

第37期（自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日）

有価証券報告書

- 本書は金融商品取引法第24条第1項に基づく有価証券報告書を、同法第27条の30の2に規定する開示用電子情報処理組織（EDINET）を使用して、令和6年6月21日に提出したデータに目次及び頁を付して出力・印刷したものです。
- 本書には、上記の方法により提出した有価証券報告書の添付書類は含まれていませんが、「監査報告書及び内部統制監査報告書」、「監査報告書」、「確認書」及び「内部統制報告書」は末尾に綴じ込んでいます。

東海旅客鉄道株式会社

目 次

	頁
第37期 有価証券報告書	
【表紙】	1
第一部 【企業情報】	2
第1 【企業の概況】	3
1 【主要な経営指標等の推移】	3
2 【沿革】	7
3 【事業の内容】	9
4 【関係会社の状況】	10
5 【従業員の状況】	12
第2 【事業の状況】	15
1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】	15
2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】	18
3 【事業等のリスク】	24
4 【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】	31
5 【経営上の重要な契約等】	39
6 【研究開発活動】	40
第3 【設備の状況】	42
1 【設備投資等の概要】	42
2 【主要な設備の状況】	42
3 【設備の新設、除却等の計画】	48
第4 【提出会社の状況】	50
1 【株式等の状況】	50
2 【自己株式の取得等の状況】	53
3 【配当政策】	54
4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】	55
第5 【経理の状況】	71
1 【連結財務諸表等】	72
2 【財務諸表等】	114
第6 【提出会社の株式事務の概要】	135
第7 【提出会社の参考情報】	136
1 【提出会社の親会社等の情報】	136
2 【その他の参考情報】	136
第二部 【提出会社の保証会社等の情報】	137
監査報告書及び内部統制監査報告書	
監査報告書	
確認書	
内部統制報告書	

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	令和6年6月21日
【事業年度】	第37期（自 令和5年4月1日 至 令和6年3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 丹羽俊介
【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 藤井真彦
【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 藤井真彦
【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（注） （名古屋市中村区名駅一丁目3番4号） 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 （東京都千代田区丸の内一丁目9番1号） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社 （大阪市淀川区宮原一丁目1番1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）

（注）東海鉄道事業本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の便宜を考慮して、縦覧に供する場所としています。

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。
- ・設備投資の金額については、無形固定資産、長期前払費用及び撤去工事費用等を含んでいます。

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

(1) 連結経営指標等

回次	第33期	第34期	第35期	第36期	第37期
決算年月	令和2年3月	令和3年3月	令和4年3月	令和5年3月	令和6年3月
営業収益 (百万円)	1,844,647	823,517	935,139	1,400,285	1,710,407
経常利益又は経常損失(△) (百万円)	574,282	△262,064	△67,299	307,485	546,946
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△) (百万円)	397,881	△201,554	△51,928	219,417	384,411
包括利益 (百万円)	388,418	△165,901	△52,144	223,631	444,665
純資産額 (百万円)	3,872,103	3,686,609	3,609,252	3,807,110	4,223,683
総資産額 (百万円)	9,603,126	9,600,370	9,450,519	9,514,409	9,941,896
1株当たり純資産額 (円)	3,902.96	3,702.17	3,622.05	3,820.40	4,237.48
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失(△) (円)	405.57	△205.09	△52.77	222.99	390.66
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	39.9	37.9	37.7	39.5	41.9
自己資本利益率 (%)	10.9	△5.4	△1.4	6.0	9.7
株価収益率 (倍)	8.54	—	—	14.18	9.54
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	595,227	△169,354	71,746	486,706	672,878
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△552,494	△134,718	△153,049	△175,036	△436,556
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△32,993	262,638	△19,178	△220,604	△125,127
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	761,376	719,941	619,460	710,526	821,720
従業員数 (人)	29,603	30,153	30,323	29,854	29,282
[外、平均臨時雇用者数]	[9,112]	[8,078]	[7,477]	[7,222]	[7,270]

(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33期	第34期	第35期	第36期	第37期
連結子会社数	29	29	29	29	28
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

- 2 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。第33期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失を算定しています。
- 3 第33期、第36期及び第37期の潜在株式調整後1株当たり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。

- 4 第34期及び第35期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 5 第34期及び第35期の株価収益率については、親会社株主に帰属する当期純損失であるため記載していません。

(2) 提出会社の経営指標等

回次	第33期	第34期	第35期	第36期	第37期
決算年月	令和2年3月	令和3年3月	令和4年3月	令和5年3月	令和6年3月
営業収益 (百万円)	1,436,996	541,798	726,074	1,143,393	1,417,382
経常利益又は経常損失(△) (百万円)	540,002	△256,691	△74,048	278,899	504,586
当期純利益又は当期純損失 (△) (百万円)	378,842	△202,313	△68,176	201,924	358,766
資本金 (百万円)	112,000	112,000	112,000	112,000	112,000
発行済株式総数 (千株)	206,000	206,000	206,000	206,000	1,030,000
純資産額 (百万円)	3,658,628	3,461,234	3,369,875	3,548,576	3,914,548
総資産額 (百万円)	9,401,279	9,406,227	9,246,656	9,287,209	9,692,374
1株当たり純資産額 (円)	3,722.72	3,514.32	3,421.18	3,602.60	3,974.15
1株当たり配当額 (うち1株当たり中間配当額) (円)	150.00 (75.00)	130.00 (65.00)	130.00 (65.00)	135.00 (65.00)	85.00 (70.00)
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失(△) (円)	385.77	△205.65	△69.22	205.00	364.23
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	38.9	36.8	36.4	38.2	40.4
自己資本利益率 (%)	10.9	△5.7	△2.0	5.8	9.6
株価収益率 (倍)	8.98	—	—	15.42	10.23
配当性向 (%)	7.8	—	—	13.2	8.0
従業員数 (人)	18,282	18,499	18,723	18,727	18,514
株主総利回り (比較指標：配当込み TOPIX) (%)	68.0 (90.5)	65.5 (128.6)	63.7 (131.2)	63.6 (138.8)	75.1 (196.2)
最高株価 (円)	26,255	19,165	18,455	17,920	4,027 (19,630)
最低株価 (円)	14,340	12,380	14,525	14,730	3,234 (15,835)

(注) 1 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。第33期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失を算定しています。また、第37期の1株当たり配当額は、中間配当額を株式分割前の70円、期末配当額を株式分割後の15円とし、年間配当額は単純合計である85円として記載しています。なお、第37期の1株当たり配当額について、当該株式分割が第37期の期首に行われたと仮定した場合、中間配当額は14円となり、期末配当額15円を加えた年間配当額は29円となります。

- 2 第33期、第36期及び第37期の潜在株式調整後1株当たり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。
- 3 第34期及び第35期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 4 第34期及び第35期の株価収益率及び配当性向については、当期純損失であるため記載していません。
- 5 最高・最低株価は令和4年4月4日より東京証券取引所プライム市場におけるものであり、それ以前については東京証券取引所市場第一部におけるものです。
- 6 第37期の株価については、株式分割後の最高株価及び最低株価を記載し、()内に株式分割前の最高株価及び最低株価を記載しています。

2 【沿革】

(1) 日本国有鉄道時代

年月	摘要
昭和24年6月	「日本国有鉄道法」に基づく公共企業体として日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）設立 東海道新幹線東京～新大阪間営業開始 「日本国有鉄道改革法」、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」（以下「JR会社法」という。）等の国鉄改革関連8法公布 「日本国有鉄道法」廃止 北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）及び日本貨物鉄道株式会社（以下「貨物会社」という。）設立
昭和39年10月	
昭和61年12月	
昭和62年4月	

(2) 東海旅客鉄道株式会社設立後

年月	摘要
昭和62年4月	東海旅客鉄道株式会社設立
昭和63年3月	東海道新幹線に3駅（新富士、掛川、三河安城）開業 ジェイアール東海バス㈱を設立（現・連結子会社）、同年4月自動車運送事業を同社に営業譲渡
平成元年3月	高山本線特急「ひだ」に新型気動車を投入
平成2年2月	運輸大臣より中央新幹線の地形、地質等に関する調査の指示を受け調査開始
6月	山梨リニア実験線の建設計画を運輸大臣に申請、承認
平成3年10月	東海道新幹線鉄道施設を譲受け
平成4年3月	東海道新幹線「のぞみ」を300系車両で営業運転開始
7月	㈱ジェイアール東海ホテルズを設立（現・連結子会社）
12月	㈱ジェイアール東海百貨店を設立、平成9年9月㈱ジェイアール東海高島屋に商号変更（現・連結子会社）
平成6年6月	ジェイアールセントラルビル㈱を設立（現・連結子会社）
平成9年4月	山梨リニア実験線における走行試験開始
10月	名古屋、東京、大阪（平成25年7月に東京証券取引所と統合）の各証券取引所市場第一部及び京都証券取引所（平成13年3月に大阪証券取引所に合併）に株式上場
平成11年3月	東海道新幹線「のぞみ」に700系車両を投入
12月	JRセントラルタワーズ竣工
平成12年3月	ジェイアール名古屋タカシマヤが開業（㈱ジェイアール東海高島屋が運営）
5月	名古屋マリオットアソシアホテルが開業（㈱ジェイアール東海ホテルズが運営）
平成13年3月	ジェイアール東海不動産㈱を設立（現・連結子会社）
12月	「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」（以下「JR会社法改正法」という。）の施行により、JR会社法の適用対象から除外
平成14年7月	愛知県小牧市に研究施設を開設
平成15年10月	東海道新幹線品川駅開業、全列車270km/h運転を柱とした抜本的なダイヤ改正実施
平成17年7月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）国鉄清算事業本部保有の当社株式600,000株の売却
平成18年3月	東海道新幹線に新ATC（自動列車制御装置）システムを導入
4月	定款授権に基づく取締役会決議により、自己株式268,686株を取得 鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部保有の当社株式286,071株が売却され、同機構が保有する全ての当社株式の売却が終了
平成19年1月	山梨リニア実験線の建設計画の変更を国土交通大臣に申請、承認
7月	東海道新幹線「のぞみ」にN700系車両を投入
平成20年10月	日本車輛製造㈱を連結子会社化 平成2年に運輸大臣より指示を受けた中央新幹線の地形、地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
12月	国土交通大臣より中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）第5条の残り4項目に関する調査の指示を受け調査開始
平成21年5月	自己株式90,000株を消却
12月	平成20年に国土交通大臣より指示を受けた中央新幹線に係る全幹法第5条の残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
平成23年5月	国土交通大臣が当社を中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体及び建設主体（以下「営業主体等」という。）に指名 国土交通大臣が中央新幹線の建設に関する整備計画を決定し、当社に建設を指示
平成24年5月	自己株式90,000株を消却
平成25年2月	東海道新幹線「のぞみ」にN700A車両を投入
8月	山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新が完了し、走行試験再開

年月	摘要
平成26年10月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その1）を認可
平成27年3月	東海道新幹線最高速度285km/hへの速度向上実施
平成28年11月	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」が施行され、鉄道・運輸機構に対して、中央新幹線の建設の推進のため、財政投融资を活用した長期借入を申請
平成29年2月	J R ゲートタワー竣工
4月	タカシマヤ ゲートタワーモール（㈱ジェイアール東海高島屋が運営）、名古屋 J R ゲートタワーホテル（㈱ジェイアール東海ホテルズが運営）等が開業し、J R ゲートタワーが全面開業
平成30年3月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その2）を認可
令和2年3月	東海道新幹線全列車の最高速度285km/h運転、「のぞみ12本ダイヤ」を柱としたダイヤ改正実施
7月	東海道新幹線「のぞみ」にN700S車両を投入
令和4年4月	東京証券取引所及び名古屋証券取引所における市場区分の見直しに伴い、上場する市場を東京証券取引所においてはプライム市場、名古屋証券取引所においてはプレミアム市場へ変更
7月	高山本線特急「ひだ」にハイブリッド方式の新型特急車両HC85系を投入
令和5年7月	紀勢本線特急「南紀」にHC85系車両を投入
12月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その3）及び変更を認可

3 【事業の内容】

当社グループの営んでいる主要な事業内容は以下のとおりです。

(1) 運輸業

東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。

〔主な関係会社〕 当社、ジェイアール東海バス㈱

(2) 流通業

J Rセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内における物品販売等を行っています。

〔主な関係会社〕 ㈱ジェイアール東海高島屋、㈱J R東海リテイリング・プラス、ジェイアール東海商事㈱

(3) 不動産業

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

〔主な関係会社〕 当社、ジェイアールセントラルビル㈱、ジェイアール東海不動産㈱、
新横浜ステーション開発㈱、東京ステーション開発㈱、名古屋ステーション開発㈱、
ジェイアール東海関西開発㈱

(4) その他

当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業等を行っています。

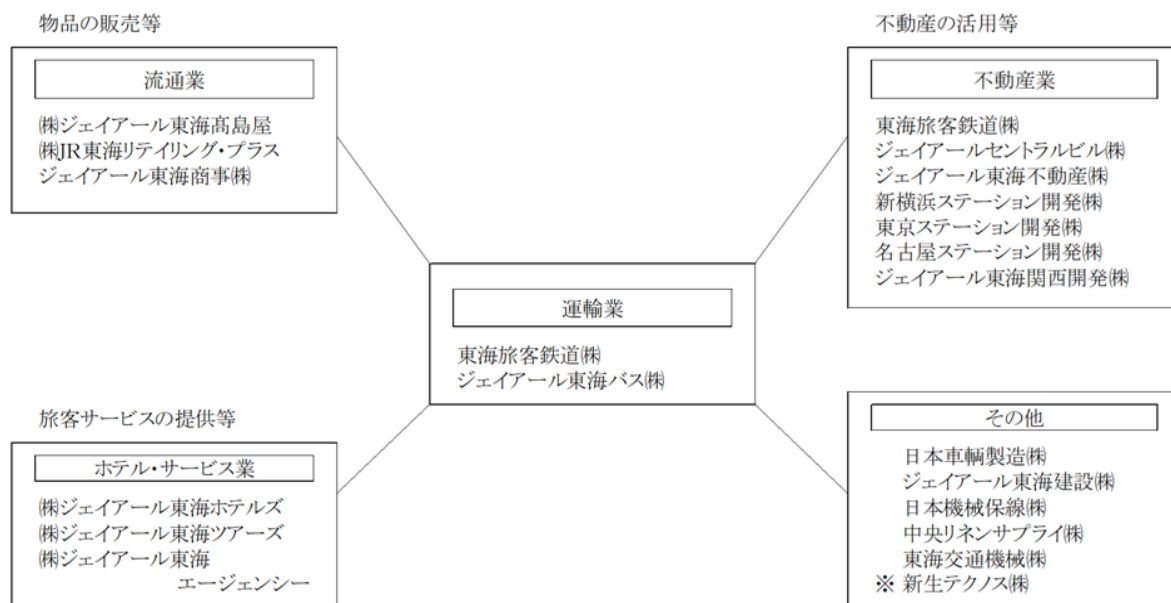
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕、その他事業を行っています。

〔主な関係会社〕

ホテル・サービス業 ㈱ジェイアール東海ホテルズ、㈱ジェイアール東海ツアーズ、
㈱ジェイアール東海エージェンシー

その他 日本車輛製造㈱、ジェイアール東海建設㈱、日本機械保線㈱、
中央リネンサプライ㈱、東海交通機械㈱、新生テクノス㈱

以上に述べた事項及び当社の主な関係会社の概要図は次のとおりです。



(注) ※印は持分法適用の関連会社を示しています。

4 【関係会社の状況】

(1) 連結子会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
ジェイアール東海 物流(株)	名古屋市中村区	300	運輸業	100.0 (10.0)	当社は同社に鉄道資材物流業務等を委託しています。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 バス(株)	名古屋市中川区	100	〃	100.0	同社は当社へのリース車両の貸付業務等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
(株)東海交通事業	名古屋市西区	100	〃	100.0	当社は同社に駅の出改札業務等を委託しています。 役員の兼任等…有	
(株)ジェイアール東海 高島屋	名古屋市中村区	10,000	流通業	61.2 (0.8)	同社はJRセントラルタワーズ及びJRゲートタワーにおいて百貨店業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
(株)JR東海リテイ リング・プラス	名古屋市中村区	700	〃	100.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、駅構内及び列車内等で小売業・飲食業を営んでいます。 役員の兼任等…有	(注3)
ジェイアール東海 フードサービス(株)	名古屋市中村区	100	〃	100.0 (48.4)	同社は当社駅構内等において、飲食業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 商事(株)	名古屋市中村区	100	〃	70.0	当社は同社より燃料及び諸用品を購入しています。 役員の兼任等…有	
ジェイアール セントラルビル(株)	名古屋市中村区	45,000	不動産業	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	(注1)
ジェイアール東海 不動産(株)	東京都港区	16,500	〃	100.0	同社は当社より用地を譲り受け、不動産事業を営んでいます。 役員の兼任等…有	(注1)
新横浜 ステーション開発(株)	横浜市港北区	9,304	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
東京 ステーション開発(株)	東京都千代田区	1,750	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
静岡 ターミナル開発(株)	静岡市葵区	624	〃	70.5	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
浜松 ターミナル開発(株)	浜松市中央区	600	〃	76.8	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
名古屋 ステーション開発(株)	名古屋市中村区	480	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 静岡開発(株)	静岡市葵区	363	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
豊橋 ステーションビル(株)	愛知県豊橋市	100	〃	57.5	同社は当社より建物を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 関西開発(株)	京都市南区	30	〃	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
(株)ジェイアール東海 ホテルズ	名古屋市中村区	100	その他	100.0	同社は当社沿線等においてホテル業を営んでいます。 役員の兼任等…有	
(株)ジェイアール東海 ツアーズ	東京都中央区	100	〃	99.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、旅行業等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
(株)ジェイアール東海 エージェンシー	東京都港区	61	〃	90.0	当社は同社に広告宣伝に関する業務等を委託しています。 役員の兼任等…有	
日本車輛製造(株)	名古屋市中村区	11,810	〃	51.2	当社は同社より鉄道車両等を購入しています。 役員の兼任等…有	(注1) (注2)
ジェイアール東海 建設(株)	名古屋市中村区	300	〃	100.0	当社は同社に当社施設の建設工事及び保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 情報システム(株)	名古屋市中村区	100	〃	100.0	当社は同社にシステム開発、改修業務等を委託しています。 役員の兼任等…有	
日本機械保線(株)	東京都港区	100	〃	92.1	当社は同社に軌道等の保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等…有	
中央 リネンサプライ(株)	東京都中央区	100	〃	87.6	当社は同社より列車内におけるリネン用品の供給等を受けています。 役員の兼任等…有	
J R 東海財務 マネジメント(株)	名古屋市中村区	80	〃	100.0	当社は同社に経理業務の一部を委託しています。 役員の兼任等…有	
東海交通機械(株)	名古屋市中村区	80	〃	100.0 (11.6)	当社は同社に車両及び機械設備の保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等…有	
ジェイアール東海 コンサルタンツ(株)	名古屋市中村区	50	〃	100.0	当社は同社に土木設計、建築設計業務等を委託しています。 役員の兼任等…有	

- (注) 1 上記子会社のうち、ジェイアールセントラルビル(株)、ジェイアール東海不動産(株)及び日本車輛製造(株)は特定子会社に該当しています。
- 2 上記子会社のうち、日本車輛製造(株)は有価証券報告書提出会社です。
- 3 (株)ジェイアール東海パッセンジャーズは、令和5年10月1日に東海キヨスク(株)と合併し消滅しています。東海キヨスク(株)は同日に(株)J R 東海リテイリング・プラスに商号変更しています。
- 4 「主要な事業の内容」欄には、セグメントの名称を記載しています。
- 5 「議決権の所有割合」欄の()内は、間接所有割合で内数です。

(2) 持分法適用関連会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
新生テクノス(株)	東京都港区	1,091	その他	23.2	当社は同社に電気設備の建設工事及び保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等…有	(注1)
鉄道情報システム(株)	東京都渋谷区	1,000	〃	21.8	当社は同社が運営する情報処理サービスを利用しています。 役員の兼任等…有	

- (注) 1 上記関連会社のうち、新生テクノス(株)は有価証券報告書提出会社です。
- 2 「主要な事業の内容」欄には、セグメントの名称を記載しています。

5 【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

令和6年3月31日現在

セグメントの名称	運輸業	流通業	不動産業	その他	合計
従業員数(人)	19,313 [628]	2,628 [5,341]	612 [245]	6,729 [1,056]	29,282 [7,270]

(注) 1 従業員数は就業人員数（当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含む。）です。

2 従業員数欄の[]は外数で、臨時従業員の年間平均雇用人員を示しています。

(2) 提出会社の状況

令和6年3月31日現在

従業員数(人)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(円)
18,514	36.6	15.8(16.1)	7,602,898

セグメントの名称	従業員数(人)
運輸業	18,414
不動産業	100
合計	18,514

(注) 1 従業員数は就業人員数（当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含む。）です。また、臨時従業員については、従業員数の100分の10未満であるため記載を省略しています。

2 平均勤続年数欄の()内は、国鉄における勤続年数を通算した場合の平均勤続年数を示しています。

3 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでいます。

(3) 労働組合の状況

当社には現在4つの労働組合があり、各労働組合の名称及び組合員数は次のとおりです。

令和6年4月1日現在

名称	組合員数(人)	上部団体
東海旅客鉄道労働組合 (JR東海ユニオン)	18,654	日本鉄道労働組合連合会 (JR連合)
国鉄労働組合東海本部 (国労東海)	189	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	120	全日本鉄道労働組合総連合会 (JR総連)
全日本建設交運一般労働組合東海鉄道本部 (建交労東海)	2	全日本建設交運一般労働組合 (建交労)

(注) ()内は労働組合名等の略称です。

当社は、東海旅客鉄道労働組合、国鉄労働組合東海本部、ジェイアール東海労働組合及び全日本建設交運一般労働組合東海鉄道本部の全ての労働組合との間で労働協約を締結しています。この労働協約に基づき、経営協議会、団体交渉等を行っており、健全かつ安定的な労使関係の構築に努めています。

なお、当社の連結子会社の労働組合の状況について特記事項はありません。

(4) 管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異

①提出会社

指標名		実績
採用した労働者に占める女性労働者の割合（注1）		26.0%
労働者に占める女性労働者の割合（注2）		12.7%
係長級以上にある者に占める女性労働者の割合（注3）		4.3%
有給休暇取得率		91.7%
育児休業取得率（注4）	女性労働者	100%
	男性労働者	96%
労働者の男女の賃金の差異	全労働者	76.3%
	うち正規雇用労働者	74.3%
	うちパート・有期労働者	80.6%

- (注)
- 1 採用した労働者に占める女性労働者の割合は、当事業年度に採用した従業員数（臨時従業員を含まない。）を基に算出しています。
 - 2 労働者に占める女性労働者の割合は、令和6年3月31日時点の従業員数（臨時従業員を含まない。）を基に算出しています。
 - 3 係長級以上にある者に占める女性労働者の割合は、令和6年3月31日時点の従業員数（臨時従業員を含まない。）を基に算出しています。なお、「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」（平成27年法律第64号）の規定による定義や計算方法とは異なっております。
 - 4 育児休業取得率は、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」（平成3年法律第76号）の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」（平成3年労働省令第25号）第71条の4第2号における育児休業等及び育児目的休暇の取得割合を算出しています。

