

2023年3月期 第2四半期決算

JR-WEST Group
Consolidated Results
1st Half of FY2023.3



めざす未来へ。

2022年11月2日
西日本旅客鉄道株式会社

1

23.3期第2四半期決算及び通期予想の概要

P. 3

2

次期中期経営計画策定に向けた進捗

P. 10

3

23.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）

P. 21



Appendix

P. 32

1

23.3期第2四半期決算及び通期予想の概要

P. 3

2

次期中期経営計画策定に向けた進捗

P. 10

3

23.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）

P. 21



Appendix

P. 32

23.3期2Q決算・通期業績予想 ハイライト

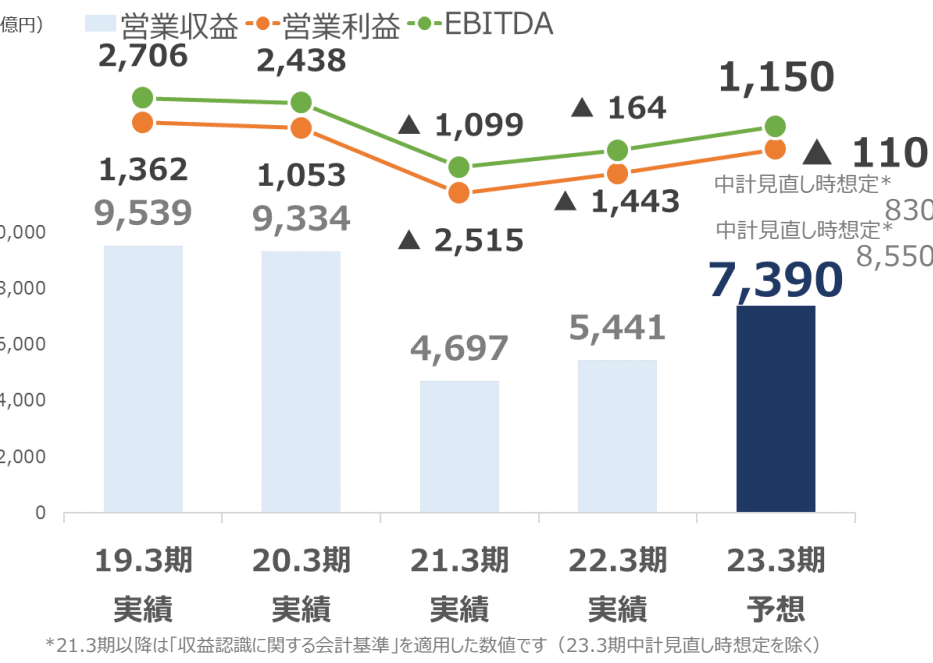
- **23.3期第2四半期**は、感染拡大「第7波」などの影響により、需要回復に鈍化が見られたものの、**上期**決算としては、**連結・単体ともに20.3期以来3期ぶりの黒字**。
- **コスト構造改革**の取組みは、今期単体**▲200億円**の計画に対し、第2四半期実績は**▲100億円**。
- 第1四半期での上振れの一方、第2四半期では下振れたように、「波打ちながら回復」とした期首想定の間ね範囲内にあることから、**通期業績予想・配当予想は据え置く**。

(億円)

	22.3期	23.3期	対前年		23.3期	対前年		対中計見直し
	2Q実績	2Q実績	差額	比率	通期予想	差額	比率	比率
【連結】								
営業収益	4,368	6,167	+1,798	141.2%	13,090	+2,778	127.0%	90.3%
営業費用	5,229	5,828	+599	111.5%	12,790	+1,288	111.2%	97.6%
営業利益/損失(▲)	▲ 861	338	+1,199	-	300	+1,490	-	21.4%
経常利益/損失(▲)	▲ 874	277	+1,151	-	135	+1,345	-	10.8%
親会社株主に帰属する 四半期純利益/損失(▲)	▲ 686	645	+1,331	-	585	+1,716	-	73.1%
EBITDA	▲ 73	1,117	+1,191	-	1,930	+1,500	449.9%	58.5%
【単体】								
運輸収入	2,100	3,207	+1,107	152.7%	6,730	+1,853	138.0%	86.8%
営業費用	3,328	3,463	+135	104.1%	7,645	+598	108.5%	97.4%

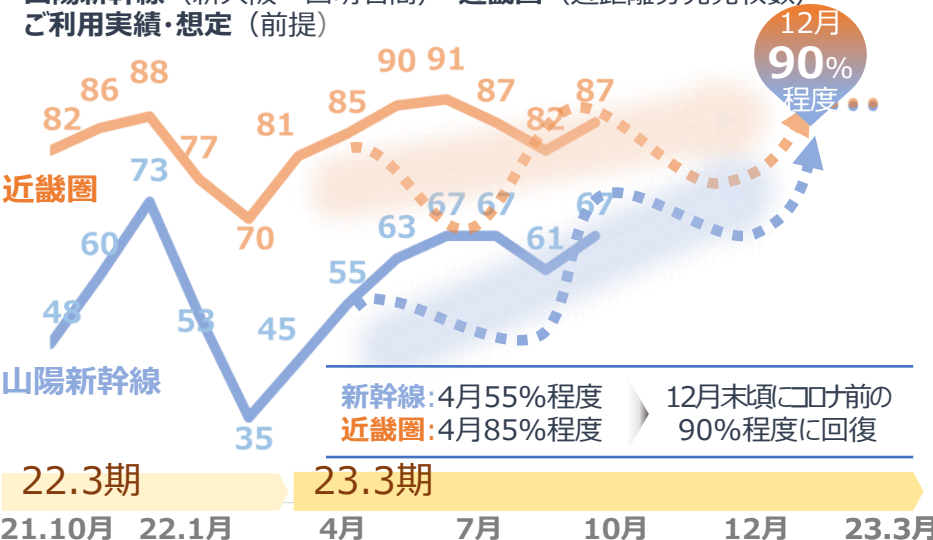
*「対中計見直し」の比率は「収益認識に関する会計基準」の影響を加味していません。

23.3期2Q決算・通期業績予想 運輸業



23.3期における想定(前提)

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



営業収益

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
うち単体運輸収入	2,100	3,207
新幹線	829	1,568
近畿圏	983	1,234
その他在来線	287	403

営業利益

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
	▲899	126

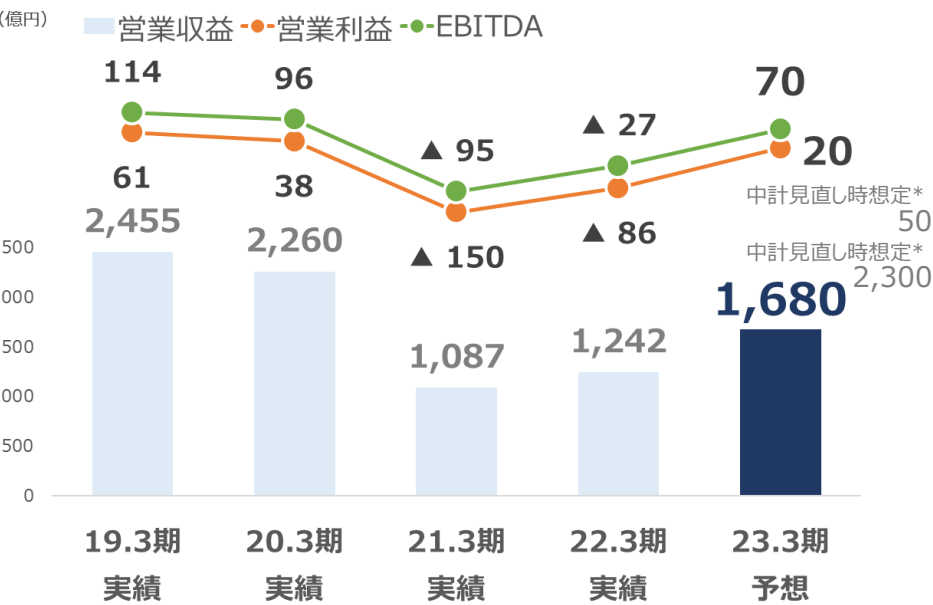
EBITDA

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
	▲274	735

ポイント

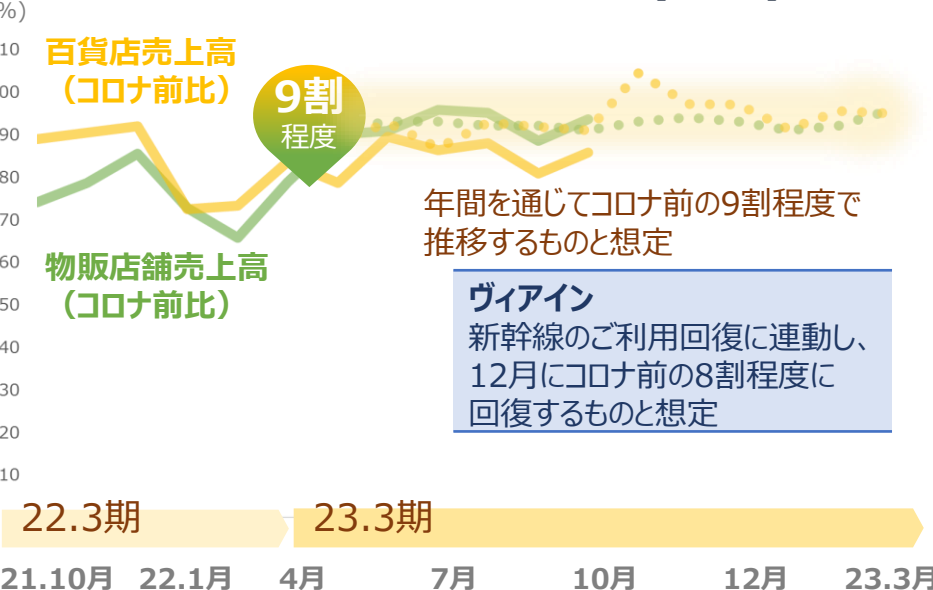
- 新幹線4月:55%程度、近畿圏4月:85%程度から緩やかに回復、12月末頃にコロナ前の9割程度に回復するとの想定に対し、第2四半期の3か月間は下振れて推移。
- 上期としては概ね想定範囲内にあること、また、「第8波」到来等による需要回復への影響も考慮し、通期予想は据え置く。

23.3期2Q決算・通期業績予想 流通業



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

23.3期における売上高想定(前提)



営業収益 (主な内訳)

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
物販飲食業	555	772
うち ヴィアイン	462	653
百貨店業	73	96

※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

営業利益 (主な内訳)

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
物販飲食業	▲69	6
うち ヴィアイン	▲53	8
百貨店業	▲26	▲11
物販飲食業	▲15	▲3

※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

EBITDA (主な内訳)

