

平成20年11月25日

各 位

会 社 名 西日本旅客鉄道株式会社  
代表者名 代表取締役社長 山崎 正夫  
(コード番号 9021 東大名福)  
問合せ先 広報部長 宇都宮 道夫  
(TEL. 06-6375-8889)

(訂正) 「平成21年3月期 第2四半期決算説明会資料」の一部訂正について

平成20年11月5日17:00に公表いたしました標記資料について、下記の通り一部訂正がありましたのでお知らせいたします。

記

訂正箇所 本資料中10ページ

「8. 設備投資の状況(連結)」のグラフ

訂正前	訂正後
09.3期計画 減価償却費 1,350億円	09.3期計画 減価償却費 1,375億円

以 上

# 2008年度上期の実績と今後の方向性

2008年11月5日

西日本旅客鉄道株式会社



# 1. 安全への取り組み

## 安全基本計画(2008年4月)

2012年度までの5か年に亘って当社として取り組むべき安全上の課題を明らかにし、到達目標を定め、それに至る取り組みをまとめたもの

到達目標: お客様の死傷事故ゼロ、社員の重大労災ゼロへ向けた体制の構築

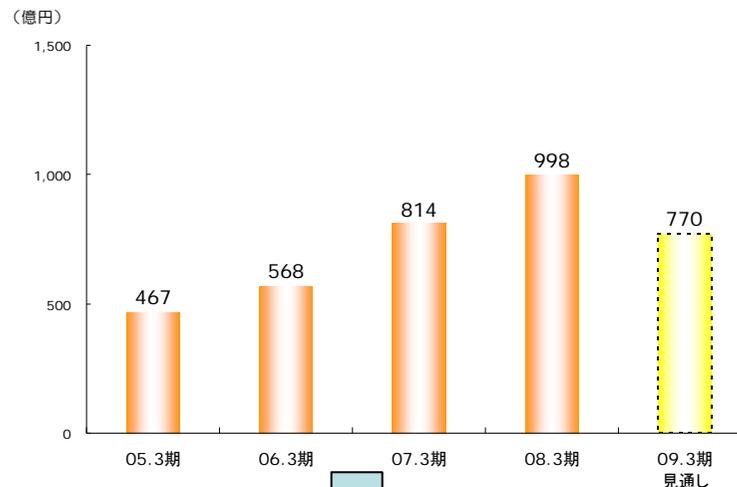
具体的取組内容:

- リスクアセスメント※に基づく安全マネジメントの確立
  - ※「安全報告」や「気がかり事象」などの予兆に対して、お客様や社員の死傷事故につながる可能性を定量的に見積もり、重大性を評価し、適切な対策を講じる。労働災害の分野で導入されているが、鉄道運転事故への適用は初めての試み。
- 事故から学ぶ教育の効果向上
- 安全基盤の形成(安全を支える技術の向上、コミュニケーションの改善など)
- 安全投資



