



## 2012年3月期 業績に関する説明会



2011年8月4日  
東日本旅客鉄道株式会社

▶東日本旅客鉄道株式会社、常務取締役の大和田です。本日はお忙しい中、またお暑い中、業績に関する説明会においでいただきまして、ありがとうございます。

▶本日は、7月28日に第1四半期決算と同時に発表いたしました2012年3月期の業績予想について、説明します。

# 目次



<b><u>I 東日本大震災からの復旧状況と 2012年3月期第1四半期決算のポイント</u></b>		<b><u>IV 2012年3月期業績見直し 連結</u></b>	
東日本大震災からの復旧状況	4	運輸業 実績と計画	22
東日本大震災後の状況	5	駅スペース活用事業 実績と計画	23
2012年3月期第1四半期決算のポイント(連結)	6	ショッピング・オフィス事業 実績と計画	24
2012年3月期第1四半期決算のポイント(単体)	7	その他 実績と計画	25
第1四半期における東日本大震災の影響	8	設備投資額の推移(連結)	26
<b><u>II 2012年3月期業績見直し 概要</u></b>		設備投資額の内訳(単体)	27
2012年3月期業績見直し(連結)	10	<b><u>V 津波被害を受けた沿岸線区について</u></b>	
2012年3月期業績見直し(単体)	11	津波被害等により運転を見合わせている沿岸線区	29
キャッシュの使途	12	津波被害を受けた沿岸線区の復旧について	30
3か年目標、中長期達成イメージ	13		
<b><u>III 2012年3月期業績見直し 単体</u></b>			
2012年3月期 鉄道運輸収入の計画 (1)～(3)	15		
単体営業費用 実績と計画	18		
動力費(単体)見通しの考え方	19		
単体営業利益 計画イメージ	20		

## **I 東日本大震災からの復旧状況と 2012年3月期第1四半期決算のポイント**

---

▶業績予想の説明に入ります前に、東日本大震災後の動向について、第1四半期決算の概要とあわせて、簡単にご説明します。

## 東日本大震災からの復旧状況



### ■新幹線(東北新幹線)

		徐行区間	運転本数(震災前比)
4月29日	全線運転再開	那須塩原 ~ 盛岡	86%
7月9日	徐行区間短縮	福島 ~ 一ノ関	96%
今年秋頃	完全復旧	—	100%

### ■在来線

#### 【主要路線】

路線	全線運転再開
東北本線	4月21日
奥羽本線	4月11日
羽越本線	4月9日

#### 【三陸沿岸方面への輸送確保】

路線	区間	開通日
石巻線	(古川~)小牛田~石巻	5月19日
大船渡線	一ノ関~気仙沼	4月18日
釜石線	花巻~新花巻~釜石	4月12日
山田線	盛岡~宮古	4月13日

4

▶まずはじめに、東日本大震災からの復旧状況についてご報告いたします。

▶多くの方々のご支援をいただき、概ね順調に復旧を進めてまいりました。ご支援・ご協力いただいた方々に、厚く御礼を申し上げます。

▶東北新幹線は、4月29日に、全線で運転再開いたしました。その後、7月9日には徐行運転区間を短縮することができ、現在では、福島~一ノ関間で徐行を続けている状況です。今年秋頃には所定速度で運転できるよう、設備の調整や整備を進めてまいります。

▶在来線は、4月7日の余震で被害を受け、再度、運転を見合わせる線区・区間もありましたが、東北本線などの主要路線は4月中に全線で運転再開にこぎつけました。

## 東日本大震災後の状況



### ■鉄道営業収入

(対前年比 %)

	定期			定期外			合計
	新幹線	在来線	計	近距離	中長距離	計	
3月	79.7	94.0	93.4	73.5	57.9	64.1	72.4
4月	85.6	98.3	97.8	89.3	64.4	74.0	82.6
5月	109.4	101.7	102.1	93.8	89.1	91.1	94.0
6月	86.2	97.8	97.1	98.6	95.9	97.0	97.0
7月速報	97.4	97.4	97.4	97.9	97.7	97.7	97.6

\*取扱ベース(速報)であり、当社の運輸収入とは異なります。

### ■非運輸業(売上高)

(対前年比 %)

	物販・飲食	駅ビル	ホテル
3月	79.4	75.6	59.1
4月	84.3	98.3	65.7
5月	96.1	99.0	80.9
6月	101.5	107.2	91.4

5

▶東日本大震災後の収入については、鉄道・非運輸業ともに、比較的順調に回復してまいりました。

▶鉄道営業収入は、7月の速報値で、新幹線を中心とする中長距離収入が97.7%まで回復しております。これは、通常のご利用に加えまして、被災地へ復旧支援などでお出かけになるご利用が多かったものと見ております。

▶非運輸業も徐々に回復しております。物販・飲食や駅ビルでは、対前年比100%まで回復しております。ホテル業は、厳しい状況から始まり、また、宴会の自粛といった動きもありましたが、9割台まで回復できました。

