

2006年3月期 決算説明会



2006年4月28日
東日本旅客鉄道株式会社

目次

I	2006年3月期決算ハイライト		長期債務（連結）	2 2
	連結決算	3	Suica	2 3
	2006年3月期決算のポイント	4	SuicaとPASMOの相互利用	2 4
	2007年3月期の主な施策	5	「Tokyo Station City」開発概要	2 5
	ニューフロンティア2008	6	安全への取り組み	2 6
II	2006年3月期決算及び 2007年3月期通期見込み		業績予想（連結）	2 7
	旅客運輸収入	8	業績予想（単体）	2 8
	旅客輸送量	9	III 参考資料	
	ダイヤ改正効果	1 0	セグメント別構成	3 0
	つくばエクスプレスの影響	1 1	「ecute」の展開	3 1
	単体費用構造	1 2	グループ会社の再編	3 2
	単体決算	1 3	主要子会社の実績	3 3
	運輸業	1 4	財務指標の動向	3 4
	駅スペース活用事業	1 5	固定資産の売却	3 5
	ショッピング・オフィス事業	1 6	現預金圧縮	3 6
	その他事業	1 7	長期債務の構成	3 7
	ホテル事業の概要	1 8	債務の償還見込み	3 8
	営業外・特別損益の概要（連結）	1 9	社債の償還見込み	3 9
	設備投資（連結）	2 0	2005年度の社債発行実績	4 0
	ニューフロンティア2008における投資水準	2 1	長期債務格付け	4 1

※点線内は、債券投資家向け追加資料

I 2006年3月期決算ハイライト

連結決算



(単位：億円)

	2005.3	2006.3	06.3/05.3	2007.3 計画	07.3/06.3
営業収益	25,374	25,923	+549 102.2%	26,240	+316 101.2%
営業利益	3,585	3,960	+375 110.5%	4,020	+59 101.5%
経常利益	2,123	2,746	+623 129.4%	2,900	+153 105.6%
当期純利益	1,115	1,575	+459 141.2%	1,710	+134 108.5%
営業C F	4,077	4,477	+399 109.8%		
投資C F	△2,149	△3,094	△945 144.0%		
財務C F	△2,090	△1,415	+674 67.7%		
総資産	67,162	68,215	+1,053 101.6%		
株主資本	11,835	13,573	+1,738 114.7%		

2006年3月期決算のポイント

【運輸業】 ……増収増益

◎JR東日本の運輸収入の増加による増収

⇒・2004年10月実施のダイヤ改正効果

・週末にお客さまのご利用が好調だったことなどによる近距離収入の増

・2004年10月に発生した新潟県中越地震による減収の反動増

・つくばエクスプレス開業の影響が想定よりも減少

【生活サービス事業】

①駅スペース活用事業 ……増収増益

⇒・JR東日本ステーションリテイリングの「ecute大宮」および「ecute品川」の効果

・ジェイアール東日本フードビジネスの新店開業など

②ショッピング・オフィス事業 ……増収増益

⇒・ルミネのテナント収入が増加

・2005年6月に開業した湘南ステーションビルの「小田原ラスカ」の効果

③その他事業 ……増収減益

⇒・ジェイアール東日本企画の広告代理業の売上増加

・ジェイアール東日本情報システムのシステム開発収入が増加

・JR東日本のクレジットカード事業のポイント制度に係る引当金を計上

2007年3月期の主な施策

【鉄道事業】

- ・ 上野発着の宇都宮線・高崎線普通列車全列車にグリーン車を連結(2006年7月頃まで)
- ・ 中央快速線・青梅線への新型車両(E233系)導入開始(2006年秋)
- ・ 上野発着の常磐線中距離電車にグリーン車を新規導入(2007年春頃)

【生活サービス事業】

- ・ Sapia Tower(日本橋口ビル) 2007年3月竣工予定
- ・ ステーションルネッサンスの推進
大船、高田馬場等



中央快速線(E233系)(イメージ)

【Suica事業】

- ・ Suicaと「PASMO(パスモ)」との相互利用開始
- ・ 「オートチャージ」サービス開始
- ・ Suica電子マネーのさらなる拡大



Sapia Tower (イメージ)

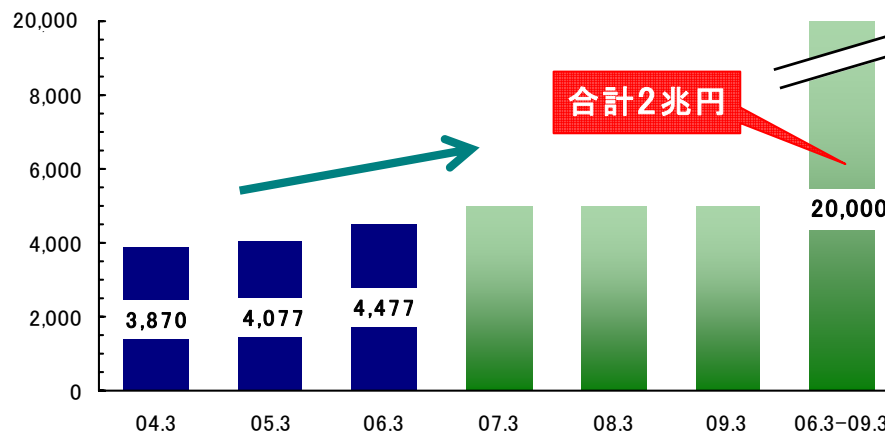
ニューフロンティア2008

3つの目標 (2009.3)

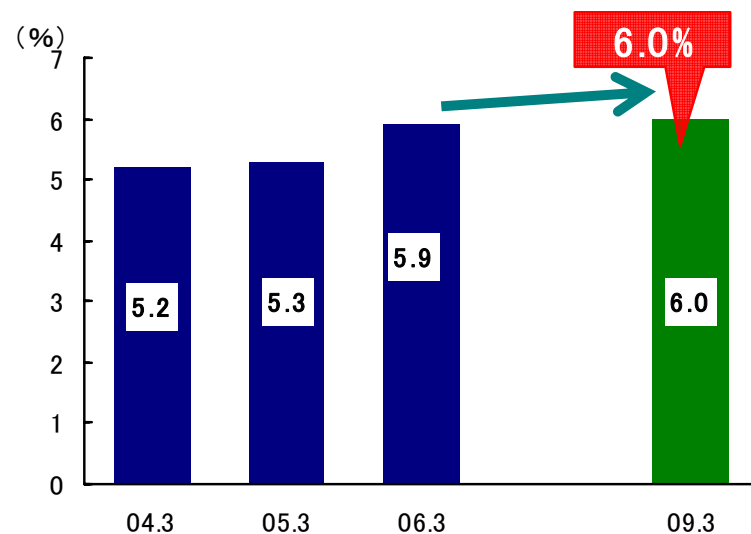
項目	目標値
営業キャッシュフロー(4年間)	2兆円
連結ROA	6.0%
長期債務／株主資本	2倍程度

●連結営業キャッシュフロー

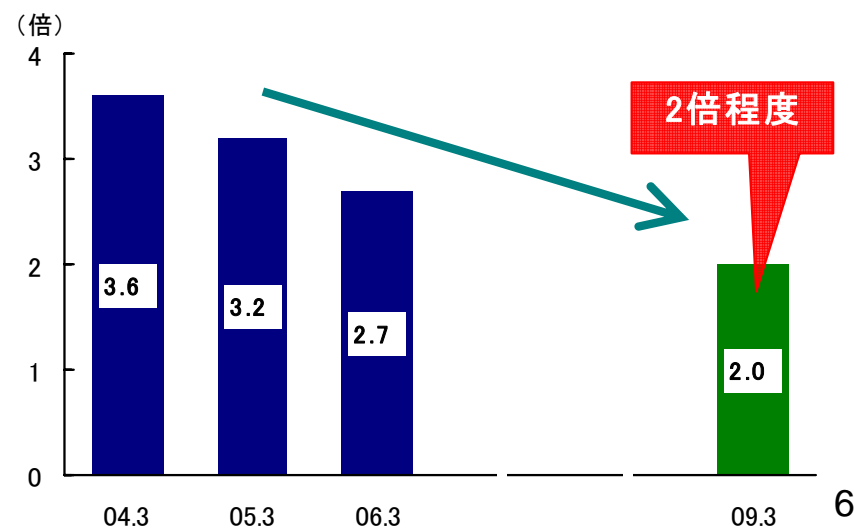
(単位:億円)



●連結ROA (総資産営業利益率)



●株主資本に対する長期債務の比率



II 2006年3月期決算及び 2007年3月期通期見込み

旅客運輸収入



(単位：億円)

