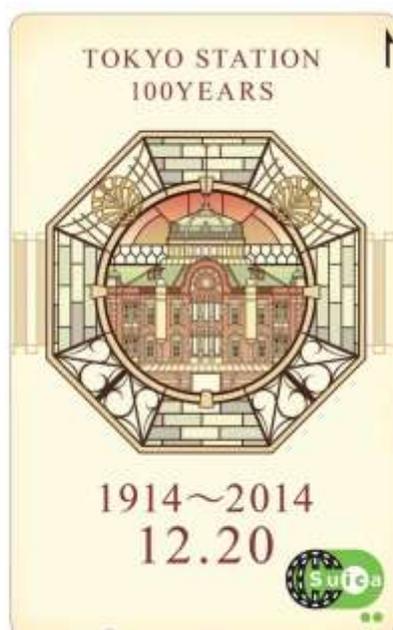




**2015年3月期
第2四半期決算説明会**

**2014年10月29日
東日本旅客鉄道株式会社**



目次



I 「グループ経営構想V ～限りなき鉄道～」

グループ経営構想V	4
2017年3月期 数値目標	5
営業キャッシュフローの使途についての計画	6

II 2015年3月期 第2四半期決算及び通期業績予想

単体決算 2015年3月期 第2四半期実績	8
鉄道運輸収入 2015年3月期 第2四半期(累計)実績	9
鉄道運輸収入 2015年3月期計画	10
単体営業費用 2015年3月期 第2四半期実績	11
単体決算 2015年3月期計画	12
連結決算 2015年3月期 第2四半期実績	13
運輸業 実績と計画	14
駅スペース活用事業 実績と計画	15
ショッピング・オフィス事業 実績と計画	16

その他 実績と計画	17
営業外損益・特別損益の実績(連結)	18
連結決算 2015年3月期計画	19
キャッシュ・フローの実績(連結)	20
設備投資の推移(連結)	21
有利子負債残高の推移(連結)	22

III 参考資料

- ・ 2015年3月期 旅客輸送量・鉄道運輸収入 計画
- ・ 津道被害などを受けた沿岸線区の状況
- ・ Suica
- ・ 「ecute」の展開
- ・ ホテル事業の概要
- ・ 主要子会社の実績と計画
- ・ 今後の主なプロジェクト(生活サービス事業)
- ・ 2014年3月期 新幹線・在来線別収支
- ・ トピックス:田町～品川駅間 新駅設置
- ・ 債券投資家向け追加資料

Ⅰ 「グループ経営構想Ⅴ ～限りなき前進～」

- 東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役の森本です。本日はお忙しいなか、お集まりくださりましてありがとうございました。
- 今日は、グループ経営構想Ⅴを簡単にご説明し、その後、第2四半期決算と業績見通しをお話ししたいと思います。

グループ経営構想 V



グループ経営構想 V (2012.10.30発表)

～限りなき前進～

変わらぬ使命

無限の可能性の追求

究極の安全

技術革新

サービス品質の改革

新たな事業領域への挑戦

地域との連携強化

企業風土づくり

持続的成長



- グループ経営構想 V については、皆さま既にご存じかと思いますが、2012年10月に発表しました。
- 6本の柱ということで、変わらぬ使命の中に「究極の安全」、「サービス品質の改革」、「地域との連携強化」、また無限の可能性の追求ということで、「技術革新」、「新たな事業領域への挑戦」、例えばグローバル化など、そして、「企業風土づくり」を掲げています。社員が無限の可能性に挑戦しながら、自ら高めて成長し、企業もそれとともに持続的成長を目指すという構想です。

2017年3月期 数値目標



(単位:億円、%)	2014.3 実績	2015.3 計画	2017.3 目標	2017.3/2014.3	
				増減	(%)
営業収益	27,029	27,410	27,910	+880	103.3
運輸業	18,274	18,410	18,730	+455	102.5
駅スペース活用事業	4,009	4,000	4,030	+20	100.5
ショッピング・オフィス事業	2,510	2,540	2,810	+299	111.9
その他	2,234	2,460	2,340	+105	104.7
営業利益	4,067	4,070	4,120	+52	101.3
運輸業	2,673	2,720	2,720	+46	101.7
駅スペース活用事業	360	340	340	△20	94.3
ショッピング・オフィス事業	720	730	780	+59	108.2
その他	326	290	290	△36	88.7
調整額	△13	△10	△10		

■ 主な前提条件

(2017年3月期までの3か年)

○実質GDP成長率
年率+1.0%程度

○鉄道運輸収入基礎伸び率
定期:年率+0.0%程度
定期外:年率+0.8%程度

※ 今後開業する整備新幹線の影響は
含まない

連結ROA (総資産営業利益率) (2017.3期末)

5.4%

毎年度決算発表時に
新たな3か年計画を発表します。

連結ROE (自己資本当期純利益率) (2017.3期末)

8.9%

5

- グループ経営構想Vの中で数値目標を設定しています。数値目標では、連結の営業収益、営業利益について3年先の具体的な目標を設定しています。また、連結ROAは5.4%、連結ROEは8.9%という数値目標を設定しています。
- 決算発表時に新たな3か年計画を策定するというので、毎年ローリングしていきます。
- 2017.3期の数値目標については、3月に北陸新幹線の金沢開業がありますが、こちらに関する収益と(減価償却費、開業費を除く)費用が入っていません。これは新幹線の貸付料が定まっていないからです。貸付料は、新幹線開業による収益、並行在来線を移管することの見合いとして決まりますので、得も損もしない仕組みとなっています。これがまだ決まっていないので、収益も費用も入れていません。

