施設を柔軟に活用したサービス（シェアオフィス等）によるテレワーク・ワーケーション拠点の市場開拓や、新たな移動ニーズに対応するサービス創造
 - ・データ分析を通じて得られたソリューション技術の外部展開、既存の事業資産を新たな用途で活用した事業展開への挑戦

経営の強靱化

ア．財務基盤の早期回復による財務健全性の確保

今後新たな感染症や自然災害といった災禍が起こった場合でも、社会インフラを担う企業グループとしての使命を果たし続けていくために、また、変化対応力を向上させ、さらなる発展につなげるためにも、早期に財務基盤の回復を図ります。

資金使途の優先順位は、安全投資、債務削減・成長投資・株主還元とし、基幹事業である鉄道の安全投資を最優先に、早期の債務削減に重点を置くとともに、より効果の高い成長投資と長期安定的な株主還元を実行します。

イ．構造改革

予測困難な未来に対応しながら価値を提供し続けるとともに、行動変容によりご利用減少が継続したとしても安定した利益が創出できる事業構造への改革を進めます。

- ・生産性向上（CBM 確立を軸とするメンテナンスのシステムチェンジ、駅での販売のあり方見直し等）

Condition Based Maintenance：設備状態の常時監視による品質と効率性を両立させる予防保全

- ・鉄道輸送におけるご利用ピーク時間帯や時期の平準化に応じた列車ダイヤの適正化
- ・創造系各事業における市場変化に柔軟に対応したスピーディな事業ポートフォリオの見直しやアライアンス強化、業務プロセス見直しによる高効率化の実現
- ・組織構造改革、働き方改革による本社・支社機能の見直しと間接部門の生産性向上

変化対応力を高める企業改革

ア．企業風土改革、人財、組織

変化の予測が難しい社会において成長し続けるためには、既存事業のオペレーション改善や強みの深掘りといった既存分野と、環境変化に対応した新たな機会獲得や事業領域の開拓といった新規分野の両面において、果敢に挑戦し、さまざまな人やパートナーと出会い、試行錯誤を積み重ね、イノベーションを起こすことが重要です。それを実現していくのは人財であり、人の可能性を最大限引き出し、成長できる場づくりを重視して、組織と人財が共に変化に対応し成長していくための基盤づくりに取り組みます。

- ・不確かなものへの挑戦を促す企業風土への改革
- ・多様な人財が活躍し、それぞれが認め合い、能力を高め合う組織風土構築とさらなる成長支援
- ・グループ経営強化を実現する実行力と変化対応力を兼ね備えた組織と仕組みの構築

イ．JR西日本グループデジタル戦略の推進

デジタル技術により当社グループが持つ豊富で多彩なデータの利活用を促進し、駅や店舗、地域のリアルな体験へとつなげることで、新しい価値を生み、提供し続け、西日本エリアの活性化に貢献、さらにそのプロセスを通じた業務変革を進めます。

< デジタル戦略の軸 ～ 3つの「再構築」～ >

顧客体験の再構築（お客様ニーズに応じたサービスのあり方の追求）

鉄道システムの再構築（技術ビジョンの実現）

従業員体験の再構築（働き方改革）

(4) 対処すべき課題

「中計2022」の見直しにおいては、お客様の行動変容による市場構造の変化に対応するために、鉄道の高コストな事業構造を改革すること、新たな価値を創造すること、ならびにグループ全体で予測困難な未来への変化対応力を向上させることが重要な経営課題です。

引き続き、ご利用回復の見通しを立てることが困難な状況に変わりはなく、また、コロナ禍の収束後も、お客様の志向や通勤、出張のご利用等、質・量双方において、従来どおりに戻ることはないと考えています。

しかしながら、社会の変化を変革の契機と捉え、当社グループの存在意義、変わらぬ価値観を改めて確認し、安全性の向上に取り組むとともに、大阪・関西万博開催といった機会も活かし、地域と共に成長し続け、持続可能な社会づくりに貢献していきます。

あわせて、当社グループが取り組むサステナビリティにかかる重点分野のひとつである地球環境について、脱炭素社会の実現に向け、環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン2050」で掲げた、2050年に当社グループ全体のCO2排出量「実質ゼロ」をめざすとともに、その達成に向け、2030

年度にCO2排出量46%削減（2013年度比）をめざします。また、気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の提言への賛同を表明しており、提言に基づく情報開示を行っていきます。

さらに、これまで「JR西日本技術ビジョン」の具体化に挑戦する駅としてさまざまな実証実験を行ってきた「うめきた（大阪）駅」をイノベーションの実験場「JR WEST LABO」の中心と位置づけ、オープンイノベーションを加速させていきます。「JR WEST LABO」でのさまざまなパートナーとの共創により、新たな価値創造を推進するとともに、経営課題や社会課題を解決する最先端の技術を社会に発信し続けていきます。

なお、文中における将来に関する事項は、当有価証券報告書提出日において当社グループが判断したものであります。

2 【事業等のリスク】

有価証券報告書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、経営者が連結会社の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があると認識している主要なリスクは、以下のようなものがあります。

なお、文中における将来に関する事項は、当有価証券報告書提出日において当社グループが判断したものであります。

(1) 安全対策について

鉄道事業においては、事故が発生した場合、お客様の生命・財産に係る大きな被害をもたらすことがあり、経営に対しても甚大な影響を及ぼすことがあります。

鉄道を基幹事業とする当社においては、安全で安心され信頼される質の高い輸送サービスを提供していくことが、最重要課題であると考えております。

しかしながら、2005年4月25日、福知山線塚口駅～尼崎駅間において極めて重大な事故を惹き起こしました。決してこのような事故を起こさないとの決意のもと、企業としてのめざすべき姿、価値観を示した「企業理念」及び安全に関する具体的行動指針として「安全憲章」を新たに制定し、これらの具現化に向けた取り組みを進めております。2018年2月には「安全考動計画2022」を策定し、さらなる安全レベル向上をめざし、重大な事故や労働災害の未然防止に向けた取り組みを開始しております。

また、2006年に施行された改正鉄道事業法に基づき制定した「鉄道安全管理規程」のもと、安全管理体制の確立に努めており、新型コロナウイルス感染症の影響下においても着実に取り組んでまいります。

(2) 鉄道事業に係る法律関連事項について

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

鉄道事業者は、本法の定めにより、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、運賃及び一定の料金の上限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）。

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（以下「JR会社法改正法」という。）（平成13年法律第61号）

東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社（以下「本州旅客会社」という。）を「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（以下「JR会社法」という。）（昭和61年法律第88号）」の適用対象から除外するJR会社法改正法が2001年12月1日（以下「施行日」という。）に施行されました。すなわち、本州旅客会社においては、JR会社法に定められる発行する株式等の募集及び長期借入金の認可（第5条）、重要な財産の譲渡等の認可（第8条）等の全ての規定の適用から除外されております。

なお、本法附則により、国土交通大臣は、国鉄改革の経緯を踏まえ、利用者の利便の確保等を図るため、本州旅客会社及びその鉄道事業の全部又は一部を譲受・合併・分割・相続により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（以下「新会社」という。）がその事業を営むに際し、当分の間配慮すべき事項に関する指針として以下の3点について定めることとされております。この指針は2001年11月7日に告示され、2001年12月1日から適用となっております。国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保する必要があるときには新会社に対し指導及び助言をすることができ、さらに新会社が正当な理由がなく指針に反する事業経営を行ったときには勧告及び命令をすることができるとされております。

・指針に定められる事項

- (a) 会社間（新会社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、九州旅客鉄道株式会社及び貨物会社との間をいう。以下同じ。）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の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
- (b) 日本国有鉄道の改革の実施後の輸送需要の動向その他の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
- (c) 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

また、施行日の前に本州旅客会社が発行した社債について、JR会社法第4条の一般担保の規定が施行日以後もなおその効力を有するとするなど、一定の経過措置が定められております。

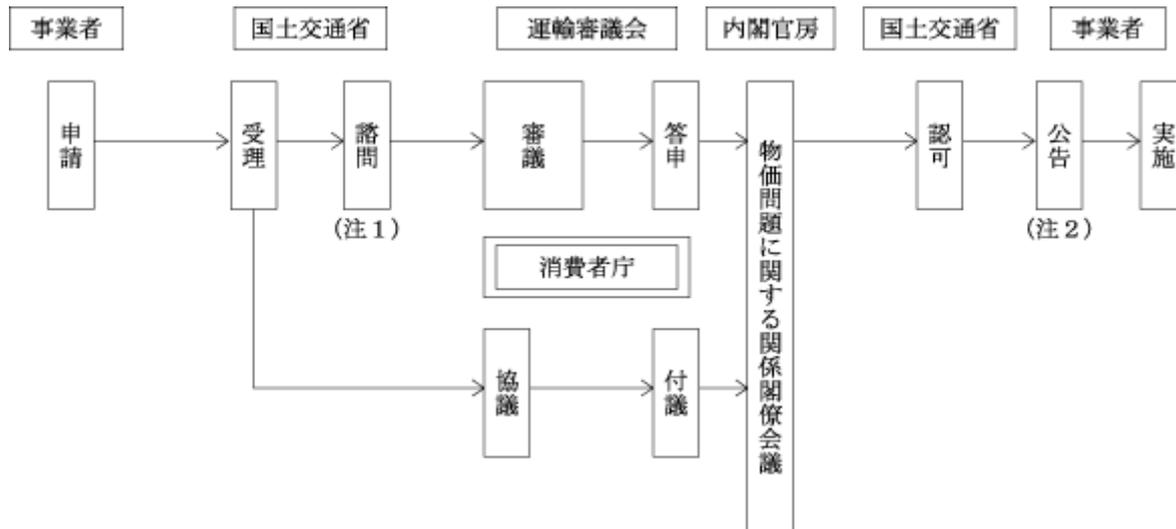
(3) 運賃及び料金の設定又は変更について

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おります（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・変更並びに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次のようになっております。



(注) 1 鉄道事業法第64条の2に基づく手続きであります。また、国土交通省設置法（平成11年法律第100号）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おります。

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等を図るため、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、遠距離逓減制を加味したものとしております。

運賃改定に対する当社の考え方

ア．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、2014年4月及び2019年10月）を除くと、これまで運賃改定を実施していません。

大手民営鉄道事業者の場合、兼業部門も含めた総合的な経営判断に立って鉄道事業部門の税引後当期純利益に先行き赤字が見込まれる場合に運賃改定の申請が行われ、上記の手続きを経て改定が実施されている例が多いと見受けられます。当社の場合、兼業部門収入の全収入に占める割合が著しく小さいこと等を踏まえた上で、適正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ものと考えております。

イ．事業経営に当たっては、収入の確保と合理化努力を進め能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上で、株主に対する配当に加え、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。

ウ．鉄道事業の原価構成に大きな影響を与える設備投資については、事業者の明確な経営責任の下で主体的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。

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。

ア．西日本旅客鉄道株式会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。）を超えないものである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。

イ．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。

ウ．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（注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（注2）
- ・ 事業報酬率 = 自己資本比率（注3） × 自己資本報酬率（注4） + 他人資本比率（注3） × 他人資本報酬率（注4）

（注）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

エ．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(ア)又は(イ)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（鉄道事業法第16条第5項）。

（ア）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

（イ）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

鉄道運賃・料金制度に関する動き

新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化や、デジタル技術の発展・普及への対応等、鉄道を取り巻く社会状況が大きく変化していることを踏まえ、国土交通省により2022年2月に「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」が設置され、これからの時代に求められる鉄道運賃・料金のあり方が議論されているところです。

将来的に現行の鉄道運賃・料金制度等に変更が生じた場合、当社の経営成績に影響を与える可能性があります。

(4) 整備新幹線計画について

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に基づき整備計画が決定された、北陸新幹線（東京都・大阪市）、北海道新幹線（青森市・札幌市）、東北新幹線（盛岡市・青森市）、九州新幹線（鹿児島ルート〔福岡市・鹿児島市〕）及び九州新幹線（西九州ルート〔福岡市・長崎市〕）の5路線を指し、このうち当社は北陸新幹線（上越市・大阪市）の営業主体となっております。

この5路線については、国鉄の経営悪化等のため建設が見合わされておりましたが、以下のとおり、JR発足後財源問題等の解決等整備スキームの構築が図られ、順次着工されてまいりました。これまでに北陸新幹線（長野・金沢間）、東北新幹線（盛岡・新青森間）、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）及び北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業し、現在、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）及び九州新幹線（長崎ルート〔武雄温泉・長崎間〕）

の3路線において、建設主体である独立行政法人鉄道建設・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。

[整備スキームの構築]

- ・1988年8月(政府・与党申合せ) 3線5区間の着工優先順位及び整備規格等を決定
- ・1990年12月(政府・与党申合せ) 並行在来線はJRから経営分離すること等を決定
- ・1996年12月(政府与党合意) JR負担は受益の範囲内の貸付料等とすること等を決定
- ・2000年12月(政府・与党申合せ) 新たな着工区間、整備規格・整備期間の見直し等を決定
- ・2004年12月(政府・与党申合せ) 新たな着工区間、整備規格・整備期間の見直し等を決定
- ・2011年12月(政府・与党確認事項) 今後の整備新幹線の取扱いについて確認

< 2011年12月政府・与党確認事項における北陸新幹線に関わる内容 >

新たな区間については、収支採算性と投資効果を改めて確認した上で、以下の条件が整い、かつ、課題について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工。

区間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
白山総合車両基地・敦賀間	・JR西日本の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	長野・白山総合車両基地間の開業(2014年度末)から概ね10年強後

- ・2015年1月(政府・与党申合せ) 今後の整備新幹線の取扱いについて確認
- < 2015年1月政府・与党申合せにおける北陸新幹線に関わる内容 >
- 北陸新幹線金沢・敦賀間の完成・開業時期を2025年度から3年前倒しし、2022年度末の完成・開業をめざす。

[北陸新幹線のうち当社管内の着工・開業]

- ・1992年8月 石動・金沢間(24km) 新幹線鉄道規格新線(スーパー特急方式)着工
- ・2001年4月 上越・富山間(110km) フル規格着工
(うち糸魚川・黒部宇奈月温泉間は1993年9月に新幹線鉄道規格新線〔スーパー特急方式〕として着工され、この時点でフル規格化された。)
- ・2005年4月 富山・金沢間(59km) フル規格着工
(うち石動・金沢間は1992年8月に新幹線鉄道規格新線〔スーパー特急方式〕として着工され、この時点でフル規格化された。)
- 福井駅部 着工
- ・2006年4月 白山総合車両所 着工
- ・2012年6月 白山総合車両所・敦賀間(114km) 着工
- ・2015年3月 長野・金沢間 開業

整備新幹線建設の費用負担

整備新幹線の建設費は、1996年12月の政府与党合意に基づき1997年に全国新幹線鉄道整備法及び関連法令が改正され、「国、地方公共団体及び旅客会社が負担すること」、「旅客会社の負担は、整備新幹線の営業主体となる旅客会社が支払う受益の範囲を限度とした貸付料等をあてること」と定められております。

また、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の交付する既設新幹線の譲渡収入の一部を財源とする交付金については、国の負担すべき費用の一部とみなすこととされております。

なお、整備新幹線の営業主体であるJRが支払う貸付料の額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構施行令」第6条において、当該新幹線開業後の営業主体の受益に基づいて算定された額(定額部分)に、貸付けを受けた鉄道施設に関して同機構が支払う租税及び同機構の管理費の合計額を加えた額を基準として、同機構において定めるものとされております。

北陸新幹線上越妙高・金沢間の貸付料につきましては、同機構により算定された定額部分の年額80億円が当該新幹線開業に伴う当社の受益の範囲内にあると判断し、2015年3月に同機構との合意に至るとともに、当該貸付料の額について、同機構は2015年3月に国土交通大臣の認可を受けております。

今後開業が予定されている区間の貸付料につきましても、同様に、当社と同機構との合意を経て決定されるものと認識しております。

北陸新幹線に対する当社の考え方

2011年12月の政府・与党確認事項に基づき、国土交通省から当社に対して、白山総合車両基地・敦賀間の建設着工の同意、並びに軌間可変電車を導入し新幹線と在来線との間で直通運転を行う計画についての意向確認がありました。

当社としては、新幹線整備により大幅な時間短縮効果が見込まれることから、早期の大阪までの全線開業が望ましいと考えております。しかし、関西・中京圏と北陸圏との結節点である敦賀までの整備であっても、一定の時間短縮効果が期待されることに加え、軌間可変電車で運行すれば敦賀での乗換が回避されることから、2012年4月、白山総合車両基地・敦賀間の建設着工に同意するとともに、軌間可変電車を導入する計画についても異存ない旨、国土交通省へ回答しております。なお、軌間可変電車の導入にあたっては、安全性、耐久性及び保守性の確認と雪対策等の課題への対応を十分見極める必要があると考えておりました。

その後、2018年8月に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、九州新幹線（西九州ルート）検討委員会より九州新幹線（西九州ルート）への軌間可変電車の導入断念が報告されました。これを踏まえて、国土交通省より北陸新幹線への軌間可変電車の導入は難しいとの考えが報告されました。報告にあたり、北陸新幹線の営業主体である当社に対して、国土交通省より、北陸新幹線への軌間可変電車の導入に関する意向確認があり、当社としては、2022年度末に迫る金沢～敦賀間の開業には間に合わないこと、また新大阪開業までの暫定的かつ短期間の軌間可変電車への投資判断は選択し得ないことから、北陸新幹線に軌間可変電車を導入することはできない旨を回答いたしました。

一方、2017年10月には国土交通省から独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して北陸新幹線金沢～敦賀間の工事实施計画（その2）が認可されました。これを受けて、敦賀駅では幹線の乗換利便性を高めるべく、上下乗換設備の工事が開始されております。営業主体である当社としては、同設備を活用し、可能な限り円滑に乗り換えていただけるよう取り組んでまいります。

2015年1月の政府・与党申合せにおいては、金沢～敦賀間の完成・開業時期を2025年度から3年前倒しし、2022年度末の完成・開業をめざすこととされ、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構において工事が進められておりましたが、2020年12月、国土交通省より、1年程度の遅延によって3年前倒しの目標は2年に留まることが報告され、2021年3月に工事实施計画の変更が認可されました。当社としては、新たに示された目標である2023年度末の金沢～敦賀間開業に向けて着実に準備を進めてまいります。

次に、敦賀以西については、2017年3月に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームより出された結論に基づき、「小浜京都ルート」（敦賀駅 - 小浜市（東小浜）附近 - 京都駅 - 京田辺市（松井山手）附近 - 新大阪駅）の環境影響評価の手続きが現在進められております。当社としては、これらの内容を引き続き注視してまいります。

なお、全線開業に向けた着工区間の延伸に際しても「当社の負担は受益の範囲内であること」、「並行在来線の経営分離」という従前からの基本原則が守られる必要があると考えております。

(5) 長期債務について

1987年の会社設立に際し、当社は、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号）に基づき、国鉄の長期債務のうち1兆158億円を承継いたしました。さらに、1991年10月1日、当社は、新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、保有機構より山陽新幹線に係る鉄道施設（車両を除く）を9,741億円で譲り受けました。保有機構との契約により、譲受価格のうち8,591億円については25.5年、1,149億円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金（現：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に支払うこととなっており、これらの未払金は鉄道施設購入長期末払金として計上しております。なお、譲受価格のうち8,591億円については、2017年1月に返済を完了しています。

2022年3月期においては、2021年3月期と同様に、新型コロナウイルス感染症の流行による厳しい経営状況を前提に、早め厚めの資金確保に努めた結果、2022年3月31日現在、連結長期債務残高は前期比10.6%増の1兆7,248億円（1年以内返済分を含む。）となっており、支払利息は、214億円であります。（なお、2020年3月期、2021年3月期の支払利息は、それぞれ194億円、204億円であります。）

当社グループでは、引き続き経営の安定性を保つために長期債務残高や支払利息の水準を注視してまいりますが、今後の当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

(6) 経済情勢について

当社グループは、日本経済の情勢とりわけ主な営業エリアである西日本地域における景気動向の影響を受けており、新型コロナウイルス感染症の影響を含めた今後の国内経済情勢が、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

また、海外の景気動向、政治情勢等に伴う訪日外国人の状況が、当社グループのご利用状況、経営成績に影響を与える可能性があります。

そのほか、物価上昇、取引先の倒産等により、特定の資材が入手困難になることやその資材を購入する費用が増加すること等で、経営成績に影響を与える可能性があります。

(7) 少子高齢化等人口動態の変化について

2017年4月に国立社会保障・人口問題研究所が発表した「日本の将来推計人口（出生中位・死亡中位推計）」によると、日本の総人口は、2015年時点の1億2,709万人から、以後長期の人口減少過程に入り、2053年には1億人を割って9,924万人まで減少すると推計されております。また、生産年齢（15～64歳）人口は、1995年の8,726万人をピークに減少局面に入り、2015年時点の7,728万人から、2029年には6,950万人まで減少する一方、老年（65歳以上）人口は、2015年時点の3,386万人から、2029年には3,699万人まで増加すると推計されております。

当社グループは、西日本地域を主な営業エリアとして、鉄道事業、流通業、不動産業及びホテル業等の事業を展開しております。当社グループの営業エリアである西日本地域においても人口減少や少子高齢化が今後進展することが予測されており、同地域の人口減少や少子高齢化が進行した場合、長期的には輸送人員の減少、これに伴う当社グループ施設・店舗の利用者減少等、当社グループの業績に影響を与える可能性があります。また、当社グループの事業運営を支える従業員の確保が困難になることや人件費が増加する可能性があります。

(8) 競合について

鉄道事業

当社グループは、鉄道事業において、他の鉄道会社及び航空会社、自動車、バス等の対抗輸送機関と競合しております。

特に、航空会社との間では、コロナ禍による需要減少の中においても運行頻度、航空運賃の価格戦略等、依然として競合関係にあります。

新幹線においては、首都圏滞在時間の拡大や所要時間の短縮等の「のぞみ」の利便性向上、お客様のご利用増減にあわせた列車の設定、車内の快適性を向上したN700Sの投入や「EXサービス」、「e5489」等のインターネット予約サービスの充実等を進めております。また、アーバンネットワークにおいては、通勤時間帯の一部特急列車の停車駅や運転区間の拡大、運転間隔の見直し、特急「はるか」への新型車両投入や着座ニーズに対する施策の展開等、鉄道ネットワークの充実や快適性と利便性の向上によりご利用促進を図っております。さらに、地域との連携による各種キャンペーンの展開や「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」や「WEST EXPRESS 銀河」の運転等、観光面でのご利用促進に努めております。加えて、お客様にご利用していただきやすい鉄道づくりに向け、エレベーターやエスカレーター等のバリアフリー設備の整備を進めております。

今後は、フリークエントユーザーへの優遇サービスや、機動的な価格設定等により、新幹線の競争力を強化するとともに、ICOCAポイントの活用等、ICカードの利便性を高めることで、一層のご利用促進を図ってまいります。

鉄道以外の事業

当社グループは、鉄道事業以外に、流通業、不動産業及びその他（ホテル業等）の事業を展開しております。

流通業においては周辺における他社の小売店舗の新規進出、不動産業においても、他社の新規進出や周辺商業施設のリニューアル、その他については、ホテル業における外資系高級ホテル、国内他社による宿泊特化型ホテルの進出等、既存及び新規の事業者との競合により、それぞれ競争が激しくなっており、当社グループの収益に影響を与える可能性があります。

しかしながら、当社グループは主に駅及びその周辺で事業を展開していることから、立地は良く競争においては有利な立場にあるものと考えております。

当社グループは、鉄道を利用されるお客様や沿線で生活される皆様の期待に応える質の高い商品やサービスの提供、地域ビジネスの創造や育成等を通じて、線区価値及び地域価値の向上を実現し、定住人口、関係人口、交流人口の拡大をめざします。

(9) イノベーション及び技術革新について

当社グループは、鉄道を中心として流通・不動産・ホテル等の事業を営んでいますが、新しい技術の登場や、新たなビジネス・価値提供の仕組みの登場により、それぞれの事業の収益が中長期的に影響を受ける可能性があります。

例えば、シェアリングエコノミーや自動車の自動運転等の新しい技術・仕組みにより交通サービスが大きく変化する可能性があります。

また、直近の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、テレワーク等の技術の普及が加速し、定着した新しい生活様式や、お客様の志向の変化を踏まえた新しいサービスが登場した結果、当社グループの収益が影響を受ける可能性があります。

当社グループもまた、こうしたイノベーションの成果を事業に適用し、新しい時代のお客様の期待に応えられるサービスの提供をめざします。

(10) コンピュータシステムについて

当社グループは、列車運行に関わるシステム、指定席等の販売に関わるシステム、運輸収入に関わるシステムのほか、事業全般にわたり様々な分野のシステムを用いております。また、当社グループと密接な取引関係にある他の会社や、各旅客会社間の収入清算等の計算業務を委託している鉄道情報システム(株)においても、コンピュータシステムが重要な役割を果たしております。

したがって、そのコンピュータシステムに人的ミス、自然災害、停電及びサイバー攻撃等による障害が生じた場合にその事業遂行に影響を受ける可能性があります。また、コンピュータシステム上で管理されている個人情報等が外部に流出した場合、当社グループの信用の低下等により、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える場合があります。

当社グループでは、自社システムの点検、情報セキュリティ対策、機能向上や社員教育を実施し、障害防止及び事故防止に努めるとともに、障害及び事故が発生した場合においても、その影響を最小限のものとするよう、速やかな初動体制の構築等に努めております。

また、業務におけるIT依存度も一層高まっており、コンピュータシステムの安定稼働を維持するための設備・インフラ面の強化・見直し等、自然災害による被災対策を計画的に進めております。

(11) 地球環境への対応について

当社グループは、地球環境保護を重要な経営課題と認識しており、車両をはじめとした鉄道設備のさらなる省エネルギー化、ごみや発生品等の3R（Reduce：資源使用量や廃棄物の削減、Reuse：再利用、Recycle：再資源化）の推進、事業活動による自然や生態系への影響の抑制等に努めており、また、地球温暖化防止（省エネルギー）、循環型社会構築への貢献（省資源）、地域・自然との共生について、より長期的な観点で検討を深め、取り組みを進めております。

一方、「SDGs」「パリ協定」「グラスゴー気候合意」等を踏まえ、企業を取り巻く事業環境は大きく変化しており、環境対応への社会的要請が一層高まることが想定されることから、脱炭素社会、循環型社会への移行の加速に伴い、環境に配慮した開発への投資や既存設備の更新等、追加の対策と関連する費用が発生する可能性があります。

とりわけ、気候変動関連のリスクと機会について、気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の提言に基づく情報開示を行っており、その中で、我が国の電源構成の見直しに伴う再生可能エネルギー発電促進賦課金の金額上昇、炭素税導入による税負担の増加、また台風・洪水の発生頻度増加による被害の増加といったリスクや、鉄道の環境優位性が評価され、MaaS普及等による利便性向上も通じたご利用増加といった機会についての分析を開示しています。

（参照URL：https://www.westjr.co.jp/company/action/env/pdf/tcfid_20211227.pdf）

また、脱炭素社会の実現に向け、環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン2050」を策定し、2050年に当社グループ全体のCO2排出量「実質ゼロ」、そしてその中間目標として、2030年度にCO2排出量 46%削減（2013年度比）をめざしており、達成に向けては、新技術による鉄道の環境イノベーションの推進、省エネルギーのさらなる推進、地域との連携による脱炭素社会実現への貢献の3つの軸で取り組みを進めてまいります。 スコープ1及びスコープ2 排出量

（参照URL：<https://www.westjr.co.jp/company/action/env/pdf/zero-carbon2050-1.pdf>）

当社グループは、社会の構成員として、地球環境保護の取り組みを通じて、事業活動の基盤である社会の持続可能性を高め、お客様の暮らしを支えつつ、社会インフラ企業グループとしての使命を果たし続けることで、めざす未来の実現に貢献していきます。

(12) 自然災害等の発生について

地震、台風、地すべり、洪水等の自然災害によって、当社グループの事業及び輸送網インフラは大きな被害を受ける可能性があります。特に1995年1月に発生した阪神・淡路大震災では、山陽新幹線及び東海道本線を中心に大きな被害を受けました。

当社としては、将来においても、事業にもたらす影響の大きな自然災害等による被害を最小限のものとするよう、防災や減災に努めているところです。具体的には、新幹線における早期地震検知警報システムや在来線も含めた緊急地震速報システム等の対策や、今後発生が予想される南海トラフ地震に備えた高架橋柱や駅舎の耐震補強工事等を着実に実施するほか、津波に備えて避難誘導標等を整備し、「津波避難誘導心得」を制定するなど速やかな避難・誘導等が行えるように取り組みを進めるとともに、実践的訓練を進めております。また、2004年10月の新潟県中越地震での新幹線脱線を踏まえ、新幹線の地震対策の検討や関連する技術開発を推進することを目的に設置された「新幹線脱線対策協議会」の提言等を受け、地震動により走行中の列車が逸脱し被害が拡大することを防止するために、山陽新幹線において逸脱防止ガードの整備を進めており、2015年12月に新大阪・姫路間の整備が完了し、姫路・博多間において、引き続き整備を進めております。また、近年、短期間に集中化する豪雨による災害が激甚化しており、2015年3月に、近年の降雨形態の変化や過去の災害雨量を考慮し、在来線における降雨時運転規制について、規制値・雨量指標等を一部見直しました。さらに、大雨や落石への防護設備等の対策を実施するなど、重大な被害の発生を可能な限り回避するための取り組みを推進してまいります。

なお、当社では、これらの自然災害等に備えるため、あらかじめ定めた条件によって資金調達可能なコミットメントラインを金融機関から導入するとともに、主な鉄道施設を対象とする地震保険を含めた損害保険に加入しておりますが、必ずしもこれらの方策によって全ての被害をカバーできない可能性があります。

また、上記のような直接の被害のほかにも、大規模な自然災害に伴い、電力不足等が生じた場合には、鉄道事業をはじめとする当社グループの事業に支障が出る可能性があります。

(13) 重大な犯罪行為・テロ等の発生について

重大な犯罪行為や、テロ活動、武力攻撃等により当社グループの設備等に被害を受けた場合、事業に影響を受ける可能性があります。

当社では、これらに備え、不審物及び不審者への警戒警備の強化や防犯対策訓練の実施、防護装備品の配備等の各種対策を行っています。

(14) 感染症の発生・流行について

2020年より新型コロナウイルス感染症が流行し、長期間にわたり西日本エリアをはじめ日本国内や海外において広く継続しており、法令等により経済活動の制限や行動自粛がなされ、お客様が出控えたりするなど、当社グループの業績に影響を与えています。

当社は、2013年4月に施行された新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく指定公共機関として、新型インフルエンザ等対策の実施に資するため、「西日本旅客鉄道株式会社新型インフルエンザ等対策に関する業務計画」を定めています。この業務計画に基づき、政府関係機関や各自治体等と緊密に連携しながら、お客様や社員の安全確保のための取り組み等を講じ、社会インフラとしての鉄道輸送サービスの事業継続に万全を期し、感染症の発生・流行期においても、ご利用いただくお客様の安心感の醸成に努めています。

(15) コンプライアンスについて

コンプライアンスは、単に法令等を遵守するだけでなく、世の中の基準に照らして、その期待に誠実に応え、当社事業に対してご信頼をいただく取り組みであると認識しています。

当社においては、事業活動を営む上で、会社法、金融商品取引法、独占禁止法、個人情報の保護に関する法律等、一般に適用される法令のほかに、鉄道事業法等の業態ごとに適用される法令、さらには事業種別に応じて規制当局の監督を受けております。これらの法的規制等に違反があった場合、規制当局から調査を受け、また、場合によっては何らかの処分を受ける可能性があります。これら法令等違反の結果、当社グループの社会的な信用低下を招き、加えて対策費用が発生するおそれがあり、かかる事態が発生した場合、当社グループの業績に影響を与える可能性があります。

なお、当社は、2009年9月に福知山線列車事故に関する航空・鉄道事故調査委員会の調査の過程で発生したコンプライアンス上の重大な問題に対して、国土交通大臣から実態調査を行うとともに、調査結果を踏まえた再発防止策等の改善措置を講じて報告するよう命令を受けました。

当社としては、同年11月に社外有識者からなるコンプライアンス特別委員会や社長直属の社内チームによる実態調査の結果及び再発防止等の改善措置を取りまとめ、国土交通大臣に報告し、再発防止

とコンプライアンス体制の強化に取り組んでおります。具体的には、コンプライアンス推進機能を集約した「企業倫理・リスク統括部」及び企業倫理の確立に向けた「企業倫理委員会」を設置したほか、コンプライアンスに関する相談・連絡の窓口として、「倫理相談室」及び取引先企業の従業員向けの通報窓口に加え、当社グループ役員・社員のための相談窓口を社外にも設置するとともに、企業倫理教育の拡充に努めてまいりました。2010年12月にはこれらの取り組みをはじめとする改善措置の実施状況について、国土交通大臣に報告を行い、2012年2月には、これまでの議論及びそれらを踏まえた提言を取りまとめた報告書が「企業倫理委員会」から提出され、その提言内容を今後の取り組みに反映いたしました。

また、リスクの多様化に伴い、事業運営に伴い発生する固有リスク以外にも当社グループ経営に重大な影響を及ぼす重要リスクを当社社長以下、責任ある立場のものが適切に把握し、一元的なリスクの管理と低減に努めるリスクマネジメントスタイルの定着を図るため、2017年4月に「リスクマネジメント委員会」を新たに設置し、従来のリスクマネジメント体制を強化いたしました。具体的には、コンプライアンス及び自然災害・犯罪・テロ等に関するリスクについて同委員会で適切に評価し、年度ごとに全社で重点的に取り組むリスクを定めることにより、リスク低減の取り組みを進めてまいりました。

なお、グループ経営体制を強化していくと同時にグループ全体でのガバナンスの強化・充実を図るため、企業倫理・リスク統括部と総務部の一部機能を一元化し、「ガバナンス推進本部」を2021年6月に設置しております。

(16) 人権への対応について

近年、「SDGs」や「ビジネスと人権に関する指導原則」等による企業の事業環境の大きな変化に加えて、日本政府により2020年10月に「ビジネスと人権に関する行動計画」が策定されるなど、企業の人権尊重責任を問う動きが活発化しています。このような社会情勢の変化に伴い人権に関する認識が大きく変化する中で、世の中における人権課題は多様化、複雑化しており、人権侵害の未然防止に向けた仕組みの整備や取り組みの推進等、追加の対策と関連する費用が発生する可能性があります。

