



2025年3月期第3四半期決算説明会

2025年1月31日

西日本旅客鉄道株式会社

| | |
|-------------------------------|--------------|
| 25.3期3Q決算・業績予想（概要） | P. 2 |
| 25.3期3Q決算・業績予想（詳細） | P. 12 |
| 中期経営計画2025アップデート進捗 | P. 21 |
| 中期経営計画2025アップデート概要（再掲） | P. 29 |
| Appendix | P. 44 |

ハイライト①

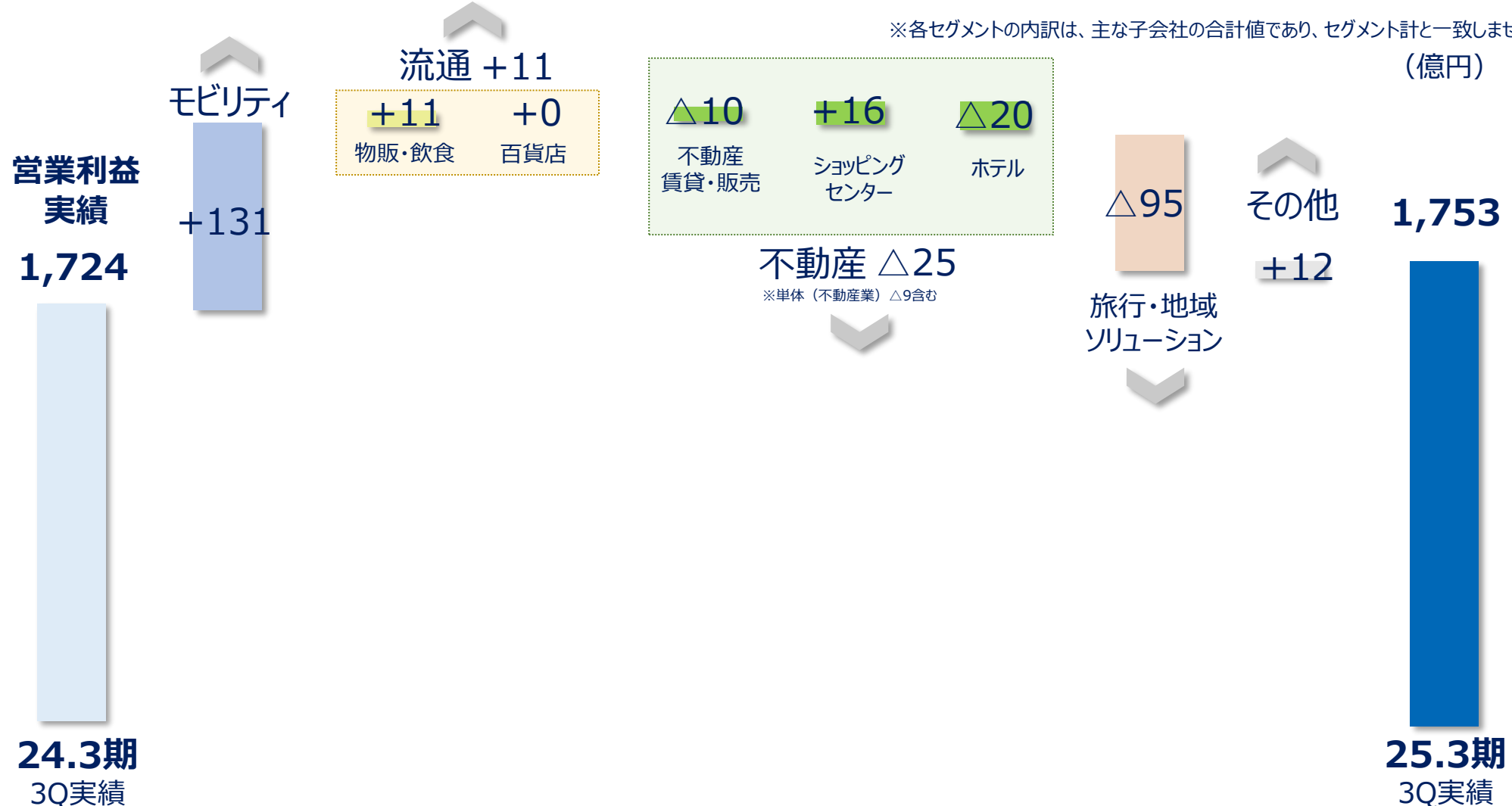
- 北陸新幹線の敦賀開業・大阪プロジェクト開業効果に加えて、グループ全体で秋の多客期需要を確実に取り込み、**4期連続の対前年増収増益を達成**
- 3Q累計では業績予想並みの水準。4Qも引き続きグループ各事業において需要を創出することから、**業績予想は据え置く**
- **配当は11/1に修正した予想を据え置き、1株当たり74円を予定**

(億円)

| | 24.3期 | 25.3期 | 対前年 | | 25.3期 | 対前年 | |
|--------------------------|--------|---------------|------|--------|---------------|-------|--------|
| | 3Q実績 | 3Q実績 | 差額 | 比率 | 通期予想 | 差額 | 比率 |
| 【連結】 | | | | | | | |
| 営業収益 | 11,943 | 12,456 | +513 | 104.3% | 17,180 | +829 | 105.1% |
| 営業費用 | 10,218 | 10,703 | +484 | 104.7% | 15,480 | +927 | 106.4% |
| 営業利益 | 1,724 | 1,753 | +28 | 101.7% | 1,700 | ▲ 97 | 94.6% |
| 経常利益 | 1,610 | 1,642 | +32 | 102.0% | 1,555 | ▲ 118 | 92.9% |
| 親会社株主に帰属する 四半期（当期）純利益 | 1,098 | 1,146 | +47 | 104.3% | 1,000 | +12 | 101.3% |
| EBITDA | 2,932 | 2,997 | +64 | 102.2% | 3,430 | ▲ 0 | 100.0% |
| 【単体】 | | | | | | | |
| 運輸収入 | 6,328 | 6,741 | +412 | 106.5% | 8,870 | +464 | 105.5% |
| 営業費用 | 5,840 | 6,149 | +309 | 105.3% | 8,720 | +431 | 105.2% |

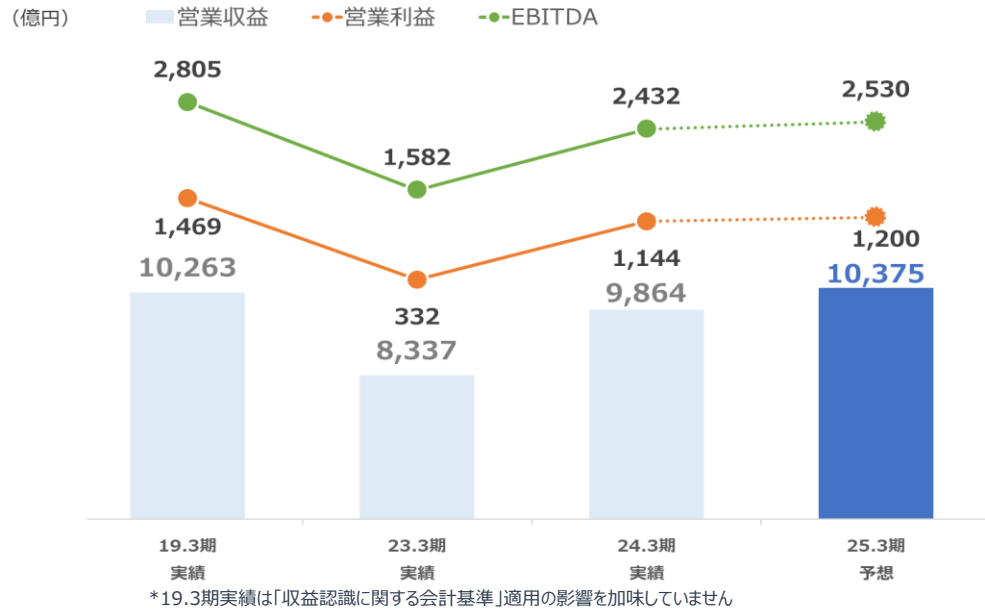
ハイライト②

- **モビリティ業**は、北陸新幹線敦賀開業および行楽シーズンの需要を最大限捉え、**3Q(10-12月)は四半期として過去最高の運輸収入**
- **流通業・ショッピングセンター業**は、多客期需要やインバウンド需要を確実に捉え、**想定を上回る状況**
- **不動産賃貸・販売業**は、大阪プロジェクト開業により増収も開業に伴う経費の増や住宅分譲販売の減により**減益**
- **ホテル業**は、新ホテルの開業に伴う**経費増**、**旅行・地域ソリューション業**は前年のコロナ関連受託事業の**反動減**



モビリティ業

モビリティ業の実績・計画 (通期)



(単位：億円)

| | 24.3期3Q 実績 | 25.3期3Q 実績 | 25.3期 通期予想 |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| 営業収益 | 7,273 | 7,701 | 10,375 |
| うち単体運輸収入 | 6,328 | 6,741 | 8,870 |
| 新幹線 | 3,365 | 3,848 | 5,050 |
| 近畿圏 | 2,208 | 2,298 | 3,050 |
| その他在来線 | 754 | 594 | 770 |
| 営業利益 | 1,161 | 1,292 | 1,200 |
| EBITDA | 2,114 | 2,256 | 2,530 |

25.3期3Q実績のポイント

秋のレジャー需要を着実に取り込み、3Q(10-12月)の運輸収入は四半期として過去最高。特に山陽新幹線・近畿圏が牽引し、対計画▲約20億円まで回復

- 山陽新幹線 基礎的なご利用は、前年を上回り、2Qまで軟調だったレジャー需要は3Qで大きく改善
- 北陸新幹線 敦賀開業により首都圏からのご利用が堅調に推移し、概ね想定通り
- 近畿圏 (定期外) 近距離の基礎的なご利用は、想定通り推移した上期から3Qに入り平日・休日ともにご利用が大きく増加
特急のご利用は、能登地震の影響等で関西・中京～北陸間のご利用が軟調なこと等により、想定を下回る
(定期) 定期ご利用者数・収入ともに概ね想定どおり
- インバウンド (運輸収入) 対前年+13%で推移し、想定をやや上回る
- コスト構造改革 25.3期通期▲380億円の想定に対し、3Q実績は▲270億円と着実に進捗

モビリティ業：関連指標

運輸収入・ご利用の推移 (2019年比)

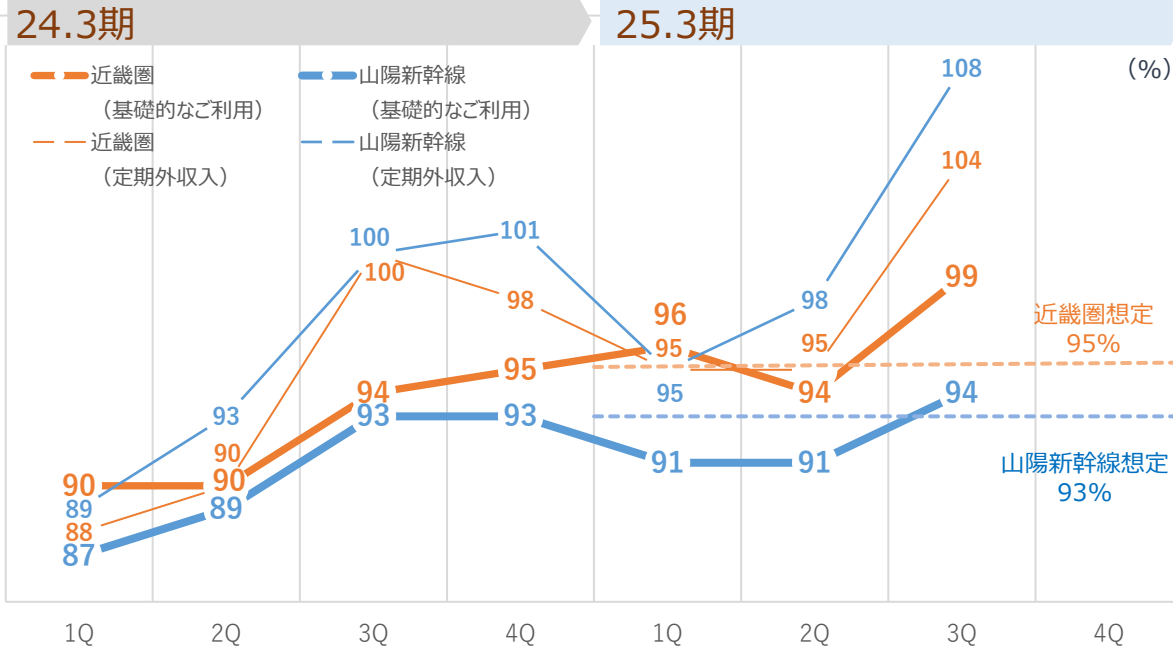
3Q (10-12月) のトレンド

山陽新幹線：行楽シーズンへの需要の集中や大型連休等でレジャー需要が急回復

近畿圏：定期外のご利用が平日・休日ともに大きく増加

北陸新幹線：堅調な首都圏からのご利用が3Qでさらに伸長

在来線特急※：低調だった関西・中京～北陸の流動は、3Qは上昇傾向 ※サンダーバード・しらさぎ



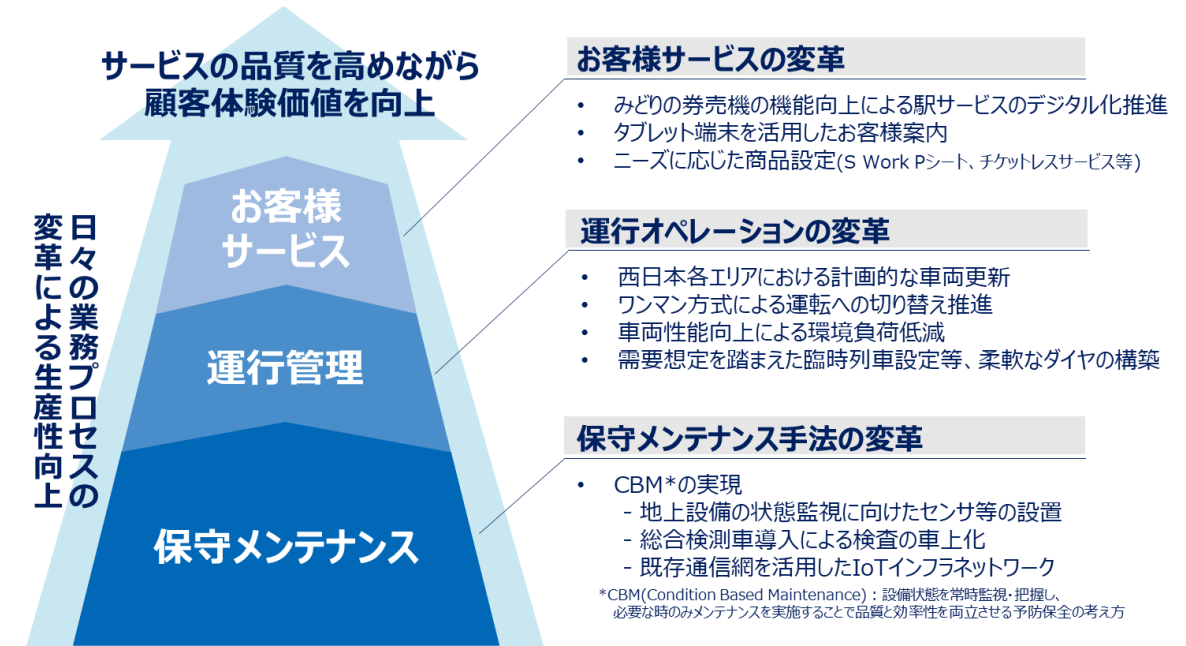
基礎的なご利用は、インバウンド利用や曜日配列など特殊要因による利用増減を除く

北陸新幹線等のご利用状況 (2019年比)

| 線区 | 区間 | 1Q計 | 2Q計 | 3Q計 ※ |
|-------|----------|------|------|-------|
| 北陸新幹線 | 上越妙高～糸魚川 | 108% | 113% | 118% |
| 在来線特急 | 京都・米原～敦賀 | 71% | 76% | 79% |

※2019年10月の台風影響により、3Q計は2018年比

コスト構造改革の進捗



KPIの進捗 (単体、20.3期比)

| 25.3期3Q実績 | 対前年 | 対計画進捗率 |
|-----------|-------|--------|
| ▲270億円 | ▲15億円 | 71% |

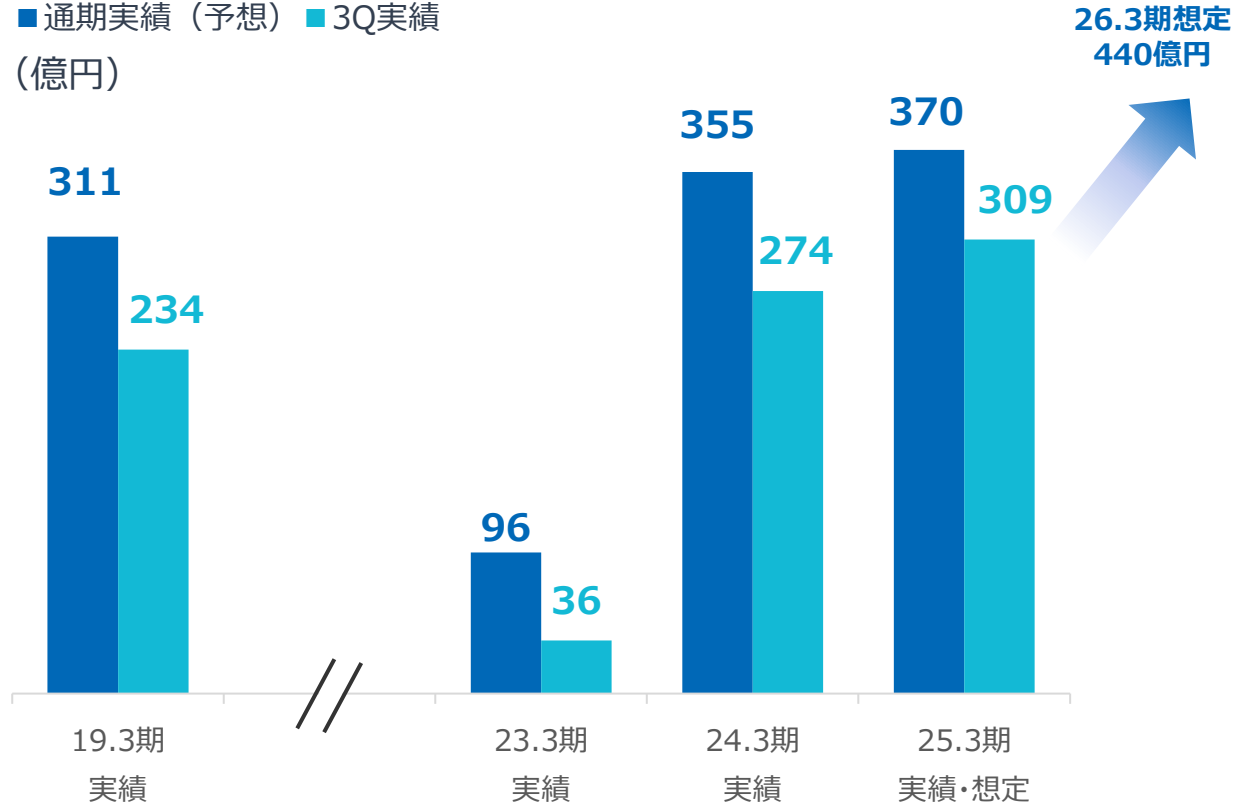
| 24.3期実績 | 25.3期見込 | 26.3期目標 | 28.3期目標水準 |
|---------|---------|---------|-----------|
| ▲360億円 | ▲380億円 | ▲400億円 | ▲500億円 |

