

【表紙】

【提出書類】	四半期報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の7第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	平成24年2月8日
【四半期会計期間】	第25期第3四半期（自平成23年10月1日至平成23年12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 木村 中
【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 木村 中
【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、消費税等を含んでいません。

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

回次		第24期 第3四半期 連結累計期間	第25期 第3四半期 連結累計期間	第24期
会計期間		自平成22年4月1日 至平成22年12月31日	自平成23年4月1日 至平成23年12月31日	自平成22年4月1日 至平成23年3月31日
営業収益	(百万円)	1,140,240	1,121,868	1,503,083
経常利益	(百万円)	218,304	239,403	228,592
四半期(当期)純利益	(百万円)	132,583	122,786	133,807
四半期包括利益又は包括利益	(百万円)	130,184	119,240	132,663
純資産額	(百万円)	1,243,676	1,346,193	1,246,154
総資産額	(百万円)	5,263,255	5,285,619	5,252,993
1株当たり四半期 (当期)純利益金額	(円)	67,367.94	62,391.50	67,990.31
潜在株式調整後1株当たり 四半期(当期)純利益金額	(円)			
自己資本比率	(%)	22.9	24.7	23.0

回次		第24期 第3四半期 連結会計期間	第25期 第3四半期 連結会計期間
会計期間		自平成22年10月1日 至平成22年12月31日	自平成23年10月1日 至平成23年12月31日
1株当たり四半期純利益金額	(円)	22,552.38	20,128.72

(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24期 第3四半期 連結累計期間	第25期 第3四半期 連結累計期間	第24期
連結子会社数	29	29	29
持分法適用会社数	2	2	2

- 2 当社は四半期連結財務諸表を作成しているため、提出会社の主要な経営指標等の推移については記載していません。
- 3 第24期第3四半期連結累計期間の四半期包括利益の算定にあたり、「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、遡及処理しています。
- 4 潜在株式調整後1株当たり四半期(当期)純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

2【事業の内容】

当第3四半期連結累計期間において、当社グループが営む事業内容について、重要な変更はありません。また、主要な関係会社に異動はありません。

第2【事業の状況】

1【事業等のリスク】

当第3四半期連結累計期間において、前事業年度の有価証券報告書に記載した事業等のリスクについて重要な変更があった事項は、次のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、当四半期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。

(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、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）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、国土交通大臣が交通政策審議会（以下「交政審」という。）に対し、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。）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、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など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とお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は、利子を含みません。

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日には当社に建設の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。

その最初のステップとして、当社は、第一局面として工事を実施する東京都・名古屋市間の中央新幹線計画段階環境配慮書を公表し、概略のルートと駅位置を示すとともに、計画段階における環境配慮事項をまとめました。その

後、平成23年9月27日に中央新幹線環境影響評価方法書を公告し、これに関する説明会を沿線の各地域で計58回開催するなど、環境影響評価の手続きを開始しました。

今後は、環境影響評価の手続きを着実に進めながら、計画の早期実現に向けての諸準備を中断なく迅速に進めていく段階に入ったことを踏まえ、当社は、平成23年11月21日、中間駅の建設費負担について、受益の大きい地元負担にいただくという従来の考え方を転換し、当社の費用負担により中間駅を建設することを決定しました。一方、地方自治体には、中央新幹線計画の推進のため、用地取得の斡旋をはじめとして、行政側からの工事促進に関わる様々な協力をいただくとともに、中央新幹線の効果を県全体の発展につなげる地域行政としての自治体本来の役割を果たしていただくという役割分担の中で、相互に協力して中央新幹線の早期実現という目標に邁進していこうという考えを示しました。

この中間駅の建設費負担は、当社にとって大きな負担となりますので、引き続き中央新幹線の工事費全般について、社内に設置した「中央新幹線工事費削減委員会」で検証し、安全を確保した上で徹底的にコストダウンを図るとともに、開業後の運営費の圧縮に取り組み、中間駅についても効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅を目指します。

また、毎年の経営努力を積み重ねるとともに、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することにより、健全経営を維持し、安定配当を継続しながら、計画を完遂していく所存です。

2【経営上の重要な契約等】

当第3四半期連結会計期間において、経営上の重要な契約等の決定又は締結等はありません。

3【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) 業績の状況

東日本大震災の影響が残る中、当社グループは、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、一層のサービス充実を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、業務執行の効率化・低コスト化等の取組みを続け、収益力の強化に努めました。

