

【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】 令和6年2月6日

【四半期会計期間】 第37期第3四半期（自 令和5年10月1日 至 令和5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 丹羽俊介

【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 藤井真彦

【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 藤井真彦

【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36期 第3四半期 連結累計期間	第37期 第3四半期 連結累計期間	第36期
会計期間		自 令和4年4月1日 至 令和4年12月31日	自 令和5年4月1日 至 令和5年12月31日	自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日
営業収益	(百万円)	1,019,151	1,273,017	1,400,285
経常利益	(百万円)	254,476	455,115	307,485
親会社株主に帰属する四半期 (当期)純利益	(百万円)	180,660	318,770	219,417
四半期包括利益又は包括利益	(百万円)	179,899	339,356	223,631
純資産額	(百万円)	3,763,378	4,118,376	3,807,110
総資産額	(百万円)	9,418,910	9,729,329	9,514,409
1株当たり四半期 (当期)純利益	(円)	183.60	323.96	222.99
潜在株式調整後1株当たり 四半期(当期)純利益	(円)	-	-	-
自己資本比率	(%)	39.5	41.8	39.5

回次		第36期 第3四半期 連結会計期間	第37期 第3四半期 連結会計期間
会計期間		自 令和4年10月1日 至 令和4年12月31日	自 令和5年10月1日 至 令和5年12月31日
1株当たり四半期純利益	(円)	85.07	125.70

(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36期 第3四半期 連結累計期間	第37期 第3四半期 連結累計期間	第36期
連結子会社数	29	28	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 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり四半期(当期)純利益を算定しています。
- 4 潜在株式調整後1株当たり四半期(当期)純利益については、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、主要な関係会社の異動については、流通業のセグメントに含まれる(株)ジェイアール東海パッセンジャーズが令和5年10月1日に同セグメントの東海キヨスク(株)と合併し消滅しています。東海キヨスク(株)は同日に(株)JR東海リテイリング・プラスに商号変更しています。

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。

また、以下の見出しに付された項目番号は、前事業年度の有価証券報告書における「第一部 企業情報 第2 事業の状況 3 事業等のリスク」の項目番号に対応したものです。

(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開業から半世紀以上が経過しており、早急に大動脈輸送を二重系化し、将来の経年劣化や大規模災害に対して抜本的に備える必要があります。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。また、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。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等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。

【整備計画の内容】

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、山梨リニア実験線既設分及び利子を含みません。

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、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、環境影響評価法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、土木構造物を中心とした品川・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、その後工事を開始しました。また、平成28年11月には、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令に基づき、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。)に対して、中央新幹線の建設の推進のため、財政投融資を活用した長期借入の申請を行い、平成29年7月までに総額3兆円を借り入れました。

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。

その後、平成30年3月には、電気設備等を含む品川・名古屋間の工事実施計画(その2)の認可を受けました。

工事を進めている品川・名古屋間のうち、南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県の理解が得られず、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いており、2027年の開業は難しい状況となっています。

こうした中、大井川の水資源への影響について、国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が令和3年12月に取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策の実現等に取り組んでいます。このうち、発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、令和5年12月に発電事業者と基本合意書を締結しました。また、南アルプスの環境保全については、有識者会議において議論が進められ、令和5年12月に「リニア中央新幹線静岡工区に関する報告書(令和5年報告)～環境保全に関する検討～」が取りまとめられました。引き続き、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に対応していきます。

また、工事を進める中で、品川駅・名古屋駅の両ターミナル等の個別の工事案件によっては、当初の想定額を超えるものが発生したことにより、工事費の増加を見込むこととなりました。その一方で、新型コロナウイルス感染症の影響で、経営環境が急激に悪化したことから、令和3年4月に、工事に必要な資金計画と健全経営の確保を確認するため、品川・名古屋間全体の工事費の見通しについて、合理的と考えられる要素を盛り込んで精査を進めたところ、総工事費が品川・名古屋間の工事実施計画(その2)時の見込み額5.52兆円を上回り、7.04兆円となる見通しとなりました。工事費増の理由は、難工事への対応、地震対策の充実、発生土の活用先確保等です。

今後も経営に関しては、これまでと同様に健全経営と安定配当を堅持することを優先し、工事費に充てる資金は営業キャッシュ・フローを主体に、不足分について返済可能な借入資金によって賄っていきます。仮に健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復することで、工事の完遂を目指します。

