

# 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。

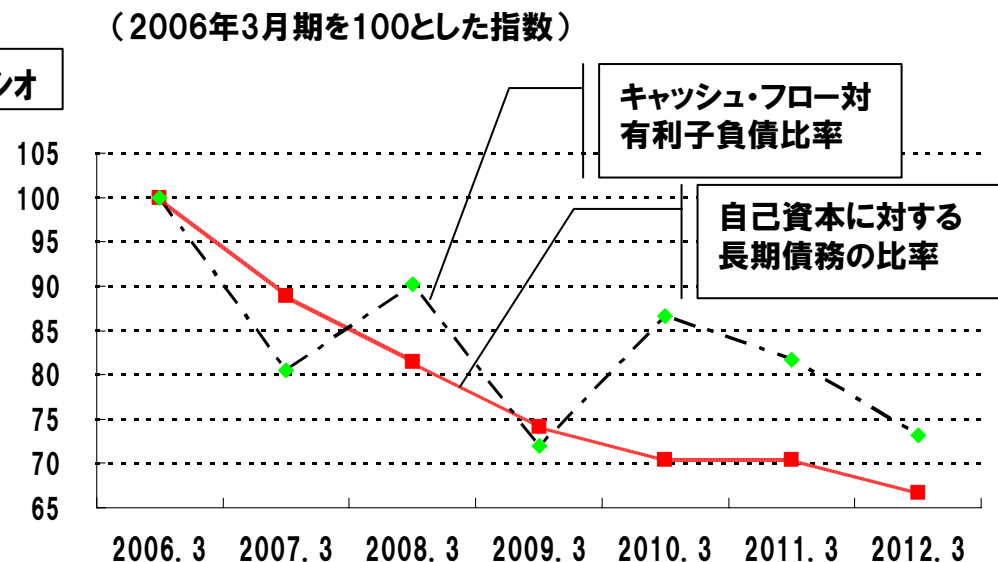
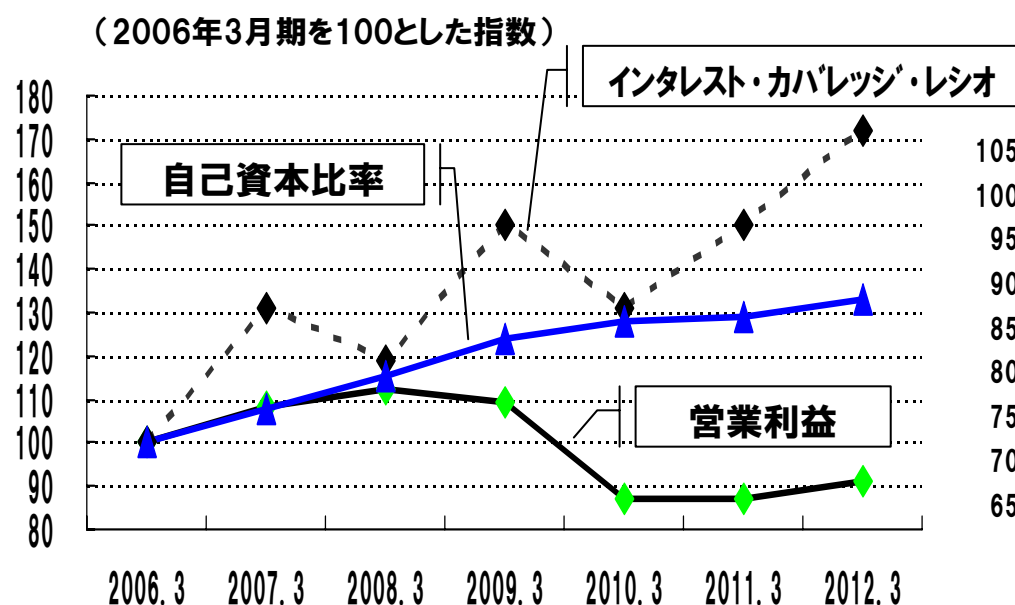
### 将来の見通しの記述について

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



	2006.3	2007.3	2008.3	2009.3	2010.3	2011.3	2012.3
営業利益 (億円)	3,960	4,280	4,451	4,325	3,448	3,450	3,600
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	5.5
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	1.8
自己資本比率 (%)	19.9	21.4	23.0	24.7	25.5	25.7	26.5
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	6.0

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(2012年3月末)

