

【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23年6月24日
【事業年度】	第24期（自平成22年4月1日至平成23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	第24期 平成23年3月
営業収益 (百万円)	1,491,269	1,559,467	1,570,253	1,486,632	1,503,083
経常利益 (百万円)	236,654	276,245	218,106	165,220	228,592
当期純利益 (百万円)	137,144	159,774	126,052	91,764	133,807
包括利益 (百万円)					132,663
純資産額 (百万円)	804,412	930,763	1,048,358	1,134,566	1,246,154
総資産額 (百万円)	5,164,581	5,149,238	5,222,531	5,211,009	5,252,993
1株当たり純資産額 (円)	400,896.57	464,467.22	513,233.30	555,999.83	613,134.62
1株当たり当期純利益 (円)	69,407.69	81,106.04	64,023.29	46,574.56	67,990.31
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)					
自己資本比率 (%)	15.3	17.8	19.4	21.0	23.0
自己資本利益率 (%)	15.6	18.7	13.1	8.7	11.6
株価収益率 (倍)	19.31	12.70	8.65	15.29	9.69
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	427,062	500,864	459,597	414,027	521,934
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	218,395	266,542	292,511	256,209	320,215
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	345,430	236,496	146,170	133,635	165,906
現金及び現金同等物 の期末残高 (百万円)	36,783	34,609	55,526	79,708	115,521
従業員数 (人)	24,063	24,640	26,959	27,336	27,793
[外、平均臨時雇用者数]	[8,219]	[8,207]	[8,578]	[8,391]	[7,779]

(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20期	第21期	第22期	第23期	第24期
連結子会社数	30	30	31	31	29
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。

(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	第24期 平成23年3月
営業収益 (百万円)	1,212,314	1,261,246	1,241,163	1,143,983	1,171,930
経常利益 (百万円)	216,730	256,356	200,113	148,394	207,573
当期純利益 (百万円)	130,141	153,953	121,431	88,405	123,040
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	2,150,000	2,150,000
純資産額 (百万円)	762,381	881,919	975,012	1,056,766	1,156,128
総資産額 (百万円)	5,003,499	4,981,337	4,991,705	5,010,369	5,075,085
1株当たり純資産額 (円)	386,598.00	447,214.58	494,421.58	535,217.75	586,864.04
1株当たり配当額 (円)	7,500.00	8,500.00	9,000.00	9,000.00	9,000.00
(うち1株当たり中間配当額)	(3,500.00)	(4,000.00)	(4,500.00)	(4,500.00)	(4,500.00)
1株当たり当期純利益 (円)	65,794.51	78,068.53	61,576.79	44,823.34	62,455.63
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)					
自己資本比率 (%)	15.2	17.7	19.5	21.1	22.8
自己資本利益率 (%)	15.2	18.7	13.1	8.7	11.1
株価収益率 (倍)	20.37	13.19	9.00	15.88	10.55
配当性向 (%)	11.4	10.9	14.6	20.1	14.4
従業員数 (人)	15,818	16,193	16,595	17,004	17,468

(注) 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【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地形、地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
12月	国土交通大臣より中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）第5条の残り4項目に関する調査の指示を受け調査開始
平成21年5月	自己株式90,000株を消却
12月	平成20年に国土交通大臣より指示を受けた中央新幹線に係る全幹法第5条の残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
平成23年5月	国土交通大臣が当社を中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体及び建設主体（以下「営業主体等」という。）に指名 国土交通大臣が整備計画を決定し、当社に建設を指示

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(株)

(2) 流通業

J Rセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内における物品販売等を行っています。

〔主な関係会社〕 (株)ジェイアール東海高島屋、(株)ジェイアール東海パッセンジャーズ、
東海キヨスク(株)、ジェイアール東海商事(株)

(3) 不動産業

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

〔主な関係会社〕 当社、ジェイアールセントラルビル(株)、ジェイアール東海不動産(株)、
新横浜ステーション開発(株)、東京ステーション開発(株)、名古屋ステーション開発(株)、
ジェイアール東海関西開発(株)

(4) その他

当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業等を行っています。

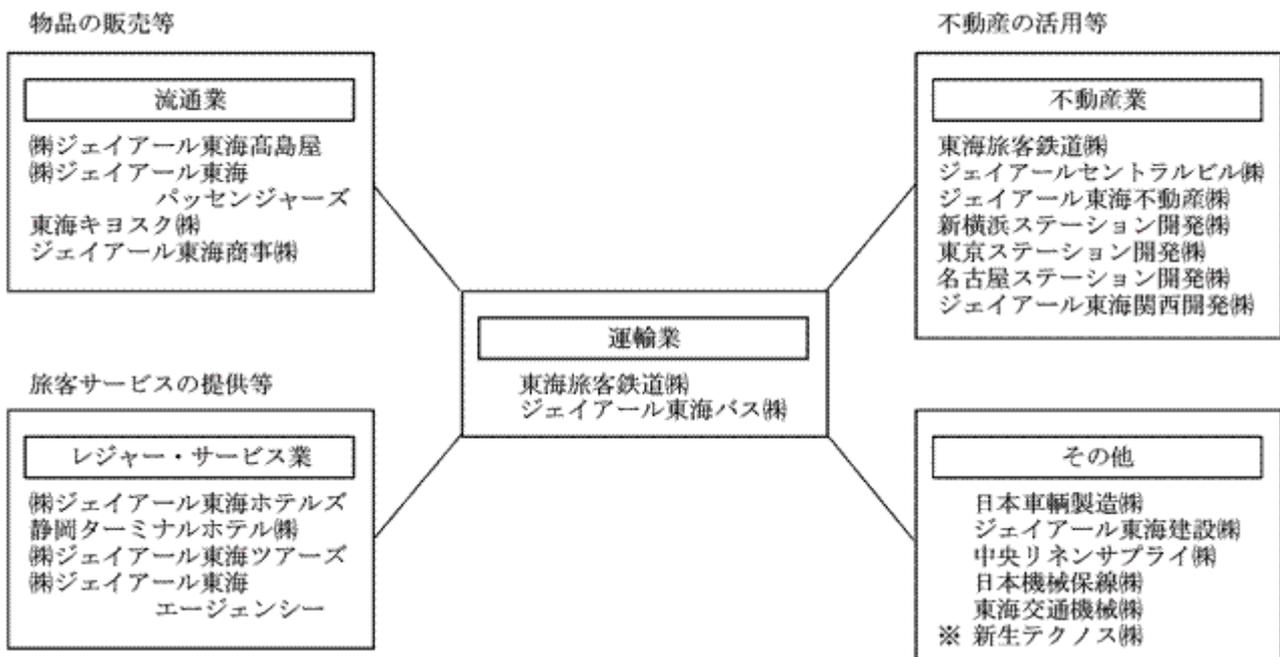
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕、その他事業を行っています。

〔主な関係会社〕

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

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

以上に述べた事項及び当社の主な関係会社の概要図は次のとおりです。



(注) 印は持分法適用の関連会社を示しています。

4【関係会社の状況】

(1) 連結子会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
ジェイアール東海 バス(株)	名古屋市市中川区	1,747	運輸業	100.0	同社は当社に乗車券類の販売を委託しています。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 物流(株)	名古屋市中村区	300	"	100.0 (10.0)	当社は同社に鉄道資材物流業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
(株)東海交通事業	名古屋市西区	295	"	100.0	当社は同社に駅の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	(注1) (注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	(注1)
新横浜 ステーション開発(株)	横浜市港北区	9,304	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業 等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
豊橋 ステーションビル(株)	愛知県豊橋市	1,880	"	52.5	同社は当社より建物を賃借し、駅ビル業等を営ん でいます。 役員の兼任等...有	
東京 ステーション開発(株)	東京都千代田区	1,750	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業 等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
静岡 ターミナル開発(株)	静岡市葵区	624	"	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	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	(注1)
静岡 ターミナルホテル(株)	静岡市葵区	50	"	100.0 (100.0)	同社は当社より建物等を賃借し、ホテル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)ジェイアール東海 ツアーズ	東京都中央区	490	"	70.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、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	(注1) (注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 連結子会社の名古屋ターミナルビル(株)は、平成22年4月1日に連結子会社の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 連結子会社の名古屋ターミナルホテル(株)は平成22年12月31日をもって清算終了しました。

5 「主要な事業の内容」欄には、セグメントの名称を記載しています。

6 「議決権の所有割合」欄の()内は、間接所有割合で内数です。

(2) 持分法適用関連会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
新生テクノス(株)	東京都港区	1,091	その他	23.2	当社は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	(注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、セグメントの名称を記載しています。

5【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

平成23年3月31日現在

セグメントの名称	運輸業	流通業	不動産業	その他	合計
従業員数(人)	18,370 [850]	2,510 [4,958]	616 [360]	6,297 [1,611]	27,793 [7,779]

- (注) 1 従業員数は就業人員数(当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含む。)です。
2 従業員数欄の[]は、外数で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

平成23年3月31日現在

従業員数(人)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(円)
17,468	38.0	14.4 (18.2)	7,246,884

セグメントの名称	従業員数(人)
運輸業	17,355
不動産業	113
合計	17,468

- (注) 1 従業員数は就業人員数(当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含む。)です。また、臨時従業員については、従業員数の100分の10未満であるため記載を省略しています。
2 平均勤続年数欄の()内は、国鉄における勤続年数を通算した場合の平均勤続年数を示しています。
3 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでいます。

(3) 労働組合の状況

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

平成23年3月31日現在

名称	組合員数(人)	上部団体
東海旅客鉄道労働組合 (JR東海ユニオン)	17,470	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)	1,164	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	389	全日本鉄道労働組合総連合会 (JR総連)
全日本建設交通一般労働組合東海鉄道本部 (建交労東海)	22	全日本建設交通一般労働組合 (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通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2件(ジェイアール東海労働組合1件、全日本建設交通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、最高裁判所において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。

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

景気低迷が続く中、当社グループは、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、一層のサービス充実を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、業務執行の効率化・低コスト化等の取り組みを続け、収益力の強化に努めました。しかしながら、本年3月11日に「東日本大震災」が発生し、当社グループにおいては大きな被災はなかったものの、お客様のご利用が大幅に減少しました。

東海道新幹線については、脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策を引き続き推進するとともに、一層の利便性の向上に向けて、N700系車両の積極的な投入等に取り組みました。在来線については、A T S - P T（パターン照査式自動列車停止装置）を主要線区で使用開始するとともに、さらなる輸送サービスの充実に向けて、新型車両への取替等に取り組みました。また、販売面では、「エクスプレス予約」について、一層の会員数拡大に向けた取り組みを推進するとともに、T O I C Aの利用拡大を図るため、相互利用サービス拡大等を行いました。

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、国土交通大臣が昨年2月24日に、交通政策審議会（以下「交政審」という。）に対し、営業主体等の指名並びに整備計画決定に関する諮問を行い、3月3日には陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会（以下「小委員会」という。）において審議が開始されました。このうち、整備計画の対象区間については、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、昨年4月28日、国土交通大臣から同区間について主体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、建設期間の前後を通じた長期試算見通し等について公表するとともに、5月10日の小委員会において、この長期試算見通し等を含め当社の考え方について説明しました。昨年12月15日には、小委員会により「中間とりまとめ」が公表され、中央新幹線の走行方式として超電導リニア方式が適当であること、ルートとして南アルプスルートが適当であること、営業主体等として当社が適当であることなど最終答申へ向けて議論を進める上での方向性が示されました。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、昨年10月には、営業線仕様の新型車両であるL0系の概要を公表し、製作に向けた準備を進めました。

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

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

さらに、厳しい経済情勢を踏まえ、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。

上記の結果、景気低迷や高速道路料金値下げ政策の影響に加え、「東日本大震災」によるご利用の減少があったものの、一昨年受けた新型インフルエンザによる影響の反動もあり、当期においては、全体の輸送人キロが前期比2.1%増の527億4千2百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比1.1%増の1兆5,030億円、経常利益は前期比38.4%増の2,285億円、当期純利益は前期比45.8%増の1,338億円となりました。

これを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、引き続き脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策に取り組んだほか、新幹線車両の全般検査を行う工場である浜松工場について、耐震性向上等を目的とするリニューアル工事を推進しました。また、引き続きN700系車両の投入を積極的に進め、本年3月に実施したダイヤ改正では、東海道新幹線の定期「のぞみ」の概ね9割をN700系による運転とするなど、一段と利便性を高めました。

在来線については、A T S - P T（パターン照査式自動列車停止装置）の設置を進め、主要線区での使用を開始しました。また、さらなる輸送サービスの充実に向けて、新型車両への取替等に取り組みました。なお、本年3月14日からは、一部の線区で東京電力株式会社の計画停電の影響を受けましたが、安全に留意しながら可能な限り運行の確保に努めました。

販売面については、「エクスプレス予約」について、一層の会員数拡大に向けた取組みを推進するとともに、TOICAについては、相互利用サービスの拡大、電子マネー加盟店舗の拡大等を行いました。さらに、平城遷都1300年を迎えた奈良をはじめ、京都、東京、伊勢等の各方面へ向けた観光キャンペーンを展開し、これと連動した様々な旅行商品の設定に努めました。また、東海道新幹線のお子様連れ専用商品や海外のお客様向け商品の開発など、新たな営業施策の展開に取り組みました。

当期においては、景気低迷や高速道路料金値下げ政策の影響に加え、「東日本大震災」によるご利用の減少があったものの、上記の諸施策の取組みに加え、一昨年受けた新型インフルエンザによる影響の反動もあり、東海道新幹線の輸送人キロは前期比2.5%増の437億4千1百万人キロ、在来線の輸送人キロは前期比0.1%増の90億1百万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2.4%増の1兆1,697億円、営業利益は前期比18.8%増の3,230億円となりました。

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21年4月1日 至平成22年3月31日)			当事業年度 (自平成22年4月1日 至平成23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	928,536	216,896	1,145,432	912,324	216,171	1,128,495		
旅客 輸 送 人 員	定期	千人	14,098	251,683	263,612	14,274	254,009	266,035	
	定期外	千人	123,933	132,138	247,191	126,561	131,513	249,030	
	計	千人	138,030	383,821	510,803	140,835	385,521	515,065	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	42,685	8,989	51,674	43,741	9,001	52,742		
旅客 運 輸 入 収 入	旅客 運 賃 ・ 料 金	定期	百万円	16,298	33,958	50,256	16,503	34,159	50,662
		定期外	百万円	957,335	65,246	1,022,582	983,058	64,578	1,047,636
		計	百万円	973,633	99,204	1,072,838	999,562	98,737	1,098,299
	小荷物運賃・ 料金	百万円	16	27	43		26	26	
	合計	百万円	973,649	99,232	1,072,882	999,562	98,763	1,098,325	
鉄道線路使用料収入	百万円			4,622			4,285		
運輸雑収	百万円			57,436			60,049		
収入合計	百万円			1,134,942			1,162,660		
輸送効率	%	座席利用率 55.6	乗車効率 32.8		座席利用率 58.0	乗車効率 32.7			

(注) 1 旅客運輸収入の新幹線及び在来線区分は、旅客輸送計数により区分しています。また、旅客輸送人員の合計については、新幹線、在来線の重複人員を除いて計上しています。

