






2022年3月期 決算説明会



2022年5月2日
西日本旅客鉄道株式会社

- 社長の長谷川でございます。
- 本日はまず、決算及び業績予想についてご説明したのち、最終年度を迎えました中期経営計画見直しの進捗などにつきまして、ご説明いたします。
- それでは資料の3ページをご覧ください。

	22.3期決算及び23.3期業績予想	P. 3
	中計2022見直しの進捗と次期中計に向けて	P. 12
	2022年3月期決算（詳細）	P. 25
	2023年3月期業績予想等（詳細）	P. 35
	Appendix	P. 43

1	22.3期決算及び23.3期業績予想	P. 3
2	中計2022見直しの進捗と次期中計に向けて	P. 12
3	2022年3月期決算（詳細）	P. 25
4	2023年3月期業績予想等（詳細）	P. 35
➤	Appendix	P. 43

22.3期決算・23.3期業績予想 ハイライト

- **22.3期**は、第4四半期においてオミクロン株への新規感染が急拡大した影響を受け、営業収益は通期計画を下回った一方、**計画を上回るコスト削減**を進めた結果、各**損益は想定レンジ内**に。
- **23.3期**は、連結営業利益300億円、連結当期純利益585億円と**3期ぶりの黒字**を目標とする。時期調整してきた修繕の実施や物価上昇、収入連動費用の増などが見込まれるところ、単体の**構造的コスト削減を▲200億円**まで拡大するなど、引き続き、コスト抑制に努める。

	21.3期	22.3期	対前年		対業績予想		23.3期	対前年		対中計見直し
	通期実績	通期実績	差額	比率	差額	比率		通期予想	差額	
【連結】										
営業収益	9,200	10,311	+1,110	112.1%	▲208 ～▲578	98.0% ～94.7%	13,090	+2,778	127.0%	90.3%
営業費用	11,655	11,501	▲153	98.7%	▲308 ～▲328	97.4% ～97.2%	12,790	+1,288	111.2%	97.6%
営業利益/損失(▲)	▲2,455	▲1,190	+1,264	-	+99 ～▲250	-	300	+1,490	-	21.4%
経常利益/損失(▲)	▲2,573	▲1,210	+1,362	-	+204 ～▲145	-	135	+1,345	-	10.8%
親会社株主に帰属する 当期純利益/損失(▲)	▲2,331	▲1,131	+1,199	-	+33 ～▲316	-	585	+1,716	-	73.1%
EBITDA	▲708	429	+1,137	-	▲79 ～▲271	-	1,930	+1,500	449.9%	58.5%
【単体】										
運輸収入	4,190	4,876	+686	116.4%	▲113 ～▲443	97.7% ～91.7%	6,730	+1,853	138.0%	86.8%
営業費用	7,406	7,046	▲360	95.1%	▲183	97.5%	7,645	+598	108.5%	97.4%

*「対中計見直し」の比率は「収益認識に関する会計基準」の影響を加味していません。

3

- 22年3月期につきましては、連結営業収益1兆311億円、連結営業損失▲1,190億円、連結当期純損失▲1,131億円と2期連続の赤字となりました。
- 第3四半期までは運輸収入は計画に対してやや上振れて推移したものの、第4四半期に入り、オミクロン株への新規感染が急拡大した影響を受け、営業収益は連単ともに計画未達となりました。
- 一方、グループをあげて計画を上回るコスト削減を進めた結果、各利益項目は計画のレンジ内に収まりました。
- 23年3月期は、連結営業収益1兆3,090億円、連結営業利益300億円、連結当期純利益585億円と3期ぶりの黒字化を見込んでおります。
- なお、今般の産業競争力強化法に基づく事業適応計画の認定によりまして、連結当期純利益において270億円強の増益効果を見込んでおります。
- 次のページをご覧ください。

22.3期決算・23.3期業績予想 運輸業



■ 営業収益 (億円)

	22.3期実績	23.3期予想
営業収益	5,441	7,390
うち単体運輸収入	4,876	6,730
新幹線	2,116	3,390
近畿圏	2,107	2,510
その他在来線	653	830

■ 営業利益 (億円)

	22.3期実績	23.3期予想
営業利益	▲1,443	▲110

■ EBITDA (億円)

	22.3期実績	23.3期予想
EBITDA	▲164	1,150

■ ポイント

- 22.3期は、4Qに入りオミクロン株への感染が急拡大した影響等により、運輸収入計画は未達となった。
- 23.3期は足元の状況（新幹線55%程度、近畿圏85%程度）から、第7波以降の到来も意識しつつ緩やかに回復し、12月末頃にコロナ前の9割に回復すると想定。4

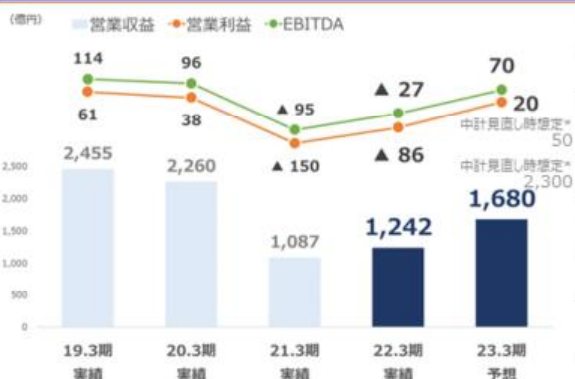
■ 23.3期における想定(前提)

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）



- それでは各事業別にご説明いたします。まず、運輸業です。
- 22年3月期の運輸収入は、前年対比+686億円増、コロナ前となる19年暦年対比では54%の4,876億円。
- 内訳はご覧のとおりですが、うち新幹線につきましては、山陽新幹線が1,926億円、北陸新幹線が190億円でございました。
- 23年3月期におきましては、第7波以降の到来も意識しつつ、足元の状況から緩やかに回復し、12月末頃にはコロナ前対比9割程度に回復するものとの前提を置いており、運輸収入は6,730億円の計画です。なお新幹線につきましては、山陽新幹線3,080億円、北陸新幹線310億円の計画です。
- 次のページをご覧ください。

22.3期決算・23.3期業績予想 流通業



*21.3期以降は「収益超過に関する会計基準」を適用した影響です(23.3期中計見直し時想定も同)

23.3期における売上高想定(前提)



営業収益 (主な内訳)

	22.3期実績	23.3期予想
物販飲食業	1,020	1,390
うち ヱアイン	62	125
百貨店業	181	240

※各内訳は主なり子会社の会計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

営業利益 (主な内訳)

	22.3期実績	23.3期予想
物販飲食業	▲71	10
うち ヱアイン	▲43	▲20
百貨店業	▲14	5

※各内訳は主なり子会社の会計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

EBITDA (主な内訳)

	22.3期実績	23.3期予想
物販飲食業	▲31	50
うち ヱアイン	▲25	▲2
百貨店業	▲5	14

※各内訳は主なり子会社の会計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

ポイント

- 22.3期は、2Qにおける緊急事態宣言長期化や、4Qでの感染急拡大等により、収益・利益とも計画を下回った。
- 23.3期は物販店舗・百貨店とも年間を通じてコロナ前の9割程度の売上を想定。一方、ヴェアインについては回復にお時間を要し、12月にコロナ前の8割程度と想定。

5

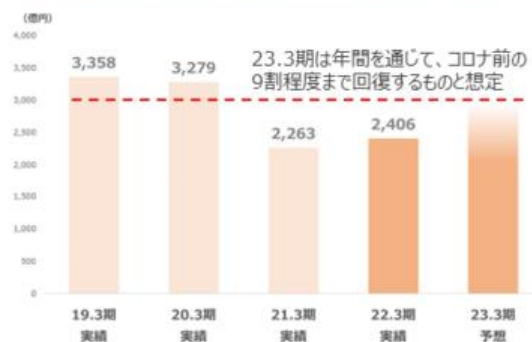
- 流通業です。
- 22年3月期は、前年対比+155億円の増収、同じく+64億円の増益でしたが、▲86億円の赤字となりました。
- 第2四半期における緊急事態宣言の発令、およびその延長、また第4四半期におけるオミクロン株感染拡大の影響などにより、ご利用が低迷しました。
- 23年3月期は物販店舗・百貨店とも、年間を通じてコロナ前対比9割程度の売上を想定しており、ご覧のと通りの収益・利益を計画しております。
- 次のページをご覧ください。

22.3期決算・23.3期業績予想 不動産業



*21.3期以降は「収益指標に関する会計基準」も適用した数値です（23.3期中計見直し時想定も同）

■ 23.3期におけるSC売上高想定(前提)



23.3期は年間を通じて、コロナ前の9割程度まで回復するものと想定

■ 営業収益 (主な内訳) (億円)

	22.3期実績	23.3期予想
不動産賃貸・販売業	1,040	1,075
うち 不動産賃貸	473	501
不動産販売	566	573
SC業	456	540

※各内訳は主なり子会社の会計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

■ 営業利益 (主な内訳) (億円)

	22.3期実績	23.3期予想
不動産賃貸・販売業	172	200
うち 不動産賃貸	107	127
不動産販売	64	72
SC業	45	70

※各内訳は主なり子会社の会計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

■ EBITDA (主な内訳) (億円)

	22.3期実績	23.3期予想
不動産賃貸・販売業	349	385
SC業	109	140

※各内訳は主なり子会社の会計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

*22.3期実績を修正しています (修正前:337)

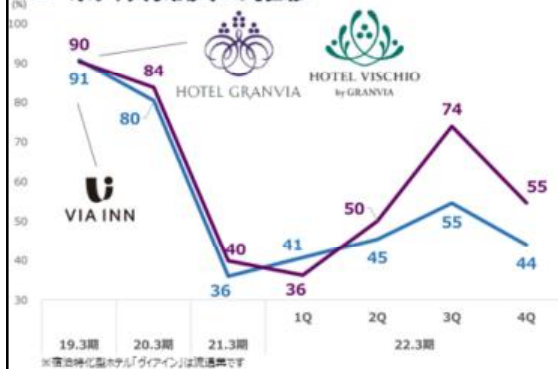
■ ポイント

- 22.3期は、SC業において対計画比▲17億円減収となったものの、コスト削減等により+6億円の増益。不動産業としても、概ね見通しどりの実績。
- 23.3期は、投資家向け販売の増やSC業における歩合賃料の回復から、対前年比増収・増益の計画。

