

上期の実績と今後の取り組みについて



2011年10月28日
西日本旅客鉄道株式会社

I . 上期実績と通期見通しについて

財務部長の松浦でございます。

2012年3月期第2四半期決算と通期の見通しにつきまして、ご説明させていただきます。

今年度は、「山陽・九州新幹線相互直通運転」と「OSAKA STATION CITY」の2大プロジェクトが開業した記念すべき年であります。

決算ハイライト



(単位:億円)

	2011年3月期 上期実績 A	2012年3月期 上期実績 B	対前年比		2011年3月期 通期実績 C	2012年3月期通期		対前年比		対予想 増減 E-D
			増減 B-A	比率(%) B/A		前回(7/27) 予想 D	今回(10/27) 予想 E	増減 E-C	比率(%) E/C	
【連結】										
営業収益	5,956	6,281	+324	105.5	12,135	12,720	12,820	+684	105.6	+100
営業利益	646	603	▲43	93.3	959	780	960	+0	100.0	+180
経常利益	496	447	▲49	90.0	689	515	675	▲14	97.9	+160
当期純利益	287	257	▲29	89.6	349	305	400	+50	114.3	+95
【単体】										
営業収益	4,143	4,262	+118	102.9	8,286	8,355	8,560	+273	103.3	+205
運輸収入	3,650	3,771	+121	103.3	7,280	7,350	7,540	+259	103.6	+190
営業費用	3,573	3,701	+128	103.6	7,528	7,720	7,750	+221	102.9	+30
人件費	1,166	1,179	+12	101.1	2,353	2,360	2,360	+6	100.3	-
物件費	1,485	1,537	+52	103.5	3,334	3,365	3,395	+60	101.8	+30
動力費	169	179	+9	105.6	337	370	370	+32	109.7	-
修繕費	554	554	▲0	100.0	1,358	1,345	1,355	▲3	99.8	+10
業務費	761	804	+43	105.7	1,638	1,650	1,670	+31	101.9	+20
減価償却費	612	679	+66	110.9	1,291	1,430	1,430	+138	110.8	-
営業利益	570	560	▲9	98.4	758	635	810	+51	106.8	+175
経常利益	418	411	▲6	98.5	485	365	540	+54	111.3	+175
当期純利益	246	240	▲5	97.6	285	215	315	+29	110.4	+100

2

上期は、九州新幹線との直通運転の開始やOSAKA STATION CITYの開業という2大プロジェクトの効果により、連結・単体ともに営業収益は対前年で大きく増加しましたが、一方で開業に伴う初期費用の発生や減価償却費の増加等の影響で営業費用がそれ以上に増加したため、連結・単体ともに営業利益、経常利益、四半期純利益は対前年で減益となりました。

通期の見通しについては、連結・単体ともに収益、利益を上方修正しており、対前年で増収増益になるものと見ております。

単体損益計算書



(単位:億円)

	2011年3月期 上期実績 A	2012年3月期 上期実績 B	対前年比	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	4,143	4,262	+118	102.9
運輸収入	3,650	3,771	+121	103.3
その他収入	492	490	▲ 2	99.5
営業費用	3,573	3,701	+128	103.6
人件費	1,166	1,179	+12	101.1
物件費	1,485	1,537	+52	103.5
動力費	169	179	+9	105.6
修繕費	554	554	▲ 0	100.0
業務費	761	804	+43	105.7
線路使用料等	126	126	▲ 0	99.7
租税公課	182	179	▲ 3	98.1
減価償却費	612	679	+66	110.9
営業利益	570	560	▲ 9	98.4
営業外損益	▲ 151	▲ 148	+3	—
営業外収益	18	17	▲ 0	—
営業外費用	170	166	▲ 4	—
経常利益	418	411	▲ 6	98.5
特別損益	▲ 0	▲ 7	▲ 7	—
特別利益	93	70	▲ 22	—
特別損失	93	77	▲ 15	—
四半期純利益	246	240	▲ 5	97.6

3

上期の単体決算については、運輸収入が対前年で121億円と大きく増加しましたが、物件費や減価償却費など営業費用が128億円増加したこと等により増収減益となりました。

運輸収入の主な増減要因と通期見通し



(単位:億円)

	上期実績				通期見通し		
	運輸収入	対前年	主な増減要因		運輸収入	対前年	対前回
新幹線	1,743	+133 (108.3%)	基礎トレンド(100.3%)	+5	3,483	+244 (107.5%)	+173
			九州新幹線との直通運転	+88			
			GW・お盆、曜日記列	+18			
			OSC開業	+6			
			高速1,000円廃止	+4			
			東日本大震災	▲10			
	等						
近畿圏	1,434	▲1 (99.9%)	基礎トレンド(99.1%)	▲12	2,863	+19 (100.7%)	+5
			OSC開業	+16			
			GW・お盆、曜日記列	+3			
			東日本大震災	▲6			
			台風12・15号	▲4			
				等			
その他 在来線	593	▲10 (98.3%)	基礎トレンド(99.2%)	▲4	1,192	▲3 (99.7%)	+10
			GW・お盆、曜日記列	+2			
			東日本大震災	▲5			
			台風12・15号	▲3			
				等			
運輸収入計	3,771	+121 (103.3%)			7,540	+259 (103.6%)	+190

※荷物収入は金額些少のため省略

4

上期の運輸収入は、九州新幹線との直通運転による効果が88億円、OSAKA STATION CITYの開業効果が23億円あったほか、ゴールデンウィークやお盆等のご利用も好調だったこと等から対前年121億円増の3,771億円となりました。なお、東日本大震災関連のマイナス影響は6月までで22億円あったと見ていますが、7月以降は収束したと考えております。

通期では、九州新幹線との直通運転による効果について、ご利用が引き続き好調に推移していることから、これまでの120億円から150億円としたほか、これまで130億円と見ていた東日本大震災関連のマイナス影響について、6月までの影響額22億円で収束したと見たこと等により、前回見通しから190億円上方修正し、対前年259億円増の7,540億円としております。

運輸収入と旅客輸送量の実績



運輸収入 (単位: 億円)						輸送人キロ (単位: 百万人キロ)						
	上期実績			2Q実績			上期実績			2Q実績		
	2011年3月期	2012年3月期	対前年	2011年3月期	2012年3月期	対前年	2011年3月期	2012年3月期	対前年	2011年3月期	2012年3月期	対前年
全社計	3,650	3,771	+121 103.3%	1,872	1,970	+97 105.2%	26,619	27,197	+578 102.2%	13,529	14,025	+496 103.7%
新幹線	1,610	1,743	+133 108.3%	835	930	+94 111.3%	7,696	8,359	+663 108.6%	4,034	4,503	+469 111.6%
定期	45	45	▲0 99.8%	22	22	▲0 99.6%	368	368	▲0 99.8%	182	181	▲0 99.7%
定期外	1,564	1,698	+133 108.5%	813	907	+94 111.7%	7,328	7,991	+663 109.1%	3,851	4,322	+470 112.2%
在来線	2,040	2,028	▲12 99.4%	1,036	1,039	+3 100.3%	18,923	18,838	▲84 99.6%	9,495	9,522	+26 100.3%
定期	714	714	▲0 100.0%	353	353	+0 100.2%	11,747	11,755	+7 100.1%	5,735	5,741	+5 100.1%
定期外	1,325	1,313	▲12 99.7%	683	685	+2 100.4%	7,175	7,082	▲92 98.7%	3,759	3,780	+21 100.6%
近畿圏	1,436	1,434	▲1 99.9%	719	724	+4 100.6%	14,310	14,282	▲27 99.8%	7,114	7,145	+30 100.4%
定期	575	576	+0 100.1%	284	285	+0 100.2%	9,463	9,478	+15 100.2%	4,632	4,640	+8 100.2%
定期外	861	858	▲2 99.7%	435	438	+3 100.9%	4,847	4,804	▲43 99.1%	2,482	2,504	+22 100.9%
その他	603	593	▲10 98.3%	316	315	▲1 99.5%	4,612	4,555	▲57 98.8%	2,380	2,377	▲3 99.9%
定期	138	138	▲0 99.6%	68	68	▲0 99.9%	2,284	2,276	▲7 99.7%	1,102	1,100	▲2 99.8%
定期外	464	455	▲9 97.9%	248	246	▲1 99.4%	2,327	2,278	▲49 97.9%	1,277	1,276	▲1 99.9%

