

東日本旅客鉄道株式会社

債券投資家向け追加資料

※この資料は「決算説明会資料」を一部抜粋したものです。
※決算資料も併せてご参照下さい。

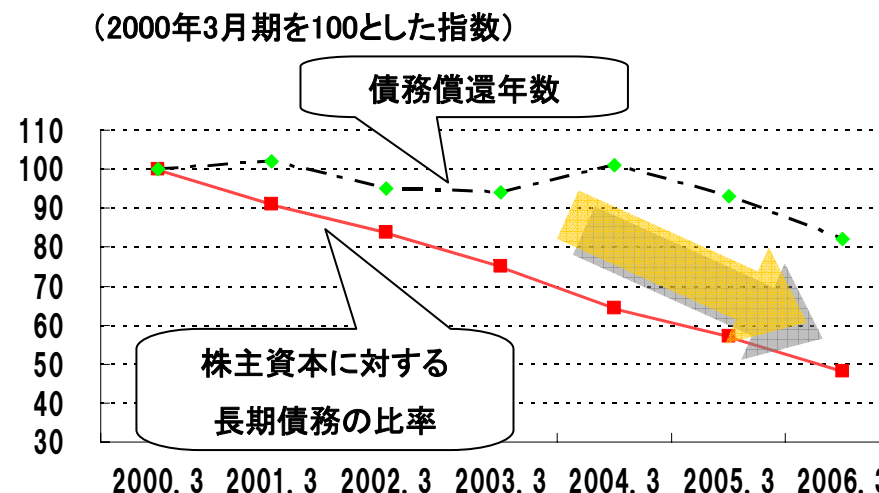
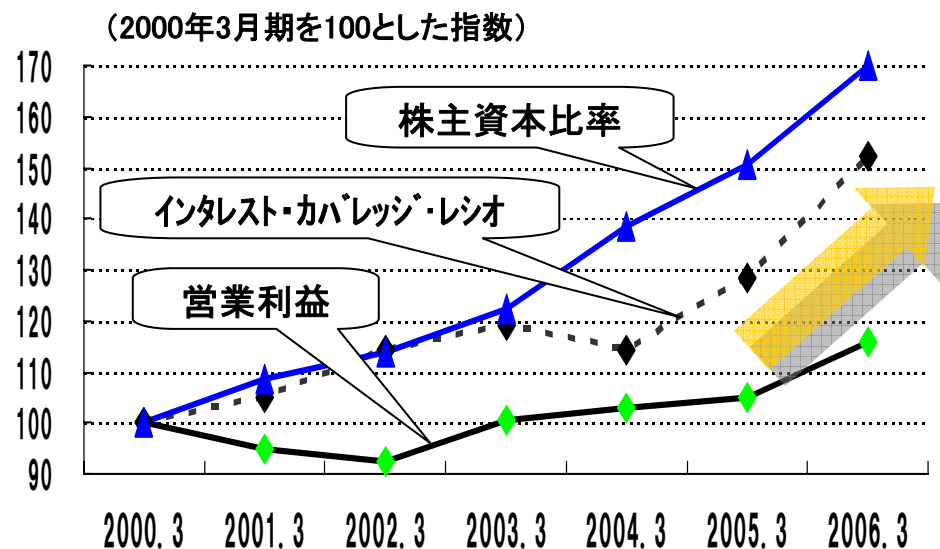
将来の見通しの記述について

