

2014年3月期決算説明会



2014年3月期の実績と今後の取り組みについて



2014年5月2日
西日本旅客鉄道株式会社

I . 2014年3月期の実績と 2015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、4月30日に公表いたしました2014年3月期決算と2015年3月期の見通しについて、簡単に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 通期実績 A	2014年3月期 通期実績 B	対前年		2015年3月期 通期予想 C	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A		増減 C-B	比率(%) C/B
【連結】							
営業収益	12,989	13,310	+321	102.5	13,195	▲ 115	99.1
営業利益	1,294	1,345	+50	103.9	1,175	▲ 170	87.3
経常利益	1,046	1,129	+82	107.9	985	▲ 144	87.2
当期純利益	601	656	+54	109.0	585	▲ 71	89.1
【単体】							
営業収益	8,685	8,736	+51	100.6	8,745	+8	100.1
運輸収入	7,691	7,806	+114	101.5	7,815	+8	100.1
営業費用	7,661	7,718	+56	100.7	7,795	+76	101.0
人件費	2,333	2,354	+20	100.9	2,330	▲ 24	98.9
物件費	3,427	3,516	+88	102.6	3,690	+173	104.9
動力費	371	431	+59	116.1	465	+33	107.9
修繕費	1,365	1,390	+24	101.8	1,465	+74	105.4
業務費	1,691	1,695	+4	100.3	1,760	+64	103.8
減価償却費	1,347	1,293	▲ 53	96.0	1,270	▲ 23	98.2
営業利益	1,023	1,017	▲ 5	99.5	950	▲ 67	93.3
経常利益	775	799	+24	103.1	750	▲ 49	93.8
当期純利益	419	486	+67	116.1	430	▲ 56	88.3

2

- まず2ページをご覧ください。昨年度の実績と今年度見通しの概要をお示ししております。
- 昨年度は、景気の回復もあり単体の運輸収入が好調に推移したほか、グループ会社でも不動産業や、その他事業の工事業などの収入が好調であったことなどから、営業収益は連結・単体とも前年を上回りました。また、営業利益は、単体では電気代の高騰もあり物件費の増によりわずかに減益となったものの、流通業でコスト削減に取り組んだことなどにより、連結では増益となりました。
- 連結営業収益・連結経常利益・連結当期純利益は、平成5年度の連結決算開示以来、過去最高となりました。また、運輸収入の実績は7,806億円と概ねリーマンショック前の水準に戻りました。単体の当期純利益は、会社発足以来、過去最高となりました。
- 今年度の業績予想は大変厳しく、単体では北陸新幹線金沢開業準備など費用が先行することや、連結では流通業や不動産業において工事支障等もあり減収を見込んでいることなどから、連結営業収益が対前年▲115億円減少の1兆3,195億円、連結営業利益については、対前年▲170億円減少の1,175億円と、大幅な減収・減益の計画です。

単体損益計算書



(単位:億円)

	2013年3月期 通期実績 A	2014年3月期		対前年		対予想 増減 C-B
		通期予想 (1/30公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	8,685	8,695	8,736	+51	100.6	+41
運輸収入	7,691	7,780	7,806	+114	101.5	+26
その他収入	993	915	930	▲ 63	93.6	+15
営業費用	7,661	7,705	7,718	+56	100.7	+13
人件費	2,333	2,350	2,354	+20	100.9	+4
物件費	3,427	3,495	3,516	+88	102.6	+21
動力費	371	430	431	+59	116.1	+1
修繕費	1,365	1,395	1,390	+24	101.8	▲ 4
業務費	1,691	1,670	1,695	+4	100.3	+25
線路使用料等	234	235	236	+1	100.6	+1
租税公課	317	315	316	▲ 0	99.8	+1
減価償却費	1,347	1,310	1,293	▲ 53	96.0	▲ 16
営業利益	1,023	990	1,017	▲ 5	99.5	+27
営業外損益	▲ 247	▲ 230	▲ 217	+29	87.9	+12
営業外収益	64	62	65	+1	—	+3
営業外費用	311	292	283	▲ 28	—	▲ 8
経常利益	775	760	799	+24	103.1	+39
特別損益	1	▲ 10	12	+10	—	+22
特別利益	399	—	238	▲ 161	—	—
特別損失	397	—	226	▲ 171	—	—
当期純利益	419	460	486	+67	116.1	+26

3

- それでは、単体の決算について3ページをご覧ください。
- 運輸収入が対前年+114億円増加しました。そのため、利益には殆ど影響のない会社間清算が減少したものの、営業収益は対前年+51億円の増収となりました。
- 一方、電気料金値上げや修繕費の増加等により営業費用が対前年+56億円増加したことから、営業利益は対前年▲5億円の減益となりました。

運輸収入の主な増減要因



(単位: 億円)

		2014年3月期 通期実績			
		運輸収入	対前年	主な増減要因	
新幹線	3,644	+74 (102.1%)	基礎トレンド(101.4%)	+50	
			曜日配列(9月3連休/年末年始)	+10	
			インバウンド	+9	
			増税前土休日好調(4Q)	+10	
			競合要因等	▲11	
等					
在来線	近畿圏*	2,921	+31 (101.1%)	基礎トレンド(100.7%)	+19
				曜日配列(9月3連休/年末年始)	+2
	その他*	1,239	+8 (100.7%)	グランフロント大阪	+10
				等	
在来線計		4,161	+40 (101.0%)		
運輸収入計		7,806	+114 (101.5%)		

※荷物収入は金額些少のため省略

* 在来線運輸収入については、近畿圏とその他に配分する方法を見直しております。

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。
- 昨年度の運輸収入は、景気回復を受けて全体的に収入が持ち上がったことや、お客様のご利用が多い夏季・年末年始などの期間のご利用が好調であったことなどから、対前年+114 億円増加の7,806億円となりました。
- 新幹線については、若干、航空機の増便などの影響を受けたものの、ダイヤ改正や「スーパー早特きっぷ」などの企画切符で対抗し、ネットでは▲11億円程度の減収に留まったとみています。
- 近畿圏については、堅調なレジャー需要や、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等を背景に、好調に推移しました。

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)					
	通期実績(4/1~3/31)			4Q実績(1/1~3/31)			通期実績(4/1~3/31)			4Q実績(1/1~3/31)		
	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	7,691	7,806	+14 101.5%	1,860	1,908	+47 102.6%	54,769	55,894	+1,124 102.1%	12,986	13,733	+747 105.8%
新幹線	3,570	3,644	+74 102.1%	846	875	+29 103.5%	17,171	17,617	+446 102.6%	4,020	4,206	+186 104.6%
定期	90	93	+2 102.6%	22	23	+1 106.8%	736	762	+26 103.6%	177	200	+23 113.0%
定期外	3,479	3,551	+71 102.1%	824	852	+27 103.4%	16,434	16,854	+419 102.6%	3,842	4,005	+163 104.2%
在来線	4,120	4,161	+40 101.0%	1,014	1,032	+18 101.8%	37,598	38,276	+678 101.8%	8,965	9,527	+561 106.3%
定期	1,402	1,410	+8 100.6%	334	338	+3 101.1%	22,728	23,157	+428 101.9%	5,277	5,726	+449 108.5%
定期外	2,718	2,750	+32 101.2%	679	694	+14 102.2%	14,869	15,119	+249 101.7%	3,688	3,801	+112 103.1%
近畿圏	2,889	2,921	+31 101.1%	710	723	+12 101.8%	28,490	29,012	+522 101.8%	6,808	7,233	+425 106.3%
定期	1,132	1,138	+5 100.5%	271	273	+1 100.6%	18,398	18,724	+325 101.8%	4,308	4,643	+335 107.8%
定期外	1,757	1,783	+25 101.5%	439	450	+11 102.5%	10,091	10,288	+197 102.0%	2,499	2,590	+90 103.6%
その他	1,230	1,239	+8 100.7%	303	309	+5 101.9%	9,108	9,264	+155 101.7%	2,157	2,294	+136 106.3%
定期	269	271	+2 100.9%	63	65	+1 103.1%	4,330	4,433	+103 102.4%	969	1,083	+114 111.8%
定期外	961	967	+6 100.7%	240	243	+3 101.6%	4,778	4,830	+51 101.1%	1,188	1,211	+22 101.9%

* 運輸収入の内訳については一定の前提により配分しておりますが、より実態に即するため、在来線定期外収入(近畿圏とその他)の配分方法を見直しております。
上表に記載の数値は、昨年度実績を含め全て新たな配分方法で算出したものです。

単体営業費用の主な増減要因



(単位: 億円)

