

# 平成23年3月期 第2四半期決算説明会

---

## I .平成23年3月期 第2四半期決算概要

取締役 財務部長  
藤井 秀則



東海旅客鉄道株式会社

平成22年10月28日 1

# 平成23年3月期 第2四半期決算概要

## 【連結】

	22年3月期 2Q累計 (4-9月) A	23年3月期 2Q累計 (4-9月) B	増減(B-A)
営業収益	7,306	7,482	176
営業費用	5,541	5,489	△52
営業利益	1,764	1,993	229
営業外損益	△583	△545	38
経常利益	1,181	1,448	267
四半期純利益	696	882	185

## 【単体】

(億円)

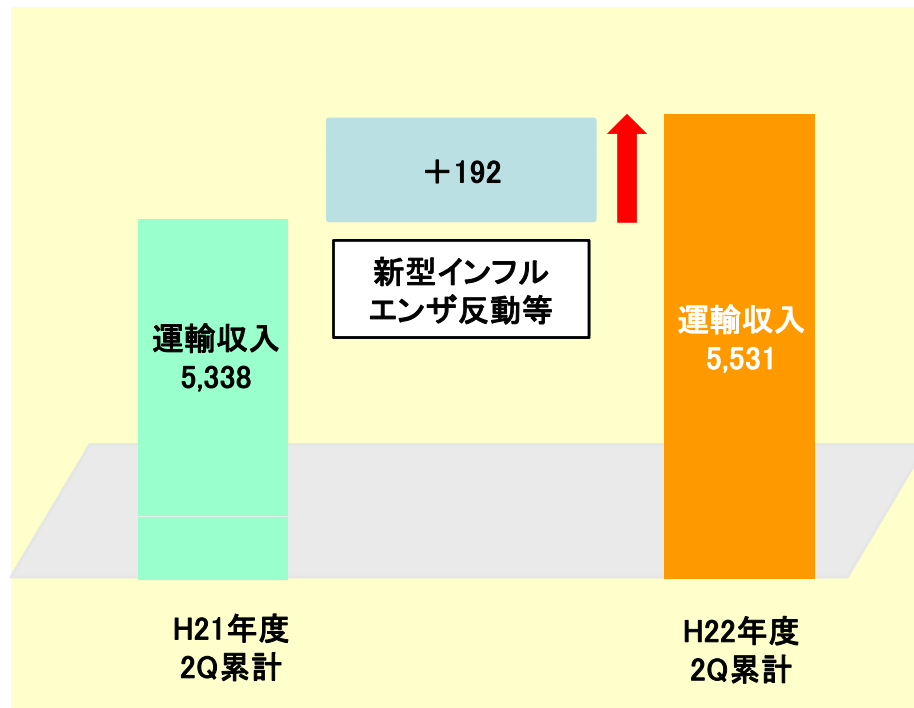
	22年3月期 2Q累計 (4-9月) C	23年3月期 2Q累計 (4-9月) D	増減(D-C)
営業収益 (運輸収入)	5,686 (5,338)	5,885 (5,531)	198 (192)
営業費用	4,007	3,959	△47
営業利益	1,679	1,925	246
営業外損益	△572	△526	46
経常利益	1,106	1,399	292
四半期純利益	676	849	173

# 平成23年3月期 第2四半期 当社運輸収入及び営業費用 増減分析

## 当社運輸収入

- ・新型インフルエンザ反動等により  
前年同期比+192億円

(億円)



## 当社営業費用

- ・収入増はあったものの、継続して  
経費抑制及び低コスト化に取り組  
んだことで前年同期比△47億円

(億円)

	H21年度 2Q累計	H22年度 2Q累計	増減
営業費用	4,007	3,959	△47
人件費	878	868	△10
物件費	1,782	1,782	△0
－動力費	169	160	△8
－修繕費	701	711	9
－業務費	911	910	△0
租税公課	159	162	2
減価償却費	1,186	1,145	△40

