

**2007年3月期  
中間決算説明会**



**2006年11月1日  
東日本旅客鉄道株式会社**

# 目次



I 2007年3月期中間決算及び 2007年3月期通期見込み		業績予想(連結)	21
2007年3月期中間決算のポイント	3	業績予想(単体)	22
旅客運輸収入	4	II 参考資料	
運輸収入の主な増減要因	5	セグメント別構成	24
旅客輸送量	6	ホテル事業の概要	25
単体費用構造	7	主要子会社の業績	26
単体決算	8	「ecute」の展開	27
運輸業	9	2006年3月期新幹線・在来線別収支	28
駅スペース活用事業	10	財務指標の動向	29
ショッピング・オフィス事業	11	固定資産の売却	30
その他事業	12	現預金圧縮	31
営業外・特別損益の概要(連結)	13	長期債務の構成	32
連結決算	14	債務の償還見込み	33
設備投資(連結)	15	社債の償還見込み	34
長期債務(連結)	16	2005年度以降の社債発行実績	35
ニューフロンティア2008	17	長期債務格付け	36
安全・安定輸送への取り組み	18		
「Tokyo Station City」	19		
Suica	20		

※点線内は、債券投資家向け追加資料

# I 2007年3月期中間決算及び 2007年3月期通期見込み

---

## 2007年3月期中間決算のポイント



### 【運輸業】 …増収増益

- ◎JR東日本の運輸収入の増加による増収
  - ⇒・ゴールデンウィーク(GW)および夏期間の好調
  - ・宇都宮線・高崎線の普通グリーン車増結効果

### 【生活サービス事業】

- ①駅スペース活用事業 …増収増益
  - ⇒・デリシャスリンクの新規連結
  - ・2005年10月に開業した「ecute品川」の効果
- 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10月に開業した「東京ビルディング」の効果
- ③その他事業 …増収増益
  - ⇒・ジェイアール東日本メカトロニクス(IC対応機器等の売上増)

▶今中間決算は、中間決算としては、営業収益、営業利益、経常利益、中間純利益がいずれも過去最高の増収増益の決算となりました。なお、セグメント変更した2002年3月期以降で見ると、中間決算としては全てのセグメントで、営業収益、営業利益ともに過去最高となっております。

# 旅客運輸収入



(単位：億円)

		2005.9	2006.9	06.9/05.9 (%)	2006.3	2007.3 計画	07.3/06.3 (%)
新幹線	定期	113	114	101.1	223	226	101.2
	定期外	2,275	2,312	101.6	4,498	4,557	101.3
	計	2,389	2,427	101.6	4,721	4,783	101.3
東京圏	定期	1,746	1,751	100.3	3,439	3,458	100.5
	定期外	2,585	2,623	101.5	5,138	5,204	101.3
	計	4,332	4,374	101.0	8,578	8,662	101.0
在来線	その他	600	603	100.5	1,179	1,188	100.8
	定期外	1,166	1,174	100.7	2,299	2,314	100.6
	計	1,766	1,778	100.7	3,478	3,502	100.7
計	定期	2,347	2,355	100.3	4,618	4,646	100.6
	定期外	3,752	3,798	101.2	7,438	7,518	101.1
	計	6,099	6,153	100.9	12,056	12,164	100.9
合計	定期	2,460	2,470	100.4	4,842	4,872	100.6
	定期外	6,027	6,110	101.4	11,936	12,075	101.2
	計	8,488	8,580	101.1	16,778	16,947	101.0

4

▶新幹線収入は、ゴールデンウィークおよび夏期間のご利用が好調だったことに加え、JR東日本乗り放題パスや大人の休日倶楽部会員パスなど企画乗車券の効果により定期外収入が増加したこと、通勤定期の好調により定期収入も増加したことから、前年同期比 37億円の増収となりました。

▶在来線収入は、定期外収入・定期収入とも、つくばエクスプレスの開業に伴う減収があったものの、ゴールデンウィーク・夏期間の好調による増収や宇都宮線・高崎線の普通グリーン車増結の効果などにより、前年同期比 54億円の増収となりました。

▶通期の収入計画については、上期の好調な収入トレンドが継続することを見込み、2006年4月に発表した計画(以下、「4月計画」)と比較して約110億円増の1兆6,947億円と計画いたしました。

## 運輸収入の主な増減要因



	要因	増減額	記事
新幹線	GW・夏期間の好調	+18億円	
	前年度の地震・台風の反動	+8億円	
在来線	普通グリーン車導入 (2004年10月:宇都宮線・高崎線に導入を開始、 湘南新宿ライン全列車に導入。 2006年7月:宇都宮線・高崎線の上野発着全列車に導入済)	+19億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2007年3月期の増収額(計画): +35億円(期初予想 +16億円)</li> <li>・普通グリーン車導入による効果(導入前と比べて): 約100億円/年</li> </ul>
	つくばエクスプレス(TX)の影響 (2005年8月24日開業)	△25億円 (定期 : △13億円、 定期外: △12億円)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2006年3月期の影響額: △30億円</li> <li>・TX開業後1年間の影響額: △55億円 (JRバス関東を含めると、△65億円)</li> </ul>
	GW・夏期間の好調	+14億円	
	前年度の地震・台風の反動	+15億円	

▶ 普通グリーン車導入による効果は、当初の予想を上回る増収となっております。普通グリーン車は2006年7月のダイヤ改正で上野発着の宇都宮線・高崎線に100%連結されましたが、その効果が継続し、今期35億円の増収になると計画しています。

# 旅客輸送量



(単位：百万人キロ)

		2005.9	2006.9	06.9/05.9 (%)	2006.3	2007.3 計画	07.3/06.3 (%)	
新幹線	定期	834	847	101.5	1,627	1,652	101.5	
	定期外	8,762	9,068	103.5	17,246	17,643	102.3	
	計	9,597	9,915	103.3	18,874	19,295	102.2	
東京圏	定期	26,556	26,590	100.1	51,799	51,955	100.3	
	定期外	12,850	12,936	100.7	25,376	25,504	100.5	
	計	39,406	39,526	100.3	77,176	77,459	100.4	
在来線	その他	定期	9,840	9,865	100.2	18,994	19,089	100.5
	定期外	5,664	5,653	99.8	11,097	11,064	99.7	
	計	15,505	15,519	100.1	30,091	30,153	100.2	
計	定期	36,397	36,455	100.2	70,793	71,044	100.4	
	定期外	18,515	18,590	100.4	36,474	36,568	100.3	
	計	54,912	55,045	100.2	107,268	107,612	100.3	
合計	定期	37,231	37,303	100.2	72,421	72,696	100.4	
	定期外	27,278	27,658	101.4	53,721	54,211	100.9	
	計	64,509	64,961	100.7	126,142	126,907	100.6	

