

2009年3月期の実績と今後の取り組み

2009年5月1日

西日本旅客鉄道株式会社



1. 2009年3月期の実績と2010年3月期の見通し

2009年3月期決算

| | |
|------------------|----------------------------|
| 営業収益: | 12,753億円 (▲148億円、98.8%) |
| 営業利益: | 1,225億円 (▲148億円、89.2%) |
| 経常利益: | 948億円 (▲140億円、87.1%) |
| 当期純利益: | 545億円 (▲31億円、94.5%) |
| ROA(総資産営業利益率): | 5.0%(▲0.6ポイント) |
| ROE(自己資本当期純利益率): | 8.4%(▲0.9ポイント) |
| EBITDA: | 2,595億円(▲59億円) |
| 設備投資額(自己資金): | 1,639億円(▲240億円) |
| 減価償却費: | 1,370億円(+89億円) |
| 期末長期債務残高: | 9,532億円(▲39億円) |
| 1株あたり配当金 | 7,000円 |

()内は対2008年3月期の増減額、増減率

2010年3月期業績予想

| | |
|------------------|----------------------------|
| 営業収益: | 12,430億円 (▲323億円、97.5%) |
| 営業利益: | 800億円 (▲425億円、65.3%) |
| 経常利益: | 510億円 (▲438億円、53.8%) |
| 当期純利益: | 290億円 (▲255億円、53.2%) |
| ROA(総資産営業利益率): | 3.2% |
| ROE(自己資本当期純利益率): | 4.4% |
| EBITDA: | 2,225億円(▲370億円) |
| 設備投資額(自己資金): | 2,300億円(+660億円) |
| 減価償却費: | 1,425億円(+54億円) |
| 期末長期債務残高: | 10,200億円(+667億円) |
| 1株あたり配当金 | 7,000円 |

()内は対2009年3月期の増減額、増減率

2. 2010年3月期の基本方針

経営の三本柱

- (1) 福知山線列車事故で被害に遭われた方々への精一杯の対応
- (2) 安全性向上に向けた取り組み
- (3) 変革の推進



2008年春に策定した「JR西日本グループ中期経営計画2008－2012」と「安全基本計画」を全社を挙げて推進



急速かつ深刻な景気後退に加え、航空機・高速道路など対抗輸送機関との競争激化が見込まれる極めて厳しい局面



- 安全性の更なる向上や2011年春に予定している九州新幹線との相互直通運転や大阪駅開発プロジェクトの完成をはじめとする中長期的な取り組みは着実に推進
- 一方で、収入・費用の両面で様々な努力や見直しをスピード感をもって実行し、経営体質の強化を図る

3. 運輸収入の主な増減要因

単位：億円

| | 2009年3月期実績 | | | 2010年3月期予想 |
|------------|------------|----------------------|-----|------------|
| | 対前年増減額 | 主な要因 | | 対前年増減額 |
| 新幹線 | ▲43 | ダイヤ改正効果(07年7月、08年3月) | +16 | ▲105 |
| | | 前年の台風の反動 | +2 | |
| | | 曜日配列の影響(GW、3連休) | ▲8 | |
| | | 前年のうるう年の反動 | ▲8 | |
| | | 基礎トレンド(98.3%) | ▲57 | |
| 京阪神 | ▲18 | おおさか東線、新駅開業等 | +18 | ▲65 |
| | | 前年の台風・地震の反動 | +3 | |
| | | 姫路菓子博 | +2 | |
| | | 前年のうるう年の反動 | ▲5 | |
| | | 基礎トレンド(99.0%) | ▲30 | |
| その他 在来線 | ▲18 | 前年の台風・地震の反動 | +6 | ▲52 |
| | | 岡山・広島エリア自動改札導入 | +5 | |
| | | 曜日配列の影響(GW、3連休) | ▲2 | |
| | | 前年のうるう年の反動 | ▲3 | |
| | | 基礎トレンド(98.1%) | ▲25 | |
| 船舶・荷物 | +0 | | | ▲4 |
| 合計 | ▲80 | | | ▲227 |

4. 需要拡大策：新幹線の競争力強化

ダイヤ改正

2009年3月改正

- ・東京～広島間の「のぞみ」をN700系で運転
⇒東京～広島間では「のぞみ」毎時3本中2本がN700系に
(N700系の直通「のぞみ」は前回改正時の39本から71本に増加)
- ・朝夕時間帯で東京～博多間の「のぞみ」を1.5往復、
東京～広島間の「のぞみ」を1往復増発
⇒混雑緩和、利便性向上