運輸収入と旅客輸送量の実績です。

単体営業費用の主な増減要因と通期見通し



(単位: 億円)

科目	上期実績			通期見通し			
	対前年	主な増減要因		対前年	主な増減要因		対前回
人件費	1,179	+12 (101.1%)	・数理差異償却増+4 等	2,360	+6 (100.3%)	・数理差異償却増 等	—
動力費	179	+9 (105.6%)	・燃料価格上昇+7 ・車両キ口増+4 等	370	+32 (109.7%)	・燃料価格上昇 ・車両キ口増	—
修繕費	554	▲0 (100.0%)	・部外関連工事減▲18 ・構造物対策費+3 等	1,355	▲3 (99.8%)	・部外関連工事減	+10
業務費	804	+43 (105.7%)	・広告宣伝費増+12 ・会社間清算増+8 ・発売手数料増+4 等	1,670	+31 (101.9%)	・会社間清算増	+20
線路使用料等	126	▲0 (99.7%)		250	▲1 (99.5%)		—
租税公課	179	▲3 (98.1%)	固定資産税減	315	+16 (105.6%)	固定資産税増	—
減価償却費	679	+66 (110.9%)	設備増	1,430	+138 (110.8%)	設備増	—
営業費用計	3,701	+128 (103.6%)		7,750	+221 (102.9%)		+30

6

上期の単体営業費用は、2大プロジェクトの開業に伴って広告宣伝費や発売手数料等の業務費や減価償却費が増加したこと等によって対前年128億円増の3,701億円となりました。

通期では、対前年221億円増の7,750億円と見ております。

連結損益計算書



(単位:億円)

	2011年3月期 上期実績 A	2012年3月期 上期実績 B	対前年比	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	5,956	6,281	+324	105.5
営業費用	5,309	5,677	+367	106.9
営業利益	646	603	▲ 43	93.3
営業外損益	▲ 150	▲ 156	▲ 6	-
営業外収益	29	24	▲ 4	-
営業外費用	179	181	+2	-
経常利益	496	447	▲ 49	90.0
特別損益	0	▲ 3	▲ 4	-
特別利益	101	94	▲ 7	-
特別損失	101	98	▲ 3	-
四半期純利益	287	257	▲ 29	89.6
包括利益	270	249	▲ 21	92.2

7

上期の連結営業収益は対前年324億円増の6,281億円、連結営業費用は対前年367億円増の5,677億円、連結営業利益は対前年43億円減の603億円、連結経常利益は対前年49億円減の447億円、連結四半期純利益は対前年29億円減の257億円となりました。

セグメント情報



(単位:億円)

	2011年3月期 上期実績 A	2012年3月期 上期実績 B	対前年比	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益*1	5,956	6,281	+324	105.5
運輸業	4,033	4,146	+112	102.8
流通業	997	1,150	+153	115.4
物販・飲食	670	670	+0	100.0
百貨店	301	453	+151	150.1
不動産業	359	437	+78	121.8
ショッピングセンター	237	267	+30	112.7
不動産賃貸・販売*3	113	162	+48	142.9
【分譲事業】	【6】	【30】		
その他	566	546	▲19	96.5
ホテル	158	152	▲6	96.0
旅行	174	153	▲20	88.0
営業利益*2	646	603	▲43	93.3
運輸業	498	495	▲3	99.4
流通業	20	▲19	▲39	-
物販・飲食	17	19	+1	108.3
百貨店	0	▲40	▲41	-
不動産業	114	116	+1	101.3
ショッピングセンター	37	39	+1	105.3
不動産賃貸・販売	14	31	+17	223.6
その他	8	3	▲5	41.7
ホテル	6	3	▲2	56.3
旅行	▲12	▲16	▲4	-

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

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

*3 【 】は分譲売上(再掲)です。

8

流通業については、JR大阪三越伊勢丹が当初目標より若干苦戦しているものの、開業に伴って、営業収益が対前年153億円増の1,150億円となりました。一方、開業に伴う初期費用や減価償却費の増加の影響で営業損益は対前年39億円減の19億円の損失となりました。

不動産業については、ショッピングセンターのLUCUAが想定よりも好調なことやノースゲートビルディング内のオフィス等の施設の開業、マンション分譲の増加等により営業収益が対前年78億円増の437億円、営業利益が対前年1億円増の116億円となりました。

その他については、ホテル業、旅行業において、第1四半期で東日本大震災関連の影響を受け減収となったものの、第2四半期は徐々に回復してきていることから、対前年19億円の減収、5億円の減益にとどまりました。

単体業績予想



(単位:億円)

	2011年3月期 通期実績 A	2012年3月期通期		対前年比		対予想 増減 C-B
		前回(7/27) 予想 B	今回(10/27) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	8,286	8,355	8,560	+273	103.3	+205
運輸収入	7,280	7,350	7,540	+259	103.6	+190
その他収入	1,006	1,005	1,020	+13	101.4	+15
営業費用	7,528	7,720	7,750	+221	102.9	+30
人件費	2,353	2,360	2,360	+6	100.3	-
物件費	3,334	3,365	3,395	+60	101.8	+30
動力費	337	370	370	+32	109.7	-
修繕費	1,358	1,345	1,355	▲3	99.8	+10
業務費	1,638	1,650	1,670	+31	101.9	+20
線路使用料等	251	250	250	▲1	99.5	-
租税公課	298	315	315	+16	105.6	-
減価償却費	1,291	1,430	1,430	+138	110.8	-
営業利益	758	635	810	+51	106.8	+175
営業外損益	▲272	▲270	▲270	+2	-	-
営業外収益	70	65	65	▲5	-	-
営業外費用	343	335	335	▲8	-	-
経常利益	485	365	540	+54	111.3	+175
特別損益	▲4	-	-	-	-	-
特別利益	489	-	-	-	-	-
特別損失	494	-	-	-	-	-
当期純利益	285	215	315	+29	110.4	+100

9

通期の運輸収入を前回見通しから190億円増の7,540億円としたことから、営業収益は205億円増の8,560億円としております。一方、営業費用については、前回見通しから修繕費を10億円、業務費を20億円増やし7,750億円としております。

この結果、通期の単体営業利益は、前回見通しから175億円増の810億円となり、対前年で増収増益になるものと見ております。

連結業績予想



(単位:億円)