また、当社グループの事業活動において、人権を侵害する問題が発生した場合、当社グループの社会的な信用低下を招き、お客様のご利用や人財の確保に影響を与える可能性があります。

当社グループでは、経営基盤づくりの重点分野の一つとして「人権」を掲げ、2019年4月に制定した「JR西日本グループ人権基本方針」に基づき、人権尊重に向けて取り組んでいるところです。今後、「ビジネスと人権に関する指導原則」等を踏まえて「人権デューデリジェンス」の取り組みを推進し、すべてのお客様に安心・快適にご利用いただける商品・サービスの提供、及び従業員が安心していきいきと働ける職場環境の実現に向けて、着実に取り組んでまいります。

(17) 福知山線列車事故について

当社は、2005年4月25日、福知山線塚口駅～尼崎駅間において、106名のお客様の尊い命を奪い、500名を超えるお客様を負傷させるという、極めて重大な事故を惹き起こしました。

被害に遭われた方々への対応につきましては、引き続きご被害者の皆様のご意見等に真摯に向き合い、一層の努力を重ねてまいります。

なお、今後も事故に伴う補償等の支出が見込まれますが、これらについては、現時点では金額等を合理的に見積もることは困難であります。

3 【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 経営成績等の概要

当連結会計年度においては、緊急事態宣言等の発出・延長や新たな変異株の急速な拡大等、新型コロナウイルス感染症の影響の長期化により、当社グループの事業についても、観光のご利用減、出張の抑制等の出控えや消費の減退等、引き続き非常に厳しい状況におかれましては。

当社グループにおいては、このような厳しい状況の中、鉄道の安全確保及びお客様と社員の新型コロナウイルス感染防止対策の着実な実施をはじめ、リスク管理体制の整備・運用に継続して努めるとともに、徹底したコスト削減の取り組みや、感染状況に応じた需要喚起策を実施しました。

その結果、営業収益は前期比12.1%増の1兆311億円となったものの、営業損失は1,190億円、経常損失は1,210億円、法人税等を控除した親会社株主に帰属する当期純損失は1,131億円となりました。前期に引き続き、厳しい結果となりましたが、第3四半期連結会計期間では8四半期ぶりに黒字に転じ、業績が改善する兆しが見えました。

財務面においては、昨年9月に公募増資を実施し、当社グループがこれまで描いてきた成長戦略や、変化する経営環境への対応力向上の実現による企業価値向上に向けた財務基盤の強化を図りました。コロナ収束後のレジャー需要、大規模開発プロジェクト等を契機とする需要を確実に取り込み、成長につなげていきます。

今後も、お客様に安全に、安心してご利用いただくための取り組みをグループ全体で推進するとともに、新たなお客様ニーズを踏まえた価値の提供等によるご利用促進や新たな需要創出を図っていきます。

なお、「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日）等を当連結会計年度の期首から適用しております。また、当該会計基準等の適用については、「収益認識に関する会計基準」第84項に定める原則的な取扱いに従って、新たな会計方針を過去の期間のすべてに遡及適用しているため、当該会計基準等を遡って適用した後の数値で前連結会計年度との比較・分析を行っております。

これをセグメント別に示すと次のとおりとなります。

なお、当連結会計年度より、報告セグメントの区分を変更しており、以下の前年同期比較については、前年同期の数値を変更後のセグメント区分に組み替えた数値で比較分析しております。

運輸業

当社グループは、2005年4月25日に福知山線列車事故を発生させたことを踏まえ、引き続き被害に遭われた方々への真摯な対応、安全性向上への弛まぬ努力を積み重ねるとともに、このような重大な事故を二度と発生させないとの決意のもと、「安全考動計画2022」を策定し、ハード、ソフト両面から安全性向上の取り組みや安全マネジメントの仕組みづくりを進めています。

福知山線列車事故の反省と教訓を継承し、将来にわたって安全な鉄道を実現していくことを目的として策定した「安全の実現に欠かせない視点」を浸透させる取り組みを進め、新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい状況下においても、最重要課題である鉄道の安全については、最終年度となる「安全考動計画2022」を着実に推進し、より高いレベルの安全をめざしていきます。

当連結会計年度においても、ホームの安全対策として、山陽新幹線の主要駅及び在来線のご利用の多い駅等におけるホーム柵の整備等を引き続き進め、広島駅、京都駅、新今宮駅の一部ホームで使用を開始しました。

また、激甚化する自然災害への対策として、引き続き斜面防災対策、降雨時運転規制へのレーダー雨量活用をはじめとした豪雨対策や山陽新幹線における逸脱防止ガードの整備、建物・高架橋等の耐震補強等の地震対策等を進めました。

新型コロナウイルス感染症の拡大防止については、お客様の安全を最優先に、より安心してご利用いただくためのさまざまな取り組みを行いました。

（新型コロナウイルス感染拡大防止に関する主な具体的取り組み）

- ・マスク着用や時差出勤等への協力を依頼
- ・在来線車両、駅のエレベーター、券売機等への抗ウイルス・抗菌加工の実施
- ・新幹線駅や在来線の主要駅におけるお客様用消毒液の設置
- ・列車内換気に関するご案内及び窓開けの実施
- ・駅及び車両の消毒や入念な清掃の実施
- ・時間帯別の混雑状況のホームページ等での告知（主な線区・区間の列車及び主な駅）
- ・リアルタイム混雑状況の提供（京阪神の主な線区・区間の列車）
- ・インターネット列車予約サービスやみどりの券売機におけるシートマップ機能のご利用促進

・社員の感染予防策、体調管理の徹底

これらの対策を行うとともに、ご利用状況や緊急事態宣言、まん延防止等重点措置の発出等の状況を踏まえて、一部の定期列車の運休、臨時列車の運休・設定本数見直しを行い、あわせて、社員の一時帰休を実施してきました。また、ご利用実態に即し、かつご利用変動に合わせて柔軟な対応が可能となるよう、ダイヤ改正を実施しました。

今後も安全・安心に十分留意しつつ、政府等の方針、社会情勢、お客様のご利用状況等を見極めながら、各エリアの状況に応じた需要回復策、行動様式やお客様の意識の変化を捉えた新たな施策の展開に取り組んでいきます。

(需要回復に向けた主な具体的取り組み)

- ・「西なびグリーンパス」(旅行会社限定)の発売(昨年7月)
- ・「JR西日本 どこでもきっぷ」・「JR西日本 関西どこでもきっぷ」の発売(同10月)
- ・「冬休み『お子様1000円!』ファミリーきっぷ」の発売(同12月)

(新たな価値創造へ向けた主な具体的取り組み)

- ・北陸新幹線による荷物輸送サービス拡大(昨年5月)
- ・「SETOUCHI GLAMPING(せとうちグランピング)」グランドオープン(同8月)
- ・山陽新幹線車内におけるワークスペースの提供開始(同10月)
- ・北陸新幹線車内におけるワークスペースの提供開始(同11月)
- ・ソフトバンク(株)との共同開発による「自動運転・隊列走行BRT」実証実験の開始(同10月)
- ・山陽新幹線・在来線特急での荷物輸送事業の開始(同11月)
- ・Z世代向け情報発信プラットフォーム「アオタビ」の開設(1月)
- ・AIによる自動応対機能を搭載した「みどりの券売機プラスAI」の実証実験の実施(2月~3月)

(アフターコロナを見据えた主な具体的取り組み)

- ・持続可能な輸送サービスに向けた地域との対話推進、ご利用に見合ったダイヤ見直しの実施

運輸業セグメントでは、感染状況の一定程度の落ち着き等による鉄道需要の回復によりご利用が増加したことから、営業収益は前期比15.8%増の5,441億円となったものの、営業損失は1,443億円となりました。

流通業

流通業については、各業界団体において作成されたガイドライン(以下、「ガイドライン」)を踏まえ、感染症対策を十分に実施し、安心してご利用いただけるように努めています。

昨年10月には、大阪駅の駅ナカ商業施設「エキマルシェ大阪」の第1期リニューアルを実施しました。また、「ユニクロ」フランチャイズ店を新大阪駅(昨年4月)と芦屋駅(3月)にオープンしました。

流通業セグメントに区分される宿泊特化型ホテル「ヴィアイン」については、新しい働き方のニーズへの対応として、「STATION WORK」との連携や(昨年5月)、「JR西日本×住まい・ワーケーションサブスク」実証実験における連携を開始しました(同6月)。

流通業セグメントでは、感染状況の一定程度の落ち着き等による鉄道需要の回復に伴い、営業収益は前期比14.3%増の1,242億円となったものの、営業損失は86億円となりました。

不動産業

不動産業についても、流通業と同様に、「ガイドライン」を踏まえ、感染症対策を十分に実施し、安心してご利用いただけるように努めています。

ショッピングセンター運営では、昨年9月にライフサポート型のショッピングセンターとして「夙川グリーンプレイス」を新たに開業しました。さらに、3月には富山駅南西街区に商業施設「MAROOT」が開業し、商業施設「京都駅前地下街ポルタ」の西エリアの飲食店ゾーンが全面リニューアルしました。

不動産販売・賃貸業では、販売事業の拡大、賃貸事業の強化を進めるとともに、投資助言・代理業の登録(昨年11月)を行い、アセットマネジメント業務の受託を開始しました。また、シェアオフィス「Work PLACE COCOLO」を順次オープン(同7月~)し、「ピエラ小倉」にコワーキングスペース「DISCOVERY coworking」を開業しました(2月)。

不動産業セグメントでは、ショッピングセンターの売上高の回復に伴い、賃料収入が増加したこと等により、営業収益は前期比6.9%増の1,511億円、営業利益は同2.6%増の300億円となりました。

その他

ホテル業及び旅行業についても、「ガイドライン」を踏まえ、感染症対策を十分に実施し、安心してご利用いただけるように努めています。ホテル業においては、3月に宿泊主体型ホテルの「ホテルヴィスキオ富山」が開業しました。旅行業においては、非旅行部門の「ソリューション事業」として、自治体よりワクチン接種関連事業を受託しました。

引き続き厳しい状況にありますが、行政の施策等も活用し、ご利用の回復に努めていきます。その他セグメントでは、感染状況の一定程度の落ち着きや、非旅行部門での受注拡大等により、営業収益は前期比5.7%増の2,115億円、営業利益は29億円となりました。

運輸業のうち、当社の鉄道事業の営業成績は以下のとおりであります。

ア．輸送実績

区分		単位	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	前事業年度比		
営業日数		日	365	-		
キロ程	新幹線	キロ	812.6	812.6		
	在来線	キロ	(28.0) 4,090.5	(28.0) 4,090.5		
	計	キロ	(28.0) 4,903.1	(28.0) 4,903.1		
客車走行キロ	新幹線	千キロ	518,680	99.2 %		
	在来線	千キロ	737,244	95.6		
	計	千キロ	1,255,924	97.0		
輸送人員	定期	千人	1,011,082	100.1		
	定期外	千人	459,846	110.7		
	計	千人	1,470,928	103.2		
輸送人キロ	新幹線	定期	千人キロ	824,203	105.2	
		定期外	千人キロ	8,921,404	128.7	
		計	千人キロ	9,745,607	126.3	
	在来線	近畿圏	定期	千人キロ	15,612,590	101.5
			定期外	千人キロ	6,276,338	113.2
			計	千人キロ	21,888,928	104.6
		その他	定期	千人キロ	3,432,926	98.7
			定期外	千人キロ	2,235,616	112.9
			計	千人キロ	5,668,542	103.9
	計	定期	千人キロ	19,045,517	100.9	
		定期外	千人キロ	8,511,954	113.1	
		計	千人キロ	27,557,471	104.4	
	合計	定期	千人キロ	19,869,720	101.1	
		定期外	千人キロ	17,433,359	120.6	
		計	千人キロ	37,303,079	109.4	
乗車効率	新幹線	%	24.0	18.9		
	在来線	%	29.9	27.4		
	計	%	28.1	24.9		

(注) 1 キロ程欄の上段括弧書は、外数で第三種鉄道事業のキロ程であり、それ以外は第一種鉄道事業及び第二種鉄道事業のキロ程であります。また、前事業年度比は、前事業年度末の数値を記載しております。

2 客車走行キロ数には、試運転、営業回送を含めておりません。

3 輸送人キロ欄の近畿圏は、近畿統括本部の地域について記載しております。

4 乗車効率欄の前事業年度比は、前事業年度の数値を記載しております。

なお、乗車効率は次の方法により算出しております。

$$\text{乗車効率} = \frac{\text{輸送人キロ}}{\text{客車走行キロ} \times \text{客車平均定員(標準定員)}}$$

イ．収入実績

区分		単位	当事業年度			
			(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	前事業年度比		
旅客運輸収入	新幹線	定期	百万円	10,635	104.3 %	
		定期外	百万円	201,004	129.4	
		計	百万円	211,640	127.8	
	在来線	近畿圏	定期	百万円	97,875	101.7
			定期外	百万円	112,846	115.2
			計	百万円	210,722	108.5
		その他	定期	百万円	21,256	100.7
			定期外	百万円	44,069	115.3
			計	百万円	65,326	110.1
	計	定期	百万円	119,132	101.5	
		定期外	百万円	156,916	115.2	
		計	百万円	276,049	108.9	
	合計	定期	百万円	129,768	101.8	
		定期外	百万円	357,921	122.8	
		計	百万円	487,689	116.4	
荷物収入		百万円	2	70.9		
合計		百万円	487,691	116.4		
鉄道線路使用料収入		百万円	4,660	87.8		
運輸雑収		百万円	58,988	105.4		
収入合計		百万円	551,340	114.8		

(注) 旅客収入欄の近畿圏は、近畿統括本部の地域について記載しております。

(2) 資産、負債及び純資産の状況

当連結会計年度末の総資産額は、3兆7,024億円となり、前連結会計年度末と比較し、2,250億円増加しました。これは主に、現金及び預金の増加によるものです。

負債総額は、2兆6,282億円となり、前連結会計年度末と比較し、1,070億円増加しました。これは主に、社債の増加によるものです。

純資産総額は、1兆742億円となり、前連結会計年度末と比較し、1,179億円増加しました。これは主に、資本金及び資本剰余金の増加によるものです。

(3) キャッシュ・フローの状況

当連結会計年度末における現金及び現金同等物は、前連結会計年度末に比べ1,095億円多い13,195億円となりました。

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

税金等調整前当期純損失が改善したことなどから、営業活動において支出した資金は前連結会計年度に比べ168億円少ない1864億円となりました。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

固定資産の売却による収入が増加したことなどから、投資活動において支出した資金は前連結会計年度に比べ229億円少ない1,887億円となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

社債や借入などの長期資金の調達に加え、公募増資を実施したことなどから、財務活動において得た資金は3,846億円となりました。

(4) 生産、受注及び販売の実績

当社及びその連結子会社(以下「当社グループ」という。)の大多数は、受注生産形態を取らない業態であります。このため、生産、受注及び販売の状況については、「3 [経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析]」における各事業のセグメント別経営成績に関連付けて示しております。

(5) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

文中における将来に関する事項は、当有価証券報告書提出日現在において判断したものであります。

重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

連結財務諸表の作成に当たって用いた会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定のうち、重要なものについては、「第5 [経理の状況] 1 [連結財務諸表等] (1) [連結財務諸表] [注記事項] (重要な会計上の見積り)」に記載のとおりであります。

当連結会計年度の経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

当社グループは、基幹事業である鉄道事業において安全性の向上に全力で取り組むとともに、その他のグループ事業においては、各事業の特性を活かした様々な施策の展開及び保有資産の有効活用等に努めてまいりました。

当連結会計年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響の長期化によるご利用減により、徹底したコスト削減の取り組みや、感染状況に応じた需要喚起策を実施したことにより営業収益は増加したものの、営業損失、経常損失、親会社株主に帰属する当期純損失となりました。

ア．営業収益

営業収益は、前連結会計年度に比べ12.1%、1,110億円増加の1兆311億円となりました。

運輸業セグメントについては、当社の運輸収入が新型コロナウイルス感染症の感染状況の一定程度の落ち着き等による鉄道需要の回復によりご利用が増加したこと等により、営業収益は前連結会計年度に比べ15.8%、743億円増加の5,441億円となりました。

このうち、新幹線については、前連結会計年度に比べ27.8%、460億円増加の2,116億円となりました。

在来線については、前連結会計年度に比べ8.9%、225億円増加の2,760億円となりました。

流通業セグメントについては、新型コロナウイルス感染症の感染状況の一定程度の落ち着き等による鉄道需要の回復等により、前連結会計年度に比べ14.3%、155億円増加の1,242億円となりました。

不動産業セグメントについては、ショッピングセンターの売上高の回復に伴い、賃料収入が増加したこと等により、前連結会計年度に比べ6.9%、98億円増加の1,511億円となりました。

その他セグメントについては、感染状況の一定程度の落ち着きや、非旅行部門での受注拡大等により、前連結会計年度に比べ5.7%、113億円増加の2,115億円となりました。

イ．営業費

コスト構造改革による固定費の削減を実施したことなどから、前連結会計年度に比べ1.3%、153億円減少の1兆1,501億円となりました。

ウ．営業損益

営業損益は、前連結会計年度に比べ1,264億円改善し、1,190億円の損失となりました。

エ．営業外損益

営業外損益については、雇用調整助成金の受入などにより、前連結会計年度に比べ98億円改善し、19億円の損失となりました。

オ．経常損益

経常損益は、前連結会計年度に比べ1,362億円改善し、1,210億円の損失となりました。

カ．特別損益

特別損益については、固定資産の売却収入などにより、前連結会計年度に比べ328億円改善し、154億円の利益となりました。

キ．親会社株主に帰属する当期純損益

親会社株主に帰属する当期純損益は、前連結会計年度に比べ1,199億円改善し、1,131億円の損失となりました。

経営成績に重要な影響を与える要因

ア．収益に影響する要因

[運輸業]

運輸業セグメントは鉄道運輸収入が大宗を占めております。鉄道運輸収入は、主に鉄道利用者数により左右され、航空機を含めた他の輸送モード、同業他社との競争や、経済情勢、少子高齢化等、多くの要因により影響を受けます。また、鉄道利用者は、安全性、信頼性をベースに、所要時間・ネットワーク性・運賃・快適性を基準として選択を行うと考えております。

新幹線の収入は、主として、ビジネスや観光旅行客の数に左右され、経済環境や航空機との競争、訪日観光客の動向などに影響を受けます。

近畿圏の収入は通勤・通学客が多いことから、経済情勢の影響を受けにくいと考えておりますが、少子高齢化や都市化等の人口推移による影響を受けると考えております。

その他在来線のうち、都市間輸送の収入は経済情勢や高速バス、自家用車との競争による影響を受けます。また、ローカル線の収入は自家用車との競争や地域の経済情勢及び人口の推移による影響を受けます。

[流通業]

流通業セグメントの収入は、主に百貨店業、物品販売業及び飲食業からの収入で構成されております。当セグメントの収入は、経済情勢及び他の百貨店、物販店舗、レストランとの競争に左右されます。当セグメントの事業の多くが駅やその周辺で行われているため、鉄道輸送量も影響を受ける要因です。しかし、駅は比較的安定したご利用があるため、当セグメントの収益は同業他社に比べ、これらの影響は少ないと考えております。また、新規店舗の開発や既存店舗の廃止によっても左右されます。

[不動産業]

不動産業セグメント収入は、主に駅やその周辺施設の賃貸収入、沿線におけるマンションの分譲販売により得られます。当セグメントは、経済情勢の影響を受けることや、マンション分譲事業の販売数の増減により業績が変動するものの、賃貸事業において、駅は比較的安定したご利用があり、テナントは立地の利便性から駅構内及びその周辺オフィスを好むことから、同業他社に比べ、経済情勢による影響は少ないと考えております。

[その他]

その他セグメントの収入は、主としてホテル業及び旅行業によるものです。ホテル業の収益は、経済情勢や宿泊料金、他ホテルとの競争、訪日観光客の動向に影響されます。また、旅行業による収入は主に他旅行業者との競争、経済情勢やテロなど旅行を妨げる状況により影響を受けます。

その他セグメントには、ホテル業、旅行業のほか、建設事業、広告業等がありますが、そのほとんどが基幹事業である鉄道事業の顧客基盤、駅及びその他の施設の強化を目的としたものがあります。

イ．費用に影響する要因

[人件費]

当社は、年齢構成等により退職者数が多い状況にある中で、構造改革を推進しつつ、新規採用等により事業運営に必要な社員数を確保してきております。当事業年度の人件費は1,807億円となっております。

なお、高年齢層の人材を確保し、一層円滑な技術継承を図ること及び高年齢者雇用安定法など法令への対応の観点から、定年後の再雇用制度を設定しております。また、将来にわたり事業を運営しうる体制を構築するという視点で、長期雇用を前提とした新卒採用を中心に採用を行うほか、多様な人材確保等の観点から、契約社員からの採用、中途採用等を実施しており、当事業年度においては約650名の採用を行いました。

[物件費]

当社は、鉄道事業の特徴である、()多くの設備を有し、安全の確保のために必要なメンテナンスに係るコストの比重が大きい、()収益に連動しない「固定費用」の割合が高いなどの事情から、安全性の確保を大前提として、メンテナンスが容易な車両及び設備の導入、機械化、既存のインフラの改良などにより、これらの経費を構造的に削減する取り組みを行っております。

しかしながら、福知山線列車事故の責任とその重大性及び新幹線重大インシデントを重く受け止め、安全で安心・信頼していただける鉄道を築き上げるために全力で取り組んでいるところであり、当分の間、安全性の向上に必要な費用の増加が想定されます。

また、対抗輸送機関との競争力向上のため、サービスレベルの向上、販売促進のためのIT化、効率化に寄与する外注化などによる費用の増加も想定されます。

さらに、電気料金の値上げによる費用の増加が想定されます。

[線路使用料等]

当社は、JR東西線を関西高速鉄道株式会社から借り受けており、2004年度以降の線路使用料の年額については、3年度毎に協議し、金利変動等を勘案して決定することとなっております。また、2021年度以降の線路使用料については減額を行い、当事業年度の費用は105億円となっております。

[支払利息]

営業外費用のうち、重要なものとして支払利息があります。当社グループとしては、経営の安定性を保つために長期債務残高や支払利息の水準を注視しております。当連結会計年度の当社グループの支払利息については214億円となり、前連結会計年度に比べ9億円増加しております。

流動性と資本の源泉

ア．キャッシュ・フロー

当連結会計年度のキャッシュ・フローの分析については、「第2〔事業の状況〕3〔経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析〕(3) キャッシュ・フローの状況」に記載の通りです。

イ．資本需要と設備投資

当社グループは、当連結会計年度において総額2,369億円の設備投資を実施し、そのうち運輸業では1,684億円、流通業、不動産業及びその他では、19億円、613億円及び52億円をそれぞれ実施しました。運輸業に関する設備投資においては、安全性の向上を中心とした鉄道インフラの整備や、老朽車両の更新等を目的とした新型車両の購入を行っております。流通業、不動産業及びその他における当社グループの設備投資においては、新設備の建設や老朽設備の改築等を行っております。

さらに、福知山線列車事故の責任とその重大性及び新幹線重大インシデントを重く受け止め、安全で安心・信頼していただける鉄道を築き上げるために全力で取り組んでいるところであり、安全をより一層高めるために必要な運転保安設備の整備等ハード対策を盛り込むとともに、今後も様々な検討を行うこととしております。

ウ．資金調達

資金調達については、既存債務の返済資金や設備投資資金等のうち当社グループのフリー・キャッシュ・フローで賄いきれない分の調達を主としており、その調達手段は社債及び銀行等からの長期借入金等、市場動向や金利動向等を総合的に勘案しながら決定しております。

また、短期的に資金を必要とする場合には、主として短期社債やコミットメントライン等で賄うことを基本としております。

なお、コミットメントラインの一部については、地震が発生した場合でも、あらかじめ定めた条件によって資金調達が可能な契約内容となっております。

エ．流動性

新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、資金調達を進めた結果、当連結会計年度末現預金残高は3,198億円となり、流動性資金は十分な水準を確保しているものと考えております。

また、新型コロナウイルス感染症の長期化等により資金需要が増加した場合においても、社債及び銀行等からの長期借入金に加え、短期社債やコミットメントライン等による短期借入も活用し、流動性資金を十分に確保できるものと考えております。

一方で、資金効率向上は企業経営にとって極めて重要と認識しており、その一環として、2002年10月からキャッシュ・マネジメント・サービス(CMS)を導入し、グループ内資金の有効活用を図っております。

4 【経営上の重要な契約等】

- (1) 当社は、乗車券類等の相互発売等旅客営業に係る事項、会社間の運賃及び料金の収入区分並びに収入清算の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、他の旅客会社との間に契約を結んでおります。

なお、上記の契約では、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の算出に当たっては、通算できる制度によることとし、かつ、旅客運賃については、遠距離逓減制が加味されたものでなければならないこと、また、旅客会社において、他の旅客会社に関連する乗車券類を発売した場合は、当該他の旅客会社は、発売した旅客会社に販売手数料を支払うものとされております。

- (2) 当社は、貨物会社が、当社の鉄道線路を使用する場合の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、貨物会社との間に契約を結んでおります。

- (3) 当社は、旅客会社6社共同で、列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム(マルスシステム)の使用、各旅客会社間の収入清算等の計算業務の委託等に関して、鉄道情報システム株式会社との間に契約を結んでおります。

5 【研究開発活動】

運輸業における研究開発活動につきましては、鉄道事業の存立基盤である安全の確保やお客様へのサービス向上に向けた継続的な取り組みに加え、ヒューマンファクターの観点から安全性向上に資する研究を行うとともに、将来の経営環境を見据え、安全性やサービスの向上を図りながら持続的に鉄道・交通サービスを提供していくため、さまざまなパートナーとともに日タイノベーションを追求し、新たな価値創造にチャレンジする「JR西日本技術ビジョン」を策定し、その方向性に沿った研究開発活動を進めることとしました。

その中で、鉄道固有の技術に関する基礎的課題の解明、最先端技術の基礎研究等については、特に公益財団法人鉄道総合技術研究所と密接な連携を図り効率的な研究開発を推進しております。同研究所には、「研究開発等に関する協定」に基づき、運営費として当連結会計年度は14億円を支払っております。

(当連結会計年度 研究開発費総額49億円)

当連結会計年度の主な研究開発は、次のとおりであります。

(1) 鉄道オペレーションのシステムチェンジに向けた技術開発

さらなる安全性の向上、保守作業の省力化や設備の簡素化等による固定的経費の低減のほか、電力の削減等の省エネルギーにつながる鉄道オペレーションのシステムチェンジに寄与する技術開発を進めております。

- ・地上検査の車上化及び設備の状態保全に向けた技術開発
- ・駅や車両等の省エネルギーに向けた各種技術開発

(2) 喫緊な課題解決の技術開発

過去の重大事象対策や、乗務員・指令員・駅係員のヒューマンエラー防止と異常時の作業負担軽減、保守係員の安全確保等喫緊に解決すべき課題解決に向けた技術開発を進めております。

- ・音(車内・車外)等から異常を判断する技術開発
- ・D-TAS(車上データベースを用いたATS)の開発
- ・新幹線保守用車保安度向上装置の開発

(3) 鉄道を支える基盤技術開発

設備の長寿命化や検査・工事の機械化、装置化によるメンテナンスコストの削減、車両・施設・電気部門間の境界問題の解消等、鉄道を支える基盤となる技術の研究開発を進めております。

- ・レーザーを用いたコンクリート欠陥検出装置の開発
- ・3Dモデルを用いた橋梁維持管理システムの開発
- ・ロボットアームを用いた鉄道電気工事用車両の開発

(4) ヒューマンファクターに関する研究

- ・鉄道業界におけるワーク・エンゲイジメントに関する研究
- ・検修作業における最適な照明に関する研究
- ・職場における適切なリーダーシップ行動に関する研究
- ・発言しやすい職場環境の醸成に向けた研究
- ・リスク感度向上に関する研究

(5) その他

- ・「JR西日本技術ビジョン」の具体化に挑戦する未来駅(うめきた(大阪)駅)の実現に向けた開発
- ・ソフトバンク(株)との共同開発による自動運転と隊列走行技術を用いたBRTの開発

なお、流通業及び不動産業につきましては、特記すべき事項はありません。

第3 【設備の状況】

1 【設備投資等の概要】

当連結会計年度（2021年4月1日から2022年3月31日まで）は、全体で2,369億円の設備投資を行いました。

運輸業においては、安全安定輸送の確保、旅客サービス及び収益性の向上、輸送基盤の整備等のための投資を行い、車両新造工事などに1,684億円の設備投資を実施いたしました。

流通業においては19億円、不動産業においては613億円、その他においては52億円の設備投資を実施いたしました。

また、経営に重要な影響を及ぼすような設備の売却、撤去又は減失はありません。

2 【主要な設備の状況】

(1) 提出会社

総括表

セグメントの名称	帳簿価額						従業員数
	土地(面積)	建物	構築物	車両	その他	合計	
運輸業	百万円 562,138 千㎡ (92,626)	百万円 121,296	百万円 696,081	百万円 261,423	百万円 115,002	百万円 1,755,942	人 22,536
流通業	-	0	0	-	0	0	1
不動産業	50,775 (461)	12,431	354	-	261	63,823	116
その他	999 (104)	204	31	-	67	1,303	62

(注) 1 上記は、有形固定資産の残高（ただし、建設仮勘定は除く。）であります。

2 運輸業の用に供する土地の内訳は、線路用地（帳簿価額242,974百万円、面積57,368千㎡）、停車場用地（帳簿価額295,164百万円、面積24,120千㎡）、鉄道林用地（帳簿価額147百万円、面積10,739千㎡）等あります。

3 運輸業の用に供する建物とは、停車場建物、詰所、事務所等であります。

4 運輸業の用に供する構築物とは、高架橋、橋梁、トンネル、配電線等であります。

5 その他とは、自動車（運輸業101百万円）、機械及び装置（運輸業99,994百万円、不動産業202百万円、その他67百万円）、工具・器具・備品（運輸業14,227百万円、流通業0百万円、不動産業59百万円、その他0百万円）、リース資産（運輸業679百万円）の合計であります。

6 上記のほかに、管理施設、社宅、福利厚生施設等の固定資産があります。

7 貸付けを受けている主な設備は次のとおりであります。

賃借先 賃借設備	設備のうち		賃借期間 (賃借終了年度)	賃借料
	土地	建物		
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援 機構 北陸新幹線(上越妙高～金沢間168.6km)	m ² 1,983,977	m ² 213,477	30年 (2044年度)	百万円 12,465
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済 機構 本四備讃線(茶屋町～児島間12.9km)	177,292	8,411	1年更新	36
新関西国際空港株式会社 関西空港線 (りんくうタウン～関西空港間6.9km)	36,799	35,726	100年 (2094年度)	1,560
関西高速鉄道株式会社 JR東西線(京橋～尼崎間12.5km)	11,916	40,089	30年 (2026年度)	10,500
大阪外環状鉄道株式会社 おおさか東線(新大阪～久宝寺間20.2km)	5,518	9,882	43年 (2061年度)	2,140

(1) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から貸付けを受けている北陸新幹線(上越妙高～金沢間)については、あらかじめ、同機構が国土交通大臣の認可を受けた貸付料を貸付けから30年間にわたり年4回支払うこととされており、この貸付料は、当該新幹線開業後の営業主体である当社の受益に基づいて算定された額及び借り受けた鉄道施設に関して同機構が支払う租税並びに同機構の管理費からなっておりますが、このうち受益に基づき算定された額については貸付けから30年間は定額とされており、

また、設備の維持更新については、通常の維持管理は当社が行い、これを超えるものについては同機構において行うこととなっております。

なお、31年目以降の取扱いについては、協議の上定めることとなっております。

(2) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構から借り受けている本四備讃線の利用料は、当社との協定等に基づき、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法施行令第6条に規定するところの管理費及び租税公課相当額を年4回支払うこととされており、

また、設備の維持更新については、当社が行うこととなっております。

(3) 新関西国際空港株式会社から借り受けている関西空港線の使用料は、当社並びに南海電気鉄道株式会社と新関西国際空港株式会社との協定等に基づき、当該鉄道施設の建設、所有及び管理に要する費用を償うものとして、年2回支払うこととされており、このうち、連絡橋部分の建設に係わるものについては、当社と南海電気鉄道株式会社が、それぞれの輸送実績に応じた使用料を支払うこととなっております。

また、設備の維持更新については、資本的支出を伴う鉄道施設の変更は新関西国際空港株式会社が行い、通常の保守管理は当社が行うこととなっております。

なお、100年経過後の使用料については、基本的には鉄道施設の所有及び管理に要する費用を支払うこととなっております。

(4) 関西高速鉄道株式会社から借り受けているJR東西線については、当社との協定等に基づき、当該鉄道施設の建設、所有及び管理に要する費用を線路使用料として、30年間にわたり年4回支払うこととされており、その間の設備の維持更新については当社が行うこととなっております。

なお、31年目以降の線路使用料は、協議の上定めることとなっております。

(5) 大阪外環状鉄道株式会社から借り受けているおおさか東線(新大阪～久宝寺間)については、当社との協定等に基づき、当該鉄道施設の建設、所有及び管理に要する費用を線路使用料として、43年間にわたり年1回年額2,140百万円を支払うこととされており、その間の設備の維持更新については当社が行うこととなっております。

(6) 宇野線・本四備讃線(岡山～児島間)輸送改善事業において、当社は瀬戸大橋高速鉄道保有株式会社から、宇野線(備中箕島～茶屋町間)の設備改良部分を借り受けております。その利用料は、当社と瀬戸大橋高速鉄道保有株式会社との協定に基づき当該事業における、瀬戸大橋高速鉄道保有株式会社に発生する鉄道施設の保有及び管理に要する費用を賄うものとして、40年間にわたり年1回支払うこととされており、その間の利用施設の維持管理については当社が行うこととなっております。