営業キャッシュフローの用途についての計画



	【将来の目標】 [2015.3-2017.3] 約1.8兆円	【2015.3期】
連結営業キャッシュフロー		
設備投資	[2015.3-2017.3] 約1.6兆円	5,250億円 ※
維持更新投資 (安全・安定輸送投資)	約10,000億円 (約6,500億円)	3,290億円
成長投資	約6,000億円	1,960億円
株主還元	[中長期的ターゲット] 総還元性向33%	配当 120円/株 自社株取得 ※※
債務削減	[2020年代中] 有利子負債残高 3兆円	有利子負債削減 100億円程度

※ これに加えて、2014.3期末の現預金残高より、300億円を上限に重点枠を設定(設備投資合計 約5,550億円)

※※ 2014年5月に約113億円(150万株)の自社株取得を実施(2014年7月に消却)

6

- 営業キャッシュフローの用途についてご説明します。
- 2015.3期から2017.3期の3年間で連結で約1.8兆円生み出せると考えています。
- 設備投資が約1.6兆円で、その内訳として維持更新投資が約1兆円です。維持更新投資は、減価償却費との見合いで考えながら計画しています。この中に安全投資も含まれています。成長投資は約6,000億円で、こちらによりグループ全体の成長を図っていきます。
- 株主還元は、配当と自社株取得を組み合わせ、全体として総還元性向33%という目標を掲げています。配当は安定的に行い、自社株取得は機動的に行うことで、総還元性向33%を中長期的に目指します。
- 債務削減については、高い金利のものを借り換えながら、毎年100億円程度の削減を行います。営業キャッシュフローの用途としては、株主還元と設備投資には劣後します。

II 2015年3月期 第2四半期決算及び 通期業績予想

- 続きまして、2015年3月期第2四半期決算及び通期業績予想についてご説明します。
- まずは、ポイントについてお話しします。
- 連結、単体とも3期連続で増収増益です。連結営業収益、単体の経常利益と四半期純利益、連結の経常利益と四半期純利益が過去最高です。
- 過去最高となった背景としては、新幹線などのご利用を中心に、単体の収益が伸びたことが最大の要因です。
- 対計画で見ると、収益の上振れは約40億円です。連結で見ましても、営業収益の上振れが約60億円ですので、単体に20億円の上乗せがありました。2桁億円の上振れで、業績見直しを変更するほど大きなものではないと判断しましたので、業績見直しは変更していません。

単体決算 2015年3月期 第2四半期実績



(単位:億円)	2013.9 実績	2014.9 実績 [4月計画]	2014.9/2013.9	
			増減	(%)
営業収益	9,751	9,842 [9,800]	+90	100.9
運輸収入	8,603	8,697	+94	101.1
その他の収入	1,148	1,145	△3	99.7
営業費用	7,516	7,582	+65	100.9
人件費	2,380	2,352	△28	98.8
物件費	2,934	3,007	+73	102.5
動力費	332	332	△0	99.8
修繕費	1,005	1,032	+27	102.7
その他	1,596	1,642	+46	102.9
機構借損料等	376	361	△14	96.2
租税公課	455	466	+11	102.4
減価償却費	1,369	1,393	+23	101.7
営業利益	2,235	2,260 [2,150]	+25	101.1
経常利益	1,935	2,050 [1,890]	+114	105.9
四半期純利益	1,302	1,333 [1,250]	+30	102.4

8

- 初めに、単体決算です。
- 営業収益は9,842億円で、対前年では90億円の増でした。営業費用は7,582億円ということで、対前年65億円の増、営業利益では対前年で25億円の増でした。経常利益は、対前年で114億円の増ですが、これは支払利息が減ったこと、グループ会社を中心とした配当の増という要素によるものです。四半期純利益は30億円の増でした。
- 営業収益は、4月計画が9,800億円でしたので、42億円の上振れでした。

鉄道運輸収入 2015年3月期 第2四半期(累計)実績



(対前年、億円、%)			(対前年、億円)		
	増減	(%)		要素	増減額
鉄道運輸収入	+94	101.1	新幹線 (+53)	新幹線高速化など	+20
定期	+12	100.5		インバウンド	+7
定期外	+81	101.3		消費税増税による先買い反動	△5
				復興需要	△15
新幹線	+53	102.2		基礎	+45
				在来線 関東圏	+31
消費税増税による先買い反動	△5				
				基礎	+25
				定期外収入	+81
				定期収入	+12
			鉄道運輸収入	+94	

9

- 続きまして、鉄道運輸収入の増減要素、対計画での状況です。
- 鉄道運輸収入としては、対前年94億円の増で、定期が12億円の増、定期外が81億円の増でした。定期外のうち、新幹線が53億円の増、在来線関東圏が31億円の増でした。
- 新幹線は、東北、上越、長野の各方面とも好調でしたが、長野新幹線の伸びが最も大きかったです。新幹線高速化で20億円の増、インバウンドが7億円の増、景気に影響する基礎が45億円の増でした。新幹線高速化が上振れ気味となっています。対計画では15億円の増でした。
- 在来線関東圏は、基礎収入25億円の増など、ほぼ計画通りです。
- 定期は、消費増税により3月に先買いがあり、6ヵ月定期が増えると単価が下がりますので、減収になると想定していました。実績としては、対前年12億円の増でしたので、対計画では25億円の増となりました。
- 下期の定期の見方ですが、6ヵ月定期が非常に好調で、3月に6ヵ月定期が多く売れました。その中で、女性や高齢者が少し増えてきている、雇用情勢が良くなったなど、いろいろ要因はありますので、下期にかけて定期の動きを見定めていきたいと思えます。
- 新幹線は、高速化が計画比で上振れましたが、昨年の9月に本数を増やしていますので、上期に増が出やすいことはあります。
- 鉄道運輸収入全体では、対計画で40億円の増であり、見込は修正しませんでした。

