

【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27年2月10日
【四半期会計期間】	第28期第3四半期（自平成26年10月1日至平成26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 神谷篤
【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 神谷篤
【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27期 第3四半期 連結累計期間	第28期 第3四半期 連結累計期間	第27期
会計期間	自 平成25年4月1日 至 平成25年12月31日	自 平成26年4月1日 至 平成26年12月31日	自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日
営業収益 (百万円)	1,246,218	1,252,884	1,652,547
経常利益 (百万円)	371,709	381,218	404,260
四半期(当期)純利益 (百万円)	241,042	260,752	255,686
四半期包括利益又は包括利益 (百万円)	256,727	273,464	265,650
純資産額 (百万円)	1,792,590	2,068,510	1,802,252
総資産額 (百万円)	5,313,492	5,342,748	5,178,166
1株当たり四半期 (当期)純利益金額 (円)	1,224.81	1,324.97	1,299.23
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 (%)	32.8	37.8	33.9

回次	第27期 第3四半期 連結会計期間	第28期 第3四半期 連結会計期間
会計期間	自 平成25年10月1日 至 平成25年12月31日	自 平成26年10月1日 至 平成26年12月31日
1株当たり四半期純利益金額 (円)	413.93	476.32

(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27期 第3四半期 連結累計期間	第28期 第3四半期 連結累計期間	第27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。

(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、超電導リニア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年を迎えることから、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、東海道新幹線と一体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推進に当たっては、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安定配当を継続する健全経営を確保します。その上で、まずは東京都・名古屋市間を実現し、さらに、経営体力を回復させた上で、速やか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、全幹法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月の準備書の公告を経て、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評価書を送付しました。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月に認可を受けました。

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。

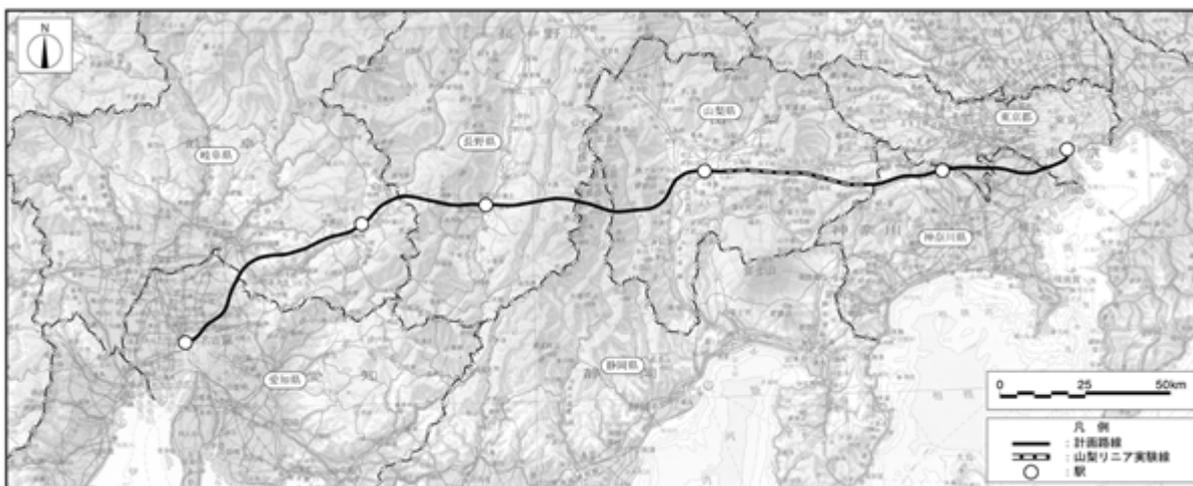
- | | |
|------------|--|
| 1. 区 間 | 品川・名古屋間 |
| 2. 駅の位置 | 品川駅 (併設：東京都港区港南)
神奈川県(仮称)駅 (新設：神奈川県相模原市緑区橋本)
山梨県(仮称)駅 (新設：山梨県甲府市大津町字入田)
長野県(仮称)駅 (新設：長野県飯田市上郷飯沼)
岐阜県(仮称)駅 (新設：岐阜県中津川市千旦林字坂本)
名古屋駅 (併設：愛知県名古屋市中村区名駅) |
| 3. 車両基地の位置 | 関東車両基地(仮称) (新設：神奈川県相模原市緑区鳥屋)
中部総合車両基地(仮称) (新設：岐阜県中津川市千旦林) |
| 4. 線路延長 | 285.6km
(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めます。