- 不動産業です。
- 22年3月期は、前年対比+98億円の増収、営業利益は同じく+7億円増益の300億円でした。
- 今期は、投資家向け販売の増に加えて、SC売上高をコロナ前対比9割程度と想定しており、歩合賃料の回復を見込んでおります。収益・利益の計画はご覧のとおりです。
- 次のページをご覧ください。

22.3期決算・23.3期業績予想 その他事業（ホテル業・旅行業）

■ ホテル稼働率の推移



■ 23.3期における想定(前提)

【ホテル業】

- 4月足元の稼働率はコロナ前の7割程度
- 鉄道需要の回復に伴い、4Qでコロナ前の9割程度まで回復するものと想定

【旅行業】

- 4月足元の国内旅行商品の予約状況はコロナ前の3割程度
- 旅行需要の緩やかな回復に伴い、22年12月末時点で国内旅行収入はコロナ前の6割程度と想定

■ 営業収益（主な内訳）

（億円）

	22.3期実績	23.3期予想
ホテル業	185	315
旅行業	959	1,110

※各内訳は主な子会社の会計債であり、その合計はセグメント計と一致しません

■ 営業利益（主な内訳）

（億円）

	22.3期実績	23.3期予想
ホテル業	▲90	▲40
旅行業	24	0

※各内訳は主な子会社の会計債であり、その合計はセグメント計と一致しません

■ EBITDA（主な内訳）

（億円）

	22.3期実績	23.3期予想
ホテル業	▲55	▲5
旅行業	28	4

※各内訳は主な子会社の会計債であり、その合計はセグメント計と一致しません

■ ポイント

- 22.3期は、ホテル業において緊急事態宣言や新規感染拡大等の影響を大きく受けた。一方、旅行業においては構造改革の進捗やソリューション事業での受注拡大により、計画を大幅に上回った。
- 23.3期は、ホテル業や旅行部門では回復にお時間を要すると見込むほか、ソリューション事業も前期の反動を想定。

7

- その他の事業です。
- ホテル業につきましては、前年対比では改善したものの、緊急事態宣言や感染拡大の影響を大きく受け、▲90億円の赤字となりました。
- 今期も回復にはなお時間を要すると想定しており、▲40億円の赤字計画です。
- 旅行業につきましては、前年対比+83億円の増収、営業利益は同じく+97億円増益の24億円となりました。旅行部門は厳しい状況が続いておりますが、構造改革を推進したほか、ワクチン受託などのソリューション事業における受注拡大が奏功しました。今期はその反動を一定程度織り込んでおり、収支均衡の計画です。
- 次のページをご覧ください。

経営指標 (KPI)



*21.3期以降は「収益認識に関する会計基準」を適用した数値です (23.3期中計見直し時目標を除く)

8

- 今期は中期経営計画の最終年度です。
- 20年10月の中計見直し時点では、コロナが収束し、期首より基礎的な運輸収入がコロナ前対比9割水準に戻っている前提で計画しましたが、残念ながら今期もwithコロナで迎えることとなり、甚だ不本意ではありますが、いずれも未達となる見通しです。
- 次のページをご覧ください。

設備投資

○ 設備投資額の推移（通期）



中計期間 設備投資総額	22.3期 通期実績	23.3期 主な投資案件														
<p>計画総額 ▲754億円 12,500億円</p> <p>見込み総額 11,745億円</p> <table border="1"> <tr> <td>成長投資 5,000億円</td> <td>成長投資 4,795億円</td> </tr> <tr> <td>維持更新投資 7,500億円</td> <td>維持更新投資 6,950億円</td> </tr> <tr> <td>安全関連投資 5,000億円</td> <td>安全関連投資 5,000億円</td> </tr> </table>	成長投資 5,000億円	成長投資 4,795億円	維持更新投資 7,500億円	維持更新投資 6,950億円	安全関連投資 5,000億円	安全関連投資 5,000億円	<p>セグメント別</p> <table border="1"> <tr> <td>運輸業</td> <td>1,684 億円</td> </tr> <tr> <td>流通業</td> <td>19 億円</td> </tr> <tr> <td>不動産業</td> <td>613 億円</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>52 億円</td> </tr> </table> <p>※部外関連工事（237億円）を含む</p>	運輸業	1,684 億円	流通業	19 億円	不動産業	613 億円	その他	52 億円	<p>成長投資</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業 <ul style="list-style-type: none"> - 山陽新幹線N700S - 北陸新幹線W7系 - モバイルICOCA（仮称） - つめきた新駅 <p>安全関連投資</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両取替・改造 <ul style="list-style-type: none"> - 225系 等 ・保安・防災対策 <ul style="list-style-type: none"> - ホーム安全対策 - 地震対策 等
成長投資 5,000億円	成長投資 4,795億円															
維持更新投資 7,500億円	維持更新投資 6,950億円															
安全関連投資 5,000億円	安全関連投資 5,000億円															
運輸業	1,684 億円															
流通業	19 億円															
不動産業	613 億円															
その他	52 億円															

- 現中計期間における設備投資につきましては、安全関連投資5,000億円の水準は維持しながらも、総額1兆2,500億円の計画に対しましては、実施時期の調整などにより約750億円低減し、1兆1,700億円強の水準への抑制を見込んでおります。
- 次のページをご覧ください。

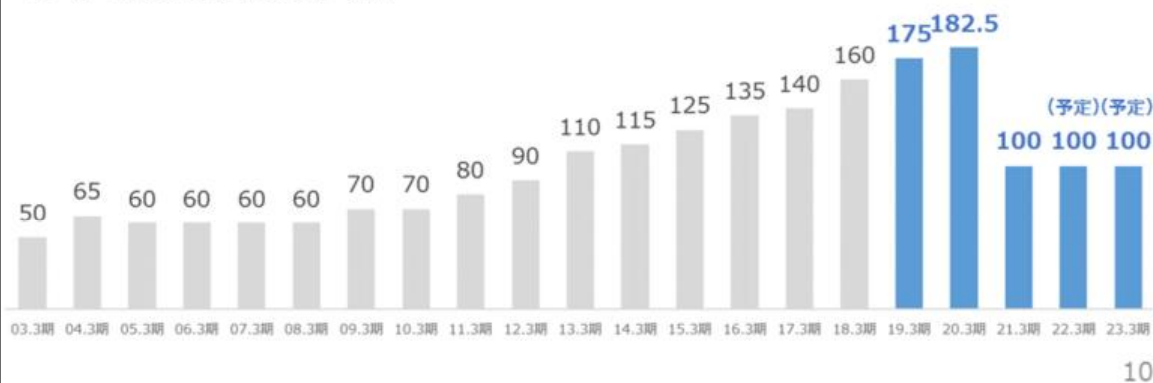
株主還元

「中計2022見直し」における株主還元方針

- 2023年3月期において配当性向35%程度をめざし、安定的に配当を実施
 - ・ 厳しい経営環境においても、「長期安定的な配当を重視する」方針を堅持

22.3期及び23.3期の株主還元

- 22.3期 配当予想100円/株（通期）を据え置き（期末配当1株50円）
 - 23.3期 長期安定的な配当を重視する方針に基づき1株100円（通期）を予定（中間配当 1株50円、期末配当 1株50円 ※いずれも予定）
- （参考）1株当たり配当金の推移（円）



- 株主還元です。
- 22年3月期につきましては、概ね業績予想どおりの実績となりましたことから、長期安定的な配当を重視する方針に基づき、期末配当は1株50円とさせていただき予定です。
- 23年3月期につきましても、中計見直しで掲げました還元方針配当性向35%程度を上回ることにはなりますが、長期安定的な配当を重視する方針に基づき、通期で1株あたり100円の予定としております。
- 次に12ページをご覧ください。

1	22.3期決算及び23.3期業績予想	P. 3
2	中計2022見直しの進捗と次期中計に向けて	P. 12
3	2022年3月期決算（詳細）	P. 25
4	2023年3月期業績予想等（詳細）	P. 35
➤	Appendix	P. 43

安全

- 安全は最重要戦略であり、経営の根幹
- 新たな技術も活用し、さらなる安全性向上や鉄道労災対策に取り組む

○ 中計目標の進捗状況

※1 ()内は19.3期からの累計値

	22.3期実績	23.3期目標		22.3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	4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	17件	22件
			部内原因による輸送障害	142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

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
- 新幹線の耐震対策、逸脱防止ガードの設置

鉄道車両における安全対策

- 在来線車両への防犯カメラの整備
 - ・24年3月末までに京阪神エリアを走行する車両の約5割への設置を目指す

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
- 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の対象路線拡大 (22年2月)
 - ・大阪東山線、JRゆめ咲線、JR京都・神戸線、JR宝塚線、阪和線等へ拡大

踏切・ホーム安全対策の充実

■ 「ホーム安全スクリーン」の開発、実用化に向けた検証

- ・23.3期中に複数駅へ設置、以降さらに拡大

鉄道労災対策

■ 多機能鉄道重機の開発

- ・従人機一体、日本信号㈱と共同で大型重機ロボットと鉄道工事用車両を融合させた多機能鉄道重機を開発 (22年4月～試験実施)
- ・これまで人の手を要していた作業を機械化し、生産性と安全性の向上を目指す



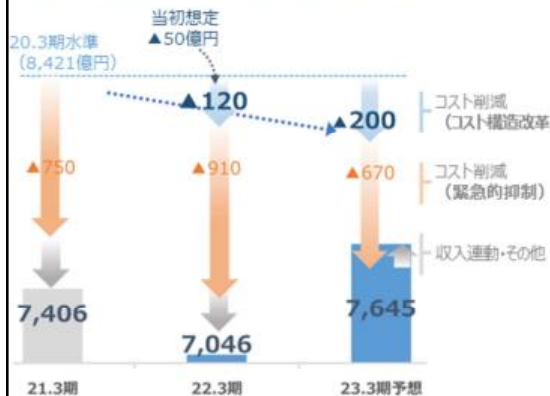
(左) 大型重機ロボット、(右) 多機能鉄道重機 12

- ここからは、中期経営計画見直しの進捗などについてお話しいたします。
- 厳しい経営状況が続いておりますが、安全は最重要戦略であり、変わらぬ経営の根幹です。
- 掲げている安全に関するKPIもこの間、着実に逡減させてきております。
- 新たな技術も活用しながら、お客様に安全に、安心してご利用いただけるよう、さらなる安全性の向上に取り組んでまいります。
- 次のページをご覧ください。

