



# 2012年3月期 第2四半期決算説明会



2011年10月28日  
東日本旅客鉄道株式会社

# 目次



## I 2012年3月期第2四半期 単体決算

鉄道運輸収入	4
単体営業費用	6
2012年3月期第2四半期決算のまとめ(単体)	7
単体営業利益 計画イメージ	8

## II 2012年3月期第2四半期 連結決算

運輸業 実績と計画	10
駅スペース活用事業 実績と計画	11
ショッピング・オフィス事業 実績と計画	12
その他 実績と計画	13
営業外損益・特別損益の概要(連結)	14
2012年3月期第2四半期決算のまとめ(連結)	15
キャッシュの使途	16
キャッシュ・フローの概要(連結)	17
設備投資	18
長期債務の推移(連結)	19

## III 東日本大震災からの復旧状況

東日本大震災後の状況	21
東日本大震災の影響額	22
津波被害等により運転を見合わせている沿岸線区	23

## IV 最近のプレスリリースより

鉄道車両製造事業の展開	25
事業・新会社の概要など	26
最近3決算期間の業績・財政状況	27
[トピックス] 海外鉄道コンサルティング会社	28

## V 参考資料

- ・ 2012年3月期 旅客輸送量・鉄道運輸収入 計画
- ・ Suica
- ・ 「ecute」の展開
- ・ [トピックス] ルミネ有楽町店
- ・ ホテル事業の概要
- ・ 主要子会社の実績と計画
- ・ 2011年3月期 新幹線・在来線別収支
- ・ 債券投資家向け追加資料

# **I 2012年3月期第2四半期 单体決算**

---

# 鉄道運輸収入（1）



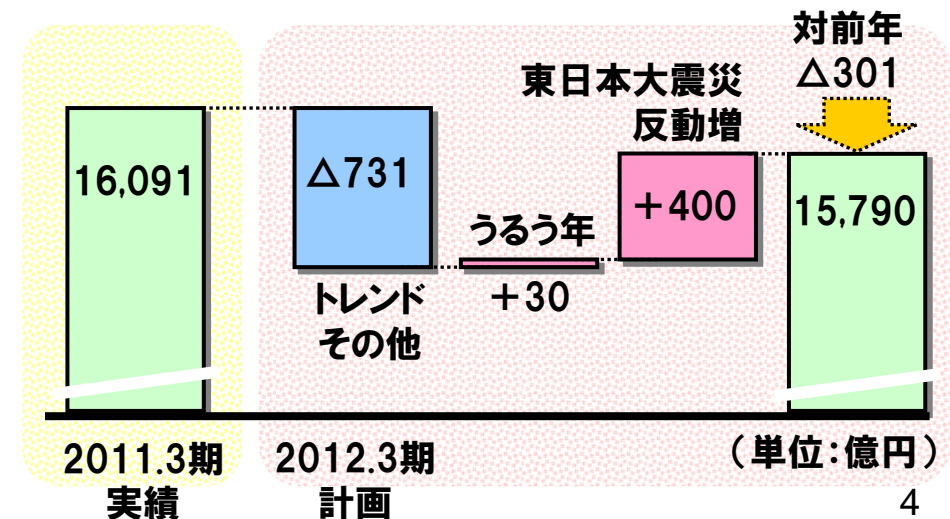
## 7月計画

(%)	上期			下期 [特殊要素を除く]	通期	【減収リスク】 東北地方の高速道路無料化
	1Q	2Q	合計			
鉄道運輸収入	88.1	96.9	92.6	104.0 [98.4]	98.1	
定期	97.0	97.9	97.5	99.9 [99.6]	98.7	4Qに概ね100%まで回復
定期外	84.1	96.4	90.6	105.9 [97.9]	97.9	
在来線関東圏	89.6	97.6	93.6	106.8 [99.4]	99.9	近距離:3Qに概ね100%まで回復
新幹線	77.1	97.1	87.8	105.4 [96.1]	96.2	東北新幹線:年度末時点で90%台後半に回復 上越・長野新幹線:3Qに概ね100%まで回復

## 実績

特殊要素: うるう年(+30億円)、東日本大震災反動増(+400億円)

(%)	上期		
	1Q	2Q	合計
鉄道運輸収入	88.1	98.4	93.4
定期	97.0	97.8	97.4
定期外	84.1	98.6	91.7
在来線関東圏	89.6	96.0	92.8
新幹線	77.1	104.4	91.7



# 鉄道運輸収入（2）



## ■ 新幹線 方面別収入

(単位:億円)		第1四半期(4~6月)			第2四半期(7~9月)			上期計		
			増減	(%)		増減	(%)		増減	(%)
東北 新幹線	定期	36	△2	93.8	37	△0	98.1	73	△3	95.9
	定期外	490	△202	70.8	842	+45	105.7	1,333	△156	89.5
	計	527	△205	72.0	879	+45	105.4	1,406	△160	89.8
上越 新幹線	定期	15	△1	93.7	16	△0	99.2	32	△1	96.4
	定期外	227	△20	91.9	294	+3	101.2	521	△16	96.9
	計	243	△21	92.0	310	+3	101.1	554	△17	96.9
長野 新幹線	定期	2	△0	95.7	3	△0	99.4	5	△0	97.6
	定期外	42	△3	91.4	57	+0	101.6	100	△3	97.1
	計	45	△4	91.7	60	+0	101.5	105	△3	97.1
新幹線 合計	定期	54	△3	93.9	56	△0	98.5	111	△4	96.2
	定期外	761	△226	77.1	1,194	+50	104.4	1,955	△176	91.7
	合計	815	△230	78.0	1,250	+49	104.1	2,066	△180	92.0

# 単体営業費用



(単位:億円)	2010.9 実績	2011.9 実績	11.9/10.9		上期実績増減の 主な要因	2012.3 計画 [対前年増減]
			増減	(%)		
<b>営業費用</b>	7,410	7,164	△245	96.7		15,360 [△132]
<b>人件費</b>	2,388	2,329	△59	97.5	・社員数の減、賞与支給の減など:△53 ・退職給付費用:△9 ・契約社員、新たな雇用制度:+3	4,640 [△155]
<b>物件費</b>	2,812	2,610	△202	92.8		6,060 [△151]
<b>動力費</b>	312	250	△61	80.3	・燃料単価上昇 ・使用電力量の減少      ・水力発電稼動	610 [△0]
<b>修繕費</b>	917	849	△68	92.6	・一般修繕費:△51 ・車両修繕費:△16	2,070 [△73]
<b>その他</b>	1,583	1,510	△72	95.4	・情報処理費:△36 ・水道光熱費:△21      ・広告宣伝費:△8 ・バス代行輸送に伴う経費増:+12	3,380 [△77]
<b>機構借損料等</b>	376	411	+34	109.1	・東北新幹線延伸(八戸~新青森)	840 [+54]
<b>租税公課</b>	444	433	△10	97.5		840 [+28]
<b>減価償却費</b>	1,387	1,380	△7	99.5		2,980 [+91]

