

# 2021年3月期決算説明会



2021年5月6日  
西日本旅客鉄道株式会社

1

21.3期決算及び22.3期業績予想概要

P. 3

2

「中計2022」見直しの進捗

P. 8

3

2021年3月期決算（詳細）

P. 19

4

2022年3月期業績予想等（詳細）

P. 29



Appendix

P. 37

1

21.3期決算及び22.3期業績予想概要

P. 3

2

「中計2022」見直しの進捗

P. 8

3

2021年3月期決算（詳細）

P. 19

4

2022年3月期業績予想等（詳細）

P. 29



Appendix

P. 37

# 21.3期決算及び22.3期業績予想の概要

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

…収益認識基準変更影響を除いた数字 (単位：億円)

	20.3期	21.3期	対前年		対業績予想		22.3期	対前年		対20.3期
	通期実績	通期実績	差額	比率	差額	比率	通期予想	差額	比率	比率
<b>【連結】</b>										
営業収益	15,082	<b>8,981</b>	▲ 6,100	59.6%	▲ 218	97.6%	<b>12,575</b>	+3,593	140.0%	83.4%
営業費用	13,475	<b>11,437</b>	▲ 2,038	84.9%	▲ 662	94.5%	<b>12,455</b>	+1,017	108.9%	92.4%
営業利益/損失(▲)	1,606	<b>▲ 2,455</b>	▲ 4,061	-	+444	-	<b>120</b>	+2,575	-	7.5%
経常利益/損失(▲)	1,483	<b>▲ 2,573</b>	▲ 4,057	-	+476	-	<b>▲ 50</b>	+2,523	-	-
親会社株主に帰属する 当期純利益/損失(▲)	893	<b>▲ 2,332</b>	▲ 3,225	-	+67	-	<b>30</b>	+2,362	-	3.4%
<b>【単体】</b>										
運輸収入	8,568	<b>4,194</b>	▲ 4,374	49.0%	▲ 155	96.4%	<b>6,430</b>	+2,235	153.3%	75.0%
営業費用	8,421	<b>7,417</b>	▲ 1,004	88.1%	▲ 482	93.9%	<b>7,335</b>	▲ 82	98.9%	87.1%

- **21.3期**は、業績予想に対し収入は下回ったものの、**グループをあげてコスト削減を上積み**したことなどにより、概ね見通しの通りの赤字幅。
- **22.3期**は、連結営業利益が120億円、連結当期純利益が30億円と**黒字化の計画**。**収入回復の遅れ**を加味する一方、対前年では収入連動費用等の増が見込まれる中においても、**連結で21.3期並みのコスト削減**を行い**黒字化**を目指したい。

# 22.3期運輸収入想定の前提

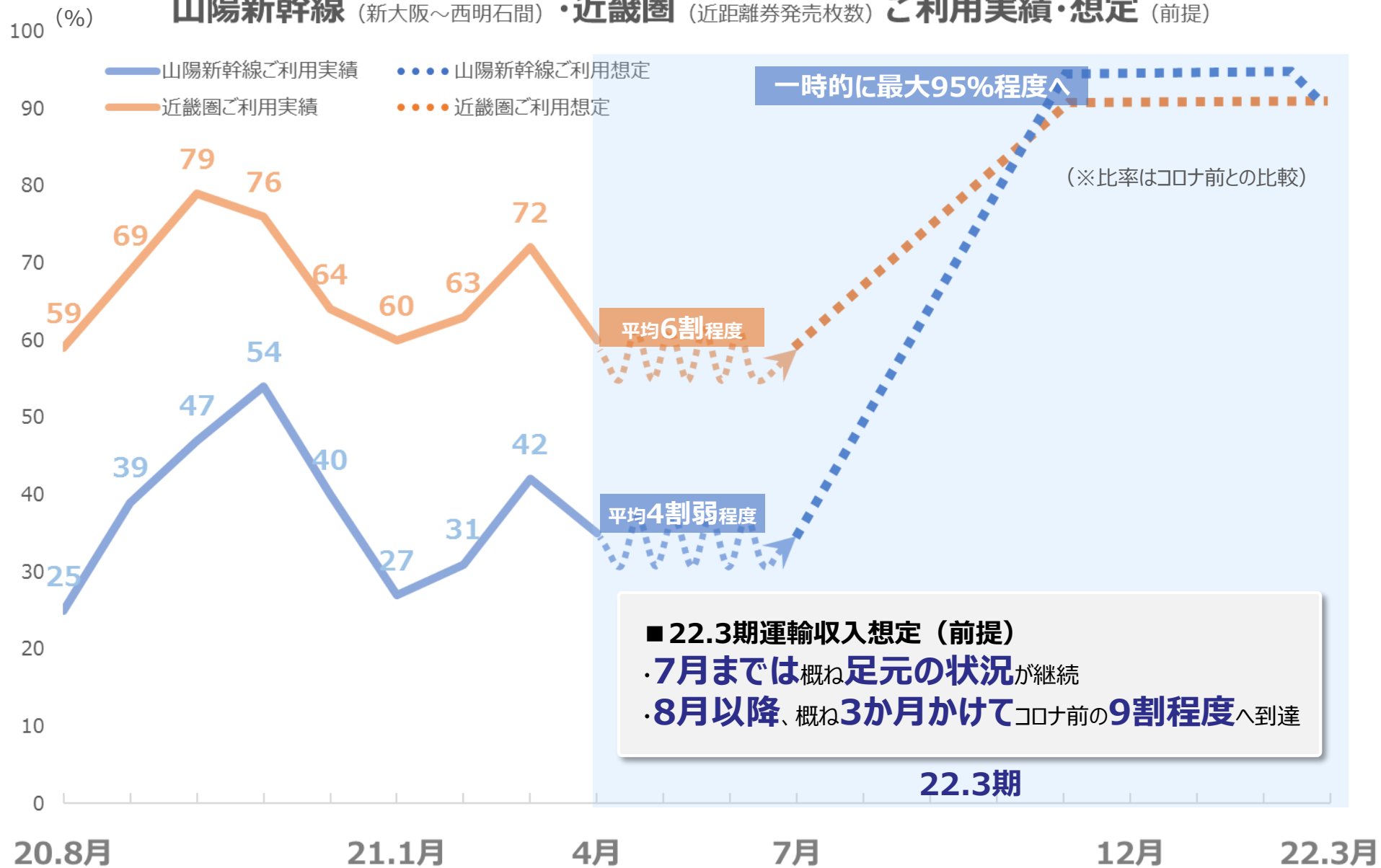
決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

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



# 22.3期コスト削減の見通し

## 費用削減の方向性

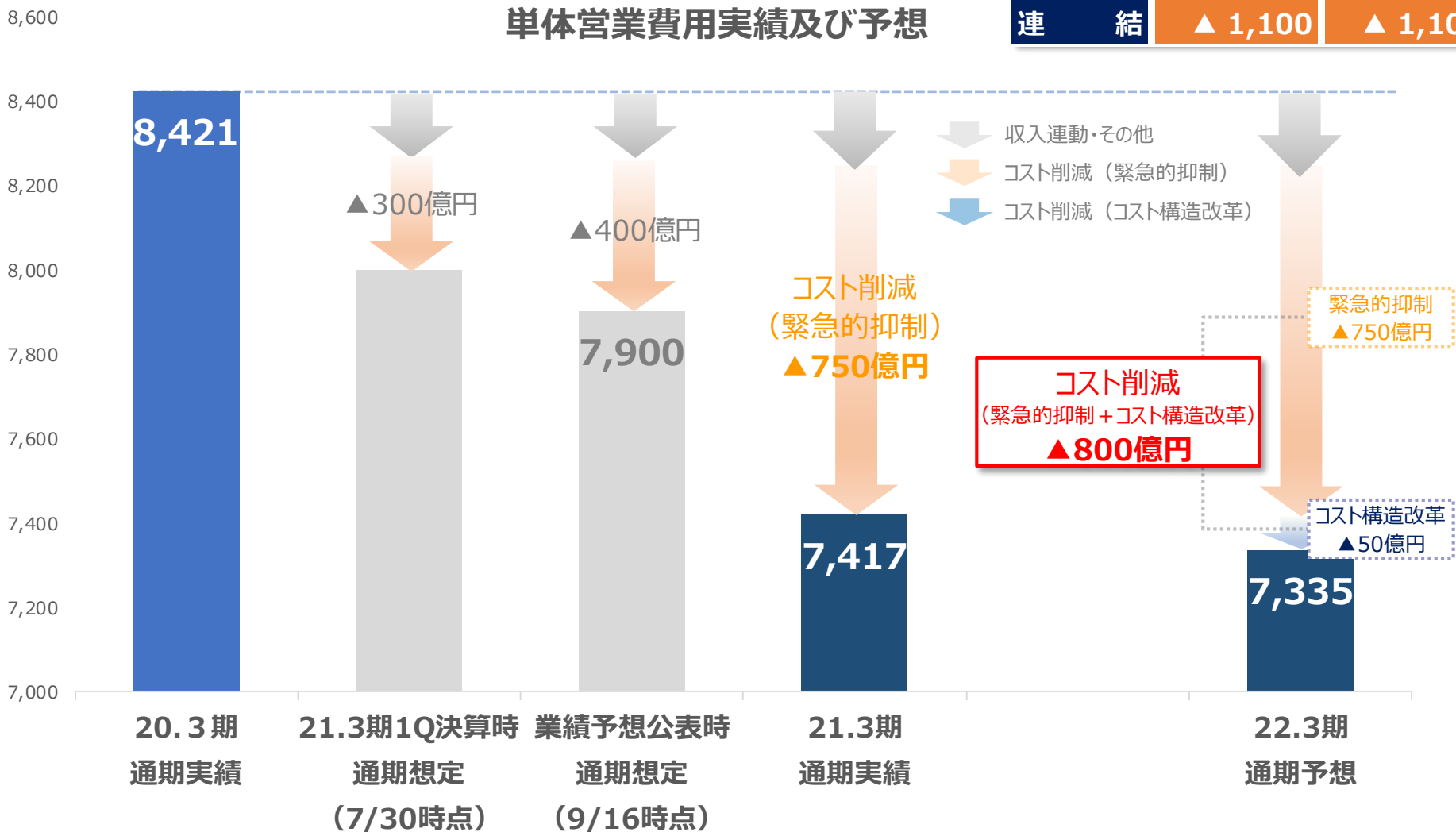
22.3期は連結で前期並みの費用削減（▲1,100億円）を目指す。単体はコスト構造改革による費用削減（▲50億円）を見込む。

## ◆コスト削減実績／見通し（単位：億円）

	21.3期	22.3期
単体	▲ 750	▲ 800
子会社	▲ 350	▲ 300
連結	▲ 1,100	▲ 1,100

(億円)