科目	2014年3月期通期実績		主な増減要因
		対前年	
人件費	2,354	+20 (100.9%)	・健康保険・厚生年金保険料率変更+13 等
動力費	431	+59 (116.1%)	・電気料金値上げ・燃料価格上昇等+57 等
修繕費	1,390	+24 (101.8%)	・業務波動による増 等
業務費	1,695	+4 (100.3%)	・会社間清算減▲57 ・電気料金値上げ・燃料価格上昇等+9 ・発売手数料増+8 ・システム関連経費増+7 等
線路使用料等	236	+1 (100.6%)	
租税公課	316	▲0 (99.8%)	
減価償却費	1,293	▲53 (96.0%)	・償却進捗 等
営業費用計	7,718	+56 (100.7%)	

6

- 次に単体の営業費用について、6ページをご覧ください。
- 減価償却費の減などはあったものの、人件費については、保険料率の変更などにより、対前年+20億円増加しました。また、懸念していた電気料金値上げ等により、動力費が対前年+59億円増加しました。その他、修繕費についても、業務波動により対前年+24億円増加しました。
- その結果、営業費用全体では、対前年+56億円増加しました。

連結損益計算書



(単位: 億円)

	2013年3月期 通期実績 A	2014年3月期		対前年		対予想 増減 C-B
		通期予想 (1/30公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	12,989	13,160	13,310	+321	102.5	+150
営業費用	11,694	11,860	11,964	+270	102.3	+104
営業利益	1,294	1,300	1,345	+50	103.9	+45
営業外損益	▲ 248	▲ 230	▲ 216	+31	87.1	+13
営業外収益	68	72	77	+9	-	+5
営業外費用	316	302	294	▲ 22	-	▲ 7
経常利益	1,046	1,070	1,129	+82	107.9	+59
特別損益	▲ 49	▲ 40	▲ 12	+37	-	+27
特別利益	415	-	263	▲ 152	-	-
特別損失	465	-	276	▲ 189	-	-
当期純利益	601	605	656	+54	109.0	+51
包括利益	550	-	679	+128	123.4	-

7

- 次に連結決算について7ページをご覧ください。
- 営業収益は対前年+321億円増加の1兆3,310億円、営業費用は対前年+270億円増加の1兆1,964億円、営業利益は対前年+50億円増加の1,345億円となりました。

セグメント情報



(単位:億円)

	2013年3月期 通期実績 A	2014年3月期		対前年		対予想 増減 C-B
		通期予想 (1/30公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益*1	12,989	13,160	13,310	+321	102.5	+150
運輸業	8,449	8,470	8,513	+64	100.8	+43
流通業	2,346	2,364	2,401	+54	102.3	+37
物販・飲食	1,344	1,336	1,351	+7	100.6	+15
百貨店	935	940	945	+10	101.1	+5
不動産業	909	1,038	1,022	+113	112.5	▲15
ショッピングセンター	550	527	535	▲15	97.1	+8
不動産賃貸・販売*3	342	494	471	+128	137.4	▲22
【分譲事業】	【69】	【218】	【191】			
その他	1,284	1,288	1,371	+87	106.8	+83
ホテル	330	331	334	+3	101.2	+3
旅行	388	410	415	+26	106.8	+5
営業利益*2	1,294	1,300	1,345	+50	103.9	+45
運輸業	901	877	910	+9	101.0	+33
流通業	▲4	31	44	+49	-	+13
物販・飲食	33	-	39	+5	117.6	-
百貨店	▲40	-	2	+43	-	-
不動産業	280	277	277	▲2	99.2	+0
ショッピングセンター	87	-	79	▲8	90.5	-
不動産賃貸・販売	81	-	103	+22	127.2	-
その他	123	119	118	▲4	96.0	▲0
ホテル	23	-	20	▲3	86.5	-
旅行	7	-	8	+0	109.5	-

*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(外部売上高)(再掲)です。

8

- 次に8ページではセグメント別の実績をご説明します。
- まず流通業については、営業収益が対前年+54億円増加しました。大阪駅の駅ナカ商業施設「エキマルシェ大阪」の平年度化の影響や、ビジネスホテル「ヴィアイン」の名古屋での新規開業などが主な要因です。営業損益については、増収に加え、百貨店業において、2012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に取り組んだこと等により、対前年+49億円改善の44億円の営業利益となりました。
- 不動産業については、ショッピングセンターで「ピオレ姫路」を新規開業したほか、消費増税前の駆け込み需要等を捉えた不動産分譲の増収等により、大幅な増収となりました。一方、ショッピングセンターで新規開業に伴う一時的な開業経費の増加や一部工事による支障があったことなどから、利益についてはほぼ前年並みの277億円となりました。
- その他については、ホテル業、旅行業の収入が堅調に推移したほか、工事業における北陸新幹線関連工事の受注増等により、営業収益は対前年+87億円増加の1,371億円となったものの、ホテル業で賃貸物件の賃料の見直しを行ったことなどから、営業利益はほぼ前年並みの118億円となりました。

単体業績予想



(単位:億円)

	2014年3月期 通期実績 A	2015年3月期 通期予想 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	8,736	8,745	+8	100.1
運輸収入	7,806	7,815	+8	100.1
その他収入	930	930	▲0	100.0
営業費用	7,718	7,795	+76	101.0
人件費	2,354	2,330	▲24	98.9
物件費	3,516	3,690	+173	104.9
動力費	431	465	+33	107.9
修繕費	1,390	1,465	+74	105.4
業務費	1,695	1,760	+64	103.8
線路使用料等	236	185	▲51	78.3
租税公課	316	320	+3	101.0
減価償却費	1,293	1,270	▲23	98.2
営業利益	1,017	950	▲67	93.3
営業外損益	▲217	▲200	+17	91.8
営業外収益	65	66	+0	—
営業外費用	283	266	▲17	—
経常利益	799	750	▲49	93.8
特別損益	12	▲85	▲97	—
特別利益	238	—	—	—
特別損失	226	—	—	—
当期純利益	486	430	▲56	88.3

9

- 次に9ページ以降をご覧ください。単体の業績予想についてご説明します。

運輸収入の見通し



(単位: 億円)

	2014年3月期 通期実績	2015年3月期 通期予想	対前年		
			増減	比率(%)	
	A	B	B-A	B/A	
新幹線	3,644	3,659	+14	100.4	
在来線	近畿圏	2,921	2,921	+0	100.0
	その他	1,239	1,233	▲ 5	99.5
	在来線計	4,161	4,155	▲ 5	99.9
運輸収入計	7,806	7,815	+8	100.1	

※荷物収入は金額些少のため省略

10

- 今年度の運輸収入は、消費税増税に伴う景気の減速等も反映して、対前年+8億円増加の7,815億円としております。

単体営業費用の見通し



(単位:億円)

科目	2015年3月期通期見通し	
	対前年	主な増減要因
人件費	2,330 ▲ 24 (98.9%)	・退職手当減 ・健康保険・厚生年金等保険料率変更等
動力費	465 +33 (107.9%)	・北陸新幹線金沢開業準備経費 ・燃料価格上昇・再エネ賦課金等増等
修繕費	1,465 +74 (105.4%)	・北陸新幹線金沢開業準備経費 ・工事単価上昇 ・フリーゲージトレイン試験費増等
業務費	1,760 +64 (103.8%)	・北陸新幹線金沢開業準備経費 ・システム関連経費増 ・燃料価格上昇・再エネ賦課金等増等
線路使用料等	185 ▲ 51 (78.3%)	・湖西線貸借期間終了等
租税公課	320 +3 (101.0%)	・不動産取得税等
減価償却費	1,270 ▲ 23 (98.2%)	・北陸新幹線金沢開業準備経費 ・償却進捗等
営業費用計	7,795 +76 (101.0%)	

11

- 今年度の単体営業費用は、退職給付会計基準の変更等による人件費の減、湖西線の貸借期間終了による線路使用料の減、減価償却費の減など、▲100億円程度の減要素があります。
- 一方で、燃調や再エネ賦課金等の増により電気料金が+30億円程度増加する見込みであることや、修繕費において、労務単価の上昇による工事単価の上昇を見込んでいること、加えて、北陸新幹線金沢開業に向けた先行費用が+66億円増加する見通しを立てております。
- 結果、単体営業費用は対前年+76億円増加する見込みです。単体営業収益は対前年+8億円増加する見通しですので、単体営業利益は対前年▲67億円の減益となる見通しです。

連結業績予想



(単位: 億円)

