

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

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

平成24年3月期 決算説明会

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】

	23年3月期 実績 A	24年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業収益	15,030	15,083	+52
営業費用	11,537	11,358	△179
営業利益	3,493	3,725	+231
営業外損益	△1,207	△1,087	+120
経常利益	2,285	2,638	+352
当期純利益	1,338	1,327	△10

【単体】

(億円)

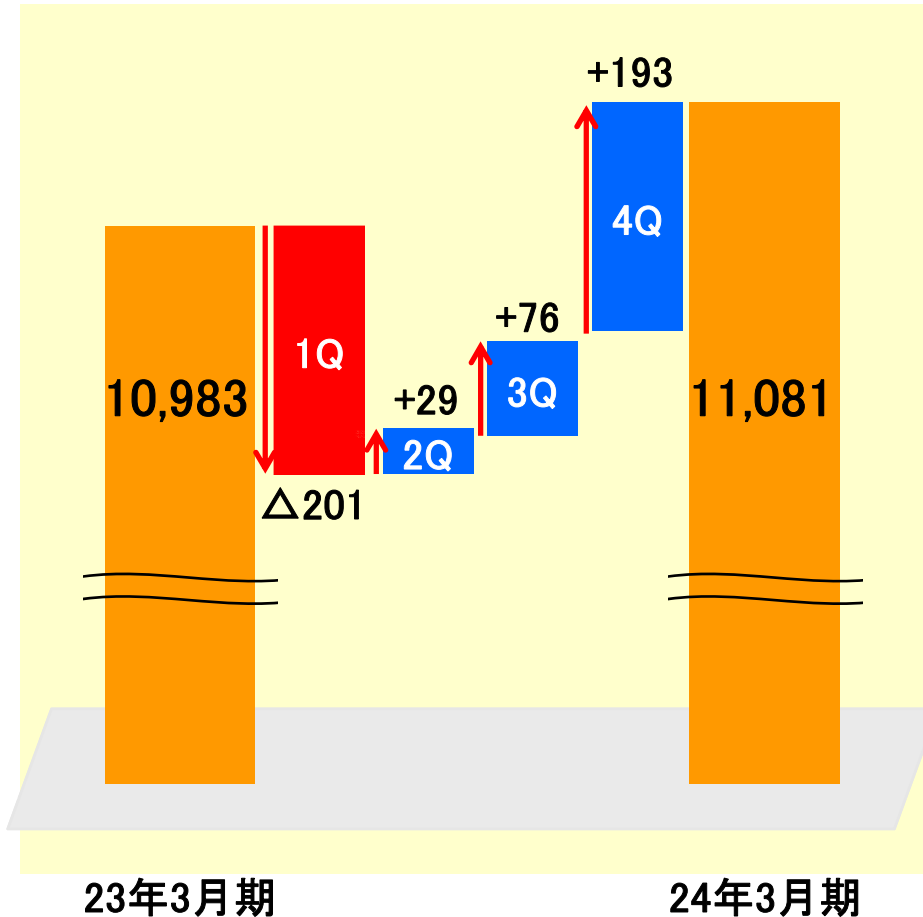
	23年3月期 実績 C	24年3月期 実績 D	増減 (D-C)
営業収益 (運輸収入)	11,719 (10,983)	11,845 (11,081)	+126 (+97)
営業費用	8,464	8,390	△74
営業利益	3,254	3,455	+200
営業外損益	△1,178	△1,057	+121
経常利益	2,075	2,398	+322
当期純利益	1,230	1,208	△22

