

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

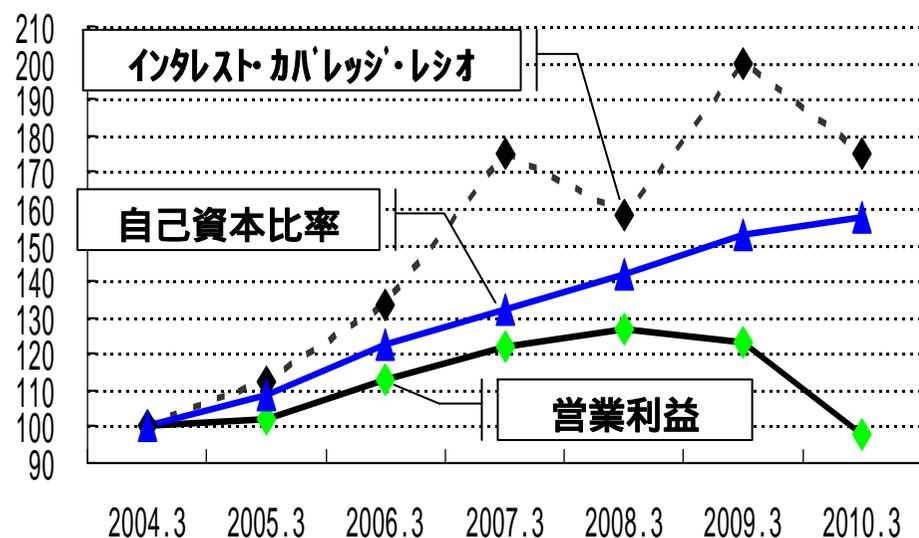
このレポートに記載されているJR東日本グループの現在の計画、戦略、確信などのうち、過去の事実以外のものはJR東日本グループの将来の業績に関する見通しの記述であり、現在入手可能な情報に基づく経営陣の仮定と確信に基づくものであります。これらの将来見通しの記述は、既に知られているリスク、知られていないリスクや不確かさ、その他の要因などを含み、JR東日本グループの実際の経営成績、業績などはこのレポートに記載した見通しとは大きく異なる結果となる可能性があります。これらの要因には以下のようなものなどが含まれます。

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、 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、 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、 日本全体の経済情勢や法規制、日本政府の政策など。

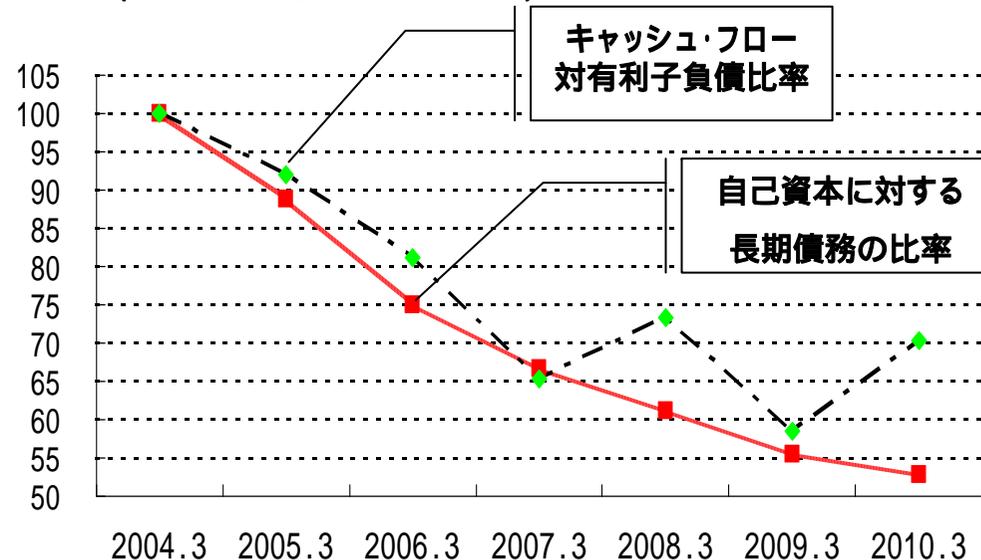
お問合せ先： 財務部 資金調達グループ bond@jreast.co.jp

財務指標の動向

(2004年3月期を100とした指数)