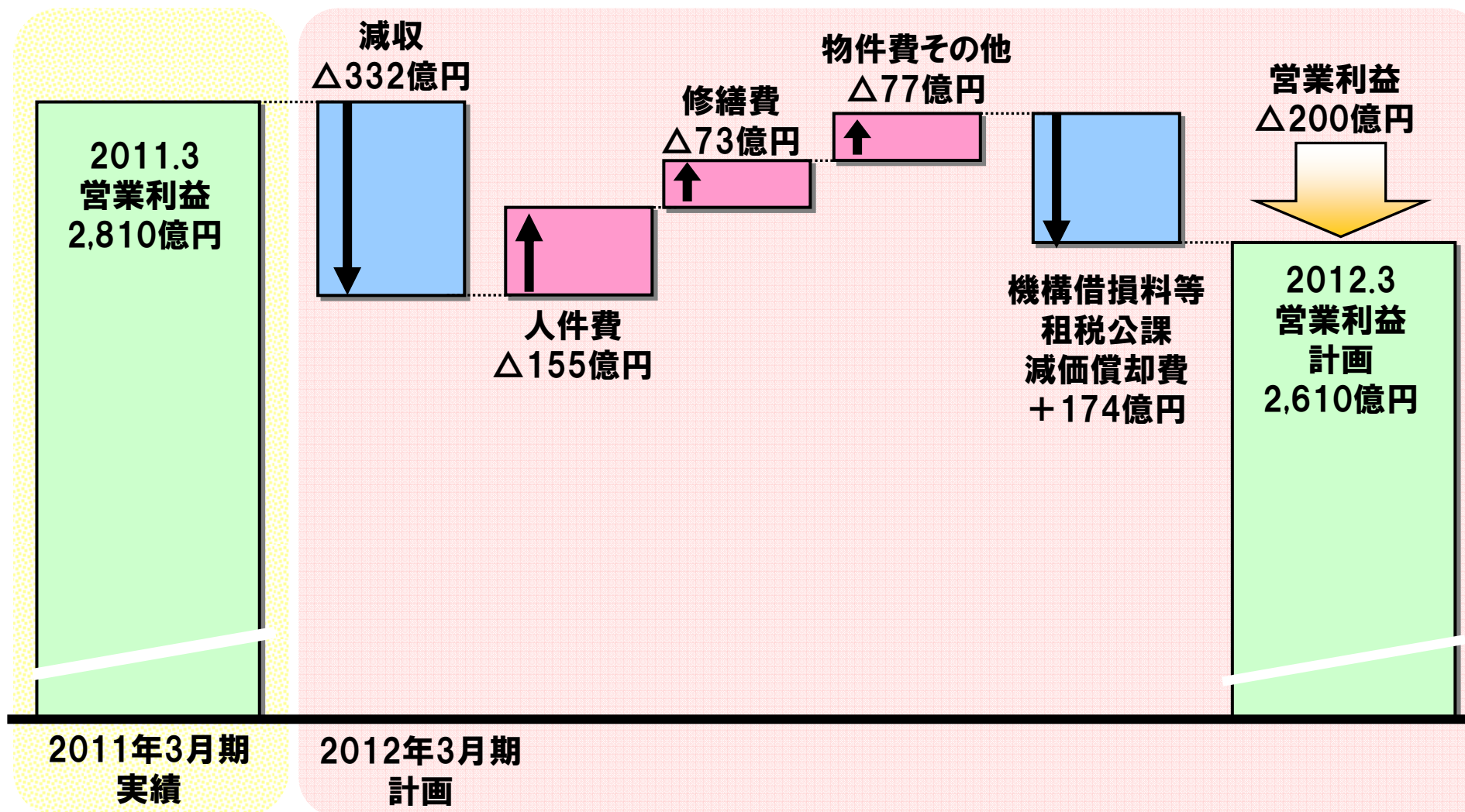
# 2012年3月期第2四半期決算のまとめ(単体)



(単位:億円)	2010.9	2011.9 [上期計画]	2011.9/2010.9		記事	2012.3 計画
			増減	(%)		
<b>営業収益</b>	<b>9,434</b>	<b>8,841</b> [8,760]	<b>△593</b>	<b>93.7</b>		17,970
運輸収入	8,334	7,783	△550	93.4	定期△64、定期外△486	15,790
その他の収入	1,099	1,057	△42	96.1	旅行業△11、広告料収入△9	2,180
<b>営業費用</b>	<b>7,410</b>	<b>7,164</b>	<b>△245</b>	<b>96.7</b>		15,360
人件費	2,388	2,329	△59	97.5		4,640
物件費	2,812	2,610	△202	92.8		6,060
動力費	312	250	△61	80.3		610
修繕費	917	849	△68	92.6		2,070
その他	1,583	1,510	△72	95.4		3,380
機構借損料等	376	411	+34	109.1		840
租税公課	444	433	△10	97.5		840
減価償却費	1,387	1,380	△7	99.5		2,980
<b>営業利益</b>	<b>2,024</b>	<b>1,676</b> [1,520]	<b>△347</b>	<b>82.8</b>		2,610
<b>経常利益</b>	<b>1,580</b>	<b>1,211</b> [1,060]	<b>△369</b>	<b>76.6</b>		1,720
<b>四半期(当期)純利益</b>	<b>906</b>	<b>580</b> [500]	<b>△326</b>	<b>64.0</b>		880

# 単体営業利益 計画イメージ

## ■ 営業利益の増減分析





## II 2012年3月期第2四半期 連結決算

---

# 運輸業 実績と計画



(単位:億円)	2010.9	2011.9	11.9/10.9	2012.3計画	12.3/11.3
営業収益	8,886	8,299	△587 93.4%	16,860	△359 97.9%
営業利益	1,736	1,394	△342 80.3%	2,040	△231 89.8%

## 2012年3月期上期 営業収益の主な増減要因

JR東日本	△578	大震災
ジェイアールバス東北	△5	大震災

東日本大震災による減収:約620億円

## 2012年3月期 トピックス

- ・東北新幹線新青森延伸 (2010.12.4)
- ・新幹線E5系車両 追加投入



## 東北新幹線

9月23日から、東日本大震災前のダイヤで運転  
 「はやぶさ」最高300km/h運転  
 東京～新青森 最短3時間10分

(注)営業収益:外部顧客への売上高  
 営業利益:外部顧客への売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

# 駅スペース活用事業 実績と計画

(単位:億円)	2010.9	2011.9	11.9/10.9	2012.3計画	12.3/11.3
営業収益	2,018	1,928	△89 95.6%	3,930	+71 101.8%
営業利益	188	162	△26 86.1%	330	+16 105.2%

## 2012年3月期上期 営業収益の主な増減要因

日本レストランエンタプライズ(NRE)	△33	大震災、閉店
ジェイアール東日本フードビジネス	△25	閉店
JR東日本リテールネット(Jリテール)	△15	大震災、新規開業
JR東日本ステーションリテイリング	△11	大震災
鉄道会館	+12	前期 グランスタダイニング開業

東日本大震災による減収:約60億円

## 2012年3月期 トピックス

- ・東京駅 NorthCourt  
    グランスタダイニング (2010.12.4開業)
- ・東京駅 Keiyo Street (2011.3.20全面開業)
- ・エキュート上野 (2011.3.31全面開業)
- ・エキュート品川サウス (2011.5.16全面開業)
- ・エキュート赤羽 (2011.9.23全面開業)

## [参考] 月次の動向 既存店ベース (前年同月比 %)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期計
Jリテール	82.2	94.6	100.2	98.5	99.1	96.1	95.2
NRE (*)	71.9	89.9	97.0	99.3	97.1	100.9	93.0

(\*) NREはホテル事業を除く

(注)営業収益:外部顧客への売上高

営業利益:外部顧客への売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

# ショッピング・オフィス事業 実績と計画



(単位:億円)	2010.9	2011.9	11.9/10.9	2012.3計画	12.3/11.3
営業収益	1,105	1,109	+4 100.4%	2,260	+27 101.2%
営業利益	327	343	+16 104.9%	610	△32 95.0%

## 2012年3月期上期 営業収益の主な増減要因

ルミネ	+13	ルミネ池袋リニューアル
アトレ	+8	前期 アトレ吉祥寺リニューアルオープン
高崎ターミナルビル	+6	イーサイト高崎 開業
横浜ステーションビル	△19	建替えのための閉店
千葉ステーションビル	△4	建替えのための閉店

## 2012年3月期 トピックス

- ・2011年3月期オープン店舗  
アトレ吉祥寺、セレオ八王子、アトレ秋葉原1、イーサイト高崎
- ・水戸駅「エクセルみなみ」(2011.6.23全面開業)
- ・ルミネ有楽町店(2011.10.28開業)
- ・建替えのための駅ビル閉店  
千葉(2011.1.31)、横浜(2011.3.27)

## 〔参考〕 月次の動向 既存店ベース (前年同月比 %)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期計
ルミネ	105.1	100.3	118.6	93.7	101.5	102.8	103.1
アトレ	109.2	108.9	114.2	108.8	108.7	102.4	109.0

(注)営業収益:外部顧客への売上高  
営業利益:外部顧客への売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

# その他 実績と計画

(単位:億円)	2010.9	2011.9	11.9/10.9	2012.3計画	12.3/11.3
営業収益	928	898	△29 96.8%	1,940	△122 94.1%
営業利益	80	62	△17 77.9%	100	△130 43.3%

## 2012年3月期上期 営業収益の主な増減要因

ジェイアール東日本メカトロニクス	△18	ICカード関連売上 反動減
日本ホテル	△15	大震災
ジェイアール東日本企画	△12	大震災
仙台ターミナルビル	△5	大震災
ジェイアール東日本情報システム	+13	ICカード関連売上
ユニオン建設	+10	北陸新幹線工事

東日本大震災による減収:約40億円

## 2012年3月期 トピックス

- ・ホテルメッツ横浜鶴見 (2010.10.22開業)
- ・2011年3月期の反動減

## ホテル事業 実績(2012年3月期上期)

営業収益 187億円 (88.8%)  
(セグメント間売上高を含む)  
営業利益 3億円 (31.6%)

(注)営業収益:外部顧客への売上高  
営業利益:外部顧客への売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

