



JR東日本

東日本旅客鉄道株式会社

TICKET
TO
TOMORROW

2018年3月期 第2四半期決算説明会

あなたと走り続けたい。

誰は平穏じゃない、明日は晴天を信じない。
それでも、今日という日々を走り続けるあなたがいるから。
おかげさまで、今年、記念の年を迎える新幹線。
感謝の気持ちを、安心と満ちた笑顔で。
それではどうぞお帰りのり。



あの街へ、あの人へ、これからも新幹線は走り続けます。

SHINKANSEN YEAR 2017



1997年3月11日 東京—仙台開業 125km/h 1992年4月11日 大宮—高崎開業 210km/h 1993年1月11日 東京—山形開業 210km/h 1994年12月11日 東京—長野開業 210km/h 1995年11月11日 大宮—新大塚開業 210km/h 1996年12月11日 東京—上野開業 210km/h 1997年12月11日 東京—上野開業 210km/h



2017年10月30日

東日本旅客鉄道株式会社

目次



I 「グループ経営構想V」～開りなき前進～		連結決算 2018年3月期 第2四半期実績及び通期計画	17
JR東日本グループ発足から30周年	4	トビックス（生活サービス事業）	18
横断的な重点課題①：安全・安定輸送のレベルアップ	5	運輸事業 実績と計画	19
横断的な重点課題②：収益力向上への挑戦	6	流通・サービス事業 実績と計画	20
横断的な重点課題③：「TICKET TO TOMORROW」の推進	7	不動産・ホテル事業 実績と計画	21
2020年3月期 数値目標	8	その他 実績と計画	22
営業キャッシュ・フローの促進についての計画	9	主なプロジェクト（生活サービス事業）	23
		営業外損益・特別損益の実績及び通期計画（連結）	24
II 2018年3月期 第2四半期決算及び通期業績予想		キャッシュ・フローの実績（連結）	25
単体決算 2018年3月期 第2四半期実績及び通期計画	11	設備投資の推移（連結）	26
鉄道運輸収入 2018年3月期 第2四半期実績	12	有利子負債残高の推移（連結）	27
鉄道運輸収入 2018年3月期 第2四半期実績及び通期計画	13		
トビックス（北海道新幹線・北陸新幹線）	14	III 参考資料	
トビックス（インバウンド）	15	・2018年3月期 旅客輸送量・鉄道運輸収入 計画	
単体営業費用 2018年3月期 第2四半期実績	16	・津波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	
		・品川開発プロジェクト	
		・海外事業への取組み	
		・2017年3月期 新幹線・在来線駅収支	
		・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～」

- ご紹介いただきました常務の石川です。本日はお忙しいなか、大勢の皆さまにお集まりいただきまして、ありがとうございます。
- 本日は最初に「グループ経営構想Ⅴ」の進捗についてご説明した後、第2四半期決算及び通期業績予想についてご説明させていただきます。

JR東日本グループ発足から30周年



グループ経営構想V

～限りなき前進～ (2012.10.30発表)

変わらぬ使命

究極の安全

サービス品質の改革

地域との連携強化

無限の可能性の追求

技術革新

新たな事業領域への挑戦

企業風土づくり

現在=2017年

鉄道の進化と新たな可能性の追求
[会社発足の原点への回帰]

グループ経営構想V「今後の重点取り組み事項」

横断的な重点課題

安全・安定輸送のレベルアップ

収益力向上への挑戦

「TICKET TO TOMORROW ～未来の
キップを、すべてのひとに。～」の推進

JR東日本誕生=1987年

鉄道の再生と復権

[会社発足の原点]

- ① 自主自立
- ② お客さま志向
- ③ 地域密着

国
鉄
改
革

環境変化

人口減少、技術革新、グローバル化等

- まず、「グループ経営構想V」についてです。
- 当社は鉄道の再生と復権を目指し、1987年に誕生し、今年4月に会社発足30年の節目を迎えました。この30年間、順調に発展することができたと思います。これもお客さま、株主さまのご支援などがあってのことです。
- 30年間の経過しましたが、自主自立、お客さま志向、地域密着という会社発足の原点を共有しながら、鉄道の進化と新たな可能性を追求することで、さらなる発展をめざしています。
- 「グループ経営構想V」は2012年に発表しました。「変わらぬ使命」については、「究極の安全」、「サービス品質の改革」、「地域との連携強化」を、「無限の可能性の追求」については、「技術革新」、「新たな事業領域への挑戦」、「企業風土づくり」を通して発展していくという内容です。
- 私たちを取り巻く経営環境は、人口減少、高齢化の進展、東京圏への人口集中、技術革新、グローバル化などの変化が想定されます。
- それらを受け、昨年10月に「横断的な重点課題」として「安全・安定輸送のレベルアップ」、「収益力向上への挑戦」、「TICKET TO TOMORROWの推進」を掲げました。
- この1年間の進捗状況をまとめるとともに施策を更新し、10月27日に決算と一緒にプレス発表しました。

横断的な重点課題①:安全・安定輸送のレベルアップ



近年、当社設備に起因する輸送障害など、安全・安定輸送に係る重大な事象を相次いで発生させ、会社として事態を重く受け止めております。当社グループの社員一人ひとりが仕事の基本に立ち返ったうえで、果たすべき役割を確実に実行し、「再発防止」の徹底と「未然防止」に全力を挙げて取り組んでまいります。

変革課題 鉄道のシステムチェンジ 「水平分業」の深度化 社員の急速な世代交代

近年、発生させた安全・安定輸送に係る重大な事象

2015年 4月 山手線神田～秋葉原間での電化柱倒壊、東北新幹線郡山駅構内での架線切断
8月 根岸線横浜～桜木町間での架線切断、中央線国立～立川間でのケーブル焼損
2016年 3月 高崎線籠原駅での電気設備故障
6月 常磐緩行線北松戸～松戸間での列車と作業用トロリーとの衝突
11月 高崎線での輸送管理システム（ATOS）のネットワーク障害
2017年 9月 蕨交流変電所での停電
10月 宇都宮線東鷲宮駅での電気設備故障

より実践的な安全教育・訓練の実施

⇒ 仕事の「本質」（趣旨・目的、しくみ・動作原理等）の理解を深めるためより実践的な安全教育・訓練を実施

課題解決 に向けて

グループ会社・パートナー会社等との更なる連携強化

⇒ グループ会社・パートナー会社等と連携し、鉄道に関わる工事・作業の実態を把握し、ルール・手順を再徹底

設備の適切な維持管理と戦略的な更新・強化

⇒ 二重線の確保、新幹線高速化等に対応した強靱化

輸送障害発生時の対応能力の強化

⇒ 影響拡大の防止、早期の運転再開、迅速なお客さま対応

過去の対策のトレースによる「再発防止」の徹底

⇒ 実施状況を定期的なトレースし、再発防止策の実効性を確保

ハード・ソフト両面での弱点把握による「未然防止」

⇒ 企画部門と現場第一線が一体となって前点を形成し、事故の芽を摘む

駅ホームや踏切での安全対策

安全・安定輸送のレベルアップ

耐震対策など鉄道の強靱化

5

- まずは、「安全・安定輸送のレベルアップ」です。「近年、発生させた安全・安定輸送に係る重大な事象」を記載していますが、2015年の山手線の電化柱倒壊以降、架線切断や電気設備故障など、重大な事象を発生させています。
- 特に今年9月、10月と電気関係の大きな事象を発生させており、株主の皆さま、お客さまにご心配とご迷惑をお掛けしたことについて、まずはお詫び申し上げます。そうした中で、再発防止、未然防止に取り組むということが1つの柱です。近年、当社設備に起因する輸送障害など、重大な事象が相次いで発生していることについて、会社として事態を重く受け止めています。
- 「変革課題」という部分ですが、現在、社員の急速な世代交代を迎えています。また、技術革新等を踏まえた鉄道のシステムチェンジ等が進んでいます。
- そうした中で、安全・安定輸送をどのようにレベルアップしていくのか、課題解決に向け6点を掲げています。「より実践的な安全教育・訓練の実施」などを含め、一人ひとりが仕事の基本に立ち返った上で、果たすべき役割を確実に実行し、会社を挙げて全力で取り組んでいきます。