2 輸送効率の算出方法は次のとおりです。

$$\text{新幹線座席利用率} = \frac{\text{旅客輸送人キロ}}{\text{座席キロ (編成別列車キロ} \times \text{座席数)}} \times 100$$

$$\text{在来線乗車効率} = \frac{\text{旅客輸送人キロ}}{\text{客車走行キロ} \times \text{平均定員}} \times 100$$

3 旅客運輸収入のうち主要なJR他社（当該会社の旅行代理店等を含む。）による発売額の構成比は、次のとおりです。

会社名	前事業年度(%)	当事業年度(%)
東日本旅客鉄道株式会社	29.4	28.9
西日本旅客鉄道株式会社	21.2	21.0

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、開店10周年記念企画を実施し、新たな食料品をはじめとした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、グループ会社への出荷を着実に行いました。

上記の結果、景気低迷等の影響及び「東日本大震災」の影響を受けたものの、当期における営業収益は前期比3.4%増の1,950億円、営業利益は前期比37.3%増の51億円となりました。

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、東京駅における商業施設のリニューアル等を着実に進めました。また、名古屋駅新ビル計画については、昨年5月に具体的内容を公表するとともに、既存の「名古屋ターミナルビル」の解体工事に着手するなど新ビル建設着手に向けた諸準備を進めました。あわせて、保有資産の有効活用の観点から行っている社宅跡地開発については、「セントラルガーデン・レジデンス静岡」の第二期分譲マンションの建設、販売を進め、完売しました。

当期においては、「名古屋ターミナルビル」の閉鎖等の影響により、営業収益は前期比0.5%減の664億円、営業利益は前期比76.5%増の118億円となりました。

その他

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

旅行業においては、平城遷都1300年を迎えた奈良をはじめ、京都、東京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。

しかしながら、当期における営業収益は景気低迷等の影響及び「東日本大震災」の影響により前期比6.3%減の2,396億円となりました。また、営業利益は費用削減に努めたことなどから前期比5.7%増の109億円となりました。

(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358億円増の1,155億円となりました。

また、長期債務については、1,282億円縮減し、当期末の残高は3兆453億円となりました。

営業活動の結果得られた資金は、「東日本大震災」の影響を受けたものの、東海道新幹線の運輸収入が増加したことなどから、前期比1,079億円増の5,219億円となりました。

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増加したことに加え、資金運用による支出が増加したことなどから、前期比640億円増の3,202億円となりました。

財務活動の結果支出した資金は、社債の発行額及び長期借入金の借入額が減少したことなどから、前期比322億円増の1,659億円となりました。

2 【生産、受注及び販売の状況】

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

3【対処すべき課題】

「東日本大震災」の影響により一層厳しい経済情勢が続くと想定される中、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ことで収益力を強化するとともに、業務執行のさらなる効率化・低コスト化等に努め、経営体力の充実を図ります。重点的に取り組む施策は、以下のとおりです。

鉄道事業においては、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）の全線へ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系車両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みます。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、本年3月に開始した山陽・九州新幹線直通列車の新大阪駅乗り入れに伴い、東海道・山陽・九州新幹線の円滑な運行管理の定着を図ります。

在来線については、名古屋都市圏の輸送基盤強化に向けて新型車両への取替や武豊線の電化計画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て取り組みます。

販売面については、「E X - I Cサービス」のご利用拡大及び「エクスプレス予約」の会員数拡大に向けた取り組みを推進します。また、T O I C Aについて、昨年3月に開始した電子マネーサービスや、T O I C A定期券による新幹線乗車サービスのご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したI C乗車券等との相互利用サービスに向けた諸準備を進めます。さらに、観光関係事業者等との連携を深め、魅力ある商品の機動的な設定や京都・奈良をはじめとする各種観光キャンペーンの積極的な展開を進めるとともに、九州新幹線等との連携や海外のお客様向け商品の開発など、新たな営業施策に取り組みます。

旅客関連設備については、東京駅において引き続き改良を進めるほか、東海道新幹線ホームに設置している固定柵を活かした可動柵について研究を進めます。また、バリアフリー設備の整備について積極的に取り組むとともに、ホームからの転落防止設備の改良に取り組みます。

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「安全・安定輸送の確保」や「輸送サービスの強化」など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について、対象路線における事業化へ向けたマーケティング活動を推進します。

超電導リニアによる中央新幹線については、当社の使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続的に完遂し、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47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。また、「東日本大震災」を踏まえ、大動脈輸送の二重化により災害リスクに備える重要性がさらに高まっています。このため、その役割を代替するバイパスについて、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当たっては、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに安定配当を継続する健全経営を確保します。その上で、まずは中京圏まで、さらには近畿圏までの実現に向けた様々な取り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り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「中央新幹線工事費削減委員会」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、平成24年夏の新ビル建設着手に向けて、既存の「名古屋ターミナルビル」の解体等を着実に進めます。また、保有資産の有効活用や農業事業の充実等に取り組み、当社グループとしての一層の収益力強化に取り組みます。

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系車両の投入、在来線における省エネ型車両への取替等の地球環境保全に資する諸施策を進めるとともに、日常の業務遂行に当たっても省資源・省エネルギーに取り組みます。また、鉄道本来の地球環境への優位性を積極的にアピールします。

このほか、本年3月に開館した「リニア・鉄道館」について、ご来館者の拡大に取り組みます。

長期債務については、東海道新幹線をはじめとする諸事業の経営基盤の強化並びに中央新幹線の建設に向けた取り組みを着実に推進しつつ、引き続き縮減に取り組みます。

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。

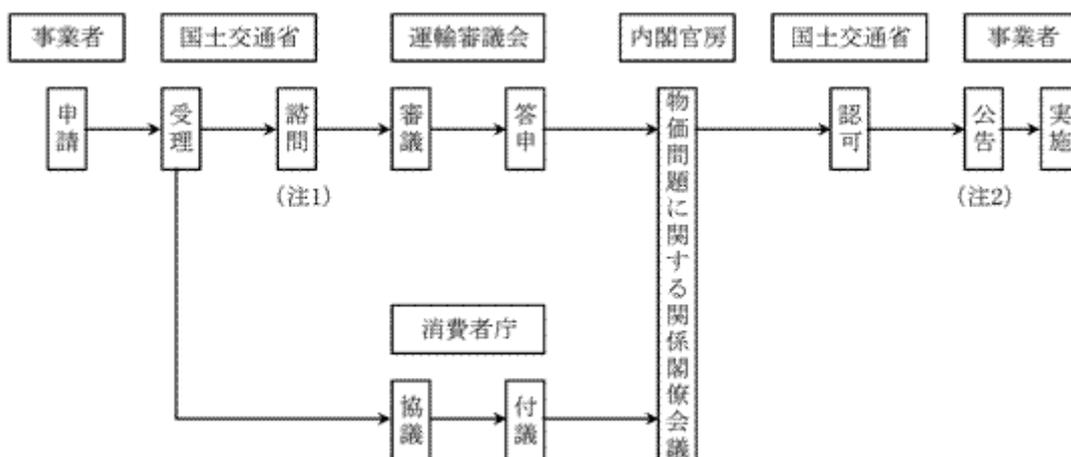
(2) 運賃及び料金の設定又は変更

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 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、遠距離運賃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きですが、適正利潤についてはこのような努力を前提としたうえで、株主に対する利益配当に加え、将来の設備投資や財務体質の強化等を可能なものとする水準にあることが是非とも必要であると考えています。

国土交通省の考え方

当社の運賃改定に関し、国土交通省からは、次のような考え方が示されています。

- a 東海旅客鉄道株式会社を含む鉄道事業の運賃の上限の改定に当たっては、鉄道事業者の申請を受けて、国土交通大臣が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの（以下「総括原価」という。）を超えないものであるかどうかを審査して認可することとなっている（鉄道事業法第16条第2項）。なお、原価計算期間は3年間とする。
- b 総括原価を算定するに当たっては、他の事業を兼業している場合であっても鉄道事業部門のみを対象として、所要の株主配当を含めた適正な利潤を含む適正な原価を算定することとなっている。また、通勤・通学輸送の混雑等を改善するための輸送力の増強、旅客サービス向上等に関する設備投資計画の提出を求め、これについて審査を行い、必要な資本費用については原価算入を認めているところである。
- c 総括原価を算定する方法としては、当該事業に投下される資本に対して、機会費用の考え方による公正・妥当な報酬を与えることにより資本費用（支払利息、配当等）額を推定するレートベース方式を用いる方針であり、総括原価の具体的な算定は以下によることとしている。
 - 総括原価 = 営業費等（注1） + 事業報酬
 - ・ 事業報酬 = 事業報酬対象資産（レートベース） × 事業報酬率
 - ・ 事業報酬対象資産 = 鉄道事業固定資産 + 建設仮勘定 + 繰延資産 + 運転資本（注2）
 - ・ 事業報酬率 = 自己資本比率（注3） × 自己資本報酬率（注4） + 他人資本比率（注3） × 他人資本報酬率（注4）

（注） 1 鉄道事業者間で比較可能な費用について、経営効率化を推進するため各事業者間の間接的な競争を促す方式（ヤードスティック方式）により、比較結果を毎事業年度終了後に公表するとともに、原価の算定はこれを基に行うこととしている。

2 運転資本 = 営業費及び貯蔵品の一部

3 自己資本比率は30%、他人資本比率は70%

4 自己資本報酬率は、公社債応募者利回り、全産業平均自己資本利益率及び配当所要率の平均、他人資本報酬率は、借入金等の実績平均レート
- d なお、認可した上限の範囲内での運賃等の設定・変更、又はその他の料金の設定・変更は、事前の届出で実施できることとなっているが、国土交通大臣は、届出された運賃又は料金が、次のア又はイに該当すると認めるときは、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命じることができる（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。

(4) 長期債務の縮減

昭和62年の会社設立に際し、当社は、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号）に基づき、国鉄の長期債務のうち3,191億円を承継しました。さらに、当社は、新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く。）を平成3年10月1日、新幹線鉄道保有機構（以下「保有機構」という。）より5兆956億円で譲り受け、このうち4兆4,944億円については25.5年、6,011億円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金に支払うことに関して、保有機構との間に契約を締結し、その譲受価格を鉄道施設購入長期未払金として計上しました。

（注） 保有機構は平成3年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は鉄道整備基金に承継されました。さらに鉄道整備基金は平成9年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は運輸施設整備事業団に承継され、運輸施設整備事業団は平成15年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は法律により国が承継する資産を除き、鉄道・運輸機構に承継されました。

当社グループは、キャッシュ・フローの相当部分を活用してこれら長期債務の縮減に努めてきました。その結果、連結長期債務残高は、期末未現在、3兆453億円となっています。また、当期の支払利息は1,081億円であり、これは営業利益の31.0%に相当します。

当社グループでは、今後も東海道新幹線をはじめとする諸事業の経営基盤の強化並びに中央新幹線の建設に向けた取組みを強力かつ着実に推進していく中で、長期債務の早期縮減に努めます。なお、長期債務の縮減額は資金需給の状況により変動する可能性があります。

(5) 自然災害等

当社グループの事業、特に東海道新幹線をはじめとする鉄道事業については、地震・台風等の自然災害やテロ、感染症の流行等により大きな影響が生じる可能性があります。

なお、鉄道インフラについて当社は、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、東日本大震災などにおける他社線の被災状況等を踏まえて、東海道新幹線高架橋柱の耐震補強を開発案件等と関係する一部を除き完了したほか、盛土・橋脚の耐震補強や脱線・逸脱防止対策をはじめとする設備の強化など、より一層安定した輸送を確保するための設備強化を積極的に進めています。また在来線においても、輸送の安全確保のため、盛土補強や落石対策等を継続的に実施するなど、自然災害等による鉄道事業への影響を最小限のものとするための取組みを進めています。

(6) 安全対策

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

当社は、安全・安定輸送の確保は最優先の課題であるとの認識の下、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、ATS-P（パターン照査式自動列車停止装置）の平成23年度中の全線使用開始に向けて導入工事を推進しているほか、CTC（列車集中制御装置）・PRC（自動進路制御装置）等の設備更新に取り組んでいます。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。さらに、平成23年秋には、研修センターを統合・新設し、グループ一体として、安全に主眼を置いた社員教育の一層の充実に取り組みます。

これらの結果、当期の鉄道運転事故件数（24件）は会社発足初年度である昭和62年度（60件）と比較して半数以下に減少しました。

(7) コンピュータシステム・顧客個人情報保護

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

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

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

(8) 超電導リニアによる中央新幹線

当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続的に完遂し、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、超電導リニアによる東海道新幹線バイパス計画を進めています。

現在この役割を担う東海道新幹線は、開業後47年が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。

その後、全幹法の手続きが進み、平成22年2月、国土交通大臣が交政審に対し、中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体等の指名並びに整備計画の決定に関する諮問を行い、審議が開始されました。

こうした手続きの進捗を踏まえ、当社は、平成22年4月、全幹法第6条に基づき、国土交通大臣から同区間について営業主体等の指名にかかる同意を求められた場合に備え、平成19年12月と同様の手法による検討を行い、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、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ました。さらに、平成22年5月、交政審の小委員会において、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等について主張及び説明を行いました。また、平成23年3月11日に発生した東日本大震災後の小委員会において、東日本大震災の当社の経営に対する影響は一時的なものであり、当社が中央新幹線の建設を完遂する計画には支障しない旨を説明しました。

平成23年5月12日、これらの議論を踏まえ、交政審は、国土交通大臣に対し、営業主体等として当社を指名することが適当であること及び整備計画について下表の通りとすることが適当であることを答申しました。

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

(注) 建設に要する費用の概算額について

- ・ 利子を含みません。
- ・ 当社が地元負担を想定する中間駅の建設費用を含みます。

この答申の内容は、これまで当社が東海道新幹線バイパスとして計画し推進してきた内容と一致しています。このため、当社は、国土交通大臣からの全幹法第6条に基づく協議において、中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体等の指名について同意するとともに、平成23年5月20日、営業主体等に指名されました。

これに続き、当社は、国土交通大臣からの全幹法第7条に基づく整備計画の決定についての協議に同意し、平成23年5月26日、国土交通大臣が整備計画を決定し、翌27日には当社に建設指示がなされました。

これにより、当社が構想し推進してきた、超電導リニアによる東海道新幹線バイパスは、全幹法上の中央新幹線として整備されることが位置づけられ、建設に向け大きな一歩を踏み出しました。

現在、当社は、第一局面として工事を実施する東京都・名古屋市間において、環境影響評価の手続きを進めています。

なお、構想段階が実施段階に入ったことにより、これまで東海道新幹線バイパス計画を担当してきた東海道新幹線21世紀対策本部を平成23年7月1日付で「中央新幹線推進本部」に改組するとともに、社内に設置した工事費削減委員会も「中央新幹線工事費削減委員会」に名称を変更したうえで、引き続き有効に機能させていく考えです。

中央新幹線については、当社が自己負担により路線建設を行うプロジェクトであり、その建設に当たっては全ての場面における工事費等について、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所存です。

