

2022年3月期第2四半期決算説明会



2021年11月4日
西日本旅客鉄道株式会社

1

22.3期第2四半期決算及び通期予想の概要 P. 3

2

22.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細） P. 6

3

公募増資について P. 17

4

「中計2022」見直しの進捗 P. 20



Appendix P. 29

1

22.3期第2四半期決算及び通期予想の概要

P. 3

2

22.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）

P. 6

3

公募増資について

P. 17

4

「中計2022」見直しの進捗

P. 20



Appendix

P. 29

22.3期第2四半期決算及び通期業績予想の概要

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	21.3期	22.3期	対前年		21.3期	22.3期	対前年	
	2Q累計実績*	2Q累計実績	差額	比率	通期実績*	通期予想 (11/2)**	差額	比率
【連結】								
営業収益	4,023	4,368	+344	108.6%	9,200	10,520 ~10,890	+1,319 ~+1,689	114.3% ~118.4%
営業費用	5,470	5,229	▲ 241	95.6%	11,655	11,810 ~11,830	+154 ~+174	101.3% ~101.5%
営業利益/損失(▲)	▲ 1,447	▲ 861	+586	-	▲ 2,455	▲ 1,290 ~▲ 940	+1,165 ~+1,515	-
経常利益/損失(▲)	▲ 1,542	▲ 874	+668	-	▲ 2,573	▲ 1,415 ~▲ 1,065	+1,158 ~+1,508	-
親会社株主に帰属する 当期純利益/損失(▲)	▲ 1,280	▲ 686	+594	-	▲ 2,331	▲ 1,165 ~▲ 815	+1,166 ~+1,516	-
【単体】								
運輸収入	1,823	2,100	+276	115.2%	4,190	4,990 ~5,320	+799 ~+1,129	119.1% ~127.0%
営業費用	3,549	3,328	▲ 220	93.8%	7,406	7,230	▲ 176	97.6%

* 2021年3月期の実績は、「収益認識に関する会計基準」を遡って適用した後の数値となっています

** 2021年7月30日発表の通期予想から変更していません

- **第2四半期**は、コロナ影響の長期化等により、引き続き非常に厳しい状況となったものの、概ね想定どおり推移
- **コスト削減**の取り組みについても、連結で**▲520億円**（20.3期比）と**順調に進捗**
- **通期業績予想・配当予想**については、**据え置き**

22.3期運輸収入想定の前提

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

山陽新幹線（新大阪～西明石間）・近畿圏（近距離券発売枚数）ご利用実績・想定（前提）

（※比率はコロナ前との比較）

●●● 山陽新幹線ご利用想定 — 山陽新幹線ご利用実績
●●● 近畿圏ご利用想定 — 近畿圏ご利用実績

新幹線は一時的に
最大95%程度へ

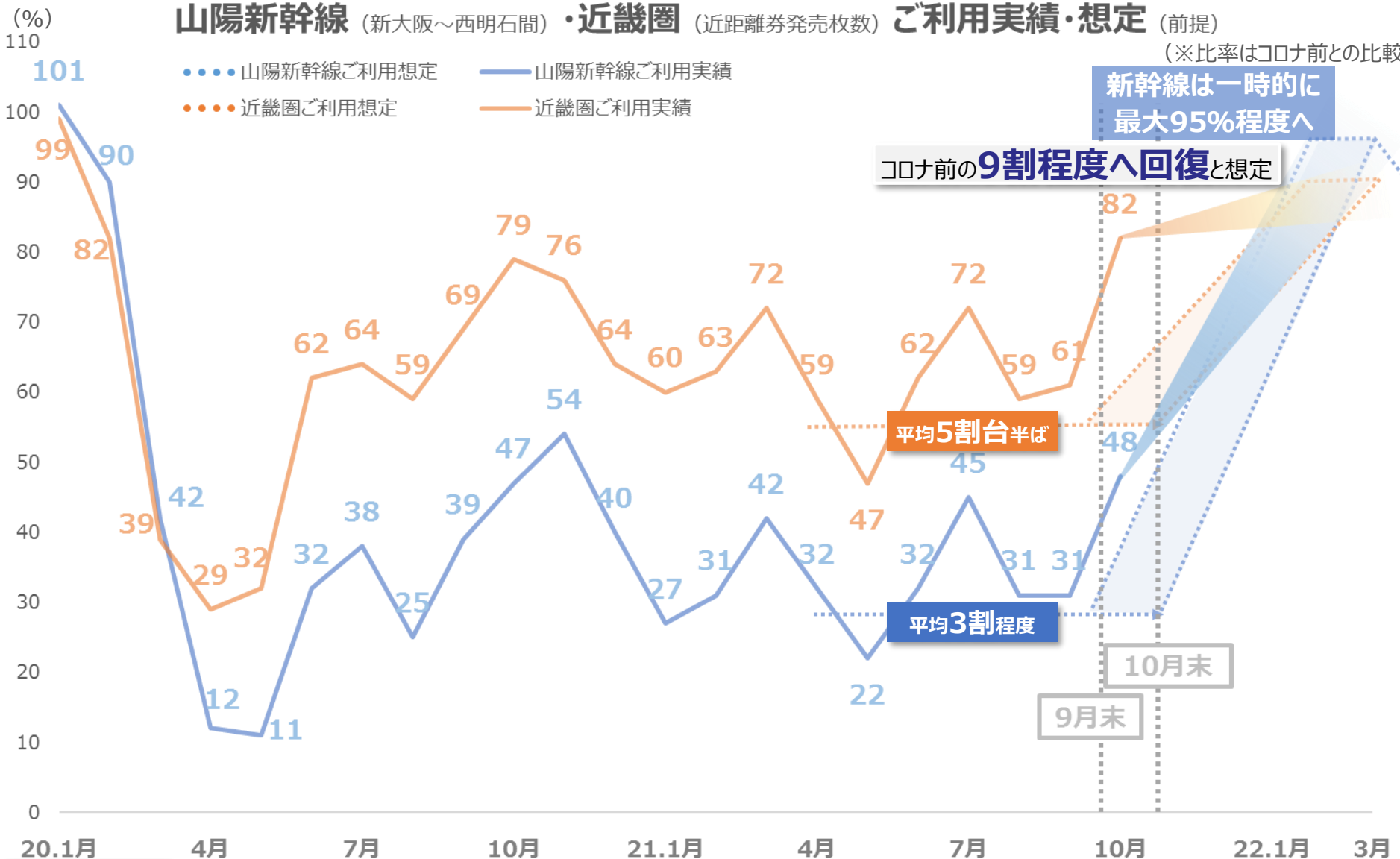
コロナ前の9割程度へ回復と想定

平均5割台半ば

平均3割程度

10月末

9月末



ポイント

① 第2四半期は概ね想定どおり推移

- 新幹線: 平均3割程度
- 近畿圏: 平均5割台半ば

② 10月以降は回復傾向

- 緊急事態宣言解除などを受け、ご利用は回復基調に

1

22.3期第2四半期決算及び通期予想の概要

P. 3

2

22.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）

P. 6

3

公募増資について

P. 17

4

「中計2022」見直しの進捗

P. 20



Appendix

P. 29

(単位：億円)

	2021年3月期 2 Q累計実績*	2022年3月期 2 Q累計実績	対前年		2021年3月期 通期実績*	2022年3月期 通期予想 (11/2)**	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A			増減 D-C	比率(%) D/C
	A	B			C	D		
【連 結】								
営業収益	4,023	4,368	+344	108.6	9,200	10,520 ～10,890	+1,319 ～1,689	114.3 ～118.4
営業損失 (▲)	▲ 1,447	▲ 861	+586	—	▲ 2,455	▲ 1,290 ～▲940	+1,165 ～1,515	—
経常損失 (▲)	▲ 1,542	▲ 874	+668	—	▲ 2,573	▲ 1,415 ～▲1,065	+1,158 ～1,508	—
親会社株主に帰属する 四半期（当期）純損失 (▲)	▲ 1,280	▲ 686	+594	—	▲ 2,331	▲ 1,165 ～▲815	+1,166 ～1,516	—
【単 体】								
営業収益	2,259	2,519	+259	111.5	5,068	5,890 ～6,220	+821 ～1,151	116.2 ～122.7
運輸収入	1,823	2,100	+276	115.2	4,190	4,990 ～5,320	+799 ～1,129	119.1 ～127.0
営業費用	3,549	3,328	▲ 220	93.8	7,406	7,230	▲ 176	97.6
人件費	923	902	▲ 21	97.6	1,838	1,790	▲ 48	97.3
物件費	1,624	1,479	▲ 144	91.1	3,544	3,535	▲ 9	99.7
動力費	207	190	▲ 16	91.9	395	395	▲ 0	99.8
修繕費	624	555	▲ 69	88.9	1,519	1,395	▲ 124	91.8
業務費	792	734	▲ 58	92.6	1,628	1,745	+116	107.1
減価償却費	679	622	▲ 56	91.6	1,410	1,290	▲ 120	91.5
営業損失 (▲)	▲ 1,289	▲ 809	+480	—	▲ 2,338	▲ 1,340 ～▲1,010	+998 ～1,328	—
経常損失 (▲)	▲ 1,393	▲ 869	+523	—	▲ 2,507	▲ 1,485 ～▲1,155	+1,022 ～1,352	—
四半期（当期）純損失 (▲)	▲ 997	▲ 638	+359	—	▲ 2,173	▲ 1,170 ～▲840	+1,003 ～1,333	—

