

第26期（自 平成24年4月1日 至 平成25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25年6月21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26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】	6
4 【関係会社の状況】	7
5 【従業員の状況】	9
第2 【事業の状況】	10
1 【業績等の概要】	10
2 【生産、受注及び販売の状況】	12
3 【対処すべき課題】	13
4 【事業等のリスク】	14
5 【経営上の重要な契約等】	20
6 【研究開発活動】	21
7 【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】	22
第3 【設備の状況】	25
1 【設備投資等の概要】	25
2 【主要な設備の状況】	25
3 【設備の新設、除却等の計画】	31
第4 【提出会社の状況】	32
1 【株式等の状況】	32
2 【自己株式の取得等の状況】	35
3 【配当政策】	36
4 【株価の推移】	36
5 【役員の状況】	37
6 【コーポレート・ガバナンスの状況等】	43
第5 【経理の状況】	49
1 【連結財務諸表等】	50
2 【財務諸表等】	84
第6 【提出会社の株式事務の概要】	106
第7 【提出会社の参考情報】	107
1 【提出会社の親会社等の情報】	107
2 【その他の参考情報】	107
第二部 【提出会社の保証会社等の情報】	108

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25年6月21日
【事業年度】	第26期（自平成24年4月1日至平成25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 山田佳臣
【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 木村 中
【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 木村 中
【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） 株式会社大阪証券取引所 （大阪府中央区北浜一丁目8番16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22期	第23期	第24期	第25期	第26期
決算年月		平成21年 3月	平成22年 3月	平成23年 3月	平成24年 3月	平成25年 3月
営業収益	(百万円)	1,570,253	1,486,632	1,503,083	1,508,328	1,585,319
経常利益	(百万円)	218,106	165,220	228,592	263,805	328,099
当期純利益	(百万円)	126,052	91,764	133,807	132,781	199,971
包括利益	(百万円)	—	—	132,663	136,298	216,104
純資産額	(百万円)	1,048,358	1,134,566	1,246,154	1,363,251	1,557,972
総資産額	(百万円)	5,222,531	5,211,009	5,252,993	5,214,038	5,231,104
1株当たり純資産額	(円)	513,233.30	555,999.83	613,134.62	6,715.74	7,689.65
1株当たり当期純利益金額	(円)	64,023.29	46,574.56	67,990.31	674.70	1,016.12
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	(%)	19.4	21.0	23.0	25.3	28.9
自己資本利益率	(%)	13.1	8.7	11.6	10.5	14.1
株価収益率	(倍)	8.65	15.29	9.69	10.11	9.76
営業活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	459,597	414,027	521,934	447,674	512,324
投資活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	△292,511	△256,209	△320,215	△269,954	△262,114
財務活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	△146,170	△133,635	△165,906	△208,549	△259,838
現金及び現金同等物 の期末残高	(百万円)	55,526	79,708	115,521	84,692	75,106
従業員数 [外、平均臨時雇用者数]	(人)	26,959 [8,578]	27,336 [8,391]	27,793 [7,779]	28,082 [7,722]	28,348 [7,692]

(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22期	第23期	第24期	第25期	第26期
連結子会社数	31	31	29	29	29
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

2 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。これに伴い、前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額、1株当たり当期純利益金額を算定しています。

3 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22期	第23期	第24期	第25期	第26期
決算年月	平成21年 3月	平成22年 3月	平成23年 3月	平成24年 3月	平成25年 3月
営業収益 (百万円)	1,241,163	1,143,983	1,171,930	1,184,577	1,245,082
経常利益 (百万円)	200,113	148,394	207,573	239,836	302,405
当期純利益 (百万円)	121,431	88,405	123,040	120,817	187,804
資本金 (百万円)	112,000	112,000	112,000	112,000	112,000
発行済株式総数 (株)	2,240,000	2,150,000	2,150,000	2,150,000	206,000,000
純資産額 (百万円)	975,012	1,056,766	1,156,128	1,258,280	1,436,384
総資産額 (百万円)	4,991,705	5,010,369	5,075,085	5,033,598	5,042,962
1株当たり純資産額 (円)	494,421.58	535,217.75	586,864.04	6,387.18	7,291.26
1株当たり配当額 (うち1株当たり中間配当額) (円)	9,000.00 (4,500.00)	9,000.00 (4,500.00)	9,000.00 (4,500.00)	95.00 (45.00)	105.00 (50.00)
1株当たり当期純利益金額 (円)	61,576.79	44,823.34	62,455.63	613.28	953.32
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 (%)	19.5	21.1	22.8	25.0	28.5
自己資本利益率 (%)	13.1	8.7	11.1	10.0	13.9
株価収益率 (倍)	9.00	15.88	10.55	11.12	10.41
配当性向 (%)	14.6	20.1	14.4	15.5	11.0
従業員数 (人)	16,595	17,004	17,468	17,819	18,094

- (注) 1 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。これに伴い、前事業年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額、1株当たり配当額、1株当たり中間配当額及び1株当たり当期純利益金額を算定しています。
- 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。

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
昭和39年10月	
昭和61年12月	「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
昭和62年4月	「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

(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

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

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。

【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

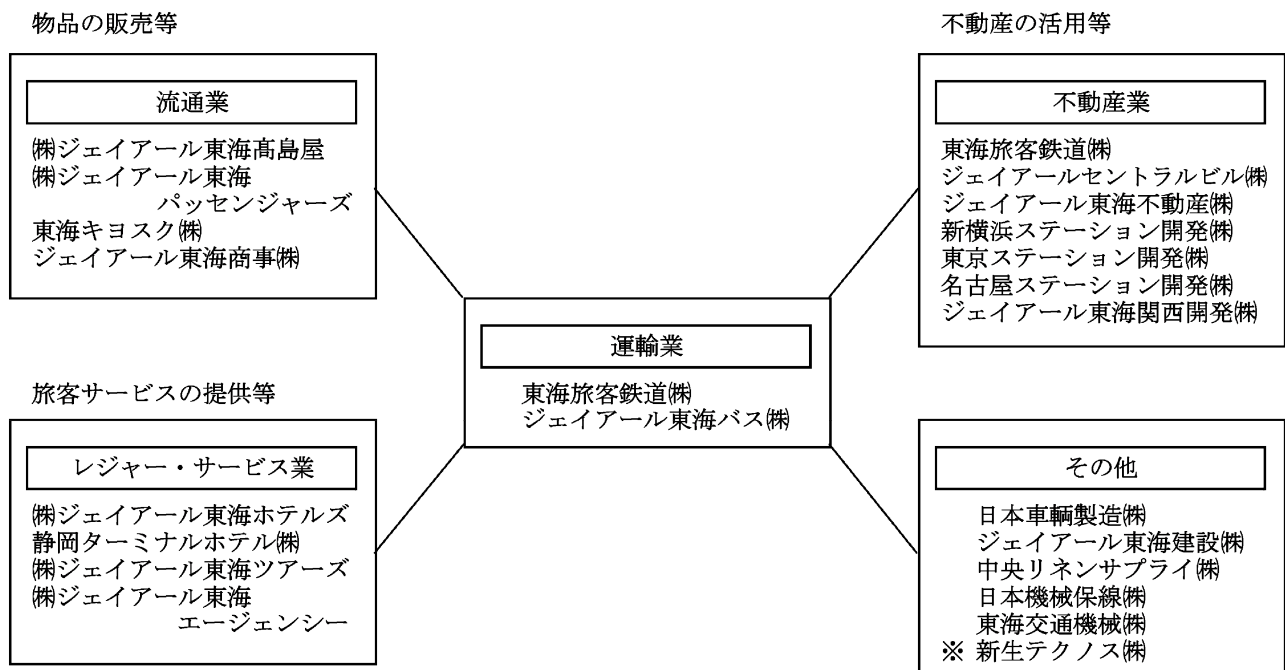
当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業等を行っています。

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】

レジャー・サービス業	(株)ジェイアール東海ホテルズ、静岡ターミナルホテル(株)、(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	同社は当社に乗車券類の販売を委託しています。 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改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内において、百貨店業を営んでいます。 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	当社は当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、駅ビル業等を営んでいます。 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、駅ビル業等を営んでいます。 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、駅ビル業等を営んでいます。 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)
静岡 ターミナルホテル(株)	静岡市葵区	50	〃	100.0 (100.0)	同社は当社より建物等を賃借し、ホテル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
(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	当社は当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	〃	51.3	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	当社は当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)	名古屋市東区	100	〃	100.0	当社は当社にシステム開発、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	当社は当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	
東海交通機械(株)	名古屋市市中村区	80	〃	100.0 (11.6)	当社は当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	当社は当社に土木設計、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	当社は当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	当社は当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25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)	18,895 [698]	2,402 [4,981]	600 [396]	6,451 [1,617]	28,348 [7,692]

- (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25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)
18,094	37.4	14.5 (17.4)	7,144,645

セグメントの名称	従業員数(人)
運輸業	17,982
不動産業	112
合計	18,094

- (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25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)	18,021	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)	948	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	326	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)	10	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支配介入及び不利益取扱等の不当労働行為事件3件（3件いずれもジェイアール東海労働組合）が係争中です。

労働委員会の救済命令に対し、行政訴訟を提起した事件については、東京高等裁判所において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【業績等の概要】

(1) 業績

当社グループは、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、一層のサービス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、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するとともに、さらなる輸送サービスの充実のために、本年2月には、最新の技術開発成果を採用した新型車両N700Aの営業運転を開始しました。在来線については、地震対策や落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進するとともに、新型電車への取替等に取り組みました。また、販売面では、EX-ICサービスのご利用拡大に向けた取組みを推進するとともに、営業施策の積極的な展開に取り組みました。

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による中央新幹線については、第一局面として進める東京都・名古屋市間の環境アセスメントについて、環境影響評価準備書の取りまとめに向けて、引き続き現地調査等を進めました。また、環境アセスメントの手続きに加え、超電導リニア特有の技術や環境の保全等についての理解をより一層深めていただくため、中央新幹線計画に関する説明会を開催しました。

超電導リニア技術については、山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新を推進するとともに、昨年11月に新型車両L0系5両を車両基地に搬入しました。

海外における高速鉄道及び超電導リニアプロジェクトへの取組みについては、海外の政府機関や企業等に精通した米国の会社と提携し、絞り込みを行った対象路線における事業化に向けたマーケティング活動に取り組みました。

鉄道以外の事業においては、ジェイアール名古屋タカシマヤについて商品力・販売力を高めるなど既存事業の強化に努めるとともに、名古屋駅新ビル計画等のプロジェクトを着実に進めました。

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、東日本大震災の影響を受けた前期との比較であることに加え、観光をはじめご利用が順調に推移したことから、前期比5.1%増の559億6千8百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比5.1%増の1兆5,853億円、経常利益は前期比24.4%増の3,280億円、当期純利益は前期比50.6%増の1,999億円となりました。

これをセグメントごとに示すと以下のとおりです。

運輸業

東海道新幹線については、引き続き脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策に取り組んだほか、新幹線車両の全般検査（オーバーホール）を担う浜松工場について、耐震性向上等を目的とするリニューアル工事を推進しました。また、東海道新幹線における土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、平成25年度から大規模改修工事に着手することを決定しました。さらに、本年2月には、最新の技術開発成果を採用した新型車両N700Aの営業運転を開始するとともに、本年3月のダイヤ改正では、新大阪駅27番線の使用を開始するなど、一段と利便性を高めました。

在来線については、地震対策や落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。また、本年3月のダイヤ改正では、新型電車313系の投入完了により、列車増発や編成両数の見直しを行うなど輸送サービスの充実に取り組みました。

販売面については、EX-ICサービスのご利用拡大及びエクスプレス予約の会員数拡大に向けた取組みを推進するとともに、既にお持ちのクレジットカードで東海道新幹線のネット予約とIC乗車サービスをご利用いただける「プラスEX」サービスを昨年10月から開始しました。また、TOICAについては、本年3月から全国相互利用サービスを開始するとともに、電子マネー加盟店舗の拡大等に取り組みました。さらに、京都・奈良、東京、伊勢等の各方面へ向けた観光キャンペーンを展開し、これと連動した様々な旅行商品の設定に努めました。また、東海道新幹線の夏休み・冬休み期間におけるお客様連れ専用車両の設定や海外のお客様向け商品の展開、観光施設等と連携した商品の充実等の営業施策に取り組みました。

当期における輸送実績（輸送人キロ）は、東日本大震災の影響を受けた前期との比較であることに加え、観光をはじめ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5.9%増の469億3千万人キロ、在来線は前期比1.0%増の90億3千8百万人キロとなりました。

バス事業においては、競争激化等の状況も踏まえ、安全の確保を前提に業務の効率化等を進めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比5.1%増の1兆2,430億円、営業利益は前期比15.6%増の3,961億円となりました。

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23年4月1日 至 平成24年3月31日)			当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25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	366	366	366	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	905,845	217,091	1,122,936	912,744	216,706	1,129,450		
旅客輸送人員	定期	千人	14,383	254,354	266,489	14,327	253,492	265,505	
	定期外	千人	128,630	130,001	249,435	134,900	133,368	258,685	
	計	千人	143,014	384,356	515,924	149,227	386,860	524,190	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	44,303	8,952	53,255	46,930	9,038	55,968		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	16,624	34,051	50,675	16,647	34,020	50,667
		定期外	百万円	994,439	62,986	1,057,426	1,053,032	65,390	1,118,423
		計	百万円	1,011,064	97,037	1,108,102	1,069,680	99,410	1,169,091
	小荷物運賃・料金	百万円	—	22	22	—	17	17	
	合計	百万円	1,011,064	97,060	1,108,124	1,069,680	99,428	1,169,109	
鉄道線路使用料収入	百万円	—	—	4,130	—	—	4,274		
運輸雑収	百万円	—	—	63,414	—	—	62,604		
収入合計	百万円	—	—	1,175,670	—	—	1,235,988		
輸送効率	%	座席利用率 59.1	乗車効率 32.3	—	座席利用率 62.2	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	28.8	28.2
西日本旅客鉄道株式会社	20.6	20.8

流通業

流通業においては、ジェイアール名古屋タカシマヤについて、魅力ある品揃えの充実やお客様のニーズを捉えたサービスの提供等により、収益力の強化に努めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比2.1%増の2,095億円、営業利益は前期比25.7%増の72億円となりました。

不動産業

不動産業においては、昨年10月に名古屋駅新ビル（仮称）の建設に着手しました。また、「東京駅一番街」や浜松駅ビル「メイワン」、新横浜駅「ぐるめストリート」など駅の商業施設をリニューアルし、お客様の拡大に取り組みました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比3.5%増の649億円、営業利益は前期比2.7%減の127億円となりました。

その他

ホテル業においては、お客様の志向にあった商品設定、高品質なサービスの提供、販売力強化に努めました。

旅行業においては、京都・奈良、東京、伊勢等の各方面へ向けた観光キャンペーン等と連動した魅力ある旅行商品を積極的に販売するとともに、インターネットを活用した販売に努めました。

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比3.3%増の2,331億円、営業利益は日本車輛製造㈱の減益等により前期比17.4%減の94億円となりました。

(2) 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95億円減の751億円となりました。また、長期債務については、2,267億円縮減し、当期末の残高は2兆6,399億円となりました。

営業活動の結果得られた資金は、観光をはじめ鉄道のご利用が順調に推移したことから当社の運輸収入が増加したほか、利息の支払額が減少したことなどから、前期比646億円増の5,123億円となりました。