横断的な重点課題②:収益力向上への挑戦

当社グループが有する重層的で“リアル”なネットワークの価値を高め、収益力の向上へ挑戦します。具体的には、地域間・地域内の「交流」拡大を図るとともに、駅を中心とした「付加価値」向上に取り組みます。あわせて、輸送、生活、IT・Suicaの各サービスの相乗効果を強みに、「事業エリア」の拡大に挑戦します。

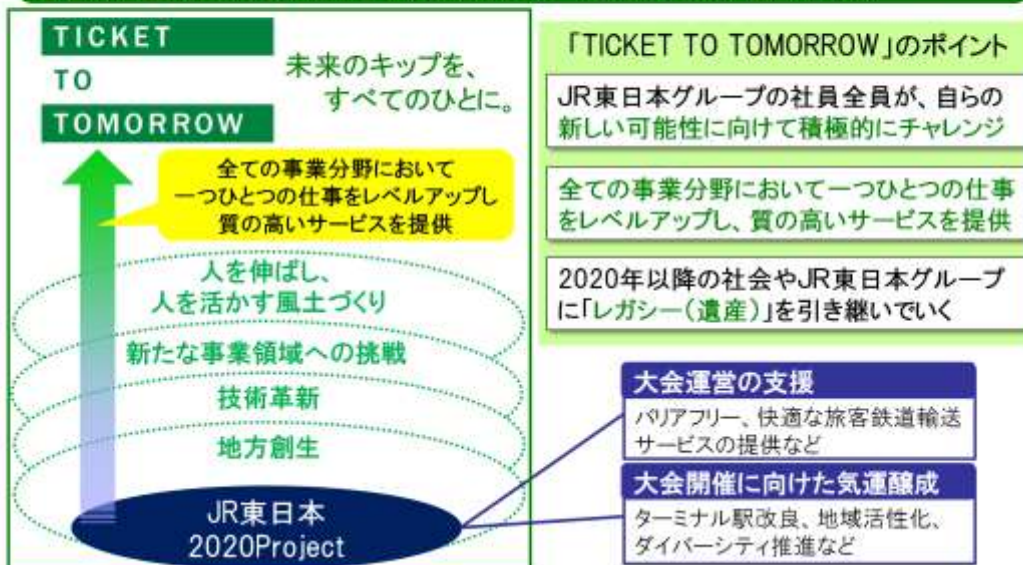


- 2つ目の重点課題は、「収益力向上への挑戦」です。
- 当社グループが有するネットワークの価値を高め、収益力の向上へ挑戦します。
- 「地域間・地域内の『交流』拡大」については、北陸新幹線・北海道新幹線をはじめとした輸送ネットワークを活かし、観光やインバウンドについてしっかりと取り組みます。
- また、「駅を中心とした『付加価値』向上」ということで、駅周辺開発や駅ビル等のリニューアル、魅力ある「暮らしづくり」による沿線価値の向上、また、情報技術の活用による新規事業・サービスの創出にも取り組んでいきます。
- あわせて、輸送、生活、IT・Suicaの各サービスの相乗効果を強みに、「事業エリア」の拡大にも挑戦します。
- これらにより、会社全体としてネットワークの価値を高め、収益力の向上へ挑戦します。

横断的な重点課題③:「TICKET TO TOMORROW」の推進



コミュニケーションスローガン「TICKET TO TOMORROW ～未来のキップを、すべてのひとに。～」のもと、全ての事業分野において、一つひとつの仕事をレベルアップし、質の高いサービスを提供することにより、お客さまのご期待に応え、2020年以降の社会に「レガシー(遺産)」を引き継いでいきます。



- 3点目は、「『TICKET TO TOMORROW』の推進」です。
- 2020年を1つの節目と考え、地方創生、技術革新、新たな事業領域への挑戦、そして人を伸ばし、人を活かす風土づくりなどに取り組んでいきます。
- 全ての事業分野において、社員一人ひとりが一つひとつの仕事をレベルアップし、質の高いサービスを提供するというのが大きな柱です。また、あわせて、働き方改革、ダイバーシティ推進、技術革新などを通じて、全ての事業分野において生産性の向上を図ります。

2020年3月期 数値目標



(単位:億円、%)	2017.3 実績	2018.3 計画	2020.3 目標	2020.3/2017.3		■ 主な前提条件 (2020年3月期までの3ヵ年)
				増減	(%)	
営業収益	28,808	29,300	30,210	+1,401	104.9%	○実質GDP成長率 年率+0.8%程度 ○鉄道運輸収入基礎伸び率 定期:年率+0.2%程度 定期外:年率+0.2%程度
運輸事業	19,898	20,010	20,280	+381	101.9%	
流通・サービス事業	5,024	5,140	5,420	+395	107.9%	
不動産・ホテル事業	3,263	3,440	3,620	+356	110.9%	
その他	622	710	890	+267	143.0%	
営業利益	4,663	4,720	4,990	+326	107.0%	
運輸事業	3,342	3,350	3,500	+157	104.7%	
流通・サービス事業	368	370	410	+41	111.3%	
不動産・ホテル事業	803	830	890	+86	110.7%	
その他	165	180	200	+34	120.6%	
調整額	△16	△10	△10	+6	59.3%	
連結ROA (総資産営業利益率) (2020.3期末)				6%程度		毎年度決算発表時に 新たな3ヵ年計画を発表します。
連結ROE (自己資本当期純利益率) (2020.3期末)				10%程度		

8

- 2020年3月期の数値目標です。今年の4月に発表しました。今回は変更していません。
- 2020年3月期に向け、各セグメントとも着実に業績を向上させていきます。

営業キャッシュ・フローの使途についての計画



	【将来の目標】	【2018.3期】
連結営業キャッシュ・フロー	[2018.3-2020.3] 2.1兆円	
設備投資	[2018.3-2020.3] 1.7兆円	5,300億円 ※
維持更新投資 (安全・安定輸送投資)	10,000億円 (6,000億円)	3,190億円
成長投資	7,000億円	2,110億円
株主還元	[中長期的ターゲット] 総還元性向33%	配当 140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 300億円程度

※ これに加えて、2017.3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 5,600億円)

※※ 2017年5月～7月に約399億円(約375万株)の自社株取得を実施(7月に消却)、2016年度の総還元性向は32.6%

9

- 営業キャッシュ・フローの使途についての計画です。同じく、今年4月に策定した計画です。
- 引き続き、数値目標の実現、経営体質の強化に向けて全力で取り組みます。