	2011年3月期 通期実績 A	2012年3月期通期		対前年比		対予想 増減 C-B
		前回(7/27) 予想 B	今回(10/27) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	12,135	12,720	12,820	+684	105.6	+100
営業費用	11,175	11,940	11,860	+684	106.1	▲ 80
営業利益	959	780	960	+0	100.0	+180
営業外損益	▲ 270	▲ 265	▲ 285	▲ 14	-	▲ 20
営業外収益	94	86	76	▲ 18	-	▲ 10
営業外費用	365	351	361	▲ 4	-	+10
経常利益	689	515	675	▲ 14	97.9	+160
特別損益	▲ 79	▲ 15	▲ 25	+54	-	▲ 10
特別利益	511	-	-	-	-	-
特別損失	590	-	-	-	-	-
当期純利益	349	305	400	+50	114.3	+95
1株当たり純利益* (円)	18,066.01	157.51	206.57	-	-	-

*1 2011年6月30日を基準日として、1株につき100株の割合を持って株式分割いたしました。

10

通期の連結営業収益は、単体営業収益を前回見通しから205億円増としたものの、JR大阪三越伊勢丹の売上高見通しを下方修正したこと等によって、前回見通しから100億円増の1兆2,820億円と見ております。

営業費用については、売上に連動する仕入費等の減少が見込まれるため、前回見通しから80億円減の1兆1,860億円と見ており、連結営業利益は前回見通しから180億円増の960億円と対前年で増収増益になると見ております。

連結業績予想(セグメント別)



(単位:億円)

	2011年3月期 通期実績 A	2012年3月期通期		対前年比		対予想 増減 C-B
		前回(7/27) 予想 B	今回(10/27) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益(外部売上高)*1	12,135	12,720	12,820	+684	105.6	+100
運輸業	8,064	8,134	8,339	+274	103.4	+205
流通業	2,013	2,503	2,359	+345	117.2	▲144
物販・飲食	1,322	1,296	1,321	▲1	99.9	+25
百貨店	634	1,153	984	+349	155.1	▲169
不動産業	757	913	932	+174	123.0	+19
ショッピングセンター	477	519	538	+60	112.7	+19
不動産賃貸・販売*3	264	377	377	+112	142.8	-
【分譲事業】	【48】	【102】	【102】			
その他	1,299	1,170	1,190	▲109	91.6	+20
ホテル	324	323	320	▲4	98.7	▲3
旅行	394	342	365	▲29	92.5	+23
営業利益*2	959	780	960	+0	100.0	+180
運輸業	611	493	682	+70	111.5	+189
流通業	35	▲5	▲31	▲66	-	▲26
不動産業	222	240	240	+17	107.9	-
その他	96	58	75	▲21	77.5	+17

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

*2 営業利益の各セグメントの内訳は、主な子会社の営業利益の単純合算値です。

内訳の合計値はセグメント計と一致しません。

*3 【 】は分譲売上(再掲)です。

11

流通業については、JR大阪三越伊勢丹の売上高見通しを下方修正したこと等により、営業収益は前回見通しから144億円減の2,359億円、営業損失は前回見通しから26億円悪化の31億円と見ております。

不動産業については、ショッピングセンターのLUCUAが好調であること等から、営業収益は前回見通しから19億円増の932億円、営業利益は前回と変わらず240億円と見ております。

その他については、日本旅行が東日本大震災関連の影響から徐々に回復しつつあることや円高で海外旅行が好調なこと等から、営業収益は前回見通しから20億円増の1,190億円、営業利益は前回見通しから17億円増の75億円と見ております。

なお、東日本大震災関連のマイナス影響については、これまでは連結で235億円の影響を受けるとしておりましたが、ホテル業や旅行業等を除いて6月までで収束したと考えており、今回の見通しでは影響額を80億円としております。

連結財政状況およびキャッシュフロー計算書



(単位:億円)

	2011年3月期 期末 A	2012年3月期 上期末 B	増減 B-A
資産	26,724	26,300	▲423
負債	19,511	18,913	▲597
純資産	7,212	7,386	+174
長期債務残高 【長期債務平均金利(%)】	11,026 【2.97】	11,000 【2.92】	▲25 -
新幹線債務 【新幹線債務平均金利(%)】	3,229 【5.46】	3,071 【5.49】	▲158 -
社債 【社債平均金利(%)】	4,449 【2.09】	4,549 【2.07】	+100 -
自己資本比率	25.8	26.9	-
1株当たり純資産(円)*1	355,712.84	3,651.30	-

*1 2011年6月30日を基準日として、1株につき100株の割合を持って株式分割いたしました。

	2011年3月期 上期実績 A	2012年3月期 上期実績 B	対前年増減 B-A
営業活動によるキャッシュフロー	904	626	▲277
投資活動によるキャッシュフロー	▲1,286	▲1,064	+222
フリーキャッシュフロー	▲382	▲437	▲55
財務活動によるキャッシュフロー	581	40	▲540
現金及び現金同等物の増減	199	▲390	▲590
現金及び現金同等物の期末残高	710	404	▲305

12

連結財政状況とキャッシュフロー計算書です。

諸元表



(単位:人、億円)

	2011年3月期 上期実績		2012年3月期 上期実績		2011年3月期 通期実績		2012年3月期 通期予想	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体	連結	単体
連結ROA (%)	2.5		2.3		3.7		3.6	
連結ROE (%)	4.2		3.7		5.2		5.7	
連結EBITDA*1	1,366		1,426		2,468		2,690	
連結減価償却費	719		822		1,508		1,730	
連結設備投資(自己資金)	963		871		2,600		2,050	
単体設備投資(自己資金)	699		572		2,085		1,550	
安全関連投資	374		374		1,251		960	
1株当たり配当金(円)*2	4,000		40		8,000		80	

*1 EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

*2 2011年6月30日を基準日として、1株につき100株の割合を持って株式分割いたしました。

	2011年3月期 上期実績		2012年3月期 上期実績		2011年3月期 通期実績		2012年3月期 通期予想	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体	連結	単体
期末従業員数(就業人員)	46,212	26,894	45,978	26,989	45,703	26,705	-	-
金融収支	▲165	▲159	▲163	▲157	▲333	▲321	▲327	▲314
受取利息・配当金	2	8	2	8	4	13	4	14
支払利息	168	167	166	165	337	334	331	328