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。

参考 中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線



(注) 中央新幹線（東京都・名古屋市間）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。

また、昨年10月の「東海道新幹線開業50周年」を機に、これまで東海道新幹線をご利用いただいた数多くのお客様へ感謝の気持ちを込めて、引き続き記念企画商品を発売したほか、出発式や記念列車の運行など各種催し等を実施しました。

東海道新幹線については、昨年度に着手した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、需要にあわせたより弾力的な列車設定を実施するとともに、新型車両N700Aの投入及びN700系改造工事、本年3月に実施する最高速度285km/hへの速度向上に向けた諸準備を進めるなど、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の地震対策、落石対策、踏切保安設備改良、津波対策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。）による中央新幹線については、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、昨年8月に最終的な環境影響評価書（以下「評価書」という。）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。また、環境アセスメントの手続きと並行して、全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画の認可申請に必要な準備を進め、評価書の送付と同日に、国土交通大臣に対し中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その1）の認可申請を行い、10月に認可を受けました。その後、工事着手に向け、沿線の全市区町村において中央新幹線に関する理解を一層深めていただくための事業説明会を12月までに計画通り開催しました。それと並行して、地区ごとの事業計画等、地域に密着した内容をきめ細やかにご説明するため、自治会等の単位でも事業説明会を順次開催しました。また、12月に、工事の両端となる品川駅、名古屋駅において、全線での工事の安全を祈願し、かつ安全な工事遂行を誓うという意味を込めて工事安全祈願式を執り行いました。

一方、山梨リニア実験線においては、営業線仕様の車両、設備により、最長12両編成での長距離走行試験を実施するとともに、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、昨年11月、12月に実施した「超電導リニア体験乗車」では、多くの方に速度500km/hの世界を体感していただきました。

海外における高速鉄道及び超電導リニアプロジェクトへの取組みについては、絞り込みを行った対象路線における事業化に向けたマーケティング活動に取り組みました。また、台湾高速鐵路股份有限公司から受託した技術コンサルティングを実施しました。さらに、東海道新幹線の開業50周年を機に、昨年10月に高速鉄道国際会議を一般社団法人国際高速鉄道協会、西日本旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社の3者と共同で開催するなど、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。

鉄道以外の事業においては、ジェイアール名古屋タカシマヤについて商品力・販売力を高めるなど既存事業の強化に努めるとともに、名古屋駅におけるJRゲートタワー計画を着実に推進しました。

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1.9%増の448億1千7百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同期比0.5%増の1兆2,528億円、経常利益は前年同期比2.6%増の3,812億円、四半期純利益は前年同期比8.2%増の2,607億円となりました。

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るとともに、脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策に取り組んだほか、新幹線車両の全般検査（オーバーホール）を担う浜松工場について、耐震性向上等を目的とするリニューアル工事を推進しました。さらに、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、夏季や年末年始等の多客期間を中心に過去を上回る本数の列車を運転するなど、需要にあわせたより弾力的な列車設定を実施しました。また、新型車両N700Aの投入及びN700

Aの機能（中央締結ブレーキディスク、定速走行装置の搭載等）を反映するためのN700系改造工事を推進しました。さらに、昨年7月に国土交通大臣より最高速度270km/hから285km/hへの速度向上に関する鉄道事業基本計画変更の認可を受け、本年3月に実施する速度向上に向けた諸準備を進めました。加えて、お客様のご利用の多いのぞみ停車駅への新型可動柵の設置工事を進めるとともに、新型自動改札機への取替を進めるなど、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などの地震対策を引き続き進めるとともに、落石対策、踏切保安設備改良、津波対策等を計画的に推進しました。また、名古屋地区における東海道本線の運行管理システムの取替を完了しました。さらに、本年3月の武豊線電化開業に向けて、電車線設備や変電所等の設置工事を完了したほか、高山本線、太多線への新型気動車の投入を開始するなど、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。なお、昨年7月9日の大雨により被災した中央本線（坂下駅～野尻駅間）及び10月6日の台風18号により被災した東海道本線（由比駅～興津駅間）について、それぞれ早期復旧に取り組み、中央本線については8月6日、東海道本線については10月16日に運転を再開しました。

