



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

▶東日本旅客鉄道株式会社、常務取締役の大和田です。お忙しい中、2012年3月期第2四半期決算説明会にお越しいただきまして、ありがとうございます。

▶本日は、お手元の資料に基づいて、第2四半期決算の概要を説明します。

目次



<u>I 2012年3月期第2四半期 単体決算</u>	
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
<u>II 2012年3月期第2四半期 連結決算</u>	
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
<u>III 東日本大震災からの復旧状況</u>	
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
<u>IV 最近のプレスリリースより</u>	
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
[トビックス] 海外鉄道コンサルティング会社	28
<u>V 参考資料</u>	
・ 2012年3月期 旅客輸送量・鉄道運輸収入 計画	
・ Suica	
・ 「ecute」の展開	
・ [トビックス] 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 単体決算

▶まず、単体決算について説明します。

鉄道運輸収入（1）



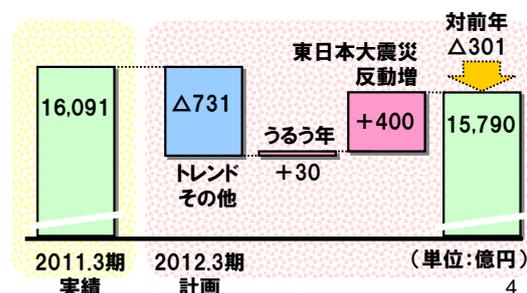
■ 7月計画

(%)	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



▶こちらは、鉄道運輸収入の計画と実績の前期比です。第2四半期、7月～9月の鉄道運輸収入の実績は、対前年98.4%でした。

▶定期収入はほぼ計画どおり推移した一方、定期外収入は、96.4%の計画に対して実績は98.6%となり、計画を上回りました。

▶このうち、在来線関東圏は、出控え、花火大会など夏のイベント減少、台風などの影響により、97.6%の計画に対して96.0%にとどまりましたが、新幹線が好調で、97.1%の計画に対して実績は104.4%となり、新幹線が定期外収入を大きく押し上げた形です。

▶なお、速報の速報ですが、足元の鉄道営業収入は、概ね101%程度で、好調な状況を維持できています。

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

5

▶続いて、新幹線の方面別収入をご覧いただきたいと思います。

▶7月～9月は、新幹線の定期外収入が全体的に好調で、中でも、東北新幹線は105.4%と、上越・長野新幹線を上回っています。新青森開業の増収効果がベースにあり、それ以外に、東日本大震災の被災地に、被災企業の支援やボランティア、お見舞いなどでお出かけになったお客さまが多かったのではないかと見ています。

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	(%)		
営業費用	7,410	7,164	△245	96.7		15,360 [△132]
人件費	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]
物件費	2,812	2,610	△202	92.8		6,060 [△151]
動力費	312	250	△61	80.3	・燃料単価上昇 ・使用電力量の減少 ・水力発電稼働	610 [△0]
修繕費	917	849	△68	92.6	・一般修繕費:△51 ・車両修繕費:△16	2,070 [△73]
その他	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]
機構借損料等	376	411	+34	109.1	・東北新幹線延伸(八戸～新青森)	840 [+54]
租税公課	444	433	△10	97.5		840 [+28]
減価償却費	1,387	1,380	△7	99.5		2,980 [+91]

6

▶次に、営業費用です。上期は、前年から245億円減少し、7,164億円となりました。

▶人件費は、社員数や賞与支給実績の減少などにより、対前年59億円減の2,329億円でした。

▶動力費は、対前年61億円減の250億円でした。燃料単価が前年より上昇した一方で、運休や節電により使用電力量が減少した結果です。

▶修繕費は、一般修繕費・車両修繕費ともに減少し、対前年68億円減の849億円でした。

▶物件費その他は、津波により被害を受けた線区でのバス代行輸送に伴う費用などが増加しましたが、情報処理費や水道光熱費などが減少したため、対前年72億円減の1,510億円でした。

