

平成24年3月期 決算説明会

I. 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24年4月27日 1

○私からは、本年度における経営の基本的な考え方について申し上げたいと思います。

平成25年3月期 経営の考え方

- 平成24年3月期における東日本大震災の影響は限定的であったものの、経済情勢の先行きは不透明
- 当社は引き続き、鉄道事業の根幹である安全・安定輸送の確保を最優先に、長期的展望に立って、各種施策を着実に推進する

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展開

設備投資 → 過去最大規模の投資を着実に推進

効率化・低コスト化 → 設備投資を含め業務執行全般で深度化

長期債務の縮減 → 引き続き縮減に努め財務体質を強化

中央新幹線計画 → 環境アセス等、着工に向けた諸準備を着実に進める

健全経営・安定配当の維持

2

○平成25年3月期においても、当社における経営の基本スタンスはこれまでと何ら変わることはありません。

○鉄道事業の原点である安全・安定輸送の確保については、東海道新幹線の土木構造物の維持・更新等のハード面の計画的な整備や、脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策とともに、昨年9月に開所した総合研修センターを活用しながら、社員の技能向上、技術の磨き上げといったソフト面での取り組みも強化していきます。

○続いて、新幹線においては700系からN700Aへの取替を進め、N700系タイプによる運転を逐次拡大します。また、在来線においても新型車両への取替を進めるなど、車両設備面からの輸送サービスのさらなる充実を図る一方で、営業面においては、引き続き「EX-ICサービス」のご利用拡大および「エクスプレス予約」の会員数拡大に向けた取り組みを推進してまいります。

○ただいま申し上げた安全・安定輸送の確保や収益力の強化への投資に加え、山梨リニア実験線の延伸工事が最盛期を迎えることなどから過去最大規模となる設備投資についても、着実に実施していきます。同時に、今後も高い水準が見込まれる維持更新投資を含め、一層のコストダウンに取り組み、投資効果を向上させます。

○なお、ここ3年ほど取り組んできました低コスト化については、安全を確保しつつ、業務執行全般にわたり深度化を図っていきます。

○以上のような収益力強化と低コスト化の推進、設備投資のコストダウンにより、長期債務の縮減にも努めてまいります。

○その上で、中央新幹線計画については、東京都・名古屋市間の環境アセスメントをはじめとして、着工に向けた諸準備を着実に推進します。

○健全経営に関しては、中央新幹線の建設がスタートする前に、新幹線・在来線で行うべき設備投資をしっかりと実施して、安全基盤をしっかりと整える一方で、長期債務残高を出来る限り減らし、引き続き経営体力の強化を図ってまいります。

○なお、株主様に対しては、昨年は東日本大震災の影響があったものの、第2四半期以降、輸送量が順調に回復したことなどを勘案し、増配をさせていただくほか、自己株式の消却を予定しております。

Ⅱ.平成24年3月期 決算概要

取締役財務部長
藤井 秀則



平成24年3月期 決算概要

【連結】			【単体】			(億円)	
	23年3月期 実績 A	24年3月期 実績 B	増減 (B-A)		23年3月期 実績 C	24年3月期 実績 D	増減 (D-C)
営業収益	15,030	15,083	+52	営業収益 (運輸収入)	11,719 (10,983)	11,845 (11,081)	+126 (+97)
営業費用	11,537	11,358	△179	営業費用	8,464	8,390	△74
営業利益	3,493	3,725	+231	営業利益	3,254	3,455	+200
営業外損益	△1,207	△1,087	+120	営業外損益	△1,178	△1,057	+121
経常利益	2,285	2,638	+352	経常利益	2,075	2,398	+322
当期純利益	1,338	1,327	△10	当期純利益	1,230	1,208	△22

◆長期債務縮減額 連結: 1, 785億円 単体: 1, 724億円

4

○それでは、平成24年3月期の決算概要につきまして、ご説明します。

○まず収益につきましては、当社運輸収入及びジェイアール東海高島屋の売上増等により、日本車輛における売上減があったものの、連結全体では対前年52億円の増収となりました。

