



# 令和3年3月期 第2四半期決算短信(日本基準)(連結)

令和2年10月28日

上場会社名 東海旅客鉄道株式会社  
コード番号 9022 URL <https://jr-central.co.jp>

上場取引所 東名

代表者 (役職名) 代表取締役社長 (氏名) 金子 慎

問合せ先責任者 (役職名) 執行役員広報部長 (氏名) 武田 健太郎

TEL 052-564-2549

四半期報告書提出予定日 令和2年11月11日

配当支払開始予定日

令和2年12月1日

四半期決算補足説明資料作成の有無 : 有

四半期決算説明会開催の有無 : 有 (機関投資家・アナリスト向け)

(百万円未満切捨て)

## 1. 令和3年3月期第2四半期の連結業績(令和2年4月1日～令和2年9月30日)

### (1) 連結経営成績(累計)

(%表示は、対前年同四半期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する四半期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
3年3月期第2四半期	337,888	64.6	113,573		150,706		113,566	
2年3月期第2四半期	955,611	4.1	406,873	4.1	369,215	4.9	257,533	5.2

(注) 包括利益 3年3月期第2四半期 109,981百万円 ( %) 2年3月期第2四半期 262,129百万円 (5.2%)

	1株当たり四半期純利益	潜在株式調整後1株当たり四半期純利益
	円 銭	円 銭
3年3月期第2四半期	578.13	
2年3月期第2四半期	1,313.04	

### (2) 連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率
	百万円	百万円	%
3年3月期第2四半期	9,496,491	3,751,005	39.1
2年3月期	9,603,126	3,872,103	39.9

(参考) 自己資本 3年3月期第2四半期 3,710,897百万円 2年3月期 3,831,833百万円

## 2. 配当の状況

	年間配当金				
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	合計
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
2年3月期		75.00		75.00	150.00
3年3月期		65.00			
3年3月期(予想)				65.00	130.00

(注) 直近に公表されている配当予想からの修正の有無 : 有

## 3. 令和3年3月期の連結業績予想(令和2年4月1日～令和3年3月31日)

(%表示は、対前期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する当期純利益		1株当たり当期純利益
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭
通期	863,000	53.2	185,000		258,000		192,000		977.13

(注) 直近に公表されている業績予想からの修正の有無 : 有

## 注記事項

- (1) 当四半期連結累計期間における重要な子会社の異動(連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動) : 無
- (2) 四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用 : 有
- (3) 会計方針の変更・会計上の見積りの変更・修正再表示
- |                    |     |
|--------------------|-----|
| 会計基準等の改正に伴う会計方針の変更 | : 無 |
| 以外の会計方針の変更         | : 無 |
| 会計上の見積りの変更         | : 無 |
| 修正再表示              | : 無 |

(4) 発行済株式数(普通株式)

期末発行済株式数(自己株式を含む)	3年3月期2Q	206,000,000 株	2年3月期	206,000,000 株
期末自己株式数	3年3月期2Q	9,450,269 株	2年3月期	9,644,869 株
期中平均株式数(四半期累計)	3年3月期2Q	196,439,844 株	2年3月期2Q	196,135,669 株

(注) 期末自己株式数、及び期中平均株式数の計算において控除する自己株式には、株式給付信託(従業員持株会処分型)にかかる信託口が保有する以下の当社株式を含めています。

期末自己株式数 : 3年3月期2Q 249,400株 2年3月期 444,000株

期中平均株式数 : 3年3月期2Q 359,287株 2年3月期2Q 663,463株

四半期決算短信は公認会計士又は監査法人の四半期レビューの対象外です

### 業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

- 本資料に掲載されている業績予想等の将来に関する記述は、発表日現在において入手可能な情報及び計画に基づき作成したものであり、実際の業績は今後の経済情勢等によって予想数値と異なる場合があります。業績予想に関する事項については、添付資料5ページをご覧ください。
- 四半期決算補足説明資料はTDnetで同日開示するとともに、当社ホームページにも掲載することとしています。また、令和2年10月29日開催予定のアナリスト向け説明会で使用する資料を、開催後速やかにTDnet及び当社ホームページに掲載する予定です。

(参考)