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	(%)		
営業収益	9,434	8,841 [8,760]	△593	93.7		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
営業費用	7,410	7,164	△245	96.7		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
営業利益	2,024	1,676 [1,520]	△347	82.8		2,610
経常利益	1,580	1,211 [1,060]	△369	76.6		1,720
四半期(当期)純利益	906	580 [500]	△326	64.0		880

7

▶以上の結果、営業利益は対前年347億円減の1,676億円となりました。

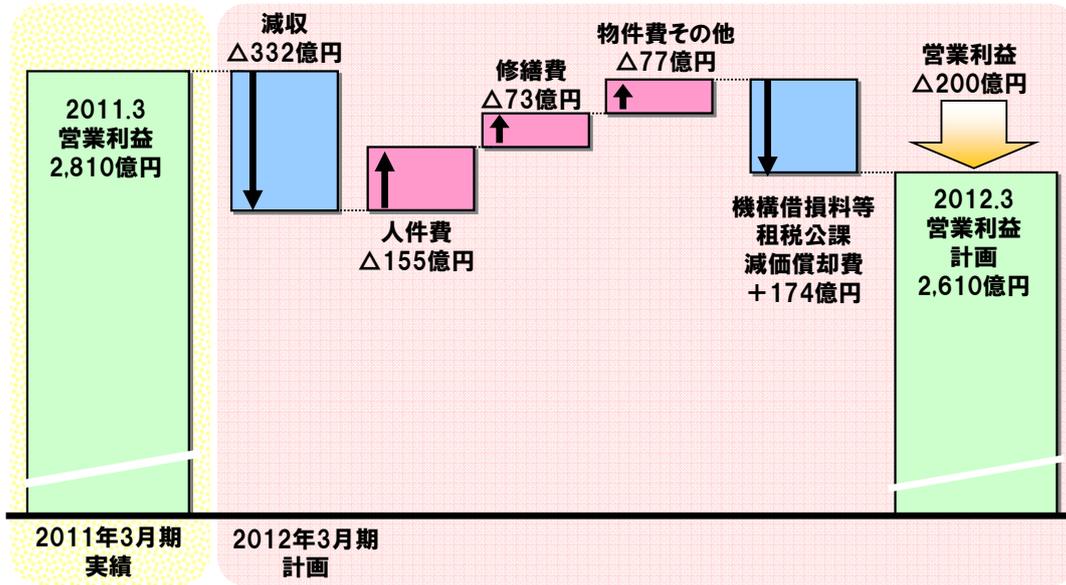
▶今期の計画と比較してみますと、営業収益は、8,760億円の計画に対して8,841億円で、計画を81億円上回りました。ただ、下期においては、「東北地方の高速道路無料化」が予定されており、その減収リスクもありますので、今回は業績見通しを修正しませんでした。

▶営業費用についても、現状で、動力費と物件費その他が計画を下回っていると認識してはいますが、下期での増加が見込まれる項目などもあることから、今回は業績見通しを修正しておりません。

単体営業利益 計画イメージ



■ 営業利益の増減分析



▶こちらは、今期の業績見通しのイメージです。あわせてご覧ください。

II 2012年3月期第2四半期 連結決算

▶次に、連結決算についてご説明します。

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

10

➤運輸業は、減収減益でした。

➤東日本大震災の影響が大きかったということに尽きると思います。営業収益は対前年587億円減の8,299億円、営業利益は対前年342億円減の1,394億円となりました。

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

11

➤駅スペース活用事業は、減収減益でした。

➤前期にグランスタダイニングを開業した鉄道会館で増収となったものの、多くの会社で東日本大震災の影響などにより減収となり、営業収益は対前年89億円減の1,928億円、営業利益は対前年26億円減の162億円となりました。

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		2012年3月期 トピックス	
ルミネ	+13	ルミネ池袋リニューアル	・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)
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	

〔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

12

▶ショッピング・オフィス事業は、増収増益でした。

▶主力のルミネ・アトレが好調だった一方で、横浜駅ビルと千葉駅ビルが今後の大規模開発を控えて閉店しており、セグメント全体での増収額・増益額は結果として小さくなっています。営業収益は対前年4億円増の1,109億円、営業利益は対前年16億円増の343億円となりました。