○営業費用は、当社物件費の減のほか、グループ会社の売上原価減等により、連結全体で対前年179億円の減少となりました。

○営業外損益は、当社における社債の早期償還損の増の一方で、支払利息、長期未払金返済損の減等により、連結では対前年で120億円改善しました。

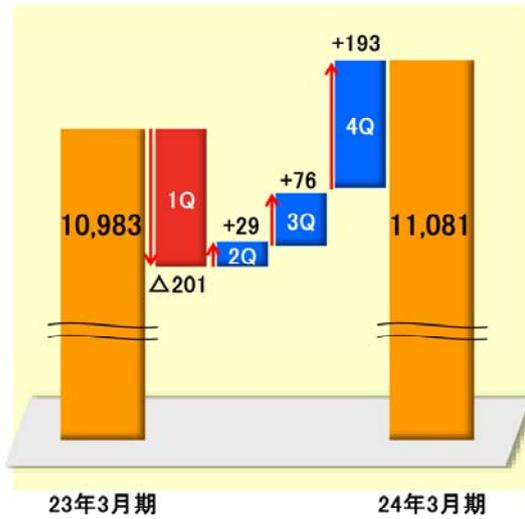
○この結果、連結・単体ともに営業利益及び経常利益ベースで増収増益の決算となりました。一方、当期純利益は、法人税率引下げに伴う繰延税金資産の取崩しにより法人税等が増加したことなどから、連結・単体ともに減益となっています。

○なお、長期債務については、連結で1, 785億円、単体で1, 724億円と、当初見通しを上回る規模で縮減しました。

平成24年3月期決算概要
単体運輸収入／単体営業費用

【単体運輸収入】

(億円)



平成23年3月に発生した東日本大震災後の大幅な減収から次第に回復。4Q(平成24年1~3月)は、前年の震災によるご利用減との比較による増収を含む。

【単体営業費用】

(億円)

	23年3月期 実績 A	24年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業費用	8,464	8,390	△74
人件費	1,734	1,705	△28
物件費	4,003	3,940	△62
一動力費	314	341	+26
一修繕費	1,736	1,787	+50
一業務費	1,952	1,811	△140
租税公課	326	328	+2
減価償却費	2,400	2,414	+14

◆低コスト化効果 約△30億円

5

○続いて、当社の運輸収入と営業費用について、ご説明します。

○まず運輸収入は、昨年3月に発生した東日本大震災後の大幅な減収から次第に回復し、第2四半期以降は増収となりました。第4四半期には、前年の震災によるご利用減との比較による増収もあり、期間全体では対前年97億円の増収となりました。

○一方、営業費用は、トータルで対前年74億円の減となっています。これは、台風による被害に対する復旧のための修繕費の増や電力単価上昇に伴う動力費の増があった一方、業務費におけるソフトウェア・広告宣伝費・委託費の減等のほか、継続して業務執行全般にわたり効率化・低コスト化に取り組んだことなどによるものです。

平成24年3月期決算概要
セグメント別

	23年3月期 実績 A	24年3月期 実績 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益	15,030	15,083	+52	
運輸業	11,697	11,826	+129	
流通業	1,950	2,052	+102	
不動産業	664	627	△36	
その他	2,396	2,258	△137	
営業費用	11,537	11,358	△179	
営業利益	3,493	3,725	+231	
運輸業	3,230	3,428	+197	
流通業	51	57	+5	
不動産業	118	130	+11	
その他	109	114	+5	

