

平成 12 年 3 月期 中間決算短信

平成 11 年 11 月 22 日

上場会社名 **東海旅客鉄道株式会社**

コード番号 9022 上場取引所 東 大 名 1部 2部 外国部 京 広 福 新 札

本社所在地 名古屋市 中村区 名駅南二丁目 1 4 番 1 9 号

問合せ先 責任者役職名 広報部長

氏 名 河野雅之

T E L (052)-564-2549

中間決算取締役会開催日 平成 11 年 11 月 22 日 中間配当制度の有無 有 無

中間配当支払開始日 平成 11 年 12 月 10 日

1. 11 年 9 月中間期の業績 (平成 11 年 4 月 1 日 ~ 平成 11 年 9 月 30 日)

(1) 経営成績 (注) 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

	売上高 (対前年中間期増減率)	営業利益 (対前年中間期増減率)	経常利益 (対前年中間期増減率)
	百万円 %	百万円 %	百万円 %
11年9月中間期	545,938 (2.3)	166,976 (6.2)	42,340 (11.8)
10年9月中間期	558,823 (2.9)	177,978 (6.3)	37,866 (10.2)
11年3月期	1,106,864	335,482	72,198

	中間(当期)純利益 (対前年中間期増減率)	1株当たり 中間(当期)純利益	会計処理基準
	百万円 %	円 銭	
11年9月中間期	24,758 (33.5)	11,052 71	中間財務諸表作成基準
10年9月中間期	18,543 (19.6)	8,278 14	中間財務諸表作成基準
11年3月期	12,703	5,671 31	

- (注)
1. 期中平均株式数 11年9月中間期 2,240,000 株
10年9月中間期 2,240,000 株
11年3月期 2,240,000 株
2. 会計処理の方法の変更 有 無
3. 11年9月中間期につきましては、税効果会計を適用しています。

(2) 配当状況

	1株当たり 中間配当金	1株当たり 年間配当金
	円 銭	
11年9月中間期	2,500 00	—————
10年9月中間期	2,500 00	—————
11年3月期	—————	5,000 円 00 銭

(注) 11年9月中間期 配当金の内訳

	円 銭
記念配当	0 00
特別配当	0 00

(3) 財政状態

	総資産	株主資本	株主資本比率	1株当たり株主資本
	百万円	百万円	%	円 銭
11年9月中間期	5,872,408	578,769	9.9	258,379 40
10年9月中間期	5,913,714	490,466	8.3	218,958 22
11年3月期	5,832,988	479,027	8.2	213,851 39

- (注)
1. 期末発行済株式数 11年9月中間期 2,240,000 株
10年9月中間期 2,240,000 株
11年3月期 2,240,000 株
2. 中間期末の有価証券の評価損益 116,161 百万円
3. 中間期末のデリバティブ取引の評価損益 百万円

2. 12 年 3 月期の業績予想 (平成 11 年 4 月 1 日 ~ 平成 12 年 3 月 31 日)

	売上高	経常利益	当期純利益	1株当たり年間配当金	
				期 末	
	百万円	百万円	百万円	円 銭	円 銭
12年3月期	1,082,000	69,700	39,700	2,500 00	5,000 00

(参考) 1株当たり予想当期純利益 17,723 円 21 銭

(1) 経営方針及び経営成績

経営方針

(1) 経営の基本方針

当社は、国鉄改革により、東京～名古屋～大阪間の日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させることを使命として発足いたしました。今後とも、鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、お客様に選択されるサービスの提供、業務の効率化の推進などについて不断の取り組みを行うことにより、この社会的使命を、長期に亘り安定的かつ十分に果たしつづけていくことが当社の基本方針です。

(2) 中長期的な会社の経営戦略

当社は、鉄道事業の特性から、長期的展望を持って事業運営を行うことが極めて重要なことと認識しており、財務体質の強化を図りながら計画的に推進しております。

主要なプロジェクトは以下の通りです。

東海道新幹線については、輸送力増強及びダイヤ設定の弾力性確保等を図るため、平成15年度中の開業に向けた品川駅新設工事を進めるとともに、需要動向を勘案しつつ車両増備並びに電源設備増強等を着実に進めております。

