

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

- 社長の長谷川でございます。
- 本日はお忙しいところ、弊社説明会にご参加いただきまして誠にありがとうございます。
- 本日はまず、第2四半期決算についてご紹介したのち、先般実施しました公募増資、また中計の進捗につきまして、ご説明いたします。

	22.3期第2四半期決算及び通期予想の概要	P. 3
	22.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）	P. 6
	公募増資について	P. 17
	「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

公算増益

中計進捗

補正資料参考資料

(単位: 億円)

	21.3期 2Q累計実績*	22.3期 2Q累計実績	対前年		21.3期 通期実績*	22.3期 通期予想 (11/2)**	対前年	
			差額	比率			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

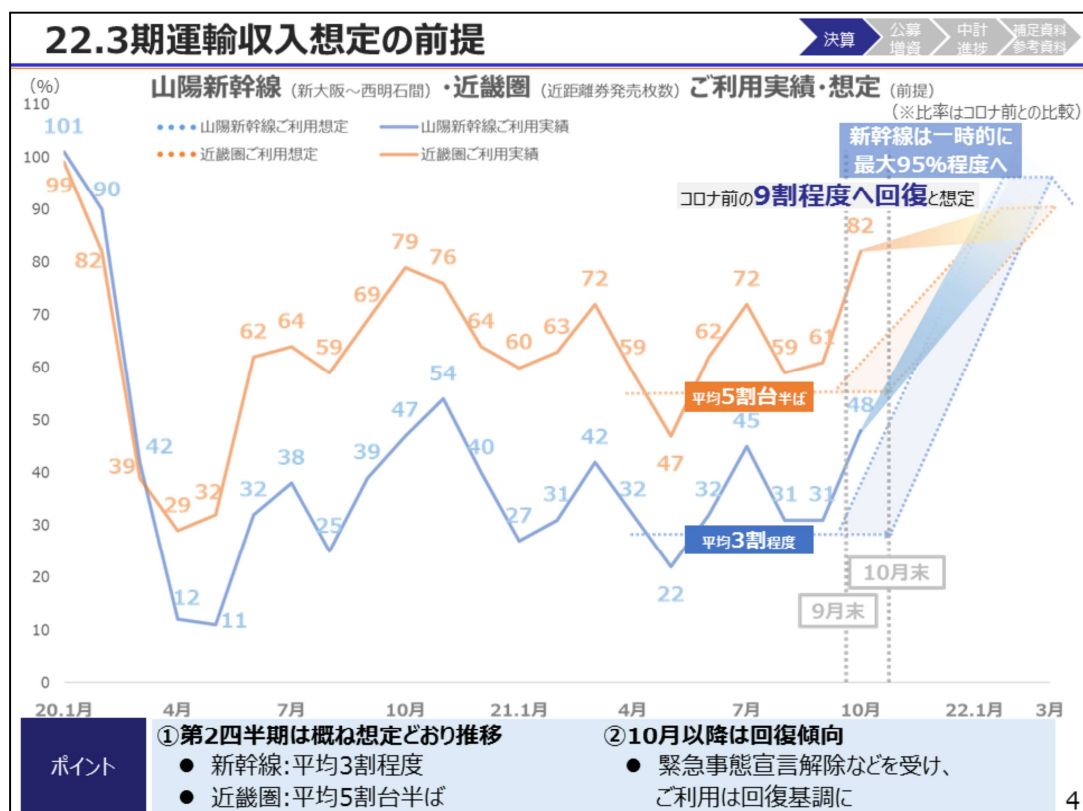
■ 第2四半期は、コロナ影響の長期化等により、引き続き非常に厳しい状況となったものの、概ね想定どおり推移

■ 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

3

- それでは資料の3ページをご覧ください。
- 第2四半期におきましては、4度目となる緊急事態宣言が発出されるなど、コロナ影響の長期化等により、第1四半期に引き続き厳しい状況となりました。
- 結果、上期累計で連結営業収益が4,368億円、連結営業損失が▲861億円、連結当期純損失が▲686億円でございました。
- コスト削減につきましては、安全の確保を前提に取り組みを進め、連結で▲520億円の削減を実行しました。
- 厳しい状況ではございますが、概ね想定どおり推移していることを踏まえ、通期の業績予想につきましては、据え置くことといたしております。
- 次のページをご覧ください。



- 第1四半期決算時にお示した業績予想では、9月末ないし10月末までは当時の足元の状況が継続すると想定しておりました。
- 9月末に緊急事態宣言が全面的に解除されたことなどを受け、ご利用状況は回復基調に転じており、今のところ、概ね想定範囲内で推移しております。
- 今後の需要回復促進の取り組みなどにつきましては、後ほど改めてご紹介いたします。
- 続いて、7ページをご覧ください。

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

決算ハイライト

決算

公算
増資

中計
進捗

補正資料
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)** D	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A			増減 D-C	比率(%) D/C
【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ありません

単体損益計算書と業績予想					決算	公算 増益	中計 進捗	補正資料 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	
	A	B	増減 B-A	比率(%) B/A	C	D	増減 D-C	比率(%) 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す

7

- 単体決算の概要でございます。
- 営業収益は、対前年で運輸収入の増により、+259億円の増。
- 営業費用は、対前年で▲220億円減。安全に関する施策は着実に実施したうえで、対前年で▲110億円の節減を実施したほか、動力費や減価償却費の減等によります。
- しかしながら、緊急事態宣言の延長等、新型コロナウイルス感染症による影響の長期化により、営業損益では▲809億円の損失、第2四半期累計の純損益は▲638億円の損失となっております。
- なお、通期業績予想につきましては、変更ございません。