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		2012年3月期 トピックス	
ジェイアール東日本メトロノクス	△18	ICカード関連売上 反動減	・ホテルメッツ横浜鶴見 (2010.10.22開業)
日本ホテル	△15	大震災	・2011年3月期の反動減
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			
		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

13

▶その他セグメントは、減収減益でした。

▶ジェイアール東日本情報システムやユニオン建設で増収となりましたが、東日本大震災の影響を受けて、広告業やホテル事業は厳しい経営環境に置かれました。営業収益は対前年29億円減の898億円、営業利益は対前年17億円減の62億円となりました。

営業外損益・特別損益の概要(連結)



(単位:億円)	2010.9	2011.9	増減
営業利益	2,343	1,974	△368
営業外収益	69	58	△10
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
営業外費用	571	552	△19
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
経常利益	1,840	1,480	△360
特別利益	154	173	+19
工事負担金等受入額	106	167	+61
その他	48	6	△41
特別損失	324	435	+110
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
税金等調整前四半期純利益	1,670	1,219	△450

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)

▶営業外損益と特別損益の概要です。

▶営業外費用は、支払利息が24億円減少しました。

▶特別損失は、東日本大震災による災害損失引当金繰入額を122億円計上しました。

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	(%)	
営業収益	12,938	12,236 [12,090]	△702	94.6	24,990
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
営業利益	2,343	1,974 [1,710]	△368	84.3	3,070
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
経常利益	1,840	1,480 [1,210]	△360	80.4	2,140
四半期(当期)純利益	971	713 [520]	△257	73.5	1,050

15

▶以上の結果、営業利益は対前年368億円減の1,974億円、経常利益は対前年360億円減の1,480億円、四半期純利益は対前年257億円減の713億円となりました。

▶営業利益は、計画を264億円上回りました。セグメント別には、運輸業が約160億円、駅スペース活用事業とショッピング・オフィス事業をあわせて約50億円、その他が約40億円、それぞれ計画を上回っています。

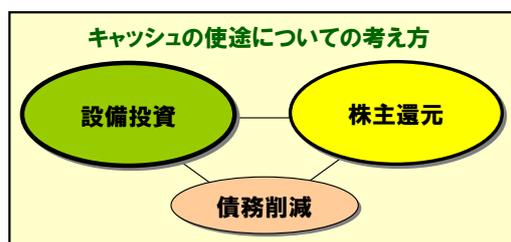
▶連結ベースでも、営業収益は計画を上回り、明るさが見えているものの、やはり全体の環境として不透明感をぬぐうことは難しく、先行きは慎重に考えています。また、費用面についても、上期から下期に執行がずれ込んでいるものもあります。このため、連結の業績見通しについても、今回は据え置きとしました。

▶当然のことながら、今後の進捗の中で、必要がありましたら、業績見通しを修正してまいります。

キャッシュの用途



■ 基本的考え方



■ 2012年3月期の考え方

用途	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)

16

▶キャッシュの用途について、基本的な考え方は変わっておりません。

▶中間配当は、7月にお示したとおり55円で決定しました。通期の配当は1株あたり110円から変えておりません。

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 △450 災害損失の支払額 △193
営業活動によるキャッシュ・フロー (Ⅰ)	2,501	2,308	△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)	△2,220	△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 △610
財務活動によるキャッシュ・フロー (Ⅲ)	△517	△701	△184
現金及び現金同等物の増減額 (Ⅰ)+(Ⅱ)+(Ⅲ)	△235	△318	△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

