

# 平成28年3月期 第2四半期決算説明会

---

## I .平成28年3月期 第2四半期決算概要

財務部長  
山田 龍彦



東海旅客鉄道株式会社  
平成27年10月29日

## 平成28年3月期 第2四半期決算概要(連結)

	27年3月期 2Q累計 (4-9月) A	28年3月期 2Q累計 (4-9月) B	増減 (B-A)
営業収益	8,172	8,602	+430
営業費	5,383	5,362	△20
営業利益	2,789	3,240	+450
営業外損益	△337	△311	+26
経常利益	2,451	2,929	+477
親会社株主に帰属 する四半期純利益	1,670	1,957	+286

(億円)

◆長期債務残高 連結: 2兆1,499億円 (対前期末 △5億円)

2

### 【決算概要 (連結)】

○それでは、平成28年3月期の第2四半期決算の連結決算の概要をご説明します。

○まず営業収益につきまして、当社の運輸収入は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したことから、対前年342億円の増となりました。さらに、グループ会社についても増収となり、連結営業収益全体では対前年430億円の増となりました。

○営業費については、グループ会社において増加したものの、当社の山梨リニア実験線における減価償却費の減等により、対前年20億円の減となりました。

○営業外損益は、支払利息の減等により、対前年26億円の改善となりました。

○この結果、営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する四半期純利益のいずれについても増収増益の決算となりました。

## 平成28年3月期 第2四半期決算概要(連結・セグメント別)

	27年3月期 2Q累計 A	28年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益	8,172	8,602	+430	
運輸業	6,440	6,784	+344	
流通業	1,128	1,169	+40	
不動産業	329	328	△1	
その他	961	1,013	+51	
営業費	5,383	5,362	△20	
営業利益	2,789	3,240	+450	
運輸業	2,631	3,123	+492	
流通業	40	41	+0	
不動産業	85	75	△9	
その他	24	△3	△28	

※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業利益と一致しません。

3

### 【決算概要(連結・セグメント別)】

○続いて各セグメントの対前年の増減についてご説明いたします。

○運輸業は、当社の運輸収入の増等により、増収増益です。

○流通業は、ジェイアール東海商事や東海キヨスクの売上増等により増収です。

○不動産業は、ジェイアール東海不動産の販売収入等が減少すること等により、減収減益です。

○最後に、その他のセグメントにつきましては、日本車輛製造における鉄道車両の売上増等の一方、売上原価の増や米国向け鉄道車両案件の損失引当等により、増収減益となりました。

## 平成28年3月期 第2四半期決算概要(単体)

	27年3月期 2Q累計 A	28年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益 (運輸収入)	6,445 (6,137)	6,785 (6,479)	+340 (+342)	
営業費	3,796	3,658	△137	
人件費	877	896	+18	
物件費	1,513	1,486	△26	
動力費	228	217	△11	
修繕費	447	410	△37	
業務費	837	859	+21	
租税公課	162	174	+11	
減価償却費	1,242	1,101	△141	
営業利益	2,648	3,126	+478	
経常利益	2,313	2,817	+503	
四半期純利益	1,617	1,931	+314	