# 営業外損益・特別損益の概要(連結)



(単位:億円)	2010.9	2011.9	増減
<b>営業利益</b>	<b>2,343</b>	<b>1,974</b>	<b>△368</b>
<b>営業外収益</b>	<b>69</b>	<b>58</b>	<b>△10</b>
受取利息	0	0	+0
受取配当金	21	17	△4
持分法による投資利益	-	4	+4
雑収入	46	35	△11
<b>営業外費用</b>	<b>571</b>	<b>552</b>	<b>△19</b>
支払利息	536	511	△24
持分法による投資損失	12	-	△12
雑支出	23	41	+17
<b>経常利益</b>	<b>1,840</b>	<b>1,480</b>	<b>△360</b>
<b>特別利益</b>	<b>154</b>	<b>173</b>	<b>+19</b>
工事負担金等受入額	106	167	+61
その他	48	6	△41
<b>特別損失</b>	<b>324</b>	<b>435</b>	<b>+110</b>
工事負担金等圧縮額	104	166	+62
災害損失引当金繰入額	-	122	+122
その他	220	145	△74
<b>税金等調整前四半期純利益</b>	<b>1,670</b>	<b>1,219</b>	<b>△450</b>

## 持分法による投資損益

	10.9	11.9	増減
JTB	△0	4	+5
CSP	0	0	△0
UQ	△12	-	+12

支払利息: 354 (△30)  
社債利息: 157 (+5)

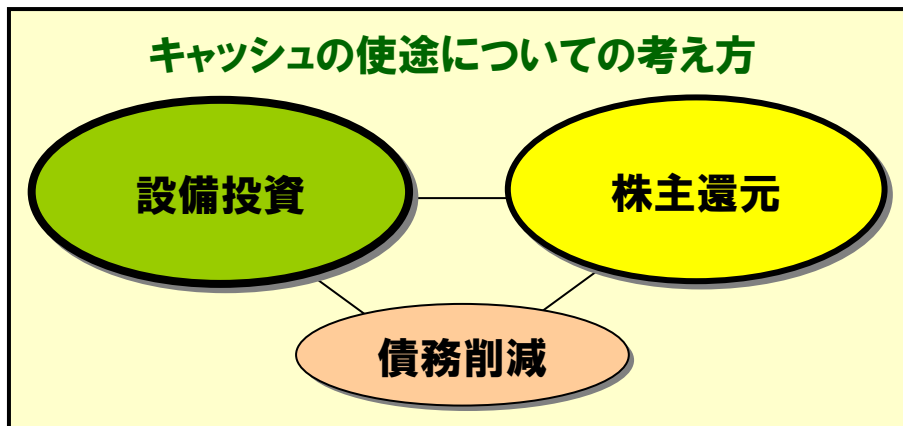
# 2012年3月期第2四半期決算のまとめ(連結)



(単位:億円)	2010.9	2011.9 [上期計画]	2011.9/2010.9		2012.3 計画
			増減	(%)	
<b>営業収益</b>	<b>12,938</b>	<b>12,236</b> [12,090]	<b>△702</b>	<b>94.6</b>	<b>24,990</b>
運輸業	8,886	8,299	△587	93.4	16,860
駅スペース活用事業	2,018	1,928	△89	95.6	3,930
ショッピング・オフィス事業	1,105	1,109	+4	100.4	2,260
その他	928	898	△29	96.8	1,940
<b>営業利益</b>	<b>2,343</b>	<b>1,974</b> [1,710]	<b>△368</b>	<b>84.3</b>	<b>3,070</b>
運輸業	1,736	1,394	△342	80.3	2,040
駅スペース活用事業	188	162	△26	86.1	330
ショッピング・オフィス事業	327	343	+16	104.9	610
その他	80	62	△17	77.9	100
調整額	10	11	+1	112.5	△10
<b>経常利益</b>	<b>1,840</b>	<b>1,480</b> [1,210]	<b>△360</b>	<b>80.4</b>	<b>2,140</b>
<b>四半期(当期)純利益</b>	<b>971</b>	<b>713</b> [520]	<b>△257</b>	<b>73.5</b>	<b>1,050</b>

# キャッシュの使途

## ■ 基本的考え方



## ■ 2012年3月期の考え方

使途	考え方	2011.3 実績	2012.3 計画
設備投資 [うち成長投資]	必要な投資を進める方針は維持 キャッシュの状況を見ながら対応	4,258億円 [1,333億円]	3,660億円 [1,380億円]
株主還元 (現金配当、自社株式取得等)	配当金:据え置き (当面の目標:連結配当性向30%)	1株あたり110円 (57.1%)	1株あたり110円 (41.4%)
	自社株取得:状況を見極め	-	-
長期債務削減	長期債務は増やさない方針 キャッシュの状況を見ながら対応	265億円	(未定)



# キャッシュ・フローの概要(連結)

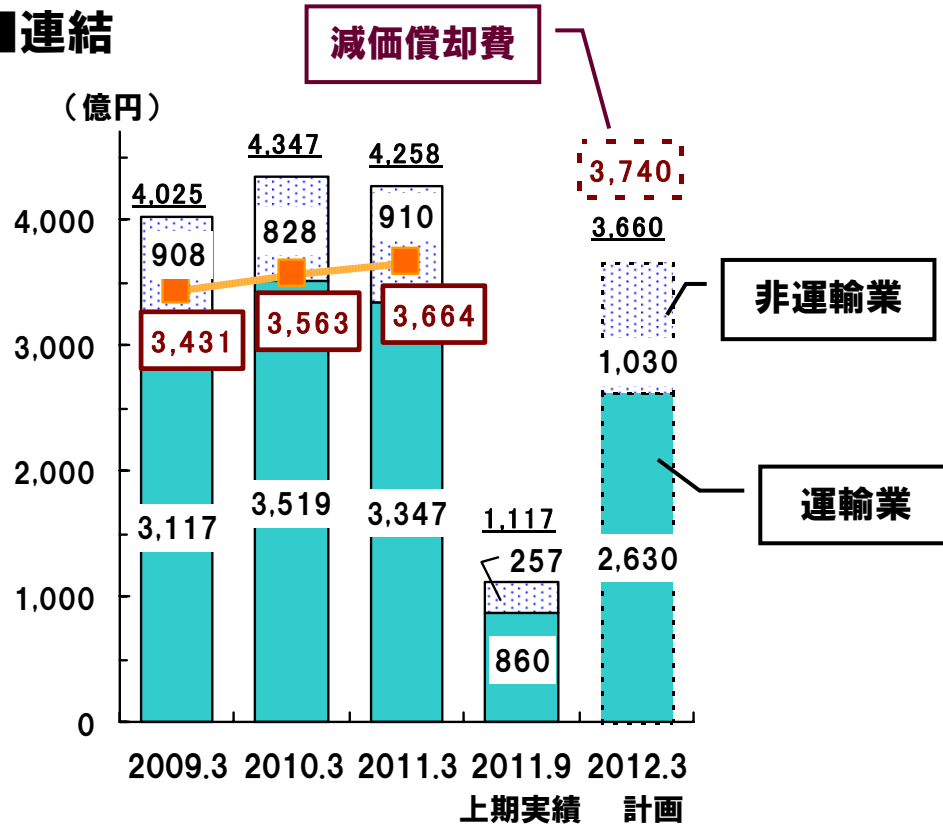


(単位:億円)	2010.9	2011.9	増減
			税金等調整前四半期純利益の減少 $\Delta 450$ 災害損失の支払額 $\Delta 193$
営業活動によるキャッシュ・フロー (I)	2,501	2,308	$\Delta 193$
			有形及び無形固定資産の取得による支出の減少 +349
投資活動によるキャッシュ・フロー (II)	$\Delta 2,220$	$\Delta 1,925$	294
フリー・キャッシュ・フロー (I)+(II)	281	382	101
			コマーシャル・ペーパーの減少 $\Delta 610$
財務活動によるキャッシュ・フロー (III)	$\Delta 517$	$\Delta 701$	$\Delta 184$
現金及び現金同等物の増減額 (I)+(II)+(III)	$\Delta 235$	$\Delta 318$	$\Delta 83$
現金及び現金同等物の期首残高	837	1,319	481
非連結子会社との合併に伴う現金及び現金同等物の増加額	-	0	0
現金及び現金同等物の四半期末残高	601	1,001	399

