

2008年3月期  
中間決算説明会



2007年10月31日  
東日本旅客鉄道株式会社

# 目次

2008年3月期中間決算のポイント	2	ニューフロンティア2008	2.2
鉄道運輸収入	3	業績予想(連結)	2.3
鉄道運輸収入の主な増減要因	4	業績予想(単体)	2.4
鉄道輸送量	5	【参考資料】	
単体費用構造	6	セグメント別構成	2.6
営業費の主な増減要因	7	ホテル事業の概要	2.7
修繕費の推移	8	Suica電子マネー利用件数および 利用可能店舗数の推移	2.8
中越沖地震の影響	9	主要子会社の業績	2.9
単体決算	10	「ecute」の展開	3.0
運輸業	11	2007年3月期 新幹線・在来線別収支	3.1
駅スペース活用事業	12	鉄道営業収入と鉄道運輸収入の乖離	3.2
JR東日本リテールネット	13	財務指標の動向	3.3
ショッピング・オフィス事業	14	固定資産の売却	3.4
TOKYO STATION CITY	15	現預金圧縮	3.5
その他事業	16	長期債務の構成	3.6
Suica	17	債務の償還見込み	3.7
営業外・特別損益の概要(連結)	18	社債の償還見込み	3.8
連結決算	19	2006年度以降の社債発行実績	3.9
設備投資(連結)	20	長期債務格付け	4.0
長期債務(連結)	21		

点線内は、債券投資家向け追加資料

## 2008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)の好調および普通列車グリーン車のご利用増

### 【生活サービス事業】

#### 駅スペース活用事業 …減収増益

- ・JR東日本リテールネットの不採算店舗の廃止等により減収
- ・キヨスク改革に伴う人件費の減少

#### ショッピング・オフィス事業 …増収増益

- ・「サビアタワー」の開業(2007年3月)効果
- ・ルミネのテナント収入が増加

#### その他事業 …増収減益

- ・「ホテルメッツ高円寺」(2007年3月)「ホテルメトロポリタン丸の内」(2007年5月)の開業により増収
- ・ジェイアール東日本メカトロニクスのIC対応機器等の売上減により減益

2

▶ただいまから、2008年3月期中間決算および通期見込みについてご説明します。

▶今中間決算は、中間決算としては4期連続の増収です。営業収益、営業利益、経常利益が過去最高となりました。しかしながら、中間純利益は減益の決算となりました。各セグメントの決算のポイントはこちらに書かれているとおりです。詳しくは、後程、ご説明させていただきます。

# 鉄道運輸収入



(単位：億円)

		2006.9	2007.9	07.9/06.9		2008.3	08.3/07.3	
				増減	(%)	計画	増減	(%)
新幹線	定期	114	115	+0	100.5	228	+1	100.6
	定期外	2,312	2,366	+54	102.3	4,663	+96	102.1
	計	2,427	2,481	+54	102.3	4,891	+97	102.0
東京圏	定期	1,751	1,779	+28	101.6	3,521	+55	101.6
	定期外	2,623	2,685	+62	102.4	5,382	+129	102.5
	計	4,374	4,465	+90	102.1	8,903	+184	102.1
在来線	その他	603	603	0	99.9	1,185	1	99.9
	定期外	1,174	1,178	+3	100.3	2,341	+12	100.5
	計	1,778	1,781	+2	100.1	3,526	+11	100.3
計	定期	2,355	2,382	+27	101.2	4,706	+54	101.2
	定期外	3,798	3,863	+65	101.7	7,723	+141	101.9
	計	6,153	6,246	+93	101.5	12,429	+195	101.6
合計	定期	2,470	2,498	+27	101.1	4,934	+55	101.1
	定期外	6,110	6,230	+120	102.0	12,386	+237	102.0
	計	8,580	8,728	+148	101.7	17,320	+293	101.7

3

➤まず、JR東日本の鉄道運輸収入について、ご説明いたします。次のスライドで、「鉄道運輸収入の主な増減要因」に触れておりますので、そちらも併せてご覧ください。

➤新幹線収入は、7月の台風4号、9月の台風9号による減収の影響があったものの、東北新幹線を中心にフリー型特別企画乗車券や長距離区間が好調だったことなどから定期外収入が増加し、前年同期比54億円の増収となりました。

➤在来線収入は、台風4号、9号による減収や、信越エリアで新潟県中越沖地震による減収があったものの、雇用情勢の改善等により定期収入が増加したこと、宇都宮線・高崎線や常磐線の普通列車グリーン車増結の効果があったこと、ゴールデンウィークや週末の好調、前年度の雨の反動増や6月の好天による増収などにより、前年同期比93億円の増収となりました。

➤2008年3月期の収入計画については、新幹線や東京圏の定期外収入等が好調だった上期の実績を取り込んだことに加え、下期も東京圏を中心に鉄道利用が好調に推移すると見込まれることから、4月予想と比較して160億円増の1兆7,320億円と計画しております。

## 鉄道運輸収入(定期外収入)の主な増減要因



	要因	増減額	記事
新幹線	大人の休日バス・乗り放題バス	+7億	
	鉄道利用のびゅう商品の発売好調	+12億	
	台風4号(7/14~15)、台風9号(9/7)	5億	
在来線	普通列車グリーン車増結 (うち常磐線G車導入による効果)	+19億 (+8億)	・2008年3月期の増収額(計画): +32億(うち常磐線+20億) 【期初予想+18億(うち常磐線+14億)】 ・普通列車グリーン車導入による効果 (導入前と比べて): 約130億/年  【新規商業施設】 ・ラゾーナ川崎(川崎駅)(2006年9月28日) ・ららぽーと横浜(鶴居駅)(2007年3月15日) ・新丸の内ビルディング(東京駅) (2007年4月27日)
	GWの好調	+10億	
	前年雨の反動増・6月好天	+23億	
	週末好調・新規商業施設開業	+34億	
	台風4号(7/14~15)、台風9号(9/7)	15億	
	新潟県中越沖地震(信越エリア)	4億	

➤なお、普通列車グリーン車増結による効果は、当初の予想を上回る増収となっており、通期では4月予想を上回る32億円の増収を計画しています。

## 鉄道輸送量



(単位：百万人キロ)

		2006.9	2007.9	07.9/06.9		2008.3	08.3/07.3		
				増減	(%)	計画	増減	(%)	
新幹線	定期	847	853	+5	100.7	1,668	+11	100.7	
	定期外	9,068	9,316	+248	102.7	18,161	+442	102.5	
	計	9,915	10,169	+253	102.6	19,829	+454	102.3	
東京圏	定期	26,590	27,192	+601	102.3	53,333	+1,198	102.3	
	定期外	12,936	13,518	+582	104.5	27,092	+1,191	104.6	
	計	39,526	40,710	+1,184	103.0	80,425	+2,390	103.1	
在来線	その他	定期	9,865	9,908	+42	100.4	19,144	+76	100.4
	定期外	5,653	5,688	+34	100.6	11,277	+100	100.9	
	計	15,519	15,596	+77	100.5	30,421	+176	100.6	
計	定期	36,455	37,100	+644	101.8	72,477	+1,275	101.8	
	定期外	18,590	19,207	+617	103.3	38,369	+1,292	103.5	
	計	55,045	56,307	+1,261	102.3	110,846	+2,567	102.4	
合計	定期	37,303	37,953	+650	101.7	74,145	+1,286	101.8	
	定期外	27,658	28,523	+865	103.1	56,530	+1,734	103.2	
	計	64,961	66,477	+1,515	102.3	130,675	+3,021	102.4	

5

▶ 鉄道輸送量については、ご覧のとおりとなっております。

▶ 鉄道運輸収入を輸送量で割った賃率ですが、新幹線は大人の休日倶楽部会員向けに売り出した「JR東日本20周年記念・乗り放題パス」「大人の休日倶楽部会員パス」などの特別企画乗車券が好調であったこと、近距離区間に加えて長距離区間の流動がさらに好調であったことなどにより、前年同期と比べて賃率は約0.4%低下しています。

