- 総合企画本部長の杉岡です。
- 本日はお忙しいところ弊社決算説明会にお越しいただきましてありがとうございます。説明会の開催にあたり、簡単にご挨拶申し上げます。
- まずは、この度の台風19号の影響でお亡くなりなられた方々に心よりご冥福をお祈り申し上げます。また、被災された皆様方にお見舞い申し上げます。
- 10月25日より東京～金沢間の直通運転を再開いたしましたが、現在は限られた車両数での運用となり、ご利用のお客様を始め関係者の皆様にはご不便をおかけいたします。
- 本日は、まず財務部長の藤原より決算のご説明を申し上げたあとで、私の方から各事業の取組み状況につきましてご説明させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

# 目次


1 2020年3月期 第2四半期決算実績 P. 2

2 2020年3月期 通期業績予想 P. 12

3 各事業の取り組み P. 20

4 設備投資、株主還元 P. 34

Appendix P. 37

- 財務部長の藤原です。
- まず私から10月28日に発表しました2020年3月期第2四半期決算と通期見通しについてご説明します。

## 決算ハイライト

JR西日本

（単位：億円）

| | 2019年3月期 2Q累計実績 A | 2020年3月期 2Q累計実績 B | 対前年 増減 B-A | 対前年 比率(%) B/A | 2019年3月期 通期実績 C | 2020年3月期通期 前回(7/30)予想 D | 2020年3月期通期 今回(10/28)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 | 7,369 | 7,620 | +250 | 103.4 | 15,293 | 15,575 | 15,700 | +406 | 102.7 | +125 |
| 営業利益 | 1,133 | 1,288 | +155 | 113.7 | 1,969 | 1,980 | 2,020 | +50 | 102.6 | +40 |
| 経常利益 | 1,058 | 1,216 | +158 | 114.9 | 1,833 | 1,845 | 1,895 | +61 | 103.4 | +50 |
| 親会社株主に帰属する四半期(当期)純利益 | 564 | 804 | +240 | 142.5 | 1,027 | 1,185 | 1,200 | +172 | 116.8 | +15 |
| 【単 体】 | | | | | | | | | | |
| 営業収益 | 4,846 | 5,044 | +198 | 104.1 | 9,809 | 10,010 | 10,050 | +240 | 102.5 | +40 |
| 運輸収入 | 4,317 | 4,529 | +212 | 104.9 | 8,734 | 8,950 | 8,990 | +255 | 102.9 | +40 |
| 営業費用 | 3,896 | 3,944 | +47 | 101.2 | 8,301 | 8,495 | 8,495 | +193 | 102.3 | − |
| 人件費 | 1,081 | 1,075 | ▲ 6 | 99.4 | 2,158 | 2,175 | 2,165 | +6 | 100.3 | ▲ 10 |
| 物件費 | 1,834 | 1,848 | +13 | 100.8 | 4,166 | 4,255 | 4,275 | +108 | 102.6 | +20 |
| 動力費 | 221 | 235 | +13 | 106.3 | 452 | 475 | 465 | +12 | 102.7 | ▲ 10 |
| 修繕費 | 632 | 642 | +9 | 101.5 | 1,640 | 1,705 | 1,695 | +54 | 103.3 | ▲ 10 |
| 業務費 | 979 | 970 | ▲ 9 | 99.0 | 2,073 | 2,075 | 2,115 | +41 | 102.0 | +40 |
| 減価償却費 | 643 | 669 | +26 | 104.1 | 1,343 | 1,410 | 1,400 | +56 | 104.2 | ▲ 10 |
| 営業利益 | 949 | 1,100 | +150 | 115.9 | 1,507 | 1,515 | 1,555 | +47 | 103.2 | +40 |
| 経常利益 | 870 | 1,029 | +158 | 118.2 | 1,364 | 1,375 | 1,425 | +60 | 104.4 | +50 |
| 四半期(当期)純利益 | 459 | 705 | +245 | 153.5 | 806 | 950 | 965 | +158 | 119.7 | +15 |

3

- 3ページに、上期決算及び通期見通しをお示ししております。
- 上期は、対前年では、災害の反動増に加え、GWのご利用増等により、連結・単体ともに増収増益となりました。対計画では、単体は、GW10連休効果等により運輸収入が計画を上回ったことに加え、費用の進捗差等により費用が計画を下回りました。非鉄道業では、物販飲食業等が引き続き好調で、全体として計画をやや上回って推移しております。
- そのような中、下期に入り、台風19号による被害が発生致しました。単体で、一定の前提をおいて全バスケット合計で29億円程度の減収影響と、被災した車両を除却する可能性を想定し簿価30億円を特別損失として通期見通しに反映させております。
- 以上の結果、通期の業績予想につきましては、上期の上振れ分から、下期の台風19号による影響額を差引する等した上で、連結・単体とも上方修正しております。

## 単体損益計算書

（単位：億円）

| | 2019年3月期 2Q累計実績 A | 2020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 | 4,846 | 5,044 | +198 | 104.1 |
| 運輸収入 | 4,317 | 4,529 | +212 | 104.9 |
| その他収入 | 528 | 514 | ▲ 14 | 97.3 |
| 営業費用 | 3,896 | 3,944 | +47 | 101.2 |
| 人件費 | 1,081 | 1,075 | ▲ 6 | 99.4 |
| 物件費 | 1,834 | 1,848 | +13 | 100.8 |
| 動力費 | 221 | 235 | +13 | 106.3 |
| 修繕費 | 632 | 642 | +9 | 101.5 |
| 業務費 | 979 | 970 | ▲ 9 | 99.0 |
| 線路使用料等 | 135 | 140 | +5 | 103.8 |
| 租税公課 | 202 | 210 | +8 | 104.2 |
| 減価償却費 | 643 | 669 | +26 | 104.1 |
| 営業利益 | 949 | 1,100 | +150 | 115.9 |
| 営業外損益 | ▲ 78 | ▲ 71 | +7 | 90.0 |
| 営業外収益 | 24 | 27 | +2 | － |
| 営業外費用 | 103 | 98 | ▲ 5 | － |
| 経常利益 | 870 | 1,029 | +158 | 118.2 |
| 特別損益 | ▲ 221 | ▲ 16 | +205 | － |
| 特別利益 | 88 | 33 | ▲ 55 | － |
| 特別損失 | 310 | 50 | ▲ 260 | － |
| 四半期純利益 | 459 | 705 | +245 | 153.5 |

4

- 4ページが単体の概要になります。
- 営業収益は、運輸収入の増により対前年198億円の増、営業費用は、動力費や線路使用料、減価償却費の増等により対前年47億円の増となりました。
- 結果、対前年150億円の営業増益となりました。
- また、特別損益が、昨年度の災害に伴う特別損失の計上の反動で大きく改善したことも合わせ、純利益は、対前年245億円増の705億円となりました。
- なお、期首予想に対しましては、74億円の増収、115億円の営業費用減でした。

## 運輸収入の主な増減要因

（単位：億円）

| | | 2020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 | | 2,353 | +81<br>(103.6%) | 基礎トレンド(100.5%) | | +12 |
| | | | | 特殊要因 | ・インバウンド | +10 |
| | | | | | ・曜日配列 | +34 |
| | | | | | ・災害反動 | +18 |
| | | | | | 等 | |
| 在来線 | 近畿圏 | 1,611 | +89<br>(105.9%) | 基礎トレンド(100.8%) | | +11 |
| | | | | 特殊要因 | ・インバウンド | +7 |
| | | | | | ・曜日配列 | +5 |
| | | | | | ・災害反動 | +34 |
| | | | | | 等 | |
| | その他 | 564 | +41<br>(108.0%) | 基礎トレンド(100.8%) | | +3 |
| | | | | 特殊要因 | ・インバウンド | +1 |
| | | | | | ・曜日配列 | +4 |
| | | | | | ・災害反動 | +30 |
| | | | | | 等 | |
| | 在来線計 | 2,176 | +130<br>(106.4%) | | | |
| 運輸収入計 | | 4,529 | +212<br>(104.9%) | | | |

※荷物収入は金額些少のため省略

5

- 運輸収入の主な増減要因につきましては、5ページをご覧ください。
- 上期は全バスケットで堅調に推移いたしました。
- 新幹線は、対前年で81億円増となりました。
  災害の反動増に加え、GWのご利用増などによります。
  内訳は、山陽新幹線が78億円増の2,135億円、北陸新幹線が2億円増の218億円です。
- 在来線のうち近畿圏は、対前年で89億円増となりました。
  災害の反動増に加え、安定輸送の実現等により基礎が堅調に推移したこと、更には各種営業施策の奏功によります。
- その他在来線につきましても、災害の反動増等により、対前年で41億円増となりました。
- なお、期首予想に対しましては、
  GWのご利用が計画を上回ったこと等により、全バスケット合計で67億円増となりました。

# 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） | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2019年3月期 | 2020年3月期 | 対前年 | 2019年3月期 | 2020年3月期 | 対前年 |
| 全社計 | 4,317 | 4,529 | +212<br>104.9% | 2,179 | 2,296 | +116<br>105.4% |
| 新幹線 | 2,272 | 2,353 | +81<br>103.6% | 1,175 | 1,203 | +28<br>102.4% |
| 定期 | 56 | 57 | +1<br>102.2% | 28 | 28 | +0<br>102.4% |
| 定期外 | 2,215 | 2,296 | +80<br>103.6% | 1,146 | 1,174 | +27<br>102.4% |
| 在来線 | 2,045 | 2,176 | +130<br>106.4% | 1,004 | 1,093 | +88<br>108.8% |
| 定期 | 720 | 720 | ▲0<br>99.9% | 356 | 360 | +3<br>100.9% |
| 定期外 | 1,324 | 1,455 | +131<br>109.9% | 648 | 733 | +85<br>113.1% |
| 近畿圏 | 1,522 | 1,611 | +89<br>105.9% | 746 | 802 | +55<br>107.4% |
| 定期 | 594 | 594 | ▲0<br>100.0% | 294 | 296 | +1<br>100.7% |
| 定期外 | 927 | 1,017 | +89<br>109.6% | 452 | 505 | +53<br>111.8% |
| その他 | 522 | 564 | +41<br>108.0% | 258 | 290 | +32<br>112.8% |
| 定期 | 126 | 126 | ▲0<br>99.7% | 61 | 63 | +1<br>102.0% |
| 定期外 | 396 | 438 | +42<br>110.6% | 196 | 227 | +31<br>116.1% |

