

## 2014年3月期第2四半期決算実績と 今後の取り組みについて



2013年11月1日  
西日本旅客鉄道株式会社

# I . 2014年3月期第2四半期の実績と 2014年3月期の見通しについて

- 財務部長の松浦でございます。
- 私から、10月29日(火)に発表いたしました2014年3月期第2四半期決算と通期見通しについて、ご説明させていただきます。

# 決算ハイライト



(単位: 億円)

	2013年3月期 2Q累計実績	2014年3月期 2Q累計実績	対前年		2013年3月期 通期実績	2014年3月期 通期予想 (10/29)*	対前年	
			増減	比率(%)			増減	比率(%)
			B-A	B/A			D-C	D/C
A	B	C	D	D-C	D/C			
<b>【連結】</b>								
営業収益	6,394	6,421	+27	100.4	12,989	13,105	+115	100.9
営業利益	717	748	+30	104.3	1,294	1,250	▲44	96.5
経常利益	578	615	+37	106.4	1,046	1,015	▲31	97.0
四半期(当期)純利益	347	368	+20	106.0	601	575	▲26	95.5
<b>【単体】</b>								
営業収益	4,367	4,335	▲32	99.3	8,685	8,665	▲20	99.8
運輸収入	3,850	3,886	+36	100.9	7,691	7,750	+58	100.8
営業費用	3,755	3,712	▲42	98.9	7,661	7,725	+63	100.8
人件費	1,169	1,172	+3	100.3	2,333	2,350	+16	100.7
物件費	1,629	1,613	▲15	99.0	3,427	3,515	+87	102.5
動力費	187	214	+27	114.6	371	440	+68	118.5
修繕費	601	599	▲2	99.6	1,365	1,405	+39	102.9
業務費	840	799	▲40	95.2	1,691	1,670	▲21	98.8
減価償却費	658	628	▲30	95.4	1,347	1,310	▲37	97.2
営業利益	612	623	+10	101.8	1,023	940	▲83	91.9
経常利益	471	496	+24	105.2	775	710	▲65	91.5
四半期(当期)純利益	254	304	+49	119.5	419	435	+15	103.8

\* 2013年7月30日発表の通期予想から変更しておりません。

2

- まず2ページをご覧ください。上期の実績および通期見通しの概要をお示しております。
- 上期は、単体の運輸収入のほか、流通業やその他事業の子会社の収入が好調であったことなどから、営業収益は連結で4期連続の増収、単体はその他収入において会社間清算が減少したことにより減収、営業利益、経常利益、四半期純利益は連結・単体ともに2期連続の増益となりました。
- なお、通期業績予想につきましては、上期実績や足元の状況を踏まえて、連結・単体とも変更しておりません。

# 単体損益計算書と業績予想



(単位:億円)

	2013年3月期 2Q累計実績	2014年3月期 2Q累計実績	対前年		2013年3月期 通期実績	2014年3月期 通期予想 (10/29)*	対前年	
			増減	比率(%)			増減	比率(%)
	A	B	B-A	B/A	C	D	D-C	D/C
営業収益	4,367	4,335	▲ 32	99.3	8,685	8,665	▲ 20	99.8
運輸収入	3,850	3,886	+36	100.9	7,691	7,750	+58	100.8
その他収入	517	449	▲ 68	86.8	993	915	▲ 78	92.1
営業費用	3,755	3,712	▲ 42	98.9	7,661	7,725	+63	100.8
人件費	1,169	1,172	+3	100.3	2,333	2,350	+16	100.7
物件費	1,629	1,613	▲ 15	99.0	3,427	3,515	+87	102.5
動力費	187	214	+27	114.6	371	440	+68	118.5
修繕費	601	599	▲ 2	99.6	1,365	1,405	+39	102.9
業務費	840	799	▲ 40	95.2	1,691	1,670	▲ 21	98.8
線路使用料等	119	118	▲ 0	99.7	234	235	+0	100.0
租税公課	179	179	▲ 0	99.9	317	315	▲ 2	99.2
減価償却費	658	628	▲ 30	95.4	1,347	1,310	▲ 37	97.2
営業利益	612	623	+10	101.8	1,023	940	▲ 83	91.9
営業外損益	▲ 140	▲ 126	+13	90.2	▲ 247	▲ 230	+17	92.9
営業外収益	14	15	+0	—	64	62	▲ 2	—
営業外費用	155	142	▲ 12	—	311	292	▲ 19	—
経常利益	471	496	+24	105.2	775	710	▲ 65	91.5
特別損益	28	▲ 3	▲ 32	—	1	—	▲ 1	—
特別利益	232	30	▲ 202	—	399	—	—	—
特別損失	204	33	▲ 170	—	397	—	—	—
四半期(当期)純利益	254	304	+49	119.5	419	435	+15	103.8

\* 2013年7月30日発表の通期予想から変更してありません。

3

- 次に単体の決算について3ページをご覧ください。
- 上期は、運輸収入が対前年+36億円増加したものの、さきほど申しました通り、会社間清算の減等によりその他収入が対前年▲68億円減少したため、営業収益は対前年▲32億円の減収となりました。
- なお、会社間清算については、JR他社との車両の貸借にまつわる単価が昨年10月から大幅に下がったことにより、収入・経費ともに約▲60億円減少しましたが、利益への影響は殆どございません。
- 一方、物件費は電力代が対前年約+30億円ほど増要素となっているものの、減価償却費の減や上期は通期見通しに比べて経費の執行が少なかったこと等により営業費用が対前年▲42億円減少したことから、営業利益は対前年+10億円の増益となりました。

# 運輸収入の主な増減要因



(単位: 億円)

		2014年3月期 2Q累計実績				
		運輸収入	対前年	主な増減要因		
新幹線		1,811	+23 (101.3%)	基礎トレンド(101.0%)	+17	
				特殊要因	曜日配列(9月3連休)	+6
					インバウンド	+4
					競合要因等	▲7
					等	
在来線	近畿圏	1,475	+16 (101.1%)	基礎トレンド(100.8%)	+11	
	その他	599	▲3 (99.4%)	特殊要因	曜日配列(9月3連休)	+1
					グランフロント大阪	+4
				基礎トレンド(99.4%)	▲3	
			特殊要因	曜日配列(9月3連休)	+1	
	在来線計	2,074	+12 (100.6%)			
	運輸収入計	3,886	+36 (100.9%)			

荷物収入は金額些少のため省略。

4

- 次に4ページをご覧ください。運輸収入の主な増減要因についてご説明します。
- 上期の運輸収入は、対前年+36億円、100.9%の3,886億円となりました。1Q決算時点では、対前年+4億円、100.2%とほぼ前年並みでしたが、2Q決算単独では対前年+32億円、101.6%でした。7月以降、夏季のご利用が好調であったこと等から増収となりました。
- 内訳としましては、航空機の増便などにより、一定のマイナス影響を受けたものの、「スーパー早特」などの企画商品やダイヤ改正等の効果により、ネットでは▲7億円程度の影響に留まったと見ています。
- また、近畿圏については、グランフロント大阪、あべのハルカスなど大型商業施設の開業が相次いだこと等を背景に、堅調に推移しました。