## 2012年3月期 第1四半期決算のポイント(連結)



(単位:億円)

	2010.6		2011.6		2011.6/2010.6
営業収益	6,310		5,689		△621 (90.2%)
営業利益	1,157		781		△375 (67.6%)
運輸業	4,316	860	3,810	509	[減収減益]震災によるJR東日本の運輸収入減
駅スペース活用事業	986	88	905	65	[減収減益]震災による消費自粛や出控えによる減収
ショッピング・オフィス事業	546	166	550	180	[増収増益]バーゲン前倒し、アトレ吉祥寺(平年度化)
その他	461	33	423	19	[減収減益]広告不調、ホテル減収(外国人旅行者減)
調整額		7		7	
経常利益	912		548		△363 (60.1%)
四半期純利益	451		223		△227 (49.6%)

6

▶このような状況において、第1四半期決算を迎えました。連結決算から簡単にご説明いたします。

▶世の中全体に自粛ムードや出控えといったようなことがあり、厳しい経営環境が続いています。このような状況の中、収入の確保と経費の見直しに努めたところ、営業利益・経常利益・四半期純利益はいずれも減益ながら、当初想定していた最悪の事態は避けることができたと考えております。

▶運輸業、駅スペース活用事業及びその他セグメントは、震災の影響により、減収減益となりました。

▶ショッピング・オフィス事業は、主力会社であるルミネ・アトレの夏バーゲンの前倒しや、2010年9月にリニューアルオープンしたアトレ吉祥寺の増収により、増収増益となりました。

## 2012年3月期 第1四半期決算のポイント(単体)



(単位:億円、%)

	2010.6	2011.6	2011.6/2010.6		記事
			増減	(%)	
<b>営業収益</b>	<b>4,593</b>	<b>4,071</b>	<b>△521</b>	<b>88.6</b>	
運輸収入	4,051	3,571	△480	88.1	定期収入△37、定期外収入△443
その他の収入	541	500	△41	92.4	広告料収入△12、旅行業収入△9
<b>営業費用</b>	<b>3,585</b>	<b>3,420</b>	<b>△164</b>	<b>95.4</b>	
人件費	1,204	1,161	△43	96.4	
物件費	1,299	1,172	△126	90.3	
動力費	154	107	△47	69.4	
修繕費	386	338	△47	87.6	
その他	757	726	△31	95.9	
機構借損料等	191	206	+15	108.2	東北新幹線(八戸～新青森)
租税公課	210	195	△14	93.2	
減価償却費	680	683	+3	100.5	
<b>営業利益</b>	<b>1,007</b>	<b>650</b>	<b>△357</b>	<b>64.6</b>	
<b>経常利益</b>	<b>772</b>	<b>444</b>	<b>△328</b>	<b>57.5</b>	
<b>四半期純利益</b>	<b>408</b>	<b>184</b>	<b>△224</b>	<b>45.2</b>	

7

▶次に、単体決算の概要です。単体も減収減益で、全ての利益において減益となりました。

▶500億円を超える減収に対して、人件費・物件費中心にコストダウンに努めました。減収全てをカバーすることはできませんでしたが、減収幅を一定程度は抑制する形で利益を計上することができたのではないかと考えております。

## 第1四半期における東日本大震災の影響



### ■損益影響額(2012年3月期第1四半期)

	単体	連結
【営業収益】	△520億円	△620億円
【特別損失】	92億円	93億円
災害による損失	0億円	1億円
災害損失引当金繰入額	92億円	92億円

\*地震保険(土木構造物保険 地震特約)の受取保険金収入

⇒ 未計上(保険金額や支払時期が未定のため)

8

▶第1四半期決算における東日本大震災の影響についてまとめました。

▶まず、単体は520億円、連結は620億円の減収となりました。第1四半期の対前年の減収額のほぼ全てが、自粛ムードや出控えといったものも含め、東日本大震災の影響によるものということです。

▶単体では、被害の復旧費用92億円を災害損失引当金繰入額とし、特別損失に計上しました。

▶この92億円は、最新の情報に基づき復旧費用の合理的な見積りを行って修正分を反映させたほか、津波被害を受けた沿岸線区のうち運転再開が決定した区間における復旧費用の見積りのできた部分や、4月7日に発生した大規模な余震に伴う復旧費用について、合理的な見積りを行ったものです。

▶連結の特別損失は、そのほとんどが単体分ですが、93億円を計上しました。

▶なお、地震保険の保険金については、保険金額や支払時期が未定のため、第1四半期決算には計上しておりません。

## II 2012年3月期業績見通し 概要

---

▶このような状況をふまえ、2012年3月期の業績見通しを策定いたしました。

## 2012年3月期 業績見通し(連結)



(単位:億円)

