

I. 重要施策の展望

代表取締役社長
柘植 康英



東海旅客鉄道株式会社

平成29年4月28日 1

日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する



東海道新幹線・在来線に
中央新幹線を加えた
「三世代の鉄道」の運営等の
様々な経営課題に
全力で取り組む決意

強固な経営基盤を確立



		S62年度 (1987)	H28年度 (2016)	備考
鉄道運転事故(件/年)		60	9	6分の1
東海道新幹線	輸送量(万人/日)	27.9	45.2	1.6倍
	運転本数(本/日) (最多運転本数/日)	231 (274)	365 (432)	1.6倍
	最高速度(km/h)	220	285	+65km/h
単体	営業収益(億円)	8,746	13,807	1.6倍
	営業利益(億円)	715	5,958	8.3倍
	経常利益(億円)	607	5,412	8.9倍
	長期債務(兆円)	5.5 ^{※2}	1.9 ^{※4}	▲3.6兆円
連結子会社の 営業収益(億円) ^{※1}		526 ^{※3}	5,829	11.1倍

※1 単純合算、※2 平成3年度(1991)の数値、※3 平成元年度(1989)の数値、※4 中央新幹線建設長期借入金を除く

中央新幹線計画 品川・名古屋間の工事に全力



用地取得、工事契約を順次進める

H26.10.17 品川・名古屋間工事実施計画(その1)認可

事業説明会

中心線測量
設計協議
用地説明
用地測量
用地取得

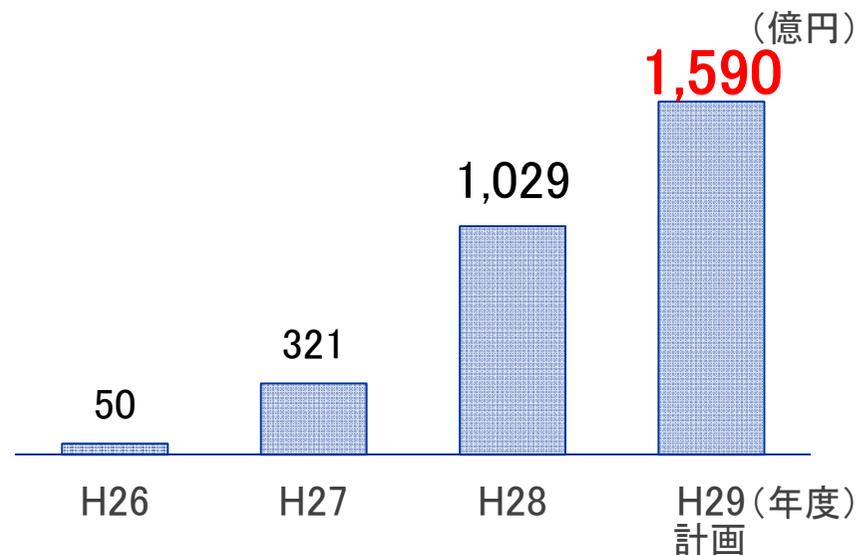
工事契約

工事説明会

工事開始

事業説明会から工事開始までのフロー

設備投資は着実に増加



沿線各地で工事を本格化



南アルプストーンネル(山梨工区)