「安全を最優先する企業風土」を構築していくための努力を積み重ね、「安心と信頼のブランド」を確立していく

## 安全関連設備投資の推移



## 福知山線列車脱線事故の調査報告書(2007年6月)に対する主な取り組み状況

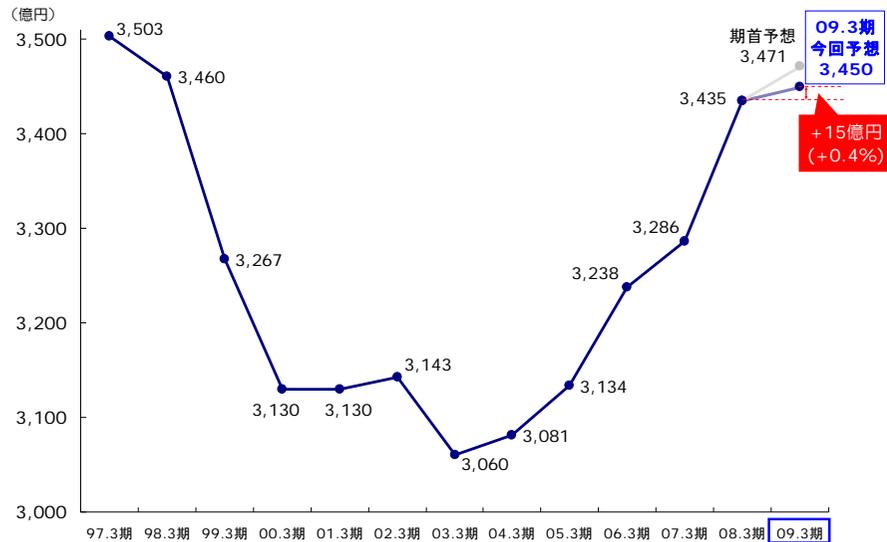
⇒「建議」「所見」※をはじめとする数多くのご指摘を厳粛に受け止め、着実かつ迅速に対策を講じている

調査報告書の建議・所見等		主な取り組み状況(～2008年度上期)	
建議	インシデント等の把握及び活用方法の改善	運行状況記録装置の整備、事故等に対し多面的に分析する手法の導入、リスクアセスメントの導入等	
	列車無線による交信の制限	走行中の無線交信およびメモの禁止	
	メーカー担当者等への関係法令等の周知徹底	メーカー担当者等への法令の周知徹底	
所見	運転技術に関する教育の改善	シミュレータを活用した訓練等の実施、より効果的な事故防止教育への改善	
	ブレーキ装置の改良	207系・321系のブレーキ装置改良	
	人命の安全を最優先とした運行管理	新たな企業理念・安全憲章制定、教育の充実、事故発生時の停電手配のマニュアル化等	
	標識の整備	標識の整備	
その他	事故発生時の車両の安全性向上方策の研究	207系吊手の増設、117系・115系一部車両の吊手の増新設、車両の安全性向上	
	列車ダイヤについて	弾力性のあるダイヤへの見直し、定期的なダイヤの検証	
	ATS関係について	曲線等に対する速度超過防止対策の整備	

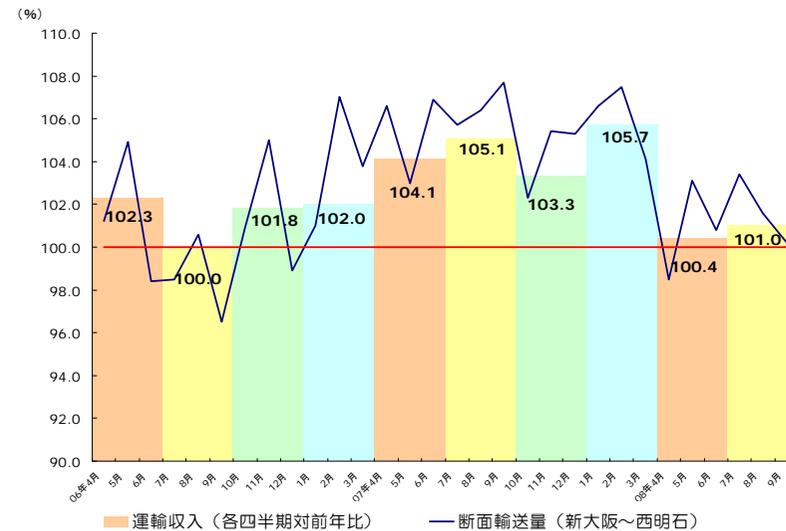
※「建議」とは、航空・鉄道事故調査委員会が調査結果に基づき、事故の防止または事故の被害軽減のため講ずべき施策について、国土交通大臣または関係行政機関の長に対して措置を講ずるよう求めたもの。  
 「所見」とは、航空・鉄道事故調査委員会が事故の調査結果に基づき、事故を発生させた鉄道事業者が講ずべき措置として示したもの。