*2021年3月期の実績は、「収益認識に関する会計基準」を遡って適用した後の数値となっております

**2021年7月30日発表の通期予想から変更しておりません

単体損益計算書と業績予想

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	2021年3月期 2Q累計実績*	2022年3月期 2Q累計実績	対前年		2021年3月期 通期実績*	2022年3月期 通期予想 (11/2)**	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	2,259	2,519	+259	111.5	5,068	5,890 ~6,220	+821 ~1,151	116.2 ~122.7
運輸収入	1,823	2,100	+276	115.2	4,190	4,990 ~5,320	+799 ~1,129	119.1 ~127.0
その他収入	435	419	▲ 16	96.2	878	900	+21	102.5
営業費用	3,549	3,328	▲ 220	93.8	7,406	7,230	▲ 176	97.6
人件費	923	902	▲ 21	97.6	1,838	1,790	▲ 48	97.3
物件費	1,624	1,479	▲ 144	91.1	3,544	3,535	▲ 9	99.7
動力費	207	190	▲ 16	91.9	395	395	▲ 0	99.8
修繕費	624	555	▲ 69	88.9	1,519	1,395	▲ 124	91.8
業務費	792	734	▲ 58	92.6	1,628	1,745	+116	107.1
線路使用料等	136	132	▲ 3	97.2	276	270	▲ 6	97.7
租税公課	185	191	+6	103.3	336	345	+8	102.4
減価償却費	679	622	▲ 56	91.6	1,410	1,290	▲ 120	91.5
営業損失 (▲)	▲ 1,289	▲ 809	+480	—	▲ 2,338	▲ 1,340 ~▲1,010	+998 ~1,328	—
営業外損益	▲ 103	▲ 60	+42	—	▲ 169	▲ 145	+24	—
営業外収益	23	55	+31	—	84	90	+5	—
営業外費用	127	116	▲ 10	—	253	235	▲ 18	—
経常損失 (▲)	▲ 1,393	▲ 869	+523	—	▲ 2,507	▲ 1,485 ~▲1,155	+1,022 ~1,352	—
特別損益	▲ 33	74	+108	—	▲ 239	235	+474	—
特別利益	50	118	+67	—	250	280	+29	—
特別損失	84	44	▲ 40	—	490	45	▲ 445	—
四半期 (当期) 純損失 (▲)	▲ 997	▲ 638	+359	—	▲ 2,173	▲ 1,170 ~▲840	+1,003 ~1,333	—

*2021年3月期の実績は、「収益認識に関する会計基準」を遡って適用した後の数値となっております

**2021年7月30日発表の通期予想から変更しておりません

運輸収入の主な増減要因

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

		2022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		829	+170 (125.9%)	基礎トレンド(100.0%)	
				特殊要因	+173
				・コロナ影響(国内)の反動増	
				等	
在来線	近畿圏	983	+84 (109.4%)	基礎トレンド(100.0%)	
				特殊要因	+83
				・コロナ影響(国内)の反動増	
				等	
	その他	287	+21 (108.0%)	基礎トレンド(100.0%)	
				特殊要因	+17
				・コロナ影響(国内)の反動増	
				等	
	在来線計	1,270	+105 (109.1%)		
運輸収入計		2,100	+276 (115.2%)		

※荷物収入は金額些少のため省略

運輸収入と旅客輸送量の実績と業績予想

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

運輸収入

(単位：億円)

輸送人キロ

(単位：百万人キロ)

	2 Q累計実績 (4/1～9/30)			2 Q実績 (7/1～9/30)			通期実績/予想		
	2021年 3月期*	2022年 3月期	対前年	2021年 3月期*	2022年 3月期	対前年	2021年 3月期 通期実績*	2022年 3月期 通期予想 (11/2)**	対前年
全社計	1,823	2,100	+276 115.2%	1,103	1,110	+7 100.7%	4,190	4,990 ～5,320	+799 ～1,129 127.0%
新幹線	659	829	+170 125.9%	433	459	+25 105.9%	1,655	2,145 ～2,375	+489 ～719 129.6%
定期	51	53	+1 103.6%	25	26	+0 102.5%	101	—	—
定期外	607	776	+168 127.8%	407	432	+24 106.1%	1,553	—	—
在来線	1,164	1,270	+105 109.1%	669	651	▲18 97.3%	2,534	2,845 ～2,945	+310 ～410 112.2%
定期	584	602	+17 103.0%	304	297	▲6 97.8%	1,173	—	—
定期外	579	668	+88 115.3%	364	353	▲11 96.9%	1,361	—	—
近畿圏	898	983	+84 109.4%	511	502	▲8 98.3%	1,941	2,175 ～2,240	+233 ～298 112.0%
定期	478	493	+14 103.1%	248	243	▲4 98.0%	962	—	—
定期外	420	490	+69 116.6%	262	258	▲3 98.5%	979	—	—
その他	265	287	+21 108.0%	158	148	▲9 94.1%	593	670 ～705	+76 ～111 112.9%
定期	106	108	+2 102.3%	55	54	▲1 96.5%	211	—	—
定期外	159	178	+18 111.8%	102	94	▲7 92.7%	382	—	—

	2 Q累計実績 (4/1～9/30)			2 Q実績 (7/1～9/30)		
	2021年 3月期	2022年 3月期	対前年	2021年 3月期	2022年 3月期	対前年
	15,849	17,265	+1,415 108.9%	9,033	8,867	▲165 98.2%
	3,028	3,806	+777 125.7%	1,986	2,108	+122 106.2%
	399	417	+18 104.7%	201	206	+4 102.2%
	2,629	3,388	+758 128.9%	1,784	1,902	+117 106.6%
	12,820	13,458	+638 105.0%	7,046	6,758	▲288 95.9%
	9,667	9,788	+120 101.2%	5,035	4,739	▲296 94.1%
	3,152	3,670	+517 116.4%	2,010	2,019	+8 100.4%
	10,151	10,737	+586 105.8%	5,563	5,386	▲176 96.8%
	7,820	7,980	+160 102.1%	4,082	3,872	▲209 94.9%
	2,331	2,757	+426 118.3%	1,481	1,514	+32 102.2%
	2,669	2,721	+51 101.9%	1,483	1,372	▲111 92.5%
	1,847	1,808	▲39 97.8%	953	867	▲86 90.9%
	821	913	+91 111.1%	529	505	▲24 95.4%

*2021年3月期の実績は、「収益認識に関する会計基準」を遡って適用した後の数値となっております

**2021年7月30日発表の通期予想から変更しておりません

単体営業費用の主な増減要因

決算

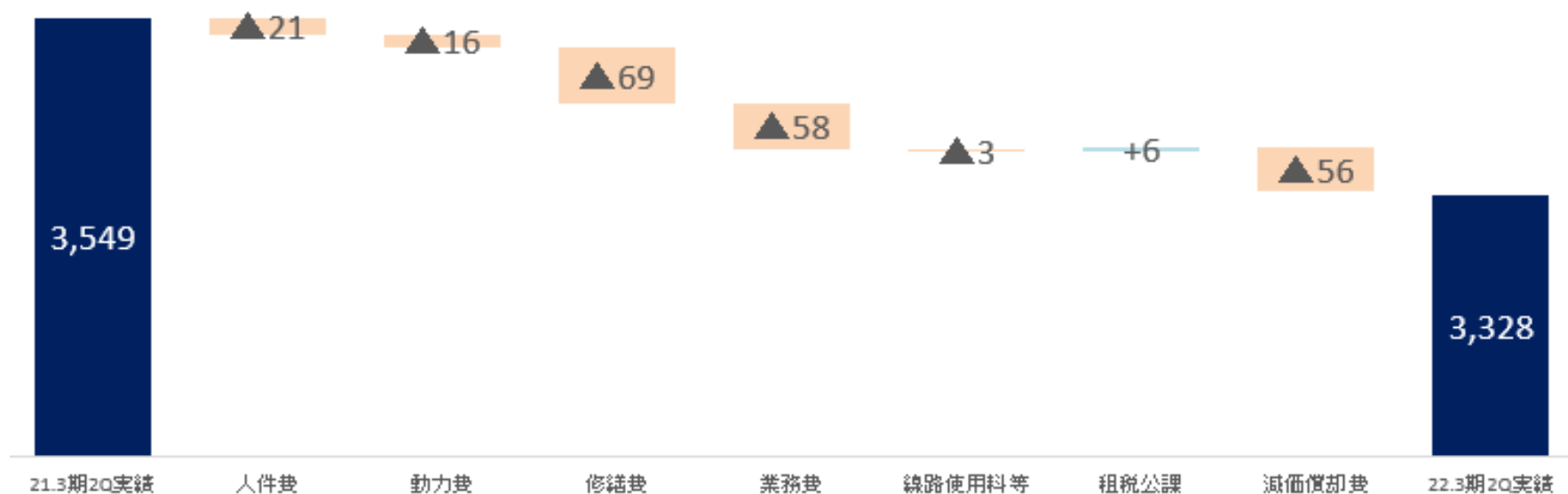
公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	2022年3月期 2Q累計実績			
		対前年		主な増減要因
人件費	902	▲ 21	97.6%	賞与の減、人員の減 等
動力費	190	▲ 16	91.9%	車両キロ差、燃料費調整額の減 等
修繕費	555	▲ 69	88.9%	工事進捗差、施策抑制による減 等
業務費	734	▲ 58	92.6%	会社間清算の減、広告宣伝費の減 等
線路使用料等	132	▲ 3	97.2%	東西線使用料の減 等
租税公課	191	+6	103.3%	法人事業税の増 等
減価償却費	622	▲ 56	91.6%	新幹線車両の償却方法見直し 等
営業費用計	3,328	▲ 220	93.8%	



