

I. 2019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
2018年10月30日

損益計算書(連結)

(億円)

	2018年3月期 2Q累計 A	2019年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益	8,995	9,181	+185
営業費	5,276	5,271	△5
営業利益	3,718	3,909	+191
営業外損益	△385	△391	△5
経常利益	3,332	3,518	+185
親会社株主に帰属 する四半期純利益	2,208	2,447	+238

2

○財務部長の山田です。私からは、2019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。

○営業収益について、当社の運輸収入は、ビジネス、観光ともにご利用が堅調に推移したため、当初計画を上回り、対前年149億円の増となりました。JRゲートタワーにおける営業収益の増加等もあり、連結営業収益全体では対前年185億円の増収となりました。

○営業費は、当社の減価償却費が減少したことなどにより、グループ全体で対前年5億円の微減となりました。

○この結果、営業利益は3,909億円、経常利益は3,518億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は2,447億円となり、いずれも過去最大となりました。

セグメント情報(連結)

(億円)

	2018年3月期 2Q累計 A	2019年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益	8,995	9,181	+185
運輸業	7,098	7,251	+153
流通業	1,243	1,275	+32
不動産業	379	389	+10
その他	1,048	956	△92
営業費	5,276	5,271	△5
営業利益	3,718	3,909	+191
運輸業	3,538	3,716	+178
流通業	42	43	+0
不動産業	90	106	+15
その他	54	41	△12

※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

- 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、百貨店の売上増やタカシマヤ ゲートタワーモールの営業通年化による賃料収入の増等により、増収です。
- 不動産業は、JRゲートタワーのテナント賃料の通年化に伴うジェイアールセントラルビルの家賃収入の増等により増収です。加えて、昨年度のゲートタワー開業に伴う費用の減少等により、増益となりました。
- 最後に、その他セグメントについては、日本車輛製造において、国内向け鉄道車両の売上減があったことなどにより、減収減益となりました。

損益計算書(単体)

	2018年3月期 2Q累計 A	2019年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益 (運輸収入)	7,115 (6,783)	7,270 (6,932)	+155 (+149)	
営業費	3,561	3,535	△25	
人件費	896	904	+8	
物件費	1,504	1,491	△13	
動力費	196	210	+13	
修繕費	428	403	△24	
業務費	879	877	△2	
租税公課	202	208	+6	
減価償却費	958	930	△27	
営業利益	3,553	3,734	+180	
経常利益	3,178	3,339	+161	
四半期純利益	2,222	2,346	+124	

4

○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149億円の増となったことなどから、営業収益は対前年155億円の増収となりました。

○続いて、営業費の主な項目についてご説明します。

○物件費は、電気料金単価の上昇に伴う動力費の増があったものの、大規模改修工事等の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等があり、対前年13億円の減少となりました。

○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したことなどにより、対前年27億円の減少となりました。

