

【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30年2月7日
【四半期会計期間】	第31期第3四半期（自平成29年10月1日至平成29年12月31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3四半期 連結累計期間	第31期 第3四半期 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12月31日	自 平成29年4月1日 至 平成29年12月31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)	1,318,846	1,374,385	1,756,980
経常利益 (百万円)	473,069	503,924	563,973
親会社株主に帰属する四半期 (当期)純利益 (百万円)	331,120	339,767	392,913
四半期包括利益又は包括利益 (百万円)	341,014	354,163	399,856
純資産額 (百万円)	2,667,888	3,033,885	2,726,729
総資産額 (百万円)	5,951,943	8,804,569	7,052,675
1株当たり四半期 (当期)純利益金額 (円)	1,682.53	1,730.19	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 (%)	44.2	34.1	38.2

回次	第30期 第3四半期 連結会計期間	第31期 第3四半期 連結会計期間
会計期間	自 平成28年10月1日 至 平成28年12月31日	自 平成29年10月1日 至 平成29年12月31日
1株当たり四半期純利益金額 (円)	590.14	607.58

(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3四半期 連結累計期間	第31期 第3四半期 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3四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3四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7月にかけて、財政投融资を活用した中央新幹線建設長期借入金の借入を行い、借入申請書で予定していた総額3兆円の借入を完了しました。その結果、連結長期債務残高は、当第3四半期連結会計期間末日現在で4兆8,937億円、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1兆8,937億円となっています。また、当第3四半期連結累計期間の支払利息は585億円であり、これは営業利益の10.4%に相当します。

(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

当社は、平成29年9月に国土交通大臣に対し、電力設備や信号通信設備等の電気設備を中心に品川・名古屋間の工事実施計画(その2)の認可申請を行いました。工事実施計画(その2)の工事費は総額4兆8,536億円です。また、今後申請予定である開業設備の現時点の見込み額を合算した総工事費は5兆5,235億円となり、工事実施計画(その1)の認可申請の際に示した総工事費から変更ありません。なお、車両、駅設備等については、今後工事内容が確定した段階で、認可申請する予定です。

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）の財政投融资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、工事実施計画認可の取消しを国に求める行政訴訟が提起されています。

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】

当第3四半期連結会計期間において、経営上の重要な契約等の決定又は締結等はありません。

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」の会員以外のお客様にもご利用いただける東海道・山陽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」を開始し、「エクスプレス予約」とあわせて、ご利用拡大に向けた取組みを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、工事実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、南アルプストンネル（静岡工区）等で工事契約を締結しました。また、これまで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。既に工事に着手している南アルプストンネル（山梨工区）では斜坑の掘削に続き、昨年7月に先進坑の掘削を開始するとともに、南アルプストンネル（長野工区）では斜坑の掘削、品川駅（北工区・南工区）では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。加えて昨年9月に、全幹法第9条に基づき、電気設備を中心とした中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その2）の認可申請を行いました。資金面では、中央新幹線

の建設の推進のため、財政投融资を活用した長期借入を進め、鉄道・運輸機構より、1兆5,000億円の借入を行い、平成28年度の1兆5,000億円の借入とあわせて、総額3兆円の借入を完了しました。なお、工事契約において、契約の公正が損なわれた疑いがあるとの報道を踏まえ、社内「公正契約等調査委員会」を設置しました。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」については、座席数を拡大して実施するとともに、会社発足30周年記念イベントとして「超電導リニアこども学習教室」を開催し、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3四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3.4%増の488億6千1百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同期比4.2%増の1兆3,743億円、経常利益は前年同期比6.5%増の5,039億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は前年同期比2.6%増の3,397億円となりました。

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、需要にあわせた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、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を進めるとともに、客室内等への防犯カメラ増設工事を完了しました。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、品川駅23番線ホームへの設置を完了したほか、「N700S確認試験車」の新製を進めるなど、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や、内方線付き点状ブロックへの取替を進めました。加えて、東海道本線において、岡崎駅～豊橋駅間で集中旅客サービスシステムの使用を開始するとともに、静岡地区の運行管理システムの取替を完了しました。そのほか、運転士用タブレット端末の使用を一部の線区で開始するなど、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。

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むとともに、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、会社発足30周年を機に、車両基地や研修施設の見学や駅での業務体験等の記念イベントを開催したほか、接客制服を刷新しました。