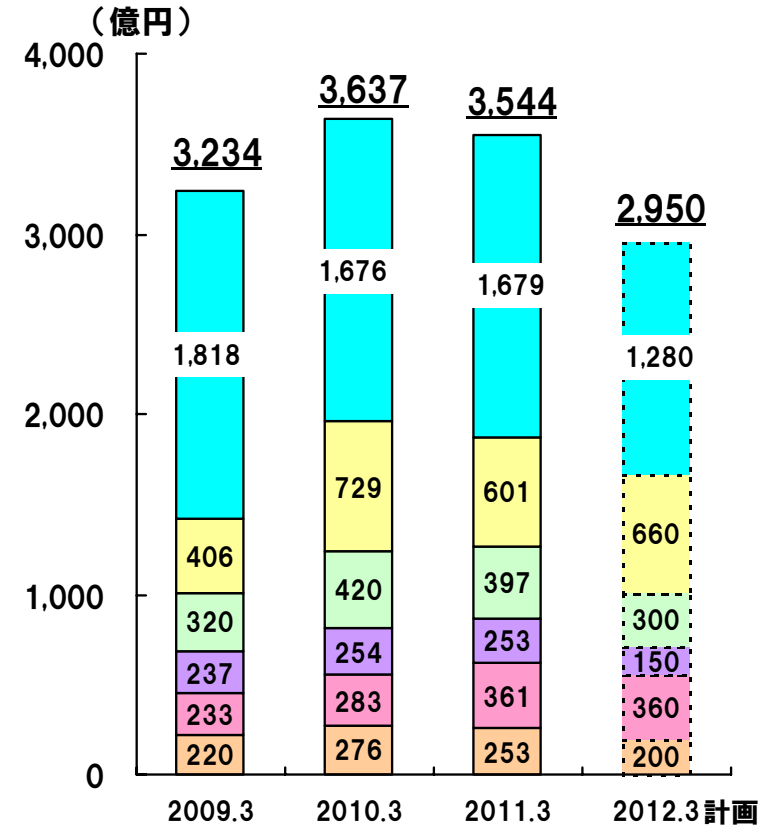
# 設備投資



## ■連結



## ■単体



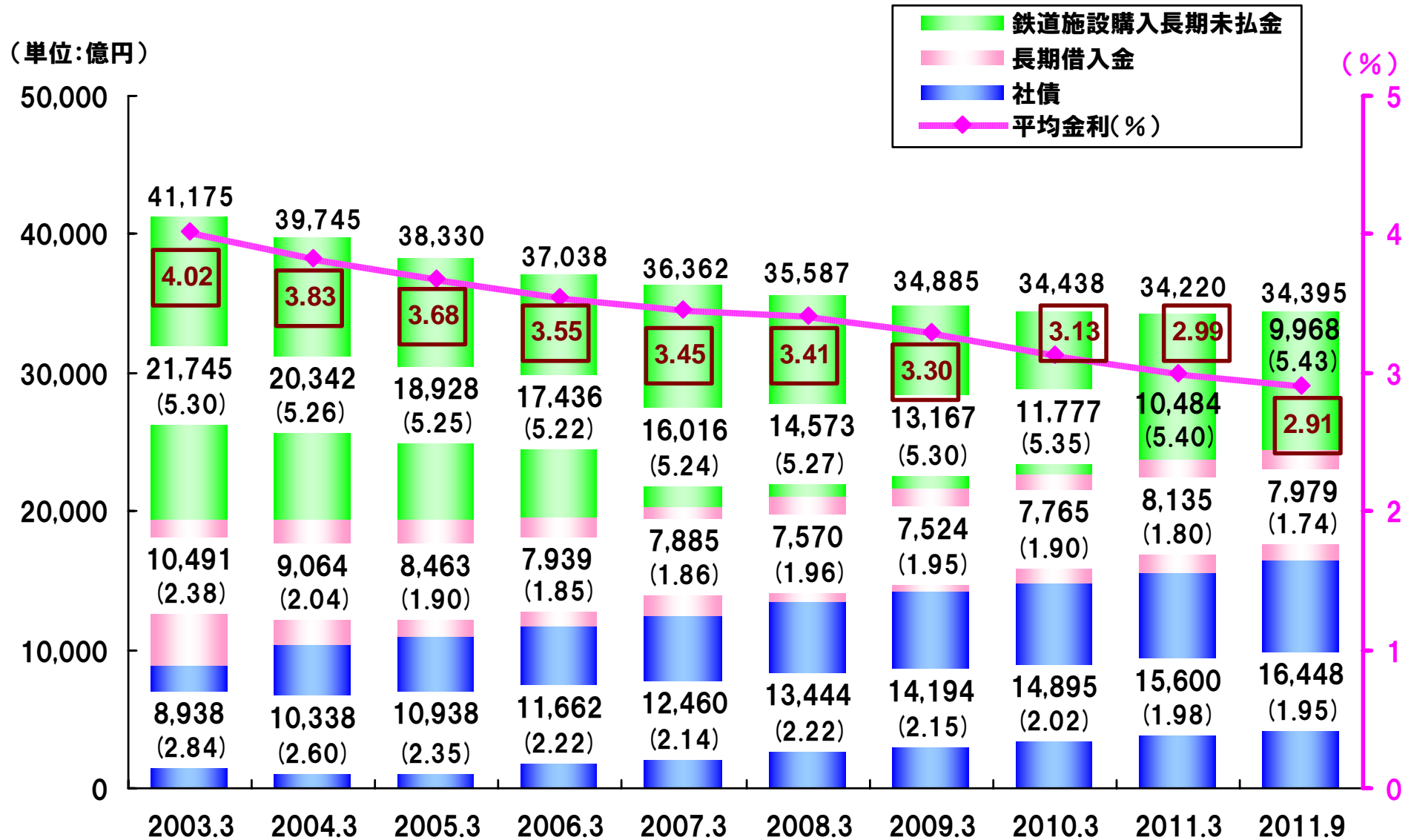
(単位:億円)	2011年3月期 実績		
	運輸	非運輸	合計
成長投資	479	854	1,333
維持更新(*)	2,869	56	2,925
合計	3,347	910	4,258

2012年3月期 計画		
運輸	非運輸	合計
430	950	1,380
2,200	80	2,280
2,630	1,030	3,660

(\*) 維持更新 = 事業の継続的運営に必要な投資

- 安全対策・安定輸送
- 輸送改善施策・収入確保
- システムチェンジ
- 駅サービス改善
- 生活サービス
- その他

# 長期債務の推移(連結)



\* カッコ内は平均金利(%)

## III 東日本大震災からの復旧状況

---

# 東日本大震災後の状況



## ■ 鉄道営業収入

(対前年比 %)	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期
<b>定期</b>	93.4	97.8	102.1	97.1	97.4	99.7	93.0	97.6
<b>新幹線</b>	79.7	85.6	109.4	86.2	97.5	110.2	88.6	95.1
<b>在来線</b>	94.0	98.3	101.7	97.8	97.4	99.1	93.2	97.7
<b>定期外</b>	64.1	74.0	91.1	97.0	97.6	99.9	101.0	93.5
<b>近距離</b>	73.5	89.3	93.8	98.6	97.9	97.4	99.1	96.0
<b>中長距離</b>	57.9	64.4	89.1	96.0	97.5	101.5	102.2	91.9
<b>合計</b>	72.4	82.6	94.0	97.0	97.6	99.9	98.5	94.7

\*取扱ベース(速報)であり、当社の運輸収入とは異なります。

## ■ 非運輸業（売上高）

(対前年比 %)	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期
<b>物販・飲食</b>	79.4	84.3	96.1	101.5	100.8	100.5	102.3	97.8
<b>駅ビル</b>	75.6	98.3	99.0	107.2	99.6	100.7	99.9	100.7
<b>ホテル</b>	59.1	65.7	80.9	91.4	95.4	97.0	101.8	88.5

# 東日本大震災の影響額



## ■ 連結

(単位:億円)	2011.3 期末	2012.3 上期	累計
<b>営業収益</b>	△590	△720	△1,310
運輸業	△430	△620	△1,050
駅スペース活用事業	△80	△60	△140
ショッピング・オフィス事業	△30	軽微	△30
その他	△50	△40	△90
<b>特別損失 (*)</b>	587	124	711

## ■ 単体

(単位:億円)	2011.3 期末	2012.3 上期	累計
<b>営業収益</b>	△440	△620	△1,060
うち運輸収入	△420	△600	△1,020
<b>特別損失 (*)</b>	555	122	678

(\*) 特別損失には、災害損失引当金繰入額と、災害による損失を含む。

# 津波被害等により運転を見合わせている沿岸線区



■ 現在の運転見合わせ区間 7線区 320.2km

→ バス代行輸送・振替輸送を実施 

(下線を引いた線区: 2012年3月期上期に災害損失引当金繰入額を計上)





八戸線：階上～種市 (6.7km) 【運転再開 (8/8)】  
種市～久慈 (30.7km)  【運転再開見込み (2012年度初)】



山田線：釜石～宮古 (55.4km) 

大船渡線：気仙沼～盛 (43.7km) 

気仙沼線：柳津～気仙沼 (55.3km) 

石巻線：石巻～渡波 (8.0km)  【運転再開見込み (今年度中)】  
渡波～女川 (9.0km) 

仙石線：高城町～陸前小野 (11.7km)   
陸前小野～矢本 (4.2km)  【運転再開見込み (今年度中)】  
矢本～石巻 (8.8km) 【運転再開 (7/16)】

常磐線：四ツ倉～広野 (13.2km) 【運転再開 (四ツ倉～久ノ浜: 5/14、久ノ浜～広野: 10/10)】  
広野～原ノ町 (54.5km) ※福島第一原子力発電所 警戒区域  
原ノ町～相馬 (20.1km)  【運転再開見込み (年内)】  
相馬～亘理 (27.6km) 