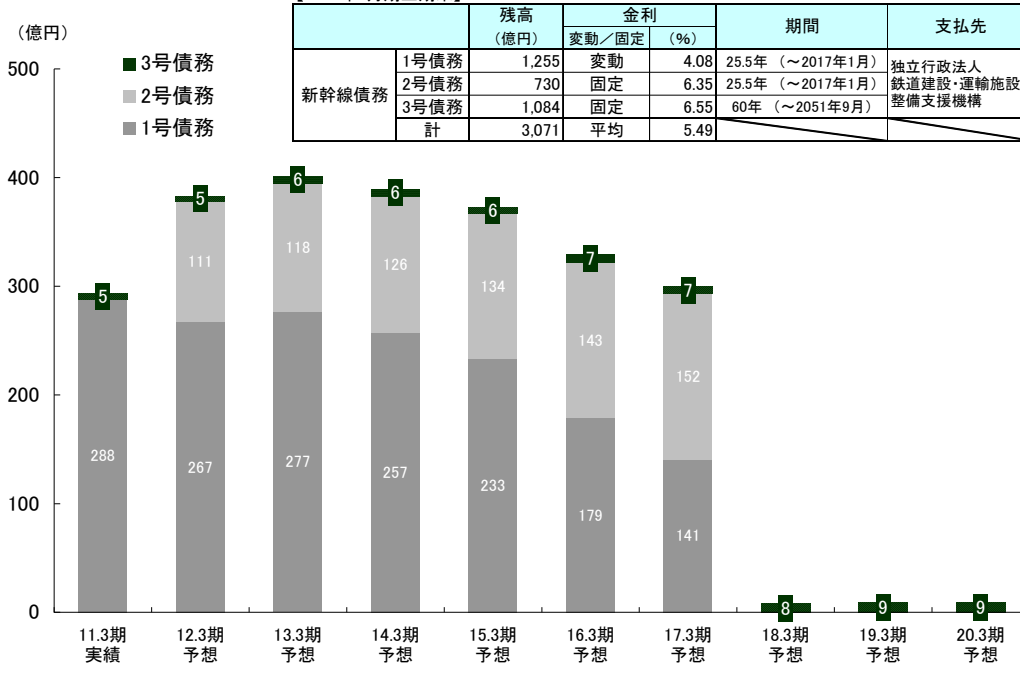
13

財務指標や設備投資額等をお示しています。

新幹線債務償還計画



【2012年3月期上期末】



新幹線債務の償還計画をお示しております。

Ⅱ. 今後の取り組みについて

副社長の真鍋でございます。

私からは、上期の実績を受けた今後の取り組み等について、ご説明させていただきます。

今年度の取り組みについて



中期経営計画の重点戦略の着実な推進

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

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

安全性やCSの向上に向けた取り組みの一層の充実

- 安全・安定輸送の提供
- CSの向上
- 人材育成

CSR・コンプライアンスの推進

- CSR
- コーポレートガバナンス・コンプライアンス

震災後の経営課題への対応

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

経営基盤を強化し持続的発展を担保

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

16

昨年秋の中期経営計画見直し以降の取り組みについてお示ししております。

上期の実績と通期の見通し(連結)



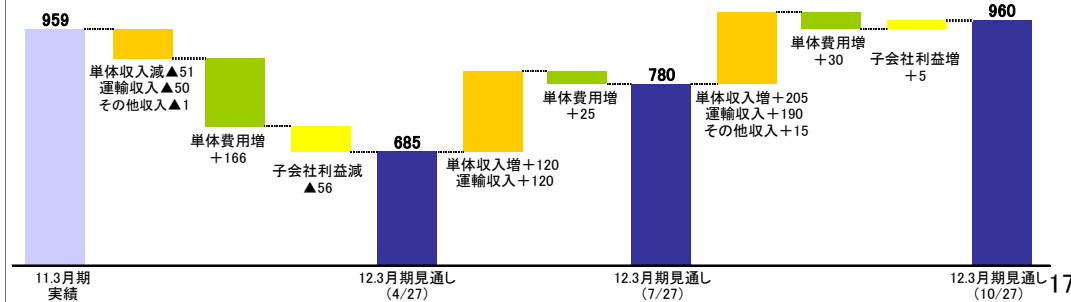
連結業績の上期実績と通期見通し

(単位:億円)

	2012年3月期上期実績		2012年3月期通期見通し			
		対前年	期首見通し (4/27)	前回見通し (7/27)	今回見通し (10/27)	対前回
営業収益	6,281	+324 (105.5%)	12,600	12,720	12,820	+100 (100.8%)
営業費用	5,677	+367 (106.9%)	11,915	11,940	11,860	▲80 (99.3%)
営業利益	603	▲43 (93.3%)	685	780	960	+180 (123.1%)
経常利益	447	▲49 (90.0%)	420	515	675	+160 (131.1%)
当期純利益	257	▲29 (89.6%)	250	305	400	+95 (131.1%)

通期連結営業利益の見通し

(単位:億円)



上期については、九州新幹線との直通運転による増収効果があったものの、2大プロジェクトの開業に伴う減価償却費の増加等の影響が大きく、増収減益決算となりました。

通期では、九州新幹線との直通運転効果を30億円上方修正したほか、これまで連結営業収益で235億円と見ていた東日本大震災関連のマイナス影響について、一部を除き今後は発生しないとしたこと等によりまして、前回見通しから営業収益で100億円、営業利益では180億円、それぞれ上方修正し増収増益となる見通しです。

2大プロジェクト:九州新幹線との直通運転①



【直通運転の概要】

(航空機との諸元比較)

2011年4月1日現在

所要時間	新幹線		航空機
	大阪～鹿児島	「みずほ」3時間45分 「さくら」4時間10分 (新大阪駅～鹿児島中央駅)	約3時間10分 (大阪市中心部～鹿児島市中心部)
大阪～熊本	「みずほ」2時間59分 「さくら」3時間20分 (新大阪駅～熊本駅)	約3時間 (大阪市中心部～熊本市中心部)	
運賃	大阪～鹿児島	正規「みずほ」21,600円 「さくら」21,300円 割引17,000円	正規26,800円 割引17,000～22,000円
	大阪～熊本	正規「みずほ」18,320円 「さくら」18,020円 割引14,400円	正規23,500円 割引14,400～19,300円
フリークエンスー	大阪～鹿児島	14.5往復/日	12往復/日 (ANA5、JAL7)
	大阪～熊本	15往復/日	8往復/日 (ANA5、JAL3)



<グリーン車>



<普通車指定席>

※新幹線の時間は最速時間。

(所要時間短縮効果)

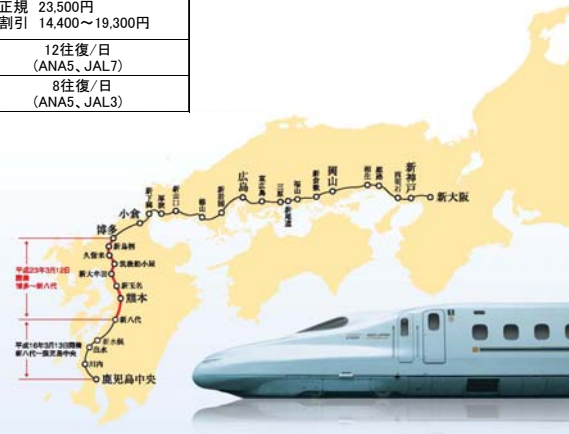
利用区間と所要時間	広島	岡山	新大阪
熊本	1時間37分 (△52分)	2時間14分 (△52分)	2時間59分 (△58分)
鹿児島中央	2時間23分 (△71分)	2時間59分 (△72分)	3時間45分 (△77分)

※「みずほ」の最速列車

【参考】主要区間の鉄道・航空機の利用者数比較 (2010年3月期)

区間	鉄道	航空機	合計
京阪神⇔鹿児島	利用者数 シェア 341人/日 (10%)	2,980人/日 (90%)	3,321人/日
京阪神⇔熊本	利用者数 シェア 750人/日 (32%)	1,614人/日 (68%)	2,364人/日

出典:旅客地域流動調査(国土交通省)



18

九州新幹線との直通運転は、3月12日に始まりました。

東日本大震災の翌日で予定していたセレモニーが中止となり静かなスタートとなりましたが、お客様からは、所要時間が大幅に短縮されたことや車両の快適さについて大変ご好評を頂いております。

6月までの関西と熊本・鹿児島県の市場規模を試算しますと、昨年に比べ約3割、拡大していると見ております。また、4～6月の対航空機マーケットシェアは、京阪神～鹿児島が約40%、京阪神～熊本が約60%に上昇していると推計しております。