# 運輸収入と旅客輸送量の実績



運輸収入 (単位:億円)							輸送人キロ (単位:百万人キロ)					
	2Q累計実績(4/1~9/30)			2Q実績(7/1~9/30)			2Q累計実績(4/1~9/30)			2Q実績(7/1~9/30)		
	2013年 3月期	2014年 3月期	対前年	2013年 3月期	2014年 3月期	対前年	2013年 3月期	2014年 3月期	対前年	2013年 3月期	2014年 3月期	対前年
全社計	3,850	3,886	+36 100.9%	1,972	2,004	+32 101.6%	27,741	27,941	+200 100.7%	14,046	14,275	+229 101.6%
新幹線	1,788	1,811	+23 101.3%	923	944	+20 102.2%	8,595	8,722	+126 101.5%	4,456	4,584	+128 102.9%
定期	46	46	+0 101.5%	22	23	+0 102.4%	376	380	+4 101.1%	185	190	+4 102.4%
定期外	1,742	1,764	+22 101.3%	900	920	+20 102.2%	8,219	8,341	+122 101.5%	4,270	4,394	+123 102.9%
在来線	2,061	2,074	+12 100.6%	1,048	1,060	+11 101.1%	19,145	19,219	+73 100.4%	9,590	9,691	+101 101.1%
定期	713	716	+2 100.4%	353	355	+2 100.6%	11,763	11,760	▲3 100.0%	5,746	5,762	+16 100.3%
定期外	1,347	1,358	+10 100.8%	695	704	+9 101.3%	7,381	7,458	+77 101.0%	3,843	3,928	+85 102.2%
近畿圏	1,458	1,475	+16 101.1%	731	744	+12 101.8%	14,499	14,565	+66 100.5%	7,195	7,279	+84 101.2%
定期	575	578	+2 100.4%	285	287	+1 100.7%	9,486	9,487	+1 100.0%	4,643	4,659	+15 100.3%
定期外	883	897	+14 101.6%	446	457	+10 102.4%	5,013	5,077	+64 101.3%	2,551	2,620	+68 102.7%
その他	603	599	▲3 99.4%	316	315	▲1 99.5%	4,645	4,653	+7 100.2%	2,394	2,411	+17 100.7%
定期	138	138	+0 100.1%	68	68	+0 100.3%	2,277	2,272	▲4 99.8%	1,102	1,103	+0 100.1%
定期外	464	460	▲4 99.1%	248	246	▲1 99.3%	2,368	2,380	+12 100.5%	1,291	1,308	+16 101.3%

# 運輸収入の見通し



(単位:億円)

		2013年3月期 通期実績 A	2014年3月期 通期予想 (10/29)* B	対前年	
				増減 B-A	比率(%) B/A
新幹線		3,570	3,627	+57	101.6
在 来 線	近畿圏	2,914	2,923	+9	100.3
	その他	1,206	1,198	▲7	99.4
	在来線計	4,120	4,122	+1	100.0
運輸収入計		7,691	7,750	+58	100.8

荷物収入は金額些少のため省略。

\* 2013年7月30日発表の通期予想から変更していません。

6

- 次に6ページをご覧ください。
- 通期の運輸収入見通しは変えておりません。新幹線は引き続き好調、在来線はほぼ前年並みで推移すると考え、通期の運輸収入を対前年+58億円、100.8%の7,750億円と見ております。

## 単体営業費用の主な増減要因



(単位:億円)

科目	2014年3月期 2Q累計実績	
	対前年	主な増減要因
人件費	1,172 +3 (100.3%)	・健康保険・厚生年金保険料率変更+6 等
動力費	214 +27 (114.6%)	・電気料金値上げ・燃料価格上昇等+26 等
修繕費	599 ▲2 (99.6%)	・除却費減▲12、自己資金撤去工事費減▲8 ・業務波動による増 等
業務費	799 ▲40 (95.2%)	・会社間清算減▲62 ・電気料金値上げ・燃料価格上昇等+4 ・システム関連経費増+2 等
線路使用料等	118 ▲0 (99.7%)	
租税公課	179 ▲0 (99.9%)	
減価償却費	628 ▲30 (95.4%)	・償却進捗
営業費用計	3,712 ▲42 (98.9%)	

7

- 次に7ページをご覧ください。
- 単体の営業費用は、対前年▲42億円減少の3,712億円となりました。
- 電気料金値上げ等については、年間で対前年+80億円程度影響があるものと見ております。上期では、動力費と業務費を合わせて対前年+30億円ほど影響がございました。内訳としては、電気料金値上げ、燃料費調整制度、再生可能エネルギー賦課金、油代の値上げ等を含んでおります。
- しかしながら、昨年10月の会社間清算単価の見直し等によって業務費が減少したほか、償却進捗によって減価償却費も減少したことなどにより、上期においては対前年▲42億円減少となりました。



# 単体営業費用の見通し



(単位: 億円)

科目	2014年3月期通期見通し	
	対前年	主な増減要因
人件費	2,350 +16 (100.7%)	・健康保険・厚生年金保険料率変更 等
動力費	440 +68 (118.5%)	・電力料金値上げ・燃料価格上昇 等
修繕費	1,405 +39 (102.9%)	・レール交換増 等
業務費	1,670 ▲ 21 (98.8%)	・会社間清算減 ・システム関連経費増 ・電力料金値上げ・燃料価格上昇 等
線路使用料等	235 +0 (100.0%)	
租税公課	315 ▲ 2 (99.2%)	・固定資産税減 等
減価償却費	1,310 ▲ 37 (97.2%)	・償却進捗
営業費用計	7,725 +63 (100.8%)	

8

- 次に8ページをご覧ください。
- 上期では僅かに増益でしたが、通期の見通しは変えておりません。単体の下期については減益となり、通期でも減益となる見通しです。
- 単体の営業費用については、対前年+63億円増加の7,725億円の見通しです。減価償却費の減等を見込んでいるものの、さきほど申しました通り電気料金値上げ等による+80億円の増や、修繕費の業務波動による増等もあり、通期では対前年+63億円増加と見ております。
- 以上が、単体ひいては連結が減益となる要因です。

# 連結損益計算書と業績予想



(単位: 億円)

	2013年3月期 2Q累計実績 A	2014年3月期 2Q累計実績 B	対前年		2013年3月期 通期実績 C	2014年3月期 通期予想 (10/29)* D	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A			増減 D-C	比率(%) D/C
営業収益	6,394	6,421	+27	100.4	12,989	13,105	+115	100.9
営業費用	5,676	5,673	▲3	99.9	11,694	11,855	+160	101.4
営業利益	717	748	+30	104.3	1,294	1,250	▲44	96.5
営業外損益	▲139	▲132	+6	95.2	▲248	▲235	+13	94.7
営業外収益	18	15	▲2	-	68	67	▲1	-
営業外費用	157	148	▲9	-	316	302	▲14	-
経常利益	578	615	+37	106.4	1,046	1,015	▲31	97.0
特別損益	▲11	▲5	+5	-	▲49	▲30	+19	-
特別利益	238	33	▲204	-	415	-	-	-
特別損失	249	39	▲210	-	465	-	-	-
四半期(当期)純利益	347	368	+20	106.0	601	575	▲26	95.5
四半期包括利益	259	383	+124	147.9	550	-	-	-