連結損益計算書と業績予想

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	2021年3月期 2 Q累計実績*	2022年3月期 2 Q累計実績	対前年		2021年3月期 通期実績*	2022年 3 月期 通期予想 (11/2)**	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	4,023	4,368	+344	108.6	9,200	10,520 ～10,890	+1,319 ～1,689	114.3 ～118.4
営業費用	5,470	5,229	▲ 241	95.6	11,655	11,810 ～11,830	+154 ～174	101.3 ～101.5
営業損失 (▲)	▲ 1,447	▲ 861	+586	—	▲ 2,455	▲ 1,290 ～▲940	+1,165 ～1,515	—
営業外損益	▲ 95	▲ 13	+82	—	▲ 118	▲ 125	▲ 6	—
営業外収益	35	116	+81	—	130	132	+1	—
営業外費用	130	130	▲ 0	—	248	257	+8	—
経常損失 (▲)	▲ 1,542	▲ 874	+668	—	▲ 2,573	▲ 1,415 ～▲1,065	+1,158 ～1,508	—
特別損益	▲ 90	75	+165	—	▲ 173	240	+413	—
特別利益	75	145	+69	—	319	—	—	—
特別損失	166	70	▲ 96	—	493	—	—	—
親会社株主に帰属する 四半期（当期）純損失 (▲)	▲ 1,280	▲ 686	+594	—	▲ 2,331	▲ 1,165 ～▲815	+1,166 ～1,516	—
四半期包括利益	▲ 1,332	▲ 679	+653	—	▲ 2,404	—	—	—

*2021年3月期の実績は、「収益認識に関する会計基準」を遡って適用した後の数値となっております

**2021年7月30日発表の通期予想から変更しておりません

セグメント情報と業績予想

決算

公募増資 中計進捗 補足資料
参考資料

(単位: 億円)

	2021年3月期 2 Q累計実績 ^{*3}	2022年3月期 2 Q累計実績	対前年		2021年3月期 通期実績 ^{*3}	2022年3月期 通期予想 (11/2) ^{*4}	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 ^{*1}	4,023	4,368	+344	108.6	9,200	10,520 ~10,890	+1,319 ~1,689	114.3 ~118.4
運輸業	2,079	2,356	+277	113.3	4,697	5,580 ~5,920	+882 ~1,222	118.8 ~126.0
流通業	473	555	+82	117.4	1,087	1,480 ~1,490	+392 ~402	136.1 ~137.0
物販・飲食	388	462	+74	119.2	882	1,212 ~1,222	+329 ~339	137.3 ~138.4
【宿泊特化型ホテル】(再掲) ^{*2}	【15】	【27】	【+11】	【175.3】	【45】	【75】 ~【85】	【+29】 ~【+39】	【163.1】 ~【184.8】
百貨店	66	73	+7	111.6	163	224	+60	137.1
不動産業	638	662	+23	103.7	1,413	1,530	+116	108.2
ショッピングセンター	184	206	+21	111.7	423	474	+50	112.0
不動産賃貸・販売	441	446	+5	101.2	969	1,035	+65	106.8
【不動産販売】(再掲)	【205】	【208】	【+3】	【101.6】	【501】	【563】	【+62】	【112.4】
その他	832	794	▲ 38	95.4	2,002	1,930 ~1,950	▲ 72 ~▲ 52	96.4 ~97.4
ホテル	55	72	+17	131.5	153	210 ~230	+56 ~76	137.2 ~150.2
旅行	385	347	▲ 38	90.1	876	702	▲ 174	80.1
営業利益又は損失 (▲) ^{*1}	▲ 1,447	▲ 861	+586	—	▲ 2,455	▲ 1,290 ~▲ 940	+1,165 ~1,515	—
運輸業	▲ 1,383	▲ 899	+483	—	▲ 2,515	▲ 1,505 ~▲ 1,170	+1,010 ~1,345	—
流通業	▲ 99	▲ 69	+29	—	▲ 150	▲ 35 ~▲ 30	+115 ~120	—
物販・飲食	▲ 83	▲ 53	+30	—	▲ 127	▲ 37 ~▲ 31	+90 ~96	—
百貨店	▲ 15	▲ 15	▲ 0	—	▲ 22	0	+22	—
不動産業	150	161	+10	107.0	292	280	▲ 12	95.7
ショッピングセンター	1	17	+16	1,698.4	20	39	+18	186.2
不動産賃貸・販売	106	102	▲ 3	96.4	189	160	▲ 29	84.5
その他	▲ 112	▲ 61	+50	—	▲ 57	0 ~10	+57 ~67	—
ホテル	▲ 66	▲ 58	+8	—	▲ 116	▲ 71 ~▲ 61	+45 ~55	—
旅行	▲ 49	1	+51	—	▲ 73	▲ 25	+48	—

^{*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、浅草店（その他業）、広島銀山町店（その他業）は除きます。

^{*3} 2021年3月期の実績は、「収益認識に関する会計基準」を遡って適用した後の数値となっております

^{*4} 2021年7月30日発表の通期予想から変更していません

各セグメントの主な増減要因

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

			2022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	462	+74	119.2	・緩やかな需要回復による構内店舗、宿泊特化型ホテルの売上増 等
		営業損失	▲ 53	+30	－	
	百貨店	営業収益	73	+7	111.6	・営業制限緩和による売上増 等
		営業損失	▲ 15	▲ 0	－	・前期休館に伴う特損振替の反動 等
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	206	+21	111.7	・営業制限緩和による賃料収入の増 等
		営業利益	17	+16	1,698.4	
	不動産賃貸・販売	営業収益	446	+5	101.2	・販売業の増、賃貸物件の平年度化 等
		営業利益	102	▲ 3	96.4	・分譲利益率の減 等
その他	ホテル	営業収益	72	+17	131.5	・緩やかな需要回復による宿泊部門の売上増 等
		営業損失	▲ 58	+8	－	
	旅行	営業収益	347	▲ 38	90.1	・行動制限に伴う旅行需要の減 等
		営業利益	1	+51	－	・非旅行事業の拡大 等

※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

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	2021年3月期 期末* A	2022年3月期 2Q期末 B	増減 B-A
資産	34,773	37,510	+2,736
負債	25,211	26,203	+992
純資産	9,562	11,307	+1,744
長期債務残高	15,595	17,577	+1,982
【長期債務平均金利(%)】	【1.28】	【1.17】	【▲0.11】
新幹線債務	1,009	1,004	▲5
【新幹線債務平均金利(%)】	【6.55】	【6.55】	【-】
社債	8,399	9,899	+1,500
【社債平均金利(%)】	【1.11】	【1.00】	【▲0.11】
自己資本比率(%)	24.5	27.4	+2.9
1株当たり純資産(円)	4,461.46	4,212.17	▲249.29

*2021年3月期の実績は、「収益認識に関する会計基準」を遡って適用した後の数値となっております

	2021年3月期 2Q累計実績 A	2022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	▲ 1,412	▲ 957	+454
投資活動によるキャッシュフロー	▲ 990	▲ 730	+260
フリーキャッシュフロー	▲ 2,402	▲ 1,687	+715
財務活動によるキャッシュフロー	4,703	4,336	▲366
現金及び現金同等物の増減	2,300	2,649	+348
現金及び現金同等物の期末残高	3,083	4,749	+1,666

(単位：人、億円)

	2021年3月期 2 Q累計実績 ^{*2}	2022年3月期 2 Q累計実績	2021年3月期 通期実績 ^{*2}	2022年3月期 通期予想(11/2) ^{*3}
連結ROA (%)	—	—	—	—
連結ROE (%)	—	—	—	—
連結EBITDA ^{*1}	▲ 606	▲ 73	▲ 708	350~700
連結減価償却費	835	781	1,734	1,635
連結設備投資（自己資金）	835	734	2,166	2,450
単体設備投資（自己資金）	566	455	1,674	1,700
安全関連投資	320	265	1,051	850
1株当たり配当金（円）	50.0	50.0	100.0	100.0

