



I. 平成30年3月期 第2四半期 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10月30日



(億円)

	29年3月期 2Q累計 A	30年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益	8,667	8,995	+328
営業費	5,320	5,276	△43
営業利益	3,347	3,718	+371
営業外損益	△280	△385	△105
経常利益	3,066	3,332	+266
親会社株主に帰属 する四半期純利益	2,149	2,208	+58

P2～3において、平成29年11月6日に公表しました「子会社における損失の計上額に関するお知らせ」とおり、当社の連結子会社である日本車輛製造株式会社における修正後発車券(受注案件に関する損失計上等)の発生に伴う平成30年3月期第2四半期決算の訂正を反映し、ハイライトで表示しています。

2

【損益計算書(連結)】

○財務部長の山田です。私からは、平成30年3月期の第2四半期決算の概要をご説明します。

○最初に、連結決算の概要です。

○営業収益につきまして、当社の運輸収入は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したため、当初計画を上回り、対前年235億円の増となりました。JRゲートタワー開業に伴う増収もあり、連結営業収益全体では対前年328億円の増収となりました。

○営業費は、JRゲートタワー開業に伴う費用の増加はあったものの、当社の山梨リニア実験線に係る減価償却費の減少などにより、対前年43億円の減となりました。

○これにより、営業利益は対前年371億円の増益となりました。

○営業外損益は、中央新幹線建設長期借入金による支払利息の増加などに伴い営業外費用が増加し、対前年で105億円悪化しましたが、経常利益、親会社株主に帰属する四半期純利益は増益となりました。



(億円)

	29年3月期 2Q累計 A	30年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益	8,667	8,995	+328
運輸業	6,855	7,098	+242
流通業	1,152	1,243	+90
不動産業	328	379	+50
その他	1,063	1,048	△15
営業費	5,320	5,276	△43
営業利益	3,347	3,718	+371
運輸業	3,244	3,538	+293
流通業	34	42	+8
不動産業	96	90	△6
その他	△27	54	+81

※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。

3

【セグメント情報(連結)】

○続いて、各セグメントの対前年の増減についてご説明します。

○運輸業は、当社の運輸収入の増などにより、増収増益です。

○流通業は、ジェイアール東海高島屋における、タカシマヤ ゲートタワーモール開業などに伴う賃料収入及び既存店の売上の増などにより、増収増益です。

○不動産業は、JRゲートタワー開業に伴うジェイアールセントラルビルの家賃収入の増などはあるものの、JRゲートタワーの減価償却費の増などにより、増収減益です。

○最後に、その他セグメントにつきましては、受託会社の売上減などの一方、日本車輛製造の費用の減などにより、減収増益となりました。

損益計算書(単体)



	29年3月期 2Q累計 A	30年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益 (運輸収入)	6,858 (6,547)	7,115 (6,783)	+256 (+235)
営業費	3,596	3,561	△34
人件費	897	896	△1
物件費	1,478	1,504	+26
動力費	183	196	+12
修繕費	439	428	△10
業務費	855	879	+24
租税公課	198	202	+3
減価償却費	1,021	958	△63
営業利益	3,262	3,553	+291
経常利益	2,980	3,178	+198
四半期純利益	2,108	2,222	+113

(億円)

4

【損益計算書(単体)】

- 最後に、当社単体の決算についてご説明します。
- まず、運輸収入が対前年235億円の増となり、営業収益については対前年256億円の増となりました。
- 続いて、営業費について、主な項目について説明します。
- 物件費は、設備投資に関連する費用が減少したことなどによる修繕費の減があったものの、電気料金単価の上昇に伴う動力費の増や、輸送が順調なことに伴う発売手数料の増加などを含む業務費の増により、対前年26億円の増となりました。
- 減価償却費は、山梨リニア実験線に係る減価償却費が減少することなどにより、対前年63億円の減となりました。
- これらの結果、単体についても、営業利益、経常利益、四半期純利益は増益となりました。
- 私からの説明は以上です。