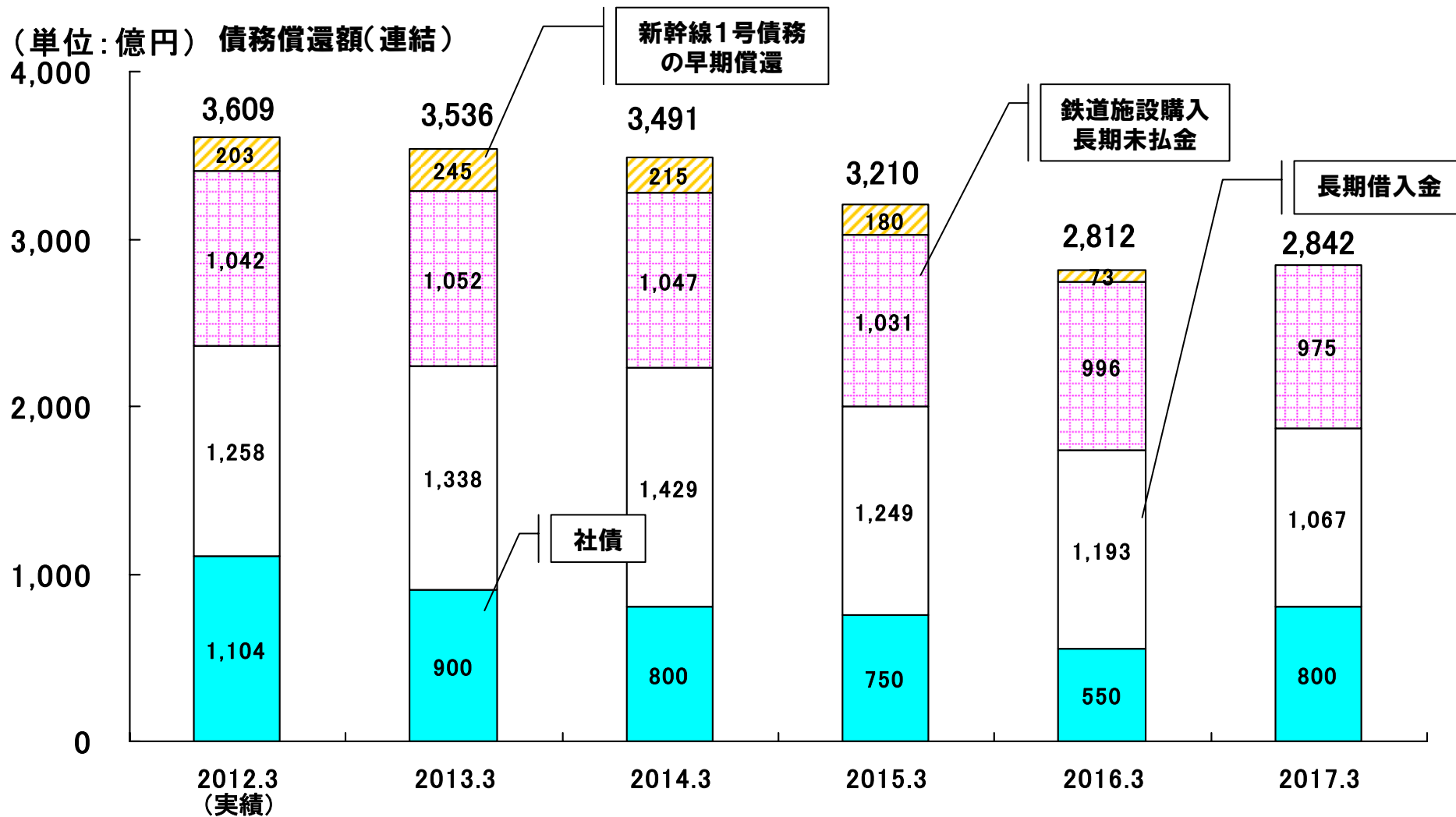
	億円	内訳	平均金利	平均年限 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金(※)	9,238	27.3%	5.49%	11.90年
長期借入金	8,619	25.5%	1.66%	5.70年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	15,996 (1,799) (14,197)	47.2%	1.97%	10.56年
	33,854	100.0	2.85%	9.63年

## ※ 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	3,473	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	2,150	固定	6.35%	元利均等	1991.10~2017.3		
3号債務*	3,665	3,450	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9		
合計	31,069	9,074		5.56%				
秋田新幹線	279	113	変動	1.58%	元利均等	1997.3~2022.3	同上	
モノレール債務	367	50	変動	2.90%	元利均等	(2002.3)~2029.11	同上	
総計		9,238		5.49%				