17

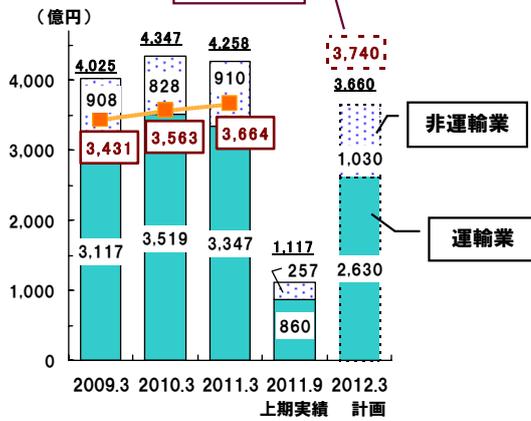
▶上期のキャッシュ・フローは、このようになりました。

▶キャッシュ・フローにおける東日本大震災の影響として、災害損失の支払額として193億円のキャッシュアウトがありました。

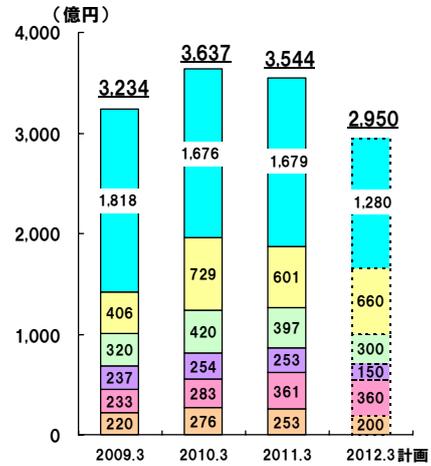
設備投資



■連結



■単体



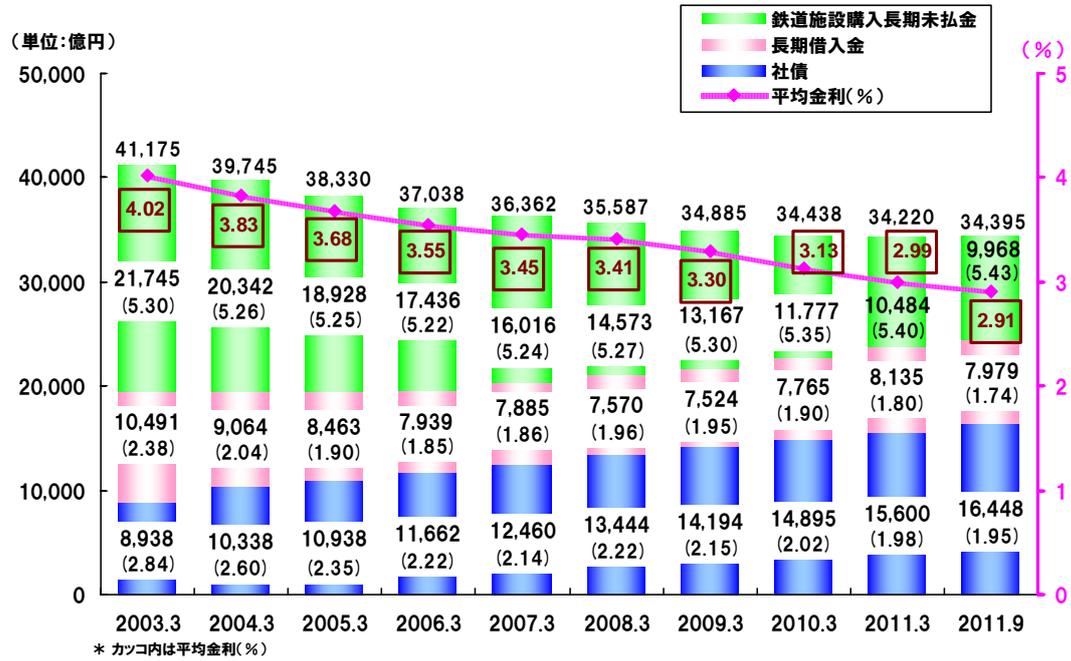
(単位:億円)	2011年3月期 実績			2012年3月期 計画		
	運輸	非運輸	合計	運輸	非運輸	合計
成長投資	479	854	1,333	430	950	1,380
維持更新(*)	2,869	56	2,925	2,200	80	2,280
合計	3,347	910	4,258	2,630	1,030	3,660

(*) 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

➤設備投資について、上期は、運輸業860億円、非運輸業257億円、合計1,117億円という実績でした。

長期債務の推移(連結)