鉄道運輸収入 2015年3月期計画



(対前年、億円、%)	通期計画		主な増減要素	基礎トレンド
	上期計画 [上期実績]	下期計画		
鉄道運輸収入 +234億円	100.7% [101.1%]	102.1%		100.8%
定期 +46億円	99.5% [100.5%]	102.5%	・見積り方法の変更: +60 ・6箇月定期の増加: Δ10	100.0%
定期外 +188億円	101.1% [101.3%]	102.0%		101.2%
新幹線 +107億円	101.6% [102.2%]	102.8%	・新幹線高速化など: +25 ・インバウンド: +15 ・前年台風・大雪の反動など: +5 ・消費税増税による先買い反動: Δ10	101.7%
在来線関東圏 +85億円	101.0% [100.9%]	101.6%	・前年台風・大雪の反動など: +30 ・消費税増税による先買い反動: Δ10	100.8%

- こちらが鉄道運輸収入の計画です。
- 通期の計画は、対前年234億円の増で、101.4%です。上期は100.7%で、下期が102.1%と計画していました。基礎トレンドとしては、100.8%で、下期の方を強気に見ていました。
- 実績を見ますと、上期が101.1%なので0.4%くらい上振れしたということです。
- 今年度の計画は下期の方に重点を置いておりますので、下期の収入をしっかり達成していきたいと思っております。下期を強めた要素としては、昨年度3月に定期の見積もり方法を発売日ベースから乗車日ベースに変えましたので、昨年度3月が低めに出ました。今年度はその分60億円程度増える見通しです。ご記憶にあるかもしれませんが、今年の2月に大雪が2回ありましたので、新幹線、在来線の収入に大きなマイナスがありました。今年度の下期はその反動があると考えています。雪の対策などで、モーターカーを導入したり、電気融雪装置を設備していきます。このような下期の増要素がありますので、102.1%という下期計画をしっかり達成していきたいと思っております。

単体営業費用 2015年3月期 第2四半期実績



(単位:億円)	2013.9 実績	2014.9 実績	2014.9/2013.9		実績増減の主な要因
			増減	(%)	
営業費用	7,516	7,582	+65	100.9	
人件費	2,380	2,352	△28	98.8	・退職給付費用:△31 ・賞与関係:+23 ・単価差など
物件費	2,934	3,007	+73	102.5	
動力費	332	332	△0	99.8	
修繕費	1,005	1,032	+27	102.7	・車両修繕費:+14 ・一般修繕費:+13
その他	1,596	1,642	+46	102.9	・部外委託関係:+27 ・販売手数料:+11
機構借損料等	376	361	△14	96.2	・借受終了による減
租税公課	455	466	+11	102.4	・固定資産税等:+12
減価償却費	1,369	1,393	+23	101.7	・設備投資による増

11

- 続いて、営業費用です。全体では、7,582億円で対前年65億円の増となりました。
- 人件費については、退職給付に関する会計基準の変更により31億円減少しました。一方で賞与関係が増えました。単価減ですが、出向者が増える、出向からエルダー社員に代わる、若返りなど、そうした要素で下がっています。
- 動力費ですが、東北電力の電力料金の値上げもありましたが、川崎発電所の4号機更新で年間10億円のコストダウン効果があり、これで相殺されています。
- 修繕費は、労務単価の上昇もあり、27億円の増になっています。労務単価の上昇は、物件費、人件費の増などさまざまところに現れており、その中で修繕費も増えています。
- 物件費その他ですが、業務委託などの部外委託の増、あるいは販売手数料の増などがありました。

単体決算 2015年3月期計画



(単位:億円)	2014.3 実績	2015.3 4月計画	2015.3/2014.3	
			増減	(%)
営業収益	19,325	19,550	+224	101.2
運輸収入	16,965	17,200	+234	101.4
その他の収入	2,360	2,350	△10	99.5
営業費用	16,047	16,240	+192	101.2
人件費	4,860	4,780	△80	98.3
物件費	6,743	6,920	+176	102.6
動力費	711	720	+8	101.1
修繕費	2,439	2,490	+50	102.1
その他	3,592	3,710	+117	103.3
機構借損料等	747	740	△7	98.9
租税公課	845	850	+4	100.5
減価償却費	2,849	2,950	+100	103.5
営業利益	3,278	3,310	+31	101.0
経常利益	2,639	2,770	+130	105.0
当期純利益	1,698	1,740	+41	102.4

12

- 続きまして、単体の業績予想ですが、変更しませんでした。
- 収入が40億円程度上振れしておりますが、コストには期ずれなどもあり、大きな変更ではないことから、業績予想を見直しませんでした。

連結決算 2015年3月期 第2四半期実績



(単位:億円)	2013.9 実績	2014.9		2014.9/2013.9	
		実績	[4月計画]	増減	(%)
営業収益	13,452	13,562	[13,500]	+109	100.8
運輸業	9,217	9,280		+63	100.7
駅スペース活用事業	2,009	1,979		△29	98.5
ショッピング・オフィス事業	1,212	1,240		+28	102.3
その他	1,013	1,061		+48	104.8
営業利益	2,595	2,578	[2,420]	△16	99.3
運輸業	1,935	1,966		+30	101.6
駅スペース活用事業	190	178		△12	93.3
ショッピング・オフィス事業	358	364		+6	101.7
その他	97	75		△22	77.0
調整額	13	△5		△18	-
経常利益	2,172	2,209	[1,990]	+37	101.7
四半期純利益	1,357	1,360	[1,230]	+2	100.2