北品川非常口及び変電施設



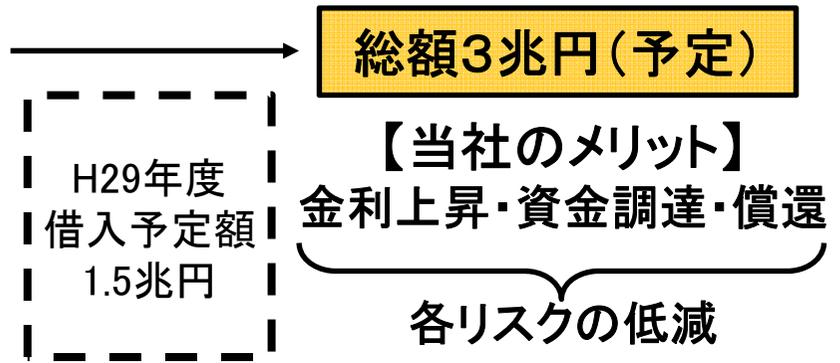
名城非常口

中央新幹線計画 財政投融资を活用した長期借入の実施

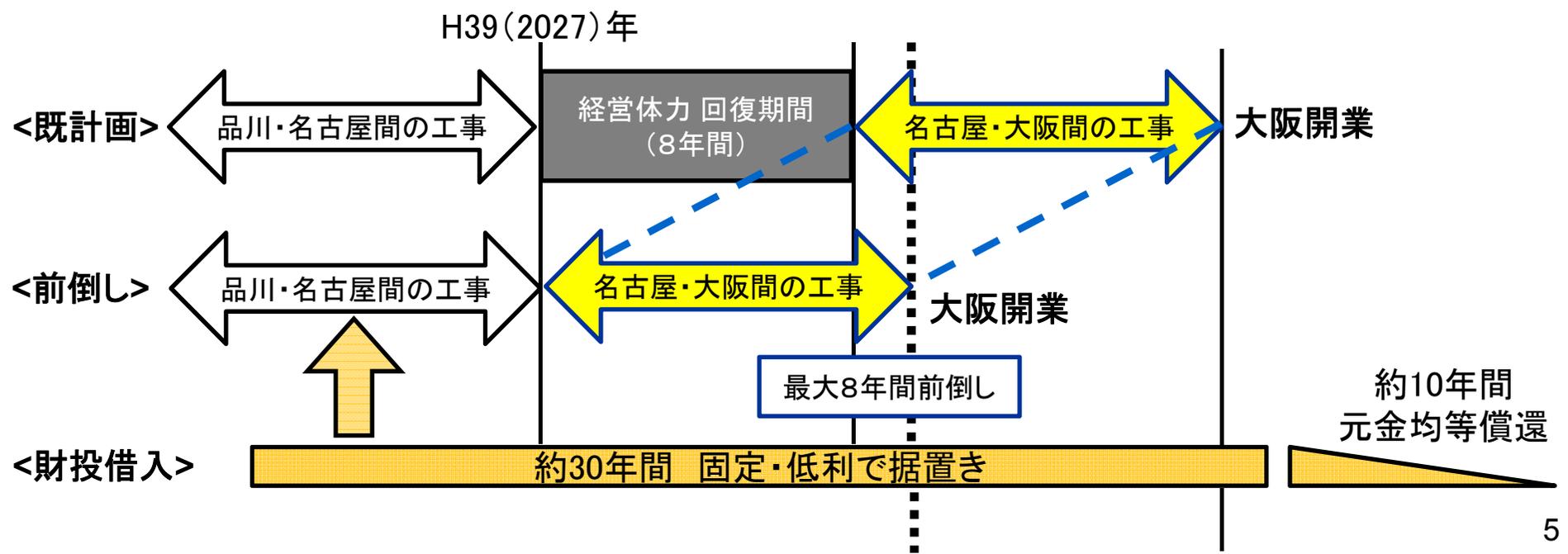
長期・固定・低利の資金を確保 ⇒ 経営リスクの低減

＜借入契約の主な条件＞

H28年度実績	第1回	第2回	第3回
借入額	5,000億円	5,000億円	5,000億円
利率(全期間固定)	0.6%	0.8%	0.9%
借入実行日	H28.11.29	H29.1.16	H29.3.10
弁済期限	H67.11.29	H68.1.16	H68.3.10