営業施策については、「エクスプレス予約」の会員以外のお客様にもご利用いただける東海道・山陽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」を昨年9月に国内向けに、10月からは訪日外国人旅行者向けに開始し、ご利用拡大に取り組みました。「エクスプレス予約」では、往復割引商品の新設や早特商品のご利用条件見直し等によりサービスの充実を図りました。引き続き、観光型商品の販売促進にも取り組み、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、長野県等と連携した「信州デスティネーションキャンペーン」、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」、「Shippo」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。

当第3四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3.9%増の416億5千4百万人キロ、在来線は前年同期比1.0%増の72億7百万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3四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比3.5%増の1兆824億円、営業利益は前年同期比7.1%増の5,323億円となりました。

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3四半期累計期間 (自平成28年4月1日 至平成28年12月31日)			当第3四半期累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年12月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	275	275	275	275	275	275		
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	11,205	203,348	212,796	11,420	205,995	215,623	
	定期外	千人	113,627	105,244	210,856	117,747	106,700	216,126	
	計	千人	124,832	308,592	423,652	129,167	312,695	431,749	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	40,099	7,132	47,232	41,654	7,207	48,861		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	13,195	26,504	39,699	13,431	26,760	40,191
		定期外	百万円	906,760	52,313	959,073	941,301	52,926	994,228
		計	百万円	919,955	78,817	998,773	954,732	79,687	1,034,420
	小荷物運賃・料金	百万円		8	8		7	7	
	合計	百万円	919,955	78,826	998,781	954,732	79,695	1,034,428	

(注) 旅客運輸収入の新幹線及び在来線区分は、旅客輸送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、昨年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3四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比8.4%増の1,879億円、営業利益は前年同期比14.7%増の58億円となりました。

不動産業

不動産業においては、昨年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」に加え、名古屋駅のレストランゾーンの一部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、分譲宅地を販売するとともに、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3四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比17.6%増の582億円、営業利益は前年同期比4.2%増の150億円となりました。

その他

ホテル業においては、昨年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。また、日本車輛製造株式会社が平成24年11月に受注した米国向け大型鉄道車両案件について、技術的な課題により予定通り遂行することが困難となったことから、別の車両メーカーが製造を行うこととなり、昨年11月に本案件の直接の受注者である住友商事株式会社等との間で終局的に解決する旨の和解契約を締結しました。

上記の結果、当第3四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比3.3%増の1,695億円、営業利益は99億円となりました。

(2) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当第3四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3四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308億円となりました。

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3四半期会計期間末 現在発行数(株) (平成29年12月31日)	提出日現在発行数(株) (平成30年2月7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10月1日～ 平成29年12月31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3四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3四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9月30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9月30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 196,955,300	1,969,553	
単元未満株式	普通株式 28,500		
発行済株式総数	206,000,000		
総株主の議決権		1,969,553	

- (注) 1 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。
- 2 上記の自己保有株式には、「株式給付信託（従業員持株会処分型）」にかかる信託口が保有する株式は含まれていません。

【自己株式等】

平成29年9月30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

- (注) 上記の自己保有株式には、「株式給付信託（従業員持株会処分型）」にかかる信託口が保有する株式は含まれていません。

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、次のとおりです。

役職の異動

新役名	新職名	旧役名	旧職名	氏名	異動年月日
監査役		常勤監査役		江見 弘武	平成29年10月1日

なお、平成30年1月11日開催の取締役会において、役員の異動について次のとおり決定しました。

役職の異動

新役名	新職名	旧役名	旧職名	氏名	異動年月日
取締役 名誉会長		代表取締役 名誉会長		葛西 敬之	平成30年4月1日
取締役 相談役		代表取締役 会長		山田 佳臣	平成30年4月1日
代表取締役 会長		代表取締役 社長		柘植 康英	平成30年4月1日
代表取締役 社長		代表取締役 副社長	事務部門担当、中央 新幹線推進本部担当	金子 慎	平成30年4月1日

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3四半期連結会計期間（平成29年10月1日から平成29年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成29年4月1日から平成29年12月31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3四半期連結会計期間 (平成29年12月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	246,483	600,652
中央新幹線建設資金管理信託	1,472,741	2,840,931
受取手形及び売掛金	54,293	53,510
未収運賃	40,482	45,582
有価証券	304,300	151,700
たな卸資産	36,706	43,863
繰延税金資産	18,787	18,917
その他	36,564	43,341
貸倒引当金	16	14
流動資産合計	2,210,342	3,798,485
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,558,665	1,495,513
機械装置及び運搬具(純額)	267,229	251,264
土地	2,355,373	2,354,726
建設仮勘定	273,653	355,589
その他(純額)	33,523	31,325
有形固定資産合計	4,488,445	4,488,420
無形固定資産	32,705	35,985
投資その他の資産		
投資有価証券	150,469	318,143
繰延税金資産	144,580	136,779
その他	26,242	32,543
貸倒引当金	111	5,787
投資その他の資産合計	321,181	481,679
固定資産合計	4,842,333	5,006,084
資産合計	7,052,675	8,804,569

