

東日本旅客鉄道株式会社

社債投資家、アナリスト向け説明資料



2004年11月17日(水)

注1) 当資料に含まれる将来の予測に関する記述は、当社が現時点で合理的と判断する一定の前提に基づいたものであり、実際は様々な要素により異なる結果があることをご承知おき下さい。

注2) 当資料は、会社説明のみを目的として作成されたもので、証券等の売買の勧誘を目的としたものではありません。

お問合せ先： 財務部 資金調達グループ bond@jreast.co.jp

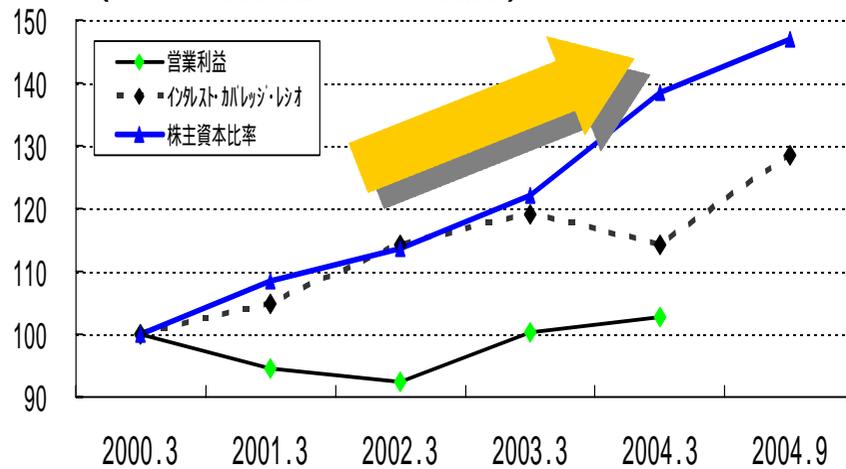
目 次

1. 財務指標の動向
2. 長期債務
3. 設備投資と減価償却費（債務削減原資）
4. 固定資産の売却（債務削減原資）
5. 現預金圧縮（債務削減原資）
6. 長期債務の構成
7. 債務の償還見込み
8. 社債の償還見込み
9. 長期債務格付け
10. 2003年度以降の社債発行実績

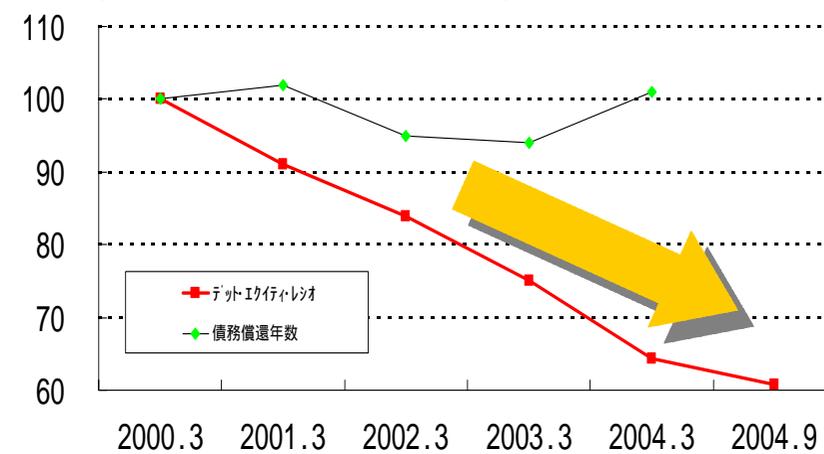
1. 財務指標の動向

インカバ、D/Eレシオの改善。引き続きFCFの最大化、債務削減に努める。

(2000年3月期を100とした指数)



(2000年3月期を100とした指数)



	2000.3	2001.3	2002.3	2003.3	2004.3	2004.9
営業利益 (億円)	3,419	3,237	3,163	3,430	3,514	2,219
インテレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	2.1	2.2	2.4	2.5	2.4	2.7
債務償還年数 (年)	10.0	10.2	9.5	9.4	10.1	-
デット・エクイティ・レシオ (倍)	5.6	5.1	4.7	4.2	3.6	3.4
株主資本比率 (%)	11.7	12.7	13.3	14.3	16.2	17.2