インバウンド運輸収入

- 旺盛なインバウンド需要を着実に取り込み、3Q累計のインバウンド運輸収入は過去最高の実績
- アジア圏のインバウンド入国者数は関空・福岡が成田・羽田を上回り、2025年春以降も拡大が見込まれる

インバウンド運輸収入

■ 通期実績（予想） ■ 3Q実績
(億円)



運輸収入に占める割合（通期）

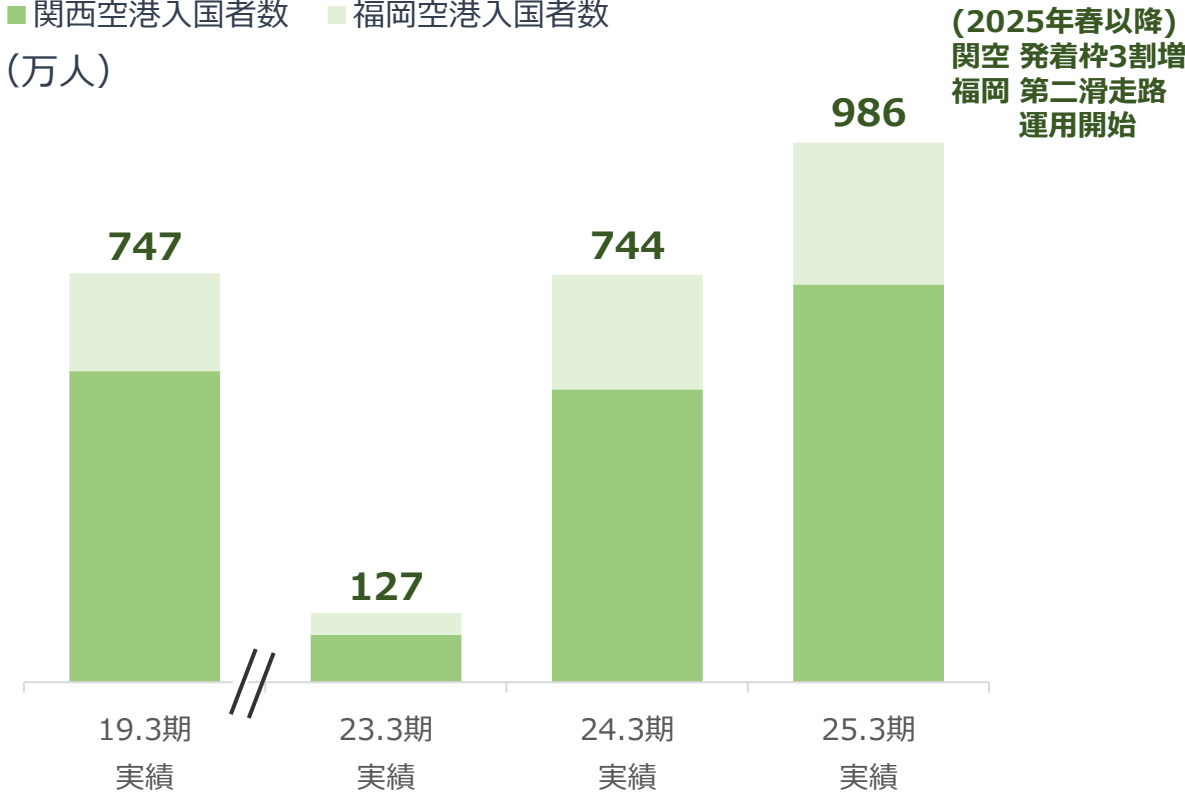
| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| 19.3期 | 23.3期 | 24.3期 | 25.3期 |
| 3.6% | 0.1% | 4.2% | 4.4% |

訪日旅行者向け商品の当社収入と通常のきっぷ利用（推計）の合算値
〔訪日旅行者向け商品の比率は全体の5割程度〕

インバウンド状況（4~12月）

法務省「出入国管理統計」基に当社作成

■ 関西空港入国者数 ■ 福岡空港入国者数
(万人)

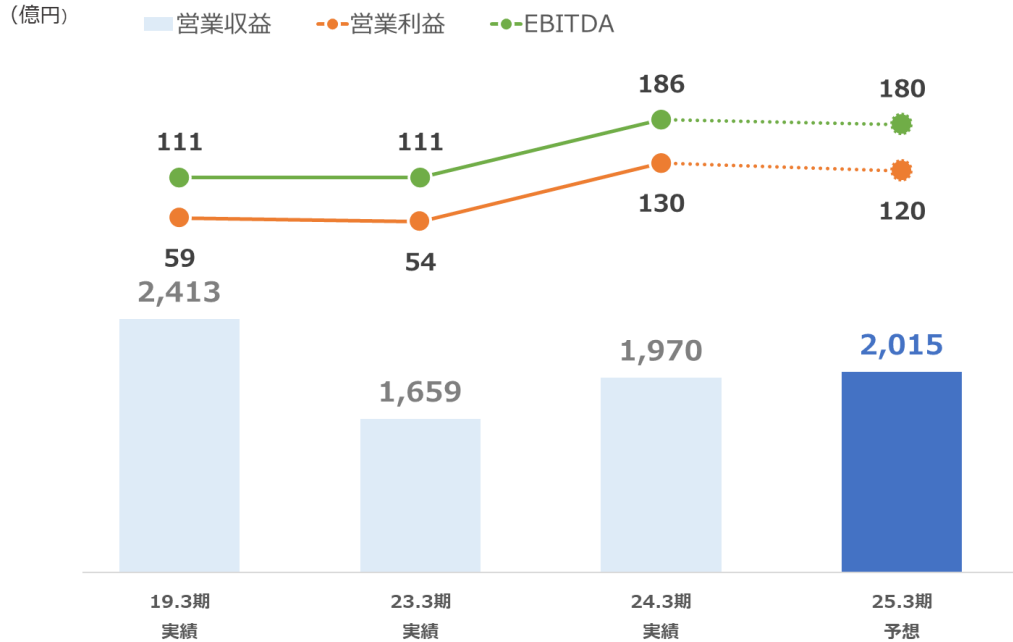


(2025年春以降)
関空 発着枠3割増
福岡 第二滑走路
運用開始

アジア圏

| | | | | |
|----------|-------|-------|-------|------------------|
| 関空 福岡 | 692万人 | 117万人 | 685万人 | 782万人 (4~11月) |
| 成田 羽田 | 689万人 | 167万人 | 666万人 | 756万人 (4~11月) |

流通業の実績・計画（通期）



*19.3期実績は「収益認識に関する会計基準」適用の影響を加味していません

(単位：億円)

| | 24.3期3Q 実績 | 25.3期3Q 実績 | 25.3期 通期予想 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| 営業収益 (主な内訳) | 1,483 | 1,576 | 2,015 |
| 物販・飲食業 | 1,291 | 1,377 | 1,755 |
| うちヴィアイン | 157 | 182 | 215 |
| 百貨店業 | 181 | 186 | 245 |
| 営業利益 (主な内訳) | 113 | 124 | 120 |
| 物販・飲食業 | 97 | 108 | 100 |
| うちヴィアイン | 23 | 35 | 25 |
| 百貨店業 | 14 | 15 | 20 |
| EBITDA | 154 | 167 | 180 |

※各内訳は主な子会社の合計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

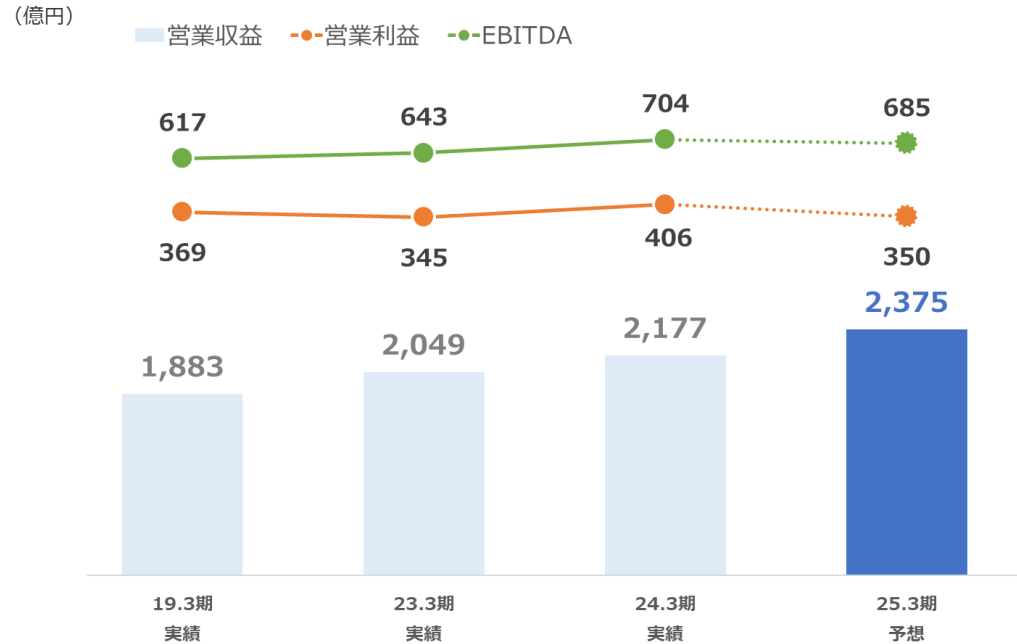
25.3期3Q実績のポイント

好調な鉄道のご利用に連動した駅構内店舗の売上増、ヴィアインの宿泊収入増等により、流通業は昨年が続いて過去最高益を更新

- 物販
 - 営業収益は、駅構内の立地を活かした安定的な集客や好調な土産需要により、前年比、想定ともに上回って推移
 - 既存店ベースのCVS収益も秋以降19年を上回る水準で好調に推移
- ヴィアイン
 - インバウンド需要の取り込みもあり、対前年増収増益。ADRは想定を上回って推移
 - 東京エリアに加えて大阪エリア等もADRが上昇し、3Q（10-12月）のADRは前年比+16%、19年比+32%
- 百貨店
 - 免税売上や外商が堅調に推移し、対前年増収増益。京都店の売上は19年を超える水準

不動産業

不動産業の実績・計画 (通期)



*19.3期実績は「収益認識に関する会計基準」適用の影響を加味していません

(単位：億円)

| | 24.3期3Q 実績 | 25.3期3Q 実績 | 25.3期 通期予想 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| 営業収益 (主な内訳) | 1,562 | 1,683 | 2,375 |
| 不動産賃貸・販売業 | 821 | 866 | 1,255 |
| うち不動産賃貸 | 411 | 456 | 570 |
| 不動産販売 | 409 | 409 | 685 |
| ショッピングセンター業 | 444 | 479 | 615 |
| ホテル業 | 290 | 331 | 495 |
| 営業利益 (主な内訳) | 346 | 320 | 350 |
| 不動産賃貸・販売業 | 170 | 159 | 150 |
| うち不動産賃貸 | 128 | 133 | 105 |
| 不動産販売 | 42 | 25 | 45 |
| ショッピングセンター業 | 89 | 106 | 100 |
| ホテル業 | 13 | ▲6 | 5 |
| EBITDA | 566 | 562 | 685 |

※各内訳は主な子会社の合計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

25.3期3Q実績のポイント

不動産 賃貸・販売業

- ・ 出資していた賃貸物件の売却(1Q)や大阪プロジェクト開業による賃料収入が増加し、対前年増収
- ・ 大阪プロジェクト開業による減価償却費計上含めた費用増や住宅分譲販売の減により、対前年減益
- ・ 4Qは既存ビル資産修繕等による不動産賃貸部門の費用増を見込む

ショッピングセンター業

- ・ インバウンドや年末商戦需要を取り込み、特に京阪神エリアの拠点型SC（ルクア等）が好調で過去最高益を更新
- ・ 既存SC売上高は19年を上回り、新規開業施設（「バルチカ03」「くるふ福井」等）も好調

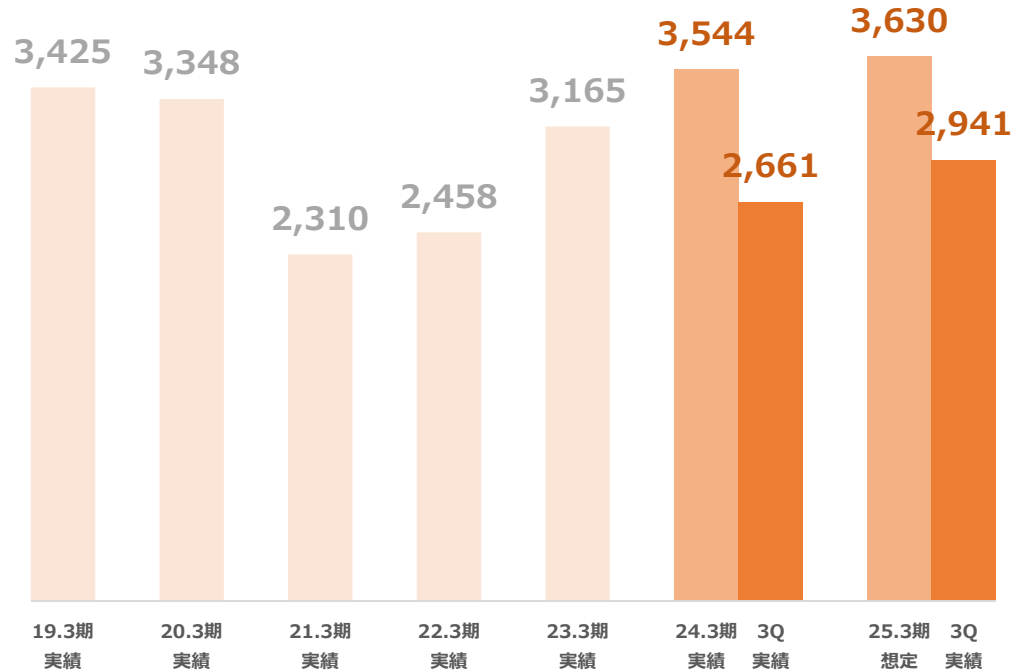
ホテル業

- ・ インバウンドや多客期需要を取り込み、対前年増収。3Q(10-12月)のグランヴィアADRは19年比+38%
- ・ 新規開業に伴う費用増で対前年減益も3Q(10-12月)のホテル事業は前年並みの12億円の黒字を確保

不動産業：関連指標

SC売上高

(億円)



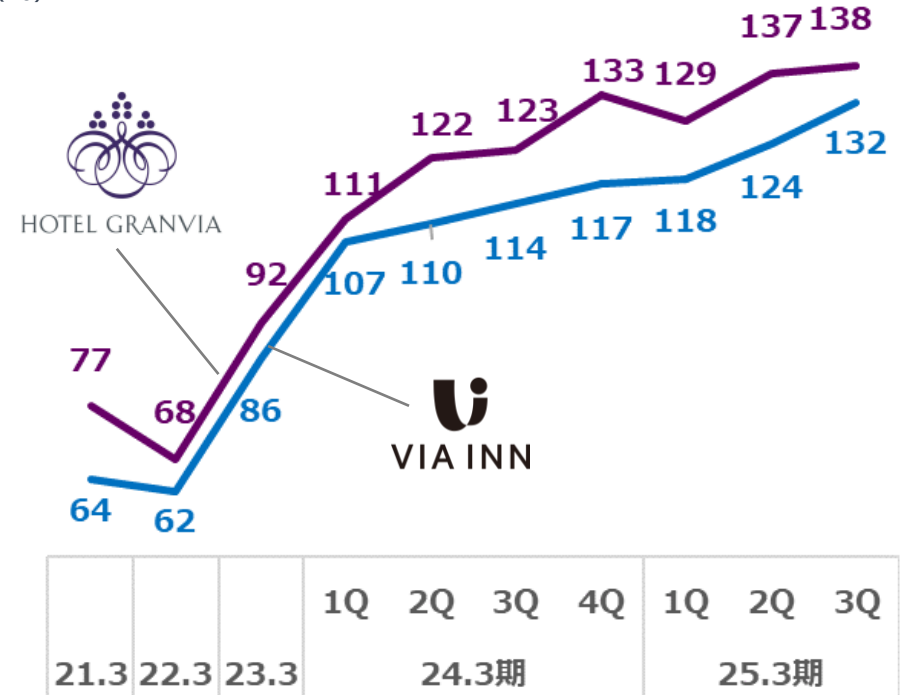
※24.3期初のセグメント変更に合わせて、23.3期以前のSC売上高を修正しています

新規開業物件

| | | | | |
|---------|-------------|--------------|---------------|--------|
| 24.3期 | テテ名谷 | シャミネ米子 | くるふ福井駅 | |
| 25.3期以降 | バルチカ03 (大阪) | うめきたグリーンプレイス | 広島駅ビル minamoa | 三ノ宮駅ビル |

ホテルADR

19.3期を100とした時の比率 (%)



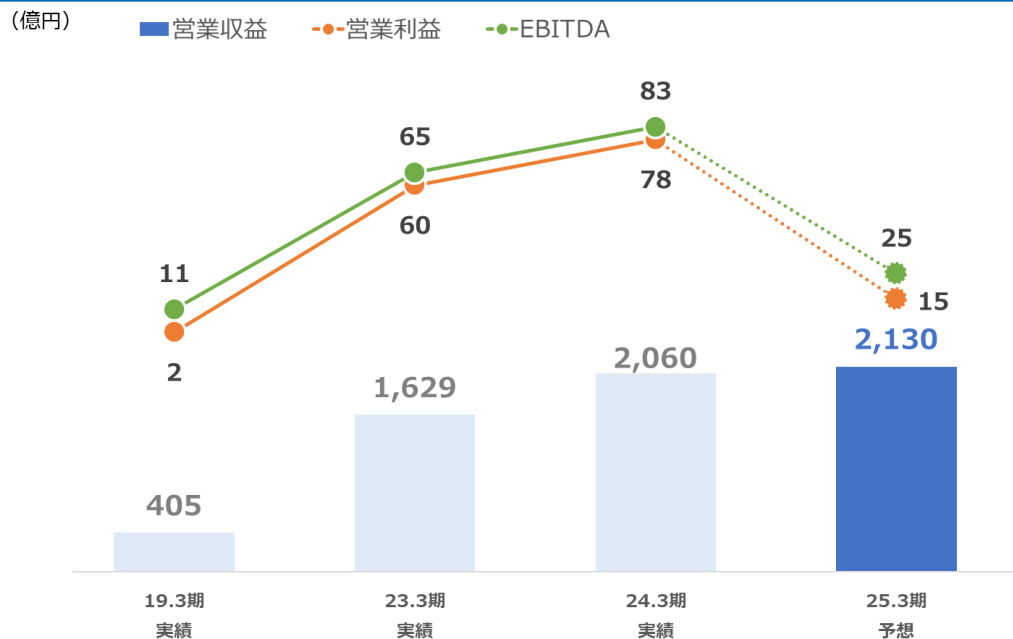
※宿泊特化型ホテル「ヴィアイン」は流通業です
 ※各期は19.3期を100とした場合。各四半期は2019暦年を100とした場合
 ※25.3期2QのヴィアインADRの指数を126→124に修正しています

業績予想におけるホテルADR

| | | |
|-------|----------|-------|
| | グランヴィア | ヴィアイン |
| 25.3期 | 24.3期末並み | 前年並み |

旅行・地域ソリューション業

旅行・地域ソリューション業の実績・計画 (通期)