2010年春改正(予定)

- ・N700系「のぞみ」を増発
⇒全ての東海道・山陽直通「のぞみ」のN700系化を計画中
(参考)N700系車両の導入計画

| 年度 | 08.3期 | 09.3期 | 10.3期 | 11.3期 | 計 |
|-----|-------|-------|-------|-------|----|
| 編成数 | 8 | 1 | 5 | 2 | 16 |

2011年春改正(予定)

- ・九州新幹線との相互直通運転開始
⇒新大阪～鹿児島中央間で毎時1本以上の直通列車運転
を計画中

エクスプレス予約

EX-ICサービス

- ・2009年夏から山陽新幹線でもサービス開始
- ・ICOCAなど在来線のICカードとの併用で、東海道・山陽新幹線と首都圏、東海圏、近畿圏、岡山・広島地区の在来線とのシームレスなご利用が可能に

エクスプレス予約コーポレートサービス

- ・2009年夏頃からの山陽新幹線の法人のお客様を対象にしたサービス開始に向け準備中

フリークエントユーザーの囲い込み施策

- ・エクスプレス予約のご利用の多いお客様向けの特典を提供することを検討中

J-WESTカード会員数とエクスプレス予約のご利用件数の推移



5. 需要拡大策：商品設定

2009年春に発売を開始した主な新商品

| 名称 | 主な特徴 |
|-----------------|---|
| こだま指定席 往復きっぷ | <p>往復「こだま」指定席利用可能</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 設定期間：6/30まで（GWも利用可） ● 発売額：150～300kmの区間で大人用は往復乗車券＋1,000円程度、子供用は一律3,000円 （例）大阪市内～岡山：6,880円（通常料金より▲41%割引） 大阪市内～広島市内：11,920円（通常料金より▲40%割引） ● 発売条件：2名様以上、乗車日の前日まで発売（乗車当日は発売しない）、席数限定 ● その他：駅レンタカー割引（Sクラス1台24時間2,000円） |
| 西日本パス | <p>JR西日本・JR四国・JR九州（博多～長崎/佐世保、博多～由布院～別府～小倉）の列車が乗り降り自由</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 設定期間：5/8から6/29までの金土日月のうち連続する2日間もしくは3日間 ● 発売額：普通車指定席用 12,000円（2日間用）、16,000円（3日間用） グリーン車用 16,000円（2日間用）、20,000円（3日間用） ● 発売条件：2名様以上、乗車日の7日前まで発売 ● その他：駅レンタカー割引（Sクラス1台24時間2,000円） |
| 奈良万葉 きっぷ | <p>兵庫県内から奈良・桜井エリアまでのJR往復＋奈良・桜井エリアの自由周遊区間内が乗り降り自由</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 設定期間：6/30まで ● 発売額：三宮～奈良1,280円（通常料金より▲47%割引）など ● 発売条件：乗車日の前日まで発売（乗車当日は発売しない） ● その他：奈良県内の主な寺社の拝観料割引等の特典あり <p>※これとは別に、SMART ICOCAの利用で最大で通常の40倍のJ-WESTポイントを付与するキャンペーンを実施</p> |

