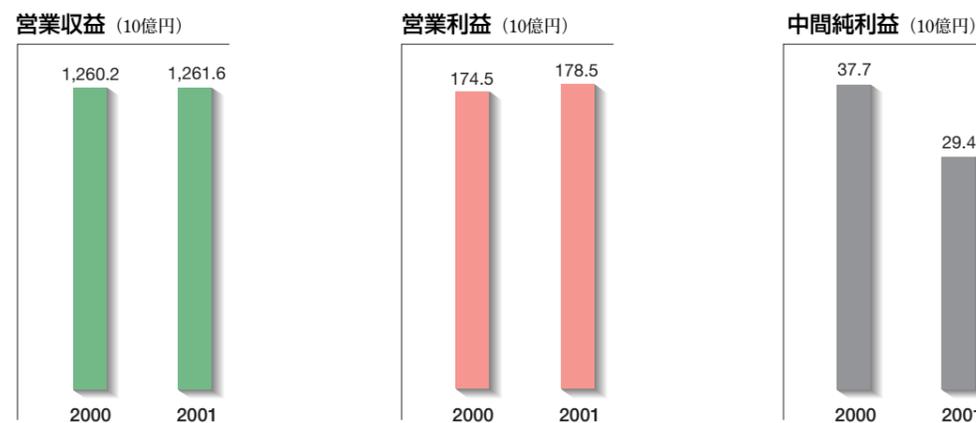


連結主要財務指標

東日本旅客鉄道株式会社および子会社
各9月中間期

	百万円 (1株当たりの数値を除く)		前期比	百万米ドル (1株当たりの数値を除く)	
	2000	2001		2001/2000	2001
各9月中間期:					
営業収益	¥1,260,174	¥1,261,555	+0.1%	\$10,601	
営業利益	174,471	178,519	+2.3	1,500	
中間純利益	37,673	29,412	-21.9	247	
1株当たり中間純利益(円)	9,418	7,353	-21.9	62	
各9月中間期末:					
総資産	7,201,546	7,088,278	-1.6	59,565	
資本合計	902,067	925,949	+2.6	7,781	
比率:					
売上高中間純利益率(%)	3.0	2.3			
株主資本比率(%)	12.5	13.1			

注: 1. 読者の便宜を図って1米ドル=119円(2001年9月30日実勢レート)のレートで換算して表示しています。
2. 連結子会社数は2000年9月中間期は95社、2001年9月中間期は98社でした。



目次

経営陣からのメッセージ	1	*2000年9月中間期から証券取引法および関連法令に基づき、中間連結財務諸表を
コーポレートニュース	3	開示しています。
中間連結貸借対照表	4	将来見通しの記述について
中間連結損益計算書	6	このレポートに記載されているJR東日本グループの現在の計画、戦略、確信などのうち、過去の事実以外のものはJR東日本グループの将来の業績に関する見通しの記述であり、現在入手可能な情報に基づく経営陣の仮定と確信に基づくものであります。これらの将来見通しの記述は、既に知られているリスク、知られていないリスクや不確かさ、その他の要因などを含み、JR東日本グループの実際の経営成績、業績などはこのレポートに記載した見通しとは大きく異なる結果となる可能性があります。これらの要因には以下のようなものなどが含まれます。①鉄道事業の現在の利用者数を維持または増加させるJR東日本グループの能力、②鉄道事業その他の事業の収益性を改善するJR東日本グループの能力、③鉄道事業以外の事業を拡大するJR東日本グループの能力、④日本全体の経済情勢や法規制、日本政府の政策など。
中間連結株主資本変動表	7	
中間連結キャッシュフロー計算書	8	
中間連結財務諸表の注記	9	
中間単体貸借対照表	14	
中間単体損益および剰余金計算書	16	
中間単体財務諸表の注記	17	
会社データ	20	

本冊子は、東日本旅客鉄道株式会社の2001年9月中間期の英文版セミアナニュアルレポートをお読みになる際の参考にしていただくことを目的として作成されたものです。

経営陣からのメッセージ

業績の概要

2001年9月中間期(当中間期)における日本経済は、世界的なIT不況の影響等により企業の設備投資が落ち込み、厳しい雇用情勢のもとで個人消費も低迷するなど、再び後退局面に入りました。当社グループでは、こうした厳しい状況を克服すべく、増収努力を重ねるとともに、経費全般にわたる徹底的な見直しなど事業運営の効率化に取り組み、健全かつ安定的な経営基盤の確立に努めました。