経営の強靱化（構造改革／単体）

- 構造的コスト削減は、22.3期▲120億円と、計画を大幅に上回る削減を達成
- 23.3期は構造的削減▲200億円まで拡大。緊急的抑制も中計見直し比▲170億円追加を計画

■ 単体営業費用の見通し（億円）



■ コスト削減推移（連結） ※20.3期比（億円）

21.3期末実績	22.3期末実績	23.3期計画
▲1,100	▲1,440	▲1,170

■ 単体資産売却（億円）

21.3期末実績	22.3期末実績	23.3期計画
100	320	150

■ コスト構造改革（億円）

	22.3期末実績	23.3期計画
鉄道オペレーションの生産性向上	約▲70	約▲90
列車ダイヤの適正化等	約▲25	約▲30
組織構造改革	約▲20	約▲80

■ 設備投資（億円）

	22.3期末実績	計画総額
	620	900

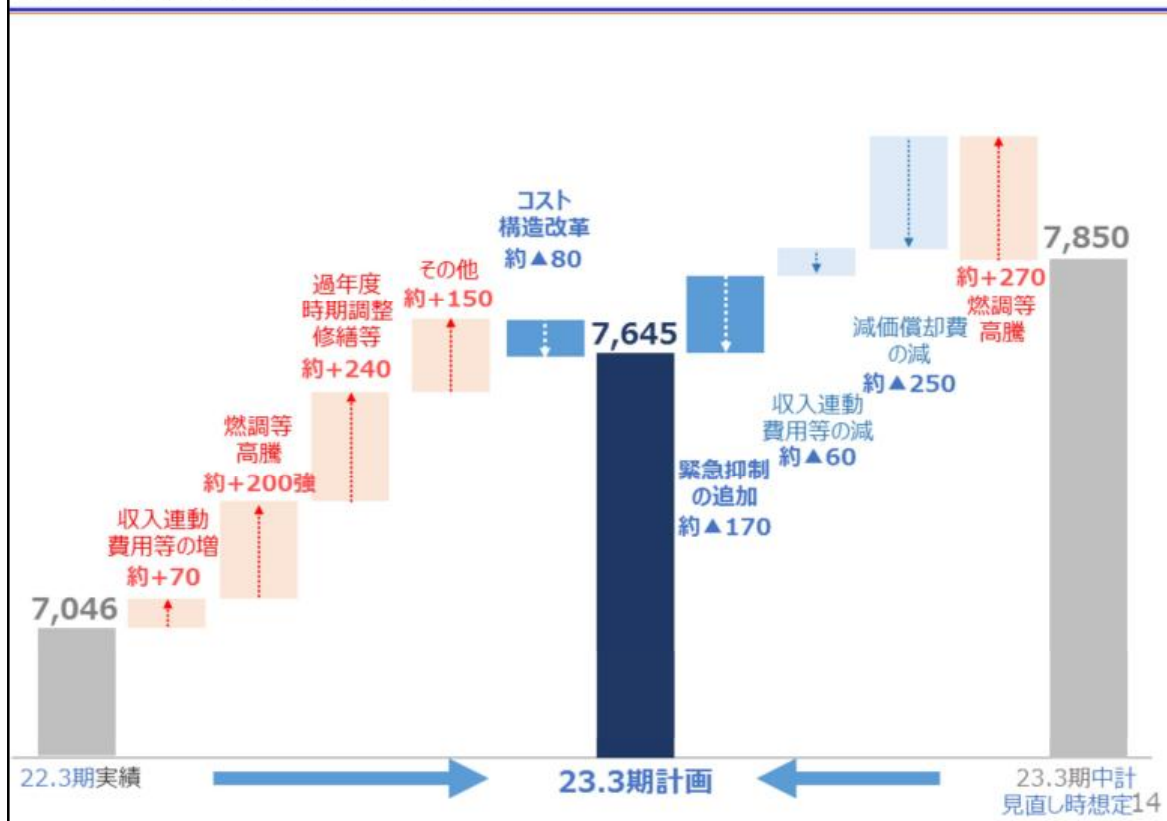
■ 参考指標

みどりの窓口設置駅数	21.3期首 約340 駅	22.3期末 約250 駅	23.3期末 約180 駅
列車キ口 20年3月ダイヤ 改正比	21年春改正 ▲3%	21年秋改正 ▲4%	22年春改正 ▲8%

13

- 鉄道事業における構造改革の取組みです。
- スライド左側にお示しておりますとおり、構造的コスト削減につきましては、当初計画▲50億円のところ、早期進捗した結果、▲120億円と超過達成することができました。
- 今期はそれぞれの取組みをさらに進捗させ、▲200億円削減する計画です。
- 次のページをご覧ください。

23.3期単体営業費用について



- 今期の単体営業費用について、もう少しご説明します。
- 今期は、これまで時期調整してきた修繕工事等の実施や、原油をはじめとする物価高騰の影響、収入回復に連動する費用の増などが見込まれます。
- 構造的コスト削減の確実な実行に加え、中計見直しで掲げましたコスト水準からは出来る限りの緊急的抑制を継続することにより、外部環境の変化等によるコスト上昇にも対応する計画としております。
- 次のページをご覧ください。

経営の強靱化（構造改革／グループ会社）

- 各事業におけるポートフォリオや業務プロセスの見直しにより、**収支構造改革、変化対応力向上**を図る
- **日本旅行**は中期経営計画を刷新。ビジネスモデルの抜本的な見直しを推進

流通業

主な取り組み

既存店舗の収益性/資産効率の向上

- 運営体制適正化・強化による店舗利益率の向上
- 不採算店舗の閉鎖/跡地活用
 - ✓ CVS：22.3期▲14店舗、21.3期▲26店舗
- 多様化するニーズに対応したMD変更
 - ✓ 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）
- ヴィアイン事業における収支構造改革
 - ✓ 23.3期における損益分岐点売上▲1割以上減（19.3期比・既存店ベース）

その他事業

主な取り組み

■ ホテル業

ブランド再構築と損益分岐点引き下げ

- 構造改革による固定費削減
- 損益分岐点売上の引き下げ
 - ✓ 22.3期における損益分岐点売上▲5%減（19.3期比）
- マリオット・インターナショナルとの提携
 - ✓ 「梅田3丁目計画(仮称)」へホテル出店（大阪中央郵便局跡地開発）



梅田3丁目計画(仮称)
上層30～38階が客室フロア

■ 旅行業（日本旅行新中期経営計画）

構造転換の実現/収益性の向上

- ソリューション事業の収益拡大
- 店舗/要員体制の最適化、効率化による利益率向上
- ソリューション事業収益シェア
 - ✓ 25年度68%（19年度40%、21年度68%）
- 収益性向上
 - ✓ 25年度営業利益率5.0%（19年度2.3%、21年度8.5%）
 - ✓ 「赤い風船」web販売比率向上
 - ✓ 店舗数・要員体制最適化

15

- グループ会社においても構造改革の取組みを進めております。
- 収支構造改革を進め、特にホテル業・ヴィアイン事業では、ともに今期までに、それぞれ記載のような損益分岐点引下げを行う計画です。
- 日本旅行においては、新たな中期経営計画を12月に公表しております。旅行事業においては店舗削減を進める一方でweb販売を伸ばし、収支構造の改革を進めるとともに、ポートフォリオをソリューション事業に大きくシフトしていく計画としております。
- 次のページをご覧ください。

経営の強靱化（構造改革／グループ会社）

- 資産組換・資産効率向上に取り組み、新たなまちづくりの機会をとらえていく
- 2号ファンドの設立に加え、AM業務を受託。私募REIT設立準備とAM・PM業務強化を推進

不動産業

主な取り組み

線区・地域価値向上

- ・ 地域や行政と連携したエリアマネジメント
- ・ 様々な事業スキームでのまちづくりの機会獲得

【富山駅南西地区再開発】

- ・ 駅周辺整備事業の集大成として、駅前エリア活性化の一翼を担う新たな拠点形成
- ・ 商業施設「MAROOT」、ホテルヴィスキオ富山が入居するJR富山駅ビルが開業（22年3月）
- ✓ 開業後約1か月間 来館約54万人、売上対計画比140%

富山駅周辺整備事業

- ・ 北陸新幹線建設事業
- ・ 富山駅付近連続立体交差事業
- ・ 富山駅周辺地区土地区画整理事業
- ・ 路面電車南北接続事業 等



資産効率の向上

- ・ 資産組替/資産回転型ビジネスによるポートフォリオの価値最大化
- ・ アセットマネジメント事業拡大による新たな収益源の獲得
- ・ 投資家向け販売の拡大
- ・ 不動産2号ファンドの設立（22年3月）（資産規模約140億円）
- ・ 私募REIT設立（24.3期予定）に向けた準備
- ✓ 資産規模700億円（28.3期）を目指す
- ・ アセットマネジメント会社設立準備（22年7月予定）

投資家向け販売の推移（億円）



- 不動産業における取り組みです。
- 線区・地域価値向上の代表例としまして、去る3月18日、SCのMAROOTとホテルヴィスキオ富山が入居するJR富山駅ビルが開業しました。駅前広場整備や路面電車と合わせ、コンパクトシティを進める富山市の富山駅周辺整備事業の集大成とも言えるプロジェクトであり、開業1か月で約54万人のお客様にご来館いただき、売上は計画対比140%を記録しております。
- また、資産効率の向上につきまして、3月には2号ファンドを設立しました。来期には私募REIT設立を予定しており、28年3月期での運用資産規模700億円水準を目指してまいります。回転型不動産ビジネスの拡大を通じて資産効率の向上を図ると同時に、新たなまちづくりの機会を獲得していきます。
- 次のページをご覧ください。