運輸収入の主な増減要因

決算

公算
増減

中計
進捗

補正資料
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%)	+173
				・コロナ影響(国内)の反動増	
				特殊要因	
				等	
在来線	近畿圏	983	+84 (109.4%)	基礎トレンド(100.0%)	+83
				・コロナ影響(国内)の反動増	
				特殊要因	
				等	
	その他	287	+21 (108.0%)	基礎トレンド(100.0%)	+17
				・コロナ影響(国内)の反動増	
				特殊要因	
				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

8

- 8ページをご覧ください。運輸収入につきましては、コロナ影響がやや軽減したことにより、前年同期比で276億円の増加となりました。
- 内訳としまして、新幹線が170億円、近畿圏が84億円、その他在来線が21億円、それぞれ増加しました。新幹線の170億円増の内訳は、山陽新幹線が150億円、北陸新幹線が19億円増でございます。

運輸収入と旅客輸送量の実績と業績予想

決算

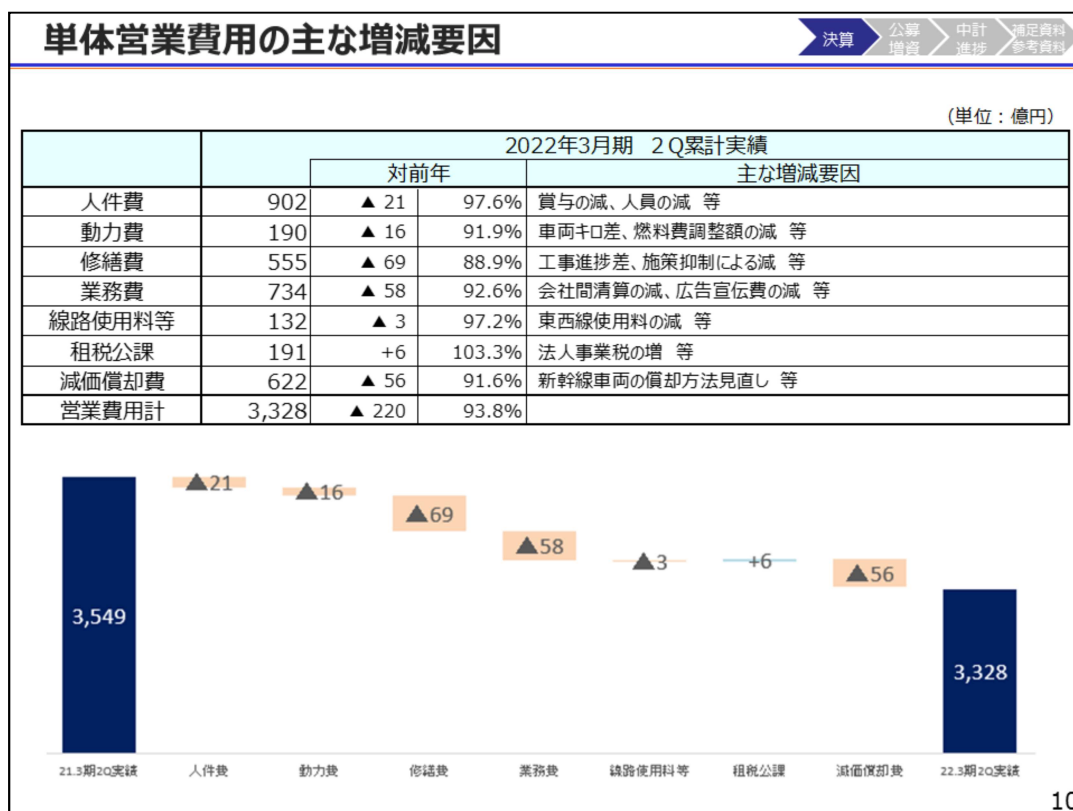
公算
増益

中計
進捗

補正資料
参考資料

運輸収入							(単位：億円)			輸送人キロ			(単位：百万人キロ)		
	2Q累計実績 (4/1~9/30)			2Q実績 (7/1~9/30)			通期実績/予想			2Q累計実績 (4/1~9/30)			2Q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	2021年 3月期 通期実績*	2022年 3月期 通期予想 (11/2)*	対前年	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
全社計	1,823	2,100	+276 15.2%	1,103	1,110	+7 100.7%	4,190	4,990 ~5,320	+799 ~1,129 119.1% 127.0%	15,849	17,265	+1,415 108.9%	9,033	8,867	▲165 98.2%
新幹線	659	829	+170 125.9%	433	459	+25 105.9%	1,655	2,145 ~2,375	+489 ~719 129.6% 143.5%	3,028	3,806	+777 125.7%	1,986	2,108	+122 106.2%
定期	51	53	+2 103.9%	25	26	+1 102.5%	101	-	-	399	417	+18 104.7%	201	206	+5 102.2%
定期外	607	776	+168 127.8%	407	432	+24 106.1%	1,553	-	-	2,629	3,388	+758 128.9%	1,784	1,902	+117 106.6%
在来線	1,164	1,270	+105 108.1%	669	651	▲18 97.3%	2,534	2,845 ~2,945	+310 ~410 112.2% 116.2%	12,820	13,458	+638 105.0%	7,046	6,758	▲288 95.9%
定期	584	602	+17 103.0%	304	297	▲6 97.8%	1,173	-	-	9,667	9,788	+120 101.2%	5,035	4,739	▲296 94.1%
定期外	579	668	+88 115.3%	364	353	▲11 96.9%	1,361	-	-	3,152	3,670	+517 116.4%	2,010	2,019	+8 100.4%
近畿圏	898	983	+84 108.4%	511	502	▲8 98.3%	1,941	2,175 ~2,240	+233 ~298 112.0% 115.4%	10,151	10,737	+586 105.8%	5,563	5,386	▲176 96.8%
定期	478	493	+14 103.1%	248	243	▲4 98.0%	962	-	-	7,820	7,980	+160 102.1%	4,082	3,872	▲209 94.9%
定期外	420	490	+69 116.6%	262	258	▲3 98.5%	979	-	-	2,331	2,757	+426 118.3%	1,481	1,514	+32 102.2%
その他	265	287	+21 108.0%	158	148	▲9 94.1%	593	670 ~705	+76 ~111 112.9% 118.8%	2,669	2,721	+51 101.9%	1,483	1,372	▲111 92.5%
定期	106	108	+2 102.3%	55	54	▲1 96.5%	211	-	-	1,847	1,808	▲39 97.8%	953	867	▲86 90.9%
定期外	159	178	+18 111.8%	102	94	▲7 92.7%	382	-	-	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