▶ また、在来線、特に東京圏の定期外の賃率が低下していますが、首都圏ICカード相互利用開始に伴い自動精算機のご利用が減少したことによるものです。相互利用開始以前は、自動券売機で乗車券を購入し乗り越した場合、自動精算機等での精算でしたが、その際、乗り越した輸送量は、把握できなかったため、輸送量は計上されていませんでした。しかし、相互利用開始で、Suica、PASMOのご利用の場合は、自動改札機を通過することにより、輸送量を把握できるようになったため、輸送量が伸びる結果となっております。

## 単体費用構造



(単位：億円)

	2006.9	2007.9	07.9/06.9	2007.3	2008.3計画 (4月予想)	08.3/07.3
営業費	7,555	7,624	+68 100.9%	15,773	16,070 (15,970)	+296 101.9%
人件費	2,738	2,673	64 97.6%	5,577	5,460 (5,480)	117 97.9%
うち退職関連経費	447	436	11 97.5%	909	870 (870)	39 95.6%
物件費	2,821	2,907	+85 103.0%	6,206	6,460 (6,320)	+253 104.1%
動力費	233	234	+1 100.5%	482	510 (510)	+27 105.6%
修繕費	1,035	1,056	+21 102.1%	2,195	2,320 (2,200)	+124 105.7%
その他	1,552	1,616	+63 104.1%	3,527	3,630 (3,610)	+102 102.9%
機構借損料等	392	396	+4 101.1%	792	800 (790)	+7 100.9%
租税公課	421	408	12 97.0%	765	780 (770)	+14 101.9%
減価償却費	1,181	1,237	+55 104.7%	2,430	2,570 (2,610)	+139 105.7%

6

▶続いて、単体の費用について、ご説明します。次のスライドで営業費の主な増減事由を載せておりますので、併せてご覧ください。営業費については、社員数の減少などにより人件費が減少したものの、減価償却費や物件費などの増加により、前年同期比 68億円の増加となりました。

▶人件費については、社員数の減少により、前年同期比 64億円減の2,673億円となりました。なお、上期までの実績を踏まえ、通期では4月予想と比較して20億円減の5,460億円と見込んでいます。なお、これまでもコメントしてきました人事制度の見直しについては、現時点でまだ社内で交渉中のため、業績予想には含めておりません。

▶動力費は、川崎火力発電所の燃料転換による費用削減効果( 4億)があったものの、水力発電量の減少による火力発電の焚増(+8億)や燃料費の高騰(+3億)により、1億円増加しました。通期については火力発電量の増加を見込み、510億円と計画しています。

▶修繕費は、新幹線の老朽設備の修繕や首都圏輸送障害の低減に向けた対策などを進めることにより、21億円増加しました。通期では、収支状況に鑑み、将来の安定輸送をより強化するための積極的な材料交換の実施や、乗り心地改善などお客さまへのサービスの向上に資する修繕をすることにより、4月予想と比較して120億円増の2,320億円と見込んでいます。

## 営業費の主な増減要因



科目	2008年3月期中間決算		2008年3月期計画	
	増減額	主な要因	増減額	主な要因
人件費	64億	・社員数の減少(退職者:約1,570人)	117億	・社員数の減少等(退職者:約3,300人)
動力費	+1億	・水力発電量の減少による火力発電の増等:+8億円 ・燃料費の高騰:+3億円 ・燃料転換効果: 4億円	+27億	・火力発電量の増加
修繕費	+21億	・新幹線設備の老朽取替 ・輸送障害低減に向けた対策	+124億	・安定輸送の強化(次ページ参照)
物件費その他	+63億	・業務費:+23億円 (広告宣伝費:+14億円、Suica原紙の増:+6億円) ・業務委託費:+40億円 (駅の業務委託やグリーンアテンダント関連経費の増加:+11億円)	+102億	・Suicaの更なる展開に伴う費用増 ・情報処理費・グリーンアテンダントの増加 ・駅清掃
租税公課	12億	・固定資産税: 9億円	+14億	・エキナカ課税:+16億円
減価償却費	+55億	・税制改正に伴う増:+58億円	+139億	・税制改正に伴う増:+132億円

7

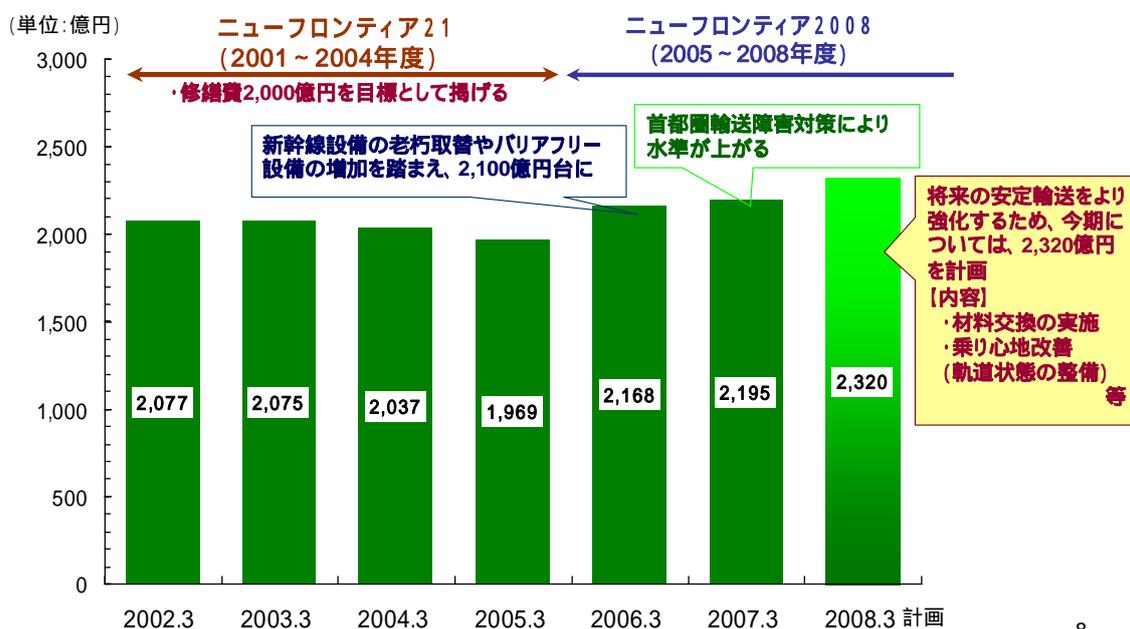
▶物件費その他は、広告宣伝費や駅の業務委託・グリーンアテンダント関連経費が増加したことなどから、63億円増加しました。今期はSuicaのさらなる展開や情報処理システムの更新などによる費用増に加え、お客さまサービスの向上のため駅の清掃を重点的に行うことなどにより、4月予想と比較して+20億円増の3,630億円と計画しています。

▶機構借損料等については、鉄道・運輸機構から貸付けを受けている在来線の使用料が4月予想と比較して増加することから、10億円増の800億円と見込んでいます。

▶租税公課については、鉄軌道用地の評価見直しによる固定資産税額の増加、いわゆるエキナカ課税などにより、4月予想と比較して10億円増の780億円と見込んでいます。エキナカ課税の影響額は固定資産税などで16億円とみております。

▶減価償却費については、今期は、税制改正に伴う減価償却制度の見直しによる影響(+132億)があるものの、上期の実績を踏まえて見直した結果、4月予想と比較して40億円減の2,570億円と計画しています。

## 修繕費の推移



➤ここで修繕費について、コメントいたします。修繕費のこれまでの推移はご覧のとおりです。

➤修繕費については、安全・安定輸送の確保を基本とし、優先順位をつけ計画的に実施してきました。特に、首都圏の輸送障害対策については重点的に進めてまいりましたが、安定輸送の向上に向けた有効な対策も多数あること、収入状況が良いことを踏まえ、将来の安定輸送をより強化するために、今期は計画の見直しを行いました。

➤具体的には、レール、マクラギなどの軌道材料の交換、電気関係の金具類やケーブル取替えなどにより、輸送障害の発生リスクを全社的に低減させるほか、ロングレール化を進めるなど乗り心地の改善を図るための修繕を行っていきます。