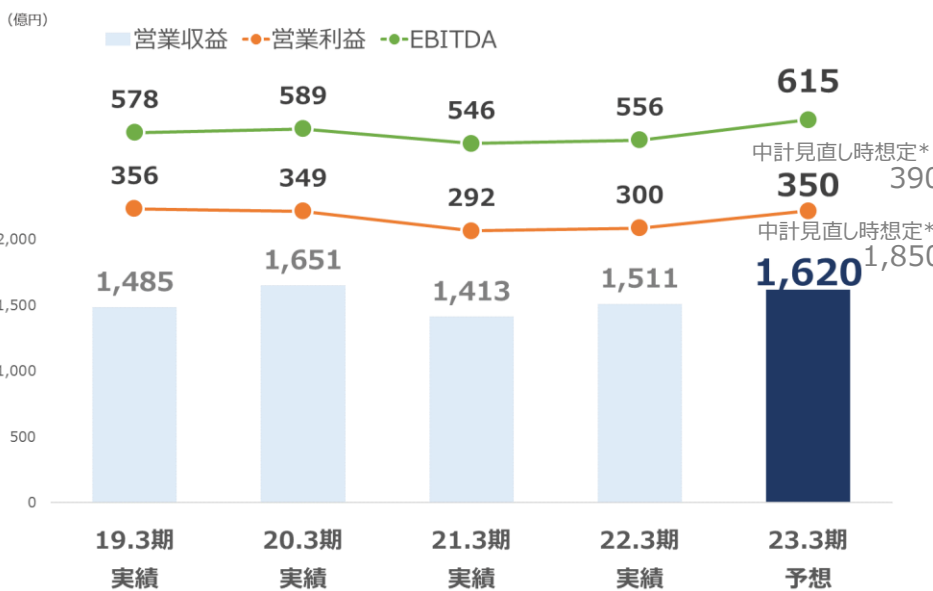
	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
物販飲食業	▲41	33
うち ヴィアイン	▲33	27
百貨店業	▲17	▲3
百貨店業	▲11	1

※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

ポイント

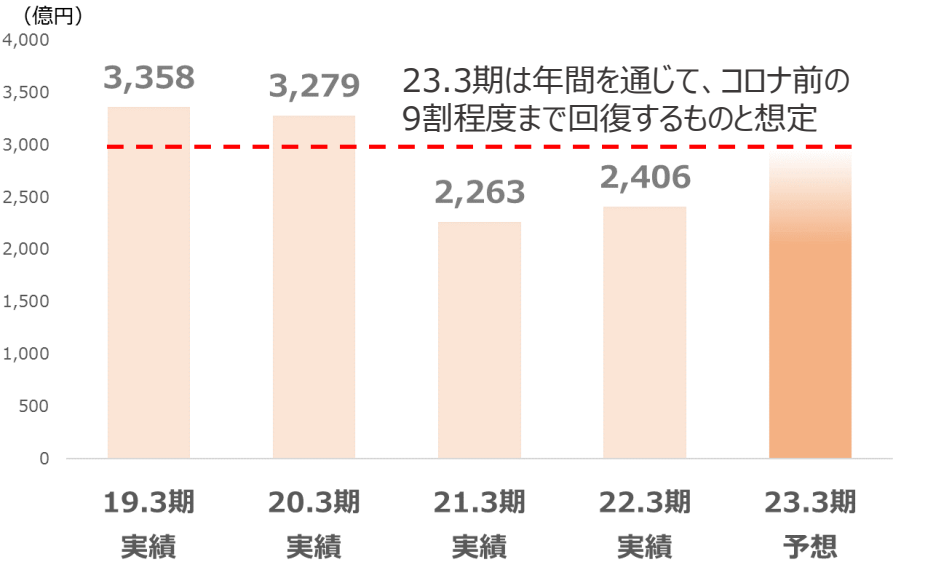
- 第2四半期は、感染拡大「第7波」の影響を受けて回復に鈍化が見られたものの、概ね想定範囲内で推移。

23.3期2Q決算・通期業績予想 不動産業



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

23.3期におけるSC売上高想定(前提)



営業収益 (主な内訳) (億円)

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
不動産賃貸・販売業	662	757
うち 不動産賃貸	446	501
うち 不動産販売	238	252
SC業	208	249
SC業	206	251

※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

営業利益 (主な内訳) (億円)

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
不動産賃貸・販売業	161	181
うち 不動産賃貸	102	118
うち 不動産販売	80	77
SC業	21	41
SC業	17	35

※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

EBITDA (主な内訳) (億円)

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
不動産賃貸・販売業	283	311
不動産賃貸・販売業	187	207
SC業	47	69

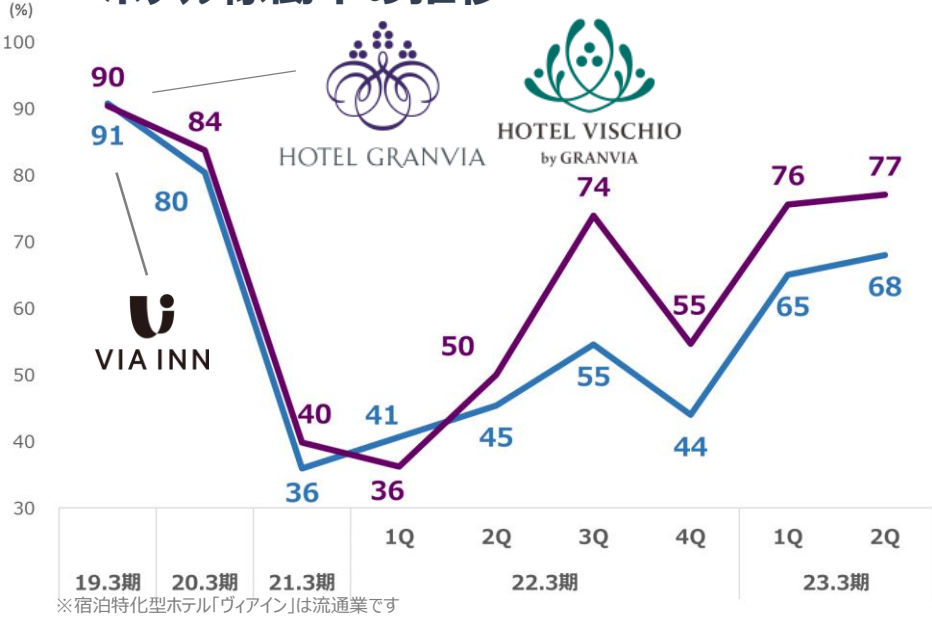
※各内訳は主な子会社の合計値であり、その合計はセグメント計と一致しません

ポイント

- 新規開業物件やその平年度化、投資家向け販売・SC売上高の増により、対前年増収増益。概ね想定どおりの推移。

23.3期2Q決算・通期業績予想 その他事業（ホテル業・旅行業）

■ ホテル稼働率の推移



■ 23.3期における想定(前提)

【ホテル業】

- 22年4月の稼働率はコロナ前の7割程度
- 鉄道需要の回復に伴い、4Qでコロナ前の9割程度まで回復するものと想定

【旅行業】

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

■ 営業収益（主な内訳）

(億円)

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
ホテル業	72	137
旅行業	347	625

※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

■ 営業利益（主な内訳）

(億円)

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
ホテル業	▲58	▲22
旅行業	1	31

※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

■ EBITDA（主な内訳）

(億円)

	22.3期2Q実績	23.3期2Q実績
ホテル業	▲40	▲5
旅行業	3	33

※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

■ ポイント

- ホテル業においては、コロナ影響が軽減したこと等により、宿泊部門を中心に業績が回復。22年3月のホテルヴィスキオ富山開業も増収に貢献。
- 旅行業においては、ワクチン接種事務局業務等のソリューション事業が引き続き堅調。計画を上回って推移している。

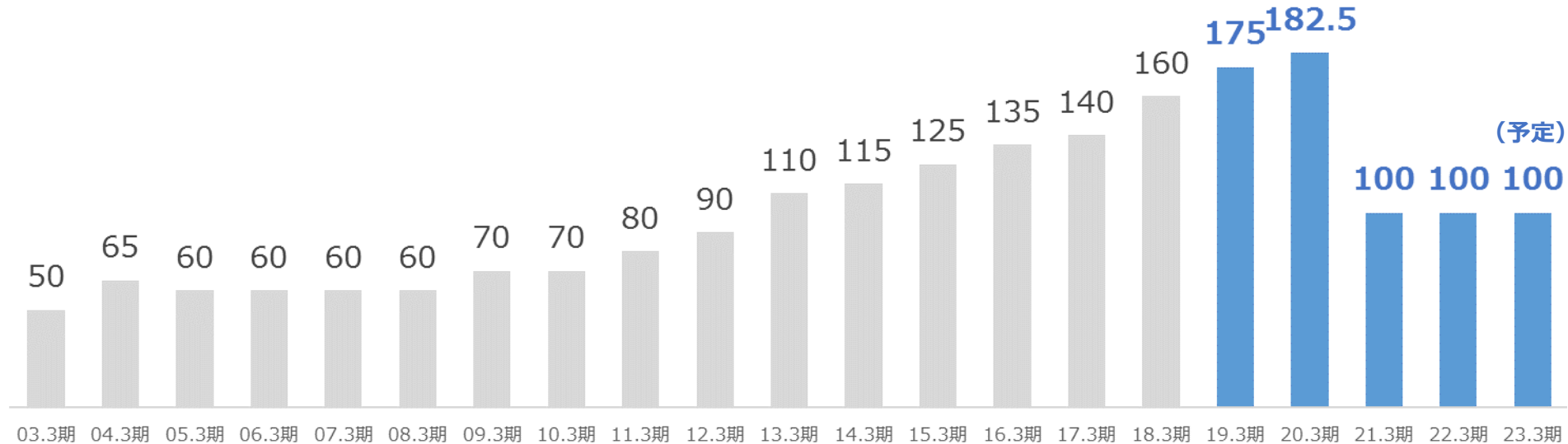
「中計2022見直し」における株主還元方針

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

23.3期の株主還元

- **23.3期 長期安定的な配当を重視する方針に基づき1株100円（通期）を予定**
〔中間配当 1株50円、期末配当 1株50円（予定）〕

（参考）1株当たり配当金の推移（円）



1

23.3期第2四半期決算及び通期予想の概要

P. 3

2

次期中期経営計画策定に向けた進捗

P. 10

3

23.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）

P. 21



Appendix

P. 32

次期中計に向けた外部環境、課題認識

- **新たな需要創出の機会**、かつ、それへの対応を可能にする**デジタル技術**等の**進歩**が加速
- 一方、**従来型のご利用の早期減少**、国際情勢・社会的要請を反映した**コスト増リスク**が顕在化

経営環境の変化

新たな需要創出の機会

- 「リアル」の価値再発見
- 環境意識の高まり
- デジタルをはじめとする技術革新

ご利用者数・ご利用回数の減

- 人口減少・高齢化
- 不安定なインバウンド需要
- 世代間の価値観ギャップ
- さらなる社会行動変容

コスト上昇圧力

- 自然災害の激甚化
- 円安・物価高騰
- 人材確保

既存事業の課題

- 経営環境の変化により、自然体ではグループ収益を構成する各要素の減少傾向は不可避
- 国際情勢や社会的要請によるコスト増のリスクが顕在化
- 非鉄道事業はコロナ禍のような経営危機を下支えできる事業規模ではなく、かつ、そのほとんどが鉄道事業に連動するビジネスモデル

次期中計策定に向けて

めざす未来

人々が出会い、笑顔が生まれる安全で豊かな社会



デジタル戦略 (シナジー領域)

- 戦略実行の基盤となる**DX推進**
- ✓ 仮説検証サイクルの可視化・スピードアップ・クロスセル

安全性向上

- 鉄道の**安全確保は経営の根幹**

安全性向上

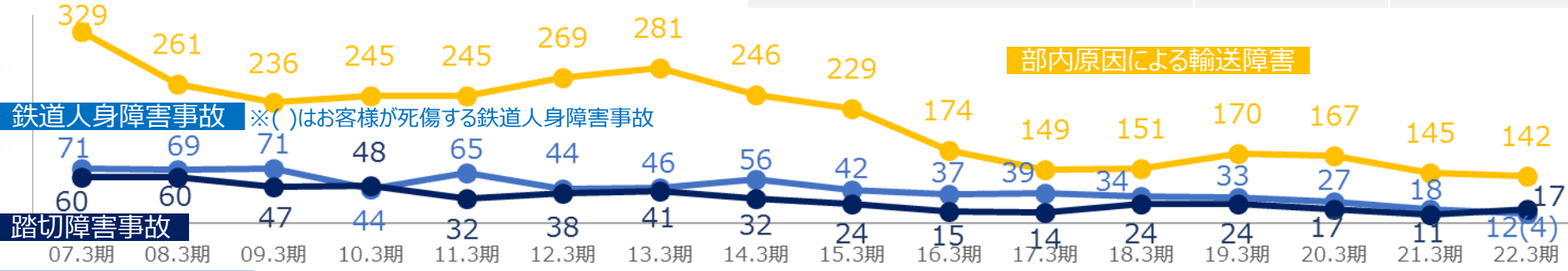
- 安全は最重要戦略であり、経営の根幹
- 新たな技術も活用し、さらなる安全性向上や鉄道労災対策に取り組む

