

【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22年6月23日
【事業年度】	第23期（自平成21年4月1日至平成22年3月31日）
【会社名】	東海旅客鉄道株式会社
【英訳名】	Central Japan Railway Company
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 山田 佳 臣
【本店の所在の場所】	愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号
【電話番号】	(052)564 - 2620
【事務連絡者氏名】	総務部株式課長 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 決算年月	第19期 平成18年3月	第20期 平成19年3月	第21期 平成20年3月	第22期 平成21年3月	第23期 平成22年3月
営業収益 (百万円)	1,467,650	1,491,269	1,559,467	1,570,253	1,486,632
経常利益 (百万円)	213,462	236,654	276,245	218,106	165,220
当期純利益 (百万円)	122,437	137,144	159,774	126,052	91,764
純資産額 (百万円)	973,669	804,412	930,763	1,048,358	1,134,566
総資産額 (百万円)	5,309,848	5,164,581	5,149,238	5,222,531	5,211,009
1株当たり純資産額 (円)	434,917.59	400,896.57	464,467.22	513,233.30	555,999.83
1株当たり当期純利益 (円)	54,560.69	69,407.69	81,106.04	64,023.29	46,574.56
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)					
自己資本比率 (%)	18.3	15.3	17.8	19.4	21.0
自己資本利益率 (%)	13.4	15.6	18.7	13.1	8.7
株価収益率 (倍)	21.26	19.31	12.70	8.65	15.29
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	477,901	427,062	500,864	459,597	414,027
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	119,641	218,395	266,542	292,511	256,209
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	264,023	345,430	236,496	146,170	133,635
現金及び現金同等物 の期末残高 (百万円)	172,723	36,783	34,609	55,526	79,708
従業員数 (人)	23,445	24,063	24,640	26,959	27,336
[外、平均臨時雇用者数]	[8,135]	[8,219]	[8,207]	[8,578]	[8,391]

(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19期	第20期	第21期	第22期	第23期
連結子会社数	30	30	30	31	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 決算年月	第19期 平成18年3月	第20期 平成19年3月	第21期 平成20年3月	第22期 平成21年3月	第23期 平成22年3月
営業収益 (百万円)	1,199,616	1,212,314	1,261,246	1,241,163	1,143,983
経常利益 (百万円)	195,383	216,730	256,356	200,113	148,394
当期純利益 (百万円)	116,080	130,141	153,953	121,431	88,405
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	2,150,000
純資産額 (百万円)	953,256	762,381	881,919	975,012	1,056,766
総資産額 (百万円)	5,156,062	5,003,499	4,981,337	4,991,705	5,010,369
1株当たり純資産額 (円)	425,413.20	386,598.00	447,214.58	494,421.58	535,217.75
1株当たり配当額 (うち1株当たり中間配当額) (円)	6,500.00 (3,000.00)	7,500.00 (3,500.00)	8,500.00 (4,000.00)	9,000.00 (4,500.00)	9,000.00 (4,500.00)
1株当たり当期純利益 (円)	51,673.80	65,794.51	78,068.53	61,576.79	44,823.34
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)					
自己資本比率 (%)	18.5	15.2	17.7	19.5	21.1
自己資本利益率 (%)	13.0	15.2	18.7	13.1	8.7
株価収益率 (倍)	22.45	20.37	13.19	9.00	15.88
配当性向 (%)	12.6	11.4	10.9	14.6	20.1
従業員数 (人)	15,422	15,818	16,193	16,595	17,004

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

(2) 東海旅客鉄道株式会社設立後

年月	摘要
昭和62年4月	東海旅客鉄道株式会社設立
昭和63年3月	東海道新幹線に3駅（新富士、掛川、三河安城）開業 ジェイアール東海バス(株)を設立（現・連結子会社）、同年4月自動車運送事業を同社に営業譲渡
平成元年3月	高山本線特急「ひだ」に新型気動車を投入
平成2年2月	運輸大臣より中央新幹線の東京都・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
平成21年5月	自己株式90,000株を売却
12月	平成20年に国土交通大臣より指示を受けた中央新幹線の東京都・大阪市間に係る全幹法第5条の残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出

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。

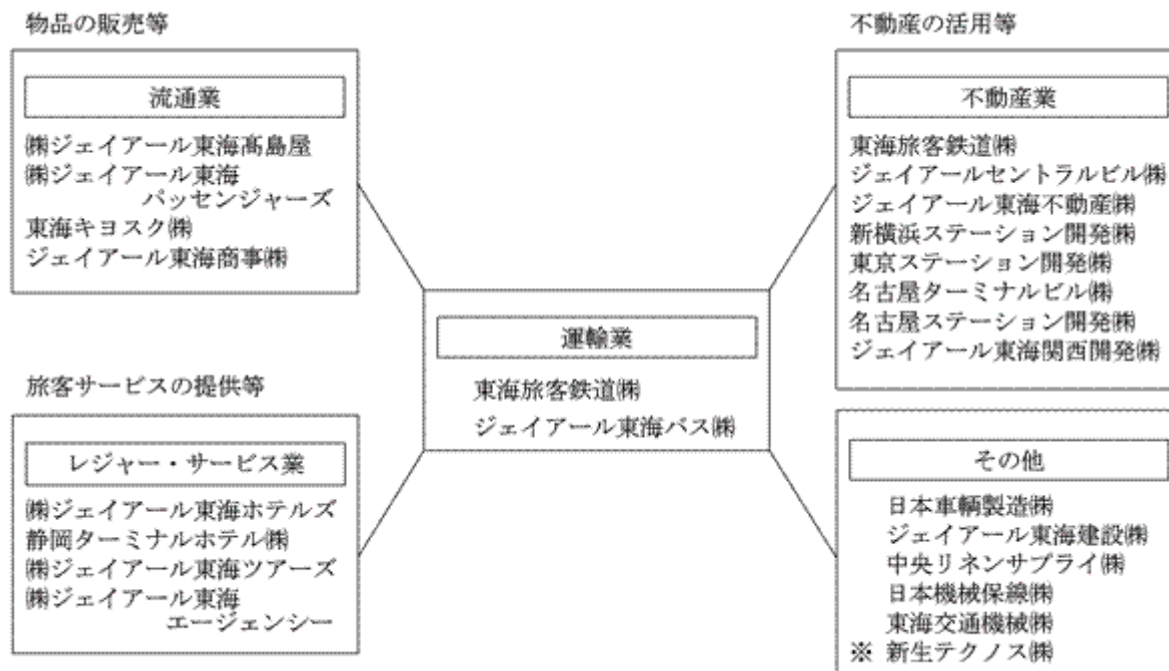
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕、その他事業を行っています。

[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) 1 印は持分法適用の関連会社を示しています。

2 上記子会社のうち、名古屋ターミナルビル㈱は平成22年4月1日にジェイアールセントラルビル㈱と合併し消滅しています。

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)	名古屋市中区	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JRセントラルタワーズ内において、百貨店業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)ジェイアール東海 パッセンジャーズ	東京都中央区	998	"	100.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、駅構内及び列車内等で小売業・飲食業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
東海キヨスク(株)	名古屋市中村区	700	"	100.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、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 3
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	"	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	3
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)	名古屋市中村区	11,810	"	51.3	当社は同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
ジェイアール東海 建設(株)	名古屋市中村区	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	当社は同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)	名古屋市中村区	100	"	100.0	当社は同社にシステム開発、改修業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
日本機械保線(株)	東京都港区	100	"	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)	名古屋市中村区	50	"	100.0	当社は同社に土木設計、建築設計業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	

- (注) 1 上記子会社のうち、ジェイアールセントラルビル(株)、ジェイアール東海不動産(株)、(株)ジェイアール東海ホテルズ及び日本車輛製造(株)は特定子会社に該当しています。
2 上記子会社のうち、日本車輛製造(株)は有価証券報告書提出会社です。
3 上記子会社のうち、名古屋ターミナルビル(株)は平成22年4月1日にジェイアールセントラルビル(株)と合併し消滅しています。
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	当社は同社が運営する情報処理サービスを利用しています。 役員の兼任等...有	

- (注) 1 上記関連会社のうち、新生テクノス(株)は有価証券報告書提出会社です。
2 「主要な事業の内容」欄には、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)	17,884 〔921〕	2,529 〔5,307〕	643 〔431〕	6,280 〔1,732〕	27,336 〔8,391〕

- (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)
17,004	38.3	14.3 (18.4)	7,401,546

- (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4つの労働組合があり、各労働組合の名称及び組合員数は以下のとおりです。

名称	組合員数(人)	上部団体
東海旅客鉄道労働組合 (JR東海ユニオン)	16,895	日本鉄道労働組合連合会 (JR連合)
国鉄労働組合東海本部 (国労東海)	1,235	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	400	全日本鉄道労働組合総連合会 (JR総連)
全日本建設交運一般労働組合東海鉄道本部 (建交労東海)	23	全日本建設交運一般労働組合 (建交労)

- (注) ()内は労働組合名等の略称です。

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

当期末現在、一部の労働組合から労働委員会に申し立てられた支配介入及び不利益取扱などの不当労働行為事件5件(ジェイアール東海労働組合4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1件、東京高等裁判所において1件(2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、大阪高等裁判所において1件(ジェイアール東海労働組合)が係争中です。

なお、当社の連結子会社の労働組合の状況について特記事項はありません。

第2【事業の状況】

1【業績等の概要】

(1) 業績

景気低迷等による厳しい経営環境の下、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、業務執行の効率化・低コスト化等の取組みを続け、収益力の強化に努めました。

東海道新幹線については、「のぞみ」のさらなるサービスの充実、在来線については、名古屋地区の都市圏輸送の充実を中心として昨年3月に実施したダイヤ改正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月に実施したダイヤ改正では、東海道・山陽新幹線直通「のぞみ」の充実をはじめ、一段と利便性を高めました。また、販売面では、昨年8月に「EX-IC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を開始するとともに、本年3月にはTOICAの電子マネー機能追加等のサービスを開始しました。

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による東海道新幹線バイパス、すなわち全幹法に基づく中央新幹線については、平成20年12月に調査指示のあった4項目に関する報告書を昨年12月24日に国土交通大臣へ提出しました。また、超電導リニアについて、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技術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かかる工事を推進しました。さらに、超電導リニアの技術開発の進捗については、昨年7月、国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会（以下「評価委員会」という。）において、「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価されました。

また、海外における高速鉄道プロジェクトへの事業展開に向け、昨年11月に高速鉄道シンポジウムを開催するとともに、N700系による最高速度330km/hの実証運転を行いました。さらに、海外市場への参入の可能性について検討を行い、対象路線の絞り込みを行いました。

鉄道以外の事業においては、ジェイアール名古屋タカシマヤについて商品力・販売力を高めるなど既存事業強化に努めるとともに、社宅跡地開発、農業事業への参入、名古屋駅新ビル計画といったプロジェクトを着実に進めました。

さらに、厳しい経営環境を踏まえ、安全を確保した上で業務執行全般にわたる効率化・低コスト化の徹底に取り組みました。

しかしながら、景気低迷等に加えて昨年5月半ばから6月にかけての新型インフルエンザや昨年3月から実施されている高速道路料金値下げ政策の影響も受け、当期においては、全体の輸送人キロが前期比6.6%減の516億7千4百万人キロとなりました。また、営業収益は日本車輛製造株式会社（以下「日本車輛」という。）の通年連結子会社等があったものの、前期比5.3%減の1兆4,866億円となりました。経常利益は前期比24.2%減の1,652億円、当期純利益は前期比27.2%減の917億円となりました。

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3月に「のぞみ」のさらなるサービス充実を図ったダイヤ改正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月には東海道・山陽新幹線直通「のぞみ」の充実により一段と利便性を高めました。加えて、N700系車内インターネット接続サービスの定着に努めました。また、土木構造物の耐震補強等に加え、昨年10月より新たな地震対策として脱線・逸脱防止対策に着手しました。

在来線については、昨年3月に名古屋地区の都市圏輸送を中心とした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、昨年8月に「EX-IC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を開始するとともに、既存会員への定着に努めました。また、本年3月にはTOICAの電子マネー機能追加等のサービスを開始しました。さらに、京都、東京をはじめ、奈良・伊勢等の各方面へ向けた観光キャンペーンを展開し、これと連動した様々な旅行商品の設定に努めました。

しかしながら、景気低迷等に加えて新型インフルエンザや高速道路料金値下げ政策の影響も受け、当期における東海道新幹線の輸送人キロは前期比7.3%減の426億8千5百万人キロ、在来線の輸送人キロは前期比3.1%減の89億8千9百万人キロとなりました。

バス事業においては、競争激化等の状況も踏まえ、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7.9%減の1兆1,423億円、営業利益は前期比24.4%減の2,720億円となりました。

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20年4月1日 至平成21年3月31日)			当事業年度 (自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	365	365	365	365	365	365		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
客車走行キロ	千キロ	910,138	216,598	1,126,737	928,536	216,896	1,145,432		
旅客輸送人員	定期	千人	14,109	252,346	264,371	14,098	251,683	263,612	
	定期外	千人	135,056	139,042	264,304	123,933	132,138	247,191	
	計	千人	149,165	391,388	528,675	138,030	383,821	510,803	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	46,044	9,273	55,318	42,685	8,989	51,674		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	16,287	34,134	50,421	16,298	33,958	50,256
		定期外	百万円	1,047,870	71,243	1,119,113	957,335	65,246	1,022,582
		計	百万円	1,064,157	105,377	1,169,535	973,633	99,204	1,072,838
	小荷物運賃・料金	百万円	42	29	72	16	27	43	
	合計	百万円	1,064,199	105,407	1,169,607	973,649	99,232	1,072,882	
鉄道線路使用料収入	百万円			4,508			4,622		
運輸雑収	百万円			58,140			57,436		
収入合計	百万円			1,232,257			1,134,942		
輸送効率	%	座席利用率 61.2	乗車効率 34.5		座席利用率 55.6	乗車効率 32.8			

(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	30.3	29.4
西日本旅客鉄道株式会社	21.8	21.2