➤なお、「ニューフロンティア2008」の期間中は、修繕費は2,200億円台で推移すると見込んでおります。

# 中越沖地震の影響



## 災害の概要

- ・7月16日(月)10時13分 新潟県中越沖の日本海で震源の深さ17キロ、マグニチュード6.8の地震が発生。
- ・越後線の車両が柏崎駅構内で脱線したほか、上越新幹線が21時過ぎまで、はくたかが終日運転見合せ。
- 信越線、越後線の一部区間で運転を見合わせたが、9月13日に全線で運転再開。

2008年3月期 損益影響額 **47億円**

	金額	主な項目
<b>営業収益</b>	<b>4億円</b>	運輸収入 (在来線その他 定期外)
<b>営業費用(復旧工事以外の費用)</b> (内容) 人件費・物件費その他	<b>5億円</b>	超勤手当、バス代行 等
<b>特別損失(復旧工事に要する費用)</b> (内容) 修繕費・物件費その他	<b>38億円</b>	線路・電路復旧、トンネル 復旧、土砂撤去、地質調査



【信越線 柏崎駅構内】



【信越線 青海川駅構内】

(参考) 資本的支出 地上設備 約9億円(うち2008年3月期:約6億円)

9

➤次に、7月に発生しました新潟県中越沖地震の影響についてまとめておきます。災害の概要については、ご覧のとおりとなっております。

➤中越沖地震の当期の業績に与える影響は、損益では収入減および復旧費用などをあわせて47億円程度とみています。なお、運転再開後も一部の復旧工事は継続しておりますが、そのほとんどが今期中に終了する予定です。

➤このほか、資本的支出として約9億円を見込んでおり、影響額全体では、56億円となります。

## 単体決算



(単位：億円)

	2006.9	2007.9	07.9/06.9	2007.3	2008.3 計画	08.3/07.3
営業収益	9,730	9,892	+161 101.7%	19,400	19,760	+359 101.9%
営業利益	2,174	2,267	+93 104.3%	3,627	3,690	+62 101.7%
経常利益	1,682	1,682	0 100.0%	2,379	2,600	+220 109.3%
中間(当期)純利益	1,054	987	66 93.7%	1,541	1,620	+78 105.1%
	2007.3	2007.9	07.9/07.3			
総資産	65,257	64,315	941 98.6%			
純資産	13,540	14,234	+694 105.1%			
長期債務	36,133	36,283	+149 100.4%			
平均金利	3.45%	3.41%	0.03			

10

➤以上により、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)

	2006.9	2007.9	07.9/06.9	2007.3	2008.3計画	08.3/07.3
営業収益	9,156	9,303	+147 101.6%	18,253	18,550	+296 101.6%
営業利益	1,953	2,033	+80 104.1%	3,190	3,260	+69 102.2%

(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

営業収益の主な増減要因			トピックス
JR東日本	+148	鉄道運輸収入の増加	・常磐線中距離電車で普通列車グリーン車の営業を開始 (2007年3月)  ・仙台空港アクセス線の開業に伴い東北線との相互直通運転を開始 (2007年3月)
JRバス関東	2	高速・在来・貸切バスの収入減	
減価償却費の税制改正の影響額			
今中間期：57億円 通期見込み：135億円			

11

➤次に、セグメント別の状況について、ご説明します。

➤運輸業については、先程ご説明したJR東日本の鉄道運輸収入が増収となったことにより、147億円の増収となりました。営業利益は、減価償却費やJR東日本の物件費など営業費用が増加したものの、80億円の増益となりました。

➤通期では、上期にJR東日本の鉄道運輸収入が好調であったことに加え、下期も東京圏を中心に鉄道利用が好調に推移すると見込まれることから、4月予想と比較して営業収益で120億円増の1兆8,550億円と見込んでいます。

営業利益は、JR東日本の修繕費等の物件費が大幅に増加するものの、営業収益の増加により4月予想と比較して50億円増の3,260億円と計画しています。

➤なお、減価償却費の税制改正の影響額については、今中間期までの影響額と通期見込みについて、各セグメントごとにシートに記載しておりますので、ご参照ください。

## 駅スペース活用事業



(単位：億円)

	2006.9	2007.9	07.9/06.9	2007.3	2008.3計画	08.3/07.3
営業収益	2,013	1,988	25 98.7%	3,999	4,080	+80 102.0%
営業利益	163	187	+23 114.6%	332	370	+37 111.4%

(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

### 営業収益の主な増減要因

リテール	76	不採算店舗の廃止等( 51億)、 飲料自販機移管*による減( 37億)、 NEWDAYS等売上増(+36億)
NRE	+7	子会社2社合併等による増
ステーションリテイリング	+7	エキュート売上増

### トピックス

- ・ステーションルネッサンスの新規開業  
立川駅「エキュート」(2007年10月5日)  
東京駅「グランスタ」(2007年10月25日)

\*飲料自販機をJR東日本ウォータービジネスに移管(2006年10月)

### 減価償却費の税制改正の影響額

今中間期：1億円 通期見込み：4億円

12

➤ 駅スペース活用事業は、JR東日本リテールネットの不採算店舗の廃止などにより、25億円の減収となりました。営業利益は、同社のキヨスク改革に伴う人件費の減少などにより、23億円の増益となりました。

➤ 通期については、「エキュート立川」や「グランスタ」の開業効果に加え、下期でJR東日本リテールネットのNEWDAYSの売上やJR東日本ステーションリテイリングのエキュート大宮および品川の売上が好調に推移すると見込まれることなどから、4月予想と比較して営業収益で60億円増の4,080億円と見込んでいます。営業利益は、営業収益の増加のほか、JR東日本リテールネットのキヨスク改革に伴う人件費削減効果が引き続き見込まれることなどから、4月予想と比較して30億円増の370億円と計画しております。

➤ なお、10月5日に開業したエキュート立川の直近の状況については、参考資料の30ページに記載してありますので、後程ご参照ください。



キオスク店舗再開の状況

	4月1日時点	6月30日時点	9月30日時点
再開	/	64店舗	75店舗 (10/1時点:79店舗)
自販機コーナー化		42店舗	44店舗
NEWDAYSミニ、専門店業態変更		17店舗	18店舗
廃止		34店舗	34店舗
閉鎖	178店舗	21店舗	7店舗 (10/1時点:3店舗)
【参考】キオスク店舗数(首都圏)	367店舗		441店舗

業績への影響

- ・キオスク不採算店舗の廃止等の影響(売上減): 51億円
- ・廃止店舗34店舗の撤去・除却費(特別損失): 約2億円
- ・希望退職による人件費削減: 約27億円

➤次に、7月1日に東日本キオスクから社名を改めましたJR東日本リテールネットの現状についてお知らせいたします。

➤ご案内の通り、JR東日本リテールネットは売上の減少が続くキオスク売店の販売業務の近代化とコストダウン、そして物流部門の再編のため、2007年3月期に希望退職を実施しました。この希望退職の実施により、不採算店舗を含めた多くのキオスク売店を閉鎖しましたが、休業店舗の早期再開、専門店や自動販売機などへの業態変更に努めた結果、10月1日現在ではその殆どが再開しております。現在、駅工事に伴い閉鎖している3店舗についても、11月中には再開を予定しております。

➤今中間期は休業店舗の早期再開や業態変更などにより、当初計画を上回る実績を挙げることができました。通期では、引き続きアルバイト、スタッフ社員の確保に取り組むことから人件費の増加が見込まれるものの、今後も売上は堅調に推移すると考えており、営業収益を4月予想と比較して35億円増の2,128億円、営業利益を4月予想と比較して17億円増の54億円と見込んでおります。なお、参考資料の29ページに業績予想を掲載しておりますので、併せてご確認ください。

# ショッピング・オフィス事業



(単位：億円)

	2006.9	2007.9	07.9/06.9	2007.3	2008.3計画	08.3/07.3
営業収益	969	995	+26 102.7%	1,971	2,060	+88 104.5%
営業利益	295	321	+26 108.8%	586	600	+13 102.3%

