

# 平成22年3月期 決算説明会

---

## I .経営スタンス及び 東海道新幹線バイパス計画の推進

代表取締役社長  
山田 佳臣



東海旅客鉄道株式会社  
平成22年4月30日

# 経営スタンス

★当社が果たしていきべき鉄道の使命を全うするために必要な投資は着実に実施

鉄道の安全・安定輸送を最優先

体力強化のための施策を着実に推進

★収益力の強化と低コスト化

N700系集中投入、EX-ICの機能発展等

業務全般にわたり効率化と低コスト化を推進

健全経営・安定配当の維持

長期債務の縮減

東海道新幹線バイパスプロジェクトを着実に推進

# 東海道新幹線バイパス計画の推進

## 今後の展開

- ・交通政策審議会の諮問を経て、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定、環境影響評価実施、建設着工

## プロジェクト推進の大原則

- ・経営の自由、投資の自主性を確保しながら、当社の自己負担で完遂
- ・工事期間及び開業後を通じて健全経営と安定配当を維持

## 前提修正後の試算

- ・2007.12の試算に対し、直近の業績等のデータに更新して試算しても、大阪までの建設を、健全経営と安定配当を維持し自己負担で完遂可能
- ・開業時期は  
名古屋まで : 2027年、 大阪まで : 2045年

# 平成22年3月期 決算説明会

---

## Ⅱ.平成22年3月期決算概要、23年3月期業績予想、 今後の施策展開等

常務取締役総合企画本部長  
金子 慎

取締役財務部長  
藤井 秀則



# 平成22年3月期 決算概要(連結)

	21年3月期 実績 A	22年3月期 実績 B	増減 B-A	比率 B/A	<22年3月期内訳>			
					4-9月	比率 前年同期	10-3月	比率 前年同期
営業収益 (当社運輸収入)	15,702 (11,696)	14,866 (10,728)	△836 (△967)	94.7% (91.7%)	7,306 (5,338)	94.5% (89.3%)	7,560 (5,390)	94.8% (94.3%)
営業費用 (当社営業費用)	11,879 (8,790)	11,931 (8,698)	52 (△91)	100.4% (99.0%)	5,541 (4,007)	104.3% (100.1%)	6,390 (4,690)	97.4% (98.0%)
営業利益	3,823	2,934	△888	76.8%	1,764	73.1%	1,170	83.1%
営業外損益	△1,642	△1,282	359	78.1%	△583	84.8%	△699	73.2%
経常利益	2,181	1,652	△528	75.8%	1,181	68.4%	471	103.7%
当期純利益	1,260	917	△342	72.8%	696	67.9%	220	94.4%

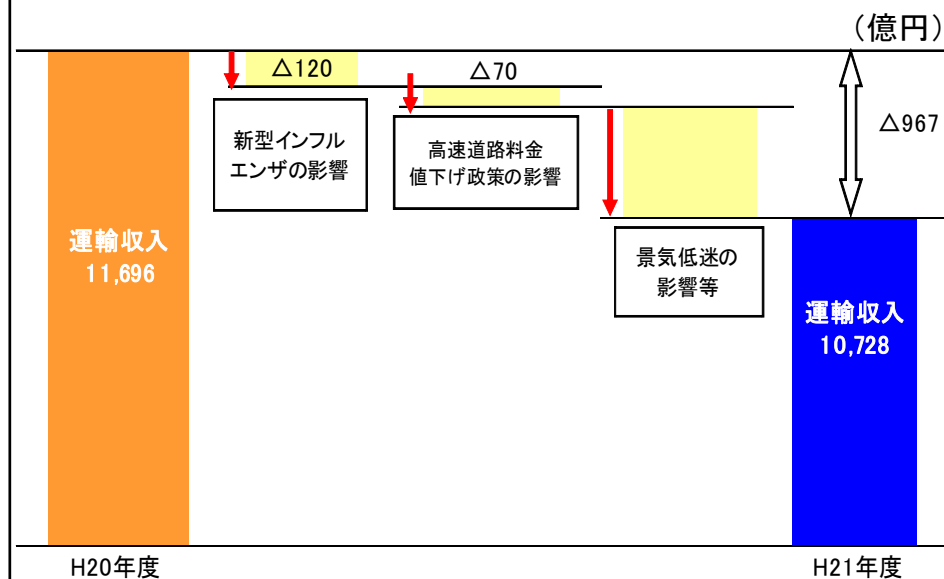
◆設備投資 連結:2,673億円、単体:2,448億円

◆長期債務縮減 連結:816億円、単体:606億円

# 平成22年3月期 当社運輸収入及び営業費用 増減分析

## 当社運輸収入

- ・景気低迷、新型インフルエンザ、高速道路料金値下げ政策等の影響を受け、前年比△967億円



## 当社営業費用

- ・安全に関わらない不急の経費の削減、低コスト化に取り組むことで費用を抑制し、前年比△91億円

(億円)