投資活動の結果支出した資金は、設備投資に伴う固定資産の取得にかかる支出が減少したことなどから、前期比78億円減の2,621億円となりました。

財務活動の結果支出した資金は、長期債務の返済による支出が増加したことなどから、前期比512億円増の2,598億円となりました。

2 【生産、受注及び販売の状況】

当社グループの事業内容は、広範囲かつ多様であり、受注生産形態をとらない場合が多く、セグメントごとに生産規模及び受注規模を金額あるいは数量で示すことはしていません。このため、生産、受注及び販売の状況については、「1 業績等の概要」におけるセグメントの業績に関連づけて示しています。

3【対処すべき課題】

当社グループにおいては、鉄道事業の原点である安全・安定輸送の確保を最優先に、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。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、東海道新幹線における土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、大規模改修工事に着手します。また、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策、浜松工場のリニューアル工事、在来線の高架橋柱等の耐震化、三島駅等の駅舎の建替・耐震補強工事等の地震対策を着実に推進します。さらに、東海道新幹線のまくらぎ更換をはじめ、軌道及び電車線路設備の維持・更新を計画的に進めます。加えて、各自治体から公表される予定のハザードマップを踏まえ、津波対策の一層の深度化を図ります。

東海道新幹線については、最新の技術開発成果を採用した新型車両N700Aの投入を進めるとともに、N700Aに採用した技術を取り入れるべく、N700系の改造工事を推進します。また、本年3月のダイヤ改正にあわせて使用を開始した新大阪駅2番線を活用するなど、ご利用の集中する時期・時間帯における弾力的な列車設定に取り組めます。なお、7年の長期にわたる新大阪駅の大規模改良工事が平成25年度中に完了します。

在来線については、武豊線の電化工事や新型気動車への取替のための設計等を推進するなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組めます。

販売面については、エクスプレス予約及び「プラスEX」サービスの会員数拡大・ご利用拡大に向けた取組みを推進します。また、式年遷宮が行われる伊勢神宮をはじめ、京都・奈良、東京等の観光資源を活用した各種キャンペーンや、海外のお客様向け商品の拡充など、営業施策の積極的な展開に取り組めます。さらに、TOICAについて、全国相互利用サービスの定着を図るとともに、鉄道ならびに電子マネーサービスのご利用促進に努めます。

旅客関連設備については、東京駅・名古屋駅における新型可動柵の設置工事や新幹線全駅への喫煙ルームの設置を推進します。また、駅におけるエレベーター・多機能トイレの設置や内方線付き点状ブロックへの取替等のバリアフリー設備の整備を着実に進めます。

技術開発の促進及び技術力の強化については、小牧研究施設等において、新幹線鉄道分野を中心とした土木構造物の維持・強化対策、輸送サービスの充実及び自然災害対策等の実用に即した技術の研究開発に取り組めます。また、高速鉄道及び超電導リニアに関する総合的な技術力を活用し、海外におけるプロジェクトについて、対象路線における事業化へ向けたマーケティング活動を推進します。

超電導リニア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後48年が経過しており、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推進に当たっては、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに安定配当を継続する健全経営を確保します。その上で、まずは中京圏まで、さらには近畿圏までの実現に向けた様々な取組みを着実に進めます。

具体的には、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準備書の公告をはじめとする環境アセスメントの手続きを進めるなど、着工に向けた諸準備を着実に推進します。また、山梨リニア実験線について、42.8kmへの延伸と設備更新を完了させ、新型車両L0系により走行試験を再開します。さらに、技術基準が制定され、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に引き続き取り組めます。

なお、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は、名古屋駅新ビル計画について、平成27年末の完成に向けて新ビルの建設を推進するとともに、テナントリーシングを進めます。また、駅ビルの商業施設や流通事業の活性化に取り組み、さらなる収益拡大を図ります。さらに、保有資産の有効活用や農業事業の充実等に取り組み、当社グループとしての一層の収益力強化に取り組めます。

地球環境問題については、交通機関として鉄道本来の地球環境への優位性を積極的にアピールしてきましたが、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、在来線における省エネ型車両への取替等の地球環境保全に資する諸施策を進めるとともに、日常の業務遂行に当たっても省資源・省エネルギーに取り組めます。

長期債務については、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しつつ、引き続き縮減に取り組めます。

4 【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。

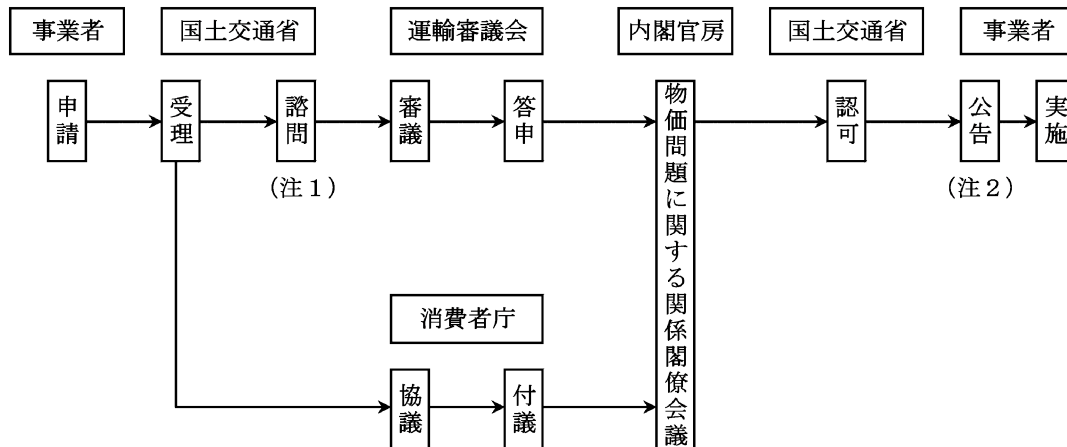
(2) 運賃及び料金の設定又は変更

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月及び平成9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すす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) 長期債務の縮減

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。

（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。

当社グループは、キャッシュ・フローの相当部分を活用してこれら長期債務の縮減に努めてきました。その結果、連結長期債務残高は、当期末現在、2兆6,399億円となっています。また、当期の支払利息は892億円であり、これは営業利益の21.0%に相当します。

当社グループでは、今後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強力かつ着実に推進していく中で、長期債務の早期縮減に努めます。なお、長期債務の縮減額は資金需給の状況により変動する可能性があります。

(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、感染症の流行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、東海道新幹線高架橋柱の耐震補強を開発案件等と関係する一部を除き完了したほか、盛土・橋脚の耐震補強や脱線・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、盛土補強や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、平成23年9月には研修センターを統合・新設し、グループ体として、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、平成18年3月に、新ATC（自動列車制御装置）システムを導入するなど、列車運行の安全確保のため、二重・三重のシステム面でのバックアップを図っています。また、在来線では、CTC（列車集中制御装置）・PRC（自動進路制御装置）等の設備更新に取り組むとともに、平成20年3月には車両に運転情報記録装置、緊急列車停止装置等の安全装置の設置を完了し、平成23年度末には、全線でATS-PT（パターン照査式自動列車停止装置）の導入が完了しました。

これらの結果、当期の鉄道運転事故件数（17件）は会社発足初年度である昭和62年度（60件）と比較して半数以下に減少しました。

(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機能向上や関係する社員の教育等の障害防止策を講じるとともに、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、開業後48年が経過しており、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推進に当たっては、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに安定配当を継続する健全経営を確保します。その上で、まずは東京都・名古屋市間を実現し、さらに、経営体力を回復させた上で、速やかに大阪市まで実現することとしています。

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

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

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

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

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含みません。

これを受けて当社は、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境アセスメントの手続きを進め、平成23年6月及び8月に計画段階環境配慮書を公表し、概略のルートと駅位置を示すとともに、計画段階における環境配慮事項をまとめました。その後、同9月には環境影響評価方法書を公告しました。

また、平成23年11月には、環境アセスメントの手続きを着実に進めながら計画の早期実現に向けての諸準備を迅速に進めていく段階に入ったことを踏まえ、中間駅について、地元負担を前提とした従来の考え方を転換し、当社の負担により建設することを決定しました。一方、地方自治体には、中央新幹線計画の推進のため、用地取得の斡旋をはじめ、行政側からの工事促進に関わる様々な協力をいただくとともに、中央新幹線の効果を県全体の発展につなげる地域行政としての自治体本来の役割を果たしていただくという役割分担の中で、相互に協力して中央新幹線の早期実現という目標に邁進していく考えを示しました。

この中間駅の建設費は、当社にとって大きな負担となることから、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。また、中間駅についても、効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅を目指します。

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、健全経営を維持し、安定配当を継続しながら、計画を完遂していきます。

(9) 山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

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を進めており、平成25年9月を目途に、新型車両L0系により走行試験を再開し、引き続き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、消費税等を含めて、実験基盤施設投資（汎用性のある地上施設）1,360億円、実用化技術開発費605億円、合計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25年3月期までに、合計1,703億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25年3月期までに、合計2,779億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25年3月期までに、合計1,018億円を支出しています。

(10) 名古屋駅新ビル計画

「名古屋駅新ビル計画」については、名古屋ターミナルビル跡地に、立地を活かした利便性の高い高層複合ビルを建設する計画です。

- ・開発主体 当社、ジェイアールセントラルビル(株)
- ・建物規模 延床面積 約26万㎡
高さ 約220m
階数 地上46階、地下6階
- ・主要用途 オフィス、商業施設、ホテル、駐車場、バスターミナル
- ・総事業費 約1,200億円
- ・工事着手 平成22年5月
- ・完成予定 平成27年末
- ・開業予定 平成27年末 オフィス入居開始
平成28年春 タカシマヤ、ホテル開業

当計画においては、JRセントラルタワーズと一体で利便性の高い魅力ある都市空間を創造し、名古屋駅周辺地区にさらなる賑わいを創出するとともに、オフィス集積地にふさわしい都市機能を補強し、同地区における多様なワーキングスタイルに対応し、また、自然エネルギーの活用等により環境への負荷軽減に配慮したゆとりある都市空間を形成することとしています。これにより、当社グループの鉄道事業、流通業、不動産業等に寄与するものと考えています。

しかし、事業を取り巻く環境の変化等により計画どおり進捗できない場合等には、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

5 【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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。

6 【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、土木構造物、軌道、電力・信号設備、車両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、愛知県小牧市に当社独自の研究施設を開設し、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338億円となりました。

運輸業

在来線・新幹線を支える技術開発は、小牧研究施設が中心となり、鉄道事業の使命である安全・安定輸送の確保を最優先とするとともに、在来線・新幹線の発展形である中央新幹線の開業に向け、中央新幹線を含めた3世代の鉄道事業の低コストで効率的な運営体制構築へとつなげます。このために、「3世代の鉄道事業の効率的運営体制構築に向けた技術開発」により、在来線・新幹線の低コスト化、効率的運営のための技術開発を進めるとともに、「3世代の鉄道を担う技術者の育成」など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、営業線における建設・運営・保守のコストダウンと技術のブラッシュアップに取り組むとともに、山梨リニア実験線での走行試験の再開に向けて、本線調整試験を進めています。

主な技術開発内容は、次のとおりです。

○「3世代の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
- ・新幹線のさらなる質的向上
- ・維持更新及びメンテナンスに関する技術の高度化

○「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
- ・先端技術のブラッシュアップ

(注) 当社及び公益財団法人鉄道総合技術研究所（以下「鉄道総研」という。）が事業主体になっている山梨リニア実験線では、当社が中心となって技術開発を行っており、得られた研究成果及びその特許等は、法令等に従って当社等に帰属します。

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、鉄道総研に対し協定に基づき負担金を支出しています。

流通業

特に記載する事項はありません。

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。

7【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 平成24年度の概要

当期は、東日本大震災の影響を受けた前期から観光需要等の回復が進むなか、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、一層のサービス充実を図りました。

鉄道事業においては、東海道新幹線について、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、平成25年度から大規模改修工事に着手することを決定しました。また、最新の技術開発成果を採用した新型車両N700Aの営業運転を開始しました。在来線については、地震対策や落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進するとともに、新型電車への取替等に取り組みました。販売面では、E X - I Cサービスのご利用拡大及びエクスプレス予約の会員数拡大に向けた取組みを推進するとともに、既にお持ちのクレジットカードで東海道新幹線のネット予約とI C乗車サービスをご利用いただける「プラスE X」サービスを昨年10月から開始しました。また、T O I C Aについては、本年3月から全国相互利用サービスを開始するとともに、電子マネー加盟店舗の拡大等に取り組みました。さらに、京都・奈良、東京、伊勢等の各方面へ向けた観光キャンペーンを展開しました。

鉄道以外の事業においては、既存事業の強化に努めるとともに、名古屋駅新ビル計画等のプロジェクトを着実に進めました。

上記の諸施策の取組みにより、東日本大震災の影響を受けた前期との比較であることに加え、観光をはじめ輸送量が順調に推移したこと、ジェイアール名古屋タカシマヤなど流通業や日本車輛製造(株)のグループ外への売上が増加したことなどにより、当社単体の運輸収入、連結営業収益全体ともに増収となりました。

一方、営業費については、当社の減価償却費は減少したものの、物件費の増や日本車輛製造(株)などグループ会社の売上原価の増により全体では増加しました。また、営業外損益は、支払利息の減少等により改善しました。

上記の結果、当期は、営業収益1兆5,853億円、営業利益4,261億円、経常利益3,280億円、当期純利益1,999億円と、増収・増益の決算となりました。

(2) 経営成績

① 営業収益

営業収益は、前期比769億円(5.1%)増の1兆5,853億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比609億円(5.5%)増の1兆1,691億円となりました。東海道新幹線では、輸送量が前期比5.9%増加した結果、運輸収入は前期比5.8%増の1兆696億円となりました。また、在来線においては、輸送量が前期比1.0%増加した結果、運輸収入は前期比2.4%増の994億円となりました。

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2.1%、3.5%、3.3%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、当社の減価償却費は減少したものの、物件費の増や日本車輛製造(株)などグループ会社の売上増に伴う売上原価の増により、前期比233億円(2.1%)増の1兆1,591億円となりました。

③ 営業利益

営業利益は、前期比536億円(14.4%)増の4,261億円となりました。

④ 営業外損益

営業外損益については、長期債務の縮減及び平均金利の低下に伴う支払利息の減等により、前期と比べて106億円改善しました。

⑤ 経常利益

経常利益は、前期比642億円(24.4%)増の3,280億円となりました。

⑥ 当期純利益

上記に法人税等などを加減した結果、前期に繰延税金資産の取崩しがあったこともあり、当期純利益は前期比671億円(50.6%)増の1,999億円となりました。

(3) キャッシュ・フロー

「1 業績等の概要 (2) キャッシュ・フローの状況」に記載のとおりです。

(4) 長期債務の縮減

当期は、連結で2,267億円、単体で2,141億円の長期債務縮減を実施し、当期末の長期債務残高は連結で2兆6,399億円、単体で2兆6,149億円となりました。

当社は、会社設立時に国鉄から継承した債務と、平成3年10月の東海道新幹線鉄道施設の譲受けに伴う債務とを合わせて、運輸収入の5倍以上の長期債務を負担し、この縮減を財務上の最重要課題と位置づけ、早期縮減に取り組んできました。具体的には、新幹線資産譲受け直後の平成3年度末時点で5兆4,562億円あった長期債務を、これまでに2兆8,413億円縮減しています。

今後とも、引き続き収益力の強化、設備投資を含めた業務執行全般にわたるさらなる効率化・低コスト化等に努めるとともに、手元資金の効率化に取り組むことにより、中央新幹線の建設に向けた取組みを着実に推進しつつ、長期債務の縮減に努めます。

(5) 純資産残高

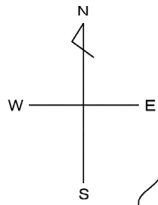
当期末の純資産残高は、前期末から1,947億円増加して1兆5,579億円となり、自己資本比率も前期末の25.3%から当期末は28.9%に上昇しています。