営業施策については、「東海道新幹線開業50周年」を機に、感謝の気持ちを込めて、お得な記念商品として「超超IC早特」等の発売や「東海道沿線への旅」等の設定を行ったほか、沿線自治体と連携して「高山本線全線開通80周年」及び「御殿場線80周年」の企画を展開しました。また、エクスプレス予約やプラスEXサービスの会員数・ご利用拡大に向けた取組みを引き続き推進するとともに、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。さらに、京都・奈良、東京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の設定や拡充を実施したほか、「Shupo」等の地域と連携した取組みを通じお客様のご利用拡大に努めるなど、積極的な営業施策を展開しました。

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、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2.5%増の379億2千4百万人キロ、在来線は前年同期比1.1%減の68億9千3百万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2.2%増の9,875億円、営業利益は前年同期比0.5%減の4,055億円となりました。

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25年4月1日 至平成25年12月31日)			当第3四半期累計期間 (自平成26年4月1日 至平成26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	10,914	196,800	205,957	10,661	196,673	205,635	
	定期外	千人	105,986	101,577	200,016	108,225	100,866	201,480	
	計	千人	116,900	298,377	405,973	118,886	297,539	407,114	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	37,009	6,968	43,977	37,924	6,893	44,817		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	12,841	25,962	38,804	12,857	25,825	38,683
		定期外	百万円	832,343	50,263	882,606	853,972	49,384	903,357
		計	百万円	845,184	76,226	921,411	866,830	75,209	942,040
	小荷物運賃・料金	百万円		9	9		8	8	
	合計	百万円	845,184	76,235	921,420	866,830	75,218	942,048	

(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ついて、売場のリニューアル、魅力ある品揃えや、お客様のニーズを捉えたサービスの提供等により、収益力の強化に努めました。また、「東海道新幹線開業50周年」を記念したイベントの開催や商品の販売を行い、増収に努めました。

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6.6%増の1,710億円、営業利益は前年同期比6.9%増の63億円となりました。

不動産業

不動産業においては、名古屋駅におけるJRゲートタワーの建設を着実に推進するとともに、開業に向けて事業内容の具体化及びテナントリーシング等を積極的に進めました。また、駅の商業施設においては、「キュービックプラザ新横浜」、「アスティ静岡」、「アスティ岐阜」等でリニューアルを行うとともに、「東海道新幹線開業50周年」を記念したイベント等を開催するなど、お客様の拡大に取り組みました。

上記の結果、当第3四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比0.2%増の496億円、営業利益は前年同期比9.1%増の130億円となりました。

その他

ホテル業においては、より高品質なサービスの提供、「東海道新幹線開業50周年」を記念したプランなど魅力ある商品の設定及び販売力強化に努めました。

旅行業においては、「東海道新幹線開業50周年」企画と連動した旅行商品をはじめ、京都・奈良、東京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するとともに、インターネットを活用した販売に努めました。

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9.5%減の1,526億円、営業利益は前年同期比1.1%増の55億円となりました。

(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、734億円となりました。

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、設備により、最長12両編成での長距離走行試験を実施しました。

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26年12月31日)	提出日現在発行数(株) (平成27年2月10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26年10月1日～ 平成26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26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26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 8,999,000		
	（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 196,969,500	1,969,695	
単元未満株式	普通株式 14,500		
発行済株式総数	206,000,000		
総株主の議決権		1,969,695	

(注) 証券保管振替機構名義の株式2,300株（議決権23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26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	8,999,000		8,999,000	4.37
（相互保有株式） 株式会社交通新聞社	東京都千代田区麹町六丁目 6番地	17,000		17,000	0.01
計		9,016,000		9,016,000	4.38

(注) 当第3四半期会計期間末日現在、当社が保有する自己株式数は8,999,123株です。

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（平成26年10月1日から平成26年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成26年4月1日から平成26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26年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成26年12月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	92,639	229,549
受取手形及び売掛金	58,024	58,465
未収運賃	41,006	32,149
たな卸資産	36,650	44,127
繰延税金資産	27,592	26,373
その他	57,979	181,066
貸倒引当金	39	11
流動資産合計	313,853	571,721
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,678,360	1,595,320
機械装置及び運搬具(純額)	314,032	282,822
土地	2,358,060	2,357,926
建設仮勘定	132,900	162,125
その他(純額)	31,265	26,102
有形固定資産合計	4,514,619	4,424,298
無形固定資産	23,787	22,510
投資その他の資産		
投資有価証券	128,543	143,662
繰延税金資産	171,225	156,280
その他	26,229	24,367
貸倒引当金	92	93
投資その他の資産合計	325,905	324,217
固定資産合計	4,864,313	4,771,027
資産合計	5,178,166	5,342,748

