

## I .平成29年3月期 第2四半期 決算概要

執行役員 財務部長  
山田 龍彦



東海旅客鉄道株式会社

平成28年10月28日 1

## 平成29年3月期 第2四半期 決算概要(連結)

(億円)

	28年3月期 2Q累計 A	29年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益	8,602	8,667	+64
営業費	5,362	5,320	△42
営業利益	3,240	3,347	+106
営業外損益	△311	△280	+30
経常利益	2,929	3,066	+137
親会社株主に帰属 する四半期純利益	1,957	2,149	+192

2

### 【決算概要(連結)】

○財務部長の山田です。私からは、平成29年3月期の第2四半期決算の決算概要をご説明します。

○最初に、連結決算の概要です。

○営業収益につきまして、当社の運輸収入は、ビジネスを中心にご利用が堅調に推移したことから、対前年68億円の増となりました。その結果、連結営業収益全体では対前年64億円の増となりました。

○営業費は、日本車輛製造において費用が増加しましたが、当社の山梨リニア実験線の減価償却費の減少などにより、グループ全体では対前年42億円の減となりました。

○これにより、営業利益は対前年106億円の増益となりました。

○営業外損益は、支払利息の減少などにより、対前年30億円の改善となりました。

○この結果、経常利益、親会社株主に帰属する四半期純利益のいずれも増益となりました。

## 平成29年3月期 第2四半期 決算概要(連結・セグメント別)

(億円)

	28年3月期 2Q累計 A	29年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
<b>営業収益</b>	8,602	8,667	+64
<b>運輸業</b>	6,784	6,855	+70
<b>流通業</b>	1,169	1,152	△16
<b>不動産業</b>	328	328	+0
<b>その他</b>	1,013	1,063	+50
<b>営業費</b>	5,362	5,320	△42
<b>営業利益</b>	3,240	3,347	+106
<b>運輸業</b>	3,123	3,244	+121
<b>流通業</b>	41	34	△6
<b>不動産業</b>	75	96	+21
<b>その他</b>	△3	△27	△23

※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します。

○運輸業は、当社の運輸収入の増加などにより、増収増益です。

○流通業は、ジェイアール東海商事の売上減少などにより、減収減益です。

○不動産業は、ジェイアールセントラルビルの減価償却費の減少などにより、増益です。

○最後に、その他のセグメントにつきましては、受託会社の売上増加などの一方、日本車輛製造における営業費用の増加などにより、増収減益です。

## 平成29年3月期 第2四半期 決算概要(単体)

	28年3月期 2Q累計 A	29年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益 (運輸収入)	6,785 (6,479)	6,858 (6,547)	+73 (+68)
営業費	3,658	3,596	△62
人件費	896	897	+1
物件費	1,486	1,478	△8
動力費	217	183	△33
修繕費	410	439	+28
業務費	859	855	△3
租税公課	174	198	+23
減価償却費	1,101	1,021	△79
営業利益	3,126	3,262	+135
経常利益	2,817	2,980	+163
四半期純利益	1,931	2,108	+177

(億円)

4

### 【決算概要(単体)】

○最後に、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68億円の増となり、営業収益については対前年73億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、ほぼ横ばいとなりました。

○物件費は、修繕費の増加があったものの、動力費及び業務費の減少により、対前年8億円の減となりました。

○租税公課は、税制改正における外形標準課税の見直しなどに伴う事業税の増加などにより、対前年23億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・地上設備などの償却費が減少したため、対前年79億円の減となりました。