(6) 資金調達

当社では、円滑な資金調達を行うため、ムーディーズ・ジャパン株式会社、株式会社格付投資情報センター及び株式会社日本格付研究所から発行体格付けを取得しており、各社から取得した格付けは、それぞれA a 3、A A、A A Aとなっています。なお、当期に発行した長期社債に対しては、ムーディーズ・ジャパン株式会社及び株式会社格付投資情報センターから個別の債券格付けを取得しています。

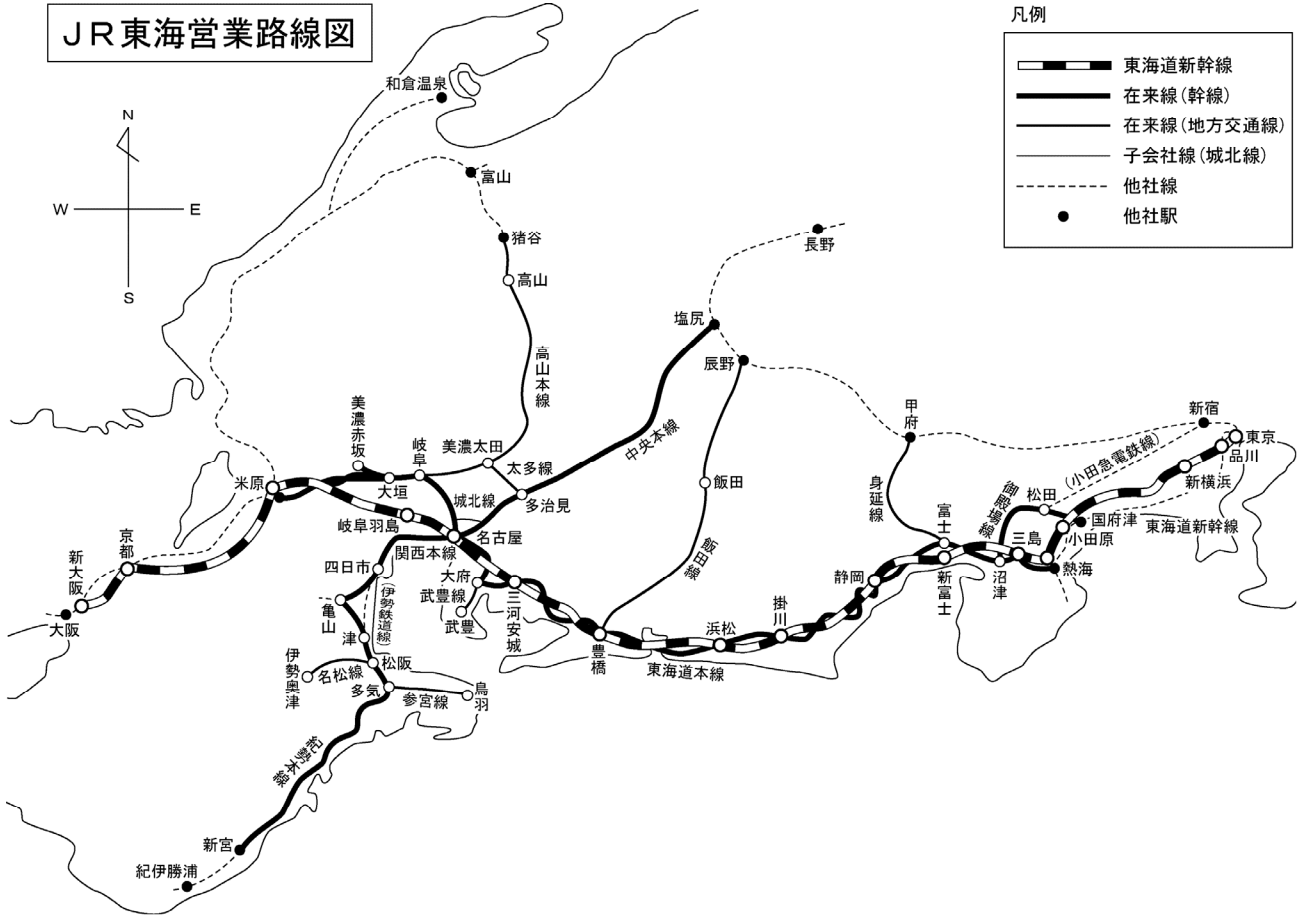
また、短期的な流動性確保のため、当期末現在1,000億円のコミットメントラインを設定しています。

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



第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

当期は、全体で3,183億円、工事負担金充当額を含め3,207億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、地上設備の維持更新、輸送力増強、サービス向上、業務効率化等に2,866億円、連結子会社において7億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51億円、不動産業においては218億円、その他においては39億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	1,385,961	276,325	2,284,476 (48,590)	357,808	4,304,572	17,982
不動産業	11,167	170	44,994 (488)	16,288	72,621	112

(注) 1 運輸業に供する土地とは、線路用地(面積30,027千㎡、帳簿価額1,321,800百万円)、停車場用地(面積9,105千㎡、帳簿価額788,067百万円)、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877,172百万円)、電路設備(電柱、トロリ線、信号設備等、帳簿価額239,356百万円)、停車場設備、諸構築物です。

4 運輸業には、リニア実験線施設(建物、構築物、機械装置等、帳簿価額286,963百万円)が含まれています。

5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業316,042百万円、不動産業16,277百万円)、その他の有形固定資産(運輸業24,734百万円、不動産業4百万円)及び無形固定資産(運輸業17,030百万円、不動産業5百万円)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	〃	—	—
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	—	—	97

(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	—	1,810	2	273	99	16	994	3,196
在来線	—	254	240	316	340	142	—	386	1,678
合計	2	254	2,050	318	613	241	16	1,380	4,874

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	181
名古屋工場	名古屋市中川区	111,239	118	1,077
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,175	1,108	156
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	150
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	402
[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	5,445
浜松工場	浜松市中区	338,581	71,487	9,198
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	64,293	205	1,105
[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	15,866
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	1,120

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	4,270

（注） 鉄道・運輸機構から借り入れている城北線等については、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、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令第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	384,071	21,442	511
(株)ジェイアール東海ホテルズ	岐阜県高山市ほか	53,492	165	2,379
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	4
静岡ターミナルホテル(株)	静岡市葵区	5,168	4,263	3,523

(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) (名古屋市中川区)	228	893	1,086 (46)	91	2,300	272	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 (名古屋市中村区)	6,590	—	—	1,716	8,307	570	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)	3,910	308	1,761 (6)	636	6,617	1,095	支店、 店舗等
東海キヨスク(株) (名古屋市中村区)	1,984	—	746 (5)	1,371	4,101	535	支店、 店舗等
ジェイアール東海商事(株) (名古屋市中村区)	89	14	—	170	274	46	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) (名古屋市中村区)	102,553	307	0 (0)	2,173	105,034	62	駅ビル等
ジェイアール東海不動産(株) (東京都港区)	59,516	720	11,022 (94)	349	71,608	96	賃貸施設等
新横浜ステーション開発(株) (横浜市港北区)	18,289	—	0 (0)	145	18,435	43	駅ビル等
東京ステーション開発(株) (東京都千代田区)	5,916	51	—	301	6,269	35	高架下等
名古屋ステーション開発(株) (名古屋市中村区)	6,110	—	0 (0)	478	6,589	59	高架下等
ジェイアール東海関西開発(株) (京都市南区)	3,592	—	0 (0)	280	3,873	65	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		
(株)ジェイアール東海ホテルズ (名古屋市中央区)	1,820	192	76 (1)	547	2,637	785	ホテル
静岡ターミナルホテル(株) (静岡市葵区)	147	—	—	138	286	144	ホテル
(株)ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	74	—	—	1,280	1,354	827	支店等
(株)ジェイアール東海 エージェンシー (東京都港区)	748	—	24 (0)	448	1,221	194	支店等
日本車輛製造(株) (名古屋市熱田区)	6,834	3,331	14,775 (2,989)	1,889	26,831	1,827	製作所等
ジェイアール東海建設(株) (名古屋市中央区)	158	21	390 (2)	330	901	323	支店等
中央リネンサプライ(株) (東京都中央区)	158	168	79 (7)	18	424	72	営業所、 工場等
日本機械保線(株) (東京都港区)	830	26	451 (5)	215	1,523	438	支店、 工場等
東海交通機械(株) (名古屋市中央区)	587	68	375 (6)	209	1,241	1,054	支店、 工場等

(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。

(単位 百万円)

項目		計画額	平成25年 3月期まで の既支払額	今後の 所要額	資金 調達方法	工事着手	完成予定
						平成 年 月	平成 年 月
運 業	安全安定輸送対策						
	東海道新幹線土木構造物大規模改修	93,000	—	93,000	自己資金	25. 4	28. 3
	東海道新幹線橋脚耐震補強等の地震対策	46,090	32,813	13,277	自己資金	12. 1	27. 12
	東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	106,000	20,519	85,481	自己資金	21. 10	32. 3
	浜松工場建替等	87,000	11,861	75,139	自己資金	22. 7	31. 3
	東海道新幹線電力補償装置取替	21,267	85	21,182	自己資金	24. 1	30. 3
	東海道新幹線車両対応地上設備整備	6,090	3,394	2,696	自己資金	23. 3	28. 3
	東海道新幹線浜松町周波数変換変電所移転	15,700	13,601	2,099	自己資金	20. 5	26. 3
	新幹線コムトラック中央処理装置取替	12,093	10,732	1,361	自己資金	20. 4	26. 6
	東海道新幹線環境対策	10,383	4,316	6,067	自己資金	19. 5	28. 3
	在来線高架橋柱耐震補強等の地震対策	7,286	877	6,409	自己資金	23. 6	30. 3
	名古屋駅輸送設備更新等	14,098	897	13,201	自己資金	23. 3	29. 3
	新幹線車両新製等	177,041	36,226	140,815	自己資金	23. 3	29. 3
	在来線キハ25形車両新製	12,150	—	12,150	自己資金	25. 2	28. 9
	武豊線電化	8,190	561	7,629	自己資金	22. 3	27. 9
業	サービス改善・駅設備等整備						
	新大阪駅設備改良	13,100	11,781	1,319	自己資金	20. 5	26. 3
	新大阪駅構内ホーム増設等	42,600	39,690	2,910	自己資金	19. 4	26. 3
	エクスプレス予約システムサーバ取替	18,677	4,872	13,805	自己資金	24. 4	27. 12
	東京駅他可動式ホーム柵等整備	3,860	411	3,449	自己資金	24. 1	29. 3
	中央本線春日井駅他橋上化等駅改良	11,244	514	10,730	自己資金 負担金	23. 6	30. 3
その他	エレベーター新設	1,132	68	1,064	自己資金	24. 5	27. 3
	山梨リニア実験線建設等						
	当初計画	190,880	165,778	25,102	自己資金	2. 7	29. 3
	設備更新及び延伸	338,095	264,722	73,373	自己資金	19. 1	29. 3
中央新幹線環境影響評価 及び構造物の設計等	14,020	4,712	9,308	自己資金	23. 3	27. 3	
不 動 産 業	名古屋駅新ビル建設 (当社、ジェイアールセントラルビル㈱)	112,750	21,129	91,621	自己資金	22. 5	30. 3
	賃貸住宅建設 (ジェイアール東海不動産㈱)	44,150	41,508	2,642	自己資金	18. 3	25. 12

(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

(注) 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用した結果、発行可能株式総数は815,040,000株増加し、824,000,000株(※)となりました。

(※) 平成24年9月30日現在の発行可能株式総数は8,960,000株でしたが、平成21年5月11日に自己株式90,000株の消却を実施したこと及び平成24年5月7日に自己株式90,000株の消却を実施したことにより、平成24年9月30日現在の発行済株式総数は2,060,000株でした。そのため、当該発行済株式総数を基準に会社法第113条第3項の規定に基づき計算すると、株式の分割後の発行可能株式総数は824,000,000株が上限となります。

②【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数(株) (平成25年3月31日)	提出日現在発行数(株) (平成25年6月21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 大阪証券取引所	(注3)
計	206,000,000	206,000,000	—	—

(注) 1 発行済株式は、各証券取引所の市場第一部に上場しています。

2 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用した結果、発行済株式総数は203,940,000株増加し、206,000,000株となりました。

3 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す。なお、平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。

(2)【新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4)【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

(5)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
平成21年5月11日 (注1)	△90,000	2,150,000	—	112,000	—	53,500
平成24年5月7日 (注1)	△90,000	2,060,000	—	112,000	—	53,500
平成24年10月1日 (注2)	203,940,000	206,000,000	—	112,000	—	53,500

(注) 1 自己株式の消却によるものです。

2 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。

(6) 【所有者別状況】

平成25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	189	37	947	493	32	117,853	119,594	—
所有株式数（単元）	299	1,024,452	14,976	272,629	402,177	75	345,315	2,059,923	7,700
所有株式数の割合（%）	0.01	49.73	0.73	13.23	19.52	0.00	16.76	100.00	—

- (注) 1 「個人その他」欄には、自己株式89,990単元が含まれています。
 2 「その他の法人」欄には、証券保管振替機構名義の株式26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196人です。
 4 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。

(7) 【大株主の状況】

平成25年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数（株）	発行済株式総数に対する所有株式数の割合（%）
株式会社みずほコーポレート銀行	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号	9,783,300	4.75
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	8,625,700	4.19
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	8,452,200	4.10
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	3.46
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	3.24
J R 東海社員持株会	東京都港区港南二丁目1番85号 J R 東海品川ビルA棟	5,089,400	2.47
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	2.43
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	1.94
SSBT OD05 OMNIBUS ACCOUNT - TREATY CLIENTS （常任代理人 香港上海銀行東京支店）	338 PITT STREET SYDNEY NSW 2000 AUSTRALIA （東京都中央区日本橋三丁目11番1号）	3,968,346	1.93
株式会社みずほ銀行	東京都千代田区内幸町一丁目1番5号	3,416,200	1.66
計	—	62,138,246	30.16

- (注) 1 上記のほか、当社は自己株式8,999,000株を保有しています。
 2 三井住友トラスト・ホールディングス株式会社から、平成24年4月19日付で三井住友信託銀行株式会社ほか2名を提出者及び共同保有者とする株券等の大量保有状況に関する変更報告書の写しの送付があり、平成24年4月13日現在で119,976株（同日現在の発行済株式総数に対する所有株式数の割合5.58%）を保有している旨の報告を受けましたが、当社として当事業年度末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。

(8) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

平成25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 8,999,000	—	—
	(相互保有株式) 普通株式 22,000	—	—
完全議決権株式(その他)	普通株式 196,971,300	1,969,713	—
単元未満株式	普通株式 7,700	—	—
発行済株式総数	206,000,000	—	—
総株主の議決権	—	1,969,713	—

(注) 証券保管振替機構名義の株式2,600株(議決権26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 【自己株式等】

平成25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	8,999,000	—	8,999,000	4.37
(相互保有株式) 株式会社交通新聞社	東京都千代田区麴町六丁目 6番地	17,000	—	17,000	0.01
(相互保有株式) 関東分岐器株式会社	東京都中央区日本橋本町四 丁目12番20号	5,000	—	5,000	0.00
計	—	9,021,000	—	9,021,000	4.38

(9) 【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 【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 該当事項はありません。

(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】

該当事項はありません。なお、当期間（平成25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25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 (百万円)	株式数(株)	処分価額の総額 (百万円)
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	90,000	102,212	—	—
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	—	—	—	—
保有自己株式数	8,999,000	—	8,999,000	—

(注) 1 当期間は、平成25年4月1日から有価証券報告書提出日までの期間です。

2 平成24年5月7日に自己株式90,000株の消却を実施しました。

3 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用した結果、当社が保有する自己株式数は8,909,010株増加し、8,999,000株となりました。