*19.3期実績は「収益認識に関する会計基準」適用の影響を加味していません

(単位：億円)

| | 24.3期3Q 実績 | 25.3期3Q 実績 | 25.3期 通期予想 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 営業収益 | 1,441 | 1,290 | 2,130 |
| ツーリズム | 632 | 609 | 960 |
| ソリューション | 809 | 680 | 1,170 |
| 営業利益 | 79 | ▲16 | 15 |
| ツーリズム | 20 | 1 | 0 |
| ソリューション | 58 | ▲17 | 15 |
| EBITDA | 82 | ▲12 | 25 |

25.3期3Q(1-9月)実績のポイント

- デジタルツーリズム関連費用や人的資本への投資により、対前年で販管費が増加
- 4Q(10-12月)の行楽シーズンで旅行需要を捉える他、今期は受託事業の精算収益を見込む

ツーリズム事業

- 夏場の猛暑や物価高騰の影響を受け、国内旅行需要が低調に推移し、対前年減収減益
- 円安により、海外旅行需要も依然として低い水準

ソリューション事業

- 24.3期1Q(1-3月)のコロナ関連受託事業の反動減影響が大きく、対前年減収減益
- MICE等のインバウンド関連事業は堅調に推移

| | |
|-------------------------------|--------------|
| 25.3期3Q決算・業績予想（概要） | P. 2 |
| 25.3期3Q決算・業績予想（詳細） | P. 12 |
| 中期経営計画2025アップデート進捗 | P. 21 |
| 中期経営計画2025アップデート概要（再掲） | P. 29 |
| Appendix | P. 44 |

連結損益計算書

(単位：億円、%)

| | 2023年度 第3四半期 | 2024年度 第3四半期 | 対前年 | | 主な増減要因 | 2024年度 通期予想 | 対前年 | |
|--------------------------|-----------------|-----------------|------------|--------------|---------------------------|----------------|--------------|--------------|
| | | | 増減 | 比率 | | | 増減 | 比率 |
| 営業収益 | 11,943 | 12,456 | 513 | 104.3 | 【4期連続の増収】 | 17,180 | 829 | 105.1 |
| モビリティ業 | 7,273 | 7,701 | 427 | 105.9 | 運輸収入の増 | 10,375 | 510 | 105.2 |
| 流通業 | 1,483 | 1,576 | 92 | 106.2 | 物販飲食業の増 | 2,015 | 44 | 102.3 |
| 不動産業 | 1,562 | 1,683 | 121 | 107.8 | 不動産賃貸・販売業の増、S C業の増、ホテル業の増 | 2,375 | 197 | 109.1 |
| 旅行・地域ソリューション業 | 1,441 | 1,290 | △ 151 | 89.5 | 受託事業の減 | 2,130 | 69 | 103.4 |
| その他 | 181 | 205 | 23 | 113.0 | | 285 | 6 | 102.3 |
| 営業費用 | 10,218 | 10,703 | 484 | 104.7 | | 15,480 | 927 | 106.4 |
| 営業利益 | 1,724 | 1,753 | 28 | 101.7 | 【4期連続の増益】 | 1,700 | △ 97 | 94.6 |
| モビリティ業 | 1,161 | 1,292 | 131 | 111.3 | 運輸収入の増 | 1,200 | 55 | 104.8 |
| 流通業 | 113 | 124 | 11 | 110.3 | 物販飲食業の増 | 120 | △ 10 | 91.8 |
| 不動産業 | 346 | 320 | △ 25 | 92.6 | 不動産賃貸・販売業の減、S C業の増、ホテル業の減 | 350 | △ 56 | 86.1 |
| 旅行・地域ソリューション業 | 79 | △ 16 | △ 95 | — | 受託事業の減 | 15 | △ 63 | 19.1 |
| その他 | 13 | 26 | 12 | 190.1 | | 30 | △ 12 | 70.9 |
| 営業外損益 | △ 114 | △ 110 | 3 | — | 支払利息の減 | △ 145 | △ 21 | — |
| 経常利益 | 1,610 | 1,642 | 32 | 102.0 | 【4期連続の増益】 | 1,555 | △ 118 | 92.9 |
| 特別損益 | △ 1 | 19 | 21 | — | 固定資産売却益の増 | △ 50 | 172 | — |
| 法人税等 | 472 | 496 | 24 | 105.1 | | 455 | 46 | 111.5 |
| 親会社株主に帰属する 四半期純利益 | 1,098 | 1,146 | 47 | 104.3 | 【4期連続の増益】 | 1,000 | 12 | 101.3 |

各セグメントの主な増減要因

(単位：億円、%)

| | | 2023年度 第3四半期 | 2024年度 第3四半期 | 対前年 | | 主な増減要因 | |
|---------------|----------------|-----------------|-----------------|--------------|---------|-------------|-------------------------|
| | | | | 増減 | 比率 | | |
| モビリティ業 | | 営業収益 | 7,273 | 7,701 | 427 | 105.9 | ・鉄道のご利用回復、インバウンドの増 |
| | | 営業利益 | 1,161 | 1,292 | 131 | 111.3 | |
| 流通業 | 物販・飲食 | 営業収益 | 1,291 | 1,377 | 86 | 106.7 | ・駅構内店舗売上の増 |
| | | 【再掲: 宿泊特化型ホテル】 | 【157】 | 【182】 | 【25】 | 【116.2】 | ・客室平均単価の増 |
| | 営業利益 | 97 | 108 | 11 | 111.9 | | |
| | 【再掲: 宿泊特化型ホテル】 | 【23】 | 【35】 | 【12】 | 【150.3】 | | |
| | 百貨店 | 営業収益 | 181 | 186 | 5 | 103.1 | ・免税売上の増 |
| | | 営業利益 | 14 | 15 | 0 | 104.4 | |
| 不動産業 | 不動産賃貸・販売 | 営業収益 | 821 | 866 | 45 | 105.5 | ・新規開業による賃料収入の増 |
| | | 【再掲: 不動産販売】 | 【409】 | 【409】 | 【0】 | 【100.1】 | |
| | 営業利益 | 170 | 159 | △ 10 | 93.6 | ・新規開業に伴う経費増 | |
| | 【再掲: 不動産販売】 | 【42】 | 【25】 | 【△ 16】 | 【61.5】 | ・住宅分譲の減 | |
| | ショッピングセンター | 営業収益 | 444 | 479 | 34 | 107.8 | ・新規開業を含むSC売上高増による賃料収入の増 |
| | | 営業利益 | 89 | 106 | 16 | 118.9 | |
| | ホテル | 営業収益 | 290 | 331 | 40 | 114.1 | ・客室平均単価の増、大阪ステーションホテル開業 |
| | | 営業利益 | 13 | △ 6 | △ 20 | — | ・大阪ステーションホテル開業に伴う経費増 |
| 旅行・地域ソリューション業 | | 営業収益 | 1,441 | 1,290 | △ 151 | 89.5 | ・コロナ関連受託事業の反動減 |
| | | 営業利益 | 79 | △ 16 | △ 95 | — | |

※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。

単体損益計算書

(単位：億円、%)

| | 2023年度 第3四半期 | 2024年度 第3四半期 | 対前年 | | 主な増減要因 | 2024年度 通期予想 | 対前年 | |
|-------------|-----------------|-----------------|------------|--------------|----------------------|----------------|------------|--------------|
| | | | 増減 | 比率 | | | 増減 | 比率 |
| 営業収益 | 7,087 | 7,524 | 436 | 106.2 | 【4期連続の増収】 | 9,920 | 477 | 105.1 |
| 運輸収入 | 6,328 | 6,741 | 412 | 106.5 | | 8,870 | 464 | 105.5 |
| 運輸附帯収入 | 117 | 118 | 0 | 100.2 | | 155 | △ 4 | 97.3 |
| 関連事業収入 | 212 | 214 | 2 | 101.0 | | 280 | △ 4 | 98.4 |
| その他収入 | 429 | 450 | 21 | 105.1 | 会社間清算の増 | 614 | 22 | 103.7 |
| 営業費用 | 5,840 | 6,149 | 309 | 105.3 | | 8,720 | 431 | 105.2 |
| 人件費 | 1,508 | 1,534 | 26 | 101.7 | 賞与の増 | 2,055 | 10 | 100.5 |
| 物件費 | 2,864 | 3,052 | 187 | 106.5 | | 4,595 | 298 | 106.9 |
| 動力費 | 461 | 454 | △ 7 | 98.4 | | 600 | △ 0 | 99.9 |
| 修繕費 | 957 | 1,014 | 56 | 105.9 | 業務波動による増 | 1,660 | 78 | 105.0 |
| 業務費 | 1,445 | 1,583 | 137 | 109.5 | 会社間清算の増 WESTER関連経費の増 | 2,335 | 220 | 110.4 |
| 線路使用料等 | 200 | 268 | 67 | 133.6 | 北幹敦賀延伸による増 | 355 | 82 | 130.5 |
| 租税公課 | 317 | 328 | 11 | 103.6 | | 400 | 5 | 101.3 |
| 減価償却費 | 948 | 965 | 16 | 101.8 | | 1,315 | 34 | 102.7 |
| 営業利益 | 1,247 | 1,375 | 127 | 110.2 | 【4期連続の増益】 | 1,200 | 45 | 103.9 |

運輸収入及び輸送人キロ

運輸収入

(単位：億円、%)

輸送人キロ

(単位：百万人キロ、%)

| | | | 2024年度 第3四半期 | | 対前年 | | 対〇〇ナ前 (2019年比) | 2024年度 通期予想 | | 対前年 | | 2024年度 第3四半期 | 対前年 | | 対〇〇ナ前 (2019年比) |
|-------------|-------------|-------|-----------------|-------|-------|-------|-------------------|----------------|-------|--------|--------|-----------------|-------|-------|-------------------|
| | | | 増減 | 比率 | | | 増減 | 比率 | 増減 | 比率 | 増減 | 比率 | | | |
| 新 幹 線 | 山 陽 | 定 期 | 86 | 4 | 106.0 | 108.7 | - | - | - | - | 681 | 37 | 105.9 | 108.3 | |
| | | 定 期 外 | 3,167 | 194 | 106.6 | 100.3 | - | - | - | - | 13,761 | 238 | 101.8 | 91.8 | |
| | | 計 | 3,254 | 199 | 106.5 | 100.5 | 4,270 | 215 | 105.3 | | 14,442 | 276 | 102.0 | 92.5 | |
| | 北 陸 | 定 期 | 14 | 7 | 211.6 | 212.7 | - | - | - | - | 98 | 54 | 220.7 | 217.6 | |
| | | 定 期 外 | 580 | 276 | 190.8 | 186.8 | - | - | - | - | 1,877 | 911 | 194.3 | 189.1 | |
| | | 計 | 594 | 283 | 191.3 | 187.3 | 780 | 357 | 184.4 | | 1,976 | 965 | 195.4 | 190.3 | |
| | 定 期 | | 100 | 12 | 114.2 | 116.9 | - | - | - | - | 780 | 92 | 113.4 | 115.7 | |
| 定 期 外 | | 3,747 | 471 | 114.4 | 108.0 | - | - | - | - | 15,639 | 1,149 | 107.9 | 97.9 | | |
| 計 | | 3,848 | 483 | 114.4 | 108.2 | 5,050 | 572 | 112.8 | | 16,419 | 1,241 | 108.2 | 98.6 | | |
| 在 来 線 | 近 畿 圏 | 定 期 | 818 | 15 | 101.9 | 91.9 | - | - | - | - | 12,824 | 134 | 101.1 | 88.1 | |
| | | 定 期 外 | 1,480 | 73 | 105.3 | 97.8 | - | - | - | - | 7,802 | 259 | 103.4 | 90.6 | |
| | | 計 | 2,298 | 89 | 104.0 | 95.6 | 3,050 | 107 | 103.6 | | 20,627 | 394 | 101.9 | 89.0 | |
| | そ の 他 | 定 期 | 156 | △ 13 | 92.3 | 82.8 | - | - | - | - | 2,564 | △ 184 | 93.3 | 82.1 | |
| | | 定 期 外 | 437 | △ 147 | 74.8 | 66.3 | - | - | - | - | 2,200 | △ 683 | 76.3 | 65.2 | |
| | | 計 | 594 | △ 160 | 78.8 | 69.9 | 770 | △ 215 | 78.1 | | 4,765 | △ 868 | 84.6 | 73.4 | |
| | 定 期 | | 974 | 2 | 100.3 | 90.3 | - | - | - | - | 15,389 | △ 50 | 99.7 | 87.1 | |
| 定 期 外 | | 1,917 | △ 73 | 96.3 | 88.2 | - | - | - | - | 10,003 | △ 423 | 95.9 | 83.4 | | |
| 計 | | 2,892 | △ 70 | 97.6 | 88.9 | 3,820 | △ 108 | 97.2 | | 25,393 | △ 474 | 98.2 | 85.6 | | |
| 合 計 | 定 期 | | 1,075 | 14 | 101.4 | 92.3 | - | - | - | - | 16,169 | 41 | 100.3 | 88.1 | |
| | 定 期 外 | | 5,665 | 397 | 107.6 | 100.4 | - | - | - | - | 25,643 | 725 | 102.9 | 91.7 | |
| | 計 | | 6,741 | 412 | 106.5 | 99.0 | 8,870 | 464 | 105.5 | | 41,812 | 767 | 101.9 | 90.3 | |

運輸収入の主な増減要因

(単位：億円)

| | | 2024年度 第3四半期 | | | | | |
|------------|-------|--------------|-------|--------|----------------|-------------|------|
| | | 対前年 | | 主な増減要因 | | | |
| | | 増減 | 比率 | | | | |
| 新幹線 | 山陽 | 3,254 | 199 | 106.5% | 基礎トレンド(100.0%) | | |
| | | | | | 特殊要因 | ・移動需要の回復 | +172 |
| | | | | | | ・昨年災害反動 | +9 |
| | | | | | | ・インバウンド需要の増 | +9 |
| ・本年災害影響 | △ 23 | | | | | | |
| 等 | | | | | | | |
| 新幹線 | 北陸 | 594 | 283 | 191.3% | 基礎トレンド(100.0%) | | |
| | | | | | 特殊要因 | ・北陸新幹線敦賀延伸 | +291 |
| | | | | | | ・昨年災害反動 | +1 |
| | | | | | | | |
| 等 | | | | | | | |
| 新幹線計 | | 3,848 | 483 | 114.4% | | | |
| 在来線 | 近畿圏 | 2,298 | 89 | 104.0% | 基礎トレンド(100.0%) | | |
| | | | | | 特殊要因 | ・移動需要の回復 | +62 |
| | | | | | | ・インバウンド需要の増 | +23 |
| | | | | | | ・年末年始曜日配列 | +5 |
| ・北陸新幹線敦賀延伸 | △ 5 | | | | | | |
| 等 | | | | | | | |
| 在来線 | その他 | 594 | △ 160 | 78.8% | 基礎トレンド(100.0%) | | |
| | | | | | 特殊要因 | ・移動需要の回復 | +18 |
| | | | | | | ・インバウンド需要の増 | +1 |
| | | | | | | ・本年災害影響 | △ 2 |
| ・北陸新幹線敦賀延伸 | △ 182 | | | | | | |
| 等 | | | | | | | |
| 在来線計 | | 2,892 | △ 70 | 97.6% | | | |
| 運輸収入計 | | 6,741 | 412 | 106.5% | | | |

※荷物収入は金額些少のため省略

設備投資

(単位：億円、%)

| | 2023年度 第3四半期 | 2024年度 第3四半期 | 対前年 | | 2024年度 通期計画 |
|---------------|-----------------|-----------------|--------|--------|----------------|
| | | | 増減 | 比率 | |
| 連結設備投資計 | 1,337 | 1,408 | 71 | 105.3 | — |
| 自己資金 | 1,276 | 1,365 | 89 | 107.0 | 2,940 |
| 負担金 | 61 | 43 | △ 18 | 70.1 | — |
| 単体設備投資計 | 928 | 812 | △ 115 | 87.5 | — |
| 自己資金 | 866 | 769 | △ 97 | 88.8 | 1,740 |
| (再掲) (安全関連投資) | (522) | (509) | (△ 13) | (97.5) | (1,010) |
| (再掲) (その他) | (344) | (260) | (△ 84) | (75.5) | (730) |
| 負担金 | 61 | 43 | △ 18 | 70.1 | — |

・主な設備投資件名 (単体)

車両新製 (岡山近郊・N700S・やくも)、保安防災対策 (地震対策等)、大阪駅西側エリア開発工事等

連結貸借対照表

(単位：億円)

| | 2023年度 期末 | 2024年度 第3四半期末 | 対前年 | 主な増減要因 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---------------|------------------|----------------|---|--|--------|---------|----|----------------|---------------|---------------|--------------|----------------|--------|--------|--------|-------|-----|-----|-----|----------------|--------|--------|-----|----|-------|-------|-------|-------------|--------|--------|--------|-----------|-------|-------|-------|
| 流動資産 | 7,009 | 5,959 | △ 1,049 | 受取手形及び売掛金の減、未収金の減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現金及び預金 | 2,334 | 1,260 | △ 1,074 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 棚卸資産 | 1,606 | 2,120 | 514 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他の流動資産 | 3,068 | 2,578 | △ 489 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 固定資産 | 30,789 | 30,562 | △ 226 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 有形固定資産等 | 25,572 | 25,820 | 248 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設仮勘定 | 1,226 | 1,072 | △ 154 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 投資その他の資産 | 3,989 | 3,669 | △ 320 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 繰延資産 | 1 | - | △ 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 資産計 | 37,800 | 36,522 | △ 1,278 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 流動負債 | 7,101 | 6,229 | △ 872 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2023期末</th> <th>2024.3Q</th> <th>増減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>有利子負債残高</td> <td>15,634</td> <td>14,998</td> <td>△ 636</td> </tr> <tr> <td>【有利子負債平均金利(%)】</td> <td>【1.22】</td> <td>【1.26】</td> <td>【0.04】</td> </tr> <tr> <td>新幹線債務</td> <td>974</td> <td>967</td> <td>△ 6</td> </tr> <tr> <td>【新幹線債務平均金利(%)】</td> <td>【6.55】</td> <td>【6.55】</td> <td>【-】</td> </tr> <tr> <td>社債</td> <td>8,599</td> <td>8,104</td> <td>△ 494</td> </tr> <tr> <td>【社債平均金利(%)】</td> <td>【1.01】</td> <td>【1.08】</td> <td>【0.07】</td> </tr> <tr> <td>その他長期借入金等</td> <td>6,060</td> <td>5,926</td> <td>△ 134</td> </tr> </tbody> </table> | | 2023期末 | 2024.3Q | 増減 | 有利子負債残高 | 15,634 | 14,998 | △ 636 | 【有利子負債平均金利(%)】 | 【1.22】 | 【1.26】 | 【0.04】 | 新幹線債務 | 974 | 967 | △ 6 | 【新幹線債務平均金利(%)】 | 【6.55】 | 【6.55】 | 【-】 | 社債 | 8,599 | 8,104 | △ 494 | 【社債平均金利(%)】 | 【1.01】 | 【1.08】 | 【0.07】 | その他長期借入金等 | 6,060 | 5,926 | △ 134 |
| | 2023期末 | 2024.3Q | 増減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 有利子負債残高 | 15,634 | 14,998 | △ 636 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【有利子負債平均金利(%)】 | 【1.22】 | 【1.26】 | 【0.04】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 新幹線債務 | 974 | 967 | △ 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【新幹線債務平均金利(%)】 | 【6.55】 | 【6.55】 | 【-】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社債 | 8,599 | 8,104 | △ 494 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【社債平均金利(%)】 | 【1.01】 | 【1.08】 | 【0.07】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他長期借入金等 | 6,060 | 5,926 | △ 134 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1年内返済予定長期借入 | 1,384 | 1,364 | △ 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 未払金等 | 5,717 | 4,864 | △ 852 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 固定負債 | 18,427 | 17,740 | △ 686 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社債・長期借入金等 | 14,159 | 13,525 | △ 634 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 退職給付に係る負債 | 2,116 | 2,000 | △ 115 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他の固定負債 | 2,151 | 2,214 | 63 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 負債計 | 25,529 | 23,970 | △ 1,558 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 株主資本 | 11,034 | 11,303 | 269 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 資本金 | 2,261 | 2,261 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 資本剰余金 | 1,839 | 1,840 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利益剰余金 | 6,946 | 7,214 | 268 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自己株式 | △ 12 | △ 12 | △ 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他の包括利益累計額 | 46 | 42 | △ 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 非支配株主持分 | 1,190 | 1,205 | 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 純資産計 | 12,271 | 12,552 | 280 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 負債・純資産計 | 37,800 | 36,522 | △ 1,278 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*2024年度の期首より会計方針の変更を行ったため、2023年度の各数値は当該変更による影響について遡及適用後の数値を記載しております。