②連結子会社

当事業年度					
名称	管理職に占める 女性労働者の 割合	男性労働者の 育児休業取得率	労働者の男女の賃金の差異		
			全労働者	うち正規雇用 労働者	うちパート・ 有期労働者
ジェイアール東海物流(株)	5.3%	200%	59.3%	69.7%	66.2%
ジェイアール東海バス(株)	0.0%	75%	64.7%	77.0%	45.1%
(株)東海交通事業	7.7%	75%	71.3%	74.0%	127.8%
(株)ジェイアール東海高島屋	13.3%	25%	50.7%	62.5%	49.7%
(株)JR東海リテイリング・ プラス(注3)	23.3%	(注4) 71%	80.6%	78.2%	104.7%
ジェイアール東海 フードサービス(株)	10.0%	0%	39.1%	69.9%	113.5%
ジェイアール東海不動産(株)	7.1%	100%	208.4%	85.3%	69.1%
ジェイアール東海関西開発(株)	0.0%	100%	56.2%	71.8%	48.7%
(株)ジェイアール東海ホテルズ	3.2%	(注4) 80%	52.8%	62.8%	60.1%
(株)ジェイアール東海ツアーズ	38.6%	0%	77.0%	79.3%	51.2%
(株)ジェイアール東海 エージェンシー	5.3%	83%	74.8%	73.6%	102.6%
日本車輛製造(株)	0.0%	(注4) 64%	75.6%	78.2%	71.8%
ジェイアール東海建設(株)	0.8%	6%	51.4%	59.0%	24.5%
ジェイアール東海 情報システム(株)	7.5%	81%	72.9%	73.1%	(注6)
日本機械保線(株)	2.6%	41%	38.8%	81.8%	75.0%
中央リネンサプライ(株)	30.8%	(注5)	69.9%	96.7%	(注7) 74.9%
東海交通機械(株)	0.0%	56%	91.4%	92.3%	27.0%
ジェイアール東海 コンサルタンツ(株)	0.0%	100%	77.7%	74.3%	78.3%

(注) 1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき公表をしているまたは公表予定の連結子会社のみを記載しています。

2 男性労働者の育児休業取得率は、(株)JR東海リテイリング・プラス(正規雇用労働者83%、パート・有期労働者0%)、(株)ジェイアール東海エージェンシー(正規雇用労働者100%、パート・有期労働者0%)、日本車輛製造(株)(正規雇用労働者64%、パート・有期労働者100%)を除き、パート・有期労働者に対象者がいないため、全労働者のものを記載しています。

3 (株)ジェイアール東海パッセンジャーズは、令和5年10月1日に東海キヨスク(株)と合併し消滅していません。東海キヨスク(株)は同日に(株)JR東海リテイリング・プラスに商号変更しています。

4 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出しています。

5 対象者がいないため記載していません。

6 女性のパート・有期労働者がいないため記載していません。

7 正規雇用労働者の所定労働時間を参考として換算した人員数を基に平均年間賃金を算出しています。

第2【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

当社グループの経営方針、経営環境及び対処すべき課題等は、以下のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものです。

(1) 会社の経営の基本方針

当社は、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念の下、鉄道事業において、安全の確保を最優先に、お客様に選択されるサービスの提供、業務効率化等について不断の取組みを行うことにより、日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させることに加え、大動脈輸送を二重系化する中央新幹線の建設により、「三世代の鉄道」を運営するということを使命としており、これを長期にわたり安定的に果たし続けていくことを基本方針としています。

当社グループとしても、名古屋駅におけるJRセントラルタワーズ・JRゲートタワーの各事業展開に代表されるような鉄道事業と相乗効果を期待できる事業分野に加えて、沿線にお住まいのお客様の暮らしを豊かにするための様々なサービスを提供することで、グループ全体の収益力強化を図ります。

(2) 中長期的な会社の経営戦略

当社グループの中核をなす鉄道事業については、長期的展望を持って事業運営を行うことが極めて重要であり、生活様式や働き方の変化によりニーズが多様化していることや、労働力人口の減少に伴い業務のあり方の変革が求められていることなど、当社を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組みながら、主要プロジェクトを計画的に推進しています。

東海道新幹線については、これまで安全で正確な輸送を提供するとともに、不断に輸送サービスの充実に向けた取組みを進めてきました。今後についても、安全の確保を最優先に、全線を対象とした脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策を進めるとともに、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、大規模改修工事を着実に進めます。また、「のぞみ12本ダイヤ」を活用した弾力的な列車設定を行うとともに、N700Sの投入やN700Aタイプに対しN700Sの一部機能を追加する改造工事を進めるなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組みます。

在来線についても、安全の確保を最優先に、地震対策、落石対策、踏切保安設備改良等を進めるとともに、特急列車の弾力的な増結や増発、通勤型電車315系の投入、新型特急車両385系量産先行車の新製を行うなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組みます。

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、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するとともに、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から半世紀以上が経過しており、早期に大動脈輸送を二重系化し、将来の経年劣化や大規模災害に対して抜本的に備える必要があります。このため、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提として、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としています。このプロジェクトの完遂に向けて、鉄道事業における安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。その上で、中央新幹線の建設の推進を図るため、財政投融资を活用した長期借入を行ったことを踏まえ、まずは品川・名古屋間の工事を進め、その開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手し、早期の全線開業を目指して、取組みを進めます。

また、このプロジェクトは自己負担により進めるものであり、建設・運営・保守等全ての場面におけるコストについて、社内に設置した「中央新幹線工事費削減委員会」で検証し、安全を確保した上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柔軟に対応していく考えです。

鉄道以外の事業についても、「会社の経営の基本方針」に則り、諸施策を着実に推進することにより、グループ全体の収益力の強化に取り組めます。

(3) 会社の対処すべき課題

日本経済の先行きは、緩やかな回復が続くことが見込まれています。こうした状況の下、当社グループは、「会社の経営の基本方針」に基づき諸施策を推進します。重点的に取り組む施策は、以下のとおりです。

鉄道事業については、地震対策をはじめとした構造物のさらなる強化として、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策について脱線防止ガードの全線への敷設を進めるとともに、プラットホーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋車両区検修庫の建替、在来線の高架橋柱の耐震化等を進めます。また、東海道新幹線の大規模

改修工事について、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなどコストダウンを重ねながら着実に進めます。さらに、半田駅及び沼津駅付近の連続立体交差化に向けた工事を進めます。自然災害等への対策としては、ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進めるとともに、台風や豪雨等により列車運行に大きな影響が予想される場合に、安全を最優先に適切な運行計画の決定、適時かつ的確な案内情報の提供を行います。また、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適切に対応するため、実践的な訓練を繰り返し実施するとともに、車内防犯カメラについて、全ての車両に整備している東海道新幹線に続いて、在来線についても、近年中に更新する予定の一部車両を除き、名古屋駅を発着する全ての当社車両への整備を進めるなど、ハード・ソフトの両面から車内のセキュリティ対策に取り組みます。

東海道新幹線については、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行います。また、N700Sの投入を進めるとともに、既存のN700Aタイプに対し、N700Sの一部機能を追加する改造工事を進めます。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行います。また、通勤型電車315系の投入を進めるとともに、新型特急車両385系量産先行車の新製に向けた詳細設計を進めます。

旅客関連設備については、東海道新幹線について、全駅への可動柵整備に向けた調査設計を進めるとともに、自動運転システム（GOA2）の導入に向けた開発を進めます。また、車椅子スペースを6席設置したN700Sの投入を進めるとともに、新大阪駅で車両とプラットフォームの段差・隙間対策を進めます。在来線については、名古屋駅で東海道本線下りホーム及び中央本線ホームへの可動柵設置工事を進めるとともに、刈谷駅でホームの拡幅、可動柵設置等に向けた工事を進めます。また、車椅子スペースを拡充した315系の投入を進めるとともに、駅におけるバリアフリー設備の整備について、国・関係自治体と連携しつつ取り組みます。さらに、3両以上の編成におけるワンマン運転導入に向けて、車側カメラを設置した車両を用いて、お客様の接近等を検知する画像認識技術活用の検討を進めます。加えて、TOICAについて、令和7年のエリア拡大に向けた準備を進めます。

営業施策については、東海道新幹線のネット予約を多くのお客様にご利用いただくための取組みとして、「EXサービス」について、昨年開始した「EX旅パック」、「EX旅先予約」、1年前予約等のサービスも通じて、ご利用の拡大を図ります。需要喚起策としては、「推し旅」キャンペーンや「貸切車両パッケージ」をはじめ、新たな営業施策を積極的に展開するとともに、京都、奈良、東京、飛騨等、魅力ある観光素材の開発に継続的に取り組み、鉄道のご利用の拡大を図ります。また、東海道新幹線開業60周年にあたり、イベントの実施等によりこれまでのご愛顧への感謝を示すとともに、中央新幹線を含む将来の高速鉄道の進化に対する期待感の醸成に取り組み、他社と連携した企画の実施や記念商品の発売等により、グループ会社とも連携しながら収益の拡大を目指します。さらに、訪日外国人に対して、国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進めるとともに、より効果的な宣伝の展開等、営業施策を強化することにより、鉄道のご利用の拡大を図ります。加えて、東海道新幹線車内における個室タイプの「ビジネスブース」の本格的な導入を進めるなど、ビジネス環境整備をさらに推進するとともに、ビジネスユーザーの出張利用を促す取組みを続けます。このほか、「さわやかウォーキング」等を通じて地域との連携を強化し、「しなの」や「ひだ」等の特急列車をはじめとした鉄道のご利用の拡大を図ります。

超電導リニアによる中央新幹線計画については、コストを十分に精査し、柔軟性を発揮しながら、健全経営と安定配当を堅持し、プロジェクトの完遂に向けて、着実に推進します。また、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、早期開業に取り組みます。具体的には、用地取得等、並びに山岳トンネル、都市部トンネル、駅等の土木を中心とした各種工事を精力的に進めます。このうち、都市部トンネルについては、シールドマシンによる調査掘進を終えて準備が整った工区から、本格的な掘進を進めます。また、関東車両基地（仮称）の造成工事や中部総合車両基地（仮称）の建築工事に着手します。機械及び電気設備等については、契約及び発注時期も考慮の上、低コスト化及び品質向上を図ります。南アルプストンネル静岡工区については、国土交通省の有識者会議の水資源及び環境保全に関する報告を踏まえ、引き続き、トンネル掘削工事の早期着手に向けて、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組みます。

一方、超電導リニア技術については、技術開発によるコストダウンとブラッシュアップに取り組みます。このうち、高温超電導磁石について、営業車両への投入を前提に一層のコストダウンを進めるとともに、安定運用に向けたさらなる検証を進めます。また、ICT等の最新の技術を活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発において、AI等による画像やビッグデータの分析システムの改良・実証等を進めます。さらに、営業車両の仕様策定を進め、設計を深度化します。加えて、走行試験を着実に行う中で、高付加価値なサービスの追求を行うとともに、様々な形で超電導リニアの体験乗車を実施し、中央新幹線の開業に向けた期待感の醸成に取り組みます。

高速鉄道システムの海外展開については、米国における高速鉄道プロジェクトについて、着実に取り組みます。また、台湾における高速鉄道について、継続的な技術コンサルティングとともに、N700Sをベースとした新型車両導入に伴う技術支援を進めます。さらに、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進めます。

技術開発については、地震や近年激甚化傾向にある豪雨等の各種自然災害に対して、安全性を最優先に安定性も高めるための技術開発を推進するとともに、車内通信環境の整備等、サービスの充実に資する技術開発を推進しま

す。また、状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、設備の維持更新におけるコストダウン等による「業務改革」の推進に向けて、社内横断的に課題解決に取り組み、特に、AIやデータ・画像分析技術等について、当社の業務に最適な形で導入するための準備を進めます。さらに、グループ会社を含めて、労働力人口の減少等に対応するため、ロボット制御等の先端技術の活用を進めます。

鉄道以外の事業については、当社グループの共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」について、駅売店等を対象施設に追加するなど利便性の向上を図るとともに、駅売店等について、土産品、弁当等をワンストップで購入できるように集約・大型化するなど、便利で魅力ある店舗づくりを進めます。また、JRセントラルタワーズとJRゲートタワー等の駅ビル事業について、店舗の品揃え強化やサービス向上を図るとともに、名古屋駅・岐阜駅等の駅商業施設の拡張・リニューアルを実施します。さらに、中央新幹線神奈川駅（仮称）付近で、イノベーション創出促進拠点「FUN+TECH LABO」を運営し、神奈川県、相模原市、有識者、企業等と連携して、まちづくりに参画しながら将来のさらなる事業開発を検討します。加えて、令和8年度開業予定のホテル「コートヤード・バイ・マリオット京都駅」等の沿線不動産の開発を進めるとともに、新たな取組みとして、不動産ファンド事業のノウハウ獲得を目的に、不動産ファンドへの出資を行います。このほか、東海道新幹線「こだま」号の業務用室を活用した法人向け荷物輸送サービスを開始し、JR各社とも連携しながら、新たな需要創出に取り組みます。

持続可能な社会の実現に向けた取組みについては、政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減することを目指すなど、地球環境保全に資する諸施策を推進します。具体的には、当社のCO₂排出量の約5%を占める「燃料の使用に伴う直接排出」について、模擬走行試験を通じて、水素動力車両（燃料電池車、水素エンジン車）に関する開発を進めるとともに、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料について、調査研究を継続します。残りの約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、N700S及び315系といった省エネルギー車両の投入を進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組むとともに、東海道新幹線の「のり面」を活用した太陽光発電システムの施工を開始するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組みます。また、鉄道各社と連携しながらPRを強化するなど、鉄道の環境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進することで、脱炭素社会への移行に貢献します。さらに、東海道・山陽新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化のサービスについて、「エクスプレス予約」法人会員向けに開始します。加えて、TCFD提言を踏まえた気候変動に関するリスク分析等を深度化し、長期にわたる安定的な事業運営に活かします。このほか、「東海道新幹線再生アルミ」の活用等、廃棄物の削減や資源の再利用等を通じて、地球環境への負荷を低減します。

以上のように、引き続き、安全の確保を最優先に輸送機関としての使命を果たしつつ、「業務改革」と「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化を図っていきます。

2【サステナビリティに関する考え方及び取組】

文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものです。

当社は、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念の下、中長期的な展望に立ち、安全の確保を最優先に日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させつつ、大動脈輸送を二重化する中央新幹線の建設により「三世代の鉄道」を運営するとともに、グループ会社と一体となって鉄道と相乗効果のある関連事業を展開していくことを基本方針としています。

そして、すべてのステークホルダーからの信頼を高めるという確固たるガバナンスの下、この基本方針に基づく事業戦略により、利益、キャッシュ・フローといった「経済的価値」を創造しながら、同時に持続的かつ豊かな社会を実現するという「社会的価値」を創造する「ESG経営」を実践し、健全経営と安定配当、さらには企業としての持続的な成長を実現してきました。

鉄道事業を中核とする当社グループにおいては、長期的展望を持ち、人材育成、設備投資、技術開発等を行い、安全の確保を最優先に、競争力を強化していくことが不可欠です。そのために、①安全対策、②サービス向上策、③効率化、④環境優位性の追求に重点を置いて事業活動を行っています。



(1) カーボンニュートラルに向けた目標とTCFDの提言への取組み

上記のうち環境優位性の追求について、当社ではこれまで、地球環境保全を経営上の重要なテーマとして、省エネ型の車両や設備を積極的に導入することで、他の輸送機関に比べてエネルギー効率がが高く、環境負荷が少ないという鉄道の環境優位性を不断に高めてきました。

これに留まらず、2050年カーボンニュートラルの実現に向けてより一層のCO₂排出削減にも取り組んでおり、当社及び当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減とすることを目指します。

これらに加え、当社は、2021年5月にTCFD(注)の提言に賛同し、TCFDの提言を踏まえて気候変動に関するリスクと機会の分析を進めています。今後も、リスク分析をさらに深度化することで、長期にわたる安定的な事業運営に活かすとともに、持続可能な社会の実現にも貢献していきます。

(注) TCFDはTask Force on Climate-related Financial Disclosuresの略で、気候関連の情報開示等を検討するため、金融安定理事会(FSB)によって設立された気候関連財務情報開示タスクフォースです。その最終報告書では、企業等に対し、気候変動が事業に与えるリスク及び機会の把握と開示等を推奨しています。

① ガバナンス

当社では、それぞれ経営部門、技術部門を統括する総合企画本部と総合技術本部が中心となり、環境施策を立案・推進しています。代表取締役社長及び関係役員は、気候変動に関する検討内容を経営に反映するとともに、取組みを監督しています。また、重要な事項は、取締役会等にて審議・報告することとしています。

② 戦略

気候変動に関するリスクと機会に対する戦略は、次のとおりです。

a 移行リスク

当社が排出するCO₂125万t（2022年度）のうち、約5%は「燃料等の使用に伴う直接排出」が、残りの約95%は「電力使用に伴う間接排出」が占めています。

約5%を占める「燃料等の使用に伴う直接排出」については、環境負荷の低減を実施したHC85系を順次投入しました。また、模擬走行試験を通じて、水素動力車両（燃料電池車、水素エンジン車）に関する開発を進めるとともに、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料について、調査研究を継続します。残りの約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、国内の電源部門全体の脱炭素化の動きに加え、N700S及び315系といった省エネ型車両の投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに切り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組んでいます。また、東海道新幹線の「のり面」を活用した太陽光発電システムの施工を開始するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組みます。

b 物理的リスク

気候変動に伴う物理的リスクのうち、鉄道業においては風水害による影響が大きいと考えられます。そのため、これまでも様々な対策を実施してきましたが、TCFDのフレームワークを用いた気候変動による影響の分析を行うことで、さらなるリスクの管理に努めています。

その一環として、河川氾濫の発生確率増加に伴う東海道新幹線の設備損害額及び大雨の発生頻度増加に伴う運休・遅延による収益減少額について、定量的に分析し、当社HPに開示しています。

c 機会

昨今の脱炭素に向けた環境意識の高まりは、元来環境優位性の高い交通機関である鉄道のさらなるご利用促進の機会と捉えています。

当社は、鉄道各社と連携しながらPRを強化するなど、鉄道の環境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進することで、脱炭素社会への移行に貢献していきます。

③ リスク管理

当社では総合企画本部及び総合技術本部が、関係部署と十分連携の上、気候変動に伴うリスク及び機会が当社に及ぼす影響を評価・分析し、対策を立案・推進しています。

物理的リスクの低減策としては、会社発足以来、気候変動起因に限ることなく実施してきた自然災害全般に対する設備強化等のほか、大規模災害への抜本的な備えとして、超電導リニアによる中央新幹線建設にも取り組んでいるところです。

当社は、引き続き気候変動に関するリスク分析を深度化させることを通じて、長期かつ安定的に鉄道事業を運営し、持続可能な社会の実現にも貢献していきます。

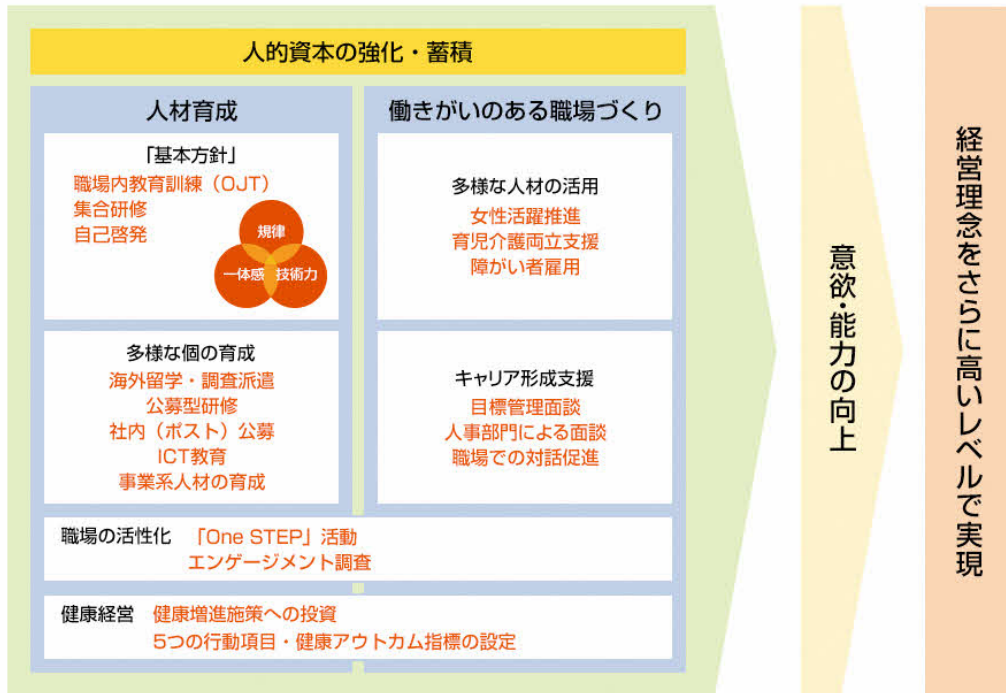
④ 目標と指標

当社及び当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減とすることを目指します。これにより、鉄道の環境優位性をさらに高め、持続可能な社会の実現に向けて貢献していきます。

(2) 当社の持続的な成長を支える人材への取組み

当社は、人材こそが最大の経営資源と考えています。経営理念や行動指針を社員一人ひとりが自身の仕事に落とし込み、それをチームとしてまとめ上げ、しっかりとやり抜くことが、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念をより高いレベルで実現することにつながります。このような考え方の下、当社では人材育成と働きがいのある職場づくりに向けて、現場での教育訓練や各種研修、女性活躍推進の取組みや各種改善活動をはじめ、エンゲージメント調査の結果等も活用しながら、社員の意欲と能力を高め、企業価値の最大化に取り組んでいます。

人的資本マネジメント(イメージ図)



なお、各戦略の詳細については、当社HPにある統合報告書2023 p25～30をご参照ください。また、2024年秋に公表する統合報告書2024にも記載予定です。

a 人材育成

鉄道事業は、社員一人ひとりが自分の役割を完遂するための強い心構えを持ち、高い技術力と確かな知識を身に付け日々の業務に真摯に取り組むとともに、各部門が連携して高いレベルで様々な専門技術が統合されることにより、初めてトータルとして安全かつ健全なシステムとして機能します。

このことから、当社では、特に鉄道現場において「規律」「技術力」「一体感」の3つを人材育成の基本理念として掲げ、当社の社会的使命を長期にわたり安定的かつ十分に果たし続けるための人材育成に取り組んでいます。具体的には、各職場における日常的な仕事を通じて、業務知識や技術を学ぶ「職場内教育訓練(OJT)」をすべての教育訓練の基本とし、総合研修センター等で実施する「集合研修」と、社内・社外通信研修制度等で知識・技能を習得する様々な「自己啓発」により補完しています。

また、主にオフィス部門においては、多様な社員の能力を活かし、新たな視点や柔軟な発想で、社内外の様々な環境変化に対応し、新たな価値を創造していくことが必要です。

当社では鉄道現場、オフィス部門問わず、長期雇用を前提として、社員が必要な能力を備え、意欲を持ってその能力を発揮できるよう、人事運用も広く視野に入れ、計画的な人材育成に取り組んでいます。