# 平成23年3月期 第2四半期決算概要(セグメント別)

	22年3月期 2Q累計(4-9月) A	23年3月期 2Q累計(4-9月) B	増減 (B-A)	比率 (B/A)
営業収益	7,306	7,482	176	102.4%
運輸業	5,680	5,873	193	103.4%
流通業	922	949	26	102.9%
不動産業	322	336	14	104.4%
その他	1,079	1,054	△25	97.7%
営業費用	5,541	5,489	△52	99.1%
営業利益	1,764	1,993	229	113.0%
運輸業	1,662	1,903	241	114.5%
流通業	14	23	9	169.4%
不動産業	71	57	△13	81.0%
その他	24	28	4	118.4%

(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を行う前の値

- 運輸業 : 増収増益
  - ・ 当社運輸収入の増、費用の減等
- 流通業 : 増収増益
  - ・ 高島屋の売上増等
- 不動産業 : 増収減益
  - ・ 不動産販売収入の増等の一方、名古屋駅新ビル計画のための費用増
- その他 : 減収増益
  - ・ 日本車輛の売上減等の一方、原価改善等

# 平成23年3月期 第2四半期決算説明会

---

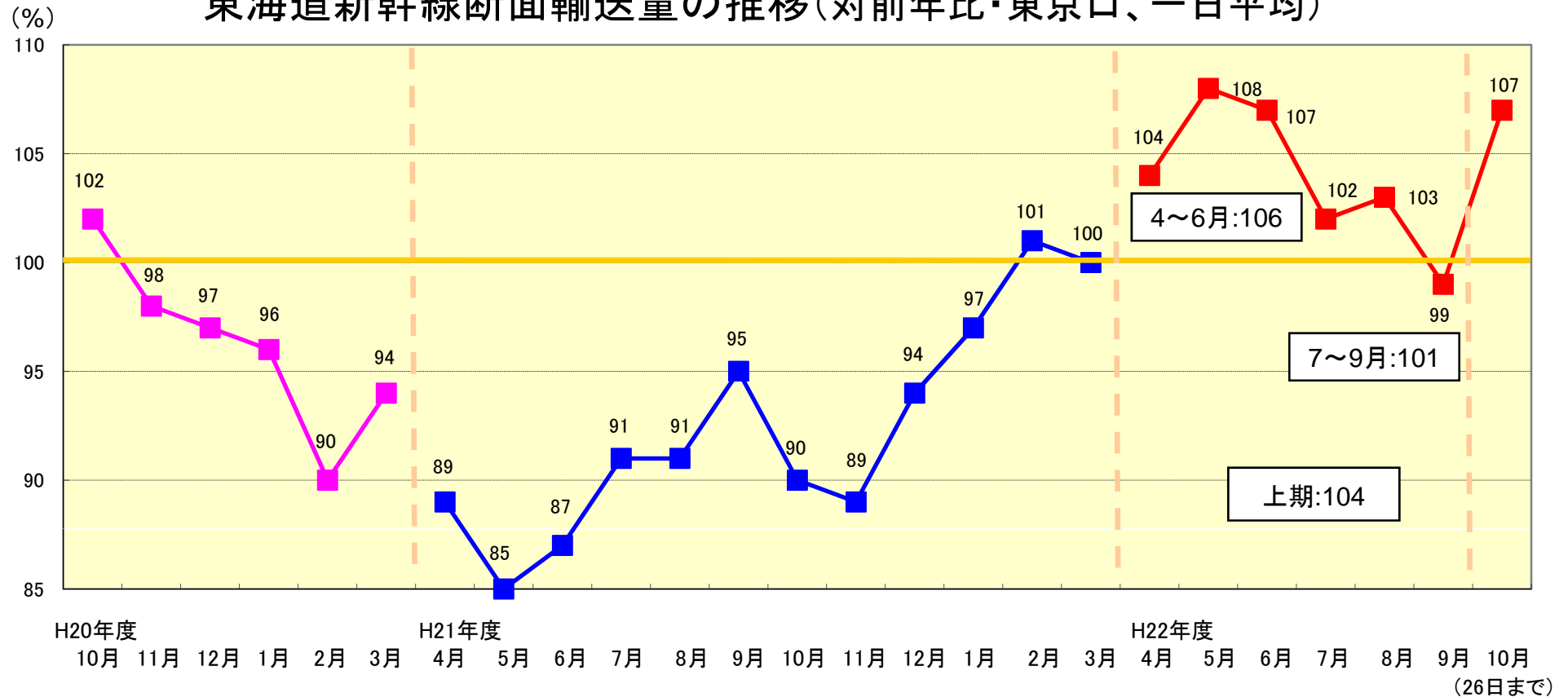
## Ⅱ.平成23年3月期業績予想、今後の施策展開等

専務取締役 総合企画本部長  
金子 慎



# 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)



■ H22年度上期は、新型インフルエンザの反動等もあり、対前年104%の実績