	2014年3月期 通期実績 A	2015年3月期 通期予想 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	13,310	13,195	▲ 115	99.1
営業費用	11,964	12,020	+55	100.5
営業利益	1,345	1,175	▲ 170	87.3
営業外損益	▲ 216	▲ 190	+26	87.8
営業外収益	77	81	+3	-
営業外費用	294	271	▲ 23	-
経常利益	1,129	985	▲ 144	87.2
特別損益	▲ 12	▲ 90	▲ 77	-
特別利益	263	-	-	-
特別損失	276	-	-	-
当期純利益	656	585	▲ 71	89.1
1株当たり当期純利益(円)	338.98	302.16	-	-

12

- 次に12ページをご覧ください。連結業績予想についてご説明します。
- 営業収益は対前年▲115億円減少、営業費用は対前年+55億円増加、営業利益は対前年▲170億円の減益とみております。
- なお、持分法適用会社であった大鉄工業が自己株式取得を実施したことに伴い、当社の議決権比率が4月24日に51.63%となったため、大鉄工業とその子会社であるJR西日本ビルトを、今年度より連結対象子会社といたします。この影響として、営業収益で対前年+375億円、営業利益で対前年+5億円、負ののれん発生益を70億円程度見込んでいます。これを織り込んだ上で、連結業績予想は減収減益の計画となっております。

連結業績予想(セグメント別)



(単位:億円)

	2014年3月期 通期実績 A	2015年3月期 通期予想 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益 ^{*1}	13,310	13,195	▲ 115	99.1
運輸業	8,513	8,528	+14	100.2
流通業	2,401	2,143	▲ 258	89.2
物販・飲食	1,351	1,298	▲ 53	96.0
百貨店	945	760	▲ 185	80.4
不動産業	1,022	892	▲ 130	87.2
ショッピングセンター	535	500	▲ 35	93.4
不動産賃貸・販売 ^{*2}	471	375	▲ 96	79.6
【分譲事業】	【191】	【81】		
その他	1,371	1,632	+260	119.0
ホテル	334	341	+6	102.0
旅行	415	418	+2	100.6
営業利益	1,345	1,175	▲ 170	87.3
運輸業	910	838	▲ 72	92.1
流通業	44	10	▲ 34	22.6
不動産業	277	237	▲ 40	85.3
その他	118	95	▲ 23	80.1

^{*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} 【 】は分譲売上(外部売上高)(再掲)です。

13

- 次に13ページをご覧ください。セグメント別の見直しをご説明いたします。
- 流通業については、JR大阪三越伊勢丹の再生に伴い夏頃から改装工事に着手することによる百貨店業の売上減少に加え、新大阪駅や広島駅等での駅改良に伴う支障の影響による物販飲食業の減少を見込んでいること等から、営業収益は対前年▲258億円減少の2,143億円、営業利益は対前年▲34億円の減少となる見通しです。
- 不動産業については、マンション分譲で消費増税前の駆け込みの反動減を見ており、昨年度の収益は191億円でしたが、今年度の収益は▲110億円減少の81億円と計画しております。加えて、新大阪駅等のショッピングセンターのリニューアル工事の影響等もあり、営業収益は対前年▲130億円減少、営業利益は対前年▲40億円減少となる見通しです。
- その他については、大鉄工業等の新規連結があり営業収益は増加するものの、既存の工事業において北陸新幹線関係の工事がほぼ終了したこと等から、営業利益については対前年▲23億円の減益となる見通しです。
- 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 期末 B	増減 B-A
資産	26,137	26,878	+741
負債	18,455	18,805	+349
純資産	7,681	8,073	+392
長期債務残高	9,830	9,807	▲23
【長期債務平均金利(%)】	【2.84】	【2.63】	【▲0.21】
新幹線債務	2,442	2,051	▲390
【新幹線債務平均金利(%)】	【5.69】	【5.85】	【+0.16】
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	29.2	+0.6
1株当たり純資産(円)	3,850.82	4,048.31	+197.49

	2013年3月期 通期実績 A	2014年3月期 通期実績 B	対前年増減 B-A
営業活動によるキャッシュフロー	2,380	2,377	▲2
投資活動によるキャッシュフロー	▲1,547	▲1,653	▲106
フリーキャッシュフロー	832	723	▲108
財務活動によるキャッシュフロー	▲852	▲478	+374
現金及び現金同等物の増減	▲19	245	+265
現金及び現金同等物の期末残高	483	729	+245

諸元表



(単位:人、億円)

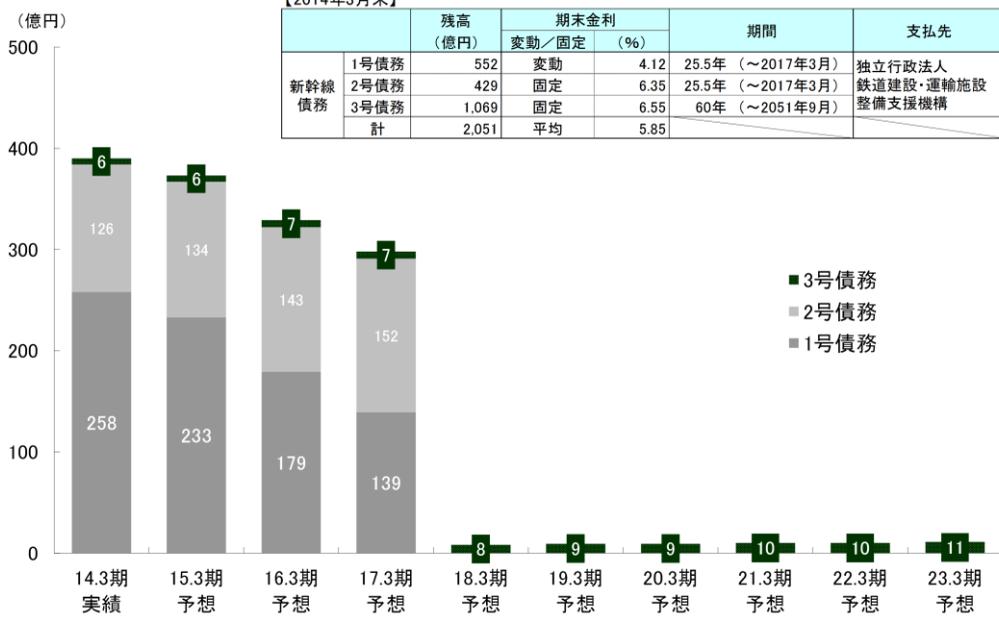
	2013年3月期 通期実績	2014年3月期 通期実績	2015年3月期 通期予想
連結ROA (%)	4.9	5.1	4.3
連結ROE (%)	8.3	8.6	7.5
連結EBITDA*1	2,903	2,884	2,695
連結減価償却費	1,608	1,539	1,520
連結設備投資(自己資金)	1,529	1,667	2,240
単体設備投資(自己資金)	1,248	1,445	1,880
安全関連投資	727	893	900
1株当たり配当金(円)	110	115	120

*1 EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

	2013年3月期 通期実績		2014年3月期 通期実績		2015年3月期 通期予想	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体
期末従業員数(就業人員)	45,326	26,889	46,006	27,300	-	-
金融収支	▲ 300	▲ 289	▲ 275	▲ 263	▲ 255	▲ 245
受取利息・配当金	3	13	5	14	5	14
支払利息	304	303	280	278	260	260

15

新幹線債務償還計画



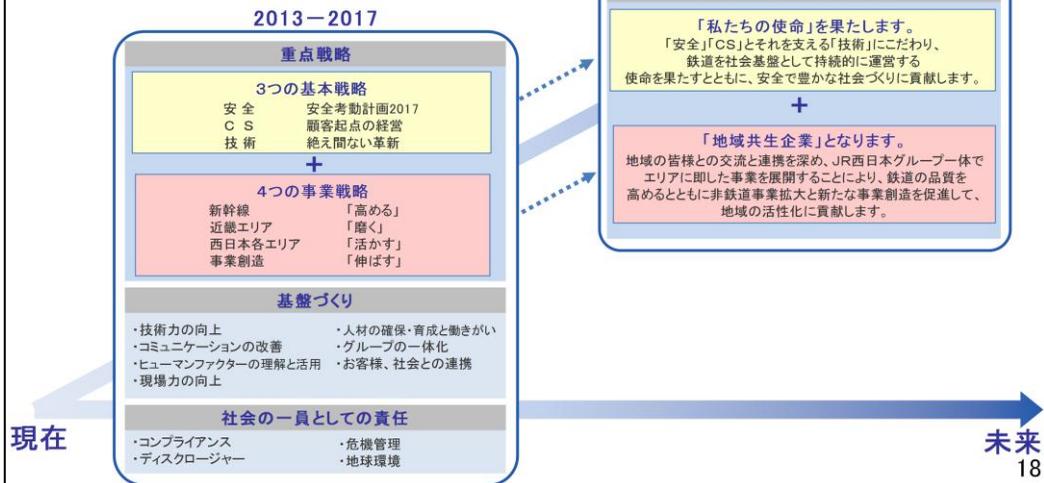
Ⅱ. 今後の取り組みについて

- 社長の真鍋でございます。
- 私からは、昨年度の振り返りと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