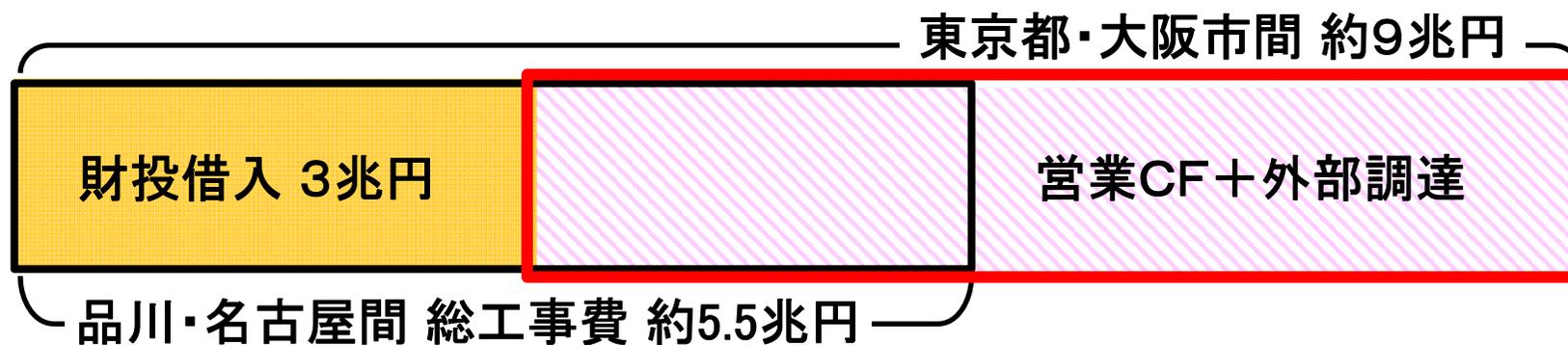
まずは品川・名古屋間の工事に全力



中央新幹線計画の推進に伴うキャッシュの流れ

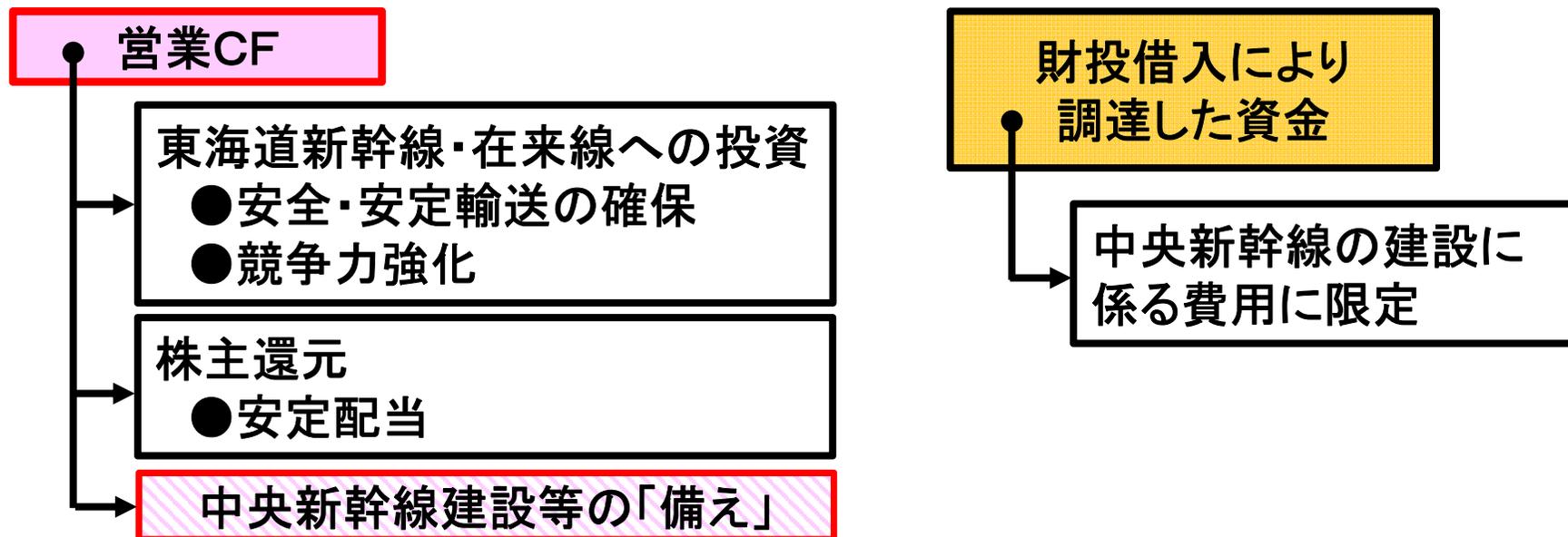


品川・名古屋間の工事に必要な外部資金は財投借入で確保



長期的視点に立った経営基盤の強化による営業CFの拡大

⇒健全経営と安定配当を堅持した上で中央新幹線の建設を推進



安全・安定輸送の確保＝すべての大前提



安全確保の追求

インシデント[※] 件数

0件

0件

0件

H26

H27

H28(年度)

※鉄道運転事故等が発生するおそれのある事態

安定輸送を堅持

新幹線の平均遅延時分

0.6分

0.2分

0.4分

H26

H27

H28(年度)

安全関連投資

■ 今後も必要な水準を確保

(億円)

1,731

1,808

1,820

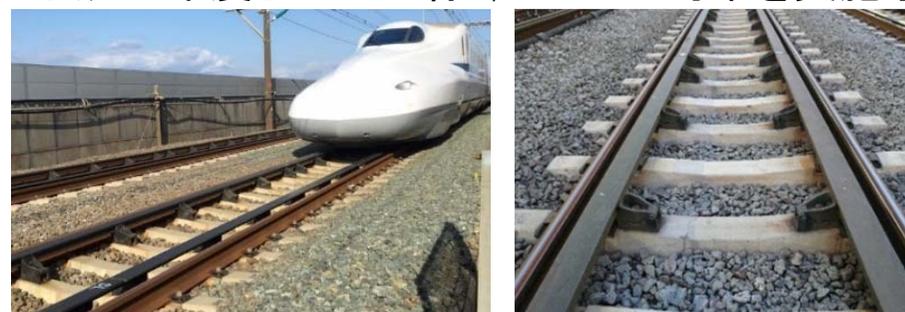
H27

H28

H29(年度)
計画

脱線防止ガード、新幹線全線に敷設へ

■ 平成40年度までに全線1,072kmに対策を実施予定



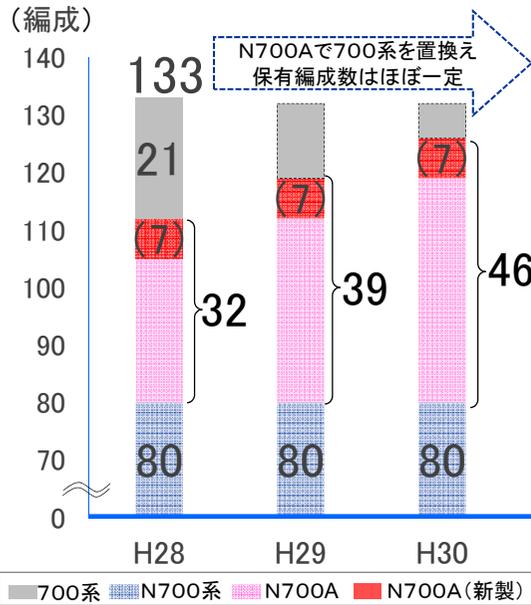
↑ 脱線防止ガード ↓

二重系＝中央新幹線・東海道新幹線
双方とも健全に機能すること
⇒東海道新幹線への投資は緩めない

東海道新幹線を「磨く」



N700Aタイプへの統一を推進 ⇒ 次のステップアップに向けた準備



「車種統一」 N700Aタイプに 全車両統一

- 最高速度285km/h走行が可能
- 高い安全性・安定性・快適性

⇒ サービスを一段高い水準に
引き上げる準備

H31年度末

「N700S」投入

- H29年度末までに確認試験車新製

H32年度(目途)