Ⅱ.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

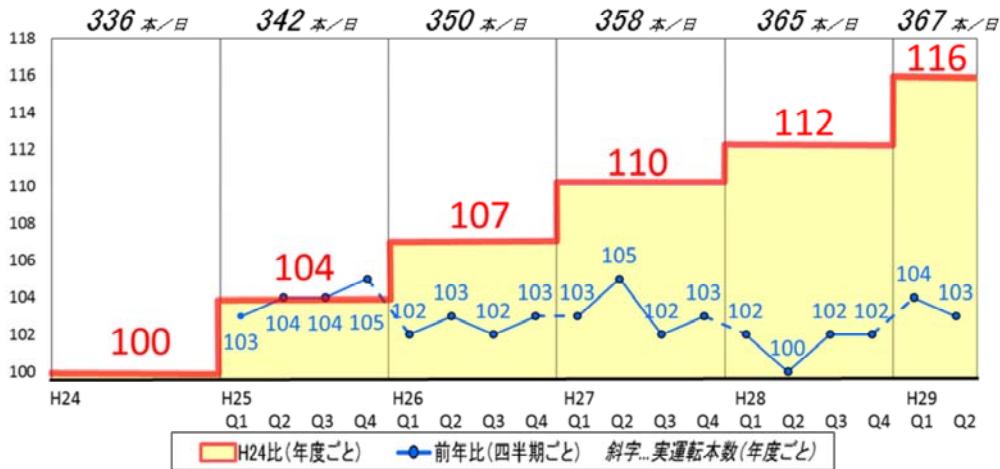
平成29年10月30日 5

東海道新幹線の輸送状況(断面輸送量・東京口)



ビジネス・観光ともに順調に推移

平成29年度 上期(実績) 前年比 **103%** (平日103%、土休日105%※)
※平日、土休日は1日平均の対比



下期は高い水準にあった前年度並みを見込む

平成29年度(見通し) 前年比 **102%** (上期実績103%、下期予想100%)

【東海道新幹線の輸送状況】

○総合企画本部長の巢山です。私からは、まず、東海道新幹線の輸送状況を、東京口の断面輸送量を用いてご説明します。

○平成29年度上期はビジネス・観光ともにご利用が順調に推移し、輸送量は前年比103%と、過去最高となりました。観光利用の多い土休日は前年比105%と高い数値が出ましたが、これはゴールデンウィークやお盆期間に多くのお客様にご利用頂いたことによる押し上げを含んだものです。1日あたりの運転本数は、上期終了時点では過去最高となる367本となり、需要の取り込みに最大限努めるとともに、エクスプレス会員やご家族の方を対象とした観光型商品の販売促進に取り組んだことなども功を奏したものと考えています。

○スライドの赤い階段状のグラフは、リーマン・ショック後の落ち込みから抜け出した24年度を100として、それ以降の年度ごとの輸送量を指数化したものです。29年度は上期までの累計で116%に達しており、相当に高い水準にあります。

○29年度下期につきましては、「のぞみ10本ダイヤ」を活用した弾力的な列車設定や、観光型商品の販売促進に引き続き取り組むとともに、次のスライドでご説明する「スマートEX」のご利用拡大などに期待し、28年度並みの輸送量を確保することを目指します。通期予想では前年比102%となります。

○なお、10月の輸送量は、台風の影響等もありましたが、29日までの速報値で102%です。この先1ヶ月間を見れば、前年を上回るご予約を頂いており、順調な輸送が暫く続くことを期待しています。

○引き続き、より多くのお客様にご利用頂けるよう取り組んでいきます。

「スマートEX」 サービス開始 (国内向け9/30・海外向け10/30)



国内向けサービスは順調な滑り出し・海外向けサービスの提供も開始

新幹線の新しいネット予約・チケットレス乗車サービス「スマートEX」ご利用イメージ



訪日外国人向けサービス概要

専用スマートフォンアプリを利用
出発前に予約・決済が完了

専用アプリ対応言語

英語

公開対象

アメリカ、オーストラリア
シンガポール、香港

(上記以外の国と地域にも順次拡大予定)



新幹線はネット予約&チケットレス乗車の時代に

EX予約
PRESS
ヘビーユーザー



スマートEX
ライトユーザー・訪日外国人



ネット予約
比率の向上

【中長期的に期待される効果】

サービスレベルアップによる
顧客満足度の向上・競争力強化

ターゲットを絞った
効果的な販促活動の展開

販売体制の効率化・直販比率の
向上による低コスト化

7

【「スマートEX」サービス開始】

○「スマートEX」は年会費無料で、窓口には並ぶことなく、スマートフォンと交通系ICカードで東海道・山陽新幹線にチケットレスで乗れるという、非常に便利で簡単な新サービスです。