	2011.3(実績)		2012.3 計画		2012.3/2011.3
営業収益	25,373		24,990		△383 (98.5%)
営業費用	21,922		21,920		△2 (100.0%)
営業利益	3,450		3,070		△380 (89.0%)
運輸業	17,219	2,271	16,860	2,040	[減収減益]運輸収入減少
駅スペース活用事業	3,858	313	3,930	330	[増収増益]新規開業、平年度化
ショッピング・オフィス事業	2,232	642	2,260	610	[増収減益]新規開業、駅ビル閉店、開業経費
その他	2,062	230	1,940	100	[減収減益]システム開発関連・IC関連売上反動減
調整額		△7		△10	
経常利益	2,545		2,140		△405 (84.1%)
当期純利益	762		1,050		+287 (137.8%)

10

▶まず、連結の業績見通しの全体像です。

▶営業収益は、前期比383億円減の2兆4,990億円としました。営業利益・経常利益ともに減益ですが、当期純利益は、前期比287億円増の1,050億円と計画しました。

## 2012年3月期 業績見通し(単体)



(単位:億円)

	2011.3(実績)	2012.3 計画	2012.3/2011.3
営業収益	18,302	17,970	△332 (98.2%)
運輸収入	16,092	15,790	△302 (98.1%)
営業費用	15,492	15,360	△132 (99.1%)
営業利益	2,810	2,610	△200 (92.9%)
経常利益	1,950	1,720	△230 (88.2%)
当期純利益	594	880	+285 (148.1%)

11

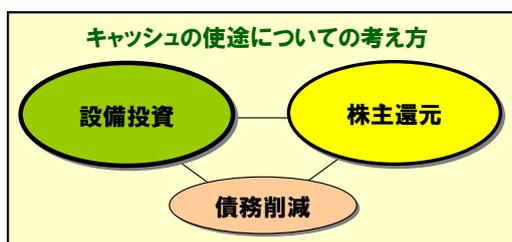
▶次に、単体の業績見通しです。

▶営業収益は、前期比332億円減の1兆7,970億円と計画しました。営業利益・経常利益ともに減益ですが、前期の特別損失の反動減もあり、当期純利益は前期比285億円増の880億円としました。

## キャッシュの使途



### ■基本的考え方



### ■2012年3月期の考え方

使途	考え方	2011.3 実績	2012.3 計画
<b>設備投資</b> [うち成長投資]	必要な投資を進める方針は維持 キャッシュの状況を見ながら対応	4,258億円 [1,333億円]	3,660億円 [1,380億円]
<b>株主還元</b> (現金配当、自社株式取得等)	配当金:据え置き (当面の目標:連結配当性向30%)	1株あたり110円 (57.1%)	1株あたり110円 (41.4%)
	自社株取得:状況を見極め	-	-
<b>長期債務削減</b>	長期債務は増やさない方針 キャッシュの状況を見ながら対応	265億円	(未定)

12

▶このような業績見通しを前提として、今期のキャッシュの使途は以下のとおりいたします。

▶まず、設備投資については、3,660億円の計画としました。対前年600億円の減少ですが、収入動向を考慮したうえで計画しています。ただ、安全投資やリターンを見込める成長投資については、従来同様に着実に進めてまいります。

▶株主還元については、震災の影響がまだ残る状況の中で、何とか利益を確保できる見込みですので、配当を据え置くことといたしました。1株あたり配当金は中間・期末あわせて前期と同額の110円とします。その結果、当面の目標を30%としております連結配当性向は、41.4%となる計画です。

▶長期債務については、増やさない方針で進めるということに尽きるのですが、キャッシュフローの状況を見ながら、具体的な削減額を考えていきます。

## 3か年目標、中長期達成イメージ



### ■3か年目標



検討中

### ■中長期計画

「グループ経営ビジョン2020-挑む-」  
2018年3月期 達成イメージ



見直し

グループ経営ビジョンの基本的な方向性は変えない  
計画しているプロジェクトは、着実に実行していく

13

▶続いて、もう少し先の3か年目標と中長期の達成イメージについてです。

▶東日本大震災によりなかなか先が見通せなくなったという状況の中、2010年4月に公表した3か年目標(2013年3月期目標)は、いったん取下げております。また、「グループ経営ビジョン2020-挑む-」における2018年3月期達成イメージについても見直すこととしておりました。

▶日本経済の回復レベルやペースを見通すのが現時点では難しいことから、もう少し時間をかけて不確定要素の動きを見極めていきたいと考えております。

▶グループ経営ビジョンの基本的な方向性は変えずに、見直しを進める考えです。

### Ⅲ 2012年3月期業績見通し 単体

---

▶それでは、単体の業績見通しについて、詳しく説明いたします。

## 2012年3月期 鉄道運輸収入の計画(1)



### ■計画

		2012年3月期 計画	
<b>鉄道運輸収入</b>		<b>15,790億円</b> 対前期:△301億円 (前期比:98.1%)	上期:92.6% 下期:104.0%
増減要素	うるう年	+30億円	
	東日本大震災反動増	+400億円	
	トレンドその他	△731億円	<b>【考慮要素】</b> ・東日本大震災による減収 ・高速道路施策の終了 (週末1,000円、無料化社会実験) ・新青森開業効果 など  <b>【考慮していない要素】</b> ・東北地方の高速道路全面無料化