(2004年3月期を100とした指数)



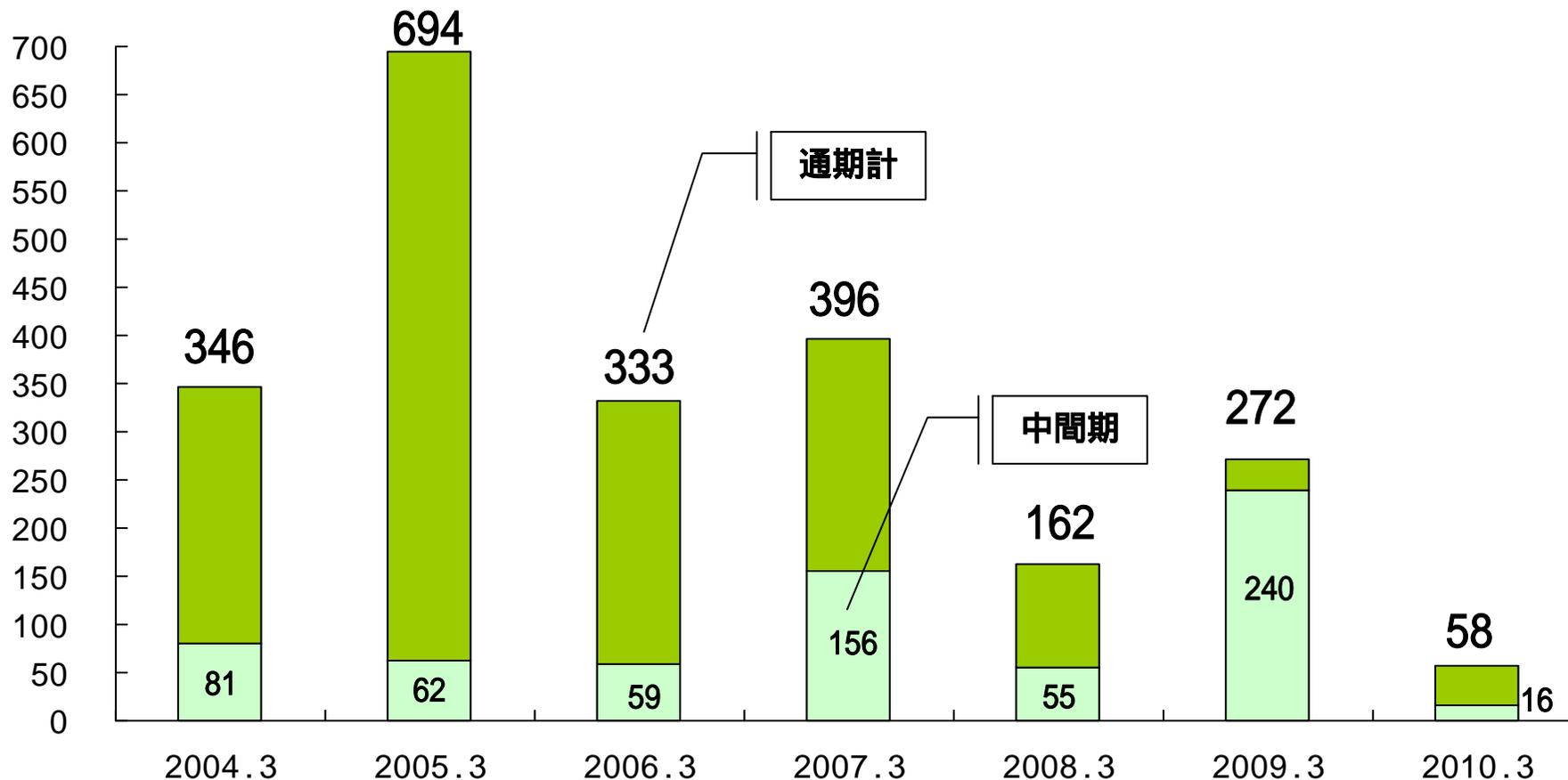
	2004.3	2005.3	2006.3	2007.3	2008.3	2009.3	2010.3
営業利益 (億円)	3,514	3,585	3,960	4,280	4,451	4,325	3,448
インテレスト・カバーレッジ・レシオ	2.4	2.7	3.2	4.2	3.8	4.8	4.2
自己資本に対する長期債務の比率 (倍)	3.6	3.2	2.7	2.4	2.2	2.0	1.9
自己資本比率 (%)	16.2	17.6	19.9	21.4	23.0	24.7	25.5
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	10.1	9.3	8.2	6.6	7.4	5.9	7.1

