

【表紙】

【提出書類】 四半期報告書

【根拠条文】 金融商品取引法第24条の4の7第1項

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 平成29年8月9日

【四半期会計期間】 第31期第1四半期（自平成29年4月1日至平成29年6月30日）

【会社名】 東海旅客鉄道株式会社

【英訳名】 Central Japan Railway Company

【代表者の役職氏名】 代表取締役社長 柘植康英

【本店の所在の場所】 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

【電話番号】 (052)564-2620

【事務連絡者氏名】 総務部株式課長 岩崎真也

【最寄りの連絡場所】 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

【電話番号】 (052)564-2620

【事務連絡者氏名】 総務部株式課長 岩崎真也

【縦覧に供する場所】 東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部（注）  
（名古屋市中村区名駅一丁目3番4号）

東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部静岡支社  
（静岡市葵区黒金町4番地）

東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部  
（東京都千代田区丸の内一丁目9番1号）

東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社  
（大阪市淀川区宮原一丁目1番1号）

株式会社名古屋証券取引所  
（名古屋市中区栄三丁目8番20号）

株式会社東京証券取引所  
（東京都中央区日本橋兜町2番1号）

（注）東海鉄道事業本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の便宜を考慮して、縦覧に供する場所としています。

## 第一部【企業情報】

記載の金額については、消費税等を含んでいません。

## 第1【企業の概況】

### 1【主要な経営指標等の推移】

回次	第30期 第1四半期 連結累計期間	第31期 第1四半期 連結累計期間	第30期
会計期間	自 平成28年4月1日 至 平成28年6月30日	自 平成29年4月1日 至 平成29年6月30日	自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日
営業収益 (百万円)	423,197	437,224	1,756,980
経常利益 (百万円)	152,584	164,151	563,973
親会社株主に帰属する四半期 (当期)純利益 (百万円)	106,414	118,187	392,913
四半期包括利益又は包括利益 (百万円)	101,177	127,684	399,856
純資産額 (百万円)	2,440,859	2,840,543	2,726,729
総資産額 (百万円)	5,242,383	7,807,338	7,052,675
1株当たり四半期 (当期)純利益金額 (円)	540.73	600.55	1,996.52
潜在株式調整後1株当たり 四半期(当期)純利益金額 (円)	-	-	-
自己資本比率 (%)	45.9	35.9	38.2

(注) 1 各期の連結子会社数及び持分法適用会社数は次のとおりです。

回次	第30期 第1四半期 連結累計期間	第31期 第1四半期 連結累計期間	第30期
連結子会社数	29	29	29
持分法適用会社数	2	2	2

- 2 当社は四半期連結財務諸表を作成しているため、提出会社の主要な経営指標等の推移については記載していません。
- 3 潜在株式調整後1株当たり四半期(当期)純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

### 2【事業の内容】

当第1四半期連結累計期間において、当社グループが営む事業内容について、重要な変更はありません。  
また、主要な関係会社に異動はありません。

## 第2【事業の状況】

### 1【事業等のリスク】

当第1四半期連結累計期間において、前事業年度の有価証券報告書に記載した事業等のリスクについて重要な変更があった事項は、次のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、当四半期報告書提出日現在において当社グループが判断したものです。

#### (4) 長期債務

昭和62年の会社設立に際し、当社は、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号）に基づき、日本国有鉄道の長期債務のうち3,191億円を承継しました。さらに、当社は、新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く。）を平成3年10月1日、新幹線鉄道保有機構（以下「保有機構」という。）より5兆956億円で譲り受け、このうち4兆4,944億円については25.5年、6,011億円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金に支払うことに関して、保有機構との間に契約を締結し、その譲渡価額を鉄道施設購入長期未払金として計上しました。なお、4兆4,944億円の債務については、平成29年1月に返済を完了しています。

(注) 保有機構は平成3年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は鉄道整備基金に承継されました。さらに鉄道整備基金は平成9年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は運輸施設整備事業団に承継され、運輸施設整備事業団は平成15年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は法律により国が承継する資産を除き、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）に承継されました。

