

【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21年6月24日
【事業年度】	第22期（自平成20年4月1日至平成21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 松本正之
【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 河田 仁
【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 河田 仁
【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関西支社 (大阪市淀川区西中島五丁目5番15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)

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) 最近5連結会計年度に係る主要な経営指標等の推移

回次		第18期	第19期	第20期	第21期	第22期
決算年月		平成17年3月	平成18年3月	平成19年3月	平成20年3月	平成21年3月
営業収益	(百万円)	1,409,497	1,467,650	1,491,269	1,559,467	1,570,253
経常利益	(百万円)	142,396	213,462	236,654	276,245	218,106
当期純利益	(百万円)	96,087	122,437	137,144	159,774	126,052
純資産額	(百万円)	850,456	973,669	804,412	930,763	1,048,358
総資産額	(百万円)	5,309,491	5,309,848	5,164,581	5,149,238	5,222,531
1株当たり純資産額	(円)	379,871.71	434,917.59	400,896.57	464,467.22	513,233.30
1株当たり当期純利益	(円)	42,806.63	54,560.69	69,407.69	81,106.04	64,023.29
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益	(円)					
自己資本比率	(%)	16.0	18.3	15.3	17.8	19.4
自己資本利益率	(%)	11.9	13.4	15.6	18.7	13.1
株価収益率	(倍)	21.45	21.26	19.31	12.70	8.65
営業活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	422,743	477,901	427,062	500,864	459,597
投資活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	97,604	119,641	218,395	266,542	292,511
財務活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	326,648	264,023	345,430	236,496	146,170
現金及び現金同等物 の期末残高	(百万円)	78,486	172,723	36,783	34,609	55,526
従業員数 〔外、平均臨時雇用者数〕	(人)	23,326 〔7,989〕	23,445 〔8,135〕	24,063 〔8,219〕	24,640 〔8,207〕	26,959 〔8,578〕

(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18期	第19期	第20期	第21期	第22期
連結子会社数	30	30	30	30	31
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

- 2 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 3 純資産額の算定にあたり、第20期から「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」(企業会計基準第5号)及び「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針」(企業会計基準適用指針第8号)を適用しています。

(2) 提出会社の最近5事業年度に係る主要な経営指標等の推移

回次	第18期	第19期	第20期	第21期	第22期
決算年月	平成17年3月	平成18年3月	平成19年3月	平成20年3月	平成21年3月
営業収益 (百万円)	1,149,254	1,199,616	1,212,314	1,261,246	1,241,163
経常利益 (百万円)	127,991	195,383	216,730	256,356	200,113
当期純利益 (百万円)	90,622	116,080	130,141	153,953	121,431
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	2,240,000	2,240,000	2,240,000	2,240,000
純資産額 (百万円)	836,542	953,256	762,381	881,919	975,012
総資産額 (百万円)	5,146,467	5,156,062	5,003,499	4,981,337	4,991,705
1株当たり純資産額 (円)	373,329.63	425,413.20	386,598.00	447,214.58	494,421.58
1株当たり配当額 (円) (うち1株当たり中間配当額)	5,500.00 (2,500.00)	6,500.00 (3,000.00)	7,500.00 (3,500.00)	8,500.00 (4,000.00)	9,000.00 (4,500.00)
1株当たり当期純利益 (円)	40,329.38	51,673.80	65,794.51	78,068.53	61,576.79
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)					
自己資本比率 (%)	16.3	18.5	15.2	17.7	19.5
自己資本利益率 (%)	11.4	13.0	15.2	18.7	13.1
株価収益率 (倍)	22.76	22.45	20.37	13.19	9.00
配当性向 (%)	13.6	12.6	11.4	10.9	14.6
従業員数 (人)	15,438	15,422	15,818	16,193	16,595

(注) 1 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。

2 純資産額の算定にあたり、第20期から「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」(企業会計基準第5号)及び「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針」(企業会計基準適用指針第8号)を適用しています。

2【沿革】

(1) 日本国有鉄道時代

年月	摘要
昭和24年6月	<p>「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</p> <p>「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</p> <p>「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</p>
昭和39年10月	
昭和61年12月	
昭和62年4月	

(2) 東海旅客鉄道株式会社設立後

年月	摘要
昭和62年4月	東海旅客鉄道株式会社設立
昭和63年3月	東海道新幹線に3駅（新富士、掛川、三河安城）開業 ジェイアール東海バス(株)を設立（現・連結子会社）、同年4月自動車運送事業を同社に営業譲渡
平成元年3月	高山本線特急「ひだ」に新型気動車を投入
平成2年2月	運輸大臣より中央新幹線の東京都・大阪市間の地形、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系新型車両を投入
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東京都・大阪市間の地形、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の東京都・大阪市間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

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次のとおりです。

(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㈱

(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] ㈱ジェイアール東海高島屋、㈱ジェイアール東海パッセンジャーズ、東海キヨスク㈱、ジェイアール東海商事㈱

(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㈱、ジェイアール東海不動産㈱、新横浜ステーション開発㈱、東京ステーション開発㈱、名古屋ターミナルビル㈱、名古屋ステーション開発㈱、ジェイアール東海関西開発㈱

(4) その他の事業

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。

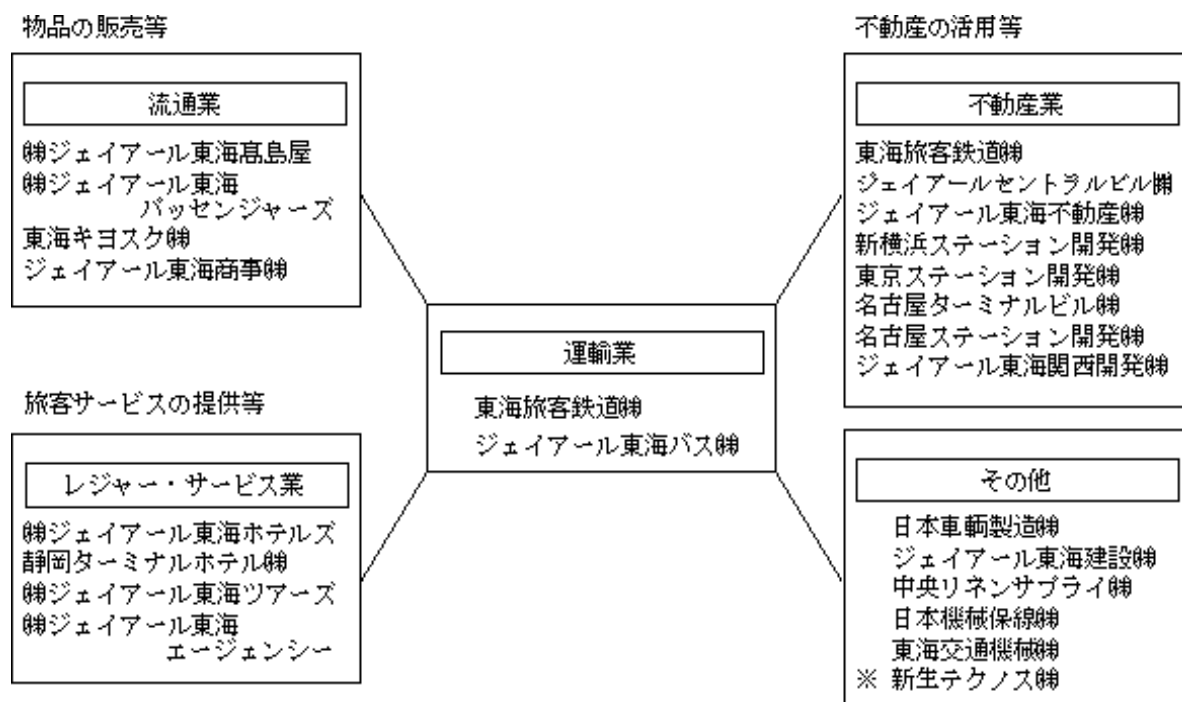
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕、その他事業を行っています。

[主な関係会社]

レジャー・サービス業 ㈱ジェイアール東海ホテルズ、静岡ターミナルホテル㈱、
㈱ジェイアール東海ツアーズ、㈱ジェイアール東海エージェンシー

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

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	当社は同社に昭和63年4月1日に当社の自動車運送事業に係る営業及び資産を譲渡しました。 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J R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、駅構内等で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	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	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	
名古屋 ターミナルビル(株)	名古屋市中村区	900	"	72.8 (0.6)	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	"	64.4	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	その他の事業	100.0	同社は名古屋、高山、豊橋、横浜において、ホテル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	1
名古屋 ターミナルホテル(株)	名古屋市市中村区	1,850	"	100.0	同社は名古屋において、ホテル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
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、駅構内等で旅行業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)ジェイアール東海 エージェンシー	東京都港区	61	"	90.0	当社は同社に広告宣伝に関する業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
日本車輛製造(株)	名古屋市熱田区	11,810	"	51.3	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	1 2 3
ジェイアール東海 建設(株)	名古屋市市中村区	300	"	100.0	当社は同社に当社施設の建設工事及び保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	
中央 リネンサプライ(株)	東京都中央区	150	"	78.0	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	当社は同社にシステム開発、改修業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
日本機械保線(株)	東京都港区	100	"	72.5	当社は同社に軌道等の保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	
東海交通機械(株)	名古屋市市中村区	80	"	68.4 (7.9)	当社は同社に車両及び機械設備の保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 コンサルタンツ(株)	名古屋市市中村区	50	"	100.0	当社は同社に土木設計、建築設計業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	

- (注) 1 上記子会社のうち、ジェイアールセントラルビル(株)、ジェイアール東海不動産(株)、(株)ジェイアール東海ホテルズ及び日本車輛製造(株)は特定子会社に該当しています。
2 上記子会社のうち、日本車輛製造(株)は第3四半期連結会計期間より連結の範囲に含めています。
3 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。
4 「主要な事業の内容」欄には、事業の種類別セグメントの名称を記載しています。
5 「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	その他の事業	23.2	当社は同社に電気設備の建設工事及び保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	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、事業の種類別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

事業の種類別セグメントの名称	運輸業	流通業	不動産業	その他の事業	合計
従業員数(人)	17,553 〔 862 〕	2,542 〔 5,294 〕	656 〔 455 〕	6,208 〔 1,967 〕	26,959 〔 8,578 〕

(注) 1 従業員数は就業人員数です。

2 従業員数欄の〔 〕は、外数であって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

従業員数(人)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(円)
16,595	38.8	14.3 (19.0)	7,539,425

(注) 1 従業員数は就業人員数です。

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5つの労働組合があり、各労働組合の名称及び組合員数は以下のとおりです。

名称	組合員数(人)	上部団体
東海旅客鉄道労働組合 (J R 東海ユニオン)	16,674	日本鉄道労働組合連合会 (J R 連合)
国鉄労働組合東海本部 (国労東海)	1,335	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (J R 東海労)	434	全日本鉄道労働組合総連合会 (J R 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)	37	全日本建設交運一般労働組合 (建交労)
東海鉄道産業労働組合 (東海鉄産労)	10	

(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、全日本建設交運一般労働組合東海鉄道本部及び東海鉄道産業労働組合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などの不当労働行為事件6件(ジェイアール東海労働組合5件、全日本建設交運一般労働組合東海鉄道本部1件)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、東京地方裁判所において2件、東京高等裁判所において1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。

一部の労働組合から裁判所に提訴された損害賠償請求の事件については、大阪地方裁判所、東京高等裁判所、最高裁判所において各1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。

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

景気の悪化により経営環境が厳しくなる中、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、効率的な業務執行等への取組みを続け、収益力の強化に努めました。

東海道新幹線については、昨年N700系「のぞみ」の毎時1本運転等により整備した列車体系を基に、利便性の高い輸送サービスの提供に努めました。さらに、本年3月に「のぞみ」9本ダイヤの導入をはじめとしたダイヤ改正を実施し、一段と利便性を高めました。また、在来線についても、昨年来整備してきた輸送体系に基づき、名古屋地区の都市圏輸送をはじめ、お客様のニーズに合わせたサービスの提供に努めました。さらに販売面では、昨年3月に東海道新幹線に導入したチケットレスサービス「EX-IC（エクスプレスIC）サービス」の定着に努めたほか、京都をはじめとした各方面への観光キャンペーンを展開し、旅行需要の喚起を行いました。

また、当社は、日本車輛製造株式会社（以下「日本車輛」という。）との間において、昨年8月、資本業務提携契約を締結するとともに、同社普通株式に対する公開買付けを実施し、10月15日を以って同社を連結子会社とし、相互補完関係を活かして、両社の総合的な技術力を向上させ、企業価値の持続的拡大を図るための諸検討を進めました。

（注）公開買付けの概要等については、「第5 経理の状況」の（企業結合等関係）に記載しています。

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による東海道新幹線バイパス、すなわち全幹法による中央新幹線については、昨年10月に国土交通大臣に地形地質調査の報告を行いました。さらに、同年12月に国土交通大臣より指示のあった全幹法第5条に定める残り4項目の調査を推進しました。また、超電導リニアの技術開発について、さらなる長期耐久性の検証のための走行試験を継続して実施し、技術の完成度を一層高めるための開発を進めるとともに、実用化確認試験を行うための山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備の実用化仕様への全面的な変更について、昨年5月に本格的な工事に着手し、これを推進しました。

鉄道以外の事業においては、昨年3月に開業した「新横浜中央ビル」について、各事業の円滑な運営に努めました。加えて、ジェイアール名古屋タカシマヤについて商品力・販売力の強化に努めたほか、駅構内商業施設のリニューアルや社宅跡地開発を着実に進めるなどグループ全般にわたり一層のサービス向上に努めました。また、昨年10月には農業への参入について、12月には名古屋駅新ビル計画の基本構想について発表し、各施策の実現に向けた取組みを進めました。

上記の諸施策に取り組んだものの、景気悪化の影響を受け、当期においては、全体の輸送人キロが前期比0.9%減の553億1千8百万人キロとなりました。営業収益は日本車輛の連結子会社化等もあったことから前期比0.7%増の1兆5,702億円となりました。経常利益は減価償却費や物件費の増加等もあり前期比21.0%減の2,181億円、当期純利益は前期比21.1%減の1,260億円となりました。

これを事業の種類別セグメントごとに示すと次のとおりです。

運輸業

東海道新幹線については、引き続きN700系車両の投入を積極的に進めるとともに、昨年N700系「のぞみ」の毎時1本運転、東海道・山陽新幹線直通列車の強化、品川駅・新横浜駅への全列車停車等により整備した列車体系を基に利便性の高い輸送サービスの提供に努めました。加えて、ご利用の集中する時期・時間帯には、お客様に快適にご利用いただくため輸送能力を最大限活用して弾力的に列車を増発しました。さらに、本年3月には列車運転用の電源設備増強を完了し、「のぞみ」9本ダイヤの導入、N700系「のぞみ」の毎時2本運転をはじめとするダイヤ改正を実施して一段と利便性を高めたほか、列車無線のデジタル化を完了し、N700系車内インターネット接続サービスを開始しました。

在来線については、昨年名古屋地区での中央本線・東海道本線における快速・普通列車の増発等を実施したほか、本年3月にも関西本線における昼間時間帯の快速列車増発、東海道本線・中央本線における早朝・夜間の新幹線への接続強化等のダイヤ改正を実施するとともに、東海道本線南大高駅を開業し、これらにより整備した輸送基盤を活かしたサービスの提供に努めました。

販売面においては、「EX-IC（エクスプレスIC）サービス」について、主として既存会員への定着化に努めるとともに、本年夏に予定している山陽新幹線への利用区間拡大や法人会員向けサービスの開始に向けた諸準備を進めました。さらに、京都をはじめ、奈良・伊勢・東京等の各方面へ向けた観光キャンペーンを展開し、様々な旅行商品の設定に努めたほか、50歳以上のお客様を対象とした旅クラブ「R東海50+（フィフティ・プラス）」会員に対する魅力ある商品の設定にも積極的に取り組みました。

上記の諸施策に取り組んだものの、景気悪化の影響を受け、当期における東海道新幹線の輸送人キロは前期比1.1%減の460億4千4百万人キロ、在来線の輸送人キロは前期並みの92億7千3百万人キロとなりました。

バス事業においては、規制緩和による競争激化等の状況も踏まえ、引き続き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1.6%減の1兆2,403億円、営業利益は減価償却費や物件費の増加等もあり前期比12.4%減の3,596億円となりました。

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19年4月1日 至平成20年3月31日)			当事業年度 (自平成20年4月1日 至平成21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	870,354	211,933	1,082,288	910,138	216,598	1,126,737		
旅客輸送人員	定期	千人	13,725	249,502	261,248	14,109	252,346	264,371	
	定期外	千人	137,595	139,321	266,830	135,056	139,042	264,304	
	計	千人	151,321	388,823	528,078	149,165	391,388	528,675	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	46,540	9,272	55,811	46,044	9,273	55,318		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	15,764	33,732	49,496	16,287	34,134	50,421
		定期外	百万円	1,069,867	72,853	1,142,721	1,047,870	71,243	1,119,113
		計	百万円	1,085,631	106,585	1,192,217	1,064,157	105,377	1,169,535
	小荷物運賃・料金	百万円	57	32	90	42	29	72	
	合計	百万円	1,085,689	106,618	1,192,307	1,064,199	105,407	1,169,607	
鉄道線路使用料収入	百万円			4,271			4,508		
運輸雑収	百万円			55,638			58,140		
収入合計	百万円			1,252,217			1,232,257		
輸送効率	%	座席利用率 64.7	乗車効率 35.7		座席利用率 61.2	乗車効率 34.5			

(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	31.1	30.3
西日本旅客鉄道株式会社	22.3	21.8

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、売場のリニューアル、お客様のニーズを捉えたアプローチ強化等に努めました。また、主要駅において、高架橋柱等耐震補強及び駅設備改良にあ

わせ構内店舗のリニューアルを進めました。

上記の諸施策に取り組んだものの、景気悪化の影響を受け、当期における営業収益は前期比0.7%減の2,013億円、営業利益は販売関連費用の増加等もあり前期比32.1%減の54億円となりました。

不動産業

不動産業においては、駅立地を一層有効に活用し、お客様の拡大につなげるため、昨年春に開業した商業施設、オフィス、ホテルからなる「新横浜中央ビル」の円滑な運営に努めるとともに、JRセントラルタワーズ「タワーズプラザ」や主要駅における商業施設のリニューアルを進めました。さらに、昨年12月には名古屋駅新ビル計画の基本構想について発表し、その実現に向けた取組みを進めました。あわせて、保有資産の有効活用の観点から行っている社宅跡地開発については、本年3月に「NAGOYA CENTRAL GARDEN (ナゴヤ セントラルガーデン)」における 期分譲マンションの引き渡しを実施するとともに、「セントラルガーデン・レジデンス静岡」及び商業施設の建設を進めました。