注1) インテレスト・カバーレッジ・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

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「有形及び無形固定資産の売却による収入」

長期債務の構成

連結長期債務の内訳(2010年3月末)

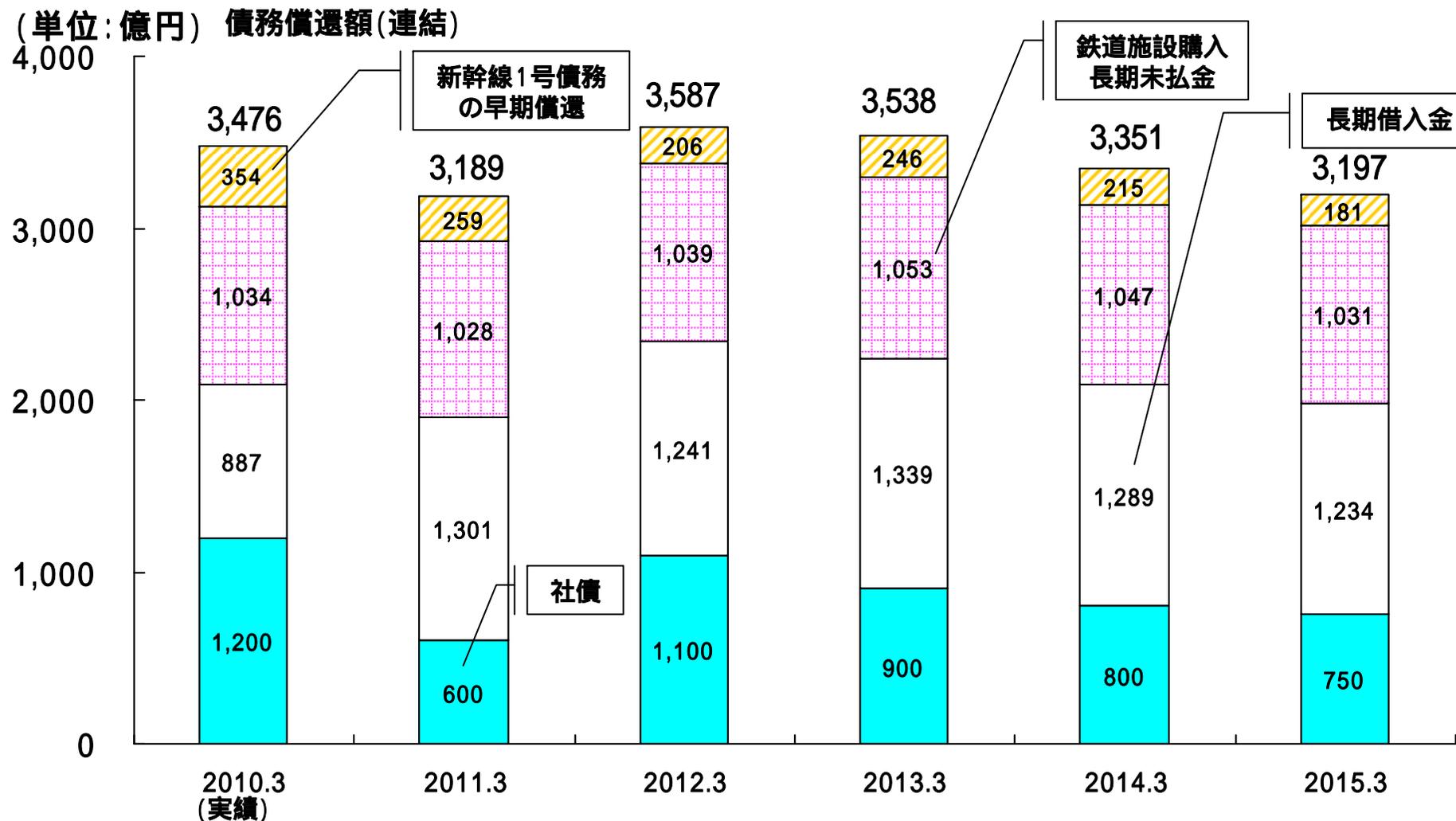
	億円	内訳	平均金利	平均年限 (単体ベース)
鉄道施設購入長期未払金()	11,777	34.2%	5.35%	11.16年
長期借入金	7,765	22.5%	1.90%	4.72年
社債 (内一般担保債) (内無担保債)	14,895 (2,399) (12,496)	43.3%	2.02%	11.11年
	34,438	100.0	3.13%	9.65年