各種経営指標

(単位：%、億円、人)

| | 2023年度 | | 2024年度 | |
|----------|--------|-------|--------------|-------|
| | 第3四半期 | 期末 | 第3四半期 | 期末予想 |
| 連結ROA | – | 4.8 | – | 4.6 |
| 連結ROE | – | 9.2 | – | 9.1 |
| 連結EBITDA | 2,932 | 3,430 | 2,997 | 3,430 |
| 連結減価償却費 | 1,208 | 1,633 | 1,243 | 1,730 |

| | 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） | 44,872 | 21,580 | 44,366 | 21,314 | 45,487 | 21,561 | – | – |
| 金融収支 | △ 142 | △ 125 | △ 191 | △ 171 | △ 132 | △ 117 | △ 184 | △ 160 |
| 受取利息・配当金 | 9 | 26 | 9 | 30 | 13 | 32 | 10 | 36 |
| 支払利息 | 151 | 151 | 201 | 201 | 145 | 149 | 194 | 196 |

| | | | | |
|-----------------|---------|-----------|------------------|---------|
| ネット有利子負債／EBITDA | – | 3.9倍 | – | – |
| 自己資本比率 | – | 29.3% | 31.1% | – |
| 1株当たり当期純利益（EPS） | 225.46円 | 202.63円 | 240.84円 | 210.67円 |
| 1株当たり純資産（BPS） | – | 2,273.29円 | 2,411.64円 | – |

| | 2023年度 | | 2024年度予想 | |
|-------|--------|---------------|----------|--------------|
| | 中間 | 期末【年間】 | 中間 | 期末【年間】 |
| 配当の状況 | 57.5円 | 84.5円【142.0円】 | 37.0円 | 37.0円【74.0円】 |

*当社は、2024年4月1日を効力発生日として1株につき2株の割合で株式分割を実施したため、2023年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して「1株当たり当期純利益（EPS）」及び「1株当たり純資産（BPS）」を算定し記載しております。なお「配当の状況」における配当金額は、当該株式分割前の実際の配当金の額を記載しております。

*2024年度の期首より会計方針の変更を行ったため、2023年度の各指標の数値は当該変更による影響について遡及適用後の数値を記載しております。

*「1株当たり当期純利益（EPS）」の期末予想は、2024年度12月末までの自己株式の取得及び、消却の影響等を考慮しております。

| | |
|-------------------------------|--------------|
| 25.3期3Q決算・業績予想（概要） | P. 2 |
| 25.3期3Q決算・業績予想（詳細） | P. 12 |
| 中期経営計画2025アップデート進捗 | P. 21 |
| 中期経営計画2025アップデート概要（再掲） | P. 29 |
| Appendix | P. 44 |

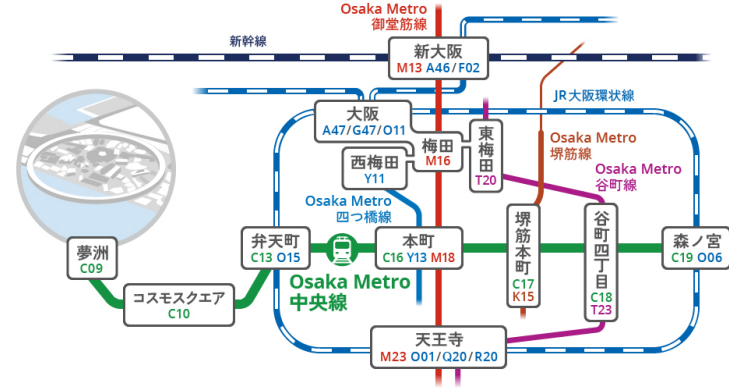
大阪・関西万博を契機とした価値創造①

- 万博輸送を支える交通事業者としての責務を果たすとともに、会場内オフィシャルストア出店等を通じてJR西日本グループの存在感を示す
- 万博を契機とした新たな挑戦を通じ、将来に向けた成長の基盤づくりを推進

開催概要

- 開催期間 2025年4月13日～10月13日（184日間）
- 開催場所 大阪 夢洲（ゆめしま）
- 来場者想定 2,820万人

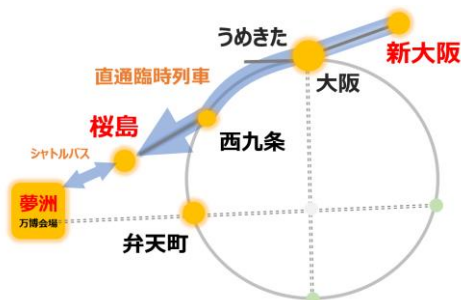
（24.7月『大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（アクションプラン）第4版』より）



提供：2025年日本国際博覧会協会

万博来場者輸送

- 新大阪駅9時台に到着する鹿児島中央駅始発「さくら」の設定
- JRゆめ咲線、大阪環状線、阪和線の朝夕増発
- 新大阪・桜島駅直通快速「エキスポライナー」の運行
- 乗換結節点となる弁天町駅や桜島駅の改良
- 桜島駅発万博会場行のシャトルバスの運行



「Osaka Metro 中央線」への乗換結節点となる弁天町駅



当社グループの新たな挑戦

- 公式ライセンス商品を販売する会場内オフィシャルストアの運営
- 万博とコラボしたオリジナル商品の開発・販売
- 「JR WEST LABO」での共創を通じたオープンイノベーションの加速
- 「関西MaaS」を通じた関西私鉄各社との連携強化



会場内オフィシャルストアイメージ



うめきた中心に様々なパートナーと共創に取り組む

大阪・関西万博を契機とした価値創造②

- QRコードチケットサービス等を通じたシームレスな鉄道サービスの提供、万博関連の各種キャンペーン実施により万博への誘客促進を図る
- 加えて、万博エリア外へのプラスワントリップ施策推進により、西日本エリアの広域周遊需要を創出し、万博効果の最大化を目指す

万博への誘客促進

- ・万博入場券を絡めた各種キャンペーンの実施
- ・大阪デスティネーションキャンペーン（25年4~6月）



来てな!
オモロイがいっぱい大阪旅

西日本エリアの広域周遊需要の創出

- ・人気アニメ「ONE PIECE」、「名探偵コナン」とコラボした列車運行
- ・大阪・京都起点の観光列車「銀河」「はなあかり」「まほろば」の運行



©尾田栄一郎/集英社・フジテレビ・東映アニメーション



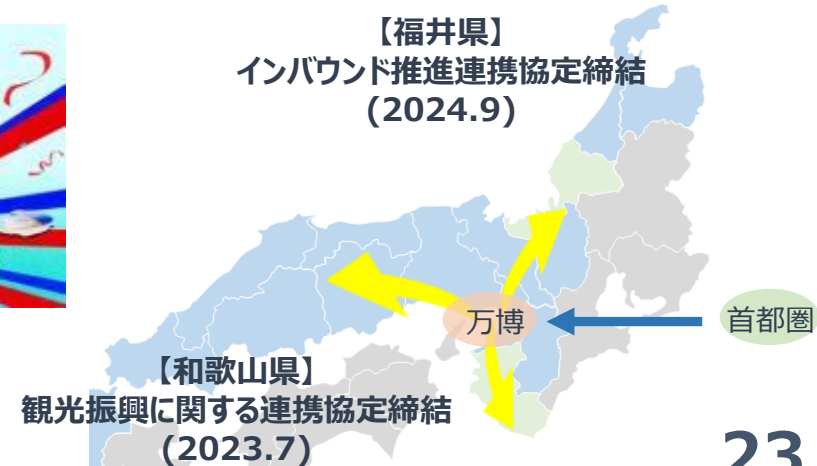
- ・専用サイト等を通じた万博プラス「宿泊」「観光」を促す旅行提案
- ・自治体と連携した着地コンテンツのブラッシュアップ、国内外への共同PR

近畿圏におけるシームレスな鉄道サービス提供

- ・QRチケットサービスの展開
「WEST QR はるか片道きっぷ」、「大阪スマートアクセスパス」
- ・関西MaaSを通じた万博シャトルバスの予約・事前決済促進



国内初の鉄道事業者連携による
広域型MaaSアプリ



拠点まちづくりプロジェクト

24.3期

25.3期

26.3期

27.3期以降

| | | 24.3期 | 25.3期 | 26.3期 | 27.3期以降 | |
|--------|-------------------------------|---|---|---|----------------------|--|
| 大阪 | JPタワー大阪 |  | ▼ 2024年3月 竣工 | ▼ 2024年7月 開業 | | |
| | イノゲート大阪 | |  | ▼ 2024年7月 開業 | | |
| | 西高架下開発 | | 2024年春以降順次～2027年春 | | | |
| | JR WEST LABO うめきたグリーンプレイス | |  | ▼ 2024年9月 歩行者デッキ共用開始 | ▼ 2025年3月 全面開業 | |
| | (参考) グラングリーン大阪 (うめきた2期) | | | ▼ 2024年9月 先行まちびらき | ▼ 2025年3月 南館グランドオープン | |
| | 広島駅ビル | | |  | ▼ 2025年3月 開業 | |
| 三ノ宮駅ビル | | | |  | 2029年度 開業予定 | |

大阪駅周辺エリアの活性化

- 「イノゲート大阪」・「JPタワー大阪」の開業、「グラングリーン大阪」先行まちびらきに伴い大阪駅西口が活性化
- 今後も「エキマルシェ大阪UMEST（ウメスト）」や駅商業施設「うめきたグリーンプレイス」の開業、「サウスゲートビルディング」大規模リニューアル等を通じ、大阪駅一体の利便性・回遊性向上によるエリア価値向上の取り組みを推進

施設概要（今期開業済）

①



- ・商業：飲食ゾーン「バルチカ03」等
 - ・オフィス：貸会議室、フレキシブルオフィス、
オフィスフロア(12~22階)
- ※2024年10月1日～オフィステナントの入居開始

②

JP TOWER
O S A K A

- ・商業：KITTE大阪
- ・劇場：Sky シアター MBS
- ・オフィス：オフィスフロア(11-27階) 2023年11月開業済
- ・ホテル：「大阪ステーションホテル」(29-38階)

新規開業予定施設概要

③



- ・用途：商業施設・歩行者広場等
 - ・業種：物販、飲食、フードコート等
 - ・店舗数：20店舗(店舗面積3,750㎡)
- 2025年3月開業予定

④



- ・用途：大阪駅西高架下 商業ゾーン
 - ・業種：食物販、飲食
 - ・店舗数：8店舗(店舗面積720㎡)
- 2025年2月下旬 グランドオープン予定(一部開業済)



広島駅南口・新駅ビル「minamoa」

- 広島駅南口・新駅ビル「minamoa」を2025年3月24日に開業
- 中四国初出店が軒を連ねるショッピングセンター、瀬戸内旅行の起点となる「ホテルグランヴィア広島 サウスゲート」、路面電車乗り入れによる交通結節点機能の強化を通じて、中四国の玄関口としての駅全体の利便性を更に高める



建築面積 約14,000㎡ / 延床面積 約111,000㎡ / 店舗面積 約25,000㎡

「minamoa」施設全体概要

- ・開業日：2025年3月24日開業予定
- ・投資額：約600億円（ホテル含む）
- ・規模：地上21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・ホテル



「ホテルグランヴィア広島 サウスゲート」概要

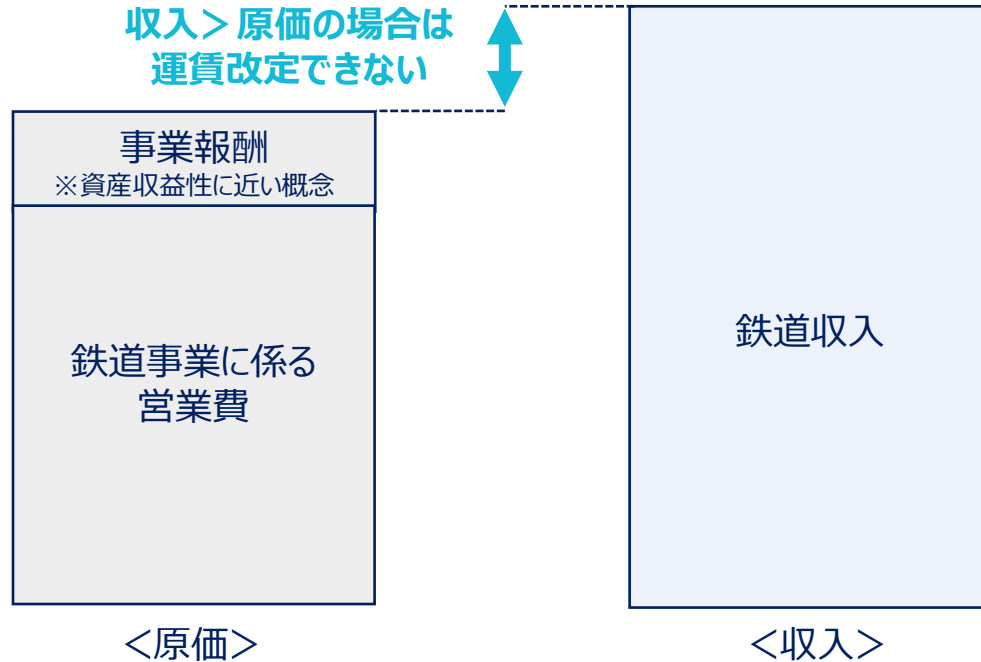
- ・開業日：2025年3月24日開業予定
- ・面積：約17,000㎡（「minamoa」西側部分）
- ・客室数：380室（客室フロア：9～21階）
- ・附帯：レストラン「UmiShima Dining」



鉄道運賃・料金

- 改定後の原価算定要領を踏まえても、足元の業績や資産効率の高さにより**運賃改定の余地は当面ないが、重要な経営課題と認識**

■ 現行制度下におけるインフレ等の影響



当社は収入拡大や資産効率向上等の弛まぬ経営努力により
原価を上回る収入を確保して成長を実現

インフレ等の環境変化

営業費上昇分を速やかに収入に転嫁できなければ、将来を見据えた投資の原資が確保できず、持続的な鉄道の成長・維持が難しくなる

■ インフレ等の環境変化に適応できる運賃制度への見直し

- 鉄道事業の持続性を高めるためには、**インフレや賃上げによるコスト増を鉄道運賃・料金へ適切かつタイムリーに転嫁できる仕組みによってサプライチェーン全体の人財確保に向けた賃上げと成長の好循環を回すことが望ましいため、引き続き積極的に政府へ働きかける**

■ 機関投資家向けイベント「JR-WEST IR Day」の開催

開催日時：2025年2月21日（金）

会場：東京対面開催 ※Web配信あり

第1部 デジタル戦略

中期経営計画2025の重点施策である「デジタル戦略」のプレゼン・QAセッション

【メインピックス】

- ・既存事業のシナジー創出
- ・新たな事業の創出



取締役兼常務執行役員
デジタルソリューション本部長
奥田 英雄

第2部 サステナビリティ・社外取締役との意見交換

グループ事業の基盤である「サステナビリティ経営」のプレゼン・QAセッション

【メインピックス】

- ・「変化対応・創出力」向上に向けた人財戦略について
- ・コーポレート・ガバナンスの取り組みについて



取締役（独立社外）
野崎 治子



取締役兼専務行役員
経営戦略本部長
坪根 英慈

| | |
|-------------------------------|--------------|
| 25.3期3Q決算・業績予想（概要） | P. 2 |
| 25.3期3Q決算・業績予想（詳細） | P. 12 |
| 中期経営計画2025アップデート進捗 | P. 21 |
| 中期経営計画2025アップデート概要（再掲） | P. 29 |
| Appendix | P. 44 |

経営課題と今後の方向性

私たちの志

人、まち、社会のつながりを進化させ、心を動かす。未来を動かす。

中計2025
の進捗

重点
戦略

鉄道の安全性向上

安全考動計画2027の下、仕組みやハード整備を推進
特に作業の安全確保・輸送品質に改善の余地あり

主要事業の活性化と構造改革

北幹延伸、インバウンド等の需要取込や構造改革が進捗

不動産・まちづくりの更なる展開

大阪・広島プロジェクトの着実な推進、REIT等の事業拡大

デジタル戦略による多様なサービスの展開

モバイルICOCA、グループ横断のWESTER経済圏拡大

新たな事業の創出

インフラマネジメント事業（JCLaaS）の着手、体制構築

サステナビリティ経営の実現

地域に最適な交通体系の構築
多様な人材が活躍する環境づくり

計画を上回る
業績回復

人、まち、社会の
活力向上へ貢献



経営環境

観光・インバウンドの活況

労働力不足の顕在化

インフレ社会の到来

顧客ニーズの多様化

等

より認識を深めた
対応すべき
経営課題

鉄道事業の安全性向上・持続的進化

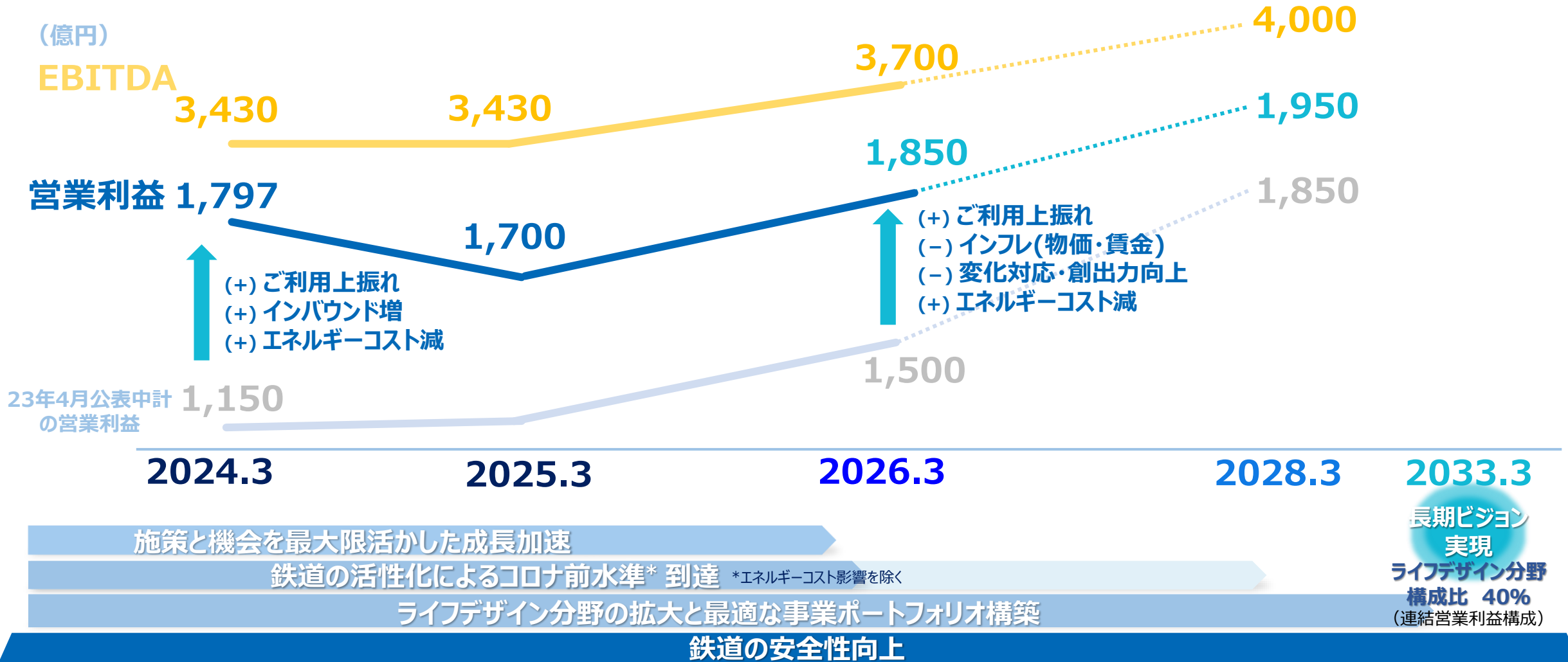
グループ一体となった価値創造

変化対応・創出力の向上

JR西日本グループの価値創造体系、「中期経営計画2025」の重点戦略のもと、施策を具体化するとともに、より認識を深めた経営課題に対応する施策を追加し、「私たちの志」「長期ビジョン2032」の実現を加速させていく