\* 2013年7月30日発表の通期予想から変更しておりません。

9

- 次に連結決算について9ページをご覧ください。
- 上期の営業収益は、単体の運輸収入のほか、流通業やその他事業の子会社の収入が好調であったことなどから、対前年+27億円増収の6,421億円となりました。
- 営業費用は、単体で業務費や減価償却費が減少したため、子会社で収入増に伴う物件費が増加したものの、連結では対前年▲3億円減少の5,673億円となり、営業利益は連結で対前年+30億円増加の748億円となりました。
- なお、通期の見通しは、冒頭にも申し上げましたとおり、上期実績や足元の状況を踏まえて、変更しておりません。

# セグメント情報と業績予想



(単位: 億円)

	2013年3月期 2Q累計実績	2014年3月期 2Q累計実績	対前年		2013年3月期 通期実績	2014年3月期 通期予想 (10/29)*1	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A			増減 D-C	比率(%) D/C
	A	B			C	D		
営業収益*2	6,394	6,421	+27	100.4	12,989	13,105	+115	100.9
運輸業	4,249	4,223	▲ 26	99.4	8,449	8,440	▲ 9	99.9
流通業	1,152	1,168	+15	101.4	2,346	2,364	+17	100.7
物販・飲食	669	682	+12	101.8	1,344	1,316	▲ 28	97.9
百貨店	452	438	▲ 13	96.9	935	960	+24	102.7
不動産業	437	428	▲ 9	97.8	909	1,038	+128	114.2
ショッピングセンター	271	273	+2	100.9	550	527	▲ 23	95.7
不動産賃貸・販売*4	158	146	▲ 12	92.3	342	494	+151	144.0
【分譲事業】	[22]	[9]			[69]	[218]		
その他	554	602	+47	108.6	1,284	1,263	▲ 21	98.4
ホテル	159	162	+3	101.9	330	331	+0	100.2
旅行	172	183	+11	106.6	388	385	▲ 3	99.0
営業利益*3	717	748	+30	104.3	1,294	1,250	▲ 44	96.5
運輸業	550	571	+21	103.9	901	827	▲ 74	91.8
流通業	▲ 6	20	+26	-	▲ 4	31	+35	-
物販・飲食	23	24	+1	107.4	33	-	-	-
百貨店	▲ 31	▲ 6	+25	-	▲ 40	-	-	-
不動産業	141	122	▲ 19	86.2	280	277	▲ 3	98.9
ショッピングセンター	45	43	▲ 2	95.2	87	-	-	-
不動産賃貸・販売	39	33	▲ 6	84.7	81	-	-	-
その他	24	25	+0	103.3	123	119	▲ 4	96.3
ホテル	7	9	+1	121.4	23	-	-	-
旅行	▲ 2	▲ 2	▲ 0	-	7	-	-	-

\*1 2013年7月30日発表の通期予想から変更してありません。

\*2 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、主の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。

\*3 営業利益は各セグメントの内訳は、主の子会社の営業利益の単純合計値です。内訳の合計値は、セグメント計と一致しません。

\*4 【 】は分譲業と外部売上高(異議)です。

10

- 次に10ページをご覧ください。セグメント別の実績についてご説明します。
- まず流通業については、昨年開業した大阪駅の駅ナカ商業施設「エキマルシェ大阪」の平年度化影響や、物販飲食子会社が運営するビジネスホテル「ヴィアイン岡山」の平年度化影響、「ヴィアイン名古屋」の新規開業影響に伴う増収があったため百貨店業が減収となったものの、営業収益は対前年+15億円増加の1,168億円となりました。営業損益については、物販飲食業の増収に加え、昨年度のJR大阪三越伊勢丹の減損に伴う減価償却負担の減少やコスト削減等により、対前年+26億円改善の20億円の営業利益となりました。
- 不動産業については、姫路のショッピングセンターの開業効果があった一方で、マンション分譲については通期で大きな増収を見込んでいるものの上期においては減少したことなどにより、営業収益が対前年▲9億円減少の428億円となりました。営業利益は、ショッピングセンター開業に伴う一時的な経費の増加や新大阪駅にあるショッピングセンターのリニューアル工事による支障影響に加え、分譲収入の減などにより、対前年▲19億円減少の122億円となりました。
- その他については、景気の回復や堅調なレジャー需要を背景に、ホテル業、旅行業の収入が堅調に推移したほか、工事業についても、北陸新幹線関連工事の受注等により大幅な増収となりましたが、工事の受注増による物件費増の結果、営業収益は対前年+47億円増加の602億円、営業利益は対前年+0億円増加の25億円となりました。
- 簡単ですが以上でご説明を終わります。

# 連結財政状況およびキャッシュフロー計算書



(単位:億円)

	2013年3月期 期末 A	2014年3月期 2Q期末 B	増減 B-A
資産	26,137	25,869	▲268
負債	18,455	17,911	▲544
純資産	7,681	7,957	+276
長期債務残高	9,830	9,874	+43
【長期債務平均金利(%)】	【2.84】	【2.76】	【▲0.08】
新幹線債務	2,442	2,282	▲159
【新幹線債務平均金利(%)】	【5.69】	【5.74】	【+0.05】
社債	4,499	4,599	+100
【社債平均金利(%)】	【2.11】	【2.08】	【▲0.03】
自己資本比率	28.5	29.9	+1.4
1株当たり純資産(円)	3,850.82	3,991.76	+140.94

	2013年3月期 2Q累計実績 A	2014年3月期 2Q累計実績 B	対前年増減 B-A
営業活動によるキャッシュフロー	925	696	▲228
投資活動によるキャッシュフロー	▲655	▲602	+52
フリーキャッシュフロー	269	93	▲175
財務活動によるキャッシュフロー	▲399	▲132	+267
現金及び現金同等物の増減	▲129	▲38	+91
現金及び現金同等物の期末残高	373	445	+71

# 諸元表



(単位:人、億円)

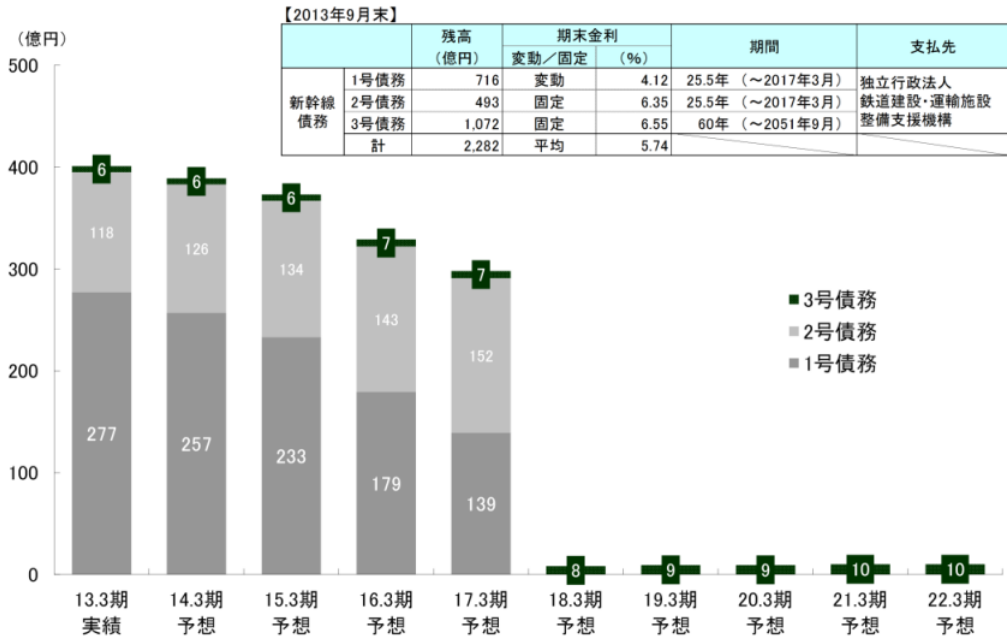
	2013年3月期 2Q累計実績		2014年3月期 2Q累計実績		2013年3月期 通期実績		2014年3月期 通期予想(10/29)*2	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体	連結	単体
連結ROA (%)	2.8		2.9		4.9		4.7	
連結ROE (%)	4.9		4.9		8.3		7.5	
連結EBITDA*1	1,507		1,498		2,903		2,810	
連結減価償却費	789		750		1,608		1,560	
連結設備投資(自己資金)	499		462		1,529		1,920	
単体設備投資(自己資金)	376		373		1,248		1,650	
安全関連投資	194		240		727		890	
1株当たり配当金(円)	55		55		110		110	