○開始して約1ヶ月となりましたが、10月29日までの実績を申し上げますと、17万人を超える方にご登録頂き、ご予約・変更も含めたご利用件数は、この30日間で延べ23万件となっております。今後、紅葉の行楽シーズン、年末年始の帰省など、このサービスを広くご利用頂ける機会もあるので、多くの方にご利用頂きたいと考えています。

○また、本日より訪日外国人旅行者向けサービスを開始します。専用のスマートフォンアプリを利用することで、海外からでも、英語画面で新幹線の予約が可能となります。

○今回、「スマートEX」をラインアップに加えることで、いわゆるヘビーユーザーには、年会費をお支払い頂くことで、お値打ちな会員価格をご提供する「エクスプレス予約」をご利用頂き、ライトユーザーや訪日外国人には「スマートEX」をご利用頂くことにより、より多くのお客様に新幹線をネット予約して頂き、そしてチケットレス乗車を体験して頂きたいと考えています。

○中長期的に期待される効果としては、飛躍的に向上した利便性を享受して頂くことや駅窓口の混雑緩和による顧客満足度の向上、トータルでのご旅行時間の短縮による競争力強化が挙げられます。また、ご登録頂いたEメールアドレスに旅行商品等の情報を送ることにより、新幹線に一定の関心を持つお客様にターゲットを絞った効果的な販促活動の展開が可能になります。

○さらに、駅での販売体制の効率化や、直販比率の向上による他社に支払う発売手数料の減少等によりコスト削減効果が生まれ、人員も含めた経営資源の再配分をする余地が生まれることも期待しています。

○現在、東海道新幹線の指定席の約3割であるネット予約比率を可能な限り高め、一人でも多くのお客様にチケットレスで新幹線にご乗車頂くことが理想と考えており、中長期的な経営課題として今後取り組んでいきます。

平成30年3月期 通期業績予想(単体)の修正



(億円)

	29年3月期 実績 A	30年3月期 前回予想 B	30年3月期 今回予想 C	対実績 (C-A)	対予想 (C-B)
営業収益 (運輸収入)	13,807 (13,158)	13,830 (13,158)	14,080 (13,394)	+272 (+235)	+250 (+235)
営業費	7,849	8,220	8,140	+290	△80
人件費	1,792	1,800	1,800	+7	—
物件費	3,549	4,000	3,930	+380	△70
動力費	357	420	410	+52	△10
修繕費	1,346	1,570	1,520	+173	△50
業務費	1,845	2,010	2,000	+154	△10
租税公課	396	410	410	+13	—
減価償却費	2,109	2,010	2,000	△109	△10
営業利益	5,958	5,610	5,940	△18	+330
経常利益	5,412	4,780	5,150	△262	+370
当期純利益	3,818	3,350	3,600	△218	+250

8

【通期業績予想(単体)の修正】

○次に、当社単体の通期業績予想の修正についてご説明します。

○運輸収入については、輸送量の見通しと同様に、下期分の予想はフラットとし、上期の増収分を上乗せした1兆3,394億円としております。

○これにより、営業収益については、前回予想に対して250億円増の1兆4,080億円と見込んでおります。

○営業費については、上期の実績等を踏まえ、前回予想から80億円の減を見込むものの、前年度実績と比べると290億円の増となっています。これは、期初にお示した通り、将来の成長のための費用として見込んでいる技術開発や設備投資に関連する費用が主な要因であり、これらの費用は来年3月に完成予定のN700S確認試験車をはじめ、その大部分が下期に決算計上される計画です。

○これらにより、営業利益、経常利益、当期純利益ともに、前回予想から上方修正していますが、前年度実績と比べると、引き続き減益の予想としています。

○ここで、株式市場の皆様のご関心が高い、当社の今後の費用の見通しについて、説明します。

○まず、東海道新幹線と在来線の運営に関するコストは、年度ごとに大きく増減するものではありません。

○また、中央新幹線に関する支出は原則、設備投資に計上されるため、今後、本格的に工事が進んでも、損益に大きな影響を与えるものではありません。

○ただし、技術開発費や設備投資に関連する費用については、件名ごとの金額が大きく、年度ごとに異なる実施内容に応じて大きな増減が発生し得るものです。今期には、先ほど申し上げたN700Sをはじめ、金額が大きなものを複数実施するため、それらの費用を含む修繕費や業務費の増を見込んでいます。