(\*)「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

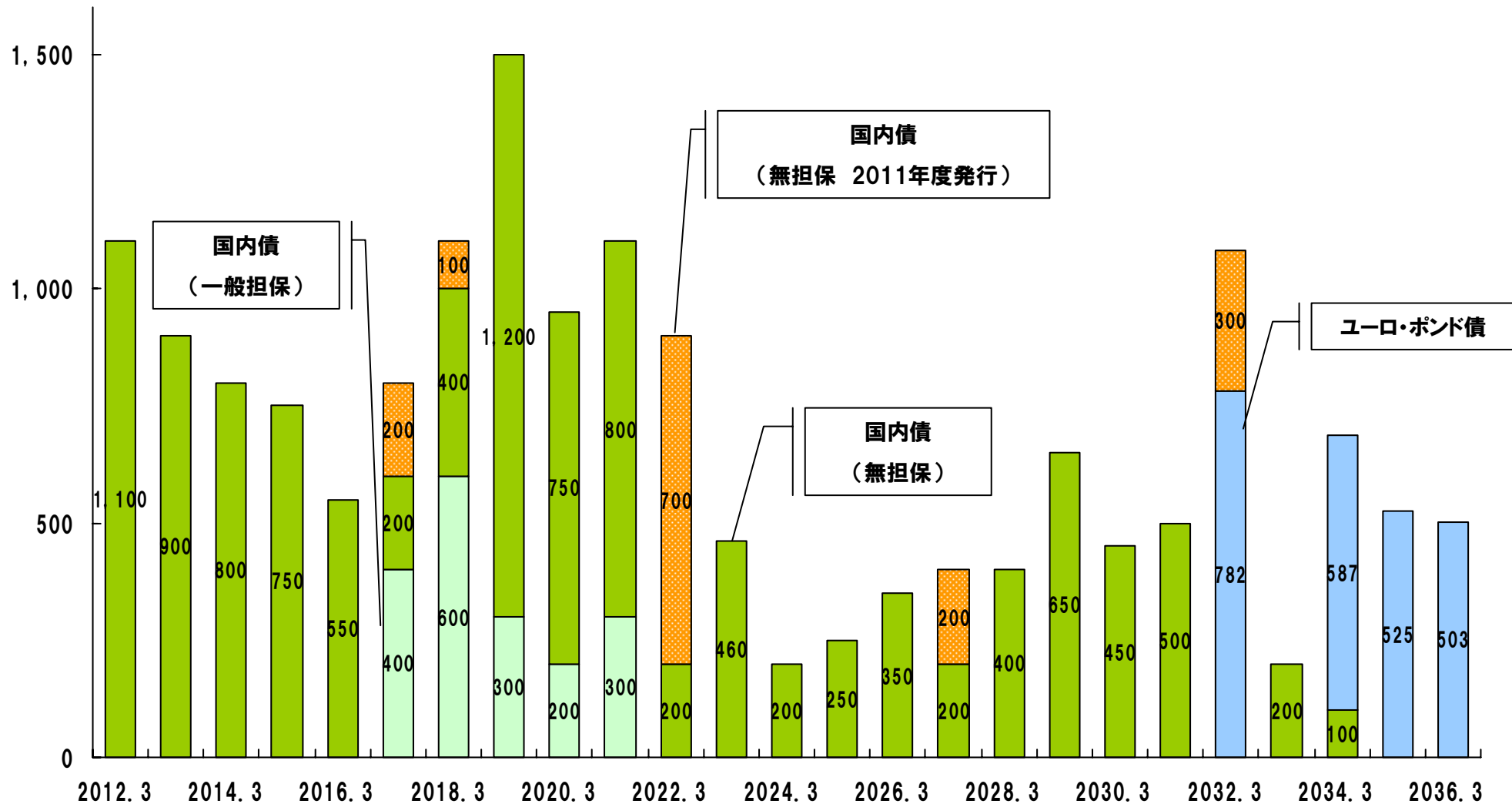
# 債務の償還見込み



- 注 1) 見込額は2012年3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) 2012年3月末現在。

注 2) 償還額は、額面金額を記載。

# 2011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
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
81	6	100億円	0.598%	100.00円	0.598%	+7bp	2011.12.22	2017.12.22
82	10	200億円	1.160%	100.00円	1.160%	+7bp	2011.12.22	2021.12.22
83	15	200億円	1.633%	100.00円	1.633%	+7bp	2011.12.22	2026.12.22

(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
<b>Aa2 [安定的]</b>	<b>AA- [ネガティブ]</b>	<b>AA+ [安定的]</b>
<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>(2011年9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>(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。(2011年8月24日)</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>(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>(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。</li> </ul> <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"> <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>(2011年4月)</p>	<p>【基本的な見方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本大震災では広範囲にわたって被災したが関東圏および新幹線は早期に復旧し、その後も順調に回復している。営業基盤の強さが証明されたといえる。</li> <li>・首都圏を主な営業基盤とすること、ターミナルを中心に関連事業の施設拡充が進んでいることから、今後も強いキャッシュ・フロー創出力は維持できよう。</li> <li>・駅構内や駅ビルの整備・再生で営業基盤の拡充が着実に進んでいる。</li> <li>・再開発や安全対策投資で高水準の投資が続く見込みではあるが、鉄道会社としては比較的良好な財務の水準を維持できるだろう。</li> <li>・格付の方向は安定的。</li> </ul> <p>(2012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>(2011年6月)</p>

**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・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。