上記の諸施策に取り組んだ結果、当期における営業収益は前期比6.7%増の704億円、営業利益は前期比20.4%増の139億円となりました。

その他の事業

ホテル業においては、名古屋マリオットアソシアホテル等について、引き続き多くのお客様にご利用いただけるようサービスの向上に努めました。また、「新横浜中央ビル」内に開業した「ホテルアソシア新横浜」の円滑な運営に努めました。

旅行業においては、JR東海「50+ (フィフティ・プラス)」会員に対する魅力ある商品や座席に余裕のある列車のご利用を促進するための商品を積極的に販売しました。

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の更新需要への対応に努めました。

上記の諸施策に取り組んだ結果、当期における営業収益は日本車輛の連結子会社化等に伴い前期比23.0%増の2,161億円、営業利益は、発生した「のれん」を一括償却するなど費用が増加したことから前期比25.9%減の28億円となりました。

(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209億円増の555億円となりました。

また、長期債務については、810億円縮減し、当期末の残高は3兆2,551億円となりました。

営業活動の結果得られた資金は、東海道新幹線の運輸収入が減少したほか、法人税等の支払額が増加したことなどから、前期比412億円減の4,595億円となりました。

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や日本車輛株式の取得にかかる支出が増加したことなどから、前期比259億円増の2,925億円となりました。

財務活動の結果支出した資金は、社債の発行額が増加したほか、短期社債を発行したことなどから、前期比903億円減の1,461億円となりました。

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、事業の種類別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」における各事業のセグメント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、中核をなす鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、グループ全般にわたり、より質の高いサービスを提供するとともに、業務執行のさらなる効率化・低コスト化等に努め、収益力の強化を図ります。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、さらに安全性を向上させるため、引き続き東海道新幹線の盛土・橋脚の耐震補強を着実に進め、地震対策を強化します。また、在来線における平成23年度中のA T S - P T（パターン照査式自動列車停止装置）の導入完了に向けて工事を着実に進めます。

東海道新幹線については、N700系の集中的な投入を引き続き進めるとともに、定期「のぞみ」のN700系による運転を順次拡大します。また、本年3月のダイヤ改正で導入した「のぞみ」9本ダイヤを活用して、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。さらに本年3月に開始したN700系車内インターネット接続サービスの定着に取り組めます。加えて、東海道新幹線の輸送能力を最高レベルまで拡大することを目的とする、新大阪駅の新幹線ホーム及び引上げ線増設等の工事を着実に進めます。

在来線については、本年3月のダイヤ改正で新幹線への接続強化等により整備した輸送体系を最大限活かしたサービスの提供に努めます。また、平成22年から25年にかけて実施する新型車両への取替等のさらなる輸送サービスの充実に向けた諸施策に取り組めます。

販売面については、本年夏に予定している「E X - I C（エクスプレスI C）サービス」の山陽新幹線への利用区間拡大や法人会員向けサービスの開始に向けて取り組むとともに、「エクスプレス予約」について、一層の会員拡大に努めます。また、「T O I C A（トイカ）」について、利用エリア拡大、定期券による新幹線乗車サービス導入、電子マネー機能追加の平成22年春実施に向けた諸準備を着実に進めます。さらに、「さわやかウォーキング」や京都をはじめとする各種観光キャンペーンについても、引き続き積極的に展開します。

旅客関連設備については、駅を一層快適にご利用いただけるよう、東京、新大阪等の主要駅において引き続き改良を進めるほか、新横浜駅のホーム柵取替等についても着実に実施します。また、バリアフリー設備については、関係自治体等と連携し着実に整備を進めます。

技術開発及び技術力の強化については、小牧研究施設において引き続き「鉄道技術のブラッシュアップ」と「新しい分野への挑戦」を柱とした研究開発を推進します。また、連結子会社化した日本車輛との相互補完関係を活かし、車両部門における総合的な技術力向上に向けた取組みを推進します。さらに、東海道新幹線で培った高速鉄道に関する総合的な技術力を活用し、海外における高速鉄道プロジェクトに対応するため、そのコンサルティング及び当社グループ企業・国内各メーカーのコーディネーションを行う体制を本年夏に整備します。

超電導リニアによる東海道新幹線バイパスについては、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的に完遂し、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45年を経過しようとしており、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、懸念されている将来の経年劣化や大規模地震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バイパスについて、自己負担による路線建設を前提として、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あたっては、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、第一局面として、まずは21世紀の第1四半世紀である2025年（平成37年）、首都圏～中京圏での営業運転開始を目標に、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、昨年12月に国土交通大臣から指示を受けた中央新幹線の4項目調査をはじめ諸準備を着実に実施します。あわせて、既に安全性、長期耐久性など実用レベルに到達している超電導リニア技術について、さらに一段と高い技術レベルへ磨き上げるための取組みを継続します。また、山梨リニア実験線について、42.8kmへの延伸と設備の実用化仕様への全面的な更新の早期完工に向け、着実かつ迅速に工事を推進します。

なお、このプロジェクトは自己負担により路線建設を行うものであり、全ての場面における工事費やコストについて、社内に設置した「東海道新幹線バイパス工事費削減委員会」で検証し、安全を確保したうえ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経営的に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、関係機関との協議等、計画を着実に進めるほか、昨年開業した「新横浜中央ビル」における各事業の発展に努めるなど、駅立地を十分に活かすことができる事業を積極的に推進します。また、保有資産の有効活用を図るため、「セントラルガーデン・レジデンス静岡」及び商業施設の建設をはじめとした社宅跡地の開発を進めるほか、平成21年度中の農業への参入に向けて着実に取り組むなど、当社グループとしての一層の総合力強化に取り組めます。

地球環境問題については、大幅な省エネルギーの実現を可能とするN700系の投入等の地球環境保全に資する諸施策を進めます。また、「E c o出張」の浸透を目指すとともに、地球環境への負荷が少ない鉄道本来の特性を広くご理解いただくため、あらゆる機会を捉え積極的に情報を発信します。

このほか、高速鉄道技術の進歩等を広く紹介するため「JR東海博物館（仮称）」の平成23年春開館に向けて諸準備を進めます。

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東海道新幹線バイパスの建設に向けた取組みを着実に推進し、あわせて縮減に努めます。

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

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）。

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。

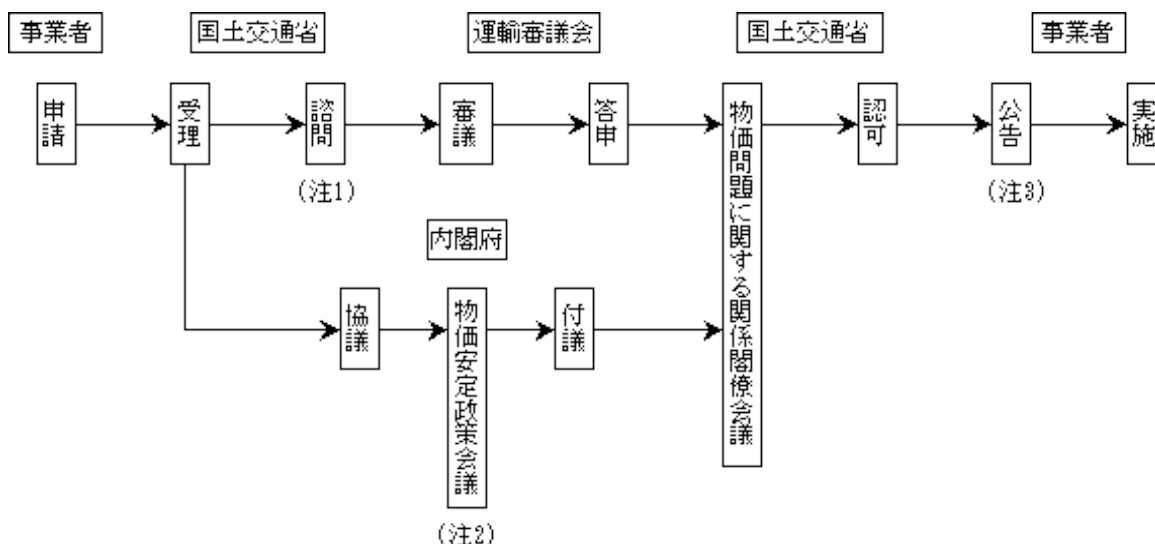
(2) 運賃及び料金の設定又は変更

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 昭和44年の閣議決定に基づく手続きです。

3 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、遠距離逓減制を加味したものとしています。

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、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る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うえで、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。

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。また、平成22年10月末に予定されている羽田空港の発着枠拡大は、当社グループの営業収益に影響を及ぼす可能性があります。

(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、その譲受価格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、3兆2,551億円（1年内返済分を含む。）となっています。また、当期の支払利息は1,260億円であり、これは営業利益の33.0%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東海道新幹線バイパス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等により鉄道インフラが大きな被害を受けるなどの影響が生じ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もと、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、新潟県中越地震など過去の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もと、ハード・ソフト両面にわたり、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。

新幹線においては、フェールセーフの思想に立ち、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るための車両や地上設備の強化・改良等に努めており、平成18年3月には、新ATC（自動列車制御装置）システムを導入しました。

一方、在来線においては、ハード、ソフトの適切な組合せが重要との認識に立ち、CTC（列車集中制御装置）・PRC（自動進路制御装置）等の設備更新やATS-P（パターン照査式自動列車停止装置）等の導入に取り組んでいるほか、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ました。また、運転取扱いの基本動作や異常時の対応等をより一層向上させるため、研修センターや現業機関において教育・訓練を実施しています。

これらの結果、当期の鉄道運転事故件数（20件）は会社発足初年度である昭和62年度（60件）と比較して半分以下に減少しています。

(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) 東海道新幹線バイパス(中央新幹線)

超電導リニアによる東海道新幹線バイパスについては、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的に完遂し、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45年を経過しようとしており、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、懸念されている将来の経年劣化や大規模地震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バイパスについて、自己負担による路線建設を前提として、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が必要です。

そこで平成19年4月、その第一局面として、先ずは21世紀の第1四半世紀である2025年(平成37年)に首都圏～中京圏での営業運転を開始することを目標に進めることを明らかにしました。その後12月には、この時点で考えられる前提条件を置いて検討した結果、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行いつつ、路線建設を自己負担で推進しても、健全経営の維持と安定配当の継続が十分に可能であると判断し、全幹法上の中央新幹線として、自己負担を前提に必要な手続きを進めることを決定しました。

また、この決定にあわせて、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、平成20年1月にその旨の回答を得ました。

今後は、超電導リニアによる東海道新幹線バイパスの実現に向けた取組みを着実に進めます。

このうち、全幹法第5条が定める調査については、平成2年以来行ってきた地形地質調査について、平成20年10月22日、国土交通大臣へ報告書を提出しました。さらに、平成20年12月24日、国土交通大臣から当社に対し、残り4項目の調査指示がありました。今後は、この調査について、可能な限り早期に報告できるよう努めます。

また、超電導リニアの実用化・営業線化に向け、山梨リニア実験線において平成25年度末の完成を目指して当社の自己資金3,550億円(消費税等含む。)により進めている42.8kmへの延伸と設備の実用化仕様への全面的な変更について、着実かつ迅速な工事実施により早期完工を目指します。

なお、このプロジェクトは自己負担により路線建設を行うものであり、全ての場面における工事費やコストについて、社内に設置した「東海道新幹線バイパス工事費削減委員会」で検証し、安全を確保したうえ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経営的に柔軟に対応していく考えです。

(注) 1 平成19年12月に実施・公表した長期試算見通しからの結論及びその前提条件は、次のとおりです。

長期試算見通しからの結論

今後、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行いつつ、自己負担を前提にバイパスを推進しても、開業前後を通じて安定配当を確保でき、経営環境の変化にも対応していくことが可能と判断しました。

即ち、

<開業前>

安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行いつつ、バイパス建設を進めることにより、当社の長期債務は徐々に増加するが、健全経営を維持し安定配当を継続できる利益水準を確保することができる。

<開業後>

長期債務残高は、開業年度（2025年度）のピークにおいても4.9兆円と5兆円を切る水準（1991年度のピーク時は5.4兆円）である。その後は、毎年度4,000億円前後の営業キャッシュ・フローをもとに、これまで以上のペースで縮減でき、開業8年目には現在の水準に戻る。

経常利益のレベルは、バイパスの運営費と償却費負担が平年度化する2026年度で700億円程度になり（1998、99年度とほぼ同じ水準）、以後の債務縮減等に伴って黒字が徐々に増加し、2026～35年度の10年間の平均では1,400億円程度となる。

主要な前提条件

収入

- ・バイパス開業までは、2007年度計画並みの営業収益（ ）で一定とし、開業後は、首都圏～中京圏間の5割程度の時間短縮効果による運賃料金体系の見直しや関東～関西・山陽の航空旅客の転移などにより、開業初年度で開業前と比較して5%増、以後10年間は徐々に伸びて10%まで増え、その後は一定で計算。

（ ）中間決算発表時の計画並みの営業収益 1兆2,400億円程度とした。

費用

- ・バイパスに関しては、工事・教育訓練があることから要員を開業前から徐々に採用していくほか、開業直前2年間に訓練・試運転費用を計上し、開業後は運営費、減価償却費、固定資産税（ ）などの必要額（2026年度で3,300億円程度）を計上。

（ ）固定資産税で整備新幹線と同様の特例を見込む。

- ・新幹線と在来線については、バイパス開業後も含めて、現行程度の要員規模と運営費を計上。

設備投資

- ・新幹線と在来線については、バイパス開業前は必要な維持更新投資と競争力強化に必要な増強や、定期「のぞみ」のオールN700系化などの投資及び山梨実験線への投資を織り込み年平均2,000億円程度とし、開業後は維持更新に必要な1,300億円程度を計上。
- ・バイパスについては、超電導リニアによる約290kmの路線と置き、路線建設費と車両費で5.1兆円程度と考え、地域負担を前提とする中間駅及びそれに関連する費用は織り込んでいない。なお、開業後は設備の維持更新に必要な投資を計上。

バイパス建設は長期にわたるものであるため、この長期試算見通しは、今後の物価や金利等の経済情勢の変動やプロジェクトの検討のさらなる深度化にともなって変化する可能性があります。

- 2 全幹法は、これまで自己負担を前提とした民間企業に適用されたことのない法律です。このため、当社は、法律を所管する国土交通省に前記の確認を行いました。

(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、東海道新幹線バイパス（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、山梨リニア実験線の建設及び実用化・営業線化に向けた技術開発に積極的に取り組んでいます。

平成2年6月、運輸大臣より当社、財団法人鉄道総合技術研究所（以下「鉄道総研」という。）、日本鉄道建設公団（現：鉄道・運輸機構）の三者に対し「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」が通達されました。当社はこれに基づき、山梨リニア実験線の事業主体として「技術開発基本計画」を鉄道総研と共同して策定し、同時に三者連名で「山梨実験線建設計画」を運輸大臣に申請、承認を得、同年11月着工しました。この当初計画において、当社はその前提となっている東海道新幹線と中央新幹線の一元経営の考え方を運輸省に確認のうえ、中央新幹線への転用が可能な実験線の土木構造物等の施設や実用化技術開発費の一部について特別負担を行うことを決定しました。

平成9年4月、先行区間18.4kmにおいて走行試験を開始し、平成17年3月には、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「超電導磁気浮上式鉄道について実用化の基盤技術が確立したと判断できる」と評価され、平成17年度以降は新たな段階として、概ね5年間、先行区間において更なる長期耐久性の検証・更なるコスト低減等をめざした走行試験を行っています。

また、平成18年9月には、実用レベルの仕様の確認や保守体系の確立など、超電導リニアの実用に向けた技術を確認するため、山梨リニア実験線において一般区間（「山梨実験線建設計画」の全線42.8kmのうち先行区間を除いた区間）までの延伸を行うとともに、基盤技術が確立した段階の設備レベルを実用レベルの仕様に変更することについての設備投資計画を決定しました。その後、平成19年1月に「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」の変更について国土交通大臣の承認を得て、平成20年5月、本格的な工事に着手しました。

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21年3月期までに、合計1,676億円を支出しています。さらに、一般区間までの延伸及び先行区間の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21年3月期までに、合計112億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21年3月期まで、合計682億円を支出しています。

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遞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(株)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】

当社グループは、鉄道の経営・発展は「技術」にあり、より良い技術を積極的に導入することは、より一層の安全確保や将来の経営基盤強化のためにも重要であると考え、積極的に技術開発に取り組んでいます。

具体的には、新幹線をはじめとする従来からの鉄道技術のブラッシュアップに加え、環境・エネルギーなど鉄道の得意な分野から生まれた技術や機能材料など新しい分野の研究開発に取り組んでいます。

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的に完遂し、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超電導リニアによる東海道新幹線バイパスの実現に向けた技術開発に取り組んでいます。

これらの取り組みによって、当期の営業費に含まれる研究開発費の総額は261億円となりました。

運輸業

東海道新幹線・在来線を支える技術については、小牧に設置した研究施設を中心に、「安全・安定輸送の確保」、「輸送サービス水準の向上」、「省力化とコスト低減」、「環境への適合」などに取り組んでいます。

また、既に実用化の基盤技術が確立した段階に到達している「超電導リニア」については、東海道新幹線バイパスの実現に向けて、山梨リニア実験線における走行試験をはじめ、実用化・営業線化に向けた技術開発に取り組んでいます。

各項目における主な技術開発内容は、次のとおりです。

「安全・安定輸送の確保」

- ・地震に関する対策工法の開発、評価
- ・土木構造物の維持、強化に関する開発
- ・東海道新幹線の状態監視システムの開発
- ・雨、風、雪によるダウンタイムの低減に向けた個別対策の検討

「輸送サービス水準の向上」

- ・乗り心地向上に関する研究開発
- ・情報サービスの拡充に向けた開発
- ・機能材料に関する研究開発

「省力化とコスト低減」

- ・軌道、電車線における検査、維持管理の省力化に関する研究

「環境への適合」

- ・車両の低騒音化に関する開発

「超電導リニア」

- ・長期耐久性の検証
- ・保守運営技術の更なる改良
- ・建設コスト低減のための技術開発

(注) 当社及び鉄道総研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、不動産業、その他の事業

特に記載する事項はありません。

7【財政状態及び経営成績の分析】

(1) 平成20年度の概要

当期は、年度前半は堅調であったものの、年度後半以降は急速な景気悪化により大きな影響を受けました。

鉄道事業においては、東海道新幹線について、昨年N700系「のぞみ」の毎時1本運転等により整備した列車体系を基に利便性の高い輸送サービスを提供しました。また、本年3月には、「のぞみ」9本ダイヤの導入をはじめとするダイヤ改正を実施し、一段と利便性を高めました。さらに、チケットレスでご利用いただける「EX-IC（エクスプレスIC）サービス」の定着に努めたほか、京都をはじめとした各方面への旅行需要の喚起を図りました。在来線についても、昨年来名古屋地区の都市圏輸送の強化などを実施しました。しかしながら、景気悪化の影響を受け、当社の運輸収入は、6期ぶりの減収となりました。

