

# 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。

※決算説明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。

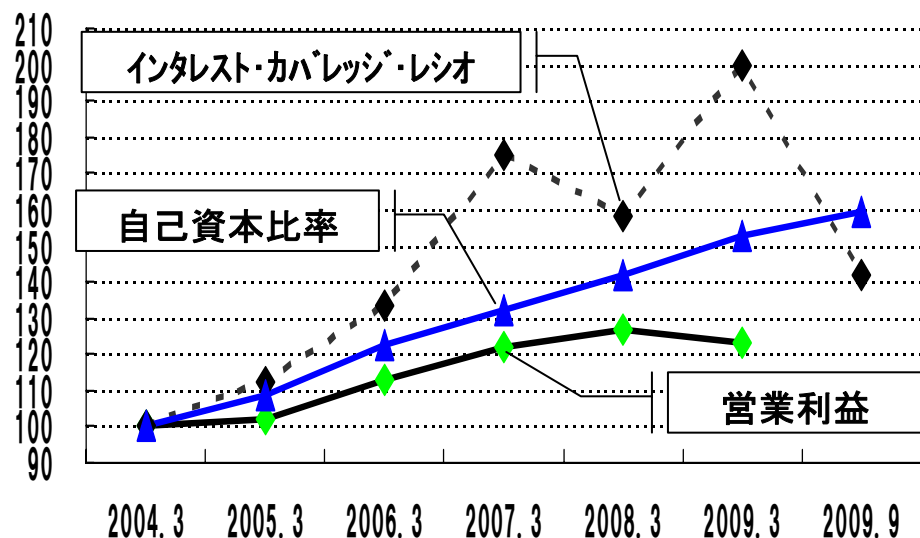
①鉄道事業の現在の利用者数を維持または増加させるJR東日本グループの能力、②鉄道事業その他の事業の収益性を改善するJR東日本グループの能力、③鉄道事業以外の事業を拡大するJR東日本グループの能力、④日本全体の経済情勢や法規制、日本政府の政策など。

お問合せ先： 財務部 資金調達グループ [bond@jreast.co.jp](mailto:bond@jreast.co.jp)

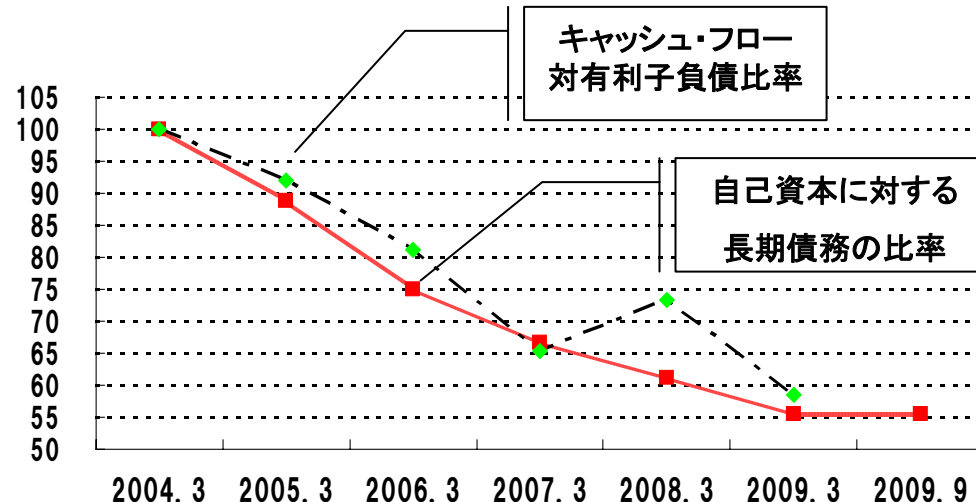
# 財務指標の動向



(2004年3月期を100とした指数)



(2004年3月期を100とした指数)