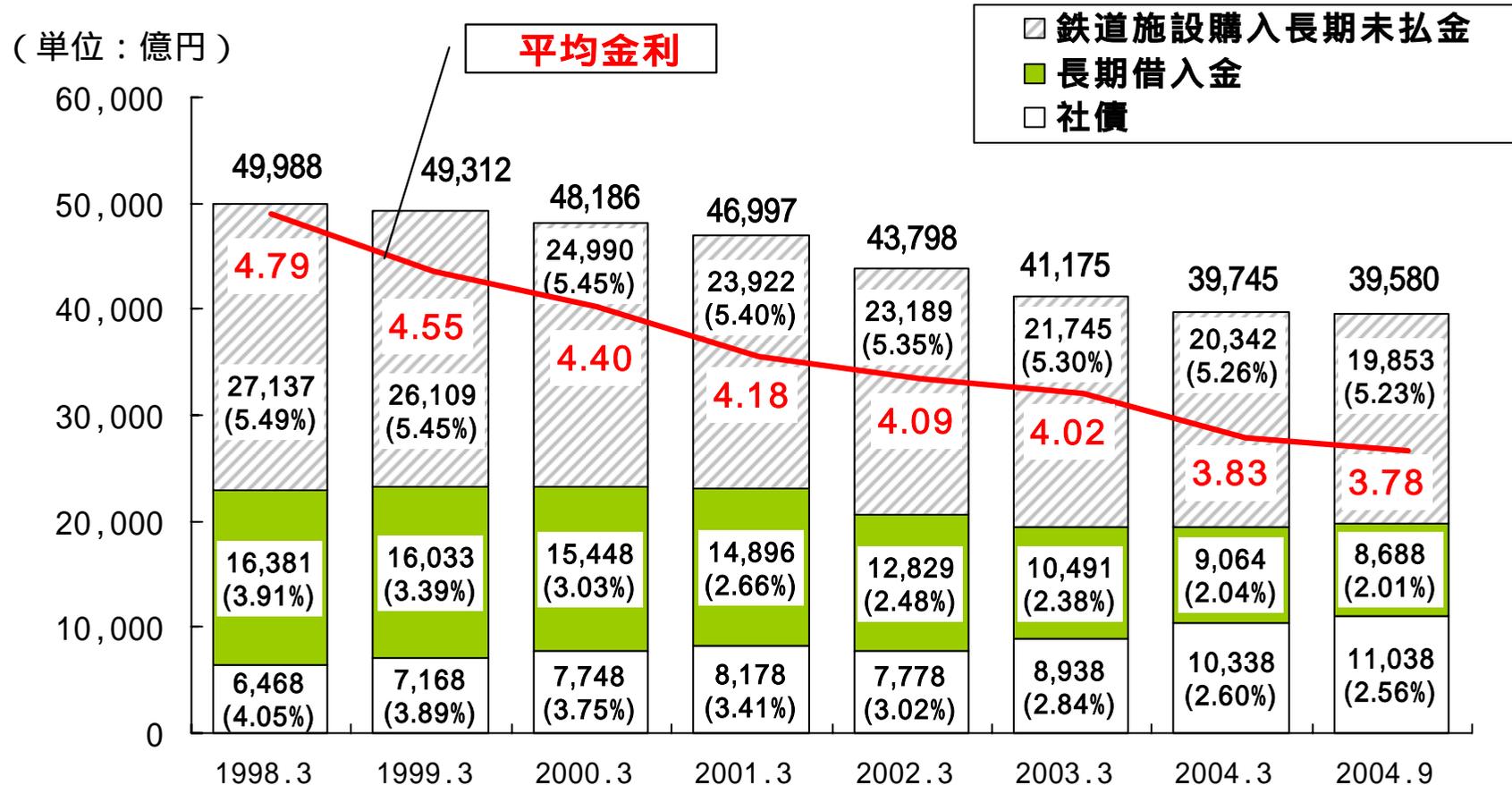
注1) インテレスト・カバレッジ・レシオ = 営業キャッシュ・フロー ÷ 利息の支払額

