

2007年3月期 中間決算説明会



2006年11月1日
東日本旅客鉄道株式会社

目次

I 2007年3月期中間決算及び 2007年3月期通期見込み		業績予想（連結）	2 1
2007年3月期中間決算のポイント	3	業績予想（単体）	2 2
旅客運輸収入	4	II 参考資料	
運輸収入の主な増減要因	5	セグメント別構成	2 4
旅客輸送量	6	ホテル事業の概要	2 5
単体費用構造	7	主要子会社の業績	2 6
単体決算	8	「ecute」の展開	2 7
運輸業	9	2006年3月期新幹線・在来線別収支	2 8
駅スペース活用事業	1 0	財務指標の動向	2 9
ショッピング・オフィス事業	1 1	固定資産の売却	3 0
その他事業	1 2	現預金圧縮	3 1
営業外・特別損益の概要（連結）	1 3	長期債務の構成	3 2
連結決算	1 4	債務の償還見込み	3 3
設備投資（連結）	1 5	社債の償還見込み	3 4
長期債務（連結）	1 6	2005年度以降の社債発行実績	3 5
ニューフロンティア 2008	1 7	長期債務格付け	3 6
安全・安定輸送への取り組み	1 8		
「Tokyo Station City」	1 9		
Suica	2 0		

※点線内は、債券投資家向け追加資料

I 2007年3月期中間決算及び 2007年3月期通期見込み

2007年3月期中間決算のポイント



【運輸業】 ……増収増益

- ◎JR東日本の運輸収入の増加による増収
 - ⇒・ゴールデンウィーク(GW)および夏期間の好調
 - ・宇都宮線・高崎線の普通グリーン車増結効果

【生活サービス事業】

- ①駅スペース活用事業 ……増収増益
 - ⇒・デリシャスリンクの新規連結
 - ・2005年10月に開業した「ecute品川」の効果
- ②ショッピング・オフィス事業 ……増収増益
 - ⇒・ルミネのテナント収入が増加
 - ・2005年10月に開業した「東京ビルディング」の効果
- ③その他事業 ……増収増益
 - ⇒・ジェイアール東日本メカトロニクス(IC対応機器等の売上増)

旅客運輸収入



(単位：億円)

		2005.9	2006.9	06.9/05.9 (%)	2006.3	2007.3 計画	07.3/06.3 (%)
新幹線	定期	113	114	101.1	223	226	101.2
	定期外	2,275	2,312	101.6	4,498	4,557	101.3
	計	2,389	2,427	101.6	4,721	4,783	101.3
東京圏	定期	1,746	1,751	100.3	3,439	3,458	100.5
	定期外	2,585	2,623	101.5	5,138	5,204	101.3
	計	4,332	4,374	101.0	8,578	8,662	101.0
在来線	その他	600	603	100.5	1,179	1,188	100.8
	定期外	1,166	1,174	100.7	2,299	2,314	100.6
	計	1,766	1,778	100.7	3,478	3,502	100.7
計	定期	2,347	2,355	100.3	4,618	4,646	100.6
	定期外	3,752	3,798	101.2	7,438	7,518	101.1
	計	6,099	6,153	100.9	12,056	12,164	100.9
合計	定期	2,460	2,470	100.4	4,842	4,872	100.6
	定期外	6,027	6,110	101.4	11,936	12,075	101.2
	計	8,488	8,580	101.1	16,778	16,947	101.0

運輸収入の主な増減要因

要因		増減額	記事
新幹線	GW・夏期間の好調	+18億円	
	前年度の地震・台風の反動	+8億円	
在来線	普通グリーン車導入 (2004年10月:宇都宮線・高崎線に導入を開始、 湘南新宿ライン全列車に導入。 2006年7月:宇都宮線・高崎線の上野発着全列車に導入済)	+19億円	<ul style="list-style-type: none"> ・2007年3月期の増収額(計画): +35億円(期初予想 +16億円) ・普通グリーン車導入による効果(導入前と比べて): 約100億円/年
	つくばエクスプレス(TX)の影響 (2005年8月24日開業)	△25億円 (定期 :△13億円、 定期外:△12億円)	<ul style="list-style-type: none"> ・2006年3月期の影響額:△30億円 ・TX開業後1年間の影響額:△55億円(JRバス関東を含めると、△65億円)
	GW・夏期間の好調	+14億円	
	前年度の地震・台風の反動	+15億円	

旅客輸送量



(単位：百万人キロ)

		2005.9	2006.9	06.9/05.9 (%)	2006.3	2007.3 計画	07.3/06.3 (%)
新幹線	定期	834	847	101.5	1,627	1,652	101.5
	定期外	8,762	9,068	103.5	17,246	17,643	102.3
	計	9,597	9,915	103.3	18,874	19,295	102.2
東京圏	定期	26,556	26,590	100.1	51,799	51,955	100.3
	定期外	12,850	12,936	100.7	25,376	25,504	100.5
	計	39,406	39,526	100.3	77,176	77,459	100.4
在来線	定期	9,840	9,865	100.2	18,994	19,089	100.5
	その他 定期外	5,664	5,653	99.8	11,097	11,064	99.7
	計	15,505	15,519	100.1	30,091	30,153	100.2
計	定期	36,397	36,455	100.2	70,793	71,044	100.4
	定期外	18,515	18,590	100.4	36,474	36,568	100.3
	計	54,912	55,045	100.2	107,268	107,612	100.3
合計	定期	37,231	37,303	100.2	72,421	72,696	100.4
	定期外	27,278	27,658	101.4	53,721	54,211	100.9
	計	64,509	64,961	100.7	126,142	126,907	100.6

単体費用構造

(単位：億円)

	2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3 計画	07. 3/06. 3
営業費用	7,482	7,555	+72 101.0%	15,725	15,810	+84 100.5%
人件費	2,835	2,738	△96 96.6%	5,766	5,570	△196 96.6%
うち退職関連経費	475	447	△28 94.0%	964	895	△69 92.8%
物件費	2,658	2,821	+163 106.1%	5,961	6,210	+248 104.2%
動力費	239	233	△6 97.4%	528	500	△28 94.7%
修繕費	945	1,035	+90 109.6%	2,168	2,250	+81 103.8%
その他	1,473	1,552	+79 105.4%	3,265	3,460	+194 106.0%
機構借損料等	405	392	△13 96.8%	811	790	△21 97.4%
租税公課	408	421	+12 103.0%	758	770	+11 101.6%
減価償却費	1,174	1,181	+7 100.6%	2,428	2,470	+41 101.7%

単体決算



(単位：億円)

	2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3 計画	07. 3/06. 3
営業収益	9,601	9,730	+128 101.3%	19,149	19,330	+180 100.9%
営業利益	2,119	2,174	+55 102.6%	3,424	3,520	+95 102.8%
経常利益	1,442	1,682	+240 116.7%	2,207	2,250	+42 101.9%
中間(当期)純利益	887	1,054	+166 118.8%	1,305	1,500	+194 114.9%

	2006. 3	2006. 9	06. 9/06. 3
総資産	63,812	63,583	△228 99.6%
純資産	12,454	13,268	+814 106.5%
長期債務	36,731	36,816	+84 100.2%
平均金利	3.55%	3.52%	△0.04

運輸業



(単位：億円)

	2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
営業収益	9, 074	9, 156	+81 100. 9%	18, 054	18, 210	+155 100. 9%
営業利益	1, 896	1, 953	+56 103. 0%	2, 977	3, 080	+102 103. 4%

(注) 営業収益：外部顧客に対する売上高
 営業利益：外部顧客に対する売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