参考として、工事の完遂に必要な資金の確保を確認するため、現実的に想定しうるペースで収益が回復した場合に、一定の合理的な前提を置いて営業キャッシュ・フローを算出し、これに新規の資金調達約1兆円を加えれば、品川・名古屋間の建設に充当できる資金の累計が、令和10年度中には、算出した総工事費の見通し額7.04兆円を上回ることを確認しました。なお、これは開業の目標時期を新たに設定したのではなく、あくまで参考として、一定の前提の下での資金確保の状況を試算したものです。

その後、令和5年12月に、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等を工事実施計画(その3)として申請するとともに、これまでに認可を受けた項目について、設計検討及び調査の深度化、協議及び工事の進捗等を踏まえ、工事予算や工事の完了の予定時期等の変更を申請し、認可を受けました。工事実施計画(その3)の認可により、品川・名古屋間の工事に必要な項目について全て認可されました。

認可を受けている品川・名古屋間の工事実施計画の概要は、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. 工事予算	7兆482億円	
7. 工事の完了の予定時期	令和9年以降	

今後とも、健全経営と安定配当を堅持しつつ、中央新幹線の早期実現を目指して、計画を推進していきます。

なお、中央新幹線(東京都・大阪市間)の建設を進めるにあたっては、例えば、次のようリスクが考えられ、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

- 建設資材の高騰等による工事費の増大
- 難工事その他による工事遅延・完成時期の遅れ
- 金利上昇
- 経済停滞、人口減少による収入減
- 他輸送機関との競合による収入減
- 社会全体の物価上昇
- 訴訟の提起

こうした経費増、収入減を伴う から までのリスクに対しては、工事のペースを調整し、債務縮減により経営体力回復のための時間調整を行うことにより、健全経営と安定配当を堅持し、計画を完遂します。

なお、 の訴訟については、工事実施計画認可の取消しを国に求める行政訴訟、工事差止め等を求める民事訴訟が提起されています。

参考 中央新幹線(東京都・名古屋市間)の路線



2【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 業績の状況及び財政状態

当社グループは、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、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化に取り組みました。そのうえで、コロナ禍で加速した働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組みました。

東海道新幹線については、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行いました。また、引き続き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推進するとともに、新型車両N700Sの投入及び既存のN700Aタイプに対してN700Sの一部機能を追加する改造工事を進めました。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行いました。また、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系について、一昨年の「ひだ」での営業運転開始に続いて、「南紀」での営業運転を開始し、全車両の投入を完了しました。さらに、名古屋車両区検修庫の建替や高架橋柱の耐震化等の地震対策、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、東海道・山陽・九州新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスである「エクスプレス予約」及び「スマートEX」をより多くのお客様にご利用いただくため、乗車日当日まで新幹線を変更可能な旅行商品である「EX旅パック」、新幹線の予約内容に基づき観光プランやホテル等のおすすめ情報の提供を行い、EXサービスサイト内で予約・決済を完結できる「EX旅先予約」、東海道新幹線のご利用区間等に応じてポイントが貯まる「EXポイント」、最大1年先の指定席の予約が可能なサービスを開始しました。また、鉄道のご利用の拡大に向けた取組みとして、東海道新幹線を号車単位で貸し切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」のほか、ご自身の「押し」に会いに行く「押し旅」を各種事業者と協力し、新しい内容にアップデートして提案するキャンペーン「押し旅アップデート」を展開するなど、魅力ある旅行商品等を販売しました。さらに、昨年で開始から30周年を迎えた「そうだ 京都、行こう。」キャンペーンや、奈良にスポットをあてた「いざいざ奈良」キャンペーン、ビジネスユーザーの出張利用を促す「会いにいこう」キャンペーン等を引き続き展開しました。加えて、新幹線中間駅における二次交通確保及びCO₂排出量削減による地球環境負荷の低減を目的とした、ENEOS株式会社との豊橋駅前駐車場における法人企業向け電気自動車カーシェアサービスの共同実証事業に取り組みました。