○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. 2019年3月期 業績予想
Ⅲ. 主な施策展開

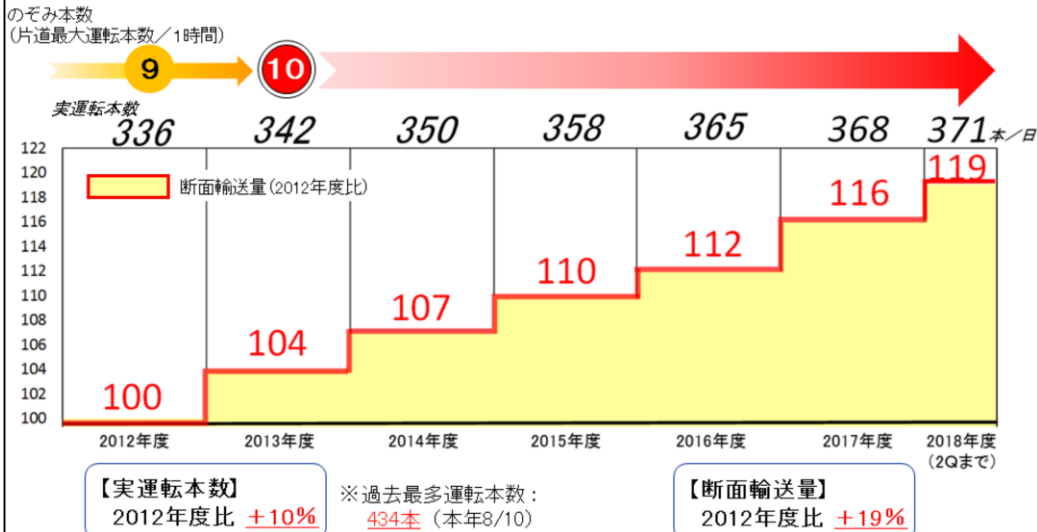
代表取締役 副社長
総合企画本部長
巢山 芳樹



東海旅客鉄道株式会社
2018年10月30日

輸送状況

■「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、需要に合わせた、より弾力的な列車設定に努め、多くのお客様にご利用いただいた



■2020年春の全列車最高速度285km/h運転化に向けて、利便性・安定性をさらに向上させるダイヤを検討中

○副社長の巢山です。私からは、まず、東海道新幹線の輸送状況についてご説明します。

○2018年度の上期についても、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた、より弾力的な列車設定に努めた結果、多くのお客様にご利用頂きました。スライドのグラフの上部には、1時間あたりの「のぞみ」の最大運転本数と、1日あたりの東海道新幹線の運転本数を記載しています。「のぞみ10本」とした2013年度以降も、お客様のご利用の多い時期や時間帯にあわせて弾力的に臨時列車を設定することにより、毎年輸送力を増強してきました。今年度も、上期終了時点では過去最多となる、1日平均371本の列車を運転しました。

○このような輸送力増強の取組みに合わせ、お客様のご利用も堅調に増えていると考えています。スライドの赤い階段状のグラフは、断面輸送量について、リーマン・ショック後の落ち込みから抜け出した2012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。2018年度は、上期までの累計で119%に達しており、相当に高い水準にあります。

○2012年度との対比で言えば、供給量となる実運転本数は+10%に対し、断面輸送量は+19%伸びており、供給量を上回るペースで需要が伸びています。今年のお盆期間のピークとなった8月10日には、1日の運転本数は434本、ご利用人員は約50.5万人と、いずれも過去最高となりました。

○今後についても、2020年春に全ての列車の最高速度が285km/hになるタイミングに合わせて、利便性と安定性がさらに高まるダイヤを提供できるよう検討を進めています。

輸送状況

ビジネス・観光ともに堅調に推移

※断面輸送量(東海道新幹線、東京口)

2018年度 上期(実績) 前年比 **102%** (平日102%、土休日102%)



上期の実績を反映し、通期予想を上方修正

※運輸収入(新幹線・在来線計)

2018年度(見通し) 前年比 **101.4%** (上期実績102.2%、下期予想100.5%)

○続いて、足元の輸送状況について詳しくご説明します。

○新幹線の上期の断面輸送量は前年比102%となり、ビジネス利用の多い平日、観光利用の多い土休日ともに、多くのお客様にご利用頂きました。月ごとの新幹線の断面輸送量を見ると、今年は自然災害による輸送障害の影響を受ける一方で、連休の曜日配列が良かったなど、様々な増減要因が入り組む状況でした。

○まず増要素としては、今年はゴールデンウィークの前半が昨年より1日休みが多い3連休であったこともあり、4月は前年比104%と、多くのお客様にご利用頂きました。また、9月についても、昨年は通常の2連休だった「秋分の日」が、今年は3連休となり、輸送量を押し上げる要因となりました。

○一方、減要素としては、6月18日の大阪府北部地震や、6月末から7月にわたる「平成30年7月豪雨」に加え、9月4日の台風21号や30日の台風24号など、自然災害による輸送の乱れが多く発生した期間となりました。

