2015年3月期第2四半期決算説明会

2015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

次の一歩へ。
地域と共に。

2014年10月31日

西日本旅客鉄道株式会社

目次

Ⅰ. 2015年3月期第2四半期の実績と2015年3月期の見通しについて　2

Ⅱ. 今後の取り組みについて　18

1. 中期経営計画および業績の実績と見通しの概要　19

2. 各事業戦略における取り組み　～ 新幹線、近畿圏、事業創造 ～　24

3. 設備投資計画、キャッシュフロー・財務の状況、株主還元　34

Ⅰ．2015年3月期第2四半期の実績と2015年3月期の見通しについて

2

- 財務部長の二階堂でございます。

- まず私から、10月29日に発表した2015年3月期第2四半期決算と通期見通しについて、簡単にご説明させていただきます。

決算ハイライト

JR西日本

（単位：億円）

	2014年3月期 2Q累計実績 A	2015年3月期 2Q累計実績 B	対前年 増減 B-A	対前年 比率(%) B/A	2014年3月期 通期実績 C	2015年3月期通期 前回(7/30) 予想 D	2015年3月期通期 今回(10/29) 予想 E	対前年 増減 E-C	対前年 比率(%) E/C	対予想 増減 E-D
【連 結】										
営業収益	6,421	6,515	+93	101.5	13,310	13,195	13,300	▲ 10	99.9	+105
営業利益	748	821	+73	109.8	1,345	1,175	1,240	▲ 105	92.1	+65
経常利益	615	724	+109	117.7	1,129	985	1,050	▲ 79	93.0	+65
四半期(当期)純利益	368	544	+175	147.6	656	585	655	▲ 1	99.8	+70
【単 体】										
営業収益	4,335	4,407	+71	101.6	8,736	8,745	8,810	+73	100.8	+65
運輸収入	3,886	3,948	+62	101.6	7,806	7,815	7,880	+73	100.9	+65
営業費用	3,712	3,715	+3	100.1	7,718	7,795	7,795	+76	101.0	—
人件費	1,172	1,169	▲ 2	99.8	2,354	2,330	2,330	▲ 24	98.9	—
物件費	1,613	1,662	+49	103.1	3,516	3,690	3,690	+173	104.9	—
動力費	214	227	+12	105.9	431	465	465	+33	107.9	—
修繕費	599	620	+21	103.5	1,390	1,465	1,465	+74	105.4	—
業務費	799	815	+15	101.9	1,695	1,760	1,760	+64	103.8	—
減価償却費	628	611	▲ 16	97.4	1,293	1,270	1,270	▲ 23	98.2	—
営業利益	623	691	+68	111.0	1,017	950	1,015	▲ 2	99.7	+65
経常利益	496	575	+79	115.9	799	750	815	+15	101.9	+65
四半期(当期)純利益	304	390	+85	128.2	486	430	500	+13	102.7	+70

3

- まず3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しております。

- 上期の特徴としましては、運輸収入が好調だったことに加え、大鉄工業の子会社化等によりその他事業が増収になりました。一方で流通業で、百貨店が改装のために閉店しており、減収となったということなどがありましたが、先ほどの増収要素があったために、連結・単体とも、増収となりました。また単体について、増収である一方で費用が前年並みで増益となり、連結についても増益となりました。

- この上期の状況を踏まえ、連結・単体の通期業績予想を上方修正しました。

単体損益計算書

JR西日本

（単位：億円）

	2014年3月期 2Q累計実績 A	2015年3月期 2Q累計実績 B	対前年 増減 B−A	対前年 比率(%) B/A
営業収益	4,335	4,407	+71	101.6
運輸収入	3,886	3,948	+62	101.6
その他収入	449	458	+8	102.0
営業費用	3,712	3,715	+3	100.1
人件費	1,172	1,169	▲ 2	99.8
物件費	1,613	1,662	+49	103.1
動力費	214	227	+12	105.9
修繕費	599	620	+21	103.5
業務費	799	815	+15	101.9
線路使用料等	118	92	▲ 26	77.5
租税公課	179	178	▲ 0	99.8
減価償却費	628	611	▲ 16	97.4
営業利益	623	691	+68	111.0
営業外損益	▲ 126	▲ 116	+10	91.5
営業外収益	15	15	▲ 0	—
営業外費用	142	131	▲ 10	—
経常利益	496	575	+79	115.9
特別損益	▲ 3	▲ 27	▲ 23	—
特別利益	30	37	+7	—
特別損失	33	64	+30	—
四半期純利益	304	390	+85	128.2

4

- 次に単体の決算について4ページをご覧ください。上期は、運輸収入が増収となりました。一方で営業費用については、物件費等で一部増えた要素があるものの、湖西線の賃借が終わったことや償却が進んだこともあり、費用全体では概ね前年度並みということで、結果、営業利益は増益となりました。

- また今期の特徴ですが、昨年の山陰線・山口線の災害の復旧費用として、特別損失が+25億円増加しました。

- またそれに加え、四半期純利益に影響してくるところでありますが、既にお知らせしているように、ゴルフ事業を10月１日にアコーディアに譲渡しました。これに伴い、過去の損失処理に関連して、今回法人税等調整額が▲34億円減少しました。

- 今期は、過去の災害復旧やゴルフ事業の損失処理など、そうした様々な取り組みの影響が表れていると考えています。

- なお、ゴルフ事業の譲渡に伴いまして預託金の返還等により連結で▲70億円程度のキャッシュアウトが生じました。

運輸収入の主な増減要因

（単位：億円）

		2015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		1,846	+34 (101.9%)	基礎トレンド(101.5%)		+27
				特殊要因	インターネット利用促進	+5
					シニアマーケット取り込み	+2
					USJ	+2
					インバウンド	+1
					曜日配列（3連休1回減）	▲ 6
					等	
在来線	近畿圏	1,480	+20 (101.4%)	基礎トレンド(101.0%)		+14
				特殊要因	インバウンド	+3
					大型商業施設	+3
					曜日配列（3連休1回減）	▲ 1
					等	
	その他	621	+7 (101.2%)	基礎トレンド(101.4%)		+8
				特殊要因	曜日配列（3連休1回減）	▲ 1
					等	
	在来線計	2,102	+27 (101.3%)			
運輸収入計		3,948	+62 (101.6%)			

※荷物収入は金額些少のため省略

5

- 次に5ページで、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+62億円増の3,948億円となりました。その内訳は、新幹線が+34億円、近畿圏が+20億円、その他在来線が+7億円です。

- 上期につきましては、消費増税の反動を非常に心配しましたが、思ったほどその影響が継続しなかったことに加え、比較的景気が堅調に推移したと考えています。

- こうした景気の追い風をきっちり受け止めるべく、ダイヤ改正や新幹線のインターネットの利用による商品の増売などに取り組んだ効果もあり、以上のような結果となりました。

運輸収入と旅客輸送量の実績

運輸収入　（単位：億円）

	2Q累計実績（4/1～9/30）			2Q実績（7/1～9/30）		
	2014年3月期	2015年3月期	対前年	2014年3月期	2015年3月期	対前年
全社計	3,886	3,948	+62 101.6%	2,004	2,040	+35 101.8%
新幹線	1,811	1,846	+34 101.9%	944	962	+18 102.0%
定期	46	46	+0 100.0%	23	22	▲0 97.4%
定期外	1,764	1,799	+34 102.0%	920	939	+19 102.1%
在来線	2,074	2,102	+27 101.3%	1,060	1,077	+17 101.6%
定期	716	724	+7 101.0%	355	359	+4 101.1%
定期外	1,358	1,378	+20 101.5%	704	717	+13 101.9%
近畿圏	1,460	1,480	+20 101.4%	736	749	+13 101.8%
定期	578	584	+6 101.1%	287	291	+4 101.5%
定期外	881	896	+14 101.6%	449	457	+8 102.0%
その他	614	621	+7 101.2%	323	328	+4 101.4%
定期	138	139	+1 100.7%	68	68	▲0 99.8%
定期外	476	482	+6 101.3%	255	259	+4 101.8%

