

第31期（自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日）

有価証券報告書

- 本書は金融商品取引法第24条第1項に基づく有価証券報告書を、同法第27条の30の2に規定する開示用電子情報処理組織（EDINET）を使用して、平成30年6月22日に提出したデータに目次及び頁を付して出力・印刷したものです。
- 本書には、上記の方法により提出した有価証券報告書の添付書類は含まれていませんが、「監査報告書及び内部統制監査報告書」、「監査報告書」、「確認書」及び「内部統制報告書」は末尾に綴じ込んでいます。

東海旅客鉄道株式会社

目 次

	頁
第31期 有価証券報告書	
【表紙】	1
第一部 【企業情報】	2
第1 【企業の概況】	3
1 【主要な経営指標等の推移】	3
2 【沿革】	5
3 【事業の内容】	7
4 【関係会社の状況】	8
5 【従業員の状況】	10
第2 【事業の状況】	11
1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】	11
2 【事業等のリスク】	13
3 【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】	20
4 【経営上の重要な契約等】	27
5 【研究開発活動】	28
第3 【設備の状況】	30
1 【設備投資等の概要】	30
2 【主要な設備の状況】	30
3 【設備の新設、除却等の計画】	36
第4 【提出会社の状況】	38
1 【株式等の状況】	38
2 【自己株式の取得等の状況】	42
3 【配当政策】	43
4 【株価の推移】	43
5 【役員の状況】	44
6 【コーポレート・ガバナンスの状況等】	51
第5 【経理の状況】	58
1 【連結財務諸表等】	59
2 【財務諸表等】	97
第6 【提出会社の株式事務の概要】	115
第7 【提出会社の参考情報】	116
1 【提出会社の親会社等の情報】	116
2 【その他の参考情報】	116
第二部 【提出会社の保証会社等の情報】	117

監査報告書及び内部統制監査報告書

監査報告書

確認書

内部統制報告書

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	平成30年6月22日
【事業年度】	第31期（自 平成29年4月1日 至 平成30年3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 金子 慎
【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、特に記載する場合を除き消費税等を含んでいません。
- ・設備投資の金額については、無形固定資産、長期前払費用及び撤去工事費用等を含んでいます。

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

(1) 連結経営指標等

回次	第27期	第28期	第29期	第30期	第31期
決算年月	平成26年3月	平成27年3月	平成28年3月	平成29年3月	平成30年3月
営業収益 (百万円)	1,652,547	1,672,295	1,738,409	1,756,980	1,822,039
経常利益 (百万円)	404,260	428,134	511,455	563,973	583,569
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	255,686	264,134	337,440	392,913	395,502
包括利益 (百万円)	265,650	268,921	312,322	399,856	404,198
純資産額 (百万円)	1,802,252	2,063,967	2,352,566	2,726,729	3,084,739
総資産額 (百万円)	5,178,166	5,217,982	5,268,544	7,052,675	8,908,682
1株当たり純資産額 (円)	8,911.47	10,265.27	11,770.36	13,681.22	15,602.66
1株当たり当期純利益金額 (円)	1,299.23	1,342.15	1,714.64	1,996.52	2,015.48
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益金額 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	33.9	38.7	44.0	38.2	34.3
自己資本利益率 (%)	15.7	14.0	15.6	15.7	13.8
株価収益率 (倍)	9.28	16.20	11.61	9.09	9.99
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	540,557	570,806	601,495	580,565	609,595
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	△230,454	△263,970	△170,305	△1,909,547	△1,676,489
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	△309,764	△252,279	△242,847	1,425,188	1,434,788
現金及び現金同等物 の期末残高 (百万円)	75,445	130,002	318,352	414,559	782,454
従業員数 (人)	28,619	28,741	28,706	28,593	28,867
[外、平均臨時雇用者数]	[7,711]	[7,777]	[8,052]	[8,275]	[8,494]

(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28期	第29期	第30期	第31期
連結子会社数	29	29	28	29	29
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

2 潜在株式調整後1株当たり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) 提出会社の経営指標等

回次	第27期	第28期	第29期	第30期	第31期
決算年月	平成26年3月	平成27年3月	平成28年3月	平成29年3月	平成30年3月
営業収益 (百万円)	1,277,222	1,306,602	1,357,991	1,380,770	1,427,444
経常利益 (百万円)	371,805	397,724	490,548	541,289	547,645
当期純利益 (百万円)	240,371	260,278	328,658	381,898	384,410
資本金 (百万円)	112,000	112,000	112,000	112,000	112,000
発行済株式総数 (株)	206,000,000	206,000,000	206,000,000	206,000,000	206,000,000
純資産額 (百万円)	1,661,326	1,931,097	2,219,910	2,582,839	2,929,880
総資産額 (百万円)	4,986,057	5,013,460	5,059,426	6,814,357	8,726,438
1株当たり純資産額 (円)	8,433.09	9,802.48	11,268.53	13,110.81	14,946.24
1株当たり配当額 (円) (うち1株当たり中間配当額)	115.00 (55.00)	120.00 (60.00)	125.00 (60.00)	135.00 (65.00)	140.00 (70.00)
1株当たり当期純利益金額 (円)	1,220.16	1,321.21	1,668.31	1,938.56	1,956.94
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益金額 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	33.3	38.5	43.9	37.9	33.6
自己資本利益率 (%)	15.5	14.5	15.8	15.9	13.9
株価収益率 (倍)	9.88	16.46	11.93	9.36	10.29
配当性向 (%)	9.4	9.1	7.5	7.0	7.2
従業員数 (人)	18,223	18,231	18,164	18,054	18,116

(注) 潜在株式調整後1株当たり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 【沿革】

(1) 日本国有鉄道時代

年月	摘要
昭和24年6月	「日本国有鉄道法」に基づく公共企業体として日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）設立 東海道新幹線東京～新大阪間営業開始 「日本国有鉄道改革法」、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」（以下「JR会社法」という。）等の国鉄改革関連8法公布 「日本国有鉄道法」廃止 北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）及び日本貨物鉄道株式会社（以下「貨物会社」という。）設立
昭和39年10月	
昭和61年12月	
昭和62年4月	

(2) 東海旅客鉄道株式会社設立後

年月	摘要
昭和62年4月	東海旅客鉄道株式会社設立
昭和63年3月	東海道新幹線に3駅（新富士、掛川、三河安城）開業 ジェイアール東海バス(株)を設立（現・連結子会社）、同年4月自動車運送事業を同社に営業譲渡
平成元年3月	高山本線特急「ひだ」に新型気動車を投入
平成2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
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
平成3年10月	東海道新幹線鉄道施設を譲受け
平成4年3月	東海道新幹線「のぞみ」を300系車両で営業運転開始
7月	(株)ジェイアール東海ホテルズを設立（現・連結子会社）
12月	(株)ジェイアール東海百貨店を設立、平成9年9月(株)ジェイアール東海高島屋に商号変更（現・連結子会社）
平成6年6月	ジェイアールセントラルビル(株)を設立（現・連結子会社）
平成9年4月	山梨リニア実験線における走行試験開始
10月	名古屋、東京、大阪（平成25年7月に東京証券取引所と統合）の各証券取引所市場第一部及び京都証券取引所（平成13年3月に大阪証券取引所に合併）に株式上場
平成11年3月	東海道新幹線「のぞみ」に700系車両を投入
12月	JRセントラルタワーズ竣工
平成12年3月	ジェイアール名古屋タカシマヤが開業（(株)ジェイアール東海高島屋が運営）
5月	名古屋マリオットアソシアホテルが開業（(株)ジェイアール東海ホテルズが運営）
平成13年3月	ジェイアール東海不動産(株)を設立（現・連結子会社）
12月	「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」（以下「JR会社法改正法」という。）の施行により、JR会社法の適用対象から除外
平成14年7月	愛知県小牧市に研究施設を開設
平成15年10月	東海道新幹線品川駅開業、全列車270km/h運転を柱とした抜本的なダイヤ改正実施
平成17年7月	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。）国鉄清算事業本部保有の当社株式600,000株の売却
平成18年3月	東海道新幹線に新ATC（自動列車制御装置）システムを導入
4月	定款授権に基づく取締役会決議により、自己株式268,686株を取得 鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部保有の当社株式286,071株が売却され、同機構が保有する全ての当社株式の売却が終了
平成19年1月	山梨リニア実験線の建設計画の変更を国土交通大臣に申請、承認
7月	東海道新幹線「のぞみ」にN700系車両を投入
平成20年10月	日本車輛製造(株)を連結子会社化 平成2年に運輸大臣より指示を受けた中央新幹線の地形、地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
12月	国土交通大臣より中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）第5条の残り4項目に関する調査の指示を受け調査開始
平成21年5月	自己株式90,000株を消却
12月	平成20年に国土交通大臣より指示を受けた中央新幹線に係る全幹法第5条の残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
平成23年5月	国土交通大臣が当社を中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体及び建設主体（以下「営業主体等」という。）に指名 国土交通大臣が中央新幹線の建設に関する整備計画を決定し、当社に建設を指示
平成24年5月	自己株式90,000株を消却
平成25年2月	東海道新幹線「のぞみ」にN700A新型車両を投入
8月	山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新が完了し、走行試験再開

年月	摘要
平成26年10月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その1）を認可
平成27年3月	武豊線（大府駅～武豊駅間）を電化
平成28年11月	東海道新幹線最高速度285km/hへの速度向上実施
平成29年2月	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」が施行され、鉄道・運輸機構に対して、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申請
平成29年4月	JRゲートタワー竣工
平成29年4月	タカシマヤ ゲートタワーモール（㈱ジェイアール東海高島屋が運営）、名古屋JRゲートタワーホテル（㈱ジェイアール東海ホテルズが運営）等が開業し、JRゲートタワーが全面開業
平成30年3月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その2）を認可

3 【事業の内容】

当社グループの営んでいる主要な事業内容は以下のとおりです。

(1) 運輸業

東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。

〔主な関係会社〕 当社、ジェイアール東海バス(株)

(2) 流通業

J Rセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内における物品販売等を行っています。

〔主な関係会社〕 (株)ジェイアール東海高島屋、(株)ジェイアール東海パッセンジャーズ、
東海キヨスク(株)、ジェイアール東海商事(株)

(3) 不動産業

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

〔主な関係会社〕 当社、ジェイアールセントラルビル(株)、ジェイアール東海不動産(株)、
新横浜ステーション開発(株)、東京ステーション開発(株)、名古屋ステーション開発(株)、
ジェイアール東海関西開発(株)

(4) その他

当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業等を行っています。

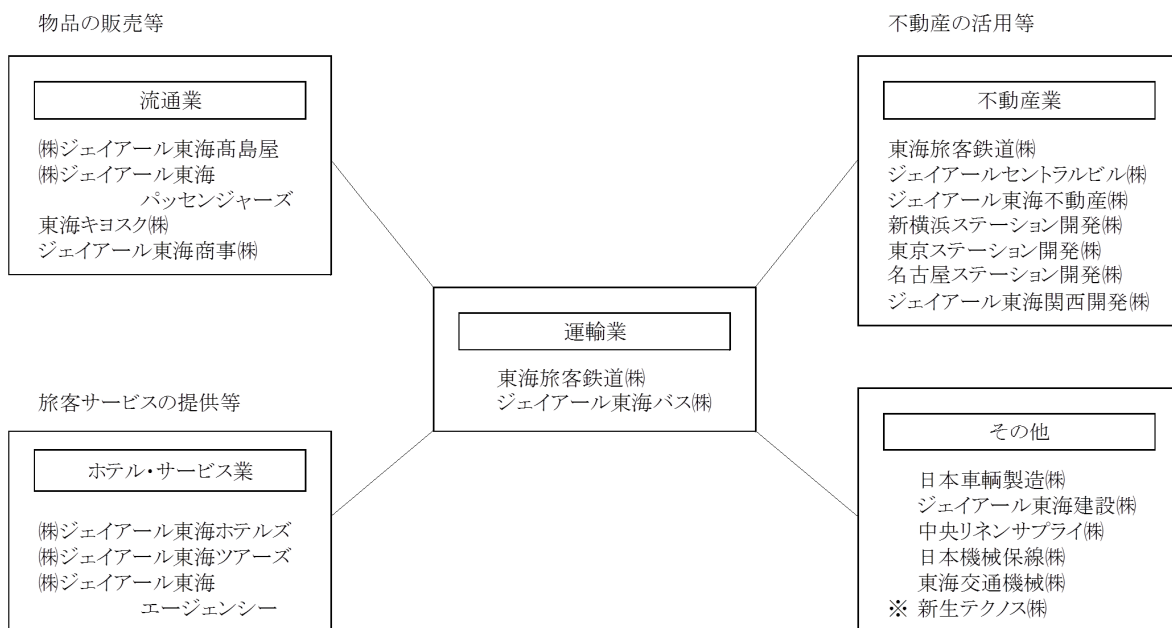
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕、その他事業を行っています。

〔主な関係会社〕

ホテル・サービス業 (株)ジェイアール東海ホテルズ、(株)ジェイアール東海ツアーズ、
(株)ジェイアール東海エージェンシー

その他 日本車輛製造(株)、ジェイアール東海建設(株)、中央リネンサプライ(株)、
日本機械保線(株)、東海交通機械(株)、新生テクノス(株)

以上に述べた事項及び当社の主な関係会社の概要図は次のとおりです。



(注) ※印は持分法適用の関連会社を示しています。

4 【関係会社の状況】

(1) 連結子会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
ジェイアール東海 バス(株)	名古屋市市中川区	1,747	運輸業	100.0	同社は当社へのリース車両の貸付業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 物流(株)	名古屋市中村区	300	〃	100.0 (10.0)	当社は同社に鉄道資材物流業務等を委託しています。 役員の兼任等…有	
(株)東海交通事業	名古屋市西区	295	〃	100.0	当社は同社に駅の出札業務等を委託しています。 役員の兼任等…有	
(株)ジェイアール東海 高島屋	名古屋市中村区	10,000	流通業	60.0 (0.8)	同社はＪＲセントラルタワーズ及びＪＲゲートタワーにおいて百貨店業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
(株)ジェイアール東海 パッセンジャーズ	東京都中央区	998	〃	100.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、駅構内及び列車内等で小売業・飲食業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
東海キヨスク(株)	名古屋市中村区	700	〃	100.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、小売業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 フードサービス(株)	名古屋市中村区	295	〃	100.0 (48.4)	同社は当社駅構内等において、飲食業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 商事(株)	名古屋市中村区	100	〃	70.0	当社は同社より燃料及び諸用品を購入しています。 役員の兼任等…有	
ジェイアール セントラルビル(株)	名古屋市中村区	45,000	不動産業	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	(注1)
ジェイアール東海 不動産(株)	東京都港区	16,500	〃	100.0	同社は当社より用地を譲受け、不動産事業を営んでいます。 役員の兼任等…有	(注1)
新横浜 ステーション開発(株)	横浜市港北区	9,304	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
豊橋 ステーションビル(株)	愛知県豊橋市	1,880	〃	52.5	同社は当社より建物を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
東京 ステーション開発(株)	東京都千代田区	1,750	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
静岡 ターミナル開発(株)	静岡市葵区	624	〃	67.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
浜松 ターミナル開発(株)	浜松市中区	600	〃	76.8	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
名古屋 ステーション開発(株)	名古屋市中村区	480	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 静岡開発(株)	静岡市葵区	363	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 関西開発(株)	京都市南区	30	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
(株)ジェイアール東海 ホテルズ	名古屋市市中村区	14,000	その他	100.0	同社は当社沿線等においてホテル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	(注1)
(株)ジェイアール東海 ツアーズ	東京都中央区	490	〃	70.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、旅行業 等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
(株)ジェイアール東海 エージェンシー	東京都港区	61	〃	90.0	当社は同社に広告宣伝に関する業務等を委託し ています。 役員の兼任等…有	
日本車輛製造(株)	名古屋市熱田区	11,810	〃	51.2	当社は当社より鉄道車両等を購入しています。 役員の兼任等…有	(注1) (注2)
ジェイアール東海 建設(株)	名古屋市市中村区	300	〃	100.0	当社は同社に当社施設の建設工事及び保守修繕 工事等を委託しています。 役員の兼任等…有	
中央 リネンサプライ(株)	東京都中央区	150	〃	87.6	当社は当社より列車内におけるリネン用品の供 給等を受けています。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 情報システム(株)	名古屋市市中村区	100	〃	100.0	当社は同社にシステム開発、改修業務等を委託 しています。 役員の兼任等…有	
日本機械保線(株)	東京都港区	100	〃	92.1	当社は同社に軌道等の保守修繕工事等を委託し ています。 役員の兼任等…有	
J R 東海財務 マネジメント(株)	名古屋市市中村区	80	〃	100.0	当社は同社に経理業務の一部を委託していま す。 役員の兼任等…有	
東海交通機械(株)	名古屋市市中村区	80	〃	100.0 (11.6)	当社は同社に車両及び機械設備の保守修繕工事 等を委託しています。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 コンサルタンツ(株)	名古屋市市中村区	50	〃	100.0	当社は同社に土木設計、建築設計業務等を委託 しています。 役員の兼任等…有	

- (注) 1 上記子会社のうち、ジェイアールセントラルビル(株)、ジェイアール東海不動産(株)、(株)ジェイアール東海ホテルズ及び日本車輛製造(株)は特定子会社に該当しています。
- 2 上記子会社のうち、日本車輛製造(株)は有価証券報告書提出会社です。
- 3 「主要な事業の内容」欄には、セグメントの名称を記載しています。
- 4 「議決権の所有割合」欄の()内は、間接所有割合で内数です。

(2) 持分法適用関連会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
新生テクノス(株)	東京都港区	1,091	その他	23.2	当社は同社に電気設備の建設工事及び保守修繕 工事等を委託しています。 役員の兼任等…有	(注1)
鉄道情報システム(株)	東京都渋谷区	1,000	〃	21.8	当社は同社が運営する情報処理サービスを利用 しています。 役員の兼任等…有	

- (注) 1 上記関連会社のうち、新生テクノス(株)は有価証券報告書提出会社です。
- 2 「主要な事業の内容」欄には、セグメントの名称を記載しています。

5 【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

平成30年3月31日現在

セグメントの名称	運輸業	流通業	不動産業	その他	合計
従業員数(人)	18,950 [667]	2,688 [6,028]	571 [298]	6,658 [1,501]	28,867 [8,494]

(注) 1 従業員数は就業人員数（当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含む。）です。

2 従業員数欄の[]は外数で、臨時従業員の年間平均雇用人員を示しています。

(2) 提出会社の状況

平成30年3月31日現在

従業員数(人)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(円)
18,116	37.0	15.5(17.0)	7,334,778

セグメントの名称	従業員数(人)
運輸業	18,046
不動産業	70
合計	18,116

(注) 1 従業員数は就業人員数（当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含む。）です。また、臨時従業員については、従業員数の100分の10未満であるため記載を省略しています。

2 平均勤続年数欄の()内は、国鉄における勤続年数を通算した場合の平均勤続年数を示しています。

3 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでいます。

(3) 労働組合の状況

当社には現在4つの労働組合があり、各労働組合の名称及び組合員数は次のとおりです。

平成30年3月31日現在

名称	組合員数(人)	上部団体
東海旅客鉄道労働組合 (JR東海ユニオン)	18,546	日本鉄道労働組合連合会 (JR連合)
国鉄労働組合東海本部 (国労東海)	623	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	252	全日本鉄道労働組合総連合会 (JR総連)
全日本建設交運一般労働組合東海鉄道本部 (建交労東海)	4	全日本建設交運一般労働組合 (建交労)

(注) ()内は労働組合名等の略称です。

当社は、東海旅客鉄道労働組合、国鉄労働組合東海本部、ジェイアール東海労働組合及び全日本建設交運一般労働組合東海鉄道本部の全ての労働組合との間で労働協約を締結しています。この労働協約に基づき、経営協議会、団体交渉等を行っており、健全かつ安定的な労使関係の構築に努めています。

当期末現在、一部の労働組合から労働委員会に申し立てられた不当労働行為事件1件（ジェイアール東海労働組合）が係争中です。

なお、当社の連結子会社の労働組合の状況について特記事項はありません。

第2【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

文中における将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものです。

(1) 会社の経営の基本方針

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、鉄道事業において、安全・安定輸送の確保を最優先に、お客様に選択されるサービスの提供、業務効率化等について不断の取組みを行うことにより、日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させることに加え、大動脈輸送を二重化する中央新幹線の建設により、「三世代の鉄道」を運営するということを使命としており、これを長期にわたり安定的に果たし続けていくことを基本方針としています。

当社グループとしても、名古屋駅におけるJRセントラルタワーズ・JRゲートタワーの各事業展開に代表されるように、鉄道事業と相乗効果を期待できる事業分野を中心に事業の拡大を推進し、グループ全体の収益力強化を図ります。

(2) 中長期的な会社の経営戦略

当社グループの中核をなす鉄道事業においては、長期的展望を持って事業運営を行うことが極めて重要であり、経営基盤の強化を図りながら、主要プロジェクトを計画的に推進しています。

東海道新幹線については、これまで安全で正確な輸送を提供するとともに、不断に輸送サービスの充実に向けた取組みを進めてきました。今後についても、安全・安定輸送の確保を最優先に、引き続き東海道新幹線全線を対象とした脱線・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、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、大規模改修工事を着実に推進します。また、「のぞみ10本ダイヤ」による弾力的な列車設定、N700A（3次車）の投入に加え、平成31年度末の東海道新幹線全列車の最高速度285km/h運転化に向けた、利便性・安定性をさらに高めるダイヤの検討、N700S確認試験車の走行試験など、東海道新幹線の輸送サービスの一層の充実に向けて取り組みます。

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、当社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計画しているものです。現在この役割を担う東海道新幹線は開業から50年以上が経過し、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。また、東日本大震災を踏まえ、大動脈輸送の二重系化により災害リスクに備える重要性がさらに高まっています。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、中央新幹線の建設の推進を図るため、財政投融資を活用した長期借入を行ったことを踏まえ、まずは品川・名古屋間の工事を進め、開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に着手し、早期の全線開業を目指して、取組みを進めます。

また、このプロジェクトは自己負担により進めるものであり、建設・運営・保守など全ての場面におけるコストについて、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圧縮して進めるとともに、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していく考えです。

鉄道以外の事業においても、「会社の経営の基本方針」に則り、諸施策を着実に推進することにより、グループ全体の収益力の強化に取り組みます。

(3) 会社の対処すべき課題

日本経済の先行きは緩やかな回復が続くことが見込まれています。こうした状況のもと、当社グループは、「会社の経営の基本方針」に基づき諸施策を推進します。重点的に取り組む施策は、以下のとおりです。

鉄道事業においては、安全・安定輸送の確保を最優先に、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策についてより安全性の高い方式に改めた脱線防止ガードの全線への敷設を進めるとともに、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋工場等の建替・耐震補強工事等の地震対策を進めます。また、東海道新幹線の大规模改修工事についても着実に進めます。さらに、高い感度で設備や工事に内在するリスクを掘り下げ、安全に関する仕組みを再点検し、一層の事故防止に努めるとともに、自然災害等へより適切に対処するため、実践的な訓練を繰り返し実施します。

東海道新幹線については、「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引き続き取り組みます。また、N700A（3次車）の投入を進めるとともに、既存車両に地震ブレーキの停止距離短縮等の3次車の特長を反映させる改造工事を進めます。さらに、平成31年度末の

東海道新幹線全列車の最高速度285km/h運転化に向けて、利便性・安定性をさらに高めるダイヤの検討を進めます。加えて、当社ホームページに各駅の発車状況や個別列車の運行状況等の表示を加えます。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、引き続き需要にあわせ弾力的に増発や増結を行います。また、当社ホームページに列車の在線位置情報の表示を加えるほか、TOICAについて、平成31年春のご利用エリア拡大に向けた準備を進めます。

営業施策については、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」の利便さを知っていただき、より多くのお客様にご利用いただけるよう取り組むとともに、「EXのぞみファミリー早特」など観光型商品の販売促進を通じて幅広く需要の喚起を図ります。また、京都、奈良、東京、飛騨、伊勢志摩等を対象に、魅力ある商品設定や観光キャンペーンの展開に取り組むとともに、「愛知デスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と連携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等に取り組みます。さらに、海外からのお客様に便利に鉄道をご利用いただけるよう、「スマートEX」の訪日外国人向けサービスのご利用拡大を図るとともに、周遊きっぷ等の販売促進、無料Wi-Fiサービスの駅や車内への拡大、在来線駅のナンバリングに取り組みます。