地域共生の深耕

- 「鉄道ネットワークの磨き上げ」と「まちづくり」双方からのアプローチにより、**新たな需要**を創出
- **都市計画と一体**となった事業に参画。**周辺プロジェクト**を誘う**鉄道会社**ならではの**強み**を発揮

鉄道ネットワーク

新幹線

- 山陽新幹線N700S増備
 - ✓ 21.3期、23.3期～各2編成
- EXサービス機能拡充
 - ✓ 九州新幹線でのサービス開始（22年6月）
 - ✓ EX-MaaS(仮称)・EXダイナミックパッケージ(仮称)等（23年夏）
- 北陸新幹線W7系増備（22.3期～）



関西都市圏

- うめきた(大阪)地下駅（23年春）
- 奈良線複線化（23年春）
- なにわ筋線（31年春）



マーケティング強化等

- インバウンド戦略再構築
- イールドマネジメント、運賃料金のあり方検討
- 最適な交通体系の模索・実現

■ 設備投資

		(億円)		
		22.3期末実績	計画総額	想定EBITDA*
まちづくりプロジェクト	大阪	110	1,000	90
	広島	105	600	50

*運輸業を含むグループ全体での平年度後の想定

拠点・沿線まちづくり

大規模まちづくりプロジェクト

- 大阪
 - ✓ 大阪駅西地区開発（24年3月）
 - ✓ 新駅ビル（24年秋）
 - ✓ 高架下開発（24年秋～）
 - ✓ うめきた(大阪)地下駅地上駅ビル（25年春）
- 広島 新駅ビル（25年春）
- 三ノ宮 新駅ビル（30.3期～）
- 京都 駅北西地区開発（30.3期）
- 富山 MAROOT、ホテルグレイスフォレスト富山（22年3月）
- 岡山 岡山駅前市街地再開発事業（27.3期～）



その他プロジェクト

- Suita SST（22年4月）
- 須磨海浜水族園・海浜公園再整備事業（24.3期～）



- 続いて、地域共生の深耕についてです。
- 弊社は、「広域鉄道ネットワークの磨き上げ」と「まちづくり」の両面から、新たな需要創出に取り組んできました。
- この間もN700Sなどの車両増備やEXサービス拡充による新幹線の競争力向上を進めてきたほか、来年春には、いよいようめきた地下駅が開業します。以降、弊社の大阪駅及び周辺開発も佳境を迎えていくこととなりますが、うめきたⅡ期など周辺のプロジェクトとも連動しながら、大阪の都市としての魅力向上に貢献してまいります。
- なお、大阪・広島各まちづくりプロジェクトによる鉄道等を含む弊社グループ全体での効果として、平年度後に大阪で90億円、広島で50億円のEBITDA成長を見込んでおります。
- 次のページをご覧ください。

新たな価値創造

- 既存アセットを強みとしながら、様々な外部パートナーとともに価値創造に挑戦
- 当社グループの課題解決・フィールドで培ったソリューションの同業他社や異業種への展開も模索

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

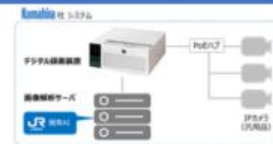


JR西日本光ネットワーク株式会社
JR WEST OPTICAL NETWORK

AI技術を活用した安全・安心な社会づくりへの貢献

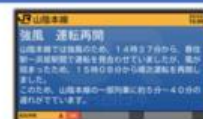
- ・ 当社が開発した画像解析技術を用いた防犯カメラシステムに搭載
- ・ カメラに映った人物や物体をAIが解析、事前に学習させた人の動きや物体を検知
あらかじめ設定した特定のエリアへ人が侵入したことも検知

※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）



鉄道事業者間でのオープンイノベーションの取組み

- ・ 全国の鉄道事業者間での技術・ノウハウの共有や課題解決などの共創活動を実施し、オペレーションやメンテナンスにおける共通課題発掘、地域の社会課題解決のヒントを探る
- ・ 銚子電気鉄道様において、無人駅でのお客様への情報案内を簡易に実施できるソリューションとして、当社グループが開発した駅向け簡易情報提供端末「Scomm.」の運用を開始（22年2月）



荷物輸送

- ・ 実証実験を行っていた山陽新幹線、北陸新幹線及び伯備線で定期的な輸送を開始

自動改札機のCBMソリューション

- ・ 社内では自動券売機・精算機にも対象機器を拡大
- ・ すでに他の鉄道会社にもご提案中



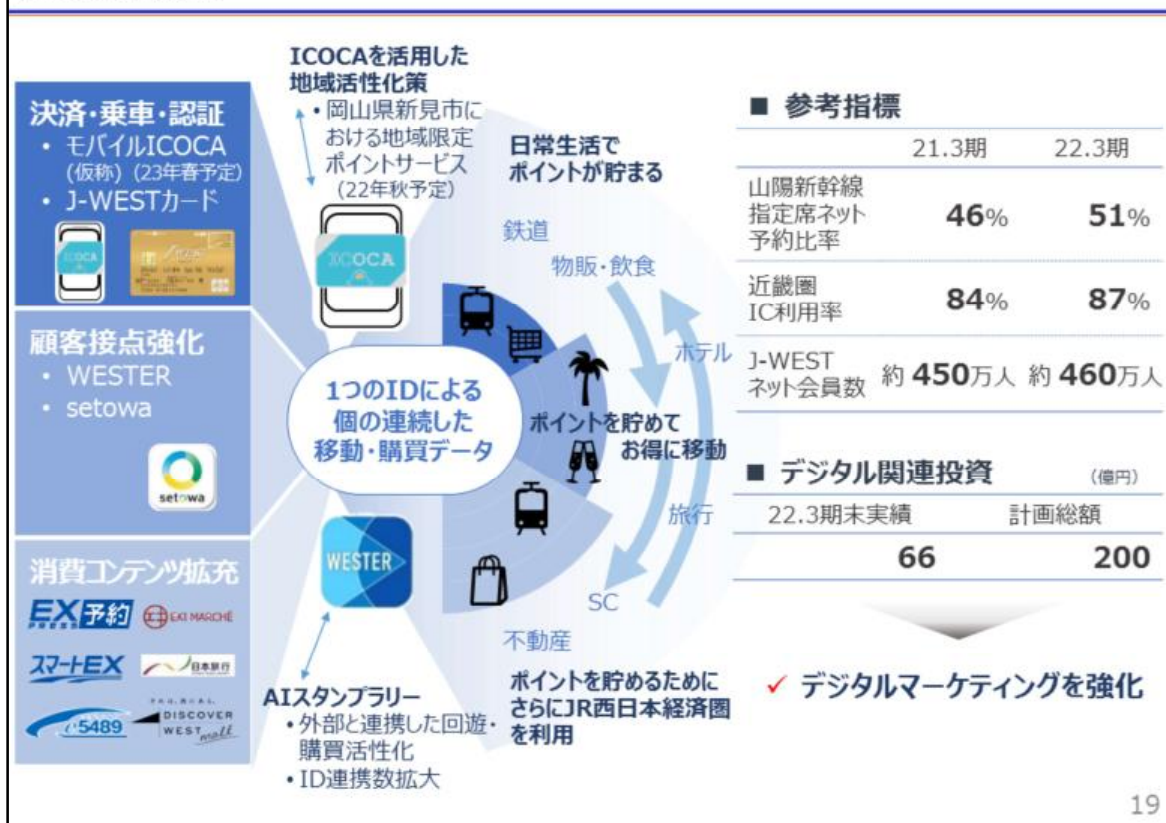
「おためし暮らし」プロジェクト

- ・ 兵庫県丹波篠山市・京都府南丹市・滋賀県高島市と連携し、魅力的なおためし暮らし環境をご提供



- 新たな価値創造の取組みです。
- 社会行動変容を踏まえた新たな価値創造への挑戦として、様々な取組みを進めています。
- 「鉄道事業者間でのオープンイノベーションの取組み」では、千葉県銚子電鉄様に、弊社グループが開発したソリューションを採用いただきました。
- このように、既存アセットを強みとしながら、社会課題の解決にチャレンジしてまいります。
- 次のページをご覧ください。

デジタル戦略



- 次に、デジタル戦略についてです。
- 来年春リリース予定のモバイルICOCAやMaaSアプリWESTERの機能向上などを通じて、デジタルマーケティング強化に向けた取組みを進めています。
- デジタルでのサービス改善によりデジタルでつながるお客様を増やし、よりお客様ニーズを理解することで更に価値あるサービスを提供していく好循環により、グループ全体のお客様・リピーターを増やしていきます。
- 次のページをご覧ください。

運賃・料金

当社の課題認識

全社単位のみでの認可申請かつ、改定に長時間を要する

- 「全路線の収支」を一律審査する硬直的な仕組みのため、柔軟かつタイムリーな見直しが可能
- ご利用実態・運行形態と運賃体系のミスマッチ



外的要因による急激な減収やインフレへの対処が困難

- 運賃改定後3年間の収支見直しに基づき審査するため、急激な減収時など、過年度の赤字をカバーできない

航空運賃等と比較し、規制の程度に差異

- 価格設定の自由度が低く、ニーズに応じた商品設定が困難

3月1日 第2回小委員会にて当社より意見表明

「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」主な論点

制度面

- 論点1
利用者の行動変容・利用者ニーズの多様化を踏まえ、需要セグメントに応じた事業者の創意工夫によるサービス提供を可能とする制度とするべきではないか
- 論点2
鉄道事業の地域独占性について、今日的な視点でどのように評価するか
- 論点3
地域独占性の今日的評価を踏まえた制度の柔軟化と、事業者による説明責任と透明性確保等による利用者利益の保護の両立が必要ではないか
- 論点4
今後の運賃料金制度はどのようにあるべきか

運用面・その他

- 論点5
コスト効率化による費用抑制と必要投資の確保の両立を可能とする仕組みとするべきではないか
- 論点6
予見し難い社会経済状況の変化への対応を可能とする仕組みとするべきではないか