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）		
	2014年3月期	2015年3月期	対前年	2014年3月期	2015年3月期	対前年
全社計	27,941	28,027	+86 100.3%	14,275	14,343	+68 100.5%
新幹線	8,722	8,885	+163 101.9%	4,584	4,680	+96 102.1%
定期	380	371	▲8 97.6%	190	191	+1 100.9%
定期外	8,341	8,513	+172 102.1%	4,394	4,488	+94 102.2%
在来線	19,219	19,142	▲77 99.6%	9,691	9,663	▲28 99.7%
定期	11,760	11,551	▲208 98.2%	5,762	5,643	▲119 97.9%
定期外	7,458	7,590	+131 101.8%	3,928	4,020	+91 102.3%
近畿圏	14,565	14,519	▲46 99.7%	7,279	7,268	▲11 99.8%
定期	9,487	9,360	▲127 98.7%	4,659	4,587	▲72 98.5%
定期外	5,077	5,159	+81 101.6%	2,620	2,681	+60 102.3%
その他	4,653	4,622	▲31 99.3%	2,411	2,394	▲17 99.3%
定期	2,272	2,191	▲81 96.4%	1,103	1,055	▲47 95.7%
定期外	2,380	2,431	+50 102.1%	1,308	1,338	+30 102.3%

単体営業費用の主な増減要因

（単位：億円）

科目	2015年3月期 2Q累計実績		
		対前年	主な増減要因
人件費	1,169	▲ 2 (99.8%)	・退職手当減▲20 ・健康保険・厚生年金等保険料率変更+6 等
動力費	227	+12 (105.9%)	・燃料価格上昇・再エネ賦課金等増+13 等
修繕費	620	+21 (103.5%)	・工事単価上昇+13 ・北陸新幹線金沢開業準備経費+0 等
業務費	815	+15 (101.9%)	・会社間清算増+5 ・北陸新幹線金沢開業準備経費+4 ・システム関連経費増+3 等
線路使用料等	92	▲ 26 (77.5%)	・湖西線貸借期間終了▲27 等
租税公課	178	▲ 0 (99.8%)	
減価償却費	611	▲ 16 (97.4%)	・北陸新幹線金沢開業準備経費+3 ・償却進捗 等
営業費用計	3,715	+3 (100.1%)	

7

- 単体の営業費用について、7ページをご覧ください。

- 営業費用全体では微増となりました。円安や燃料費上昇の影響などで動力費が、年度初に見込んでいた範囲内ではありますが、+12億円増加したほか、こちらも見込んでいた範囲内で工事単価の上昇などにより修繕費が+21億円増となりました。業務費においても、電気代の増加や北陸新幹線の開業準備が少し進んできたこともあり、増加となりました。

- 一方、湖西線の賃借期間が終了し、線路使用料が減少したほか、資産の減価償却が進捗したことなどが要因で、このような結果になりました。

連結損益計算書

（単位：億円）

	2014年3月期 2Q累計実績 A	2015年3月期 2Q累計実績 B	対前年 増減 B-A	対前年 比率(%) B/A
営業収益	6,421	6,515	+93	101.5
営業費用	5,673	5,693	+20	100.4
営業利益	748	821	+73	109.8
営業外損益	▲ 132	▲ 97	+35	73.2
営業外収益	15	37	+21	－
営業外費用	148	134	▲ 14	－
経常利益	615	724	+109	117.7
特別損益	▲ 5	31	+37	－
特別利益	33	109	+76	－
特別損失	39	77	+38	－
四半期純利益	368	544	+175	147.6
四半期包括利益	*383*	*555*	*+172*	*144.9*

8

- 次に連結決算について8ページをご覧ください。
- 営業収益は、単体の運輸収入が好調だったことや、大鉄工業の子会社化等によりその他事業が増収になったため、対前年+93億円増加の6,515億円となりました。
- 営業費用については、増収に伴う諸経費の増があったことなどから、+20億円増加の5,693億円となり、営業利益は対前年+73億円増加の821億円となりました。
- なお、大鉄工業等の子会社化に伴いまして、第1四半期の決算時にも発表しておりますが、営業外収益と特別利益に負ののれんの発生益として、73億円を計上しております。

セグメント情報

JR西日本

（単位：億円）

	2014年3月期 2Q累計実績 A	2015年3月期 2Q累計実績 B	対前年 増減 B−A	対前年 比率(%) B/A
営業収益*1	6,421	6,515	+93	101.5
運輸業	4,223	4,293	+69	101.7
流通業	1,168	1,113	▲ 55	95.3
物販・飲食	682	659	▲ 22	96.6
百貨店	438	411	▲ 27	93.8
不動産業	428	429	+1	100.3
ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ	273	249	▲ 24	91.1
不動産賃貸・販売*3	146	171	+24	116.8
【分譲事業】	【9】	【27】		
その他	602	680	+78	113.0
ホテル	162	167	+5	103.3
旅行	183	195	+11	106.4
営業利益*2	748	821	+73	109.8
運輸業	571	631	+59	110.4
流通業	20	19	▲ 0	96.1
物販・飲食	24	27	+2	108.8
百貨店	▲ 6	▲ 9	▲ 3	−
不動産業	122	140	+18	114.8
ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ	43	38	▲ 5	87.9
不動産賃貸・販売	33	50	+16	149.5
その他	25	22	▲ 2	89.5
ホテル	9	8	▲ 1	85.1
旅行	▲ 2	▲ 2	▲ 0	−

*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。

9

- 次に9ページでセグメント別の実績をご説明します。

- 流通業は、現在新大阪駅などで進めている工事の支障や、大阪の百貨店の工事により、▲55億円の減収となりました。一方で、この流通業に整理しておりますビジネスホテルの昨年の開業経費が今年なくなったこと等により、営業利益については微減となりました。

- 不動産業の営業収益は、ショッピングセンターのリニューアル工事の影響があったものの、昨年度より分譲物件が多かったことなどから、対前年+1億円の増収となりました。費用面においては、大阪ステーションシティの減価償却が進んだことなどにより、営業利益については対前年+18億円の増となりました。

- その他事業には、旅行業、ホテル業、工事業などが入っていますが、旅行業、ホテル業については、旅行需要が堅調だったということ、工事業については、子会社化の効果もあり、収益面におきましては、対前年+78億円の増となりました。一方で増収に伴う費用の増等があり、ほぼ前年並みの利益となりました。

単体業績予想

JR西日本

（単位：億円）

	2014年3月期 通期実績 A	2015年3月期通期 前回(7/30) 予想 B	2015年3月期通期 今回(10/29) 予想 C	対前年 増減 C−A	対前年 比率(%) C/A	対予想 増減 C−B
営業収益	8,736	8,745	8,810	+73	100.8	+65
運輸収入	7,806	7,815	7,880	+73	100.9	+65
その他収入	930	930	930	▲ 0	100.0	―
営業費用	7,718	7,795	7,795	+76	101.0	―
人件費	2,354	2,330	2,330	▲ 24	98.9	―
物件費	3,516	3,690	3,690	+173	104.9	―
動力費	431	465	465	+33	107.9	―
修繕費	1,390	1,465	1,465	+74	105.4	―
業務費	1,695	1,760	1,760	+64	103.8	―
線路使用料等	236	185	185	▲ 51	78.3	―
租税公課	316	320	320	+3	101.0	―
減価償却費	1,293	1,270	1,270	▲ 23	98.2	―
営業利益	1,017	950	1,015	▲ 2	99.7	+65
営業外損益	▲ 217	▲ 200	▲ 200	+17	91.8	―
営業外収益	65	66	66	+0	―	―
営業外費用	283	266	266	▲ 17	―	―
経常利益	799	750	815	+15	101.9	+65
特別損益	12	▲ 85	▲ 85	▲ 97	―	―
特別利益	238	―	―	―	―	―
特別損失	226	―	―	―	―	―
当期純利益	486	430	500	+13	102.7	+70

※2015年3月14日に予定されている北陸新幹線運行開始に伴う開業後の収入・費用への影響は、本業績予想には織り込んでおりません。

10

- 次に10ページをご覧ください。

- 単体の業績予想については、上期実績や、今後の景気動向などを見据えまして、営業収益を対前回+65億円増加の8,810億円、営業費用は、ほぼ予定どおりの進捗となっているため、据え置きの7,795億円、その結果営業利益を対前回+65億円増加の1,015億円を見込んでいるところです。

