

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

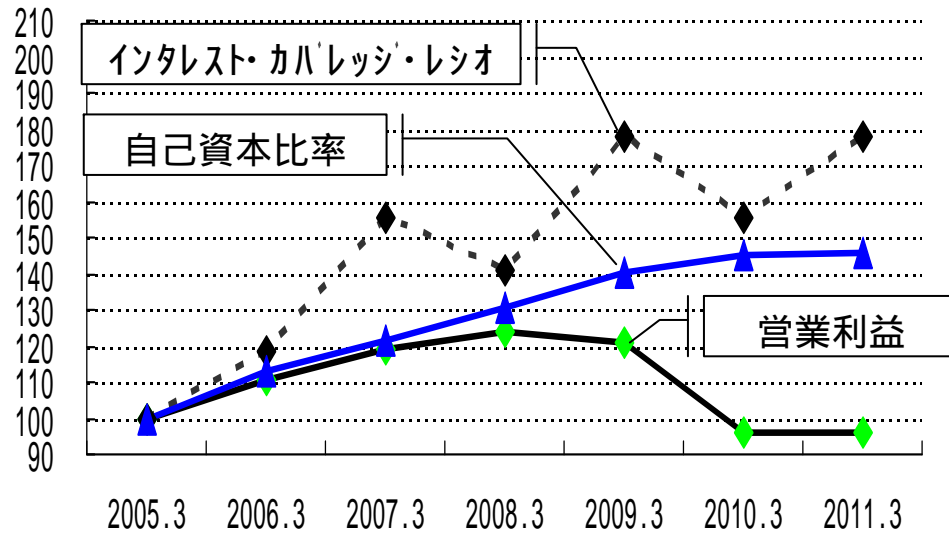
このレポートに記載されているJR東日本グループの現在の計画、戦略、確信などのうち、過去の事実以外のものはJR東日本グループの将来の業績に関する見通しの記述であり、現在入手可能な情報に基づく経営陣の仮定と確信に基づくものであります。これらの将来見通しの記述は、既に知られているリスク、知られていないリスクや不確かさ、その他の要因などを含み、JR東日本グループの実際の経営成績、業績などはこのレポートに記載した見通しとは大きく異なる結果となる可能性があります。これらの要因には以下のようなものなどが含まれます。

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。

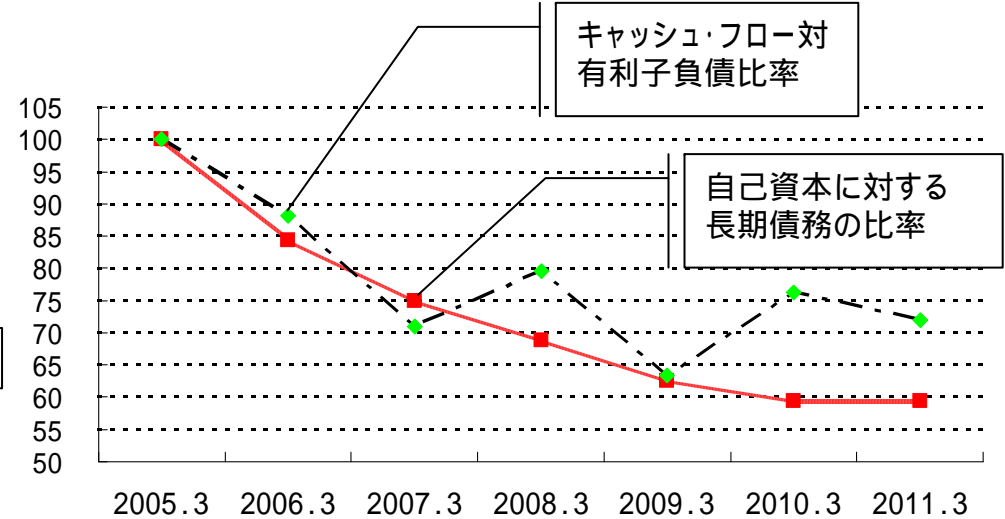
お問合せ先： 財務部 資金調達グループ bond@jreast.co.jp

財務指標の動向

(2005年3月期を100とした指数)



(2005年3月期を100とした指数)