6

▶ 運輸収入の通期見込み上方修正を受け、輸送量の通期見込みも修正しています。

## 単体費用構造



(単位：億円)

	2005.9	2006.9	06.9/05.9	2006.3	2007.3計画	07.3/06.3
営業費用	7,482	7,555	+72 101.0%	15,725	15,810	+84 100.5%
人件費	2,835	2,738	△96 96.6%	5,766	5,570	△196 96.6%
うち退職関連経費	475	447	△28 94.0%	964	895	△69 92.8%
物件費	2,658	2,821	+163 106.1%	5,961	6,210	+248 104.2%
動力費	239	233	△6 97.4%	528	500	△28 94.7%
修繕費	945	1,035	+90 109.6%	2,168	2,250	+81 103.8%
その他	1,473	1,552	+79 105.4%	3,265	3,460	+194 106.0%
機構借損料等	405	392	△13 96.8%	811	790	△21 97.4%
租税公課	408	421	+12 103.0%	758	770	+11 101.6%
減価償却費	1,174	1,181	+7 100.6%	2,428	2,470	+41 101.7%

7

▶営業費用については、社員数の減少などにより人件費が減少したものの、工事の平準化に伴う修繕費の増加などにより、前年同期比 72億円の増加となりました。

▶人件費については、社員数の減少および2006年3月末の早期退職優遇制度の終了に伴う退職関連経費の減少などにより、前年同期比 96億円減の2,738億円となりました。なお、上期までの実績を踏まえ、通期では4月計画と比較して40億円減の5,570億円と見込んでいます。

▶動力費は、原油高による費用増の影響があったものの、川崎火力発電所の燃料転換による費用削減効果や、昨年度の冬の積雪や梅雨明けの遅れに伴う水量増により水力発電が増加したことに伴う費用減があったことなどにより、6億円減少しました。通期については、4月計画と比較して30億円減の500億円と計画しています。

▶修繕費は、従来の年度下期に工事量が増加する工事計画を見直し、年間を通じて工事量が平準化するよう工事計画の改善を行ったことにより、90億円増加しました。通期では、首都圏輸送障害の低減に向けた対策や老朽設備取替えなどの安全対策を進めることにより、4月計画と比較して80億円増の2,250億円と見込んでいます。

▶物件費その他は、広告宣伝費の減少などにより業務費が減少したものの、グリーンアテンダントなど諸部外委託費の増加や情報処理費の増加などにより業務委託費が増加したことにより、79億円増加しました。通期ではSuica・カード関連経費の増加などにより、4月計画と比較して80億円増の3,460億円と計画しています。



## 単体決算



(単位：億円)

	2005.9	2006.9	06.9/05.9	2006.3	2007.3 計画	07.3/06.3
営業収益	9,601	9,730	+128 101.3%	19,149	19,330	+180 100.9%
営業利益	2,119	2,174	+55 102.6%	3,424	3,520	+95 102.8%
経常利益	1,442	1,682	+240 116.7%	2,207	2,250	+42 101.9%
中間(当期)純利益	887	1,054	+166 118.8%	1,305	1,500	+194 114.9%
	2006.3	2006.9	06.9/06.3			
総資産	63,812	63,583	△228 99.6%			
純資産	12,454	13,268	+814 106.5%			
長期債務	36,731	36,816	+84 100.2%			
平均金利	3.55%	3.52%	△0.04			

▶ 単体決算につきましては、ご覧のとおりとなっております。

# 運輸業



(単位: 億円)

	2005.9	2006.9	06.9/05.9	2006.3	2007.3計画	07.3/06.3
営業収益	9,074	9,156	+81 100.9%	18,054	18,210	+155 100.9%
営業利益	1,896	1,953	+56 103.0%	2,977	3,080	+102 103.4%

(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	+83	JR東日本	+51
JRバス関東	△3	東京モノレール	+4

## トピックス

- ・ダイヤ改正により、宇都宮線・高崎線の上野発着全列車に普通グリーン車を連結（2006年7月）
- ・常磐線中距離電車への普通グリーン車新規導入（2007年春）
- ・仙台空港線開業に伴い東北線と仙台空港線の相互直通運転を開始（2007年春）

9

▶運輸業については、JR東日本の運輸収入が増収となったことにより、81億円の増収となりました。一方、JR東日本の修繕工事の平準化などに伴い物件費を中心として営業費用が増加したものの、営業利益は56億円の増益となりました。

▶通期では、JR東日本の運輸収入を4月計画と比較して110億円増の計画としたことから、1兆8,210億円と計画しています。

JR東日本の修繕費等の物件費が大幅に増加するものの、営業利益は4月計画と比較して70億円増の3,080億円と計画しています。

▶なお、今後のトピックスとして、2007年春に予定している常磐線中距離電車への普通グリーン車新規導入と、仙台空港線の開業に伴う東北線と仙台空港線の相互直通運転の開始が挙げられます。

## 駅スペース活用事業



(単位：億円)

	2005.9	2006.9	06.9/05.9	2006.3	2007.3計画	07.3/06.3
営業収益	1,909	2,013	+104 105.5%	3,839	4,000	+160 104.2%
営業利益	149	163	+13 109.3%	304	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	
デリシャスリンク	+46	ステーションリテイリング	+5
ステーションリテイリング	+33	デリシャスリンク	+2
NRE*	+13		

\*NRE(=日本レストランエンタプライズ)  
(注) 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(14億円)

### トピックス

- ・デリシャスリンクの新規連結(2006年4月)
- ・ステーションルネッサンスの新規開業  
大船駅Ⅱ期・Ⅲ期 (2006年7月・9月)
- ・JR東日本ウォータービジネス設立(2006年8月)
- ・東日本キヨスクにおいて希望退職を募集  
(2006年度下期)