(\*2011年10月28日現在)

## IV 最近のプレスリリースより

---



# 鉄道車両製造事業の展開

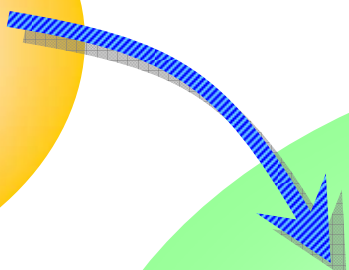


## 東急車輛製造(株)

鉄道車両製造事業

開発設計力

製造能力



車両製造事業を  
「経営の第4の柱」とすることに挑戦

【新津車両製作所】との相乗効果を発揮

## JR東日本グループ

国内市場への事業展開をめざす

【JR東日本グループの持つ効率的な車両検査体系ノウハウ】と  
組み合わせ、高品質・低コストな車両を提供

目指す方向性

海外市場への事業展開に挑む

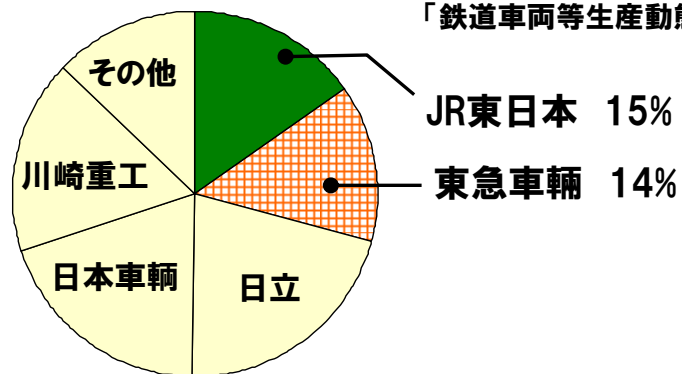
# 事業・新会社の概要など

## ■ 東急車輛製造株式会社の概要

- 設立：1948年8月
- 主な事業内容：鉄道車両などの製造、販売
- 資本金：14,047百万円

## ■ 車両生産数（国内向け旅客車、2010年度）

出典：国土交通省  
「鉄道車両等生産動態統計年報」等



## ■ 東急車輛が製造した車両

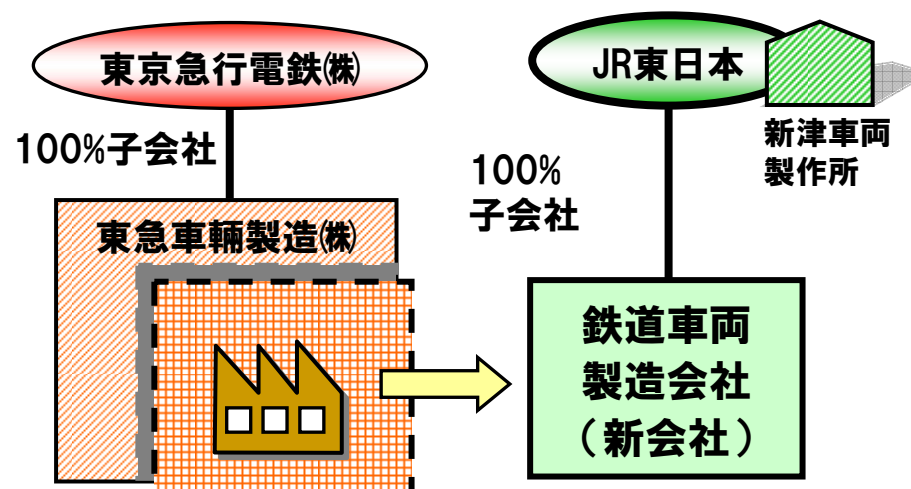
当社	E231系(湘南新宿ラインなど) 在来線特急(E257系、E751系) 新幹線(200系、400系、E2系、E3系)
当社以外	東急、小田急、京王、相鉄、アイルランド国鉄など

## ■ 主な製造拠点

- 横浜工場（鉄道車両）
- 和歌山工場（分岐器など）

## ■ 経営権の取得時期

2012年4月2日(予定)



- 新会社の売上想定  
(連結ベース、外部売上)  
年間 約150億円

# 最近3決算期間の業績・財政状態



## ■ 東急車輛製造(株)の財務諸表

(注) 2010.4.1に特装自動車事業を分社化

(単位:億円)	2009.3期	2010.3期	2011.3期
<b>売上高</b>	571	602	355
<b>営業利益</b>	1	1	5
<b>経常利益</b>	△6	△6	3
<b>当期純利益</b>	△19	△34	△68
<b>資産</b>	<b>660</b>	<b>588</b>	<b>404</b>
流動資産	375	315	211
固定資産	284	272	192
<b>負債</b>	<b>408</b>	<b>375</b>	<b>263</b>
流動負債	342	311	226
固定負債	66	64	36
<b>純資産</b>	<b>251</b>	<b>212</b>	<b>140</b>

[備考] 2011年3月期における鉄道車両製造事業の割合(売上高ベース) 82%

# [トピックス] 海外鉄道コンサルティング会社

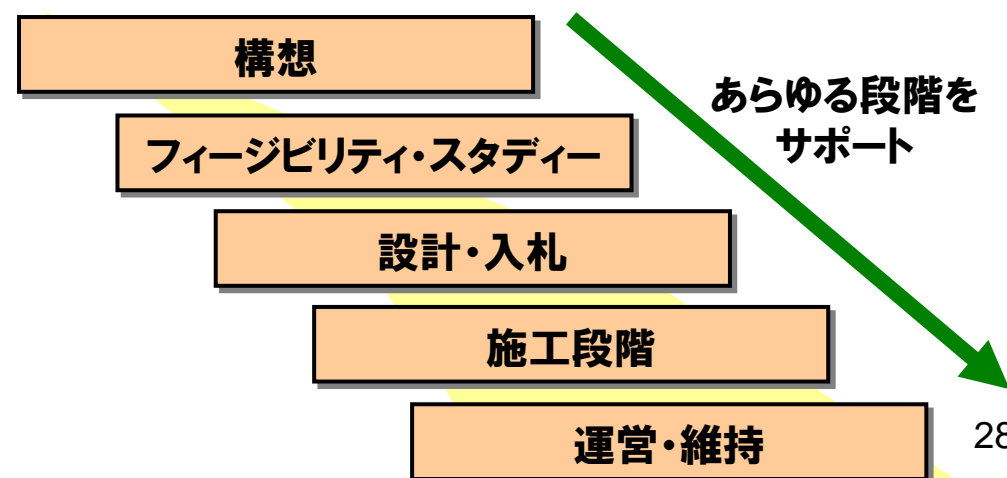
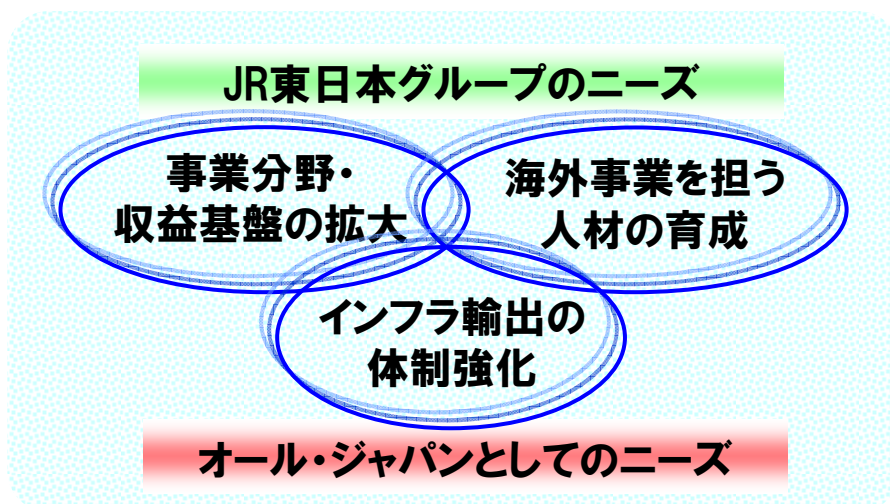
## 背景

世界各地の多くの鉄道プロジェクトが検討され、具体化している  
 運営・維持を含む鉄道システム全体を対象とした幅広いコンサルティングサービスの重要性が高まっている

鉄道事業者が中心となり、人的・財政的に十分な基盤を持つ  
 オールジャパン体制の新たなコンサルティング会社の設立

## ■会社概要

- 会社名: <sup>にっぽん</sup>日本コンサルタンツ株式会社 (略称 JIC)  
*Japan International Consultants for Transportation Co., Ltd.*
- 設立時期: 2011年11月1日(予定) ※2012年春の本格的な営業開始を予定
- 資本金: 4億8,000万円 (JR東日本:54%、JR西日本:21%、東京メトロ:21%  
 JR九州、JR貨物、東京急行電鉄、京阪電気鉄道)