	2021年3月期 2 Q累計実績		2022年3月期 2 Q累計実績		2021年3月期 通期実績		2022年3月期 通期予想(11/2)	
	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）	48,625	24,075	47,611	22,958	47,984	23,900	—	—
金融収支	▲ 95	▲ 82	▲ 87	▲ 88	▲ 195	▲ 178	▲ 211	▲ 190
受取利息・配当金	4	16	19	18	9	24	7	22
支払利息	99	99	106	106	204	202	218	213

^{*1} EBITDA = 営業利益又は損失 + 減価償却費 + のれん償却額

^{*2} 2021年3月期の実績は、「収益認識に関する会計基準」を遡って適用した後の数値となっております

^{*3} 2021年7月30日発表の通期予想から変更しておりません

1

22.3期第2四半期決算及び通期予想の概要

P. 3

2

22.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）

P. 6

3

公募増資について

P. 17

4

「中計2022」見直しの進捗

P. 20



Appendix

P. 29

目的

バランスシートを強化し、
成長に向けた体力を確保

今後の需要回復や
新たな需要創出イベントに資金面に対応

コロナ収束後の成長を通じた
株主価値向上の実現を目指す



資金使途

コスト構造改革に向けた鉄道オペレーションの生産性向上

…300億円（23.3期末まで）

広域鉄道ネットワーク磨き上げに向けた車両新製

…300億円（24.3期末まで）

地域共生の実現に向けたまちづくり

…大阪駅西側エリア開発 700億円（27年春まで）

…広島駅ビル開発 300億円（25年春まで）

変化対応力向上に向けたJR西日本グループデジタル戦略推進

…100億円（23.3期末まで）

残額を28.3期末までに長期債務の返済資金に充当

概要

調達手段	公募による新株式発行	オーバーアロットメント実施に伴う 第三者割当による新株式発行
株式の種類	当社普通株式	当社普通株式
株式数	48,545,400株	4,121,700株
発行価格	1株につき 4,996円	—
払込金額	1株につき 4,789.96円	1株につき 4,789.96円
増加する資本金／ 資本準備金の額	資本金 資本準備金	126,136百万円 126,136百万円

中計見直しにおける「4つの軸」と公募増資

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

21.3期

23.3期

24.3期

28.3期

29.3期～

中計2022

次期中計以降

変革・復興期
(第Ⅰ期)

変革・復興期
(第Ⅱ期)

進化・成長期

福知山線列車事故を
原点とした安全性向上

経営の強靱化

資金
使途

コスト構造改革に向けた鉄道
オペレーションの生産性向上

300億円 (～23.3期)

・センサー、ネットワーク整備
・検査機器、省力化設備の導入 等

地域共生の深耕と
新たな価値創造への挑戦

広域鉄道ネットワーク
磨き上げに向けた車両新製

300億円 (～24.3期)

・N700S、W7系
増備 等

300億円 (～25年春)

・広島駅ビル開発

700億円 (～27年春*)

・大阪駅西側エリア開発

地域共生の実現に
向けたまちづくり



変化対応力を高める
企業改革

JR西日本グループ
デジタル戦略推進

100億円 (～23.3期)

・モバイルICOCA(仮称)システム開発
・データ利活用基盤整備 等



めざす未来

*但し、新駅ビルは24年秋開業予定です

1 22.3期第2四半期決算及び通期予想の概要 P. 3

2 22.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細） P. 6

3 公募増資について P. 17

4 「中計2022」見直しの進捗 P. 20

➤ Appendix P. 29

「安全性向上」の取り組み

決算

公募
増資

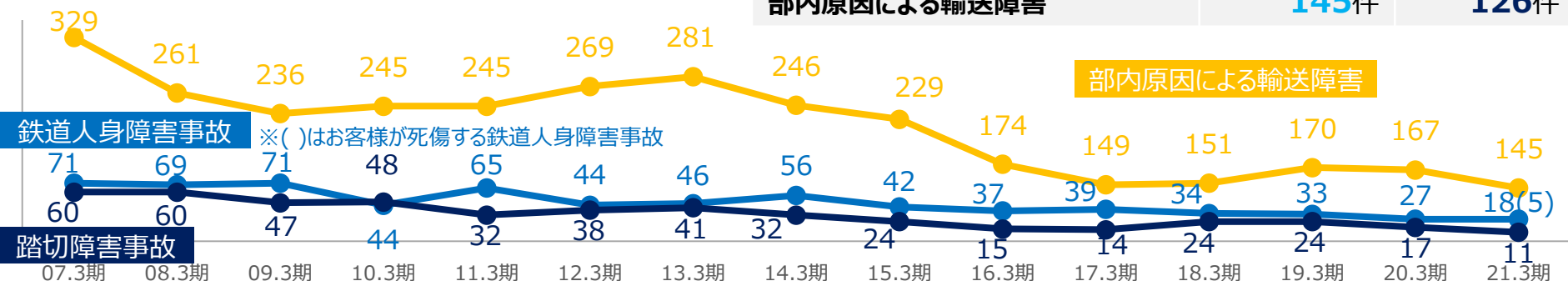
中計
進捗

補足資料
参考資料

○ 中計目標の進捗状況

※1 ()内は19.3期からの累計値

	21.3期実績	23.3期目標		21.3期実績	23.3期目標
お客様が死傷する列車事故	※1 0(0)件	5年間 0件	お客様が死傷する鉄道人身障害事故	5件	9件
死亡に至る鉄道労災	※1 0(1)件	5年間 0件	踏切障害事故	11件	22件
			部内原因による輸送障害	145件	126件



組織全体で安全を確保する仕組みと安全最優先の風土構築

- 新幹線の安全教育設備の充実 (21年6月)
- 「将来にわたる鉄道の安全の実現に向けて」の策定 (21年3月)
 - ・福知山線列車事故の反省とその背景要因について振り返り、教訓として「安全の実現に欠かせない視点」を定義
 - ・この「視点」を将来にわたる安全な鉄道を築いていくための羅針盤とする

自然災害対策 (防災・減災)

■ 地震発生時におけるお客様降車の時間短縮に向けた取り組み (21年6月)

- ・指令所からの一斉指示を受け、乗務員が自ら対処できるルールの整備
- ・京阪神地区で「鉄道地震被害推定情報配信システム (DISER)」を活用し、次駅まで移動可能な列車の特定を支援

踏切・ホーム安全対策の充実

鉄道労災対策

新型コロナウイルス感染防止

- 駅・車内での抗ウイルス・抗菌加工 (21.3期完了)
- 特急車両への空気清浄機の搭載
- リアルタイム混雑情報提供サービス (21年6月)
 - ・大阪環状線、JRゆめ咲線において、車両のリアルタイムデータを用いた混雑情報の提供を開始



「経営の強靱化（構造改革）」の取り組み（鉄道）

決算

公募
増資中計
進捗補足資料
参考資料

基礎的な運輸収入がコロナ以前の9割に留まっても、安定的な利益を確保できるよう、構造的なコスト削減を進めていく

22.3期単体費用予想

20.3期水準（8,421億円）

▲810億円

▲50億円

7,230億円

- コスト削減（緊急的抑制）
- コスト削減（コスト構造改革）
- 収入連動・その他

2Q時点進捗

緊急的抑制

▲346 億円
/ ▲810億円

コスト構造改革

▲24 億円
/ ▲50億円

22.3期収支改善の2Q時点の進捗

単体営業費用削減

▲370 億円 / ▲860億円

連結営業費用削減

▲520 億円 / ▲1,240億円

資産売却

70億円 / 300億円

鉄道オペレーションの生産性向上・スリム化

地上設備の状態監視に向けたIoT化推進

検査の車上化等と併せ、鉄道設備の
検査業務約1割削減を目指す（2030年頃）
（近畿エリアの電気関係では約4割削減）

→総合検測車・電気設備診断システム導入
（21年11月～試験運用、26.3期の実用化を目指す）



自動改札機のCBMソリューション

試行で保守コスト約3割減を達成

更なる環境変化を踏まえたセルフ化促進と 今後の駅の販売体制（非接触利用の推進等）

みどりの窓口の設置駅数概ね半減に向け着実に進捗
21.3期:約340→21.3期末:約300→23.3期末:約180

山陽新幹線保守基地新設（21年10月）

大型保守用車による効率的な保守作業が可能に

ご利用に応じた列車ダイヤ適正化

21年3月ダイヤ改正では臨時便比率を拡大

10月2日にもダイヤ改正を実施

ご利用状況に応じた柔軟な臨時列車の設定

組織構造改革・働き方改革による効率的な運営

23.3期採用計画数約200名（前年比約▲550名）
本社部門スリム化の一方で、今後の成長を担う
地域共生部やビジネスデザイン部を設置（21年6月）
（本社部門要員：約▲400名）

「経営の強靱化（構造改革）」の取り組み（非鉄道）

決算

公募
増資中計
進捗補足資料
参考資料

物販 飲食

- ニーズの変化に対応した店舗づくり、MD変更
 - ・エキマルシェ大阪リニューアル I 期オープン（21年10月）
→食品のバリエーション強化
- 一部不採算店舗の閉鎖・跡地活用、ホテルの撤退
 - ・ヴィアイン心斎橋長堀通・姫路営業終了
 - ・キヨスク型店舗の閉鎖8店舗（21年4～9月）