## 2. 新幹線①: 収入のトレンドとご利用状況

### 新幹線運輸収入のトレンド



### 四半期別収入トレンドと足もとのご利用状況



### 上期の新幹線収入の主な増減要因

増減要因内訳	対前年増減額	対前年比
ダイヤ改正 (2007年7月、2008年3月)	+8億円	-
前年台風の反動	+2億円	-
GW曜日配列、9月3連休減	▲14億円	-
その他 (基礎トレンド) ※	+15億円	+0.9%
上期計	+12億円	+0.7%

※景気動向、過去のダイヤ改正効果の継続、対抗輸送機関との競争条件の変化等を含む

J-WEST カード「エクスプレス」



# 3. 新幹線②: 今後の取り組み

## ダイヤ改正

### 2007年7月改正

- ・「のぞみ」に新型車両N700系投入
  - ・早朝品川発「のぞみ」増発
  - ・速達タイプ「ひかりレールスター」増発
- ⇒ご利用・収入の増加、シェア拡大

### 2008年3月改正

- ・東京～博多間「のぞみ」毎時1本をN700系で運転
  - ・東京～広島間で「のぞみ」毎時3本運転
- ⇒東海道新幹線との「またがり区間」でご利用の増加が続く

### 2009年春改正

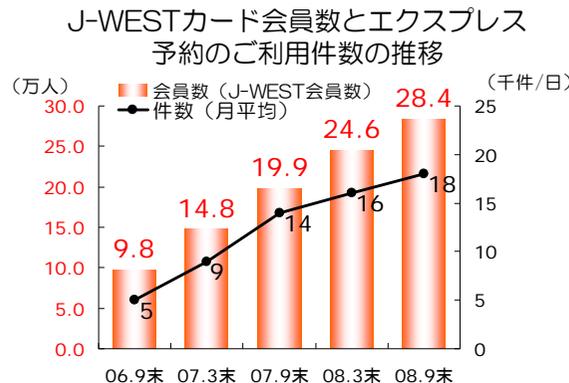
- ・東海道新幹線との「またがり区間」でのさらなる競争力強化を検討中

N700系車両



## エクスプレス予約

J-WESTカード会員数、エクスプレス予約ご利用件数は順調に拡大



2010年の羽田空港拡張を控え、お客様の「困い込み」が重要な時期

⇒様々な機会を捉えてエクスプレス会員数の拡大やご利用促進を図る

- ・エクスプレス予約の利便性、価格優位性の宣伝展開(関西エリア、広島エリア、九州エリア)
- ・「エクスプレス予約のればのほどお楽しみキャンペーン」をWEBやメルマガを通じて展開
- ・「0系さよなら運転」でエクスプレス会員限定の優先予約を受付

今後、エクスプレスICサービス開始(2009年夏予定)に向け、準備を進めるほか、法人サービスやご利用の多いお客様への優遇サービスの導入を検討

## 九州直通に向けた取り組み

直通用車両の試作車完成(2008年9月)