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、農業事業については、商業ベースでの栽培を開始し、グループ会社への出荷に向けた諸準備を進めました。

しかしながら、景気低迷等に加えて新型インフルエンザや高速道路料金値下げ政策の影響も受け、当期における営業収益は前期比6.3%減の1,886億円、営業利益は前期比30.7%減の37億円となりました。

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、引き続き東京駅において商業施設のリニューアルを進めるとともに、名古屋駅新ビル計画について環境アセスメントの手続き等を着実に進めました。また、名古屋駅地区周辺における事業を機動的かつ効率的に進めるため、本年3月1日に名古屋ターミナルビル株式会社を完全子会社化しました。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、「セントラルガーデン・レジデンス静岡」の第一期分譲マンションの引き渡しを開始するとともに、商業施設の一部を開業しました。

しかしながら、景気低迷等の影響により、当期における営業収益は前期比5.3%減の667億円、営業利益は前期比51.6%減の67億円となりました。

その他の事業

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

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

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

上記の結果、当期における営業収益は景気低迷等の影響を受けたものの、日本車輛の通年連結子会社化に伴い前期比18.2%増の2,555億円、営業利益は前期比261.9%増の103億円となりました。

(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241億円増の797億円となりました。

また、長期債務については、816億円縮減し、当期末の残高は3兆1,735億円となりました。

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ことなどから、前期比455億円減の4,140億円となりました。

投資活動の結果支出した資金は、設備投資に伴う固定資産の取得にかかる支出が減少したことや日本車輛の株式取得にかかる支出が減少したことなどから、前期比363億円減の2,562億円となりました。

財務活動の結果支出した資金は、長期借入金の返済額が増加したものの、新幹線債務の早期返済額が減少したことや社債の発行額が増加したことなどから、前期比125億円減の1,336億円となりました。

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・橋脚の耐震補強や脱線・逸脱防止対策を着実に進め、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、引き続きN700系の集中的な投入を進めるとともに、定期「のぞみ」のN700系による運転を順次拡大します。また、「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。さらに輸送能力の弾力性向上等を目的とする、新大阪駅の大規模改良工事を着実に推進するとともに、九州新幹線直通列車の新大阪駅乗り入れに伴う諸準備を進めます。

在来線については、平成22年から実施する新型車両への取替や、武豊線の電化計画により名古屋都市圏の輸送基盤強化を推進するとともに、東海道本線幸田・岡崎駅間の新駅建設等、さらなる輸送サービスの充実に向け取り組めます。

販売面については、「エクスプレス予約」について、一層の会員拡大に向けた取組みを推進します。また、TOICAについて、本年3月に開始した電子マネーサービスや、TOICA定期券による新幹線乗車サービスの利用拡大に努めるとともに、名古屋地区の交通事業者が導入予定のIC乗車券等との相互利用サービスについて検討を進めます。さらに、「さわやかウォーキング」や京都・奈良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するとともに、魅力ある商品設定や、インターネットを活用した販売によるご利用拡大に努めます。

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、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への事業展開の具体化を推進します。今後、絞り込んだ路線の事業化に向けた営業活動に取り組めます。

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46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災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。このため、その役割を代替するバイパスについて、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、まずは中京圏まで、さらには近畿圏までの実現に向けた様々な取組みを着実に進めます。

具体的には、全幹法に基づく手続き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するとともに、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変更の早期完工に向け、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、引き続き「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ます。さらに、農業事業については、グループ会社への安定的な供給に向けて取り組むとともに、将来に向けた新たな取組みを検討するなど、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、在来線における省エネ型車両への取替等の地球環境保全に資する諸施策を進めます。また、「Eco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年春開館に向けて建設及び諸準備を進めます。

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つつ、引き続き縮減に取り組めます。

4【事業等のリスク】

文中における将来に関する事項は、有価証券報告書提出日現在において当社グループが判断したものです。

(1) 事業に係る法律関連事項

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。

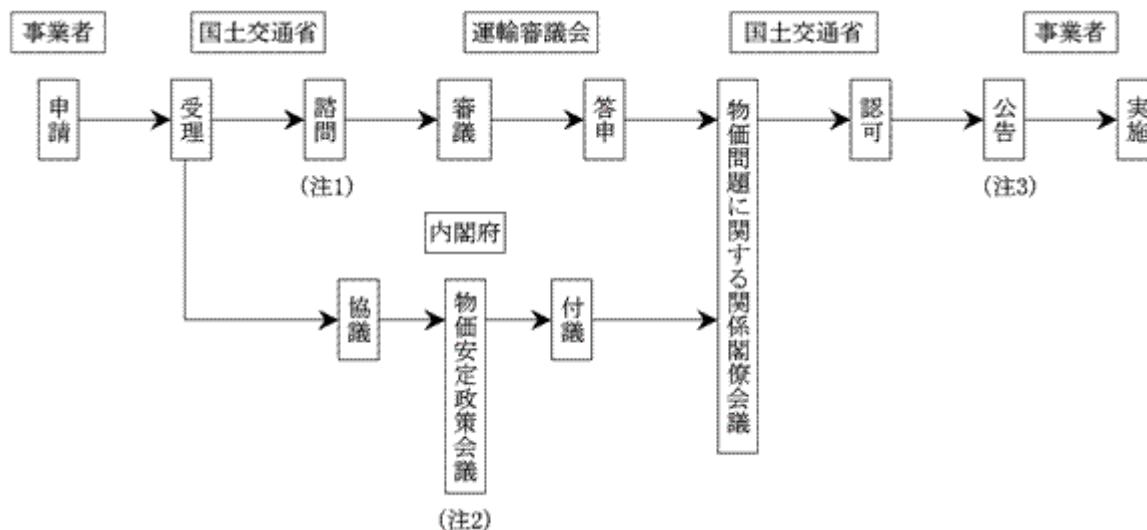
(2) 運賃及び料金の設定又は変更

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、遠距離通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べく、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ほか、高速道路料金値下げ政策の影響を受けていることから、既存及び新規の事業者との競合状況や今後の経済情勢等が、当社グループの経営成績に影響を与える可能性があります。

特に、当社グループの主力事業であり、当社グループの営業収益の約7割の運輸収入をあげる東海道新幹線においては、航空会社との間で、航空運賃の著しい引下げ、空港の発着枠の拡大、さらには空港と都市中心部とのアクセス改善など航空機による移動の利便性向上等に起因した競争に直面しています。とりわけ平成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5兆956億円で購入し、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、3兆1,735億円となっています。また、当期の支払利息は1,173億円であり、これは営業利益の40.0%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、感染症の流行等により大きな影響が生じる可能性があります。

なお、鉄道インフラについて当社は、安全・安定輸送の確保は最優先の課題であるとの認識の下、会社発足以来、自然災害等に対する設備強化に積極的に取り組んでいます。具体的には、阪神・淡路大震災、新潟県中越地震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・橋脚の耐震補強や脱線・逸脱防止対策をはじめとする設備の強化など、より一層安定した輸送を確保するための設備強化を積極的に進めています。また在来線においても、輸送の安全確保のため、盛土補強や落石対策等を継続的に実施するなど、自然災害等による鉄道事業への影響を最小限のものとするための取組みを進めています。

(6) 安全対策

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

当社は、安全・安定輸送の確保は最優先の課題であるとの認識の下、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（35件）は会社発足初年度である昭和62年度（60件）と比較して半数近くに減少しました。

(7) コンピュータシステム・顧客個人情報保護

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

当社グループでは、障害対策として、日常より自社システムの機能向上や関係する社員の教育等の障害防止策を講じるとともに、万一障害が発生した場合においても、その影響を最小限のものとするよう、速やかな初動体制及び復旧体制の構築等に努めています。

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

(8) 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46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災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。このため、その役割を代替するバイパスについて、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12月、その第一局面としての首都圏～中京圏の路線建設について、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。

これらを踏まえて、当社は、超電導リニアによる中央新幹線の実現に向けた取組みを着実に進めています。

このうち、全幹法第5条が定める調査手続きについては、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、国土交通大臣へ報告書を提出し、平成20年12月に調査指示のあった残り4項目の調査についても、平成21年12月、国土交通大臣へ報告書を提出しました。これを受けて、国土交通大臣が、平成22年2月24日、全幹法第14条の2の定めに基づき、交通政策審議会（以下「交政審」という。）に対し、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画決定に関する諮問を行い、現在、これに関する審議が行われています。この主体指名並びに計画決定の区間については、東京都～大阪市間となることが想定されることから、当社は、平成22年4月28日、全幹法第6条に基づき、国土交通大臣から中央新幹線の東京都～大阪市間について営業主体及び建設主体の指名にかかる同意を求められた場合に備え、これに同意する意思があることを前提に必要な対応を進めることを決定し、公表しました。その後、平成22年5月10日に開催された交政審中央新幹線小委員会において、超電導リニアによる中央新幹線の実現により東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し将来のリスク発生に備える必要があること、超電導リニアの実現は日本の経済社会全体に大きな波及効果があること、当社は大阪市までの計画について自己負担で完遂できること、早期実現に向け早期着工が必要であること、を骨格とする内容について主張及び説明を行いました。

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 全幹法は、これまで民間企業が行う事業に適用されることがなかったため、当社は、平成19年12月、法律を所管する国土交通省に前記の確認を行いました。

2 平成22年4月28日の決定にあたり実施した長期試算見通しの概要は、次のとおりです。

当社は、経営の自由、投資の自主性を確保するという原則の下、当社の自己負担による実施、工事期間及び開業後を通じての健全経営と安定配当の維持、長期債務残高はピーク時においても過去の経験値の範囲を超えず（5兆円以内）、かつ迅速に現在の水準まで縮減できる見通しであること、などを条件として、現時点で合理的と思われる前提を置き、長期試算見通しを改めて行いました。その試算結果は、次のとおりです。

上記の前提の下、名古屋市附近までと同じく、大阪市までの建設完遂が可能であること。
開業時期については、東京都～名古屋市附近間の開業は2027年（平成39年）、大阪市までの開業は2045年（平成57年）となること。

主な経営諸元及び前提条件

収入想定

- ・東京都～名古屋市附近間の開業までは、平成18年度実績から22年度業績予想までの5年平均並みの水準で一定とし、開業後は、同区間の大幅な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、開業前と比較して、当初は5%増、以後徐々に伸びて10年後には累計で10%増、その後は一定で計算。
- ・大阪市までの全線開業後は、中央新幹線への転移が進むことを踏まえて、全線開業直前と比較して15%増を想定。

費用想定

- ・中央新幹線については、工事・教育訓練があることから要員を今後徐々に採用していくほか、名古屋市附近までの開業直前2年間に訓練・試運転費用を計上し、開業後は、維持運営費()、減価償却費の必要額(名古屋市附近までの開業直後で3,300億円程度、全線開業直後で6,100億円程度)を計上。
()固定資産税は、維持運営費に含み、整備新幹線と同様の特例を見込む。
- ・東海道新幹線・在来線等については、中央新幹線の全線開業までの間、人件費は現行程度の要員規模を前提に計上し、物件費は平成22年度業績予想までの5年平均並みを基本とし、現在進めているコスト削減も考慮し必要額を計上。全線開業後は、中央新幹線への転移が進むことを想定し、1割程度減少すると想定。

設備投資

- ・東海道新幹線・在来線等については、東京都～名古屋市附近間の開業までは、安全・安定輸送の確保に必要な維持更新投資と定期「のぞみ」のオールN700系化などの競争力強化に必要な投資及び山梨実験線への投資を織り込み年平均1,900億円程度とし、同区間の開業後は、維持更新に必要な1,500億円程度を計上。
- ・中央新幹線については、超電導リニアによる南アルプスルート建設に必要な投資として、名古屋市附近までで5.10兆円を計上。大阪市までの建設については、第一局面の開業後、経営体力を回復させて着手し3.34兆円を投資する想定。また、設備の更新に必要な投資も見込む。駅については、1都府県1駅()とし、その建設費は、東海道新幹線と接続する東京都、愛知県、大阪市の駅を除き、受益の大きい地域の負担を前提。
()駅については、時機をみて、第一局面の関係の都県との話を深度化させる。

経常利益

- ・経常利益は、建設期間中についても、また、名古屋市附近までの開業直後及び全線開業直後の償却負担や利子負担が重い時期についても、健全経営と安定配当を維持することができる水準を確保できる(負担の重い開業直後の経常利益の水準：名古屋市附近までの開業直後で630億円程度、全線開業直後で500億円程度)。

長期債務残高

- ・長期債務残高は、工事の進捗に伴い増加し、名古屋市附近までの開業時及び全線開業時の年度末には概ね5兆円の水準まで増加するが、その後は、減価償却費等を基に確保するキャッシュ・フローにより着実に縮減でき、現在と同程度の水準に戻すことができる。

工事のペースは、健全経営を確保しながら、収入動向など経営環境の変化に応じて柔軟にコントロールすることとなるので、開業時期については、前倒し及び延伸が生じる性格のもので、

また、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。

(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。

山梨リニア実験線においては、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」と評価されました。当社は、平成18年9月、このような格段の技術進歩を踏まえて、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立するため、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月には本格的な工事に着手し、現在、この早期完工に向け、着実かつ迅速に工事を推進しています。

超電導リニア技術は、会社発足以来の当社の取組みによって、既に営業運転に支障のない技術レベルに到達しています。こうした技術の現状については、平成21年7月の評価委員会において「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価され、確認されています。これを一段と高い技術レベルへ磨き上げるため、更なる技術開発と山梨リニア実験線における走行試験に取り組んでいきます。

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22年3月期までに、合計1,681億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22年3月期までに、合計300億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22年3月期まで、合計782億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逓減制が加味されたものとなっています。
また、旅客会社において、他の旅客会社に関連する乗車券類を発売した場合は、当該他の旅客会社は発売した旅客会社に発売手数料を支払うものとされています。
- (3) 貨物会社との間に、貨物会社が当社の鉄道線路を使用する場合の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、契約を結んでいます。
- (4) 鉄道情報システム㈱との間に、旅客会社6社共同で、列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム（マルスシステム）の使用、各旅客会社間の収入清算等の計算業務の委託等に関して、契約を結んでいます。