○これらの結果、営業利益、経常利益、四半期純利益のいずれも増益となりました。

○私からの説明は以上です。

## Ⅱ.平成29年3月期業績予想、主な施策展開等

取締役 専務執行役員  
総合企画本部長  
巢山 芳樹



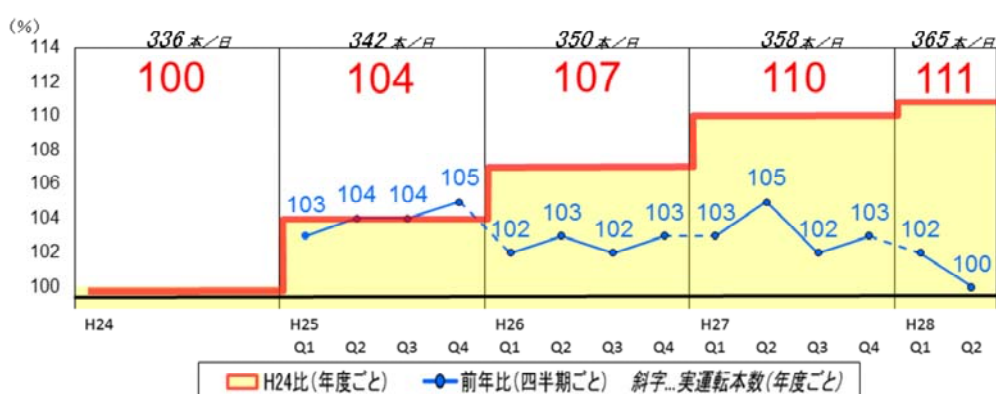
東海旅客鉄道株式会社

平成28年10月28日 5

## 東海道新幹線の輸送状況(断面輸送量・東京口)

ご利用は堅調に推移

平成29年3月期(上期) 前年比**101%** (平日102%、土休日99%)



■引き続き、より多くのお客様にご利用頂けるよう取り組む

6

### 【東海道新幹線の輸送状況】

○巢山と申します。6月の株主総会より、総合企画本部長を務めています。以後、よろしくお願い致します。

○私からは、まず、東海道新幹線の輸送状況を、東京口の断面輸送量を用いて説明します。

○平成28年度上期は、前年比101%となりました。昨年度は9月の大型連休などがあり、上期のご利用は相当高い水準でしたが、今年度上期はこれを上回っており、ご利用は堅調だったと評価しています。

○なお、インシデントに該当するような事象は、昨年度の0件に引き続き、今年度もこれまで0件です。また、新幹線の運行1列車あたりの平均遅延時分は、昨年度の0.2分に対して、今年度の上期も0.2分と、引き続き、安全・安定輸送を確保することができました。

○また、輸送量について、赤い階段状のグラフは、リーマン・ショック後の落ち込みから抜け出した平成24年度を100として、25年度以降の年度ごとの輸送量を指数化したものです。

○青い折れ線グラフは、四半期ごとの輸送量を前年比で表したものです。

○赤いグラフでお示したとおり、平成24年度と比べると、27年度は110%に達しています。25年度から27年度にかけて、輸送量は3年連続で過去最多を更新しており、高い水準で推移してきました。

○そのような中でも、今年度上期は、前年比101%を達成できました。これは、需要に合わせた弾力的な列車設定が功を奏したものと考えています。なお、1日平均の実運転本数は365本で、上期としては過去最多となりました。

○なお、10月の輸送量は、27日までの速報値で103%であり、ご利用は引き続き堅調です。

○しかしながら、昨年度の輸送量が相当高い水準にあったことから、平成28年度下期の運輸収入の予想については、年度初にお示したとおり、対前年比100%のままとします。今後も、より多くのお客様にご利用頂けるよう取り組んでいきます。

## 平成29年3月期 通期業績予想(単体)の修正

	29年3月期 前回予想 A	29年3月期 今回予想 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益 (運輸収入)	13,580 (12,947)	13,640 (13,015)	+60 (+68)	
営業費	8,050	7,970	△80	
人件費	1,800	1,800	—	
物件費	3,720	3,670	△50	
動力費	410	370	△40	
修繕費	1,390	1,390	—	
業務費	1,920	1,910	△10	
租税公課	390	390	—	
減価償却費	2,140	2,110	△30	
営業利益	5,530	5,670	+140	
営業外損益	△570	△570	—	
経常利益	4,960	5,100	+140	
当期純利益	3,490	3,600	+110	

7

### 【通期業績予想(単体)の修正】

○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68億円の増となりました。通期の業績予想では、この上期実績を取り込み、下期はフラットとして、1兆3,015億円としております。

○これにより、営業収益については、前回予想に対して60億円増の1兆3,640億円と見込んでおります。

○営業費については、動力費の単価減などに伴う物件費の減や、減価償却費における見込差などを織り込み、前回予想から80億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140億円増の5,670億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140億円増の5,100億円、当期純利益は前回予想に対して110億円増の3,600億円と見込んでおります。

## 平成29年3月期 通期業績予想(連結)

前回予想を据え置く

(億円)