運輸収入の見通し

（単位：億円）

		2014年3月期 通期実績 A	2015年3月期通期 前回(7/30) 予想 B	2015年3月期通期 今回(10/29) 予想 C	対前年 増減 C−A	対前年 比率(%) C/A	対予想 増減 C−B
新幹線		3,644	3,659	3,686	+41	101.1	+26
在来線	近畿圏	2,921	2,921	2,946	+24	100.8	+24
在来線	その他	1,239	1,233	1,247	+8	100.6	+13
在来線	在来線計	4,161	4,155	4,193	+32	100.8	+38
運輸収入計		7,806	7,815	7,880	+73	100.9	+65

※荷物収入は金額些少のため省略

11

- 次に11ページをご覧ください。

- 通期の運輸収入見通しは、対前年+73億円増加、対前回では+65億円上方修正し、7,880億円としております。

- 下期だけを見れば、対前年+11億円と上期実績に比べて控えめな数字となっているのは否めないところだと思います。

- これは、景気が後退局面に入った可能性を示唆する見方が多く、不透明感が出ていることを踏まえているということや、昨年度の下期が、消費増税前という特殊な環境で、増税前に旅行された方も少なからずいらっしゃったと見ていることから、対前々年度の前半のトレンドを伸ばしてこのように見込んでいます。加えて、下期は、競合区間における航空機の増便等が予定されているように聞いており、さらに10月の台風の影響も踏まえた見込みにしております。

- もちろん、こうした不透明な環境におきましても、上半期で成果を挙げてまいりました様々な施策をきっちり進めることによって、観光需要、それから昨今増えてきた訪日外国人のお客様を積極的に取り込み、少しでも収益の上積みを図っていきたいと考えております。

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	主な対前年増減要因	対前回
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%)		―

12

- 次に12ページで、単体の営業費用の見通しについてご説明します。

- 営業費用については、概ね期初の計画通りに進捗していることから、見通しを変更しておりません。

- 特に今期は、下半期に北陸新幹線開業の準備が本格化してくることから、開業準備経費として通期で対前年+66億円の費用増を見込んでおり、上半期に比べて経費が膨らんでくるトレンドであります。

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 前回(7/30) 予想 B	2015年3月期通期 今回(10/29) 予想 C	対前年 増減 C−A	対前年 比率(%) C/A	対予想 増減 C−B
営業収益	13,310	13,195	13,300	▲ 10	99.9	+105
営業費用	11,964	12,020	12,060	+95	100.8	+40
営業利益	1,345	1,175	1,240	▲ 105	92.1	+65
営業外損益	▲ 216	▲ 190	▲ 190	+26	87.8	—
営業外収益	77	81	81	+3	—	—
営業外費用	294	271	271	▲ 23	—	—
経常利益	1,129	985	1,050	▲ 79	93.0	+65
特別損益	▲ 12	▲ 90	▲ 90	▲ 77	—	—
特別利益	263	—	—	—	—	—
特別損失	276	—	—	—	—	—
当期純利益	656	585	655	▲ 1	99.8	+70
1株当たり当期純利益（円）	338.98	302.16	338.32	—	—	—

13

- 次に13ページで、連結業績予想についてご説明します。

- 営業収益は対前回+105億円増加の1兆3,300億円、営業費用は対前回+40億円増加の1兆2,060億円、営業利益は対前回+65億円増加の1,240億円としております。

- 単体の収益・利益の見通しを上方修正したことに加え、今年度になり新たな受注が見込めることになった工事業等で収益を40億円ほど上方修正しております。

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 前回(7/30) 予想 B	2015年3月期通期 今回(10/29) 予想 C	対前年 増減 C-A	対前年 比率(%) C/A	対予想 増減 C-B
営業収益*1	13,310	13,195	13,300	▲ 10	99.9	+105
運輸業	8,513	8,528	8,593	+79	100.9	+65
流通業	2,401	2,143	2,143	▲ 258	89.2	―
物販・飲食	1,351	1,298	1,298	▲ 53	96.0	―
百貨店	945	760	760	▲ 185	80.4	―
不動産業	1,022	892	892	▲ 130	87.2	―
ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ	535	500	500	▲ 35	93.4	―
不動産賃貸・販売*3	471	375	375	▲ 96	79.6	―
【分譲事業】	【191】	【81】	【81】			
その他	1,371	1,632	1,672	+300	121.9	+40
ホテル	334	341	341	+6	102.0	―
旅行	415	418	418	+2	100.6	―
営業利益*2	1,345	1,175	1,240	▲ 105	92.1	+65
運輸業	910	838	903	▲ 7	99.2	+65
流通業	44	10	10	▲ 34	22.6	―
不動産業	277	237	237	▲ 40	85.3	―
その他	118	95	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 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。

14

- 次に14ページをご覧ください。
- 先ほど申し上げたとおり、営業収益につきまして、運輸業で+65億円の増、工事業で+40億円の増としております。
- 簡単ではありますが、以上で私からの説明を終わらせていただきます。

連結財政状況およびキャッシュフロー計算書

（単位：億円）

	2014年3月期 期末 A	2015年3月期 2Q期末 B	増減 B-A
資産	26,878	26,955	+76
負債	18,805	18,568	▲237
純資産	8,073	8,387	+313
長期債務残高	9,807	9,760	▲47
【長期債務平均金利(%)】	【2.63】	【2.57】	【▲0.06】
新幹線債務	2,051	1,894	▲157
【新幹線債務平均金利(%)】	【5.85】	【5.92】	【+0.07】
社債	4,599	4,699	+100
【社債平均金利(%)】	【2.08】	【2.07】	【▲0.01】
自己資本比率	29.2	29.5	+0.3
1株当たり純資産(円)	4,048.31	4,107.65	+59.34

	2014年3月期 2Q累計実績 A	2015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	696	617	▲78
投資活動によるキャッシュフロー	▲ 602	▲ 779	▲176
フリーキャッシュフロー	93	▲ 161	▲255
財務活動によるキャッシュフロー	▲ 132	▲ 101	+30
現金及び現金同等物の増減	▲ 38	▲ 263	▲224
現金及び現金同等物の期末残高	445	466	+20

諸元表

（単位：人、億円）

	2014年3月期 2Q累計実績	2015年3月期 2Q累計実績	2014年3月期 通期実績	2015年3月期 通期予想(10/29)
連結ROA (%)	2.9	3.1	5.1	4.5
連結ROE (%)	4.9	6.9	8.6	8.3
連結EBITDA*1	1,498	1,544	2,884	2,760
連結減価償却費	750	722	1,539	1,520
連結設備投資（自己資金）	462	737	1,667	2,240
単体設備投資（自己資金）	373	583	1,445	1,880
安全関連投資	240	224	893	900
1株当たり配当金（円）	55	60	115	120

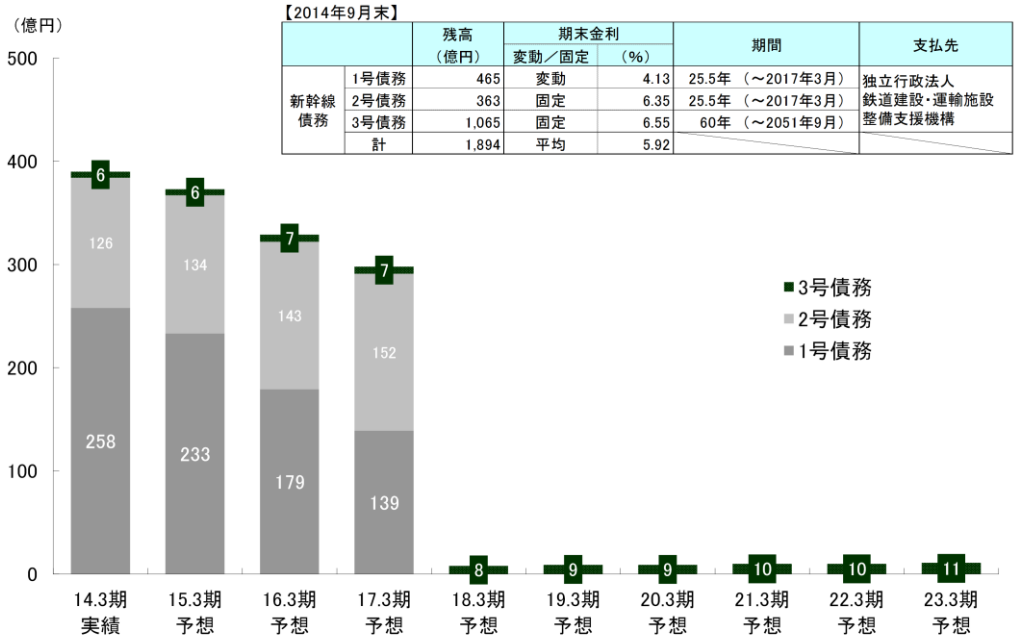
*1 EBITDA = 営業利益 ＋ 減価償却費

	2014年3月期 2Q累計実績		2015年3月期 2Q累計実績		2014年3月期 通期実績		2015年3月期 通期予想(10/29)	
	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）	46,127	27,370	48,203	27,362	46,006	27,300	－	－
金融収支	▲ 138	▲ 131	▲ 125	▲ 121	▲ 275	▲ 263	▲ 255	▲ 245
受取利息・配当金	3	9	5	9	5	14	5	14
支払利息	141	140	130	130	280	278	260	260