(9) 山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

当社は、中央新幹線を実現するには、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きています。

具体的には、平成2年6月の運輸大臣通達「超電導磁気浮上方式鉄道に係る技術開発の円滑な推進について」並びに同年同月に承認された「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」に基づき、山梨リニア実験線の先行区間18.4kmを建設するとともに、技術開発及び走行試験に取り組んできました。

この結果、超電導リニアは、既に営業運転に支障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月の国土交通省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。

また、当社は、この超電導リニアについて、実用化及び営業線化に向け、一段と高い技術レベルへ磨き上げるため、更なる技術開発と走行試験に取り組んでいきます。このため、平成19年1月に上記の「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」の変更承認を得て、山梨リニア実験線について、一般区間42.8kmへの延伸工事と設備の実用化仕様への全面的な更新を進めています。これについては、平成25年度の完成を目標に着実かつ迅速な施工により早期完工を目指しています。

以上の開発について、当社は、当初計画において、消費税等を含めて、実験基盤施設投資（汎用性のある地上施設）1,360億円、実用化技術開発費605億円、合計1,965億円の特別負担投資を予定し、平成3年3月期から平成23年3月期までに、合計1,692億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23年3月期までに、合計809億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23年3月期までに、合計868億円を支出しています。

(10) 名古屋駅新ビル計画

「名古屋駅新ビル計画」については、当社が日本郵政グループ等ととりまとめた名駅一丁目1番地区における「まちづくり基本構想」に基づき推進しているものです。

- ・開発主体 当社、ジェイアールセントラルビル株
- ・建物規模 延床面積 約26万㎡
 - 高さ 約220m
 - 階数 地上46階、地下6階
- ・主要用途 オフィス、商業施設、ホテル、駐車場、バスターミナル
- ・総事業費 約1,200億円
- ・工事着手 平成22年5月
- ・竣工予定 平成28年度（平成29年度にかけて順次開業）

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

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

5【経営上の重要な契約等】

- (1) 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く。）を平成3年10月1日、保有機構（現：鉄道・運輸機構）より5兆956億円で譲り受け、このうち4兆4,944億円については25.5年、6,011億円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金（現：鉄道・運輸機構）に支払うことなどに関して、保有機構との間に契約を結んでいます。
- (2) 他の旅客会社との間に、乗車券類等の相互発売等旅客営業に係る事項、会社間の運賃及び料金の収入区分並びに収入清算の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、契約を結んでいます。
なお、上記の契約では、2社以上の旅客会社線をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金の算出に当たっては通算できる制度とされており、かつ、旅客運賃については遠距離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とともに、土木構造物、軌道、電力・信号設備、車両等の様々な設備が有機的に機能することで成り立っています。鉄道事業にとって、より一層の安全確保や将来の経営基盤強化のためには、そのベースとなる技術力を不断に高めることが重要です。こうした認識の下、当社グループは積極的に技術開発に取り組み、大きな成果をあげています。

当社では、将来を支える技術開発の取組みをさらに強化するとともに、技術力の向上と人材の育成を図るため、愛知県小牧市に研究施設を開設し、研究開発を推進しています。

また、当社の使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続的に完遂し、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中央新幹線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237億円となりました。

運輸業

東海道新幹線・在来線を支える技術開発は、小牧研究施設が中心となり、「安全・安定輸送の確保」を最優先に、東海道新幹線をはじめとする「輸送サービスの強化」「技術力向上・人材育成と技術の内製化」「低コスト化」及び「先端技術開発」を柱として取り組んでいます。

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、中央新幹線の実現に向けて、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。

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

「輸送サービスの強化」

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

このほか、当社をはじめとする旅客会社及び貨物会社は、鉄道技術及び労働科学に関する研究開発、調査を目的に、鉄道総研に対し協定に基づき負担金を支出しています。

流通業

特に記載する事項はありません。

不動産業

特に記載する事項はありません。

その他

鉄道車両等製造業等において、技術力の強化と生産性の向上をさらに図り各製品の競争力を強化するとともに、変化する社会ニーズに対応して新技術を取り入れた新商品、新工法の開発に取り組んでいます。

7【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 平成22年度の概要

当期は、景気低迷が続く中、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、一層のサービス充実を図りました。

鉄道事業においては、東海道新幹線について、脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策を引き続き推進するとともに、N700系車両の積極的な投入等に取り組みました。在来線については、A T S - P T（パターン照査式自動列車停止装置）を主要線区で使用開始するとともに、新型車両への取替等を着実に進めました。また、販売面では「エクスプレス予約」の一層の会員数拡大に向けた取組みを推進するとともに、T O I C Aについて相互利用サービスの拡大、電子マネー加盟店舗の拡大等を行いました。さらに、平城遷都1300年を迎えた奈良をはじめ、京都、東京、伊勢等の各方面へ向けた観光キャンペーンを展開しました。

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

上記の結果、景気低迷や高速道路料金値下げ政策の影響に加え、「東日本大震災」によるご利用の減少があったものの、一昨年受けた新型インフルエンザによる影響の反動もあり、当社単体の運輸収入、連結営業収益全体ともに増収となりました。

一方、営業費については、厳しい経済情勢を踏まえ、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んだこと等により物件費が減少したことに加え、減価償却費が減少したことなどから、全体でも減少しました。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1兆5,030億円、営業利益3,493億円、経常利益2,285億円、当期純利益1,338億円と、増収・増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164億円（1.1%）増の1兆5,030億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比254億円（2.4%）増の1兆983億円となりました。東海道新幹線では、輸送量が2.5%増加した結果、運輸収入は前期比2.7%増の9,995億円となりました。また、在来線においては、輸送量は0.1%増加したものの、運輸収入は前期比0.5%減の987億円となりました。

運輸業以外の事業においては、流通業では前期比3.4%の増収、不動産業、その他ではそれぞれ前期比0.5%、6.3%の減収となりました。

営業費

営業費については、流通業の売上増に伴う仕入費用の増があった一方で、低コスト化の取組みや日本車輛製造株式会社（以下「日本車輛」という。）の輸出減等による物件費の減のほか、減価償却費の減などにより、全体では減少したことから、前期比394億円（3.3%）減の1兆1,537億円となりました。

営業利益

営業利益は、前期比558億円（19.0%）増の3,493億円となりました。

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により、前期と比べて75億円改善しました。

経常利益

経常利益は、前期比633億円（38.4%）増の2,285億円となりました。

特別損益

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

当期純利益

上記に法人税等などを加減した結果、当期純利益は前期比420億円（45.8%）増の1,338億円となりました。

(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1,282億円、単体で1,154億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3兆453億円、単体で3兆15億円となりました。

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2兆4,547億円縮減しましたが、当期末においても依然として3兆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、業務執行のさらなる効率化・低コスト化等に努めるとともに、設備投資や手元資金の効率化に取り組むことにより、中央新幹線の建設に向けた取組みを着実に推進しつつ、長期債務の縮減に努めます。

(5) 純資産残高

当期末の純資産残高は、前期末から1,115億円増加して1兆2,461億円となり、自己資本比率も前期末の21.0%から当期末は23.0%に上昇しています。

(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（注）及び株式会社格付投資情報センター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（注）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。

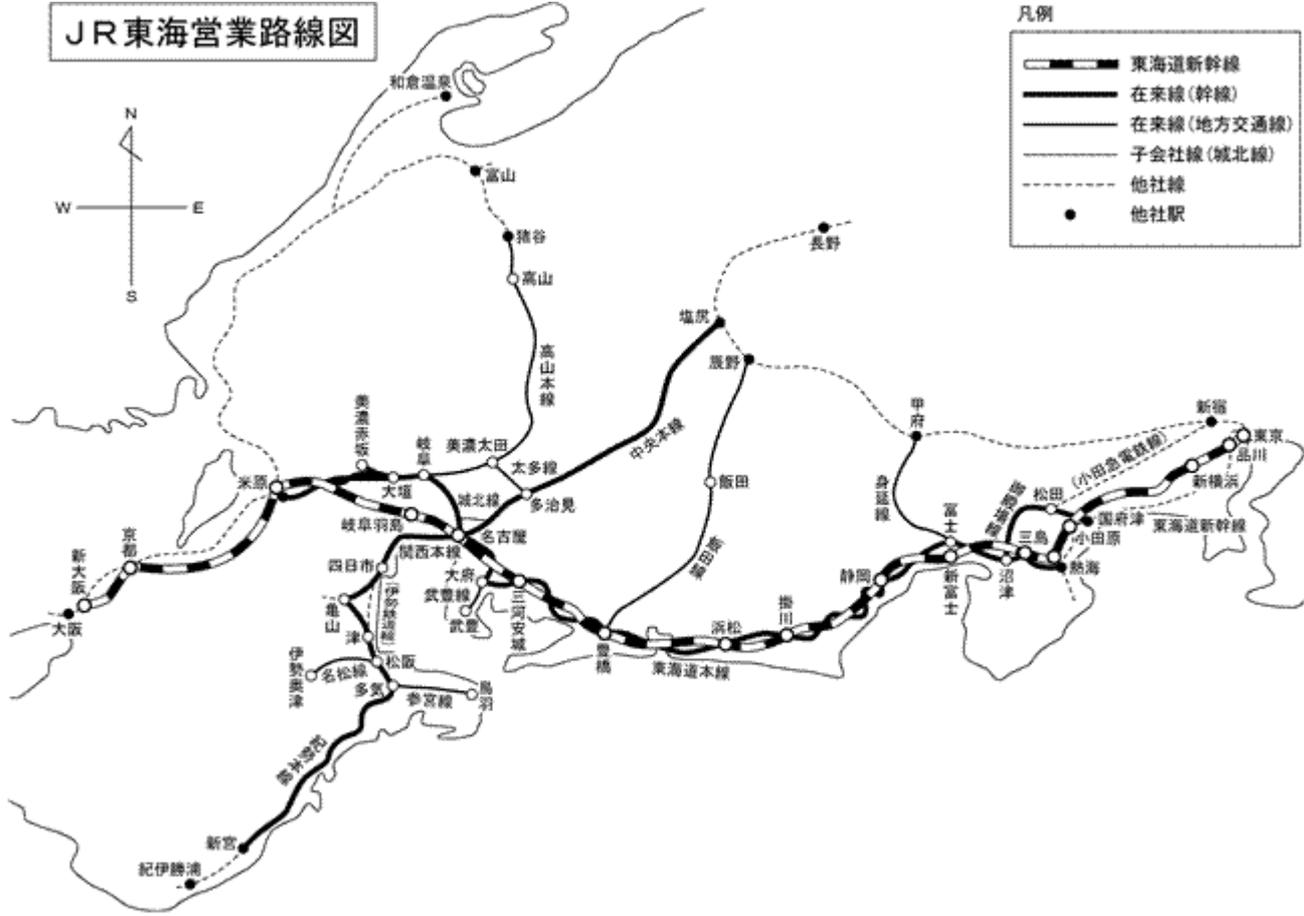
また、短期的な流動性確保のため、当期末現在1,000億円のコミットメントラインを設定しています。

(注) 金融庁がムーディーズ・ジャパン株式会社を信用格付業者として登録した後は、ムーディーズ・インベスターズ・サービス・インクからムーディーズ・ジャパン株式会社に読替

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2,989億円、工事負担金充当額を含め3,081億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2,753億円、連結子会社において3億円の設備投資を実施しました。

このほか、流通業においては37億円、不動産業においては143億円、その他においては52億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

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	1,477,973	305,763	2,286,683 (48,652)	221,754	4,292,175	17,355
不動産業	11,863	182	45,039 (435)	2,999	60,085	113

(注) 1 運輸業に供する土地とは、線路用地(面積30,021千㎡、帳簿価額1,322,292百万円)、停車場用地(面積9,103千㎡、帳簿価額788,111百万円)、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961,085百万円)、電路設備(電柱、トロッコ線、信号設備等、帳簿価額249,131百万円)、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99,586百万円)が含まれています。

5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業173,406百万円、不動産業2,986百万円)、その他の有形固定資産(運輸業34,312百万円、不動産業4百万円)及び無形固定資産(運輸業14,034百万円、不動産業9百万円)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	4	-	1,724	12	260	171	28	931	3,130
在来線	2	254	235	316	335	133	-	368	1,643
合計	6	254	1,959	328	595	304	28	1,299	4,773

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	206
名古屋工場	名古屋市中川区	112,319	119	1,132
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,175	1,108	189
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	183
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	467
[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	6,474
浜松工場	浜松市中区	338,581	71,487	7,873
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	64,293	205	1,248
[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	12,339
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	1,290

d 賃借資産

主な賃借資産は次のとおりです。

賃借先 賃借設備	設備のうち		賃借終了年度	賃借料 (百万円)
	土地 (面積千㎡)	建物 (面積千㎡)		
鉄道・運輸機構 城北線(勝川～枇杷島間11.2km)	127	1	平成44年度	4,430

(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	330,459	21,487	620
(株)ジェイアール東海ホテルズ	岐阜県高山市ほか	52,487	162	2,667
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	3,800

(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)	250	724	1,086 (46)	75	2,136	277	支店等

(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。

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)	6,273	-	-	1,517	7,790	602	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)	3,681	306	1,887 (6)	715	6,591	1,119	営業所、 店舗等
東海キヨスク株 (名古屋市中村区)	2,077	-	746 (5)	1,241	4,065	596	支店、 店舗等
ジェイアール東海商事株 (名古屋市中村区)	133	31	-	305	470	53	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)	114,718	377	0 (0)	1,033	116,130	60	駅ビル等
ジェイアール東海不動産株 (東京都港区)	50,193	216	11,116 (95)	1,183	62,709	118	賃貸施設等
新横浜ステーション開発株 (横浜市港北区)	19,663	-	0 (0)	152	19,816	41	駅ビル等
東京ステーション開発株 (東京都千代田区)	5,842	38	-	170	6,051	34	高架下等
名古屋ステーション開発株 (名古屋市中村区)	6,719	-	25 (1)	472	7,217	51	高架下等
ジェイアール東海関西開発株 (京都市南区)	3,075	-	0 (0)	327	3,403	62	高架下等