■ 鉄道安全考動計画目標の進捗状況

※1 ()内は19.3期からの累計値

	22.3期実績	23.3期目標
お客様が死傷する列車事故	※1 0(0)件	5年間 0件
死亡に至る鉄道労災	※1 0(1)件	5年間 0件

	22.3期実績	23.3期目標
お客様が死傷する鉄道人身障害事故	4件	9件
踏切障害事故	17件	22件
部内原因による輸送障害	142件	126件



これまでの取り組み

- 組織全体で安全を確保する仕組みと安全最優先の風土構築**
- 自然災害対策（防災・減災）**
 - 地震発生時におけるお客様降車の時間短縮に向けた取り組み
 - 新幹線の耐震対策、逸脱防止ガードの設置
- 鉄道車両における安全対策**
 - 在来線車両への防犯カメラ整備
- 新型コロナウイルス感染防止**
- 踏切・ホーム安全対策の充実**
 - 「鉄道駅バリアフリー料金制度」活用による整備加速
- 鉄道労災対策**
 - 多機能鉄道重機の開発



次期中期経営計画策定に向けたポイント

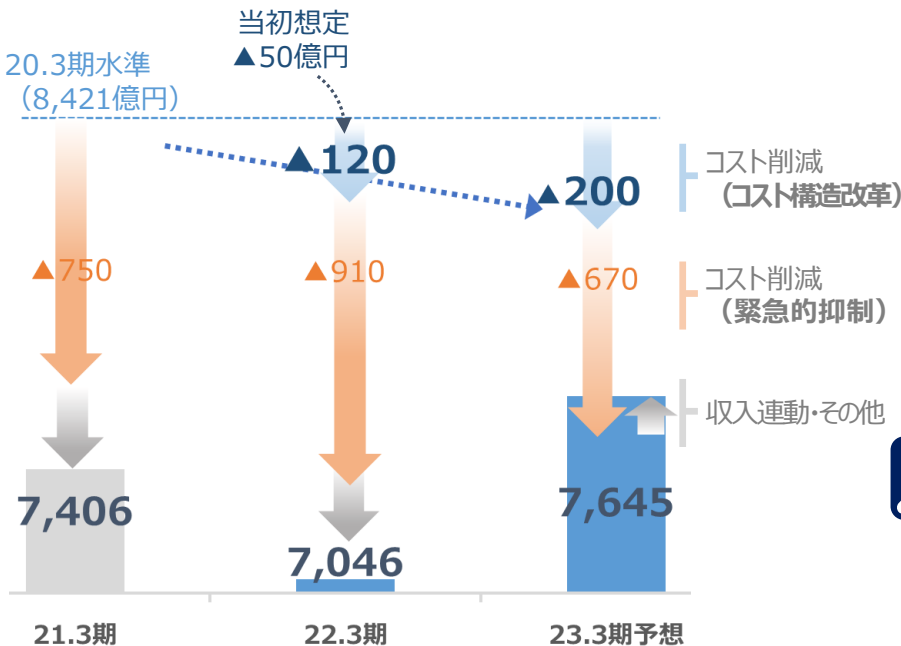
安全の確保は変わらぬ経営の根幹

- 「将来にわたる鉄道の安全の実現に向けて」（21年3月策定）において、「安全の実現に欠かせない視点」を定義
- 上記「視点」に照らし課題を確認し、重点的に取り組みを進めていく

鉄道の活性化と各事業の構造改革

- **構造的コスト削減**は、23.3期単体▲200億円の計画に向けて**順調な進捗**
- 次期中計においては、**収支両面で取組みを強化**していく

■ 単体営業費用の見通し (億円)



■ コスト削減推移 (連結) ※20.3期比 (億円)

23.3期2Q実績	23.3期通期計画
▲540	▲1,170

■ 単体資産売却 (億円)

23.3期2Q実績	23.3期通期計画
44	150

■ コスト構造改革 (億円)

	23.3期2Q実績	23.3期通期計画*
鉄道オペレーションの生産性向上	約▲50	約▲110
列車ダイヤの適正化等	約▲20	約▲35
組織構造改革	約▲30	約▲55

*人件費の分類を精査した結果、計画額の内訳を見直しています



次期中期経営計画策定に向けたポイント

コスト構造改革の深度化

- ・ 構造的コスト削減メニューの更なる深掘り

イールドマネジメント

- ・ EXサービスにおける予約開始時期早期化を踏まえた需要予測の高度化
- ・ 上記を踏まえた、適切な輸送力・商品設定による収益の最大化

データを活用したマーケティング強化

- ・ グループポイントシステム統合 (「WESTERポイント」導入) を契機とした鉄道利用の拡大

当社の課題認識

全社単位のみでの認可申請かつ、改定に長時間を要する

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

外的要因による急激な減収やインフレへの対処が困難

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

航空運賃等と比較し、規制の程度に差異

- 価格設定の自由度が低く、ニーズに応じた商品設定が困難

〔参考〕「鉄道駅バリアフリー料金制度」の導入

- 24.3期から「大阪環状線内」及び「電車特定区間」で収受開始
- 25年春をめどに、運賃体系の共通化と合わせて、料金収受及び整備対象エリアを拡大する計画



「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」中間とりまとめ

当面の対応

現行の運賃・料金制度を前提として、以下について具体的な検討を開始し、結論を得たものから順次実施

- 総括原価の算定方法の見直し
安全・安心や環境といった今日的な課題に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映する手法等
- 現行制度の運用の改善・工夫
全体として増収にならないような新たな運賃・料金等
- 地方部における地域モビリティの維持・確保に向けた制度見直し
地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度

将来の検討

現行の運賃・料金制度そのものの見直しについては、引き続き検討を行っていく課題

(出典)「国土交通省 第8回鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」配付資料は当社作成

今後の動き

競合環境等を踏まえた届出の範囲内での見直し

- 京阪神エリアにおける特定区間運賃の見直し
 - 「のぞみ」・「みずほ」指定席特急料金見直し
 - 在来線特急料金・幹在乗継割引の見直し
- (23年4月～)

運賃・料金体系のシンプル化 需要に応じた弾力的な価格設定

〔上記「現行制度の運用の改善・工夫」への対応〕

- バリアフリー設備の整備加速や変動運賃制等の検討推進を念頭に、「京阪神エリア運賃」の設定に向けた検討

原価算定方法の見直しについて 引き続き要望

〔上記「総括原価の算定方法の見直し」を受けた対応〕

✓ 今後、関係機関と具体的協議へ

地域共生とまちづくり

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

～23.3期

24.3期～

鉄道ネットワーク

新幹線

- 山陽新幹線N700S増備
 - ✓ 21.3期、23.3期に各2編成
- EXサービス機能拡充
 - ✓ 九州新幹線でのサービス開始（22年6月）



N700S

- 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)等（23年秋）
- 北陸新幹線敦賀延伸（24年春）



W7系

- なにわ筋線（31年春）



うめきた(大阪)地下駅

関西都市圏

- うめきた(大阪)地下駅（23年春）
- 奈良線複線化（23年春）

拠点・沿線まちづくり

大規模まちづくりプロジェクト

- 富山（22年3月）
 - ✓ MAROOT
 - ✓ ホテルヴィスキオ富山



その他プロジェクト

- Suita SST（22年4月）

- 大阪
 - ✓ 大阪駅西地区開発（24年春）
 - ✓ 新駅ビル（24年秋）
 - ✓ JR WEST LABO（23年春～）等
- 広島 新駅ビル（25年春）
- 三ノ宮 新駅ビル（30.3期）
- 京都 駅北西地区開発（30.3期）
- 岡山 岡山駅前市街地再開発事業（27.3期～）

- 須磨海浜水族園・海浜公園再整備事業（24.3期～）



次期中期経営計画

策定に向けたポイント

新たな移動需要の創出

- 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)や、予約開始時期早期化を踏まえた需要予測の高度化
- 北陸新幹線敦賀延伸
 - ✓ 沿線地域と連携した新たな観光需要の創出・獲得
 - ✓ tabiwa by WESTERの北陸エリアでのサービス開始
- うめきた(大阪)地下駅開業
 - ✓ 新駅・新線開業による新たな流動の創出

エリアマネジメント

- 大阪・広島等でのプロジェクトを契機とした周辺エリアのにぎわい創出

成長機会の最大活用

- 大阪・関西万博
- 回復するインバウンド需要

ローカル線

線区別の経営状況に関する情報開示

線区の実態や課題を沿線地域と共有

- 輸送密度2,000人/日未満の17路線30線区について、線区別収支率などを開示（22年4月）
- 大量輸送という観点で、鉄道の特性が十分に発揮できていないと考えている線区の実態や課題を沿線地域と共有

今よりもご利用しやすい最適な地域交通体系を地域と共に模索・実現

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

20.3期 輸送密度

- 8,000人/日以上以上の線区
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満の線区
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区
- 2,000人/日未満の線区 → 22年4月の開示対象



✓ 課題提起以降、様々な形で議論を開始

ICOCAを活用した地域活性化策

- 岡山県新見市における地域限定ポイントサービスの開始 (22年10月)

決済・乗車・認証

- モバイルICOCA (仮称) (23年春予定)
- J-WESTカード



顧客接点強化

- WESTER
- tabiwa by WESTER



充実したサービス群



ICOCAに+ (プラス)

- ICOCA定期券をファンクラブ会員証ととらえ特典をプラス。WESTERとの連携によるテストマーケティングを実施 (22年11月)

地域モビリティ構築連携

- 城崎温泉・湯村温泉エリアでのオンデマンド周遊バスの予約 (実証実験) (22年9月)

日常生活で
ポイントが貯まる



一人ひとりのニーズに応じたオーダーメイドのポイントキャンペーン

SC
「たまるワクワク感」
「つかえる楽しさ」を感じていただく

参考指標

	21.3期	22.3期
山陽新幹線 指定席ネット 予約比率	46%	51%
近畿圏 IC利用率	84%	87%
J-WEST ネット会員数	約 450万人	約 460万人

次期中期経営計画 策定に向けたポイント

既存事業のトップライン向上

- WESTERポイントを活用して、移動機会の増や地域の消費拡大により西日本エリアの活性化を図る
- 「たまる」「つかえる」ポイントになることを通じ、28.3期末に1,000万人規模のポイント利用者数を目指す

個客単価増
 ×
 アクティブID増

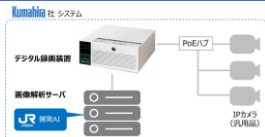
による収益拡大

新たな価値の創出

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

AI技術を活用した安全・安心な社会づくりへの貢献

- 当社が開発した画像解析技術を(株)クマヒラの防犯カメラシステムに搭載
- カメラに映った人物や物体をAIが解析、事前に学習させた人の動きや物体を検知



鉄道事業者間でのオープンイノベーションの取組み

- オペレーションやメンテナンスにおける共通課題発掘、地域の社会課題解決のヒントを探る
- ✓ 駅向け簡易情報提供端末「Scomm.」
- ✓ スマートフォンを活用した列車動揺判定システム