4

### 【決算概要 (単体)】

○次に、当社単体の決算についてご説明します。

○まず、運輸収入が対前年342億円の増となり、営業収益については対前年340億円の増となりました。

○続いて、営業費についてご説明します。

○人件費は、退職給付費用の増等により、対前年18億円の増となりました。

○動力費は、再生可能エネルギー賦課金の増加があるものの、燃料価格の低下等により、対前年11億円の減となりました。

○修繕費は、大規模改修工事が37億円増加した一方で、L0系車両の製作費などリニア関連経費が約75億円減少したこと等により、対前年37億円の減となりました。

○業務費は、運輸収入増に伴う発売手数料の増等により、対前年21億円の増となりました。

○減価償却費は、山梨リニア実験線や車両・地上設備等の償却費が減少したため、対前年141億円の減となりました。

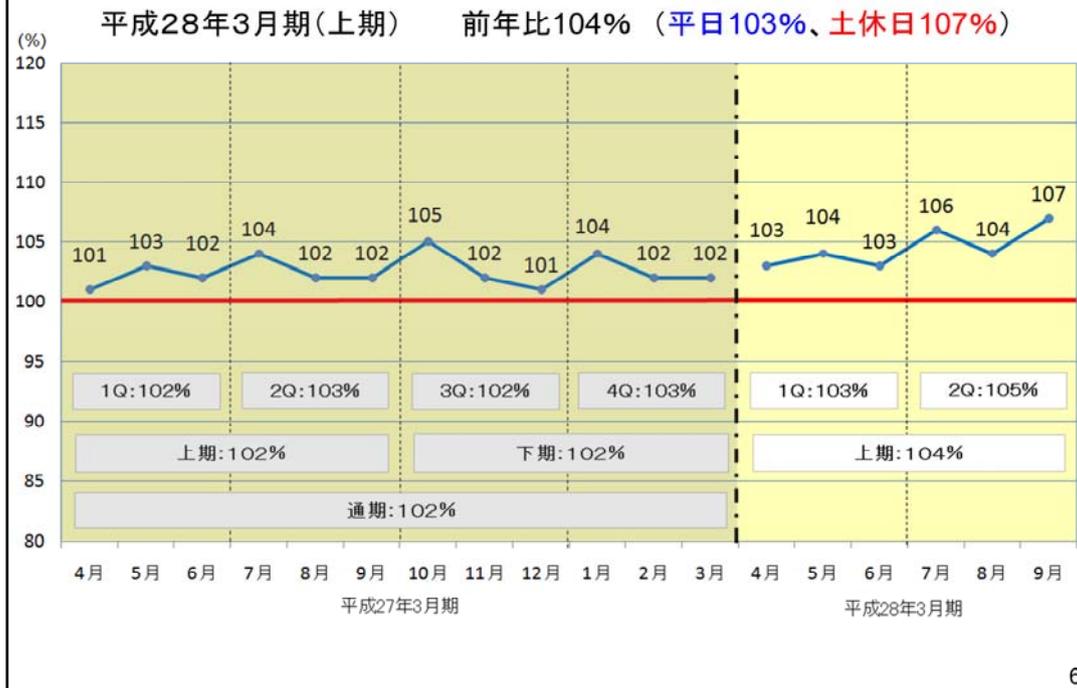
○これらの結果、営業利益は対前年478億円の増、経常利益は対前年503億円の増となりました。四半期純利益は、利益の増加等により法人税等が増加した結果対前年で314億円の増となりました。

## Ⅱ.平成28年3月期業績予想、主な施策展開

取締役 専務執行役員  
総合企画本部長  
宮澤 勝己



## 東海道新幹線の輸送状況(東京口) 前年比の推移



### 【足元の輸送動向】

○まず、東海道新幹線の輸送状況を断面輸送量でご説明します。

○東海道新幹線では、本年春に実施した時速285キロへの速度向上や、「のぞみ10本ダイヤ」を活用した弾力的な列車設定等により、これまで以上に充実した輸送サービスを提供することができました。

○お客様のご利用は、好調だった前年度実績を上回るペースで推移し、上期全体で前年比104%となりました。

○平日と土休日に分けると、ビジネス利用の多い平日は前年比103%となり、ビジネス利用は引き続き順調だったと考えています。

○観光利用の多い土休日も前年比107%と好調でした。観光のご利用が引き続き順調に推移したことに加え、今年は9月の連休が6年ぶりの5連休となり、多くのお客様にご旅行いただきました。

○また、リーマンショック前の水準と比べても、安定的にこれを上回って推移しています。

○訪日外国人が4～5割程度増えているとのことではありますが、当社のインバウンド向け商品についても、対前年で同程度増えています。ただし、東海道新幹線は国内のお客様によるビジネス及び観光のご利用が中心であり、全体のご利用に占める割合は引き続き小さいと認識しています。