※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

6

○次にセグメント別の概要について説明いたします。

○運輸業については、ただ今ご説明した通り、当社の運輸収入の増、費用減があったことから、増収増益となりました。

○流通業は、ジェイアール東海高島屋の売上増等により増収増益となりました。

○不動産業は、名古屋駅新ビル計画に伴い、名古屋ターミナルビルの賃料収入が無くなった一方で、閉鎖等に関わる費用が減少したことなどにより減収増益です。

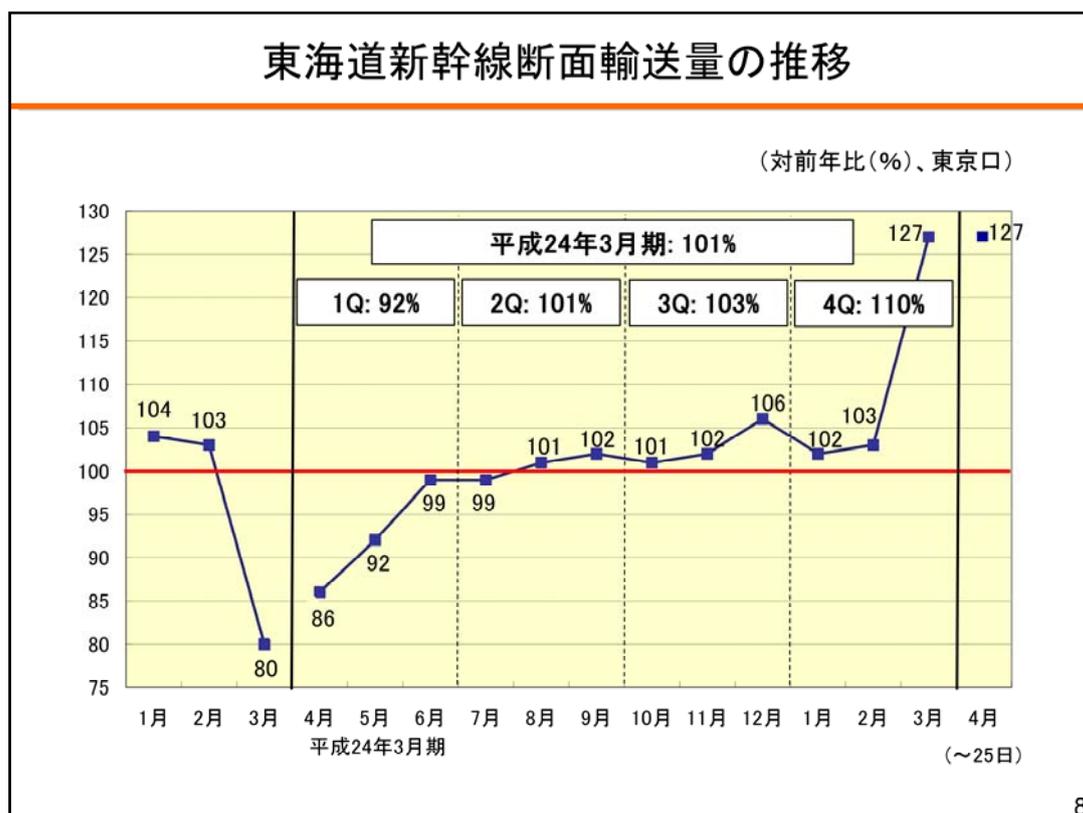
○最後にその他については、日本車輛における鉄構事業の売上減や名古屋ターミナルホテル閉鎖に伴う売上減等があった一方、一部の受託系子会社の利益増等により減収増益となりました。

Ⅲ.平成25年3月期業績予想等

専務取締役 総合企画本部長
金子 慎



東海道新幹線断面輸送量の推移



8

○私からはまず、足元の輸送動向についてご説明します。資料のグラフは、東海道新幹線の断面輸送量の前年比を示したものです。

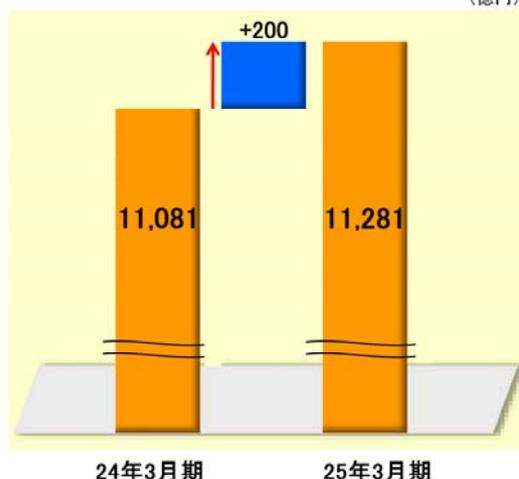
○まず第1四半期は、東日本大震災の影響等により、対前年92%でした。震災による影響額を具体的に算出することは困難ですが、仮に対前年100%で推移した場合との比較として、運輸収入全体で200億円程度の減収になったと見ています。

