

# 平成23年3月期 決算説明会

---

## I .平成23年度における経営の考え方

代表取締役社長  
山田 佳臣



東海旅客鉄道株式会社

平成23年4月28日 1

# 平成23年度における経営の考え方

## 平成23年度業績予想(連結)

東日本大震災に起因する経済・企業活動の停滞等を想定し、大幅な減収減益と見込む

- ・営業収益 1兆3,420億円 (前期比△1,610億円、89.3%)  
 当社運輸収入 9,600億円 (前期比△1,383億円、87.4%)
- ・営業利益 2,030億円 (前期比△1,463億円、58.1%)
- ・経常利益 1,050億円 (前期比△1,235億円、45.9%)

## 安全・安定輸送の確保

収益力の強化

→ 輸送サービスの充実と営業施策の強化

低コスト化・効率化

→ 強力に推進

設備投資

→ 重点施策を着実に推進

長期債務の縮減

→ 引き続き可能な限り縮減

東海道新幹線バイパス

→ 手続きを着実に推進

## 健全経営・安定配当の維持

# 平成23年3月期 決算説明会

---

## Ⅱ.平成23年3月期決算概要

取締役財務部長  
藤井 秀則



# 平成23年3月期決算概要

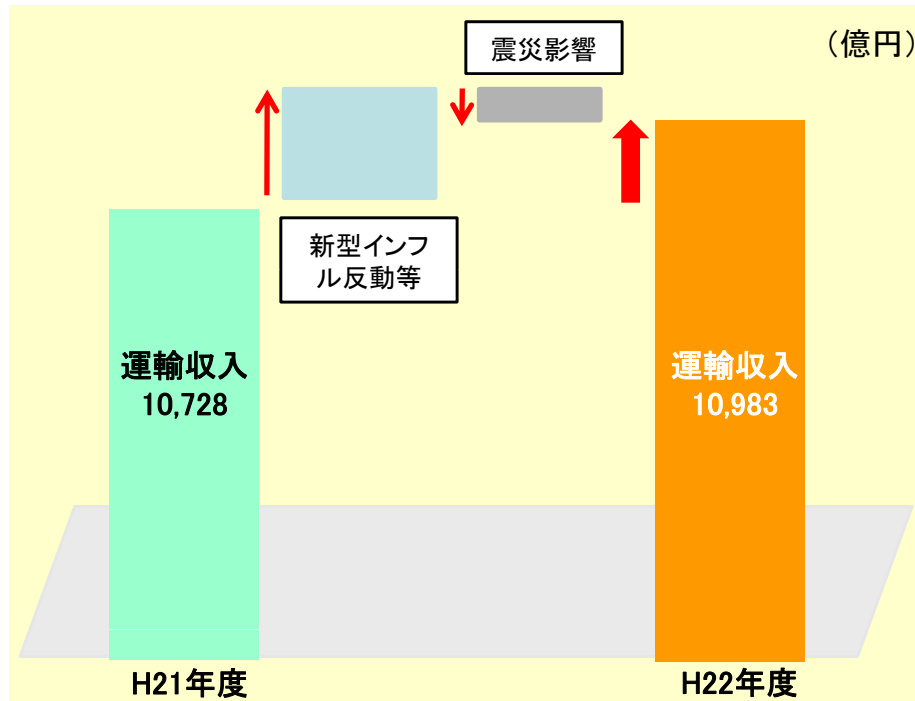
【連結】			【単体】			(億円)	
	22年3月期 実績 A	23年3月期 実績 B	増減(B-A)		22年3月期 実績 C	23年3月期 実績 D	増減(D-C)
営業収益	14,866	15,030	164	営業収益 (運輸収入)	11,439 (10,728)	11,719 (10,983)	279 (254)
営業費用	11,931	11,537	△394	営業費用	8,698	8,464	△233
営業利益	2,934	3,493	558	営業利益	2,741	3,254	513
営業外損益	△1,282	△1,207	75	営業外損益	△1,257	△1,178	78
経常利益	1,652	2,285	633	経常利益	1,483	2,075	591
当期純利益	917	1,338	420	当期純利益	884	1,230	346