この結果、当中間期の営業収益は前年同期比0.1%増の1兆2,616億円(10,601百万ドル)、営業利益は2.3%増の1,785億円(1,500百万ドル)となりました。中間純利益は、グループ全体の資金を一括管理するキャッシュマネジメントシステムの導入により有利子負債の削減が進み、支払利息が減ったものの、保有する投資有価証券の一部について評価減を行ったことが影響して、21.9%減の294億円(247百万ドル)となりました。

当中間期の営業活動によるキャッシュフローは、利息の支払額が前中間期より91億円(76百万ドル)減少したことおよび法人税等の支払額が前中間期より87億円(73百万ドル)減少したことにより2,372億円(1,993百万ドル)の流入で、流入額は前中間期より167億円(140百万ドル)増加となりました。

投資活動によるキャッシュフローは、安全・安定輸送対策、輸送力改善、駅ビル等の設備投資を進めたことなどにより1,276億円(1,072百万ドル)の流出で、流出額は前中間期より146億円(123百万ドル)減少となりました。

財務活動によるキャッシュフローは、配当金の支払いや長期債務を1,280億円(1,076百万ドル)削減したことなどにより1,638億円(1,377百万ドル)の流出で、流出額は前中間期より618億円(519百万ドル)増加となりました。

この結果、現金及び現金同等物の当中間期末残高は、期首に比べ540億円(453百万ドル)減の2,299億円(1,932百万ドル)となりました。

また、当中間期末の長期債務残高は4兆5,735億円(38,433百万ドル)です。

事業区分の方法については、従来、日本標準産業分類をベースに、経営の多角化の実態が具体的かつ適切に開示できるよう、当社及び当社の連結子会社の実態を勘案して、運輸業、物品販売業、不動産賃貸業、その他事業の4セグメントに区分していましたが、当中間期より、中期経営構想の策定を機に経営管理単位の見直しを行ったことに伴い、運輸業、駅スペース活用事業、ショッピング・オフィス事業、その他事業の4セグメントに区分することに変更しました。(詳細については、中間連結財務諸表の注記7(11ページ)を参照して下さい。以下、売上高については内部売上を含んでいます。また、前中間期については、当中間期と同様に処理した場合の区分で比較しています。)

運輸業においては、厳しい経済情勢を反映して定期収入・定期外収入とも減少し、売上高は0.4%減の9,237億円(7,763百万ドル)となったものの、人件費、減価償却費等の減少により、営業利益は1.8%増の1,408億円(1,183百万ドル)となりました。

駅スペース活用事業においては、駅構内等のスペースの有効活用を図る「サンフラワープラン」の推進やグループ外企業との提携店舗の展開により、売上高は5.7%増の1,889億円(1,588百万ドル)、営業利益は2.9%増の139億円(117百万ドル)となりました。

ショッピング・オフィス事業においては、生活密着型ショッピングセンターへのリニューアルの実施や有力テナントの招致に努め、売上高は0.0%減の852億円(716百万ドル)でしたが、徹底したローコストオペレーションの追求により、営業利益は12.9%増の189億円(159百万ドル)となりました。

その他事業においては、ホテル業のチェーンマネジメントに基づく積極的営業活動や住宅分譲事業のマンション販売などにより、売上高は1.7%増の2,234億円(1,877百万ドル)でしたが、外注費・人件費の増加により、営業利益は18.3%減の51億円(43百万ドル)となりました。

中期経営構想

当社は、2001年から2005年までのグループ中期経営構想「ニューフロンティア21」を策定し、昨年11月29日に発表しました。この構想の中で、JR東日本グループは、世界に開かれた企業活動を通じて、お客様に信頼される生活サービスの創造に挑戦する企業グループ、すなわち「信頼される生活サービス創造グループ」をめざすこととしています。

具体的には、「顧客価値の創造・顧客満足の追求」、「技術創造による業務革新」、「社会との調和・環境との共生」、「働きがいの創出・活力の創造」、「株主価値

の向上」という5つのビジョンをかかげて経営を進めていきます。

経営指標として5つの数値目標を定めていますが、2001年10月にボーダフォン・インターナショナル・ホールディングス・ベーヴィ社が実施した公開買付けに応募する形で売却した日本テレコム株式の譲渡益の活用や、今年度から開始したCMS(キャッシュマネジメントシステム)による資金効率の向上に伴い、連結フリーキャッシュフローとJR東日本単体の長期債務の削減について、今回以下のとおり見直しを行いました。