旅客関連設備については、ホーム上の可動柵について、東海道新幹線の新大阪駅において20～26番線への設置工事に着手します。在来線については、金山駅における実証試験を進めるとともに、設置に向けた仕様の検討等を行います。また、在来線のホームにおける内方線付き点状ブロックへの取替について、乗降3千人以上の駅での取替計画を2年前倒して完了します。在来線駅におけるエレベーターや多機能トイレの設置等バリアフリー設備の整備についても引き続き推進します。

超電導リニアによる中央新幹線計画については、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向けて、さらなる緊張感を持って着実な推進に取り組みます。また、引き続き、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行します。さらに、工事については、工期が長期間に亘り難易度が高い、南アルプストンネル、品川駅、名古屋駅のほか、山岳トンネル、都市部非常口等について、引き続きトンネルや非常口の掘削、地中連続壁の構築等を進めるとともに、平成30年3月に認可を受けた中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その2）に基づく電気関係工事等必要な準備が整ったところについても、工事の安全と環境の保全を重視し、各種工事を着実に進めます。加えて、中央新幹線の高度かつ効率的な運営・保守体制の構築に向けて取り組めます。

一方、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、さらなる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めます。また、「超電導リニア体験乗車」を引き続き計画的に実施し、超電導リニアのさらなる理解促進に取り組めます。

高速鉄道システムの海外展開については、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」により技術仕様策定等の技術支援を進めるとともに、超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動、台湾高速鉄道における技術コンサルティングを引き続き進めます。また、「Crash Avoidance（衝突回避）」の原則に基づく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進めます。

技術開発の推進については、N700S確認試験車による走行試験を行い、量産車の仕様確定に向けて最終確認を行います。また、ハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行車の新製を進めます。さらに、状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、及び設備の維持更新等におけるコストダウンにつながる技術開発を進めるほか、各種災害等に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施します。

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、既存事業も含めて、相乗効果を最大限に発揮することにより、様々なニーズにお応えし、収益の拡大を図ります。また、流通事業や駅ビル事業の活性化、当社所有地の有効活用、高架下開発等の事業推進に取り組むなど、当社グループとして一層の収益力向上、競争力強化に取り組めます。

地球環境問題については、鉄道本来の地球環境への優位性についてご理解いただく取組みを行うとともに、引き続き大幅な省エネルギーの実現を可能とするN700Aの投入等の地球環境保全に資する諸施策を進め、日常の業務遂行にあたっては省資源・省エネルギーに取り組めます。

引き続き、収益力の強化と技術レベルの不断の向上に取り組むとともに、設備投資を含めた業務執行全般にわたり、知恵を絞り効率化と低コスト化を徹底し、経営体力の充実を図ります。

2 【事業等のリスク】

文中における将来に関する事項は、有価証券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。

(1) 事業に係る法律関連事項

① 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

鉄道事業者は、本法の定めに従い、営業する路線及び鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない（第3条）とともに、鉄道事業を休廃止しようとするときは、事前に国土交通大臣に届け出なければならないこととされています（第28条、第28条の2）。また、旅客の運賃及び料金の設定・変更については、原則としてその上限額について国土交通大臣の認可を受けなければならないこととされています（第16条）。

② 旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成13年法律第61号）

東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社（以下「本州旅客会社」という。）をJR会社法の適用対象から除外するための措置等を講じたJR会社法改正法が平成13年12月1日から施行され、本州旅客会社はJR会社法の適用対象から除外されました。

なお本法附則において、国土交通大臣は、国鉄改革の経緯を踏まえ、利用者の利便の確保等を図るため、本州旅客会社及び本州旅客会社の鉄道事業の全部又は一部を譲受・合併・分割・相続により施行日以後経営する者のうち国土交通大臣が指定する者（以下「新会社」という。）がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（以下「指針」という。）を公表するものとされ（附則第2条）、当該指針は平成13年12月1日より適用となりました（平成13年国土交通省告示第1622号）。その主な内容は以下のとおりです。

○会社間（新会社の間又は新会社と北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社との間をいう。以下同じ。）における旅客の運賃及び料金の適切な設定、鉄道施設の円滑な使用その他の鉄道事業に関する会社間における連携及び協力の確保に関する事項

○国鉄改革実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

○新会社がその事業を営む地域において当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動に対する不当な妨害又はその利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮に関する事項

国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保するため必要があると認めるときは新会社に対して指導及び助言をすることができ（附則第3条）、さらに、新会社が正当な理由なく指針に沿った事業経営を行っていないと認めるときなどには必要な措置をとるべき旨を勧告及び命令することができるものとされています（附則第4条）。

そのほか、JR会社法改正法の施行日前に本州旅客会社が発行した社債について、JR会社法第4条の一般担保の規定が施行日以後も効力を有する（附則第7条）とするなど、一定の経過措置が定められています。

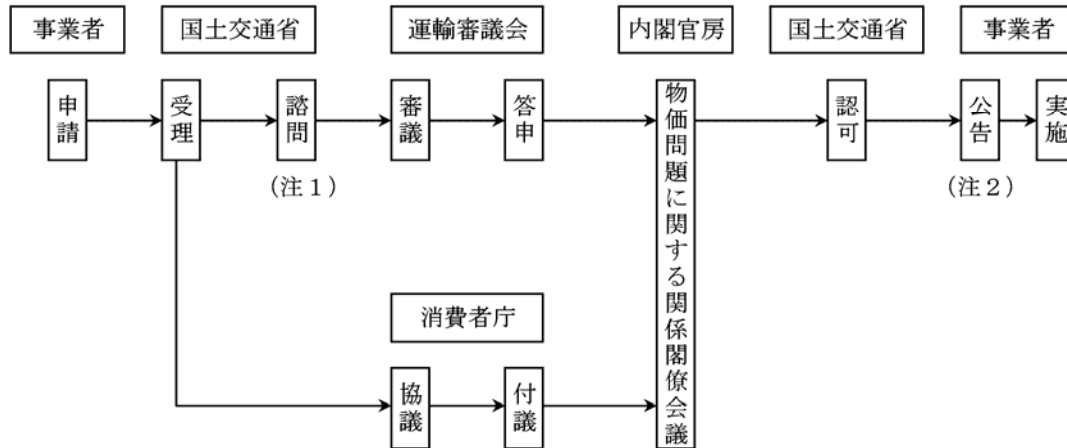
(2) 運賃及び料金の設定又は変更

① 運賃及び料金の認可の仕組みと手続き

鉄道運送事業者が旅客の運賃及び新幹線特急料金（以下「運賃等」という。）の上限を定め、又は変更しようとする場合、国土交通大臣の認可を受けなければならないことが法定されています（鉄道事業法第16条第1項）。

また、上限の範囲内での運賃等の設定・変更並びに在来線特急料金等その他の料金の設定・変更については、事前の届出で実施できることとなっています（鉄道事業法第16条第3項及び第4項）。

鉄道運送事業者の申請を受けて国土交通大臣が認可するまでの手続きは、大手民営鉄道事業者における近年の例によれば次のようになっています。



(注) 1 鉄道事業法第64条の2に基づく手続きです。また、国土交通省設置法第23条では、運輸審議会が審議の過程で必要があると認めるとき又は国土交通大臣の指示等があったときに公聴会が開かれることが定められています。

2 鉄道営業法第3条第2項で、運賃その他の運送条件の加重をなす場合に7日以上公告をしなければならないことが定められています。

なお、各旅客会社における独自の運賃改定の実施の妨げとなるものではありませんが、国鉄改革の実施に際し利用者の利便の確保等を図るため、旅客会社では、現在、2社以上の旅客会社間をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金に関し、旅客会社間の契約により通算できる制度とし、また、旅客運賃について、遠距離通減制を加味したものとしています。

② 運賃改定に対する当社の考え方

a 当社では、昭和62年4月の会社発足以降、消費税等を転嫁するための運賃改定（平成元年4月、平成9年4月及び平成26年4月）を除くと、これまで運賃改定を実施していません。

大手民営鉄道事業者の場合、兼業部門も含めた総合的な経営判断に立って鉄道事業部門の税引後当期純利益に先行き赤字が見込まれる場合に運賃改定の申請が行われ、上記の手続きを経て改定が実施されている例が多いと見受けられます。当社の場合、兼業部門収入の全収入に占める割合が著しく小さいことなどを踏まえた上で、適正利潤を確保し得るような運賃改定を適時実施する必要があるものと考えています。

b 事業経営に当たっては、まず収入の確保と合理化努力を進め能率的な経営に努めますが、適正利潤についてはこのような努力を前提とした上で、株主に対する利益配当に加え、将来の設備投資や財務体質の強化等を可能なものとする水準にあることが是非とも必要であると考えています。

③ 国土交通省の考え方

当社の運賃改定に関し、国土交通省からは、次のような考え方が示されています。

- a 東海旅客鉄道株式会社を含む鉄道事業の運賃の上限の改定に当たっては、鉄道事業者の申請を受けて、国土交通大臣が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの（以下「総括原価」という。）を超えないものであるかどうかを審査して認可することとなっている（鉄道事業法第16条第2項）。なお、原価計算期間は3年間とする。
- b 総括原価を算定するに当たっては、他の事業を兼業している場合であっても鉄道事業部門のみを対象として、所要の株主配当を含めた適正な利潤を含む適正な原価を算定することとなっている。また、通勤・通学輸送の混雑等を改善するための輸送力の増強、旅客サービス向上等に関する設備投資計画の提出を求め、これについて審査を行い、必要な資本費用については原価算入を認めているところである。
- c 総括原価を算定する方法としては、当該事業に投下される資本に対して、機会費用の考え方による公正・妥当な報酬を与えることにより資本費用（支払利息、配当等）額を推定するレートベース方式を用いる方針であり、総括原価の具体的な算定は以下によることとしている。
- 総括原価＝営業費等（注1）＋事業報酬
- ・事業報酬＝事業報酬対象資産（レートベース）×事業報酬率
 - ・事業報酬対象資産＝鉄道事業固定資産＋建設仮勘定＋繰延資産＋運転資本（注2）
 - ・事業報酬率＝自己資本比率（注3）×自己資本報酬率（注4）＋他人資本比率（注3）
×他人資本報酬率（注4）
- （注） 1 鉄道事業者間で比較可能な費用について、経営効率化を推進するため各事業者間の間接的な競争を促す方式（ヤードスティック方式）により、比較結果を毎事業年度終了後に公表するとともに、原価の算定はこれを基に行うこととしている。
- 2 運転資本＝営業費及び貯蔵品の一部
- 3 自己資本比率は30%、他人資本比率は70%
- 4 自己資本報酬率は、公社債応募者利回り、全産業平均自己資本利益率及び配当所要率の平均、他人資本報酬率は、借入金等の実績平均レート
- d なお、認可した上限の範囲内での運賃等の設定・変更、又はその他の料金の設定・変更は、事前の届出で実施できることとなっているが、国土交通大臣は、届出された運賃又は料金が、次のア又はイに該当すると認めるときは、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命じることができるとされている（鉄道事業法第16条第5項）。
- ア 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき
- イ 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

(3) 競合等

当社グループは、鉄道事業において、航空会社及び他の鉄道会社、自動車、バス等の対抗輸送機関と競合しているほか、鉄道以外の事業においても、既存及び新規の事業者と競合しています。加えて、これらの事業は、日本経済の情勢とりわけ主な営業エリアである首都圏、中京圏、近畿圏における景気動向の影響を受けていることから、既存及び新規の事業者との競合状況や今後の経済情勢等が、当社グループの経営成績に影響を与える可能性があります。

特に、当社グループの主力事業であり、当社グループの営業収益の約7割の運輸収入をあげる東海道新幹線においては、航空会社との間で、航空運賃の著しい引下げ、空港の発着枠の拡大、さらには空港と都市中心部とのアクセス改善など航空機による移動の利便性向上等に起因した競争に直面しています。

(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、国鉄の長期債務のうち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、鉄道・運輸機構に承継されました。

また、平成28年11月に、中央新幹線の建設の推進のため、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、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、長期、固定かつ低利の中央新幹線建設長期借入金について、総額3兆円の借入を行いました。

これらを含めた連結長期債務残高は、当期末現在で4兆8,562億円、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1兆8,562億円となっています。また、当期の支払利息は787億円であり、これは営業利益の11.9%に相当します。

(5) 自然災害等

当社グループの事業、特に東海道新幹線をはじめとする鉄道事業については、地震・台風等の自然災害やテロ等により大きな影響が生じる可能性があります。

なお、鉄道インフラについて当社は、安全・安定輸送の確保は最優先の課題であるとの認識の下、会社発足以来、自然災害等に対する設備強化に積極的に取り組んでいます。具体的には、阪神・淡路大震災、新潟県中越地震、東日本大震災などにおける他社線の被災状況等を踏まえて、東海道新幹線の橋脚については必要な箇所耐震補強を完了し、高架橋柱及び盛土の耐震補強は開発案件等と関係する一部を除き完了しました。そのほか、脱線・逸脱防止対策をはじめとする設備の強化など、より一層安定した輸送を確保するための設備強化を積極的に進めています。また在来線においても、輸送の安全確保のため、構造物等の耐震補強や盛土補強、落石対策等を継続的に実施するなど、自然災害等による鉄道事業への影響を最小限のものとするための取組みを進めています。

(6) 安全対策

当社グループの事業、特に東海道新幹線をはじめとする鉄道事業については、仮に列車の運行により事故が発生した場合、大きな損害が出る可能性があります。

当社は、安全・安定輸送の確保は最優先の課題であるとの認識の下、ソフト・ハード両面にわたり、会社発足当初から安全に関する取組みを積極的に進めています。

ソフト面の取組みとしては、規程・マニュアル類を常に整備するとともに教育訓練を徹底し、社員自らが能力を高める職場風土の構築に努めることにより、社員一人ひとりが知識・技能を身につけ、規律と使命感をしっかりと持って業務を遂行するよう取り組んでいます。また、当社の研修センターにおいて、グループ一体として、安全に主眼を置いた社員教育の一層の充実に取り組んでいます。

一方、ハード面においては、保安・防災対策を一層進めているほか、車両・軌道・電気設備の維持・更新等を積極的に推進しています。新幹線では、新ATC（自動列車制御装置）システムや新型車両を導入するなど、安全・安定輸送の確保のため、必要な設備投資を積極的に行っています。また、在来線においても、全線でATS-PT（パターン照査式自動列車停止装置）の導入を行うなど、より一層の安全性向上に努めてきました。

これらの結果、当期の鉄道運転事故件数（18件）は会社発足初年度である昭和62年度（60件）と比較して大幅に減少しました。

(7) コンピュータシステム・顧客個人情報保護

当社グループは、現在、鉄道事業や鉄道以外の事業における様々な業務分野で、多くのコンピュータシステムを用いています。また、当社グループと密接な取引関係にある他の旅行会社や鉄道情報システム(株)等においても、コンピュータシステムが重要な役割を果たしています。したがって、自然災害や人為的ミス等によってこれらのコンピュータシステムの機能に重大な障害が発生した場合、当社グループの業務運営に影響を与える可能性があります。また、コンピュータウイルスへの感染や人為的不正操作等によりコンピュータシステム上の顧客個人情報が外部に流出した場合、当社グループが提供する様々なサービスへの影響を通じて、当社グループの経営成績に影響を与える可能性があります。

当社グループでは、障害対策として、日常より自社システムのセキュリティ機能の向上を図るとともに関係する社員の教育・訓練等を充実させ、万一障害が発生した場合においても、その影響を最小限のものとするよう、速やかな初動体制及び復旧体制の構築等に努めています。

また、個人情報保護対策として、社内の管理体制を整えるとともに、社内規程やマニュアルを整備し、社員に周知徹底をしています。さらに、顧客個人情報へのアクセス権限を限定し、システムセキュリティを強化するなど、個人情報の厳正な管理・保護に努めています。

(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、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、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。平成29年9月には、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、既に工事実施計画（その1）で認可を受けた土木工事の一部変更をあわせて、品川・名古屋間の工事実施計画（その2）として認可申請を行い、平成30年3月に認可を受けました。今後申請予定である車両、駅設備等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。

品川・名古屋間の工事実施計画（その２）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 4兆8,536億円
(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

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。

3【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】

(業績等の概要)

(1) 業績

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、需要にあわせた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、先進坑に続き、3月に本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）、愛知県の坂下非常口、山梨県の第四南巨摩トンネル等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、3月に認可を受けました。そのほか、3月に、大深度地下の公共の使用に関する特別措置法第14条に基づき、中央新幹線品川・名古屋間の大深度地下使用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、財政投融資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、社内に「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、当期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、前期比3.1%増の642億1千2百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比3.7%増の1兆8,220億円、経常利益は前期比3.5%増の5,835億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比0.7%増の3,955億円となりました。

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、脱線防止ガードについてより安全性の高い方式に改め、施工に着手するとともに、対象を全線に拡大した脱線・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の停止距離短縮等の3次車の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、可動柵について品川駅23番線ホーム及び新横浜駅1番線ホームへの追加設置を完了したほか、N700S確認試験車を新製し、走行試験を開始しました。そのほか、新型車掌携帯端末を導入し車内業務の見直しを行うなど、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。高架橋柱の耐震補強については、これまで進めてきた「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」の耐震化を完了しました。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を進め、金山駅での実証試験を開始するとともに、内方線付き点状ブロックへの取替については、乗降5千人以上の駅で当初計画から3年前倒して完了しました。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全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、駅の吊り天井の脱落防止対策を進めるとともに、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、無料Wi-Fiサービスを東海道新幹線全駅及び一部の在来線駅に拡大しました。さらに、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「信州グスティ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」、「Shupō」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。

当期における輸送実績（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、東海道新幹線は前期比3.5%増の547億5千6百万人キロ、在来線は前期比1.0%増の94億5千6百万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、当期における営業収益は前期比3.2%増の1兆4,240億円、営業利益は前期比5.0%増の6,230億円となりました。

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	前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)			当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	365	365	365	365	365	365		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
客車走行キロ	千キロ	1,001,614	224,048	1,225,662	1,010,689	223,648	1,234,337		
旅客 輸 送 人 員	定期	千人	14,697	265,439	277,849	14,981	268,655	281,299	
	定期外	千人	150,221	139,745	279,319	154,991	141,823	285,819	
	計	千人	164,919	405,183	557,168	169,972	410,479	567,119	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	52,909	9,359	62,269	54,756	9,456	64,212		
旅客 運 輸 入 収 入	旅客 運 賃 ・ 料 金	定期	百万円	17,370	34,839	52,210	17,698	35,132	52,830
		定期外	百万円	1,194,552	69,116	1,263,668	1,235,549	69,968	1,305,518
		計	百万円	1,211,923	103,955	1,315,879	1,253,247	105,101	1,358,349
	小荷物運賃・ 料金	百万円	—	10	10	—	10	10	
	合計	百万円	1,211,923	103,966	1,315,890	1,253,247	105,111	1,358,359	
鉄道線路使用料収入	百万円	—	—	4,265	—	—	4,142		
運輸雑収	百万円	—	—	51,750	—	—	52,382		
収入合計	百万円	—	—	1,371,906	—	—	1,414,884		
輸送効率	%	座席利用率 63.9	乗車効率 32.4	—	座席利用率 65.5	乗車効率 32.7	—		

(注) 1 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。

2 輸送効率の算出方法は次のとおりです。

$$\text{新幹線座席利用率} = \frac{\text{旅客輸送人キロ}}{\text{座席キロ (編成別列車キロ} \times \text{座席数)}} \times 100$$

$$\text{在来線乗車効率} = \frac{\text{旅客輸送人キロ}}{\text{客車走行キロ} \times \text{平均定員}} \times 100$$

3 旅客運輸収入のうち主要なJR他社（当該会社の旅行代理店等を含む。）による発売額の構成比は、次のとおりです。

会社名	前事業年度(%)	当事業年度(%)
東日本旅客鉄道株式会社	26.3	25.5
西日本旅客鉄道株式会社	19.9	19.4

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、当期における営業収益は前期比7.7%増の2,553億円、営業利益は前期比9.6%増の82億円となりました。

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」についても販売を開始しました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比13.7%増の780億円、営業利益は前期比2.1%増の185億円となりました。

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どお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、当期における営業収益は前期比3.0%増の2,616億円、営業利益は前期比684.3%増の132億円となりました。

(財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析)

文中における将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものです。

(1) 経営成績

① 営業収益

営業収益は、前期比650億円（3.7%）増の1兆8,220億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比424億円（3.2%）増の1兆3,583億円となりました。東海道新幹線では、輸送実績が前期比3.5%増加した結果、運輸収入は前期比3.4%増の1兆2,532億円となりました。また、在来線においては、輸送実績が前期比1.0%増加した結果、運輸収入は前期比1.1%増の1,051億円となりました。

運輸業以外の事業においても、流通業、不動産業、その他において営業収益がそれぞれ前期比7.7%、13.7%、3.0%増加し、全ての事業区分において増収となりました。

② 営業費

営業費については、山梨リニア実験線の減価償却費が減少したものの、当社の技術開発費やJRゲートタワーの開業に伴う費用が増加したことなどにより、全体では前期比225億円（2.0%）増の1兆1,600億円となりました。

③ 営業利益

営業利益は、前期比424億円（6.9%）増の6,620億円となりました。

④ 営業外損益

営業外損益については、中央新幹線建設長期借入金による支払利息の増加等に伴い、前期と比べて228億円悪化しました。

⑤ 経常利益

経常利益は、前期比195億円（3.5%）増の5,835億円となりました。

⑥ 親会社株主に帰属する当期純利益

上記に法人税などを加減した結果、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比25億円（0.7%）増の3,955億円となりました。

(2) 財政状態

当期末の資産残高は、前期末から1兆8,560億円増加し8兆9,086億円となりました。また、セグメント別の資産残高について、運輸業は前期末から1兆8,956億円増加し8兆1,914億円、流通業は前期末から85億円増加し1,196億円、不動産業は前期末から43億円減少し3,719億円、その他は前期末から293億円増加し3,988億円となりました。

当期末の負債残高は、前期末から1兆4,979億円増加し5兆8,239億円となりました。なお、長期債務の当期末残高は、中央新幹線建設長期借入金1兆5,000億円の借入を実施したことなどにより、4兆8,562億円となりました。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1兆8,562億円となり、前期末と比べ392億円減少しました。

当期末の純資産残高は、前期末から3,580億円増加し3兆847億円となった一方、中央新幹線建設長期借入金1兆5,000億円の借入を実施したことなどにより、自己資本比率は前期末の38.2%から当期末は34.3%になりました。

(3) 資本の財源及び資金の流動性

① キャッシュ・フローの状況

当期末における現金及び現金同等物（以下「資金」という。）は、前期末と比べ3,678億円増の7,824億円となりました。

営業活動の結果得られた資金は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移し、当社の運輸収入が増加したことに加え、法人税等の支払額が減少したことなどにより、前期比290億円増の6,095億円となりました。

投資活動の結果支出した資金は、中央新幹線建設資金管理信託の取崩しによる収入が増加したことに加え、資金運用による支出（純額）が減少したことなどにより、前期比2,330億円減の1兆6,764億円となりました。

財務活動の結果得られた資金は、社債の発行額が減少した一方で、長期債務の返済額が減少したことなどから、前期比95億円増の1兆4,347億円となりました。

営業活動の結果得られた資金から有形・無形固定資産の取得等の結果支出した資金を引いた実質的なフリー・キャッシュ・フローは前期比521億円増の3,025億円となりました。

② 重要な資本的支出の予定及びその資金の源泉

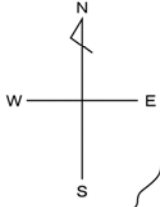
「第3 設備の状況 3 設備の新設、除却等の計画 (1) 重要な設備の新設等」に記載のとおりです。

③ 資金調達


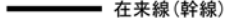
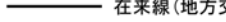
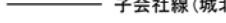


当社では、円滑な資金調達を行うため、当期末時点でムーディーズ・ジャパン株式会社よりA a 3、株式会社格付投資情報センターよりAA、S & Pグローバル・レーティング・ジャパン株式会社よりAA-、株式会社日本格付研究所よりAAAの格付けを取得しています。