## V 参考資料

---

# 2012年3月期 旅客輸送量・鉄道運輸収入 計画



		旅客輸送量（百万人キ口）				鉄道運輸収入（億円）				
		2011.3 実績	2012.3 計画	増減	(%)	2011.3 実績	2012.3 計画	増減	(%)	
新幹線	定期	1,659	1,619	△40	97.6	227	221	△6	97.2	
	定期外	15,991	15,840	△150	99.1	4,088	3,935	△153	96.2	
	計	17,650	17,459	△190	98.9	4,315	4,156	△159	96.3	
在来線	関東圏	定期	68,782	68,221	△561	99.2	4,488	4,440	△48	98.9
		定期外	32,850	32,832	△17	99.9	6,521	6,517	△4	99.9
		計	101,633	101,054	△578	99.4	11,009	10,957	△52	99.5
	その他	定期	3,295	3,140	△154	95.3	195	186	△9	95.1
		定期外	2,954	2,560	△394	86.7	570	491	△79	86.0
		計	6,249	5,700	△548	91.2	766	677	△89	88.3
	在来線 合計	定期	72,078	71,362	△715	99.0	4,683	4,626	△57	98.8
		定期外	35,804	35,393	△411	98.9	7,091	7,008	△83	98.8
		計	107,882	106,755	△1,127	99.0	11,775	11,634	△141	98.8
合計	定期	73,737	72,982	△755	99.0	4,911	4,847	△64	98.7	
	定期外	51,795	51,233	△562	98.9	11,180	10,943	△237	97.9	
	計	125,533	124,215	△1,318	99.0	16,091	15,790	△301	98.1	

## **発行枚数:約3,716万枚(2011年9月末)**

**(電子マネー対応Suica発行枚数:約3,482万枚)**

**<参考>「ビュー・スイカ」カード(提携含む)有効会員数:約334万人、モバイルSuica登録会員数:約261万人**

### **【諸元】**

#### **◇ 鉄道利用可能箇所数**

**当社管内 810駅(東京モノレール、東京臨海高速鉄道等Suica事業者を含む)、  
JR西日本(ICOCAエリア) 428駅、JR東海(TOICAエリア)148駅、JR北海道(Kitacaエリア)55駅、  
JR九州(SUGOCAエリア)148駅、PASMOエリア(鉄道) 1,291駅、  
西鉄(nimocaエリア)・福岡市交通局(はやかけんエリア)107駅**

#### **◇ バス利用可能台数**

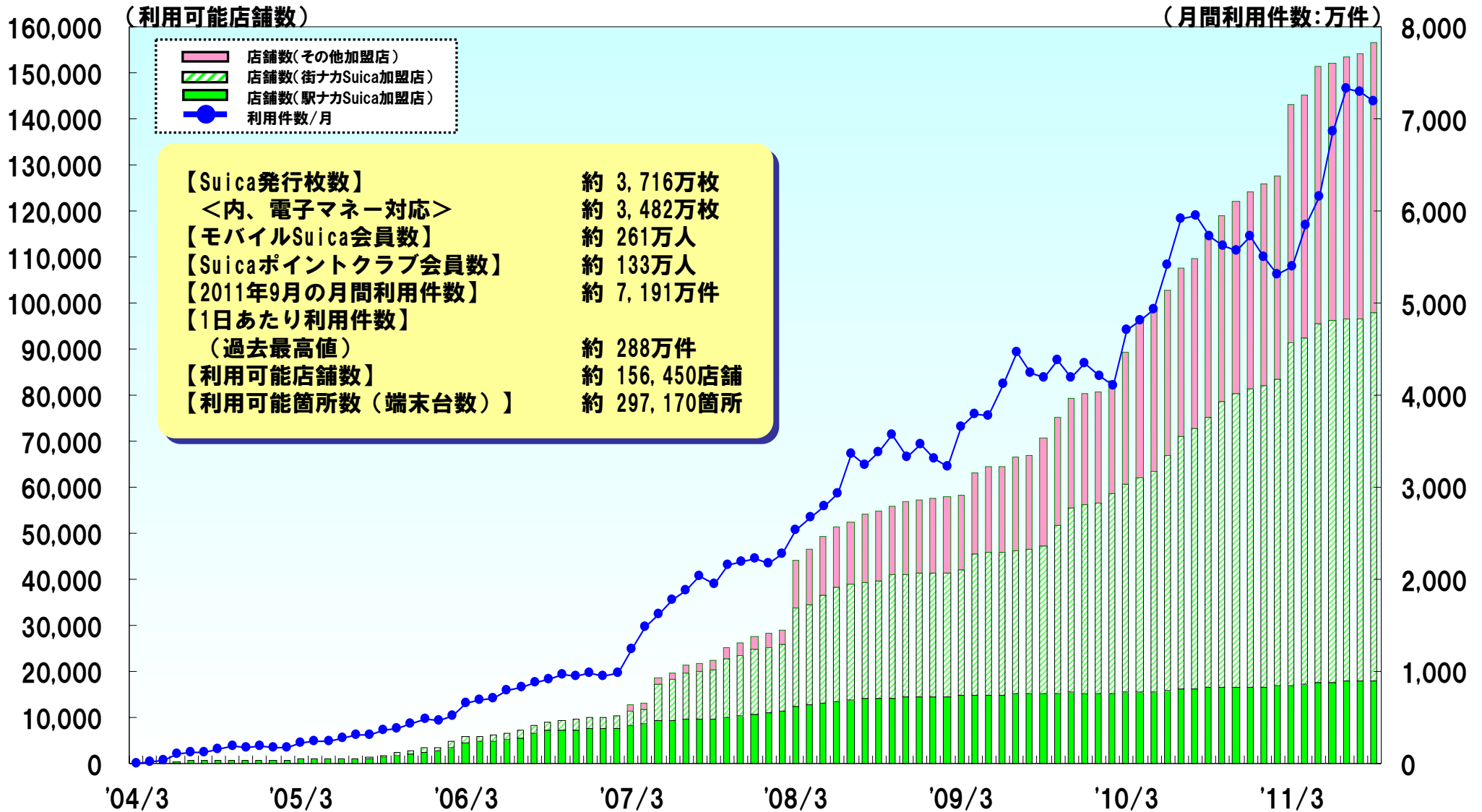
**PASMOエリア(バス)約14,500台、西鉄(nimocaエリア)約3,500台  
※いずれも2011年9月30日現在**



モバイルSuica

#### **◇ クレジットカード事業の主な提携先・・・JAL、ビックカメラ、みずほ銀行、三菱東京UFJ銀行、イオン、ヤフー、トヨタファイナンス、ANA、三井住友銀行、横浜銀行**

# Suica電子マネー利用件数および利用可能店舗数の推移



※ 数値は2011年9月末現在  
 ※ 数値はその他加盟店実績含む



# 「ecute」の展開



	大宮	品川	立川	日暮里	東京	上野	品川 サウス	赤羽
開業	2005.3	2005.10	2007.10(1期) 2008.10(2期)	2008.3 2009.6(増床)	2010.3	2010.12(1期) 2011.3(2期)	2010.12(1期) 2011.2(2期) 2011.4(3期) 2011.5(4期)	2011.3(1期) 2011.7(2期) 2011.8(3期) 2011.9(4期)
売場 面積	約2,300㎡	約1,600㎡	約4,300㎡	約380㎡	約1,300㎡	約4,800㎡	約1,800㎡	約2,100㎡
店舗数	76	47	82	16	31	82	39	55
店舗売上 2011.9 (対前年%)	48億円 (100.5%)	29億円 (80.4%)	28億円 (95.7%)	9億円 (95.3%)	16億円 (83.5%)	47億円	44億円	11億円

# [トピックス] ルミネ有楽町店



■開業： 2011年10月28日(金)  
(8階のみ2012年春予定)

■店舗面積： 約11,300㎡

■ショップ数： 107

# ホテル事業の概要



## ■ メトロポリタンホテルズ(10ホテル、3,036室)

ホテルメトロポリタン(池袋)、エドモント(飯田橋)、高崎、長野、仙台、盛岡、盛岡ニューウイング、秋田、山形、丸の内

営業収益\* 144億円(2011.9) 稼働率 74.3%

## ■ ホテルメッツ(21ホテル、2,325室)

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、立川、駒込、横浜鶴見(鶴見)

営業収益\* 32億円(2011.9) 稼働率 78.4%

## ■ ファミリーオ、フォルクローロ(9ホテル、272室)

## ■ ホテルドリームゲート舞浜(80室)

## ■ シーサイドホテル 芝弥生(155室)

## ■ ホテルニューグランド(249室)

(2011年9月30日現在)

