

2022年3月期第1四半期決算説明会



2021年7月30日
西日本旅客鉄道株式会社

22.3期第1四半期決算及び通期業績予想の概要

決算

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	21.3期	22.3期	対前年		21.3期	22.3期		対前年		対前回
	1Q実績	1Q実績	差額	比率	通期実績	前回(4/30) 予想	今回(7/30) 予想	差額	比率	増減
【連結】										
営業収益	1,845	2,019	+173	109.4%	9,200	12,575	10,520 ~ 10,890	+1,319 ~+1,689	114.3% ~118.4%	▲2,055 ~▲1,685
営業費用	2,788	2,513	▲274	90.1%	11,655	12,455	11,810 ~ 11,830	+154 ~+174	101.3% ~101.5%	▲645 ~▲625
営業利益/損失(▲)	▲942	▲493	+448	-	▲2,455	120	▲1,290 ~ ▲940	+1,165 ~+1,515	-	▲1,410 ~▲1,060
経常利益/損失(▲)	▲998	▲515	+482	-	▲2,573	▲50	▲1,415 ~ ▲1,065	+1,158 ~+1,508	-	▲1,365 ~▲1,015
親会社株主に帰属する 当期純利益/損失(▲)	▲767	▲320	+447	-	▲2,331	30	▲1,165 ~ ▲815	+1,166 ~+1,516	-	▲1,195 ~▲845
【単体】										
運輸収入	720	989	+268	137.3%	4,190	6,430	4,990 ~ 5,320	+799 ~+1,129	119.1% ~127.0%	▲1,440 ~▲1,110
営業費用	1,752	1,615	▲136	92.2%	7,406	7,335	7,230	▲176	97.6%	▲105

*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

- **第1四半期**は、3度目の緊急事態宣言発出等を受け、移動需要が減退するなどした結果、低調に推移。
- **通期業績予想**は、コロナ影響の長期化を踏まえ、収入回復の時期及びペースを見直し。
連結営業損失▲1,290億円~▲940億円、連結当期純損失▲1,165億円~▲815億円に**修正**。
- なお、下方修正かつ赤字予想となるものの、長期安定的な配当を重視する方針に基づき、今期の**配当予想（1株あたり100円/年）は据え置く**。

① 22.3期運輸収入の下方修正

- ◇ コロナ影響の長期化を踏まえ、運輸収入の回復時期などを見直した結果、運輸収入予想は1,110～1,440億円低下

② 今期収支改善策の追加

- ◇ コスト削減計画を期首計画から連結で▲140億円上積み、連結▲1,240億円（単体▲860億円）に
- ◇ 今期資産売却計画を100億円追加、300億円に
- ◇ 下期からの需要回復に向けて施策を追加

③ 中計見直しで掲げた構造改革は着実に進捗

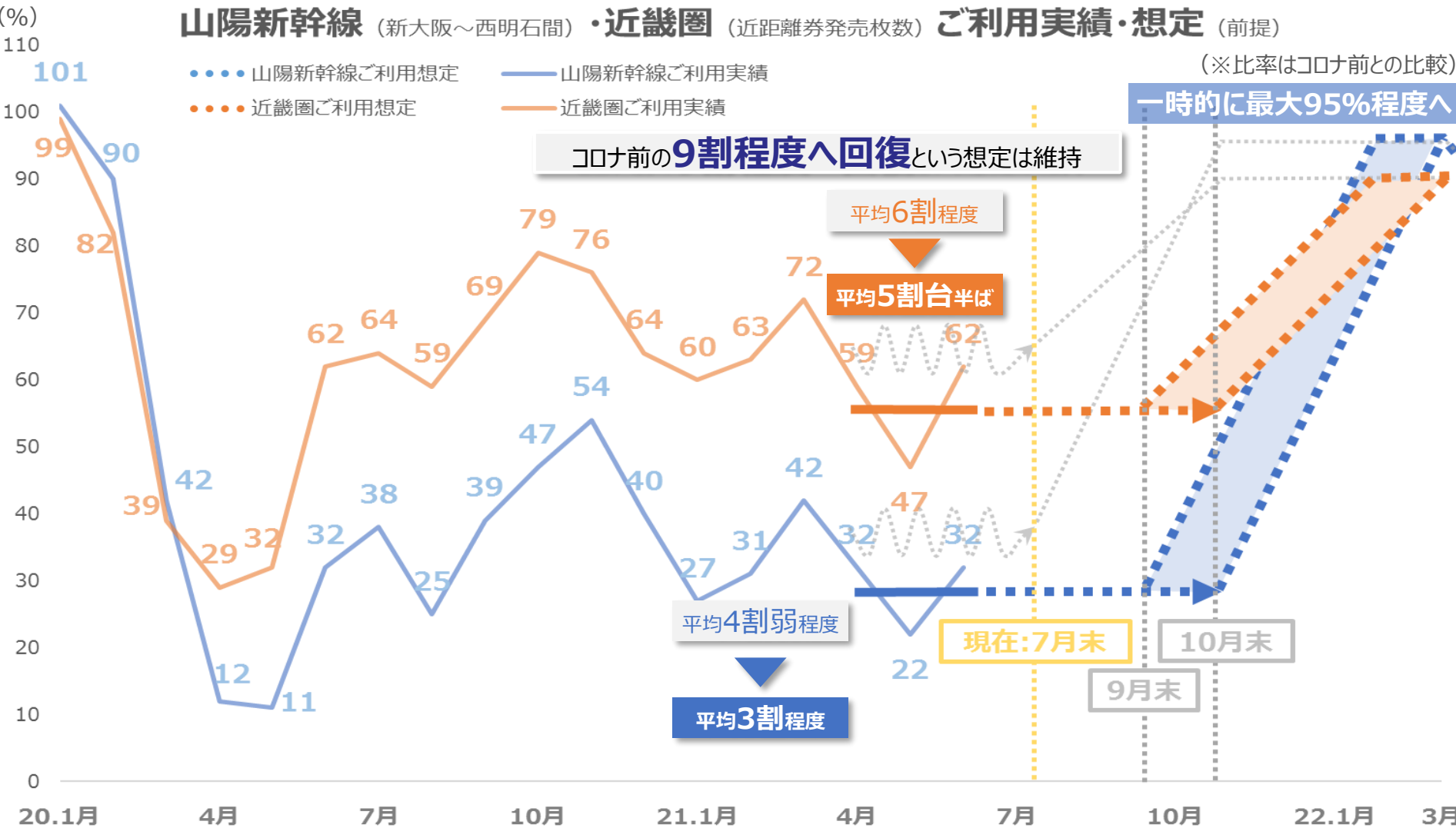
- ◇ 今回見直しは「期ずれ」であり、本質的経営課題は不変
構造改革は着実に進捗