令和3年3月期の個別業績予想（令和2年4月1日～令和3年3月31日）

（％表示は、対前期増減率）

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益		1株当たり当期純利益
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭
通期	582,000	△59.5	△171,000	—	△247,000	—	△187,000	—	△950.70

(注) 直近に公表されている業績予想からの修正の有無 : 有

## ○添付資料の目次

1. 当四半期決算に関する定性的情報	2
(1) 経営成績に関する説明	2
(2) 財政状態に関する説明	4
(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明	5
2. 四半期連結財務諸表及び主な注記	6
(1) 四半期連結貸借対照表	6
(2) 四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書	8
四半期連結損益計算書	
第2四半期連結累計期間	8
四半期連結包括利益計算書	
第2四半期連結累計期間	9
(3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書	10
(4) 四半期連結財務諸表に関する注記事項	11
(継続企業の前提に関する注記)	11
(四半期連結貸借対照表関係)	11
(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)	11
(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用)	11
(追加情報)	11
(セグメント情報)	12

## 1. 当四半期決算に関する定性的情報

### (1) 経営成績に関する説明

新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、引き続き極めて厳しい経営環境が続く中、当社グループは、感染拡大防止に取り組みながら、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、サービスの一層の充実や新しい旅行スタイルの提案による需要喚起、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化に取り組みました。さらに、これまでも不断に取り組んできた設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化を一層強化するとともに、安全・安定輸送の確保や輸送サービスの提供に支障しないことを前提に、可能な限りの費用削減に取り組みました。

東海道新幹線については、お客様に安心してご利用頂けるよう感染拡大防止に取り組み、お客様のご利用状況を踏まえて「のぞみ12本ダイヤ」を活用するなど十分な輸送力を提供しました。また、大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策を引き続き推進するとともに、これまで積み上げてきた技術開発成果を結集した新型車両N700Sの営業運転を開始しました。

在来線についても、お客様に安心してご利用頂けるよう感染拡大防止に取り組み、お客様のご利用状況を踏まえて十分な輸送力を提供しました。また、名古屋工場の耐震化等の地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。

営業施策については、東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスである「エクスプレス予約」及び「スマートEX」をより多くのお客様にご利用いただくための取組みを実施しました。また、ご利用拡大に向けた取組みとして、7月から「ひさびさ旅は、新幹線！～旅は、ずらすと、面白い～」キャンペーンを展開し、感染拡大防止に十分注意しながら、「定番」から時間、場所、旅先での移動手段や行動をずらしたこれからの新しい旅として「ずらし旅」を提案するとともに、魅力ある旅行商品を販売しました。

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による中央新幹線については、工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、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、これまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明しました。工事については、新たに山梨県内の高架橋等で本格的な工事に着手しました。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、先進坑及び本坑の掘削、長野工区では斜坑及び先進坑の掘削を進めるとともに、品川駅及び名古屋駅では工事桁等を施工したほか、山岳トンネル、都市部非常口、中間駅等で工事を着実に進めました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視して着実に取り組みます。

一方、南アルプストンネル静岡工区においては、大井川の水資源への影響について、静岡県、流域市町等の理解が得られず、トンネル掘削の前段で必要となるヤード整備に着手できていないなど、実質的に工事が進捗しない状態が続いています。2027年の開業に向けて、工程は大変切迫した状況にあり、当該ヤード整備については、6月中に開始する必要があるため、社長が静岡県知事に面会するなど、了解を得るべく努めましたが、知事の了解は得られませんでした。このような経緯により、2027年の開業は難しい状況となっています。

こうした中、科学的・工学的な議論を行うことを通して問題の解決を図るため、4月に国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が設置されました。引き続き、この会議に真摯に対応することにより、地域の不安を解消し、問題の早期解決に努め、静岡工区の早期着工と品川・名古屋間の早期開業に向け、取り組んでまいります。

山梨リニア実験線においては、改良型試験車と既存のL0系車両を組み合わせた上で、営業車両の仕様策定に向け、走行試験を再開するなど、超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組みました。

海外における高速鉄道プロジェクトへの取組みについては、米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対して技術支援を進める一方で、国内各メーカーとともにプロジェクトのコアシステムの受注契約に向け、事業開発主体との協議等を行いました。9月には、米国連邦鉄道局が同プロジェクトに