	2013年3月期 2Q累計実績		2014年3月期 2Q累計実績		2013年3月期 通期実績		2014年3月期 通期予想(10/29)*2	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体	連結	単体
期末従業員数(就業人員)	45,642	26,971	46,127	27,370	45,326	26,889	-	-
金融収支	▲ 153	▲ 146	▲ 138	▲ 131	▲ 300	▲ 289	▲ 281	▲ 270
受取利息・配当金	2	7	3	9	3	13	4	13
支払利息	155	154	141	140	304	303	285	283

\*1 EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

\*2 2013年7月30日発表の通期予想から変更しておりません。

# 新幹線債務償還計画



## Ⅱ. 今後の取り組みについて

- 副社長の来島でございます。私からは、上期の実績を受けた今後の取り組みについて、ご説明させていただきます。

# 「中期経営計画2017」の概要 めざす未来 ～ありたい姿～



めざす未来を明確化するとともに、それを実現するため、今後5年間で「確かな経営の土台をつくり上げる期間」と位置づけ、重点戦略を策定



- まず15ページをご覧ください。
- 15ページでは今年度スタートした中期経営計画について説明しております。言うまでもなく、今年度は「中期経営計画2017」の1年目です。これからの新しいJR西日本グループの実現に向けて重点戦略を実行していくところです。具体的に着手した細かな施策や、これから種をまく施策等様々ありますが、これまでのところ、堅調なスタートが切れたと考えております。
- 足元では、上期の実績にありましたとおり、景気の見通しに明るさが見られます。グランフロント大阪など大型の商業プロジェクトも開業し、関西全体の活性化に期待できるのではないかと考えております。
- 一方、人口が減っていくという状況の中で、不透明な電力問題の動向や激しさを増す航空機との競合等、当社を取り巻く経営環境は決して楽観はできません。
- その中で、私どもとしては、経済環境の好転を受け止めながら、中計でお示した戦略を推進していく中で、掲げた業績見通しの達成、更にもその上積みを目指していきたいと考えております。
- それとともに、言うまでもなく安全性のさらなる向上は私どもの至上命題です。将来の成長に資するコンテンツの充実とあわせて、JR西日本グループ全体の中長期的な成長と持続可能な経営の実現に向けてしっかりと実行していきたいと考えております。
- そうした中で、特に本日は事業戦略の「新幹線」「近畿圏」「事業創造」という3つの点について説明させていただきます。



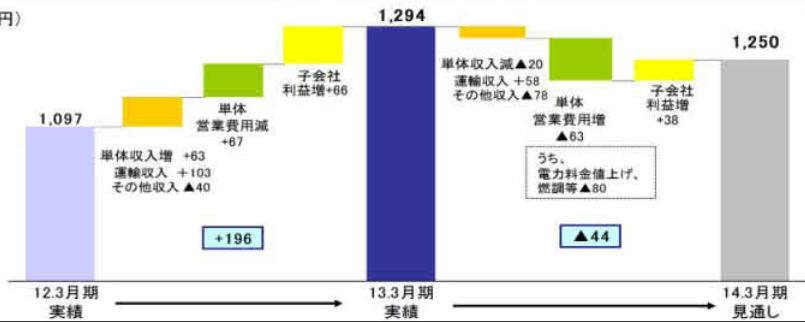
## 連結業績の実績と見通し

(単位:億円)

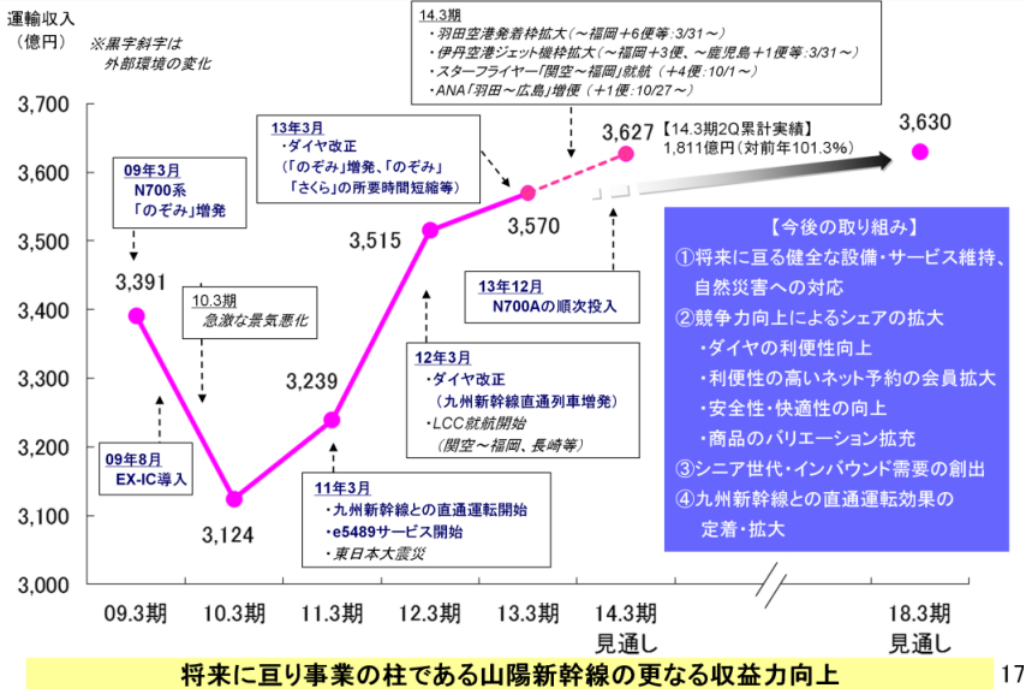
	2014年3月期2Q累計実績		2014年3月期通期見通し	
		対前年		対前年
営業収益	6,421	+27(100.4%)	13,105	+115(100.9%)
営業費用	5,673	▲3(99.9%)	11,855	+160(101.4%)
営業利益	748	+30(104.3%)	1,250	▲44(96.5%)
経常利益	615	+37(106.4%)	1,015	▲31(97.0%)
四半期(当期)純利益	368	+20(106.0%)	575	▲26(95.5%)