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） | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2019年3月期 | 2020年3月期 | 対前年 | 2019年3月期 | 2020年3月期 | 対前年 |
| 全社計 | 29,742 | 30,984 | +1,241<br>104.2% | 14,992 | 15,824 | +832<br>105.6% |
| 新幹線 | 10,548 | 10,976 | +427<br>104.1% | 5,472 | 5,630 | +157<br>102.9% |
| 定期 | 447 | 468 | +21<br>104.7% | 222 | 240 | +18<br>108.2% |
| 定期外 | 10,101 | 10,507 | +406<br>104.0% | 5,250 | 5,390 | +139<br>102.7% |
| 在来線 | 19,194 | 20,008 | +814<br>104.2% | 9,519 | 10,194 | +674<br>107.1% |
| 定期 | 11,751 | 12,037 | +285<br>102.4% | 5,753 | 6,099 | +345<br>106.0% |
| 定期外 | 7,442 | 7,971 | +528<br>107.1% | 3,765 | 4,094 | +329<br>108.7% |
| 近畿圏 | 15,079 | 15,642 | +562<br>103.7% | 7,468 | 7,917 | +448<br>106.0% |
| 定期 | 9,661 | 9,891 | +229<br>102.4% | 4,748 | 5,011 | +263<br>105.6% |
| 定期外 | 5,418 | 5,750 | +332<br>106.1% | 2,720 | 2,905 | +184<br>106.8% |
| その他 | 4,114 | 4,366 | +252<br>106.1% | 2,050 | 2,276 | +226<br>111.0% |
| 定期 | 2,089 | 2,145 | +55<br>102.7% | 1,005 | 1,087 | +81<br>108.1% |
| 定期外 | 2,024 | 2,221 | +196<br>109.7% | 1,044 | 1,188 | +144<br>113.8% |

## 単体営業費用の主な増減要因

（単位：億円）

| 科目 | 2020年3月期 2Q累計実績 | | |
|---|---|---|---|
| | | 対前年 | 主な増減要因 |
| 人件費 | 1,075 | ▲ 6<br>(99.4%) | ・超勤手当の減、単価減　等 |
| 動力費 | 235 | +13<br>(106.3%) | ・災害反動増、燃料費調整額増　等 |
| 修繕費 | 642 | +9<br>(101.5%) | ・除却費増　等 |
| 業務費 | 970 | ▲ 9<br>(99.0%) | ・豪雨バス代行反動減　等 |
| 線路使用料等 | 140 | +5<br>(103.8%) | ・おおさか東線　等 |
| 租税公課 | 210 | +8<br>(104.2%) | |
| 減価償却費 | 669 | +26<br>(104.1%) | ・19.3期新規稼働資産の平年度化　等 |
| 営業費用計 | 3,944 | +47<br>(101.2%) | |

7

- 営業費用の主な増減要因につきましては、7ページをご覧ください。
- 営業費用は、対前年で47億円増となりました。
  主な内訳は、動力費における災害の反動等、線路使用料におけるおおさか東線北区間開業、減価償却費における昨年度の新規稼働資産の平年度化等になります。

# 連結損益計算書

（単位：億円）

| | 2019年3月期<br>2Q累計実績<br>A | 2020年3月期<br>2Q累計実績<br>B | 対前年<br>増減<br>B-A | 対前年<br>比率(%)<br>B/A |
|---|---|---|---|---|
| 営業収益 | 7,369 | 7,620 | +250 | 103.4 |
| 営業費用 | 6,236 | 6,331 | +94 | 101.5 |
| 営業利益 | 1,133 | 1,288 | +155 | 113.7 |
| 営業外損益 | ▲ 74 | ▲ 72 | +2 | 96.7 |
| 営業外収益 | 33 | 29 | ▲ 3 | – |
| 営業外費用 | 108 | 102 | ▲ 6 | – |
| 経常利益 | 1,058 | 1,216 | +158 | 114.9 |
| 特別損益 | ▲ 227 | ▲ 24 | +203 | – |
| 特別利益 | 92 | 39 | ▲ 52 | – |
| 特別損失 | 319 | 63 | ▲ 256 | – |
| 親会社株主に帰属する四半期純利益 | 564 | 804 | +240 | 142.5 |
| 四半期包括利益 | *584* | *816* | *+231* | *139.6* |

## セグメント情報

JR西日本

（単位：億円）

| | 2019年3月期 2Q累計実績 A | 2020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 | 7,369 | 7,620 | +250 | 103.4 |
| 運輸業 | 4,713 | 4,910 | +196 | 104.2 |
| 流通業 | 1,196 | 1,165 | ▲ 30 | 97.5 |
| 物販・飲食 | 838 | 804 | ▲ 34 | 95.9 |
| 【宿泊特化型ホテル】（再掲）*2 | 【62】 | 【76】 | 【+13】 | 【122.1】 |
| 百貨店 | 315 | 318 | +3 | 101.1 |
| 不動産業 | 692 | 740 | +48 | 107.1 |
| ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ | 300 | 308 | +8 | 102.7 |
| 不動産賃貸・販売 | 381 | 423 | +41 | 110.9 |
| 【不動産販売】（再掲） | 【159】 | 【182】 | 【+23】 | 【114.5】 |
| その他 | 768 | 803 | +35 | 104.6 |
| ホテル | 165 | 194 | +28 | 117.3 |
| 旅行 | 184 | 198 | +13 | 107.4 |
| 営業利益*1 | 1,133 | 1,288 | +155 | 113.7 |
| 運輸業 | 878 | 1,031 | +153 | 117.4 |
| 流通業 | 29 | 31 | +1 | 105.1 |
| 物販・飲食 | 26 | 26 | ▲ 0 | 99.5 |
| 百貨店 | 1 | 1 | +0 | 109.1 |
| 不動産業 | 182 | 191 | +8 | 104.9 |
| ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ | 47 | 45 | ▲ 2 | 94.9 |
| 不動産賃貸・販売 | 106 | 106 | +0 | 100.4 |
| その他 | 29 | 23 | ▲ 5 | 79.5 |
| ホテル | 0 | ▲ 1 | ▲ 1 | － |
| 旅行 | ▲ 6 | 0 | +7 | － |

*1 各セグメントの内訳は、主な子会社の合計値であり、セグメント計と一致しません。
*2 宿泊特化型ホテル「ヴィアイン」の合計値です。ただし、下関店（非連結）、浅草店（その他業）、広島祇園町店（その他業）は除きます。



- 9ページ、10ページが連結の概要になります。
- 流通業の営業収益は、対前年30億円減の1,165億円となりました。但し、駅ナカテナントとの契約方式変更に伴う収益計上方法の変更影響を除けば、実質80億円の増収です。
  これは、SEJ提携店舗の売上増や、ヴィアインの平年度化及び新規開業等などによるものです。
  営業利益は、対前年1億円増の31億円でした。
- 不動産業は、営業収益が48億円増の740億円、営業利益が8億円増の191億円となりました。
  昨年度開業の大型賃貸物件の平年度化や、販売戸数の増によるものです。
- その他事業の営業収益は、対前年35億円増の803億円となりました。
  ホテル業における奈良ホテルの新規連結やヴィスキオの新規開業、旅行業におけるGWのご利用増によるものです。
  営業利益は、対前年5億円減の23億円でした。
  ヴィスキオの開業経費や、工事業における外部工事の減等によるものです。

# 各セグメントの主な増減要因

（単位：億円）

| | | | 2020年3月期 2Q累計実績 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 対前年 | | 主な増減要因 |
| | | | | 増減 | 比率(%) | |
| 流通業 | 物販・飲食 | 営業収益 | 804 | ▲ 34 | 95.9 | ・駅ナカテナントとの契約方式変更に伴う収益計上方法の変更 等 |
| | | 営業利益 | 26 | ▲ 0 | 99.5 | |
| | 百貨店 | 営業収益 | 318 | +3 | 101.1 | |
| | | 営業利益 | 1 | +0 | 109.1 | |
| 不動産業 | ショッピングセンター | 営業収益 | 308 | +8 | 102.7 | ・京都リニューアル開業平年度化 等 |
| | | 営業利益 | 45 | ▲ 2 | 94.9 | |
| | 不動産賃貸・販売 | 営業収益 | 423 | +41 | 110.9 | ・販売戸数増 等 |
| | | 営業利益 | 106 | +0 | 100.4 | |
| その他 | ホテル | 営業収益 | 194 | +28 | 117.3 | ・ヴィスキオ京都新規開業、奈良ホテル新規連結 等 |
| | | 営業利益 | ▲ 1 | ▲ 1 | － | |
| | 旅行 | 営業収益 | 198 | +13 | 107.4 | ・GW好調 等 |
| | | 営業利益 | 0 | +7 | － | |

※各セグメントの内訳は、主な子会社の合計値であり、セグメント計と一致しません。

# 連結財政状況およびキャッシュフロー計算書

（単位：億円）

| | 2019年3月期<br>期末<br>A | 2020年3月期<br>2Q期末<br>B | 増減<br>B-A |
|---|---|---|---|
| 資産 | 32,375 | 32,135 | ▲240 |
| 負債 | 20,577 | 19,775 | ▲802 |
| 純資産 | 11,798 | 12,359 | +561 |
| 長期債務残高 | 10,640 | 10,334 | ▲305 |
| 【長期債務平均金利（%）】 | 【1.81】 | 【1.80】 | 【▲ 0.01】 |
| 新幹線債務 | 1,029 | 1,024 | ▲4 |
| 【新幹線債務平均金利（%）】 | 【6.55】 | 【6.55】 | 【-】 |
| 社債 | 5,699 | 5,549 | ▲149 |
| 【社債平均金利（%）】 | 【1.51】 | 【1.49】 | 【▲ 0.02】 |
| 自己資本比率（%） | 33.3 | 35.3 | +2.0 |
| 1株当たり純資産（円） | 5,612.63 | 5,929.53 | +316.90 |

| | 2019年3月期<br>2Q累計実績<br>A | 2020年3月期<br>2Q累計実績<br>B | 対前年増減<br>B-A |
|---|---|---|---|
| 営業活動によるキャッシュフロー | 935 | 1,078 | +142 |
| 投資活動によるキャッシュフロー | ▲ 810 | ▲ 933 | ▲123 |
| フリーキャッシュフロー | 125 | 144 | +19 |
| 財務活動によるキャッシュフロー | 212 | ▲ 565 | ▲ 778 |
| 現金及び現金同等物の増減 | 337 | ▲ 427 | ▲765 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | 1,352 | 937 | ▲ 414 |