- 18ページからご説明させていただきます。
- 昨年お示しました「JR西日本グループ中期経営計画2017」です。
- 中期的に目指すありたい姿や経営目標をお示ししていますが、これまでのところ、まずは堅調なスタートが切れたものと考えています。重点戦略の実行に着手し、事業創造では、エリア外への進出や新規事業への取り組みが徐々に進みはじめるなど、計画した各種の施策が着実に進捗、あるいは具体化しています。

2014年3月期の実績と2015年3月期の見通し



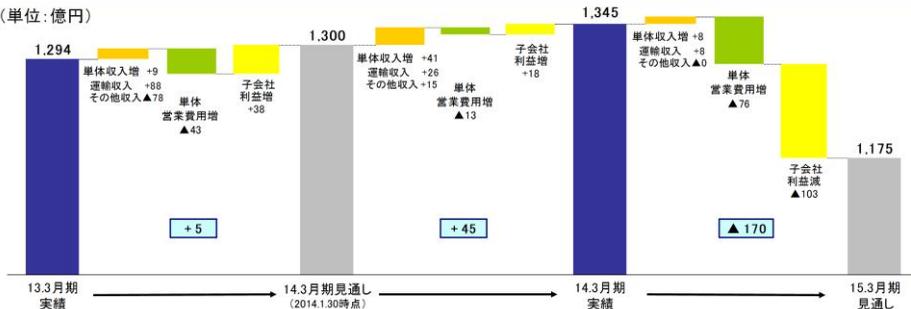
連結業績の実績と見通し

(単位:億円)

	2014年3月期実績		2015年3月期見通し	
		対前年		対前年
営業収益	13,310	+321 (102.5%)	13,195	▲115 (99.1%)
営業費用	11,964	+270 (102.3%)	12,020	+55 (100.5%)
営業利益	1,345	+50 (103.9%)	1,175	▲170 (87.3%)
経常利益	1,129	+82 (107.9%)	985	▲144 (87.2%)
当期純利益	656	+54 (109.0%)	585	▲71 (89.1%)

連結営業利益の増減

(単位:億円)



19

- 19ページをご覧ください。昨年度の振り返りです。先ほど財務部長がご説明したとおりですが、電気料金の高騰や修繕費の増加等を踏まえ、年度初には連結では増収減益の計画を立ててスタートしました。結果として、景気の追い風やGFO・ハルカスといった大型商業施設の開業を背景に、様々な施策を実施したことが効を奏し、鉄道のご利用が大きく伸びたことなどから、連結ベースで増収増益の決算となりました。営業収益及び当期純利益については、会社発足以来最高となりました。
- 一転しまして、今年度は、運輸業をはじめ全てのセグメントで、大幅な減益を見込んでいます。

営業収益・営業費用の主な増減要因



鉄道事業の営業費用の増減要因

(単位:億円)

	2015年3月期営業費用見通し	
	対前年増減	主な増減要因
当 社	+76	北陸新幹線金沢開業準備経費+66、燃料価格上昇・再エネ賦課金等増+33、工事単価上昇+32、湖西線貸借期間終了▲52等

非鉄道事業の営業収益の増減要因

(単位:億円)

	2015年3月期営業収益(外部売上高)見通し	
	対前年増減	主な増減要因
流 通 業	▲258	百貨店業▲185 (JR大阪三越伊勢丹▲175(ノースゲートビルディング西館改装工事による減)等) 物販・飲食業▲53(駅改良に伴うリニューアル工事(新大阪、広島、金沢等)による減等)
不 動 産 業	▲130	不動産賃貸・販売業▲96(分譲収入減▲110等) ショッピングセンター業▲35(リニューアル工事(新大阪、金沢等)による減等)
そ の 他	+260	工事業+246(大鉄工業等の新規連結+375、北陸新幹線関連工事の減等)

20

- 20ページに主な点をまとめていますように、北陸新幹線の金沢開業準備コストやノースゲートビルディング西館の再生等によりコストが先行する年です。また、不動産分譲の反動減や新大阪駅などのショッピングセンターのリニューアルが続くことから、工事業で大鉄工業等の連結化はあるものの、厳しい業績予想となっています。

2015年3月期の取り組みの方向性



当社を取り巻く環境

- 市場: 人口減少・高齢化、工事費等上昇、景況感改善、消費増税、観光・訪日客増加
- 競合: 航空機(LCC等の新路線就航、既存路線の増便等)
- 自社: 死亡労災発生、2015年春北陸新幹線金沢開業、NGB 西館再生(※)、SCリニューアル等
※NGB:「OSAKA STATION CITY」ノースゲートビルディング

今年度の取り組み方針

中期経営計画・安全考動計画2年目として着実に安全性向上を図るとともに、北陸新幹線金沢開業やNGB西館再生など中長期的発展に向けた基盤整備にしっかり取り組む

3つの基本戦略(安全、CS、技術)・・・とりわけ安全は経営の最重要課題

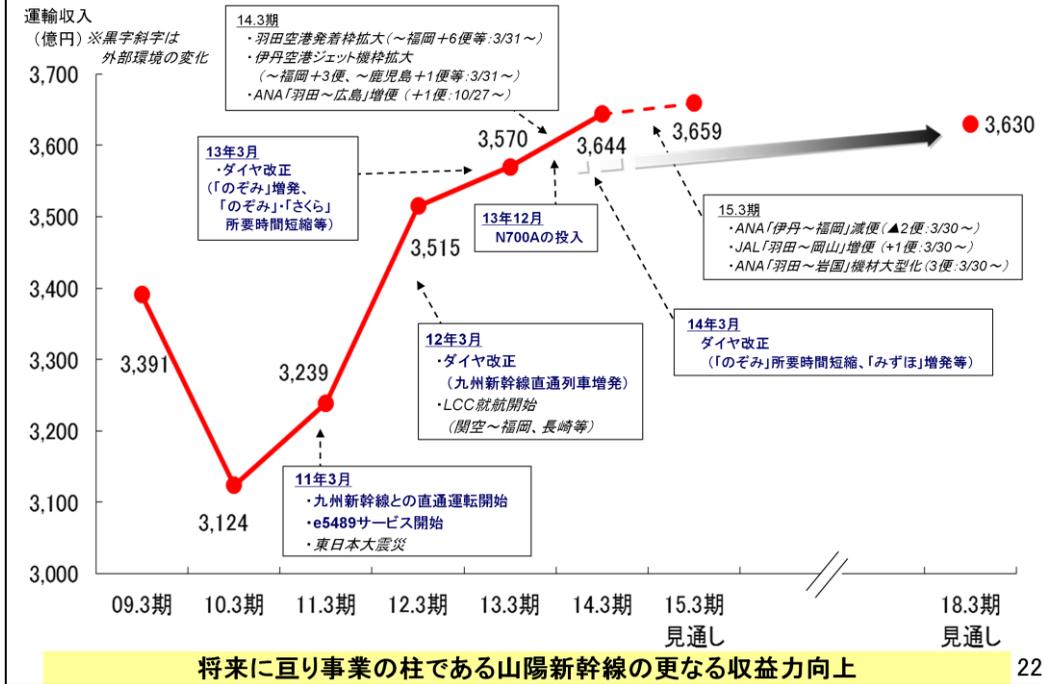
- ・「0, 0」「3, 4, 5」目標達成に向けた取り組みを推進(昇降式ホーム柵試験等)
- ・死亡労災発生も踏まえたリスクアセスメント等の取り組み強化
- ・耐震補強等の安全投資の着実な実行
- ・増大する自然災害への対策の強化

4つの事業戦略(新幹線、近畿エリア、西日本エリア、事業創造) p22～32

21

- しかし、21ページにもあるように、厳しい経営環境ではありますが、2014年度は2015年度以降の中長期的な成長を果たしていくための重要な基盤整備の年と位置づけられると考えています。安全性向上や北陸新幹線の開業効果最大化などを、中計で定めた各戦略と共に、到達目標の達成に向け、しっかりと取り組んでいくキーポイントの年度となると考えています。