13

- 続きまして連結決算です。
- 営業収益で13,562億円となり、単体のウェイトが高いわけですが、対前年で109億円の増で、営業利益は16億円の減でした。
- 営業収益は過去最高とお話ししましたが、営業利益は減益となりました。経常利益は37億円の増で、四半期純利益は2億円の増です。
- セグメント別で詳しくご説明します。

運輸業 実績と計画



(単位:億円)	2013.9	2014.9	2014.9/ 2013.9	2014.3	2015.3計画 [4月計画]	2015.3/ 2014.3
営業収益	9,217	9,280	+63 100.7%	18,274	18,410	+135 100.7%
営業利益	1,935	1,966	+30 101.6%	2,673	2,720	+46 101.7%

2015年3月期 第2四半期 営業収益の主な増減要因

JR東日本	+83	運輸収入の増
総合車両製作所	△19	公民鉄販売減



新幹線E7系

2015年3月期 トピックス

- ・新潟デスティネーションキャンペーン(4月～6月)
- ・山形デスティネーションキャンペーン(6月～9月)
- ・新幹線E7系(長野新幹線) 車両増備(11編成)
- ・北陸新幹線 金沢開業(2015年3月14日)
- ・上野東京ライン開業(2014年度末)

(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

14

- まず運輸業です。営業収益は63億円の増、営業利益は30億円の増で、増収増益でした。
- これは、単体の営業収益の増が非常に大きく効いています。総合車両製作所が19億円の減となっていますが、これは外部への販売の減少によるものです。
- 運輸業セグメントは、北陸新幹線金沢開業をいかに成功させるかが重要であり、観光創造、デスティネーションキャンペーン、E7系の増備などを行い、さらには上野東京ライン開業も含めた3月のダイヤ改正を成功させたいと考えています。
- 新幹線の貸付料の決定はこれからですが、そこで想定している以上の観光創造ができると考えています。
- 通期については、営業収益が135億円の増、営業利益が46億円の増と見込んでいます。

駅スペース活用事業 実績と計画



(単位:億円)	2013.9	2014.9	2014.9/ 2013.9	2014.3	2015.3計画 [4月計画]	2015.3/ 2014.3
営業収益	2,009	1,979	△29 98.5%	4,009	4,000	△9 99.8%
営業利益	190	178	△12 93.3%	360	340	△20 94.3%

2015年3月期 第2四半期 営業収益の主な増減要因

JR東日本リテールネット	△10	工事支障閉店、増税反動減
JR東日本東北総合サービス	△6	工事支障閉店、既存店減収
紀ノ国屋	△5	不採算店舗の閉店
JR東日本ウォータービジネス	△5	自販機販売の減

〔参考〕月次の動向（前年同月比 %）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期計
物販・飲食	97.1	98.5	99.7	98.9	99.6	99.7	98.8
Jリテール(既存店)	96.4	99.2	101.0	97.7	100.2	101.3	99.6
NRE(既存店) (*)	98.4	98.6	101.5	98.7	101.2	101.3	100.0

(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

(*) NREはホテル事業を除く

15

- 続いて、駅スペース活用事業です。
- 営業収益が29億円の減、営業利益が12億円の減で、残念ながら減収減益となりました。
- 各社の増減事由です。工事支障については、例えば、新宿新南口などでの開発に伴うもの、あるいは仙台駅でのリニューアルなどによって、JR東日本リテールネットあるいはJR東日本東北総合サービスなどの店舗に支障が出ています。耐震補強については、新橋・有楽町などの駅改良による工事に起因する支障があり、それによって店舗を閉鎖するという事です。また、消費増税に伴う先買いということで、JR東日本リテールネットのタバコ先買い反動がありました。また、夏が猛暑ではなかったため、JR東日本ウォータービジネスの自動販売機の売上が減少しました。このような影響で減収になりました。
- コンビニエンスストアのNEWDAYSは大丈夫かとよく言われます。既存店の売上を載せておりますが、年度初は苦戦しましたが、上期では99.6%までできました。品揃えの見直し、駅という立地にあった商品構成に取り組むなど、NEWDAYS改革によって、JR東日本リテールネット(既存店)の8月、9月は前年を上回りました。
- セグメント全体では、通期で9億円の減収、20億の減益を見込んでいます。

ショッピング・オフィス事業 実績と計画



(単位:億円)	2013.9	2014.9	2014.9/ 2013.9	2014.3	2015.3計画 [4月計画]	2015.3/ 2014.3
営業収益	1,212	1,240	+28 102.3%	2,510	2,540	+29 101.2%
営業利益	358	364	+6 101.7%	720	730	+9 101.3%

2015年3月期 第2四半期 営業収益の主な増減要因

ルミネ	+13	既存店好調
JR東日本ビルディング	+6	オフィスビル増収
アトレ	+4	アトレヴィ大塚開業、既存店好調

2015年3月期 トピックス(斜字は2014.3期開業)

- ・グランルーフ(2013.9 完成)
- ・JR大塚南口ビル(2013.9 開業)
- ・シアル桜木町(2014.7 開業)
- ・長野駅新駅ビル(2014年度末)