22.3期運輸収入想定の前提

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)

(※比率はコロナ前との比較)

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



コロナ前の9割程度へ回復という想定は維持

平均6割程度

平均5割台半ば

平均4割弱程度

平均3割程度

現在:7月末

9月末

10月末

一時的に最大95%程度へ

前回からの
主な変更点

①第1四半期実績を反映
 ・足元の状況
 新幹線:平均3割程度
 近畿圏:平均5割台半ば

②回復開始時期の見直し
 ・コロナ影響の長期化を踏まえ、
 9月末～10月末には回復に
 転じるという前提。

③回復ペースの見直し
 ・コロナ前の9割程度への回復には、
 4か月程度という前提。
 ・従来予想からは緩やかに。

「安全性向上」の取り組み

決算

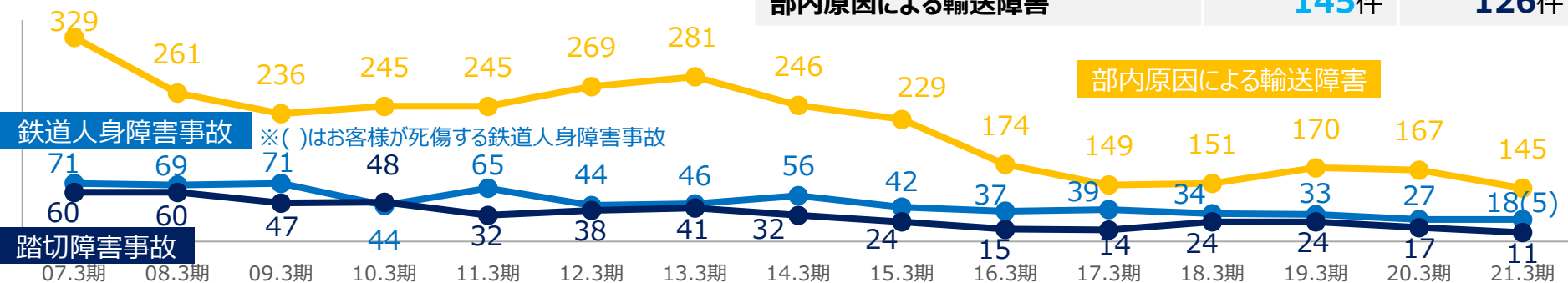
中計
進捗

補足資料
参考資料

○ 中計目標の進捗状況

※1 ()内は19.3期からの累計値

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



組織全体で安全を確保する仕組みと安全最優先の風土構築

■ 新幹線の安全教育設備の充実 (21年6月)

- ・のぞみ34号の台車に亀裂が発生した「重大インシデント」を受け「安全が確認できないときは迷わず列車を止める、作業を止める」というトップメッセージの発信と安全性向上に向けたハード・ソフト両面の取り組みを推進
- ・取り組みの更なる定着と進化、風化防止を目的に、亀裂を再現した原寸大の台車模型や、VRによる再現動画などの教材を整備



■ 「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)

踏切・ホーム安全対策の充実

鉄道労災対策

新型コロナウイルス感染防止

- 駅・車内での抗ウイルス・抗菌加工 (21.3期完了)
- 特急車両への空気清浄機の搭載
- リアルタイム混雑情報提供サービス (21年6月)

- ・大阪環状線、JRゆめ咲線において、車両のリアルタイムデータを用いた混雑情報の提供を開始



#環状LIVE

#道がLIVE

社会行動変容

【仮定】

運輸収入は
9割までしか戻らない

【鮮明化する社会行動変容】
デジタル・シフトの加速

場所と時間にしばられない
働き方・住まい方へのシフト
地方分散

リアルな価値(出会う、つながる)の
再発見



中計2022見直し に掲げた打ち手

【戦略】

構造改革
(とりわけ鉄道の固定費削減)