	29年3月期 前回予想 A	29年3月期 今回予想 B	増減 (B-A)
営業収益	17,360	17,360	—
営業費	11,590	11,590	—
営業利益	5,770	5,770	—
営業外損益	△570	△570	—
経常利益	5,200	5,200	—
親会社株主に帰属 する当期純利益	3,630	3,630	—

8

### 【通期業績予想（連結）】

○続いて、連結の業績予想について、ご説明します。

○先程述べましたとおり、単体の業績予想については収益、各利益とも上方修正しましたが、連結業績予想については、日本車輛製造の業績予想の変更を踏まえ、前回の予想を据え置くこととしました。

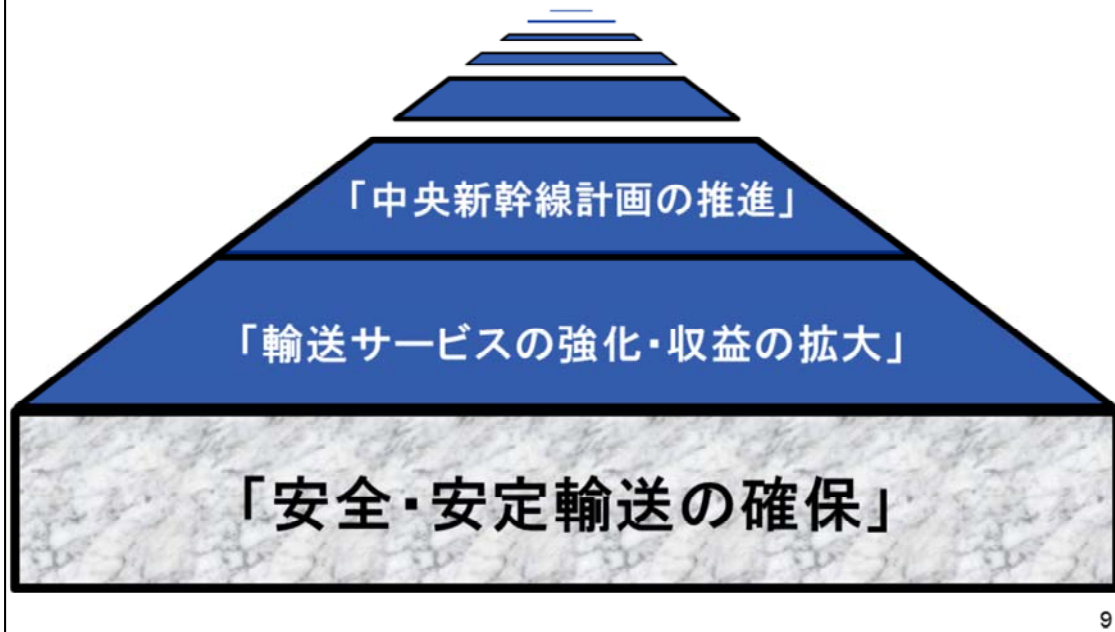
○日本車輛製造は、現在、損失拡大の主な原因となっている米国事業について、引き続き正常化に向けて取り組んでいるところです。当社としては、すでに人的支援を行っており、今後も親会社として支援をしていく考えです。

○また、中間配当につきましては、年度初に公表した予想どおりとし、1株あたり65円とさせていただきます。



## 経営の考え方

### 「日本の大動脈輸送の維持・発展」



#### 【経営の考え方】

○こちらのスライドは、当社の経営の考え方をお示したもので、4月末の決算説明会でも用いたものです。

○当社の社会的使命は、日本の大動脈輸送を担い、これを将来にわたり維持・発展させていくことです。この使命を果たすために、当社は「安全・安定輸送の確保」、「輸送サービスの強化・収益の拡大」、「中央新幹線計画の推進」という観点から、日々の業務に着実に取り組んでいます。

○本日は、当社の取組みの進捗について、これら3つの観点から説明します。

## 安全・安定輸送の確保(1)

### 「安全・安定輸送の確保」に向けた弛まぬ取り組み

新幹線	
■大規模改修工事(例):コンクリート橋 	■浜松工場リニューアル:完成予想図  他 ■車内防犯カメラの増設 ■駅可動柵の増設 等
在来線	
■高架橋柱の耐震補強  鋼板巻き工法	■名古屋工場の耐震化及び設備更新  他 ■ホーム点状ブロック改良 等