中期経営計画2025アップデート

- 基本的な戦略は不変。中計施策の推進等によるご利用増や、構造改革の成果、外部環境変化も踏まえ計画数値をアップデート
- 26.3期は、営業利益は28.3期の当初目標水準、EBITDAは過去最高を目指す。28.3期の営業利益は過去最高益水準
- 長期ビジョンの実現、中長期的経営課題への対応に向けて、追加で資源配分を実施し、中計推進を加速させる



中期経営計画2025アップデートにおける追加施策

より認識を深めた対応すべき経営課題の打ち手となる新たな施策を追加し、「私たちの志」「長期ビジョン2032」の実現を加速させていく

鉄道事業の 安全性向上・持続的進化

- ・車両更新の早期化による
安全性・快適性の向上
- ・着座サービスの拡大(Aシート追加投入)
- ・ハード・ソフト両面の改良による
輸送品質・生産性の向上



車両更新



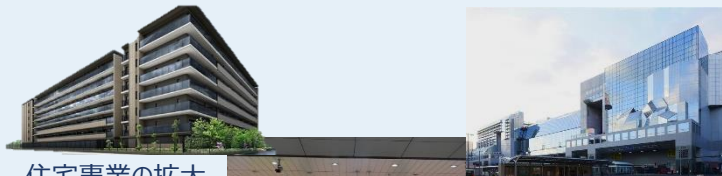
着座サービスの拡大

グループ一体となった価値創造

- ・不動産事業の拡大
(付加価値の高い不動産アセットの拡充)
- ・まちの核となる拠点駅リニューアル



駅から広がるまちづくりのイメージ



住宅事業の拡大



拠点駅店舗
リニューアル



変化対応・創出力の向上

- ・成長を支援し、多様性と働きがいを
高める環境・仕組みの整備
- ・日々の研鑽によりサービス・品質の
向上に挑戦する人財の育成
- ・イノベーション創出の機会の拡大や
デジタルリテラシー向上の取り組み推進



JRW Innovation platform
JR西日本グループの技術情報発信サイト



中期経営計画2025アップデート：セグメント別

| 億円 | 19.3期実績 ^{*1*} | 23.3期実績 ^{*2} | 24.3期実績 | 25.3期予想 | 26.3期目標 ^{*3} | 28.3期目標水準 |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------|---------------|---------------|-----------------------|---------------|
| 連結営業収益 | 15,293 | 13,955 | 16,350 | 17,180 | 18,570 | 20,765 |
| モビリティ業 | 10,263 | 8,337 | 9,864 | 10,375 | 10,645 | — |
| 流通業 | 2,413 | 1,659 | 1,970 | 2,015 | 2,080 | — |
| 不動産業 | 1,883 | 2,049 | 2,177 | 2,375 | 2,750 | — |
| 旅行・地域ソリューション業 | 405 | 1,629 | 2,060 | 2,130 | 2,480 | — |
| その他 | 327 | 279 | 278 | 285 | 615 | — |
| 連結営業利益 | 1,969 | 839 | 1,797 | 1,700 | 1,850 | 1,950 |
| モビリティ業 | 1,469 | 332 | 1,144 | 1,200 | 1,275 | — |
| 流通業 | 59 | 54 | 130 | 120 | 135 | — |
| 不動産業 | 369 | 345 | 406 | 350 | 410 | — |
| 旅行・地域ソリューション業 | 2 | 60 | 78 | 15 | 15 | — |
| その他 | 74 | 45 | 42 | 30 | 30 | — |
| 連結経常利益 | 1,833 | 736 | 1,673 | 1,555 | 1,685 | — |
| 親会社株主に帰属する 連結当期純利益 | 1,027 | 885 | 987 | 1,000 | 1,125 | — |
| 連結EBITDA | 3,613 | 2,436 | 3,430 | 3,430 | 3,700 | 4,000 |

*1 19.3期実績は「収益認識に関する会計基準」の影響を加味していません

*2 24.3期に開示セグメントを変更しておりますが、19.3期実績及び23.3期実績は変更後のセグメント区分に基づき作成しています

*3 大阪・関西万博開催に係る増収効果は、本計画には含んでいません

セグメント別の営業利益想定

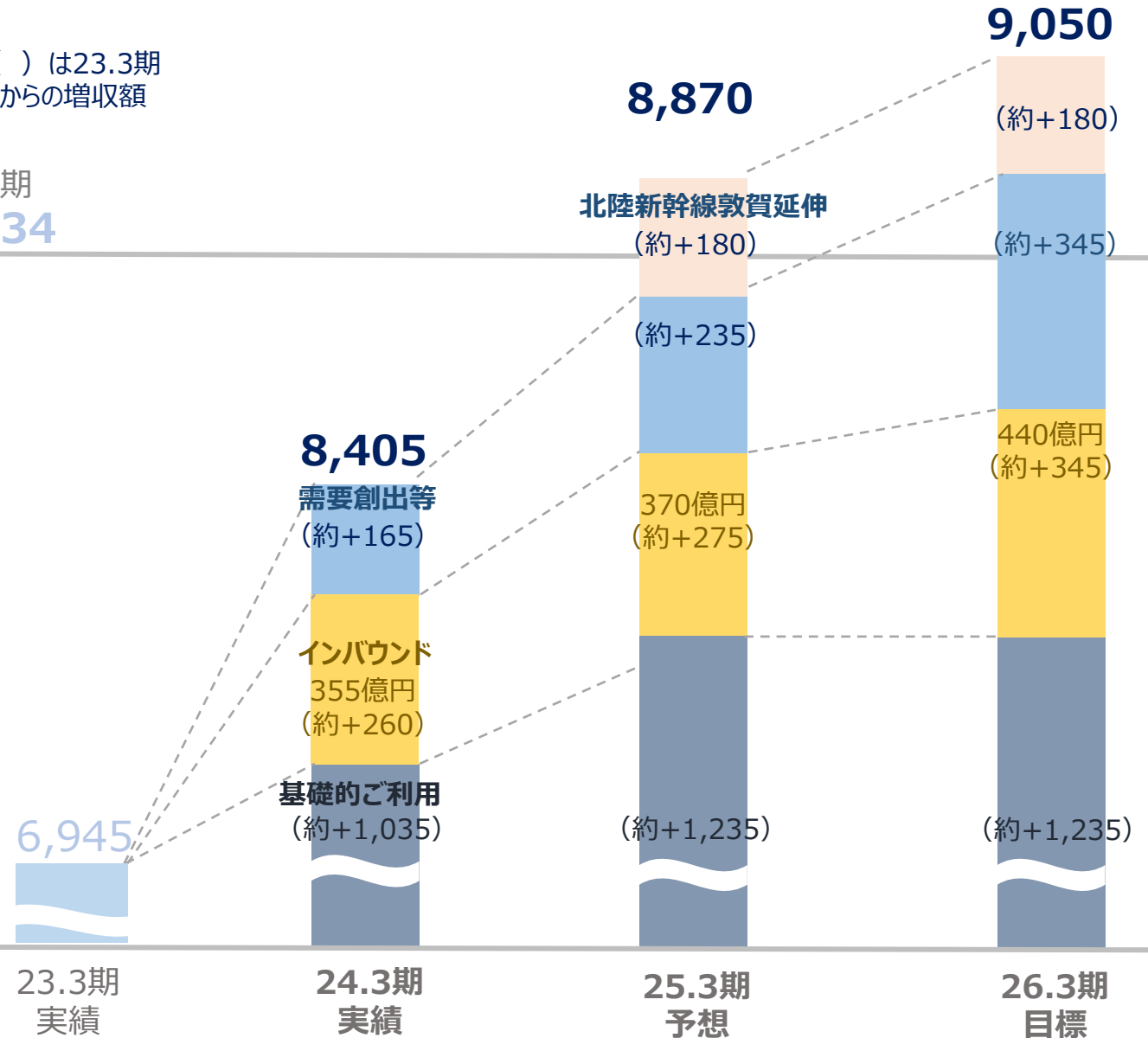
| 億円 | 24.3期 実績 | 25.3期 予想 | 26.3期 目標 | 主な増減要因（対前年） | |
|---------------|--------------|--------------|--------------|---|--|
| | | | | 25.3期 | 26.3期 |
| モビリティ業 | 1,144 | 1,200 | 1,275 | <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンド増 ・サービス向上を伴う単価増 ・北陸新幹線敦賀延伸効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンド増 ・構造改革による費用減 |
| 流通業 | 130 | 120 | 135 | <ul style="list-style-type: none"> ・人的資本投資による費用増 ・ホテルリニューアル経費増 | <ul style="list-style-type: none"> ・万博開催を契機とした店舗売上、ビジネスホテル収益増 |
| 不動産業 | 406 | 350 | 410 | <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりプロジェクト開業経費 ・新ホテル開業経費 | <ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクト効果の平年度化 ・宿泊収入増 |
| 旅行・地域ソリューション業 | 78 | 15 | 15 | <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナワクチン接種特需喪失 ・デジタルツーリズム先行経費増 | <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンド増による旅行増 |
| その他 | 42 | 30 | 30 | <ul style="list-style-type: none"> ・新領域関連費用の増 | <ul style="list-style-type: none"> ・デジタル戦略によるシナジー発揮 |
| 連結営業利益 | 1,797 | 1,700 | 1,850 | △97 | +150 |

運輸収入の想定

(億円)

() は23.3期からの増収額

19.3期
8,734



運輸収入の想定

北陸新幹線敦賀延伸

- 新幹線収入の増 (並行在来線収入の減を含む)
- 開業プロモーション等による需要創出

需要創出施策の効果等による増

- ネットワーク拡充 (速達化、増発)
- デジタル戦略によるシナジー効果
- セグメント別のコンテンツ拡充
- 運賃料金の見直し など

インバウンド需要の回復と施策による増収

- 想定運輸収入
25.3期：約370億円
26.3期：約440億円

基礎的ながご利用想定

〔新幹線〕

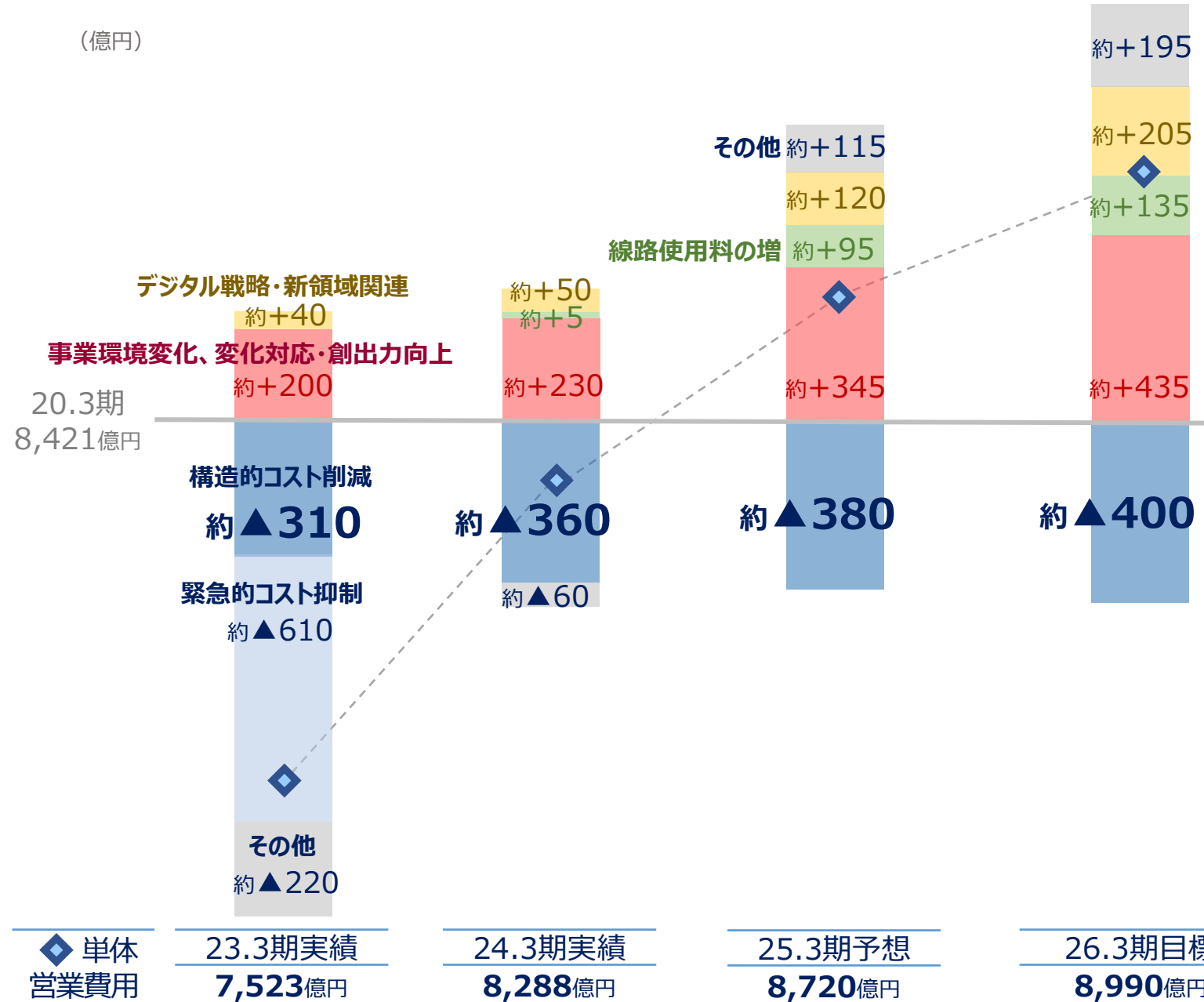
- 24.3期4Qは93%
- 25.3期以降は93%程度を維持

〔近畿圏〕

- 24.3期は4Qは96%
- 25.3期以降は95%程度を維持

単体営業費用の想定

(億円)



単体営業費用の想定

デジタル戦略・新領域関連

- ・ ポイント関連経費
- ・ システム関連経費
- ・ 総合インフラマネジメント事業関連 など

線路使用料の増

- ・ 北陸新幹線延伸に伴う使用料・固定資産税等

事業環境変化、変化対応・創出力向上

- ・ 人財確保や教育の充実、試験費等の挑戦を促す費用の増 など
- ・ エネルギーコスト上昇に伴う増 など

構造的コスト削減

28.3期は▲500億円を計画

- ・ お客様サービスの変革
- ・ 運行オペレーションの変革
- ・ 保守メンテナンス手法の変革
- ・ 組織構造改革

緊急的コスト抑制

- ・ 24.3期以降は緊急抑制を解除

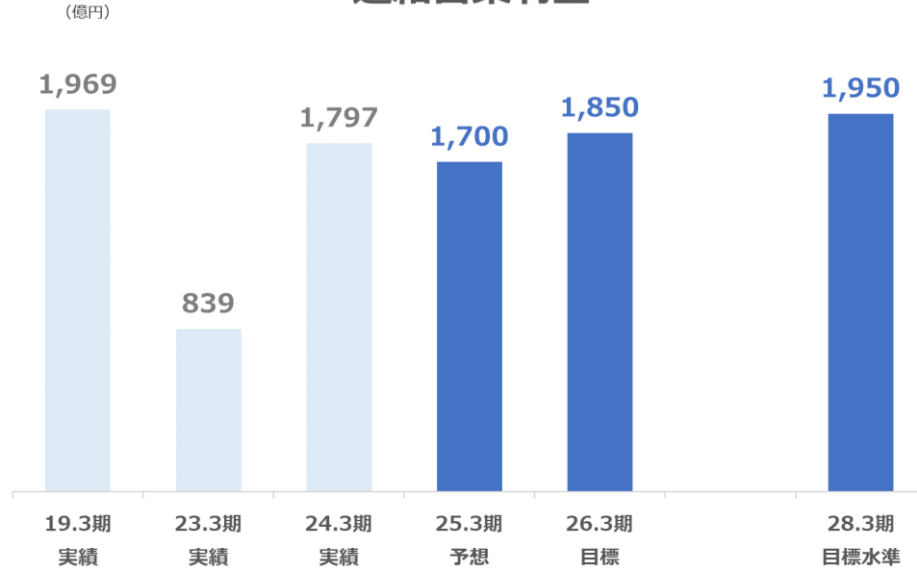
財務戦略：財務KPIアップデート

| | | 24.3期 実績 | 25.3期 業績予想 | 26.3期 中計財務目標*1・2 | 28.3期 目指す水準(参考)*2 |
|-------|--------------------|-------------|---------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 利益創出力 | 連結営業利益 | 1,797億円 | 1,700億円 | (1,500億円) ▶ 1,850億円 | (1,850億円) ▶ 1,950億円 |
| | EBITDA | 3,430億円 | 3,430億円 | (3,400億円) ▶ 3,700億円 | (3,800億円) ▶ 4,000億円 |
| | (参考) 運輸収入 | 8,405億円 | 8,870億円 | (8,600億円) ▶ 9,050億円 | (8,700億円) ▶ 9,150億円 |
| 経営効率 | 連結ROA | 4.8% | 4.6% | (4%程度) ▶ 5%程度 | (5%程度) ▶ 5%程度 |
| | 連結ROE | 9.2% | 9.1% | (8%程度) ▶ 10%程度 | (9%程度) ▶ 10%程度 |
| 財務規律 | Net 有利子負債 / EBITDA | 3.9倍 | 4.2倍 | (5倍以下) ▶ 4倍程度 | (4倍以下) ▶ 4倍以下 |
| 事業構成 | ライフデザイン分野 営業利益割合 | 25% | 22% | (25%程度) ▶ 25%程度 | (35%程度) ▶ 35%程度 |