○これらを受けた上期実績の前回予想からの増収分として80億円を上乗せして、通期の運輸収入の業績予想については、前年比101.4%の計画に上方修正しました。

○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103%です。

○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。

2019年3月期 通期業績予想(単体)の修正

(億円)

	2018年3月期 実績 A	2019年3月期 前回予想 B	2019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)	14,274 (13,583)	14,380 (13,690)	14,460 (13,770)	+185 (+186)	+80 (+80)
営業費	8,021	8,070	8,070	+48	—
人件費	1,796	1,800	1,800	+3	—
物件費	3,820	3,910	3,910	+89	—
動力費	391	430	430	+38	—
修繕費	1,454	1,490	1,490	+35	—
業務費	1,973	1,990	1,990	+16	—
租税公課	418	420	420	+1	—
減価償却費	1,986	1,940	1,940	△46	—
営業利益	6,252	6,310	6,390	+137	+80
経常利益	5,476	5,520	5,600	+123	+80
当期純利益	3,844	3,860	3,920	+75	+60

8

○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、先ほど申し上げたとおり、ビジネス、観光ともにご利用が堅調に推移したことから年初予想を上回った上期実績を反映し、上方修正しました。なお、下期については、相当高い水準にあった前年を上回る計画とした前回予想を、据え置くこととしました。

○その結果、営業収益については、前回予想に対して80億円増の1兆4,460億円を見込みます。

○営業費については、前回予想を据え置き、8,070億円としています。

○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。

2019年3月期 通期業績予想(連結)の修正

	2018年3月期 実績 A	2019年3月期 前回予想 B	2019年3月期 今回予想 C	対実績 (C-A)	対予想 (C-B)
営業収益	18,220	18,440	18,550	+329	+110
運輸業	14,240	14,350	14,430	+189	+80
流通業	2,553	2,580	2,590	+36	+10
不動産業	780	810	810	+29	—
その他	2,616	2,590	2,610	△6	+20
営業費	11,600	11,810	11,820	+219	+10
営業利益	6,620	6,630	6,730	+109	+100
運輸業	6,230	6,290	6,370	+139	+80
流通業	82	80	80	△2	—
不動産業	185	180	180	△5	—
その他	132	80	100	△32	+20
営業外損益	△784	△790	△790	△5	—
経常利益	5,835	5,840	5,940	+104	+100
親会社株主に帰属する 当期純利益	3,955	4,040	4,110	+154	+70

※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

○続いて、連結の通期業績予想の修正についてご説明します。

○当社において営業収益の増を見込んだことに加え、日本車輛製造やジェイアール東海高島屋における売上増などを織り込み、連結の営業収益全体で前回予想から110億円の増としました。

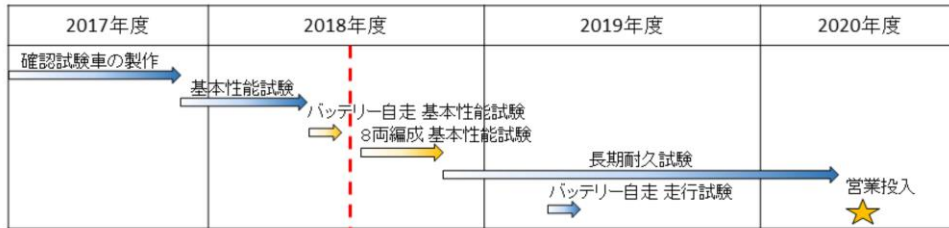
○一方、営業費については、ジェイアール東海高島屋の売上原価の増などを見込み、連結全体で前回予想から10億円の増を見込みます。