東海道新幹線については、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、本年度中のATS-P（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進めるとともに、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、「EX-ICサービス」のご利用拡大に向けた取組みを推進するとともに、新たな営業施策の展開に取り組みました。

超電導リニアによる中央新幹線については、交政審が、昨年5月12日、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、並びに整備計画について超電導リニア及び南アルプスルートによる計画とすることが適当であることを答申しました。これを踏まえて、国土交通大臣は、当社の同意を得た上で、昨年5月20日、当社を東京都・大阪市間の営業主体等に指名しました。続いて、当社の同意を得て、昨年5月26日、整備計画を決定し、翌27日に当社に建設の指示をしました。これにより、中央新幹線計画は建設に向け、大きな一歩を踏み出しました。

建設に向けたステップとして当社は、第一局面として工事を実施する東京都・名古屋市間の環境アセスメントに入り、まず中央新幹線計画段階環境配慮書を公表し、続いて昨年9月27日には中央新幹線環境影響評価方法書を公告しました。さらに、昨年11月21日、当社と各県が役割を分担し中央新幹線の早期実現を推進することを目的に、中間駅の建設費負担について、従来の考え方を転換して当社の負担により建設することを決定し、各県に説明しました。

超電導リニアの技術については、さらなる長期耐久性の検証のための走行試験を昨年9月30日まで継続して実施しました。加えて、実用化確認試験を行うための山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸工事と設備の実用化仕様への全面的な更新工事を推進するとともに、営業線仕様の新型車両であるL0系の製作を進めました。

また、技術の完成度を一層高めるための技術開発を進め、昨年9月13日、国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において、当社が開発した誘導集電装置が「車上電源として実用化に必要な技術が確立している」との評価を受けました。さらに、これまでの技術開発の成果を踏まえて、昨年12月1日、超電導リニアに関する技術基準が国土交通大臣により制定されました。

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の強化に努めるとともに、名古屋駅新ビル計画、農業事業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。

東日本大震災の影響が残る中、上記の施策を推進した結果、当第3四半期連結累計期間においては、全体の輸送人キロが前年同四半期比1.0%減の401億4千6百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同四半期比1.6%減の1兆1,218億円、経常利益は前年同四半期比9.7%増の2,394億円となり、四半期純利益は、法人税率引下げに伴う繰延税金資産の取崩しにより法人税等が増加したことなどから前年同四半期比7.4%減の1,227億円となりました。

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、昨年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。さらに、N700系以降の技術開発成果を採用した「N700A」について、平成24年度からの投入に向けて準備を進めました。

在来線については、本年度中の全線導入完了に向けてATS-PT（パターン照査式自動列車停止装置）の設置を進めるとともに、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、昨年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、6月6日より通常ダイヤでの運行を再開しました。

販売面については、「EX-IC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に向けた諸準備及び電子マネー加盟店舗の拡大等を進めました。さらに、京都、奈良、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、観光施設等との連携など、新たな営業施策の展開に取り組みました。

しかしながら、東日本大震災直後の経済活動停滞や観光需要低迷等の影響による大幅なご利用の減少から次第に回復したものの、当第3四半期連結累計期間における東海道新幹線の輸送人キロは前年同四半期比0.9%減の333億2千9百万人キロ、在来線の輸送人キロは、昨年9月の台風により紀勢本線及び身延線で一部区間が不通となるなどの影響も受け、前年同四半期比1.4%減の68億1千7百万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、当第3四半期連結累計期間における営業収益は前年同四半期比0.9%減の8,870億円、営業利益は費用削減に努めたことなどから前年同四半期比1.4%増の3,009億円となりました。

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	前第3四半期累計期間 (自平成22年4月1日 至平成22年12月31日)			当第3四半期累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	275	275	275	275	275	275		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
旅客輸送人員	定期	千人	10,827	195,569	204,677	10,902	195,338	204,533	
	定期外	千人	97,082	100,137	190,311	96,765	97,487	187,366	
	計	千人	107,909	295,705	394,988	107,668	292,825	391,899	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	33,620	6,911	40,531	33,329	6,817	40,146		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	12,535	26,040	38,575	12,613	25,935	38,548
		定期外	百万円	756,081	49,479	805,561	748,752	47,279	796,032
		計	百万円	768,617	75,520	844,137	761,365	73,215	834,581
	小荷物運賃・料金	百万円		20	20		17	17	
	合計	百万円	768,617	75,540	844,157	761,365	73,232	834,598	