○なお、下期に入った10月の断面輸送量も、27日までで前年比103%となり、堅調に推移しています。

## 平成28年3月期 通期業績予想の修正(単体)

	28年3月期 前回予想 A	28年3月期 今回予想 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益 (運輸収入)	13,070 (12,432)	13,410 (12,774)	+340 (+342)	
営業費	8,200	8,160	△40	
人件費	1,800	1,800	—	
物件費	3,740	3,720	△20	
動力費	450	430	△20	
修繕費	1,410	1,400	△10	
業務費	1,880	1,890	+10	
租税公課	360	360	—	
減価償却費	2,300	2,280	△20	
営業利益	4,870	5,250	+380	
営業外損益	△690	△690	—	
経常利益	4,180	4,560	+380	
当期純利益	2,880	3,140	+260	

7

### 【通期業績予想の修正(単体)】

○次に、当社単体の通期業績予想の修正についてご説明します。

○運輸収入については、上期は対前年342億円の増となりました。通期の業績予想については、この上期実績を取り込んで、1兆2,774億円としております。

○これにより、営業収益については、前回予想に対して340億円増の1兆3,410億円と見込んでおります。

○営業費については、動力費の単価減等に伴う物件費の減や減価償却費における見込差等を織り込み、前回予想から40億円の減を見込んでいます。

○これにより、営業利益については、前回予想に対して380億円増の5,250億円と見込んでおります。

○営業外損益については、前回予想からの変更はありません。

○この結果、経常利益は前回予想に対して380億円増の4,560億円、当期純利益は前回予想に対して260億円増の3,140億円と見込んでおります。

## 平成28年3月期 通期業績予想の修正(連結・セグメント別)

	28年3月期 前回予想 A	28年3月期 今回予想 B	増減 (B-A)	(億円)
<b>営業収益</b>	16,740	17,150	+410	
運輸業	13,070	13,411	+341	
流通業	2,324	2,362	+38	
不動産業	651	655	+4	
その他	2,317	2,385	+68	
<b>営業費</b>	11,590	11,700	+110	
<b>営業利益</b>	5,150	5,450	+300	
運輸業	4,849	5,231	+382	
流通業	76	85	+9	
不動産業	150	154	+4	
その他	63	△20	△83	
<b>営業外損益</b>	△700	△700	—	
<b>経常利益</b>	4,450	4,750	+300	
親会社株主に帰属する 当期純利益	3,030	3,210	+180	

◆長期債務 縮減見込 (億円)		
	期末 残高 (見込)	縮減 見込額
<b>連結</b>	19,965	△1,540
<b>単体</b>	19,663	△1,700

※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業利益と一致しません。

8

### 【通期業績予想の修正(連結・セグメント別)】

○続いて、連結の業績予想について、ご説明します。

○営業収益については、上期における当社の運輸収入やグループ会社の実績を反映して上方修正し、連結全体で前回予想に対して410億円増の1兆7,150億円と見込んでおります。

○営業費については、先に述べた当社における営業費の減を見込む一方で、ジェイアール東海高島屋等の流通業における売上増に伴う売上原価の増や、日本車輛製造における米国向け鉄道車両案件の損失引当等に伴う営業費用の増を織り込み、連結全体で前回予想に対して110億円増の1兆1,700億円と見込んでおります。