(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

## 営業収益の主な増減要因

JEBL*1	+23	サピアタワー開業*2
ルミネ	+12	テナント売上増
商業開発*3	8	パリオ、サンカマタ閉店*4

\*1 JEBL = ジェイアール東日本ビルディング

\*2 オフィス：2007年3月開業、コンファレンス：2007年5月開業

\*3 商業開発 = ジェイアール東日本商業開発(グランデュオ)

\*4 2007年7月31日閉店

## トピックス

- ・サピアタワー 完成(2007年3月)
- ・ Grantウキョウ ノースタワー( 期) / Grantウキョウサウスタワー 完成 (2007年10月)

## 減価償却費の税制改正の影響額

今中間期：6億円 通期見込み：14億円

14

▶ショッピング・オフィス事業は、ジェイアール東日本ビルディングの「サピアタワー」の開業効果やルミネのテナント収入の増加などにより、26億円の増収となりました。営業利益は、26億円の増益となっております。

▶通期では、東京ステーションシティ「Grantウキョウ ノースタワー( 期) / サウスタワー」の一部開業、「サピアタワー」の平年度効果などにより増収を見込むものの、営業費用において「サピアタワー」等の不動産取得税や2007年3月期に鉄道会館から承継した鉄道会館ビルの除却費などによる増加が見込まれるため、4月予想を据え置き、営業収益で88億円増の2,060億円、営業利益で13億円増の600億円と計画しています。

**日本橋口開発：「サピアタワー」 <事業費:274億円>**

現況 オフィス(7~26階)：今年3月より順次入居し、100%入居済。満室でスタート。  
「東京ステーションコンファレンス」(4階~6階)(5月7日開業)：計画を上回る実績  
「ホテルメトロポリタン丸の内」(27階~34階、343室)(5月24日開業)：稼働率 約80%(初年度目標 78.0%)

**八重洲口開発 (三井不動産、鹿島八重洲開発、新日本石油との共同事業) <事業費:1,250億円(当社シェア分)>**

**開業予定**

グラントウキョウノースタワー( 期)、サウスタワー：2007年11月1日以降、順次テナントが入居  
大丸(グラントウキョウノースタワー) 期、グランアージュ(グラントウキョウサウスタワー)：2007年11月6日開業  
面積等については、2007年10月2日のプレスリリースを参照

**サピアタワー、グラントウキョウ ノースタワー 期/サウスタワー 開業  
による2008年3月期の収益・利益見通し(当初計画と変わらず)**

営業収益：115億円、営業利益：30億円  
(今中間期で営業収益 19億円を計上)



**エキナカ商業施設「GranSta(グランスタ)」(2007年10月25日開業) <事業費:18億円>**

概要 開発面積：約4,500㎡、店舗面積：約1,500㎡、店舗数：45店舗、販売企画スペース2区画  
売上想定 年間 約56億円(初年度約23億円)

➤ここで、「東京ステーションシティ」の現況についてまとめておりますので、ご確認ください。

➤「グラントウキョウ ノースタワー 期/サウスタワー」は明後日(11月2日)に竣工を迎えます。また、東京駅地下1階のエキナカ商業施設「グランスタ」も10月25日開業しご好評いただいているほか、3月に開業した「サピアタワー」も順調に推移しております。

➤これらの開発の今期業績への寄与は、ご覧の通りとなっております。

## その他事業



(単位：億円)

	2006.9	2007.9	07.9/06.9	2007.3	2008.3計画	08.3/07.3
営業収益	1,059	1,059	0 99.9%	2,348	2,300	48 97.9%
営業利益	62	45	17 72.0%	179	140	39 78.1%

(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

営業収益の主な増減要因		ホテル事業実績(2007.9)	トピックス
メカトロニクス	-41	営業収益 217 億円 (106.3%) (セグメント間売上高を含む)  営業利益 12 億円(139.9%) ( ) 内は前年同期比	・首都圏ホテルの事業体制変更 日本ホテルに集約 (2007年4月)  ・ホテルメッツ高円寺開業 (2007年3月)  ・ホテルメトロポリタン丸の内開業 (2007年5月)
JR東日本商事	+15		
日本ホテル	+10		
JEIS*	+5		
IC対応機器等売上減 車両資材売上増 ホテル新規開業効果 ICカード相互利用関連の売上増			
*JEIS = ジェイアール東日本情報システム			
<b>減価償却費の税制改正の影響額</b> 今中間期：1億円 通期見込み：5億円			

16

➤その他事業は、ジェイアール東日本メカトロニクスのIC対応機器等の売上が減少したものの、日本ホテルの「ホテルメッツ高円寺」と「ホテルメトロポリタン丸の内」の開業効果やジェイアール東日本商事の売上増もあり、ほぼ横ばいとなりました。営業利益は当社のクレジットカード事業のポイント制度に係る引当金の繰入額の増加や、メカトロニクスの売上の減少により、17億円の減益となりました。

➤ホテル事業は、新規ホテルの開業効果などにより、増収となっております。

➤通期では、2007年3月期のICカード相互利用に伴う増収の反動減があるものの、上期においてジェイアール東日本商事による車両資材の販売増などがあったことに加え、ジェイアール東日本メカトロニクスでICカードの販売増などが見込まれるため、営業収益は4月予想と比較して30億円増の2,300億円、営業利益は140億円と計画しています。

# Suica



## 発行枚数:約2,223万枚(2007年9月30日現在)

(電子マネー対応カード発行枚数:約1,888万枚)

<参考>「ビュー・スイカ」カード(提携含む)有効会員数:約185万枚、モバイルSuica登録会員数:約65万人

## 【諸元】(2007年9月30日現在)

利用可能箇所数:当社管内 648駅(東京モノレール、東京高速臨海鉄道 等を含む)  
JR西日本(ICOCAエリア) 417駅(9月1日現在)、  
PASMOエリア(鉄道) 1,198駅、(バス)約 4,500台(3月18日現在)

### 電子マネー

- ・一日あたりのご利用件数(過去最高値、Suica他 合計) :約81万件
- ・2007年9月の月間利用件数(Suica他 合計) :約1,953万件  
(内、Suica加盟店における利用件数 :約1,674万件)



【モバイルSuica】

Suica利用可能店舗数 :約 22,500店舗(内、Suica加盟店 約20,420店舗)  
Suica利用可能箇所数(端末台数) :約37,320箇所(内、Suica加盟店 約34,980箇所)  
{ Suica駅ナカ店舗 :約 9,700店舗、約11,760箇所  
{ Suica街ナカ店舗 :約 10,720店舗、約23,220箇所

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、  
三菱東京UFJ銀行、イオン

➤次のスライドではSuicaの現況について、まとめております。

参考資料の28ページには「電子マネーのご利用件数と利用可能店舗数の推移」を載せておりますので、併せてご参照ください。

## 営業外・特別損益の概要(連結)



	2007.9	前中間期との差 (単位: 億円)	
<b>営業利益</b>	<b>2,592</b>	<b>+114</b>	
<b>営業外収益</b>	<b>68</b>	<b>118</b>	
受取利息及び受取配当金	20	+7	JTB 2(-1), CSP 1(-0)
持分法による投資利益	3	1	JR東日本: 匿名組合投資利益 2(-120)等
その他	44	124	
<b>営業外費用</b>	<b>650</b>	<b>33</b>	
支払利息	634	27	支払利息 489(-37) 社債利息 145(+9)等
その他	15	5	
<b>経常利益</b>	<b>2,010</b>	<b>+29</b>	
<b>特別利益</b>	<b>297</b>	<b>1</b>	
固定資産売却益	34	100	
工事負担金等受入額	256	+102	
その他	5	2	
<b>特別損失</b>	<b>375</b>	<b>+165</b>	
工事負担金等圧縮損	255	+112	
減損損失	20	+7	JR東日本: 4(-6) 子会社: 16(+13) 高崎ターミナルビル 等
災害損失	38	+38	
その他	61	+7	
<b>税金等調整前中間純利益</b>	<b>1,932</b>	<b>137</b>	