[参考] 月次の動向 (前年同月比 %)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期計
駅ビル	98.1	101.8	99.6	100.2	104.3	104.5	101.4
ルミネ(既存店)	102.0	105.7	100.3	98.8	105.5	107.1	103.2
アトレ(既存店)	98.3	98.9	98.2	101.1	102.9	104.7	100.5

(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

16

- ショッピング・オフィス事業ですが、営業収益が28億円の増、営業利益が6億円の増でした。
- 今年は大きな開業がありませんが、JR大塚南口ビルの平年度化、シアル桜木町の開業、ルミネの改装による各店舗の売上好調、JR東日本ビルディングの賃料収入の増などで増収増益でした。
- 通期計画については、営業収益が29億円の増、営業利益が9億円の増と見込んでいます。

その他 実績と計画



(単位:億円)	2013.9	2014.9	2014.9/ 2013.9	2014.3	2015.3計画 [4月計画]	2015.3/ 2014.3
営業収益	1,013	1,061	+48 104.8%	2,234	2,460	+225 110.1%
営業利益	97	75	△22 77.0%	326	290	△36 88.7%

2015年3月期 第2四半期 営業収益の主な増減要因

JR東日本企画	+8	宣伝物製作の増
JR東日本メカトロニクス	+7	ICカード販売の増
ユニオン建設	+5	官公庁向け工事の増
ビューカード	+4	加盟店手数料の増
JR東日本情報システム	+4	システム受託収入の増

ホテル事業 実績(2015年3月期 第2四半期)

営業収益	236億円(99.1%)
	(セグメント間売上高を含む)
営業利益	17億円(105.4%)

〔参考〕月次の動向(前年同月比%)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期計
ホテル	98.3	102.1	96.0	99.6	101.9	94.8	99.0

(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

17

- その他セグメントです。営業収益は48億円の増ですが、営業利益は減益でした。
- これは、JR東日本企画、JR東日本情報システムなどで売上が増えていますが、ビューカードで基幹システムの改修によるシステム経費増がありました。JR東日本メカトロニクスではICカード販売、消費税対応工事などがありました。
- 利益もしっかり上がっていますので、心配していませんが、収益が上がる割に利益率が伸びない状況です。システム改修が落ち着いてくれば、回復すると考えています。
- 通期業績見込は変えていません。

営業外損益・特別損益の実績(連結)



(単位:億円)	2013.9	2014.9	増減
営業利益	2,595	2,578	△16
営業外収益	57	73	+15
受取利息	0	0	△0
受取配当金	17	21	+3
持分法による投資利益	6	19	+13
その他	32	31	△1
営業外費用	480	442	△38
支払利息	450	418	△31
その他	30	23	△7
経常利益	2,172	2,209	+37
特別利益	170	67	△103
工事負担金等受入額	57	58	+0
災害に伴う受取保険金	96	-	△96
その他	17	8	△8
特別損失	119	155	+36
工事負担金等圧縮額	55	55	+0
減損損失	37	62	+24
その他	26	37	+11
税金等調整前四半期純利益	2,224	2,121	△103

支払利息: 254(△32)

社債利息: 163(+0)

- 営業外損益と特別損益です。
- 営業外損益では、持分法投資利益が13億円増加したこと、支払利息が31億円減少したことなどがありました。
- 特別損益では、災害に伴う受取保険金が減少したことなどがあり、税金等調整前四半期純利益は、103億円の減となりました。

連結決算 2015年3月期計画



(単位:億円)	2014.3 実績	2015.3 4月計画	2015.3/2014.3	
			増減	(%)
営業収益	27,029	27,410	+380	101.4
運輸業	18,274	18,410	+135	100.7
駅スペース活用事業	4,009	4,000	△9	99.8
ショッピング・オフィス事業	2,510	2,540	+29	101.2
その他	2,234	2,460	+225	110.1
営業利益	4,067	4,070	+2	100.1
運輸業	2,673	2,720	+46	101.7
駅スペース活用事業	360	340	△20	94.3
ショッピング・オフィス事業	720	730	+9	101.3
その他	326	290	△36	88.7
調整額	△13	△10	+3	74.2
経常利益	3,325	3,410	+84	102.6
当期純利益	1,999	2,040	+40	102.0

19

- 2015年3月期の連結の通期業績見通しです。
- 4月計画から変更していません。

キャッシュ・フローの実績(連結)



(単位:億円)	2013.9	2014.9	増減
			法人税等の支払額の減少 +281
営業活動によるキャッシュ・フロー (Ⅰ)	2,269	2,586	+317
			有形及び無形固定資産の取得による支出の増 △161
投資活動によるキャッシュ・フロー (Ⅱ)	△2,062	△2,327	△265
フリー・キャッシュ・フロー (Ⅰ)+(Ⅱ)	207	259	+52
			有利子負債の償還による収入の減少 △374
			有利子負債の返済による支出の減少 +805
財務活動によるキャッシュ・フロー (Ⅲ)	△1,132	△731	+400
現金及び現金同等物の増減額 (Ⅰ)+(Ⅱ)+(Ⅲ)	△925	△472	+452
現金及び現金同等物の期首残高	1,892	1,860	△32
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	-	△5	△5
合併に伴う現金及び現金同等物の増加額	-	4	+4
現金及び現金同等物の四半期末残高	967	1,386	+419

20

- キャッシュフローですが、第2四半期ということでご参考にとということで見ればと思います。
- 法人税の支払額の減少による営業キャッシュフローの増、投資キャッシュフローは、有形及び無形固定資産の取得による支出の増、財務キャッシュフローは償還と調達の違いによる影響です。