- ・青磁器を模した青みがかった白い車体に濃藍色と細い金色のライン



- ・現行の「ひかりレールスター」のシートを改良した、落ち着き感のある4列シートの普通車指定席



- ・レッグレストや枕を備え、高級感のあるグリーン席



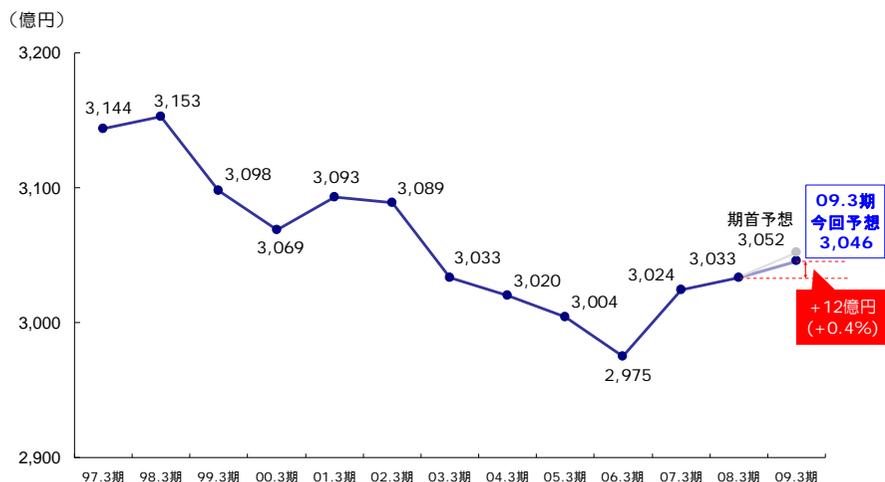
列車名の公募(2008年10月～)を機に、九州方面への関心を高めていく

2011年春の直通運転開始に向け、さらなる観光需要創出策を検討

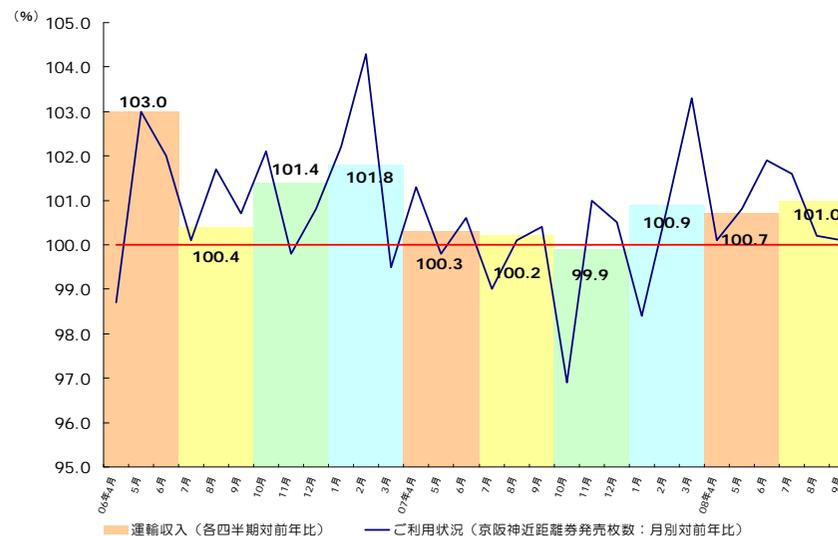
- ・JR九州や九州エリアの地元自治体と連携し、九州ならではの自然や食素材を活用した旅行目的地の整備
- ・九州エリアから京都を中心とする西日本エリアへの送客の推進 など

# 4. 京阪神：収入のトレンドとご利用状況

## 京阪神運輸収入のトレンド



## 四半期別収入トレンドと足もとのご利用状況



## 上期の京阪神収入の主な増減要因

増減要因内訳	対前年増減額	対前年比
ダイヤ改正(おおさか東線、新駅開業等)	+9億円	-
姫路菓子博	+2億円	-
前年台風の反動	+2億円	-
GW曜日配列、9月3連休減	▲1億円	-
その他(基礎トレンド)※	0億円	0.0%
上期計	+13億円	+0.9%

※景気動向、過去のダイヤ改正効果の継続、対抗輸送機関との競争条件の変化等を含む

桂川駅(2008年10月18日開業)