6【研究開発活動】

鉄道事業は、様々な技術を持つ社員が協力して着実に業務を執行することで成り立っています。鉄道事業にとって、より一層の安全確保や将来の経営基盤強化のためには、そのベースとなる技術力を不断に高めることが重要であるという認識の下、当社グループは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、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254億円となりました。

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」、「輸送サービスの充実」、「低コスト化」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」

- ・土木構造物の維持、強化に関する開発
- ・自然災害対策に関する開発
- ・状態監視システムの開発

「輸送サービスの充実」

- ・乗り心地向上に関する開発
- ・環境への適合に関する開発
- ・機能材料に関する研究開発

「低コスト化」

- ・新材料の開発、設計・施工方法の変更、技術の内製化、メンテナンス省力化に関する研究

「超電導リニア」

- ・基幹技術を更にレベルアップさせるための開発
- ・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、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 平成21年度の概要

当期は、景気低迷等による厳しい経営環境の下、安全・安定輸送の確保を最優先に、一層のサービス充実を図りました。

鉄道事業においては、東海道新幹線について、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3月に「のぞみ」のさらなるサービス充実を図ったダイヤ改正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。また、「EX-ICサービス」について昨年8月に山陽新幹線への利用区間拡大や法人会員向けサービスを開始しました。在来線についても、昨年3月の名古屋地区の都市圏輸送を中心としたダイヤ改正に加えて、本年3月にはTOICAの電子マネー機能追加等のサービスを開始しました。

鉄道以外の事業においては、既存事業強化に努めるとともに、社宅跡地開発、農業事業への参入、名古屋駅新ビル計画といったプロジェクトを着実に進めました。

しかしながら、景気低迷等に加えて新型インフルエンザや高速道路料金値下げ政策の影響も受け、当社単体の運輸収入は減収となり、連結営業収益全体でも、日本車輛の通年連結子会社化等があったものの減収となりました。

営業費については、日本車輛連結による費用増があったものの、厳しい経営環境を踏まえ、安全を確保した上で、業務執行全般にわたる効率化・低コスト化に取り組んだことなどにより前期並みとなりました。また、営業外損益は、支払利息の減少などにより改善しました。

上記の結果、当期は、営業収益1兆4,866億円、営業利益2,934億円、経常利益1,652億円、当期純利益917億円と、減収・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836億円（5.3%）減の1兆4,866億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比967億円（8.3%）減の1兆728億円となりました。東海道新幹線では、輸送量が7.3%減少して運輸収入は前期比8.5%減の9,736億円となりました。また、在来線においては、輸送量が3.1%減少して、運輸収入は前期比5.9%減の992億円となりました。

運輸業以外の事業においては、流通業、不動産業では前期比それぞれ6.3%、5.3%の減収、その他の事業では前期比18.2%の増収となりました。

営業費

営業費については、N700系の投入による減価償却費の増や、日本車輛連結の影響による増があったものの、経費の節減、低コスト化の取組み等による当社の物件費の減に加え、グループ会社における仕入の減等による費用の減少などにより、前期並みの1兆1,931億円となりました。

営業利益

営業利益は、前期比888億円（23.2%）減の2,934億円となりました。

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う支払利息の減のほか、新幹線債務の早期返済損の減や株式評価損の減により、前期と比べて359億円改善しました。

経常利益

経常利益は、前期比528億円（24.2%）減の1,652億円となりました。

特別損益

特別損益については、新駅設置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

上記に法人税等を加減した結果、当期純利益は前期比342億円（27.2%）減の917億円となりました。

(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816億円、単体で606億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3兆1,735億円、単体で3兆1,170億円となりました。

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2兆3,392億円縮減しましたが、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862億円増加して1兆1,345億円となり、自己資本比率も前期末の19.4%から当期末は21.0%に増加しています。







(6) 資金調達

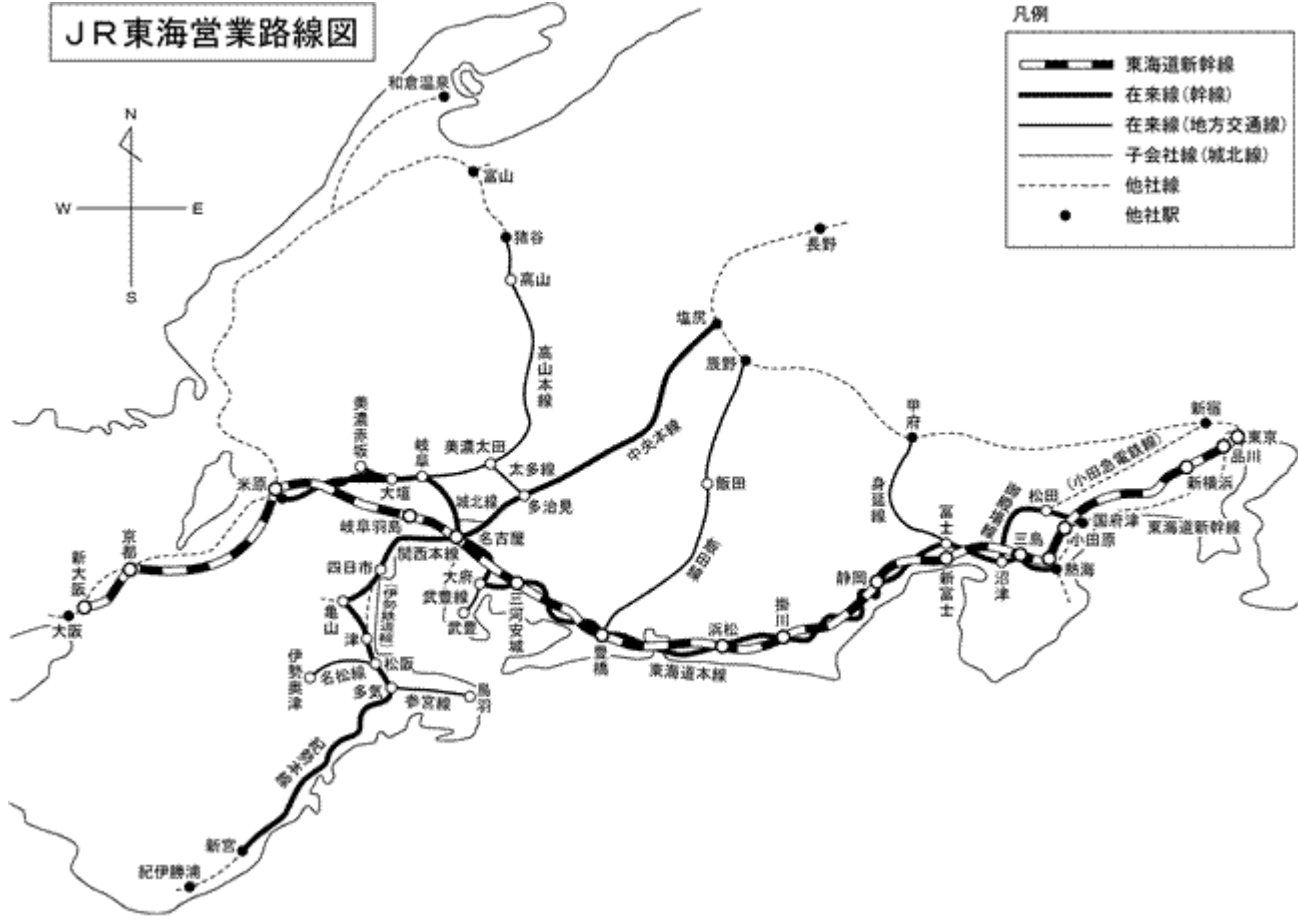
当社では、多様な資金調達を図るとともに円滑な調達を行うため、ムーディーズ・インベスターズ・サービス・インク及び株式会社格付投資情報センター（R&I）の格付けを取得しています。なお、当期に発行した長期社債の格付けは、ムーディーズ・インベスターズ・サービス・インクにおいてはA a 2、株式会社格付投資情報センターにおいてはA Aとなっています。

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2,673億円、工事負担金充当額を含め2,788億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2,368億円、連結子会社において5億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37億円、不動産業においては215億円、その他の事業においては46億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	1,541,233	292,343	2,287,811 (48,636)	184,354	4,305,742	16,898
不動産業	11,836	208	43,860 (396)	1,425	57,330	106

- (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1,322,108百万円)、停車場用地(面積9,116千㎡、帳簿価額788,261百万円)、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1,012,963百万円)、電路設備(電柱、トロッコ線、信号設備等、帳簿価額246,219百万円)、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50,039百万円)が含まれています。
- 5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業128,625百万円、不動産業1,405百万円)、その他の有形固定資産(運輸業44,724百万円、不動産業7百万円)及び無形固定資産(運輸業11,004百万円、不動産業12百万円)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。

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	-	1,644	28	244	251	52	842	3,063
在来線	2	244	236	303	332	124	-	368	1,609
合計	4	244	1,880	331	576	375	52	1,210	4,672

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	228
名古屋工場	名古屋市中川区	112,319	119	1,236
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,175	1,108	205
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	203
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	479
[新幹線鉄道事業本部]				
東京仕業・修繕・交番検査車両所	東京都品川区	379,235	226,092	8,235
浜松工場	浜松市中区	338,581	71,487	8,689
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	64,293	205	1,386
[関西支社]				
大阪仕業・修繕・交番・台車検査車両所	大阪府摂津市	303,361	89,473	13,003
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	1,423

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	4,546

(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	296,390	20,348	675
(株)ジェイアール東海ホテルズ	岐阜県高山市ほか	52,487	162	2,621
名古屋ターミナルビル(株)	名古屋市中村区ほか	9,459	11,234	147
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	4,193

(注) 上記子会社のうち、名古屋ターミナルビル(株)は平成22年4月1日にジェイアールセントラルビル(株)と合併し消滅しています。

(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)	266	755	1,087 (47)	68	2,178	266	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)	6,449	-	-	1,795	8,245	612	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)	3,991	390	1,887 (6)	582	6,852	1,126	営業所、 店舗等
東海キヨスク株 (名古屋市中村区)	2,281	9	746 (5)	1,174	4,211	601	支店、 店舗等
ジェイアール東海商事株 (名古屋市中村区)	150	48	-	355	554	52	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)	117,909	429	0 (0)	944	119,283	45	駅ビル等 2
ジェイアール東海不動産株 (東京都港区)	50,838	240	10,989 (98)	484	62,553	115	賃貸施設等
新横浜ステーション開発株 (横浜市港北区)	20,780	-	0 (0)	189	20,970	39	駅ビル等
東京ステーション開発株 (東京都千代田区)	5,278	41	-	154	5,475	33	高架下等
名古屋ターミナルビル株 (名古屋市中村区)	3,134	12	0 (0)	129	3,277	57	駅ビル等 2
名古屋ステーション開発株 (名古屋市中村区)	6,803	-	25 (1)	540	7,369	48	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)	356	3,472	61	高架下等

(注) 1 「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。

2 上記子会社のうち、名古屋ターミナルビル株は平成22年4月1日にジェイアールセントラルビル株と合併し消滅しています。

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 (名古屋市中村区)	2,439	352	76 (1)	833	3,701	894	ホテル
静岡ターミナルホテル(株) (静岡市葵区)	180	-	-	292	473	170	ホテル
(株)ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	73	-	-	1,448	1,521	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)	773	-	36 (0)	305	1,116	218	支店等
日本車輛製造(株) (名古屋市中村区)	7,753	4,557	16,944 (4,745)	1,049	30,305	1,676	製作所等
ジェイアール東海建設(株) (名古屋市中村区)	113	35	390 (2)	517	1,057	314	営業所等
中央リネンサプライ(株) (東京都中央区)	156	219	104 (8)	36	516	98	支店、工場等
日本機械保線(株) (東京都港区)	778	50	370 (3)	157	1,357	458	支店、工場等
東海交通機械(株) (名古屋市中村区)	670	181	375 (6)	311	1,539	845	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22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 業	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	45,333	25,621	19,712	自己資金	12. 1	26. 9
	東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	37,300	1,293	36,007	自己資金	21.10	25. 3
	東海道新幹線列車無線取替	34,500	32,082	2,418	自己資金	17. 4	22. 9
	東海道新幹線電源設備増強	25,193	24,934	259	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	10,381	10,157	224	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	1,344	14,356	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	2,525	9,568	自己資金	20. 4	26. 6
	東海道新幹線環境対策	11,345	6,988	4,357	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	6,515	3,191	負担金	18. 6	24. 3
	在来線A T S装置取替	36,000	18,544	17,456	自己資金	18. 6	24. 3
	新幹線N700系車両新製	177,483	37,320	140,163	自己資金	19. 8	24. 3
	在来線車両取替	24,700	54	24,646	自己資金	20.11	25. 3
	武豊線電化	8,190	-	8,190	自己資金	22. 3	27. 6
	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	18,705	7,135	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	5,216	4,218	998	自己資金 負担金	17. 4	23. 3
	東京駅他駅設備改良	33,400	17,964	15,436	自己資金	18. 1	26. 3
	新大阪駅構内ホーム増設等	42,600	15,340	27,260	自己資金	19. 4	26. 3
	東海道本線幸田～岡崎間新駅設置	3,315	179	3,136	負担金	20.12	24. 9
	エクスプレス予約システム機能強化	25,900	22,839	3,061	自己資金	19. 7	23. 3
	在来線I C サービス利便性向上	2,320	1,993	327	自己資金	20.10	23. 3
	エレベーター新設	1,261	-	1,261	自己資金	22. 4	23. 3
業務効率化							
鳥飼基地総合事務所改良 及び仕業線新設	13,490	8,191	5,299	自己資金	18. 6	25. 3	
東海道新幹線台車検査設備改良	8,090	7,607	483	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	11,364	956	自己資金	19.11	23. 1	
経理関係事務システム更新	6,680	1,615	5,065	自己資金	21. 4	23. 9	
その他							
山梨リニア実験線建設等 当初計画	190,880	163,621	27,259	自己資金	2. 7	26. 3	
設備更新及び延伸	338,095	28,647	309,448	自己資金	19. 1	29. 3	
社員研修センター統合・建設	17,500	909	16,591	自己資金	20. 6	24. 3	
J R東海博物館(仮称)新設	5,040	664	4,376	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	28,386	15,244	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	6,505	1,492	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22年3月31日)	提出日現在発行数(株) (平成22年6月23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	2,150,000	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	2,150,000	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。