10

- 10ページをご覧ください。単体営業費用について説明します。
- まず人件費でございますが、賞与水準の見直しや人員減等により、▲21億円減少いたしました。
- 動力費については、タイヤ改正に伴う車両キロ減などにより▲16億円の減。
- 修繕費は、工事の進捗差や、不急の工事について時期調整を行ったことなどにより、▲69億円の減少となっております。
- 業務費につきましては、会社間清算の減、厳しい経営環境をふまえた広告宣伝費の節減等により、▲58億円減少いたしました。
- 減価償却費は、新幹線車両の償却方法見直しなどにより、▲56億円減となりました。
- その他営業費目につきましては記載の通りでございます。
- なお、営業費用は前年比で総額▲220億円の減少となっておりますが、このうち▲110億円が費用節減によるものです。

連結損益計算書と業績予想

決算

公認
増資

中計
進捗

補正資料
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	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ありません

セグメント情報と業績予想

決算 公算 増益 中計 進捗 補正資料 参考資料

	(単位：億円)							
	2021年3月期 2Q累計実績 ¹⁾	2022年3月期 2Q累計実績	対前年		2021年3月期 通期実績 ²⁾	2022年3月期 通期予想 (11/2) ³⁾	対前年	
	A	B	増減 B-A	比率(%) B/A	C	D	増減 D-C	比率(%) D/C
営業収益 ⁴⁾	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
【百貨特化型ホテル(再建)】 ²⁾	[15]	[27]	[+11]	[175.3]	[45]	[76] ～[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
リテール・サービス	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(再建)】	[205]	[208]	[+3]	[101.6]	[501]	[563] ～[585]	[+62] ～[+82]	[112.4] ～[118.4]
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(▲) ⁴⁾	▲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
リテール・サービス	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、主な子会社の会計値であり、セグメント計と一致しません。

²⁾ 百貨特化型ホテル(グランド)の会計値です。ただし、流通業(その他業)、広島徳山町店(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ありません。

12

- 12ページ、13ページをご覧ください。連結決算の概要につきまして、セグメント別にご説明申し上げます。
- 流通業は、対前年で82億円の増収でございます。コロナ影響がやや軽減したことで赤字幅は縮小したものの、▲69億円の営業損失となりました。
- 不動産業は、対前年で23億円の増収、営業利益は10億円増えて161億円となり、黒字を継続しております。
- その他事業は、旅行業・工事業における減等により対前年▲38億円の減収、旅行業における非旅行業事業の拡大等により赤字幅は縮小したものの、▲61億円の営業損失です。
- なお、通期業績予想につきましては、変更ございません。

各セグメントの主な増減要因

決算

公算
増益

中計
進捗

補正資料
参考資料

(単位：億円)

（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

補正資料
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

14

- 14ページをご覧ください。
- 純資産は公募増資による2,522億円の調達などにより増。
- 長期債務残高は、社債等で2,090億円を調達したことなどにより、17,577億円となっています。