スマートEX 9月末サービス開始 ⇒ チケットレスサービスの拡大



ご利用いただけるクレジットカード



ご利用いただける交通系ICカード

JRゲートタワー 全面開業



関連事業の飛躍を期すJRゲートタワー



JRセントラルタワーズ（中央・左）とJRゲートタワー（右）

平成24年10月	着工
平成28年11月	オフィス入居開始
平成29年 4月	全面開業



お客様で賑わうゲートタワープラザ レストラン街

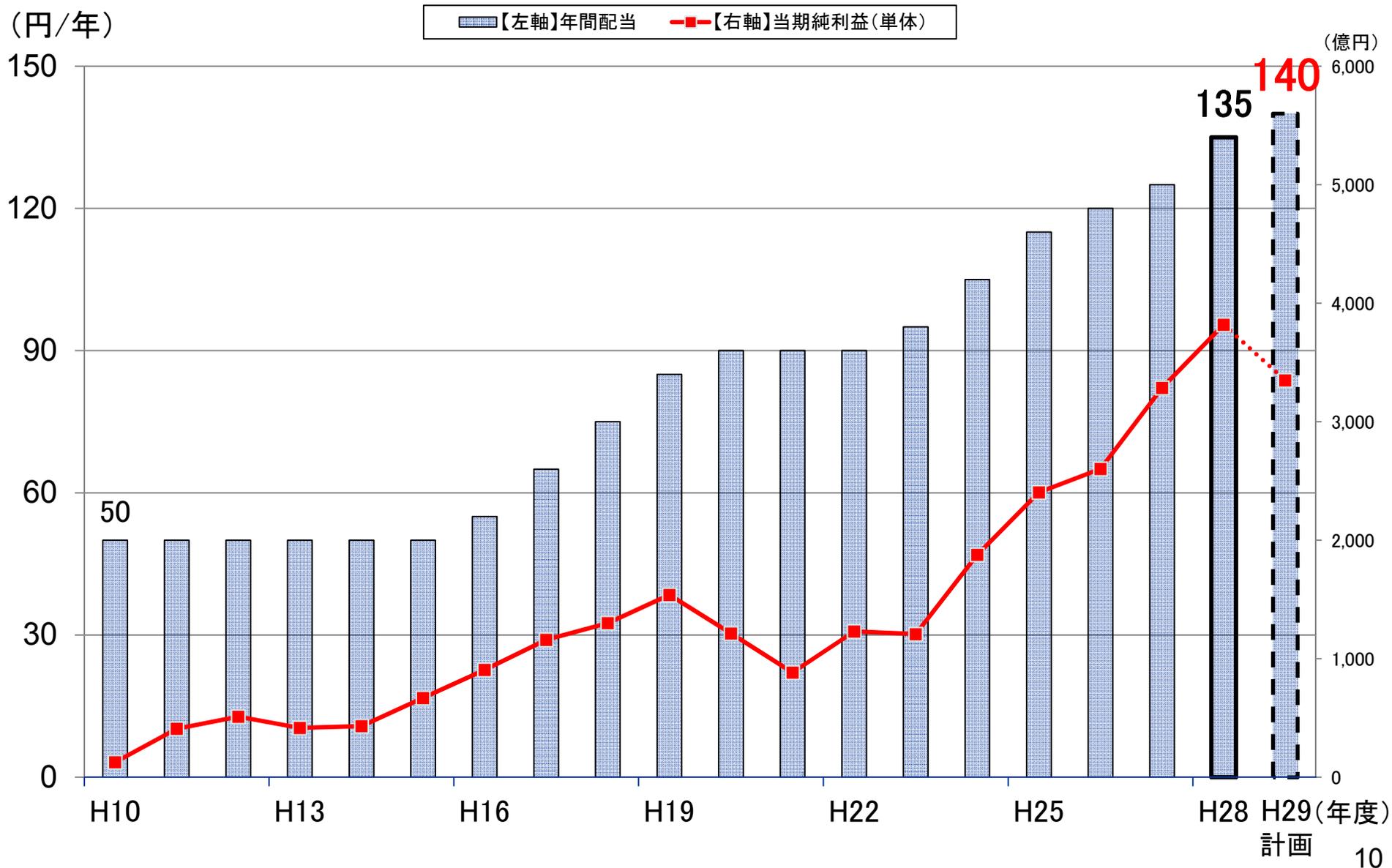


開業当日のタカシマヤ ゲートタワーモール

株主還元



中央新幹線の建設期間中も安定配当を継続



日本車輛製造(株)の現状

【米国向け大型鉄道車両案件の現状】

状況に**変化なし**

H29.4.26日車決算発表資料より抜粋
「今後案件を適切に遂行していくための方向性について引き続き客先と協議」している

【当社グループにおける日車の位置付け】

新幹線車両、在来線車両、そして超電導リニア車両と
「三世代の鉄道」の運営を下支えする重要な子会社

車 日本車両



【トピックス】 H29.3.22付 日車適時開示について

	工場資産の譲渡	非事業用資産の譲渡
ポイント	当社は日車の各製作所の資産を買取り（210億円） →日車にリースバック	日車が非事業用資産の一部を第三者に売却
	日車が長期借入金全額を繰上げ返済	
効果	日車の財務状況の改善、事業の安定化	

