

# 平成27年3月期 第2四半期決算説明会

---

東海旅客鉄道株式会社

平成26年10月30日

# 平成27年3月期 第2四半期決算説明会

---

## I .平成27年3月期 第2四半期決算概要

財務部長  
山田 龍彦



東海旅客鉄道株式会社

平成26年10月30日 2

## 平成27年3月期 第2四半期決算概要(連結)

	26年3月期 2Q累計 (4-9月) A	27年3月期 2Q累計 (4-9月) B	増減 (B-A)
営業収益	8,147	8,172	+24
営業費用	5,265	5,383	+117
営業利益	2,881	2,789	△92
営業外損益	△422	△337	+84
経常利益	2,459	2,451	△7
四半期純利益	1,595	1,670	+74

(億円)

◆長期債務残高 連結:2兆3,739億円(前期末比+31億円)

3

### 【決算概要(連結)】

○それでは、平成27年3月期の第2四半期決算の連結決算の概要をご説明します。

○まず営業収益につきまして、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したことにより、当社の運輸収入は対前年119億円の増となりました。一方で、グループ会社については減収となりましたが、連結営業収益全体では対前年24億円の増となりました。

○営業費用は、グループ会社である日本車輛の売上原価が減少しましたが、電気料金値上げや新幹線大規模改修工事の進捗等による当社の物件費の増や、昨年8月に走行試験を再開した山梨リニア実験線の減価償却費の増などにより、対前年117億円の増となりました。

○営業外損益は、支払利息の減の他、長期債務の早期返済損の減等により、対前年84億円の改善となりました。

○上期は営業利益、経常利益ベースでは減益となりましたが、四半期純利益は、前年度末での復興特別法人税の廃止や試験研究費の税額控除額の増加等により、法人税等が減少した結果、対前年74億円の増加となりました。

○なお、上期の特別損失については、28日に適時開示しました、日本車輛の関係会社株式評価損を計上しています。

平成27年3月期 第2四半期決算概要  
(連結・セグメント別)

	26年3月期 2Q累計 A	27年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益	8,147	8,172	+24	
運輸業	6,311	6,440	+128	
流通業	1,053	1,128	+74	
不動産業	329	329	+0	
その他	1,069	961	△107	
営業費用	5,265	5,383	+117	
営業利益	2,881	2,789	△92	
運輸業	2,729	2,631	△98	
流通業	38	40	+2	
不動産業	77	85	+7	
その他	22	24	+2	

※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。

4

【決算概要(連結・セグメント別)】

○続いて各セグメントの対前年の増減についてご説明いたします。

○運輸業は、当社の運輸収入が増加したものの、電気料金の値上げや新幹線大規模改修工事の進捗等に伴う物件費の増、山梨リニア実験線の減価償却費の増加等により、増収減益です。

○流通業は、JR東海高島屋やJR東海パッセンジャーズの売上増等により、増収増益です。

○不動産業は、JRセントラルビルの減価償却費の減等により増益です。

○最後にその他のセグメントにつきましては、日本車輛における台湾向け鉄道車両の売上減等の一方、売上原価等の減により、減収増益となりました。

## 平成27年3月期 第2四半期決算概要(単体)

	26年3月期 2Q累計 A	27年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益 (運輸収入)	6,317 (6,017)	6,445 (6,137)	+127 (+119)	
営業費用	3,575	3,796	+220	
人件費	871	877	+5	
物件費	1,409	1,513	+104	
動力費	206	228	+21	
修繕費	372	447	+74	
業務費	829	837	+7	
租税公課	163	162	△0	
減価償却費	1,131	1,242	+111	
営業利益	2,742	2,648	△93	
経常利益	2,326	2,313	△12	
四半期純利益	1,532	1,617	+85	

5

### 【決算概要(単体)】

○次に、JR東海単体の決算についてご説明します。

○まず、営業収益は、運輸収入が対前年119億円増加した結果、対前年127億円の増となりました。

○続いて、営業費用についてご説明します。

○人件費は、JRグループ健康保険組合の保険料率の引き上げなどにより、対前年5億円の増となりました。

○動力費は、燃料価格増や中部電力の値上げ等により、対前年21億円の増となりました。

○修繕費は、大規模改修工事の進捗に加え、山梨リニア実験線関連の試験研究費が増加した結果、対前年74億円の増となりました。大規模改修工事に伴う費用計上は39億円で、対前年38億円の増となりました。