新幹線～高める～①（山陽新幹線）



- 次に、山陽新幹線について22ページをご覧ください。今後の取組みについてご説明します。
- 昨年度の新幹線収入は3,644億円と過去最高を更新しました。景気の追い風を受けたことありますが、航空機の増便やLCCの攻勢に対して、ダイヤ改正や価格政策として「スーパー早特」発売など新幹線の競争力向上策を適切に打つことができたと考えています。また、シニア世代やインバウンドの需要拡大に取り組んだことなどにより、概ね航空機の影響を打ち消していると認識しています。
- 今年度の運輸収入は、消費増税の影響もあり、また若干の経済成長率の鈍化が予想されているほか、連休の減などありますが、競争力の更なる向上や旅行需要の喚起などを効果的に展開し、過去最高を更新する3,659億円を目指す考えです。

新幹線～高める～②（山陽新幹線）



競争力の向上

○安全性・快適性の向上

- ・N700Aの投入(2013年12月)、N700系16編成改造(～2015年度)
- ・500系「こだま」指定席の4列シート化(8編成)
- ・携帯電話不感地対策:2014年内に新岩国～徳山間を完了予定(現在は新大阪～新岩国)



東海道山陽新幹線
N700A

○速達性・フリークエンシーの向上(2014年3月ダイヤ改正)

【対首都圏】・広島駅での「のぞみ」運転間隔を概ね20分間隔化(昼間時間帯)

「のぞみ」・「こだま」の乗換時間の短縮

- ・「のぞみ」徳山停車増
- ・一部「のぞみ」東京～広島・博多間の所要時間を3分程度短縮

【対九州】・「みずほ」増発及び姫路駅新規停車

- ・「さくら」新山口停車増



九州直通新幹線
みずほ・さくら

○利便性の高いネット予約の会員拡大

- ・J-WESTカード(エクスプレス)初年度年会費無料キャンペーン、「山陽～首都圏」ポイント還元キャンペーン
- ・エクスプレス予約のポイントを活用したビジネス需要の囲い込み

○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」継続設定 : 新大阪・新神戸～小倉、博多、熊本、鹿児島中央、長崎
- ・J-WESTネット会員専用商品設定による会員の囲い込み
- ・きめ細かな席数管理によるイールドマネジメント



23

- 23ページには、航空機との競合を意識した、新幹線の競争力強化の取り組みを掲げています。
- まず、新幹線の安全性・快適性の向上については、新しい車種のN700Aの機能を反映するための既存のN700系の改造工事や携帯不感地対策など、引き続き着実に取り組んでいきます。
- また、今年3月のダイヤ改正で、対首都圏では、広島や徳山地区を中心に速達性やフリークエンシーの向上を図るとともに、対九州では、「みずほ」の増発や姫路駅新規停車などを実施しました。
- そのほか、LCCをはじめとした航空機との競合と新たな需要喚起を意識し、昨年度に引き続き「スーパー早特きっぷ」を阪神～九州で設定しています。大阪～博多間については、昨年度のご利用が5%程度増加していますが、単価減を上回る新規需要を創出できたものと考えています。
- 今後は、これまでの発売実績を基に、曜日や時間帯、列車種別に応じたきめ細やかな席数管理を行うほか、売れ行きに応じた席数変更にも取り組み、イールドマネジメントによる収入の最大化を図っていきたいと考えています。

新幹線～高める～③（山陽新幹線）



観光需要の喚起

○商品設定

- ・「スーパー早特きっぷ」新規設定：岡山・広島～熊本・鹿児島
- 新規需要の創出、J-WESTネット会員専用商品設定による会員の囲い込み

○地域と一体となった観光振興の推進

- ・観光キャンペーン展開（「リメンバー九州」、「和歌山デスティネーションキャンペーン」）

○シニア世代に対する観光需要の喚起

- ・「Club DISCOVER WEST」やジパング倶楽部の活用
- 会員特典の訴求強化や会員向け商品の販売促進等によるご利用拡大
- ・シニア世代向け割引切符の販売（「ノリノリきっぷ」）

○インバウンド需要の創出

- ・西日本観光ルートの開発と商品化
- 各地域等と連携した観光ルート整備（「関空 in 金沢」等）
- 訪日旅行のお客様に向けた商品の充実
- 「北陸エリアパス」新設、「山陰・岡山エリアパス」再設定、「関西ワイドエリアパス」継続 等
- ・プロモーション強化
- 台湾向けWEBサイトの新設（2014年4月「JR西日本鐵道悠遊」）
- 韓国、台湾、香港に加え、成長市場である東南アジアでの販売チャネル強化
- ・受入体制の整備
- 電話を利用した多言語通訳サービスの全社拡大（2013年7月）
- 京都駅等、主要駅への外国語案内スタッフの配置拡大（2013年4月）
- 訪日外国人のお客様向け無料公衆無線LANサービスの拡大（2014年5月）



JR西日本鐵道悠遊



公衆無線 LANサービス

24

- 24ページに、新幹線の需要拡大に向けた取り組みについてお示しています。
- まず、先ほどご説明したスーパー早特を、5月から岡山・広島～熊本・鹿児島間で新たに設定し、更なる需要の拡大を図っていきます。
- また、地元と連携した観光キャンペーンをいくつか計画していることに加え、増加しつつあるシニア世代については、昨年引き続き、好評であった「ノリノリきっぷ」を設定しています。60歳以上を含む2名以上からご利用でき、当社エリアの新幹線や特急が3日間乗り放題となる商品で、シニア世代だけでなく、二世帯・三世帯での旅行のきっかけとなることを期待しています。
- さらに、インバウンド需要が増加しているなかで、西日本観光ルートと商品の開発や、東南アジア等での地元エージェントとの連携強化、ニーズの高い無線LANの主要駅での整備拡大など、受入体制の整備に取り組んでいます。

新幹線～高める～④（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 ^{※1})	
所要時間 ^{※2}	金沢～東京:2時間36分(▲71分) 富山～東京:2時間17分(▲54分)	未定
車両等	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

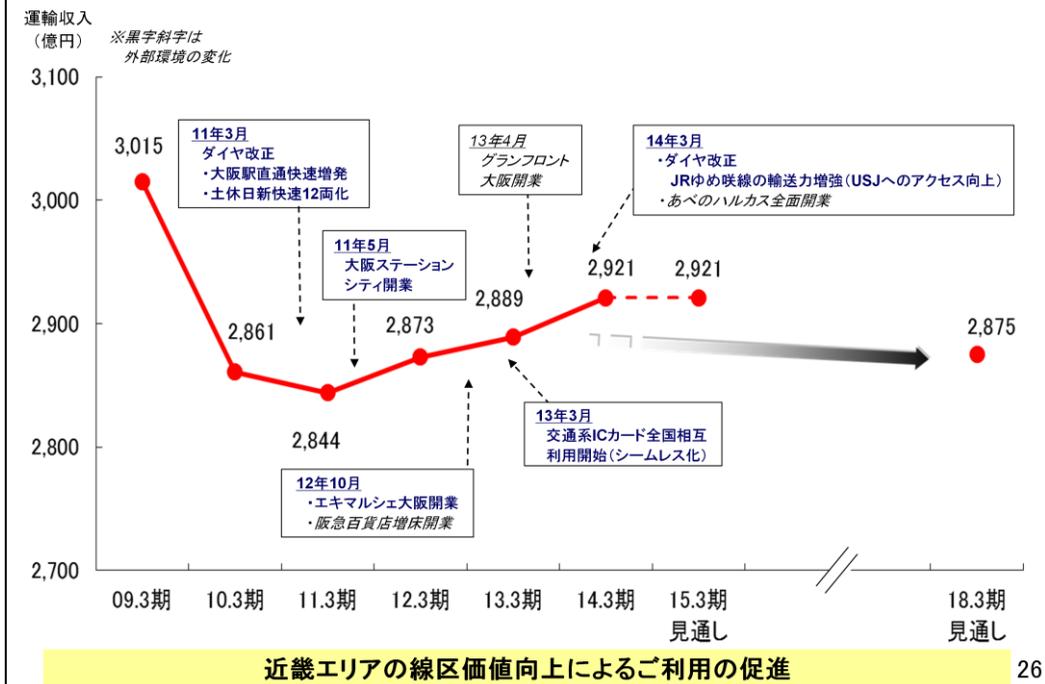
- ・東京～金沢間直通列車(速達タイプ)「かがやき」
- ・東京～金沢間直通列車(停車タイプ)「はくたか」
- ・富山～金沢間運転列車(シャトルタイプ)「つるぎ」
- ・東京～長野間運転列車(現長野新幹線タイプ)「あさま」