特化した安全基準の制定及び環境影響評価書を承認し、公布手続きに入るなど、プロジェクトによって大きな進展がありました。また、引き続き超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動を推進しました。さらに、台湾高速鉄道に対する技術コンサルティングを進めました。加えて、日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを推進しました。

鉄道以外の事業については、感染拡大防止に取り組みながらJRセントラルタワーズとJRゲートタワーの営業を行い、収益の確保に努めました。また、駅商業施設のリニューアルや高架下開発を行い、競争力、販売力の強化に努めました。

さらに、経営体力の充実を図るため、安全を確保した上で設備投資を含めた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ました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少したことから、当第2四半期連結累計期間における全体の輸送実績（輸送人キロ）は、前年同期比69.8%減の101億44百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同期比64.6%減の3,378億円、経常損失は1,507億円、親会社株主に帰属する四半期純損失は1,135億円となりました。

当期の中間配当金については、安定配当を継続するという基本方針に基づき、最近の経営環境や業績等を踏まえ、1株当たり65円とさせていただきます。

これをセグメントごとに示すと次のとおりです。

#### ① 運輸業

東海道新幹線については、お客様に安心してご利用頂けるよう「のぞみ12本ダイヤ」を活用するなど十分な輸送力を確保しつつ、車内の換気、駅や列車のお客様が手に触れやすい箇所の定期的な消毒及びお客様と接する社員のマスクの着用等、感染拡大防止に取り組むとともに、駅のデジタルサイネージ等でピクトグラムや動画を用いてお客様へわかりやすくご案内しました。また、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を着実に進めました。地震対策については、脱線防止ガードの敷設を進めるなど、東海道新幹線全線を対象にした脱線・逸脱防止対策に取り組みました。7月には、これまで積み上げてきた技術開発成果を結集した新型車両N700Sの営業運転を開始しました。さらに、可動柵について新大阪駅20～24番線ホームへの設置工事を進め、24番線ホームでの使用を開始したほか、「特大荷物スペースつき座席」の事前予約制を開始するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。加えて、駅などの防犯カメラをネットワーク化して一元的に監視する体制を開始するなど駅や車内等におけるさらなる安全の確保及び円滑な輸送の提供に努めました。

在来線についても、東海道新幹線同様、お客様に安心してご利用頂けるよう感染拡大防止に取り組み、お客様のご利用状況を踏まえて十分な輸送力を提供しました。また、名古屋工場や高架橋柱の耐震化などの地震対策を引き続き進めるとともに、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。さらに、可動柵について、金山駅東海道本線ホームへの設置工事を進めるとともに、内方線付き点状ブロックの整備対象を乗降1千人以上の駅に拡大して取替を進めたほか、駅舎改築及び自由通路新設の計画を引き続き進め桑名駅で供用開始するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。加えて、ハイブリッド方式の次期特急車両HC85系の試験走行車の長期耐久試験を実施しました。

なお、「令和2年7月豪雨」により被災した高山本線及び飯田線について、早期復旧に取り組み、高山本線については7月23日、飯田線については9月28日に全線での運転を再開しました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に対応すべく実践的な訓練等を実施しました。また、地震対策として、駅の吊り天井の脱落防止対策を進めました。

営業施策については、感染拡大防止の一環として、東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスであり、駅係員を介することなくきっぷを購入できる「エクスプレス予約」及び「スマートEX」のご利用促進に努めました。また、今後のご利用拡大に向け、京都、奈良、東京、

飛騨等の観光資源を活用した各種キャンペーンの準備を進めました。さらに、「ひさびさ旅は、新幹線！～旅は、ずらすと、面白い～」キャンペーンを展開し、これからの新しい旅として提案している「ずらし旅」について、特設サイトやTwitterアカウントにて発信するなど、ご利用拡大に向けた取組みを展開しました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少したことから、当第2四半期連結累計期間における輸送実績（輸送人キロ）は、東海道新幹線は前年同期比75.5%減の70億35百万人キロ、在来線は前年同期比36.4%減の31億9百万人キロとなりました。

バス事業においては、感染拡大防止に取り組みながら、安全の確保を最優先として顧客ニーズを踏まえた商品設定を行い、収益の確保に努めました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比71.0%減の2,172億円、営業損失は1,040億円となりました。