主な増減要因			
営業収益		営業利益	
JR東日本	+83	JR東日本	+51
JRバス関東	△3	東京モノレール	+4

トピックス

- ・ダイヤ改正により、宇都宮線・高崎線の上野発着全列車に普通グリーン車を連結（2006年7月）
- ・常磐線中距離電車への普通グリーン車新規導入（2007年春）
- ・仙台空港線開業に伴い東北線と仙台空港線の相互直通運転を開始（2007年春）

駅スペース活用事業



(単位：億円)

	2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
営業収益	1, 909	2, 013	+104 105. 5%	3, 839	4, 000	+160 104. 2%
営業利益	149	163	+13 109. 3%	304	320	+15 105. 1%

(注) 営業収益：外部顧客に対する売上高
 営業利益：外部顧客に対する売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

主な増減要因			
営業収益		営業利益	
デリシャスリンク	+46	ステーションリテイリング	+5
ステーションリテイリング	+33	デリシャスリンク	+2
NRE*	+13		

*NRE(=日本レストランエンタプライズ)
 (注)2005年8月にキヨスクからJEFB(=ジェイアール東日本
 フードビジネス)にベーカリー事業を移管(14億円)

トピックス

- ・デリシャスリンクの新規連結(2006年4月)
- ・ステーションルネッサンスの新規開業
 大船駅Ⅱ期・Ⅲ期 (2006年7月・9月)
- ・JR東日本ウォータービジネス設立(2006年8月)
- ・東日本キヨスクにおいて希望退職を募集
 (2006年度下期)

ショッピング・オフィス事業



(単位：億円)

	2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
営業収益	930	969	+38 104.2%	1,904	1,950	+45 102.4%
営業利益	283	295	+11 104.0%	538	570	+31 105.8%

(注) 営業収益：外部顧客に対する売上高
 営業利益：外部顧客に対する売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

主な増減要因			
営業収益		営業利益	
ルミネ ※前年に新宿SBを含む	+11	ルミネ	+8
JEBL*	+40	JEBL	+31
湘南SB	+3	湘南SB	+2
東京圏駅ビル開発*	△24	東京圏駅ビル開発	△23

トピックス

・ 駅ビル会社の合併(2006年4月:5社→2社)

- ①ルミネ ←ルミネ・新宿SB
- ②八王子TB ←八王子TB・国分寺TB・甲府SB

*2005年11月に東京圏駅ビル開発からJEBL(=ジェイアール東日本ビルディング)にオフィス事業を移管(31億円)

その他事業



(単位：億円)

	2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
営業収益	995	1, 059	+64 106. 5%	2, 126	2, 280	+153 107. 2%
営業利益	29	62	+33 212. 2%	155	160	+4 103. 1%

(注) 営業収益：外部顧客に対する売上高
 営業利益：外部顧客に対する売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

主な増減要因			
営業収益		営業利益	
メカトロニクス	+91	メカトロニクス	+19
JR東日本	+13	JR東日本	+11
日本ホテル	△5		
トランスポートック*	△29		

ホテル事業実績(2006.9)

営業収益 204 億円 (96.6%)
 (セグメント間売上高を含む)

営業利益 8 億円(175.1%)
 () 内は前年同期比

トピックス

- ・東京ステーションホテル休業
 (2006年4月)
- ・「ジエクサー・フィットネス&スパ上野」
 開業 (2006年7月)

*トランスポートック(=東日本トランスポートック)

営業外・特別損益の概要(連結)

	2006. 9	前中間期との差	(単位：億円)
営業利益	2, 478	+114	
営業外収益	187	+121	
受取利息及び受取配当金	13	△2	
持分法による投資利益	5	+0	JTB 4(△0), CSP 1(+0)
その他	168	+124	JR東日本： 匿名組合投資利益 122(+110) 等
営業外費用	683	△59	
支払利息 等	662	△32	支払利息 526(△41) 社債利息 135(+8) 等
その他	20	△26	
経常利益	1, 981	+296	
特別利益	298	+129	
固定資産売却益	135	+102	
投資有価証券売却益	—	△8	JR東日本： 社債償還損 —(△34) 等
工事負担金等受入額	154	+51	
その他	8	△15	
特別損失	209	+60	
固定資産売却損	1	△1	
工事負担金等圧縮損	142	+43	
減損損失	13	△1	
その他	52	+20	JR東日本：環境対策費 6(+6) 等
税金等調整前中間純利益	2, 070	+365	

連結決算

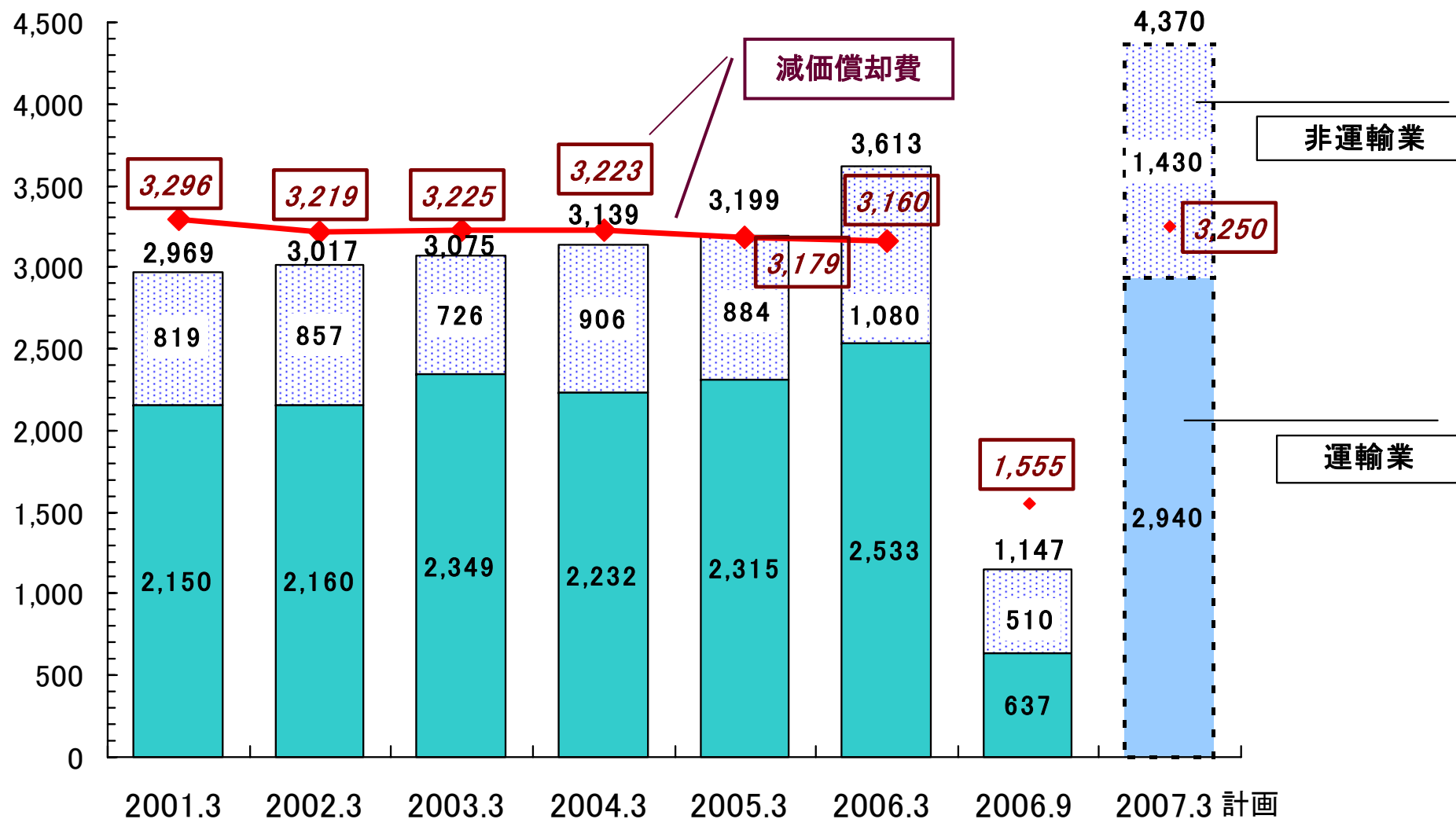


(単位：億円)