		2005.3	2006.3	06.3/05.3 (%)	2007.3 計画	07.3/06.3 (%)
新幹線	定期	220	223	101.1	226	101.2
	定期外	4,384	4,498	102.6	4,520	100.5
	計	4,605	4,721	102.5	4,746	100.5
東京圏	定期	3,428	3,439	100.3	3,445	100.2
	定期外	5,025	5,138	102.3	5,191	101.0
	計	8,453	8,578	101.5	8,636	100.7
在来線	その他	1,176	1,179	100.2	1,175	99.7
	定期外	2,293	2,299	100.2	2,277	99.0
	計	3,470	3,478	100.2	3,452	99.2
計	定期	4,604	4,618	100.3	4,620	100.0
	定期外	7,319	7,438	101.6	7,468	100.4
	計	11,924	12,056	101.1	12,088	100.3
合計	定期	4,825	4,842	100.3	4,846	100.1
	定期外	11,703	11,936	102.0	11,988	100.4
	計	16,529	16,778	101.5	16,834	100.3

旅客輸送量



(単位：百万人キロ)

		2005.3	2006.3	06.3/05.3 (%)	2007.3 計画	07.3/06.3 (%)
新幹線	定期	1,609	1,627	101.1	1,649	101.3
	定期外	16,781	17,246	102.8	17,331	100.5
	計	18,391	18,874	102.6	18,980	100.6
東京圏	定期	51,615	51,799	100.4	51,880	100.2
	定期外	25,079	25,376	101.2	25,509	100.5
	計	76,694	77,176	100.6	77,389	100.3
在来線	その他	18,967	18,994	100.1	18,925	99.6
	定期外	11,117	11,097	99.8	10,987	99.0
	計	30,085	30,091	100.0	29,912	99.4
計	定期	70,582	70,793	100.3	70,805	100.0
	定期外	36,197	36,474	100.8	36,496	100.1
	計	106,780	107,268	100.5	107,301	100.0
合計	定期	72,192	72,421	100.3	72,454	100.0
	定期外	52,979	53,721	101.4	53,827	100.2
	計	125,171	126,142	100.8	126,281	100.1

ダイヤ改正効果

【湘南新宿ライン】

実施時期	増収効果
2001年12月(25往復)	+10億円
2002年12月(38往復に増発)	+10億円
2004年10月(64往復に増発)	+33億円 (うち2006.3期分は +23億円)
※2006年3月期までの増収額	約50億円

【普通列車グリーン車】

実施時期	増収効果
2004年10月 (湘南新宿ライン全車に導入)	+15億円
2006年3月期 (宇都宮線・高崎線に順次導入)	+48億円
2007年3月期 (2006年7月頃までに宇都宮線・高崎線全列車に導入)	+16億円
※2007年3月期までの増収額	約80億円

つくばエクスプレスの影響

2005年8月24日 つくばエクスプレス開業

【対策】

- 2005年7月9日 常磐線ダイヤ改正
 - ① 特急列車のダイヤ見直し
 - ② 普通列車に最高速度130km/hの新型車両「E531系」を90両投入
 - ③ 新型車両投入によりデータイムに特別快速を新設し、到達時分を短縮

- 上野発着の常磐線中距離電車にグリーン車を新規導入(2007年春頃)

- 東北縦貫線による東京駅乗り入れ(2009年度末開業予定)



【E531系新型電車】

【影響】

決算期	内容	対前期減収額	
2006年3月期	単体運輸収入	定期 14億円、定期外 16億円	※JR東日本グループとして、 年間 約60億円の影響を見込む。
	ジェイアールバス関東	6億円	
2007年3月期	単体運輸収入	定期 9億円、定期外 11億円	
	ジェイアールバス関東	5億円	

単体費用構造

(単位：億円)

	2005. 3	2006. 3	06. 3/05. 3	2007. 3 計画	07. 3/06. 3
営業費用	15, 724	15, 725	+0	15, 750	+24
			100. 0%		100. 2%
人件費	5, 989	5, 766	△223	5, 610	△156
			96. 3%		97. 3%
うち退職関連経費	1, 057	964	△93	900	△64
			91. 2%		93. 3%
物件費	5, 648	5, 961	+313	6, 080	+118
			105. 5%		102. 0%
動力費	479	528	+48	530	+1
			110. 1%		100. 3%
修繕費	1, 969	2, 168	+198	2, 170	+1
			110. 1%		100. 1%
その他	3, 199	3, 265	+66	3, 380	+114
			102. 1%		103. 5%
機構借損料等	835	811	△24	810	△1
			97. 0%		99. 9%
租税公課	786	758	△28	770	+11
			96. 4%		101. 6%
減価償却費	2, 464	2, 428	△36	2, 480	+51
			98. 5%		102. 1%

単体決算



(単位：億円)

	2005.3	2006.3	06.3/05.3	2007.3 計画	07.3/06.3
営業収益	18,831	19,149	+317 101.7%	19,190	+40 100.2%
営業利益	3,106	3,424	+317 110.2%	3,440	+15 100.5%
経常利益	1,658	2,207	+548 133.1%	2,330	+122 105.5%
当期純利益	960	1,305	+345 136.0%	1,460	+154 111.8%

	2005.3	2006.3	06.3/05.3
総資産	62,876	63,812	+935 101.5%
株主資本	10,997	12,454	+1,456 113.2%
長期債務	37,854	36,731	△1,122 97.0%
平均金利	3.69%	3.55%	△0.14%

運輸業



(単位：億円)

	2005. 3	2006. 3	06. 3/05. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
営業収益	17, 817	18, 054	+236 101. 3%	18, 100	+45 100. 3%
営業利益	2, 656	2, 977	+320 112. 1%	3, 010	+32 101. 1%

(注) 営業収益：外部顧客に対する売上高
 営業利益：外部顧客に対する売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

主な増減要因			
営業収益		営業利益	
JR東日本	+247	JR東日本	+326
JRバス関東	△9	JRバス関東	△7

トピックス

- ・ダイヤ改正に伴う湘南新宿ライン大增発とグリーン車導入線区拡大(2004年10月)
- ・新潟県中越地震発生(2004年10月)

駅スペース活用事業

(単位：億円)

	2005. 3	2006. 3	06. 3/05. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
営業収益	3, 697	3, 839	+141 103. 8%	4, 000	+160 104. 2%
営業利益	263	304	+40 115. 4%	320	+15 105. 1%

(注) 営業収益：外部顧客に対する売上高
 営業利益：外部顧客に対する売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

主な増減要因			
営業収益		営業利益	
キヨスク*	△6	キヨスク	+28
NRE	+14	NRE	△7
ステーションリテイリング*	+115	ステーションリテイリング*	+18
JEFB*	+26	JEFB	+2

*2005年8月にキヨスクからJEFB(=ジェイアール東日本フードビジネス)にベーカリー事業を移管(12億円)

トピックス

ステーションルネッサンスの新規開業

- ・品川駅 (2005年10月)
- ・高崎駅 (2005年12月)
- ・大船駅 I 期 (2006年2月) 等



ecute品川

ショッピング・オフィス事業



(単位：億円)

	2005. 3	2006. 3	06. 3/05. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
営業収益	1, 819	1, 904	+85 104. 7%	1, 940	+35 101. 9%
営業利益	498	538	+40 108. 1%	560	+21 104. 0%

(注) 営業収益：外部顧客に対する売上高
 営業利益：外部顧客に対する売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

主な増減要因			
営業収益		営業利益	
ルミネ	+29	ルミネ	+13
JEBL*	+29	JEBL	+18
湘南SB	+12	湘南SB	+5
東京圏駅ビル開発*	△18	東京圏駅ビル開発	△10
		JR東日本	△18

トピックス

- ・ 駅ビル会社の合併
 (2005年4月：10→4社、2006年4月：5→2社)
- ・ 駅ビルの新規開業
 秋葉原、小田原 (2005年6月)
- ・ 東京ビルディング開業 (2005年10月)

*2005年11月に東京圏駅ビル開発からJEBL(=ジェイアール東日本ビルディング)にオフィス事業を移管(26億円)

その他事業



(単位：億円)

	2005. 3	2006. 3	06. 3/05. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
営業収益	2,039	2,126	+86 104.2%	2,200	+73 103.5%
営業利益	174	155	△19 88.7%	140	△15 90.2%

(注) 営業収益：外部顧客に対する売上高
 営業利益：外部顧客に対する売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

主な増減要因			
営業収益		営業利益	
JR企画	+39	JR企画	+11
JEIS*	+28	JEIS	+10
メカトロニクス	+22	メカトロニクス	+7
住宅開発	△37	JR東日本	△31

*JEIS(=ジェイアール東日本情報システム)

ホテル事業実績(2006.3)

営業収益 433 億円 (101.6%)
 (セグメント間売上高を含む)

営業利益 16 億円 (73.5%)
 () 内は前年同期比

トピックス

- ・首都圏ホテル会社の経営統合
(2005年4月)
- ・ホテルメッツ赤羽開業
(2005年5月)
- ・ホテルメッツ福島開業
(2006年2月)

ホテル事業の概要

● メトロポリタンホテルズ

ホテルメトロポリタン(池袋)、ホテルメトロポリタンエドモント(飯田橋)、東京ステーションホテル(東京)、高崎、長野、仙台、盛岡、盛岡ニューウイング、秋田、山形 【合計10ホテル、2,747室】

営業収益* 348 億円 (2006.3) 稼働率 78 %

● ホテルメッツチェーン

久米川、武蔵境、国分寺、浦和、水戸、川崎、津田沼、北上、長岡、溝ノ口(武蔵溝ノ口)、渋谷、田端、かまくら大船(大船)、八戸、目白、赤羽、福島 【合計17ホテル、1,785室】

