

【表紙】

【提出書類】 四半期報告書

【根拠条文】 金融商品取引法第24条の4の7第1項

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 平成22年2月12日

【四半期会計期間】 第23期第3四半期（自平成21年10月1日至平成21年12月31日）

【会社名】 東海旅客鉄道株式会社

【英訳名】 Central Japan Railway Company

【代表者の役職氏名】 代表取締役社長 松本正之

【本店の所在の場所】 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

【電話番号】 (052)564-2620

【事務連絡者氏名】 総務部株式課長 河田 仁

【最寄りの連絡場所】 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

【電話番号】 (052)564-2620

【事務連絡者氏名】 総務部株式課長 河田 仁

【縦覧に供する場所】 東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部静岡支社
(静岡市葵区黒金町4番地)

東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社
(大阪市淀川区西中島五丁目5番15号)

株式会社名古屋証券取引所
(名古屋市中区栄三丁目8番20号)

株式会社東京証券取引所
(東京都中央区日本橋兜町2番1号)

株式会社大阪証券取引所
(大阪市中央区北浜一丁目8番16号)

第一部【企業情報】

記載の金額については、特に記載する場合を除き消費税等を含んでいません。

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

回次		第22期 前第3四半期 連結累計期間	第23期 当第3四半期 連結累計期間	第22期 前第3四半期 連結会計期間	第23期 当第3四半期 連結会計期間	第22期
会計期間		自平成20年 4月1日 至平成20年 12月31日	自平成21年 4月1日 至平成21年 12月31日	自平成20年 10月1日 至平成20年 12月31日	自平成21年 10月1日 至平成21年 12月31日	自平成20年 4月1日 至平成21年 3月31日
営業収益	(百万円)	1,187,360	1,105,661	414,374	375,039	1,570,253
経常利益	(百万円)	228,015	171,676	55,329	53,557	218,106
四半期(当期)純利益	(百万円)	133,135	101,541	30,462	31,848	126,052
純資産額	(百万円)			1,052,782	1,139,936	1,048,358
総資産額	(百万円)			5,266,940	5,230,203	5,222,531
1株当たり純資産額	(円)			517,233.88	559,155.06	513,233.30
1株当たり四半期 (当期)純利益	(円)	67,610.65	51,543.43	15,483.76	16,166.83	64,023.29
潜在株式調整後1株当たり 四半期(当期)純利益	(円)					
自己資本比率	(%)			19.3	21.1	19.4
営業活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	374,518	312,133			459,597
投資活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	228,904	190,657			292,511
財務活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	75,702	71,628			146,170
現金及び現金同等物の 四半期末(期末)残高	(百万円)			104,521	105,373	55,526
従業員数	(人)			27,091	27,612	26,959

(注) 1 各期の連結子会社数及び持分法適用会社数は次のとおりです。

回次	第22期 前第3四半期 連結累計期間	第23期 当第3四半期 連結累計期間	第22期 前第3四半期 連結会計期間	第23期 当第3四半期 連結会計期間	第22期
連結子会社数	31	31	31	31	31
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

- 2 当社は四半期連結財務諸表を作成しているため、提出会社の主要な経営指標等の推移については記載していません。
- 3 潜在株式調整後1株当たり四半期(当期)純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。

2【事業の内容】

当第3四半期連結会計期間において、当社グループが営む事業内容について、重要な変更はありません。
また、主要な関係会社に異動はありません。

3【関係会社の状況】

当第3四半期連結会計期間において、関係会社の異動について、記載すべき事項はありません。

4【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

平成21年12月31日現在

従業員数（人）	27,612 [8,156]
---------	----------------

(注) 1 従業員数は就業人員数です。

2 従業員数欄の [] は、外数であって臨時従業員の当第3四半期連結会計期間平均雇用人員を示しています。

(2) 提出会社の状況

平成21年12月31日現在

従業員数（人）	17,114
---------	--------

(注) 従業員数は就業人員数です。

第2【事業の状況】

1【生産、受注及び販売の状況】

当社グループの事業内容は、広範囲かつ多様であり、受注生産形態をとらない場合が多く、事業の種類別セグメントごとに生産規模及び受注規模を金額あるいは数量で示すことはしていません。このため、生産、受注及び販売の状況については、「4 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析」における各事業のセグメント業績に関連づけて示しています。

2【事業等のリスク】

当第3四半期連結会計期間において、新たな事業等のリスクの発生はありません。前事業年度の有価証券報告書に記載した事業等のリスクについては、当第3四半期連結会計期間において重要な変更が生じた事項を反映し、以下のとおりとします。なお、以下には変更の生じた事項のみを記載しており、文中の将来に関する事項は、当四半期報告書提出日現在において当社グループが判断したものです。

(8) 東海道新幹線バイパス（中央新幹線）

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による東海道新幹線バイパスについては、当社の使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続的に完遂し、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため計画しているものです。現在この役割を担う東海道新幹線は開業後46年目に入り、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、懸念されている将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。このため、その役割を代替するバイパスについて、自己負担による路線建設を前提として、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくことが必要です。

そこで平成19年4月、その第一局面として、先ずは21世紀の第1四半世紀である2025年（平成37年）に首都圏～中京圏での営業運転を開始することを目標に進めることを明らかにしました。その後12月には、この時点で考えられる前提条件を置いて検討した結果、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行いつつ、路線建設を自己負担で推進しても、健全経営の維持と安定配当の継続が十分に可能であると判断し、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）上の中央新幹線として、自己負担を前提に必要な手続きを進めることを決定しました。