	2005.3	2006.3	2007.3	2008.3	2009.3	2010.3	2011.3
営業利益 (億円)	3,585	3,960	4,280	4,451	4,325	3,448	3,450
インタレスト・カバレッジ・レシオ	2.7	3.2	4.2	3.8	4.8	4.2	4.8
自己資本に対する長期債務の比率(倍)	3.2	2.7	2.4	2.2	2.0	1.9	1.9
自己資本比率 (%)	17.6	19.9	21.4	23.0	24.7	25.5	25.7
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	9.3	8.2	6.6	7.4	5.9	7.1	6.7

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) 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

長期債務の構成

連結長期債務の内訳(2011年3月末)

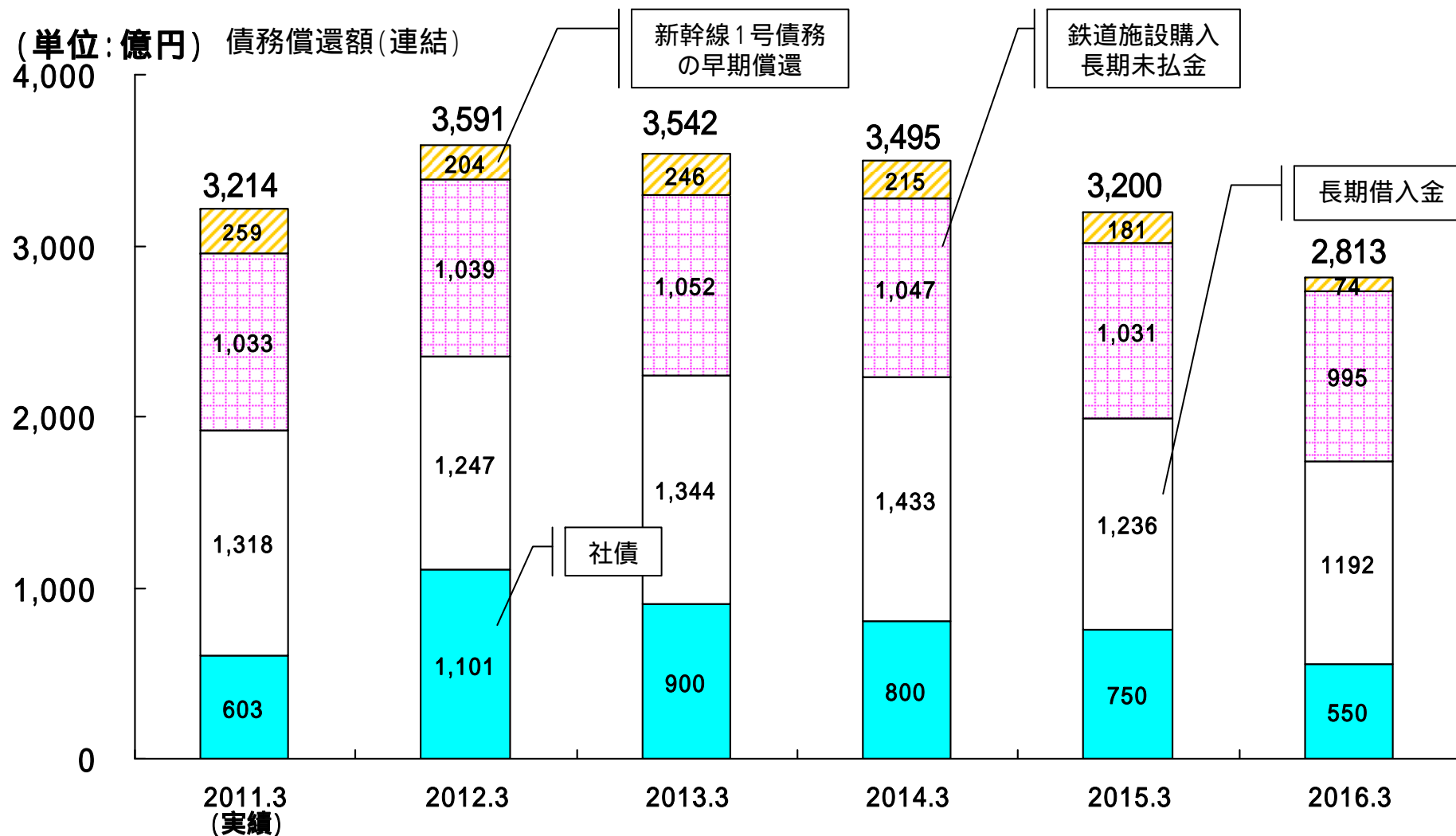
	億円	内訳	平均金利	平均年限 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金()	10,484	30.6%	5.40%	11.45年
長期借入金	8,135	23.8%	1.80%	5.09年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	15,600 (1,799) (13,801)	45.6%	1.98%	10.74年
	34,220	100.0	2.99%	9.57年