## 単体営業費用実績及び予想



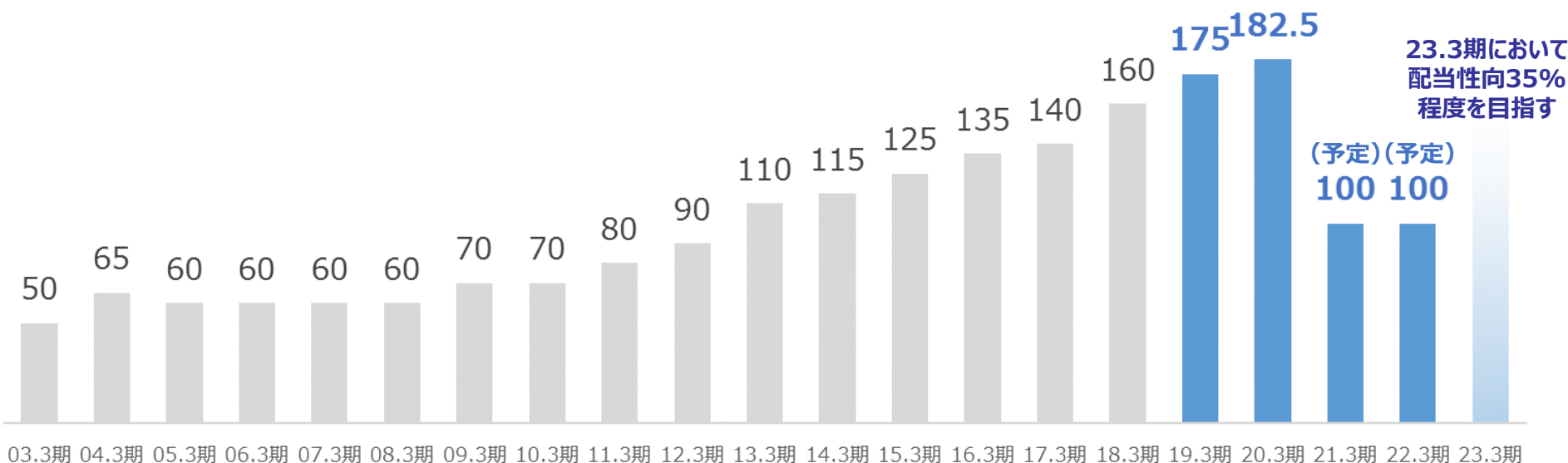
## 株主還元方針

- **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」方針は堅持。

## 21.3期及び22.3期の株主還元

- **21.3期 配当予想の1株100円**（通期）を据え置き（期末配当1株50円）
- **22.3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）



1

21.3期決算及び22.3期業績予想概要

P. 3

2

「中計2022」見直しの進捗 等

P. 8

3

2021年3月期決算（詳細）

P. 19

4

2022年3月期業績予想等（詳細）

P. 29



Appendix

P. 37



# 中計2022見直しにおける4つの軸（打ち手）

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

## 環境変化 と前提

- ✓ 新型コロナウイルス感染拡大により、外部環境が激変（テレワーク・Web会議等の行動変容、価値観多様化）
- ✓ 未来が早く到来、変化の先が読めない未来へ
- ✓ 基幹である運輸収入はコロナ前の概ね9割程度までしか戻らないという前提を置く
- ✓ コロナ収束状況を注視。機動的に修正を加える中期経営計画

## 見直しの 方向性

- ✓ アフターコロナの社会行動変容が見通せないなかで、現時点の認識をふまえた**当面の方向性**を示す（次期中計期間（28.3期）までを変革・復興期と位置づけ）
- ✓ 変化の中でも「**変わらぬ価値観**」「**JR西日本グループの存在意義**」を再確認
- ✓ そのうえで、財務基盤が悪化し、従来のような形のご利用には戻らない前提において「**変えていくもの**」を認識

変わらぬ価値観・存在意義	変えていくもの
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 経営の三本柱</li> <li>● 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）の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 経営の強靱化（構造改革と施策重点化によるCF創出力・財務基盤の回復）</li> <li>● 変化対応力向上</li> </ul>

## 4つの軸 （打ち手）

- ① 福知山線列車事故を原点とした**安全性向上**
- ② **地域共生の深耕**と**新たな価値創造**への挑戦
- ③ 経営の強靱化（**構造改革と施策重点化**）
- ④ **変化対応力**を高める**企業変革**

## 財務戦略 設備投資 株主還元

- ✓ 次期中計期間（～28.3期）までを見据え**財務基盤の回復**を目指す
- ✓ **中長期的な資金使途の優先順位に関する基本方針**を見直し  
（①安全投資、②債務削減、成長投資、株主還元 ※次期中計で策定する具体的計画にあわせて改めて検討）
- ✓ **今中計期間中の設備投資**については、**5年間累計で1兆2,500億円**
- ✓ **今中計期間中の株主還元**については、**23.3期**において**配当性向35%程度**を目指し、安定的に配当する方針を堅持

# ①「安全性向上」の取り組み

決算

中計  
進捗

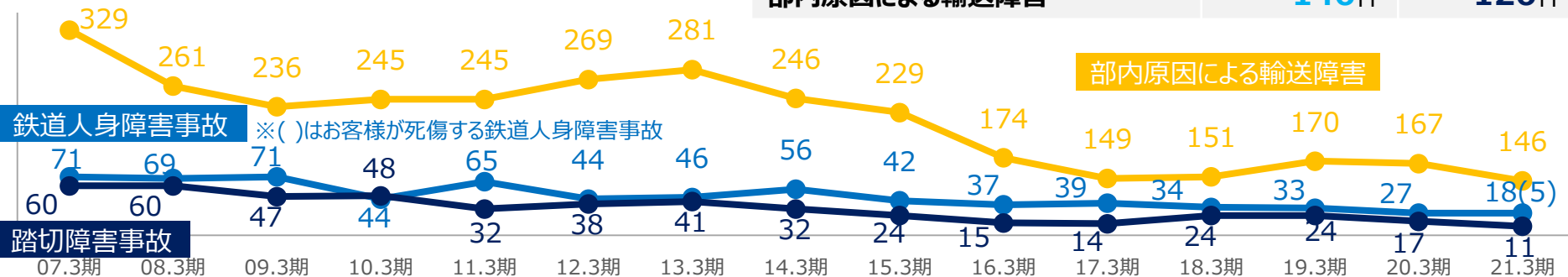
環境

補足資料  
参考資料

## ○ 中計目標の進捗状況

※1 ( )内は19.3期からの累計値 ※2 21.3期実績は速報値

	21.3期実績	23.3期目標		21.3期実績※2	23.3期目標
お客様が死傷する列車事故	※1 0(0)件	5年間 0件	お客様が死傷する鉄道人身障害事故	5件	9件
死亡に至る鉄道労災	※1 0(1)件	5年間 0件	踏切障害事故	11件	22件
			部内原因による輸送障害	146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

#### ■ 安全教育設備の充実

#### ■ 「将来にわたる鉄道の安全の実現に向けて」の策定 (21年3月)

- ・福知山線列車事故の反省とその背景要因について振り返り、教訓として「安全の実現に欠かせない視点」を定義
- ・この「視点」を将来にわたる安全な鉄道を築いていくための羅針盤とする

### 自然災害対策 (防災・減災)

#### ■ 車両基地への浸水を想定した対策

ハード・ソフト両面から対策  
(e.g. 止水板の設置、車両避難計画の策定)



#### ■ 局地的な大雨に対するさらなる安全性向上 (20年9月～)

鉄道雨量計に加え1kmごとの降雨状況を把握できるレーダー雨量を活用

### 踏切・ホーム安全対策の充実

#### ■ 第4種踏切への踏切ゲート開発 (21年2月～ 現地試験)

### 鉄道労災対策

#### ■ 地上設備の状態監視に向けたIoT化推進 (→P.14)

#### ■ ブラケットハンドリング車の導入 (22.3期～)

ロボットアームを搭載した鉄道電気工事用車両は国内初



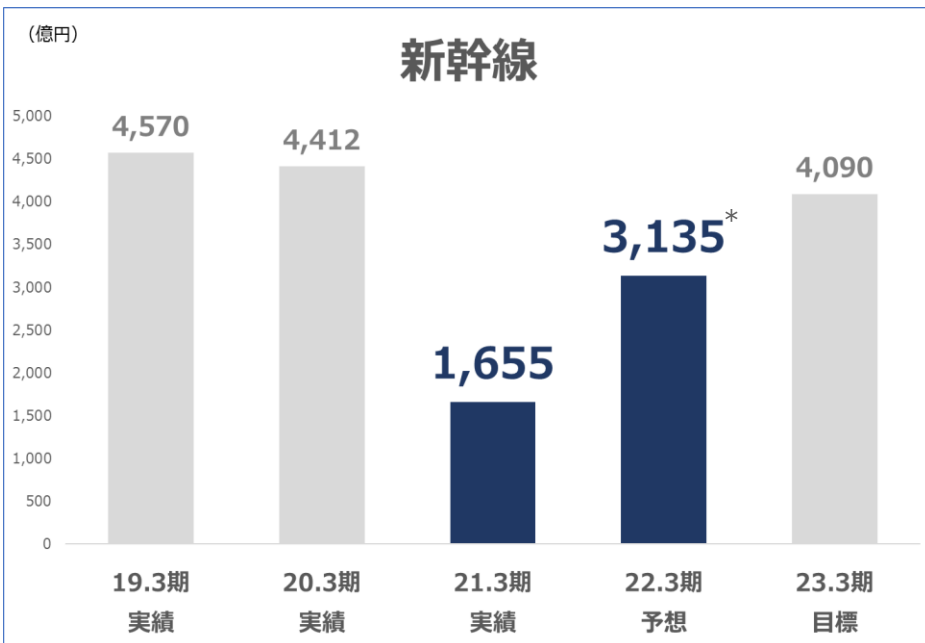
### 新型コロナウイルス感染防止

#### ■ 駅・車内での抗ウイルス・抗菌加工 (21.3期完了)

#### ■ 特急車両への空気清浄機の搭載

#### ■ 混雑回避に資するリアルタイムかつ詳細な情報提供

## ◆広域鉄道ネットワークの磨き上げ（新幹線）



\*22.3期に「収益認識に関する会計基準」を適用。

様々なニーズにお応えする商品を次々と展開

【短い距離でも混雑を避けて新幹線で！1名様からOK！】

- 新幹線近トク1・2・3(21年1月～)



【直前の予約でも必ず座れる！】

- 新幹線直前割きっぷ (20年9月～)



Topics: インバウンド需要の回復に向けた準備

- JALとの連携拡大 (21年4月～)  
→JR WEST RAIL PASSがJALのマイルで交換可。訪日ダイナミックパッケージ (JAL Vacations) で購入も可能
- 訪日旅客専用アプリ Travel Support by JR-WEST



### 安全安定輸送

- 新製車両投入  
→N700S2編成増備完了 (21.3期)
- 台車の異常を検知する装置の導入  
→全10台設置完了 (21.3期)

### 事業の持続可能性確保

- 車両所リニューアル (博多)

### 輸送サービスのブラッシュアップ

- EXサービス機能拡充 (21年3月～)  
→複数人でのチケレス乗車可能  
→訪日外国人向けQRチケレス乗車  
→遅延列車の指定席予約・変更 (22年春～)  
→九州新幹線へのサービス拡大 (23年夏～)  
→EX-MaaS(仮称)開始  
→EXダイナミックパッケージ(仮称)発売  
→ご乗車1年前からの申込み(現在1か月前)
- 2021年春ダイヤ改正 (21年3月)

