

東海旅客鉄道株式会社

平成22年3月期

第2四半期決算説明会資料



平成21年10月29日

平成22年3月期 第2四半期決算説明会

1.平成22年3月期第2四半期決算 及び 平成22年3月期業績予想

平成22年3月期 第2四半期決算概要

足元の新幹線輸送状況

今後の取り組み

平成22年3月期通期業績予想、修正の考え方

2.施策の振り返りと今後の施策展開等

新幹線サービス向上のための重点的施策

N700系投入実績、山陽直通列車の強化

エクスプレス予約のご利用状況とTOICAサービスの拡充

東海道新幹線バイパスプロジェクトの進捗

1 .平成 22年 3月期第 2四半期決算 及び平成 22年 3月期業績予想

平成22年3月期 第2四半期決算概要 (連結)

(億円)

	21年3月期 2Q累計 (4-9月) A	22年3月期 2Q累計 (4-9月) B	増減 B - A	22年3月期2Q累計内訳			
				うち4-6月		うち7-9月	
					増減		増減
営業収益	7,729	7,306	423	3,463	335	3,843	88
(うち当社運輸収入)	(5,980)	(5,338)	(641)	(2,539)	(396)	(2,798)	(245)
営業費用	5,315	5,541	226	2,655	106	2,885	119
営業利益	2,414	1,764	650	807	441	957	208
営業外損益	687	583	104	288	17	295	86
経常利益	1,726	1,181	545	519	424	662	121
四半期純利益	1,026	696	329	308	247	388	82

増減は対前年同期との比較

平成22年3月期 第2四半期決算概要

収 益

鉄道事業

新幹線については、景気低迷等に加えて、5月半ばから6月にかけての新型インフルエンザの影響もあり、運輸収入は前年同期比 609億円（11.2%）

4～6月：14.2%、7～9月：8.3%

在来線については、運輸収入は前年同期比 32億円（6.0%）

鉄道以外の事業

グループ会社の営業収益は、流通業等の減収があったが、日本車輛連結（+329億円）により、前年同期比 +212億円（+14.2%）

費 用

営業費用は、グループ会社における仕入の減等に伴う費用の減少があった一方で、N700系の投入などにより減価償却費が58億円増加したほか、日本車輛連結による費用増（+308億円）により、全体では増加（+226億円）

営業外費用は、長期債務の平均金利の低下等に伴い支払利息が46億円減少したことなどから、114億円

平成22年3月期 第2四半期決算概要 (セグメント別)

		21年3月期 2Q累計 (4-9月)A	22年3月期 2Q累計 (4-9月)B	増減 B- A	比率(%) B/ A
営業収益		7,729	7,306	423	94.5%
	運輸業	6,320	5,680	639	89.9%
	流通業	995	922	72	92.7%
	不動産業	324	322	2	99.3%
	その他の事業	627	1,079	451	172.0%
営業費用		5,315	5,541	226	104.3%
営業利益		2,414	1,764	650	73.1%
	運輸業	2,305	1,662	642	72.1%
	流通業	31	14	17	44.2%
	不動産業	72	71	1	98.2%
	その他の事業	2	24	21	970.3%

(億円)

営業収益・営業利益のセグメント別の数値は、セグメント間取引の相殺消去等を行う前の値

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 運輸業 減収減益 | ・当社の運輸収入の減等 |
| 流通業 減収減益 | ・キヨスク、高島屋、パッセンジャーズの売上減等 |
| 不動産業 減収減益 | ・ほぼ前年並み |
| その他の事業 増収増益 | ・日本車輛の連結 |

平成22年3月期 第2四半期決算概要 (キャッシュ・フロー等)

キャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・イン :1,876億円 (前年同期比 358億円)

・当社運輸収入の減少の一方で、法人税等支払額の減少等

投資活動によるキャッシュ・アウト :1,318億円 (前年同期比 119億円)

・設備投資に伴う固定資産の取得にかかる支出の減少等

財務活動によるキャッシュ・アウト 209億円 (前年同期比 183億円)

・社債発行額の増加等

長期債務残高

連結 3兆2,559億円 (前期末比 + 8億円)