新幹線債務償還計画

【2014年9月末】

		残高（億円）	期末金利 変動／固定	期末金利（%）	期間	支払先
新幹線債務	1号債務	465	変動	4.13	25.5年 （～2017年3月）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
	2号債務	363	固定	6.35	25.5年 （～2017年3月）	
	3号債務	1,065	固定	6.55	60年 （～2051年9月）	
	計	1,894	平均	5.92		

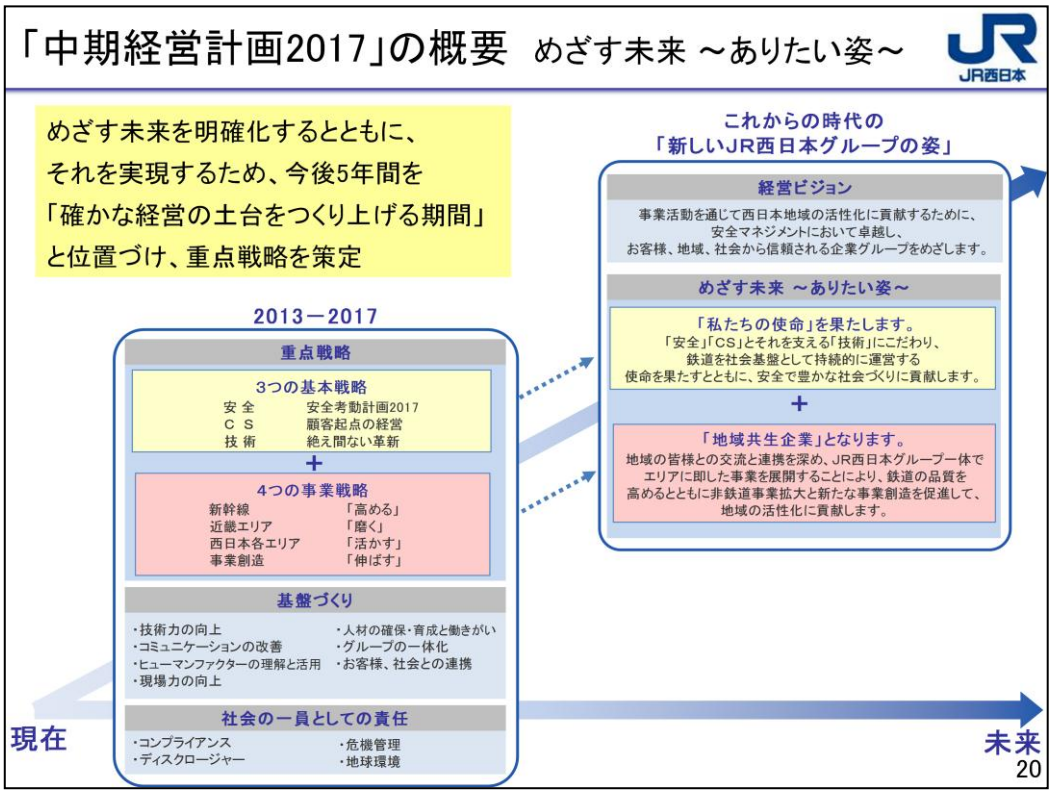


Ⅱ．今後の取り組みについて

18

- 副社長の来島でございます。20ページ以降について、ご説明させていただきます。

1．中期経営計画および業績の実績と見通しの概要



- 上期の実績を踏まえた今後の取り組みですが、まず、20ページは私たちのいわゆる経営方針です。

- 当社は、昨年3月に、「JR西日本グループ中期経営計画2017」を策定いたしました。私どもとしてこの5年間で中期的にどういう姿を目指すのか、重点的な戦略、目標をどうするのかをお示ししたところであり、現在2年目に入っているところです。

- 申し上げた戦略と計画いたしました各種施策を具体的に進めているところでありまして、それらの結果が上期でも出ております。また、これから取り組んでいく施策というものを以降のページにお示ししているところです。

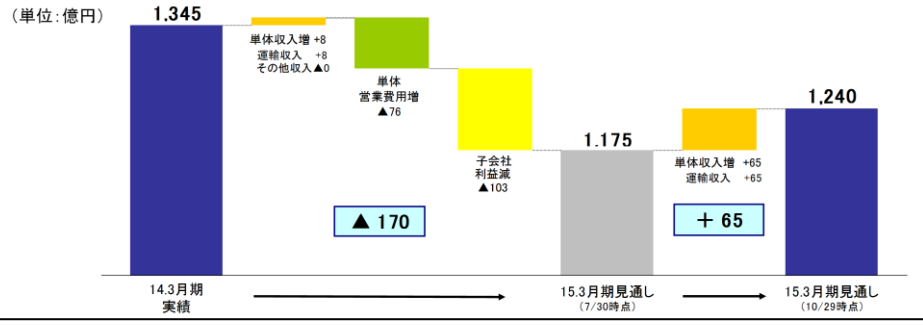
2015年3月期第2四半期累計実績と通期見通し

連結業績の実績と見通し

（単位：億円）

	2015年3月期 2Q累計		2015年3月期 通期見通し			
	実績	対前年	前回見通し（7/30）	今回見通し（10/29）	対前回	対前年
営業収益	6,515	+93 (101.5%)	13,195	13,300	+105 (100.8%)	▲10 (99.9%)
営業費用	5,693	+20 (100.4%)	12,020	12,060	+40 (100.3%)	+95 (100.8%)
営業利益	821	+73 (109.8%)	1,175	1,240	+65 (105.5%)	▲105 (92.1%)
経常利益	724	+109 (117.7%)	985	1,050	+65 (106.6%)	▲79 (93.0%)
四半期（当期）純利益	544	+175 (147.6%)	585	655	+70 (112.0%)	▲1 (99.8%)

連結営業利益の増減



21

- 21・22ページに示した業績については、先ほど財務部長より説明いたしましたので、詳細は申し上げませんが、上期は連結・単体とも増収・営業増益となり、これを踏まえ、通期見通しを上方修正いたしました。

- 一方、下期は、収益面での少し控え目な見通し、計画しておりました費用の執行ということがあるため、通期の連結ベースでの減益という見方は変えていないという状況です。

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（10/29）		2Q累計
	対前年増減	主な増減要因	対前年増減
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、湖西線賃借期間終了▲52 等	+3

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（10/29）		2Q累計
	対前年増減	主な増減要因	対前年増減
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）	▲55
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）	+1
そ　の　他	+300	工事業+281（大鉄工業等の新規連結+410、北陸新幹線関連工事の減 等）	+78