### 観光需要喚起

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



北陸新幹線敦賀延伸効果の最大化

## ②-2「地域共生の深耕」の取り組み（鉄道）

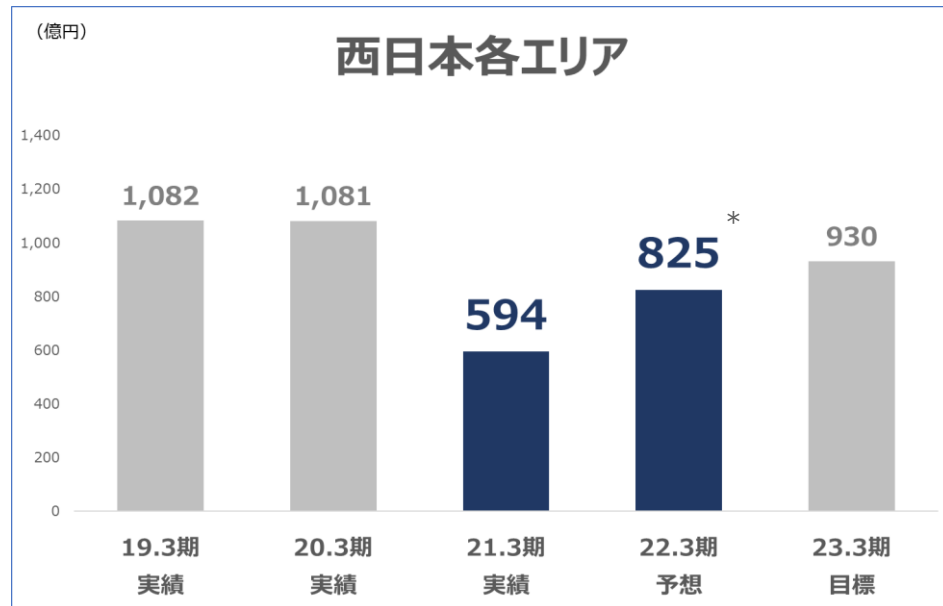
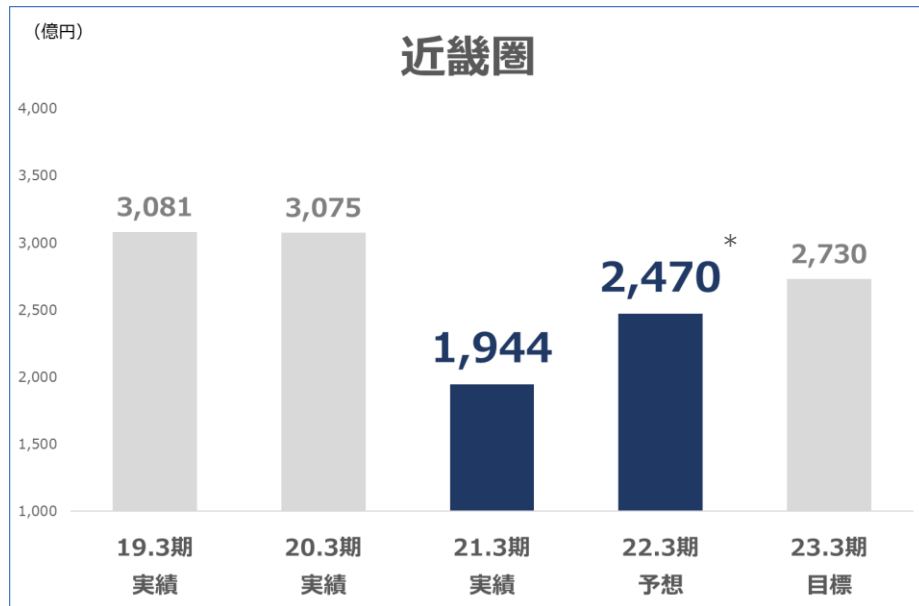
決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

### ◆広域鉄道ネットワークの磨き上げ（近畿圏、西日本各エリア）




\*22.3期に「収益認識に関する会計基準」を適用。


#### 線区価値向上

- グループ一体での沿線開発  
→大阪駅を起点とする  
「駅からはじまるまちづくり」  
大阪駅新駅ビル着工（21年3月）
- うめきた(大阪)地下駅（23年春）
- なにわ筋線（31年春）

#### ご利用平準化/非接触・IC化推進

- 【ICOCAポイントサービスの拡充】 
- ICOCAでジサポ（21年4月～実証実験）  
→時差通勤ポイント付与開始
- 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

#### 観光を中心とした地域の活性化

- せとうちパレットプロジェクト 
- WEST EXPRESS 銀河（20年9月～）

#### 中核都市を中心としたまちづくり

- 広島、岡山、富山等

#### 輸送サービスの品質向上

- 21年春ダイヤ改正  
→通勤特急の利便性向上

#### 事業の持続可能性確保

- 車両所リニューアル（吹田）

#### 生産性向上

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

#### 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

## ②-3「地域共生の深耕」の取り組み（非鉄道）

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

### 流通業



※20.3期に駅ナカテナントとの契約方式変更に伴い収益計上方法を変更。 ※※22.3期に「収益認識に関する会計基準」を適用。

### 不動産業



#### 物販・飲食業

- ・ エキマルシェ新大阪Sotoe開業（21年3月）
- ・ エキマルシェ大阪リニューアル（Ⅰ期：21年秋頃、Ⅱ期：22年秋頃）
- ・ ヴィアイン大阪京橋開業（20年12月）
- ・ ユニクロとの業務提携店舗開業（21年4月）

#### 賃貸・販売業

- ・ 不動産私募ファンドの設立（21年3月）
- ・ 大阪駅新駅ビル着工（21年3月）
- ・ シェアオフィス（阿倍野・北千住）
- ・ 新大阪エリアオフィスビル開発（22年春開業）

#### 百貨店業

- ・ 個人外商顧客の利用促進
- ・ 非来店顧客の利用促進  
→オンラインストア取扱商品の拡充  
→タクシー食料品宅配サービス（20年11月～）

#### SC業

- ・ LUCUA OUTDOOR from ALBi開業（20年9月）
- ・ 天王寺MIOリニューアル（21年2月～）  
→食の新店、開放的なオープンテラス型MIOガーデンテラス開業（21年4月）

### その他事業

#### ホテル業

- ・ 長期滞在型、テレワークプラン等商品の充実
- ・ New Normal Style宴会プランの提案

#### 旅行業

- ・ Webを基軸としたJRセットプラン販売強化
- ・ 行政との連携による誘客コンテンツ造成



# ②-4「新たな価値創造」の取り組み

## 「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

### ① ワークプレイスネットワークの構築



### F 各地をつなぐ山陽新幹線車内でもワークプレイスを提供

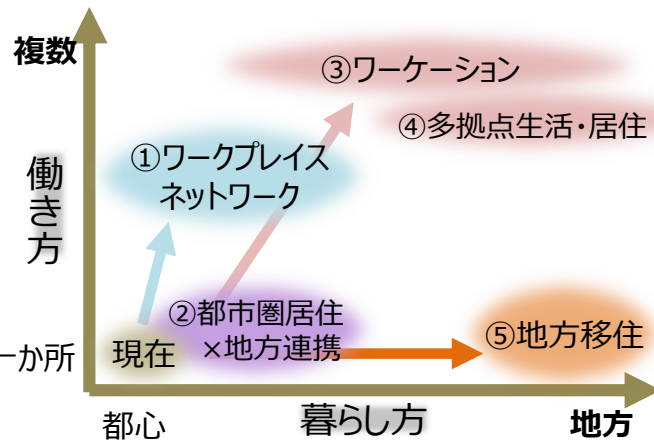
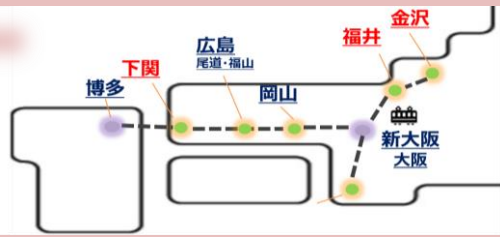
- ・車内でもパソコン利用が気兼ねなくできる「ビジネス向け車両」(仮称)を試行設定(一部列車・一部号車)
- ・車内Wi-Fiを増強し、通信環境を整備



B~Eについて、約40箇所で試行(22.3期)ご利用状況をふまえ本格展開を検討。

### ③④ ワークेशन/多拠点生活・居住

「JR西日本×住まい・ワークेशनサブスク」  
第2弾実証実験(21年4月～)  
・お得な鉄道きっぷ×KabuKStyle社の住まいとワークプレイスのサブスク



### ⑤ 地方移住

おためし「地方暮らし」プロジェクト(21年6月～)  
「都市圏の仕事を持ちながら地方居住」の実現可能性模索  
・兵庫県丹波篠山市、京都府南丹市、滋賀県高島市で試行  
・当社は運賃、特急料金のサブスクサービスを提供



### 荷物輸送に関する取り組み

北陸新幹線では事業化準備、山陽・九州新幹線、伯備線にて実証実験中(21年1月～)

新たな価値のご提供に向けて、様々なトライアルを実行中

# ③-1「経営の強靱化（構造改革）」の取り組み（鉄道）

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

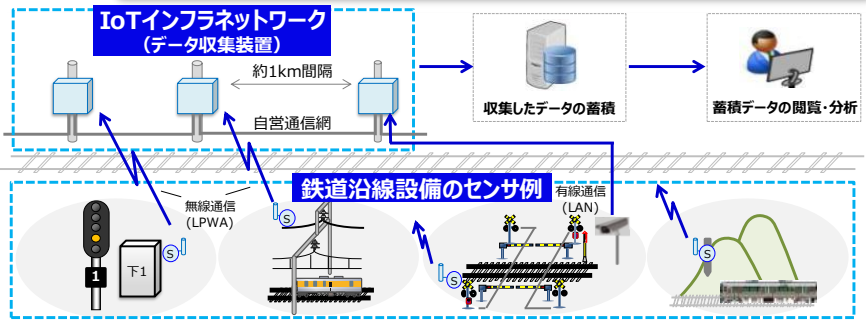
## 鉄道オペレーションの生産性向上・スリム化

### ■ 地上設備の状態監視に向けたIoT化推進

- ・鉄道沿線設備へセンサやカメラを設置。
- ・23.3期までに近畿圏の主要線区で導入



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



### ■ 自動改札機のCBMソリューション

- ・データとAIを活用し故障予測プログラムを開発。点検頻度を最適化。

試行で保守コスト**約3割減**を達成  
他の鉄道会社への展開も検討

### ■ さらなる環境変化を踏まえたセルフ化促進と今後の駅の販売体制

- ・セルフ化の促進と、窓口数の見直し
- ・人件費で年間15億円費用低減（23.3期末）



みどりの窓口の設置駅数  
約340 → 約180  
21.3期初 **概ね半減** 23.3期末

## ご利用に応じた列車ダイヤ適正化

### ■ 21年春ダイヤ改正実施（21年3月）

- ・一部の新幹線の曜日運転化、在来線特急の定期列車の臨時化
- ・近畿圏における深夜帯のダイヤ見直し

ご利用に応じた**柔軟なダイヤ設定**が可能に  
**秋のダイヤ改正**実施も検討

## 組織構造改革・働き方改革による効率的な運営

### ■ 採用数の抑制

- ・安全性向上の取り組みを着実に推進しながら、採用数を抑制。

### ■ 本社部門のスリム化

地域共生や新たなビジネス創出を担う部門新設（21年6月）

23.3期採用計画数**約200名**  
（22.3期計画比約▲550名）

# ③-2「経営の強靱化（構造改革）」の取り組み（非鉄道）

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

## スピーディな事業ポートフォリオ見直し（不採算店舗の撤退、入れ替え、縮小、資産組換え 等）

不動産

- 資産組換え、アセットの多様化
  - ・不動産私募ファンド設立（資産規模100億円）
  - ・資産売却により開発資金を調達
  - ・ポートフォリオの多様化を図る（物流施設 等）