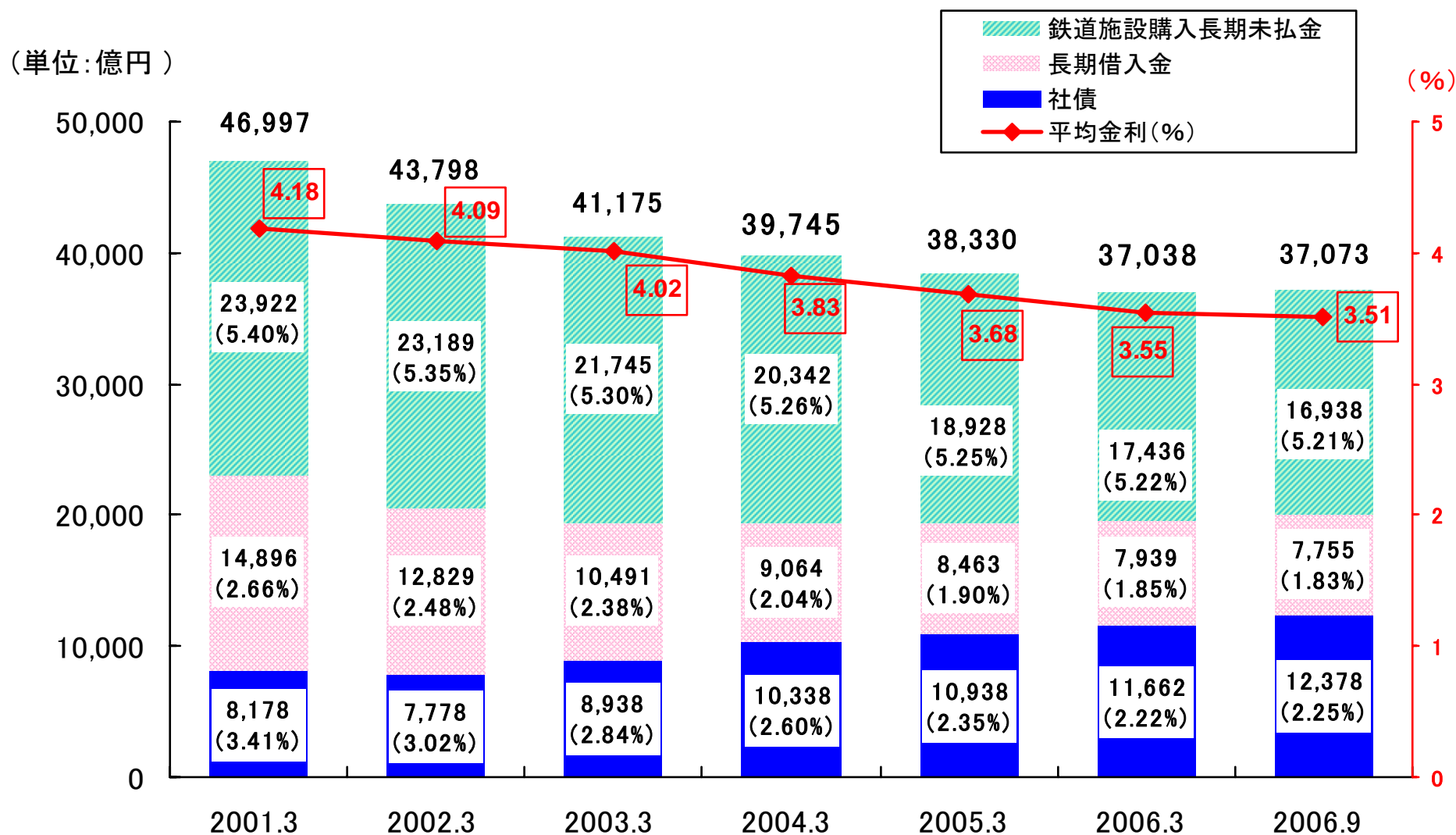
	2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3 計画	07. 3/06. 3
営業収益	12, 909	13, 199	+289 102. 2%	25, 923	26, 440	+516 102. 0%
営業利益	2, 363	2, 478	+114 104. 9%	3, 960	4, 120	+159 104. 0%
経常利益	1, 685	1, 981	+296 117. 6%	2, 746	2, 830	+83 103. 0%
中間(当期)純利益	1, 003	1, 218	+214 121. 4%	1, 575	1, 710	+134 108. 5%
営業C F	2, 234	2, 497	+262 111. 8%	4, 477		
投資C F	△1, 580	△1, 710	△129 108. 2%	△3, 094		
財務C F	△667	△575	+91 86. 2%	△1, 415		
	2006. 3	2006. 9	06. 9/06. 3			
総資産	68, 215	67, 999	△216 99. 7%			
純資産	13, 823	14, 792	+969 107. 0%			

設備投資(連結)

(単位:億円)



長期債務(連結)



(注) 2006年9月期については、新基準で表記している。従来基準での社債金額は12,388億円であり、連結長期債務の合計金額は37,082億円である。

※ カッコ内は平均金利 (%)

ニューフロンティア2008

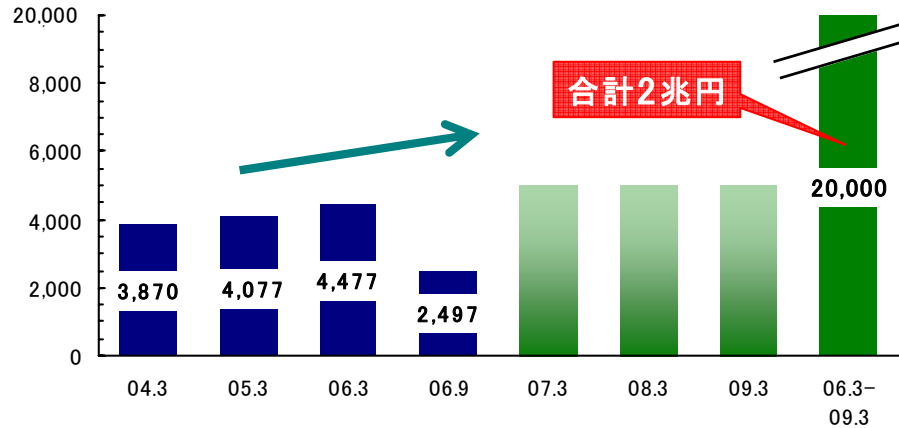


3つの目標 (2009.3)