利用料の年額は81百万円とし、21年目以降の利用料は協議の上定めることとなっております。

運輸業

ア．線路及び電路施設

(ア) 第一種鉄道事業

線名	区間	キロ程	単線・複線等別	駅数	軌間	電圧	変電所数
		km		箇所	m	V	箇所
赤穂線	(相生) ~ (東岡山)	57.4	単線	17	1.067	直流1,500	3
因美線	(東津山) ~ (鳥取)	70.8	単線	17	"	-	-
宇野線	(岡山) ~ 宇野	32.8	単線、複線	14	"	直流1,500	2
宇部線	(新山口) ~ (宇部)	33.2	単線	16	"	"	1
越美北線	越前花堂 ~ 九頭竜湖	52.5	単線	22	"	-	-
大糸線	(南小谷) ~ 糸魚川	35.3	単線	8	"	-	-
大阪環状線	(天王寺) ~ 新今宮	20.7	複線、3線	16	"	直流1,500	5
小野田線	(小野田) ~ (居能)	11.6	単線	7	"	"	-
	(雀田) ~ 長門本山	2.3	単線	2	"	"	-
小浜線	(敦賀) ~ (東舞鶴)	84.3	単線	22	"	"	4
加古川線	(加古川) ~ (谷川)	48.5	単線	19	"	"	2
	(木津) ~ (京橋)	44.8	単線、複線	22	"	"	5
片町線	(正覚寺(信)) ~ (平野)	1.5	単線	-	"	"	-
	(神崎川(信)) ~ (吹田貨物ターミナル)	3.7	単線	-	"	"	-
可部線	(横川) ~ あき亀山	15.6	単線	13	"	"	2
関西線	(亀山) ~ 奈良 ~ JR難波	115.0	単線、複線、4線	31	"	一部直流1,500	5
関西空港線	(日根野) ~ (りんくうタウン)	4.2	複線	-	"	直流1,500	-
岩徳線	(岩国) ~ (櫛ヶ浜)	43.7	単線	13	"	-	-
姫新線	(姫路) ~ (新見)	158.1	単線	34	"	-	-
木次線	(備後落合) ~ (宍道)	81.9	単線	16	"	-	-
紀勢線	新宮 ~ 紀伊田辺 ~ 和歌山市	204.0	単線、複線	56	"	直流1,500	16
吉備線	(岡山) ~ (総社)	20.4	単線	8	"	-	-
草津線	(柘植) ~ (草津)	36.7	単線	9	"	直流1,500	2
呉線	(三原) ~ (海田市)	87.0	単線	26	"	"	6
芸備線	(備中神代) ~ (広島)	159.1	単線	42	"	-	-
湖西線	(近江塩津) ~ (山科)	74.1	複線	19	"	直流1,500	8
境線	(米子) ~ 境港	17.9	単線	15	"	一部直流1,500	-
桜井線	(奈良) ~ (高田)	29.4	単線	12	"	直流1,500	2
桜島線	(西九条) ~ 桜島	4.1	複線	3	"	"	1
	(京都) ~ 松江 ~ (幡生)	673.8	単線、複線	158	"	一部直流1,500	21
山陰線	(長門市) ~ 仙崎	2.2	単線	1	"	-	-
	(神戸) ~ 上郡 ~ 柳井 ~ 下関	528.1	複線、4線	124	"	直流1,500	55
山陽線	(兵庫) ~ 和田岬	2.7	単線	1	"	"	-
城端線	高岡 ~ 城端	29.9	単線	13	"	-	-
高山線	猪谷 ~ 富山	36.6	単線	10	"	-	-
津山線	(津山) ~ (岡山)	58.7	単線	15	"	-	-
東海道線	米原 ~ 大阪 ~ 神戸	143.6	単線、複線、4線、5線	52	"	直流1,500	16
	(吹田貨物ターミナル) ~ (尼崎)	12.2	複線	-	"	"	-

線名	区間	キロ程	単線・複線等別	駅数	軌間	電圧	変電所数
		km		箇所	m	V	箇所
七尾線	津幡 ~ 和倉温泉	59.5	単線	20	1.067	直流1,500	5
奈良線	(木津) ~ (京都)	34.7	単線、複線	17	"	"	5
博多南線	(博多) ~ 博多南	8.5	複線	1	1.435	交流25,000	-
伯備線	(倉敷) ~ (伯耆大山)	138.4	単線、複線	26	1.067	直流1,500	11
播但線	(和田山) ~ (姫路)	65.7	単線	16	"	一部直流1,500	2
阪和線	(天王寺) ~ (和歌山)	61.3	複線	33	"	直流1,500	7
	(鳳) ~ 東羽衣	1.7	単線	1	"	"	-
氷見線	(高岡) ~ 氷見	16.5	単線	7	"	-	-
福塩線	(福山) ~ (塩町)	78.0	単線	25	"	一部直流1,500	1
福知山線	(尼崎) ~ (福知山)	106.5	単線、複線	28	"	直流1,500	9
北陸線	金沢 ~ (米原)	176.6	複線	41	"	一部直流1,500 交流20,000	9
本四備讃線	(茶屋町) ~ 児島	12.9	複線	4	"	直流1,500	1
舞鶴線	東舞鶴 ~ (綾部)	26.4	単線	5	"	"	2
美祿線	(厚狭) ~ (長門市)	46.0	単線	10	"	-	-
山口線	(新山口) ~ (益田)	93.9	単線	26	"	-	-
和歌山線	(王寺) ~ 橋本 ~ (和歌山)	87.5	単線	34	"	直流1,500	6
在来線計	47線	4,052.5	-	1,147	-	-	214
山陽新幹線	(新大阪) ~ 博多	644.0	複線	(12) 6	1.435	交流25,000	13
北陸新幹線	(上越妙高) ~ (金沢)	168.6	複線	(3) 2	1.435	交流25,000	5
合計	49線	4,865.1	-	(15) 1,155	-	-	232

(注) 1 区間欄の括弧内の駅は、当該区間の駅数には含んでおりません。

2 山陽新幹線の駅数は、新神戸、新尾道、東広島、新岩国、小倉及び博多の駅数であります。なお、山陽新幹線駅数欄の上段括弧書は、外数で在来線との併設駅数(小倉及び博多を除く。)を示しております。

3 北陸新幹線の駅数は、黒部宇奈月温泉及び新高岡の駅数であります。なお、北陸新幹線駅数欄の上段括弧書は、外数で在来線との併設駅数(新高岡を除く。)を示しております。

(イ) 第二種鉄道事業

線名	区間	キロ程	単線・複線等別	駅数	軌間	電圧	変電所数
		km		箇所	m	V	箇所
関西空港線	りんくうタウン ~ 関西空港	6.9	複線	(2)	1.067	直流1,500	(2)
JR東西線	(京橋) ~ (尼崎)	12.5	複線	(7)	"	"	(2)
おおさか東線	(放出) ~ (久宝寺)	9.2	複線	(6)	"	"	(0)
	(新大阪) ~ (鳴野)	9.4	複線	(4)	"	"	(1)
合計	3線	38.0	-	(19)	-	-	(5)

(注) 1 区間欄の括弧内の駅は、当該区間の駅数には含んでおりません。

2 駅数及び変電所数欄の括弧書は、第三種鉄道事業者である「新関西国際空港株式会社」、「関西高速鉄道株式会社」及び「大阪外環状鉄道株式会社」の保有する駅数及び変電所数を示しております。

(ウ) 第三種鉄道事業

線名	区間	キロ程	単線・複線等別	駅数	軌間	電圧	変電所数
		km		箇所	m	V	箇所
七尾線	(和倉温泉) ~ 穴水	28.0	単線	(6)	1.067	-	-

(注) 1 区間欄の括弧内の駅は、当該区間の駅数には含んでおりません。

2 駅数欄の括弧書は、第二種鉄道事業者である「のと鉄道株式会社」が営業する駅数を示しております。

イ. 車両

(ア) 車両数

区分	蒸気 機関車	電気 機関車	内燃 機関車	内燃 動車	電車				客車	貨車	計
					電動	制御電動	制御	付随			
在来線	両 5	両 13	両 29	両 463	両 1,587	両 1,334	両 932	両 791	両 23	両 166	両 5,343
新幹線	-	-	-	-	958	52	140	1	-	-	1,151
計	5	13	29	463	2,545	1,386	1,072	792	23	166	6,494

(注) 上記のほかに、線路建設保守用工作車1,307両を保有しております。

(イ) 車両施設

主な工場、車両所、電車区等は、次のとおりであります。

名称	所在地	土地		建物
		面積	帳簿価額	帳簿価額
		m ²	百万円	百万円
(新幹線鉄道事業本部)				
博多総合車両所	福岡県那珂川市ほか	501,783	23,235	2,589
(金沢支社)				
白山総合車両所	石川県白山市	(279,964)	-	0
金沢総合車両所	石川県白山市ほか	293,997	225	271
金沢総合車両所 富山支所	富山県富山市	21,812	33	29
金沢総合車両所 敦賀支所	福井県敦賀市ほか	116,001	36	69
(近畿統括本部)				
吹田総合車両所	大阪府吹田市ほか	169,047	79	984
吹田総合車両所 京都支所	京都府向日市ほか	299,723	179	554
吹田総合車両所 日根野支所	大阪府泉佐野市ほか	236,176	890	199
吹田総合車両所 森ノ宮支所	大阪市城東区ほか	113,481	882	205
吹田総合車両所 奈良支所	奈良県奈良市ほか	77,794	2,940	186
網干総合車両所	兵庫県揖保郡太子町ほか	174,674	665	1,566
網干総合車両所 宮原支所	大阪市淀川区	155,238	298	278
(和歌山支社)				
新宮列車区	和歌山県新宮市	23,615	26	115
(福知山支社)				
福知山電車区	京都府福知山市	160,709	919	185
(岡山支社)				
岡山電車区	岡山市北区	126,236	59	274
岡山気動車区	岡山市北区	29,824	35	32
(米子支社)				
後藤総合車両所	鳥取県米子市ほか	257,933	1,346	449
(広島支社)				
下関総合車両所	山口県下関市ほか	167,440	231	753

(注) ()内は外数で独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から賃借中のものであります。

ウ．その他の主な施設

名称	所在地	土地		建物
		面積	帳簿価額	帳簿価額
		m ²	百万円	百万円
大阪資材センター	神戸市中央区	8,476	10	414
広島資材センター	広島市東区ほか	5,249	1	30

不動産業

主な賃貸資産等は次のとおりであります。

賃貸先 (名称)	所在地	土地		建物
		面積	帳簿価額	帳簿価額
		m ²	百万円	百万円
西日本電気システム(株) (厚狭太陽光発電所)	山口県山陽小野田市	132,930	418	-
大阪ターミナルビル(株) (大阪ステーションシティ)	大阪市北区	39,447	9,099	-
JR西日本不動産開発(株) (ミスターマックス)	山口県柳井市	36,089	4	-
(株)奈良ホテル (奈良ホテル)	奈良県奈良市	20,398	589	0
JR西日本大阪開発(株) (吹田グリーンプレイス)	大阪府吹田市	18,615	8	-
JR西日本不動産開発(株) (コカ・コーラウエスト ホッケースタジアム)	広島市安佐北区	18,290	96	-
医療法人JR広島病院 (JR広島病院)	広島市東区	15,241	829	-
(株)ナフコ (ナフコ)	山口県宇部市	13,586	4	-
JR西日本不動産開発(株) (ピエラタウン西明石)	兵庫県明石市	12,571	23	-
JR西日本不動産開発(株) (金沢フォーラス)	石川県金沢市	9,831	50	-

(2) 国内子会社
運輸業

会社名 (所在地)	帳簿価額					従業員数
	土地(面積)	建物	構築物	その他	合計	
中国ジェイアールバス(株) (広島市南区)	百万円 1,502 千㎡ (141)	百万円 2,719	百万円 202	百万円 2,499	百万円 6,924	人 457
西日本ジェイアールバス(株) (大阪市此花区)	1,925 (101)	1,400	359	3,980	7,666	553

(注) 1 上記は、有形固定資産の残高(ただし、建設仮勘定は除く。)であります。

2 その他とは、自動車、機械及び装置、工具・器具・備品、リース資産の合計であります。

流通業

会社名 (所在地)	帳簿価額					従業員数
	土地(面積)	建物	構築物	その他	合計	
(株)ジェイアール西日本デイリー サービスネット (兵庫県尼崎市)	百万円 986 千㎡ (4)	百万円 10,634	百万円 70	百万円 24,054	百万円 35,746	人 466
(株)ジェイアール西日本伊勢丹 (京都市下京区)	- (-)	7,732	0	676	8,409	883

(注) 1 上記は、有形固定資産の残高(ただし、建設仮勘定は除く。)であります。

2 その他とは、自動車、機械及び装置、工具・器具・備品、リース資産の合計であります。

不動産業

会社名 (所在地)	帳簿価額					従業員数
	土地(面積)	建物	構築物	その他	合計	
JR西日本不動産開発(株) (大阪市北区)	百万円 37,087 千㎡ (97)	百万円 140,756	百万円 2,866	百万円 746	百万円 181,457	人 375
JR西日本SC開発(株) (大阪市北区)	25 (0)	22,909	24	660	23,620	203
京都駅ビル開発(株) (京都市下京区)	- (-)	37,998	23	234	38,256	46
大阪ターミナルビル(株) (大阪市北区)	- (-)	51,012	144	397	51,554	57
JR西日本プロパティーズ(株) (東京都港区)	29,472 (505)	40,023	735	382	70,614	309

(注) 1 上記は、有形固定資産の残高(ただし、建設仮勘定は除く。)であります。

2 その他とは、自動車、機械及び装置、工具・器具・備品、リース資産の合計であります。

その他

会社名 (所在地)	帳簿価額					従業員数
	土地(面積)	建物	構築物	その他	合計	
大鉄工業(株) (大阪市淀川区)	百万円 3,814 千㎡ (144)	百万円 3,931	百万円 267	百万円 608	百万円 8,622	人 1,481
(株)ジェイアール西日本ホテル開発 (京都市下京区)	877 (9)	13,333	31	11,710	25,953	483
(株)日本旅行 (東京都中央区)	755 (5)	649	6	211	1,622	1,926
(株)JR西日本テクシア (兵庫県尼崎市)	71 (1)	919	20	431	1,442	570
西日本電気システム(株) (大阪府吹田市)	1,834 (10)	1,848	45	1,741	5,469	931

(注) 1 上記は、有形固定資産の残高(ただし、建設仮勘定は除く。)であります。

2 その他とは、自動車、機械及び装置、工具・器具・備品、リース資産の合計であります。

(3) 在外子会社

該当する会社はありません。

3 【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設等

工事件名	セグメントの 名称	予算総額	既支出額	今後の 所要額	工事着手 年月	完成予定 年月
		百万円	百万円	百万円		
山陽新幹線の逸脱防止対策	運輸業	13,090	7,467	5,623	2015年5月	2023年度
京阪神エリアにおける斜面防災工事	運輸業	9,392	7,338	2,054	2017年11月	2023年度
広島市東部地区連続立体交差事業	運輸業	34,700	1,288	33,412	2021年6月	2036年度
大和路線 奈良・郡山間 高架化及び新駅設置	運輸業	13,741	796	12,945	2021年6月	2028年度
東海道線支線地下化・新駅設置工事	運輸業	60,905	47,173	13,732	2016年1月	2023年春
大阪駅西側エリアの開発工事	運輸業 不動産業 その他	100,397	11,295	89,102	2019年8月	2027年春
広島駅ビル建替	運輸業 不動産業 その他	59,621	10,501	49,120	2019年10月	2025年春
芦屋駅改良工事	運輸業	4,541	3,192	1,348	2020年9月	2023年度
奈良線輸送改善	運輸業	35,094	23,300	11,794	2016年7月	2023年春
車両新造工事	運輸業	57,972	7,739	50,233	2017年10月	2023年度
博多総合車両所のリニューアル工事	運輸業	30,893	4,674	26,218	2018年11月	2028年度
吹田総合車両所のリニューアル工事	運輸業	35,534	1,500	34,034	2019年7月	2028年度
山陽線、山陰線等光ケーブル敷設	運輸業	6,205	182	6,022	2021年10月	2030年度
広岡社宅等用地開発（オフィス棟）	不動産業	7,816	3,109	4,707	2020年8月	2022年8月
横浜市旧南区総合庁舎跡地開発	不動産業	5,384	2,887	2,497	2020年8月	2022年秋

（注） 今後の必要資金は、自己資金を中心に、必要により社債及び借入金により調達します。

なお、自治体等の要請に基づく工事については、当該自治体等の負担金により行います。

(2) 重要な設備の除却

該当事項はありません。

第4 【提出会社の状況】

1 【株式等の状況】

(1) 【株式の総数等】

【株式の総数】

種類	発行可能株式総数
普通株式	800,000,000 株
計	800,000,000

【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数 (2022年3月31日)	提出日現在発行数 (2022年6月24日)	上場金融商品取引所名又は登録認可金融商品取引業協会名	内容
普通株式	株 244,001,600	株 244,001,600	東京証券取引所 市場第一部(事業年度末現在) プライム市場(提出日現在)	単元株式数は100株であります。
計	244,001,600	244,001,600	-	-

(2) 【新株予約権等の状況】

【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3) 【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4) 【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数	発行済株式 総数残高	資本金増減額	資本金残高	資本準備金 増減額	資本準備金 残高
2018年8月15日 (注1)	株 1,253,600	株 192,481,400	百万円 -	百万円 100,000	百万円 -	百万円 55,000
2019年8月15日 (注1)	1,146,900	191,334,500	-	100,000	-	55,000
2021年9月17日 (注2)	48,545,400	239,879,900	116,265	216,265	116,265	171,265
2021年9月29日 (注3)	4,121,700	244,001,600	9,871	226,136	9,871	181,136

(注) 1 自己株式の消却による減少であります。

2 有償一般募集(ブックビルディング方式による募集)

発行価格 4,996円

発行価額 4,789.96円

資本組入額 2,394.98円

払込金総額 232,530,524,184円

3 有償第三者割当(オーバーアロットメントによる売出しに関連した第三者割当増資)

発行価格 4,789.96円

資本組入額	2,394.98円
割当先	野村證券株式会社

(5) 【所有者別状況】

(2022年3月31日現在)

区分	株式の状況(1単元の株式数100株)								単元未満株式の状況(株)
	政府及び地方公共団体	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	計	
					個人以外	個人			
株主数(人)	1	160	55	2,303	682	551	224,257	228,009	-
所有株式数(単元)	1	868,393	62,143	153,163	644,610	2,059	708,501	2,438,870	114,600
所有株式数の割合(%)	0.00	35.61	2.55	6.28	26.43	0.08	29.05	100.00	-

(注) 1 「その他の法人」の欄には、証券保管振替機構名義の株式94単元が含まれております。

2 「個人その他」及び「単元未満株式の状況」の欄には、自己株式がそれぞれ5単元及び91株含まれておりません。

(6) 【大株主の状況】

(2022年3月31日現在)

氏名又は名称	住所	所有株式数(株)	発行済株式(自己株式を除く。)の総数に対する所有株式数の割合(%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	東京都港区浜松町二丁目11番3号	39,741,700	16.29
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	東京都中央区晴海一丁目8番12号	11,313,600	4.64
株式会社三井住友銀行	東京都千代田区丸の内一丁目1番2号	4,480,000	1.84
株式会社三菱UFJ銀行	東京都千代田区丸の内二丁目7番1号	4,410,000	1.81
日本生命保険相互会社	東京都千代田区丸の内一丁目6番6号	4,000,000	1.64
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)	1776 HERITAGE DRIVE, NORTH QUINCY, MA 02171, U.S.A. (東京都港区港南二丁目15番1号)	3,993,040	1.64
JR西日本社員持株会	大阪市北区芝田二丁目4番24号	3,557,600	1.46
SSBTC CLIENT OMNIBUS ACCOUNT (常任代理人 香港上海銀行東京支店カストディ業務部)	ONE LINCOLN STREET, BOSTON MA USA 02111 (東京都中央区日本橋三丁目11番1号)	3,389,553	1.39
JP MORGAN CHASE BANK 385781 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部)	25 BANK STREET, CANARY WHARF, LONDON, E14 5JP, UNITED KINGDOM (東京都港区港南二丁目15番1号)	3,002,302	1.23
HSBC BANK PLC A/C HSBC BANK PLC AS TRUSTEE FOR PUTM ACS JAPAN EQUITY FUND (常任代理人 香港上海銀行東京支店カストディ業務部)	8 CANADA SQUARE, LONDON E14 5HQ (東京都中央区日本橋三丁目11番1号)	2,072,600	0.85
計	-	79,960,395	32.77

(注) 1 ネスナ・エルエルピー(旧名称: マラソン・アセット・マネジメント・エルエルピー)から2017年10月18日付で関東財務局長に提出された大量保有報告書(変更報告書)において、同社が2017年10月13日現在で7,821,600株(同日現在の発行済株式総数に対する所有株式数の割合4.04%)を保有している旨が記載されておりますが、当社として議決権行使基準日における実質所有株式数の確認ができませんので、上記「大株主の状況」には含めておりません。

2 ブラックロック・ジャパン株式会社から2018年12月6日付で関東財務局長に提出された大量保有報告書(変更報告書)において、同社及びその共同保有者7名が、2018年11月30日現在で11,478,532株(同日現在の発行済株式総数に対する所有株式数の割合5.96%)を保有している旨が記載されておりますが、当社として議

決権行使基準日における実質所有株式数の確認ができませんので、上記「大株主の状況」には含めておりません。

- 3 三井住友信託銀行株式会社から2021年12月6日付で関東財務局長に提出された大量保有報告書（変更報告書）において、同社及びその共同保有者2名が、2021年11月30日現在で16,212,319株（同日現在の発行済株式総数に対する所有株式数の割合6.64%）を保有している旨が記載されておりますが、当社として議決権行使基準日における実質所有株式数の確認ができませんので、上記「大株主の状況」には含めておりません。

(7) 【議決権の状況】
【発行済株式】

(2022年3月31日現在)

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	(自己保有株式) 普通株式 500	-	-
	(相互保有株式) 普通株式 410,000	-	
完全議決権株式(その他)	普通株式 243,476,500	2,434,765	-
単元未満株式	普通株式 114,600	-	-
発行済株式総数	244,001,600	-	-
総株主の議決権	-	2,434,765	-

(注) 「完全議決権株式(その他)」欄の普通株式には、証券保管振替機構名義の株式9,400株(議決権94個)が含まれております。

【自己株式等】

(2022年3月31日現在)

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 (株)	他人名義 所有株式数 (株)	所有株式数 の合計 (株)	発行済株式総数 に対する所有 株式数の割合(%)
(自己保有株式) 西日本旅客鉄道株式会社	大阪市北区芝田二丁目4番24号	500	-	500	0.00
(相互保有株式) アジア航測株式会社	東京都新宿区西新宿六丁目14番 1号 新宿グリーンタワービル	10,000	-	10,000	0.00
広成建設株式会社	広島市東区上大須賀町1番1号	400,000	-	400,000	0.16
計	-	410,500	-	410,500	0.17

2 【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第3号に該当する普通株式の取得及び会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

(1) 【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2) 【取締役会決議による取得の状況】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
取締役会(2022年4月28日)での決議状況 (取得期間 2022年5月2日~2022年6月10日)	200,000	1,000,000,000
当事業年度前における取得自己株式	-	-
当事業年度における取得自己株式	-	-
残存決議株式の総数及び価額の総額	-	-
当事業年度の末日現在の未行使割合(%)	-	-
当期間における取得自己株式	200,000	961,903,100
提出日現在の未行使割合(%)	-	3.81

(3) 【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
当事業年度における取得自己株式	106	655,784
当期間における取得自己株式	-	-

(注) 当期間(2022年4月1日から有価証券報告書提出日まで)における取得自己株式数には、2022年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求による株式数は含めておりません。

(4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数(株)	処分価額の総額(円)	株式数(株)	処分価額の総額(円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	-	-	-	-
消却の処分を行った取得自己株式	-	-	-	-
合併、株式交換、株式交付、会社分割に係る移転を行った取得自己株式	-	-	-	-
その他(-)	-	-	-	-
保有自己株式数	591	-	200,591	-

(注) 当期間(2022年4月1日から有価証券報告書提出日まで)における保有自己株式数には、2022年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求及び売渡請求による株式数は含めておりません。

3 【配当政策】

当社における資金使途の優先順位は、安全投資、債務削減・成長投資・株主還元としております。

株主還元は、長期安定的に行うことが重要と考えております。

2020年10月に公表した「JR西日本グループ中期経営計画2022見直し」において、長期安定的な配当を基本方針とし、2022年度において配当性向35%程度をめざすこととしております。

当事業年度の配当金につきましては、この方針に基づき、1株当たり年間100円（うち中間配当金50円）といたしました。

なお、当社の剰余金の配当は、中間配当及び期末配当の年2回を基本的な方針としております。配当の決定機関は、中間配当は取締役会、期末配当は株主総会であります。また、当社は、取締役会の決議によって中間配当を行うことができる旨を定款で定めております。

（注）基準日が当事業年度に属する剰余金の配当は、以下のとおりであります。

決議年月日	配当金の総額（百万円）	1株当たり配当額（円）
2021年11月2日 取締役会決議	12,200	50.0
2022年6月23日 定時株主総会決議	12,200	50.0

4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】

(1) 【コーポレート・ガバナンスの概要】

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

当社は、「企業理念」及び「安全憲章」のもと、「安全を最優先する企業風土」を構築する努力を積み重ね、企業の社会的責任を遂行するとともに、将来にわたる持続的な発展を図ってまいります。

それらを実現するため、「コーポレートガバナンス・コード」の趣旨及び鉄道事業を核とする当社事業の特性を踏まえつつ、中長期的視点に立った経営を行うとともに、株主をはじめとした各ステークホルダーとの長期的な信頼関係の構築をめざしてまいります。また、経営の透明性、健全性及び効率性を高める観点から、企業倫理の確立、経営の監視・監督機能の充実並びに迅速な意思決定及び機動的な業務執行を図るための体制を整備し、コーポレート・ガバナンスの充実に努めてまいります。

企業統治の体制の概要及び当該企業統治の体制を採用する理由

当社は、取締役会の監督機能を強化し、コーポレート・ガバナンスの一層の強化を図るとともに、迅速な意思決定及び機動的な業務執行を図るため、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会における承認を得て、監査等委員会設置会社に移行しています。また、後述のとおり必要な内部統制システムを整備しています。

取締役会については、原則として毎月1回開催し、当社グループ全体に係る経営の基本方針や戦略、グループ経営上重要な事項について審議を行っており、また、企業倫理に関する事項等について、適時、適切に報告を受けております。さらに、意思決定権限を業務執行取締役大幅に委任の上、その業務執行の状況についても、適時、適切に報告を受けるなど、企業倫理の確立、監視・監督機能の充実を努めております。加えて、取締役（監査等委員である取締役を除く。）13名（男性12名・女性1名）のうち、監視・監督に特化する取締役として5名の社外取締役（監査等委員である社外取締役を除く。）を置くとともに、取締役会における議決権等を有する監査等委員である取締役（男性3名・女性1名。うち監査等委員である社外取締役3名）を置くことにより、監視・監督機能を一層充実・強化し、経営の透明性・公平性を高めております。このために、社外取締役に対する事前の説明の機会を増やすなど、社外取締役への情報伝達体制充実を図っております。

また、代表取締役、業務執行取締役、執行役員及びグループ執行役員等で構成されるグループ経営会議を原則として毎週1回開催し、グループ経営における基本的事項を審議しております。

なお、取締役（監査等委員である取締役を除く。）候補者は取締役会の定める選考基準に基づき、社外取締役が過半数を占める人事報酬諮問委員会の審議を経て、代表取締役社長が株主総会に推薦する候補者を提案し、取締役会で決議します。

監査等委員である取締役候補者は、社外取締役が過半数を占める人事報酬諮問委員会の審議を経て、代表取締役社長が株主総会に推薦する候補者を監査等委員会の同意を得た上で提案し、取締役会で決議します。

内部統制システム（リスク管理体制を含む）の整備状況について

当社における内部統制システムに関する基本的な考え方については、会社法に基づき取締役会で決定しており、その内容は以下のとおりであります。

1. 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

当社は、経営の基本として「企業理念」及び「安全憲章」を制定している。また、その実現に向けてグループ全体（当社及び子会社をいう。以下同じ。）にわたる中期経営計画及び年度のグループ事業方針を当社取締役会において決議することにより、グループ全体の目指すべき方向性を共有している。

さらに、企業倫理の確立を図るため、「企業理念」に基づき、行動規範や倫理綱領を定め、役員がこれらを遵守し、率先して「企業理念」を実践することにより、誠実かつ公正な企業行動の基盤となる共通の価値観を醸成しており、以下の取り組みを通して、事業活動全般において、法令遵守をはじめとして、企業倫理を確立する体制の整備に努める。

(1) 取締役会の適正な運営

- ・ 監査等委員会設置会社として、監視・監督に特化する取締役と業務執行も行う取締役（執行役員兼務）を明確に区分し、複数の社外取締役を置く。
- ・ 原則として毎月1回開催し、経営上重要な事項について審議を行うとともに、安全、内部統制システムをはじめ、業務執行状況に関する事項等について、適時、適切に報告を行う。
- ・ 施策のリスクや中期経営計画における位置付けを明示することなどにより、取締役会の実効性の向上を図る。
- ・ 取締役会及び監査等委員会の職務を補助する組織として取締役室を設置し、取締役会及び監査等委員会の指揮命令の下、経営に関する情報提供、取締役の指示・意見等への対応など、取締役の職務の支援を各部門から独立した立場で行う。

上記の取り組みにより、取締役会の適正な意思決定機能及び企業経営の監視・監督機能を強化する。

(2) 適正な職務の執行の確保

- ・ 職務の執行に係る責任及び権限の明確化、監視・監督体制の構築など牽制機能が働く仕組みによるとともに、各種委員会の設置等を適宜行い、透明性を確保する。
- ・ 内部監査部門である監査部において、会社の業務全般にわたる監査を実施する。
- ・ 財務報告に係る内部統制の評価及び監査制度への対応にあたっては、監査部による有効性の評価を通じて、内部統制の維持、改善を行い、財務報告の正確性と信頼性を確保する。
- ・ 取締役及び執行役員等の選考基準を明確にし、客観性、透明性を高める。
- ・ 取締役及び執行役員等については、毎事業年度末に、職務執行に関して不正の行為又は法令等に違反する行為を行っていない旨等の「職務執行確認書」を提出する。
- ・ 反社会的勢力に対しては、統括部署等の設置及び対応マニュアルの整備を行うとともに、外部の専門機関と緊密な連携を図るなど、毅然とした態度で臨み、関係を排除する。

(3) 企業倫理の確立に向けた審議機関の設置及び内部通報制度の充実

- ・ 企業倫理の確立に関する重要な事項については、ガバナンス推進本部担当取締役を委員長とする「企業倫理・人権委員会」を設置し、専門家の知見を得ながら審議・評価を行い、取締役会へ必要な報告を行う。
- ・ 社内の「倫理相談室」及び外部の弁護士を通報窓口として、法令又は企業倫理上疑義のある行為等について相談を受ける等により、内部通報制度の充実を図る。

2. 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

- ・ 取締役の職務の執行に係る情報については、法令及び文書管理規程等に従い、各担当部門において適切に作成、保存及び管理を行うとともに、取締役は、必要に応じて常時これらを閲覧できるものとする。

3. 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

2005年4月25日、福知山線塚口・尼崎間において、106名のお客様の尊い命を奪い、500名を超えるお客様を負傷させるという、極めて重大な事故を惹き起こしたことを厳粛に受け止め、二度とこのような事故を起こさないという決意のもと、「企業理念」「安全憲章」に基づき、安全で安心・信頼していただける鉄道の構築に向けて取り組むとともに、以下の取り組みにより、事業活動全般において、適正なリスク管理が行われる体制の整備に努める。

- ・2018年2月に策定した「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」に基づき、「安全最優先の意識の浸透」を土台とし、「組織の安全管理の充実」「一人ひとりの安全考動の実践」を通じて、「安全を維持する鉄道システム」の充実を図り、「全員参加型の安全管理」を実現し、重大な事故・労働災害の未然防止をめざす。
 - ・鉄道事業法に基づき制定した「鉄道安全管理規程」のもと、安全管理体制を整備するとともに、継続的な改善に向けたPDCAサイクルの運用に取り組む。
 - ・当社の経営に重大な影響を与える可能性のある重要リスクの選定やそれらの対応方針等について、社長を委員長とする「リスクマネジメント委員会」を設置し、専門家の知見を得ながら審議・評価を行い、取締役会へ必要な報告を行う。
 - ・大規模災害等の重大な危機発生時における初動体制の迅速な構築等に関する重要な事項について、「リスクマネジメント委員会」において審議・評価を行うとともに、即応が必要な個別案件については、本社対策本部等を機動的に開催することにより迅速に対処する。
4. 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制
- ・監査等委員会設置会社として重要な業務執行に係る意思決定権限を取締役会から業務執行取締役大幅に委任し、迅速・果敢な経営の意思決定、業務執行を行う。
 - ・監視・監督機能の強化を図るため、取締役会規則に、決議事項、協議事項及び報告事項に関する基準を明記し、本基準に基づき、取締役会を適切に運営する。
 - ・各部門を担当する取締役は、取締役会で決議された中期経営計画及び年度のグループ事業方針に基づき、当社における組織・業務執行に関する規程等に基づく職務権限及び意思決定ルールにより、それぞれの部門の施策等について、部門方針等を策定のうえ、適切な職務の執行に取り組む。
 - ・執行役員制度等を導入し、執行役員等に権限委任することで、更なる意思決定の迅速化を図る。
 - ・業務執行上の基本的事項を審議するため、代表取締役、業務執行取締役、社長が指定する執行役員及びグループ執行役員等で構成するグループ経営会議を原則として週1回開催する。
5. 企業集団における業務の適正を確保するための体制
- グループ全体にわたる中期経営計画を策定し、目指すべき方向性をグループ全体で共有するとともに、社会の一員としての責任を果たすため、コンプライアンス意識の向上、企業倫理の確立等により、以下の体制の整備等を通じて企業集団における業務の適正を確保していく。
- (1) グループ経営の基本的な推進体制
- ・当社にグループ経営を推進するための担当部署を設けるとともに、事業計画をはじめグループ会社における経営上の重要な事項については、当社が定めるグループ会社管理規程等に基づき当社と事前に協議及び事後に報告を行う体制を整備する。
 - ・グループ各社の役職員を対象とする各種会議・研修等を定期的に開催し、グループ間相互の情報共有を図る。
- (2) グループ各社の取締役等の適正な職務執行の確認
- ・グループ各社の常勤取締役及び執行役員が、毎事業年度末に提出する「職務執行確認書」を通じて、職務執行に関して不正の行為又は法令等に違反する行為を行っていない旨等を確認する。
- (3) 当社役員等のグループ会社役員への就任
- ・当社の役員等が重要なグループ会社の取締役、監査役に就任し、グループ経営の適法性及び実効性を確保する。
- (4) グループ全体における企業倫理の確立・リスク管理体制の整備
- ・当社「企業倫理・人権委員会」、「リスクマネジメント委員会」における審議内容等について、必要によりグループ各社と共有し、連携・協力して対応の推進を図る。
 - ・グループ全体の企業倫理の確立及び適正なリスク管理をガバナンス推進本部が統括・推進・支援するとともに、グループ各社において、委員会の設置や規程の制定等に取り組むことにより、グループ全体の体制を整備する。
 - ・さらに、具体的なグループ全体のリスク管理については、本社内各部、各支社、各グループ会社が主体的に重要リスクを洗い出しのうえ、対策を推進していく体制を整備し、ガバナンス推進本部が関係部門等と連携しながら、それぞれの進捗管理及びサポートを行う。
- (5) 内部通報制度
- ・内部通報制度については、社内外に設置した通報窓口において、グループ会社に係わる相談にも対応する。併せて、当該制度のグループ会社への周知の充実に努める。
- (6) グループ会社に対する内部監査等の実施
- ・当社における内部監査として、グループ会社の事業運営状況等を確認する。