◆設備投資 連結：2,989億円、単体：2,888億円

◆長期債務縮減 連結：1,282億円、単体：1,154億円

# 平成23年3月期決算 当社運輸収入及び営業費用 増減分析

## 【当社運輸収入】



H21年度における新型インフルエンザによる影響の反動等により前期比254億円の増  
一方、震災発生以降は、経済活動停滞の影響で輸送量は大幅に減少

### ◆新幹線断面輸送量 (対前年比・東京口、1日平均)

3/ 1～10(震災前)	104%
3/11～31(震災後)	71%

## 【当社営業費用】

(億円)

	H21年度 実績	H22年度 実績	増減
営業費用	8,698	8,464	△233
人件費	1,727	1,734	6
物件費	4,176	4,003	△173
－動力費	320	314	△5
－修繕費	1,774	1,736	△38
－業務費	2,081	1,952	△129
租税公課	323	326	2
減価償却費	2,470	2,400	△69

低コスト化の取組み等による業務費の減や、減価償却費の減などにより、前期比233億円の減

### ◆低コスト化効果 H22年度 △45億円

# 平成23年3月決算概要(セグメント別)

## 【セグメント別】

(億円)

	22年3月期 実績 A	23年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業収益	14,866	15,030	164
運輸業	11,423	11,697	273
流通業	1,886	1,950	63
不動産業	667	664	△3
その他	2,555	2,396	△159
営業費用	11,931	11,537	△394
営業利益	2,934	3,493	558
運輸業	2,720	3,230	510
流通業	37	51	14
不動産業	67	118	51
その他	103	109	5

## 【主な増減】

- ◇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(売上高前期比105.2%)等
- ◇不動産業 : **減収増益**
  - ・名古屋ターミナルビル閉鎖に伴う賃料収入の減等の一方、同ビル閉鎖に関わる費用の減等
- ◇その他 : **減収増益**
  - ・日本車輛における前年増加した輸出額の反動減や受託系子会社の売上減等の一方、受託系子会社における費用削減等

※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

# 平成23年3月期 決算説明会

---

## Ⅲ.平成24年3月期業績予想

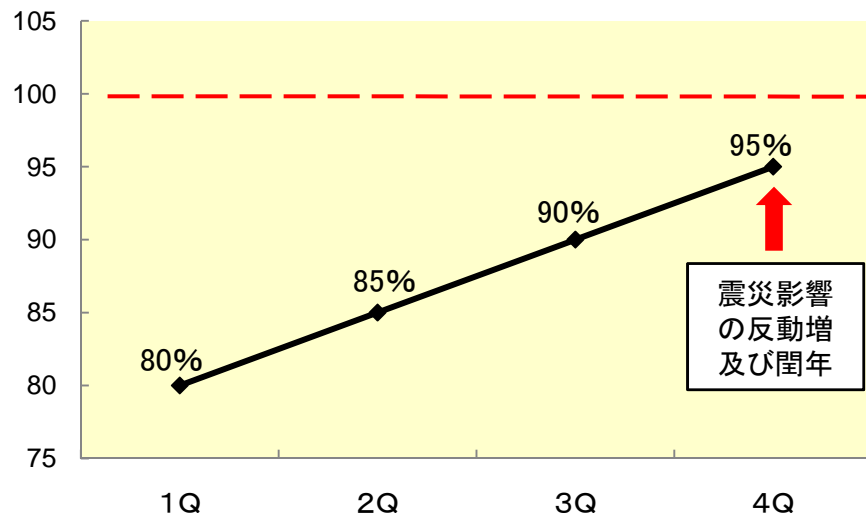
専務取締役 総合企画本部長  
金子 慎



# 平成24年3月期 通期業績予想 当社運輸収入の考え方及び営業費用の増減

## 【当社運輸収入】

### ◆収入想定(対前年比、%)



### ◆新幹線断面輸送量(対前年比・東京口、1日平均) 4/ 1~26 83%

### ◆収入想定の方

- ・1Qは4月の足元の傾向が継続し80%、以降、2Qは85%、3Qは90%、4Qは95%と見込む
- ・4Qには前年の震災影響の反動増及び閏年による増を含む

運輸収入(通期) 9,600億円  
(前期比87.4%、△1,383億円)

## 【当社営業費用】

(億円)