18

➤続いて、営業外と特別損益についてご説明いたします。

➤営業外損益は、営業外費用が支払利息の減により減少したものの、営業外収益が匿名組合投資利益の減により減少した結果、前年同期比で85億円悪化しています。

➤特別損益は、特別利益が固定資産売却益の減などにより減少したこと、特別損失が工事負担金等圧縮損や災害損失の増などにより増加した結果、前年同期比で166億円悪化しました。

➤その結果、税金等調整前中間純利益は、前年同期比137億円減の1,932億円となっております。

## 連結決算



(単位：億円)						
	2006.9	2007.9	07.9/06.9	2007.3	2008.3 計画	08.3/07.3
営業収益	13,199	13,346	+147 101.1%	26,573	26,990	+416 101.6%
営業利益	2,478	2,592	+114 104.6%	4,280	4,360	+79 101.8%
経常利益	1,981	2,010	+29 101.5%	3,000	3,270	+269 109.0%
中間(当期)純利益	1,218	1,124	94 92.3%	1,758	1,870	+111 106.3%
営業C F	2,497	2,038	459 81.6%	5,418		
投資C F	1,710	1,904	193 111.3%	3,487		
財務C F	575	83	+491 14.6%	1,720		
	2007.3	2007.9	07.9/07.3			
総資産	69,680	68,741	938 98.7%			
純資産	15,131	15,961	+830 105.5%			

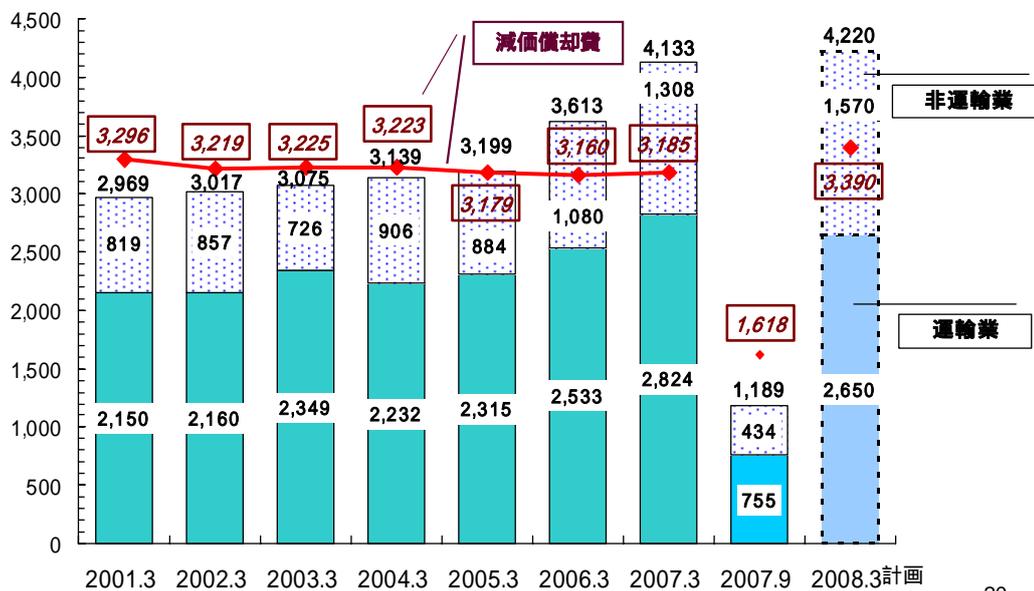
**減価償却費の税制改正の影響額**

今中間期：67億円 通期見込み：158億円

➤以上により、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)



20

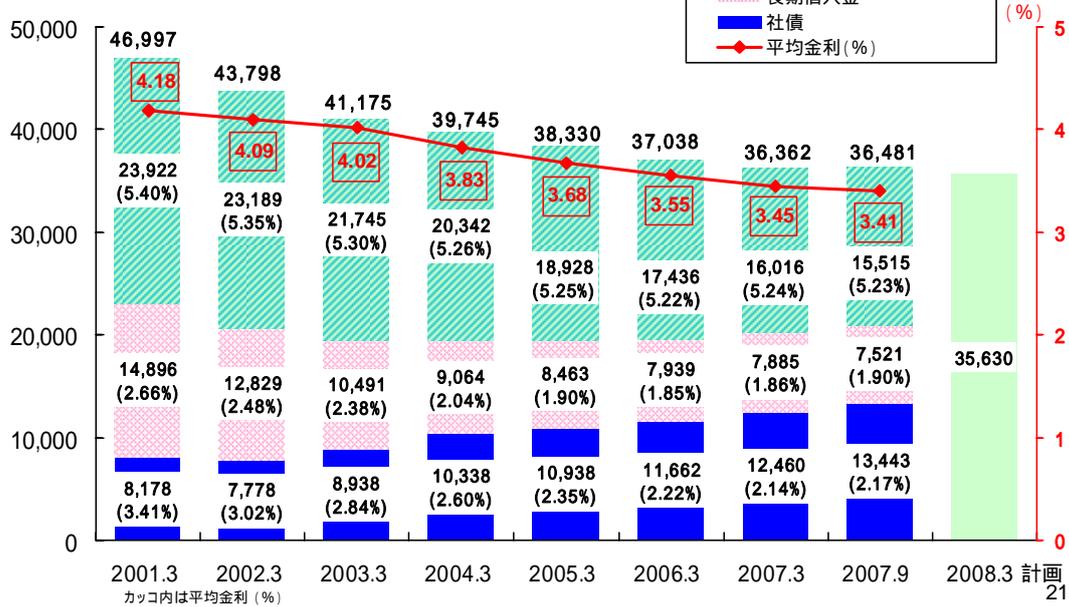
➤設備投資と減価償却費の実績は、こちらの通りです。

➤設備投資の通期見込みについては、4月予想を据え置き4,220億円と見込んでいます。減価償却費についてはJR東日本の業績修正を受け、4月予想より40億円減の3,390億円と計画しております。

# 長期債務(連結)



(単位:億円)

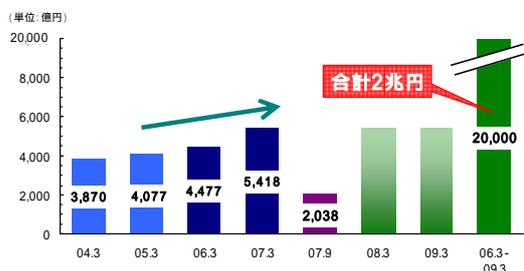


▶長期債務は、今中間期では、JR東日本で2007年4月に第4回ユーロ・ポンド建普通社債587億円を発行したことなど社債が増加したため微増となりましたが、長期債務を削減し、D/Eレシオ(自己資本に対する長期債務の比率)を改善していく方針に、変わりはありません。

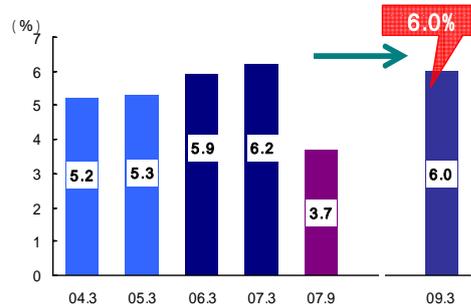
# ニューフロンティア2008



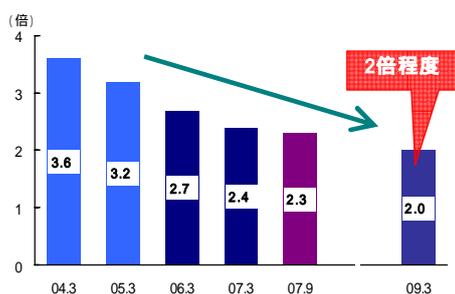
連結営業キャッシュフロー



連結ROA (総資産営業利益率)



自己資本に対する長期債務の比率



(単位: 千円/株)

【参考】配当の推移



▶ 続いて22ページでは「ニューフロンティア2008」の進捗について、お示しております。

▶ 「ニューフロンティア2008」は3年目に入りましたが、当初の計画通り、順調に推移しております。

## 業績予想(連結)



(単位：億円)