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	4,326	変動	4.08%	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	2,505	固定	6.35%	元利均等	1991.10~2017.3	鉄道建設・運輸	
3号債務*	3,665	3,468	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9	施設整備支援機構	
合計	31,069	10,301		5.46%				
秋田新幹線	279	124	変動	1.48%	元利均等	1997.3~2022.3	同上	
モノレール債務	367	58	変動	2.94%	元利均等	(2002.3)~2029.11	同上	
総計		10,484		5.40%				

(*)「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

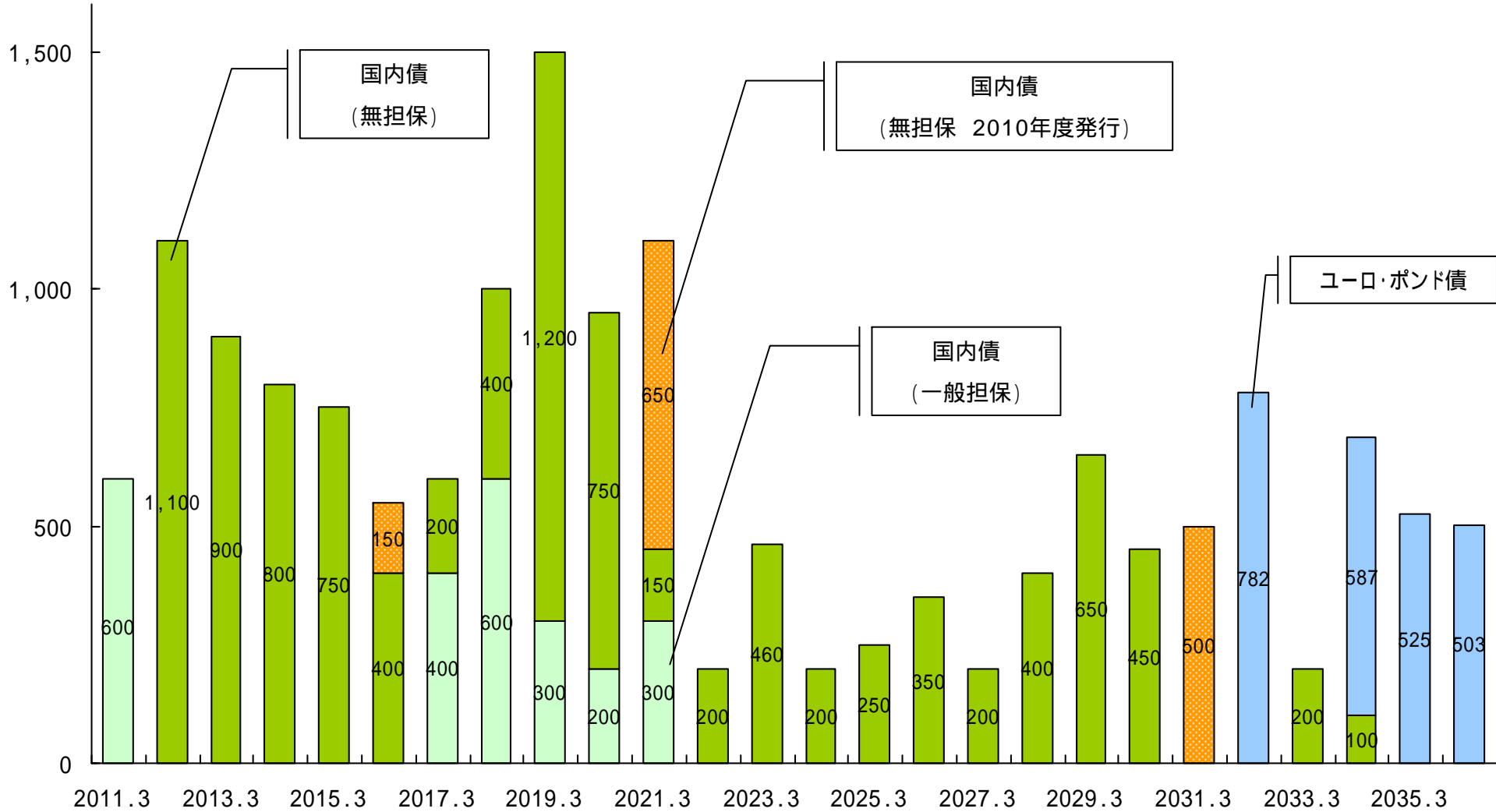
債務の償還見込み



- 注 1) 見込額は2011年3月末現在。
 2) 新幹線1号債務の早期償還額は予定額。
 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) 2011年3月末現在。
 2) 償還額は、額面金額を記載。

2010年度の社債発行実績

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
68	5	150億円	0.446%	100.00円	0.446%	+8bp	2010.7.22	2015.7.22
69	10	150億円	1.222%	100.00円	1.222%	+7bp	2010.7.22	2020.7.22
70	10	200億円	1.193%	100.00円	1.193%	+7bp	2010.9.29	2020.9.29
71	20	200億円	1.905%	100.00円	1.905%	+10bp	2010.9.29	2030.9.27
72	10	200億円	1.280%	100.00円	1.280%	+8bp	2010.12.22	2020.12.22
73	20	200億円	2.098%	100.00円	2.098%	+12bp	2010.12.22	2030.12.20
74	10	100億円	1.355%	100.00円	1.355%	+6bp	2011.3.24	2021.3.24
75	20	100億円	2.137%	100.00円	2.137%	+9bp	2011.3.24	2031.3.24

(注) 利払日は原則として2月及び8月の25日

長期債務格付け

Moody's	S&P	R&I