▶長期債務の推移です。ご覧ください。

Ⅲ 東日本大震災からの復旧状況

▶次に、東日本大震災からの復旧について、最近の状況をご説明します。

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
定期	93.4	97.8	102.1	97.1	97.4	99.7	93.0	97.6
新幹線	79.7	85.6	109.4	86.2	97.5	110.2	88.6	95.1
在来線	94.0	98.3	101.7	97.8	97.4	99.1	93.2	97.7
定期外	64.1	74.0	91.1	97.0	97.6	99.9	101.0	93.5
近距离	73.5	89.3	93.8	98.6	97.9	97.4	99.1	96.0
中長距離	57.9	64.4	89.1	96.0	97.5	101.5	102.2	91.9
合計	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
物販・飲食	79.4	84.3	96.1	101.5	100.8	100.5	102.3	97.8
駅ビル	75.6	98.3	99.0	107.2	99.6	100.7	99.9	100.7
ホテル	59.1	65.7	80.9	91.4	95.4	97.0	101.8	88.5

21

▶3月以降の収入の状況をまとめました。

▶ご覧のとおり、鉄道業・非運輸業ともに、東日本大震災後半年で、回復してまいりました。表中のオレンジ色の網掛けの欄が対前年100%を上回った月です。

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
営業収益	△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
特別損失 (*)	587	124	711

■ 単体

(単位:億円)	2011.3 期末	2012.3 上期	累計
営業収益	△440	△620	△1,060
うち運輸収入	△420	△600	△1,020
特別損失 (*)	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。

22

▶東日本大震災の影響額について、2011年3月期と今期をまとめました。

▶連結では、営業収益が累計で1,310億円の減収となりました。特別損失は、そのほとんどが単体分ですが、累計で711億円を計上しました。

▶単体では、営業収益が累計で1,060億円の減収となり、特別損失として累計で678億円を計上しました。

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: 陸上~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~亶理 (27.6km)

(*2011年10月28日現在)

23

▶津波被害を受けた沿岸線区の状況についてご覧いただきたいと思います。

▶いくつかの線区では、運転を再開することができ、また、運転再開に向けた準備を進めています。下線を引いた区間の復旧費用については、2012年3月期の上期に、災害損失引当金繰入額を特別損失として計上しました。

▶一方で、下線を引いていない区間は、復旧費用が未定である区間、つまり、どのような形で復旧させるのか、まだ決まっていない区間です。引き続き、東北運輸局が開催している「復興調整会議」に地方自治体とともに参加し、まちづくりとの整合を取りながら協議しているところです。

IV 最近のプレスリリースより

▶最後に、昨日10月27日にプレスしました東急車輛製造株式会社からの鉄道車両製造事業の経営権の取得などについて、説明します。

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

25

▶このたび、東急車輛製造株式会社の鉄道車両製造事業に関わる経営権を取得することで、東京急行電鉄株式会社と合意しました。

▶東急車輛製造(株)の持つ開発設計力や製造能力を活かし、当社の新津車両製作所とのシナジーを働かせながら、車両製造事業を、鉄道事業、生活サービス事業、Suica事業に続く「経営の第4の柱」とすることに挑戦します。

▶また、JR東日本グループで持っている「効率的な車両検査体系のノウハウ」と組み合わせ、メンテナンスまで含めて低コストを実現できる車両を提供できるようにしたいと考えております。

▶まずは国内市場において事業を展開し、将来的には海外市場への事業展開もめざしていければと思います。

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

■ 主な製造拠点

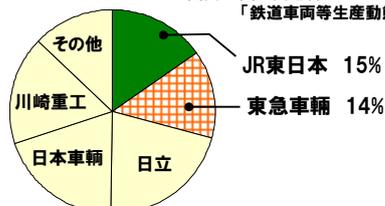
- 横浜工場（鉄道車両）
- 和歌山工場（分岐器など）

■ 経営権の取得時期

2012年4月2日(予定)