なお、総合研修センターには、車両の実物大シミュレータや本線と同等の設備を備えた実験線等を配備するとともに、VR技術や立体投影システムを用いた訓練教材を活用するなど、専門的な技量・技術の深度化につながる取組みを積極的に行っています。2023年度、総合研修センターにおける集合研修の利用実績は延べ約8,900人・約62,500人日で、従業員一人当たりの年間教育時間は25.3時間でした。

自己啓発についても、各種支援制度等を充実させ、意欲のある社員の能力開発を積極的に支援しています。当社では日常業務で必要となる専門知識や技能を体系的に習得できる社内通信研修(約30講座)を整備しており、毎年5,000人程度の社員が利用しています。また、業務に役立つ200種類以上の資格について受験料相当額を支給する資格取得奨励金制度、eラーニングを含む社外の通信研修を修了した際に受講料半額相当を支給する社外通信研修修了奨励金制度等についても多くの社員が活用しており、2023年度は延べ約3,900人を対象に、約2,800万円を支援しました。

「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念を将来にわたってより高いレベルで実現し続けるためには、経営環境の変化にも適切に対応するための多様な人材を質・量ともに充足させる必要があります。当社は、意欲ある社員に知識と経験を積む機会を提供することで、多様な知識と経験を持つ人材を当社の経営資本として育成しています。

(グローバル人材の育成)

企業を取り巻く経済・社会環境が益々国際化し、複雑化する中で、将来の経営を担い、国際社会においても通用する人材の育成を目的に、全額社費負担による海外留学制度を設けています。

また、社員を海外の企業等に派遣して先端技術等の調査に当たらせ、帰国後に調査結果を当社業務に役立たせることを目的に、海外調査派遣制度を設けております。

これらの制度は公募制であり、幅広い職種から意欲ある社員を募ることでこれからの社業の推進や組織の変革に寄与する人材を戦略的に育成しています。

(公募型の研修や制度によるキャリア開発)

当社では、多様な人材が意欲に応じて様々な知識と経験を積み重ねられるよう、公募型の研修や制度の充実を図り、社員の意欲と能力を高めるとともに人材ポートフォリオの多様化を進めています。

将来、マネジメント層として活躍が期待できる社員には、職場の核となり、けん引するために必要な素養を身に付ける「キャリア・アップ研修」をはじめとした教育機会や、異業種女性交流研修への参加、社外の社会人向けプログラムへの社員派遣等、視野や社外人脈を広げるための機会を拡充しています。

また、意欲・能力ある社員を見出して適材適所の登用を実現するとともに、これを契機として社員各々の自己研鑽意欲や挑戦心を喚起することを目的として、2022年より社内公募によるキャリア開発を導入しています。

(ICT人材の育成)

新しい発想による新たなサービスの創出や業務改革推進のためには、ICT等の新しい技術を積極的に活用できる人材の育成と、それらを業務において最大限活用する社内文化の醸成が急務であると考えています。当社では、データ分析やシステム開発など実践的なスキルを習得する教育を実施し、ICTを活用して新たな価値を創造する人材の育成を強化しています。また、階層別研修において、ICTの技術動向と当社における活用可能性を考察するカリキュラムを実施しているほか、2023年度より順次、全社員を対象にICTリテラシーの向上を図る教育を実施しており、これらを通じてICT活用の社内文化醸成に努めています。

(事業系専門人材の育成)

当社では、長期雇用を前提として計画的に人材を育成すべく、ジョブローテーションを行っています。他方、新規事業開発など、専門性を磨くことで質の高いアウトプットが期待できる職務については、適性の高い人材を見出し、事業推進本部やグループ会社を中心に人事運用を行うことで、専門性のある人材を育成しています。

b 働きがいのある職場づくり

公共性の高いオープンなサービスを提供する当社は、多様なお客様に喜ばれるサービスを提供し続ける使命を担っています。お客様の多様なニーズに応え続けるためには、多様なバックグラウンドを持つ社員一人ひとりがその能力をいかに発揮する必要があります。社員一人ひとりが働きがいを感じられる職場をつくることで、個々のアウトプットを引き出し、組織の成果の最大化を図っています。

(女性活躍推進プロジェクト)

当社では、社員が働きがいをもって十分に能力を発揮できる職場づくりのための取組みとして、女性活躍推進に力を入れています。

男女雇用機会均等法等の趣旨を踏まえ、採用・配置等、人事面の取扱いにおいて男女の区別なく行っており、現在女性社員は、管理部門の業務、駅のフロント業務、新幹線・在来線の車掌・運転士業務、病院の看護業務をはじめ、広範な業務に従事しています。鉄道事業では、その業務の特性上、いわゆる深夜労働（22時から翌日5時にかかる時間帯の労働）が不可欠ですが、当社発足時の労働基準法では、一部の限定的な職種を除き、女性の深夜労働は原則として禁止されていました。そのため、1996年末における当社の女性社員の割合は、わずか1.3%にとどまりました。その後、1997年の労働基準法改正を受け、本格的に女性社員の採用を開始し、2023年度末時点で女性社員数は2,353人（全社員に占める割合は12.7%）と大幅に増加しています。2021年には当社で初めて女性が執行役員に、2022年には取締役役に就任したほか、部長・課長等、多方面で女性が活躍しています。

これまででも多様かつ柔軟な働き方を実現するための各種制度の充実に積極的に取り組んできましたが、これに加えて2020年7月に立ち上げた人事部長直轄の女性活躍推進プロジェクト主導の下、これまで以上に男女を問わずすべての社員が仕事と子育てを両立させ、働きがいを持って十分に能力を発揮できる会社とすべく、2021年4月から取り組む女性活躍推進法に基づく行動計画を策定しました。

この行動計画では、新卒採用における女性の採用率を25%以上とする、女性の管理職の人数を1.5倍以上（2020年度末比）にするといった数値目標を掲げており、計画期間が終了する2026年3月31日までに目標を達成できるよう、全社的に取組みを推進しています。

<女性活躍推進のためのポジティブアクション>

男女を問わず全ての社員が働きがいをもって十分に能力を発揮できる会社となることを目指し、女性の職業生活における活躍の推進に関する法律に基づき以下の行動計画を策定しています。

計画期間：2021年4月1日～2026年3月31日

1. 女性の採用率を拡大します。

目標：新卒採用における女性の採用率を25%以上とする。

- ・女性が鉄道会社で働くイメージを持てるよう訴求する採用広報を強化する。
- ・全職種において女性の採用を強化する。

2. 女性の配置箇所を増やし、働き方に制約のある社員の活躍できる場を拡大します。

目標：女性の配置箇所を増やす。

- ・女性用設備の整備状況等をふまえ、女性の配置箇所を増やす。

目標：働き方に制約のある社員の活躍できる場を拡大する。

- ・育児等により働き方に制約のある社員の活躍できる場を拡大する。

3. 女性管理職を増やします。

目標：女性の管理職（※）の人数を1.5倍以上（2020年度末比）にする。

※「ライン課長」及び「課長より上位の役職（役員を除く）」にある社員の合計。

- ・社外研修への派遣等を通じて、女性リーダーのキャリア意識の醸成や社外ネットワークの形成を支援する。

目標：係長・助役クラス以上の女性の人数を1.5倍以上（2020年度末比）にする。

- ・活躍する女性が登壇するセミナーを実施し、ロールモデルを紹介する。
- ・女性を対象としてキャリア意識醸成のための研修を実施する。

4. 女性が能力を発揮しやすい職場風土の醸成と制度の充実を図ります。

目標：女性が能力を発揮しやすい職場風土を醸成する。

- ・管理職等を対象とした研修を実施する。

目標：仕事と育児の両立を支援するための制度の充実を図る。

- ・勤務制度等の充実を図る。

目標：年次有給休暇取得率を80%以上にする。

- ・社員に年次有給休暇取得の意欲を行う。

5. 男性の育児参画を促します。

目標：育児休職又は育児目的休暇を取得した男性社員の割合を30%以上とする。

- ・男性社員に対して育児関連制度についての情報発信を強化する。

※次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画（2023年4月～）においては、「男女ともに、子が生まれた社員が育児休職又は育児を目的とした休暇をその取得可能期間において100%取得」することを目標としております。

（育児・介護等と仕事の両立支援制度）

すべての社員が仕事と育児・介護を両立させ、意欲や働きがいを持って長きにわたり活躍するため、各種制度の一層の充実に努めてきており、多くの制度が法律の定めを上回る水準となっています。

例えば、産前休業、育児休業、介護休業を法定の期間よりも長く取得することができます。特に育児休業等に関しては、取得率の維持・向上を目指すため、計画を定めて取り組んでおり、2023年度の育児休業等の取得率は女性が100%、男性が96%です。

また、仕事と子育ての両立を支援するため、非現業と一部の現業機関の社員を対象としたフレックスタイム制や、現業機関等において小学6年生以下の子を養育する社員が月に複数日の無給休暇を取得できる短日勤務制度等、より柔軟に働くことができる勤務制度を整備しているほか、企業主導型保育園の利用斡旋やベビーシッター等の利用時に給付する子育て支援補助金等、各種の福利厚生制度を導入しています。また、2024年1月からは、非現業社員を対象に「スマートワーク」という新しい働き方を導入し、東海道新幹線の全区間で新幹線通勤を可能とするとともに、新幹線での通勤時執務、リモートワークの拡大、フレックスタイム制の柔軟化を実施しています。これにより、社員がより高いパフォーマンスを自立的に発揮できる環境を整備するとともに、子育て世帯の負担軽減を図っています。

加えて、育児や介護等を理由に退職した場合において、一定の条件を満たした時に再雇用を行う制度や、勤務地域限定の社員が希望した場合には地域を跨いで異動ができるエリア・チェンジ制度等も整えており、ライフステージに応じて、社員が能力を発揮できるような環境づくりを進めています。

(障がい者雇用)

多様な人材活用や企業の社会的責任の観点から、障がいのある方の雇用促進に積極的に取り組んでおり、個別の障がいの程度等に配慮しながら、事務部門や現業部門を含めて幅広く適材適所に配置しています。

2006年10月には、「障害者雇用の促進等に関する法律」に基づく特例子会社である「株式会社ジェイアール東海ウェル」を設立し、主な事業として当社グループ内の印刷業務及び封入封緘業務を行っています。

このような取組みの結果、2023年6月1日時点の障害者雇用率は、2.7%と法定雇用率を上回る雇用を維持しています。

今後も、改正障害者雇用促進法の趣旨に基づき、募集・採用の場面で差別を行わないことはもちろん、採用後も障がいによる制約に配慮しつつ、個人の能力を有効に発揮してもらうべく就労環境の整備を適切に進めていきます。

c 健康経営

当社が社会的使命を将来にわたって果たしていく上での基盤となる社員の健康保持・増進を図るため、健康経営を積極的に推進しています。

(健康経営推進の目的)

経営理念に示す「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という使命を担うためには、社員一人ひとりがその持てる力を最大限発揮することが大切であると考えています。その基盤となる心身の健康の保持・増進を図るため、2018年4月に当社の健康施策の全体方針となる「健康づくり指針」を制定するとともに、人事担当役員をトップとする健康経営推進体制を整備し、健康経営を積極的に推進しています。

(数値目標)

2024年度から、社員が豊かですこやかな人生を送るための基本的な生活習慣に着目し「食事」「運動」「睡眠」「適正飲酒」「禁煙」の5点について新しい数値目標を設定しています。

各項目の具体的な目標は以下のとおりです。

行動項目	内容	当社現状 (2023年度)	当社目標 (2024年度～2026年度)
食事	朝食を週5回以上	75%	85%
運動	①汗をかく運動を週2回以上 ②平均8,000歩/日以上	56% (①or②)	65% (①or②)
睡眠	睡眠で十分な休養がとれている	73%	75%
適正飲酒	適正な飲酒	77%	90%
禁煙	たばこを吸わない	80%	88%

3【事業等のリスク】

当社グループの事業その他のリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項を記載しています。ただし、以下は当社グループに関するすべてのリスクを網羅したものではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。かかるリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。なお、文中における将来に関する事項は、有価証券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。

(1) 事業に係る法律関連事項

① 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

鉄道事業者は、本法の定めに従い、営業する路線及び鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない（第3条）とともに、鉄道事業を休止しようとするときは、事前に国土交通大臣に届け出なければならないこととされています（第28条、第28条の2）。また、旅客の運賃及び料金の設定・変更については、原則としてその上限額について国土交通大臣の認可を受けなければならないこととされています（第16条）。

これらの法的規制が変更された場合には、規制を遵守するための費用の増加や事業活動の制限により、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

② 旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成13年法律第61号）

東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社（以下「本州旅客会社」という。）をJR会社法の適用対象から除外するための措置等を講じたJR会社法改正法が平成13年12月1日から施行され、本州旅客会社はJR会社法の適用対象から除外されました。

なお本法附則において、国土交通大臣は、国鉄改革の経緯を踏まえ、利用者の利便の確保等を図るため、本州旅客会社及び本州旅客会社の鉄道事業の全部又は一部を譲受・合併・分割・相続により施行日以後経営する者のうち国土交通大臣が指定する者（以下「新会社」という。）がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（以下「指針」という。）を公表するものとされ（附則第2条）、当該指針は平成13年12月1日より適用となりました（平成13年国土交通省告示第1622号）。その主な内容は以下のとおりです。

○会社間（新会社の間又は新会社と北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社との間をいう。以下同じ。）における旅客の運賃及び料金の適切な設定、鉄道施設の円滑な使用その他の鉄道事業に関する会社間における連携及び協力の確保に関する事項

○国鉄改革実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

○新会社がその事業を営む地域において当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動に対する不当な妨害又はその利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮に関する事項

国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保するため必要があると認めるときは新会社に対して指導及び助言をすることができ（附則第3条）、さらに、新会社が正当な理由なく指針に沿った事業経営を行っていないと認めるときなどには必要な措置をとるべき旨を勧告及び命令することができるものとされています（附則第4条）。

なお、当社はこれまでも指針に定められた事項に沿った事業運営を行ってきており、この指針は今後の当社の事業運営に大きな影響を及ぼすものではないと考えております。

(2) 運賃及び料金の設定又は変更

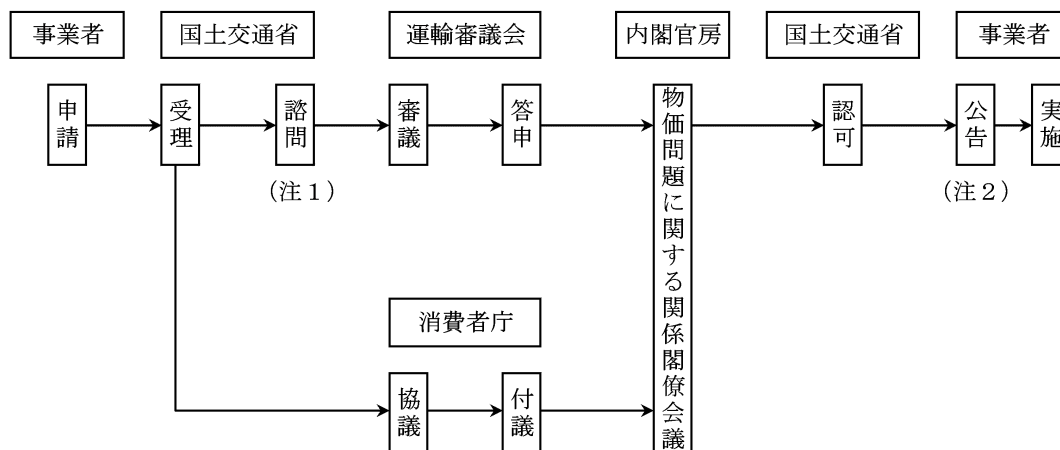
① 運賃及び料金の認可の仕組みと手続き

鉄道運送事業者が旅客の運賃及び新幹線特急料金（以下「運賃等」という。）の上限を定め、又は変更しようとする場合、国土交通大臣の認可を受けなければならないことが法定されています（鉄道事業法第16条第1項）。

また、上限の範囲内での運賃等の設定・変更並びに在来線特急料金等その他の料金の設定・変更については、事前の届出で実施できることとなっています（鉄道事業法第16条第3項及び第4項）。

これらの手続きが変更される場合、また物価上昇時等において何らかの理由により手続きに基づいた運賃・料金の変更を機動的に行えない場合には、当社グループの収益に影響を与える可能性があります。

鉄道運送事業者の申請を受けて国土交通大臣が認可するまでの手続きは、大手民営鉄道事業者における近年の例によれば次のようになっています。



(注) 1 鉄道事業法第64条の2に基づく手続きです。また、国土交通省設置法第23条では、運輸審議会が審議の過程で必要があると認めるとき又は国土交通大臣の指示等があったときに公聴会が開かれることが定められています。

2 鉄道営業法第3条第2項で、運賃その他の運送条件の加重をなす場合に7日以上公告をしなければならないことが定められています。

なお、各旅客会社における独自の運賃改定の実施の妨げとなるものではありませんが、国鉄改革の実施に際し利用者の利便の確保等を図るため、旅客会社では、現在、2社以上の旅客会社間をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金に関し、旅客会社間の契約により通算できる制度とし、また、旅客運賃について、遠距離通減制を加味したものとしています。

② 運賃改定に対する当社の考え方

a 当社では、昭和62年4月の会社発足以降、消費税等を転嫁するための運賃改定（平成元年4月、平成9年4月、平成26年4月及び令和元年10月）を除くと、これまで運賃改定を実施していません。

大手民営鉄道事業者の場合、兼業部門も含めた総合的な経営判断に立って鉄道事業部門の税引後当期純利益に先行き赤字が見込まれる場合に運賃改定の申請が行われ、上記の手続きを経て改定が実施されている例が多いと見受けられます。当社の場合、兼業部門収入の全収入に占める割合が著しく小さいことなどを踏まえた上で、適正利潤を確保しようとする運賃改定を適時実施する必要があるものと考えています。

b 事業経営に当たっては、まず収入の確保と合理化努力を進め能率的な経営に努めますが、適正利潤についてはこのような努力を前提とした上で、株主に対する利益配当に加え、将来の設備投資や財務体質の強化等を可能なものとする水準にあることが是非とも必要であると考えています。

③ 国土交通省の考え方

当社の運賃改定に関し、国土交通省からは、次のような考え方が示されています。

- a 東海旅客鉄道株式会社を含む鉄道事業の運賃の上限の改定に当たっては、鉄道事業者の申請を受けて、国土交通大臣が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの（以下「総括原価」という。）を超えないものであるかどうかを審査して認可することとなっている（鉄道事業法第16条第2項）。なお、原価計算期間は3年間とする。
- b 総括原価を算定するに当たっては、他の事業を兼業している場合であっても鉄道事業部門のみを対象として、所要の株主配当を含めた適正な利潤を含む適正な原価を算定することとなっている。また、通勤・通学輸送の混雑等を改善するための輸送力の増強、旅客サービス向上等に関する設備投資計画の提出を求め、これについて審査を行い、必要な資本費用については原価算入を認めているところである。
- c 総括原価を算定する方法としては、当該事業に投下される資本に対して、機会費用の考え方による公正・妥当な報酬を与えることにより資本費用（支払利息、配当等）額を推定するレートベース方式を用いる方針であり、総括原価の具体的な算定は以下によることとしている。

総括原価＝営業費等(注1)＋事業報酬

- ・ 事業報酬＝事業報酬対象資産（レートベース）×事業報酬率
- ・ 事業報酬対象資産＝鉄道事業固定資産＋建設仮勘定＋繰延資産＋運転資本(注2)等
- ・ 事業報酬率＝自己資本比率(注3)×自己資本報酬率(注4)＋他人資本比率(注3)
×他人資本報酬率(注5)

(注) 1 鉄道事業者間で比較可能な費用について、経営効率化を推進するため各事業者間の間接的な競争を促す方式（ヤードスティック方式）により、比較結果を毎事業年度終了後に公表するとともに、原価の算定はこれを基に行うこととしている。

2 運転資本＝営業費及び貯蔵品の一部

3 自己資本比率は30%、他人資本比率は70%

4 自己資本報酬率は、公社債応募者利回り及び全産業の自己資本利益率の過去5年平均（年数については、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定する。（注5）において同じ）を基に、以下の算定式により算定する。ただし、全産業の自己資本利益率が公社債応募者利回りを下回る場合には、公社債応募者利回りによる。なお、公社債利回り実績値は国債（10年もの）、地方債、政府保証債の平均の過去5年平均とし、 β はTOPIXの変化率と鉄道会社の株価変化率の共分散をTOPIXの変化率の分散で除したものとする。

自己資本報酬率＝公社債利回り実績値＋ β ×（全産業（陸運業を除く）平均自己資本利益率－公社債利回り実績値）

5 他人資本報酬率は、法定債務を除き、債務実績利子率のJR旅客会社のうち北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社を除くグループ平均の過去5年平均とする。

- d なお、認可した上限の範囲内での運賃等の設定・変更、又はその他の料金の設定・変更は、事前の届出で実施できることとなっているが、国土交通大臣は、届出された運賃又は料金が、次のア又はイに該当すると認めるときは、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命じることができるとされている（鉄道事業法第16条第5項）。

ア 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき

イ 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

(3) 競合等

当社グループは、鉄道事業において、航空会社及び他の鉄道会社、自動車、バス等の対抗輸送機関と競合しているほか、鉄道以外の事業においても、既存及び新規の事業者と競合しています。加えて、これらの事業は、日本経済の情勢とりわけ主な営業エリアである首都圏、中京圏、近畿圏における景気動向等の影響を受けていることから、既存及び新規の事業者との競合状況や今後の経済情勢及び少子高齢化等に伴う将来的な人口動態が、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

特に、当社グループの主力事業である東海道新幹線においては、航空会社との間で、航空運賃の著しい引下げ、空港の発着枠の拡大、さらには空港と都市中心部とのアクセス改善など航空機による移動の利便性向上等に起因した競争に直面しています。

また、近年はリモートワークやWeb会議が浸透しており、今後も鉄道のご利用に影響を与える可能性があります。

以上のような競合等に対しては、安全・安定輸送を確保しつつ、新幹線においては、「のぞみ12本ダイヤ」による需要にあわせた弾力的な列車設定、N700Sの投入及び「EXサービス」のさらなるご利用拡大等に取り組むとともに、在来線においては、通勤型電車315系の投入や新型特急車両385系量産先行車の新製に向けた詳細設計を進めるなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組めます。

(4) 長期債務

昭和62年の会社設立に際し、当社は、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号）に基づき、国鉄の長期債務のうち3,191億円を承継しました。さらに、当社は、新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く。）を平成3年10月1日、新幹線鉄道保有機構（以下「保有機構」という。）より5兆956億円で譲り受け、このうち4兆4,944億円については25.5年、6,011億円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金に支払うことに関して、保有機構との間に契約を締結し、その譲渡価額を鉄道施設購入長期未払金として計上しました。なお、4兆4,944億円については、平成29年1月に支払を完了しています。

(注) 保有機構は平成3年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は鉄道整備基金に承継されました。さらに鉄道整備基金は平成9年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は運輸施設整備事業団に承継され、運輸施設整備事業団は平成15年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は法律により国が承継する資産を除き、鉄道・運輸機構に承継されました。