10

▶ 駅スペース活用事業は、デリシャスリンクの新規連結や、2005年10月に開業した「ecute(エキュート)品川」の効果などにより、104億円の増収となりました。デリシャスリンクの新規連結や「ecute品川」の開業などにより営業費用が増加したものの、営業利益は13億円の増益となりました。

▶ 通期については、4月計画を据え置き、営業収益は4,000億円、営業利益は320億円と計画しております。

▶ なお、東日本キヨスクにつきましては、

- ・キヨスク店舗の販売業務をすべてパート・アルバイトで行い、社員は管理業務に特化する、
- ・物流事業をJR東日本物流に移管する、

という大幅な事業再編を予定しており、現在希望退職を募集しております。

対象人員は1,100名、このうち応募者は700名から800名程度を見込んでおり、特別退職金の支払いに伴い今年度は約100億円の特別損失が発生する見込みとなっております。

# ショッピング・オフィス事業



(単位: 億円)

	2005.9	2006.9	06.9/05.9	2006.3	2007.3計画	07.3/06.3
営業収益	930	969	+38 104.2%	1,904	1,950	+45 102.4%
営業利益	283	295	+11 104.0%	538	570	+31 105.8%

(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 ※前年に新宿SBを含む	+11	ルミネ	+8
JEBL*	+40	JEBL	+31
湘南SB	+3	湘南SB	+2
東京圏駅ビル開発*	△24	東京圏駅ビル開発	△23

## トピックス

- ・ 駅ビル会社の合併(2006年4月:5社→2社)
  - ①ルミネ ←ルミネ・新宿SB
  - ②八王子TB ←八王子TB・国分寺TB・甲府SB

\*2006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(31億円)

11

▶ショッピング・オフィス事業は、ルミネのテナント収入の増加や2005年10月に開業したジェイアール東日本ビルディングの「東京ビルディング」の効果などにより、38億円の増収となりました。営業利益は11億円の増益となりました。

▶ 通期では、上期でルミネなどショッピングセンターの好調により、4月計画と比較して営業収益で10億円増の1,950億円を計画しています。営業利益についても、4月計画と比較して10億円増の570億円と計画しています。

## その他事業



(単位: 億円)

	2005.9	2006.9	06.9/05.9	2006.3	2007.3計画	07.3/06.3
営業収益	995	1,059	+64 106.5%	2,126	2,280	+153 107.2%
営業利益	29	62	+33 212.2%	155	160	+4 103.1%

(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				ホテル事業実績(2006.9)		トピックス	
営業収益		営業利益					
メカトロニクス	+91	メカトロニクス	+19	営業収益 204 億円 (96.6%) (セグメント間売上高を含む)		・東京ステーションホテル休業 (2006年4月)	
JR東日本	+13	JR東日本	+11	営業利益 8 億円(175.1%) ( )内は前年同期比		・「ジェクサー・フィットネス&スパ上野」 開業 (2006年7月)	
日本ホテル	△5						
トランスポートック*	△29						

\*トランスポートック(=東日本トランスポートック)

12

▶その他事業は、ジェイアール東日本メカトロニクスのIC対応機器販売が増加したことなどにより、64億円の増収となりました。営業利益は33億円の増益となりました。

▶ホテル事業は、日本ホテルの東京駅丸の内駅舎保存・復原工事による東京ステーションホテルの休業の影響などにより、減収となっています。

▶通期では、JR東日本のカード事業収入やジェイアール東日本メカトロニクスのIC対応機器販売が増加することなどにより、営業収益は4月計画と比較して80億円増の2,280億円、営業利益は4月計画と比較して20億円増の160億円と計画しています。

## 営業外・特別損益の概要(連結)



	2006. 9	前中間期との差	(単位: 億円)
<b>営業利益</b>	<b>2,478</b>	<b>+114</b>	
<b>営業外収益</b>	<b>187</b>	<b>+121</b>	
受取利息及び受取配当金	13	△2	
持分法による投資利益	5	+0	JTB 4(△0), CSP 1(+0)
その他	168	+124	JR東日本: 匿名組合投資利益 122(+110) 等
<b>営業外費用</b>	<b>683</b>	<b>△59</b>	
支払利息等	662	△32	支払利息 526(△41) 社債利息 135(+8) 等
その他	20	△26	
<b>経常利益</b>	<b>1,981</b>	<b>+296</b>	
<b>特別利益</b>	<b>298</b>	<b>+129</b>	
固定資産売却益	135	+102	
投資有価証券売却益	—	△8	
工事負担金等受入額	154	+51	
その他	8	△15	
<b>特別損失</b>	<b>209</b>	<b>+60</b>	
固定資産売却損	1	△1	
工事負担金等圧縮損	142	+43	
減損損失	13	△1	
その他	52	+20	JR東日本: 環境対策費 6(+6) 等
<b>税金等調整前中間純利益</b>	<b>2,070</b>	<b>+365</b>	

13

▶営業外損益は、営業外収益が匿名組合投資利益が増加したことなどにより増加した一方、営業外費用が支払利息や社債償還損が減少したことなどにより減少し、前年同期比181億円改善しています。

▶特別損益は、特別利益が固定資産売却益の増などにより増加したこと、特別損失は工事負担金等圧縮損の増加などにより増加した結果、前年同期比69億円改善しました。

▶その結果、税金等調整前中間純利益は、前年同期比365億円増の2,070億円となっております。

## 連結決算



(単位：億円)

	2005.9	2006.9	06.9/05.9	2006.3	2007.3計画	07.3/06.3
営業収益	12,909	13,199	+289 102.2%	25,923	26,440	+516 102.0%
営業利益	2,363	2,478	+114 104.9%	3,960	4,120	+159 104.0%
経常利益	1,685	1,981	+296 117.6%	2,746	2,830	+83 103.0%
中間(当期)純利益	1,003	1,218	+214 121.4%	1,575	1,710	+134 108.5%
営業CF	2,234	2,497	+262 111.8%	4,477		
投資CF	△1,580	△1,710	△129 108.2%	△3,094		
財務CF	△667	△575	+91 86.2%	△1,415		
	2006.3	2006.9	06.9/06.3			
総資産	68,215	67,999	△216 99.7%			
純資産	13,823	14,792	+969 107.0%			