○業務費は、広告宣伝費等の増加により、対前年7億円の増となりました。

○減価償却費は、新幹線車両や地上設備等の償却費が減少した一方で、昨年8月に走行試験を再開した山梨リニア実験線の減価償却費が上期で180億円増加したため、対前年111億円の増となりました。

○これらの結果、営業利益は対前年93億円の減、経常利益は支払利息、長期債務早期返済損の減少等により、対前年12億円の減となりました。なお、四半期純利益は、前年度末での復興特別法人税の廃止や試験研究費の税額控除額の増加等により、法人税等が減少した結果、対前年で85億円の増となりました。

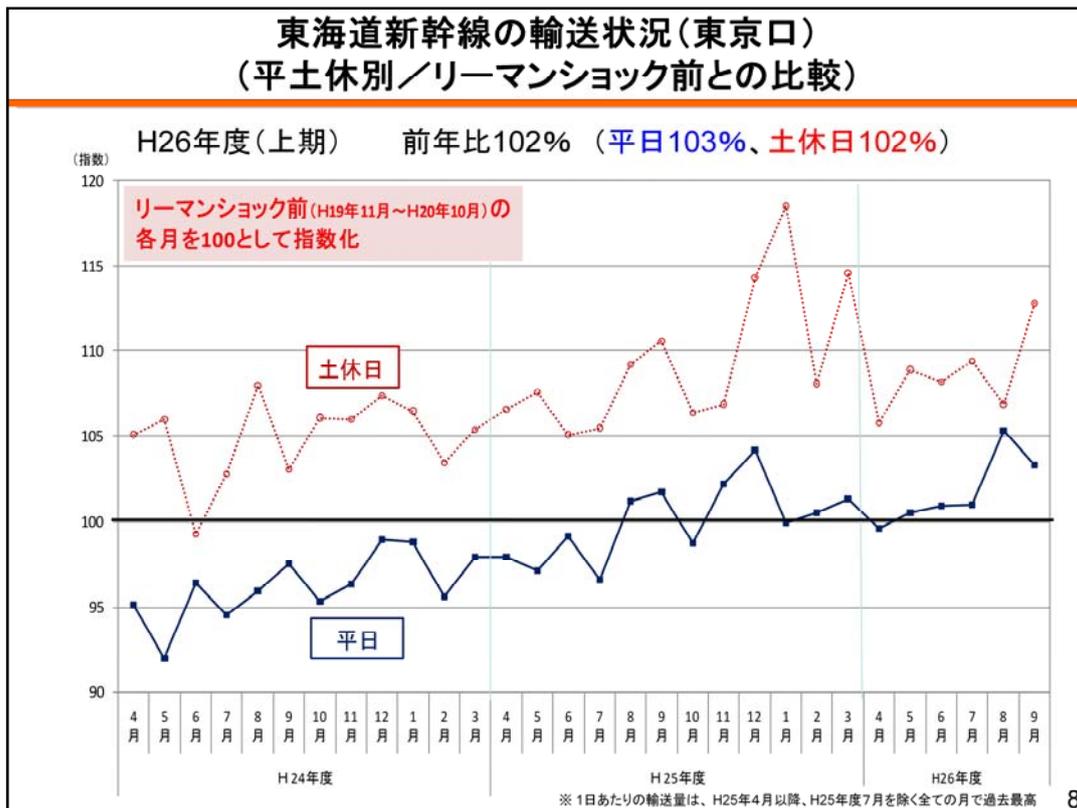
○私からの説明は以上です。

Ⅱ.平成27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







#### 【平日・土休日別／リーマンショック前との比較】

○ご覧のグラフは、東海道新幹線の平日と土休日のご利用を、それぞれ月別に分析したもので、リーマンショック直前の1年間(平成19年11月から平成20年10月まで)の各月を100として指数化したものです。

○まず、観光利用が多くを占める土休日は、平日に比べ、一早くリーマンショック前の水準を回復しておりました。この点、今年度の上期も、先に述べましたように、東海道新幹線開業50周年を契機に、観光需要の喚起に努めてきた結果、引き続きリーマンショック前の水準を安定的に上回って推移しました。