当社グループは、キャッシュ・フローの相当部分を活用してこれら長期債務の縮減に努めてきました。一方、中央新幹線の建設の推進のため、平成28年11月18日に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（以下「鉄道・運輸機構法施行令」という。）に基づき、総額3兆円（予定）の「中央新幹線の建設に係る貸付金借入申請書（以下「借入申請書」という。）」を鉄道・運輸機構に対して提出しました。その借入申請書に基づき、平成28年11月から平成29年5月にかけて、財政投融資を活用した中央新幹線建設長期借入金2兆2,500億円を借り入れています。その結果、連結長期債務残高は、当第1四半期連結会計期間末日現在で4兆1,296億円、そのうち中央新幹線建設長期借入金を除いた長期債務残高は1兆8,796億円となっています。また、当第1四半期連結累計期間の支払利息は177億円であり、これは営業利益の9.7%に相当します。

また、平成29年7月には上記に加え中央新幹線建設長期借入金7,500億円を借り入れており、借入申請書で予定していた総額3兆円の借入は完了しています。

#### (8) 超電導リニアによる中央新幹線

当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による中央新幹線計画を進めています。

現在この役割を担う東海道新幹線は、平成26年10月に開業50年を迎え、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。このため、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提として、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。

このプロジェクトの完遂に向けて、鉄道事業における安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。その上で、まずは工事実施計画の認可を受けた東京都・名古屋市間を実現し、さらに、大阪市まで実現することとしています。

当社は、平成19年12月に第一局面としての名古屋市までの推進を、さらには、平成22年4月に大阪市までの営業主体及び建設主体（以下「営業主体等」という。）の指名に同意する意思があることを表明するにあたり、それぞれの時点で考えられる前提条件を置いて検討を行い、路線建設を自己負担で推進しても、健全経営の確保が十分に可能であると判断し、必要な対応を進めることを決定しました。

また、平成19年12月には、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）の適用により設備投資の自主性や経営の自由など民間企業としての原則が阻害されることがないことを確認するため、法律の適用にかかる基本的な事項を国土交通省に照会し、翌年1月にその旨の回答を得ました。

その後、全幹法の手続きが進み、平成23年5月、国土交通大臣の諮問にかかる審議を行ってきた交通政策審議会が、中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体等として当社を指名することが適当であること及び整備計画について下表のとおりとすることが適当であることを答申しました。国土交通大臣は、これを踏まえ、同5月、当社の同意を得た上で、当社を東京都・大阪市間の営業主体等に指名しました。続いて、当社の同意を得て、下表の整備計画を決定し、当社に建設の指示を行いました。

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス) 中南部、名古屋市附近、奈良市附近

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含みません。

これを受けて当社は、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境影響評価法に基づき、環境アセスメントの手続きを進め、平成23年6月及び8月の計画段階環境配慮書の公表、同9月の環境影響評価方法書の公告、平成25年9月の環境影響評価準備書(以下「準備書」という。)の公告を経て、平成26年3月に沿線7都県の知事から受け取った準備書に対する意見を勘案し、同4月に国土交通大臣に環境影響評価書(以下「評価書」という。)を送付しました。その後、同7月に国土交通大臣から受け取った評価書に対する意見を勘案し、同8月、最終的な評価書を国土交通大臣及び関係自治体の長に送付するとともに、公告しました。

当社は、環境アセスメントの手続きと並行して、全幹法第9条に基づく工事実施計画の認可申請に必要な準備を進め、最終的な評価書の送付と同日に、国土交通大臣に対し、品川・名古屋間の工事実施計画(その1)の認可申請を行い、平成26年10月に認可を受け、工事を進めています。

品川・名古屋間の工事実施計画(その1)の概要は以下のとおりです。

1. 区 間 品川・名古屋間
2. 駅の位置 品川駅 (併設：東京都港区港南)  
神奈川県(仮称)駅 (新設：神奈川県相模原市緑区橋本)  
山梨県(仮称)駅 (新設：山梨県甲府市大津町字入田)  
長野県(仮称)駅 (新設：長野県飯田市上郷飯沼)  
岐阜県(仮称)駅 (新設：岐阜県中津川市千旦林字坂本)  
名古屋駅 (併設：愛知県名古屋市中村区名駅)
3. 車両基地の位置 関東車両基地(仮称)(新設：神奈川県相模原市緑区鳥屋)  
中部総合車両基地(仮称)(新設：岐阜県中津川市千旦林)
4. 線路延長 285.6km  
(構造物種別)  
トンネル：246.6km(約86%)  
高架橋：23.6km(約8%)  
橋りょう：11.3km(約4%)  
路 盤：4.1km(約2%)
5. 線路の概要 最小曲線半径 8,000m  
最急勾配 40‰  
軌道中心間隔 5.8m以上
6. 工事費 4兆158億円  
(総工事費は5兆5,235億円(車両費を含む。山梨リニア実験線既設分は除く。))
7. 完成予定時期 平成39年