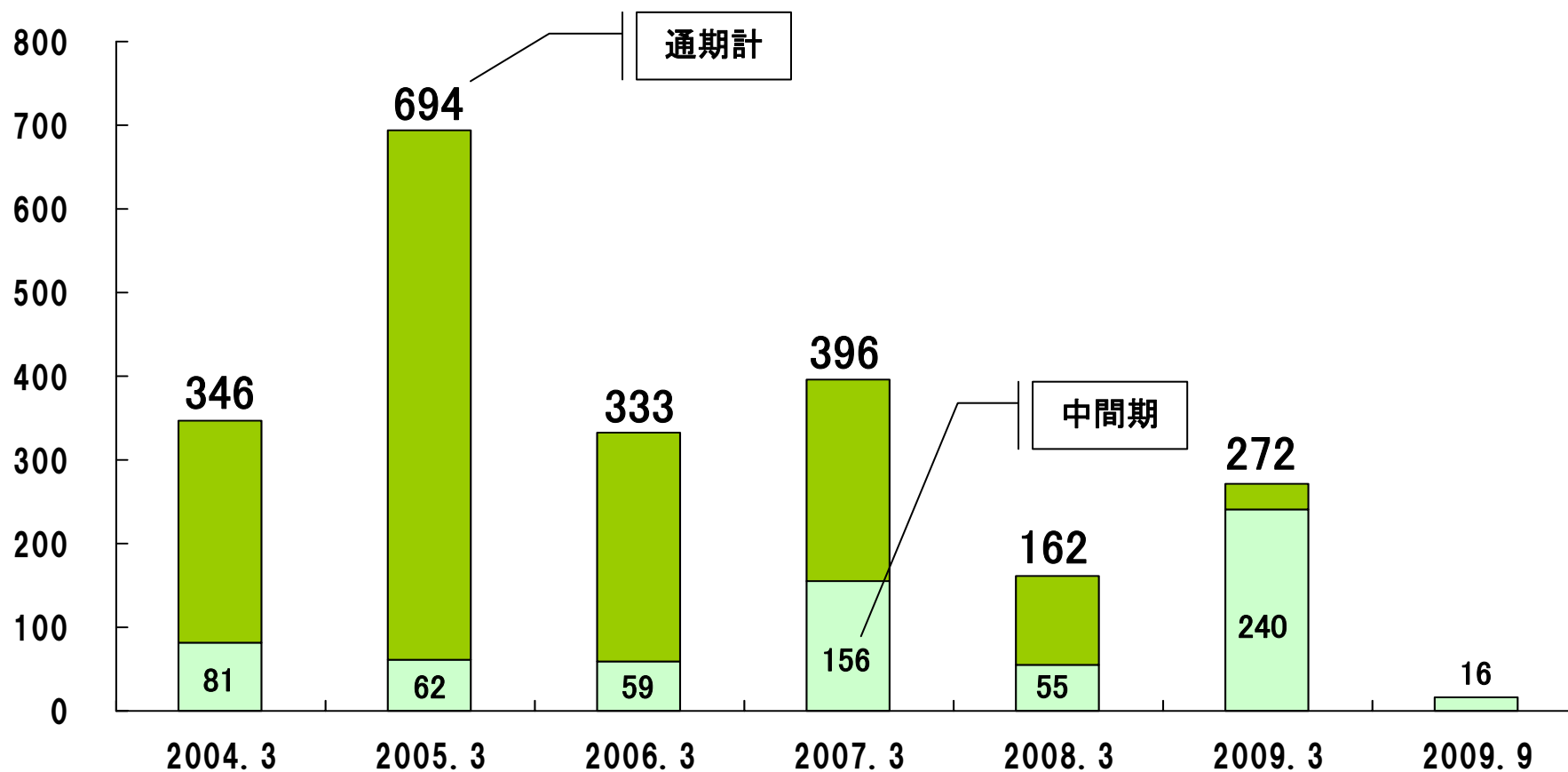
	2004.3	2005.3	2006.3	2007.3	2008.3	2009.3	2009.9
営業利益 (億円)	3,514	3,585	3,960	4,280	4,451	4,325	2,160
インテレスト・カバレッジ・レシオ	2.4	2.7	3.2	4.2	3.8	4.8	3.4
自己資本に対する長期債務の比率(倍)	3.6	3.2	2.7	2.4	2.2	2.0	2.0
自己資本比率 (%)	16.2	17.6	19.9	21.4	23.0	24.7	25.8
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	10.1	9.3	8.2	6.6	7.4	5.9	—