2大プロジェクト:九州新幹線との直通運転②



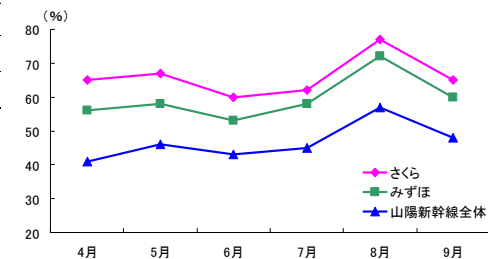
直通運転開始後の状況と今後の見通し

【ご利用状況の月別推移】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期計	10月 (~11日)
新大阪～西明石間	95%	99%	105%	108%	105%	110%	104%	107%
小倉～博多間	115%	120%	122%	123%	122%	127%	121%	122%

※当該区間のご利用人数の対前年比

【直通運転列車の乗車率】



【今年度における増収効果】

上期実績	通期見通し		
	前回 (7/27)	今回 (10/27)	対前回
88億円	120億円	150億円	+30億円

今後の取り組み

○更なる需要の掘り起こしと利便性の向上

相互送客を一過性のものとしないう、九州エリアの自治体や観光事業者、旅行会社と連携しながら、ビジネス、観光、私用需要ともにリピーター化を図る

- ・「熊本・宮崎・鹿児島 destinations キャンペーン」
JR6社と熊本、宮崎、鹿児島県が共同で開催(2011年10月～12月)
- ・「e5489」のご利用を促進
「のぞみ」「ひかり」「こだま」に加えて、「みずほ」「さくら」「つばめ」、JR西日本、JR四国、JR九州の主な特急列車のネット予約が可能
- ・来年春に直通運転用車両10編成を追加投入
需要の創出と需要に応じたダイヤ設定



＜熊本・宮崎・鹿児島DC＞

19

山陽新幹線の上期のご利用状況は、新大阪～西明石間が対前年104%と好調でしたが、九州新幹線効果が大きく、博多～小倉間は121%でした。

また、山陽新幹線全体の乗車率が5割弱のところ、直通列車の「みずほ」「さくら」の乗車率は約6割となっており、多くの方に九州新幹線をご利用頂いております。

運輸収入への効果は上期88億円と見ており、足元の状況等を踏まえ、通期見込みを120億円から150億円へ上方修正いたしました。

下期については、10月から12月までJRグループ6社で「熊本・宮崎・鹿児島 destinations キャンペーン」を開催しており、多くのお客様に南九州へ旅行し、リピーターになって頂きたいと考えております。また、九州のお客様にもっと西日本エリアへお越し頂けるよう、地元自治体・観光団体・私鉄各社等と連携し、プロモーションを行ってまいります。

今後は、現在の好調さが一過性に終わらないよう、地元自治体や観光事業者等と連携しながら、新たな観光素材の開発やインターネット予約e5489のPRなど、ビジネス・私用・観光需要ともに来年度以降のリピーター化につながるよう努力してまいります。

さらに、今年度に直通運転用車両を新たに10編成追加で投入し、来年春のダイヤ改正では直通列車を増発することも考えており、利便性の向上による需要の創出・掘り起こしにより、来年度以降も山陽新幹線のご利用増につなげてまいりたいと考えております。

2大プロジェクト: OSAKA STATION CITY①



【OSAKA STATION CITYの概要】

SOUTH GATE BUILDING



OSAKA STATION CITY

NORTH GATE BUILDING

＜既存部分＞

- ・ホテルグランヴィア大阪
- ・大丸梅田店

＜増床部分＞

- ・大丸梅田店 (B2～15F)

- ・オフィスタワー (14～27F)

- ・LAGUNAVEIL (レストラン、ウェディング: 28F)

- ・ESETAN MITSUBISHI (地下2F～地上10F)

- ・LUCUA (地下1F～地上10F)

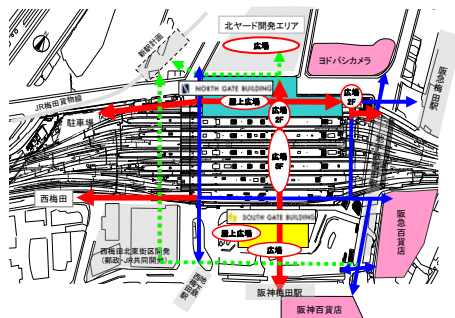
- ・大阪三越伊勢丹 (シネコン、11F)

- ・(駅ナカ保育所、11F)

- ・GRANCISE (スポーツクラブ、12・13F)

- ・LUCUA DINING eat (10F)

【広場・通路の整備】



駅南北をつなぐ連絡通路



時空の広場

駅の南側と北側が新たに南北連絡通路や広場を経由して繋がることにより、南北の動線が充実し大阪駅周辺の回遊性が大きく向上

→ 従来からの動線 → 新たな動線 → 計画中の動線

20

「OSAKA STATION CITY」は、5月4日の開業から半年近く経ちましたが、開業以来、多くのお客様にお越し頂いており、大阪駅の近距離ご利用者数は、対前年10%程度増加しています。

また、特急や新幹線を使って、金沢や岡山・広島等の地方都市からお越しのお客様も増えるなど、鉄道利用の促進につながっております。

ショッピングセンターの「LUCUA」については、開業効果もあり、好調に推移しております。

オフィスについては、厳しい不動産市況のなかでも、大阪駅直結という立地を高く評価して頂き、満室で稼動しております。

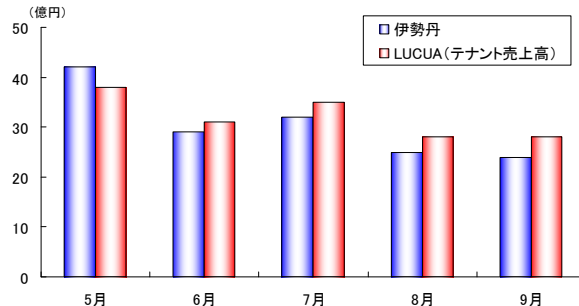
一方で、JR大阪三越伊勢丹については、現在のところ売上高が見通しを下回って推移しており、今回、通期の売上高見通しを下方修正いたしました。

2大プロジェクト: OSAKA STATION CITY②



開業後の状況と今後の見通し

【開業後の状況 (JR大阪三越伊勢丹とLUCUA)】



【上期売上高実績】

	ISETAN MITSUBASHI (流通業)	LUCUA (不動産業)
上期実績 (5月～9月)	152億円	160億円

※LUCUAの売上高はテナント売上高

【今年度における増収効果】

	上期実績	通期 今回見通し
運輸業	23億円	50億円
流通業	152億円	350億円
不動産業	52億円	105億円
合計	227億円	505億円

※外部売上高ベース

今後の取り組み

○JR大阪三越伊勢丹

- ・来店客数は想定以上⇒お買い上げにつながる仕掛け作りを検討

品揃えの拡充

独自性を発揮しつつも大阪の消費者に受け入れられるお買場へ

- ・MIカード(会員数約5万人)や食品ポイントカードによる顧客囲い込み



JR大阪三越伊勢丹

21

OSAKA STATION CITY開業による今年度の増収見通しは、運輸業50億円、流通業350億円、不動産業105億円となります。事業毎の好不調はありますが、全体としては、まずまずのスタートとなったと考えています。