○一方、ビジネス利用が大半を占める平日についても、昨年度の夏頃から、ようやくリーマンショック前の水準を越えるまでに回復してきました。そして、今年度の上期もそのトレンドは続いています。単発ではなく、約1年間にわたりリーマン前の水準に戻り、堅調に推移しております。

○こうした結果、当社の運輸収入について、上期は過去最高だった昨年の実績を上回り、過去最高を更新しております。

## 平成27年3月期 通期業績予想の修正(単体)

	27年3月期 前回予想 A	27年3月期 今回予想 B	増減 (B-A)	(億円)
営業収益 (運輸収入)	12,790 (12,148)	12,910 (12,268)	+120 (+119)	
営業費用	8,500	8,460	△40	
人件費	1,770	1,760	△10	
物件費	3,820	3,810	△10	
動力費	470	460	△10	
修繕費	1,460	1,460	—	
業務費	1,890	1,890	—	
租税公課	330	330	—	
減価償却費	2,580	2,560	△20	
営業利益	4,290	4,450	+160	
営業外損益	△700	△780	△80	
経常利益	3,590	3,670	+80	
当期純利益	2,510	2,560	+50	

◆長期債務縮減見込額 単体:1,200億円→2,000億円(前回予想比+800億円)

9

### 【通期業績予想の修正(単体)】

○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、期初では、前年度実績と同額を見込んでスタートしました。これに対し、上期の運輸収入は、対前年、対予想とも119億円の増となりました。下期は、前回予想通りとし、通期の予想は、上期実績の前回予想からの増収分119億円を上乗せし、1兆2,268億円と見込んでおります。

○営業費用については、前回予想から40億円の減を見込んでいますが、大半が見込差です。

○営業外損益は前回予想から80億円マイナスとなっています。これは更なる経営体力の強化を図るため、下期に新たに社債の早期償還を計画したことに伴うものです。

○長期債務について、単体では当初1,200億円の縮減見込であったところ、800億円を上積みし、2,000億円の縮減を達成する計画に改めます。

○この結果、経常利益は前回予想に対して80億円増の3,670億円、当期純利益は50億円増の2,560億円と見込んでおります。

**平成27年3月期 通期業績予想の修正  
(連結・セグメント別)**

	27年3月期 前回予想 A	27年3月期 今回予想 B	増減 (B-A)	(億円)
<b>営業収益</b>	16,360	16,510	+150	
運輸業	12,778	12,901	+123	
流通業	2,233	2,290	+57	
不動産業	651	656	+5	
その他	2,347	2,387	+40	
<b>営業費用</b>	11,770	11,760	△10	
<b>営業利益</b>	4,590	4,750	+160	
運輸業	4,281	4,444	+163	
流通業	68	77	+9	
不動産業	135	139	+4	
その他	87	87	—	
<b>営業外損益</b>	△710	△790	△80	
<b>経常利益</b>	3,880	3,960	+80	
<b>当期純利益</b>	2,650	2,680	+30	