1 2020年3月期 第2四半期決算実績

2 2020年3月期 通期業績予想

3 各事業の取り組み

4 設備投資、株主還元

Appendix

## 単体業績予想

JR西日本

（単位：億円）

| | 2019年3月期 通期実績 A | 2020年3月期通期 前回(7/30) 予想 B | 2020年3月期通期 今回(10/28) 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 | 9,809 | 10,010 | 10,050 | +240 | 102.5 | +40 |
| 運輸収入 | 8,734 | 8,950 | 8,990 | +255 | 102.9 | +40 |
| その他収入 | 1,074 | 1,060 | 1,060 | ▲ 14 | 98.7 | – |
| 営業費用 | 8,301 | 8,495 | 8,495 | +193 | 102.3 | – |
| 人件費 | 2,158 | 2,175 | 2,165 | +6 | 100.3 | ▲ 10 |
| 物件費 | 4,166 | 4,255 | 4,275 | +108 | 102.6 | +20 |
| 動力費 | 452 | 475 | 465 | +12 | 102.7 | ▲ 10 |
| 修繕費 | 1,640 | 1,705 | 1,695 | +54 | 103.3 | ▲ 10 |
| 業務費 | 2,073 | 2,075 | 2,115 | +41 | 102.0 | +40 |
| 線路使用料等 | 272 | 285 | 285 | +12 | 104.6 | – |
| 租税公課 | 360 | 370 | 370 | +9 | 102.6 | – |
| 減価償却費 | 1,343 | 1,410 | 1,400 | +56 | 104.2 | ▲ 10 |
| 営業利益 | 1,507 | 1,515 | 1,555 | +47 | 103.2 | +40 |
| 営業外損益 | ▲ 142 | ▲ 140 | ▲ 130 | +12 | 91.3 | +10 |
| 営業外収益 | 75 | 70 | 75 | ▲ 0 | – | +5 |
| 営業外費用 | 217 | 210 | 205 | ▲ 12 | – | ▲ 5 |
| 経常利益 | 1,364 | 1,375 | 1,425 | +60 | 104.4 | +50 |
| 特別損益 | ▲ 206 | ▲ 15 | ▲ 45 | +161 | – | ▲ 30 |
| 特別利益 | 276 | – | – | – | – | – |
| 特別損失 | 482 | – | – | – | – | – |
| 当期純利益 | 806 | 950 | 965 | +158 | 119.7 | +15 |

13

- 次に、業績予想です。
  13ページが単体の概要になります。
- 営業収益は、対前回40億円増の1兆50億円としております。
  上期の運輸収入の上振れ分から、台風19号の影響見通しを差引する等しております。
  内訳は、14ページをご参照ください。
- 営業費用は、上期の状況を踏まえ、内訳を多少増減させておりますが、合計額は変えておりません。
  内訳は、15ページをご参照ください。
- 以上の結果、営業利益は対前回で40億円増の1,555億円としております。
- なお、純利益につきましては、対前回15億円増の965億円としております。
  特別損失として、北陸新幹線の被災した車両を除却する可能性を想定し、30億円を見込んだ結果です。

# 運輸収入の見通し

（単位：億円）

| | | 2020年3月期 通期見通し | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 対前年 | 主な増減要因 | | | 対前回 |
| 新幹線 | | 4,669 | +98<br>(102.2%) | 基礎トレンド(100.5%) | | +22 | +2 |
| | | | | 特殊要因 | ・インバウンド | +22 | |
| | | | | | ・曜日配列 | +39 | |
| | | | | | ・災害反動 | +18 | |
| | | | | | ・うるう年 | +10 | |
| | | | | | ・台風19号 | ▲ 24 | |
| | | | | | 等 | | |
| 在来線 | 近畿圏 | 3,194 | +112<br>(103.7%) | 基礎トレンド(100.3%) | | +9 | +26 |
| | | | | 特殊要因 | ・インバウンド | +20 | |
| | | | | | ・曜日配列 | +6 | |
| | | | | | ・災害反動 | +34 | |
| | | | | | ・うるう年 | +4 | |
| | | | | | ・台風19号 | ▲ 4 | |
| | | | | | 等 | | |
| | その他 | 1,125 | +43<br>(104.0%) | 基礎トレンド(100.1%) | | +1 | +10 |
| | | | | 特殊要因 | ・インバウンド | +2 | |
| | | | | | ・曜日配列 | +4 | |
| | | | | | ・災害反動 | +31 | |
| | | | | | ・うるう年 | +2 | |
| | | | | | ・台風19号 | ▲ 0 | |
| | | | | | 等 | | |
| | 在来線計 | 4,320 | +156<br>(103.8%) | | | | +37 |
| 運輸収入計 | | 8,990 | +255<br>(102.9%) | | | | +40 |

※荷物収入は金額些少のため省略

# 単体営業費用の見通し

（単位：億円）

| | 2020年3月期 通期見通し | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 対前年 | 主な増減要因 | 対前回 |
| 人件費 | 2,165 | +6<br>(100.3%) | ・シニア社員・契約社員等待遇改善 等 | ▲ 10 |
| 動力費 | 465 | +12<br>(102.7%) | ・災害反動増 等 | ▲ 10 |
| 修繕費 | 1,695 | +54<br>(103.3%) | ・定期的な検査・修繕の波動増 等 | ▲ 10 |
| 業務費 | 2,115 | +41<br>(102.0%) | ・システム関連経費増、調査費増 等 | +40 |
| 線路使用料等 | 285 | +12<br>(104.6%) | ・おおさか東線 等 | – |
| 租税公課 | 370 | +9<br>(102.6%) | | – |
| 減価償却費 | 1,400 | +56<br>(104.2%) | ・19.3期新規稼働資産の平年度化 等 | ▲ 10 |
| 営業費用計 | 8,495 | +193<br>(102.3%) | | – |

## 連結業績予想

（単位：億円）

| | 2019年3月期 通期実績 A | 2020年3月期通期 前回(7/30) 予想 B | 2020年3月期通期 今回(10/28) 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 | 15,293 | 15,575 | 15,700 | +406 | 102.7 | +125 |
| 営業費用 | 13,323 | 13,595 | 13,680 | +356 | 102.7 | +85 |
| 営業利益 | 1,969 | 1,980 | 2,020 | +50 | 102.6 | +40 |
| 営業外損益 | ▲ 136 | ▲ 135 | ▲ 125 | +11 | 91.8 | +10 |
| 営業外収益 | 94 | 89 | 94 | ▲ 0 | – | +5 |
| 営業外費用 | 230 | 224 | 219 | ▲ 11 | – | ▲ 5 |
| 経常利益 | 1,833 | 1,845 | 1,895 | +61 | 103.4 | +50 |
| 特別損益 | ▲ 261 | ▲ 60 | ▲ 90 | +171 | – | ▲ 30 |
| 特別利益 | 290 | – | – | – | – | – |
| 特別損失 | 552 | – | – | – | – | – |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | 1,027 | 1,185 | 1,200 | +172 | 116.8 | +15 |
| 1株当たり当期純利益（円） | 533.31 | 616.06 | 626.82 | – | – | – |

16

- 16ページが連結の概要になります。
- 営業収益は対前回125億円増の1兆5,700億円、営業利益は40億円増の2,020億円、当期純利益は15億円増の1,200億円としております。
- 営業収益につきましては、単体における対前回40億円増に加え、非鉄道事業につきましても一部上方修正しております。

## 連結業績予想（セグメント別）

JR西日本

（単位：億円）

| | 2019年3月期 通期実績 A | 2020年3月期通期 前回(7/30) 予想 B | 2020年3月期通期 今回(10/28) 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 | 15,293 | 15,575 | 15,700 | +406 | 102.7 | +125 |
| 運輸業 | 9,539 | 9,742 | 9,782 | +242 | 102.5 | +40 |
| 流通業 | 2,455 | 2,377 | 2,377 | ▲ 78 | 96.8 | – |
| 物販・飲食 | 1,700 | 1,560 | 1,590 | ▲ 110 | 93.5 | +30 |
| 【宿泊特化型ホテル】（再掲）*2 | 【131】 | 【166】 | 【166】 | 【+35】 | 【126.7】 | 【–】 |
| 百貨店 | 671 | 725 | 695 | +23 | 103.6 | ▲ 30 |
| 不動産業 | 1,485 | 1,623 | 1,643 | +157 | 110.6 | +20 |
| ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ | 615 | 624 | 624 | +8 | 101.3 | – |
| 不動産賃貸・販売 | 849 | 979 | 999 | +149 | 117.6 | +20 |
| 【不動産販売】（再掲） | 【394】 | 【505】 | 【525】 | 【+131】 | 【133.2】 | 【+20】 |
| その他 | 1,813 | 1,833 | 1,898 | +84 | 104.6 | +65 |
| ホテル | 356 | 391 | 411 | +54 | 115.3 | +20 |
| 旅行 | 405 | 412 | 422 | +16 | 104.1 | +10 |
| 営業利益*1 | 1,969 | 1,980 | 2,020 | +50 | 102.6 | +40 |
| 運輸業 | 1,362 | 1,367 | 1,407 | +44 | 103.2 | +40 |
| 流通業 | 61 | 64 | 64 | +2 | 104.2 | – |
| 物販・飲食 | 49 | 50 | 50 | +0 | 101.2 | – |
| 百貨店 | 10 | 11 | 11 | +0 | 107.4 | – |
| 不動産業 | 356 | 363 | 363 | +6 | 101.7 | – |
| ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ | 96 | 82 | 82 | ▲ 14 | 85.0 | – |
| 不動産賃貸・販売 | 182 | 189 | 189 | +6 | 103.6 | – |
| その他 | 212 | 216 | 216 | +3 | 101.5 | – |
| ホテル | 10 | 11 | 11 | +0 | 102.4 | – |
| 旅行 | 2 | 5 | 5 | +2 | 227.8 | – |

*1 各セグメントの内訳は、主な子会社の合計値であり、セグメント計と一致しません。
*2 宿泊特化型ホテル「ヴィアイン」の合計値です。ただし、下関店（鉄道結）、浅草店（その他業）、広島横山町店（その他業）は除きます。



- 17ページ、18ページが、セグメント別の内訳になります。各セグメントの営業収益をご確認ください。
- 流通業は、好調な物販飲食業は30億円上方修正する一方、リニューアル効果を挑戦的に計上していた百貨店業は30億円下方修正しております。
- 不動産業は、販売戸数の増が見込まれる不動産賃貸販売業を20億円上方修正しております。
- その他事業は、奈良ホテル及びてつでんの新規連結を反映するとともに、上期が好調であった旅行業等の状況も踏まえ、65億円上方修正しております。
- なお、非鉄道事業の営業利益につきましては、何れもインパクトは軽微であり、修正しておりません。