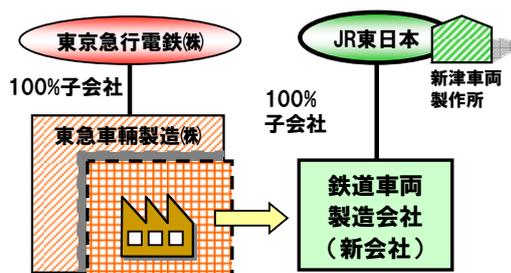
■ 車両生産数（国内向け旅客車、2010年度）

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



■ 新会社の売上想定 (連結ベース、外部売上) 年間 約150億円

26

▶こちらは、東急車輛製造(株)や同社が営んでいる鉄道車両製造事業、そして新会社の概要です。

▶国内向けの車両生産両数において、当社の新津車両製作所における製造数と、東急車輛製造(株)の製造実績を合わせると、約3割になります。

▶東急車輛製造(株)は、これまで、当社で使用している新幹線E2系や在来線E231系などを製造しているほか、首都圏の大手鉄道会社などにも車両を納入しています。

▶車両製造事業の製造拠点は横浜工場で、この他に和歌山にも工場があります。今回は、横浜工場の土地を除く鉄道車両製造事業を買い取り、当社の100%子会社とします。

▶経営権の取得時期は2012年4月2日を予定しており、新会社の売上は、連結ベースの外部売上で年間約150億円を想定しています。

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
売上高	571	602	355
営業利益	1	1	5
経常利益	△6	△6	3
当期純利益	△19	△34	△68
資産	660	588	404
流動資産	375	315	211
固定資産	284	272	192
負債	408	375	263
流動負債	342	311	226
固定負債	66	64	36
純資産	251	212	140

[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%

27

▶東急車輛製造株式会社の最近3年間の財務諸表です。ご覧ください。

▶なお、2011年3月期の売上高における鉄道車両製造事業の割合は、82%です。

[トピックス] 海外鉄道コンサルティング会社



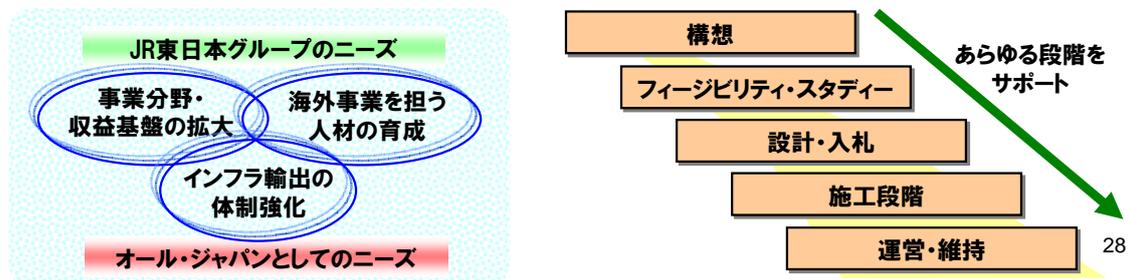
背景

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: ^{にっぽん}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)