※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。

10

**【通期業績予想の修正(連結・セグメント別)】**

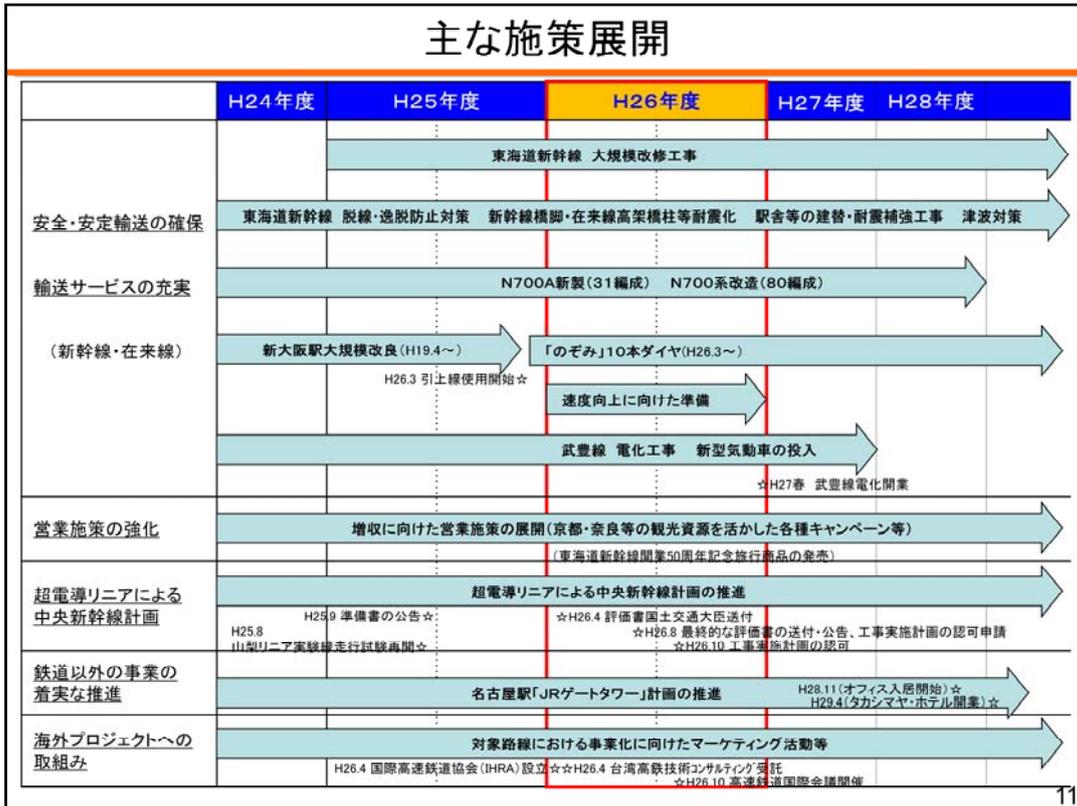
○続いて、連結の業績予想について、ご説明します。

○営業収益は、当社の運輸収入の増に加え、JR東海高島屋の売上増等を織り込み、連結全体では前回予想に対して150億円増の1兆6,510億円を見込んでおります。

○営業費用は先にご説明しました通り単体で減少したことから、JR東海高島屋等における売上原価増などを織り込んでも、連結全体で10億円減の1兆1,760億円を見込んでおります。

○その結果、営業利益は160億円増の4,750億円を見込んでおります。

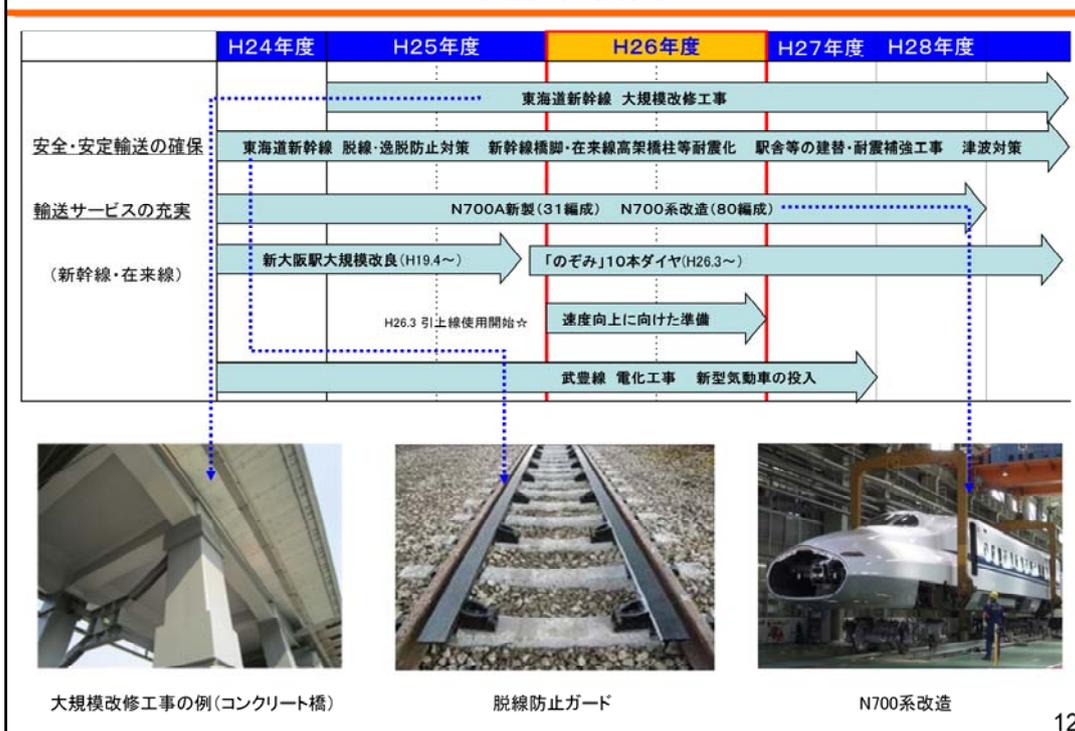
○営業外損益は、JR東海における営業外費用の80億円の増加を織り込み、この結果、経常利益は前回予想から80億円増の3,960億円。そして、先ほど上期の決算で触れた日本車両の特損を織り込んで、当期純利益は30億円増の2,680億円と見込んでおります。