工事実施計画(その1)は、隧道、橋梁、停車場等の土木構造物が中心であり、電灯・電力線路や車両等の開業設備については、工事内容が確定した段階で、工事実施計画(その2)として認可申請する予定です。また、工事実施計画(その1)で申請した工事費は、4兆158億円の計画であり、これに、工事実施計画(その2)として認可申請予定である開業設備の見込み額を合算した総工事費は、5兆5,235億円の計画です。この総工事費は、平成21年12月の全幹法第5条に基づく調査報告での5兆4,300億円に対し、それ以降、工事内容の精査を行い、誘導集電の採用等の高性能設備の導入や労務単価の上昇等による増額を見込む一方、コストダウンの取組みの成果等を見込んだ結果として、935億円増加しました。

引き続き、中央新幹線の工事費全般について、社内に設置した「中央新幹線工事費削減委員会」で検証し、安全を確保した上で徹底的にコストダウンを図るとともに、開業後の運営費の圧縮に取り組みます。

さらに、毎年の経営努力を積み重ね、経営状況に応じた資源配分の最適化を図るなど柔軟に対応することにより、健全経営と安定配当を堅持しながら、計画を完遂していきます。

なお、平成28年11月に鉄道・運輸機構法施行令に基づき、中央新幹線の建設の推進のため、総額3兆円（予定）の財政投融資を活用した長期借入の申請を鉄道・運輸機構に対して行い、平成29年7月までに総額3兆円の借入を完了しました。

当社としては、経営の自由、投資の自主性を確保し、健全経営と安定配当を堅持しつつ、長期、固定かつ低利の貸付けを受けることにより、経営のリスクが低減され、品川・名古屋間開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年間前倒すことを目指して、建設を推進します。

また、中央新幹線計画に関し、工事实施計画認可の取消しを国に求める行政訴訟が提起され、工事差止めの仮処分が申し立てられています。

#### 参考 中央新幹線（東京都・名古屋間）の路線



（注）中央新幹線（東京都・名古屋間）の路線は、東京都内の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で42.8km）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約286km（地上部約40km、トンネル約246km）の区間です。駅については、品川駅付近、名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画です。

## 2【経営上の重要な契約等】

当社は、中央新幹線の建設の推進のため、平成28年11月18日に鉄道・運輸機構法施行令に基づき、総額3兆円（予定）の借入申請書を鉄道・運輸機構に対して提出し、その借入申請書に基づき平成28年度中に合計1兆5,000億円を29.5年間据置、以降、9.5年間の元金均等返済で借り入れる金銭消費貸借契約を締結しています。

それに引き続き、平成29年5月1日、同6月26日に、それぞれ7,500億円を29年間据置、以降、9.5年間の元金均等返済で借り入れる金銭消費貸借契約を鉄道・運輸機構と締結しました。

## 3【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

### (1) 業績の状況

当社は、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念のもと、引き続きグループ全体で、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、サービスの一層の充実を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化等の取組みを続け、収益力の強化に努めました。

東海道新幹線については、大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策を引き続き推進したほか、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、需要にあわせてより弾力的な列車設定を実施するとともに、N700A（3次車）の投入を進めました。

在来線については、高架橋柱の耐震補強等の地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。

営業施策については、エクスプレス予約等の会員数・ご利用拡大に向けた取組みを引き続き推進するなど積極的な展開に取り組みました。

超電導リニアによる中央新幹線については、工事实施計画の認可を受けた品川～名古屋間について、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得を進めるとともに、工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明するための工事説明会を開催するなど、今後の工事着手に向けた準

備に取り組みました。また、既に工事に着手している南アルプストンネル（山梨工区・長野工区）で斜坑の掘削、品川駅（北工区・南工区）で地中連続壁の工事を行ったほか、名古屋駅、山岳トンネル、都市部非常口等で工事を着実に進めました。さらに、品川駅（非開削工区）や愛知県の坂下非常口で本格的な土木工事に着手しました。資金面では、中央新幹線の建設の推進のため、総額3兆円（予定）の財政投融資を活用した長期借入を進め、鉄道・運輸機構より、平成28年度の1兆5,000億円の借入に続き、5月に7,500億円の借入を行いました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視して着実に取り組みます。

一方、山梨リニア実験線においては、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、引き続き長距離走行試験を実施することなどにより、営業運転に対応した保守体系の確立に向けた実証等を進めるとともに、超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組みました。また、「超電導リニア体験乗車」を引き続き計画的に実施し、多くの方々に速度500km/h走行を体験していただきました。