項目	目標値
営業キャッシュフロー(4年間)	2兆円
長期債務／自己資本	2倍程度
連結ROA	6.0%

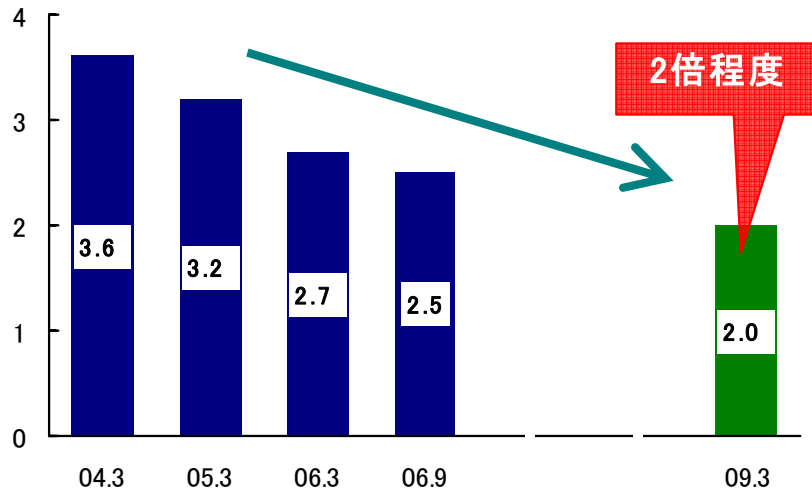
● 連結営業キャッシュフロー

(単位: 億円)



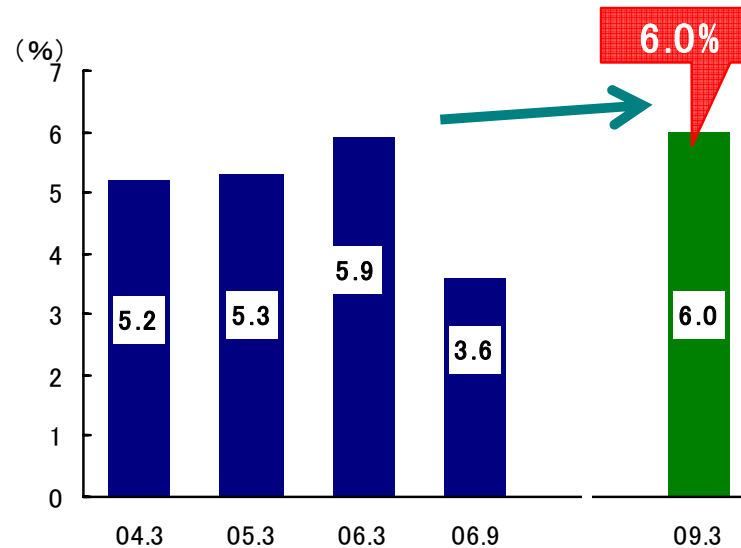
● 自己資本に対する長期債務の比率

(倍)



● 連結ROA (総資産営業利益率)

(%)



安全・安定輸送への取り組み

【首都圏輸送障害低減に向けた対策】 2006年7月4日公表

1. 早急に実施する対策（2007年3月期中に実施または着手。投資規模：約 70億円）

- ①設備・車両故障発生時の即応体制強化
- ②障害箇所特定までの時間短縮
- ③輸送障害時における輸送手配の迅速化
- ④車両取替部品の増配備
- ⑤お客さまへの情報案内の強化
- ⑥インターネットを利用した遅延証明書の発行



【次世代分岐器】

2. 引き続き実施していく対策（投資規模：2012年度までに約 1,600億円）

- ①故障しにくい設備への改良
- ②故障しにくい車両への置換
- ③運行管理システムの強化

【老朽車両の取替】 2006年9月5日公表

- ・ 京浜東北線・根岸線（E233系直流電車）（投資規模：約 870億円）
⇒2007年秋頃から順次営業運転



【京浜東北線・根岸線E233系(イメージ)】

【新幹線脱線対策】 2006年10月20日公表

L型車両ガイドの取り付け、接着絶縁継目の破断防止策、停止距離短縮策（投資規模：約80億円）等 18

「Tokyo Station City」

●八重洲口開発（三井不動産、鹿島八重洲開発、国際観光会館、新日本石油との共同事業）

- ◇竣工予定 <1期>2007年10月末 【グラントウキョウノースタワーⅠ期・グラントウキョウサウスタワー】
- <2期>2012年夏 【グラントウキョウノースタワーⅡ期(百貨店)】
- 2013年春 【グランルーフ等中央部】

◇建物規模

	グラントウキョウ サウスタワー	グランルーフ等中央部	グラントウキョウノースタワー	
			Ⅱ期	Ⅰ期
主要用途	オフィスなど	鉄道営業施設・ 店舗・歩行者デッキ等	百貨店など	オフィス・ 百貨店など
階数	地上42階 地下4階	地上4階 地下3階	地上13階(※) 地下3階	地上43階 地下4階
延床面積	約140,000㎡	約212,000㎡		
賃貸面積	オフィス	約75,000㎡	—	約63,000㎡
	店舗	約800㎡	約2,000㎡	約50,000㎡
駐車場台数	約250台	約50台	約160台	約60台

(※)中2階を含んだ階数表示。(注)太線内が第2期工事部分



【Sapia Tower】

●日本橋口開発 …「Sapia Tower」

◇竣工予定・延床面積 2007年3月・約79,000㎡

◇用途構成 オフィス(7階～26階):貸付面積 約30,600㎡、

「東京ステーションコンファレンス」(4階～6階):貸付面積 約1,800㎡ ※2007年5月7日開業

「ホテルメトロポリタン丸の内」(27階～34階、343室) ※2007年5月24日開業

Suica



発行枚数:約1,775万枚(2006年9月30日現在)

(電子マネー対応カード発行枚数:約1,384万枚)

<参考>「ビュー・スイカ」カード(提携含む)申込枚数:約157万枚、モバイルSuica登録会員数:約12万人

【諸元】(2006年9月30日現在)

- ・ 利用可能駅数:897駅
- ・ 電子マネーのご利用件数:1日約37万件
- ・ 利用可能店舗数:約9,000店舗
 - ┌ 駅ナカ:約7,100店舗・・・NEW DAYS 約340店、レッツキヨスク 約660店 等
 - └ 街ナカ:約1,900店舗・・・ファミリーマート 約1,020店、ビックカメラ20店、ららぽーと約250店 等
- ・ クレジットカード事業の提携先・・・JAL、新銀行東京、みずほ銀行、ビックカメラ

【今後の展開】

①首都圏の各交通事業者共通のICカード「PASMO」との相互利用サービス開始(2007年3月)

②電子マネーの市中展開を加速

- ・ イオングループ・・・2007年1月を目途に、JR東日本エリア内の店舗に導入
 - ・ 「Suica」「iD」「QUICPay」「Edy」が1つの決済端末で利用可能に(2007年1月以降)
- ※ ご利用件数:2008年度 1日400万件を目標



③クレジットカード事業の拡大(提携カードの発行による顧客基盤拡大)

- ・ イオン(2007年1月)、三菱東京UFJ銀行(2007年1月)、三井住友銀行(2007年中) 【共用リーダー/ライター(イメージ)】
- ・ りそな銀行(2007年度下期)、横浜銀行(2007年度下期)、ヤフー(2007年度冬) ※()内は予定時期

業績予想(連結)



(単位：億円)

	2006. 3期	2007. 3期計画		
		4月予想	今回予想	対4月予想増減
営業収益	25,923	26,240	26,440	+200
運輸業	18,054	18,100	18,210	+110
駅スペース活用事業	3,839	4,000	4,000	—
ショッピング・オフィス事業	1,904	1,940	1,950	+10
その他事業	2,126	2,200	2,280	+80
営業利益	3,960	4,020	4,120	+100
運輸業	2,977	3,010	3,080	+70
駅スペース活用事業	304	320	320	—
ショッピング・オフィス事業	538	560	570	+10
その他事業	155	140	160	+20
消去又は全社	△14	△10	△10	—
経常利益	2,746	2,900	2,830	△70
当期純利益	1,575	1,710	1,710	—

業績予想(単体)