◆長期債務縮減額 連結:1,785億円 単体:1,724億円

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

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

平成24年3月期 決算説明会

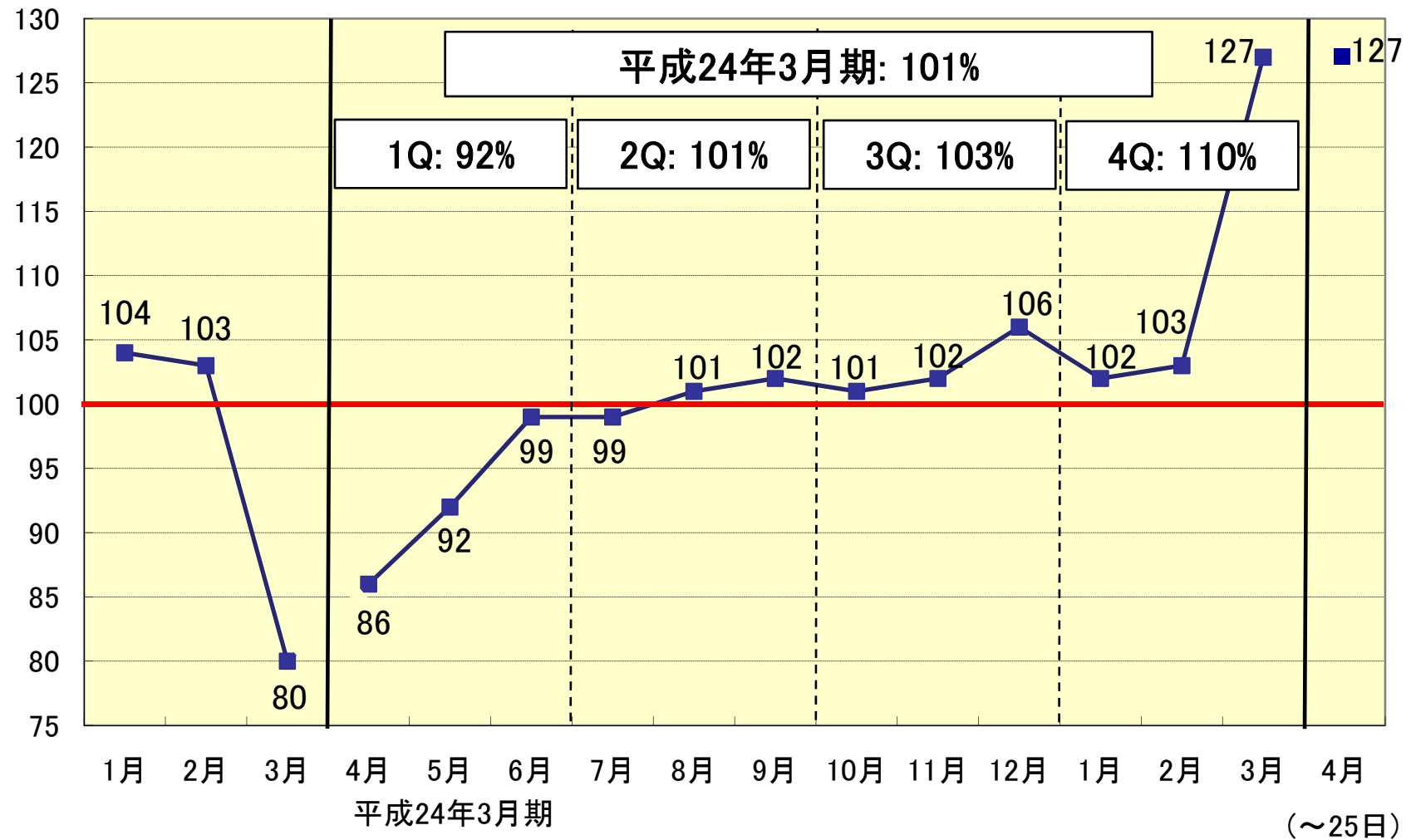