	2007.3期	2008.3期計画		
		4月予想	今回予想	対4月予想増減
営業収益	26,573	26,780	26,990	+210
運輸業	18,253	18,430	18,550	+120
駅スペース活用事業	3,999	4,020	4,080	+60
ショッピング・オフィス事業	1,971	2,060	2,060	
その他事業	2,348	2,270	2,300	+30
営業利益	4,280	4,280	4,360	+80
運輸業	3,190	3,210	3,260	+50
駅スペース活用事業	332	340	370	+30
ショッピング・オフィス事業	586	600	600	
その他事業	179	140	140	
消去又は全社	7	10	10	
経常利益	3,000	3,120	3,270	+150
当期純利益	1,758	1,850	1,870	+20

23

▶ これらを踏まえ、今期の業績については、ご覧のと通りの予想となっております。

▶ 各セグメントの計画については、先程ご説明しましたので、それ以外について簡単にご説明いたします。

▶ 経常利益は、営業利益が増加するほか、営業外損益でJR東日本における匿名組合投資利益を見込むことなどにより、4月予想と比較して150億円増の3,270億円と見込んでいます。

▶ 特別損益は、上期で高崎ターミナルビルや盛岡ターミナルビルのホテルで減損が発生したことや、下期でグループ会社の駅ビルや店舗において除却損や撤去費などの発生が見込まれることから、10億円の悪化を見込んでいます。その結果、当期純利益は4月予想と比較して20億円増の1,870億円と見込んでいます。

## 業績予想(単体)



(単位：億円)

	2007.3期	2008.3期計画		
		4月予想	今回予想	対4月予想増減
営業収益	19,400	19,620	19,760	+140
運輸収入	17,029	17,160	17,320	+160
その他の収入	2,371	2,460	2,440	20
営業費	15,773	15,970	16,070	+100
人件費	5,577	5,480	5,460	20
物件費	6,206	6,320	6,460	+140
機構借損料等	792	790	800	+10
租税公課	765	770	780	+10
減価償却費	2,430	2,610	2,570	40
営業利益	3,627	3,650	3,690	+40
経常利益	2,379	2,510	2,600	+90
税引前当期純利益	2,630	2,660	2,750	+90
当期純利益	1,541	1,580	1,620	+40

24

▶最後に、単体の業績予想についてご説明します。

営業収益は、4月予想と比較して鉄道運輸収入が160億円増加すること、その他の収入が旅行業収入のうち航空券などに対する手数料収入が減少することなどにより20億円の減少となる見込みから、4月予想と比較して140億円増の1兆9,760億円と見込んでいます。営業費の増加については、先程説明したとおりです。

▶営業外損益は、匿名組合投資利益を見込むことなどにより、4月予想と比較して50億円の改善を見込んでいます。その結果、経常利益は4月予想と比較して90億円増の2,600億円と見込んでいます。

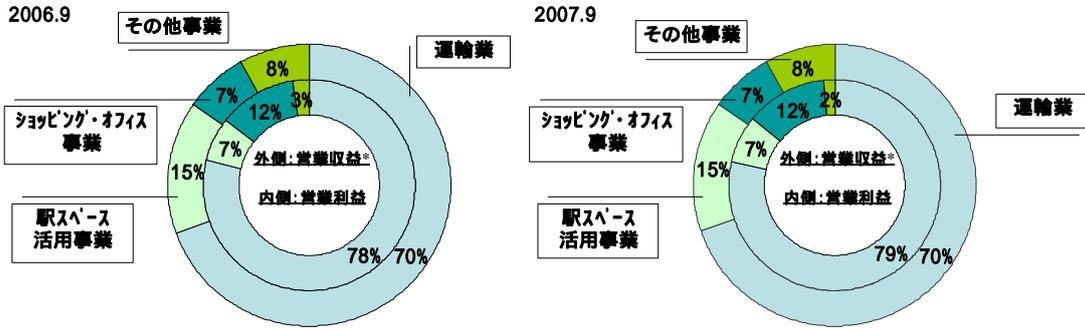
▶特別損益は、中越沖地震に伴う災害損失を計上したものの、用地売却等が4月予想より増加すると見込まれることから、当初計画どおりの150億円と見込んでおり、この結果、当期純利益は4月予想と比較して40億円増の1,620億円と計画しています。

▶以上で、2008年3月期中間決算および通期見込みの説明を終わります。

## 参考資料

▶以下は、参考資料となっております。参考資料の31ページには、2007年3月期の新幹線・在来線別収支をつけております。また、33ページ以降に債券投資家向けの追加資料をつけております。財務指標の動向や長期債務の構成など、具体的な数値を載せておりますので、ご参照ください。今後もさらなる成長に向けて、財務基盤の強化に努めてまいりたいと思います。

# セグメント別構成



(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

(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*	9,303	1,988	995	1,059	13,346
営業利益	2,033	187	321	45	2,592

\*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)、ドモト(飯田橋)、高崎、長野、仙台、盛岡、盛岡ニューイング、  
秋田、山形、丸の内 【合計10ホテル、3,032室】

営業収益\* 170 億円 (2007.9) 稼働率 81%

## 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、高円寺  
【合計18ホテル、1,895室】

営業収益\* 31 億円 (2007.9) 稼働率 86%

長期滞在型ホテル (10ホテル、311室)

ホテルドリームゲート舞浜 (80室)

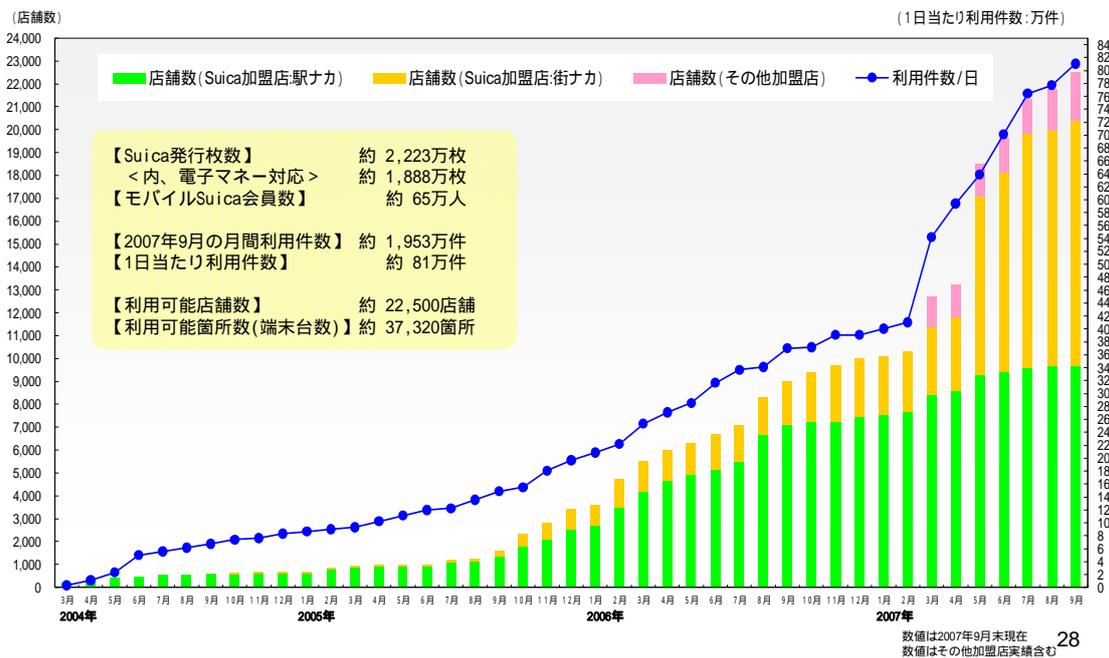
弥生会館 (155室)

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17ホテルの計



# Suica電子マネー利用件数および利用可能店舗数の推移



## 主要子会社の業績



(単位：億円)

		2006.9	2007.9	07.9/06.9	2007.3	2008.3計画	08.3/07.3
JR東日本 リールネット	営業収益	1,137	1,061	76	2,213	2,128	84
	営業利益	25	34	+9	44	54	+9
日本レストラン エンタプライズ	営業収益	301	323	+22	615	636	+20
	営業利益	11	12	+0	21	23	+1
ルミネ	営業収益	223	234	+10	464	476	+11
	営業利益	46	49	+2	84	81	2
JR東日本 企画	営業収益	476	502	+25	1,043	1,082	+39
	営業利益	11	13	+2	37	36	0