注2) 債務償還年数 = 有利子負債 ÷ 営業キャッシュ・フロー

注3) デット・エクイティ・レシオ = 長期債務残高 ÷ 株主資本

2. 長期債務

長期債務残高及び平均金利は着実に低下。

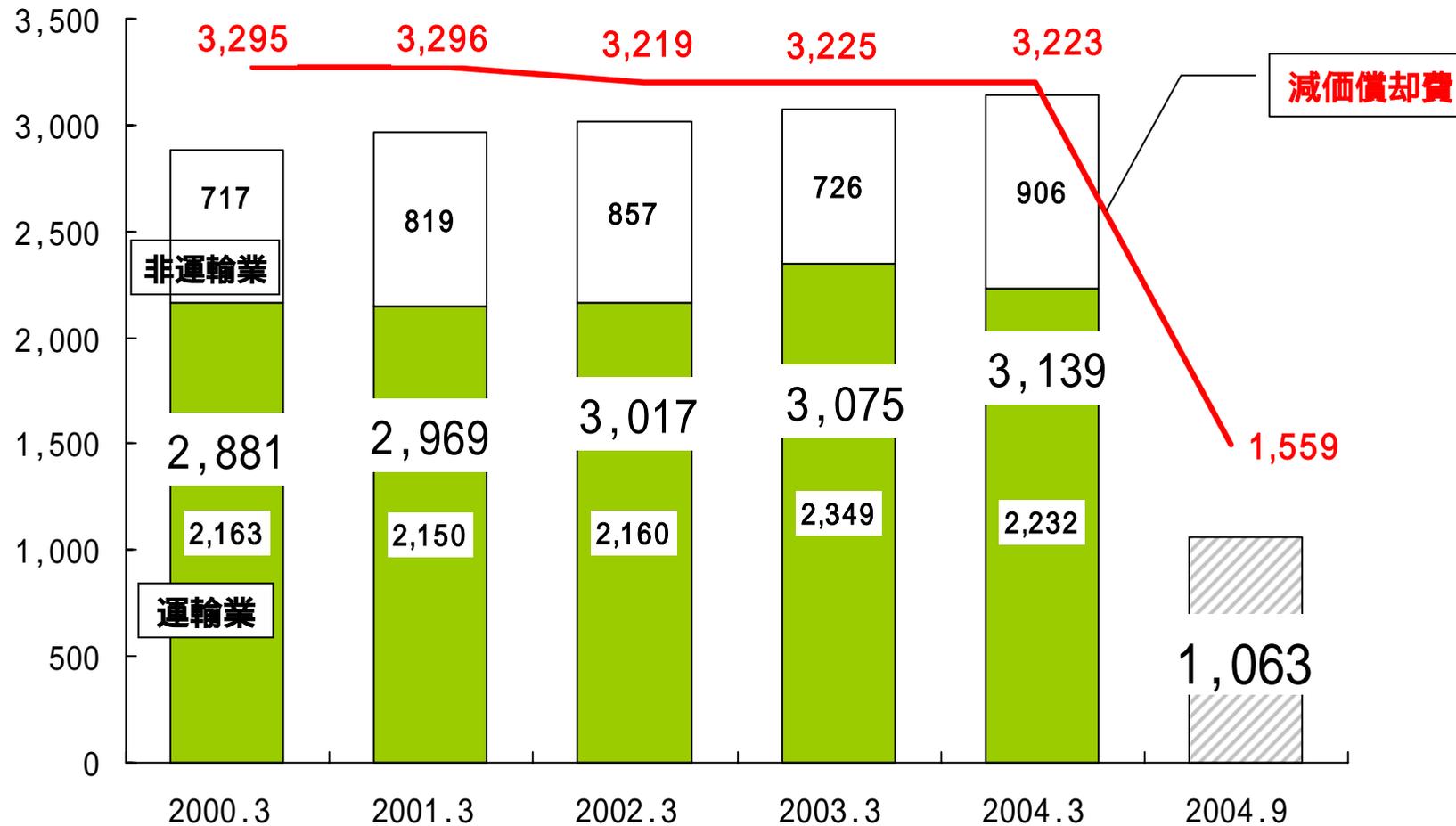


債務減少額	369	675	1,125	1,189	3,198	2,622	1,430	165
(単体) 債務残高	48,332	47,676	46,576	45,375	42,206	40,066	39,050	39,035
平均金利	4.84%	4.62%	4.47%	4.25%	4.15%	4.06%	3.85%	3.79%
債務減少額	248	655	1,099	1,201	3,168	2,140	1,015	15