営業収益* 54 億円 (2006.3) 稼働率 85%

- 長期滞在型ホテル (14ホテル、399室)
- ホテルドリームゲート舞浜 (80室)
- 弥生会館 (2ホテル、290室)
- ホテルニューグランド (251室)

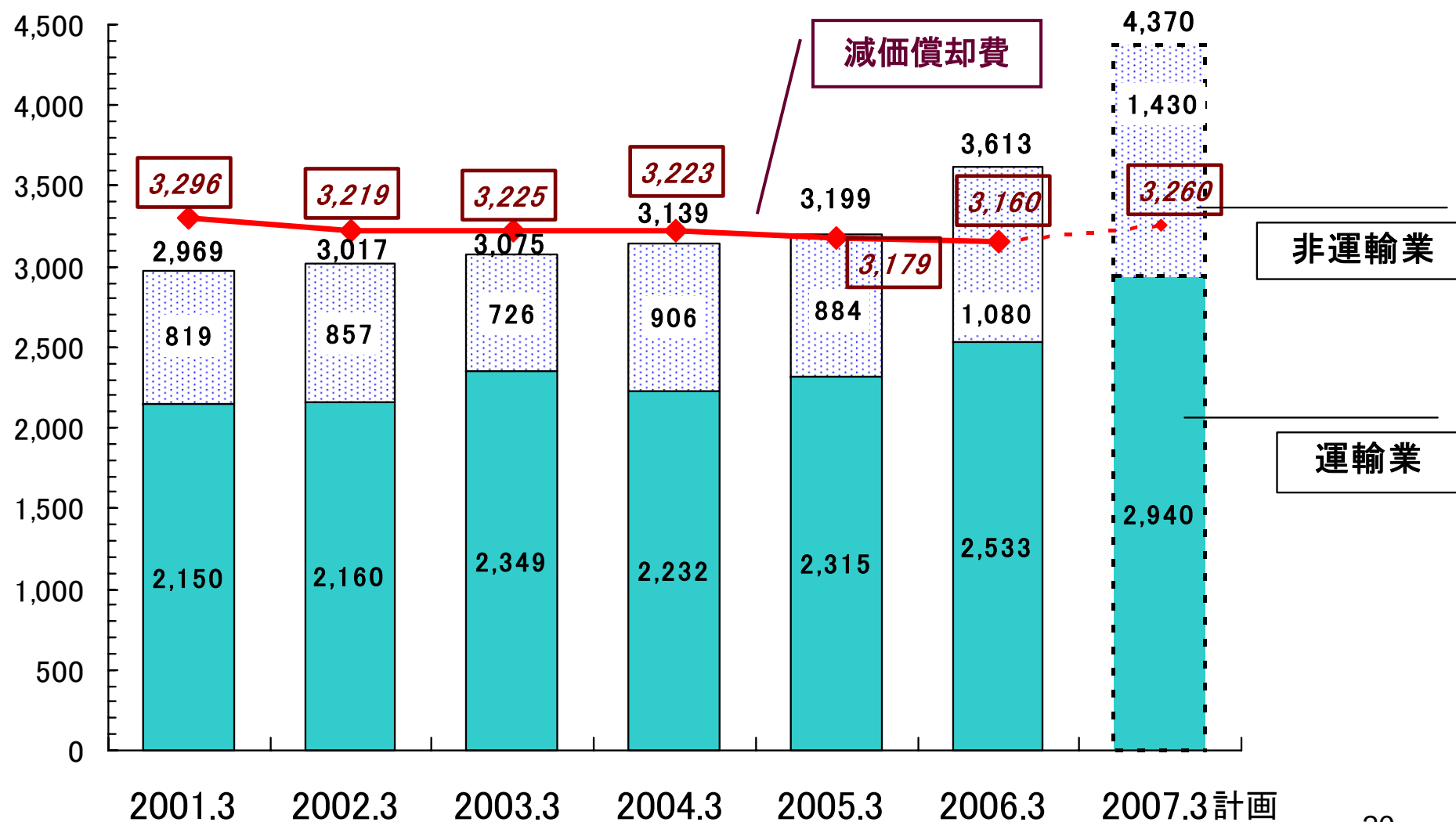
*各ホテルの営業収益の単純合算、メッツは田端除く16ホテルの計
東京弥生会館は2006年2月28日に閉館、東京ステーションホテルは2006年4月1日より丸の内駅舎復原工事に伴い一時休業

営業外・特別損益の概要(連結)

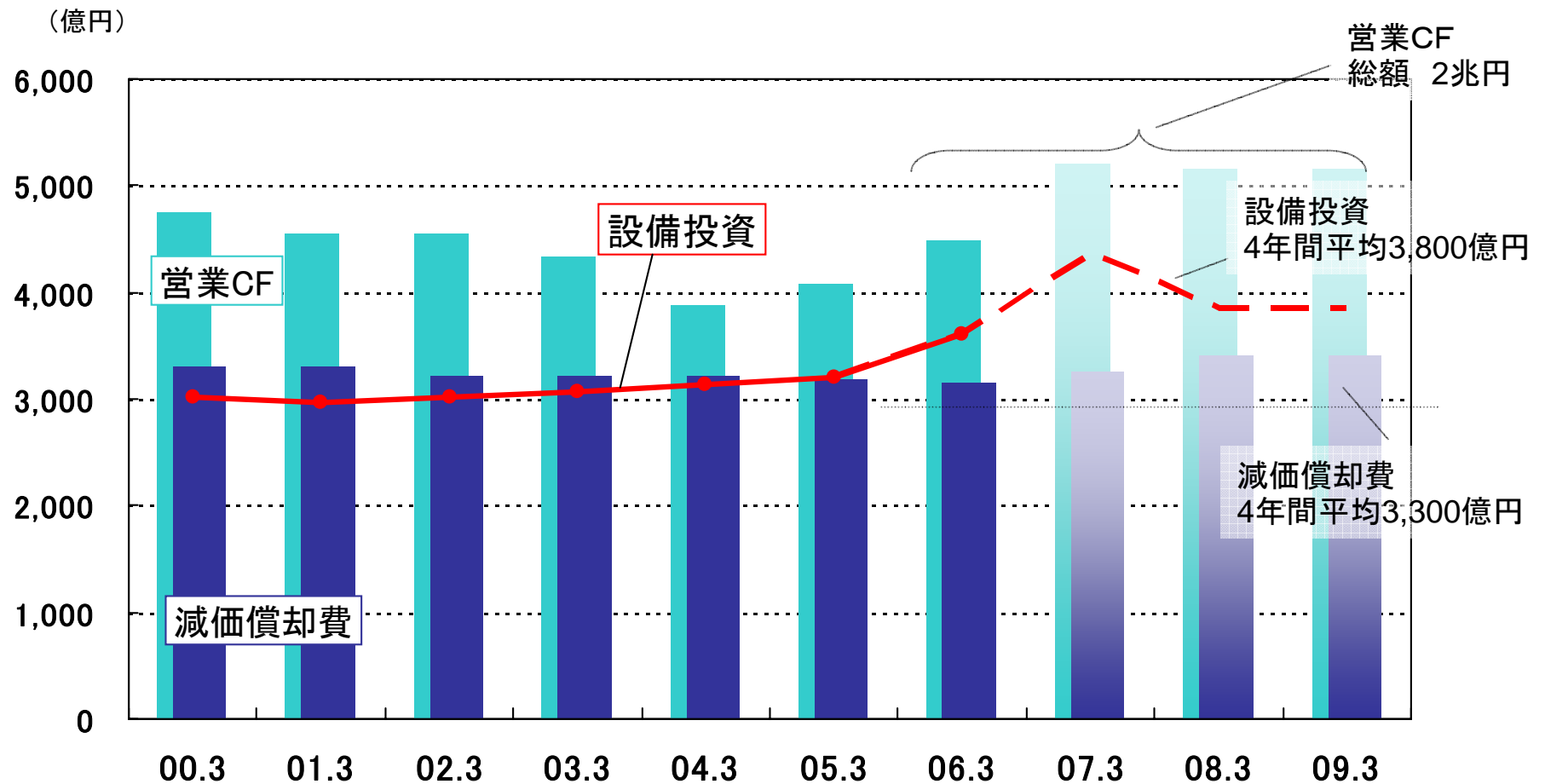
	2006. 3	前期との差	(単位：億円)
営業利益	3, 960	+375	
営業外収益	217	△79	
受取利息及び受取配当金	18	+5	
持分法による投資利益	7	+4	JTB 5(+4), CSP 1(△0)
その他	191	△89	JR東日本： 匿名組合投資利益 56(△62)等
営業外費用	1, 431	△327	
支払利息	1, 365	△118	支払利息 1, 114(△103) 社債利息 250(△15)等
その他	65	△208	
経常利益	2, 746	+623	
特別利益	813	△1, 054	
固定資産売却益	232	△156	
投資有価証券売却益	8	△386	JR東日本： 社債償還損 34(△205)等
工事負担金等受入額	541	△255	
容積利用権売却益	—	△266	ホーダフォン株式売却益 —(△311) ホーダフォンHD株式売却益 —(△78)等
その他	30	+10	
特別損失	864	△1, 125	
固定資産売却損	39	△70	
工事負担金等圧縮損	461	△289	
減損損失	18	△445	
環境対策費	139	+139	JR東日本： PCB 89(+89) アスベスト 47(+47)等
災害損失	—	△119	
災害損失引当金繰入額	—	△286	
その他	204	△54	
税金等調整前当期純利益	2, 696	+694	