鉄道以外の事業においては、「新横浜中央ビル」の円滑な運営に努めたほか、JRセントラルタワーズの「タワーズプラザ」や主要駅における商業施設のリニューアル、社宅跡地の開発などを着実に進めました。また、日本車輛の連結子会社化に伴い、グループ会社の営業収益は増収となり、この結果、連結決算では増収となりました。

営業費については、N700系の投入等により減価償却費が増加したほか、日本車輛の連結に伴う費用が増加しました。

上記の結果、当期は、営業収益1兆5,702億円、営業利益3,823億円、経常利益2,181億円、当期純利益1,260億円と、増収・減益の決算となりました。

(2) 経営成績

営業収益

営業収益は、前期比107億円（0.7%）増の1兆5,702億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比226億円（1.9%）減の1兆1,696億円となりました。東海道新幹線では、輸送量が1.1%減少して運輸収入は前期比2.0%減の1兆641億円となりました。また、在来線においては、輸送量は前期並みであったものの、運輸収入は前期比1.1%減の1,053億円となりました。

運輸業以外の事業においては、流通業では前期比0.7%の減収、不動産業、その他の事業では前期比それぞれ6.7%、23.0%の増収となりました。

営業費

営業費については、N700系の投入などにより減価償却費が増加したほか、動力費などの物件費も増加しました。また、日本車輛の連結に伴い、「のれん」の償却などの費用が増加したことから、全体では前期比629億円（5.6%）増の1兆1,879億円となりました。

営業利益

営業利益は、前期比521億円（12.0%）減の3,823億円となりました。

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い支払利息が123億円減少した一方で、保有株式の評価損157億円を計上しました。

経常利益

経常利益は、前期比581億円（21.0%）減の2,181億円となりました。

特別損益

特別損益については、連続立体交差化等の部外関連工事に伴う工事負担金収入などを特別利益に計上する一方、これに対応した固定資産圧縮損などを特別損失に計上しました。

当期純利益

上記に法人税などを加減した結果、当期純利益は前期比337億円（21.1%）減の1,260億円となりました。

(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810億円、単体で825億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3兆2,551億円、単体で3兆1,776億円となりました。

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2兆2,786億円縮減しましたが、当期末においても依然として3兆1,000億円を超える残高を抱えている状態です。

今後とも、引き続き収益力の強化、経費の節減に努めるとともに、設備投資や手元資金の効率化に取り組むことにより、東海道新幹線バイパス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1,175億円増加して1兆483億円となり、自己資本比率も前期末の17.8%から当期末は19.4%に増加しています。



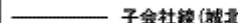
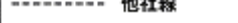


(6) 資金調達

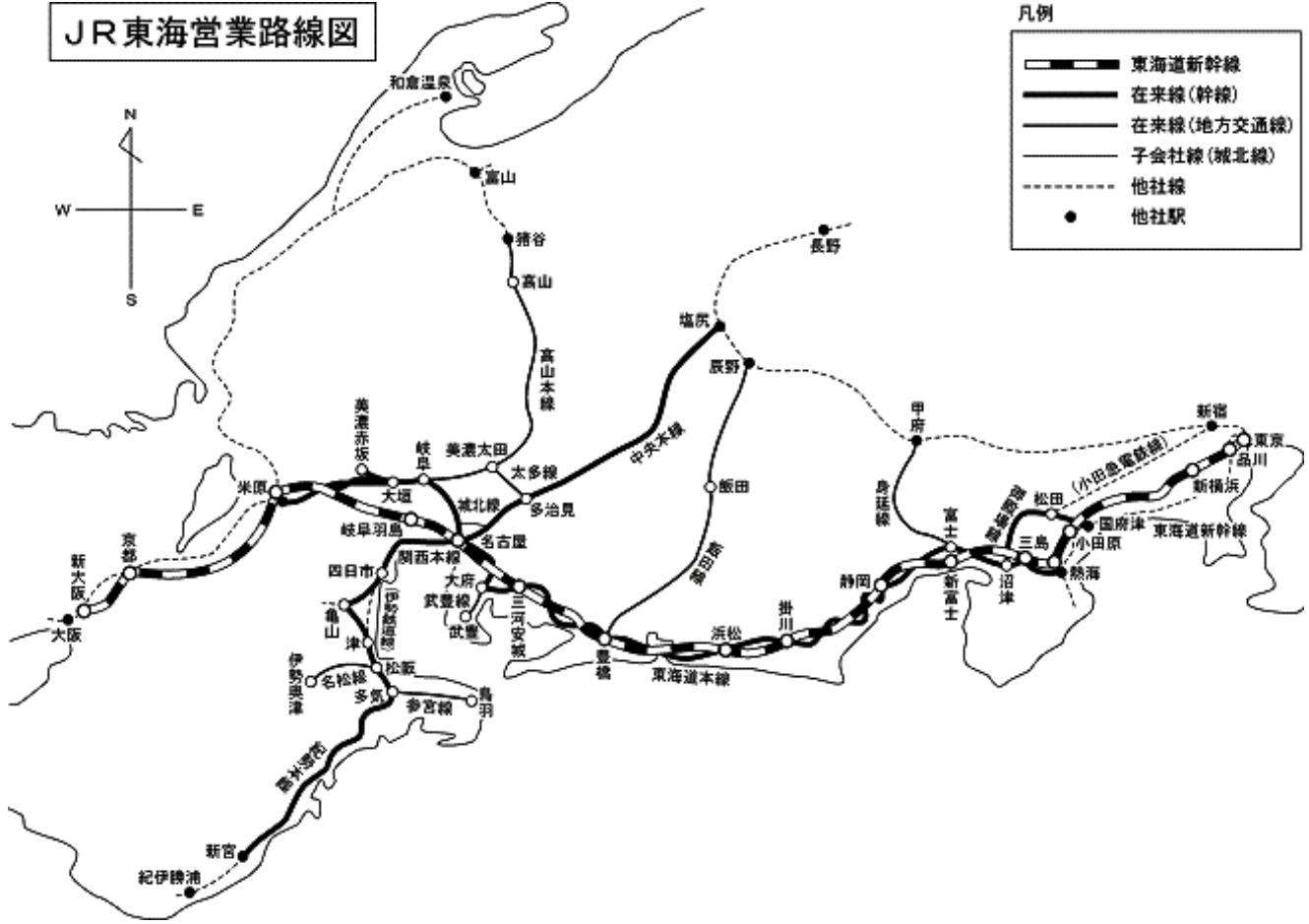
当社では、多様な資金調達を図るとともに円滑な調達を行うため、ムーディーズ・インベスターズ・サービス・インク及び株式会社格付投資情報センター（R&I）の格付けを取得しています。なお、当期に発行した長期社債の格付けは、ムーディーズ・インベスターズ・サービス・インクにおいてはA a 2、株式会社格付投資情報センターにおいてはA Aとなっています。

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2,874億円、工事負担金充当額を含め3,014億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2,549億円、連結子会社において3億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40億円、不動産業においては219億円、その他の事業においては61億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次のとおりです。

(1) 提出会社
総括表

事業の種類別 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	1,620,738	296,592	2,290,920 (48,684)	158,361	4,366,612	16,502
不動産業	13,083	246	40,483 (345)	168	53,981	93

(注) 1 運輸業に供する土地の主な内訳は、線路用地(面積29,963千㎡、帳簿価額1,322,058百万円)、停車場用地(面積9,120千㎡、帳簿価額788,146百万円)、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1,072,461百万円)、電路設備(電柱、トロッコ線、信号設備等、帳簿価額254,620百万円)、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32,447百万円)が含まれています。

5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業99,068百万円、不動産業136百万円)、その他の有形固定資産(運輸業51,665百万円、不動産業11百万円)及び無形固定資産(運輸業7,627百万円、不動産業20百万円)の合計です。

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	80	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} 404	-	-	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 この他に、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。

4 当期に発生した主な変更点は、平成21年3月14日、東海道本線に南大高駅が開業しました。

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	-	1,555	43	227	326	52	784	2,989
在来線	2	244	236	303	332	124	-	385	1,626
合計	4	244	1,791	346	559	450	52	1,169	4,615

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	179,436	421	244
名古屋工場	名古屋市中川区	112,319	119	1,263
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,175	1,108	233
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	225
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	514
[新幹線鉄道事業本部]				
東京第一・二車両所	東京都品川区	379,235	226,092	8,946
浜松工場	浜松市中区	338,581	71,487	9,576
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	64,293	205	979
[関西支社]				
大阪第一・二・三車両所	大阪府摂津市	303,361	89,473	10,238
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	1,580

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 (千㎡)	建物 (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	4,746

(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など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。

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	227,353	16,137	736
(株)ジェイアール東海ホテルズ	岐阜県高山市ほか	52,487	162	2,849
名古屋ターミナルビル(株)	名古屋市中村区ほか	9,459	11,234	390
ジェイアールセントラルビル(株)	名古屋市中村区	8,451	1,693	-
静岡ターミナルホテル(株)	静岡市葵区	5,168	4,263	4,553

(2) 国内子会社

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)	385	580	1,087 (47)	97	2,151	287	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。

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)	6,542	-	-	1,978	8,521	579	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)	3,889	522	1,887 (6)	737	7,037	1,162	営業所、 店舗等
東海キヨスク(株) (名古屋市中村区)	2,291	11	746 (5)	1,197	4,248	614	支店、 店舗等
ジェイアール東海商事(株) (名古屋市中村区)	5	-	-	102	108	49	支社、 営業所等

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

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)	123,945	477	0 (0)	1,152	125,575	45	駅ビル等
ジェイアール東海不動産(株) (東京都港区)	33,452	148	10,946 (95)	2,498	47,046	120	賃貸施設等
新横浜ステーション開発(株) (横浜市港北区)	22,298	-	0 (0)	226	22,525	43	駅ビル等

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		
東京ステーション開発株 (東京都千代田区)	4,076	10	-	207	4,294	29	高架下等
名古屋ターミナルビル株 (名古屋市中村区)	7,072	37	0 (0)	103	7,214	60	駅ビル等
名古屋ステーション開発株 (名古屋市中村区)	7,139	-	25 (1)	585	7,750	46	高架下等
ジェイアール東海関西開発株 (京都市南区)	3,115	0	0 (0)	236	3,352	69	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。

その他の事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)ジェイアール東海ホテルズ (名古屋市熱田区)	2,630	397	76 (1)	868	3,972	944	ホテル
静岡ターミナルホテル(株) (静岡市葵区)	190	-	-	357	548	191	ホテル
(株)ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	83	-	-	1,700	1,784	820	支店等
(株)ジェイアール東海 エージェンシー (東京都港区)	903	-	36 (0)	410	1,351	208	支店等
日本車輛製造(株) (名古屋市熱田区)	6,859	3,695	16,944 (4,745)	2,795	30,295	1,646	製作所等
ジェイアール東海建設(株) (名古屋市熱田区)	91	39	383 (2)	209	723	298	営業所等
中央リネンサプライ(株) (東京都中央区)	256	416	104 (8)	50	826	107	支店、工場等
日本機械保線(株) (東京都港区)	680	63	279 (3)	198	1,223	456	支店、工場等
東海交通機械(株) (名古屋市熱田区)	727	159	375 (6)	378	1,641	788	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以下のとおりです。

(単位 百万円)

項目	計画額	平成21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 年月 平成	完成予定 年月 平成	
運	安全安定輸送対策						
	東海道新幹線高架橋柱 耐震補強等の地震対策	49,276	26,059	23,217	自己資金	12.1	26.9
	東海道新幹線列車無線取替	34,500	31,880	2,620	自己資金	17.4	22.9
	東海道新幹線電源設備増強	25,000	24,560	440	自己資金	17.6	22.9
	東海道新幹線 N700系車両対応地上設備整備	10,364	9,613	751	自己資金	18.3	24.2
	東海道新幹線 浜松町周波数変換変電所移転	15,700	873	14,827	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	221	11,872	自己資金	20.4	26.6
	東海道新幹線環境対策	11,941	4,062	7,879	自己資金	18.8	25.3
	東京駅八重洲開発計画 に伴う高架橋改築	9,706	4,235	5,471	負担金	18.6	24.3
	在来線ATS装置取替	36,000	10,454	25,546	自己資金	18.6	24.3
	新幹線N700系車両新製	376,900	163,191	213,709	自己資金	18.3	24.3
	在来線車両取替	24,700	-	24,700	自己資金	20.11	25.3
業	サービス改善・駅設備等整備						
	中央本線勝川駅付近高架化	25,840	16,334	9,506	自己資金 負担金	9.5	23.3
	中央本線多治見駅他橋上化等駅改良	7,322	3,926	3,396	自己資金 負担金	17.4	23.3
	東京駅他駅設備改良	33,400	12,967	20,433	自己資金	18.1	26.3
	新大阪駅構内ホーム増設等	39,500	6,939	32,561	自己資金	19.4	26.3
	東海道本線幸田～岡崎間新駅設置	3,315	-	3,315	負担金	20.12	24.9
	エクスプレス予約ICサービス導入	9,945	9,842	103	自己資金	18.2	21.12
	エクスプレス予約システム機能強化	25,900	19,205	6,695	自己資金	19.7	23.3
	在来線ICサービス利便性向上	2,320	71	2,249	自己資金	20.10	23.3
	エレベーター新設	1,666	-	1,666	自己資金	21.4	22.3
	業務効率化						
	新大阪駅周辺業務施設改良	17,270	10,885	6,385	自己資金	18.9	22.3
大阪第一車両所現業事務所改良 及び仕業線新設	13,490	2,684	10,806	自己資金	18.6	25.3	
東海道新幹線台車検査設備改良	8,090	6,581	1,509	自己資金	18.3	25.3	
社内情報ネットワークシステム等更新	12,320	4,986	7,334	自己資金	19.11	22.7	
その他	山梨リニア実験線建設等 当初計画	190,880	163,176	27,704	自己資金	2.7	26.3
	設備更新及び延伸	338,095	10,698	327,397	自己資金	19.1	29.3
	社員研修センター統合・建設	17,500	313	17,187	自己資金	20.6	24.3
	JR東海博物館(仮称)新設	5,040	120	4,920	自己資金	20.5	23.6
不 動 産 業	賃貸住宅建設 (ジェイアール東海不動産株)	43,630	12,190	31,440	自己資金	18.3	25.12
	東京駅一番街リニューアル (東京ステーション開発株)	7,997	5,917	2,080	自己資金 負担金	18.2	24.3

(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】

【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	8,960,000
計	8,960,000

【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数(株) (平成21年3月31日)	提出日現在発行数(株) (平成21年6月24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	2,240,000	2,150,000	名古屋証券取引所 東京証券取引所 大阪証券取引所	2
計	2,240,000	2,150,000		

(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 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、単元株制度は採用していません。

3 平成21年4月28日開催の取締役会決議に基づき、平成21年5月11日に自己株式90,000株の消却を実施しました。

(2)【新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

(4)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
昭和62年4月1日	2,240,000	2,240,000	112,000	112,000	53,500	53,500

(注) 1 会社設立時の発行済株式総数、資本金及び資本準備金です。

2 平成21年4月28日開催の取締役会決議に基づき、平成21年5月11日に自己株式90,000株の消却を実施しました。

(5)【所有者別状況】

平成21年3月31日現在

区分	株式の状況								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	229	66	1,067	538	20	132,032	133,995	
所有株式数 (株)	299	1,018,206	16,651	278,682	408,132	60	517,970	2,240,000	
所有株式数 の割合(%)	0.01	45.46	0.74	12.44	18.22	0.00	23.12	100.00	

(注) 1 「個人その他」欄には、自己株式267,973株が含まれています。

2 「その他の法人」欄には、証券保管振替機構名義の株式27株が含まれています。

(6) 【大株主の状況】

平成21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	97,833	4.37
日本トラスティ・サービス信託銀行 株式会社(信託口4G)	東京都中央区晴海一丁目8番11号	96,184	4.29
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	93,453	4.17
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	78,009	3.48
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	71,250	3.18
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	66,649	2.98
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	50,000	2.23
トヨタ自動車株式会社	愛知県豊田市トヨタ町1番地	40,000	1.79
JR東海社員持株会	東京都港区港南二丁目1番85号 JR東海品川ビルA棟	38,810	1.73
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	34,162	1.53
計		666,350	29.75

(注) 上記のほか、当社は自己株式267,973株を保有しています。

(7) 【議決権の状況】
【発行済株式】

平成21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 267,973		単元株制度は採用して いません。
	(相互保有株式) 普通株式 220		同上
完全議決権株式(その他)	普通株式 1,971,807	1,971,807	同上
単元未満株式			
発行済株式総数	2,240,000		
総株主の議決権		1,971,807	

(注) 証券保管振替機構名義の株式27株は、「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せん。

【自己株式等】

平成21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 JRセントラルタワーズ	267,973		267,973	11.96
(相互保有株式) 株式会社交通新聞社	東京都千代田区麹町六丁目 6番地 麹町東急ビル7階	170		170	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	50		50	0.00
計		268,193		268,193	11.97

(8) 【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。

(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	103,500
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	267,973		177,973	

(注) 1 当期間は、平成21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21年4月28日開催の取締役会決議に基づき、平成21年5月11日に自己株式90,000株の消却を実施しました。

3【配当政策】

当社は、東京～名古屋～大阪間の大動脈輸送を中心とした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・強化に努めるとともに、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4,500円の配当を実施しました。また、期末配当金については、本年1月に公表した配当予想どおり、1株当たり4,500円の配当を実施し、この結果、年間配当金は1株当たり9,000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14.1%、13.1%、1.8%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東海道新幹線バイパスの建設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20年10月28日 取締役会決議	8,874	4,500
平成21年6月23日 定時株主総会決議	8,874	4,500

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18期	第19期	第20期	第21期	第22期
決算年月	平成17年3月	平成18年3月	平成19年3月	平成20年3月	平成21年3月
最高(円)	945,000	1,250,000	1,490,000	1,420,000	1,192,000
最低(円)	820,000	802,000	1,030,000	883,000	491,000

(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。

(2)【最近6月間の月別最高・最低株価】

月別	平成20年10月	11月	12月	平成21年1月	2月	3月
最高(円)	1,019,000	882,000	835,000	794,000	633,000	601,000
最低(円)	702,000	767,000	751,000	624,000	556,000	491,000