社会行動変容を踏まえた**MD変更**の
継続による**単価アップ**
資産効率向上

不動産

- 資産組換え、アセットの多様化
 - ・2号ファンド設立に向けた取り組み推進
 - ・投資家向け販売収益約100億円（22.3期）
→上期実績：約30億円
- まちづくりプロジェクトの推進
 - ・三ノ宮プロジェクト推進（21年10月）
 - ・大阪・広島プロジェクトの着実な進捗

事業スキームの多様化
による**資産組換え**
資産効率向上と開発機会獲得

ホテル

- 顧客満足度向上によるブランド再構築
 - ・グランヴィアラウンジの拡張（ホテルグランヴィア京都）
- 中核プロジェクトへの経営資源の重点配分
 - ・ホテルヴィスキオ広島・富山
- 非宿泊部門の一部縮小・撤退による採算性向上
 - ・間接部門要員数▲1割（21年9月末時点 20.3期末比）
 - ・稼働率 1Q:約35%、2Q:約50%

需要回復期に向けた
中核プロジェクトの推進と
ブランド再構築

旅行

- ビジネスモデルの抜本的見直し
 - ・店頭販売からWeb販売モデルへの転換
→店舗数▲107店（20年12月末比、21年9月末時点87店舗）
→Web販売割合5割（20.1-20.12）
 - ・異業種とのアライアンス拡大による事業領域の拡大
 - ・自治体、DX（MaaS等）事業拡大
→ワクチン接種事業の運營業務受託約250件（21年9月末時点）

旅行代理店業から
「顧客と地域のソリューション企業」へ転換
損益分岐点売上2割減
コスト削減▲100億円（22.3期）
BtoB売上高比率拡大

「地域共生の深耕」の取り組み（鉄道/新幹線）

決算

公募
増資中計
進捗補足資料
参考資料

◆広域鉄道ネットワークの磨き上げ

新幹線

■ 運輸収入

22.3期 2Q実績

829

億円

対前年

125.9%
+170億円

22.3期 通期予想

2,145～2,375

億円

対前年

129.6～143.5%
+489～719億円

需要回復促進の取り組み

【新たなスタイルに対応したプロモーション・商品展開】

- ・「会いたいをのせて」キャンペーン(21年10月～)
- ・JR西日本どこでもきっぷ(21年10～12月)
- ・ワクチン接種完了等のお客様を対象とした貸切新幹線ツアー(21年11月)

JR西日本
どこでもきっぷ

【時間と場所にとらわれない働き方への対応】

- ・新幹線におけるワークプレイスの提供(21年10月～)
 - S Work車両 (山陽新幹線)
 - 新幹線オフィス車両 (北陸新幹線)



安全安定輸送

- ・新製車両投入
 - N700S 2編成増備完了 (21.3期)
 - W7系増備 (21.3期～)



- ・台車の異常を検知する装置の導入
 - 全10台設置完了 (21.3期)

輸送サービスのブラッシュアップ

- ・EXサービス機能拡充
 - 複数人でのチケット乗車可能
 - 訪日外国人向けQRチケット乗車
 - 遅延列車の指定席予約・変更 (21年3月～)
 - EX旅のコンテンツポータル (21年11月～)
 - 九州新幹線へのサービス拡大 (22年春～)
 - EX-MaaS(仮称)開始
 - EXダイナミックパッケージ(仮称)発売
 - ご乗車1年前からの申込み(現在1ヵ月前) (23年夏～)
- ・2021年春ダイヤ改正 (21年3月)
 - のぞみ6本ダイヤ設定可能時間帯拡大

観光需要喚起

- ・せとうちパレットプロジェクト
 - せとうちグランピング
- ・USJとの2大協業施策展開 (21年3月～)
 - ユニバーサル・スタジオ・ジャパン スーパージョイきっぷ
 - WESTERを通じた協業
- ・星野リゾート・長門湯本温泉との連携



事業の持続可能性確保

- ・車両所リニューアル (博多)

北陸新幹線敦賀延伸効果の最大化

- ・新製車両投入
 - W7系増備 (21.3期～)



「地域共生の深耕」の取り組み（非鉄道）

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

流通業

■ 上段：営業収益 下段：営業利益

22.3期 2Q実績

555 億円
対前年 117.4%
+82億円

▲69 億円
対前年 - %
+29億円

22.3期 通期予想

1,480~1,490 億円
対前年 136.1~137.0%
+392~402億円

▲35~▲30 億円
対前年 - %
+115~120億円

不動産業

■ 上段：営業収益 下段：営業利益

22.3期 2Q実績

662 億円
対前年 103.7%
+23億円

161 億円
対前年 107.0%
+10億円

22.3期 通期予想

1,530 億円
対前年 108.2%
+116億円

280 億円
対前年 95.7%
▲12億円

物販・
飲食業

- ・ エキマルシェ大阪リニューアル
(Ⅰ期：21年10月、Ⅱ期：22年夏)
→食品のバリエーション強化



賃貸・
販売業

- ・ 三ノ宮プロジェクト推進 (21年10月)
- ・ プラットモール長崎開業 (21年10月)
- ・ シェアオフィス (阿倍野・北千住・高槻・三ノ宮・姫路・新大阪)

百貨店業

- ・ 個人外商顧客の利用促進
- ・ ECを中心とした非来店顧客の利用促進
→催事との連動など店頭との相乗効果
- ・ 地元メディアを活用した近隣商圈の開拓

SC業

- ・ 夙川グリーンプレイス開業
(21年9月)
- ・ 富山駅前商業施設
「MAROOT」開業 (22年春)



MAROOT

その他事業

ホテル業

- ・ ホテルグランヴィア京都
グランヴィアラウンジリニューアル (21年10月)
- ・ ホテルヴィスキオ富山開業 (22年春)
- ・ ワクチン接種済証明プラン等の展開

旅行業

- ・ ワクチン接種完了・PCR等検査陰性のお客様を
対象としたツアー商品の展開

周辺開発と連動するまちづくりプロジェクト

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

他事業者による主なプロジェクト

2022年秋頃

- 広島駅南口計画(仮称)
(広島東郵便局跡地)

広島

■ 広島駅ビル開発

開業時期：2025年春
投資規模：約600億円
建築面積：約14,000㎡
延床面積：約111,000㎡
規 模：地上20階・地下1階、高さ約100m
用 途：SC、シネコン、ハイクラス宿泊主体型ホテル
「ヴィスキオ」、駅ビル直結駐車場、
別棟駐車場



他事業者による主なプロジェクト

2027年度頃～

- 神戸三宮雲井通5丁目
再整備事業

三ノ宮

■ JR三ノ宮新駅ビル

開業時期：2030年3月期
延床面積：約100,000㎡
規 模：高さ約160m
用 途：にぎわい、事務所、滞在

※ 神戸市・都市再生機構と、JR三ノ宮新駅ビル及び
三宮周辺地区再整備の推進にかかる連携・協力に
ついて協定

大阪

■ 新改札口・改札内連絡通路整備

■ 高架下開発

開業時期：2024年秋以降順次～2027年春
延床面積：約7,000㎡
用 途：商業、バスターミナル 等

■ 新駅ビル開発

開業時期：2024年秋
延床面積：約60,000㎡
規 模：地上23階・地下1階
用 途：オフィス、商業 等



■ 大阪駅西地区開発

開業時期：2024年3月竣工予定
延床面積：約227,000㎡
規 模：地上39階・地下3階
用 途：オフィス、商業、ホテル。劇場 等
※日本郵便・JTBとの共同事業