また、平成28年11月に、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法施行令（以下「鉄道・運輸機構法施行令」という。）に基づき、財政投融資を活用した長期借入の申請を鉄道・運輸機構に対して行い、平成29年7月までに、長期、固定かつ低利の中央新幹線建設長期借入金について、総額3兆円の借入を行い、金利上昇リスク、資金調達リスク、償還リスクを低減しました。

これらを含めた連結長期債務残高は、当期末現在で4兆8,461億円、そのうち中央新幹線建設長期借入金を除いた長期債務残高は1兆8,461億円となっており、当期の支払利息は790億円となっています。

今後の金利動向により調達金利が変動する場合には、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

当社は、引き続き調達手段の多様化や低利かつ安定的な資金の確保に努めてまいります。

(5) 自然災害等

当社グループの事業、特に東海道新幹線をはじめとする鉄道事業については、地震・台風等の自然災害、テロの発生、感染症の流行等により大きな影響が生じ、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

なお、鉄道インフラについて当社は、安全の確保は最優先の課題であるとの認識の下、会社発足以来、自然災害等への対策に積極的に取り組んでいます。具体的には、阪神・淡路大震災、新潟県中越地震、東日本大震災などにおける他社線の被災状況等を踏まえて、東海道新幹線の橋脚については必要な箇所の耐震補強を完了し、高架橋柱及び盛土の耐震補強は協議案件等と関係する一部を除き完了しました。そのほか、脱線防止ガードの敷設をはじめとする脱線・逸脱防止対策等も積極的に進めています。また、在来線においても、輸送の安全確保のため、構造物等の耐震補強や盛土補強、落石対策等を継続的に実施しています。さらに、感染症の流行時には、お客様及び社員への感染拡大防止を徹底しながら十分な輸送力の確保に努めるなど、鉄道事業への影響を最小限のものとするための取組みを行うこととしています。

(6) 安全対策

当社グループの事業、特に東海道新幹線をはじめとする鉄道事業については、仮に列車の運行により事故が発生した場合、大きな損害が生じ、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

当社は、安全の確保は最優先の課題であるとの認識の下、ソフト・ハード両面にわたり、会社発足当初から安全に関する取組みを積極的に進めています。

ソフト面の取組みとしては、規程・マニュアル類を常に整備するとともに教育訓練を徹底し、社員自らが能力を高める職場風土の構築に努めることにより、社員一人ひとりが知識・技能を身につけ、規律と使命感をしっかりと持って業務を遂行するように取り組んでいます。また、当社の研修センターにおいて、グループ一体として、安全に主眼を置いた社員教育の一層の充実に取り組んでいます。

一方、ハード面においては、保安・防災対策を一層進めているほか、車両・軌道・電気設備の維持・更新等を積極的に推進しています。新幹線では、新ATC（自動列車制御装置）システムや新型車両を導入するなど、安全の確保のため、必要な設備投資を積極的に行っています。また、在来線においても、全線でATS-PT（パターン照査式自動列車停止装置）の導入を行うなど、より一層の安全性向上に努めてきました。

これらの結果、当期の鉄道運転事故件数（32件）は会社発足初年度である昭和62年度（60件）と比較して大幅に減少しました。

(7) コンピュータシステム・顧客個人情報保護

当社グループは、現在、鉄道事業や鉄道以外の事業における様々な業務分野で、多くのコンピュータシステムを用いています。また、当社グループと密接な取引関係にある他の旅行会社や鉄道情報システム(株)等においても、コンピュータシステムが重要な役割を果たしています。したがって、サイバー攻撃や自然災害、人為的ミス等によってこれらのコンピュータシステムの機能に重大な障害が発生した場合、当社グループの業務運営に影響を与える可能性があります。また、コンピュータウイルスへの感染や人為的不正操作等によりコンピュータシステム上の顧客個人情報が外部に流出した場合等には、当社グループが提供する様々なサービスへの影響を通じて、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

当社グループでは、障害対策として、日常より最新の技術動向等を勘案しながら自社システムのセキュリティ機能の向上を図るとともに、関係する社員の教育・訓練等を充実させ、万一障害が発生した場合においても、その影響を最小限のものとするよう、速やかな初動体制及び復旧体制の構築等に努めています。

また、個人情報保護対策として、社内の管理体制を整えるとともに、社内規程やマニュアルを整備し、社員に周知徹底をしています。さらに、顧客個人情報へのアクセス権限を限定し、システムセキュリティを強化するなど、個人情報の厳正な管理・保護に努めています。

(8) 超電導リニアによる中央新幹線

当社は、健全経営と安定配当を堅持しながら、自己負担により、超電導リニアによる中央新幹線計画を進めています。中央新幹線計画を進める目的、必要性等については、「第2 事業の状況 1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等 (2) 中長期的な会社の経営戦略」に記載のとおりです。

当社は超電導リニアによる中央新幹線計画について、平成19年12月に第一局面としての名古屋市までの推進を、さらには、平成22年4月に大阪市までの営業主体等の指名に同意する意思があることを表明するにあたり、それぞれの時点で合理的と考えられる前提条件を置いて検討を行い、路線建設を自己負担で推進しても、健全経営の確保が十分に可能であると判断し、必要な対応を進めることを決定しました。

また、平成19年12月には、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、翌年1月にその旨の回答を得ました。

その後、全幹法の手続きが進み、国土交通大臣の諮問にかかる審議を行ってきた交通政策審議会の答申を受け、平成23年5月、国土交通大臣は、当社の同意を得た上で、当社を東京都・大阪市間の営業主体等に指名しました。続いて、当社の同意を得て整備計画を決定し、当社に建設の指示を行いました。

【中央新幹線の整備計画（平成23年5月決定）】

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル／時	
建設に要する費用の概算額 （車両費を含む。）	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、 名古屋市附近、奈良市附近

（注） 建設に要する費用の概算額には、山梨リニア実験線既設分及び利子を含みません。

これを受けて当社は、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境影響評価法の手続きを進め、平成26年8月に、最終的な環境影響評価書（以下「評価書」という。）を国土交通大臣及び関係自治体の長に送付するとともに、公告しました。また、最終的な評価書の送付と同日に、国土交通大臣に対し、土木構造物を中心とした品川・名古屋間の工事実施計画（その1）の認可申請を行い、平成26年10月に認可を受け、その後工事を開始しました。

品川・名古屋間の総工事費については、工事実施計画（その1）及び平成30年3月に認可を受けた電気設備等を含む同（その2）の段階において、5.52兆円と見込んでいました。その後、工事を進める中で、個別の工事案件によっては、当初の想定額を超えるものが発生したことにより、工事費の増加を見込むこととなりました。その一方で、新型コロナウイルス感染症の影響で、経営環境が急激に悪化したことから、令和3年4月に、工事に必要な資金計画と健全経営の確保を確認するため、品川・名古屋間全体の工事費の見通しについて、合理的と考えられる要素を盛り込んで精査を進めたところ、難工事への対応、地震対策の充実、発生土活用先の確保等により、総工事費が7.04兆円に増加する見通しとなりました。これを受け、一定の合理的な前提条件を置いて資金確保の状況を試算し、健全経営と安定配当を堅持しながら工事を完遂できることを確認しました。その後、令和5年12月に、総工事費を7.04兆円とした、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等の工事実施計画（その3）及び変更の認可を受けました。

品川・名古屋間の開業時期（工事の完了の予定時期）については、工事実施計画（その1）及び同（その2）において、令和9年（2027年）として認可を得ました。一方、南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県の理解が得られず、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いています。このため、令和9年（2027年）の開業は困難であり、新たな開業時期を見通すことができない状況を踏まえ、令和5年12月に、工事の完了の予定時期を令和9年（2027年）以降とした工事実施計画（その3）及び変更の認可を受けました。その後、令和6年3月に開催された国土交通省の「第2回リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」で、静岡工区の工事計画を示し、工事契約締結から既に6年4か月が経過している静岡工区が品川・名古屋間の開業の遅れに直結しており、令和9年（2027年）の開業は実現できない旨を説明しました。引き続き、静岡工区のトンネル掘削工事の早期着手、さらには品川・名古屋間の早期開業に向けて取り組みます。

名古屋・大阪間については、品川・名古屋間と同様に、工事に着手する前段の環境影響評価法の手続きの中でルートや駅位置の選定を行い、工事費等を精査した上で、工事実施計画の認可申請を行います。これらは品川・名古屋間の開業が近づいた際に行う計画ですが、その時点で合理的と考えられる前提条件の下で健全経営と安定配当を堅持できることを確認した上で工事を進めます。

大阪までの全線開業については、平成22年4月に大阪市までの営業主体等の指名に同意する意思があることを表明するに当たり実施した長期試算見通しにおいて、品川・名古屋間の開業後、大阪への工事に着手するまでに必要となる経営体力回復期間を設けることなどを前提として試算を行った結果、開業時期は令和27年（2045年）となりました。その後、政府からの提案を受け、鉄道・運輸機構から財政投融资を活用した総額3兆円の長期借入を行ったことを踏まえ、経営の自由及び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、長期、固定かつ低利の貸付けによる経営リスクの低減を活かし、全線開業までの期間の最大8年前倒しを目指すこととしました。品川・名古屋間について、令和9年（2027年）の開業は実現できず、新たな開業時期を見通すことができない状況ですが、品川・名古屋間の開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手する方針に変更はありません。

今後とも、健全経営と安定配当を堅持しつつ、中央新幹線の早期開業を目指して、計画を推進していきます。

中央新幹線の建設は当社の自己負担で進め、工事費に充てる資金は、営業キャッシュ・フローを主体に、不足分について返済可能な借入資金によって賄っていきます。プロジェクトの推進に当たり、例えば、次のようなリスクが考えられ、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

- i 建設資材の高騰等による工事費の増大
- ii 難工事その他による工事遅延・完成時期の遅れ
- iii 金利上昇
- iv 経済停滞、人口減少による収入減
- v 他輸送機関との競合による収入減
- vi 社会全体の物価上昇
- vii 訴訟の提起

このうち、i から vi の経費増、収入減を伴うリスクに対しては、工事のペースを調整し、債務縮減により経営体力回復のための時間調整を行うことにより、健全経営と安定配当を堅持し、計画を完遂します。

vii の訴訟については、工事実施計画認可の取消しを国に求める行政訴訟、工事差止め等を求める民事訴訟が提起されています。

《参考》 中央新幹線（東京都・名古屋間）の路線



4【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(業績の概要)

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、サービスの一層の充実、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。その上で、コロナ禍で加速した働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組みました。

東海道新幹線については、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行いました。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進めるとともに、N700Sの投入及び既存のN700Aタイプに対してN700Sの一部機能を追加する改造工事を進めました。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行いました。また、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系について、一昨年の「ひだ」での営業運転開始に続いて、「南紀」での営業運転を開始し、全車両の投入を完了しました。さらに、名古屋車両区検修庫の建替や高架橋柱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進めました。

営業施策については、東海道・山陽・九州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、乗車日当日まで新幹線を変更可能な旅行商品である「EX旅パック」、新幹線の予約内容に基づき観光プランやホテル等のおすすめ情報の提供を行い、EXサービスサイト内で予約・決済を完結できる「EX旅先予約」、東海道新幹線のご利用区間等に応じてポイントが貯まる「EXポイント」、最大1年先の指定席の予約が可能なサービスを開始しました。また、鉄道のご利用の拡大に向けた取組みとして、東海道新幹線を号車単位で貸し切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」のほか、ご自身の「推し」に会いに行く「推し旅」を、各種事業者と協力し、さらに充実させて提案する「推し旅」キャンペーンを展開するなど、魅力ある旅行商品等を販売しました。さらに、昨年で開催から30周年を迎えた「そうだ 京都、行こう。」キャンペーンや、奈良にスポットをあてた「いざいざ奈良」キャンペーン、ビジネスユーザーの出張利用を促す「会いにいこう」キャンペーン等を展開しました。加えて、新幹線中間駅における二次交通確保及びCO₂排出量削減による地球環境負荷の低減を目的とした、ENEOS株式会社との豊橋駅前駐車場における法人企業向け電気自動車カーシェアサービスの共同実証事業に取り組みました。

超電導リニア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、用地取得等を進めるとともに、工事については、大深度地下をシールドマシンで掘削する第一首都圏トンネル東百合丘工区で、安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進を終えたほか、神奈川県駅（仮称）では駅構造物の構築に着手し、山梨県の第一南巨摩トンネルでは山梨リニア実験線を除いて初めて本坑が貫通するなど、沿線各地で精力的に工事を進めました。また、昨年12月に、全幹法第9条に基づき、国土交通大臣に、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等を工事実施計画（その3）として申請するとともに、これまでに認可を受けた項目について、設計検討及び調査の深度化、協議及び工事の進捗等を踏まえ、工事予算や工事の完了の予定時期等の変更を申請し、認可を受けました。工事実施計画（その3）の認可により、品川・名古屋間の工事に必要な項目について全て認可されました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しつつ、各種工事を精力的に進めます。

なお、南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県の理解が得られず、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いています。こうした中、大井川の水資源への影響について、国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区有識者会議」の「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策の実現等に取り組んでいます。このうち、発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、昨年12月に発電事業者と基本合意書を締結しました。また、南アルプスの環境保全については、有識者会議において議論が進められ、昨年12月に「リニア中央新幹線静岡工区に関する報告書（令和5年報告）～環境保全に関する検討～」が取りまとめられました。さらに、昨年9月に続いて、2月に大井川流域市町首長との意見交換会を開催しました。その後、水資源、環境保全に関する有識者会議の報告書で整理された対策について、科学的・客観的観点から、その状況を継続的に確認することを目的として、2月に国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」が設置され、3月に開催された第2回の会議で、静岡工区の工事計画を示し、工事契約締結から既に6年4か月が経過している静岡工区が品川・名古屋間の開業の遅れに直結しており、2027年の開業は実現できない旨を説明しました。引き続き、静岡工区のトンネル掘削工事の早期着手に向けて、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組めます。

一方、超電導リニア技術については、高温超電導磁石の営業車両への投入を前提に、山梨リニア実験線における走行試験と小牧研究施設における検証を実施したほか、ICT等の最新の技術を活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発・実証等を進めるなど、一層のコストダウンとブラッシュアップに取り組みました。また、中央新幹線の開業に向けて期待感を醸成するため、従来の超電導リニアの体験乗車に加えて、お子様連れ限定で体験乗車や

展示等をお楽しみいただけるイベントや、体験乗車中に車内プロジェクションにより新たな車内空間を体感いただけるイベントを初めて実施しました。

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、米国における高速鉄道プロジェクトについて着実に取り組んだほか、台湾高速鉄道において技術コンサルティングを進めるとともに、台湾高速鉄道を運営する台湾高速鐵路股份有限公司と、さらなる協力関係の強化を目的とした協力覚書を締結しました。また、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進めました。

鉄道以外の事業については、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを一体的に運営し、収益の拡大を図りました。また、連結子会社の東海キヨスク株式会社と株式会社ジェイアール東海パッセンジャーズを昨年10月に合併して株式会社JR東海リテイリング・プラスを発足させ、駅売店等について、土産品、弁当等をワンストップで購入できるようにするなど、便利で魅力ある店舗づくりを進めました。さらに、「アスティ静岡」、「キュービクプラザ新横浜」、「アスティ京都」等の駅商業施設のリニューアルや高架下開発を行うなど、競争力、販売力の強化に努めました。加えて、当社グループの共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」を開始しました。

上記の結果、当期における全体の輸送実績（輸送人キロ）は、前期比21.9%増の611億5千1百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比22.1%増の1兆7,104億円、経常利益は前期比77.9%増の5,469億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比75.2%増の3,844億円となりました。

これをセグメントごとに示すと次のとおりです。

運輸業

東海道新幹線については、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行いました。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るとともに、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んだほか、鉄道設備の浸水対策について、ハザードマップ等を踏まえて進めました。さらに、N700Sの投入や既存のN700Aタイプに対してN700Sの一部機能を追加する改造工事を進めたほか、「特大荷物コーナーつき座席」のサービスや、グリーン車をご利用のお客様向けの「東海道新幹線モバイルオーダーサービス」及び「東海道新幹線サポートコールサービス」を開始しました。加えて、お客様により便利に安心してご利用いただくため、ゴールデンウィーク、お盆、年末年始の3大ピーク期において、「のぞみ」を全席指定席として、1列車あたりの普通車指定席を従来より約3割増やして運行することとし、本年度の年末年始期間から開始したほか、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」で予約可能な車椅子対応座席を拡大するなど、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。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行いました。また、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系について、一昨年の「ひだ」での営業運転開始に続いて、「南紀」での営業運転を開始し、全車両の投入を完了しました。通勤型電車315系の投入も進め、中央本線の名古屋駅・中津川駅間の快速・普通列車について、全て315系に統一したことにより、最高速度130km/hへの速度向上を実施し、所要時間を短縮しました。さらに、車側カメラを設置した車両を営業列車に投入し、お客様の接近等を検知する画像認識技術の確立に向けた検証を進めました。加えて、名古屋車両区検修庫の建替や高架橋柱の耐震化等の地震対策を進めるとともに、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に進めました。このほか、刈谷駅における下りホームの拡幅工事や名古屋駅における東海道本線下りホームへの可動柵の設置工事を進め、名古屋駅の東海道本線下りホームのうち6番線ホームで可動柵の使用を開始するとともに、「お客様サポートサービス」を東海道本線の名古屋駅・米原駅間と中央本線の勝川駅に導入するなど、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。

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るとともに、駅のプラットフォーム上家の耐震補強工事を実施しました。

営業施策については、「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、「EX旅パック」、「EX旅先予約」、「EXポイント」、1年前予約といったサービスを開始しました。鉄道のご利用の拡大に向けては、「貸切車両パッケージ」について販売を進め、企業の報奨旅行等、様々な形でご利用いただいたほか、「押し旅」キャンペーンについて特設サイトやX（旧Twitter）アカウントにて発信するとともに、沿線自治体や各種事業者と連携しながら、魅力ある旅行商品等を販売しました。また、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展開を行いました。さらに、お客様のパーソナルスペースがより広くなり、より快適に仕事をしていただける「S W o r k Pシート」の導入や、一時的な打ち合わせやWeb会議等にご利用いただける個室タイプの「ビジネスブース」の順次本格導入といった、車内のビジネス環境の整備に取り組まれました。加えて、ビジネスユーザーの出張利用を促す取組みとして「会いにいこう」キャンペーンを展開し、新幹線の車内チャイムについて、キャンペーンにあわせて書き下ろされた楽曲をアレンジしたチャイムに変更

しました。このほか、「エクスプレス予約」法人会員に対する、東海道・山陽新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化のサービス開始に向けた準備を進めました。訪日外国人のお客様に向けては、鉄道での日本周遊に便利な「ジャパン・レール・パス」の商品内容の拡充及び価格改定等を実施しました。

当期における輸送実績（輸送人キロ）は、東海道新幹線は前期比24.4%増の527億5千1百万人キロ、在来線は前期比8.2%増の84億人キロとなりました。

バス事業においては、安全の確保を最優先として顧客ニーズを捉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、当期における営業収益は前期比24.2%増の1兆4,083億円、営業利益は前期比65.3%増の5,596億円となりました。

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	前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)			当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	365	365	365	366	366	366		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
客車走行キロ	千キロ	970,018	227,590	1,197,608	1,022,423	228,322	1,250,745		
旅客 輸 送 人 員	定期	千人	11,275	236,132	245,535	12,140	245,092	255,232	
	定期外	千人	120,060	115,003	226,858	146,066	129,858	266,002	
	計	千人	131,335	351,135	472,393	158,206	374,949	521,234	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	42,418	7,765	50,183	52,751	8,400	61,151		
旅客 運 輸 入 収 入	旅客 運 賃 ・ 料 金	定期	百万円	12,909	30,183	43,092	13,957	31,275	45,233
		定期外	百万円	973,264	53,621	1,026,885	1,234,010	63,583	1,297,594
		計	百万円	986,173	83,805	1,069,978	1,247,968	94,858	1,342,827
	小荷物運賃・ 料金	百万円	—	2	2	—	1	1	
	合計	百万円	986,173	83,807	1,069,980	1,247,968	94,860	1,342,829	
鉄道線路使用料収入	百万円	—	—	3,798	—	—	3,809		
運輸雑収	百万円	—	—	52,944	—	—	53,608		
収入合計	百万円	—	—	1,126,724	—	—	1,400,247		
輸送効率	%	座席利用率 52.9	乗車効率 26.2	—	座席利用率 62.6	乗車効率 28.2	—		

(注) 1 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。

2 輸送効率の算出方法は次のとおりです。

$$\text{新幹線座席利用率} = \frac{\text{旅客輸送人キロ}}{\text{座席キロ (編成別列車キロ} \times \text{座席数)}} \times 100$$

$$\text{在来線乗車効率} = \frac{\text{旅客輸送人キロ}}{\text{客車走行キロ} \times \text{平均定員}} \times 100$$

3 旅客運輸収入のうち主要なJR他社（当該会社の旅行代理店等を含む。）による発売額の構成比は、次のとおりです。

会社名	前事業年度(%)	当事業年度(%)
東日本旅客鉄道株式会社	19.7	19.7
西日本旅客鉄道株式会社	15.6	15.3

流通業

流通業においては、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」においてラグジュアリーゾーンの大規模リニューアルを完了したほか、「タカシマヤ ゲートタワーモール」において開業以来最大規模となるリニューアルを進めるなど、収益力の強化に努めました。また、連結子会社の東海キヨスク株式会社と株式会社ジェイアール東海バスセンターを昨年10月に合併して株式会社JR東海リテイリング・プラスを発足させ、駅売店等について、土産品、弁当等をワンストップで購入できるようにするとともに、多様なニーズに対応した商品を取り揃えることで、便利で魅力ある店舗づくりを進めました。さらに、駅やホテルの人気商品やオリジナル鉄道グッズ等を取り揃えた多彩なオンラインショップが集うショッピングサイト「JR東海MARKET」では、引退した新幹線車両のアルミニウムを再利用した「東海道新幹線再生アルミ」を用いた商品を販売するなど、商品力の強化に取り組みました。加えて、ミズノ株式会社と「東海道新幹線再生アルミ」を用いた子供用の金属バットを共同開発しました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比15.8%増の1,606億円、営業利益は前期比66.1%増の138億円となりました。

不動産業

不動産業においては、「アスティ静岡」、「キュービックプラザ新横浜」、「アスティ京都」等の駅商業施設のリニューアルや高架下開発を行うなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。また、社宅跡地等の開発において、春日井市内の宅地分譲「セントラルガーデン・ステージ春日井出川町」の販売、岐阜市内の賃貸住宅「アヴェンセ加納」の賃貸等を進めました。さらに、駅構内や駅直結ビルにおけるワークスペース事業「EXPRESS WORK」のさらなる拡充を進めました。加えて、中央新幹線神奈川駅（仮称）付近で、イノベーション創出促進拠点「FUN+TECH LABO」を開所しました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比7.5%増の832億円、営業利益は前期比16.7%増の202億円となりました。

その他

ホテル業においては、高品質なサービスの提供に努めたほか、名古屋マリオットアソシアホテルのスイートルームを全面改装するなど、需要の喚起に向けた取組みを進めました。

旅行業においては、京都、奈良、東京、飛騨等の各方面へ向けた魅力ある旅行商品に加えて、「貸切車両パッケージ」や「推し旅」キャンペーン等に関する新たな旅行商品を販売しました。

