

平成27年3月期 決算説明会

I .経営の考え方

代表取締役社長
柘植 康英



東海旅客鉄道株式会社

平成27年4月30日

経営スタンス

「日本の大動脈輸送」

12年後、中央新幹線（品川-名古屋）開業【第一段階】

利益の最大化、経営体力の一層の強化

収益の拡大

- ・グループ全体収益拡大
- ・ビジネス・観光需要の取込み
- ・京都・奈良キャンペーン強化 など

コストの低減

- 安全の確保を前提に、
- ・低コスト化
 - ・業務運営体制の効率化 など

「安全の力」

安全投資
(投資総額の約6割)
徹底した教育訓練

「技術の力」

小牧研究施設
技術競技会
業研・QC

「人の力」

規律維持・チームワーク・
技量向上
満足感 (離職率1%)

平成26年度の振り返り

	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	
安全・安定輸送の確保 輸送サービスの充実 (新幹線・在来線)	東海道新幹線 大規模改修工事					
	地震対策(東海道新幹線 脱線・逸脱防止対策 浜松工場建替 在来線高架橋柱等耐震化 駅舎等の建替・耐震補強工事)					
	N700A新製(31編成)					
	N700系改造(80編成)					
	「のぞみ」10本ダイヤ(H26.3~)					
	東海道新幹線 最高速度285km/h化					
	武豊線 電化工事					
	H27.3 武豊線電化開業☆					
新型気動車の投入						
営業施策の強化	増収に向けた営業施策の展開(京都、奈良等の恒久的な観光資源を活かした各種キャンペーン等)					
	東海道新幹線開業50周年 記念旅行商品の発売☆ ☆EX、50+会員向け観光型商品の強化、周遊型商品の展開					
超電導リニアによる中央新幹線計画	超電導リニアによる中央新幹線計画の推進					
	H26.8 最終的な環境影響評価書の送付☆ ☆H26.10 工事実施計画(その1)認可 ☆H26.12 品川・名古屋駅準備工事着手					
鉄道以外の事業の着実な推進	名古屋駅「JRゲートタワー」計画の推進					
	☆ H27冬 上棟 ☆ H28.11 オフィス入居開始 ☆H29.4 タカンマヤ・ホテル開業					
海外プロジェクトへの取組み	対象路線における事業化に向けたマーケティング活動等					
	☆H26.4 国際高速鉄道協会(IHRA)設立 ☆H26.4 台湾高鉄技術コンサルティング受託					

平成27年度の施策展開

	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	
安全・安定輸送の確保 輸送サービスの充実 (新幹線・在来線)	東海道新幹線 大規模改修工事					
	地震対策(東海道新幹線 脱線・逸脱防止対策 浜松工場建替 在来線高架橋柱等耐震化 駅舎等の建替・耐震補強工事)					
	N700A新製(31編成)					
	N700系改造(80編成)					
	「のぞみ」10本ダイヤ(H26.3~)					
	東海道新幹線 最高速度285km/h化					
	武豊線 電化工事					
	H27.3 武豊線電化開業☆					
新型気動車の投入						
営業施策の強化	増収に向けた営業施策の展開(京都、奈良等の恒久的な観光資源を活かした各種キャンペーン等)					
	東海道新幹線開業50周年 記念旅行商品の発売☆ ☆EX、50+会員向け観光型商品の強化、周遊型商品の展開					
超電導リニアによる 中央新幹線計画	超電導リニアによる中央新幹線計画の推進					
	H26.8 最終的な環境影響 評価書の送付☆ ☆H26.10 工事実施計画(その1)認可 ☆H26.12 品川・名古屋駅準備工事着手					
鉄道以外の事業の 着実な推進	名古屋駅「JRゲートタワー」計画の推進					
	☆ H27冬 上棟 ☆ H28.11 オフィス入居開始 ☆H29.4 タカンマヤ・ホテル開業					
海外プロジェクトへの 取組み	対象路線における事業化に向けたマーケティング活動等					
	☆H26.4 国際高速鉄道協会(IHRA)設立 ☆H26.4 台湾高鉄技術コンサルティング受託					

平成27年3月期 決算説明会

Ⅱ.平成27年3月期 決算概要

財務部長
山田 龍彦



東海旅客鉄道株式会社

平成27年4月30日

平成27年3月期 決算概要(連結)

(億円)

	26年3月期 実績 A	27年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業収益	16,525	16,722	+197
営業費用	11,579	11,656	+77
営業利益	4,946	5,065	+119
営業外損益	△903	△784	+118
経常利益	4,042	4,281	+238
当期純利益	2,556	2,641	+84

◆長期債務残高
(27年3月期末)

連結: 2兆1,505億円 年間縮減額 △2,202億円
 (単体: 2兆1,363億円 年間縮減額 △2,154億円)