# 5. 流通業・不動産業

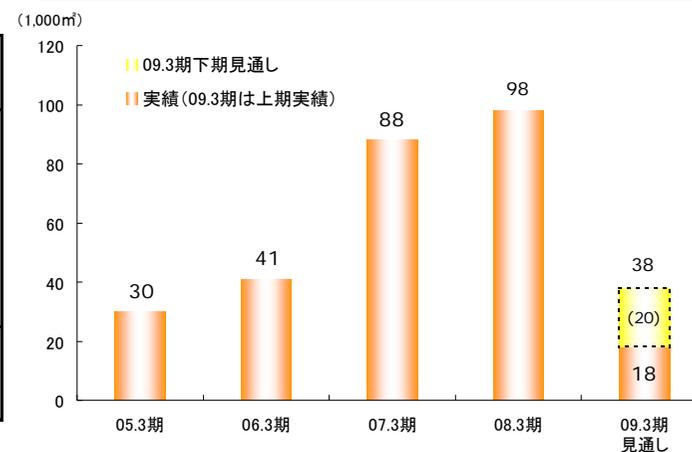
## 流通業の営業収益・営業利益の主な増減要因

単位: 億円

	2007年度 上期実績	2008年度 上期実績	対前年 増減	増減要因内訳	2007年度 通期実績	2008年度 通期見通し	対前年 増減
営業 収益	1,047	1,078	31	物販・飲食 +24 ジェイアール西日本デイルーサービスネット +14 ジェイアール西日本フードサービスネット +4 ジェイアール西日本伊勢丹 +7 SUVACO開業による増 婦人服、食品販売減	2,128	2,184	55
営業 利益	28	30	2	物販・飲食 +3 ジェイアール西日本伊勢丹 ▲1	52	50	▲2

※ 営業収益は、外部顧客に対する売上高を示す

## 駅構内・周辺開発の状況



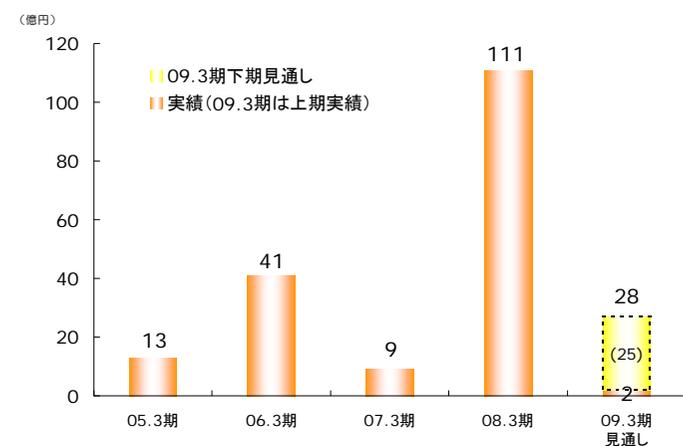
## 不動産業の営業収益・営業利益の主な増減要因

単位: 億円

	2007年度 上期実績	2008年度 上期実績	対前年 増減	増減要因内訳	2007年度 通期実績	2008年度 通期見通し	対前年 増減
営業 収益	358	340	▲18	不動産販売・賃貸 ▲31 分譲減 ▲35 ショッピングセンター +13 金沢ターミナル開発 +2 山陽ステーション開発 +4	767	713	▲54
営業 利益	121	116	▲4	不動産販売・賃貸 ▲14 ショッピングセンター +4 当社 +4	246	235	▲11