また、この決定にあわせて、全幹法の適用により設備投資の自主性や経営の自由など民間企業としての原則が阻害されることがないことを確認するため、法律の適用にかかる基本的な事項を国土交通省に照会し、平成20年1月にその旨の回答を得ました。

今後は、超電導リニアによる東海道新幹線バイパスの実現に向けた取組みを着実に進めます。

このうち、全幹法第5条が定める調査については、平成2年以来行ってきた地形地質調査について、平成20年10月、国土交通大臣へ報告書を提出しました。さらに、平成20年12月に指示のあった残り4項目の調査について、平成21年12月24日、国土交通大臣へ報告書を提出しました。

また、超電導リニアの実用化・営業線化に向け、山梨リニア実験線において平成25年度末の完成を目指して当社の自己資金3,550億円（消費税等含む。）により進めている42.8kmへの延伸と設備の実用化仕様への全面的な変更について、着実かつ迅速な工事実施により早期完工を目指します。

なお、このプロジェクトは自己負担により路線建設を行うものであり、全ての場面における工事費やコストについて、社内に設置した「東海道新幹線バイパス工事費削減委員会」で検証し、安全を確保したうえで徹底的に圧縮して進めるとともに、経営状況に応じた資源配分の最適化を図るなど経営的に柔軟に対応していく考えです。

(注) 1 平成19年12月に実施・公表した長期試算見通しからの結論及びその前提条件は、次のとおりです。

長期試算見通しからの結論

今後、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行いつつ、自己負担を前提にバイパスを推進しても、開業前後を通じて安定配当を確保でき、経営環境の変化にも対応していくことが可能と判断しました。

即ち、

<開業前>

安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行いつつ、バイパス建設を進めることにより、当社の長期債務は徐々に増加するが、健全経営を維持し安定配当を継続できる利益水準を確保することができる。

<開業後>

長期債務残高は、開業年度（2025年度）のピークにおいても4.9兆円と5兆円を切る水準（1991年度のピーク時は5.4兆円）である。その後は、毎年度4,000億円前後の営業キャッシュ・フローをもとに、これまで以上のペースで縮減でき、開業8年目には現在の水準に戻る。

経常利益のレベルは、バイパスの運営費と償却費負担が平年度化する2026年度で700億円程度になり（1998、99年度とほぼ同じ水準）、以後の債務縮減等に伴って黒字が徐々に増加し、2026～35年度の10年間の平均では1,400億円程度となる。

主要な前提条件

収入

- ・バイパス開業までは、2007年度計画並みの営業収益（ ）で一定とし、開業後は、首都圏～中京圏間の5割程度の時間短縮効果による運賃料金体系の見直しや関東～関西・山陽の航空旅客の転移などにより、開業初年度で開業前と比較して5%増、以後10年間は徐々に伸びて10%まで増え、その後は一定で計算。

（ ）中間決算発表時の計画並みの営業収益 1兆2,400億円程度とした。

費用

- ・バイパスに関しては、工事・教育訓練があることから要員を開業前から徐々に採用していくほか、開業直前2年間に訓練・試運転費用を計上し、開業後は運営費、減価償却費、固定資産税（ ）などの必要額（2026年度で3,300億円程度）を計上。

（ ）固定資産税で整備新幹線と同様の特例を見込む。

- ・新幹線と在来線については、バイパス開業後も含めて、現行程度の要員規模と運営費を計上。

設備投資

- ・新幹線と在来線については、バイパス開業前は必要な維持更新投資と競争力強化に必要な増強や、定期「のぞみ」のオールN700系化などの投資及び山梨実験線への投資を織り込み年平均2,000億円程度とし、開業後は維持更新に必要な1,300億円程度を計上。
- ・バイパスについては、超電導リニアによる約290kmの路線と置き、路線建設費と車両費で5.1兆円程度と考え、地域負担を前提とする中間駅及びそれに関連する費用は織り込んでいない。なお、開業後は設備の維持更新に必要な投資を計上。

バイパス建設は長期にわたるものであるため、この長期試算見通しは、今後の物価や金利等の経済情勢の変動やプロジェクトの検討のさらなる深度化にともなって変化する可能性があります。

- 2 全幹法は、これまで自己負担を前提とした民間企業に適用されたことのない法律です。このため、当社は、法律を所管する国土交通省に前記の確認を行いました。

なお、第23期第1四半期及び第2四半期の四半期報告書に記載した事業等のリスクについては、上記の事項を除き、重要な変更はありません。

3【経営上の重要な契約等】

当第3四半期連結会計期間において、経営上の重要な契約等の決定又は締結等はありません。

4【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 業績の状況

景気低迷等による厳しい経営環境のもと、当社グループは、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、一層のサービス充実を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、業務執行の効率化・低コスト化等の取組みを続け、収益力の強化に努めました。

東海道新幹線については、「のぞみ」のさらなるサービスの充実、在来線については、名古屋地区の都市圏輸送の充実を中心として昨年3月に実施したダイヤ改正により整備した列車体系を基に、利便性の高い輸送サービスの提供に努めました。また、販売面では、昨年8月に「EX-ICサービス」の山陽新幹線への利用区間拡大や法人会員向けサービスを開始しました。