○開業効果の最大化

- 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

- 次に25ページですが、今年度末に北陸新幹線の金沢開業が予定されています。
- 先月には北陸新幹線の新型車両W7系の第一編成が白山総合車両所に搬入され、徐々に地元の期待や注目が高まってきているところです。
- 引き続き開業に向けた準備をしっかりと進めるとともに、開業効果を最大化することが重要です。地元自治体や旅行会社と連携した観光素材・ルートの開発や、JR東日本と連携したプロモーションに取り組んでいく考えです。同時に、関西の魅力と北陸の魅力をアピールし、引き続き関西と北陸の相互交流を生み出す努力をしてまいります。

近畿圏～磨く～①



26

- 次に26ページをご覧ください。
- 昨年度の近畿圏収入は、景気の追い風や大型商業施設の開業を背景に、交通系ICカード全国相互利用開始などの施策もあいまって増収を確保しました。
- 今年度の近畿圏の運輸収入は、新幹線と同様、消費増税の影響等もありますが、前年並みを維持する2,921億円を計画しています。

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など街づくりと一体となった駅整備の推進
- ・生活関連サービスの充実(こども園(大津)設置等)

○大阪環状線改造プロジェクト

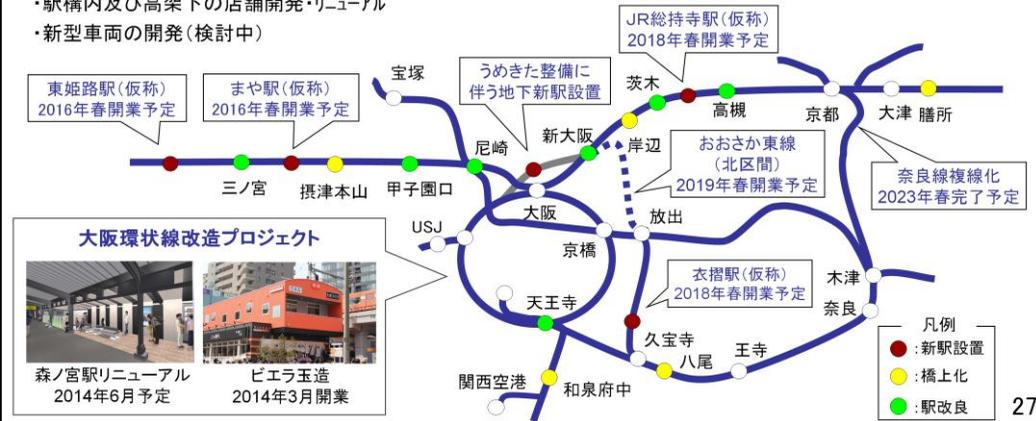
- ・「行ってみたい」「乗ってみたい」線区に改造
- ・安全快適な駅づくり(駅設備、トイレ等の集中リニューアル)
- ・駅構内及び高架下の店舗開発・リニューアル
- ・新型車両の開発(検討中)

○都市型観光の推進

- ・「USJハリー・ポッター」開業を活かしたご利用拡大
- ・「マイ・フェイバリット関西」を軸とした情報発信

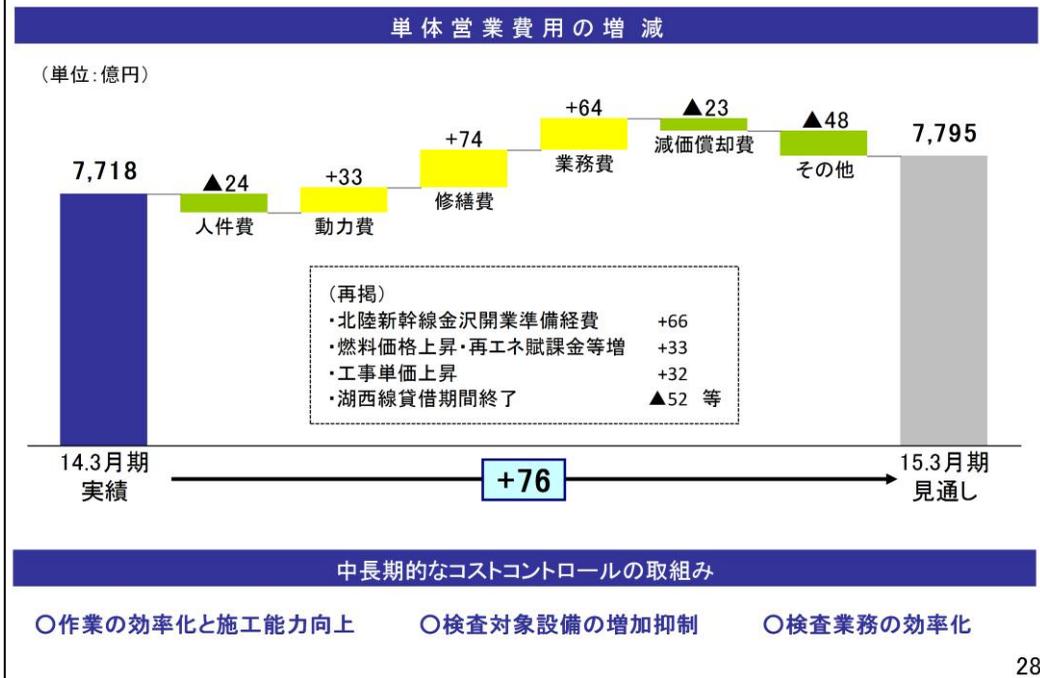
○より便利な鉄道ネットワークの構築

- ・おおさか東線(北区间)やうめきた整備に伴う地下新駅設置の検討
- ・奈良線複線化等の推進



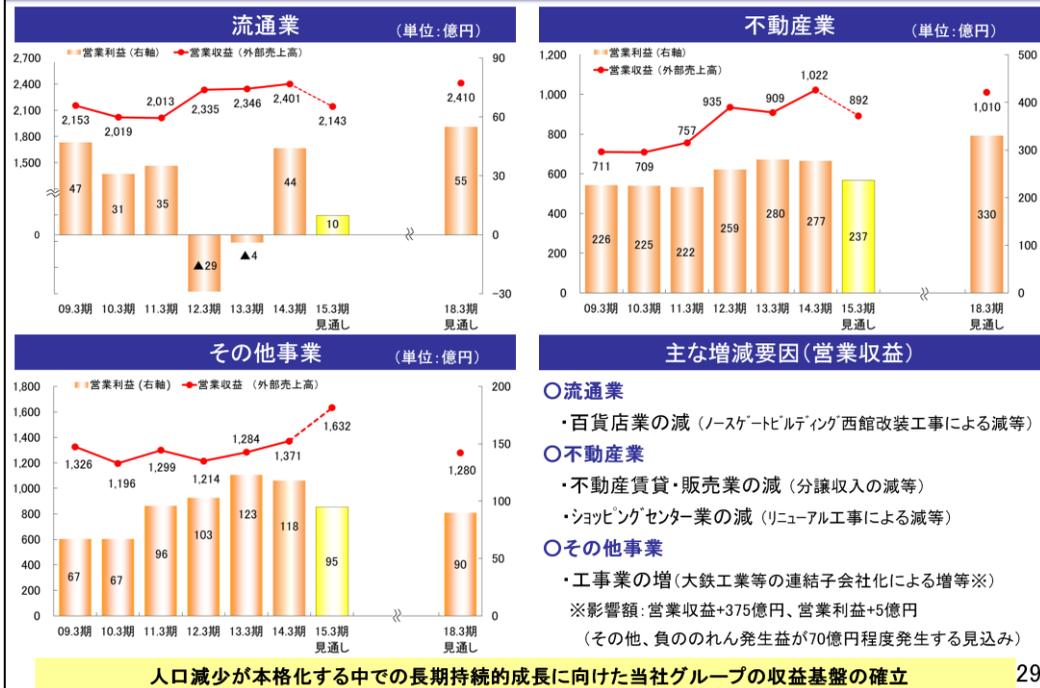
- 27ページにその具体的な内容を示しています。今年度も、安全・安定輸送の取り組みを着実に進めるとともに、大阪環状線改造プロジェクトなどの線区価値の向上策に取り組むほか、7月に開業予定のUSJハリー・ポッターなどのコンテンツを活かしながら都市観光ルートを商品化し、関西の魅力について情報発信を行うことにより、広域からの集客にも努め、鉄道のご利用の維持・拡大を図っていきたいと考えています。