\* 各ホテルの営業収益の単純合算、ホテルメッツは田端除く20ホテルの計

# 主要子会社の実績と計画



(単位:億円)		2010.9	2011.9	11.9/10.9	2011.3	2012.3 計画	12.3/11.3
JR東日本 リテールネット (Jリテール)	営業収益	1,018	1,003	98.6%	1,935	2,003	103.5%
	営業利益	34	29	86.4%	47	53	113.6%
日本レストラン エンタプライズ (NRE)	営業収益	319	287	89.9%	611	585	95.8%
	営業利益	6	△3	-	4	0	1.1%
ルミネ	営業収益	263	276	105.1%	537	574	106.9%
	営業利益	45	50	111.7%	87	73	84.4%
JR東日本企画	営業収益	416	383	92.0%	912	818	89.7%
	営業利益	2	0	30.8%	17	2	14.6%

\* 単体での営業収益・営業利益

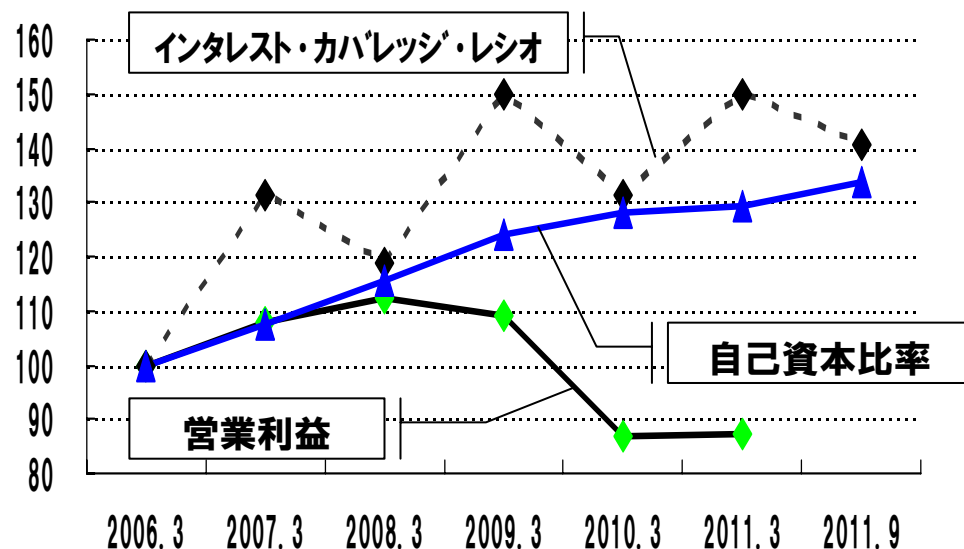
# 2011年3月期 新幹線・在来線別収支



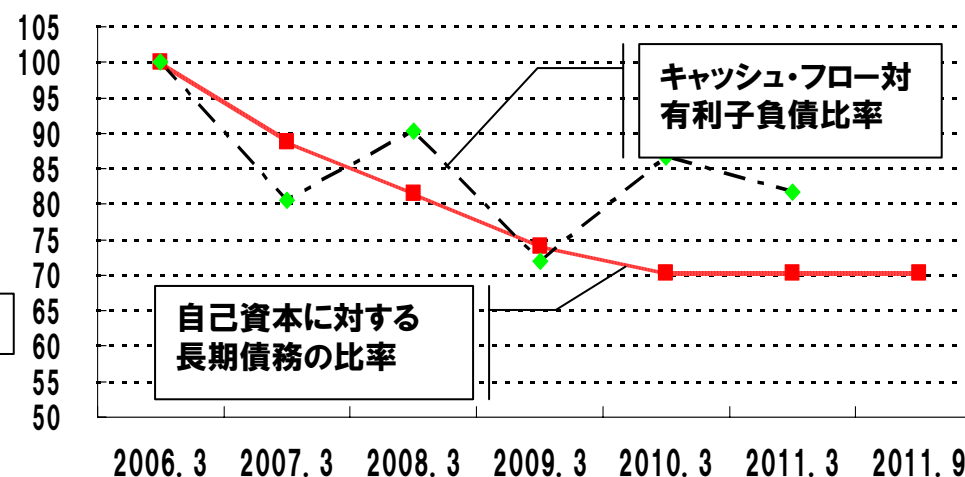
(単位:億円)	新幹線			在来線		
	2010.3	2011.3	比率(%)	2010.3	2011.3	比率(%)
営業キロ[キロ]	1,052	1,134	107.8	6,473	6,377	98.5
輸送人キロ[百万人キロ]	18,152	17,650	97.2	108,807	107,882	99.2
鉄道事業営業収益 A	4,493	4,413	98.2	13,199	12,933	98.0
鉄道事業営業費用	2,897	2,940	101.5	12,293	11,955	97.2
鉄道事業営業損益 B	1,596	1,473	92.3	905	977	107.9
鉄道事業固定資産 C	21,078	20,873	99.0	24,134	24,202	100.3
鉄道事業減価償却費	750	790	105.3	1,899	1,995	105.1
B/A [%]	35.5	33.4	-	6.9	7.6	-
B/C [%]	7.6	7.1	-	3.8	4.0	-

# 財務指標の動向

(2006年3月期を100とした指数)



(2006年3月期を100とした指数)



	2006.3	2007.3	2008.3	2009.3	2010.3	2011.3	2011.9
営業利益 (億円)	3,960	4,280	4,451	4,325	3,448	3,450	1,974
インタレスト・カバレッジ・レシオ	3.2	4.2	3.8	4.8	4.2	4.8	4.5
自己資本に対する長期債務の比率(倍)	2.7	2.4	2.2	2.0	1.9	1.9	1.9
自己資本比率 (%)	19.9	21.4	23.0	24.7	25.5	25.7	26.6
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	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)

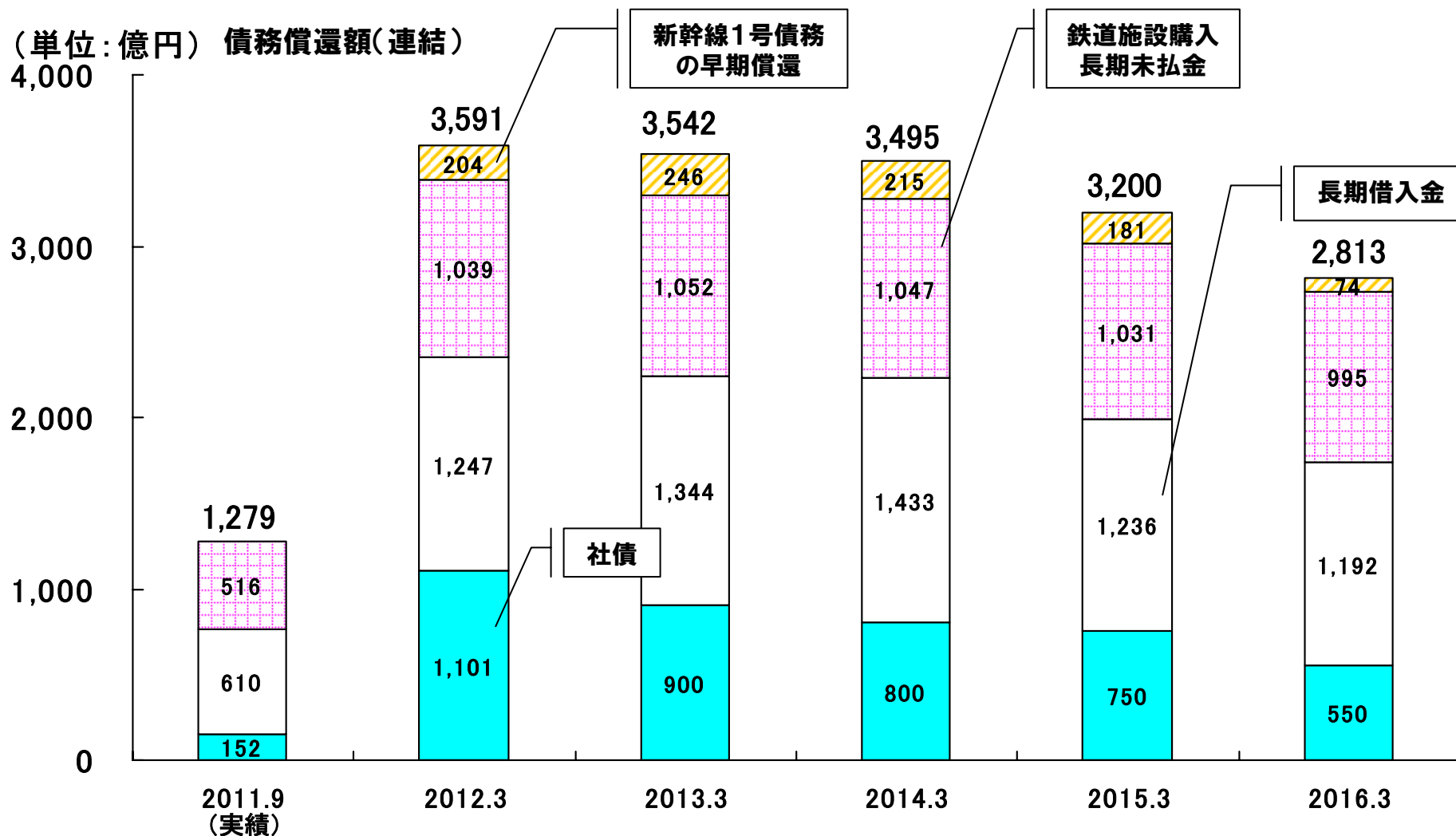
	億円	内訳	平均金利	平均年限 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金(※)	9,968	29.0%	5.43%	11.52年
長期借入金	7,979	23.2%	1.74%	4.97年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	16,448 (1,799) (14,649)	47.8%	1.95%	10.44年
	34,395	100.0%	2.91%	9.43年