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

その他の主な設備の内訳

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)	2,255	293	76 (1)	825	3,450	830	ホテル
静岡ターミナルホテル(株) (静岡市葵区)	169	-	-	222	391	160	ホテル
(株)ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	60	-	-	1,378	1,438	807	支店等
(株)ジェイアール東海 エージェンシー (東京都港区)	698	-	29 (0)	490	1,218	213	支店等
日本車輛製造(株) (名古屋市中村区)	7,478	4,469	16,939 (4,744)	1,306	30,193	1,705	製作所等
ジェイアール東海建設(株) (名古屋市中村区)	112	30	390 (2)	454	987	322	営業所等
中央リネンサプライ(株) (東京都中央区)	169	214	104 (8)	33	521	87	支店、工場等
日本機械保線(株) (東京都港区)	714	37	370 (3)	149	1,272	467	支店、工場等
東海交通機械(株) (名古屋市中村区)	653	137	376 (6)	317	1,484	944	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23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 輸 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	44,596	28,371	16,225	自己資金	12. 1	26. 9
	東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	37,300	11,416	25,884	自己資金	21.10	25. 3
	浜松工場建替等	87,000	273	86,727	自己資金	22. 7	31. 3
	東海道新幹線車両対応地上設備整備	6,545	481	6,064	自己資金	19. 8	28. 3
	東海道新幹線浜松町周波数変換変電所移転	15,700	6,626	9,074	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	6,633	5,460	自己資金	20. 4	26. 6
	東海道新幹線環境対策	10,800	2,587	8,213	自己資金	19. 5	28. 3
	東京駅八重洲開発計画に伴う高架橋改築	9,706	9,136	570	負担金	18. 6	24. 3
	在来線ATS装置取替	36,000	26,907	9,093	自己資金	18. 6	24. 3
	名古屋駅輸送設備更新等	11,600		11,600	自己資金	23. 3	29. 3
	新幹線車両新製等	244,255	112,041	132,214	自己資金	19. 8	28. 3
	在来線車両取替	24,700	9,129	15,571	自己資金	20.11	25. 3
	武豊線電化	8,190	20	8,170	自己資金	22. 3	27. 6
	サービス改善・駅設備等整備						
	東京駅他駅設備改良	33,856	23,112	10,744	自己資金	18. 1	26. 3
	新大阪駅構内ホーム増設等	42,600	24,495	18,105	自己資金	19. 4	26. 3
東海道本線幸田～岡崎間新駅設置	3,315	875	2,440	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	25,509	391	自己資金	19. 7	23. 5	
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	9,843	3,647	自己資金	18. 6	25. 3	
東海道新幹線台車検査設備改良	8,090	8,025	65	自己資金	18. 3	25. 3	
経理関係事務システム更新	6,680	5,857	823	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	164,681	26,199	自己資金	2. 7	26. 3	
設備更新及び延伸	338,095	77,142	260,953	自己資金	19. 1	29. 3	
中央新幹線環境影響評価 及び構造物の設計等	14,020		14,020	自己資金	23. 3	27. 3	
社員研修センター統合・建設	17,500	6,189	11,311	自己資金	20. 6	24. 3	
不動産業							
名古屋駅新ビル建設 (当社、ジェイアールセントラルビル㈱)	112,750	2,397	110,353	自己資金	22. 5	30. 3	
賃貸住宅建設 (ジェイアール東海不動産㈱)	44,150	28,919	15,231	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㈱)	7,997	7,111	886	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23年3月31日)	提出日現在発行数(株) (平成23年6月24日)	上場金融商品取引所名 又は登録認可金融商品 取引業協会名	内容
普通株式	2,150,000	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	(注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】

該当事項はありません。

(4)【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

(5)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
平成21年5月11日	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23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	204	36	1,013	490	23	126,605	128,415	
所有株式数(株)	300	1,029,233	17,615	284,593	379,644	54	438,561	2,150,000	
所有株式数の割合(%)	0.01	47.87	0.82	13.24	17.66	0.00	20.40	100.00	

(注) 1 「個人その他」欄には、自己株式179,990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23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(%)
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	101,316	4.71
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	92,138	4.29
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	49,002	2.28
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
第一生命保険株式会社	東京都千代田区有楽町一丁目13番1号	34,000	1.58
計		636,482	29.60

(注) 上記のほか、当社は自己株式179,990株を保有しています。

(8) 【議決権の状況】

【発行済株式】

平成23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 179,990		
	(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 1,969,790	1,969,790	
単元未満株式			
発行済株式総数	2,150,000		
総株主の議決権		1,969,790	

(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23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	179,990		179,990	8.37
(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		180,210		180,210	8.38

(9) 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 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	4,450	2,962
当期間における取得自己株式		

(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23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				
合併、株式交換、会社分割に係る移転を行った取得自己株式				
その他				
保有自己株式数	179,990		179,990	

(注) 当期間は、平成23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、期末配当金ともに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13.2%、11.6%、1.5%となります。

今後とも、東海道新幹線をはじめとする諸事業の経営基盤の強化並びに中央新幹線の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22年10月27日 取締役会決議	8,865	4,500
平成23年6月23日 定時株主総会決議	8,865	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20期	第21期	第22期	第23期	第24期
決算年月	平成19年3月	平成20年3月	平成21年3月	平成22年3月	平成23年3月
最高(円)	1,490,000	1,420,000	1,192,000	718,000	777,000
最低(円)	1,030,000	883,000	491,000	532,000	575,000

(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22年10月	11月	12月	平成23年1月	2月	3月
最高(円)	652,000	655,000	703,000	696,000	745,000	748,000
最低(円)	591,000	595,000	642,000	662,000	690,000	575,000

(注) 最高・最低株価は東京証券取引所市場第一部におけるものです。

5【役員の状況】

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役 会長		葛西 敬之	昭和15年10月20日生	昭和38年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同職員局次長 昭和62年4月 当社取締役総合企画本部長 昭和63年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成2年6月 当社代表取締役副社長総合企画本部長 平成4年6月 当社代表取締役副社長 平成7年6月 当社代表取締役社長 平成16年6月 当社代表取締役会長(現在に至る)	(注3)	106
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)	(注3)	69
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)	(注3)	88

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 (注5)	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)	(注3)	37
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)	(注3)	73
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 当社新幹線鉄道事業本部車両部管理課長 平成2年3月 当社新幹線鉄道事業本部車両部次長 平成3年3月 当社新幹線鉄道事業本部車両部長 平成4年6月 当社技術本部担当部長 平成6年6月 当社技術本部副本部長 平成10年6月 当社取締役総合技術本部技術開発部次長 平成14年6月 当社執行役員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長 平成16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18年6月 当社常務取締役総合技術本部長 平成19年6月 当社専務取締役総合技術本部長 平成20年6月 当社専務取締役(現在に至る) 平成22年6月	(注3)	37

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
専務取締役	事業推進本部長	平澤 純一	昭和23年5月25日生	昭和46年4月 日本国有鉄道入社 昭和59年10月 同東京南鉄道管理局施設部建築課長 昭和62年4月 日本国有鉄道清算事業団入社 平成8年4月 同計画工事部次長 平成10年6月 当社入社 建設工事部担当部長 平成12年7月 当社総合企画本部副本部長 平成13年3月 ジェイアール東海不動産㈱代表取締役常務 平成14年6月 当社取締役事業推進本部副本部長 平成15年6月 当社執行役員事業推進本部副本部長 平成18年6月 当社常務取締役事業推進本部長 平成20年6月 当社専務取締役事業推進本部長(現在に至る)	(注3)	31
専務取締役	東海鉄道事業本部長	中村 満	昭和27年11月4日生	昭和51年4月 日本国有鉄道入社 昭和59年5月 同職員局職員課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成元年3月 当社人事部勤労課長 平成4年6月 当社人事部人事課長 平成6年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成10年6月 当社秘書室長 平成14年6月 当社取締役秘書室長 平成16年6月 当社取締役総合企画本部長 平成18年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成20年6月 当社専務取締役東海鉄道事業本部長(現在に至る)	(注3)	48
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(注5)	金子 慎	昭和30年8月29日生	昭和53年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同職員局労働課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社人事部人事課担当課長 平成6年6月 当社人事部勤労課長 平成8年6月 当社人事部人事課長 平成10年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成14年6月 当社総務部長 平成16年6月 当社取締役総務部長 平成18年6月 当社取締役人事部長 平成20年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成22年6月 当社専務取締役総合企画本部長(現在に至る)	(注3)	21
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 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同名古屋鉄道管理局施設部総務課長 昭和62年4月 当社入社 昭和63年2月 当社広報室東京広報室長 ㈱ウェッジ代表取締役社長 平成2年10月 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 平成3年3月 双葉鉄道工業㈱取締役設計部長 平成7年6月 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 平成8年6月 当社管財部長 平成12年7月 当社総合技術本部技術開発部チームマネージャー 平成14年7月 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 平成16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 当社常務執行役員総合技術本部技術開発部長 平成20年6月 当社専務取締役総合技術本部長(現在に至る) 平成22年6月	(注3)	15

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)	(注3)	37
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)	(注3)	23
取締役	東海道新幹線 21世紀対策本部長 (注5)	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)	(注3)	21

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	総務部長	巢山 芳樹	昭和32年5月4日生	昭和55年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同新潟鉄道管理局経理部主計課長 昭和62年4月 当社入社 平成2年4月 (株)ジェイアール東海ツアーズ総務部経理課長 平成3年3月 当社人事部勤労課課長代理 平成4年7月 当社人事部勤労課担当課長 平成6年5月 当社人事部人事課担当課長 平成8年6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部管理課長 平成9年2月 当社人事部勤労課長 平成10年6月 当社人事部人事課長 平成14年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成18年7月 当社総合企画本部投資計画部長 平成20年6月 当社取締役人事部長 平成22年6月 当社取締役総務部長(現在に至る)	(注3)	11
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 日本国有鉄道入社 昭和62年3月 同新幹線総局総務部人事課長 昭和62年4月 当社入社 新幹線運行本部総務部人事担当課長 昭和63年2月 当社総務部総務課課長代理 平成2年2月 日本国有鉄道清算事業団経理部 平成2年6月 同株式会社策室補佐 平成3年3月 当社新幹線鉄道事業本部管理部人事課長 平成5年2月 当社財務部資金課長 平成9年6月 当社関西支社管理部長 平成11年6月 当社東海鉄道事業本部管理部長 平成13年7月 当社総合企画本部経営管理部担当部長 平成15年7月 当社監査室長 平成16年6月 当社人事部担当部長 平成18年6月 当社総務部長 平成20年6月 当社取締役総務部長 平成22年6月 当社取締役人事部長(現在に至る)	(注3)	27
取締役	財務部長	藤井 秀則	昭和29年5月26日生	昭和54年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年4月 同盛岡鉄道管理局営業部旅客課長 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社総合企画本部経営管理部管理課担当課長 平成3年5月 当社総合企画本部経営管理部計画課長 平成6年6月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成8年12月 当社総合企画本部経営管理部次長 平成10年6月 当社財務部担当部長 平成14年7月 当社管財部長 平成18年6月 当社財務部長 平成20年6月 当社取締役財務部長(現在に至る)	(注3)	16
取締役	営業本部長	厚地 純夫	昭和31年1月8日生	昭和56年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年4月 当社入社 平成5年6月 当社営業本部企画課担当課長 平成6年6月 当社総合企画本部経営管理部計画課長 平成10年6月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成13年7月 当社営業本部次長 平成18年6月 当社営業本部長 平成20年6月 当社取締役営業本部長(現在に至る)	(注3)	10

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	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)	(注3)	21
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)	(注3)	15
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)	(注3)	18
取締役		頃 安健司	昭和17年4月16日生	昭和42年4月 東京地方検察庁検事 平成8年1月 法務省大臣官房長 平成9年12月 最高検察庁総務部長 平成11年4月 同庁刑事部長 平成11年12月 法務省法務総合研究所長 平成13年5月 札幌高等検察庁検事長 平成14年6月 名古屋高等検察庁検事長 平成15年2月 大阪高等検察庁検事長 平成16年7月 弁護士登録(現在に至る) 平成17年6月 当社取締役(現在に至る)	(注3)	4
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)	(注3)	4

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課長 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)	(注4)	14
常勤監査役		加地 隆治	昭和27年11月17日生	昭和50年4月 警察庁入庁 平成5年9月 愛知県警察本部警務部長 平成7年2月 山梨県警察本部長 平成9年8月 警察庁長官官房給与厚生課長 平成10年7月 宮内庁長官官房総務課長 平成12年8月 警察庁生活安全局生活安全企画課長 平成14年4月 新潟県警察本部長 平成15年8月 内閣府大臣官房審議官 平成18年1月 警察庁皇宮警察本部長 平成20年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注4)	9
常勤監査役		梅田 春実	昭和24年7月24日生	昭和48年4月 運輸省入省 平成3年6月 同省国際運輸・観光局観光部旅行業課長 平成3年7月 同省運輸政策局観光部旅行業課長 平成5年7月 同省鉄道局都市鉄道課長 平成6年12月 同省運輸政策局地域計画課長 平成9年7月 同省鉄道局総務課長 平成11年7月 同省大臣官房文書課長 平成13年1月 国土交通省大臣官房秘書課長 平成13年7月 同省鉄道局次長 平成15年7月 同省大臣官房総括審議官 平成16年7月 同省鉄道局長 平成18年7月 社団法人日本旅行業協会理事長 平成20年7月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注4)	12
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)	(注4)	16

役名	職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有 株式数 (株)
監査役		木藤 繁夫	昭和15年9月29日生	昭和41年4月 東京地方検察庁検事 平成6年6月 法務省大臣官房総務審議官 平成7年9月 同省保護局長 平成9年7月 最高検察庁総務部長 平成9年12月 同庁公安部長 平成11年1月 公安調査庁長官 平成13年5月 広島高等検察庁検事長 平成14年10月 東京高等検察庁検事長 平成15年10月 弁護士登録(現在に至る) 平成19年6月 当社監査役(現在に至る)	(注4)	6
計						789

- (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 監査役の任期は、平成23年6月23日開催の第24回定時株主総会后、4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
- 5 平成23年5月17日開催の取締役会において、役員の異動について次のとおり決議しました。

役職の異動

新役名及び職名	旧役名及び職名	氏名	異動年月日
代表取締役副社長 技術部門・鉄道事業本部・ 中央新幹線推進本部・ 安全対策部担当	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	平成23年7月1日
専務取締役 総合企画本部長、 中央新幹線推進本部担当	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	平成23年7月1日
取締役 中央新幹線推進本部長	取締役 東海道新幹線21世紀対策本部長	宇野 護	平成23年7月1日

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22名（うち3名が社外取締役）で構成されています。また、当社は監査役制度を採用しており、監査役会は監査役5名（うち3名が社外監査役）で構成されています。

取締役会は、月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について十分に審議のうえ、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督しています。また、取締役会に先立ち、経営に関する重要な事項を審議する機関として常務会を設置し審議の充実に努めています。なお、経営の意思決定及び業務執行の監督を担う取締役会と業務執行を担う執行役員との役割分担を明確にするとの観点から、平成15年5月に執行役員制度を導入し、取締役会における意思決定の迅速化と審議の充実に努めました。