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。

お問合せ先： 財務部 資金調達グループ bond@jreast.co.jp

財務指標の動向

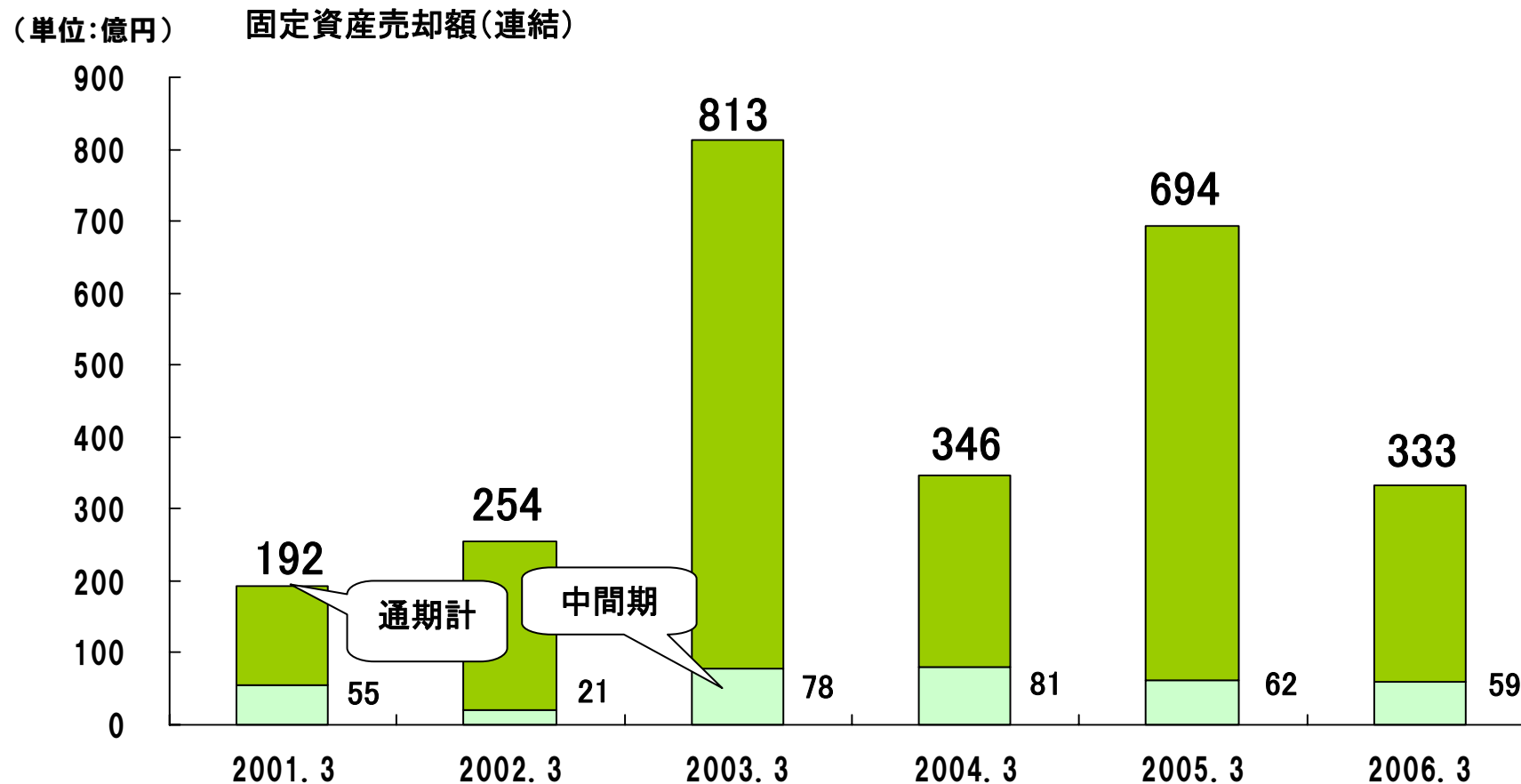


	2000.3	2001.3	2002.3	2003.3	2004.3	2005.3	2006.3
営業利益 (億円)	3,419	3,237	3,163	3,430	3,514	3,585	3,960
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	2.1	2.2	2.4	2.5	2.4	2.7	3.2
株主資本に対する長期債務の比率 (倍)	5.6	5.1	4.7	4.2	3.6	3.2	2.7
株主資本比率 (%)	11.7	12.7	13.3	14.3	16.2	17.6	19.9
債務償還年数 (年)	10.0	10.2	9.5	9.4	10.1	9.3	8.2