### 【安全・安定輸送の確保(1)】

○まず、「安全・安定輸送の確保」に向けた取り組みについて説明します。

○鉄道事業の原点である「安全・安定輸送の確保」については、これまでも、これから最も優先で取り組んでいきます。今年度の安全関連投資は、過去最大の1,910億円を計画しています。

○東海道新幹線については、大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策、浜松工場のリニューアル工事などを引き続き進めます。

○このうち、新幹線車両のオーバーホールである、全般検査を担う浜松工場では、平成22年に着手して今年で7年目になるリニューアル工事が終盤を迎えています。これは、建替などを行うことにより、耐震性を確保し、東海道新幹線の長期不通を予防するとともに、検修ラインの改良および最新機器の導入による作業効率の向上などを図る取り組みです。

○来年1月からは、シンプルに構築した新しいラインの使用を開始します。これにより、N700Aタイプの車両の全般検査の所要日数を15日から14日へと短縮します。

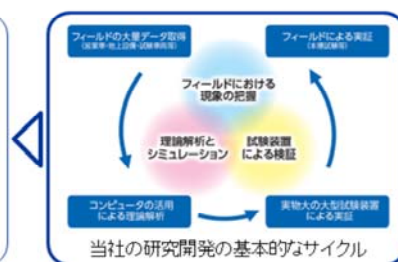
○在来線については、耐震化工事などを引き続き進めます。

○また、在来線でも工場の大規模な改修工事に取り組んでいます。名古屋工場は当社で唯一、在来線車両の全般検査などを担っていますが、平成26年より耐震化工事などを進めています。工場としての機能を維持しながらの工事となるため、平成33年度末まで約5年半にわたる長期の取組みになりますが、今後も、設備更新や検修ラインの見直しによる効率化などを進めていきます。

## 安全・安定輸送の確保(2)

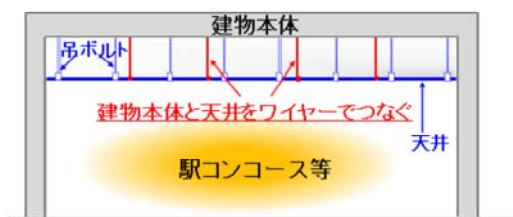
### 脱線防止ガード:自動検査装置を導入へ

■ 自社開発した装置で、より効率的で高精度の検査を実現



### 駅の天井の地震対策にも着手

■ 「特定天井」(\*)を含む吊り天井の脱落対策を実施し、地震時の安全性を更に高める。  
(対象: 東海道新幹線の全駅(17駅)およびお客様のご利用が1日1万人以上の在来線駅(30駅))



※平成26年4月に建築基準法の関連法令が一部改正され、一定規模以上の吊り天井が「特定天井」と定められ、この「特定天井」については、新築又は増改築時に脱落対策を行うことが義務化された。「特定天井」= 6m以上の高さにある、面積200㎡超、質量2kg/㎡超の吊り天井で、人が日常立ち入る場所に設置されているもの。

11

### 【安全・安定輸送の確保(2)】(ノート1枚目)

○こちらのスライドでは、当社の「安全・安定輸送の確保」の取組みについて、さらに深掘りして2点、説明します。1点目は、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策のために設置を進めている脱線防止ガードの、検査を自動化する装置の開発についてです。

○脱線防止ガードは、通常時には列車の安全走行を妨げず、地震時には脱線逸脱防止の機能を確実に発揮するよう、レールに対して適切な設置位置を保つ必要があり、現在は年1回、夜間に社員がすべての設置箇所へ赴いて、器具を用いて手作業で検査を実施しています。

○ガードの設置は順調に進んでおり、今後はさらに検査量が増えることから、より効率的で、より精度の高い検査方法の開発を進めてきました。このたび、当社が愛知県小牧市に持つ研究施設において、保守用車に搭載し、走行しながら自動でガードの検査ができる装置を開発しました。