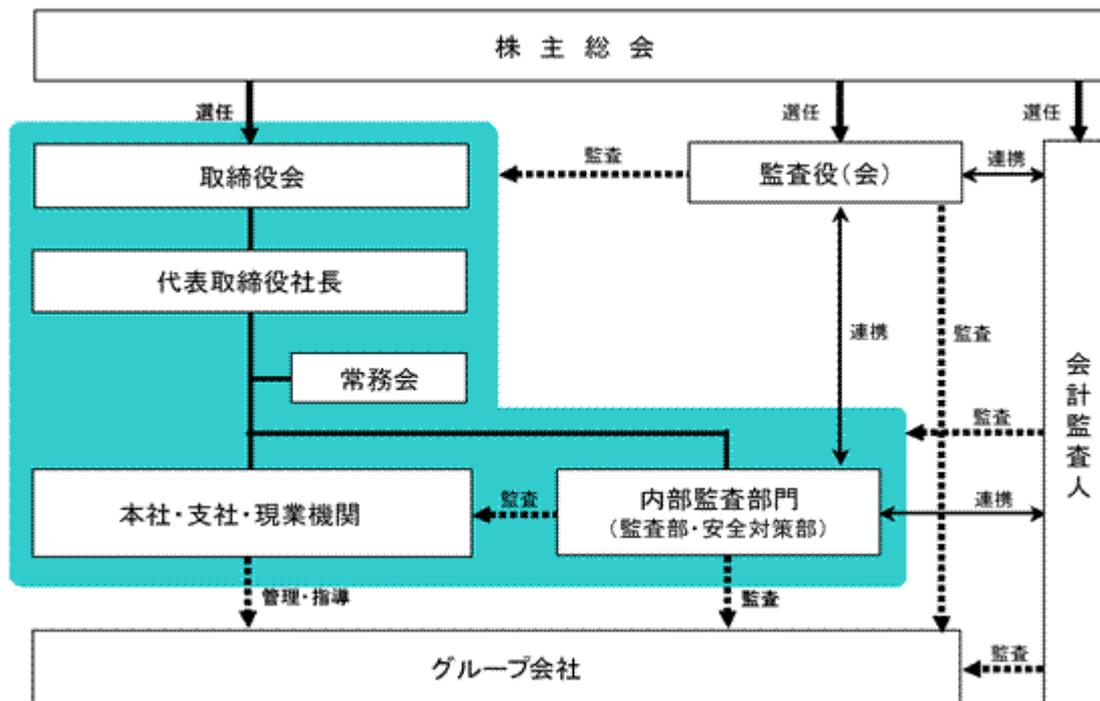
監査役は、取締役会、常務会をはじめとする重要な会議に出席し、審議過程から経営施策について適法性の確保に努めるとともに、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、子会社に赴き、その業務執行状況について調査し、厳正に監査を行っています。なお、監査役の職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

内部監査は、監査部（31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4年）、水野裕之（同7年）及び河嶋聡史（同2年）であり、その監査業務に係る補助者は25名（公認会計士7名、会計士補等11名、その他7名）です。

監査役、内部監査部門及び会計監査人は、定期的または必要の都度、情報交換を行うことにより相互に連携を図っているほか、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。
反社会的勢力との関係遮断のため、不当要求には一切応じず、対応統括部署を定め、外部の専門機関と緊密な連携関係を構築する等、必要な体制を整える。
- 2 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制
社内規程により、保存する必要がある文書を定め、対象となる文書について、適切に保存及び管理を行う。
- 3 損失の危険の管理に関する規程その他の体制
各部門の所管事項に関する意思決定については、その重要度に応じて上位の職位による承認、会議への付議など、定められた手続により適切に行う。
また、鉄道運転事故防止に関して、鉄道安全推進委員会での審議を通じて、効果的な対策を強力に推進する。
- 4 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制
社内規程により、各部門の分掌事項と職務権限を明確に定めるとともに、その課題と業務量に応じて適切な要員配置を行い、効率的な業務体制を整える。
- 5 当社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制
社内規程により、関係会社と一定の重要事項について協議・報告を行う旨の協定を締結のうえ、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、本社から現業機関に至るまで一貫した体制により安全対策の確立・推進を行っています。

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

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)	22	791	20	294	1,085
監査役 (社外監査役を除く)	3	88	-	-	88
社外役員	7	108	3	6	114

(注) 1 取締役(社外取締役を除く)に対する基本報酬の対象員数及び総額には、平成22年6月22日開催の第23回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役2名及び平成23年1月24日付で退任した取締役1名並びにその基本報酬の額が含まれています。また、賞与の対象員数及び総額には、平成23年1月24日付で退任した取締役1名及びその賞与の額が含まれています。

2 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22年6月22日開催の第23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。

3 社外役員に対する基本報酬の対象員数及び総額には、平成22年6月22日開催の第23回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役1名及びその基本報酬の額が含まれています。

4 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、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
66銘柄 78,336百万円

b 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式の保有区分、銘柄、株式数、貸借対照表計上額及び保有目的

前事業年度（平成22年3月31日現在）

特定投資株式

銘柄	株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)	保有目的
新日本製鐵株式会社	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	〃
ナプテスコ株式会社	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	〃

当事業年度（平成23年3月31日現在）

特定投資株式

銘柄	株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)	保有目的
ナブテスコ株式会社	5,171,000	10,817	両社の協力・信頼関係を 一層強固なものとするため
三菱電機株式会社	6,573,000	6,454	〃
新日本製鐵株式会社	22,539,000	5,995	〃
ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	4,634	〃
三菱重工業株式会社	11,511,000	4,397	〃
株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	3,583	〃
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	3,412	〃
株式会社東芝	6,754,000	2,748	〃
三菱地所株式会社	1,592,000	2,239	〃
株式会社高島屋	2,777,000	1,474	〃
株式会社オリエンタルランド	193,300	1,277	〃
東京海上ホールディングス株式会社	551,720	1,227	〃
電源開発株式会社	421,920	1,080	〃
名工建設株式会社	2,139,500	962	〃
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	913	〃
M S & A D インシュアランスグループホールディングス株式会社	480,359	909	〃
東邦瓦斯株式会社	2,076,000	890	〃
中部電力株式会社	464,700	859	〃
アサヒビール株式会社	587,000	811	〃
日本たばこ産業株式会社	2,500	751	〃
N K S J ホールディングス株式会社	947,000	514	〃
株式会社愛知銀行	94,900	491	〃
岡谷鋼機株式会社	458,000	408	〃
東京電力株式会社	849,100	395	〃
スルガ銀行株式会社	434,000	320	〃
中央三井トラスト・ホールディングス株式会社	844,000	248	〃
株式会社静岡銀行	350,000	240	〃
株式会社十六銀行	863,000	235	〃
株式会社横浜銀行	584,000	230	〃
鉄建建設株式会社	1,500,000	190	〃

(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	196	3	276	27
連結子会社	188	43	181	32
計	384	47	457	59

【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。また、当連結会計年度においては、社内研修業務等に加え、国際財務報告基準の適用準備に係る指導・助言業務による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21年4月1日から平成22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22年4月1日から平成23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21年4月1日から平成22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22年4月1日から平成23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21年4月1日から平成22年3月31日まで）及び当連結会計年度（平成22年4月1日から平成23年3月31日まで）の連結財務諸表並びに前事業年度（平成21年4月1日から平成22年3月31日まで）及び当事業年度（平成22年4月1日から平成23年3月31日まで）の財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる監査を受けています。

3 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みについて

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

1【連結財務諸表等】
(1)【連結財務諸表】
【連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成22年3月31日)	当連結会計年度 (平成23年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	52,214	113,468
受取手形及び売掛金	46,879	43,193
未収運賃	26,334	21,956
たな卸資産	1 36,925	1 26,461
繰延税金資産	21,387	24,285
短期貸付金	31,559	50,133
その他	27,521	29,412
貸倒引当金	66	90
流動資産合計	242,755	308,819
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	5 1,787,128	5 1,713,797
機械装置及び運搬具(純額)	295,663	305,541
土地	5 2,363,745	5 2,363,882
建設仮勘定	144,633	191,189
その他(純額)	49,749	39,834
有形固定資産合計	2, 3 4,640,921	2, 3 4,614,246
無形固定資産	3 16,516	3 19,651
投資その他の資産		
投資有価証券	4 109,860	4 102,292
繰延税金資産	186,260	191,157
その他	4 14,894	4 16,970
貸倒引当金	198	143
投資その他の資産合計	310,816	310,276
固定資産合計	4,968,253	4,944,173
資産合計	5 5,211,009	5 5,252,993

	前連結会計年度 (平成22年3月31日)	当連結会計年度 (平成23年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	66,158	60,807
短期借入金	24,515	24,697
1年内償還予定の社債	6,000	-
1年内返済予定の長期借入金	⁵ 162,254	⁵ 129,413
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	111,712	110,009
未払金	108,661	111,696
未払法人税等	29,615	61,248
前受金	71,396	55,767
預り金	11,830	23,041
賞与引当金	25,026	25,942
その他	25,306	21,199
流動負債合計	642,478	623,824
固定負債		
社債	⁵ 979,872	⁵ 1,103,583
長期借入金	⁵ 543,753	⁵ 525,239
鉄道施設購入長期未払金	1,369,939	1,177,065
新幹線鉄道大規模改修引当金	250,000	283,333
退職給付引当金	204,963	204,441
その他	85,434	89,351
固定負債合計	3,433,965	3,383,014
負債合計	4,076,443	4,006,839
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	1,126,278	1,242,335
自己株式	202,405	205,367
株主資本合計	1,089,374	1,202,468
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	7,304	4,178
繰延ヘッジ損益	0	1
その他の包括利益累計額合計	7,304	4,177
少数株主持分	37,887	39,509
純資産合計	1,134,566	1,246,154
負債純資産合計	5,211,009	5,252,993

【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

【連結損益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月 31日)
営業収益	1,486,632	1,503,083
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	1, 2, 4 1,026,516	1, 2, 4 993,604
販売費及び一般管理費	2, 3, 4 166,641	2, 3, 4 160,131
営業費合計	1,193,157	1,153,735
営業利益	293,474	349,347
営業外収益		
受取利息	213	234
受取配当金	1,205	1,570
持分法による投資利益	246	311
受取保険金	2,519	2,482
その他	2,079	3,377
営業外収益合計	6,263	7,976
営業外費用		
支払利息	35,008	36,257
鉄道施設購入長期未払金利息	82,302	71,886
鉄道施設購入長期未払金返済損	14,633	15,691
その他	2,575	4,897
営業外費用合計	134,518	128,731
経常利益	165,220	228,592
特別利益		
工事負担金等受入額	7,130	20,586
固定資産売却益	5 126	5 510
その他	987	379
特別利益合計	8,245	21,476
特別損失		
固定資産圧縮損	7,156	20,676
固定資産除却損	1,918	2,318
固定資産売却損	6 1,826	6 602
その他	1,664	1,823
特別損失合計	12,565	25,421
税金等調整前当期純利益	160,899	224,647
法人税、住民税及び事業税	74,261	95,656
法人税等調整額	7,625	6,933
法人税等合計	66,635	88,722
少数株主損益調整前当期純利益	-	135,924
少数株主利益	2,499	2,117
当期純利益	91,764	133,807

【連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益	-	135,924
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	-	3,230
繰延ヘッジ損益	-	3
持分法適用会社に対する持分相当額	-	27
その他の包括利益合計	-	² 3,261
包括利益	-	¹ 132,663
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	-	130,679
少数株主に係る包括利益	-	1,983

【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21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23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	53,500	53,500
当期末残高	53,500	53,500
利益剰余金		
前期末残高	1,157,467	1,126,278
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,750
当期純利益	91,764	133,807
自己株式の処分	1,705	-
自己株式の消却	103,500	-
当期変動額合計	31,188	116,056
当期末残高	1,126,278	1,242,335
自己株式		
前期末残高	309,122	202,405
当期変動額		
自己株式の取得	577	2,962
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	2,962
当期末残高	202,405	205,367
株主資本合計		
前期末残高	1,013,845	1,089,374
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,750
当期純利益	91,764	133,807
自己株式の取得	577	2,962
自己株式の処分	2,089	-
当期変動額合計	75,528	113,094
当期末残高	1,089,374	1,202,468

	前連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	2,773	7,304
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	10,077	3,125
当期変動額合計	10,077	3,125
当期末残高	7,304	4,178
繰延ヘッジ損益		
前期末残高	3	0
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	3	1
当期変動額合計	3	1
当期末残高	0	1
その他の包括利益累計額合計		
前期末残高	2,769	7,304
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	10,074	3,127
当期変動額合計	10,074	3,127
当期末残高	7,304	4,177
少数株主持分		
前期末残高	37,282	37,887
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	604	1,621
当期変動額合計	604	1,621
当期末残高	37,887	39,509
純資産合計		
前期末残高	1,048,358	1,134,566
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,750
当期純利益	91,764	133,807
自己株式の取得	577	2,962
自己株式の処分	2,089	-
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	10,679	1,505
当期変動額合計	86,207	111,588
当期末残高	1,134,566	1,246,154

【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21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23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	160,899	224,647
減価償却費	268,219	258,599
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額（ は減少）	33,333	33,333
退職給付引当金の増減額（ は減少）	4,635	522
受取利息及び受取配当金	1,419	1,805
支払利息	117,310	108,143
持分法による投資損益（ は益）	246	311
工事負担金等受入額	7,130	20,586
固定資産圧縮損	7,156	20,676
固定資産除却損	20,977	17,032
固定資産売却損益（ は益）	1,699	92
売上債権の増減額（ は増加）	5,995	8,021
たな卸資産の増減額（ は増加）	10,722	11,241
仕入債務の増減額（ は減少）	10,799	5,350
未払金の増減額（ は減少）	4,845	21
前受金の増減額（ は減少）	8,656	1,742
その他	37,613	42,033
小計	614,204	693,525
利息及び配当金の受取額	1,440	1,741
利息の支払額	118,250	109,713
法人税等の支払額	83,365	63,620
営業活動によるキャッシュ・フロー	414,027	521,934
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	-	95,007
定期預金の払戻による収入	-	50,000
有価証券の取得による支出	-	80,000
有価証券の償還による収入	-	80,000
有形固定資産の取得による支出	250,766	274,983
工事負担金等受入による収入	10,079	6,801
無形固定資産の取得による支出	6,836	5,764
投資有価証券の取得による支出	12,026	1,683
投資有価証券の売却による収入	93	113
その他	3,246	308
投資活動によるキャッシュ・フロー	256,209	320,215

	前連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（ は減少）	3,023	182
短期社債の純増減額（ は減少）	14,999	-
長期借入れによる収入	128,300	110,900
長期借入金の返済による支出	155,523	162,254
社債の発行による収入	160,000	125,000
社債の償還による支出	3,000	7,300
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	211,418	194,577
配当金の支払額	17,748	17,750
少数株主への配当金の支払額	365	354
その他	15,857	19,750
財務活動によるキャッシュ・フロー	133,635	165,906
現金及び現金同等物の増減額（ は減少）	24,182	35,813
現金及び現金同等物の期首残高	55,526	79,708
現金及び現金同等物の期末残高	79,708	115,521

【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21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23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22年 4月 1日に、名古屋ターミナルビル(株)は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。</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(株) (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(株)、鉄道情報システム(株)</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(株)等)及び関連会社(株交通新聞社等)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(株)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>1 連結の範囲に関する事項</p> <p>(1) 連結子会社の数 29社 連結子会社名は、「第1 企業の概況 4 関係会社の状況」に記載しているため、省略しています。 なお、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)と合併し消滅したため、連結の範囲から除外しています。また、名古屋ターミナルホテル(株)は、平成22年12月31日をもって清算したため、連結の範囲から除外しています。</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>(会計処理方法の変更) 当連結会計年度より、「持分法に関する会計基準」(企業会計基準第16号 平成20年 3月10日公表分)及び「持分法適用関連会社の会計処理に関する当面の取扱い」(実務対応報告第24号 平成20年 3月10日)を適用しています。 なお、これに伴う当連結会計年度の損益への影響はありません。</p> <p>3 連結子会社の事業年度等に関する事項 同左</p>