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、当期における営業収益は前期比2.3%増の2,552億円、営業利益は前期比54.0%増の154億円となりました。

(財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析)

文中における将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものです。

(1) 経営成績

① 営業収益

営業収益は、前期比3,101億円（22.1%）増の1兆7,104億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比2,728億円（25.5%）増の1兆3,428億円となりました。東海道新幹線では、輸送実績（輸送人キロ）が前期比24.4%増加した結果、運輸収入は前期比26.5%増の1兆2,479億円となりました。また、在来線では、輸送実績（輸送人キロ）が前期比8.2%増加した結果、運輸収入は前期比13.2%増の948億円となりました。

運輸業以外の流通業、不動産業、その他の事業においても、それぞれ前期比15.8%、7.5%、2.3%増加し、すべての事業区分において増収となりました。

② 営業費

営業費は、前期比772億円（7.5%）増の1兆1,030億円となりました。

③ 営業利益

営業利益は、前期比2,328億円（62.2%）増の6,073億円となりました。

④ 営業外損益

営業外損益は、前期と比べて65億円改善しました。

⑤ 経常利益

経常利益は、前期比2,394億円（77.9%）増の5,469億円となりました。

⑥ 親会社株主に帰属する当期純利益

上記に法人税等などを加減した結果、親会社株主に帰属する当期純利益は、前期比1,649億円（75.2%）増の3,844億円となりました。

(2) 財政状態

当期末の資産残高は、前期末から4,274億円増加し9兆9,418億円となりました。また、セグメント別の資産残高について、運輸業は前期末から2,085億円増加し8兆7,678億円、流通業は前期末から129億円増加し1,493億円、不動産業は前期末から98億円増加し3,764億円、その他は前期末から460億円増加し4,664億円となりました。

当期末の負債残高は、前期末から109億円増加し5兆7,182億円となりました。なお、長期債務の当期末残高は、4兆8,461億円となりました。そのうち、中央新幹線建設長期借入金を除いた長期債務残高は1兆8,461億円となり、前期末と比べ1,036億円減少しました。

当期末の純資産残高は、前期末から4,165億円増加して4兆2,236億円となり、自己資本比率は前期末の39.5%から当期末は41.9%になりました。

(3) 資本の財源及び資金の流動性

① キャッシュ・フローの状況

当期末における現金及び現金同等物（以下「資金」という。）は、前期末と比べ1,111億円増の8,217億円となり、資金の流動性を確保していると判断しています。

営業活動によるキャッシュ・フローは、6,728億円の資金の増加となりました。前期が4,867億円の資金の増加であったことと比べ、当社の運輸収入が増加したことなどから、1,861億円の増加となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、4,365億円の資金の減少となりました。前期が1,750億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増加したことなどから、2,615億円の減少となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、1,251億円の資金の減少となりました。前期が2,206億円の資金の減少であったことと比べ、短期社債の償還による支出が減少したことなどから、954億円の増加となりました。

② 重要な資本的支出の予定及びその資金の源泉

「第3 設備の状況 3 設備の新設、除却等の計画 (1) 重要な設備の新設等」に記載のとおりです。

③ 株主還元

「第4 提出会社の状況 3 配当政策」に記載のとおりです。

④ 資金調達

資金調達については、中央新幹線などの設備投資計画や債務償還計画等を考慮し、経済情勢、金融市場動向を踏まえた上で、必要な資金を安定的、機動的かつ低利に確保することを基本としています。

設備投資や債務償還等の資金については、自己資金のほか、社債の発行や金融機関からの借入金により調達しており、当期は、国内普通社債（グリーンボンド）200億円を発行し、長期借入金により699億円を調達しました。

なお、中央新幹線の建設については、平成28年度、平成29年度に財政投融资を活用した長期借入を行い、当面必要となる資金を確保しています。

当社では、円滑な資金調達を行うため、当期末時点でムーディーズ・ジャパン株式会社よりA2、株式会社格付投資情報センターよりAA、S&Pグローバル・レーティング・ジャパン株式会社よりA+、株式会社日本格付研究所よりAAAの格付けを取得しています。

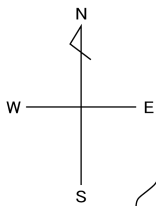
また、短期的な流動性確保のため、当期末現在1,000億円のコミットメントラインを設定しています。

(4) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定







当社の連結財務諸表は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて作成しています。この連結財務諸表の作成にあたって、過去の実績や状況に応じ合理的だと考えられる様々な要因に基づき、見積り及び判断を行っていますが、実際の結果は、見積り特有の不確実性があるために、これらの見積りと異なる場合があります。

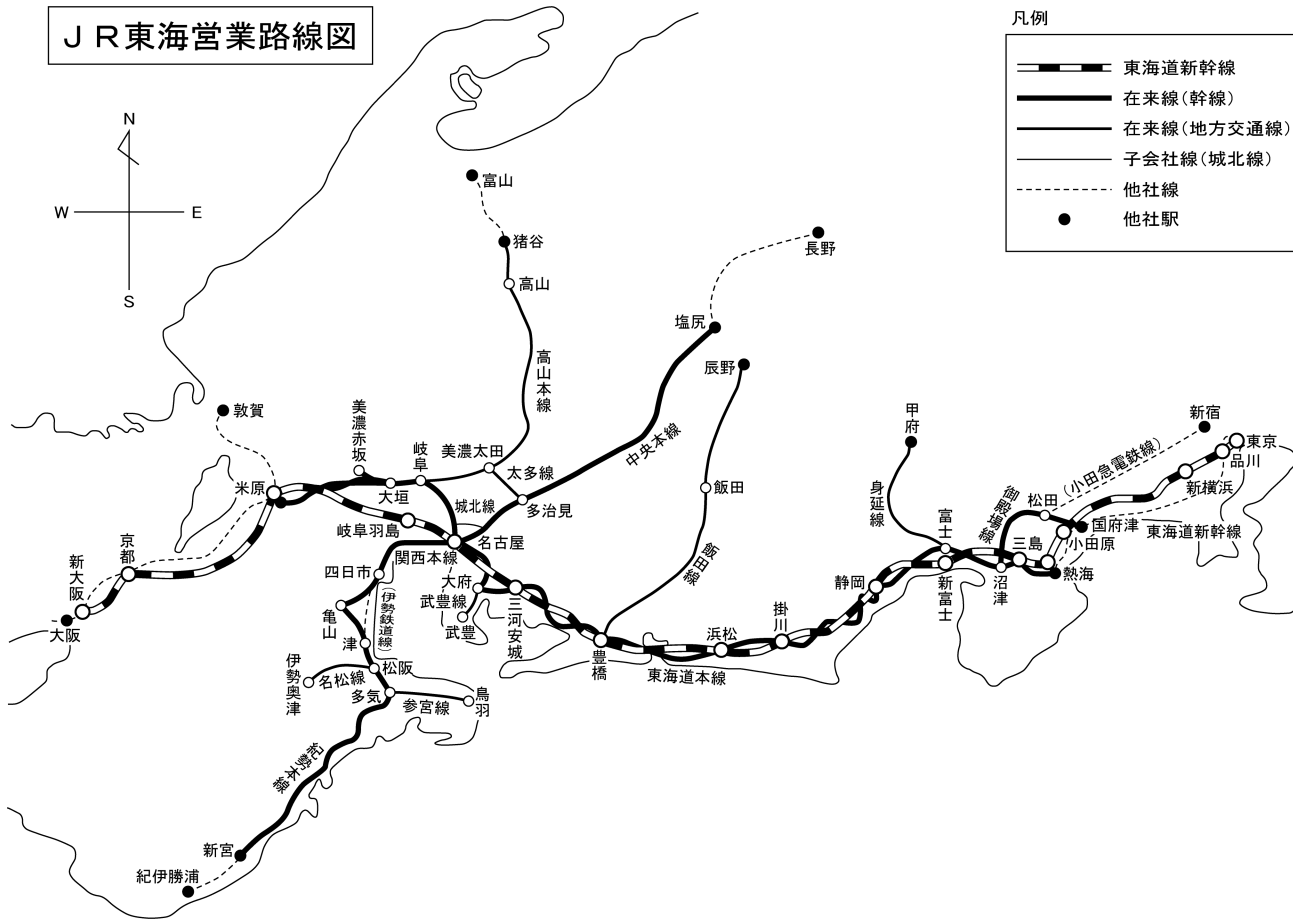
当社グループにおける見積りのうち、退職給付に係る負債及び退職給付費用については、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 注記事項（退職給付関係）」において割引率、長期期待運用収益率等を記載しています。なお、割引率、長期期待運用収益率等に変動が生じた場合には、退職給付債務が増減することに伴い、退職給付に係る負債及び退職給付費用に増減が生じます。

JR東海營業路線図



凡例

-  東海道新幹線
-  在来線(幹線)
-  在来線(地方交通線)
-  子会社線(城北線)
-  他社線
-  他社駅



5 【経営上の重要な契約等】

(1) 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く。）を平成3年10月1日、保有機構（現：鉄道・運輸機構）より5兆956億円で譲り受け、のうち4兆4,944億円については25.5年、6,011億円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金（現：鉄道・運輸機構）に支払うことなどに関して、保有機構との間に契約を結んでいます。

なお、4兆4,944億円については、平成29年1月に支払を完了しています。

(2) 中央新幹線の建設の推進のため、平成28年11月18日に鉄道・運輸機構法施行令に基づき、総額3兆円（予定）の借入申請書を鉄道・運輸機構に対して提出し、その借入申請書に基づき、平成28年度に合計1兆5,000億円を29.5年間据置、以降、9.5年間の元金均等返済で、平成29年度に合計1兆5,000億円を29年間据置、以降、9.5年間の元金均等返済で借り入れる金銭消費貸借契約を鉄道・運輸機構と結んでいます。

(3) 他の旅客会社との間に、乗車券類等の相互発売等旅客営業に係る事項、会社間の運賃及び料金の収入区分並びに収入清算の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、契約を結んでいます。

なお、上記の契約では、2社以上の旅客会社線をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金の算出に当たっては通算できる制度とされており、かつ、旅客運賃については遠距離逓減制が加味されたものとなっています。

また、旅客会社において、他の旅客会社に関連する乗車券類を発売した場合は、当該他の旅客会社は発売した旅客会社に発売手数料を支払うものとされています。

(4) 貨物会社との間に、貨物会社が当社の鉄道線路を使用する場合の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、契約を結んでいます。

(5) 鉄道情報システム(株)との間に、旅客会社6社共同で、列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム（マルスシステム）の使用、各旅客会社間の収入清算等の計算業務の委託等に関して、契約を結んでいます。

6【研究開発活動】

鉄道事業は、様々な技術を持つ社員が協力して着実に業務を執行するとともに、車両・機械、土木構造物、軌道、電力、信号通信等の様々な設備が正確かつ確実に機能しあうことで成り立っています。鉄道事業にとって、より一層の安全確保や将来の経営基盤強化のためには、そのベースとなる技術力を不断に高めることが重要です。こうした認識の下、当社グループは積極的に技術開発に取り組み、大きな成果を上げています。

当社では、将来を支える技術開発の取組みをさらに強化するとともに、技術力の向上と人材の育成を図るため、愛知県小牧市の研究施設において、研究開発を推進しています。

また、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するとともに、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中央新幹線の実現に向け、超電導リニア技術のブラッシュアップに取り組んでいます。

これらの取組みによって、当期の営業費に含まれる研究開発費の総額は330億円となりました。

運輸業

在来線・新幹線を支える技術開発においては、技術開発部が中心となり、安全・安定輸送の確保に向け、ICT等の先進技術を積極的に活用し、効率的・低コストでかつ質の高い鉄道事業の運営体制構築に向け、実用に即した技術開発に取り組んでいます。

実用技術として完成した超電導リニアについては、営業線の建設・運営・保守のより一層のコストダウン及びさらなる技術のブラッシュアップのための技術開発に取り組むとともに、高温超電導磁石の営業車両への投入を前提に山梨リニア実験線における走行試験と小牧研究施設における検証を実施し、営業車両の仕様策定を進めています。

さらに、これらの技術開発を通じて、当社の鉄道事業を担う技術者の育成に引き続き取り組み、技術力の維持・向上を図っています。

主な技術開発内容は、次のとおりです。

○鉄道事業の効率的運営体制構築に向けた技術開発

- ・安全・安定輸送の確保に向けた技術開発
- ・N700S確認試験車による走行試験等
- ・検査、保守の高度化及び省力化
- ・設備の維持更新等におけるコストダウン

○超電導リニア

- ・建設・運営・保守のコストダウン
- ・実用技術のブラッシュアップ

(注) 山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

- 1 当社は、中央新幹線を実現する際には、その先進性や高速性から超電導リニアの採用が最もふさわしいと考え、平成2年6月の運輸大臣通達「超電導磁気浮上方式鉄道に係る技術開発の円滑な推進について」並びに同年同月に承認された「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」に基づき、山梨リニア実験線の先行区間18.4kmを建設するとともに、技術開発及び走行試験に取り組んできました。

この結果、超電導リニアは、平成21年7月の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（以下「評価委員会」という。）において、既に営業運転に支障のない技術レベルに到達していることが確認され、平成23年12月には、国土交通大臣により超電導リニアに関する技術基準が制定されました。

また、当社は、平成19年1月に上記の「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」の変更承認を得て、山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新の工事を進め、平成25年8月に営業線仕様の車両L0系により走行試験を再開し、平成29年2月には評価委員会において、超電導リニアの技術開発については、「営業線に必要な技術開発は完了」していると改めて評価され、令和5年3月には「技術のブラッシュアップは着実に進捗している」との評価を受けました。

以上について、当社は、当初計画において、実験基盤施設（汎用性のある地上施設）等として、消費税等を含めて1,965億円の特別負担投資を予定し、平成3年3月期から令和6年3月期までに、合計1,706億円を支出しています。さらに、42.8kmへの延伸と設備更新の新たな資金フレームとして、消費税等を含めて3,550億円の工事費を予定し、平成19年3月期から令和6年3月期までに、合計3,422億円を支出しています。また、上記の金額とは別に、当社独自の超電導リニア技術開発費として、会社発足時から令和6年3月期までに、合計2,775億円を支出しています。

2 超電導リニアの営業線実現に必要な実用技術の開発については、当社が費用を負担して進めてきました。

当社は、超電導リニアによる中央新幹線を自ら建設するとともに、米国北東回廊における超電導リニアプロジェクトの実現に向けた取組みを進めていますが、これらの建設・運営・保守に必要な技術は、全て当社の技術です。

このほか、当社をはじめとする旅客会社及び貨物会社は、鉄道技術及び労働科学に関する研究開発、調査を目的に、公益財団法人鉄道総合技術研究所（以下「鉄道総研」という。）に対し協定に基づき負担金を支出しています。

流通業、不動産業

特に記載する事項はありません。

その他

鉄道車両等製造業等において、技術力の強化と生産性の向上に取り組むことで各製品の競争力を強化するとともに、変化する社会ニーズに対応して新技術を取り入れた新商品、新工法の開発に取り組んでいます。

第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

当期は、全体で4,805億円、工事負担金充当額を含め4,838億円の設備投資を実施しました。

運輸業においては、当社において、東海道新幹線及び在来線の安全・安定輸送の確保、サービス向上、中央新幹線の建設並びに業務の効率化等に4,546億円、連結子会社において3億円の設備投資を実施しました。

このほか、流通業においては62億円、不動産業においては119億円、その他においては73億円の設備投資を実施しました。

なお、経営成績に重要な影響を及ぼすような設備の売却、撤去又は滅失はありません。

2【主要な設備の状況】

当期末現在の主要な設備の状況は以下のとおりです。

(1) 提出会社

① 総括表

セグメント	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計	
運輸業	1,048,037	297,442	2,282,389 (48,363)	1,996,647	5,624,515	18,414
不動産業	42,165	4	43,237 (462)	770	86,178	100

(注) 1 運輸業に供する土地とは、線路用地(面積29,981千㎡、帳簿価額1,320,400百万円)、停車場用地(面積9,051千㎡、帳簿価額788,088百万円)、工場用地、変電所用地等です。

2 運輸業に供する建物とは、停車場建物、事務所、工場建物等です。

3 運輸業に供する構築物とは、線路設備(軌道、高架橋、トンネル等)、電路設備(電柱、信号設備、トロリ線等)、停車場設備、諸構築物です。

4 運輸業には、中央新幹線施設等(建設仮勘定、建物及び構築物、機械装置等、帳簿価額1,882,662百万円)が含まれています。

5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業1,816,505百万円、不動産業3百万円)、その他の有形固定資産(運輸業31,583百万円、不動産業83百万円)及び無形固定資産(運輸業148,557百万円、不動産業684百万円)の合計です。

② 運輸業の主な設備の内訳

a 線路及び駅の数

線名	区間	営業キロ (km)	複線単線の別	駅数 (駅)	軌間 (m)	電圧 (v)	変電所数 (箇所)
東海道新幹線	東京～新大阪	552.6	複線	[7] 10	1.435	交流 25,000	26
東海道本線	「熱海」～「米原」	341.3	複線	82	1.067	直流 1,500	32
	「大垣」～美濃赤坂	5.0	単線	2	〃	〃	—
	「大垣」～「関ヶ原」	13.8	単線	—	〃	〃	—
御殿場線	「国府津」～「沼津」	60.2	単線	17	〃	〃	4
身延線	「甲府」～「富士」	88.4	単線一部複線	37	〃	〃	4
飯田線	「豊橋」～「辰野」	195.7	単線一部複線	92	〃	〃	9
武豊線	「大府」～武豊	19.3	単線	9	〃	〃	2
高山本線	「岐阜」～「猪谷」	189.2	単線	34	〃	—	—
中央本線	「塩尻」～「名古屋」	174.8	複線一部単線	[1] 37	〃	直流 1,500	16
太多線	「多治見」～「美濃太田」	17.8	単線	6	〃	—	—
関西本線	「名古屋」～亀山	59.9	単線一部複線	17	〃	直流 1,500	6
紀勢本線	「亀山」～「新宮」	180.2	単線	39	〃	—	—
名松線	「松阪」～伊勢奥津	43.5	単線	14	〃	—	—
参宮線	「多気」～鳥羽	29.1	単線	9	〃	—	—
合計	—	1,970.8	—	[8] 405	—	—	99

(注) 1 「 」の駅は当該区間の駅数には含んでいません。

2 駅数欄の[]は、外数で他線区との併設駅数を示しています。

3 このほかに、鉄道・運輸機構から借り受けている城北線（営業キロ：11.2km）に係る鉄道施設を(株)東海交通事業に使用させています。

b 車両数

区分	内燃 機関車 (両)	内燃 動車 (両)	電車				貨車 (両)	保守用車 (両)	合計 (両)
			電動車 (両)	制御 電動車 (両)	制御車 (両)	付随車 (両)			
新幹線	2	—	1,875	2	266	1	14	1,015	3,175
在来線	—	201	288	276	350	170	—	342	1,627
合計	2	201	2,163	278	616	171	14	1,357	4,802

c 車両施設

主な車両所、工場、車両区等は次のとおりです。

区分	所在地	土地		建物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
[東海鉄道事業本部]				
神領車両区	愛知県春日井市	179,737	429	289
名古屋工場	名古屋市巾川区	111,239	118	7,146
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,083	1,105	121
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	196
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	742
[新幹線鉄道事業本部]				
東京仕業・修繕・交番検査車両所	東京都品川区	379,235	226,092	2,826
浜松工場	浜松市中央区	346,061	71,447	14,676
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	56,392	181	439
[関西支社]				
大阪仕業・修繕・交番・台車検査車両所	大阪府摂津市	303,361	89,473	6,407
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	747

d 賃借資産

主な賃借資産は次のとおりです。

賃借先 賃借設備	設備のうち		賃借終了年度	賃借料 (百万円)
	土地 (面積千㎡)	建物 (面積千㎡)		
鉄道・運輸機構 城北線（勝川～枇杷島間11.2km）	127	1	令和14年度	4,072

（注） 鉄道・運輸機構から借り入れている城北線については、あらかじめ国土交通大臣の認可を受けた賃借料を借り受けから40年間にわたり年2回支払うこととされています。この賃借料は、毎年、財産及び管理費の増減等により若干の変動はありますが、基本的な水準はほぼ変わりません。

賃借料の額の基準は、鉄道・運輸機構法施行令第7条第1項により規定されています。

また、当該鉄道施設の維持更新については、総額1億円以上の災害復旧工事を除き、当社が実施することとなっています。

なお、国土交通大臣が指定する期間を経過した当該鉄道施設は、当該線区の建設費から既に支払った賃借料総額のうち建設費相当額を差し引いた残額を譲渡価額として譲渡を受けることができることとなっています。

③ 不動産業の主な設備の内訳

主な賃貸施設等は次のとおりです。

賃貸先	所在地	土地		建物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
ジェイアール東海不動産(株)	静岡市駿河区ほか	329,833	18,605	235
(株)ジェイアール東海ホテルズ	静岡市葵区ほか	58,929	4,430	3,955
ジェイアールセントラルビル(株)	名古屋市東区	8,451	1,693	31,525

(2) 国内子会社

① 運輸業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
ジェイアール東海バス(株) (名古屋市東区)	390	1,466	1,069 (44)	88	3,015	279	支店等

(注) 「その他」は、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

② 流通業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
(株)ジェイアール東海高島屋 (名古屋市東区)	14,713	—	—	2,259	16,973	613	店舗等
(株)JR東海リテイリング・プラス (名古屋市東区)	6,915	291	1,576 (8)	1,572	10,356	1,797	支社、 店舗等
ジェイアール東海商事(株) (名古屋市東区)	29	—	—	153	182	59	支社等

(注) 1 「その他」は、建設仮勘定、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

2 (株)ジェイアール東海バスは、令和5年10月1日に東海キヨスク(株)と合併し消滅しています。東海キヨスク(株)は同日に(株)JR東海リテイリング・プラスに商号変更しています。

③ 不動産業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
ジェイアール セントラルビル(株) (名古屋市東区)	91,036	425	0 (0)	1,347	92,810	58	駅ビル等
ジェイアール東海不動産(株) (東京都港区)	37,600	13	27,131 (135)	357	65,102	113	賃貸施設等
新横浜ステーション開発(株) (横浜市港北区)	10,170	—	0 (0)	197	10,368	39	駅ビル等
東京ステーション開発(株) (東京都千代田区)	4,402	151	—	385	4,939	39	高架下等
名古屋ステーション開発(株) (名古屋市東区)	8,380	—	0 (0)	373	8,755	62	高架下等
ジェイアール東海関西開発(株) (京都市南区)	2,857	—	0 (0)	158	3,016	91	高架下等

(注) 「その他」は、建設仮勘定、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

④ その他の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
㈱ジェイアール東海ホテルズ (名古屋市中村区)	2,632	271	0 (1)	406	3,311	725	ホテル等
㈱ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	27	—	—	3,605	3,632	581	ソフトウェア 等
㈱ジェイアール東海 エージェンシー (東京都港区)	334	—	—	181	515	239	支店等
日本車輛製造㈱ (名古屋市中村区)	6,650	4,474	14,310 (773)	1,484	26,919	2,158	製作所等
ジェイアール東海建設㈱ (名古屋市中村区)	135	1	383 (2)	195	715	367	支店等
日本機械保線㈱ (東京都港区)	1,852	27	726 (10)	183	2,789	413	支店、 事業所等
中央リネンサプライ㈱ (東京都中央区)	549	188	35 (8)	30	803	86	営業所、 工場等
東海交通機械㈱ (名古屋市中村区)	961	52	299 (6)	177	1,492	1,177	支店、 事業所等