○この結果、営業利益・経常利益・親会社株主に帰属する当期純利益ともに上方修正しております。

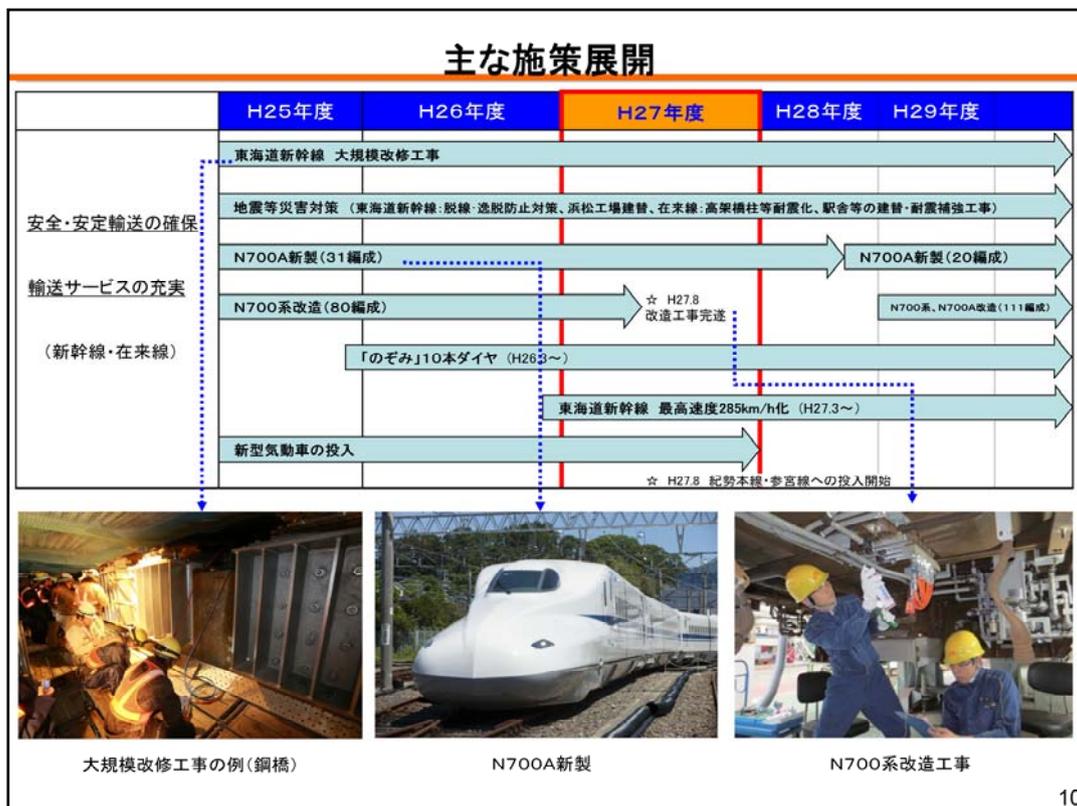
○なお、長期債務については、当初の見込みとほぼ同じ1,540億円縮減し、計画通り当期末の残高は2兆円を下回る予定です。

主な施策展開						
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	
安全・安定輸送の確保  輸送サービスの充実  (新幹線・在来線)	東海道新幹線 大規模改修工事					
	地震等災害対策 (東海道新幹線:脱線・逸脱防止対策、浜松工場建替、在来線:高架橋柱等耐震化、駅舎等の建替・耐震補強工事)					
	N700A新製(31編成)			N700A新製(20編成)		
	N700系改造(80編成)			☆ H27.8 改造工事完了	N700系、N700A改造(111編成)	
	「のぞみ」10本ダイヤ (H26.3~)					
	東海道新幹線 最高速度285km/h化 (H27.3~)					
	新型気動車の投入 ☆ H27.8 紀勢本線・参宮線への投入開始					
営業施策の強化	増収に向けた営業施策の展開(京都、奈良等の恒久的な観光資源を活かした各種キャンペーン等) ☆ EX、50+会員向け観光型商品の強化、周遊型商品の展開					
超電導リニアによる中央新幹線計画	超電導リニアによる中央新幹線計画の推進 H26.10 工事実施計画(その1)認可 ☆ H26.12 品川・名古屋駅準備工事着手 ☆ ☆ H27.8 全線で最初となる本格的な工事の契約を締結(南アルプストンネル(山梨工区))					
鉄道以外の事業の着実な推進	名古屋駅「JRゲートタワー」計画の推進 ☆ H27冬 上棟 ☆ H28.11 オフィス入居開始 ☆ H29.4 タカシマヤ・ホテル開業					
海外プロジェクトへの取組み	対象路線における事業化に向けたマーケティング活動等 ☆H26.4 国際高速鉄道協会(IHRA)設立 ☆H26.4 台湾高铁技術コンサルティング受託					