▶もう一つ、海外鉄道コンサルティング会社を設立する旨も発表しました。当社を初めとする鉄道事業者が中心となって設立します。

▶この会社では、鉄道建設構想から運営・維持まで、あらゆる段階をオール・ジャパン体制でサポートします。

▶当社グループで展開していく鉄道車両製造事業においては、将来的には、この海外鉄道コンサルティング会社と連携していくこともありうると考えています。

V 参考資料

▶以下は、参考資料です。各種のデータや、債券投資家の皆様に向けた資料も掲載していますので、ご参照ください。

▶以上で説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

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

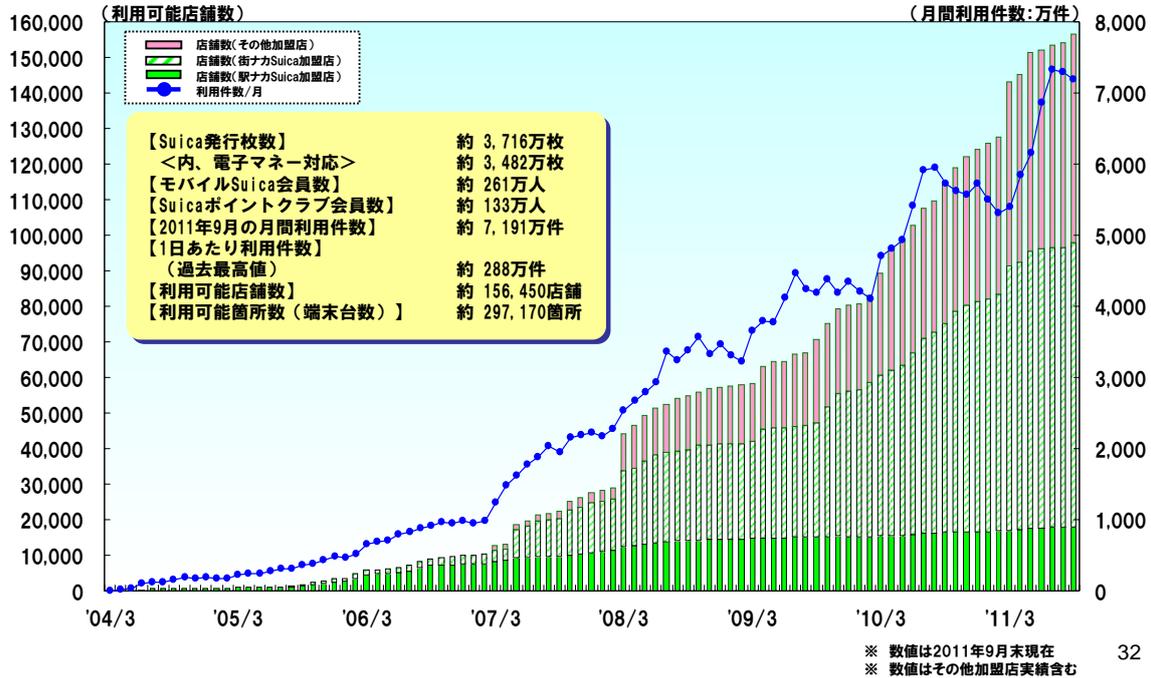
【諸元】

- ◇ 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
- ◇ 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



モバイルSuica

Suica電子マネー利用件数および利用可能店舗数の推移



「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%

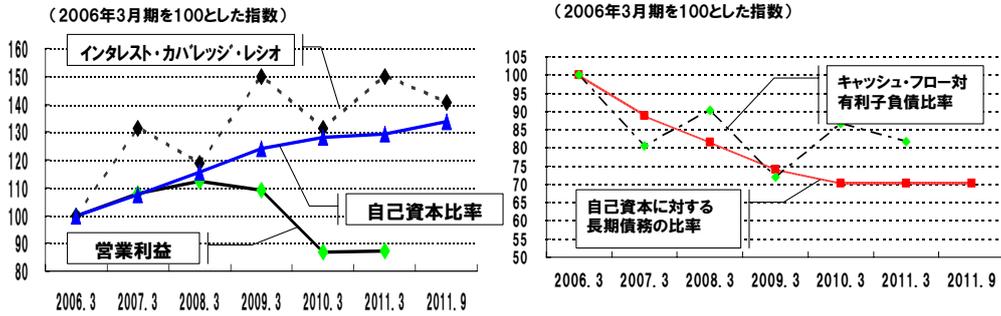
*単体での営業収益・営業利益

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



	2006.3	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)

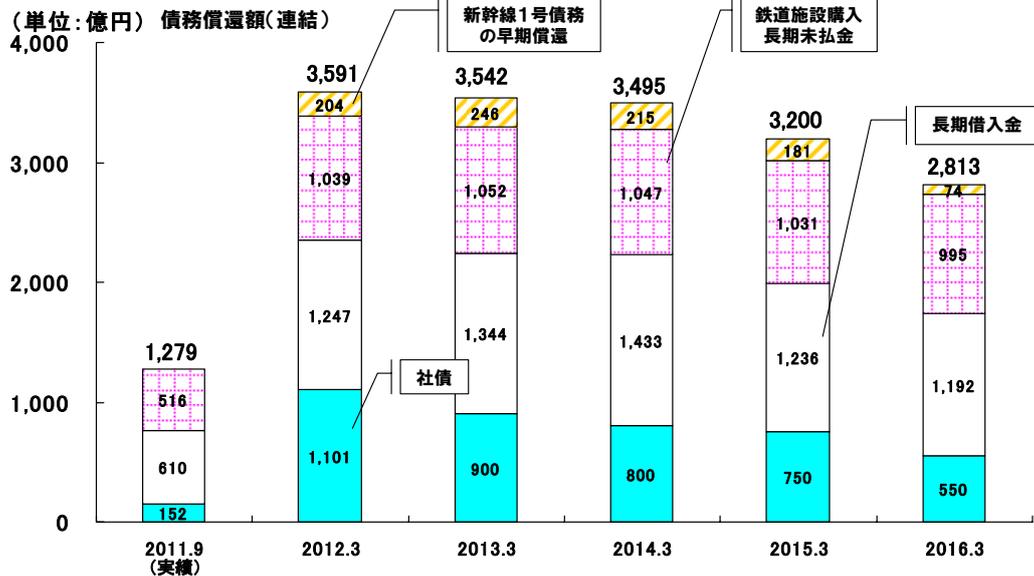
	億円	内訳	平均金利	平均年償 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金(※)	9,968	29.0%	5.43%	11.52年
長期借入金	7,979	23.2%	1.74%	4.97年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	16,448 (1,799) (14,649)	47.8%	1.95%	10.44年
	34,395	100.0%	2.91%	9.43年