(注) 「その他」は、建設仮勘定、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

3【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設等

当期末現在における、重要な設備の新設の計画は次のとおりです。

設備の新設のための資金については、自己資金を中心に、必要により社債及び借入により調達します。なお、中央新幹線の建設については、自己資金等のほか、財政投融資を活用した長期借入（総額3兆円）により調達した資金を充当します。

駅の橋上化や高架化等、自治体等の要請に基づく工事については、当該自治体等の負担金により行います。

① 運輸業

ア. 東海道新幹線、在来線

(単位 百万円)

項目	計画額	既支払額	今後の 所要額	工事着手	完成予定
安全・安定輸送対策					
東海道新幹線土木構造物大規模改修	185,399	117,118	68,281	令和元年6月	令和11年3月
東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	87,836	46,270	41,566	令和元年11月	令和11年3月
駅天井地震対策	13,200	10,798	2,402	平成28年9月	令和9年3月
プラットホーム上家耐震補強	26,992	2,460	24,532	令和2年4月	令和16年3月
東海道新幹線ATC装置取替等	56,501	34,091	22,410	平成26年12月	令和12年3月
東海道新幹線周波数変換装置取替	57,878	1,275	56,603	令和3年2月	令和24年2月
東海道新幹線コムトラック中央処理装置取替	11,430	11,106	324	平成29年10月	令和6年9月
東海道新幹線基幹通信ケーブル更新	9,650	8,368	1,282	平成27年8月	令和7年3月
東海道新幹線地中送電線取替	7,686	7,573	113	平成30年1月	令和6年12月
東海道新幹線警報トロリ線摩耗検知システム更新等	8,760	2,316	6,444	令和2年4月	令和13年3月
東海道新幹線列車無線更新等	59,687	8,716	50,971	令和3年4月	令和12年2月
高架橋柱耐震補強等の在来線地震対策	11,228	1,472	9,756	平成31年3月	令和11年3月
名古屋車両区検修庫建替等	6,200	734	5,466	令和3年7月	令和9年6月
在来線列車無線設備等取替	21,774	5,475	16,299	平成30年7月	令和14年3月
東海道本線大谷川橋りょう等改築	5,005	199	4,806	令和4年7月	令和12年9月
新幹線N700S車両新製等	384,922	288,987	95,935	平成30年12月	令和9年3月
在来線HC85系車両新製等	30,700	27,063	3,637	令和2年11月	令和7年9月
在来線315系車両新製等	71,198	49,005	22,193	令和元年9月	令和9年3月
在来線385系量産先行車新製等	5,070	5	5,065	令和5年5月	令和9年3月
営業設備・駅設備等整備					
エクスプレス予約システム更新・改修等	44,952	135	44,817	令和5年11月	令和9年12月
列車運行情報案内設備整備	15,807	6,786	9,021	平成28年8月	令和12年3月
東海道本線刈谷駅改良	9,725	2,413	7,312	令和元年8月	令和9年9月
東海道本線菊川駅他橋上化	4,851	513	4,338	令和4年4月	令和12年6月
東海道本線沼津駅付近高架化	90,762	99	90,663	令和5年4月	令和24年3月
武豊線半田駅付近高架化	21,138	4,160	16,978	平成29年9月	令和10年3月
在来線名古屋駅可動式ホーム柵整備	2,744	992	1,752	令和3年5月	令和7年12月
TOICAエリア拡大	1,310	—	1,310	令和5年9月	令和7年12月
業務効率化					
東海道新幹線車両全般検査・台車検査設備整備	6,170	1,457	4,713	令和3年12月	令和9年12月

イ. 中央新幹線

中央新幹線については、平成26年10月に国土交通大臣から、土木構造物を中心とした品川・名古屋間の工事実施計画（その1）の認可を受け、平成30年3月には、電気設備等を含む工事実施計画（その2）の認可を受けました。加えて、令和5年12月には、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等の工事実施計画（その3）及び変更の認可を受けました。これにより、品川・名古屋間の工事に必要な項目について全て認可されました。

工事実施計画（その3）及び変更において、品川・名古屋間の開業時期（工事の完了の予定時期）は令和9年（2027年）以降、同区間の工事費は7,048,240百万円としました。なお、既支払額は1,786,258百万円です。

② 不動産業

（単位 百万円）

項目	計画額	既支払額	今後の 所要額	工事着手	完成予定
京都駅八条東口ホテル建設 （ジェイアール東海不動産㈱）	20,500	11,980	8,520	令和4年7月	令和8年度

③ 流通業、その他

該当事項はありません。

(2) 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】

①【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	4,120,000,000
計	4,120,000,000

(注) 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割した結果、発行可能株式総数は3,296,000,000株増加し、4,120,000,000株となりました。

②【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数(株) (令和6年3月31日)	提出日現在発行数(株) (令和6年6月21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	1,030,000,000	1,030,000,000	名古屋証券取引所プレミアム市場 東京証券取引所プライム市場	(注2)
計	1,030,000,000	1,030,000,000	—	—

(注) 1 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割した結果、発行済株式総数は824,000,000株増加し、1,030,000,000株となりました。

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あり、単元株式数は100株です。

(2)【新株予約権等の状況】

①【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

②【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

③【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

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)
令和5年10月1日 (注)	824,000,000	1,030,000,000	—	112,000	—	53,500

(注) 普通株式1株を5株に分割したことによるものです。

(5) 【所有者別状況】

令和6年3月31日現在

区分	株式の状況（1単元の株式数100株）								単元未満株式の状況（株）
	政府及び地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国法人等		個人その他	計	
					個人以外	個人			
株主数（人）	43	167	37	1,561	814	330	133,063	136,015	—
所有株式数（単元）	1,495	4,481,224	59,958	1,130,104	2,955,510	3,232	1,665,842	10,297,365	263,500
所有株式数の割合（%）	0.01	43.52	0.58	10.97	28.70	0.03	16.18	100.00	—

(注) 1 自己株式44,996,720株は「個人その他」欄に449,967単元及び「単元未満株式の状況」欄に20株を含めて記載しています。

2 「その他の法人」欄には、証券保管振替機構名義の株式110単元が含まれています。

3 単元未満株式のみを有する株主は11,554人です。

(6) 【大株主の状況】

令和6年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数（株）	発行済株式（自己株式を除く。）の総数に対する所有株式数の割合（%）
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	東京都港区赤坂一丁目8番1号 赤坂インターシティA I R	112,874,600	11.46
株式会社日本カストディ銀行（信託口）	東京都中央区晴海一丁目8番12号	60,669,300	6.16
野村信託銀行株式会社（退職給付信託三菱UFJ銀行口）	東京都千代田区大手町二丁目2番2号	35,625,000	3.62
株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号	33,757,500	3.43
日本生命保険相互会社	東京都千代田区丸の内一丁目6番6号 日本生命証券管理部内	25,000,000	2.54
株式会社三菱UFJ銀行	東京都千代田区丸の内二丁目7番1号	22,390,500	2.27
STATE STREET BANK WEST CLIENT-TREATY 505234 （常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部）	1776 HERITAGE DRIVE, NORTH QUINCY, MA 02171, U. S. A. （東京都港区港南二丁目15番1号 品川インターシティA棟）	18,134,300	1.84
農林中央金庫	東京都千代田区大手町一丁目2番1号	16,750,000	1.70
GOVERNMENT OF NORWAY （常任代理人 シティバンク、エヌ・エイ東京支店）	BANKPLASSEN 2, 0107 OSLO 1 OSLO 0107 NO （東京都新宿区新宿六丁目27番30号）	15,698,472	1.59
J R東海社員持株会	東京都港区港南二丁目1番85号 J R東海品川ビルA棟	15,254,800	1.55
計	—	356,154,472	36.16

(注) 1 上記のほか、当社は自己株式44,996,720株を保有しています。

2 平成31年4月19日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、三井住友トラスト・アセットマネジメント株式会社及びその共同保有者2名が、平成31年4月15日現在で12,895,300株を保有している旨が記載されていますが、当社として令和6年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。

3 令和4年12月19日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、株式会社三菱UFJ銀行及びその共同保有者2名が、令和4年12月12日現在で17,616,210株を保有している旨が記載されていますが、当社として令和6年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。

- 4 令和5年4月7日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、野村アセットマネジメント株式会社及びその共同保有者2名が、令和5年3月31日現在で9,140,525株を保有している旨が記載されていますが、当社として令和6年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 5 令和5年6月6日付で公衆の縦覧に供されている大量保有報告書において、ブラックロック・ファンド・アドバイザーズ及びその共同保有者7名が、令和5年5月31日現在で11,223,490株を保有している旨が記載されていますが、当社として令和6年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 6 令和6年2月22日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、株式会社みずほ銀行及びその共同保有者1名が、令和6年2月15日現在で51,881,400株を保有している旨が記載されていますが、当社として令和6年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 7 当社は令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割していますが、上記2～5の大量保有報告書（変更報告書）の保有株式数は株式分割前の株式数で記載しています。

(7) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

令和6年3月31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 44,996,700	—	—
	（相互保有株式） 普通株式 85,000	—	
完全議決権株式（その他）	普通株式 984,654,800	9,846,548	—
単元未満株式	普通株式 263,500	—	—
発行済株式総数	1,030,000,000	—	—
総株主の議決権	—	9,846,548	—

(注) 証券保管振替機構名義の株式11,000株（議決権110個）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す。

② 【自己株式等】

令和6年3月31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	44,996,700	—	44,996,700	4.37
(相互保有株式) 株式会社交通新聞社	東京都千代田区神田駿河台 二丁目3番11号	85,000	—	85,000	0.01
計	—	45,081,700	—	45,081,700	4.38

2 【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

(1) 【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2) 【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3) 【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数 (数)	価額の総額 (円)
当事業年度における取得自己株式	520	1,989,380
当期間における取得自己株式	—	—

(注) 1 当期間（令和6年4月1日から有価証券報告書提出日まで）における取得自己株式には、令和6年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求による株式数は含めていません。

2 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割しています。当事業年度における取得自己株式520株の内訳は、株式分割前が10株、株式分割後は510株です。

(4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数(株)	処分価額の総額(円)	株式数(株)	処分価額の総額(円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	—	—	—	—
消却の処分を行った取得自己株式	—	—	—	—
合併、株式交換、株式交付、会社分割に係る移転を行った取得自己株式	—	—	—	—
その他	—	—	—	—
保有自己株式数	44,996,720	—	44,996,720	—

(注) 1 当期間（令和6年4月1日から有価証券報告書提出日まで）におけるその他の株式数には、令和6年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の売渡請求による株式数は含めていません。また、当期間における保有自己株式数には、令和6年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求及び売渡請求による株式数の増減は含めていません。

2 保有自己株式数には、令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割したことによる増加株式数35,996,968株が含まれています。

3 【配当政策】

当社は、社会的使命の強い鉄道事業を経営の柱としていることから、長期にわたる安定的な経営基盤の確保・強化に取り組むとともに中央新幹線計画等の各種プロジェクトを着実に推進するため内部留保を確保し、配当については安定配当を継続することを基本方針としています。

当社は、毎年3月31日を基準日とする期末配当及び9月30日を基準日とする中間配当の年2回の剰余金の配当を実施することを基本方針としており、当期におけるこれらの配当の決定機関は、期末配当については株主総会、中間配当については取締役会です。

以上の基本方針に基づき、当期は、中間配当金として1株当たり70円（令和5年10月1日を効力発生日として実施した普通株式1株を5株とする株式分割が当事業年度の期首に行われたと仮定した場合14円）の配当を実施しました。また、期末配当金については、東海道新幹線・在来線ともにご利用が増加したことなどを踏まえ、1株当たり15円の配当を実施し、この結果、年間配当金は、令和5年10月1日を効力発生日として実施した普通株式1株を5株とする株式分割が当事業年度の期首に行われたと仮定した場合、1株当たり29円となりました。

今後とも、東海道新幹線をはじめとする諸事業の経営基盤の強化並びに中央新幹線の建設に向けた取組みを着実に推進する中で、安定配当を継続していく考えです。

なお、当社は、「剰余金の配当等会社法第459条第1項各号に定める事項については、法令に別段の定めがある場合を除き、取締役会の決議によって定めることができる。」と定款で定めています。

(注) 当事業年度の剰余金の配当

決議年月日	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)
令和5年10月30日 取締役会決議	13,790	70
令和6年6月21日 定時株主総会決議	14,775	15

(注) 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。なお、令和5年10月の中間配当については当該株式分割が行われる前の金額を記載しています。

4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】

(1) 【コーポレート・ガバナンスの概要】

当社は、経営の健全性、効率性及び透明性を確保し、企業の長期的な発展と継続的な企業価値の向上を図るため、以下のとおりコーポレート・ガバナンスの充実に努めています。

① 企業統治の体制の概要等

当社においては、事業内容、規模等を総合的に勘案し、以下のような企業統治の体制を採用しています。

当社の取締役会は取締役12名（うち5名が社外取締役）で構成されており、議長は代表取締役会長が務めています。また、当社は監査役制度を採用しており、監査役会は監査役5名（うち4名が社外監査役）で構成されています。取締役会、監査役会の構成員については、「第4 提出会社の状況 4 コーポレート・ガバナンスの状況等 (2) 役員 の状況」に記載のとおりです。

取締役会は、原則として月1回以上開催し、株主総会の招集及び議案などの法定事項はもとより、年度の事業計画である運営方針など経営上重要な事項について、施策の趣旨や進捗状況等を丁寧に説明し十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督しています。なお、当該事業年度における個々の取締役の出席状況については、次のとおりです。

役職	氏名	出席状況
代表取締役会長	金子 慎	全12回中12回
代表取締役社長	丹羽 俊介	全12回中12回
代表取締役副社長	武田 健太郎	全10回中10回
代表取締役副社長	中村 明彦	全12回中12回
代表取締役副社長	宇野 護	全12回中12回
代表取締役副社長	鈴木 広士	全10回中9回
代表取締役副社長	森 厚人	全12回中12回
取締役相談役	柘植 康英	全12回中12回
取締役（社外）	笠間 治雄	全12回中12回
取締役（社外）	大島 卓	全12回中11回
取締役（社外）	永野 毅	全12回中11回
取締役（社外）	木場 弘子	全12回中12回
取締役（社外）	ジョセフ・ シュメルザイス	全10回中10回

(注) 1 取締役の人数及び各取締役の役職は、令和6年3月31日時点のものを記載しております。

2 武田健太郎、鈴木広士、ジョセフ・シュメルザイスは令和5年6月に取締役に就任し、同年6月より取締役会に出席しております。

また、経営に関する重要な事項を審議する機関として、代表取締役社長が議長を務め、全ての常勤の取締役及び監査役並びに一部の執行役員を構成員とする経営会議を設置し、取締役会に先立って、より幅広く経営に関する事項を審議することで、その後に開催される取締役会における審議の充実に努めています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役にも出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。これらの取組みにより、取締役会が全体として実効性があることを、毎年度、各取締役及び監査役による自己評価においても確認しております。また、当社は、子会社等に対して必要な管理、指導を行うことで、適正な業務運営の確保に努めています。

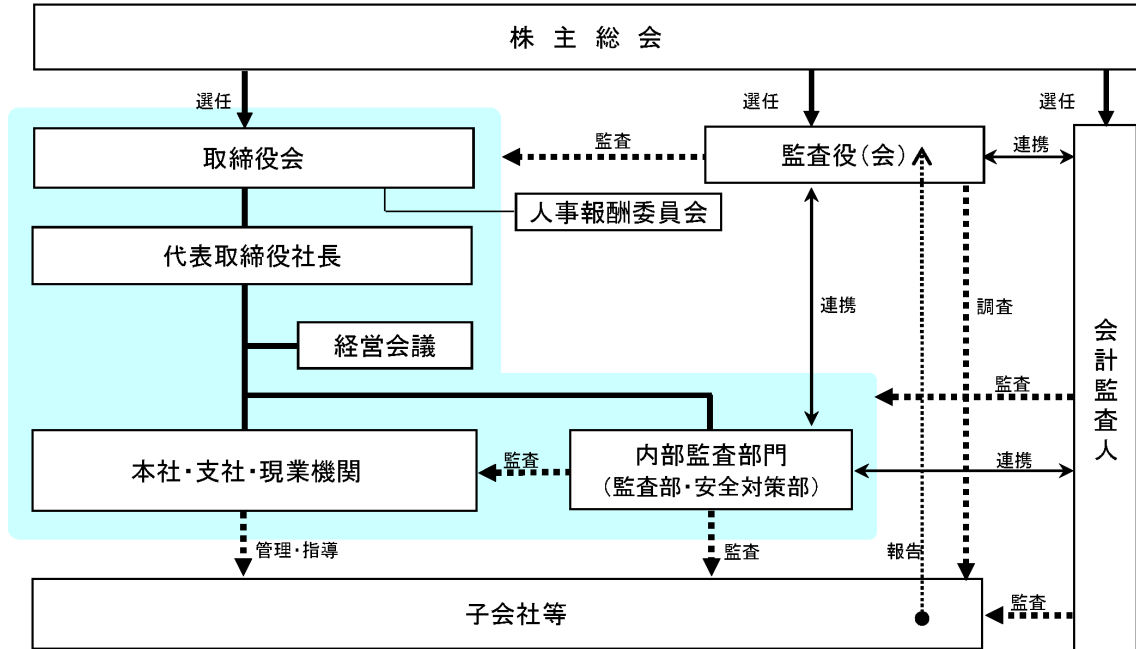
なお、役員的人事、報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役と代表取締役社長を構成員とする人事報酬委員会を設置しており、取締役会での決議に先立ち、全委員出席の下、当該事業年度においては年1回審議を行っております。取締役会における人事、報酬等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえて行われております。

当社は平成15年5月に執行役員制度を導入していますが、当社を取り巻く経営環境の変化に適時・適切に対応するため、平成24年6月から、より一層の取締役会における意思決定の迅速化及び審議の充実並びに取締役と業

務執行を担う執行役員との役割分担のさらなる明確化を目的とした役員体制としています。

監査役監査、内部監査、会計監査については、「第4 提出会社の状況 4 コーポレート・ガバナンスの状況等 (3) 監査の状況」に記載のとおりです。

(図表) 当社のコーポレート・ガバナンス体制



② 企業統治に関するその他の事項

a 内部統制システムの整備の状況

当社は、取締役会において、内部統制基本方針につき、次のとおり決議しています。

(内部統制基本方針)

- 1 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
取締役会は、法定事項及び経営上重要な事項について十分に審議し、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督する。
内部監査部門は、取締役、執行役員及び社員による業務執行が法令、定款及び社内規程に適合して行われているかについて、内部監査を行う。
嘱託弁護士等の外部の専門家から、必要に応じてアドバイスを受ける体制を整え、業務運営の適法性の確保に努める。
反社会的勢力との関係遮断のため、不当要求には一切応じず、対応統括部署を定め、外部の専門機関と緊密な連携関係を構築する等、必要な体制を整える。
- 2 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制
社内規程により、保存する必要のある文書を定め、対象となる文書について、適切に保存及び管理を行う。
- 3 損失の危険の管理に関する規程その他の体制
各部門の所管事項に関する意思決定については、その重要度に応じて上位の職位による承認、会議への付議など、定められた手続により適切に行う。
また、鉄道運転事故防止に関して、鉄道安全推進委員会での審議を通じて、効果的な対策を強力に推進する。
- 4 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制
社内規程により、各部門の分掌事項と職務権限を明確に定めるとともに、その課題と業務量に応じて適切な要員配置を行い、効率的な業務体制を整える。
- 5 当社及び子会社等から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制
子会社等の取締役会は、法定事項及び経営上重要な事項について十分に審議し、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督する。
子会社等における意思決定については、その重要度に応じて権限者による承認、会議への付議など、定められた手続により適切に行う。
子会社等では、社内規程により、各部門の分掌事項と職務権限を明確に定め、効率的な業務体制を整える。
当社は社内規程に基づき、子会社等と一定の重要事項について協議・報告を行う旨の協定を締結の上、必要な管理、指導を行う。
当社の内部監査部門は、主要な子会社等の取締役、執行役員及び社員による業務執行が法令、定款及び社内規程に適合して行われているかについて、監査を行う。
子会社等は、反社会的勢力との関係遮断のため、不当要求には一切応じず、対応統括部署を定め、当社や外部の専門機関と緊密な連携関係を構築する等、必要な体制を整える。
- 6 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する体制、その使用人の取締役からの独立性に関する事項及びその使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項
監査役は、その職務を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置く。
監査役スタッフの人事について、人事部門は、事前に監査役の意見を聞く。
- 7 取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制その他の監査役への報告に関する体制
取締役、執行役員及び社員は、当社または当社及びその子会社等から成る企業集団に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見した場合及び当社またはその子会社等において法令・定款に違反する重大な事実を発見した場合は、社内規程に従って、遅滞なく監査役または監査役会に報告を行う。
また、取締役、執行役員及び社員は、監査役または監査役会の求めに応じ、その職務の執行に関する事項について報告を行う。
上記の報告を行った取締役、執行役員及び社員は、当該報告を行ったことを理由として不利な取扱いを受けない。
- 8 子会社等の取締役、監査役及び使用人が当社の監査役に報告をするための体制
子会社等の取締役、執行役員及び社員は、当該子会社等に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見した場合及び法令・定款に違反する重大な事実を発見した場合は、当該子会社等の社内規程に従って、遅滞なく当該子会社等の監査役に報告を行う。当該子会社等の監査役は、上記の事実について報告を受領した場合及び上記の事実を発見した場合は、当社の監査役に報告を行う。
上記の報告を行った子会社等の取締役、監査役、執行役員及び社員は、当該報告を行ったことを理由として不利な取扱いを受けない。

(内部統制基本方針)

9 その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

取締役会への出席のほか、経営会議等の重要な会議に監査役の出席を求め、経営施策の審議過程からその適法性の確保に努める。

内部監査部門は、監査役及び会計監査人との連携を深め、監査役監査の充実を図る。

監査役の職務の執行について生ずる費用の支出等については、社内規程に従って適切に処理する。

b リスク管理体制の整備の状況

当社では、鉄道運転事故、労働災害及び災害を防止する観点から、本社、鉄道事業本部、支社及び各地区に「鉄道安全推進委員会」等を設置し、本社から現業機関に至るまで一貫した体制により安全対策の確立・推進を行っています。