II 2018年3月期 第2四半期決算及び 通期業績予想

- 2018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。

単体決算 2018年3月期 第2四半期実績及び通期計画



(単位:億円)	2016.9 実績	2017.9 実績 [4月計画]	2017.9/2016.9		2017.3 実績	2018.3 4月計画	2018.3/2017.3	
			増減	(%)			増減	(%)
営業収益	10,418	10,560 [10,470]	+142	101.4	20,688	20,790	+101	100.5
運輸収入	9,179	9,317	+138	101.5	18,162	18,260	+97	100.5
その他の収入	1,239	1,243	+4	100.3	2,525	2,530	+4	100.2
営業費用	7,994	8,009	+15	100.2	16,801	16,860	+58	100.3
人件費	2,311	2,263	△48	97.9	4,621	4,530	△91	98.0
物件費	3,315	3,356	+40	101.2	7,416	7,540	+123	101.7
動力費	293	278	△14	95.0	585	640	+54	109.4
修繕費	1,241	1,267	+26	102.1	2,879	2,860	△19	99.3
その他	1,781	1,810	+28	101.6	3,951	4,040	+88	102.2
機構借損料等	438	435	△3	99.3	880	880	△0	99.9
租税公課	507	525	+17	103.5	944	970	+25	102.7
減価償却費	1,420	1,429	+8	100.6	2,938	2,940	+1	100.0
営業利益	2,424	2,551 [2,490]	+127	105.3	3,886	3,930	+43	101.1
経常利益	2,186	2,389 [2,290]	+202	109.3	3,416	3,510	+93	102.7
四半期(当期)純利益	1,528	1,684 [1,650]	+156	110.2	2,433	2,470	+36	101.5

11

- まず、単体決算ですが、増収増益でした。
- 営業収益は、GW期間が好調であったこと、大きな天候不順が無かったことなどにより運輸収入が好調で、対前年142億円増の1兆560億円でした。
- 営業費用は、人件費及び動力費は減少したものの、物件費その他及び修繕費が増加したことなどから、対前年15億円増の8,009億円となりました。
- これらの結果、営業利益は対前年127億円増の2,551億円となりました。
- 対計画では、第2四半期決算は営業収益、各利益ともに4月計画を上回りました。
- また、右側の表は、2017年3月期の通期実績と、2018年3月期の4月計画ですが、計画を変更していません。その理由は次の3点です。
- ①上期の運輸収入は計画を上回りましたが、GWの好調など、上期特有の要因であったことです。
- ②下期の運輸収入は、前年下期の伸びが高水準であったことから、計画達成のハードルが高く、下期の下振れリスクを見極める必要があることです。
- ③上期の営業費用は、修繕費のうち設備投資に伴って発生する建設附帯修繕が大きく増加しています。下期にも一定程度の増加が見込まれることです。
- したがって、業績予想を据え置きました。しかし、下期の運輸収入の下振れリスクを最小限に抑えるため、会社全体で増収施策に取り組んでいきます。

鉄道運輸収入 2018年3月期 第2四半期実績



(対前年、億円、%)	増減	(%)	(対前年、億円)	要素	増減額
鉄道運輸収入	+138	101.5	鉄道運輸収入		+138
			定期収入		+26
定期	+26	101.1	定期外収入		+111
定期外	+111	101.7	新幹線 (+24)	大人の休日倶楽部バス	+10
				GW好調	+10
				インバウンド	+10
新幹線	+24	100.9		北海道新幹線反動減	△10
				基礎	+5
在来線 関東圏	+83	102.3	在来線 関東圏 (+83)	GW好調	+15
				天候災害関係(反動増含む)	+15
				インバウンド	+5
				桜の開花時期後ずれ	+5
在来線 その他	+3	101.5	在来線 その他 (+3)	お盆好調	+5
				基礎	+35
				基礎	-

12

- 鉄道運輸収入についてご説明します。
- 鉄道運輸収入は、対前年101.5%、138億円の増でした。
- 定期は、対前年26億円の増、101.1%と好調でした。雇用の改善がこのベースにあると考えています。また、高齢者や女性の定期券ご利用者の増加が大きな要因です。
- 定期外は、対前年111億円の増、101.7%と好調でした。新幹線は、大人の休日倶楽部パスの時期ずれで10億円の増、GWの好調で10億円の増、北海道新幹線の反動減で10億円の減でした。その結果、新幹線は対前年24億円の増、100.9%でした。
- 在来線関東圏は、GWの好調、昨年8月に台風が3回来たことの反動、インバウンド、桜の開花時期後ずれなどにより、対前年83億円の増、102.3%でした。

鉄道運輸収入 2018年3月期 第2四半期実績及び通期計画



(対前年、億円、%)		通期		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	+97億円	100.5%			100.4%
		100.6% [101.5%]	100.5%		
定期	+18億円	100.4%			100.3%
		100.3% [101.1%]	100.4%		
定期外	+79億円	100.6%			100.4%
		100.7% [101.7%]	100.5%		
新幹線	+55億円	101.0%		・インバウンド: +15 ・災害(前年反動増含む): △5 ・北海道新幹線反動減: △10	100.9%
		101.2% [100.9%]	100.8%		
在来線関東圏	+27億円	100.4%		・インバウンド: +20 ・災害(前年反動増含む): △10	100.2%
		100.4% [102.3%]	100.4%		
在来線その他	△3億円	99.2%			98.4%
		99.4% [101.5%]	99.0%		

13

- 上期の計画と実績、下期及び通期の計画です。
- 鉄道運輸収入の通期100.5%とは、今年4月の段階で鉄道運輸収入を対前年100.5%と計画していたということです。上期は100.6%の想定でしたが、実績は101.5%でした。
- 定期、定期外、新幹線、在来線関東圏などに分けたものが下の表です。
- 定期は、100.3%の上期計画に対して、実績は101.1%と好調でした。
- 定期外のうち、新幹線は101.2%の上期計画に対して、実績は100.9%で若干下振れました。
- 定期外のうち、在来線関東圏は100.4%の上期計画に対して、実績は102.3%で、非常に好調でした。
- 対計画では、鉄道運輸収入は約80億円上振れました。在来線関東圏は大きく上振れた一方、新幹線は10億円程度の下振れでした。

トピックス（北海道新幹線・北陸新幹線）



■北海道新幹線

北海道新幹線の影響額〔計画及び実績〕

※ 新幹線の増、在来線の減の合計（ネット）

（単位：億円）



びゅう旅行商品パンフレット

（利用促進に向けた取り組み）

- 冬の北海道の魅力訴求（クリスマス、グルメ・スイーツ、地産食等）
- JR北海道との連携による旅行商品の増売
- 「行くぜ、東北。SPECIAL 冬のごほうび」キャンペーンと連動した北海道・東北の魅力の相互宣伝
- 東北エリア発の北海道新幹線利用促進

■北陸新幹線

北陸新幹線の影響額〔計画及び実績〕

※ 新幹線の増、在来線の減の合計（ネット）

（単位：億円）



びゅう旅行商品パンフレット



（利用促進に向けた取り組み）

- 「四季の美 五ツ星。北陸新幹線キャンペーン」の展開により北陸エリアの四季に応じた魅力訴求を通年で実施
- JR東海・JR西日本との連携により「Japanese Beauty Hokuriku」キャンペーンを展開
- 北陸の「カニ」にスポットをあてたプロモーションを展開