(出典)「国土交通省 第5回鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」配付資料

6月下旬頃「中間とりまとめ」が行われる予定

20

- ここからは、次期中計策定を見据えたお話をさせていただきたいと思えます。
- 運賃・料金制度のあり方につきましては、ご案内のとおり、国交省において小委員会が立ち上げられており、スライド左側にありますように、弊社からも現行制度における諸課題を提起させていただきました。
- 弊社としましては、社会行動変容を踏まえたお客様の利便性向上や、経済情勢への柔軟な対応を可能にする制度の実現を要望しているところです。
- 小委員会におきましては、制度設計のあり方、あるいはその運用方法などから6つの論点が整理されており、6月下旬には中間報告がとりまとめられる見込みです。
- 弊社は無論、鉄道各社にとって大きな課題であり、引き続き議論が進捗していくことに期待しております。
- 次のページをご覧ください。

ローカル線

線区別の経営状況に関する情報開示

線区の実態や課題を沿線地域と共有

- 輸送密度2,000人/日未満の17路線30線区について、線区別収支率などを開示
- 大量輸送という観点で、鉄道の特性が十分に発揮できていないと考えている線区の実態や課題を沿線地域と共有

今よりもご利用しやすい最適な地域交通体系を地域と共に模索・実現

- ✓ 線区特性の違いや移動ニーズを踏まえ、地域のまちづくりに合わせた、今よりもご利用しやすい最適な地域交通体系を地域と共に創りあげていく

20.3期 輸送密度

- 8,000人/日以上以上の線区
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満の線区
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区
- 2,000人/日未満の線区 → 今回の開示対象

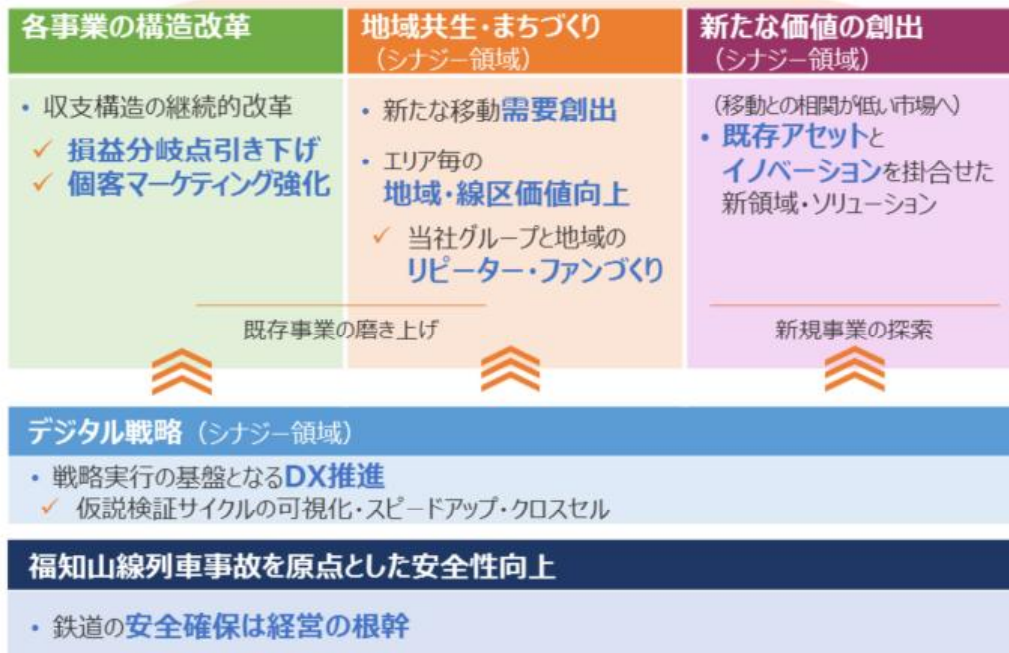


- ローカル線についてです。
- ご案内のとおり、先般、輸送密度が1日2,000人未満の線区につきまして、その収支率を公表いたしました。
- 沿線地域の皆様と、大量輸送という鉄道の特性が発揮できていない線区の実態を共有し、今よりもご利用しやすい持続性ある公共交通体系の実現に向けまして、幅広い議論をさせていただければと考えております。
- 次のページをご覧ください。

次期中計策定に向けて

めざす未来

人々が出会い、笑顔が生まれる安全で豊かな社会



22

- 次期中期経営計画の方向性ですが、安全性向上が引き続き経営の根幹であることに変わりはありません。
- その上で、①鉄道事業を中心とした各事業の構造改革、②地域共生・まちづくり、③新たな価値の創出、そしてこれらを実行していく基盤としての④DX戦略、これらが引き続き今後のポートフォリオの方向性のベースになるものと考えております。
- 次のページをご覧ください。

組織構造改革

- 一貫した組織構造改革により、戦略をグループ一丸に、かつ迅速に実行する体制を構築

取締役会

より迅速・果敢な意思決定、モニタリング機能強化

- 監査等委員会設置会社への移行（22年6月予定）
- 執行部への大幅権限移譲と、戦略議論へのシフト
- 今後の戦略推進に重要と考えるスキルを定義、チームとして具備する体制を構築

重要と考えるスキル（スキル・マトリクス）

企業経営 安全・品質 まちづくり
ガバナンス イノベーション・先進技術 地域共生

社長（グループ経営会議）

コーポレート部門

経営資源配分 経営戦略 経営戦略本部（22年6月予定）
ガバナンス ガバナンス推進本部（21年6月）

シナジー創出

- まちづくり
地域まちづくり本部（22年6月予定）
- DX
デジタルリノベーション本部（20年11月）
- ビジネスデザイン部（21年6月）

鉄道ユニット 物販・飲食CP 不動産CP SCCP ホテルCP

競争市場における自立・自律的成長の実現
各カンパニーを基本とした権限と責任の体系を整備

地方機関

鉄道事業運営の充実・体制の強靱化、地域共生の取組み深耕

- 近畿・中国エリアにおける地方機関の大単位化、支社地域共生機能の強化（22年秋予定）

23

- ポートフォリオ戦略を進めていくためのガバナンス改革にも取り組んでいます。
- 監査等委員会設置会社への移行、スキルマトリクスの運用などを基軸とした取締役会の改革、カンパニー制と本社コーポレート部門のシナジー推進強化に向けた経営単位の再編、地方組織の再編など、縦糸と横糸をうまく紡ぎながら、効率化と合わせ、一貫した組織構造改革を推進してまいります。
- コロナはまだ不透明感の拭いされない状況にはありますが、一方で収束の兆しも見え始めてきたと認識しています。昨年の公募増資で調達しました資金の使途につきましても、先ほど申し上げた4つの戦略軸に基づいて実行していく設備投資資金の一部として充当することとしており、今後の本格的な需要回復や、大阪関西万博・インバウンドの回復といった新たな需要創出イベントのタイミングを逸することなく資金面でも対応し、コロナ収束後の成長を通じて、企業価値を向上してまいりたいと考えています。
- 私からの説明は以上です。

1	22.3期決算及び23.3期業績予想	P. 3
2	中計2022見直しの進捗と次期中計に向けて	P. 12
3	2022年3月期決算（詳細）	P. 25
4	2023年3月期業績予想等（詳細）	P. 35
➤	Appendix	P. 43

決算ハイライト

(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績*	2022年3月期 通期実績	対前年		2023年3月期 通期予想	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A		増減 C-B	比率(%) C/B
	A	B			C		
【連結】							
営業収益	9,200	10,311	+1,110	112.1	13,090	+2,778	127.0
営業利益又は損失 (▲)	▲ 2,455	▲ 1,190	+1,264	-	300	+1,490	-
経常利益又は損失 (▲)	▲ 2,573	▲ 1,210	+1,362	-	135	+1,345	-
親会社株主に帰属する 当期純利益又は損失 (▲)	▲ 2,331	▲ 1,131	+1,199	-	585	+1,716	-
【単体】							
営業収益	5,068	5,776	+707	114.0	7,690	+1,913	133.1
運輸収入	4,190	4,876	+686	116.4	6,730	+1,853	138.0
営業費用	7,406	7,046	▲ 360	95.1	7,645	+598	108.5
人件費	1,838	1,807	▲ 31	98.3	1,775	▲ 32	98.2
物件費	3,544	3,347	▲ 197	94.4	3,975	+627	118.8
動力費	395	408	+12	103.2	590	+181	144.6
修繕費	1,519	1,367	▲ 152	89.9	1,510	+142	110.5
業務費	1,628	1,572	▲ 56	96.5	1,875	+302	119.3
減価償却費	1,410	1,272	▲ 137	90.2	1,255	▲ 17	98.6
営業利益又は損失 (▲)	▲ 2,338	▲ 1,270	+1,068	-	45	+1,315	-
経常損失 (▲)	▲ 2,507	▲ 1,382	+1,124	-	▲ 100	+1,282	-
当期純利益又は純損失 (▲)	▲ 2,173	▲ 1,216	+957	-	480	+1,696	-

*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

単体損益計算書

(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績*	2022年3月期		対前年		対予想 増減 C-B
		通期予想 (1/31公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
	A	B	C	C-A	C/A	C-B
営業収益	5,068	5,890 ～6,220	5,776	+707	114.0	▲ 113 ～▲ 443
運輸収入	4,190	4,990 ～5,320	4,876	+686	116.4	▲ 113 ～▲ 443
その他収入	878	900	899	+21	102.4	▲ 0
営業費用	7,406	7,230	7,046	▲ 360	95.1	▲ 183
人件費	1,838	1,790	1,807	▲ 31	98.3	+17
物件費	3,544	3,535	3,347	▲ 197	94.4	▲ 187
動力費	395	395	408	+12	103.2	+13
修繕費	1,519	1,395	1,367	▲ 152	89.9	▲ 27
業務費	1,628	1,745	1,572	▲ 56	96.5	▲ 172
線路使用料等	276	270	267	▲ 8	96.9	▲ 2
租税公課	336	345	351	+14	104.3	+6
減価償却費	1,410	1,290	1,272	▲ 137	90.2	▲ 17
営業損失 (▲)	▲ 2,338	▲ 1,340 ～▲ 1,010	▲ 1,270	+1,068	-	+69 ～▲ 260
営業外損益	▲ 169	▲ 145	▲ 112	+56	-	+32
営業外収益	84	90	133	+49	-	+43
営業外費用	253	235	246	▲ 7	-	+11
経常損失 (▲)	▲ 2,507	▲ 1,485 ～▲ 1,155	▲ 1,382	+1,124	-	+102 ～▲ 227
特別損益	▲ 239	235	110	+350	-	▲ 124
特別利益	250	280	541	+290	-	+261
特別損失	490	45	431	▲ 59	-	+386
当期純損失 (▲)	▲ 2,173	▲ 1,170 ～▲ 840	▲ 1,216	+957	-	▲ 46 ～▲ 376