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

- 中核プロジェクトへの経営資源の重点配分
- 非宿泊部門の一部縮小・撤退による採算性向上

中核プロジェクト推進  
ブランド戦略再構築

旅行

- 日本旅行 中期経営計画見直し
  - ・注力分野のビジネスモデル見直し  
⇒店頭からWeb販売モデルへの転換
  - ⇒異業種とのアライアンス拡大による事業領域の拡大

ソリューション分野収益シェア拡大により  
**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**

## 業務プロセス見直しによる高効率化（運営体制・コストの根本的見直し 等）

物販  
飲食

- ニーズの変化に対応したMD変更
  - ・巣ごもり需要等行動変化への対応強化  
⇒CVS平均購買単価は5%UP（21.3期下期対前年比）
- 一部不採算店舗、ホテルの撤退

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

旅行

- 運営体制・コスト構造の見直し
  - ・Webシフトの加速により、店頭店舗を半数以下に縮小  
2020年度末:約194店舗 → 2022年度末約90店舗
  - ・要員体制最適化（2022年度に2019年度の3割減）等

2022年度までに約**100億円**規模の  
**経費削減**を目標



# ④「デジタル戦略」の取り組み

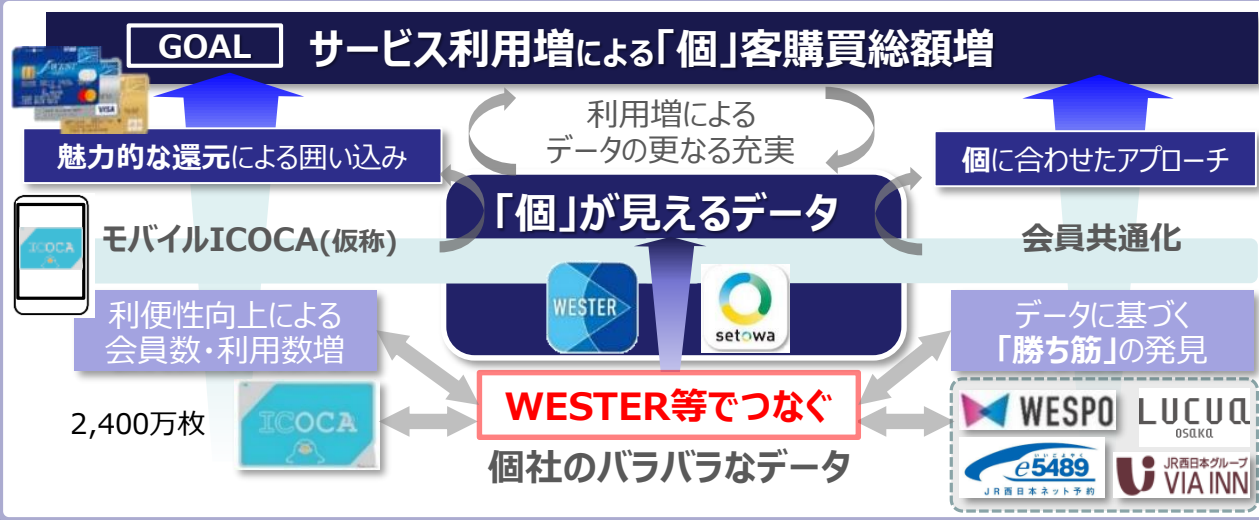
決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

## 「顧客体験の再構築」の目指す姿



### Key Device

- ◆ モバイルICOCA (仮称：2023年春リリース)
- ◆ WESTER



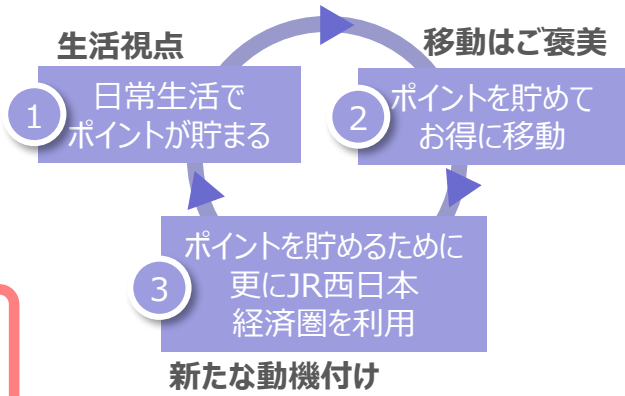
2025年大阪・関西万博の機会も活かしながら、サービス利用頻度の増による「個」客購買総額増を目指す。

ご利用者数の増 × **ご利用頻度の増** = 収入増

## ICOCA/WESTERの機能向上・連携強化



## お客様視点でのサービスの変革

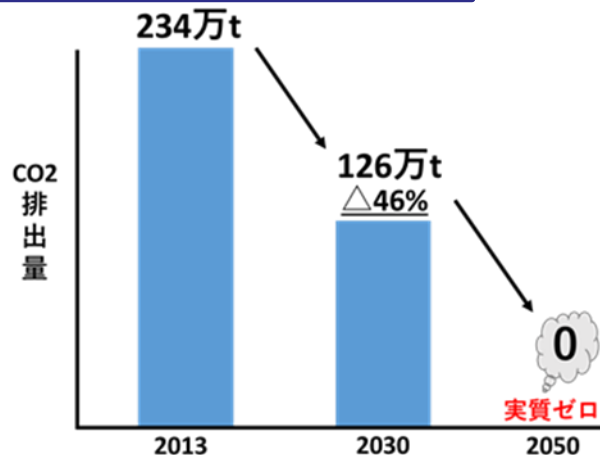


## 環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン2050」

2050年にJR西日本グループ全体のCO2排出量「実質ゼロ」をめざします。  
その達成に向け2030年度にCO2排出量46%削減（2013年度比）をめざします。

### ■達成に向けた具体的取組み

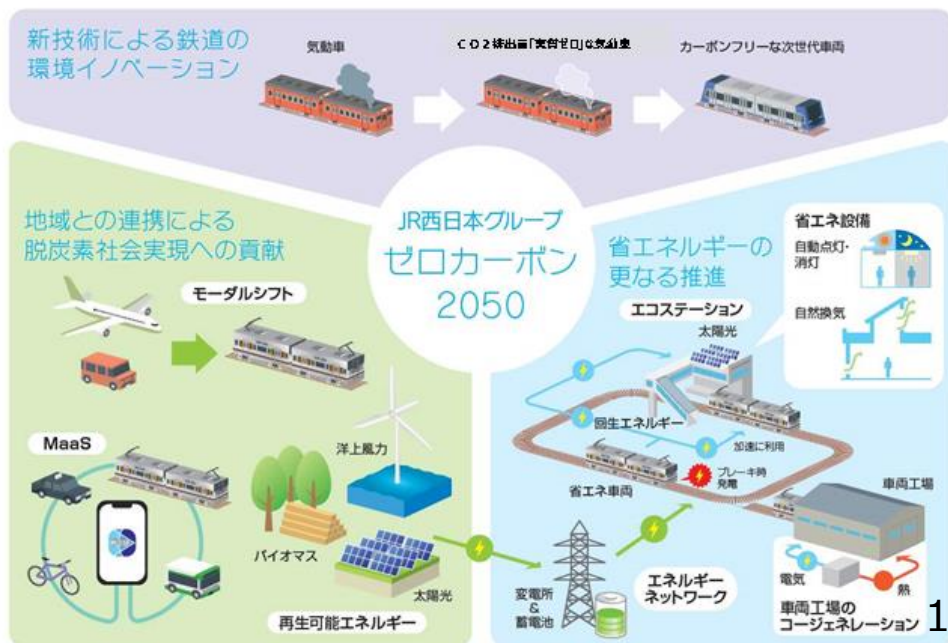
- 新技術による鉄道の環境イノベーション
  - 次世代バイオディーゼル燃料による気動車のCO2排出量「実質ゼロ」の実現をめざす
  - 将来的にはカーボンフリーの次世代車両への転換の検討
- 省エネルギーのさらなる推進
  - 省エネ車両100%化等
- 地域との連携による脱炭素社会実現への貢献
  - 鉄道を含む公共交通機関全体として、グリーンでスマートな交通を目指し、運輸部門全体のCO2排出量削減に貢献
  - 洋上風力発電にも注目し、さらなる再生可能エネルギー事業への参画を検討




## TCFD提言への賛同

TCFDによる提言に賛同し、  
提言に基づく情報開示を行います。

- ガバナンス
  - 代表取締役社長を委員長とする「地球環境委員会」を設置（1998年～）
- 戦略（リスクと機会）
  - 2℃シナリオに基づく定性分析の結果を開示
- リスク管理
  - リスクと機会への対応の検討を進めていく
- 指標と目標
  - 「JR西日本グループ ゼロカーボン2050」を策定



1	21.3期決算及び22.3期業績予想概要	P. 3
2	「中計2022」見直しの進捗 等	P. 8
3	2021年3月期決算（詳細）	P. 19
4	2022年3月期業績予想等（詳細）	P. 29
	Appendix	P. 37

(単位：億円)

	2020年3月期 通期実績 A	2021年3月期 通期実績 B	対前年		2022年3月期 通期予想 C	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A		増減 C-B	比率(%) C/B
<b>【連結】</b>							
営業収益*	15,082	8,981	▲ 6,100	59.6	12,575	+3,593	140.0
営業利益又は損失 (▲)	1,606	▲ 2,455	▲ 4,061	-	120	+2,575	-
経常利益又は損失 (▲)	1,483	▲ 2,573	▲ 4,057	-	▲ 50	+2,523	-
親会社株主に帰属する 当期純利益又は純損失 (▲)	893	▲ 2,332	▲ 3,225	-	30	+2,362	-
<b>【単体】</b>							
営業収益*	9,619	5,079	▲ 4,539	52.8	7,365	+2,285	145.0
運輸収入*	8,568	4,194	▲ 4,374	49.0	6,430	+2,235	153.3
営業費用*	8,421	7,417	▲ 1,004	88.1	7,335	▲ 82	98.9
人件費	2,146	1,838	▲ 308	85.6	1,805	▲ 33	98.2
物件費*	4,243	3,554	▲ 688	83.8	3,610	+55	101.5
動力費	454	395	▲ 59	87.0	395	▲ 0	99.8
修繕費	1,664	1,519	▲ 144	91.3	1,435	▲ 84	94.4
業務費*	2,124	1,639	▲ 485	77.2	1,780	+140	108.6
減価償却費	1,382	1,410	+27	102.0	1,290	▲ 120	91.5
営業利益又は損失 (▲)	1,197	▲ 2,338	▲ 3,535	-	30	+2,368	-
経常利益又は損失 (▲)	1,069	▲ 2,507	▲ 3,577	-	▲ 140	+2,367	-
当期純利益又は純損失 (▲)	735	▲ 2,173	▲ 2,909	-	25	+2,198	-