- 北海道新幹線については、上期実績は対前年で10億円の減、対計画で5億円の減でした。ただ、月を追うごとに、反動減が少なくなってきました。
- 下期は冬の北海道の魅力を訴えていくとともに、旅行商品の増売など利用促進を図っていきます。
- 北陸新幹線については、計画と実績がほぼ同じでした。計画通りの実績であり、通期についても計画通り進捗すると見ています。
- 下期は「Japanese Beauty Hokuriku」キャンペーンをはじめ、北陸の魅力をしっかりと訴え、さらに利用促進を図っていきます。
- これらを通して、東北・北海道、北陸方面への交流人口の拡大につなげます。

トピックス（インバウンド）



■鉄道事業

インバウンド収入（鉄道事業）〔計画及び実績〕

（単位：億円）



JR Tohoku-South Hokkaido Rail Pass (台紙イメージ)



訪日旅行センター(東京駅)

■生活サービス事業

インバウンド収入（生活サービス事業）〔計画及び実績〕

（単位：億円）



（利用促進に向けた取り組み）

- 「JR東日本 東南アジア営業センター」(2017年12月開設)や台湾・創造旅行社等と連携した現地プロモーション強化と販売網の確立
- 東北・北海道エリアの空港をゲートウェイとした「立体観光」の推進
- 訪日旅行センターの拡充など、受入体制の強化
- 駅ビルや駅構内における免税対応店舗の拡充



免税カウンター(ルミネ)

15

- 続いて、インバウンドです。左側が鉄道事業、右側が生活サービス事業です。
- 鉄道事業のインバウンド収入は、上期の実績は対前年15億円増の110億円でした。現時点では、概ね計画通りに進捗しています。
- 通期では、対前年35億円増の240億円で計画していますが、概ね達成できると考えています。
- 生活サービス事業については、外国人宿泊収入及び免税取扱額の合計は対前年12億円の増で、堅調に推移しています。
- 利用促進に向けた取り組みとして、JR東日本東南アジア営業センターの開設や、アジア市場における鉄道パスの新たな発売体制の構築、「立体観光」の推進などを進めていきます。
- 生活サービス事業においても、駅ビル・駅構内における免税対応店舗の拡充を引き続き進めます。
- これらにより、インバウンド需要の取り込みに引き続き注力します。

単体営業費用 2018年3月期 第2四半期実績



(単位:億円)	2016.9 実績	2017.9 実績	2017.9/2016.9		実績増減の主な要因
			増減	(%)	
営業費用	7,994	8,009	+15	100.2	
人件費	2,311	2,263	△48	97.9	・社員数の減など
物件費	3,315	3,356	+40	101.2	
動力費	293	278	△14	95.0	・修繕費等:△24(川崎発電所関係) ・昨年度洪水の反動:△7 ・燃料費単価上昇:＋17
修繕費	1,241	1,267	+26	102.1	・一般修繕費:＋24(建設附帯修繕＋27など) ・車両修繕費:＋2
その他	1,781	1,810	+28	101.6	・部外委託関係:＋28 ・販売手数料:＋9 ・車両相互使用料:△15
機構借損料等	438	435	△3	99.3	
租税公課	507	525	+17	103.5	・固定資産税等:＋14
減価償却費	1,420	1,429	+8	100.6	・設備投資の増 ・減価償却方法の見直しによる減

16

- 単体の営業費用です。営業費用は、対前年100.2%で、15億円の増でした。
- 人件費は、対前年48億円の減でした。社員数の減などが理由です。
- 動力費は、燃料費単価は上昇しましたが、昨年の川崎発電所の修繕費の反動などにより、対前年14億円の減でした。
- 修繕費は、建設附帯修繕が増加したことなどにより、対前年26億円の増でした。
- 物件費その他は、部外委託関係の増などにより、対前年28億円の増でした。
- 租税公課は、固定資産税等が14億円増加しましたが、一括納付する金額が増えたことによる時期ずれとお考えいただければと思います。
- 減価償却費は、設備投資は増えたものの、償却方法の見直しにより、結果として8億円の増でした。

連結決算 2018年3月期 第2四半期実績及び通期計画



(単位:億円)	2016.9 実績	2017.9 実績 [4月計画]	2017.9/2016.9		2017.3 実績	2018.3 4月計画	2018.3/2017.3	
			増減	(%)			増減	(%)
営業収益	14,351	14,648 [14,540]	+296	102.1	28,808	29,300	+491	101.7
運輸事業	10,028	10,154	+125	101.2	19,898	20,010	+111	100.6
流通・サービス事業	2,477	2,526	+48	102.0	5,024	5,140	+115	102.3
不動産・ホテル事業	1,578	1,659	+81	105.2	3,263	3,440	+176	105.4
その他	266	307	+41	115.5	622	710	+87	114.1
営業利益	2,776	2,923 [2,810]	+146	105.3	4,663	4,720	+56	101.2
運輸事業	2,126	2,221	+95	104.5	3,342	3,350	+7	100.2
流通・サービス事業	174	193	+19	110.9	368	370	+1	100.4
不動産・ホテル事業	407	426	+19	104.8	803	830	+26	103.3
その他	63	75	+11	118.9	165	180	+14	108.6
調整額	4	6	+1	128.6	△16	△10	+6	59.3
経常利益	2,449	2,656 [2,500]	+207	108.5	4,123	4,240	+116	102.8
親会社株主に帰属する 四半期(当期)純利益	1,647	1,785 [1,730]	+138	108.4	2,779	2,860	+80	102.9

※2017年3月期実績のセグメント別内訳は、セグメント変更後の区分に基づき示しています

17

- 次に、連結決算です。すべてのセグメントで増収増益でした。
- 営業収益は、対前年296億円増の1兆4,648億円でした。
- 営業利益は、対前年146億円の増、経常利益は対前年207億円の増、親会社株主に帰属する四半期(当期)純利益は対前年138億円の増でした。
- 対計画ですが、営業収益、各利益とも4月計画を上回りました。
- 右側に2018年3月期4月計画を記載していますが、変更していません。今回、通期計画を変更していない理由は、次の2点です。
- ①運輸事業については、単体の運輸収入の好調などにより計画を上回りましたが、下期については下振れのリスクがあります。また、経費が一定程度増加することが見込まれます。
- ②非運輸事業については、上期は好調でしたが、費用計上時期の期ずれなどによって、営業利益を押し上げています。下期については、その反動があると考えています。
- したがって、連結の業績予想についても、据え置くこととしました。

トピックス（生活サービス事業）



■グランスタ丸の内・ グランスタ新エリア

4/27 第2期 21店舗 開業
6/28 第3期 2店舗 開業
8/30 第4期 9店舗 全面開業



- 全面開業を機に改札外のショップが増加し、施設としての一体感が生じた
- 「東京駅限定商品」展開するなど利用促進を図る

■ペリエ千葉

4/27 エキナカ 11店舗 全面開業
9/7 駅ビル 107店舗 先行開業



- 小さなお子さま連れやカップルなど、これまでより幅広い客層が来店している

■JRさいたま新都心ビル

5/17 商業施設 先行開業
6/13 ホテル 全面開業(客室数157室)