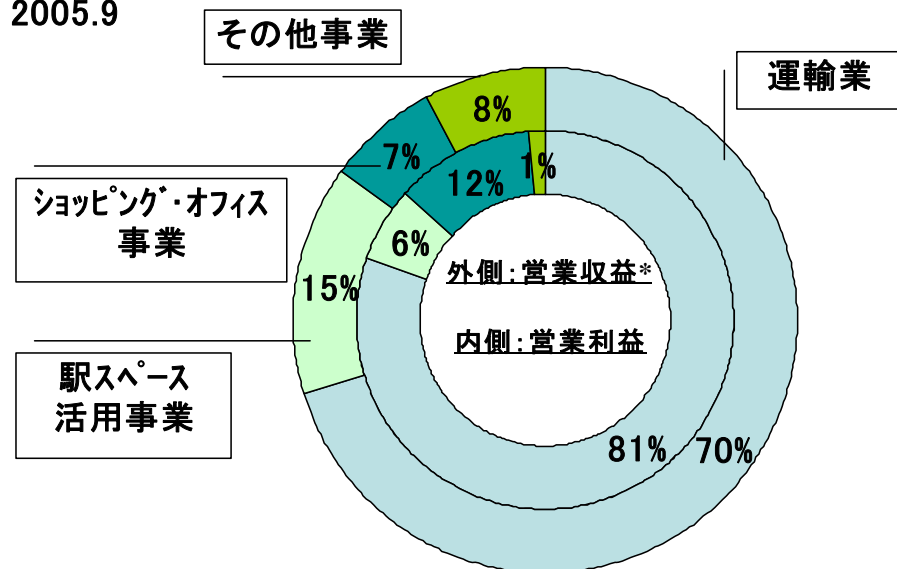
(単位：億円)

	2006. 3期	2007. 3期計画		
		4月予想	今回予想	対4月予想増減
営業収益	19,149	19,190	19,330	+140
運輸収入	16,781	16,840	16,950	+110
その他の収入	2,368	2,350	2,380	+30
営業費用	15,725	15,750	15,810	+60
人件費	5,766	5,610	5,570	△40
物件費	5,961	6,080	6,210	+130
機構借損料等	811	810	790	△20
租税公課	758	770	770	—
減価償却費	2,428	2,480	2,470	△10
営業利益	3,424	3,440	3,520	+80
経常利益	2,207	2,330	2,250	△80
税引前当期純利益	2,213	2,490	2,540	+50
当期純利益	1,305	1,460	1,500	+40

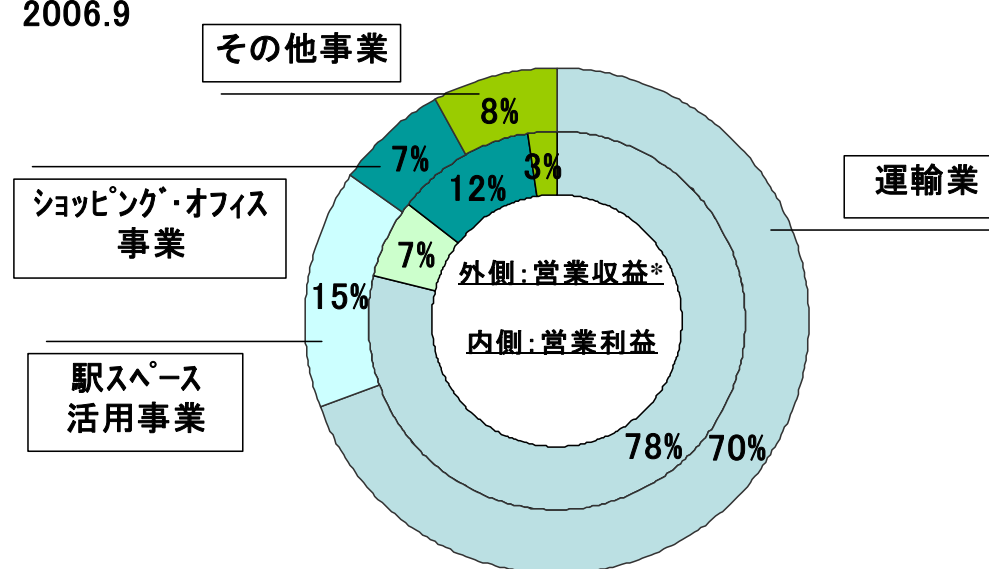
II 参考資料

セグメント別構成

2005.9



2006.9



(単位：億円)

	運輸	駅スペース活用	ショッピング・オフィス	その他	連結
営業収益*	9,074	1,909	930	995	12,909
営業利益	1,896	149	283	29	2,363

(単位：億円)

	運輸	駅スペース活用	ショッピング・オフィス	その他	連結
営業収益*	9,156	2,013	969	1,059	13,199
営業利益	1,953	163	295	62	2,478

*外部顧客に対する売上高

ホテル事業の概要

● メトロポリタンホテルズ

ホテルメトロポリタン(池袋)、ホテルメトロポリタンエドモント(飯田橋)、高崎、長野、仙台、盛岡、盛岡ニューウイング、秋田、山形 【合計9ホテル、2,689室】

営業収益* 158 億円 (2006.9) 稼働率 83 %

● ホテルメッツチェーン

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 【合計17ホテル、1,785室】

営業収益* 29 億円 (2006.9) 稼働率 85%

- 長期滞在型ホテル (14ホテル、399室)
- ホテルドリームゲート舞浜 (80室)
- 弥生会館 (1ホテル、155室)
- ホテルニューグランド (251室)

*各ホテルの営業収益の単純合算。メッツは田端除く16ホテルの計
東京ステーションホテルは2006年4月1日より丸の内駅舎復原工事に伴い一時休業

主要子会社の業績

(単位：億円)

		2005. 9	2006. 9	06. 9/05. 9	2006. 3	2007. 3計画	07. 3/06. 3
東日本 キヨスク	営業収益	1,155	1,137	△17	2,271	2,216	△54
	営業利益	23	25	+2	45	33	△12
日本レストラン エンタプライズ	営業収益	270	301	+31	546	605	+58
	営業利益	8	11	+2	18	21	+2
ルミネ	営業収益	182	223	+40	380	442	+62
	営業利益	35	46	+11	61	70	+8
JR東日本 企画	営業収益	454	476	+21	982	1,005	+23
	営業利益	17	11	△6	38	29	△9

※ 単体での営業収益・営業利益

「*ecute*」の展開

	大宮	品川	立川
開業日	2005年3月5日	2005年10月1日	2007年度(予定)
開発面積	約5,000㎡	約5,300㎡ (既存改良部含む)	約11,500㎡ (改札外含む)
売場面積	約2,300㎡	約1,600㎡	(精査中)
想定年商	約55億円	約35億円	約63億円
主な業種	デリ、スイーツ、雑貨 飲食、サービス(68店舗)	デリ、スイーツ、雑貨、 飲食、サービス(46店舗)	デリ、スイーツ、雑貨 カフェ、サービス、保育園 複合クリニック等
直近の状況	【今中間期の実績】 ・店舗売上 44億円 (対目標 162%)	【今中間期の実績】 ・店舗売上 31億円 (対目標 179%)	