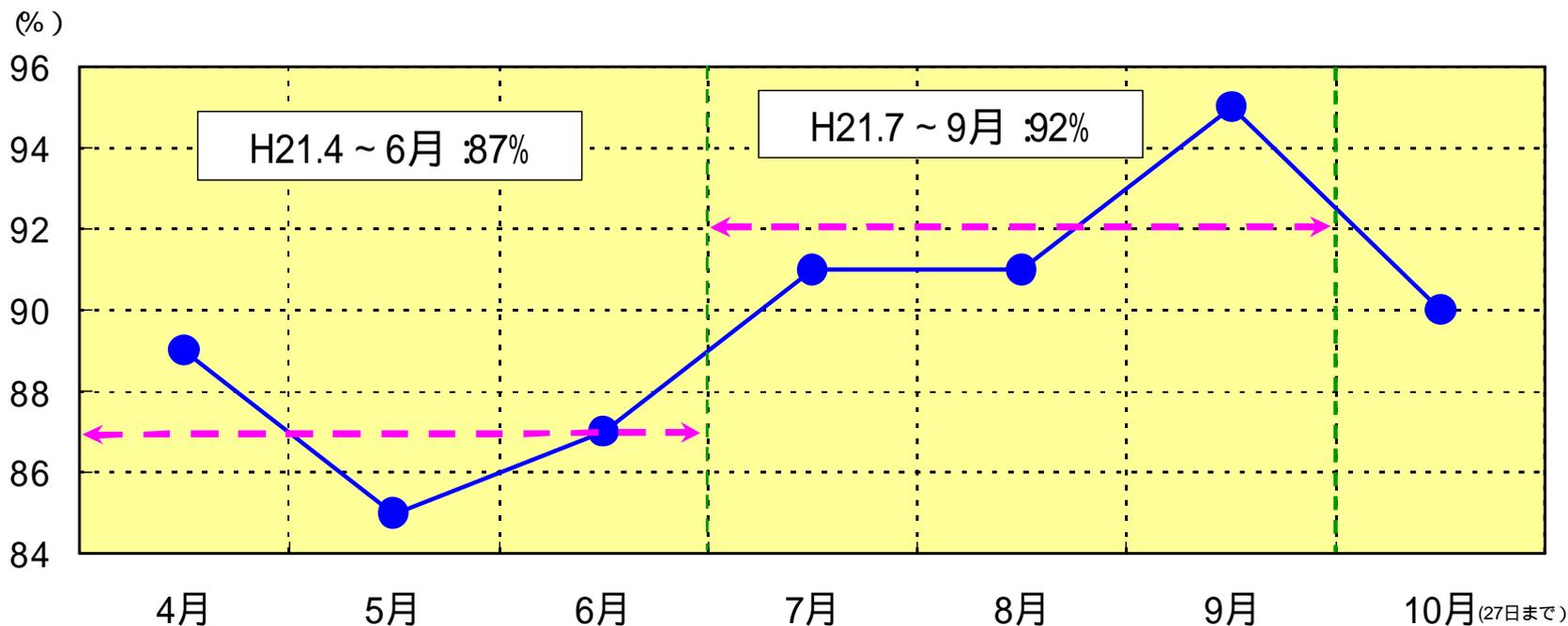
平均金利 :3.62% (前期末比 0.05%)

単体 3兆1,843億円 (前期末比 + 67億円)

平均金利 :3.65% (前期末比 0.06%)

足元の新幹線輸送状況

東海道新幹線断面輸送量の推移 (対前年比・東京口、一日平均)



第1四半期は、景気低迷、新型インフルエンザ等の影響により、前年比87%。

第2四半期以降は、概ね当初見込みのトレンドで推移。

今後の取り組み

経費節減と低コスト化

安全に直接関係のない不急の修繕費や業務費の先送り・抑制など、経費削減に取り組み、利益を確保

経済環境の悪化で輸送量が伸びないなかで、「低コスト化」=仕事の質や成果を落とさずにコストを下げる取り組みの推進により、経営体力の強化を実現する。

長期的視点から体力強化のための施策を着実に推進

安全・安定輸送の確保を最優先に、N700系の集中的投入をはじめとする新幹線サービス向上のための諸施策を着実に推進し、経営体力の充実を期す。

そのなかで設備投資は、タイミングやペースを適切にコントロールしながら推進する。また、東海道新幹線バイパスプロジェクトの諸準備も着実に進める。

引き続き長期債務の縮減に取り組みむとともに、安定配当を維持

平成22年3月期 通期業績予想 (連結・単体)