※ 営業収益は、外部顧客に対する売上高を示す

## 分譲収入の推移



# 6. その他事業・大阪駅開発プロジェクト

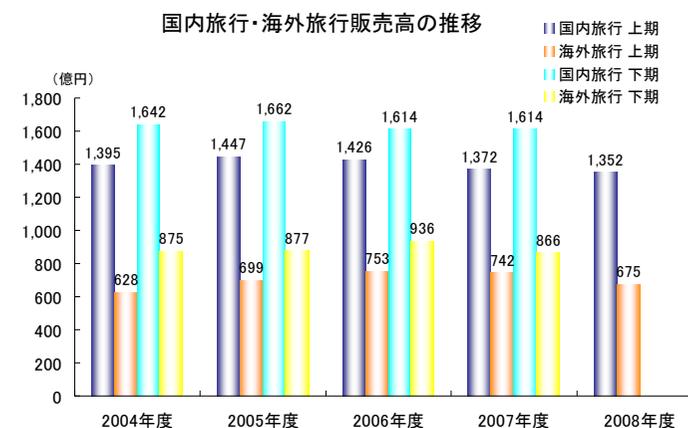
## その他事業の営業収益・営業利益の主な増減要因

単位:億円

	2007年度 上期実績	2008年度 上期実績	対前年 増減	増減要因内訳	2007年度 通期実績	2008年度 通期見通し	対前年 増減
営業 収益	629	598	▲ 31	ホテル業 ▲4 ジェイアール西日本ホテル開発 ▲4 日本旅行 ▲13 国内増、海外減 工事業 ▲9 ジェイアール西日本コミュニケーションズ* ▲5	1,393	1,362	▲ 31
営業 利益	13	▲ 10	▲ 23	ホテル業 ▲5 日本旅行 ▲3 工事業 ▲9 その他 ▲6	110	88	▲ 22

※ 営業収益は、外部顧客に対する売上高を示す

## 日本旅行の状況



## 大阪駅開発プロジェクト

開業予定	2011年春
開発規模	新北ビル:約21万㎡・・・百貨店(ジェイアール西日本伊勢丹)9万㎡、SC4万㎡、オフィス等4.5万㎡、シネコン1万㎡ アクティ増築:約3.5万㎡・・・百貨店(大丸)
総事業費	約2,100億円(安全対策の強化、地球環境保護などの施策をふまえて修正)
収入想定	不動産業:115~120億円/年(流通業との内部取引を含む) 鉄道:45~55億円/年 流通業:550億円以上/年・・・百貨店(ジェイアール西日本伊勢丹)

大阪駅北ビル(2008年10月現在)



# 7. 営業費用(単体): 主な増減要因

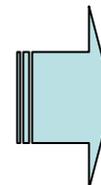
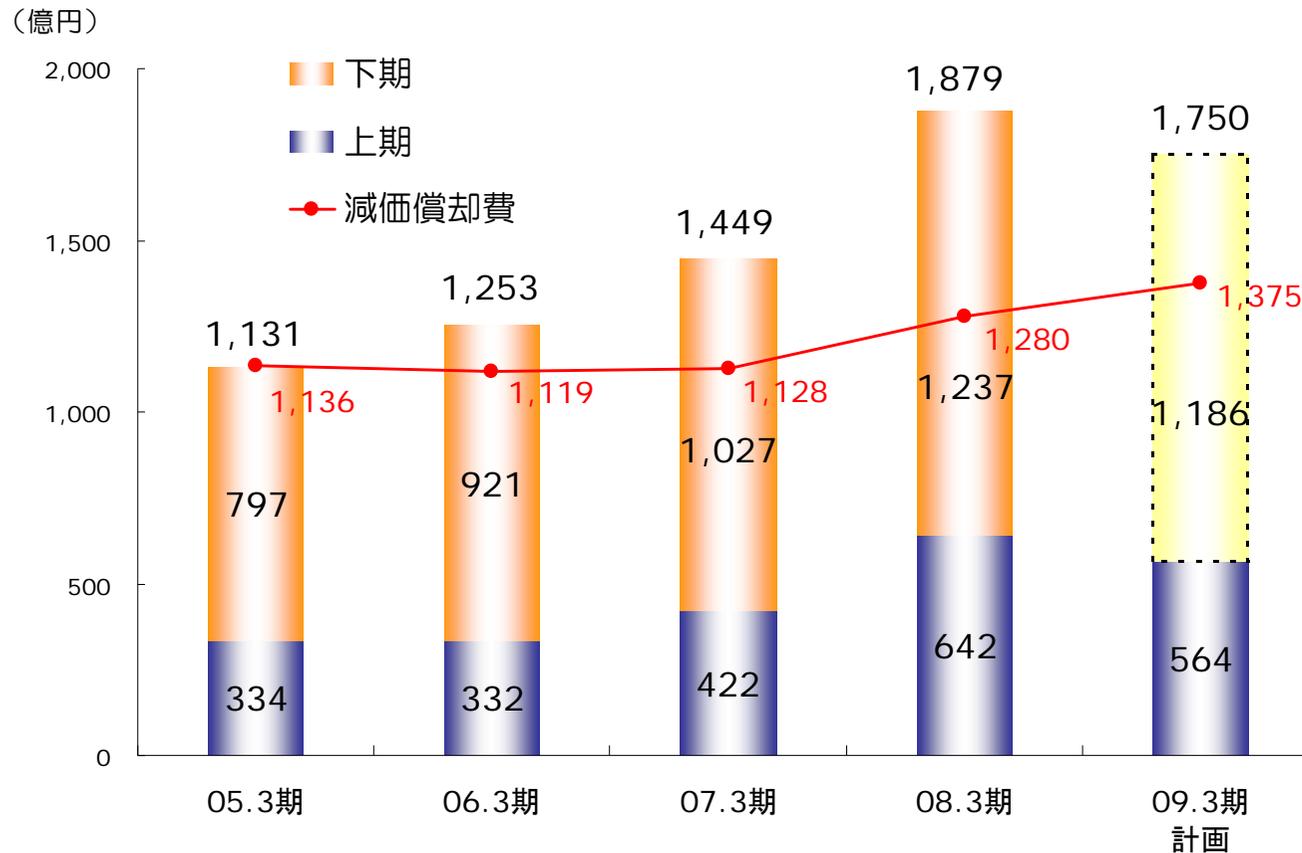
単位: 億円