○第2四半期以降は前年を超えて推移したものの、2月はうるう年の影響を除くと対前年99%と前年を下回りました。また、3月・4月はそれぞれ127%と見かけ上の数字は大きくなっていますが、これは前年に震災の影響で輸送量が落ち込んだこととの比較によるものです。これからの先行きについて言えば、グラフにあるような増加基調とは言い切れず、厳しい経済情勢から、楽観視できない状況ととらえています。

平成25年3月期 通期業績予想
単体運輸収入／単体営業費用

【単体運輸収入】

(億円)



東日本大震災の影響で平成24年3月期第1四半期に減収となったこととの比較により、対前年で200億円の増収を見込む。

【単体営業費用】

(億円)

	24年3月期 実績 A	25年3月期 予想 B	増減 (B-A)
営業費用	8,390	8,470	+79
人件費	1,705	1,720	+14
物件費	3,940	4,200	+259
－動力費	341	360	+18
－修繕費	1,787	1,960	+172
－業務費	1,811	1,880	+68
租税公課	328	330	+1
減価償却費	2,414	2,220	△194

◆低コスト化効果

平成25年3月期見込み 約△20億円
取組み開始からの累計額 約△135億円
(累計額には平成25年3月期見込みを含む)

9

○次に、当社運輸収入想定のお考え方と、営業費用の増減についてご説明します。

○まず、運輸収入については、東日本大震災の影響で前年の第1四半期に減収となったこととの比較により、対前年で200億円の増収を見込んでいます。

○先ほどご説明したとおり、輸送動向の先行きは楽観視できない状況ですが、引き続き「エクスプレス予約」の会員数拡大に取り組むほか、本年5月に開業する「東京スカイツリー」等の観光資源を十分活用し、観光のお客様のご利用促進を図ることなどで収入を確保していく考えです。

○営業費用については、対前年79億円の増加を見込んでいます。引き続き、業務執行全般にわたり効率化・低コスト化に取り組むことに加え、新幹線車両の投入減により減価償却費が減少する一方、電力単価上昇に伴う動力費の増のほか、修繕費の増要素として、超電導リニア関連費用や設備投資にかかわる費用等を見込んでいます。

○なお、低コスト化については、昨年度の取り組みによる平年度効果と合わせて、年度初時点では約20億円を見込んでいます。今後も取組みを強力に推進することで、経営体力の強化を図ってまいります。

平成25年3月期 通期業績予想
セグメント別

	24年3月期 実績 A	25年3月期 予想 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益	15,083	15,520	+436	
運輸業	11,826	12,019	+192	
流通業	2,052	2,055	+2	
不動産業	627	637	+9	
その他	2,258	2,332	+73	
営業費用	11,358	11,690	+331	
営業利益	3,725	3,830	+104	
運輸業	3,428	3,541	+112	
流通業	57	60	+2	
不動産業	130	127	△3	
その他	114	93	△21	

※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

10

○続いて、セグメント別の業績予想においては、運輸業・流通業において増収増益を、不動産・その他において増収減益を見込んでいます。

○まず運輸業では、先ほどご説明した当社運輸収入の増等により増収増益を見込むほか、流通業でもジェイアール東海高島屋等における売上増等により増収増益を計画しています。