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、用地取得等を進めるとともに、工事については、大深度地下をシールドマシンで掘削する第一首都圏トンネル東百合丘工区で、安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進を終えたほか、神奈川県駅（仮称）では駅構造物の構築に着手し、山梨県の第一南巨摩トンネルでは山梨リニア実験線を除いて初めて本坑が貫通するなど、沿線各地で精力的に工事を進めました。また、昨年12月に、全幹法第9条に基づき、国土交通大臣に、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等を工事実施計画（その3）として申請するとともに、これまでに認可を受けた項目について、設計検討及び調査の深度化、協議及び工事の進捗等を踏まえ、工事予算や工事の完了の予定時期等の変更を申請し、認可を受けました。工事実施計画（その3）の認可により、品川・名古屋間の工事に必要な項目について全て認可されました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しつつ、各種工事を精力的に進めます。

なお、南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県の理解が得られず、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いています。こうした中、大井川の水資源への影響について、国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区有識者会議」が取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策の実現等に取り組んでいます。このうち、発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、昨年6月以降、発電事業者との協議を進め、静岡県、流域市町、利水団体等の関係者から具体的な実施案の了解を得たことを受けて、昨年12月に発電事業者と基本合意書を締結しました。また、南アルプスの環境保全については、有識者会議において議論が進められ、昨年12月に「リニア中央新幹線静岡工区に関する報告書（令和5年報告）～環境保全に関する検討～」が取りまとめられました。引き続き、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に対応していきます。

一方、超電導リニア技術については、高温超電導磁石の営業車両への投入を前提に、山梨リニア実験線における走行試験と小牧研究施設における検証を実施したほか、ICT等の最新の技術を活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発・実証等を進めるなど、一層のコストダウンとブラッシュアップに取り組みました。また、中央新幹線の開業に向けて期待感を醸成するため、従来の超電導リニアの体験乗車に加えて、お子様連れ限定で体験乗車や展示等をお楽しみいただけるイベントや、体験乗車中に車内プロジェクションにより新たな車内空間を体感いただけるイベントを初めて実施しました。

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、米国における高速鉄道プロジェクトについて引き続き着実に取り組んだほか、台湾高速鉄道において技術コンサルティングを進めるとともに、台湾高速鉄道を運営する台湾高速鐵路股份有限公司と、さらなる協力関係の強化を目的とした協力覚書を締結しました。また、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セントラルタワーズとJRゲートタワーを一体的に運営し、収益の拡大を図りました。また、連結子会社の東海キヨスク株式会社と株式会社ジェイアール東海パッセンジャーズを昨年10月に合併して株式会社JR東海リテイリング・プラスを発足させ、駅構内店舗について、土産品、弁当等をワンストップで購入できるようにするなど、便利で魅力ある店舗づくりを進めました。さらに、「アスティ静岡」、「キュービックプラザ新横浜」、「アスティ京都」等の駅商業施設のリニューアルや高架下開発を行うなど、競争力、販売力の強化に努めました。加えて、当社グループの駅商業施設で利用できる共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」を開始しました。

上記の結果、当第3四半期連結累計期間における全体の輸送実績（輸送人キロ）は、前年同期比24.8%増の459億9千1百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同期比24.9%増の1兆2,730億円、経常利益は前年同期比78.8%増の4,551億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は前年同期比76.4%増の3,187億円となりました。

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、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行いました。また、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るとともに、地震対策については、脱線防止ガードの敷設を進めるなど、東海道新幹線全線を対象にした脱線・逸脱防止対策に取り組んだほか、鉄道設備の浸水対策について、ハザードマップ等を踏まえて進めました。さらに、引き続き新型車両N700Sの投入や既存のN700Aタイプに対してN700Sの一部機能を追加する改造工事を進めたほか、「特大荷物コーナーつき座席」のサービスや、グリーン車をご利用のお客様向けの「東海道新幹線モバイルオーダーサービス」及び「東海道新幹線サポートコールサービス」を開始しました。加えて、お客様により便利に安心してご利用いただくため、ゴールデンウィーク、お盆、年末年始の3大ピーク期において、「のぞみ」を全席指定席として、1列車あたりの普通車指定席を従来より約3割増やして運行することとし、本年度の年末年始期間から開始したほか、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」で予約可能な車椅子対応座席を拡大するなど、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、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行いました。また、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系について、一昨年の「ひだ」での営業運転開始に続いて、「南紀」での営業運転を開始し、全車両の投入を完了しました。新形式の通勤型電車315系についても、投入を進めるとともに、車側カメラを設置した車両を営業列車に投入し、お客様の接近等を検知する画像認識技術の確立に向けた検証を進めました。さらに、名古屋車両区検修庫の建替や高架橋柱の耐震化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。加えて、刈谷駅における下りホームの拡幅工事や名古屋駅における東海道本線下りホームへの可動柵の設置工事を進めるなど、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。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、自然災害や不測の事態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、地震対策として、駅の吊り天井の脱落防止対策を進めるとともに、駅のプラットフォーム上家の耐震補強工事を実施しました。