	2008 年度上期実績		2008 年度通期見通し		
	対前年 増減額	主な要因	対前年 増減額	対期首予想 増減額	主な要因(対期首予想)
人件費	▲4	一般給与▲5	+5	±0	
動力費	+14	燃料費調整制度+11 油単価差+3	+40	+30	燃料費調整制度・油単価差+31
修繕費	▲41	施策的経費の減▲34 大阪駅改良工事▲4 部外関連工事▲2(収入対応)	▲76	+20	物価高騰による影響+10 部外関連工事の増+7(収入対応)
業務費	+55	会社間清算+11(収入対応) 発売手数料+3 システム関係経費+5 駅・車両清掃等委託+3 燃料費調整制度・油単価差+3	+56	+30	燃料費調整制度・油単価差+8 会社間清算+6(収入対応) 控除対象外消費税+4 事業展開調査費+2 増売手数料+2
線路使用料	+3	おおさか東線+4 関空線▲1	+8	+1	湖西線使用料増
租税公課	+4	固定資産税+4	+8	+4	土地課税標準額確定
減価償却費	+55	制度改正+3 2007 年度取得資産の平年度化等	+84	+25	資産平均償却率変動による増 2008 年度取得資産の稼動月数増
合計	+87		+128	+110	

# 8. 設備投資の状況(連結)

## 2008年度の主な設備投資案件

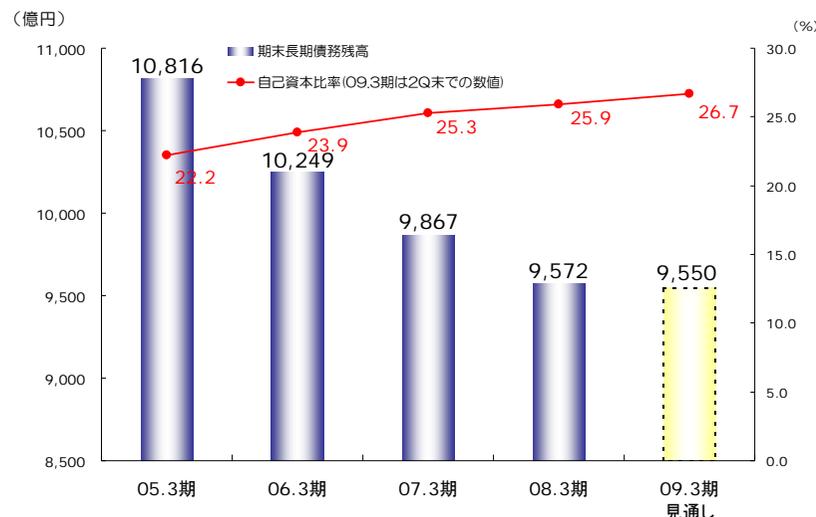
- 安全関連投資 770億円  
ATS-Pの整備、人身事故対策、踏切対策等
- 輸送改善  
九州新幹線相互直通運転設備等
- 大阪駅開発PT 等