諸元表

決算

公算
増資

中計
進捗

補正資料
参考資料

(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

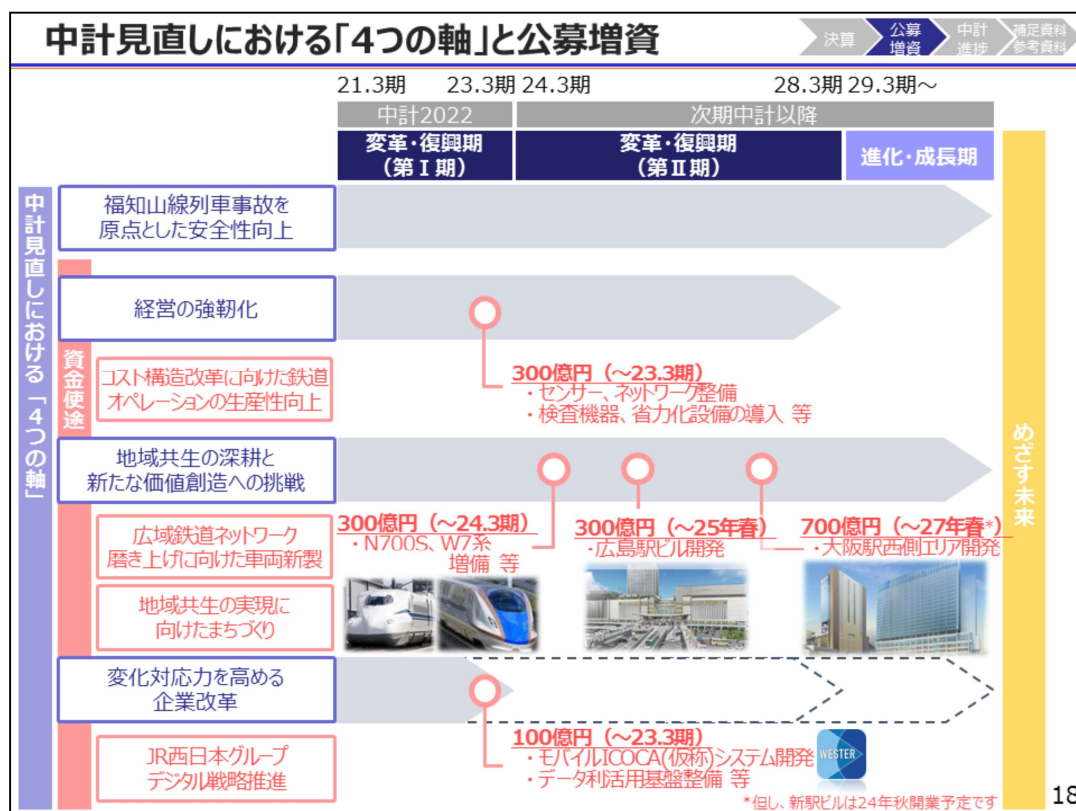
15

- 15ページをご覧ください。
- 設備投資計画ならびに配当予想につきましては、前回予想からの変更はございません。
- 次に、17ページをご覧ください。

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

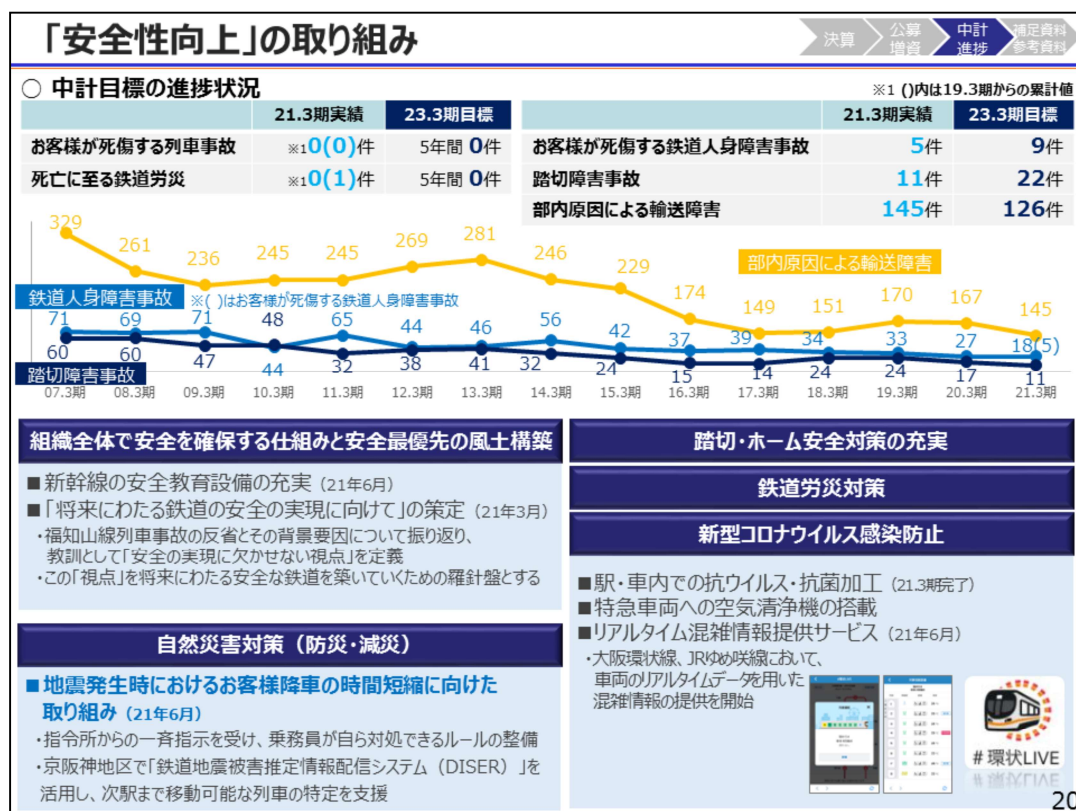
公募増資		決算	公募増資	中計進捗	補足資料 参考資料
目的		資金使途			
バランスシートを強化し、成長に向けた体力を確保 今後の需要回復や新たな需要創出イベントに資金面に対応 コロナ収束後の成長を通じた株主価値向上の実現を目指す		コスト構造改革に向けた鉄道オペレーションの生産性向上 …300億円（23.3期末まで） 広域鉄道ネットワーク磨き上げに向けた車両新製 …300億円（24.3期末まで） 地域共生の実現に向けたまちづくり …大阪駅西側エリア開発 700億円（27年春まで） …広島駅ビル開発 300億円（25年春まで） 変化対応力向上に向けたJR西日本グループデジタル戦略推進 …100億円（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		126,136百万円		
	資本準備金		126,136百万円		

- 先般実施した公募増資、ならびに中計の進捗等についてご説明いたします。
- 新型コロナウイルスの影響により鉄道需要は一時的に落ち込んでいますが、緊急事態宣言の終了、ワクチン接種や治療薬の拡がりに伴って、今後、足元の回復基調が続くものと見込んでおり、アフターコロナのニューノーマルでは、レジャー需要を中心に成長を目指していく考えです。
- また、当社エリアでは大阪万博等のマクロイベントや大規模開発プロジェクトなど、様々な需要創出イベントも見込まれ、これらの需要を遅滞なく取り込んで成長するため、それらに先んじてエクイティ調達により財務基盤を整えることで、成長投資を継続できる体力を確保することとしました。
- 今後の需要回復に加え、新たな需要創出イベントに資金面に対応し、アフターコロナの成長を通じて、株主価値向上の実現を目指してまいります。
- スライド右上の資金使途にもございますとおり、収益・コスト両面からのアプローチによって、コロナ前を上回る利益水準をできる限り早期に実現するため努力していく所存です。
- 次のページをご覧ください。