海外における高速鉄道プロジェクトへの取組みについては、米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対し、現地子会社「High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation」による技術支援を進めました。また、引き続き超電導リニアシステムの米国北東回廊プロジェクトへのプロモーション活動を推進しました。加えて、台湾高速鉄道において、新たに受託した技術コンサルティングを進めました。さらに、日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを推進しました。

鉄道以外の事業については、JRゲートタワーにおいて、昨年11月のオフィス入居開始に続き、4月に商業施設、ホテル、レストラン街等の営業を開始し、全面開業を迎えました。これらの事業を円滑に立ち上げるとともに、JRセントラルタワーズと一体的に運営し、積極的な営業・宣伝活動を行うことで、収益の拡大を図りました。また、名古屋地区以外においても駅商業施設のリニューアルを行うなど既存事業の強化に努めました。

さらに、経営体力の一層の充実を図るため、安全を確保した上で設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化の徹底に取り組みました。

上記の結果、当第1四半期連結累計期間における全体の輸送実績（輸送人キロ）は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したことから、前年同期比4.1%増の157億1千6百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同期比3.3%増の4,372億円、経常利益は前年同期比7.6%増の1,641億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は前年同期比11.1%増の1,181億円となりました。

これをセグメントごとに示すと次のとおりです。

## 運輸業

東海道新幹線については、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を着実に進めました。地震対策については、対象を全線に拡大した新たな実施方針を踏まえ、脱線・逸脱防止対策に取り組みました。また、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、お客様のご利用の多い時期や時間帯に、需要にあわせてより弾力的な列車設定に努め、多くのお客様にご利用いただきました。さらに、N700A（3次車）の投入、客室内等への防犯カメラ増設工事を進めるとともに、既存車両に地震ブレーキ停止距離の短縮等の3次車の特長を反映させる改造工事に着手しました。加えて、品川駅・新横浜駅での可動柵の追加設置工事を進めたほか、「N700S 確認試験車」の新製に着手するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

在来線については、高架橋柱の耐震補強等に加え、在来線車両の全般検査等を担う名古屋工場の耐震化工事等の地震対策を引き続き進めるとともに、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。また、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせ弾力的に増発や増結を行いました。さらに、車種や両数が様々であるという当社の実情に適合した可動柵の開発、内方線付き点状ブロックへの取替を進め、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、駅の天井の地震対策に取り組みるとともに、自然災害等の異常時に想定される様々な状況に対応すべく実践的な訓練等を実施しました。また、接客制服を会社発足30周年を機に刷新しました。

営業施策については、エクスプレス予約やプラスEXの会員の方を対象に、「EXファミリー早特」等の観光型商品の販売促進に取り組み、ご家族やグループでのご利用も含めた需要喚起を図るとともに、会社発足30周年にあわせ、「IC早特タイプ21」の記念価格での発売等を行いました。また、京都、奈良、東京、飛騨、伊勢志摩等の観光資源を活用した各種キャンペーンやこれと連動した旅行商品を強化しました。さらに、本年話題となっている井伊直虎ゆかりの地である浜松市、静岡県と連携したキャンペーン等を行った「Japan Highlights Travel」や、「Shupo」等を通じて地域との連携を強化し、お客様のご利用拡大に努めました。加えて、TOICAについて、電子マネー加盟店舗の拡大等に取り組みました。そのほか、エクスプレス予約等の会員以外のお客様にもご利用いただける新幹線の新しいネット予約・チケットレス乗車サービス「スマートEX」について、9月末のサービス開始に向けた準備を着実に進めました。

当第1四半期連結累計期間における輸送実績（輸送人キロ）は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したことから、東海道新幹線は前年同期比4.6%増の133億3千4百万人キロ、在来線は前年同期比1.6%増の23億8千2百万人キロとなりました。

バス事業においては、安全の確保を最優先として顧客ニーズを踏まえた商品設定を行い、収益の確保に努めました。

上記の結果、当第1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比4.4%増の3,463億円、営業利益は前年同期比10.6%増の1,764億円となりました。