Ⅲ.平成25年3月期業績予想等

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

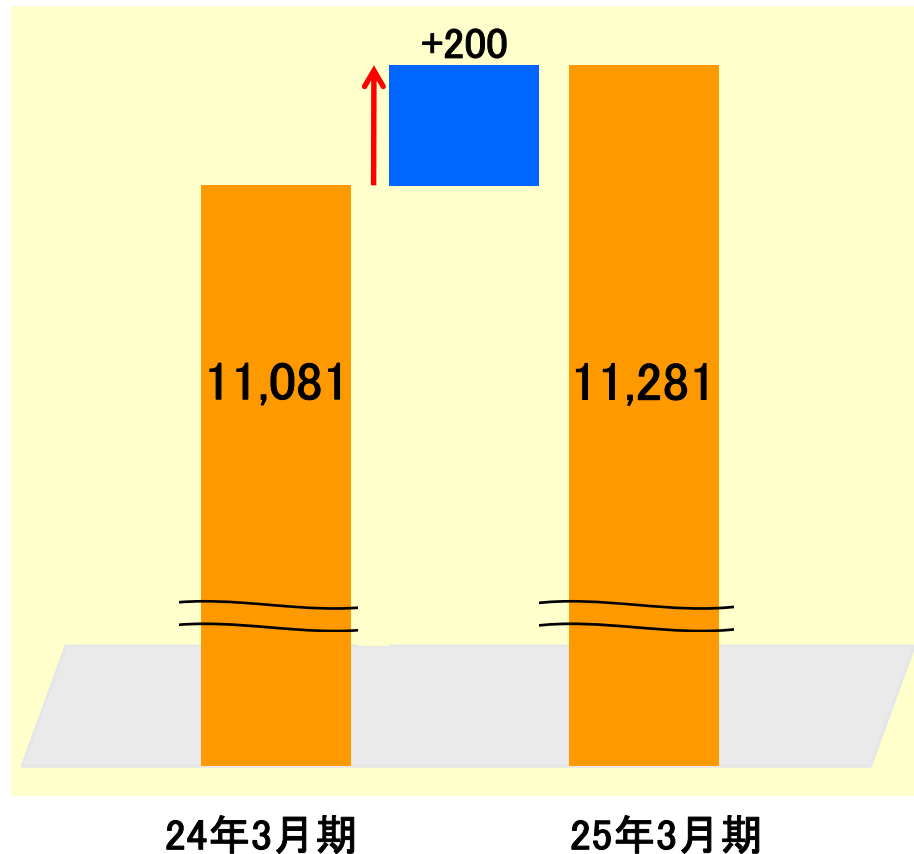
(対前年比(%)、東京口)



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)