営業施策については、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」をより多くのお客様にご利用いただくため、「EX旅パック」、「EX旅先予約」、「EXポイント」、1年前予約といったサービスを開始しました。鉄道のご利用の拡大に向けては、「貸切車両パッケージ」について販売を進め、企業の報奨旅行等、様々な形でご利用いただいたほか、「押し旅アップデート」について特設サイトやX（旧Twitter）アカウントにて発信するとともに、沿線自治体や各種事業者と連携しながら、魅力ある旅行商品等を販売しました。また、京都、奈良、東京、飛騨等の観光資源を活用した各種キャンペーンの展開を行いました。さらに、お客様のパーソナルスペースがより広くなり、より快適に仕事をしていただける「S Work Pシート」の導入や、一時的な打ち合わせやWeb会議等にご利用いただける個室タイプの「ビジネスブース」の順次本格導入といった、車内のビジネス環境の整備に取り組みました。加えて、ビジネスユーザーの出張利用を促す取組みとして「会いにいこう」キャンペーンを展開し、新幹線の車内チャイムについて、キャンペーンにあわせて書き下ろされた楽曲をアレンジしたチャイムに変更しました。訪日外国人のお客様に向けては、鉄道での日本周遊に便利な「ジャパン・レール・パス」の商品内容の拡充及び価格改定等を実施しました。

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、東海道新幹線は前年同期比27.8%増の395億9千3百万人キロ、在来線は前年同期比8.6%増の63億9千7百万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捉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26.7%増の1兆511億円、営業利益は前年同期比64.7%増の4,684億円となりました。

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 令和4年4月1日 至 令和4年12月31日)			当第3四半期累計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5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	8,627	181,561	188,745	9,275	187,800	195,538	
	定期外	千人	87,966	85,169	167,129	109,247	96,910	198,710	
	計	千人	96,592	266,731	355,874	118,522	284,710	394,248	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	30,973	5,890	36,862	39,593	6,397	45,991		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	9,831	23,028	32,860	10,633	23,855	34,488
		定期外	百万円	710,432	39,368	749,800	921,421	47,925	969,346
		計	百万円	720,263	62,396	782,660	932,054	71,780	1,003,835
	小荷物運賃・料金	百万円	-	1	1	-	1	1	
	合計	百万円	720,263	62,398	782,662	932,054	71,782	1,003,836	

(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、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」においてラグジュアリーゾーンの大規模リニューアルを完了したほか、「タカシマヤ ゲートタワーモール」において顧客ニーズを捉えた営業施策を展開するなど、収益力の強化に努めました。また、連結子会社の東海キヨスク株式会社と株式会社ジェイアール東海パセンジャーズを昨年10月に合併して株式会社JR東海リテイリング・プラスを発足させ、駅構内店舗について、土産品、弁当等をワンストップで購入できるようにするとともに、多様なニーズに対応した商品を取り揃えることで、便利で魅力ある店舗づくりを進めました。さらに、駅やホテルの人気商品やオリジナル鉄道グッズ等を取り揃えた多彩なオンラインショップが集うショッピングサイト「JR東海MARKET」では、引退した新幹線車両のアルミニウムを再利用した「東海道新幹線再生アルミ」を用いた商品を引き続き販売するなど、商品力の強化に取り組みました。加えて、ミズノ株式会社と「東海道新幹線再生アルミ」を用いた子供用の金属バットを共同開発しました。

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17.4%増の1,185億円、営業利益は前年同期比71.3%増の93億円となりました。

不動産業

不動産業においては、「アスティ静岡」、「キュービックプラザ新横浜」、「アスティ京都」等の駅商業施設のリニューアルや高架下開発を行うなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。また、社宅跡地等の開発において、春日井市内の宅地分譲「セントラルガーデン・ステージ春日井出川町」の販売を進めました。さらに、駅構内や駅直結ビルにおけるワークスペース事業「EXPRESS WORK」のさらなる拡充を進めました。