(注) 旅客運輸収入の新幹線及び在来線区分は、旅客輸送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。

流通業

流通業においては、ジェイアール名古屋タカシマヤについて、魅力ある品揃えの充実、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、新たな露地栽培を開始しました。

上記の結果、当第3四半期連結累計期間における営業収益は前年同四半期比3.9%増の1,497億円、営業利益は前年同四半期比2.3%増の40億円となりました。

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、平成24年夏頃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」の解体工事等の諸準備を進めました。

しかしながら、「名古屋ターミナルビル」の閉鎖等により、当第3四半期連結累計期間における営業収益は前年同四半期比6.8%減の466億円、営業利益は前年同四半期比18.2%増の108億円となりました。

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

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。

しかしながら、日本車輛製造株式会社の売上減少等により、当第3四半期連結累計期間における営業収益は前年同四半期比8.3%減の1,494億円、営業利益は費用削減に努めたことなどから前年同四半期比12.1%増の72億円となりました。

(2) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当第3四半期連結累計期間において、当社グループが対処すべき課題について重要な変更はありません。

(3) 研究開発活動

当第3四半期連結累計期間におけるグループ全体の研究開発活動の金額は、126億円となりました。

なお、当第3四半期連結累計期間において、当社グループの研究開発活動の状況に重要な変更はありません。

第3【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	第3四半期会計期間末 現在発行数(株) (平成23年12月31日)	提出日現在発行数(株) (平成24年2月8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23年10月1日～ 平成23年12月31日		2,150,000		112,000		53,500

(6)【大株主の状況】

当四半期会計期間は第3四半期会計期間であるため、記載事項はありません。

(7) 【議決権の状況】

当第3四半期会計期間末日現在の議決権の状況については、株主名簿の記載内容が確認できず、記載することができないことから、直前の基準日（平成23年9月30日）に基づく株主名簿による記載をしています。

【発行済株式】

平成23年9月30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9月30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	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

2 【役員】の状況】

前事業年度の有価証券報告書の提出日後、当四半期累計期間における役員の異動は、次のとおりです。
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

第4【経理の状況】

1 四半期連結財務諸表の作成方法について

当社の四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（平成19年内閣府令第64号）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、第3四半期連結会計期間（平成23年10月1日から平成23年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成23年4月1日から平成23年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる四半期レビューを受けています。

1【四半期連結財務諸表】
(1)【四半期連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成23年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成23年12月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	113,468	104,758
受取手形及び売掛金	43,193	42,590
未収運賃	21,956	26,962
たな卸資産	26,461	34,840
繰延税金資産	24,285	21,970
その他	79,545	152,439
貸倒引当金	90	35
流動資産合計	308,819	383,524
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,713,797	1,653,477
機械装置及び運搬具(純額)	305,541	303,597
土地	2,363,882	2,363,849
建設仮勘定	191,189	247,773
その他(純額)	39,834	32,462
有形固定資産合計	4,614,246	4,601,160
無形固定資産		
19,651		22,006
投資その他の資産		
投資有価証券	102,292	89,131
繰延税金資産	191,157	174,411
その他	16,970	15,525
貸倒引当金	143	140
投資その他の資産合計	310,276	278,927
固定資産合計	4,944,173	4,902,094
資産合計	5,252,993	5,285,619

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成23年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成23年12月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	60,807	54,889
短期借入金	24,697	23,852
1年内償還予定の社債	-	40,000
1年内返済予定の長期借入金	129,413	62,579
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	110,009	112,296
未払法人税等	61,248	48,482
賞与引当金	25,942	13,546
その他	211,705	201,715
流動負債合計	623,824	557,363
固定負債		
社債	1,103,583	1,094,291
長期借入金	525,239	572,298
鉄道施設購入長期未払金	1,177,065	1,120,331
新幹線鉄道大規模改修引当金	283,333	308,333
退職給付引当金	204,441	205,415
その他	89,351	81,392
固定負債合計	3,383,014	3,382,062
負債合計	4,006,839	3,939,425
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	1,242,335	1,347,391
自己株式	205,367	205,367
株主資本合計	1,202,468	1,307,524
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	4,178	1,737
繰延ヘッジ損益	1	39
その他の包括利益累計額合計	4,177	1,777
少数株主持分	39,509	40,447
純資産合計	1,246,154	1,346,193
負債純資産合計	5,252,993	5,285,619