平成27年3月期 決算概要(連結・セグメント別)

(億円)

	26年3月期 実績 A	27年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業収益	16,525	16,722	+197
運輸業	12,761	13,056	+295
流通業	2,207	2,338	+130
不動産業	674	665	△8
その他	2,506	2,389	△116
営業費用	11,579	11,656	+77
営業利益	4,946	5,065	+119
運輸業	4,601	4,720	+118
流通業	82	89	+7
不動産業	138	166	+27
その他	105	82	△23

※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。

平成27年3月期 決算概要(単体)

(億円)

	26年3月期 実績 A	27年3月期 実績 B	増減 (B-A)
営業収益 (運輸収入)	12,772 (12,148)	13,066 (12,432)	+293 (+283)
営業費用	8,163	8,311	+148
人件費	1,743	1,774	+31
物件費	3,486	3,651	+164
動力費	412	450	+37
修繕費	1,251	1,366	+115
業務費	1,822	1,834	+11
租税公課	329	327	△2
減価償却費	2,603	2,558	△45
営業利益	4,608	4,754	+145
経常利益	3,718	3,977	+259
当期純利益	2,403	2,602	+199

平成27年3月期 決算説明会

Ⅲ.平成28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
宮澤 勝己



東海旅客鉄道株式会社

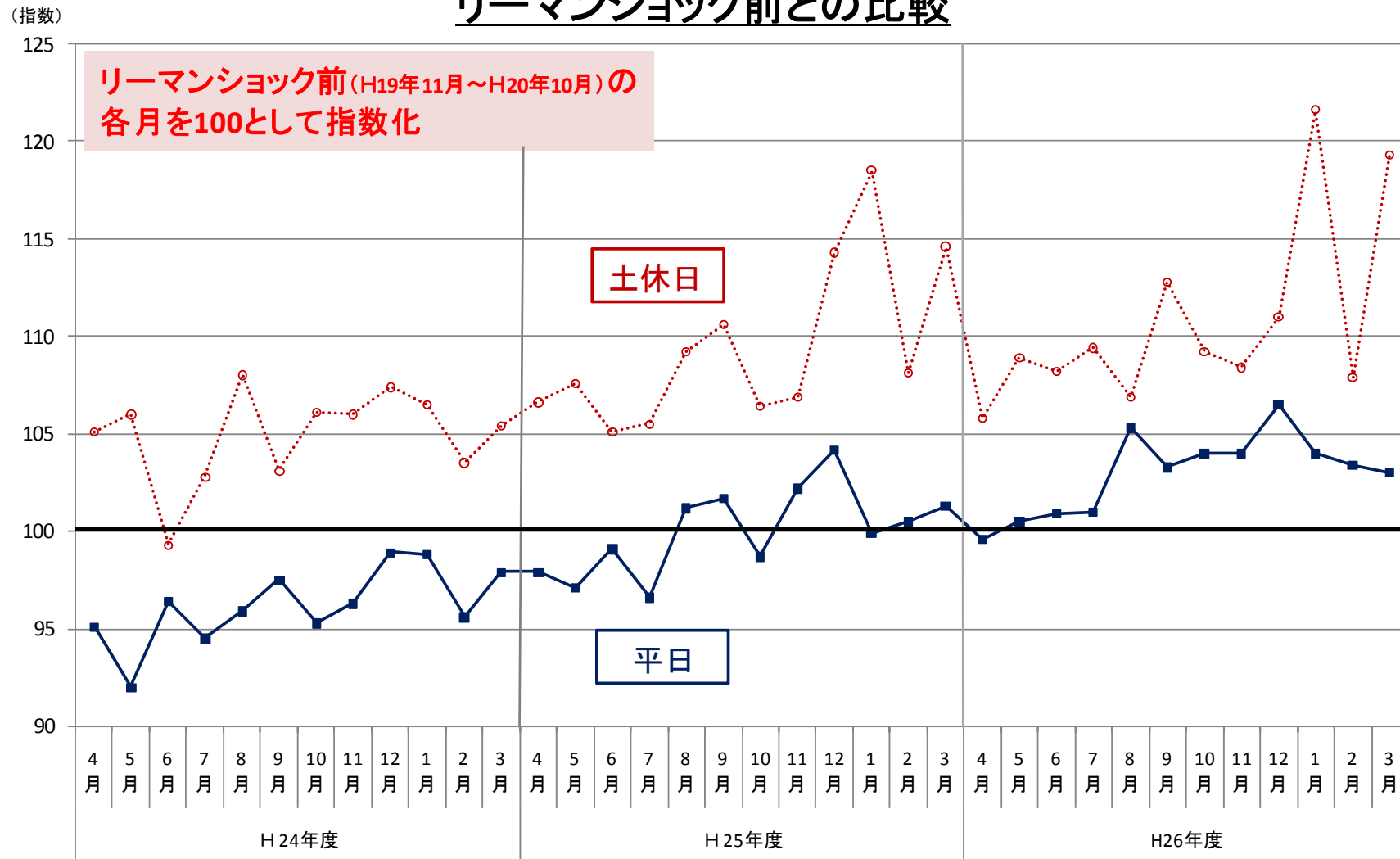
平成27年4月30日 9

東海道新幹線断面輸送量の推移

H26年度 断面輸送量(東京口): 102%(過去最高の輸送量を記録)