また、事故や災害の発生など異常時に対しては、情報伝達の要となる指令組織を各鉄道事業本部において24時間体制で運営するとともに、事故や災害の規模・影響に応じて非常参集できる復旧即応体制を整えています。さらに、大規模災害等の異常時に備え、東海道新幹線において、総合指令所の代替機能を有する第2総合指令所を設置しています。

c 子会社の業務の適正を確保するための体制整備の状況

当社グループとして経営方針等の意思統一を図り、一体となって事業に取り組むため、毎年、「J R 東海グループ社長会」を開催しています。

また、当社は、子会社等に対して必要な管理、指導を行うとともに、主要な子会社等を対象に内部監査及び安全監査を実施して、適正な業務運営の確保に努めています。

d 責任限定契約の内容の概要

当社は、会社法第427条第1項の規定により、社外取締役及び社外監査役との間に、会社法第423条第1項の責任を法令が規定する額に限定する契約を締結しています。

e 役員等賠償責任保険契約の内容の概要

当社は、保険会社との間で会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を締結しております。当該保険契約の被保険者の範囲は当社の取締役、監査役及び執行役員であり、被保険者は保険料を負担しておりません。当該保険契約により被保険者が負担することとなった法律上の損害賠償金及び争訟費用が填補されることとなります。ただし、被保険者の職務の執行の適正性が損なわれないようにするため、私的な利益または便宜の供与を違法に得たことなどに起因する場合には填補の対象としないこととしております。

f 取締役の定数

当社の取締役は20名以内とする旨定款に定めています。

g 取締役の選任決議要件

当社は、取締役の選任決議の要件について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨、また、その決議は累積投票によらない旨定款に定めています。

h 剰余金の配当等の決定機関

当社は、株主への機動的な利益還元及び資本政策の遂行を可能とするため、剰余金の配当等会社法第459条第1項各号に定める事項については、法令に別段の定めがある場合を除き、取締役会の決議によって定めることができる旨定款に定めています。

i 株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、株主総会の円滑な運営を目的として、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上に当たる多数をもって行う旨定款に定めています。

(2) 【役員の状況】

① 役員一覧

男性 15名 女性 2名 (役員のうち女性の比率 11.8%)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
代表取締役会長	金子 慎	昭和30年8月29日生	昭和53年4月 日本国有鉄道入社 昭和61年2月 同職員局労働課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社人事部人事課担当課長 平成6年6月 当社人事部勤労課長 平成8年6月 当社人事部人事課長 平成10年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成14年6月 当社総務部長 平成16年6月 当社取締役総務部長 平成18年6月 当社取締役人事部長 平成20年6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成22年6月 当社専務取締役総合企画本部長 平成24年6月 当社代表取締役副社長 平成30年4月 当社代表取締役社長 令和5年4月 当社代表取締役会長 (現在に至る)	(注4)	20,843
代表取締役社長	丹羽 俊介	昭和40年6月22日生	平成元年4月 当社入社 平成13年7月 当社広報部東京広報室長 平成15年7月 当社静岡支社管理部人事課長 平成17年7月 当社人事部勤労課担当課長 平成18年7月 当社人事部勤労課長 平成20年7月 当社人事部人事課長 平成22年7月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成25年7月 当社総合企画本部投資計画部担当部長 平成26年6月 当社人事部長 平成28年6月 当社執行役員広報部長 令和元年6月 当社取締役執行役員総合企画本部長 令和2年6月 当社取締役常務執行役員総合企画本部長 令和4年6月 当社代表取締役副社長 令和5年4月 当社代表取締役社長 (現在に至る)	(注4)	7,305
代表取締役副社長 総合企画本部長、 事務部門担当 (事業推進本部を除く)	武田 健太郎	昭和43年1月5日生	平成3年4月 当社入社 平成17年7月 当社秘書部名古屋秘書室長 平成20年7月 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 平成22年7月 当社総合企画本部投資計画部担当課長 平成24年6月 当社総務部総務課長 平成26年7月 当社総務部次長 平成27年7月 当社総合企画本部経営管理部担当部長 平成28年6月 当社総合企画本部経営管理部長 平成30年7月 当社総合企画本部副本部長・経営管理部長 令和元年6月 当社執行役員広報部長 令和3年6月 当社常務執行役員広報部長 令和4年6月 当社専務執行役員総合企画本部長 令和5年6月 当社代表取締役副社長総合企画本部長 (現在に至る)	(注4)	6,371
代表取締役副社長 事業推進本部長、 特命事項担当	中村 明彦	昭和40年12月29日生	平成2年4月 当社入社 平成15年7月 当社広報部東京広報室長 平成17年7月 ㈱ジェイアール東海ホテルズ経営管理部次長 平成18年7月 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 平成20年7月 当社ロンドン事務所長 平成24年7月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部担当部長 平成25年7月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成28年6月 当社人事部長 平成30年6月 当社執行役員事業推進本部副本部長 令和元年6月 ㈱ジェイアール東海バスサービス代表取締役社長 令和3年6月 当社常務執行役員事業推進本部長 令和4年6月 当社代表取締役副社長事業推進本部長 (現在に至る)	(注4)	8,354

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
代表取締役副社長 中央新幹線推進本部担当	水野孝則	昭和33年2月26日生	昭和56年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年4月 当社入社 平成5年7月 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 平成8年6月 当社建設工事部不動産開発課長 平成11年7月 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 平成14年7月 当社総合技術本部リニア開発本部主幹 平成17年7月 名工建設(株)企画本部経営企画部長 平成19年7月 当社建設工事部担当部長 平成20年6月 当社東海道新幹線21世紀対策本部企画推進部長 平成22年7月 当社東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 平成23年7月 当社中央新幹線推進本部副本部長 平成25年6月 当社執行役員中央新幹線推進本部副本部長 平成28年6月 当社常務執行役員中央新幹線推進本部副本部長 平成30年6月 当社取締役専務執行役員中央新幹線推進本部長 令和4年6月 当社専務執行役員中央新幹線推進本部長 令和6年6月 当社代表取締役副社長(現在に至る)	(注4)	15,904
代表取締役副社長 鉄道事業本部担当、 安全部門統括担当	鈴木広士	昭和36年2月24日生	昭和60年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年4月 当社入社 平成11年7月 当社新幹線鉄道事業本部小田原保線所長 平成12年7月 当社関西支社工務部施設課長 平成14年7月 当社東海鉄道事業本部管理部総務課担当課長 平成16年7月 当社東海鉄道事業本部工務部管理課長 平成18年7月 日本機械保線(株)経営管理部長 平成20年7月 当社新幹線鉄道事業本部名古屋施設事務所長 平成22年7月 当社総合技術本部技術企画部担当部長 平成24年6月 当社東海鉄道事業本部工務部長 平成28年6月 当社執行役員静岡支社長 平成30年6月 当社取締役執行役員東海鉄道事業本部長 令和2年6月 当社取締役常務執行役員東海鉄道事業本部長 令和4年6月 当社専務執行役員東海鉄道事業本部長 令和5年6月 当社代表取締役副社長(現在に至る)	(注4)	11,290
取締役相談役	柘植康英	昭和28年8月6日生	昭和52年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年3月 同新潟鉄道管理局総務部人事課長 昭和62年4月 当社入社 平成元年3月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成3年5月 当社人事部企画担当課長 平成4年6月 当社人事部勤労課長 平成6年6月 当社人事部人事課長 平成8年6月 当社総務部次長 平成12年6月 当社総務部長 平成14年6月 当社取締役人事部長 平成18年6月 当社常務取締役秘書部長 平成20年6月 当社代表取締役副社長 平成26年4月 当社代表取締役社長 平成30年4月 当社代表取締役会長 令和5年4月 当社取締役相談役(現在に至る)	(注4)	81,603
取締役	笠間治雄	昭和23年1月2日生	昭和49年4月 東京地方検察庁検事 平成14年10月 東京地方検察庁次席検事 平成17年6月 東京高等検察庁次席検事 平成18年6月 最高検察庁刑事部長 平成19年10月 次長検事 平成21年1月 広島高等検察庁検事長 平成22年6月 東京高等検察庁検事長 平成22年12月 検事総長 平成24年10月 弁護士登録 令和2年6月 当社取締役(現在に至る)	(注4)	2,819

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
取締役	大島 卓	昭和31年7月14日生	昭和55年4月 日本碍子(株)入社 平成19年6月 同社執行役員 平成23年6月 同社常務執行役員 平成26年6月 同社代表取締役社長 令和2年6月 当社取締役(現在に至る) 令和3年4月 日本碍子(株)代表取締役会長(現在に至る)	(注4)	1,411
取締役	永野 毅	昭和27年11月9日生	昭和50年4月 東京海上火災保険(株)入社 平成15年6月 同社執行役員 平成16年10月 東京海上日動火災保険(株)執行役員 平成18年6月 同社常務執行役員 平成20年6月 同社常務取締役 平成20年6月 東京海上ホールディングス(株)取締役 平成22年6月 東京海上日動火災保険(株)専務取締役 平成23年6月 東京海上ホールディングス(株)専務取締役 平成24年6月 東京海上日動火災保険(株)取締役副社長 平成24年6月 東京海上ホールディングス(株)取締役副社長 平成25年6月 東京海上日動火災保険(株)取締役社長 平成25年6月 東京海上ホールディングス(株)取締役社長 平成28年4月 東京海上日動火災保険(株)取締役会長 令和元年6月 東京海上ホールディングス(株)取締役会長(現在に至る) 令和4年6月 当社取締役(現在に至る)	(注4)	4,017
取締役	木場 弘子	昭和39年11月1日生	昭和62年4月 (株)東京放送(現(株)TBSテレビ)入社 平成13年4月 千葉大学教育学部非常勤講師 平成18年4月 千葉大学教育学部特命教授 平成19年4月 内閣府規制改革会議委員 平成20年4月 内閣官房教育再生懇談会委員 平成21年3月 国土交通省交通政策審議会委員 平成25年4月 千葉大学客員教授(現在に至る) 令和4年6月 当社取締役(現在に至る)	(注4)	0
取締役	ジョセフ・シュメルザイス	昭和37年11月2日生	昭和59年7月 バイン・アンド・カンパニー入社 昭和63年7月 アメリカン・エクスプレス・インターナショナルヴァイスプレジデント 平成10年4月 フォントワークス・インターナショナル日本代表 平成11年12月 クリムソン・ベンチャーズ暫定CEO 平成13年11月 ジェイピーエスインターナショナル(株)代表取締役(現在に至る) 平成23年6月 (株)セガ取締役兼事業部長 平成27年6月 セガサミーホールディングス(株)シニアアドバイザー 平成30年2月 駐日米国大使館首席補佐官 令和3年3月 Cedarfield合同会社職務執行者(現在に至る) 令和5年6月 当社取締役(現在に至る)	(注4)	410
常勤監査役	山田 龍彦	昭和39年7月12日生	平成元年4月 当社入社 平成16年7月 当社新幹線鉄道事業本部管理部経理課長 平成18年7月 当社財務部資金課長 平成20年7月 当社財務部会計課長 平成22年6月 当社財務部次長 平成26年6月 当社財務部長 平成28年6月 当社執行役員財務部長 令和2年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	6,614

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
常勤監査役	石津 緒	昭和30年8月7日生	昭和53年4月 運輸省入省 平成12年7月 同省運輸政策局国際業務第一課長 平成13年1月 国土交通省総合政策局国際業務課長 平成13年7月 中部国際空港圏企画部長 平成15年4月 同社経営企画部長 平成16年7月 国土交通省大臣官房参事官 平成17年7月 同省自動車交通局総務課長 平成18年7月 同省大臣官房審議官 平成19年7月 同省中国運輸局長 平成21年7月 同省航空局次長 平成23年10月 同省近畿運輸局長 平成24年9月 同省国土交通審議官 平成25年11月 名工建設㈱顧問 平成26年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	8,190
常勤監査役	山下 史雄	昭和34年10月7日生	昭和58年4月 警察庁入庁 平成18年1月 岩手県警察本部長 平成19年2月 警察庁長官官房国際課長 平成20年8月 警察庁長官官房給与厚生課長 平成21年2月 警視庁生活安全部長 平成22年8月 警察庁長官官房総務課長 平成23年9月 内閣総理大臣秘書官 平成25年1月 警察庁長官官房審議官(生活安全局担当) 平成25年6月 警視庁警務部長 平成26年1月 京都府警察本部長 平成27年7月 警視庁副総監 平成29年1月 警察庁生活安全局長 平成30年11月 明治安田生命保険相互会社公法人第二部顧問 令和元年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	4,300
監査役	林 眞琴	昭和32年7月30日生	昭和58年4月 東京地方検察庁検事 平成24年4月 最高検察庁総務部長 平成25年7月 仙台地方検察庁検事正 平成26年1月 法務省刑事局長 平成30年1月 名古屋高等検察庁検事長 令和2年5月 東京高等検察庁検事長 令和2年7月 検事総長 令和4年8月 弁護士登録(現在に至る) 令和5年6月 当社監査役(現在に至る)	(注5)	273
監査役	木下 潮音	昭和34年8月11日生	昭和60年4月 弁護士登録(現在に至る) 平成16年4月 第一東京弁護士会副会長 平成22年4月 東京大学法科大学院客員教授 平成25年4月 東京工業大学副学長(現在に至る) 平成26年10月 日本労働法学会理事(現在に至る) 平成30年6月 公益財団法人日本証券経済研究所理事(現在に至る) 令和6年6月 当社監査役(現在に至る)	(注6)	0
計					179,704

- (注) 1 取締役笠間治雄、大島卓、永野毅、木場弘子及びジョセフ・シュメルザイスは、社外取締役です。
- 2 常勤監査役石津緒及び山下史雄並びに監査役林眞琴及び木下潮音は、社外監査役です。
- 3 取締役笠間治雄、大島卓、永野毅、木場弘子及びジョセフ・シュメルザイスは、非常勤の取締役です。
- 4 取締役の任期は、令和6年6月21日開催の第37回定時株主総会后、1年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
- 5 常勤監査役山田龍彦、石津緒及び山下史雄並びに監査役林眞琴の任期は、令和5年6月23日開催の第36回定時株主総会后、4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
- 6 監査役木下潮音の任期は、令和6年6月21日開催の第37回定時株主総会后、4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。

② 社外取締役及び社外監査役との関係等

社外取締役及び社外監査役の選任については、当社の業務を遂行するにあたり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、社外取締役5名及び社外監査役4名を選任しています。社外取締役及び社外監査役については、社外での様々な経験やその高い識見に基づき、独立した立場からご意見をいただけるよう、株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準に従い各人の独立性を判断しています。

社外取締役からは、取締役会及び人事報酬委員会において、社外監査役からは、取締役会及び監査役会において、社外での様々な経験やその高い識見に基づき、独立した立場から、ご意見をいただいています。加えて、取締役会に先立つ様々な業務説明の機会等を通じて、経済、社外情勢、経営のあり方全般にわたり、有益な助言を受けています。

また、社外取締役及び社外監査役から受けた意見は、監査役監査、内部監査、安全監査及び会計監査、さらに内部統制基本方針に定める各項目の実施に活かしています。

なお、当社は、社外取締役及び社外監査役全員を、一般株主と利益相反の生じるおそれがない独立役員として、上場証券取引所に対し届け出しています。

(3) 【監査の状況】

① 監査役監査の状況

当社の監査役会は5名で構成されており、監査役は取締役会に出席するほか、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関の監査や、取締役、執行役員及び使用人等との意見交換等を通じて、その業務執行状況について検証するなど、厳正に監査を行っております。常勤監査役は、経営会議等の重要な会議への出席や重要な決裁書類等の調査をするほか、内部監査部門及び会計監査人とも意見交換等を行っております。また、子会社等に対しても各社の取締役及び監査役等と意見交換等を図り、必要に応じて各社の状況を調査しております。当事業年度において当社は監査役会を14回開催しており、個々の監査役の出席状況については次のとおりです。

役職	氏名	出席状況
常勤監査役	山田 龍彦	全14回中14回
常勤監査役（社外）	石津 緒	全14回中13回
常勤監査役（社外）	山下 史雄	全14回中14回
監査役（社外）	林 眞琴	全11回中11回

- (注) 1 監査役は令和6年3月31日時点のものを記載しております。
2 林眞琴は令和5年6月に監査役に就任し、同年6月より監査役会に出席しております。
3 常勤監査役山田龍彦は、当社の執行役員財務部長を務めるなど、長年にわたる経理業務の経験を有しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有しております。

監査役会においては監査に関する重要な事項を扱っており、具体的には監査計画の策定、内部統制システムの整備・運用状況の確認、監査報告の作成、会計監査人の選任及び株主総会への提出議案等の確認等を実施しております。監査計画については、安全・安定輸送の確保を最重要課題とした上で、リスクアプローチの観点から策定しております。また、監査役・監査役会の活動に実効性があることを、各監査役の自己評価により確認しております。

なお、監査役の職務執行を補助する者として、当社の社員から専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

② 内部監査の状況

内部監査は、監査部（23名）において、業務運営の準拠性、効率性及び有効性の観点から、当社及び主要な子会社等の業務全般を対象として、業務資料や契約書等の書類の確認、作業実態の確認、関係者へのインタビューなどの手法により監査を実施し、その結果を経営者並びに取締役会及び監査役会に直接報告しています。加えて、運転事故及び労働災害を防止するため、安全対策部において安全監査を実施し、その結果を経営者並びに取締役会及び監査役会に直接報告しています。

監査役、内部監査部門及び会計監査人は、定期的または必要の都度、情報交換を行うことにより相互に連携を図っているほか、内部統制に関わる各部署から必要な情報提供を受け、内部統制基本方針に定める各項目の実施状況について確認しています。

③ 会計監査の状況

a 監査法人の名称

有限責任監査法人トーマツ

b 継続監査期間

昭和62年4月以降

c 業務を執行した公認会計士

水上 圭祐

後藤 泰彦

加納 俊平

d 監査業務に係る補助者の構成

当社の会計監査業務に係る補助者は、44名（公認会計士12名、その他32名）です。

e 監査法人の選定方針と理由

当社の会計監査人については、これまでの監査実績、専門スタッフの陣容等を踏まえ、有限責任監査法人トーマツを選任しています。

監査役会は、会計監査人が会社法第340条第1項各号に定める項目のいずれかに該当すると認められるときは、監査役の全員の同意により、会計監査人を解任します。また、監査役会は、会計監査人の職務を適切に遂行することが困難と認められる場合など、必要と判断した場合には、株主総会に提出する会計監査人の解任または不再任に関する議案の内容を決定します。

f 監査役及び監査役会による監査法人の評価

当社の監査役及び監査役会は、監査法人に対して評価を行っており、有限責任監査法人トーマツが、当社に対して厳格な監査を実施しているほか、適切なローテーションを行い長期間にわたり同じ公認会計士が担当することのないよう配慮するなど、当社から独立した会計監査人として適切に職務を遂行していることを確認しています。

④ 監査報酬の内容等

a 監査公認会計士等に対する報酬

(単位 百万円)

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬
提出会社	200	25	200	4
連結子会社	225	0	231	—
計	425	25	432	4

前連結会計年度においては、監査公認会計士等に対してグループ全体の経理業務の執行体制に係る助言業務、社内研修業務等の非監査業務を委託していました。当連結会計年度においては、社内研修業務等の非監査業務を委託しています。

b 監査公認会計士等と同一のネットワーク (Deloitte) に対する報酬 (a を除く)

(単位 百万円)

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬
提出会社	—	106	—	54
連結子会社	—	54	—	30
計	—	161	—	84

前連結会計年度及び当連結会計年度において、当社及び連結子会社における非監査業務として、各種制度設計等に係る助言業務等を委託しています。

c その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

d 監査報酬の決定方針

監査公認会計士等に対する監査報酬は、監査に係る所要日数、従事する人員数等を勘案して決定していません。

e 監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

監査役会は、当社が会計監査人と監査契約を締結するに際し、会計監査人の監査計画の内容、会計監査の職務執行状況、報酬見積りの算出根拠等を検証した結果、会計監査人の報酬等について同意しました。

(4) 【役員の報酬等】

① 役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針に係る事項

取締役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬と、毎年6月に支給する賞与から構成しております。基本報酬は役位、経験年数等を総合的に勘案して決定し、賞与の水準は、経常利益をはじめとする経営成績を中心に、株主還元等を考慮して決定しております。また、賞与の個人別の具体的な金額は、役位による責任の重さ、安全確保に対する実績、各人の課題に対する成果等を勘案して決定しており、基本報酬と賞与の割合は3：1を目安としております。なお、当事業年度及び各事業年度の業績の推移は「第1 企業の概況 1 主要な経営指標等の推移」に記載のとおりです。

また、社外取締役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬のみとしております。

取締役会において、これら取締役の報酬等の決定方針について決議するとともに、個人別の報酬等の具体的な金額の決定は、各人の課題に対する成果等の実績を把握している代表取締役社長の丹羽俊介へ一任することを決議しております。なお、平成24年6月22日開催の第25回定時株主総会において、取締役の報酬等の総額は、年額12億円以内（うち、社外取締役分は年額5,000万円以内）とすることを決議し、令和4年6月23日開催の第35回定時株主総会において、社外取締役の報酬等の総額は、年額1億円以内とすることを決議しており、代表取締役社長が、この限度額の範囲内において決定しております。また、平成24年6月22日開催の第25回定時株主総会終結時点の取締役の員数は14名（うち、社外取締役は3名）、令和4年6月23日開催の第35回定時株主総会終結時点の取締役の員数は12名（うち、社外取締役は4名）です。

監査役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬のみとし、適正な額を監査役の協議により決定しております。なお、平成19年6月22日開催の第20回定時株主総会において、監査役の報酬等の総額は、年額2億5,000万円以内とすることを決議しており、この限度額の範囲内において決定しております。また、当該定時株主総会終結時点の監査役の員数は5名です。

なお、当社は人事報酬委員会を設置しております。当委員会は、役員の報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役と代表取締役社長を構成員とし、取締役会での決議に先立ち、役員の報酬等に係る決定方針等について審議しております。取締役会における報酬等の決定方針に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえて行われ、取締役会から委任を受けた代表取締役社長が取締役の報酬等の具体的な金額を決定しております。以上のような手続きを経て、取締役の個人別の報酬等の金額が決定されていることから、取締役会は、その内容が決定方針に沿うものであると判断しております。

② 役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数

区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額 (百万円)		対象となる 役員の員数 (名)
		基本報酬	賞与	
取締役 (社外取締役を除く)	564	395	169	10
監査役 (社外監査役を除く)	47	47	—	1
社外役員	157	157	—	10

(注) 上記の取締役及び監査役の基本報酬には、令和5年6月23日開催の第36回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役2名及び監査役2名に対する支給額が含まれております。

(5) 【株式の保有状況】

① 投資株式の区分の考え方

当社は、株式の価値の変動又は株式に係る配当によって利益を受けることを目的としているものを純投資目的の投資株式、それ以外のものを純投資目的以外の投資株式としています。

② 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

a 保有方針

当社は、株式の保有を通じた長期的・安定的な取引関係の維持・強化が、事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値向上につながるという視点に立ち、必要性を総合的に勘案して保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式を保有します。この方針に基づき、必要性が認められないと考える保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式がある場合には、縮減するなど見直しています。

b 保有の合理性を検証する方法及び個別銘柄の保有の適否に関する取締役会等における検証の内容

当社は、個別の保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式について、中長期的な経済合理性や将来の見通し、保有を継続するねらい等を具体的に精査の上、その保有の適否について令和6年4月の取締役会において検証を行いました。

c 銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額 (百万円)
非上場株式	22	6,717
非上場株式以外の株式	47	194,454