15

▶鉄道運輸収入は、対前年301億円減の1兆5,790億円と計画しました。

▶特殊要素として、2012年がうるう年のため30億円の増、また、東日本大震災の反動増として400億円と見込んでいます。

▶ここ1、2年、高速道路の無料化などにより、当社の収入は影響を受け続けてきました。「土日祝日上限1,000円」や「無料化社会実験」は6月で終了しましたが、現在、「東北地方の高速道路全面無料化」という政策が検討されています。実施されるかどうか不透明であることから、今回の収入計画には盛り込んでおりませんが、仮に実施されると、半期で100億円程度の減収につながるだろうと懸念しております。

▶なお、電力使用制限令に基づき、一部線区で日中時間帯に運行本数を削減しておりますが、鉄道運輸収入に大きな影響を与えるものとは考えておりません。

## 2012年3月期 鉄道運輸収入の計画(2)



### ■推移

(対前年比 %)

	上期			下期 (*1)	通期	[参考] トレンドその他の想定シナリオ (うるう年・東日本大震災反動増を含まない)
	1Q実績	2Q	合計			
定期	97.0	97.9	97.5	99.9 (99.6)	98.7	4Qに概ね100%まで回復
定期外	84.1	96.4	90.6	105.9 (97.9)	97.9	
関東圏	89.6	97.6	93.6	106.8 (99.4)	99.9	近距離:3Qに概ね100%まで回復
新幹線	77.1	97.1	87.8	105.4 (96.1)	96.2	東北新幹線: 年度末時点で90%台後半に回復 上越・長野新幹線: 3Qに概ね100%まで回復
合計	88.1	96.9	92.6	104.0 (98.4)	98.1	<b>【今後の不確定要素】</b> ・東北地方の高速道路無料化

(\*1) 「下期」欄の( )内の数値は、うるう年・東日本大震災反動増を除いた推移

16

▶2012年3月期は、収入がどの時点でどこまで回復するか of 想定が難しいところですが、現時点までの動向などから、一定のシナリオを想定して計画を立てました。

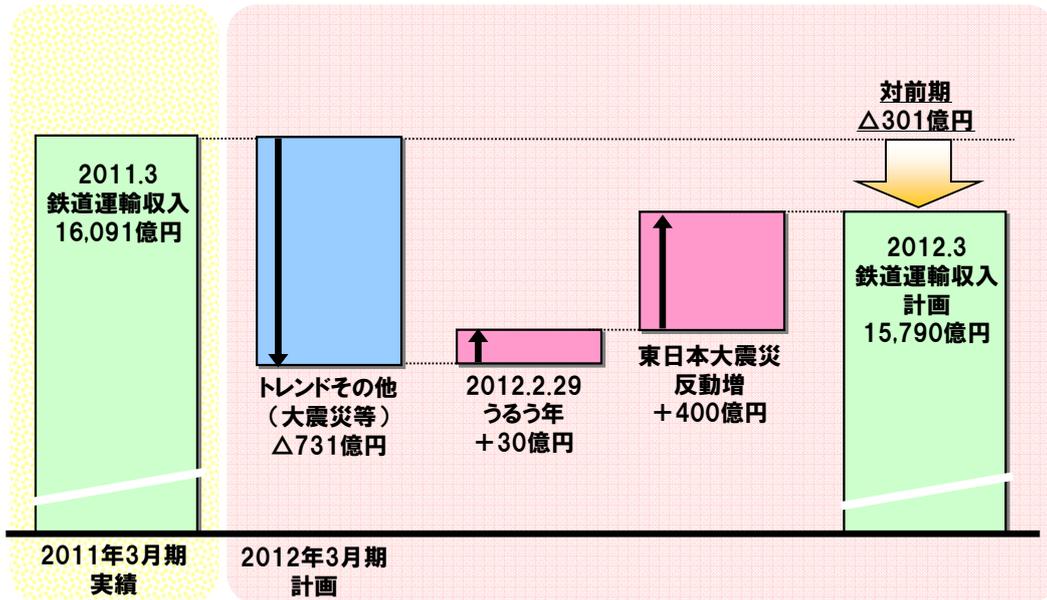
▶定期収入については、第4四半期に概ね100%まで回復するというストーリーです。近距離収入は第3四半期に概ね100%に回復するだろうと考えております。

▶新幹線について、上越・長野新幹線は、近距離収入と同様、第3四半期に概ね100%まで回復すると見ておりますが、東北新幹線については年度末時点でもまだ90%台後半という見通しです。