設備投資の推移(連結)



(単位:億円)		2011.3 (実績)	2012.3 (実績)	2013.3 (実績)	2014.3 (実績)	2014.9 (実績)	2015.3 (計画)
運輸業	成長投資	479	451	589	859	925	690
	維持更新投資	2,869	2,338	3,162	3,259		3,430
	合計	3,347	2,789	3,751	4,119		4,120
非運輸業	成長投資	854	850	994	1,076	382	1,270
	維持更新投資	56	62	61	61		160
	合計	910	912	1,055	1,137		1,430
	成長投資	1,333	1,301	1,584	1,936	-	1,960
	維持更新投資	2,925	2,400	3,223	3,320	-	3,590
	(減価償却費)	3,664	3,587	3,468	3,480	1,693	3,600
	合計	4,258	3,701	4,807	5,257 ^(※)	1,308	5,550 ^(※)

(注) 維持更新投資＝事業の継続的運営に必要な投資

※ 重点種を含む (2014.3期実績:147億円)
(2015.3期計画:300億円)

21

- 設備投資の推移です。
- 第2四半期までに1,308億円の設備投資を行いました。

有利子負債残高の推移(連結)



(単位:億円)	2010.3 (実績)	2011.3 (実績)	2012.3 (実績)	2013.3 (実績)	2014.3 (実績)	2014.9 (実績)
社債	14,895 (2.02%)	15,600 (1.98%)	15,996 (1.97%)	16,597 (1.94%)	17,197 (1.90%)	17,248 (1.88%)
長期借入金	7,193 (2.05%)	7,616 (1.92%)	8,159 (1.75%)	8,537 (1.57%)	8,998 (1.43%)	9,177 (1.39%)
鉄道施設購入 長期未払金	11,777 (5.35%)	10,484 (5.40%)	9,238 (5.49%)	7,932 (5.63%)	6,664 (5.78%)	6,154 (5.84%)
その他 有利子負債	83 (1.10%)	628 (0.16%)	7 (0.82%)	8 (0.76%)	23 (1.27%)	2 (0.74%)
合計	33,949 (3.18%)	34,330 (2.98%)	33,402 (2.89%)	33,074 (2.73%)	32,884 (2.56%)	32,583 (2.49%)

上段：残高
下段：平均金利

22

- 有利子負債残高の推移です。
- 金利の高い鉄道施設購入長期未払金が約500億円減少しています。これによって、平均金利が2.56%から2.49%に低下し、支払利息を減らすことができました。

Ⅲ 参考資料

- 「今後の重点取組み事項」について昨日プレスしました。下線を付けた項目は新たに付け加えたもので、例えば、災害に強い鉄道づくりでは、構造物、軌道設備、駅舎などの老朽設備の適切な更新、ホームドアで山手線以外の駅に設置するなどがあります。詳細な資料もつけておりますので、ご覧ください。
- 以下は、参考資料です。各種データ、債券投資家の皆さまに向けた資料も掲載しておりますので、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。

2015年3月期 旅客輸送量・鉄道運輸収入 計画



		旅客輸送量 (百万人キロ)				鉄道運輸収入 (億円)				
		2014.3 実績	2015.3 計画	増減	(%)	2014.3 実績	2015.3 計画	増減	(%)	
新幹線	定期	1,731	1,697	△33	98.0	228	231	+3	101.4	
	定期外	19,131	19,325	+194	101.0	4,843	4,951	+107	102.2	
	計	20,863	21,023	+160	100.8	5,071	5,182	+110	102.2	
在来線	関東圏	定期	69,670	68,325	△1,344	98.1	4,392	4,434	+41	100.9
		定期外	34,554	34,890	+335	101.0	6,760	6,845	+85	101.3
		計	104,225	103,216	△1,009	99.0	11,153	11,280	+127	101.1
	その他	定期	3,225	3,143	△81	97.5	186	187	+1	100.8
		定期外	2,796	2,763	△33	98.8	552	548	△4	99.1
		計	6,022	5,907	△114	98.1	739	736	△3	99.6
	在来線 合計	定期	72,896	71,469	△1,426	98.0	4,579	4,622	+43	100.9
		定期外	37,351	37,653	+302	100.8	7,313	7,393	+80	101.1
		計	110,247	109,123	△1,124	99.0	11,892	12,016	+123	101.0
合計	定期	74,628	73,167	△1,460	98.0	4,807	4,854	+46	101.0	
	定期外	56,482	56,979	+496	100.9	12,156	12,345	+188	101.6	
	計	131,110	130,147	△963	99.3	16,964	17,199	+234	101.4	

津波被害を受けた沿岸線区の状況



■ 現在の運転見合わせ区間 6線区 237.2km

まちづくりとあわせて議論

154.4km

福島第一原子力発電所
周辺エリア

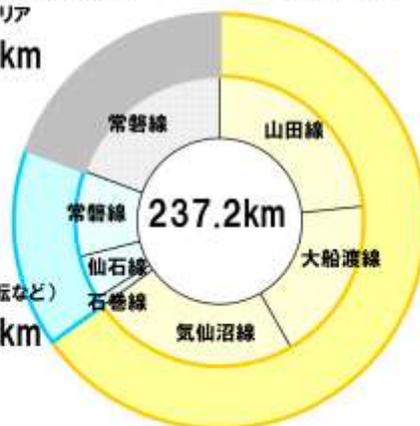
46.0km



復旧予定

(一部ルート移転など)