3. 設備投資と減価償却費 (債務削減原資)

減価償却費を目安とした設備投資

(単位：億円)

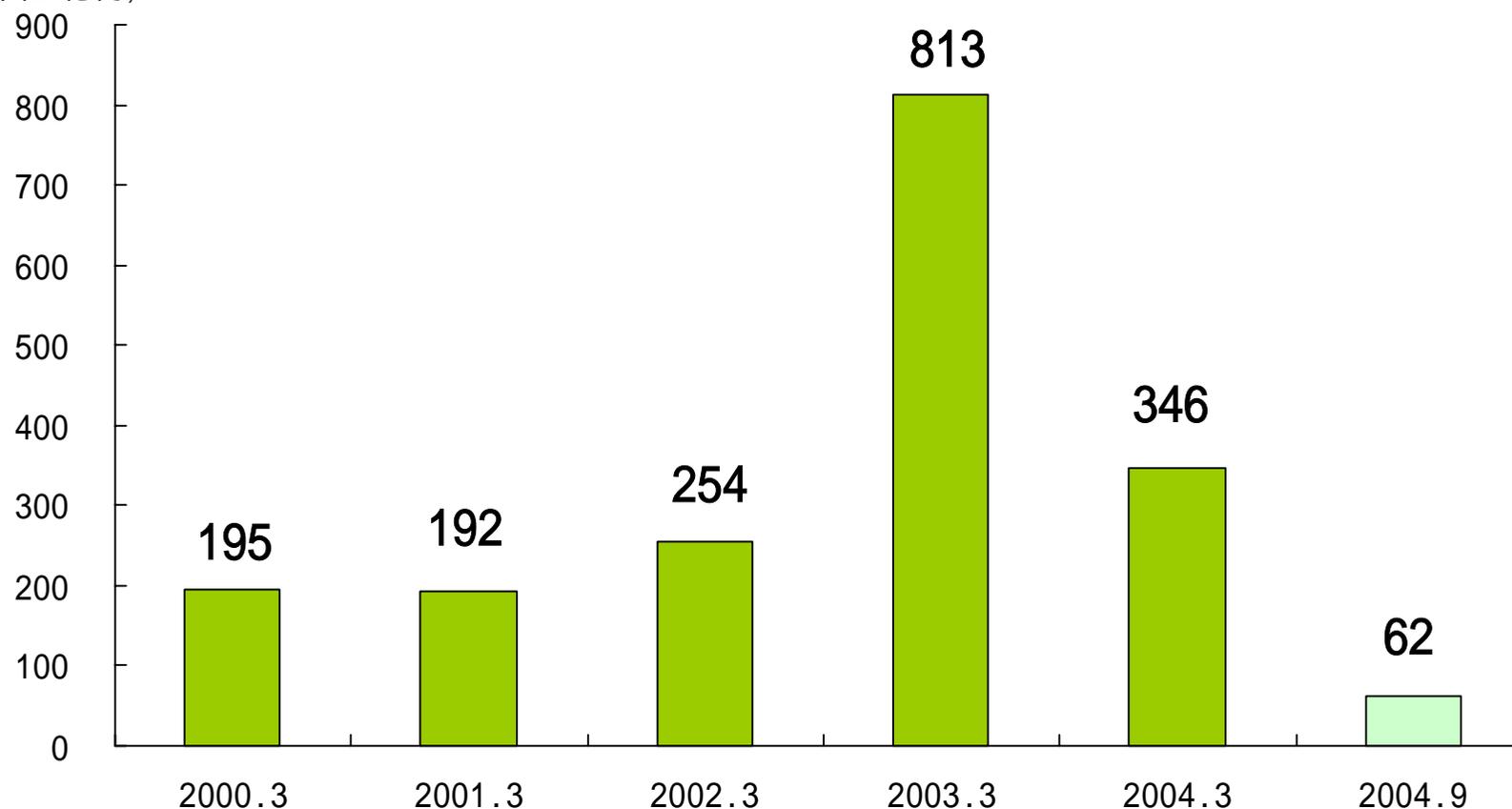


注) 設備投資額は、工事負担金等によるものを除いた数値

4. 固定資産の売却（債務削減原資）

社宅跡地等の固定資産売却によるキャッシュ・イン

(単位: 億円)