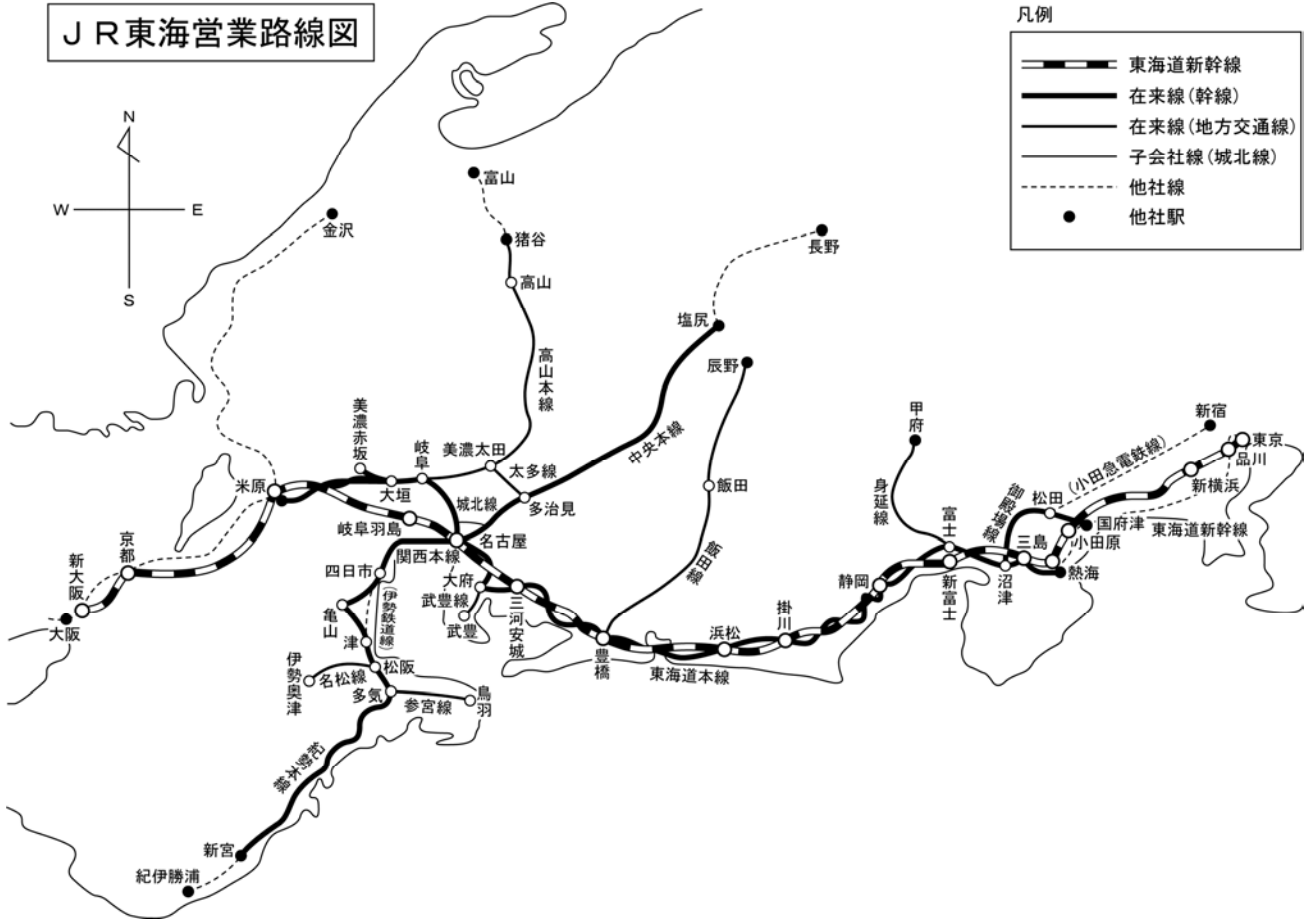
また、短期的な流動性確保のため、当期末現在1,000億円のコミットメントラインを設定しています。

JR東海営業路線図



凡例

-  東海道新幹線
-  在来線(幹線)
-  在来線(地方交通線)
-  子会社線(城北線)
-  他社線
-  他社駅



4 【経営上の重要な契約等】

(1) 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、保有機構（現：鉄道・運輸機構）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（現：鉄道・運輸機構）に支払うことなどに関して、保有機構との間に契約を結んでいます。

なお、4兆4,944億円については、平成29年1月に支払を完了しています。

(2) 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、平成29年度に合計1兆5,000億円を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・運輸機構と結んでいます。

(3) 他の旅客会社との間に、乗車券類等の相互発売等旅客営業に係る事項、会社間の運賃及び料金の収入区分並びに収入清算の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、契約を結んでいます。

なお、上記の契約では、2社以上の旅客会社線をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金の算出に当たっては通算できる制度とされており、かつ、旅客運賃については遠距離通減制が加味されたものとなっています。

また、旅客会社において、他の旅客会社に関連する乗車券類を発売した場合は、当該他の旅客会社は発売した旅客会社に発売手数料を支払うものとされています。

(4) 貨物会社との間に、貨物会社が当社の鉄道線路を使用する場合の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、契約を結んでいます。

(5) 鉄道情報システム㈱との間に、旅客会社6社共同で、列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム（マルスシステム）の使用、各旅客会社間の収入清算等の計算業務の委託等に関して、契約を結んでいます。

5 【研究開発活動】

鉄道事業は、様々な技術を持つ社員が協力して着実に業務を執行するとともに、車両、土木構造物、軌道、電力、信号通信等の様々な設備が有機的に機能することで成り立っています。鉄道事業にとって、より一層の安全確保や将来の経営基盤強化のためには、そのベースとなる技術力を不断に高めることが重要です。こうした認識の下、当社グループは積極的に技術開発に取り組み、大きな成果をあげています。

当社では、将来を支える技術開発の取組みをさらに強化するとともに、技術力の向上と人材の育成を図るため、愛知県小牧市の研究施設において、研究開発を推進しています。

また、当社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計画している中央新幹線の実現に向け、超電導リニア技術のブラッシュアップに取り組んでいます。

これらの取組みによって、当期の営業費に含まれる研究開発費の総額は587億円となりました。

運輸業

在来線・新幹線を支える技術開発においては、技術開発部が中心となり、安全・安定輸送の確保を最優先に、効率的・低コストでかつ質の高い鉄道事業の運営体制構築に向け、実用に即した技術開発に取り組んでいます。

また、実用技術として完成した超電導リニアについては、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を行うとともに、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んでいます。

さらに、これらの技術開発を通じて、当社の鉄道事業を担う技術者の育成に引き続き取り組み、技術力の維持・向上を図っています。

主な技術開発内容は、次のとおりです。

○鉄道事業の効率的運営体制構築に向けた技術開発

- ・安全・安定輸送の確保
- ・N700S 確認試験車による新技術の最終確認のための準備
- ・検査・保守の高度化、省力化
- ・設備の維持更新等におけるコストダウン

○超電導リニア

- ・建設・運営・保守のコストダウン
- ・実用技術のブラッシュアップ
- ・営業運転に対応した保守体系の確立

(注) 山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

- 1 当社は、中央新幹線を実現する際には、その先進性や高速性から超電導リニアの採用が最もふさわしいと考え、平成2年6月の運輸大臣通達「超電導磁気浮上方式鉄道に係る技術開発の円滑な推進について」並びに同年同月に承認された「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」に基づき、山梨リニア実験線の先行区間18.4kmを建設するとともに、技術開発及び走行試験に取り組んできました。

この結果、超電導リニアは、平成21年7月の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（以下「評価委員会」という。）において、既に営業運転に支障のない技術レベルに到達していることが確認され、平成23年12月には、国土交通大臣により超電導リニアに関する技術基準が制定されました。

また、当社は、平成19年1月に上記の「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」の変更承認を得て、山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新の工事を進め、平成25年8月に営業線仕様の車両L0系により走行試験を再開し、平成29年2月には評価委員会において、超電導リニアの技術開発については、「営業線に必要な技術開発は完了」していると改めて評価されました。引き続き、上記のとおり、実用技術として完成した超電導リニア技術のブラッシュアップと営業線における建設・運営・保守のコストダウンに取り組んでいきます。

以上について、当社は、当初計画において、実験基盤施設（汎用性のある地上施設）等として、消費税等を含めて1,965億円の特別負担投資を予定し、平成3年3月期から平成30年3月期までに、合計1,706億円を支出しています。さらに、42.8kmへの延伸と設備更新の新たな資金フレームとして、消費税等を含めて3,550億円の工事費を予定し、平成19年3月期から平成30年3月期までに、合計3,383億円を支出しています。また、上記の金額とは別に、当社独自の超電導リニア技術開発費として、会社発足時から平成30年3月期までに、合計1,787億円を支出しています。

2 超電導リニアの営業線実現に必要な実用技術の開発については、当社が費用を負担して進めてきました。

当社は、超電導リニアによる中央新幹線を自ら建設するとともに、米国北東回廊における超電導リニアプロジェクトの実現に向けた取組みを進めていますが、これらの建設・運営・保守に必要な技術は、全て当社の技術です。

このほか、当社をはじめとする旅客会社及び貨物会社は、鉄道技術及び労働科学に関する研究開発、調査を目的に、公益財団法人鉄道総合技術研究所（以下「鉄道総研」という。）に対し協定に基づき負担金を支出しています。

流通業、不動産業

特に記載する事項はありません。

その他

鉄道車両等製造業等において、技術力の強化と生産性の向上をさらに図り各製品の競争力を強化するとともに、変化する社会ニーズに対応して新技術を取り入れた新商品、新工法の開発に取り組んでいます。

第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

当期は、全体で3,796億円、工事負担金充当額を含め3,829億円の設備投資を実施しました。

運輸業においては、当社において、東海道新幹線、在来線の安全・安定輸送の確保、サービス向上、中央新幹線の建設、業務の効率化等に3,570億円、連結子会社において6億円の設備投資を実施しました。

このほか、流通業においては62億円、不動産業においては100億円、その他においては56億円の設備投資を実施しました。

なお、経営成績に重要な影響を及ぼすような設備の売却、撤去又は滅失はありません。

2【主要な設備の状況】

当期末現在の主要な設備の状況は以下のとおりです。

(1) 提出会社

① 総括表

セグメント	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計	
運輸業	1,221,456	251,470	2,282,466 (48,452)	472,110	4,227,504	18,046
不動産業	56,887	14	44,242 (482)	944	102,089	70

(注) 1 運輸業に供する土地とは、線路用地(面積29,996千㎡、帳簿価額1,321,432百万円)、停車場用地(面積9,075千㎡、帳簿価額788,015百万円)、工場用地、変電所用地等です。

2 運輸業に供する建物とは、停車場建物、事務所、工場建物等です。

3 運輸業に供する構築物とは、線路設備(軌道、高架橋、トンネル等、帳簿価額762,117百万円)、電路設備(電柱、信号設備、トロリ線等、帳簿価額221,908百万円)、停車場設備、諸構築物です。

4 運輸業には、中央新幹線施設等(建設仮勘定、建物及び構築物、機械装置等、帳簿価額414,271百万円)が含まれています。

5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業394,245百万円、不動産業930百万円)、その他の有形固定資産(運輸業30,873百万円、不動産業2百万円)及び無形固定資産(運輸業46,991百万円、不動産業11百万円)の合計です。

② 運輸業の主な設備の内訳

a 線路及び駅の数

線名	区間	営業キロ (km)	複線単線の別	駅数 (駅)	軌間 (m)	電圧 (v)	変電所数 (箇所)
東海道新幹線	東京～新大阪	552.6	複線	[7] 10	1.435	交流 25,000	26
東海道本線	「熱海」～「米原」	341.3	複線	81	1.067	直流 1,500	32
	「大垣」～美濃赤坂	5.0	単線	2	〃	〃	—
	「大垣」～「関ヶ原」	13.8	単線	—	〃	〃	—
御殿場線	「国府津」～「沼津」	60.2	単線	17	〃	〃	4
身延線	「甲府」～「富士」	88.4	単線一部複線	37	〃	〃	4
飯田線	「豊橋」～「辰野」	195.7	単線一部複線	92	〃	〃	9
武豊線	「大府」～武豊	19.3	単線	9	〃	〃	2
高山本線	「岐阜」～「猪谷」	189.2	単線	34	〃	—	—
中央本線	「塩尻」～「名古屋」	174.8	複線一部単線	[1] 37	〃	直流 1,500	16
太多線	「多治見」～「美濃太田」	17.8	単線	6	〃	—	—
関西本線	「名古屋」～亀山	59.9	単線一部複線	17	〃	直流 1,500	6
紀勢本線	「亀山」～「新宮」	180.2	単線	39	〃	—	—
名松線	「松阪」～伊勢奥津	43.5	単線	14	〃	—	—
参宮線	「多気」～鳥羽	29.1	単線	10	〃	—	—
合計	—	1,970.8	—	[8] 405	—	—	99

(注) 1 「 」の駅は当該区間の駅数には含んでいません。

2 駅数欄の[]は、外数で他線区との併設駅数を示しています。

3 このほかに、鉄道・運輸機構から借り受けている城北線（営業キロ：11.2km）に係る鉄道施設を(株)東海交通事業に使用させています。

b 車両数

区分	内燃 機関車 (両)	内燃 動車 (両)	電車				貨車 (両)	保守用車 (両)	合計 (両)
			電動車 (両)	制御 電動車 (両)	制御車 (両)	付随車 (両)			
新幹線	2	—	1,852	2	268	29	16	1,022	3,191
在来線	—	213	218	322	326	143	—	427	1,649
合計	2	213	2,070	324	594	172	16	1,449	4,840

c 車両施設

主な車両所、工場、車両区等は次のとおりです。

区分	所在地	土地		建物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
[東海鉄道事業本部]				
神領車両区	愛知県春日井市	179,439	421	193
名古屋工場	名古屋市中川区	111,239	118	1,855
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,175	1,108	149
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	313
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	434
[新幹線鉄道事業本部]				
東京仕業・修繕・交番検査車両所	東京都品川区	379,235	226,092	4,203
浜松工場	浜松市中区	346,061	71,447	22,658
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	56,392	181	691
[関西支社]				
大阪仕業・修繕・交番・台車検査車両所	大阪府摂津市	303,361	89,473	10,781
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	1,153

d 賃借資産

主な賃借資産は次のとおりです。

賃借先 賃借設備	設備のうち		賃借終了年度	賃借料 (百万円)
	土地 (面積千㎡)	建物 (面積千㎡)		
鉄道・運輸機構 城北線（勝川～枇杷島間11.2km）	127	1	平成44年度	4,074

(注) 鉄道・運輸機構から借り入れている城北線については、あらかじめ国土交通大臣の認可を受けた賃借料を借り受けから40年間にわたり年2回支払うこととされています。この賃借料は、毎年、財産及び管理費の増減等により若干の変動はありますが、基本的な水準はほぼ変わりません。

賃借料の額の基準は、鉄道・運輸機構法施行令第7条第1項により規定されています。

また、当該鉄道施設の維持更新については、総額1億円以上の災害復旧工事を除き、当社が実施することとなっています。

なお、国土交通大臣が指定する期間を経過した当該鉄道施設は、当該線区の建設費から既に支払った賃借料総額のうち建設費相当額を差し引いた残額を譲渡価額として譲渡を受けることができることとなっています。

③ 不動産業の主な設備の内訳

主な賃貸施設等は次のとおりです。

賃貸先	所在地	土地		建物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
ジェイアール東海不動産(株)	静岡市駿河区ほか	372,683	21,503	371
(株)ジェイアール東海ホテルズ	静岡市葵区ほか	58,929	4,430	5,185
ジェイアールセントラルビル(株)	名古屋市市中村区	8,451	1,693	44,056

(2) 国内子会社

① 運輸業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
ジェイアール東海バス株 (名古屋市東区)	510	2,099	1,076 (45)	82	3,769	282	支店等

(注) 「その他」は、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

② 流通業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
(株)ジェイアール東海高島屋 (名古屋市東区)	13,466	-	-	2,263	15,730	589	店舗等
(株)ジェイアール東海 パッセンジャーズ (東京都中央区)	4,888	438	1,130 (5)	873	7,331	1,302	支店、 店舗等
東海キヨスク株 (名古屋市東区)	3,164	1	621 (4)	2,287	6,075	553	支社、 店舗等
ジェイアール東海商事株 (名古屋市東区)	51	8	-	231	291	58	支社等

(注) 「その他」は、建設仮勘定、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

③ 不動産業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
ジェイアール セントラルビル株 (名古屋市東区)	114,636	380	0 (0)	2,183	117,201	67	駅ビル等
ジェイアール東海不動産株 (東京都港区)	47,636	309	10,712 (96)	196	58,854	112	賃貸施設等
新横浜ステーション開発株 (横浜市港北区)	13,581	-	0 (0)	43	13,625	39	駅ビル等
東京ステーション開発株 (東京都千代田区)	4,752	63	-	285	5,100	33	高架下等
名古屋ステーション開発株 (名古屋市東区)	6,429	-	0 (0)	583	7,012	59	高架下等
ジェイアール東海関西開発株 (京都市南区)	3,398	-	0 (0)	257	3,656	81	高架下等

(注) 「その他」は、建設仮勘定、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

④ その他の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
㈱ジェイアール東海ホテルズ (名古屋市中村区)	2,595	254	76 (1)	1,350	4,277	849	ホテル等
㈱ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	303	-	-	2,665	2,969	862	支店等
㈱ジェイアール東海 エージェンシー (東京都港区)	761	-	13 (0)	505	1,280	228	支店等
日本車輛製造㈱ (名古屋市中村区)	5,587	2,027	14,607 (4,225)	1,232	23,454	1,837	製作所等
ジェイアール東海建設㈱ (名古屋市中村区)	247	5	383 (2)	161	798	356	支店等
中央リネンサプライ㈱ (東京都中央区)	220	168	78 (7)	27	495	91	営業所、 工場等
日本機械保線㈱ (東京都港区)	1,078	188	670 (9)	322	2,259	427	支店、 工場等
東海交通機械㈱ (名古屋市中村区)	440	16	299 (6)	181	937	1,076	支店、 事業所等

(注) 「その他」は、建設仮勘定、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

3【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設等

当期末現在における、重要な設備の新設の計画は次のとおりです。

設備の新設のための資金については、自己資金を中心に、必要により社債及び借入により調達します。なお、中央新幹線の建設については、自己資金等の他、財政投融资を活用した長期借入（総額3兆円）により調達した資金を充当します。

新駅の設置や駅の橋上化など、自治体等の要請に基づく工事については、当該自治体等の負担金により行います。

① 運輸業

ア. 東海道新幹線、在来線

(単位 百万円)

項目	計画額	平成30年 3月期まで の既支払額	今後の 所要額	工事着手	完成予定
				平成 年 月	平成 年 月
安全・安定輸送対策					
東海道新幹線土木構造物大規模改修	144,700	70,266	74,434	27.9	32.3
東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	104,420	62,178	42,242	24.12	32.3
駅天井地震対策	13,200	1,043	12,157	28.9	39.3
東海道新幹線ATC装置取替等	54,592	4,838	49,754	26.12	39.3
東海道新幹線周波数変換装置取替	13,794	2,963	10,831	26.4	34.3
東海道新幹線電力補償装置取替	21,267	13,709	7,558	24.1	32.12
東海道新幹線コムトラック中央処理装置取替	11,430	-	11,430	29.10	36.9
東海道新幹線基幹通信ケーブル更新	9,650	2,822	6,828	27.8	35.3
東海道新幹線地中送電線取替	7,686	-	7,686	30.1	35.9
東海道新幹線環境対策	1,121	371	750	28.11	31.3
名古屋工場耐震化等の在来線地震対策	21,206	5,811	15,395	24.11	34.3
在来線名古屋駅輸送設備更新等	19,697	12,625	7,072	23.3	33.3
在来線工務関係組織再編関連設備整備	10,800	248	10,552	29.8	34.2
新幹線N700A（3次車）車両新製等	103,500	48,847	54,653	27.10	32.3
東海道新幹線保守用車取替	5,660	3,712	1,948	26.2	31.3
営業設備・駅設備等整備					
エクスプレス予約システム中央装置更新	19,700	13,086	6,614	29.1	31.9
東海道新幹線新大阪駅可動式ホーム柵整備	7,066	-	7,066	30.2	35.3
列車運行情報案内設備整備	8,140	1,714	6,426	28.8	39.3
東海道本線袋井・磐田間新駅設置	3,306	561	2,745	26.12	32.9
関西本線蟹江駅他橋上化等駅改良	6,166	1,608	4,558	26.6	33.12
武豊線半田駅付近高架化	15,597	0	15,597	29.9	40.3
エレベーター新設	2,004	146	1,858	29.4	33.3
TOICAサービスエリア拡大	880	43	837	29.6	31.9
業務効率化					
社内情報ネットワークシステム更新等	9,683	6,034	3,649	28.5	31.10

イ. 中央新幹線

中央新幹線については、平成26年8月、全幹法第9条に基づき、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、同年10月に認可を受けました。

加えて平成29年9月、電力設備や信号通信設備等の電気設備を中心に、既に工事実施計画（その1）で認可を受けた土木工事の一部変更をあわせて、品川・名古屋間の工事実施計画（その2）として認可申請を行い、平成30年3月に認可を受けました。

品川・名古屋間の総工事費は、今後申請予定である車両、駅設備等の現時点の見込み額を含め、5兆5,235億円（山梨リニア実験線既設分は除く。）です。

（単位 百万円）

項目	計画額 (総工事費)	平成30年 3月期まで の既支払額	今後の 所要額	工事着手	完成予定
品川・名古屋間建設	5,523,550	274,401	5,249,149	平成 年月 26. 10	平成 年月 39. 12

《工事の進捗状況》

当期は、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、先進坑に続き、本年3月に本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）、愛知県の坂下非常口、山梨県の第四南巨摩トンネル等で本格的な土木工事に着手しました。

- ② 流通業、不動産業、その他
該当事項はありません。

- (2) 重要な設備の除却等
該当事項はありません。

第4【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

(1)【株式の総数等】

①【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

②【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数(株) (平成30年3月31日)	提出日現在発行数(株) (平成30年6月22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】

①【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

②【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

③【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)
平成24年10月1日 (注)	203,940,000	206,000,000	—	112,000	—	53,500

(注) 普通株式1株を100株に分割したことによるものです。なお、同時に1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用しています。

(5) 【所有者別状況】

平成30年3月31日現在

区分	株式の状況（1単元の株式の数100株）								単元未満株式の状況 (株)
	政府及び 地方公共 団体	金融機関	金融商品 取引業者	その他の 法人	外国法人等		個人 その他	計	
					個人以外	個人			
株主数 (人)	43	176	32	866	748	31	87,638	89,534	—
所有株式数 (単元)	299	1,056,598	12,547	278,341	443,950	63	267,898	2,059,696	30,400
所有株式数 の割合(%)	0.01	51.30	0.61	13.51	21.55	0.00	13.01	100.0	—

(注) 1 自己株式8,999,229株は「個人その他」欄に89,992単元及び「単元未満株式の状況」欄に29株を含めて記載しています。

2 「その他の法人」欄には、証券保管振替機構名義の株式22単元が含まれています。

3 単元未満株式のみを有する株主は961人です。

(6) 【大株主の状況】

平成30年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数 (株)	発行済株式（自己 株式を除く。）の 総数に対する所有 株式数の割合(%)
株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号	9,783,300	4.97
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	東京都港区浜松町二丁目11番3号	9,298,000	4.72
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口）	東京都中央区晴海一丁目8番11号	8,253,000	4.19
野村信託銀行株式会社（退職給付信託三菱東京UFJ銀行口）	東京都千代田区大手町二丁目2番2号	7,125,000	3.62
株式会社三菱東京UFJ銀行	東京都千代田区丸の内二丁目7番1号	6,678,100	3.39
日本生命保険相互会社	東京都千代田区丸の内一丁目6番6号 日本生命証券管理部内	5,000,000	2.54
トヨタ自動車株式会社	愛知県豊田市トヨタ町1番地	4,000,000	2.03
第一生命保険株式会社	東京都千代田区有楽町一丁目13番1号	3,423,900	1.74
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口5）	東京都中央区晴海一丁目8番11号	3,421,900	1.74
株式会社三井住友銀行	東京都千代田区丸の内一丁目1番2号	3,230,000	1.64
計	—	60,213,200	30.56