【主な施策展開1】

○続いて、現在進めている主な施策の進捗について、簡単にご紹介します。

## 主な施策展開



12

### 【主な施策展開2】

○まず、東海道新幹線の大规模改修工事は2年目に入りました。

前回も申し上げましたが、10年間を見通して、大きく2段階の方式で行っています。

簡単にご説明しますと、まず土木構造物の経年によるひび割れなど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(変状発生抑止対策)を先行して実施し、その後、構造物の状態をよく観察し、必要であれば、桁の取替などの全般的な改修を適切な時期に実施することとしています。

第1段階の変状発生抑止対策として、昨年度からの3年間の工事費で総額930億円、本年度は350億円(うち、費用計上は250億円程度)を予定しております。

○また、地震対策としては、脱線・逸脱防止対策のほか、新幹線の橋脚や在来線の高架橋柱等の耐震補強について、引き続き着実に進めました。

○車両については、N700Aを平成28年度までに合計31編成投入することとしており、今年9月末現在で合計16編成の運用を開始しています。一方、既存のN700系全80編成についても、N700Aに採用されている機能の一部を取り込む改造工事を実施しており、今年9月末現在で合計52編成の改造を完了しています。

○これらの車両は、来年春に予定している最高速度時速270kmから時速285kmへの速度向上に対応しています。時速285kmへの速度向上については、すでに7月14日に国土交通大臣の認可を受けており、下期も引き続き、乗務員の訓練等、必要な準備を着実に進めてまいります。