(億円)

	連結			単体		
	22年3月期 前回予想 A	22年3月期 今回予想 B	増減 B - A	22年3月期 前回予想 C	22年3月期 今回予想 D	増減 D - C
営業収益	14,920	14,770	150	11,440	11,440	-
(運輸収入)				(10,736)	(10,736)	-
営業費用	12,340	12,190	150 〔子会社 100 単体 50〕	9,050	9,000	50
営業利益	2,580	2,580	-	2,390	2,440	50
営業外収益	70	70	-	70	70	-
営業外費用	1,370	1,370	-	1,350	1,350	-
経常利益	1,280	1,280	-	1,110	1,160	50
当期純利益	720	720	-	660	690	30

前回予想 A・Cは第1四半期決算公表時の予想 10

平成 22年 3月期 業績予想修正の考え方

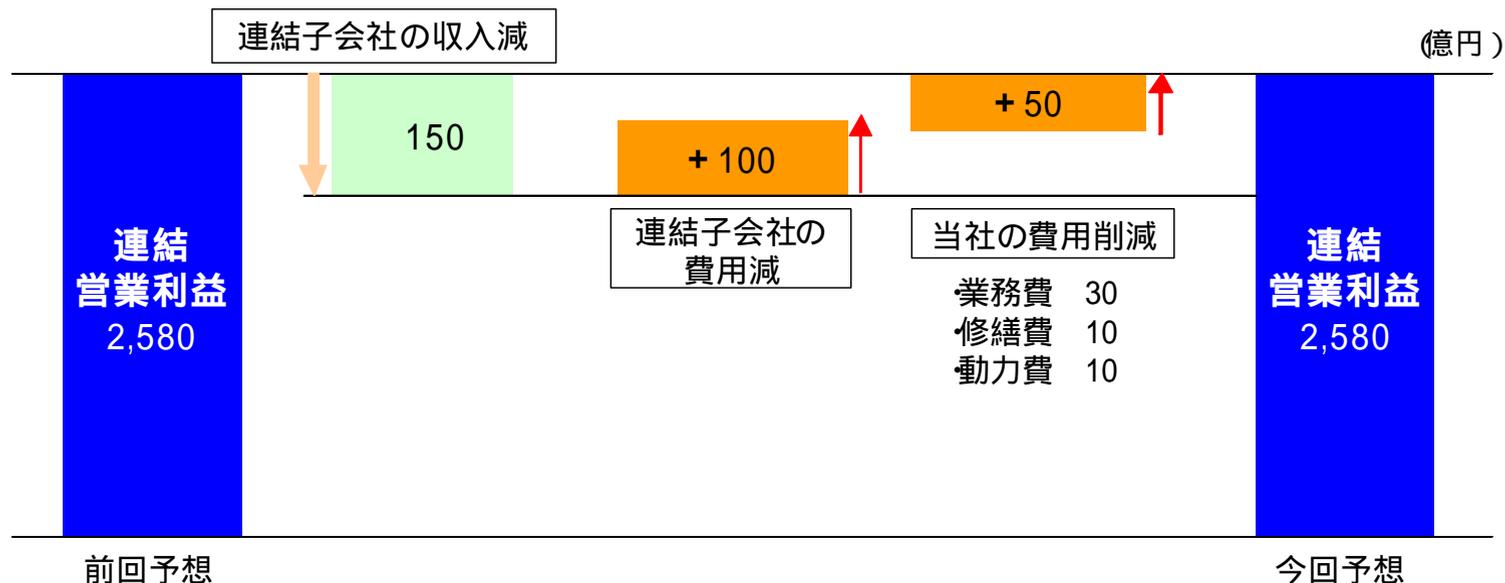
前回予想の利益を確保するため、子会社の収益減に対応し、
子会社・当社の費用を削減

収 益

- 子会社は上半期の実績等を踏まえ、前回予想から 150億円の下方修正
- 当社運輸収入は、第 2四半期で計画を上回ったものの (+ 58億円)、先行き不透明のため据え置く。