(注) 1 上記のほか、当社は自己株式8,999,229株を保有しています。

2 平成29年10月4日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、株式会社みずほ銀行及びその共同保有者3名が、平成29年9月27日現在で21,064,723株を保有している旨が記載されていますが、当社として平成30年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。

(7) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

平成30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 196,953,400	1,969,534	—
単元未満株式	普通株式 30,400	—	—
発行済株式総数	206,000,000	—	—
総株主の議決権	—	1,969,534	—

(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。

② 【自己株式等】

平成30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

(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。

(8) 【役員・従業員株式所有制度の内容】

① 従業員株式所有制度の概要

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、制度導入後4年間にわたりJR東海社員持株会（以下「持株会」という。）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 従業員持株会に取得させる予定の株式の総数

1,121,900株

③ 当該従業員株式所有制度による受益権その他の権利を受けることができる者の範囲

受益者適格要件を充足する持株会会員

2 【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

(1) 【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2) 【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3) 【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数 (株)	価額の総額 (円)
当事業年度における取得自己株式	13	242,190
当期間における取得自己株式	—	—

(注) 当期間（平成30年4月1日から有価証券報告書提出日まで）における取得自己株式には、平成30年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求による株式数は含めていません。

(4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数(株)	処分価額の総額(円)	株式数(株)	処分価額の総額(円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	—	—	—	—
消却の処分を行った取得自己株式	—	—	—	—
合併、株式交換、会社分割に係る移転を行った取得自己株式	—	—	—	—
その他 (単元未満株式の売渡請求による売渡)	50	1,024,500	—	—
保有自己株式数	8,999,229	—	8,999,229	—

(注) 1 当期間（平成30年4月1日から有価証券報告書提出日まで）におけるその他の株式数には、平成30年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の売渡請求による株式数は含めていません。また、当期間における保有自己株式数には、平成30年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求及び売渡請求による株式数の増減は含めていません。

2 上記の保有自己株式数には、「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。

3 【配当政策】

当社は、社会的使命の強い鉄道事業を経営の柱としていることから、長期にわたる安定的な経営基盤の確保・強化に取り組むとともに中央新幹線計画等の各種プロジェクトを着実に推進するため内部留保を確保し、配当については安定配当を継続することを基本方針としています。

当社は、毎年3月31日を基準日とする期末配当及び9月30日を基準日とする中間配当の年2回の剰余金の配当を実施することを基本方針としており、これらの配当の決定機関は、期末配当については株主総会、中間配当については取締役会です。

以上の基本方針に基づき、当期は、中間配当金、期末配当金ともに1株当たり70円の配当を実施し、この結果、年間配当金は1株当たり140円となりました。

今後とも、東海道新幹線をはじめとする諸事業の経営基盤の強化並びに中央新幹線の建設に向けた取組みを着実に推進する中で、安定配当を継続していく考えです。

なお、当社は、会社法第454条第5項に規定する中間配当について、「当社は、取締役会の決議によって、毎年9月30日を基準日とする中間配当を行うことができる。」と定款で定めています。

(注) 当事業年度の剰余金の配当

決議年月日	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)
平成29年10月27日 取締役会決議	13,790	70
平成30年6月22日 定時株主総会決議	13,790	70

4 【株価の推移】

(1) 【最近5年間の事業年度別最高・最低株価】

回次	第27期	第28期	第29期	第30期	第31期
決算年月	平成26年3月	平成27年3月	平成28年3月	平成29年3月	平成30年3月
最高(円)	13,570	24,800	22,960	21,045	21,520
最低(円)	8,990	11,270	18,255	16,305	17,525

(注) 最高・最低株価は東京証券取引所(市場第一部)におけるものです。

(2) 【最近6月間の月別最高・最低株価】

月別	平成29年10月	11月	12月	平成30年1月	2月	3月
最高(円)	21,050	21,520	21,385	21,450	21,235	20,365
最低(円)	19,615	19,815	20,130	20,420	19,420	19,105

(注) 最高・最低株価は東京証券取引所(市場第一部)におけるものです。

5 【役員の状況】

男性 22名 女性 一名 (役員のうち女性の比率 ー%)

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役 会長		柘 植 康 英	昭和28年8月6日生	昭和52年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年3月 同新潟鉄道管理局総務部人事課長 昭和62年4月 当社入社 平成元年3月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成3年5月 当社人事部企画担当課長 平成4年6月 当社人事部勤労課長 平成6年6月 当社人事部人事課長 平成8年6月 当社総務部次長 平成12年6月 当社総務部長 平成14年6月 当社取締役人事部長 平成18年6月 当社常務取締役秘書部長 平成20年6月 当社代表取締役副社長 平成26年4月 当社代表取締役社長 平成30年4月 当社代表取締役会長 (現在に至る)	(注3)	13,262
代表取締役 社長		金 子 慎	昭和30年8月29日生	昭和53年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同職員局労働課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社人事部人事課担当課長 平成6年6月 当社人事部勤労課長 平成8年6月 当社人事部人事課長 平成10年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成14年6月 当社総務部長 平成16年6月 当社取締役総務部長 平成18年6月 当社取締役人事部長 平成20年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成22年6月 当社専務取締役総合企画本部長 平成24年6月 当社代表取締役副社長 平成30年4月 当社代表取締役社長 (現在に至る)	(注3)	3,418
代表取締役 副社長	総合企画本部長、 事務部門担当	巢 山 芳 樹	昭和32年5月4日生	昭和55年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同新潟鉄道管理局経理部主計課長 昭和62年4月 当社入社 平成2年4月 (株)ジェイアール東海ツアーズ総務部経理課長 平成3年3月 当社人事部勤労課長代理 平成4年7月 当社人事部勤労課担当課長 平成6年5月 当社人事部人事課担当課長 平成8年6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部管理課長 平成9年2月 当社人事部勤労課長 平成10年6月 当社人事部人事課長 平成14年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成18年7月 当社総合企画本部投資計画部長 平成20年6月 当社取締役人事部長 平成22年6月 当社取締役総務部長 平成24年6月 当社常務執行役員総務部長 平成26年6月 当社取締役常務執行役員新幹線鉄道事業本部長 平成28年6月 当社取締役専務執行役員総合企画本部長 平成30年6月 当社代表取締役副社長総合企画本部長 (現在に至る)	(注3)	2,726

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役 副社長	技術部門担当、 海外高速鉄道担当	小 菅 俊 一	昭和29年5月20日生	昭和52年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年2月 同新幹線総局静岡保線所静岡支所長 昭和62年4月 当社入社 昭和63年2月 当社三重支店工務課長 平成元年3月 当社総合企画本部国際課長 平成3年3月 当社総合企画本部東京企画部担当課長 平成6年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部担当部長 平成7年6月 当社技術本部主幹 平成9年6月 日本機械保線(株)取締役経営管理部長 平成11年4月 当社総合企画本部東京企画部担当部長 平成11年6月 当社総合企画本部東京企画部長 平成12年7月 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 平成16年7月 当社総合企画本部経営管理部長・投資計画部長 平成18年7月 当社総合企画本部副本部長 平成20年6月 当社執行役員総合技術本部技術企画部長 平成22年6月 当社執行役員総合技術本部副本部長 平成23年7月 当社執行役員総合技術本部副本部長・技術企画部海外高速鉄道プロジェクトC&C事業室長 平成24年6月 当社常務執行役員総合技術本部副本部長・技術企画部長・技術企画部海外高速鉄道プロジェクトC&C事業室長 平成28年6月 当社取締役専務執行役員総合技術本部長 平成30年6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注3)	3,250
代表取締役 副社長	中央新幹線 推進本部担当	宇 野 護	昭和29年6月19日生	昭和53年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年3月 同岐阜工事事務所調査課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社総合企画本部リニア・中央新幹線推進部担当課長 平成3年7月 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 平成5年6月 当社総合企画本部東京企画部担当課長 平成8年6月 当社広報部次長 平成11年6月 当社リニア開発本部主幹 平成12年9月 当社広報部長 平成16年7月 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 平成20年6月 当社執行役員東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 平成22年6月 当社取締役東海道新幹線21世紀対策本部長 平成23年7月 当社取締役中央新幹線推進本部長 平成24年6月 当社常務執行役員中央新幹線推進本部長 平成27年6月 当社取締役常務執行役員中央新幹線推進本部長 平成28年6月 当社取締役専務執行役員中央新幹線推進本部長 平成30年6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注3)	2,932

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役 副社長	鉄道事業本部 担当、 安全部門統括担当	勝 治 秀 行	昭和30年3月7日生	昭和54年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年3月 同秋田鉄道管理局秋田機関区長 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社技術本部担当課長 平成4年6月 当社人事部勤労課担当課長 平成7年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部人事課長 平成9年6月 当社新幹線鉄道事業本部東京運転所長 平成13年7月 当社人事部勤労課長 平成14年6月 当社人事部人事課長 平成15年12月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部長 平成20年6月 当社執行役員新幹線鉄道事業本部副部長・運輸営業部長 平成21年6月 当社取締役安全対策部長 平成24年6月 当社常務執行役員安全対策部長 平成26年6月 当社取締役常務執行役員東海鉄道事業本部長 平成28年6月 当社取締役専務執行役員新幹線鉄道事業本部長 平成30年6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注3)	2,007
取締役 名誉会長		葛 西 敬 之	昭和15年10月20日生	昭和38年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同職員局次長 昭和62年4月 当社取締役総合企画本部長 昭和63年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成2年6月 当社代表取締役副社長総合企画本部長 平成4年6月 当社代表取締役副社長 平成7年6月 当社代表取締役社長 平成16年6月 当社代表取締役会長 平成26年4月 当社代表取締役名誉会長 平成30年4月 当社取締役名誉会長（現在に至る）	(注3)	11,606
取締役 相談役		山 田 佳 臣	昭和24年1月7日生	昭和46年7月 日本国有鉄道入社 昭和58年8月 同職員局職員課補佐 昭和62年4月 当社入社 総務部勤労課長 昭和63年2月 当社人事部人事課長 平成元年3月 当社総合企画本部東京企画部長 平成4年6月 当社秘書室副室長 平成6年6月 当社人事部長 平成8年6月 当社取締役人事部長 平成10年6月 当社取締役総合企画本部長 平成11年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成14年6月 当社専務取締役事業推進本部長 平成16年6月 当社代表取締役副社長 平成22年4月 当社代表取締役社長 平成26年4月 当社代表取締役会長 平成30年4月 当社取締役相談役（現在に至る）	(注3)	8,678

役名	職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数(株)
取締役 専務執行 役員	中央新幹線推進 本部長、 建設部門統括担当	水野孝則	昭和33年2月26日生	昭和56年4月 昭和62年4月 平成5年7月 平成8年6月 平成11年7月 平成14年7月 平成17年7月 平成19年7月 平成20年6月 平成22年7月 平成23年7月 平成25年6月 平成28年6月 平成30年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 当社建設工事部不動産開発課長 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 当社総合技術本部リニア開発本部主幹 名工建設(株)企画本部経営企画部長 当社建設工事部担当部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部企画推進部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 当社中央新幹線推進本部副本部長 当社執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社常務執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社取締役専務執行役員中央新幹線推進本部部長(現在に至る)	(注3)	2,573
取締役 常務執行 役員	総合技術本部長、 施設部門統括担当	大竹敏雄	昭和30年10月18日生	昭和55年4月 昭和61年2月 昭和62年4月 平成元年2月 平成3年3月 平成5年6月 平成7年6月 平成11年3月 平成13年7月 平成14年7月 平成16年7月 平成18年7月 平成20年6月 平成22年7月 平成26年6月 平成30年6月	日本国有鉄道入社 同静岡鉄道管理局浜松保線区長 当社入社 当社三重支店工務課長 当社総合企画本部投資計画部副長 当社総合企画本部投資計画部担当課長 当社新幹線鉄道事業本部施設部保線課長 当社技術本部主幹 日本機械保線(株)取締役経営管理部長 当社静岡支社工務部長 当社総合技術本部技術企画部担当部長 当社東海鉄道事業本部工務部長 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 当社総合技術本部技術開発部次長 当社執行役員総合技術本部副本部長・技術開発部長 当社取締役常務執行役員総合技術本部長(現在に至る)	(注3)	859
取締役 常務執行 役員	事業推進本部長、 管財部担当	伊藤彰彦	昭和34年10月7日生	昭和57年4月 平成11年11月 平成12年6月 平成15年4月 平成16年5月 平成16年7月 平成18年5月 平成20年6月 平成24年7月 平成26年6月 平成28年6月 平成30年6月	(株)日本長期信用銀行入行 当社入社 関連事業本部管理部担当課長 当社事業推進本部担当課長 ジェイアール東海パートナーズ(株)取締役 当社人事部人事課担当課長 当社静岡支社管理部長 当社人事部担当部長 当社秘書部長 当社事業推進本部副本部長 当社執行役員管財部長 当社執行役員総務部長 当社取締役常務執行役員事業推進本部長(現在に至る)	(注3)	1,449

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
取締役 常務執行 役員	新幹線鉄道事業 本部長、 車両部門統括担当	田 中 守	昭和33年8月5日生	昭和57年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年4月 当社入社 平成4年6月 当社技術本部副主幹 平成5年6月 当社関西支社大阪第三車両所長 平成7年6月 当社関西支社運輸営業部車両課長 平成9年6月 当社静岡支社管理部人事課長 平成11年7月 当社新幹線鉄道事業本部車両部車両課長 平成15年7月 当社新幹線鉄道事業本部車両部担当部長 平成19年7月 当社総合技術本部技術企画部担当部長 平成22年6月 当社新幹線鉄道事業本部車両部長 平成26年6月 当社執行役員関西支社長 平成28年6月 当社執行役員総合技術本部副本部長・技術企画部長 平成30年6月 当社取締役常務執行役員新幹線鉄道事業本部長（現在に至る）	(注3)	801
取締役 執行役員	東海鉄道事業 本部長	鈴木 広 士	昭和36年2月24日生	昭和60年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年4月 当社入社 平成11年7月 当社新幹線鉄道事業本部小田原保線所長 平成12年7月 当社関西支社工務部施設課長 平成14年7月 当社東海鉄道事業本部管理部総務課担当課長 平成16年7月 当社東海鉄道事業本部工務部管理課長 平成18年7月 日本機械保線(株)経営管理部長 平成20年7月 当社新幹線鉄道事業本部名古屋施設事務所長 平成22年7月 当社総合技術本部技術企画部担当部長 平成24年6月 当社東海鉄道事業本部工務部長 平成28年6月 当社執行役員静岡支社長 平成30年6月 当社取締役執行役員東海鉄道事業本部長（現在に至る）	(注3)	1,422
取締役		トーケル・ バターソン	昭和29年8月29日生	昭和63年8月 米国防総省国防長官室日本上級部長 平成3年4月 米大統領府国家安全保障会議日韓部長 平成6年11月 戦略国際問題研究所パシフィック・フォーラムシニア・アソシエイト、 同パシフィック・グループ会長 平成10年4月 Raytheon Japan社社長 平成13年2月 米大統領特別補佐官（アジア担当） 平成14年10月 米駐日大使上級顧問 平成16年4月 米務省南アジア次官補代理 平成17年4月 Raytheon International社社長、Raytheon社副社長 平成21年10月 U.S.-Japan MAGLEV社社長 平成22年3月 The Northeast MAGLEV社社長 平成25年1月 当社囑託 平成27年5月 The Northeast MAGLEV社取締役（現在に至る） 平成27年6月 当社取締役（現在に至る）	(注3)	0
取締役		張 富 士 夫	昭和12年2月2日生	昭和35年4月 トヨタ自動車工業(株)入社 昭和63年9月 トヨタ自動車(株)取締役 平成10年6月 同社代表取締役副社長 平成11年6月 同社代表取締役社長 平成16年6月 当社取締役（現在に至る） 平成17年6月 トヨタ自動車(株)代表取締役副会長 平成18年6月 同社代表取締役会長 平成25年6月 同社名誉会長 平成29年6月 同社相談役（現在に至る）	(注3)	3,623

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
取締役		頃 安 健 司	昭和17年4月16日生	昭和42年4月 東京地方検察庁検事 平成8年1月 法務省大臣官房長 平成9年12月 最高検察庁総務部長 平成11年4月 同庁刑事部長 平成11年12月 法務総合研究所長 平成13年5月 札幌高等検察庁検事長 平成14年6月 名古屋高等検察庁検事長 平成15年2月 大阪高等検察庁検事長 平成16年7月 弁護士登録（現在に至る） 平成17年6月 当社取締役（現在に至る）	(注3)	781
取締役		佐 伯 卓	昭和26年6月14日生	昭和49年4月 東邦瓦斯(株)入社 平成16年6月 同社取締役 平成20年6月 同社代表取締役社長 平成24年6月 当社取締役（現在に至る） " 東邦瓦斯(株)代表取締役会長 平成28年6月 同社取締役相談役（現在に至る）	(注3)	966
常勤監査役		藤 井 秀 則	昭和29年5月26日生	昭和54年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年4月 同盛岡鉄道管理局営業部旅客課長 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社総合企画本部経営管理部管理課担当課長 平成3年5月 当社総合企画本部経営管理部計画課長 平成6年6月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成8年12月 当社総合企画本部経営管理部次長 平成10年6月 当社財務部担当部長 平成14年7月 当社管財部長 平成18年6月 当社財務部長 平成20年6月 当社取締役財務部長 平成24年6月 当社常務執行役員財務部長 平成26年6月 当社常勤監査役（現在に至る）	(注4)	2,959
常勤監査役		石 津 緒	昭和30年8月7日生	昭和53年4月 運輸省入省 平成12年7月 同省運輸政策局国際業務第一課長 平成13年1月 国土交通省総合政策局国際業務課長 平成13年7月 中部国際空港(株)企画部長 平成15年4月 同社経営企画部長 平成16年7月 国土交通省大臣官房参事官 平成17年7月 同省自動車交通局総務課長 平成18年7月 同省大臣官房審議官 平成19年7月 同省中国運輸局長 平成21年7月 同省航空局次長 平成23年10月 同省近畿運輸局長 平成24年9月 同省国土交通審議官 平成25年11月 名工建設(株)顧問 平成26年6月 当社常勤監査役（現在に至る）	(注4)	599
常勤監査役		太 田 裕 之	昭和31年9月4日生	昭和54年4月 警察庁入庁 平成13年1月 沖縄県警察本部長 平成14年8月 警察庁中部管区警察局総務監察部長 平成15年8月 同庁警察大学校警察政策研究センター所長 平成17年8月 同庁刑事局刑事企画課長 平成19年8月 兵庫県警察本部長 平成21年4月 警察庁警察大学校特別捜査幹部研修所長 平成22年1月 内閣府大臣官房審議官 平成24年5月 警察庁東北管区警察局長 平成25年6月 同庁警察大学校長 平成26年6月 当社常勤監査役（現在に至る）	(注4)	599

役名	職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有 株式数 (株)
監査役		木 藤 繁 夫	昭和15年9月29日生	昭和41年4月 平成6年6月 平成7年9月 平成9年7月 平成9年12月 平成11年1月 平成13年5月 平成14年10月 平成15年10月 平成19年6月	東京地方検察庁検事 法務省大臣官房総務審議官 同省保護局長 最高検察庁総務部長 同庁公安部長 公安調査庁長官 広島高等検察庁検事長 東京高等検察庁検事長 弁護士登録（現在に至る） 当社監査役（現在に至る）	(注4)	1,356
監査役		那 須 國 宏	昭和19年6月5日生	昭和44年4月 昭和50年10月 平成11年4月 平成15年7月 平成30年6月	弁護士登録（現在に至る） 那須國宏法律事務所（現 那須・岩崎法律事務所）開設 同所長弁護士（現在に至る） 名古屋弁護士会会長 日本弁護士連合会副会長 愛知県人事委員会委員長 当社監査役（現在に至る）	(注4)	0
計							65,866

- (注) 1 取締役張富士夫、頃安健司及び佐伯卓は、社外取締役です。
- 2 常勤監査役石津緒及び太田裕之並びに監査役木藤繁夫及び那須國宏は、社外監査役です。
- 3 取締役の任期は、平成30年6月22日開催の第31回定時株主総会后、2年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
- 4 監査役の任期は、平成27年6月23日開催の第28回定時株主総会后、4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
- 5 取締役佐伯卓は、平成30年6月25日をもって東邦瓦斯株式会社取締役を退任する予定です。

6 【コーポレート・ガバナンスの状況等】

(1) 【コーポレート・ガバナンスの状況】

当社は、経営の健全性、効率性及び透明性を確保し、企業の長期的な発展と継続的な企業価値の向上を図るため、以下のとおりコーポレート・ガバナンスの充実に努めています。

① 企業統治の体制

a 企業統治の体制の概要等

当社においては、事業内容、規模等を総合的に勘案し、以下のような企業統治の体制を採用しています。

当社の取締役会は取締役17名（うち3名が社外取締役）で構成されています。また、当社は監査役制度を採用しており、監査役会は監査役5名（うち4名が社外監査役）で構成されています。

取締役会は、月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、事柄の背景や進捗状況等を丁寧に説明し十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督しています。また、取締役会に先立ち、経営に関する重要な事項を審議する機関として経営会議を設置し審議の充実に努めています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役に出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。また、当社は、関係会社に対して必要な管理、指導を行うことで、適正な業務運営の確保に努めています。

なお、当社は平成15年5月に執行役員制度を導入していますが、当社を取り巻く経営環境の変化に適時・適切に対応するため、平成24年6月から、より一層の取締役会における意思決定の迅速化及び審議の充実並びに取締役と業務執行を担う執行役員との役割分担のさらなる明確化を目的とした役員体制としています。

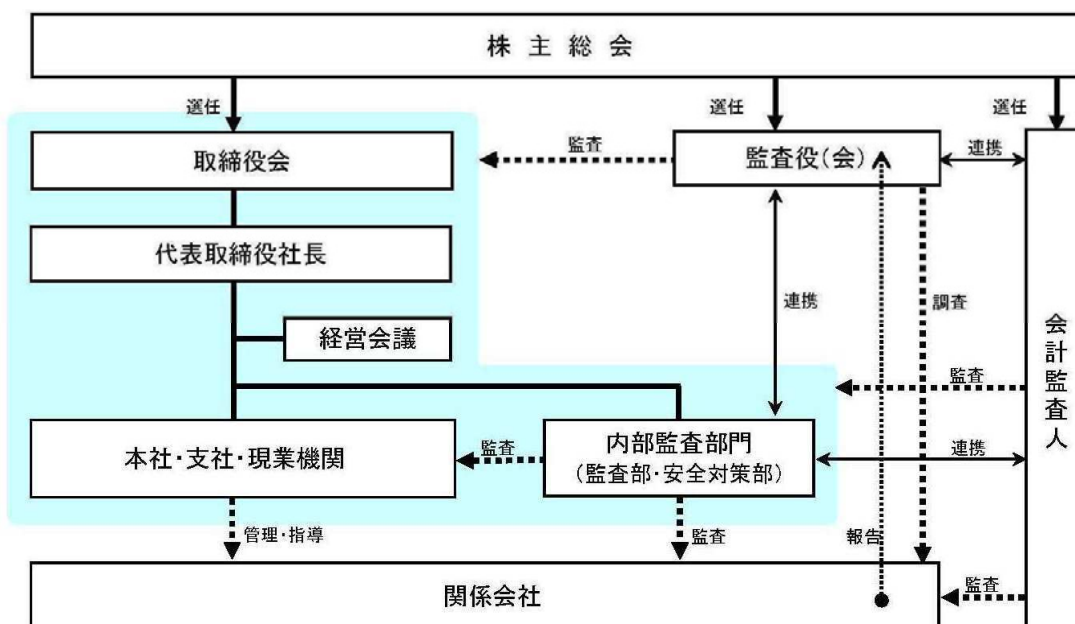
監査役は、取締役会、経営会議等の重要な会議に出席するほか、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、関係会社に赴き、その業務執行状況について検証するなど、厳正に監査を行っています。なお、監査役の職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

内部監査は、監査部（24名）において、業務運営の準拠性、効率性及び有効性の観点から、当社及び関係会社の業務全般を対象として、業務資料や契約書等の書類の確認、業務の立会、関係者へのインタビューなどの手法により監査を実施し、その結果を経営者に報告しています。加えて、運転事故及び労働災害を防止するため、安全対策部において安全監査を実施し、その結果を経営者に報告しています。