注1) インテレスト・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) 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「有形及び無形固定資産の売却による収入」

# 長期債務の構成

## 連結長期債務の内訳(2009年9月末)

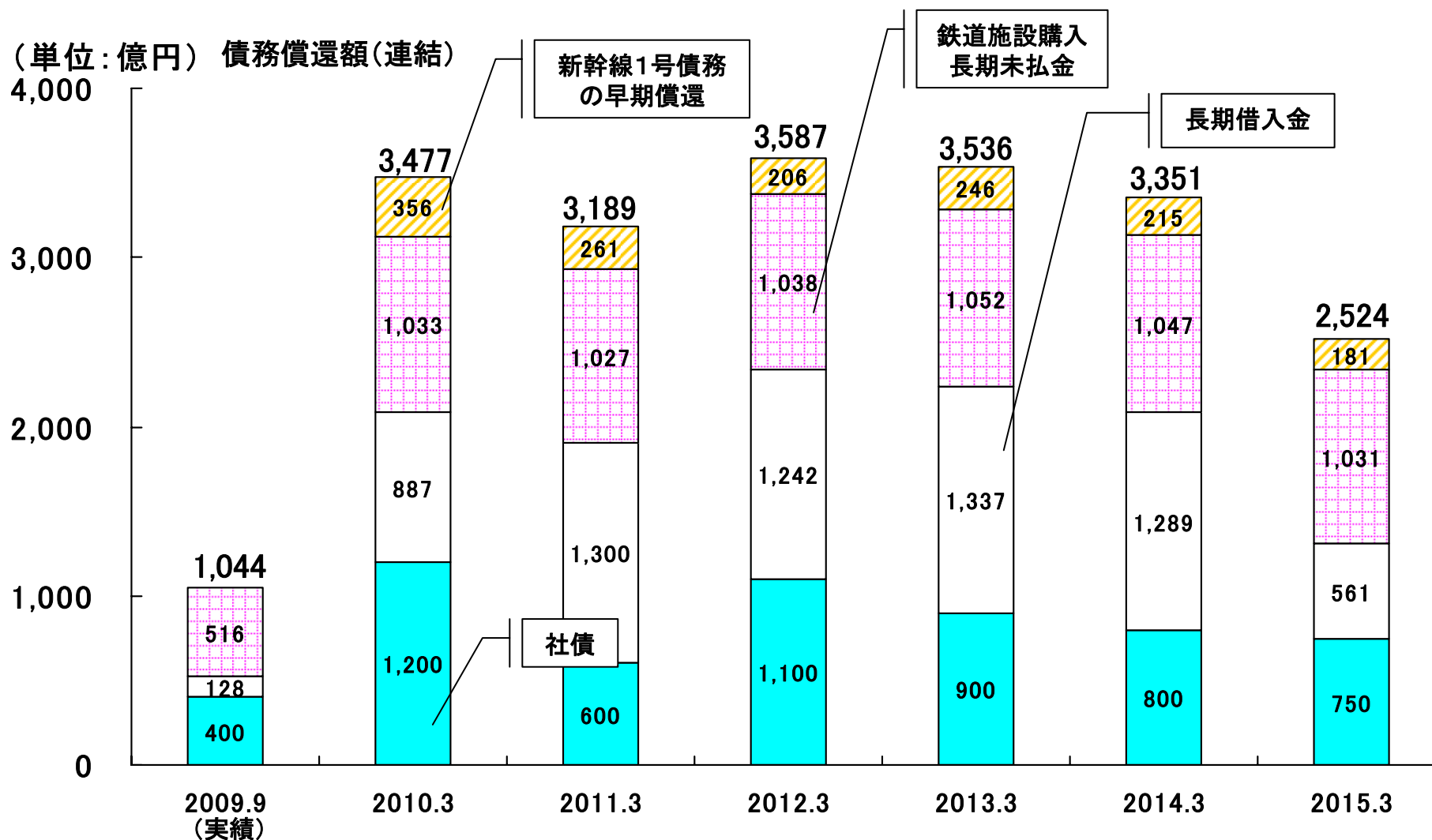
	億円	内訳	平均金利	平均年限 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金(※)	12,650	36.4%	5.30%	10.88年
長期借入金	7,401	21.3%	1.92%	4.11年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	14,694 (3,199) (11,495)	42.3%	2.07%	10.84年
	34,747	100.0	3.21%	9.40年