\*2022年3月期の通期予想は、「収益認識に関する会計基準」の適用による影響を含みます。

# 単体損益計算書

決算

 中計  
進捗

環境

 補足資料  
参考資料

(単位：億円)

	2020年3月期 通期実績 A	2021年3月期		対前年		対予想 増減 C-B
		通期予想 (1/28公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	9,619	5,300	5,079	▲ 4,539	52.8	▲ 220
運輸収入	8,568	4,350	4,194	▲ 4,374	49.0	▲ 155
その他収入	1,050	950	884	▲ 165	84.2	▲ 65
営業費用	8,421	7,900	7,417	▲ 1,004	88.1	▲ 482
人件費	2,146	2,090	1,838	▲ 308	85.6	▲ 251
物件費	4,243	3,770	3,554	▲ 688	83.8	▲ 215
動力費	454	420	395	▲ 59	87.0	▲ 24
修繕費	1,664	1,500	1,519	▲ 144	91.3	+19
業務費	2,124	1,850	1,639	▲ 485	77.2	▲ 210
線路使用料等	284	280	276	▲ 7	97.3	▲ 3
租税公課	364	340	336	▲ 27	92.5	▲ 3
減価償却費	1,382	1,420	1,410	+27	102.0	▲ 9
営業利益又は損失 (▲)	1,197	▲ 2,600	▲ 2,338	▲ 3,535	-	+261
営業外損益	▲ 127	▲ 150	▲ 169	▲ 41	132.6	▲ 19
営業外収益	75	70	84	+8	-	+14
営業外費用	203	220	253	+50	-	+33
経常利益又は損失 (▲)	1,069	▲ 2,750	▲ 2,507	▲ 3,577	-	+242
特別損益	▲ 11	▲ 50	▲ 239	▲ 228	-	▲ 189
特別利益	209	-	250	+41	-	-
特別損失	221	-	490	+269	-	-
当期純利益又は純損失 (▲)	735	▲ 1,950	▲ 2,173	▲ 2,909	-	▲ 223

# 運輸収入の主な増減要因

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

(単位：億円)

		2021年3月期 通期実績				
		対前年	主な増減要因			
新幹線	1,655	▲2,756 (37.5%)	基礎トレンド(100.0%)			
			特殊要因	・新型コロナウイルス(国内)	▲ 2,569	
				・インバウンド	▲ 149	
				・曜日配列(GW)反動	▲ 34	
				・台風19号反動	+25	
	等					
在来線	近畿圏	1,944	▲1,130 (63.2%)	基礎トレンド(100.0%)		
				特殊要因	・新型コロナウイルス(国内)	▲ 1,005
					・インバウンド	▲ 123
					・曜日配列(GW)反動	▲ 5
					・台風19号反動	+4
		等				
	その他	594	▲486 (55.0%)	基礎トレンド(100.0%)		
				特殊要因	・新型コロナウイルス(国内)	▲ 453
					・インバウンド	▲ 28
					・曜日配列(GW)反動	▲ 4
					・台風19号反動	+0
		等				
	在来線計		2,539	▲1,617 (61.1%)		
運輸収入計		4,194	▲4,374 (49.0%)			

※荷物収入は金額些少のため省略

※新型コロナウイルス影響による運輸収入の減収額は、インバウンド需要の減も含め対前年約▲4,330億円

# 運輸収入と旅客輸送量の実績

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

運輸収入

(単位：億円)

輸送人キロ

(単位：百万人キロ)

	通期実績 (4/1~3/31)			4Q実績 (1/1~3/31)		
	2020年 3月期	2021年 3月期	対前年	2020年 3月期	2021年 3月期	対前年
全社計	8,568	4,194	▲ 4,374 49.0%	1,759	1,041	▲ 718 59.2%
新幹線	4,412	1,655	▲ 2,756 37.5%	856	408	▲ 447 47.7%
定期	114	101	▲ 12 89.4%	27	24	▲ 3 87.5%
定期外	4,298	1,553	▲ 2,744 36.1%	828	384	▲ 444 46.4%
在来線	4,156	2,539	▲ 1,617 61.1%	903	632	▲ 270 70.0%
定期	1,420	1,173	▲ 246 82.6%	340	282	▲ 57 83.1%
定期外	2,736	1,365	▲ 1,370 49.9%	562	349	▲ 213 62.2%
近畿圏	3,075	1,944	▲ 1,130 63.2%	671	486	▲ 184 72.5%
定期	1,172	962	▲ 210 82.0%	282	233	▲ 49 82.6%
定期外	1,902	982	▲ 919 51.7%	389	253	▲ 135 65.1%
その他	1,081	594	▲ 486 55.0%	231	145	▲ 85 63.0%
定期	247	211	▲ 35 85.4%	58	49	▲ 8 85.3%
定期外	834	383	▲ 450 45.9%	173	96	▲ 77 55.5%

	通期実績 (4/1~3/31)			4Q実績 (1/1~3/31)		
	2020年 3月期	2021年 3月期	対前年	2020年 3月期	2021年 3月期	対前年
全社計	58,588	34,110	▲ 24,477 58.2%	12,263	8,159	▲ 4,104 66.5%
新幹線	20,610	7,717	▲ 12,892 37.4%	3,953	1,882	▲ 2,071 47.6%
定期	892	783	▲ 109 87.8%	218	190	▲ 28 87.1%
定期外	19,717	6,934	▲ 12,783 35.2%	3,735	1,692	▲ 2,043 45.3%
在来線	37,977	26,392	▲ 11,585 69.5%	8,309	6,276	▲ 2,033 75.5%
定期	22,794	18,867	▲ 3,927 82.8%	5,115	4,350	▲ 765 85.0%
定期外	15,183	7,525	▲ 7,657 49.6%	3,193	1,925	▲ 1,267 60.3%
近畿圏	29,693	20,934	▲ 8,759 70.5%	6,520	5,027	▲ 1,493 77.1%
定期	18,827	15,389	▲ 3,438 81.7%	4,271	3,597	▲ 673 84.2%
定期外	10,866	5,545	▲ 5,320 51.0%	2,249	1,429	▲ 820 63.5%
その他	8,284	5,457	▲ 2,826 65.9%	1,788	1,249	▲ 539 69.9%
定期	3,967	3,477	▲ 489 87.7%	844	753	▲ 91 89.2%
定期外	4,316	1,979	▲ 2,336 45.9%	944	496	▲ 447 52.6%



# 単体営業費用の主な増減要因

決算

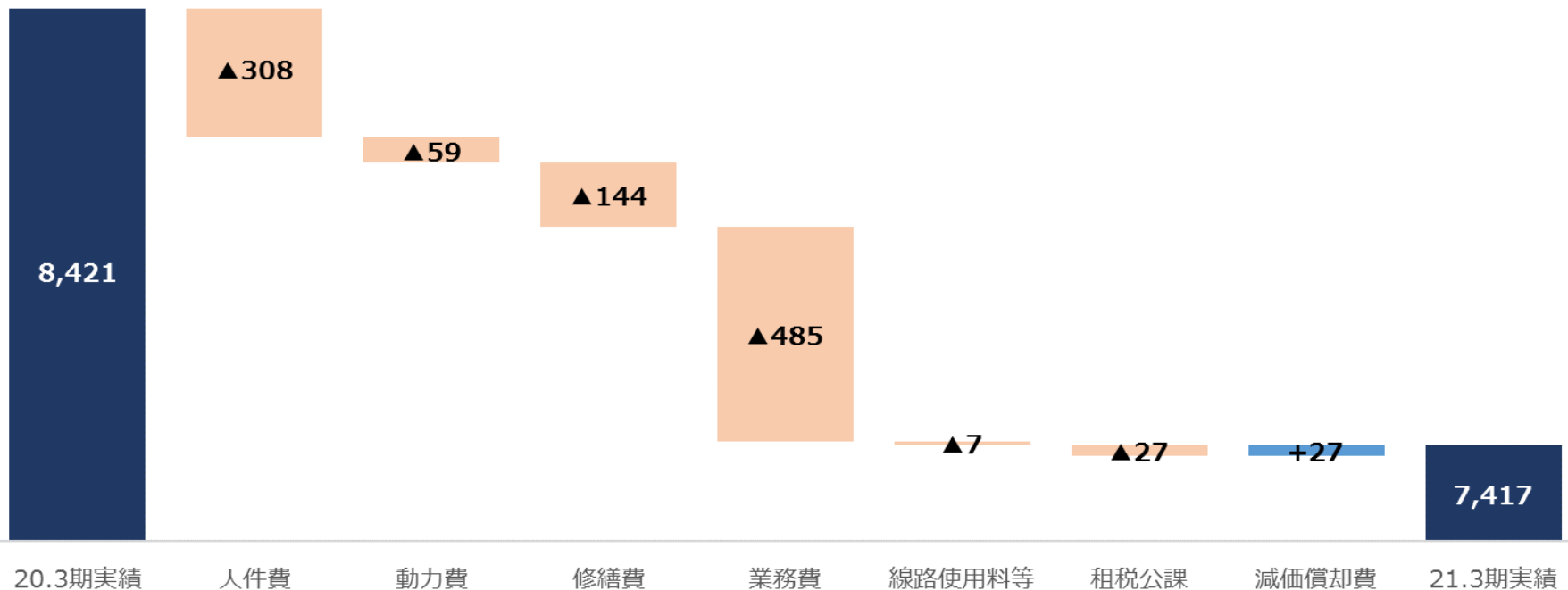
中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

(単位：億円)

	2021年3月期通期実績			主な増減要因
		対前年		
人件費	1,838	▲ 308	85.6%	賞与の減、超勤手当の減 等
動力費	395	▲ 59	87.0%	減便に伴う車キロの減、燃料費調整額の減 等
修繕費	1,519	▲ 144	91.3%	施策抑制による減、除却費の減 等
業務費	1,639	▲ 485	77.2%	発売手数料の減、広告宣伝費の減 等
線路使用料等	276	▲ 7	97.3%	関西空港線
租税公課	336	▲ 27	92.5%	法人事業税の減
減価償却費	1,410	+27	102.0%	20.3期稼働資産の平年度化による増
営業費用計	7,417	▲ 1,004	88.1%	





(単位：億円)