「安・近・短」旅行のきっかけづくり ＋ 地域経済の活性化

⇒ 「定時性・速達性・快適性」や「環境面での優位性」のアピールと併せて鉄道利用の促進を図る

6. 単体営業費用の主な増減要因

単位：億円

| 科目 | 2009年3月期実績 | | 2010年3月期予想 | |
|--------|------------|---|------------|---|
| | 対前年増減額 | 主な要因 | 対前年増減額 | 主な要因 |
| 人件費 | ▲13 | <ul style="list-style-type: none"> ・社員数の増+3 (退職:約1,160人、採用:約1,350人) ・賞与の減(2009年度支払分)▲10 | +8 | <ul style="list-style-type: none"> ・社員数の増+14 ・賞与の減▲10 |
| 動力費 | +38 | <ul style="list-style-type: none"> ・電気料金・軽油価格の上昇 | ▲32 | <ul style="list-style-type: none"> ・電気料金・軽油価格の下落 |
| 修繕費 | ▲127 | <ul style="list-style-type: none"> ・施策的経費の減▲110 ・大阪駅改良工事に伴う撤去費・除却費の減▲25 | +31 | <ul style="list-style-type: none"> ・設備投資関連撤去費の増+38 |
| 業務費 | +40 | <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正に伴う会社間清算の増+27 ・電気料金・軽油価格の上昇+8 ・駅や車両の清掃などの委託費の増+4 ・システム関連経費の増+1 | +66 | <ul style="list-style-type: none"> ・システム関連の経費の増+29 ・ダイヤ改正に伴う会社間清算の増+9 |
| 租税公課 | +4 | <ul style="list-style-type: none"> ・固定資産税の増等 | +13 | <ul style="list-style-type: none"> ・固定資産税の増等 |
| 線路使用料等 | +6 | <ul style="list-style-type: none"> ・おおさか東線開業等 | +1 | |
| 減価償却費 | +83 | <ul style="list-style-type: none"> ・制度改正+6 ・設備投資の増 | +50 | <ul style="list-style-type: none"> ・設備投資の増 |
| 合計 | +32 | | +140 | |

7. 鉄道以外の事業の状況①

流通業

単位: 億円(営業収益は外部売上高)

| | 08年3月期 実績 | 09年3月期 実績 | 対前年 増減 | 主な要因 | 10年3月期 見通し | 対前年 増減 | 主な要因 |
|----------|--------------|--------------|-----------|---|---------------|-----------|---|
| 営業 収益 | 2,128 | 2,153 | 25 | 物販・飲食 +32 コンビニ売上増(TASPO効果等) 百貨店 ▲5 服飾等売上減 SUVACO開業(2008年2月)による増 | 2,112 | ▲41 | 物販・飲食 ▲25 ヴィアイン東京大井町開業(2009年7月) 新大阪駅、博多駅工事に伴う減 百貨店 ▲29 |
| 営業 利益 | 52 | 47 | ▲4 | 百貨店 ▲4 | 24 | ▲23 | |



ヴィアイン東京大井町

不動産業

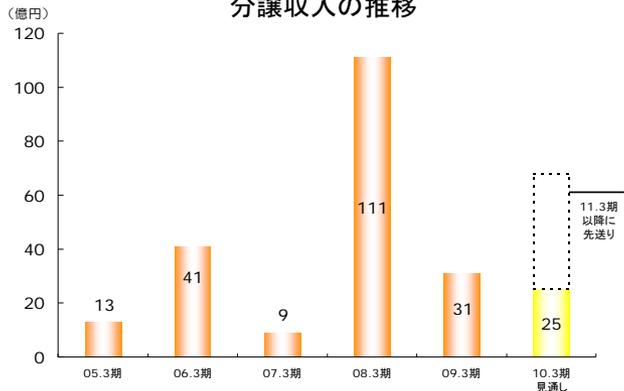
単位: 億円(営業収益は外部売上高)

| | 08年3月期 実績 | 09年3月期 実績 | 対前年 増減 | 主な要因 | 10年3月期 見通し | 対前年 増減 | 主な要因 |
|----------|--------------|--------------|-----------|--|---------------|-----------|--|
| 営業 収益 | 767 | 711 | ▲56 | 不動産販売・賃貸 ▲75 分譲収入の減 ショッピングセンター +19 リニューアル・新規開業効果等 | 724 | 12 | 不動産販売・賃貸 +13 JR奈良駅NKビル開業(2009年2月) ショッピングセンター +5 プリエ姫路開業(2008年12月) |
| 営業 利益 | 246 | 226 | ▲20 | 不動産販売・賃貸 ▲30 ショッピングセンター +2 | 213 | ▲13 | 天王寺駅ビル耐震補強、リニューアル 工事の影響等 |

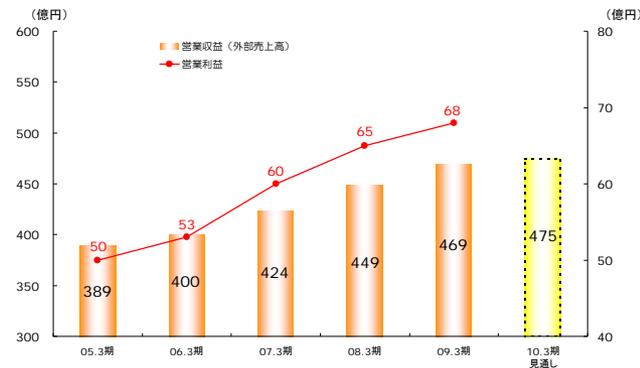


JR奈良駅NKビル

分譲収入の推移



ショッピングセンターの収入・利益の推移



プリエ姫路

8. 鉄道以外の事業の状況②

その他事業

単位: 億円(営業収益は外部売上高)