国家的プロジェクトとして東海道新幹線の役割を代替補完することが必要とされている中央新幹線については、平成2年2月の運輸大臣指示に基づく、全線にわたる地形、地質等に関する調査を推進してまいります。

超電導磁気浮上方式鉄道の開発については、運輸大臣の承認を受けた「技術開発の基本計画」および「山梨実験線の建設計画」に基づき、山梨リニア実験線において、信頼性確認試験等の技術開発を進めてまいりましたが、本年8月の運輸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示された方針を受け、当社としても、実用化技術の確立に向け、長期耐久性の検証・経済性の向上等を目的とした技術開発を継続する予定です。

当社は、グループ全体の総合力強化のために、名古屋駅において、グループ事業の核となるJRセントラルタワーズ計画を推進してまいりました。本年12月20日のビル本体の竣工に伴い、来年5月までに、オフィス賃貸、百貨店、ホテルの三事業を順次開業してまいります。

(3) 会社の対処すべき課題

景気の先行きが依然として不透明であることに加え、航空機等他輸送機関との更なる競争激化も見込まれるなど、当社を取り巻く環境は一段と厳しさを増すものと考えられます。

こうした状況のもと、当社は、鉄道事業における安全・安定輸送はもとより、「のぞみ」の充実・強化等収益力の強化、サービス向上に一層努めるとともに、業務の更なる効率化を図り、安定的な経営基盤の確立を図ってまいります。とりわけ、財務体質の強化については、当社は、発足時の経緯から、年間収入の5倍を超える長期債務を承継しており、こ

れを着実に縮減することを経営の最重点課題と考えております。

また、国民共通の課題である地球環境の問題に対しても、環境への負荷が最も少ない交通機関である鉄道の持つ特性を一層向上させることにより、貢献してまいりたいと考えております。

(4) 会社の利益配分に関する基本方針

当社は、鉄道事業を経営の柱とする社会的使命の強い業種であることから、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おります。

また、内部留保資金は長期債務の返済資金等に充当し、財務体質強化等に努めてまいります。

経営成績

(1) 当中間期の概況

当上半期のわが国経済は、各種の経済政策の浸透などで一部に改善傾向が見られたものの、民間企業の設備投資の減少が続くなど依然低調に推移しました。

こうした厳しい経営環境のもと、当社は、安全・安定輸送の確保を第一に、旅客サービスの向上をはじめ、積極的な営業活動による収入確保並びに業務の効率化に一層努めてまいりました。

しかし、景気低迷に伴う需要減退・他の輸送機関との競争激化の影響等により、東海道新幹線及び在来線の輸送量は減少し、当上半期の営業収益は、前年同期比 2.3% 減の 5,459 億円となりました。経常利益については、事業税の表示区分の変更もあり、前年同期比 11.8% 増の 423 億円、また中間利益は、税効果会計を前倒し適用して法人税等調整額を計上したこと等により、前年同期比 33.5% 増の 247 億円となりました。

なお、当期の中間配当金につきましては、前期と同様 1 株あたり 2,500 円とさせていただきます。

各事業別の状況は次の通りです。

ア．鉄道事業

東海道新幹線につきましては、「のぞみ」増発や 700 系「のぞみ」の運転本数の拡大等によるサービスの向上に努めてきました。その結果、「のぞみ」のご利用は順調に伸びたものの、全体として当上半期の輸送量は前年同期を下回ることとなりました。

在来線につきましては、新製車両を投入したほか、イベントの開催に合わせて臨時列車を設定するなど、お客様のニーズに即した輸送サービスの提供に努めましたが、当上半期の輸送量は前年同期を下回ることとなりました。

安全対策面につきましては、東海道本線函南～新所原間における C T C (列車集中制御装置) 化工事が完了し、引き続き、関西本線、武豊線の C T C 化工事を進めました。また、

東海道新幹線では、最新の技術を用いた新しいATC（自動列車制御装置）の試験を開始する一方で、阪神・淡路大震災を契機に建設した「東海道・山陽新幹線第2総合指令所」から東海道・山陽新幹線の全列車の制御を初めて実施するなど大規模災害対策の一層の充実に取り組みました。

これらの改善とともに、引き続き社員の教育の充実等に努めた結果、当上半期の鉄道運転事故件数（百万列車キロあたり）は0.3件、東海道新幹線の平均遅延時分（1列車あたり）は0.4分と良好に推移しております。