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

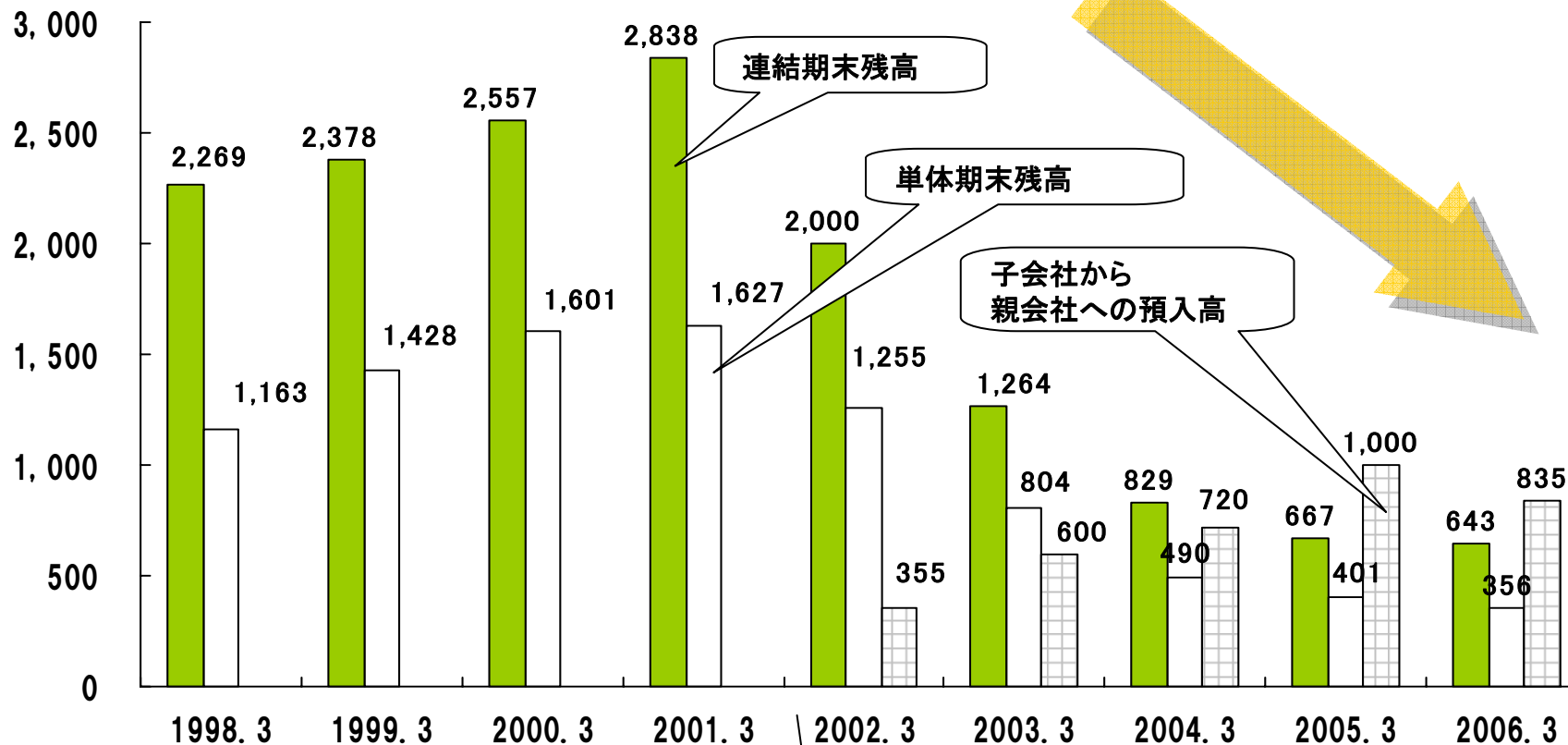
固定資産の売却