## 連結営業利益の推移

(単位:億円)



# 新幹線～高める～①(山陽新幹線)



- まず、山陽新幹線について17ページをご覧ください。上期収入は、さきほどお示しましたように夏場や9月三連休のお出かけが好調で、概ね計画通りでした。
- 一方、対抗輸送機関である航空機については、昨年12月に山口県の岩国空港が開港したこと、また今年3月の羽田・伊丹空港における増便に加え、10月に関空～福岡間で新規就航が行われるなど、経営環境は言うまでもなく厳しさを増しています。

## 新幹線～高める～②(山陽新幹線)



### 競争力向上によるシェアの拡大

#### ○ダイヤの利便性向上(2013年3月ダイヤ改正)

- ・岡山、広島～東京「のぞみ」増発、「のぞみ」徳山停車増、広島～鹿児島中央「さくら」1往復新設
- ・半数近くの「のぞみ」「さくら」を約5分短縮(新大阪～博多)

#### ○利便性の高いネット予約の会員拡大

- ・e5489/エクスプレス予約利用促進キャンペーン

#### ○安全性・快適性の向上

- ・N700Aの順次投入(2013年12月～)、N700系16編成改造(2013年10月～)
- ・500系「こだま」指定席の4列シート化(8編成、2014年1月完了予定)
- ・携帯電話不感地対策:2013年度内に新大阪～新岩国間を完了(現在は新大阪～三原)



東海道・山陽新幹線  
<N700A>



<500系「こだま」4列シート>

#### ○商品のバリエーション拡充(価格政策)

- ・「スーパー早特きっぷ」(2013年4月～:新大阪～博多、7月～:新大阪～熊本、鹿児島中央):年度内延長
- ・「スーパー早特きっぷ」(2013年12月～:新大阪～長崎):新規設定

### シニア世代・インバウンド需要の創出

#### ○シニア世代に対する観光需要の喚起

- ・「ノリノリきっぷ」の土休日利用拡大、「リメンバー九州」キャンペーン

#### ○インバウンド需要の創出

- ・訪日外国人のお客様向けの便利でおトクな切符の販売促進
- ・行政や地域、グループ会社一体となった西日本観光ルートの開発
- ・受入体制の整備
  - 主要駅での無料公衆無線LANサービス開始
  - 電話を利用した多言語通訳サービスの全社拡大 等



「リメンバー九州」  
キャンペーン



<公衆無線LAN  
サービス>

18

- 18ページに競争力アップのための色々な施策を掲げましたが、こういった施策を手をこまねくことなく実行していきたいと考えております。
- 具体的には、記載していますとおり、今年3月のダイヤ改正では、「のぞみ」・「さくら」の速達化、東京～広島間等の「のぞみ」の増発や、「のぞみ」の徳山停車の増加など、岩国空港を含めて航空機との競争を意識した施策を展開しております。
- e5489やエクスプレス予約については、会員数やご利用件数は順調に増えています。キャンペーン展開により、高い利便性をお客様に知っていただき、会員数とご利用の更なる拡大に取り組み、リピーター化をいっそう進め、お客様の取り込みに注力してまいります。
- また、ハード面では、新幹線の新型車両であるN700Aの投入、既存のN700系の改造といったように、より快適性を向上させていきたいと考えております。
- あわせて、この春から、競争環境が厳しくなった区間において、航空機の価格を意識した商品の拡充にも取り組み、主に観光のお客様をターゲットとして、大阪～博多間に「スーパー早特」を設定いたしました。
- 実績では、新幹線の大阪～博多間のご利用は、第一四半期に特別に調査を行ったところ、5%程度のご利用の増があり、比較的若い世代のお客様を中心に、単価減を上回る新規需要を掘り起こせたのではないかと感じております。
- このようなご利用状況を踏まえ、更なる需要の拡大のために九州方面の熊本・鹿児島へ区間を追加設定するとともに、下期も継続設定いたしました。販売に際しては、時期に応じて席数をコントロールするなどイールドマネジメントにも留意し、収入の最大化を図ってまいります。
- また、これからご利用の拡大が見込まれるシニア世代の観光需要やインバウンドの需要の取り込みにも取り組んでまいります。
- 円安により増加しているインバウンドのお客様については、商品展開や西日本観光ルートの開発に加え、当社エリア内をスムーズにご旅行いただけるよう、ニーズの高い無線LANの主要駅での整備や、多言語通訳サービスを拡大するなど、ソフト面でも施策を進めています。
- こうした営業施策を効果的に展開し、経済環境好転という追い風を捉えて、過去最高となる運輸収入3,627億円の今期計画に掲げておりますが、この計画の達成に取り組んでまいりる覚悟です。

# 新幹線～高める～③(北陸新幹線)



## ＜北陸新幹線概要＞

	長野～金沢間 (約230km)	金沢～敦賀間 (約130km)
当社営業区間	上越妙高～金沢 約170km	金沢～敦賀 約130km
開業時期	2014年度末予定	2025年度末予定 (2012年6月29日認可・着工)
建設主体	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (当社は受益を限度として機構に使用料を支払ったうえで営業運転 <sup>※1</sup> )	
所要時間 <sup>※2</sup>	金沢～東京:2時間38分(▲71分) 富山～東京:2時間17分(▲54分)	未定
車両	10編成投入予定 (1編成12両)	敦賀駅での乗換利便性向上のため、 「フリーゲージトレイン」実用化を推進