(参考)当社が買取りした資産(各製作所の土地及び建物)



豊川製作所



鳴海製作所



衣浦製作所

Ⅱ. 平成29年3月期 決算概要

執行役員 財務部長
山田 龍彦



東海旅客鉄道株式会社

平成29年4月28日 12

損益計算書(連結)



(億円)

	28年3月期 実績 A	29年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業収益	17,384	17,569	+185
営業費	11,597	11,374	△223
営業利益	5,786	6,195	+408
営業外損益	△672	△555	+116
経常利益	5,114	5,639	+525
親会社株主に帰属 する当期純利益	3,374	3,929	+554

■長期債務実績

(億円)

	期末 残高 (内:中央)	増減	中央除く	
			期末 残高	増減
連結	33,954	14,504	18,954	△495
単体	33,690 (15,000)	14,534 (15,000)	18,690	△465

■設備投資実績

(億円)

連結	単体	安全関連投資	
		安全関連投資	中央新幹線
3,749	3,308	1,808	1,029

※中央＝中央新幹線建設長期借入金

セグメント情報(連結)



(億円)

		28年3月期 実績 A	29年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業収益		17,384	17,569	+185
	運輸業	13,581	13,804	+222
	流通業	2,396	2,370	△26
	不動産業	660	686	+25
	その他	2,430	2,539	+109
営業費		11,597	11,374	△223
営業利益		5,786	6,195	+408
	運輸業	5,568	5,931	+363
	流通業	87	75	△12
	不動産業	156	181	+25
	その他	△17	16	+34

※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業利益と一致しません。

キャッシュ・フロー計算書(連結)



(億円)

	28年3月期 実績 A	29年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業活動によるCF(A)	6,014	5,805	△209
投資活動によるCF	△1,703	△19,095	△17,392
有形・無形固定資産の取得等による支出(B)	△2,523	△3,301	△778
中央新幹線建設資金管理管託による収入・支出	—	△14,727	△14,727
資金運用による収入・支出	820	△1,067	△1,887
財務活動によるCF	△2,428	14,251	16,680
うち 中央新幹線建設長期借入金による収入	—	15,000	15,000
現金及び現金同等物の増減額	1,883	962	△921
現金及び現金同等物の期首残高	1,300	3,183	1,883
現金及び現金同等物の期末残高	3,183	4,145	962
実質フリーCF((A)+(B))	3,491	2,504	△987

損益計算書(単体)



	28年3月期 実績 A	29年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業収益 (運輸収入)	13,579 (12,947)	13,807 (13,158)	+227 (+211)
営業費	8,003	7,849	△153
人件費	1,794	1,792	△1
物件費	3,583	3,549	△33
動力費	405	357	△48
修繕費	1,319	1,346	+26
業務費	1,857	1,845	△11
租税公課	353	396	+43
減価償却費	2,270	2,109	△161
営業利益	5,576	5,958	+381
経常利益	4,905	5,412	+507
当期純利益	3,286	3,818	+532

(億円)

Ⅲ.平成30年3月期業績予想、主な施策展開

取締役 専務執行役員
総合企画本部長
巢山 芳樹



東海旅客鉄道株式会社

平成29年4月28日 17

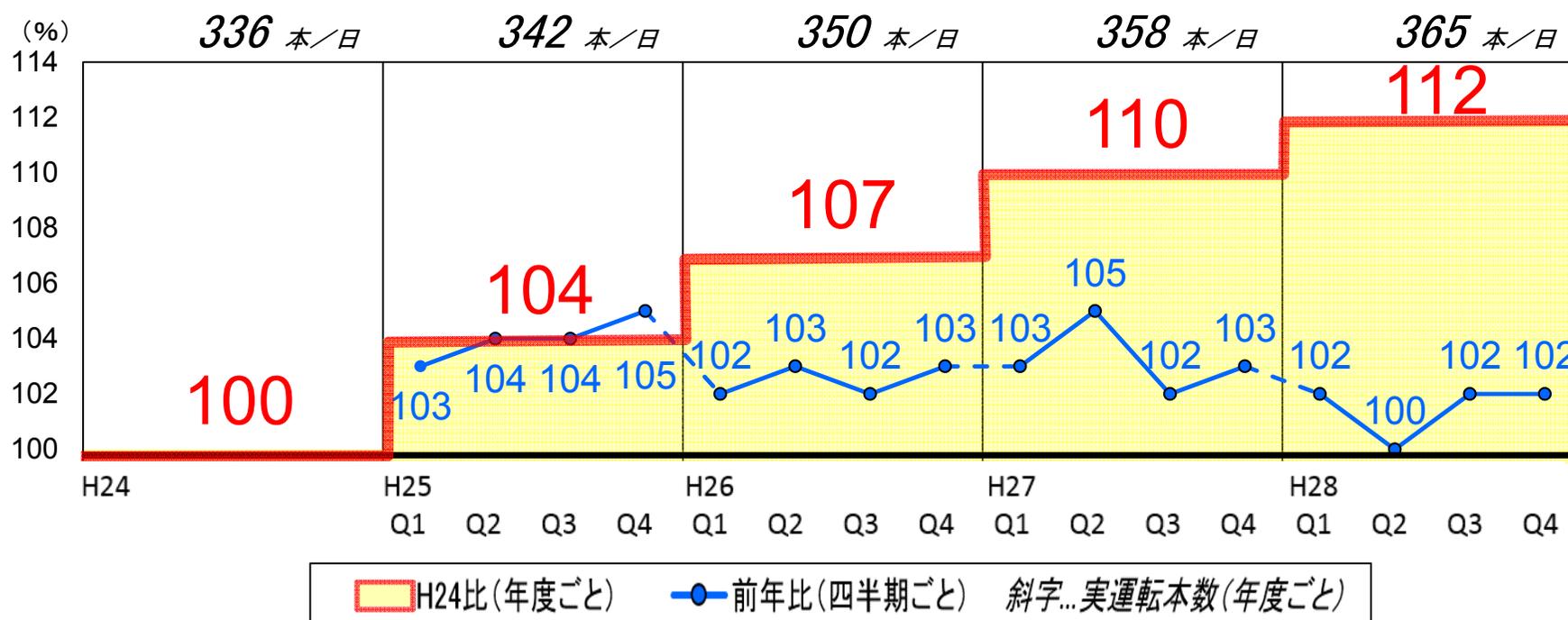
東海道新幹線の輸送状況(断面輸送量・東京口)