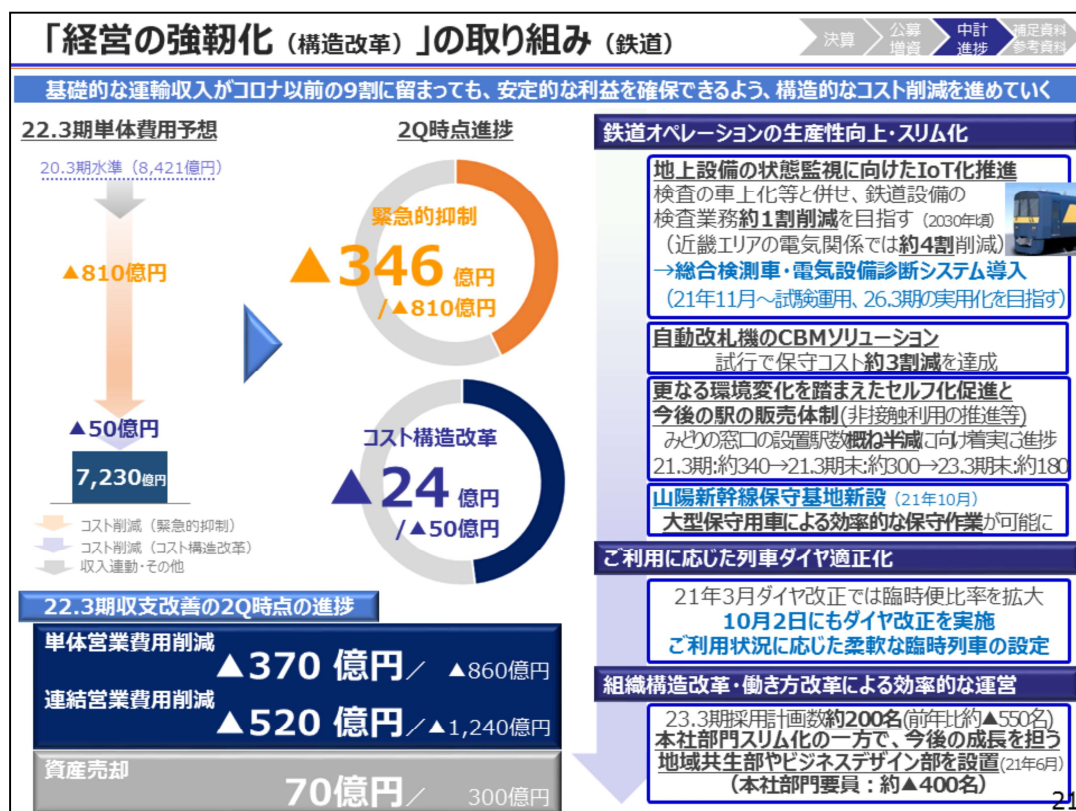


- 資金使途について、私どもの「中計2022」見直しに沿ってご説明いたします。
- まず、「安全性向上」につきましては、揺るがぬ経営の根幹であり、着実に進めてまいります。
- 「経営の強靱化」に関しましては、コスト構造改革に向けた鉄道オペレーションの生産性向上に向けて、300億円をセンサーやIoTネットワークの整備等に充当いたします。
- 「地域共生」に関しましては、300億円を新幹線車両等の新製に充当するほか、大規模まちづくりプロジェクトである、大阪に700億円、広島に300億円を充当します。
- 「デジタル戦略」に関しましては、モバイルICOCA等のシステム開発や、マーケティング強化に向けたデータ利活用基盤の整備などに100億円を投じる計画です。

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



- 次に中計見直しの進捗についてお話しいたします。20ページをご覧ください。
- まず最重要戦略であり、経営の根幹である安全についてです。
- 18年6月に発生した大阪北部地震では、ご乗車中のお客様約14万人に駅間で降車いただきましたが、最大で6時間近く要し、多大なご迷惑をおかけいたしました。
- この反省を踏まえ、地震発生時における運転規制に関するルールを見直すとともに、より細かな範囲で震度を推定できるシステムを導入し、次駅まで移動可能な列車を特定できるようにすることで、お客様のご不便の最小化を図っていく仕組みを構築しました。