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成26年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成26年12月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	66,019	56,117
短期借入金	24,754	31,018
1年内償還予定の社債	85,000	50,000
1年内返済予定の長期借入金	128,026	93,880
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	96,505	98,541
未払法人税等	84,472	49,354
賞与引当金	27,319	14,129
その他	199,428	208,685
流動負債合計	711,526	601,728
固定負債		
社債	797,988	857,696
長期借入金	503,907	555,016
鉄道施設購入長期未払金	759,382	709,593
新幹線鉄道大規模改修引当金	315,000	288,750
退職給付に係る負債	212,969	187,692
その他	75,139	73,760
固定負債合計	2,664,387	2,672,510
負債合計	3,375,913	3,274,238
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,500	53,500
利益剰余金	1,669,462	1,924,025
自己株式	103,155	103,156
株主資本合計	1,731,806	1,986,368
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	21,493	32,200
繰延ヘッジ損益	5	37
退職給付に係る調整累計額	465	497
その他の包括利益累計額合計	21,964	32,660
少数株主持分	48,481	49,480
純資産合計	1,802,252	2,068,510
負債純資産合計	5,178,166	5,342,748

(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25年4月1日 至平成25年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成26年4月1日 至平成26年12月31日)
営業収益	1,246,218	1,252,884
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	687,936	688,803
販売費及び一般管理費	125,827	132,944
営業費合計	813,764	821,747
営業利益	432,453	431,136
営業外収益		
受取利息	102	169
受取配当金	1,806	2,009
受取保険金	362	1,357
その他	2,101	2,876
営業外収益合計	4,372	6,412
営業外費用		
支払利息	21,157	19,358
鉄道施設購入長期未払金利息	39,549	35,339
その他	4,410	1,633
営業外費用合計	65,117	56,331
経常利益	371,709	381,218
特別利益		
工事負担金等受入額	653	1,021
その他	3,367	341
特別利益合計	4,020	1,363
特別損失		
固定資産圧縮損	759	1,055
固定資産除却損	1,100	1,240
関係会社株式評価損	-	2,655
関係会社整理損	795	-
その他	854	85
特別損失合計	3,508	5,036
税金等調整前四半期純利益	372,221	377,544
法人税等	127,866	115,609
少数株主損益調整前四半期純利益	244,354	261,935
少数株主利益	3,312	1,183
四半期純利益	241,042	260,752

【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25年4月1日 至平成25年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成26年4月1日 至平成26年12月31日)
少数株主損益調整前四半期純利益	244,354	261,935
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	12,333	11,418
繰延ヘッジ損益	12	84
退職給付に係る調整額	-	83
持分法適用会社に対する持分相当額	51	111
その他の包括利益合計	12,372	11,528
四半期包括利益	256,727	273,464
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	253,459	271,448
少数株主に係る四半期包括利益	3,267	2,015

【注記事項】

(会計方針の変更)

(退職給付に関する会計基準等の適用)

「退職給付に関する会計基準」(企業会計基準第26号 平成24年5月17日)及び「退職給付に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第25号 平成24年5月17日)を、「退職給付に関する会計基準」第35項本文及び「退職給付に関する会計基準の適用指針」第67項本文に掲げられた定めについて第1四半期連結会計期間より適用し、退職給付債務及び勤務費用の計算方法を見直し、退職給付見込額の期間帰属方法を期間定額基準から給付算定式基準へ変更するとともに、割引率の算定方法を変更しています。

当該会計基準等の適用については、「退職給付に関する会計基準」第37項に定める経過的な取扱いに従っており、当第3四半期連結累計期間の期首において、退職給付債務及び勤務費用の計算方法の見直しに伴う影響額を利益剰余金に加減しています。

この結果、当第3四半期連結累計期間の期首の利益剰余金が17,450百万円増加しています。なお、これに伴う当第3四半期連結累計期間の損益への影響は軽微です。

(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 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26年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成26年12月31日)
	17,720百万円	15,375百万円