超電導リニアによる東海道新幹線バイパス、すなわち全幹法に基づく中央新幹線については、平成20年12月に調査指示のあった4項目に関する報告書を昨年12月24日に国土交通大臣へ提出しました。また、超電導リニアについて、技術の完成度を一層高めるための技術開発を進めるとともに、実用化確認試験を行うための山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備の実用化仕様への全面的な変更にかかる工事を推進しました。さらに、超電導リニアの技術開発の進捗については、昨年7月、国土交通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「営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様や技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価されました。

また、海外における高速鉄道プロジェクトへの事業展開に向け、昨年11月に高速鉄道シンポジウムを開催するとともに、N700系による最高速度330km/hの実証運転を行いました。

鉄道以外の事業においては、ジェイアール名古屋タカシマヤについて商品力・販売力を高めるなど既存事業強化に努めるとともに、社宅跡地開発、農業事業への参入、名古屋駅新ビル計画といったプロジェクトを着実に進めました。

さらに、厳しい経営環境を踏まえ、安全を確保した上で業務執行全般にわたる効率化・低コスト化の徹底に取り組みしました。

しかしながら、景気低迷等の影響を受け、当第3四半期連結会計期間においては、全体の輸送人キロが前年同四半期比7.9%減の131億8千9百万人キロとなりました。営業収益は、当社の運輸収入が減少したほか、流通業を中心に売上減となったことなどから、前年同四半期比9.5%減の3,750億円、経常利益は前年同四半期比3.2%減の535億円となりました。また、四半期純利益は前年同四半期比4.5%増の318億円となりました。

当第3四半期連結会計期間の経営成績を事業の種類別セグメントごとに示すと次のとおりです。

運輸業

前四半期連結会計期間に引き続き、東海道新幹線については、N700系車両の投入を積極的に進めるとともに昨年3月に「のぞみ」のさらなるサービス充実を図ったダイヤ改正により整備した列車体系を基に利便性の高い輸送サービスの提供に努めました。加えて、N700系車内インターネット接続サービスの定着に努めました。また、土木構造物の耐震補強等に加え、昨年10月より新たな地震対策として脱線・逸脱防止対策に着手しました。

在来線については、昨年3月に名古屋地区の都市圏輸送を中心としたダイヤ改正を実施するとともに、東海道本線南大高駅を開業し、これらにより整備した輸送基盤を活かしたサービスの提供に努めました。

販売面においては、昨年8月に「EX-ICサービス」の山陽新幹線への利用区間拡大や法人会員向けサービスを開始するとともに、既存会員への定着に努めました。また、本年3月に予定しているTOICAの電子マネー機能追加等に向けて取り組みました。さらに、京都、東京をはじめ、奈良・伊勢等の各方面へ向けた観光キャンペーンを展開し、これと連動した様々な旅行商品の設定に努めました。

しかしながら、景気低迷等の影響を受け、当第3四半期連結会計期間における東海道新幹線の輸送人キロは前年同四半期比8.6%減の109億6千2百万人キロ、在来線の輸送人キロは前年同四半期比4.2%減の22億2千7百万人キロとなりました。

バス事業においては、規制緩和による競争激化等の状況も踏まえ、引き続き業務の効率化等を進めました。

上記の結果、当第3四半期連結会計期間における営業収益は前年同四半期比9.4%減の2,932億円、営業利益は前年同四半期比20.4%減の884億円となりました。

また、運輸業の大部分を占める当社の鉄道事業の営業成績は次のとおりです。

区分	単位	前第3四半期会計期間 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31日)			当第3四半期会計期間 (自平成21年10月1日 至平成21年12月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	92	92	92	92	92	92		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
旅客輸送人員	定期	千人	3,413	63,114	66,021	3,423	62,738	65,627	
	定期外	千人	35,273	34,928	67,678	31,940	32,426	62,107	
	計	千人	38,686	98,042	133,700	35,363	95,164	127,734	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	11,988	2,325	14,314	10,962	2,227	13,189		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	4,090	8,608	12,698	4,079	8,521	12,601
		定期外	百万円	275,444	17,984	293,428	248,138	16,005	264,144
		計	百万円	279,534	26,593	306,127	252,217	24,527	276,745
	小荷物運賃・料金	百万円	10	7	17		6	6	
	合計	百万円	279,544	26,600	306,145	252,217	24,534	276,752	

(注) 旅客運輸収入の新幹線及び在来線区分は、旅客輸送計数により区分しています。また、旅客輸送人員の合計については、新幹線、在来線の重複人員を除いて計上しています。

流通業

前四半期連結会計期間に引き続き、流通業においては、ジェイアール名古屋タカシマヤについて、魅力ある品揃えの充実、売場のリニューアル、お客様のニーズを捉えたアプローチ強化等に努めました。

また、農業事業への参入に関し、本年度中の商業ベースでの栽培に向けた諸準備を進めました。

しかしながら、景気低迷等の影響を受け、当第3四半期連結会計期間における営業収益は前年同四半期比8.9%減の462億円、営業利益は前年同四半期比30.9%減の12億円となりました。

不動産業

前四半期連結会計期間に引き続き、不動産業においては、駅立地を一層有効に活用し、お客様の拡大につなげるため、東京駅において商業施設のリニューアルを進めるとともに、名古屋駅新ビル計画について環境アセスメントの手続き等を着実に進めました。あわせて、保有資産の有効活用の観点から行っている社宅跡地開発については、「セントラルガーデン・レジデンス静岡」及び商業施設の建設を進めました。