- 私からの説明は以上です。

# 各セグメントの見通し

（単位：億円）

| | | | 2020年3月期 通期見通し | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 対前年 | | 主な増減要因 | 対前回 |
| | | | | 増減 | 比率(%) | | |
| 流通業 | 物販・飲食 | 営業収益 | 1,590 | ▲ 110 | 93.5 | ・駅ナカテナントとの契約方式変更に伴う収益計上方法の変更 等 | +30 |
| | | 営業利益 | 50 | +0 | 101.2 | | − |
| | 百貨店 | 営業収益 | 695 | +23 | 103.6 | ・リニューアル開業平年度化 等 | ▲ 30 |
| | | 営業利益 | 11 | +0 | 107.4 | | − |
| 不動産業 | ショッピングセンター | 営業収益 | 624 | +8 | 101.3 | ・京都リニューアル開業平年度化 等 | − |
| | | 営業利益 | 82 | ▲ 14 | 85.0 | ・岡山駅ナカリニューアル支障、芦屋リニューアル休業 等 | − |
| | 不動産賃貸・販売 | 営業収益 | 999 | +149 | 117.6 | ・販売戸数増 等 | +20 |
| | | 営業利益 | 189 | +6 | 103.6 | | − |
| その他 | ホテル | 営業収益 | 411 | +54 | 115.3 | ・ヴィスキオ京都新規開業、奈良ホテル新規連結 等 | +20 |
| | | 営業利益 | 11 | +0 | 102.4 | | − |
| | 旅行 | 営業収益 | 422 | +16 | 104.1 | ・GW好調 等 | +10 |
| | | 営業利益 | 5 | +2 | 227.8 | | − |

※各セグメントの内訳は、主な子会社の合計値であり、セグメント計と一致しません。

# 諸元表

（単位：人、億円）

| | 2019年3月期<br>2Q累計実績 | 2020年3月期<br>2Q累計実績 | 2019年3月期<br>通期実績 | 2020年3月期<br>通期予想(10/28) |
|---|---|---|---|---|
| 連結ROA (%) | 3.7 | 4.0 | 6.2 | 6.2 |
| 連結ROE (%) | 5.4 | 7.3 | 9.8 | 10.7 |
| 連結EBITDA* | 1,920 | 2,119 | 3,613 | 3,742 |
| 連結減価償却費 | 781 | 824 | 1,631 | 1,710 |
| 連結設備投資（自己資金） | 794 | 770 | 2,453 | 2,610 |
| 単体設備投資（自己資金） | 604 | 483 | 1,909 | 1,920 |
| 安全関連投資 | 384 | 300 | 1,252 | 1,200 |
| 1株当たり配当金（円） | 87.5 | 95.0 | 175 | 190 |

| | 2019年3月期<br>2Q累計実績 | | 2020年3月期<br>2Q累計実績 | | 2019年3月期<br>通期実績 | | 2020年3月期<br>通期予想(10/28) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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） | 48,219 | 24,976 | 48,596 | 24,526 | 47,842 | 24,866 | – | – |
| 金融収支 | ▲ 91 | ▲ 81 | ▲ 93 | ▲ 75 | ▲ 188 | ▲ 177 | ▲ 186 | ▲ 170 |
| 受取利息・配当金 | 7 | 18 | 3 | 21 | 11 | 22 | 10 | 26 |
| 支払利息 | 99 | 99 | 97 | 97 | 200 | 200 | 196 | 196 |

* EBITDA = 営業利益 ＋ 減価償却費 ＋ のれん償却額

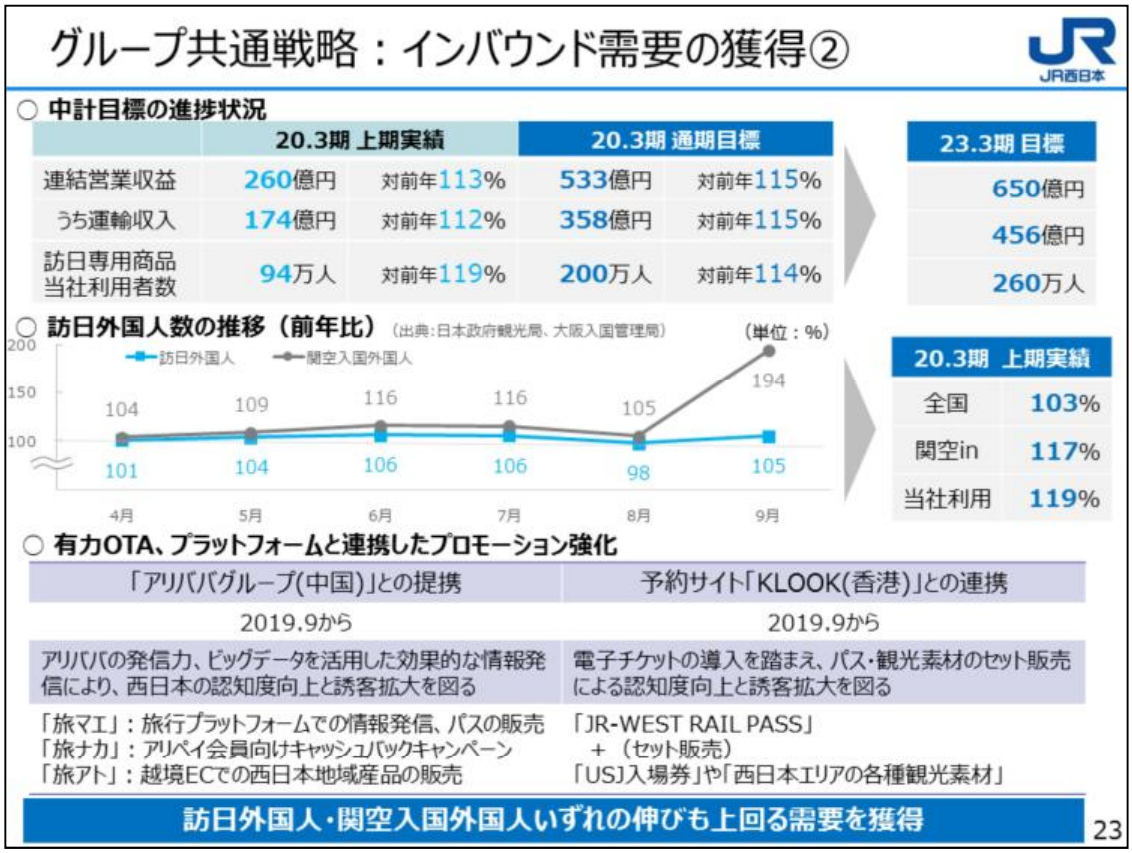
- 改めまして杉岡です。
- 私からは、各事業の取り組みについてご説明させていただきます。

Intentionally Blank

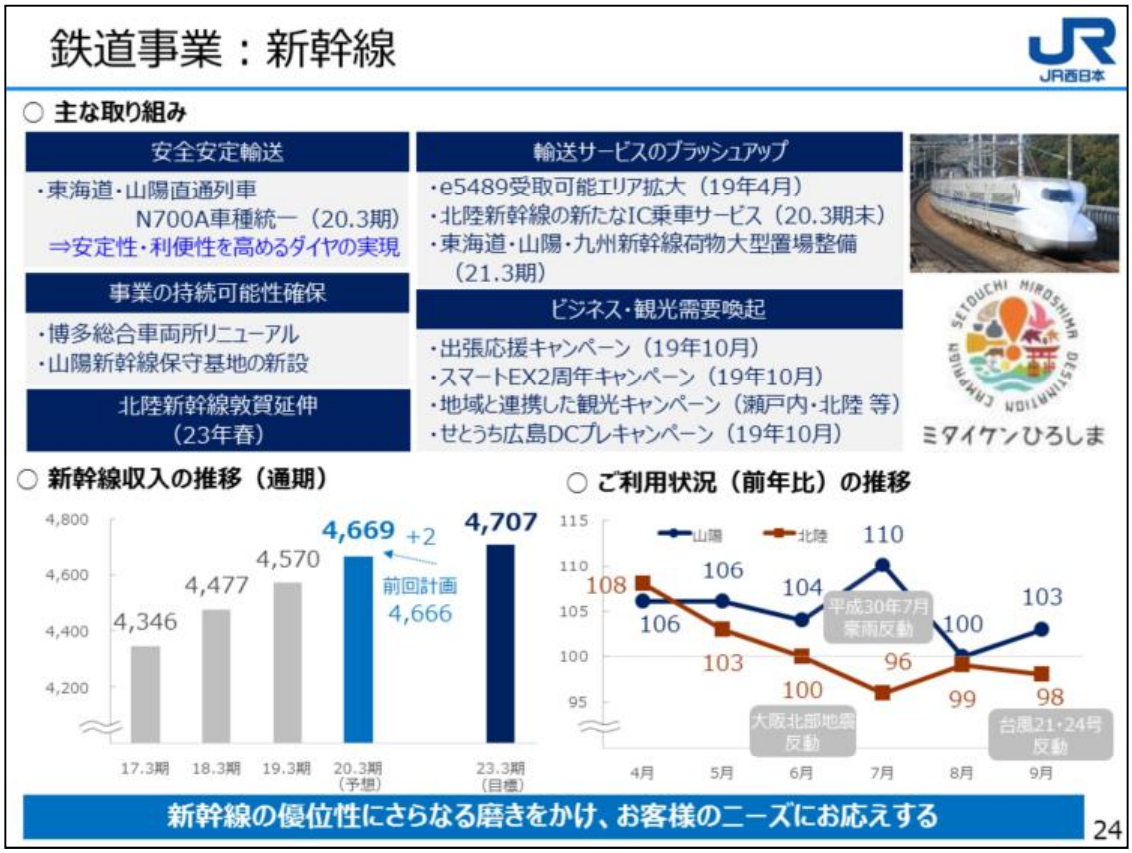
◆ まず22ページをご覧ください。中計でグループ共通戦略として掲げておりますインバウンドについてでございます。

◆ 受入体制の整備につきましては、2020年春に向けて主要駅における券売機におきまして、AlipayやWeChat payといったQRコード決済にも対応できるように致します。また、ご利用の好調なはるかの新型車両導入・増備についても先日発表させていただいたところです。