ビジネス・観光ともに堅調に推移

平成28年度(実績) 前年比 **102%** (平日102%、土休日101%※)

※平日、土休日は1日平均の対比



高水準の前年度並みを確保

平成29年度(見通し) 前年比 **100%**

通期業績予想(単体)



	29年3月期 実績 A	30年3月期 予想 B	増減 (B-A)
営業収益 (運輸収入)	13,807 (13,158)	13,830 (13,158)	+22 (-)
営業費	7,849	8,220	+370
人件費	1,792	1,800	+7
物件費	3,549	4,000	+450
動力費	357	420	+62
修繕費	1,346	1,570	+223
業務費	1,845	2,010	+164
租税公課	396	410	+13
減価償却費	2,109	2,010	△99
営業利益	5,958	5,610	△348
経常利益	5,412	4,780	△632
当期純利益	3,818	3,350	△468

(億円)

通期業績予想(連結)



(億円)

	29年3月期 実績 A	30年3月期 予想 B	増減 (B-A)
営業収益	17,569	17,600	+30
運輸業	13,804	13,800	△4
流通業	2,370	2,450	+79
不動産業	686	780	+93
その他	2,539	2,500	△39
営業費	11,374	11,770	+395
営業利益	6,195	5,830	△365
運輸業	5,931	5,580	△351
流通業	75	80	+4
不動産業	181	170	△11
その他	16	10	△6
営業外損益	△555	△840	△284
経常利益	5,639	4,990	△649
親会社株主に帰属する 当期純利益	3,929	3,480	△449

※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業利益と一致しません。

安全・安定輸送の確保に向けた取組み



東海道新幹線 大規模改修工事

■ 鋼橋、コンクリート橋、トンネルの変状発生抑止対策※1 に引き続き取り組む

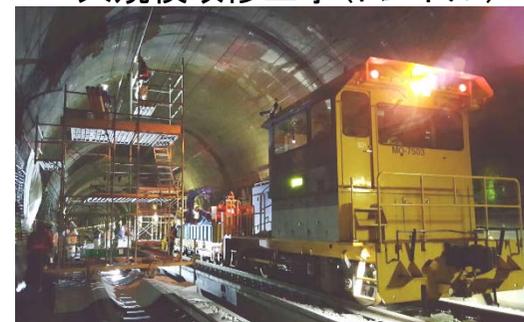
年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32 ~
投資実績・計画(億円)	95	302	355	340	370	約740 ※2		未定
うち損益計上分	69	195	241	233	250	未定		

※1 土木構造物の経年によるひび割れ等の変状の発生自体を抑止することで構造物の延命化を実現する対策
 ※2 H28～31年度1,450億円より逆算

地震対策

- 東海道新幹線 ⇒ 脱線・逸脱防止対策など
- 在来線 ⇒ 名古屋工場耐震化など
- 共通 ⇒ 駅天井脱落対策

大規模改修工事(トンネル)