*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

運輸収入の主な増減要因

(単位：億円)

		2022年3月期 通期実績			
		運輸収入	対前年	主な増減要因	
新幹線		2,116	+460 (127.8%)	基礎トレンド(100.0%)	
				・コロナ影響(国内)の反動増	+456
				特殊要因	
				等	
在来線	近畿圏	2,107	+165 (108.5%)	基礎トレンド(100.0%)	
				・コロナ影響(国内)の反動増	+155
	特殊要因				
	等				
在来線	その他	653	+60 (110.1%)	基礎トレンド(100.0%)	
				・コロナ影響(国内)の反動増	+48
	特殊要因				
	等				
在来線計		2,760	+225 (108.9%)		
運輸収入計		4,876	+686 (116.4%)		

※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

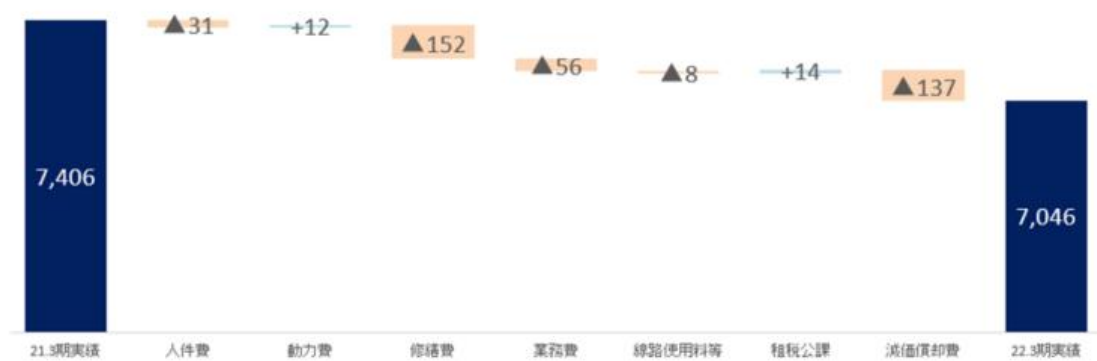
	運輸収入 (単位: 億円)						輸送人口 (単位: 百万人キロ)					
	通期実績 (4/1~3/31)			4Q実績 (1/1~3/31)			通期実績 (4/1~3/31)			4Q実績 (1/1~3/31)		
	2021年 3月期	2022年 3月期	対前年	2021年 3月期	2022年 3月期	対前年	2021年 3月期	2022年 3月期	対前年	2021年 3月期	2022年 3月期	対前年
全社計	4,190	4,876	+686 116.4%	1,040	1,225	+185 117.8%	34,110	37,303	+3,192 109.4%	8,159	9,029	+870 110.7%
新幹線	1,655	2,116	+460 127.6%	408	535	+126 131.0%	7,717	9,745	+2,027 126.3%	1,882	2,465	+582 130.9%
定期	101	106	+4 104.3%	24	25	+1 106.5%	783	824	+40 105.2%	190	200	+10 105.6%
定期外	1,553	2,010	+450 129.4%	384	509	+125 132.6%	6,934	8,921	+1,987 128.7%	1,692	2,264	+571 133.8%
在来線	2,534	2,760	+225 108.9%	631	690	+58 109.2%	26,392	27,557	+1,165 104.4%	6,276	6,564	+287 104.6%
定期	1,173	1,191	+18 101.5%	282	286	+3 101.1%	18,867	19,045	+178 100.9%	4,350	4,375	+25 100.6%
定期外	1,361	1,569	+207 115.2%	348	403	+55 115.6%	7,525	8,511	+986 113.1%	1,925	2,188	+262 113.6%
近畿圏	1,941	2,107	+165 108.5%	486	526	+40 108.3%	20,934	21,888	+954 104.6%	5,027	5,230	+203 104.0%
定期	962	978	+16 101.7%	233	236	+3 101.4%	15,389	15,612	+223 101.5%	3,597	3,629	+31 100.9%
定期外	979	1,128	+148 115.2%	252	289	+37 114.7%	5,545	6,276	+730 112.2%	1,429	1,600	+171 112.0%
その他	593	653	+60 110.1%	145	163	+17 112.3%	5,457	5,668	+210 103.9%	1,249	1,334	+84 106.8%
定期	211	212	+1 100.7%	49	49	▲0 99.9%	3,477	3,432	▲44 98.7%	753	746	▲6 99.1%
定期外	382	440	+58 115.3%	96	114	+17 118.7%	1,979	2,235	+255 112.9%	496	587	+91 118.4%

*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

単体営業費用の主な増減要因

(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績			主な増減要因
		対前年		
人件費	1,807	▲ 31	98.3%	賞与の減、人員の減 等
動力費	408	+12	103.2%	車両キロの減、燃料費調整額の増 等
修繕費	1,367	▲ 152	89.9%	工事進捗差、施策抑制による減 等
業務費	1,572	▲ 56	96.5%	会社間清算の減、業務委託費の減、広告宣伝費の減 等
線路使用料等	267	▲ 8	96.9%	東西線使用料の減 等
租税公課	351	+14	104.3%	法人事業税の増 等
減価償却費	1,272	▲ 137	90.2%	新幹線車両の償却方法見直し 等
営業費用計	7,046	▲ 360	95.1%	



連結損益計算書

(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績*	2022年3月期		対前年		対予想 増減 C-B
		通期予想 (1/31公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
	A	B	C	C-A	C/A	C-B
営業収益	9,200	10,520 ～10,890	10,311	+1,110	112.1	▲ 208 ～▲578
営業費用	11,655	11,810 ～11,830	11,501	▲ 153	98.7	▲ 308 ～▲328
営業損失 (▲)	▲ 2,455	▲ 1,290 ～▲940	▲ 1,190	+1,264	-	+99 ～▲250
営業外損益	▲ 118	▲ 125	▲ 19	+98	-	+105
営業外収益	130	132	236	+105	-	+104
営業外費用	248	257	255	+6	-	▲ 1
経常損失 (▲)	▲ 2,573	▲ 1,415 ～▲1,065	▲ 1,210	+1,362	-	+204 ～▲145
特別損益	▲ 173	240	154	+328	-	▲ 85
特別利益	319	-	588	+268	-	-
特別損失	493	-	433	▲ 59	-	-
親会社株主に帰属する 当期純損失 (▲)	▲ 2,331	▲ 1,165 ～▲815	▲ 1,131	+1,199	-	+33 ～▲316
包括利益	▲ 2,404	-	▲ 1,122	+1,281	-	-

*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

セグメント情報

(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績 ¹⁾	2022年3月期		対前期		対予感 増減 ³⁾
		通期予想 (1/31公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
	A					C-B
営業収益 ¹⁾	9,200	10,520 ~10,890	10,311	+1,110	112.1	▲ 208 ~▲578
運輸業	4,697	5,580 ~5,920	5,441	+743	115.8	▲ 138 ~▲478
流通業	1,087	1,480 ~1,490	1,242	+155	114.3	▲ 237 ~▲247
物販・飲食	882	1,212 ~1,222	1,020	+137	115.5	▲ 191 ~▲201
【運送特化型ホテル】(異種) ²⁾	[45]	[75] ~[85]	[62]	[+16]	[136.2]	[▲ 12] ~[▲22]
百貨店	163	224	181	+17	110.8	▲ 42
不動産業	1,413	1,530	1,511	+98	106.9	▲ 18
3rdパーティエンタ	423	474	456	+33	107.9	▲ 17
不動産賃貸・販売 【不動産販売】(異種)	969 [498]	1,035 [563]	1,040 [566]	+71 [+68]	107.4 [113.7]	+5 [+3]
その他	2,002	1,930 ~1,950	2,115	+113	105.7	+185 ~+165
ホテル	153	210	185	+32	121.3	▲ 24 ~▲44
銀行	876	702	959	+83	109.5	+257
営業利益又は損失 (▲) ¹⁾	▲ 2,455	▲ 1,290 ~▲940	▲ 1,190	+1,264	-	+99 ~▲250
運輸業	▲ 2,515	▲ 1,505 ~▲1,170	▲ 1,443	+1,072	-	+61 ~▲273
流通業	▲ 150	▲ 35 ~▲30	▲ 86	+64	-	▲ 51 ~▲56
物販・飲食	▲ 127	▲ 37 ~▲31	▲ 71	+56	-	▲ 34 ~▲40
【運送特化型ホテル】(異種) ²⁾	-	-	[▲43]	-	-	-
百貨店	▲ 22	0	▲ 14	+7	-	▲ 14
不動産業	292	280	300	+7	102.6	+20
3rdパーティエンタ	20	39	45	+24	216.8	+6
不動産賃貸・販売 【不動産販売】(異種)	189	160	172	▲ 16	91.2	+12
その他	▲ 57	0 ~10	29	+87	-	+29 ~+19
ホテル	▲ 116	▲ 71 ~▲61	▲ 90	+25	-	▲ 19 ~▲29
銀行	▲ 73	▲ 25	24	+97	-	+49

¹⁾各セグメントの内訳は、各子会社の会計簿であり、セグメント計と一致しません。

²⁾運送特化型ホテル「ブライアン」の会計簿です。ただし、運送業（その他業）に、広島福山和洋（その他業）は含まれません。

³⁾2021年3月期の実績を、「収益増減に関する会計基準」に基づいて運用した後の数値と比べて算出です。

各セグメントの主な増減要因

(単位：億円)