しかしながら、景気低迷の影響を受け、当第3四半期連結会計期間における営業収益は前年同四半期比5.9%減の164億円となりました。また、営業利益は前年同四半期比3.4%増の37億円となりました。

その他の事業

前四半期連結会計期間に引き続き、ホテル業においては、厳しい経済情勢の中、お客様の志向にあった商品設定、高品質なサービスの提供、販売力強化に努めました。

旅行業においては、京都、東京をはじめ、奈良・伊勢等の各方面へ向けた観光キャンペーンと連動した魅力ある旅行商品を積極的に販売するとともに、インターネットを活用した販売に努めました。

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両の製造や建設機械等の更新需要への対応に努めました。

しかしながら、景気低迷等の影響を受け、当第3四半期連結会計期間における営業収益は前年同四半期比5.1%減の610億円となりました。また、営業利益は、前年度に日本車輛製造株式会社（以下「日本車輛」という。）を連結したことに伴い計上した「のれん」の費用処理がなくなったことなどから32億円（前年同四半期は10億円の営業損失）となりました。

(2) キャッシュ・フローの状況

当第3四半期連結会計期間末における現金及び現金同等物（以下「資金」という。）は、前四半期連結会計期間末と比べ150億円増の1,053億円となりました。また、当第3四半期連結会計期間末の長期債務残高は、前四半期連結会計期間末と比べ201億円減の3兆2,358億円となりました。

当第3四半期連結会計期間については、当社の運輸収入が減少したことなどから、営業活動の結果得られた資金は前年同四半期と比べ265億円減の1,245億円となりました。

投資活動の結果支出した資金は、日本車輛の株式取得にかかる支出が減少したことなどから、前年同四半期と比べ262億円減の587億円となりました。

財務活動の結果支出した資金は、長期債務の返済額が増加したことなどから、前年同四半期と比べ142億円増の506億円となりました。

(3) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当第3四半期連結会計期間において、重要な変更等はありません。

(4) 研究開発活動

当第3四半期連結会計期間において、営業費に含まれる研究開発費は総額51億円となりました。

なお、当第3四半期連結会計期間において、研究開発活動の状況に重要な変更はありません。

第3【設備の状況】

(1) 主要な設備の状況

当第3四半期連結会計期間において、主要な設備に重要な異動はありません。

(2) 設備の新設、除却等の計画

前四半期連結会計期間末において実施中又は計画中であった設備の新設等で、当第3四半期連結会計期間に完成した主なものは、次のとおりです。

項目		総工事費 (百万円)	完成年月 (平成 年 月)
運輸業	エクスプレス予約ICサービス導入	9,938	21.10

重要な設備の除却等

該当事項はありません。

第4【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

(1)【株式の総数等】

【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	8,960,000
計	8,960,000

【発行済株式】

種類	第3四半期会計期間末 現在発行数(株) (平成21年12月31日)	提出日現在発行数(株) (平成22年2月12日)	上場金融商品取引所名 又は登録認可金融商品 取引業協会名	内容
普通株式	2,150,000	2,150,000	名古屋証券取引所 東京証券取引所 大阪証券取引所	2
計	2,150,000	2,150,000		

(注) 1 発行済株式は、各証券取引所の市場第一部に上場しています。

2 権利内容に何ら限定のない当社における標準となる株式です。なお、単元株制度は採用していません。

(2)【新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

(4)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
平成21年10月1日～ 平成21年12月31日		2,150,000		112,000		53,500

(5)【大株主の状況】

大量保有報告書等の写しの送付等がなく、当第3四半期会計期間において、大株主の異動は把握していません。

(6) 【議決権の状況】

当第3四半期会計期間末日現在の議決権の状況については、株主名簿の記載内容が確認できず、記載することができないことから、直前の基準日（平成21年9月30日）に基づく株主名簿による記載をしています。

【発行済株式】

平成21年9月30日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式			
議決権制限株式（自己株式等）			
議決権制限株式（その他）			
完全議決権株式（自己株式等）	（自己保有株式） 普通株式 177,973		
	（相互保有株式） 普通株式 220		
完全議決権株式（その他）	普通株式 1,971,807	1,971,807	
単元未満株式			
発行済株式総数	2,150,000		
総株主の議決権		1,971,807	

(注) 証券保管振替機構名義の株式27株は、「完全議決権株式（その他）」欄の株式数及び議決権の数に含まれていません。

【自己株式等】

平成21年9月30日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 (株)	他人名義 所有株式数 (株)	所有株式数 の合計 (株)	発行済株式総数 に対する所有 株式数の割合(%)
（自己保有株式） 東海旅客鉄道株式会社	名古屋市中村区名駅一丁目 1番4号	177,973		177,973	8.28
（相互保有株式） 株式会社交通新聞社	東京都千代田区麴町六丁目 6番地	170		170	0.01
（相互保有株式） 関東分岐器株式会社	東京都中央区日本橋本町四 丁目12番20号	50		50	0.00
計		178,193		178,193	8.29

2【株価の推移】

【当該四半期累計期間における月別最高・最低株価】

月別	平成21年 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
最高(円)	597,000	667,000	664,000	608,000	640,000	674,000	661,000	625,000	654,000
最低(円)	532,000	580,000	588,000	558,000	569,000	616,000	590,000	561,000	613,000