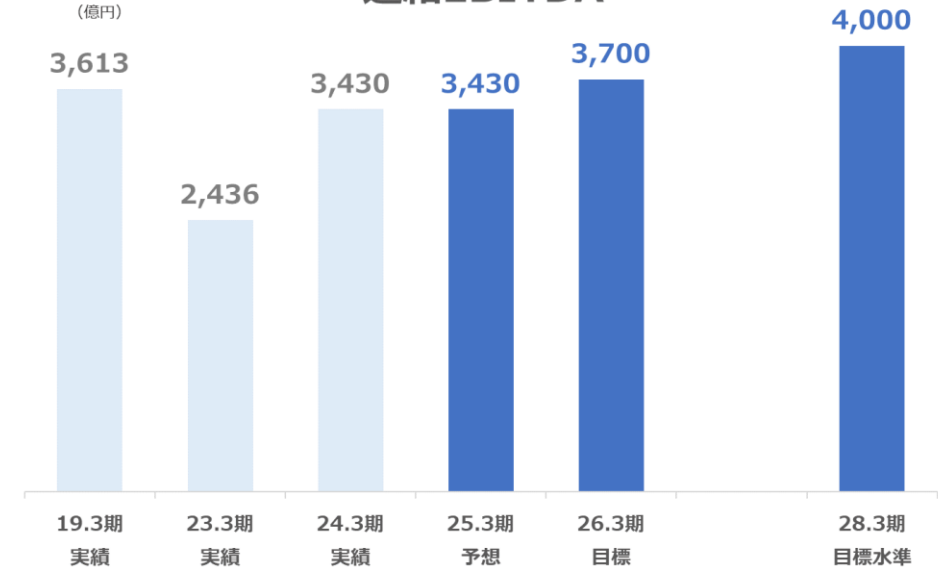
*1 大阪・関西万博開催に伴う運輸収入の増は計画に含まず *2 ()内は「中期経営計画2025」における目標値

財務戦略：財務KPIアップデート

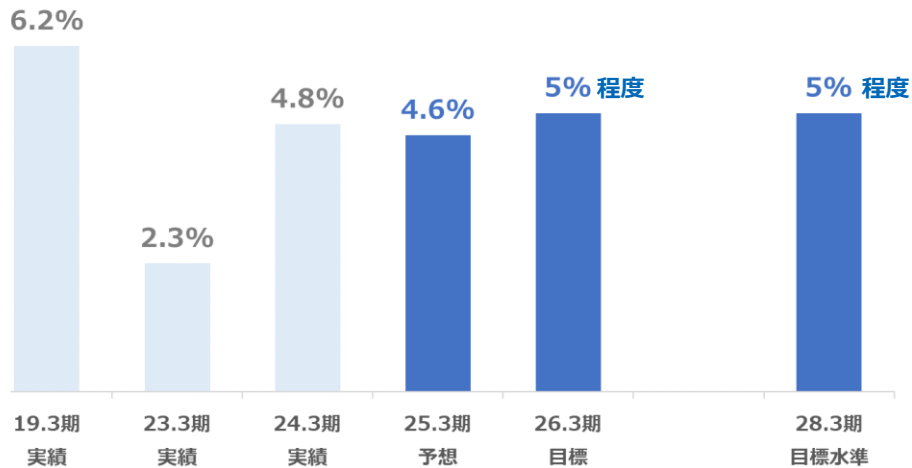
連結営業利益



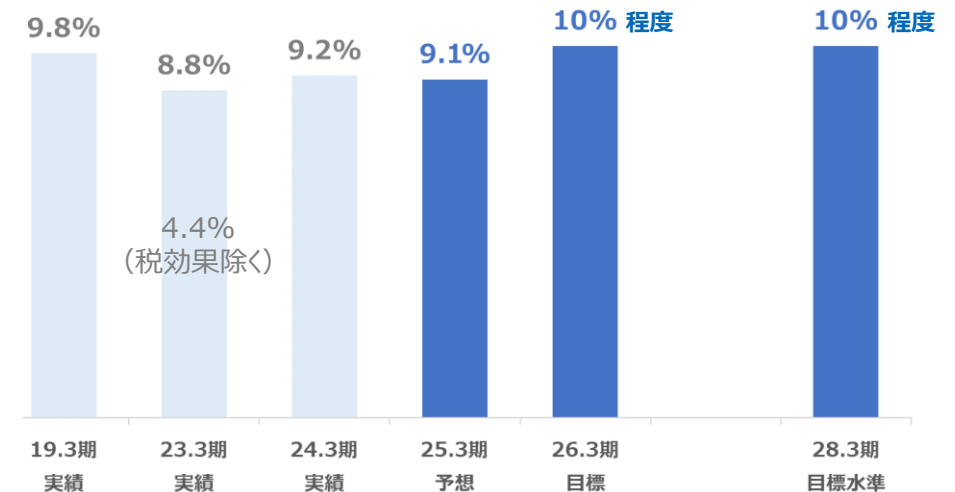
連結EBITDA



連結ROA



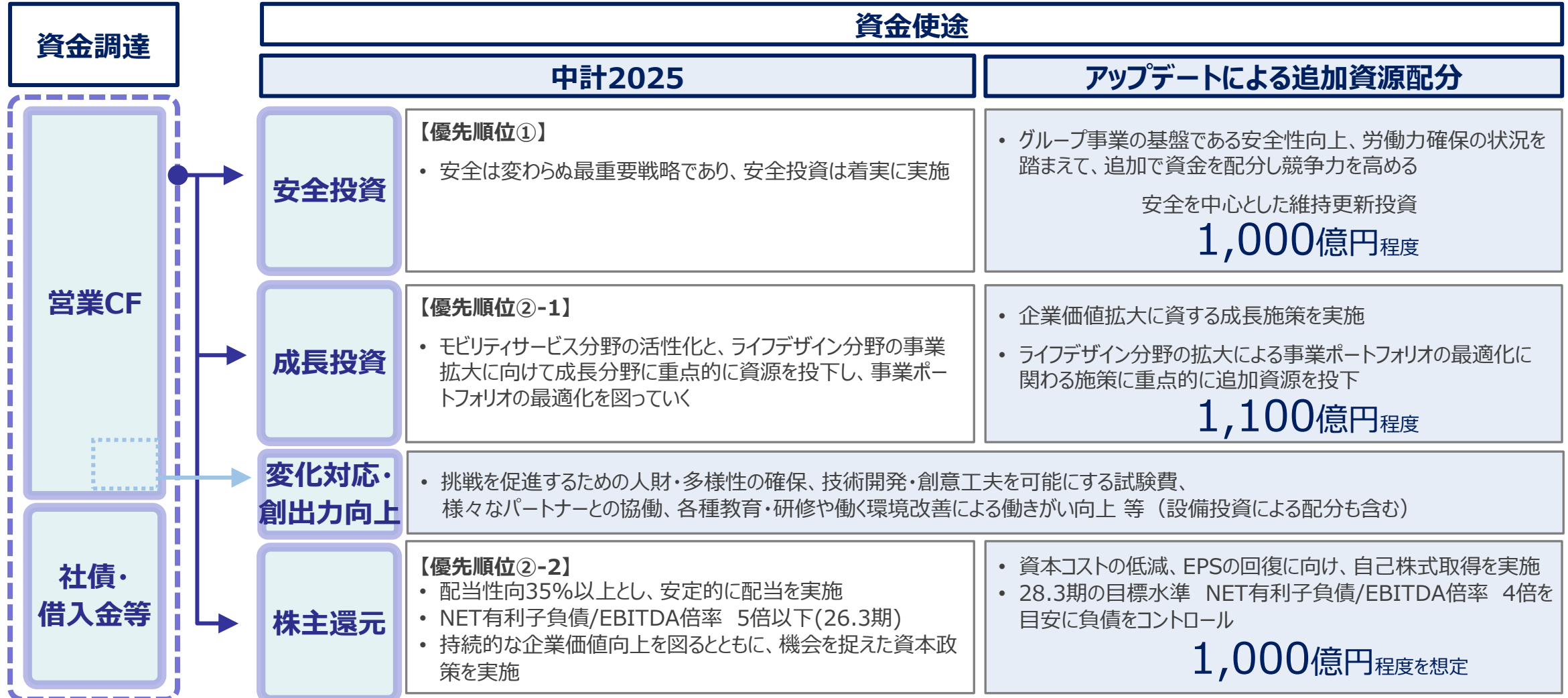
連結ROE



*21.3期以降は「収益認識に関する会計基準」を適用にした数値です

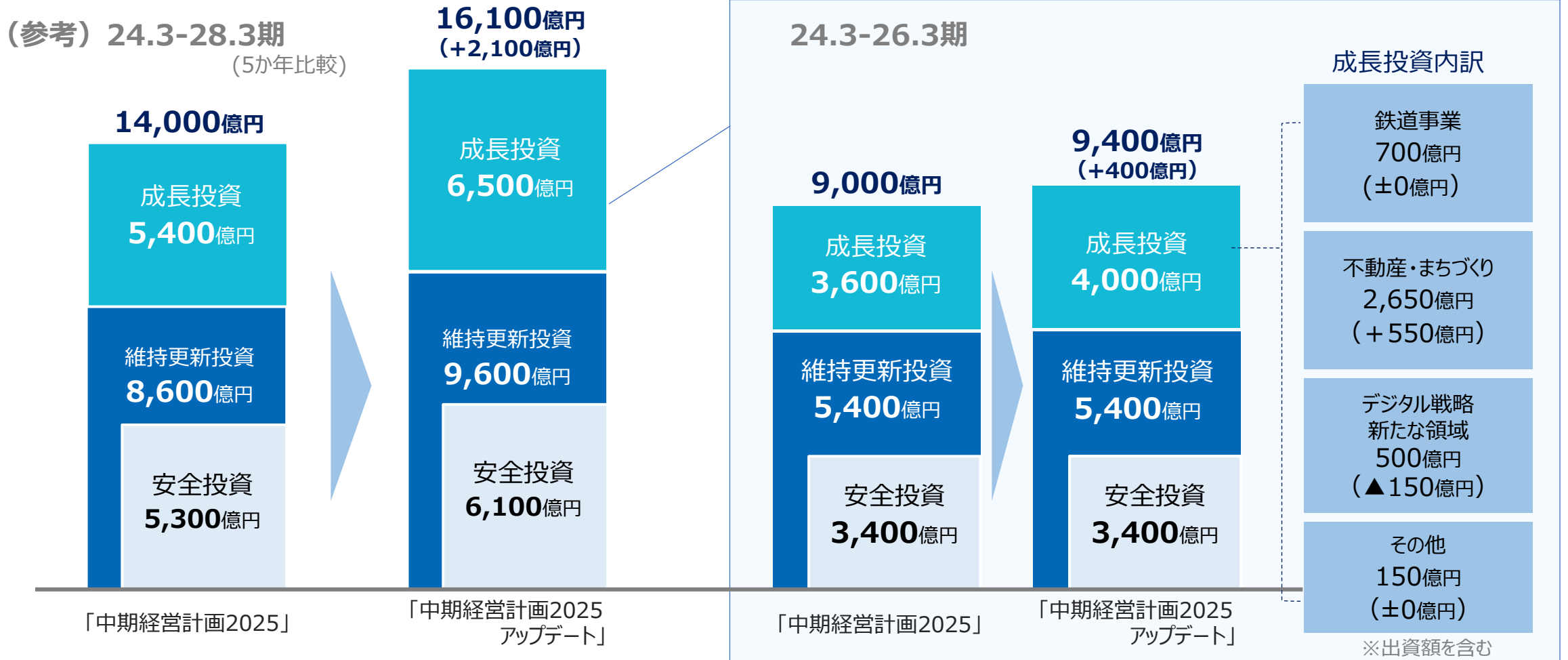
財務戦略：キャッシュアロケーション

- 価値創造の源泉である人的資本および変化対応・創出力強化への配分をしたうえで、資金使途の優先順位・経営課題を踏まえた追加資源配分を以下のように計画
- 28.3期迄に設備投資を2,100億円追加、さらに中計の進捗を見極めながら、自己株式取得を計画（27.3期迄に1,000億円程度を想定）



財務戦略：設備投資計画

鉄道安全性向上・持続的進化、グループ一体となった価値創造、
その基盤となる変化対応・創出力向上に向けた施策に資源を追加



() は当初計画比増減

株主還元

財務規律

- NET有利子負債/EBITDA倍率 **4倍程度**(26.3期) **4倍以下**(28.3期)

株主還元

- 配当性向を35%以上とし、**安定的に配当を実施**
- 持続的な企業価値向上を図るとともに、機会を捉えた資本政策を実施**

25.3期

自己株式取得

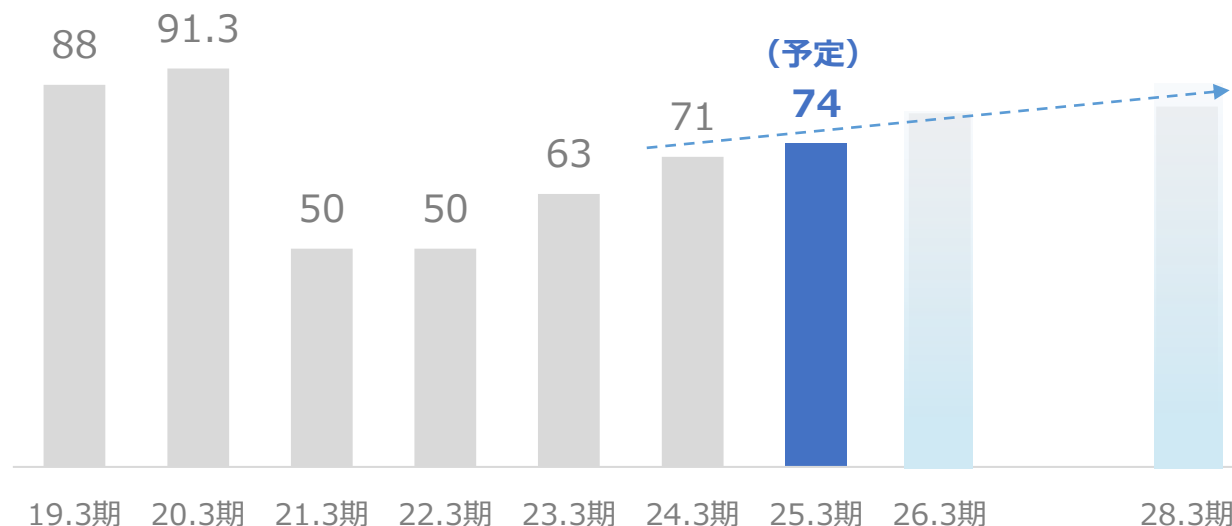
- 499億円、約1,700万株を取得 (5/1~8/14)
- 全株式消却を決議 (11/1付)

配当

- 自己株式取得後の株数を踏まえて、
1株当たり2円増配の年間74円 (予定)
[中間：37.0円 期末：37.0円 (予定)]

1株当たり配当金の推移 (円)

2024年4月1日付で普通株式1株を2株に分割。記載の1株当たり配当金は分割後の金額



| | 19.3期 | 20.3期 | 21.3期 | 22.3期 | 23.3期 | 24.3期 | 25.3期 | 26.3期 | 28.3期 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|
| 配当総額 | 336 | 349 | 191 | 244 | 304 | 345 | 350 程度 | - | - |
| 自己株式取得 | 99 | 99 | - | - | - | - | 499 | - | - |

株主・投資家とのコミュニケーション

主な対話内容

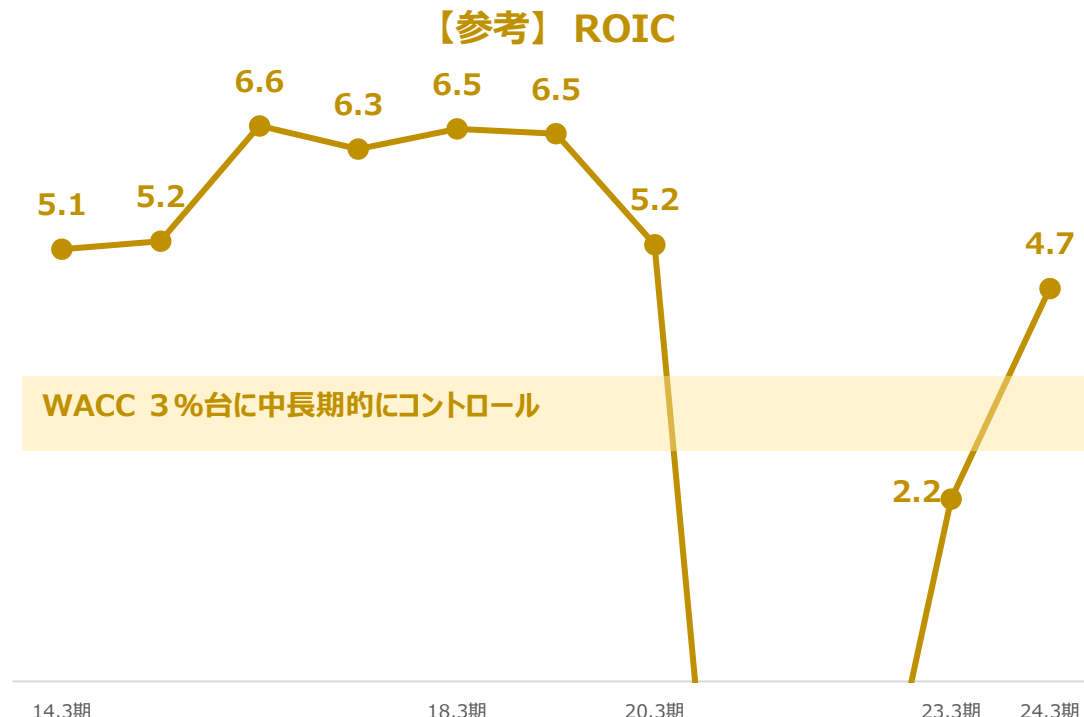
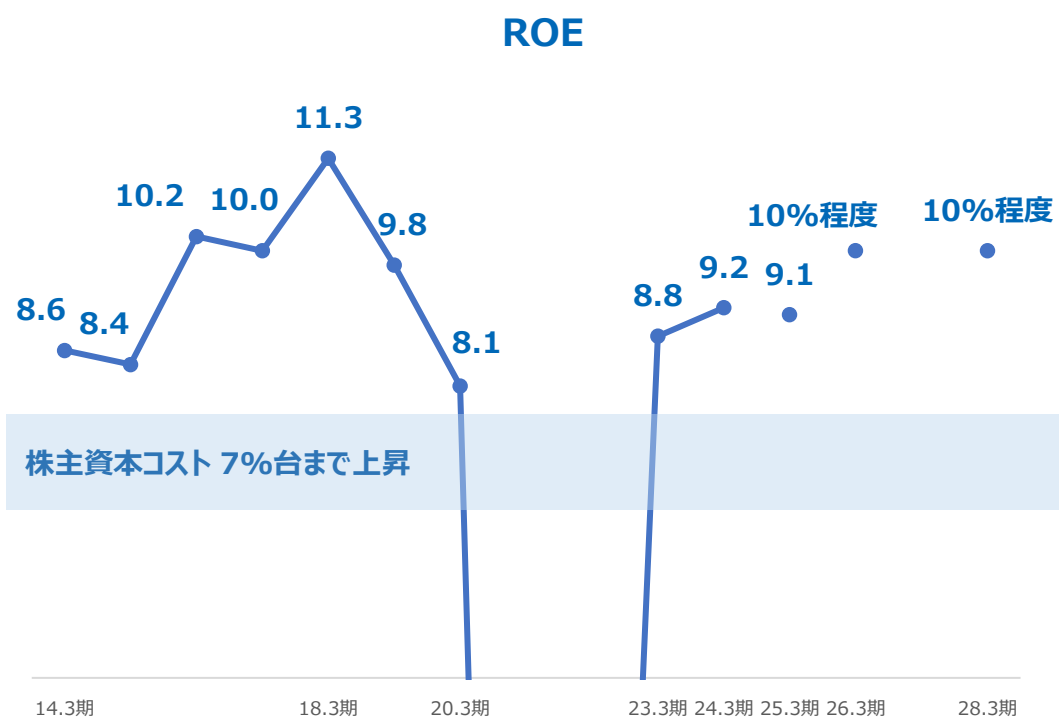
| テーマ | 株主・投資家からのお声 | 当社の取り組み |
|--|--|---|
| <p>企業価値向上 に向けた成長戦略</p> <p>最適な事業ポートフォリオ構築</p> | <ul style="list-style-type: none"> 不動産・まちづくり、デジタル戦略、新たな事業の創出等事業ポートフォリオ構築に取り組んでいるが、それぞれの成長の方向性、展開の進捗状況に関する情報開示をさらに充実させて欲しい | <ul style="list-style-type: none"> 事業ポートフォリオマネジメントの方向性は、鉄道を基幹事業としつつ、事業毎の成長性や投下資本と資本効率（ROIC-WACC スプレッド）による企業価値向上への貢献度、事業間シナジー、移動への連動性・リスク分散等を念頭に定期的に確認・検討 ポートフォリオの構造に関する開示レベルの向上も資本市場の期待の高い事項と認識しており、改善に取り組む |
| <p>資本コストや株価を 意識した経営</p> | <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍を経た経営環境の変化、価格改定が容易でない事業環境を踏まえ、適切な資本コストを意識した経営、事業展開をしてほしい 自己株式取得1,000億円（見込み）は好意的に受け止め。一方、これが一過性に留まらず引き続き実施されていくのか、次期中計のキャッシュアロケーション、利益増減時の方向性など、資本市場とのより一層の対話に期待 | <ul style="list-style-type: none"> 株主・投資家の皆さまとの議論を重ねる中、鉄道事業に対するリスクプレミアムがコロナとインフレで高まった結果、現時点では株主資本コストが7%台まで上昇し、株価の重しになっている認識 資本コスト（WACC）を中長期的に3%台にコントロールしていく考えに変わりはないが、中長期的なポートフォリオの変化も踏まえた財務健全性のあり方や最適な資本構成については、資本市場と継続的に対話を重ねながら取締役会で定期的に議論し、必要に応じて見直していく |