## 2012年3月期 鉄道運輸収入の計画 (3)



### ■鉄道運輸収入の増減分析



17

▶鉄道運輸収入の全体像を整理しますと、この図のようなイメージとなります。

## 単体営業費用 実績と計画



(単位:億円)

	2011.3 実績	2012.3 計画	12.3/11.3		主な要因
			増減	(%)	
営業費用	15,492	15,360	△132	99.1	
人件費	4,795	4,640	△155	96.8	・社員数の減少 ・賞与支給実績減 ・退職給付費用減
物件費	6,211	6,060	△151	97.6	
動力費	610	610	△0	99.9	・震災による運休、節電(電力需給対策) ・燃料価格上昇
修繕費	2,143	2,070	△73	96.6	・2011年3月期予定工事の繰越し増 ・工期の見直し等による減
その他	3,457	3,380	△77	97.7	・バス代行輸送に伴う経費 ・情報処理費の減
機構借損料等	785	840	+54	106.9	・東北新幹線(八戸～新青森)
租税公課	811	840	+28	103.5	・固定資産税の増加
減価償却費	2,888	2,980	+91	103.2	・固定資産の増加

18

▶営業費用について、2012年3月期は、当社で短期的にコントロール可能な人件費・物件費合計で、対前年約300億円減として、鉄道運輸収入の減収分をほぼ補いたいと考えております。一方で、当社ではなかなかコントロールしづらい機構借損料等や減価償却費は若干増加しますので、営業費用全体では対前年132億円減の1兆5,360億円と計画しました。

▶各費目はスライドのとおりです。

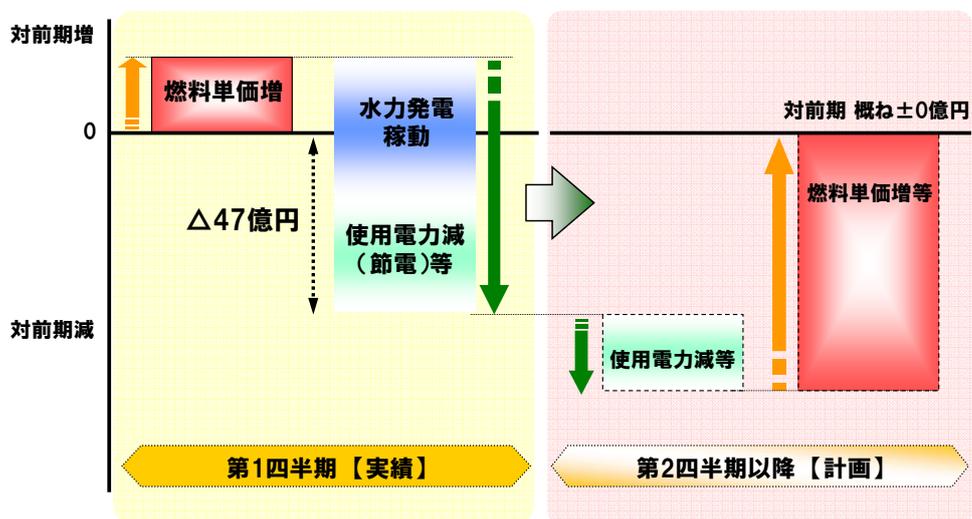
## 動力費(単体)見通しの考え方



第1四半期実績は△47億円 → 通期では△0億円

### ■第1四半期実績

### ■第2四半期以降の見通し



19

▶動力費に関して、第1四半期の実績が47億円減少であるところ通期では横ばいという計画について、ご疑問も多いと思いますので、補足して説明いたします。

▶第1四半期の動力費は、対前年47億円の減となりました。これは、停止していた水力発電所が昨年6月から再稼動したこと、東日本大震災以降の列車の運転見合わせや節電などにより使用電力量が減少したことによるものです。