中期経営計画  
5年間  
(09.3期~13.3期)  
の合計  
9,800億円

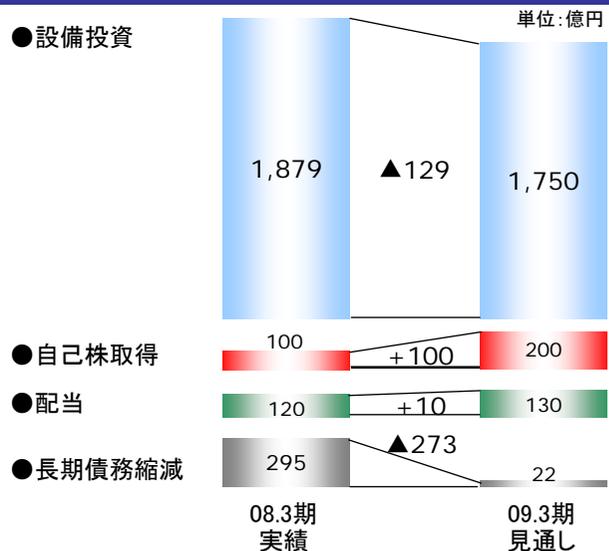
# 9. 財務・キャッシュフローの見通し

## 自己資本比率・長期債務残高の推移(連結)



- 9月末時点の自己資本比率は26.7%
- 今期末の長期債務残高の見直しは、期首時点の見通しと同じ9,550億円
- 財務の安定性・健全性は徐々に高まりつつある

## キャッシュフローの使途の見通し(連結)



- 長期債務の削減よりも、安全投資・成長投資と株主還元を優先
- 今期の配当は年間7,000円/株、自己株取得は200億円を予定(うち100億円分は9月までに実施済)
- 来期以降の自己株取得計画は未定だが、中期経営計画で、2012年度のROE10%という目標を掲げていることを意識しつつ、キャッシュフローの状況を見て機動的に実施していく

# 見通しに関する注意事項

- この資料は、JR西日本の事業、産業及び世界の資本市場についてのJR西日本の現在の予定、推定、見込み又は予想に基づいた将来の展望についても言及しています。これらの将来の展望に関する表明は、さまざまなリスクや不確かさがつきまとっています。
- 既に知られた若しくはいまだ知られていないリスク、不確かさその他の要因が、かかる将来の展望に対する表明に含まれる事柄とも大いに異なる現実の結果を引き起こさないとも限りません。JR西日本は、この将来の展望に対する表明に示された予想が結果的に正しいと約束することはできません。JR西日本の実際の結果は、これら展望と著しく異なるか、さらに悪いこともありえます。
- 実際の結果を予想と大いに異なるものとする重要なリスク及び要因には、以下の項目が含まれますが、それに限られるわけではありません。
  - 財産若しくは人身の損害に関する費用、責任、収入減、若しくは悪い評判
  - 経済の悪化、デフレ及び人口の減少
  - 日本の法律、規則及び政府の方針の不利益となる変更
  - 旅客鉄道会社及び航空会社等の競合企業が採用するサービスの改善、価格の引下げ及びその他の戦略
  - 地震及びその他の自然災害のリスク、及び情報通信システムの不具合による、鉄道その他業務運営の阻害
- この資料に掲げられたすべての将来の展望に関する表明は、2008年10月31日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2008年10月31日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。
- なお、2005年4月25日に発生させた福知山線列車事故に関する今後の補償費用等の影響については、現時点で金額等を合理的に見積もることが困難なことから、この資料の見通しには含まれておりません。