4 当期間におけるその他の株式数には、平成25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25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。

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、長期債務の縮減に努め、財務体質の強化を図ることとし、配当についても安定配当の継続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、中間配当金として1株当たり5,000円（平成24年10月1日を効力発生日として実施した普通株式1株を100株とする株式分割が当事業年度の期首に行われたと仮定した場合50円）の配当を実施しました。また、期末配当金については、観光をはじめ輸送量が順調に推移したことなどを踏まえ、1株当たり55円の配当を実施し、この結果、年間配当金は、平成24年10月1日を効力発生日として実施した普通株式1株を100株とする株式分割が当事業年度の期首に行われたと仮定した場合、1株当たり105円となりました。なお、連結の配当性向、自己資本利益率、純資産配当率は、それぞれ10.3%、14.1%、1.5%となります。

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実現に向けた取組みを強力かつ着実に推進し、あわせて長期債務の早期縮減に努めていく中で、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。」旨を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24年10月29日 取締役会決議	9,850	5,000
平成25年6月21日 定時株主総会決議	10,835	55

(注) 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。なお、平成24年10月の中間配当金については当該株式分割が行われる前の金額を記載しています。

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22期	第23期	第24期	第25期	第26期
決算年月	平成21年3月	平成22年3月	平成23年3月	平成24年3月	平成25年3月
最高(円)	1,192,000	718,000	777,000	704,000	10,260
最低(円)	491,000	532,000	575,000	596,000	6,100

(注) 1 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 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。これに伴い、第26期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して第26期の最高・最低株価を算定しています。

(2) 【最近6月間の月別最高・最低株価】

月別	平成24年10月	11月	12月	平成25年1月	2月	3月
最高(円)	7,140	6,920	7,000	8,440	9,280	10,260
最低(円)	6,720	6,350	6,500	7,040	7,880	9,000

(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】

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		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（現在に至る）	(注3)	11,427
代表取締役 社長		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 総務部勤務課長 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（現在に至る）	(注3)	7,814
代表取締役 副社長	秘書部・ 監査部・ 広報部・ 総務部・ 法務部・ 人事部・ 管財部担当	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 当社人事部勤務課長 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（現在に至る）	(注3)	10,212
代表取締役 副社長	技術部門統括・ 海外高速鉄道担当	森村勉	昭和24年3月1日生	昭和47年5月 日本国有鉄道入社 昭和61年5月 同車両局修車課補佐 昭和62年4月 当社入社 昭和62年10月 当社大阪管理部車両課長 昭和63年12月 当社新幹線鉄道事業本部車両部車両課長 平成2年3月 当社新幹線鉄道事業本部車両部管理課長 平成3年3月 当社新幹線鉄道事業本部車両部次長 平成4年6月 当社新幹線鉄道事業本部車両部長 平成6年6月 当社技術本部担当部長 平成10年6月 当社技術本部副本部長 平成14年6月 当社取締役総合技術本部技術開発部次長 平成15年6月 当社執行役員総合技術本部技術開発部次長 平成16年6月 当社執行役員総合技術本部技術開発部長 平成18年6月 当社常務執行役員総合技術本部技術開発部長 平成19年6月 当社常務取締役総合技術本部長 平成20年6月 当社専務取締役総合技術本部長 平成22年6月 当社専務取締役 平成24年6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注3)	6,614

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	総合企画本部・ 中央新幹線 推進本部・ 財務部・ 営業本部・ 事業推進本部担当	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（現在に至る）	(注3)	2,783
代表取締役 副社長	鉄道事業本部 担当、 運輸・安全部門 統括担当	吉川 直利	昭和26年8月23日生	昭和50年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同名古屋鉄道管理局運転車両部運用車両課長 昭和62年4月 当社入社 昭和63年2月 当社新幹線鉄道事業本部運輸部運用課長 平成元年12月 当社新幹線鉄道事業本部運輸部輸送課長 平成4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5年6月 当社関西支社運輸営業部長 平成8年6月 当社新幹線鉄道事業本部車両部長 平成10年6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部長 平成15年12月 当社安全対策部長 平成16年6月 当社取締役安全対策部長 平成20年6月 当社常務取締役安全対策部長 平成21年6月 当社常務取締役新幹線鉄道事業本部長 平成22年6月 当社専務取締役新幹線鉄道事業本部長 平成24年6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注3)	4,318
取締役 専務執行 役員	新幹線鉄道事業 本部長、 施設部門統括担当	関 雅 樹	昭和24年11月1日生	昭和50年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同名古屋鉄道管理局施設部総務課長 昭和62年4月 当社入社 昭和63年2月 当社広報室東京広報室長 平成2年10月 ㈱ウェッジ代表取締役社長 平成3年3月 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 平成7年6月 双葉鉄道工業㈱取締役計画部長 平成8年6月 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 平成12年7月 当社管財部長 平成14年7月 当社総合技術本部技術開発部チームマネージャー 平成16年6月 当社執行役員総合技術本部技術開発部次長 平成19年6月 当社執行役員総合技術本部技術開発部長 平成20年6月 当社常務執行役員総合技術本部技術開発部長 平成22年6月 当社専務取締役総合技術本部長 平成24年6月 当社取締役 専務執行役員新幹線鉄道事業本部長（現在に至る）	(注3)	2,682

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	総合企画本部長	宮澤 勝己	昭和27年1月1日生	昭和52年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同運転局列車課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成2年3月 当社総合企画本部経営管理部計画課長 平成3年5月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成6年6月 当社静岡支社管理部長 平成10年6月 当社総合企画本部経営管理部長 平成16年7月 当社広報部長 平成18年6月 当社取締役広報部長 平成22年6月 当社常務取締役広報部長 平成24年6月 当社取締役 専務執行役員総合企画本部長 (現在に至る)	(注3)	3,087
取締役 専務執行 役員	総合技術本部長、 電気部門統括担当	長田 豊	昭和28年6月27日生	昭和51年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年7月 同新幹線総局電気部保全第一課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成2年2月 当社建設工事事務部電気工事課担当課長 平成2年3月 当社建設工事事務部電気工事課リニア実験線建設電気担当課長 平成5年6月 当社建設工事事務部電気工事課長 平成7年1月 当社リニア開発本部主幹 平成15年7月 当社総合技術本部リニア開発本部副本部長 平成16年7月 当社新幹線鉄道事業本部電気部長 平成18年6月 当社執行役員新幹線鉄道事業本部副本部長・電気部長 平成22年6月 当社常務執行役員総合技術本部副本部長・技術開発部長、東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 平成23年7月 当社常務執行役員総合技術本部副本部長・技術開発部長、中央新幹線推進本部副本部長 平成24年6月 当社取締役 専務執行役員総合技術本部長 (現在に至る)	(注3)	1,911
取締役 専務執行 役員	東海鉄道事業 本部長	工藤 純生	昭和25年10月16日生	昭和51年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年8月 同事業局開発課補佐 昭和62年4月 当社入社 昭和63年2月 当社新幹線鉄道事業本部営業部管理課事業管理担当課長 平成元年3月 当社新幹線鉄道事業本部営業部管理課長 平成2年3月 当社広報部次長 平成5年6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部次長 平成6年6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部営業担当部長 平成8年6月 当社関西支社運輸営業部長 平成10年6月 当社安全対策部次長 平成12年7月 当社東海鉄道事業本部運輸営業部長 平成14年7月 当社総合技術本部技術企画部担当部長 平成18年6月 当社執行役員総合技術本部技術企画部長 平成20年6月 当社執行役員関西支社長 平成22年6月 当社常務執行役員静岡支社長 平成24年6月 当社取締役 専務執行役員東海鉄道事業本部長 (現在に至る)	(注3)	1,535

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	事業推進本部長	田中君明	昭和29年10月29日生	昭和52年4月 株式会社西武百貨店入社 平成3年11月 当社入社 関連事業本部開発部担当課長 平成6年6月 当社関連事業本部百貨店事業推進本部担当課長 平成8年3月 ㈱ジェイアール東海百貨店企画部長 平成11年3月 ㈱ジェイアール東海高島屋総合企画室長 平成12年5月 同社取締役総合企画室長 平成18年6月 当社事業推進本部副本部長 平成20年6月 当社執行役員事業推進本部副本部長 平成24年6月 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)	2,603
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式会社入社 昭和63年9月 トヨタ自動車株式会社取締役 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 トヨタ自動車株式会社代表取締役副会長 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 (現在に至る)	(注3)	2,749
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 法務省法務総合研究所長 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)	590
取締役		佐伯卓	昭和26年6月14日生	昭和49年4月 東邦瓦斯株式会社入社 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) " 東邦瓦斯株式会社代表取締役会長 (現在に至る)	(注3)	258

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有 株式数 (株)
常勤監査役		中山 理	昭和28年9月3日生	昭和51年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同名古屋鉄道管理局総務部人事課長 昭和62年4月 当社入社 鉄道事業本部管理部管理課人事担当課長 昭和62年5月 当社営業本部販売課副長 昭和63年2月 当社営業本部営業課課長代理 平成元年3月 当社営業本部営業課企画担当課長 平成2年3月 当社営業本部企画課長 平成3年12月 当社ロンドン事務所長 平成7年4月 当社総務部次長 平成8年6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部営業担当部長 平成9年6月 ㈱ジェイアール東海百貨店総務部長 平成12年5月 ㈱ジェイアール東海高島屋取締役総務本部長 平成14年8月 当社ワシントン事務所長 平成16年6月 当社執行役員ワシントン事務所長 平成20年6月 当社常務執行役員静岡支社長 平成22年6月 当社常勤監査役（現在に至る）	(注4)	1,659
常勤監査役		加地 隆 治	昭和27年11月17日生	昭和50年4月 警察庁入庁 平成5年9月 愛知県警察本部警務部長 平成7年2月 山梨県警察本部長 平成9年8月 警察庁長官官房給与厚生課長 平成10年7月 宮内庁長官官房総務課長 平成12年8月 警察庁生活安全局生活安全企画課長 平成14年4月 新潟県警察本部長 平成15年8月 内閣府大臣官房審議官 平成18年1月 警察庁皇宮警察本部長 平成20年6月 当社常勤監査役（現在に至る）	(注4)	1,716
常勤監査役		梅 田 春 実	昭和24年7月24日生	昭和48年4月 運輸省入省 平成3年6月 同省国際運輸・観光局観光部旅行業課長 平成3年7月 同省運輸政策局観光部旅行業課長 平成5年7月 同省鉄道局都市鉄道課長 平成6年12月 同省運輸政策局地域計画課長 平成9年7月 同省鉄道局総務課長 平成11年7月 同省大臣官房文書課長 平成13年1月 国土交通省大臣官房秘書課長 平成13年7月 同省鉄道局次長 平成15年7月 同省大臣官房総括審議官 平成16年7月 同省鉄道局長 平成18年7月 社団法人日本旅行業協会理事長 平成20年7月 当社常勤監査役（現在に至る）	(注4)	1,820
常勤監査役		江 見 弘 武	昭和18年8月24日生	昭和44年4月 判事補任官 昭和59年4月 日本国有鉄道総裁室法務課調査役 昭和62年4月 日本国有鉄道清算事業団総務部法務課長 昭和62年6月 東京地方裁判所判事 平成2年4月 同部総括判事 平成3年11月 横浜地方裁判所部総括判事 平成7年4月 東京地方裁判所部総括判事 平成10年5月 新潟家庭裁判所長 平成11年9月 東京高等裁判所部総括判事 平成19年5月 高松高等裁判所長官 平成20年9月 当社嘱託 平成20年10月 弁護士登録（現在に至る） 平成21年6月 当社常勤監査役（現在に至る）	(注4)	4,246

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 東京地方検察庁検事 平成6年6月 法務省大臣官房総務審議官 平成7年9月 同省保護局長 平成9年7月 最高検察庁総務部長 平成9年12月 同庁公安部長 平成11年1月 公安調査庁長官 平成13年5月 広島高等検察庁検事長 平成14年10月 東京高等検察庁検事長 平成15年10月 弁護士登録（現在に至る） 平成19年6月 当社監査役（現在に至る）	(注4)	973
計						68,997

- (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 常勤監査役加地隆治及び梅田春実並びに監査役木藤繁夫は、社外監査役です。
- 3 取締役の任期は、平成24年6月22日開催の第25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23年6月23日開催の第24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。

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14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3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を図っています。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ました。

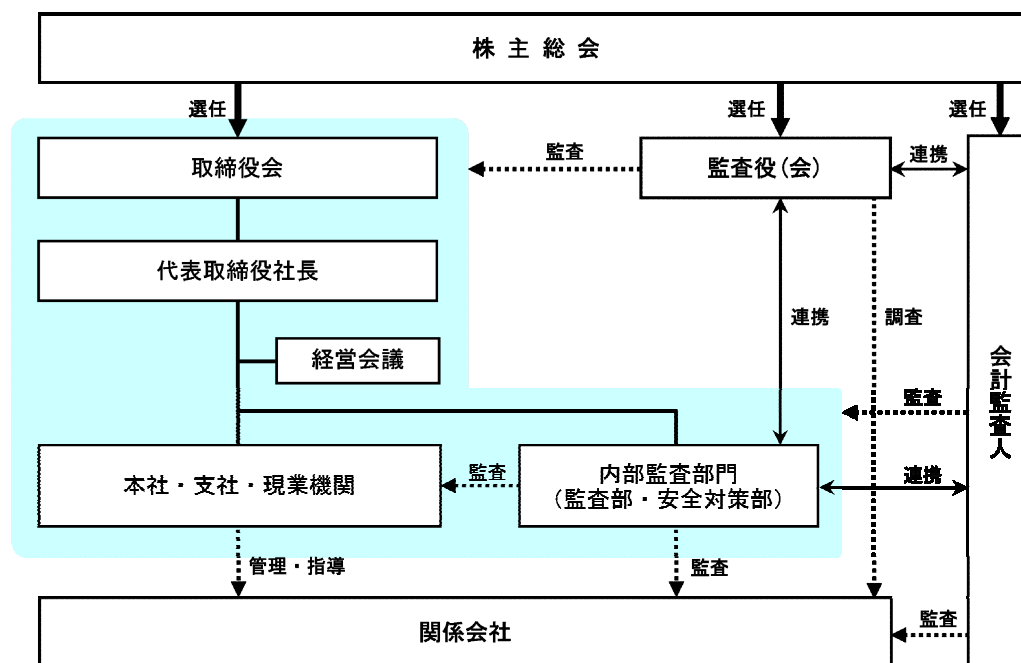
監査役は、取締役会、経営会議等の重要な会議に出席するほか、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、関係会社に赴き、その業務執行状況について検証するなど、厳正に監査を行っています。なお、監査役の職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

内部監査は、監査部（29名）において、当社及び関係会社の業務を対象に、その業務運営が法令、定款及び社内規程に基づき適法かつ適正に行われているかについて内部監査を実施し、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村嘉章（継続監査年数1年）、服部則夫（同2年）及び河嶋聡史（同4年）であり、その監査業務に係る補助者は23名（公認会計士11名、会計士補等3名、その他9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、内部統制の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、内部統制の基本方針につき、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
社内規程により、関係会社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。
内部監査部門は、関係会社に対して、業務の適正を確保するために監査を行う。
- 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ならびにその使用人の取締役からの独立性に関する事項
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、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。
- 8 その他監査役が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。

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、本社から現場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 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。

- e 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。
- f 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。
- g 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。
- h 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。
- i 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3名を選任しています。なお、社外取締役及び社外監査役を選任するための当社からの独立性に関する基準又は方針は定めていませんが、選任に当たっては株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準を参考にしています。

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、さらに内部統制の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名誉会長であり、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)	22	583	11	206	790
監査役 (社外監査役を除く)	2	94	—	—	94
社外役員	7	114	3	6	121