Aa 1	AA -	AA +
<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 格付けの見通しは「安定的」である。 (2008年9月) <p>【震災を受けての発表内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災が格付及び格付見通しに与える影響は、現時点では限定的である。 連結CFの大部分を生み出す首都圏における事業設備は損害を受けていない。 高い利益率によって、災害による短期的な減収は補われ、CFや財務に対する長期に亘る圧迫も避けられるであろう。 (2011年3月) 	<ul style="list-style-type: none"> 主力の運輸事業では、強固な事業基盤に支えられ、安定した収益力を維持している。 非運輸事業でも、駅立地の優位性を最大限に活用し、高い競争力と安定した収益力を維持している。 保守的な財務方針を維持し、負債・資本構成は緩やかながら改善基調を維持している。 極めて安定した資金調達基盤を維持している。 景気低迷の影響で収益への下方圧力が残るうえ、中長期的には少子高齢化の進行に伴う運輸旅客需要の減少が懸念される。 格付、アウトルック(「安定的」)とも据置き。 (2010年3月) <p>【震災を受けての発表内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 財政悪化懸念により日本政府のアウトルックを「ネガティブ」に変更したことを受け、アウトルックを「ネガティブ」に変更。 日本政府の信用力に制約されるとは考えていないが、仮に日本政府が債務不履行に陥るような経済環境を想定した場合には、十分な債務履行能力を維持するのが難しい。 なお、東日本大震災の影響については、安定したCF創出力に鑑みてある程度吸収することが可能。 (2011年4月) 	<ul style="list-style-type: none"> 日本最大の鉄道会社で、在来線、新幹線とも首都圏を中心に営業基盤は強い。 厳しい消費環境の下でも、抜群の立地に展開する商業施設などの収益が大きく落ち込む可能性は低い。 収益力・キャッシュフロー創出力が大きく揺らぐ懸念は小さい。 減価償却費を大きく上回る投資が当面続く見通しだが、高いキャッシュフロー創出力を背景に、引き続き有利子負債の削減を進めていくことは可能。 格付を維持し、方向性を「安定的」とした。 (2010年3月) <p>【震災を受けての発表内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本で最も人口が集中する首都圏を営業地域に持つ収益基盤の強さに変化が生じたわけではなく、今のところ格付を変更しなければならないような状況は想定していない。 (2011年3月)