- ・「財務報告に係る内部統制の評価」についても、連結ベースでの業務が対象となることから、グループの取り組みとして推進する。
 - ・グループ各社の法令・定款等の遵守の状況等について適宜確認する。
6. 監査等委員会の職務を補助すべき使用人に関する事項、当該使用人の取締役（監査等委員である取締役を除く。）からの独立性に関する事項及び当該使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項
- ・監査等委員会の職務を補助する取締役室の使用人は、監査等委員会の指揮命令の下、各部門から独立した立場でその職務を遂行する。
 - ・当社は、本使用人の職務遂行に際し、情報提供等の協力体制を整備する。
 - ・本使用人は、監督・監査機能の一翼を担う重要な役割を持つことに鑑み、知見・識見を十分に考慮して選任するものとし、人事異動、人事評価に際しては、監査等委員会の同意を得て決定する。
7. 当社及び子会社の取締役等及び使用人又はこれらの者から報告を受けた者が監査等委員会に報告をするための体制その他の監査等委員会への報告に関する体制、報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制
- ・当社監査等委員会への報告について、当社の取締役、執行役員等、使用人並びにグループ会社の取締役、執行役員、監査役及び使用人は、重大な事故、法令・定款に違反する行為、当社又はグループ会社に著しい損害を及ぼすおそれのある事実の発生等を速やかに報告する。
 - ・内部監査の実施状況、グループ全体からの内部通報窓口に対する通報等の内容、ガバナンス推進本部の取り組み内容、鉄道安全監査の結果等をはじめ、各部門の業務内容・課題その他監査等委員会が求める事項について、随時又は定期的に報告する。
 - ・報告等を行った者の保護に関しては、当社及び各グループ会社の社内規程の整備等により適正に取り扱う。
8. その他監査等委員会の監査が実効的に行われていることを確保するための体制
- ・監査等委員会の監査の実効性確保について、取締役等は、監査等委員の重要な会議への出席、決裁書類等の重要な書類の閲覧並びに監査等委員会と監査部、会計監査人との連携及び代表取締役等との定期的な意見交換その他監査等委員会の円滑な監査活動に必要な体制を整備する。
 - ・監査等委員が必要に応じ弁護士・監査法人等の外部の専門家に相談することを含め、その職務執行によって生ずる費用は当社が負担する。
 - ・当社内の事業所を所管する部門が調整、連携し、現地における往査等を効果的、効率的に実施できるよう努める。
 - ・当社常勤監査等委員とグループ各社の監査役によるグループ監査役連絡会等の定期的開催等に対応しうる、グループ全体の監査体制の充実・強化を図る。

責任限定契約の内容の概要

当社は、会社法第427条第1項の規定により、社外取締役との間に、会社法第423条第1項の責任を法令が規定する額に限定する契約を締結することができる旨を定款で定めており、当有価証券報告書提出日現在、各氏との間で、当該契約を締結しております。

役員等賠償責任保険契約の内容の概要

当社は、会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結し、当該保険契約により、当社取締役を含む被保険者が業務につき行った行為に起因して損害賠償請求がなされた場合において、被保険者が負担することになる損害賠償金及び訴訟費用等を填補することとしております。

取締役の定数

当社は、20名以内の取締役を置く旨を定款で定めております。

取締役の選任の決議要件

当社は、取締役の選任の決議について、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、出席した当該株主の議決権の過半数をもって行う旨、また、取締役の選任決議は累積投票によらないものとする旨を定款で定めております。

取締役会において決議することができる株主総会決議事項

ア．自己の株式の取得

当社は、自己の株式の取得について、機動的な経営判断を可能とするため、会社法第165条第2項の規定により、取締役会の決議によって市場取引等により自己の株式を取得することができる旨を定款で定めております。

イ．中間配当

当社は、株主への利益還元を機会を充実させるため、会社法第454条第5項の規定により、取締役会の決議によって中間配当をすることができる旨を定款で定めております。

株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、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、出席した当該株主の議決権の3分の2以上をもって行う旨を定款で定めております。これは、株主総会における特別決議の定足数を緩和することにより、株主総会の円滑な運営を行うことを目的とするものであります。

(2) 【役員の状況】

役員一覧

男性15名 女性2名（役員のうち女性の比率12%）

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数(株)
代表取締役社長	長谷川 一明	1957年5月1日生	1981年4月 1987年2月 1987年4月 2000年6月 2001年10月 2003年6月 2005年6月 2006年6月 2008年6月 2012年6月 2016年6月 2019年12月 2020年11月 2022年6月	日本国有鉄道入社 同総裁室秘書課勤務 当社総務部秘書課勤務 当社鉄道本部営業部次長 当社鉄道本部営業本部マネジャー 当社神戸支社次長 当社総合企画本部担当部長 当社総合企画本部次長 当社執行役員岡山支社長 当社取締役兼常務執行役員近畿統括本部長 当社代表取締役副社長兼執行役員創造本部長 当社代表取締役社長兼執行役員 当社代表取締役社長兼執行役員デジタルソリューション本部長 当社代表取締役社長兼執行役員（現在）	注3	11,600
取締役	高木 光	1954年12月12日生	1977年4月 1980年8月 1990年4月 1991年4月 2004年4月 2007年4月 2018年6月 2020年4月	東京大学助手 神戸大学法学部助教授 同大学法学部教授 学習院大学法学部教授 同大学大学院法務研究科教授 京都大学大学院法学研究科教授 当社取締役（現在） 京都大学名誉教授（現在）	注3	0

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有 株式数 (株)
取締役	筒井 義信	1954年1月30日生	1977年4月 2004年7月 2007年1月 2007年3月 2009年3月 2010年3月 2011年4月 2015年6月 2018年4月 2020年6月	日本生命保険相互会社入社 同社取締役 同社取締役執行役員 同社取締役常務執行役員 同社取締役専務執行役員 同社代表取締役専務執行役員 同社代表取締役社長 当社監査役 日本生命保険相互会社代表取締役 会長(現在) 当社取締役(現在)	注3	0
取締役	野崎 治子	1955年6月19日生	1978年4月 1980年3月 2001年4月 2008年1月 2014年4月 2015年7月 2020年6月 2021年9月 2022年4月 2022年6月	株式会社ホリバコミュニティ入社 株式会社堀場製作所入社 同社人事教育部長 同社管理本部人事担当副本部長 同社ジュニアコーポレートオフィ サー 堀場製作所健康保険組合理事長 当社取締役(現在) 公益財団法人2025年日本国際博覧会 協会理事(現在) 京都大学理事(現在) 積水化学工業株式会社社外取締役 (現在)	注3	700
取締役	飯野 健司	1955年1月3日生	1978年4月 2004年4月 2007年4月 2009年4月 2011年4月 2011年6月 2013年4月 2016年4月 2016年6月 2020年6月 2020年6月 2022年6月	三井不動産株式会社入社 同社ビルディング本部ビルディング 営業一部長 同社執行役員人事部長 同社常務執行役員人事部長 同社常務執行役員 同社常務取締役常務執行役員 同社取締役常務執行役員 同社取締役 同社常任監査役 同社顧問(現在) 三井不動産リアルティ株式会社常任 監査役(現在) 当社取締役(現在)	注3	0
取締役	宮部 義幸	1957年12月5日生	1983年4月 2003年1月 2008年4月 2011年4月 2011年6月 2014年4月 2017年6月 2021年4月 2022年4月 2022年6月 2022年6月	松下電器産業株式会社(現パナソニ ックホールディングス株式会社) 入社 同社R&D企画室長 同社役員 同社常務役員 同社常務取締役 同社代表取締役専務 同社専務執行役員CTO、CMO 同社専務執行役員東京代表 同社副社長執行役員東京代表 同社取締役副社長執行役員東京代表 (現在) 当社取締役(現在)	注3	0

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
代表取締役副社長 地域まちづくり本 部長	緒方 文人	1958年3月16日生	1981年4月 日本国有鉄道入社 1985年3月 同経理局主計課勤務 1987年4月 当社近畿圏運行本部姫路保線区長 2008年6月 当社総合企画本部次長 2009年12月 当社執行役員企業倫理・リスク統 括部長 2011年4月 当社執行役員企業倫理・リスク統 括部長、監査部長 2011年6月 当社執行役員企業倫理・リスク統 括部長 2012年6月 当社執行役員広報部長 2014年6月 当社常務執行役員総合企画本部 長、東京本部長 2016年6月 当社取締役兼常務執行役員総合企 画本部長、IT本部長 2017年6月 当社取締役兼専務執行役員総合企 画本部長、IT本部長 2018年1月 当社代表取締役副社長兼執行役員 鉄道本部長 2022年6月 当社代表取締役副社長兼執行役員 地域まちづくり本部長(現在)	注3	9,000
代表取締役副社長	倉坂 昇治	1962年6月7日生	1985年4月 日本国有鉄道入社 大阪鉄道管理局総務部人事課勤務 1987年4月 当社人事部人事課勤務 2008年6月 当社人事部担当部長 2009年6月 当社執行役員人事部長 2012年6月 当社執行役員近畿統括本部副本部 長、近畿統括本部大阪支社長 2014年6月 当社執行役員広報部長 2016年6月 当社常務執行役員福知山線列車事 故ご被害者対応本部長 2018年6月 当社取締役兼常務執行役員福知山 線列車事故ご被害者対応本部長、 福知山線列車事故対策審議室長、 総務部長 2019年6月 当社取締役兼専務執行役員総務部 長 2019年12月 当社取締役兼専務執行役員総務部 長、東京本部長 2020年6月 当社取締役兼専務執行役員総合企 画本部長 2021年6月 当社取締役兼専務執行役員総合企 画本部長、ガバナンス推進本部長 2021年6月 当社代表取締役副社長兼執行役員 総合企画本部長 2022年6月 当社代表取締役副社長兼執行役員 経営戦略本部長 2022年6月 当社代表取締役副社長兼執行役員 (現在)	注3	8,000

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数(株)
代表取締役副社長 鉄道本部長	中村 圭二郎	1960年7月10日生	1985年4月 1987年3月 1987年4月 2005年9月 2007年7月 2011年6月 2012年6月 2014年6月 2016年6月 2018年1月 2018年6月 2019年6月 2022年6月	日本国有鉄道入社 同大阪鉄道管理局施設部保線課勤務 当社近畿圏運行本部施設部保線課勤務 当社鉄道本部施設部担当部長 当社新幹線管理本部次長 当社新幹線管理本部副本部長 当社執行役員新幹線管理本部長 当社執行役員岡山支社長 当社執行役員鉄道本部施設部長 当社常務執行役員近畿統括本部長 当社取締役兼常務執行役員近畿統括本部長 当社取締役兼常務執行役員鉄道本部副本部長、鉄道本部安全推進部長 当社代表取締役副社長兼執行役員鉄道本部長(現在)	注3	11,500
取締役 経営戦略本部長	坪根 英慈	1966年12月3日生	1990年4月 2003年6月 2005年7月 2008年6月 2008年7月 2011年6月 2013年6月 2016年6月 2020年6月 2021年6月 2021年6月 2022年6月 2022年6月	当社入社 当社開発本部サブリーダー 当社総合企画本部担当マネジャー 当社総合企画本部課長 株式会社ジェイアール西日本デイリーサービスネット取締役 当社岡山支社次長 当社総合企画本部担当部長 当社執行役員鉄道本部技術企画部長 当社執行役員総合企画本部副本部長、総合企画本部グループ経営強化チーム長 当社執行役員総合企画本部副本部長 当社取締役兼常務執行役員総合企画本部副本部長 当社取締役兼常務執行役員経営戦略本部副本部長、経営戦略部長 当社取締役兼常務執行役員経営戦略本部長(現在)	注3	2,300
取締役 鉄道本部副本部長、鉄道本部安全推進部長、鉄道本部安全研究所長	前田 洋明	1963年4月17日生	1988年4月 2005年9月 2007年7月 2012年6月 2015年6月 2017年6月 2018年6月 2021年6月 2022年6月	当社入社 当社鉄道本部施設部保線課長 当社鉄道本部施設部担当部長 当社監査部長 当社執行役員福知山支社長 当社執行役員近畿統括本部副本部長、近畿統括本部神戸支社長 当社執行役員金沢支社長 当社常務理事鉄道本部副本部長、鉄道本部企画統括部長 当社取締役兼常務執行役員鉄道本部副本部長、鉄道本部安全推進部長、鉄道本部安全研究所長(現在)	注3	5,200

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数(株)
取締役 人事部長	三輪 正稔	1966年12月3日生	1990年4月 2008年7月 2011年6月 2013年7月 2017年2月 2019年6月 2020年6月 2021年6月 2022年6月	当社入社 当社人事部課長 当社新幹線管理本部次長 当社人事部担当部長 当社執行役員近畿統括本部副本部長、近畿統括本部京都支社長 当社執行役員鉄道本部副本部長、鉄道本部鉄道経営強化チーム長 当社執行役員鉄道本部副本部長、鉄道本部企画統括部長 当社執行役員人事部長 当社取締役兼執行役員人事部長(現在)	注3	3,500
取締役 デジタルソリューション本部長	奥田 英雄	1968年5月7日生	1992年4月 2012年6月 2014年7月 2016年6月 2016年12月 2018年2月 2019年10月 2020年11月 2021年6月 2022年6月	当社入社 当社近畿統括本部企画課担当課長 当社総合企画本部課長 当社総合企画本部グループ経営推進室長 株式会社JR西日本イノベーションズ代表取締役社長 当社総合企画本部担当部長 当社総合企画本部担当部長・MaaS推進部長 当社執行役員デジタルソリューション本部副本部長 当社理事デジタルソリューション本部副本部長 当社取締役兼執行役員デジタルソリューション本部長(現在)	注3	900
取締役 監査等委員 (常勤)	田仲 文郎	1957年5月9日生	1980年4月 1986年2月 1987年4月 2000年7月 2001年10月 2003年6月 2007年6月 2008年6月 2009年6月 2011年6月 2013年6月 2016年6月 2017年6月 2020年6月 2022年6月	日本国有鉄道入社 同浜松工場第一電車職場長 当社近畿圏運行本部鷹取工場組立職場長 当社広報室次長 当社広報室担当室長 当社金沢支社次長 当社鉄道本部技術部マネジャー 当社鉄道本部技術部担当部長 当社新幹線管理本部博多総合車両所長 当社執行役員新幹線管理本部副本部長、新幹線管理本部福岡支社長 当社技術理事鉄道本部技術部長 当社常務執行役員鉄道本部副本部長、鉄道本部新幹線統括部長 株式会社ジェイアール西日本テクノス(現株式会社JR西日本テクノス)代表取締役社長 当社監査役 当社取締役監査等委員(現在)	注4	7,200

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数(株)
取締役 監査等委員 (常勤)	小倉 真樹	1957年2月26日生	1982年4月 1985年12月 1987年4月 1988年2月 1990年4月 2004年6月 2007年4月 2009年4月 2011年4月 2014年4月 2017年4月 2019年4月 2020年6月 2022年6月	日本国有鉄道入社 同経営計画室勤務 当社総合企画本部経営管理室勤務 当社退職 弁護士登録 法務省大臣官房司法法制部司法法制課法務専門職 裁判官任官 大阪高等裁判所判事 大阪地方裁判所判事 盛岡地方裁判所、盛岡家庭裁判所判事 神戸地方裁判所、神戸家庭裁判所尼崎支部判事 大阪高等裁判所判事 大阪地方裁判所、大阪家庭裁判所岸和田支部判事 当社監査役 当社取締役監査等委員(現在)	注4	0
取締役 監査等委員	狭間 恵三子	1960年1月6日生	1982年4月 2002年4月 2005年3月 2008年4月 2008年4月 2012年4月 2019年4月 2020年4月 2020年5月 2020年6月 2022年6月	サントリー株式会社入社 同社不易流行研究所課長 同社次世代研究所課長 同社大阪秘書室課長 財団法人大阪観光コンベンション協会情報発信担当部長 堺市副市長 立命館大学衣笠総合研究機構教授(招聘研究教員)(現在) 大阪商業大学公共学部教授(現在) NPO法人こども環境活動支援協会代表理事(現在) 当社監査役 当社取締役監査等委員(現在)	注4	600
取締役 監査等委員	後藤 研了	1958年2月18日生	1981年9月 1984年3月 2005年5月 2010年8月 2013年7月 2015年7月 2020年6月 2020年7月 2022年6月	監査法人朝日会計社(有限責任あずさ監査法人)入社 公認会計士登録 同監査法人代表社員(現パートナー) 同監査法人理事大阪事務所第3事業部長 同監査法人専務理事大阪事務所第3事業部長 同監査法人専務理事大阪事務所長 同監査法人退職 後藤研了公認会計士事務所開設(現在) 当社取締役監査等委員(現在)	注4	0
計						60,500

- (注) 1 当社は、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会における承認を得て、監査等委員会設置会社に移行しています。
- 2 高木光、筒井義信、野崎治子、飯野健司、宮部義幸、小倉真樹、狭間恵三子及び後藤研了の8氏は、会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。
- 3 任期は、2022年3月期に係る定時株主総会終結の時から2023年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
- 4 任期は、2022年3月期に係る定時株主総会終結の時から2024年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。

社外役員の状況

取締役会の監視・監督機能の一層の強化を図るため、監視・監督に特化する取締役として社外取締役（監査等委員である社外取締役を除く。）5名及び、取締役会における議決権等を有する監査等委員である取締役4名（うち、監査等委員である社外取締役3名）を置いております。

社外取締役（監査等委員である社外取締役を除く。）高木光、筒井義信、野崎治子、飯野健司及び宮部義幸の5氏については、いずれも学識経験者や経営者等としての専門知識や高い見識を当社の経営に反映していただくため、社外取締役として選任しております。

また、5氏とも下記独立性基準及び東京証券取引所が定める独立役員の要件を満たしており、一般株主と利益相反が生じるおそれがなく、独立した立場から当社の経営を監視していただけるものと考えております。

なお、社外取締役（監査等委員である社外取締役を除く。）筒井義信氏は、日本生命保険相互会社代表取締役会長であり、当社は、同社との間で長期借入金に関する取引及び従業員を加入対象とする保険契約に基づく取引を行っておりますが、同氏の社外取締役としての独立性は十分に確保されていると判断いたしております。さらに、社外取締役（監査等委員である社外取締役を除く。）野崎治子氏は、京都大学（国立大学法人京都大学）の理事であり、同法人は当社の寄付先及び取引先ですが、同氏の社外取締役としての独立性は十分に確保されていると判断いたしております。

監査等委員である社外取締役小倉真樹、狭間恵三子及び後藤研了の3氏については、いずれも弁護士及び裁判官、民間企業や行政、公認会計士等での豊富な経験と幅広い見識、専門的な知識を当社の監査に反映していただくため、監査等委員である社外取締役として選任しております。また、3氏とも下記独立性基準及び東京証券取引所が定める独立役員の要件を満たしており、一般株主と利益相反が生じるおそれがなく、独立した立場から取締役の職務の執行を監査していただけるものと考えております。

なお、小倉真樹氏は、過去に当社の業務執行者（使用人）でありましたが、業務執行者でなくなった後（1988年2月退職後）相当の年数が経過しており、同氏の監査等委員である社外取締役としての独立性は十分に確保されていると判断いたしております。

また、当社は取締役会において、当社から独立した客観的立場から実効性の高い監視・監督を行える社外役員を招聘するための独立性基準を次のとおり定めております。

1. 当社グループ関係者

- (1) 当該役員が、現在又は過去10年間のいずれかの事業年度において、当社又は当社子会社（以下「当社グループ会社」という）の業務執行者（業務執行取締役、執行役、執行役員、その他使用人をいう。以下同じ）でないこと。
- (2) 当該役員の2親等以内の近親者が、現在又は過去10年間のいずれかの事業年度において、当社グループ会社の業務執行者でないこと。

2. 主要な取引先の関係者

当社との取引金額が、現在又は過去3年間の事業年度において、平均して当社又は取引先の連結売上高（借入の場合は連結総資産額）の2%に達しないこと（当該取引者が法人等の場合、現在又は過去3年間その業務執行者でないこと）。

3. 法律専門家等

当社からの役員報酬を除く報酬等が、現在又は過去3年間の事業年度において、平均して年間1,000万円を超えていないこと（当該専門家等が法人等に属する場合、当該法人等の連結売上高の2%に達しないこと）。

4. その他

- (1) 当社から、現在又は過去3年間の事業年度において、平均して年間1,000万円を超える寄付を受けている者でないこと。但し、当該寄付を受けている者が法人等の場合、当社から得ている寄付が、その者の連結売上高又は年間総収入の2%を超える法人等の業務執行者でないこと。
- (2) 現在又は過去5年間のいずれかの事業年度において、当社の主要株主（持株比率が総議決権の10%以上）でないこと（当該主要株主が法人等の場合、現在又は過去5年間、その業務執行者でないこと）。
- (3) 現在又は過去3年間のいずれかの事業年度において、当社グループ会社との間で重要な利害関係がないこと。

当社は、社外取締役の全員について、上記独立性基準及び東京証券取引所が定める独立役員の要件を満たしていることから、同取引所の定めに基づき、独立役員として届け出ております。

社外取締役による監督又は監査と内部監査、監査等委員会監査及び会計監査との相互連携並びに内部統制部門との関係

社外取締役（監査等委員である社外取締役を除く。）と監査等委員である社外取締役は、内部監査、会計監査、内部統制の評価の結果等について、取締役会その他の場を通じて報告を受けるほか、社外取締役（監査等委員である社外取締役を除く。）と監査等委員である取締役の意見交換の実施等により、連携を確保してまいります。

(3) 【監査の状況】

監査等委員会監査の状況

監査等委員である取締役については、現在、常勤の監査等委員である取締役2名（うち監査等委員である社外取締役1名）、非常勤の監査等委員である社外取締役2名の4名体制であり、そのうち監査等委員である社外取締役後藤研了氏は、公認会計士の資格を有しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有するものであります。監査等委員である取締役は、監査等委員会で策定した監査の方針、監査計画に基づき、取締役会に出席し、取締役（監査等委員である取締役を除く。）及び使用人等からその職務の執行状況、業務の適正を確保するための体制（内部統制システム）の構築及び運用について報告を受け、必要に応じて説明を求める等、取締役の職務の執行を監査するとともに、必要な助言・勧告等を行います。このうち常勤の監査等委員である取締役は、グループ経営会議を始めとする重要な会議に出席する他、支社・現場の調査、各取締役等からの個別聴取等の方法で監査を行い、グループ会社に対しても、事業の報告を求め、必要に応じてその業務及び財産の状況を調査することとしております。

また、常勤の監査等委員である取締役を中心に監査等委員である取締役は、会計監査人や内部監査部門等とも定期的に情報交換を実施する等の方法で連携に努め、これらの活動の結果は監査等委員会において適時に共有することとしております。

このほか、非常勤の監査等委員である取締役は、常勤の監査等委員である取締役とともに支社等・グループ会社の調査等に適宜参加し、また、代表取締役社長や社外取締役（監査等委員である社外取締役を除く。）との意見交換にも出席し、専門的知見や各々の経験に基づく意見を述べることにしております。

なお、グループ全体からの内部通報窓口に対する通報等の内容については、常勤の監査等委員である取締役が定期的に報告を受けるとともに、その運用状況を調査します。

監査等委員会は、定期的開催するものとしており、監査方針や監査計画の策定、監査報告の作成、会計監査人の再任、会計監査人の報酬等に対する同意、株主総会への付議議案等の適法性確認、その他取締役の職務執行状況等の確認、支社等・グループ会社の調査結果の報告、監査上の主要な検討事項（KAM）の協議状況等、監査に関する重要な事項について報告を受け、法定の権限その他の事項を必要に応じて協議・決定します。

また、監査等委員である取締役の職務を補助すべき専任の使用人を配置するとともに、監査等委員である取締役の職務を補助すべき専任の使用人は、監査等委員会の指揮命令下でその職務を遂行します。

当事業年度においては、監査役会設置会社として監査役会を14回開催しており、個々の監査役の出席状況については次のとおりです。

役職	氏名	開催回数	出席回数
常勤監査役	田 仲 文 郎	14	14
常勤監査役（社外）	小 倉 真 樹	14	14
監査役	柴 田 信	14	14
監査役（社外）	勝 木 保 美	14	14
監査役（社外）	狹 間 恵 三 子	14	14

内部監査の状況

内部監査については、内部監査部門である監査部において、15名の体制により、業務プロセスが有効に機能しているかなど、本質的課題解決に向けた内部監査及び財務報告に係る内部統制評価を実施しております。

また、監査等委員である取締役と監査部との間で、監査計画・方法及び監査結果等について定期的に意見交換を行うなど、相互に密接な連携を図りながら、効果的かつ効率的な監査並びに財務報告の正確性と信頼性の確保に努めてまいります。

会計監査の状況

ア．監査法人の名称

会計監査については、EY新日本有限責任監査法人と監査契約を締結しており、業務執行社員3名のほか、監査業務に係る補助者49名（公認会計士15名及びその他34名）により、一般に公正妥当と認められる監査の基準による適正な監査を行っております。また、監査等委員会、監査部及び監査法人による各監査は、随時、監査計画・方法及び監査結果等について情報を交換のうえ相互に密接な連携を図りながら、効果的かつ効率的な監査を実施してまいります。

イ．継続監査期間

1987年以降

ウ．業務を執行した公認会計士

当事業年度において、業務を執行した公認会計士は次のとおりであります。

公認会計士の氏名等		所属する監査法人名
指定有限責任社員 業務執行社員	松本 要	EY新日本有限責任監査法人
	柴田 芳宏	
	仲 昌彦	

エ．監査法人の選定方針と理由

当社は、会計監査人を選定する際には、監査等委員会があらかじめ定めた基準をもとに、監査法人の監査実績、監査品質、監査体制等について評価を行い、その検討結果に基づき、選任についての議案を株主総会に提出いたします。なお、監査等委員会は、会計監査人が会社法第340条第1項各号に掲げる事項に該当する場合は、監査等委員の全員の同意に基づき解任いたします。また、会計監査人の職務を適切に遂行することが困難と認められる場合は、監査等委員会の決定に基づき、解任または不再任について株主総会の議案として提出いたします。

当事業年度については、監査役会はあらかじめ定めた方針に基づき会計監査人を再任することが妥当であると判断したため、解任または不再任についての議案を株主総会に提出しておりません。

オ．監査役会による会計監査人の評価

当社の監査役会は、会計監査人が独立の立場を保持し、かつ、適正な監査を実施しているかを監視及び検証するとともに、会計監査人からその職務の執行状況について報告を受け、必要に応じて説明を求めました。

その結果、会計監査人による計算書類及びその附属明細書並びに連結計算書類の監査の方法及び結果は相当であると認めるとともに、会計監査人を再任することが妥当であると判断いたしました。

監査報酬の内容等

ア．監査公認会計士等に対する報酬

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬
	百万円	百万円	百万円	百万円
提出会社	181	4	185	32
連結子会社	226	21	223	24
計	408	25	408	57

当社及び連結子会社が監査公認会計士等に対して報酬を支払っている非監査業務の内容といたしましては、会計処理及び財務諸表の作成方法に関する助言業務等があります。

イ．監査公認会計士等と同一のネットワーク（EYメンバーファーム）に対する報酬（ア．を除く）重要性が乏しいため、記載を省略しております。

ウ．その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容
該当事項はありません。

エ．監査報酬の決定方針

該当事項はありませんが、監査日数等を勘案した上で決定しております。

オ．監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

当社の監査役会は、取締役、社内関係部門及び会計監査人から必要な資料を入手し報告を受けるとともに、前事業年度の監査の遂行状況、当事業年度における監査計画の内容及び報酬見積の相当性等を確認した結果、会計監査人の報酬等について妥当な水準であると判断し、同意いたしました。

(4) 【役員の報酬等】

役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針に係る事項

ア．業績評価報酬に関する事項

事業年度ごとの会社業績向上に対する意識を高めるため、鉄道の安全確保、連結収益、連結利益、資産効率を単年度の業績指標とし、前事業年度の期首に掲げた各指標の目標に対する達成状況に応じて、「基本報酬」の3割を超えない範囲で支給することとしております。当社の基幹事業である鉄道事業の安全かつ安定的な運営が大前提である一方で、企業グループとしての長期持続的な成長、企業価値向上の観点から経営陣による適切なリスクテイクを支える仕組みも重要であることに鑑み、鉄道の安全確保及び「JR西日本グループ中期経営計画2022」において設定した経営指標を業績指標として選定しております。

当事業年度に係る業績評価報酬の指標の達成状況（2020年度実績）につきまして、鉄道の安全確保については、「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」の到達目標として掲げたお客様が死傷する列車事故、死亡に至る鉄道労災の発生もなく、目標を達成しました。経営指標については、2020年度期首に目標を掲げることができませんでしたが、2020年9月に公表した業績予想に基づき設定した目標に対しては、徹底したコストの削減に努めた結果、連結損失は当初目標より縮小しました。しかしながら、連結収益及び資産効率については目標に未達となりました。

このように一部目標を達成した指標はあるものの、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う厳しい経営状況を勘案し、役位に応じて報酬返上を実施した結果、業績評価報酬は支給しておりません。

イ．株式報酬に関する事項

当社の企業価値の持続的な向上を図るインセンティブを与えとともに、株主との一層の価値共有を進めることを目的に、取締役（監査等委員である取締役及び社外取締役を除く。）に対して金銭債権を支給し、その払込みと引き換えに譲渡制限付株式を交付いたします。金銭債権は経営に関わる責任に応じた基準額で支給することとし、株式の譲渡制限期間は、当社取締役の地位その他当社取締役会で定める地位を退任または退職した直後の時点までの間といたします。

ウ．取締役の報酬についての株主総会の決議に関する事項

当社取締役（監査等委員である取締役を除く。）の報酬の額は、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会において、金銭報酬額を年額690百万円以内（うち社外取締役分120百万円以内）、株式報酬額を年額75百万円以内（株式数は年20千株以内）と決議しております。当該定時株主総会終結時点での取締役（監査等委員である取締役を除く。）の員数は13名です。また、当社監査等委員である取締役の金銭報酬の額は、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会において年額135百万円以内と決議しております。当該定時株主総会終結時点での監査等委員である取締役の員数は4名です。

エ．取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針

（ア）取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針の決定方法

企業価値の持続的な向上を図るインセンティブとして十分に機能し、かつ「JR西日本グループ中期経営計画2022」も踏まえた報酬体系を構築すべく、取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針（以下、「決定方針」という。）について人事報酬諮問委員会に諮問し、その答申内容を尊重して2021年2月24日開催の取締役会において決定方針を決議いたしました。

その後、監査等委員会設置会社への移行及び譲渡制限付株式報酬の導入を踏まえ、2022年6月23日開催の取締役会において当該決定方針の改正を決議しております。

（イ）決定方針の内容の概要

- ・当社の取締役（監査等委員である取締役及び社外取締役を除く。）の報酬については、固定報酬である「基本報酬」、短期インセンティブとしての「業績評価報酬」及び長期にわたる株主との価値共有と中長期の企業価値向上に対するインセンティブとしての「株式報酬」から構成します。基本報酬と業績評価報酬は月例により、株式報酬は毎年一定の時期に支給します。監査等委員である取締役及び社外取締役の報酬については、基本報酬のみで構成します。
- ・基本報酬の額については、外部専門機関による他社調査等を考慮し、経営に関わる責任に応じた報酬テーブルを作成し、適正な水準を確保することとします。
- ・業績評価報酬の額については、前事業年度の期首に掲げた各業績指標（鉄道の安全確保、連結収益、連結利益、資産効率）の目標達成状況に応じて支給することとします。
- ・株式報酬として譲渡制限付株式を交付します。株式報酬の額については、経営に関わる責任に応じた基準額を設定することとします。

- ・取締役（監査等委員である取締役及び社外取締役を除く。）の報酬については、全ての業績指標が前事業年度の期首に掲げた目標に達した時に、基本報酬、業績評価報酬、株式報酬の比率が7：2：1となることを目安に構成します。
- ・取締役（監査等委員である取締役を除く。）の報酬額については、上記方針を踏まえた上で、取締役会決議により決定します。ただし、基本報酬及び業績評価報酬に係る内容の決定については、取締役会の決議により、代表取締役社長に一任します。
具体的決定にあたっては、報酬決定の公正と信頼を確保する観点から、人事報酬諮問委員会の答申を受けてこれを尊重するとともに、複数名の代表取締役及び人事担当役員等で構成する総合人事委員会を開催し、審議を経ることとします。
監査等委員である取締役の報酬については、株主総会で決議された報酬額の範囲内で、監査等委員である取締役の協議により決定します。