設備投資(連結)

(単位:億円)



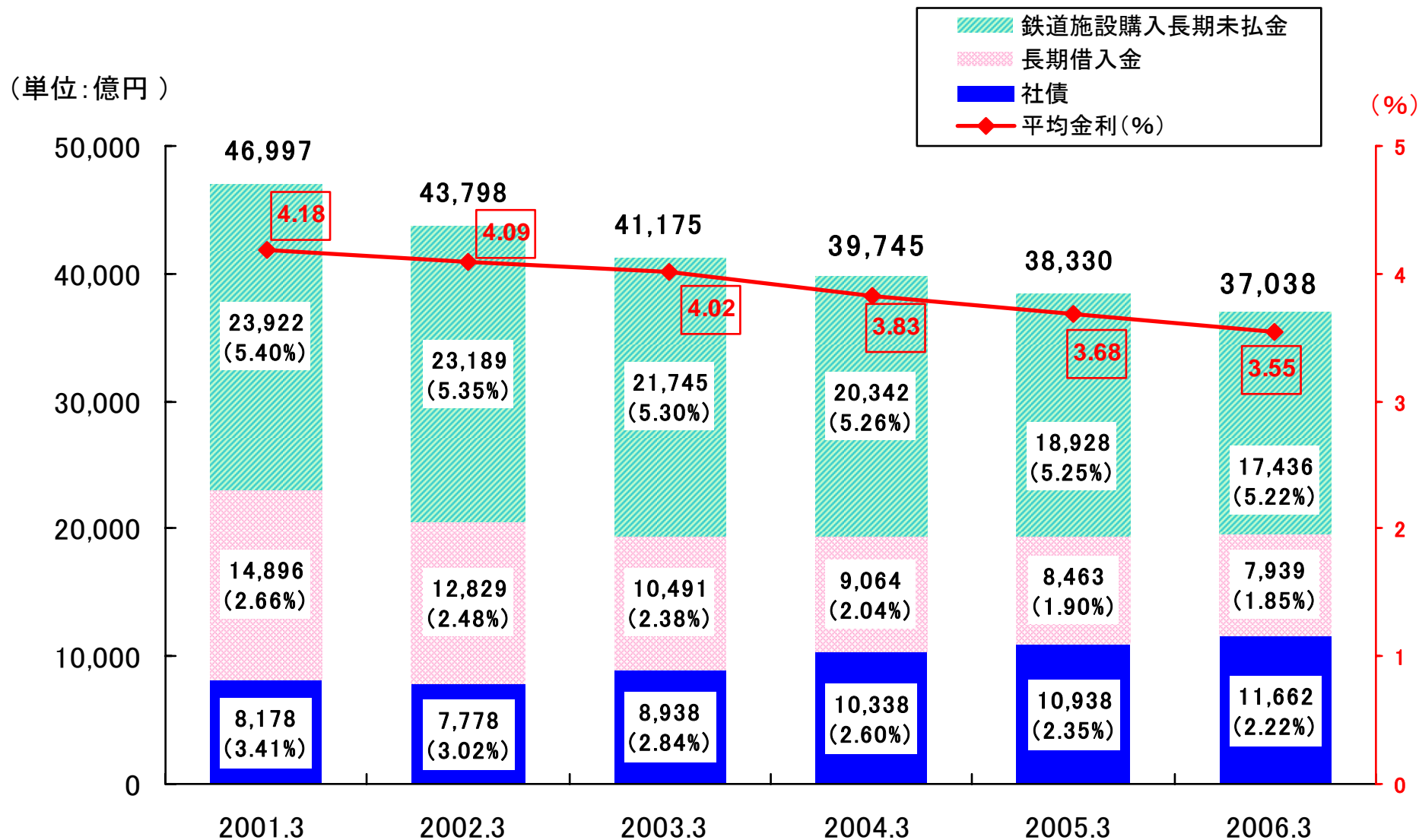
ニューフロンティア2008における投資水準



営業キャッシュフローを積極的に生み出す

⇒ 債務削減・設備投資・株主還元バランスよく配分

長期債務(連結)



※ カッコ内は平均金利 (%)

Suica



発行枚数: 約1,570万枚(2006年3月31日現在)

(電子マネー対応カード発行枚数: 約1,159万枚)

<参考> 「ビュー・スイカ」カード(提携含む)申込枚数: 約110万枚、モバイルSuica登録会員数: 約57,000人

【諸元】 (2006年4月1日現在)

- ・ 利用可能駅数: 897駅
- ・ 電子マネーのご利用件数: 1日約25万件
- ・ 利用可能店舗数: 約5,500店舗
 - { 駅ナカ: 約4,200店舗・・・NEW DAYS 約340店、レッツキヨスク 約410店 等
 - { 街ナカ: 約1,300店舗・・・ファミリーマート 約1,000店、ビックカメラ17店、ジョナサン81店
- ・ クレジットカード事業の提携先・・・JAL、新銀行東京、みずほ銀行、ビックカメラ

【今後の展開】

①首都圏の各交通機関の発行する「PASMO」との相互利用(2007年3月)

②「オートチャージ」サービスの導入(2006年中)

③電子マネーの市中展開を加速

- ・ イオングループ・・・2007年1月を目途に、JR東日本エリア内の店舗に導入
- ・ タクシー・・・2007年初のサービス開始を目標とし、国際自動車・日本交通両社のタクシーに導入
- ・ ご利用件数: 2008年度 1日400万件を目標

④クレジットカード事業の拡大(主な提携先)

- ・ イオン(2007年1月)、三井住友銀行(2007年1月)、三菱東京UFJ銀行(2007年1月)、りそな銀行(2007年下期予定)



(利用イメージ)

SuicaとPASMOの相互利用

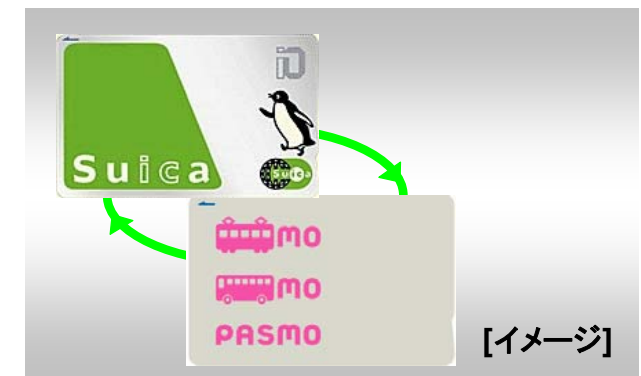
【概要】

- ・ 2007年3月より順次、首都圏の私鉄・地下鉄・バスの新たなICカード「PASMO(パスモ)」との相互利用を開始
 - ◆Suica : 当社を含む鉄道・バス事業の6事業者
 - ◆PASMO : 鉄道・バス兼業業者を含めた94事業者⇒Suica1枚で首都圏の鉄道、路線バスへの乗車が可能に
- ・ Suica、PASMOの電子マネー相互利用も開始
- ・ 「オートチャージ」サービスを導入
 - ⇒残額が一定金額を下回った場合に自動改札機を通過する際、クレジット決済により一定金額を自動的に入金(チャージ)

【設備投資額】

約210億円

(うち2007年3月期では約180億円を見込む。)



「Tokyo Station City」開発概要

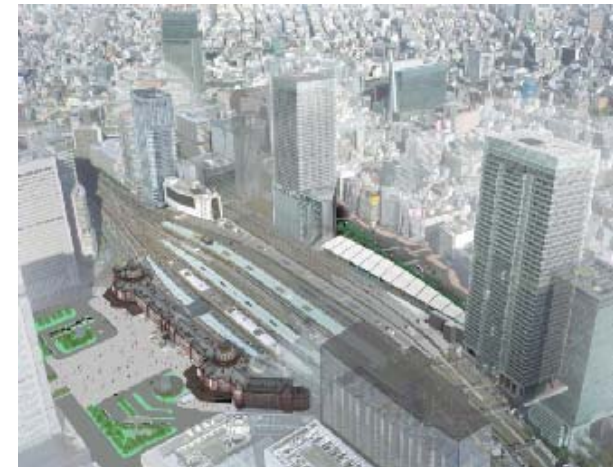
【概要】

●八重洲口開発（三井不動産、鹿島八重洲開発、国際観光会館、新日本石油との共同事業）

- ①竣工予定 2007年10月（Ⅰ期）【GranTokyo North Tower（北棟）・GranTokyo South Tower（南棟）】
2011年春（Ⅱ期）【GranTokyo North Tower低層階増床部、GranRoof 等中央部】
- ②延床面積 約357,000㎡（丸の内駅舎の未利用容積を一部利用）
- ③用途 オフィス、店舗（百貨店、一般店舗）、駅施設