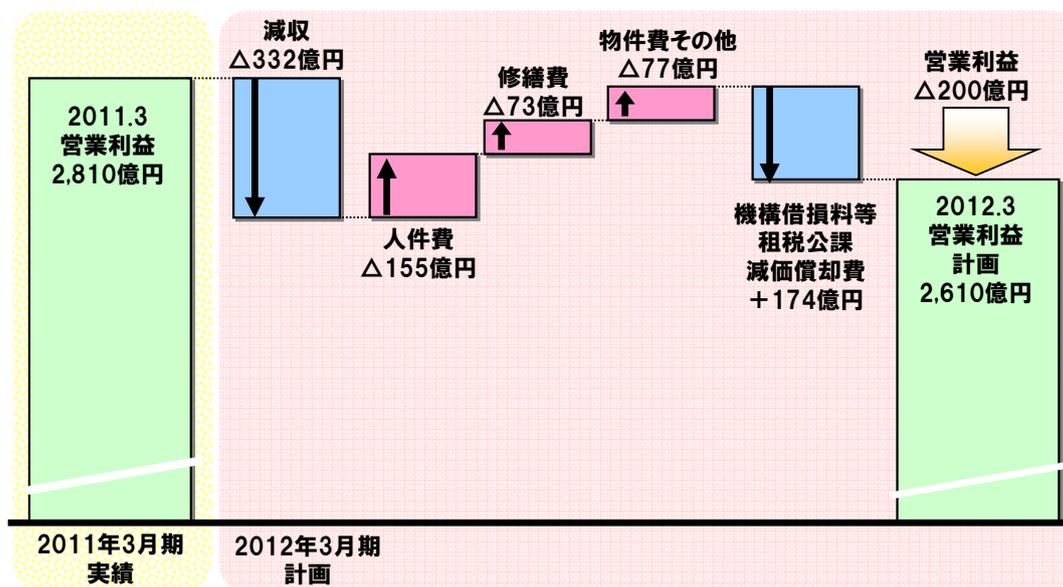
▶しかし、2012年3月期通期では、2011年3月期とほぼ同額になると見ております。これは、節電などによる使用電力量の減少がある程度期待されるものの、燃料単価上昇による増加がかなり大きくなるのではないかと見込まれるためです。

▶なお、燃料単価に関し、WTIの期間平均値は、2011年3月期は1バレルあたり83ドルでしたが、第1四半期実績では103ドルでした。2012年3月期通期では平均95ドルと想定しています。

## 単体営業利益 計画イメージ



### ■営業利益の増減分析



20

▶まとめますと、2012年3月期の営業利益は、この図のようになります。

▶機構借損料等や減価償却費は増加しますが、人件費・物件費の削減により、減収分約300億円を何とか補い、営業利益の減益幅を、営業収益の減収幅よりも小さい200億円減にとどめたいという計画です。

## IV 2012年3月期業績見通し 連結

---

▶次に、連結の業績見通しについて、セグメント別に説明いたします。

## 運輸業 実績と計画



(単位:億円)

	2010.6	2011.6	11.6/10.6	2012.3計画	12.3/11.3
営業収益	4,316	3,810	△506 88.3%	16,860	△359 97.9%
営業利益	860	509	△351 59.2%	2,040	△231 89.8%

### 2012年3月期第1四半期 営業収益の主な増減要因

JR東日本	△501	大震災
ジェイアールバス東北	△2	大震災

東日本大震災による減収:約520億円

### 2012年3月期 トピックス

- ・青森デスティネーションキャンペーン (2011.4~7)
- ・群馬デスティネーションキャンペーン (2011.7~9)
- ・東北新幹線新青森延伸 (2010.12.4)

(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

22

▶運輸業セグメントは、JR東日本単体の運輸収入と営業費用がほぼ全てです。鉄道運輸収入の減少が大きく、減収減益と計画しています。

## 駅スペース活用事業 実績と計画



(単位:億円)

	2010.6	2011.6	11.6/10.6	2012.3計画	12.3/11.3
営業収益	986	905	△80 91.8%	3,930	+71 101.8%
営業利益	88	65	△23 73.7%	330	+16 105.2%

### 2012年3月期第1四半期 営業収益の主な増減要因

JR東日本リテールネット(Jリテール)	△27	大震災
日本レストランエンタプライズ(NRE)	△23	大震災、駅改良工事閉店
ジェイアール東日本フードビジネス	△13	駅改良工事閉店
JR東日本ステーションリテイリング	△8	大震災

東日本大震災による減収:約60億円

### 2012年3月期 トピックス

- ・東京駅 NorthCourt (2010.12.4開業)
- ・エキナカ商業施設リニューアル  
東京駅 Keiyo Street (2011.3.20全面開業)  
エキュート上野 (2011.3.31全面開業)  
エキュート品川サウス (2011.5.16全面開業)  
エキュート赤羽 (2011.9.23全面開業予定)

〔参考〕月次の動向 既存店ベース (前年同月比 %)

	4月	5月	6月
Jリテール	82.2	94.6	100.2
NRE (*)	71.9	89.9	97.0

(\*) NREはホテル事業を除く

(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

23

➤駅スペース活用事業では、増収増益と計画しました。

➤第1四半期は減収減益となりましたが、エキナカ商業施設のオープンなどの新規商業施設の開業効果により、増収増益の計画は十分に達成できると考えております。

## ショッピング・オフィス事業 実績と計画



(単位:億円)

	2010.6	2011.6	11.6/10.6	2012.3計画	12.3/11.3
営業収益	546	550	+4 100.7%	2,260	+27 101.2%
営業利益	166	180	+13 108.0%	610	△32 95.0%

### 2012年3月期第1四半期 営業収益の主な増減要因

ルミネ	+12	夏バーゲン前倒し
アトレ	+5	アトレ吉祥寺リニューアルオープン 平年度化
千葉ステーションビル	△3	建替えのための閉店
横浜ステーションビル	△9	建替えのための閉店