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成29年12月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	74,140	63,061
短期借入金	25,563	26,584
1年内返済予定の長期借入金	100,574	86,337
1年内返済予定の株式給付信託長期借入金	-	5,400
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	4,824	4,975
未払法人税等	86,788	73,900
賞与引当金	28,074	14,629
その他	235,385	228,290
流動負債合計	555,352	503,180
固定負債		
社債	724,250	744,279
長期借入金	516,781	511,666
中央新幹線建設長期借入金	1,500,000	1,300,000
株式給付信託長期借入金	-	16,000
鉄道施設購入長期未払金	549,028	546,499
新幹線鉄道大規模改修引当金	210,000	183,750
退職給付に係る負債	205,423	203,475
その他	65,110	61,832
固定負債合計	3,770,594	5,267,503
負債合計	4,325,946	5,770,683
純資産の部		
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	2,920,698
自己株式	103,159	122,505
株主資本合計	2,670,849	2,963,691
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	45,616
繰延ヘッジ損益	1	0
退職給付に係る調整累計額	7,229	4,673
その他の包括利益累計額合計	21,601	40,943
非支配株主持分	34,277	29,251
純資産合計	2,726,729	3,033,885
負債純資産合計	7,052,675	8,804,569

(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3四半期連結累計期間】

(単位 百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成28年4月1日 至平成28年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年12月31日)
営業収益	1,318,846	1,374,385
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	674,199	676,611
販売費及び一般管理費	129,830	135,889
営業費合計	804,029	812,500
営業利益	514,816	561,884
営業外収益		
受取利息	27	149
受取配当金	1,798	2,688
受取保険金	309	192
その他	1,845	2,115
営業外収益合計	3,979	5,146
営業外費用		
支払利息	15,887	31,606
鉄道施設購入長期未払金利息	28,586	26,897
その他	1,252	4,602
営業外費用合計	45,726	63,106
経常利益	473,069	503,924
特別利益		
工事負担金等受入額	571	3,764
固定資産売却益	53	10,165
その他	155	387
特別利益合計	779	14,316
特別損失		
固定資産圧縮損	324	3,671
固定資産除却損	2,866	1,177
鉄道車両製造業解決金	-	1 26,445
その他	583	5,664
特別損失合計	3,773	36,957
税金等調整前四半期純利益	470,075	481,283
法人税等	140,740	147,355
四半期純利益	329,335	333,928
非支配株主に帰属する四半期純損失()	1,784	5,839
親会社株主に帰属する四半期純利益	331,120	339,767

【四半期連結包括利益計算書】

【第3四半期連結累計期間】

(単位 百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成28年4月1日 至平成28年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成29年4月1日 至平成29年12月31日)
四半期純利益	329,335	333,928
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	9,288	17,670
繰延ヘッジ損益	4	3
退職給付に係る調整額	2,324	2,441
持分法適用会社に対する持分相当額	62	119
その他の包括利益合計	11,679	20,234
四半期包括利益	341,014	354,163
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	342,624	359,108
非支配株主に係る四半期包括利益	1,609	4,945

【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。

(追加情報)

(従業員等に信託を通じて自社の株式を交付する取引)

当社は、「JR東海社員持株会」(以下「持株会」という。)に加入する従業員に対する福利厚生増進と持株会の活性化を目的として、持株会に信託を通じて自社の株式を交付する取引を行っています。

(1) 取引の概要

当社は、平成29年9月より「株式給付信託(従業員持株会処分型)」を導入しました。

「株式給付信託(従業員持株会処分型)」の導入にあたり、当社は、当社を委託者、みずほ信託銀行株式会社を受託者とする「株式給付信託(従業員持株会処分型)契約書」(以下「本信託契約」という。)を締結しました(本信託契約に基づいて設定される信託を以下「本信託」という。)。また、みずほ信託銀行株式会社は、資産管理サービス信託銀行株式会社との間で、資産管理サービス信託銀行株式会社を再信託受託者として有価証券等の信託財産の管理を再信託する契約を締結しています。

資産管理サービス信託銀行株式会社は、資産管理サービス信託銀行株式会社に設定される信託E口(以下「信託E口」という。)において、今後4年間にわたり持株会が購入することが見込まれる数に相当する当社株式を予め一括して取得し、以後、持株会の株式購入に際して当社株式を売却していきます。