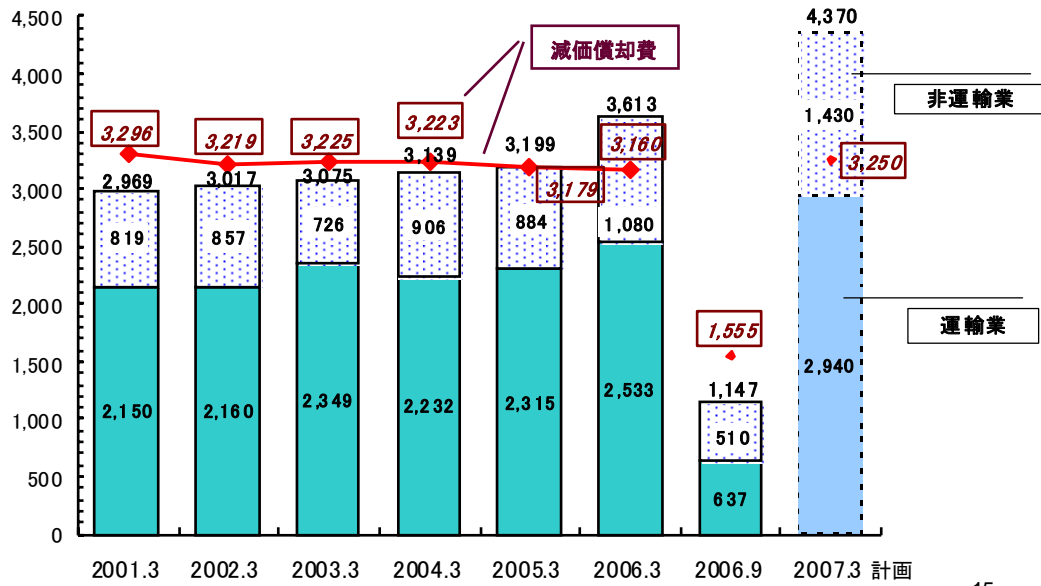
14

▶ 連結決算については、ご覧のとおりとなっております。

# 設備投資(連結)



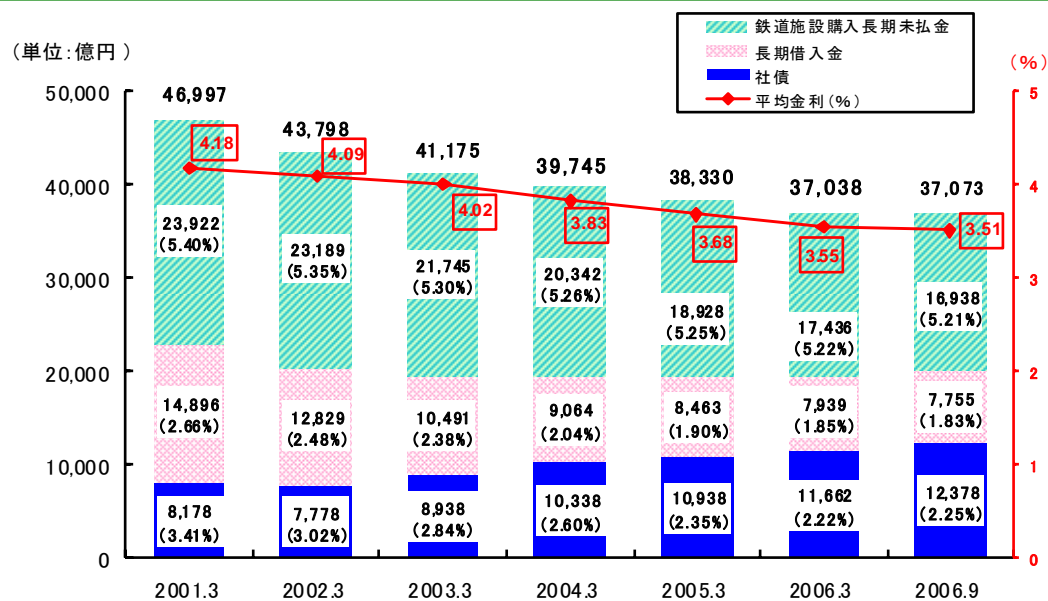
(単位: 億円)



▶設備投資の通期見込みについては、4月計画通り、4,370億円を見込んでいます。



# 長期債務(連結)



(注) 2006年9月期については、新基準で表記している。従来基準での社債金額は12,388億円であり、連結長期債務の合計金額は37,082億円である。  
 ※ カッコ内は平均金利 (%)

▶ 長期債務は、今中間期では、JR東日本で2006年6月に第2回ユーロ・ポンド建普通社債525億円を発行したことなど社債が増加したため、微増となりましたが、長期債務を削減し、自己資本に対する長期債務の比率を改善していく方針に、変わりはありません。

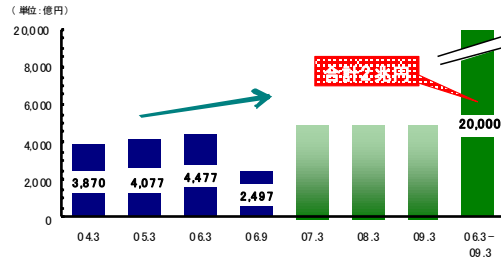
# ニューフロンティア2008



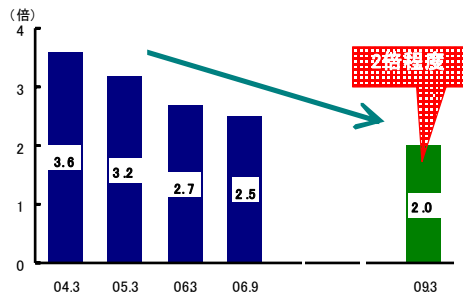
## 3つの目標(2009.3)

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

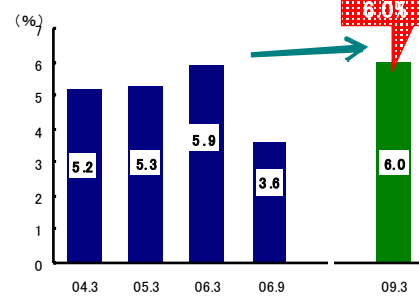
## ●連結営業キャッシュフロー



## ●自己資本に対する長期債務の比率



## ●連結ROA(総資産営業利益率)



▶2005年4月にスタートした「ニューフロンティア2008」の3つの数値目標については、当初の計画通り、順調に推移しています。

# 安全・安定輸送への取り組み



## 【首都圏輸送障害低減に向けた対策】 2006年7月4日公表

### 1. 早急を実施する対策（2007年3月期中に実施または着手。投資規模：約70億円）

- ①設備・車両故障発生時の即応体制強化
- ②障害箇所特定までの時間短縮
- ③輸送障害時における輸送手配の迅速化
- ④車両取替部品の増配備
- ⑤お客さまへの情報案内の強化
- ⑥インターネットを利用した遅延証明書の発行