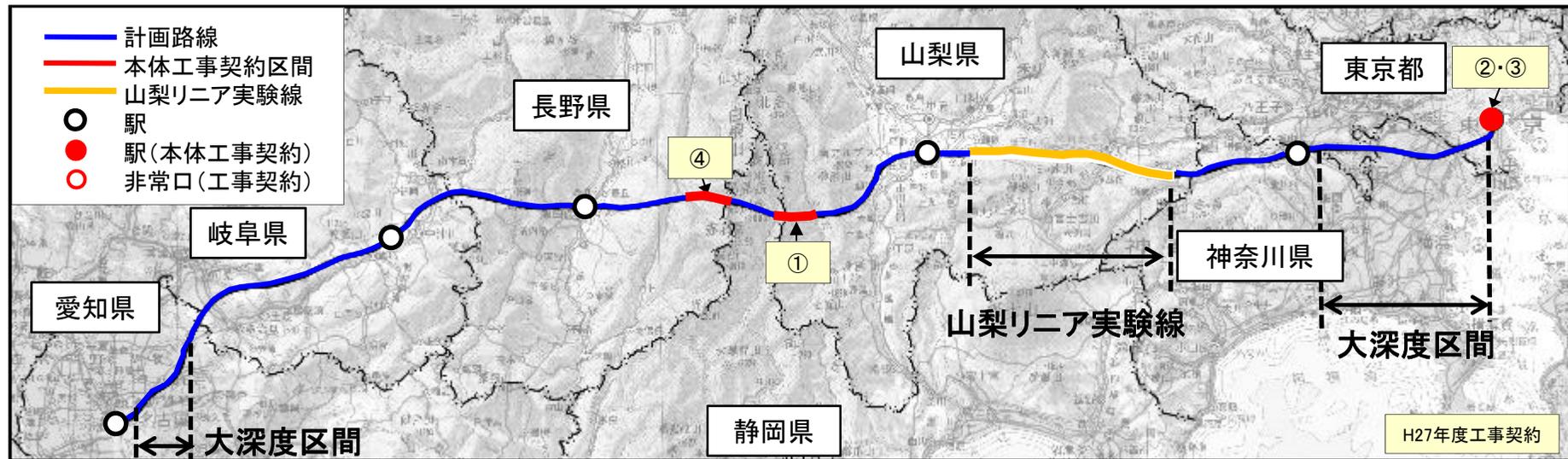


● 脱線・逸脱防止対策※3、4 の概要

年度	全体計画 H21～H40	H21 ～H27	H28	H29	H30 ~
投資実績・計画(億円)	約2,100	734	124	150	約1,090 ※5
脱線防止ガード敷設(km)	1,072	360	67	75	570

※3 脱線防止ガード敷設(PCまくらぎ更換などを含む)、土木構造物対策、逸脱防止ストッパ(H24年度未完了)
 ※4 旧計画概要⇒全体計画H21～H31、約1,340億円、脱線防止ガード敷設596km
 ※5 全体計画の概算工事費(約2,100億円)より逆算

中央新幹線計画 工事の進捗状況

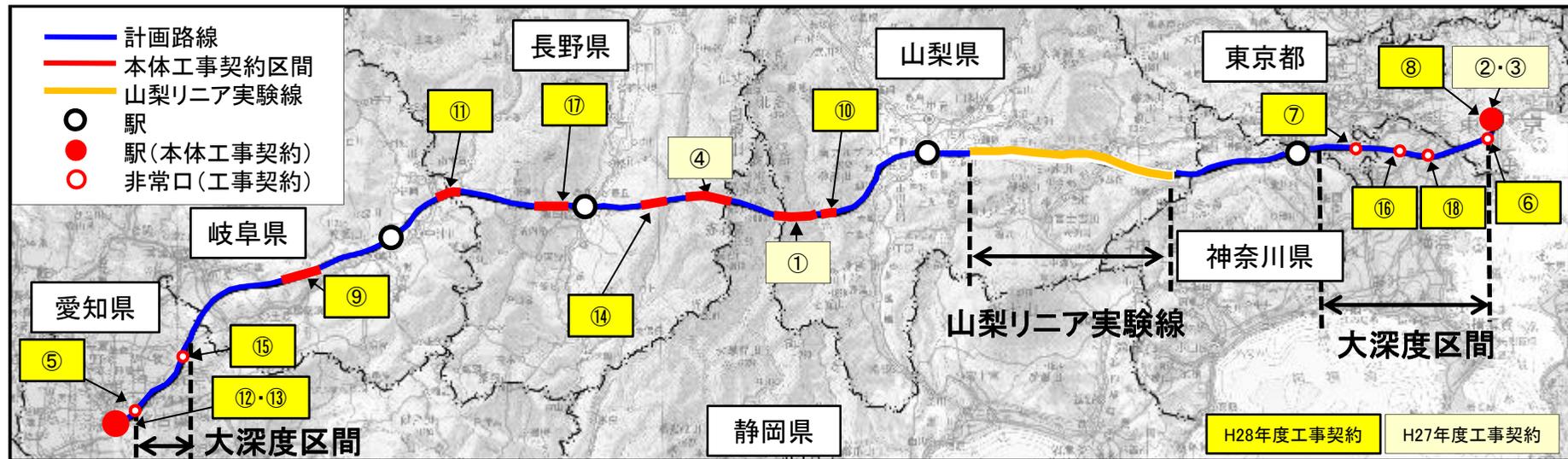


この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本を複製したものである。(承認番号 平25情複、第310号)

これまでの本体工事契約締結件名

- ①南アルプストーンル(山梨工区)[山梨県](H27.8)
- ②品川駅(北工区)[東京都](H27.9)
- ③品川駅(南工区)[東京都](H27.10)
- ④南アルプストーンル(長野工区)[長野県](H28.2)

中央新幹線計画 工事の進捗状況



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本を複製したものである。(承認番号 平25情複、第310号)