○将来の見通しについて確たることは申し上げられませんが、来期以降も今期のような規模で継続的に費用が増えることはない、現時点では見込んでいます。

平成30年3月期 通期業績予想(連結)の修正



	29年3月期 実績 A	30年3月期 前回予想 B	30年3月期 今回予想 C	対 実績 (C-A)	対 予想 (C-B)
営業収益	17,569	17,600	17,910	+340	+310
運輸業	13,804	13,800	14,050	+245	+250
流通業	2,370	2,450	2,490	+119	+40
不動産業	686	780	780	+93	—
その他	2,539	2,500	2,560	+20	+60
営業費	11,374	11,770	11,730	+355	△40
営業利益	6,195	5,830	6,180	△15	+350
運輸業	5,931	5,580	5,910	△21	+330
流通業	75	80	80	+4	—
不動産業	181	170	180	△1	+10
その他	16	10	20	+3	+10
営業外損益	△555	△840	△810	△254	+30
経常利益	5,639	4,990	5,370	△269	+380
親会社株主に帰属 する当期純利益	3,929	3,480	3,740	△189	+260

(億円)

※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。

9

【通期業績予想(連結)の修正】

○続いて、連結の業績予想の修正について、ご説明します。

○先ほどご説明した通り、当社単体の上方修正などを踏まえ、連結においても、営業収益、営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益ともに上方修正していますが、前年度実績と比べれば、減益予想のままとしています。

○また、中間配当につきましては、年度初に公表した予想通りとし、1株あたり70円とさせていただきます。

○なお、当社の連結子会社の日本車輛製造については、平成24年11月に受注した米国向け大型鉄道車両案件について、技術的な課題により予定通り遂行することが困難となったことから、別の車両メーカーが製造を行うこととなり、本年11月6日に本案件の直接の受注者である住友商事株式会社等との間で終局的に解決する旨の和解契約を締結しました。

○これに伴う当社の連結業績への影響は軽微であります。

全面開業後のJRゲートタワー



タワーズとの一体的運営による相乗効果の発揮に向けて順調に推移

ゲートタワー主要事業※の連結営業収益 平成29年度(見通し) 約 **130** 億円

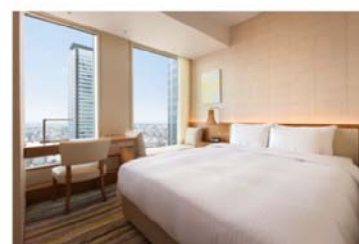
※百貨店・ホテル・オフィスビル事業



JRゲートタワー(左)とJRセントラルタワーズ(中央・右)



タカシマヤ ゲートタワーモール



名古屋JRゲートタワーホテル

10

【全面開業後のJRゲートタワー】

○ここでは、今年4月17日に全面開業したゲートタワーについて、3つの主要事業の状況を中心にご説明します。

○当社は、関連事業を展開する上での最大の経営資源である名古屋駅にて、JRゲートタワーとJRセントラルタワーズを一体的に運営し、双方の事業のコンセプトの明確な棲み分けによる相乗効果の発揮や営業連携による収益拡大、そして効率的な運営による利益の最大化に取り組んでいます。

○全面開業以降の全館入館者数は、8月中旬に1,000万人を突破しました。今後も引き続き、幅広いお客様にご愛顧いただき、より多くのお客様にゲートタワーとタワーズへお越し頂けるよう取り組んでいきます。

○主要事業の一つであるタカシマヤ ゲートタワーモールは、若い女性や子育てファミリー層を中心に、幅広いお客様にお越し頂いており、既存のジェイアール名古屋タカシマヤと合わせた一体での入店客数は9月末までで1日当たり平均15.4万人となり、ジェイアール名古屋タカシマヤ単館であった前年との同日比較では、約1.5倍へと大きく伸びています。

○宿泊主体の名古屋JRゲートタワーホテルも好調で、稼働率は4月から9月までの平均で約90%と高い水準で推移しています。また、フルサービスを提供する名古屋マリオットアソシアホテルの稼働率も前年並みの水準を維持しており、駅直上のホテルを利用したいお客様のニーズを確実に取り込めたと考えています。