	H20年度	H21年度		メモ
	実績	実績	増減	
営業費用	8,790	8,698	△91	
人件費	1,742	1,727	△14	賞与月数減
物件費	4,322	4,176	△145	
-動力費	368	320	△47	単価減
-修繕費	1,867	1,774	△92	撤去費減、高架橋柱の耐震補強減
-業務費	2,087	2,081	△5	ソフトウェア減、発売手数料減、宣伝費減 PCB処理費
租税公課	316	323	7	
減価償却費	2,408	2,470	61	N700系投入

◆H21年度低コスト化効果: △40億円程度

# 平成22年3月期 決算概要(セグメント別)

	21年3月期 A	22年3月期 B	増減 B-A	比率 B/A
営業収益	15,702	14,866	△836	94.7%
運輸業	12,403	11,423	△979	92.1%
流通業	2,013	1,886	△127	93.7%
不動産業	704	667	△37	94.7%
その他の事業	2,161	2,555	394	118.2%
営業利益	3,823	2,934	△888	76.8%
運輸業	3,596	2,720	△876	75.6%
流通業	54	37	△16	69.3%
不動産業	139	67	△71	48.4%
その他の事業	28	103	74	361.9%

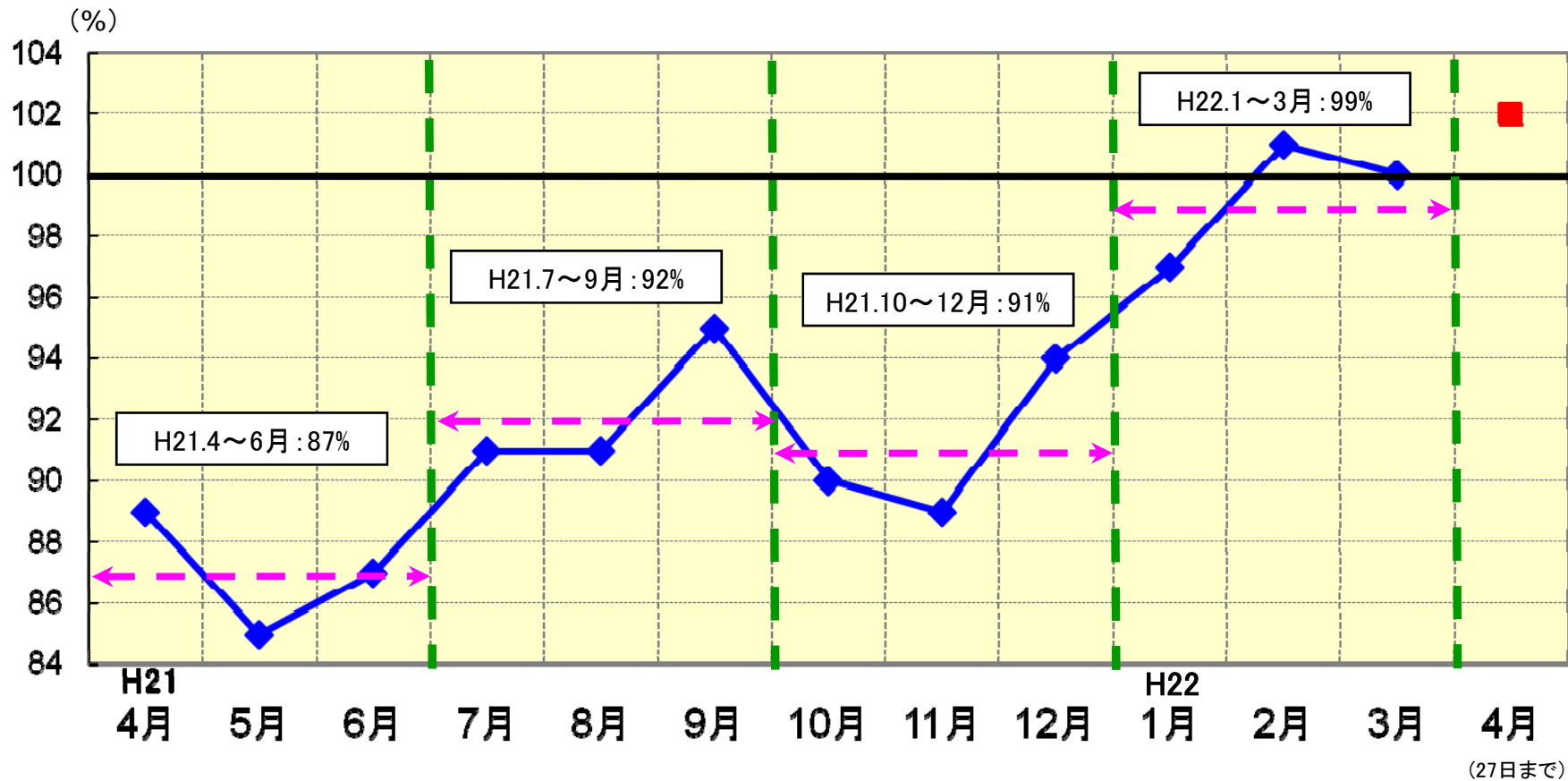
(億円)