■ 一昨年度のH20年度との比較では、各月とも92~94%程度の水準に留まる

# 平成23年3月期 通期業績予想(連結・単体)

## 【連結】

	23年3月期 前回予想 A	23年3月期 今回予想 B	増減 (B-A)
営業収益	14,570	14,820	250
営業費用	11,680	11,680	-
営業利益	2,890	3,140	250
営業外収益	70	70	-
営業外費用	1,290	1,270	△20
経常利益	1,670	1,940	270
当期純利益	970	1,120	150

## 【単体】

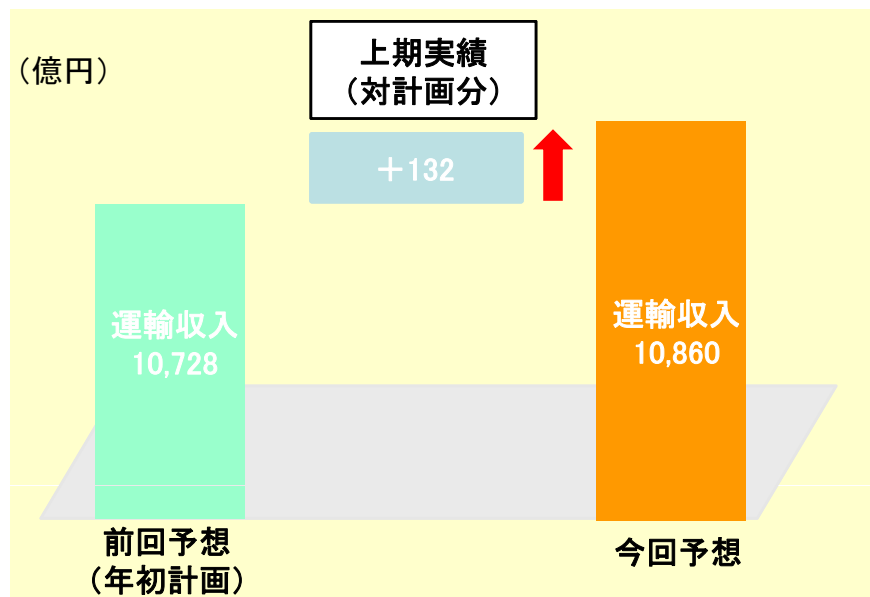
(億円)

	23年3月期 前回予想 C	23年3月期 今回予想 D	増減 (D-C)
営業収益 (運輸収入)	11,440 (10,728)	11,580 (10,860)	140 (132)
営業費用	8,650	8,590	△60
営業利益	2,790	2,990	200
営業外収益	70	70	-
営業外費用	1,270	1,250	△20
経常利益	1,590	1,810	220
当期純利益	960	1,100	140

# 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の考え方

## 当社運輸収入

- ・下期については、景気動向の先行き不透明感も高まっているため、年初の見方(99%)を据え置いた。
- ・上期における年初計画(101%)からの乖離分を上乗せ。



## 当社営業費用

- ・継続して業務の効率化及び低コスト化に取り組むとともに、上期実績を踏まえ、経費全般にわたり縮減に向け再検証し積み上げた結果、年初計画に対し△60億円。

(億円)