会計監査は、会計監査人として選任している有限責任監査法人トーマツから、一般に公正妥当と認められる監査の基準に基づく適正な監査を受けています。なお、業務を執行した公認会計士は、同監査法人に所属する北方宏樹（継続監査年数1年）、水野裕之（同5年）及び鈴木晴久（同2年）であり、その監査業務に係る補助者は23名（公認会計士10名、その他13名）です。

監査役、内部監査部門及び会計監査人は、定期的または必要の都度、情報交換を行うことにより相互に連携を図っているほか、内部統制に関わる各部署から必要な情報提供を受け、内部統制基本方針に定める各項目の実施状況について確認しています。

(図表) 当社のコーポレート・ガバナンス体制



b 内部統制システムの整備の状況

当社は、取締役会において、内部統制基本方針につき、次のとおり決議しています。

(内部統制基本方針)

- 1 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
取締役会は、法定事項及び経営上重要な事項について十分に審議し、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督する。
内部監査部門は、取締役、執行役員及び社員による業務執行が法令、定款及び社内規程に適合して行われているかについて、内部監査を行う。
嘱託弁護士等の外部の専門家から、必要に応じてアドバイスを受ける体制を整え、業務運営の適法性の確保に努める。
反社会的勢力との関係遮断のため、不当要求には一切応じず、対応統括部署を定め、外部の専門機関と緊密な連携関係を構築する等、必要な体制を整える。
- 2 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制
社内規程により、保存する必要がある文書を定め、対象となる文書について、適切に保存及び管理を行う。
- 3 損失の危険の管理に関する規程その他の体制
各部門の所管事項に関する意思決定については、その重要度に応じて上位の職位による承認、会議への付議など、定められた手続により適切に行う。
また、鉄道運転事故防止に関して、鉄道安全推進委員会での審議を通じて、効果的な対策を強力に推進する。
- 4 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制
社内規程により、各部門の分掌事項と職務権限を明確に定めるとともに、その課題と業務量に応じて適切な要員配置を行い、効率的な業務体制を整える。
- 5 当社及び子会社等から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制
子会社等の取締役会は、法定事項及び経営上重要な事項について十分に審議し、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督する。
子会社等における意思決定については、その重要度に応じて権限者による承認、会議への付議など、定められた手続により適切に行う。
子会社等では、社内規程により、各部門の分掌事項と職務権限を明確に定め、効率的な業務体制を整える。
当社は社内規程に基づき、子会社等と一定の重要事項について協議・報告を行う旨の協定を締結の上、必要な管理、指導を行う。
当社の内部監査部門は、主要な子会社等の取締役、執行役員及び社員による業務執行が法令、定款及び社内規程に適合して行われているかについて、監査を行う。
子会社等は、反社会的勢力との関係遮断のため、不当要求には一切応じず、対応統括部署を定め、当社や外部の専門機関と緊密な連携関係を構築する等、必要な体制を整える。
- 6 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する体制、その使用人の取締役からの独立性に関する事項及びその使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項
監査役は、その職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置く。
監査役スタッフの人事について、人事部門は、事前に監査役の意見を聞く。
- 7 取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制その他の監査役への報告に関する体制
取締役、執行役員及び社員は、当社または当社及びその子会社等から成る企業集団に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見した場合及び当社またはその子会社等において法令・定款に違反する重大な事実を発見した場合は、社内規程に従って、遅滞なく監査役または監査役会に報告を行う。
また、取締役、執行役員及び社員は、監査役または監査役会の求めに応じ、その職務の執行に関する事項について報告を行う。
上記の報告を行った取締役、執行役員及び社員は、当該報告を行ったことを理由として不利な取扱いを受けない。
- 8 子会社等の取締役、監査役及び使用人が当社の監査役に報告をするための体制
子会社等の取締役、執行役員及び社員は、当該子会社等に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見した場合及び法令・定款に違反する重大な事実を発見した場合は、当該子会社等の社内規程に従って、遅滞なく当該子会社等の監査役に報告を行う。当該子会社等の監査役は、上記の事実について報告を受領した場合及び上記の事実を発見した場合は、当社の監査役に報告を行う。
上記の報告を行った子会社等の取締役、監査役、執行役員及び社員は、当該報告を行ったことを理由として不利な取扱いを受けない。

(内部統制基本方針)

9 その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

取締役会への出席のほか、経営会議等の重要な会議に監査役の出席を求め、経営施策の審議過程からその適法性の確保に努める。

内部監査部門は、監査役及び会計監査人との連携を深め、監査役監査の充実を図る。

監査役の職務の執行について生ずる費用の支出等については、社内規程に従って適切に処理する。

c リスク管理体制の整備の状況

当社では、鉄道運転事故や労働災害を防止する観点から、本社、鉄道事業本部、支社及び各地区に「鉄道安全推進委員会」等を設置し、本社から現業機関に至るまで一貫した体制により安全対策の確立・推進を行っています。

また、事故や災害の発生など異常時に対しては、情報伝達の要となる指令組織を各鉄道事業本部において24時間体制で運営するとともに、事故や災害の規模・影響に応じて非常参集できる復旧即応体制を整えています。さらに、大規模災害等の異常時に備え、東海道新幹線において、総合指令所の代替機能を有する第2総合指令所を設置しています。

d 子会社の業務の適正を確保するための体制整備の状況

当社グループとして経営方針等の意思統一を図り、一体となって事業に取り組むため、毎年、「JR東海グループ社長会」を開催しています。

また、当社は、子会社等に対して必要な管理、指導を行うとともに、主要な子会社等を対象に内部監査及び安全監査を実施して、適正な業務運営の確保に努めています。

e 責任限定契約の内容の概要

当社は、会社法第427条第1項の規定により、社外取締役及び社外監査役との間に、会社法第423条第1項の責任を法令が規定する額に限定する契約を締結しています。

f 取締役の定数

当社の取締役は20名以内とする旨定款に定めています。

g 取締役の選任決議要件

当社は、取締役の選任決議の要件について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨、また、その決議は累積投票によらない旨定款に定めています。

h 中間配当の決定機関

当社は、株主への機動的な利益還元を行うため、取締役会の決議により中間配当を実施することができる旨定款に定めています。

i 自己株式の取得の決定機関

当社は、機動的な資本政策の遂行を可能とするため、会社法第165条第2項の規定に基づき、取締役会の決議によって市場取引等により自己の株式を取得することができる旨定款に定めています。

j 株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、株主総会の円滑な運営を目的として、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上に当たる多数をもって行う旨定款に定めています。

② 社外取締役及び社外監査役との関係等

社外取締役及び社外監査役の選任については、当社の業務を遂行するにあたり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、社外取締役3名及び社外監査役4名を選任しています。社外取締役及び社外監査役については、社外での様々な経験やその高い識見に基づき独立した立場からご意見をいただけるよう、株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準に従い各人の独立性を判断しています。

社外取締役及び社外監査役からは、社外における様々な経験やその高い識見に基づき、独立した立場から、取締役会又は監査役会の場に限らず、当社の業務遂行上有益な意見を受けています。

また、社外取締役及び社外監査役から受けた意見は、監査役監査、内部監査、安全監査及び会計監査、さらに内部統制基本方針に定める各項目の実施に活かしています。

また、社外取締役張富士夫は、トヨタ自動車株式会社の相談役であり、同社は、当社株式4,000,000株を保有していますが、社外取締役個人が直接利害関係を有するものではありません。

なお、当社は、社外取締役及び社外監査役全員を、一般株主と利益相反の生じるおそれがない独立役員として、上場証券取引所に対し届け出しています。

③ 役員報酬等の内容

a 役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数

区分	基本報酬		賞与		報酬等の総額 (百万円)
	対象員数(名)	総額(百万円)	対象員数(名)	総額(百万円)	
取締役 (社外取締役を除く)	13	586	13	240	826
監査役 (社外監査役を除く)	2	76	-	-	76
社外役員	6	129	-	-	129

b 役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針の内容及び決定方法

取締役の報酬等は、定額の基本報酬と賞与から構成しています。基本報酬は役位、経験年数等を総合的に勘案し、賞与は各事業年度の業績、委嘱業務の成果等を総合的に勘案し、それぞれ適正な額を平成24年6月22日開催の第25回定時株主総会で決議された報酬等の限度額の範囲内において、取締役会の決議により決定しています。なお、社外取締役の報酬等は、定額の基本報酬のみとしています。

監査役の報酬等は、定額の基本報酬のみとし、適正な額を平成19年6月22日開催の第20回定時株主総会で決議された報酬等の限度額の範囲内において、監査役の協議により決定しています。

④ 株式の保有状況

a 投資株式のうち保有目的が純投資目的以外の目的であるものの銘柄数及び貸借対照表計上額の合計額
71銘柄 134,970百万円

b 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式の保有区分、銘柄、株式数、貸借対照表計上額及び保有目的

前事業年度（平成29年3月31日現在）

特定投資株式

銘柄	株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)	保有目的
ナブテスコ株式会社	5,171,000	15,254	両社の協力・信頼関係を 一層強固なものとするため
三菱電機株式会社	6,573,000	10,497	〃
トヨタ自動車株式会社	1,372,500	8,292	〃
株式会社オリエンタルランド	1,014,300	6,474	〃
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	6,217	〃
新日鐵住金株式会社	2,253,900	5,781	〃
株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	5,296	〃
三菱重工業株式会社	11,511,000	5,140	〃
東日本旅客鉄道株式会社	503,700	4,882	〃
ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	3,633	〃
三菱地所株式会社	1,592,000	3,231	〃
株式会社高島屋	2,777,000	2,704	〃
東京海上ホールディングス株式会社	551,720	2,590	〃
アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	2,470	〃
九州旅客鉄道株式会社	632,800	2,167	〃
西日本旅客鉄道株式会社	291,500	2,110	〃
名工建設株式会社	2,139,500	1,827	〃
日本たばこ産業株式会社	500,000	1,809	〃
MS&ADインシュアランスグループホールディングス株式会社	480,359	1,700	〃
東邦瓦斯株式会社	2,076,000	1,633	〃
株式会社東芝	6,754,000	1,630	〃
株式会社西武ホールディングス	807,600	1,483	〃
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	1,428	〃
電源開発株式会社	421,920	1,099	〃
スルガ銀行株式会社	434,000	1,017	〃
岡谷鋼機株式会社	91,600	723	〃
中部電力株式会社	464,700	692	〃
SOMPOホールディングス株式会社	165,750	676	〃
株式会社愛知銀行	109,000	674	〃
鉄建建設株式会社	1,500,000	502	〃

当事業年度（平成30年3月31日現在）

特定投資株式

銘柄	株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)	保有目的
ナブテスコ株式会社	5,171,000	21,226	両社の協力・信頼関係を 一層強固なものとするため
三菱電機株式会社	6,573,000	11,183	〃
株式会社オリエンタルランド	1,014,300	11,020	〃
トヨタ自動車株式会社	1,539,200	10,505	〃
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	6,193	〃
新日鐵住金株式会社	2,253,900	5,266	〃
株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	4,969	〃
東日本旅客鉄道株式会社	503,700	4,967	〃
三菱重工業株式会社	1,151,100	4,689	〃
ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	4,081	〃
アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	3,326	〃
三菱地所株式会社	1,592,000	2,863	〃
株式会社高島屋	2,777,000	2,835	〃
東京海上ホールディングス株式会社	551,720	2,612	〃
名工建設株式会社	2,139,500	2,449	〃
株式会社西武ホールディングス	1,321,200	2,446	〃
西日本旅客鉄道株式会社	291,500	2,166	〃
九州旅客鉄道株式会社	632,800	2,094	〃
株式会社東芝	6,754,000	2,080	〃
MS&ADインシュアランスグループホールディングス株式会社	480,359	1,611	〃
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	1,574	〃
日本たばこ産業株式会社	500,000	1,533	〃
東邦瓦斯株式会社	415,200	1,357	〃
電源開発株式会社	421,920	1,131	〃
岡谷鋼機株式会社	91,600	1,099	〃
SOMPOホールディングス株式会社	165,750	709	〃
中部電力株式会社	464,700	698	〃
スルガ銀行株式会社	434,000	637	〃
株式会社愛知銀行	109,000	584	〃
鉄建建設株式会社	150,000	458	〃

(2) 【監査報酬の内容等】

① 【監査公認会計士等に対する報酬の内容】

(単位 百万円)

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬
提出会社	231	32	213	32
連結子会社	216	23	268	21
計	447	55	481	53

② 【その他重要な報酬の内容】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

③ 【監査公認会計士等の提出会社に対する非監査業務の内容】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、当社は、監査公認会計士等に対してグループ全体の経理業務の執行体制に係る助言業務、社内研修業務等の非監査業務を委託しています。

④ 【監査報酬の決定方針】

監査公認会計士等に対する監査報酬は、監査に係る所要日数、従事する人員数等を勘案して決定しています。

第5【経理の状況】

1 連結財務諸表及び財務諸表の作成方法について

(1) 当社の連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和51年大蔵省令第28号。以下「連結財務諸表規則」という。）に基づいて作成しています。

なお、当連結会計年度（平成29年4月1日から平成30年3月31日まで）は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則等の一部を改正する内閣府令」（平成30年3月23日内閣府令第7号。以下「改正府令」という。）附則第3条第1項ただし書きにより、改正後の連結財務諸表規則に基づいて作成しています。

(2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号。以下「財務諸表等規則」という。）第2条の規定により、財務諸表等規則及び「鉄道事業会計規則」（昭和62年運輸省令第7号）に基づいて作成しています。

なお、当事業年度（平成29年4月1日から平成30年3月31日まで）は、改正府令附則第2条第1項ただし書きにより、改正後の財務諸表等規則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、連結会計年度（平成29年4月1日から平成30年3月31日まで）の連結財務諸表及び事業年度（平成29年4月1日から平成30年3月31日まで）の財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる監査を受けています。

3 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みについて

当社は、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みを行っています。具体的には、会計基準等の内容を適切に把握し、正確な連結財務諸表等を作成する体制を整備するため、当社グループ内の会計システムの統一や、当社グループの経理実務担当者を対象とした財務知識を修得するための研修等を実施しています。また、公益財団法人財務会計基準機構へ加入することにより、開示書類作成に当たっての情報収集等を行っています。

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

① 【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)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	246,483	469,863
中央新幹線建設資金管理信託	※1 1,472,741	※1 2,840,931
受取手形及び売掛金	54,293	55,774
未収運賃	40,482	46,246
有価証券	304,300	308,500
たな卸資産	※2 36,706	※2 38,116
その他	36,564	45,349
貸倒引当金	△16	△13
流動資産合計	2,191,555	3,804,768
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	※6 1,558,665	1,499,397
機械装置及び運搬具（純額）	267,229	252,386
土地	※6 2,355,373	2,354,570
建設仮勘定	273,653	401,234
その他（純額）	33,523	37,142
有形固定資産合計	※3,※4 4,488,445	※3,※4 4,544,732
無形固定資産	※4 32,705	※4 55,659
投資その他の資産		
投資有価証券	※5,※6 150,469	※5,※6 306,937
退職給付に係る資産	4,123	5,652
繰延税金資産	163,368	166,438
その他	※5 22,119	※5 29,957
貸倒引当金	△111	△5,463
投資その他の資産合計	339,969	503,522
固定資産合計	4,861,120	5,103,914
資産合計	※6 7,052,675	※6 8,908,682

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	74,140	81,240
短期借入金	25,563	27,509
1年内返済予定の長期借入金	※6 100,574	82,047
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	5,126
未払金	126,654	146,801
未払法人税等	86,788	109,783
前受金	55,136	49,304
預り金	16,902	17,129
賞与引当金	28,074	28,218
その他	36,692	50,262
流動負債合計	555,352	602,823
固定負債		
社債	724,250	734,295
長期借入金	※6 516,781	490,838
中央新幹線建設長期借入金	※1 1,500,000	※1 3,000,000
株式給付信託長期借入金	—	15,100
鉄道施設購入長期未払金	549,028	543,897
新幹線鉄道大規模改修引当金	210,000	175,000
退職給付に係る負債	205,423	201,006
その他	65,110	60,980
固定負債合計	3,770,594	5,221,118
負債合計	4,325,946	5,823,942
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	2,976,434
自己株式	△103,159	△121,687
株主資本合計	2,670,849	3,020,245
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	38,011
繰延ヘッジ損益	△1	△3
退職給付に係る調整累計額	△7,229	△2,842
その他の包括利益累計額合計	21,601	35,164
非支配株主持分	34,277	29,329
純資産合計	2,726,729	3,084,739
負債純資産合計	7,052,675	8,908,682

②【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

【連結損益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
営業収益	1,756,980	1,822,039
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	※1, ※2, ※4 954,512	※1, ※2, ※4 966,688
販売費及び一般管理費	※2, ※3, ※4 182,903	※2, ※3, ※4 193,326
営業費合計	1,137,415	1,160,015
営業利益	619,564	662,023
営業外収益		
受取利息	31	353
受取配当金	1,999	2,960
持分法による投資利益	363	603
受取保険金	2,890	2,169
その他	2,121	2,703
営業外収益合計	7,406	8,791
営業外費用		
支払利息	22,762	42,883
鉄道施設購入長期未払金利息	37,523	35,839
その他	2,711	8,522
営業外費用合計	62,996	87,245
経常利益	563,973	583,569
特別利益		
工事負担金等受入額	2,641	9,981
固定資産売却益	※5 1,059	※5 12,134
その他	157	443
特別利益合計	3,858	22,559
特別損失		
固定資産圧縮損	2,566	10,222
固定資産除却損	4,322	1,657
固定資産売却損	※6 717	※6 396
関係会社貸倒引当金繰入額	—	4,845
鉄道車両製造業解決金	—	※7 26,445
その他	196	709
特別損失合計	7,802	44,276
税金等調整前当期純利益	560,029	561,852
法人税、住民税及び事業税	160,669	183,663
法人税等調整額	8,098	△11,710
法人税等合計	168,768	171,952
当期純利益	391,261	389,899
非支配株主に帰属する当期純損失(△)	△1,652	△5,603
親会社株主に帰属する当期純利益	392,913	395,502

【連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
当期純利益	391,261	389,899
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	6,507	9,521
繰延ヘッジ損益	2	△4
退職給付に係る調整額	2,020	4,704
持分法適用会社に対する持分相当額	63	78
その他の包括利益合計	※1 8,595	※1 14,299
包括利益	399,856	404,198
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	401,667	409,065
非支配株主に係る包括利益	△1,810	△4,866

③【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日）

（単位 百万円）

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	112,000	53,499	2,241,207	△103,157	2,303,549
当期変動額					
剰余金の配当			△25,610		△25,610
親会社株主に帰属する当期純利益			392,913		392,913
自己株式の取得				△2	△2
自己株式の処分					
連結子会社株式の取得による持分の増減		△0			△0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	－	△0	367,303	△2	367,300
当期末残高	112,000	53,498	2,608,511	△103,159	2,670,849

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	22,227	△2	△9,375	12,848	36,168	2,352,566
当期変動額						
剰余金の配当						△25,610
親会社株主に帰属する当期純利益						392,913
自己株式の取得						△2
自己株式の処分						
連結子会社株式の取得による持分の増減						△0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	6,605	1	2,146	8,753	△1,891	6,861
当期変動額合計	6,605	1	2,146	8,753	△1,891	374,162
当期末残高	28,832	△1	△7,229	21,601	34,277	2,726,729

当連結会計年度（自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日）

（単位 百万円）

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	112,000	53,498	2,608,511	△103,159	2,670,849
当期変動額					
剰余金の配当			△27,580		△27,580
親会社株主に帰属する当期純利益			395,502		395,502
自己株式の取得				△21,365	△21,365
自己株式の処分		0		2,838	2,838
連結子会社株式の取得による持分の増減		△0			△0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	－	△0	367,922	△18,527	349,395
当期末残高	112,000	53,498	2,976,434	△121,687	3,020,245

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括 利益累計額合計		
当期首残高	28,832	△1	△7,229	21,601	34,277	2,726,729
当期変動額						
剰余金の配当						△27,580
親会社株主に帰属する当期純利益						395,502
自己株式の取得						△21,365
自己株式の処分						2,838
連結子会社株式の取得による持分の増減						△0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	9,178	△2	4,387	13,562	△4,947	8,615
当期変動額合計	9,178	△2	4,387	13,562	△4,947	358,010
当期末残高	38,011	△3	△2,842	35,164	29,329	3,084,739

④【連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	560,029	561,852
減価償却費	225,386	216,027
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額 (△は減少)	△35,000	△35,000
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	764	1,040
受取利息及び受取配当金	△2,030	△3,314
支払利息	60,285	78,722
持分法による投資損益 (△は益)	△363	△603
工事負担金等受入額	△2,641	△9,981
固定資産圧縮損	2,566	10,222
固定資産除却損	13,433	8,746
固定資産売却損益 (△は益)	△341	△11,737
売上債権の増減額 (△は増加)	△9,278	△7,244
たな卸資産の増減額 (△は増加)	1,946	△971
仕入債務の増減額 (△は減少)	6,200	7,100
未払金の増減額 (△は減少)	4,208	10,575
前受金の増減額 (△は減少)	434	1,018
その他	△4,496	13,968
小計	821,103	840,421
利息及び配当金の受取額	1,837	2,878
利息の支払額	△58,812	△74,240
法人税等の支払額	△183,562	△159,463
営業活動によるキャッシュ・フロー	580,565	609,595
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△78,700	—
定期預金の払戻による収入	110,700	—
中央新幹線建設資金管理信託の設定による支出	△1,500,000	△1,500,000
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	27,259	131,810
有価証券の取得による支出	△555,100	—
有価証券の償還による収入	416,400	138,700
有形固定資産の取得による支出	△305,151	△280,424
工事負担金等受入による収入	6,022	3,130
無形固定資産の取得による支出	△11,046	△28,436
投資有価証券の取得による支出	△19,600	△142,004
投資有価証券の売却による収入	33	423
その他	△363	311
投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,909,547	△1,676,489

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額 (△は減少)	877	1,946
長期借入れによる収入	62,192	75,277
長期借入金の返済による支出	△112,236	△119,748
中央新幹線建設長期借入金による収入	1,500,000	1,500,000
社債の発行による収入	78,096	20,000
社債の償還による支出	—	△9,992
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	△77,668	△4,829
自己株式の取得による支出	△2	△21,365
自己株式の売却による収入	—	3,056
配当金の支払額	△25,610	△27,580
非支配株主への配当金の支払額	△79	△79
その他	△379	18,103
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,425,188	1,434,788
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	96,207	367,894
現金及び現金同等物の期首残高	318,352	414,559
非連結子会社との合併に伴う現金及び現金同等物の増加額	0	—
現金及び現金同等物の期末残高	※1 414,559	※1 782,454

【注記事項】

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

1 連結の範囲に関する事項

(1) 連結子会社の数 29社

連結子会社名は、「第1 企業の概況 4 関係会社の状況」に記載しているため、省略しています。

(2) 主要な非連結子会社の名称等

主要な非連結子会社名 名古屋熱供給㈱

(連結の範囲から除いた理由)

非連結子会社は、いずれも小規模であり、合計の総資産、営業収益、当期純損益（持分に見合う額）及び利益剰余金（持分に見合う額）等は、いずれも連結財務諸表に重要な影響を及ぼさないため、連結の範囲から除外しています。

2 持分法の適用に関する事項

(1) 持分法適用の関連会社数 2社

会社名 新生テクノス㈱、鉄道情報システム㈱

(2) 持分法を適用していない非連結子会社（名古屋熱供給㈱等）及び関連会社（㈱交通新聞社等）は、当期純損益（持分に見合う額）及び利益剰余金（持分に見合う額）等からみて、持分法の対象から除いても連結財務諸表に及ぼす影響が軽微であり、かつ、全体としても重要性がないため、持分法の適用範囲から除外しています。

3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社のうち㈱ジェイアール東海高島屋の決算日は2月末日です。連結財務諸表の作成に当たっては、同日現在の財務諸表を使用しています。ただし、連結決算日との間に生じた重要な取引については、連結上必要な調整を行っています。

4 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券

満期保有目的の債券…償却原価法（定額法）によっています。

その他有価証券

時価のあるもの……決算期末日の市場価格等に基づく時価法によっています。なお、評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定しています。