	H22年度実績	H23年度予想	増減
営業費用	8,464	8,460	△4
人件費	1,734	1,710	△24
物件費	4,003	4,010	6
一動力費	314	320	5
一修繕費	1,736	1,830	93
一業務費	1,952	1,860	△92
租税公課	326	330	3
減価償却費	2,400	2,410	9

修繕費における新幹線車両検査費用の増等の一方、業務費の減、人件費の減等により、前期比4億円の減を見込む

### ◆低コスト化効果 H23年度見込み △10億円 取組み開始からの累計額 △95億円

(累計額にはH23年度見込みを含む)



# 平成24年3月期 通期業績予想(セグメント別)

## 【セグメント別】

(億円)

	23年3月期 実績 A	24年3月期 予想 B	増減 (B-A)
営業収益	15,030	13,420	△1,610
運輸業	11,697	10,306	△1,391
流通業	1,950	1,928	△22
不動産業	664	620	△44
その他	2,396	2,168	△228
営業費用	11,537	11,390	△147
営業利益	3,493	2,030	△1,463
運輸業	3,230	1,844	△1,386
流通業	51	30	△21
不動産業	118	121	2
その他	109	51	△58

## 【主な増減】

◇運輸業 : **減収減益**

・当社運輸収入の減等

◇流通業 : **減収減益**

・鉄道利用者の減に伴う東海キヨスク、JR東海パッセンジャーズの売上減等

◇不動産業 : **減収増益**

・名古屋ターミナルビル閉鎖に伴う賃料収入の減等の一方、同ビル閉鎖に関わる費用の減等

◇その他 : **減収減益**

・日本車輛における鉄構事業の売上減や、受託系子会社の売上減等

※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

# 平成24年3月期 通期業績予想(連結・単体)

## 【連結】

	23年3月期 実績 A	24年3月期 予想 B	増減 (B-A)
営業収益	15,030	13,420	△1,610
営業費用	11,537	11,390	△147
営業利益	3,493	2,030	△1,463
営業外収益	79	70	△9
営業外費用	1,287	1,050	△237
経常利益	2,285	1,050	△1,235
当期純利益	1,338	600	△738

## 【単体】

(億円)

	23年3月期 実績 C	24年3月期 予想 D	増減 (D-C)
営業収益 (運輸収入)	11,719 (10,983)	10,330 (9,600)	△1,389 (△1,383)
営業費用	8,464	8,460	△4
営業利益	3,254	1,870	△1,384
営業外収益	81	70	△11
営業外費用	1,260	1,020	△240
経常利益	2,075	920	△1,155
当期純利益	1,230	560	△670

# 平成23年度の主な施策

## ■安全・安定輸送の確保

- ・東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策を強力に推進
- ・在来線ATS-PT導入工事の推進  
(本年度中の全線使用開始)
- ・社員研修センターの統合・新設

## ■輸送サービスの充実

- ・N700系の集中的な投入
- ・新大阪駅の大規模改良工事の推進
- ・東海道・山陽・九州新幹線の円滑な運行管理の定着
- ・在来線における新型車両への取替え

## ■超電導リニアによる東海道新幹線バイパスの推進

- ・全国新幹線鉄道整備法に基づく手続き等を着実に推進
- ・山梨リニア実験線の延伸・更新
- ・営業線仕様の新型車両L0系の製作を推進

## ■営業施策の強化、関連事業展開の推進、 「リニア・鉄道館」の取組み

- ・九州新幹線等との連携や海外のお客さま向け商品の開発
- ・名古屋駅新ビル計画について既存ビル解体等を着実に推進
- ・「リニア・鉄道館」のご来館者拡大への取組み