(注) 最高・最低株価は、東京証券取引所市場第一部におけるものです。

3【役員の状況】

前事業年度の有価証券報告書の提出日後、当四半期報告書の提出日までにおいて、役員の異動はありません。

なお、平成22年1月29日開催の取締役会において、役員の異動について次のとおり決議しました。

役職の異動

新役名及び職名		旧役名及び職名		氏名	異動年月日
代表取締役 副会長		代表取締役 社長		松本正之	平成22年4月1日
代表取締役 社長		代表取締役 副社長	社長補佐（全般）、 総合企画本部・ 東海道新幹線 21世紀対策本部・ 事業推進本部 担当	山田佳臣	平成22年4月1日

第5【経理の状況】

1 四半期連結財務諸表の作成方法について

当社の四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（平成19年内閣府令第64号。以下「四半期連結財務諸表規則」という。）に基づいて作成しています。

なお、前第3四半期連結会計期間（平成20年10月1日から平成20年12月31日まで）及び前第3四半期連結累計期間（平成20年4月1日から平成20年12月31日まで）は、改正前の四半期連結財務諸表規則に基づき、当第3四半期連結会計期間（平成21年10月1日から平成21年12月31日まで）及び当第3四半期連結累計期間（平成21年4月1日から平成21年12月31日まで）は、改正後の四半期連結財務諸表規則に基づいて作成しています。

2 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、前第3四半期連結会計期間（平成20年10月1日から平成20年12月31日まで）及び前第3四半期連結累計期間（平成20年4月1日から平成20年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表については監査法人トーマツによる四半期レビューを受け、また、当第3四半期連結会計期間（平成21年10月1日から平成21年12月31日まで）及び当第3四半期連結累計期間（平成21年4月1日から平成21年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表については有限責任監査法人トーマツによる四半期レビューを受けています。

なお、監査法人トーマツは、監査法人の種類の変更により、平成21年7月1日をもって有限責任監査法人トーマツとなっています。

1【四半期連結財務諸表】
(1)【四半期連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	当第3四半期連結会計期間末 (平成21年12月31日)	前連結会計年度末に係る 要約連結貸借対照表 (平成21年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	70,281	53,122
受取手形及び売掛金	40,209	45,430
未収運賃	25,315	21,794
たな卸資産	1 49,422	1 47,109
繰延税金資産	22,386	24,531
その他	71,326	35,302
貸倒引当金	84	79
流動資産合計	278,857	227,210
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,792,790	1,861,541
機械装置及び運搬具(純額)	291,768	301,741
土地	2,363,799	2,363,634
建設仮勘定	140,567	114,436
その他(純額)	46,704	57,415
有形固定資産合計	2, 3 4,635,630	2, 3 4,698,770
無形固定資産	3 14,857	3 12,430
投資その他の資産		
投資有価証券	104,208	82,257
繰延税金資産	178,064	182,272
その他	18,825	20,013
貸倒引当金	240	422
投資その他の資産合計	300,857	284,120
固定資産合計	4,951,345	4,995,320
資産合計	5,230,203	5,222,531

(単位 百万円)

	当第3四半期連結会計期間末 (平成21年12月31日)	前連結会計年度末に係る 要約連結貸借対照表 (平成21年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	53,401	77,080
短期社債	-	14,999
短期借入金	24,077	27,538
1年内償還予定の社債	3,000	3,000
1年内返済予定の長期借入金	150,460	151,823
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	116,365	113,967
未払法人税等	20,474	38,196
賞与引当金	12,945	25,761
その他	221,358	232,466
流動負債合計	602,083	684,832
固定負債		
社債	952,870	825,862
長期借入金	532,033	581,408
鉄道施設購入長期未払金	1,481,116	1,579,102
新幹線鉄道大規模改修引当金	241,666	216,666
退職給付引当金	206,634	209,599
その他	73,861	76,701
固定負債合計	3,488,182	3,489,340
負債合計	4,090,266	4,174,173
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,500	53,500
利益剰余金	1,137,760	1,157,467
自己株式	205,622	309,122
株主資本合計	1,097,637	1,013,845
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	3,903	2,773
繰延ヘッジ損益	0	3
評価・換算差額等合計	3,903	2,769
少数株主持分	38,395	37,282
純資産合計	1,139,936	1,048,358
負債純資産合計	5,230,203	5,222,531

(2) 【四半期連結損益計算書】
【第3四半期連結累計期間】

(単位 百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21年12月31日)
営業収益	1,187,360	1,105,661
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	702,248	711,300
販売費及び一般管理費	128,825	121,158
営業費合計	831,074	832,459
営業利益	356,286	273,202
営業外収益		
受取利息	217	145
受取配当金	1,484	1,183
受取保険金	309	478
その他	3,181	1,748
営業外収益合計	5,192	3,555
営業外費用		
支払利息	23,851	26,154
鉄道施設購入長期未払金利息	71,352	62,415
鉄道施設購入長期未払金返済損	29,071	14,633
その他	9,188	1,877
営業外費用合計	133,463	105,081
経常利益	228,015	171,676
特別利益		
工事負担金等受入額	4,366	5,395
その他	707	464
特別利益合計	5,073	5,860
特別損失		
固定資産圧縮損	4,334	5,218
固定資産除却損	2,049	1,064
その他	1,019	893
特別損失合計	7,404	7,176
税金等調整前四半期純利益	225,684	170,361
法人税等	91,401	67,475
少数株主利益	1,148	1,344
四半期純利益	133,135	101,541