（ウ）当事業年度に係る取締役の個人別の報酬等の内容が決定方針に沿うものであると取締役会が判断した理由

取締役（監査等委員である取締役を除く。以下、同じ。）の個人別の報酬等の内容の決定にあたっては、社外取締役が過半数を占める人事報酬諮問委員会が決定方針との整合性を含め多角的な検討を行った上で、取締役会に対し答申を行っております。取締役の個人別の報酬等の内容が同答申を尊重して決定されていることに鑑み、取締役会としては、同内容が決定方針に沿うものであると判断しております。

オ．取締役の個人別の報酬等の決定に係る委任に関する事項

取締役（監査等委員である取締役を除く。以下、同じ。）の個人別の報酬等の決定においては、上記の決定方針を踏まえた上で、取締役会の決議により基本報酬及び業績評価報酬に係る当該決定権限を代表取締役社長長谷川一明氏に一任しております。当該権限の一任は、当社では、業務執行の最高責任者を社長に一元化する体制としており、各取締役の評価を最終的に決定するにあたっては、代表取締役社長の任にある同氏が最も適切であると考えたことによります。取締役の個人別の報酬等の具体的決定にあたっては社外取締役が過半数を占める人事報酬諮問委員会の答申を受けてこれを尊重するとともに、複数名の代表取締役及び人事担当役員等で構成する総合人事委員会を開催し、その審議を経ることとし、報酬決定の公正と信頼を確保することとしております。

カ．取締役の報酬等の額の決定過程における取締役会及び人事報酬諮問委員会の活動内容

取締役の報酬等の額の決定過程における2021年度の人事報酬諮問委員会の活動として、全委員出席のもと、報酬水準の妥当性、業績評価報酬の適用、譲渡制限付株式報酬の導入とそれに伴う報酬体系の見直し及び報酬返上に関わる審議を実施し、取締役会に答申しております。

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数

役員区分	報酬等の総額 (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	331	331	-	16
(うち社外取締役)	(47)	(47)	-	(5)
監査役	77	77	-	5
(うち社外監査役)	(38)	(38)	-	(3)

- (注) 1 報酬返上後の金額を記載しております。
(新型コロナウイルス感染症拡大に伴う厳しい経営状況を勘案し、役位に応じ、月額報酬の1割～5割の報酬返上を実施しております)
- 2 対象となる役員の員数には、当事業年度中に退任した取締役3名が含まれております。

提出会社の役員ごとの連結報酬等の総額等
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、記載しておりません。

(5) 【株式の保有状況】

投資株式の区分の基準及び考え方

当社は、専ら株式の価値の変動または株式に係る配当によって利益を受けることを目的とする株式を純投資目的である投資株式、当該目的以外の株式を純投資目的以外の目的である投資株式と区分しております。

保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

ア．保有方針及び保有の合理性を検証する方法並びに個別銘柄の保有の適否に関する取締役会等における検証の内容

当社グループの中長期的な企業価値向上に向けた、事業の持続的成長のためには、これに資する取引先等との関係の維持、強化を図ることが重要であり、当社グループの事業への相乗効果等を総合的に勘案の上、当該会社株式を取得、保有しております。

株式の保有については、中長期的な経済合理性や取引先と当社グループの事業との関係性の観点から、企業価値向上に資するか否かについて検証を行い、保有株式の保有目的、合理性について、取締役会において確認します。2022年3月末において保有している株式については、2022年6月に開催した取締役会において、中長期的な経済合理性や取引先と当社グループの事業との関係性の観点から、経営成績、保有に伴うリターン、相乗効果、リスク等を個別に検証し、保有の合理性を確認しております。

イ．銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	31	2,020
非上場株式以外の株式	11	22,404

(当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額(百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	-	-	-
非上場株式以外の株式	-	-	-

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額(百万円)
非上場株式	-	-
非上場株式以外の株式	2	1,049

ウ．特定投資株式及びみなし保有株式の銘柄ごとの株式数、貸借対照表計上額等に関する情報
特定投資株式

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、定量的な保有効果 及び株式数が増加した理由	当社の株式の 保有の有無(注 3)
	株式数(株)	株式数(株)		
	貸借対照表計上額 (百万円)	貸借対照表計上額 (百万円)		
東海旅客鉄道株式会社	336,900	336,900	安全で安定的な輸送サービスの提供 及び鉄道事業の技術面、営業面にお ける連携の強化等に資するため。 (注2)	有
	5,378	5,575		
東日本旅客鉄道株式会社	705,000	705,000	"	有
	5,012	5,526		
九州旅客鉄道株式会社	1,972,100	1,972,100	"	有
	4,944	5,076		
日本信号株式会社(注1)	2,050,200	2,050,200	技術協力関係の強化に資するため。 (注2)	有
	1,808	2,011		
株式会社三菱UFJフィナ ンシャル・グループ (注1)	2,045,100	2,045,100	経営に資する情報収集及び安定的な 資金調達に資するため。(注2)	有
	1,554	1,210		
三井住友トラスト・ホー ルディングス株式会社 (注1)	373,453	533,453	"	有
	1,494	2,058		
株式会社三井住友フィナ ンシャルグループ(注1)	285,840	408,340	"	有
	1,116	1,636		
株式会社三越伊勢丹ホー ルディングス(注1)	500,000	500,000	共同して百貨店を運営することに資 するため。(注2)	有
	483	389		
近畿車輛株式会社(注1)	345,400	345,400	技術協力関係の強化に資するため。 (注2)	有
	412	460		
株式会社りそなホール ディングス(注1)	299,300	299,300	経営に資する情報収集及び安定的な 資金調達に資するため。(注2)	有
	156	139		
株式会社みずほフィナン シャルグループ(注1)	27,400	27,400	"	有
	42	43		

- (注) 1 貸借対照表計上額が資本金額の100分の1以下ですが、上場株式11銘柄について記載しております。
- 2 当社グループの事業への相乗効果等を総合的に勘案して取得・保有しているものであり、定量的な保有効果を記載することは困難ですが、ア．に記載のとおり、保有の合理性を検証しております。
- 3 当社の株式の保有の有無については、銘柄が持株会社の場合はその主要な子会社の保有分(実質所有株式数)を勘案し記載しております。

保有目的が純投資目的である投資株式
該当事項はありません。

第5 【経理の状況】

1. 連結財務諸表及び財務諸表の作成方法について

(1) 当社の連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」(昭和51年大蔵省令第28号)に基づいて作成しております。

(2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」(昭和38年大蔵省令第59号。以下「財務諸表等規則」という。)第2条の規定に基づき、「財務諸表等規則」及び「鉄道事業会計規則」(昭和62年運輸省令第7号)により作成しております。

2. 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、連結会計年度(2021年4月1日から2022年3月31日まで)及び事業年度(2021年4月1日から2022年3月31日まで)の連結財務諸表及び財務諸表について、EY新日本有限責任監査法人により監査を受けております。

3. 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みについて

当社は、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みを行っております。具体的には、会計基準等の内容を適切に把握できる体制を整備するため、公益財団法人財務会計基準機構に加入し、会計基準等に関する情報を適時入手しております。また有価証券報告書等に関する研修に参加しております。

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	4 210,291	4 319,843
受取手形及び売掛金	37,347	42,579
未収運賃	25,107	30,906
未収金	61,177	90,441
有価証券	4 24	4 79
棚卸資産	1 118,899	1 145,884
その他	79,400	88,902
貸倒引当金	638	588
流動資産合計	531,609	718,048
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	4 1,219,124	4 1,234,911
機械装置及び運搬具（純額）	384,067	385,046
土地	4 783,246	4 782,009
建設仮勘定	118,904	150,783
その他（純額）	62,713	57,029
有形固定資産合計	2 2,568,055	2 2,609,781
無形固定資産	34,054	31,268
投資その他の資産		
投資有価証券	3, 4 103,105	3, 4 97,520
退職給付に係る資産	2,595	3,134
繰延税金資産	191,769	197,964
その他	4 51,192	4 48,499
貸倒引当金	5,000	4,936
投資その他の資産合計	343,662	342,181
固定資産合計	2,945,773	2,983,232
繰延資産		
株式交付費	-	1,140
繰延資産合計	-	1,140
資産合計	3,477,382	3,702,421

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	4 60,255	4 57,134
短期借入金	19,474	14,229
1年内償還予定の社債	25,000	25,000
1年内返済予定の長期借入金	36,952	71,572
鉄道施設購入未払金	1,309	1,167
未払金	149,889	105,944
未払消費税等	6,225	8,371
未払法人税等	18,142	9,535
預り連絡運賃	6,388	3,588
預り金	121,055	122,083
前受運賃	30,202	30,404
前受金	53,624	62,336
賞与引当金	23,473	23,480
災害損失引当金	2,230	1,205
ポイント引当金	714	654
その他	36,176	39,188
流動負債合計	591,116	575,898
固定負債		
社債	814,988	949,990
長期借入金	581,408	578,435
鉄道施設購入長期未払金	99,848	98,681
繰延税金負債	1,846	1,145
新幹線鉄道大規模改修引当金	20,833	25,000
環境安全対策引当金	6,898	5,880
線区整理損失引当金	8,809	16,627
退職給付に係る負債	254,830	238,077
その他	140,544	138,471
固定負債合計	1,930,009	2,052,311
負債合計	2,521,125	2,628,209
純資産の部		
株主資本		
資本金	100,000	226,136
資本剰余金	57,454	183,812
利益剰余金	696,843	561,874
自己株式	482	482
株主資本合計	853,815	971,341
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	780	1,270
繰延ヘッジ損益	0	-
退職給付に係る調整累計額	17	1,131
その他の包括利益累計額合計	762	2,402
非支配株主持分	103,203	105,272
純資産合計	956,256	1,074,211
負債純資産合計	3,477,382	3,702,421

【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

【連結損益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年 4月 1日 至 2021年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2021年 4月 1日 至 2022年 3月 31日)
営業収益	920,046	1,031,103
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	4,998,025	4,987,857
販売費及び一般管理費	3,416,528	3,416,338
営業費合計	2,116,554	2,115,019
営業損失()	245,507	119,091
営業外収益		
受取利息	27	101
受取配当金	908	3,153
保険配当金	1,593	1,443
受託工事事務費戻入	1,710	1,762
持分法による投資利益	1,909	1,022
雇用調整助成金	3,316	10,371
その他	3,595	5,765
営業外収益合計	13,062	23,620
営業外費用		
支払利息	20,455	21,450
その他	4,430	4,126
営業外費用合計	24,885	25,576
経常損失()	257,330	121,047
特別利益		
固定資産売却益	5,10,407	5,33,674
工事負担金等受入額	11,841	19,678
収用補償金	1,586	1,208
雇用調整助成金	4,991	135
その他	3,109	4,120
特別利益合計	31,936	58,818
特別損失		
工事負担金等圧縮額	10,666	18,375
収用等圧縮損	398	1,208
新型コロナウイルス関連損失	11,879	1,804
投資有価証券評価損	15,721	4,293
線区整理損失引当金繰入額	-	8,638
その他	10,642	9,023
特別損失合計	49,309	43,343
税金等調整前当期純損失()	274,702	105,573
法人税、住民税及び事業税	9,990	11,378
法人税等調整額	50,812	6,186
法人税等合計	40,822	5,191
当期純損失()	233,880	110,764
非支配株主に帰属する当期純利益又は 非支配株主に帰属する当期純損失()	714	2,433
親会社株主に帰属する当期純損失()	233,166	113,198

【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
当期純損失()	233,880	110,764
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	362	484
繰延ヘッジ損益	37	-
退職給付に係る調整額	6,174	975
持分法適用会社に対する持分相当額	38	1
その他の包括利益合計	6,535	1,462
包括利益	240,416	112,226
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	239,642	114,838
非支配株主に係る包括利益	773	2,611

【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	100,000	56,567	956,227	483	1,112,311
会計方針の変更による 累積的影響額			91		91
会計方針の変更を反映し た当期首残高	100,000	56,567	956,318	483	1,112,403
当期変動額					
新株の発行	-	-			-
剰余金の配当			26,308		26,308
親会社株主に帰属する 当期純損失（ ）			233,166		233,166
連結範囲の変動			-		-
合併による増加			-		-
自己株式の取得				-	-
自己株式の処分			0	1	0
持分法適用会社に 対する持分変動に 伴う自己株式の増減				-	-
連結子会社株式の取得 による持分の増減		886			886
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					
当期変動額合計	-	886	259,475	1	258,587
当期末残高	100,000	57,454	696,843	482	853,815

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	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		
当期首残高	430	29	6,114	5,714	105,080	1,223,106
会計方針の変更による 累積的影響額					94	186
会計方針の変更を反映し た当期首残高	430	29	6,114	5,714	105,175	1,223,292
当期変動額						
新株の発行						-
剰余金の配当						26,308
親会社株主に帰属する 当期純損失（ ）						233,166
連結範囲の変動						-
合併による増加						-
自己株式の取得						-
自己株式の処分						0
持分法適用会社に 対する持分変動に 伴う自己株式の増減						-
連結子会社株式の取得 による持分の増減						886
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	350	29	6,096	6,476	1,972	8,448
当期変動額合計	350	29	6,096	6,476	1,972	267,035
当期末残高	780	0	17	762	103,203	956,256

当連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	100,000	57,454	696,843	482	853,815
会計方針の変更による 累積的影響額			-		-
会計方針の変更を反映し た当期首残高	100,000	57,454	696,843	482	853,815
当期変動額					
新株の発行	126,136	126,136			252,273
剰余金の配当			21,766		21,766
親会社株主に帰属する 当期純損失（ ）			113,198		113,198
連結範囲の変動			8		8
合併による増加			4		4
自己株式の取得				0	0
自己株式の処分			-	-	-
持分法適用会社 に対する持分変動に 伴う自己株式の増減				0	0
連結子会社株式の取得 による持分の増減		221			221
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					
当期変動額合計	126,136	126,358	134,969	0	117,525
当期末残高	226,136	183,812	561,874	482	971,341

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	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		
当期首残高	780	0	17	762	103,203	956,256
会計方針の変更による 累積的影響額					-	-
会計方針の変更を反映し た当期首残高	780	0	17	762	103,203	956,256
当期変動額						
新株の発行						252,273
剰余金の配当						21,766
親会社株主に帰属する 当期純損失（ ）						113,198
連結範囲の変動						8
合併による増加						4
自己株式の取得						0
自己株式の処分						-
持分法適用会社 に対する持分変動に 伴う自己株式の増減						0
連結子会社株式の取得 による持分の増減						221
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	490	0	1,149	1,639	2,069	429
当期変動額合計	490	0	1,149	1,639	2,069	117,954
当期末残高	1,270	-	1,131	2,402	105,272	1,074,211

【連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年 4月 1日 至 2021年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2021年 4月 1日 至 2022年 3月 31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純損失()	274,702	105,573
減価償却費	173,468	160,868
工事負担金等圧縮額	10,666	18,375
固定資産除却損	5,982	5,984
固定資産売却損益(は益)	9,088	33,488
退職給付に係る負債の増減額(は減少)	23,911	18,686
貸倒引当金の増減額(は減少)	311	113
賞与引当金の増減額(は減少)	13,937	4
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額(は減少)	4,166	4,166
その他の引当金の増減額(は減少)	5,486	5,721
受取利息及び受取配当金	936	3,255
支払利息	20,455	21,450
持分法による投資損益(は益)	1,909	1,022
工事負担金等受入額	11,841	19,678
売上債権の増減額(は増加)	11,047	39,478
棚卸資産の増減額(は増加)	3,874	22,680
仕入債務の増減額(は減少)	30,483	41,733
未払又は未収消費税等の増減額	11,197	10,194
その他	22,626	8,563
小計	69,930	50,382
利息及び配当金の受取額	939	3,254
利息の支払額	20,191	21,215
法人税等の支払額	14,113	18,124
営業活動によるキャッシュ・フロー	103,295	86,468
投資活動によるキャッシュ・フロー		
固定資産の取得による支出	242,047	240,480
固定資産の売却による収入	12,850	34,832
工事負担金等受入による収入	22,793	26,365
投資有価証券の取得による支出	3,020	1,829
投資有価証券の売却による収入	812	1,582
貸付金の純増減額(は増加)	927	3,144
その他	2,153	6,036
投資活動によるキャッシュ・フロー	211,692	188,711

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
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）	5,448	5,104
コマーシャル・ペーパーの純増減額（ は減少）	60,000	-
長期借入れによる収入	283,600	68,600
長期借入金の返済による支出	36,507	36,952
社債の発行による収入	330,000	160,000
社債の償還による支出	35,000	25,000
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	1,567	1,309
株式の発行による収入	-	250,857
自己株式の取得による支出	-	0
自己株式の売却による収入	0	-
配当金の支払額	24,870	23,214
非支配株主への配当金の支払額	311	305
その他	3,144	2,885
財務活動によるキャッシュ・フロー	446,749	384,685
現金及び現金同等物の増減額（ は減少）	131,761	109,505
現金及び現金同等物の期首残高	78,283	210,045
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	-	45
現金及び現金同等物の期末残高	210,045	319,596

【注記事項】

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

1. 連結の範囲に関する事項

(1) 連結子会社の数 61社

連結子会社名は、「第1 [企業の概況] 4 [関係会社の状況]」に記載しているため省略しております。

(2) 非連結子会社は、(株)関西シビルコンサルタント等89社であり、その合計の総資産、売上高、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等は、連結財務諸表に重要な影響を及ぼさないため連結の範囲から除外しております。

(3) 当連結会計年度において、(株)JR西日本中国交通サービスは重要性が増したため、連結の範囲に含めております。

また、2021年7月1日に(株)JR西日本福知山メンテックは(株)JR西日本メンテックと、(株)JR西日本広島メンテック、(株)JR西日本福岡メンテック及び(株)JR西日本米子メンテックは(株)JR西日本岡山メンテックと、それぞれ合併して消滅しております。さらに、2021年7月1日に(株)JR西日本岡山メンテックは(株)JR西日本中国メンテックに社名を変更しております。

2. 持分法の適用に関する事項

(1) 持分法適用の非連結子会社はありません。

(2) 持分法適用の関連会社は、関西高速鉄道(株)、大阪外環状鉄道(株)、広成建設(株)、鉄道情報システム(株)、アジア航測(株)の5社であります。

(3) 非連結子会社89社及び関連会社の(株)交通新聞社等17社の当期純損益(持分に見合う額)の合計及び利益剰余金(持分に見合う額)等の合計は、連結財務諸表に及ぼす影響が軽微であるため、持分法の適用範囲から除外しております。

(4) 持分法適用会社のうち、アジア航測(株)の決算日は9月30日であります。同社については、直近の事業年度に係る財務諸表を使用しております。その他の持分法適用会社の決算日はすべて3月31日であり、連結決算日と同一であります。

3. 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社のうち、(株)日本旅行の決算日は12月31日であります。連結財務諸表の作成に当たっては、同決算日現在の財務諸表を使用しております。連結決算日との間に生じた重要な取引については、連結上必要な調整を行っております。その他の連結子会社の決算日はすべて3月31日であり、連結決算日と同一であります。

4. 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

有価証券

その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法(評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は主として移動平均法により算定)によっております。

市場価格のない株式等

主として移動平均法による原価法によっております。

デリバティブ

時価法によっております。

棚卸資産

商品

主として売価還元法、最終仕入原価法による原価法によっております。

分譲土地建物

個別法による原価法によっております。

仕掛品

個別法による原価法によっております。

貯蔵品

主として移動平均法による原価法によっております。

なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切り下げの方法により算定しております。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

有形固定資産(リース資産を除く)

主として定率法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については取替法によっております。

無形固定資産

定額法によっております。

なお、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間（主として5年）に基づく定額法によっております。

リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっております。

長期前払費用

均等償却を行っております。

(3) 繰延資産の処理方法

社債発行費

支出時に全額費用処理しております。

株式交付費

3年間にわたり均等償却しております。

(4) 重要な引当金の計上基準

貸倒引当金

債権の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しております。

賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額を計上しております。

災害損失引当金

「平成30年7月豪雨」による被害に対する今後の復旧に要する費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

ポイント引当金

SC業における店舗利用者に付与したポイントの利用に備えるため、当連結会計年度末においてその金額を合理的に見積もることができる将来引換見込額を計上しております。

新幹線鉄道大規模改修引当金

全国新幹線鉄道整備法第17条第1項の規定に基づき計上しております。

環境安全対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、当連結会計年度末における処理費用の見積り額を計上しております。

線区整理損失引当金

廃止した三江線（江津～三次駅間）の橋梁の撤去等の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

未引換商品券等引当金

連結子会社において発行している商品券等のうち、発行から一定期間経過後に収益計上したものについては、将来の引換に備えるため、過去の引換率を基に、当連結会計年度末においてその金額を合理的に見積もることができる将来引換見込額を計上しております。

(5) 退職給付に係る会計処理の方法

退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当連結会計年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用については、主として発生年度に全額を一括して費用処理しております。

数理計算上の差異については、主としてその発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として10年）による定額法により按分した額を、主としてそれぞれ発生の翌連結会計年度から費用処理しております。

小規模企業等における簡便法の採用

一部の連結子会社は、退職給付に係る負債及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

(6) 重要な収益及び費用の計上基準

当社及び連結子会社は、主として以下の5ステップアプローチに基づき、顧客への財又はサービスの移転との交換により、その権利を得ると見込む対価を反映した金額で収益を認識しております。

ステップ1:顧客との契約を識別する

ステップ2:契約における履行義務を識別する

ステップ3:取引価格を算定する

ステップ4:取引価格を契約における別個の履行義務へ配分する

ステップ5:履行義務を充足した時点で(又は充足するにつれて)収益を識別する

各事業における収益の計上基準は次のとおりです。

運輸業

運輸業は、主に鉄道による旅客輸送サービスを提供しており、運送約款に基づいて顧客に対し旅客輸送サービスを提供する義務を負っております。当該履行義務は、旅客輸送サービスが完了した時点又は一定の期間にわたり充足されると判断し収益を認識しております。

流通業

流通業は、主に駅構内において展開する店舗にて商品の販売を行っており、通常、商品の引き渡し時点において顧客が当該商品に対する支配を獲得し、履行義務が充足されると判断し収益を認識しております。

不動産業

不動産販売業は、主に沿線におけるマンションの分譲販売を行っており、顧客との不動産売買契約に基づいて顧客に対し当該物件の引き渡しを行う義務を負っております。当該履行義務は、物件の引き渡し時点において充足されると判断し収益を認識しております。

なお、不動産賃貸業は、主に駅やその周辺施設の貸付けを行っておりますが、これら不動産賃貸による収益は、「リース取引に関する会計基準(企業会計基準第13号 2007年3月30日)」に従い、賃貸借期間にわたって計上しております。

その他の事業

ホテル業

ホテル業は、駅構内用地の駅ビルにおいて主に宿泊、宴会サービスを提供しており、利用規約に基づいて、顧客に対し施設及びサービスを提供する義務を負っております。当該履行義務は、施設の利用又はサービスを提供した時点において履行義務が充足されると判断し収益を認識しております。

旅行業

旅行業は、主に旅行の手配、自社の企画旅行商品の販売を行っており、旅行条件書に基づいて顧客に対し鉄道等の予約手配、宿泊券類の発行、企画旅行を実施する義務を負っております。当該履行義務は、鉄道等の予約手配、宿泊券類を発行した時点又は旅行の実施期間にわたり充足されると判断し収益を認識しております。

建設事業

建設事業は、主に鉄道関連工事やマンション、公共施設の工事を請け負っており、工事請負契約等に基づいて顧客に対し当該施設等の引き渡しを行う義務を負っております。当該履行義務は、資産の価値が増加し、当該資産の価値が増加するにつれて顧客が当該資産を支配すると判断したものについては、履行義務の進捗に応じて収益を認識しております。また、進捗度の測定は、発生原価に基づくインプット法に拠っております。

なお、契約における取引開始日から完全に履行義務を充足すると見込まれる時点までの期間がごく短い工事請負契約等については代替的な取扱いを適用し、一定の期間にわたり収益を認識せず、完全に履行義務を充足した時点で収益を認識しております。

収益の総額と純額表示

当社及び連結子会社が当事者として取引を行っている場合には、本人取引として、顧客から受け取る対価の総額で収益を認識しております。当社及び連結子会社が第三者のために取引を行っている場合には、代理人取引として、顧客から受け取る対価の総額から第三者のために回収した金額を差し引いた純額で収益を表示しております。

当社及び連結子会社が本人取引としているか、代理人取引としているかの判定にあたっては、次の指標を考慮しております。

- ・企業が、約束の履行に対する主たる責任を有しているか
- ・企業が、顧客の発注前後、出荷中や返品中に在庫リスクを有しているか
- ・企業が、価格設定の裁量権を有しているか

ポイントプログラム

当社及び連結子会社は会員向けのポイントプログラムを運営しており、旅客輸送サービス等の利用に応じて付与されるポイントは、将来当社及び連結子会社並びに提携他者によるサービスを受けるために利用することができます。付与したポイント分を履行義務として認識し、契約負債に計上しております。取引価格は、必要に応じてサービスの利用割合や失効見込分を考慮した上で、独立販売価格の比率に基づいて各履行義務に配分しております。ポイントプログラムの履行義務に配分された取引価格は「契約負債」として繰延べ、ポイントの利用に伴い収益を認識しております。

重要な金融要素

当社及び連結子会社の約束した対価の金額に重要な金融要素は含まれておりません。

(7) 重要なヘッジ会計の方法

ヘッジ会計の方法

原則として繰延ヘッジ処理によっております。なお、振当処理の要件を満たしている為替予約及び通貨スワップについては振当処理に、特例処理の要件を満たしている金利スワップについては特例処理によっております。

ヘッジ手段とヘッジ対象

- ・ヘッジ手段...為替予約取引
ヘッジ対象...外貨建金銭債権債務及び外貨建予定取引
- ・ヘッジ手段...通貨スワップ取引
ヘッジ対象...外貨建金銭債務
- ・ヘッジ手段...金利スワップ取引
ヘッジ対象...資金調達に伴う金利取引

ヘッジ方針

デリバティブ取引に関する各社の規程に基づき、ヘッジ対象に係る為替変動リスク及び金利変動リスクを一定の範囲内でヘッジしております。

ヘッジ有効性評価の方法

ヘッジ手段とヘッジ対象の対応関係について、決算日毎に確認することにより、ヘッジの有効性を確認しております。ただし、振当処理の要件を満たしている通貨スワップ並びに特例処理の要件を満たしている金利スワップについては、有効性の評価を省略しております。

(8) のれんの償却方法及び償却期間

5年間で均等償却しております。

(9) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なりリスクしか負わない取得日から3ヶ月以内に償還期限の到来する短期投資からなっております。

(10) 工事負担金等の会計処理

当社は、鉄道事業における連続立体交差化工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額しております。

なお、連結損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を工事負担金等圧縮額として特別損失に計上しております。

(11) ファイナンス・リース取引に係る収益の計上基準

リース料金受取時に売上高と売上原価を計上する方法によっております。

(重要な会計上の見積り)

1. 繰延税金資産の回収可能性

(1) 当連結会計年度の連結財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
西日本旅客鉄道(株)が計上した繰延税金資産(純額)	164,085	170,226
繰延税金負債と相殺前の金額	176,134	181,571

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

算出方法

連結財務諸表における繰延税金資産の計上額のうち、当社の計上額が大きな割合を占めており、2022年3月31日現在の計上額は170,226百万円であります。繰延税金資産の計上に当たっては、合理的な仮定に基づく将来の事業計画に基づき将来の課税所得または税務上の欠損金を見積もることとしております。

主要な仮定

将来の課税所得を見込むに当たって、新型コロナウイルス感染症の影響について一定の前提をもとに織り込んでおります。当社の営業収益の大半を占める運輸収入について、足元の鉄道のご利用状況は依然低い水準であり先行きが不透明であるものの、当社としては、ワクチンの普及等により鉄道需要が2022年度内に漸次回復するとの仮定を置いております。

回復の程度については、お客様の行動変容についての予測が困難な面はありますが、2021年度の回復状況及び各種調査結果等から、新型コロナウイルス感染症が発生する前の9割程度まで回復するものと見込んでおります。

また、「JR西日本グループ中期経営計画2022」(2020年10月見直し公表)においてコスト構造改革による早期の財務基盤の回復を目指してはありますが、次期中期経営計画期間にかけて運送営業費等の経費節減を実施していく計画としております。

翌連結会計年度の連結財務諸表に与える影響

以上が現時点で入手可能な情報に基づく経営者による最善の見積りの判断であると考えておりますが、新型コロナウイルス感染症の収束が予想よりも遅れた場合等に翌連結会計年度の繰延税金資産の計上額が限定的となり業績に一定の影響を及ぼす可能性があります。

2. 固定資産の減損

(1) 当連結会計年度の連結財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
連結子会社である(株)ジェイアール西日本ホテル開発が保有する対象固定資産の金額	27,529	26,442

(注)主要な固定資産は建物となります。

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

算出方法

当社グループの主なホテルを運営している連結子会社の(株)ジェイアール西日本ホテル開発は、2022年3月31日現在、固定資産を26,442百万円計上しております。減損損失の計上に当たっては、減損の兆候の有無を判断したうえで、合理的な仮定に基づく将来の事業計画に基づいた将来キャッシュ・フローが固定資産の帳簿価額を下回る場合に減損損失を計上することとしております。

当連結会計年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により宿泊者数や宿泊単価が減少し、経営環境が著しく悪化しており、営業活動から生ずる損益が継続してマイナスとなっていることから、減損の兆候があると判断しておりますが、主要な固定資産の経済的残存使用年数における将来キャッシュ・フローが固定資産の帳簿価額を上回ることから、減損損失の計上は不要であると判断しております。なお、閉館の意思決定がなされた一部のホテルに係る固定資産については、当連結会計年度に減損損失を計上しております。

主要な仮定

将来キャッシュ・フローの見積りについては、中長期の事業計画に基づいて算出しております。当該事業計画においては、宿泊者数等は、まん延防止等重点措置等の各種制限の緩和、ワクチンの追加接種及び経口薬の普及等により、2022年度内に漸次回復するとの仮定を

置いております。回復の程度については、各種調査結果等から推測し、2022年度下期には新型コロナウイルス感染症が発生する前と同程度まで回復すると見込んでおり、事業計画の最終年度以降についても同水準で推移すると仮定しております。

翌連結会計年度の連結財務諸表に与える影響

以上が現時点で入手可能な情報に基づく経営者による最善の見積りの判断であると考えておりますが、新型コロナウイルス感染症の収束が予想よりも遅れた場合等に将来キャッシュ・フローが当連結会計年度の見積りを下回り、減損損失を計上する可能性があります。

(会計方針の変更等)

1. 収益認識に関する会計基準等の適用

「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。)等を当連結会計年度の期首から適用し、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識することといたしました。これにより、主な取引として自社企画旅行商品に係る収益について、従来は、顧客から受け取る額から仕入先に支払う額を控除した純額で収益を認識しておりましたが、顧客への財又はサービスの提供における当社グループの役割が本人に該当する取引については、顧客から受け取る対価の総額で収益を認識することとしております。

また、消化仕入に係る収益について、従来は、顧客から受け取る対価の総額で収益を認識しておりましたが、顧客への財又はサービスの提供における当社グループの役割が代理人に該当する取引については、総額から仕入先に対する支払額を差し引いた純額で収益を認識する方法に変更しております。

会計方針の変更は、原則として遡及適用され、前連結会計年度については遡及適用後の連結財務諸表となっております。ただし、収益認識会計基準第85項に定める以下の方法を適用しております。

- (1) 前連結会計年度の期首より前までに従前の取扱いに従ってほとんどすべての収益の額を認識した契約について、比較情報を遡及的に修正しないこと
- (2) 当連結会計年度の期首より前までに従前の取扱いに従ってほとんどすべての収益の額を認識した契約に含まれる変動対価の額について、変動対価の額に関する不確実性が解消された時の金額を用いて比較情報を遡及的に修正すること
- (3) 前連結会計年度の期首より前までに行われた契約変更について、すべての契約変更を反映した後の契約条件に基づき、会計処理を行い、比較情報を遡及的に修正すること

この結果、遡及適用を行う前と比べて、前連結会計年度の売上高は21,874百万円増加し、運輸業等営業費及び売上原価は22,429百万円増加し、販売費及び一般管理費は592百万円減少し、営業損失、経常損失及び税金等調整前当期純損失はそれぞれ37百万円改善しております。また、前連結会計年度の期首の純資産に累積的影響額が反映されたことにより、利益剰余金の前期首残高は91百万円増加しております。

収益認識会計基準等を適用したため、前連結会計年度の連結貸借対照表において、「流動負債」に表示していた「ポイント引当金」は、当連結会計年度より契約負債に該当するものを「前受金」に含めて表示することといたしました。

なお、収益認識会計基準第89-3項に定める経過的な取り扱いに従って、前連結会計年度に係る「収益認識関係」注記については記載しておりません。

2. 時価の算定に関する会計基準等の適用

「時価の算定に関する会計基準」(企業会計基準第30号 2019年7月4日。以下「時価算定会計基準」という。)等を当連結会計年度の期首から適用し、時価算定会計基準第19項及び「金融商品に関する会計基準」(企業会計基準第10号 2019年7月4日)第44-2項に定める経過的な取り扱いに従って、時価算定会計基準等が定める新たな会計方針を、将来にわたって適用することといたしました。

これによる連結財務諸表への影響はありません。

また、「金融商品関係」において、金融商品の時価の適切な区分ごとの内訳等に関する事項等の注記を行っております。

3. 有形固定資産の減価償却方法の変更及び耐用年数の変更

有形固定資産のうち新幹線車両の減価償却方法については、従来、定率法を採用しておりましたが、当連結会計年度より定額法に変更しております。

当社は、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたお客様の行動変容による市場構造の変化を受けて、2020年10月に「JR西日本グループ中期経営計画2022」の見直しを公表し、当連結会計年度より、様々な施策の具体化を進めることとしております。

上記施策の基軸となる新幹線については、山陽新幹線の利便性向上に向け、ご利用に応じた列車運行体制の適正化や、最新車両「N700S」の導入により車両配備体制を確立し、新幹線車両を長期的かつ安定的に使用できる環境を整備していきます。

このような経営環境の変化及び経営方針の見直しを踏まえて減価償却方法を検討した結果、新幹線車両については、急激な価値の低下は想定されず、今後長期安定的に使用していくことから、償却方法を定額法に変更することが、費消パターンをより適切に反映すると判断しました。