2015年3月期の取り組みの方向性

JR西日本

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

・上期の取り組みは着実に進捗。
・激甚化する自然災害を改めて実感。

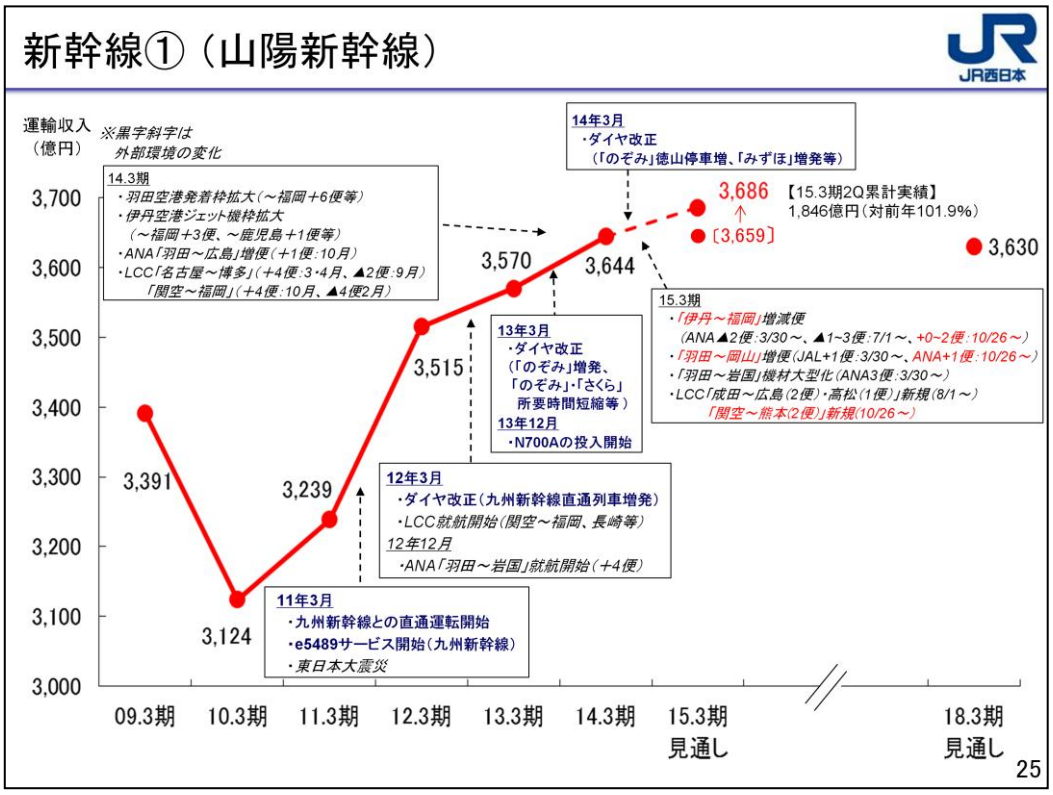
4つの事業戦略（新幹線、近畿エリア、西日本エリア、事業創造） p24～33

23

- このように厳しい状況ではありますが、23ページにありますように、2015年度以降の成長に向けた基盤整備を着実に進めるのが、今年度の方針です。近年、鉄道にまつわる自然災害が多発・激甚化しているところですが、引き続き安全性向上に取り組んでまいりますし、また、「新幹線」・「近畿圏」・「事業創造」を中心に様々な手を打ちながら、少しでも収益の上積みを図っていくというのが基本的な姿勢です。

２．各事業戦略における取り組み

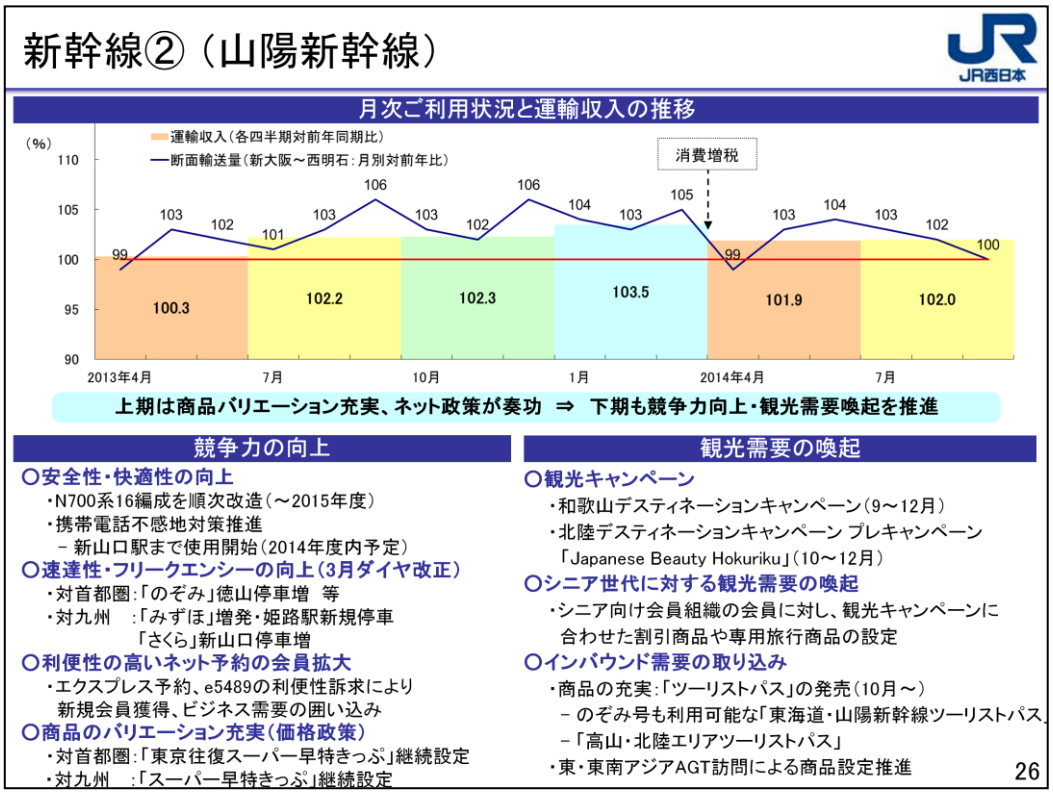
～ 新幹線、近畿圏、事業創造 ～



- 山陽新幹線について、25ページをご覧いただきたいと思います。

- 上期は、今年3月のダイヤ改正で、対首都圏・対九州の速達性やフリークエンシーを向上させたほか、シニア層の観光需要やインバウンド需要等の取り込み策も功を奏したということで、対前年34億円の増収となりました。

- 今後の景気動向はなかなか不透明ですし、また対抗する航空機の増便なども当然想定される中で、私どもとして競争力を向上させるとともに、観光需要の掘り起こしに取り組んで、今期の新幹線の運輸収入として3,686億円を目指したいということをお示ししております。



- 26ページには、収入の確保のために、具体的にどのようなことに取り組むのかということについて、左側に競争力の向上、右側に観光需要の喚起ということを掲げております。これらの項目についてはかねてからお知らせしているものもありますが、私どもとして着実にこれらを実行していくことで、今回上方修正した目標を、ぜひ今期達成してまいりたいと考えております。個別の施策は資料をご覧いただきたいと思います。

- 特に来年3月には、私どもの山陽新幹線が博多開業いたしまして40周年を迎えます。これを契機にさらに山陽新幹線をご利用いただけますよう、施策を考えてまいりたいと思っております。

新幹線③（北陸新幹線）

JR西日本

北陸新幹線の概要を公表

当社営業区間	上越妙高～金沢 約170Km
開業時期	2015年3月14日
所要時間※1	・金沢～東京：2時間28分（▲79分） ・富山～東京：2時間 8分（▲63分）
価格※2	・金沢～東京：14,120円 ・富山～東京：12,730円
列車体系	・東京～金沢間直通列車（速達タイプ）「かがやき」10往復 ・東京～金沢間直通列車（停車タイプ）「はくたか」14往復 ・富山～金沢間運転列車（シャトルタイプ）「つるぎ」18往復 ・東京～長野間運転列車（現長野新幹線タイプ）「あさま」16往復