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8.3%増の619億円、営業利益は前年同期比17.5%増の178億円となりました。

その他

ホテル業においては、高品質なサービスの提供に努めたほか、名古屋マリオットアソシアホテルのスイートルームを全面改装するなど、需要の喚起に向けた取組みを進めました。

旅行業においては、京都、奈良、東京、飛騨等の各方面へ向けた魅力ある旅行商品に加えて、「貸切車両パッケージ」や「押し旅アップデート」等の新たなニーズを捉えた旅行商品を販売しました。

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3四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比2.1%増の1,672億円、営業利益は前年同期比230.7%増の80億円となりました。

また、当第3四半期連結会計期間末の資産残高は、前連結会計年度末から2,149億円増加し9兆7,293億円、負債残高は、前連結会計年度末から963億円減少し5兆6,109億円、純資産残高は、前連結会計年度末から3,112億円増加し4兆1,183億円となりました。なお、長期債務残高は、前連結会計年度末から969億円減少し4兆8,528億円となりました。

(2) 優先的に対処すべき事業上及び財務上の課題

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160億円となりました。

運輸業では、山梨リニア実験線において、改良型試験車と既存のL0系車両を組み合わせた編成で、引き続き走行試験を実施しました。

運輸業以外のセグメントでは、当社グループの研究開発活動の状況に重要な変更はありません。

3 【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。

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	4,120,000,000
計	4,120,000,000

(注) 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割した結果、発行可能株式総数は3,296,000,000株増加し、4,120,000,000株となりました。

【発行済株式】

種類	第3四半期会計期間末 現在発行数(株) (令和5年12月31日)	提出日現在発行数(株) (令和6年2月6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	1,030,000,000	1,030,000,000	名古屋証券取引所プレミア市場 東京証券取引所プライム市場	(注2)
計	1,030,000,000	1,030,000,000	-	-

(注) 1 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割した結果、発行済株式総数は824,000,000株増加し、1,030,000,000株となりました。

2 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】

【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

【その他の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)【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)
令和5年10月1日	824,000,000	1,030,000,000	-	112,000	-	53,500

(注) 普通株式1株を5株に分割したことによるものです。

(5)【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。

(6) 【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（令和5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】

令和5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 196,835,300	1,968,353	-
単元未満株式	普通株式 148,500	-	-
発行済株式総数	206,000,000	-	-
総株主の議決権	-	1,968,353	-

(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】

令和5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	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3四半期連結会計期間（令和5年10月1日から令和5年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（令和5年4月1日から令和5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 (令和5年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (令和5年12月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	674,640	639,252
中央新幹線建設資金管理信託	1,158,282	1,138,272
受取手形、売掛金及び契約資産	66,275	69,498
未収運賃	74,809	100,146
有価証券	177,500	190,600
棚卸資産	37,337	45,662
その他	96,534	226,080
貸倒引当金	95	85
流動資産合計	2,712,285	2,655,425
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,313,282	1,274,420
機械装置及び運搬具(純額)	316,718	293,298
土地	2,367,843	2,368,013
建設仮勘定	1,571,185	1,705,176
その他(純額)	43,571	35,565
有形固定資産合計	5,612,601	5,676,474
無形固定資産	159,401	162,174
投資その他の資産		
投資有価証券	630,801	511,663
繰延税金資産	217,495	212,076
その他	182,310	511,980
貸倒引当金	487	465
投資その他の資産合計	1,030,120	1,235,254
固定資産合計	6,802,124	7,073,903
資産合計	9,514,409	9,729,329

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (令和5年12月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	79,533	72,420
短期借入金	27,341	31,402
1年内償還予定の社債	139,002	80,500
1年内返済予定の長期借入金	47,692	47,592
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	6,937	7,152
未払法人税等	44,216	116,172
賞与引当金	26,811	14,284
その他	357,917	298,507
流動負債合計	729,452	668,032
固定負債		
社債	769,801	709,331
長期借入金	473,390	498,890
中央新幹線建設長期借入金	1,300,000	1,300,000
鉄道施設購入長期未払金	513,050	509,420
退職給付に係る負債	182,801	185,954
その他	38,802	39,325
固定負債合計	4,977,846	4,942,921
負債合計	5,707,299	5,610,953
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,474	54,130
利益剰余金	3,643,142	3,934,333
自己株式	103,159	103,161
株主資本合計	3,705,456	3,997,301
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	49,517	67,645
退職給付に係る調整累計額	4,280	2,940
その他の包括利益累計額合計	53,798	70,586
非支配株主持分	47,855	50,488
純資産合計	3,807,110	4,118,376
負債純資産合計	9,514,409	9,729,329