変化対応力向上に向けた
デジタル戦略

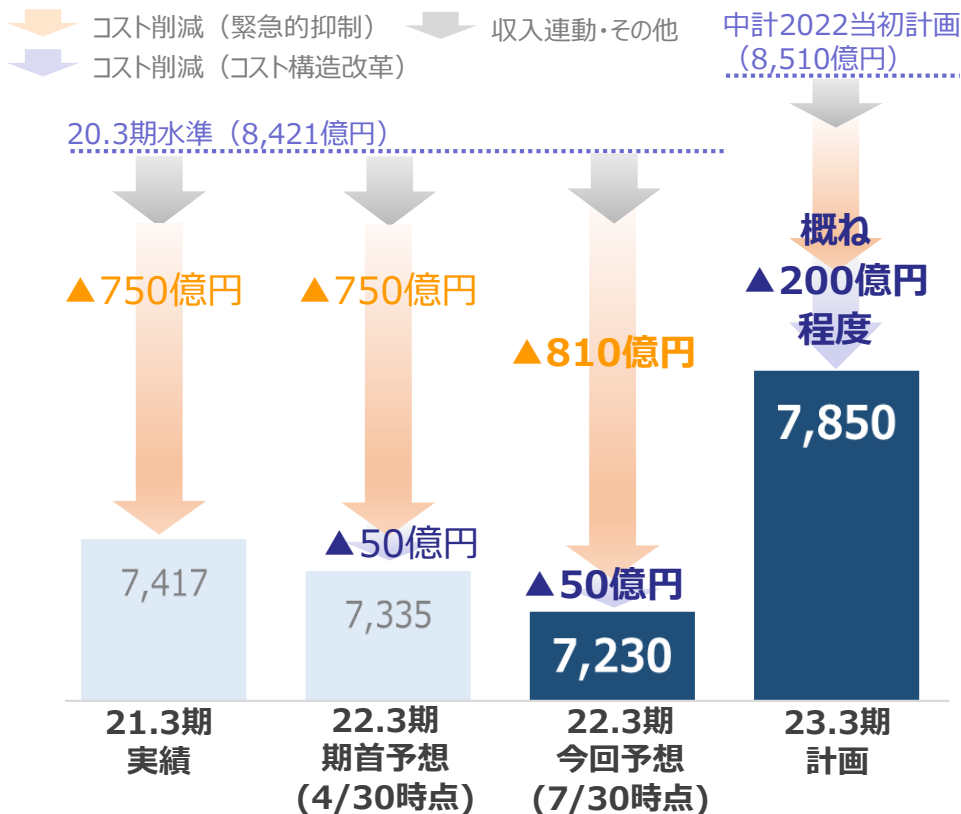
地域共生の深耕と
新たな価値創造

- ◇ 広域鉄道ネットワーク、
新幹線の利便性向上とマーケティング
- ◇ まちづくりと観光開発
- ◇ 既存資源の最大活用による
新たな価値創造

「経営の強靱化（構造改革）」の取り組み（鉄道）

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

単体営業費用の見通し



22.3期の更なる収支改善の取り組み

費用削減
の上積み

22.3期の見通し

・連結で▲1,100億円→▲1,240億円に上積み
(単体▲800億円→▲860億円)

資産売却

・22.3期に約300億円の資産売却を計画
(不動産事業の資産流動化を一部含む)

鉄道オペレーションの生産性向上・スリム化

地上設備の状態監視に向けたIoT化推進

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

22.3期以降の順次稼働に向けて工事が進捗

自動改札機のCBMソリューション

試行で保守コスト約**3割削減**を達成

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

みどりの窓口の設置駅数概ね**半減**に向けて着実に進捗



ご利用に応じた列車ダイヤ適正化

21年3月ダイヤ改正では臨時便比率を拡大、
ご利用に応じた**柔軟なダイヤ設定**が可能に
今秋10月にもダイヤ改正実施予定

組織構造改革・働き方改革による効率的な運営

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

スピーディな事業ポートフォリオ見直し

不動産

事業スキームの多様化による**資産効率向上**
と新たな**まちづくりの機会獲得**

- 資産組換え、アセットの多様化
 - ・資産売却により開発資金を調達、次なるまちづくりへ
 - ・ポートフォリオの多様化を図る（物流施設等）

これまでの実績

大阪、広島プロジェクトの着実な進捗
2号ファンド設立に向けた取り組み推進
（投資家向け販売収益約100億円（22.3期計画））

→グループ収益拡大
資産効率改善を目指す

ホテル

需要回復期に向けた
中核プロジェクト推進と**ブランド再構築**

- （当面の重点）非宿泊部門の一部縮小・撤退による採算性向上
- 中核プロジェクトへの経営資源の重点配分と顧客満足度向上によるブランド再構築

これまでの実績

一部ホテル内店舗の休業・閉店、4-6月稼働率約35%
間接部門要員数△1割（21.6末、対20.3末）

→グループ収益拡大
営業利益率改善を目指す

旅行

（日本旅行中期経営計画見直し）

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**

- ビジネスモデルの抜本的見直し
 - ・店頭からWeb販売モデルへの転換（BtoC）
 - ・異業種とのアライアンス拡大による事業領域拡大
 - ・自治体、DX（MaaS等）の事業拡大

これまでの実績

BtoC：店舗数94店（21.6末、対20.12末△100店）
Web販売割合5割（20.4-21.3）
BtoB：ワクチン接種事業の運営業務を多数受託

→損益分岐点売上2割減
コスト削減100億円（22.3期）
BtoB売上比率拡大を目指す

広域鉄道ネットワークの磨き上げ

EXサービス機能拡充

- 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
(21年3月～)
- 九州新幹線へのサービスエリア延伸
(22年春～)

- EX-MaaS(仮称)
- 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)
(23年夏～)

のぞみ6本ダイヤ設定可能時間帯拡大

(21年3月ダイヤ改正)

N700S 2編成導入 (21.3期)



関西都市圏ブランドの確立

グループ一体での沿線開発

- 大阪駅新駅ビル着工 (21年3月)
- ライフサポート型SC
「夙川グリーンプレイス」(21年9月)
- エキマルシェ大阪リニューアル
(I期:21年10月、II期22年秋)

輸送サービスの品質向上

- 通勤特急の利便性向上
(21年3月ダイヤ改正)
- ICOCAポイントサービスの拡充
(21年4月～)



観光需要喚起

- USJとの2大協業施策展開 (21年3月)

西日本エリアの魅力創出

中核都市を中心としたまちづくり

- 広島、岡山、富山

観光を中心とした地域の活性化

- SETOUCHI GLAMPING
グランドオープン (21年8月)
- 西なびグリーンパス (21年7月)

持続可能な交通サービスの実現

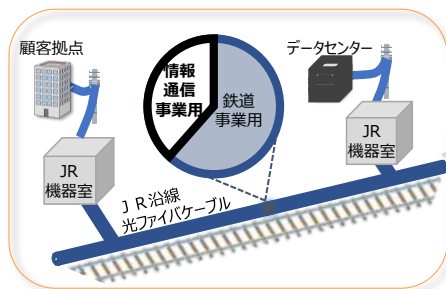
- 望ましい地域旅客運送サービスの姿について、地域と共に模索
- 城端線・氷見線LRT化検討
- 高山線ブラッシュアップ会議設立
- 芸備線沿線の地域公共交通計画に関する申入れ