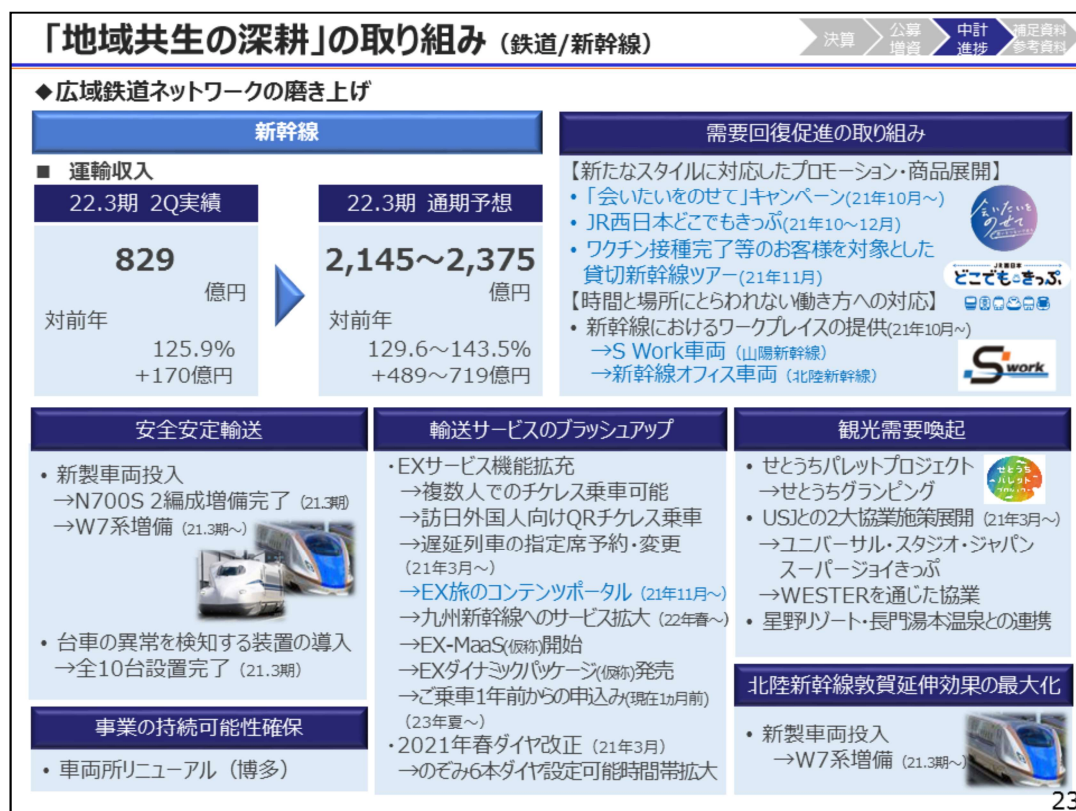


- 続いて21ページをご覧ください。
- コスト構造改革については、基礎的な運輸収入がコロナ前の9割にとどまっても安定的な利益を確保できるよう、構造的なコスト削減の取り組みを進めています。
- スライド中央にお示ししているとおり、今期はコスト構造改革の取り組みにより▲50億円削減する計画ですが、第2四半期末時点で▲24億円の削減と順調に進捗しております。
- 右側にございますとおり、10月2日にはダイヤ改正を実施、臨時列車についても状況を見ながら運行するか否か柔軟に判断を行うなど、取り組みを進めています。
- 第2四半期末時点では、ご覧のとおり緊急的抑制と合わせ、単体▲370億円、連結▲520億円の削減を実施しました。

「経営の強靱化（構造改革）」の取り組み（非鉄道）		決算	公算 増益	中計 進捗	補正資料 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営業務受託約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			

22

- 22ページをご覧ください。非鉄道事業においても取り組みを進めています。
- 物販飲食業では、大阪駅構内にございます「エキマルシェ大阪」を、先月26日にリニューアルオープンいたしました。
- 時差通勤やテイクアウトといった新しい生活様式を念頭に店舗づくりを行い、「食のバラエティパーク」として、幅広い食品の品揃えを実現しています。
- 不動産業におきましては、かねてより事業環境を見極めながら推進してきました「三ノ宮」のまちづくりプロジェクトにつきまして、10月に神戸市様・UR様と今後の連携・協力に関して協定を締結いたしました。今後、計画の更なる具体化を進めてまいります。
- ホテル業では、グランヴィア京都におきましては専用ラウンジを拡張し、ワンランク上のホテルライフをご提供。お客様のご期待にお応えし、ブランド力を磨いてまいります。
- 旅行業についても確実に構造改革を進捗させています。20年12月に194ありました店舗数は今年9月末時点ですでに87店舗にまでなりました。
- ワクチン接種事業の運営業務を約250件受託するなど、BtoB事業の拡大を図っています。



23

- 続いて、地域共生の深耕の進捗につきましてご説明します。23ページをご覧ください。
- 新幹線につきましては、EXサービスの機能拡充を次々行っているほか、今後の需要回復に向けて様々な取り組みを行っています。
- スライド右上に記載のとおり、お求めいただきやすいお値段で西日本エリアが乗り放題となる「JR西日本どこでもきっぷ」を設定。ご旅行にお出かけいただくきっかけをご提供しています。
- また、10月からはJR東海様と共同でS Work車両を試行導入するなど、時間と場所にとらわれないニューノーマルでの働き方に対応する「新幹線でのワークプレイス」のご提供を始めています。
- 引き続き、まちづくりで活性化する都市間を結ぶ広域鉄道ネットワークの基軸として、新幹線の競争力を高めてまいります。

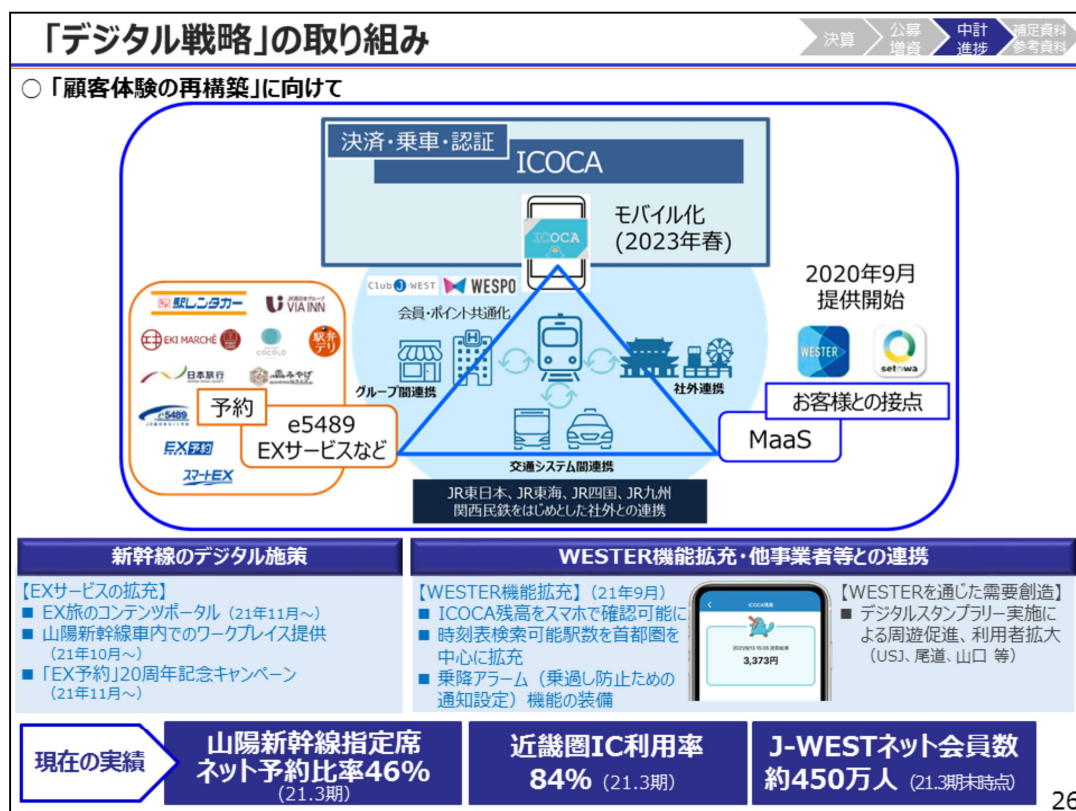
「地域共生の深耕」の取り組み（非鉄道）				決算	公算 増益	中計 進捗	補正資料 参考資料
流通業		不動産業					
■ 上段：営業収益 下段：営業利益		■ 上段：営業収益 下段：営業利益					
22.3期 2Q実績		22.3期 通期予想		22.3期 2Q実績		22.3期 通期予想	
555 億円 対前年 117.4% +82億円 ▲69 億円 対前年 - % +29億円		1,480~1,490 億円 対前年 136.1~137.0% +392~402億円 ▲35~▲30 億円 対前年 - % +115~120億円		662 億円 対前年 103.7% +23億円 161 億円 対前年 107.0% +10億円		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			
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圏の開拓			SC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（阿蘇野・北千住・高槻・三ノ宮・姫路・新大阪）			
				・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）			
その他事業							
ホテル業	・ホテルグランヴィア京都 グランヴィアアウジングリニューアル（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			