- 駅近くの好立地ホテルとして、さいたまスーパーアリーナ等でのイベントや大型会議等への出席者の新しい宿泊先として選ばれている

■ホテルメトロポリタン 仙台イースト

6/19 開業(客室数282室)



- 東北観光の新拠点として、インバウンド個人客の利用も徐々に増加している

（今後の取組み）

- 千葉・渋谷・横浜などの大規模ターミナル駅開発の推進（「ペリエ千葉」全面開業など）
- 首都圏を中心とした沿線の新たな価値の発掘・創造
- 「暮らし方」・「働き方」向上支援の推進（「まもレール」サービスの拡充など）
- Suicaポイントのグループ共通「JRE POINT」への統合
- マチナカ、東日本エリア外及び海外へ事業展開（ホテル、ショッピングセンター等）



まもレールサービス

JRE POINT(ロゴ)

18

- トピックスとして、上期に新たに開業した案件を掲げています。
- 東京駅のグランスタ丸の内・新エリア、JRさいたま新都心ビル、ペリエ千葉、ホテルメトロポリタン仙台イーストが開業しました。
- 今後も、大規模ターミナル駅開発の推進など、生活サービス事業についても、事業を拡大し、発展させていきたいと考えています。

運輸事業 実績と計画



(単位:億円)	2016.9	2017.9	2017.9/ 2016.9	2017.3	2018.3計画	2018.3/ 2017.3
営業収益	10,028	10,154	+125 101.2%	19,898	20,010	+111 100.6%
営業利益	2,126	2,221	+95 104.5%	3,342	3,350	+7 100.2%

※2017年3月期実績は、セグメント変更後の区分に基づき示しています

2018年3月期 第2四半期 営業収益の主な増減要因

JR東日本	+108	運輸収入の増
-------	------	--------

2018年3月期 トピックス

- ・「北海道新幹線開業1周年キャンペーン」(2017年2月～9月)
- ・「行くぜ、東北。キャンペーン」(2017年4月～2018年3月)
- ・「四季の美 五ツ星。北陸新幹線キャンペーン」(2017年4月～2018年3月)
- ・「TRAIN SUITE 四季島」運転開始(2017年5月1日～)
- ・「信州デスティネーションキャンペーン」(2017年7～9月)
- ・「行くぜ、東北。SPECIAL 冬のごほうび」キャンペーン(2017年12月～2018年3月)
- ・「Japanese Beauty Hokuriku」キャンペーン(2017年12月～2018年3月)

(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



「行くぜ、東北。SPECIAL 冬のごほうび」
キャンペーン(ロゴ)



「Japanese Beauty Hokuriku」
キャンペーン(パンフレット)

- まず、運輸事業について説明します。
- 運輸事業は、単体の運輸収入の増などにより、増収増益となりました。
- 通期業績予想を変更していませんが、下期は、「行くぜ、東北。SPECIAL 冬のごほうび」、「Japanese Beauty Hokuriku」などのキャンペーンに力を入れ、収入確保に向け、最大限取り組んでまいります。

流通・サービス事業 実績と計画



(単位:億円)	2016.9	2017.9	2017.9/ 2016.9	2017.3	2018.3計画	2018.3/ 2017.3
営業収益	2,477	2,526	+48 102.0%	5,024	5,140	+115 102.3%
営業利益	174	193	+19 110.9%	368	370	+1 100.4%

※2017年3月期実績は、セグメント変更後の区分に基づき示しています

2018年3月期 第2四半期 営業収益の主な増減要因		
鉄道会館	+24	丸の内地下エリア増収
JR東日本リテールネット	+18	新規店舗開業、既存店売上増による増
JR東日本企画	+10	宣伝物制作の増

2018年3月期 トピックス
・「グランスタ丸の内」・「グランスタ」新エリア (2017年8月全面開業)

〔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	102.5	104.3	104.8	104.1	104.4	105.1	104.2
Jリテール(既存)	102.6	103.2	103.1	102.0	101.9	101.2	102.3
NRE(既存)	100.7	100.4	102.6	99.6	102.0	101.9	101.2

(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

20

- 続いて、流通・サービス事業です。
- 鉄道会館が対前年+24億円と記載していますが、東京駅等の店舗の売上が好調であったことなどにより、増収増益でした。
- 上期の営業利益は上振れ基調ですが、下期にJR東日本リテールネットの新システム本格稼働に伴う減価償却費の増が見込まれるほか、昨年度JR東日本企画において映画「君の名は。」の分配金を受領した反動減が想定されることなどから、通期業績予想を変更していません。

不動産・ホテル事業 実績と計画



(単位:億円)	2016.9	2017.9	2017.9/ 2016.9	2017.3	2018.3計画	2018.3/ 2017.3
営業収益	1,578	1,659	+81 105.2%	3,263	3,440	+176 105.4%
営業利益	407	426	+19 104.8%	803	830	+26 103.3%

※2017年3月期実績は、セグメント変更後の区分に基づき示しています

2018年3月期 第2四半期 営業収益の主な増減要因	2018年3月期 トピックス
JR東日本ビルディング +29 アトレ +10 日本ホテル +9 ルミネ +8 JR東日本都市開発 +8	JRさいたま新都心ビル(2017年5・6月開業) ホテルメトロポリタン仙台イースト(2017年6月開業) ・ペリエ千葉(エキナカ)(2017年4・6月開業) ・ペリエ千葉(駅ビル)(2017年9月先行開業) ・ホテルドリームゲート舞浜アネックス(2017年12月開業) ・シャポー船橋南館・ホテルメッツ船橋(2018年2月開業)

〔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	102.8	101.1	103.1	100.5	105.1	103.7	102.6
ルミネ(既存)	102.2	101.5	102.5	97.8	108.5	104.0	102.5
アトレ(既存)	103.2	100.4	102.1	101.8	101.4	101.6	101.7
ホテル	101.5	102.5	104.5	105.1	110.8	107.3	105.2

(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

21

- 続いて、不動産・ホテル事業です。
- JR東日本ビルディングの「JR新宿ミライナタワー」の平年度化や、ルミネの既存店売上の増などにより、増収増益でした。
- トピックスについては、上期に開業した施設が多いのですが、今後もホテルドリームゲート舞浜アネックスやシャポー船橋南館・ホテルメッツ船橋が下期に開業を予定しています。

その他 実績と計画



(単位:億円)	2016.9	2017.9	2017.9/ 2016.9	2017.3	2018.3計画	2018.3/ 2017.3
営業収益	266	307	+41 115.5%	622	710	+87 114.1%
営業利益	63	75	+11 118.9%	165	180	+14 108.6%

※2017年3月期実績は、セグメント変更後の区分に基づき示しています

2018年3月期 第2四半期 営業収益の主な増減要因

日本コンサルタンツ	+20	インド国高速鉄道建設事業詳細設計調査に伴う増
ビューカード	+7	加盟店手数料の増
JR東日本情報システム	+5	システム受託収入の増

2018年3月期 トピックス

・日本コンサルタンツ(インド国高速鉄道建設事業詳細設計調査の受注)

IT・Suica事業 実績(2018年3月期 第2四半期)

営業収益 221億円(107.0%)(外部顧客への売上高)※
営業利益 43億円(124.4%)