(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）	3	70
代表取締役 社長		松本 正之	昭和19年4月14日生	昭和42年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年3月 同新幹線総局総務部長 昭和62年4月 当社入社 新幹線運行本部総務部長 昭和63年2月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成元年3月 当社人事部長 平成4年6月 当社取締役秘書室長 平成8年6月 当社常務取締役 平成10年6月 当社専務取締役 平成12年6月 当社代表取締役副社長 平成16年6月 当社代表取締役社長（現在に至る）	3	40
代表取締役 副社長	社長補佐(全般) 総合企画本部・ 東海道新幹線 21世紀対策本部・ 事業推進本部 担当	山田 佳臣	昭和24年1月7日生	昭和46年7月 日本国有鉄道入社 昭和58年8月 同職員局職員課補佐 昭和62年4月 当社入社 総務部勤労課長 昭和63年2月 当社人事部人事課長 平成元年3月 当社総合企画本部東京企画部長 平成4年6月 当社秘書室副室長 平成6年6月 当社人事部長 平成8年6月 当社取締役人事部長 平成10年6月 当社取締役総合企画本部長 平成11年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成14年6月 当社専務取締役事業推進本部長 平成16年6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	3	61
代表取締役 副社長	財務部・ 管財部・ 営業本部・ 新幹線鉄道事業 本部・ 関西支社担当	阿久津 光志	昭和25年3月9日生	昭和47年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年3月 同職員局労働課補佐 昭和62年4月 当社入社 日本国有鉄道清算事業団雇用対策本部管 理部管理課長 昭和63年10月 当社人事部勤労課長 平成元年3月 当社人事部人事課長 平成4年6月 当社総合企画本部経営管理部長 平成8年6月 当社秘書室長 平成10年6月 当社取締役人事部長 平成14年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成16年6月 当社常務取締役東海鉄道事業本部長 平成18年6月 当社専務取締役新幹線鉄道事業本部長 平成20年6月 当社代表取締役副社長新幹線鉄道事業本 部長 平成21年6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	3	76

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役 副社長	技術部門 (東海道新幹線 21世紀対策 本部含む)・ 安全対策部・ 東海鉄道事業 本部・ 静岡支社担当	野田 豊 範	昭和24年1月30日生	昭和46年7月 日本国有鉄道入社 昭和60年7月 同施設局管理課補佐 昭和62年4月 当社入社 昭和63年2月 当社建設工事事務土木工事課不動産開発担当課長 平成元年10月 当社建設工事事務管理課長 平成3年3月 当社建設工事事務次長 平成4年6月 当社関連事業本部管理部長 平成6年6月 当社リニア開発本部主幹 平成8年6月 当社技術本部副本部長 平成11年6月 当社建設工事事務長 平成12年6月 当社取締役建設工事事務長 平成16年6月 当社常務取締役事業推進部長 平成18年6月 当社専務取締役総合技術本部長、東海道新幹線21世紀対策部長 平成19年6月 当社専務取締役東海道新幹線21世紀対策本部長 平成20年6月 当社代表取締役副社長(現在に至る)	3	29
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 当社人事部勤労課長 平成6年6月 当社人事部人事課長 平成8年6月 当社総務部次長 平成12年6月 当社総務部長 平成14年6月 当社取締役人事部長 平成18年6月 当社常務取締役秘書部長 平成20年6月 当社代表取締役副社長(現在に至る)	3	43
専務取締役	総合技術本部長	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(現在に至る)	3	23

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
専務取締役	事業推進本部長	平澤 純一	昭和23年5月25日生	昭和46年4月 日本国有鉄道入社 昭和59年10月 同東京南鉄道管理局施設部建築課長 昭和62年4月 日本国有鉄道清算事業団入社 平成8年4月 同計画工事部次長 平成10年6月 当社入社 建設工事部担当部長 平成12年7月 当社総合企画本部副本部長 平成13年3月 ジェイアール東海不動産㈱代表取締役常務 平成14年6月 当社取締役事業推進本部副本部長 平成15年6月 当社執行役員事業推進本部副本部長 平成18年6月 当社常務取締役事業推進本部長 平成20年6月 当社専務取締役事業推進本部長(現在に至る)	3	15
専務取締役	東海鉄道事業本部長	中村 満	昭和27年11月4日生	昭和51年4月 日本国有鉄道入社 昭和59年5月 同職員局職員課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成元年3月 当社人事部勤労課長 平成4年6月 当社人事部人事課長 平成6年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成10年6月 当社秘書室長 平成14年6月 当社取締役秘書室長 平成16年6月 当社取締役総合企画本部長 平成18年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成20年6月 当社専務取締役東海鉄道事業本部長(現在に至る)	3	28
常務取締役	総合企画本部長、東海道新幹線21世紀対策本部担当	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(現在に至る)	3	15
常務取締役	新幹線鉄道事業本部長	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(現在に至る)	3	21

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	東海道新幹線 21世紀対策 本部長	増田 幸宏	昭和27年10月28日生	昭和50年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年3月 同新幹線総局施設部工事課長 昭和62年4月 当社入社 新幹線運行本部施設部工事課長 平成2年3月 当社総合企画本部リニア中央新幹線推進部担当課長 平成3年7月 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 平成5年6月 当社建設工事事務課長 平成6年6月 当社建設工事事務次長 平成11年6月 名工建設株式会社企画部長 平成13年7月 当社技術本部副本部長 平成14年6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7月 当社総合企画本部副本部長 平成18年6月 当社取締役建設工事事務部長 平成20年6月 当社取締役東海道新幹線21世紀対策本部長(現在に至る)	3	17
取締役	広報部長	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 同運輸局列車課補佐 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(現在に至る)	3	18
取締役	建設工事事務部長	森下 忠司	昭和27年1月3日生	昭和51年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年3月 同建設局計画課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成元年3月 当社総合企画本部企画開発部担当課長 平成2年12月 当社総合企画本部東京企画部担当課長 平成6年6月 当社総合企画本部企画開発部担当部長 平成8年6月 当社新幹線鉄道事業本部企画部長 平成12年7月 当社総合企画本部中央新幹線計画部長 平成16年7月 ジェイアール東海コンサルタンツ(株)常務取締役 平成18年6月 当社執行役員東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 平成20年6月 当社取締役建設工事事務部長(現在に至る)	3	40
取締役	総務部長	坪内 良人	昭和30年5月31日生	昭和54年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年3月 同新幹線総局総務部人事課長 昭和62年4月 当社入社 新幹線運行本部総務部人事担当課長 昭和63年2月 当社総務部総務課課長代理 平成2年2月 日本国有鉄道清算事業団経理部 平成2年6月 同株式対策室補佐 平成3年3月 当社新幹線鉄道事業本部管理部門人事課長 平成5年2月 当社財務部資金課長 平成9年6月 当社関西支社管理部長 平成11年6月 当社東海鉄道事業本部管理部長 平成13年7月 当社総合企画本部経営管理部担当部長 平成15年7月 当社監査室長 平成16年6月 当社人事部担当部長 平成18年6月 当社総務部長 平成20年6月 当社取締役総務部長(現在に至る)	3	12

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	人事部長	巢山 芳樹	昭和32年5月4日生	昭和55年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同新潟鉄道管理局経理部主計課長 昭和62年4月 当社入社 平成2年4月 (株)ジェイアール東海ツアーズ総務部経理課長 平成3年3月 当社人事部勤労課課長代理 平成4年7月 当社人事部勤労課担当課長 平成6年5月 当社人事部人事課担当課長 平成8年6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部管理課長 平成9年2月 当社人事部勤労課長 平成10年6月 当社人事部人事課長 平成14年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成18年7月 当社総合企画本部投資計画部長 平成20年6月 当社取締役人事部長(現在に至る)	3	6
取締役	財務部長	藤井 秀則	昭和29年5月26日生	昭和54年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年4月 同盛岡鉄道管理局営業部旅客課長 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社総合企画本部経営管理部管理課担当課長 平成3年5月 当社総合企画本部経営管理部計画課長 平成6年6月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成8年12月 当社総合企画本部経営管理部次長 平成10年6月 当社財務部担当部長 平成14年7月 当社管財部長 平成18年6月 当社財務部長 平成20年6月 当社取締役財務部長(現在に至る)	3	9
取締役	営業本部長	厚地 純夫	昭和31年1月8日生	昭和56年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年4月 当社入社 平成5年6月 当社営業本部企画課担当課長 平成6年6月 当社総合企画本部経営管理部計画課長 平成10年6月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成13年7月 当社営業本部次長 平成18年6月 当社営業本部長 平成20年6月 当社取締役営業本部長(現在に至る)	3	3
取締役	安全対策部長	勝治 秀行	昭和30年3月7日生	昭和54年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年3月 同秋田鉄道管理局秋田機関区長 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社技術本部担当課長 平成4年6月 当社人事部勤労課担当課長 平成7年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部人事課長 平成9年6月 当社新幹線鉄道事業本部東京運転所長 平成13年7月 当社人事部勤労課長 平成14年6月 当社人事部人事課長 平成15年12月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部長 平成20年6月 当社執行役員新幹線鉄道事業本部副本部長、新幹線鉄道事業本部運輸営業部長 平成21年6月 当社取締役安全対策部長(現在に至る)	3	12
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(現在に至る)	3	10

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役		頃安健司	昭和17年4月16日生	昭和42年4月 検事任官 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)	3	2
取締役		早川敏生	昭和10年1月24日生	昭和33年4月 東邦瓦斯株式会社入社 平成2年6月 同社取締役 平成6年6月 同社常務取締役 平成10年6月 同社専務取締役 平成12年6月 同社代表取締役社長 平成16年6月 同社代表取締役会長 平成17年6月 当社監査役 平成20年6月 当社取締役(現在に至る) 東邦瓦斯株式会社相談役(現在に至る)	3	8
常勤監査役		河野雅之	昭和28年7月1日生	昭和51年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年8月 同旅客局総務課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成元年3月 当社総合企画本部東京企画部担当課長 平成6年6月 当社総合企画本部東京企画部長 平成8年6月 当社広報部長 平成12年9月 当社営業本部長 平成14年6月 当社取締役営業本部長 平成18年6月 当社常務取締役 平成20年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	4	24
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)	4	2
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)	4	3

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		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 8月 退官 平成20年 9月 当社囑託 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）	4	0
監査役		木 藤 繁 夫	昭和15年 9月29日生	昭和41年 4月 検事任官 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）	4	2
計						589

- (注) 1 取締役張富士夫、頃安健司及び早川敏生は、会社法第2条第15号に定める社外取締役です。
- 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、会社法第2条第16号に定める社外監査役です。
- 3 取締役の任期は、平成20年6月24日開催の第21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（取締役勝治秀行は増員により選任されており、その任期は他の在任取締役の任期が終了する時までとなります）。
- 4 監査役の任期は、平成19年6月22日開催の第20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（常勤監査役河野雅之、加地隆治、梅田春実及び江見弘武は任期の満了前に退任した監査役の補欠として選任されており、前任者の任期を引き継いでいます）。

6【コーポレート・ガバナンスの状況等】

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)【コーポレート・ガバナンスの状況】

会社の機関等の内容及び内部統制システムの整備の状況等

a 会社の機関等の内容

当社の取締役会は取締役22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うえ、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常務会を設置し審議の充実に努めています。なお、経営の意思決定及び業務執行の監督を担う取締役会と業務執行を担う執行役員との役割分担を明確にするとの観点から、平成15年5月に執行役員制度を導入し、取締役会における意思決定の迅速化と審議の充実に努めました。

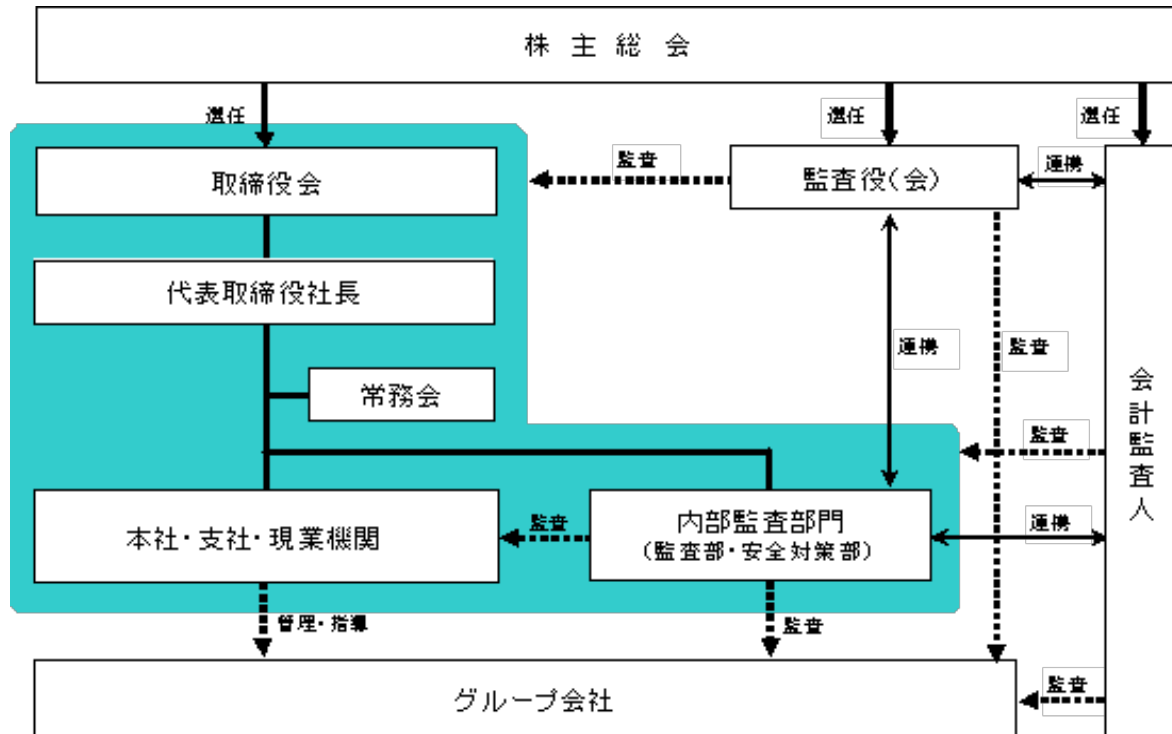
監査役は、取締役会、常務会をはじめとする重要な会議に出席し、審議過程から経営施策について適法性の確保に努めるとともに、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、子会社に赴き、その業務執行状況について調査し、厳正に監査を行っています。

内部監査は、監査部（27名）において、当社及び子会社等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、定期的に各現業機関等の安全監査を実施し、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監査法人トーマツから、一般に公正妥当と認められる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高山宜門（継続監査年数2年）、北村嘉章（同5年）及び水野裕之（同5年）であり、その監査業務に係る補助者は23名（公認会計士7名、会計士補等9名、その他7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ます。

(図表)



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。
- 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うえ、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 その他監査役による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、常務会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 社外取締役及び社外監査役との関係

社外取締役張富士夫は、トヨタ自動車株式会社の代表取締役会長であり、同社は、当社株式40,000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。

d 取締役の定数

当社の取締役は39名以内とする旨定款に定めています。

e 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。

f 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。

g 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。

h 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。

リスク管理体制の整備の状況

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

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

役員報酬等の内容

区分	支給人数	報酬等の総額
取締役	27名	1,026百万円
監査役	8名	192百万円

- (注) 1 支給人数及び報酬等の総額には、平成20年6月24日開催の第21回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役6名及び監査役3名並びにその報酬等の額が含まれています。
- 2 報酬等の総額のうち、社外役員の報酬等の総額は115百万円です。また、支給を受けた社外役員の人数は7名です（平成20年6月24日開催の第21回定時株主総会終結の時をもって社外監査役を辞任し、社外取締役に就任した早川敏生氏については、1名としています）。
- 3 報酬等の総額には、当期に係る役員賞与346百万円（取締役分291百万円、監査役分55百万円）が含まれています。

(2) 【監査報酬の内容等】

【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	-	-	187	8
連結子会社	-	-	150	-
計	-	-	337	8

【その他重要な報酬の内容】

該当事項はありません。

【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】

当社は、監査公認会計士等に対して社内研修業務等の非監査業務を委託しています。

【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、従事する人員数などを勘案して決定しています。

第5【経理の状況】

1 連結財務諸表及び財務諸表の作成方法について

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

なお、前連結会計年度（平成19年4月1日から平成20年3月31日まで）は、改正前の連結財務諸表規則に基づき、当連結会計年度（平成20年4月1日から平成21年3月31日まで）は、改正後の連結財務諸表規則に基づいて作成しています。

(2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号。以下「財務諸表等規則」という。）第2条の規定に基づき、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。

なお、前事業年度（平成19年4月1日から平成20年3月31日まで）は、改正前の財務諸表等規則に基づき、当事業年度（平成20年4月1日から平成21年3月31日まで）は、改正後の財務諸表等規則に基づいて作成しています。

2 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、前連結会計年度（平成19年4月1日から平成20年3月31日まで）及び当連結会計年度（平成20年4月1日から平成21年3月31日まで）の連結財務諸表並びに前事業年度（平成19年4月1日から平成20年3月31日まで）及び当事業年度（平成20年4月1日から平成21年3月31日まで）の財務諸表について、監査法人トーマツにより監査を受けています。

1【連結財務諸表等】
(1)【連結財務諸表】
【連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成20年3月31日)	当連結会計年度 (平成21年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	32,014	53,122
受取手形及び売掛金	37,671	45,430
未収運賃	21,445	21,794
分譲土地建物	615	-
たな卸資産	14,716	1 47,109
繰延税金資産	23,486	24,531
短期貸付金	9,576	7,390
その他	30,192	27,911
貸倒引当金	7	79
流動資産合計	169,711	227,210
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	5 1,926,761	5 1,861,541
機械装置及び運搬具(純額)	265,743	301,741
土地	5 2,343,356	5 2,363,634
建設仮勘定	99,842	114,436
その他(純額)	53,695	57,415
有形固定資産合計	2, 3 4,689,399	2, 3 4,698,770
無形固定資産	3 11,436	3 12,430
投資その他の資産		
投資有価証券	4 91,001	4 82,257
繰延税金資産	167,206	182,272
その他	20,647	4 20,013
貸倒引当金	166	422
投資その他の資産合計	278,690	284,120
固定資産合計	4,979,526	4,995,320
資産合計	5 5,149,238	5 5,222,531

	前連結会計年度 (平成20年3月31日)	当連結会計年度 (平成21年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	66,634	77,080
短期社債	9,998	14,999
短期借入金	21,851	27,538
1年内償還予定の社債	-	3,000
1年内返済予定の長期借入金	5 98,990	5 151,823
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	115,486	113,967
未払金	137,553	118,689
未払消費税等	5,670	-
未払法人税等	67,475	38,196
前受金	57,727	77,112
預り金	12,102	11,702
賞与引当金	24,971	25,761
その他	16,848	24,961
流動負債合計	635,311	684,832
固定負債		
社債	5 669,899	5 825,862
長期借入金	5 621,394	5 581,408
鉄道施設購入長期未払金	1,830,398	1,579,102
新幹線鉄道大規模改修引当金	183,333	216,666
退職給付引当金	209,994	209,599
その他	68,142	76,701
固定負債合計	3,583,162	3,489,340
負債合計	4,218,474	4,174,173
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,588	53,500
利益剰余金	1,049,775	1,157,467
自己株式	309,106	309,122
株主資本合計	906,257	1,013,845
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	8,764	2,773
繰延ヘッジ損益	-	3
評価・換算差額等合計	8,764	2,769
少数株主持分	15,741	37,282
純資産合計	930,763	1,048,358
負債純資産合計	5,149,238	5,222,531