また、運輸業の大部分を占める当社の鉄道事業の営業成績は次のとおりです。

区分	単位	前第1四半期累計期間 (自平成28年4月1日 至平成28年6月30日)			当第1四半期累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年6月30日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	91	91	91	91	91	91		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
旅客輸送人員	定期	千人	3,749	67,472	70,627	3,826	68,448	71,669	
	定期外	千人	36,032	34,402	67,870	37,527	35,269	70,123	
	計	千人	39,781	101,874	138,497	41,354	103,717	141,792	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	12,747	2,344	15,091	13,334	2,382	15,716		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	4,443	8,892	13,336	4,529	8,994	13,523
		定期外	百万円	286,599	16,811	303,410	300,094	17,286	317,381
		計	百万円	291,043	25,703	316,746	304,624	26,280	330,905
	小荷物運賃・料金	百万円		2	2		2	2	
	合計	百万円	291,043	25,706	316,749	304,624	26,283	330,907	

(注) 旅客運輸収入の新幹線及び在来線区分は、旅客輸送計数により区分しています。また、旅客輸送人員の合計については、新幹線、在来線の重複人員を除いて計上しています。

#### 流通業

流通業においては、4月に「タカシマヤ ゲートタワーモール」を開業し、東海地区初登場を含め多彩な店舗を取りそろえ新たな顧客を獲得するとともに、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」と「タカシマヤ ゲートタワーモール」が連携して、顧客ニーズを捉えた営業施策を展開することで、収益力の強化に努めました。

上記の結果、当第1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比7.8%増の619億円、営業利益は前年同期比5.4%増の16億円となりました。

#### 不動産業

不動産業においては、4月にJRゲートタワーを全面開業し、「ゲートタワープラザ レストラン街」やビックカメラ、ユニクロ、ジーユー等の営業を開始しました。また、駅の商業施設においては、静岡駅ビル「パルシェ」や浜松駅ビル「メイワン」でリニューアルを行うなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。さらに、岐阜市内の社宅跡地の開発において、分譲宅地の販売を開始するとともに、分譲マンション「セントラルガーデン・レジデンス岐阜加納」の販売開始に向けた準備を進めました。

上記の結果、当第1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比13.3%増の182億円、営業利益は前年同期比20.1%減の39億円となりました。

#### その他

ホテル業においては、4月に「名古屋JRゲートタワーホテル」の営業を開始しました。また、「名古屋マリオットアソシアホテル」をはじめとした既存のホテルでも、魅力ある商品の設定や販売力強化に取り組むとともに、海外からのお客様のニーズも踏まえたより高品質なサービスの提供に努めました。

旅行業においては、京都、奈良、東京、飛騨、伊勢志摩等の各方面へ向けた観光キャンペーン等と連動した魅力ある旅行商品を積極的に販売しました。

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。

上記の結果、当第1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比9.0%減の474億円、営業利益は0.6億円となりました。

(2) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当第1四半期連結累計期間において、当社グループが対処すべき課題について重要な変更はありません。

(3) 研究開発活動

当第1四半期連結累計期間におけるグループ全体の研究開発活動の金額は92億円となりました。

運輸業では、山梨リニア実験線において、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、引き続き長距離走行試験を実施することなどにより、営業運転に対応した保守体系の確立に向けた実証等を進めるとともに、超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組みました。

運輸業以外のセグメントでは、研究開発活動の状況に重要な変更はありません。

### 第3【提出会社の状況】

#### 1【株式等の状況】

##### (1)【株式の総数等】

###### 【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	824,000,000
計	824,000,000

###### 【発行済株式】

種類	第1四半期会計期間末 現在発行数(株) (平成29年6月30日)	提出日現在発行数(株) (平成29年8月9日)	上場金融商品取引所名 又は登録認可金融商品 取引業協会名	内容
普通株式	206,000,000	206,000,000	名古屋証券取引所 東京証券取引所 各市場第一部	(注)
計	206,000,000	206,000,000		

(注) 権利内容に何ら限定のない当社における標準となる株式であり、単元株式数は100株です。

##### (2)【新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

##### (3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

##### (4)【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

##### (5)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
平成29年4月1日～ 平成29年6月30日		206,000,000		112,000		53,500

##### (6)【大株主の状況】

当四半期会計期間は第1四半期会計期間であるため、記載事項はありません。

(7) 【議決権の状況】

当第1四半期会計期間末日現在の「議決権の状況」については、株主名簿の記載内容が確認できず、記載することができないことから、直前の基準日（平成29年3月31日）に基づく株主名簿による記載をしています。

【発行済株式】

平成29年3月31日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式			
議決権制限株式（自己株式等）			
議決権制限株式（その他）			
完全議決権株式（自己株式等）	（自己保有株式） 普通株式 8,999,200		
	（相互保有株式） 普通株式 17,000		
完全議決権株式（その他）	普通株式 196,957,200	1,969,572	
単元未満株式	普通株式 26,600		
発行済株式総数	206,000,000		
総株主の議決権		1,969,572	