- ・ **平日**(前年比103%) : ビジネス需要は堅調に推移、リーマンショック前を上回り過去最高
- ・ **土休日**(前年比101%) : 好調だった前年を上回り過去最高

リーマンショック前との比較



平成28年3月期 通期業績予想(単体)

	27年3月期 実績 A	28年3月期 予想 B	増減 (B-A)
営業収益 (運輸収入)	13,066 (12,432)	13,070 (12,432)	+3 (-)
営業費用	8,311	8,200	△111
人件費	1,774	1,800	+25
物件費	3,651	3,740	+88
動力費	450	450	△0
修繕費	1,366	1,410	+43
業務費	1,834	1,880	+45
租税公課	327	360	+32
減価償却費	2,558	2,300	△258
営業利益	4,754	4,870	+115
営業外損益	△776	△690	+86
経常利益	3,977	4,180	+202
当期純利益	2,602	2,880	+277

(億円)

平成28年3月期 通期業績予想(連結)

	27年3月期 実績 A	28年3月期 予想 B	増減 (B-A)
営業収益	16,722	16,740	+17
運輸業	13,056	13,070	+13
流通業	2,338	2,324	△14
不動産業	665	651	△14
その他	2,389	2,317	△72
営業費用	11,656	11,590	△66
営業利益	5,065	5,150	+84
運輸業	4,720	4,849	+128
流通業	89	76	△13
不動産業	166	150	△16
その他	82	63	△19
営業外損益	△784	△700	+84
経常利益	4,281	4,450	+168
当期純利益	2,641	3,030	+388

(億円)

◆長期債務縮減見込 (億円)

	28年3月期	
	期末残高 (見込)	縮減見込額
連結	19,975	△1,530
単体	19,863	△1,500

◆設備投資 (億円)

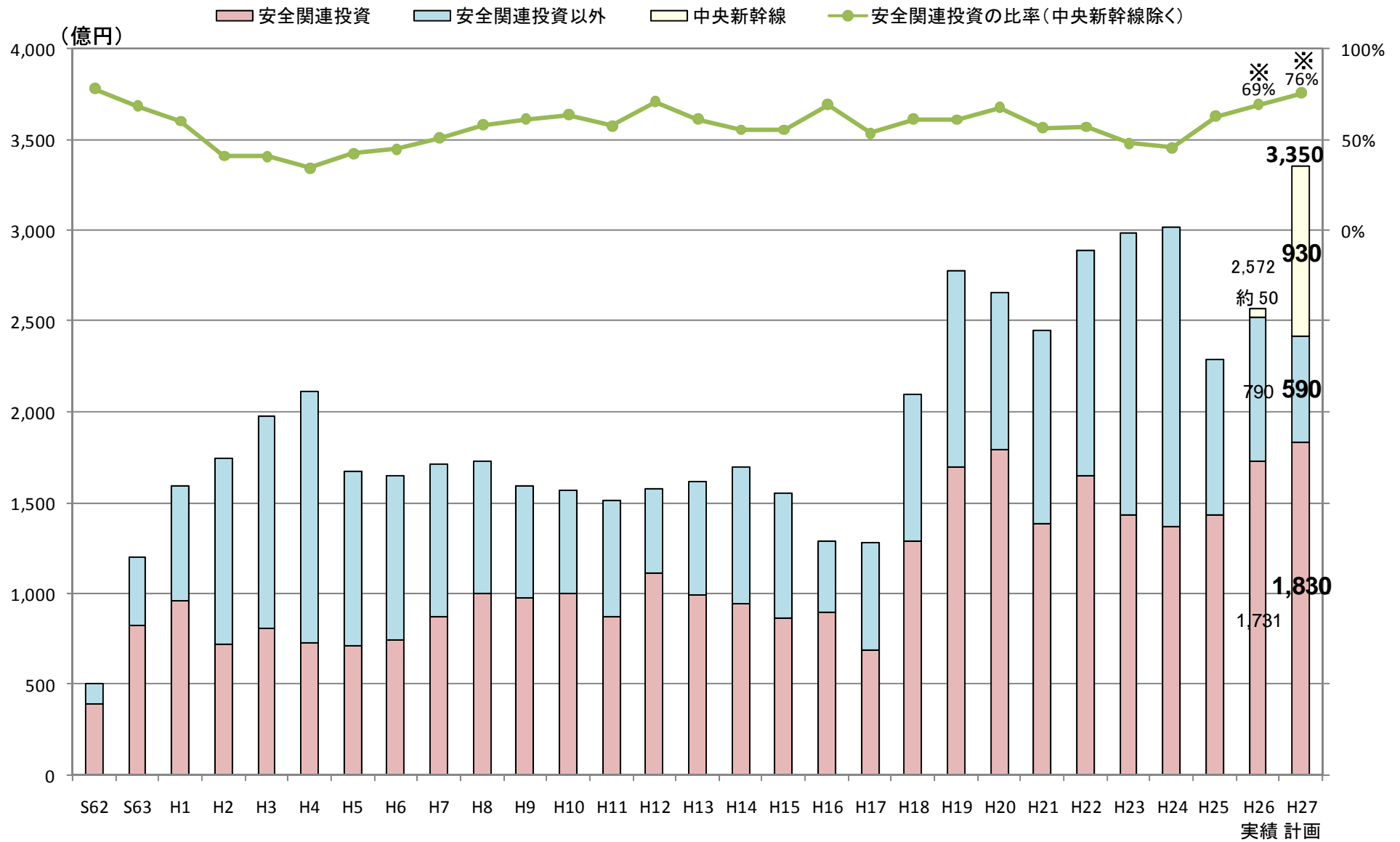
	27年3月期 (実績)	28年3月期 (計画)
連結	2,723	3,660
単体	2,572	3,350
(再掲) 中央新幹線	約50	930