●日本橋口開発 …「Sapia Tower」

- ①竣工予定 2007年3月
- ②延床面積 約79,000㎡
- ③用途 オフィス（7階～26階）、カンファレンスゾーン（4階～6階）、
「ホテルメトロポリタン丸の内」（27階～34階）、
店舗、駐車場



【Tokyo Station City】

【工事支障に伴う減収額】

セグメント	2006年3月期	2007年3月期
駅スペース活用事業		△10億円
ショッピング・オフィス事業	△0億円	△0億円
その他事業		△20億円
合計	△0億円	△30億円

安全への取り組み

【自然災害対策】 2007年3月期は、420億円の投資を見込む。

内容	投資額
①地震対策(高架橋柱・橋脚の耐震補強、新幹線地震計増設等)	340億円
②強風対策(風速計の増設、防風柵の設置等)	60億円
③落石対策等(落石止め柵・落石検知装置の設置、橋脚洗掘防止工の整備等)	20億円

【耐震補強対策】

項目		全体計画		2006年度計画	
		数量	完了予定	数量	年度末進捗率
高架橋柱 〔せん断破壊先行型〕	新幹線	18,520本	2007年度まで	910本	98%
	在来線	12,570本	2008年度まで	850本	94%
橋脚 〔せん断破壊先行型〕	新幹線	2,420基	2007年度まで	1,270基	77%
	在来線	600基	2008年度まで	200基	39%

【列車衝突事故防止等】

- ①ATS-P、Ps装置の整備拡大
- ②曲線部の速度超過防止対策
- ③分岐器部、線路終端部の速度超過防止対策

} 2012年度までの工事費総額: 約265億円

業績予想(連結)



(単位：億円)

	2006. 3期	2007. 3期計画	対前年増減
営業収益	25, 923	26, 240	+316
運輸業	18, 054	18, 100	+45
駅スペース活用事業	3, 839	4, 000	+160
ショッピング・オフィス事業	1, 904	1, 940	+35
その他事業	2, 126	2, 200	+73
営業利益	3, 960	4, 020	+59
運輸業	2, 977	3, 010	+32
駅スペース活用事業	304	320	+15
ショッピング・オフィス事業	538	560	+21
その他事業	155	140	△15
消去又は全社	△14	△10	+4
経常利益	2, 746	2, 900	+153
当期純利益	1, 575	1, 710	+134

業績予想(単体)



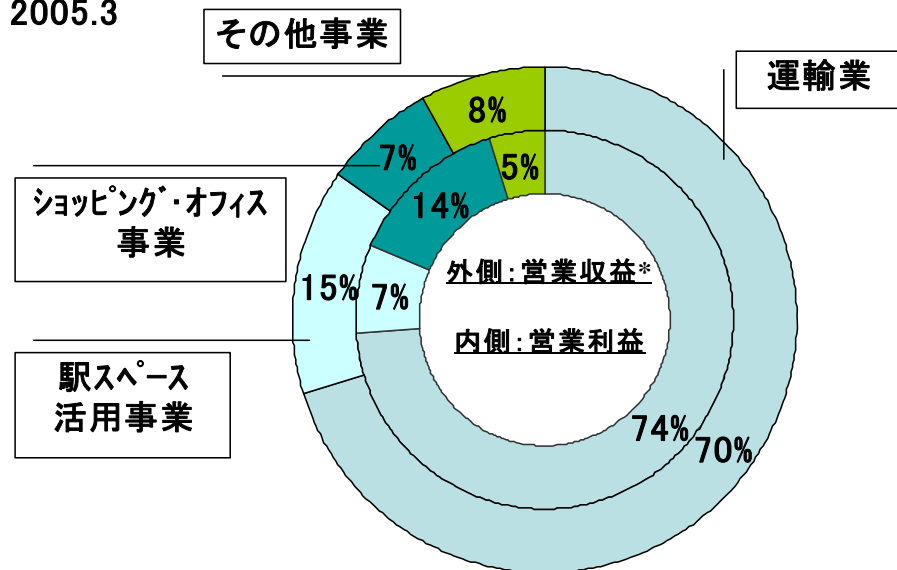
(単位：億円)

	2006. 3期	2007. 3期計画	対前年増減
営業収益	19,149	19,190	+40
運輸収入	16,781	16,840	+58
その他の収入	2,368	2,350	△18
営業費用	15,725	15,750	+24
人件費	5,766	5,610	△156
物件費	5,961	6,080	+118
機構借損料等	811	810	△1
租税公課	758	770	+11
減価償却費	2,428	2,480	+51
営業利益	3,424	3,440	+15
経常利益	2,207	2,330	+122
税引前当期純利益	2,213	2,490	+276
当期純利益	1,305	1,460	+154

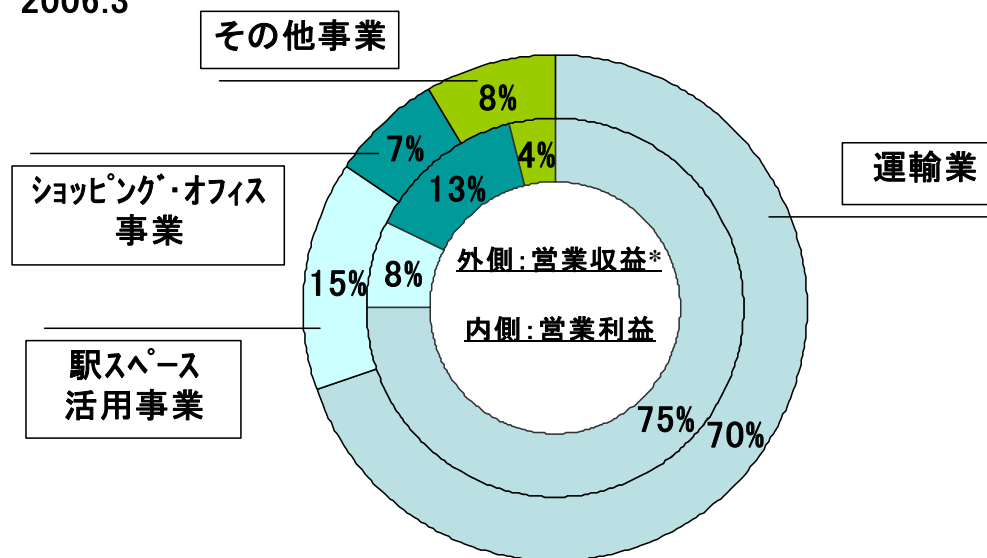
III 参考資料

セグメント別構成

2005.3



2006.3



(単位：億円)

	運輸	駅スペース活用	ショッピング・オフィス	その他	連結
営業収益*	17,817	3,697	1,819	2,039	25,374
営業利益	2,656	263	498	174	3,585

(単位：億円)

	運輸	駅スペース活用	ショッピング・オフィス	その他	連結
営業収益*	18,054	3,839	1,904	2,126	25,923
営業利益	2,977	304	538	155	3,960

*外部顧客に対する売上高

「*ecute*」の展開

	大宮	品川	立川
開業日	2005年3月5日	2005年10月1日	2007年度(予定)
開発面積	約5,000㎡	約5,300㎡ (既存改良部含む)	約11,500㎡ (改札外含む)
売場面積	約2,300㎡	約1,600㎡	(精査中)
想定年商	約55億円	約35億円	約63億円
主な業種	デリ、スイーツ、雑貨 飲食、サービス(68店舗)	デリ、スイーツ、雑貨、 飲食、サービス(46店舗)	デリ、スイーツ、雑貨 カフェ、サービス、保育園 複合クリニック等
直近の状況	【2006年3月期の実績】 ・店舗売上 87億円 (対目標 158%)	【2006年3月期の実績】 ・店舗売上 34億円 (対目標 201%)	

グループ会社の再編

◇駅ビル会社の再編(2006年4月)

合併により、5社から2社に(4月1日現在 駅ビル運営会社:35社)

ルミネ	←	ルミネ・新宿ステーションビルディング
八王子ターミナルビル	←	八王子ターミナルビル・国分寺ターミナルビル・甲府ステーションビル

◇東京駅周辺整備に伴いオフィス事業を強化(2005年7月)