他事業者による主なプロジェクト

2022年春

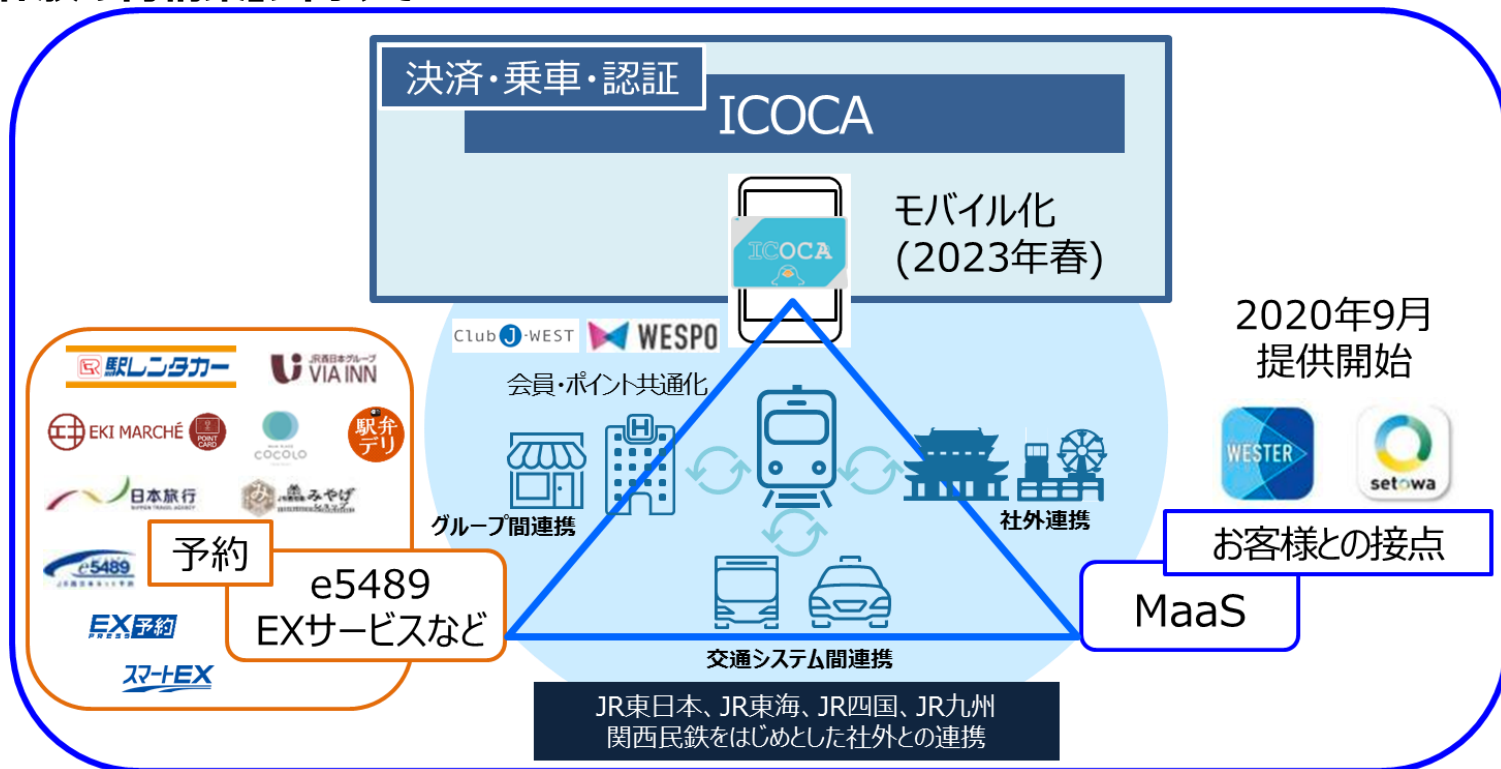
- 梅田1丁目1番地計画

2024年夏

- (仮称)うめきた2期地区開発事業
先行まちびらき

まちづくりによる地域活性化を通じて定住・交流・関係人口を創出し、グループ収益の拡大につなげていく

○「顧客体験の再構築」に向けて



新幹線のデジタル施策

【EXサービスの拡充】

- EX旅のコンテンツポータル (21年11月～)
- 山陽新幹線車内でのワークプレイス提供 (21年10月～)
- 「EX予約」20周年記念キャンペーン (21年11月～)

WESTER機能拡充・他事業者等との連携

【WESTER機能拡充】(21年9月)

- ICoca残高をスマホで確認可能に
- 時刻表検索可能駅数を首都圏を中心に拡充
- 乗降アラーム (乗越し防止ための通知設定) 機能の装備



【WESTERを通じた需要創造】

- デジタルスタンプラリー実施による周遊促進、利用者拡大 (USJ、尾道、山口 等)

現在の実績

**山陽新幹線指定席
ネット予約比率46%**
(21.3期)

**近畿圏IC利用率
84%** (21.3期)

**J-WESTネット会員数
約450万人** (21.3期末時点)

2021 2022 2023 2024 2025～

21年9月

・夙川グリーンプレイス開業



21年10月

・エキマルシェ大阪
リニューアルオープン(Ⅰ期)



21年冬

・京橋駅リニューアル



22年春

・EXサービスの九州幹線線
へのサービスエリア延伸
・富山駅南西街区商業
施設等開業



・健都イノベーションパーク
NKビル(仮称)



・Suita SST



22年夏

・エキマルシェ大阪
リニューアルオープン(Ⅱ期)

23年春

・モバイルICOCA(仮称)導入

・うめきた(大阪)地下駅開業



・奈良線優待線化



23年夏

・EXサービス機能拡充
(EX-MaaS(仮称)、EX
ダイナミックパッケージ(仮称))



24年3月

・大阪駅西地区開発竣工



24年春

・北陸新幹線敦賀延伸



・N700S、W7系増備
(～24年3月期)



24年秋

・大阪駅新駅ビル開業
・大阪駅高架下開発
(～27年春)



25年春

・広島新駅ビル開業

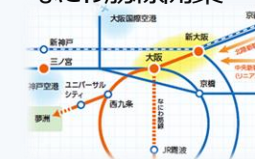


30年3月期

・JR三ノ宮新駅ビル

31年春

・なにわ筋線開業



当社エリアで予定されている主なイベント

24年夏

・(仮称)うめきた2期地区開発
先行まちびらき

25年5月～11月

・大阪・関西万博

20年代後半

・IR誘致・部分開業

豊富な機会を逸することなくとらえ、今後の成長を遂げていく

1 22.3期第2四半期決算及び通期予想の概要 P. 3

2 22.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細） P. 6

3 公募増資について P. 17

4 「中計2022」見直しの進捗 P. 20



Appendix

P. 29

「地域共生の深耕」の取り組み（鉄道/在来線）

決算

公募
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

近畿圏

22.3期 2Q実績

983

億円

対前年

109.4%
+84億円

22.3期 通期予想

2,175~2,240

億円

対前年

112.0~115.4%
+233~298億円

西日本各エリア

22.3期 2Q実績

287

億円

対前年

108.0%
+21億円

22.3期 通期予想

670~705

億円

対前年

112.9~118.8%
+76~111億円

線区価値向上

- グループ一体での沿線開発

→三ノ宮プロジェクト推進 (21年10月)

→夙川グリーンプレイス

開業 (21年9月)

→エキマルシェ大阪

リニューアル

(Ⅰ期:21年10月、Ⅱ期:22年夏)

- うめきた(大阪)地下駅 (23年春)

- なにわ筋線 (31年春)

SHUKUGAWA
GREEN PLACE
高島グリーンプレイス

EKI MARCHÉ
OSAKA

需要回復促進の取り組み

【旅行のきっかけとなるプロモーション・商品展開】

- ・JR西日本どこでもきっぷ/

JR西日本関西どこでもきっぷ (21年10~12月)

ご利用平準化/非接触・IC化推進 NEW WAY RAILWAY

- ・ICOCAでジサポ (21年4月~実証実験)

- ・利用回数ポイント還元率向上 (21年10月)

→併せてICOCAエリア内の普通回数券発売終了

- ・ICOCA定期券プラスCP (21年9月)

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

- ・WEST EXPRESS 銀河



持続可能な交通サービスの実現

- ・城端線、氷見線LRT化検討
- ・高山線ブラッシュアップ会議設立
- ・芸備線沿線の地域公共交通計画に関する申入れ
- ・邑南町における地方版MaaSの取り組み

輸送サービスの品質向上

- ・21年春ダイヤ改正
- 通勤特急の利便性向上

事業の持続可能性確保

- ・車両所リニューアル (吹田)

生産性向上

- ・メンテナンスのシステムチェンジ
- ・ICエリア拡大
- ・無線式ATC (和歌山線 23年)

中核都市を中心としたまちづくり

- ・広島、岡山、富山等

鉄道事業用光ファイバネットワークを活用した情報通信事業

- ・「高い品質」「高い安定性」「高い信頼性」を誇る鉄道事業用の光ファイバネットワークを開放
- ・既存の事業資産を新たな用途で活用する事業展開に挑戦
- ・21年10月より光ファイバ「芯線賃貸サービス」を開始、22年春からは「高速データ通信サービス」を開始予定



「鉄道のある暮らし」 ～社会変容に対応した新しいライフスタイル～

NEW WAY
RAILWAY

ワークプレイスネットワークの構築

Work PLACE COCOLO三ノ宮・姫路開業
新幹線車内におけるワークプレイスの提供



都市圏居住×地方連携

Suita SST居住者を対象に、第二のふるさとを提案（22年春）
・吹田市がフレンドシップ協定を結ぶ3市町とのふるさと地域交流を促進

ワーケーション/多拠点生活・居住

「JR西日本×住まい・ワーケーションサブスク」

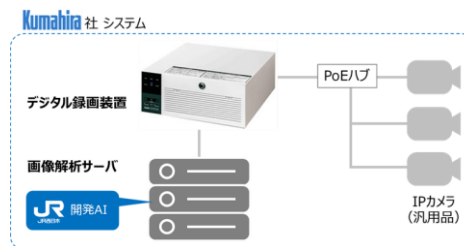
地方移住

「おためし地方暮らし」プロジェクト（21年6月～）

AI技術を活用した安全・安心な社会づくりへの貢献

- ・当社が開発した画像解析技術を(株)クマヒラの防犯カメラシステムに搭載
- ・カメラに映った人物や物体をAIが解析、事前に学習させた人の動きや物体を検知
あらかじめ設定した特定のエリアへ人が侵入したことも検知