【次世代分岐器】

### 2. 引き続き実施していく対策（投資規模：2012年度までに約1,600億円）

- ①故障しにくい設備への改良
- ②故障しにくい車両への置換
- ③運行管理システムの強化



【京浜東北線・根岸線E233系(イメージ)】

## 【老朽車両の取替】 2006年9月5日公表

- ・京浜東北線・根岸線(E233系直流電車)（投資規模：約870億円）  
⇒2007年秋頃から順次営業運転

## 【新幹線脱線対策】 2006年10月20日公表

L型車両ガイドの取り付け、接着絶縁継目の破断防止策、停止距離短縮策（投資規模：約80億円）等 18

▶当社は安全を経営の最優先課題と位置づけ、今期も、単体3,300億円の投資のうち4割を超える1,490億円の安全投資を計画しておりますが、輸送障害の発生を受け、5月に「首都圏輸送障害対策プロジェクト」を設置し、その対策について検討を行い、過日、公表をいたしました。設備・車両故障発生時の即応体制強化はもちろんのこと、故障しにくい設備への改良や車両の置換など、あらゆる対策を実施することで、輸送障害低減を目指してまいります。

# 「Tokyo Station City」



●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）

- ◇竣工予定 <1期> 2007年10月末【グラントウキョウ ノースタワー I期 ・グラントウキョウ ウサウタワー】  
 <2期> 2012年夏 【グラントウキョウ ノースタワー II期 (百貨店)】  
 2013年春 【グランルーフ等中央部】

◇建物規模

	グラントウキョウ サウスタワー	グランルーフ等中央部	グラントウキョウノースタワー	
			II期	I期
主要用途	オフィスなど	鉄道営業施設・ 店舗・歩行者デッキ等	百貨店など	オフィス・ 百貨店など
階数	地上42階 地下4階	地上4階 地下3階	地上13階(※) 地下3階	地上43階 地下4階
延床面積	約140,000㎡	約212,000㎡		
賃貸面積	オフィス	約75,000㎡	-	約63,000㎡
	店舗	約800㎡	約2,000㎡	約50,000㎡
駐車場台数	約250台	約50台	約160台	約60台

(※)中2階を含んだ階数表示。(注)太線内が第2期工事部分



【Sapia Tower】

●日本橋口開発 … 「Sapia Tower」

- ◇竣工予定・延床面積 2007年3月・約79,000㎡

- ◇用途構成 オフィス(7階～26階):貸付面積 約30,600㎡、  
 「東京ステーションコンファレンス」(4階～6階):貸付面積 約1,800㎡ ※2007年5月7日開業  
 「ホテルメトロポリタン丸の内」(27階～34階、343室) ※2007年5月24日開業

▶八重洲口開発については、第1期工事の「グラントウキョウノースタワー I期」と「グラントウキョウサウスタワー」が、2007年10月末完成を目指し、現在、順調に工事を進めております。なお、過日(9月29日)公表させていただきましたが、第2期工事については、従来「2011年春」を完成予定としていたところ、工事中の安全確保、環境保全等に配慮した設計・施工計画を採用した結果、完成予定時期を記述のとおり変更いたしましたので、ご確認ください。

これに伴い、当社事業費は従来計画の1,100億円から約1,250億円(共同事業費800億円、当社固有事業費450億円)となりました。

▶サピアタワーについては、ホテルとコンファレンス施設の開業時期が決定いたしました。こちらも現在、順調に工事が進んでおります。

# Suica



## 発行枚数: 約1,775万枚(2006年9月30日現在)

(電子マネー対応カード発行枚数: 約1,384万枚)

<参考>「ビュー・スイカ」カード(提携含む)申込枚数: 約157万枚、モバイルSuica登録会員数: 約12万人

## 【諸元】(2006年9月30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37万件
- ・ 利用可能店舗数: 約9,000店舗
  - 【駅ナカ: 約7,100店舗・・・NEW DAYS 約340店、レッツキヨスク約660店 等
  - 【街ナカ: 約1,900店舗・・・ファミリーマート約1,020店、ビックカメラ20店、ららぽーと約250店 等
- ・ 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首都圏の各交通事業者共通のICカード「PASMO」との相互利用サービス開始(2007年3月)

②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へ導入
- ・「Suica」「ID」「QUICPay」「Edy」が1つの決済端末で利用可能に(2007年1月以降)
- ※ ご利用件数: 2008年度 1日400万件を目標

③クレジットカード事業の拡大(提携カードの発行による顧客基盤拡大)

- ・イオン(2007年1月)、三菱東京UFJ銀行(2007年1月)、三井住友銀行(2007年中) 【共用リーダー/ライター(イメージ)】
- ・りそな銀行(2007年度下期)、横浜銀行(2007年度下期)、ヤフー(2007年度冬) ※()内は予定時期



20

▶Suicaの発行枚数は、直近では既に1,800万枚を超えています。また、電子マネーのご利用件数も1日約37万件、利用可能店舗数も約9,300店舗となっています。

▶モバイルSuicaについては、10月1日よりビューカード以外のクレジットカードでも会員登録できるようになったほか、10月21日からは①モバイルSuicaの電子マネーを使ったネット上でのショッピング、②銀行チャージ、③クレジットカードをご指定いただかなくても電車に乗り、お買い物を楽しめる「EASYモバイルSuica」のサービスも始めました。その結果、10月に入ってから登録者数は大幅に増え、直近の登録会員数は16万人を超えました。また、12月2日からはソフトバンクの携帯電話でもモバイルSuicaを提供する予定です。

▶今後の展開については、ご案内のとおり、2007年3月には首都圏の各交通事業者共通のICカード「PASMO」との相互利用を予定しておりますし、電子マネーについても複数の決済サービスを利用できる共通インフラを提供することにより、電子マネー導入店舗の拡大を目指しております。