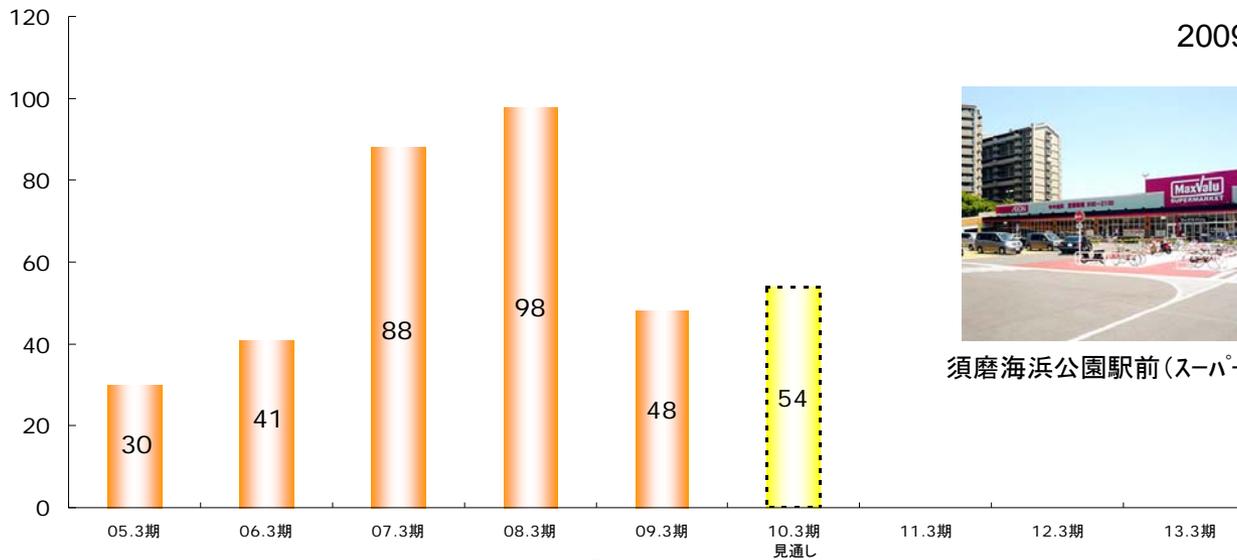
| | 08年3月期 実績 | 09年3月期 実績 | 対前年 増減 | 主な要因 | 10年3月期 見通し | 対前年 増減 | 主な要因 |
|----------|--------------|--------------|-----------|---------------------|---------------|-----------|--------------------|
| 営業 収益 | 1,393 | 1,326 | ▲67 | ホテル業 ▲15 旅行業 ▲31 | 1,278 | ▲48 | ホテル業 ▲9 旅行業 ▲23 |
| 営業 利益 | 110 | 67 | ▲43 | ホテル業 ▲9 旅行業 ▲19 | 50 | ▲17 | |



ホテルグランヴィア京都の客室
(2009年3月リニューアル)

駅構内・周辺開発の実績と計画

(1,000㎡)



2009年3月期の開発事例



須磨海浜公園駅前(スーパーマーケット)