- 2 社債、鉄道施設購入長期末払金の債務履行引受契約及び債務引受契約に係る偶発債務は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成26年3月31日)		当第3四半期連結会計期間 (平成26年12月31日)	
	償還・支払期限	偶発債務金額	償還・支払期限	偶発債務金額
社債				
第2回普通社債	平成28年4月25日	29,000百万円	平成28年4月25日	29,000百万円
第3回普通社債	平成29年10月30日	49,800	平成29年10月30日	49,800
第4回普通社債	平成30年10月31日	29,900	平成30年10月31日	29,900
第5回普通社債	平成32年1月28日	49,800	平成32年1月28日	49,800
第6回無担保普通社債	平成34年2月15日	9,497	平成34年2月15日	9,497
第7回無担保普通社債	平成34年5月10日	9,100	平成34年5月10日	9,100
第9回無担保普通社債	平成34年9月20日	10,000	平成34年9月20日	10,000
第10回無担保普通社債	平成29年9月20日	5,000	平成29年9月20日	5,000
第11回無担保普通社債	平成34年12月20日	12,500	平成34年12月20日	12,500
第12回無担保普通社債	平成45年3月18日	5,000	平成45年3月18日	5,000
第13回無担保普通社債	平成35年12月20日	4,500	平成35年12月20日	4,500
第14回無担保普通社債	平成36年3月19日	4,950	平成36年3月19日	4,950
第15回無担保普通社債	平成31年3月20日	4,950	平成31年3月20日	4,950
第16回無担保普通社債	平成31年9月20日	10,000	平成31年9月20日	10,000
第17回無担保普通社債	平成36年9月20日	4,825	平成36年9月20日	4,825
第18回無担保普通社債	平成32年3月19日	10,000	平成32年3月19日	10,000
第20回無担保普通社債	平成29年9月20日	10,000	平成29年9月20日	10,000
第21回無担保普通社債	平成28年3月18日	10,000	平成28年3月18日	10,000
第23回無担保普通社債	平成30年4月25日	9,200	平成30年4月25日	9,200
第24回無担保普通社債	平成38年5月22日	4,950	平成38年5月22日	4,950
第25回無担保普通社債	平成28年6月20日	15,000	平成28年6月20日	15,000
鉄道施設購入長期末払金	平成26年7月31日～ 平成29年1月31日	224,711	平成27年2月2日～ 平成29年1月31日	190,124
計		522,684		488,096

- 3 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26年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成26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 平成25年4月1日 至 平成25年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自 平成26年4月1日 至 平成26年12月31日)
減価償却費	197,699百万円	200,684百万円
(注) のれんの償却額については、重要性がないため、記載を省略しています。		

(株主資本等関係)

前第3四半期連結累計期間(自 平成25年4月1日 至 平成25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25年6月21日 定時株主総会	普通株式	10,835百万円	55円	平成25年3月31日	平成25年6月24日	利益剰余金
平成25年10月29日 取締役会	普通株式	10,835百万円	55円	平成25年9月30日	平成25年12月2日	利益剰余金

当第3四半期連結累計期間(自 平成26年4月1日 至 平成26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26年6月24日 定時株主総会	普通株式	11,820百万円	60円	平成26年3月31日	平成26年6月25日	利益剰余金
平成26年10月29日 取締役会	普通株式	11,820百万円	60円	平成26年9月30日	平成26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(自平成25年4月1日至平成25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	957,578	154,927	29,531	104,180	1,246,218	-	1,246,218
セグメント間の内部 売上高又は振替高	8,438	5,579	20,012	64,523	98,553	98,553	-
計	966,016	160,506	49,544	168,703	1,344,771	98,553	1,246,218
セグメント利益	407,606	5,959	11,998	5,484	431,048	1,405	432,453

(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1,405百万円は、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(自平成26年4月1日至平成26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	978,824	164,553	29,629	79,876	1,252,884	-	1,252,884
セグメント間の内部 売上高又は振替高	8,693	6,516	20,033	72,803	108,046	108,046	-
計	987,518	171,069	49,662	152,679	1,360,930	108,046	1,252,884
セグメント利益	405,563	6,368	13,087	5,547	430,566	570	431,136

(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570百万円は、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25年4月1日 至平成25年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成26年4月1日 至平成26年12月31日)
1株当たり四半期純利益金額	1,224円81銭	1,324円97銭
(算定上の基礎)		
四半期純利益金額 (百万円)	241,042	260,752
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	-	-
普通株式に係る四半期純利益金額 (百万円)	241,042	260,752
普通株式の期中平均株式数 (株)	196,799,340	196,799,311

(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)

該当事項はありません。

2【その他】

平成26年10月29日開催の取締役会において、第28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 | 11,820,056,640円 |
| (2) 1株当たりの中間配当金 | 60円 |
| (3) 支払請求権の効力発生日及び支払開始日 | 平成26年12月1日 |

(注) 平成26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27年2月9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 北村 嘉章

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 河嶋 聡史

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26年4月1日から平成27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26年10月1日から平成26年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成26年4月1日から平成26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26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。