○これらの結果、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。

○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。

N700S確認試験車による走行試験

■ 走行試験スケジュール



■ バッテリー自走による基本性能試験 → 実施済み

○地震発生時などの長時間停電においても、低速での自力走行が可能



■ 8両編成の基本性能試験 → 10月より実施

○様々な編成両数に変更可能である「標準車両」としての性能を確認中

2020年度に新型車両「N700S」を営業投入予定

10

○続いて、主な施策展開について説明します。

○2020年度に営業投入を予定している新型車両N700Sについて、2017年度に製作した確認試験車による、加速、ブレーキ、すれ違いといった基本性能試験を2018年3月より開始するとともに、新技術となる「バッテリー自走」による基本性能試験も実施するなど、順調に試験を進めています。このバッテリー自走の技術により、地震等に伴う長時間停電の際にも、トンネル内や橋梁上から列車を脱出させ、安全な場所へ移動させることが可能となります。

○また、このN700Sは様々な両数で編成することが可能である「標準車両」の特長を持っており、10月より、通常の16両編成とは異なる8両編成での基本性能試験を開始しました。今後も、2020年度の営業運転デビューに向け、しっかりと準備を進めていきます。

ネット予約・チケットレス乗車サービスの拡大



「スマートEX」1周年記念キャンペーンの展開

- 「EX早特21」特別価格 ~いつもよりさらに1,000円OFF!~ ※発売完了
 - ・乗車日の21日前までの予約で、「のぞみ」号普通車指定席を最もお得にご利用いただける早特商品
- 「スマートEX THE席くじ」
 - ・期間中に「スマートEX」で指定席を一区間5,000円以上(1名片道あたり)利用した会員様を対象に、選んだ座席がくじになり、抽選で豪華景品が当たるプレゼントキャンペーン

11

○営業面では、ネット予約、及びチケットレス乗車サービスの拡大に引き続き取り組みました。

○スライドのグラフは、年度末時点のエクスプレス予約会員数とスマートEX登録者数を棒グラフで、一日あたりの利用件数を折れ線グラフで表したものです。9月末時点で、「スマートEX」への登録者数は約150万人に、従前のエクスプレス予約の会員は約352万人になり、合わせて500万人を突破しました。両サービスを合わせた1日の利用件数は約18.8万件にのぼり、指定席に占めるネット予約の割合は3分の1を超えるまで拡大しており、着実にご利用が増えています。

○ネット予約及びチケットレス乗車の拡大は、お客様のトータルのご旅行時間の短縮に繋がり、列車のスピードアップと同等の効果をあげることができます。また、きっぷの販売体制についても、窓口主体からネット予約主体にシフトさせることで、中央新幹線開業に向けてより便利で効率的な販売体制を目指します。

○なお、「スマートEX」について、昨年9月のサービス開始から1周年を迎えたことを機に、これまでのご愛顧に感謝し、サービスの便利さを体験して頂くために記念キャンペーンを実施しています。今後も、積極的な宣伝活動を行い、さらに多くのお客様にネット予約・チケットレス乗車サービスをご利用頂けるよう取り組んでいきます。

中央新幹線計画 工事の進捗状況 契約実績等

(2018.9.30現在)



※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す。(承認番号 平28情補、第310号)
 ※本件工事契約区間等は概ねの位置を示したものです。