時価のないもの……移動平均法による原価法によっています。

② たな卸資産

商品……主として売価還元法による原価法によっています。

分譲土地建物……個別法による原価法によっています。

仕掛品……主として個別法による原価法によっています。

貯蔵品その他……主として移動平均法による原価法によっています。

なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定しています。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

① 有形固定資産（リース資産を除く）

主として定率法によっています。

ただし、取替資産（新幹線鉄道施設に係るものを除く）については取替法によっています。

また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

建物及び構築物……2年～60年

機械装置及び運搬具…2年～20年

② 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

ソフトウェア……5年

③ リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(3) 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しています。

(4) 重要な引当金の計上基準

① 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しています。

② 賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額に基づき計上しています。

③ 新幹線鉄道大規模改修引当金

全幹法第17条の規定により計上しています。

(5) 退職給付に係る会計処理の方法

退職給付に係る負債は、従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における見込額に基づき、退職給付債務から年金資産の額を控除した額を計上しています。

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当連結会計年度までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっています。

数理計算上の差異は、各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として5年）による定額法により按分した額をそれぞれ主として発生した連結会計年度から費用処理しています。

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として5年）による定額法により費用処理しています。

(6) 重要なヘッジ会計の方法

① ヘッジ会計の方法

通貨スワップは振当処理の要件を満たしているため、振当処理によっており、金利スワップは特例処理の要件を満たしているため、特例処理によっています。また、金利通貨スワップは一体処理（特例処理・振当処理）の要件を満たしているため、一体処理によっています。

② ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段	ヘッジ対象
通貨スワップ	外貨建社債
金利スワップ	借入金
金利通貨スワップ	外貨建借入金

③ ヘッジ方針

内部規程に基づき、ヘッジ対象に係る為替変動リスク及び金利変動リスクをヘッジしています。

④ ヘッジ有効性評価の方法

振当処理によっている通貨スワップ、特例処理によっている金利スワップ及び一体処理によっている金利通貨スワップであるため、有効性の評価を省略しています。

(7) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資等からなります。

(8) 工事負担金の会計処理

高架化工事等に伴い地方公共団体等より収受する工事負担金の会計処理については、工事完成時に取得した固定資産の取得原価から当該工事負担金相当額を直接減額しています。

なお、連結損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

(9) その他連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項

消費税等の会計処理

税抜方式によっています。

(未適用の会計基準等)

「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 平成30年3月30日)及び「収益認識に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第30号 平成30年3月30日)

(1) 概要

収益認識に関する包括的な会計基準として、平成26年5月に国際会計基準審議会(IASB)から公表された「顧客との契約から生じる収益」(IFRS第15号)の定めを基本的にすべて取り入れた上で、これまで我が国で行われてきた実務等に配慮するため国際的な比較可能性を損なわない範囲で代替的な取扱いを追加し、開発されたものです。

(2) 適用予定日

平成33年4月1日に開始する連結会計年度の期首から適用することを予定しています。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

連結財務諸表に与える影響は、現在評価中です。

(表示方法の変更)

(「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」の早期適用に伴う変更)

「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」(企業会計基準第28号 平成30年2月16日。以下「税効果会計基準一部改正」という。)が当連結会計年度末に係る連結財務諸表から適用できるようになったことに伴い、当連結会計年度から税効果会計基準一部改正を適用し、繰延税金資産は投資その他の資産の区分に表示し、繰延税金負債は固定負債の区分に表示する方法に変更しています。

この結果、前連結会計年度の連結貸借対照表において、「流動資産」の「繰延税金資産」18,787百万円は、「投資その他の資産」の「繰延税金資産」163,368百万円に含めて表示しています。

(連結キャッシュ・フロー計算書)

前連結会計年度において、財務活動によるキャッシュ・フローの「その他」に含めていた「自己株式の取得による支出」は、金額的重要性が増したため、当連結会計年度より区分掲記しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において、財務活動によるキャッシュ・フローの「その他」に表示していた△381百万円は、「自己株式の取得による支出」△2百万円、「その他」△379百万円として組み替えています。

(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、持株会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

「第4 提出会社の状況 1 株式等の状況 (8) 役員・従業員株式所有制度の内容」に記載のとおりです。

(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、当連結会計年度18,527百万円、972,900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

当連結会計年度20,500百万円

(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り入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。

※2 たな卸資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
商品及び製品	7,149百万円	7,142百万円
分譲土地建物	1,008	517
仕掛品	14,833	17,236
原材料及び貯蔵品	13,715	13,219

※3 有形固定資産の減価償却累計額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
	4,518,056百万円	4,632,657百万円

※4 固定資産の取得原価から直接減額された工事負担金等累計額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
	279,789百万円	289,130百万円

※5 非連結子会社及び関連会社に対するものは次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
投資有価証券(株式)	12,757百万円	12,694百万円
出資金	18	18

※6 担保に供している資産及び担保に係る債務は次のとおりです。

(1) 担保に供している資産

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
建物及び構築物（純額）	3,913百万円	－百万円
土地	11,975	－
投資有価証券	11,740	4,486
計	27,629	4,486

上記のうち、前連結会計年度における建物及び構築物（純額）3,913百万円、土地11,975百万円は、工場財団抵当に供していたものです。また、当連結会計年度における投資有価証券4,486百万円は、鉄道車両製造業に係る信用状発行のための担保に供しています。

(2) 担保に係る債務

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
1年内返済予定の長期借入金	5,000百万円	－百万円
長期借入金	19,173	－
計	24,173	－

上記、前連結会計年度における1年内返済予定の長期借入金5,000百万円、長期借入金19,173百万円は、工場財団抵当に係るものです。

(3) 上記以外の担保に供している資産及び担保に係る債務

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
	J R会社法改正法附則第7条の規定により、当社の総財産6,814,357百万円を債務履行引受契約締結の社債129,500百万円の一般担保に供しています。	J R会社法改正法附則第7条の規定により、当社の総財産8,726,438百万円を債務履行引受契約締結の社債79,700百万円の一般担保に供しています。

7 超電導リニアの技術開発促進を目的とする鉄道総研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)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
	7,716百万円	4,531百万円

8 超電導リニアの技術開発促進を目的とする鉄道総研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 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
	－百万円	13,400百万円

9 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)	当連結会計年度 (平成30年3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32回無担保普通社債	平成39年9月17日	—	10,000
第33回無担保普通社債	平成30年2月22日	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

10 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)	当連結会計年度 (平成30年3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

(連結損益計算書関係)

※1 運輸業等営業費及び売上原価に含まれるたな卸資産評価損は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
	509百万円	2,291百万円

※2 引当金の繰入額(△は取崩額)は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
賞与引当金	26,558百万円	26,707百万円
新幹線鉄道大規模改修引当金	△35,000	△35,000

※3 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
人件費	87,175百万円	88,139百万円
(賞与引当金繰入額)	(6,552)	(6,630)
(退職給付費用)	(6,598)	(6,563)
減価償却費	13,621	15,038

※4 研究開発費の総額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
	66,609百万円	58,797百万円

※5 固定資産売却益の内容は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
土地	1,036百万円	11,798百万円
建物等	22	335

※6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
土地	648百万円	375百万円
建物等	68	機械装置等 20

※7 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。

(連結包括利益計算書関係)

※1 その他の包括利益に係る組替調整額及び税効果額

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	8,490百万円	13,824百万円
組替調整額	△23	△0
税効果調整前	8,466	13,824
税効果額	△1,959	△4,303
その他有価証券評価差額金	6,507	9,521
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	2	△4
税効果調整前	2	△4
税効果額	—	—
繰延ヘッジ損益	2	△4
退職給付に係る調整額		
当期発生額	△1,862	2,261
組替調整額	4,729	4,442
税効果調整前	2,866	6,704
税効果額	△845	△1,999
退職給付に係る調整額	2,020	4,704
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	27	39
組替調整額	36	38
持分法適用会社に対する持分相当額	63	78
その他の包括利益合計	8,595	14,299

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自平成28年4月1日至平成29年3月31日)

1 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	206,000,000	—	—	206,000,000
合計	206,000,000	—	—	206,000,000
自己株式				
普通株式	9,200,776	110	—	9,200,886
合計	9,200,776	110	—	9,200,886

(注) 自己株式の株式数の増加110株は、単元未満株式の買取りによるものです。

2 配当に関する事項

(1) 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
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
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

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

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

当連結会計年度（自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日）

1 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	206,000,000	—	—	206,000,000
合計	206,000,000	—	—	206,000,000
自己株式				
普通株式	9,200,886	1,121,913	149,050	10,173,749
合計	9,200,886	1,121,913	149,050	10,173,749

(注) 1 自己株式には、「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当社株式（当連結会計年度末972,900株）を含めています。

2 自己株式の株式数の増加1,121,913株は、単元未満株式の買取り13株及び「株式給付信託（従業員持株会処分型）」における当社株式の購入1,121,900株によるものです。

3 自己株式の株式数の減少149,050株は、単元未満株式の売渡し50株及び「株式給付信託（従業員持株会処分型）」における当社株式の持株会への売却149,000株によるものです。

2 配当に関する事項

(1) 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
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
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

(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。

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
平成30年6月22日 定時株主総会	普通株式	13,790百万円	利益剰余金	70円	平成30年3月31日	平成30年6月25日

(注) 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68百万円が含まれています。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

※1 現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
現金及び預金勘定	246,483百万円	469,863百万円
有価証券	165,600	308,500
その他の流動資産	2,476	4,090
現金及び現金同等物	414,559	782,454

(リース取引関係)

1 借手側

(1) ファイナンス・リース取引

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

(2) オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
1年内	474	468
1年超	3,165	2,716
合計	3,640	3,184

2 貸手側

(1) ファイナンス・リース取引

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

(2) オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
1年内	4,471	5,704
1年超	15,064	25,334
合計	19,535	31,038

(金融商品関係)

1 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

資金運用については安全性の高い金融資産に限定し、また、資金調達については社債発行や銀行借入等による方針です。デリバティブは、後述するリスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針です。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク並びにリスク管理体制

中央新幹線建設資金管理信託は、中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構より借り入れた資金の分別管理を目的として設定しており、信託財産は預金です。

営業債権である受取手形及び売掛金並びに未収運賃は、顧客及び相手会社の信用リスクに晒されています。当該リスクに関しては、取引先ごとの月次の期日管理や残高管理等の方法により管理しています。

有価証券及び投資有価証券は、主に譲渡性預金、満期保有目的の債券及び業務上の関係を有する企業の株式であり、債券及び株式は市場価格の変動リスクに晒されています。当該リスクに関しては、定期的な時価等の把握の方法により管理しています。なお、満期保有目的の債券は、格付けの高い債券のみを対象としているため、信用リスクはほとんどないと認識しています。

営業債務である支払手形及び買掛金、未払金、未払法人税等並びに預り金は、短期間で決済されるものです。

社債及び借入金のうち、短期借入金は主に一時的な運転資金に係る資金調達であり、社債及び長期借入金は、主に長期債務の借換え及び設備投資に係る資金調達です。

中央新幹線建設長期借入金は、中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構法施行令に基づき、財政融資を活用し、総額3兆円を鉄道・運輸機構より借り入れたものです。

株式給付信託長期借入金は、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託における金融機関からの借入金を、総額法の適用により計上したものです。

鉄道施設購入長期未払金は、主に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、保有機構(現:鉄道・運輸機構)より5,095,661百万円で譲り受けた際にその譲渡価額として計上したものです。その支払期間、支払方法、利率のいずれも同法及び同法施行令に規定されています。

デリバティブ取引は、外貨建の社債及び借入金に係る為替の変動リスクに対するヘッジを目的とした通貨スワップ取引、並びに借入金に係る支払金利の変動リスクに対するヘッジを目的とした金利スワップ取引です。当該取引の契約先は、いずれも信用度の高い金融機関であるため、信用リスクはほとんどないと認識しています。当該取引の執行・管理については、内部規程に従い、適正な社内手続を経て実行しています。なお、ヘッジ会計に関するヘッジ手段とヘッジ対象、ヘッジ方針、ヘッジの有効性の評価方法等については、前述の連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項「4 会計方針に関する事項(6) 重要なヘッジ会計の方法」をご参照下さい。

(3) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価には、市場価格に基づく価額のほか、市場価格がない場合には合理的に算定された価額が含まれています。当該価額の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することもあります。また、注記事項「デリバティブ取引関係」におけるデリバティブ取引に関する契約額等については、その金額自体がデリバティブ取引に係る市場リスクを示すものではありません。

2 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりです。なお、時価を把握することが極めて困難と認められるものは、次表には含まれていません（(注)2参照）。

前連結会計年度（平成29年3月31日）

（単位 百万円）

	連結貸借対照表 計上額(※)	時価(※)	差額
(1) 現金及び預金	246,483	246,483	—
(2) 中央新幹線建設資金管理信託	1,472,741	1,472,741	—
(3) 受取手形及び売掛金	54,293	54,293	—
(4) 未収運賃	40,482	40,482	—
(5) 有価証券及び投資有価証券	427,558	427,558	—
(6) 支払手形及び買掛金	(74,140)	(74,140)	—
(7) 短期借入金	(25,563)	(25,563)	—
(8) 未払金	(126,654)	(126,654)	—
(9) 未払法人税等	(86,788)	(86,788)	—
(10) 預り金	(16,902)	(16,902)	—
(11) 社債	(724,250)	(850,323)	126,073
(12) 長期借入金	(617,356)	(640,125)	22,769
(13) 中央新幹線建設長期借入金	(1,500,000)	(1,420,263)	△79,736
(14) 鉄道施設購入長期未払金	(553,853)	(1,184,867)	631,013

(※) 負債に計上されているものについては、()で示しています。

(注) 1 金融商品の時価の算定方法及び有価証券に関する事項

- (1) 現金及び預金、(3) 受取手形及び売掛金並びに(4) 未収運賃
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (2) 中央新幹線建設資金管理信託
中央新幹線建設資金管理信託の時価については、信託財産構成物である金融資産によって評価しています。信託財産構成物はすべて預金であるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (5) 有価証券及び投資有価証券
有価証券はすべて短期の譲渡性預金であるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。また、投資有価証券の時価については、取引所の価格によっています。
保有目的ごとの有価証券及び投資有価証券に関する事項については、注記事項「有価証券関係」に記載しています。
- (6) 支払手形及び買掛金、(7) 短期借入金、(8) 未払金、(9) 未払法人税等並びに(10) 預り金
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (11) 社債
国内債の時価について、市場価格によっています。外貨建社債の時価については、通貨スワップの振当処理の対象とされていることから、当該通貨スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の国内債を新規発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。

(12) 長期借入金及び(13) 中央新幹線建設長期借入金

元利金の合計額を、新規に同様の借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。変動金利による長期借入金は金利スワップの特例処理又は金利通貨スワップの一体処理によっていることから、当該金利スワップ又は当該金利通貨スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内返済予定の長期借入金は、長期借入金に含めて連結貸借対照表計上額及び時価を表示しています。

(14) 鉄道施設購入長期未払金

法令の制約を受ける金銭債務であり、同様の手段での再調達は困難であることから、元利金の合計額を、各年ごとの元利金の支払いまでの残存期間に応じて新規に社債を発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、鉄道施設購入長期未払金に含めて連結貸借対照表計上額及び時価を表示しています。

(注) 2 時価を把握することが極めて困難と認められる金融商品

非上場株式(連結貸借対照表計上額27,210百万円)は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積ることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(5) 有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(注) 3 金銭債権の連結決算日後の償還予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超
現金及び預金	246,483	—	—	—
中央新幹線建設資金管理信託	1,472,741	—	—	—
受取手形及び売掛金	54,292	1	—	—
未収運賃	40,482	—	—	—
有価証券及び投資有価証券 その他有価証券のうち満期があるもの (譲渡性預金)	304,300	—	—	—
合計	2,118,299	1	—	—

(注) 4 社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	25,563	—	—	—	—	—
社債	—	—	—	—	68,160	656,815
長期借入金	100,574	82,047	110,493	58,369	62,199	203,673
中央新幹線建設 長期借入金	—	—	—	—	—	1,500,000
鉄道施設購入 長期未払金	4,824	5,122	5,440	5,779	6,140	526,545
合計	130,963	87,170	115,933	64,148	136,499	2,887,034

	連結貸借対照表 計上額(※)	時価(※)	差額
(1) 現金及び預金	469,863	469,863	—
(2) 中央新幹線建設資金管理信託	2,840,931	2,840,931	—
(3) 受取手形及び売掛金	55,774	55,774	—
(4) 未収運賃	46,246	46,246	—
(5) 有価証券及び投資有価証券	587,588	587,698	110
(6) 支払手形及び買掛金	(81,240)	(81,240)	—
(7) 短期借入金	(27,509)	(27,509)	—
(8) 未払金	(146,801)	(146,801)	—
(9) 未払法人税等	(109,783)	(109,783)	—
(10) 預り金	(17,129)	(17,129)	—
(11) 社債	(734,295)	(861,848)	127,552
(12) 長期借入金	(572,886)	(595,143)	22,257
(13) 中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(2,995,100)	△4,899
(14) 株式給付信託長期借入金	(20,500)	(20,459)	△40
(15) 鉄道施設購入長期未払金	(549,024)	(1,180,003)	630,979

(※) 負債に計上されているものについては、()で示しています。

(注) 1 金融商品の時価の算定方法及び有価証券に関する事項

- (1) 現金及び預金、(3) 受取手形及び売掛金並びに(4) 未収運賃
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (2) 中央新幹線建設資金管理信託
中央新幹線建設資金管理信託の時価については、信託財産構成物である金融資産によって評価しています。信託財産構成物はすべて預金であるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (5) 有価証券及び投資有価証券
有価証券はすべて短期の譲渡性預金であるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。また、投資有価証券の時価については、株式は取引所の価格によっており、債券は取引金融機関等から提示された価格によっています。
保有目的ごとの有価証券及び投資有価証券に関する事項については、注記事項「有価証券関係」に記載しています。
- (6) 支払手形及び買掛金、(7) 短期借入金、(8) 未払金、(9) 未払法人税等並びに(10) 預り金
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (11) 社債
国内債の時価について、市場価格によっています。外貨建社債の時価については、通貨スワップの振当処理の対象とされていることから、当該通貨スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の国内債を新規発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。
- (12) 長期借入金、(13) 中央新幹線建設長期借入金及び(14) 株式給付信託長期借入金
元利金の合計額を、新規に同様の借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。変動金利による長期借入金は金利スワップの特例処理又は金利通貨スワップの一体処理によっていることから、当該金利スワップ又は当該金利通貨スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。

なお、1年内返済予定の長期借入金及び株式給付信託長期借入金は、長期借入金及び株式給付信託長期借入金に含めて連結貸借対照表計上額及び時価を表示しています。

(15) 鉄道施設購入長期未払金

法令の制約を受ける金銭債務であり、同様の手段での再調達は困難であることから、元利金の合計額を、各年ごとの元利金の支払いまでの残存期間に応じて新規に社債を発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、鉄道施設購入長期未払金に含めて連結貸借対照表計上額及び時価を表示しています。

(注) 2 時価を把握することが極めて困難と認められる金融商品

非上場株式(連結貸借対照表計上額27,848百万円)は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積ることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(5) 有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(注) 3 金銭債権の連結決算日後の償還予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超
現金及び預金	469,863	—	—	—
中央新幹線建設資金管理信託	2,840,931	—	—	—
受取手形及び売掛金	55,774	—	—	—
未収運賃	46,246	—	—	—
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券(社債)	—	20,000	120,000	—
その他有価証券のうち満期があるもの (譲渡性預金)	308,500	—	—	—
合計	3,721,315	20,000	120,000	—

(注) 4 社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	27,509	—	—	—	—	—
社債	—	—	20,000	68,160	—	646,815
長期借入金	82,047	110,493	58,369	62,199	87,777	172,000
中央新幹線建設 長期借入金	—	—	—	—	—	3,000,000
株式給付信託 長期借入金	5,400	5,400	5,400	4,300	—	—
鉄道施設購入 長期未払金	5,126	5,443	5,781	6,141	6,526	520,003
合計	120,083	121,336	89,550	140,801	94,303	4,338,819

(有価証券関係)

1 満期保有目的の債券

前連結会計年度(平成29年3月31日)

該当事項はありません。

当連結会計年度(平成30年3月31日)

(単位 百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
時価が連結貸借対照表 計上額を超えるもの	(1) 国債・地方債等	—	—	—
	(2) 社債	129,600	129,736	136
	(3) その他	—	—	—
	小計	129,600	129,736	136
時価が連結貸借対照表 計上額を超えないもの	(1) 国債・地方債等	—	—	—
	(2) 社債	10,400	10,373	△26
	(3) その他	—	—	—
	小計	10,400	10,373	△26
合計		140,000	140,110	110

2 その他有価証券

前連結会計年度(平成29年3月31日)

(単位 百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	95,806	52,534	43,271
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	337	276	61
	小計	96,143	52,810	43,333
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	27,115	29,244	△2,128
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	304,300	304,300	—
	小計	331,415	333,544	△2,128
合計		427,558	386,354	41,204

	種類	連結貸借対照表 計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	113,048	56,108	56,940
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	336	276	60
	小計	113,384	56,384	57,000
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	25,703	27,674	△1,970
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	308,500	308,500	—
	小計	334,203	336,174	△1,970
合計		447,588	392,558	55,029

3 減損処理を行った有価証券

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

なお、時価のある有価証券の減損処理に当たっては、期末における時価が取得原価に比べ50%以上下落した場合には減損処理を行い、30～50%程度下落した場合には、回復可能性等を考慮して必要と認められた額について減損処理を行っています。また、時価を把握することが極めて困難と認められる有価証券については、発行会社の財政状態の悪化により実質価額が取得原価に比べて50%以上低下した場合に原則として減損処理を実施しています。

(デリバティブ取引関係)

1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

前連結会計年度（平成29年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	うち1年超 (百万円)	時価 (百万円)
通貨スワップの振当処理	通貨スワップ取引 米ドル受取・日本円支払	外貨建社債	105,175 (900百万 米ドル)	105,175 (900百万 米ドル)	(注)
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引 変動受取・固定支払	借入金	140,401	115,601	(注)
金利通貨スワップの 一体処理 (特例処理・振当処理)	金利通貨スワップ取引 米ドル変動受取・ 日本円固定支払	外貨建借入金	46,563	44,063	(注)

(注) 通貨スワップの振当処理、金利スワップの特例処理及び金利通貨スワップの一体処理によるものは、ヘッジ対象とされている外貨建社債、借入金及び外貨建借入金と一体として処理されているため、それらの時価は、当該社債及び借入金の時価に含めて記載しています。

当連結会計年度（平成30年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	うち1年超 (百万円)	時価 (百万円)
通貨スワップの振当処理	通貨スワップ取引 米ドル受取・日本円支払	外貨建社債	105,175 (900百万 米ドル)	105,175 (900百万 米ドル)	(注)
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引 変動受取・固定支払	借入金	110,000	75,500	(注)
金利通貨スワップの 一体処理 (特例処理・振当処理)	金利通貨スワップ取引 米ドル変動受取・ 日本円固定支払	外貨建借入金	49,769	49,769	(注)

(注) 通貨スワップの振当処理、金利スワップの特例処理及び金利通貨スワップの一体処理によるものは、ヘッジ対象とされている外貨建社債、借入金及び外貨建借入金と一体として処理されているため、それらの時価は、当該社債及び借入金の時価に含めて記載しています。

(退職給付関係)

1 採用している退職給付制度の概要

当社及び連結子会社は、確定給付型の制度として、退職一時金制度及び確定給付企業年金制度を設けています。また、一部の連結子会社では確定拠出年金制度を設けるとともに、退職給付信託を設定しています。

当連結会計年度末においては、退職一時金制度を29社、確定給付企業年金制度を6社、確定拠出年金制度を1社が採用し、一部の連結子会社では上記制度を併用しています。

なお、一部の連結子会社は、退職給付債務及び退職給付費用の算定にあたり、簡便法を採用しています。

2 確定給付制度

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
退職給付債務の期首残高	228,531百万円	226,417百万円
勤務費用 (注)	15,510	15,768
利息費用	934	918
数理計算上の差異の発生額	1,451	△919
退職給付の支払額	△20,009	△19,888
過去勤務費用の発生額	—	△53
退職給付債務の期末残高	226,417	222,243