## ※ 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	4,005	変動	4.08%	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	2,331	固定	6.35%	元利均等	1991.10~2017.3		
3号債務*	3,665	3,459	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9		
合計	31,069	9,795		5.49%				
秋田新幹線	279	119	変動	1.58%	元利均等	1997.3~2022.3	同上	
モノレール債務	367	52	変動	2.90%	元利均等	(2002.3)~2029.11	同上	
総計		9,968		5.43%				

(\*)「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

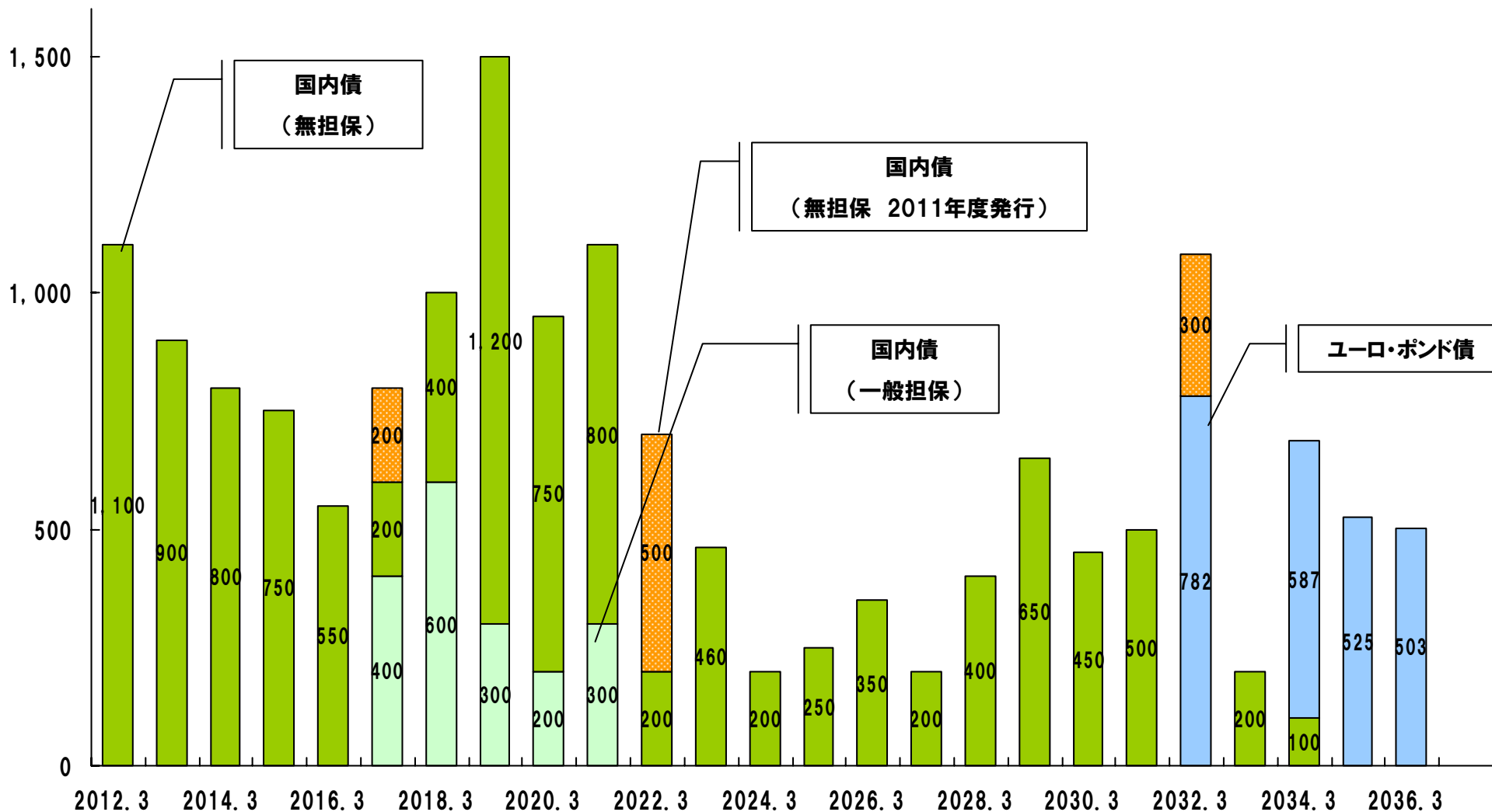


- 注 1) 2011年9月末は実績値。その他は2011年3月末時点の見込額。  
 2) 新幹線1号債務の早期償還額は予定額。  
 3) 社債に関する償還額は、額面金額を記載。



# 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9月末現在。

注 2) 償還額は、額面金額を記載。

## 2010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
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
76	5	200億円	0.533%	100.00円	0.533%	+8bp	2011.7.22	2016.7.22
77	10	250億円	1.251%	100.00円	1.251%	+8bp	2011.7.22	2021.7.22
78	20	150億円	2.029%	100.00円	2.029%	+9bp	2011.7.22	2031.7.22
79	10	250億円	1.131%	100.00円	1.131%	+6bp	2011.9.29	2021.9.29
80	20	150億円	1.923%	100.00円	1.923%	+8bp	2011.9.29	2031.9.29

(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
<p><b>Aa2 [安定的]</b></p>	<p><b>AA- [ネガティブ]</b></p>	<p><b>AA+ [安定的]</b></p>
<p>【基本的な見方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・強い事業基盤を持つ鉄道事業は、今後も安定したキャッシュ・フローを生み出すことが見込まれる。</li> <li>・非鉄道事業に関するリスクは適切に管理されている。また、これらの事業が拡大することで、キャッシュ・フロー生成が分散し、グループの成長にも貢献している。</li> <li>・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> </ul> <p style="text-align: right;">(2010年3月)</p> <p>【東日本大震災を受けたコメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2011年3月)</p> <p>【直近のアクション(Aa1からAa2に格下げ)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・財政悪化懸念や低い経済成長予測などにより日本政府をAa2からAa3に格下げ。(8/24)</li> <li>・経済状況の停滞によって、従来ほどのキャッシュ・フロー創出力を維持できなくなる可能性、財務内容の向上のペースが従来よりも緩慢になる懸念を反映。</li> <li>・国債市場の不安の増大を受けて金利が上昇する可能性があるが、債務の大部分を長期で固定しており、金利の上昇の影響を緩和できる。</li> <li>・単独での信用力水準は日本政府以上である。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2011年9月)</p>	<p>【基本的な見方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・非運輸事業でも、事業面での優位性を背景に、高い競争力を維持できる見通し。</li> <li>・債務の削減を続ける方針を示しており、負債・資本構成は改善基調を維持すると見込まれる。</li> <li>・震災被害や景気悪化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に伴い鉄道旅客需要が減少する見通し。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2011年5月)</p> <p>【東日本大震災を受けたコメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安定的なキャッシュ・フロー創出力に鑑みて東日本大震災の影響をある程度吸収することが可能とみている。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2011年4月)</p> <p>【直近のアクション(アウトルックをネガティブに変更)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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た措置。</li> <li>・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。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2011年4月)</p>	<p>【基本的な見方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2010年3月)</p> <p>【東日本大震災を受けたコメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・収益の中心となる首都圏や新幹線は復旧工事が終了し、平常時の姿を取り戻しつつある。</li> <li>・ショッピング・オフィス事業や駅スペース活用事業などの関連事業も施設の拡充が進んでいるうえ、ターミナル駅の強い集客力を考えると震災の影響は限定的だろう。</li> <li>・日本で最も人口が集中する首都圏という強い営業基盤を考えると、キャッシュ・フローの復元力は強いと判断している。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(2011年6月)</p>

**本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・採用情報」→「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。

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。