	H22年度 前回予想	H22年度 今回予想	増減
営業費用	8,650	8,590	△60
人件費	1,730	1,720	△10
物件費	4,150	4,120	△30
一動力費	320	320	-
一修繕費	1,830	1,800	△30
一業務費	2,000	2,000	-
租税公課	330	330	-
減価償却費	2,440	2,420	△20



# 平成23年3月期 通期業績予想(連結)修正の考え方

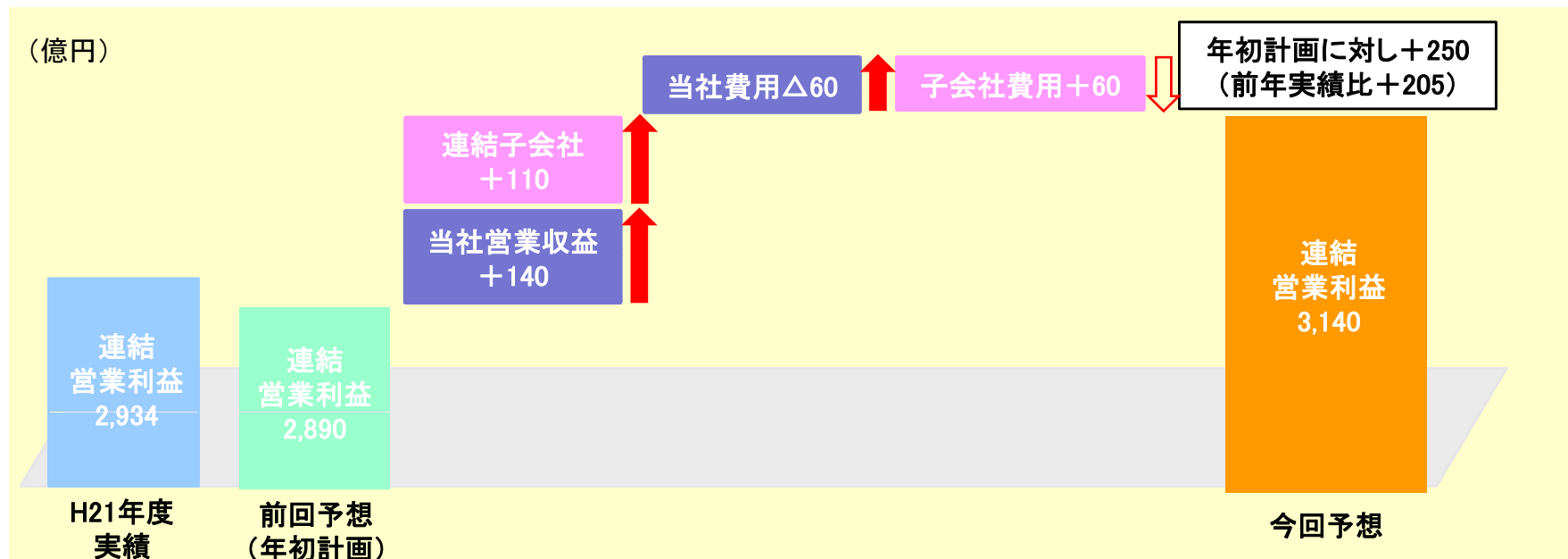
◆当社及び連結子会社の営業収益の上方修正(250億円)に伴い、  
営業利益を同額、上方修正

## ◇営業収益

- ・当社営業収益は、当社運輸収入の上期計画からの乖離分を踏まえて140億円の上方修正。
- ・連結子会社は、上期実績を踏まえ各社の通期計画を見直し、110億円の上方修正。