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

平成25年3月期 通期業績予想

【連結】

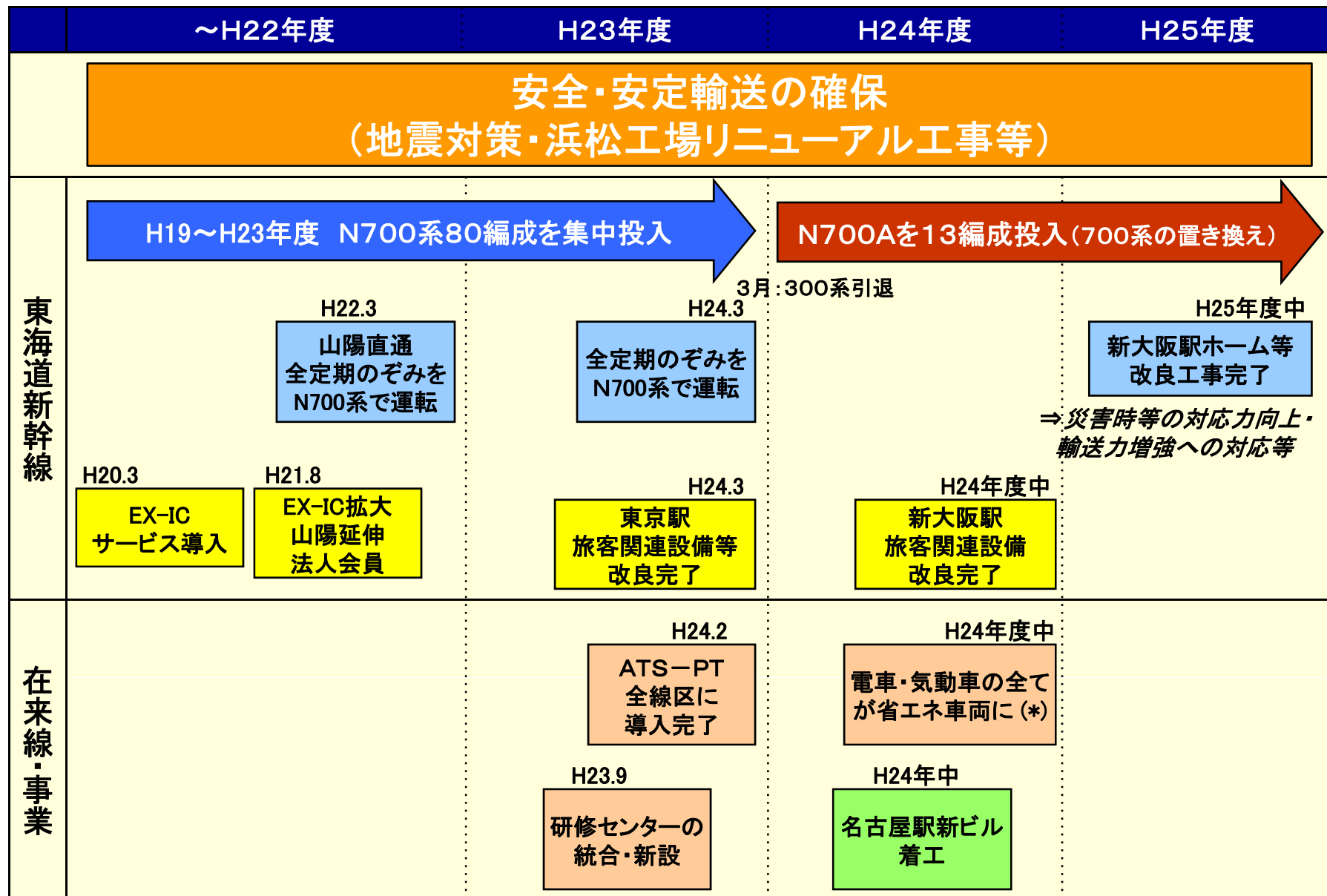
	24年3月期 実績 A	25年3月期 予想 B	増減 (B-A)
営業収益	15,083	15,520	+436
営業費用	11,358	11,690	+331
営業利益	3,725	3,830	+104
営業外損益	△1,087	△980	+107
経常利益	2,638	2,850	+211
当期純利益	1,327	1,730	+402

【単体】

(億円)

	24年3月期 実績 C	25年3月期 予想 D	増減 (D-C)
営業収益 (運輸収入)	11,845 (11,081)	12,040 (11,281)	+194 (+200)
営業費用	8,390	8,470	+79
営業利益	3,455	3,570	+114
営業外損益	△1,057	△960	+97
経常利益	2,398	2,610	+211
当期純利益	1,208	1,640	+431