			2022年3月期 通期実績			主な増減要因
			対前年			
			増減	比率(%)		
流通業	物販・飲食	営業収益	1,020	+137	115.5	・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	▲ 71	+56	-	
	百貨店	営業収益	181	+17	110.8	・緩やかな需要回復による店舗の売上の増等
		営業損失	▲ 14	+7	-	
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	456	+33	107.9	・SC売上高回復による賃料収入の増 等
		営業利益	45	+24	216.8	
	不動産賃貸・販売	営業収益	1,040	+71	107.4	・賃貸物件の平年度化 等
		営業利益	172	▲ 16	91.2	
その他	ホテル	営業収益	185	+32	121.3	・緩やかな需要回復による宿泊部門の売上増 等
		営業損失	▲ 90	+25	-	
	旅行	営業収益	959	+83	109.5	・旅行、非旅行事業の増 等
		営業利益	24	+97	-	

※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)

	2021年3月期 期末 [*] A	2022年3月期 期末 B	増減 B-A
資産	34,773	37,024	+2,250
負債	25,211	26,282	+1,070
純資産	9,562	10,742	+1,179
長期債務残高	15,595	17,248	+1,653
【長期債務平均金利 (%)】	【1.28】	【1.17】	【▲0.11】
新幹線債務	1,009	998	▲10
【新幹線債務平均金利 (%)】	【6.55】	【6.55】	【-】
社債	8,399	9,749	+1,350
【社債平均金利 (%)】	【1.11】	【0.98】	【▲0.13】
DER	1.8	1.8	▲0.0
自己資本比率 (%)	24.5	26.2	+1.7
1株当たり純資産 (円)	4,461.46	3,973.15	▲488.31

*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 通期実績 A	2022年3月期 通期実績 B	対前年増減 B-A
営業活動によるキャッシュフロー	▲1,032	▲864	+168
投資活動によるキャッシュフロー	▲2,116	▲1,887	+229
フリーキャッシュフロー	▲3,149	▲2,751	+398
財務活動によるキャッシュフロー	4,467	3,846	▲620
現金及び現金同等物の増減	1,317	1,095	▲222
現金及び現金同等物の期末残高	2,100	3,195	+1,095

1	22.3期決算及び23.3期業績予想	P. 3
2	中計2022見直しの進捗と次期中計に向けて	P. 12
3	2022年3月期決算（詳細）	P. 25
4	2023年3月期業績予想等（詳細）	P. 35
➤	Appendix	P. 43

単体業績予想

(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績 A	2023年3月期 通期予想 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	5,776	7,690	+1,913	133.1
運輸収入	4,876	6,730	+1,853	138.0
その他収入	899	960	+60	106.7
営業費用	7,046	7,645	+598	108.5
人件費	1,807	1,775	▲ 32	98.2
物件費	3,347	3,975	+627	118.8
動力費	408	590	+181	144.6
修繕費	1,367	1,510	+142	110.5
業務費	1,572	1,875	+302	119.3
線路使用料等	267	270	+2	100.8
租税公課	351	370	+18	105.3
減価償却費	1,272	1,255	▲ 17	98.6
営業利益又は損失 (▲)	▲ 1,270	45	+1,315	-
営業外損益	▲ 112	▲ 145	▲ 32	-
営業外収益	133	80	▲ 53	-
営業外費用	246	225	▲ 21	-
経常損失	▲ 1,382	▲ 100	+1,282	-
特別損益	110	170	+59	-
特別利益	541	185	▲ 356	-
特別損失	431	15	▲ 416	-
当期純利益又は純損失 (▲)	▲ 1,216	480	+1,696	-

運輸収入の見通し

(単位：億円)

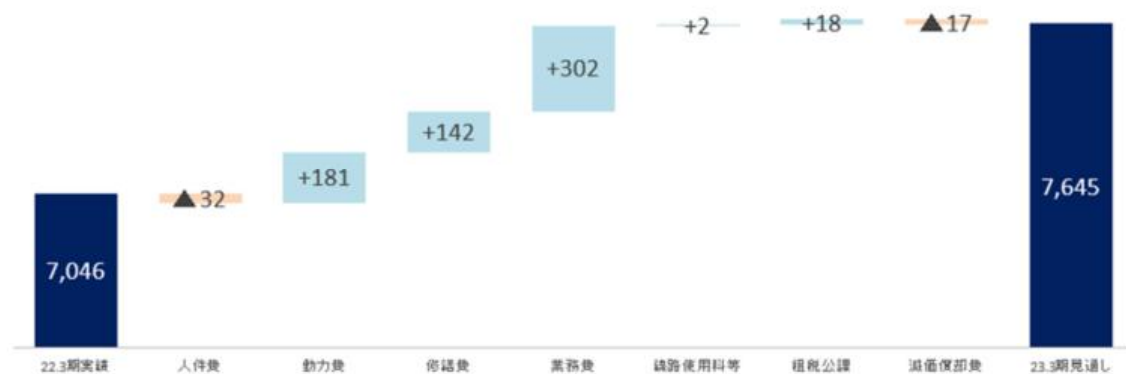
		2023年3月期 通期見通し		
		対前年	主な増減要因	
新幹線	3,390	+1,273 (160.2%)	基礎トレンド(100.0%)	
			・コロナ影響の低減	+1,228
			特殊要因	
				等
在来線	2,510	+402 (119.1%)	基礎トレンド(100.0%)	
			・コロナ影響の低減	+392
			特殊要因	
				等
在来線	830	+176 (127.1%)	基礎トレンド(100.0%)	
			・コロナ影響の低減	+169
			特殊要因	
				等
在来線計		3,340	+579 (121.0%)	
運輸収入計		6,730	+1,853 (138.0%)	

※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)

	2023年3月期 通期見通し			主な増減要因
		対前年		
人件費	1,775	▲ 32	98.2%	人員の減 等
動力費	590	+181	144.6%	燃料費調整額の増 等
修繕費	1,510	+142	110.5%	先送りしていた修繕の実施 等
業務費	1,875	+302	119.3%	収入連動経費の増、抑制していた施策の実施 等
線路使用料等	270	+2	100.8%	
租税公課	370	+18	105.3%	法人事業税の増 等
減価償却費	1,255	▲ 17	98.6%	
営業費用計	7,645	+598	108.5%	



連結業績予想

(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績 A	2023年3月期 通期予想 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	10,311	13,090	+2,778	127.0
営業費用	11,501	12,790	+1,288	111.2
営業利益又は損失 (▲)	▲ 1,190	300	+1,490	-
営業外損益	▲ 19	▲ 165	▲ 145	-
営業外収益	236	72	▲ 164	-
営業外費用	255	237	▲ 18	-
経常利益又は損失 (▲)	▲ 1,210	135	+1,345	-
特別損益	154	90	▲ 64	-
特別利益	588	-	-	-
特別損失	433	-	-	-
親会社株主に帰属する 当期純利益又は純損失 (▲)	▲ 1,131	585	+1,716	-
1株当たり当期純利益 又は純損失 (▲) (円)	▲ 516.06	239.88	755.94	-

連結業績予想（セグメント別）

（単位：億円）

	2022年3月期 通期実績 A	2023年3月期 通期予想 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益 ^{*1}	10,311	13,090	+2,778	127.0
運輸業	5,441	7,390	+1,948	135.8
流通業	1,242	1,680	+437	135.2
物販・飲食	1,020	1,390	+369	136.3
〔宿泊特化型ホテル〕(再掲) ^{*2}	〔62〕	〔125〕	〔+62〕	〔199.5〕
百貨店	181	240	+58	132.5
不動産業	1,511	1,620	+108	107.2
ショッピングセンター	456	540	+83	118.3
不動産賃貸・販売	1,040	1,075	+34	103.3
〔不動産販売〕(再掲)	〔566〕	〔573〕	〔+6〕	〔101.2〕
その他	2,115	2,400	+284	113.5
ホテル	185	315	+129	169.6
旅行	959	1,110	+150	115.7
営業利益又は損失(▲) ^{*1}	▲1,190	300	+1,490	-
運輸業	▲1,443	▲110	+1,333	-
流通業	▲86	20	+106	-
物販・飲食	▲71	10	+81	-
〔宿泊特化型ホテル〕(再掲) ^{*2}	〔▲43〕	〔▲20〕	〔+23〕	-
百貨店	▲14	5	+19	-
不動産業	300	350	+49	116.6
ショッピングセンター	45	70	+24	154.1
不動産賃貸・販売	172	200	+27	115.9
〔不動産販売〕(再掲)	〔64〕	〔72〕	〔+7〕	〔112.3〕
その他	29	70	+40	235.1
ホテル	▲90	▲40	+50	-
旅行	24	0	▲24	-

^{*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。

各セグメントの見通し

(単位：億円)

			2023年3月期通期予想			主な増減要因
			対前年			
			増減	比率(%)		
流通業	物販・飲食	営業収益	1,390	+369	136.3	・ 需要回復による構内店舗、宿泊特化型ホテルの売上増 等
		営業利益	10	+81	-	
	百貨店	営業収益	240	+58	132.5	・ 需要回復による店舗の売上の増 等
		営業利益	5	+19	-	
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	540	+83	118.3	・ SC売上高回復による賃料収入の増 等
		営業利益	70	+24	154.1	
	不動産賃貸・販売	営業収益	1,075	+34	103.3	・ 賃貸物件開業、販売増 等
		営業利益	200	+27	115.9	
その他	ホテル	営業収益	315	+129	169.6	・ 需要回復による宿泊部門の売上増 等
		営業損失	▲ 40	+50	-	
	旅行	営業収益	1,110	+150	115.7	・ 国内旅行需要の回復による旅行事業の増 等
		営業利益	0	▲ 24	-	

※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)

	2021年3月期 通期実績 ^{*2}	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想
連結ROA (%)	–	–	0.8
連結ROE (%)	–	–	5.9
連結EBITDA ^{*1}	▲ 708	429	1,930
連結減価償却費	1,734	1,608	1,630
連結設備投資 (自己資金)	2,166	2,131	2,450
単体設備投資 (自己資金)	1,674	1,494	1,640
安全関連投資	1,051	830	730
1株当たり配当金 (円)	100.0	100.0	100.0