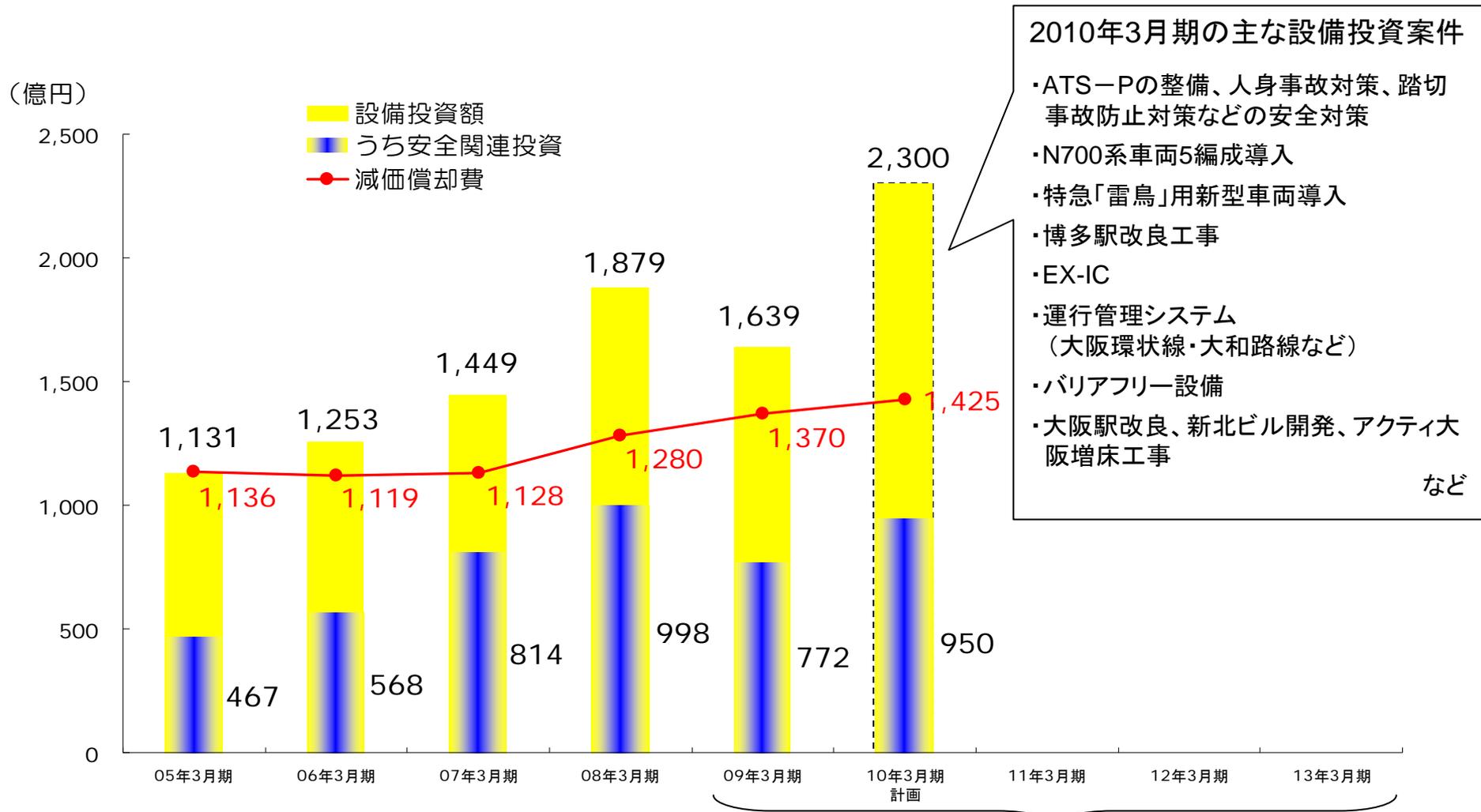


福知山駅前(家電量販店等)

中期経営計画(2008年5月策定)

09年3月期～13年3月期の5年間の合計で、大阪駅開発PTを除き25万平米の開発を計画

9. 設備投資計画(連結)



中期経営計画(2008年5月策定)

09年3月期～13年3月期の5年間の合計で9,800億円

10. 2大プロジェクト

九州新幹線との相互直通運転

サービス開始： 2011年春(九州新幹線博多開業時)

所要時間：

| | 距離 | 所要時間(最速) |
|------------|---------|---------------------------|
| 新大阪～熊本間 | 約 774km | (現行)約 4 時間⇒概ね 3 時間 20 分程度 |
| 新大阪～鹿児島中央間 | 約 901km | (現行)約 5 時間⇒概ね 4 時間程度 |

総投資額： 約1,000億円(車両+地上)

相互直通運転用車両、博多駅リニューアル工事等

(参考)九州新幹線相互直通用車両(8両編成)の導入計画

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

最近のトピックス：

・直通列車の列車名が「さくら」に決定(09年2月)



普通車指定席



デッキ



グリーン車



大阪駅開発プロジェクト

完成予定： 2011年春

開発規模： 約24万5,000㎡

新北ビル 約21万㎡

| | |
|-------------------|-------------------|
| 百貨店(ジェイアール西日本伊勢丹) | 約 9 万㎡(売場面積 5 万㎡) |
| ショッピングセンター | 約 4 万㎡ |
| オフィス等 | 約 4 万 5,000 ㎡ |
| シネコン | 約 1 万㎡ |