また、減価償却方法の変更の検討を契機に、新幹線車両の使用実態の検討を行った結果、当連結会計年度から、より実態に即した経済的使用可能予測期間に基づく耐用年数に変更しております。

これにより、従来の方と比べて、当連結会計年度の営業損失、経常損失及び税金等調整前当期純損失はそれぞれ12,708百万円改善しております。

4. 線区整理損失引当金の見積りの変更

当社は、2018年4月1日に鉄道事業を廃止した三江線（江津～三次駅間）について、廃線後の橋梁及び電気設備の撤去等の支出に備えるため線区整理損失引当金を計上していましたが、近年の災害激甚化（豪雨等）による急激な環境変化を受け、河川流域内の構造物撤去に必要な工事計画の大幅な見直しが必要となることを認識し、精査を進めてまいりました。

その結果、当連結会計年度において、工事計画の見直しが完了したことから、見積りの変更を行い、工事費の増加額8,638百万円を線区整理損失引当金繰入額として特別損失に計上し、変更前の線区整理損失引当金残高に加算しております。

なお、この見積りの変更により、当連結会計年度の税金等調整前当期純損失は8,638百万円悪化しております。

（未適用の会計基準等）

- ・「時価の算定に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第31号 2021年6月17日 企業会計基準委員会）

(1) 概要

「時価の算定に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準委員会 企業会計基準適用指針第31号）の2021年6月17日の改正は、2019年7月4日の公表時において、「投資信託の時価の算定」に関する検討には、関係者との協議等に一定の期間が必要と考えられるため、また、「貸借対照表に持分相当額を純額で計上する組合等への出資」の時価の注記についても、一定の検討を要するため、「時価の算定に関する会計基準」公表後、概ね1年をかけて検討を行うこととされていたものが、改正され、公表されたものです。

(2) 適用予定日

2023年3月期の期首から適用します。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

「時価の算定に関する会計基準の適用指針」の適用による連結財務諸表に与える影響額については、現時点で未定であります。

（表示方法の変更）

（連結貸借対照表関係）

前連結会計年度において、独立掲記しておりました「固定負債」の「未引換商品券等引当金」は、金額的重要性が乏しくなったため、当連結会計年度より「その他」に含めて表示しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結貸借対照表において、「固定負債」の「未引換商品券等引当金」に表示しておりました2,797百万円は、「その他」に組み替えております。

（連結損益計算書関係）

前連結会計年度において、独立掲記しておりました「特別損失」の「固定資産売却損」は、金額的重要性が乏しくなったため、当連結会計年度より「その他」に含めて表示しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結損益計算書において、「特別損失」の「固定資産売却損」に表示しておりました109百万円は、「その他」に組み替えております。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

前連結会計年度において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に含めて表示しておりました「固定資産売却損益」は、重要性が増したため、当連結会計年度より独立掲記しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に含めて表示しておりました9,088百万円は、「固定資産売却損益」に組み替えております。

前連結会計年度において、独立掲記しておりました「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「投資有価証券評価損益」は、金額的重要性が乏しくなったため、当連結会計年度より「その他」に含めて表示しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「投資有価証券評価損益」に表示しておりました15,721百万円は、「その他」に組み替えております。

(追加情報)

新型コロナウイルス感染症による損失の発生

新型コロナウイルス感染症に伴い、当社グループの商業施設等において臨時休業期間中に発生した固定費等を「新型コロナ関連損失」として連結損益計算書の特別損失に計上しております。

(連結貸借対照表関係)

1 棚卸資産の内訳は、次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
商品及び製品	26,801	21,926
仕掛品	66,162	100,829
原材料及び貯蔵品	25,935	23,127
計	118,899	145,884

2 有形固定資産の減価償却累計額は、次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
有形固定資産の減価償却累計額	3,691,310	3,791,242

鉄道事業に係る工事負担金等の受入による固定資産の取得原価の圧縮累計額及び収用等の代替資産についての当期圧縮額は、次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
工事負担金等の受入による固定資産の取得原価の圧縮累計額	752,073	768,547
収用等の代替資産についての当期圧縮額	-	1,159

3 非連結子会社及び関連会社に対するものは、次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
投資有価証券	67,589	64,838

4 担保提供資産及び担保付債務

担保に供している資産は、次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
現金及び預金	245	246
有価証券	24	79
建物及び構築物(純額)	171	168
土地	128	128
投資有価証券	392	327
その他(投資その他の資産)	607	654
計	1,571	1,604

担保付債務は、次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
支払手形及び買掛金	18	18

5 保証債務

連結会社以外の会社に対する保証債務は、次のとおりであります。

(単位：百万円)

被保証者	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)	被保証債務の内容
関西高速鉄道㈱	52,405	52,405	金融機関等からの借入金 に対する債務保証
大阪外環状鉄道㈱	14,707	13,905	金融機関からの借入金に 対する保証予約
三井物産㈱	651	869	ブラジル都市旅客鉄道 事業に対する保証
非連結子会社	590	511	JR券委託販売等に対する 保証
提携住宅ローン利用顧客	2,583	6,652	提携住宅ローンに対する 保証
その他	5	6	
計	70,943	74,349	

6 コミットメントライン(特定融資枠契約)

運転資金の効率的な調達を行うため、複数取引銀行とコミットメントライン(特定融資枠契約)を締結しております。この契約に基づく連結会計年度末の借入未実行残高等は次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
コミットメントラインの総額	430,000	430,000
借入実行残高	-	-
借入未実行残高	430,000	430,000

7 今後、福知山線列車事故に伴う補償などの支出が見込まれますが、これらについては、現時点では金額等を合理的に見積もることは困難であります。

8 顧客との契約から生じた債権、契約資産及び契約負債の残高

顧客との契約から生じた債権、契約資産及び契約負債の残高は、それぞれ以下のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
顧客との契約から生じた債権	64,835	96,539
受取手形及び売掛金	20,766	30,046
未収運賃	25,107	30,906
未収金	18,766	35,377
その他	195	208
契約資産	18,388	16,832
受取手形及び売掛金	16,496	12,141
未収金	1,864	4,648
その他	27	42
契約負債	75,418	71,954
預り金	39,580	35,745
前受運賃	30,202	30,404
前受金	4,788	5,187
その他	846	617

(連結損益計算書関係)

1 顧客との契約から生じる収益

売上高については、顧客との契約から生じる収益及びそれ以外の収益を区分して記載しておりません。顧客との契約から生じる収益の金額は、連結財務諸表「注記事項(収益認識関係)1.顧客との契約から生じる収益を分解した情報」に記載しております。

2 主な引当金の繰入額及び退職給付費用は、次のとおりであります。

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
賞与引当金繰入額	23,050	23,123
新幹線鉄道大規模改修引当金繰入額	4,166	4,166
退職給付費用	13,510	14,324

3 販売費及び一般管理費の内訳は、次のとおりであります。

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
人件費	85,102	84,873
経費	61,683	57,444
諸税	7,392	6,986
減価償却費	12,152	11,836
のれん償却額	1,197	1,197
計	167,528	162,338

4 一般管理費及び売上原価に含まれる研究開発費は、次のとおりであります。

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
研究開発費総額	7,584	4,979

5 固定資産売却益の内容は、次のとおりであります。

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
土地	9,822	33,565
建物等	584	109
計	10,407	33,674

(連結包括利益計算書関係)

その他の包括利益に係る組替調整額及び税効果額

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	69	441
組替調整額	486	282
税効果調整前	556	723
税効果額	193	239
その他有価証券評価差額金	362	484
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	53	-
税効果調整前	53	-
税効果額	16	-
繰延ヘッジ損益	37	-
退職給付に係る調整額		
当期発生額	7,508	108
組替調整額	1,268	1,327
税効果調整前	8,776	1,436
税効果額	2,602	460
退職給付に係る調整額	6,174	975
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	104	12
組替調整額	65	14
持分法適用会社に対する持分相当額	38	1
その他の包括利益合計	6,535	1,462

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

1. 発行済株式の種類及び総数に関する事項

株式の種類	当連結会計年度期首	増加	減少	当連結会計年度末
	株	株	株	株
普通株式	191,334,500	-	-	191,334,500

2. 自己株式の種類及び株式数に関する事項

株式の種類	当連結会計年度期首	増加	減少	当連結会計年度末
	株	株	株	株
普通株式	129,792	-	163	129,629

(変動事由の概要)

減少数の内訳は、次のとおりであります。

単元未満株式の売渡しによる減少

163株

3. 新株予約権等に関する事項

該当事項はありません。

4. 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり配当額	基準日	効力発生日
2020年6月23日 定時株主総会	普通株式	百万円 16,741	円 87.5	2020年3月31日	2020年6月24日
2020年10月30日 取締役会	普通株式	百万円 9,566	円 50	2020年9月30日	2020年12月2日

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり配当額	基準日	効力発生日
2021年6月23日 定時株主総会	普通株式	百万円 9,566	利益剰余金	円 50	2021年3月31日	2021年6月24日

当連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

1．発行済株式の種類及び総数に関する事項

株式の種類	当連結会計年度期首	増加	減少	当連結会計年度末
	株	株	株	株
普通株式	191,334,500	52,667,100	-	244,001,600

（変動事由の概要）

増加数の内訳は、次のとおりであります。

新株の発行による増加 52,667,100株

2．自己株式の種類及び株式数に関する事項

株式の種類	当連結会計年度期首	増加	減少	当連結会計年度末
	株	株	株	株
普通株式	129,629	106	16	129,719

（変動事由の概要）

増加数の内訳は、次のとおりであります。

単元未満株式の買取りによる増加 106株

持分法適用会社に対する持分変動に伴う自己株式の減少 16株

3．新株予約権等に関する事項

該当事項はありません。

4．配当に関する事項

(1) 配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり配当額	基準日	効力発生日
2021年6月23日 定時株主総会	普通株式	百万円 9,566	円 50	2021年3月31日	2021年6月24日
2021年11月2日 取締役会	普通株式	百万円 12,200	円 50	2021年9月30日	2021年12月2日

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり配当額	基準日	効力発生日
2022年6月23日 定時株主総会	普通株式	百万円 12,200	利益剰余金	円 50	2022年3月31日	2022年6月24日

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
現金及び預金勘定	210,291	319,843
預入期間が3ヶ月を超える 定期預金	245	246
現金及び現金同等物	210,045	319,596

(リース取引関係)

(借手側)

オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
1年以内	2,736	2,696
1年超	41,000	38,306
合計	43,736	41,002

(貸手側)

オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
1年以内	421	865
1年超	8,504	17,140
合計	8,925	18,005

(金融商品関係)

1. 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

当社グループは、既存債務の返済資金や設備投資資金等のうちフリー・キャッシュ・フローで賄いきれない資金を調達（主に社債及び銀行等からの長期借入金）しております。一時的な余資は安全性の高い金融資産で運用し、また、短期的な運転資金を主として短期社債により調達しております。デリバティブは、後述するリスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針であります。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク

営業債権である受取手形及び売掛金、未収運賃、未収金は、顧客の信用リスクに晒されております。有価証券及び投資有価証券は、主に業務上の関係を有する企業の株式であり、市場価格の変動リスクに晒されております。

営業債務である支払手形及び買掛金、未払金、預り連絡運賃、預り金は、ほとんど1年以内の支払期日であります。また、外貨建ての営業債務は為替の変動リスクに晒されておりますが、原則として海外旅行ツアーに係る外貨建ての営業債務は為替予約を利用してヘッジしております。社債、借入金は、主に既存債務の返済や設備投資に係る資金調達であり、償還日は決算日後、最長で49年後であります。このうち一部は、変動金利であるため金利の変動リスクに晒されております。鉄道施設購入長期未払金は、主に新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、新幹線鉄道保有機構から譲り受けた新幹線鉄道施設の対価について元利均等半年賦により支払うものであり、支払日は決算日後、最長で29年後であります。

デリバティブ取引は、金融負債に係る将来の為替相場及び支払金利の変動リスクに対するヘッジ取引を目的とした通貨スワップ取引及び金利スワップ取引、並びに外貨建ての営業債務に係る為替の変動リスクに対するヘッジ取引を目的とした為替予約取引であります。なお、ヘッジ会計の方法については、前述の「会計方針に関する事項」に記載されている「重要なヘッジ会計の方法」をご覧ください。

(3) 金融商品に係るリスク管理体制

信用リスク（取引先の契約不履行等に係るリスク）の管理

当社は、社内規程に従い、営業債権について、取引相手ごとに期日及び残高を管理し、財務状況等の悪化等による回収懸念の早期把握や軽減を図っております。連結子会社についても、各社の社内規程に従い、同様の管理を行っております。

デリバティブ取引の利用にあたっては、カウンターパーティーリスクを軽減するために、格付の高い金融機関とのみ取引を行っております。

当期の連結決算日現在における最大信用リスク額は、信用リスクに晒される金融資産の連結貸借対照表価額により表わされております。

市場リスク（為替や金利等の変動リスク）の管理

当社は、金融負債に係る将来の為替相場及び支払金利の変動リスクを回避する目的で通貨スワップ取引及び金利スワップ取引を利用しております。その執行・管理については、取引権限を定めた社内規程に基づき、財務担当部署が行っております。

また、一部の連結子会社は、外貨建ての営業債務について、通貨別月別に把握された為替の変動リスクに対して、原則として為替予約を利用してヘッジしております。なお、為替相場の状況により、半年を限度として、過去の実績及びツアー予約状況を勘案して海外旅行ツアーに係る予定取引により確実に発生すると見込まれる外貨建営業債務に対する為替予約を行っております。その執行・管理については、取引権限や限度額等を定めた外国為替取引管理規程に基づき、半年ごとに為替会議で基本方針を承認し、これに従い財務担当部署が取引を行い契約先と残高照合等を行っております。これらの管理は、一部の連結子会社の各支店の営業部門の申請に基づき、管理部門が行っており、内部監査部門が定期的にチェックする体制でリスク管理を行っております。

有価証券及び投資有価証券については、定期的に時価や発行体の財務状況等を把握し、また、満期保有目的の債券以外のものについては、発行体との関係を勘案して保有状況を継続的に見直しております。

資金調達に係る流動性リスク（支払期日に支払いを実行できなくなるリスク）の管理

当社は、各部署及びグループ会社からの報告に基づき適時に資金繰計画を作成・更新する方法により流動性リスクを管理しております。また、あらかじめ定めた条件によって資金の利用が可能なコミットメントライン契約を締結し、安定的に手元流動性を確保する手段を確保しております。

(4) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することもあります。

2. 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。

前連結会計年度(2021年3月31日)

(単位:百万円)

	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
(1)受取手形及び売掛金	37,347	37,347	-
(2)未収運賃	25,107	25,107	-
(3)未収金	61,177	61,177	-
(4)有価証券及び投資有価証券(*2)			
関連会社株式	3,858	4,237	379
その他有価証券	27,487	27,487	-
(5)支払手形及び買掛金	(60,255)	(60,255)	-
(6)短期借入金	(19,474)	(19,474)	-
(7)未払金	(149,889)	(149,889)	-
(8)未払法人税等	(18,142)	(18,142)	-
(9)預り連絡運賃	(6,388)	(6,388)	-
(10)預り金	(121,055)	(121,055)	-
(11)社債(1年内償還予定を含む)	(839,988)	(877,886)	(37,897)
(12)長期借入金(1年内返済予定を含む)	(618,361)	(636,674)	(18,312)
(13)鉄道施設購入長期未払金 (鉄道施設購入未払金を含む)	(101,158)	(211,228)	(110,070)

(注) 負債に計上されているものについては、括弧書で示しております。

(*1) 「現金及び預金」については、現金であること、及び預金は短期間で決済されるため時価が帳簿価格に近似するものであることから、記載を省略しております。

(*2) 以下の金融商品は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積もることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(4)有価証券及び投資有価証券」には含めておりません。当該金融商品の連結貸借対照表計上額は以下のとおりであります。

(単位:百万円)

区分	前連結会計年度
投資有価証券	
非上場株式	68,086
その他	3,697

当連結会計年度(2022年3月31日)

(単位:百万円)

	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
(1)受取手形及び売掛金	42,579	42,579	-
(2)未収運賃	30,906	30,906	-
(3)未収金	90,441	90,441	-
(4)有価証券及び投資有価証券(*2,*3)			
関連会社株式	4,203	3,869	(333)
其他有価証券	26,055	26,055	-
(5)支払手形及び買掛金	(57,134)	(57,134)	-
(6)短期借入金	(14,229)	(14,229)	-
(7)未払金	(105,944)	(105,944)	-
(8)未払法人税等	(9,535)	(9,535)	-
(9)預り連絡運賃	(3,588)	(3,588)	-
(10)預り金	(122,083)	(122,083)	-
(11)社債(1年内償還予定を含む)	(974,990)	(981,830)	(6,839)
(12)長期借入金(1年内返済予定を含む)	(650,008)	(662,734)	(12,725)
(13)鉄道施設購入長期未払金 (鉄道施設購入未払金を含む)	(99,848)	(199,916)	(100,067)

(注) 負債に計上されているものについては、括弧書で示しております。

(*1) 「現金及び預金」については、現金であること、及び預金は短期間で決済されるため時価が帳簿価格に近似するものであることから、記載を省略しております。

(*2) 市場価格のない株式等は、「(4)有価証券及び投資有価証券」には含めておりません。当該金融商品の連結貸借対照表計上額は以下のとおりであります。

(単位:百万円)

区分	当連結会計年度
投資有価証券	
非上場株式	63,838

(*3) 連結貸借対照表に持分相当額を純額で計上する組合その他これらに準ずる事業体への出資については記載を省略しております。当該出資の当期連結貸借対照表計上額は3,502百万円であります。

(注1) 金銭債権及び満期がある有価証券の連結決算日後の償還予定額
前連結会計年度(2021年3月31日)

(単位:百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内
現金及び預金	201,740	-	-
受取手形及び売掛金	37,347	-	-
未収運賃	25,107	-	-
未収金	61,159	18	-
有価証券及び投資有価証券			
其他有価証券のうち満期があるもの(国債)	24	121	-
合計	325,379	139	-

当連結会計年度（2022年3月31日）

（単位：百万円）

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内
現金及び預金	310,930	-	-
受取手形及び売掛金	42,579	-	-
未収運賃	30,906	-	-
未収金	90,434	6	0
有価証券及び投資有価証券			
その他有価証券のうち満期があるもの（国債）	79	41	-
合計	474,930	48	0

（注2）社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額
前連結会計年度（2021年3月31日）

（単位：百万円）

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	19,474	-	-	-	-	-
社債	25,000	25,000	100,000	10,000	55,000	624,988
長期借入金	36,952	71,572	39,550	74,530	80,880	314,875
鉄道施設購入長期未払金	1,309	1,167	1,245	1,327	1,416	94,692
リース債務	1,779	1,794	1,814	1,833	1,828	23,278
合計	84,515	99,535	142,610	87,691	139,125	1,057,833

当連結会計年度（2022年3月31日）

（単位：百万円）

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	14,229	-	-	-	-	-
社債	25,000	100,000	60,000	55,000	80,000	655,000
長期借入金	71,572	39,550	76,630	79,880	46,603	335,771
鉄道施設購入長期未払金	1,167	1,245	1,327	1,416	1,510	93,181
リース債務	1,847	1,864	1,884	1,879	1,856	21,944
合計	113,817	142,659	139,841	138,175	129,970	1,105,898

3. 金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価を、時価の算定に用いたインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の3つのレベルに分類しております。

レベル1の時価：同一の資産又は負債の活発な市場における（無調整の）相場価格により算定した時価

レベル2の時価：レベル1のインプット以外の直接又は間接的に観察可能なインプットを用いて算定した時価

レベル3の時価：重要な観察できないインプットを使用して算定した時価

時価の算定に重要な影響を与えるインプットを複数使用している場合には、それらのインプットがそれぞれ属するレベルのうち、時価の算定における優先順位が最も低いレベルに時価を分類しております。

(1) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品
当連結会計年度(2022年3月31日)

(単位:百万円)

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
有価証券及び投資有価証券				
其他有価証券	26,055	-	-	26,055
資産計	26,055	-	-	26,055

(2) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品以外の金融商品
当連結会計年度(2022年3月31日)

(単位:百万円)

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
受取手形及び売掛金	-	42,579	-	42,579
未収運賃	-	30,906	-	30,906
未収金	-	90,441	-	90,441
有価証券及び投資有価証券				
関連会社株式	3,869	-	-	3,869
資産計	3,869	163,927	-	167,797
支払手形及び買掛金	-	57,134	-	57,134
短期借入金	-	14,229	-	14,229
未払金	-	105,944	-	105,944
未払法人税等	-	9,535	-	9,535
預り連絡運賃	-	3,588	-	3,588
預り金	-	122,083	-	122,083
社債(1年内償還予定を含む)	981,830	-	-	981,830
長期借入金(1年内返済予定を含む)	-	662,734	-	662,734
鉄道施設購入長期未払金 (鉄道施設購入未払金を含む)	-	199,916	-	199,916
負債計	981,830	1,175,168	-	2,156,998

(注) 時価の算定に用いた評価技法及び時価の算定に係るインプットの説明

受取手形及び売掛金、未収運賃並びに未収金

これらは短期間で決済されるものであるため、時価は帳簿価額と近似していることから、当該帳簿価額によっており、レベル2の時価に分類しております。

有価証券及び投資有価証券

上場株式は相場価格を用いて評価しております。上場株式は活発な市場で取引されているため、その時価をレベル1の時価に分類しております。

支払手形及び買掛金、短期借入金、未払金、未払法人税等、預り連絡運賃並びに預り金

これらは短期間で決済されるものであるため、時価は帳簿価額と近似していることから、当該帳簿価額によっており、レベル2の時価に分類しております。

社債(1年内償還予定を含む)

当社の発行する社債の時価は、市場価格に基づき算定しております。当社の発行する社債は活発な市場で取引されているため、その時価をレベル1の時価に分類しております。

長期借入金(1年内返済予定を含む)

長期借入金の時価については、一定の期間ごとに区分した債務ごとに、その将来キャッシュ・フローと、返済期日までの期間及び信用リスクを加味した利率を基に割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。なお、一部の長期借入金の時価については、金利スワップの対象とされていることから、当該金利スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっております。

鉄道施設購入長期未払金(鉄道施設購入未払金を含む)

鉄道施設購入長期未払金の時価については、法令に基づく金銭債務であって同様の手段での再調達が困難なため、新規に同様の社債を発行した場合に想定される利率で、元利金の合計額を割り引いた現在価値により算定しており、レベル2の時価に分類しております。

(有価証券関係)

1. その他有価証券

前連結会計年度(2021年3月31日)

(単位:百万円)

	種類	連結貸借対照表計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が取得原価を超えるもの	(1) 株式	10,783	7,507	3,276
	(2) 債券			
	国債	146	145	1
	小計	10,930	7,652	3,277
連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの	(1) 株式	16,557	21,573	5,016
	小計	16,557	21,573	5,016
合計		27,487	29,226	1,738

当連結会計年度(2022年3月31日)

(単位:百万円)

	種類	連結貸借対照表計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が取得原価を超えるもの	(1) 株式	10,277	6,904	3,372
	(2) 債券			
	国債	121	120	0
	小計	10,398	7,025	3,373
連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの	(1) 株式	15,656	21,512	5,855
	小計	15,656	21,512	5,855
合計		26,055	28,537	2,482

2. 減損処理を行った有価証券

有価証券について、前連結会計年度においては15,721百万円、当連結会計年度においては4,293百万円減損処理を行っております。

なお、減損処理にあたっては、期末における時価が取得原価に比べ50%以上下落した場合には減損処理を行い、30~50%程度下落した場合には、回復可能性等を考慮して必要と認められた額について減損処理を行っております。また、市場価格のない有価証券については、発行会社の財政状態の悪化により実質価額が取得原価に比べて50%以上低下した場合に原則として減損処理を実施しております。

(デリバティブ取引関係)

1. ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

(1) 通貨関連

該当するものではありません。

(2) 金利関連

該当するものではありません。

2. ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

(1) 通貨関連

前連結会計年度(2021年3月31日)

(単位:百万円)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等		時価	当該時価の算定方法
				うち1年超		
原則的処理方法	為替予約取引 買建	未払金 (予定取引)				取引先金融機関から提示された価格等によっております。
	ユーロ		-	-	-	
	米ドル		-	-	-	
	その他		-	-	-	
為替予約等の振当処理	為替予約取引 買建	未払金				
	ユーロ		-	-	(*)	
	米ドル		-	-		
	その他		-	-		
為替予約等の振当処理	金利の変換を含む通貨スワップ取引 円支払・米ドル受取、金利の変換は支払固定・受取変動	長期借入金	5,000	-	(*)	
合計			5,000	-	-	

(*) 為替予約等の振当処理によるものは、ヘッジ対象と一体として処理されているため、その時価は、当該ヘッジ対象の時価に含めて記載しております。

当連結会計年度(2022年3月31日)

該当事項はありません。

(2) 金利関連

前連結会計年度(2021年3月31日)

(単位:百万円)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等		時価	当該時価の算定方法
				うち1年超		
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引 支払固定・受取変動	長期借入金	43,100	40,000	(*)	
合計			43,100	40,000	-	

(*) 金利スワップの特例処理によるものは、ヘッジ対象とされている長期借入金と一体として処理されているため、その時価は、当該長期借入金の時価に含めて記載しております。

当連結会計年度(2022年3月31日)

(単位:百万円)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等		時価	当該時価の算定方法
				うち1年超		
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引 支払固定・受取変動	長期借入金	48,100	48,100	(*)	
合計			48,100	48,100	-	

(*) 金利スワップの特例処理によるものは、ヘッジ対象とされている長期借入金と一体として処理されているため、その時価は、当該長期借入金の時価に含めて記載しております。

(退職給付関係)

1. 採用している退職給付制度の概要

当社及び連結子会社は、確定給付型の制度として、退職一時金制度を設けております。また、一部の連結子会社は、確定拠出型の制度である中小企業退職金共済制度及び確定拠出年金制度を設けております。また、従業員の退職に際して割増退職金を支払う場合があります。

なお、一部の連結子会社が有する退職一時金制度は、簡便法により退職給付に係る負債及び退職給付費用を計算しております。

2. 確定給付制度

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表(簡便法を適用した制度を除く。)

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
退職給付債務の期首残高	279,144	266,356
勤務費用	12,270	13,347
利息費用	2,059	1,939
数理計算上の差異の発生額	8,147	167
退職給付の支払額	36,347	31,844
過去勤務費用の発生額	721	-
簡便法から原則法への変更に伴う振替額	255	27
簡便法から原則法への変更に伴う増加額	59	248
その他	43	7
退職給付債務の期末残高	266,356	250,250

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表(簡便法を適用した制度を除く。)

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
年金資産の期首残高	19,012	21,332
期待運用収益	273	348
数理計算上の差異の発生額	1,361	58
事業主からの拠出額	1,513	1,570
退職給付の支払額	828	577
年金資産の期末残高	21,332	22,732

(3) 簡便法を適用した制度の、退職給付に係る負債の期首残高と期末残高の調整表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
退職給付に係る負債の期首残高	7,276	7,210
退職給付費用	993	873
退職給付の支払額	713	545
制度への拠出額	91	85
簡便法から原則法への変更に伴う振替額	255	27
退職給付に係る負債の期末残高	7,210	7,425

(4) 退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	26,304	27,027
年金資産	22,108	23,513
	4,196	3,513
非積立型制度の退職給付債務	248,037	231,429
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	252,234	234,943
退職給付に係る負債	254,830	238,077
退職給付に係る資産	2,595	3,134
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	252,234	234,943

(注) 簡便法を適用した制度を含みます。

(5) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
勤務費用	12,270	13,347
利息費用	2,059	1,939
期待運用収益	273	348
数理計算上の差異の費用処理額	1,300	1,365
過去勤務費用の費用処理額	31	37
簡便法から原則法への変更に伴う増加額	59	248
簡便法で計算した退職給付費用	993	873
その他	33	9
確定給付制度に係る退職給付費用	13,875	14,723

(6) 退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目(税効果控除前)の内訳は次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
過去勤務費用	690	37
数理計算上の差異	8,086	1,474
合計	8,776	1,436

(7) 退職給付に係る調整累計額

退職給付に係る調整累計額に計上した項目(税効果控除前)の内訳は次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
未認識過去勤務費用	689	651
未認識数理計算上の差異	710	763
合計	20	1,415

(8) 年金資産に係る事項

年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりであります。

(単位：%)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
債券	46	38
株式	26	22
その他	28	40
合計	100	100

長期期待運用収益率の設定方法

年金資産の長期期待運用収益率を決定するため、現在及び予想される年金資産の配分と、年金資産を構成する多様な資産からの現在及び将来期待される長期の収益率を考慮しております。

(9) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎(主たるもの)

(単位：%)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
割引率	0.8	0.8
長期期待運用収益率	2.0	2.0

3. 確定拠出制度

連結子会社の確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度564百万円、当連結会計年度741百万円であります。

(税効果会計関係)

1. 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
繰延税金資産		
賞与引当金	7,407	7,769
未払事業税	715	1,048
退職給付に係る負債	78,213	73,732
固定資産未実現利益	15,885	15,400
税務上の繰越欠損金(注2)	110,962	149,623
その他	53,760	64,128
繰延税金資産小計	266,944	311,703
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額(注2)	35,652	67,994
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	21,252	27,420
評価性引当額小計(注1)	56,904	95,415
繰延税金資産合計	210,039	216,288
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	654	742
固定資産圧縮積立金	12,077	11,829
連結子会社の資産の評価差額	1,155	1,207
その他	6,228	5,689
繰延税金負債合計	20,116	19,469
繰延税金資産の純額	189,923	196,818

(注)1 評価性引当額が38,510百万円増加しております。この増加の主な内容は、税務上の繰越欠損金を評価性引当額として計上したことによるものであります。

2 税務上の繰越欠損金及びその繰延税金資産の繰越期限別の金額
前連結会計年度(2021年3月31日)

(単位:百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超	合計
税務上の繰越欠損金(1)	1,980	559	3,851	199	928	103,444	110,962
評価性引当額	1,980	559	3,851	199	545	28,516	35,652
繰延税金資産	-	-	-	-	382	74,927	(2) 75,310

(1) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額であります。

(2) 税務上の繰越欠損金110,962百万円(法定実効税率を乗じた額)について、繰延税金資産75,310百万円を計上しております。この繰延税金資産75,310百万円は、当社及び連結子会社における税務上の繰越欠損金の残高110,962百万円(法定実効税率を乗じた額)の一部について認識したものであります。当該税務上の繰越欠損金に係る繰延税金資産については、将来の課税所得の見込みにより回収可能と判断しております。

当連結会計年度（2022年3月31日）

（単位：百万円）

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超	合計
税務上の繰越欠損金（ 1）	559	3,852	197	688	360	143,964	149,623
評価性引当額	559	3,852	197	545	360	62,478	67,994
繰延税金資産	-	-	-	142	-	81,486	(2)81,629

（ 1 ）税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額であります。

（ 2 ）税務上の繰越欠損金149,623百万円（法定実効税率を乗じた額）について、繰延税金資産81,629百万円を計上しております。この繰延税金資産81,629百万円は、当社及び連結子会社における税務上の繰越欠損金の残高149,623百万円（法定実効税率を乗じた額）の一部について認識したものであります。当該税務上の繰越欠損金に係る繰延税金資産については、将来の課税所得の見込みにより回収可能と判断しております。

- 2 . 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異の原因となった主な項目の内訳
前連結会計年度及び当連結会計年度は、税金等調整前当期純損失のため記載を省略しております。

(賃貸等不動産関係)

当社及び一部の子会社では、大阪府その他の地域において、賃貸オフィスビルや商業施設(土地を含む)、賃貸住宅等を有しております。2021年3月期における当該賃貸等不動産に関する賃貸損益は38,584百万円(主な賃貸収益は営業収益又は営業外収益に、主な賃貸費用は営業費又は営業外費用に計上)、固定資産売却益は8,185百万円(特別利益に計上)であり、2022年3月期における当該賃貸等不動産に関する賃貸損益は40,182百万円(主な賃貸収益は営業収益又は営業外収益に、主な賃貸費用は営業費又は営業外費用に計上)、固定資産売却益は22,450百万円(特別利益に計上)であります。

また、当該賃貸等不動産の連結貸借対照表計上額、期中増減額及び時価は、次のとおりであります。

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
連結貸借対照表計上額		
期首残高	352,841	367,388
期中増減額	14,546	18,956
期末残高	367,388	386,344
期末時価	720,770	814,635

- (注) 1 連結貸借対照表計上額は、取得価額から減価償却累計額及び減損損失累計額を控除した金額であります。
- 2 期中増減額のうち、前連結会計年度の主な増加額は不動産取得(34,810百万円)であり、主な減少額は減価償却費(16,195百万円)であります。また、当連結会計年度の主な増加額は不動産取得(35,637百万円)であり、主な減少額は減価償却費(15,795百万円)であります。
- 3 期末の時価は、主要な物件については「不動産鑑定評価基準」に基づいて計算された金額、その他の物件については、一定の評価額が適切に市場価格を反映していると考えられるため当該評価額や連結貸借対照表計上額をもって時価としております。

(収益認識関係)

1. 顧客との契約から生じる収益を分解した情報

当連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(単位:百万円)

	運輸業			流通業	不動産業	その他 (注1)	合計
	旅客運送		その他				
	定期	定期外					
顧客との契約から生じる収益	130,070	364,457	43,700	118,923	67,234	206,618	931,004
その他の源泉から生じる収益(注2)	-	-	5,897	5,329	83,954	4,917	100,099
外部顧客への売上高	130,070	364,457	49,597	124,253	151,188	211,535	1,031,103

- (注) 1 「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業及び建設事業等を含んでおります。
- 2 「その他の源泉から生じる収益」は収益認識会計基準の適用対象外の収益であり、不動産賃貸収入及びリース収入等を含んでおります。

2. 顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)「4.会計方針に関する事項」「(6)重要な収益及び費用の計上基準」に記載のとおりであります。

3. 顧客との契約に基づく履行義務の充足と当該契約から生じるキャッシュ・フローとの関係並びに当連結会計年度末において存在する顧客との契約から翌連結会計年度以降に認識すると見込まれる収益の金額及び時期に関する情報