駅機械のCBMソリューション

- 自動改札機から自動券売機・精算機にも対象機器を拡大
- 複数の事業者から受注

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



荷物輸送

- 山陽新幹線・北陸新幹線・伯備線で定期輸送を開始
- ✓ 「はこピュンQuick」金沢駅カウンターの開設

「おためし暮らしプロジェクト」

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

JAXAと故障予測AI技術を活用した共創活動

- 当社が持つ鉄道事業における設備メンテナンスに関するデータ分析・AI開発技術及びその実装ノウハウと、JAXAの持つ人工衛星からのテレメトリデータアセット及び衛星に関する運用ノウハウを掛け合わせ
- 人工衛星における故障および異常兆候の検知AIの開発を行い、人工衛星の予知保全に挑戦



© JAXA/JR 西日本

- ✓ 鉄道事業者としては初となるCEATECに出展

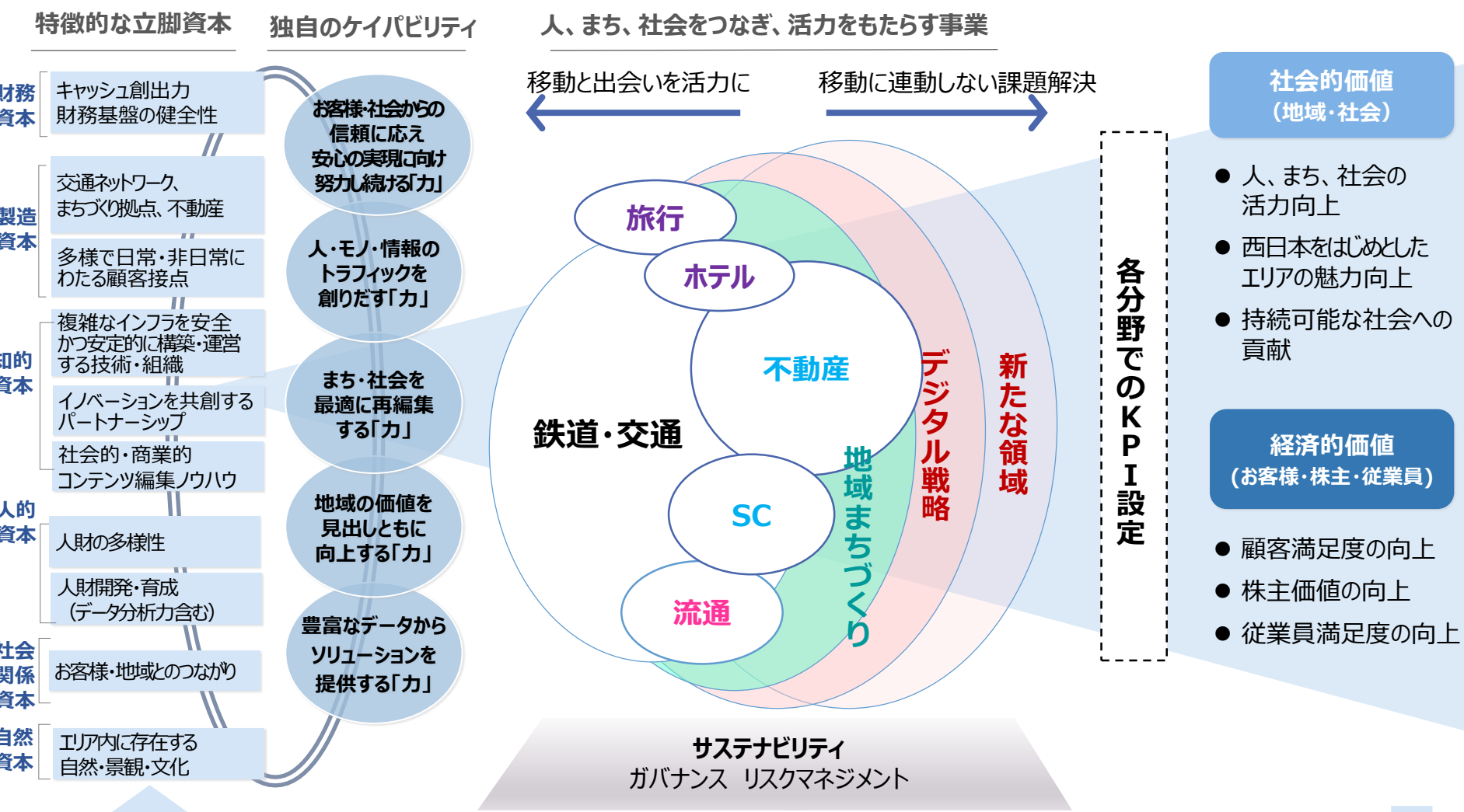


次期中期経営計画策定に向けたポイント

移動に連動しない新たな「収益の柱」づくりに挑戦

- 既存資産をフル活用。スケールできる事業へ重点的にアプローチ
- いわゆる「両利き」の仕組みを構築し、変化対応力を強化

価値創造モデル



- 事業を通じた社会的価値創出による安心・信頼とつながりの向上
- サービスタッチポイント/トラフィック増加によるネットワークおよびインサイトデータ拡充
- 社会的価値・経済的価値の達成によるイノベーション拡大と従業員の働きがい向上

1

23.3期第2四半期決算及び通期予想の概要

P. 3

2

次期中期経営計画策定に向けた進捗

P. 10

3

23.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）

P. 21



Appendix

P. 32

決算ハイライト

(単位：億円)

	2022年3月期 2Q累計実績 A	2023年3月期 2Q累計実績 B	対前年		2022年3月期 通期実績 C	2023年3月期 通期予想 (11/1)* D	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A			増減 D-C	比率(%) D/C
【連結】								
営業収益	4,368	6,167	+1,798	141.2	10,311	13,090	+2,778	127.0
営業利益又は損失 (▲)	▲ 861	338	+1,199	-	▲ 1,190	300	+1,490	-
経常利益又は損失 (▲)	▲ 874	277	+1,151	-	▲ 1,210	135	+1,345	-
親会社株主に帰属する 四半期（当期）純利益又は純損失 (▲)	▲ 686	645	+1,331	-	▲ 1,131	585	+1,716	-
【単体】								
営業収益	2,519	3,672	+1,153	145.8	5,776	7,690	+1,913	133.1
運輸収入	2,100	3,207	+1,107	152.7	4,876	6,730	+1,853	138.0
営業費用	3,328	3,463	+135	104.1	7,046	7,645	+598	108.5
人件費	902	885	▲ 16	98.2	1,807	1,775	▲ 32	98.2
物件費	1,479	1,633	+153	110.4	3,347	3,975	+627	118.8
動力費	190	260	+69	136.7	408	590	+181	144.6
修繕費	555	546	▲ 8	98.4	1,367	1,510	+142	110.5
業務費	734	826	+92	112.6	1,572	1,875	+302	119.3
減価償却費	622	606	▲ 16	97.4	1,272	1,255	▲ 17	98.6
営業利益又は損失 (▲)	▲ 809	209	+1,018	-	▲ 1,270	45	+1,315	-
経常利益又は損失 (▲)	▲ 869	135	+1,005	-	▲ 1,382	▲ 100	+1,282	-
四半期（当期）純利益又は純損失 (▲)	▲ 638	586	+1,224	-	▲ 1,216	480	+1,696	-

*2022年8月2日発表の通期予想から変更していません

単体損益計算書と業績予想

(単位：億円)

	2022年3月期 2Q累計実績 A	2023年3月期 2Q累計実績 B	対前年		2022年3月期 通期実績 C	2023年3月期 通期予想 (11/1)* D	対前年	
			増減	比率(%)			増減	比率(%)
			B-A	B/A			D-C	D/C
営業収益	2,519	3,672	+1,153	145.8	5,776	7,690	+1,913	133.1
運輸収入	2,100	3,207	+1,107	152.7	4,876	6,730	+1,853	138.0
その他収入	419	465	+46	111.0	899	960	+60	106.7
営業費用	3,328	3,463	+135	104.1	7,046	7,645	+598	108.5
人件費	902	885	▲ 16	98.2	1,807	1,775	▲ 32	98.2
物件費	1,479	1,633	+153	110.4	3,347	3,975	+627	118.8
動力費	190	260	+69	136.7	408	590	+181	144.6
修繕費	555	546	▲ 8	98.4	1,367	1,510	+142	110.5
業務費	734	826	+92	112.6	1,572	1,875	+302	119.3
線路使用料等	132	132	▲ 0	99.9	267	270	+2	100.8
租税公課	191	205	+14	107.4	351	370	+18	105.3
減価償却費	622	606	▲ 16	97.4	1,272	1,255	▲ 17	98.6
営業利益又は損失 (▲)	▲ 809	209	+1,018	-	▲ 1,270	45	+1,315	-
営業外損益	▲ 60	▲ 73	▲ 12	-	▲ 112	▲ 145	▲ 32	-
営業外収益	55	36	▲ 18	-	133	80	▲ 53	-
営業外費用	116	109	▲ 6	-	246	225	▲ 21	-
経常利益又は損失 (▲)	▲ 869	135	+1,005	-	▲ 1,382	▲ 100	+1,282	-
特別損益	74	75	+1	-	110	170	+59	-
特別利益	118	124	+5	-	541	185	▲ 356	-
特別損失	44	48	+4	-	431	15	▲ 416	-
四半期(当期)純利益又は純損失 (▲)	▲ 638	586	+1,224	-	▲ 1,216	480	+1,696	-

*2022年8月2日発表の通期予想から変更していません

運輸収入の主な増減要因

(単位：億円)

		2023年3月期 2Q累計実績				
		運輸収入	対前年	主な増減要因		
新幹線	1,568	+738 (189.0%)	基礎トレンド(100.0%)			
			特殊要因	・コロナ影響の低減	+718	
				等		
在来線	近畿圏	+251 (125.6%)	基礎トレンド(100.0%)			
			特殊要因	・コロナ影響の低減	+243	
				等		
	その他	403	+116 (140.6%)	基礎トレンド(100.0%)		
				特殊要因	・コロナ影響の低減	+113
					等	
在来線計		+368 (129.0%)				
運輸収入計		+1,107 (152.7%)				

※荷物収入は金額些少のため省略

運輸収入と旅客輸送の実績と業績予想

運輸収入

(単位：億円)

輸送人キロ

(単位：百万人キロ)