(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 令和4年4月1日 至 令和4年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5年12月31日)
営業収益	1,019,151	1,273,017
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	588,245	634,683
販売費及び一般管理費	124,535	135,735
営業費合計	712,781	770,419
営業利益	306,369	502,597
営業外収益		
受取利息	1,602	2,280
受取配当金	4,163	4,214
受取保険金	213	191
投資有価証券売却益	1,447	5,745
その他	3,159	2,337
営業外収益合計	10,587	14,768
営業外費用		
支払利息	33,830	34,025
鉄道施設購入長期未払金利息	25,623	25,319
その他	3,026	2,906
営業外費用合計	62,480	62,251
経常利益	254,476	455,115
特別利益		
工事負担金等受入額	725	660
その他	650	205
特別利益合計	1,375	865
特別損失		
固定資産圧縮損	537	519
固定資産除却損	1,192	1,193
その他	50	73
特別損失合計	1,780	1,786
税金等調整前四半期純利益	254,072	454,194
法人税等	72,510	132,907
四半期純利益	181,561	321,287
非支配株主に帰属する四半期純利益	901	2,516
親会社株主に帰属する四半期純利益	180,660	318,770

【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 令和4年4月1日 至 令和4年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5年12月31日)
四半期純利益	181,561	321,287
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	415	19,401
繰延ヘッジ損益	2	-
退職給付に係る調整額	1,245	1,422
持分法適用会社に対する持分相当額	1	90
その他の包括利益合計	1,662	18,069
四半期包括利益	179,899	339,356
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	179,010	335,558
非支配株主に係る四半期包括利益	888	3,798

【注記事項】

(連結の範囲又は持分法適用の範囲の変更)

(連結の範囲の変更)

(株)ジェイアール東海パッセンジャーズは、令和5年10月1日に東海キヨスク(株)と合併し消滅したため、当第3四半期連結会計期間より連結の範囲から除外しています。東海キヨスク(株)は同日に(株)JR東海リテイリング・プラスに商号変更しています。

(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)

当第3四半期連結会計期間を含む連結会計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。

ただし、当該見積実効税率を用いて税金費用を計算すると著しく合理性を欠く結果となる場合には、法定実効税率を使用しています。

(四半期連結貸借対照表関係)

- 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り入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。
- 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債務保証額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (令和5年12月31日)
	13,400百万円	13,400百万円

- 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 (令和5年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (令和5年12月31日)
第12回無担保普通社債	令和15年3月18日	10,000百万円	10,000百万円
第13回無担保普通社債	令和5年12月20日	9,000	-
第14回無担保普通社債	令和6年3月19日	9,900	9,900
第17回無担保普通社債	令和6年9月20日	9,650	9,650
第24回無担保普通社債	令和8年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	令和9年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	令和9年12月20日	10,000	10,000
第63回無担保普通社債	令和15年5月24日	5,000	5,000
計		73,450	64,450

- 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 (令和5年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (令和5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 令和4年4月1日 至 令和4年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5年12月31日)
減価償却費	161,493百万円	160,897百万円

(株主資本等関係)

前第3四半期連結累計期間(自 令和4年4月1日 至 令和4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
令和4年6月23日 定時株主総会	普通株式	12,805百万円	65円	令和4年3月31日	令和4年6月24日	利益剰余金
令和4年10月31日 取締役会	普通株式	12,805百万円	65円	令和4年9月30日	令和4年12月1日	利益剰余金

当第3四半期連結累計期間(自 令和5年4月1日 至 令和5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
令和5年6月23日 定時株主総会	普通株式	13,790百万円	70円	令和5年3月31日	令和5年6月26日	利益剰余金
令和5年10月30日 取締役会	普通株式	13,790百万円	70円	令和5年9月30日	令和5年12月1日	利益剰余金