(2)【新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

平成22年2月1日以後に開始する事業年度に係る有価証券報告書から適用されるため、記載事項はありません。

(4)【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

(5)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
平成21年5月11日	90,000	2,150,000		112,000		53,500

(注) 自己株式の消却によるものです。

(6) 【所有者別状況】

平成22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)	44	225	33	1,028	478	22	129,835	131,665	
所有株式数(株)	300	1,037,532	16,675	288,110	376,654	64	430,665	2,150,000	
所有株式数の割合(%)	0.01	48.26	0.78	13.40	17.52	0.00	20.03	100.00	

(注) 1 「個人その他」欄には、自己株式175,540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26株が含まれています。

(7) 【大株主の状況】

平成22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	4.55
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	97,223	4.52
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	97,042	4.51
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	3.31
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	66,781	3.11
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	2.33
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 東海旅客鉄道(株)内	45,216	2.10
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	1.86
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	1.59
第一生命保険相互会社	東京都千代田区有楽町一丁目13番1号	34,000	1.58
計		633,507	29.47

(注) 上記のほか、当社は自己株式175,540株を保有しています。

(8) 【議決権の状況】

【発行済株式】

平成22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 175,540		
	(相互保有株式) 普通株式 220		
完全議決権株式(その他)	普通株式 1,974,240	1,974,240	
単元未満株式			
発行済株式総数	2,150,000		
総株主の議決権		1,974,240	

(注) 証券保管振替機構名義の株式26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22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	175,540		175,540	8.16
(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	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		175,760		175,760	8.17

(9) 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第13号に基づく普通株式の取得

(1)【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2)【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

会社法第155条第13号に基づく取得

区分	株式数(株)	価額の総額(百万円)
当事業年度における取得自己株式	867	577
当期間における取得自己株式	4,450	2,962

(注) 1 会社法第797条第1項に基づく株式買取請求によるものです。

2 当期間は、平成22年4月1日から有価証券報告書提出日までの期間です。

(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	3,300	3,795		
その他				
保有自己株式数	175,540		179,990	

(注) 当期間は、平成22年4月1日から有価証券報告書提出日までの期間です。

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19.3%、8.7%、1.7%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21年10月28日 取締役会決議	8,874	4,500
平成22年6月22日 定時株主総会決議	8,885	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19期	第20期	第21期	第22期	第23期
決算年月	平成18年3月	平成19年3月	平成20年3月	平成21年3月	平成22年3月
最高(円)	1,250,000	1,490,000	1,420,000	1,192,000	718,000
最低(円)	802,000	1,030,000	883,000	491,000	532,000

(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21年10月	11月	12月	平成22年1月	2月	3月
最高(円)	661,000	625,000	654,000	698,000	679,000	718,000
最低(円)	590,000	561,000	613,000	624,000	649,000	663,000

(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	88
代表取締役 副会長		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 平成22年4月 当社代表取締役副会長（現在に至る）	3	42
代表取締役 社長		山田 佳臣	昭和24年1月7日生	昭和46年7月 日本国有鉄道入社 昭和58年8月 同職員局職員課補佐 昭和62年4月 当社入社 総務部勤労課長 昭和63年2月 当社人事部人事課長 平成元年3月 当社総合企画本部東京企画部長 平成4年6月 当社秘書室副室長 平成6年6月 当社人事部長 平成8年6月 当社取締役人事部長 平成10年6月 当社取締役総合企画本部長 平成11年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成14年6月 当社専務取締役事業推進本部長 平成16年6月 当社代表取締役副社長 平成22年4月 当社代表取締役社長（現在に至る）	3	65
代表取締役 副社長	総合企画本部・ 財務部・ 管財部・ 営業本部・ 事業推進本部 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	82

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・ 鉄道事業本部・ 東海道新幹線 21世紀対策本部・ 安全対策部担当	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 当社建設工事事務部長 平成12年6月 当社取締役建設工事事務部長 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世紀対策本部長 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	33
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	58
専務取締役	総合技術本部・ 海外高速鉄道 担当	森 村 勉	昭和24年3月1日生	昭和47年5月 日本国有鉄道入社 昭和61年5月 同車両局修車課補佐 昭和62年4月 当社入社 昭和62年10月 当社大阪管理部車両課長 昭和63年12月 当社新幹線鉄道事業本部車両部車両課長 平成2年3月 当社新幹線鉄道事業本部車両部管理課長 平成3年3月 当社新幹線鉄道事業本部車両部次長 平成4年6月 当社新幹線鉄道事業本部車両部長 平成6年6月 当社技術本部担当部長 平成10年6月 当社技術本部副本部長 平成14年6月 当社取締役総合技術本部技術開発部次長 平成15年6月 当社執行役員総合技術本部技術開発部次長 平成16年6月 当社執行役員総合技術本部技術開発部長 平成18年6月 当社常務執行役員総合技術本部技術開発部長 平成19年6月 当社常務取締役総合技術本部長 平成20年6月 当社専務取締役総合技術本部長 平成22年6月 当社専務取締役（現在に至る）	3	27

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 昭和59年10月 昭和62年4月 平成8年4月 平成10年6月 平成12年7月 平成13年3月 平成14年6月 平成15年6月 平成18年6月 平成20年6月	日本国有鉄道入社 同東京南鉄道管理局施設部建築課長 日本国有鉄道清算事業団入社 同計画工事部次長 当社入社 建設工事部担当部長 当社総合企画本部副本部長 ジェイアール東海不動産㈱代表取締役常務 当社取締役事業推進本部副本部長 当社執行役員事業推進本部副本部長 当社常務取締役事業推進本部長 当社専務取締役事業推進本部長（現在に至る）	3	23
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 昭和59年5月 昭和62年4月 平成元年3月 平成4年6月 平成6年6月 平成10年6月 平成14年6月 平成16年6月 平成18年6月 平成20年6月	日本国有鉄道入社 同職員局職員課補佐 当社入社 当社人事部勤労課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社秘書室長 当社取締役秘書室長 当社取締役総合企画本部長 当社常務取締役総合企画本部長 当社専務取締役東海鉄道事業本部長（現在に至る）	3	39
専務取締役	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 昭和61年2月 昭和62年4月 平成3年3月 平成6年6月 平成8年6月 平成10年6月 平成14年6月 平成16年6月 平成18年6月 平成20年6月 平成22年6月	日本国有鉄道入社 同職員局労働課補佐 当社入社 当社人事部人事課担当課長 当社人事部勤労課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社総務部長 当社取締役総務部長 当社取締役人事部長 当社常務取締役総合企画本部長 当社専務取締役総合企画本部長（現在に至る）	3	18
専務取締役	総合技術本部長	関 雅樹	昭和24年11月1日生	昭和50年4月 昭和61年2月 昭和62年4月 昭和63年2月 平成2年10月 平成3年3月 平成7年6月 平成8年6月 平成12年7月 平成14年7月 平成16年6月 平成19年6月 平成20年6月 平成22年6月	日本国有鉄道入社 同名古屋鉄道管理局施設部総務課長 当社入社 当社広報室東京広報室長 ㈱ウェッジ代表取締役社長 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 双葉鉄道工業㈱取締役計画部長 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 当社管財部長 当社総合技術本部技術開発部チームマネージャー 当社執行役員総合技術本部技術開発部次長 当社執行役員総合技術本部技術開発部長 当社常務執行役員総合技術本部技術開発部長 当社専務取締役総合技術本部長（現在に至る）	3	11

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	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 平成22年6月 当社専務取締役新幹線鉄道事業本部長 (現在に至る)	3	29
常務取締役	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 同運転局列車課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成2年3月 当社総合企画本部経営管理部計画課長 平成3年5月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成6年6月 当社静岡支社管理部長 平成10年6月 当社総合企画本部経営管理部長 平成16年7月 当社広報部長 平成18年6月 当社取締役広報部長 平成22年6月 当社常務取締役広報部長(現在に至る)	3	20
取締役	東海道新幹線 21世紀対策本部長	宇野護	昭和29年6月19日生	昭和53年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年3月 同岐阜工事事務所調査課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社総合企画本部リニア・中央新幹線推進部担当課長 平成3年7月 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 平成5年6月 当社総合企画本部東京企画部担当課長 平成8年6月 当社広報部次長 平成11年6月 当社リニア開発本部主幹 平成12年9月 当社広報部長 平成16年7月 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 平成20年6月 当社執行役員東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 平成22年6月 当社取締役東海道新幹線21世紀対策本部長(現在に至る)	3	19

役名	職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (株)
取締役	総務部長	巢山 芳樹	昭和32年5月4日生	昭和55年4月 昭和61年2月 昭和62年4月 平成2年4月 平成3年3月 平成4年7月 平成6年5月 平成8年6月 平成9年2月 平成10年6月 平成14年6月 平成18年7月 平成20年6月 平成22年6月	日本国有鉄道入社 同新潟鉄道管理局経理部主計課長 当社入社 (株)ジェイアール東海ツアーズ総務部経理課長 当社人事部勤労課課長代理 当社人事部勤労課担当課長 当社人事部人事課担当課長 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部管理課長 当社人事部勤労課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社総合企画本部投資計画部長 当社取締役人事部部長 当社取締役総務部長(現在に至る)	3	8
取締役	人事部長	坪内 良人	昭和30年5月31日生	昭和54年4月 昭和62年3月 昭和62年4月 昭和63年2月 平成2年2月 平成2年6月 平成3年3月 平成5年2月 平成9年6月 平成11年6月 平成13年7月 平成15年7月 平成16年6月 平成18年6月 平成20年6月 平成22年6月	日本国有鉄道入社 同新幹線総局総務部人事課長 当社入社 新幹線運行本部総務部人事担当課長 当社総務部総務課課長代理 日本国有鉄道清算事業団経理部 同株式対策室補佐 当社新幹線鉄道事業本部管理部人事課長 当社財務部資金課長 当社関西支社管理部長 当社東海鉄道事業本部管理部長 当社総合企画本部経営管理部担当部長 当社監査室長 当社人事部担当部長 当社総務部長 当社取締役総務部長 当社取締役人事部部長(現在に至る)	3	20
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 昭和60年4月 昭和62年4月 平成3年3月 平成3年5月 平成6年6月 平成8年12月 平成10年6月 平成14年7月 平成18年6月 平成20年6月	日本国有鉄道入社 同盛岡鉄道管理局営業部旅客課長 当社入社 当社総合企画本部経営管理部管理課担当課長 当社総合企画本部経営管理部計画課長 当社総合企画本部経営管理部管理課長 当社総合企画本部経営管理部次長 当社財務部担当部長 当社管財部長 当社財務部長 当社取締役財務部長(現在に至る)	3	13
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 昭和62年4月 平成5年6月 平成6年6月 平成10年6月 平成13年7月 平成18年6月 平成20年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社営業本部企画課担当課長 当社総合企画本部経営管理部計画課長 当社総合企画本部経営管理部管理課長 当社営業本部長 当社営業本部長 当社取締役営業本部長(現在に至る)	3	7

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	建設工事部長	渡邊 清	昭和28年5月10日生	昭和52年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同静岡鉄道管理局総務部企画室長 昭和62年4月 当社入社 平成2年3月 当社建設工事事務課担当課長 平成6年6月 ジェイアールセントラルビル(株)建設課長 平成7年6月 同社建設部担当部長 平成8年6月 当社関連事業本部管理部担当部長 平成10年6月 当社リニア開発本部主幹 平成11年6月 当社建設工事事務次長 平成13年7月 当社技術本部担当部長 平成18年6月 当社総合企画本部副本部長 平成20年6月 当社執行役員東海道新幹線21世紀対策本部副本部長、建設工事事務東京建設部長 平成22年6月 当社取締役建設工事事務部長(現在に至る)	3	18
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	13
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	14
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	3
取締役		水野 耕太郎	昭和16年3月1日生	昭和38年4月 東邦瓦斯株式会社入社 平成9年6月 同社取締役 平成12年6月 同社常務取締役 平成14年6月 同社代表取締役専務取締役 平成16年6月 同社代表取締役社長 平成20年6月 同社代表取締役会長(現在に至る) 平成22年6月 当社取締役(現在に至る)	3	0

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
常勤監査役		中山 理	昭和28年9月3日生	昭和51年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同名古屋鉄道管理局総務部人事課長 昭和62年4月 当社入社 鉄道事業本部管理部管理課人事担当課長 昭和62年5月 当社営業本部販売課副長 昭和63年2月 当社営業本部営業課課長代理 平成元年3月 当社営業本部営業課企画担当課長 平成2年3月 当社営業本部企画課長 平成3年12月 当社ロンドン事務所長 平成7年4月 当社総務部次長 平成8年6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部営業担当部長 平成9年6月 (株)ジェイアール東海百貨店総務部長 平成12年5月 (株)ジェイアール東海高島屋取締役総務本部長 平成14年8月 当社ワシントン事務所長 平成16年6月 当社執行役員ワシントン事務所長 平成20年6月 当社常務執行役員静岡支社長 平成22年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	4	13
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	6
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	9
常勤監査役		江見 弘武	昭和18年8月24日生	昭和44年4月 判事補任官 昭和59年4月 日本国有鉄道総裁室法務課調査役 昭和62年4月 日本国有鉄道清算事業団総務部法務課長 昭和62年6月 東京地方裁判所判事 平成2年4月 同部総括判事 平成3年11月 横浜地方裁判所部総括判事 平成7年4月 東京地方裁判所部総括判事 平成10年5月 新潟家庭裁判所長 平成11年9月 東京高等裁判所部総括判事 平成19年5月 高松高等裁判所長官 平成20年9月 当社囑託 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	4