	2021年3月期 通期実績		2022年3月期 通期実績		2023年3月期 通期予想	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体
期末従業員数 (就業人員)	47,984	23,900	46,779	22,715	–	–
金融収支	▲ 195	▲ 178	▲ 181	▲ 188	▲ 198	▲ 181
受取利息・配当金	9	24	32	24	12	26
支払利息	204	202	214	212	210	208

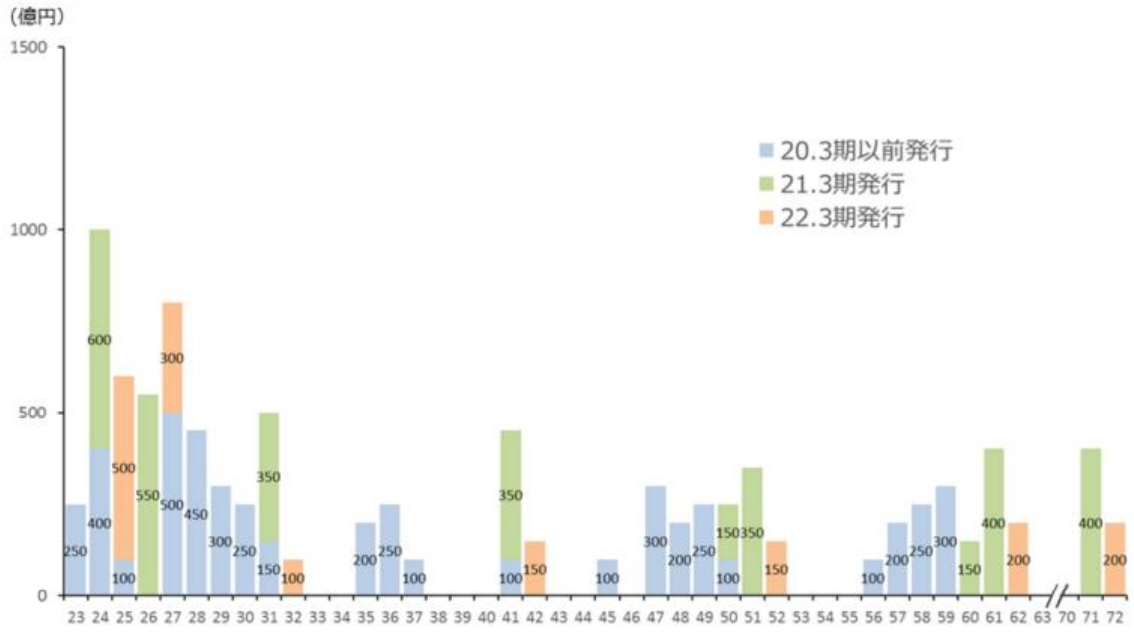
^{*1} EBITDA = 営業利益又は損失 + 減価償却費 + のれん償却額

^{*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

1	22.3期決算及び23.3期業績予想	P. 3
2	中計2022見直しの進捗と次期中計に向けて	P. 12
3	2022年3月期決算（詳細）	P. 25
4	2023年3月期業績予想等（詳細）	P. 35
	Appendix	P. 43

社債償還見込み

社債償還額（単体）



(注1) 2022年5月2日現在
 (注2) 償還額は額面金額
 (注3) 横軸は各年3月期

企業価値向上の取組み／ESG

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」（21年4月）
 - 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（21年4月）
 - 抽出したリスク等の定量的な影響想定を行うとともに、運輸収入の推移を試算し、それぞれ開示（21年12月）
- 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

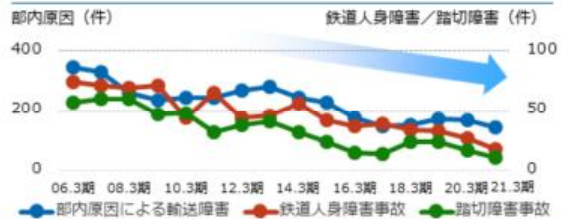
CO2排出量の推移



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（21年6月） #現状LIVE
- 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

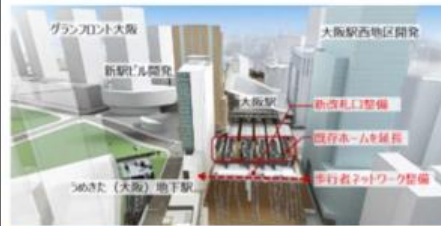


Governance – 経営の監視・監督機能の強化等



- 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
- 役員的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（19年12月）
- 企業価値向上に向け、現時点での取締役会にとって重要と考えるスキルを定義し、各取締役及び監査役のスキル・マトリックスを開示（21年12月）
- 経営の意思決定、業務執行をよりスピーディに。また、これらに対する取締役会のモニタリング/情報開示を目的に、監査等委員会設置会社への移行を表明（22年1月）
- 企業価値の持続的な向上と、株主の皆様との一層の価値共有を進めることを目的に譲渡制限付株式報酬制度の導入を表明（22年4月）

大規模プロジェクト／大阪



〔左〕上層30～38階がホテル客室フロア、〔右〕ホテル正面玄関（1F）イメージ

① 新改札口・改札内連絡通路整備

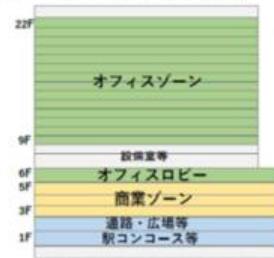
- ・西側高架下に新たな改札口を整備
- ・新改札口とうめきた地下駅を結ぶ改札内連絡通路を整備し、うめきた地下駅を「大阪駅」として開業。

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

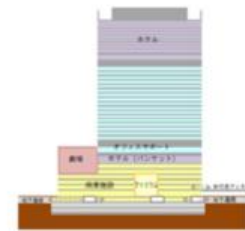
- ・開業時期 2024年秋
- ・延床面積 約60,000㎡
- ・規模 地上23階、地下1階
- ・用途 オフィス、商業等



④ 大阪駅西地区開発

(大阪中央郵便局他跡地開発) ※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）

大規模プロジェクト／大阪



うめきた（大阪）駅を様々なパートナーと共創するフィールド化

JR WEST LABO Innovative Station Field



大規模プロジェクト／大阪

外観イメージ



コンコース



ホーム階



JR WEST LABOのフィールド

地上部分

- 開業時期
- 2024年夏頃：一部供用開始
 - 2025年春頃：全面開業
- 規模
- 敷地面積：約12,500㎡
 - ビル：地上3階
(うち店舗面積：約3,750㎡)
- 用途
- 駅前広場：観光バス、タクシー乗降場等
 - ビル：歩行者広場、商業施設、連絡デッキ等

地下部分

- 設備概要
- 地下駅舎 島式ホーム 2面4線
※東海道支線 地下化・新駅設置事業
- コンセプト
- 『あなた』が笑顔になる駅
- 導入技術
- デジタル技術を活用したインタラクティブな空間
 - One to Oneのデジタル案内
 - フルスクリーンホームドア※世界初方式

2023
JR WEST LABO
- Innovative Station Field -
START!

大規模プロジェクト／広島

◆外観イメージ



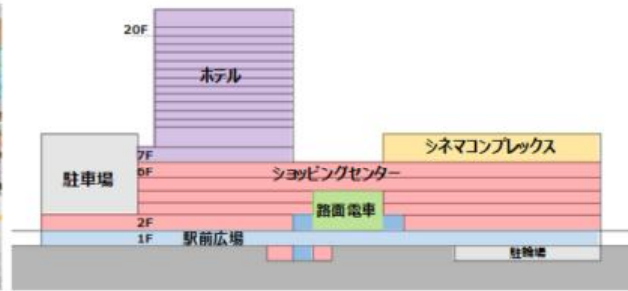
◆開発概要

- ・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)

◆内観イメージ



◆フロア構成イメージ



大規模プロジェクト／広島

◆工事進捗状況



大規模プロジェクト／三ノ宮

◆新駅ビル外観イメージ（全景）



◆駅前広場上空デッキイメージ



◆新駅ビル開発概要 ※UR都市機構との共同事業

- ・開業予定：2030年3月期
- ・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：商業（店舗面積約19,000㎡）
ホテル（約250室）
オフィス（賃貸面積約6,000㎡）
広場（駅前広場上空デッキ）

◆JR三ノ宮新駅ビル及びその周辺の乗換動線イメージ



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」、「予想する」、「見積もる」、「計画する」、又はこれらに類似する将来のことを表す表現で表わされています。これらの表明は、将来への予定について審議し、方策を確認し、運営実績やJR西日本の財務状況についての予想を含み、又はその他の将来の展望について述べています。
- 既に知られた若しくははまだ知られていないリスク、不確かさその他の要因が、かかる将来の展望に対する表明に含まれる事柄とも大いに異なる現実の結果を引き起こさないとも限りません。JR西日本は、この将来の展望に対する表明に示された予想が結果的に正しいと約束することはできません。JR西日本の実際の結果は、これら展望と著しく異なるか、さらに悪いこともありえます。
- 実際の結果を予想と大いに異なるものとする重要なリスク及び要因には、以下の項目が含まれますが、それに限られるわけではありません。
 - 財産若しくは人身の損害に関する費用、責任、収入減、若しくは悪い評判
 - 経済の悪化、デフレ及び人口の減少
 - 日本の法律、規則及び政府の方針の不利益となる変更
 - 旅客鉄道会社及び航空会社等の競合企業が採用するサービスの改善、価格の引下げ及びその他の戦略
 - 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、2022年5月2日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2022年5月2日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。
- なお、2005年4月25日に発生させた福知山線列車事故に関する今後の補償費用等については、現時点で金額等を合理的に見積もることが困難なことから、本スライドの見通しには含まれておりません。

当資料は、弊社ホームページでご覧いただけます。
JR西日本ホームページ「IR情報」 <https://www.westjr.co.jp/company/ir/>