※1 所要時間：最速達列車の所要時間。短縮時間は現行の最速列車との比較
※2 価格：大人・普通車指定席・通常期の運賃料金総額（10月認可申請）

開業効果最大化に向けた取り組み

○広域観光ルートの整備

・アクセスバス
- 北陸デスティネーションキャンペーン プレキャンペーンに合わせ3ルート設定、商品化 ⇒ ブラッシュアップ

・七尾線観光列車（2015年10月～運行開始予定）
- アクセスバスと合わせて金沢～能登～高岡・富山トライアングル周遊観光の促進

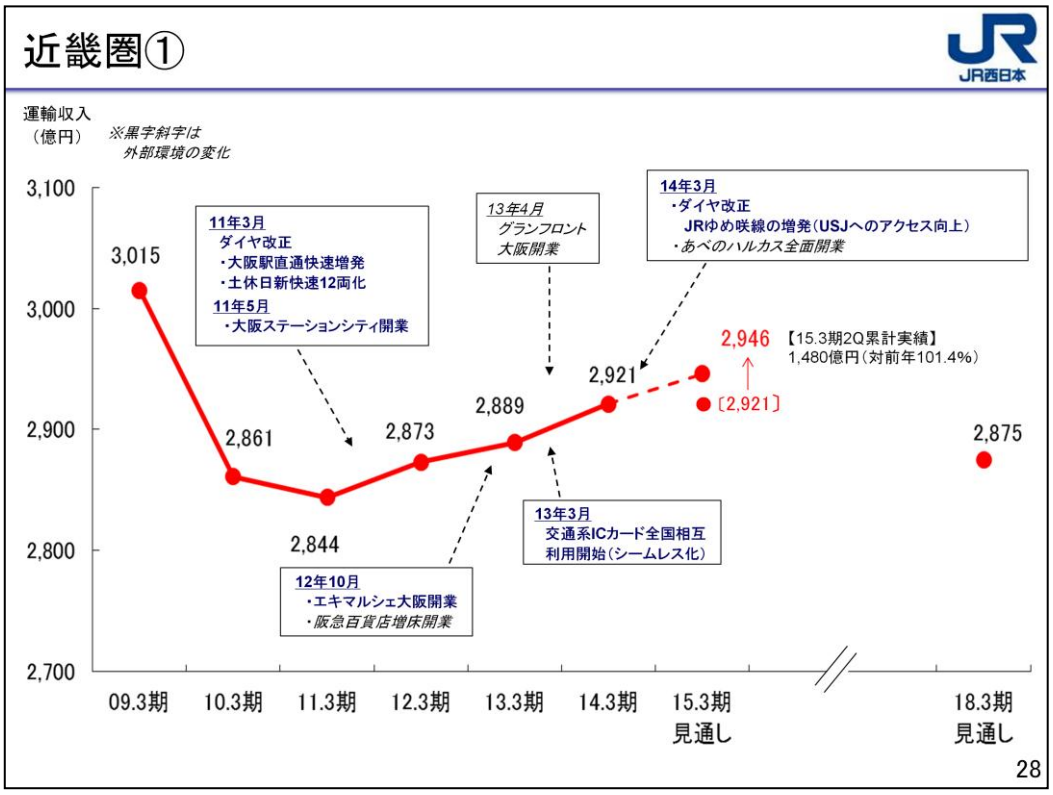
七尾線観光列車
「花嫁のれん」

27

- 次に、27ページでは、来年3月14日に開業する北陸新幹線について触れております。

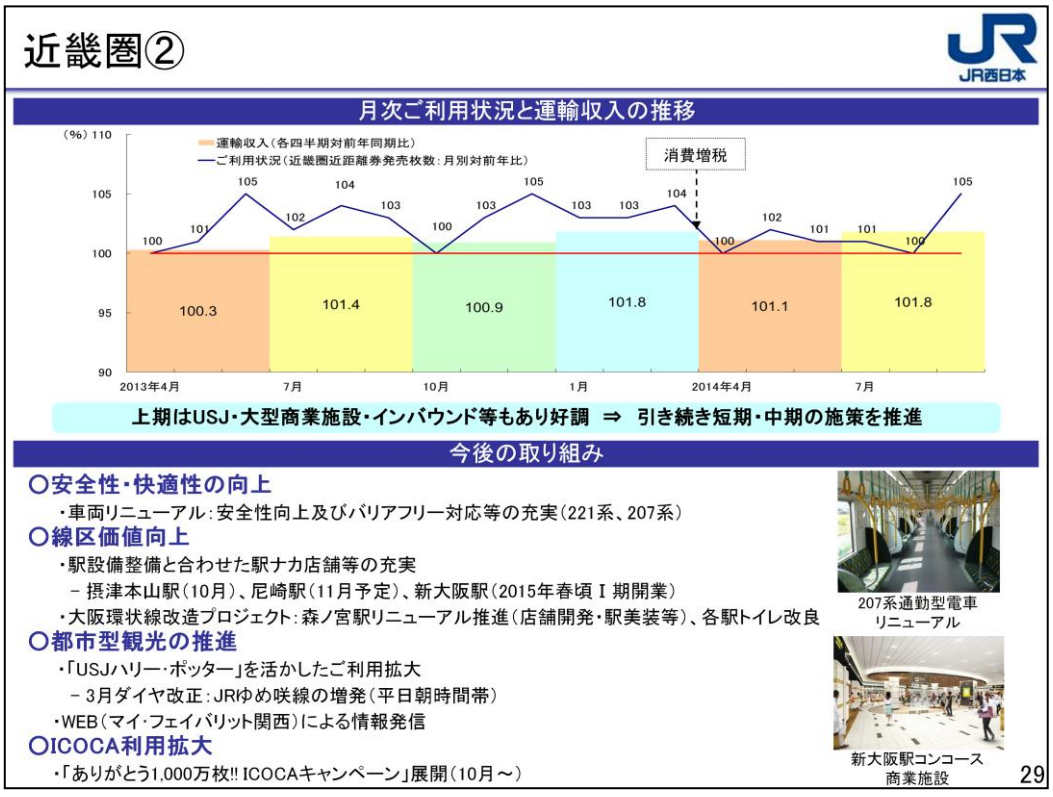
- すでにいろいろな準備を進めておりますし、開業日やダイヤの概要については発表させていただいており、今月、特急料金の認可申請を行ったところです。私どもとして北陸新幹線の開業効果の最大化を図っていくということで、開業前のPR、特に首都圏および関西地区におけるPRに努めているところです。

- こうした新幹線が来期以降において、私どもの経営に大きく資することを目指して、今力を入れて取り組んでいるところです。



- 28ページでは、近畿圏についてお示ししております。

- 上期は、景気が堅調に推移したことに加え、天王寺地区のあべのハルカス全面開業や、USJハリー・ポッターのアトラクション開業などを契機としたお出かけ需要を取り込むことができたことにより、上期においては対前年20億円の増収となったということです。



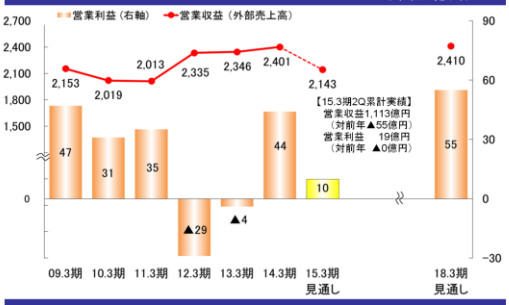
- 29ページにありますように、下期に向けても、JR発足後に導入した車両のリニューアルを図ることで、安全・安定輸送の取り組みも着実に進めるとともに、神戸線での駅改良やバリアフリー設備など、私どもとしてまだまだアーバンエリアの線区価値を高めていくことが必要であると考えております。また、Webを活用したUSJなどのコンテンツや関西の魅力についての情報発信により、都市観光をさらに促進することにも努めてまいりたいと思っております。

- これらの取り組みにより、運輸収入は、対前年25億円増の2,946億円を目指していきたいと考えております。

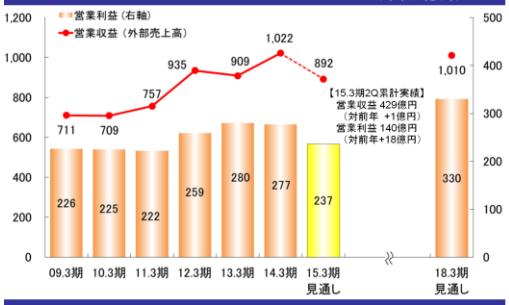
事業創造①

JR西日本

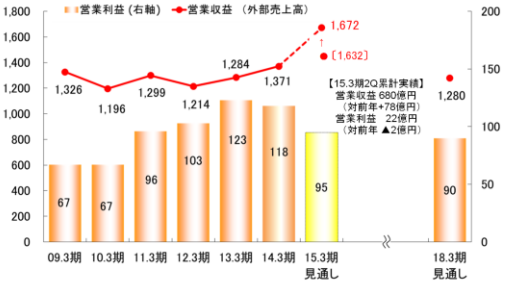
流通業 （単位：億円）



不動産業 （単位：億円）



その他事業 （単位：億円）



通期の主な増減要因（営業収益）

○流通業

・百貨店業の減（ﾉｰｽｹﾞｰﾄﾋﾞﾙﾃﾞｨﾝｸﾞ西館改装工事による減等）

○不動産業

・不動産賃貸・販売業の減（分譲収入の減等）

・ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ業の減（ﾘﾆｭｰｱﾙ工事による減等）

○その他事業

・工事業の増（大鉄工業等の連結子会社化による増等※）

※影響額：営業収益+410億円、営業利益+5億円

（その他、負ののれん発生益が73億円発生）

工事支障等も含め、概ね計画通りに案件が進捗

30

- 次の30ページからは事業創造についてお示ししております。

- 冒頭に申し上げましたとおり、今期は各セグメントで減益という想定は変えておりません。しかしながら、私どもとして将来に向けた成長と持続的経営に資する施策を具体的に進めていくことが大事だと考えており、具体的にセグメントごとに31ページ以降に記載をしております。