(1) 契約資産及び契約負債の残高等

(単位：百万円)

	当連結会計年度	
	期首残高	期末残高
顧客との契約から生じた債権	64,835	96,539
契約資産	18,388	16,832
契約負債	75,418	71,954

契約資産は、主に、建設事業における工事請負契約について期末日時点で完了しているが、未請求の建物等の引渡しに係る対価に対する連結子会社の権利に関するものであります。契約資産は、対価に対する連結子会社の権利が無条件になった時点で顧客との契約から生じた債権に振り替えております。当該建設事業における工事請負契約に対する対価は、顧客との工事請負契約に基づき請求し、受領しております。

契約負債は、主に、運輸業における乗車券類の発売、不動産業及び建設事業における棚卸資産の販売、旅行業における企画旅行商品の販売で履行義務充足前に対価を受領したものであります。なお、契約負債は、収益の認識に伴い取り崩しております。

当連結会計年度に認識された収益の額のうち期首現在の契約負債残高に含まれていた額は、74,129百万円であります。また、当連結会計年度において、契約資産が1,556百万円減少した主な理由は、建設事業における工事請負契約について期末日時点で完了しているが、未請求の建物等の引渡しに係る対価が増減した結果であります。また、当連結会計年度において、契約負債が3,463百万円減少した主な理由は、旅行業において、履行義務充足前に受領した対価が増減した結果であります。

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

残存履行義務に配分した取引価格の総額及び収益の認識が見込まれる期間は、以下のとおりであります。

(単位：百万円)

	当連結会計年度	
	期首残高	期末残高
1年以内	75,128	71,850
1年超	289	103
合計	75,418	71,954

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

1. 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

当社グループは、主に「運輸業」「流通業」「不動産業」の事業活動を展開しており、当社及びグループ会社が構成するこれら事業の種類別の区分により、当社及びグループ会社ごとに経営を管理しております。

したがって、当社グループは、事業別のセグメントから構成されており、「運輸業」「流通業」「不動産業」の3つを報告セグメントとしております。「運輸業」は、鉄道事業、旅客自動車運送事業、船舶事業を行っております。「流通業」は、百貨店業、物販・飲食業、各種物品等卸売業を行っております。「不動産業」は、不動産販売・賃貸業、ショッピングセンター運営業を行っております。

なお、前連結会計年度にあった「建設事業」について量的基準を満たさなくなったため、報告セグメントとして記載しない方法に変更しております。

前連結会計年度のセグメント情報は、当連結会計年度の報告セグメントの区分に基づき作成したものを開示しております。

2. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理の方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における会計処理の方法と概ね同一であります。なお、報告セグメント間の取引は、連結会社間の取引であり、市場価格等に基づいております。

(1) 収益認識に関する会計基準の適用

(会計方針の変更等)に記載のとおり、当連結会計年度の期首から収益認識会計基準等を適用し、収益認識に関する会計処理を変更したため、事業セグメントの利益又は損失の測定方法を同様に変更しております。

この変更に従い、従来の方法によった場合に比べ、前連結会計年度の外部顧客への売上高が「運輸業」で7,154百万円減少、「流通業」で33,507百万円減少、「不動産業」で4,345百万円減少、「その他」で66,881百万円増加しております。

(2) 有形固定資産の減価償却方法の変更及び耐用年数の変更

(会計方針の変更等)に記載のとおり、当連結会計年度より当社の有形固定資産の減価償却方法を定額法に変更するとともに、耐用年数を変更しております。

この変更に従い、従来の方法によった場合に比べ、当連結会計年度のセグメント損失が「運輸業」で12,708百万円改善しております。

3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額に関する情報
前連結会計年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

(単位:百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	合計	調整額 (注2)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	469,736	108,721	141,386	200,202	920,046	-	920,046
セグメント間の内部 売上高又は振替高	19,447	5,783	19,877	263,508	308,616	308,616	-
計	489,183	114,505	161,264	463,710	1,228,663	308,616	920,046
セグメント利益 又は損失()	251,521	15,045	29,258	5,763	243,072	2,434	245,507
セグメント資産	2,162,450	109,795	734,809	479,923	3,486,977	9,595	3,477,382
その他の項目							
減価償却費	141,524	5,487	24,191	8,879	180,081	6,613	173,468
持分法適用会社への 投資額	30,425	-	-	14,663	45,089	-	45,089
有形固定資産及び 無形固定資産の 増加額	178,640	6,079	46,283	12,156	243,160	-	243,160

(注)1 「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業及び建設事業等を含んでおります。

2 調整額は以下のとおりであります。

- (1) セグメント利益又は損失()の調整額 2,434百万円は、セグメント間取引消去であります。
- (2) セグメント資産の調整額 9,595百万円には、セグメントに配分していない全社資産382,618百万円、セグメント間債権債務消去等 392,213百万円が含まれております。
- (3) 減価償却費の調整額 6,613百万円は、セグメント間取引消去であります。

3 セグメント利益又は損失()は、連結損益計算書の営業損失と調整を行っております。

当連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（単位：百万円）

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	合計	調整額 (注2)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	544,126	124,253	151,188	211,535	1,031,103	-	1,031,103
セグメント間の内部 売上高又は振替高	18,126	4,900	19,852	233,781	276,661	276,661	-
計	562,253	129,153	171,041	445,316	1,307,764	276,661	1,031,103
セグメント利益 又は損失（ ）	144,306	8,600	30,028	2,977	119,900	809	119,091
セグメント資産	2,174,262	103,128	776,482	538,499	3,592,372	110,048	3,702,421
その他の項目							
減価償却費	127,880	5,868	24,453	9,422	167,625	6,756	160,868
持分法適用会社への 投資額	30,872	-	-	15,296	46,168	-	46,168
有形固定資産及び 無形固定資産の 増加額	169,772	2,899	60,540	5,260	238,473	-	238,473

（注）1 「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業及び建設事業等を含んでおります。

2 調整額は以下のとおりであります。

(1) セグメント利益又は損失（ ）の調整額809百万円は、セグメント間取引消去であります。

(2) セグメント資産の調整額110,048百万円には、セグメントに配分していない全社資産495,646百万円、セグメント間債権債務消去等 385,597百万円が含まれております。

(3) 減価償却費の調整額 6,756百万円は、セグメント間取引消去であります。

3 セグメント利益又は損失（ ）は、連結損益計算書の営業損失と調整を行っております。

【関連情報】

1. 製品及びサービスごとの情報

セグメント情報の中で同様の情報が開示されているため、記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

(1) 売上高

本邦の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

(2) 有形固定資産

本邦に所在している有形固定資産の金額が連結貸借対照表の金額の90%を超えるため、記載を省略しております。

3. 主要な顧客ごとの情報

外部顧客への売上高のうち、連結損益計算書の売上高の10%以上を占める相手先がないため、記載すべき事項はありません。

【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】

金額の重要性が乏しいため、記載を省略しております。

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

金額の重要性が乏しいため、記載を省略しております。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

該当事項はありません。

【関連当事者情報】

記載すべき事項はありません。

(1株当たり情報)

項目	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
1株当たり純資産額	4,461円46銭	3,973円15銭
1株当たり当期純損失()	1,219円46銭	516円06銭

(注) 1 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しております。

2 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式がないため記載しておりません。

3 1株当たり当期純損失の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

項目	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
1株当たり当期純損失()		
(算定上の基礎)		
親会社株主に帰属する当期 純損失() (百万円)	233,166	113,198
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	-	-
普通株式に係る親会社株主に 帰属する当期純損失() (百万円)	233,166	113,198
普通株式の期中平均株式数 (千株)	191,204	219,350

(重要な後発事象)

繰越欠損金の控除上限引き上げ特例措置

当社は、2022年4月1日付で国土交通大臣より産業競争力強化法上の事業適応計画(成長発展事業適応計画)の認定を受けたことにより、コロナ禍に生じた繰越欠損金について、最長5連結会計年度の間、事業適応計画に従って行った投資の範囲内で、繰越欠損金の控除上限を現行の50%から最大100%に引き上げる課税の特例措置を適用することが認められました。

この特例措置の適用により、対象となる繰越欠損金の繰延税金資産を計上することが可能となり、2022年度の親会社株主に帰属する当期純利益を改善する効果が見込まれます。

【連結附属明細表】

【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高	当期末残高	利率	担保	償還期限
西日本旅客鉄道株式会社	第9回社債	年 月 日 2002. 3 . 27	百万円 15,000	百万円 -	% 2.28	無担保	年 月 日 2022. 3 . 25
"	第10回社債	2003.12.24	20,000	20,000	2.04	"	2023. 9 . 20
"	第11回社債	2004. 6 . 10	10,000	10,000	2.21	"	2024. 3 . 20
"	第12回社債	2006. 7 . 28	9,997	9,998	2.49	"	2026. 7 . 28
"	第13回社債	2007. 2 . 19	19,997	19,997	2.34	"	2027. 2 . 19
"	第14回社債	2007. 5 . 30	9,999	9,999	2.23	"	2027. 5 . 28
"	第15回社債	2008. 2 . 18	19,994	19,995	2.26	"	2027.12.20
"	第17回社債	2008. 5 . 30	15,000	15,000	2.427	"	2028. 3 . 17
"	第19回社債	2008.12.11	15,000	15,000	2.376	"	2028.12.11
"	第21回社債	2009. 5 . 22	15,000	15,000	2.247	"	2029. 3 . 21
"	第23回社債	2009. 9 . 18	10,000	10,000	2.175	"	2029. 9 . 18
"	第26回社債	2010. 3 . 12	15,000	15,000	2.262	"	2030. 3 . 12
"	第28回社債	2010. 6 . 11	15,000	15,000	2.111	"	2030. 6 . 11
"	第30回社債	2010. 9 . 10	10,000	10,000	2.123	"	2040. 9 . 10
"	第32回社債	2011. 9 . 9	10,000	-	1.131	"	2021. 9 . 9
"	第33回社債	2012.12.14	15,000	15,000 (15,000)	0.745	"	2022.12.14
"	第34回社債	2013. 2 . 28	10,000	10,000 (10,000)	0.811	"	2023. 2 . 28
"	第35回社債	2013. 9 . 27	10,000	10,000	0.836	"	2023. 9 . 27
"	第36回社債	2014. 6 . 20	10,000	10,000	1.554	"	2034. 6 . 20
"	第37回社債	2014.12.12	10,000	10,000	0.520	"	2024.12.12
"	第38回社債	2014.12.12	10,000	10,000	1.288	"	2034.12.12
"	第39回社債	2015. 3 . 6	10,000	10,000	1.685	"	2045. 3 . 6
"	第40回社債	2015. 8 . 31	15,000	15,000	1.210	"	2035. 8 . 31
"	第41回社債	2016. 2 . 26	10,000	10,000	0.816	"	2036. 2 . 26
"	第42回社債	2016. 2 . 26	10,000	10,000	1.575	"	2056. 2 . 25
"	第43回社債	2016. 4 . 21	10,000	10,000	0.714	"	2046. 4 . 20
"	第44回社債	2016.12.13	10,000	10,000	0.175	"	2026.12.11
"	第45回社債	2016.12.13	10,000	10,000	0.604	"	2036.12.12
"	第46回社債	2016.12.13	20,000	20,000	1.024	"	2056.12.13
"	第47回社債	2017. 2 . 24	10,000	10,000	0.250	"	2027. 2 . 24
"	第48回社債	2017. 2 . 24	10,000	10,000	1.112	"	2047. 2 . 22

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高	当期末残高	利率	担保	償還期限
西日本旅客鉄道株式会社	第49回社債	年 月 日 2017. 4 . 21	百万円 10,000	百万円 10,000	% 1.216	無担保	年 月 日 2057. 4 . 20

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高	当期末残高	利率	担保	償還期限
"	第50回社債	2017.8.31	10,000	10,000	1.042	"	2047.8.30
"	第51回社債	2017.11.30	20,000	20,000	1.033	"	2047.11.29
"	第52回社債	2018.4.25	15,000	15,000	1.157	"	2058.4.25
"	第53回社債	2018.8.30	15,000	15,000	1.263	"	2058.8.30
"	第54回社債	2018.8.30	10,000	10,000	1.021	"	2048.8.28
"	第55回社債	2018.11.29	15,000	15,000	1.012	"	2048.11.27
"	第56回社債	2018.11.29	15,000	15,000	1.226	"	2057.11.29
"	第57回社債	2019.8.29	10,000	10,000	0.400	"	2049.8.27
"	第58回社債	2020.5.21	60,000	60,000	0.020	"	2023.5.19
"	第59回社債	2020.5.21	55,000	55,000	0.130	"	2025.5.21
"	第60回社債	2020.5.21	15,000	15,000	0.255	"	2030.5.21
"	第61回社債	2020.5.21	15,000	15,000	0.591	"	2040.5.21
"	第62回社債	2020.5.21	15,000	15,000	0.729	"	2050.5.20
"	第63回社債	2020.5.21	10,000	10,000	0.860	"	2060.5.21
"	第64回社債	2020.5.21	20,000	20,000	1.031	"	2070.5.21
"	第65回社債	2020.8.27	20,000	20,000	0.240	"	2030.8.27
"	第66回社債	2020.8.27	20,000	20,000	0.629	"	2040.8.27
"	第67回社債	2020.8.27	20,000	20,000	0.824	"	2050.8.26
"	第68回社債	2020.8.27	30,000	30,000	0.951	"	2060.8.27
"	第69回社債	2020.8.27	20,000	20,000	1.103	"	2070.8.27
"	第70回社債	2020.12.24	15,000	15,000	0.798	"	2049.12.24
"	第71回社債	2020.12.24	15,000	15,000	0.956	"	2059.12.24
"	第72回社債	2021.4.22	-	50,000	0.001	"	2024.4.22
"	第73回社債	2021.4.22	-	30,000	0.050	"	2026.4.22
"	第74回社債	2021.4.22	-	10,000	0.230	"	2031.4.22
"	第75回社債	2021.4.22	-	15,000	0.582	"	2041.4.22
"	第76回社債	2021.4.22	-	15,000	0.829	"	2051.4.21
"	第77回社債	2021.4.22	-	20,000	0.961	"	2061.4.22
"	第78回社債	2021.4.22	-	20,000	1.133	"	2071.4.22
合計	-	-	839,988	974,990 (25,000)	-	-	-

(注) 1 連結決算日後5年以内における償還予定額は以下のとおりであります。

1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内	3年超4年以内	4年超5年以内
百万円 25,000	百万円 100,000	百万円 60,000	百万円 55,000	百万円 80,000

2 当期末残高の()内は、1年以内に償還が予定されている金額であります。

【借入金等明細表】

区分	当期首残高	当期末残高	平均利率	返済期限
	百万円	百万円	%	年 月
短期借入金	19,474	14,229	0.15	-
1年内返済予定の長期借入金	36,952	71,572	0.64	-
1年内返済予定のリース債務	1,779	1,847	1.34	-
その他流動負債 (社内預金)	1,778	1,612	0.93	-
長期借入金 (1年内返済予定のものを除く。)	581,408	578,435	0.63	2023.4 ~ 2056.9
リース債務 (1年内返済予定のものを除く。)	30,550	29,428	1.30	2023.4 ~ 2050.12
その他有利子負債				
鉄道施設購入未払金 (1年以内返済)	1,309	1,167	6.55	-
鉄道施設購入長期未払金 (1年超)	99,848	98,681	6.55	2023.9 ~ 2051.9
合計	773,101	796,976	1.39	-

(注) 1 「平均利率」については、借入金等の期末残高に対する加重平均利率を記載しております。

2 長期借入金、リース債務及びその他有利子負債(1年以内に返済予定のものを除く。)の連結決算日後5年以内における返済予定額は以下のとおりであります。

	1年超2年以内	2年超3年以内	3年超4年以内	4年超5年以内
	百万円	百万円	百万円	百万円
長期借入金	39,550	76,630	79,880	46,603
リース債務	1,864	1,884	1,879	1,856
その他有利子負債 鉄道施設購入長期未払金	1,245	1,327	1,416	1,510

【資産除去債務明細表】

当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における資産除去債務の金額が当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、記載を省略しております。

(2) 【その他】

当連結会計年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
売上高 (百万円)	201,968	436,834	729,990	1,031,103
税金等調整前 四半期(当期)純損失() (百万円)	51,932	79,941	60,116	105,573
親会社株主に帰属する四半期 (当期)純損失() (百万円)	32,085	68,634	54,021	113,198
1株当たり四半期(当期) 純損失() (円)	167.81	352.04	255.63	516.06

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
1株当たり四半期純利益又は四 半期純損失() (円)	167.81	183.96	59.92	242.66

2 【財務諸表等】

(1) 【財務諸表】

【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	197,146	303,908
未収運賃	25,210	31,444
未収金	37,185	41,635
未収収益	5,497	5,129
未収消費税等	8,055	-
短期貸付金	48,691	42,322
貯蔵品	22,479	20,197
前払費用	3,404	3,210
その他の流動資産	36,566	36,373
貸倒引当金	287	347
流動資産合計	383,951	483,873
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	4,993,389	5,059,901
減価償却累計額	3,229,753	3,303,958
有形固定資産(純額)	1,763,636	1,755,942
無形固定資産	19,307	19,568
計	1,317,822,943	1,317,775,511
関連事業固定資産		
有形固定資産	94,425	92,971
減価償却累計額	27,436	27,844
有形固定資産(純額)	66,989	65,127
無形固定資産	4	4
計	66,994	65,131
各事業関連固定資産		
有形固定資産	136,490	135,285
減価償却累計額	66,946	69,197
有形固定資産(純額)	69,543	66,087
無形固定資産	7,738	6,073
計	177,282	172,161
建設仮勘定		
鉄道事業	84,146	101,648
関連事業	3,747	3,976
各事業関連	6,575	14,905
計	94,469	120,530
投資その他の資産		
投資有価証券	26,359	24,425
関係会社株式	276,011	269,136
長期貸付金	12,263	12,771
関係会社長期貸付金	131,832	188,827
長期前払費用	11,763	10,621
繰延税金資産	164,085	170,226
その他の投資等	5,925	5,515
貸倒引当金	7,922	9,340
投資その他の資産合計	620,318	672,184
固定資産合計	2,642,007	2,705,519

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
繰延資産		
株式交付費	-	1,140
繰延資産合計	-	1,140
資産合計	3,025,958	3,190,533

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期借入金	4 236,056	4 210,878
1年内償還予定の社債	25,000	25,000
1年内返済予定の長期借入金	36,500	71,520
鉄道施設購入未払金	3 1,309	3 1,167
未払金	192,383	137,783
未払費用	14,560	15,390
未払消費税等	-	3,984
未払法人税等	10,775	1,717
預り連絡運賃	6,213	3,372
預り金	57,540	38,752
前受運賃	30,130	30,347
前受金	47,870	57,133
前受収益	676	569
賞与引当金	12,583	12,424
災害損失引当金	2,230	1,205
その他の流動負債	1,069	1,097
流動負債合計	674,900	612,346
固定負債		
社債	814,988	949,990
長期借入金	581,275	578,355
鉄道施設購入長期未払金	3 99,848	3 98,681
新幹線鉄道大規模改修引当金	5 20,833	5 25,000
退職給付引当金	225,189	206,065
環境安全対策引当金	6,898	5,880
線区整理損失引当金	8,809	16,627
資産除去債務	4,987	3,407
その他の固定負債	8,021	5,700
固定負債合計	1,770,852	1,889,708
負債合計	2,445,753	2,502,054

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
純資産の部		
株主資本		
資本金	100,000	226,136
資本剰余金		
資本準備金	55,000	181,136
資本剰余金合計	55,000	181,136
利益剰余金		
利益準備金	11,327	11,327
その他利益剰余金		
固定資産圧縮積立金	25,262	25,194
別途積立金	480,000	240,000
繰越利益剰余金	89,594	7,101
利益剰余金合計	426,994	283,622
自己株式	4	4
株主資本合計	581,990	690,891
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	1,784	2,412
評価・換算差額等合計	1,784	2,412
純資産合計	580,205	688,478
負債純資産合計	3,025,958	3,190,533

【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2020年 4月 1日 至 2021年 3月 31日)	当事業年度 (自 2021年 4月 1日 至 2022年 3月 31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	419,038	487,691
鉄道線路使用料収入	5,307	4,660
運輸雑収	55,972	58,988
鉄道事業営業収益合計	480,317	551,340
営業費		
運送営業費	1 525,524	1 504,180
一般管理費	31,836	29,946
諸税	30,252	31,710
減価償却費	139,691	125,998
鉄道事業営業費合計	727,305	691,836
鉄道事業営業損失()	246,987	140,496
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸事業収入	19,174	18,643
商品等売上高	255	11
雑収入	7,092	7,632
関連事業営業収益合計	26,522	26,287
営業費		
売上原価	318	102
販売費及び一般管理費	8,272	8,053
諸税	3,444	3,422
減価償却費	1,327	1,229
関連事業営業費合計	13,363	12,809
関連事業営業利益	13,158	13,478
全事業営業損失()	233,828	127,017
営業外収益		
受取利息	433	523
受取配当金	2 1,976	2 1,877
保険配当金	1,593	1,442
受託工事事務費戻入	1,710	1,762
雇用調整助成金	617	5,299
雑収入	2,088	2,456
営業外収益合計	8,421	13,362
営業外費用		
支払利息	11,357	11,346
社債利息	8,903	9,866
社債発行費	1,275	546
雑支出	3,835	2,875
営業外費用合計	25,372	24,634
経常損失()	250,779	138,290

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2020年 4月 1日 至 2021年 3月 31日)	当事業年度 (自 2021年 4月 1日 至 2022年 3月 31日)
特別利益		
固定資産売却益	3 9,199	3 32,834
工事負担金等受入額	4 11,841	4 19,678
収用補償金	1,187	1,159
雇用調整助成金	1,552	-
その他	1,314	490
特別利益合計	25,094	54,163
特別損失		
工事負担金等圧縮額	5 11,174	5 18,736
収用等圧縮損	-	1,159
新型コロナ関連損失	4,566	-
関係会社株式評価損	30,965	8,055
線区整理損失引当金繰入額	-	8,638
その他	2,370	6,529
特別損失合計	49,076	43,119
税引前当期純損失()	274,761	127,246
法人税、住民税及び事業税	307	172
法人税等調整額	57,129	5,813
法人税等合計	57,437	5,641
当期純損失()	217,324	121,605

【営業費明細表】

区分	注記 番号	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)			当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)		
		金額			金額		
		百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
鉄道事業営業費	1						
1. 運送営業費							
(1) 人件費		171,642			168,163		
(2) 経費		353,882			336,016		
計			525,524			504,180	
2. 一般管理費							
(1) 人件費		11,076			11,563		
(2) 経費		20,759			18,383		
計				31,836			29,946
3. 諸税				30,252			31,710
4. 減価償却費			139,691			125,998	
鉄道事業営業費合計				727,305			691,836
関連事業営業費	2						
1. 商品等売上原価			318			102	
2. 販売費及び一般管理費							
(1) 人件費		1,159			1,046		
(2) 経費		7,112			7,006		
計				8,272			8,053
3. 諸税			3,444			3,422	
4. 減価償却費			1,327			1,229	
関連事業営業費合計				13,363			12,809
全事業営業費合計				740,668			704,645

(注) 事業別営業費合計の百分の五を超える主な費用並びに営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額は、次のとおりであります。

(単位：百万円)

1 鉄道事業営業費	運送営業費	
	給与	121,958
	修繕費	146,230
	動力費	39,561
	委託費	62,389
2 関連事業営業費	販売費及び一般管理費	
	賃借料	958
	委託費	4,724
3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額		
	賞与引当金繰入額	12,160
	新幹線鉄道大規模改修引当金繰入額	4,166
	退職給付引当金繰入額	9,169
	貸倒引当金繰入額	3

(注) 事業別営業費合計の百分の五を超える主な費用並びに営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額は、次のとおりであります。

(単位：百万円)

1 鉄道事業営業費	運送営業費	
	給与	117,323
	修繕費	132,966
	動力費	40,810
	委託費	58,166
2 関連事業営業費	販売費及び一般管理費	
	賃借料	953
	委託費	4,542
3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額		
	賞与引当金繰入額	12,066
	新幹線鉄道大規模改修引当金繰入額	4,166
	退職給付引当金繰入額	10,035
	貸倒引当金繰入額	2

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本							
	資本金	資本剰余金	利益剰余金					利益剰余金 合計
		資本準備金	利益準備金	その他利益剰余金				
				固定資産 圧縮積立金	別途積立金	繰越利益 剰余金		
当期首残高	100,000	55,000	11,327	23,700	480,000	155,600	670,628	
当期変動額								
新株の発行	-	-						
剰余金の配当						26,308	26,308	
当期純損失（ ）						217,324	217,324	
固定資産圧縮積立金の 積立				2,529		2,529	-	
固定資産圧縮積立金の 取崩				967		967	-	
別途積立金の積立					-	-		
自己株式の取得								
自己株式の処分						0	0	
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）								
当期変動額合計	-	-	-	1,561	-	245,195	243,633	
当期末残高	100,000	55,000	11,327	25,262	480,000	89,594	426,994	

	株主資本		評価・換算 差額等	純資産合計
	自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	
当期首残高	5	825,622	1,656	823,966
当期変動額				
新株の発行		-		-
剰余金の配当		26,308		26,308
当期純損失（ ）		217,324		217,324
固定資産圧縮積立金の 積立		-		-
固定資産圧縮積立金の 取崩		-		-
別途積立金の積立				-
自己株式の取得	-	-		-
自己株式の処分	1	0		0
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）			128	128
当期変動額合計	1	243,632	128	243,761
当期末残高	4	581,990	1,784	580,205

当事業年度（自 2021年 4月 1日 至 2022年 3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本						
	資本金	資本剰余金	利益剰余金				利益剰余金 合計
		資本準備金	利益準備金	その他利益剰余金			
				固定資産 圧縮積立金	別途積立金	繰越利益 剰余金	
当期首残高	100,000	55,000	11,327	25,262	480,000	89,594	426,994
当期変動額							
新株の発行	126,136	126,136					
剰余金の配当						21,766	21,766
当期純損失（ ）						121,605	121,605
固定資産圧縮積立金の 積立				949		949	-
固定資産圧縮積立金の 取崩				1,017		1,017	-
別途積立金の積立					240,000	240,000	-
自己株式の取得							
自己株式の処分						-	-
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）							
当期変動額合計	126,136	126,136	-	67	240,000	96,695	143,371
当期末残高	226,136	181,136	11,327	25,194	240,000	7,101	283,622

	株主資本		評価・換算 差額等	純資産合計
	自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	
当期首残高	4	581,990	1,784	580,205
当期変動額				
新株の発行		252,273		252,273
剰余金の配当		21,766		21,766
当期純損失（ ）		121,605		121,605
固定資産圧縮積立金の 積立		-		-
固定資産圧縮積立金の 取崩		-		-
別途積立金の積立		-		-
自己株式の取得	0	0		0
自己株式の処分	-	-		-
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）			628	628
当期変動額合計	0	108,900	628	108,272
当期末残高	4	690,891	2,412	688,478

【注記事項】

(重要な会計方針)

1．有価証券の評価基準及び評価方法

(1) 子会社株式及び関連会社株式

移動平均法による原価法によっております。

(2) その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法（評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定）によっております。

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法によっております。

2．棚卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品

移動平均法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切り下げの方法により算定）によっております。

3．固定資産の減価償却の方法

(1) 鉄道事業取替資産

取替法によっております。

(2) その他の有形固定資産（リース資産を除く）

主として定率法によっております。

(3) 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。

なお、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法によっております。

(4) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっております。

(5) 長期前払費用

均等償却を行っております。

4．繰延資産の処理方法

(1) 社債発行費

支出時に全額費用処理しております。

(2) 株式交付費

3年間にわたり均等償却しております。

5．引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

債権の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しております。

(2) 賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額を計上しております。

(3) 災害損失引当金

「平成30年7月豪雨」による被害に対する今後の復旧に要する費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

(4) 新幹線鉄道大規模改修引当金

全国新幹線鉄道整備法第17条第1項の規定に基づき計上しております。

(5) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき計上しております。

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当事業年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

過去勤務費用については、発生年度に全額を一括して処理しております。

数理計算上の差異については、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（10年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しております。

(6) 環境安全対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、当事業年度末における処理費用の見積り額を計上しております。

(7) 線区整理損失引当金

廃止した三江線（江津～三次駅間）の橋梁の撤去等の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

6．収益及び費用の計上基準

当社は、主として以下の5ステップアプローチに基づき、顧客への財又はサービスの移転との交換により、その権利を得ると見込む対価を反映した金額で収益を認識しております。

ステップ1：顧客との契約を識別する

ステップ2：契約における履行義務を識別する

ステップ3：取引価格を算定する

ステップ4：取引価格を契約における別個の履行義務へ配分する

ステップ5：履行義務を充足した時点で(又は充足するにつれて)収益を識別する

各事業における収益の計上基準は次のとおりです。

運輸業

運輸業は、主に鉄道による旅客輸送サービスを提供しており、運送約款に基づいて顧客に対し旅客輸送サービスを提供する義務を負っております。当該履行義務は、旅客輸送サービスが完了した時点又は一定の期間にわたり充足されると判断し収益を認識しております。

その他の事業

その他の事業は、主に自社の管理する不動産の貸付や、その他クレジットカード事業等を行っております。不動産の貸付による収益は、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号 2007年3月30日）に従い、その発生期間に賃貸収益を認識しております。その他の収益は主に、サービスの提供に伴い一定期間にわたって認識しております。

ポイントプログラム

当社は会員向けのポイントプログラムを運営しており、旅客輸送サービス等の利用に応じて付与されるポイントは、将来当社及び提携他者によるサービスを受けるために利用することができます。付与したポイント分を履行義務として認識し、契約負債に計上しております。取引価格は、必要に応じてサービスの利用割合や失効見込分を考慮した上で、独立販売価格の比率に基づいて各履行義務に配分しております。ポイントプログラムの履行義務に配分された取引価格は「契約負債」として繰延べ、ポイントの利用に伴い収益を認識しております。

7．ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

原則として繰延ヘッジ処理によっております。なお、振当処理の要件を満たしている通貨スワップについては振当処理に、特例処理の要件を満たしている金利スワップについては特例処理によっております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

・ヘッジ手段...通貨スワップ取引

ヘッジ対象...外貨建金銭債務

・ヘッジ手段...金利スワップ取引

ヘッジ対象...資金調達に伴う金利取引

(3) ヘッジ方針

デリバティブ取引に関する各社の規程に基づき、ヘッジ対象に係る為替変動リスク及び金利変動リスクを一定の範囲内でヘッジしております。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

ヘッジ手段とヘッジ対象の対応関係について、決算日毎に確認することにより、ヘッジの有効性を確認しております。ただし、振当処理の要件を満たしている通貨スワップ並びに特例処理の要件を満たしている金利スワップについては、有効性の評価を省略しております。

8. 工事負担金等の会計処理

鉄道事業における連続立体交差化工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額しております。

なお、損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を工事負担金等圧縮額として特別損失に計上しております。

9. ファイナンス・リース取引に係る収益の計上基準

リース料金受取時に売上高と売上原価を計上する方法によっております。

10. その他財務諸表作成のための重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異の会計処理の方法は、連結財務諸表におけるこれらの会計処理の方法と異なっております。

(重要な会計上の見積り)

繰延税金資産の回収可能性

(1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前事業年度	当事業年度
当事業年度の財務諸表に計上した繰延税金資産（純額）	164,085	170,226
繰延税金負債と相殺前の金額	176,134	181,571

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

(1)の金額の算出方法は、連結財務諸表「注記事項（重要な会計上の見積り）1．繰延税金資産の回収可能性」の内容と同一であります。

(会計方針の変更等)

1．収益認識に関する会計基準等の適用

「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）等を当事業年度の期首から適用し、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識することといたしました。これにより、売上時にポイントを付与する取引について、従来は顧客から受け取る対価の総額で収益を認識しておりましたが、売上時に付与したポイントは顧客に対する履行義務と認識し、総額から付与したポイントに相当する金額を差し引いた純額で収益を認識する方法に変更しております。

当該会計方針の変更は、原則として遡及適用され、前事業年度については遡及適用後の財務諸表となっております。ただし、収益認識会計基準第85項に定める以下の方法を適用しております。

- (1) 前事業年度の期首より前までに従前の取扱いに従ってほとんどすべての収益の額を認識した契約について、比較情報を遡及的に修正しないこと
- (2) 当事業年度の期首より前までに従前の取扱いに従ってほとんどすべての収益の額を認識した契約に含まれる変動対価の額について、変動対価の額に関する不確実性が解消された時の金額を用いて比較情報を遡及的に修正すること
- (3) 前事業年度の期首より前までに行われた契約変更について、すべての契約変更を反映した後の契約条件に基づき、会計処理を行い、比較情報を遡及的に修正すること

この結果、遡及適用を行う前と比べて、前事業年度の鉄道事業及び関連事業の営業収益の合計、並びに鉄道事業及び関連事業の営業費の合計は、それぞれ1,069百万円減少しております。

収益認識会計基準等を適用したため、前事業年度の貸借対照表において、「流動負債」に表示していた「ポイント引当金」は、当事業年度より契約負債に該当するものを「前受金」に含めて表示することといたしました。

なお、収益認識会計基準第89-3項に定める経過的な取り扱いに従って、前事業年度に係る「収益認識関係」注記については記載しておりません。

2．時価の算定に関する会計基準等の適用

「時価の算定に関する会計基準」（企業会計基準第30号 2019年7月4日。以下「時価算定会計基準」という。）等を当事業年度の期首から適用し、時価算定会計基準第19項及び「金融商品に関する会計基準」（企業会計基準第10号 2019年7月4日）第44-2項に定める経過的な取り扱いに従って、時価算定会計基準等が定める新たな会計方針を、将来にわたって適用することといたしました。

これによる財務諸表への影響はありません。

3. 有形固定資産の減価償却方法の変更及び耐用年数の変更

有形固定資産のうち新幹線車両の減価償却方法については、従来、定率法を採用しておりましたが、当事業年度より定額法に変更しております。

当社は、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたお客様の行動変容による市場構造の変化を受けて、2020年10月に「JR西日本グループ中期経営計画2022」の見直しを公表し、当事業年度より、様々な施策の具体化を進めることとしております。