北陸新幹線敦賀延伸効果の最大化



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年秋より光ファイバ「芯線賃貸サービス」、22年春からは「高速データ通信サービス」を開始予定



光ファイバ開放区間沿線長
山陽新幹線：約600km
在来線：約1,100km



「鉄道のある暮らし」～社会変容に対応した新しいライフスタイル～

NEW WAY
RAILWAY

ワークプレイスネットワークの構築

シェアオフィス3店目となるWork PLACE
COCOLO TAKATSUKI開業 (21年7月)
・三ノ宮、姫路にも展開予定 (21年8月以降)



都市圏居住×地方連携

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

ワーケーション/多拠点生活・居住

「JR西日本×住まい・ワーケーションサブスク」

地方移住

「おためし地方暮らし」プロジェクト (21年6月～)

荷物輸送に関する取り組み

- 北陸新幹線(21年5月)及び白備線(21年7月)で事業化
- 山陽新幹線では、新たに福山通運と連携した実証実験に着手

自動改札機のCBMソリューション

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

○ 「顧客体験の再構築」に向けて

ICOCA/WESTERの機能向上・連携強化



現在の実績

山陽新幹線指定席
ネット予約比率46%
(21.3期)

近畿圏IC利用率
84% (21.3期)

J-WESTネット会員数
約450万人 (21.3期末時点)

今後の成長に向けて

決算

中計
進捗

補足資料
参考資料

2021 > 2022 > 2023 > 2024 > 2025~

21年9月

・夙川グリーンプレイス開業



21年10月

・エキマルシェ大阪
リニューアルオープン(Ⅰ期)



21年冬

・京橋駅リニューアル



22年春

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



・健都イノベーションパーク
NKビル(仮称)



・Suita SST



22年秋

・エキマルシェ大阪
リニューアルオープン(Ⅱ期)

23年春

・モバイルICOCA(仮称)導入

・うめきた(大阪)地下駅開業



・奈良線復線化



23年夏

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



24年3月

・大阪駅西地区開発竣工



24年春

・北陸新幹線敦賀延伸



24年秋

・大阪駅新駅ビル開業
・大阪駅高架下開発
(~27年春)



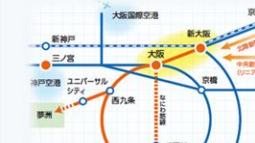
25年春

・広島新駅ビル開業



31年春

・なにわ筋線開業



時期未定

・三ノ宮プロジェクト(検討中)

当社エリアで予定されている主なイベント

22年5月

・ワールドマスターズゲームズ
2021関西

24年夏

・(仮称)うめきた2期地区開発
事業先行まちびらき

25年5月~11月

・大阪・関西万博
20年代後半
・IR誘致・部分開業

豊富な成長機会を逸することなくとらえ、「変革・復興」の完遂、さらに「進化・成長」へ

(単位：億円)

	2021年3月期 1Q実績*	2022年3月期 1Q実績	対前年		2021年3月期 通期実績*	2022年3月期通期		対前年		対予想 増減
			増減	比率(%)		前回 (4/30) 予想	今回 (7/30) 予想	増減	比率(%)	
	A	B	B-A	B/A	C	D	E	E-C	E/C	E-D
【連結】										
営業収益	1,845	2,019	+173	109.4	9,200	12,575	10,520 ~10,890	+1,319 ~1,689	114.3 ~118.4	▲ 2,055 ~▲1,685
営業利益又は損失 (▲)	▲ 942	▲ 493	+448	-	▲ 2,455	120	▲ 1,290 ~▲940	+1,165 ~1,515	-	▲ 1,410 ~▲1,060
経常損失 (▲)	▲ 998	▲ 515	+482	-	▲ 2,573	▲ 50	▲ 1,415 ~▲1,065	+1,158 ~1,508	-	▲ 1,365 ~▲1,015
親会社株主に帰属する 四半期 (当期) 純利益又は純損失 (▲)	▲ 767	▲ 320	+447	-	▲ 2,331	30	▲ 1,165 ~▲815	+1,166 ~1,516	-	▲ 1,195 ~▲845
【単体】										
営業収益	931	1,192	+260	128.0	5,068	7,365	5,890 ~6,220	+821 ~1,151	116.2 ~122.7	▲ 1,475 ~▲1,145
運輸収入	720	989	+268	137.3	4,190	6,430	4,990 ~5,320	+799 ~1,129	119.1 ~127.0	▲ 1,440 ~▲1,110
営業費用	1,752	1,615	▲ 136	92.2	7,406	7,335	7,230	▲ 176	97.6	▲ 105
人件費	520	458	▲ 62	88.0	1,838	1,805	1,790	▲ 48	97.3	▲ 15
物件費	749	700	▲ 49	93.4	3,544	3,610	3,535	▲ 9	99.7	▲ 75
動力費	97	88	▲ 9	90.4	395	395	395	▲ 0	99.8	-
修繕費	266	245	▲ 21	91.9	1,519	1,435	1,395	▲ 124	91.8	▲ 40
業務費	384	366	▲ 18	95.3	1,628	1,780	1,745	+116	107.1	▲ 35
減価償却費	334	308	▲ 25	92.3	1,410	1,290	1,290	▲ 120	91.5	-
営業利益又は損失 (▲)	▲ 821	▲ 423	+397	-	▲ 2,338	30	▲ 1,340 ~▲1,010	+998 ~1,328	-	▲ 1,370 ~▲1,040
経常損失 (▲)	▲ 869	▲ 451	+418	-	▲ 2,507	▲ 140	▲ 1,485 ~▲1,155	+1,022 ~1,352	-	▲ 1,345 ~▲1,015
四半期 (当期) 純利益又は純損失 (▲)	▲ 617	▲ 235	+382	-	▲ 2,173	25	▲ 1,170 ~▲840	+1,003 ~1,333	-	▲ 1,195 ~▲865

*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

(単位：億円)