※本開発に用いたAIによる人物検知技術は、ヒトの骨格の動きを推定・検知するもので、顔認証や行動追跡等により個人を特定するものではありません（総務省「カメラ画像利活用ガイドブック」に則って開発）



荷物輸送に関する取り組み

- ・北陸新幹線(21年5月)及び白備線(21年7月)で事業化
- ・山陽・九州新幹線では、JR九州と新たに佐川急便と連携した実証実験に着手

自動改札機のCBMソリューション

- ・当社内の試行では保守コスト約3割減を達成
- ・すでに他の鉄道会社にもご提案中

うめきた（大阪）地下駅
（2023年春開業予定）



①新改札口・
改札内連絡通路整備

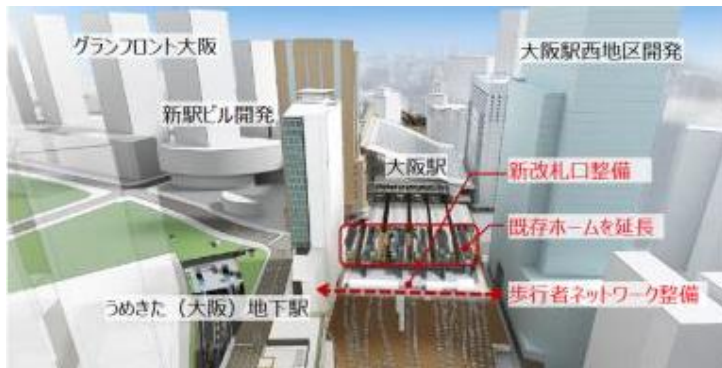
大阪駅新改札口
（2019年12月公表）

③新駅ビル開発

②高架下開発

④大阪駅西地区開発
（旧中央郵便局跡地開発）





新駅ビル開発



① 新改札口・改札内連絡通路整備

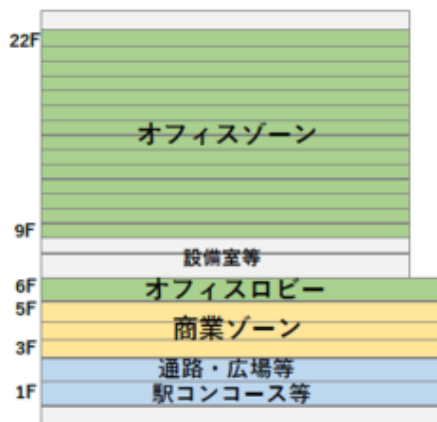
- ・西側高架下に新たな改札口を整備
- ・新改札口とうめきた地下駅を結ぶ改札内連絡通路を整備し、うめきた地下駅を「大阪駅」として開業。

② 高架下開発

- ・開業時期 2024年秋以降順次～2027年春
- ・延床面積 約7,000㎡
- ・用途 商業、バスターミナル等

③ 新駅ビル開発

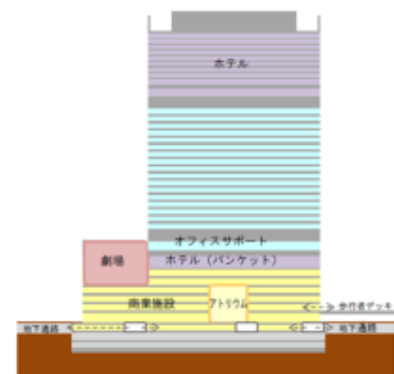
- ・開業時期 2024年秋
- ・延床面積 約60,000㎡
- ・規模 地上23階、地下1階
- ・用途 オフィス、商業等



④ 大阪駅西地区開発

(旧大阪中央郵便局跡地開発) ※共同事業

- ・開業時期 2024年3月竣工予定
- ・延床面積 約227,000㎡
- ・規模 地上39階、地下3階
- ・用途 オフィス、商業、ホテル、劇場等



※投資額：約1,000億円（上記①～④合計、当社負担分のみ）

◆外観イメージ



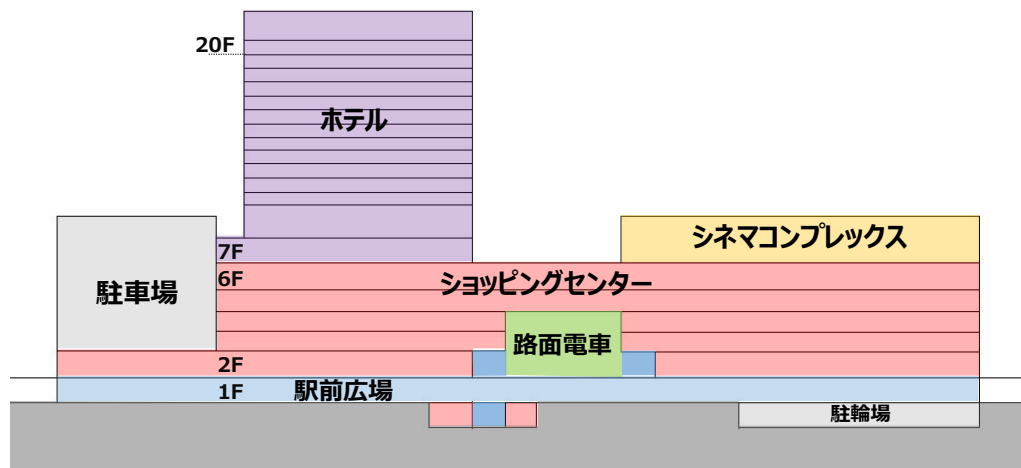
◆内観イメージ



◆開発概要

- ・開業予定：2025年春
- ・投資額：約600億円
- ・建築面積：約14,000㎡
- ・延床面積：約111,000㎡
- ・規模：地上20階、地下1階、高さ約100m
- ・用途：
 - ショッピングセンター・シネマコンプレックス
(店舗面積約25,000㎡)
 - ハイクラス宿泊主体型ホテル「ヴィスキオ」
(400室規模)
 - 駅ビル直結駐車場（約500台）
 - 別棟駐車場（約400台）

◆フロア構成イメージ



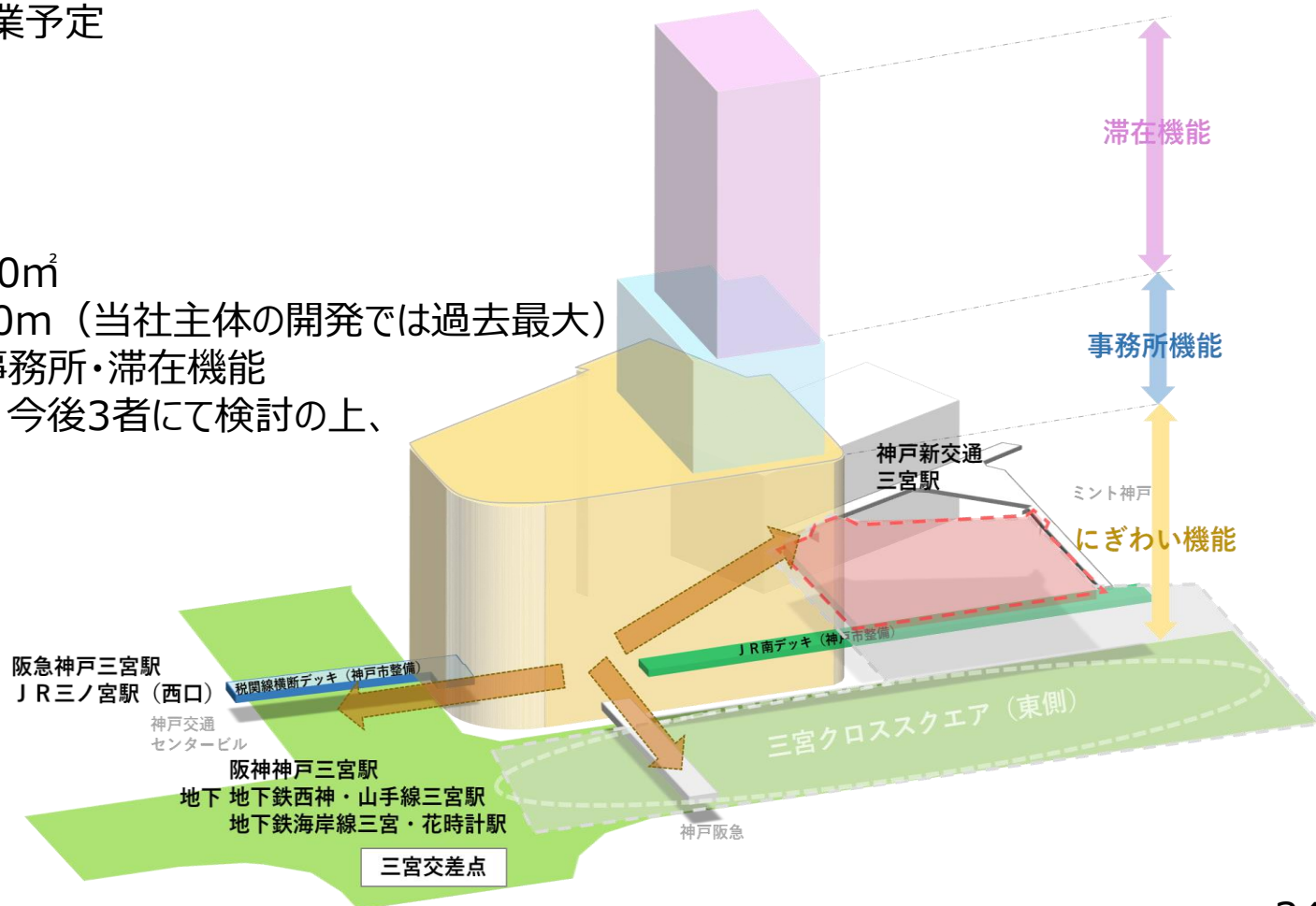
◆スケジュール

- ・ 2021年10月5日 神戸市・当社・独立行政法人都市再生機構との間で、「JR三ノ宮新駅ビル及び三宮周辺地区再整備の推進にかかる連携・協力に関する協定」を締結
- ・ 2023年度 新駅ビル工事着工予定
- ・ 2029年度 開業予定