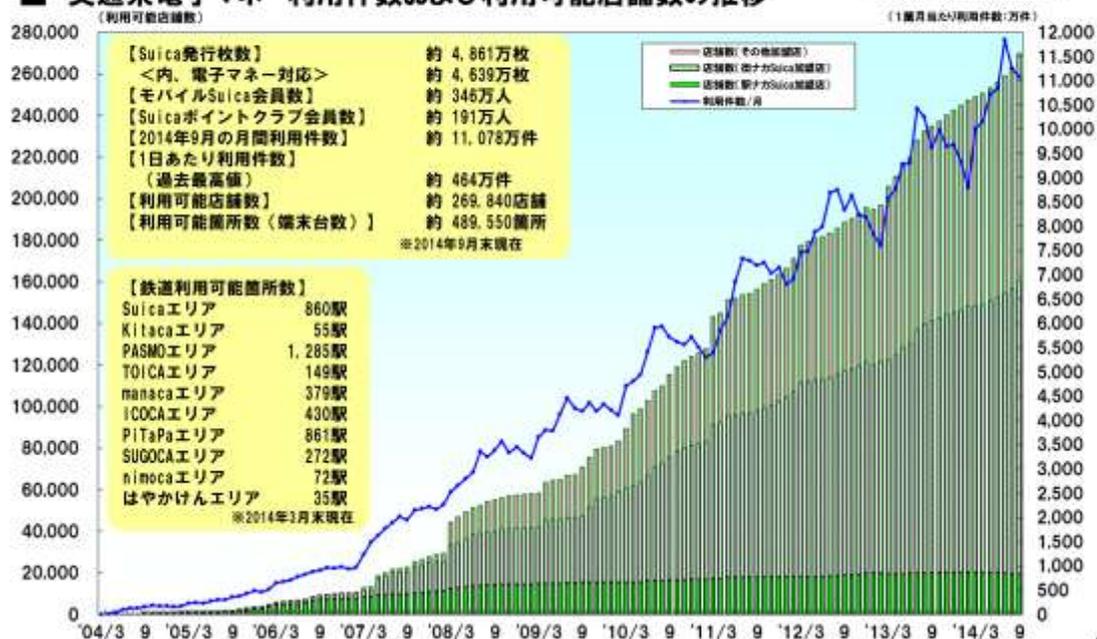
36.8km



(※2014年10月28日現在)

交通系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730㎡	約4,800㎡	約1,800㎡	約1,600㎡
店舗数	78	52	90	18	32	76	39	53
店舗売上 2014.9 (対前年%)	47億円 (98.3%)	31億円 (105.5%)	28億円 (100.9%)	8億円 (98.4%)	22億円 (110.1%)	54億円 (103.0%)	51億円 (105.4%)	25億円 (104.9%)

ホテル事業の概要



■ メトロポリタンホテルズ(10ホテル、3,028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、盛岡ニューウィング、秋田、山形、丸の内

営業収益* 159億円(2014.9) 稼働率 82.7%

■ ホテルメッツ(23ホテル、2,683室)

久米川、武蔵境、国分寺、浦和、水戸、川崎、田端、津田沼、北上、長岡、溝ノ口(武蔵溝ノ口)、渋谷、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)、ホテルアール・メッツ宇都宮、新潟

営業収益* 43億円(2014.9) 稼働率 84.3%

■ 東京ステーションホテル(150室)

■ ファミリーオ、フォルクローロ(8ホテル、249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)

* 各ホテルの営業収益の単純合算
(2014年9月30日現在)

主要子会社の実績と計画



(単位:億円)		2013.9 実績	2014.9 実績	2014.9/ 2013.9	2015.3 計画	2015.3/ 2014.3
JR東日本 リテールネット (Jリテール)	営業収益	1,014	985	97.2%	1,984	98.1%
	営業利益	28	18	66.8%	27	63.5%
日本レストラン エンタプライズ (NRE)	営業収益	305	304	99.7%	610	99.6%
	営業利益	7	9	115.7%	14	103.4%
ルミネ	営業収益	305	319	104.5%	670	102.1%
	営業利益	55	57	102.5%	132	105.2%
JR東日本企画	営業収益	453	461	101.8%	1,033	101.3%
	営業利益	9	8	95.2%	22	75.5%

*単体での営業収益・営業利益

今後の主なプロジェクト(生活サービス事業)



	開業時期	延床面積(m ²)			
		オフィス(m ²)	商業施設(m ²)	ホテル(室)	
新宿駅新南口ビル(仮称)	2016年春	約111,000	約77,200	約9,400	-
千葉駅駅舎・駅ビル建替	2018年春 (全面開業)	約73,800	-	約57,400	-
仙台駅東口開発	2016年春	約43,000	-	約41,000	-
	2017年春	約14,000	-	-	約280
渋谷駅開発(共同開発)	(東棟)2020年 (中央・西棟)2027年	約270,000	(賃貸面積) 約70,000	(店舗面積) 約70,000	-
		うち 東棟 約174,000	うち 東棟 約70,000	うち 東棟 約30,000	
横浜駅西口駅ビル計画(仮称)	2020年	約118,000	約28,000	約66,000	-
品川開発プロジェクト	創出用地 約130,000m ²				