	2021年3月期 1Q実績*	2022年3月期 1Q実績	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
	A	B		
営業収益	931	1,192	+260	128.0
運輸収入	720	989	+268	137.3
その他収入	210	202	▲ 8	96.2
営業費用	1,752	1,615	▲ 136	92.2
人件費	520	458	▲ 62	88.0
物件費	749	700	▲ 49	93.4
動力費	97	88	▲ 9	90.4
修繕費	266	245	▲ 21	91.9
業務費	384	366	▲ 18	95.3
線路使用料等	68	66	▲ 2	96.6
租税公課	79	82	+3	103.9
減価償却費	334	308	▲ 25	92.3
営業損失 (▲)	▲ 821	▲ 423	+397	—
営業外損益	▲ 48	▲ 27	+20	—
営業外収益	19	32	+12	—
営業外費用	67	59	▲ 8	—
経常損失 (▲)	▲ 869	▲ 451	+418	—
特別損益	▲ 24	6	+31	—
特別利益	19	31	+12	—
特別損失	44	25	▲ 19	—
四半期純損失 (▲)	▲ 617	▲ 235	+382	—

*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

決算

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

		2022年3月期 1Q実績			
		運輸収入	対前年	主な増減要因	
新幹線	370	+145 (164.3%)	基礎トレンド(100.0%)		
			特殊要因	・コロナ影響(国内)の反動増	+143
				等	
在来線	480	+93 (124.1%)	基礎トレンド(100.0%)		
			特殊要因	・コロナ影響(国内)の反動増	+92
				等	
在来線	138	+30 (128.5%)	基礎トレンド(100.0%)		
			特殊要因	・コロナ影響(国内)の反動増	+29
				等	
	在来線計	618	+123 (125.0%)		
	運輸収入計	989	+268 (137.3%)		

※荷物収入は金額些少のため省略

	運輸収入 (単位：億円)			輸送人キロ (単位：百万人キロ)		
	1Q実績 (4/1~6/30)			1Q実績 (4/1~6/30)		
	2021年 3月期*	2022年 3月期	対前年	2021年 3月期	2022年 3月期	対前年
全社計	720	989	+268 137.3%	6,816	8,398	+1,581 123.2%
新幹線	225	370	+145 164.3%	1,042	1,697	+655 162.9%
定期	25	26	+1 104.8%	197	211	+14 107.3%
定期外	199	343	+143 171.9%	844	1,486	+641 175.9%
在来線	494	618	+123 125.0%	5,773	6,700	+926 116.0%
定期	280	304	+24 108.6%	4,631	5,049	+417 109.0%
定期外	214	314	+99 146.5%	1,141	1,651	+509 144.6%
近畿圏	387	480	+93 124.1%	4,587	5,351	+763 116.6%
定期	229	249	+19 108.6%	3,737	4,108	+370 109.9%
定期外	157	231	+73 146.7%	849	1,242	+393 146.3%
その他	107	138	+30 128.5%	1,186	1,349	+163 113.8%
定期	50	54	+4 108.8%	893	941	+47 105.3%
定期外	57	83	+26 145.9%	292	408	+116 139.7%

*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

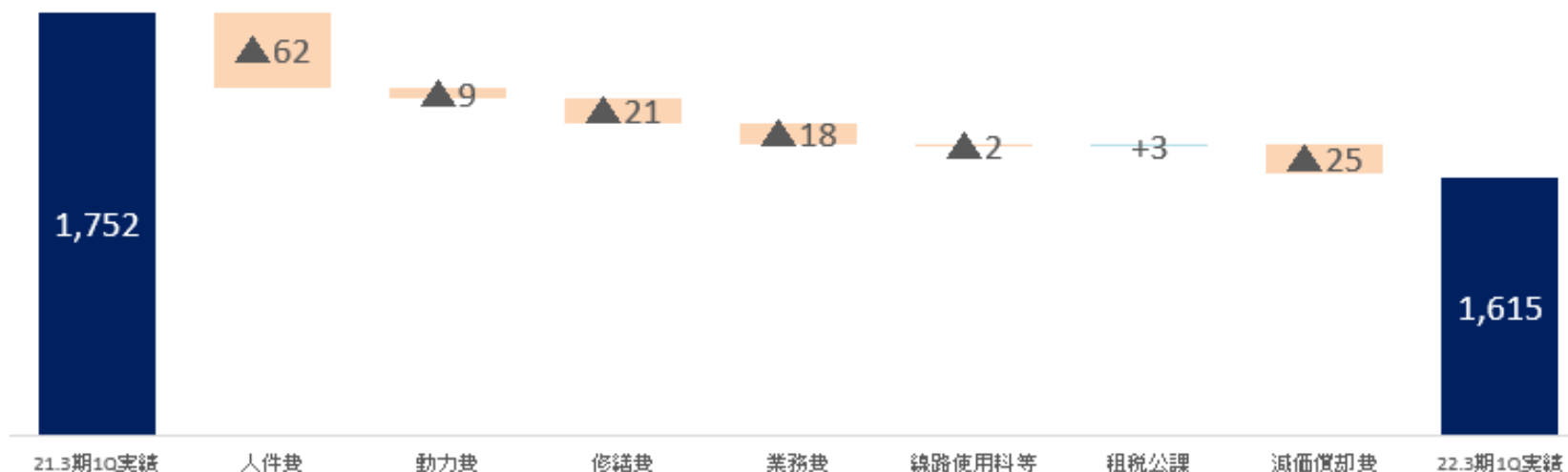
決算

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	2022年3月期 1Q実績			主な増減要因
		対前年		
人件費	458	▲ 62	88.0%	賞与の減、人員の減 等
動力費	88	▲ 9	90.4%	燃料費調整額の減 等
修繕費	245	▲ 21	91.9%	工事進捗差、施策抑制による減 等
業務費	366	▲ 18	95.3%	会社間精算による減、広告宣伝費の減 等
線路使用料等	66	▲ 2	96.6%	東西線使用料の減 等
租税公課	82	+3	103.9%	法人事業税の増 等
減価償却費	308	▲ 25	92.3%	新幹線車両の償却方法見直し 等
営業費用計	1,615	▲ 136	92.2%	