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
監査役		木藤 繁夫	昭和15年9月29日生	昭和41年4月 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	4
計						686

- (注) 1 取締役張富士夫、頃安健司及び水野耕太郎は、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22年6月22日開催の第23回定時株主総会后、2年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
- 4 監査役任期は、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(常勤監査役中山理、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】

(1)【コーポレート・ガバナンスの状況】

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

企業統治の体制

a 企業統治の体制の概要等

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

当社の取締役会は取締役23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。

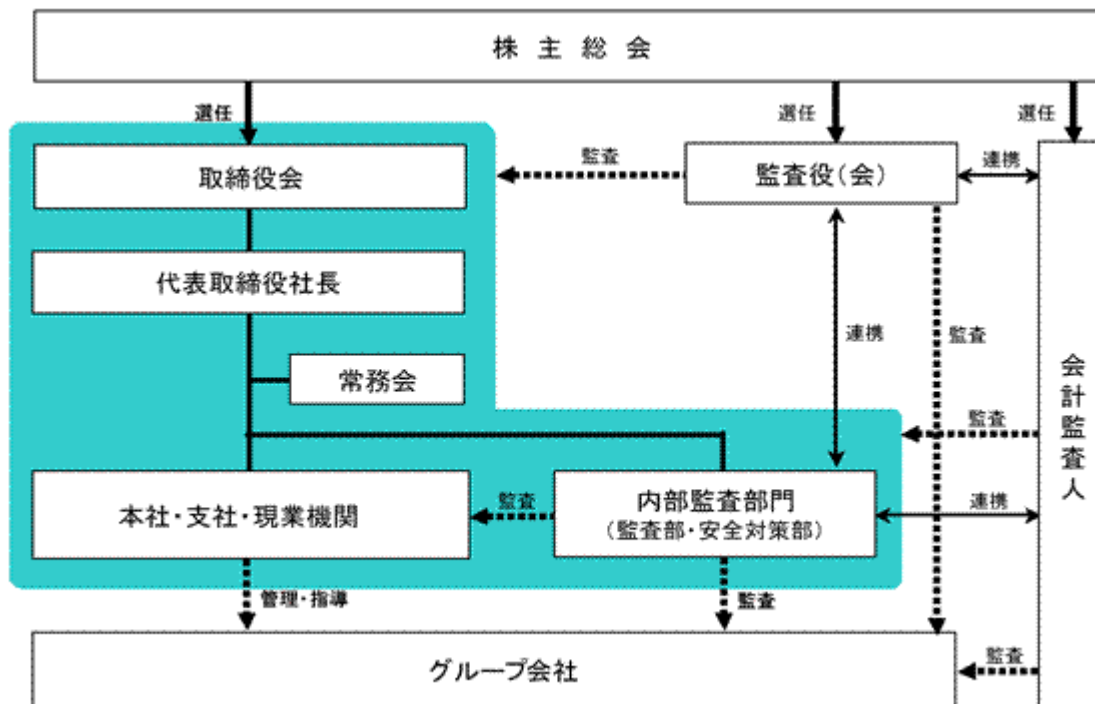
監査役は、取締役会、常務会をはじめとする重要な会議に出席し、審議過程から経営施策について適法性の確保に努めるとともに、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、子会社に赴き、その業務執行状況について調査し、厳正に監査を行っています。なお、監査役の職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

内部監査は、監査部（29名）において、当社及び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安全監査を実施し、その結果を経営者に報告しています。

会計監査は、会計監査人として選任している有限責任監査法人トーマツから、一般に公正妥当と認められる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3年）、北村嘉章（同6年）、水野裕之（同6年）及び河嶋聡史（同1年）であり、その監査業務に係る補助者は27名（公認会計士7名、会計士補等10名、その他10名）です。

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

(図表)



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 リスク管理体制の整備の状況

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

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

d 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。

社外取締役及び社外監査役との関係等

社外取締役及び社外監査役の選任については、当社の業務を遂行するにあたり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、社外取締役3名及び社外監査役3名を選任しています。

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

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

なお、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。

役員報酬等の内容

区分	基本報酬		賞与		報酬等の総額 (百万円)
	対象員数(名)	総額(百万円)	対象員数(名)	総額(百万円)	
取締役 (社外取締役を除く)	19	728	19	268	997
監査役 (社外監査役を除く)	3	70	2	25	96
社外役員	6	89	6	31	121

(注) 1 監査役(社外監査役を除く)に対する基本報酬の対象員数及び総額には、平成21年6月23日開催の第22回定時株主総会終結の時をもって退任した監査役1名及びその基本報酬の額が含まれています。

2 取締役の報酬等は、定額の基本報酬と賞与から構成しています。基本報酬は役位、経年等を総合的に勘案し、賞与は各事業年度の業績、委嘱業務の成果等を総合的に勘案し、それぞれ適正な額を平成19年6月22日開催の第20回定時株主総会で決議された報酬等の限度額の範囲内において、取締役会の決議により決定しています。

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

株式の保有状況

- a 投資株式のうち保有目的が純投資目的以外の目的であるものの銘柄数及び貸借対照表計上額の合計額
65銘柄 84,228百万円
- b 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式の銘柄、株式数、貸借対照表計上額及び保有目的
当事業年度（平成22年3月31日現在）

銘柄	株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)	保有目的
新日本製鐵株式會社	22,539,000	8,271	両社の協力・信頼関係を 一層強固なものとするため
ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	7,168	〃
ナブテスコ株式会社	5,171,000	6,443	〃
三菱電機株式会社	6,573,000	5,646	〃
株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	4,803	〃
三菱重工業株式会社	11,511,000	4,454	〃
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	4,354	〃
株式会社東芝	6,754,000	3,262	〃
三菱地所株式会社	1,592,000	2,435	〃
株式会社高島屋	2,777,000	2,132	〃
東京電力株式会社	849,100	2,115	〃
東京海上ホールディングス株式会社	551,720	1,452	〃
電源開発株式会社	421,920	1,299	〃
三井住友海上グループホールディングス株式会社	458,394	1,189	〃
名工建設株式会社	2,139,500	1,133	〃

(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	196	3
連結子会社	150		188	43
計	337	8	384	47

【その他重要な報酬の内容】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

【監査公認会計士等の提出会社に対する非監査業務の内容】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、当社は、監査公認会計士等に対して社内研修業務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20年4月1日から平成21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21年4月1日から平成22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20年4月1日から平成21年3月31日まで）は、改正前の財務諸表等規則及び鉄道事業会計規則に基づき、当事業年度（平成21年4月1日から平成22年3月31日まで）は、改正後の財務諸表等規則及び鉄道事業会計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）の連結財務諸表及び前事業年度（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は監査法人トーマツによる監査を受け、また、当連結会計年度（平成21年4月1日から平成22年3月31日まで）の連結財務諸表及び当事業年度（平成21年4月1日から平成22年3月31日まで）の財務諸表については有限責任監査法人トーマツによる監査を受けています。

なお、監査法人トーマツは、監査法人の種類の変更により、平成21年7月1日をもって有限責任監査法人トーマツとなっています。

3 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みについて

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

1【連結財務諸表等】
(1)【連結財務諸表】
【連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成21年3月31日)	当連結会計年度 (平成22年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	53,122	52,214
受取手形及び売掛金	45,430	46,879
未収運賃	21,794	26,334
たな卸資産	1 47,109	1 36,925
繰延税金資産	24,531	21,387
短期貸付金	7,390	31,559
その他	27,911	27,521
貸倒引当金	79	66
流動資産合計	227,210	242,755
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	5 1,861,541	5 1,787,128
機械装置及び運搬具(純額)	301,741	295,663
土地	5 2,363,634	5 2,363,745
建設仮勘定	114,436	144,633
その他(純額)	57,415	49,749
有形固定資産合計	2, 3 4,698,770	2, 3 4,640,921
無形固定資産	3 12,430	3 16,516
投資その他の資産		
投資有価証券	4 82,257	4 109,860
繰延税金資産	182,272	186,260
その他	4 20,013	4 14,894
貸倒引当金	422	198
投資その他の資産合計	284,120	310,816
固定資産合計	4,995,320	4,968,253
資産合計	5 5,222,531	5 5,211,009

	前連結会計年度 (平成21年3月31日)	当連結会計年度 (平成22年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	77,080	66,158
短期社債	14,999	-
短期借入金	27,538	24,515
1年内償還予定の社債	3,000	6,000
1年内返済予定の長期借入金	5 151,823	5 162,254
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	113,967	111,712
未払金	118,689	108,661
未払法人税等	38,196	29,615
前受金	77,112	71,396
預り金	11,702	11,830
賞与引当金	25,761	25,026
その他	24,961	25,306
流動負債合計	684,832	642,478
固定負債		
社債	5 825,862	5 979,872
長期借入金	5 581,408	5 543,753
鉄道施設購入長期未払金	1,579,102	1,369,939
新幹線鉄道大規模改修引当金	216,666	250,000
退職給付引当金	209,599	204,963
その他	76,701	85,434
固定負債合計	3,489,340	3,433,965
負債合計	4,174,173	4,076,443
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,500	53,500
利益剰余金	1,157,467	1,126,278
自己株式	309,122	202,405
株主資本合計	1,013,845	1,089,374
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	2,773	7,304
繰延ヘッジ損益	3	0
評価・換算差額等合計	2,769	7,304
少数株主持分	37,282	37,887
純資産合計	1,048,358	1,134,566
負債純資産合計	5,222,531	5,211,009

【連結損益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)
営業収益	1,570,253	1,486,632
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	1, 2, 4 1,015,753	1, 2, 4 1,026,516
販売費及び一般管理費	2, 3, 4 172,159	2, 3, 4 166,641
営業費合計	1,187,912	1,193,157
営業利益	382,341	293,474
営業外収益		
受取利息	337	213
受取配当金	1,504	1,205
持分法による投資利益	141	246
受取保険金	2,513	2,519
その他	3,776	2,079
営業外収益合計	8,273	6,263
営業外費用		
支払利息	32,176	35,008
鉄道施設購入長期未払金利息	93,843	82,302
鉄道施設購入長期未払金返済損	29,071	14,633
その他	17,417	2,575
営業外費用合計	172,509	134,518
経常利益	218,106	165,220
特別利益		
工事負担金等受入額	6,325	7,130
固定資産売却益	5 348	5 126
その他	1,060	987
特別利益合計	7,735	8,245
特別損失		
固定資産圧縮損	6,809	7,156
固定資産除却損	2,887	1,918
固定資産売却損	6 309	6 1,826
その他	2,909	1,664
特別損失合計	12,916	12,565
税金等調整前当期純利益	212,925	160,899
法人税、住民税及び事業税	92,656	74,261
法人税等調整額	6,779	7,625
法人税等合計	85,877	66,635
少数株主利益	994	2,499
当期純利益	126,052	91,764

【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20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22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	53,500
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	53,500	53,500
利益剰余金		
前期末残高	1,049,775	1,157,467
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,748
当期純利益	126,052	91,764
自己株式の処分	612	1,705
自己株式の消却	-	103,500
当期変動額合計	107,692	31,188
当期末残高	1,157,467	1,126,278
自己株式		
前期末残高	309,106	309,122
当期変動額		
自己株式の取得	2,619	577
自己株式の処分	2,619	3,795
自己株式の消却	-	103,500
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	15	-
当期変動額合計	15	106,717
当期末残高	309,122	202,405
株主資本合計		
前期末残高	906,257	1,013,845
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,748
当期純利益	126,052	91,764
自己株式の取得	2,619	577
自己株式の処分	1,918	2,089
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	15	-
当期変動額合計	107,587	75,528
当期末残高	1,013,845	1,089,374

	前連結会計年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22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	8,764	2,773
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	11,537	10,077
当期変動額合計	11,537	10,077
当期末残高	2,773	7,304
繰延ヘッジ損益		
前期末残高	-	3
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	3	3
当期変動額合計	3	3
当期末残高	3	0
評価・換算差額等合計		
前期末残高	8,764	2,769
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	11,533	10,074
当期変動額合計	11,533	10,074
当期末残高	2,769	7,304
少数株主持分		
前期末残高	15,741	37,282
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	21,540	604
当期変動額合計	21,540	604
当期末残高	37,282	37,887
純資産合計		
前期末残高	930,763	1,048,358
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,748
当期純利益	126,052	91,764
自己株式の取得	2,619	577
自己株式の処分	1,918	2,089
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	15	-
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	10,007	10,679
当期変動額合計	117,594	86,207
当期末残高	1,048,358	1,134,566

【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20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22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	212,925	160,899
減価償却費	258,319	268,219
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）	433	4,635
受取利息及び受取配当金	1,842	1,419
支払利息	126,020	117,310
持分法による投資損益（は益）	141	246
工事負担金等受入額	6,325	7,130
固定資産圧縮損	6,809	7,156
固定資産除却損	18,871	20,977
固定資産売却損益（は益）	39	1,699
売上債権の増減額（は増加）	10,359	5,995
たな卸資産の増減額（は増加）	44	10,722
仕入債務の増減額（は減少）	12,883	10,799
未払金の増減額（は減少）	4,429	4,845
前受金の増減額（は減少）	5,540	8,656
その他	60,269	37,613
小計	706,397	614,204
利息及び配当金の受取額	1,870	1,440
利息の支払額	126,991	118,250
法人税等の支払額	121,678	83,365
営業活動によるキャッシュ・フロー	459,597	414,027
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	272,744	250,766
工事負担金等受入による収入	10,291	10,079
無形固定資産の取得による支出	3,462	6,836
投資有価証券の取得による支出	11,533	12,026
投資有価証券の売却による収入	359	93
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	1,204	3,246
投資活動によるキャッシュ・フロー	292,511	256,209
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）	197	3,023
短期社債の純増減額（は減少）	5,001	14,999
長期借入れによる収入	107,500	128,300
長期借入金の返済による支出	100,372	155,523
社債の発行による収入	139,953	160,000
社債の償還による支出	-	3,000
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	252,814	211,418
配当金の支払額	17,748	17,748
少数株主への配当金の支払額	372	365
その他	27,514	15,857
財務活動によるキャッシュ・フロー	146,170	133,635
現金及び現金同等物の増減額（は減少）	20,916	24,182
現金及び現金同等物の期首残高	34,609	55,526
現金及び現金同等物の期末残高	55,526	79,708