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、経年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。

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
66銘柄 86,767百万円

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24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	8,780	両社の協力・信頼関係を 一層強固なものとするため
新日本製鐵株式會社	22,539,000	5,116	〃
三菱電機株式会社	6,573,000	4,811	〃
三菱重工業株式会社	11,511,000	4,615	〃
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	3,661	〃
株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	3,505	〃
ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	3,385	〃
株式会社東芝	6,754,000	2,458	〃
三菱地所株式会社	1,592,000	2,349	〃
株式会社高島屋	2,777,000	1,907	〃
株式会社オリエンタルランド	193,300	1,714	〃
東京海上ホールディングス株式会社	551,720	1,252	〃
日本たばこ産業株式会社	2,500	1,165	〃
アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	1,075	〃
名工建設株式会社	2,139,500	1,035	〃
東邦瓦斯株式会社	2,076,000	1,013	〃
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	961	〃
電源開発株式会社	421,920	946	〃
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	816	〃
中部電力株式会社	464,700	694	〃
株式会社愛知銀行	94,900	474	〃
NK S J ホールディングス株式会社	236,750	437	〃
岡谷鋼機株式会社	458,000	407	〃
スルガ銀行株式会社	434,000	366	〃
株式会社静岡銀行	350,000	298	〃
株式会社十六銀行	863,000	245	〃
株式会社横浜銀行	584,000	241	〃
三井住友トラスト・ホールディングス株式会社	844,000	222	〃
鉄建建設株式会社	1,500,000	196	〃
東京電力株式会社	849,100	176	〃

当事業年度（平成25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	10,005	両社の協力・信頼関係を 一層強固なものとするため
三菱重工業株式会社	11,511,000	6,158	〃
新日鐵住金株式会社	22,539,000	5,296	〃
株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	5,167	〃
三菱電機株式会社	6,573,000	4,975	〃
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	4,958	〃
三菱地所株式会社	1,592,000	4,132	〃
ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	3,364	〃
株式会社東芝	6,754,000	3,187	〃
株式会社オリエントランド	193,300	2,961	〃
株式会社高島屋	2,777,000	2,599	〃
日本たばこ産業株式会社	500,000	1,500	〃
東京海上ホールディングス株式会社	551,720	1,462	〃
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	1,333	〃
アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	1,320	〃
東邦瓦斯株式会社	2,076,000	1,272	〃
電源開発株式会社	421,920	1,045	〃
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	992	〃
名工建設株式会社	2,139,500	975	〃
スルガ銀行株式会社	434,000	659	〃
中部電力株式会社	464,700	535	〃
株式会社愛知銀行	94,900	523	〃
岡谷鋼機株式会社	458,000	519	〃
三井住友トラスト・ホールディングス株式会社	844,000	373	〃
株式会社静岡銀行	350,000	371	〃
株式会社十六銀行	863,000	333	〃
NKSJホールディングス株式会社	165,750	325	〃
株式会社横浜銀行	584,000	318	〃
東京電力株式会社	849,100	216	〃
株式会社百五銀行	407,000	190	〃

(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	194	40	195	36
連結子会社	181	27	181	16
計	376	67	377	52

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社内研修業務及び国際財務報告基準の適用準備に係る指導・助言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。

(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）第2条の規定に基づき、同規則及び「鉄道事業会計規則」（昭和62年運輸省令第7号）により作成しています。

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24年4月1日から平成25年3月31日まで）の連結財務諸表及び事業年度（平成24年4月1日から平成25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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	81,151	59,838
受取手形及び売掛金	46,648	45,091
未収運賃	36,761	29,680
たな卸資産	※1 33,378	※1 50,610
繰延税金資産	23,886	26,717
短期貸付金	32,581	33,537
その他	35,091	36,568
貸倒引当金	△23	△40
流動資産合計	289,476	282,003
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	※5 1,662,872	※5 1,615,239
機械装置及び運搬具(純額)	308,278	274,684
土地	※5 2,362,553	※5 2,359,272
建設仮勘定	251,686	340,608
その他(純額)	31,306	30,838
有形固定資産合計	※2, ※3 4,616,696	※2, ※3 4,620,643
無形固定資産	※3 22,035	※3 22,046
投資その他の資産		
投資有価証券	※4 98,793	※4 115,146
繰延税金資産	171,322	174,813
その他	※4 15,862	※4 16,564
貸倒引当金	△148	△113
投資その他の資産合計	285,829	306,410
固定資産合計	4,924,561	4,949,101
資産合計	※5 5,214,038	※5 5,231,104

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	63,973	69,827
短期借入金	25,325	26,643
1年内償還予定の社債	55,000	55,000
1年内返済予定の長期借入金	※5 110,777	※5 102,828
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	108,418	103,450
未払金	103,925	106,317
未払法人税等	62,506	80,273
前受金	62,710	46,582
預り金	13,834	14,845
賞与引当金	26,195	26,802
その他	23,608	24,928
流動負債合計	656,277	657,498
固定負債		
社債	※5 1,028,094	961,100
長期借入金	※5 529,162	※5 526,334
鉄道施設購入長期未払金	1,035,307	891,285
新幹線鉄道大規模改修引当金	316,666	350,000
退職給付引当金	205,195	209,736
その他	80,083	77,176
固定負債合計	3,194,509	3,015,632
負債合計	3,850,786	3,673,131
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,500	53,500
利益剰余金	1,357,387	1,435,445
自己株式	△205,367	△103,155
株主資本合計	1,317,519	1,497,790
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	4,117	15,508
繰延ヘッジ損益	17	18
その他の包括利益累計額合計	4,135	15,526
少数株主持分	41,597	44,654
純資産合計	1,363,251	1,557,972
負債純資産合計	5,214,038	5,231,104

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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
営業収益	1,508,328	1,585,319
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	※1, ※2, ※4 974,029	※1, ※2, ※4 986,975
販売費及び一般管理費	※2, ※3, ※4 161,777	※2, ※3, ※4 172,201
営業費合計	1,135,806	1,159,176
営業利益	372,521	426,142
営業外収益		
受取利息	186	148
受取配当金	1,801	1,709
持分法による投資利益	199	2
受取保険金	2,390	2,512
直接売却品収入	741	1,055
その他	1,861	1,750
営業外収益合計	7,181	7,179
営業外費用		
支払利息	34,569	30,285
鉄道施設購入長期未払金利息	64,618	59,004
社債償還損	11,896	11,721
その他	4,813	4,211
営業外費用合計	115,898	105,222
経常利益	263,805	328,099
特別利益		
工事負担金等受入額	2,297	7,378
固定資産売却益	※5 953	※5 725
その他	2,255	1,016
特別利益合計	5,506	9,121
特別損失		
固定資産圧縮損	2,780	7,440
固定資産除却損	1,812	2,009
固定資産売却損	※6 281	※6 164
その他	540	1,418
特別損失合計	5,415	11,033
税金等調整前当期純利益	263,896	326,187
法人税、住民税及び事業税	108,200	131,571
法人税等調整額	19,591	△8,906
法人税等合計	127,791	122,664
少数株主損益調整前当期純利益	136,105	203,523
少数株主利益	3,323	3,551
当期純利益	132,781	199,971

【連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益	136,105	203,523
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	143	12,496
繰延ヘッジ損益	37	2
持分法適用会社に対する持分相当額	12	81
その他の包括利益合計	※1 193	※1 12,581
包括利益	136,298	216,104
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	132,739	211,363
少数株主に係る包括利益	3,559	4,741

③【連結株主資本等変動計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
株主資本		
資本金		
当期首残高	112,000	112,000
当期末残高	112,000	112,000
資本剰余金		
当期首残高	53,500	53,500
当期末残高	53,500	53,500
利益剰余金		
当期首残高	1,242,335	1,357,387
当期変動額		
剰余金の配当	△17,730	△19,700
当期純利益	132,781	199,971
自己株式の消却	—	△102,212
当期変動額合計	115,051	78,058
当期末残高	1,357,387	1,435,445
自己株式		
当期首残高	△205,367	△205,367
当期変動額		
自己株式の消却	—	102,212
当期変動額合計	—	102,212
当期末残高	△205,367	△103,155
株主資本合計		
当期首残高	1,202,468	1,317,519
当期変動額		
剰余金の配当	△17,730	△19,700
当期純利益	132,781	199,971
当期変動額合計	115,051	180,271
当期末残高	1,317,519	1,497,790
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金		
当期首残高	4,178	4,117
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)	△60	11,390
当期変動額合計	△60	11,390
当期末残高	4,117	15,508
繰延ヘッジ損益		
当期首残高	△1	17
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)	18	1
当期変動額合計	18	1
当期末残高	17	18
その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	4,177	4,135
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)	△42	11,391
当期変動額合計	△42	11,391
当期末残高	4,135	15,526

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
少数株主持分		
当期首残高	39,509	41,597
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	2,087	3,057
当期変動額合計	2,087	3,057
当期末残高	41,597	44,654
純資産合計		
当期首残高	1,246,154	1,363,251
当期変動額		
剰余金の配当	△17,730	△19,700
当期純利益	132,781	199,971
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	2,045	14,449
当期変動額合計	117,097	194,720
当期末残高	1,363,251	1,557,972

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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25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	263,896	326,187
減価償却費	257,063	240,193
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額 (△は減少)	33,333	33,333
退職給付引当金の増減額 (△は減少)	753	4,532
受取利息及び受取配当金	△1,987	△1,857
支払利息	99,187	89,289
持分法による投資損益 (△は益)	△199	△2
工事負担金等受入額	△2,297	△7,378
固定資産圧縮損	2,780	7,440
固定資産除却損	13,899	14,584
固定資産売却損益 (△は益)	△671	△561
売上債権の増減額 (△は増加)	△18,262	8,798
たな卸資産の増減額 (△は増加)	△6,223	△16,813
仕入債務の増減額 (△は減少)	3,166	5,738
未払金の増減額 (△は減少)	△4,247	△3,299
前受金の増減額 (△は減少)	8,246	△3,758
その他	4,141	17,366
小計	652,578	713,793
利息及び配当金の受取額	1,924	1,776
利息の支払額	△99,824	△89,227
法人税等の支払額	△107,003	△114,018
営業活動によるキャッシュ・フロー	447,674	512,324
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	△90,000	△20,000
定期預金の払戻による収入	105,000	30,000
有価証券の取得による支出	△80,000	△25,000
有価証券の償還による収入	80,000	25,000
有形固定資産の取得による支出	△285,419	△268,440
工事負担金等受入による収入	994	2,433
無形固定資産の取得による支出	△4,868	△5,013
投資有価証券の取得による支出	△4	△4
投資有価証券の売却による収入	1,055	519
その他	3,287	△1,609
投資活動によるキャッシュ・フロー	△269,954	△262,114
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)	628	1,684
長期借入れによる収入	114,700	119,000
長期借入金の返済による支出	△129,413	△129,777
社債の発行による収入	60,000	70,000
社債の償還による支出	△80,499	△137,005
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	△143,348	△148,989
配当金の支払額	△17,730	△19,700
少数株主への配当金の支払額	△434	△434
その他	△12,451	△14,615
財務活動によるキャッシュ・フロー	△208,549	△259,838
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	△30,829	△9,629
現金及び現金同等物の期首残高	115,521	84,692
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	—	43
現金及び現金同等物の期末残高	※1 84,692	※1 75,106

【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 会計処理基準に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券

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

(会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更)

法人税法等の改正に伴い、当連結会計年度より、平成24年4月1日以降取得の有形固定資産については、主として改正後の法人税法等に規定する定率法に変更しています。

なお、これに伴う当連結会計年度の損益への影響は軽微です。

- 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条第1項の規定により要積立額を計上しています。
 - ④ 退職給付引当金
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退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しています。
過去勤務債務は、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による定額法により費用処理しています。
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。
- (5) 重要なヘッジ会計の方法
- ① ヘッジ会計の方法
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。
 - ② ヘッジ手段とヘッジ対象
ヘッジ手段…金利スワップ
ヘッジ対象…借入金
 - ③ ヘッジ方針
内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る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
特例処理によっている金利スワップであるため、有効性の評価を省略しています。
- (6) のれんの償却方法及び償却期間
のれんは、重要性がないため、発生時に全額償却しています。
- (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
消費税等の処理方法
税抜方式によっています。

(未適用の会計基準等)

「退職給付に関する会計基準」(企業会計基準第26号 平成24年5月17日)及び「退職給付に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第25号 平成24年5月17日)

(1) 概要

未認識数理計算上の差異及び未認識過去勤務費用は、連結貸借対照表の純資産の部において税効果を調整した上で認識し、積立状況を示す額を負債又は資産として計上する方法に改正されました。また、退職給付見込額の期間帰属方法について、期間定額基準のほか給付算定式基準の適用が可能となったほか、割引率の算定方法が改正されました。

(2) 適用予定日

平成25年4月1日に開始する連結会計年度の期末に係る連結財務諸表から適用します。ただし、退職給付見込額の期間帰属方法及び割引率の算定方法の改正については、平成26年4月1日に開始する連結会計年度の期首から適用します。なお、当該会計基準等には経過的な取扱いが定められているため、過去の連結財務諸表に対しては遡及適用しません。

(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)

(連結損益計算書)

1 投資有価証券売却益

前連結会計年度において区分掲記していた特別利益の「投資有価証券売却益」は、特別利益の総額の100分の10以下となったため、当連結会計年度より特別利益の「その他」に含めて表示しています。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損益計算書において、特別利益の「投資有価証券売却益」に表示していた1,039百万円は、「その他」として組み替えています。

2 負ののれん発生益

前連結会計年度において区分掲記していた特別利益の「負ののれん発生益」は、特別利益の総額の100分の10以下となったため、当連結会計年度より特別利益の「その他」に含めて表示しています。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損益計算書において、特別利益の「負ののれん発生益」に表示していた747百万円は、「その他」として組み替えています。

(追加情報)

(新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の変更)

当社は、平成25年1月29日、全幹法第16条第1項の定めに基づき、国土交通大臣に対して新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の変更申請を行い、平成25年2月27日に同変更申請について承認を受けました。これに伴い、変更前は平成14年10月1日から平成29年9月30日までの15年間で総額500,000百万円の引当金を積み立て、平成30年4月から平成40年3月までの10年間均等に引当金の取崩しを行う計画としていましたが、変更後は、平成14年10月1日から平成25年3月31日までの10.5年間で総額350,000百万円の引当金を積み立て、平成25年4月から平成35年3月までの10年間均等に引当金の取崩しを行うこととなります。

(連結貸借対照表関係)

※1 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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
商品及び製品	6,807百万円	6,632百万円
分譲土地建物	515	546
仕掛品	14,663	31,652
原材料及び貯蔵品	11,392	11,778

※2 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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
	3,803,520百万円	3,939,302百万円

※3 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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
	266,267百万円	272,466百万円

※4 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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
投資有価証券(株式)	11,915百万円	11,849百万円
出資金	18	18

※5 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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
建物及び構築物(純額)	180百万円	167百万円
土地	669	669
計	849	836

(2) 担保に係る債務

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
1年内返済予定の長期借入金	175百万円	175百万円
長期借入金	525	350
計	700	525

(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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25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5,033,598百万円を社債178,600百万円(債務履行引受契約98,800百万円を含む)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5,042,962百万円を債務履行引受契約締結の社債178,500百万円の一般担保に供しています。

6 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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
23,390百万円	20,846百万円