## ② 流通業

流通業においては、感染拡大防止に取り組みながら「ジェイアール名古屋タカシマヤ」と「タカシマヤ ゲートタワーモール」において、顧客ニーズを捉えた営業施策を展開することで、収益の確保に努めました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比46.8%減の702億円、営業損失は97億円となりました。

## ③ 不動産業

不動産業においては、東京駅で「東京ギフトパレット」、有楽町駅・新橋駅間の高架下で「日比谷グルメゾン」を開業したほか、豊橋駅ビル「カルミア」、静岡駅「アスティ静岡西館」でリニューアルを実施するなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比16.9%減の334億円、営業利益は前年同期比40.6%減の67億円となりました。

## ④ 鉄道車両等製造業

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比0.8%減の444億円、営業利益は前年同期比11.4%減の29億円となりました。

## ⑤ その他

ホテル業においては、感染拡大防止に取り組みながら、高品質なサービスの提供に努めました。

旅行業においては、「ひさびさ旅は、新幹線！～旅は、ずらすと、面白い～」キャンペーンと連動し、京都、東京、飛騨等の各方面へ向けた魅力ある旅行商品を販売しました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比21.4%減の529億円、営業損失は80億円となりました。

## (2) 財政状態に関する説明

当第2四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、前連結会計年度末と比べ862億円減少し、6,750億円となりました。また、長期債務残高は、前連結会計年度末から809億円増加し、4兆9,270億円となりました。

当第2四半期連結累計期間の営業活動によるキャッシュ・フローは、1,842億円の資金の減少となりました。前年同期が3,023億円の資金の増加であったことと比べ、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、当社、グループ会社ともに大幅に減収となったことなどから、4,865億円の減少となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、745億円の資金の減少となりました。前年同期が1,313億円の資金の減少であったことと比べ、資金運用による支出が減少したことなどから、568億円の減少幅の縮小となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、1,725億円の資金の増加となりました。前年同期が572億円の資金の減少であったことと比べ、社債の発行による収入が増加したことなどから、2,298億円の増加となりました。

### (3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明

令和3年3月期の業績予想については、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、鉄道等のご利用が大幅に減少しており、業績に影響を与える未確定な要素が多く、算定が困難であることから未定としていましたが、最近の輸送動向等を踏まえつつ、鉄道事業において、足元のご利用状況が年末まで継続し、その後回復基調となると想定して業績予想を算定しましたので公表します。

なお、当業績予想は、今後の新型コロナウイルス感染症の収束状況や経済動向等により、大きく変動する可能性があります。

	売上高	営業利益	経常利益	親会社株主に帰属する当期純利益
前回発表予想(A)	百万円 —	百万円 —	百万円 —	百万円 —
今回修正予想(B)	863,000	△185,000	△258,000	△192,000
増減額(B-A)	—	—	—	—
増減率(%)	—	—	—	—
(ご参考) 前期実績(令和2年3月期)	1,844,647	656,163	574,282	397,881



## 2. 四半期連結財務諸表及び主な注記

## (1) 四半期連結貸借対照表

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当第2四半期連結会計期間 (令和2年9月30日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	406,408	320,047
中央新幹線建設資金管理信託	※1 2,435,015	※1 2,254,246
受取手形及び売掛金	48,206	47,844
未収運賃	39,727	34,465
有価証券	353,500	353,500
たな卸資産	43,923	48,743
その他	55,915	67,511
貸倒引当金	△14	△12
流動資産合計	3,382,682	3,126,345
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,416,829	1,385,476
機械装置及び運搬具(純額)	217,844	228,431
土地	2,354,868	2,356,420
建設仮勘定	890,016	1,014,406
その他(純額)	45,639	41,931
有形固定資産合計	4,925,199	5,026,667
無形固定資産	91,141	88,516
投資その他の資産		
投資有価証券	846,723	854,821
繰延税金資産	176,899	219,852
その他	182,720	181,847
貸倒引当金	△2,241	△1,558
投資その他の資産合計	1,204,102	1,254,962
固定資産合計	6,220,443	6,370,146
資産合計	9,603,126	9,496,491