9

### 【主な施策展開 1】

○続いて、現在進めている主な施策の進捗について、左側の項目に沿って、主なポイントをご説明します。



### 【主な施策展開 2】

○まず、東海道新幹線の大規模改修工事は3年目に入りました。今期は、変状発生抑止対策として、工事費全体では約350億円、うち約230億円を費用として計上する計画です。今期は順調に工事が進んでおり、上期は工事費全体で120億円うち費用計上は修繕費で76億円となっています。

○東海道新幹線の車両については、新型車両N700Aの新車投入を進めるとともに、平成25年度から取り組んできたN700系改造工事を本年8月に完了しました。

○また、先日お知らせした通り、平成28年度から平成31年度にかけて、さらに20編成のN700Aを追加投入することとしました。加えて、現在運用中のN700系、N700Aについても、追加投入する車両の特長を反映する新たな改造工事を、平成29年度から平成31年度にかけて順次行っていきます。

○この投入が完了する平成31年度末には、全ての車両が快適性・環境性能に優れた「N700Aタイプ」となり、最高速度が時速285キロに統一されます。これにより、さらなる安全・安定輸送の実現を図っていきます。



### 【主な施策展開 3】

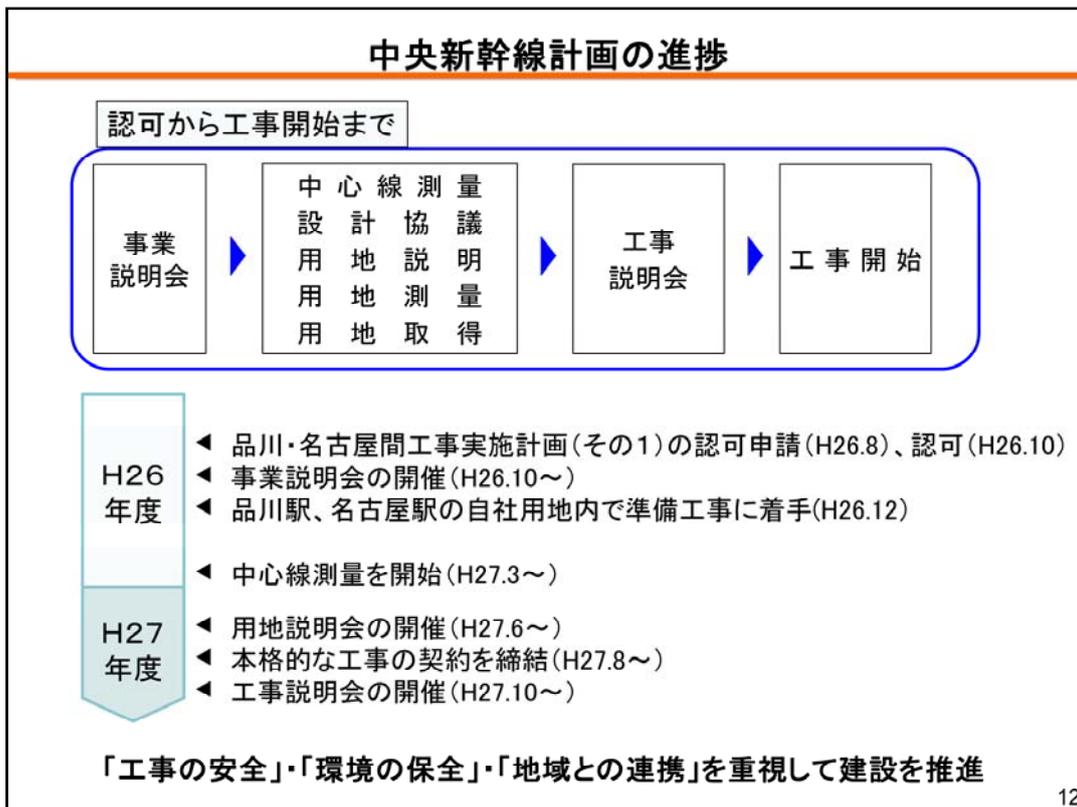
○営業施策の強化については、今期は新緑の時期にも「そうだ 京都、行こう。」キャンペーンに力を入れ、これと連動した旅行商品を強化しました。