(2) 【四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書】

【四半期連結損益計算書】

【第3四半期連結累計期間】

(単位 百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成22年4月1日 至平成22年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)
営業収益	1,140,240	1,121,868
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	707,788	683,702
販売費及び一般管理費	118,587	117,328
営業費合計	826,375	801,031
営業利益	313,864	320,836
営業外収益		
受取利息	172	133
受取配当金	1,541	1,781
受取保険金	175	251
その他	2,632	2,070
営業外収益合計	4,521	4,236
営業外費用		
支払利息	27,394	26,343
鉄道施設購入長期未払金利息	54,544	48,745
鉄道施設購入長期未払金返済損	15,691	-
その他	2,452	10,581
営業外費用合計	100,082	85,670
経常利益	218,304	239,403
特別利益		
工事負担金等受入額	3,200	1,117
負ののれん発生益	-	747
投資有価証券売却益	0	1,016
その他	354	506
特別利益合計	3,555	3,388
特別損失		
固定資産圧縮損	3,233	1,109
固定資産除却損	1,087	983
その他	447	276
特別損失合計	4,768	2,369
税金等調整前四半期純利益	217,091	240,422
法人税等	83,061	115,571
少数株主損益調整前四半期純利益	134,029	124,851
少数株主利益	1,446	2,065
四半期純利益	132,583	122,786

【四半期連結包括利益計算書】
【第3四半期連結累計期間】

(単位 百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成22年4月1日 至平成22年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)
少数株主損益調整前四半期純利益	134,029	124,851
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	3,814	5,532
繰延ヘッジ損益	4	75
持分法適用会社に対する持分相当額	25	3
その他の包括利益合計	3,845	5,611
四半期包括利益	130,184	119,240
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	128,808	116,831
少数株主に係る四半期包括利益	1,375	2,409

【四半期連結財務諸表の作成にあたり適用した特有の会計処理】

当第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)
(税金費用の計算) 当社においては、当事業年度の税引前当期純利益に対する税効果会計適用後の実効税率を合理的に見積り、税引前四半期純利益に当該見積実効税率を乗じて計算しています。

【追加情報】

当第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)
(会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準等の適用) 第1四半期連結会計期間の期首以後に行われる会計上の変更及び過去の誤謬の訂正より、「会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準」(企業会計基準第24号平成21年12月4日)及び「会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第24号平成21年12月4日)を適用しています。
(法人税率の変更等による影響) 「経済社会の構造の変化に対応した税制の構築を図るための所得税法等の一部を改正する法律」(平成23年法律第114号)及び「東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法」(平成23年法律第117号)が平成23年12月2日に公布され、平成24年4月1日以後に開始する連結会計年度から法人税率の引下げ及び復興特別法人税の課税が行われることとなりました。これに伴い、繰延税金資産及び繰延税金負債の計算に使用する法定実効税率は従来の40.2%から、平成24年4月1日に開始する連結会計年度から平成26年4月1日に開始する連結会計年度に解消が見込まれる一時差異については37.6%に、平成27年4月1日に開始する連結会計年度以降に解消が見込まれる一時差異については35.2%となります。この税率変更により、繰延税金資産の金額(繰延税金負債の金額を控除した金額)は20,620百万円減少し、法人税等は20,707百万円増加しています。

【注記事項】

(四半期連結貸借対照表関係)

前連結会計年度 (平成23年3月31日)			当第3四半期連結会計期間 (平成23年12月31日)		
1 連帯債務 超電導リニアの技術開発促進を目的とする財団法人鉄道総合技術研究所の長期借入金に係る連帯債務額は25,934百万円です。			1 連帯債務 超電導リニアの技術開発促進を目的とする公益財団法人鉄道総合技術研究所の長期借入金に係る連帯債務額は24,026百万円です。		
2 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。			2 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431,323百万円です。		
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)
社債	平成 年 月 日		社債	平成 年 月 日	
第1回普通社債	26. 2 .21	20,000	第1回普通社債	26. 2 .21	20,000
鉄道施設購入長期未払金	23. 8 . 1 ~ 29. 1 .31	410,996	第2回普通社債	28. 4 .25	29,000
合計		430,996	鉄道施設購入長期未払金	24. 1 .31 ~ 29. 1 .31	382,323
			合計		431,323
3 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。			3 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