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

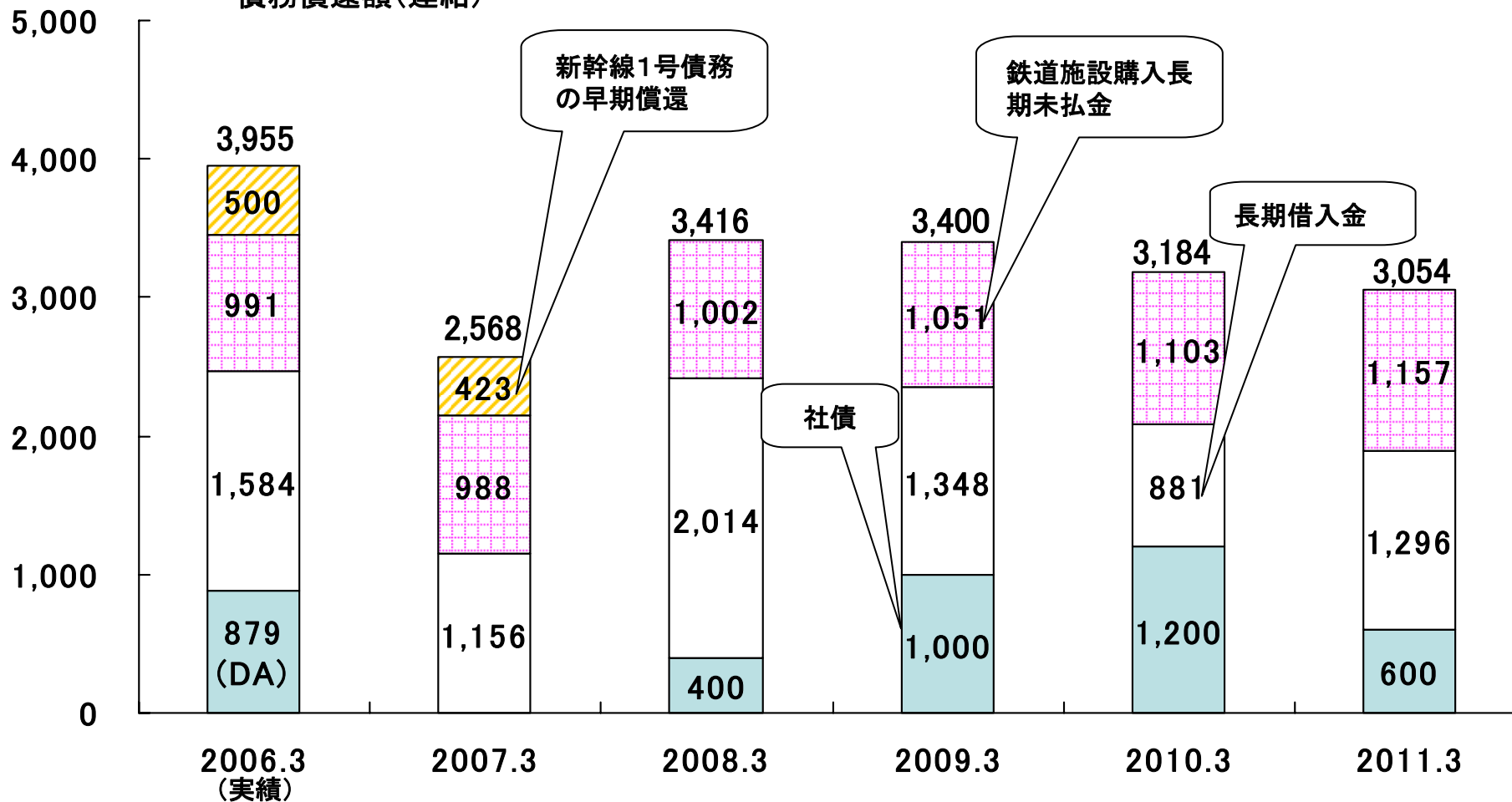
※ 鉄道施設購入長期未払金の内訳

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