【連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項】

前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
<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 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22年4月1日に、名古屋ターミナルビル㈱はジェイアールセントラルビル㈱と合併し消滅しています。</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20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22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>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 有形固定資産（リース資産を除く） 主として定率法によっています。 ただし、取替資産（新幹線鉄道施設に係るものを除く）については取替法によっています。 また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。 なお、主な耐用年数は次のとおりです。 建物及び構築物..... 2年～60年 機械装置及び運搬具... 2年～20年 無形固定資産（リース資産を除く） 定額法によっています。 なお、主な耐用年数は次のとおりです。 ソフトウェア..... 5年</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っていましたが、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。 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せん。</p>	<p>たな卸資産</p> <p>同左</p> <p>(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法 有形固定資産（リース資産を除く） 同左</p> <p>無形固定資産（リース資産を除く） 同左</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 同左</p> <p>(3) 繰延資産の処理方法 同左</p>

前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
<p>(4) 重要な引当金の計上基準</p> <p>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>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) 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>(6) 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り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>(4) 重要な引当金の計上基準</p> <p>貸倒引当金 同左</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 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（主として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>(会計処理方法の変更) 当連結会計年度より、「「退職給付に係る会計基準」の一部改正（その3）」（企業会計基準第19号平成20年7月31日）を適用しています。</p> <p>なお、これに伴う当連結会計年度の損益への影響はありません。</p> <p>(5) 工事負担金の会計処理 同左</p> <p>(6) 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>

【会計処理方法の変更】

前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
	<p>(完成工事高及び完成工事原価の計上基準の変更)</p> <p>請負工事に係る収益の計上基準については、一部の連結子会社において、従来、主に工事完成基準を適用していましたが、「工事契約に関する会計基準」(企業会計基準第15号 平成19年12月27日)及び「工事契約に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第18号 平成19年12月27日)を当連結会計年度より適用し、当連結会計年度に着手した工事契約から、当連結会計年度末までの進捗部分について成果の確実性が認められる工事については工事進行基準(工事の進捗率の見積りは原価比例法)を、その他の工事については工事完成基準を適用しています。</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>

【表示方法の変更】

前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
<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、EDINETへのXBRL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、EDINETへのXBRL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21年3月31日)			当連結会計年度 (平成22年3月31日)		
1 たな卸資産の内訳は次のとおりです。			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	商品及び製品	6,750	百万円
分譲土地建物	720	百万円	分譲土地建物	775	百万円
仕掛品	28,221	百万円	仕掛品	18,086	百万円
原材料及び貯蔵品	10,603	百万円	原材料及び貯蔵品	11,312	百万円
2 有形固定資産の減価償却累計額			2 有形固定資産の減価償却累計額		
	3,431,396	百万円		3,569,759	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			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		245,666	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。			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	投資有価証券(株式)	11,596	百万円
出資金	18	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			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	建物及び構築物(純額)	1,365	百万円
土地	790	百万円	土地	790	百万円
計	2,282	百万円	計	2,156	百万円
1年内返済予定の長期借入金	282	百万円	1年内返済予定の長期借入金	286	百万円
長期借入金	1,181	百万円	長期借入金	895	百万円
計	1,463	百万円	計	1,181	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4,991,705百万円を社債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。			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5,010,369百万円を社債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			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。			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28,478百万円です。		
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。			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445,284百万円です。		
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	21. 7 .31 ~ 28. 2 . 1	437,500	鉄道施設購入 長期未払金	22. 8 . 2 ~ 28. 8 . 1	425,284
合計		457,500	合計		445,284
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。			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	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	借入実行残高		百万円
借入未実行残高	100,000	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20年4月1日 至平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自平成21年4月1日 至平成22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 1,129百万円	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 102百万円
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	2 引当金の繰入額は次のとおりです。 賞与引当金 24,246百万円 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 86,399百万円 (賞与引当金繰入額 6,314百万円) 減価償却費 19,173百万円	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 85,110百万円 (賞与引当金繰入額 5,965百万円) 減価償却費 17,495百万円
4 研究開発費の総額 26,128百万円	4 研究開発費の総額 25,426百万円
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	5 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 119百万円 機械装置等 7百万円
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	6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。 建物 1,571百万円 土地等 255百万円

(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

当連結会計年度（自平成21年4月1日至平成22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		90,000	2,150,000
合計	2,240,000		90,000	2,150,000
自己株式				
普通株式	269,988	868	93,300	177,556
合計	269,988	868	93,300	177,556

(注) 1 発行済株式の株式数の減少の内訳は以下のとおりです。

自己株式を消却 90,000株

2 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

会社法第797条第1項に基づく株式買取請求に伴い自己株式を取得 867株

持分法適用関連会社を取得した自己株式(当社株式)の当社帰属分 1株

減少

自己株式を名古屋ターミナルビル(株)株式と株式交換 2,210株

日本車輛及び名古屋ターミナルビル(株)が株式交換により取得した自己株式(当社株式)を処分 1,090株

自己株式を消却 90,000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21年6月23日 定時株主総会	普通株式	8,874百万円	4,500円	平成21年3月31日	平成21年6月24日
平成21年10月28日 取締役会	普通株式	8,874百万円	4,500円	平成21年9月30日	平成21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22年6月22日 定時株主総会	普通株式	8,885百万円	利益剰余金	4,500円	平成22年3月31日	平成22年6月23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20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22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;">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 style="border-top: 1px solid black;">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 style="border-top: 1px solid black;">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></td> </tr> <tr> <td>現金及び現金同等物</td> <td style="text-align: right;">9,937百万円</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">差引：子会社株式取得に伴う支出</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">16,625百万円</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		現金及び現金同等物	9,937百万円	差引：子会社株式取得に伴う支出	16,625百万円	<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;">52,214百万円</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>短期貸付金</td> <td style="text-align: right;">24,995百万円</td> </tr> <tr> <td>その他の流動資産</td> <td style="text-align: right;">2,501百万円</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;">79,708百万円</td> </tr> </table> <p>2</p>	現金及び預金勘定	52,214百万円	期間3か月超の定期預金	2百万円	短期貸付金	24,995百万円	その他の流動資産	2,501百万円	現金及び現金同等物	79,708百万円
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																																											
現金及び現金同等物	9,937百万円																																										
差引：子会社株式取得に伴う支出	16,625百万円																																										
現金及び預金勘定	52,214百万円																																										
期間3か月超の定期預金	2百万円																																										
短期貸付金	24,995百万円																																										
その他の流動資産	2,501百万円																																										
現金及び現金同等物	79,708百万円																																										

(リース取引関係)

前連結会計年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)																								
<p>(借手側)</p> <p>1 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>2 オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">1,234百万円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">1,664百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right;">2,898百万円</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> <p>(貸手側)</p> <p>1 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>2 オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">1,834百万円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">7,310百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right;">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	1,234百万円	1年超	1,664百万円	合計	2,898百万円	1年内	1,834百万円	1年超	7,310百万円	合計	9,145百万円	<p>(借手側)</p> <p>1 ファイナンス・リース取引 同左</p> <p>2 オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">571百万円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">1,114百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right;">1,685百万円</td> </tr> </table> <p>(貸手側)</p> <p>1 ファイナンス・リース取引 同左</p> <p>2 オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">1,713百万円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">5,869百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right;">7,582百万円</td> </tr> </table>	1年内	571百万円	1年超	1,114百万円	合計	1,685百万円	1年内	1,713百万円	1年超	5,869百万円	合計	7,582百万円
1年内	1,234百万円																								
1年超	1,664百万円																								
合計	2,898百万円																								
1年内	1,834百万円																								
1年超	7,310百万円																								
合計	9,145百万円																								
1年内	571百万円																								
1年超	1,114百万円																								
合計	1,685百万円																								
1年内	1,713百万円																								
1年超	5,869百万円																								
合計	7,582百万円																								

(金融商品関係)

当連結会計年度(自平成21年4月1日至平成22年3月31日)

1 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

資金運用については安全性の高い預金等に限定し、また、資金調達については社債発行や銀行借入による方針です。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク並びにリスク管理体制

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

投資有価証券は主に業務上の関係を有する企業の株式であり、市場価格の変動リスクに晒されています。当該リスクに関しては、定期的な時価等の把握などの方法により管理しています。

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

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

鉄道施設購入長期末払金は、主に新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律(平成3年法律第45号)に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設(車両を除く。)を平成3年10月1日、保有機構(現:鉄道・運輸機構)より5,095,661百万円で譲り受けた際にその譲渡価格として計上したものです。その支払期間、支払方法、利率のいずれも同法及び同法施行令に規定されており、4,494,466百万円については25.5年、601,195百万円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金(現:鉄道・運輸機構)に支払うこととなっています。また、一部は変動金利となっており、連結会計年度ごとに鉄道・運輸機構から通知される利率が適用されています。

(3) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価には、市場価格に基づく価額のほか、市場価格がない場合には合理的に算定された価額が含まれています。当該価額の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することもあります。

2 金融商品の時価等に関する事項

平成22年3月31日における連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりです。なお、時価を把握することが極めて困難と認められるものは、次表には含まれていません（注2）参照）。

（単位 百万円）

	連結貸借対照表 計上額()	時価()	差額
(1) 現金及び預金	52,214	52,214	
(2) 受取手形及び売掛金	46,879	46,879	
(3) 未収運賃	26,334	26,334	
(4) 短期貸付金	31,559	31,559	
(5) 投資有価証券	78,995	78,995	
(6) 支払手形及び買掛金	(66,158)	(66,158)	
(7) 短期借入金	(24,515)	(24,515)	
(8) 未払金	(108,661)	(108,661)	
(9) 未払法人税等	(29,615)	(29,615)	
(10) 預り金	(11,830)	(11,830)	
(11) 社債	(985,872)	(1,024,584)	38,711
(12) 長期借入金	(706,008)	(713,659)	7,650
(13) 鉄道施設購入長期未払金	(1,481,652)	(2,074,786)	593,134

() 負債に計上されているものについては、() で示しています。

(注) 1 金融商品の時価の算定方法及び有価証券に関する事項

- (1) 現金及び預金、(2) 受取手形及び売掛金、(3) 未収運賃並びに(4) 短期貸付金
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (5) 投資有価証券
取引所の価格によっています。
また、保有目的ごとの投資有価証券に関する事項については、注記事項「有価証券関係」に記載しています。
- (6) 支払手形及び買掛金、(7) 短期借入金、(8) 未払金、(9) 未払法人税等並びに(10) 預り金
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (11) 社債
市場価格のあるものは市場価格に基づき、市場価格のないものは、元利金の合計額を当該社債の残存期間に応じて新規に同様の社債を発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内償還予定の社債は、社債に含めて時価を表示しています。
- (12) 長期借入金
元利金の合計額を新規に同様の借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内返済予定の長期借入金は、長期借入金に含めて時価を表示しています。
- (13) 鉄道施設購入長期未払金
法令の制約を受ける金銭債務であり、同様の手段での再調達は困難であることから、元利金の合計額()を、各年ごとの元利金の支払いまでの残存期間に応じて新規に社債を発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、鉄道施設購入長期未払金に含めて時価を表示しています。
() 変動金利部分については、鉄道・運輸機構から通知された直近の利率に基づき算定しています。

(注) 2 時価を把握することが極めて困難と認められる金融商品

非上場株式(連結貸借対照表計上額30,864百万円)は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積ることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(5) 投資有価証券」には含めていません。

(注) 3 金銭債権の連結決算日後の償還予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超
現金及び預金	52,214			
受取手形及び売掛金	45,857	1,022		
未収運賃	26,334			
短期貸付金	31,559			
合計	155,965	1,022		

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

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	24,515					
社債	6,000		55,000	20,000		905,000
長期借入金	162,254	129,413	110,777	82,828	128,026	92,707
鉄道施設購入長期未払金	111,712	116,265	121,147	126,256	131,614	874,656
合計	304,482	245,678	286,925	229,084	259,640	1,872,363

(追加情報)

当連結会計年度より、「金融商品に関する会計基準」(企業会計基準第10号 平成20年3月10日)及び「金融商品の時価等の開示に関する適用指針」(企業会計基準適用指針第19号 平成20年3月10日)を適用していません。

(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21年3月31日)

	取得原価	連結貸借 対照表計上額	(単位 百万円) 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
(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)

	1年以内	1年超5年以内	5年超10年以内	(単位 百万円) 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	

当連結会計年度

その他有価証券（平成22年3月31日）

(単位 百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	54,517	38,638	15,879
	(2) 債券			
	(3) その他			
	小計	54,517	38,638	15,879
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	24,242	28,564	4,321
	(2) 債券			
	(3) その他	234	276	41
	小計	24,477	28,840	4,362
合計		78,995	67,479	11,516

(デリバティブ取引関係)

前連結会計年度(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。

当連結会計年度(自平成21年4月1日至平成22年3月31日)

当社及び連結子会社のデリバティブ取引には重要性がないため、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、日本車輛をはじめとする連結子会社4社が適格退職年金制度を、日本機械保線㈱をはじめとする連結子会社4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21年3月31日)	当連結会計年度 (平成22年3月31日)
退職給付債務(注)	242,213	231,675
年金資産	14,133	15,627
未積立退職給付債務(+)	228,080	216,048
会計基準変更時差異の未処理額	1,535	1,279
未認識過去勤務債務	6,430	3,606
未認識数理計算上の差異	10,515	6,198
連結貸借対照表計上額純額 (+ + +)	209,599	204,963
前払年金費用		
退職給付引当金(-)	209,599	204,963