## ◇営業費用

- ・連結子会社において、収益増に伴い仕入れ等の費用が増加するものの、当社において60億円の縮減を見込む結果、連結では年初計画を据え置き。



# 平成23年3月期 通期業績予想(セグメント別)

	23年3月期 前回予想 A	23年3月期 今回予想 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益	14,570	14,820	250	
運輸業	11,426	11,558	132	
流通業	1,838	1,922	84	
不動産業	642	659	17	
その他	2,342	2,366	24	
営業費用	11,680	11,680	—	
営業利益	2,890	3,140	250	
運輸業	2,776	2,966	190	
流通業	24	37	13	
不動産業	61	96	35	
その他	55	70	15	

※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を行う前の値

◆設備投資            連結： 3,280億円    単体：3,080億円（当初計画通り）

◆長期債務縮減      連結：     930億円    単体：    800億円  
（いずれも当初見込額+200億円）

# 平成22年度の主な施策

---

## ■安全・安定輸送の確保

- ・地震対策として東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策を推進
- ・在来線においては、ATS-PT導入工事を推進

## ■東海道新幹線における輸送サービスの充実

- ・N700系の集中的な投入を引き続き進め、定期「のぞみ」のN700系による運転を順次拡大

⇒ H22.3のダイヤ改正以降、山陽直通の全定期「のぞみ」をN700系で運転

H22.9末時点で55編成を投入

- ・新大阪駅の大規模改良工事や東京駅の旅客関連設備の改良を推進

## ■超電導リニアによる東海道新幹線バイパスの推進

- ・山梨リニア実験線について、42.8kmへの延伸と設備の実用化仕様への全面的な更新の早期完工に向け、着実かつ迅速に工事を推進

# 名古屋駅新ビル(仮称)建設概要

- ①名称 名古屋駅新ビル(仮称)
- ②敷地面積 約11,700㎡
- ③建物規模
  - ・延床面積 約26万㎡
  - ・高さ 約220m
  - ・階数 (高層棟) 地上46階・地下6階
  - (低層棟) 地上18階・地下6階

## ④建物用途

オフィス (延床面積約6万㎡、賃床面積約3.7万㎡)

商業施設 (延床面積約11万㎡:ジェイアール名古屋タカシマヤ増床や大型家電量販店等の誘致を目指す)

ホテル (延床面積約2万㎡、客室数約350室)

その他、保育施設、バスターミナル等

## ⑤スケジュール(予定)

- ・平成22年12月初  
現名古屋ターミナルビル解体着手
- ・平成24年夏頃 新ビル建設着手
- ・平成28年度 新ビル竣工  
(平成29年度にかけて順次開業)



# 東海道新幹線バイパス計画の進捗

## ◆前提修正後の長期試算見通し(2010.4.28公表)

- ・2007.12.25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  
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

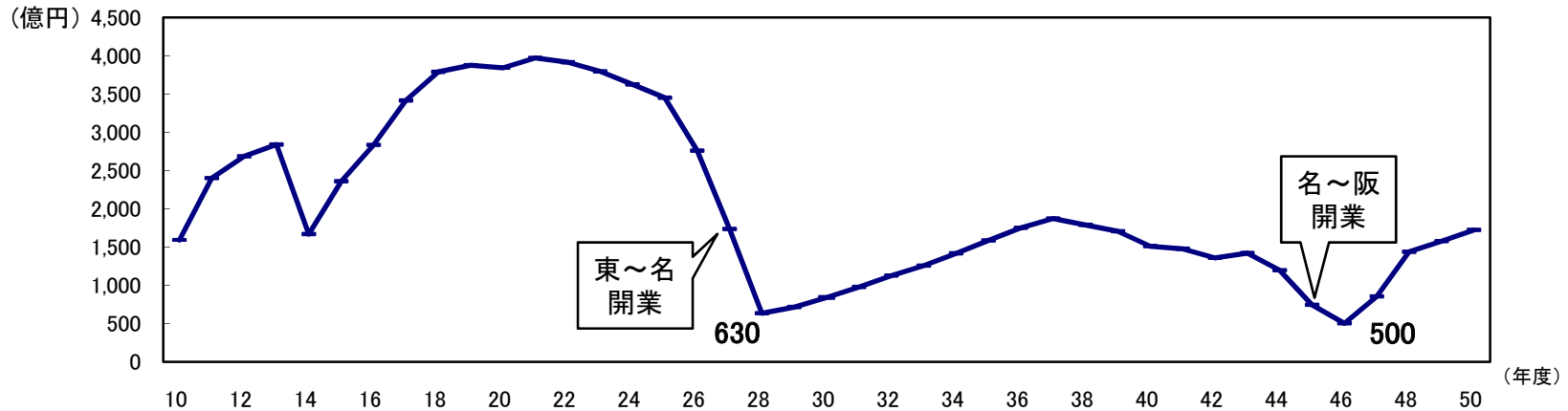
(2010.5.10 交通政策審議会での説明要旨)