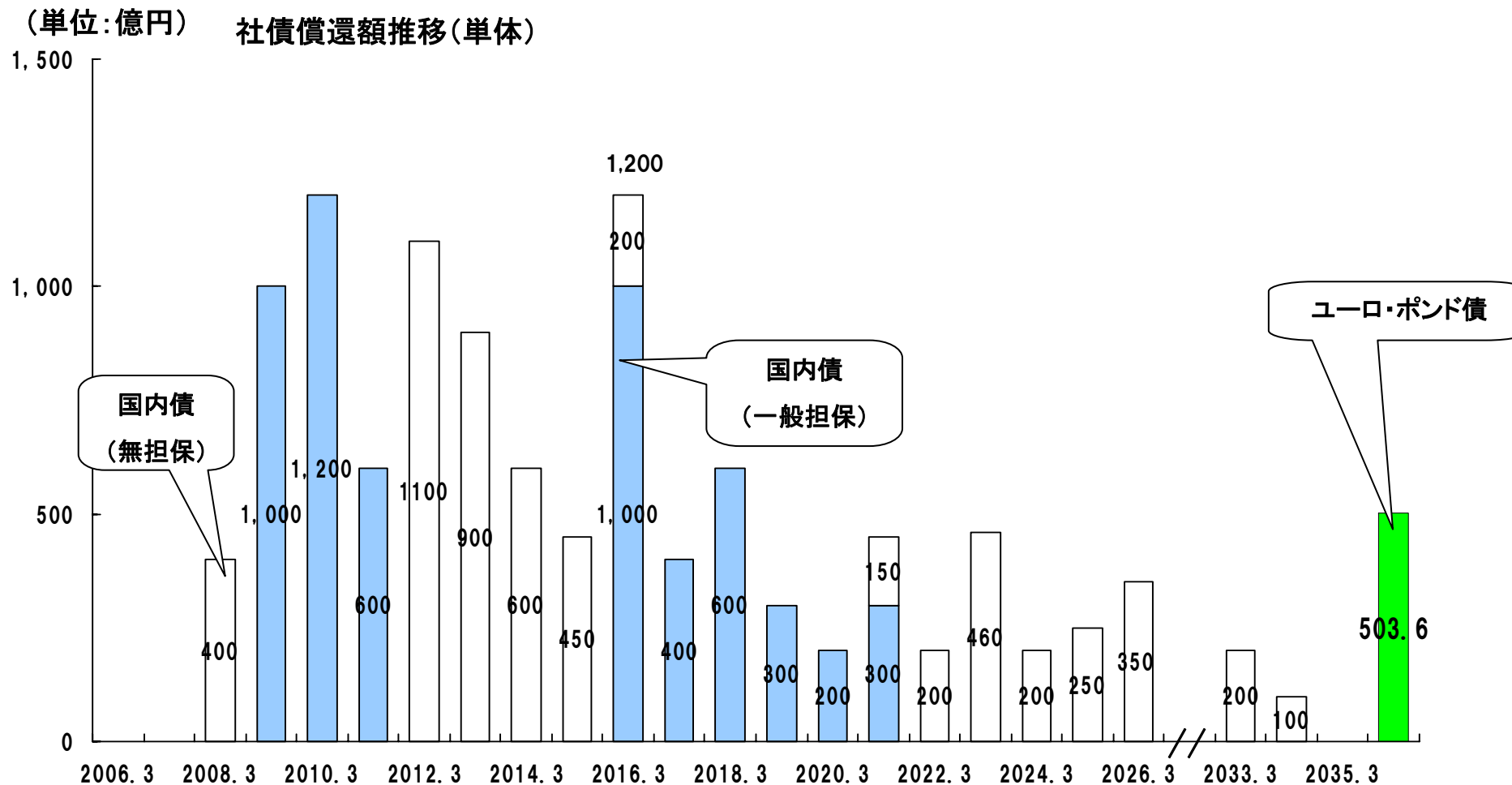
(単位: 億円) 債務償還額(連結)



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