○不動産業では、ジェイアール東海不動産の不動産賃貸収入が増加する一方で、ジェイアールセントラルビルの費用増等により増収減益を見込んでいます。

○最後にその他については、日本車輛における海外向け輸出案件の売上が増加する一方で、原価増等により、増収減益を見込んでいます。

平成25年3月期 通期業績予想

【連結】			【単体】			(億円)	
	24年3月期 実績 A	25年3月期 予想 B	増減 (B-A)		24年3月期 実績 C	25年3月期 予想 D	増減 (D-C)
営業収益	15,083	15,520	+436	営業収益 (運輸収入)	11,845 (11,081)	12,040 (11,281)	+194 (+200)
営業費用	11,358	11,690	+331	営業費用	8,390	8,470	+79
営業利益	3,725	3,830	+104	営業利益	3,455	3,570	+114
営業外損益	△1,087	△980	+107	営業外損益	△1,057	△960	+97
経常利益	2,638	2,850	+211	経常利益	2,398	2,610	+211
当期純利益	1,327	1,730	+402	当期純利益	1,208	1,640	+431

11

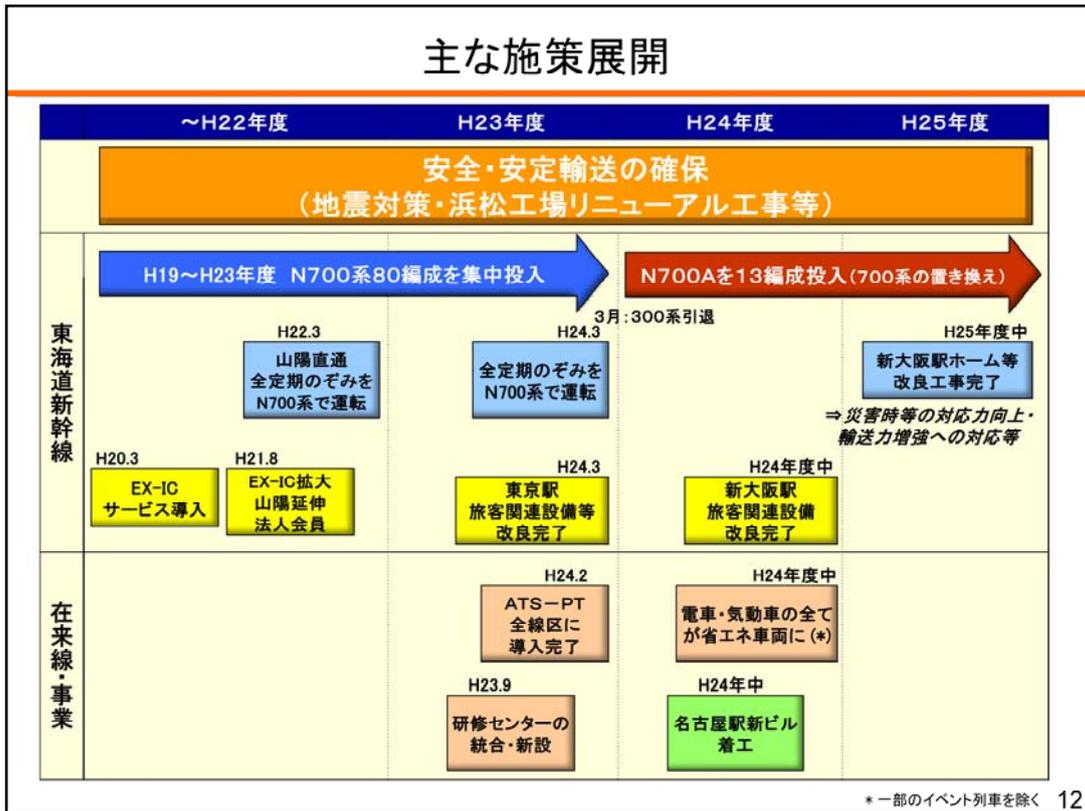
○ただ今ご説明した、当社単体及びセグメント別の増減を踏まえた通期業績予想の数値は、資料に記載の通りです。