※営業収益(セグメント間売上高を含む)は523億円でした

(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

- 続いて、その他のセグメントです。
- 日本コンサルタンツによる「インド国高速鉄道建設事業詳細設計調査」に伴う増などにより、増収増益でした。
- その他のセグメントについても、上期は上振れ基調でしたが、費用計上時期の期ずれがあることから、通期業績予想は変更していません。

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)		(内訳)		営業収益見込み (通年ベース)
			オフィス(m ²)	商業施設 (m ²)	ホテル (室)	
JR新宿ミライナタワー	2016年3月・4月	約111,000	約77,200	約9,400	-	不動産・ホテル 約125億円
仙台駅東口開発	2016年3月	約43,000	-	約41,000	-	流通・サービス 約25億円
	2017年6月	約14,000	-	-	282	不動産・ホテル 約30億円
東京駅丸の内地下エリア整備	2016年7月～2017年8月	約19,000	-	約3,600	-	流通・サービス 約110億円
千葉駅駅舎・駅ビル建替	2016年11月～ 2018年夏以降(全面開業)	約73,800	-	約57,400	-	不動産・ホテル 約55億円
渋谷駅街区開発 (共同開発)	(東棟)2019年度	約276,000	(賃貸面積) 約73,000	(店舗面積) 約70,000	-	
	(中央・西棟)2027年度	うち 東棟 約181,000	うち 東棟 約73,000	うち 東棟 約30,000	-	
東京駅北通路開発	2020年	約17,600	-	約6,300	-	
横浜駅西口開発ビル (仮称)	2020年	約129,500	約28,000	約70,000	約170	
竹芝ウォーターフロント 開発計画	2020年	約108,500	約15,000	約8,000	265 (予定)	
川崎駅西口開発計画(仮称)	2022年(予定)	約136,500	(賃貸面積) 約65,000	(店舗面積) 約2,200	300 (予定)	
品川開発プロジェクト	2020年:新駅暫定開業 2024年頃:街開き	創出用地 約130,000				

23

- 生活サービス事業における主なプロジェクトです。品川開発まで含めて、当社の主なプロジェクトを紹介したものです。

営業外損益・特別損益の実績及び通期計画(連結)



(単位:億円)	2016.9	2017.9	増減	2017.3	2018.3計画	増減
営業利益	2,776	2,923	+146	4,663	4,720	+56
営業外損益	△326	△266	+60	△539	△480	+59
営業外収益	59	86	+26			
受取配当金	24	29	+5			
受取保険金及び配当金	5	32	+27			
持分法による投資利益	8	4	△3			
その他	22	19	△3			
営業外費用	386	352	△33			
支払利息	361	327	△33			
その他	25	25	△0			
経常利益	2,449	2,656	+207	4,123	4,240	+116
特別損益	△64	△46	+18	△80	△100	△19
特別利益	97	88	△9			
工事負担金等受入額	65	28	△36			
災害に伴う受取保険金	25	49	+23			
その他	6	10	+3			
特別損失	162	134	△27			
工事負担金等圧縮額	65	27	△37			
耐震補強重点対策関連費用	43	45	+1			
一部繰区移管引当金繰入額	—	27	+27			
その他	53	34	△18			
税金等調整前四半期純利益	2,385	2,610	+225			

支払利息: 169(△25)
社債利息: 158(△7)

24

- 営業外損益及び特別損益の実績及び通期計画です。
- 営業外収益は、受取保険金及び配当金が増加したことなどから、対前年26億円増加しました。
- 営業外費用は、支払利息が減少したことなどにより、対前年33億円減少しました。
- これらの結果、営業外損益は対前年60億円改善しました。
- 特別損益は、災害に伴う受取保険金が増加したことなどから、対前年18億円改善しました。
- 右側の表は営業外損益と特別損益の昨年度通期実績と今期の通期計画です。

キャッシュ・フローの実績(連結)



(単位:億円)	2016.9	2017.9	増減
営業活動によるキャッシュ・フロー (Ⅰ)	法人税等の支払額の減 税金等調整前四半期純利益の増		+311 +225
	2,812	3,400	+588
投資活動によるキャッシュ・フロー (Ⅱ)	有形及び無形固定資産の取得による支出の減		+200
	△3,020	△2,838	+182
フリー・キャッシュ・フロー (Ⅰ)+(Ⅱ)	△208	562	+770
財務活動によるキャッシュ・フロー (Ⅲ)	有利子負債の調達による収入の減少		△344
	△702	△1,065	△362
現金及び現金同等物の増減額 (Ⅰ)+(Ⅱ)+(Ⅲ)	△911	△503	+407
現金及び現金同等物の期首残高	3,078	2,871	△206
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	-	5	+5
現金及び現金同等物の四半期末残高	2,166	2,373	+206

25

- 続いて、キャッシュ・フローの実績です。
- 営業活動によるキャッシュ・フローについては、法人税等の支払額の減少、税金等調整前四半期純利益の増などにより、流入額は増加しました。
- 投資活動によるキャッシュ・フローについては、有形及び無形固定資産の取得による支出の減などにより、流出額は減少しました。
- 財務活動によるキャッシュ・フローについては、有利子負債の調達による収入の減少などにより、流出額は増加しました。
- その他につきましては、ご覧のとおりです。

設備投資の推移(連結)



(単位:億円)		2014.3	2015.3	2016.3	2017.3	2017.9	2018.3
		(実績)	(実績)	(実績)	(実績)	(実績)	(計画)
運輸業・ 運輸事業 ※1	成長投資	859	652	470	548	1,058	790
	維持更新投資	3,259	3,365	3,452	3,283		3,440
	合計	4,119	4,018	3,922	3,831		4,230
非運輸業・ 非運輸事業 ※1	成長投資	1,076	1,119	1,364	1,151	532	1,320
	維持更新投資	61	83	133	84		50
	合計	1,137	1,202	1,497	1,235		1,370
		成長投資	1,936	1,771	1,834	-	2,110
		維持更新投資	3,320	3,449	3,585	-	3,490
		(減価償却費)	3,480	3,532	3,595	1,779	3,740
合計		※2	※2	※2	※2	1,590	※2
		5,257	5,221	5,419	5,067	1,590	5,600

(注) 維持更新投資＝事業の継続的運営に必要な投資
 ※1 セグメント情報の見直しに伴い、2017年9月実績及び2018年3月期計画は新セグメントによる運輸事業・非運輸事業の投資額を記載しています。なお、2017年3月期以前の実績値は旧セグメントによる運輸業・非運輸業の投資額を記載しています。

※2 重点枠を含む (2016.3期実績:181億円)
 (2014.3期実績:147億円) (2017.3期実績:235億円)
 (2015.3期実績:166億円) (2018.3期計画:300億円)

26

- 設備投資の状況です。
- 右側に記載していますが、通期計画5,600億円のうち、上期の実績は1,590億円でした。計画通りに進捗しています。

有利子負債残高の推移(連結)