◆新駅ビル開発概要

- ・ 開業予定：2029年度
- ・ 延床面積：約100,000㎡
- ・ 規模：高さ 約160m（当社主体の開発では過去最大）
- ・ 用途：にぎわい・事務所・滞在機能

※現時点での構想であり、今後3者にて検討の上、具体化を推進

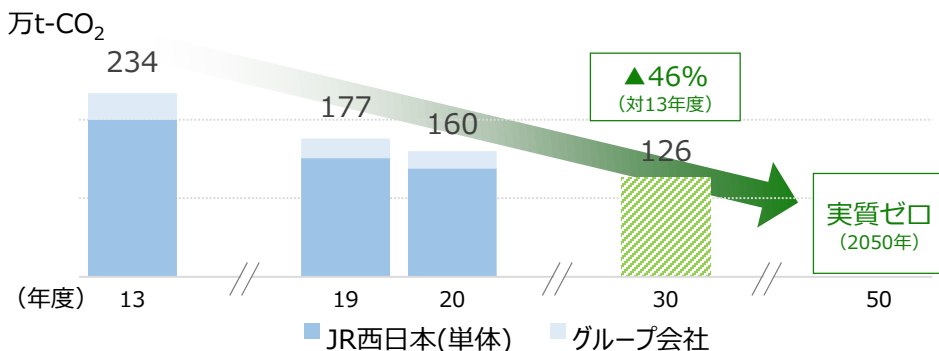


Environment – CO2削減による温暖化防止



- 環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン2050」
 - 2050年にグループ全体のCO2排出量実質ゼロを目指す
 - 2030年度にグループ全体のCO2排出量46%(2013年度比)を目指す
- TCFDへの賛同と情報開示
 - 「地球環境委員会」を設置し、気候変動リスク等をモニタリング
 - 気候変動の影響を特に強く受ける鉄道事業を対象に、リスク・機会の分析、対処について、TCFD提言に基づく情報開示を実施
- 不動産開発における再エネ活用など環境負荷低減に向けた取り組み

CO2排出量の推移



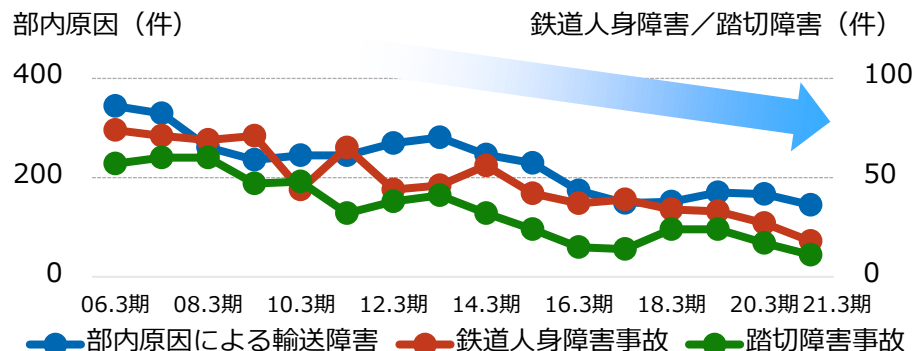
Society – 安全・安心な鉄道事業を核に、地域の活性化に貢献



- 「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」に掲げる目標達成に向けた取り組み
- 新型コロナウイルス感染防止対策
 - リアルタイム混雑情報提供サービスの開始
- 地域共生の深耕による「訪れたい、住みたい、まちづくり」の実現
 - 交流人口・定住人口の拡大
 - 安全で持続可能な鉄道・交通サービスの実現



安全指標の推移



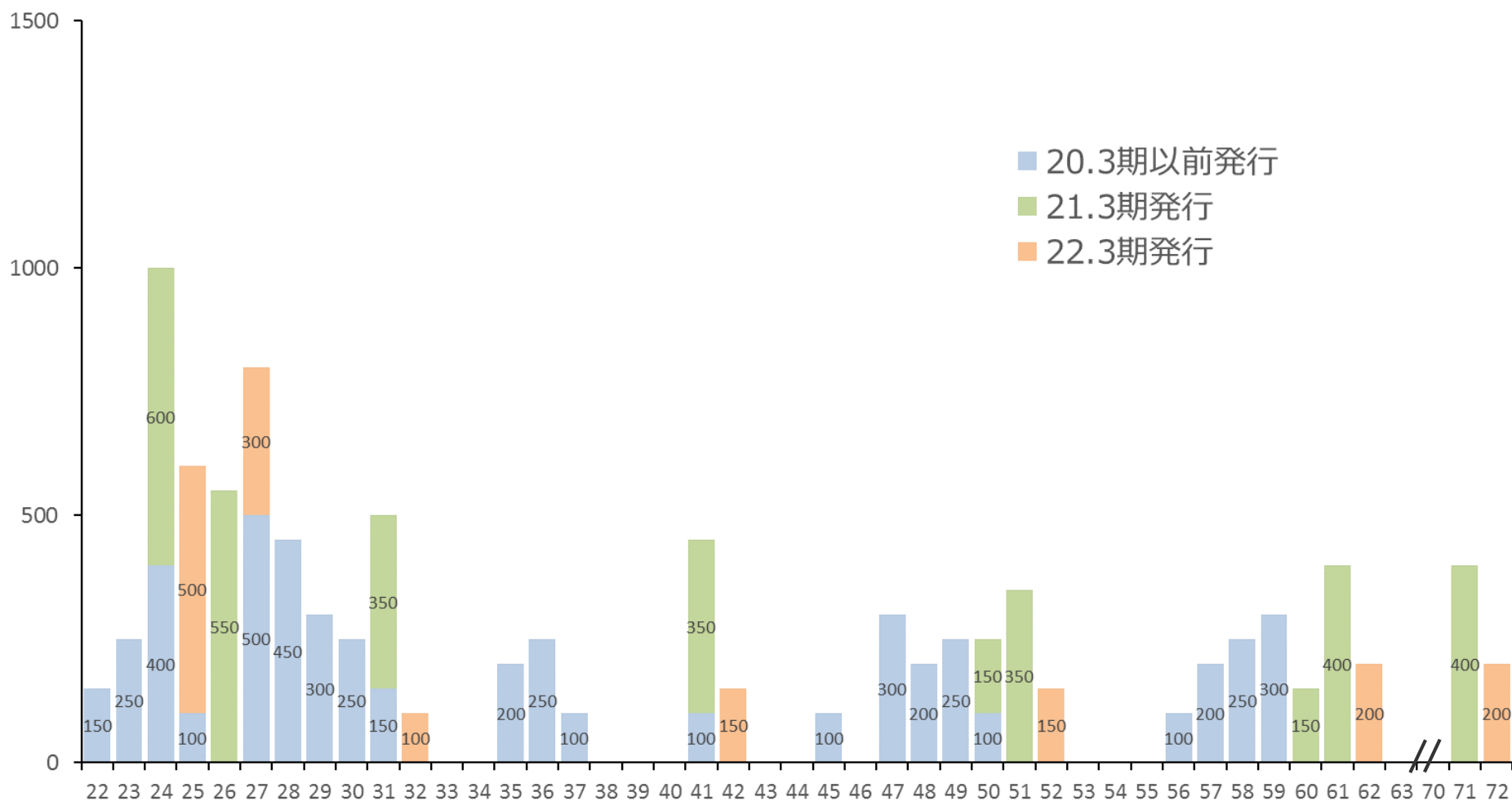
Governance – 経営の監視・監督機能の強化等



- 取締役の13名のうち5名が、監視・監督に特化した独立社外取締役。豊富な経験や専門的知識に基づくアドバイス及びモニタリングを実施
- 役員の人事及び報酬などに係る客観性、公正性及び信頼性を高めることを目的として、過半数を独立社外取締役とする人事報酬諮問委員会を設置

社債償還額（単体）

（億円）



（注1）2021年11月4日現在

（注2）償還額は額面金額

（注3）横軸は各年3月期

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
 - 感染症の発生・流行
 - 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、2021年11月4日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2021年11月4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/>