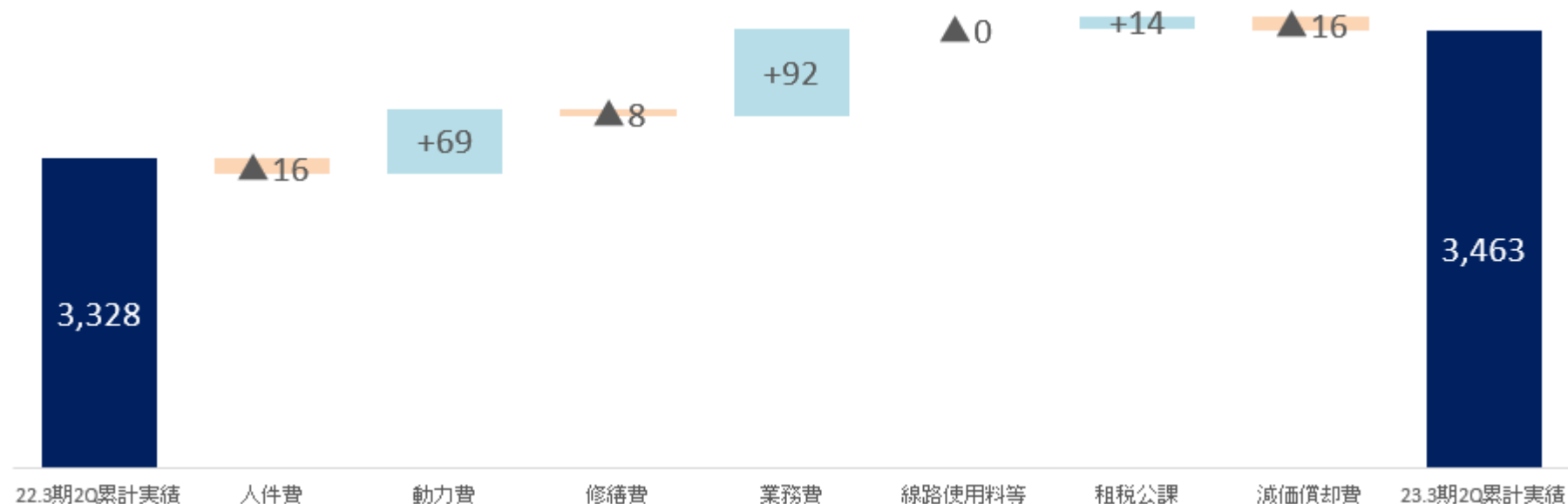
	2Q累計実績 (4/1~9/30)			2Q実績 (7/1~9/30)			通期実績/予想			2Q累計実績 (4/1~9/30)			2Q実績 (7/1~9/30)		
	2022年 3月期	2023年 3月期	対前年	2022年 3月期	2023年 3月期	対前年	2022年 3月期 通期実績	2023年 3月期 通期予想 (11/1)*	対前年	2022年 3月期	2023年 3月期	対前年	2022年 3月期	2023年 3月期	対前年
全社計	2,100	3,207	+1,107 152.7%	1,110	1,629	+519 146.8%	4,876	6,730	+1,853 138.0%	17,265	22,799	+5,534 132.1%	8,867	11,610	+2,743 130.9%
新幹線	829	1,568	+738 189.0%	459	821	+362 178.9%	2,116	3,390	+1,273 160.2%	3,806	7,192	+3,385 188.9%	2,108	3,819	+1,710 181.1%
定期	53	56	+2 105.0%	26	27	+1 105.0%	106	-	-	417	440	+22 105.4%	206	216	+10 105.2%
定期外	776	1,512	+736 194.8%	432	793	+360 183.4%	2,010	-	-	3,388	6,751	+3,363 199.3%	1,902	3,602	+1,699 189.3%
在来線	1,270	1,638	+368 129.0%	651	808	+157 124.1%	2,760	3,340	+579 121.0%	13,458	15,607	+2,148 116.0%	6,758	7,791	+1,033 115.3%
定期	602	626	+24 104.0%	297	311	+13 104.5%	1,191	-	-	9,788	10,207	+419 104.3%	4,739	4,972	+233 104.9%
定期外	668	1,012	+344 151.5%	353	497	+143 140.6%	1,569	-	-	3,670	5,399	+1,728 147.1%	2,019	2,819	+799 139.6%
近畿圏	983	1,234	+251 125.6%	502	603	+100 120.0%	2,107	2,510	+402 119.1%	10,737	12,269	+1,532 114.3%	5,386	6,063	+677 112.6%
定期	493	515	+22 104.5%	243	256	+12 105.0%	978	-	-	7,980	8,360	+380 104.8%	3,872	4,081	+208 105.4%
定期外	490	719	+229 146.9%	258	347	+88 134.1%	1,128	-	-	2,757	3,909	+1,152 141.8%	1,514	1,982	+468 130.9%
その他	287	403	+116 140.6%	148	205	+56 138.2%	653	830	+176 127.1%	2,721	3,337	+615 122.6%	1,372	1,728	+356 126.0%
定期	108	111	+2 102.0%	54	55	+1 102.5%	212	-	-	1,808	1,847	+39 102.2%	867	891	+24 102.8%
定期外	178	292	+114 164.2%	94	150	+55 158.6%	440	-	-	913	1,489	+576 163.1%	505	836	+331 165.7%

*2022年8月2日発表の通期予想から変更していません

単体営業費用の主な増減要因

(単位：億円)

	2023年3月期 2Q累計実績			主な増減要因
		対前年		
人件費	885	▲ 16	98.2%	人員の減 等
動力費	260	+69	136.7%	燃料費調整額の増 等
修繕費	546	▲ 8	98.4%	コスト構造改革による減 等
業務費	826	+92	112.6%	収入連動経費の増、広告宣伝費の増、燃料費調整額の増 等
線路使用料等	132	▲ 0	99.9%	
租税公課	205	+14	107.4%	法人事業税の増 等
減価償却費	606	▲ 16	97.4%	償却進捗 等
営業費用計	3,463	+135	104.1%	



連結損益計算書と業績予想

(単位：億円)

	2022年3月期 2Q累計実績 A	2023年3月期 2Q累計実績 B	対前年		2022年3月期 通期実績 C	2023年3月期 通期予想 (11/1)* D	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A			増減 D-C	比率(%) D/C
営業収益	4,368	6,167	+1,798	141.2	10,311	13,090	+2,778	127.0
営業費用	5,229	5,828	+599	111.5	11,501	12,790	+1,288	111.2
営業利益又は損失 (▲)	▲ 861	338	+1,199	-	▲ 1,190	300	+1,490	-
営業外損益	▲ 13	▲ 61	▲ 47	-	▲ 19	▲ 165	▲ 145	-
営業外収益	116	53	▲ 62	-	236	72	▲ 164	-
営業外費用	130	115	▲ 15	-	255	237	▲ 18	-
経常利益又は損失 (▲)	▲ 874	277	+1,151	-	▲ 1,210	135	+1,345	-
特別損益	75	52	▲ 23	-	154	90	▲ 64	-
特別利益	145	107	▲ 38	-	588	-	-	-
特別損失	70	55	▲ 14	-	433	-	-	-
親会社株主に帰属する 四半期（当期）純利益又は純損失 (▲)	▲ 686	645	+1,331	-	▲ 1,131	585	+1,716	-
(四半期) 包括利益	▲ 679	666	+1,346	-	▲ 1,122	-	-	-

*2022年8月2日発表の通期予想から変更してありません

セグメント情報と業績予想

(単位：億円)

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	対前年		2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想 (11/1) ^{*3}	対前年	
			増減	比率(%)			増減	比率(%)
			B-A	B/A			D-C	D/C
	A	B			C	D		
営業収益 ^{*1}	4,368	6,167	+1,798	141.2	10,311	13,090	+2,778	127.0
運輸業	2,356	3,488	+1,132	148.0	5,441	7,390	+1,948	135.8
流通業	555	772	+216	139.0	1,242	1,680	+437	135.2
物販・飲食	462	653	+190	141.2	1,020	1,390	+369	136.3
【宿泊特化型ホテル】(再掲) ^{*2}	【27】	【49】	【+21】	【178.8】	【62】	【125】	【+62】	【199.5】
百貨店	73	96	+22	130.3	181	240	+58	132.5
不動産業	662	757	+95	114.4	1,511	1,620	+108	107.2
ショッピングセンター	206	251	+44	121.7	456	540	+83	118.3
不動産賃貸・販売	446	501	+55	112.3	1,040	1,075	+34	103.3
【不動産販売】(再掲)	【208】	【249】	【+41】	【119.7】	【566】	【573】	【+6】	【101.2】
その他	794	1,149	+354	144.7	2,115	2,400	+284	113.5
ホテル	72	137	+64	189.4	185	315	+129	169.6
旅行	347	625	+277	179.9	959	1,110	+150	115.7
営業利益又は損失(▲) ^{*1}	▲ 861	338	+1,199	-	▲ 1,190	300	+1,490	-
運輸業	▲ 899	126	+1,026	-	▲ 1,443	▲ 110	+1,333	-
流通業	▲ 69	6	+75	-	▲ 86	20	+106	-
物販・飲食	▲ 53	8	+61	-	▲ 71	10	+81	-
【宿泊特化型ホテル】(再掲) ^{*2}	【▲ 26】	【▲ 11】	【+14】	-	【▲ 43】	【▲ 20】	【+23】	-
百貨店	▲ 15	▲ 3	+11	-	▲ 14	5	+19	-
不動産業	161	181	+20	112.8	300	350	+49	116.6
ショッピングセンター	17	35	+18	204.6	45	70	+24	154.1
不動産賃貸・販売	102	118	+16	115.7	172	200	+27	115.9
【不動産販売】(再掲)	【21】	【41】	【+19】	【189.6】	【64】	【72】	【+7】	【112.3】
その他	▲ 61	4	+66	-	29	70	+40	235.1
ホテル	▲ 58	▲ 22	+35	-	▲ 90	▲ 40	+50	-
旅行	1	31	+30	-	24	0	▲ 24	-

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

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

*3 2022年8月2日発表の通期予想から変更していません

各セグメントの主な増減要因

(単位：億円)

			2023年3月期 2Q累計実績			
			対前年		主な増減要因	
			増減	比率(%)		
流通業	物販・飲食	営業収益	653	+190	141.2	・緩やかな需要回復による構内店舗、宿泊特化型ホテルの売上増 等
		営業利益	8	+61	-	
	百貨店	営業収益	96	+22	130.3	・緩やかな需要回復による店舗の売上の増 等
		営業損失	▲ 3	+11	-	
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	251	+44	121.7	・SC売上高回復による賃料収入の増、富山「MAROOT」開業 等
		営業利益	35	+18	204.6	
	不動産賃貸・販売	営業収益	501	+55	112.3	・賃貸物件の平年度化、投資家向け販売の増 等
		営業利益	118	+16	115.7	
その他	ホテル	営業収益	137	+64	189.4	・緩やかな需要回復による宿泊部門の売上増 等
		営業損失	▲ 22	+35	-	
	旅行	営業収益	625	+277	179.9	・旅行、非旅行事業の増 等
		営業利益	31	+30	-	

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

連結財政状況およびキャッシュフロー計算書

(単位：億円)

	2022年3月期 期末 A	2023年3月期 2Q期末 B	増減 B-A
資産	37,024	36,775	▲249
負債	26,282	25,502	▲779
純資産	10,742	11,272	+530
長期債務残高	17,248	16,942	▲305
【長期債務平均金利 (%)】	【1.17】	【1.19】	【+0.02】
新幹線債務	998	992	▲5
【新幹線債務平均金利 (%)】	【6.55】	【6.55】	【-】
社債	9,749	9,749	+0
【社債平均金利 (%)】	【0.98】	【0.98】	【-】
DER	1.8	1.7	▲0.1
自己資本比率 (%)	26.2	27.8	+1.6
1株当たり純資産 (円)	3,973.15	4,190.50	+217.35

	2022年3月期 2Q累計実績 A	2023年3月期 2Q累計実績 B	対前年増減 B-A
営業活動によるキャッシュフロー	▲ 957	828	+1,786
投資活動によるキャッシュフロー	▲ 730	▲ 593	+136
フリーキャッシュフロー	▲ 1,687	235	+1,922
財務活動によるキャッシュフロー	4,336	▲ 437	▲4,774
現金及び現金同等物の増減	2,649	▲ 202	▲2,851
現金及び現金同等物の期末残高	4,749	2,993	▲1,756

諸元表

(単位：人、億円)

	2022年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績	2022年3月期 通期実績	2023年3月期 通期予想(11/1) ^{*2}
連結ROA (%)	-	0.9	-	0.8
連結ROE (%)	-	6.5	-	5.9
連結EBITDA ^{*1}	▲ 73	1,117	429	1,930
連結減価償却費	781	779	1,608	1,630
連結設備投資 (自己資金)	734	673	2,131	2,450
単体設備投資 (自己資金)	455	421	1,494	1,640
安全関連投資	265	183	830	730
1株当たり配当金 (円)	50.0	50.0	100.0	100.0