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

前第3四半期連結累計期間 (自平成22年4月1日 至平成22年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)
1 減価償却費(のれんを除く無形固定資産に係る償却費を含む。)は、次のとおりです。なお、のれんの償却額は重要性がないため、記載を省略しています。 減価償却費 190,378百万円	1 減価償却費(のれんを除く無形固定資産に係る償却費を含む。)は、次のとおりです。なお、のれんの償却額は重要性がないため、記載を省略しています。 減価償却費 188,329百万円

(注) 当第3四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成していません。

(株主資本等関係)

前第3四半期連結累計期間(自平成22年4月1日至平成22年12月31日)

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	配当の原資
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	利益剰余金
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	利益剰余金

当第3四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年12月31日)

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	配当の原資
平成23年6月23日 定時株主総会	普通株式	8,865百万円	4,500円	平成23年3月31日	平成23年6月24日	利益剰余金
平成23年10月31日 取締役会	普通株式	8,865百万円	4,500円	平成23年9月30日	平成23年12月1日	利益剰余金

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前第3四半期連結累計期間(自平成22年4月1日至平成22年12月31日)

報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(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)	四半期連結 損益計算書 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	886,662	138,810	30,779	83,988	1,140,240		1,140,240
セグメント間の内部 売上高又は振替高	8,840	5,375	19,223	79,000	112,440	112,440	
計	895,502	144,186	50,003	162,988	1,252,680	112,440	1,140,240
セグメント利益	296,794	3,950	9,163	6,436	316,346	2,481	313,864

(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 セグメント利益の調整額 2,481百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

当第3四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年12月31日)

報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(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)	四半期連結 損益計算書 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	878,539	143,877	27,946	71,505	1,121,868		1,121,868
セグメント間の内部 売上高又は振替高	8,502	5,904	18,681	77,897	110,986	110,986	
計	887,041	149,782	46,627	149,403	1,232,855	110,986	1,121,868
セグメント利益	300,935	4,039	10,829	7,213	323,017	2,180	320,836

(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 セグメント利益の調整額 2,180百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

(1 株当たり情報)

1 株当たり四半期純利益金額及び算定上の基礎は、以下のとおりです。

	前第 3 四半期連結累計期間 (自 平成22年 4 月 1 日 至 平成22年12月31日)	当第 3 四半期連結累計期間 (自 平成23年 4 月 1 日 至 平成23年12月31日)
1 株当たり四半期純利益金額	67,367円94銭	62,391円50銭
(算定上の基礎)		
四半期純利益金額 (百万円)	132,583	122,786
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	-	-
普通株式に係る四半期純利益金額 (百万円)	132,583	122,786
普通株式の期中平均株式数 (株)	1,968,044	1,967,994

(注) 潜在株式調整後 1 株当たり四半期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

2 【その他】

平成23年10月31日開催の当社取締役会において、第25期の中間配当に関し、次のとおり決議しました。

- | | |
|------------------------|----------------|
| (1) 中間配当金の総額 | 8,865,045,000円 |
| (2) 1 株当たりの中間配当金 | 4,500円 |
| (3) 支払請求権の効力発生日及び支払開始日 | 平成23年12月 1 日 |

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。

独立監査人の四半期レビュー報告書

平成24年2月7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	服部 則夫
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項の規定に基づき、「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23年4月1日から平成24年3月31日までの連結会計年度の第3四半期連結会計期間（平成23年10月1日から平成23年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成23年4月1日から平成23年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結貸借対照表、四半期連結損益計算書、四半期連結包括利益計算書及び注記について四半期レビューを行った。

四半期連結財務諸表に対する経営者の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して四半期連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない四半期連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

監査人の責任

当監査法人の責任は、当監査法人が実施した四半期レビューに基づいて、独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論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四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。

四半期レビューにおいては、主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対して実施される質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続が実施される。四半期レビュー手続は、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実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。

当監査法人は、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

監査人の結論

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社及び連結子会社の平成23年12月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する第3四半期連結累計期間の経営成績を適正に表示していないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

利害関係

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、四半期レビュー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（四半期報告書提出会社）が別途保管しています。

2 四半期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。