<p>前連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)</p>	<p>当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)</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</p> <p>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>たな卸資産 商品.....主として売価還元法による原価法によっています。 分譲土地建物.....個別法による原価法によっています。 仕掛品.....主として個別法による原価法によっています。 貯蔵品その他.....主として移動平均法による原価法によっています。 なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定しています。</p> <p>(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法</p> <p>有形固定資産（リース資産を除く） 主として定率法によっています。 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</p> <p>無形固定資産（リース資産を除く） 定額法によっています。 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>(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>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</p> <p>有価証券 その他有価証券 同左</p> <p>たな卸資産 同左</p> <p>(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法</p> <p>有形固定資産（リース資産を除く） 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>

<p>前連結会計年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)</p>	<p>当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)</p>
<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（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。 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)</p> <p>(6)</p> <p>(7)</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 同左</p> <p>(5) 重要なヘッジ会計の方法 ヘッジ会計の方法 金利スワップは特例処理の要件を満たしているため、特例処理によっています。 ヘッジ手段とヘッジ対象 ヘッジ手段.....金利スワップ ヘッジ対象.....社債・借入金 ヘッジ方針 内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る金利変動リスクをヘッジしています。 ヘッジ有効性評価の方法 特例処理によっている金利スワップであるため、有効性の評価を省略しています。</p> <p>(6) のれんの償却方法及び償却期間 のれんは、重要性がないため、発生時に全額償却しています。</p> <p>(7) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲 連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資等からなります。</p>

前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
<p>(8) 工事負担金の会計処理 高架化工事等に伴い地方公共団体等より収受する工事負担金の会計処理については、工事完成時に取得した固定資産の取得原価から当該工事負担金相当額を直接減額しています。 なお、連結損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。</p> <p>(9) その他連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 消費税等の処理方法 税抜方式によっています。</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>(8) 工事負担金の会計処理 同左</p> <p>(9) その他連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 消費税等の処理方法 同左</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p>

【会計処理方法の変更】

前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23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) 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。 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>	

前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
	<p>(資産除去債務に関する会計基準) 当連結会計年度より、「資産除去債務に関する会計基準」(企業会計基準第18号 平成20年3月31日)及び「資産除去債務に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第21号 平成20年3月31日)を適用しています。 なお、これに伴う当連結会計年度の損益への影響は軽微です。</p>

【表示方法の変更】

前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
	<p>(連結損益計算書) 当連結会計年度より、「連結財務諸表に関する会計基準」(企業会計基準第22号 平成20年12月26日)に基づき、財務諸表等規則等の一部を改正する内閣府令(平成21年3月24日 内閣府令第5号)を適用し、「少数株主損益調整前当期純利益」の科目で表示しています。 (連結キャッシュ・フロー計算書) 投資活動によるキャッシュ・フローの「定期預金の払戻による収入」は、前連結会計年度は「その他」に含めて表示していましたが、金額的重要性が増したため区分掲記しています。 なお、前連結会計年度の「その他」に含まれている「定期預金の払戻による収入」は5,000百万円です。</p>

【追加情報】

前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
	<p>当連結会計年度より、「包括利益の表示に関する会計基準」(企業会計基準第25号 平成22年6月30日)を適用しています。ただし、「その他の包括利益累計額」及び「その他の包括利益累計額合計」の前連結会計年度の金額は、「評価・換算差額等」及び「評価・換算差額等合計」の金額を記載しています。</p>

【注記事項】

(連結貸借対照表関係)

前連結会計年度 (平成22年3月31日)		当連結会計年度 (平成23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	6,750百万円	商品及び製品	6,861百万円		
分譲土地建物	775百万円	分譲土地建物	528百万円		
仕掛品	18,086百万円	仕掛品	8,500百万円		
原材料及び貯蔵品	11,312百万円	原材料及び貯蔵品	10,570百万円		
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			
	3,569,759百万円		3,681,596百万円		
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			
	245,666百万円		264,363百万円		
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)	11,596百万円	投資有価証券(株式)	11,739百万円		
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)	1,365百万円	建物及び構築物(純額)	1,253百万円		
土地	790百万円	土地	790百万円		
計	2,156百万円	計	2,043百万円		
1年内返済予定の長期借入金	286百万円	1年内返済予定の長期借入金	195百万円		
長期借入金	895百万円	長期借入金	700百万円		
計	1,181百万円	計	895百万円		
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。		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5,075,085百万円を社債178,700百万円(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28,478百万円です。		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25,934百万円です。			
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。		7 社債、鉄道施設購入長期未払金の債務履行引受契約及び債務引受契約に係る偶発債務は430,996百万円です。			
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	22. 8 . 2 ~ 28. 8 . 1	425,284	鉄道施設購入 長期未払金	23. 8 . 1 ~ 29. 1 .31	410,996
合計		445,284	合計		430,996
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21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23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 102百万円	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 76百万円
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	2 引当金の繰入額は次のとおりです。 賞与引当金 25,068百万円 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 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	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 83,071百万円 (賞与引当金繰入額 5,892百万円) 減価償却費 16,712百万円
4 研究開発費の総額 25,426百万円	4 研究開発費の総額 23,732百万円
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	5 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 397百万円 車両運搬具等 113百万円
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	6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。 土地 445百万円 工具器具備品等 157百万円

(連結包括利益計算書関係)

当連結会計年度(自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)

1 当連結会計年度の直前連結会計年度における包括利益	
親会社株主に係る包括利益	101,839百万円
少数株主に係る包括利益	2,917百万円
計	104,756百万円
2 当連結会計年度の直前連結会計年度におけるその他の包括利益	
その他有価証券評価差額金	10,486百万円
繰延ヘッジ損益	6百万円
持分法適用会社に対する持分相当額	12百万円
計	10,492百万円

(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が取得した自己株式(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

当連結会計年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23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	2,150,000			2,150,000
合計	2,150,000			2,150,000
自己株式				
普通株式	177,556	4,450		182,006
合計	177,556	4,450		182,006

(注) 自己株式の株式数の増加4,450株は、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したことによるものです。

2 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり配当額	基準日	効力発生日
平成22年6月22日 定時株主総会	普通株式	8,885百万円	4,500円	平成22年3月31日	平成22年6月23日
平成22年10月27日 取締役会	普通株式	8,865百万円	4,500円	平成22年9月30日	平成22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23年6月23日 定時株主総会	普通株式	8,865百万円	利益剰余金	4,500円	平成23年3月31日	平成23年6月24日

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
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	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
現金及び預金勘定 52,214百万円	現金及び預金勘定 113,468百万円
期間3か月超の定期預金 2百万円	期間3か月超の定期預金 45,008百万円
短期貸付金 24,995百万円	短期貸付金 44,993百万円
その他の流動資産 2,501百万円	その他の流動資産 2,067百万円
現金及び現金同等物 79,708百万円	現金及び現金同等物 115,521百万円

(リース取引関係)

前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
(借手側)	(借手側)
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。	1 ファイナンス・リース取引 同左
2 オペレーティング・リース取引	2 オペレーティング・リース取引
未経過リース料	未経過リース料
1年内 571百万円	1年内 444百万円
1年超 1,114百万円	1年超 679百万円
合計 1,685百万円	合計 1,123百万円
(貸手側)	(貸手側)
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。	1 ファイナンス・リース取引 同左
2 オペレーティング・リース取引	2 オペレーティング・リース取引
未経過リース料	未経過リース料
1年内 1,713百万円	1年内 1,491百万円
1年超 5,869百万円	1年超 4,681百万円
合計 7,582百万円	合計 6,172百万円

(金融商品関係)

前連結会計年度(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)を適用しています。

当連結会計年度（自平成22年4月1日至平成23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。デリバティブは、後述するリスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針です。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク並びにリスク管理体制

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

デリバティブ取引は、社債及び借入金に係る支払金利の変動リスクに対するヘッジを目的とした金利スワップ取引です。当該取引の契約先は、いずれも信用度の高い金融機関であるため、信用リスクはほとんどないと認識しています。当該取引の執行・管理については、内部規定に従い、適正な社内手続を経て実行しています。なお、ヘッジ会計に関するヘッジ手段とヘッジ対象、ヘッジ方針、ヘッジの有効性の評価方法等については、前述の連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項「4 会計処理基準に関する事項(5) 重要なヘッジ会計の方法」をご参照下さい。

(3) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価には、市場価格に基づく価額のほか、市場価格がない場合には合理的に算定された価額が含まれています。当該価額の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することもあります。また、注記事項「デリバティブ取引関係」におけるデリバティブ取引に関する契約額等については、その金額自体がデリバティブ取引に係る市場リスクを示すものではありません。

2 金融商品の時価等に関する事項

平成23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	113,468	113,468	
(2) 受取手形及び売掛金	43,193	43,193	
(3) 未収運賃	21,956	21,956	
(4) 短期貸付金	50,133	50,133	
(5) 投資有価証券	71,298	71,298	
(6) 支払手形及び買掛金	(60,807)	(60,807)	
(7) 短期借入金	(24,697)	(24,697)	
(8) 未払金	(111,696)	(111,696)	
(9) 未払法人税等	(61,248)	(61,248)	
(10) 預り金	(23,041)	(23,041)	
(11) 社債	(1,103,583)	(1,149,635)	46,051
(12) 長期借入金	(654,653)	(660,932)	6,278
(13) 鉄道施設購入長期未払金	(1,287,074)	(1,807,163)	520,088

() 負債に計上されているものについては、() で示しています。

(注) 1 金融商品の時価の算定方法及び有価証券に関する事項

(1) 現金及び預金、(2) 受取手形及び売掛金、(3) 未収運賃並びに(4) 短期貸付金
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。

(5) 投資有価証券
取引所の価格によっています。
また、保有目的ごとの投資有価証券に関する事項については、注記事項「有価証券関係」に記載しています。

(6) 支払手形及び買掛金、(7) 短期借入金、(8) 未払金、(9) 未払法人税等並びに(10) 預り金
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。

(11) 社債
市場価格のあるものは市場価格に基づき、市場価格のないものは、元利金の合計額を当該社債の残存期間に応じて新規に同様の社債を発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。変動金利による社債は金利スワップの特例処理によっていることから、当該金利スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の新規社債発行を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。

(12) 長期借入金
元利金の合計額を新規に同様の借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。変動金利による長期借入金は金利スワップの特例処理によっていることから、当該金利スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内返済予定の長期借入金は、長期借入金を含めて時価を表示しています。

(13) 鉄道施設購入長期未払金

法令の制約を受ける金銭債務であり、同様の手段での再調達は困難であることから、元利金の合計額()を、各年ごとの元利金の支払いまでの残存期間に応じて新規に社債を発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、鉄道施設購入長期未払金に含めて時価を表示しています。

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

(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30,993百万円)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	113,468			
受取手形及び売掛金	43,103	89		
未収運賃	21,956			
短期貸付金	50,133			
合計	228,661	89		

(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	24,697					
社債		55,000	55,000	30,000	20,000	943,700
長期借入金	129,413	110,777	102,828	128,026	104,879	78,727
鉄道施設購入長期未払金	110,009	114,498	119,347	124,391	129,682	689,144
合計	264,120	280,276	277,175	282,418	254,562	1,711,571

(有価証券関係)

前連結会計年度

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

当連結会計年度

1 その他有価証券(平成23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	43,643	31,137	12,505
	(2) 債券			
	(3) その他			
	小計	43,643	31,137	12,505
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	27,434	34,665	7,231
	(2) 債券			
	(3) その他	221	276	55
	小計	27,655	34,941	7,286
合計		71,298	66,079	5,219

2 減損処理を行った有価証券

当連結会計年度において、有価証券について3,576百万円減損処理を行っています。

なお、時価のある有価証券の減損処理に当たっては、期末における時価が取得原価に比べ50%以上下落した場合には減損処理を行い、30~50%程度下落した場合には、回復可能性等を考慮して必要と認められた額について減損処理を行っています。また、時価を把握することが極めて困難と認められる有価証券については、発行会社の財政状態の悪化により実質価額が取得原価に比べて50%以上低下した場合に原則として減損処理を実施しています。

(デリバティブ取引関係)

前連結会計年度(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。

当連結会計年度(平成23年3月31日)

1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

該当事項はありません。

2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	うち1年超 (百万円)	時価 (百万円)
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引 変動受取・固定支払	社債	7,500	7,500	(注)
		長期借入金	74,100	74,100	(注)

(注) 金利スワップの特例処理によるものは、ヘッジ対象とされている社債及び長期借入金と一体として処理されているため、それらの時価は、当該社債及び長期借入金の時価に含めて記載しています。

(退職給付関係)

1 採用している退職給付制度の概要

前連結会計年度 (平成22年3月31日)	当連結会計年度 (平成23年3月31日)
<p>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。</p> <p>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(株)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。</p>	<p>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。</p> <p>当連結会計年度末においては、退職一時金制度を29社、適格退職年金制度を2社、確定給付企業年金制度を4社が採用し、一部の連結子会社では上記制度を併用しています。</p> <p>なお、日本車輛については、平成23年4月1日より適格退職年金及び退職一時金による退職給付制度から、確定給付企業年金、確定拠出年金並びに退職一時金による退職給付制度に移行しています。</p>

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22年3月31日)	当連結会計年度 (平成23年3月31日)
退職給付債務(注)	231,675	222,638
年金資産	15,627	14,587
未積立退職給付債務(+)	216,048	208,050
会計基準変更時差異の未処理額	1,279	797
未認識過去勤務債務	3,606	805
未認識数理計算上の差異	6,198	3,971
連結貸借対照表計上額純額(+ + +)	204,963	202,475
前払年金費用		1,966
退職給付引当金(-)	204,963	204,441

(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21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
勤務費用(注)	12,558	12,469
利息費用	3,660	3,524
期待運用収益	230	227
会計基準変更時差異の費用処理額	255	255
過去勤務債務の費用処理額	2,850	2,893
数理計算上の差異の費用処理額	2,157	1,857
退職給付費用(+ + + +)	21,253	20,772
確定拠出年金制度への移行に伴う損益	-	700
計	21,253	21,473

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

4 退職給付債務等の計算の基礎に関する事項

	前連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
割引率	主として1.5%	同左
期待運用収益率	0.99%~2.0%	0.91%~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	主として5年	同左
数理計算上の差異の処理年数	主として5年	同左
会計基準変更時差異の処理年数	15年 (一部の連結子会社のみ)	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22年3月31日)	当連結会計年度 (平成23年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	83,846	82,948
減価償却費	68,458	73,011
ソフトウェア	18,224	18,145
賞与引当金	10,019	10,424
固定資産未実現利益	6,906	8,025
長期未払費用	6,747	6,386
繰越欠損金	2,337	3,746
その他	48,919	47,808
繰延税金資産小計	245,460	250,496
評価性引当額	23,895	22,857
繰延税金資産合計	221,565	227,639
繰延税金負債		
圧縮記帳積立金	6,154	6,127
その他有価証券評価差額金	7,327	3,839
その他	4,962	4,548
繰延税金負債合計	18,443	14,515
繰延税金資産の純額	203,121	213,123

(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22年3月31日)	当連結会計年度 (平成23年3月31日)
流動資産 繰延税金資産	21,387	24,285
固定資産 繰延税金資産	186,260	191,157
流動負債 その他	0	2
固定負債 その他	4,526	2,316

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。

(セグメント情報等)

【事業の種類別セグメント情報】

前連結会計年度(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、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。