24

- 続いて、非鉄道事業の取り組みです。24ページをご覧ください。
- 中核都市のまちづくりプロジェクトである「富山駅南西街区」の再開発事業が、来年春に開業します。ショッピングセンターのMAROOTに加えて、関西以外では初出店となるホテルヴィスキオ富山を開業させ、地域のにぎわいを創出してまいります。
- ホテル業・旅行業におきましても、政府で導入に向けた検討が進む「ワクチン・検査パッケージ」に先立ち、接種済みのお客様を対象にしたプランの展開を行っています。



- ここで、当社が推進する「まちづくりプロジェクト」の特徴について、改めてお話しします。25ページをご覧ください。
- 当社は2011年の大阪ステーションシティ開業から、段階的に大阪駅及びその周辺開発に取り組んでまいりましたが、今年3月には新駅ビル建設に着工するなど、いよいよ総仕上げのフェーズにあります。
- また、ご案内のとおり、大阪駅周辺では当社のプロジェクトのみならず、「うめきた2期地区開発」といった他事業者様の大型プロジェクトも進行しており、今後、大阪駅ひいては大阪の都市としてのポテンシャルがますます拡大していくことが期待されます。
- 広島、さらには三ノ宮においても、周辺の大型開発が計画されており、それらと連動するように当社プロジェクトを推進していくことで、不動産事業のみならず、鉄道事業をはじめグループ全体で、まちづくりプロジェクトの効果最大化を図ってまいります。



- デジタル戦略につきまして、26ページをご覧ください。
- 「顧客体験の再構築」として、23年春リリース予定のモバイルICOCAやWESTERをキーデバイスとして、一人ひとりのニーズに対応したシームレスな移動や生活サービスの提供を目指しています。
- WESTERの機能向上を図ったほか、EX-MaaSローンチに向けた布石となる「EX旅のコンテンツポータル」を、11月からサービスインします。
- 次のページをご覧ください。



- コロナの長期化はまだまだ予断を許さない状況であり、今は非常に厳しい状況にあると認識していますが、構造改革をはじめとした取り組みを着実に進め、筋肉質な経営への「変革」を進めてまいります。
- 他方、これまで需要創出に向けた様々な取り組みを進めてまいりました。
- これら豊富な機会を逸することなく「復興」につなげていくことで、コロナ前を上回る利益水準をできる限り早期に実現するため努力していく所存です。
- また、その道のりにおけます投資家様などへの開示内容につきましても見直しを行い、今期末にはあらためてお示ししたいと考えています。
- 私からの説明は以上です。

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

「地域共生の深耕」の取り組み（鉄道/在来線）

決算 公算 中計 補足資料
増資 進捗 参考資料

近畿圏		西日本各エリア	
22.3期 2Q実績	22.3期 通期予想	22.3期 2Q実績	22.3期 通期予想
983 億円 対前年 109.4% +84億円	2,175～2,240 億円 対前年 112.0～115.4% +233～298億円	287 億円 対前年 108.0% +21億円	670～705 億円 対前年 112.9～118.8% +76～111億円
線区価値向上	需要回復促進の取り組み	観光を中心とした地域の活性化	
- 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 GREEN PLACE 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)	【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)	- 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	事業の持続可能性確保	生産性向上	中核都市を中心としたまちづくり
21年春ダイヤ改正 →通勤特急の利便性向上	車両所リニューアル (吹田)	- 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)	広島、岡山、富山等

29

「新たな価値創造」の取り組み

決算 公募増資 中計進捗 補足資料
参考資料

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)及び伯備線(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

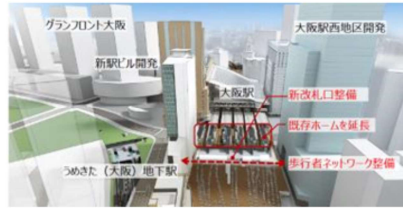
自動改札機のCBMソリューション

- ・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

大規模プロジェクト／大阪

決算 公算 中計 補正資料
増資 進捗 参考資料





① 新改札口・改札内連絡通路整備

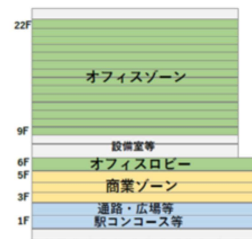
- ・西側高架下に新たな改札口を整備
- ・新改札口とうめきた地下駅を結ぶ改札内連絡通路を整備し、うめきた地下駅を「大阪駅」として開業。