### 2012年3月期 トピックス

- ・2011年3月期オープン店舗  
アトレ吉祥寺、セレオ八王子、アトレ秋葉原1
- ・水戸駅「エクセルみなみ」(2011.6.23全面開業)
- ・ルミネ有楽町店(2011.10下旬開業予定)
- ・建替えのための駅ビル閉店  
千葉(2011.1.31)、横浜(2011.3.27)

〔参考〕月次の動向 既存店ベース (前年同月比 %)

	4月	5月	6月
ルミネ	105.1	100.3	118.6
アトレ	109.2	108.9	114.2

(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

24

▶ショッピング・オフィス事業セグメントは、2011年3月期にいくつかの店舗をオープンしたことによる増収効果がありますが、ルミネ有楽町店の開業経費が発生します。また、千葉・横浜の駅ビルを建替えのために閉店したことによる減収もあります。したがって、増収減益と計画しています。

## その他 実績と計画



(単位:億円)

	2010.6	2011.6	11.6/10.6	2012.3計画	12.3/11.3
営業収益	461	423	△38 91.7%	1,940	△122 94.1%
営業利益	33	19	△13 58.7%	100	△130 43.3%

### 2012年3月期第1四半期 営業収益の主な増減要因

ジェイアール東日本企画	△15	大震災
日本ホテル	△12	大震災
ジェイアール東日本メカトロニクス	△9	ICカード関連機器売上 反動減
仙台ターミナルビル	△5	大震災

東日本大震災による減収:約40億円

### 2012年3月期 トピックス

- ・ホテルメッツ横浜鶴見 (2010.10.22開業)
- ・2011年3月期の反動減

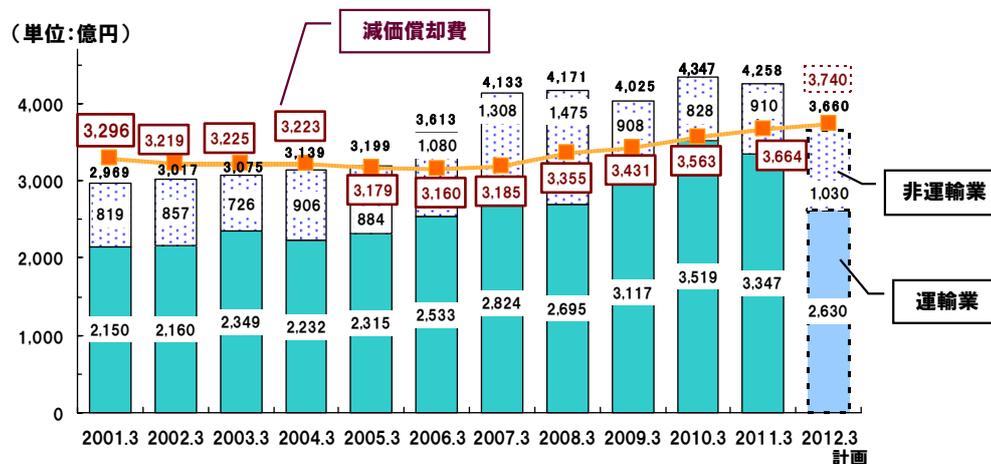
(注)営業収益:外部顧客への売上高  
営業利益:外部顧客への売上高+セグメント間売上高-外部仕入-セグメント間仕入

25

▶その他セグメントです。震災の影響で、ホテル業・広告業は大変厳しい状況が続いており、減収減益と計画しました。

▶また、前期の反動もあります。具体的には、ジェイアール東日本メカトロニクスのICカード関連売上や、ジェイアール東日本情報システムの東北新幹線新青森開業に伴うシステム開発関連売上の反動減収・反動減益があり、減収額・減益額も大きくなっています。