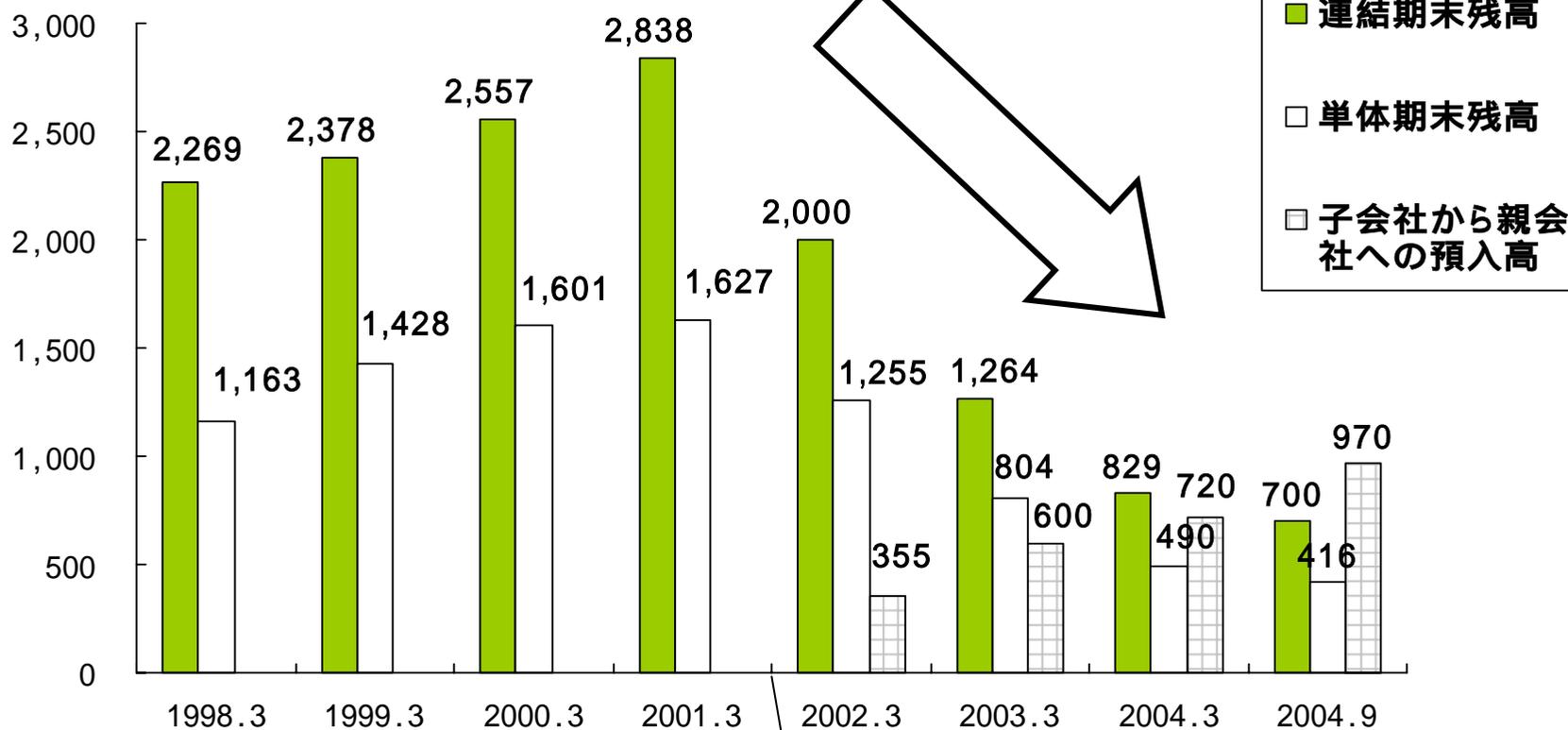
注) 連結キャッシュ・フロー計算書の「有形・無形固定資産の売却による収入」

5. 現預金圧縮 (債務削減原資)