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

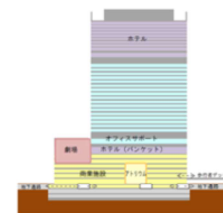
- ・開業時期 2024年秋
- ・延床面積 約60,000㎡
- ・規 模 地上23階、地下1階
- ・用 途 オフィス、商業等



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



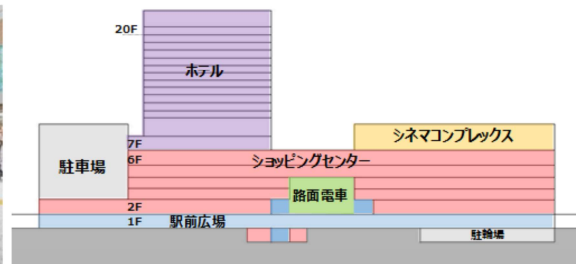
◆内観イメージ



◆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



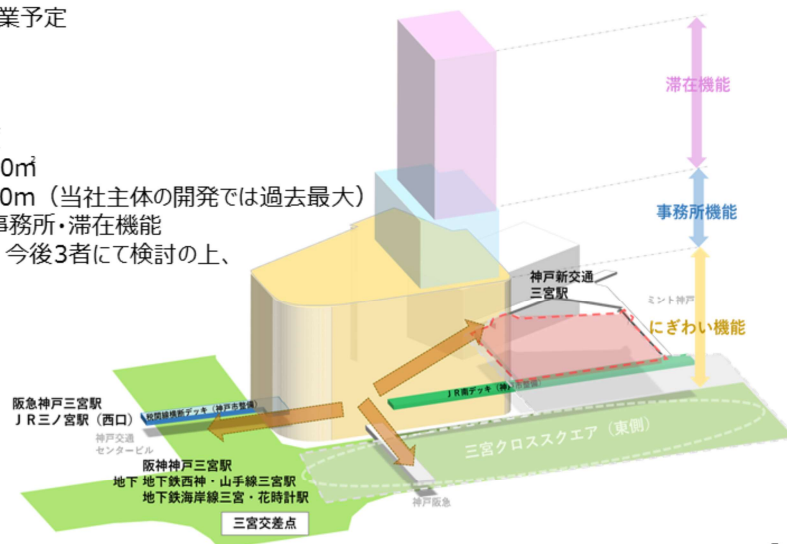
◆スケジュール

- ・ 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



ESGに関する取り組み

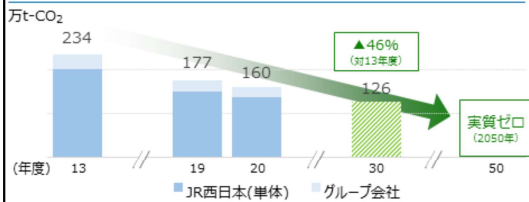
決算 公報 中計 補足資料
増資 進捗 参考資料

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



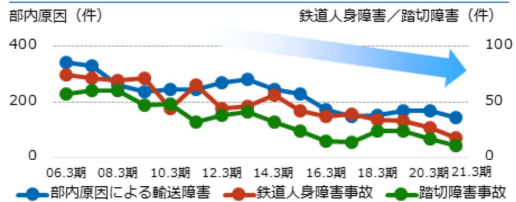
Society - 安全・安心な鉄道事業を核に、地域の活性化に貢献



- 「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

社債償還見込み

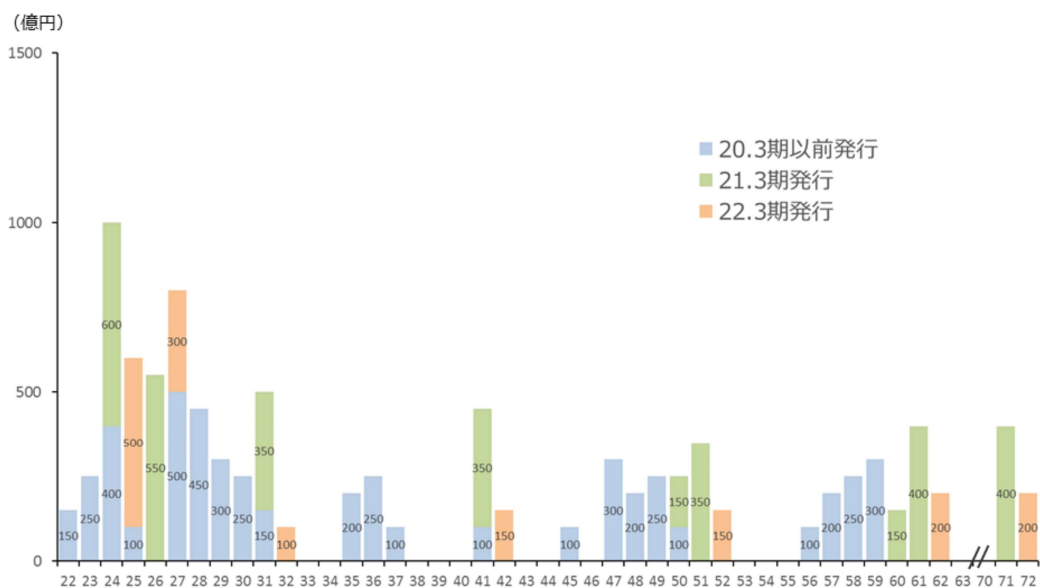
決算

公算
増資

中計
進捗

補足資料
参考資料

社債償還額（単体）



(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
 - 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/>