株主・投資家との対話状況 25.3期(~11/1)実績

| 時期 | IRイベント | 内容 | 主な説明者 |
|-------|-------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 5月 | 決算説明会（24.3期本決算） | 24.3期業績、中期経営計画2025アップデート | 代表取締役社長 |
| 5月 | スモールミーティング | アナリスト、機関投資家と社長との戦略対話 | 代表取締役社長 取締役兼常務執行役員（CFO） |
| 8月 | 決算説明会（25.3期1Q） | 25.3期1Q業績 | 取締役兼専務執行役員（CFO） |
| 9月 | 施設見学会 | 大阪プロジェクト開業施設視察 | 取締役兼専務執行役員（CFO） 事業部門、事業会社部長等 |
| 4~9月末 | 株主・投資家との対話（約100回） | 決算状況、中期経営計画の進捗、ESG、経営全般に関する意見交換など | 取締役兼専務執行役員（CFO） 理事 経営戦略部長など |
| 11月 | 決算説明会（25.3期中間期） | 25.3期中間期業績、中期経営計画2025進捗 | 代表取締役副社長 取締役兼専務執行役員（CFO）など |

株主・投資家とのコミュニケーション

- これまでも**効率性を意識した経営**を行ってきており、一定以上の連結ROAやROEを積み重ねてきたが
 今後は各事業の効率性をより意識して**事業ポートフォリオのマネジメント**を行っていく
- また、公募増資やその後の資本市場との対話も踏まえて、**資本コストの低減、ROE、EPS**をより意識
- 中計施策で実現していく利益創出や自己株式取得により、**ROEやEPSの改善**を図り株主価値向上に取り組む



| EPS (円) | 19.3期 | 20.3期 | 23.3期 | 24.3期 | 25.3期 | 26.3期 | 28.3期 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 267 | 233 | 182 | 202 | 210 | 約240 | 約260 |

- ・2024年4月1日付で普通株式1株を2株に分割（記載のEPSは分割後の金額）
- ・25.3期～28.3期は想定

| | |
|-------------------------------|--------------|
| 25.3期3Q決算・業績予想（概要） | P. 2 |
| 25.3期3Q決算・業績予想（詳細） | P. 12 |
| 中期経営計画2025アップデート進捗 | P. 21 |
| 中期経営計画2025アップデート概要（再掲） | P. 29 |
| Appendix | P. 44 |

中期経営計画2025の進捗

| | | これまでの取り組み | | 今後の取り組み | |
|-----------|------------------|---|---|--|--|
| | | 24.3期 | 25.3期 | 26.3期 | |
| モビリティサービス | 鉄道の活性化 | | <ul style="list-style-type: none"> 北陸新幹線 金沢～敦賀延伸 北陸新幹線 W7系車両増備完了 N700S 2編成増備完了 特急「やくも」新型車両 運行開始 有料座席サービス拡大 EXサービス 1年前予約開始、EX商品・JRP等 価格改定 自動運転・隊列走行BRT 公道での実証実験開始 | <ul style="list-style-type: none"> 北陸デスティネーションキャンペーン | |
| | 鉄道運賃・料金 ローカル線 | <ul style="list-style-type: none"> (国) 運賃小委員会による方向性提示 (国) 地域交通法改正 芸備線 再構築協議会設置要請 | <ul style="list-style-type: none"> (国) 原価算定要領の見直し 芸備線 再構築協議会開催 城端線・氷見線 鉄道事業再構築実施計画の認定 | <ul style="list-style-type: none"> 芸備線 第2回協議会 美祢線 第1回復旧検討部会 | |
| ライフデザイン | 不動産まちづくり | <ul style="list-style-type: none"> JPタワー大阪 歩行者デッキ・オフィス先行開業 私募REIT運用開始 | <ul style="list-style-type: none"> JPタワー大阪 竣工 | <ul style="list-style-type: none"> JR WEST LABO うめきた地上駅舎 (うめきたグリーンプレイス) 開業 広島 新駅ビル(minamoa) 開業 JPタワー大阪、イノゲート大阪 開業 大阪ステーションホテル 開業 | |
| | デジタル戦略 | <ul style="list-style-type: none"> Apple PayのICOCAリリース 関西MaaSアプリ リリース | <ul style="list-style-type: none"> WESTERモール オープン TRAILBLAZER社 設立 | <ul style="list-style-type: none"> WESTER会員数900万人超 | <ul style="list-style-type: none"> Wesmo!リリース (2025年春) |
| | 新領域 | <ul style="list-style-type: none"> 米子市の下水道関連業務を受託 +PLACE事業化 | <ul style="list-style-type: none"> JCLaaS事業立ち上げ 福知山市の上水道事業に関する業務委託契約締結 | <ul style="list-style-type: none"> JCLaaS 国土交通省 民間提案型官民連携モデリング事業に選定 | <ul style="list-style-type: none"> XR(メタバース)バーチャル大阪駅3.0 延べ来場者数: 2,000万人突破 |
| | | | | | |

鉄道の安全性向上

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2027」の取り組み期間において、グループ事業の基盤である安全性向上、「お客様を想い、ご期待にお応えする」観点、労働力確保の状況を踏まえて、車両更新等のさらなる安全投資の充実を図る

| 28.3期までの5年間を通じた目標 | 24.3期末時点の進捗 |
|---|---|
| お客様が死傷する列車事故 死亡に至る鉄道労災 | 発生させない 発生させない 発生させていない 2件発生させた |
| 28.3期の到達目標 | |
| ハード整備 〔ホーム安全〕 バリアフリー料金制度対象駅のうち、 <ul style="list-style-type: none"> ① 乗降10万人以上の駅にホーム柵を整備 ② 乗降10万人未満の駅にはホーム柵またはホーム安全スクリーンを整備 | 整備率 6割*1 整備率 5割*1 整備率 48% 整備率 12% |
| 〔踏切安全〕 一定以上の条件の踏切*2に対して、大型車が踏切に停滞していることを列車の運転士に音声で知らせる装置の整備 <ul style="list-style-type: none"> ① 「無線発報」装置を整備している踏切 ② 「画像認識」装置を整備している車両 | 整備率 9割 整備率 6割*3 整備率 60% 整備率 4% (技術検証を実施) |
| 〔地震対策〕 山陽新幹線における地震対策 <ul style="list-style-type: none"> ① 構造物の倒壊を防止する対策（橋脚の補強） ② 大きな軌道沈下を防止する対策（ラーメン橋台の補強） ③ 列車が大きく逸脱することを防止する対策（優先度が高い区間*4に対する逸脱防止ガードの整備） | 整備率 90% 整備率 100% 整備率 36% 整備率 67% |
| めざす状態 「安全最優先の風土」、「組織全体で安全を確保する仕組み」、「一人ひとりの安全考動」に基づき、28.3期末に達成したい状態目標を設定 | 各組織での自律的な改善につなげるための仕組みを整備し、「現場の判断を最優先するマネジメント」の確立を図るための対策本部等の実践的な訓練等、具体的な取り組みを進めた |

計画通り進捗

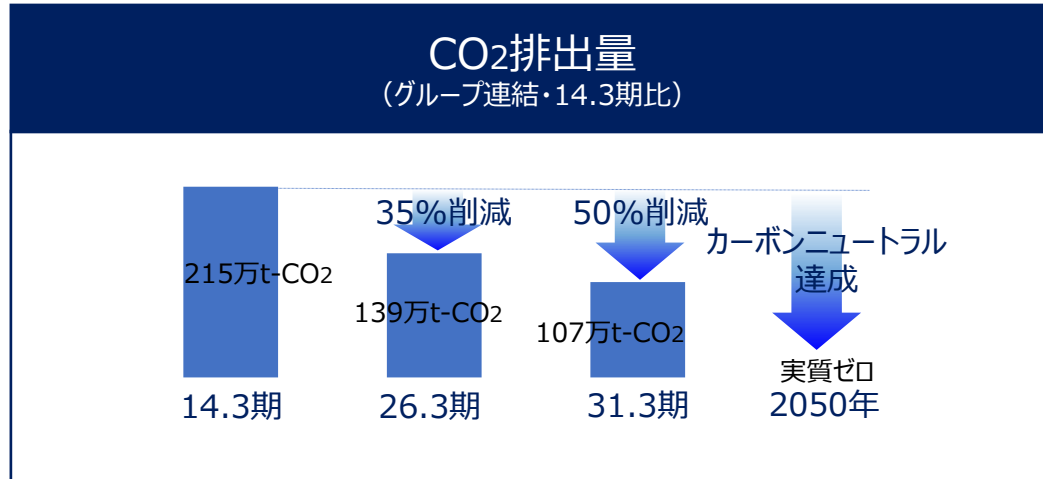
*1 整備率と拡大するエリアは、今後の関係機関との調整の結果、若干変更となることがあります

*2 次のいずれかの条件を満たす大型車が通行する踏切（①当該線区を走行する列車の最高速度100km/h超、②区間別平均通過人員1万人/日以上、③大型車交通遮断量500台時/日以上）

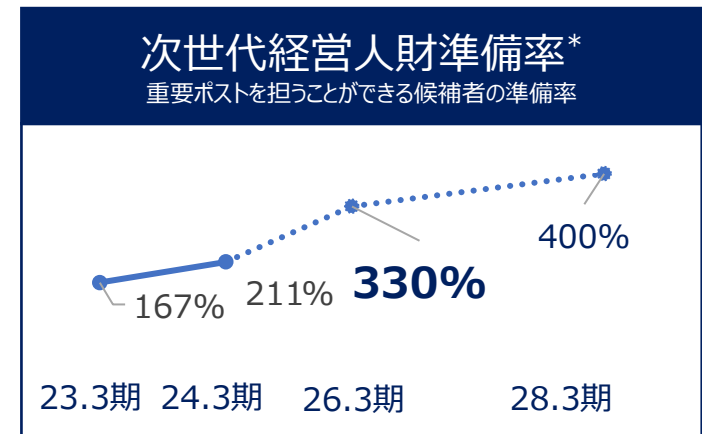
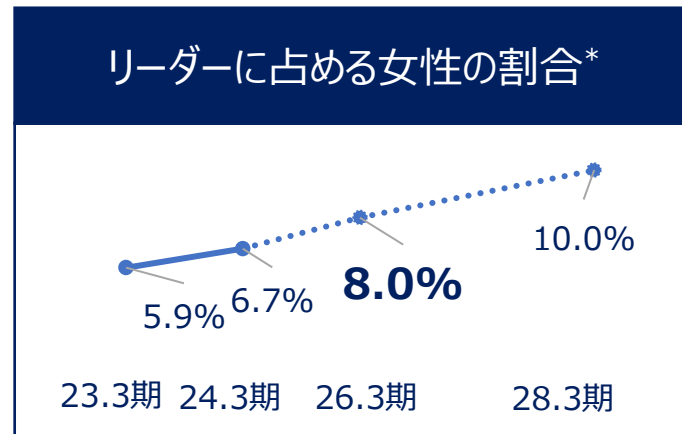
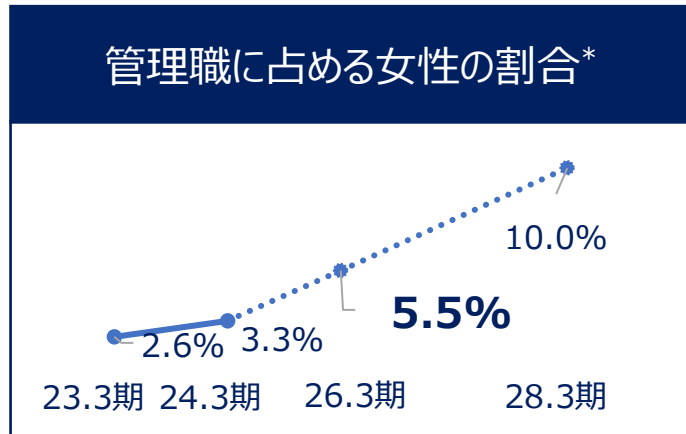
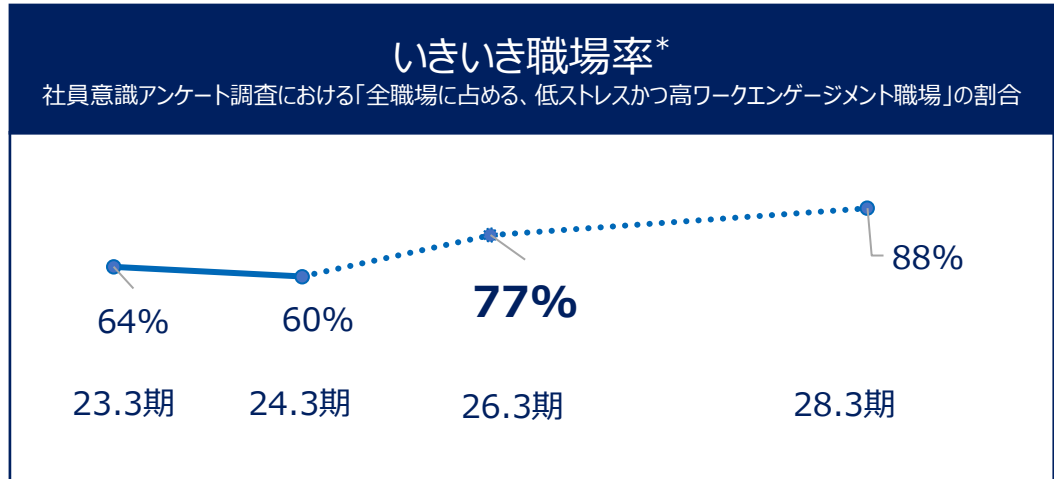
*3 25.3期までの先行導入における技術検証が順調な場合