旅客サービス向上等の設備改良面につきましては、東海道新幹線品川駅新設工事に伴う下り本線の切り換え工事を実施したほか、エレベーター・エスカレーターの設置等駅旅客設備の改良工事を進めました。さらに、快適性、環境への適合、省エネを追求した700系車両を本年10月のダイヤ改正に向けて引き続き投入するとともに、在来線においても本年12月の抜本的なダイヤ改正に備えて省エネ型の新型通勤電車313系や気動車の投入を進めました。また、社内情報ネットワークを全社一斉に導入するなど、業務の効率化・省力化を推進しました。

販売面につきましては、平成11年3月のダイヤ改正時に新設した、より利便性を高めた回数券タイプの「新幹線ビジネスきっぷ」の販売促進に努めました。さらに「京都・奈良キャンペーン」等を通じて旅行需要の喚起を図ったほか、「京の遊々きっぷ」や「飛騨・上高地ルートきっぷ」などの企画商品を発売しました。また、名古屋地区では、夏期間における「さわやかウォーキング」を初めて開催いたしました。

上記の結果、当上半期の輸送人員は254百万人（前年同期比1.6%減）、輸送人キロは24,199百万人キロ（前年同期比2.1%減）、営業収益は5,414億円（前年同期比2.5%減）となりました。

イ．関連事業

関連事業につきましては、駅ビル等の不動産賃貸を中心に収益確保に努めました。また、東海道本線豊田町駅付近における分譲マンション「ジェイハイム豊田立野」の販売を完了したほか、引き続き武豊線亀崎駅付近の戸建住宅分譲を進めました。

この結果、当上半期の営業収益は45億円（前年同期比20.9%増）となりました。

また、子会社による事業につきましては、本年12月20日のJRセントラルタワーズの竣工に向け、引き続き内装工事等を進めたほか、同ビル内で展開するオフィス賃貸・百貨店・ホテル各事業の開業に向けた諸準備を着実に進めました。

(2)通期の見通し

当下半年も、引き続き景気の先行きが不透明であることや、航空機等他輸送機関とのさらなる競争激化が見込まれるなど、引き続き厳しい情勢が続くものと考えております。

こうした経営環境の下、引き続き安全・安定輸送の確保を第一に、ダイヤ改正を契機とした積極的な販売活動による収入の確保や業務の効率化、経費の節減等に努めることにより、営業収益1兆820億円、経常利益697億円、当期利益397億円を見込んでおります。

当期末配当金につきましては、1株あたり2,500円とさせていただきます。予定であります。

「コンピュータ西暦2000年問題」への対応状況等

1. 対応状況等

(1) 取組み方針

いわゆる西暦2000年問題につきましては、当社にとって鉄道事業の原点である安全・安定輸送に直結する経営上の重要課題と位置付けており、当社業務全般を継続的・安定的に遂行することができるよう、全社を挙げた取り組みを行っています。

(2) 取組み体制

当社は、平成8年度より基礎的な調査・改修等に着手し、平成10年3月には社内に「コンピュータ西暦2000年問題対策会議」を設置して、マイクロチップを含めた問題点の洗い出し、改修・取替、「危機管理計画」の策定等を着実に進めました。

これらの行動はすべて、専務取締役を長とする「西暦2000年問題管理委員会」において統括されるとともに、適時常務会等に報告されています。

また、子会社等に対しては、「コンピュータ西暦2000年問題対策会議」を通じて必要な指示・指導を行うとともに、鉄道情報システム株式会社等の主な取引会社に対しても、文書による確認を徹底し、あわせて乗り入れを行っている鉄道会社等とも必要な情報交換を行っています。

なお、政府における「コンピュータ西暦2000年問題に関する行動計画」(平成10年9月11日 高度情報通信社会推進本部決定)に基づき、運輸省に対して四半期毎に当社の対応状況等を報告しています。

(3) 対応の進捗状況

当中間期末時点までに、模擬テストを含め、すべてのシステム・機器等の対応を完了致しました。

2. 対応のための支出金額等

当社の西暦2000年問題に係る費用につきましては、当中間期末までに約7億円を支出しています。

(注) この金額は、平成8年度以降の西暦2000年問題対応として明確に認識できる部分のみを集計したものであり、システムの再構築や新規構築にあわせて対応した場合の金額、改修に従事した社員の人件費等については含めておりません。