2014年3月期 新幹線・在来線別収支



(単位:億円)	新幹線			在来線		
	2013.3	2014.3	比率 (%)	2013.3	2014.3	比率 (%)
営業キロ[キロ]	1,134	1,134	100.0	6,377	6,377	100.0
輸送人キロ[百万人キロ]	20,118	20,863	103.7	108,275	110,247	101.8
鉄道事業営業収益 A	5,025	5,185	103.2	13,094	13,121	100.2
鉄道事業営業費用	3,148	3,254	103.4	12,113	12,145	100.3
鉄道事業営業損益 B	1,876	1,930	102.9	980	976	99.5
鉄道事業固定資産 C	20,520	20,739	101.1	24,430	25,019	102.4
鉄道事業減価償却費	811	843	104.0	1,890	1,879	99.4
B/A	37.3%	37.2%	-	7.5%	7.4%	-
B/C	9.1%	9.3%	-	4.0%	3.9%	-

トピックス：田町～品川駅間 新駅設置



キャッシュ・フロー対有利子負債比率とインタレスト・カバレッジ・レシオの推移



(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

財務指標の動向(2)

債券投資家向け追加資料



D/Eレシオの推移



(注) D/Eレシオ=有利子負債/自己資本

有利子負債の構成

債券投資家向け追加資料



連結有利子負債の内訳(2014年9月末)

	残高 (億円)	構成比	平均金利	平均年限
社債	17,248	52.9%	1.88%	10.01年
長期借入金	9,177	28.2%	1.39%	6.49年
鉄道施設購入長期未払金	6,154	18.9%	5.84%	14.63年
その他有利子負債	2	0.0%	0.74%	0.14年
合計	32,583	100.0%	2.49%	9.89年

鉄道施設購入長期未払金の内訳(2014年9月末)

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(注2)における用途
			変動/固定	利率			
1号債務(注1)	21,018	1,484	変動	4.13%	元利均等	1991.10~2017.3	同機構が負担する債務の償還資金
2号債務(注1)	6,385	1,159	固定	6.35%	元利均等	1991.10~2017.3	在来線の整備等
3号債務(注1)	3,665	3,399	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9	整備新幹線
新幹線債務合計	31,069	6,042		5.92%			
秋田新幹線債務	279	85	変動	1.67%	元利均等	1997.3~2022.3	
モノレール債務	367	26	変動	2.84%	元利均等	(2002.3)~2029.11	
総計		6,154		5.84%			

(注1)「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

(注2)独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

■長期資金調達

- ・ 長期・固定金利での調達と債務償還の平準化により、金利上昇リスクを抑制
- ・ 長期格付け

格付機関名	格付け
ムーディーズ	Aa2 (安定的)
スタンダード&プアーズ(S&P)	AA- (安定的)
格付投資情報センター(R&I)	AA+ (安定的)

■流動性

- ・ 日々、鉄道事業から現金収入(2014年3月期の1日当たりの運輸収入は約50億円)
- ・ CP発行枠 1,500億円
- ・ 短期格付け

格付機関名	格付け
ムーディーズ	P-1
格付投資情報センター(R&I)	a-1+

- ・ 当座借越枠 3,300億円

有利子負債の償還見込み

債券投資家向け追加資料



有利子負債償還額(連結、短期除く)



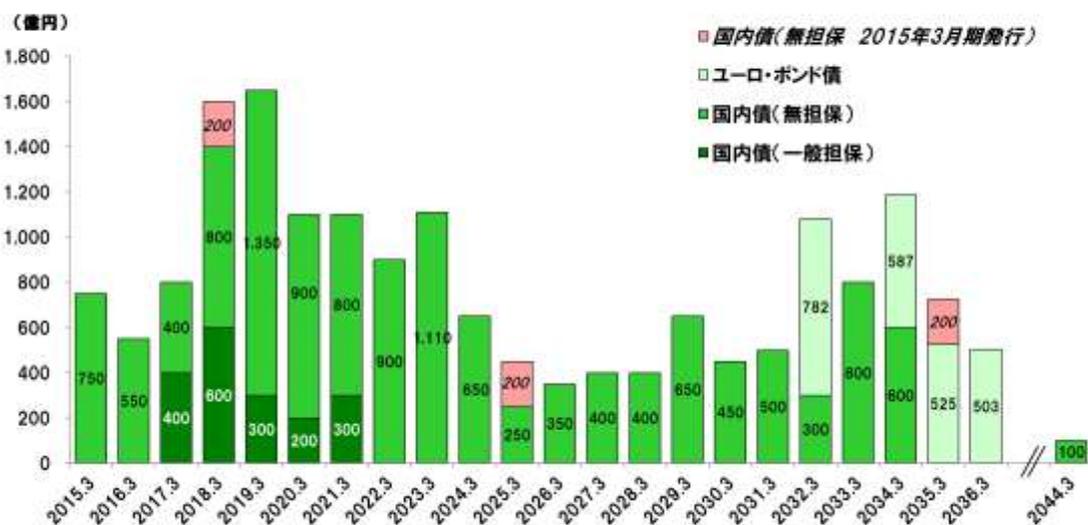
(注1) 見込額は2014年9月30日現在
 (注2) 新幹線1号債務の早期償還額は予定額
 (注3) 社債に関する償還額は額面金額

社債の償還見込み

債券投資家向け追加資料



社債償還額(単体)



(注1) 2014年9月30日現在

(注2) 償還額は額面金額

2015年3月期の社債発行実績

債券投資家向け追加資料



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
101	3	200億円	0.126%	100円	0.126%	+4bp	2014.7.25	2017.7.25
102	10	200億円	0.630%	100円	0.630%	+7bp	2014.7.25	2024.7.25
103	20	200億円	1.502%	100円	1.502%	+7bp	2014.7.25	2034.7.25

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
「企業情報・IR情報・採用情報」→「IR情報」→「決算説明会」
<http://www.jreast.co.jp/investor/guide/index.html>

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。