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	5,247	変動	4.15%	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	2,839	固定	6.35%	元利均等	1991.10 ~ 2017.3	鉄道建設・運輸	
3号債務*	3,665	3,485	固定	6.55%	元利均等	1991.10 ~ 2051.9	施設整備支援機構	
合計	31,069	11,573		5.41%				
秋田新幹線	279	135	変動	1.32%	元利均等	1997.3 ~ 2022.3	同上	
モノレール債務	367	68	変動	2.90%	元利均等	(2002.3) ~ 2029.11	同上	
総計		11,777		5.35%				

(*)「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

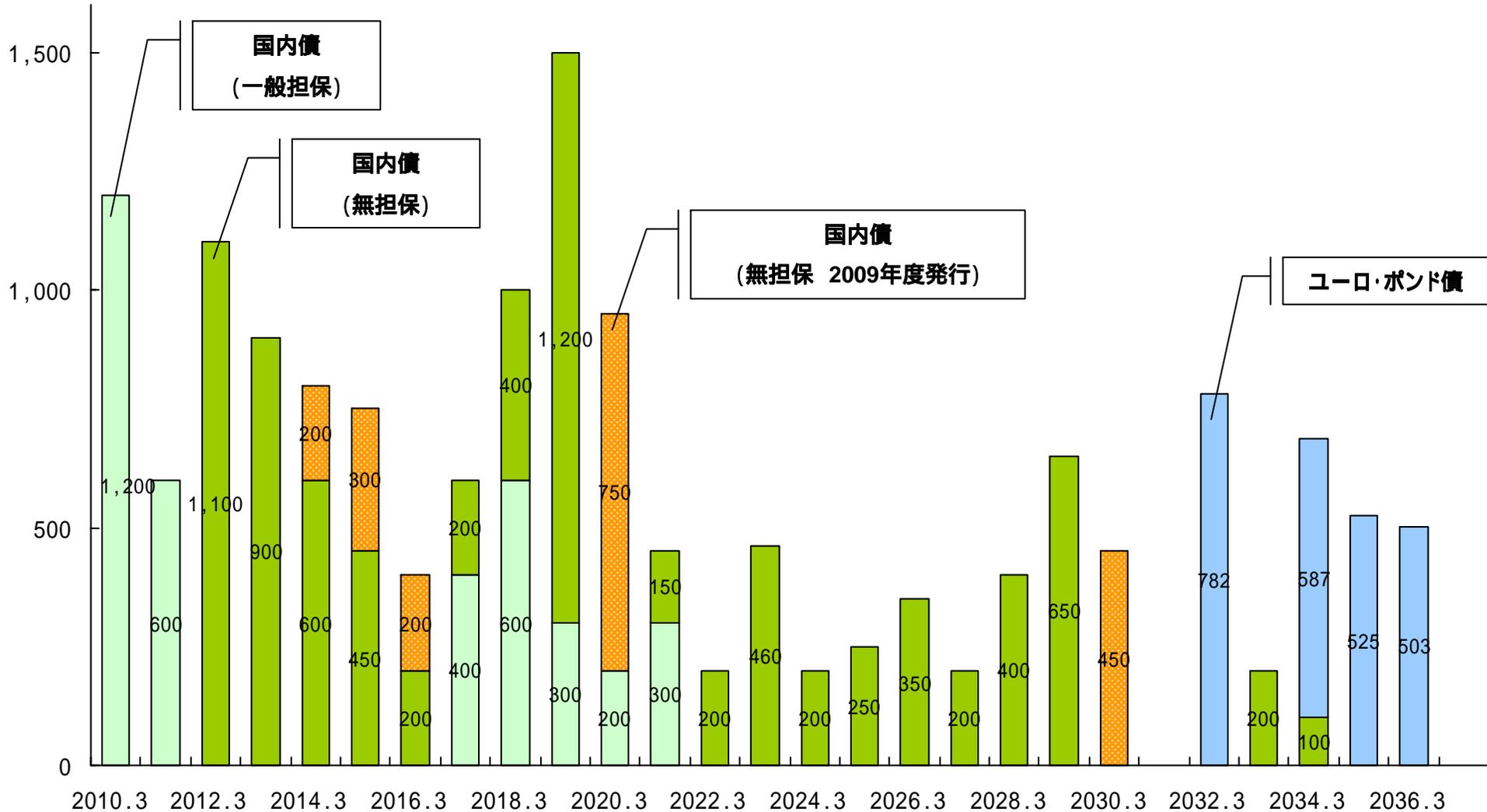
債務の償還見込み



- 注 1) 見込額は2010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) 2010年3月末現在。
 2) 償還額は、額面金額を記載。

2009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
59	5	300億円	0.808%	100.00円	0.808%	+13bp	2009.7.24	2014.7.24
60	10	200億円	1.449%	100.00円	1.449%	+13bp	2009.7.24	2019.7.24
61	4	200億円	0.537%	100.00円	0.537%	+11bp	2009.9.29	2013.9.27
62	10	200億円	1.424%	100.00円	1.424%	+11bp	2009.9.29	2019.9.27
63	6	200億円	0.752%	100.00円	0.752%	+11bp	2009.12.22	2015.12.18
64	10	200億円	1.386%	100.00円	1.386%	+12bp	2009.12.22	2019.12.20
65	20	300億円	2.149%	100.00円	2.149%	+11bp	2009.12.22	2029.12.21
66	10	150億円	1.394%	100.00円	1.394%	+8bp	2010.3.24	2020.3.24