(単位：億円)

	2021年3月期 1Q実績*	2022年3月期 1Q実績	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A
	A	B		
営業収益	1,845	2,019	+173	109.4
営業費用	2,788	2,513	▲ 274	90.1
営業損失 (▲)	▲ 942	▲ 493	+448	—
営業外損益	▲ 55	▲ 21	+33	—
営業外収益	14	46	+31	—
営業外費用	70	68	▲ 2	—
経常損失 (▲)	▲ 998	▲ 515	+482	—
特別損益	▲ 82	▲ 3	+78	—
特別利益	23	43	+19	—
特別損失	105	47	▲ 58	—
親会社株主に帰属する 四半期純損失 (▲)	▲ 767	▲ 320	+447	—
四半期包括利益	▲ 790	▲ 330	+459	—

*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

(単位：億円)

	2021年3月期 1Q実績 ^{*3}	2022年3月期 1Q実績	対前年	
			増減	比率(%)
			A	B
営業収益 ^{*1}	1,845	2,019	+173	109.4
運輸業	827	1,108	+280	134.0
流通業	181	258	+77	143.0
物販・飲食	151	215	+64	142.6
【宿泊特化型ホテル】(再掲) ^{*2}	【5】	【13】	【+7】	【237.6】
百貨店	21	33	+12	159.6
不動産業	290	326	+36	112.5
ショッピングセンター	68	90	+22	132.4
不動産賃貸・販売	214	231	+16	107.8
【不動産販売】(再掲)	【97】	【112】	【+14】	【115.3】
その他	547	326	▲ 221	59.6
ホテル	16	33	+16	199.7
旅行	357	120	▲ 237	33.6
営業利益又は損失 (▲) ^{*1}	▲ 942	▲ 493	+448	—
運輸業	▲ 866	▲ 474	+392	—
流通業	▲ 56	▲ 38	+18	—
物販・飲食	▲ 48	▲ 30	+18	—
百貨店	▲ 7	▲ 6	+1	—
不動産業	66	83	+17	126.9
ショッピングセンター	▲ 11	6	+17	—
不動産賃貸・販売	55	52	▲ 2	94.9
その他	▲ 77	▲ 70	+7	—
ホテル	▲ 35	▲ 30	+4	—
旅行	▲ 26	▲ 28	▲ 1	—

*1 各セグメントの内訳は、主な子会社の合計値であり、セグメント計と一致しません。

*2 宿泊特化型ホテル「ヴィアイン」の合計値です。ただし、浅草店（その他業）、広島銀山町店（その他業）は除きます。

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

各セグメントの主な増減要因

決算

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

			2022年3月期 1Q実績			主な増減要因
			対前年		増減	
			増減	比率(%)		
流通業	物販・飲食	営業収益	215	+64	142.6	・コロナ影響の反動増 等
		営業損失	▲ 30	+18	-	
	百貨店	営業収益	33	+12	159.6	
		営業損失	▲ 6	+1	-	
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	90	+22	132.4	・コロナ影響の反動増 等
		営業利益	6	+17	-	
	不動産賃貸・販売	営業収益	231	+16	107.8	・販売戸数の増 等
		営業利益	52	▲ 2	94.9	・分譲利益率の反動減 等
その他	ホテル	営業収益	33	+16	199.7	・コロナ影響の反動増 等
		営業損失	▲ 30	+4	-	
	旅行	営業収益	120	▲ 237	33.6	・コロナ影響による減 等
		営業損失	▲ 28	▲ 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。

(単位：億円)

	2021年3月期 期末* A	2022年3月期 1Q期末 B	増減 B-A
資産	34,773	35,436	+662
負債	25,211	26,303	+1,092
純資産	9,562	9,133	▲429
長期債務残高	15,595	17,364	+1,769
【長期債務平均金利 (%)】	【1.28】	【1.19】	【▲0.09】
新幹線債務	1,009	1,009	-
【新幹線債務平均金利 (%)】	【6.55】	【6.55】	【-】
社債	8,399	9,999	+1,600
【社債平均金利 (%)】	【1.11】	【1.00】	【▲0.11】
自己資本比率 (%)	24.5	22.9	▲1.6
1株当たり純資産 (円)	4,461.46	4,240.78	▲220.68

*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

(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績*	2022年3月期通期		対前年		対予想 増減 C-B
		前回 (4/30) 予想 B	今回 (7/30) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	5,068	7,365	5,890 ~6,220	+821 ~1,151	116.2 ~122.7	▲ 1,475 ~▲1,145
運輸収入	4,190	6,430	4,990 ~5,320	+799 ~1,129	119.1 ~127.0	▲ 1,440 ~▲1,110
その他収入	878	935	900	+21	102.5	▲ 35
営業費用	7,406	7,335	7,230	▲ 176	97.6	▲ 105
人件費	1,838	1,805	1,790	▲ 48	97.3	▲ 15
物件費	3,544	3,610	3,535	▲ 9	99.7	▲ 75
動力費	395	395	395	▲ 0	99.8	-
修繕費	1,519	1,435	1,395	▲ 124	91.8	▲ 40
業務費	1,628	1,780	1,745	+116	107.1	▲ 35
線路使用料等	276	270	270	▲ 6	97.7	-
租税公課	336	360	345	+8	102.4	▲ 15
減価償却費	1,410	1,290	1,290	▲ 120	91.5	-
営業利益又は損失 (▲)	▲ 2,338	30	▲ 1,340 ~▲1,010	+998 ~1,328	-	▲ 1,370 ~▲1,040
営業外損益	▲ 169	▲ 170	▲ 145	+24	85.5	+25
営業外収益	84	65	90	+5	-	+25
営業外費用	253	235	235	▲ 18	-	-
経常損失 (▲)	▲ 2,507	▲ 140	▲ 1,485 ~▲1,155	+1,022 ~1,352	-	▲ 1,345 ~▲1,015
特別損益	▲ 239	175	235	+474	-	+60
特別利益	250	-	-	-	-	-
特別損失	490	-	-	-	-	-
当期純利益又は純損失 (▲)	▲ 2,173	25	▲ 1,170 ~▲840	+1,003 ~1,333	-	▲ 1,195 ~▲865