これまでの本体工事契約締結件名

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| ①南アルプストネル(山梨工区)[山梨県](H27.8) | ⑩第四南巨摩トンネル(西工区)[山梨県](H28.7) |
| ②品川駅(北工区)[東京都](H27.9) | ⑪中央アルプストネル(山口)[長野・岐阜県](H28.8)※ |
| ③品川駅(南工区)[東京都](H27.10) | ⑫名古屋駅(中央東工区)[愛知県](H28.9) |
| ④南アルプストネル(長野工区)[長野県](H28.2) | ⑬名古屋駅(中央西工区)[愛知県](H28.9) |
| ⑤名城非常口[愛知県](H28.4) | ⑭伊那山地トンネル(坂島工区)[長野県](H28.9) |
| ⑥北品川非常口及び変電施設(地下部)[東京都](H28.4) | ⑮坂下非常口[愛知県](H28.10) |
| ⑦小野路非常口他[東京都](H28.4)※ | ⑯東百合丘非常口[神奈川県](H28.11) |
| ⑧品川駅(非開削工区)[東京都](H28.5) | ⑰中央アルプストネル(松川)外[長野県](H28.12)※ |
| ⑨日吉トンネル(南垣外工区)[岐阜県](H28.6) | ⑱梶ヶ谷非常口及び資材搬入口[神奈川県](H29.2) |

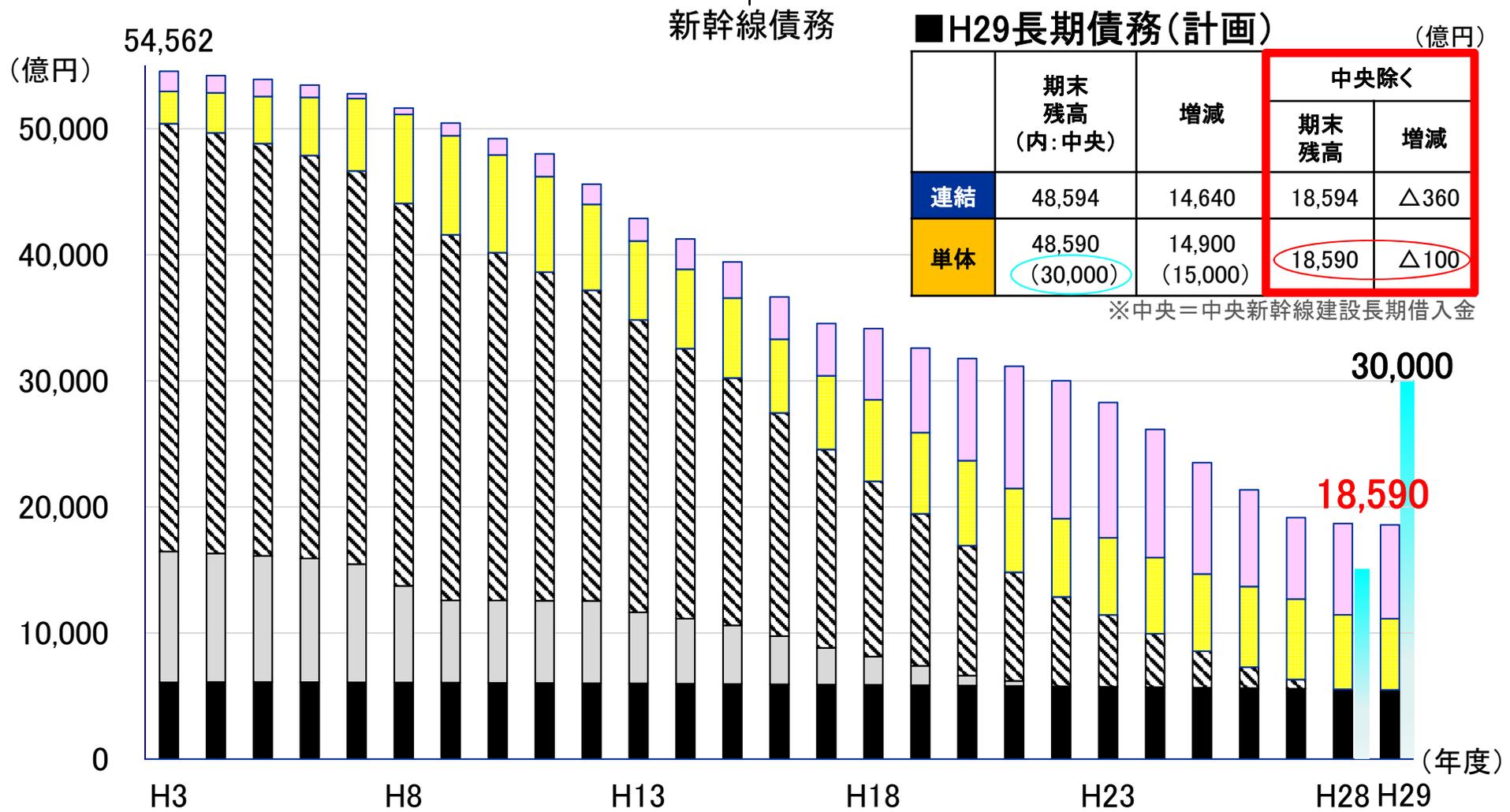
※鉄道・運輸機構による工事契約締結件名

長期債務の見通し



長期債務の総額は今後も適切にコントロール

■ 社債
 ■ 長期借入金
 1号債務
 ■ 2号債務
 ■ 3号債務
 ■ 中央新幹線建設長期借入金



当社単体の長期債務の推移

本資料に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社および子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更等が挙げられます。