3. 危機管理計画

当社の事業分野において、西暦2000年問題が発生する可能性を限りなくゼロとするとともに、万一何らかの影響が発生した場合の対応策を事前に確立するために、「危機管理計画」を策定しています。鉄道の安全・安定輸送や乗車券類の販売等お客様との接点となる分野の対応策を最優先に、お客様に安心して当社をご利用いただけるよう、さらに万全を期しております。

(1)システム異常時の対応策の策定

「各システム等の想定される事象の洗い出し」、「リスク軽減策の策定」等の手順を踏んで、万一何らかの影響が発生した場合を想定してシステム毎に具体的な復旧方法、代替方法等の対応策を定めています。

(2)対策本部の設置

万一の影響発生に備えて情報収集と伝達を迅速に行うとともに、遅滞なく意思決定を行い早期復旧を図るため、平成 11 年 12 月 20 日から本社対策本部、事業別対策本部を設置します。

(3)影響発生想定日の設定と行動計画

本年 12 月 31 日から翌年 1 月 1 日までを「特定日」と定めて「越年体制」をしきます。また、「特定日」のほかシステム特有の影響発生想定日を定めて、「特定日」に準じた体制をしきます。

上記の「特定日」を含む影響発生想定日には、主要箇所に保守要員等を増員して対応するとともに、社員、メーカー等の待機体制及び連絡体制を強化します。

(4)教育・訓練の実施

今後も引き続き教育・訓練を実施し、危機管理計画の実効性を高めてまいります。

(2) - 1 比較貸借対照表

(単位：百万円)

科 目	当 中 間 期 末 (平成11年9月30日現在)	前 期 末 (平成11年3月31日現在)	増 減	前 年 中 間 期 末 (平成10年9月30日現在)
(資産の部)				
流動資産	179,148	176,923	2,225	236,007
現金・預金	43,074	40,503	2,570	39,967
未収運賃	13,795	11,274	2,520	10,349
未収金	5,090	7,667	2,576	5,315
短期貸付金	73,464	83,969	10,505	135,871
分譲土地建物	6,059	6,535	476	7,200
貯蔵品	6,476	5,571	904	5,780
繰延税金資産	4,891	--	4,891	
その他の流動資産	26,430	21,616	4,813	31,841
貸倒引当金	134	215	81	318
固定資産	5,693,260	5,656,065	37,195	5,677,707
鉄道事業固定資産	5,128,476	5,161,581	33,105	5,175,766
関連事業固定資産	62,358	62,510	152	62,675
各事業関連固定資産	122,137	119,901	2,236	120,704
建設仮勘定	81,658	82,998	1,339	90,013
投資等	298,629	229,073	69,556	228,547
子会社株式	94,409	84,939	9,470	78,727
長期繰延税金資産	79,882	--	79,882	
その他の投資等	124,338	144,134	19,796	149,819
資産合計	5,872,408	5,832,988	39,420	5,913,714

(注) 1. 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

2. 有形固定資産の減価償却累計額

(当中間期末)	(前期末)	(前年中間期末)
1,883,030百万円	1,798,603百万円	1,725,749百万円

3. 連帯債務

(1) 日本国有鉄道改革法に基づく鉄道債券に係る連帯債務額

(当中間期末)	(前期末)	(前年中間期末)
百万円	百万円	101,300百万円
		(自社承継額は償還済み)

(2) 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

(当中間期末)	(前期末)	(前年中間期末)
41,663百万円	41,842百万円	42,021百万円

4. 保証債務及び保証債務予約

(当中間期末)	(前期末)	(前年中間期末)
保証債務 80,000百万円	62,000百万円	62,000百万円
保証債務予約 2,914百万円	3,000百万円	3,000百万円

5. 社債及び鉄道施設購入長期未払金の債務履行引受契約に係る偶発債務

(当中間期末)	(前期末)	(前年中間期末)
297,598百万円	311,140百万円	324,265百万円

(単位：百万円)