(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 令和4年4月1日 至 令和4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	821,803	95,405	33,480	68,462	1,019,151	-	1,019,151
セグメント間の内部 売上高又は振替高	7,841	5,618	23,687	95,386	132,533	132,533	-
計	829,645	101,023	57,167	163,848	1,151,684	132,533	1,019,151
セグメント利益	284,380	5,464	15,151	2,439	307,435	1,065	306,369

(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 1,065百万円は、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。

当第3四半期連結累計期間(自 令和5年4月1日 至 令和5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	1,042,793	113,163	37,264	79,796	1,273,017	-	1,273,017
セグメント間の内部 売上高又は振替高	8,326	5,389	24,648	87,486	125,850	125,850	-
計	1,051,120	118,552	61,912	167,282	1,398,867	125,850	1,273,017
セグメント利益	468,474	9,361	17,808	8,066	503,710	1,113	502,597

(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 1,113百万円は、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。

(収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を分解した情報

前第3四半期連結累計期間(自 令和4年4月1日 至 令和4年12月31日)

(単位 百万円)

	運輸業			流通業	不動産業	その他 (注)	合計
	定期	定期外	その他				
顧客との契約から生じる収益	32,860	749,800	36,368	89,483	10,401	68,215	987,130
その他の収益	-	-	2,774	5,922	23,078	246	32,021
外部顧客への売上高	32,860	749,800	39,142	95,405	33,480	68,462	1,019,151

(注) 「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。

当第3四半期連結累計期間(自 令和5年4月1日 至 令和5年12月31日)

(単位 百万円)

	運輸業			流通業	不動産業	その他 (注)	合計
	定期	定期外	その他				
顧客との契約から生じる収益	34,488	969,346	36,669	108,442	12,527	79,532	1,241,007
その他の収益	-	-	2,288	4,721	24,736	263	32,009
外部顧客への売上高	34,488	969,346	38,958	113,163	37,264	79,796	1,273,017

(注) 「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。

(1株当たり情報)

1株当たり四半期純利益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 令和4年4月1日 至 令和4年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5年12月31日)
1株当たり四半期純利益	183円60銭	323円96銭
(算定上の基礎)		
親会社株主に帰属する四半期純利益 (百万円)	180,660	318,770
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 (百万円)	180,660	318,770
普通株式の期中平均株式数 (株)	983,995,744	983,995,536

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

2 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり四半期純利益を算定しています。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

2【その他】

令和5年10月30日開催の取締役会において、第37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 | 13,790,053,060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 | 令和5年12月1日 |

(注) 令和5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

令和6年2月5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
名古屋事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 水上圭祐

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 後藤泰彦

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 加納俊平

監査人の結論

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令和5年4月1日から令和6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（令和5年10月1日から令和5年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（令和5年4月1日から令和5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。

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令和5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全ての重要な点において認められなかった。

監査人の結論の根拠

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。四半期レビューの基準における当監査法人の責任は、「四半期連結財務諸表の四半期レビューにおける監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。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。

四半期連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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。

四半期連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき四半期連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、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基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

四半期連結財務諸表の四半期レビューにおける監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した四半期レビューに基づいて、四半期レビュー報告書にお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。

監査人は、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従って、四半期レビューの過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 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する質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続を実施する。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。
- ・ 継続企業の前提に関する事項について、重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められると判断した場合には、入手した証拠に基づき、四半期連結財務諸表において、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、適正に表示されていないと信じさせる事項が認められないかどうか結論付ける。また、継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、四半期レビュー報告書において四半期連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する四半期連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、四半期連結財務諸表に対して限定付結論又は否定的結論を表明することが求められている。監査人の結論は、四半期レビュー報告書日までに入手した証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 四半期連結財務諸表の表示及び注記事項が、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いないと信じさせる事項が認められないかどうかとともに、関連する注記事項を含めた四半期連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに四半期連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示していないと信じさせる事項が認められないかどうかを評価する。
- ・ 四半期連結財務諸表に対する結論を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する証拠を入手する。監査人は、四半期連結財務諸表の四半期レビューに関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査人の結論に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した四半期レビューの範囲とその実施時期、四半期レビュー上の重要な発見事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

利害関係

会社及び連結子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 上記の四半期レビュー報告書の原本は当社(四半期報告書提出会社)が別途保管しています。
2 X B R 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。