費 用

- 子会社の費用減、当社の業務費の削減等により、150億円の減額



平成22年3月期 通期業績予想 (セグメント別等)

セグメント別

(億円)

	22年3月期 前回予想 A	22年3月期 今回予想 B	増減 B - A
営業収益	14,920	14,770	150
運輸業	11,442	11,440	2
流通業	1,950	1,859	91
不動産業	689	679	10
その他の事業	2,525	2,482	43
営業費用	12,340	12,190	150
営業利益	2,580	2,580	—
運輸業	2,378	2,417	39
流通業	35	11	24
不動産業	116	114	2
その他の事業	59	62	3

営業収益・営業利益のセグメント別の数値は、セグメント間取引の相殺消去等を行う前の値
 前回予想 Aは第1四半期決算公表時の予想

長期債務縮減 連結：680億円、単体：500億円 (当初見込通り)

設備投資 連結：3,190億円、単体：2,800億円 (当初計画通り)

2. 施策の振り返りと今後の施策展開等

新幹線サービス向上のための重点的施策

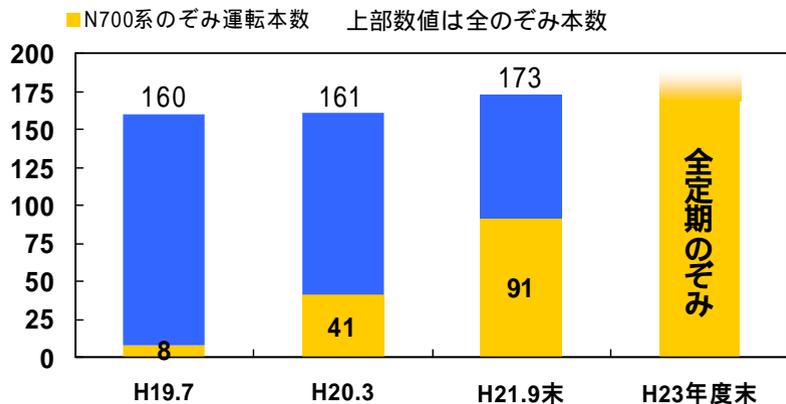
		H 20年度	H 21年度	H 22年度	H 23年度	H 24年度	H 25年度	
航空				羽田拡張 ☆				
新幹線サービスの向上	快適性	H19～23年度 N700系 80編成を集中的投入						
	チケットレス	★ H20.3 EX-IC サービス導入	★ H21.8.29 EX-IC拡大 山陽区間 法人サービス					
	輸送サービス	★ 電源増強 完了	★ H21.3.14 のぞみ 9本/時 ダイヤ導入				H25年度中 ★ 新大阪駅改良 工事完了 異常時の対応力強化・ のぞみ 10本/時可能に	
	駅リニューアル		★ H21.6 (米原駅) 旅客関連設備 改良完了			旅客関連設備 改良完了 ★ H24年春 (東京駅)	★ H25年春 (新大阪駅)	

N700系投入実績、山陽直通列車の強化

N700系投入実績と「のぞみ」運転本数

H21.9末時点で40編成を投入。
全保有編成のうち、3割がN700系に。
1日91本の「のぞみ」をN700系で運転
H23年度までに合計80編成投入

N700系のぞみ運転本数 (臨時列車除く)