【連結損益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
営業収益	1,559,467	1,570,253
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	1, 2, 4 956,787	1, 2, 4 1,015,753
販売費及び一般管理費	2, 3, 4 168,217	2, 3, 4 172,159
営業費合計	1,125,004	1,187,912
営業利益	434,462	382,341
営業外収益		
受取利息	370	337
受取配当金	1,235	1,504
持分法による投資利益	227	141
受取保険金	3,369	2,513
その他	3,502	3,776
営業外収益合計	8,706	8,273
営業外費用		
支払利息	30,333	32,176
鉄道施設購入長期未払金利息	108,017	93,843
鉄道施設購入長期未払金返済損	25,173	29,071
その他	3,399	17,417
営業外費用合計	166,923	172,509
経常利益	276,245	218,106
特別利益		
工事負担金等受入額	31,820	6,325
固定資産売却益	5 487	5 348
その他	2,197	1,060
特別利益合計	34,504	7,735
特別損失		
固定資産圧縮損	31,957	6,809
固定資産除却損	3,776	2,887
固定資産売却損	6 3,170	6 309
その他	373	2,909
特別損失合計	39,278	12,916
税金等調整前当期純利益	271,471	212,925
法人税、住民税及び事業税	114,801	92,656
法人税等調整額	4,821	6,779
法人税等合計	109,979	85,877
少数株主利益	1,716	994
当期純利益	159,774	126,052

【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19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
株主資本		
資本金		
前期末残高	112,000	112,000
当期末残高	112,000	112,000
資本剰余金		
前期末残高	53,588	53,588
当期変動額		
自己株式の処分	-	88
当期変動額合計	-	88
当期末残高	53,588	53,500
利益剰余金		
前期末残高	905,776	1,049,775
当期変動額		
剰余金の配当	15,776	17,748
当期純利益	159,774	126,052
自己株式の処分	-	612
当期変動額合計	143,998	107,692
当期末残高	1,049,775	1,157,467
自己株式		
前期末残高	309,151	309,106
当期変動額		
自己株式の取得	-	2,619
自己株式の処分	-	2,619
持分法適用会社に対する持分変動に伴う 自己株式の増減	45	15
当期変動額合計	45	15
当期末残高	309,106	309,122
株主資本合計		
前期末残高	762,213	906,257
当期変動額		
剰余金の配当	15,776	17,748
当期純利益	159,774	126,052
自己株式の取得	-	2,619
自己株式の処分	-	1,918
持分法適用会社に対する持分変動に伴う 自己株式の増減	45	15
当期変動額合計	144,043	107,587
当期末残高	906,257	1,013,845

	前連結会計年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	27,532	8,764
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	18,768	11,537
当期変動額合計	18,768	11,537
当期末残高	8,764	2,773
繰延ヘッジ損益		
前期末残高	-	-
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	-	3
当期変動額合計	-	3
当期末残高	-	3
評価・換算差額等合計		
前期末残高	27,532	8,764
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	18,768	11,533
当期変動額合計	18,768	11,533
当期末残高	8,764	2,769
少数株主持分		
前期末残高	14,665	15,741
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	1,076	21,540
当期変動額合計	1,076	21,540
当期末残高	15,741	37,282
純資産合計		
前期末残高	804,412	930,763
当期変動額		
剰余金の配当	15,776	17,748
当期純利益	159,774	126,052
自己株式の取得	-	2,619
自己株式の処分	-	1,918
持分法適用会社に対する持分変動に伴う自己株式の増減	45	15
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	17,692	10,007
当期変動額合計	126,351	117,594
当期末残高	930,763	1,048,358

【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19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21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	271,471	212,925
減価償却費	228,461	258,319
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）	4,619	433
受取利息及び受取配当金	1,606	1,842
支払利息	138,350	126,020
持分法による投資損益（ は益）	227	141
工事負担金等受入額	31,820	6,325
固定資産除却損等	56,987	-
固定資産圧縮損	-	6,809
固定資産除却損	-	18,871
固定資産売却損	3,170	-
固定資産売却損益（ は益）	-	39
売上債権の増減額（ は増加）	39	10,359
たな卸資産の増減額（ は増加）	129	44
仕入債務の増減額（ は減少）	5,842	12,883
未払金の増減額（ は減少）	459	4,429
前受金の増減額（ は減少）	2,237	5,540
その他	39,583	60,269
小計	736,319	706,397
利息及び配当金の受取額	1,627	1,870
利息の支払額	139,056	126,991
法人税等の支払額	98,024	121,678
営業活動によるキャッシュ・フロー	500,864	459,597
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	262,276	272,744
工事負担金等受入による収入	14,353	10,291
無形固定資産の取得による支出	3,050	3,462
投資有価証券の取得による支出	6,509	11,533
投資有価証券の売却による収入	1,331	359
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	-	16,625
その他	10,391	1,204
投資活動によるキャッシュ・フロー	266,542	292,511

	前連結会計年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（ は減少）	2,325	197
短期社債の純増減額（ は減少）	35,000	5,001
長期借入れによる収入	104,200	107,500
長期借入金の返済による支出	113,382	100,372
社債の発行による収入	104,941	139,953
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	258,186	252,814
配当金の支払額	15,776	17,748
少数株主への配当金の支払額	11	372
その他	25,606	27,514
財務活動によるキャッシュ・フロー	236,496	146,170
現金及び現金同等物の増減額（ は減少）	2,174	20,916
現金及び現金同等物の期首残高	36,783	34,609
現金及び現金同等物の期末残高	34,609	55,526

【連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項】

<p>前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)</p>	<p>当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)</p>
<p>1 連結の範囲に関する事項</p> <p>(1) 連結子会社の数 30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。</p> <p>(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。</p> <p>2 持分法の適用に関する事項</p> <p>(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㈱</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>4 会計処理基準に関する事項</p> <p>(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法 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。</p>	<p>1 連結の範囲に関する事項</p> <p>(1) 連結子会社の数 31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。 なお、平成20年10月15日に日本車輛株式を取得したことに伴い、第3四半期連結会計期間より日本車輛を連結の範囲に含めています。</p> <p>(2) 主要な非連結子会社の名称等 同左</p> <p>2 持分法の適用に関する事項</p> <p>(1) 持分法適用の関連会社数 2社 同左</p> <p>(2) 同左</p> <p>3 連結子会社の事業年度等に関する事項 同左</p> <p>4 会計処理基準に関する事項</p> <p>(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法 有価証券 その他有価証券 同左</p>

前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)
<p>たな卸資産</p> <p>商品.....主として売価還元法による原価法によっています。</p> <p>分譲土地建物.....個別法による原価法によっています。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(会計処理方法の変更)</p> <p>「棚卸資産の評価に関する会計基準」(企業会計基準第9号 平成18年7月5日)が平成20年3月31日以前に開始する連結会計年度に係る連結財務諸表から適用できることになったことに伴い、当連結会計年度より同会計基準を適用しています。</p> <p>これにより、当連結会計年度の運輸業等営業費及び売上原価において、たな卸資産評価損を1,319百万円計上し、営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益は、それぞれほぼ同額減少しています。</p> <p>なお、セグメント情報に与える影響は、当該箇所に記載しています。</p> <p>(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法</p> <p>有形固定資産 主として定率法によっています。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、主な耐用年数は次のとおりです。</p> <p>建物及び構築物.....2年～60年 機械装置及び運搬具...2年～20年</p> <p>(会計処理方法の変更)</p> <p>平成19年度法人税法の改正に伴い、当連結会計年度より、平成19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に規定する定率法に変更しています。</p> <p>これにより、当連結会計年度の営業費に含まれる減価償却費は4,493百万円増加し、営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益は、それぞれほぼ同額減少しています。</p> <p>なお、セグメント情報に与える影響は、当該箇所に記載しています。</p>	<p>たな卸資産</p> <p>商品.....主として売価還元法による原価法によっています。</p> <p>分譲土地建物.....個別法による原価法によっています。</p> <p>仕掛品.....主として個別法による原価法によっています。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、主な耐用年数は次のとおりです。</p> <p>建物及び構築物.....2年～60年 機械装置及び運搬具...2年～20年</p>

<p>前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)</p>	<p>当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)</p>
<p>(追加情報)</p> <p>平成19年度法人税法の改正に伴い、当連結会計年度より、平成19年3月31日以前に取得した有形固定資産のうち償却可能限度額まで償却が終了しているものについては、残存簿価を5年間で均等償却を行う方法を採用しています。</p> <p>これにより、当連結会計年度の営業費に含まれる減価償却費は6,051百万円増加し、営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益は、それぞれほぼ同額減少しています。</p> <p>なお、セグメント情報に与える影響は、当該箇所に記載しています。</p> <p>無形固定資産 定額法によっています。</p> <p>なお、主な耐用年数は次のとおりです。 ソフトウェア.....5年</p> <p>(3) 繰延資産の処理方法 社債発行費及び開発費は、支出時に全額費用として処理しています。</p> <p>(4) 重要な引当金の計上基準 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。</p>	<p>無形固定資産(リース資産を除く) 定額法によっています。</p> <p>なお、主な耐用年数は次のとおりです。 ソフトウェア.....5年</p> <p>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。</p> <p>(会計処理方法の変更) 所有権移転外ファイナンス・リース取引については、従来、賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によりましたが、当連結会計年度より「リース取引に関する会計基準」(企業会計基準第13号 平成5年6月17日(企業会計審議会第一部会)、平成19年3月30日改正)及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第16号 平成6年1月18日(日本公認会計士協会 会計制度委員会)、平成19年3月30日改正)を適用し、通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理によっています。</p> <p>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。</p> <p>(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。</p> <p>(4) 重要な引当金の計上基準 貸倒引当金 同左</p>

<p>前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)</p>	<p>当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)</p>
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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（5年）による定額法により費用処理しています。</p> <p>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。</p> <p>(5) 重要なリース取引の処理方法 リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。</p> <p>(6) 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。</p> <p>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。</p> <p>(7) 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。</p> <p>5 連結子会社の資産及び負債の評価に関する事項 連結子会社の資産及び負債の評価については、全面時価評価法を採用しています。</p> <p>6 のれん及び負ののれんの償却に関する事項 のれん及び負ののれんは、重要性がないため、発生時に全額償却しています。</p> <p>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。</p>	<p>賞与引当金 同左</p> <p>新幹線鉄道大規模改修引当金 同左</p> <p>退職給付引当金 同左</p> <p>(5)</p> <p>(6) 工事負担金の会計処理 同左</p> <p>(7) 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 同左</p> <p>5 連結子会社の資産及び負債の評価に関する事項 同左</p> <p>6 のれん及び負ののれんの償却に関する事項 同左</p> <p>7 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲 同左</p>

【表示方法の変更】

<p>前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)</p>	<p>当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)</p>
	<p>(連結貸借対照表)</p> <p>1 分譲土地建物 前連結会計年度において区分掲記していた「分譲土地建物」(当連結会計年度720百万円)は少額のため、当連結会計年度においては「たな卸資産」に含めて計上しています。</p> <p>2 未払消費税等 前連結会計年度において区分掲記していた「未払消費税等」(当連結会計年度5,497百万円)は少額のため、当連結会計年度においては流動負債の「その他」に含めて計上しています。</p> <p>(連結キャッシュ・フロー計算書)</p> <p>1 固定資産除却損等 前連結会計年度において「固定資産除却損等」として表示していた「固定資産除却損」(前連結会計年度25,029百万円)と「固定資産圧縮損」(前連結会計年度31,957百万円)は、E D I N E TへのX B R L導入に伴い連結財務諸表の比較可能性を向上するため、当連結会計年度より区分掲記しています。</p> <p>2 固定資産売却損 前連結会計年度において区分掲記していた「固定資産売却損」(当連結会計年度309百万円)は、E D I N E TへのX B R L導入に伴い連結財務諸表の比較可能性を向上するため、当連結会計年度より「固定資産売却益」(前連結会計年度は「その他」に含めて計上。前連結会計年度487百万円、当連結会計年度348百万円)とあわせ、その純額を「固定資産売却損益(は益)」として計上しています。</p>

【注記事項】

(連結貸借対照表関係)

前連結会計年度 (平成20年3月31日)	当連結会計年度 (平成21年3月31日)																								
1	1 たな卸資産の内訳は次のとおりです。 商品及び製品 7,564百万円 分譲土地建物 720百万円 仕掛品 28,221百万円 原材料及び貯蔵品 10,603百万円																								
2 有形固定資産の減価償却累計額 3,244,038百万円	2 有形固定資産の減価償却累計額 3,431,396百万円																								
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 231,302百万円	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 239,919百万円																								
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。 投資有価証券(株式) 10,099百万円	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。 投資有価証券(株式) 11,610百万円 出資金 18百万円																								
5 担保に供している資産及び担保に係る債務 建物及び構築物(純額) 1,627百万円 土地 790百万円 計 2,417百万円 1年内返済予定の長期借入金 282百万円 長期借入金 1,463百万円 計 1,745百万円	5 担保に供している資産及び担保に係る債務 建物及び構築物(純額) 1,491百万円 土地 790百万円 計 2,282百万円 1年内返済予定の長期借入金 282百万円 長期借入金 1,181百万円 計 1,463百万円																								
このほかに、JR会社法改正法附則第7条の規定により、当社の総財産4,981,337百万円を社債180,000百万円(債務履行引受契約20,000百万円を含む)の一般担保に供しています。	このほかに、JR会社法改正法附則第7条の規定により、当社の総財産4,991,705百万円を社債180,000百万円(債務履行引受契約20,000百万円を含む)の一般担保に供しています。																								
6 連帯債務 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32,935百万円です。	6 連帯債務 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30,707百万円です。																								
7 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430,988百万円です。	7 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457,500百万円です。																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">区分</th> <th style="text-align: center;">償還・支払期限</th> <th style="text-align: center;">偶発債務金額 (百万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1回普通社債</td> <td>平成 年月日 26.2.21</td> <td style="text-align: right;">20,000</td> </tr> <tr> <td>鉄道施設購入 長期未払金</td> <td>20.7.31~27.2.2</td> <td style="text-align: right;">410,988</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td style="text-align: right;">430,988</td> </tr> </tbody> </table>	区分	償還・支払期限	偶発債務金額 (百万円)	第1回普通社債	平成 年月日 26.2.21	20,000	鉄道施設購入 長期未払金	20.7.31~27.2.2	410,988	合計		430,988	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">区分</th> <th style="text-align: center;">償還・支払期限</th> <th style="text-align: center;">偶発債務金額 (百万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1回普通社債</td> <td>平成 年月日 26.2.21</td> <td style="text-align: right;">20,000</td> </tr> <tr> <td>鉄道施設購入 長期未払金</td> <td>21.7.31~28.2.1</td> <td style="text-align: right;">437,500</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td style="text-align: right;">457,500</td> </tr> </tbody> </table>	区分	償還・支払期限	偶発債務金額 (百万円)	第1回普通社債	平成 年月日 26.2.21	20,000	鉄道施設購入 長期未払金	21.7.31~28.2.1	437,500	合計		457,500
区分	償還・支払期限	偶発債務金額 (百万円)																							
第1回普通社債	平成 年月日 26.2.21	20,000																							
鉄道施設購入 長期未払金	20.7.31~27.2.2	410,988																							
合計		430,988																							
区分	償還・支払期限	偶発債務金額 (百万円)																							
第1回普通社債	平成 年月日 26.2.21	20,000																							
鉄道施設購入 長期未払金	21.7.31~28.2.1	437,500																							
合計		457,500																							
8 当社が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。 貸出コミットメントの総額 100,000百万円 借入実行残高 百万円 借入未実行残高 100,000百万円	8 当社が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。 貸出コミットメントの総額 100,000百万円 借入実行残高 百万円 借入未実行残高 100,000百万円																								

(連結損益計算書関係)

前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)
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 1,319百万円	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 1,129百万円
2 引当金の繰入額は次のとおりです。 賞与引当金 24,286百万円 新幹線鉄道大規模改修引当金 33,333百万円	2 引当金の繰入額は次のとおりです。 賞与引当金 24,992百万円 新幹線鉄道大規模改修引当金 33,333百万円
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。 人件費 86,721百万円 (賞与引当金繰入額 6,613百万円) 減価償却費 18,908百万円	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。 人件費 86,399百万円 (賞与引当金繰入額 6,314百万円) 減価償却費 19,173百万円
4 研究開発費の総額 23,451百万円	4 研究開発費の総額 26,128百万円
5 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 358百万円 工具器具備品等 129百万円	5 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 335百万円 機械装置等 12百万円
6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。 土地 3,028百万円 建物等 142百万円	6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。 土地 212百万円 建物等 96百万円

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自平成19年4月1日至平成20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

	前連結会計年度末 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	2,240,000			2,240,000
合計	2,240,000			2,240,000
自己株式				
普通株式	270,049		95	269,954
合計	270,049		95	269,954

(注) 自己株式の株式数の減少95株は、持分法適用関連会社に対する持分割合の減少によるものです。

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19年6月22日 定時株主総会	普通株式	7,888百万円	4,000円	平成19年3月31日	平成19年6月25日
平成19年10月26日 取締役会	普通株式	7,888百万円	4,000円	平成19年9月30日	平成19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20年6月24日 定時株主総会	普通株式	8,874百万円	利益剰余金	4,500円	平成20年3月31日	平成20年6月25日

当連結会計年度(自平成20年4月1日至平成21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

	前連結会計年度末 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	2,240,000			2,240,000
合計	2,240,000			2,240,000
自己株式				
普通株式	269,954	2,667	2,633	269,988
合計	269,954	2,667	2,633	269,988

(注) 自己株式の株式数の増加及び減少の内訳は以下のとおりです。

増加

新たに連結の範囲に含めた日本車輛が保有する自己株式(当社株式)の当社帰属分 2,633株
持分法適用関連会社に対する持分割合の増加 34株

減少

日本車輛が自己株式(当社株式)を処分 2,633株

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20年6月24日 定時株主総会	普通株式	8,874百万円	4,500円	平成20年3月31日	平成20年6月25日
平成20年10月28日 取締役会	普通株式	8,874百万円	4,500円	平成20年9月30日	平成20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21年6月23日 定時株主総会	普通株式	8,874百万円	利益剰余金	4,500円	平成21年3月31日	平成21年6月24日