(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20年4月1日 至平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)
勤務費用(注)	12,222	12,558
利息費用	3,634	3,660
期待運用収益	155	230
会計基準変更時差異の費用処理額	127	255
過去勤務債務の費用処理額	2,857	2,850
数理計算上の差異の費用処理額	1,786	2,157
退職給付費用 (+ + + + +)	20,473	21,253

(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20年4月1日 至平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自平成21年4月1日 至平成22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%	0.99%~2.0%
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	主として5年
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)	同左

(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21年3月31日)	当連結会計年度 (平成22年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	85,799	83,846
減価償却費	63,117	68,458
ソフトウェア	16,955	18,224
賞与引当金	10,324	10,019
固定資産未実現利益	6,073	6,906
長期未払費用	7,126	6,747
繰越欠損金	2,729	2,337
その他	42,002	48,919
繰延税金資産小計	234,130	245,460
評価性引当額	19,831	23,895
繰延税金資産合計	214,299	221,565
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	1,832	7,327
圧縮記帳積立金	6,175	6,154
その他	3,747	4,962
繰延税金負債合計	11,755	18,443
繰延税金資産の純額	202,543	203,121

(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21年3月31日)	当連結会計年度 (平成22年3月31日)
流動資産 繰延税金資産	24,531	21,387
固定資産 繰延税金資産	182,272	186,260
流動負債 その他	1	0
固定負債 その他	4,258	4,526

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

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。

当連結会計年度(自平成21年4月1日至平成22年3月31日)

該当事項はありません。

(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

当連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22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	1,130,256	180,334	42,938	133,103	1,486,632		1,486,632
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	12,113	8,330	23,833	122,496	166,773	(166,773)	
計	1,142,369	188,664	66,771	255,599	1,653,406	(166,773)	1,486,632
営業費用	870,358	184,880	60,031	245,266	1,360,536	(167,378)	1,193,157
営業利益	272,011	3,784	6,740	10,332	292,869	605	293,474
資産、減価償却費 及び資本的支出							
資産	4,844,852	72,910	324,564	203,516	5,445,843	(234,833)	5,211,009
減価償却費	242,243	3,323	17,687	4,964	268,219		268,219
資本的支出	219,095	3,631	20,954	4,621	248,302		248,302

(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47,097百万円（主な内容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））、当連結会計年度107,788百万円（主な内容は当社の長期投資資金（投資有価証券）及び余資運用資金（短期貸付金など））です。

4 その他

前連結会計年度（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】

海外売上高の合計が連結売上高の10%未満であるため、前連結会計年度及び当連結会計年度において、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20年4月1日 至平成21年3月31日)		当連結会計年度 (自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)	
1株当たり純資産額	513,233.30円	1株当たり純資産額	555,999.83円
1株当たり当期純利益	64,023.29円	1株当たり当期純利益	46,574.56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21年3月31日)	当連結会計年度 (平成22年3月31日)
純資産額 (百万円)	1,048,358	1,134,566
純資産額から控除する金額 (百万円)	37,282	37,887
(うち少数株主持分) (百万円)	37,282	37,887
普通株式に係る純資産額 (百万円)	1,011,075	1,096,678
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	1,970,012	1,972,444

- 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20年4月1日 至平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)
当期純利益 (百万円)	126,052	91,764
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)	126,052	91,764
普通株式の期中平均株式数 (株)	1,968,861	1,970,277

(重要な後発事象)

前連結会計年度 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)	当連結会計年度 (自平成21年4月1日 至平成22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	19,987	19,988	2.04	"	30 . 10 . 19
"	第27回無担保普通社債	18 . 11 . 20	29,981	29,982	2.39	"	38 . 9 . 18
"	第28回無担保普通社債	19 . 1 . 23	19,990	19,991	1.88	"	28 . 12 . 20
"	第29回無担保普通社債	19 . 4 . 23	19,995	19,995	1.78	"	29 . 4 . 21
"	第30回無担保普通社債	19 . 5 . 21	19,995	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	19,972	19,973	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	14,990	14,990	2.30	"	39.12.20
"	第35回無担保普通社債	20. 4 .24	19,987	19,988	1.79	"	32. 4 .24
"	第36回無担保普通社債	20. 5 .22	9,991	9,992	1.83	"	30. 5 .22
"	第37回無担保普通社債	20. 5 .22	19,977	19,978	2.39	"	40. 5 .22
"	第38回無担保普通社債	20.11.28	30,000	30,000	2.391	"	40.11.28
"	第39回無担保普通社債	20.11.28	10,000	10,000	2.646	"	50.11.26
"	第40回無担保普通社債	21. 1 .29	20,000	20,000	1.557	"	31. 1 .29
"	第41回無担保普通社債	21. 1 .29	30,000	30,000	2.166	"	41. 1 .29
"	短期社債	21. 3 .26	14,999		0.18	"	21. 4 .10
"	第42回無担保普通社債	21. 4 .24		30,000	2.312	"	41. 4 .24
"	第43回無担保普通社債	21. 4 .24		10,000	2.556	"	51. 4 .22
"	第44回無担保普通社債	21. 6 .19		10,000	1.667	"	31. 6 .19
"	第45回無担保普通社債	21. 6 .19		30,000	2.321	"	41. 6 .19
"	第46回無担保普通社債	21.12.18		40,000	2.157	"	41.12.18
"	第47回無担保普通社債	21.12.18		10,000	2.375	"	51.12.16
"	第48回無担保普通社債	22. 2 .10		15,000	0.371	"	25. 2 . 8
"	第49回無担保普通社債	22. 2 .10		15,000	1.472	"	32. 2 .10
日本 車輛	無担保普通社債 3	14.12.26 ~ 17.12.19	19,000	16,000 (6,000)	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			843,861	985,872 (6,000)			

(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ため、償還したも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)
6,000		55,000	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	27,538	24,515	0.46	
1年以内に返済予定の長期借入金	151,823	162,254	1.86	
1年以内に返済予定のリース債務	611	459	3.20	
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く。)	581,408	543,753	2.22	平成23年4月25日～ 平成40年1月31日
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く。)	858	686	2.96	平成23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 鉄道施設購入長期末払金	113,967	111,712	4.20	
預り金	360	236	0.56	
その他の流動負債	27	136	2.14	
鉄道施設購入長期末払金 (1年以内に支払予定のものを除く。)	1,579,102	1,369,939	5.20	平成23年8月1日～ 平成63年9月30日
その他の固定負債	3,465	3,855	2.09	平成23年4月6日～ 平成41年5月31日
計	2,459,164	2,217,550		

(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末払金425,284百万円については、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	129,413	110,777	82,828	128,026
リース債務	306	183	126	53
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期末払金	116,265	121,147	126,256	131,614
その他の固定負債	135	139	139	158

(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21年4月1日 至平成21年6月30日)	第2四半期 (自平成21年7月1日 至平成21年9月30日)	第3四半期 (自平成21年10月1日 至平成21年12月31日)	第4四半期 (自平成22年1月1日 至平成22年3月31日)
営業収益 (百万円)	346,306	384,316	375,039	380,970
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)	51,582	65,569	53,209	9,461
四半期純利益 又は 四半期純損失 () (百万円)	30,817	38,874	31,848	9,776
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)	15,643.37	19,733.22	16,166.83	4,959.87

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21年3月31日)	当事業年度 (平成22年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	38,002	48,381
未収運賃	23,476	28,061
未収金	10,078	10,312
短期貸付金	13,768	42,011
貯蔵品	8,493	9,187
前払費用	3,222	4,085
繰延税金資産	19,516	18,705
その他の流動資産	8,974	9,468
流動資産合計	125,531	170,213
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	7,319,082	7,361,522
減価償却累計額	3,154,197	3,278,575
有形固定資産(純額)	4,164,884	4,082,947
無形固定資産	5,547	6,280
鉄道事業固定資産合計	4,170,432 ₁	4,089,227 ₁
関連事業固定資産		
有形固定資産	71,760	74,878
減価償却累計額	17,935	18,966
有形固定資産(純額)	53,824	55,912
無形固定資産	20	12
関連事業固定資産合計	53,845 ₁	55,924 ₁
各事業関連固定資産		
有形固定資産	175,804	164,049
減価償却累計額	80,771	80,884
有形固定資産(純額)	95,032	83,165
無形固定資産	870	617
各事業関連固定資産合計	95,902 ₁	83,782 ₁
建設仮勘定		
鉄道事業	98,995	130,971
関連事業	136	1,406
その他	1,281	1,760
建設仮勘定合計	100,413	134,138
投資その他の資産		
投資有価証券	58,452	84,462
関係会社株式	150,064	150,734
関係会社長期貸付金	47,354	53,128
長期前払費用	7,110	7,703
繰延税金資産	172,971	176,694
その他の投資等	9,626	4,359
投資その他の資産合計	445,579	477,082
固定資産合計	4,866,173	4,840,155
資産合計	4,991,705 ₂	5,010,369 ₂

	前事業年度 (平成21年 3月31日)	当事業年度 (平成22年 3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期社債	14,999	-
短期借入金	3 92,344	3 94,806
1年内返済予定の長期借入金	133,794	155,494
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	113,967	111,712
未払金	3 140,877	3 121,244
未払費用	9,924	8,872
未払法人税等	33,778	24,691
預り連絡運賃	228	155
預り金	4,990	4,969
前受運賃	24,636	24,124
前受工事負担金	34,264	37,967
賞与引当金	20,025	19,131
その他の流動負債	8,456	7,387
流動負債合計	632,290	610,558
固定負債		
社債	2 809,862	2 969,872
長期借入金	540,896	510,001
鉄道施設購入長期未払金	1,579,102	1,369,939
新幹線鉄道大規模改修引当金	216,666	250,000
退職給付引当金	200,906	195,184
その他の固定負債	36,967	48,046
固定負債合計	3,384,402	3,343,045
負債合計	4,016,692	3,953,603
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	-
資本剰余金合計	53,586	53,500
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	915,000	915,000
繰越利益剰余金	185,708	151,203
利益剰余金合計	1,119,572	1,085,067
自己株式	308,168	201,451
株主資本合計	976,990	1,049,116
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	1,977	7,649
評価・換算差額等合計	1,977	7,649
純資産合計	975,012	1,056,766
負債純資産合計	4,991,705	5,010,369

【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,169,607	1,072,882
鉄道線路使用料収入	4,508	4,622
運輸雑収	58,140	57,436
営業収益合計	1,232,257	1,134,942
営業費		
運送営業費	² 513,356	² 499,575
一般管理費	89,337	86,721
諸税	30,718	31,355
減価償却費	239,551	245,554
営業費合計	¹ 872,963	¹ 863,208
鉄道事業営業利益	359,293	271,733
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	8,497	8,584
その他の営業収入	409	456
営業収益合計	8,906	9,041
営業費		
不動産賃貸原価	3,173	3,506
販売費及び一般管理費	609	670
諸税	947	1,012
減価償却費	1,334	1,449
営業費合計	¹ 6,064	¹ 6,638
関連事業営業利益	2,841	2,402
全事業営業利益	362,135	274,136
営業外収益		
受取利息	920	1,199
受取配当金	1,427	1,418
受取保険金	2,452	2,399
その他	3,213	1,717
営業外収益合計	8,015	6,734
営業外費用		
支払利息	14,875	14,432
社債利息	15,656	19,128
鉄道施設購入長期未払金利息	93,843	82,302
鉄道施設購入長期未払金返済損	29,071	14,633
その他	16,590	1,979
営業外費用合計	170,037	132,476
経常利益	200,113	148,394

	前事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	3 6,320	3 7,055
固定資産売却益	4 1,056	4 119
その他	111	34
特別利益合計	7,488	7,208
特別損失		
固定資産圧縮損	5 6,944	5 6,923
固定資産売却損	6 270	6 1,789
関係会社株式評価損	-	1,397
その他	490	26
特別損失合計	7,704	10,136
税引前当期純利益	199,896	145,467
法人税、住民税及び事業税	85,274	66,446
法人税等調整額	6,808	9,385
法人税等合計	78,465	57,061
当期純利益	121,431	88,405

【営業費明細表】

区分	注記 番号	前事業年度 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)		当事業年度 (自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)	
		金額(百万円)		金額(百万円)	
鉄道事業営業費	1				
1 運送営業費					
(1) 人件費		136,520		136,744	
(2) 経費		376,836	513,356	362,831	499,575
2 一般管理費					
(1) 人件費		36,368		34,595	
(2) 経費		52,968	89,337	52,126	86,721
3 諸税			30,718		31,355
4 減価償却費			239,551		245,554
鉄道事業営業費合計				872,963	
関連事業営業費	2				
1 不動産賃貸原価			3,173		3,506
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		273		292	
(2) 経費		336	609	378	670
3 諸税			947		1,012
4 減価償却費		1,334		1,449	
関連事業営業費合計			6,064		6,638
全事業営業費合計			879,028		869,846

(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	106,594百万円	106,485百万円
	修繕費	170,220百万円	163,413百万円
	業務費	169,798百万円	167,398百万円
2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	856百万円	943百万円
	修繕費	583百万円	336百万円
	業務費	1,523百万円	2,005百万円
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	19,501百万円	18,577百万円
	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20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22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
当期変動額		
自己株式の消却	-	86
当期変動額合計	-	86
当期末残高	86	-
資本剰余金合計		
前期末残高	53,586	53,586
当期変動額		
自己株式の消却	-	86
当期変動額合計	-	86
当期末残高	53,586	53,500
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	785,000	915,000
当期変動額		
別途積立金の積立	130,000	-
当期変動額合計	130,000	-
当期末残高	915,000	915,000
繰越利益剰余金		
前期末残高	212,025	185,708
当期変動額		
別途積立金の積立	130,000	-
剰余金の配当	17,748	17,748
当期純利益	121,431	88,405
自己株式の処分	-	1,748
自己株式の消却	-	103,413
当期変動額合計	26,317	34,504
当期末残高	185,708	151,203