# 主な施策展開

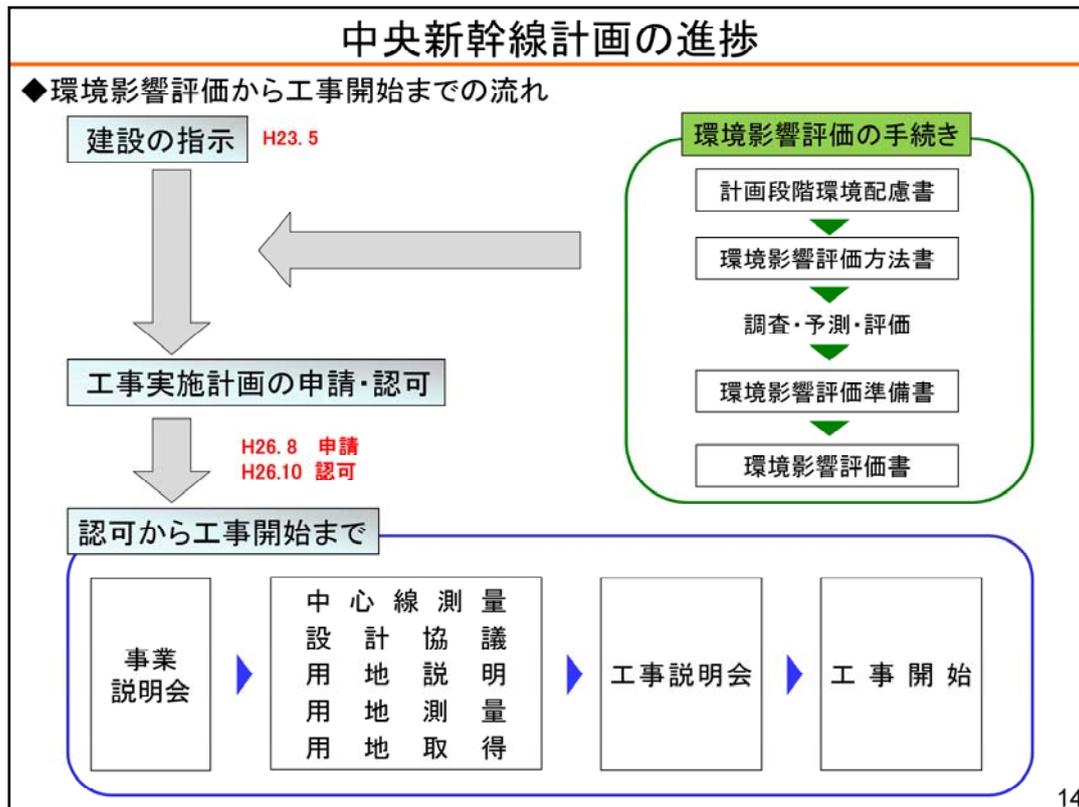


## 【主な施策展開3】

○営業施策の強化については、東海道新幹線開業50周年に際し、感謝の気持ちを込めて、お得な記念商品の発売や当社グループを挙げた各種イベントの開催を行い、多くのお客様にご利用頂きました。引き続き、京都・奈良等の恒久的な観光資源を活かした商品の発売等、様々な営業施策を強化し、収益の拡大に努めてまいります。

○鉄道以外の事業として、JRゲートタワーの建設工事は今年7月末に地下の杭工事も無事完了し、その後も工程通り順調に進捗しておりまして、9月からは本格的に地上部分が立ち上がってきております。各事業についても順調にリーシングや事業内容の計画深度化を進めており、平成28年11月のオフィス入居開始、平成29年4月のタカシマヤとホテルの開業に向け、着実に準備を進めてまいります。

○また、多くの国や地域の方に「Crash Avoidance」の原則に基づく日本型高速鉄道システムへの理解を深めて頂くため、4月に国際高速鉄道協会、略称IHRAを設立し、10月22日にはIHR AとJR西日本、JR九州と共同で高速鉄道国際会議を開催しました。



#### 【中央新幹線計画の進捗】

○当社は、平成23年5月に全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」）第8条に基づく建設の指示を受けて以降、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境影響評価の手続きを進め、平成26年8月26日に国土交通大臣、関係する都県知事及び市区町村長に最終的な環境影響評価書を送付しました。また、環境影響評価の手続きと並行し、全幹法第9条に基づく工事実施計画の認可申請に必要な準備を進め、最終的な評価書の送付と同日、国土交通大臣に工事実施計画の認可申請を行い、10月17日に国土交通大臣から認可を受けました。

○認可を受け、10月27日より、沿線47市区町村において順次事業説明会を開催し、事業の内容について説明しています。その後、測量、用地取得、工事説明会などをした後、建設をスタートさせていくこととなります。

○日本の大動脈輸送の二重系化を実現するプロジェクトがいよいよ建設の段階に入っていきますので、関係者のご理解やご協力をいただきながら、安全と環境、地域との連携を重視して、早期実現に向けて取り組んでまいります。

## 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン

### ◆超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウンに引き続き取り組む。

- 営業線仕様の車両、設備による12両編成での長距離走行試験を実施  
(平成26年6月25日～7月19日)
- 車両や地上設備の営業運転に対応した保守体系の確立に向けた確認試験

### ◆「超電導リニア体験乗車」を11月、12月、来年3月に実施予定。



12両編成による長距離走行試験



走行中の車内モニター

15

### 【超電導リニア技術のブラッシュアップおよびコストダウン】

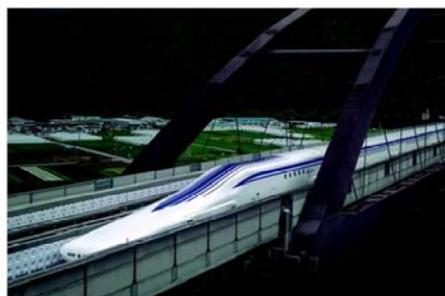
○山梨リニア実験線では、営業線仕様の車両・設備により最長12両編成での長距離走行試験を実施しました。引き続き、超電導リニア技術のブラッシュアップやコストダウン等に取り組んでまいります。

○なお、超電導リニア体験乗車については、11月と12月に計8日間にわたり実施致します。今後については、来年3月にも実施する予定です。

○私からの説明は以上です。

# 平成27年3月期 第2四半期決算説明会

---



東海旅客鉄道株式会社  
平成27年10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。