ジェイアール東日本ビルディング(以下、「JEBL」)を設立



2005年10月に鉄道会館、2005年11月に東京圏駅ビル開発をそれぞれ分割

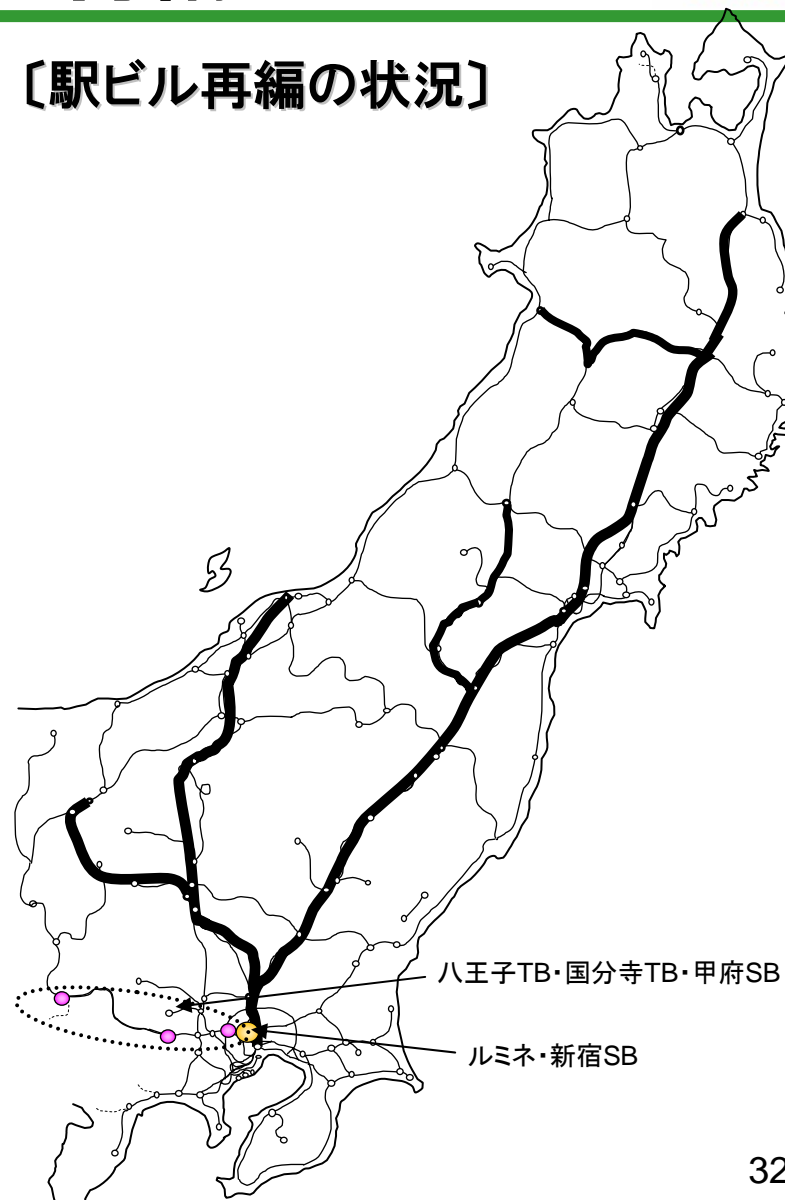


分割後、JEBLは両社よりオフィス事業を継承し、オフィスビルの運営管理事業(プロパティ・マネジメント)を一括して担う。

◇飲食事業再編

- ・2005年8月 ジェイアール東日本フードビジネスが東日本キヨスクより東京ターミナルフードの株式を取得。同年10月に、東京ターミナルフードを合併
- ・2005年10月の鉄道会館の会社分割により、JR東日本が(旧)東京アール・ビー商事(現・デリシャスリンク)全株式を承継。

〔駅ビル再編の状況〕



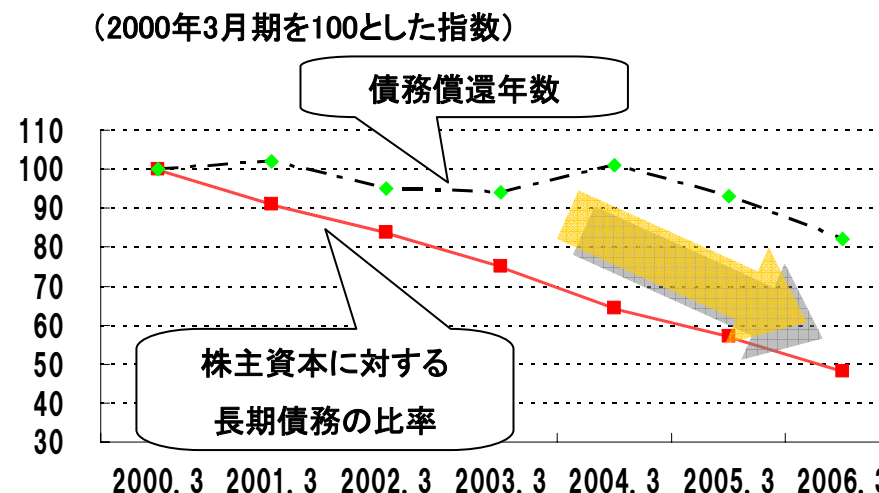
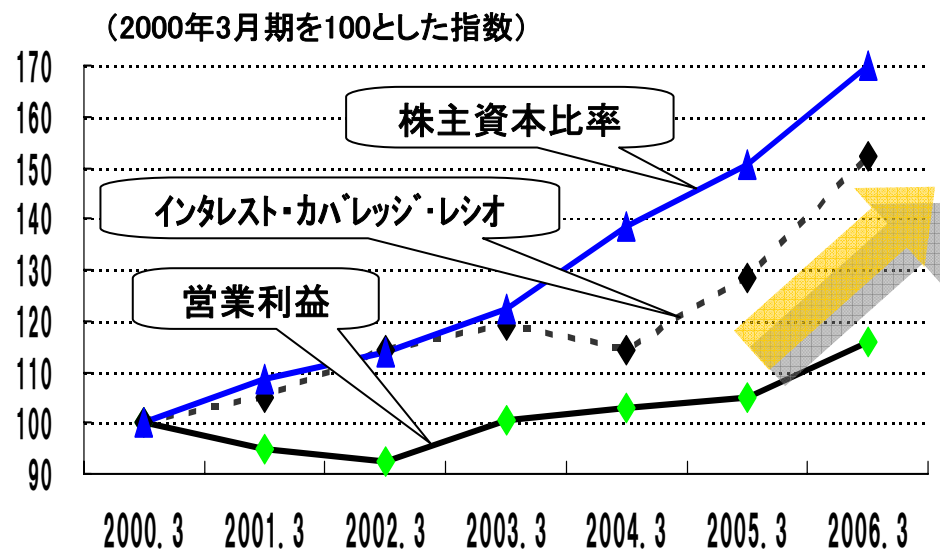
主要子会社の業績

(単位：億円)

		2005. 3	2006. 3	06. 3/05. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
東日本 キヨスク	営業収益	2, 278	2, 271	△7	2, 260	△11
	営業利益	29	45	+16	46	+0
日本レストラン インタプライズ	営業収益	515	546	+31	572	+25
	営業利益	21	18	△3	20	+1
ルミネ	営業収益	351	380	+29	440	+59
	営業利益	48	61	+12	69	+7
JR東日本 企画	営業収益	909	982	+72	1, 004	+21
	営業利益	26	38	+11	34	△4