東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策



N700系



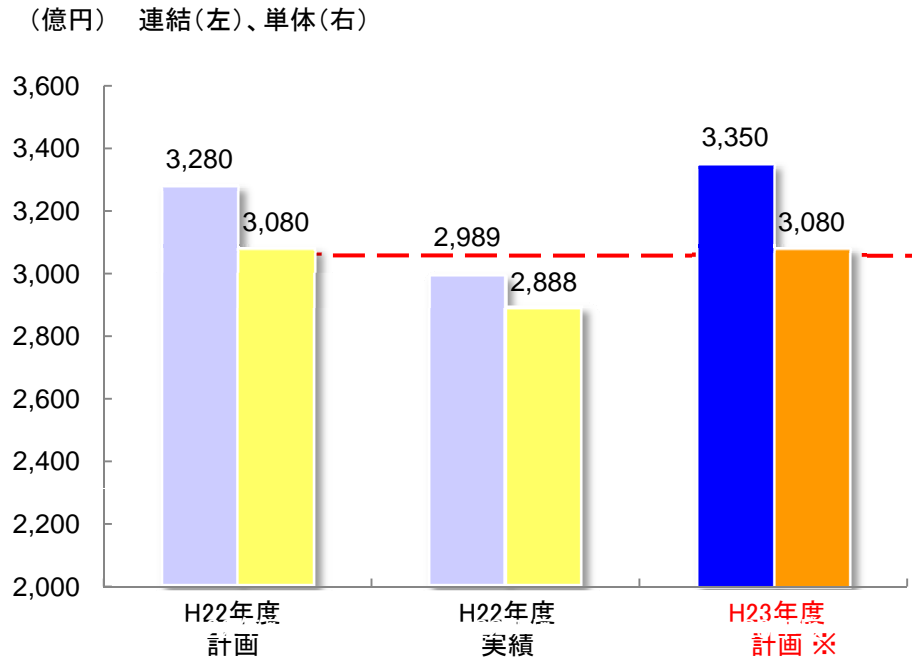
「名古屋駅新ビル（仮称）」  
完成イメージ



「リニア・鉄道館」

# 平成24年3月期 キャッシュフローの使途

## 【設備投資】



※3/29公表の計画額(連結3,560億円、単体3,290億円)から修正

山梨リニア実験線における工事が最盛期となるほか  
N700系の集中的な投入、地震対策等、多岐にわたる  
重要施策を推進

## 【配当・長期債務縮減】

震災の影響で収益、利益の大幅減を見込むが、  
安定配当を維持し、可能な限り長期債務を縮減

◆配当予想  
中間・期末ともに1株あたり各4,500円

◆長期債務縮減見込額  
(カッコ内は期末残高見込)

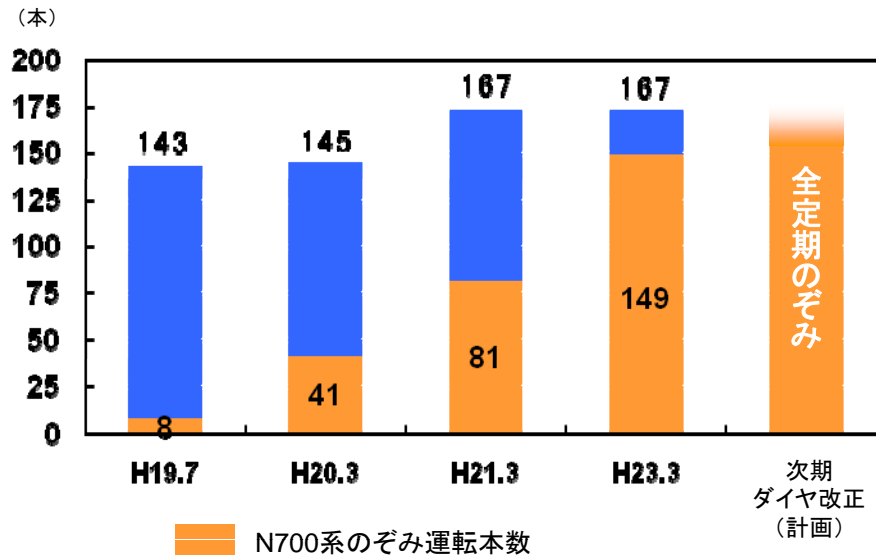
連結	460億円 (2兆9,993億円)
単体	400億円 (2兆9,615億円)

# 【補足資料】

## N700系投入実績と「のぞみ」運転本数

■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。  
H23.3のダイヤ改正時点で、投入を決定している全80編成のうち64編成を投入済み。

N700系のぞみ運転本数(1日当たり)



※上部数値は全のぞみ本数(定期)  
※いずれもダイヤ改正時点の本数

## 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