【所在地別セグメント情報】

前連結会計年度(自平成21年4月1日至平成22年3月31日)

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、該当事項はありません。

【海外売上高】

前連結会計年度(自平成21年4月1日至平成22年3月31日)

海外売上高の合計が連結売上高の10%未満であるため、海外売上高の記載を省略しています。

【セグメント情報】

当連結会計年度（自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日）

1 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために当社の取締役会に定期的に報告される対象となっているものです。

当社グループは、製品・サービス別のセグメントから構成されており、「運輸業」、「流通業」及び「不動産業」の3つを報告セグメントとしています。

「運輸業」は、東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。「流通業」は、JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内における物品販売等を行っています。「不動産業」は、駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

2 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と同一です。報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値です。セグメント間の内部売上高及び振替高は第三者間取引価格に基づいています。

3 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額に関する情報

前連結会計年度（自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日）

従来までのセグメント情報の取扱いに基づく連結財務諸表のセグメント情報として、「セグメント情報等の開示に関する会計基準」（企業会計基準第17号 平成21年3月27日）等に準拠した場合と同様の情報が開示されているため、記載を省略しています。

なお、報告セグメントごとの持分法適用会社への投資額は、運輸業で7,022百万円計上しています。

当連結会計年度（自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日）

（単位 百万円）

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	1,158,085	187,553	40,177	117,267	1,503,083		1,503,083
セグメント間の内部 売上高又は振替高	11,661	7,482	26,272	122,334	167,750	167,750	
計	1,169,747	195,035	66,449	239,601	1,670,834	167,750	1,503,083
セグメント利益	323,077	5,196	11,896	10,916	351,086	1,739	349,347
セグメント資産	4,861,332	76,261	315,613	196,467	5,449,674	196,680	5,252,993
その他の項目							
減価償却費	234,316	3,327	15,768	5,187	258,599		258,599
持分法適用会社への投資額	7,268				7,268		7,268
有形固定資産及び無形固定資 産の増加額	263,712	3,674	11,776	4,940	284,104		284,104

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

2 調整額は、以下のとおりです。

(1) セグメント利益の調整額 1,739百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額 196,680百万円には、セグメントに配分していない全社資産152,640百万円（主な内容は当社の長期投資資産（投資有価証券）及び余資運用資金（短期貸付金など））及びセグメント間消去 349,321百万円（セグメント間の債権の相殺消去など）が含まれています。

3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

【関連情報】

当連結会計年度（自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日）

1 製品及びサービスごとの情報

セグメント情報の中で同様の情報が開示されているため、記載を省略しています。

2 地域ごとの情報

(1) 売上高

本邦の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しています。

(2) 有形固定資産

本邦に所在している有形固定資産の金額が連結貸借対照表の有形固定資産の金額の90%を超えるため、記載を省略しています。

【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】

当連結会計年度（自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日）

重要性がないため、記載を省略しています。

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

当連結会計年度（自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日）

重要性がないため、記載を省略しています。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

当連結会計年度（自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日）

該当事項はありません。

（追加情報）

当連結会計年度（自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日）

当連結会計年度より、「セグメント情報等の開示に関する会計基準」（企業会計基準第17号 平成21年3月27日）及び「セグメント情報等の開示に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第20号 平成20年3月21日）を適用しています。

【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21年4月1日 至平成22年3月31日)		当連結会計年度 (自平成22年4月1日 至平成23年3月31日)	
1株当たり純資産額	555,999.83円	1株当たり純資産額	613,134.62円
1株当たり当期純利益	46,574.56円	1株当たり当期純利益	67,990.31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22年3月31日)	当連結会計年度 (平成23年3月31日)
純資産額 (百万円)	1,134,566	1,246,154
純資産額から控除する金額 (百万円)	37,887	39,509
(うち少数株主持分) (百万円)	37,887	39,509
普通株式に係る純資産額 (百万円)	1,096,678	1,206,645
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	1,972,444	1,967,994

- 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21年4月1日 至平成22年3月31日)	当連結会計年度 (自平成22年4月1日 至平成23年3月31日)
当期純利益 (百万円)	91,764	133,807
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)	91,764	133,807
普通株式の期中平均株式数 (株)	1,970,277	1,968,032

(重要な後発事象)

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。

【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	29,000	3.95	あり	平成 年月日 28 . 4 . 25
"	第3回普通社債	9 . 10 . 30	50,000	49,900	2.825	"	29 . 10 . 30
"	第4回普通社債	10 . 10 . 30	30,000	29,900	2.18	"	30 . 10 . 31
"	第5回普通社債	12 . 1 . 28	50,000	49,900	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	19,988	19,989	2.04	"	30 . 10 . 19
"	第27回無担保普通社債	18 . 11 . 20	29,982	29,983	2.39	"	38 . 9 . 18
"	第28回無担保普通社債	19 . 1 . 23	19,991	19,993	1.88	"	28 . 12 . 20
"	第29回無担保普通社債	19 . 4 . 23	19,995	19,996	1.78	"	29 . 4 . 21
"	第30回無担保普通社債	19 . 5 . 21	19,995	19,996	1.78	"	29 . 5 . 19
"	第31回無担保普通社債	19 . 11 . 19	19,996	19,997	1.75	"	29 . 9 . 20
"	第32回無担保普通社債	19 . 11 . 19	19,973	19,975	2.31	"	39 . 9 . 17
"	第33回無担保普通社債	20 . 2 . 22	9,998	9,998	1.69	"	30 . 2 . 22

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34回無担保普通社債	20. 2 . 22	14,990	14,991	2.30	なし	39.12.20
"	第35回無担保普通社債	20. 4 . 24	19,988	19,989	1.79	"	32. 4 . 24
"	第36回無担保普通社債	20. 5 . 22	9,992	9,993	1.83	"	30. 5 . 22
"	第37回無担保普通社債	20. 5 . 22	19,978	19,979	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
"	第42回無担保普通社債	21. 4 . 24	30,000	30,000	2.312	"	41. 4 . 24
"	第43回無担保普通社債	21. 4 . 24	10,000	10,000	2.556	"	51. 4 . 22
"	第44回無担保普通社債	21. 6 . 19	10,000	10,000	1.667	"	31. 6 . 19
"	第45回無担保普通社債	21. 6 . 19	30,000	30,000	2.321	"	41. 6 . 19
"	第46回無担保普通社債	21.12.18	40,000	40,000	2.157	"	41.12.18
"	第47回無担保普通社債	21.12.18	10,000	10,000	2.375	"	51.12.16
"	第48回無担保普通社債	22. 2 . 10	15,000	15,000	0.371	"	25. 2 . 8
"	第49回無担保普通社債	22. 2 . 10	15,000	15,000	1.472	"	32. 2 . 10
"	第50回無担保普通社債	22. 4 . 23	-	15,000	0.316	"	25. 4 . 23
"	第51回無担保普通社債	22. 4 . 23	-	30,000	2.212	"	42. 4 . 23
"	第52回無担保普通社債	22. 6 . 21	-	20,000	2.111	"	42. 6 . 21
"	第53回無担保普通社債	22.10.26	-	10,000	1.797	"	42.10.25
"	第54回無担保普通社債	23. 2 . 25	-	20,000	0.443	"	26. 2 . 25
"	第55回無担保普通社債	23. 2 . 25	-	30,000	0.586	"	27. 2 . 25
日本 車輛	無担保普通社債 (注3)	15.11.10 ~ 17.12.19	16,000 (6,000)	10,000	1.423 ~ 1.992	"	22.11.10 ~ 24.12.19
合計			985,872 (6,000)	1,103,583			

(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、償還したものととして処理しています。なお、社債権者に対する当社の原社債償還義務は、偶発債務として連結貸借対照表に注記しています。

2 前期末残高の()内は、1年以内に償還が予定されている金額です。

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

4 連結決算日後5年内における償還予定額は以下のとおりです。

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)
	55,000	55,000	30,000	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	24,515	24,697	0.38	
1年以内に返済予定の長期借入金	162,254	129,413	2.42	
1年以内に返済予定のリース債務	459	194	3.07	
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く。)	543,753	525,239	1.97	平成24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。)	686	606	2.92	平成24年3月31日～ 平成30年7月1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	111,712	110,009	4.14	
預り金	236	5	3.00	
その他の流動負債	136	186	2.03	
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。)	1,369,939	1,177,065	5.25	平成24年7月31日～ 平成63年9月30日
その他の固定負債	3,855	3,879	2.07	平成24年4月6日～ 平成41年5月31日
計	2,217,550	1,971,298		

(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410,996百万円については、債務引受契約を締結しているため、支払済みのもので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	110,777	102,828	128,026	104,879
リース債務	265	197	97	46
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期末払金	114,498	119,347	124,391	129,682
その他の固定負債	139	140	178	448

【資産除去債務明細表】

当連結会計年度末における資産除去債務の金額が、当該連結会計年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、連結財務諸表規則第92条の2の規定により記載を省略しています。

(2) 【その他】

当連結会計年度における四半期情報

	第1四半期 (自平成22年4月1日 至平成22年6月30日)	第2四半期 (自平成22年7月1日 至平成22年9月30日)	第3四半期 (自平成22年10月1日 至平成22年12月31日)	第4四半期 (自平成23年1月1日 至平成23年3月31日)
営業収益 (百万円)	362,474	385,813	391,952	362,843
税金等調整前四半期純利益 (百万円)	74,326	69,786	72,978	7,556
四半期純利益 (百万円)	46,534	41,666	44,382	1,224
1株当たり四半期純利益 (円)	23,643.64	21,171.82	22,552.38	621.96

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22年3月31日)	当事業年度 (平成23年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	48,381	111,045
未収運賃	28,061	23,272
未収金	10,312	9,508
短期貸付金	42,011	54,959
貯蔵品	9,187	8,698
前払費用	4,085	4,096
繰延税金資産	18,705	20,876
その他の流動資産	9,468	10,450
流動資産合計	170,213	242,906
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	7,361,522	7,429,039
減価償却累計額	3,278,575	3,401,269
有形固定資産(純額)	4,082,947	4,027,770
無形固定資産	6,280	7,065
鉄道事業固定資産合計	4,089,227 ₁	4,034,835 ₁
関連事業固定資産		
有形固定資産	74,878	75,336
減価償却累計額	18,966	18,247
有形固定資産(純額)	55,912	57,089
無形固定資産	12	9
関連事業固定資産合計	55,924 ₁	57,098 ₁
各事業関連固定資産		
有形固定資産	164,049	158,316
減価償却累計額	80,884	81,353
有形固定資産(純額)	83,165	76,963
無形固定資産	617	430
各事業関連固定資産合計	83,782 ₁	77,393 ₁
建設仮勘定		
鉄道事業	130,971	172,798
関連事業	1,406	2,986
その他	1,760	7,147
建設仮勘定合計	134,138	182,932
投資その他の資産		
投資有価証券	84,462	78,557
関係会社株式	150,734	149,409
関係会社長期貸付金	53,128	58,302
長期前払費用	7,703	8,624
繰延税金資産	176,694	180,797
その他の投資等	4,359	4,225
投資その他の資産合計	477,082	479,917
固定資産合計	4,840,155	4,832,178
資産合計	5,010,369 ₂	5,075,085 ₂

	前事業年度 (平成22年 3月31日)	当事業年度 (平成23年 3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期借入金	3 94,806	3 104,645
1年内返済予定の長期借入金	155,494	123,294
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	111,712	110,009
未払金	3 121,244	3 129,285
未払費用	8,872	7,261
未払法人税等	24,691	55,183
預り連絡運賃	155	11,209
預り金	4,969	6,615
前受運賃	24,124	21,352
前受工事負担金	37,967	24,304
賞与引当金	19,131	19,968
その他の流動負債	7,387	8,138
流動負債合計	610,558	621,266
固定負債		
社債	2 969,872	2 1,093,583
長期借入金	510,001	497,606
鉄道施設購入長期未払金	1,369,939	1,177,065
新幹線鉄道大規模改修引当金	250,000	283,333
退職給付引当金	195,184	194,220
その他の固定負債	48,046	51,881
固定負債合計	3,343,045	3,297,690
負債合計	3,953,603	3,918,957
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金		
資本準備金	53,500	53,500
資本剰余金合計	53,500	53,500
利益剰余金		
利益準備金	12,504	12,504
その他利益剰余金		
圧縮記帳積立金	6,358	6,358
別途積立金	915,000	985,000
繰越利益剰余金	151,203	186,494
利益剰余金合計	1,085,067	1,190,357
自己株式	201,451	204,414
株主資本合計	1,049,116	1,151,444
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	7,649	4,683
評価・換算差額等合計	7,649	4,683
純資産合計	1,056,766	1,156,128
負債純資産合計	5,010,369	5,075,085

【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当事業年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,072,882	1,098,325
鉄道線路使用料収入	4,622	4,285
運輸雑収	57,436	60,049
営業収益合計	1,134,942	1,162,660
営業費		
運送営業費	² 499,575	² 488,603
一般管理費	86,721	80,551
諸税	31,355	31,575
減価償却費	245,554	238,969
営業費合計	¹ 863,208	¹ 839,699
鉄道事業営業利益	271,733	322,960
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	8,584	8,800
その他の営業収入	456	469
営業収益合計	9,041	9,269
営業費		
不動産賃貸原価	3,506	3,916
販売費及び一般管理費	670	694
諸税	1,012	1,039
減価償却費	1,449	1,115
営業費合計	¹ 6,638	¹ 6,765
関連事業営業利益	2,402	2,504
全事業営業利益	274,136	325,465
営業外収益		
受取利息	1,199	1,291
受取配当金	1,418	1,741
受取保険金	2,399	2,388
直接売却品収入	-	1,097
その他	1,717	1,674
営業外収益合計	6,734	8,192
営業外費用		
支払利息	14,432	13,747
社債利息	19,128	21,489
鉄道施設購入長期未払金利息	82,302	71,886
鉄道施設購入長期未払金返済損	14,633	15,691
その他	1,979	3,268
営業外費用合計	132,476	126,083
経常利益	148,394	207,573

	前事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月 31日)	当事業年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月 31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	3 7,055	3 20,539
固定資産売却益	4 119	4 435
その他	34	10
特別利益合計	7,208	20,986
特別損失		
固定資産圧縮損	5 6,923	5 20,592
固定資産売却損	6 1,789	6 536
関係会社株式評価損	1,397	362
その他	26	289
特別損失合計	10,136	21,780
税引前当期純利益	145,467	206,779
法人税、住民税及び事業税	66,446	87,119
法人税等調整額	9,385	3,381
法人税等合計	57,061	83,738
当期純利益	88,405	123,040

【営業費明細表】

区分	注記 番号	前事業年度 (自平成21年4月1日 至平成22年3月31日)		当事業年度 (自平成22年4月1日 至平成23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		136,744		138,733	
(2) 経費		362,831	499,575	349,869	488,603
2 一般管理費					
(1) 人件費		34,595		33,315	
(2) 経費		52,126	86,721	47,236	80,551
3 諸税			31,355		31,575
4 減価償却費			245,554		238,969
鉄道事業営業費合計				863,208	
関連事業営業費	2				
1 不動産賃貸原価			3,506		3,916
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		292		314	
(2) 経費		378	670	380	694
3 諸税			1,012		1,039
4 減価償却費		1,449		1,115	
関連事業営業費合計			6,638		6,765
全事業営業費合計			869,846		846,465