上記施策の基軸となる新幹線については、山陽新幹線の利便性向上に向け、ご利用に応じた列車運行体制の適正化や、最新車両「N700S」の導入により車両配備体制を確立し、新幹線車両を長期的かつ安定的に使用できる環境を整備していきます。

このような経営環境の変化及び経営方針の見直しを踏まえて減価償却方法を検討した結果、新幹線車両については、急激な価値の低下は想定されず、今後長期安定的に使用していくことから、償却方法を定額法に変更することが、費消パターンをより適切に反映すると判断しました。

また、減価償却方法の変更の検討を契機に、新幹線車両の使用実態の検討を行った結果、当事業年度から、より実態に即した経済的使用可能予測期間に基づく耐用年数に変更しております。

これにより、従来の方と比べて、当事業年度の営業損失、経常損失及び税引前当期純損失はそれぞれ12,708百万円改善しております。

4. 線区整理損失引当金の見積りの変更

当社は、2018年4月1日に鉄道事業を廃止した三江線（江津～三次駅間）について、廃線後の橋梁及び電気設備の撤去等の支出に備えるため線区整理損失引当金を計上しておりましたが、近年の災害激甚化（豪雨等）による急激な環境変化を受け、河川流域内の構造物撤去に必要な工事計画の大幅な見直しが必要となることを認識し、精査を進めてまいりました。

その結果、当事業年度において、工事計画の見直しが完了したことから、見積りの変更を行い、工事費の増加額8,638百万円を線区整理損失引当金繰入額として特別損失に計上し、変更前の線区整理損失引当金残高に加算しております。

なお、この見積りの変更により、当事業年度の税引前当期純損失は8,638百万円悪化しております。

（表示方法の変更）

（損益計算書関係）

前事業年度において、独立掲記しておりました「特別損失」の「固定資産売却損」は、金額的重要性が乏しくなったため、当事業年度より「その他」に含めて表示しております。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の損益計算書において、「特別損失」の「固定資産売却損」に表示しておりました59百万円は、「その他」に組み替えております。

（貸借対照表関係）

1 工事負担金等の受入による固定資産の取得原価の圧縮累計額及び収用等の代替資産についての当期圧縮額

（単位：百万円）

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
工事負担金等の受入による固定資産の取得原価の圧縮累計額	752,073	768,547
収用等の代替資産についての当期圧縮額	-	1,159

2 保証債務

(1) 子会社の自治体との契約に対する債務保証

（単位：百万円）

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
JR西日本不動産開発㈱に対する債務保証	72	190

(2) 関連会社の金融機関等からの借入金に対する債務保証および保証予約

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
関西高速鉄道(株)の金融機関等からの借入金 に対する債務保証	52,405	52,405
大阪外環状鉄道(株)の金融機関からの借入金 に対する保証予約	14,707	13,905

(3) 子会社および関連会社以外の会社に対する保証

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
三井物産(株)に対するブラジル都市旅客鉄道 事業に関する保証	651	869

3 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律に基づき、1991年10月1日新幹線鉄道保有機構から新幹線鉄道施設を取得し、その資産は鉄道事業固定資産に計上し、また債務（利付）については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法附則第3条により、運輸施設整備事業団の一切の権利及び義務を承継した独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対する債務となるため、鉄道施設購入未払金及び鉄道施設購入長期未払金に含めて計上しております。

4 関係会社に対する債務

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
短期借入金	235,481	210,220

5 全国新幹線鉄道整備法第17条第1項の規定により計上する新幹線鉄道大規模改修引当金は次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
新幹線鉄道大規模改修引当金	20,833	25,000

6 コミットメントライン（特定融資枠契約）

運転資金の効率的な調達を行うため、複数取引銀行とコミットメントライン（特定融資枠契約）を締結しております。この契約に基づく事業年度末の借入未実行残高等は次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
コミットメントラインの総額	430,000	430,000
借入実行残高	-	-
借入未実行残高	430,000	430,000

7 今後、福知山線列車事故に伴う補償などの支出が見込まれますが、これらについては、現時点では金額等を合理的に見積もることは困難であります。

(損益計算書関係)

- 1 鉄道事業営業費に含まれる全国新幹線鉄道整備法第17条第1項の規定により計上する新幹線鉄道大規模改修引当金繰入額は次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
新幹線鉄道大規模改修引当金繰入額	4,166	4,166

- 2 関係会社に対する事項

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
受取配当金	1,432	1,300

- 3 固定資産売却益

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
土地	9,015	32,790
建物等	183	44
計	9,199	32,834

- 4 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりであります。

前事業年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

(1) 奈良線輸送改善(複線化)	3,881百万円
(2) 学研都市線野崎駅橋上化	801百万円
(3) 芸備線白木山・狩留家間第1三篠川橋りょう復旧	770百万円

当事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(1) 東海道線支線地下化及び新駅設置(地下化)	5,343百万円
(2) 奈良線輸送改善(複線化)	3,655百万円
(3) JR神戸線芦屋駅改良	1,323百万円

- 5 工事負担金等圧縮額の主なものは次のとおりであります。

前事業年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

(1) 奈良線輸送改善(複線化)	3,881百万円
(2) 学研都市線野崎駅橋上化	801百万円
(3) 芸備線白木山・狩留家間第1三篠川橋りょう復旧	643百万円

当事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(1) 東海道線支線地下化及び新駅設置(地下化)	5,343百万円
(2) 奈良線輸送改善(複線化)	3,635百万円
(3) JR神戸線芦屋駅改良	1,292百万円

(株主資本等変動計算書関係)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

(単位：株)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
普通株式	485	591

(有価証券関係)
子会社株式及び関連会社株式
前事業年度(2021年3月31日)

区分	貸借対照表計上額	時価	差額
	百万円	百万円	百万円
(1) 子会社株式	-	-	-
(2) 関連会社株式	1,593	4,237	2,644
計	1,593	4,237	2,644

(注) 時価を把握することが極めて困難と認められる子会社株式及び関連会社株式の貸借対照表計上額
(単位:百万円)

区分	前事業年度 (2021年3月31日)
子会社株式	247,201
関連会社株式	27,216
計	274,418

これらについては市場価額がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、「子会社株式及び関連会社株式」には含めておりません。

当事業年度(2022年3月31日)

区分	貸借対照表計上額	時価	差額
	百万円	百万円	百万円
(1) 子会社株式	-	-	-
(2) 関連会社株式	1,593	3,869	2,276
計	1,593	3,869	2,276

(注) 上記に含まれない市場価格のない株式等の貸借対照表計上額
(単位:百万円)

区分	当事業年度 (2022年3月31日)
子会社株式	239,975
関連会社株式	27,567
計	267,543

(税効果会計関係)

1. 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

(単位：百万円)

	前事業年度 (2021年3月31日)	当事業年度 (2022年3月31日)
繰延税金資産		
賞与引当金	3,853	3,804
未払事業税	101	436
未払社会保険料	559	572
退職給付引当金	68,952	63,097
環境安全対策引当金	2,286	1,800
その他有価証券評価差額金	829	1,156
税務上の繰越欠損金	89,305	122,892
その他	46,736	57,645
繰延税金資産小計	212,624	251,405
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額	16,207	43,649
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	20,282	26,183
評価性引当額小計	36,490	69,833
繰延税金資産合計	176,134	181,571
繰延税金負債		
固定資産圧縮積立金	11,149	11,119
その他	899	225
繰延税金負債合計	12,048	11,345
繰延税金資産の純額	164,085	170,226

2. 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異の原因となった主な項目の内訳
前事業年度及び当事業年度は、税引前当期純損失のため記載を省略しております。

(収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報は、連結財務諸表「注記事項(収益認識関係)」に同一の内容を記載しているため、注記を省略しております。

(1株当たり情報)

項目	前事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
1株当たり純資産額	3,032円42銭	2,821円62銭
1株当たり当期純損失()	1,135円84銭	554円06銭

(注) 1 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しております。

2 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式がないため記載しておりません。

(重要な後発事象)

繰越欠損金の控除上限引き上げ特例措置

当社は、2022年4月1日付で国土交通大臣より産業競争力強化法上の事業適応計画(成長発展事業適応計画)の認定を受けたことにより、コロナ禍に生じた繰越欠損金について、最長5事業年度の間、事業適応計画に従って行った投資の範囲内で、繰越欠損金の控除上限を現行の50%から最大100%に引き上げる課税の特例措置を適用することが認められました。

この特例措置の適用により、対象となる繰越欠損金の繰延税金資産を計上することが可能となり、2022年度の当期純利益を改善する効果が見込まれます。

【附属明細表】
 【有価証券明細表】
 【株式】

銘柄	株式数	貸借対照表計上額
(投資有価証券)	株	百万円
(その他有価証券)		
東海旅客鉄道株式会社	336,900	5,378
東日本旅客鉄道株式会社	705,000	5,012
九州旅客鉄道株式会社	1,972,100	4,944
日本信号株式会社	2,050,200	1,808
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	2,045,100	1,554
三井住友トラスト・ホールディングス株式会社	373,453	1,494
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	285,840	1,116
関西国際空港土地保有株式会社	16,320	816
株式会社三越伊勢丹ホールディングス	500,000	483
近畿車輛株式会社	345,400	412
その他 32銘柄	613,603	1,404
計	9,243,916	24,425

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高	当期増加額	当期減少額	当期末残高	当期末減価償却 累計額又は償却 累計額	当期償却額	差引当期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
有形固定資産							
土地	643,416	2,785	1,219	644,982	-	-	644,982
建物	508,796	10,834	8,800	510,830	353,401	16,045	157,428
構築物	2,386,933	56,355	22,914	2,420,374	1,717,211	36,640	703,162
車両	1,189,041	43,943	28,284	1,204,699	943,276	36,741	261,423
船舶	4	-	-	4	4	-	0
自動車	2,072	34	40	2,066	1,965	69	101
機械及び装置	399,060	19,796	9,123	409,733	305,686	20,576	104,046
工具・器具・備品	93,182	4,142	3,522	93,802	78,527	7,640	15,274
リース資産	1,798	70	204	1,664	927	294	736
建設仮勘定	94,469	177,538	151,477 (3,434)	120,530	-	-	120,530
有形固定資産計	5,318,775	315,502	225,588 (3,434)	5,408,688	3,401,000	118,009	2,007,687
無形固定資産							
ソフトウェア	136,998	8,534	4,514	141,018	118,466	9,187	22,552
施設利用権	9,911	205	69	10,046	9,216	92	830
その他	2,986	2	-	2,988	724	141	2,264
無形固定資産計	149,897	8,741	4,584	154,054	128,407	9,422	25,646
長期前払費用	19,605	1,664	2,414	18,855	8,233	2,805	10,621

(注) 1 「当期減少額」欄の()内は内書きで、減損損失の計上額であります。

2 当期増減額のうち主なものは、次のとおりであります。

ア．建物の増加額

芦屋駅改良	1,836 百万円
京橋駅改良	1,825 百万円
山陽本線西広島駅橋上化	1,093 百万円

イ．構築物の増加額

東海道線支線地下化及び新駅設置	5,822 百万円
奈良線輸送改善	5,244 百万円
山陽新幹線帆坂保守基地新設	4,025 百万円
アーバン線区における防災強度の向上	2,418 百万円
山陽新幹線の逸脱防止対策	2,030 百万円
山陽新幹線単柱橋脚耐震補強	2,018 百万円

ウ．車両の増加額

車両新造工事（新幹線）	11,939 百万円
車両新造工事（在来線）	9,870 百万円

エ．機械及び装置の増加額	
変電所関連の設備取得等	3,016 百万円
山陽新幹線中央臨速装置の導入	1,849 百万円
新幹線N700S車両の新製等(地上設備)	1,472 百万円
山陽新幹線帆坂保守基地新設	786 百万円
車両状態監視装置導入(地上工事)	711 百万円
山陽新幹線遠方監視制御装置取替	680 百万円

オ．建設仮勘定の増加額及び減少額

増加額は、輸送設備の維持更新66,629百万円、経営の体質改善39,416百万円等に係わるものであり、減少額は、構築物56,252百万円、車両43,937百万円等への振替額であります。

カ．減少額(建設仮勘定を除く。)のうち主なものは、工事負担金等受入に伴う圧縮18,736百万円及び収用事業等に伴う圧縮1,159百万円であります。

【引当金明細表】

区分	当期首残高	当期増加額	当期減少額 (目的使用)	当期減少額 (その他)	当期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
貸倒引当金	8,209	1,651	55	117	9,687
賞与引当金	12,583	12,424	12,583	-	12,424
災害損失引当金	2,230	-	844	180	1,205
新幹線鉄道大規模改修引当金	20,833	4,166	-	-	25,000
環境安全対策引当金	6,898	-	1,018	-	5,880
線区整理損失引当金	8,809	8,638	821	-	16,627

(注) 1 貸倒引当金の「当期減少額(その他)」は、債権回収による取崩額等であります。

2 災害損失引当金の「当期減少額(その他)」は、「平成30年7月豪雨」による被害に対する復旧費用について、工事施工量が減となったこと等に伴う戻入であります。

(2) 【主な資産及び負債の内容】

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しております。

(3) 【その他】

該当事項はありません。

第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から3月31日まで
定時株主総会	6月中
基準日	3月31日
剰余金の配当の基準日	9月30日、3月31日
1単元の株式数	100株
単元未満株式の買取り・ 売渡し	
取扱場所	(特別口座) 大阪市中央区北浜四丁目5番33号 三井住友信託銀行株式会社証券代行部
株主名簿管理人	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
取次所	-
買取・売渡手数料	-
公告掲載方法	電子公告とする。ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合は、日本経済新聞に掲載する方法により行う。 (電子公告アドレス) https://www.westjr.co.jp/company/ir/koukoku/
株主に対する特典	<p>毎年3月31日の最終の株主名簿に記載された株主に対し、その所有株式数に応じて次のとおり株主優待割引券(以下「優待券」という。)を発行する。優待券の有効期間は、2022年6月1日から2023年6月30日までとする。</p> <p>1 鉄道優待割引</p> <p>(1) 発行枚数</p> <p>100株～1,099株 …………… 100株ごとに1枚 1,100株～10,099株 …………… 10枚+1,000株超過分200株ごとに1枚 10,100株～19,999株 …………… 55枚+10,000株超過分300株ごとに1枚 20,000株～ …………… 100枚</p> <p>3単元(300株)以上保有し、かつ1単元(100株)でも継続して3年以上保有する場合、上記発行枚数に加え、次の基準によって追加発行する。</p> <p>300株～499株 …………… 1枚 500株～999株 …………… 2枚 1,000株～ …………… 3枚</p> <p>(2) 割引率</p> <p>優待券1枚の使用で50%割引とする。 優待券を2枚以上同時に使用することはできない。 他の割引と重複して割引はしない。</p> <p>(3) 割引の対象</p> <p>当社営業路線内の以下の乗車券類が割引の対象となる。 運賃……片道乗車券 料金……特急券、急行券、グリーン券(個室除く)及び指定席券 片道乗車の範囲であれば複数の列車の料金も割り引く。 寝台を利用する場合は、運賃・料金とも割引の対象としない。 グランクラス、グリーン個室、新快速「Aシート」指定席を利用する場合は、運賃のみ割引の対象とし、料金は割引の対象としない。</p> <p>(4) 取扱箇所</p> <p>当社の駅の「みどりの窓口」などのきっぷうりば及び「みどりの券売機プラス」</p> <p>2 京都鉄道博物館優待割引</p> <p>(1) 発行枚数</p> <p>100株以上一律1枚</p> <p>(2) 割引率</p> <p>優待券1枚の使用で最大2人までの入館料金を50%割引とする。</p> <p>(3) 取扱箇所</p> <p>京都鉄道博物館</p>

	<p>3 JR西日本ホテルズ優待割引</p> <p>(1) 発行枚数 宿泊.....100株以上一律3枚 レストラン.....100株以上一律6枚</p> <p>(2) 割引率 宿泊優待.....優待券1枚の使用で、1泊1室の基本室料を株主優待料金とする。 レストラン優待.....5名までの飲食料を10%割引とする(一部レストラン利用不可)。</p> <p>(3) 割引対象のホテル ホテルグランヴィア京都、ホテルグランヴィア大阪、 ホテルグランヴィア和歌山、ホテルグランヴィア岡山、 ホテルグランヴィア広島、ホテルヴィスキオ京都、 ホテルヴィスキオ大阪、ホテルヴィスキオ尼崎、ホテルヴィスキオ富山、 奈良ホテル、Umekoji Potel KYOTO</p> <p>4 JR西日本ヴィアインホテルズ優待割引</p> <p>(1) 発行枚数 100株以上一律3枚</p> <p>(2) 優待内容 宿泊優待.....優待券1枚の使用で、公式ホームページ、公式アプリのプラン料金から1泊1室あたり1,000円割引とする。</p> <p>(3) 対象のホテル ヴィアイン東京大井町、ヴィアイン秋葉原、ヴィアイン新宿、 ヴィアイン東銀座、ヴィアイン飯田橋後楽園、 ヴィアイン日本橋人形町、ヴィアイン金沢、ヴィアイン名古屋新幹線口、 ヴィアイン名古屋駅前椿町、ヴィアイン京都四条室町、ヴィアイン京都駅八条口、 ヴィアイン新大阪、ヴィアイン新大阪ウエスト、ヴィアイン新大阪正面口、 ヴィアイン梅田、ヴィアイン大阪京橋、ヴィアイン心斎橋、 ヴィアイン心斎橋四ツ橋、ヴィアインあべの天王寺、 ヴィアイン姫路、ヴィアイン岡山、ヴィアイン広島新幹線口、 ヴィアイン広島銀山町、ヴィアイン下関、ヴィアイン博多口駅前</p> <p>5 広島ダイヤモンドホテル優待割引</p> <p>(1) 発行枚数 宿泊.....100株以上一律1枚 レストラン.....100株以上一律2枚</p> <p>(2) 割引率 宿泊優待.....優待券1枚の使用で、1泊1室の基本室料を30%割引とする。 レストラン優待.....5名までの飲食料を10%割引とする。</p>
	<p>6 ジェイアール西日本伊勢丹優待割引</p> <p>(1) 発行枚数(100株以上一律) 買物.....9枚 レストラン・喫茶.....3枚 美容室.....3枚 写真室.....1枚 レンタルコスチューム.....1枚 駐車場.....6枚</p> <p>(2) 割引率 買物、レストラン・喫茶、美容室、写真室、レンタルコスチュームの各優待..... 3,000円(消費税抜)以上の利用について、優待券1枚の使用で、10%割引とする。 駐車場優待.....優待券1枚の使用でお買物による駐車サービスを1時間延長する。</p> <p>(3) 割引対象の店舗 ジェイアール京都伊勢丹 ルクア大阪内 イセタン各ショップ(お買物のみ利用可能) ジェイアール京都伊勢丹「京都駅ビル駐車場」 その他の店舗では利用できない。</p>

	<p>7 日本旅行優待割引</p> <p>(1) 発行枚数 100株以上一律1枚</p> <p>(2) 割引率 国内旅行商品「赤い風船」.....5%割引 海外旅行商品「マッハ」.....5%割引 「ベストエクセレント」・「ベスト」.....3%割引</p> <p>(3) 取扱箇所 日本旅行の店舗（一部店舗を除く）</p> <p>8 JR西日本レンタカー&リース優待割引</p> <p>(1) 発行枚数 100株以上一律3枚</p> <p>(2) 割引率 1台の貸渡について基本料金を20%割引</p> <p>(3) 取扱箇所 JR西日本レンタカー&リースの営業所（一部店舗を除く）</p>
--	--

(注) 当社定款の定めにより、当社の株主は、その有する単元未満株式について、次に掲げる権利以外の権利を行使することができません。

- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
- (2) 会社法第166条第1項の規定による請求をする権利
- (3) 株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利
- (4) 株主の有する単元未満株式の数と併せて単元株式数となる数の株式を売り渡すことを本会社に請求する権利

第7 【提出会社の参考情報】

1 【提出会社の親会社等の情報】

当社には、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

2 【その他の参考情報】

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に、次の書類を提出しております。

(1) 有価証券報告書 及びその添付書類、 確認書	事業年度 (第34期)	自 2020年4月1日 至 2021年3月31日	2021年6月24日 関東財務局長に提出
(2) 内部統制報告書	事業年度 (第34期)	自 2020年4月1日 至 2021年3月31日	2021年6月24日 関東財務局長に提出
(3) 四半期報告書 及び確認書	(第35期 第1四半期)	自 2021年4月1日 至 2021年6月30日	2021年8月10日 関東財務局長に提出
	(第35期 第2四半期)	自 2021年7月1日 至 2021年9月30日	2021年11月10日 関東財務局長に提出
	(第35期 第3四半期)	自 2021年10月1日 至 2021年12月31日	2022年2月10日 関東財務局長に提出
(4) 臨時報告書	企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2(株主総会における議決権行使の結果)に基づく臨時報告書		2021年6月29日 関東財務局長に提出
	企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第1号に基づく臨時報告書		2021年9月1日 関東財務局長に提出
(5) 臨時報告書の 訂正報告書	2021年9月1日提出の臨時報告書に係る訂正報告書		2021年9月13日 関東財務局長に提出
	2021年9月1日提出の臨時報告書に係る訂正報告書		2021年9月21日 関東財務局長に提出
(6) 有価証券届出書	一般募集及びオーバーアロットメントによる売出し		2021年9月1日 関東財務局長に提出
	その他の者に対する割当		2021年9月1日 関東財務局長に提出
(7) 有価証券届出書の 訂正届出書	2021年9月1日提出の有価証券届出書(一般募集及びオーバーアロットメントによる売出し)に係る訂正届出書		2021年9月13日 関東財務局長に提出
	2021年9月1日提出の有価証券届出書(その他の者に対する割当)に係る訂正届出書		2021年9月13日 関東財務局長に提出
	2021年9月1日提出の有価証券届出書(その他の者に対する割当)に係る訂正届出書		2021年9月21日 関東財務局長に提出
(8) 発行登録書			2021年7月1日 関東財務局長に提出

(9) 訂正発行登録書

2021年9月1日
関東財務局長に提出

2021年9月13日
関東財務局長に提出

2021年9月21日
関東財務局長に提出

(10) 自己株券買付状況報告書

2022年5月13日
関東財務局長に提出

2022年6月15日
関東財務局長に提出

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

2022年6月22日

西日本旅客鉄道株式会社

取締役会 御中

EY新日本有限責任監査法人
大阪事務所

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	松本 要
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	柴田 芳宏
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	仲 昌彦

< 財務諸表監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている西日本旅客鉄道株式会社の2021年4月1日から2022年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項、その他の注記及び連結附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、西日本旅客鉄道株式会社及び連結子会社の2022年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「連結財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

強調事項

(会計方針の変更等)に記載のとおり、会社は、当連結会計年度より、有形固定資産のうち新幹線車両の減価償却方法及び耐用年数を変更している。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、連結財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

鉄道事業の収益認識（集計の正確性）	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表の注記事項（セグメント情報等）に記載のとおり、西日本旅客鉄道株式会社（以下、「会社」という。）及び連結子会社の当連結会計年度の運輸業の外部顧客の売上高には、鉄道事業の売上高が含まれており、その主たるものは会社の旅客運輸収入である。</p> <p>旅客運輸収入は、自社で販売した運輸取扱収入の集計に加えて、他社等との清算（他社線の運輸収入の支払や他社からの自社線の運輸収入の受入等）を行うことで計上されている。</p> <p>旅客運輸収入においては、鉄道利用者が多いため収入額を集計するための件数は膨大となっており、また、旅客会社との収入清算（ ）に必要となる情報の授受が必要となる。</p> <p>そのため、これらの正確性を担保するために、運輸収入システム、連絡清算システムなどの複数のITシステムを相互に連携する仕組みを構築しており、ITシステムへの依存度が高くなっている。</p> <p>当監査法人は、旅客運輸収入が適切に連結財務諸表に反映されているかどうかを検討するに当たり、旅客運輸収入の集計の正確性が必要不可欠な要素であると考え、監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p> <p>（ ）旅客会社との収入清算にあたっては、旅客会社6社共同で、列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム（マルスシステム）の使用、各旅客会社間の収入清算等の計算業務の委託等に関して、鉄道情報システム株式会社との間に契約を結んでいる。</p>	<p>当監査法人は、旅客運輸収入の集計の正確性を検討するに当たり、当監査法人グループに所属するIT専門家と連携して、乗車券の発売から運輸取扱収入の集計、旅客運輸収入の計上に至るまでのITシステムにおけるデータフロー、処理プロセス及び自動化された内部統制を理解し、内部統制の有効性を評価するため、主として以下の手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ITシステムのプログラム変更時における責任者の承認証跡の閲覧、重要データ・ファイルへのアクセス権限付与・変更における責任者の承認やアクセス権限の定期的な点検の証跡の閲覧等によりIT全般統制の有効性を評価した。 ・ITシステム間の整合性確認を実施することにより、運輸取扱収入（清算含む）に関するシステム間のデータ整合性等のITシステムのデータインタフェース処理に関する業務処理統制の有効性を評価した。 ・主要なシステムにおける自動集計に関する業務処理統制の有効性を評価するため、旅客運輸収入の集計等の再計算を実施し、ITシステムによる処理の正確性を評価した。 ・各旅客会社間の収入清算等の計算業務の委託等に関して、鉄道情報システム株式会社の監査人による「受託会社のシステムに関する記述書並びに内部統制のデザイン及び運用状況に関する独立受託会社監査人の保証報告書」を閲覧し、鉄道情報システム株式会社に係る受託業務での統制のデザイン、業務への適用及び統制の運用状況の有効性を評価した。 <p>以上の内部統制の有効性を評価する手続に加え、旅客運輸収入の正確性を検討するために、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送人キロデータを用いた旅客運輸収入との相関性の検討を実施した。 ・旅客運輸収入の取引データと外部取引業者からの支払通知書等の証憑との照合を実施した。 ・クレジットカード会社に対する債権及びJR他社との連絡運賃の債権に対する残高確認を実施した。

西日本旅客鉄道株式会社の繰延税金資産の回収可能性	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>会社は、2022年3月31日現在、連結貸借対照表上、繰延税金資産を197,964百万円計上している。注記事項（重要な会計上の見積り）「1.繰延税金資産の回収可能性」に記載のとおり、このうち、親会社である西日本旅客鉄道株式会社において、税務上の繰越欠損金に係る繰延税金資産79,243百万円を含めて、繰延税金資産170,226百万円（繰延税金負債と相殺前の金額181,571百万円）を計上している。</p> <p>会社は、注記事項（重要な会計上の見積り）「1.繰延税金資産の回収可能性」に記載のとおり、将来の事業計画に基づき将来の課税所得又は税務上の欠損金を見積もることにより繰延税金資産を計上している。</p> <p>将来の課税所得の見積りにあたっての重要な仮定は、ワクチンの普及等により鉄道需要が2022年度内に漸次回復するという利用状況の回復に要する期間、新型コロナウイルス感染症が発生する前の9割程度まで回復するという回復の程度及び運送営業費等の固定費用の経費節減の実行可能性である。</p> <p>繰延税金資産の回収可能性の判断において、将来の事業計画における重要な仮定は、新型コロナウイルス感染症の再拡大による鉄道の利用状況への影響の不透明性に基づく不確実性を伴い、経営者による判断を必要とすることから、当監査法人は当該事項を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、繰延税金資産の回収可能性を検討するに当たり、将来の事業計画に基づく課税所得の見積りを検証するため、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来の課税所得の見積りを評価するため、その基礎となる将来の事業計画について検討した。将来の事業計画の検討にあたっては、経営者によって承認された直近の予算と照合した。また、経営者の事業計画策定の見積りプロセスの有効性を評価するため、過年度の事業計画と実績とを比較した。 ・将来の事業計画に含まれる重要な仮定である新型コロナウイルス感染症の影響により減少した鉄道事業の利用状況の回復に要する期間、回復の程度の考え方について、経営者に質問するとともに、過去実績からの趨勢分析をした結果と外部調査機関によるテレワークの常態化等による影響に関するレポートや主要駅の人流解析等との比較を行い、仮定の整合性を検討した。 ・運送営業費等の固定費用の経費節減については、実行可能性を評価するために、経営者に質問するとともに、過去実績からの趨勢分析を実施した。 ・新型コロナウイルス感染症の再拡大による鉄道の利用状況への影響についての重要な仮定に対する感応度分析を実施し、将来の事業計画の見積りの不確実性に関する経営者の評価について検討した。 ・将来の課税所得の計算に含まれる将来減算一時差異及び税務上の繰越欠損金の残高について、税務の専門家を関与させて検討するとともに、その解消見込年度のスケジューリングについて検討した。

株式会社ジェイアール西日本ホテル開発が保有する有形固定資産の減損	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>会社及び連結子会社は、鉄道事業以外に、流通業、不動産業及びホテル業等の事業を展開しており、多額の固定資産を保有している。グループの主なホテルを運営している連結子会社である株式会社ジェイアール西日本ホテル開発が保有する固定資産の金額は、注記事項（重要な会計上の見積り）「2. 固定資産の減損」に記載のとおり、2022年3月31日現在、26,442百万円である。</p> <p>当連結会計年度において、株式会社ジェイアール西日本ホテル開発は、保有する固定資産に係る資産グループについて、新型コロナウイルス感染症の影響により宿泊者数や宿泊単価が減少し、経営環境が著しく悪化しており、営業活動から生ずる損益が継続してマイナスとなっていることから、減損の兆候があると判断したが、減損損失の認識の判定において、主要な資産の経済的残存使用年数における将来キャッシュ・フローが固定資産の帳簿価額を上回ることから、減損損失を認識していない。</p> <p>資産グループの継続的使用によって生じる将来キャッシュ・フローの見積りは、経営者によって承認された中長期の事業計画及び事業計画の最終年度以降の業績水準の仮定に基づいて行っている。</p> <p>将来キャッシュ・フローの見積りにおける重要な仮定は、注記事項（重要な会計上の見積り）「2. 固定資産の減損」に記載のとおり、事業計画の基礎となる新型コロナウイルス感染症の影響により減少した宿泊者数等が2022年度内に漸次回復するという回復に要する期間及び2022年度下期には新型コロナウイルス感染症が発生する前と同程度まで回復するという回復の程度並びに事業計画の最終年度以降の業績水準である。</p> <p>将来キャッシュ・フローの見積りにおける上記の重要な仮定は、新型コロナウイルス感染症の収束が予想よりも遅れることによる不確実性を伴い経営者による判断を必要とすることから、当監査法人は当該事項を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、株式会社ジェイアール西日本ホテル開発が保有する固定資産の減損損失の認識の判定における割引前将来キャッシュ・フローの総額の見積りについて、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来キャッシュ・フローの見積期間について、主要な資産（建物）の経済的残存使用年数と比較した。 ・将来キャッシュ・フローについて、経営者によって承認された事業計画との整合性を検討した。 ・経営者の見積りプロセスの有効性を評価するために、過年度における事業計画とその後の実績を比較した。 ・経営者による将来の不確実性の評価を検討するために、事業計画の基礎となる重要な仮定である、新型コロナウイルス感染症の影響により減少した宿泊者数等の回復に要する期間及び回復の程度の考え方について、経営者に質問するとともに、将来の変動リスクを考慮した感応度分析を実施した。 ・重要な仮定については、下記の業界動向及び直近の利用可能な外部データを閲覧し、仮定との整合性を検討した。 <p>宿泊者数等の回復に要する期間及び回復の程度外部調査機関による国内宿泊需要の将来見通しに関するレポート、人流の活性化に係るWHO（世界保健機構）及びIATA（国際航空運送協会）等の公表物に基づき仮定の整合性を検討した。</p> <p>事業計画の最終年度以降の業績水準の仮定マクロ経済指標の予測と外部調査機関による国内宿泊需要の将来見通しに関するレポートの公表物に基づき仮定の整合性を検討した。</p>

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

連結財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての連結財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から連結財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、連結財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 連結財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として連結財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、連結財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 連結財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。
- ・ 連結財務諸表に対する意見を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当連結会計年度の連結財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

< 内部統制監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、西日本旅客鉄道株式会社の2022年3月31日現在の内部統制報告書について監査を行った。

当監査法人は、西日本旅客鉄道株式会社が2022年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。財務報告に係る内部統制の監査の基準における当監査法人の責任は、「内部統制監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

内部統制報告書に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、財務報告に係る内部統制を整備及び運用し、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して内部統制報告書を作成し適正に表示することにある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告に係る内部統制の整備及び運用状況を監視、検証することにある。

なお、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性がある。

内部統制監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した内部統制監査に基づいて、内部統制報告書に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、内部統制監査報告書において独立の立場から内部統制報告書に対する意見を表明することにある。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果について監査証拠を入手するための監査手続を実施する。内部統制監査の監査手続は、監査人の判断により、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性に基づいて選択及び適用される。
- ・ 財務報告に係る内部統制の評価範囲、評価手続及び評価結果について経営者が行った記載を含め、全体としての内部統制報告書の表示を検討する。
- ・ 内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、内部統制報告書の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した内部統制監査の範囲とその実施時期、内部統制監査の実施結果、識別した内部統制の開示すべき重要な不備、その是正結果、及び内部統制の監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

利害関係

会社及び連結子会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

- (注) 1 上記の監査報告書の原本は当社(有価証券報告書提出会社)が別途保管しております。
2 XBRLデータは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の監査報告書

2022年6月22日

西日本旅客鉄道株式会社

取締役会 御中

EY新日本有限責任監査法人
大阪事務所

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	松本 要
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	柴田 芳宏
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	仲 昌彦

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている西日本旅客鉄道株式会社の2021年4月1日から2022年3月31日までの第35期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、西日本旅客鉄道株式会社の2022年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

強調事項

(会計方針の変更等)に記載のとおり、会社は、当事業年度より、有形固定資産のうち新幹線車両の減価償却方法及び耐用年数を変更している。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

鉄道事業の収益認識(集計の正確性)

連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項(鉄道事業の収益認識(集計の正確性))と同一内容であるため、記載を省略している。

繰延税金資産の回収可能性

連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項(西日本旅客鉄道株式会社の繰延税金資産の回収可能性)と同一内容であるため、記載を省略している。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等

により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないとは判断した場合は、当該事項を記載しない。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

-
- (注) 1 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しております。
2 XBRLデータは監査の対象には含まれていません。