キャッシュ・マネジメント・システム導入等による現預金圧縮の進展

現金及び現金同等物残高 (連結及び単体)

(単位:億円)



2001年4月
CMSスタート

6. 長期債務の構成

鉄道施設購入長期未払金が半分、社債が4分の1強、長期借入金が4分の1弱

長期債務の内訳

	億円	%	平均金利	平均年限 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金()	19,853	50.2	5.23%	11.44年
長期借入金	8,688	21.9	2.01%	3.66年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	11,038 (7,178) (3,860)	27.9	2.56%	9.66年
	39,580	100.0	3.78%	9.29年

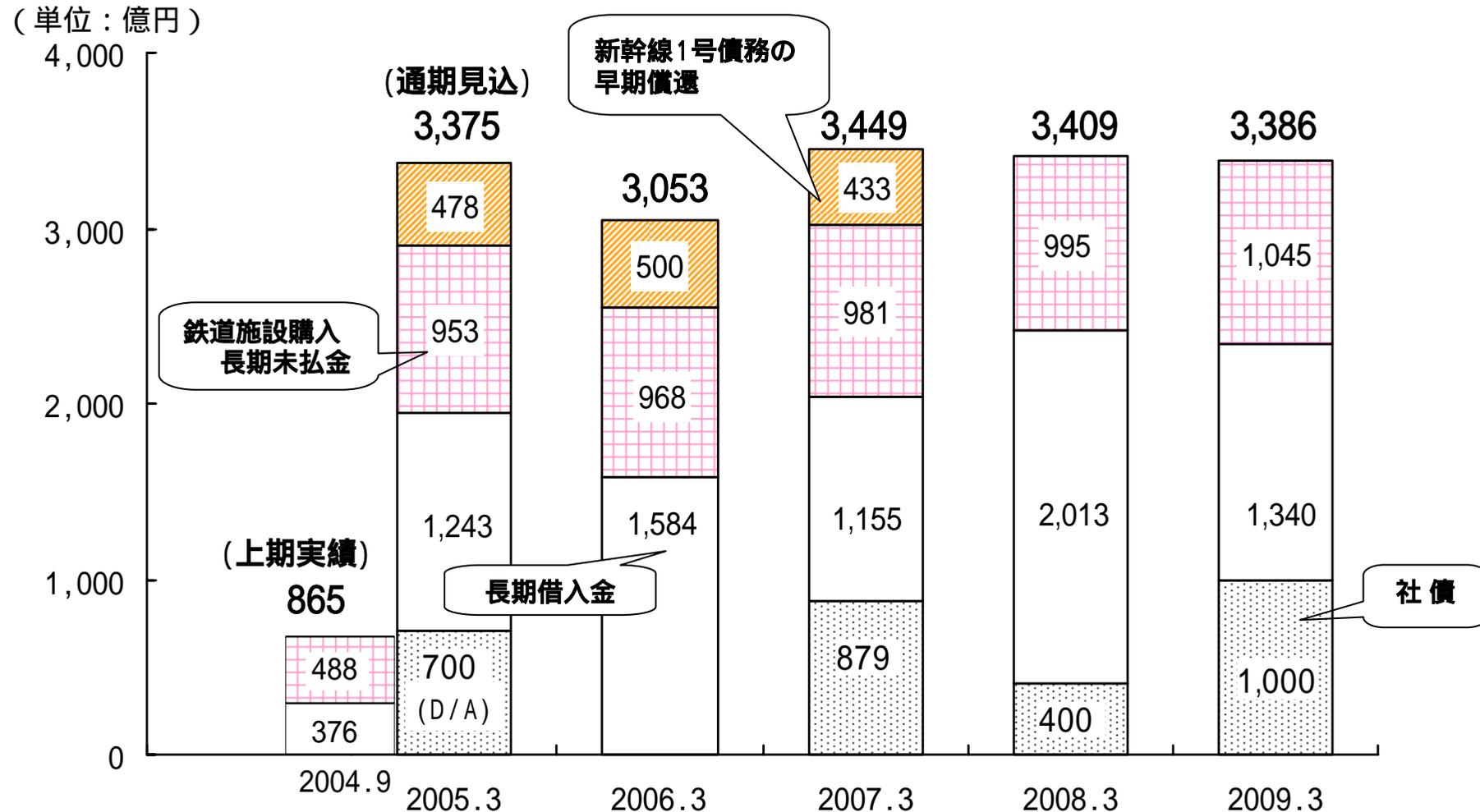
鉄道施設購入長期未払金の内訳