- ①東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、将来のリスク発生に備える必要
- ②日本の経済社会全体に大きな波及効果
- ③JR東海は、自己負担でプロジェクトを完遂
- ④早期開業に向け、早期着工を

# 東海道新幹線バイパス計画の進捗

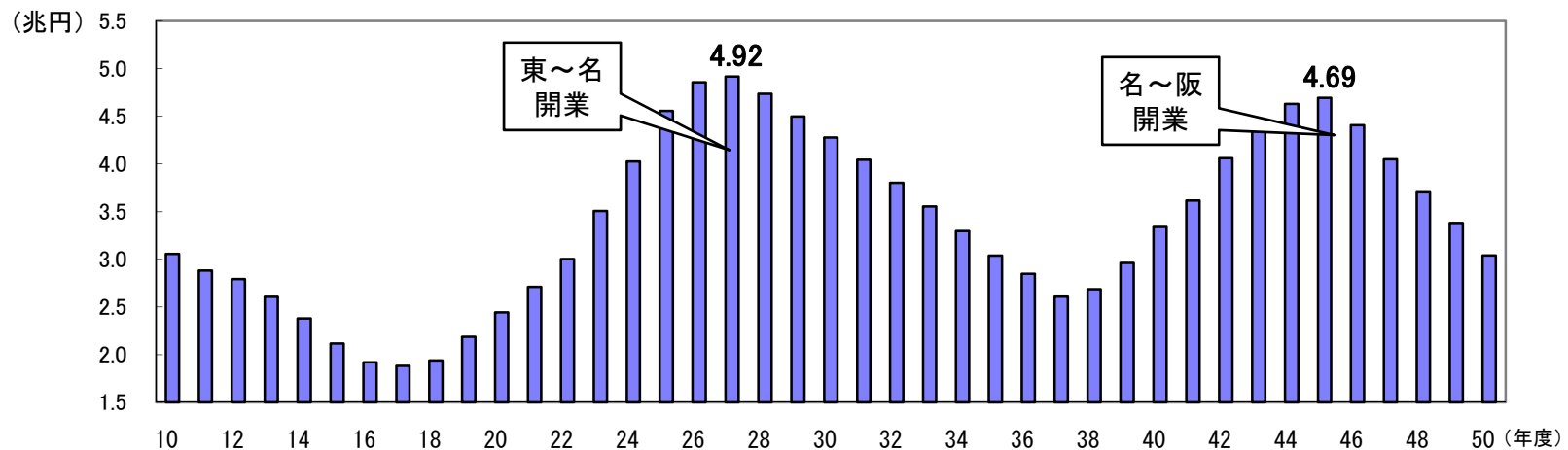
## 《経常利益の推移》

※図はいずれも2010.5.10に交通政策審議会にて示した資料  
「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」より



◆工事期間及び開業後を通じて、健全経営と安定配当を継続

## 《長期債務残高》



◆建設費用は営業CF及び借入・社債により調達

# 高速鉄道の海外事業展開

## ■狙い

- 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」の海外展開を図ることにより、
- ・当社及び当社グループ会社の収益基盤が多様化
  - ・東海道新幹線及びリニアを支える車両メーカー、施設・電気・保安設備等の様々な企業の供給先拡大による体力強化
  - ・競争を通じ、当社の技術力が一層、レベルアップ