○なお、営業外損益においては、当社において、前期に引き続き、財務体質強化に資する社債の早期償還に必要な費用を織り込んだ上で、支払利息の減等により、連結で107億円の改善を見込んでいます。

○結果、経常利益は連結で対前年211億円の増となる見通しです。

○当期純利益については、利益増に伴う法人税増の一方、前期における法人税率引下げに伴う繰延税金資産の取崩しがなくなることなどにより、連結で対前年402億円の増を見込んでいます。

主な施策展開



○今後の主な施策については、スライドのとおりです。

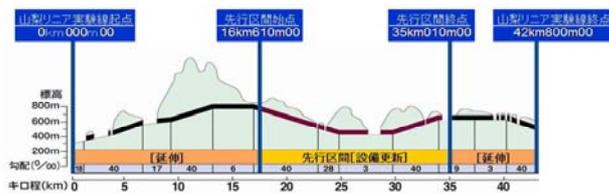
超電導リニアによる中央新幹線

【法律上の手続き】

- ・平成23年5月、国土交通大臣が当社を中央新幹線の営業主体・建設主体に指名するとともに、整備計画を決定し、建設の指示を行った。
- ・引き続き、東京都・名古屋市の環境アセスメントをはじめとして、着工に向けた諸準備を着実に推進する。

【超電導リニア技術等】

- ・超電導リニア技術のブラッシュアップと、建設・運営・保守のコストダウンに取り組む。
- ・山梨リニア実験線については、42.8kmへの延伸と設備の全面的な更新を着実に進め、平成25年末までの走行試験開始を目指す。また、新型車両であるL0系の製作を推進する。



新型車両L0（エル・ゼロ）系

○中央新幹線計画の進捗については、スライドのとおりです。

平成25年3月期 キャッシュフローの使途

【設備投資】



平成25年3月期の設備投資計画は、山梨リニア実験線の延伸等の工事が最盛期となることなどから、当社発足以来最大の規模

【配当】

◆ 期末配当 (24年3月期)

1株あたり5,000円
(当初予想から1株あたり500円増額)

◆ 配当予想 (25年3月期)

第2四半期末・期末ともに1株あたり5,000円

(平成24年10月1日を効力発生日として予定している普通株式1株につき100株の割合での株式分割を考慮していない金額)

【自己株式の消却】

- ・消却株式数 90,000株
- ・消却予定日 平成24年5月7日
- ・消却後自己株式数 89,990株

【長期債務縮減】

◆ 縮減見込額

連結 1,270億円 (2兆7,397億円)
単体 1,100億円 (2兆7,191億円)

※括弧内は期末残高見込¹⁴

○最後に、平成25年3月期のキャッシュフローの使途についてご説明します。

○まず、平成25年3月期の設備投資は、先ほどご説明した各種施策を推進するほか、山梨リニア実験線の延伸等の工事が最盛期となることなどから、連結で3,480億円、単体で3,240億円を計画しており、当社発足以来最大の規模となるこれらの投資を着実に進めてまいります。

○なお、今後の課題となりますが、投資の実施にあたっては、これから中央新幹線計画が本格化していく一方で、維持更新投資について高い水準が見込まれることから、設備投資全般にわたり、安全やサービスレベルを確保しつつ、一層のコストダウンに取り組み、投資効果を向上させていく考えです。

○次に配当についてご説明します。まず、平成24年3月期の期末配当金については、先ほどご説明したとおり、東日本大震災の影響があったものの、第2四半期以降、輸送量が順調に回復したことなど勘案し、当初予想の1株当たり4,500円を500円増額し、5,000円とする案を、本年6月に開催予定の株主総会に提案させていただきたいと考えております。

○平成25年3月期の配当金予想については、前期末と同レベルで考えておりますが、当社では本年10月1日を効力発生日とした、普通株式1株につき100株の割合での株式分割を行う予定ですので、期末の配当金は1株当たり500円を予定しています。