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

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)		当連結会計年度 (平成25年3月31日)	
	償還・支払期限	偶発債務金額	償還・支払期限	偶発債務金額
社債				
第1回普通社債	平成26年2月21日	20,000百万円	平成26年2月21日	20,000百万円
第2回普通社債	平成28年4月25日	29,000	平成28年4月25日	29,000
第3回普通社債	平成29年10月30日	49,800	平成29年10月30日	49,800
第4回普通社債	—	—	平成30年10月31日	29,900
第5回普通社債	—	—	平成32年1月28日	49,800
鉄道施設購入長期末払金	平成24年7月31日～ 平成29年1月31日	352,740	平成25年7月31日～ 平成29年1月31日	290,726
計		451,540		469,226

8 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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
	926百万円	990百万円

※2 引当金の繰入額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
賞与引当金	25,289百万円	26,214百万円
新幹線鉄道大規模改修引当金	33,333	33,333

※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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
人件費	81,680百万円	82,182百万円
(賞与引当金繰入額)	(5,936)	(6,094)
試験研究費	7,872	18,454
減価償却費	17,775	16,409

※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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
	25,854百万円	33,851百万円

※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23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
土地	733百万円	土地	682百万円
車両運搬具等	219	建物等	43

※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23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
土地	147百万円	土地	93百万円
建物等	134	建物等	70

(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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	△3,660百万円	16,907百万円
組替調整額	3,661	477
税効果調整前	1	17,384
税効果額	142	△4,887
その他有価証券評価差額金	143	12,496
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	59	4
税効果調整前	59	4
税効果額	△22	△1
繰延ヘッジ損益	37	2
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	12	81
その他の包括利益合計	193	12,581

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自平成23年4月1日至平成24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	2,150,000	—	—	2,150,000
合計	2,150,000	—	—	2,150,000
自己株式				
普通株式	182,006	—	—	182,006
合計	182,006	—	—	182,006

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23年6月23日 定時株主総会	普通株式	8,865百万円	4,500円	平成23年3月31日	平成23年6月24日
平成23年10月31日 取締役会	普通株式	8,865百万円	4,500円	平成23年9月30日	平成23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24年6月22日 定時株主総会	普通株式	9,850百万円	利益剰余金	5,000円	平成24年3月31日	平成24年6月25日

当連結会計年度（自 平成24年4月1日 至 平成25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	2,150,000	203,940,000	90,000	206,000,000
合計	2,150,000	203,940,000	90,000	206,000,000
自己株式				
普通株式	182,006	9,108,614	90,000	9,200,620
合計	182,006	9,108,614	90,000	9,200,620

(注) 1 発行済株式の総数の増加203,940,000株及び自己株式の株式数の増加9,108,614株は、普通株式1株を100株に分割したことによるものです。

2 発行済株式の総数の減少90,000株及び自己株式の株式数の減少90,000株は、自己株式の消却によるものです。

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24年6月22日 定時株主総会	普通株式	9,850百万円	5,000円	平成24年3月31日	平成24年6月25日
平成24年10月29日 取締役会	普通株式	9,850百万円	5,000円	平成24年9月30日	平成24年12月3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25年6月21日 定時株主総会	普通株式	10,835百万円	利益剰余金	55円	平成25年3月31日	平成25年6月24日

(注) 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。定時株主総会決議の1株当たり配当額については、当該株式分割を踏まえた額を記載しています。

(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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
現金及び預金勘定	81,151百万円	59,838百万円
期間3か月超の定期預金	△30,012	△20,012
短期貸付金	29,995	29,988
その他の流動資産	3,557	5,292
現金及び現金同等物	84,692	75,106

(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

重要性がないため、当連結会計年度より記載を省略しています。

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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
1年内	1,477	1,393
1年超	4,534	5,101
合計	6,011	6,494

(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預金等に限定し、また、資金調達については社債発行や銀行借入による方針です。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

営業債権である受取手形及び売掛金、未収運賃並びに短期貸付金は、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。

投資有価証券は主に業務上の関係を有する企業の株式であり、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。

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。

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おり、4,494,466百万円については25.5年、601,195百万円については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）に支払うこととなっています。また、一部は変動金利となっており、連結会計年度ごとに鉄道・運輸機構から通知される利率が適用されています。

デリバティブ取引は、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、内部規定に従い、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 会計処理基準に関する事項 (5) 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24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	81,151	81,151	—
(2) 受取手形及び売掛金	46,648	46,648	—
(3) 未収運賃	36,761	36,761	—
(4) 短期貸付金	32,581	32,581	—
(5) 投資有価証券	67,641	67,641	—
(6) 支払手形及び買掛金	(63,973)	(63,973)	—
(7) 短期借入金	(25,325)	(25,325)	—
(8) 未払金	(103,925)	(103,925)	—
(9) 未払法人税等	(62,506)	(62,506)	—
(10) 預り金	(13,834)	(13,834)	—
(11) 社債	(1,083,094)	(1,149,767)	66,672
(12) 長期借入金	(639,939)	(645,571)	5,631
(13) 鉄道施設購入長期未払金	(1,143,726)	(1,700,753)	557,027

(※) 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、(2) 受取手形及び売掛金、(3) 未収運賃並びに(4) 短期貸付金
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。
- (5) 投資有価証券
取引所の価格によっています。
また、保有目的ごとの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
市場価格のあるものは市場価格に基づき、市場価格のないものは、元利金の合計額を当該社債の残存期間に応じて新規に同様の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。変動金利による社債は金利スワップの特例処理によっていることから、当該金利スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の新規社債発行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年内償還予定の社債は、社債に含めて時価を表示しています。
- (12) 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によっていることから、当該金利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時価を表示しています。

(13) 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時価を表示しています。

(※) 変動金利部分については、鉄道・運輸機構から通知された直近の利率に基づき算定しています。

(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31,151百万円)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) 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	81,151	—	—	—
受取手形及び売掛金	46,485	162	—	—
未収運賃	36,761	—	—	—
短期貸付金	32,581	—	—	—
合計	196,980	162	—	—

(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	25,325	—	—	—	—	—
社債	55,000	55,000	60,000	20,000	50,000	843,200
長期借入金	110,777	102,828	128,026	104,879	112,236	81,190
鉄道施設購入 長期未払金	108,418	112,958	117,735	122,746	127,954	553,912
合計	299,522	270,786	305,762	247,625	290,191	1,478,303

	連結貸借対照表 計上額(※)	時価(※)	差額
(1) 現金及び預金	59,838	59,838	—
(2) 受取手形及び売掛金	45,091	45,091	—
(3) 未収運賃	29,680	29,680	—
(4) 短期貸付金	33,537	33,537	—
(5) 投資有価証券	83,886	83,886	—
(6) 支払手形及び買掛金	(69,827)	(69,827)	—
(7) 短期借入金	(26,643)	(26,643)	—
(8) 未払金	(106,317)	(106,317)	—
(9) 未払法人税等	(80,273)	(80,273)	—
(10) 預り金	(14,845)	(14,845)	—
(11) 社債	(1,016,100)	(1,110,508)	94,408
(12) 長期借入金	(629,162)	(634,362)	5,200
(13) 鉄道施設購入長期未払金	(994,736)	(1,585,445)	590,709

(※) 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、(2) 受取手形及び売掛金、(3) 未収運賃並びに(4) 短期貸付金
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。
- (5) 投資有価証券
取引所の価格によっています。
また、保有目的ごとの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
市場価格によっています。なお、1年内償還予定の社債は、社債に含めて時価を表示しています。
- (12) 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によっていることから、当該金利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時価を表示しています。

(13) 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時価を表示しています。

(※) 変動金利部分については、鉄道・運輸機構から通知された直近の利率に基づき算定しています。

(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31,259百万円)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) 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	59,838	—	—	—
受取手形及び売掛金	45,038	52	—	—
未収運賃	29,680	—	—	—
短期貸付金	33,537	—	—	—
合計	168,094	52	—	—

(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	26,643	—	—	—	—	—
社債	55,000	85,000	55,000	50,000	100,000	671,195
長期借入金	102,828	128,026	104,879	112,236	100,574	80,616
鉄道施設購入 長期未払金	103,450	107,810	112,405	117,181	4,814	549,074
合計	287,922	320,837	272,284	279,417	205,388	1,300,886

(有価証券関係)

1 その他有価証券

前連結会計年度（平成24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	32,952	23,101	9,851
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	32,952	23,101	9,851
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	34,465	39,044	△4,578
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	223	276	△52
	小計	34,689	39,320	△4,631
合計		67,641	62,421	5,220

当連結会計年度（平成25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	65,489	41,043	24,445
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	65,489	41,043	24,445
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	18,161	19,946	△1,785
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	235	276	△40
	小計	18,397	20,222	△1,825
合計		83,886	61,266	22,620

2 減損処理を行った有価証券

前連結会計年度において、3,662百万円減損処理を行っています。また、当連結会計年度においては、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

前連結会計年度において、該当事項はありません。また、当連結会計年度においては、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24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)
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	社債	7,500	—	(注)
		長期借入金	111,100	111,100	(注)

(注) 金利スワップの特例処理によるものは、ヘッジ対象とされている社債及び長期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、当該社債及び長期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25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)
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	長期借入金	138,400	118,400	(注)

(注) 金利スワップの特例処理によるものは、ヘッジ対象とされている長期借入金と一体として処理されているため、その時価は、当該長期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。

2 退職給付債務に関する事項

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
① 退職給付債務 (注)	△222,475	△227,177
② 年金資産	14,682	17,893
③ 未積立退職給付債務 (①+②)	△207,793	△209,284
④ 会計基準変更時差異の未処理額	598	398
⑤ 未認識過去勤務債務	153	280
⑥ 未認識数理計算上の差異	3,603	409
⑦ 連結貸借対照表計上額純額 (③+④+⑤+⑥)	△203,438	△208,196
⑧ 前払年金費用	1,756	1,540
⑨ 退職給付引当金 (⑦-⑧)	△205,195	△209,736

(注) 一部の連結子会社は、退職給付債務の算定にあたり、簡便法を採用しています。

3 退職給付費用に関する事項

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
① 勤務費用 (注1)	12,601	12,575
② 利息費用	3,351	3,344
③ 期待運用収益	△222	△235
④ 会計基準変更時差異の費用処理額	199	199
⑤ 過去勤務債務の費用処理額	760	49
⑥ 数理計算上の差異の費用処理額	350	255
⑦ 退職給付費用 (①+②+③+④+⑤+⑥)	17,041	16,188
⑧ その他 (注2)	121	111
計	17,163	16,300

- (注) 1 簡便法を採用している連結子会社の退職給付費用は、「① 勤務費用」に計上しています。
2 確定拠出年金への掛金支払額は、「⑧ その他」に計上しています。

4 退職給付債務等の計算の基礎に関する事項

(1) 割引率

前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
主として1.5%	主として1.5%

(2) 期待運用収益率

前連結会計年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
1.1%~2.0%	1.1%~2.0%

- (3) 退職給付見込額の期間配分方法
期間定額基準によっています。
- (4) 過去勤務債務の額の処理年数
主として5年で処理しています。
- (5) 数理計算上の差異の処理年数
主として5年で処理しています。
- (6) 会計基準変更時差異の処理年数
一部の連結子会社のみ15年で処理しています。

(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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	73,694百万円	75,169百万円
減価償却費	68,356	72,658
ソフトウェア	15,193	13,847
賞与引当金	9,833	9,991
固定資産未実現利益	8,685	8,085
長期未払費用	5,283	4,945
繰越欠損金	1,993	1,748
その他	43,094	47,750
繰延税金資産小計	226,135	234,195
評価性引当額	△19,941	△18,872
繰延税金資産合計	206,194	215,323
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△3,051	△7,911
圧縮記帳積立金	△5,350	△5,334
その他	△4,139	△4,399
繰延税金負債合計	△12,541	△17,645
繰延税金資産の純額	193,652	197,677

(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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
流動資産 繰延税金資産	23,886百万円	26,717百万円
固定資産 繰延税金資産	171,322	174,813
流動負債 その他	△7	—
固定負債 その他	△1,548	△3,853

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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
法定実効税率 (調整)	40.2%	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。
法人税等の税率変更	8.5	
その他	△0.3	
税効果会計適用後の法人税等の負担率	48.4	

(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23年4月1日 至 平成24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	1,171,328	196,683	37,285	103,031	1,508,328	—	1,508,328
セグメント間の内部 売上高又は振替高	11,367	8,607	25,484	122,801	168,260	△168,260	—
計	1,182,695	205,291	62,769	225,832	1,676,589	△168,260	1,508,328
セグメント利益	342,804	5,776	13,084	11,474	373,141	△619	372,521
セグメント資産	4,849,907	83,086	322,555	205,807	5,461,357	△247,318	5,214,038
その他の項目							
減価償却費	235,157	3,302	13,823	4,780	257,063	—	257,063
持分法適用会社への投資額	7,433	—	—	—	7,433	—	7,433
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	261,893	5,314	19,049	4,373	290,631	—	290,631

(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△619百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額△247,318百万円には、セグメントに配分していない全社資産117,696百万円（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（短期貸付金等））及びセグメント間消去△365,015百万円（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。

当連結会計年度（自 平成24年4月1日 至 平成25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	1,231,961	201,547	38,403	113,407	1,585,319	—	1,585,319
セグメント間の内部 売上高又は振替高	11,138	8,009	26,584	119,775	165,507	△165,507	—
計	1,243,099	209,556	64,987	233,183	1,750,826	△165,507	1,585,319
セグメント利益	396,151	7,262	12,728	9,477	425,620	522	426,142
セグメント資産	4,850,076	84,160	329,031	214,972	5,478,241	△247,137	5,231,104
その他の項目							
減価償却費	218,099	3,371	14,063	4,659	240,193	—	240,193
持分法適用会社への投資額	7,531	—	—	—	7,531	—	7,531
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	253,852	4,152	19,695	3,406	281,107	—	281,107

(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522百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額△247,137百万円には、セグメントに配分していない全社資産119,959百万円（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（短期貸付金等））及びセグメント間消去△367,096百万円（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、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、重要性がないため、記載を省略しています。

【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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
1株当たり純資産額	6,715.74円	7,689.65円
1株当たり当期純利益金額	674.70円	1,016.12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 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。これに伴い、前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益金額を算定しています。
 4 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24年3月31日)	当連結会計年度 (平成25年3月31日)
純資産額 (百万円)	1,363,251	1,557,972
純資産額から控除する金額 (百万円)	41,597	44,654
(うち少数株主持分) (百万円)	41,597	44,654
普通株式に係る純資産額 (百万円)	1,321,654	1,513,317
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	196,799,380	196,799,380

- 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23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
当期純利益金額 (百万円)	132,781	199,971
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	—	—
普通株式に係る当期純利益金額 (百万円)	132,781	199,971
普通株式の期中平均株式数 (株)	196,799,380	196,799,380