*4 地震の発生確率及び想定される地震動に基づき優先度を評価

非財務目標（安全目標を除く主な非財務KPI）



※CO2排出量の24.3期実績は集計中

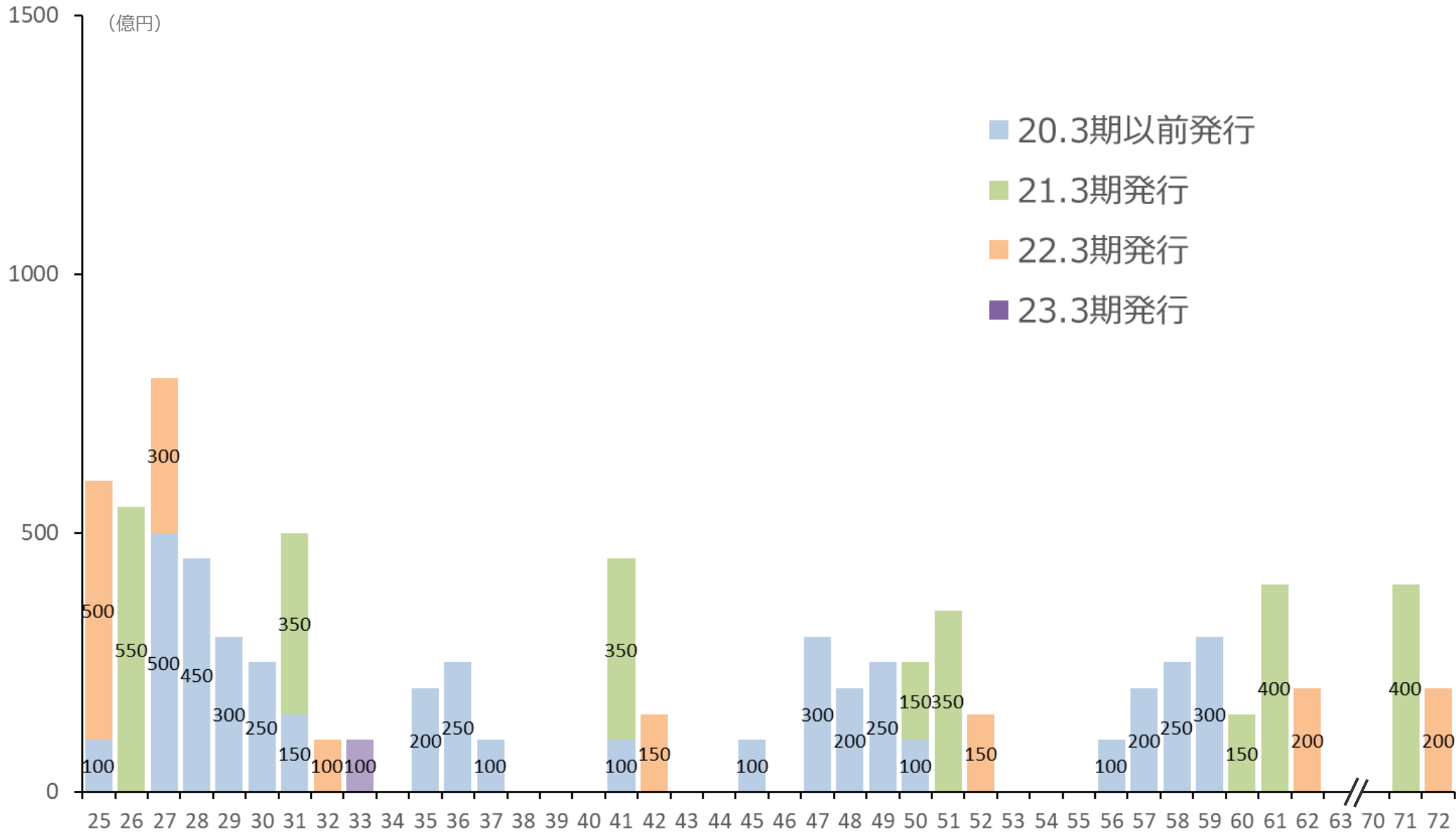


非財務目標(KPI)として、沿線の定住・交流・関係人口の増加につながる適切な指標も模索

*JR西日本単体の指標

社債償還見込み

社債償還額（単体）



(注1) 2024年5月1日現在
 (注2) 償還額は額面金額
 (注3) 横軸は各年3月期

北陸新幹線敦賀延伸

2024年3月16日 金沢～敦賀間開業

開業から1か月間のご利用は、1日平均約2.3万人（19年比+26%）
地域の復旧、復興の動きを加速できるように最大限努めていく



基本情報

- 延伸開業区間：
金沢～敦賀間（125km）
- 開業日：
2024年3月16日

最速達列車の到達時分

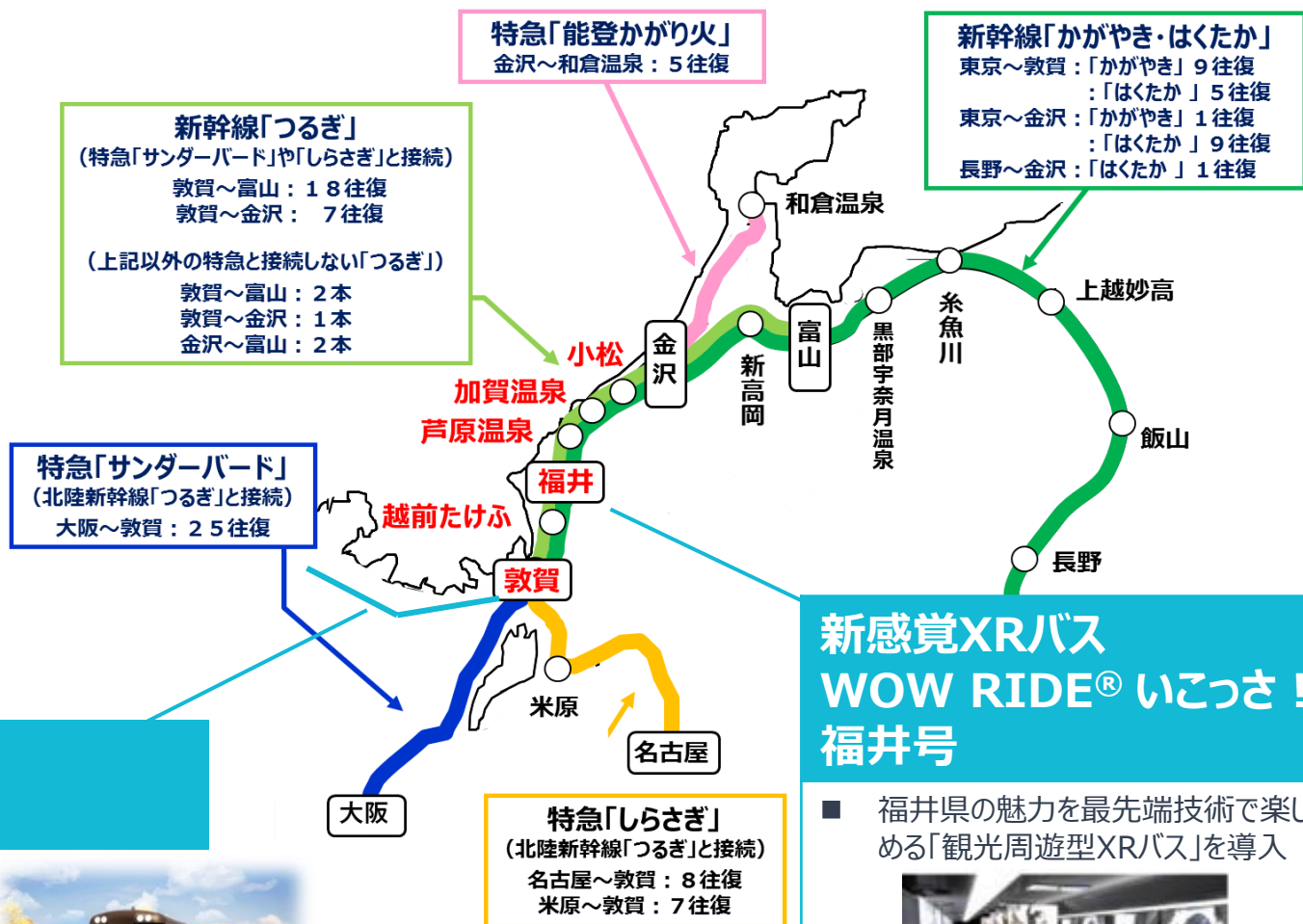
- 東京～福井間 2:51（▲36分）
敦賀間 3:08（▲50分）
- 大阪～福井間 1:44（▲3分）
金沢間 2:09（▲22分）
富山間 2:35（▲29分）

特別な旅を創る新たな観光列車 「はなあかり」

- 季節ごとに運行エリアを変えて、お客様と各地域を結び、地域のおきを発信する新しい観光列車を導入
- 北陸デスティネーションキャンペーンに合わせて、2024年秋デビュー



敦賀延伸開業後の運行体系



ローカル線

- 22年4月より、輸送密度2,000人/日未満の17路線30線区について、線区別の収支率などを開示
- 当社の営業キロの約1/3を占める当該線区において、1987年以降、ご利用は約3割まで減少しており、**大量輸送という観点で鉄道の特徴が十分に発揮できていない課題を提起**。以降、様々な形で議論を開始
- 地域交通法改正（23年10月1日施行）により、地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき国土交通大臣が組織する「再構築協議会」など、新たなローカル線の再構築議論の仕組みが創設された

新たに協議会で議論を開始

美祢線

- 23年6月 豪雨災害により湯ノ峠～長門湯本間の約37キロが被災（厚狭～長門市間でバス代行輸送中）
- 24年8月 第1回復旧検討部会を開催。輸送モード別に検討を開始

議論を継続

城端線・氷見線

- 23年7月 城端線・氷見線再構築検討会設立
- 24年2月 国土交通大臣より再構築実施計画認定（概ね5年後を目途にあいの風とやま鉄道へ事業主体を変更）
- 再構築実施計画に対し、当社として150億円を拠出*
- 利便性・快適性の向上、持続可能な路線の実現に向け、計画に定めた事項を地域と共に着実に推進
*24.3期に特別損失計上

芸備線

- 23年10月 備中神代～備後庄原間の68.5キロについて、当社が再構築協議会の設置を要請（全国初）
- 24年3月 第1回再構築協議会が開催
- 10月には第2回を開催。今後は、協議会において調査事業を実施予定。ご利用しやすい最適な交通体系の構築を地域と共に目指す



拠点まちづくりプロジェクト：大阪

イノゲート大阪



JPタワー大阪



JPタワー大阪

延床：22.7万㎡
用途：木賃・ホテル・商業・劇場
規模：地上39階、地下3階
時期：2024年3月竣工、7/31 開業
(2023年11月～順次)

西高架下開発

延床：0.7万㎡
用途：商業・バスターミナル
時期：2027年春 開業
(2024年春～順次)

イノゲート大阪

延床：6.0万㎡
用途：木賃・商業
規模：地上23階、地下1階
時期：2024年7/31 開業
(商業:7/31、木賃:10月)

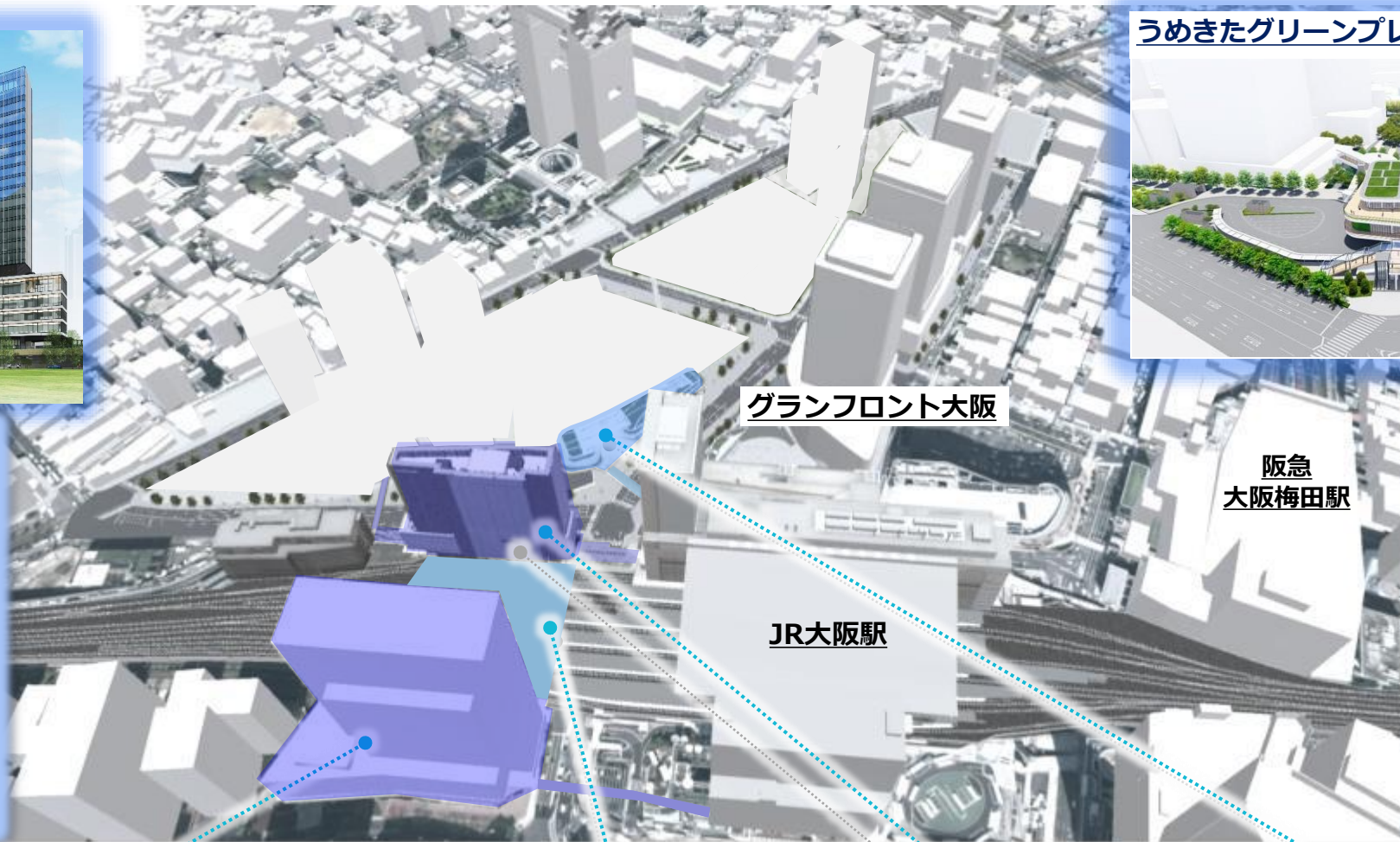
うめきたグリーンプレイス



阪急
大阪梅田駅

うめきたグリーンプレイス

延床：1.0万㎡
用途：商業・歩行者広場等
規模：地上3階
時期：2025年3月 開業



拠点まちづくりプロジェクト：三ノ宮

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

91,500㎡

規模

高さ 約155m（当社主体の開発では過去最大）

用途

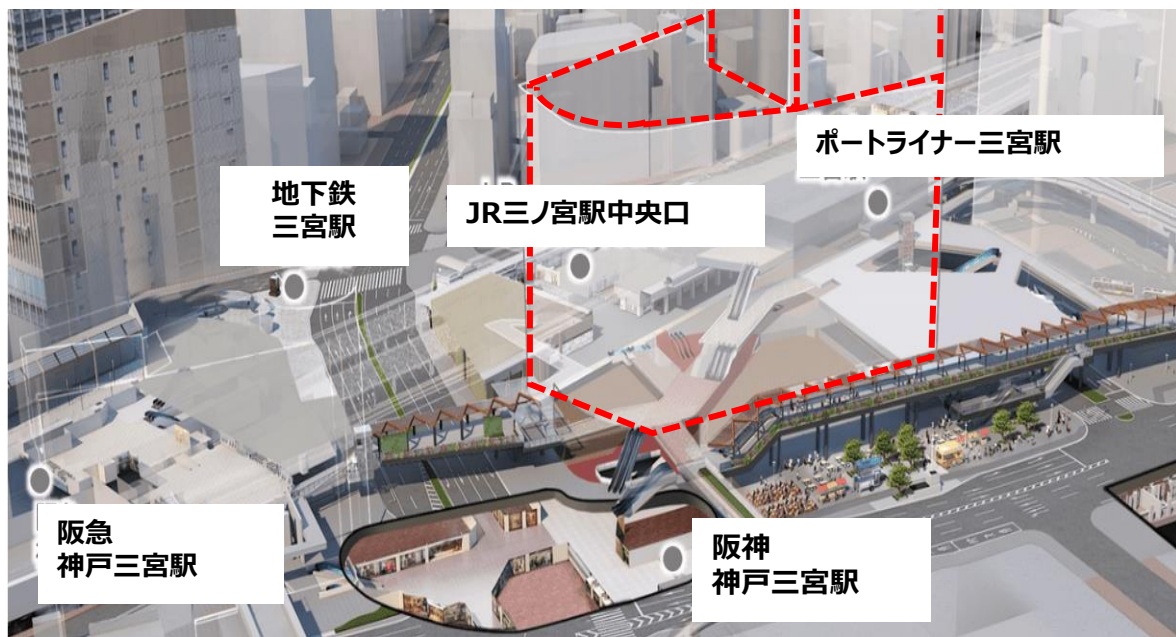
商業（店舗面積 約19,000㎡）

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



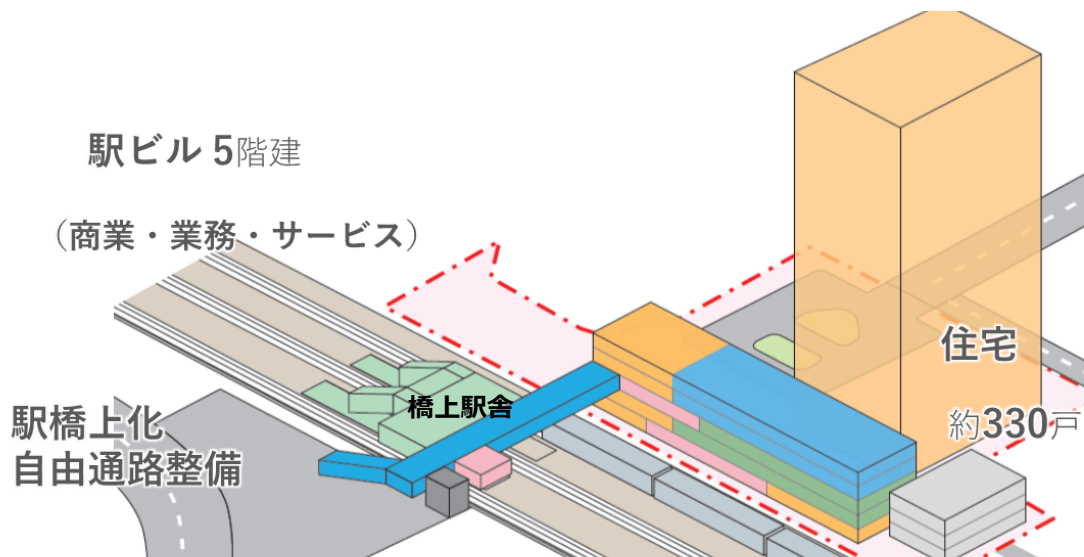
新駅ビル外観イメージ



まちづくりプロジェクト：沿線（向日町・西明石）

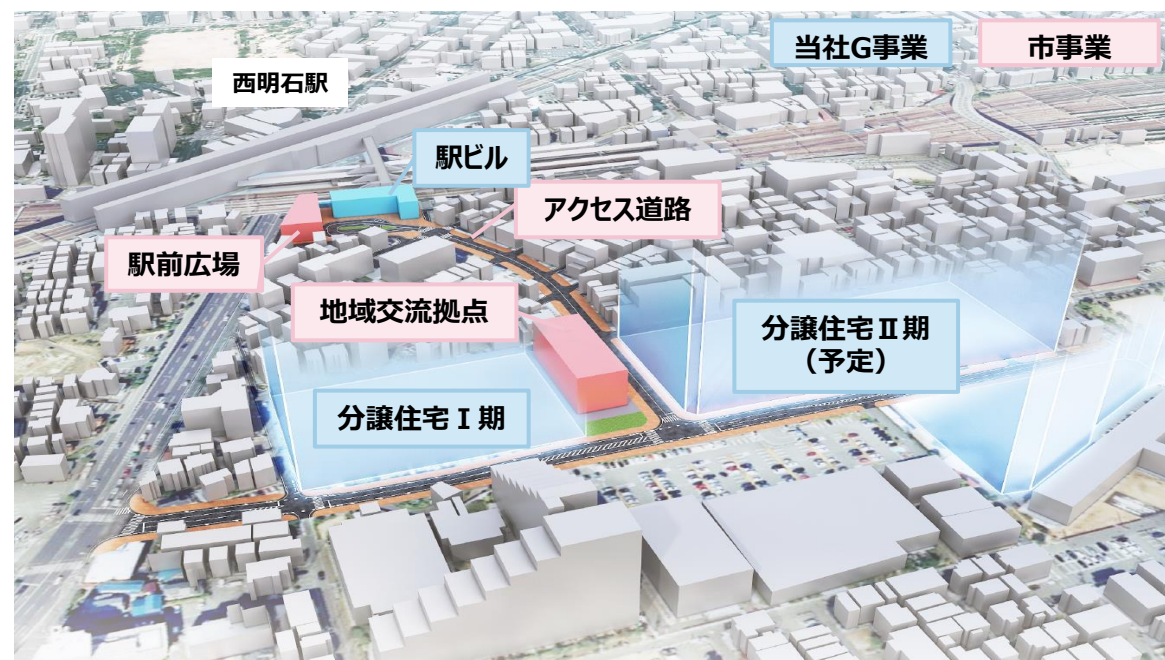
向日町駅東地区（JR京都線/京都府向日市）

| | |
|------|-----------------------------------|
| 目指す姿 | 多様なスタートアップや最先端企業の集積による「働きたいまちづくり」 |
| 開発概要 | 駅の東西自由通路・橋上化事業 駅東エリアの市街地再開発事業 |
| 開業予定 | 2028年度 |
| 延床面積 | 約46,300㎡ |
| 建築面積 | 約2,700㎡ |



西明石駅南地区（JR神戸線/兵庫県明石市）

| | |
|------|---|
| 目指す姿 | 明石市との連携による「地域課題の解決」と広域鉄道ネットワークを活かした「便利で住みよいまち」づくりの一体的実現 |
| 開発概要 | 新改札・新駅ビル整備 社宅跡地を活用した分譲住宅開発（I期・II期） (市事業：駅前広場・アクセス道路整備、地域交流拠点整備) |
| 開業予定 | 駅ビル：2026年度 分譲住宅 I 期：2027年度 |
| 延床面積 | 駅ビル：約2,400㎡ 分譲住宅 I 期：約35,400㎡ |
| 建築面積 | 駅ビル：約900㎡ 分譲住宅 I 期：約5,300㎡ |



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、2025年1月31日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2025年1月31日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。
- なお、2005年4月25日に発生させた福知山線列車事故に関する今後の補償費用等については、現時点で金額等を合理的に見積もることが困難なことから、本スライドの見通しには含まれておりません。

当資料は、弊社ホームページでご覧いただけます。

JR西日本ホームページ「IR情報」 <https://www.westjr.co.jp/company/ir/>