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	11,615	変動	4.50%	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(常磐新線等)の整備 ・整備新幹線 等
2号債務*	6,385	4,344	固定	6.35%	元利均等	1991.10～2017.3		
3号債務*	3,665	3,562	固定	6.55%	元利均等	1991.10～2051.9		
合計	31,069	19,522		5.29%				
秋田新幹線	279	196	変動	0.42%	元利均等	1997.3～2022.3	同上	
モノレール債務	367	134	変動	3.57%	元利均等	(2002.3)～2022.9	同上	
総計		19,853		5.23%				

(*)「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

7. 債務の償還見込み

年間3,000～3,500億円の償還見込み。



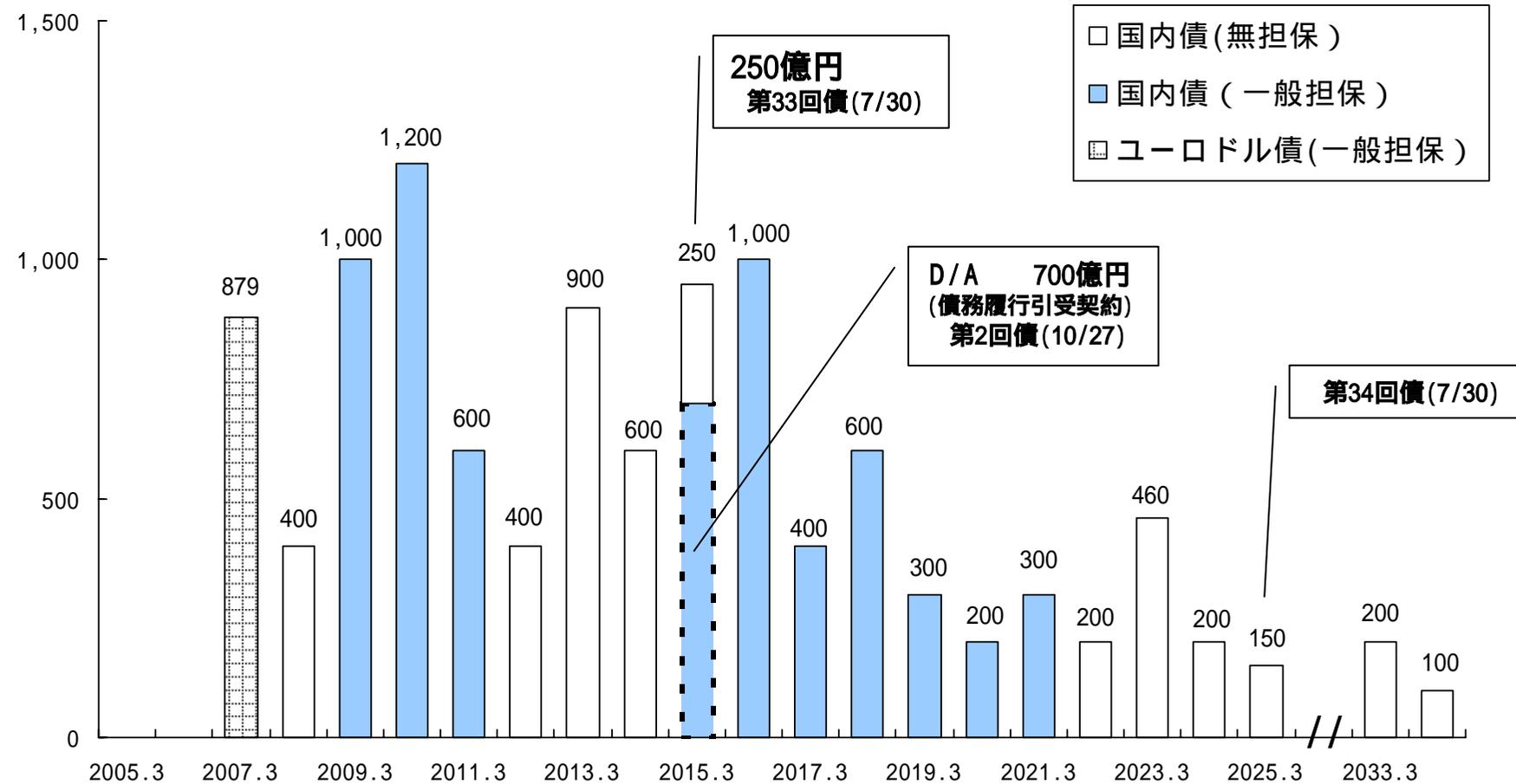
注 1) 見込額は2004年3月末時点をベースに、新規に実施したD/A(債務履行引受契約)を加えたもの。