(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4回普通社債	平成 年 月 日 10.10.30	29,900	—	2.18	あり	平成 年 月 日 30.10.31
〃	第5回普通社債	12.1.28	49,900	—	2.60	〃	32.1.28
〃	第6回無担保普通社債	14.2.15	20,000	18,995	2.39	なし	34.2.15
〃	第7回無担保普通社債	14.5.10	19,500	19,400	2.20	〃	34.5.10
〃	第8回無担保普通社債	14.5.10	10,000	—	1.49	〃	24.5.10
〃	第9回無担保普通社債	14.12.12	20,000	20,000	1.74	〃	34.9.20
〃	第10回無担保普通社債	14.12.12	10,000	10,000	1.42	〃	29.9.20
〃	第11回無担保普通社債	15.5.9	25,000	25,000	1.15	〃	34.12.20
〃	第12回無担保普通社債	15.6.12	10,000	10,000	1.31	〃	45.3.18
〃	第13回無担保普通社債	16.1.29	10,000	9,000	2.015	〃	35.12.20
〃	第14回無担保普通社債	16.4.23	10,000	10,000	2.20	〃	36.3.19
〃	第15回無担保普通社債	16.7.30	10,000	10,000	2.19	〃	31.3.20
〃	第16回無担保普通社債	16.12.8	20,000	20,000	1.875	〃	31.9.20
〃	第17回無担保普通社債	16.12.8	10,000	9,900	2.21	〃	36.9.20
〃	第18回無担保普通社債	17.4.22	20,000	20,000	1.775	〃	32.3.19
〃	第19回無担保普通社債	17.11.25	20,000	—	1.28	〃	24.9.20
〃	第20回無担保普通社債	17.11.25	20,000	20,000	1.77	〃	29.9.20
〃	第21回無担保普通社債	18.3.22	20,000	20,000	1.695	〃	28.3.18
〃	第22回無担保普通社債	18.4.25	20,000	20,000 (20,000)	1.845	〃	25.6.20
〃	第23回無担保普通社債	18.4.25	19,100	19,100	2.14	〃	30.4.25
〃	第24回無担保普通社債	18.5.24	10,000	10,000	2.405	〃	38.5.22
〃	第25回無担保普通社債	18.6.20	30,000	30,000	2.00	〃	28.6.20
〃	第26回無担保普通社債	18.11.20	19,991	19,992	2.04	〃	30.10.19
〃	第27回無担保普通社債	18.11.20	29,784	29,785	2.39	〃	38.9.18
〃	第28回無担保普通社債	19.1.23	19,994	19,995	1.88	〃	28.12.20
〃	第29回無担保普通社債	19.4.23	19,996	19,997	1.78	〃	29.4.21
〃	第30回無担保普通社債	19.5.21	19,996	19,997	1.78	〃	29.5.19
〃	第31回無担保普通社債	19.11.19	19,997	19,998	1.75	〃	29.9.20
〃	第32回無担保普通社債	19.11.19	19,976	19,978	2.31	〃	39.9.17
〃	第33回無担保普通社債	20.2.22	9,998	9,999	1.69	〃	30.2.22
〃	第34回無担保普通社債	20.2.22	14,991	14,992	2.30	〃	39.12.20
〃	第35回無担保普通社債	20.4.24	19,990	19,991	1.79	〃	32.4.24
〃	第36回無担保普通社債	20.5.22	9,994	9,995	1.83	〃	30.5.22
〃	第37回無担保普通社債	20.5.22	19,980	19,981	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

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39回無担保普通社債	20. 11. 28	10,000	10,000	2.646	なし	50. 11. 26
〃	第40回無担保普通社債	21. 1. 29	20,000	20,000	1.557	〃	31. 1. 29
〃	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44回無担保普通社債	21. 6. 19	10,000	10,000	1.667	〃	31. 6. 19
〃	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48回無担保普通社債	22. 2. 10	15,000	—	0.371	〃	25. 2. 8
〃	第49回無担保普通社債	22. 2. 10	15,000	15,000	1.472	〃	32. 2. 10
〃	第50回無担保普通社債	22. 4. 23	15,000	15,000 (15,000)	0.316	〃	25. 4. 23
〃	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54回無担保普通社債	23. 2. 25	20,000	20,000 (20,000)	0.443	〃	26. 2. 25
〃	第55回無担保普通社債	23. 2. 25	30,000	30,000	0.586	〃	27. 2. 25
〃	第56回無担保普通社債	23. 5. 26	20,000	20,000	2.083	〃	43. 5. 26
〃	第57回無担保普通社債	23. 12. 16	30,000	30,000	0.297	〃	26. 12. 16
〃	第58回無担保普通社債	23. 12. 16	10,000	10,000	1.895	〃	43. 12. 16
〃	第59回無担保普通社債	24. 4. 25	—	20,000	0.262	〃	27. 4. 24
〃	第60回無担保普通社債	24. 4. 25	—	10,000	1.824	〃	44. 4. 23
〃	第61回無担保普通社債	24. 12. 20	—	25,000	0.156	〃	26. 12. 19
〃	第62回無担保普通社債	25. 3. 22	—	15,000	0.13	〃	28. 3. 22
日本車輛 製造(株)	無担保普通社債(注3)	17. 9. 12～ 17. 12. 19	10,000	—	1.57～ 1.992	〃	24. 9. 12～ 24. 12. 19
合計	—	—	1,083,094	1,016,100 (55,000)	—	—	—

(注) 1 上表に掲げる債券の未償還残高のほか、第1～5回普通社債178,500百万円については、債務履行引受契約を締結しているため、償還したもの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 ()内は、1年以内に償還が予定されている金額です。

3 変動金利の社債については、金利スワップ契約により固定金利となっており、利率は固定金利で記載しています。

4 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)
55,000	85,000	55,000	50,000	100,000

【借入金等明細表】

区分	当期末残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	25,325	26,643	0.35	—
1年以内に返済予定の長期借入金	110,777	102,828	2.01	—
1年以内に返済予定のリース債務	306	280	2.90	—
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	529,162	526,334	1.59	平成26年4月25日～ 平成45年2月28日
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く)	833	719	2.77	平成26年4月7日～ 平成37年7月31日
その他有利子負債				
1年以内に支払予定の 鉄道施設購入長期未払金	108,418	103,450	4.18	—
その他の流動負債	143	145	2.06	—
鉄道施設購入長期未払金 (1年以内に支払予定のものを除く)	1,035,307	891,285	5.62	平成26年7月31日～ 平成63年9月30日
その他の固定負債	3,886	3,812	2.07	平成26年4月6日～ 平成43年2月28日
計	1,814,162	1,655,499	—	—

- (注) 1 上表に掲げるほか、鉄道・運輸機構に対する鉄道施設購入長期未払金290,726百万円については、債務引受契約を締結しているため、支払済みのものとして処理しています。なお、当該金額は偶発債務として連結貸借対照表に注記しています。
- 2 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。なお、リース債務に係る平均利率は、リース料総額に含まれる利息相当額を控除する方法により算定したリース債務に係る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。
- 3 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	128,026	104,879	112,236	100,574
リース債務	231	170	75	48
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期未払金	107,810	112,405	117,181	4,814
その他の固定負債	182	452	412	421

【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)	380,691	789,813	1,199,593	1,585,319
税金等調整前四半期(当期)純利益金額 (百万円)	99,774	184,859	293,921	326,187
四半期(当期)純利益金額 (百万円)	61,406	114,242	182,738	199,971
1株当たり四半期(当期)純利益金額 (円)	312.03	580.50	928.55	1,016.12

(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)	312.03	268.47	348.05	87.56

(注) 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。これに伴い、当連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり四半期(当期)純利益金額を算定しています。

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24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	79,431	57,264
未収運賃	40,013	33,048
未収金	9,517	9,119
短期貸付金	49,137	61,248
貯蔵品	9,052	9,841
前払費用	4,308	4,305
繰延税金資産	20,756	23,100
その他の流動資産	13,641	14,796
流動資産合計	225,859	212,726
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	7,551,066	7,599,036
減価償却累計額	△3,541,178	△3,666,231
有形固定資産(純額)	4,009,888	3,932,805
無形固定資産	10,847	10,834
鉄道事業固定資産合計	※1 4,020,736	※1 3,943,640
関連事業固定資産		
有形固定資産	75,933	75,952
減価償却累計額	△18,518	△19,614
有形固定資産(純額)	57,415	56,337
無形固定資産	7	5
関連事業固定資産合計	※1 57,422	※1 56,343
各事業関連固定資産		
有形固定資産	96,251	95,615
減価償却累計額	△56,084	△56,922
有形固定資産(純額)	40,167	38,693
無形固定資産	23	20
各事業関連固定資産合計	※1 40,191	※1 38,713
建設仮勘定		
鉄道事業	238,533	322,166
関連事業	7,460	16,277
その他	608	51
建設仮勘定合計	246,602	338,496
投資その他の資産		
投資有価証券	74,123	87,002
関係会社株式	149,419	149,419
関係会社長期貸付金	46,720	40,133
長期前払費用	7,160	7,378
繰延税金資産	161,245	164,780
その他の投資等	4,116	4,325
投資その他の資産合計	442,785	453,041
固定資産合計	4,807,738	4,830,235
資産合計	※2 5,033,598	※2 5,042,962

(単位 百万円)

	前事業年度 (平成24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期借入金	※3 121,139	※3 117,355
1年内償還予定の社債	45,000	55,000
1年内返済予定の長期借入金	103,178	96,845
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	108,418	103,450
未払金	※3 118,900	※3 126,350
未払費用	6,534	6,648
未払法人税等	55,728	75,308
預り連絡運賃	147	381
預り金	7,962	7,869
前受運賃	24,281	25,190
前受工事負担金	23,437	7,564
賞与引当金	20,127	20,676
その他の流動負債	11,569	12,271
流動負債合計	646,425	654,912
固定負債		
社債	※2 1,028,094	961,100
長期借入金	509,128	507,283
鉄道施設購入長期未払金	1,035,307	891,285
新幹線鉄道大規模改修引当金	316,666	350,000
退職給付引当金	194,090	197,721
その他の固定負債	45,604	44,273
固定負債合計	3,128,891	2,951,664
負債合計	3,775,317	3,606,577
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
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	—	722
圧縮記帳積立金	6,890	6,890
別途積立金	1,085,000	1,085,000
繰越利益剰余金	189,050	254,218
利益剰余金合計	1,293,445	1,359,336
自己株式	△204,414	△102,201
株主資本合計	1,254,531	1,422,635
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	3,748	13,749
評価・換算差額等合計	3,748	13,749
純資産合計	1,258,280	1,436,384
負債純資産合計	5,033,598	5,042,962

②【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,108,124	1,169,109
鉄道線路使用料収入	4,130	4,274
運輸雑収	63,414	62,604
営業収益合計	1,175,670	1,235,988
営業費		
運送営業費	※2 482,479	※2 501,918
一般管理費	78,608	83,516
諸税	31,832	32,222
減価償却費	240,305	222,516
営業費合計	※1 833,227	※1 840,174
鉄道事業営業利益	342,442	395,813
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	8,404	8,538
その他の営業収入	502	555
営業収益合計	8,907	9,094
営業費		
不動産賃貸原価	2,973	3,065
販売費及び一般管理費	564	381
諸税	1,066	1,136
減価償却費	1,191	1,188
営業費合計	※1 5,796	※1 5,771
関連事業営業利益	3,110	3,322
全事業営業利益	345,553	399,136
営業外収益		
受取利息	※3 1,215	※3 1,124
受取配当金	2,068	1,970
受取保険金	2,301	2,318
直接売却品収入	1,023	885
その他	1,441	1,325
営業外収益合計	※3 8,050	※3 7,624
営業外費用		
支払利息	12,127	10,993
社債利息	21,628	18,774
鉄道施設購入長期未払金利息	64,618	59,004
社債償還損	11,896	11,721
その他	3,495	3,861
営業外費用合計	113,766	104,355
経常利益	239,836	302,405

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	※4 2,123	※4 7,146
固定資産売却益	※5 919	※5 686
特別利益合計	3,043	7,832
特別損失		
固定資産圧縮損	※6 2,731	※6 7,549
固定資産売却損	※7 249	※7 69
その他	194	778
特別損失合計	3,174	8,396
税引前当期純利益	239,705	301,842
法人税、住民税及び事業税	98,348	123,494
法人税等調整額	20,538	△9,456
法人税等合計	118,887	114,038
当期純利益	120,817	187,804

【営業費明細表】

		前事業年度 (自 平成23年 4月 1日 至 平成24年 3月31日)		当事業年度 (自 平成24年 4月 1日 至 平成25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		136,839		139,048		
(2) 経費		345,640	482,479	362,870	501,918	
2 一般管理費						
(1) 人件費		32,533		32,533		
(2) 経費		46,075	78,608	50,982	83,516	
3 諸税				31,832		32,222
4 減価償却費				240,305		222,516
鉄道事業営業費合計				833,227		840,174
II 関連事業営業費	※2					
1 不動産賃貸原価			2,973		3,065	
2 販売費及び一般管理費						
(1) 人件費		253		204		
(2) 経費		311	564	177	381	
3 諸税					1,136	
4 減価償却費				1,191		1,188
関連事業営業費合計			5,796		5,771	
全事業営業費合計			839,024		845,946	

(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	107,648百万円	109,959百万円
	修繕費	162,056百万円	174,396百万円
	業務費	149,460百万円	153,197百万円
※2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	777百万円	784百万円
	修繕費	850百万円	—
	業務費	1,154百万円	1,824百万円

修繕費は当事業年度において、関連事業営業費合計の100分の5を超えないため、記載を省略しています。

3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額			
	賞与引当金繰入額	19,456百万円	19,999百万円
	新幹線鉄道大規模改修引当金繰入額	33,333百万円	33,333百万円

③【株主資本等変動計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
株主資本		
資本金		
当期首残高	112,000	112,000
当期末残高	112,000	112,000
資本剰余金		
資本準備金		
当期首残高	53,500	53,500
当期末残高	53,500	53,500
資本剰余金合計		
当期首残高	53,500	53,500
当期末残高	53,500	53,500
利益剰余金		
利益準備金		
当期首残高	12,504	12,504
当期末残高	12,504	12,504
その他利益剰余金		
特別償却準備金		
当期首残高	—	—
当期変動額		
特別償却準備金の積立	—	722
当期変動額合計	—	722
当期末残高	—	722
圧縮記帳積立金		
当期首残高	6,358	6,890
当期変動額		
圧縮記帳積立金の積立	531	—
当期変動額合計	531	—
当期末残高	6,890	6,890
別途積立金		
当期首残高	985,000	1,085,000
当期変動額		
別途積立金の積立	100,000	—
当期変動額合計	100,000	—
当期末残高	1,085,000	1,085,000
繰越利益剰余金		
当期首残高	186,494	189,050
当期変動額		
特別償却準備金の積立	—	△722
圧縮記帳積立金の積立	△531	—
別途積立金の積立	△100,000	—
剰余金の配当	△17,730	△19,700
当期純利益	120,817	187,804
自己株式の消却	—	△102,212
当期変動額合計	2,555	65,168
当期末残高	189,050	254,218

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
利益剰余金合計		
当期首残高	1,190,357	1,293,445
当期変動額		
剰余金の配当	△17,730	△19,700
当期純利益	120,817	187,804
自己株式の消却	—	△102,212
当期変動額合計	103,087	65,891
当期末残高	1,293,445	1,359,336
自己株式		
当期首残高	△204,414	△204,414
当期変動額		
自己株式の消却	—	102,212
当期変動額合計	—	102,212
当期末残高	△204,414	△102,201
株主資本合計		
当期首残高	1,151,444	1,254,531
当期変動額		
剰余金の配当	△17,730	△19,700
当期純利益	120,817	187,804
当期変動額合計	103,087	168,104
当期末残高	1,254,531	1,422,635
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
当期首残高	4,683	3,748
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△935	10,000
当期変動額合計	△935	10,000
当期末残高	3,748	13,749
評価・換算差額等合計		
当期首残高	4,683	3,748
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△935	10,000
当期変動額合計	△935	10,000
当期末残高	3,748	13,749
純資産合計		
当期首残高	1,156,128	1,258,280
当期変動額		
剰余金の配当	△17,730	△19,700
当期純利益	120,817	187,804
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△935	10,000
当期変動額合計	102,152	178,104
当期末残高	1,258,280	1,436,384

【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

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…………… 3年～60年

車両…………… 10年～20年

機械装置…………… 4年～17年

(会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更)

法人税法等の改正に伴い、当事業年度より、平成24年4月1日以降取得の有形固定資産については、主として改正後の法人税法等に規定する定率法に変更しています。

なお、これに伴う当事業年度の損益への影響は軽微です。

(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条第1項の規定により要積立額を計上しています。

(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。

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

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。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段…金利スワップ