【第3四半期連結会計期間】

(単位 百万円)

	前第3四半期連結会計期間 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結会計期間 (自平成21年10月1日 至平成21年12月31日)
営業収益	414,374	375,039
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	251,586	238,165
販売費及び一般管理費	1 47,968	1 40,137
営業費合計	299,555	278,303
営業利益	114,819	96,735
営業外収益		
受取利息	78	56
受取配当金	614	410
受取保険金	127	289
その他	1,220	658
営業外収益合計	2,040	1,415
営業外費用		
支払利息	8,192	8,786
鉄道施設購入長期未払金利息	22,778	20,214
鉄道施設購入長期未払金返済損	29,071	14,633
その他	1,488	959
営業外費用合計	61,530	44,593
経常利益	55,329	53,557
特別利益		
工事負担金等受入額	2,584	625
その他	185	79
特別利益合計	2,769	705
特別損失		
固定資産圧縮損	2,567	598
固定資産除却損	981	404
その他	127	50
特別損失合計	3,676	1,053
税金等調整前四半期純利益	54,423	53,209
法人税等	23,423	20,587
少数株主利益	537	772
四半期純利益	30,462	31,848

(3)【四半期連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位 百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21年12月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前四半期純利益	225,684	170,361
減価償却費	187,940	194,447
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額(は減少)	25,000	25,000
退職給付引当金の増減額(は減少)	507	2,964
受取利息及び受取配当金	1,701	1,328
支払利息	95,203	88,570
工事負担金等受入額	4,366	5,395
固定資産圧縮損	4,334	5,218
固定資産除却損	10,340	9,102
売上債権の増減額(は増加)	8,920	1,695
たな卸資産の増減額(は増加)	4,866	1,949
仕入債務の増減額(は減少)	26,429	23,556
その他	31,068	3,141
小計	561,370	456,059
利息及び配当金の受取額	1,729	1,366
利息の支払額	67,237	62,393
法人税等の支払額	121,344	82,899
営業活動によるキャッシュ・フロー	374,518	312,133
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	208,212	179,297
工事負担金等受入による収入	9,334	9,182
無形固定資産の取得による支出	2,148	4,622
投資有価証券の取得による支出	10,435	12,025
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	16,625	-
その他	815	3,894
投資活動によるキャッシュ・フロー	228,904	190,657
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(は減少)	461	3,461
短期社債の純増減額(は減少)	9,998	14,999
長期借入れによる収入	76,500	91,300
長期借入金の返済による支出	51,671	142,037
社債の発行による収入	89,953	130,000
社債の償還による支出	-	3,000
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	131,940	95,588
配当金の支払額	17,748	17,748
少数株主への配当金の支払額	372	365
その他	29,963	15,727
財務活動によるキャッシュ・フロー	75,702	71,628
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	69,911	49,847
現金及び現金同等物の期首残高	34,609	55,526
現金及び現金同等物の四半期末残高	104,521	105,373

【四半期連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項等の変更】

当第3四半期連結累計期間
(自平成21年4月1日
至平成21年12月31日)

(会計処理基準に関する事項の変更)

完成工事高及び完成工事原価の計上基準の変更

請負工事に係る収益の計上基準については、一部の連結子会社において、従来、主に工事完成基準を適用していましたが、「工事契約に関する会計基準」(企業会計基準第15号 平成19年12月27日)及び「工事契約に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第18号 平成19年12月27日)を第1四半期連結会計期間より適用し、第1四半期連結会計期間に着手した工事契約から、当第3四半期連結会計期間未までの進捗部分について成果の確実性が認められる工事については工事進行基準(工事の進捗率の見積りは原価比例法)を、その他の工事については工事完成基準を適用しています。

なお、これに伴う当第3四半期連結累計期間の損益への影響は軽微です。

【四半期連結財務諸表の作成にあたり適用した特有の会計処理】

当第3四半期連結累計期間
(自平成21年4月1日
至平成21年12月31日)

(税金費用の計算)

当社においては、当事業年度の税引前当期純利益に対する税効果会計適用後の実効税率を合理的に見積り、税引前四半期純利益に当該見積実効税率を乗じて計算しています。

なお、法人税等調整額は、法人税等を含めて表示しています。

【注記事項】

(四半期連結貸借対照表関係)