	2022年3月期 2Q累計実績		2023年3月期 2Q累計実績		2022年3月期 通期実績		2023年3月期 通期予想(11/1) ^{*2}	
	連結	単体	連結	単体	連結	単体	連結	単体
期末従業員数 (就業人員)	47,611	22,958	45,393	21,823	46,779	22,715	-	-
金融収支	▲ 87	▲ 88	▲ 98	▲ 88	▲ 181	▲ 188	▲ 198	▲ 181
受取利息・配当金	19	18	6	16	32	24	12	26
支払利息	106	106	104	104	214	212	210	208

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

^{*2} 2022年8月2日発表の通期予想から変更していません

1

23.3期第2四半期決算及び通期予想の概要

P. 3

2

次期中期経営計画策定に向けた進捗

P. 10

3

23.3期第2四半期決算及び通期予想（詳細）

P. 21



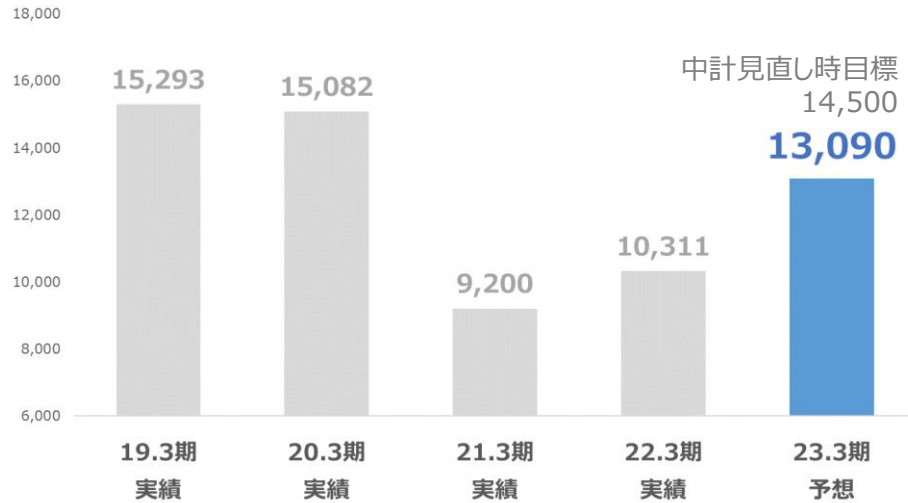
Appendix

P. 32

経営指標 (KPI)

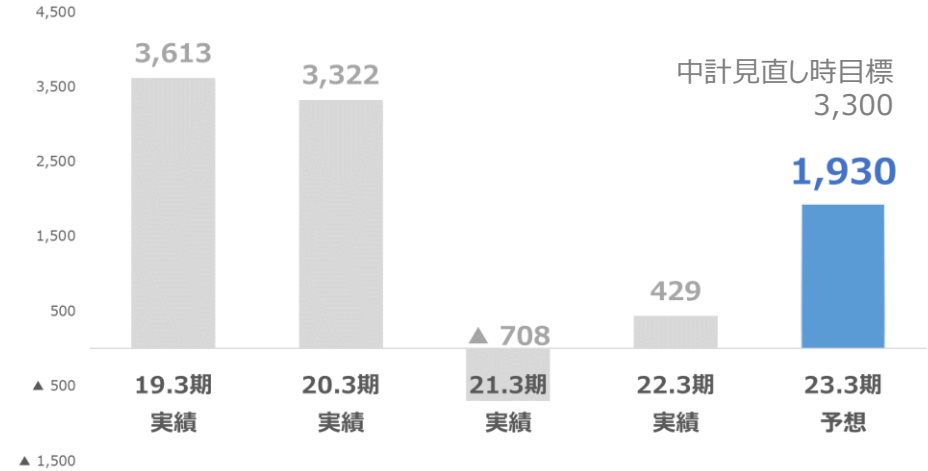
(億円)

連結営業収益

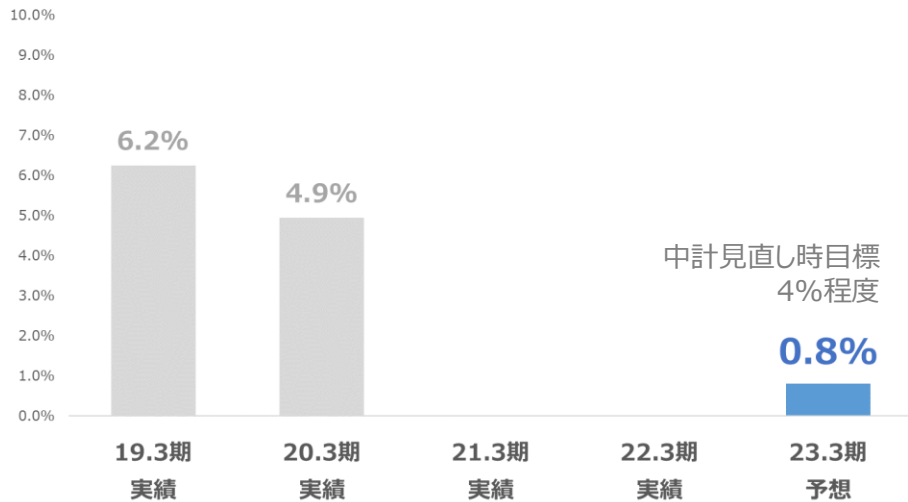


(億円)

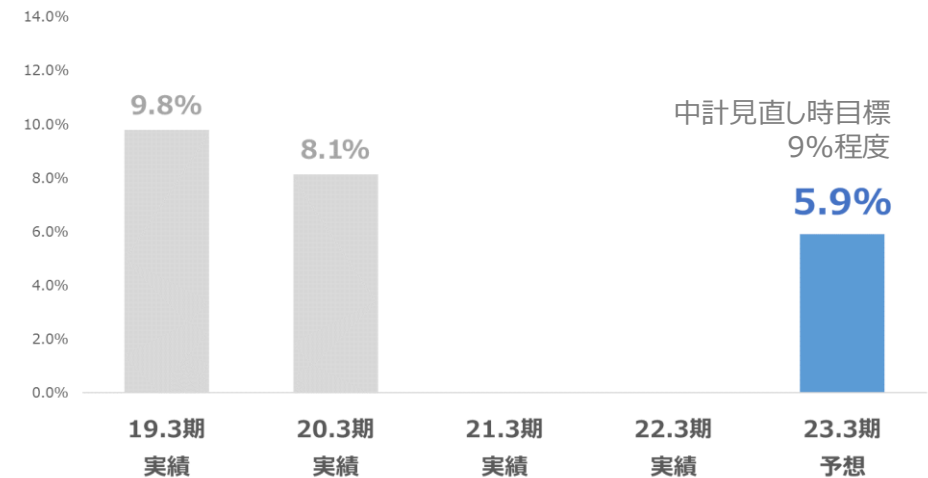
連結EBITDA



連結ROA



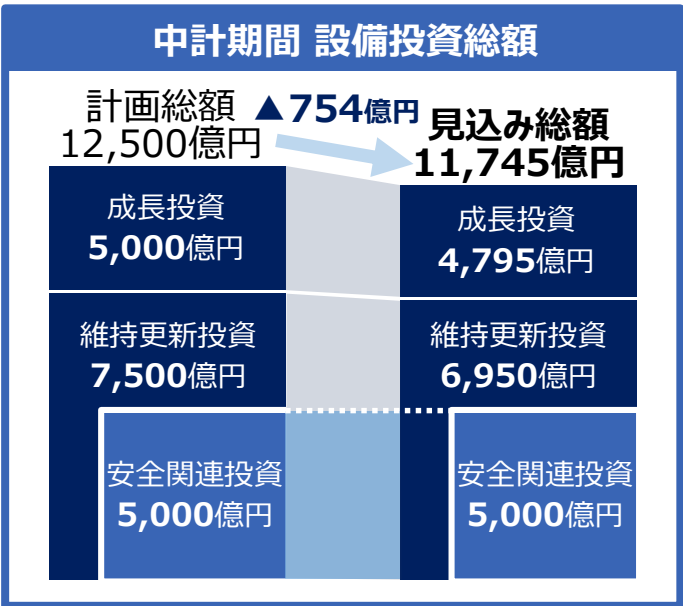
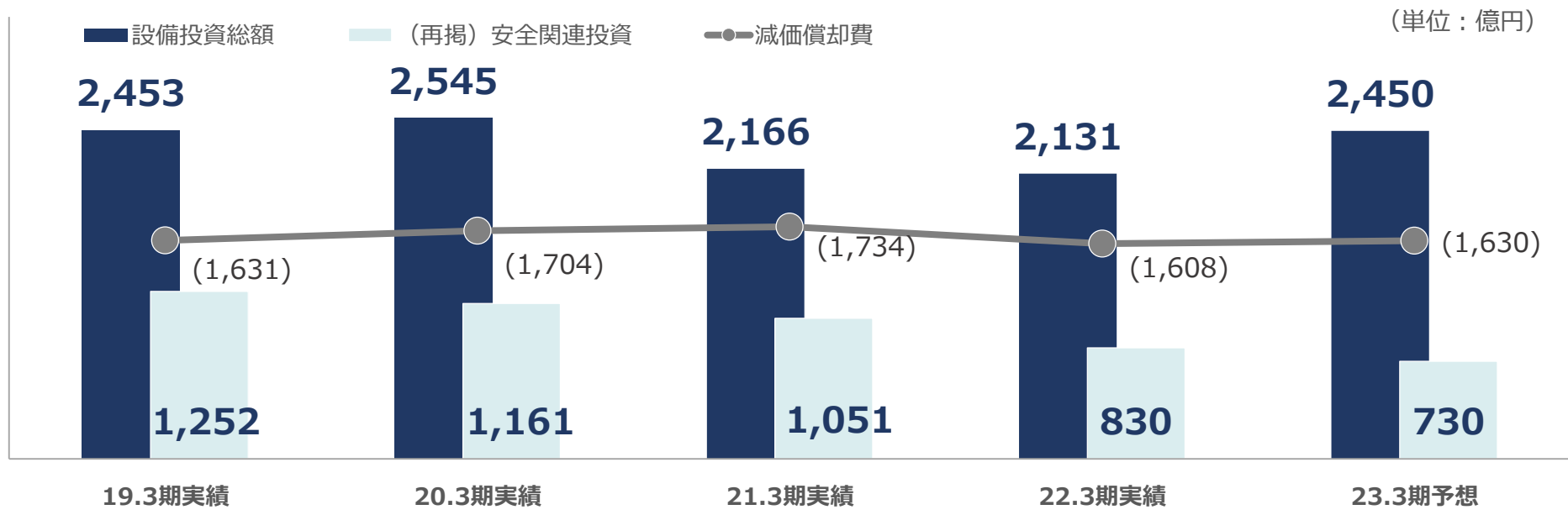
(参考) 連結ROE



*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 (23.3期中計見直し時目標を除く)

設備投資

○ 設備投資額の推移（通期）



22.3期 通期実績

セグメント別

運輸業	1,684 億円
流通業	19 億円
不動産業	613 億円
その他	52 億円

※部外関連工事（237億円）を含む

23.3期 主な投資案件

成長投資 ・鉄道事業 - 山陽新幹線N700S - 北陸新幹線W7系 - モバイルICOCA (仮称) - うめきた新駅	・非鉄道事業 - 大阪・広島での大規模まちづくりプロジェクト
安全関連投資 ・車両取替・改造 - 225系 等	・保安・防災対策 - ホーム安全対策 - 地震対策 等