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)																																								
<p>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</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">現金及び預金勘定</td> <td style="text-align: right;">32,014百万円</td> </tr> <tr> <td>期間3か月超の定期預金</td> <td style="text-align: right;">2百万円</td> </tr> <tr> <td>その他の流動資産</td> <td style="text-align: right;">2,597百万円</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">現金及び現金同等物</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">34,609百万円</td> </tr> </table> <p>2</p>	現金及び預金勘定	32,014百万円	期間3か月超の定期預金	2百万円	その他の流動資産	2,597百万円	現金及び現金同等物	34,609百万円	<p>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</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">現金及び預金勘定</td> <td style="text-align: right;">53,122百万円</td> </tr> <tr> <td>期間3か月超の定期預金</td> <td style="text-align: right;">2百万円</td> </tr> <tr> <td>その他の流動資産</td> <td style="text-align: right;">2,406百万円</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">現金及び現金同等物</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">55,526百万円</td> </tr> </table> <p>2 株式の取得により新たに連結子会社となった会社の資産及び負債の主な内訳</p> <p>株式の取得により新たに日本車輛を連結したことに伴う連結開始時の資産及び負債の内訳並びに株式の取得価額とその取得のための支出との関係は次のとおりです。</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">流動資産</td> <td style="text-align: right;">73,842百万円</td> </tr> <tr> <td>固定資産</td> <td style="text-align: right;">51,038百万円</td> </tr> <tr> <td>のれん</td> <td style="text-align: right;">4,456百万円</td> </tr> <tr> <td>流動負債</td> <td style="text-align: right;">49,138百万円</td> </tr> <tr> <td>固定負債</td> <td style="text-align: right;">31,269百万円</td> </tr> <tr> <td>少数株主持分</td> <td style="text-align: right;">21,849百万円</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">27,079百万円</td> </tr> <tr> <td>連結開始前の既保有分</td> <td style="text-align: right;">516百万円</td> </tr> <tr> <td>新規連結子会社の取得価額</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">26,563百万円</td> </tr> <tr> <td>新規連結子会社の</td> <td style="text-align: right;">9,937百万円</td> </tr> <tr> <td>現金及び現金同等物</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">16,625百万円</td> </tr> <tr> <td>差引：子会社株式取得に伴う 支出</td> <td></td> </tr> </table>	現金及び預金勘定	53,122百万円	期間3か月超の定期預金	2百万円	その他の流動資産	2,406百万円	現金及び現金同等物	55,526百万円	流動資産	73,842百万円	固定資産	51,038百万円	のれん	4,456百万円	流動負債	49,138百万円	固定負債	31,269百万円	少数株主持分	21,849百万円	計	27,079百万円	連結開始前の既保有分	516百万円	新規連結子会社の取得価額	26,563百万円	新規連結子会社の	9,937百万円	現金及び現金同等物	16,625百万円	差引：子会社株式取得に伴う 支出	
現金及び預金勘定	32,014百万円																																								
期間3か月超の定期預金	2百万円																																								
その他の流動資産	2,597百万円																																								
現金及び現金同等物	34,609百万円																																								
現金及び預金勘定	53,122百万円																																								
期間3か月超の定期預金	2百万円																																								
その他の流動資産	2,406百万円																																								
現金及び現金同等物	55,526百万円																																								
流動資産	73,842百万円																																								
固定資産	51,038百万円																																								
のれん	4,456百万円																																								
流動負債	49,138百万円																																								
固定負債	31,269百万円																																								
少数株主持分	21,849百万円																																								
計	27,079百万円																																								
連結開始前の既保有分	516百万円																																								
新規連結子会社の取得価額	26,563百万円																																								
新規連結子会社の	9,937百万円																																								
現金及び現金同等物	16,625百万円																																								
差引：子会社株式取得に伴う 支出																																									

(リース取引関係)

前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)				当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	
(借手側)				(借手側)	
1 リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引				1	
(1) リース物件の取得価額相当額、減価償却累計額相当額及び期末残高相当額					
	取得価額相当額 (百万円)	減価償却累計額相当額 (百万円)	期末残高相当額 (百万円)		
機械装置及び運搬具	646	357	289		
その他の有形固定資産	1,966	899	1,066		
無形固定資産	410	208	202		
合計	3,023	1,464	1,558		
(注) 取得価額相当額の算定は、未経過リース料期末残高が有形固定資産の期末残高等に占める割合が低いため、支払利子込み法によっています。					
(2) 未経過リース料期末残高相当額					
1年内 541百万円 (4百万円)					
1年超 1,026百万円 (4百万円)					
合計 1,567百万円 (8百万円)					
(注) 1 上記の()内は内数で、転リース取引に係る未経過リース料期末残高相当額です。					
2 未経過リース料期末残高相当額の算定は、未経過リース料期末残高が有形固定資産の期末残高等に占める割合が低いため、支払利子込み法によっています。					
(3) 支払リース料及び減価償却費相当額					
支払リース料 725百万円					
減価償却費相当額 725百万円					
(4) 減価償却費相当額の算定方法					
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。					
2				2 ファイナンス・リース取引	
				重要性がないため、注記を省略しています。	
3 オペレーティング・リース取引				3 オペレーティング・リース取引	
未経過リース料				未経過リース料	
1年内 631百万円				1年内 1,234百万円	
1年超 736百万円				1年超 1,664百万円	
合計 1,367百万円				合計 2,898百万円	
				(注) 「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」に記載のとおり、当連結会計年度より「リース取引に関する会計基準」及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」を適用し、上記の金額には、不動産に係るオペレーティング・リース取引も含めて表示しています。	

前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)																												
<p>(貸手側)</p> <p>1 リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引</p> <p>(1) リース物件の取得価額、減価償却累計額及び期末残高</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 20%;">取得価額 (百万円)</th> <th style="width: 20%;">減価償却 累計額 (百万円)</th> <th style="width: 30%;">期末残高 (百万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>機械装置 及び運搬具</td> <td style="text-align: center;">505</td> <td style="text-align: center;">299</td> <td style="text-align: center;">205</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: center;">505</td> <td style="text-align: center;">299</td> <td style="text-align: center;">205</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 未経過リース料期末残高相当額</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">1年内</td> <td style="text-align: right;">163百万円(12百万円)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">1年超</td> <td style="text-align: right;">194百万円(18百万円)</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">合計</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">358百万円(30百万円)</td> </tr> </table> <p>(注) 1 上記の()内は内数で、転リース取引に係る未経過リース料期末残高相当額です。</p> <p>2 未経過リース料期末残高相当額の算定は、未経過リース料期末残高及び見積残存価額の残高の合計額が営業債権の期末残高等に占める割合が低いため、受取利子込み法によっています。</p> <p>(3) 受取リース料及び減価償却費</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">受取リース料</td> <td style="text-align: right;">235百万円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">減価償却費</td> <td style="text-align: right;">110百万円</td> </tr> </table>		取得価額 (百万円)	減価償却 累計額 (百万円)	期末残高 (百万円)	機械装置 及び運搬具	505	299	205	合計	505	299	205	1年内	163百万円(12百万円)	1年超	194百万円(18百万円)	合計	358百万円(30百万円)	受取リース料	235百万円	減価償却費	110百万円	<p>(貸手側)</p> <p>1</p> <p>2 ファイナンス・リース取引 重要性がないため、注記を省略しています。</p> <p>3 オペレーティング・リース取引</p> <p style="padding-left: 20px;">未経過リース料</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 40px;">1年内</td> <td style="text-align: right;">1,834百万円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">1年超</td> <td style="text-align: right;">7,310百万円</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">合計</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">9,145百万円</td> </tr> </table> <p>(注) 「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」に記載のとおり、当連結会計年度より「リース取引に関する会計基準」及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」を適用し、上記の金額には、不動産に係るオペレーティング・リース取引も含めて表示しています。</p>	1年内	1,834百万円	1年超	7,310百万円	合計	9,145百万円
	取得価額 (百万円)	減価償却 累計額 (百万円)	期末残高 (百万円)																										
機械装置 及び運搬具	505	299	205																										
合計	505	299	205																										
1年内	163百万円(12百万円)																												
1年超	194百万円(18百万円)																												
合計	358百万円(30百万円)																												
受取リース料	235百万円																												
減価償却費	110百万円																												
1年内	1,834百万円																												
1年超	7,310百万円																												
合計	9,145百万円																												

(有価証券関係)
前連結会計年度

1 その他有価証券で時価のあるもの (平成20年3月31日)

	(単位 百万円)		
	取得原価	連結貸借 対照表計上額	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	16,742	34,035	17,293
(2) 債券			
国債・地方債等	64	67	2
社債			
(3) その他	276	327	51
小計	17,083	34,429	17,346
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	29,926	27,030	2,895
(2) 債券			
国債・地方債等	11	11	0
社債			
(3) その他			
小計	29,937	27,042	2,895
合計	47,020	61,471	14,451

2 当連結会計年度中に売却したその他有価証券 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)

売却額	1,331百万円
売却益の合計額	829百万円

3 時価評価されていない主な有価証券の内容及び連結貸借対照表計上額 (平成20年3月31日)

その他有価証券	
非上場株式	14,508百万円
優先株式	5,000百万円

4 その他有価証券のうち満期があるものの今後の償還予定額 (平成20年3月31日)

	(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
(1) 債券				
国債・地方債等	36		42	
社債				
(2) その他				
合計	36		42	

当連結会計年度

1 その他有価証券で時価のあるもの (平成21年3月31日)

	(単位 百万円)		
	取得原価	連結貸借 対照表計上額	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	13,154	18,098	4,944
(2) 債券			
国債・地方債等	76	77	1
社債			
(3) その他			
小計	13,230	18,176	4,946
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	47,880	37,011	10,868

	取得原価	連結貸借 対照表計上額	差額
(2) 債券			
国債・地方債等	10	10	0
社債			
(3) その他	276	186	89
小計	48,166	37,208	10,957
合計	61,396	55,385	6,011

2 当連結会計年度中に売却したその他有価証券 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)

売却額	359百万円
売却益の合計額	112百万円

3 時価評価されていない主な有価証券の内容及び連結貸借対照表計上額 (平成21年3月31日)

その他有価証券	
非上場株式	15,350百万円

4 その他有価証券のうち満期があるものの今後の償還予定額 (平成21年3月31日)

	(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
(1) 債券				
国債・地方債等	20	41	26	
社債				
(2) その他				
合計	20	41	26	

(デリバティブ取引関係)

前連結会計年度(自平成19年4月1日至平成20年3月31日)

当社及び連結子会社はデリバティブ取引を行っていないため、該当事項はありません。

当連結会計年度(自平成20年4月1日至平成21年3月31日)

1 取引の状況に関する事項

(1) 取引の内容、取引に対する取組方針及び取引の利用目的

連結子会社の日本車輛はデリバティブ取引を行っています。日本車輛は投機目的の取引は行わない方針であり、通常の取引の範囲内で、外貨建営業債権債務に係る将来の為替レートの変動リスクを回避する目的で、為替予約取引を行っています。また、長期借入金及び社債残高の範囲内で、長期借入金及び社債利息に係る将来の金利変動リスクを軽減する目的で、金利スワップ取引を行っています。

(2) 取引に係るリスクの内容及びリスク管理体制

日本車輛が利用している為替予約取引及び金利スワップ取引は、為替相場及び金利の変動によるリスクを有していますが、信用度の高い金融機関のみを取引相手としており、契約不履行に係る信用リスクはほとんどないものと認識しています。また、日本車輛においては、為替予約取引及び金利スワップ取引について、各部門からの申請に基づき、経営企画部長の承認により経営企画部が実行し管理しています。

2 取引の時価等に関する事項

日本車輛のデリバティブ取引にはヘッジ会計を適用しているため、記載を省略しています。

(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、適格退職年金制度及び確定給付企業年金制度を設け、一部の連結子会社ではこれらの制度を併用しています。また、一部の連結子会社では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、当社を含む31社が退職一時金制度を、日本車輛製造(株)をはじめとする連結子会社6社が適格退職年金制度を、日本機械保線(株)をはじめとする連結子会社2社が確定給付企業年金制度を採用しています。

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20年3月31日)	当連結会計年度 (平成21年3月31日)
退職給付債務(注)	229,624	242,213
年金資産	5,192	14,133
未積立退職給付債務(+)	224,431	228,080
会計基準変更時差異の未処理額		1,535
未認識過去勤務債務	9,287	6,430
未認識数理計算上の差異	5,181	10,515
連結貸借対照表計上額純額 (+ + +)	209,962	209,599
前払年金費用	31	
退職給付引当金(-)	209,994	209,599

(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19年4月1日 至平成20年3月31日)	当連結会計年度 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)
勤務費用(注)	11,536	12,222
利息費用	3,624	3,634
期待運用収益	53	155
会計基準変更時差異の費用処理額		127
過去勤務債務の費用処理額	2,843	2,857
数理計算上の差異の費用処理額	3,673	1,786
退職給付費用 (+ + + + +)	21,624	20,473

(注) 簡便法を採用している連結子会社の退職給付費用は、「勤務費用」に計上しています。

4 退職給付債務等の計算の基礎に関する事項

	前連結会計年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)
割引率	主として1.5%	同左
期待運用収益率	0.85% ~ 2.0%	同左
退職給付見込額の期間配分方法	期間定額基準	同左
過去勤務債務の額の処理年数	5年	同左
数理計算上の差異の処理年数	主として5年	同左
会計基準変更時差異の処理年数		15年 (一部の連結子会社のみ)

(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

	(単位 百万円)	
	前連結会計年度 (平成20年3月31日)	当連結会計年度 (平成21年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	84,449	85,799
減価償却費	56,739	63,117
ソフトウェア	13,883	16,955
賞与引当金	10,066	10,324
長期未払費用	7,383	7,126
固定資産未実現利益	6,064	6,073
繰越欠損金	3,052	2,729
その他	37,972	42,002
繰延税金資産小計	219,612	234,130
評価性引当額	17,991	19,831
繰延税金資産合計	201,621	214,299
繰延税金負債		
圧縮記帳積立金	4,436	6,175
その他有価証券評価差額金	5,808	1,832
その他	842	3,747
繰延税金負債合計	11,087	11,755
繰延税金資産の純額	190,533	202,543

(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20年3月31日)	当連結会計年度 (平成21年3月31日)
流動資産 繰延税金資産	23,486	24,531
固定資産 繰延税金資産	167,206	182,272
流動負債 その他	0	1
固定負債 その他	159	4,258

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

前連結会計年度及び当連結会計年度において、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。

(企業結合等関係)

前連結会計年度(自平成19年4月1日至平成20年3月31日)

該当事項はありません。

当連結会計年度(自平成20年4月1日至平成21年3月31日)

(追加情報)

パーチェス法の適用

1 被取得企業の名称及びその事業の内容、企業結合を行った主な理由、企業結合日、企業結合の法的形式及び取得した議決権比率

(1) 被取得企業の名称及びその事業の内容

被取得企業の名称 日本車輛製造株式会社

事業の内容 鉄道車両・輸送用機器事業、建設機械事業、鉄構事業、その他事業

(2) 企業結合を行った主な理由

日本車輛との協力関係を確固たるものとして実効的に業務提携を進めるため。

(3) 企業結合日

平成20年10月15日

(4) 企業結合の法的形式

現金を対価とする株式取得

(5) 取得した議決権比率

49.06% (取得後の議決権比率50.89%)

(注) 議決権比率は、日本車輛が平成20年11月14日に提出した第180期第2四半期報告書に記載された平成20年9月30日現在の総株主の議決権の数143,236個をもとに算出しております。ただし、公開買付けにおいては単元未満株式についても対象としておりましたので、議決権比率の計算においては、同四半期報告書記載の単元未満株式(自己株式を除く)(1,231,277株)に係る議決権の数1,231個を加算した144,467個を分母として計算しています。また、議決権比率は、小数点以下第三位を四捨五入しています。

2 当連結会計年度に係る連結損益計算書に含まれる被取得企業の業績の期間

平成20年10月1日から平成21年3月31日まで

3 被取得企業の取得原価及びその内訳

取得の対価 26,741百万円

取得に直接要した費用 337百万円

取得原価 27,079百万円

(注) 取得の対価には、公開買付け実施前の既保有分(516百万円)を含んでいます。

4 発生したのれんの金額、発生原因、償却方法及び償却期間

(1) 発生したのれんの金額

4,456百万円

(2) 発生原因

取得原価が被取得企業の純資産における当社持分を上回ったため、その差額をのれんとして認識しています。

(3) 償却方法及び償却期間

重要性がないため発生時に全額償却しています。

(セグメント情報)

【事業の種類別セグメント情報】

前連結会計年度(自平成19年4月1日至平成20年3月31日)

	運輸業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	その他の 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又は 全社 (百万円)	連結 (百万円)
売上高及び営業損益							
売上高							
(1) 外部顧客に対する 売上高	1,247,489	194,019	44,430	73,527	1,559,467		1,559,467
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	12,782	8,715	21,629	102,290	145,417	(145,417)	
計	1,260,271	202,734	66,059	175,818	1,704,884	(145,417)	1,559,467
営業費用	849,541	194,692	54,492	171,965	1,270,692	(145,687)	1,125,004
営業利益	410,730	8,042	11,567	3,852	434,192	270	434,462
資産、減価償却費 及び資本的支出							
資産	4,865,506	73,631	311,854	114,831	5,365,823	(216,585)	5,149,238
減価償却費	211,766	3,087	11,489	2,118	228,461		228,461
資本的支出	250,603	4,550	32,118	3,084	290,357		290,357

当連結会計年度(自平成20年4月1日至平成21年3月31日)

	運輸業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	その他の 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又は 全社 (百万円)	連結 (百万円)
売上高及び営業損益							
売上高							
(1) 外部顧客に対する 売上高	1,227,725	193,101	46,022	103,404	1,570,253		1,570,253
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	12,597	8,281	24,465	112,785	158,130	(158,130)	
計	1,240,322	201,383	70,488	216,189	1,728,384	(158,130)	1,570,253
営業費用	880,660	195,925	56,556	213,334	1,346,476	(158,564)	1,187,912
営業利益	359,662	5,457	13,931	2,855	381,907	433	382,341
資産、減価償却費 及び資本的支出							
資産	4,890,835	73,129	313,035	228,472	5,505,473	(282,941)	5,222,531
減価償却費	237,806	3,424	13,446	3,641	258,319		258,319
資本的支出	232,069	3,693	20,603	5,603	261,969		261,969

(注) 1 事業区分の方法

日本標準産業分類をベースに、経営の多角化の実態が具体的かつ適切に開示できるよう、当社の実態を勘案して事業を区分しています。

2 各事業区分の主な事業内容

運輸業.....鉄道事業、バス事業

流通業.....百貨店業、卸売・小売業、飲食業

不動産業.....不動産賃貸業等

その他の事業.....ホテル業、旅行業、広告業、建設業、鉄道車両等製造業等

3 資産のうち、消去又は全社の項目に含めた全社資産の金額は、前連結会計年度66,785百万円、当連結会計年度47,097百万円です。その主なものは、当社の長期投資資金(投資その他の資産の投資有価証券及びその他)で

す。

4 会計処理方法の変更等

前連結会計年度（自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日）

(1) 会計処理方法の変更

棚卸資産の評価に関する会計基準

「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」に記載のとおり、当連結会計年度より「棚卸資産の評価に関する会計基準」を適用しています。これにより、当連結会計年度の営業費用は、運輸業が3百万円、流通業が189百万円、不動産業が1,125百万円増加し、営業利益はほぼ同額減少しています。

重要な減価償却資産の減価償却の方法

「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」に記載のとおり、平成19年度法人税法の改正に伴い、当連結会計年度より、平成19年4月1日以降取得の有形固定資産に係る減価償却方法を変更しています。これにより、当連結会計年度の営業費用に含まれる減価償却費は、運輸業が4,309百万円、流通業が67百万円、不動産業が75百万円、その他の事業が42百万円増加し、営業利益はほぼ同額減少しています。