# 設備投資額の推移(連結)



2011年3月期 実績

	運輸	非運輸	合計
成長投資	479	854	1,333
維持更新(*)	2,869	56	2,925
合計	3,347	910	4,258

2012年3月期 計画

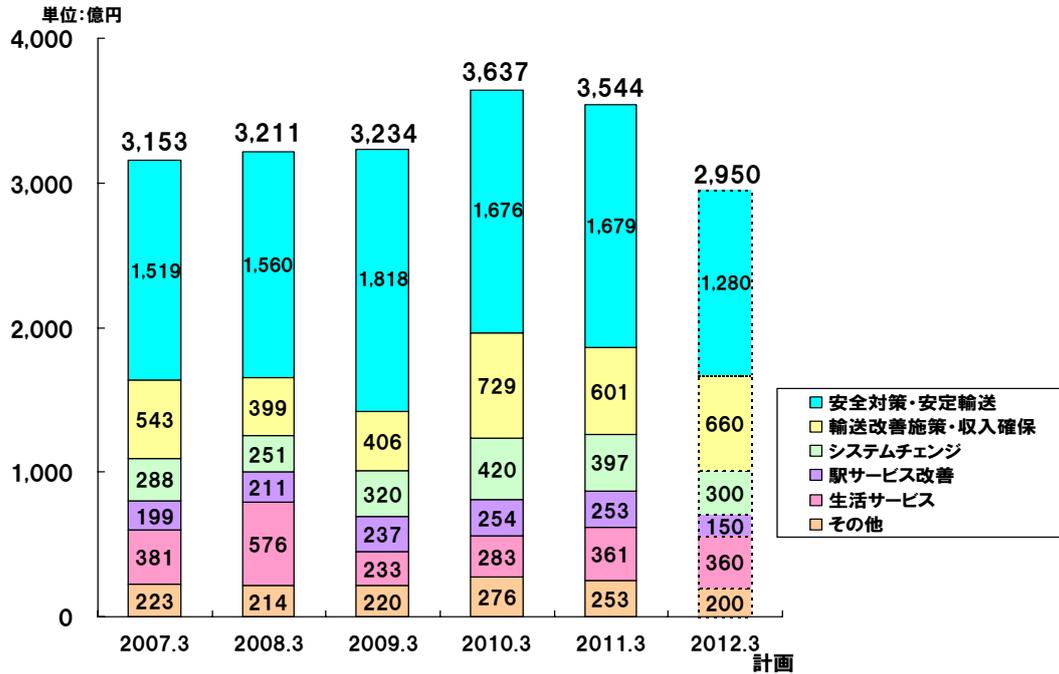
	運輸	非運輸	合計
成長投資	430	950	1,380
維持更新(*)	2,200	80	2,280
合計	2,630	1,030	3,660

(\*) 維持更新=事業の継続的運営に必要な投資

➤設備投資の概要です。

➤連結では、3,660億円と計画しております。

## 設備投資額の内訳(単体)



27

▶単体の設備投資額は、2,950億円と計画しております。

▶キャッシュフローの厳しい中、地上設備の老朽取替など、実施を先送っているものもあります。一方で、東北新幹線の高速化に必要な新型車両の投資は引き続き計画どおり進めてまいります。

## **V 津波被害を受けた沿岸線区について**

---

▶非常に大きな被害を受けている津波被害を受けた沿岸線区について、ご参考まで少し詳しくご説明いたします。

# 津波被害等により運転を見合わせている沿岸線区



線名	区間	営業 キロ	現状	備考
常磐線	久ノ浜～原ノ町	62.9	久ノ浜～広野 バス代行	福島第一原発 警戒区域(20km圏内) 緊急時避難準備区域
	原ノ町～亶理	47.7	バス代行	復興調整会議 (相馬～亶理)
仙石線	高城町～矢本	15.9	バス代行	復興調整会議
石巻線	石巻～女川	17.0	バス代行	復興調整会議
気仙沼線	柳津～気仙沼	55.3	路線バス振替	復興調整会議
大船渡線	気仙沼～盛	43.7	路線バス振替	復興調整会議
山田線	宮古～釜石	55.4	路線バス振替	復興調整会議
八戸線	階上～種市	6.7	バス代行	8月8日運転再開予定
	種市～久慈	30.7	バス代行	2012年度初 運転再開予定
合計		335.3	キロ	
【備考】				
岩泉線	茂市～岩泉	38.4	バス代行	土砂崩壊により 運転見合わせ中 29

▶津波被害を受けた沿岸線区の一覧です。

▶運転を見合わせている区間の大半においては、当社が行うバス代行輸送や、路線バスへの振替輸送により、お客さまにご利用いただいております。

▶一方、国や地方自治体などとの「復興調整会議」が各地で始まっております。当社も参加して、まちづくりの中で鉄道のあり方もあわせて議論してまいります。

▶なお、現段階では、これらの路線をどのような形で復旧させるのか全く未定であり、詳細な復旧費用を算出できる状態ではありません。

### ■ 基本的な考え方

地域全体の復興や「まちづくり」の計画策定と一体となって、国・地方自治体と協議しながら進めていく。

### ■ 政府への支援・協力の要望

(2011年4月30日 国土交通大臣に要望書を提出)

#### 1. 「まちづくり」と一体となった復旧計画の策定

(当社も積極的に参画)

#### 2. 用地の確保に関する支援

(鉄道路線のルートが変更となる場合)

#### 3. 復旧に向けた公的支援

(新しい財源スキーム、新技術を活用した復旧手法の検討)

30

▶復旧については、「まちづくり」と一体となった計画策定に当社も積極的に参画していくと同時に、当社の努力に加え、鉄道路線のルートを変更する場合の用地確保や、新しい財源スキーム、新技術を活用した手法の検討などを行う場合の公的支援について、国土交通大臣に要望しております。

本資料は、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。

---

▶以上です。ご清聴ありがとうございました。