## ※ 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	5,944	変動	4.15%	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	2,998	固定	6.35%	元利均等	1991.10~2017.3	鉄道建設・運輸	
3号債務*	3,665	3,494	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9	施設整備支援機構	
合計	31,069	12,437		5.35%				
秋田新幹線	279	141	変動	1.32%	元利均等	1997.3~2022.3	同上	
モノレール債務	367	72	変動	2.91%	元利均等	(2002.3)~2029.11	同上	
総計		12,650		5.30%				

(\*)「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

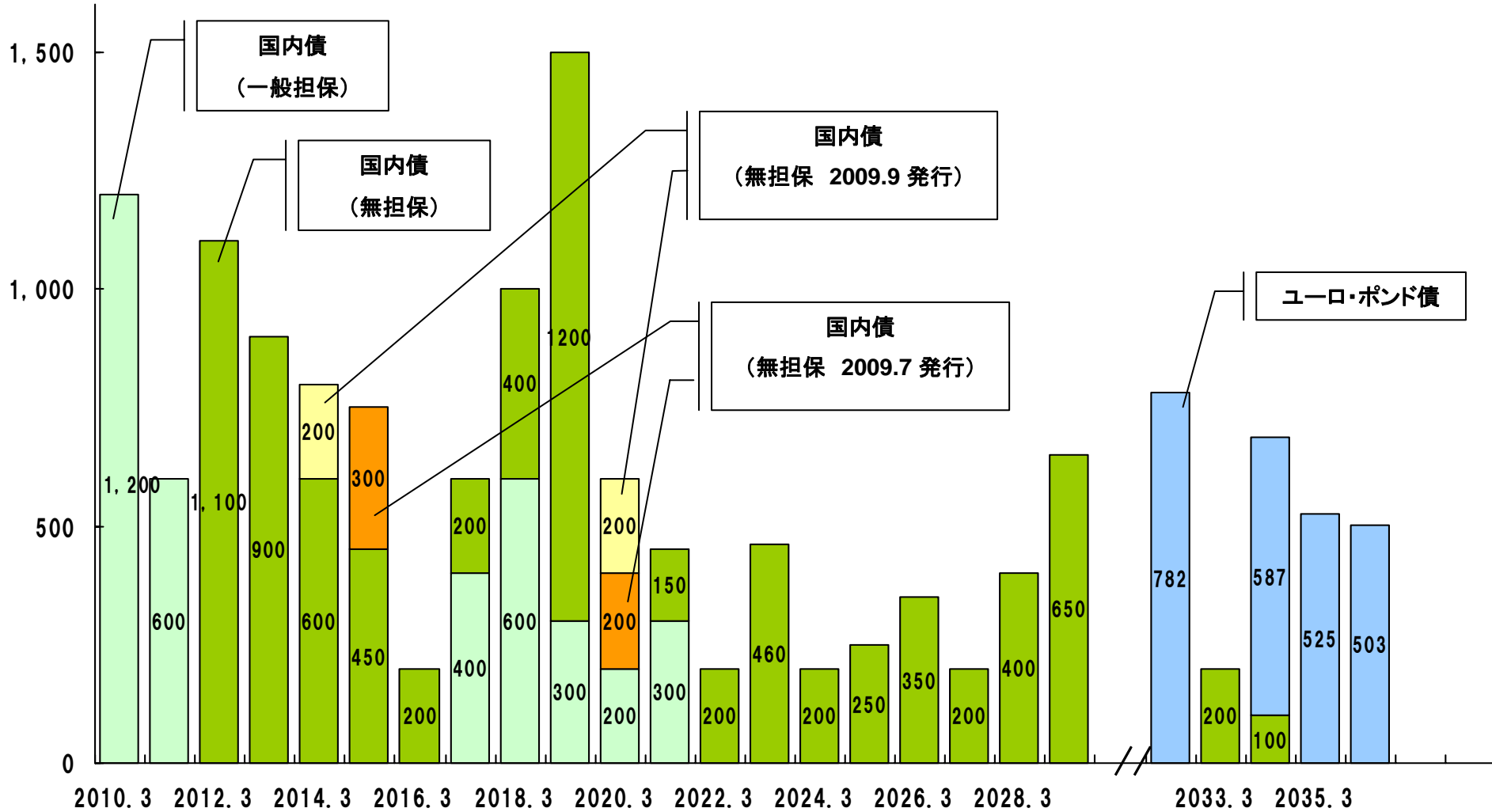
# 債務の償還見込み



- 注 1) 見込額は2009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) 2009年9月末現在。  
 2) 償還額は、額面金額を記載。

## 2008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
52	10	300億円	1.620%	99.94円	1.626%	+26bp	2008.4.22	2018.4.20
53	20	200億円	2.350%	100.00円	2.350%	+22bp	2008.4.22	2028.4.21
54	10	300億円	1.745%	100.00円	1.745%	+20bp	2008.7.25	2018.7.25
55	20	200億円	2.357%	100.00円	2.357%	+17bp	2008.7.25	2028.7.25
56	10	300億円	1.700%	100.00円	1.700%	+30bp	2008.12.12	2018.12.20
57	20	250億円	2.376%	100.00円	2.376%	+29bp	2008.12.12	2028.12.12
58	10	200億円	1.580%	100.00円	1.580%	+29bp	2009.3.19	2019.3.20
59	5	300億円	0.808%	100.00円	0.808%	+13bp	2009.7.24	2014.7.24
60	10	200億円	1.449%	100.00円	1.449%	+13bp	2009.7.24	2019.7.24
61	4	200億円	0.537%	100.00円	0.537%	+11bp	2009.9.29	2013.9.27
62	10	200億円	1.424%	100.00円	1.424%	+11bp	2009.9.29	2019.9.27

(注)利払日は原則として2月および8月の25日