(2) 追加情報

重要な減価償却資産の減価償却の方法

「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」に記載のとおり、平成19年度法人税法の改正に伴い、当連結会計年度より、平成19年3月31日以前に取得した有形固定資産のうち償却可能限度額まで償却が終了しているものについては、残存簿価を5年間で均等償却を行う方法を採用しています。これにより、当連結会計年度の営業費用に含まれる減価償却費は、運輸業が5,800百万円、流通業が39百万円、不動産業が172百万円、その他の事業が38百万円増加し、営業利益はほぼ同額減少しています。

5 その他

当連結会計年度（自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日）

第3四半期連結会計期間より連結子会社となった日本車輛については、その他の事業に含めて記載していません。

【所在地別セグメント情報】

本邦以外の国又は地域に所在する連結子会社及び重要な在外支店は存在せず、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。

【海外売上高】

前連結会計年度（自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日）

当社及び連結子会社は、本邦以外の国又は地域に対する事業を営んでおらず、海外売上高はありません。

当連結会計年度（自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日）

海外売上高の合計が連結売上高の10%未満であるため、海外売上高の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19年4月1日 至平成20年3月31日)		当連結会計年度 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)	
1株当たり純資産額	464,467.22円	1株当たり純資産額	513,233.30円
1株当たり当期純利益	81,106.04円	1株当たり当期純利益	64,023.29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については、潜在株式が存在しないため記載していません。

3 1株当たり純資産額の計算上の基礎は以下のとおりです。

	前連結会計年度 (平成20年3月31日)	当連結会計年度 (平成21年3月31日)
純資産額 (百万円)	930,763	1,048,358
純資産額から控除する金額 (百万円)	15,741	37,282
(うち少数株主持分) (百万円)	15,741	37,282
普通株式に係る純資産額 (百万円)	915,021	1,011,075
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	1,970,046	1,970,012

4 1株当たり当期純利益の計算上の基礎は以下のとおりです。

	前連結会計年度 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)	当連結会計年度 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)
当期純利益 (百万円)	159,774	126,052
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 (百万円)	159,774	126,052
普通株式の期中平均株式数 (株)	1,969,951	1,968,861

(重要な後発事象)

前連結会計年度 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)	当連結会計年度 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)
	<p>(自己株式の消却)</p> <p>当社は、平成21年4月28日開催の取締役会において、会社法第178条の規定に基づく自己株式の消却を決議し、平成21年5月11日に消却しています。</p> <p>1 消却する株式の種類 普通株式</p> <p>2 消却する株式の数 90,000株 (消却前発行済株式総数の4.02%)</p> <p>3 消却後の発行済株式総数 2,150,000株</p>

【連結附属明細表】

【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	前期末残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	第2回普通社債	平成 年 月 日 8.4.25	30,000	30,000	3.95	あり	平成 年 月 日 28.4.25
"	第3回普通社債	9.10.30	50,000	50,000	2.825	"	29.10.30
"	第4回普通社債	10.10.30	30,000	30,000	2.18	"	30.10.31
"	第5回普通社債	12.1.28	50,000	50,000	2.60	"	32.1.28
"	第6回無担保普通社債	14.2.15	20,000	20,000	2.39	なし	34.2.15
"	第7回無担保普通社債	14.5.10	20,000	20,000	2.20	"	34.5.10
"	第8回無担保普通社債	14.5.10	10,000	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	10,000	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	10,000	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	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	1.845	"	25.6.20
"	第23回無担保普通社債	18.4.25	20,000	20,000	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	19,985	19,987	2.04	"	30.10.19
"	第27回無担保普通社債	18.11.20	29,980	29,981	2.39	"	38.9.18
"	第28回無担保普通社債	19.1.23	19,989	19,990	1.88	"	28.12.20
"	第29回無担保普通社債	19.4.23	19,994	19,995	1.78	"	29.4.21
"	第30回無担保普通社債	19.5.21	19,994	19,995	1.78	"	29.5.19
"	第31回無担保普通社債	19.11.19	19,996	19,996	1.75	"	29.9.20
"	第32回無担保普通社債	19.11.19	19,970	19,972	2.31	"	39.9.17

会社名	銘柄	発行年月日	前期末残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	第33回無担保普通社債	20.2.22	9,998	9,998	1.69	なし	30.2.22
"	第34回無担保普通社債	20.2.22	14,989	14,990	2.30	"	39.12.20
"	短期社債	20.3.31	9,998		0.72	"	20.4.10
"	第35回無担保普通社債	20.4.24		19,987	1.79	"	32.4.24
"	第36回無担保普通社債	20.5.22		9,991	1.83	"	30.5.22
"	第37回無担保普通社債	20.5.22		19,977	2.39	"	40.5.22
"	第38回無担保普通社債	20.11.28		30,000	2.391	"	40.11.28
"	第39回無担保普通社債	20.11.28		10,000	2.646	"	50.11.26
"	第40回無担保普通社債	21.1.29		20,000	1.557	"	31.1.29
"	第41回無担保普通社債	21.1.29		30,000	2.166	"	41.1.29
"	短期社債	21.3.26		14,999 (14,999)	0.18	"	21.4.10
日本 車輛	無担保普通社債 3	14.12.26 ~ 17.12.19		19,000 (3,000)	固定金利 0.68 ~ 1.992 変動金利 6ヶ月Tibor +0.1	"	21.12.25 ~ 24.12.19
合計			679,897	843,861 (17,999)			

(注) 1 上表に掲げる債券の未償還残高のほか、第1回普通社債20,000百万円については、債務履行引受契約を締結している
るので、償還したものととして処理しています。なお、社債権者に対する当社の原社債償還義務は、偶発債務とし
て連結貸借対照表に注記しています。

2 当期末残高の()内は、1年以内に償還が予定されている金額です。

3 変動金利は、スワップ契約により固定金利となっています。(スワップ後1.423% ~ 1.94%)

4 連結決算日後5年内における償還予定額は以下のとおりです。

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)
17,999	6,000		40,000	20,000

【借入金等明細表】

区分	前期末残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	21,851	27,538	0.92	
1年以内に返済予定の長期借入金	98,990	151,823	1.87	
1年以内に返済予定のリース債務		611	3.28	
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く。)	621,394	581,408	2.24	平成22年4月25日～ 平成35年12月15日
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く。)		858	3.19	平成22年3月31日～ 平成28年10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	115,486	113,967	4.26	
預り金	352	360	0.57	
その他の流動負債	25	27	1.98	
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。)	1,830,398	1,579,102	5.15	平成22年8月2日～ 平成63年9月30日
その他の固定負債	3,421	3,465	2.09	平成22年4月6日～ 平成38年3月31日
計	2,691,921	2,459,164		

- (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437,500百万円については、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年内における返済又は支払予定額は以下のとおりです。

	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	162,254	130,813	110,777	85,128
リース債務	443	200	99	49
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期未払金	118,876	123,899	129,111	134,584
その他の固定負債	91	108	112	112

(2) 【その他】

当連結会計年度における四半期情報

	第1四半期 (自平成20年4月1日 至平成20年6月30日)	第2四半期 (自平成20年7月1日 至平成20年9月30日)	第3四半期 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31日)	第4四半期 (自平成21年1月1日 至平成21年3月31日)
営業収益(百万円)	379,816	393,169	414,374	382,893
税金等調整前四半期純利益 又は 税金等調整前四半期純損失() (百万円)	93,121	78,139	54,423	12,759
四半期純利益 又は 四半期純損失() (百万円)	55,542	47,130	30,462	7,082
1株当たり四半期純利益 又は 1株当たり四半期純損失() (円)	28,193.44	23,923.82	15,483.76	3,598.62

2【財務諸表等】
(1)【財務諸表】
【貸借対照表】

(単位 百万円)

	前事業年度 (平成20年3月31日)	当事業年度 (平成21年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	30,285	38,002
未収運賃	23,512	23,476
未収金	11,149	10,078
短期貸付金	17,895	13,768
貯蔵品	7,960	8,493
前払費用	3,079	3,222
繰延税金資産	20,513	19,516
その他の流動資産	10,504	8,974
流動資産合計	124,901	125,531
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	7,209,635	7,319,082
減価償却累計額	3,020,982	3,154,197
有形固定資産(純額)	4,188,653	4,164,884
無形固定資産	6,804	5,547
鉄道事業固定資産合計	4,195,458 ₁	4,170,432 ₁
関連事業固定資産		
有形固定資産	68,115	71,760
減価償却累計額	17,258	17,935
有形固定資産(純額)	50,857	53,824
無形固定資産	33	20
関連事業固定資産合計	50,890 ₁	53,845 ₁
各事業関連固定資産		
有形固定資産	180,385	175,804
減価償却累計額	76,824	80,771
有形固定資産(純額)	103,561	95,032
無形固定資産	1,158	870
各事業関連固定資産合計	104,719 ₁	95,902 ₁
建設仮勘定		
鉄道事業	98,733	98,995
関連事業	131	136
その他	394	1,281
建設仮勘定合計	99,259	100,413
投資その他の資産		
投資有価証券	80,590	58,452
関係会社株式	123,035	150,064
関係会社長期貸付金	26,925	47,354
長期前払費用	7,773	7,110
繰延税金資産	158,046	172,971
その他の投資等	9,737	9,626
投資その他の資産合計	406,107	445,579
固定資産合計	4,856,436	4,866,173
資産合計	4,981,337 ₂	4,991,705 ₂

	前事業年度 (平成20年3月31日)	当事業年度 (平成21年3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期社債	9,998	14,999
短期借入金	3 90,786	3 92,344
1年内返済予定の長期借入金	77,184	133,794
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	115,486	113,967
未払金	3 157,399	3 140,877
未払費用	11,091	9,924
未払消費税等	3,963	-
未払法人税等	61,875	33,778
預り連絡運賃	1,139	228
預り金	4,881	4,990
前受運賃	26,633	24,636
前受工事負担金	26,325	34,264
賞与引当金	20,706	20,025
その他の流動負債	2,773	8,456
流動負債合計	610,245	632,290
固定負債		
社債	2 669,899	2 809,862
長期借入金	567,191	540,896
鉄道施設購入長期未払金	1,830,398	1,579,102
新幹線鉄道大規模改修引当金	183,333	216,666
退職給付引当金	202,101	200,906
その他の固定負債	36,248	36,967
固定負債合計	3,489,172	3,384,402
負債合計	4,099,418	4,016,692
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金		
資本準備金	53,500	53,500
その他資本剰余金	86	86
資本剰余金合計	53,586	53,586
利益剰余金		
利益準備金	12,504	12,504
その他利益剰余金		
圧縮記帳積立金	6,358	6,358
別途積立金	785,000	915,000
繰越利益剰余金	212,025	185,708
利益剰余金合計	1,015,889	1,119,572
自己株式	308,168	308,168
株主資本合計	873,307	976,990
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	8,611	1,977
評価・換算差額等合計	8,611	1,977
純資産合計	881,919	975,012
負債純資産合計	4,981,337	4,991,705

【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,192,307	1,169,607
鉄道線路使用料収入	4,271	4,508
運輸雑収	55,638	58,140
営業収益合計	1,252,217	1,232,257
営業費		
運送営業費	2 507,644	2 513,356
一般管理費	90,932	89,337
諸税	30,885	30,718
減価償却費	212,716	239,551
営業費合計	1 842,178	1 872,963
鉄道事業営業利益	410,038	359,293
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	8,392	8,497
その他の営業収入	636	409
営業収益合計	9,028	8,906
営業費		
不動産賃貸原価	3,446	3,173
販売費及び一般管理費	660	609
諸税	901	947
減価償却費	1,248	1,334
営業費合計	1 6,256	1 6,064
関連事業営業利益	2,772	2,841
全事業営業利益	412,811	362,135
営業外収益		
受取利息	709	920
受取配当金	1,277	1,427
受取保険金	3,351	2,452
その他	3,382	3,213
営業外収益合計	8,721	8,015
営業外費用		
支払利息	15,488	14,875
社債利息	13,204	15,656
鉄道施設購入長期未払金利息	108,017	93,843
鉄道施設購入長期未払金返済損	25,173	29,071
その他	3,291	16,590
営業外費用合計	165,175	170,037
経常利益	256,356	200,113

	前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	3 31,731	3 6,320
固定資産売却益	4 455	4 1,056
その他	2,112	111
特別利益合計	34,300	7,488
特別損失		
固定資産圧縮損	5 31,867	5 6,944
固定資産売却損	6 3,102	6 270
その他	14	490
特別損失合計	34,984	7,704
税引前当期純利益	255,672	199,896
法人税、住民税及び事業税	106,792	85,274
法人税等調整額	5,072	6,808
法人税等合計	101,719	78,465
当期純利益	153,953	121,431

【営業費明細表】

		前事業年度 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)		当事業年度 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)	
区分	注記 番号	金額(百万円)		金額(百万円)	
鉄道事業営業費					
1 運送営業費	1				
(1) 人件費		135,829		136,520	
(2) 経費		371,815	507,644	376,836	513,356
2 一般管理費					
(1) 人件費		39,644		36,368	
(2) 経費		51,287	90,932	52,968	89,337
3 諸税			30,885		30,718
4 減価償却費			212,716		239,551
鉄道事業営業費合計			842,178		872,963
関連事業営業費					
1 不動産賃貸原価	2		3,446		3,173
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		317		273	
(2) 経費		343	660	336	609
3 諸税			901		947
4 減価償却費			1,248		1,334
関連事業営業費合計			6,256		6,064
全事業営業費合計			848,435		879,028

(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	105,678百万円	106,594百万円
	修繕費	173,121百万円	170,220百万円
	業務費	166,260百万円	169,798百万円
2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	876百万円	856百万円
	修繕費	954百万円	583百万円
	業務費	1,393百万円	1,523百万円
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	20,200百万円	19,501百万円
	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

【株主資本等変動計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
株主資本		
資本金		
前期末残高	112,000	112,000
当期末残高	112,000	112,000
資本剰余金		
資本準備金		
前期末残高	53,500	53,500
当期末残高	53,500	53,500
その他資本剰余金		
前期末残高	86	86
当期末残高	86	86
資本剰余金合計		
前期末残高	53,586	53,586
当期末残高	53,586	53,586
利益剰余金		
利益準備金		
前期末残高	12,504	12,504
当期末残高	12,504	12,504
その他利益剰余金		
圧縮記帳積立金		
前期末残高	6,358	6,358
当期末残高	6,358	6,358
別途積立金		
前期末残高	670,000	785,000
当期変動額		
別途積立金の積立	115,000	130,000
当期変動額合計	115,000	130,000
当期末残高	785,000	915,000
繰越利益剰余金		
前期末残高	188,848	212,025
当期変動額		
別途積立金の積立	115,000	130,000
剰余金の配当	15,776	17,748
当期純利益	153,953	121,431
当期変動額合計	23,177	26,317
当期末残高	212,025	185,708
利益剰余金合計		
前期末残高	877,712	1,015,889
当期変動額		
剰余金の配当	15,776	17,748
当期純利益	153,953	121,431
当期変動額合計	138,177	103,682
当期末残高	1,015,889	1,119,572

	前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
自己株式		
前期末残高	308,168	308,168
当期末残高	308,168	308,168
株主資本合計		
前期末残高	735,130	873,307
当期変動額		
剰余金の配当	15,776	17,748
当期純利益	153,953	121,431
当期変動額合計	138,177	103,682
当期末残高	873,307	976,990
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	27,251	8,611
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	18,639	10,589
当期変動額合計	18,639	10,589
当期末残高	8,611	1,977
評価・換算差額等合計		
前期末残高	27,251	8,611
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	18,639	10,589
当期変動額合計	18,639	10,589
当期末残高	8,611	1,977
純資産合計		
前期末残高	762,381	881,919
当期変動額		
剰余金の配当	15,776	17,748
当期純利益	153,953	121,431
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	18,639	10,589
当期変動額合計	119,537	93,093
当期末残高	881,919	975,012

【重要な会計方針】

項目	前事業年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)																
1 有価証券の評価基準及び評価方法	<p>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。</p> <p>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しています。</p> <p>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。</p>	<p>子会社株式及び関連会社株式 同左</p> <p>その他有価証券 時価のあるもの 同左</p> <p>時価のないもの 同左</p>																
2 たな卸資産の評価基準及び評価方法	<p>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しています。</p> <p>(会計処理方法の変更) 「棚卸資産の評価に関する会計基準」(企業会計基準第9号 平成18年7月5日)が平成20年3月31日以前に開始する事業年度に係る財務諸表から適用できることになったことに伴い、当事業年度より同会計基準を適用してしています。</p> <p>これにより、当事業年度の営業費において、たな卸資産評価損を47百万円計上し、営業利益、経常利益及び税引前当期純利益は、それぞれほぼ同額減少してしています。</p>	同左																
3 固定資産の減価償却の方法	<p>(1) 有形固定資産 定率法によっています。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、主な耐用年数は次のとおりです。</p> <table border="0" data-bbox="507 1563 815 1697"> <tr><td>建物</td><td>3年～50年</td></tr> <tr><td>構築物</td><td>3年～60年</td></tr> <tr><td>車両</td><td>10年～20年</td></tr> <tr><td>機械装置</td><td>3年～20年</td></tr> </table>	建物	3年～50年	構築物	3年～60年	車両	10年～20年	機械装置	3年～20年	<p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、主な耐用年数は次のとおりです。</p> <table border="0" data-bbox="994 1563 1302 1697"> <tr><td>建物</td><td>3年～50年</td></tr> <tr><td>構築物</td><td>3年～60年</td></tr> <tr><td>車両</td><td>10年～20年</td></tr> <tr><td>機械装置</td><td>4年～17年</td></tr> </table>	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
建物	3年～50年																	
構築物	3年～60年																	
車両	10年～20年																	
機械装置	3年～20年																	
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																	

項目	前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
	<p>(会計処理方法の変更) 平成19年度法人税法の改正に伴い、当事業年度より、平成19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に規定する定率法に変更しています。</p> <p>これにより、当事業年度の営業費に含まれる減価償却費は4,393百万円増加し、営業利益、経常利益及び税引前当期純利益は、それぞれほぼ同額減少しています。</p> <p>(追加情報) 平成19年度法人税法の改正に伴い、当事業年度より、平成19年 3月31日以前に取得した有形固定資産のうち償却可能限度額まで償却が終了しているものについては、残存簿価を5年間で均等償却を行う方法を採用しています。</p> <p>これにより、当事業年度の営業費に含まれる減価償却費は5,785百万円増加し、営業利益、経常利益及び税引前当期純利益は、それぞれほぼ同額減少しています。</p> <p>(2) 無形固定資産 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</p> <p>(3)</p> <p>(4) 長期前払費用 均等額の償却を行っています。</p>	<p>(2) 無形固定資産(リース資産を除く) 同左</p> <p>(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。</p> <p>(会計処理方法の変更) 所有権移転外ファイナンス・リース取引については、従来、賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によってきましたが、当事業年度より「リース取引に関する会計基準」(企業会計基準第13号 平成5年6月17日(企業会計審議会第一部会)、平成19年3月30日改正)及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第16号 平成6年1月18日(日本公認会計士協会会計制度委員会)、平成19年3月30日改正)を適用し、通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理によっています。</p> <p>なお、これに伴う当事業年度の損益への影響は軽微です。</p> <p>(4) 長期前払費用 同左</p>