## ＜北陸新幹線路線図＞



※1 線路使用料は、受益の範囲を限度とし、開業後30年間で当社収支が均衡する水準(定額)で決定。

現時点では、前提となるダイヤや料金体系等が決まっておらず、客観的合理性ある算出が困難なため、増収額、線路使用料ともに今回の中期経営計画には織り込んでいない。

※2 所要時間:新幹線は平均速度190km/hとし、2012年3月時点の在来線の対東京最速列車との比較。

## ○列車体系・列車名

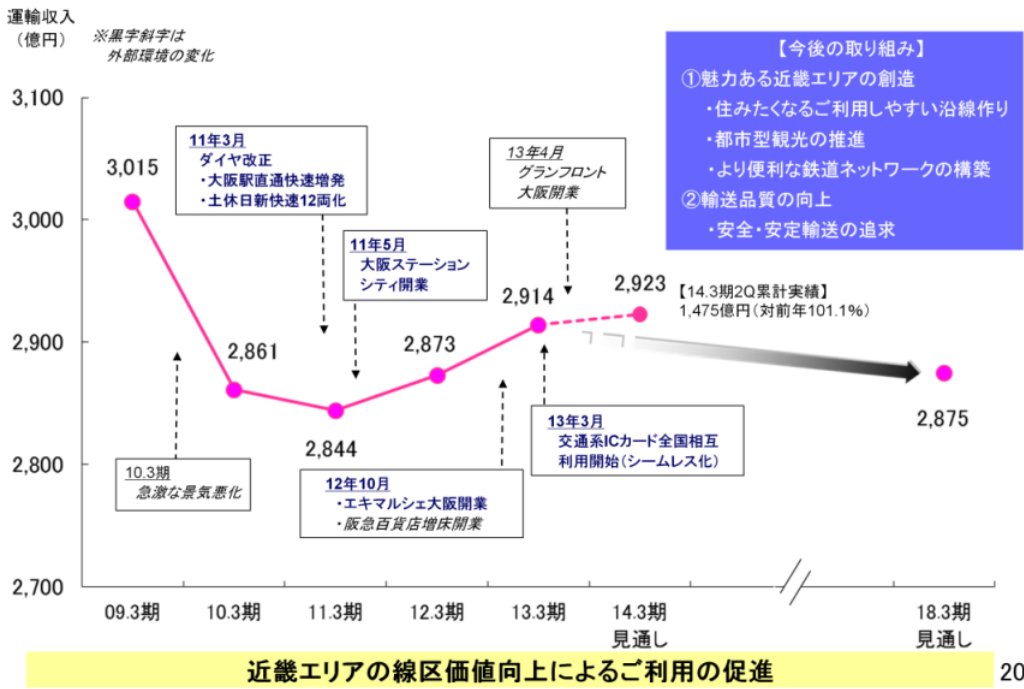
- ・東京～金沢間直通列車(速達タイプ)「かがやき」
- ・富山～金沢間運転列車(シャトルタイプ)「つるぎ」
- ・東京～金沢間直通列車(停車タイプ)「はくたか」
- ・東京～長野間運転列車(現長野新幹線タイプ)「あさま」

## ○ご利用促進

- ①北陸⇄首都圏流動の拡大
  - ・地域・旅行会社等と連携した観光ルートの開発や北陸デスティネーションキャンペーンの開催(2015年10～12月)
  - ・利便性の高いインターネット予約の導入
- ②北陸⇄関西の相互交流の促進
- ③関西・北陸⇄長野・新潟の観光ルート開発

- 参考までに、19ページに今後の北陸新幹線について記載しております。
- 列車体系や列車名を発表したところであり、今後、JR東日本と連携してプロモーションに努めてまいります。

# 近畿圏～磨く～①



20

- 二つ目の柱の近畿圏につきまして、20、21ページをご覧ください。
- 近畿圏につきましては、グランフロント大阪など大型商業施設の開業などにより、ご利用は好調に推移しています。2011年のOSAKA STATION CITYの開業のタイミングで大阪駅への直通快速を増発するなど、梅田エリアの拠点性向上を意識したダイヤ改正を行ってきたことが、結果として功を奏していると考えています。
- 今後とも、さらに魅力ある近畿エリアの創造と輸送品質の向上の取り組みを進めることで、当社のご利用の維持・拡大を図ってまいりたいと考えております。

## 魅力ある近畿エリアの創造

### ○住みたくなるご利用しやすい沿線作り

・駅の橋上化や新駅の設置、街づくりと一体となった駅整備

新駅名(仮称)	線区	開業予定時期	改良駅	完成予定時期
まや駅	JR神戸線	2016年春	摂津本山駅	2013年秋
東姫路駅	JR神戸線	2016年春	甲子園口駅	2014年春
JR総持寺駅	JR京都線	2018年春	尼崎駅	2015年春
衣摺駅	おおさか東線	2018年春	高槻駅	2016年春

・生活関連サービスの充実

- 認定こども園(大津駅)誘致(2014年4月開園予定)
- 大阪環状線内商業施設の営業力向上  
「ピエラ森ノ宮Ⅱ期」(2013年9月開業)、玉造駅南口商業施設開発(2014年春開業予定)

### ○都市型観光の推進

- ・おでかけ情報サイト「マイ・フェイバリット関西」による需要喚起
- ・近鉄・南海との沿線情報誌でのコラボ企画の展開

### ○より便利な鉄道ネットワークの構築

- ・鉄道のシームレス化の推進
  - 2013年3月23日～交通系ICカード全国相互利用開始
- ・おおさか東線(北区間)やうめきた整備に伴う地下新駅設置、奈良線複線化等の推進



〈ピエラ森ノ宮Ⅱ期〉  
2013年9月開業

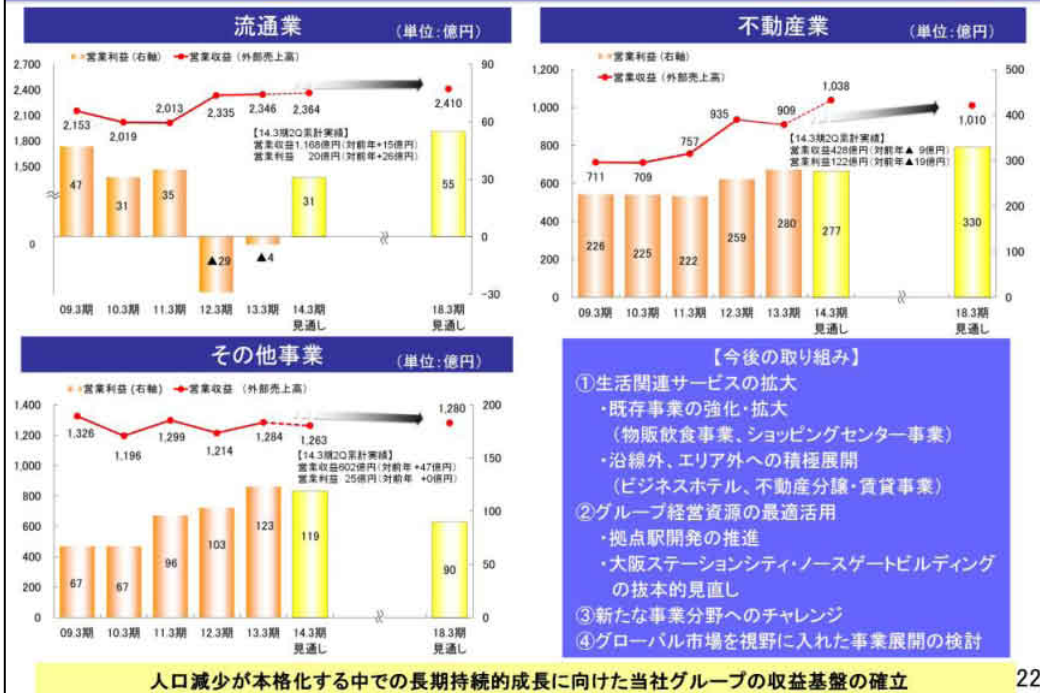
## 輸送品質の向上

### ○安全・安定輸送の追求

- ・阪和線の運行管理システムの更新(2013年9月)、折返し設備の新設・拡充(3駅:2013年12月完了予定)
- ・昇降式ホーム柵の試行運用(JRゆめ咲線・桜島駅:2013年12月～)
- ・異常時におけるご案内の充実(列車運行情報の提供時間拡大、主要駅への業務用タブレット型端末の配備)

- 具体的には、JR神戸線やJR京都線等において新駅の設置や駅改良を進めるほか、大阪環状線において高架下の開発を進めて駅や街の機能の充実を図るなど、トータルでの線区価値の向上に取り組んでまいります。
- また、おでかけ情報サイト等を通じ、10月に来街者が3億人に達したOSAKA STATION CITYを核に、関西の魅力について情報発信に努めたいと考えております。関西の私鉄等とも連携しながら、より広域からの集客を図ってまいります。
- さらに、おおさか東線の整備などを、鉄道ネットワークをより良くするという観点で着実に進めてまいります。