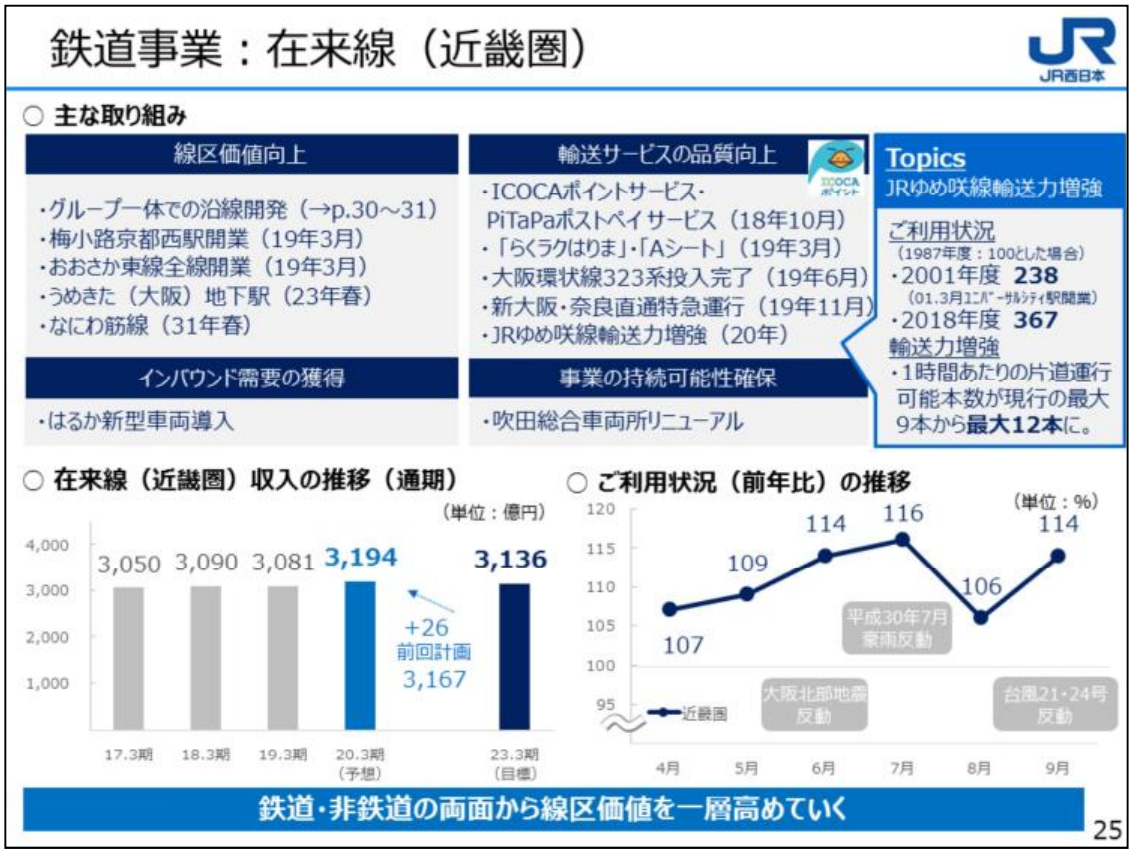
◆ 更に、ネット予約の対応として、みどりの券売機での受け取りが可能なJR-WEST ONLINE TRAIN RESERVATIONの導入により利便性を大幅に向上させるとともに、海外の有力なOTA等との連携を進めていきます。具体的には中国のアリババグループや、KLOOKとの連携について発表させていただきました。こういった強力なパートナーとともに、引き続きインバウンド需要を取り込んでまいります。




- インバウンドの現況につきましては、23ページをご覧ください。
- 上期のインバウンドの連結営業収益は対前年で113%、運輸収入は112%でした。また、弊社の専用商品ご利用者数は対前年119%と関空inの訪日外国人数の伸びを上回っており、これまでの取り組みの成果が現れているものと考えております。
- 一方で、通期の収入目標に対しましては、若干ショートしていることから、下期には施策の更なる推進により、通期目標達成に向け努力してまいります。




- 次に当社の最大の成長ドライバーである新幹線につきまして24ページをご覧ください。
- 新幹線の強みとしましては、①圧倒的なフリークエンシー、②高い利便性、③移動時間の「質」、などが挙げられ、それらの優位性に更なる磨きをかけるべく、施策を推進しております。
- 今年度末には、いよいよ東海道・山陽直通列車がN700Aに統一され、到達時分の短縮に加えて、今後、お客様のニーズにお応えするダイヤづくりを進めてまいります。
- ネット予約へのシフトも順調に進んでおり、10月からは、スマートEX2周年及びご登録者数300万人を記念したキャンペーンや出張応援キャンペーンを展開しており、引き続き利便性向上に努めてまいります。




- 次に25ページをご覧ください。
- 近畿圏につきましては、これまでも線区価値向上に向けた様々な施策を展開してまいりましたが、上期におきましても相次いで新規開業や新たなリリースを行いました。後程簡単にご説明いたします。
- また、輸送サービスの面では、ユニバーサルシティ駅を中心にJRゆめ咲線をご利用のお客様が増加しております。来年には沿線のテーマパークにおいて新たなアトラクションが開業予定と伺っており、西九条駅を改良しJRゆめ咲線の列車本数を片道最大12本に増やします。

# 鉄道事業：在来線（西日本各エリア）

JR西日本

○ **主な取り組み**

**観光を中心とした地域の活性化**

- せとうちパレットプロジェクト
- 観光型MaaS「setowa」（19年10月）
- WEST EXPRESS 銀河（20年春）
- せとうち広島DC（20年10月）