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10月5日
売場面積	約2,300㎡	約1,600㎡	約4,300㎡ ( 期開業部分約3,300㎡)
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 クリニック等(85店舗)
中間期の実績	・店舗売上 48億円 (対前年 109%)	・店舗売上 34億円 (対前年 111%)	【10月5～26日の実績】 ・店舗売上 4億円 (対目標 100%)
その他			【想定年商】 約100億円 (初年度約40億円)

## 2007年3月期新幹線・在来線別収支



(単位：億円)

	新幹線			在来線		
	2006.3	2007.3	比率(%)	2006.3	2007.3	比率(%)
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)	18,874	19,374	102.7	107,268	108,278	100.9
鉄道事業営業収益 A	4,824	4,891	101.4	13,366	13,510	101.1
鉄道事業営業費用	2,901	2,856	98.4	12,117	12,163	100.4
鉄道事業営業損益 B	1,922	2,035	105.9	1,248	1,346	107.9
鉄道事業固定資産 C	22,350	21,911	98.0	22,494	22,876	101.7
鉄道事業減価償却費	807	780	96.6	1,546	1,569	101.5
B / A (%)	39.9	41.6	-	9.3	10.0	-
B / C (%)	8.6	9.3	-	5.5	5.9	-

## 鉄道営業収入と鉄道運輸収入の乖離



鉄道営業収入: 駅、びゅうプラザの窓口や自動券売機等で扱った収入。

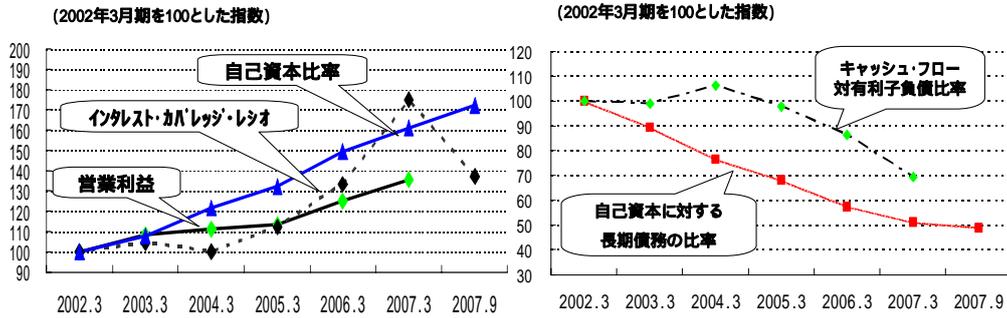
JR他社や民鉄等との清算が行われる前の収入であり、消費税を含む。(毎月ホームページで公表)

鉄道運輸収入: JR他社や民鉄等との間で清算を行った後のもの。損益計算書に計上される。(決算期に公表)

【2007年9月期 年度累計】

鉄道営業収入(定期外)		運輸収入(定期外)		主な理由
近距離	104.4% (速報値)	在来線 (東京圏)	102.4%	<p>・民鉄の駅で発売されたJRと民鉄の連絡乗車券の清算方法の違い</p> <p>【首都圏ICカード相互利用開始前:従来の磁気券】 JRの鉄道営業収入には計上されないが、JRの運輸収入には計上される</p> <p>【首都圏ICカード相互利用開始後:Suica・PASMO】 JRの鉄道営業収入に計上され、JRの運輸収入にも計上される 見かけ上、鉄道営業収入が高く見える。 来年度には一巡する。</p>
中長距離	100.4% (速報値)	新幹線	102.3%	<p>・東海道新幹線(回数券)の発売額の減少</p> <p>【鉄道営業収入】 発売額がそのまま計上されるため、減少の影響が大きい</p> <p>【運輸収入】 当社の新幹線は好調。東海道新幹線の発売額の減少は影響しない</p>

## 財務指標の動向



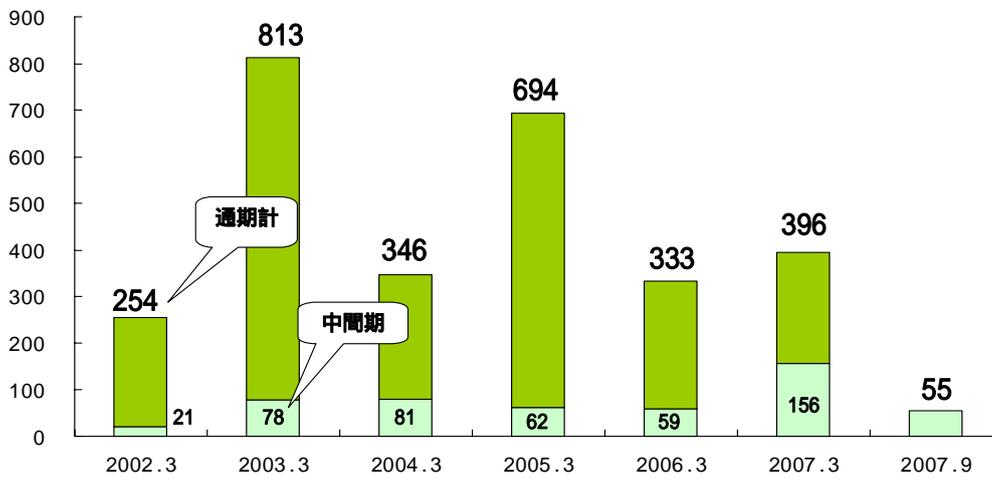
	2002.3	2003.3	2004.3	2005.3	2006.3	2007.3	2007.9
営業利益 (億円)	3,163	3,430	3,514	3,585	3,960	4,280	2,592
インタレスト・ガバレッジ・レシオ	2.4	2.5	2.4	2.7	3.2	4.2	3.3
自己資本に対する 長期債務の比率(倍)	4.7	4.2	3.6	3.2	2.7	2.4	2.3
自己資本比率 (%)	13.3	14.3	16.2	17.6	19.9	21.4	22.9
キャッシュ・フロー対 有利子負債比率	9.5	9.4	10.1	9.3	8.2	6.6	

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

注2) キャッシュ・フロー対有利子負債比率 = 有利子負債 ÷ 営業キャッシュ・フロー

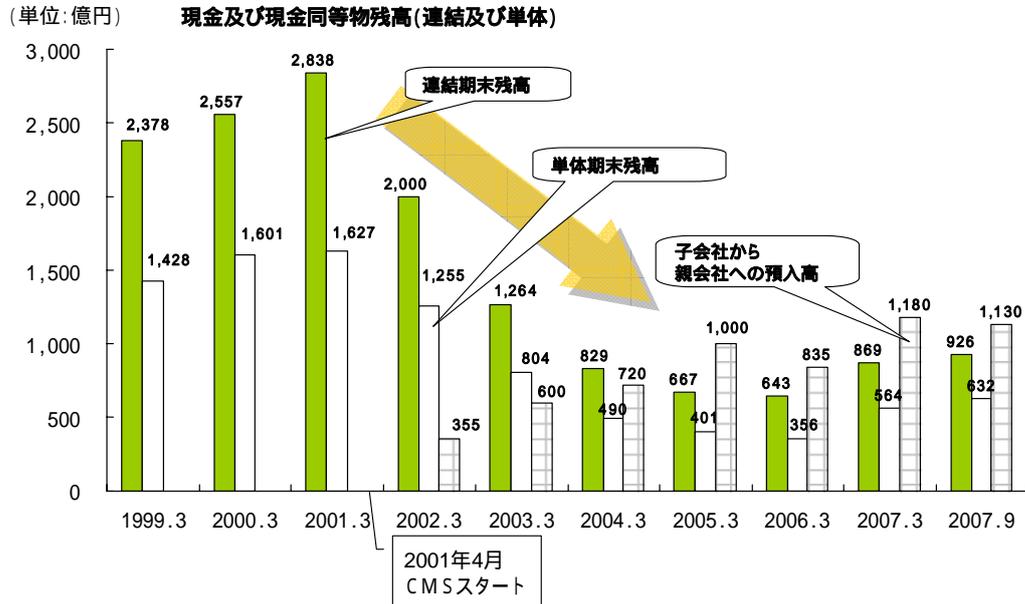
## 固定資産の売却

(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(2007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( )	15,515	42.5%	5.23%	10.71年
長期借入金	7,521	20.6%	1.90%	3.93年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	13,443 (4,599) (8,844)	36.9%	2.17%	11.26年
	36,481	100.0	3.41%	9.53年