科 目	当 中 間 期 末 (平成11年9月30日現在)	前 期 末 (平成11年3月31日現在)	増 減	前 年 中 間 期 末 (平成10年9月30日現在)
(負 債 の 部)				
流 動 負 債	430,445	427,299	3,146	384,184
1年以内に返済する 長期借入金	71,560	70,313	1,246	23,756
1年以内に支払う 鉄道施設購入長期未払金	156,797	155,383	1,414	143,218
未 払 金	70,653	81,065	10,411	62,582
未 払 法 人 税 等	20,613	15,572	5,041	18,404
未 払 事 業 税 等	--	--		5,566
預り連絡運賃	705	2,053	1,348	5,956
前受運賃	32,871	31,532	1,339	33,063
その他の流動負債	77,243	71,378	5,864	91,635
固 定 負 債	4,863,192	4,926,661	63,469	5,039,063
社 債	130,000	130,000		100,000
長期借入金	690,766	704,389	13,623	752,326
鉄道施設購入長期未払金	3,811,752	3,862,120	50,367	3,968,130
退職給与引当金	224,310	223,787	522	212,240
その他の固定負債	6,363	6,364	1	6,365
負 債 合 計	5,293,638	5,353,961	60,322	5,423,248
(資 本 の 部)				
資 本 金	112,000	112,000		112,000
法 定 準 備 金	63,723	63,142	581	62,582
資本準備金	53,500	53,500		53,500
利益準備金	10,222	9,641	581	9,081
剰 余 金	403,046	303,885	99,161	315,884
任意積立金	239,683	246,552	6,869	246,552
中間(当期)未処分利益 (うち中間(当期)利益)	163,363 (24,758)	57,332 (12,703)	106,030 (12,054)	69,331 (18,543)
資 本 合 計	578,769	479,027	99,742	490,466
負 債 ・ 資 本 合 計	5,872,408	5,832,988	39,420	5,913,714

(2) - 2 比較損益計算書

(単位：百万円)

科 目	当 中 間 期	前 年 中 間 期	増 減	前 期
	[平成11年4月1日から 平成11年9月30日まで]	[平成10年4月1日から 平成10年9月30日まで]		[平成10年4月1日から 平成11年3月31日まで]
経常損益の部				
(営業損益の部)				
鉄道事業				
営業収益	541,424	555,089	13,664	1,097,429
営業費用	375,949	378,524	2,574	764,800
営業利益	165,475	176,565	11,089	332,629
関連事業				
営業収益	4,513	3,733	779	9,434
営業費用	3,012	2,320	692	6,581
営業利益	1,501	1,413	87	2,853
全事業営業利益	166,976	177,978	11,002	335,482
(営業外損益の部)				
営業外収益	2,762	2,769	6	6,765
営業外費用	127,398	142,882	15,483	270,049
経常利益	42,340	37,866	4,474	72,198
特別損益の部				
特別利益	437	6,637	6,200	21,772
特別損失	491	6,531	6,040	45,499
税引前中間(当期)利益	42,286	37,972	4,314	48,471
法人税等	21,508	19,429	2,079	35,768
法人税等調整額	3,979		3,979	
中間(当期)利益	24,758	18,543	6,215	12,703
前期繰越利益	50,941	50,788	152	50,788
過年度税効果調整額	80,794		80,794	
税効果会計適用に伴う 圧縮記帳積立金取崩高	6,869		6,869	
中間配当額				5,600
中間配当に伴う 利益準備金積立額				560
中間(当期)未処分利益	163,363	69,331	94,031	57,332

(注) 1. 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

2. 特別利益の主な内訳	(当 中 間 期)	(前年中間期)	(前 期)
工事負担金受入額等	436百万円	6,490百万円	21,425百万円
3. 特別損失の主な内訳	(当 中 間 期)	(前年中間期)	(前 期)
工事負担金受入額等圧縮損	434百万円	6,530百万円	21,330百万円
厚生年金移換追加負担金	百万円	百万円	20,511百万円