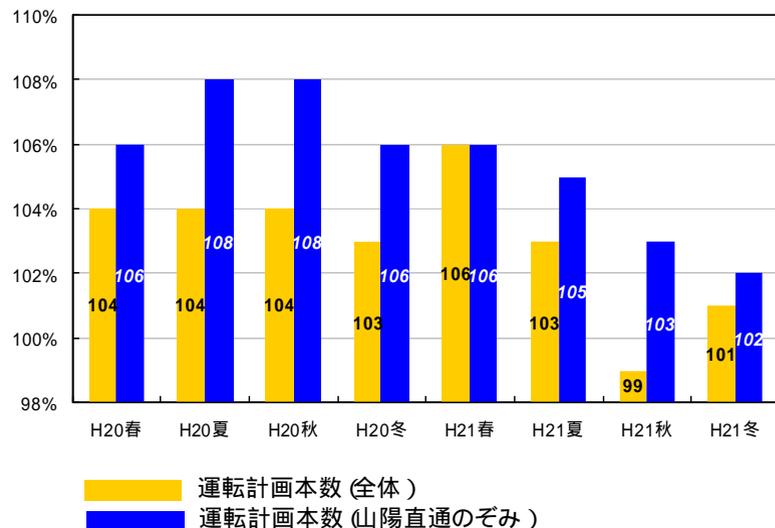


H19.7とH20.3はダイヤ改正時点の本数

山陽直通列車の強化

輸送動向にあわせて、季節ごとに列車
本数を設定
山陽直通列車は引き続き強化

季節別運転計画本数の推移 (対前年同期比)



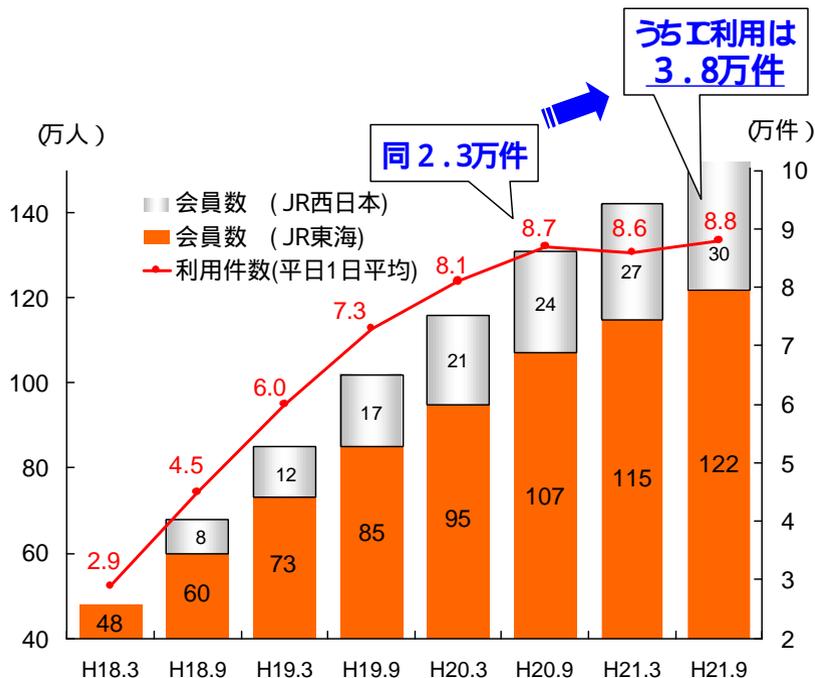
運転計画本数は定期列車と臨時列車の合計本数
春 : 3~6月、夏 : 7~9月、秋 : 10~11月、冬 : 12月~翌2月

エクスプレス予約のご利用状況とTOICAサービスの拡充

エクスプレス予約のご利用状況

「EX-ICサービス」のご利用区間の山陽新幹線への拡大、法人向けサービスの開始により、ご利用件数は増加

エクスプレス予約会員・利用件数



TOICAサービスの拡充

電子マネー機能の追加

Suica、ICOCAと電子マネー相互利用
 利用エリアの拡大や、TOICA定期券
 での新幹線乗車サービスも

いずれもH22年春
 サービス開始予定



TOICA、名古屋市交通局及び名鉄等が
 導入予定のIC乗車券、Suicaによる相互
 利用サービスの検討開始

H24年度の実現を目標

東海道新幹線バイパスプロジェクトの進捗

法律上の手続き

全国新幹線鉄道整備法に基づく残り4項目の調査については、既に大阪市までのデータの算出・公表を終え、調査報告に向けた作業を進めているところ

技術開発等

超電導リニアは、既に営業運転に支障のない技術レベルに到達しており、こうした技術の現状について、本年7月、国土交通省の「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」においても確認

山梨リニア実験線における42.8kmへの延伸と設備の実用化仕様への全面的な更新について、H25年度末完成に向け、順調に工事が進行中



改良試験車両による走行試験

本資料に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社および子会社における他社との競争状況、法律や規制等の変更などが挙げられます。