※ 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	・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	鉄道建設・運輸	
3号債務*	3,665	3,459	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9	施設整備支援機構	
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

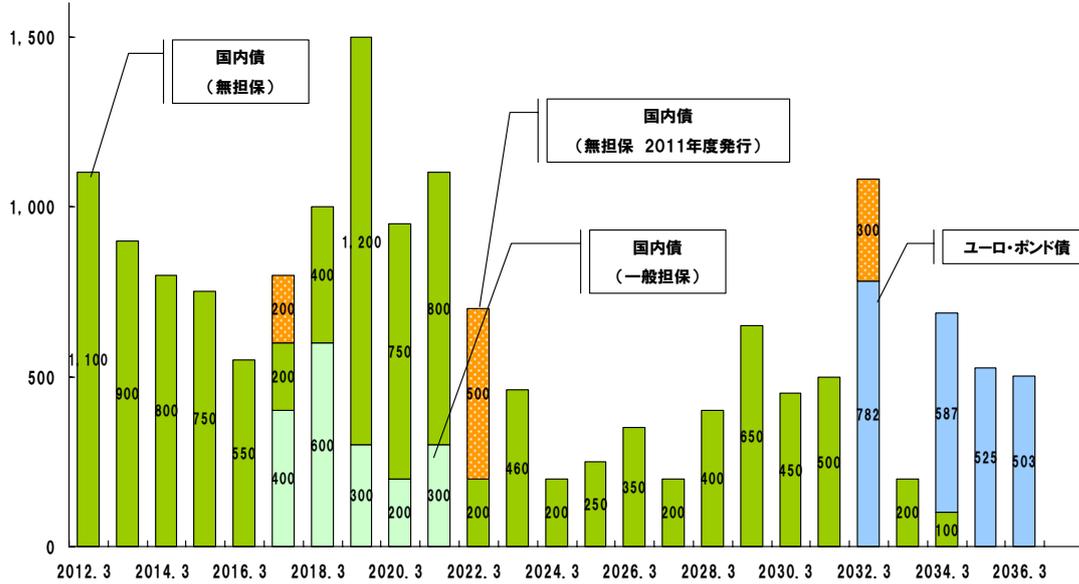
債務の償還見込み



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。
 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) 2011年9月末現在。
 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
Aa2 [安定的]	AA- [ネガティブ]	AA+ [安定的]
<p>【基本的な見方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・財務方針は引き続き堅実であり、債務削減を続けていく。 <p>(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"> ・東日本大震災が格付及び格付見直しに与える影響は、現時点では限定的である。 <p>(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"> ・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) ・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。 ・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。 ・単独での信用力水準は日本政府以上である。 <p>(2011年9月)</p>	<p>【基本的な見方】</p> <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、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。 ・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。 ・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。 <p>(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"> ・安定的なキャッシュ・フロー創出能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。 <p>(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"> ・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。 ・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。 <p>(2011年4月)</p>	<p>【基本的な見方】</p> <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。 ・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。 <p>(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"> ・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。 ・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。 ・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。 <p>(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。