	2020年3月期 通期実績 A	2021年3月期		対前年		対予想 増減 C-B
		通期予想 (1/28公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	15,082	9,200	8,981	▲ 6,100	59.6	▲ 218
営業費用	13,475	12,100	11,437	▲ 2,038	84.9	▲ 662
営業利益又は損失 (▲)	1,606	▲ 2,900	▲ 2,455	▲ 4,061	—	+444
営業外損益	▲ 122	▲ 150	▲ 118	+4	96.3	+31
営業外収益	88	100	130	+41	—	+30
営業外費用	211	250	248	+37	—	▲ 1
経常利益又は損失 (▲)	1,483	▲ 3,050	▲ 2,573	▲ 4,057	—	+476
特別損益	▲ 76	▲ 100	▲ 173	▲ 96	—	▲ 73
特別利益	230	—	319	+88	—	—
特別損失	307	—	493	+185	—	—
親会社株主に帰属する 当期純利益又は純損失 (▲)	893	▲ 2,400	▲ 2,332	▲ 3,225	—	+67
包括利益	870	—	▲ 2,404	▲ 3,275	—	—

(単位：億円)

	2020年3月期 通期実績 A	2021年3月期		対前年		対予想 増減 C-B
		通期予想 (1/28公表) B	通期実績 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益 <sup>*1</sup>	15,082	9,200	8,981	▲ 6,100	59.6	▲ 218
運輸業	9,334	4,990	4,768	▲ 4,565	51.1	▲ 221
流通業	2,260	1,440	1,422	▲ 838	62.9	▲ 17
物販・飲食	1,542	920	914	▲ 628	59.3	▲ 5
【宿泊特化型ホテル】(再掲) <sup>*2</sup>	【146】	【55】	【45】	【▲ 100】	【31.3】	【▲ 9】
百貨店	632	450	430	▲ 202	68.0	▲ 19
不動産業	1,651	1,460	1,457	▲ 193	88.3	▲ 2
ショッピングセンター	611	470	454	▲ 156	74.4	▲ 15
不動産賃貸・販売	1,021	970	981	▲ 40	96.0	+11
【不動産販売】(再掲)	【536】	【480】	【501】	【▲ 35】	【93.4】	【+21】
その他	1,836	1,310	1,333	▲ 503	72.6	+23
ホテル	373	180	156	▲ 217	41.8	▲ 23
旅行	423	170	187	▲ 236	44.3	+17
営業利益又は損失 (▲) <sup>*1</sup>	1,606	▲ 2,900	▲ 2,455	▲ 4,061	—	+444
運輸業	1,053	▲ 2,760	▲ 2,521	▲ 3,574	—	+238
流通業	38	▲ 160	▲ 150	▲ 189	—	+9
物販・飲食	34	▲ 140	▲ 128	▲ 162	—	+11
百貨店	2	▲ 20	▲ 21	▲ 24	—	▲ 1
不動産業	349	250	292	▲ 56	83.8	+42
ショッピングセンター	75	0	20	▲ 54	27.6	+20
不動産賃貸・販売	198	170	189	▲ 9	95.3	+19
その他	197	▲ 200	▲ 51	▲ 248	—	+148
ホテル	▲ 12	▲ 120	▲ 116	▲ 103	—	+3
旅行	10	▲ 140	▲ 73	▲ 83	—	+66

\*1 各セグメントの内訳は、主要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。

# 各セグメントの主な増減要因

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

(単位：億円)

			2021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	914	▲ 628	59.3	・新型コロナウイルス感染症による減 等
		営業損失	▲ 128	▲ 162	-	
	百貨店	営業収益	430	▲ 202	68.0	
		営業損失	▲ 21	▲ 24	-	
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	454	▲ 156	74.4	・新型コロナウイルス感染症による減 等
		営業利益	20	▲ 54	27.6	
	不動産賃貸・販売	営業収益	981	▲ 40	96.0	・販売戸数の減 等
		営業利益	189	▲ 9	95.3	
その他	ホテル	営業収益	156	▲ 217	41.8	・新型コロナウイルス感染症による減 等
		営業損失	▲ 116	▲ 103	-	
	旅行	営業収益	187	▲ 236	44.3	
		営業損失	▲ 73	▲ 83	-	

※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

 中計  
進捗

環境

 補足資料  
参考資料

(単位：億円)

	2020年3月期 期末 A	2021年3月期 期末 B	増減 B-A
資産	32,752	34,794	+2,041
負債	20,521	25,234	+4,712
純資産	12,231	9,560	▲2,670
長期債務残高	10,189	15,595	+5,405
【長期債務平均金利 (%)】	【1.79】	【1.28】	【▲0.51】
新幹線債務	1,019	1,009	▲10
【新幹線債務平均金利 (%)】	【6.55】	【6.55】	【-】
社債	5,449	8,399	+2,950
【社債平均金利 (%)】	【1.48】	【1.11】	【▲0.37】
自己資本比率 (%)	34.1	24.5	▲9.6
1株当たり純資産 (円)	5,847.27	4,460.73	▲1,386.54

	2020年3月期 通期実績 A	2021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	2,401	▲1,032	▲3,434
投資活動によるキャッシュフロー	▲2,686	▲2,116	+569
フリーキャッシュフロー	▲285	▲3,149	▲2,864
財務活動によるキャッシュフロー	▲291	4,467	+4,759
現金及び現金同等物の増減	▲582	1,317	+1,900
現金及び現金同等物の期末残高	782	2,100	+1,317

1	概要	P. 3
2	「中計2022」見直しの進捗	P. 8
3	2021年3月期決算（詳細）	P. 19
4	2022年3月期業績予想等（詳細）	P. 29
	Appendix	P. 37

(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績 A	2022年3月期 通期予想 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益*	5,079	7,365	+2,285	145.0
運輸収入*	4,194	6,430	+2,235	153.3
その他収入*	884	935	+50	105.7
営業費用*	7,417	7,335	▲ 82	98.9
人件費	1,838	1,805	▲ 33	98.2
物件費*	3,554	3,610	+55	101.5
動力費	395	395	▲ 0	99.8
修繕費	1,519	1,435	▲ 84	94.4
業務費*	1,639	1,780	+140	108.6
線路使用料等	276	270	▲ 6	97.7
租税公課	336	360	+23	106.8
減価償却費	1,410	1,290	▲ 120	91.5
営業利益又は損失 (▲)	▲ 2,338	30	+2,368	—
営業外損益	▲ 169	▲ 170	▲ 0	100.3
営業外収益	84	65	▲ 19	—
営業外費用	253	235	▲ 18	—
経常利益又は損失 (▲)	▲ 2,507	▲ 140	+2,367	—
特別損益	▲ 239	175	+414	—
特別利益	250	—	—	—
特別損失	490	—	—	—
当期純利益又は純損失 (▲)	▲ 2,173	25	+2,198	—

\*2022年3月期の通期予想は、「収益認識に関する会計基準」の適用による影響を含みます。

# 運輸収入の見通し

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

(単位：億円)

		2022年3月期 通期見通し					
		対前年	主な増減要因				
新幹線	3,135	+1,479 (189.4%)	基礎トレンド(100.0%)				
			特殊 要因	・コロナ影響(国内)の反動増	+1,330		
				・インバウンド	+24		
				・国内旅行需要の増	+108		
			等				
在 来 線	近畿圏	2,470	+525 (127.0%)	基礎トレンド(100.0%)			
				特殊 要因	・コロナ影響(国内)の反動増	+485	
					・インバウンド	+20	
					・国内旅行需要の増	+9	
				等			
	その他	825	+230 (138.8%)	基礎トレンド(100.0%)			
				特殊 要因	・コロナ影響(国内)の反動増	+202	
					・インバウンド	+4	
					・国内旅行需要の増	+13	
				等			
	在来線計		3,295	+755 (129.8%)			
	運輸収入計		6,430	+2,235 (153.3%)			

※荷物収入は金額些少のため省略

※インバウンドを含むコロナ影響の対前年反動増は約+2,070億円

※2022年3月期の通期予想は、「収益認識に関する会計基準」の適用による影響を含みます。

# 単体営業費用の見通し

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

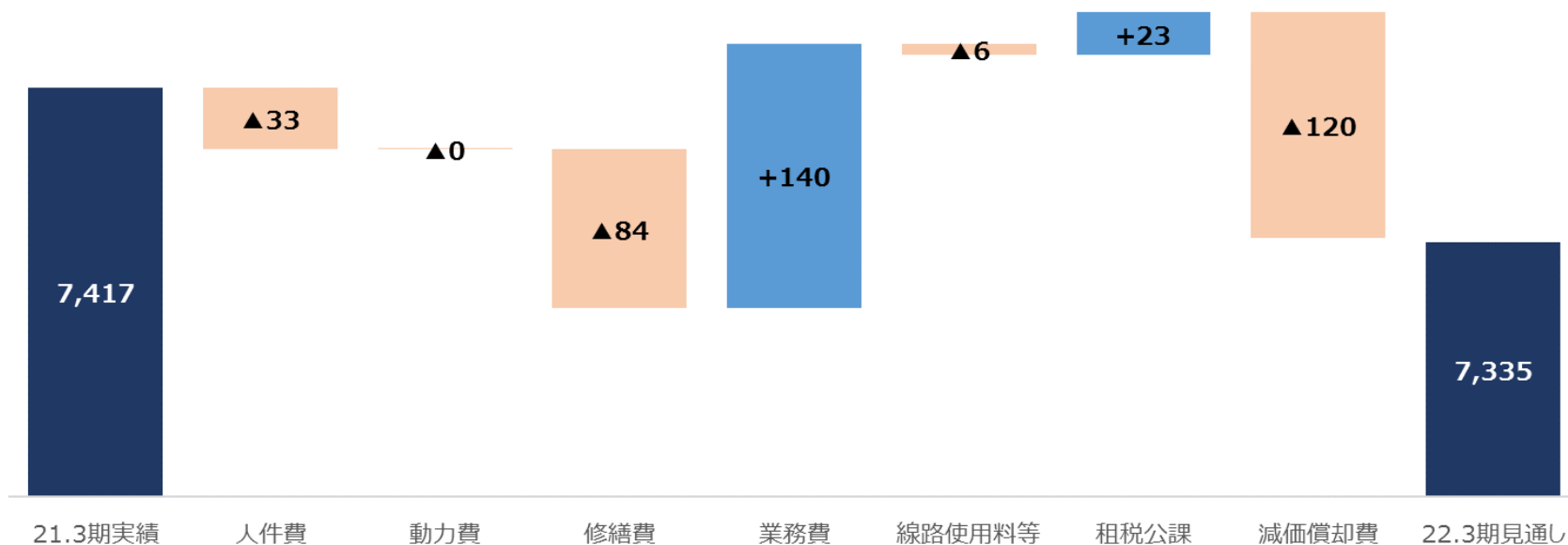
(単位：億円)

## 2022年3月期 通期見通し

### 対前年

		対前年		
人件費	1,805	▲ 33	98.2%	人員減、賞与の減 等
動力費	395	▲ 0	99.8%	
修繕費	1,435	▲ 84	94.4%	施策抑制による減 等
業務費*	1,780	+140	108.6%	発売手数料の増、DX関連経費の増 等
線路使用料等	270	▲ 6	97.7%	
租税公課	360	+23	106.8%	法人事業税の増 等
減価償却費	1,290	▲ 120	91.5%	新幹線車両の償却方法見直し
営業費用計*	7,335	▲ 82	98.9%	