事業創造②（流通業等）

JR西日本

物販飲食業

○商品・サービス・運営力強化による質的向上

・**セブン-イレブン・ジャパンとの業務提携**
- 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、駅の魅力向上
  ⇒ 新規出店分も含め、約200億円の増収効果見込み
- 当面のリニューアルスケジュール
  2014年度内に70店舗予定、9月末までに17店舗完了
  ⇒ 9月の売上は5割以上増加（※対前年比較可能な13店舗合計）

○沿線外・エリア外への積極展開

・**オリックスグループからビジネスホテル事業譲受**
- 3店舗（東京、大阪、広島）を「ヴィアイン」としてリブランドオープン（6月）

百貨店業・SC業

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

西館イメージ

参考イメージ「代官山 蔦屋書店」

・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
- 西館　:「代官山 蔦屋書店」を源流にしたライフスタイル提案型店舗の出店が決定
- 東館（ルクア）: 8月に約3割の店舗を入替・改装
  ⇒ 9月の売上は対前年1割増加

・売上目標
東館（SCのルクア）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年春予定（7月28日より改装工事に着手）

31

- 31ページが流通業等の分野です。

- セブン-イレブンとの提携については、9月末時点で17店舗の転換が完了したということで、対前年で比較できる店舗では売上が5割以上増加しているという状況です。引き続き、下期においても着実に転換を進めてまいります。

- 右側ではノースゲートビルディング西館の再生についてお示ししております。7月末から西館の大半を休業し、工事を順調に進めているところです。すでに、核テナントの一つとして、「代官山蔦屋書店」のライフスタイル提案型の店舗が決定しましたが、現在、他のテナント各社とも出店に向けて調整を行っているところです。

- 東館のルクアにつきましても、西館の店作りと連動いたしまして、8月に大規模リニューアルを行っており、9月のテナント売上高が対前年で1割増加するなど、順調なスタートを切っていると認識しております。

事業創造③（不動産業）

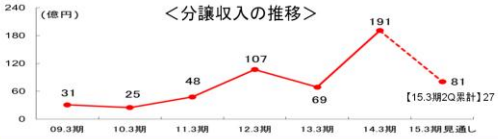
JR西日本

不動産販売業

○住宅分譲事業の推進

・新規分譲予定物件（2014年度以降）　※は他社との共同事業

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
ジェイグラン・エル堺	大阪府堺市	2015年9月	135戸
京都桂川つむぎの街　グランスクエア※	京都市	2015年9月	431戸
摩耶シティ COMFORT※	神戸市灘区	2016年3月	105戸
摩耶シティ DELIGHT※	神戸市灘区	2016年3月	57戸
（仮称）関西最大級・JR駅前再開発プロジェクト（A街区）※	兵庫県尼崎市	2016年3月	247戸
（仮称）UPLANDいばらき新街区創造プロジェクト	大阪府茨木市	2016年3月	283戸
グレーシアシティ川崎大師河原※	神奈川県川崎市	2016年6月	558戸



賃貸業

○沿線外、エリア外への積極展開

・「福岡天神NKビル」市中用地を取得し商業ビルを開発

（12月開業予定）

○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）

JR金沢駅西第一NKビル

○土地等資産の最大活用

・「JR金沢駅西第一NKビル」社宅跡地の再開発

（オフィスビル、6月竣工）

ショッピングセンター業

○新規開発の推進

・新幹線高架下商業施設

富山駅、金沢駅（2015年春開業予定）

○リニューアル

・金沢百番街「あんと」（7月）

・メディオ新大阪（2016年度末全面開業予定）

・ステーションプラザ明石（2015年秋開業予定〔2015年1月着工〕）

金沢百番街「あんと」

32

- 32ページは不動産業についてです。

- 沿線外では、福岡天神地区で商業ビルが12月にオープンするほか、ショッピングセンターでは、北陸新幹線開業をにらみまして北陸エリアでのリニューアルや高架下開発を順調に進めているところです。

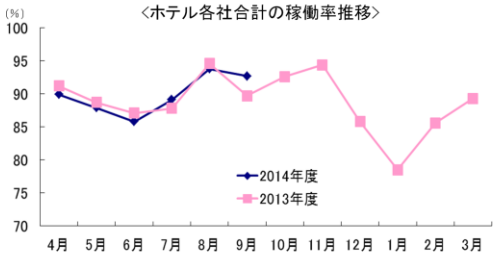
事業創造④（その他）

JR西日本

ホテル業

○リピーター獲得に向けたプロモーション強化

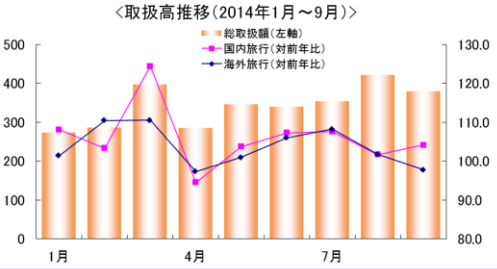
○新たな顧客獲得に向けたセールス強化（首都圏、アジア）



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

- ポシ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
  防府（4月）、伏見（7月）、北山（11月）、尼崎（11月）

○農業・健康等への事業拡大と地域活性化への貢献

- 株式会社 五万石千里山荘（冷凍おせち製造販売）への資本参加（7月）
- 株式会社 グローカル・アイ（医療機関レシピ配信）、株式会社 神明ホールディング（米卸）との業務提携（10月）

事業の見直し

○ゴルフ事業の譲渡

・ゴルフ場経営をコア事業として営む株式会社アコーディア・ゴルフに譲渡（10月）

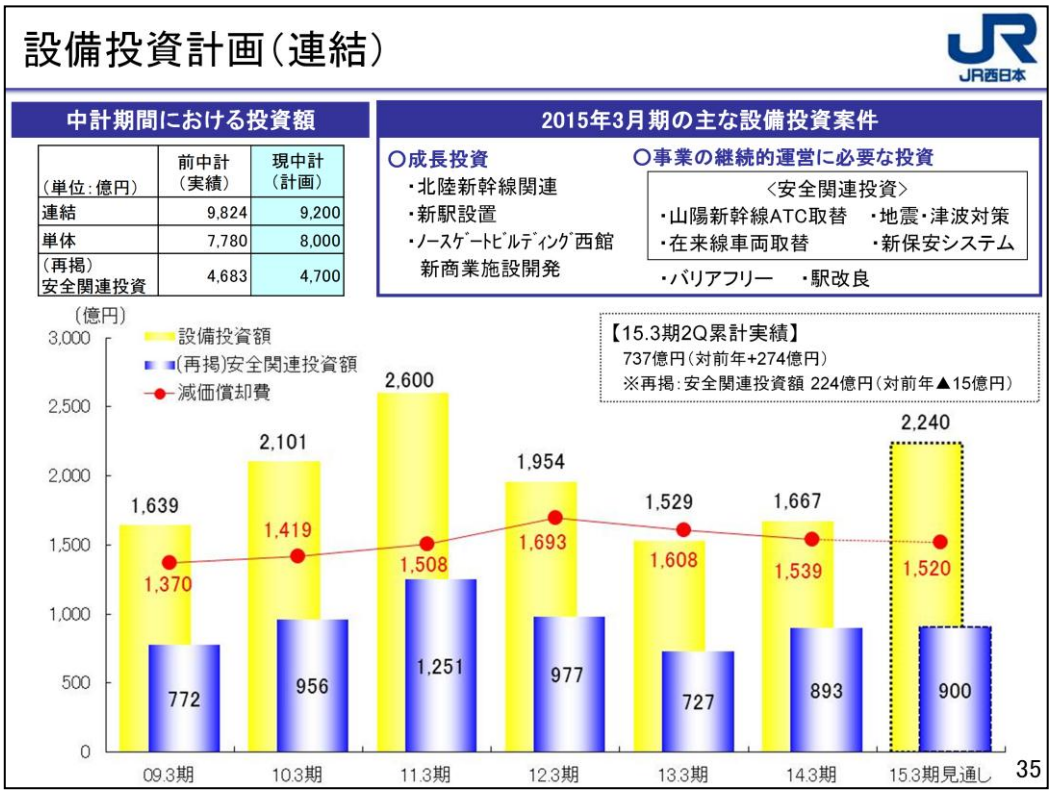
33

- 33ページのその他のセグメントにおきましては、子会社化したリハビリデイサービス事業で店舗を拡大するほか、出資や業務提携により農業や健康分野に関する事業に着手することで、将来に向けた新たな事業分野にチャレンジしているということをお示ししております。