(注) 証券保管振替機構名義の株式2,200株（議決権22個）は、「完全議決権株式（その他）」欄の株式数及び議決権の数に含まれています。

【自己株式等】

平成29年3月31日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 (株)	他人名義 所有株式数 (株)	所有株式数 の合計 (株)	発行済株式総数 に対する所有 株式数の割合(%)
（自己保有株式） 東海旅客鉄道株式会社	名古屋市中村区名駅一丁目 1番4号	8,999,200		8,999,200	4.37
（相互保有株式） 株式会社交通新聞社	東京都千代田区神田駿河台 二丁目3番11号NBF御茶 ノ水ビル	17,000		17,000	0.01
計		9,016,200		9,016,200	4.38

2 【役員の状況】

前事業年度の有価証券報告書の提出日後、当四半期累計期間における役員の異動はありません。

## 第4【経理の状況】

### 1 四半期連結財務諸表の作成方法について

当社の四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（平成19年内閣府令第64号）に基づいて作成しています。

### 2 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、第1四半期連結会計期間（平成29年4月1日から平成29年6月30日まで）及び第1四半期連結累計期間（平成29年4月1日から平成29年6月30日まで）に係る四半期連結財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる四半期レビューを受けています。

## 1【四半期連結財務諸表】

## (1)【四半期連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成29年6月30日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	246,483	509,392
中央新幹線建設資金管理信託	1,472,741	2,121,587
受取手形及び売掛金	54,293	44,837
未収運賃	40,482	35,575
有価証券	304,300	143,800
たな卸資産	36,706	42,203
繰延税金資産	18,787	18,714
その他	36,564	35,909
貸倒引当金	16	12
流動資産合計	2,210,342	2,952,007
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,558,665	1,540,232
機械装置及び運搬具(純額)	267,229	260,633
土地	2,355,373	2,355,408
建設仮勘定	273,653	296,940
その他(純額)	33,523	31,598
有形固定資産合計	4,488,445	4,484,814
無形固定資産		
投資その他の資産	32,705	32,730
投資有価証券	150,469	166,731
繰延税金資産	144,580	142,435
その他	26,242	29,257
貸倒引当金	111	638
投資その他の資産合計	321,181	337,787
固定資産合計	4,842,333	4,855,331
資産合計	7,052,675	7,807,338

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成29年6月30日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び買掛金	74,140	57,103
短期借入金	25,563	25,389
1年内返済予定の長期借入金	100,574	94,322
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	4,824	4,824
未払法人税等	86,788	53,996
賞与引当金	28,074	16,118
その他	235,385	212,835
流動負債合計	555,352	464,592
固定負債		
社債	724,250	734,259
長期借入金	516,781	497,208
中央新幹線建設長期借入金	1,500,000	1,250,000
鉄道施設購入長期未払金	549,028	549,028
新幹線鉄道大規模改修引当金	210,000	201,250
退職給付に係る負債	205,423	205,022
その他	65,110	65,433
固定負債合計	3,770,594	4,502,203
負債合計	4,325,946	4,966,795
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,498	53,498
利益剰余金	2,608,511	2,712,908
自己株式	103,159	103,159
株主資本合計	2,670,849	2,775,247
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	28,832	33,652
繰延ヘッジ損益	1	1
退職給付に係る調整累計額	7,229	6,378
その他の包括利益累計額合計	21,601	27,272
非支配株主持分	34,277	38,023
純資産合計	2,726,729	2,840,543
負債純資産合計	7,052,675	7,807,338

(2) 【四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書】

【四半期連結損益計算書】

【第1四半期連結累計期間】

(単位 百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自平成28年4月1日 至平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年6月30日)
営業収益	423,197	437,224
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	212,716	208,533
販売費及び一般管理費	44,280	46,560
営業費合計	256,996	255,094
営業利益	166,200	182,129
営業外収益		
受取利息	11	3
受取配当金	912	1,296
受取保険金	14	127
その他	706	442
営業外収益合計	1,644	1,870
営業外費用		
支払利息	5,246	8,727
鉄道施設購入長期未払金利息	9,665	8,980
その他	349	2,140
営業外費用合計	15,260	19,848
経常利益	152,584	164,151
特別利益		
工事負担金等受入額	401	90
固定資産売却益	46	9,103
その他	96	353
特別利益合計	544	9,547
特別損失		
固定資産圧縮損	287	32
固定資産除却損	1,301	543
その他	34	115
特別損失合計	1,623	691
税金等調整前四半期純利益	151,505	173,007
法人税等	45,396	51,360
四半期純利益	106,109	121,647
非支配株主に帰属する四半期純利益又は非支配株主に帰属する四半期純損失( )	305	3,459
親会社株主に帰属する四半期純利益	106,414	118,187