項目	前事業年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)
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。	同左
5 引当金の計上基準	<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>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（5年）による定額法により費用処理しています。</p> <p>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。</p>	<p>(1) 賞与引当金 同左</p> <p>(2) 新幹線鉄道大規模改修引当金 同左</p> <p>(3) 退職給付引当金 同左</p>
6 リース取引の処理方法	リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。	
7 工事負担金の会計処理	<p>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。</p> <p>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。</p>	同左
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。	同左

【表示方法の変更】

前事業年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)
	<p>(貸借対照表) 未払消費税等 前事業年度において区分掲記していた「未払消費税等」(当事業年度4,277百万円)は少額のため、当事業年度においては「その他の流動負債」に含めて計上しています。</p>

【注記事項】

(貸借対照表関係)

前事業年度 (平成20年3月31日)			当事業年度 (平成21年3月31日)		
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 228,634百万円			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 234,446百万円		
2 担保に供している資産及び担保に係る債務 JR会社法改正法附則第7条の規定により、総財産4,981,337百万円を社債180,000百万円(債務履行引受契約20,000百万円を含む)の一般担保に供していません。			2 担保に供している資産及び担保に係る債務 JR会社法改正法附則第7条の規定により、総財産4,991,705百万円を社債180,000百万円(債務履行引受契約20,000百万円を含む)の一般担保に供していません。		
3 関係会社に対する債務			3 関係会社に対する債務		
短期借入金	90,649百万円		短期借入金	92,249百万円	
未払金	67,556百万円		未払金	63,223百万円	
4 連帯債務 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32,935百万円です。			4 連帯債務 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30,707百万円です。		
5 保証債務 ジェイアールセントラルビル㈱の金融機関からの借入金49,129百万円に対して保証を行っています。			5 保証債務 ジェイアールセントラルビル㈱の金融機関からの借入金43,205百万円に対して保証を行っています。		
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430,988百万円です。			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457,500百万円です。		
区分	償還・支払期限	偶発債務金額 (百万円)	区分	償還・支払期限	偶発債務金額 (百万円)
第1回普通社債	平成 年 月 日 26. 2 .21	20,000	第1回普通社債	平成 年 月 日 26. 2 .21	20,000
鉄道施設購入 長期未払金	20. 7 .31 ~ 27. 2 . 2	410,988	鉄道施設購入 長期未払金	21. 7 .31 ~ 28. 2 . 1	437,500
合計		430,988	合計		457,500
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。 貸出コミットメントの総額 100,000百万円 借入実行残高 百万円 借入未実行残高 100,000百万円			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。 貸出コミットメントの総額 100,000百万円 借入実行残高 百万円 借入未実行残高 100,000百万円		

(損益計算書関係)

前事業年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)
<p>1 研究開発費の総額 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 23,699百万円</p> <p>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 33,333百万円</p> <p>3 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。 東海道本線蒲郡駅付近高架化 21,512百万円 東海道新幹線浜松町架道橋ほか 改築 3,177百万円</p> <p>4 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 332百万円 工具器具備品 123百万円</p> <p>5 固定資産圧縮損は、法人税法第42条ほかによる工事負 担金等受入額などに伴う圧縮額で、その内容は次のと おりです。 工事負担金の受入に係るもの 30,195百万円 収用等の代替資産に係るもの 1,671百万円</p> <p>6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。 土地 3,028百万円 機械装置等 74百万円</p>	<p>1 研究開発費の総額 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 25,970百万円</p> <p>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 33,333百万円</p> <p>3 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。 中央本線神領駅橋上化 1,141百万円 東海道本線島田駅橋上化 1,063百万円</p> <p>4 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 1,055百万円 車両等 0百万円</p> <p>5 固定資産圧縮損は、法人税法第42条ほかによる工事負 担金等受入額などに伴う圧縮額で、その内容は次のと おりです。 工事負担金の受入に係るもの 5,710百万円 収用等の代替資産に係るもの 1,233百万円</p> <p>6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。 土地 194百万円 建物等 75百万円</p>

(株主資本等変動計算書関係)

前事業年度(自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

前事業年度末及び当事業年度末の自己株式数は普通株式267,973株であり、当事業年度において、自己株式数の増加及び減少はありません。

当事業年度(自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

前事業年度末及び当事業年度末の自己株式数は普通株式267,973株であり、当事業年度において、自己株式数の増加及び減少はありません。

(リース取引関係)

前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)				当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	
(借手側)				(借手側)	
1 リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引				1	
(1) リース物件の取得価額相当額、減価償却累計額相当額及び期末残高相当額					
	取得価額相当額 (百万円)	減価償却累計額相当額 (百万円)	期末残高相当額 (百万円)		
鉄道事業 固定資産	2,422	900	1,521		
各事業関連 固定資産	138	68	70		
合計	2,560	969	1,591		
(注) 取得価額相当額の算定は、未経過リース料期末残高が有形固定資産の期末残高等に占める割合が低いため、支払利子込み法によっています。					
(2) 未経過リース料期末残高相当額					
1年内				502百万円	
1年超				1,088百万円	
合計				1,591百万円	
(注) 未経過リース料期末残高相当額の算定は、未経過リース料期末残高が有形固定資産の期末残高等に占める割合が低いため、支払利子込み法によっています。					
(3) 支払リース料及び減価償却費相当額					
支払リース料				592百万円	
減価償却費相当額				592百万円	
(4) 減価償却費相当額の算定方法					
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。					
2				2 ファイナンス・リース取引	
				重要性がないため、注記を省略しています。	
3 オペレーティング・リース取引				3 オペレーティング・リース取引	
未経過リース料				未経過リース料	
1年内				1年内	
631百万円				1,252百万円	
1年超				1年超	
736百万円				1,653百万円	
合計				合計	
1,367百万円				2,906百万円	
(注) 「重要な会計方針」に記載のとおり、当事業年度より「リース取引に関する会計基準」及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」を適用し、上記の金額には、不動産に係るオペレーティング・リース取引も含めて表示しています。					

前事業年度 (自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日)	当事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)						
(貸手側)	<p>(貸手側)</p> <p>オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table><tr><td>1年内</td><td>564百万円</td></tr><tr><td>1年超</td><td>28,311百万円</td></tr><tr><td>合計</td><td>28,875百万円</td></tr></table> <p>(注) 「重要な会計方針」に記載のとおり、当事業年度より「リース取引に関する会計基準」及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」を適用し、上記の金額には、不動産に係るオペレーティング・リース取引も含めて表示しています。</p>	1年内	564百万円	1年超	28,311百万円	合計	28,875百万円
1年内	564百万円						
1年超	28,311百万円						
合計	28,875百万円						

(有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式で時価のあるもの

区分	前事業年度 (平成20年3月31日)			当事業年度 (平成21年3月31日)		
	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)	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	26,026	1,052
関連会社株式						
合計				27,079	26,026	1,052

(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

	(単位 百万円)	
	前事業年度 (平成20年3月31日)	当事業年度 (平成21年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	81,244	80,764
減価償却費	56,678	63,086
ソフトウェア	13,858	16,876
賞与引当金	8,324	8,050
長期未払費用	7,383	7,126
その他	36,577	35,831
繰延税金資産小計	204,066	211,736
評価性引当額	15,442	14,974
繰延税金資産合計	188,624	196,762
繰延税金負債		
圧縮記帳積立金	4,274	4,274
その他有価証券評価差額金	5,789	
繰延税金負債合計	10,063	4,274
繰延税金資産の純額	178,560	192,487

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

前事業年度及び当事業年度において、法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異は法定実効税率の100分の5以下であるため、記載を省略しています。

(1 株当たり情報)

前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)		当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	
1 株当たり純資産額	447,214.58円	1 株当たり純資産額	494,421.58円
1 株当たり当期純利益	78,068.53円	1 株当たり当期純利益	61,576.79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については、潜在株式が存在しないため記載していません。

3 1 株当たり純資産額の計算上の基礎は以下のとおりです。

	前事業年度 (平成20年 3月31日)	当事業年度 (平成21年 3月31日)
純資産額 (百万円)	881,919	975,012
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)	881,919	975,012
普通株式の事業年度末株式数 (株)	1,972,027	1,972,027

4 1 株当たり当期純利益の計算上の基礎は以下のとおりです。

	前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
当期純利益 (百万円)	153,953	121,431
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 (百万円)	153,953	121,431
普通株式の期中平均株式数 (株)	1,972,027	1,972,027

(重要な後発事象)

前事業年度 (自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日)	当事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)
	<p>(自己株式の消却)</p> <p>当社は、平成21年 4月28日開催の取締役会において、会社法第178条の規定に基づく自己株式の消却を決議し、平成21年 5月11日に消却しています。</p> <ol style="list-style-type: none"> 消却する株式の種類 普通株式 消却する株式の数 90,000株 (消却前発行済株式総数の4.02%) 消却後の発行済株式総数 2,150,000株

【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	株式会社ジェイティービー	577,920	9,175
		新日本製鐵株式會社	22,539,000	5,927
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	4,230
		ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	4,084
		三菱重工業株式会社	11,511,000	3,430
		株式会社みずほフィナンシャルグループ (優先株式)	5,000,000	2,919
		三菱電機株式会社	6,573,000	2,898
		中部国際空港株式会社	50,000	2,500
		株式会社みずほフィナンシャルグループ (普通株式)	9,490,920	1,784
		三菱地所株式会社	1,592,000	1,754
		株式会社東芝	6,754,000	1,715
		株式会社高島屋	2,777,000	1,569
		東京海上ホールディングス株式会社	551,720	1,321
		ナブテスコ株式会社	1,926,000	1,309
		名工建設株式会社	2,139,500	1,279
		電源開発株式会社	421,920	1,232
		株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	1,204
		その他47銘柄	13,775,202	9,929
		計	96,823,018	58,266

【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)	719	186
		計	719	186

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	前期末残高 (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	2,328,244	5,738	2,578 (701)	2,331,404			2,331,404
建物	505,239	28,725	19,516 (3,013)	514,447	273,223	21,792	241,223
構築物	3,398,305	51,683	27,560 (2,903)	3,422,428	2,029,829	109,155	1,392,598
車両	778,859	85,774	62,365	802,268	623,109	62,409	179,159
機械装置	318,148	37,026	10,884 (221)	344,290	227,970	21,968	116,320
工具器具備品	129,340	24,887	5,938 (103)	148,288	97,987	22,811	50,301
リース資産		3,599	80	3,518	784	865	2,733
建設仮勘定	99,259	241,514	240,360	100,413			100,413
有形固定資産計	7,557,396	478,950	369,285 (6,944)	7,667,061	3,252,905	239,002	4,414,155
無形固定資産							
施設利用権				20,440	18,401	839	2,039
ソフトウェア				16,954	15,479	1,219	1,475
その他				2,924			2,924
無形固定資産計				40,318	33,880	2,058	6,438
長期前払費用	10,928 [1,554]	1,371 [232]	1,195 [164]	11,104 [1,622]	3,994	1,840	7,110 [1,622]
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) 土地 東京地区社宅用地取得 5,458百万円
- (2) 建物 東京駅他駅設備改良 8,720百万円
- (3) 構築物 東海道新幹線地震対策 4,609百万円
- (4) 車両 新幹線N700系車両新製 76,547百万円
- (5) 機械装置 東海道新幹線電源設備増強 12,938百万円
- (6) 工具器具備品 エクスプレス予約システム機能強化 12,425百万円
- (7) 建設仮勘定 新幹線N700系車両新製 78,825百万円

2 当期減少額の主なものは、次のとおりです。

- (1) 建物 社宅・寮除却 5,314百万円
- (2) 構築物 東海道新幹線軌道設備取替に伴う除却 8,032百万円
- (3) 車両 新幹線300系車両の用途廃止に伴う除却 52,665百万円
- (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234,446百万円です。

3 無形固定資産の金額が資産総額の1%以下であるため、「前期末残高」、「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	前期末残高 (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	20,706	20,025	20,706		20,025
新幹線鉄道大規模改修引当金	183,333	33,333			216,666

(2) 【主な資産及び負債の内容】

流動資産

a 現金及び預金

区分	金額(百万円)
現金	1,889
預金	
当座預金	21,997
普通預金	14,114
計	38,002

b 未収運賃

区分	金額(百万円)
クレジットカード会社	18,809
その他	4,667
計	23,476

c 未収金

区分	金額(百万円)
構内営業料	840
病院収入	782
広告料	232
土地建物貸付料	168
その他(駅共同使用料ほか)	8,053
計	10,078

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)	3,678
施設用品(レール、分岐器ほか)	2,331
その他	2,483
計	8,493

流動負債

a 未払金

区分	金額(百万円)
建設工事代	41,472
修繕工事代	32,536
業務費	27,692
貯蔵品代	15,723
その他	23,452
計	140,877

b 前受運賃

区分	金額(百万円)
定期外旅客収入	18,431
定期旅客収入	6,204
計	24,636

固定負債

a 社債

区分	金額(百万円)
普通社債	809,862
計	809,862

(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)
株式会社日本政策投資銀行 ほか	540,896
計	540,896

(注) 返済期限は、平成22年5月20日から平成35年12月15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 3	1,683,874 (113,646)
城北線連絡施設 4	9,195 (321)
計	1,693,070 (113,967)

(注) 1 金額欄の下段()は内数であって、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せん。

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437,500百万円については、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」に基づく新幹線鉄道施設の譲り受けに伴う未払金です。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	1,029,884
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	固定 6.35%	79,632
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%	574,358
計			1,683,874

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4.21%です。

4 城北線連絡施設の譲り受けの対価です。

(3) 【その他】

決算日後の状況

該当事項はありません。

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	該当事項なし												
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	該当事項なし 該当事項なし 該当事項なし 該当事項なし												
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://www.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 border="0"> <tr> <td>1株～10株</td> <td>1株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>10株超～100株</td> <td>10枚+10株超過分2株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>100株超～200株未満</td> <td>55枚+100株超過分3株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>200株以上～500株未満</td> <td>100枚</td> </tr> <tr> <td>500株以上～1,000株未満</td> <td>250枚</td> </tr> <tr> <td>1,000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>	1株～10株	1株ごとに1枚	10株超～100株	10枚+10株超過分2株ごとに1枚	100株超～200株未満	55枚+100株超過分3株ごとに1枚	200株以上～500株未満	100枚	500株以上～1,000株未満	250枚	1,000株以上	500枚
1株～10株	1株ごとに1枚												
10株超～100株	10枚+10株超過分2株ごとに1枚												
100株超～200株未満	55枚+100株超過分3株ごとに1枚												
200株以上～500株未満	100枚												
500株以上～1,000株未満	250枚												
1,000株以上	500枚												

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次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	事業年度 (第21期)	自 平成19年4月1日 至 平成20年3月31日	平成20年6月25日 関東財務局長に提出
(2) 四半期報告書 及び確認書	(第22期第1四半期)	自 平成20年4月1日 至 平成20年6月30日	平成20年8月12日 関東財務局長に提出
	(第22期第2四半期)	自 平成20年7月1日 至 平成20年9月30日	平成20年11月12日 関東財務局長に提出
	(第22期第3四半期)	自 平成20年10月1日 至 平成20年12月31日	平成21年2月12日 関東財務局長に提出
(3) 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20年9月22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3号(特定子会社の異動)に基づく臨時報告書です。		平成20年10月15日 関東財務局長に提出
(4) 臨時報告書の訂正報告書			
	平成20年9月22日提出の臨時報告書に係る訂正報告書です。		平成20年10月22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20年4月15日 平成20年5月14日 平成20年11月21日 平成21年1月22日 平成21年4月16日 平成21年6月12日 東海財務局長に提出
(6) 訂正発行登録書			平成20年4月15日 平成20年6月25日 平成20年8月12日 平成20年9月22日 平成20年10月15日 平成20年10月22日 平成20年11月12日 平成21年2月12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

平成20年6月5日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

監査法人 トーマツ

指定社員 業務執行社員	公認会計士	高山 宜門
----------------	-------	-------

指定社員 業務執行社員	公認会計士	北村 嘉章
----------------	-------	-------

指定社員 業務執行社員	公認会計士	水野 裕之
----------------	-------	-------

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19年4月1日から平成20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、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書及び連結附属明細表について監査を行った。この連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、当監査法人の責任は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の表示がないかどうかの合理的な保証を得ることを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、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を含んでいる。当監査法人は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

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20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。

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. 連結財務諸表の範囲にはXBR L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及び内部統制監査報告書

平成21年6月23日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

監査法人 トーマツ

指定社員 業務執行社員	公認会計士	高山 宜門
----------------	-------	-------

指定社員 業務執行社員	公認会計士	北村 嘉章
----------------	-------	-------

指定社員 業務執行社員	公認会計士	水野 裕之
----------------	-------	-------

<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20年4月1日から平成21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、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書及び連結附属明細表について監査を行った。この連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、当監査法人の責任は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の表示がないかどうかの合理的な保証を得ることを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、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を含んでいる。当監査法人は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

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21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。

追記情報

重要な後発事象に記載されているとおり、会社は平成21年4月28日開催の取締役会の決議に基づき、平成21年5月11日に自己株式の消却を実施している。

<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21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。財務報告に係る内部統制を整備及び運用並びに内部統制報告書を作成する責任は、経営者にあり、当監査法人の責任は、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。また、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。

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の表示がないかどうかの合理的な保証を得ることを求めている。内部統制監査は、試査を基礎として行われ、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の、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を含んでいる。当監査法人は、内部統制監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

当監査法人は、東海旅客鉄道株式会社が平成21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。

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XBR L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20年6月5日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

監査法人 トーマツ

指定社員
業務執行社員 公認会計士 高山 宜門

指定社員
業務執行社員 公認会計士 北村 嘉章

指定社員
業務執行社員 公認会計士 水野 裕之

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19年4月1日から平成20年3月31日までの第21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及び附属明細表について監査を行った。この財務諸表の作成責任は経営者であり、当監査法人の責任は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の表示がないかどうかの合理的な保証を得ることを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、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を含んでいる。当監査法人は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

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20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。

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XBR L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21年6月23日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

監査法人 トーマツ

指定社員
業務執行社員 公認会計士 高山 宜門

指定社員
業務執行社員 公認会計士 北村 嘉章

指定社員
業務執行社員 公認会計士 水野 裕之

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20年4月1日から平成21年3月31日までの第22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及び附属明細表について監査を行った。この財務諸表の作成責任は経営者であり、当監査法人の責任は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の表示がないかどうかの合理的な保証を得ることを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、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を含んでいる。当監査法人は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

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21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。

追記情報

重要な後発事象に記載されているとおり、会社は平成21年4月28日開催の取締役会の決議に基づき、平成21年5月11日に自己株式の消却を実施している。

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XBR Lデータ自体は含まれていません。