※28年3月期 安全関連投資

【単体】1,830

※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。

設備投資額の推移



※中央新幹線の工事実施計画(その1)認可を受け、H26年度以降の安全関連投資の比率は、中央新幹線を除いた設備投資額に占める割合としている。

主な施策内容

◆安全・安定輸送の確保

<東海道新幹線 大規模改修工事>

- ・鋼橋、コンクリート橋、トンネルについて、ひび割れなどの変状の発生を抑止

当初3年間の実績と計画(25年度～)		
25年度	26年度	27年度(計画)
95億円 (うち損益 69億円)	302億円 (うち損益 195億円)	350億円 (うち損益 約230億円)

変状発生抑止対策



大規模改修工事(トンネル内ロックボルト施工)

<地震対策>

- ・東海道新幹線 脱線・逸脱防止対策
- ・在来線 高架橋柱等耐震化 等

東海道新幹線 脱線防止ガード敷設(21年度～31年度)			
全体計画	25年度まで (実績)	26年度(実績)	27年度(計画)
596km	212km	75km	66km

全体計画の
約6割が完成予定



脱線防止ガード

主な施策内容

◆輸送サービスの充実

- ・「のぞみ10本ダイヤ」の活用による、需要に合わせたより弾力的な列車設定
- ・最高速度285km/hへの速度向上による、異常時等におけるダイヤの安定性向上
- ・新型車両N700Aの投入及びN700系改造工事の完了



N700A



最高速度285km/hへの速度向上

◆営業施策の強化

- ・「エクスプレス予約」、「プラスEX」や「50+」の会員向けの観光型商品の強化
- ・北陸新幹線開業を契機とする周遊型商品の展開



EX-IC



周遊型商品

中央新幹線計画の進捗

H19
～
H25
(2013)
年度

- ◀ JR東海が東京～名古屋間の建設費を自己負担で建設することを決定(H19.12)
- ◀ JR東海が名古屋開業後、大阪までの計画を完遂することを決定(H22.4)
- ◀ 営業主体・建設主体指名、整備計画決定、建設指示(H23.5)

環境
アセス
メント

環境アセスメントの手続き開始(H23.6～)

- ◀ 「評価書」を国土交通大臣に送付 (H26.4)
- ◀ 最終的な「評価書」を国土交通大臣等へ送付 (H26.8)
- ◀ 品川・名古屋間工事実施計画(その1)の認可申請 (H26.8)、認可 (H26.10)

H26
(2014)
年度

- ◀ 事業説明会の開催(H26.10～)
 - ・・・市区町村単位(51回・終了)
 - 自治会単位(199回 ※H27.4末時点)
- ◀ 工事安全祈願式(品川駅・名古屋駅)の実施 (H26.12)
 - ・・・その後、品川駅、名古屋駅の自社用地内で準備工事に着手

協定の締結

- ・用地取得に関する委託協定(自治体等)
- ・一部区間の施工委託等に関する基本協定(鉄道・運輸機構)

H27(2015)
年度

- ◀ 中心線測量を開始 (H27.3)

平成27年3月期 決算説明会



東海旅客鉄道株式会社
平成27年4月30日

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などが挙げられます。