《本体工事契約締結件名》

2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
(1)南アルプスト(山梨工区)[山梨](2015.8)	(5)名城非常口[愛知](2016.4)	(11)中央アルプスト(山口)[長野・岐阜](2016.8)※	(24)第一首都圏T(北品川工区)[東京](2018.4)
(2)品川駅(北工区)[東京](2015.9)	(6)北品川非常口及び変電施設(地下部)[東京](2016.4)	(12)名古屋駅(中央東工区)[愛知](2016.9)	(25)第一中京圏T(大森工区)[岐阜](2018.4)
(3)品川駅(南工区)[東京](2015.10)	(7)小野路非常口他[東京](2016.4)※	(13)名古屋駅(中央西工区)[愛知](2016.9)	(26)等々力非常口[神奈川](2018.6)
(4)南アルプスト(長野工区)[長野](2016.2)	(8)品川駅(非開削工区)[東京](2016.5)	(14)伊那山地T(坂島工区)[長野](2016.9)	(27)第一中京圏T(坂下西工区)[愛知](2018.6)
	(9)日吉T(南垣外工区)[岐阜](2016.6)	(15)坂下非常口[愛知](2016.10)	(28)神神非常口[愛知](2018.6)
	(10)第四南巨摩T(西工区)[山梨](2016.7)	(16)東百合丘非常口[神奈川](2016.11)	(29)上小山田非常口[東京](2018.7)※
	(11)中央アルプスト(山口)[長野・岐阜](2016.8)※	(17)中央アルプスト(松川D外)[長野](2016.12)※	(30)国道16号交差点T[神奈川](2018.7)
		(18)観ヶ谷非常口及び資材搬入口[神奈川](2017.2)	(31)瀬戸T[岐阜](2018.8)
		(19)伊那山地T(青木川工区)[長野](2017.8)	(32)伊那山地T(戸中・壬生沢工区)[長野](2018.9)
		(20)第一中京圏T(西尾工区)[愛知](2017.9)	(33)勝川非常口[愛知](2018.9)
		(21)静岡県内導水路T[静岡](2017.10)	(34)名城変電所ほか[愛知](2018.9)
		(22)南アルプスト(静岡工区)[静岡](2017.11)	
		(23)東雪谷非常口[東京](2018.1)	

※*は鉄道・運輸機構による工事契約締結件名
 ※Tはトンネルの略

○このスライドでは、中央新幹線の工事に係る工事契約について、2017年度までに締結したものを黄色、2018年度に契約締結したものをオレンジ色で示しています。

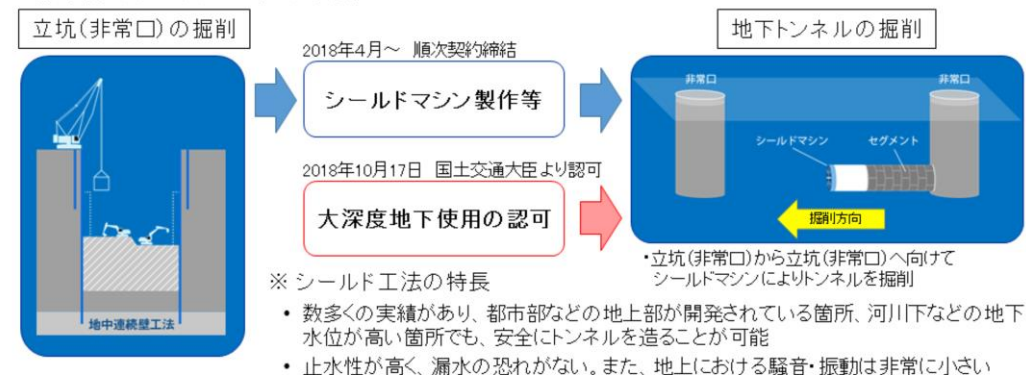
○2018年度上期においても、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得を進めるとともに、大深度地下においてシールド工法でトンネルの掘削工事を行う第一首都圏トンネル北品川工区及び第一中京圏トンネル坂下西工区等の工事契約を締結しました。

○一方、工事進捗としては、新たに東京都の東雪谷非常口、神奈川県等の等々力非常口で本格的な土木工事に着手しました。また、既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では斜坑、先進坑、本坑の掘削を進めるとともに、南アルプストンネル長野工区では斜坑の掘削を着実に進めました。加えて、両ターミナルとなる品川駅、及び名古屋駅では地中連続壁の工事を行ったほか、山岳トンネル、都市部非常口等で工事を着実に進めました。