(単位:億円)	2013.3 (実績)	2014.3 (実績)	2015.3 (実績)	2016.3 (実績)	2017.3 (実績)	2017.9 (実績)
社債	16,597 (1.94%)	17,197 (1.90%)	17,648 (1.84%)	18,099 (1.83%)	18,399 (1.73%)	18,001 (1.70%)
長期借入金	8,537 (1.57%)	8,998 (1.43%)	9,654 (1.30%)	9,937 (1.23%)	10,301 (1.14%)	10,394 (1.12%)
鉄道施設購入 長期未払金	7,932 (5.63%)	6,664 (5.78%)	5,452 (5.97%)	4,383 (6.18%)	3,409 (6.45%)	3,387 (6.45%)
その他 有利子負債	8 (0.76%)	23 (1.27%)	—	—	—	—
合計	33,074 (2.73%)	32,884 (2.56%)	32,755 (2.37%)	32,419 (2.23%)	32,110 (2.04%)	31,783 (2.02%)

上段：残高
下段：平均金利

27

➤ 有利子負債残高の推移については、こちらにご紹介してある通りです。

Ⅲ 参考資料

- 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。

2018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）				
		2017.3 実績	2018.3 計画	増減	(%)	2017.3 実績	2018.3 計画	増減	(%)	
新幹線		定期	1,754	1,760	+6	100.3	238	239	+0	100.3
		定期外	21,422	21,634	+212	101.0	5,605	5,660	+55	101.0
		計	23,176	23,395	+218	100.9	5,843	5,900	+56	101.0
在 来 線	関東圏	定期	70,202	70,468	+266	100.4	4,560	4,577	+17	100.4
		定期外	36,113	36,252	+139	100.4	7,070	7,097	+27	100.4
		計	106,315	106,721	+405	100.4	11,630	11,675	+44	100.4
	その他	定期	3,074	3,086	+11	100.4	184	185	+0	100.4
		定期外	2,530	2,511	△19	99.2	502	499	△3	99.2
		計	5,605	5,597	△7	99.9	687	684	△3	99.6
	在来線 合計	定期	73,276	73,555	+278	100.4	4,745	4,763	+18	100.4
		定期外	38,644	38,764	+120	100.3	7,572	7,596	+23	100.3
		計	111,921	112,319	+398	100.4	12,318	12,359	+41	100.3
合計		定期	75,031	75,315	+284	100.4	4,984	5,002	+18	100.4
		定期外	60,066	60,399	+332	100.6	13,178	13,257	+79	100.6
		計	135,098	135,715	+616	100.5	18,162	18,259	+97	100.5

津波被害を受けた沿岸線区の状況



■ 沿岸被災線区の現在の状況

[復旧工事中]

	運転見合せ区間	距離	記事
山田線	宮古・釜石間	55.4km	三陸鉄道㈱へ経営移管予定 2018年度内の開業に向けて復旧工事中
常磐線	富岡・浪江間	20.8km	2019年度末までに運転再開予定
合計		76.2km	

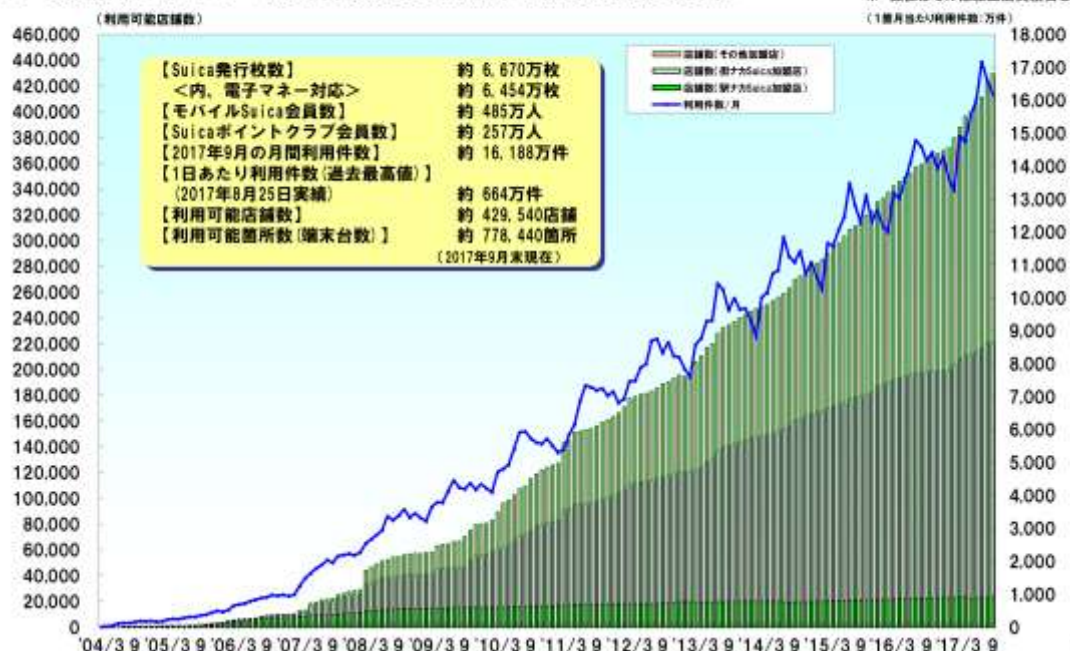
[BRT運行中(BRTによる本格復旧で合意)]

	区間	距離
大船渡線	気仙沼・盛岡	43.7km
気仙沼線	柳津・気仙沼間	55.3km
合計		99.0km

※ 他の区間は鉄道で復旧済(約224km)

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



31

	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) 2016.8(増床)	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4,600㎡	約300㎡	約800㎡	約4,300㎡	約1,900㎡	約1,640㎡
店舗数	74	48	70	15	27	74	39	52
店舗売上 2017.9 (対前年%)	50億円 (102.2%)	34億円 (102.2%)	27億円 (118.8%)	9億円 (97.6%)	28億円 (107.1%)	49億円 (101.7%)	57億円 (103.5%)	26億円 (101.6%)

ホテル事業の概要



営業収益*1 261億円 (2017.9)

営業利益*1 20億円 (2017.9)

*1 グループ会社のホテル事業収支及びJR東日本単体のホテル事業収支の単純合計

【参考】JR東日本ホテルズ一覧

■ メトロポリタンホテルズ(12ホテル、3,471室)

丸の内、ホテルメトロポリタン(池袋)、エドモント(飯田橋)、さいたま新都心、高崎、長野、仙台、仙台イースト、山形、盛岡、盛岡ニューウイング、秋田

営業収益*2 179億円(2017.9) 稼働率 82.6%

■ ホテルメッツ(23ホテル、2,687室)

渋谷、目白、駒込、田端、高円寺、武蔵境、国分寺、久米川、立川、赤羽、浦和、川崎、横浜鶴見(鶴見)、溝ノ口(武蔵溝ノ口)、かまくら大船(大船)、津田沼、水戸、長岡、新潟、福島、北上、八戸、アール・メッツ宇都宮

営業収益*2 48億円(2017.9) 稼働率 89.7%

■ 東京ステーションホテル(150室)

■ ホテルファミリーオ、ホテルフォルクローロ(8ホテル、344室)

■ ホテルドリームゲート舞浜(80室)

■ ホテルニューグランド(240室)

*2 各ホテルの営業収益の単純合計
(2017年9月30日現在)