## 【四半期連結包括利益計算書】

## 【第1四半期連結累計期間】

(単位 百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自 平成28年4月1日 至 平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 平成29年4月1日 至 平成29年6月30日)
四半期純利益	106,109	121,647
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	5,676	5,161
繰延ヘッジ損益	1	0
退職給付に係る調整額	772	812
持分法適用会社に対する持分相当額	28	62
その他の包括利益合計	4,931	6,037
四半期包括利益	101,177	127,684
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	101,844	123,858
非支配株主に係る四半期包括利益	666	3,825

【注記事項】

(四半期連結財務諸表の作成にあたり適用した特有の会計処理)

(税金費用の計算)

当社においては、当事業年度の税引前当期純利益に対する税効果会計適用後の実効税率を合理的に見積り、税引前四半期純利益に当該見積実効税率を乗じて税金費用を計算しています。

(四半期連結貸借対照表関係)

- 1 中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構より資金を借入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。
- 2 超電導リニアの技術開発促進を目的とする公益財団法人鉄道総合技術研究所の長期借入金に係る連帯債務額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成29年6月30日)
	7,716百万円	6,919百万円

- 3 社債の債務履行引受契約に係る偶発債務は次のとおりです。

	償還期限	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成29年6月30日)
第3回普通社債	平成29年10月30日	49,800百万円	49,800百万円
第4回普通社債	平成30年10月31日	29,900	29,900
第5回普通社債	平成32年1月28日	49,800	49,800
第6回無担保普通社債	平成34年2月15日	18,995	18,995
第7回無担保普通社債	平成34年5月10日	18,200	18,200
第9回無担保普通社債	平成34年9月20日	20,000	20,000
第10回無担保普通社債	平成29年9月20日	10,000	10,000
第11回無担保普通社債	平成34年12月20日	25,000	25,000
第12回無担保普通社債	平成45年3月18日	10,000	10,000
第13回無担保普通社債	平成35年12月20日	9,000	9,000
第14回無担保普通社債	平成36年3月19日	9,900	9,900
第15回無担保普通社債	平成31年3月20日	9,900	9,900
第16回無担保普通社債	平成31年9月20日	20,000	20,000
第17回無担保普通社債	平成36年9月20日	9,650	9,650
第18回無担保普通社債	平成32年3月19日	20,000	20,000
第20回無担保普通社債	平成29年9月20日	20,000	20,000
第23回無担保普通社債	平成30年4月25日	18,400	18,400
第24回無担保普通社債	平成38年5月22日	9,900	9,900
第26回無担保普通社債	平成30年10月19日	18,800	18,800
第29回無担保普通社債	平成29年4月21日	20,000	-
第30回無担保普通社債	平成29年5月19日	20,000	-
第31回無担保普通社債	平成29年9月20日	20,000	20,000
第33回無担保普通社債	平成30年2月22日	10,000	10,000
第35回無担保普通社債	平成32年4月24日	19,900	19,900
第36回無担保普通社債	平成30年5月22日	10,000	10,000
第40回無担保普通社債	平成31年1月29日	19,800	19,800
第44回無担保普通社債	平成31年6月19日	10,000	10,000
第49回無担保普通社債	平成32年2月10日	14,100	14,100
計		521,045	481,045

4 取引金融機関と締結している貸出コミットメントの総額と借入未実行残高は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成29年6月30日)
貸出コミットメントの総額	100,000百万円	100,000百万円
借入実行残高	-	-
借入未実行残高	100,000	100,000

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

当第1四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成していません。なお、第1四半期連結累計期間に係る減価償却費(のれんを除く無形固定資産に係る償却費を含む。)は次のとおりです。

	前第1四半期連結累計期間 (自平成28年4月1日 至平成28年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年6月30日)
減価償却費	54,287百万円	51,673百万円

(株主資本等関係)

前第1四半期連結累計期間(自平成28年4月1日至平成28年6月30日)

配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日	配当の原資
平成28年6月23日 定時株主総会	普通株式	12,805百万円	65円	平成28年3月31日	平成28年6月24日	利益剰余金