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当第2四半期連結会計期間 (令和2年9月30日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び買掛金	78,825	50,510
短期借入金	29,497	30,110
1年内償還予定の社債	30,000	20,000
1年内返済予定の長期借入金	54,969	79,981
1年内返済予定の株式給付信託長期借入金	5,400	7,000
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	5,783	5,962
未払法人税等	83,575	81,744
賞与引当金	28,440	27,481
その他	309,191	296,229
流動負債合計	625,682	599,020
固定負債		
社債	818,786	918,820
長期借入金	403,819	372,622
中央新幹線建設長期借入金	※1 3,000,000	※1 3,000,000
株式給付信託長期借入金	4,300	—
鉄道施設購入長期未払金	532,666	529,637
新幹線鉄道大規模改修引当金	105,000	87,500
退職給付に係る負債	190,774	189,850
その他	49,994	48,034
固定負債合計	5,105,341	5,146,466
負債合計	5,731,023	5,745,486
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,486	53,485
利益剰余金	3,755,901	3,627,559
自己株式	△111,615	△107,909
株主資本合計	3,809,772	3,685,135
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	20,729	24,419
繰延ヘッジ損益	—	△0
退職給付に係る調整累計額	1,331	1,343
その他の包括利益累計額合計	22,061	25,762
非支配株主持分	40,269	40,107
純資産合計	3,872,103	3,751,005
負債純資産合計	9,603,126	9,496,491

## (2) 四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書

(四半期連結損益計算書)

(第2四半期連結累計期間)

(単位 百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自平成31年4月1日 至令和元年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自令和2年4月1日 至令和2年9月30日)
営業収益	955,611	337,888
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	454,927	372,325
販売費及び一般管理費	93,810	79,136
営業費合計	548,737	451,461
営業利益又は営業損失(△)	406,873	△113,573
営業外収益		
受取利息	1,124	1,251
受取配当金	1,912	1,905
受取保険金	157	207
雇用調整助成金	—	1,638
その他	2,070	1,720
営業外収益合計	5,264	6,723
営業外費用		
支払利息	22,339	22,233
鉄道施設購入長期未払金利息	17,650	17,482
その他	2,932	4,140
営業外費用合計	42,922	43,856
経常利益又は経常損失(△)	369,215	△150,706
特別利益		
工事負担金等受入額	689	2,692
その他	2,214	905
特別利益合計	2,903	3,598
特別損失		
固定資産圧縮損	664	2,632
減損損失	24	4,054
その他	1,383	1,811
特別損失合計	2,072	8,497
税金等調整前四半期純利益又は税金等調整前四半期純損失(△)	370,046	△155,606
法人税等	109,559	△41,906
四半期純利益又は四半期純損失(△)	260,487	△113,700
非支配株主に帰属する四半期純利益又は非支配株主に帰属する四半期純損失(△)	2,953	△133
親会社株主に帰属する四半期純利益又は親会社株主に帰属する四半期純損失(△)	257,533	△113,566

(四半期連結包括利益計算書)

(第2四半期連結累計期間)

(単位 百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自 平成31年4月1日 至 令和元年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 令和2年4月1日 至 令和2年9月30日)
四半期純利益又は四半期純損失(△)	260,487	△113,700
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	1,840	3,759
繰延ヘッジ損益	△0	△0
退職給付に係る調整額	△209	△17
持分法適用会社に対する持分相当額	10	△22
その他の包括利益合計	1,642	3,718
四半期包括利益	262,129	△109,981
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	259,320	△109,866
非支配株主に係る四半期包括利益	2,808	△115