*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

運輸収入の見通し

決算

中計
進捗

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		対前回	
新幹線	2,145 ～2,375	+489 (129.6%) ～719 (143.5%)	基礎トレンド(100.0%)		▲ 990 ～▲760	
			特殊要因	・コロナ影響(国内)の反動増		+462 ～ +667
				・インバウンド		+5 ～ +8
				・国内旅行需要の増		+21 ～ +43
	等					
在来線	2,175 ～2,240	+233 (112.0%) ～298 (115.4%)	基礎トレンド(100.0%)		▲ 295 ～▲230	
			特殊要因	・コロナ影響(国内)の反動増		+217 ～ +277
				・インバウンド		+4 ～ +7
				・国内旅行需要の増		+1 ～ +3
	等					
在来線	670 ～705	+76 (112.9%) ～111 (118.8%)	基礎トレンド(100.0%)		▲ 155 ～▲120	
			特殊要因	・コロナ影響(国内)の反動増		+63 ～ +94
				・インバウンド		+1
				・国内旅行需要の増		+2 ～ +5
	等					
在来線計		2,845 ～2,945	+310 (112.2%) ～410 (116.2%)		▲ 450 ～▲350	
運輸収入計		4,990 ～5,320	+799 (119.1%) ～1,129 (127.0%)		▲ 1,440 ～▲1,110	

※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+750～+1,060億円

単体営業費用の見通し

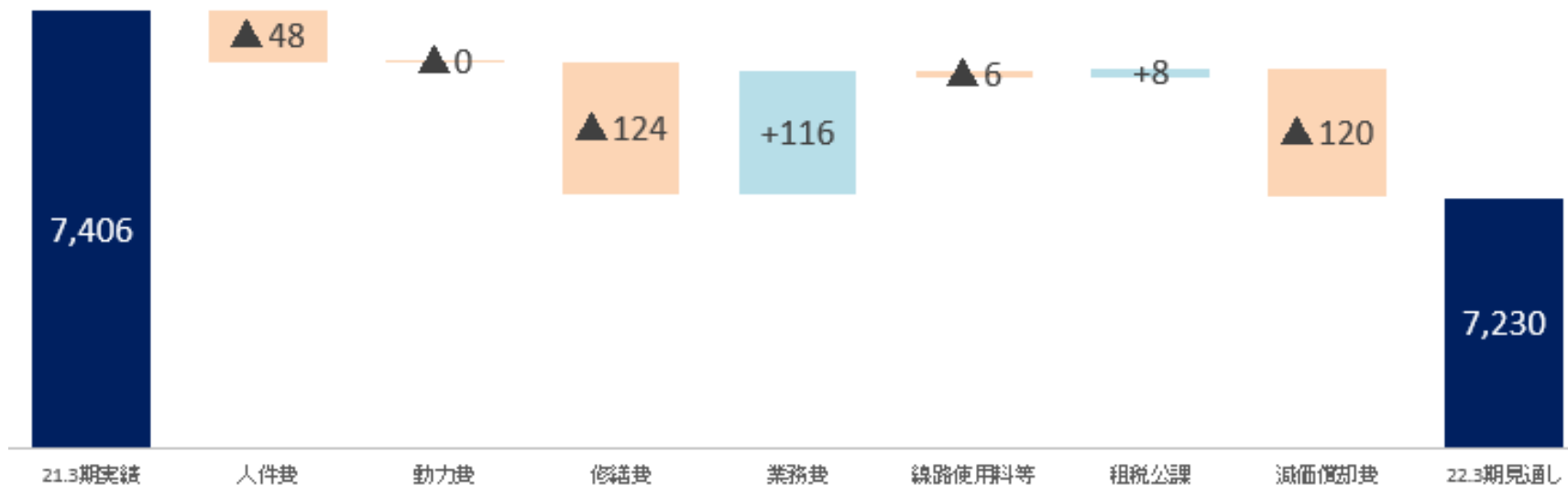
決算

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	2022年3月期 通期見通し				対前回
		対前年			
人件費	1,790	▲ 48	97.3%	人員減、賞与の減、超勤手当の減 等	▲ 15
動力費	395	▲ 0	99.8%		—
修繕費	1,395	▲ 124	91.8%	施策抑制による減 等	▲ 40
業務費	1,745	+116	107.1%	発売手数料の増、DX関連経費の増 等	▲ 35
線路使用料等	270	▲ 6	97.7%	東西線使用料の減 等	—
租税公課	345	+8	102.4%	法人事業税の増 等	▲ 15
減価償却費	1,290	▲ 120	91.5%	新幹線車両の償却方法見直し 等	—
営業費用計	7,230	▲ 176	97.6%		▲ 105



(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績* A	2022年3月期通期		対前年		対予想 増減 C-B
		前回 (4/30) 予想 B	今回 (7/30) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益	9,200	12,575	10,520 ~10,890	+1,319 ~1,689	114.3 ~118.4	▲ 2,055 ~▲1,685
営業費用	11,655	12,455	11,810 ~11,830	+154 ~174	101.3 ~101.5	▲ 645 ~▲625
営業利益又は損失 (▲)	▲ 2,455	120	▲ 1,290 ~▲940	+1,165 ~1,515	-	▲ 1,410 ~▲1,060
営業外損益	▲ 118	▲ 170	▲ 125	▲ 6	105.7	+45
営業外収益	130	69	132	+1	-	+62
営業外費用	248	239	257	+8	-	+17
経常損失 (▲)	▲ 2,573	▲ 50	▲ 1,415 ~▲1,065	+1,158 ~1,508	-	▲ 1,365 ~▲1,015
特別損益	▲ 173	165	240	+413	-	+75
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 (▲)	▲ 2,331	30	▲ 1,165 ~▲815	+1,166 ~1,516	-	▲ 1,195 ~▲845
1株当たり当期純利益 又は純損失 (▲) (円)	▲ 1,219.57	15.69	▲ 609.29 ~▲426.24	+610.28 ~+793.33	-	-