**生産性向上**

- 車載型IC改札機（境線 19年3月、和歌山線 20年春、七尾線21年春）
- 無線式ATC（和歌山線 23年春）

**中核都市を中心としたまちづくり**

- 尾道新駅舎（19年3月）
- 広島、岡山、富山等における駅及び駅周辺開発

**持続可能な交通サービスの実現**

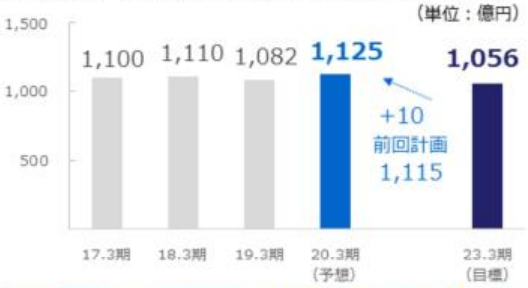
- 吉備線LRT化

**インバウンド需要の獲得**

**Topics**
地域と連携し、新たなモビリティ構築に向け始動

- 広島県尾道市 グリーンスローモビリティの効果的導入実証事業
- 島根県邑南町 「地方版MaaS」構築の共同検討

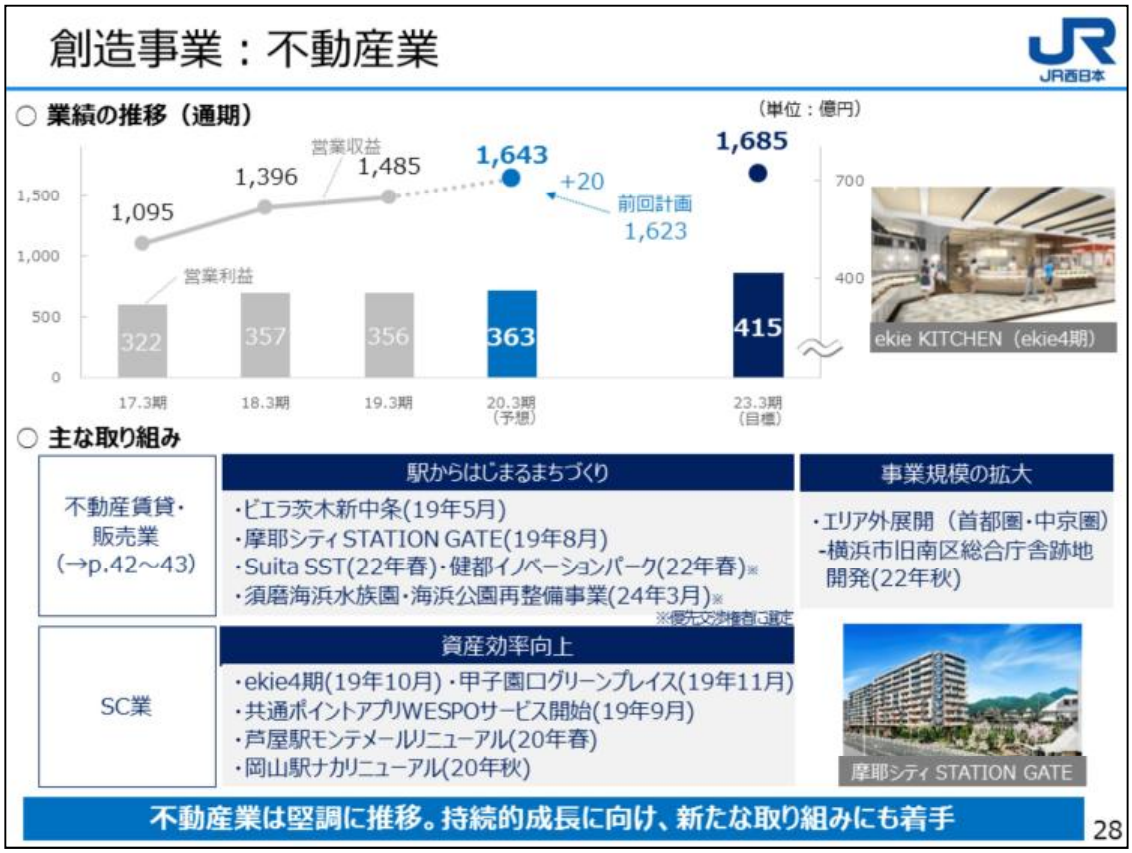
○ **在来線（西日本各エリア）収入の推移（通期）**




○ **ご利用状況（前年比）の推移**

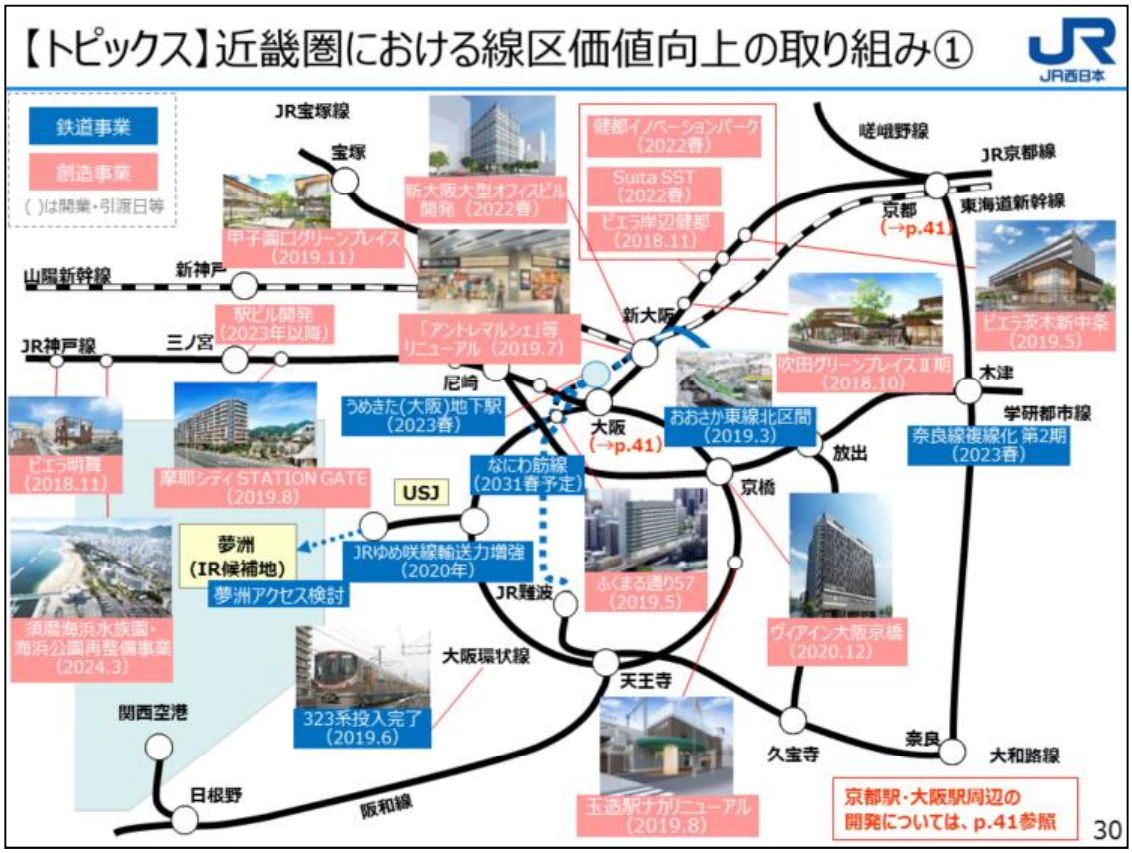
**中核都市のまちづくりや新たなモビリティへのチャレンジを通じ、地域価値向上に挑む**

- 続いて創造事業です。27ページをご覧ください。
- 上期におきましては、京都、新大阪といった拠点駅におきまして駅ナカ店舗のリニューアルを行い、SEJ提携店舗も累計で397店舗まで拡大しております。引き続き、店舗数を拡大してまいりたいと考えております。
- また、百貨店につきましては、ジェイアール京都伊勢丹において、来春の2～5階のリニューアル開業準備を進めております。




- 28ページでは不動産業についてお示ししております。
- SC業につきましては、ekie第4期として新たな食品エリアが10月に開業しました。これで2017年10月の第1期開業から順次開業しておりましたekieはグランドオープンとなり、より魅力的な広島駅へと生まれ変わりました。
- 来年春には南側の駅ビルであるASSEが閉館し、いよいよ2025年春の開業を目指した広島駅ビルの建替えが本格的に始動いたします。
- 賃貸・販売業につきましては、他社と連携した案件も増えており、賃貸事業においては昨年大型賃貸物件を開業しました岸辺健都や須磨水族園など複数の案件で優先交渉権者に選定されるなど、開発力や開発の幅も増強しております。

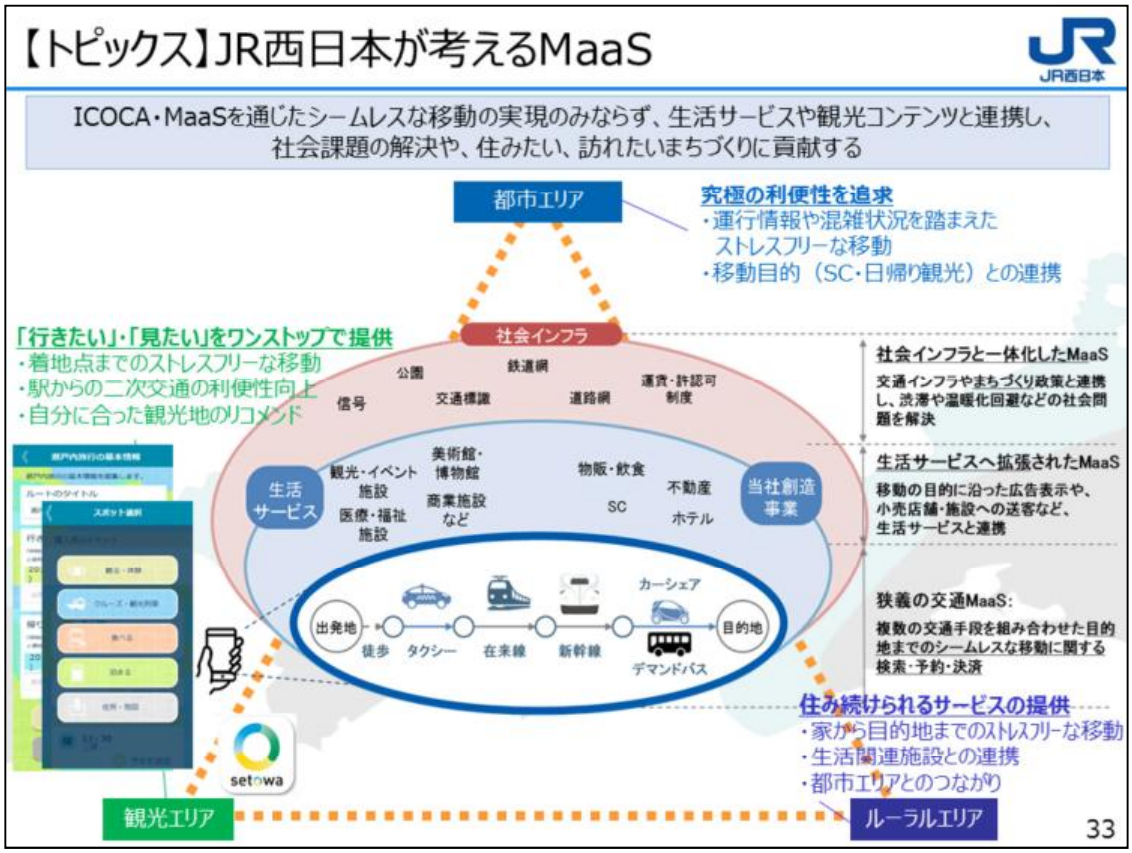
- 29ページではホテル事業についてお示ししております。
- 上期はヴィアイン4棟やヴィスキオ京都を相次いで開業させ、客室数合計も中計目標の11,000室まであと少しとなりました。こちらも中計に沿って順調に推移しております。
- 「グランヴィア」「ヴィスキオ」「ヴィアイン」につきましては、上期の既存店の平均稼働率が90%程度と高い水準を維持しております。




- 次に、30ページと31ページをご覧ください。
- 30ページでは、近畿圏における線区価値向上の取り組みの全体像をご紹介しております。

- 31ページでは、上期における主な新規施策、新規公表案件をご紹介しております。
- 創造事業におきましては、駅ナカのリニューアルや新規賃貸物件の開業に取り組むとともに、今後の発展が期待される新大阪駅至近におけるオフィス開発、吹田に続き、街ナカSCの第2弾となる甲子園口における案件の開業もお知らせしたところです。
- また、表中に左肩に印（しるし）をつけております他社との共同事業につきましても積極的に推進し、強力なパートナーと共に沿線における開発を進めております。
- 鉄道事業におきましては、既にご案内の通り、おおさか東線の全線開業や、新快速に新たな有料座席サービスＡシートを導入しました。
- 近畿圏におきましては、線区価値向上に資する案件が多数ございます。鉄道事業と創造事業が一体となり、将来的な万博やIR等も見据えたうえで、定住人口拡大、交流人口拡大を実現してまいります。

- 次に32ページをご覧ください。
- 来年度のせとうち広島DCの開催も睨み、「せとうちパレットプロジェクト」を推進しております。
- まず、拠点駅の開発としまして、尾道駅のリニューアル、広島駅改良に取り組んだほか、岡山駅につきましても鋭意リニューアルを進めております。
- また、観光列車をリニューアル設定すると共に、地元の海運業者と連携して新たな船舶を導入し、鉄道と船舶を組み合わせることで、せとうちエリアに多くの方に訪れていただきたいと考えております。
- 私共としましては、まずはせとうちエリアまでの移動手段「新幹線」を磨き、着地駅の整備を行います。そして、現地での移動手段の充実を図り、観光素材に磨きをかけていきたいと考えております。
- そして、それらをシームレスに検索・予約・決済することができる「観光型MaaS：setowa」の実証実験をスタートいたしました。




- MaaSについては、10月にMaaS推進部を立ち上げました。
- 私共は、MaaSにより、交通に限ったいわゆる狭義のMaaSのみならず、創造事業との相乗効果の創出に努めてまいります。
- それに向けて、「都市」、現在実証実験をおこなっている「setowa」を含む「観光」、「地方」の3つに分類し、それぞれのエリア特性にあわせたものにしてまいりたいと考えております。