注 2) 新幹線1号債務の早期償還額は予定額

8. 社債の償還見込み

償還額の平準化を意識した資金調達

(単位: 億円)



注 1) 2004年11月17日現在

9. 長期債務格付け

強固な事業基盤、キャッシュフロー創出力に対する高い評価

Moody's	S&P	R&I
Aa2	AA - / 安定的	AA +
<ul style="list-style-type: none"> •強固な営業基盤に基づく安定したキャッシュフロー。 •日本の経済・運輸政策において重要な位置付けがなされている。 •良好な規制環境が維持されている。 •債務は着実に削減されているが、債務比率は高い水準にある。 	<ul style="list-style-type: none"> •柱の鉄道事業は東日本全域を営業区域としており、比較的安定した旅客輸送量が引き続き見込まれる。 •規制にもとづき総括原価方式による運賃設定が認められており、収益力が安定している。 •債務負担が重い財務構成となっているが、有利子負債の削減を進める方針であることから、改善が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> •鉄道技術力は極めて高い。 •利益重視の経営姿勢。 •鉄道に比べ、事業リスクが高い関連事業のウエートが低い。 •営業エリアに首都圏を抱えるなど強固な事業基盤を有し、鉄道収入の安定度合いが相対的に高い。
<ul style="list-style-type: none"> •1993年6月 Aa2 	<ul style="list-style-type: none"> •1993年6月 AA •1998年3月 AA- 鉄道事業の収益性低下による財務内容の脆弱化 国鉄清算事業団債務の追加負担要請による政治リスクの高まり 	<ul style="list-style-type: none"> •1991年12月 AAA(JBRI) •2002年7月 AA+ 「長寿化」を伴う高齢者の増加が鉄道経営をより難しくさせる

10．2003年度以降の社債発行実績

10年、20年を主体とする発行実績。スプレッド・プライシングによる条件決定。

回号	年限	発行額	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
25	10	300億円	0.79%	99.95円	0.795%	+10bp	2003.4.21	2013.3.19
26	20	100億円	1.19%	99.89円	1.196%	+11bp	2003.4.21	2022.12.20
27	10	400億円	1.46%	99.93円	1.468%	+10bp	2003.10.22	2013.9.20
28	30	100億円	2.47%	99.91円	2.475%	+37bp	2003.12.4	2033.9.20
29	20	100億円	2.01%	99.85円	2.020%	+19bp	2003.12.11	2023.9.20
30	4	400億円	0.39%	99.98円	0.395%	+7bp	2004.3.25	2008.3.19
31	10	200億円	1.58%	99.96円	1.584%	+7bp	2004.4.30	2014.3.19
32	20	100億円	2.26%	99.85円	2.270%	+15bp	2004.4.30	2024.3.19
33	10	250億円	1.87%	99.96円	1.874%	+7bp	2004.7.30	2014.6.20
34	20	150億円	2.53%	99.95円	2.533%	+15bp	2004.7.30	2024.6.20

(注)利払日は原則として8月および2月の25日