\*2022年3月期の通期予想は、「収益認識に関する会計基準」の適用による影響を含みます。





(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績 A	2022年3月期 通期予想 B	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
営業収益	8,981	12,575	+3,593	140.0
(旧収益認識基準*)		12,095	+3,113	134.7
営業費用	11,437	12,455	+1,017	108.9
(旧収益認識基準*)		11,975	+537	104.7
営業利益又は損失 (▲)	▲ 2,455	120	+2,575	—
営業外損益	▲ 118	▲ 170	▲ 51	143.8
営業外収益	130	69	▲ 61	—
営業外費用	248	239	▲ 9	—
経常利益又は損失 (▲)	▲ 2,573	▲ 50	+2,523	—
特別損益	▲ 173	165	+338	—
特別利益	319	—	—	—
特別損失	493	—	—	—
親会社株主に帰属する 当期純利益又は純損失 (▲)	▲ 2,332	30	+2,362	—
1株当たり当期純利益 又は純損失 (▲) (円)	▲ 1,219.71	15.69	—	—

\*「収益認識に関する会計基準」の適用による影響を除いた参考値です。

# 連結業績予想 (セグメント別)

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績 (旧収益認識基準) A	2022年3月期 通期予想 (新収益認識基準) B	対前年		2022年3月期 通期予想 (旧収益認識基準) B'	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A		増減 B'-A	比率(%) B'/A
営業収益 <sup>*1</sup>	8,981	12,575	+3,593	140.0	12,095	+3,113	134.7
運輸業	4,768	7,072	+2,303	148.3	7,085	+2,316	148.6
流通業	1,422	1,581	+158	111.2	1,994	+571	140.2
物販・飲食	914	1,303	+388	142.5	1,344	+429	147.0
【宿泊特化型ホテル】(再掲) <sup>*2</sup>	【45】	【114】	【+68】	【247.9】	【114】	【+68】	【247.9】
百貨店	430	224	▲ 206	52.1	571	+140	132.7
不動産業	1,457	1,483	+25	101.8	1,531	+73	105.1
ショッピングセンター	454	474	+19	104.2	514	+59	113.0
不動産賃貸・販売	981	992	+10	101.1	1,000	+18	101.9
【不動産販売】(再掲)	【501】	【543】	【+41】	【108.4】	【543】	【+41】	【108.4】
その他	1,333	2,439	+1,105	182.9	1,485	+151	111.4
ホテル	156	305	+148	195.4	310	+153	198.6
旅行	187	1,190	+1,002	634.2	219	+31	116.7
営業利益又は損失 (▲) <sup>*1</sup>	▲ 2,455	120	+2,575	—			
運輸業	▲ 2,521	▲ 96	+2,425	—			
流通業	▲ 150	▲ 14	+136	—			
物販・飲食	▲ 128	▲ 15	+113	—			
百貨店	▲ 21	0	+21	—			
不動産業	292	271	▲ 21	92.6			
ショッピングセンター	20	25	+4	119.3			
不動産賃貸・販売	189	155	▲ 33	82.3			
その他	▲ 51	▲ 7	+44	—			
ホテル	▲ 116	▲ 30	+86	—			
旅行	▲ 73	▲ 45	+28	—			

<sup>\*1</sup> 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。

<sup>\*2</sup> 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

決算

中計  
進捗

環境

補足資料  
参考資料

(単位：億円)

			2022年3月期通期予想			
			対前年		主な増減要因	
			増減	比率(%)		
流通業	物販・飲食	営業収益	1,303	-	-	・コロナ影響の反動増 等
		(旧収益認識基準*)	1,344	+429	147.0	
		営業損失	▲ 15	+113	-	
	百貨店	営業収益	224	-	-	・コロナ影響の反動増 等
		(旧収益認識基準*)	571	+140	132.7	
		営業利益	0	+21	-	
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	474	-	-	・コロナ影響の反動増 等
		(旧収益認識基準*)	514	+59	113.0	
		営業利益	25	+4	119.3	
	不動産賃貸・販売	営業収益	992	-	-	・不動産販売の増 等
		(旧収益認識基準*)	1,000	+18	101.9	
		営業利益	155	▲ 33	82.3	
その他	ホテル	営業収益	305	-	-	・コロナ影響の反動増 等
		(旧収益認識基準*)	310	+153	198.6	
		営業損失	▲ 30	+86	-	
	旅行	営業収益	1,190	-	-	・コロナ影響の反動増 等
		(旧収益認識基準*)	219	+31	116.7	
		営業損失	▲ 45	+28	-	

※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。

\*「収益認識に関する会計基準」の適用による影響を除いた参考値です。

(単位：人、億円)

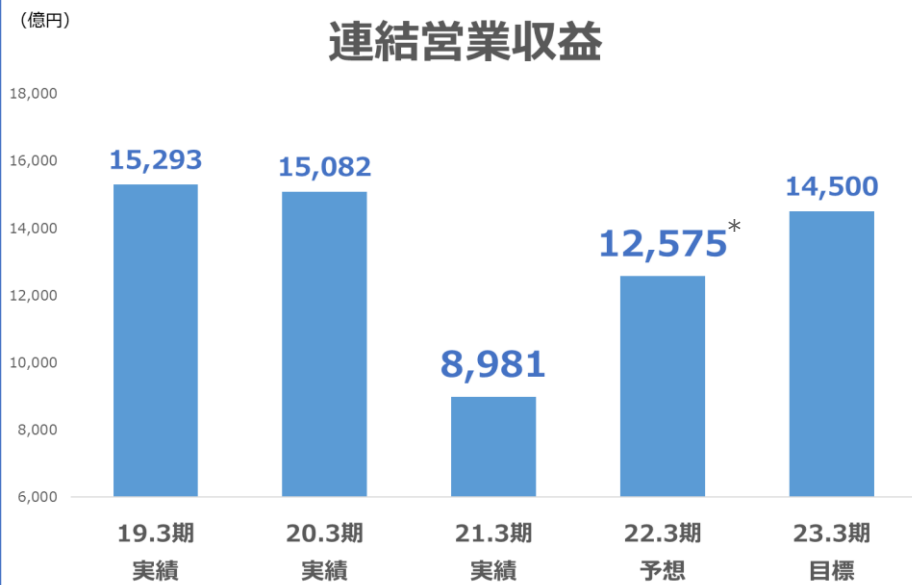
	2020年3月期 通期実績	2021年3月期 通期実績	2022年3月期 通期予想
連結ROA (%)	4.9	—	0.3
連結ROE (%)	8.1	—	0.4
連結EBITDA*	3,322	▲ 708	1,771
連結減価償却費	1,704	1,734	1,640
連結設備投資 (自己資金)	2,545	2,166	2,450
単体設備投資 (自己資金)	1,762	1,674	1,700
安全関連投資	1,161	1,051	850
1株当たり配当金 (円)	182.5	100.0	100.0

	2020年3月期 通期実績		2021年3月期 通期実績		2022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)	48,323	24,439	47,984	23,900	—	—
金融収支	▲ 182	▲ 167	▲ 195	▲ 178	▲ 205	▲ 193
受取利息・配当金	12	26	9	24	7	18
支払利息	194	193	204	202	212	211

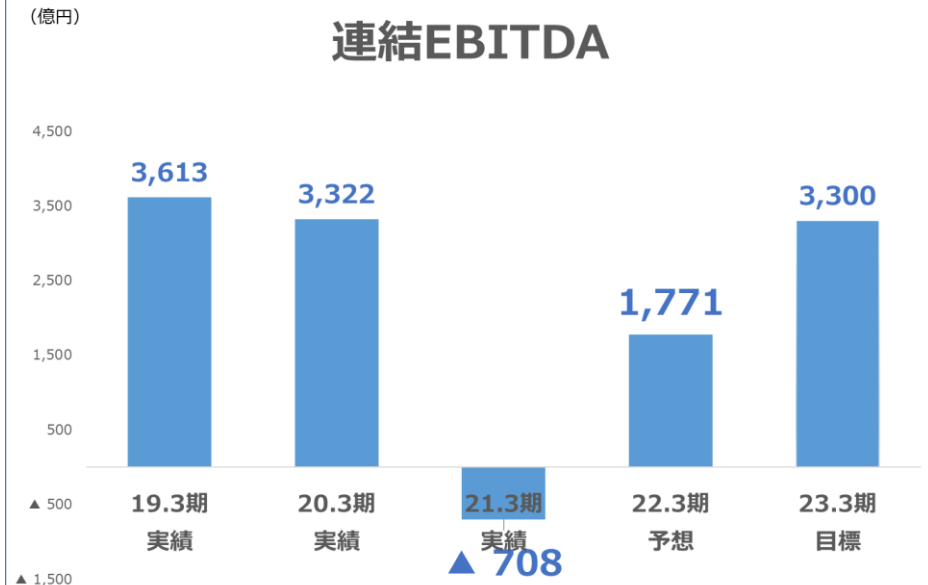
\* EBITDA = 営業利益又は損失 + 減価償却費 + のれん償却額

1	概要	P. 3
2	「中計2022」見直しの進捗	P. 8
3	2021年3月期決算（詳細）	P. 19
4	2022年3月期業績予想等（詳細）	P. 29
	Appendix	P. 37