※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    | : <u>減収減益</u> | ・ 当社運輸収入の減等                       |
| ■ 流通業    | : <u>減収減益</u> | ・ キヨスク、高島屋、パッサージャーズの売上減等          |
| ■ 不動産業   | : <u>減収減益</u> | ・ 不動産販売収入の減、名古屋駅新ビル計画の準備のための費用計上等 |
| ■ その他の事業 | : <u>増収増益</u> | ・ 日本車輛の連結通年化等                     |

# 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)



- 新型インフルエンザの影響を除けば、年度を通じて、概ね当初計画通りに推移
- H21年度4Q以降は、前年が低い水準であったこともあり、前年比は改善



# 平成23年3月期 通期業績予想(連結・単体)

## 【連結】

	22年3月期 実績 A	23年3月期 予想 B	増減 B - A
営業収益	14,866	14,570	△296
営業費用	11,931	11,680	△251
営業利益	2,934	2,890	△44
営業外損益	△1,282	△1,220	62
経常利益	1,652	1,670	17
当期純利益	917	970	52

## 【単体】

(億円)

	22年3月期 実績 C	23年3月期 予想 D	増減 D - C
営業収益 (運輸収入)	11,439 (10,728)	11,440 (10,728)	0
営業費用	8,698	8,650	△48
営業利益	2,741	2,790	48
営業外損益	△1,257	△1,200	57
経常利益	1,483	1,590	106
当期純利益	884	960	75

◆設備投資 連結: 3,280億円、単体: 3,080億円

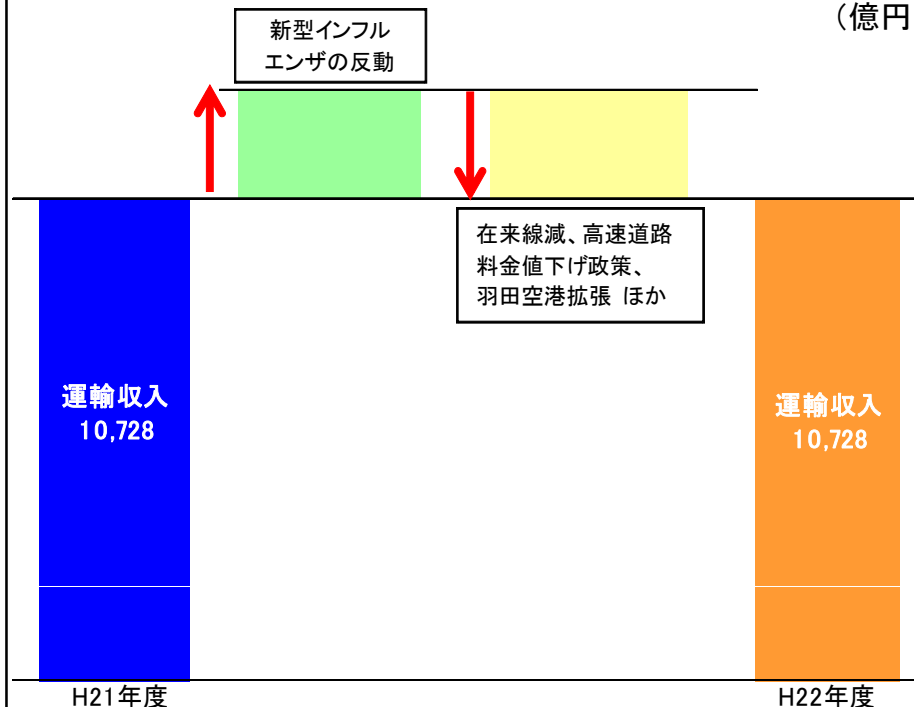
◆長期債務縮減 連結: 730億円、単体: 600億円

# 平成23年3月期 通期業績予想 当社運輸収入及び営業費用 増減分析

## 当社運輸収入

- 依然として景気の先行きは不透明なままであり、さらに高速道路料金値下げ政策など懸念要素もあることから、前年並みと置いた。  
(上期101%、下期99%)