## 業績予想(連結)



(単位：億円)

	2006. 3期	2007. 3期計画		
		4月予想	今回予想	対4月予想増減
営業収益	25,923	26,240	26,440	+200
運輸業	18,054	18,100	18,210	+110
駅スペース活用事業	3,839	4,000	4,000	—
ショッピング・オフィス事業	1,904	1,940	1,950	+10
その他事業	2,126	2,200	2,280	+80
営業利益	3,960	4,020	4,120	+100
運輸業	2,977	3,010	3,080	+70
駅スペース活用事業	304	320	320	—
ショッピング・オフィス事業	538	560	570	+10
その他事業	155	140	160	+20
消去又は全社	△14	△10	△10	—
経常利益	2,746	2,900	2,830	△70
当期純利益	1,575	1,710	1,710	—

21

▶営業外損益は、JR東日本で長期債務削減の進捗による支払利息の減少が計画をやや上回るものの、将来の利払い負担軽減に資する債務の期限前弁済を検討していることから、4月計画と比較して170億円悪化し、その結果経常利益は、4月計画と比較して70億円減の2,830億円と見込んでいます。

▶特別損益は、東日本キオスクの希望退職に伴う退職金支給などによる特別損失を見込んでいるものの、JR東日本の用地の売却益などによる特別利益を見込むことから4月計画と比較して30億円増の100億円と計画しています。その結果、当期純利益は4月計画を据え置き、1,710億円と見込んでいます。

## 業績予想(単体)



(単位：億円)

	2006. 3期	2007. 3期計画		
		4月予想	今回予想	対4月予想増減
営業収益	19,149	19,190	19,330	+140
運輸収入	16,781	16,840	16,950	+110
その他の収入	2,368	2,350	2,380	+30
営業費用	15,725	15,750	15,810	+60
人件費	5,766	5,610	5,570	△40
物件費	5,961	6,080	6,210	+130
機構借損料等	811	810	790	△20
租税公課	758	770	770	—
減価償却費	2,428	2,480	2,470	△10
営業利益	3,424	3,440	3,520	+80
経常利益	2,207	2,330	2,250	△80
税引前当期純利益	2,213	2,490	2,540	+50
当期純利益	1,305	1,460	1,500	+40

22

▶営業収益は、4月計画と比較して運輸収入が110億円増加すること、中間決算で広告料収入やカード事業収入などが増加したことを踏まえ、その他の収入が4月計画と比較して30億円増加することから、140億円増の1兆9,330億円と見込んでいます。

▶営業費用の増加については、7ページにおいて説明したとおりです。機構借損料等については、鉄道・運輸機構から貸付を受けている在来線の使用料が4月計画と比較して減少したことから、20億円減の790億円と見込んでいます。

▶営業外損益は、160億円悪化すると見込んでいますが、その理由は、連結の業績予想でも既に説明しております。その結果、経常利益は4月計画と比較して80億円減の2,250億円と見込んでいます。

▶特別損益は、中間決算の実績を取り込んだ結果、4月計画と比較して130億円増加すると見込んでおり、その結果、当期純利益は4月計画と比較して40億円増の1,500億円と計画しています。

## II 参考資料

▶以下は参考資料です。

▶28ページには、2006年3月期の新幹線・在来線別収支をつけております。

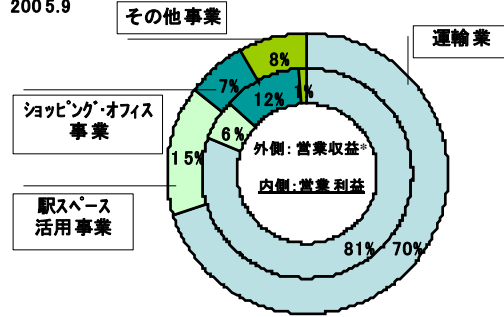
▶29ページ以降は債券投資家向けの追加資料となっています。29ページには、これまでの財務指標の改善について載せていますが、今後もニューフロンティア 2008の達成に向けて、財務体質の強化に努めていきます。以降のページについては、32ページの「長期債務の構成」、33ページの「債務の償還見込み」、などを載せておりますので、参照ください。また、35ページには「2005年度以降の社債発行実績」を載せておりますが、今後についても、従来どおり投資家の皆様との長期的な関係を重視するスタンスに立ち、透明性の高い、丁寧な起債運営を心がけていきます。



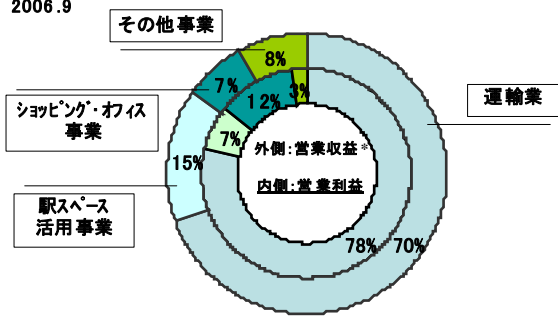
# セグメント別構成



2005.9



2006.9



(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*	9,074	1,909	930	995	12,909
営業利益	1,896	149	283	29	2,363

(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*	9,156	2,013	969	1,059	13,199
営業利益	1,953	163	295	62	2,478

\*外部顧客に対する売上高

# 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イトモト(飯田橋)、高崎、長野、仙台、盛岡、盛岡ニューウイング、秋田、山形 【合計9ホテル、2,689室】

営業収益\* 158 億円 (2006.9) 稼働率 83%

## ● 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\* 29 億円 (2006.9) 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 (1ホテル、155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

## 主要子会社の業績



(単位：億円)

		2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
東日本 キヨスク	営業収益	1,155	1,137	△17	2,271	2,216	△54
	営業利益	23	25	+2	45	33	△12
日本レストラン インタナショナル	営業収益	270	301	+31	546	605	+58
	営業利益	8	11	+2	18	21	+2
ルミネ	営業収益	182	223	+40	380	442	+62
	営業利益	35	46	+11	61	70	+8
JR東日本 企画	営業収益	454	476	+21	982	1,005	+23
	営業利益	17	11	△6	38	29	△9