鉄道の活性化と各事業の構造改革

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

流通業

既存店舗の収益性/資産効率の向上

- 運営体制適正化・強化による
店舗利益率の向上

主な取り組み

- 不採算店舗の閉鎖/跡地活用
 - ✓ CVS : 22.3期▲14店舗、21.3期▲26店舗
- 多様化するニーズに対応したMD変更
 - ✓ エキマルシェ大阪リニューアル (I期:21年10月、II期:22年7月)
- ヴィアイン事業における収支構造改革
 - ✓ 23.3期における損益分岐点売上▲1割以上減 (19.3期比・既存店ベース)

その他事業

■ ホテル業

ブランド再構築と損益分岐点引き下げ

- 構造改革による固定費削減
- チェーンとしてのブランド力向上

主な取り組み

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



梅田3丁目計画(仮称)
上層30~38階が客室フロア

■ 旅行業 (日本旅行 新中期経営計画)

構造転換の実現/収益性の向上

- ソリューション事業の収益拡大
- 店舗/要員体制の最適化、効率化による
利益率向上

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

鉄道の活性化と各事業の構造改革

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

不動産業

主な取り組み

線区・地域価値向上

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

【富山駅南西地区再開発】

- 駅周辺整備事業の集大成として、駅前エリア活性化の一翼を担う新たな拠点形成
- 商業施設「MAROOT」、ホテルヴィスキオ富山が入居するJR富山駅ビルが開業（22年3月）
- ✓ 周辺の既存施設を含め、駅周辺のにぎわい創出に寄与

富山駅周辺整備事業

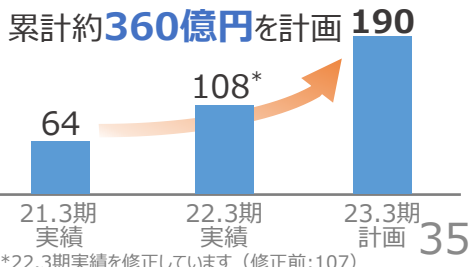
- 北陸新幹線建設事業
- 富山駅付近連続立体交差事業
- 富山駅周辺地区土地区画整理事業
- 路面電車南北接続事業 等



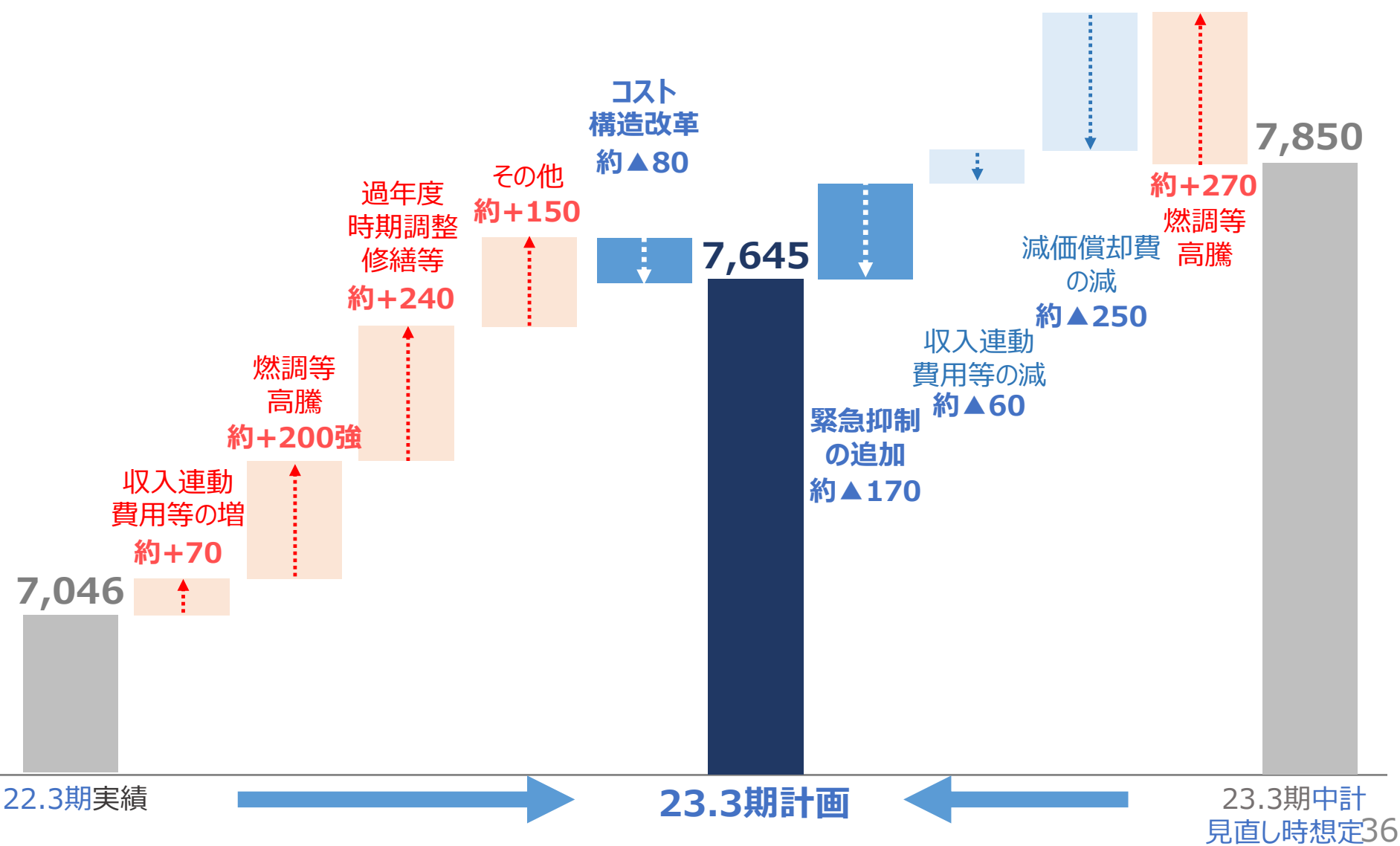
資産効率の向上

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

投資家向け販売の推移 (億円)



23.3期単体営業費用について



22.3期実績

23.3期計画

23.3期中計見直し時想定36

組織構造改革

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

取締役会

より迅速・果敢な意思決定、モニタリング機能強化

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

重要と考えるスキル（スキル・マトリックス）

企業経営

安全・品質

まちづくり

ガバナンス

イノベーション
・先進技術

地域共生

社長（グループ経営会議）

コーポレート部門

経営資源配分

- ・ 経営戦略 **経営戦略本部**(22年6月)
- ・ ガバナンス **ガバナンス推進本部**(21年6月)

シナジー創出

- ・ まちづくり
地域まちづくり本部(22年6月)
- ・ DX
デジタルソリューション本部(20年11月)
- ビジネスデザイン部**(21年6月)

鉄道ユニット

物販・飲食CP

不動産CP

SCCP

ホテルCP

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

地方機関

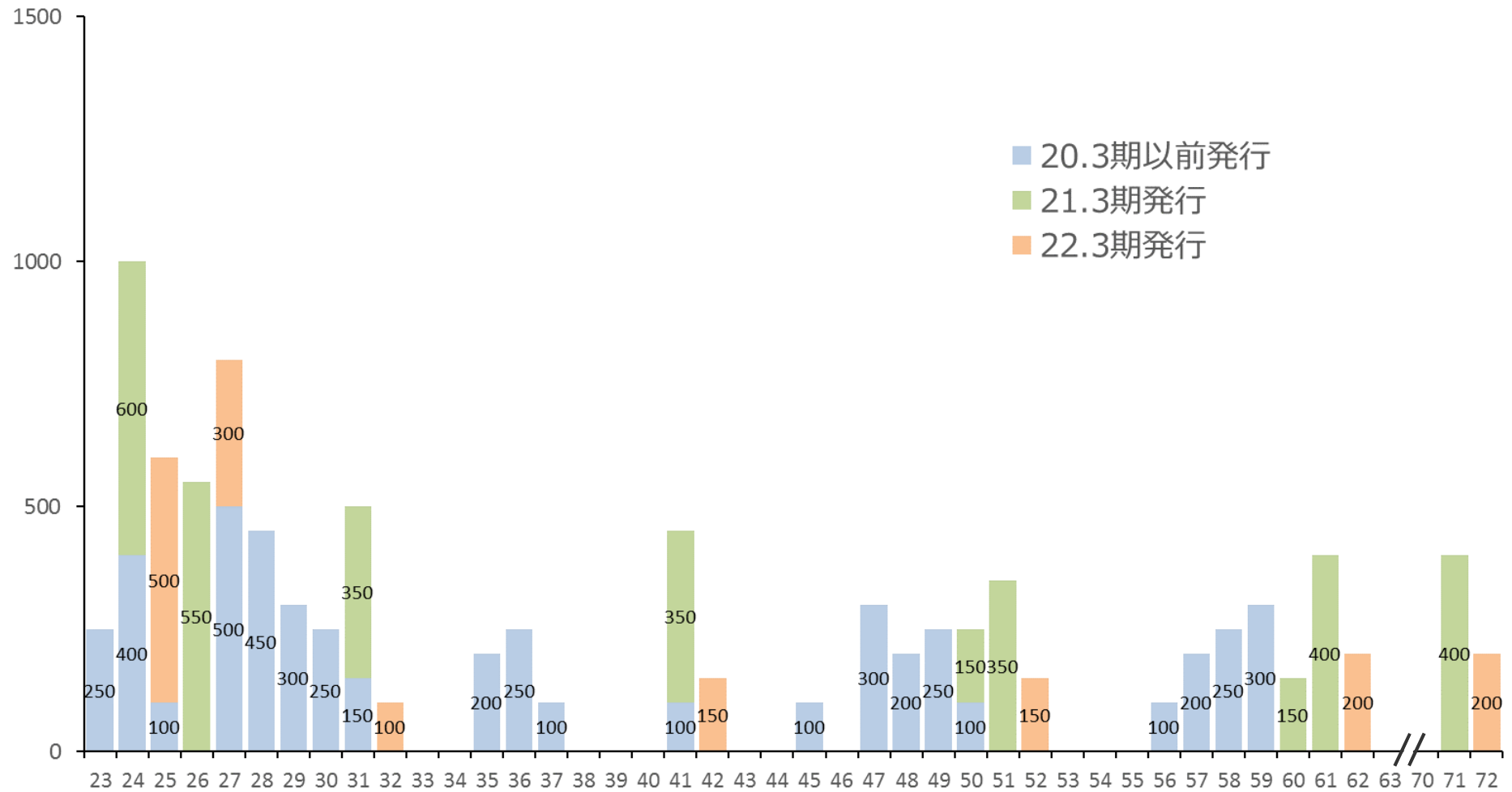
鉄道事業運営の充実・体制の強靱化、地域共生の取組み深耕

- ・ 近畿統括本部の再編、中国統括本部・山陽新幹線統括本部の設置、支社地域共生機能の強化（22年10月）

社債償還見込み

社債償還額（単体）

(億円)