ヘッジ対象…借入金

(3) ヘッジ方針

内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る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

特例処理によっている金利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

消費税等の処理方法

税抜方式によっています。

(追加情報)

(新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の変更)

当社は、平成25年1月29日、全幹法第16条第1項の定めに基づき、国土交通大臣に対して新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の変更申請を行い、平成25年2月27日に同変更申請について承認を受けました。これに伴い、変更前は平成14年10月1日から平成29年9月30日までの15年間で総額500,000百万円の引当金を積み立て、平成30年4月から平成40年3月までの10年間均等に引当金の取崩しを行う計画としていましたが、変更後は、平成14年10月1日から平成25年3月31日までの10.5年間で総額350,000百万円の引当金を積み立て、平成25年4月から平成35年3月までの10年間均等に引当金の取崩しを行うこととなります。

(貸借対照表関係)

※1 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24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
	260,244百万円	266,429百万円

※2 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24年3月31日)	当事業年度 (平成25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5,033,598百万円を社債178,600百万円(債務履行引受契約98,800百万円を含む)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5,042,962百万円を債務履行引受契約締結の社債178,500百万円の一般担保に供しています。

※3 関係会社に対する債務は次のとおりです。

	前事業年度 (平成24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
短期借入金	121,075百万円	117,284百万円
未払金	53,008	58,860

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24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
	23,390百万円	20,846百万円

5 ジェイアールセントラルビル㈱の金融機関からの借入金に対する債務保証額は次のとおりです。

	前事業年度 (平成24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
	25,433百万円	19,509百万円

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

	前事業年度 (平成24年3月31日)		当事業年度 (平成25年3月31日)	
	償還・支払期限	偶発債務金額	償還・支払期限	偶発債務金額
社債				
第1回普通社債	平成26年2月21日	20,000百万円	平成26年2月21日	20,000百万円
第2回普通社債	平成28年4月25日	29,000	平成28年4月25日	29,000
第3回普通社債	平成29年10月30日	49,800	平成29年10月30日	49,800
第4回普通社債	—	—	平成30年10月31日	29,900
第5回普通社債	—	—	平成32年1月28日	49,800
鉄道施設購入長期未払金	平成24年7月31日～ 平成29年1月31日	352,740	平成25年7月31日～ 平成29年1月31日	290,726
計		451,540		469,226

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24年3月31日)	当事業年度 (平成25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 鉄道事業営業費及び関連事業営業費に含まれる研究開発費は次のとおりです。

前事業年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	
	24,531百万円		32,837百万円

※2 全幹法第17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繰入額は次のとおりです。

前事業年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	
	33,333百万円		33,333百万円

※3 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23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	
受取利息	1,118百万円	受取利息	1,070百万円
上記以外の営業外収益	1,490	上記以外の営業外収益	1,193

※4 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23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	
名古屋車両区構内椿町線こ線橋新設 支障移転	508百万円	東海道本線幸田・岡崎間新駅新設 身延線富士宮・西富士宮間立体交差化	2,456百万円 2,175

※5 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23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	
土地	733百万円	土地	680百万円
工具器具備品等	186	工具器具備品等	6

※6 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23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	
工事負担金の受入に係るもの	1,786百万円	工事負担金の受入に係るもの	6,919百万円
収用等の代替資産に係るもの	944	収用等の代替資産に係るもの	629

※7 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23年4月1日 至 平成24年3月31日)		当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)	
土地	143百万円	土地	57百万円
建物等	105	建物等	11

(株主資本等変動計算書関係)

前事業年度(自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当事業年度期首 株式数 (株)	当事業年度 増加株式数 (株)	当事業年度 減少株式数 (株)	当事業年度末 株式数 (株)
自己株式				
普通株式	179,990	—	—	179,990
合計	179,990	—	—	179,990

当事業年度(自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当事業年度期首 株式数 (株)	当事業年度 増加株式数 (株)	当事業年度 減少株式数 (株)	当事業年度末 株式数 (株)
自己株式				
普通株式	179,990	8,909,010	90,000	8,999,000
合計	179,990	8,909,010	90,000	8,999,000

- (注) 1 自己株式の株式数の増加8,909,010株は、普通株式1株を100株に分割したによるものです。
2 自己株式の株式数の減少90,000株は、自己株式の消却によるものです。

(リース取引関係)

1 借手側

(1) ファイナンス・リース取引

前事業年度及び当事業年度において、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

重要性がないため、当事業年度より記載を省略しています。

2 貸手側

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)

	前事業年度 (平成24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
1年内	735	762
1年超	32,969	32,980
合計	33,705	33,742

(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24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	25,144	△1,934
関連会社株式	—	—	—
合計	27,079	25,144	△1,934

当事業年度（平成25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	30,805	3,726
関連会社株式	—	—	—
合計	27,079	30,805	3,726

(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24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
子会社株式	120,206	120,206
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、「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24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	68,331百万円	72,632百万円
退職給付引当金	69,014	70,066
ソフトウェア	15,072	13,739
賞与引当金	7,567	7,774
長期未払費用	5,283	4,945
その他	37,979	44,300
繰延税金資産小計	203,249	213,459
評価性引当額	△16,121	△16,469
繰延税金資産合計	187,128	196,990
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△1,383	△4,960
圧縮記帳積立金	△3,743	△3,743
特別償却準備金	—	△405
繰延税金負債合計	△5,126	△9,109
繰延税金資産の純額	182,001	187,881

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24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
法定実効税率 (調整)	40.2%	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。
法人税等の税率変更	9.2	
その他	0.2	
税効果会計適用後の法人税等の負担率	49.6	

(1株当たり情報)

	前事業年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
1株当たり純資産額	6,387.18円	7,291.26円
1株当たり当期純利益金額	613.28円	953.32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 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。これに伴い、前事業年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益金額を算定しています。
 4 1株当たり純資産額の算定上の基礎は次のとおりです。

	前事業年度 (平成24年3月31日)	当事業年度 (平成25年3月31日)
純資産額 (百万円)	1,258,280	1,436,384
純資産額から控除する金額 (百万円)	—	—
普通株式に係る純資産額 (百万円)	1,258,280	1,436,384
普通株式の事業年度末株式数 (株)	197,001,000	197,001,000

- 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。

	前事業年度 (自 平成23年4月1日 至 平成24年3月31日)	当事業年度 (自 平成24年4月1日 至 平成25年3月31日)
当期純利益金額 (百万円)	120,817	187,804
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	—	—
普通株式に係る当期純利益金額 (百万円)	120,817	187,804
普通株式の期中平均株式数 (株)	197,001,000	197,001,000

(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	10,005
		株式会社ジェイティービー	577,920	9,175
		三菱重工業株式会社	11,511,000	6,158
		新日鐵住金株式会社	22,539,000	5,296
		株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	5,167
		Mizuho Capital Investment (JPY) 5 Limited	50	5,000
		三菱電機株式会社	6,573,000	4,975
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	4,958
		三菱地所株式会社	1,592,000	4,132
		ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	3,364
		株式会社東芝	6,754,000	3,187
		株式会社オリエンタルランド	193,300	2,961
		株式会社高島屋	2,777,000	2,599
		中部国際空港株式会社	50,000	2,500
		日本たばこ産業株式会社	500,000	1,500
		東京海上ホールディングス株式会社	551,720	1,462
		株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	1,333
		アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	1,320
		東邦瓦斯株式会社	2,076,000	1,272
			その他47銘柄	15,147,645
		計	113,709,861	86,767

【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)
投資有価証券	その他有価証券	優先出資証券(1銘柄)	1,438	235
		計	1,438	235

【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	2,330,612	127	1,267 (397) (625)	2,329,471	—	—	2,329,471
建物	516,111	23,279	8,619 (1,212)	530,770	314,757	19,540	216,012
構築物	3,497,438	65,046	41,946 (5,090)	3,520,538	2,339,421	95,297	1,181,116
車両	853,073	40,986	29,853	864,207	688,680	73,699	175,527
機械装置	364,129	21,987	23,187 (594)	362,930	263,024	20,221	99,906
工具器具備品	160,094	12,794	11,583 (56)	161,304	136,175	12,637	25,129
リース資産	1,791	265	675	1,381	708	336	672
建設仮勘定	246,602	267,159	175,265	338,496	—	—	338,496
有形固定資産計	7,969,854	431,647	292,400 (7,351) (625)	8,109,101	3,742,767	221,732	4,366,333
無形固定資産							
施設利用権	—	—	—	21,353	19,530	245	1,823
ソフトウェア	—	—	—	24,594	18,925	1,749	5,669
その他	—	—	—	3,429	61	2	3,368
無形固定資産計	—	—	—	49,377	38,516	1,997	10,861
長期前払費用	11,144 [2,730]	1,630 [0]	2,518 [139]	10,256 [2,591]	2,878	1,257	7,378 [2,591]
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 | 新大阪駅構内ホーム増設等 | 5,332百万円 |
| | 鳥飼基地総合事務所改良及び仕業線新設 | 3,059百万円 |
| (2) 構築物 | 新大阪駅構内ホーム増設等 | 10,864百万円 |
| | 東海道新幹線脱線・逸脱防止対策 | 10,267百万円 |
| (3) 車両 | 新幹線車両新製等 | 30,798百万円 |
| | 在来線車両取替 | 4,579百万円 |
| (4) 機械装置 | 東海道新幹線車両対応地上設備整備 | 1,658百万円 |
| | 浜松工場建替等 | 1,620百万円 |
| (5) 建設仮勘定 | 山梨リニア実験線建設等 | 93,290百万円 |
| | 新幹線車両新製等 | 35,966百万円 |

2 当期減少額の主なものは、次のとおりです。

- | | | |
|-----------|------------------------------------|-----------|
| (1) 構築物 | 東海道新幹線軌道設備取替に伴う除却 | 8,307百万円 |
| | 東海道新幹線電気設備取替に伴う除却 | 3,236百万円 |
| (2) 車両 | 新幹線車両の用途廃止に伴う除却 | 19,316百万円 |
| (3) 機械装置 | 新幹線コムトラック中央処理装置取替に伴う除却 | 2,321百万円 |
| (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266,429百万円です。

また、当期減少額のうち< >内は内数で、減損損失の計上額です。

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	20,127	20,676	20,127	—	20,676
新幹線鉄道大規模改修引当金	316,666	33,333	—	—	350,000

(2) 【主な資産及び負債の内容】

① 流動資産

a 現金及び預金

区分	金額(百万円)
現金	2,032
預金	
定期預金	20,000
普通預金	15,776
当座預金	19,455
計	57,264

b 未収運賃

区分	金額(百万円)
クレジットカード会社	25,800
その他	7,247
計	33,048

c 未収金

区分	金額(百万円)
病院収入	984
土地建物貸付料	230
広告料	205
構内営業料	12
その他(駅共同使用料ほか)	7,686
計	9,119

d 貯蔵品

区分	金額(百万円)
車両用品(ブレーキディスク、車輪ほか)	3,527
施設用品(レール、分岐器ほか)	3,076
その他	3,236
計	9,841

② 流動負債

a 未払金

区分	金額(百万円)
建設工事代	52,416
修繕工事代	28,154
業務費	16,512
貯蔵品代	8,534
その他	20,732
計	126,350

b 前受運賃

区分	金額(百万円)
定期外旅客収入	18,640
定期旅客収入	6,550
計	25,190

③ 固定負債

a 社債

区分	金額(百万円)
普通社債	961,100
計	961,100

(注) 上記普通社債の内訳については、連結附属明細表の社債明細表に記載しています。

b 長期借入金

区分	金額(百万円)
株式会社三菱東京UFJ銀行 ほか	507,283
計	507,283

(注) 返済期限は、平成26年5月20日から平成45年2月28日までです。

c 鉄道施設購入長期未払金

区分	金額(百万円)
新幹線鉄道施設(注3)	986,923 (103,080)
城北線連絡施設(注4)	7,812 (370)
計	994,736 (103,450)

(注) 1 金額欄の下段()は内数で、1年以内に支払う額を示したものであり、貸借対照表では流動負債に計上しています。

2 上表に掲げるほか、新幹線鉄道施設に係る鉄道施設購入長期未払金290,726百万円については、債務引受契約を締結しているため、支払済みのものとして処理しています。なお、当該金額は偶発債務として貸借対照表に注記しています。

3 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律に基づき、新幹線鉄道施設の譲り受けに伴い計上した未払金です。当期末残高の内訳は次のとおりであり、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。

支払期間	支払方法	利率	当期末残高(百万円)
平成3年10月1日から平成29年3月31日まで	元利均等半年賦支払 ※a	変動 ※b	424,235
平成3年10月1日から平成63年9月30日まで	元利均等半年賦支払	固定 6.55%	562,688
計	—	—	986,923

※a 記載による支払のほか早期弁済を一部実施することとしています。なお、この実施に際し鉄道・運輸機構は国土交通大臣の認可を受けることとなっています。

※b 毎事業年度、鉄道・運輸機構から通知される利率であり、当期は4.11%です。

4 城北線連絡施設の譲り受けの対価です。

(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、その保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 ～ 1,000株</td> <td>100株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>1,000株超 ～ 10,000株</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 ～ 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～ 50,000株未満</td> <td>100枚</td> </tr> <tr> <td>50,000株以上～100,000株未満</td> <td>250枚</td> </tr> <tr> <td>100,000株以上</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	100株ごとに1枚	1,000株超 ～ 10,000株	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	100株ごとに1枚												
1,000株超 ～ 10,000株	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) 平成24年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、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。

なお、当社定款の定めにおいては、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有していません。

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25期) | 自 平成23年4月1日
至 平成24年3月31日 | 平成24年6月22日
関東財務局長に提出 |
| (2) 内部統制報告書 | | | 平成24年6月22日
関東財務局長に提出 |
| (3) 四半期報告書
及び確認書 | (第26期第1四半期) | 自 平成24年4月1日
至 平成24年6月30日 | 平成24年8月8日
関東財務局長に提出 |
| | (第26期第2四半期) | 自 平成24年7月1日
至 平成24年9月30日 | 平成24年11月7日
関東財務局長に提出 |
| | (第26期第3四半期) | 自 平成24年10月1日
至 平成24年12月31日 | 平成25年2月6日
関東財務局長に提出 |
| (4) 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24年6月26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12号及び第19号（財政状態及び経営成績に著しい影響を与える事象の発生）に基づく臨時報告書です。 | | | 平成25年1月29日
関東財務局長に提出 |
| (5) 発行登録追補書類及びその添付書類 | | | 平成24年4月17日
平成24年12月11日
平成25年3月8日
平成25年5月17日
東海財務局長に提出 |
| (6) 訂正発行登録書 | | | 平成24年6月22日
平成24年6月26日
平成24年8月8日
平成24年11月7日
平成25年1月29日
平成25年2月6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25年6月21日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

有限責任監査法人 トーマツ

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 北村嘉章 ⑩

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 服部則夫 ⑩

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 河嶋聡史 ⑩

<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24年4月1日から平成25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25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25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25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 連結財務諸表の範囲にはXBRLデータ自体は含まれていません。

独立監査人の監査報告書

平成25年6月21日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

有限責任監査法人 トーマツ

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 北村嘉章 ㊞

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 服部則夫 ㊞

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 河嶋聡史 ㊞

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づ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24年4月1日から平成25年3月31日までの第26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25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 財務諸表の範囲にはXBRLデータ自体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25年6月21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 山田佳臣
【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） 株式会社大阪証券取引所 （大阪市中央区北浜一丁目8番16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山田佳臣は、当社の第26期（平成24年4月1日から平成25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25年6月21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 山田佳臣
【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） 株式会社大阪証券取引所 （大阪市中央区北浜一丁目8番16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】

代表取締役社長山田佳臣は、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24年4月1日から平成25年3月31日まで）の末日である平成25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。