中間財務諸表作成の基本となる事項

1. 正規の決算において採用している会計処理の原則及び手続きと異なる会計処理
 - (1) 営業費に含まれている修繕費、備用品費、広告宣伝費及び業務委託費（経常的なものを除く）
年間発生見積額を期間に基づき配分しています。なお、中間会計期間負担額と支払額との差額は、流動負債の「未払金」に含めて表示しています。
 - (2) 退職給与引当金繰入額
年間繰入見積額を期間に基づき配分しています。
 - (3) 減価償却費
中間会計期間末の固定資産に係る年間減価償却費見積額を期間に基づき配分しています。
 - (4) 法人税、住民税及び事業税
中間会計期間を一事業年度とみなして算定した課税所得に対する税額を計上しています。
2. たな卸資産の評価基準及び評価方法
 - (1) 分譲土地建物
個別法による原価法によっています。
 - (2) 貯蔵品
移動平均法による原価法によっています。
3. 有形固定資産の減価償却方法
 - (1) 取替資産以外の資産
 - 新幹線鉄道施設に係る建物及び構築物並びにリニア実験線施設に係る建物及び構築物
法人税法に定める定額法によっています。
 - その他の資産
法人税法に定める定率法によっています。なお、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。
 - (2) 取替資産
法人税法に定める取替法によっています。
4. リース取引の処理方法
リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。
5. 厚生年金移換負担金の処理方法
厚生年金保険法等の一部を改正する法律（平成8年法律第82号）により、日本鉄道共済組合から厚生年金へ移換すべき積立金の不足額は事業主が負担することとなり、当社の負担額29,066百万円は、投資等の長期前払費用に計上し、平成9年度より5年間にわたって均等に分割して費用計上しています。
6. 消費税等の処理方法
税抜方式によっています。

追 加 情 報

1. 税効果会計の早期適用

当中間期より税効果会計を適用しています。

この変更に伴い、税効果会計を適用しない場合に比べ、中間利益は、3,979百万円増加し、中間未処分利益は、91,643百万円多く計上しています。

2. 事業税の計上区分

前中間期においては「営業費」に含めていました「事業税」(当中間期4,620百万円)は、当中間期及び前期においては「法人税等」に含めて計上しています。

3. 研究開発費及びソフトウェア

前期末における研究開発費の資産計上額については、「研究開発費及びソフトウェアの会計処理に関する実務指針」(日本公認会計士協会会計制度委員会報告第12号 平成11年3月31日)の経過措置を適用し、従前と同様の会計処理を採用しています。

また、ソフトウェアの表示区分については、投資等のその他の投資等から無形固定資産のソフトウェアに変更しています。

表示方法の変更

未払事業税及び未払事業所税の表示区分の変更

未払事業税及び未払事業所税については、前中間期においては「未払事業税等」として表示していましたが、当中間期及び前期においては未払事業税(当中間期4,721百万円)は「未払法人税等」に含め、未払事業所税(当中間期70百万円)については「未払金」に含めて表示しています。

リース取引関係

リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引

1. リース物件の取得価額相当額、減価償却累計額相当額及び中間（期末）残高相当額

（単位 百万円）

	当 中 間 期 末			前 年 中 間 期 末			前 期 末		
	取得価額 相当額	減価償却 累計額 相当額	中間期末 残 高 相当額	取得価額 相当額	減価償却 累計額 相当額	中間期末 残 高 相当額	取得価額 相当額	減価償却 累計額 相当額	期 末 残 高 相当額
鉄道事業 固定資産	7,222	3,403	3,818	7,945	3,086	4,858	7,601	3,241	4,360
関連事業 固定資産	38	20	17	30	19	10	30	22	7
各事業関連 固定資産	8,146	2,706	5,440	3,277	1,632	1,645	6,961	2,092	4,869
合 計	15,407	6,130	9,276	11,253	4,739	6,514	14,593	5,356	9,236

（注）取得価額相当額の算定は、未経過リース料中間（期末）残高が有形固定資産の中間（期末）残高等に占める割合が低いいため、支払利子込み法によっています。

2. 未経過リース料中間（期末）残高相当額

	（ 当 中 間 期 末 ）	（ 前 年 中 間 期 末 ）	（ 前 期 末 ）
1 年 内	4,000百万円	2,219百万円	3,094百万円
1 年 超	5,276百万円	4,294百万円	6,142百万円
合 計	9,276百万円	6,514百万円	9,236百万円

（注）未経過リース料中間（期末）残高相当額の算定は、未経過リース料中間（期末）残高が有形固定資産の中間（期末）残高等に占める割合が低いいため、支払利子込み法によっています。