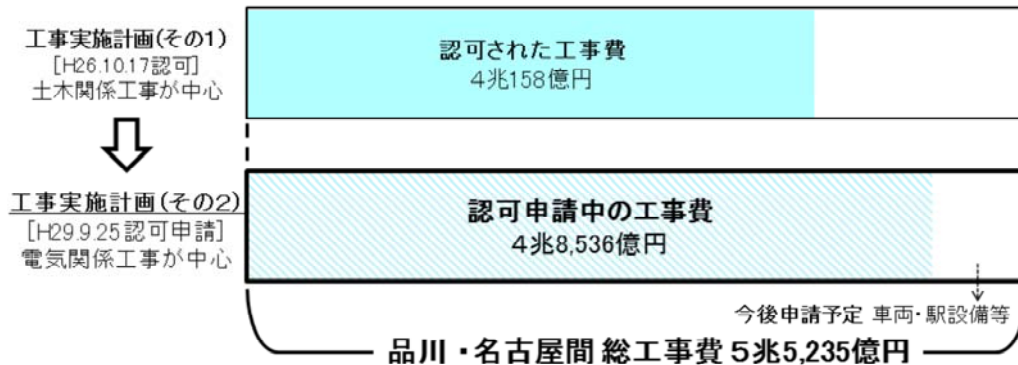
○また、オフィステナントは昨年11月の入居開始以降、順次入居頂いており、成約状況もほぼ満室となっています。

○なお、ゲートタワーの主要事業の連結営業収益への影響は、上期実績で約60億円、通期予想では、足元の状況を踏まえて精査し、約130億円と見込んでいます。

○今後は、建設工事が本格化する中央新幹線を下支えするため、鉄道以外の事業もこれまで以上に収益の最大化に向けて事業を展開していく必要があると考えています。引き続き、駅ビルを含む不動産開発や、流通事業を中心とした既存事業の強化に丁寧に取り組んでいきます。



全国新幹線鉄道整備法に基づく手続きを着実に進める



工事実施計画(その2)の要点

- 電力設備や信号通信設備等の電気設備を中心に申請
- 総工事費5兆5,235億円は(その1)の認可申請の際に示した金額から変更なし
- 車両・駅設備等については、今後工事内容が確定した段階で認可申請予定

11

【中央新幹線計画 工事実施計画(その2)】

○こちらのスライドからは、中央新幹線計画について説明します。まずは全国新幹線鉄道整備法の手続きについてです。

○平成26年10月に国土交通大臣から土木関係工事を中心とした工事実施計画(その1)の認可を受け、工事を進めておりますが、これに続き、今年9月25日、国土交通大臣に電気関係工事を中心とする、工事実施計画(その2)として認可申請を行いました。

○工事実施計画(その2)の要点について、まずは申請内容ですが、変電所等の電力設備や、列車を安全に走行させるための信号通信設備等の電気設備について準備が整ったことから、これらを中心に申請を行っております。

○続いて、工事費については、工事実施計画(その2)として申請した工事費は4兆8,536億円です。さらに今後申請予定である車両・駅設備等の現時点での見込み額を合算した総工事費は5兆5,235億円となり、(その1)の認可申請の際に示した金額から変更はありません。

○また、車両・駅設備等については、今後、工事内容が確定した段階で認可申請する予定です。

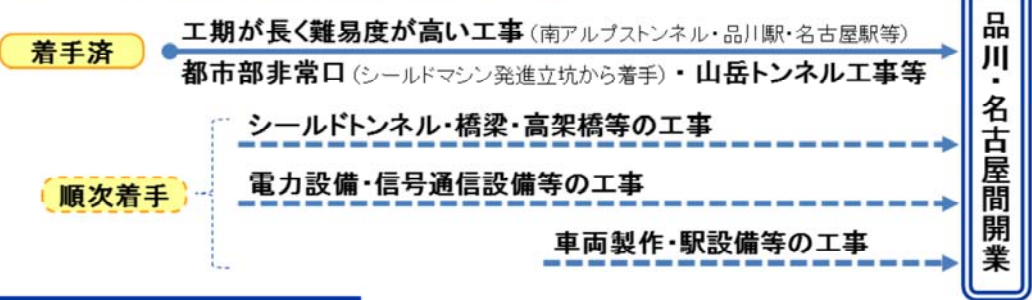
○なお、品川・名古屋間の完成予定時期についても2027年と、(その1)の認可申請と変更ありません。