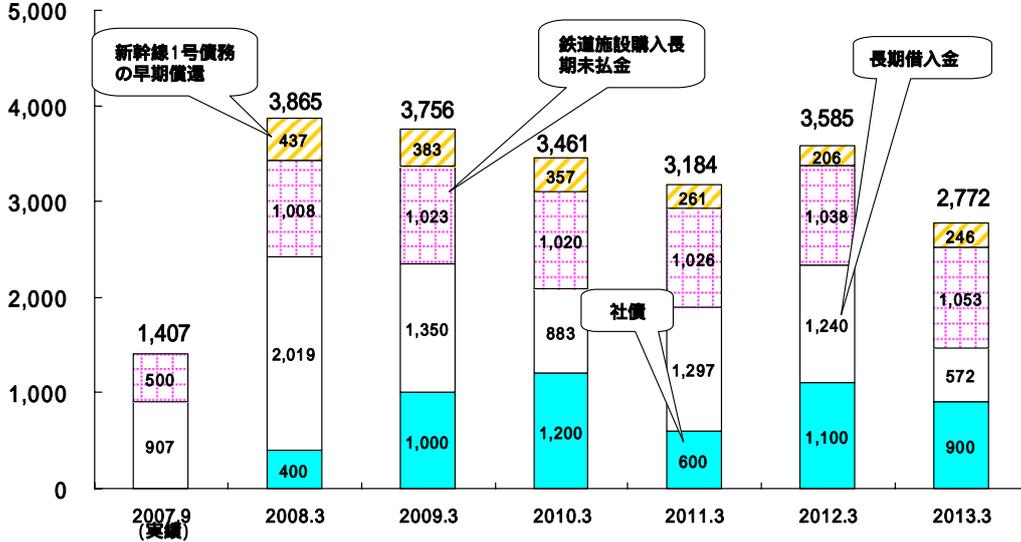
### 鉄道施設購入長期未払金の内訳

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	8,133	変動	4.28%	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	3,588	固定	6.35%	元利均等	1991.10 - 2017.3	鉄道建設・運輸	
3号債務*	3,665	3,524	固定	6.55%	元利均等	1991.10 - 2051.9	施設整備支援機構	
合計	31,069	15,245		5.29%				
秋田新幹線	279	163	変動	0.94%	元利均等	1997.3 - 2022.3	同上	
モ/レール債務	367	106	変動	2.92%	元利均等	(2002.3) - 2029.11	同上	
総計		15,515		5.23%				

(\*)「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

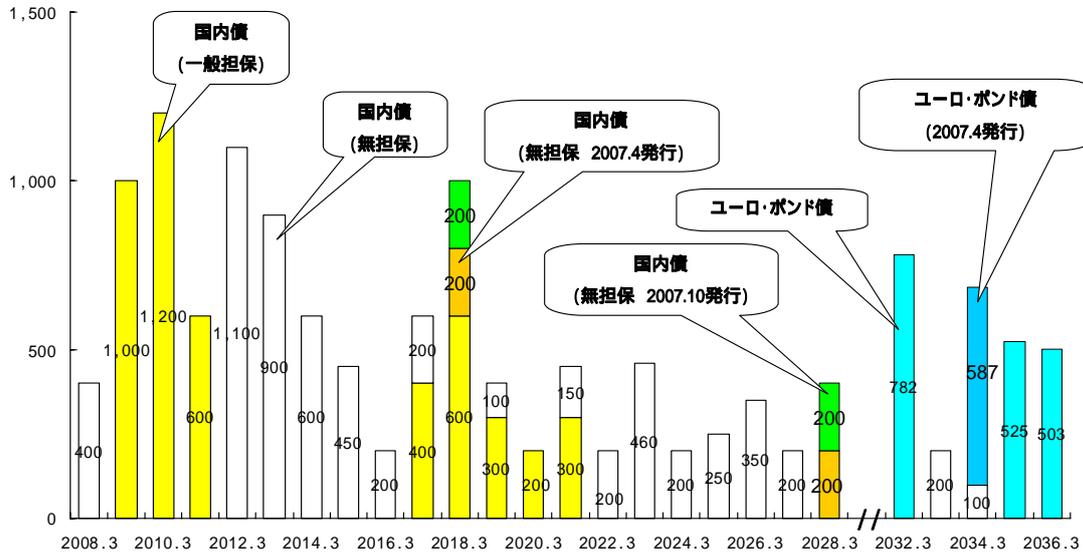
(単位: 億円) 債務償還額(連結)



- 注 1) 見込額は2007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。  
 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) 2007年10月31日現在。  
 注 2) 償還額は、額面金額を記載。

## 2006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
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
48	10	200億円	1.81%	99.99円	1.811%	+13bp	2007.4.17	2017.4.17
49	20	200億円	2.26%	99.96円	2.262%	+15bp	2007.4.17	2027.4.16
50	10	200億円	1.86%	99.99円	1.861%	+18bp	2007.10.26	2017.9.20
51	20	200億円	2.39%	99.94円	2.394%	+19bp	2007.10.26	2027.9.17

(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2回ユーロ・ボンド建普通社債	28	525億円 1	4.875%	98.865%	2006.6.14	2034.6.14
第3回ユーロ・ボンド建普通社債	25	782億円 2	4.750%	99.806%	2006.12.8	2031.12.8
第4回ユーロ・ボンド建普通社債	26	587億円 3	5.250%	99.298%	2007.4.24	2033.4.22

1 2億5,000万ボンド

2 3億5,000万ボンド

3 2億5,000万ボンド

## 長期債務格付け



Moody's	S&P	R&I
Aa2	AA -	AA +
<ul style="list-style-type: none"> <li>•良好な規制環境を提供しており、同社の事業リスクは低く抑えられている。</li> <li>•人口動態の変化など長期的かつ構造的な制約要因が存在する。</li> <li>•鉄道事業のキャッシュフローの安定性を引続き向上させていく。</li> <li>•非鉄道事業がキャッシュフロー全体の安定性をさらに向上させる。</li> <li>•今後も中期的に着実に負債を削減していく。</li> <li>•格付けの見通しを「安定的」から「ポジティブ」に変更した。</li> </ul> <p>(2007年5月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•主力の鉄道事業において着実なキャッシュフローの創出が見込まれる。</li> <li>•不動産や流通事業においても、駅施設などを有効活用することにより、立地条件や投資負担面での優位性を持つことから、高い競争力を維持できる可能性が高い。</li> <li>•キャッシュフロー創出力の安定性向上と保守的な財務方針により、今後も着実な財務改善が期待できる。</li> <li>•格付けのアウトルックを「安定的」から「ポジティブ」に変更した。</li> </ul> <p>(2007年4月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•東京圏の鉄道網を中心に事業基盤は極めて強固。</li> <li>•非鉄道事業の事業基盤の強化も進んでいる。</li> <li>•今後も強い利益・キャッシュフロー創出力は維持されよう。</li> <li>•安定したキャッシュフローを原資に有利子負債の削減が進んでいる。</li> <li>•財務耐久力は非常に強い。</li> <li>•格付けの方向性は「安定的」である。</li> </ul> <p>(2007年3月)</p>
<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無内容の脆弱化</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(JBR)</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>

当資料および説明会プレゼンテーション映像は、弊社ホームページでご覧いただけます。

JR東日本ホームページ「企業・IR情報」「決算説明会」

<http://www.jreast.co.jp/company>

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。

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、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、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、日本全体の経済情勢や法規制、日本政府の政策など。