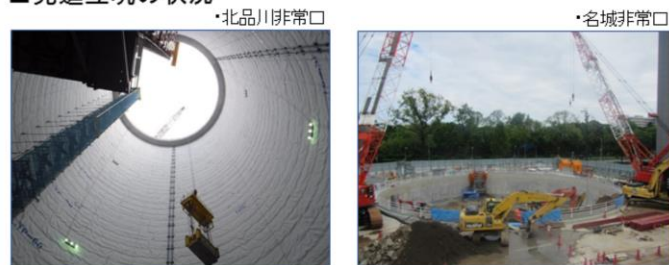
○上期時点での中央新幹線の設備投資実績は665億円です。中央新幹線の工事は下期に実績を計上するものが多く、下期に厚い計画としており、年初計画2,500億円に対して概ね計画通りに進捗しています。

中央新幹線計画 工事の進捗状況

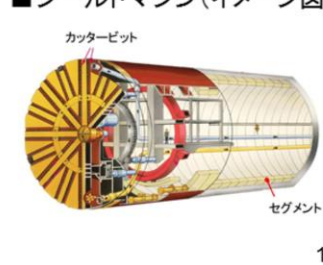
■都市部のトンネル工事の手順



■発進立坑の状況



■シールドマシン(イメージ図)



13

○続いて、上期に2件契約を締結した都市部のトンネル工事の内容について、具体的にご説明します。

○都市部におけるトンネルは、大深度地下を利用する計画としています。大深度地下とは、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に定められた、通常利用されない地下を指し、当社は、3月に国土交通大臣へ認可申請を行い、10月17日に大臣より認可を受けたことで、事業区域を使用する権利を取得しました。

○掘削にはシールド工法を採用する計画です。シールド工法は、都市部など地上部が開発されている箇所などでも、安全にトンネルを造ることが可能な工法です。また、止水性が高く、漏水の恐れがないのに加え、地上における騒音や振動が非常に小さいのも特長です。

○まずは、シールドマシンの発進基地となる立坑を垂直方向に掘削します。例えば、首都圏の発進立坑の一つである北品川非常口では、約90メートルの深さの掘削を6月に完了し、現在は躯体の構築中です。中部圏の発進立坑の一つである名城非常口については、地中連続壁の構築を完了し、9月から掘削を開始しています。

○発進立坑の掘削と並行して、シールドマシンの設計、製作などを行います。発進立坑の掘削後、立坑からシールドマシンの搬入・組立を行い、水平方向にトンネルの掘削を始めることとなります。上期に締結した工事契約については、まずはシールドマシンの設計などトンネル掘削に向けた準備を進めています。

○今後も健全経営と安定配当を堅持し、関係者の理解や協力を頂きながら、工事の安全、環境の保全、地域との連携を十分重視して計画を着実に進めていきます。

■主な観光素材



○名古屋城本丸御殿
閉園後の特別鑑賞



○豊橋手持花火
DC特別放揚



■愛知DCフリーきっぷ

- 【概要】 愛知県内全鉄道路線及び主な観光地へのバス路線が2日間乗り放題
- 【対象者】 旅行商品やEXサービスの早特商品を利用して愛知県内に旅行されたお客様
- 【特典】 愛知県内の約40の観光施設等の入館料等が割引

■武将隊列車

- ・「快速未来クリエイター☆信長」等の観光列車をラッピング車両にて運行

■その他、当社グループの取組み

- ・300Xなどの車両特別公開(リニア鉄道館)
- ・愛知DC記念弁当発売
- ・愛知DC限定のお土産開発
- ・各種店舗での愛知フェア など



14

○最後に、10月より、県と共同で愛知県に観光客を誘致する大規模観光キャンペーン「愛知デスティネーションキャンペーン」が始まっています。

○当社グループとしては、自治体や旅行会社と連携し、県内全鉄道路線と主な観光地へのバス路線が利用できる「フリーきっぷ」を設定するとともに、織田信長、豊臣秀吉、徳川家康の三英傑をラッピングした武将隊列車を運行するなど、キャンペーンを盛り上げていきたいと考えています。

○今回のキャンペーンを通して、全国の多くの方に愛知県の魅力ある観光素材を体験して頂けるよう、取り組んでいます。

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。