主要子会社の実績と計画



(単位:億円)		2016.9 実績	2017.9 実績	2017.9/ 2016.9	2018.3 計画	2018.3/ 2017.3
JR東日本 リテールネット (Jリテール)	営業収益	980	989	101.0%	1,944	100.2%
	営業利益	11	19	167.1%	15	106.8%
日本レストラン エンタプライズ (NRE)	営業収益	304	299	98.3%	588	97.6%
	営業利益	3	4	153.9%	2	57.5%
JR東日本企画	営業収益	487	505	103.7%	1,164	102.8%
	営業利益	8	11	126.7%	33	83.5%
ルミネ	営業収益	350	359	102.5%	798	106.7%
	営業利益	54	64	119.0%	130	103.7%

*単体での営業収益・営業利益

品川開発プロジェクト

国際交流拠点の形成に向けたスケジュール



成長し続ける街

・2020年の新駅暫定開業と、その後の街びらきを契機として、国際交流拠点として成長し続ける街を目指す。

まちづくりの
将来像を描き、
先行して基盤整備

地区計画
土地活用整理事業
都市計画道路

※2016/4/13都市計画決定
※2017/3/31品川駅北周辺地区
まちづくりガイドライン策定

現在

《品川新駅（仮称）》
※イメージ

暫定利用

新駅の暫定開業

街びらき
（一部開業）

日本の魅力発信



新しい街の魅力発信



国際交流拠点
としての成長
《新・国際都市》

《ストリート型まちづくり》※イメージ

リニア中央新幹線開業（予定）

2017年

2020年

2024年頃

2027年

2030年代～

海外事業への取り組み



■鉄道関係

【タイ・バンコクのパープルライン】(2016年6月営業開始)

- ・当社が出資する現地法人が鉄道車両や地上設備について10年間のメンテナンス業務を実施
- ・総合車両製作所が鉄道車両63両を供給



パープルライン

【インド高速鉄道プロジェクト】

- ・ムンバイ・アーメダバード間の路線について、2016年12月に日本コンサルタントがJVでJICAより受注した「インド国高速鉄道建設事業詳細設計調査」を推進



インド政府提供
起工式後のシミュレーター視察
(2017年9月14日)

【英国における旅客鉄道事業の運営権獲得】

(2017年12月営業開始予定)

- ・三井物産、Abellio UK と共に、英国旅客鉄道運行事業フランチャイズの一つであるウェストミッドランズ旅客鉄道事業の運営権を、英国運輸省より獲得



運行列車のイメージ

■生活サービス関係

【JAPAN RAIL CAFE】(2016年12月開業)

- ・シンガポールにおいて訪日旅行に関する情報発信等の場として「JAPAN RAIL CAFE」を開業



JAPAN RAIL CAFE

【LUMINE SINGAPORE】

(2017年11月開業予定)

- ・好奇心旺盛なシンガポールの働く女性をメインターゲットに、ルミネ独自の視点で「TOKYO STYLE・CULTURE・DESIGN」を発信



イメージ

【台北市信義区のBreeze南山店に海外初のアトレを2018年秋に開業】

(2018年秋開業予定)

- ・アトレ海外一号店の本案件を皮切りに今後、駅等商業施設の開発・運営事業への参画を共同で推進
- ・アトレと三井物産の合併会社と長橋投資開発(Breeze)とで台湾に合併会社を設立予定



イメージ

2017年3月期 新幹線・在来線別収支



(単位:億円)	新幹線			在来線		
	2016.3	2017.3	比率 (%)	2016.3	2017.3	比率 (%)
営業キロ[キロ]	1,194	1,194	100.0	6,263	6,263	100.0
輸送人キロ[百万人キロ]	22,848	23,176	101.4	111,579	111,921	100.3
鉄道事業営業収益 A	5,911	5,974	101.1	13,496	13,491	100.0
鉄道事業営業費用	3,498	3,840	109.8	12,187	12,145	99.7
鉄道事業営業損益 B	2,413	2,133	88.4	1,308	1,345	102.8
鉄道事業固定資産 C	20,283	19,893	98.1	26,422	27,884	105.5
鉄道事業減価償却費	834	803	96.3	1,971	1,987	100.8
B/A	40.8%	35.7%	-	9.7%	10.0%	-
B/C	11.9%	10.7%	-	5.0%	4.8%	-

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



(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(2017年9月末)

	残高 (億円)	構成比	平均金利	平均年限
社債	18,001	56.6%	1.70%	10.50年
長期借入金	10,394	32.7%	1.12%	6.96年
鉄道施設購入長期未払金	3,387	10.7%	6.45%	22.50年
合計	31,783	100.0%	2.02%	10.62年

鉄道施設購入長期未払金の内訳(2017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	—	—	—	—	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	—	—	—	—	1991.10~2017.3	在来線の整備等
3号債務(注1)	3,665	3,325	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	3,325		6.55%			
秋田新幹線債務	279	50	変動	1.10%	元利均等	1997.3~2022.3	
モノレール債務	367	12	変動	2.05%	元利均等	(2002.3)~2029.11	
総計		3,387		6.45%			

(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過剰

1号、2号債務は2017年3月期で償還完了

(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	Aa3（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(2017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
- ・ 震災対応型コミットメント・ライン 600億円

有利子負債の償還見込み

債券投資家向け追加資料



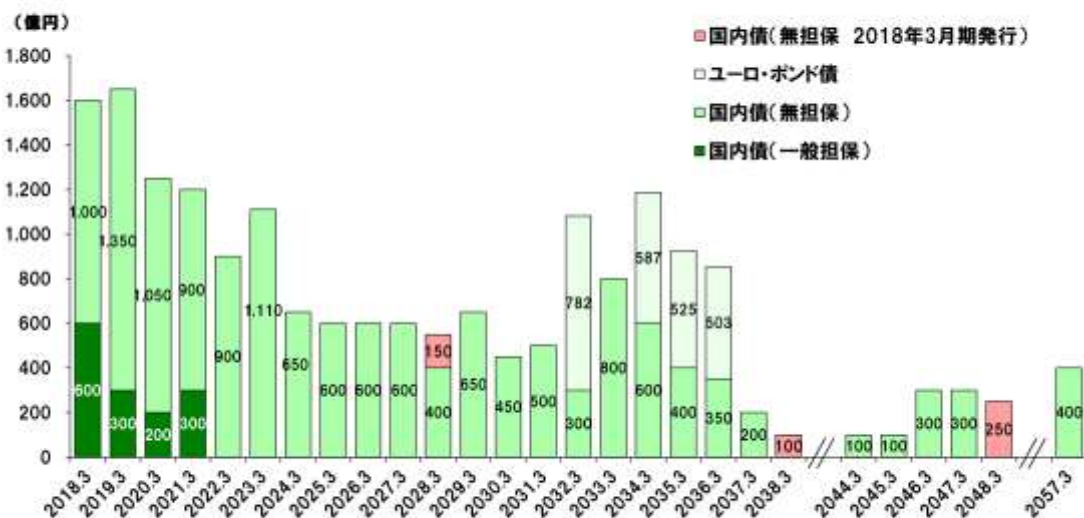
(注1) 見込額は2017年9月30日現在
(注2) 社債償還額は額面金額

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) 2017年9月30日現在

(注2) 償還額は額面金額

2018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
123	10	150億円	0.280%	100円	0.280%	+17.5bp	2017.7.27	2027.7.27
124	20	100億円	0.713%	100円	0.713%	+8bp	2017.7.27	2037.7.27
125	30	250億円	1.133%	100円	1.133%	+23bp	2017.7.27	2047.7.26

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。