○手作業に比べて、1回の検査での測定距離が大幅に伸び、レーザを使用して測定することにより、測定精度も大きく向上し、安全性をさらに高めることができます。

○また、検査量が増える中でも、この装置の導入により、検査にあたる社員の数を増やすことなく、メンテナンス体制をより充実したものにできます。

○なお、投資金額は現時点では確定していませんが、1~2億円程度になると見込んでおり、平成29年度に導入する予定です。

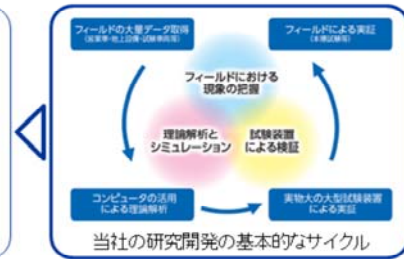
○鉄道の研究開発のプロセスは、「フィールドにおける現象の把握」、「理論解析とシミュレーション」、「試験装置による検証」の3点を組み合わせることが重要です。当社の場合、営業線というフィールドで大量のデータを取得できることと、自社の研究施設にて理論解析や大型試験装置による実証を重ねられることが、研究開発を進める上での最大の強みです。

○今回の自動検査装置も、当社の強みを活かして開発することができました。今後も積極的に技術開発を進め、安全・安定輸送をより強固なものとするよう、継続的に取り組んでいきます。

## 安全・安定輸送の確保(2)

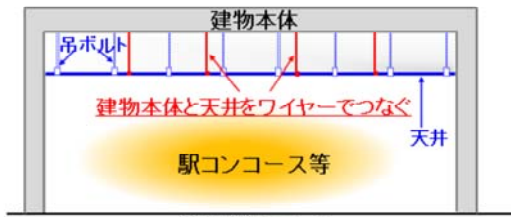
### 脱線防止ガード:自動検査装置を導入へ

■ 自社開発した装置で、より効率的で高精度の検査を実現



### 駅の天井の地震対策にも着手

■ 「特定天井」(\*)を含む吊り天井の脱落対策を実施し、地震時の安全性を更に高める。  
(対象: 東海道新幹線の全駅(17駅)およびお客様のご利用が1日1万人以上の在来線駅(30駅))



脱落対策のイメージ

対策箇所(例): 東京駅改札外コンコース

\*平成26年4月に建築基準法の関連法令が一部改正され、一定規模以上の吊り天井が「特定天井」と定められ、この「特定天井」については、新築又は増改築時に脱落対策を行うことが義務化された。「特定天井」= 6m超の高さにある、面積200㎡超、質量2kg/㎡超の吊り天井で、人が日常立ち入る場所に設置されているもの。

11

### 【安全・安定輸送の確保(2)】(ノート2枚目)

○2点目は、駅の天井の地震対策についてです。

○当社では、駅の更なる安全性の向上を図るため、建築基準法の関連法令で脱落対策が義務付けられている「特定天井」に限定せず、お客様のご利用が多い駅の吊り天井についても、スライドでお示した脱落対策を実施することとしました。

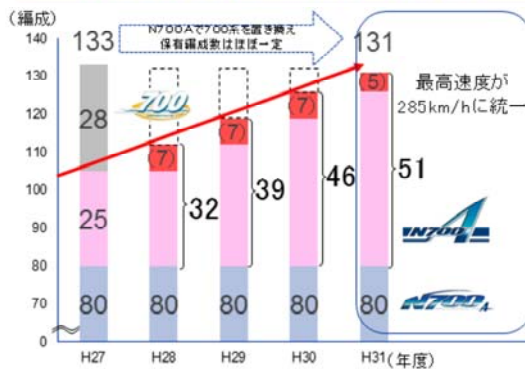
○新幹線全17駅と、お客様のご利用が1日1万人以上の在来線30駅を対象とします。

○投資金額は約130億円です。高さがある天井など、状況に応じて足場を設置したり、天井内部のケーブルや設備の支障移転をしながら工事を進めていくため、工期としては、平成28年9月から平成39年3月までの約10年半を見込んでおり、息の長い取組みとなります。

○引き続き、既存の駅建物本体の耐震化を着実に進めるとともに、今後も地震対策に積極的に取り組み、より一層の安全・安定輸送の強化につなげていきます。

## 輸送サービスの強化・収益の拡大

### N700Aタイプへの統一を推進



### 次期車両はフルモデルチェンジ



※イメージ(機體灯については今後検討)

名称:「N700S」(Sは“Supreme(最高の)”)  
 ⇒確認試験車を平成30年3月に完成予定  
 ⇒平成32年度(目途)に次期営業車両(量産車)を投入する方向で検討

### より便利で、使いやすい新幹線に

平成29年 春: スマートフォン向けアプリ  
 「EX予約アプリ」を公開予定  
 平成29年 夏: 交通系ICカードを用いた  
 新しいチケットレスサービスを  
 導入予定