- また、10月１日には、当社にとって強みが無く、長年の懸案でありましたゴルフ事業を、アコーディアに良い形で譲渡することができました。

- 今後も外部企業等の力も借りながら、各事業の競争力を高めてまいりたいと考えております。

３．設備投資計画、キャッシュフロー・財務の状況、株主還元

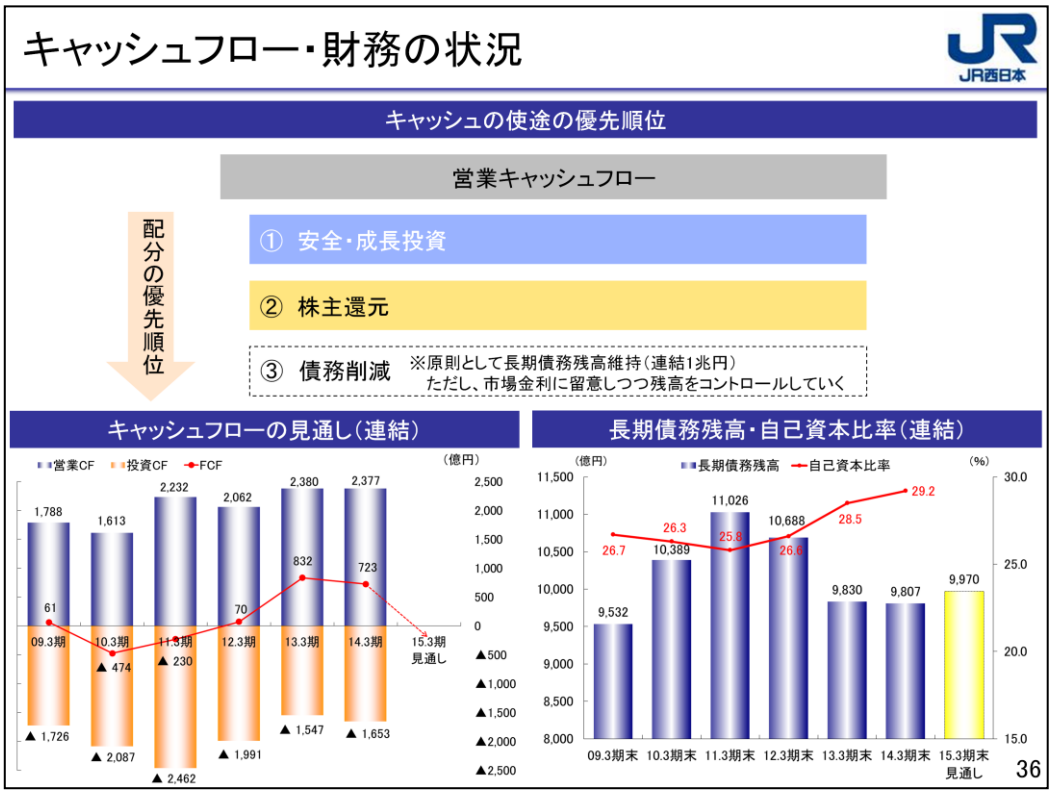


- 次に、35ページに設備投資についてお示ししております。

- 上期の連結設備投資の実績は、対前年274億円増の737億円、このうち、安全関連投資は224億円ということでした。

- 今年度通期で見ますと、安全関連投資に加えまして、ご案内しております北陸新幹線の車両の新製や、ノースゲートビルディング西館の再生に関わる投資があるため、連結では2,240億円と大規模な投資を見込んでおります。現在、順調に計画が進んでいると考えております。

- 今後も投資につきましては案件の効果を見極めつつ、計画的に進めてまいりたいと考えているところです。



- 36ページがキャッシュフローや財務の状況です。

- 9月末時点の長期債務残高は9,760億円、自己資本比率は29.5%となっております。

- 通期におきましては、利益水準に加えまして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ことを見込んでおります。期末長期債務残高につきましても、連結ベースで9,970億円となる見込みです。

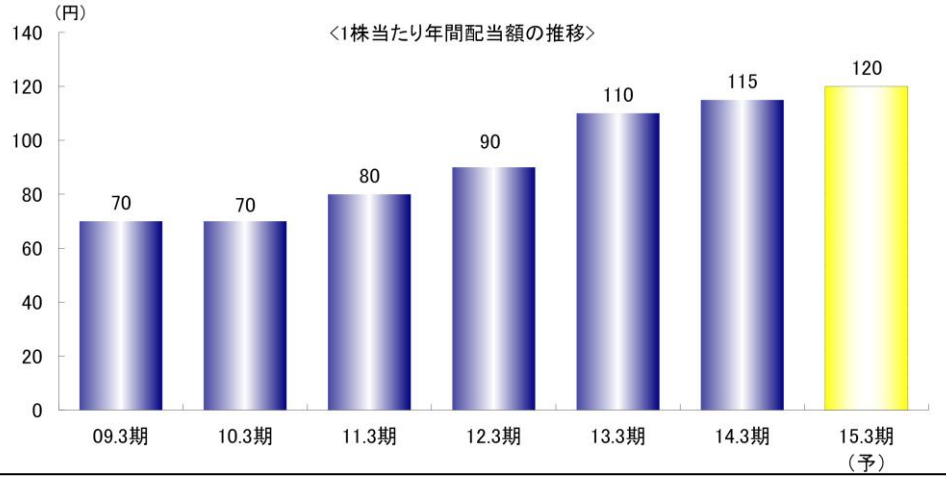
株主還元

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



37

- 株主還元について、37ページにお示ししております。
- 株主還元の方針や今期の配当予想については、ご案内しているところから変更はありません。
- 2017年度に、連結ベースでの「自己資本総還元率」3％程度を目指すという還元方針に沿って、取り組んでいくということです。

業績推移と見通し

（単位：億円）

	2013年3月期 見通し（2013年1月時点）	2013年3月期 実績	2014年3月期 実績	2015年3月期 見通し（2014年10月時点）	2018年3月期 見通し（2013年3月時点）
営業収益	12,890	12,989	13,310	13,300	13,060
運輸業	8,404	8,449	8,513	8,593	8,360
流通業	2,358	2,346	2,401	2,143	2,410
不動産業	895	909	1,022	892	1,010
その他	1,233	1,284	1,371	1,672	1,280
営業利益	1,210	1,294	1,345	1,240	1,275
運輸業	865	901	910	903	805
流通業	▲16	▲4	44	10	55
不動産業	262	280	277	237	330
その他	102	123	118	95	90
経常利益	960	1,046	1,129	1,050	1,065
当期純利益	560	601	656	655	660
運輸収入	7,650	7,691	7,806	7,880	7,640
ROA	4.6%	4.9%	5.1%	4.5%	4.7%
ROE	7.8%	8.3%	8.6%	8.3%	7.3%
EBITDA	2,825	2,903	2,884	2,760	2,925

（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

38

- 最後に、中期経営計画の修正についてです。

- 収支見通しに北陸新幹線開業に伴う収入への影響や線路使用料を織り込んでいなかったことから、必要な修正を行うと申し上げておりましたが、この修正は、北陸新幹線が開業した後の来年春に行いたいと考えております。

- 過去にも中計見直しを行ったことがありますが、今回は、経営環境そのものが大きく変わったわけではありませんし、抜本的見直しを行うわけではありません。北陸新幹線開業に加えまして、中計が始まって2年が経ちますので、これまでの進捗を織り込んだ形でアップデートを行いたいと考えております。

- 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しう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、 2014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/