JR大阪三越伊勢丹は、大阪駅周辺地区に4番目の百貨店として出店するに際し、他の百貨店との違いを明確にするため自主編集売場の割合を高めたほか、お買い上げ頂いた商品を店内でお預かりするといった他店にはないサービスを導入するなどの独自性を打ち出してまいりました。

しかし、このような魅力をお客様に十分に伝え切れていないため、訴求の仕方を工夫していく必要があると考えております。また、東京と大阪ではお客様が求めるものも異なりますので、季節ごとの商品を入れ替えるとともに、商品の値段や質、陳列方法などを適宜見直していくことで、お客様の思いとのギャップを埋めてまいりたいと考えています。

一方、MIカードの会員数は順調に増加しておりますので、優待などのカードのメリットを訴求し、顧客基盤の強化を図ってまいりたいと考えております。

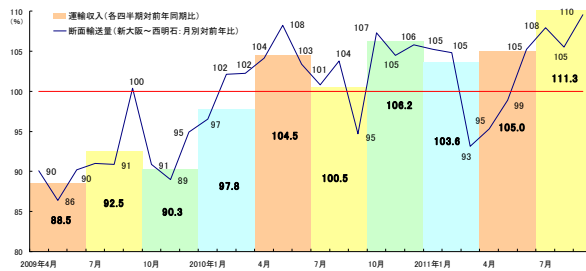
1997年に開業した京都店は、少しずつ店作りを修正していくことで成果を上げてまいりました。大阪店においても着実に修正を行い、2年後に隣接する「うめきた」が開業してJR大阪三越伊勢丹前の流動が地下1階、2階を中心に大きく活性化する機会を生かし、お客様に選択して頂けるお店にしていまいりたいと思っております。

今後は、ICOCAの活用や旅行商品の設定などの鉄道との連携、イベントの開催、情報発信などのプロモーションに取り組み、京阪神エリアはもとより、より広範囲のエリアからさらに多くのお客様にJRを使ってOSAKA STATION CITYへお越し頂けるよう、努力してまいりたいと考えております。

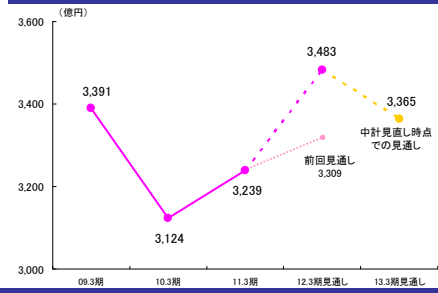
運輸収入の見通しと今後の取り組み：新幹線



四半期別収入トレンドと足もとのご利用状況



年度別トレンドと今後の見通し



今後の取り組み

○利便性向上とフリークエントユーザーの囲い込み

- ・J-WESTカード会員の拡大
- ・「エクスプレス予約」「e5489」のご利用促進
- ・J-WESTプレミア・プログラムによるご利用頻度の向上
- ・「東京往復スーパー早特きっぷ」の発売

タイプ	発地	発売額(往復)	おトク額
普通車	岡山発	24,000円	7,680円
	広島市内発	26,000円	8,820円
グリーン車	岡山発	32,000円	11,260円
	広島市内発	35,000円	13,680円

※ご利用期間:2011年10月14日～12月31日
乗車日の28日前から22日前までの限定発売

○観光需要の拡大

- ・観光素材の開発と2次アクセスの整備
- ・旅行商品ラインナップの充実
- ・“旅サイト”「三都物語Web」による関西の観光情報や新幹線付き宿泊プランの紹介



○インバウンド需要の取り込み

- ・外国人向けの関西鉄道路線図を私鉄と共同で作成
- ・西日本エリアへ誘引する新たな観光ルートの開発
- ・販売チャネルの整備

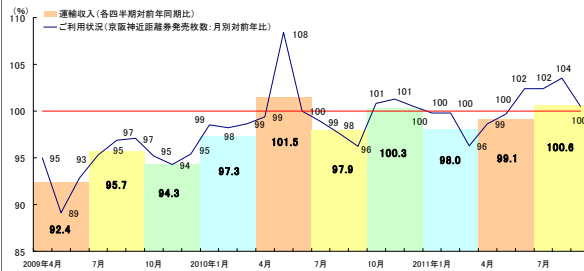
「JR-WEST RAIL PASS」のインターネット予約開始

新幹線については、更なる利便性の向上と観光需要の拡大によって、シェアとパイの両面から収入の拡大を図ってまいります。

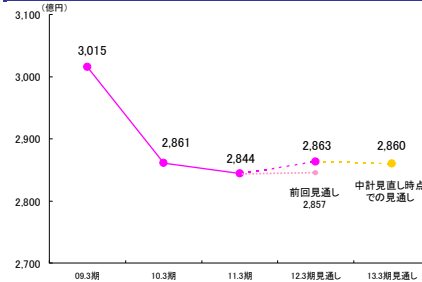
運輸収入の見通しと今後の取り組み: 近畿圏



四半期別収入トレンドと足もとのご利用状況

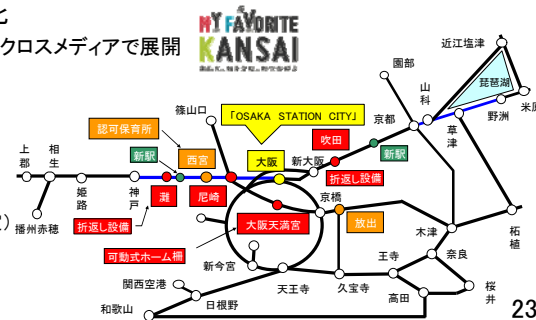


年度別トレンドと今後の見通し



今後の取り組み

- OSAKA STATION CITYへの更なる集客力強化
- 関西のおでかけ情報サイト「マイ・フェイバリット関西」をクロスメディアで展開
- 「地域との共生」の視点に基づく線区価値向上
 - ・駅および街の機能の充実
 - 認可型保育所誘致 (2011年4月西宮駅、放出駅)
 - 新駅設置合意 (茨木～摂津富田間、2018年春予定)
 - ・安全・安定輸送の提供と輸送障害への対応力向上
 - 折返し設備設置 (尼崎駅、吹田駅、灘駅 2011年度中予定)
 - 可動式ホーム柵設置 (大阪天満宮駅、2011年度中予定)
- ICOCAのご利用促進を通じた利便性向上
 - ・他の公共交通機関や事業者との連携 (京阪、近鉄等)



近畿圏については、「OSAKA STATION CITY」を核とした集客を更に進めていくとともに、中期経営計画見直しで掲げた「地域との共生」の視点に基づく線区価値の向上等に取り組んでまいります。

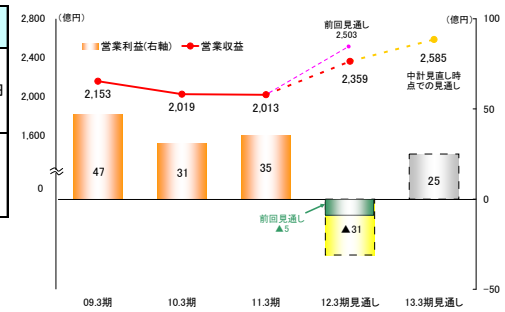
鉄道以外の事業の状況：流通業



上期実績と年度別トレンド

	上期実績	対前年	主な要因	通期見通し	対前年	対前回(7/27)
営業収益	1,150億円	+153億円 (115.4%)	物販・飲食 +0億円 百貨店 +151億円	2,359億円	+345億円 (117.2%)	▲144億円
営業利益	▲19億円	▲39億円 (-)	物販・飲食 +1億円 百貨店 ▲41億円	▲31億円	▲66億円 (-)	▲26億円