(注1) 2022年11月2日現在

(注2) 償還額は額面金額

(注3) 横軸は各年3月期

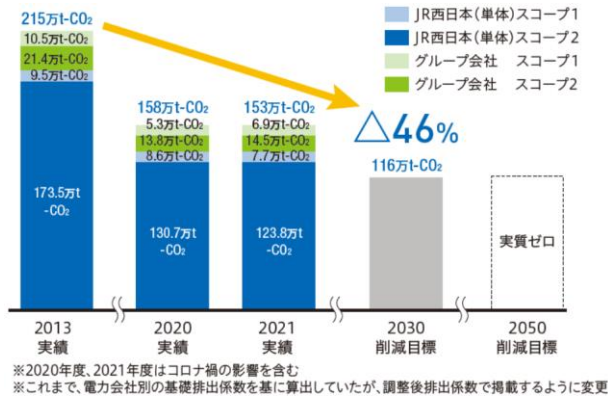
企業価値向上の取組み／ESG

Environment – CO2削減による温暖化防止



- 環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン2050」(21年4月)
 - 2050年にグループ全体のCO2排出量実質ゼロを目指す
 - 2030年度にグループ全体のCO2排出量▲46%(2013年度比)を目指す
 - 次世代バイオディーゼル燃料導入に向けた実証実験(22年8月～)
- TCFDへの賛同と情報開示
 - 気候変動の影響を特に強く受ける鉄道事業を対象に、リスク・機会の分析、対処について、TCFD提言に基づく情報開示を実施(21年4月)
 - 抽出したリスク等の定量的な影響想定を行うとともに、運輸収入の推移を試算し、それぞれ開示(21年12月)
- 不動産開発における再エネ活用など環境負荷低減に向けた取組み

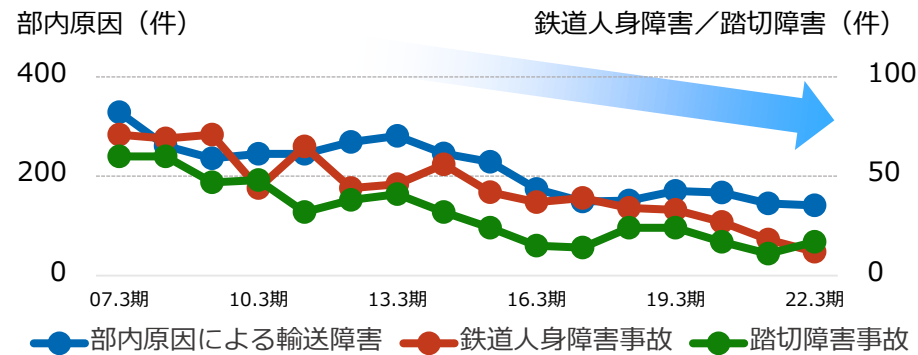
CO2排出量の推移



Society – 安全・安心な鉄道事業を核に、地域の活性化に貢献



- 「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」に掲げる目標到達に向けた取組み
- 新型コロナウイルス感染防止対策
 - リアルタイム混雑情報提供サービスの開始(21年6月)
- 地域共生の深耕による「訪れたい、住みたいまちづくり」の実現
 - 交流人口・定住人口の拡大
 - 安全で持続可能な鉄道・交通サービスの実現

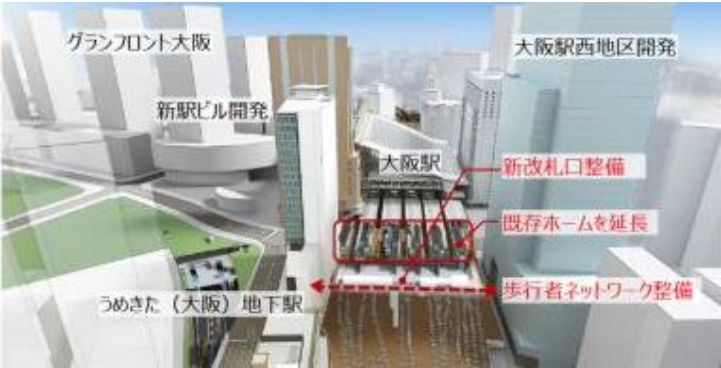


Governance – 経営の監視・監督機能の強化等



- 取締役の13名のうち5名が、監視・監督に特化した独立社外取締役。豊富な経験や専門的知識に基づくアドバイス及びモニタリングを実施
- 役員の人事及び報酬などに係る客観性、公正性及び信頼性を高めることを目的として、過半数を独立社外取締役とする人事報酬諮問委員会を設置(19年12月)
- 企業価値向上に向け、現時点での取締役会にとって重要と考えるスキルを定義し、各取締役及び監査役のスキル・マトリックスを開示(21年12月)
- 経営の意思決定、業務執行をよりスピーディに行い、また、これらに対する取締役会のモニタリング機能強化を目的に、監査等委員会設置会社へ移行(22年6月)
- 企業価値の持続的な向上と、株主の皆様との一層の価値共有を進めることを目的に議度制限付株式報酬制度を導入(22年6月)

大規模プロジェクト／大阪



① 新改札口・改札内連絡通路整備

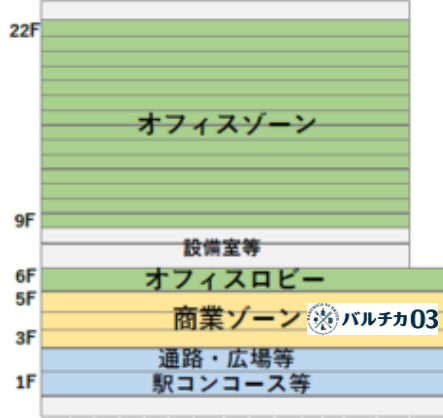
- ・西側高架下に新たな改札口を整備
- ・新改札口とうめきた地下駅を結ぶ改札内連絡通路を整備し、うめきた地下駅を「大阪駅」として開業。

② 高架下開発

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

③ 新駅ビル開発

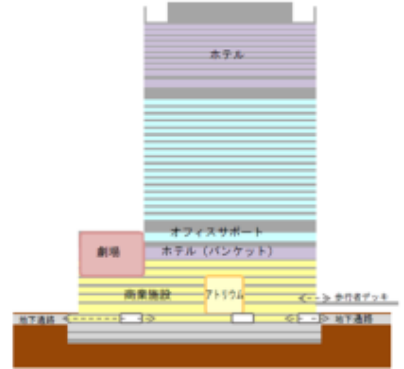
- ・開業時期 2024年秋
- ・延床面積 約60,000㎡
- ・規模 地上23階、地下1階
- ・用途 オフィス、商業等



④ 大阪駅西地区開発

(大阪中央郵便局他跡地開発) ※共同事業

- ・開業時期 2024年春竣工予定
- ・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



✓ 設備投資額: 1,000億円

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

大規模プロジェクト／大阪



うめきた（大阪）駅を様々なパートナーと共創するフィールド化

JR WEST LABO Innovative Station Field



大規模プロジェクト／大阪

外観イメージ



コンコース



ホーム階



JR WEST LABOのフィールド

地上部分

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

地下部分

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

2023

JR WEST LABO
- Innovative Station Field -

START!

大規模プロジェクト／広島

◆外観イメージ



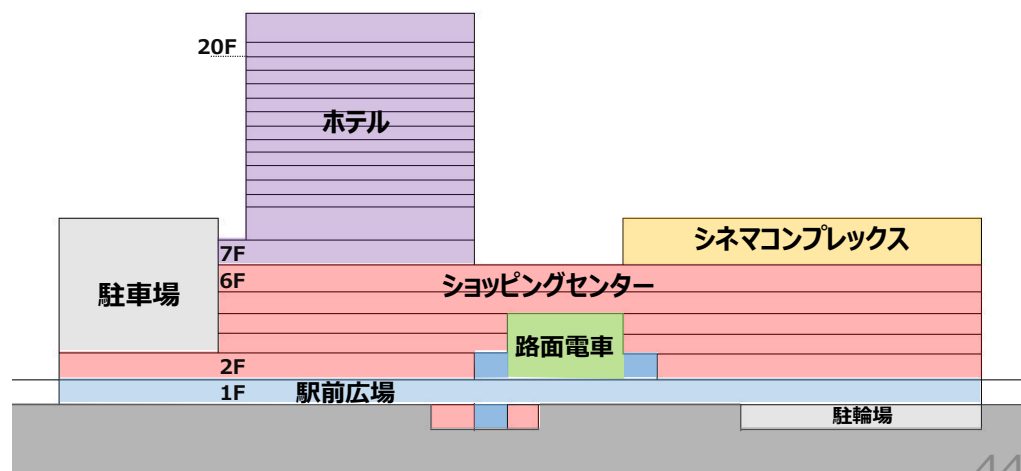
◆開発概要

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

◆内観イメージ



◆フロア構成イメージ



大規模プロジェクト／広島

◆ 工事進捗状況



大規模プロジェクト／三ノ宮

◆新駅ビル外観イメージ（全景）



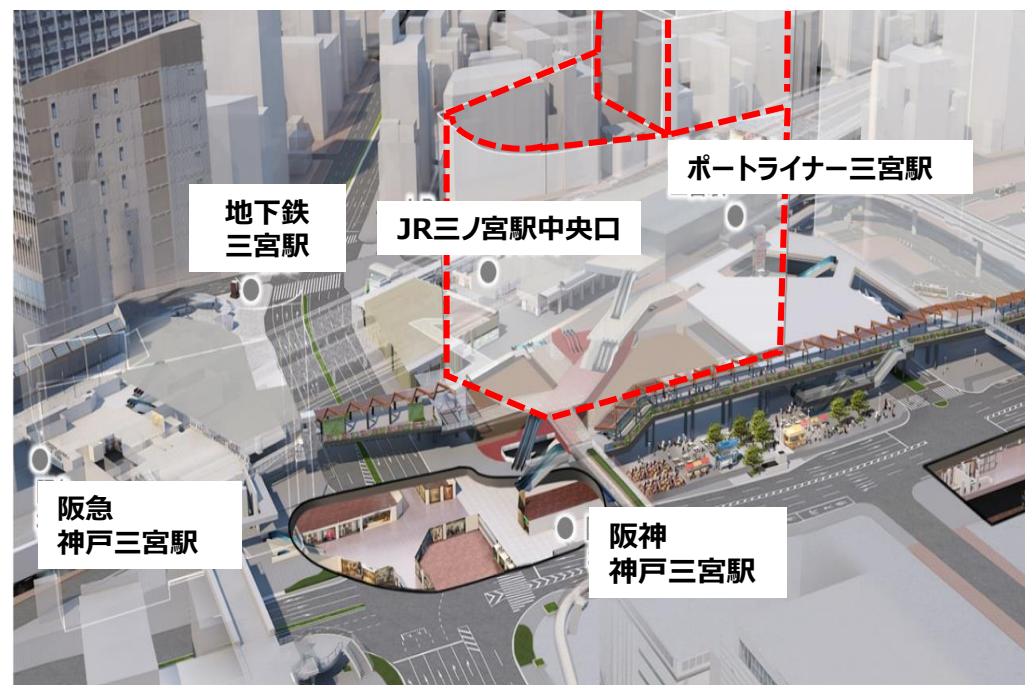
◆駅前広場上空デッキイメージ



◆新駅ビル開発概要 ※UR都市機構との共同事業

- ・ 開業予定：2030年3月期
- ・ 延床面積：約100,000㎡
- ・ 規 模：高さ 約160m（当社主体の開発では過去最大）
- ・ 用 途：商業（店舗面積 約19,000㎡）
ホテル（約250室）
オフィス（賃貸面積 約6,000㎡）
広場（駅前広場上空デッキ）

◆JR三ノ宮新駅ビル及びその周辺の乗換動線イメージ



将来の見通しに関する注意事項

- 本スライドは、JR西日本の事業、産業及び世界の資本市場についてのJR西日本の現在の予定、推定、見込み又は予想に基づいた将来の展望についても言及しています。
- これらの将来の展望に関する表明は、さまざまなリスクや不確かさがつきまとっています。通常、このような将来への展望に関する表明は、「かもしれない」、「でしょう」、「予定する」、「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、2022年11月2日現在においてJR西日本に利用可能な情報に基づいて、2022年11月2日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。
- なお、2005年4月25日に発生させた福知山線列車事故に関する今後の補償費用等については、現時点で金額等を合理的に見積もることが困難なことから、本スライドの見通しには含まれておりません。