※ 単体での営業収益・営業利益

# 「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	【今中間期の実績】 ・店舗売上 44億円 (対目標 162%)	【今中間期の実績】 ・店舗売上 31億円 (対目標 179%)	

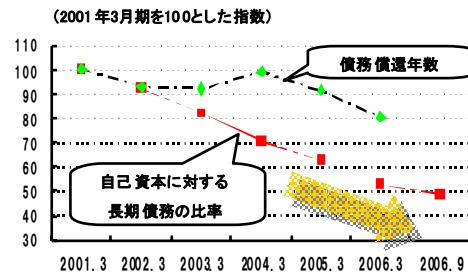
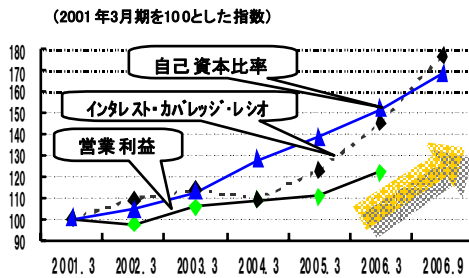
## 2006年3月期新幹線・在来線別収支



(単位：億円)

	新幹線			在来線		
	2005.3	2006.3	06.3/05.3 (%)	2005.3	2006.3	06.3/05.3 (%)
営業キロ(キロ)	1,052	1,052	100.0	6,473	6,473	100.0
輸送人キロ(百万人キロ)	18,391	18,874	102.6	106,780	107,268	100.5
鉄道事業営業収益	4,705	4,824	102.5	13,211	13,366	101.2
鉄道事業営業費用	2,947	2,901	98.4	12,139	12,117	99.8
鉄道事業営業損益	1,758	1,922	109.3	1,071	1,248	116.5
鉄道事業固定資産	22,610	22,350	98.8	22,462	22,494	100.1
鉄道事業減価償却費	842	807	95.9	1,566	1,546	98.8

## 財務指標の動向

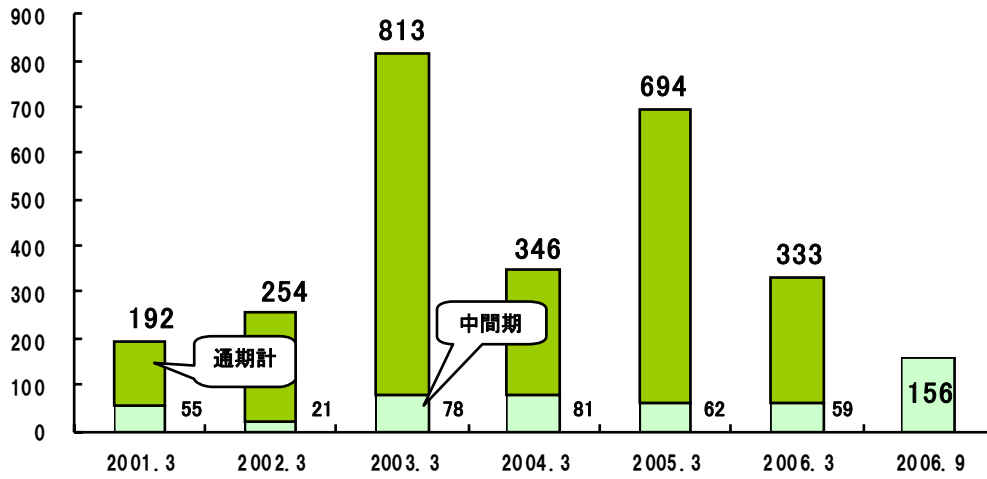


	2001.3	2002.3	2003.3	2004.3	2005.3	2006.3	2006.9
営業利益 (億円)	3,237	3,163	3,430	3,514	3,585	3,960	2,478
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	2.2	2.4	2.5	2.4	2.7	3.2	3.9
自己資本に対する長期債務の比率 (倍)	5.1	4.7	4.2	3.6	3.2	2.7	2.5
自己資本比率 (%)	12.7	13.3	14.3	16.2	17.6	19.9	21.4
債務償還年数 (年)	10.2	9.5	9.4	10.1	9.3	8.2	—

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

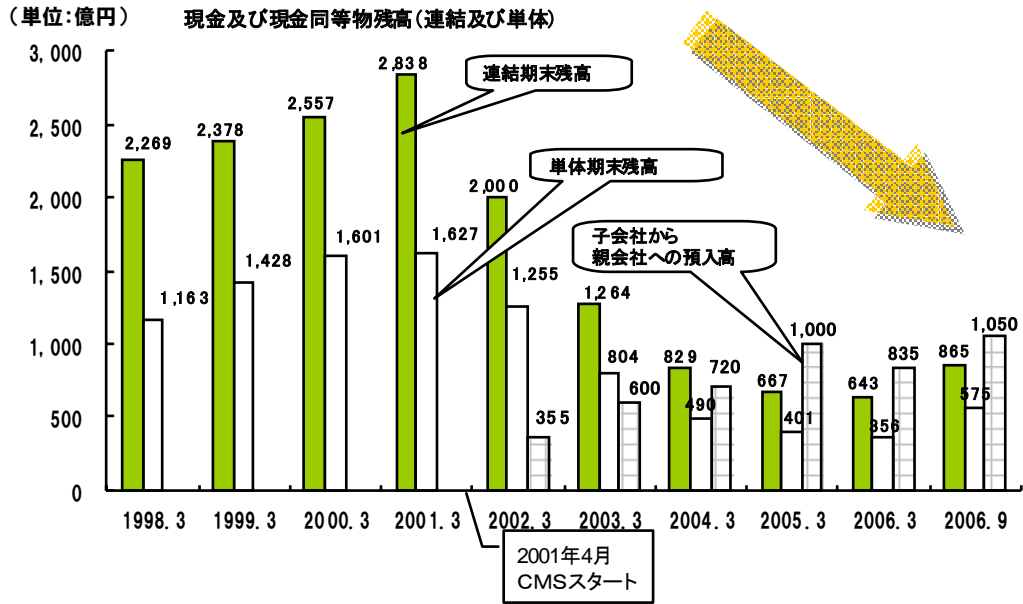
## 固定資産の売却

(単位: 億円) 固定資産売却額(連結)



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





## 長期債務の構成

### 連結長期債務の内訳(2006年9月末)

	億円	内訳	平均金利	平均年限 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金(※)	16,938	45.7%	5.21%	11.23年
長期借入金	7,755	20.9%	1.83%	3.16年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	12,378 (5,599) (6,779)	33.4%	2.25%	10.40年
	37,073	100.0	3.51%	9.28年