※営業収益は外部顧客に対する売上高



今後の取り組み

【物販・飲食業】

- 駅改良に伴う構内店舗のリニューアル
新大阪駅(2012年完成予定)、三ノ宮駅(2013年完成予定)
- ビジネスホテルチェーン「ヴィアイン」の展開
首都圏や山陽新幹線沿線を中心に数店舗出店計画中
 - ・心斎橋(2011年4月開業、205室)
 - ・岡山(2012年開業予定、約250室)



新大阪駅改良イメージ



ヴィアイン岡山
(6~14F)

流通業については、百貨店業を下方修正しましたが、物販飲食業を上方修正しており、営業収益を前回見通しから144億円、営業利益を26億円それぞれ引き下げております。

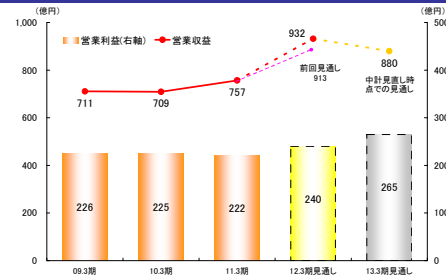
鉄道以外の事業の状況：不動産業



上期実績と年度別トレンド

	上期実績	対前年	主な要因	通期見通し	対前年	対前回(7/27)
営業収益	437億円	+78億円 (121.8%)	販売・賃貸 +48億円 SC +30億円	932億円	+174億円 (123.0%)	+19億円
営業利益	116億円	+1億円 (101.3%)	販売・賃貸 +17億円 SC +1億円	240億円	+17億円 (107.9%)	-

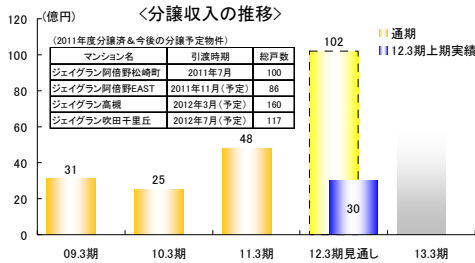
※営業収益は外部顧客に対する売上高



今後の取り組み

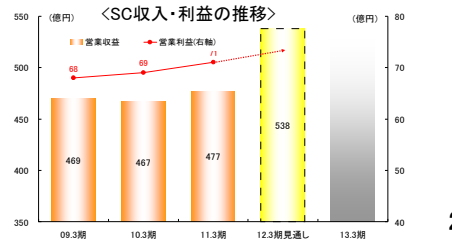
【不動産販売・賃貸業】

- 賃貸：京都弥生会館跡地開発(2011年12月開業予定)
- 販売：分譲事業推進



【ショッピングセンター業】

- ピエント神戸リニューアル(2012年3月開業予定)
- 岡山駅西ロビル開発(2012年開業予定)
- 姫路駅新駅ビル開発(2013年開業予定)



不動産業については、LUCUAが好調であること等から、営業収益を19億円上方修正しております。

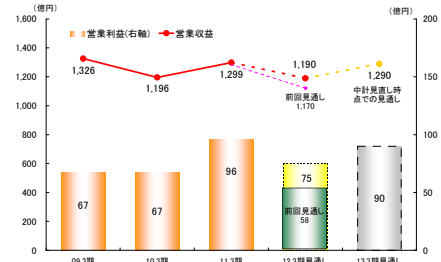
鉄道以外の事業の状況:その他



上期実績と年度別トレンド

	上期実績	対前年	主な要因	通期見通し	対前年	対前回(7/27)
営業収益	546億円	▲19億円 (96.5%)	ホテル ▲6億円 旅行 ▲20億円	1,190億円	▲109億円 (91.6%)	+20億円
営業利益	3億円	▲5億円 (41.7%)	ホテル ▲2億円 旅行 ▲4億円	75億円	▲21億円 (77.5%)	+17億円

※営業収益は外部顧客に対する売上高



今後の取り組み

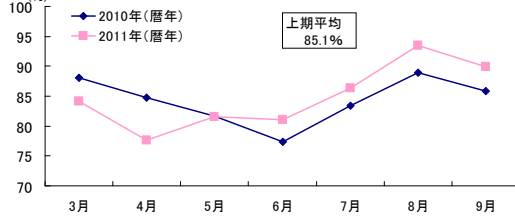
【ホテル業】

- ホテルグランヴィア大阪27F「グランヴィアフロア」新設
- OSAKA STATION CITYや北ヤード開業に向けた最上級クラスの客室(2012年4月開業予定、68室)

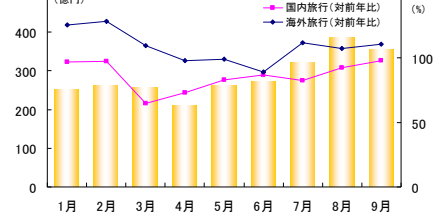
【旅行業(日本旅行)】

- 日本旅行TiS大阪支店リニューアル(2011年4月)
- インターネット販売やBTM営業、インバウンドなどを強化
- JR利用商品やヨーロッパ方面の商品を拡販

<ホテル各社合計の稼働率推移>



<取扱高推移>



その他については、日本旅行が東日本大震災の影響から回復しつつあること等から、通期の見通しを営業収益、営業利益ともに上方修正しております。

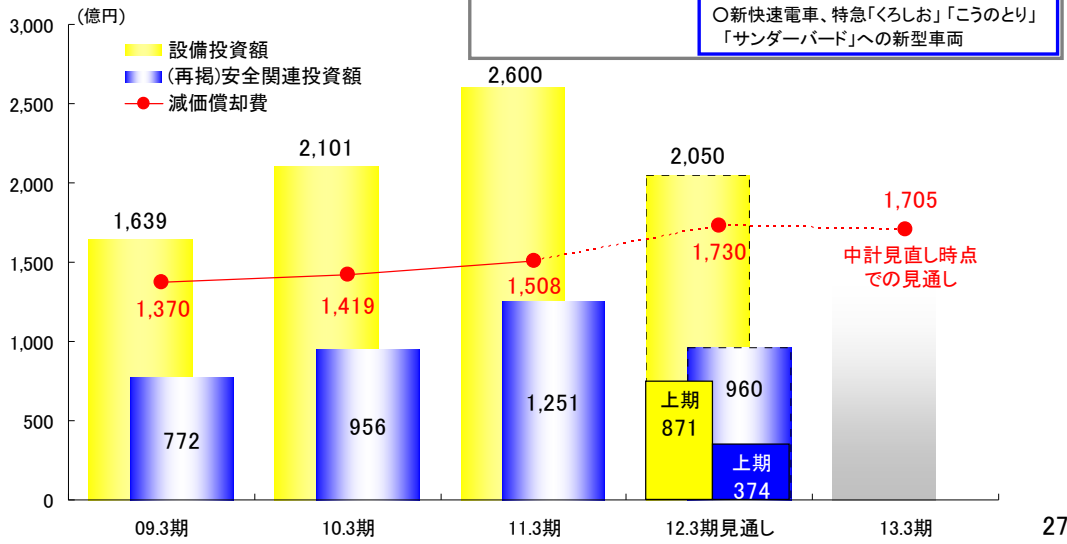
設備投資計画(連結)



○中計期間(2009年3月期～2013年3月期)
 総額9,800億円の設備投資計画
 (うち安全関連投資4,300億円)