アクティ大阪増築 + 約3万5,000㎡(「大丸」売場面積+2万4,000㎡)

総事業費： 約2,100億円

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(ジェイアール西日本伊勢丹)

最近のトピックス：

・百貨店の店名「JR大阪三越伊勢丹」とロゴが決定(09年3月)



南東側

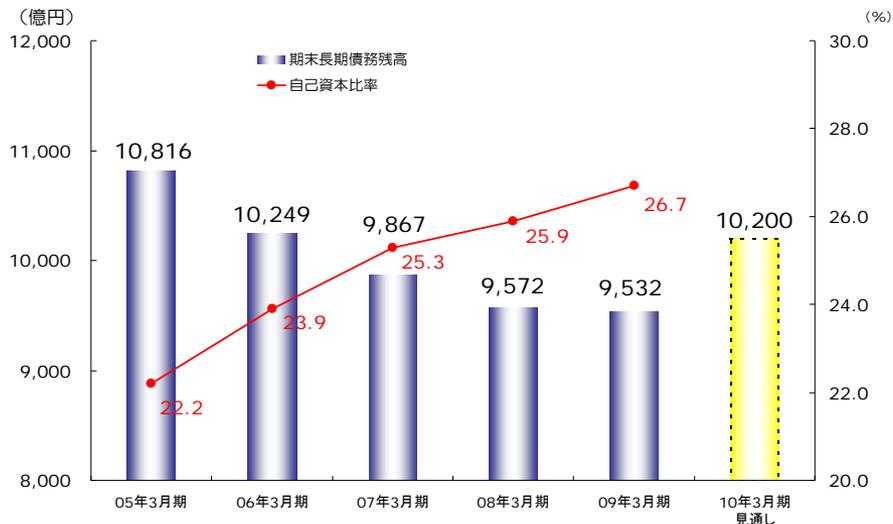
大阪駅北ビル(2009年4月現在)



北側正面

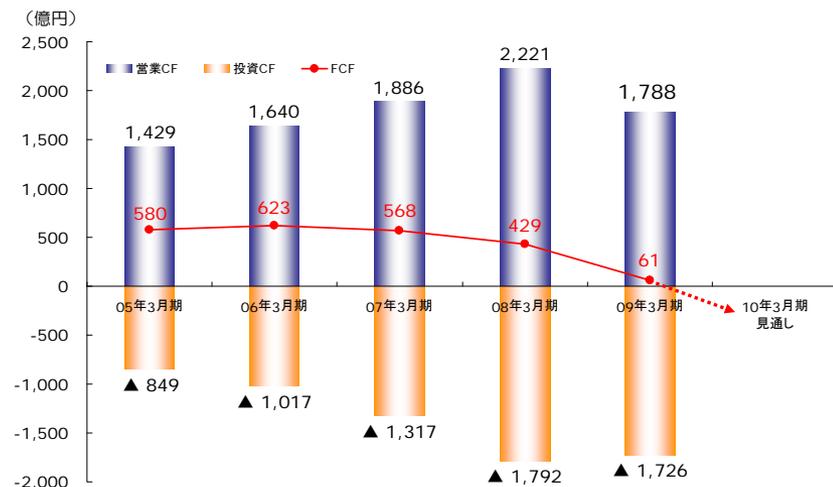
11. 財務・キャッシュフローの見通し

自己資本比率・長期債務残高の推移(連結)



- 2009年3月期末時点の長期債務残高は9,532億円、自己資本比率は26.7%に上昇
- 2010年3月期末の長期債務残高の見直しは10,200億円と、12期ぶりに増加する見込み
- 高水準の設備投資に伴い、長期債務が増加に転じるものの、財務の安定性・健全性は高まってきていると認識

キャッシュフローの見通し(連結)



- 2010年3月の配当は年間7,000円/株を予定
- フリーキャッシュフローは一時的に赤字に転じる見込みだが、安全投資・成長投資と株主還元を優先
- 来期以降の配当や自己株取得の計画は未定だが、中期経営計画で掲げた「プロジェクトの成果が実現することを前提に、2013年3月期において連結DOE3%を目指す」方針は不変

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、2009年5月1日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2009年5月1日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。
- なお、2005年4月25日に発生させた福知山線列車事故に関する今後の補償費用等の影響については、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。