単体営業費用の見通し



- 次に、28ページでは今年度の単体営業費用の見通しと主な増減要因についてお示ししています。
- コスト面において、安全考動計画に基づいて安全性向上には着実に取り組んでいくことは勿論ではありますが、今年度は北陸新幹線開業準備費用の先行、エネルギー関係では燃料調整等による電気代の増加や、修繕費として労務単価の上昇に伴う工事費の増を織り込んだ結果、営業費用全体では大幅に増加する見通しであります。
- こうした中、コスト削減の努力は継続的に行っています。例えば、昨年度には、山陽新幹線の地震対策として工事を行っていますが、「逸脱防止ガード敷設」については運搬車を改良・導入することで、1日当たりの敷設の長さが従来の4倍となるなど作業効率のアップを図っています。
- 短期間に大幅なコスト削減を行うことは簡単ではありませんが、引き続き、安全性の維持・向上を図りつつ、技術開発などにも取り組み、中長期的なコストコントロールの努力を行っていく考えです。

事業創造～伸ばす～①



- 次の29ページからは事業創造の状況です。
- 昨年度は、成長の柱と位置づけた流通業や不動産業といった生活関連サービス事業を中心に、姫路駅でのショッピングセンターのオープン、名古屋地区でのビジネスホテル開業、積極的な分譲販売など、様々な施策展開の結果、流通業、不動産業、其他事業とも増収となりました。
- 今年度は、ノースゲートビルディング西館再生準備や複数の駅ナカやショッピングセンターのリニューアル、また分譲の反動減が重なり、残念ながら非運輸の各セグメントにおいても大きな減益となる見込みです。

事業創造～伸ばす～②（流通業）



物販飲食業

○商品・サービス・運営力強化による質的向上

- ・駅改良に伴う構内店舗リニューアル(広島、尼崎等)
- ・セブン-イレブン・ジャパンとの業務提携
 - 今後、概ね5年間で既存の駅店舗(約500店舗)を提携店舗へリニューアルし、駅の魅力を向上
 - 概ね5年後に、新規出店分も含めて、約200億円の増収効果を見込む



<当面のスケジュール>
2014年6月上旬
京都駅2店舗、岡山駅、
下関駅、博多駅の
提携店舗を開業予定

○沿線外・エリア外への積極展開(ビジネスホテル)

- ・オリックスグループから事業譲受(3店舗)
(浅草、心斎橋長堀通、広島銀山町)
(2014年6月に「ヴィアイン」としてリブランドオープン)
- ・㈱ジェイアール西日本ホテル開発が当該事業に参入し、2店舗(浅草、広島銀山町)を経営・運営
 - ⇒グループの総合力を発揮して、スピーディな事業展開を図る

百貨店業

○「OSAKA STATION CITY」

ノースゲートビルディングの抜本的見直し

- ・話題性の高い専門店と、強みを発揮できる分野に特化した百貨店店舗を融合
 - ⇒これまでにない魅力的な商業施設として刷新



- ・売上目標
ルクアと合わせて約800億円
- ・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
- ・開業時期
2015年春開業予定

30

- しかしながら、30ページにあるように、セブンイレブンとの提携による収益性の向上や、ビジネスホテルを事業譲り受けなどにより更に拡大していくといったように、今後の成長に向けた施策の展開も進めつつあります。ご心配をおかけしているノースゲートビルディング西館の再生についても、大阪エリアでの商業における厳しい競争環境の中で勝ち残っていくために、これまで成功してきたショッピングセンターの強みと百貨店の強みを融合しました、新しい商業施設を作っていきます。この準備のために、夏以降は西館の大半が休業することとなりますが、2015年度以降の成長に向けた休業であり、再生に向けて集中的にしっかりと取り組んでいく考えです。

事業創造～伸ばす～③（不動産業）



不動産販売業	賃貸業												
<p>○住宅分譲事業の推進</p> <p>・新規分譲予定物件(2014年度)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #003366; color: white;"> <th>マンション名</th> <th>所在地</th> <th>引渡時期(予定)</th> <th>総戸数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>摩耶シティNADA EXCEED※</td> <td>神戸市灘区</td> <td>2014年8月</td> <td>130戸</td> </tr> <tr> <td>ジェイグラン千里丘</td> <td>大阪府吹田市</td> <td>2015年3月</td> <td>37戸</td> </tr> </tbody> </table> <p>※他社との共同事業</p> <p style="text-align: center;">＜分譲収入の推移＞</p>	マンション名	所在地	引渡時期(予定)	総戸数	摩耶シティNADA EXCEED※	神戸市灘区	2014年8月	130戸	ジェイグラン千里丘	大阪府吹田市	2015年3月	37戸	<p>○沿線外、エリア外への積極展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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) ・京都市北区での食品スーパー誘致(2014年度秋開業予定) <p>○主要駅周辺事業への参画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) <p>○土地等資産の最大活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「JR金沢駅西第一NKビル」 (オフィスビル、2014年5月竣工予定)
マンション名	所在地	引渡時期(予定)	総戸数										
摩耶シティNADA EXCEED※	神戸市灘区	2014年8月	130戸										
ジェイグラン千里丘	大阪府吹田市	2015年3月	37戸										
ショッピングセンター業													
<p style="text-align: center;">＜SC収入・利益の推移＞</p>													
<p>○新規開発の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線高架下商業施設 富山駅、金沢駅(2015年春開業予定) <p>○リニューアル ※[内はリニューアル工事の着工時期]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「金沢百番街」(2014年夏予定[2014年2月]) ・「メディア新大阪」 (Ⅰ期:2013年12月開業[2013年6月]、Ⅱ期:2014年夏予定[2013年6月]、 Ⅲ期:2015年春[2014年2月]、Ⅳ期:2016年夏予定[2015年春]) ・「ルクア」(2014年秋予定[2014年夏以降順次]) 	31												

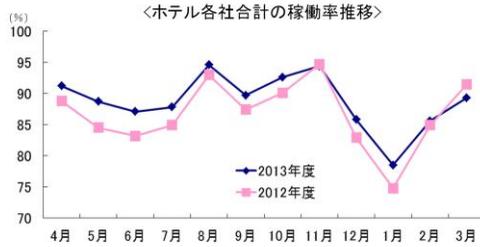
- 31ページの不動産業においても、新大阪や金沢などでリニューアルが進むほか、沿線外への不動産開発の進出など、積極的な施策を続けています。

事業創造～伸ばす～④（その他）



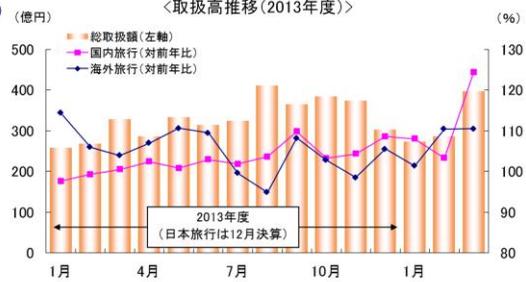
ホテル業

- 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強化（首都圏、アジア）
- ビジネスホテル事業への参入（ヴィアイン浅草、広島銀山町）



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



新たな事業分野へのチャレンジ

- 資産や技術の有効活用等による新たな事業分野への進出

・リハビリデイサービス事業

- ポンブル医科学株式会社の子会社化による事業拡大
- 当社営業エリアでの店舗開発・サービス展開
広島（2013年6月）、三原（2013年8月）、防府（2014年4月）



リハビリデイサービス事業

・農業関連事業

- 株式会社ファーム・アライアンス・マネジメントへの資本参加
- 地域の産業振興につながり、定住に寄与する事業の一つとして農業に本格参入

直近の主なトピックス



鉄道オペレーションのシステムチェンジの推進

○アジア航測株式会社の株式追加取得・業務提携

・連携強化により、更なる安全性の向上やメンテナンスの省力化、防災対策の強化

生活関連サービスの拡大

○セブン-イレブン・ジャパンとの業務提携

・今後、概ね5年間で既存の駅店舗(約500店舗)を提携店舗へリニューアル



セブン-イレブン
Heart-In



ヴィアイン浅草
2014年6月開業予定

○オリックスグループからビジネスホテル事業譲受

・「ホテルヴィアイン」3店舗リブランドオープン(2014年6月)

グループ資産の価値向上

○「OSAKA STATION CITY」ノースゲートビルディングの抜本的見直し

・2015年春、百貨店と専門店の双方の強みを活かした、これまでにない魅力的な商業施設として刷新

資産や技術の有効活用等による新たな事業分野への進出

○リハビリデイサービス事業

・ポシブル医科学株式会社の子会社化による事業拡大



JAPAN
SQUARE

○海外向けインターネット販売事業

・地産品のインターネット販売と情報発信(株式会社ナビバード社と業務提携)