67	20	150億円	2.249%	100.00円	2.249%	+11bp	2010.3.24	2030.3.22

(注) 利払日は原則として2月および8月の25日

長期債務格付け

Moody's	S&P	R&I
Aa 1	AA -	AA +
<ul style="list-style-type: none"> 不動産賃貸事業や小売事業は各々の分野で高い競争力があり、非常に安定した利益とキャッシュフローをもたらしている。 運輸事業においても、固定費全般を削減することにより営業利益を増加させてきた。 安定的な運輸事業からのキャッシュフローと非運輸事業からの分散化された質の高いキャッシュフローによって、債務履行能力を強化していく。 同社の財務方針は引き続き堅実であり、債務削減を続けていく。 格付けの見通しは「安定的」である。 <p style="text-align: right;">(2008年9月)</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、駅立地の優位性を最大限に活用し、高い競争力と安定した収益力を維持している。 保守的な財務方針を維持し、負債・資本構成は緩やかながら改善基調を維持している。 極めて安定した資金調達基盤を維持している。 景気低迷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の進行に伴う運輸旅客需要の減少が懸念される。 格付、アウトルック(「安定的」)とも据置き。 2009年12月に「ポジティブ」から下方修正。 <p style="text-align: right;">(2010年3月)</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。 収益力・キャッシュフロー創出力が大きく揺らぐ懸念は小さい。 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 style="text-align: right;">(2010年3月)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 1993年6月 Aa2 2008年9月 Aa1 	<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 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(JBR I) 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>