中央新幹線計画 工事の進捗状況



開業時期を踏まえ適切な時期に工事着手

※ 代表的な工事を記載



沿線各地で工事を本格化



南アルプストンネル(山梨工区)
(先進坑掘削)



品川駅
(地下駅の地中連続壁工)



名城非常口
(地中連続壁工)

12

【中央新幹線計画 工事の進捗状況】

○次に、工事の進捗状況について説明します。

○さきほどお話した工事実施計画(その1)の認可以降、事業説明会、中心線測量、設計・協議、用地説明・取得、工事契約、工事説明会等を進め、準備が整ったところから工事に着手しております。

○足元では、南アルプストンネルや、ターミナル駅となる品川駅や名古屋駅など、工期が長期間にわたり難易度が高い工事、早期に着手する必要がある都市部の本線トンネル掘削の際の発進立坑、つまりシールドマシンの発進地点となる非常口や、山岳トンネルなどについて、必要な準備が整ったところから工事を着実に進めています。

○本体工事契約についても、29年度上期中に山岳トンネル2件の契約を締結しました。

○今後、都市部のシールドトンネル工事や橋梁、高架橋等の工事、電力設備・信号通信設備等の工事、車両製作・駅設備等の工事についても、開業時期を踏まえ、準備が整ったものから順次着手していきます。

○次に、個別の工事事例について、いくつか例をご紹介します。

○まず、南アルプストンネルの山梨工区においては、今年7月からは、斜坑の掘削に続き、地質把握のために本線トンネルに並行な位置に先行して掘削する断面の小さなトンネルである、先進坑の掘削を行っています。

○また、品川駅においては、区道の中央分離帯の撤去や、地下埋設物の確認のための試掘や調査を概ね終了し、現在は地中連続壁の工事を行っています。

○さらに、発進立坑の一つとなる名城非常口においては、立坑を掘り進めるために必要となる地中連続壁の工事を進めているところです。

○なお、上期における中央新幹線の設備投資実績は301億円です。中央新幹線の工事は、下期に実績を計上するものが多く、下期に厚い計画としており、年初計画1,590億円に対して、概ね計画通りに進捗しています。

○今後とも、健全経営をしっかりと堅持することを大前提に、工事の安全や環境の保全、さらには地域との連携を重視して、計画を着実に進めて参ります。

中央新幹線計画 財政投融資を活用した長期借入の完了

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完了

⇒建設の推進に全力を挙げる環境が整った



中央新幹線の建設に係る費用は
財投資金から先に充当

<参考> 借入契約の主な条件

	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
借入額	5,000億円	5,000億円	5,000億円	7,500億円	7,500億円
利率(全期間固定)	0.6%	0.8%	0.9%	0.9%	1.0%
借入実行日	H28.11.29	H29.1.16	H29.3.10	H29.5.17	H29.7.12
弁済期限	H67.11.29	H68.1.16	H68.3.10	H67.11.17	H68.1.12

長期・固定・低利の
資金を確保
↓
経営リスクの低減

13

【中央新幹線計画 財政投融資を活用した長期借入の完了】

- 最後に、財政投融資を活用した長期借入の完了について説明します。
- 今年7月には、予定していた3兆円の借入れを完了し、その利率は全期間固定されており、加重した平均金利は0.86%、来期以降の支払利息は年間257億円となります。
- 品川・名古屋間の総工事費 約5.5兆円のうち、3兆円については財投借入により調達完了し、残りの2.5兆円については基本的に自己資金で賄っていきます。
- なお、中央新幹線の建設に係る費用は、財投借入により調達した資金から先に充当していくので、今後も設備投資のペースに沿って取り崩していくことになります。
- 当社としては経営の自由、投資の自主性を確保し、健全経営と安定配当を堅持しつつ、低金利状況を活かした長期、固定かつ低利の財投からの融資による経営リスクの低減を活かし、名古屋開業後連続して、大阪への工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年前倒すことを目指して、全力を挙げて参ります。
- 私からの説明は以上です。

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。