## ■現状

ターゲットとすべき対象路線を米国内の複数路線に絞り込み、事業化に向けた活動を展開中

### 【候補地域】

◇N700-I : フロリダ、テキサス、他

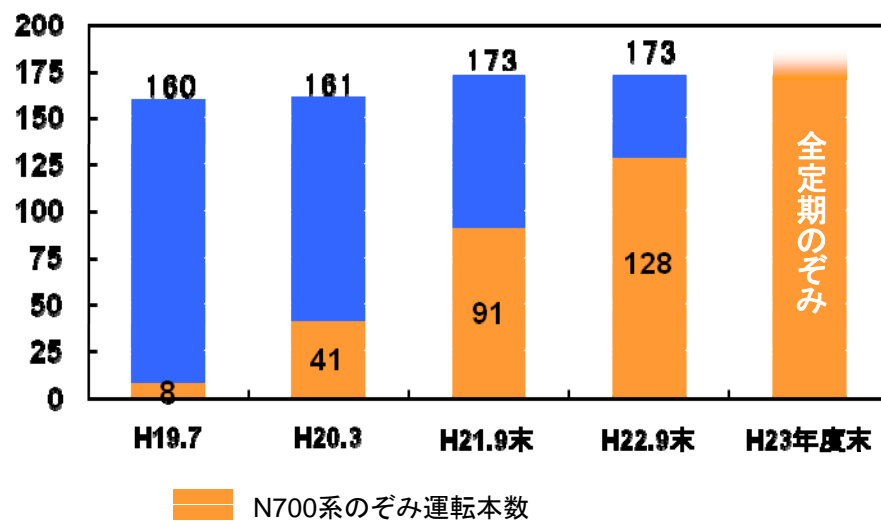
◇SCMAGLEV: ワシントンDCーボルティモア間、他

# 【補足資料①】

## N700系投入実績と「のぞみ」運転本数

- H22.9末時点で55編成を投入。  
全保有編成のうち、4割強がN700系に。  
H22.3のダイヤ改正以降、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(1日当たり/臨時列車除く)