主な施策展開



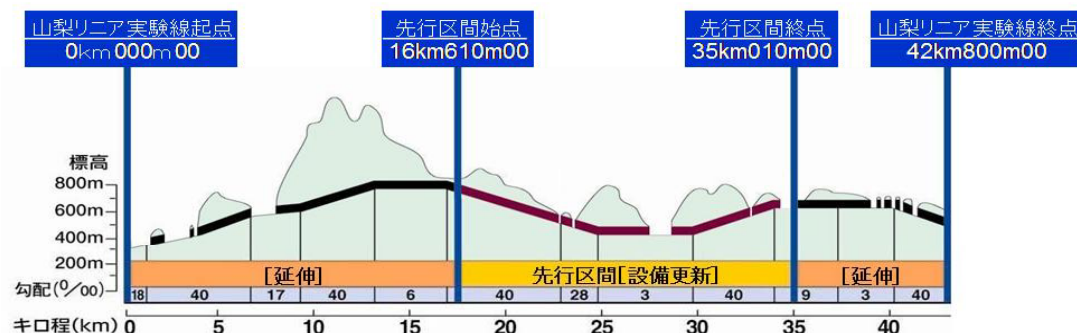
超電導リニアによる中央新幹線

【法律上の手続き】

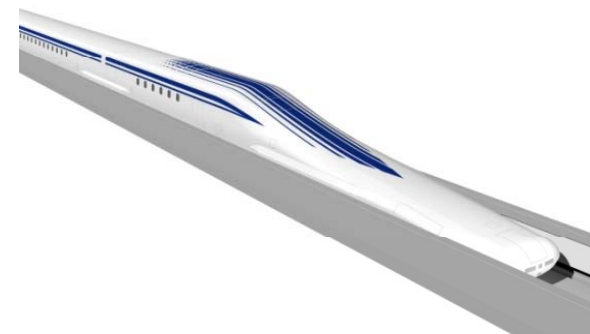
- ・平成23年5月、国土交通大臣が当社を中央新幹線の営業主・建設主体に指名するとともに、整備計画を決定し、建設の指示を行った。
- ・引き続き、東京都・名古屋市間の環境アセスメントをはじめとして、着工に向けた諸準備を着実に推進する。