(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	106,485百万円	107,587百万円
	修繕費	163,413百万円	160,542百万円
	業務費	167,398百万円	157,871百万円
2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	943百万円	847百万円
	修繕費	336百万円	409百万円
	業務費	2,005百万円	2,421百万円
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	18,577百万円	19,349百万円
	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21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当事業年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23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	-
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	-	-
資本剰余金合計		
前期末残高	53,586	53,500
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	53,500	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	915,000	915,000
当期変動額		
別途積立金の積立	-	70,000
当期変動額合計	-	70,000
当期末残高	915,000	985,000
繰越利益剰余金		
前期末残高	185,708	151,203
当期変動額		
別途積立金の積立	-	70,000
剰余金の配当	17,748	17,750
当期純利益	88,405	123,040
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	34,504	35,290
当期末残高	151,203	186,494

	前事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当事業年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
利益剰余金合計		
前期末残高	1,119,572	1,085,067
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,750
当期純利益	88,405	123,040
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	34,504	105,290
当期末残高	1,085,067	1,190,357
自己株式		
前期末残高	308,168	201,451
当期変動額		
自己株式の取得	577	2,962
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	2,962
当期末残高	201,451	204,414
株主資本合計		
前期末残高	976,990	1,049,116
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,750
当期純利益	88,405	123,040
自己株式の取得	577	2,962
自己株式の処分	2,046	-
当期変動額合計	72,126	102,327
当期末残高	1,049,116	1,151,444
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	1,977	7,649
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	9,627	2,965
当期変動額合計	9,627	2,965
当期末残高	7,649	4,683
評価・換算差額等合計		
前期末残高	1,977	7,649
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	9,627	2,965
当期変動額合計	9,627	2,965
当期末残高	7,649	4,683
純資産合計		
前期末残高	975,012	1,056,766
当期変動額		
剰余金の配当	17,748	17,750
当期純利益	88,405	123,040
自己株式の取得	577	2,962
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）	9,627	2,965
当期変動額合計	81,753	99,361
当期末残高	1,056,766	1,156,128

【重要な会計方針】

項目	前事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当事業年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23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>(3) リース資産 所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産 リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。</p> <p>(4) 長期前払費用 均等額の償却を行っています。</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> <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	<p>社債発行費は、支出時に全額費用として処理しています。</p>	<p>同左</p>

項目	前事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当事業年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
5 引当金の計上基準	<p>(1) 賞与引当金 従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額に基づき計上しています。</p> <p>(2) 新幹線鉄道大規模改修引当金 全幹法第17条第1項の規定により要積立額を計上しています。</p> <p>(3) 退職給付引当金 従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき計上しています。</p> <p>過去勤務債務は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（5年）による定額法により費用処理しています。</p> <p>数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（5年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生した事業年度から費用処理しています。</p> <p>（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。</p> <p>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>	<p>(1) 賞与引当金 同左</p> <p>(2) 新幹線鉄道大規模改修引当金 同左</p> <p>(3) 退職給付引当金 同左</p>
6 ヘッジ会計の方法		<p>(1) ヘッジ会計の方法 金利スワップは特例処理の要件を満たしているため、特例処理によっています。</p> <p>(2) ヘッジ手段とヘッジ対象 ヘッジ手段...金利スワップ ヘッジ対象...借入金</p> <p>(3) ヘッジ方針 内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る金利変動リスクをヘッジしています。</p> <p>(4) ヘッジ有効性評価の方法 特例処理によっている金利スワップであるため、有効性の評価を省略しています。</p>
7 工事負担金の会計処理	<p>高架化工事等に伴い地方公共団体等より収受する工事負担金の会計処理については、工事完成時に取得した固定資産の取得原価から当該工事負担金相当額を直接減額しています。</p> <p>なお、損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。</p>	同左
8 その他財務諸表作成のための基本となる重要な事項	消費税等の処理方法 税抜方式によっています。	消費税等の処理方法 同左

【会計処理方法の変更】

前事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当事業年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
	(資産除去債務に関する会計基準) 当事業年度より、「資産除去債務に関する会計基準」 (企業会計基準第18号 平成20年3月31日)及び「資産 除去債務に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準 適用指針第21号 平成20年3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。

【表示方法の変更】

前事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	当事業年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)
	(損益計算書) 前事業年度において営業外収益の「その他」に含めて 表示していた「直接売却品収入」(前事業年度587百万 円)は、営業外収益の100分の10を超えたため、当事業年 度においては区分掲記しています。

【注記事項】

(貸借対照表関係)

前事業年度 (平成22年3月31日)			当事業年度 (平成23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 240,149百万円			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 258,340百万円		
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せん。			2 担保に供している資産及び担保に係る債務 JR会社法改正法附則第7条の規定により、総財産5,075,085百万円を社債178,700百万円(債務履行引受契約20,000百万円を含む)の一般担保に供していません。		
3 関係会社に対する債務			3 関係会社に対する債務		
短期借入金	94,728百万円		短期借入金	104,580百万円	
未払金	55,477百万円		未払金	55,234百万円	
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28,478百万円です。			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25,934百万円です。		
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37,281百万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31,357百万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445,284百万円です。			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430,996百万円です。		
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	22.8.2~28.8.1	425,284	鉄道施設購入 長期未払金	23.8.1~29.1.31	410,996
合計		445,284	合計		430,996
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。			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		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	

(損益計算書関係)

前事業年度 (自 平成21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当事業年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
<p>1 研究開発費の総額 鉄道事業営業費及び関連事業営業費に含まれる研究 開発費 24,740百万円</p> <p>2 全幹法第17条第1項の規定により計上する新幹線鉄 道大規模改修引当金繰入額 33,333百万円</p> <p>3 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。 東海道本線共和・大高間新駅設置 2,212百万円 高山本線鶴沼駅自由通路新設及び 橋上駅舎化 738百万円</p> <p>4 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 119百万円 建物 0百万円</p> <p>5 固定資産圧縮損は、法人税法第42条ほかによる工事負 担金等受入額などに伴う圧縮額で、その内容は次のと おりです。 工事負担金の受入に係るもの 6,552百万円 収用等の代替資産に係るもの 370百万円</p> <p>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</p>	<p>1 研究開発費の総額 鉄道事業営業費及び関連事業営業費に含まれる研究 開発費 22,524百万円</p> <p>2 全幹法第17条第1項の規定により計上する新幹線鉄 道大規模改修引当金繰入額 33,333百万円</p> <p>3 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。 中央本線勝川駅付近高架化 14,284百万円 中央本線多治見駅南北自由通路新 設に伴う橋上駅舎化及び支障移転 2,998百万円</p> <p>4 固定資産売却益の内容は次のとおりです。 土地 349百万円 工具器具備品等 85百万円</p> <p>5 固定資産圧縮損は、法人税法第42条ほかによる工事負 担金等受入額などに伴う圧縮額で、その内容は次のと おりです。 工事負担金の受入に係るもの 20,208百万円 収用等の代替資産に係るもの 383百万円</p> <p>6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。 土地 435百万円 工具器具備品等 101百万円</p>

(株主資本等変動計算書関係)

前事業年度(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

当事業年度(自 平成22年4月1日 至 平成23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	175,540	4,450	-	179,990
合計	175,540	4,450	-	179,990

(注) 自己株式の株式数の増加4,450株は、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したことによるものです。

(リース取引関係)

前事業年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)		当事業年度 (自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日)	
(借手側)		(借手側)	
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。		1 ファイナンス・リース取引 同左	
2 オペレーティング・リース取引		2 オペレーティング・リース取引	
未経過リース料		未経過リース料	
1年内	590百万円	1年内	417百万円
1年超	1,084百万円	1年超	656百万円
合計	1,674百万円	合計	1,074百万円
(貸手側)		(貸手側)	
オペレーティング・リース取引		オペレーティング・リース取引	
未経過リース料		未経過リース料	
1年内	656百万円	1年内	688百万円
1年超	29,851百万円	1年超	32,277百万円
合計	30,508百万円	合計	32,966百万円

(有価証券関係)

前事業年度(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。

当事業年度(平成23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	27,865	785
関連会社株式			
合計	27,079	27,865	785

(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	120,196
関連会社株式	2,133

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

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前事業年度 (平成22年 3月31日)	当事業年度 (平成23年 3月31日)
(単位 百万円)		
繰延税金資産		
退職給付引当金	78,464	78,076
減価償却費	68,393	72,944
ソフトウェア	18,126	18,004
賞与引当金	7,690	8,027
長期未払費用	6,747	6,386
その他	40,486	41,750
繰延税金資産小計	219,908	225,188
評価性引当額	15,091	16,989
繰延税金資産合計	204,817	208,198
繰延税金負債		
圧縮記帳積立金	4,274	4,274
その他有価証券評価差額金	5,142	2,249
繰延税金負債合計	9,417	6,524
繰延税金資産の純額	195,400	201,674

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21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)		当事業年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
1株当たり純資産額	535,217.75円	1株当たり純資産額	586,864.04円
1株当たり当期純利益	44,823.34円	1株当たり当期純利益	62,455.63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22年 3月31日)	当事業年度 (平成23年 3月31日)
純資産額 (百万円)	1,056,766	1,156,128
純資産額から控除する金額 (百万円)		
普通株式に係る純資産額 (百万円)	1,056,766	1,156,128
普通株式の事業年度末株式数 (株)	1,974,460	1,970,010

- 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21年 4月 1日 至 平成22年 3月31日)	当事業年度 (自 平成22年 4月 1日 至 平成23年 3月31日)
当期純利益 (百万円)	88,405	123,040
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)	88,405	123,040
普通株式の期中平均株式数 (株)	1,972,303	1,970,048

【附属明細表】

【有価証券明細表】

【株式】

銘柄		株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)	
投資有価証券	その他有価証券	ナブテスコ株式会社	5,171,000	10,817
		株式会社ジェイティービー	577,920	9,175
		三菱電機株式会社	6,573,000	6,454
		新日本製鐵株式會社	22,539,000	5,995
		Mizuho Capital Investment (JPY) 5 Limited	50	5,000
		ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	4,634
		三菱重工業株式会社	11,511,000	4,397
		株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	3,583
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	3,412
		株式会社東芝	6,754,000	2,748
		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	2,239
		株式会社高島屋	2,777,000	1,474
		株式会社オリエンタルランド	193,300	1,277
		東京海上ホールディングス株式会社	551,720	1,227
		その他51銘柄	18,947,511	13,397
計		113,993,611	78,336	

【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	221
計		1,438	221	

【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	2,331,671	854	803 (204)	2,331,722			2,331,722
建物	512,815	18,145	19,279 (5,522)	511,681	292,687	20,858	218,993
構築物	3,437,777	69,727	40,880 (13,957)	3,466,625	2,195,781	99,178	1,270,844
車両	813,711	99,603	77,088	836,226	632,315	76,965	203,911
機械装置	344,434	16,759	7,737 (759)	353,456	253,582	21,705	99,873
工具器具備品	156,414	11,368	7,318 (55)	160,464	124,837	19,507	35,627
リース資産	3,625	49	1,159	2,515	1,665	787	850
建設仮勘定	134,138	275,215	226,421	182,932			182,932
有形固定資産計	7,734,589	491,724	380,688 (20,499)	7,845,625	3,500,869	239,003	4,344,755
無形固定資産							
施設利用権				20,441	19,154	221	1,286
ソフトウェア				20,083	17,241	964	2,842
その他				3,375			3,375
無形固定資産計				43,900	36,395	1,186	7,505
長期前払費用	12,109 〔2,306〕	2,979 〔695〕	1,031 〔140〕	14,056 〔2,861〕	5,431	1,915	8,624 〔2,861〕
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 東京駅設備改良 2,733百万円
リニア・鉄道館新設 2,675百万円
- (2) 構築物 中央本線勝川駅付近高架化 13,094百万円
在来線A T S 装置取替 12,261百万円
- (3) 車両 新幹線車両新製等 74,444百万円
- (4) 建設仮勘定 新幹線車両新製等 74,721百万円

2 当期減少額の主なものは、次のとおりです。

- (1) 建物 社宅・寮の除却 3,515百万円
東京駅設備改良 2,782百万円
- (2) 構築物 中央本線勝川駅付近高架化に係る固定資産の圧縮 11,959百万円
東海道新幹線軌道設備取替に伴う除却 8,437百万円
- (3) 車両 新幹線300系車両の用途廃止に伴う除却 69,438百万円
- (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258,340百万円です。

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	19,131	19,968	19,131		19,968
新幹線鉄道大規模改修引当金	250,000	33,333			283,333

(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	1,676
預金	
普通預金	45,307
定期預金	45,000
当座預金	19,061
計	111,045

b 未収運賃

区分	金額(百万円)
クレジットカード会社	20,361
その他	2,910
計	23,272

c 未収金

区分	金額(百万円)
病院収入	919
広告料	189
土地建物貸付料	157
構内営業料	14
その他(駅共同使用料ほか)	8,226
計	9,508

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)	3,135
施設用品(レール、分岐器ほか)	2,799
その他	2,764
計	8,698

流動負債

a 未払金

区分	金額(百万円)
建設工事代	43,581
修繕工事代	27,464
業務費	18,546
貯蔵品代	12,713
その他	26,978
計	129,285

b 前受運賃

区分	金額(百万円)
定期外旅客収入	15,013
定期旅客収入	6,338
計	21,352

固定負債

a 社債

区分	金額(百万円)
普通社債	1,093,583
計	1,093,583

(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	497,606
計	497,606

(注) 返済期限は、平成24年5月21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 (注3)	1,278,542 (109,665)
城北線連絡施設 (注4)	8,531 (343)
計	1,287,074 (110,009)

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

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410,996百万円については、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	709,643
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%	568,899
計			1,278,542

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 每事業年度、鉄道・運輸機構から通知される利率であり、当期は4.08%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23期)	自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日	平成22年6月23日 関東財務局長に提出
(2) 内部統制報告書			平成22年6月23日 関東財務局長に提出
(3) 四半期報告書 及び確認書	(第24期第1四半期)	自 平成22年4月1日 至 平成22年6月30日	平成22年8月12日 関東財務局長に提出
	(第24期第2四半期)	自 平成22年7月1日 至 平成22年9月30日	平成22年11月12日 関東財務局長に提出
	(第24期第3四半期)	自 平成22年10月1日 至 平成22年12月31日	平成23年2月9日 関東財務局長に提出
(4) 臨時報告書 企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号(代表取締役の異動)に基づく臨時報告書です。			平成23年1月17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22年4月13日 平成22年6月4日 平成22年10月6日 平成23年2月18日 平成23年5月20日 東海財務局長に提出
(6) 訂正発行登録書			平成22年6月23日 平成22年6月24日 平成22年8月12日 平成22年11月12日 平成23年1月17日 平成23年2月9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及び内部統制監査報告書

平成23年6月23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	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22年4月1日から平成23年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書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23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23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23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。

独立監査人の監査報告書

平成23年6月23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	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22年4月1日から平成23年3月31日までの第24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23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XBRLデータ自体は含まれていません。