	(参考) 2001年3月期 実績	2006年3月期目標	
		当初計画	今回見直し
連結フリーキャッシュフロー	1,891億円	1,800億円	2,000億円
連結ROE(株主資本当期利益率)	7.8%	10.0%	10.0%
連結ROA(総資産営業利益率)	4.4%	5.5%	5.5%
JR東日本単体の長期債務の削減	2001年3月期末残高 45,375億円	5年間で △5,000億円	5年間で △7,500億円 (△5,000億円は 3年間で達成)
JR東日本単体の社員数の削減	2001年4月初 75,380人	5年間で △10,000人	5年間で △10,000人

2001年12月1日に、JR本州3社をJR会社法の適用から除外するための改正法が施行されました。これにより、完全民営化に向けて残された課題は、日本鉄道建設公団の保有する当社株式12.5%(50万株)の売却のみとなりました。いよいよ目前と迫った完全民営化を確実に達成し、「ニューフロンティア21」で掲げたさまざまな目標を実現することにより、株主・投資家の皆様のご

負託にお応えしていきたいと思えます。引き続き、皆様のご理解とご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

2001年12月
代表取締役社長

大塚 陸毅

■ 完全民営化

当社は会社発足以来、自己責任のもと、自主自立の経営を確立するという国鉄改革の理念の実現に向けて、全社一丸となってたゆまぬ努力を続けてきました。国鉄改革の最終的な目標である完全民営化の実現がいよいよ目前に迫っています。

2001年12月1日に、JR本州3社(当社、JR東海、JR西日本)を「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」(JR会社法)の適用対象から除外する改正法が施行されました。これにより、今後、資金調達や資産処分等がより機動的、弾力的に行えるようになるなど、経営の自由度が大幅に向上します。

また、当社が純民間会社となる完全民営化に向けては、日本鉄道建設公団の保有する当社株式12.5%(50万株)の売却の実施を残すのみとなりました。なお、売却については、株式市場の状況、当社株式の株価、日本経済の動向等を踏まえて実施される予定であり、具体的な時期は未定です。

完全民営化によって、より柔軟な事業運営が可能となる一方で、自主自立経営を貫徹することが今まで以上に強く求められることを十分認識して、中期経営構想の着実な実行はもちろん、株主・投資家の皆様の期待に沿えるよう経営基盤の強化を一層進めていきます。

■ Suica: ICカード出改札システム

2001年11月18日に、非接触型ICカード「Suica(Super Urban Intelligent Card)」を利用した新しい出改札システムを、首都圏の424駅で導入しました。このシステムでは、「Suica」を改札機に軽く触れるだけでスムーズに通過できるほか、定期券とプリペイドカードとの一体化によって自動的に乗越精算が可能になるため、お客様にとってはチケットレスでスムーズな入出場が可能になるとともに、キャッシュレスで列車をご利用いただけます。

今後は、「Suica」の新幹線、首都圏外への拡大、他の鉄道会社との共通化を進めます。また、JR東日本のクレジットカード「ビューカード」との一体化、電子マネー機能の付加等により、駅ビル・駅構内での買い物などにも「Suica」をご利用いただけるように検討を進めていきます。併せて、携帯電話に「Suica」のICチップを搭載することにより、指定席の予約、代金の決済から、現在車掌が行っている車内改札まで、極力人手を介さないで行うシステムを検討しています。

■ ステーションルネッサンス

1日1,600万人以上のお客様がご利用される駅において、お客様の視点、グループ全体の価値向上の視点に立って、最適な事業配置をゼロから構築する21世紀の新しい駅づくり「ステーションルネッサンス」を展開します。

バリアフリー化の積極的な推進、サービスマネージャーの増員などにより、鉄道を利用されるお客様にとってより便利な駅づくりを進めます。また、従来「サンフラワープラン」として取り組んできた既存設備の見直しによる事業スペースの確保を継続するとともに、首都圏のターミナル駅を中心に、人工地盤の建設などの大規模工事によって事業スペースの創出を図る「コスモスプラン」を推進し、経営資源としての駅の可能性を100%引き出していきます。

2002年2月下旬には、コスモスプラン第1号プロジェクトとして、上野駅が新たに生まれ変わる予定です。