2006年3月期新幹線・在来線別収支

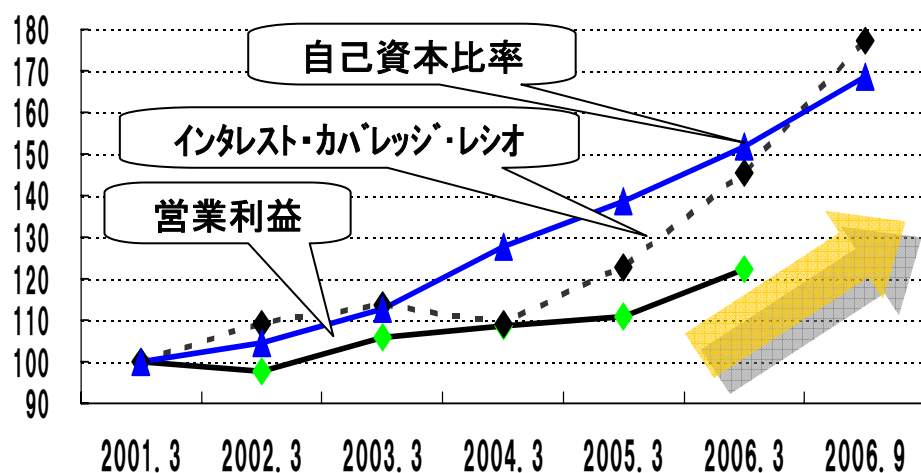


(単位：億円)

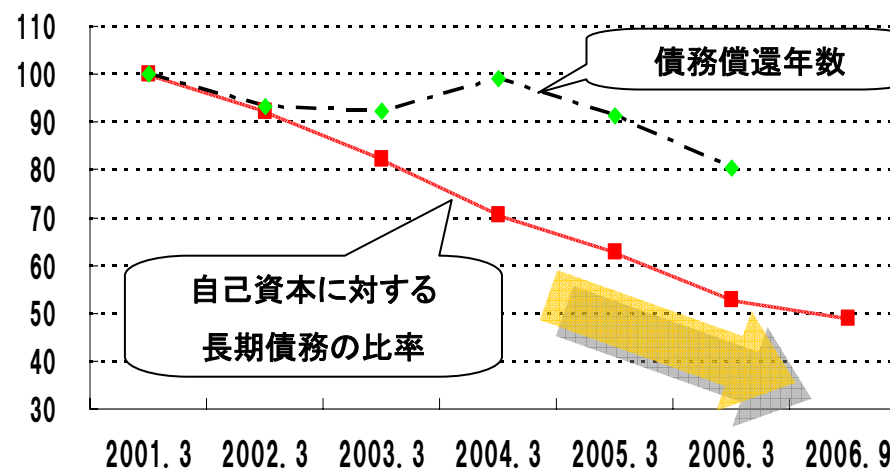
	新幹線			在来線		
	2005. 3	2006. 3	06. 3/05. 3 (%)	2005. 3	2006. 3	06. 3/05. 3 (%)
営業キロ(キロ)	1,052	1,052	100.0	6,473	6,473	100.0
輸送人キロ(百万人キロ)	18,391	18,874	102.6	106,780	107,268	100.5
鉄道事業営業収益	4,705	4,824	102.5	13,211	13,366	101.2
鉄道事業営業費用	2,947	2,901	98.4	12,139	12,117	99.8
鉄道事業営業損益	1,758	1,922	109.3	1,071	1,248	116.5
鉄道事業固定資産	22,610	22,350	98.8	22,462	22,494	100.1
鉄道事業減価償却費	842	807	95.9	1,566	1,546	98.8

財務指標の動向

(2001年3月期を100とした指数)



(2001年3月期を100とした指数)



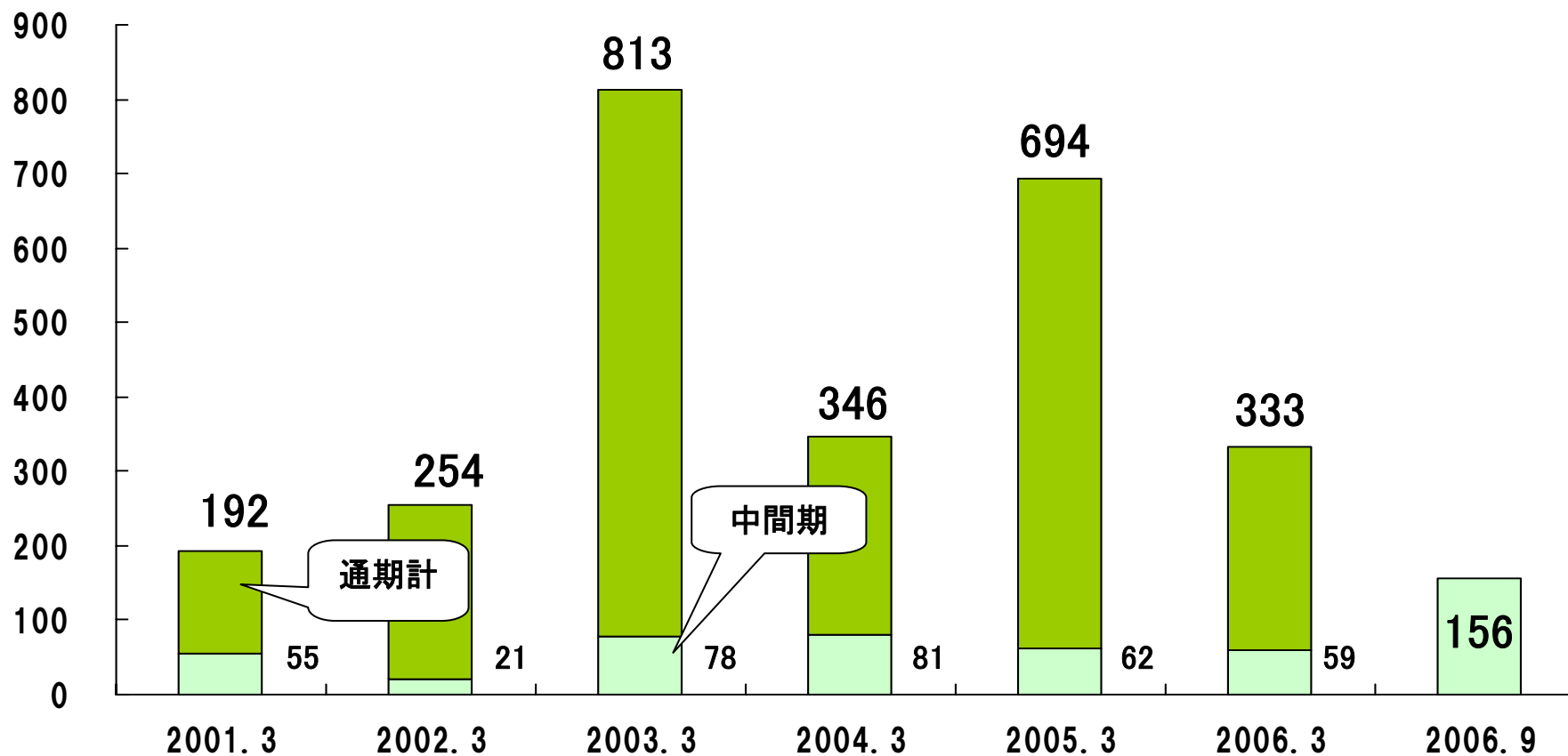
	2001.3	2002.3	2003.3	2004.3	2005.3	2006.3	2006.9
営業利益 (億円)	3,237	3,163	3,430	3,514	3,585	3,960	2,478
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	2.2	2.4	2.5	2.4	2.7	3.2	3.9
自己資本に対する長期債務の比率 (倍)	5.1	4.7	4.2	3.6	3.2	2.7	2.5
自己資本比率 (%)	12.7	13.3	14.3	16.2	17.6	19.9	21.4
債務償還年数 (年)	10.2	9.5	9.4	10.1	9.3	8.2	—

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) 債務償還年数=有利子負債÷営業キャッシュ・フロー

固定資産の売却

(単位:億円) 固定資産売却額(連結)