「EX予約アプリ」  
メイン画面



QRコード<sup>※</sup>による  
新幹線乗車の実証実験  
【実用化時期未定】

※「QRコード」は、興デジノウェアの登録商標です 12

### 【輸送サービスの強化・収益の拡大】(ノート1枚目)

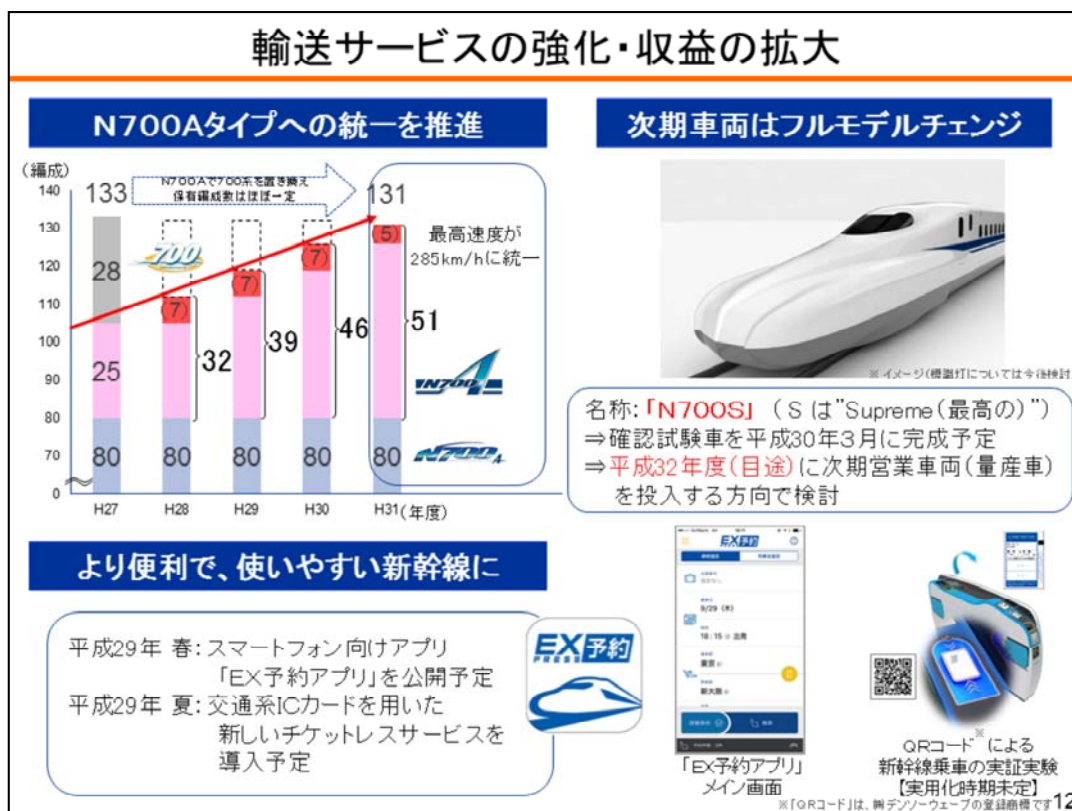
○次に、「輸送サービスの強化・収益の拡大」についてです。

○まず、車両の更新についてです。スライド左上の棒グラフは、当社の新幹線車両の、車種別の編成数をお示したものです。濃い赤色の部分が今年度から平成31年度までに新たに投入するN700Aを示しています。一定のペースで投入を続けるとともに、700系との置き換えを進めることで、全体の編成数を適切にコントロールします。平成31年度末には、全ての車両を時速285km走行が可能なN700Aタイプに統一する予定です。

○そして、平成32年度以降を目途に投入する方向で検討を進めている、次期車両についてご説明します。これまで定着してきた「N700」の名称に、「最高の新幹線車両」を意味する“Supreme(スプリーム)”の「S」を付けて、「N700S」としました。

○「N700S」には、さらなる省エネルギー化を図りつつ、より一層の安全性・安定性を向上させる新技術を採用します。また、徹底した機器の小型・軽量化により、床下機器配置の最適化を図ることで、12両編成や8両編成といった、様々な長さの編成に適応可能な「標準車両」を実現します。