3. 支払リース料及び減価償却費相当額

	（ 当 中 間 期 ）	（ 前 年 中 間 期 ）	（ 前 期 ）
支 払 リ ー ス 料	2,135百万円	1,222百万円	3,682百万円
減 価 償 却 費 相 当 額	2,135百万円	1,222百万円	3,682百万円

4. 減価償却費相当額の算定方法

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(4) 有価証券の時価等

(単位：百万円)

種 類	当 中 間 期 末			前 年 中 間 期 末			前 期 末		
	中 間 貸借対照 表計上額	時 価	評価損益	中 間 貸借対照 表計上額	時 価	評価損益	期 末 貸借対照 表計上額	時 価	評価損益
(1)流動資産に属するもの									
株 式	-	-	-	-	-	-	-	-	-
債 券	-	-	-	-	-	-	-	-	-
そ の 他	-	-	-	-	-	-	-	-	-
小 計	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2)固定資産に属するもの									
株 式	39,936	156,096	116,160	33,344	57,618	24,274	39,936	110,746	70,810
債 券	16	17	1	16	17	0	16	17	0
そ の 他	-	-	-	-	-	-	-	-	-
小 計	39,952	156,114	116,161	33,360	57,636	24,275	39,952	110,764	70,811
合 計	39,952	156,114	116,161	33,360	57,636	24,275	39,952	110,764	70,811

(注) 1. 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

2. 時価の算定方法

- (1) 上場有価証券 主に東京証券取引所の最終価格
- (2) 気配等を有する有価証券 日本証券業協会が発表する公社債店頭基準気配等
(上場、店頭売買有価証券を除く)

3. 開示の対象から除いた有価証券の中間貸借対照表計上額

	(当 中 間 期 末)	(前 年 中 間 期 末)	(前 期 末)
固定資産に属するもの			
非上場株式(店頭売買株式を除く)	107,441百万円	86,195百万円	93,167百万円
優先出資証券	499百万円	499百万円	499百万円

(5) デリバティブ取引の契約額等、時価及び評価損益

当社は、デリバティブ取引を利用していないため、当該事項はありません。

旅客輸送人キ口及び旅客運輸収入の比較

(単位：百万人キ口、億円)

区 分		平成11年度 中 間 期	平成10年度 中 間 期	前年度比(%)	
旅客輸送人キ口	新幹線	定 期	5 3 0	5 2 7	1 0 0 . 5
		定期外	1 9 , 0 1 8	1 9 , 4 6 3	9 7 . 7
		合 計	1 9 , 5 4 8	1 9 , 9 9 0	9 7 . 8
	在来線	定 期	2 , 6 2 9	2 , 6 5 2	9 9 . 1
		定期外	2 , 0 2 3	2 , 0 8 3	9 7 . 1
		合 計	4 , 6 5 2	4 , 7 3 4	9 8 . 3
	合 計	定 期	3 , 1 5 8	3 , 1 7 9	9 9 . 4
		定期外	2 1 , 0 4 1	2 1 , 5 4 6	9 7 . 7
		合 計	2 4 , 1 9 9	2 4 , 7 2 4	9 7 . 9
旅客運輸収入	新幹線	定 期	6 3	6 3	1 0 0 . 3
		定期外	4 , 5 0 2	4 , 6 1 6	9 7 . 5
		計	4 , 5 6 6	4 , 6 8 0	9 7 . 6
	在来線	定 期	1 6 2	1 6 5	9 8 . 5
		定期外	3 9 6	4 0 9	9 6 . 8
		計	5 5 9	5 7 5	9 7 . 3
	合 計	定 期	2 2 6	2 2 9	9 9 . 0
		定期外	4 , 8 9 9	5 , 0 2 6	9 7 . 5
		計	5 , 1 2 6	5 , 2 5 5	9 7 . 5
	小荷物運賃・料金		0	0	9 8 . 9
合 計		5 , 1 2 7	5 , 2 5 6	9 7 . 5	

(注) 1. 輸送人キ口単位未満端数四捨五入

2. 運輸収入単位未満端数切捨

長 期 債 務 残 高 比 較

(単位：億円)

区 分	平成11年度 中間期末残高	平成10年度 期 末 残 高	増 減
長期債務合計	4 8 , 6 0 8	4 9 , 2 2 2	6 1 3

(注) 単位未満端数切捨