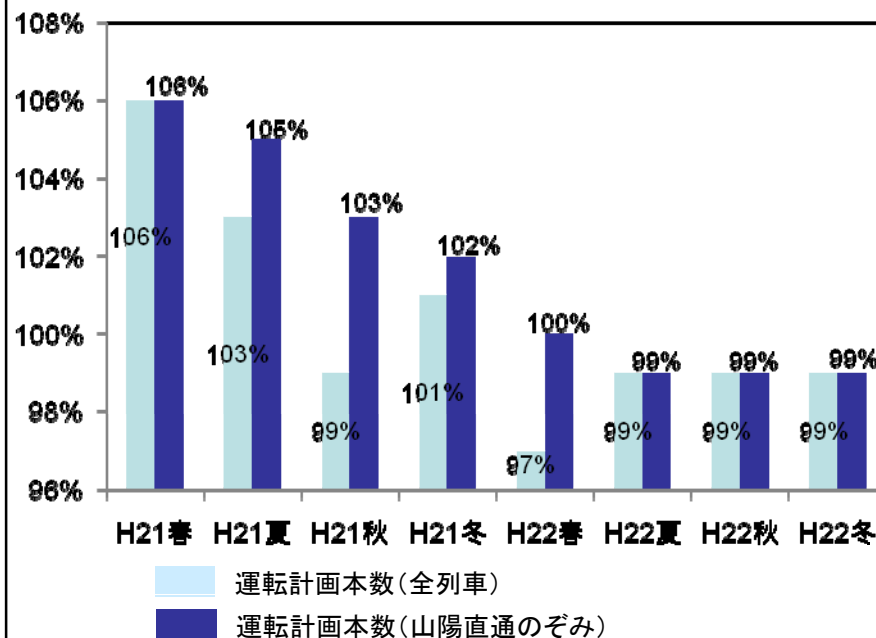


※上部数値は全のぞみ本数  
※H19.7,H20.3はダイヤ改正時点の本数

## 季節別運転計画本数の推移

- 輸送動向にあわせて、季節ごとに列車本数を設定。
- 山陽直通区間の輸送量は引き続き、堅調に推移。

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

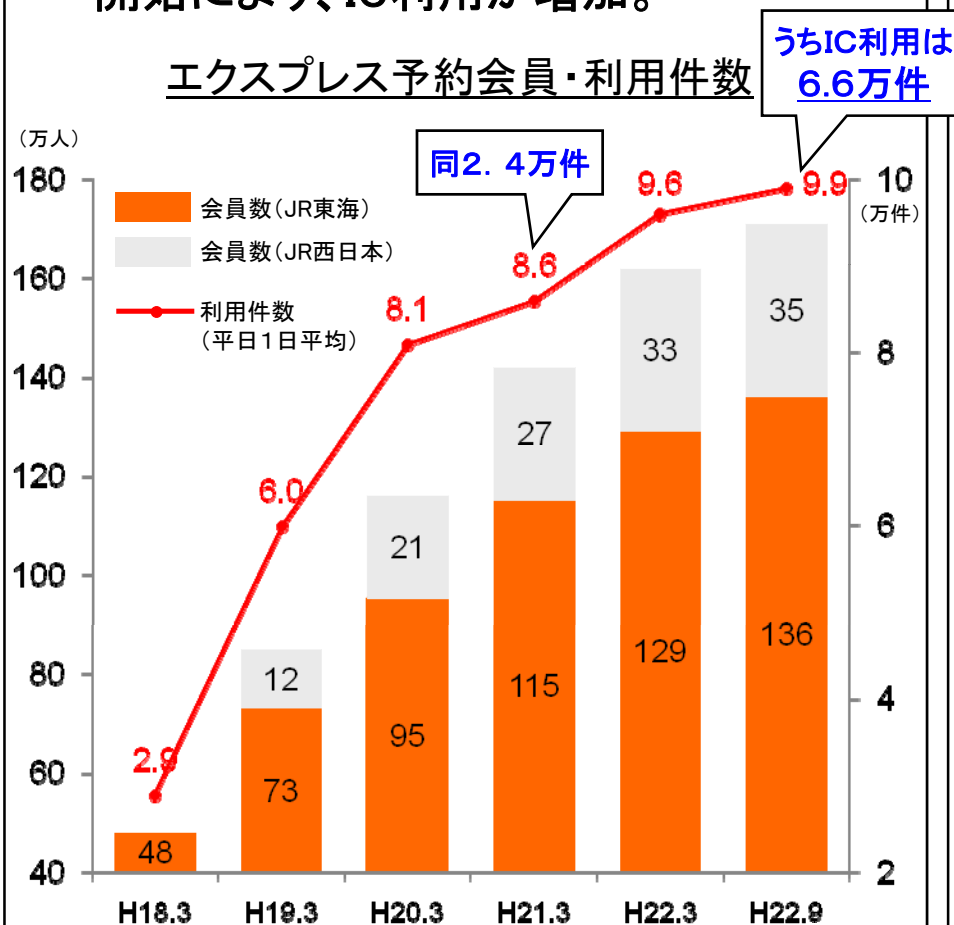


## 【補足資料②】

### 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、IC利用が増加。

#### エクスプレス予約会員・利用件数



### TOICAサービスの拡充

- H22.3.13よりTOICA電子マネーサービスを開始。H22.9末時点で管内の駅及び東海地区市中の約2,200店舗で利用可能。  
(相互利用をしているSuica,ICOCA加盟店を合わせ、全国の約90,700店舗で利用可能)

- 同時に、TOICAの利用エリアを148駅に拡大したほか、TOICA定期券での新幹線乗車サービスを開始。



- TOICA、名古屋市交通局・名鉄等のmanaca(マナカ)、Suicaによる相互利用サービスをH24年度から実施することを決定。

---

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。