*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

連結業績予想（セグメント別）

決算

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

	2021年3月期 通期実績*3 A	2022年3月期通期		対前年		対予想 増減 C-B
		前回(4/30) 予想 B	今回(7/30) 予想 C	増減 C-A	比率(%) C/A	
営業収益*1	9,200	12,575	10,520 ~10,890	+1,319 ~1,689	114.3 ~118.4	▲ 2,055 ~▲1,685
運輸業	4,697	7,072	5,580 ~5,920	+882 ~1,222	118.8 ~126.0	▲ 1,492 ~▲1,152
流通業	1,087	1,581	1,480 ~1,490	+392 ~402	136.1 ~137.0	▲ 101 ~▲91
物販・飲食	882	1,303	1,212 ~1,222	+329 ~339	137.3 ~138.4	▲ 91 ~▲81
【宿泊特化型ホテル】(再掲)*2	【45】	【114】	【75】 ~【85】	【+29】 ~【+39】	【163.1】 ~【184.8】	【▲ 39】 ~【▲29】
百貨店	163	224	224	+60	137.1	-
不動産業	1,413	1,483	1,530	+116	108.2	+47
ショッピングセンター	423	474	474	+50	112.0	-
不動産賃貸・販売 【不動産販売】(再掲)	969 【501】	992 【543】	1,035 【563】	+65 【+62】	106.8 【112.4】	+43 【+20】
その他	2,002	2,439	1,930 ~1,950	▲ 72 ~▲52	96.4 ~97.4	▲ 509 ~▲489
ホテル	153	305	210 ~230	+56 ~76	137.2 ~150.2	▲ 95 ~▲75
旅行	876	1,190	702	▲ 174	80.1	▲ 488
営業利益又は損失(▲)*1	▲ 2,455	120	▲ 1,290 ~▲940	+1,165 ~1,515	-	▲ 1,410 ~▲1,060
運輸業	▲ 2,515	▲ 96	▲ 1,505 ~▲1,170	+1,010 ~1,345	-	▲ 1,409 ~▲1,074
流通業	▲ 150	▲ 14	▲ 35 ~▲30	+115 ~120	-	▲ 21 ~▲16
物販・飲食	▲ 127	▲ 15	▲ 37 ~▲31	+90 ~96	-	▲ 22 ~▲16
百貨店	▲ 22	0	0	+22	-	-
不動産業	292	271	280	▲ 12	95.7	+9
ショッピングセンター	20	25	39	+18	186.2	+14
不動産賃貸・販売	189	155	160	▲ 29	84.5	+4
その他	▲ 57	▲ 7	0 ~10	+57 ~67	-	+7 ~17
ホテル	▲ 116	▲ 30	▲ 71 ~▲61	+45 ~55	-	▲ 41 ~▲31
旅行	▲ 73	▲ 45	▲ 25	+48	-	+20

*1 各セグメントの内訳は、主な子会社の合計値であり、セグメント計と一致しません。

*2 宿泊特化型ホテル「ヴィアイン」の合計値です。ただし、浅草店（その他業）、広島銀山町店（その他業）は除きます。

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

各セグメントの見通し

決算

中計
進捗

補足資料
参考資料

(単位：億円)

			2022年3月期通期予想				対前回	
			対前年		主な増減要因			
			増減	比率(%)				
流通業	物販・飲食	営業収益	1,212 ~1,222	+329 ~339	137.3 ~138.4	・コロナ影響の反動増 等	▲ 91 ~▲81	
		営業損失	▲ 37 ~▲31	+90 ~96	-		▲ 22 ~▲16	
	百貨店	営業収益	224	+60	137.1		-	
		営業利益	0	+22	-		-	
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	474	+50	112.0	・コロナ影響の反動増 等	-	
		営業利益	39	+18	186.2		+14	
	不動産賃貸・販売	営業収益	1,035	+65	106.8		・不動産販売の増 等	+43
		営業利益	160	▲ 29	84.5		・開業経費の増 等	+4
その他	ホテル	営業収益	210 ~230	+56 ~76	137.2 ~150.2	・コロナ影響の反動増 等	▲ 95 ~▲75	
		営業損失	▲ 71 ~▲61	+45 ~55	-		▲ 41 ~▲31	
	旅行	営業収益	702	▲ 174	80.1		・コロナ影響による減 等	▲ 488
		営業損失	▲ 25	+48	-		・経費節減の深度化 等	+20

※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。

(単位：人、億円)

	2021年3月期 1Q実績 ^{*2}	2022年3月期 1Q実績	2021年3月期 通期実績	2022年3月期 通期予想(7/30)
連結ROA (%)	-	-	-	-
連結ROE (%)	-	-	-	-
連結EBITDA ^{*1}	▲ 532	▲ 105	▲ 708	350~700
連結減価償却費	407	385	1,734	1,635
連結設備投資 (自己資金)	372	299	2,166	2,450
単体設備投資 (自己資金)	213	181	1,674	1,700
安全関連投資	105	96	1,051	850
1株当たり配当金 (円)	-	-	100.0	100.0

	2021年3月期 1Q実績		2022年3月期 1Q実績		2021年3月期 通期実績		2022年3月期 通期予想(7/30)	
	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)	49,903	25,251	48,737	24,124	47,984	23,900	-	-
金融収支	▲ 44	▲ 32	▲ 49	▲ 35	▲ 195	▲ 178	▲ 211	▲ 193
受取利息・配当金	3	15	3	16	9	24	7	18
支払利息	48	48	52	52	204	202	218	211

^{*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

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7月30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7月30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/>