## (3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位 百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自平成31年4月1日 至令和元年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自令和2年4月1日 至令和2年9月30日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前四半期純利益又は税金等調整前四半期純損失(△)	370,046	△155,606
減価償却費	104,899	94,220
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額(△は減少)	△17,500	△17,500
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△373	△983
受取利息及び受取配当金	△3,036	△3,156
支払利息	39,990	39,716
工事負担金等受入額	△689	△2,692
固定資産圧縮損	664	2,632
固定資産除却損	1,806	1,476
売上債権の増減額(△は増加)	1,129	5,624
たな卸資産の増減額(△は増加)	△1,917	△3,906
仕入債務の増減額(△は減少)	△21,761	△28,314
その他	△34,344	△74,983
小計	438,913	△143,473
利息及び配当金の受取額	2,919	2,992
利息の支払額	△39,827	△39,482
法人税等の支払額	△99,645	△4,270
営業活動によるキャッシュ・フロー	302,361	△184,235
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	161,442	180,769
有形固定資産の取得による支出	△190,322	△253,188
工事負担金等受入による収入	1,877	1,661
無形固定資産の取得による支出	△3,646	△4,838
投資有価証券の取得による支出	△104,101	△4,952
その他	3,363	5,964
投資活動によるキャッシュ・フロー	△131,387	△74,585
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		
短期借入金の純増減額(△は減少)	974	613
短期社債の発行による収入	—	100,000
長期借入れによる収入	12,400	11,400
長期借入金の返済による支出	△59,012	△17,584
社債の発行による収入	—	100,002
社債の償還による支出	—	△10,000
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	△2,682	△2,849
自己株式の取得による支出	△0	—
自己株式の売却による収入	2,988	4,241
配当金の支払額	△14,775	△14,775
非支配株主への配当金の支払額	△79	—
その他	2,889	1,486
財務活動によるキャッシュ・フロー	△57,296	172,534
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	113,676	△86,286
現金及び現金同等物の期首残高	751,636	761,376
現金及び現金同等物の四半期末残高	865,313	675,089

(4) 四半期連結財務諸表に関する注記事項

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

(四半期連結貸借対照表関係)

※1 中央新幹線の建設の推進のため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構より資金を借り入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。

(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)

該当事項はありません。

(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用)

(税金費用の計算)

当社においては、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税金費用を計算しています。

ただし、当該見積実効税率を用いて税金費用を計算すると著しく合理性を欠く結果となる場合には、法定実効税率を使用しています。

(追加情報)

(新型コロナウイルス感染症の影響)

新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、鉄道等のご利用が大幅に減少しています。新型コロナウイルス感染症の収束時期等を合理的に予想することは困難ですが、鉄道事業において、足元のご利用状況が年末まで継続し、その後回復基調となると仮定し、会計上の見積りを行っています。

## (セグメント情報)

前第2四半期連結累計期間(自平成31年4月1日至令和元年9月30日)

## 1 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	鉄道車両等製造業	その他(注1)	計	調整額(注2)	四半期連結損益計算書計上額(注3)
売上高								
外部顧客への売上高	742,323	125,509	24,183	37,433	26,161	955,611	—	955,611
セグメント間の内部売上高又は振替高	6,174	6,541	16,049	7,377	41,119	77,262	△77,262	—
計	748,497	132,050	40,232	44,811	67,281	1,032,873	△77,262	955,611
セグメント利益	387,142	4,680	11,326	3,360	187	406,698	174	406,873

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業及び建設業等を含んでいます。

2 セグメント利益の調整額174百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

## 2 報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報

重要性がないため、記載を省略しています。

当第2四半期連結累計期間(自令和2年4月1日至令和2年9月30日)

## 1 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	鉄道車両等製造業	その他(注1)	計	調整額(注2)	四半期連結損益計算書計上額(注3)
売上高								
外部顧客への売上高	212,575	64,391	18,876	29,392	12,652	337,888	—	337,888
セグメント間の内部売上高又は振替高	4,698	5,850	14,563	15,048	40,248	80,410	△80,410	—
計	217,274	70,242	33,440	44,440	52,901	418,298	△80,410	337,888
セグメント利益又は損失(△)	△104,052	△9,730	6,727	2,976	△8,010	△112,089	△1,483	△113,573

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業及び建設業等を含んでいます。

2 セグメント利益又は損失の調整額△1,483百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益又は損失は、四半期連結損益計算書の営業損失と調整を行っています。

## 2 報告セグメントの変更等に関する事項

第1四半期連結会計期間から、「その他」に含まれていた「鉄道車両等製造業」について量的基準を満たしたため、報告セグメントとして記載する方法に変更しています。

なお、前第2四半期連結累計期間のセグメント情報は、当第2四半期連結累計期間の報告セグメントの区分に基づき作成したものを開示しています。

## 3 報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報

主に、「その他」の区分に含まれる旅行業の資産について、回収可能価額まで減損損失を計上しています。なお、当該減損損失の計上額は、当第2四半期連結累計期間において3,197百万円です。