2012年3月期の主な設備投資案件

- | | |
|--|--|
| <成長投資その他>
○大阪駅開発プロジェクト
○バリアフリー設備
○自動改札システムの更新 | <安全関連投資>
○ATS-P整備等保安防災対策
○運転状況記録装置
○人身事故対策、踏切事故防止対策
○九州新幹線直通運転用車両10編成投入
○新快速電車、特急「くろしお」「こうのとり」
「サンダーバード」への新型車両 |
|--|--|



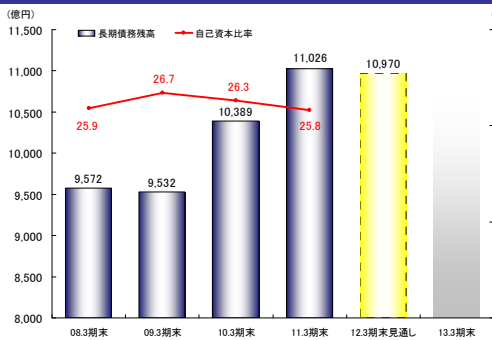
昨年度で設備投資のピークは過ぎたものの、今年度も、引き続き「OSAKA STATION CITY」関連の工事や九州新幹線直通運転車両の追加投入などがあるため、連結ベースの設備投資額は2,050億円と見込んでおり、上期時点では871億円となりました。

なお、2013年3月期までの5年間に連結ベースで9,800億円の設備投資を行うという計画は変えておりませんので、来年度にはもう一段減少することになると見ております。

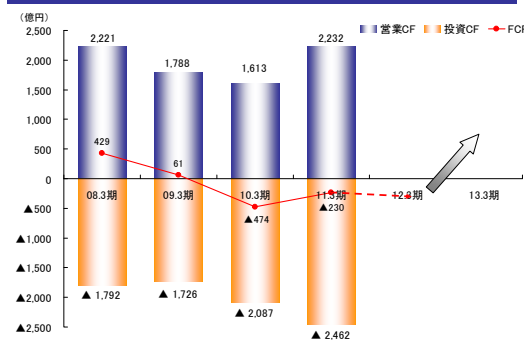
財務・キャッシュフローの状況と株主還元



長期債務残高・自己資本比率の推移(連結)



キャッシュフローの見通し(連結)



- 上期末の長期債務残高は1兆1,000億円、自己資本比率は26.9%
- 今年度の長期債務残高見通しは10,970億円で変わらず
- 自己資本比率は鉄道業界では高水準と認識

- 「OSAKA STATION CITY」関連の工事や九州新幹線直通運転用車両の追加投入、昨年度の工事代金の支払時期ずれ等により引き続きマイナスとなる見込み
- 利益見通しの上方修正に伴い、従来見通しよりも上ぶれる可能性あり

・「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
 ・世界的な景気後退懸念等の今後の不透明な要素を勘案し、今年度の配当は年間80円/株の予定

今年度のフリー・キャッシュフローは、利益見通しの上方修正に伴い、これまでの見通しより上ぶれる可能性があります。引き続き2大プロジェクトに関する投資を行うことや、昨年度に実施した工事代金の支払のタイミングがずれ込んだこともあり、水準としてはマイナスになると見ております。

株主還元については、「プロジェクトの成果が実現することを前提に、2013年3月期において連結DOE3%を目指す」という方針は変えておりません。

今年度の配当については、欧州の債務問題に端を発する世界的な景気減速懸念や今年冬の電力需給問題といった不透明な要素も考えられることから、1株あたり年間80円とさせていただきたいと考えております。

中期経営計画期間中の業績推移と見通し



(単位:億円)

	2009年3月期 実績	2010年3月期 実績	2011年3月期 実績	2012年3月期 見通し (2011年10月時点)	2013年3月期 見通し (2010年10月時点)
営業収益	12,753	11,901	12,135	12,820	13,000
運輸業	8,561	7,974	8,064	8,339	8,245
流通業	2,153	2,019	2,013	2,359	2,585
不動産業	711	709	757	932	880
その他	1,326	1,196	1,299	1,190	1,290
営業利益	1,225	765	959	960	955
運輸業	891	452	611	682	590
流通業	47	31	35	▲31	25
不動産業	226	225	222	240	265
その他	67	67	96	75	90
経常利益	948	481	689	675	680
当期純利益	545	248	349	400	385
運輸収入	7,737	7,200	7,280	7,540	7,400
ROA	5.0%	3.1%	3.7%	3.6%	3.6%
ROE	8.4%	3.7%	5.2%	5.7%	5.4%
EBITDA	2,595	2,184	2,468	2,690	2,660

(注)・営業収益は外部顧客に対する売上高
 ・セグメント別営業利益はセグメント間消去前
 ・運輸収入は運輸業のうちJR西日本の鉄道事業の旅客運輸収入

29

中期経営計画の最終年度である来年度の連結営業利益見通しは、昨年秋に中計を見直した時点で955億円とお示ししておりましたが、今年度において既にその水準を上回る見通しです。

来年度は、東日本大震災の影響がなくなることやOSAKA STATION CITYの平年度化による収入増、減価償却費の減少に伴う2大プロジェクトの収支改善等が見込まれますが、一方で世界的な景気後退懸念や来年夏の電力需給問題等の不透明な要素も考えられます。

したがって、決して楽観視することなく、冒頭でお示ししている取り組みを着実に進めながら、少しでも利益を上積みできるよう努めてまいりたいと考えております。

将来の見通しに関する注意事項



- 本スライドは、JR西日本の事業、産業及び世界の資本市場についてのJR西日本の現在の予定、推定、見込み又は予想に基づいた将来の展望についても言及しています。
- これらの将来の展望に関する表明は、さまざまなリスクや不確かさがつきまとっています。通常、このような将来への展望に関する表明は、「かもしれない」、「でしょう」、「予定する」、「予想する」、「見積もる」、「計画する」、又はこれらに類似する将来のことを表す表現で表わされています。これらの表明は、将来への予定について審議し、方策を確認し、運営実績やJR西日本の財務状況についての予想を含み、又はその他の将来の展望について述べています。
- 既に知られた若しくははまだ知られていないリスク、不確かさその他の要因が、かかる将来の展望に対する表明に含まれる事柄とも大いに異なる現実の結果を引き起こさないとも限りません。JR西日本は、この将来の展望に対する表明に示された予想が結果的に正しいと約束することはできません。JR西日本の実際の結果は、これら展望と著しく異なるか、さらに悪いこともありえます。
- 実際の結果を予想と大いに異なるものとする重要なリスク及び要因には、以下の項目が含まれますが、それに限られるわけではありません。
 - 財産若しくは人身の損害に関する費用、責任、収入減、若しくは悪い評判
 - 経済の悪化、デフレ及び人口の減少
 - 日本の法律、規則及び政府の方針の不利益となる変更
 - 旅客鉄道会社及び航空会社等の競合企業が採用するサービスの改善、価格の引下げ及びその他の戦略
 - 地震及びその他の自然災害のリスク、及び情報通信システムの不具合による、鉄道その他業務運営の阻害
- 本スライドに掲げられたすべての将来の展望に関する表明は、2011年10月28日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2011年10月28日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。
- なお、2005年4月25日に発生させた福知山線列車事故に関する今後の補償費用等については、現時点で金額等を合理的に見積もることが困難なことから、本スライドの見通しには含まれておりません。

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