## 輸送サービスの強化・収益の拡大



### 【輸送サービスの強化・収益の拡大】(ノート2枚目)

○また、新幹線をより便利にご利用頂くための取組みについて、本日は2点説明します。

○1点目は、スマートフォン向けアプリの開発についてです。

○当社のエクスプレスサービスは、指定席利用の約3割を占める営業の基幹サービスであり、今年8月末には会員数が300万人を超えました。

○現在、このエクスプレスサービスの利用の約7割を占めるスマートフォンユーザの利便性向上のため、「EX(イーエクス)予約アプリ」を開発しており、来年、平成29年春に公開する予定です。このアプリでは、操作性が向上することはもちろん、英語の画面もご用意していることが特長です。

○平成29年夏には、エクスプレス会員以外の方にも、東海道・山陽新幹線をチケットレスでご利用いただけるよう、交通系ICカードを用いた新しいネット予約・チケットレス乗車サービスを導入する予定です。このアプリと組み合わせることで、国内のお客様だけでなく、訪日外国人のお客様にも、手軽に新幹線をご利用いただけるようになるかと考えております。

○2点目は、QRコードによる新幹線乗車の実証実験についてです。

○ICカードを持たないお客様にもチケットレスで新幹線をご利用いただけるよう、QRコード読取にも対応した新幹線自動改札機を試験的に導入し、実用可能性を評価する実証実験を、本日が最終日ですが、約1か月間かけて行いました。

○実証実験の結果の検証はこれからで、実用化の時期も未定ですが、QRコードは広く一般に普及しておりますので、ICカード以外にも選択肢としてご用意できれば、旅行など1回限りのご乗車の機会でも簡単にご利用いただけるのではないかと考えています。

○こうした利便性向上の継続的な取組みを通じて、より便利で、使いやすい新幹線としていき、より多くのお客様にご利用いただきたいと考えております。

# 中央新幹線 工事の進捗状況

## 本体工事契約箇所(平成27年度)



## 本体工事契約締結件名(平成27年度)

- 品川駅新設(北工区) [平成27年9月]
- 品川駅新設(南工区) [平成27年10月]
  
- 南アルプストンネル新設(山梨工区) [平成27年8月]
- 南アルプストンネル新設(長野工区) [平成28年2月]

13

### 【中央新幹線 工事の進捗状況】

○次に、中央新幹線の工事の進捗状況について説明します。

○こちらのスライドは、これまでに契約している工事契約のうち、平成27年度に締結したものを示したものです。薄い黄色で示したとおり、品川駅の北工区・南工区、南アルプストンネルの山梨工区・長野工区について、それぞれ本体工事の契約を締結しました。

# 中央新幹線 工事の進捗状況

## 本体工事契約箇所(平成27年度～平成28年度上期)



## 本体工事契約締結件名(平成28年度上期)

- 名城非常口新設 [平成28年4月]
  - 北品川非常口及び変電施設(地下部)新設 [平成28年4月]
  - 品川駅新設(非開削工区) [平成28年5月]
  - 日吉トンネル新設(南垣外工区) [平成28年6月]
  - 第四南巨摩トンネル新設(西工区) [平成28年7月]
  - 名古屋駅新設(中央東工区・中央西工区) [平成28年9月]
  - 伊那山地トンネル新設(坂島工区) [平成28年9月]
- ◀鉄道・運輸機構による本体工事契約締結件名▶
- ・ 小野路非常口他 [平成28年4月]
  - ・ 中央アルプストンネル(山口) [平成28年8月]

14

### 【中央新幹線 工事の進捗状況】

○こちらのスライドでは、平成28年度に契約を締結したものを濃い黄色で示しました。上期までに、ターミナル駅となる品川駅の非開削工区や名古屋駅の中央東工区・中央西工区のほか、3箇所の山岳トンネル、2箇所の非常口等について、それぞれ本体工事の契約を締結しました。また、鉄道・運輸機構への委託区間においても、2工区について本体工事の契約を締結しています。