○また、「エクスプレス予約」や「プラスEX」の会員の方を対象に「EXファミリー早特」、「IC早特タイプ21」、「こだま☆楽旅IC早特」等の観光型商品を強化して、需要喚起を図りました。

○超電導リニアによる中央新幹線計画については、次のスライドでご説明します。

○鉄道以外の事業として、名古屋駅「JRゲートタワー」計画を着実に推進しています。1ヶ月前の写真をお示ししていますが、ビル建設工事は、引き続き地上躯体及び地下躯体工事に取り組んでおり、現在地上は44階部分まで立ち上がり、地下は掘削及び躯体構築を進めています。

○平成28年11月のオフィス入居開始、平成29年4月の「タカシマヤ ゲートタワーモール」と「名古屋JRゲートタワーホテル」の開業に向け、積極的な増収を図るべく運営計画の策定を進めるとともに、広報・宣伝活動に取り組んでいます。



12

#### 【中央新幹線計画の進捗】

○次に超電導リニアによる中央新幹線計画の進捗についてご説明します。

○昨年10月に、国土交通大臣より中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その1）の認可を受け、本格的な工事に向けた準備を進めてきました。基本的には、事業説明会、中心線測量、設計協議、用地説明・測量・取得、工事の契約、工事説明会を進めていき、必要な準備が整ったところから、現地での工事に着手します。

○具体的には、事業説明会は昨年10月の認可後、市区町村単位、自治会等单位、合わせて252回開催しました。

○路線の中心位置を明らかにするための中心線測量については、予定していた沿線6都県で開始し、愛知県、東京都は完了しました。また、用地説明会も愛知県で11回開催しました。

○さらに、工事契約については、8月に南アルプストンネルの山梨工区、9月に品川駅の北工区、10月に入り品川駅の南工区について、それぞれ契約を締結しました。

○このうち、南アルプストンネルの山梨工区については、工事概要や安全対策などについて、山梨県早川町にお住まいの皆様を対象にご説明する工事説明会を山梨県早川町で10月27日に実施しました。

○引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視して着実に取り組みます。

## 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン

- ◆超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウンに引き続き取り組む。
  - 平成27年4月14日、1日の走行距離が過去最高の4,064kmを記録。
  - 平成27年4月21日、鉄道の世界最高速度となる速度603km/hを記録。
- ◆「超電導リニア体験乗車」を平成26年度から引き続き実施中。



速度603km/hを記録



「超電導リニア体験乗車」の様子

13

### 【超電導リニア技術のブラッシュアップおよびコストダウン】

○山梨リニア実験線においては、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、長距離走行試験を実施することなどにより、営業運転に対応した保守体系の確立に向けた検証を行うとともに、超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組みました。

○本年4月には、1日の走行距離が過去最高の4,064キロを記録したほか、時速603キロを記録し鉄道の世界最高速度を更新しました。

○また、「超電導リニア体験乗車」を平成26年度から引き続き計画的に実施し、多くの方々に時速500キロ走行を体験していただきました。

# 平成28年3月期 第2四半期決算説明会

---



東海旅客鉄道株式会社

平成27年10月29日 14

本資料に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社および子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更等が挙げられます。