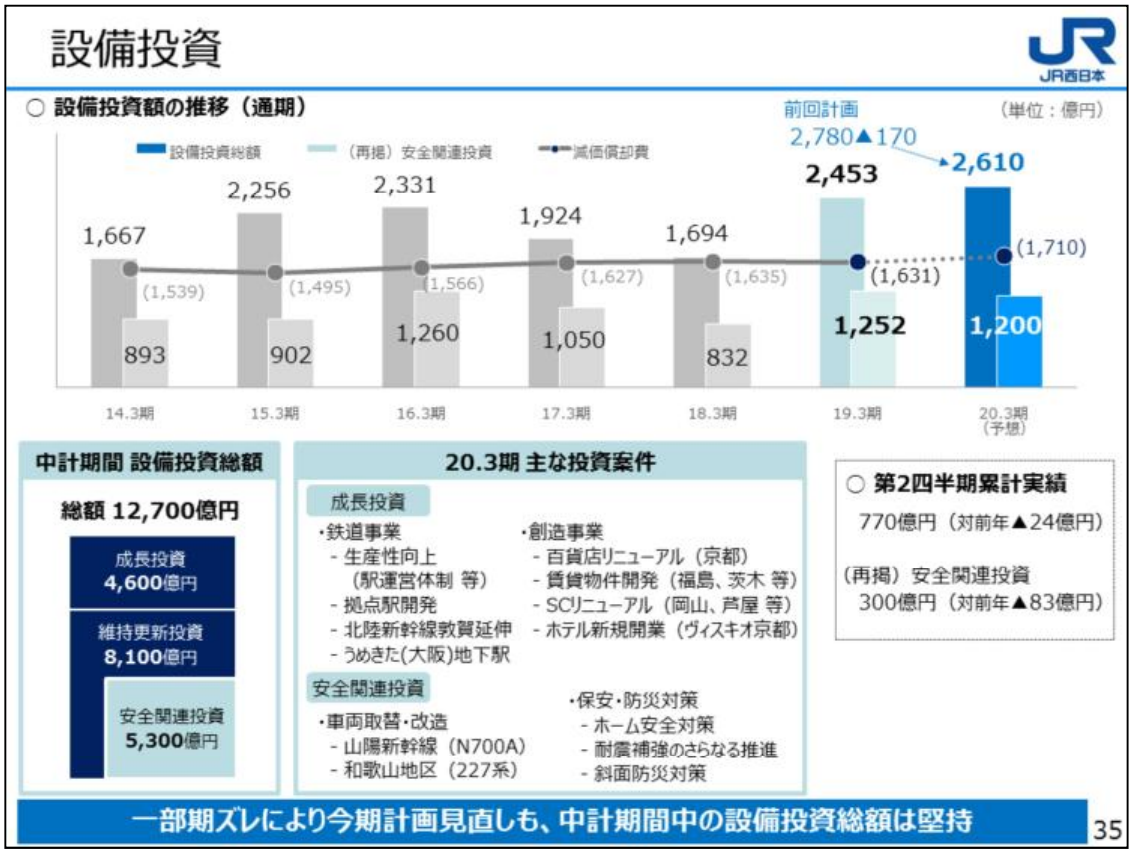
1 2019年3月期 決算実績

2 2020年3月期 通期業績予想

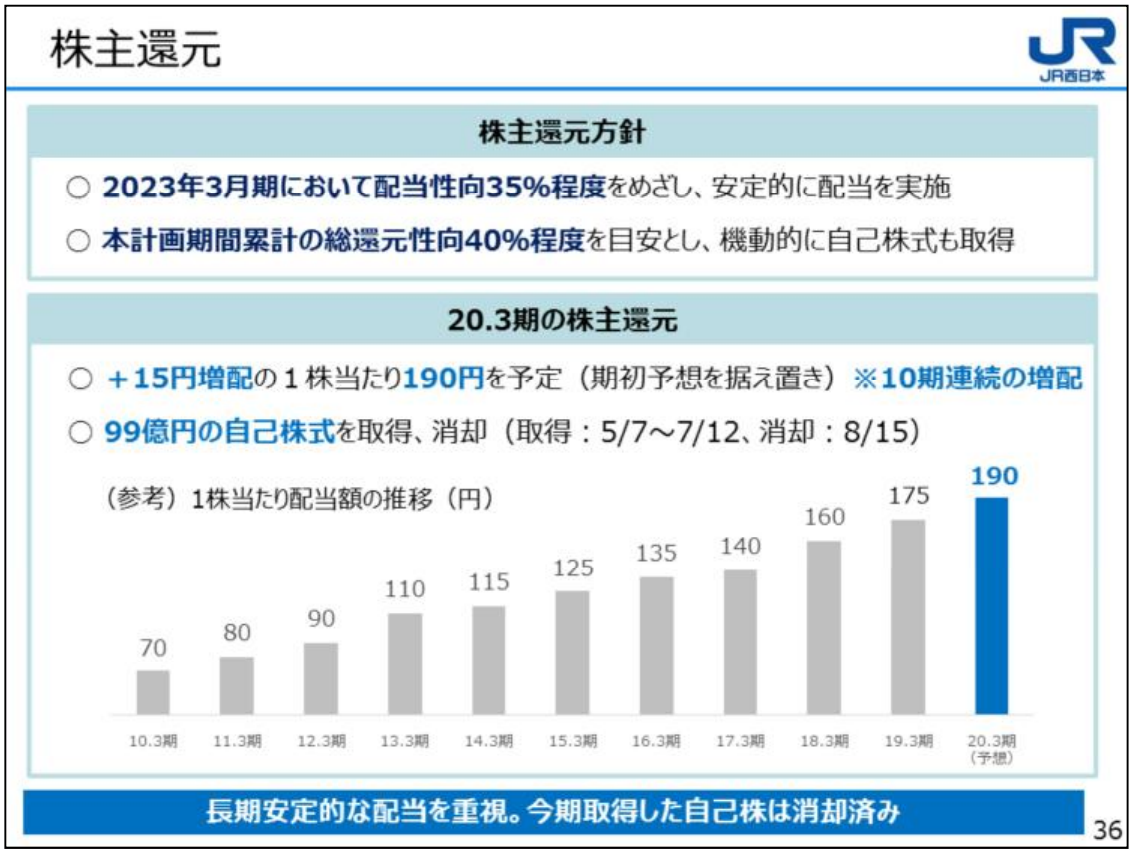
3 各事業の取り組み

4 設備投資、株主還元

Appendix




- 次に、35ページをご覧ください。
- 設備投資につきましては、昨年度上期に車両投資が集中したことなどから、連結で対前年24億円減の770億円となりました。なお、安全投資は計画通り着実に実施しております。
- 通期では、一部期ズレ等が発生することから、期首計画から170億円下方修正し2,610億円としております。
- なお、中計期間累計の連結投資額1兆2,700億円に変更はございません。




- 36ページでは、株主還元についてお示ししております。
- 20.3期の配当につきましては、既にご案内の通り、1株当たり年190円を予定しており、先日の取締役会において中間配当95円を決定したところでございます。

- 最後に、昨日の社長交代に関するプレスに関しまして、その際の記者会見の内容も踏まえご説明いたします。
- 昨日発表の通り、12月1日付で長谷川が新社長として就任することになりました。
- 現在、中計も2年目に入り、計画策定当初の経営環境と比較しましても、大阪・関西万博やIRなどの大型プロジェクトの動き、労働力不足の問題の深刻化、激甚化する自然災害に対する防災対策への高まるニーズなど、様々な面で大きく変わってまいりました。
- それらの課題に迅速に対応し、中計で掲げた戦略の実行プランを更に深堀りしていく必要があります。
- そのためにも、特定の時期を待つのではなく、長期ビジョンの中での次年度の計画策定にも着手できるこのタイミングに、新体制で臨むことがふさわしいと判断しました。
- また、来月半ばにご被害者の皆様へのご説明会を開く予定としており、新旧社長が顔を揃えてご説明会に出席することで、福知山線列車事故を風化させることなく、引き続き安全を高める努力を継続していく考えをお示しする所存です。
- 新社長の長谷川のもと、これまでの経営方針を堅持しつつ、更に深化させていく予定でございますので、引き続きご支援のほどよろしくお願い申し上げます。
- 私からの説明は以上です。

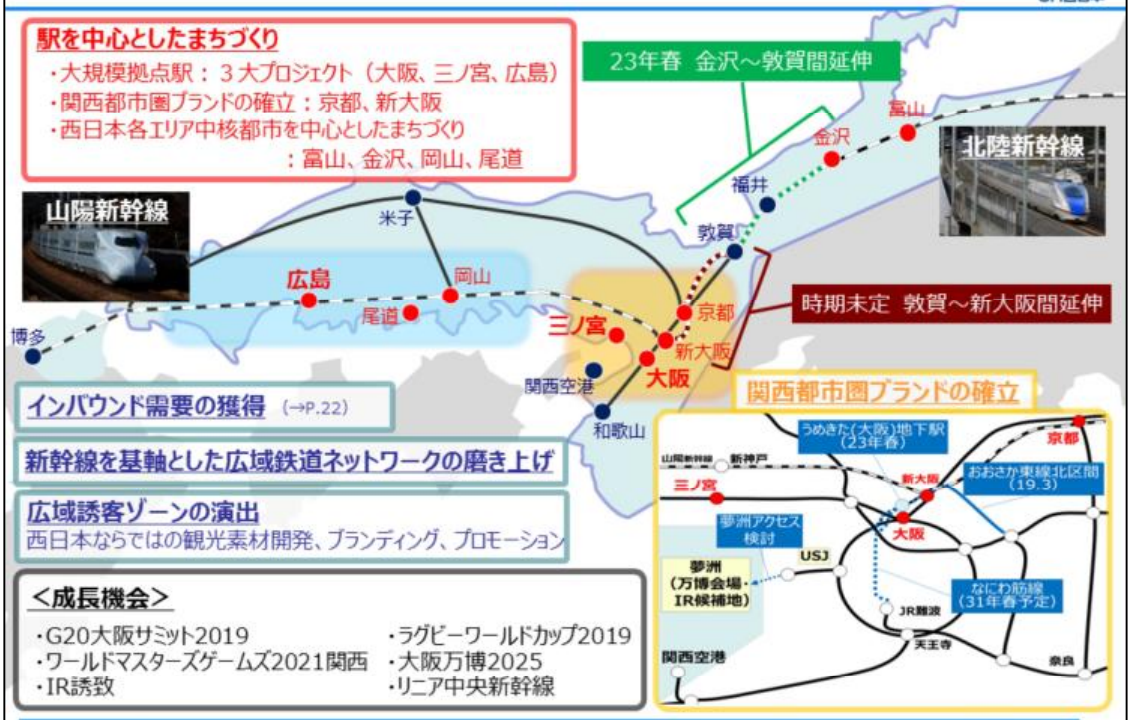
# （参考１）長期的な成長戦略

**駅を中心としたまちづくり**
- 大規模拠点駅：３大プロジェクト（大阪、三ノ宮、広島）
- 関西都市圏ブランドの確立：京都、新大阪
- 西日本各エリア中核都市を中心としたまちづくり
  ：富山、金沢、岡山、尾道










**インバウンド需要の獲得** （→P.22）

**新幹線を基軸とした広域鉄道ネットワークの磨き上げ**

**広域誘客ゾーンの演出**
西日本ならではの観光素材開発、ブランディング、プロモーション

**＜成長機会＞**
- G20大阪サミット2019
- ワールドマスターズゲームズ2021関西
- IR誘致
- ラグビーワールドカップ2019
- 大阪万博2025
- リニア中央新幹線

**多くの成長機会を見据え、新幹線を軸とした広域誘客施策と駅中心のまちづくりを推進**

# （参考２）当社エリアの魅力（インバウンド需要の獲得）

JR西日本

## ○ 訪日客数の推移

（単位：万人）

### 西日本への訪日客数が増加。特に地方訪問が伸長

◆空港別入国外国人数（出典：法務省）（単位：万人）

| | 2013年 | 2018年 | 伸び率（2013年比） |
|---|---|---|---|
| 関空in | 232 | 765 | 3.3倍 |
| 福岡in | 69 | 241 | 3.5倍 |
| 成田in | 426 | 856 | 2.0倍 |