【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。



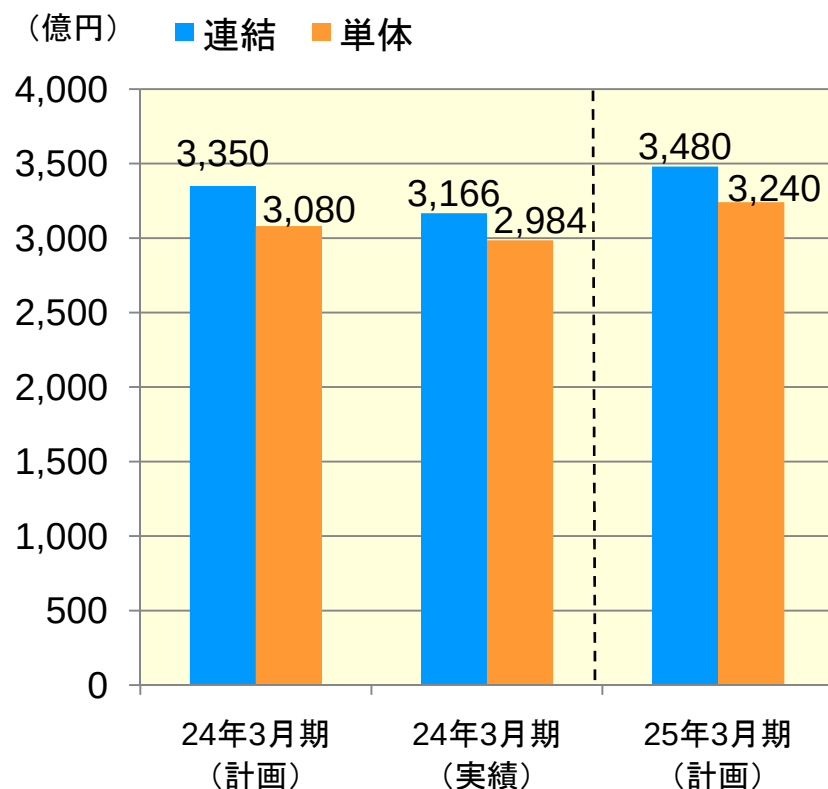
山梨リニア実験線



新型車両L0（エル・ゼロ）系

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

平成25年3月期 決算説明会



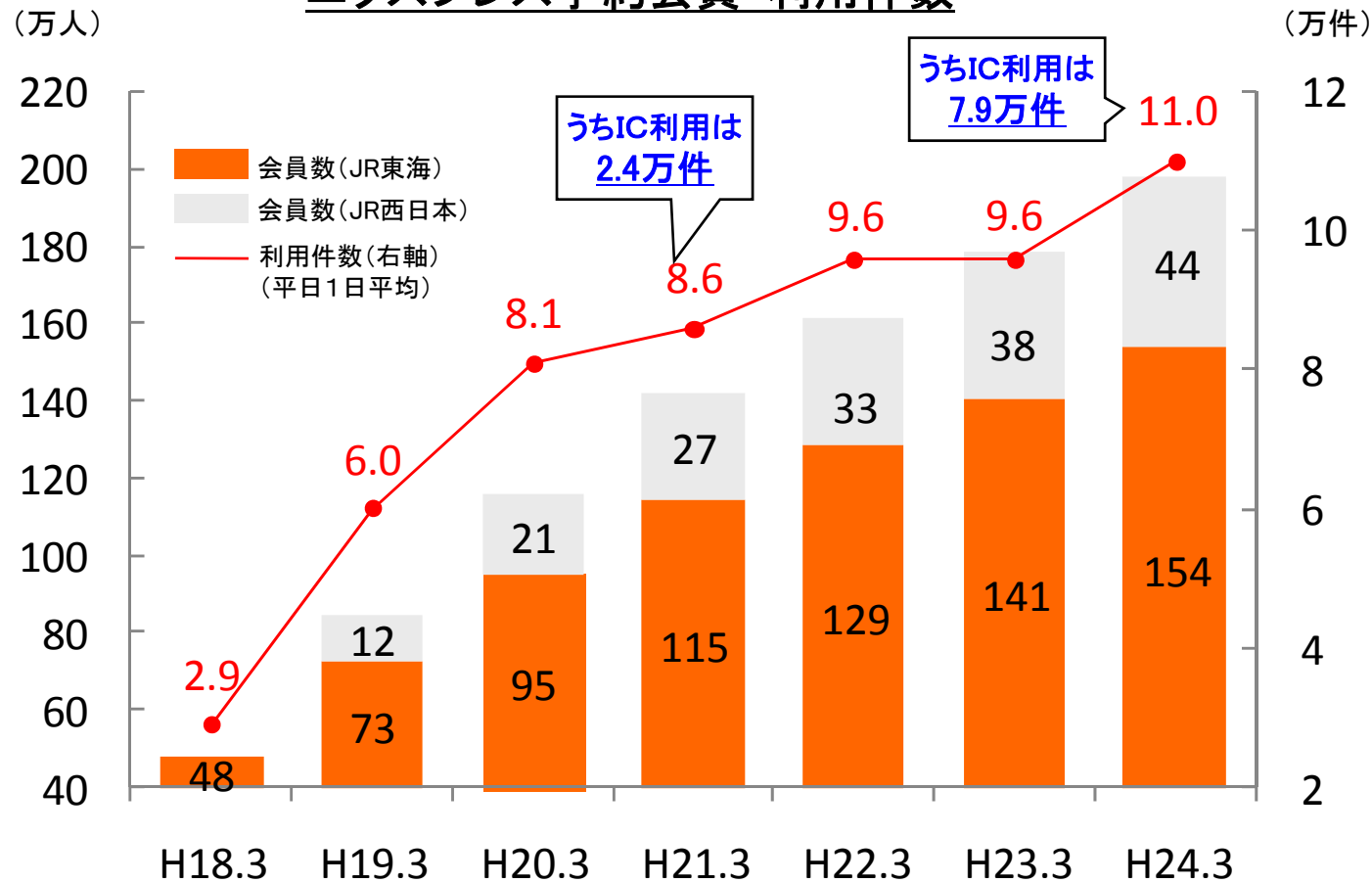
東海旅客鉄道株式会社

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。

エクスプレス予約会員・利用件数



※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
H2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
H9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「営業線に必要となる技術が網羅的、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通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・名古屋市間の「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。