	前事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)
利益剰余金合計		
前期末残高	1,015,889	1,119,572
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,748
当期純利益	121,431	88,405
自己株式の処分	-	1,748
自己株式の消却	-	103,413
当期変動額合計	103,682	34,504
当期末残高	1,119,572	1,085,067
自己株式		
前期末残高	308,168	308,168
当期変動額		
自己株式の取得	-	577
自己株式の処分	-	3,795
自己株式の消却	-	103,500
当期変動額合計	-	106,717
当期末残高	308,168	201,451
株主資本合計		
前期末残高	873,307	976,990
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,748
当期純利益	121,431	88,405
自己株式の取得	-	577
自己株式の処分	-	2,046
当期変動額合計	103,682	72,126
当期末残高	976,990	1,049,116
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	8,611	1,977
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	10,589	9,627
当期変動額合計	10,589	9,627
当期末残高	1,977	7,649
評価・換算差額等合計		
前期末残高	8,611	1,977
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	10,589	9,627
当期変動額合計	10,589	9,627
当期末残高	1,977	7,649
純資産合計		
前期末残高	881,919	975,012
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,748
当期純利益	121,431	88,405
自己株式の取得	-	577
自己株式の処分	-	2,046
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	10,589	9,627
当期変動額合計	93,093	81,753
当期末残高	975,012	1,056,766

【重要な会計方針】

項目	前事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22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います。</p>	<p>同左</p>
3 固定資産の減価償却の方法	<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。 ただし、取替資産（新幹線鉄道施設に係るものを除く）については取替法によっています。 また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。 なお、主な耐用年数は次のとおりです。 建物 3年～50年 構築物 3年～60年 車両 10年～20年 機械装置 4年～17年</p> <p>(2) 無形固定資産（リース資産を除く） 定額法によっています。 なお、主な耐用年数は次のとおりです。 ソフトウェア 5年</p>	<p>(1) 有形固定資産（リース資産を除く） 同左</p> <p>(2) 無形固定資産（リース資産を除く） 同左</p>

項目	前事業年度 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)	当事業年度 (自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)
	<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。 (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いましたが、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。 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 均等額の償却を行っています。</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 同左</p> <p>(4) 長期前払費用 同左</p>
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。 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。 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 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。 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。 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。 (会計処理方法の変更) 当事業年度より、「退職給付に係る会計基準」の一部改正(その3)(企業会計基準第19号平成20年7月31日)を適用しています。 なお、これに伴う当事業年度の損益への影響はありません。</p>

項目	前事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
6 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
7 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。	消費税等の処理方法 同左

【表示方法の変更】

前事業年度 (自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日)	当事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)
<p>(貸借対照表)</p> <p>未払消費税等</p> <p>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21年3月31日)			当事業年度 (平成22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 234,446百万円			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 240,149百万円		
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4,991,705百万円を社債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。			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5,010,369百万円を社債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。		
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	92,249百万円		短期借入金	94,728百万円	
未払金	63,223百万円		未払金	55,477百万円	
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30,707百万円です。			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28,478百万円です。		
5 保証債務 ジェイアールセントラルビル(株)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。			5 保証債務 ジェイアールセントラルビル(株)の金融機関からの借入金37,281百万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457,500百万円です。			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445,284百万円です。		
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	21. 7 .31 ~ 28. 2 . 1	437,500	鉄道施設購入 長期未払金	22. 8 . 2 ~ 28. 8 . 1	425,284
合計		457,500	合計		445,284
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20年4月1日 至平成21年3月31日)	当事業年度 (自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)
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	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 24,740百万円
2 全幹法第17条第1項の規定により計上する新幹線鉄 道大規模改修引当金繰入額 33,333百万円	2 全幹法第17条第1項の規定により計上する新幹線鉄 道大規模改修引当金繰入額 33,333百万円
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	3 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。 東海道本線共和・大高間新駅設置 2,212百万円 高山本線鷺沼駅自由通路新設及び橋 上駅舎化 738百万円
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	4 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 119百万円 建物 0百万円
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	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 6,552百万円 収用等の代替資産に係るもの 370百万円
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	6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。 建物 1,568百万円 土地等 220百万円

(株主資本等変動計算書関係)

前事業年度(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。

当事業年度(自平成21年4月1日 至平成22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 株式数 (株)	当事業年度 増加株式数 (株)	当事業年度 減少株式数 (株)	当事業年度末 株式数 (株)
自己株式				
普通株式	267,973	867	93,300	175,540
合計	267,973	867	93,300	175,540

(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

会社法第797条第1項に基づく株式買取請求に伴い自己株式を取得 867株

減少

自己株式を名古屋ターミナルビル(株)株式と株式交換 3,300株

自己株式を消却 90,000株

(リース取引関係)

前事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)																								
<p>(借手側)</p> <p>1 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>2 オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">1,252百万円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">1,653百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right;">2,906百万円</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> <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 style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">564百万円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">28,311百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right;">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	1,252百万円	1年超	1,653百万円	合計	2,906百万円	1年内	564百万円	1年超	28,311百万円	合計	28,875百万円	<p>(借手側)</p> <p>1 ファイナンス・リース取引 同左</p> <p>2 オペレーティング・リース取引 未経過リース料</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">590百万円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">1,084百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right;">1,674百万円</td> </tr> </table> <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 style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">1年内</td> <td style="text-align: right;">656百万円</td> </tr> <tr> <td>1年超</td> <td style="text-align: right;">29,851百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right;">30,508百万円</td> </tr> </table>	1年内	590百万円	1年超	1,084百万円	合計	1,674百万円	1年内	656百万円	1年超	29,851百万円	合計	30,508百万円
1年内	1,252百万円																								
1年超	1,653百万円																								
合計	2,906百万円																								
1年内	564百万円																								
1年超	28,311百万円																								
合計	28,875百万円																								
1年内	590百万円																								
1年超	1,084百万円																								
合計	1,674百万円																								
1年内	656百万円																								
1年超	29,851百万円																								
合計	30,508百万円																								

(有価証券関係)

前事業年度(平成21年3月31日)

子会社株式及び関連会社株式で時価のあるもの

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	27,079	26,026	1,052
関連会社株式			
合計	27,079	26,026	1,052

当事業年度(平成22年3月31日)

子会社株式及び関連会社株式

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	27,079	41,099	14,019
関連会社株式			
合計	27,079	41,099	14,019

(注) 時価を把握することが極めて困難と認められる子会社株式及び関連会社株式

区分	貸借対照表計上額 (百万円)
子会社株式	121,520
関連会社株式	2,134

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

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前事業年度 (平成21年3月31日)	当事業年度 (平成22年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	80,764	78,464
減価償却費	63,086	68,393
ソフトウェア	16,876	18,126
賞与引当金	8,050	7,690
長期未払費用	7,126	6,747
その他	35,831	40,486
繰延税金資産小計	211,736	219,908
評価性引当額	14,974	15,091
繰延税金資産合計	196,762	204,817
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金		5,142
圧縮記帳積立金	4,274	4,274
繰延税金負債合計	4,274	9,417
繰延税金資産の純額	192,487	195,400

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20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)		当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	
1株当たり純資産額	494,421.58円	1株当たり純資産額	535,217.75円
1株当たり当期純利益	61,576.79円	1株当たり当期純利益	44,823.34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21年 3月31日)	当事業年度 (平成22年 3月31日)
純資産額 (百万円)	975,012	1,056,766
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)	975,012	1,056,766
普通株式の事業年度末株式数 (株)	1,972,027	1,974,460

- 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20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)
当期純利益 (百万円)	121,431	88,405
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)	121,431	88,405
普通株式の期中平均株式数 (株)	1,972,027	1,972,303

(重要な後発事象)

前事業年度 (自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日)	当事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22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>	

【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	8,271
		ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	7,168
		ナブテスコ株式会社	5,171,000	6,443
		三菱電機株式会社	6,573,000	5,646
		Mizuho Capital Investment (JPY) 5 Limited	50	5,000
		株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	4,803
		三菱重工業株式会社	11,511,000	4,454
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	4,354
		株式会社東芝	6,754,000	3,262
		中部国際空港株式会社	50,000	2,500
		三菱地所株式会社	1,592,000	2,435
		株式会社高島屋	2,777,000	2,132
		東京電力株式会社	849,100	2,115
		東京海上ホールディングス株式会社	551,720	1,452
		電源開発株式会社	421,920	1,299
		三井住友海上グループホールディングス株式会社	458,394	1,189
		名工建設株式会社	2,139,500	1,133
その他47銘柄	15,143,014	11,387		
計		113,864,728	84,228	

【その他】

種類及び銘柄		投資口数等 (口)	貸借対照表 計上額 (百万円)	
投資有価証券	その他有価証券	優先出資証券(1銘柄)	1,438	234
計		1,438	234	

【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	2,331,404	651	384 (111)	2,331,671			2,331,671
建物	514,447	24,450	26,082 (2,835)	512,815	281,066	21,853	231,748
構築物	3,422,428	43,580	28,231 (3,672)	3,437,777	2,116,457	104,372	1,321,320
車両	802,268	81,260	69,817	813,711	629,468	72,306	184,242
機械装置	344,290	15,722	15,578 (224)	344,434	237,740	23,570	106,694
工具器具備品	148,288	18,202	10,076 (78)	156,414	112,195	22,744	44,218
リース資産	3,518	316	210	3,625	1,497	861	2,127
建設仮勘定	100,413	226,518	192,793	134,138			134,138
有形固定資産計	7,667,061	410,703	343,174 (6,923)	7,734,589	3,378,426	245,708	4,356,163
無形固定資産							
施設利用権				20,439	18,952	560	1,487
ソフトウェア				18,740	16,276	902	2,464
その他				2,957			2,957
無形固定資産計				42,137	35,228	1,463	6,909
長期前払費用	11,104 [1,622]	2,748 [770]	1,743 [86]	12,109 [2,306]	4,405	2,058	7,703 [2,306]
繰延資産							
繰延資産計							

(注) 1 当期増加額の主なものは、次のとおりです。

- (1) 建物 新大阪駅周辺業務施設改良 5,865百万円
鳥飼基地総合事務所改良および仕業線新設 5,102百万円
- (2) 構築物 東海道新幹線軌道設備取替 4,689百万円
東海道新幹線環境対策 3,707百万円
- (3) 車両 新幹線N700系車両新製 75,883百万円
- (4) 建設仮勘定 新幹線N700系車両新製 73,358百万円

2 当期減少額の主なものは、次のとおりです。

- (1) 建物 社宅・寮の売却 6,922百万円
- (2) 構築物 東海道新幹線軌道設備取替に伴う除却 8,532百万円
- (3) 車両 新幹線300系車両の用途廃止に伴う除却 64,733百万円
- (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240,149百万円です。

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	20,025	19,131	20,025		19,131
新幹線鉄道大規模改修引当金	216,666	33,333			250,000

(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	1,804
預金	
当座預金	21,006
定期預金	15,000
普通預金	10,570
計	48,381

b 未収運賃

区分	金額(百万円)
クレジットカード会社	21,158
その他	6,902
計	28,061

c 未収金

区分	金額(百万円)
病院収入	863
広告料	211
土地建物貸付料	166
構内営業料	66
その他(駅共同使用料ほか)	9,004
計	10,312

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)	3,579
施設用品(レール、分岐器ほか)	2,602
その他	3,006
計	9,187

流動負債

a 未払金

区分	金額(百万円)
建設工事代	39,716
修繕工事代	26,992
業務費	19,877
貯蔵品代	11,676
その他	22,981
計	121,244

b 前受運賃

区分	金額(百万円)
定期外旅客収入	17,809
定期旅客収入	6,315
計	24,124

固定負債

a 社債

区分	金額(百万円)
普通社債	969,872
計	969,872

(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	510,001
計	510,001

(注) 返済期限は、平成23年5月20日から平成40年1月31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	1,472,782 (111,379)
城北線連絡施設 4	8,869 (332)
計	1,481,652 (111,712)

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

2 上表に掲げるほか、新幹線鉄道施設に係る鉄道施設購入長期未払金425,284百万円については、債務引受契約を締結しているため、支払済みのものとして処理しています。なお、当該金額は偶発債務として貸借対照表に注記しています。

3 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律に基づき、新幹線鉄道施設の譲り受けに伴い計上した未払金です。当期末残高の内訳は次のとおりであり、支払期間、支払方法、利率のいずれも同法及び同法施行令に規定されています。

支払期間	支払方法	利率	当期末残高(百万円)
平成3年10月1日から平成29年3月31日まで	元利均等半年賦支払 a	変動 b	860,627
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%	40,438
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%	571,716
計			1,472,782

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4.15%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 並びに確認書	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	平成21年6月24日 関東財務局長に提出
(2) 内部統制報告書及びその添付書類			平成21年6月24日 関東財務局長に提出
(3) 四半期報告書 及び確認書	(第23期第1四半期) (第23期第2四半期) (第23期第3四半期)	自 平成21年4月1日 至 平成21年6月30日 自 平成21年7月1日 至 平成21年9月30日 自 平成21年10月1日 至 平成21年12月31日	平成21年8月12日 関東財務局長に提出 平成21年11月12日 関東財務局長に提出 平成22年2月12日 関東財務局長に提出
(4) 発行登録書(普通社債)及びその添付書類			平成21年10月16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21年12月4日 平成22年2月3日 平成22年4月13日 平成22年6月4日 東海財務局長に提出
(6) 訂正発行登録書			平成21年11月12日 平成22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及び内部統制監査報告書

平成22年6月22日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

有限責任監査法人 トーマツ

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	高山 宜門
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	北村 嘉章
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	水野 裕之
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	河嶋 聡史

<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21年4月1日から平成22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22年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況をすべての重要な点において適正に表示しているものと認める。

<内部統制監査>

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、東海旅客鉄道株式会社の平成22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22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にあり、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。

独立監査人の監査報告書

平成22年6月22日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

有限責任監査法人 トーマツ

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	高山 宜門
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	北村 嘉章
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	水野 裕之
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	河嶋 聡史

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の平成21年4月1日から平成22年3月31日までの第23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にあり、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22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。