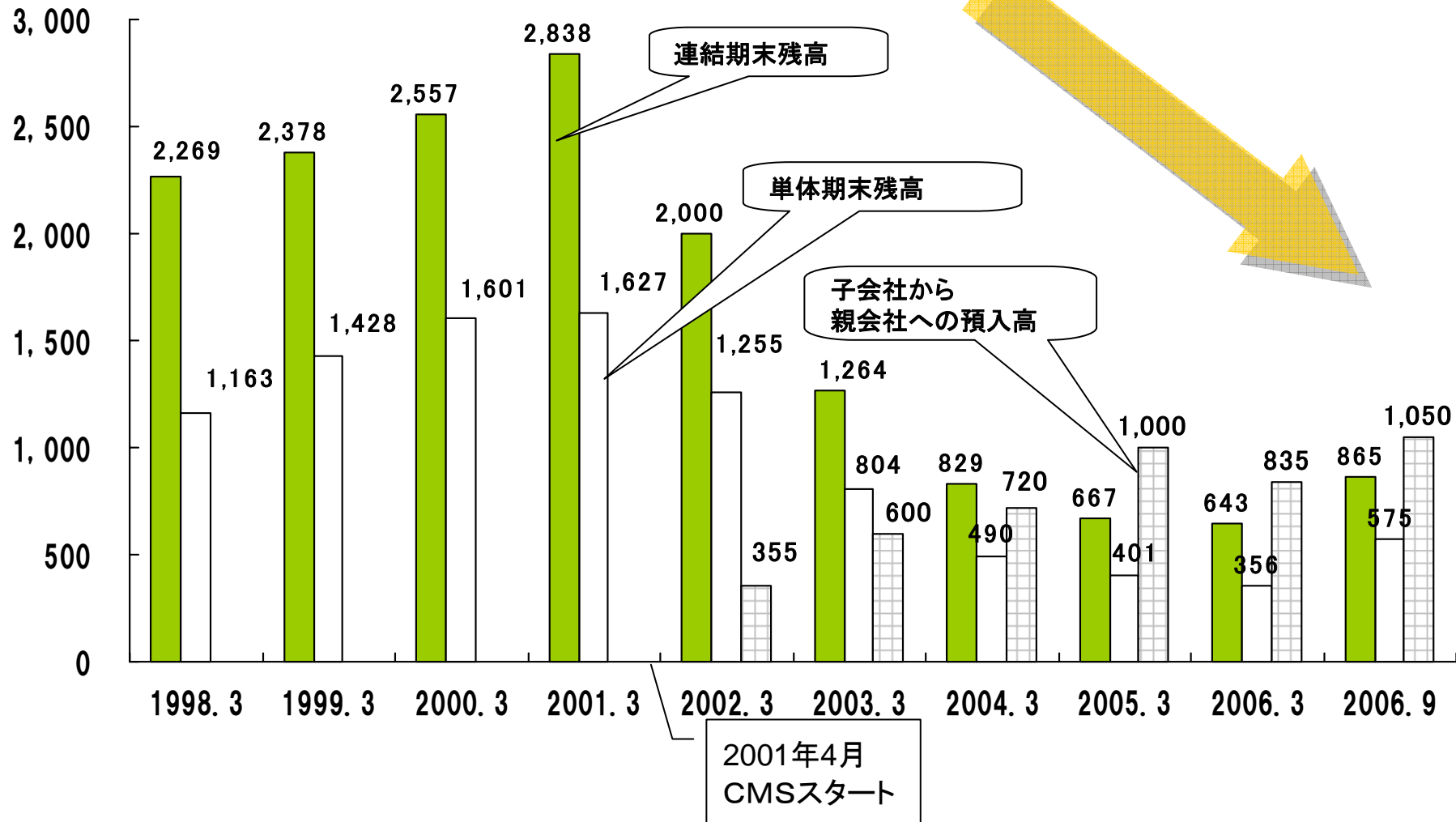


注) 連結キャッシュ・フロー計算書の「有形・無形固定資産の売却による収入」

現預金圧縮

(単位:億円)

現金及び現金同等物残高(連結及び単体)



長期債務の構成

連結長期債務の内訳(2006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(※)	16,938	45.7%	5.21%	11.23年
長期借入金	7,755	20.9%	1.83%	3.16年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	12,378 (5,599) (6,779)	33.4%	2.25%	10.40年
	37,073	100.0	3.51%	9.28年

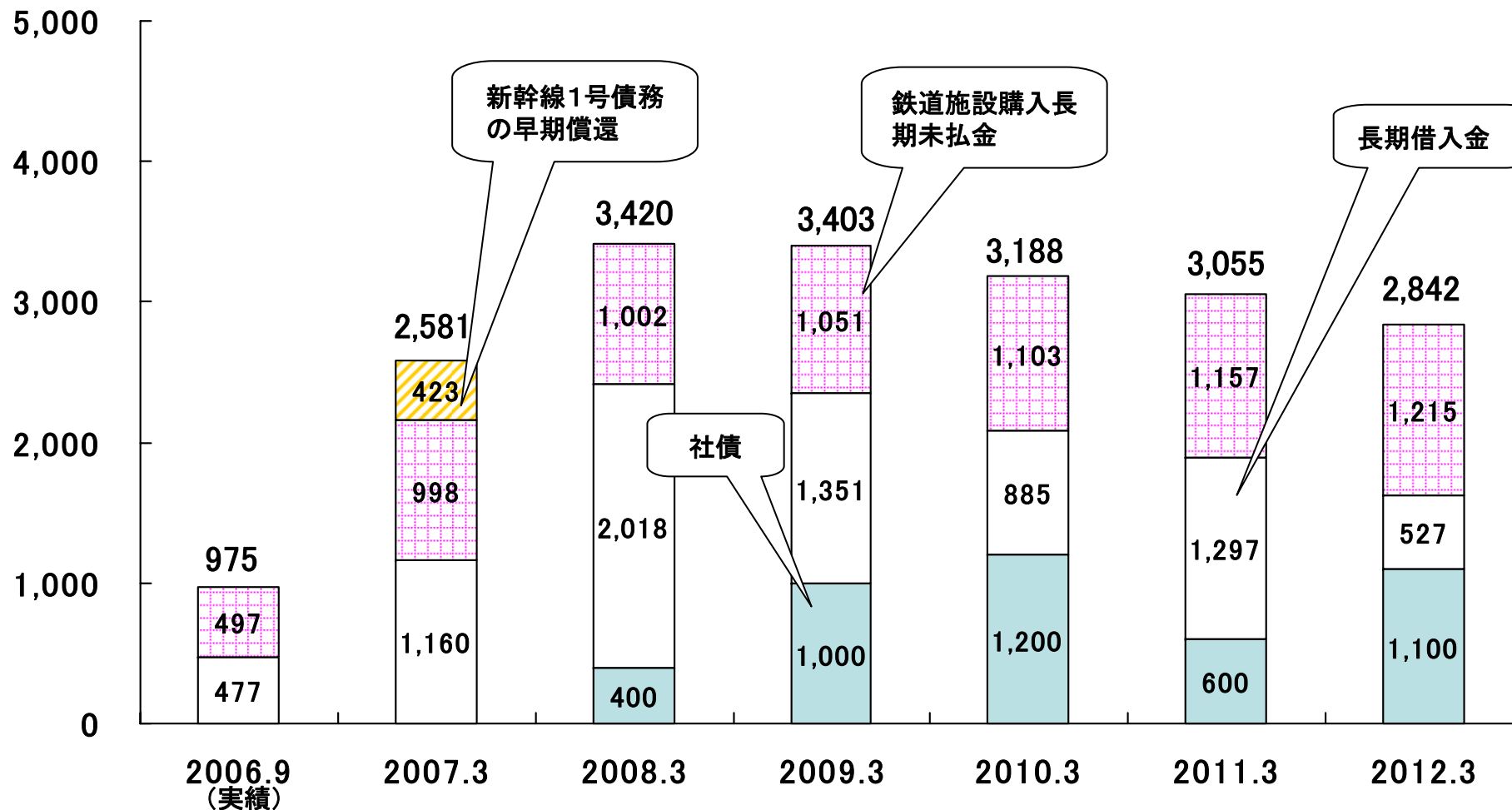
※ 鉄道施設購入長期未払金の内訳

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	9,252	変動	4.33%	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	3,856	固定	6.35%	元利均等	1991.10~2017.3	鉄道建設・運輸	
3号債務*	3,665	3,538	固定	6.55%	元利均等	1991.10~2051.9	施設整備支援機構	
合計	31,069	16,646		5.27%				
秋田新幹線	279	174	変動	0.75%	元利均等	1997.3~2022.3	同上	
モノレール債務	367	118	変動	2.94%	元利均等	(2002.3)~2022.9	同上	
総計		16,938		5.21%				