※ 単体での営業収益・営業利益

財務指標の動向

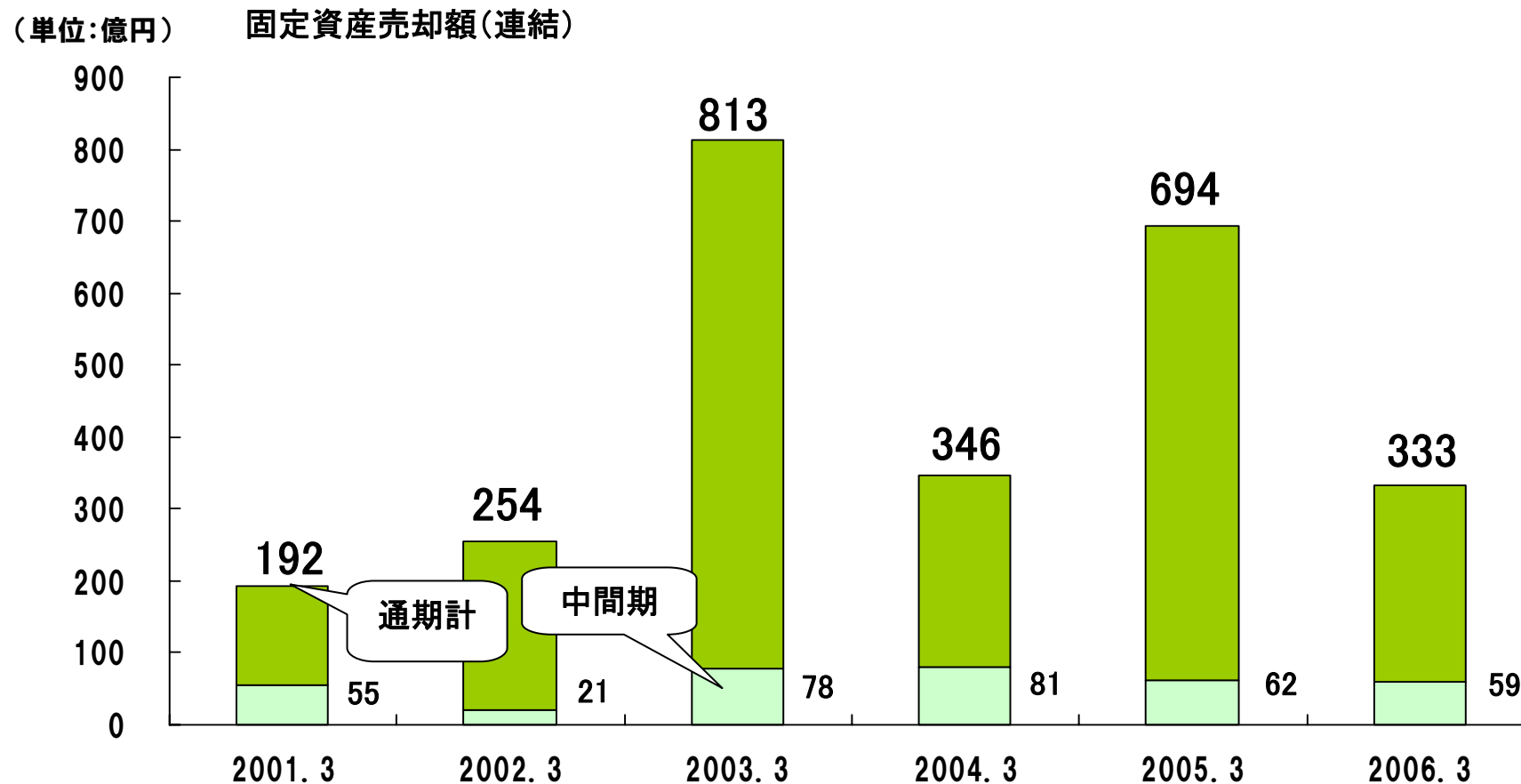


	2000.3	2001.3	2002.3	2003.3	2004.3	2005.3	2006.3
営業利益 (億円)	3,419	3,237	3,163	3,430	3,514	3,585	3,960
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	2.1	2.2	2.4	2.5	2.4	2.7	3.2
株主資本に対する長期債務の比率 (倍)	5.6	5.1	4.7	4.2	3.6	3.2	2.7
株主資本比率 (%)	11.7	12.7	13.3	14.3	16.2	17.6	19.9
債務償還年数 (年)	10.0	10.2	9.5	9.4	10.1	9.3	8.2

注1) インタレスト・カバレッジ・レシオ=営業キャッシュ・フロー÷利息の支払額

注2) 債務償還年数=有利子負債÷営業キャッシュ・フロー

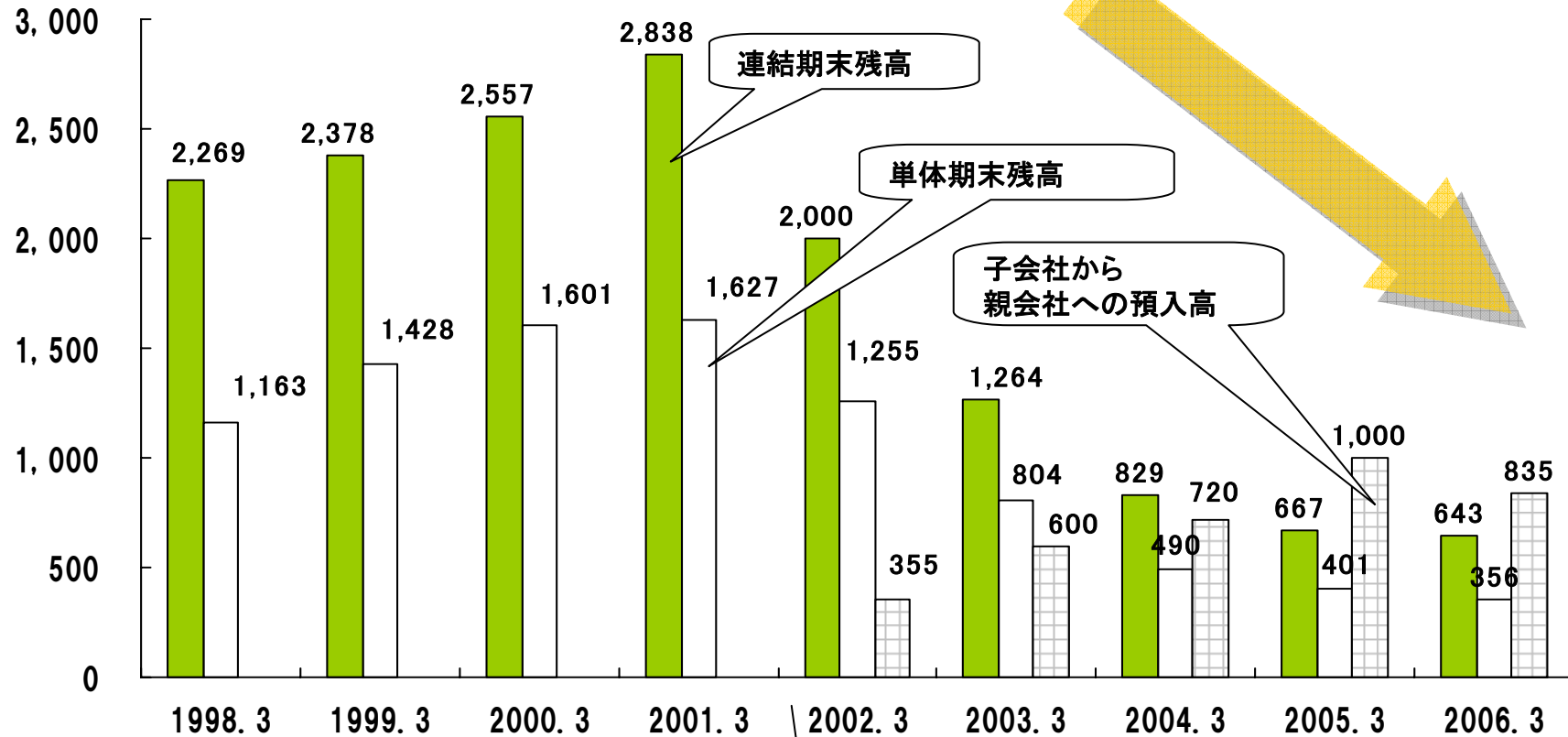
固定資産の売却



注) 連結キャッシュ・フロー計算書の「有形・無形固定資産の売却による収入」

現預金圧縮

(単位:億円) 現金及び現金同等物残高(連結及び単体)



2001年4月
CMSスタート

長期債務の構成

連結長期債務の内訳(2006年3月末)

	億円	%	平均金利	平均年限 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金(※)	17,436	47.1%	5.22%	11.41年
長期借入金	7,939	21.4%	1.85%	3.42年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	11,662 (5,599) (6,063)	31.5%	2.22%	10.03年
	37,038	100.0	3.55%	9.28年