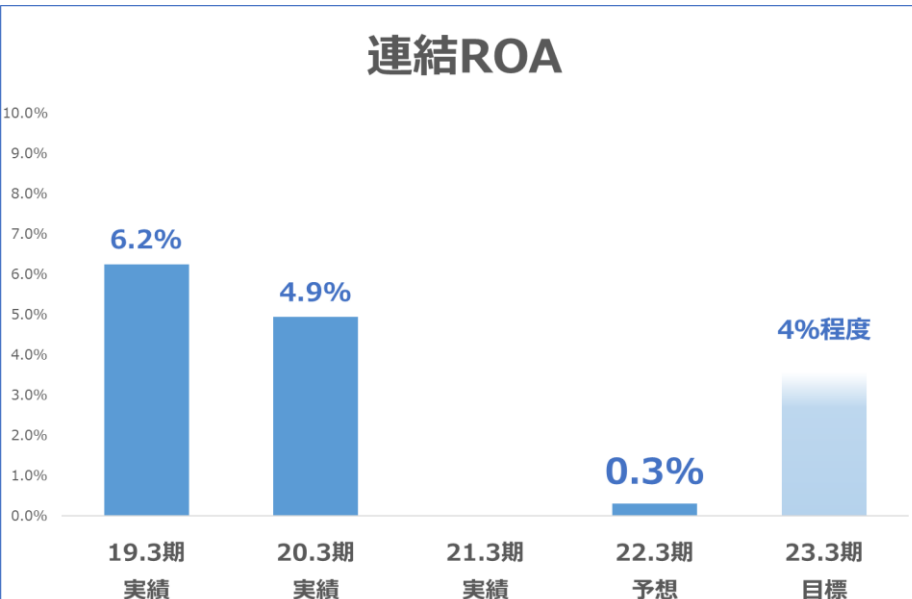
## 連結営業収益



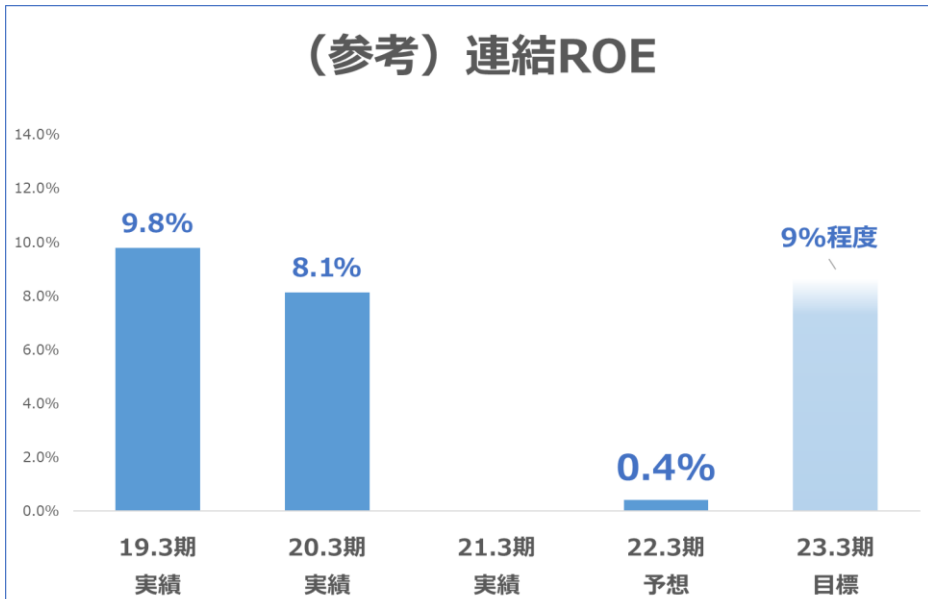
## 連結EBITDA



## 連結ROA

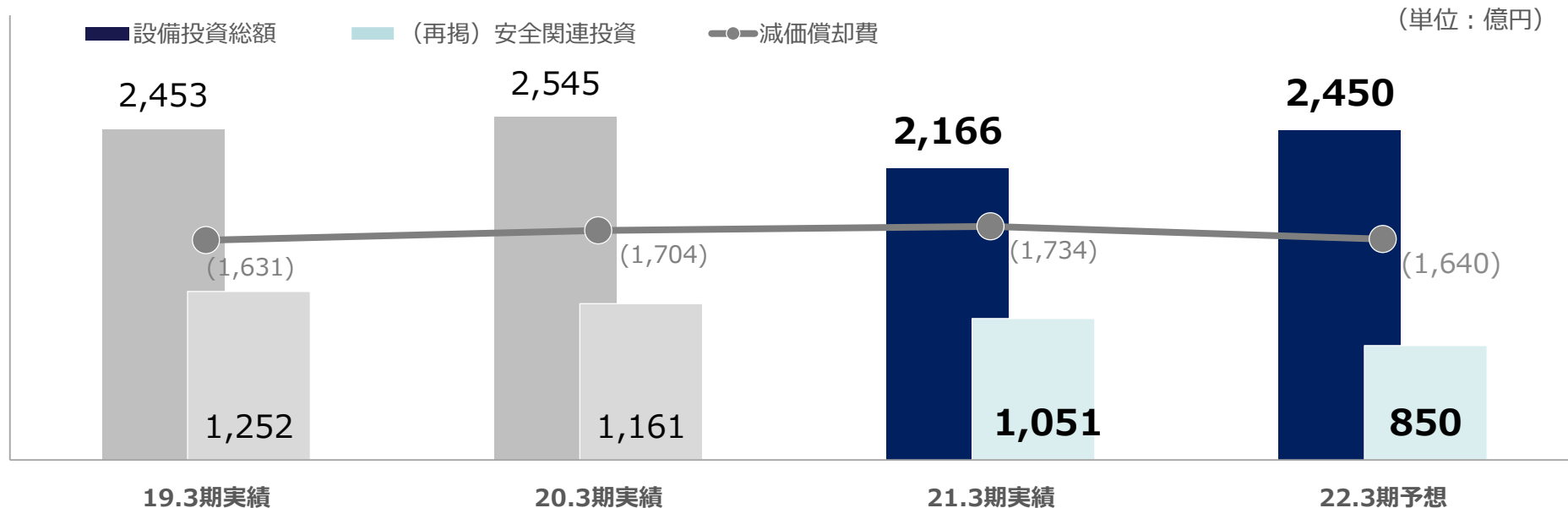


## (参考) 連結ROE



\*22.3期予想は、「収益認識に関する会計基準」の適用による影響を含みます。

## ○ 設備投資額の推移（通期）



### 中計期間 設備投資総額

総額 12,500億円

成長投資  
5,000億円

維持更新投資  
7,500億円

安全関連投資  
5,000億円

### 21.3期 通期実績

#### セグメント別

運輸業 1,747億円

流通業 36億円

不動産業 471億円

その他 117億円

※部外関連工事を含む

### 22.3期 主な投資案件

#### 成長投資

- ・鉄道事業
  - W7系
  - モバイルICOCA（仮称）
  - うめきた新駅
- ・創造事業
  - 大規模プロジェクト（大阪・広島・富山）
  - 新大阪エリアオフィスビル開発

#### 安全関連投資

- ・車両取替・改造
  - W7系
  - 225系 等
- ・保安・防災対策
  - ホーム安全対策
  - 地震対策 等

うめきた（大阪）地下駅  
（2023年春開業予定）



①新改札口・  
改札内連絡通路整備

大阪駅新改札口  
（2019年12月公表）

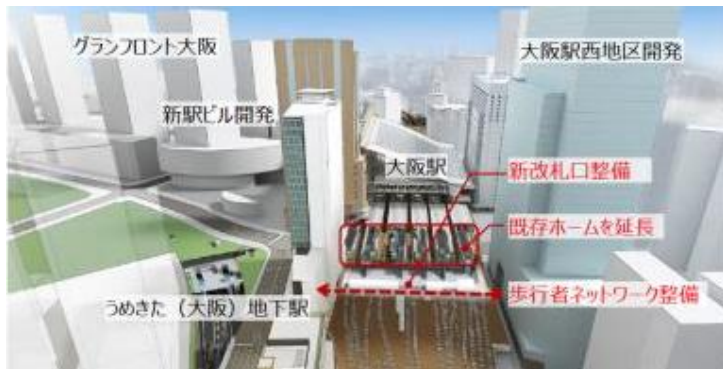
③新駅ビル開発

②高架下開発

④大阪駅西地区開発  
（旧中央郵便局跡地開発）







新駅ビル開発



大阪駅西地区開発



## ① 新改札口・改札内連絡通路整備

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

## ② 高架下開発

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

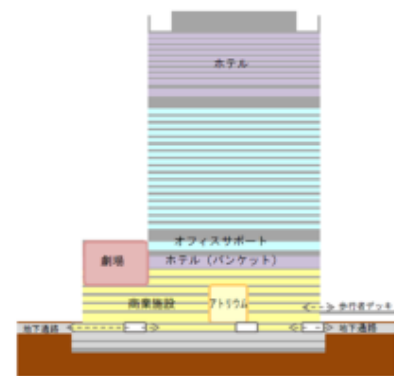
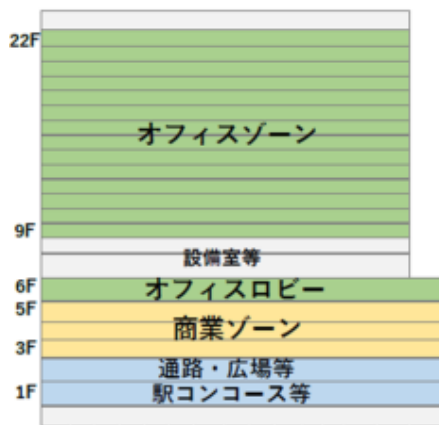
## ③ 新駅ビル開発

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

## ④ 大阪駅西地区開発

(旧大阪中央郵便局跡地開発) ※共同事業

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



※投資額：約1,000億円（上記①～④合計、当社負担分のみ）

## ◆外観イメージ



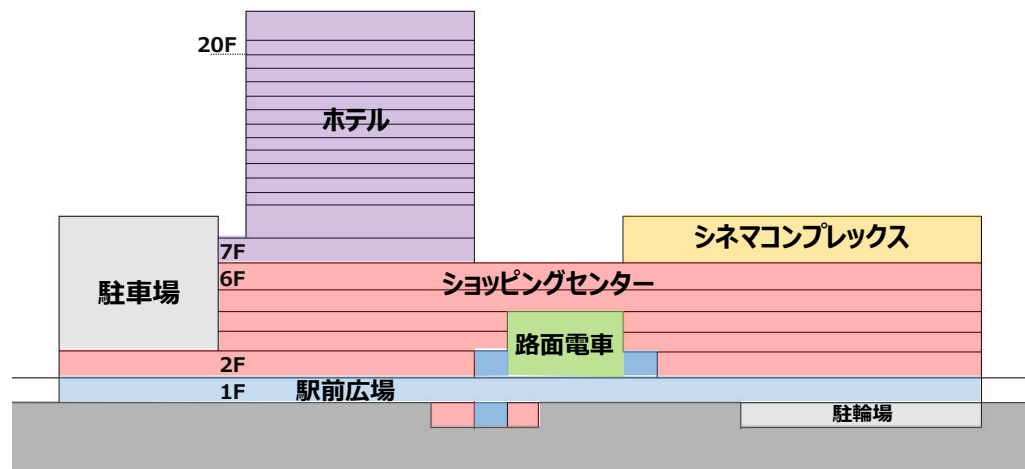
## ◆内観イメージ



## ◆開発概要

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

## ◆フロア構成イメージ



# 将来の見通しに関する注意事項

- 本スライドは、JR西日本の事業、産業及び世界の資本市場についてのJR西日本の現在の予定、推定、見込み又は予想に基づいた将来の展望についても言及しています。
- これらの将来の展望に関する表明は、さまざまなリスクや不確かさがつきまとっています。通常、このような将来への展望に関する表明は、「かもしれない」、「でしょう」、「予定する」、「予想する」、「見積もる」、「計画する」、又はこれらに類似する将来のことを表す表現で表わされています。これらの表明は、将来への予定について審議し、方策を確認し、運営実績やJR西日本の財務状況についての予想を含み、又はその他の将来の展望について述べています。
- 既に知られた若しくははまだ知られていないリスク、不確かさその他の要因が、かかる将来の展望に対する表明に含まれる事柄とも大いに異なる現実の結果を引き起こさないとも限りません。JR西日本は、この将来の展望に対する表明に示された予想が結果的に正しいと約束することはできません。JR西日本の実際の結果は、これら展望と著しく異なるか、さらに悪いこともありえます。
- 実際の結果を予想と大いに異なるものとしうる重要なリスク及び要因には、以下の項目が含まれますが、それに限られるわけではありません。
  - 財産若しくは人身の損害に関する費用、責任、収入減、若しくは悪い評判
  - 経済の悪化、デフレ及び人口の減少
  - 日本の法律、規則及び政府の方針の不利益となる変更
  - 旅客鉄道会社及び航空会社等の競合企業が採用するサービスの改善、価格の引下げ及びその他の戦略
  - 感染症の発生・流行
  - 地震及びその他の自然災害のリスク、及び情報通信システムの不具合による、鉄道その他業務運営の障害
- 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5月6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5月6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/>