(*)「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

(単位: 億円) 債務償還額(連結)



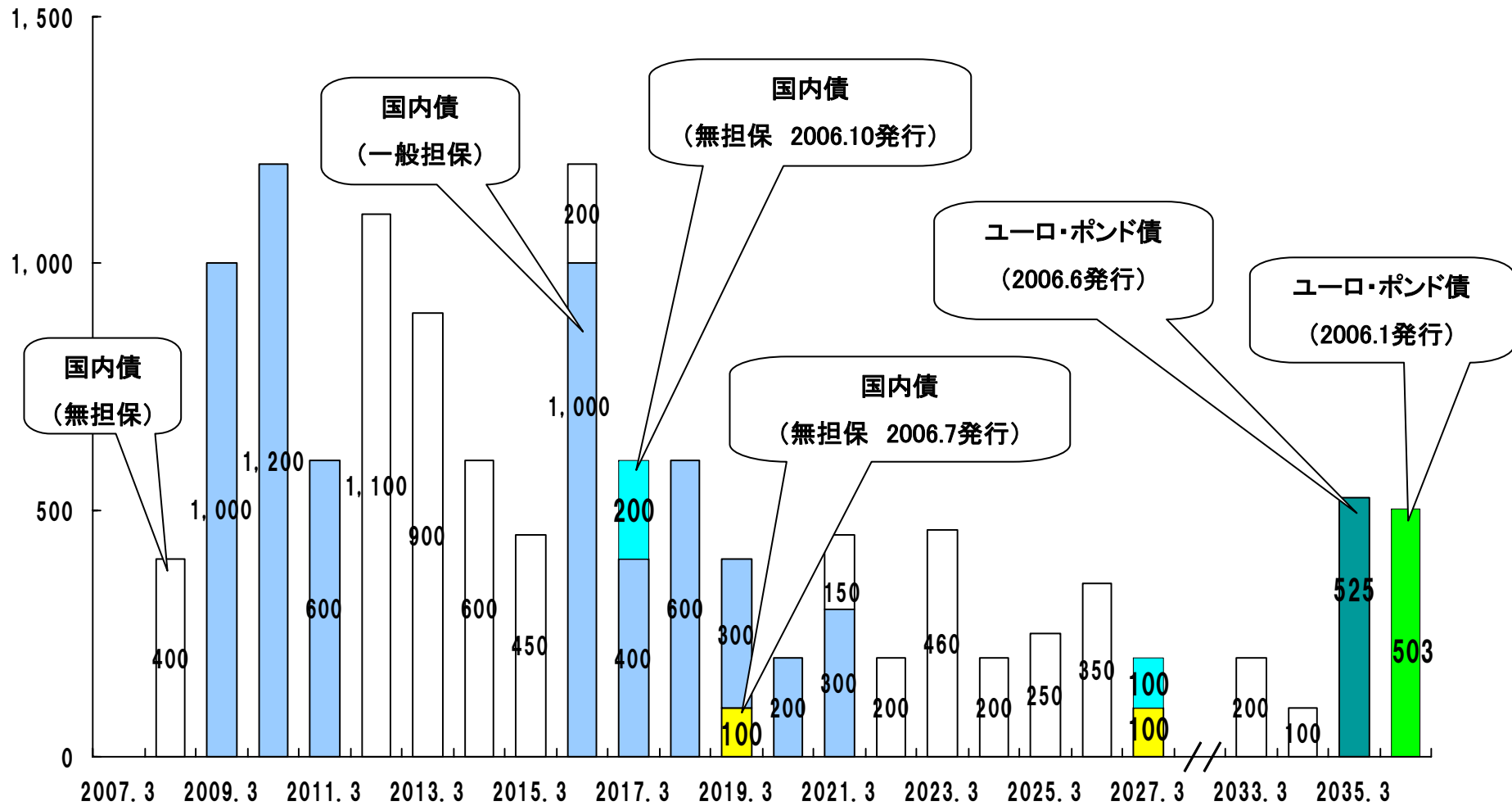
注 1) 見込額は2006年9月末現在。

2) 新幹線1号債務の早期償還額は予定額(2008年3月期以降については未定)。

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) 2006年10月31日現在。
 2) 償還額は、額面金額を記載。

2005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
38	6	150億円	0.71%	99.98円	0.713%	+6bp	2005.7.26	2011.9.20
39	20	150億円	2.05%	99.95円	2.053%	+11bp	2005.7.26	2025.6.20
40	6	250億円	1.04%	99.99円	1.041%	+6bp	2005.10.20	2011.12.20
41	10	200億円	1.56%	99.99円	1.561%	+8bp	2005.10.20	2015.9.18
42	20	200億円	2.11%	99.88円	2.118%	+10bp	2005.10.20	2025.9.19
43	15	150億円	1.86%	99.92円	1.866%	+9bp	2005.12.12	2020.12.18
44	12	100億円	2.29%	99.94円	2.296%	+20bp	2006.7.19	2018.7.19
45	20	100億円	2.55%	100.00円	2.550%	+22bp	2006.7.19	2026.7.17
46	10	200億円	1.97%	99.97円	1.973%	+19bp	2006.10.27	2016.9.20
47	20	100億円	2.46%	99.93円	2.465%	+20bp	2006.10.27	2026.9.18

(注)利払日は原則として2月および8月の25日

名称	年限	発行総額	クーポン	発行価格	発行日	償還日
第1回ユーロ・ポンド建普通社債	30	503億円※	4.5%	99.61%	2006.1.25	2036.1.25
第2回ユーロ・ポンド建普通社債	28	525億円※	4.875%	98.865%	2006.6.14	2034.6.14

※2億5,000万ポンド

長期債務格付け

Moody's	S&P	R&I
Aa2／安定的	AA－／安定的	AA＋／安定的
<ul style="list-style-type: none"> •強固な営業基盤に基づく安定した事業キャッシュフロー。 •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。 •継続的に債務削減を進めており、財務の柔軟性が維持されている。 •債務依存度の高い資本構造が中期的に続く。 •長期的な要因として、鉄道輸送人員が構造的に制約される。 <p>(2006年1月)</p>	<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。 •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。 •有利子負債は高水準だが、着実に減少しており、今後も負債の削減がすすむと予想され、負債・資本構成は引き続き改善する見通し。 <p>(2005年10月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> •鉄道技術力は極めて高い。 •キャッシュフロー重視の経営姿勢。 •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鉄道収入の安定度合いが相対的に高い。 <p>(2006年1月)</p>
<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- <p>⇒鉄道事業の収益性低下による財務内容の脆弱化</p> <p>⇒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</p>	<ul style="list-style-type: none"> •1991年12月 AAA(JBRI) •2002年7月 AA+ <p>⇒「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</p>

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。