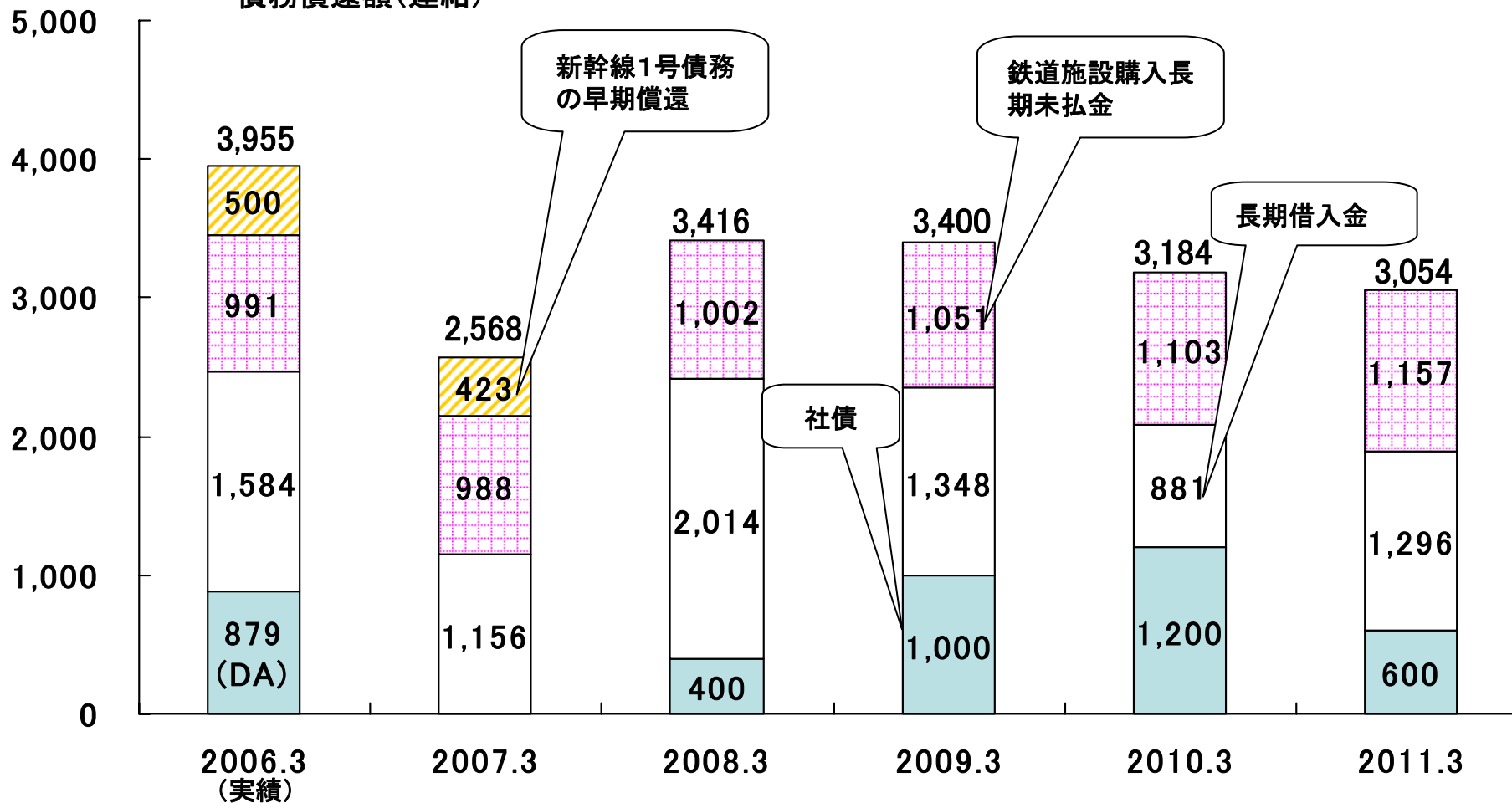
※ 鉄道施設購入長期未払金の内訳

債務の名称	買取時元本 (億円)	未払残高 (億円)	金利		支払方法	支払期間	支払先	支払先における用途
			変動/固定	利率				
1号債務*	21,018	9,597	変動	4.37%	元利均等	1991.10~2017.3	独立行政法人	・同機構が負担する債務の償還資金 ・在来線の整備 ・整備新幹線 等
2号債務*	6,385	3,984	固定	6.35%	元利均等	1991.10~2017.3	鉄道建設・運輸	
3号債務*	3,665	3,544	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9	施設整備支援機構	
合計	31,069	17,125		5.28%				
秋田新幹線	279	179	変動	0.57%	元利均等	1997.3~2022.3	同上	
モノレール債務	367	131	変動	3.02%	元利均等	(2002.3)~2022.9	同上	
総計		17,436		5.22%				

(*)「新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律施行令」第1条の、それぞれ第1号、2号、3号に規定されていることによる通称

債務の償還見込み

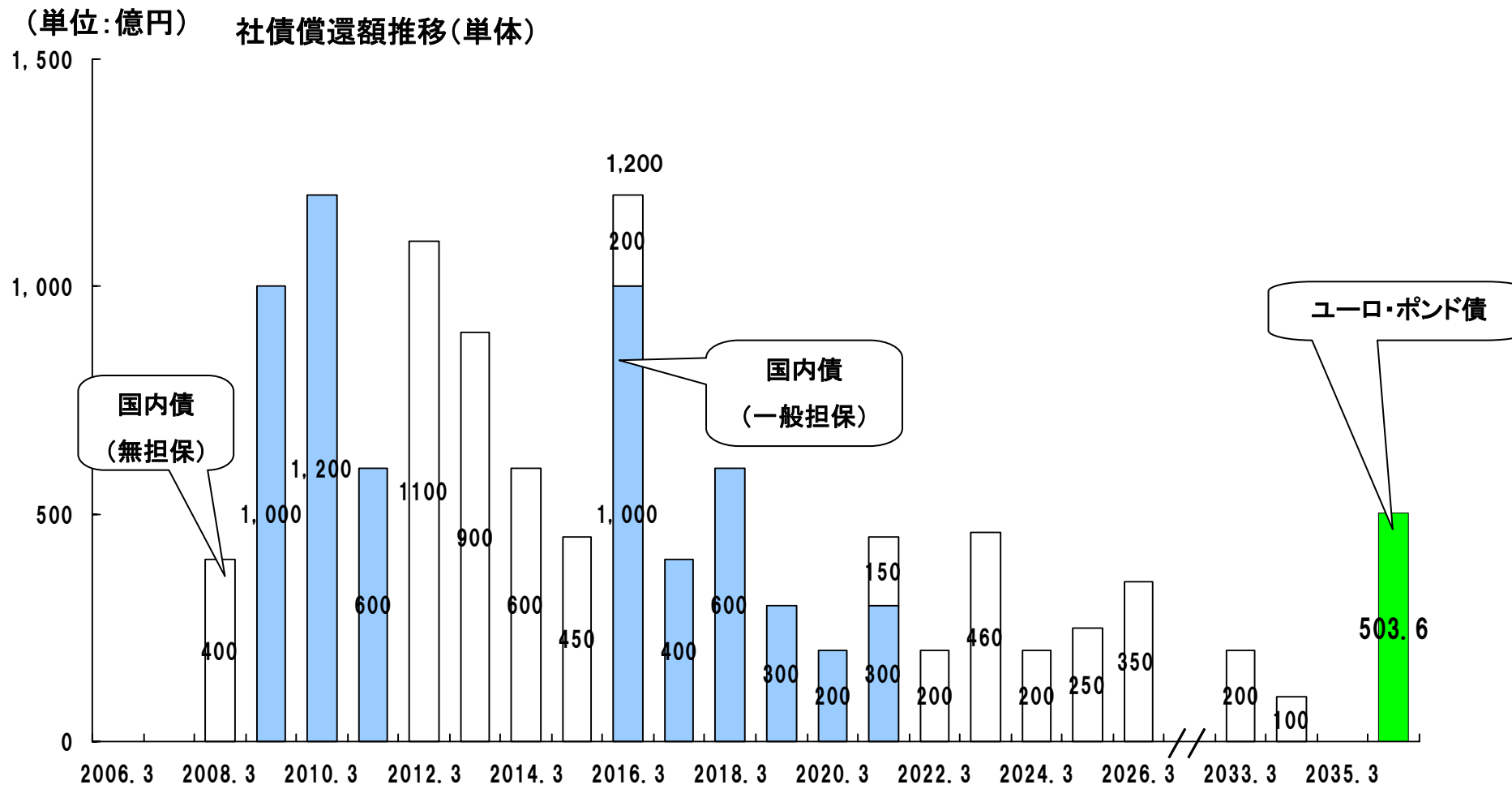
(単位: 億円) 債務償還額(連結)



注 1) 見込額は2006年3月末現在。

2) 新幹線1号債務の早期償還額は予定額(2008年3月期以降については未定)

社債の償還見込み



注：2006年3月31日現在

2005年度の社債発行実績

回号	年限	発行額	クーポン	発行価格	応募者 利回り	JGB スプレッド	発行日	償還日
38	6	150億円	0.71%	99.98円	0.713%	+6bp	2005.7.26	2011.9.20
39	20	150億円	2.05%	99.95円	2.053%	+11bp	2005.7.26	2025.6.20
40	6	250億円	1.04%	99.99円	1.041%	+6bp	2005.10.20	2011.12.20
41	10	200億円	1.56%	99.99円	1.561%	+8bp	2005.10.20	2015.9.18
42	20	200億円	2.11%	99.88円	2.118%	+10bp	2005.10.20	2025.9.19
43	15	150億円	1.86%	99.92円	1.866%	+9bp	2005.12.12	2020.12.18

(注) 利払日は原則として8月および2月の25日

名称	年限	発行額	クーポン	発行価格	発行日	償還日
第1回ユーロ・ポンド建普通社債	30	503億円※	4.5%	99.61%	2006.1.25	2036.1.25

※2億5,000万ポンド

長期債務格付け

Moody's	S&P	R&I
Aa2 / 安定的	AA- / 安定的	AA+ / 安定的
<ul style="list-style-type: none"> • 強固な営業基盤に基づく安定した事業キャッシュフロー。 • 日本の経済・運輸政策において重要な位置付けがなされている。 • 継続的に債務削減を進めており、財務の柔軟性が維持されている。 • 債務依存度の高い資本構造が中期的に続く。 • 長期的な要因として、鉄道輸送人員が構造的に制約される。 <p>(2006年1月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 柱の鉄道事業は東日本全域を営業区域としており、比較的安定した旅客輸送量が引き続き見込まれる。 • 総括原価方式による運賃設定が認められており、収益力が安定している。 • 有利子負債は高水準だが、着実に減少しており、今後も負債の削減がすすむと予想され、負債・資本構成は引き続き改善する見通し。 <p>(2005年10月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道技術力は極めて高い。 • キャッシュフロー重視の経営姿勢。 • 鉄道に比べ、事業リスクが高い関連事業のウエートが低い。 • 営業エリアに首都圏を抱えるなど鉄道収入の安定度合いが相対的に高い。 <p>(2006年1月)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 1993年6月 Aa2 	<ul style="list-style-type: none"> • 1993年6月 AA • 1998年3月 AA- ⇒ 鉄道事業の収益性低下による財務内容の脆弱化 ⇒ 国鉄清算事業団債務の追加負担要請による政治リスクの高まり 	<ul style="list-style-type: none"> • 1991年12月 AAA (JBRI) • 2002年7月 AA+ ⇒ 「長寿化」を伴う高齢者の増加が鉄道経営をより難しくさせる

将来の見通しの記述について

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。