(億円)



## 当社営業費用

- H21年度施策減、低コスト化の取り組み等により、前年比  
△48億円

(億円)

	H21年度	H22年度		メモ
	実績	予想	増減	
営業費用	8,698	8,650	△ 48	
人件費	1,727	1,730	2	
物件費	4,176	4,150	△ 26	
-動力費	320	320	△ 0	
-修繕費	1,774	1,830	55	撤去費増
-業務費	2,081	2,000	△ 81	PCB処理費減、委託費増
租税公課	323	330	6	
減価償却費	2,470	2,440	△ 30	新幹線資産償却費減

### ◆低コスト化

- H22年度見込み: △20億円程度(平年度化分)
- 事例(既実施)
  - ・EX予約ご案内等送付方法の見直し・システム保守体系見直し、複数工事の同時施工等

## 平成23年3月期 通期業績予想(セグメント別)

- ◆流通業:引き続き、景気低迷の影響を考慮し、厳しく見込む
- ◆不動産業:名古屋駅新ビル計画推進に伴う店舗閉鎖による賃料収入の減等
- ◆その他の事業:日本車輛の海外向け輸出案件の反動減等

(億円)

	22年3月期 A	23年3月期 B	増減 B-A	比率 B/A
営業収益	14,866	14,570	△296	98.0%
運輸業	11,423	11,426	2	100.0%
流通業	1,886	1,838	△48	97.4%
不動産業	667	642	△25	96.1%
その他の事業	2,555	2,342	△213	91.6%
営業利益	2,934	2,890	△44	98.5%
運輸業	2,720	2,776	55	102.1%
流通業	37	24	△13	63.4%
不動産業	67	61	△6	90.5%
その他の事業	103	55	△48	53.2%

※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

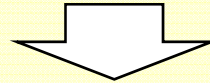
# 新幹線サービス向上のための重点的施策

		H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25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						
		H21.3 ★ N700系車内インターネットサービス開始	★H22.3 山陽直通全定期のぞみN700系運転		H23年度中 ★ 全定期のぞみN700系運転			
	チケットレス	★H20.3 EX-ICサービス導入	★H21.8 EX-IC拡大山陽区間法人サービス					
	輸送サービス	★H21.3 電源増強完了	★H21.3 ⇒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	H21.3(名古屋駅) ★	★H21.5(豊橋駅) ★H21.6(米原駅)	旅客関連設備改良完了		H24年春(東京駅) ★	旅客関連設備改良完了	★H25年春(新大阪駅)	

# 東海道新幹線バイパス計画の進捗

## ◆2007.12.25の公表内容

東海道新幹線バイパスのうち、先ずは第一局面として東京～名古屋間について、当社の自己負担による路線建設が可能と判断。



## ◆2010.4.28の公表内容

同様の前提で、大阪までの全線の実現が可能と判断。

・開業時期 名古屋まで:2027年、大阪まで:2045年

## ◆法律上の手続き

■交通政策審議会において、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定に関する審議が進行中。

■4月15日には超電導リニアの技術的事項等について審議。  
次回5月10日の審議会では、事業者としての当社に対するヒヤリングが予定されている。

# 名古屋駅新ビル計画

## ①敷地面積(建築基準法)

約85,000㎡(JR名古屋駅等を含む)

※事業予定地の敷地面積は11,700㎡

## ②環境影響評価の前提となる建物規模

- ・延べ面積 約26万㎡
- ・高さ 約220m
- ・階数 地上46階

【参考】基本構想時点の延べ面積等

- ・延べ面積 約28万㎡
- ・高さ 約260m
- ・階数 地上55階

## ③建物用途

事務所、ホテル、商業施設、バスターミナル、  
駐車場

## ④スケジュール(予定)

- ・平成22年度半ば

現名古屋ターミナルビル解体工事着手

- ・平成28年度 新ビル完成

※バスターミナル・オフィス・商業施設・ホテル等を平成  
29年度までに順次開業

◆引き続き、新ビルの事業内容等を含めた  
実行計画につき、鋭意検討を進める。



# 高速鉄道の海外事業展開

- 東海道新幹線システム「N700-I Bullet」及び超電導リニアシステム「SCMAGLEV」の展開を図るため、米国をはじめとする諸外国で高速鉄道プロジェクトへの参入を目指す。
- 米国の調査会社を通じ、米国を含む海外への展開可能性を調査・検討し、ターゲットとすべき候補路線を絞り込んだ。現在、対象路線における事業が前進するようマーケティングを展開中。