# 事業創造～伸ばす～①



- 3つ目の柱として事業創造について、22ページ以降にお示しております。
- 事業創造を新幹線・近畿圏と並ぶ成長の柱と位置づけており、流通業や不動産業といった生活関連サービス事業につきましては、中期経営計画で計画した案件を着実に推進しているところです。23ページに記述がありますが、天王寺や三ノ宮での駅改良に合わせた構内店舗のリニューアルや、ショッピングセンターの大規模リニューアル等を行い、既存事業の強化・拡大を図ってまいります。
- また、私どものエリアの西端である福岡地区での土地取得による商業施設開発に着手するなど、強みを発揮できる分野・事業について積極的な市中展開を図ってまいります。
- そのほか、当初計画に織り込んでいなかった新しい案件として、福知山線の塚口駅前用地を取得し、駅ビルや住宅分譲事業への参画もあわせて検討しております。
- さらには、ビジネスプロデュースグループを私どもの創造本部の組織として立ち上げており、新たな業態や事業分野への展開について、色々と検討を進めているところです。

## 事業創造～伸ばす～②(流通業)



### 物販飲食業

#### ○駅改良に伴う構内店舗のリニューアル

- ・天王寺駅コンコース(2012年11月開業)
- ・鳥取駅コンコース(2013年3月開業)
- ・三ノ宮駅コンコース(2014年春完了予定)



〈三ノ宮駅コンコース内〉  
アントレマルシェ三ノ宮



〈ヴィアイン名古屋新幹線口〉

#### ○沿線外、エリア外への積極展開

- ・ビジネスホテル「ヴィアイン名古屋新幹線口」(2013年7月開業)  
(チェーン14店舗目(うち、首都圏4店舗、東海圏1店舗))

### 百貨店業

#### ○ノースゲートビルディングの抜本的見直し

- ・百貨店とSCの強みを活かした店舗刷新:2013年度内に基本計画策定
  - 開業時期:2015年春の開業を目指す
  - 収支見通し  
(株)ジェイアール西日本伊勢丹:2015年度での黒字化を目指す  
JR大阪三越伊勢丹単独:速やかな黒字化を目指す

#### ○集客力向上に向けた取組み

- ・ハウスカード会員への訴求強化
- ・催事の効果的な開催
- ・歩行者流動の更なる取り込み

### その他流通業

#### ○山陰地区での会社合併を活かした開発促進

- ・2013年7月、JR西日本山陰開発(株)発足(旧(株)ジェイアールサービスネット米子と旧山陰ステーション開発(株)が合併)
- ・鳥取駅ショッピングセンター(「シャミネ鳥取」)のリニューアル(2014年春開業予定)

23

- 最後にJR大阪三越伊勢丹についてお話をさせていただきます。
- JR大阪三越伊勢丹につきましては、グランフロント大阪が開業した今年の春直後にはお客様がそちらへ流れたものの、その後大阪駅北側に来られるお客様向けに実施した営業施策の効果が徐々に出てきていると感じています。しかしながら、昨年後半から梅田エリアの競争環境の激化が当然あり、上期の収入は通期見通しに対し、少し弱含みだと感じております。
- 下期に向けて、会員数と稼働率が着実に上向いているカード会員に着目した新規獲得や会員様への販促、実績・魅力ある催事の開催など、色々な効果を検証しつつ、工夫を加えた営業施策を展開してまいります。消費増税前の駆け込み需要を取り込みながら、着実に収入を確保してまいります。
- 同時に、三越伊勢丹HDなどとプロジェクトチームを作り2015年春の再生開業に向けた店作りの検討を進めており、今年度中には計画の概要を公表したいと考えております。



# 事業創造～伸ばす～③(不動産業)



## 不動産販売・賃貸業

### ○住宅分譲事業の推進

・分譲収入見通し(2014年3月期)：218億円

今後の分譲予定物件	所在地	引渡時期(予定)	総戸数
ジェイグランガーデン北花田(戸建)	堺市北区	2013年10月	38戸
ジェイグラン新長田	神戸市長田区	2013年12月	122戸
ジェイグラン阿倍野文の里	大阪市阿倍野区	2013年11月	113戸
ウェリス舞子※	神戸市垂水区	2014年2月	145戸
ジェイグランフレンチ草津西大路※	滋賀県草津市	2014年2月	58戸
ジェイグラン阿倍野文の里レジデンス	大阪市阿倍野区	2014年3月	24戸
ジェイグラン千里中央	大阪府豊中市	2014年3月	140戸
浦和常盤ザレジデンス※	さいたま市浦和区	2014年3月	295戸
ジェイグラン・エル草津淡川	滋賀県草津市	2014年3月	47戸
ジェイグラン高槻古曽部町	大阪府高槻市	2014年3月	49戸
摩耶シティ NADA EXCEED※	神戸市灘区	2014年8月	130戸
合計			1,161戸

※他社との共同事業

### ○沿線外、エリア外への積極展開

- ・さいたま市での住宅分譲事業(2014年3月引渡予定)
- ・「福岡天神NKビル」(カンデオホテルズ入居予定)(2014年秋開業予定)
- ・京都市北部での商業開発(2014年度開業予定)

### ○主要駅周辺事業への参画

- ・塚口(尼崎市)駅前用地の取得(駅ビル、住宅分譲事業への参画)

### ○土地等資産の最大活用

- ・「JR東舞鶴駅NKビル」(2013年8月開業)
- ・「JR福知山駅第3NKビル」(2013年9月開業)
- ・吹田市社宅跡地大学誘致(2014年春開校予定)
- ・岡山市社宅跡地開発(2014年春開業予定)

## ショッピングセンター業

### ○新規開発の推進

- ・「ピオレ姫路」(2013年4月開業)
- ・下関駅「リビエ」、福山駅南口開発(2014年春開業予定)

### ○大規模リニューアル

- ・「ブリコ六甲道」、「メディア新大阪(一部)」(2013年冬開業予定)
- ・京都駅「ボルタ」「ザ・キューブ」ファッションゾーン同時リニューアル、「天王寺ミオ(プラザ館)」(2014年春開業予定) 24



<下関駅「リビエ」>



<福山駅南口開発>

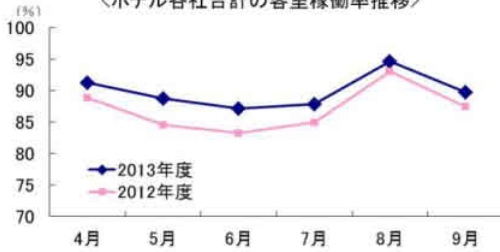
# 事業創造～伸ばす～④(その他事業)



## ホテル業

- リピーター獲得に向けたプロモーション強化
- 新たな顧客獲得に向けたセールスの強化  
(首都圏、アジア)