(注) 簡便法を採用している連結子会社の退職給付費用は、勤務費用に含めて表示しています。

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
年金資産の期首残高	24,920百万円	25,117百万円
期待運用収益	322	333
数理計算上の差異の発生額	△411	1,288
事業主からの拠出額	1,100	1,111
退職給付の支払額	△815	△960
年金資産の期末残高	25,117	26,890

(3) 退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	23,204百万円	23,483百万円
年金資産	△25,117	△26,890
非積立型制度の退職給付債務	△1,912	△3,407
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	203,213	198,760
退職給付に係る負債	201,300	195,353
退職給付に係る資産	205,423	201,006
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	△4,123	△5,652
退職給付に係る負債	201,300	195,353

(4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
勤務費用 (注)	15,510百万円	15,768百万円
利息費用	934	918
期待運用収益	△322	△333
数理計算上の差異の費用処理額	4,695	4,418
過去勤務費用の費用処理額	33	24
確定給付制度に係る退職給付費用	20,851	20,796

(注) 簡便法を採用している連結子会社の退職給付費用は、勤務費用に含めて表示しています。

(5) 退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目 (税効果控除前) の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
数理計算上の差異	2,832百万円	6,626百万円
過去勤務費用	33	77
合 計	2,866	6,704

(6) 退職給付に係る調整累計額

退職給付に係る調整累計額に計上した項目 (税効果控除前) の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
未認識数理計算上の差異	△8,006百万円	△1,380百万円
未認識過去勤務費用	19	96
合 計	△7,987	△1,283

(7) 年金資産に関する事項

① 年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
株式	54%	55%
一般勘定	28	27
債券	12	11
その他	6	7
合 計	100	100

(注) 年金資産合計には、企業年金制度に対して設定した退職給付信託が前連結会計年度46%、当連結会計年度47%含まれています。

② 長期期待運用収益率の設定方法

年金資産の長期期待運用収益率を決定するため、現在及び予想される年金資産の配分と、年金資産を構成する多様な資産からの現在及び将来期待される長期の収益率を考慮しています。

(8) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
割引率	主として0.4%	主として0.4%
長期期待運用収益率	1.2~2.0	1.2~2.0

3 確定拠出制度

確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度121百万円、当連結会計年度125百万円です。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	70,090百万円	72,739百万円
退職給付に係る負債	64,762	63,408
ソフトウェア	9,812	11,168
投資有価証券評価損	9,715	9,742
賞与引当金	8,619	8,591
固定資産未実現利益	7,600	7,459
長期未払費用	3,257	3,015
その他	37,481	44,840
繰延税金資産小計	211,339	220,966
評価性引当額	△32,515	△34,715
繰延税金資産合計	178,823	186,250
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△12,104	△16,411
圧縮記帳積立金	△4,911	△4,308
その他	△6,764	△5,079
繰延税金負債合計	△23,780	△25,799
繰延税金資産の純額	155,043	160,450

(注) 前連結会計年度及び当連結会計年度における繰延税金資産の純額は、連結貸借対照表の以下の項目に含まれています。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
固定資産 繰延税金資産	163,368百万円	166,438百万円
固定負債 その他	△8,324	△5,987

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間に重要な差異があるときの、当該差異の原因となった主要な項目別の内訳

前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異は法定実効税率の100分の5以下であるため、記載を省略しています。	法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異は法定実効税率の100分の5以下であるため、記載を省略しています。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

1 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために当社の取締役会に定期的に報告される対象となっているものです。

当社グループは、製品・サービス別のセグメントから構成されており、「運輸業」、「流通業」及び「不動産業」の3つを報告セグメントとしています。

「運輸業」は、東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。「流通業」は、JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内における物品販売等を行っています。「不動産業」は、駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

2 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と同一です。報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値です。セグメント間の内部売上高及び振替高は第三者間取引価格に基づいています。

3 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額に関する情報

前連結会計年度（自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日）

(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)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	1,368,604	227,201	41,244	119,929	1,756,980	—	1,756,980
セグメント間の内部 売上高又は振替高	11,798	9,888	27,400	134,036	183,124	△183,124	—
計	1,380,403	237,089	68,645	253,966	1,940,104	△183,124	1,756,980
セグメント利益	593,192	7,501	18,144	1,684	620,522	△958	619,564
セグメント資産	6,295,736	111,093	376,295	369,461	7,152,585	△99,910	7,052,675
その他の項目							
減価償却費	205,970	3,463	12,147	3,804	225,386	—	225,386
持分法適用会社への投資額	9,048	—	—	—	9,048	—	9,048
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	270,710	12,786	39,720	6,706	329,924	—	329,924

(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 調整額は、以下のとおりです。

(1) セグメント利益の調整額△958百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額△99,910百万円には、セグメントに配分していない全社資産426,429百万円（主な内容は当社の長期投資資産（投資有価証券）及び余資運用資金（有価証券等））及びセグメント間消去△526,340百万円（セグメント間の債権の相殺消去等）が含まれています。

3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	1,412,182	243,228	46,117	120,510	1,822,039	—	1,822,039
セグメント間の内部 売上高又は振替高	11,869	12,164	31,902	141,115	197,052	△197,052	—
計	1,424,051	255,393	78,020	261,626	2,019,091	△197,052	1,822,039
セグメント利益	623,077	8,224	18,534	13,208	663,045	△1,021	662,023
セグメント資産	8,191,415	119,640	371,961	398,838	9,081,856	△173,173	8,908,682
その他の項目							
減価償却費	190,763	4,009	17,164	4,090	216,027	—	216,027
持分法適用会社への投資額	9,648	—	—	—	9,648	—	9,648
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	305,974	5,732	8,673	5,224	325,604	—	325,604

(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 調整額は、以下のとおりです。

(1) セグメント利益の調整額△1,021百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額△173,173百万円には、セグメントに配分していない全社資産441,612百万円（主な内容は当社の長期投資資産（投資有価証券）及び余資運用資金（有価証券等））及びセグメント間消去△614,785百万円（セグメント間の債権の相殺消去等）が含まれています。

3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

【関連情報】

1 製品及びサービスごとの情報

前連結会計年度及び当連結会計年度において、セグメント情報の中で同様の情報が開示されているため、記載を省略しています。

2 地域ごとの情報

(1) 売上高

前連結会計年度及び当連結会計年度において、本邦の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しています。

(2) 有形固定資産

前連結会計年度及び当連結会計年度において、本邦に所在している有形固定資産の金額が連結貸借対照表の有形固定資産の金額の90%を超えるため、記載を省略しています。

【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

【関連当事者情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

(1株当たり情報)

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
1株当たり純資産額	13,681.22円	15,602.66円
1株当たり当期純利益金額	1,996.52円	2,015.48円

- (注) 1 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。
 2 潜在株式調整後1株当たり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。
 3 1株当たり純資産額の算定上の基礎は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成29年3月31日)	当連結会計年度 (平成30年3月31日)
純資産額 (百万円)	2,726,729	3,084,739
純資産額から控除する金額 (百万円)	34,277	29,329
(うち非支配株主持分) (百万円)	34,277	29,329
普通株式に係る純資産額 (百万円)	2,692,451	3,055,410
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	196,799,114	195,826,251

- 4 普通株式の連結会計年度末株式数からは、「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（当連結会計年度972,900株）を控除しています。
 5 1株当たり当期純利益金額の算定上の基礎は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益金額 (百万円)	392,913	395,502
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 当期純利益金額 (百万円)	392,913	395,502
普通株式の期中平均株式数 (株)	196,799,182	196,233,039

- 6 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（当連結会計年度566,089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。

⑤【連結附属明細表】

【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	第27回無担保普通社債	平成 年 月 日 18. 11. 20	29,789	29,790	2.39	なし	平成 年 月 日 38. 9. 18
〃	第32回無担保普通社債	19. 11. 19	19,984	9,992	2.31	〃	39. 9. 17
〃	第34回無担保普通社債	20. 2. 22	14,994	14,994	2.30	〃	39. 12. 20
〃	第37回無担保普通社債	20. 5. 22	19,986	19,987	2.39	〃	40. 5. 22
〃	第38回無担保普通社債	20. 11. 28	30,000	30,000	2.391	〃	40. 11. 28
〃	第39回無担保普通社債	20. 11. 28	10,000	10,000	2.646	〃	50. 11. 26
〃	第41回無担保普通社債	21. 1. 29	30,000	30,000	2.166	〃	41. 1. 29
〃	第42回無担保普通社債	21. 4. 24	30,000	30,000	2.312	〃	41. 4. 24
〃	第43回無担保普通社債	21. 4. 24	10,000	10,000	2.556	〃	51. 4. 22
〃	第45回無担保普通社債	21. 6. 19	30,000	30,000	2.321	〃	41. 6. 19
〃	第46回無担保普通社債	21. 12. 18	40,000	40,000	2.157	〃	41. 12. 18
〃	第47回無担保普通社債	21. 12. 18	10,000	10,000	2.375	〃	51. 12. 16
〃	第51回無担保普通社債	22. 4. 23	30,000	30,000	2.212	〃	42. 4. 23
〃	第52回無担保普通社債	22. 6. 21	20,000	20,000	2.111	〃	42. 6. 21
〃	第53回無担保普通社債	22. 10. 26	10,000	10,000	1.797	〃	42. 10. 25
〃	第56回無担保普通社債	23. 5. 26	20,000	20,000	2.083	〃	43. 5. 26
〃	第58回無担保普通社債	23. 12. 16	10,000	10,000	1.895	〃	43. 12. 16
〃	第60回無担保普通社債	24. 4. 25	10,000	10,000	1.824	〃	44. 4. 23
〃	第63回無担保普通社債	25. 5. 24	10,000	10,000	1.725	〃	45. 5. 24
〃	第64回無担保普通社債	25. 7. 29	15,000	15,000	1.807	〃	45. 7. 29
〃	第65回無担保普通社債	25. 9. 13	15,000	15,000	1.786	〃	45. 9. 13
〃	第66回無担保普通社債	25. 12. 5	10,000	10,000	1.629	〃	45. 12. 5
〃	第67回無担保普通社債	26. 1. 28	15,000	15,000	1.623	〃	46. 1. 27
〃	第68回無担保普通社債	26. 4. 24	15,000	15,000	1.584	〃	46. 4. 24
〃	第69回無担保普通社債	26. 7. 28	20,000	20,000	1.502	〃	46. 7. 28
〃	第70回無担保普通社債	26. 9. 30	15,000	15,000	1.309	〃	44. 9. 30
〃	第71回無担保普通社債	26. 10. 28	10,000	10,000	1.917	〃	56. 10. 28
〃	第72回無担保普通社債	26. 11. 28	20,000	20,000	1.362	〃	46. 11. 28
〃	第73回無担保普通社債	27. 1. 28	20,000	20,000	1.014	〃	47. 1. 26
〃	第74回無担保普通社債	27. 3. 6	10,000	10,000	1.685	〃	57. 3. 6
〃	第75回無担保普通社債	27. 4. 22	15,000	15,000	1.196	〃	47. 4. 20
〃	第76回無担保普通社債	27. 6. 18	15,000	15,000	1.297	〃	47. 6. 18
〃	第77回無担保普通社債	27. 8. 31	15,000	15,000	1.210	〃	47. 8. 31
〃	第78回無担保普通社債	28. 1. 27	15,000	15,000	1.018	〃	48. 1. 25
〃	第79回無担保普通社債	28. 4. 14	10,000	10,000	0.421	〃	48. 4. 14
〃	第80回無担保普通社債	29. 4. 13	—	10,000	0.001	〃	32. 4. 13
〃	第81回無担保普通社債	29. 11. 28	—	10,000	0.020	〃	32. 11. 27

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	米ドル建普通社債	27. 11. 24	36,397 [294百万 米ドル]	36,418 [295百万 米ドル]	4.25	なし	57. 11. 24
〃	米ドル建普通社債	29. 2. 23	68,097 [599百万 米ドル]	68,110 [599百万 米ドル]	2.8	〃	34. 2. 23
合計	—	—	724,250	734,295	—	—	—

(注) 1 上表に掲げる債券の未償還残高のほか、第4～7、9、11～18、23、24、26、35、36、40、44、49回普通社債371,245百万円及び第32回普通社債の一部10,000百万円については、債務履行引受契約を締結しているもので、償還したものととして処理しています。なお、社債権者に対する当社の原社債償還義務は、偶発債務として連結貸借対照表に注記しています。

2 米ドル建普通社債は外国において発行したものであり、[]内の金額は、外貨建てによる金額です。

3 連結決算日後5年内における償還予定額は次のとおりです。

1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
—	—	20,000	68,160	—

【借入金等明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	25,563	27,509	0.10	—
1年以内に返済予定の長期借入金	100,574	82,047	1.09	—
1年以内に返済予定の株式給付信託長期借入金	—	5,400	0.49	—
1年以内に返済予定のリース債務	155	131	—	—
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	516,781	490,838	1.14	平成31年5月～ 平成57年8月
中央新幹線建設長期借入金	1,500,000	3,000,000	0.86	平成58年5月～ 平成68年3月
株式給付信託長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	—	15,100	0.49	平成31年6月～ 平成33年9月
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く)	266	219	—	平成31年4月～ 平成37年12月
その他有利子負債				
1年以内に支払予定の 鉄道施設購入長期末払金	4,824	5,126	6.08	—
その他の流動負債	417	398	2.09	—
鉄道施設購入長期末払金 (1年以内に支払予定のものを除く)	549,028	543,897	6.49	平成31年7月～ 平成63年9月
その他の固定負債	2,595	2,253	2.09	平成31年4月～ 平成43年2月
計	2,700,208	4,172,923	—	—

(注) 1 平均利率は、期末の利率及び残高に基づく加重平均利率を記載しています。

2 リース債務の平均利率については、リース料総額に含まれる利息相当額を控除する前の金額でリース債務を連結貸借対照表に計上しているため、記載しておりません。

3 長期借入金、中央新幹線建設長期借入金、株式給付信託長期借入金、リース債務及びその他有利子負債（1年以内に返済又は支払予定のものを除く）の連結決算日後5年以内における返済又は支払予定額は次のとおりです。

	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	110,493	58,369	62,199	87,777
中央新幹線建設長期借入金	—	—	—	—
株式給付信託長期借入金	5,400	5,400	4,300	—
リース債務	93	58	33	17
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期末払金	5,443	5,781	6,141	6,526
その他の固定負債	398	389	406	378

【資産除去債務明細表】

当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における資産除去債務の金額が、当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、連結財務諸表規則第92条の2の規定により記載を省略しています。

(2) 【その他】

当連結会計年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
営業収益 (百万円)	437,224	899,544	1,374,385	1,822,039
税金等調整前四半期(当期)純利益金額 (百万円)	173,007	315,326	481,283	561,852
親会社株主に帰属する四半期(当期)純利益金額 (百万円)	118,187	220,854	339,767	395,502
1株当たり四半期(当期)純利益金額 (円)	600.55	1,122.76	1,730.19	2,015.48

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
1株当たり四半期純利益金額 (円)	600.55	522.17	607.58	284.66

2 【財務諸表等】

(1) 【財務諸表】

① 【貸借対照表】

(単位 百万円)

	前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	231,747	462,559
中央新幹線建設資金管理信託	※ ₁ 1,472,741	※ ₁ 2,840,931
未収運賃	42,385	49,823
未収金	11,741	12,150
短期貸付金	6,700	5,937
有価証券	304,300	308,500
貯蔵品	11,377	11,151
前払費用	4,289	4,146
その他の流動資産	13,352	18,460
流動資産合計	2,098,634	3,713,661
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	8,025,536	8,050,659
減価償却累計額	△4,203,618	△4,294,623
有形固定資産(純額)	3,821,918	3,756,036
無形固定資産	14,894	21,310
鉄道事業固定資産合計	※ ₂ 3,836,812	※ ₂ 3,777,346
関連事業固定資産		
有形固定資産	125,261	126,867
減価償却累計額	△21,441	△25,720
有形固定資産(純額)	103,820	101,147
無形固定資産	14	11
関連事業固定資産合計	※ ₂ 103,835	※ ₂ 101,159
各事業関連固定資産		
有形固定資産	89,364	90,124
減価償却累計額	△57,577	△59,892
有形固定資産(純額)	31,786	30,231
無形固定資産	29	418
各事業関連固定資産合計	※ ₂ 31,816	※ ₂ 30,649
建設仮勘定		
鉄道事業	267,929	418,960
関連事業	538	930
その他	212	548
建設仮勘定合計	268,681	420,438
投資その他の資産		
投資有価証券	120,622	275,306
関係会社株式	149,415	149,530
関係会社長期貸付金	40,200	89,649
長期前払費用	12,874	13,342
繰延税金資産	147,556	151,383
その他の投資等	3,908	3,971
投資その他の資産合計	474,577	683,183
固定資産合計	4,715,723	5,012,776
資産合計	※ ₃ 6,814,357	※ ₃ 8,726,438

(単位 百万円)

	前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期借入金	108,421	147,249
1年内返済予定の長期借入金	93,374	82,047
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	5,126
未払金	165,013	183,106
未払費用	6,090	10,210
未払法人税等	81,263	102,291
預り連絡運賃	185	476
預り金	6,484	8,088
前受運賃	30,243	31,570
前受工事負担金	15,896	8,410
賞与引当金	21,360	21,340
その他の流動負債	9,433	25,588
流動負債合計	542,590	630,906
固定負債		
社債	724,250	734,295
長期借入金	497,608	490,838
中央新幹線建設長期借入金	※1 1,500,000	※1 3,000,000
株式給付信託長期借入金	—	15,100
鉄道施設購入長期未払金	549,028	543,897
新幹線鉄道大規模改修引当金	210,000	175,000
退職給付引当金	179,160	179,242
その他の固定負債	28,879	27,277
固定負債合計	3,688,926	5,165,651
負債合計	4,231,517	5,796,557
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金		
資本準備金	53,500	53,500
その他資本剰余金	—	0
資本剰余金合計	53,500	53,500
利益剰余金		
利益準備金	12,504	12,504
その他利益剰余金		
特別償却準備金	305	187
圧縮記帳積立金	8,258	9,475
別途積立金	1,991,000	2,341,000
繰越利益剰余金	481,001	486,734
利益剰余金合計	2,493,070	2,849,901
自己株式	△102,205	△120,733
株主資本合計	2,556,365	2,894,668
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	26,474	35,211
評価・換算差額等合計	26,474	35,211
純資産合計	2,582,839	2,929,880
負債純資産合計	6,814,357	8,726,438

②【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,315,890	1,358,359
鉄道線路使用料収入	4,265	4,142
運輸雑収	51,750	52,382
営業収益合計	1,371,906	1,414,884
営業費		
運送営業費	※1 448,025	※1 473,284
一般管理費	83,762	85,792
諸税	38,320	39,713
減価償却費	209,862	194,750
営業費合計	779,970	793,541
鉄道事業営業利益	591,936	621,342
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	8,516	12,132
その他の営業収入	347	427
営業収益合計	8,863	12,560
営業費		
不動産賃貸原価	2,117	2,172
販売費及び一般管理費	387	447
諸税	1,376	2,101
減価償却費	1,096	3,886
営業費合計	4,978	8,608
関連事業営業利益	3,885	3,951
全事業営業利益	595,821	625,293
営業外収益		
受取利息	402	420
受取配当金	1,831	2,774
受取保険金	2,819	2,095
直接売却品収入	598	867
債権譲渡益	940	—
その他	958	2,143
営業外収益合計	※2 7,550	※2 8,301
営業外費用		
支払利息	9,883	30,057
社債利息	12,770	13,208
鉄道施設購入長期未払金利息	37,523	35,839
その他	1,904	6,843
営業外費用合計	62,081	85,948
経常利益	541,289	547,645

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	※3 2,260	※3 9,944
固定資産売却益	※4 349	※4 2,704
特別利益合計	2,609	12,648
特別損失		
固定資産圧縮損	※5 2,566	※5 10,288
固定資産売却損	※6 169	※6 374
その他	12	40
特別損失合計	2,748	10,703
税引前当期純利益	541,150	549,591
法人税、住民税及び事業税	151,746	172,961
法人税等調整額	7,505	△7,780
法人税等合計	159,252	165,181
当期純利益	381,898	384,410

営業費明細表

		前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)		当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)	
区分	注記 番号	金額(百万円)		金額(百万円)	
I 鉄道事業営業費	※1				
1 運送営業費					
(1) 人件費		143,845		144,418	
(2) 経費		304,179	448,025	328,866	473,284
2 一般管理費					
(1) 人件費		34,515		34,360	
(2) 経費		49,246	83,762	51,432	85,792
3 諸税			38,320		39,713
4 減価償却費			209,862		194,750
鉄道事業営業費合計			779,970		793,541
II 関連事業営業費	※2				
1 不動産賃貸原価			2,117		2,172
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		193		222	
(2) 経費		193	387	225	447
3 諸税					2,101
4 減価償却費				1,376	
関連事業営業費合計			4,978		8,608
全事業営業費合計			784,949		802,150

(注) 事業別営業費合計の100分の5を超える主な費用並びに営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額・取崩額は次のとおりです。

		前事業年度	当事業年度
※1 鉄道事業営業費	運送営業費		
	給与	110,000百万円	109,749百万円
	修繕費	120,605百万円	129,552百万円
	業務費	147,798百万円	160,156百万円
※2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	581百万円	540百万円
	業務費	1,134百万円	1,097百万円
3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額・取崩額			
	賞与引当金繰入額	20,282百万円	20,253百万円
	新幹線鉄道大規模改修引当金取崩額	△35,000百万円	△35,000百万円

③【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日）

（単位 百万円）

	株主資本							
	資本金	資本剰余金			利益剰余金			
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	利益準備金	その他利益剰余金		
						特別償却準備金	圧縮記帳積立金	別途積立金
当期首残高	112,000	53,500	—	53,500	12,504	426	8,258	1,691,000
当期変動額								
特別償却準備金の取崩						△120		
圧縮記帳積立金の積立								
別途積立金の積立								300,000
剰余金の配当								
当期純利益								
自己株式の取得								
自己株式の処分								
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）								
当期変動額合計	—	—	—	—	—	△120	—	300,000
当期末残高	112,000	53,500	—	53,500	12,504	305	8,258	1,991,000

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	評価・換算差額等合計	
	その他利益剰余金	利益剰余金合計					
	繰越利益剰余金						
当期首残高	424,592	2,136,782	△102,203	2,200,078	19,831	19,831	2,219,910
当期変動額							
特別償却準備金の取崩	120	—		—			—
圧縮記帳積立金の積立							
別途積立金の積立	△300,000	—		—			—
剰余金の配当	△25,610	△25,610		△25,610			△25,610
当期純利益	381,898	381,898		381,898			381,898
自己株式の取得			△2	△2			△2
自己株式の処分							
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					6,643	6,643	6,643
当期変動額合計	56,409	356,288	△2	356,286	6,643	6,643	362,929
当期末残高	481,001	2,493,070	△102,205	2,556,365	26,474	26,474	2,582,839

当事業年度（自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日）

（単位 百万円）

	株主資本							
	資本金	資本剰余金			利益剰余金			
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	利益準備金	その他利益剰余金		
					特別償却準備金	圧縮記帳積立金	別途積立金	
当期首残高	112,000	53,500	—	53,500	12,504	305	8,258	1,991,000
当期変動額								
特別償却準備金の取崩						△118		
圧縮記帳積立金の積立							1,216	
別途積立金の積立								350,000
剰余金の配当								
当期純利益								
自己株式の取得								
自己株式の処分			0	0				
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）								
当期変動額合計	—	—	0	0	—	△118	1,216	350,000
当期末残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	187	9,475	2,341,000

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本合計	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
	その他利益剰余金	利益剰余金合計					
	繰越利益剰余金						
当期首残高	481,001	2,493,070	△102,205	2,556,365	26,474	26,474	2,582,839
当期変動額							
特別償却準備金の取崩	118	—		—			—
圧縮記帳積立金の積立	△1,216	—		—			—
別途積立金の積立	△350,000	—		—			—
剰余金の配当	△27,580	△27,580		△27,580			△27,580
当期純利益	384,410	384,410		384,410			384,410
自己株式の取得			△21,365	△21,365			△21,365
自己株式の処分			2,838	2,838			2,838
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					8,736	8,736	8,736
当期変動額合計	5,732	356,830	△18,527	338,303	8,736	8,736	347,040
当期末残高	486,734	2,849,901	△120,733	2,894,668	35,211	35,211	2,929,880

【注記事項】

(重要な会計方針)