○さらに、スライドには記載がありませんが、10月に入ってから、既に愛知県春日井市の坂下非常口で本体工事の契約を締結しています。

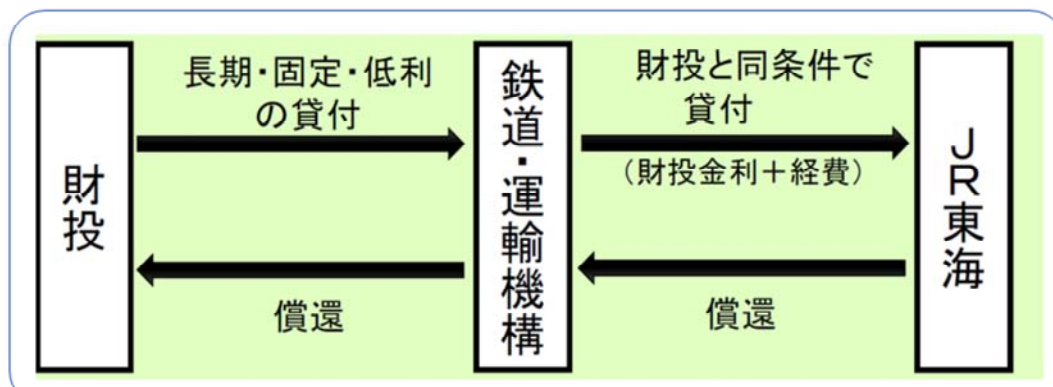
○引き続き、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行するほか、必要な準備が整ったところについて、工事を着実に進めます。

○なお、中央新幹線の設備投資については、上期までの実績は322億円と、概ね計画通りに進捗しています。

○今後とも、健全経営と安定配当を堅持することを大前提に、「工事の安全」や「環境の保全」、さらには「地域との連携」を十分重視して、柔軟性を発揮しながら計画を着実に進めて参ります。



## 【参考】財投を活用した借入れのイメージ



平成28年9月26日 国土交通省報道発表資料『独立行政法人鉄道建設・運輸施設機構法の一部を改正する法律案』を閣議決定」添付資料 より当社作成

15

### 【(参考)中央新幹線 財政を活用した借入れのイメージ】

○財政投融資を活用した借入れについて、まだ調整中ではありますが、概要についてご説明します。

○本年8月に閣議決定されました「未来への投資を実現する経済対策」において、現下の低金利状況を活かし、財投債を原資とする財政投融資の手法を積極的に活用・工夫することにより、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒すことが盛り込まれました。

○ご覧いただいている図は、国土交通省が9月に発表したものです。財投から長期・固定・低利で機構に貸し付けられた資金を、当社は財投と同じ条件で機構から借り受けることになります。

○当社がこの融資を受けるメリットは、現下の低金利状況を活かした長期、固定かつ低利の財投からの融資により、金利上昇リスク、資金調達リスク、償還リスクといった経営リスクが低減されることだと考えています。なお、財投を通じて調達した資金は、後に全額償還することになるので、政府の財政に負担をかけることはなく、建設費を当社が自己負担するという前提は変わりません。

○借入れ条件等については、機構との間で明確に契約で定めるので、経営の自由、投資の自主性は確保されます。

○当社としては、従来と同様に健全経営と安定配当を堅持しつつ、財投からの融資による経営リスクの低減を活かし、名古屋開業後連続して、大阪への工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年前倒すことを目指して、中央新幹線の建設を進めていく考えです。

○現在、法改正については国会審議中であり、借入れ条件等が確定しましたら改めてお知らせします。

## JRゲートタワー計画の進捗

### JRゲートタワー、全面開業に向け万全の準備



JRゲートタワーとJRセントラルタワーズ外観(平成28年9月撮影)

平成28年 11月: オフィス入居開始

平成29年 4月: 全面開業

タカシマヤ ゲートタワーモール

名古屋JRゲートタワーホテル

ゲートタワープラザ レストラン街 など



15階オフィスエントランスイメージ



タカシマヤ ゲートタワーモール  
2階歩行者通路から見た店舗イメージ

16

### 【JRゲートタワー計画の進捗】

○最後に、JRゲートタワー計画の進捗について説明します。

○工事は順調に進んでおり、いよいよ来月、11月7日よりオフィステナントの入居が始まります。

○タカシマヤ ゲートタワーモール、名古屋JRゲートタワーホテルなどでは、来年4月の開業に向け、内装工事などを施工中です。

○営業・宣伝活動にこれまで以上に注力し、計画の完遂に向け、引き続き、万全の準備を行っていきます。

○私からの説明は以上です。



東海旅客鉄道株式会社  
平成28年10月28日

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。