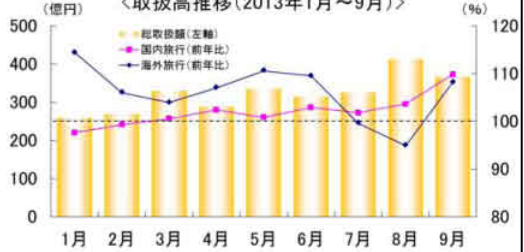
＜ホテル各社合計の客室稼働率推移＞



## 旅行業(日本旅行)

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

＜取扱高推移(2013年1月～9月)＞



## 新たな事業分野へのチャレンジ

- 創造本部へのビジネスプロデュースグループ設置  
・新規事業案件の対外窓口、当社グループ内の事業開発推進
- リハビリ特化型ディサービス施設「ボシブル」  
・広島:2013年6月開業、三原:8月開業
- 駅直結型カーシェアリング「レール&カーシェア」  
・主要10駅にて開業:2013年4月、広島・岡山:10月(目標:100箇所)
- 太陽光発電事業(山口県厚狭地区:2014年度冬頃稼働予定)



＜ボシブル三原＞



＜太陽光発電事業＞

# 設備投資計画(連結)

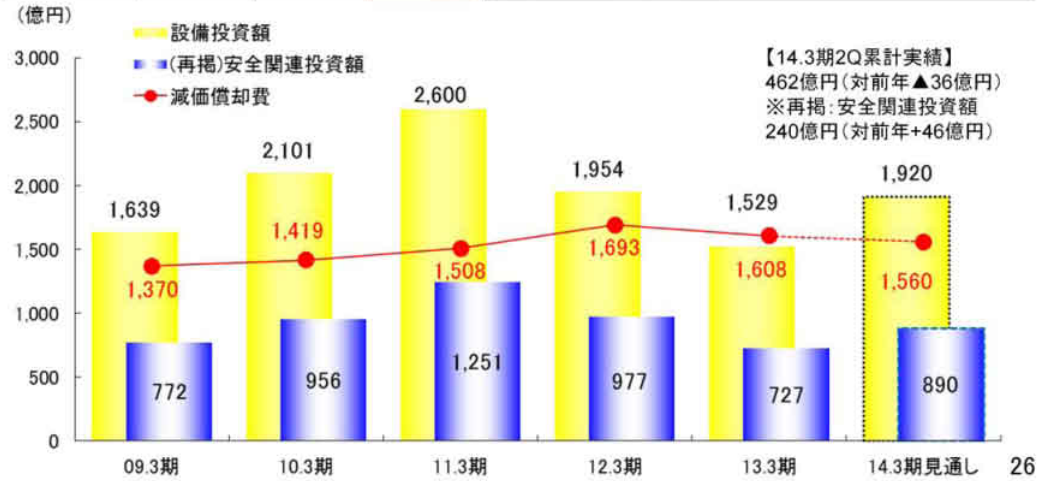


【前中計実績と現中計】 (単位: 億円)

	前計画		現計画
	見込み	実績	
連結	9,800	9,824	9,200
単体	7,800	7,780	8,000
(安全投資)	4,600	4,683	4,700

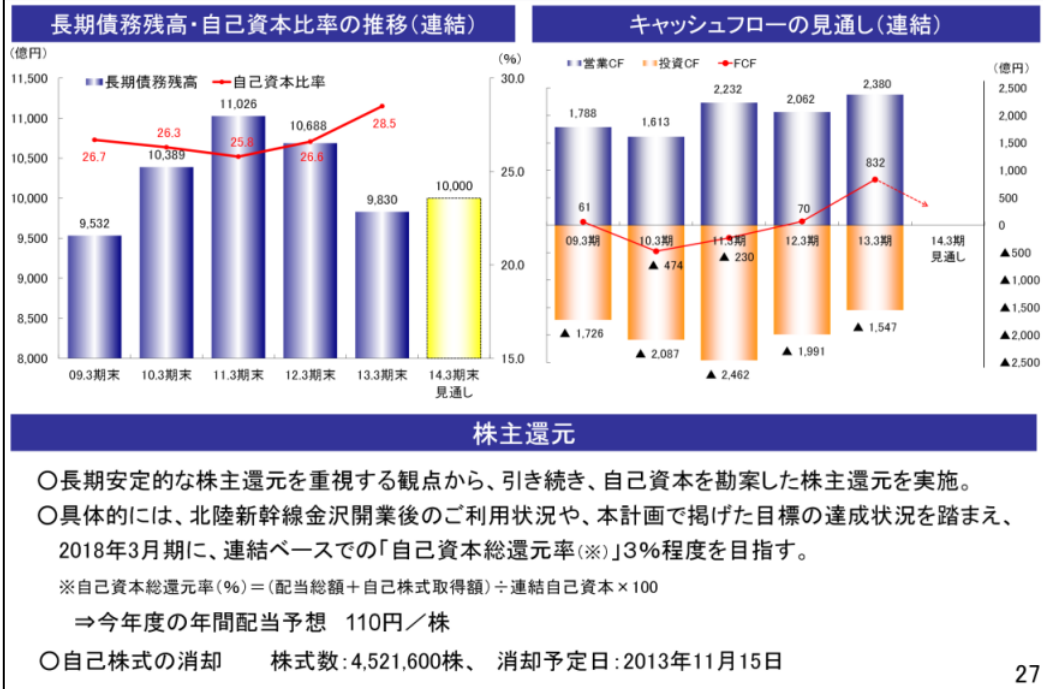
2014年3月期の主な設備投資案件

<成長投資その他>	<安全関連投資>
○北陸新幹線関連	○山陽新幹線ATC取替
○新駅設置、駅改良	○地震・津波対策
○大阪駅開発プロジェクト	○N700A投入
○太陽光発電事業	○新保安システム
○自動改札システム更新	



- 次に、26ページをご覧ください。
- 山陽新幹線のATC取り替えや地震・津波対策等の安全関連投資に加え、いよいよ北陸新幹線関連投資が本格化するため、連結設備投資額は1,920億円を計画しており、上期実績は462億円でした。
- 引き続き、投資件名については一つひとつ効果を見極めつつ、計画的に実施し、全体的な資産の効率性(ROA)を確保してまいります。
- また、成長に資する投資についても色々な観点で検討し、可能性あるものは、ぜひ追加して実施していく考えです。

# 財務・キャッシュフローの状況と株主還元



- 次に、27ページをご覧ください。
- 先ほど申し上げたように、今年度は設備投資が再び増加すること等から、フリー・キャッシュフローは昨年度と比べて大きく減少する見通しです。
- 株主還元につきましては、中期経営計画に掲げた方針に基づき、こうしたフリー・キャッシュフローの状況を踏まえつつ、今年度は、昨年度と同じ1株あたり年間110円の配当を予定しております。
- また、今回、2008年度に取得した自己株式452万株強を消却することといたしました。
- 自己株式については、安全性や競争力の向上につながるような資本提携があれば活用していきたいと考えてきましたが、保有期間が5年を経過したため、基本方針に則って、この度消却いたしました。
- 私からのご説明は以上です。

## 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、2013年11月1日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2013年11月1日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。
- なお、2005年4月25日に発生させた福知山線列車事故に関する今後の補償費用等については、現時点で金額等を合理的に見積もることが困難なことから、本スライドの見通しには含まれておりません。

当資料は、弊社ホームページでご覧いただけます。

JR西日本ホームページ「IR情報」 <http://www.westjr.co.jp/company/ir/>