1 有価証券の評価基準及び評価方法

満期保有目的の債券…償却原価法（定額法）によっています。

子会社株式及び関連会社株式…移動平均法による原価法によっています。

その他有価証券

時価のあるもの…決算期末日の市場価格等に基づく時価法によっています。なお、評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定しています。

時価のないもの…移動平均法による原価法によっています。

2 たな卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品…移動平均法による原価法によっています。なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定しています。

3 固定資産の減価償却の方法

(1) 有形固定資産（リース資産を除く）

定率法によっています。

ただし、取替資産（新幹線鉄道施設に係るものを除く）については取替法によっています。

また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

建物…………… 3年～50年

構築物…………… 4年～60年

車両…………… 10年～20年

機械装置…………… 4年～17年

(2) 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

ソフトウェア… 5年

(3) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(4) 長期前払費用

均等額の償却を行っています。

4 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しています。

5 引当金の計上基準

(1) 賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額に基づき計上しています。

(2) 新幹線鉄道大規模改修引当金

全幹法第17条の規定により計上しています。

(3) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき計上しています。

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当事業年度までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっています。

数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（5年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生した事業年度から費用処理しています。

6 ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

通貨スワップは振当処理の要件を満たしているため、振当処理によっており、金利スワップは特例処理の要件を満たしているため、特例処理によっています。また、金利通貨スワップは一体処理（特例処理・振当処理）の要件を満たしているため、一体処理によっています。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段	ヘッジ対象
通貨スワップ	外貨建社債
金利スワップ	借入金
金利通貨スワップ	外貨建借入金

(3) ヘッジ方針

内部規程に基づき、ヘッジ対象に係る為替変動リスク及び金利変動リスクをヘッジしています。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

振当処理によっている通貨スワップ、特例処理によっている金利スワップ及び一体処理によっている金利通貨スワップであるため、有効性の評価を省略しています。

7 工事負担金の会計処理

高架化工事等に伴い地方公共団体等より収受する工事負担金の会計処理については、工事完成時に取得した固定資産の取得原価から当該工事負担金相当額を直接減額しています。

なお、損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

8 その他財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異の会計処理の方法は、連結財務諸表における会計処理の方法と異なっています。

(2) 消費税等の会計処理

税抜方式によっています。

(表示方法の変更)

(税効果会計基準一部改正の早期適用に伴う変更)

税効果会計基準一部改正が当事業年度末に係る財務諸表から適用できるようになったことに伴い、当事業年度から税効果会計基準一部改正を適用し、繰延税金資産は投資その他の資産の区分に表示し、繰延税金負債は固定負債の区分に表示する方法に変更しています。

この結果、前事業年度の貸借対照表において、「流動資産」の「繰延税金資産」17,167百万円は、「投資その他の資産」の「繰延税金資産」147,556百万円に含めて表示しています。

(損益計算書)

前事業年度において、営業外収益の「その他」に含めていた「直接売却品収入」は、営業外収益の総額の100分の10を超えたため、当事業年度より区分掲記しています。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前事業年度の損益計算書において、営業外収益の「その他」に表示していた1,556百万円は、「直接売却品収入」598百万円、「その他」958百万円として組み替えています。

(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)

連結財務諸表「注記事項（追加情報）」に同一の内容を記載していますので、注記を省略しています。

(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 固定資産の取得原価から直接減額された工事負担金等累計額は次のとおりです。

前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
274,000百万円	283,346百万円

※3 担保に供している資産及び担保に係る債務は次のとおりです。

前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
J R会社法改正法附則第7条の規定により、総財産6,814,357百万円を債務履行引受契約締結の社債129,500百万円の一般担保に供しています。	J R会社法改正法附則第7条の規定により、総財産8,726,438百万円を債務履行引受契約締結の社債79,700百万円の一般担保に供しています。

4 超電導リニアの技術開発促進を目的とする鉄道総研の長期借入金に係る連帯債務額は次のとおりです。

前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
7,716百万円	4,531百万円

5 超電導リニアの技術開発促進を目的とする鉄道総研の長期借入金に係る債務保証額は次のとおりです。

前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
－百万円	13,400百万円

6 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	前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3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32回無担保普通社債	平成39年9月17日	—	10,000
第33回無担保普通社債	平成30年2月22日	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

7 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。

	前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3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

(損益計算書関係)

※1 鉄道事業営業費に含まれる全国新幹線鉄道整備法施行規則第14条第1項の規定により計上する新幹線鉄道大規模改修引当金の取崩額は次のとおりです。

前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
△35,000百万円	△35,000百万円

※2 関係会社との取引に係るものは次のとおりです。

前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)		
債権譲渡益	940百万円	営業外収益	1,303百万円
上記以外の営業外収益	1,028		

※3 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。

前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)		
安倍川駅自由通路及び橋上駅舎改築	1,019百万円	春日井駅自由通路新設及び橋上駅舎化 工事	2,494百万円
裾野駅バリアフリー化設備等整備工事	270	甲斐上野・東花輪間今川橋りょう他改 築	2,452

※4 固定資産売却益の内容は次のとおりです。

前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)		
土地	345百万円	土地	2,700百万円
構築物等	3	車両等	3

※5 固定資産圧縮損は、法人税法第42条ほかによる工事負担金等受入額などに伴う圧縮額で、その内容は次のとおりです。

前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)		
工事負担金の受入に係るもの	2,248百万円	工事負担金の受入に係るもの	9,846百万円
収用等の代替資産に係るもの	318	収用等の代替資産に係るもの	442

※6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。

前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)		
土地	169百万円	土地	374百万円
		工具器具備品	0

(株主資本等変動計算書関係)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

	前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
自己株式		
普通株式	8,999,266株	9,972,129株
合計	8,999,266株	9,972,129株

(注) 自己株式には、「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当社株式(当事業年度972,900株)を含めています。

(有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式

前事業年度(平成29年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	27,079	21,762	△5,316
関連会社株式	—	—	—
合計	27,079	21,762	△5,316

当事業年度(平成30年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	27,079	21,836	△5,243
関連会社株式	—	—	—
合計	27,079	21,836	△5,243

(注) 時価を把握することが極めて困難と認められる子会社株式及び関連会社株式の貸借対照表計上額
(単位 百万円)

区分	前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
子会社株式	120,202	120,317
関連会社株式	2,133	2,133

これらについては、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、上表の「子会社株式及び関連会社株式」には含めていません。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	70,049百万円	72,667百万円
退職給付引当金	54,336	54,310
ソフトウェア	9,670	11,049
賞与引当金	6,536	6,466
長期未払費用	3,257	3,015
その他	30,819	35,205
繰延税金資産小計	174,670	182,714
評価性引当額	△14,026	△13,873
繰延税金資産合計	160,643	168,840
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△9,082	△13,035
圧縮記帳積立金	△3,590	△4,118
特別償却準備金	△133	△81
その他	△281	△220
繰延税金負債合計	△13,087	△17,456
繰延税金資産の純額	147,556	151,383

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間に重要な差異があるときの、当該差異の原因となった主要な項目別の内訳

前事業年度 (平成29年3月31日)	当事業年度 (平成30年3月31日)
法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異は法定実効税率の100分の5以下であるため、記載を省略しています。	法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異は法定実効税率の100分の5以下であるため、記載を省略しています。

(1株当たり情報)

	前事業年度 (自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日)	当事業年度 (自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日)
1株当たり純資産額	13,110.81円	14,946.24円
1株当たり当期純利益金額	1,938.56円	1,956.94円

(注) 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

④【附属明細表】
【有価証券明細表】
【株式】

		銘柄	株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)
投資有価証券	その他有価証券	ナブテスコ株式会社	5,171,000	21,226
		三菱電機株式会社	6,573,000	11,183
		株式会社オリエンタルランド	1,014,300	11,020
		トヨタ自動車株式会社	1,539,200	10,505
		株式会社ジェイティービー	577,920	9,175
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	6,193
		新日鐵住金株式会社	2,253,900	5,266
		株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	4,969
		東日本旅客鉄道株式会社	503,700	4,967
		三菱重工業株式会社	1,151,100	4,689
		ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	4,081
		アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	3,326
		三菱地所株式会社	1,592,000	2,863
		株式会社高島屋	2,777,000	2,835
		東京海上ホールディングス株式会社	551,720	2,612
		中部国際空港株式会社	50,000	2,500
		名工建設株式会社	2,139,500	2,449
		株式会社西武ホールディングス	1,321,200	2,446
		西日本旅客鉄道株式会社	291,500	2,166
		九州旅客鉄道株式会社	632,800	2,094
		株式会社東芝	6,754,000	2,080
		MS & AD インシュアランスグループホールディングス株式会社	480,359	1,611
		株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	1,574
		日本たばこ産業株式会社	500,000	1,533
東邦瓦斯株式会社	415,200	1,357		
電源開発株式会社	421,920	1,131		
その他45銘柄	6,537,639	9,106		
		計	80,945,184	134,970

【債券】

銘柄			券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
投資有価証券	満期保有目的の 債券	株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ 第2回無担保社債	70,000	70,000
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ 第1回無担保社債	50,000	50,000
		アサヒグループホールディングス株式会社 第10回普通社債	3,200	3,200
		その他19銘柄	16,800	16,800
計			140,000	140,000

【その他】

種類及び銘柄			投資口数等 (口)	貸借対照表 計上額 (百万円)
有価証券	その他有価証券	譲渡性預金	—	308,500
投資有価証券	その他有価証券	優先出資証券(1銘柄)	1,438	336
計			—	308,836

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価償却 累計額又は償却 累計額 (百万円)	当期償却額 (百万円)	差引当期末残高 (百万円)
有形固定資産							
土地	2,327,331	348	970 (311)	2,326,709	—	—	2,326,709
建物	604,025	15,833	10,747 (5,518)	609,112	371,498	19,495	237,613
構築物	3,767,978	54,241	33,977 (3,878)	3,788,243	2,747,513	92,503	1,040,729
車両	891,142	44,300	36,756	898,687	768,567	47,078	130,120
機械装置	492,077	15,838	23,237 (280)	484,678	364,153	27,145	120,525
工具器具備品	155,485	14,938	13,197 (169)	157,227	127,425	11,028	29,801
リース資産	2,119	1,140	267	2,993	1,078	509	1,914
建設仮勘定	268,681	310,478	158,721 (130)	420,438	—	—	420,438
有形固定資産計	8,508,843	457,121	277,875 (10,288)	8,688,090	4,380,236	197,761	4,307,853
無形固定資産							
施設利用権	—	—	—	24,226	21,124	315	3,102
ソフトウェア	—	—	—	43,281	29,586	3,192	13,694
その他	—	—	—	5,021	78	4	4,943
無形固定資産計	—	—	—	72,529	50,789	3,513	21,740
長期前払費用	22,445 [2,075]	3,778 [51]	2,595 [163]	23,628 [1,963]	10,286	3,043	13,342 [1,963]
繰延資産							
—	—	—	—	—	—	—	—
繰延資産計	—	—	—	—	—	—	—

(注) 1 当期増加額の主なものは、次のとおりです。

- | | | |
|-----------|--------------------|-----------|
| (1) 建物 | 在来線駅橋上化等改良 | 5,658百万円 |
| (2) 構築物 | 東海道新幹線土木構造物大規模改修 | 11,792百万円 |
| | 東海道新幹線脱線・逸脱防止対策 | 7,958百万円 |
| (3) 車両 | 新幹線N700A車両新製等 | 36,615百万円 |
| (4) 建設仮勘定 | 新幹線N700A車両新製等 | 36,336百万円 |
| | エクスプレス予約システム中央装置更新 | 13,089百万円 |

2 当期減少額の主なものは、次のとおりです。

- | | | |
|-----------|------------------------------------|-----------|
| (1) 構築物 | 東海道新幹線土木構造物大規模改修に伴う除却 | 6,361百万円 |
| | 東海道新幹線脱線・逸脱防止対策に伴う除却 | 4,211百万円 |
| (2) 車両 | 新幹線車両の用途廃止に伴う除却 | 32,622百万円 |
| (3) 機械装置 | 東海道新幹線電力補償装置取替に伴う除却 | 12,308百万円 |
| (4) 建設仮勘定 | 減少の大半は、資産稼動に伴う建物、構築物などへの振替によるものです。 | |

なお、当期減少額のうち()内は内数で、取得原価から直接減額された工事負担金等の額であり、当期末の工事負担金等累計額は283,346百万円です。

3 無形固定資産の金額が資産総額の1%以下であるため、「当期首残高」、「当期増加額」及び「当期減少額」の記載を省略しています。

4 長期前払費用の〔 〕内は内数で、保険料等の期間配分に係るものであり、減価償却と性格が異なるため、償却累計額及び当期償却額の算定には含めていません。

【引当金明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (目的使用) (百万円)	当期減少額 (その他) (百万円)	当期末残高 (百万円)
賞与引当金	21,360	21,340	21,360	－	21,340
新幹線鉄道大規模改修引当金	210,000	－	35,000	－	175,000

(注) 新幹線鉄道大規模改修引当金の当期減少額は、全国新幹線鉄道整備法施行規則第14条第1項の規定による取崩額です。

(2) 【主な資産及び負債の内容】

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しています。

(3) 【その他】

① 決算日後の状況

該当事項はありません。

② 訴訟

特記すべき重要な訴訟はありません。

第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から3月31日まで																		
定時株主総会	6月中																		
基準日	3月31日																		
剰余金の配当の基準日	9月30日 3月31日																		
1単元の株式数	100株																		
単元未満株式の 買取り・売渡し 取扱場所 株主名簿管理人 取次所 買取・売渡手数料	(特別口座) 名古屋市中区栄三丁目15番33号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 (特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 — —																		
公告掲載方法	電子公告とする。ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合は、日本経済新聞に掲載して行う。 公告掲載URL http://jr-central.co.jp																		
株主に対する特典	<p>1 毎年3月31日の最終の株主名簿に記録されている株主に対して、その所有株式数に応じて次のとおり株主優待割引券を発行する。</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>100株</td> <td>～ 1,000株まで</td> <td>100株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>1,000株超</td> <td>～ 10,000株まで</td> <td>10枚+ 1,000株超過分200株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>10,000株超</td> <td>～ 20,000株未満</td> <td>55枚+10,000株超過分300株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>20,000株以上～</td> <td>50,000株未満</td> <td>100枚</td> </tr> <tr> <td>50,000株以上～</td> <td>100,000株未満</td> <td>250枚</td> </tr> <tr> <td>100,000株以上～</td> <td></td> <td>500枚</td> </tr> </table> <p>2 優待の形態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当社の営業路線内における運賃及び料金の割引とする。 ・割引率は、1枚の割引券で1割引とし、2割引（2枚使用）を限度とする。 <p>3 割引券の使用方法</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 1枚の割引券で、当社の営業路線内における普通片道乗車券並びに片道の特急券、急行券、グリーン券及び指定席券の購入に使用することができる。 (2) 寝台を利用する場合は、運賃・料金とも割引の対象としない。 (3) 他の割引との重複適用はしない。 <p>4 株主優待割引券の有効期間は、6月1日から翌年5月31日までの1年間とする。</p>	100株	～ 1,000株まで	100株ごとに1枚	1,000株超	～ 10,000株まで	10枚+ 1,000株超過分200株ごとに1枚	10,000株超	～ 20,000株未満	55枚+10,000株超過分300株ごとに1枚	20,000株以上～	50,000株未満	100枚	50,000株以上～	100,000株未満	250枚	100,000株以上～		500枚
100株	～ 1,000株まで	100株ごとに1枚																	
1,000株超	～ 10,000株まで	10枚+ 1,000株超過分200株ごとに1枚																	
10,000株超	～ 20,000株未満	55枚+10,000株超過分300株ごとに1枚																	
20,000株以上～	50,000株未満	100枚																	
50,000株以上～	100,000株未満	250枚																	
100,000株以上～		500枚																	

(注) 当社定款の定めにおいて、単元未満株主は、会社法第189条第2項各号に掲げる権利、会社法第166条第1項の規定による請求をする権利、株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利並びに単元未満株式の売渡請求をする権利以外の権利を行使することができません。

第7【提出会社の参考情報】

1【提出会社の親会社等の情報】

当社は、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

2【その他の参考情報】

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に以下の書類を提出しています。

(1) 有価証券報告書 及びその添付書類 並びに確認書	事業年度 (第30期)	自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日	平成29年6月23日 関東財務局長に提出
(2) 内部統制報告書			平成29年6月23日 関東財務局長に提出
(3) 有価証券報告書の訂正 報告書及び確認書	事業年度 (第27期) 事業年度 (第28期) 事業年度 (第29期) 事業年度 (第30期)	自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日 自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日 自 平成27年4月1日 至 平成28年3月31日 自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日	平成30年6月22日 関東財務局長に提出 平成30年6月22日 関東財務局長に提出 平成30年6月22日 関東財務局長に提出 平成30年6月22日 関東財務局長に提出
(4) 四半期報告書 及び確認書	(第31期第1四半期) (第31期第2四半期) (第31期第3四半期)	自 平成29年4月1日 至 平成29年6月30日 自 平成29年7月1日 至 平成29年9月30日 自 平成29年10月1日 至 平成29年12月31日	平成29年8月9日 関東財務局長に提出 平成29年11月14日 関東財務局長に提出 平成30年2月7日 関東財務局長に提出
(5) 臨時報告書	企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2（株主総会における議決権行使の結果）に基づく臨時報告書です。		平成29年6月27日 関東財務局長に提出
	企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号（代表取締役の異動）に基づく臨時報告書です。		平成30年1月11日 関東財務局長に提出
(6) 発行登録書（普通社債）及びその添付書類			平成29年10月18日 関東財務局長に提出
(7) 発行登録追補書類及びその添付書類			平成29年11月21日 東海財務局長に提出
(8) 訂正発行登録書			平成30年1月11日 平成30年6月22日 関東財務局長に提出

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。

独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

平成30年6月22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 ㊞
--------------------	-------	-----------

<財務諸表監査>

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「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連結財務諸表、すなわち、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項、その他の注記及び連結附属明細表について監査を行った。

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企業会計の基準に準拠して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監査に基づいて、独立の立場から連結財務諸表に対する意見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監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準は、当監査法人に連結財務諸表に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得るために、監査計画を策定し、これに基づき監査を実施することを求めている。

監査においては、連結財務諸表の金額及び開示について監査証拠を入手するための手続が実施される。監査手続は、当監査法人の判断により、不正又は誤謬による連結財務諸表の重要な虚偽表示のリスクの評価に基づいて選択及び適用される。財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、当監査法人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、連結財務諸表の作成と適正な表示に関連する内部統制を検討する。また、監査には、経営者が採用した会計方針及びその適用方法並びに経営者によって行われた見積りの評価も含め全体としての連結財務諸表の表示を検討することが含まれる。

当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査意見

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社及び連結子会社の平成30年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況をすべての重要な点において適正に表示しているものと認める。

<内部統制監査>

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、東海旅客鉄道株式会社の平成30年3月31日現在の内部統制報告書について監査を行った。

内部統制報告書に対する経営者の責任

経営者の責任は、財務報告に係る内部統制を整備及び運用し、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して内部統制報告書を作成し適正に表示することにある。

なお、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性がある。

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内部統制監査に基づいて、独立の立場から内部統制報告書に対する意見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財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。財務報告に係る内部統制の監査の基準は、当監査法人に内部統制報告書に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得るために、監査計画を策定し、これに基づき内部統制監査を実施することを求めている。

内部統制監査においては、内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果について監査証拠を入手するための手続が実施される。内部統制監査の監査手続は、当監査法人の判断により、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性に基づいて選択及び適用される。また、内部統制監査には、財務報告に係る内部統制の評価範囲、評価手続及び評価結果について経営者が行った記載を含め、全体としての内部統制報告書の表示を検討することが含まれる。

当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査意見

当監査法人は、東海旅客鉄道株式会社が平成30年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、すべての重要な点において適正に表示しているものと認める。

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、監査報告書及び内部統制監査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（有価証券報告書提出会社）が別途保管しています。

2 XBR Lデータは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の監査報告書

平成30年6月22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項の規定に基づく監査証明を行うため、「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日までの第31期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

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企業会計の基準に準拠して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監査に基づいて、独立の立場から財務諸表に対する意見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監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準は、当監査法人に財務諸表に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得るために、監査計画を策定し、これに基づき監査を実施することを求めている。

監査においては、財務諸表の金額及び開示について監査証拠を入手するための手続が実施される。監査手続は、当監査法人の判断により、不正又は誤謬による財務諸表の重要な虚偽表示のリスクの評価に基づいて選択及び適用される。財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、当監査法人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、財務諸表の作成と適正な表示に関連する内部統制を検討する。また、監査には、経営者が採用した会計方針及びその適用方法並びに経営者によって行われた見積りの評価も含め全体としての財務諸表の表示を検討することが含まれる。

当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査意見

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社の平成30年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績をすべての重要な点において適正に表示しているものと認める。

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、監査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（有価証券報告書提出会社）が別途保管しています。
2 XBR Lデータは監査の対象には含まれていません。

【表紙】

【提出書類】	確認書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の2第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	平成30年6月22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 金子 慎
【最高財務責任者の役職氏名】	該当事項はありません。
【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
【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。

1 【有価証券報告書の記載内容の適正性に関する事項】

当社代表取締役社長金子慎は、当社の第31期（平成29年4月1日から平成30年3月31日まで）の有価証券報告書の記載内容が金融商品取引法令に基づき適正に記載されていることを確認しました。

2 【特記事項】

特記すべき事項はありません。

【表紙】

【提出書類】	内部統制報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の4第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	平成30年6月22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 金子 慎
【最高財務責任者の役職氏名】	該当事項はありません。
【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
【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。

1 【財務報告に係る内部統制の基本的枠組みに関する事項】

代表取締役社長金子慎は、当社の財務報告に係る内部統制の整備及び運用に責任を有しており、企業会計審議会の公表した「財務報告に係る内部統制の評価及び監査の基準並びに財務報告に係る内部統制の評価及び監査に関する実施基準の設定について（意見書）」に示されている内部統制の基本的枠組みに準拠して財務報告に係る内部統制を整備及び運用しています。

なお、内部統制は、内部統制の各基本的要素が有機的に結びつき、一体となって機能することで、その目的を合理的な範囲で達成しようとするものです。このため、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性があります。

2 【評価の範囲、基準日及び評価手続に関する事項】

財務報告に係る内部統制の評価は、当事業年度（平成29年4月1日から平成30年3月31日まで）の末日である平成30年3月31日を基準日として行われており、評価に当たっては、一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠しました。

本評価においては、連結ベースでの財務報告全体に重要な影響を及ぼす内部統制（全社的な内部統制）の評価を行った上で、その結果を踏まえて、評価対象とする業務プロセスを選定しています。当該業務プロセスの評価においては、選定された業務プロセスを分析した上で、財務報告の信頼性に重要な影響を及ぼす統制上の要点を識別し、当該統制上の要点について整備及び運用状況を評価することによって、内部統制の有効性に関する評価を行いました。

財務報告に係る内部統制の評価の範囲は、会社並びに連結子会社及び持分法適用関連会社について、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性の観点から必要な範囲を決定しました。財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性は、金額的及び質的影響の重要性を考慮して決定しており、会社及び連結子会社7社を対象として行った全社的な内部統制の評価結果を踏まえ、業務プロセスに係る内部統制の評価範囲を合理的に決定しました。なお、連結子会社22社及び持分法適用関連会社2社については、金額的及び質的重要性の観点から僅少であると判断し、全社的な内部統制の評価範囲に含めていません。

業務プロセスに係る内部統制の評価範囲については、前連結会計年度の営業収益（連結会社間取引消去後）の3分の2を超える1事業拠点を「重要な事業拠点」としました。選定した重要な事業拠点においては、企業の事業目的に大きく関わる勘定科目として、旅客運輸収入及び未収運賃に至る業務プロセスを評価の対象としました。さらに、選定した重要な事業拠点にかかわらず、それ以外の事業拠点をも含めた範囲について、重要な虚偽記載の発生可能性が高く、見積りや予測を伴う重要な勘定科目に係る業務プロセスを、財務報告への影響を勘案して重要性の大きい業務プロセスとして評価対象に追加しています。

3 【評価結果に関する事項】

上記の評価の結果、当事業年度末日時点において、当社の財務報告に係る内部統制は有効であると判断しました。

4 【付記事項】

該当事項はありません。

5 【特記事項】

該当事項はありません。