信託E口による持株会への当社株式の売却を通じて、信託終了時まで、本信託の信託財産内に株式売却益相当額が累積した場合には、かかる金銭を残余財産として、受益者適格要件を充足する持株会加入者(従業員)に分配します。

他方、当社は、信託銀行が当社株式を取得するための借入に際し保証をするため、当社株価の下落等により、信託終了時において、株式売却損相当額の借入残債がある場合には、保証契約に基づき当社が当該残債を弁済することとなります。

(2) 信託に残存する自社の株式

信託に残存する当社株式を、信託における帳簿価額(付随費用の金額を除く。)により純資産の部に自己株式として計上しています。当該自己株式の帳簿価額及び株式数は、当第3四半期連結会計期間19,346百万円、1,015,900株です。

(3) 総額法の適用により計上された借入金の帳簿価額

当第3四半期連結会計期間21,400百万円

(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3四半期連結会計期間 (平成29年12月31日)
	7,716百万円	5,327百万円

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3四半期連結会計期間 (平成29年12月31日)
第3回普通社債	平成29年10月30日	49,800百万円	- 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	-
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	-
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	-
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	381,245

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3四半期連結会計期間 (平成29年12月31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

(四半期連結損益計算書関係)

- 1 当社の連結子会社である日本車輛製造株式会社において、米国向け大型鉄道車両案件における車両の製造を別の車両メーカーが行うことに伴い、同社が住友商事株式会社及び米州住友商事会社に対して解決金を支払うことにより生じた損失です。

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

当第3四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3四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3四半期連結累計期間 (自 平成28年4月1日 至 平成28年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 平成29年4月1日 至 平成29年12月31日)
減価償却費	166,292百万円	159,092百万円

(株主資本等関係)

前第3四半期連結累計期間(自 平成28年4月1日 至 平成28年12月31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
平成28年10月27日 取締役会	普通株式	12,805百万円	65円	平成28年9月30日	平成28年12月1日	利益剰余金

当第3四半期連結累計期間(自 平成29年4月1日 至 平成29年12月31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
平成29年10月27日 取締役会	普通株式	13,790百万円	70円	平成29年9月30日	平成29年12月1日	利益剰余金

(注) 平成29年10月27日取締役会の決議による配当金の総額には、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する当社株式に対する配当金77百万円が含まれています。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前第3四半期連結累計期間(自平成28年4月1日至平成28年12月31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	1,036,956	166,052	29,387	86,450	1,318,846	-	1,318,846
セグメント間の内部 売上高又は振替高	8,831	7,387	20,141	77,645	114,006	114,006	-
計	1,045,787	173,440	49,528	164,096	1,432,852	114,006	1,318,846
セグメント利益又は 損失()	497,112	5,094	14,408	1,437	515,177	360	514,816

(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 360百万円は、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3四半期連結累計期間(自平成29年4月1日至平成29年12月31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	1,073,576	178,449	34,783	87,575	1,374,385	-	1,374,385
セグメント間の内部 売上高又は振替高	8,895	9,484	23,484	81,949	123,814	123,814	-
計	1,082,472	187,933	58,268	169,525	1,498,199	123,814	1,374,385
セグメント利益	532,306	5,841	15,011	9,932	563,092	1,207	561,884

(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 1,207百万円は、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 3 四半期連結累計期間 (自 平成28年 4 月 1 日 至 平成28年12月31日)	当第 3 四半期連結累計期間 (自 平成29年 4 月 1 日 至 平成29年12月31日)
1 株当たり四半期純利益金額	1,682円53銭	1,730円19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)	331,120	339,767
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)	331,120	339,767
普通株式の期中平均株式数 (株)	196,799,204	196,375,343

- (注) 1 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。
2 普通株式の期中平均株式数からは、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する当社株式(当第 3 四半期連結累計期間423,778株)を控除しています。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

2 【その他】

平成29年10月27日開催の取締役会において、第31期の中間配当に関し、次のとおり決議しました。

- (1) 中間配当金の総額 13,790,050,470円
(2) 1 株当たりの中間配当金 70円
(3) 支払請求権の効力発生日及び支払開始日 平成29年12月 1 日

(注) 平成29年 9 月30日現在の株主名簿に記録された株主に対し、支払いを行っています。

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30年2月6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3四半期連結会計期間（平成29年10月1日から平成29年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成29年4月1日から平成29年12月31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12月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する第3四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。

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。