# 長期債務格付け

Moody's	S&P	R&I
Aa1	AA-	AA+
<ul style="list-style-type: none"> <li>不動産賃貸事業や小売事業は各々の分野で高い競争力があり、非常に安定した利益とキャッシュフローをもたらしている。</li> <li>運輸事業においても、固定費全般を削減することにより営業利益を増加させてきた。</li> <li>安定的な運輸事業からのキャッシュフローと非運輸事業からの分散化された質の高いキャッシュフローによって、債務履行能力を強化していく。</li> <li>同社の財務方針は引き続き堅実であり、債務削減を続けていく。</li> <li>格付けの見通しは「安定的」である。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2008年9月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主力の鉄道事業での安定的な事業基盤、不動産や流通事業における競争力の強さは今後も中期的に維持できる可能性が高い。</li> <li>成長投資を重視する財務方針への転換で、従来と比べて財務改善のペースは鈍化する見通し。</li> <li>鉄道旅客収入が大きく落ち込むなど厳しい事業環境も踏まえれば、将来の財務改善を格付けに反映させるにはより慎重な判断が必要。</li> <li>格付け「AA-」、アウトルック「ポジティブ」を据置き。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2009年6月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在来線はもとより、新幹線の事業基盤も強く、運輸業のキャッシュフロー創出力は揺るがない。</li> <li>非運輸事業が着実に利益を伸ばしており、業績が大きく落ち込む可能性は低い。</li> <li>今後も強い利益・キャッシュフロー創出力を維持していく。</li> <li>減価償却費を大きく上回る投資が続く見通しだが、強いキャッシュフロー創出力を考えると、一定程度の有利子負債削減を続けていくことは十分可能である。</li> <li>格付けの方向性は「安定的」である。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2009年1月)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1993年6月 Aa2</li> <li>2008年9月 Aa1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1993年6月 AA</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1991年12月 AAA(JBRI)</li> <li>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</li> </ul>