## 【候補地域】

◇N700-I :タンパーオーランドーマイアミ間、  
ラスベガスーロサンゼルス間、テキサス、他

◇SCMAGLEV:ボルチモアーワシントンDC間、他

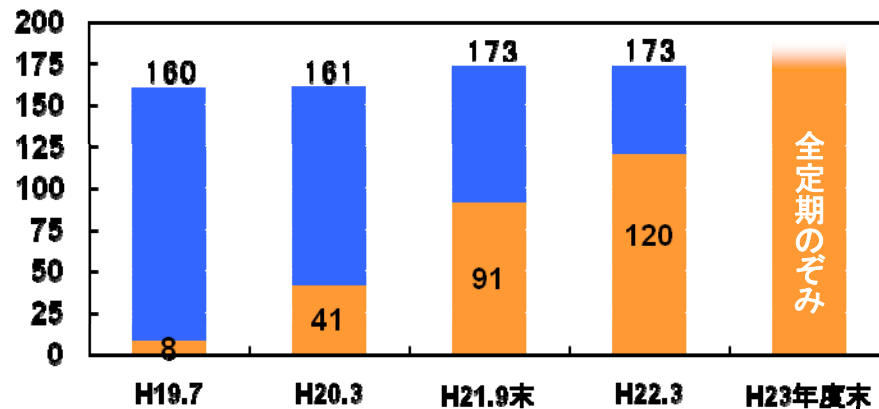
# 【補足資料】

## N700系投入実績と「のぞみ」運転本数

- H22.3末時点で48編成を投入。  
全保有編成のうち、4割弱がN700系に。  
山陽直通の全定期「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)

■ N700系のぞみ運転本数 上部数値は全のぞみ本数

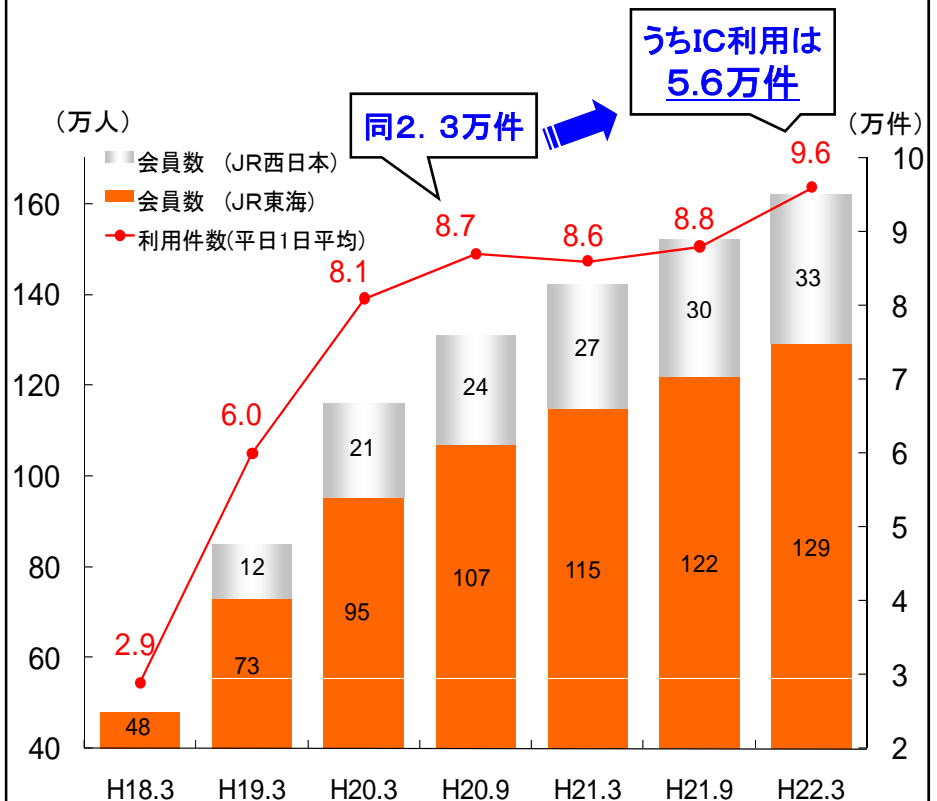


※H19.7,H20.3,H22.3はダイヤ改正時点の本数

## エクスプレス予約のご利用状況

- H21.8の「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





---

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合状況、法律や規制等の変更などが挙げられます。