当第1四半期連結累計期間(自平成29年4月1日至平成29年6月30日)

配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日	配当の原資
平成29年6月23日 定時株主総会	普通株式	13,790百万円	70円	平成29年3月31日	平成29年6月26日	利益剰余金

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前第1四半期連結累計期間(自平成28年4月1日至平成28年6月30日)

報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	四半期連結 損益計算書 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	328,819	55,247	9,509	29,619	423,197	-	423,197
セグメント間の内部 売上高又は振替高	2,893	2,274	6,607	22,538	34,313	34,313	-
計	331,713	57,521	16,117	52,158	457,511	34,313	423,197
セグメント利益又は 損失( )	159,535	1,554	4,892	30	165,951	248	166,200

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

2 セグメント利益又は損失の調整額248百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益又は損失は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

当第1四半期連結累計期間(自平成29年4月1日至平成29年6月30日)

報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	四半期連結 損益計算書 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	343,415	58,297	10,684	24,826	437,224	-	437,224
セグメント間の内部 売上高又は振替高	2,946	3,702	7,583	22,634	36,865	36,865	-
計	346,362	61,999	18,267	47,460	474,089	36,865	437,224
セグメント利益	176,430	1,638	3,910	66	182,046	82	182,129

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

2 セグメント利益の調整額82百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

( 1 株当たり情報 )

1 株当たり四半期純利益金額及び算定上の基礎は次のとおりです。

	前第 1 四半期連結累計期間 (自 平成28年 4 月 1 日 至 平成28年 6 月30日 )	当第 1 四半期連結累計期間 (自 平成29年 4 月 1 日 至 平成29年 6 月30日 )
1 株当たり四半期純利益金額	540円73銭	600円55銭
( 算定上の基礎 )		
親会社株主に帰属する四半期純利益金額 (百万円)	106,414	118,187
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	-	-
普通株式に係る親会社株主に帰属する 四半期純利益金額 (百万円)	106,414	118,187
普通株式の期中平均株式数 (株)	196,799,224	196,799,114

(注) 潜在株式調整後 1 株当たり四半期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

( 重要な後発事象 )

多額な資金の借入

当社は、中央新幹線の建設の推進のため、平成28年11月18日に鉄道・運輸機構法施行令に基づき、総額 3 兆円 ( 予定 ) の借入申請書を鉄道・運輸機構に対して提出しました。その借入申請書に基づき、平成29年 6 月26日に次のとおり金銭消費貸借契約を締結し、借入を実行しました。

(1) 借入先

鉄道・運輸機構

(2) 借入金額

7,500億円

(3) 借入実行日

平成29年 7 月12日

(4) 返済期限

平成68年 1 月12日

(5) 利率

1.0%

(6) 返済方法

平成58年 7 月まで据置、以降、元金均等返済

(7) 担保

無担保

(8) その他重要な特約等

資金用途は中央新幹線建設に係る費用の支払いに限定

2 【その他】

該当事項はありません。

## 第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の四半期レビュー報告書

平成29年8月8日

東海旅客鉄道株式会社  
取締役会御中

有限責任監査法人 トーマツ

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 北方 宏 樹

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 水野 裕 之

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 鈴木 晴 久

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の平成29年4月1日から平成30年3月31日までの連結会計年度の第1四半期連結会計期間（平成29年4月1日から平成29年6月30日まで）及び第1四半期連結累計期間（平成29年4月1日から平成29年6月30日まで）に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結貸借対照表、四半期連結損益計算書、四半期連結包括利益計算書及び注記について四半期レビューを行った。

四半期連結財務諸表に対する経営者の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して四半期連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない四半期連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

監査人の責任

当監査法人の責任は、当監査法人が実施した四半期レビューに基づいて、独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論を表明することにある。当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。

四半期レビューにおいては、主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対して実施される質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続が実施される。四半期レビュー手続は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。

当監査法人は、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

監査人の結論

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社及び連結子会社の平成29年6月30日現在の財政状態及び同日をもって終了する第1四半期連結累計期間の経営成績を適正に表示していないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

強調事項

重要な後発事象に記載されているとおり、会社は中央新幹線の建設の推進のため、平成29年6月26日に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と金銭消費貸借契約を締結し、平成29年7月12日に借入を実行した。

当該事項は、当監査法人の結論に影響を及ぼすものではない。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

- (注) 1 上記は四半期レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社（四半期報告書提出会社）が別途保管しています。  
2 XBR Lデータは四半期レビューの対象には含まれていません。