○また、当社は平成18年4月に約26万8千株の自己株式を取得し、その後、平成21年5月に9万株を消却しましたが、今回さらに9万株を消却することとしました。

○長期債務については引き続き可能な限り縮減に努め、連結で1,270億円、単体で1,100億円を縮減する見込みです。

平成25年3月期 決算説明会

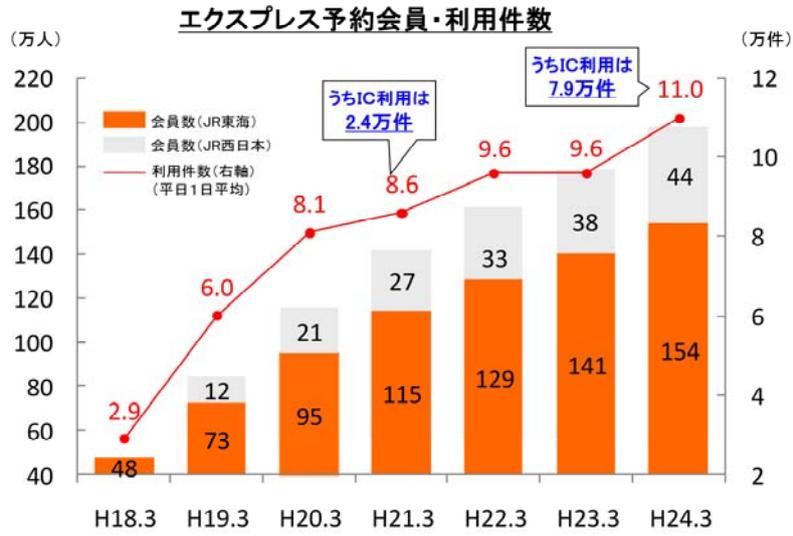


東海旅客鉄道株式会社

平成24年4月27日 15

補足資料: エクスプレス予約

■会員数・ご利用件数ともに増加。「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(H21.8)により、特にIC利用が増加。



※利用件数は、予約及び変更をそれぞれ1件としてカウント

補足資料：中央新幹線計画の進捗状況

	中央新幹線の建設手続き	超電導リニア技術
H22年	2月：運輸大臣より中央新幹線の地形、地質等に関する調査の指示を受け調査開始（第5条）	6月：山梨リニア実験線の建設計画を運輸大臣に申請、承認 →山梨リニア実験線の先行区間(18.4km)の建設開始
H19年		4月：山梨リニア実験線の先行区間における走行試験開始
H19年	12月：超電導リニアによる東海道新幹線バイパスを、全国新幹線鉄道整備法上の中央新幹線として自己負担を前提に建設する手続きを進めることを公表	1月：山梨リニア実験線の更新・延伸にかかわる建設計画の変更を国土交通大臣に申請、承認
H20年	10月：地形、地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出（第5条） 12月：国土交通大臣より4項目に関する調査の指示を受け調査開始（第5条）	
H21年	12月：4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出（第5条）	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が「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価
H22年	2月：国土交通大臣が交通政策審議会に対して、「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定」について諮問（第14条の2） 5月：交通政策審議会において長期試算見直しを含む当社の考え方を説明	
H23年	5月：交通政策審議会が国土交通大臣に対し、答申（第14条の2） 5月：国土交通大臣が当社を営業主体及び建設主体に指名した上で（第6条）、整備計画を決定し（第7条）、当社に建設を指示（第8条） 6・8月：東京都・名古屋市間の「計画段階環境配慮書」において、概略のルート及び駅位置等を公表 9月：東京都・名古屋市の「環境影響評価方法書」を公告 11月：当社と各県が役割を分担し、中央新幹線の早期実現を推進することを目的に、中間駅について、当社の負担により建設することを公表	9月：山梨リニア実験線における更新・延伸工事の本格化に伴い、先行区間における走行試験を終了 12月：国土交通大臣が超電導リニアに関する技術基準を制定
H25年		年末：更新・延伸した山梨リニア実験線（42.8km）での走行試験開始予定

※括弧内は全国新幹線鉄道整備法の関係条文

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。