当第3四半期連結会計期間末 (平成21年12月31日)			前連結会計年度末 (平成21年3月31日)		
1 たな卸資産の内訳は次のとおりです。			1 たな卸資産の内訳は次のとおりです。		
商品及び製品		7,495百万円	商品及び製品		7,564百万円
分譲土地建物		621百万円	分譲土地建物		720百万円
仕掛品		27,538百万円	仕掛品		28,221百万円
原材料及び貯蔵品		13,766百万円	原材料及び貯蔵品		10,603百万円
2 有形固定資産の減価償却累計額			2 有形固定資産の減価償却累計額		
		3,544,601百万円			3,431,396百万円
3 固定資産の取得原価から直接減額された工事負担金等累計額			3 固定資産の取得原価から直接減額された工事負担金等累計額		
		244,177百万円			239,919百万円
4 連帯債務			4 連帯債務		
超電導リニアの技術開発促進を目的とする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は29,035百万円です。			超電導リニアの技術開発促進を目的とする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は30,707百万円です。		
5 社債、鉄道施設購入長期未払金の債務履行引受契約及び債務引受契約に係る偶発債務は471,391百万円です。			5 社債、鉄道施設購入長期未払金の債務履行引受契約及び債務引受契約に係る偶発債務は457,500百万円です。		
区分	償還・支払期限	偶発債務金額 (百万円)	区分	償還・支払期限	偶発債務金額 (百万円)
第1回普通社債	平成 年月日 26. 2 .21	20,000	第1回普通社債	平成 年月日 26. 2 .21	20,000
鉄道施設購入 長期未払金	22. 2 . 1 ~ 28. 8 . 1	451,391	鉄道施設購入 長期未払金	21. 7 .31 ~ 28. 2 . 1	437,500
合計		471,391	合計		457,500
6 当社が取引金融機関と締結している貸出コミットメントの総額と借入未実行残高は次のとおりです。			6 当社が取引金融機関と締結している貸出コミットメントの総額と借入未実行残高は次のとおりです。		
貸出コミットメントの総額		100,000百万円	貸出コミットメントの総額		100,000百万円
借入実行残高		百万円	借入実行残高		百万円
借入未実行残高		100,000百万円	借入未実行残高		100,000百万円

(四半期連結損益計算書関係)

前第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21年12月31日)
1 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額は次のとおりです。 人件費 65,378百万円 (賞与引当金繰入額 3,503百万円)	1 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額は次のとおりです。 人件費 64,943百万円 (賞与引当金繰入額 3,205百万円)

前第3四半期連結会計期間 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結会計期間 (自平成21年10月1日 至平成21年12月31日)
1 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額は次のとおりです。 人件費 22,279百万円 (賞与引当金繰入額 3,503百万円)	1 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額は次のとおりです。 人件費 21,204百万円 (賞与引当金繰入額 3,205百万円)

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

前第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21年12月31日)
1 現金及び現金同等物の四半期末残高と四半期連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係 現金及び預金 54,907百万円 期間3か月超の定期預金 2百万円 その他(流動資産) 49,616百万円 現金及び現金同等物 104,521百万円	1 現金及び現金同等物の四半期末残高と四半期連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係 現金及び預金 70,281百万円 期間3か月超の定期預金 2百万円 その他(流動資産) 35,094百万円 現金及び現金同等物 105,373百万円

(株主資本等関係)

当第3四半期連結会計期間末(平成21年12月31日)及び
当第3四半期連結累計期間(自平成21年4月1日至平成21年12月31日)

- 1 発行済株式の種類及び総数
普通株式 2,150,000株
- 2 自己株式の種類及び株式数
普通株式 179,989株
- 3 配当に関する事項
配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日	配当の原資
平成21年6月23日 定時株主総会	普通株式	8,874百万円	4,500円	平成21年3月31日	平成21年6月24日	利益剰余金
平成21年10月28日 取締役会	普通株式	8,874百万円	4,500円	平成21年9月30日	平成21年12月1日	利益剰余金

4 株主資本の金額の著しい変動

当社は、平成21年4月28日開催の取締役会決議に基づき、平成21年5月11日に自己株式90,000株を消却し、当該自己株式の帳簿価額103,500百万円を利益剰余金から減額しました。

(セグメント情報)

【事業の種類別セグメント情報】

前第3四半期連結会計期間(自平成20年10月1日至平成20年12月31日)

	運輸業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	その他の 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又は 全社 (百万円)	連結 (百万円)
売上高							
(1) 外部顧客に対する 売上高	320,347	48,654	10,683	34,689	414,374		414,374
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	3,169	2,151	6,754	29,571	41,646	(41,646)	
計	323,517	50,805	17,438	64,260	456,021	(41,646)	414,374
営業利益又は営業損失()	111,144	1,781	3,605	1,067	115,464	(644)	114,819

当第3四半期連結会計期間(自平成21年10月1日至平成21年12月31日)

	運輸業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	その他の 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又は 全社 (百万円)	連結 (百万円)
売上高							
(1) 外部顧客に対する 売上高	290,230	44,270	10,450	30,087	375,039		375,039
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	3,025	2,010	5,961	30,913	41,911	(41,911)	
計	293,255	46,281	16,412	61,000	416,950	(41,911)	375,039
営業利益	88,470	1,231	3,727	3,290	96,720	15	96,735

前第3四半期連結累計期間（自平成20年4月1日至平成20年12月31日）

	運輸業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	その他の 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又は 全社 (百万円)	連結 (百万円)
売上高							
(1) 外部顧客に対する 売上高	946,033	144,286	31,588	65,451	1,187,360		1,187,360
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	9,493	6,076	18,337	61,586	95,494	(95,494)	
計	955,527	150,362	49,926	127,037	1,282,855	(95,494)	1,187,360
営業利益又は営業損失（ ）	341,658	4,968	10,868	817	356,677	(391)	356,286

当第3四半期連結累計期間（自平成21年4月1日至平成21年12月31日）

	運輸業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	その他の 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又は 全社 (百万円)	連結 (百万円)
売上高							
(1) 外部顧客に対する 売上高	852,164	132,261	30,978	90,257	1,105,661		1,105,661
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	9,116	6,296	17,697	78,696	111,806	(111,806)	
計	861,280	138,557	48,676	168,954	1,217,468	(111,806)	1,105,661
営業利益	254,693	2,642	10,856	5,707	273,899	(697)	273,202