海外向けインターネット販売事業

主要駅周辺事業への参画検討

安全・品質の向上

○神戸地下街株式会社の株式取得

・周辺事業者との連携による三ノ宮エリア活性化への寄与

○大鉄工業株式会社の連結子会社化

・当社の建設工事等における安全・品質の向上を図る

33

○ 33ページをご覧ください。

○ 直近の主なトピックスにつきまして、セブン-イレブン・ジャパンとの提携による駅の魅力向上、ビジネスホテルの事業譲受によるヴィアイン店舗網の14店舗から3店舗追加の17店舗への拡大、加えてポシブル医科学の子会社化による介護事業の拡大といった既存事業の収益性改善やエリア外への拡大、新規事業の種まきなど、将来の成長と持続的経営に資する施策の芽が出てきつつあります。

○ 今後も、出資や業務提携など外部の力も活用しながら、小さなものも含め様々な機会をとらえて、鉄道・非鉄道とも中長期的な視点から安全性向上・収益拡大・運営効率化へ打ち手を積み重ねていきます。

設備投資計画(連結)



中計期間における投資額

(単位:億円)	前中計 (実績)	現中計 (計画)
連結	9,824	9,200
単体	7,780	8,000
(再掲) 安全関連投資	4,683	4,700

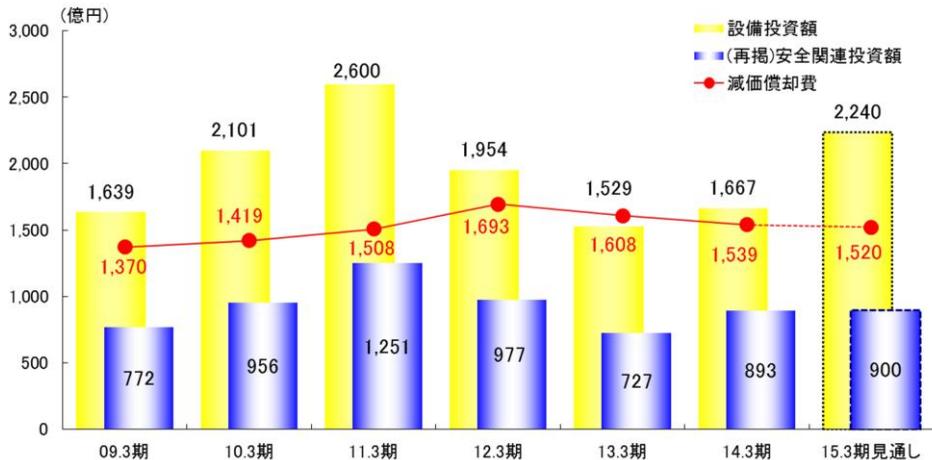
2015年3月期の主な設備投資案件

○成長投資

- ・北陸新幹線関連
- ・新駅設置
- ・ノースゲートビルディング西館
新商業施設開発

○事業の継続的の運営に必要な投資

- ＜安全関連投資＞
- ・山陽新幹線ATC取替
 - ・地震・津波対策
 - ・在来線車両取替
 - ・新保安システム
 - ・バリアフリー
 - ・駅改良



34

- 次に、設備投資の状況について34ページでお示ししています。
- 昨年度は、安全関連投資893億円を含め、連結で1,667億円の設備投資額でありました。今年度は、連結ベースで2,240億円と、大規模な投資計画ですが、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、北陸新幹線W7系10編成の新製や、ノースゲートビルディング西館の再生に関わる投資が増えることが主な要因です。
- 設備投資額が高い水準となりますが、引き続き、一件一件しっかりと精査し、計画的に実施してまいります。また、成長投資については不断に検討し、採算の見込める案件は追加していきたいと考えています。

キャッシュの用途の優先順位

営業キャッシュフロー

配分の優先順位 ↓

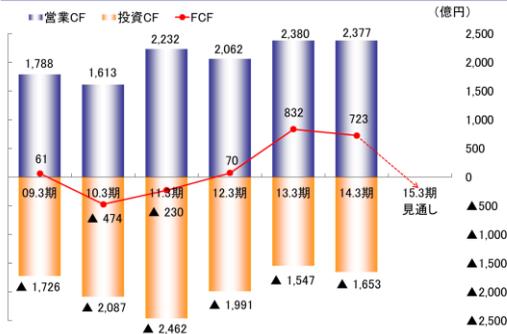
① 安全・成長投資

② 株主還元

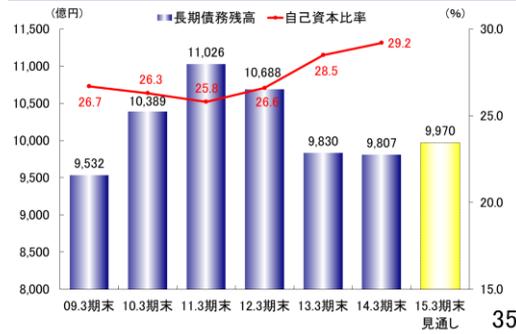
③ 債務削減

※原則として長期債務残高維持(連結1兆円)
ただし、市場金利に留意しつつ残高をコントロールしていく

キャッシュフローの見通し(連結)



長期債務残高・自己資本比率(連結)



○ 次に、財務およびキャッシュフローの見通しについて、35ページをご覧ください。

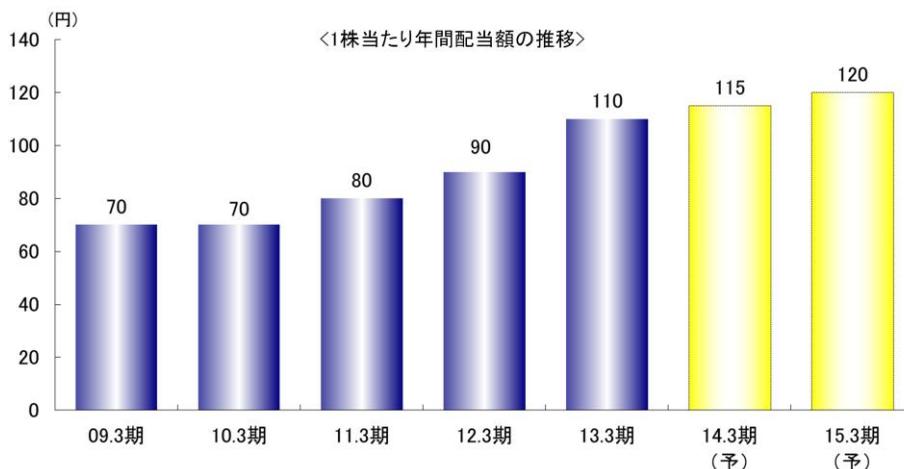
○ 3月末時点の長期債務残高は9,807億円、自己資本比率は29.2%と過去最高となり、財務の安定性・健全性は着実に高まってきていると認識しています。

○ 今年度は利益水準に加え、設備投資が高水準となることから、フリー・キャッシュフローがマイナスとなるとともに、期末長期債務残高も増加し、連結で9,970億円となる見込みです。

株主還元

- 長期安定的な株主還元を重視する観点から、引き続き、自己資本を勘案した株主還元を実施。
- 具体的には、北陸新幹線金沢開業後のご利用状況や、本計画で掲げた目標の達成状況を踏まえ、2018年3月期に、連結ベースでの「自己資本総還元率(※)」3%程度を目指す。

※自己資本総還元率(%)=(配当総額+自己株式取得額)÷連結自己資本×100



36

- 次に、36ページをご覧ください。株主還元についてです。
- 当社は、長期安定的な株主還元を重視する観点から、自己資本を勘案した株主還元を実施し、2017年度において、連結ベースでの「自己資本総還元率3%程度」を目指すこととしています。
- 2013年度の配当については、こうした還元方針を踏まえながら、業績が見込みを上回りフリー・キャッシュフローが改善したことから、期末において1株当たり5円増配し、通期では年115円の予定としました。一方、2014年度は、厳しい正念場の年となりますが、2015年度以降の成長に向けた基盤整備をしっかりと行っていくとの決意のもと、1株当たり年120円の予想としています。
- 中計でお示したキャッシュの使途の優先順位や、株主還元の目標は不変ですが、目標に至るまでの道筋については、キャッシュフローの状況等も考慮する必要があり、年度毎に判断してまいります。
- 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、2014年5月2日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2014年5月2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/>