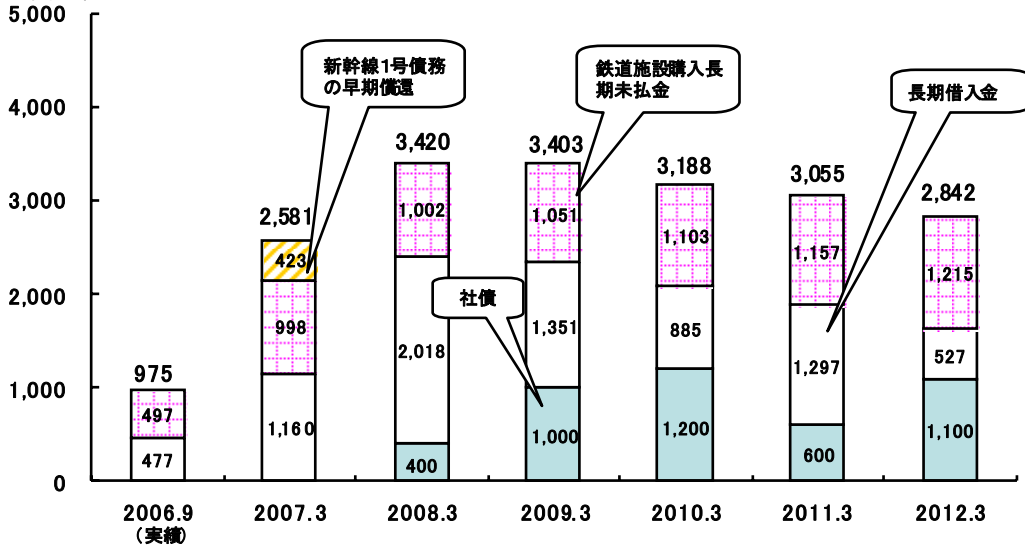
### ※ 鉄道施設購入長期未払金の内訳

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*	2,101.8	9,252	変動	4.33%	元利均等	1991.10~2017.3	独立行政法人 鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	・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	3,856	固定	6.35%	元利均等	1991.10~2017.3		
3号債務*	3,665	3,538	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9		
合計	31,069	16,646		5.27%				
秋田新幹線	279	174	変動	0.75%	元利均等	1997.3~2022.3	同上	
モノレール債務	367	118	変動	2.94%	元利均等	(2002.3)~2022.8	同上	
総計		16,938		5.21%				

(\*)「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)



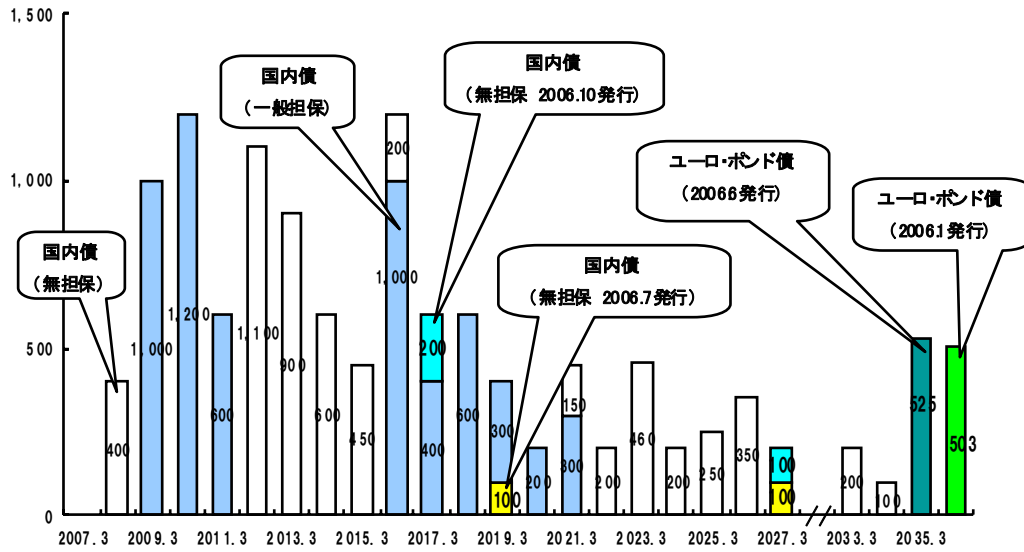
注 1) 見込額は2006年9月末現在。

注 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)。

注 3) 社債に関する償還額は、額面金額を記載。

# 社債の償還見込み

(単位: 億円) 社債償還額推移(単体)



注 1) 2006年10月31日現在。  
 注 2) 償還額は、額面金額を記載。

## 2005年度以降の社債発行実績

回号	年限	発行総額	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
44	12	100億円	2.29%	99.94円	2.296%	+20bp	2006.7.19	2018.7.19
45	20	100億円	2.55%	100.00円	2.550%	+22bp	2006.7.19	2026.7.17
46	10	200億円	1.97%	99.97円	1.973%	+19bp	2006.10.27	2016.9.20
47	20	100億円	2.46%	99.93円	2.465%	+20bp	2006.10.27	2026.9.18

(注)利払日は原則として2月および8月の25日

名称	年限	発行総額	クーポン	発行価格	発行日	償還日
第1回ユー・ロ・ボンド建普通社債	30	503億円※	4.5%	99.61%	2006.1.25	2036.1.25
第2回ユー・ロ・ボンド建普通社債	28	525億円※	4.875%	98.865%	2006.6.14	2034.6.14

※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"> <li>•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。</li> <li>•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。</li> <li>•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。</li> <li>•債務依存度の高い資本構造が中期的に続く。</li> <li>•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。 (2006年1月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•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。</li> <li>•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。</li> <li>•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。 (2005年10月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•鉄道技術力は極めて高い。</li> <li>•キャッシュフロー重視の経営姿勢。</li> <li>•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。</li> <li>•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。 (2006年1月)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>•1993年6月 Aa2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•1993年6月 AA</li> <li>•1998年3月 AA-</li> <li>⇒鉄道事業の収益性低下による財務内容の脆弱化</li> <li>⇒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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•1991年12月 AAA (JBRI)</li> <li>•2002年7月 AA+</li> <li>⇒「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</li> </ul>

#### 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。