(注) 1 事業区分の方法

日本標準産業分類をベースに、経営の多角化の実態が具体的かつ適切に開示できるよう、当社の実態を勘案して事業を区分しています。

2 各事業区分の主な事業内容

運輸業.....鉄道事業、バス事業

流通業.....百貨店業、卸売・小売業、飲食業

不動産業.....不動産賃貸業等

その他の事業.....ホテル業、旅行業、広告業、建設業、鉄道車両等製造業等

3 その他

前第3四半期連結会計期間及び前第3四半期連結累計期間

当第3四半期連結会計期間より連結子会社となった日本車輛については、その他の事業に含めて記載しています。

【所在地別セグメント情報】

本邦以外の国又は地域に所在する連結子会社及び重要な在外支店は存在せず、前第3四半期連結会計期間及び当第3四半期連結会計期間並びに前第3四半期連結累計期間及び当第3四半期連結累計期間において、該当事項はありません。

【海外売上高】

海外売上高の合計が連結売上高の10%未満であるため、前第3四半期連結会計期間及び当第3四半期連結会計期間並びに前第3四半期連結累計期間及び当第3四半期連結累計期間において、海外売上高の記載を省略しています。

(1株当たり情報)

項目	当第3四半期連結会計期間末 (平成21年12月31日)	前連結会計年度末 (平成21年3月31日)
1株当たり純資産額	559,155.06円	513,233.30円

(注) 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。

項目	前第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21年12月31日)
1株当たり四半期純利益	67,610.65円	51,543.43円

- (注) 1 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。
2 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。
3 1株当たり四半期純利益の計算上の基礎は以下のとおりです。

	前第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21年12月31日)
四半期純利益 (百万円)	133,135	101,541
普通株主に 帰属しない金額 (百万円)		
普通株式に係る 四半期純利益 (百万円)	133,135	101,541
普通株式の 期中平均株式数 (株)	1,969,143	1,970,011

項目	前第3四半期連結会計期間 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結会計期間 (自平成21年10月1日 至平成21年12月31日)
1株当たり四半期純利益	15,483.76円	16,166.83円

- (注) 1 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。
2 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。
3 1株当たり四半期純利益の計算上の基礎は以下のとおりです。

	前第3四半期連結会計期間 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31日)	当第3四半期連結会計期間 (自平成21年10月1日 至平成21年12月31日)
四半期純利益 (百万円)	30,462	31,848
普通株主に 帰属しない金額 (百万円)		
普通株式に係る 四半期純利益 (百万円)	30,462	31,848
普通株式の 期中平均株式数 (株)	1,967,380	1,970,011

2【その他】

平成21年10月28日開催の当社取締役会において、第23期の中間配当に関し、次のとおり決議しました。

(1) 中間配当金の総額	8,874,121,500円
(2) 1株当たりの中間配当金	4,500円
(3) 支払請求権の効力発生日及び支払開始日	平成21年12月1日

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の四半期レビュー報告書

平成21年2月10日

東海旅客鉄道株式会社

取締役会御中

監査法人 トーマツ

指定社員
業務執行社員 公認会計士 高山 宜門

指定社員
業務執行社員 公認会計士 北村 嘉章

指定社員
業務執行社員 公認会計士 水野 裕之

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の平成20年4月1日から平成21年3月31日までの連結会計年度の第3四半期連結会計期間（平成20年10月1日から平成20年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成20年4月1日から平成20年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結貸借対照表、四半期連結損益計算書及び四半期連結キャッシュ・フロー計算書について四半期レビューを行った。この四半期連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、当監査法人の責任は独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論を表明することにある。

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。四半期レビューは、主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対して実施される質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続により行われており、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される年度の財務諸表の監査に比べ限定された手続により行われた。

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社及び連結子会社の平成20年12月31日現在の財政状態、同日をもって終了する第3四半期連結会計期間及び第3四半期連結累計期間の経営成績並びに第3四半期連結累計期間のキャッシュ・フローの状況を適正に表示していないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

(注) 1 上記は、四半期レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社（四半期報告書提出会社）が別途保管しています。

2 四半期連結財務諸表の範囲にはXBR Lデータ自体は含まれていません。

独立監査人の四半期レビュー報告書

平成22年2月10日

東海旅客鉄道株式会社

取締役会御中

有限責任監査法人 トーマツ

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	高山 宜門
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	北村 嘉章
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	水野 裕之
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	河嶋 聡史

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の平成21年4月1日から平成22年3月31日までの連結会計年度の第3四半期連結会計期間（平成21年10月1日から平成21年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成21年4月1日から平成21年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結貸借対照表、四半期連結損益計算書及び四半期連結キャッシュ・フロー計算書について四半期レビューを行った。この四半期連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、当監査法人の責任は独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論を表明することにある。

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。四半期レビューは、主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対して実施される質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続により行われており、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される年度の財務諸表の監査に比べ限定された手続により行われた。

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社及び連結子会社の平成21年12月31日現在の財政状態、同日をもって終了する第3四半期連結会計期間及び第3四半期連結累計期間の経営成績並びに第3四半期連結累計期間のキャッシュ・フローの状況を適正に表示していないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

- (注) 1 上記は、四半期レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社（四半期報告書提出会社）が別途保管しています。
- 2 四半期連結財務諸表の範囲にはXBR Lデータ自体は含まれていません。