◆訪日外国人延べ宿泊数（出典：観光庁 宿泊旅行統計調査）（単位：万人泊）

| | 2013年 | 2018年 | 伸び率（2013年比） |
|---|---|---|---|
| 西日本(近畿除く) | 1,067 | 3,081 | 3.2倍 |
| 全国 | 3,350 | 8,859 | 2.6倍 |

## ○ 西日本エリアの魅力

### 日本の世界遺産の約5割弱が当社エリア(23件中11件)

### せとうちエリアは世界が注目

- 「VOGUE」 →5 Places to Travel This Fall（日本で唯一選出）
- 「The New York Times」
  →52 Places to Go in 2019 第7位（日本で唯一選出）
- 英「NATIONAL GEOGRAPHIC TRAVELLER 英国版」
  →[The Cool List 2019]（日本で唯一選出）
  This year's must-see destinations Best19 第1位 他

### 関西を中心としたビッグイベントが目白押し

- G20大阪サミット2019
- ラグビーワールドカップ2019
- ワールドマスターズゲームズ関西2021
- 大阪万博（2025）

# （参考３）自然災害に対する主な「防災・減災」対策

JR西日本

## 地震対策　耐震補強対策

○ 阪神大震災以降の対策（せん断破壊先行型高架橋柱、落橋防止対策 等）：概ね完了

高架橋柱
（せん断破壊先行型）

落橋防止対策

橋脚

○ 東日本大震災以降の対策（東海・東南海・南海地震に備えて対象エリア・構造物を拡大）：約5割完了

高架橋柱
（曲げ破壊先行型）

盛土

鋼製
橋脚

駅舎

投資額
約1,000
億円

○ 今後進めるさらなる対策（上記対策の進捗、熊本地震・大阪府北部地震を踏まえて対象路線・構造物を拡大）
（43.3期まで）　投資額：約2,400億円

## 豪雨対策　斜面防災対策（近畿圏）

○ 琵琶湖線、JR京都線、JR神戸線のおもに普通電車の走行区間、大阪環状線等へ整備完了（18.3期）
⇒対象線区における降雨時の運転規制時間を**約45%削減**　投資額：約40億円

○ 琵琶湖線、JR京都線、JR神戸線のおもに新快速列車等の走行区間等に拡大（23.3期まで）
⇒対象線区における降雨時の運転規制時間を**約85%削減**できる見込み　投資額：約100億円

新大阪駅付近

## 強風対策　防風柵（北陸線、湖西線）

○ 対象区間への整備完了（19.3期）
⇒強風規制値の見直しにより、運転規制時間**60～70%程度削減**

# （参考４）近畿圏における線区価値向上の取り組み③

## 京都

京都伊勢丹リニューアル
（2018.12～2020春）

右:ヴィスキオ京都（2019.5）
左:ヴィアイン京都駅八条口（2019.4）

梅小路京都西駅
（2019.3）

梅小路ホテル京都
（2020春）

グランヴィア京都リニューアル
（2017.1～2020.3）

京都駅前地下街
ポルタ「東エリア」リニューアル
（2019.3）

駅ナカ商業施設リニューアル
（2019.4）

## 大阪

LUCUA地下階リニューアル
（2017.9～2018.4）

ヴィスキオ大阪
（2018.6）

グランヴィア大阪リニューアル
（2016.2～2022.4）

大阪駅西エリア開発
（2023以降）

うめきた(大阪)地下駅
（2023春）

# （参考５）主な不動産賃貸物件

JR西日本

## 20.3期上期 実績

※1は他社との共同事業、※2は優先交渉権者に選定　西日本エリア　エリア外

| 物件名 | 福島阪神NK共同ビル ※1 | 茨木新中条町NKビル | 博多駅前NKビル | 四ツ橋NKビル | 広島二葉の里NKビル | 西宮上ヶ原NKビル |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 所在地 | 大阪府大阪市 | 大阪府茨木市 | 福岡県福岡市 | 大阪府大阪市 | 広島県広島市 | 兵庫県西宮市 |
| 用途 | ホテル、商業 | 商業・賃貸マンション等 | ホテル | ホテル・商業 | ホテル | 高齢者施設 |
| 延床面積 | 約11,000㎡ | 約11,000㎡ | 約4,400㎡ | 約7,400㎡ | 約2,900㎡ | 約2,300㎡ |
| 開業日 | 19.5 | 19.5 | 19.6 | 19.6 | 19.7 | 19.8 |

## 20.3期下期 以降

| 物件名 | JR金沢駅西第三NKビル開発 | (仮称)江東橋NKビル開発 | (仮称)京都梅小路NKビル開発 | JR広島駅北西NKビル開発 | 京都東九条室町NKビル開発 |
|---|---|---|---|---|---|
| 所在地 | 石川県金沢市 | 東京都墨田区 | 京都府京都市 | 広島県広島市 | 京都府京都市 |
| 用途 | オフィス | 商業等 | ホテル | ホテル | ホテル |
| 延床面積 | 約6,100㎡ | 約8,900㎡ | 約8,300㎡ | 約5,700㎡ | 約3,000㎡ |
| 開業日(予定) | 19年冬 | 19年冬 | 20年春 | 20年春 | 20年夏 |

| 物件名 | 富山南西街区市有地活用事業 | 吹田市健都イノベーションパーク利用事業 ※2 | Suita SST ※1(一部不動産販売を含む) | 新大阪大型オフィスビル開発 | 横浜市旧南区総合庁舎跡地開発 | 須磨海浜水族園・海浜公園再整備事業 ※1※2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 所在地 | 富山県富山市 | 大阪府摂津市 | 大阪府吹田市 | 大阪府大阪市 | 神奈川県横浜市 | 兵庫県神戸市 |
| 用途 | ホテル・商業 | オフィス・研究施設 | 商業・住宅・高齢者施設等 | オフィス | 商業等 | 水族館・ホテル等 |
| 延床面積 | 約40,000㎡ | 約9,000㎡ | 約23,000㎡(敷地面積) | 約25,500㎡ | 約16,500㎡ | 約101,900㎡(敷地面積) |
| 開業日(予定) | 22年春 | 22年春 | 22年春 | 22年春 | 22年秋 | 24年3月末(グランドオープン) |

# （参考６）主な不動産販売物件

## 20.3期上期 実績

※は他社との共同事業　西日本エリア　エリア外

| 物件名 | ジェイグラン元住吉 | 摩耶シティ STATION GATE ※ | ディアエスタ ミオ 西岡本 | プレディア府中西府 | プレディア横浜ミッドR | ジェイグラン守山 | ジェイグラン 天王寺堂ヶ芝 | ザ・パークハウス 広島平和公園 ※ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 所在地 | 神奈川県川崎市 | 兵庫県神戸市 | 兵庫県神戸市 | 東京都府中市 | 神奈川県横浜市 | 滋賀県守山市 | 大阪府大阪市 | 広島県広島市 |
| 総戸数 | 41戸 | 118戸 | 31戸 | 20戸 | 51戸 | 73戸 | 39戸 | 55戸 |
| 引渡開始 | 19.7 | 19.8 | 19.8 | 19.9 | 19.9 | 19.9 | 19.9 | 19.9 |

## 20.3期下期 以降

| 物件名 | ジェイグランディア日吉 | シエリア須磨鷹取 ※ | ザ・パークハウス 神戸タワー ※ | ディアメゾン 段原ミッドグレース | ジェイグランシティ塚本 | ディアエスタ ミオ 夕陽丘 | ディアスタ鶴沼 | プレディア武蔵野中町 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 所在地 | 神奈川県横浜市 | 兵庫県神戸市 | 兵庫県神戸市 | 広島県広島市 | 大阪府大阪市 | 大阪府大阪市 | 神奈川県川崎市 | 東京都武蔵野市 |
| 総戸数 | 86戸 | 323戸 | 352戸 | 27戸 | 312戸 | 22戸 | 83戸 | 31戸 |
| 引渡開始（予定） | 19.11 | 20.1 | 20.2 | 20.2 | 20.3 | 20.3 | 20.3 | 20.3 |

| 物件名 | hitoto 広島 The Tower ※ | プレディア中広町 レジデンス | プレディア鶴沼橋 ローレルコート ※ | ジェイグラン北千里 | ジェイグラン柏原 | ジェイグランディア 府中向洋 | ソライエグラン流山 おおたかの森 ※ | ブランズタワー豊洲※ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 所在地 | 広島県広島市 | 広島県広島市 | 神奈川県藤沢市 | 大阪府吹田市 | 大阪府柏原市 | 広島県安芸郡 | 千葉県流山市 | 東京都江東区 |
| 総戸数 | 665戸 | 58戸 | 72戸 | 105戸 | 100戸 | 284戸 | 794戸 | 1,152戸 |
| 引渡開始（予定） | 20.8 | 20.12 | 20.12 | 21.2 | 21.2 | 21.3 | 21.9 | 22.3 |

# （参考７）ESGの取り組み

JR西日本

## Society（社会）

○ **安全**

○ **地域との共生**

○ **人財と働きがい**

◆有期雇用社員（シニア社員・契約社員等）の賃金・勤務制度等の改正
・基本給・精励手当等の引き上げ、手当類の新設
・休職・休暇等の制度改正、子育てと仕事の両立を支援する勤務制度の新設

◆ダイバーシティ＆インクルージョンの推進

⇒ 経済産業省「**平成30年度 新・ダイバーシティ経営企業100選**」に選出

・「女性活躍および次世代育成に関する行動計画」の策定
・テレワーク・サテライトオフィス導入
・短日数勤務制度のさらなる充実
- 宿泊を伴う勤務がある乗務員に関する制度の充実（実質週休4日程度）
・企業内保育所開業

◆健康経営の推進
・23.3期の人間ドック受診率70%以上 等

○ **人権**

◆人権基本方針の制定

○ **CS**

◆海外のお客様へのご案内等の充実（→p.22）

◆分かりやすいご案内の推進
・列車走行位置サービスの拡充
・列車運行情報アプリの改善
・公式Twitterアカウント開設
・全乗務員・主要駅へ案内用タブレット配備

## Governance（企業統治）

○ **コーポレート・ガバナンス強化**

◆取締役の任期短縮（2年→1年）
◆役員候補者等の育成、役員の指名等に係る仕組みの検討

○ **リスクマネジメント**

◆G20等の大規模イベントへの対応

## Environment（環境）

○ **中計2022における新たな環境目標の設定**

◆エネルギー消費原単位 ▲3%（23.3期対14.3期）
◆省エネ車両比率 88%（23.3期）等

○ **地球温暖化防止の取り組み**

◆電力貯蔵装置の導入（野洲き電区分所）

**組織づくり**　グループ経営体制のカンパニー制への移行

# 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、2019年10月29日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2019年10月29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」　https://www.westjr.co.jp/company/ir/