(当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額 (百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	—	—	—
非上場株式以外の株式	1	499	両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額 (百万円)
非上場株式	1	500
非上場株式以外の株式	6	13,819

d 銘柄ごとの株式数、貸借対照表計上額等に関する情報
 特定投資株式

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
株式会社オリエンタルランド （注2）	5,963,000	1,192,600	観光需要喚起に関する連携のため。	有
	28,914	27,000		
三菱重工業株式会社	1,151,100	1,151,100	保守用車等の重要資材の安定供給のため。	有
	16,673	5,612		
三菱電機株式会社	6,573,000	6,573,000	鉄道関連の重要資材の安定供給のため。	有
	16,511	10,375		
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	8,886,620	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注3）
	13,836	7,534		
ナブテスコ株式会社	5,171,000	5,171,000	車両関係の重要資材の安定供給のため。	有
	13,237	16,754		
トヨタ自動車株式会社	2,500,000	5,000,000	地域連携の維持・強化のため。	有
	9,480	9,400		
東日本旅客鉄道株式会社	1,049,400	1,049,400	鉄道事業における連携のため。	有
	9,189	7,697		
日本製鉄株式会社	2,253,900	2,253,900	レール等の重要資材の安定供給のため。	有
	8,267	7,032		
東京海上ホールディングス株式会社	1,655,160	1,655,160	安定的な保険取引のため。	無 （注3）
	7,784	4,215		
株式会社みずほフィナンシャルグループ	2,514,239	2,596,539	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注3）
	7,658	4,876		
九州旅客鉄道株式会社	2,077,900	2,077,900	鉄道事業における連携のため。	有
	7,361	6,127		
住友不動産株式会社	960,800	960,800	不動産事業における連携のため。	有
	5,569	2,865		
西日本旅客鉄道株式会社	862,500	862,500	鉄道事業における連携のため。	有
	5,411	4,706		
三菱地所株式会社	1,592,000	1,592,000	不動産事業における連携のため。	有
	4,432	2,509		
MS&ADインシュアランスグループホールディングス株式会社	480,359	480,359	安定的な保険取引のため。	無 （注3）
	3,906	1,972		
株式会社高島屋	1,388,500	1,388,500	百貨店事業における重要なパートナー。	有
	3,390	2,683		
アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	587,000	当社施設内における飲料販売に関する関係強化のため。	無 （注3）
	3,276	2,890		
株式会社西武ホールディングス	1,321,200	1,321,200	鉄道事業における連携のため。	無 （注3）
	3,200	1,795		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	353,116	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注3）
	3,145	1,870		
東邦瓦斯株式会社	846,500	846,500	地域連携の維持・強化のため。	有
	2,932	2,084		
京王電鉄株式会社	642,500	642,500	鉄道事業における連携のため。	有
	2,680	2,984		
名工建設株式会社	2,139,500	2,139,500	鉄道関連工事に関する関係強化のため。	有
	2,678	2,436		
SOMPOホールディングス株式会社	165,750	165,750	安定的な保険取引のため。	無 （注3）
	1,586	870		
岡谷鋼機株式会社	91,600	91,600	鉄道関連の重要資材の安定供給のため。	有
	1,548	949		
株式会社あいちフィナンシャルグループ	413,170	413,170	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注3）
	1,096	888		
電源開発株式会社	421,920	421,920	地域連携の維持・強化のため。	有
	1,053	899		
株式会社京三製作所	1,965,300	1,965,300	信号関係の重要資材の安定供給のため。	有
	1,023	835		
日本信号株式会社	902,500	902,500	信号関係の重要資材の安定供給のため。	有
	936	958		
中部電力株式会社	464,700	464,700	地域連携の維持・強化のため。	有
	924	650		
京浜急行電鉄株式会社	594,800	594,800	鉄道事業における連携のため。	有
	828	748		
名古屋鉄道株式会社	336,300	336,300	鉄道事業における連携のため。	有
	728	687		
三井住友トラスト・ホールディングス株式会社（注4）	168,800	84,400	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注3）
	558	383		
TOTO株式会社	130,000	—	当社施設内のトイレ設備の整備等に関する関係強化のため。また、両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため、株式を取得しております。	有
	555	—		
株式会社しずおかフィナンシャルグループ	350,000	350,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注3）
	506	332		
第一生命ホールディングス株式会社	111,800	111,800	安定的な保険取引のため。	無 （注3）
	430	272		
株式会社十六フィナンシャルグループ	86,300	86,300	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注3）
	413	243		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
小田急電鉄株式会社	197,100	197,100	鉄道事業における連携のため。	有
	409	339		
鉄建建設株式会社	150,000	150,000	鉄道関連工事に関する関係強化のため。	有
	405	271		
スルガ銀行株式会社	434,000	434,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	387	201		
株式会社百五銀行	407,000	407,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	264	150		
カヤバ株式会社	48,200	48,200	車両関係の重要資材の安定供給のため。	有
	249	193		
株式会社八十二銀行	238,000	238,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	247	136		
株式会社三十三フィナンシャル グループ	108,310	108,310	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注3）
	225	171		
株式会社名古屋銀行	32,400	32,400	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	215	102		
株式会社山梨中央銀行	68,400	68,400	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	128	78		
株式会社大垣共立銀行	54,200	54,200	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	118	96		
株式会社清水銀行	44,000	44,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	70	63		
株式会社東芝	—	675,400	当事業年度において全て売却しております。	有
	—	3,002		
日本たばこ産業株式会社	—	500,000	当事業年度において全て売却しております。	無
	—	1,399		
ジェイ エフ イー ホールデ ィングス株式会社	—	634,700	当事業年度において全て売却しております。	無
	—	1,065		
株式会社コンコルディア・フィ ナンシャルグループ	—	584,000	当事業年度において全て売却しております。	無 （注3）
	—	284		

- （注）
- 1 当社は、株式の保有を通じた長期的・安定的な取引関係の維持・強化が、事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値向上につながるという視点に立ち、必要性を総合的に勘案して保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式を保有しており、定量的な保有効果の記載は困難ですが、②bに記載のとおり、保有の合理性を検証しております。
 - 2 株式会社オリエンタルランドは、令和5年4月1日付で、普通株式1株につき5株の割合をもって株式分割しており、実質的な株式数の増加はありません。
 - 3 保有先企業は当社の株式を保有しておりませんが、同社子会社が当社の株式を保有しております。
 - 4 三井住友トラスト・ホールディングス株式会社は、令和6年1月1日付で、普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割しており、実質的な株式数の増加はありません。

第5【経理の状況】

1 連結財務諸表及び財務諸表の作成方法について

- (1) 当社の連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和51年大蔵省令第28号。以下「連結財務諸表規則」という。）に基づいて作成しています。
- (2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号。以下「財務諸表等規則」という。）第2条の規定により、財務諸表等規則及び「鉄道事業会計規則」（昭和62年運輸省令第7号）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、連結会計年度（令和5年4月1日から令和6年3月31日まで）の連結財務諸表及び事業年度（令和5年4月1日から令和6年3月31日まで）の財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる監査を受けています。

3 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みについて

当社は、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みを行っています。具体的には、会計基準等の内容を適切に把握し、正確な連結財務諸表等を作成する体制を整備するため、当社グループ内の会計システムの統一や、当社グループの経理実務担当者を対象とした財務知識を修得するための研修等を実施しています。また、公益財団法人財務会計基準機構へ加入することにより、開示書類作成に当たっての情報収集等を行っています。

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

① 【連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	674,640	740,983
中央新幹線建設資金管理信託	※1 1,585,282	※1 1,351,634
受取手形、売掛金及び契約資産	※2 66,275	※2 78,249
未収運賃	74,809	103,447
有価証券	177,500	214,300
棚卸資産	※3 37,337	※3 41,858
その他	96,534	260,730
貸倒引当金	△95	△105
流動資産合計	2,712,285	2,791,097
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	1,313,282	1,279,176
機械装置及び運搬具（純額）	316,718	294,245
土地	2,367,843	2,367,230
建設仮勘定	1,571,185	1,830,396
その他（純額）	43,571	37,812
有形固定資産合計	※4,※5 5,612,601	※4,※5 5,808,861
無形固定資産	※5 159,401	※5 160,184
投資その他の資産		
投資有価証券	※6 630,801	※6 526,142
退職給付に係る資産	5,763	10,330
繰延税金資産	217,495	160,992
その他	※6 176,547	※6 484,722
貸倒引当金	△487	△435
投資その他の資産合計	1,030,120	1,181,752
固定資産合計	6,802,124	7,150,798
資産合計	9,514,409	9,941,896

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	79,533	85,332
短期借入金	27,341	32,094
1年内償還予定の社債	139,002	80,504
1年内返済予定の長期借入金	47,692	36,250
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	6,937	7,373
未払金	218,639	263,480
未払法人税等	44,216	106,429
前受金	※7 48,006	※7 56,251
預り金	25,675	32,177
賞与引当金	26,811	30,226
その他	※7 65,595	※7 68,584
流動負債合計	729,452	798,703
固定負債		
社債	769,801	709,337
長期借入金	473,390	507,040
中央新幹線建設長期借入金	※1 3,000,000	※1 3,000,000
鉄道施設購入長期未払金	513,050	505,677
退職給付に係る負債	182,801	157,019
その他	38,802	40,433
固定負債合計	4,977,846	4,919,508
負債合計	5,707,299	5,718,212
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,474	54,129
利益剰余金	3,643,142	3,999,973
自己株式	△103,159	△103,161
株主資本合計	3,705,456	4,062,942
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	49,517	86,202
退職給付に係る調整累計額	4,280	20,516
その他の包括利益累計額合計	53,798	106,718
非支配株主持分	47,855	54,023
純資産合計	3,807,110	4,223,683
負債純資産合計	9,514,409	9,941,896

②【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

【連結損益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
営業収益	※1 1,400,285	※1 1,710,407
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	※2,※3,※5 847,847	※2,※3,※5 912,306
販売費及び一般管理費	※3,※4,※5 177,934	※3,※4,※5 190,719
営業費合計	1,025,781	1,103,025
営業利益	374,503	607,381
営業外収益		
受取利息	2,122	3,333
受取配当金	4,912	4,497
持分法による投資利益	173	566
受取保険金	1,878	2,589
投資有価証券売却益	2,989	8,037
その他	4,082	3,419
営業外収益合計	16,159	22,442
営業外費用		
支払利息	44,979	45,368
鉄道施設購入長期未払金利息	34,132	33,724
その他	4,065	3,785
営業外費用合計	83,177	82,878
経常利益	307,485	546,946
特別利益		
工事負担金等受入額	1,329	3,031
固定資産売却益	※6 1,426	※6 599
その他	180	152
特別利益合計	2,936	3,783
特別損失		
固定資産圧縮損	1,992	2,567
固定資産除却損	1,992	1,851
固定資産売却損	※7 21	※7 878
その他	281	103
特別損失合計	4,288	5,401
税金等調整前当期純利益	306,132	545,328
法人税、住民税及び事業税	41,003	120,511
法人税等調整額	43,031	36,055
法人税等合計	84,034	156,567
当期純利益	222,098	388,761
非支配株主に帰属する当期純利益	2,680	4,350
親会社株主に帰属する当期純利益	219,417	384,411

【連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
当期純利益	222,098	388,761
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	2,781	38,145
退職給付に係る調整額	△1,256	17,575
持分法適用会社に対する持分相当額	8	181
その他の包括利益合計	※1 1,533	※1 55,903
包括利益	223,631	444,665
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	220,786	437,332
非支配株主に係る包括利益	2,844	7,333

③【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日）

（単位 百万円）

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	112,000	53,474	3,449,334	△103,159	3,511,649
当期変動額					
剰余金の配当			△25,610		△25,610
親会社株主に帰属する当期純利益			219,417		219,417
自己株式の取得				△0	△0
連結子会社株式の取得による持分の増減		△0			△0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	－	△0	193,807	△0	193,807
当期末残高	112,000	53,474	3,643,142	△103,159	3,705,456

	その他の包括利益累計額			非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	46,912	5,516	52,428	45,173	3,609,252
当期変動額					
剰余金の配当					△25,610
親会社株主に帰属する当期純利益					219,417
自己株式の取得					△0
連結子会社株式の取得による持分の増減					△0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	2,604	△1,235	1,369	2,682	4,051
当期変動額合計	2,604	△1,235	1,369	2,682	197,858
当期末残高	49,517	4,280	53,798	47,855	3,807,110

当連結会計年度（自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日）

（単位 百万円）

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	112,000	53,474	3,643,142	△103,159	3,705,456
当期変動額					
剰余金の配当			△27,580		△27,580
親会社株主に帰属する当期純利益			384,411		384,411
自己株式の取得				△1	△1
連結子会社株式の取得による持分の増減		655			655
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	—	655	356,831	△1	357,485
当期末残高	112,000	54,129	3,999,973	△103,161	4,062,942

	その他の包括利益累計額			非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	49,517	4,280	53,798	47,855	3,807,110
当期変動額					
剰余金の配当					△27,580
親会社株主に帰属する当期純利益					384,411
自己株式の取得					△1
連結子会社株式の取得による持分の増減					655
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	36,684	16,236	52,920	6,167	59,088
当期変動額合計	36,684	16,236	52,920	6,167	416,573
当期末残高	86,202	20,516	106,718	54,023	4,223,683

④【連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	306,132	545,328
減価償却費	219,614	216,406
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額 (△は減少)	△35,000	—
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	△317	△4,693
受取利息及び受取配当金	△7,034	△7,830
支払利息	79,111	79,092
持分法による投資損益 (△は益)	△173	△566
工事負担金等受入額	△1,329	△3,031
固定資産圧縮損	1,992	2,567
固定資産除却損	6,817	8,791
固定資産売却損益 (△は益)	△1,404	279
売上債権の増減額 (△は増加)	△37,102	△33,992
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△2,192	△3,928
仕入債務の増減額 (△は減少)	3,562	5,799
未払金の増減額 (△は減少)	3,555	13,522
前受金の増減額 (△は減少)	6,869	5,627
その他	21,982	△19,383
小計	565,084	803,990
利息及び配当金の受取額	6,974	6,719
利息の支払額	△78,867	△78,842
法人税等の支払額	△6,485	△58,987
営業活動によるキャッシュ・フロー	486,706	672,878
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△28,700	△44,600
定期預金の払戻による収入	28,700	44,600
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	227,786	233,648
金銭の信託の設定による支出	—	△450,000
有価証券の取得による支出	△70,000	△74,600
有価証券の償還による収入	70,000	74,600
有形固定資産の取得による支出	△427,192	△391,266
工事負担金等受入による収入	4,054	5,693
無形固定資産の取得による支出	△26,875	△12,309
投資有価証券の取得による支出	△3,499	△4,699
投資有価証券の売却及び償還による収入	50,302	177,132
その他	387	5,245
投資活動によるキャッシュ・フロー	△175,036	△436,556

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
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)	△3,397	4,752
短期社債の発行による収入	200,000	—
短期社債の償還による支出	△400,000	—
長期借入れによる収入	84,440	69,900
長期借入金の返済による支出	△87,777	△47,692
社債の発行による収入	18,000	20,000
社債の償還による支出	—	△139,007
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	△6,529	△6,937
自己株式の取得による支出	△0	△1
配当金の支払額	△25,610	△27,580
非支配株主への配当金の支払額	△161	△224
その他	432	1,663
財務活動によるキャッシュ・フロー	△220,604	△125,127
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	91,066	111,194
現金及び現金同等物の期首残高	619,460	710,526
現金及び現金同等物の期末残高	※1 710,526	※1 821,720

【注記事項】

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

1 連結の範囲に関する事項

(1) 連結子会社の数 28社

連結子会社名は、「第1 企業の概況 4 関係会社の状況」に記載しているため、省略しています。

なお、(株)ジェイアール東海パッセンジャーズは、令和5年10月1日に東海キヨスク(株)と合併し消滅したため、連結の範囲から除外しています。東海キヨスク(株)は同日に(株)JR東海リテイリング・プラスに商号変更しています。

(2) 主要な非連結子会社の名称等

主要な非連結子会社名 名古屋熱供給(株)

(連結の範囲から除いた理由)

非連結子会社は、いずれも小規模であり、合計の総資産、営業収益、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等は、いずれも連結財務諸表に重要な影響を及ぼさないため、連結の範囲から除外しています。

2 持分法の適用に関する事項

(1) 持分法適用の関連会社数 2社

会社名 新生テクノス(株)、鉄道情報システム(株)

(2) 持分法を適用していない非連結子会社(名古屋熱供給(株)等)及び関連会社(株)交通新聞社等は、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等からみて、持分法の対象から除いても連結財務諸表に及ぼす影響が軽微であり、かつ、全体としても重要性がないため、持分法の適用範囲から除外しています。

3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社のうち(株)ジェイアール東海高島屋の決算日は2月末日です。連結財務諸表の作成に当たっては、同日現在の財務諸表を使用しています。ただし、連結決算日との間に生じた重要な取引については、連結上必要な調整を行っています。

4 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券

満期保有目的の債券

償却原価法(定額法)によっています。

その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法によっています。なお、評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定しています。

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法によっています。

投資事業組合等への出資(「金融商品取引法」(昭和23年法律第25号)第2条第2項により有価証券とみなされるもの)については、組合契約に規定される決算報告日に応じて入手可能な最近の決算書を基礎とし、持分相当額を純額で取り込む方法により計上しています。

② 棚卸資産

商品

主として売価還元法による原価法によっています。

分譲土地建物

個別法による原価法によっています。

仕掛品

主として個別法による原価法によっています。

貯蔵品その他

主として移動平均法による原価法によっています。

なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定しています。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

① 有形固定資産（リース資産を除く）

主として定率法によっています。

ただし、取替資産（新幹線鉄道施設に係るものを除く）については取替法によっています。

また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

建物及び構築物 2年～60年

機械装置及び運搬具 2年～20年

② 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

ソフトウェア 5年

③ リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(3) 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しています。

(4) 重要な引当金の計上基準

① 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しています。

② 賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額に基づき計上しています。

③ 新幹線鉄道大規模改修引当金

全幹法第17条の規定により計上していましたが、令和5年3月をもって当該引当金の取崩しは完了しています。

(5) 退職給付に係る会計処理の方法

退職給付に係る負債は、従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における見込額に基づき、退職給付債務から年金資産の額を控除した額を計上しています。

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当連結会計年度までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっています。

数理計算上の差異は、各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として5年）による定額法により按分した額をそれぞれ主として発生した連結会計年度から費用処理しています。

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として5年）による定額法により費用処理しています。

(6) 重要な収益及び費用の計上基準

当社及び連結子会社の主要な事業における主な履行義務の内容及び収益を認識する通常の時点は以下のとおりです。

運輸業

運輸業では、東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業のほか、バス事業等を行っており、顧客との運送契約に基づいて輸送サービスを提供する履行義務を負っています。

これらの輸送サービスのうち、定期外運賃については、原則として輸送サービスの提供完了時点で履行義務が充足されると判断し、収益を認識しています。また、定期運賃については、一定期間にわたり履行義務が充足されると判断し、その有効期間にわたり収益を認識しています。

流通業

流通業では、J Rセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内において商品の販売等を行っており、顧客との販売契約に基づいて商品を引き渡す履行義務を負っています。

当該履行義務は、商品を引き渡した時点において充足されると判断し、引渡時点で収益を認識しています。

なお、商品の販売のうち、販売時点でその商品を仕入れたものとみなす消化仕入の取引等、代理人取引に該当すると判断したものについては、純額で収益を認識しています。

不動産業

不動産業では、駅ビル等の不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

不動産賃貸事業については、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号 平成19年3月30日）等の範囲に含まれる取引であり、合意された期間にわたり、合意された使用料を収益として認識しています。

不動産分譲事業については、顧客との不動産売買契約に基づき物件を引き渡す履行義務を負っています。当該履行義務は、物件を引き渡した時点において充足されると判断し、引渡時点で収益を認識しています。

(7) 重要なヘッジ会計の方法

① ヘッジ会計の方法

通貨スワップは振当処理の要件を満たしているため、振当処理によっており、金利スワップは特例処理の要件を満たしているため、特例処理によっています。また、金利通貨スワップは一体処理（特例処理・振当処理）の要件を満たしているため、一体処理によっています。

② ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段	ヘッジ対象
通貨スワップ	外貨建社債
金利スワップ	借入金
金利通貨スワップ	外貨建借入金

③ ヘッジ方針

内部規程に基づき、ヘッジ対象に係る為替変動リスク及び金利変動リスクをヘッジしています。

④ ヘッジ有効性評価の方法

振当処理によっている通貨スワップ、特例処理によっている金利スワップ及び一体処理によっている金利通貨スワップであるため、有効性の評価を省略しています。

（「LIBORを参照する金融商品に関するヘッジ会計の取扱い」を適用しているヘッジ関係）

上記のヘッジ関係のうち、「LIBORを参照する金融商品に関するヘッジ会計の取扱い」（実務対応報告第40号 令和4年3月17日）の適用範囲に含まれるヘッジ関係のすべてに、当該実務対応報告に定められる特例的な取扱いを適用しています。当該実務対応報告を適用しているヘッジ関係の内容は、以下のとおりです。

ヘッジ会計の方法	金利スワップの特例処理、金利通貨スワップの一体処理（特例処理・振当処理）
ヘッジ手段	金利スワップ、金利通貨スワップ
ヘッジ対象	借入金、外貨建借入金
ヘッジ取引の種類	キャッシュ・フローを固定するもの

(8) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資等からなります。

(9) 工事負担金の会計処理

高架化工事等に伴い地方公共団体等より収受する工事負担金の会計処理については、工事完成時に取得した固定資産の取得原価から当該工事負担金相当額を直接減額しています。

なお、連結損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

(重要な会計上の見積り)

該当事項はありません。

(未適用の会計基準等)

- ・「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」(企業会計基準第27号 令和4年10月28日)
- ・「包括利益の表示に関する会計基準」(企業会計基準第25号 令和4年10月28日)
- ・「税効果会計に係る会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第28号 令和4年10月28日)

(1) 概要

平成30年2月に企業会計基準第28号「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」等(以下「企業会計基準第28号等」)が公表され、日本公認会計士協会における税効果会計に関する実務指針の企業会計基準委員会への移管が完了されましたが、その審議の過程で、次の2つの論点について、企業会計基準第28号等の公表後に改めて検討を行うこととされていたものが、審議され、公表されたものです。

- ・税金費用の計上区分(その他の包括利益に対する課税)
- ・グループ法人税制が適用される場合の子会社株式会社等(子会社株式又は関連会社株式)の売却に係る税効果

(2) 適用予定日

令和6年4月1日に開始する連結会計年度の期首から適用します。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

連結財務諸表に与える影響は、軽微です。

(連結貸借対照表関係)

※1 中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸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。

※2 受取手形、売掛金及び契約資産のうち、顧客との契約から生じた債権及び契約資産の金額は、それぞれ次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
受取手形	4,070百万円	3,967百万円
売掛金	47,026	52,845
契約資産	12,943	19,561

※3 棚卸資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
商品及び製品	6,261百万円	6,222百万円
分譲土地建物	1,513	1,578
仕掛品	8,884	11,196
原材料及び貯蔵品	20,678	22,860

※4 有形固定資産の減価償却累計額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
	5,104,588百万円	5,191,782百万円

※5 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は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
	297,969百万円	299,428百万円

※6 非連結子会社及び関連会社に対するものは次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
投資有価証券(株式)	14,036百万円	14,670百万円
出資金	18	18

※7 前受金及びその他のうち、契約負債の金額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
契約負債	30,192百万円	35,339百万円

8 超電導リニアの技術開発促進を目的とする鉄道総研の長期借入金に係る債務保証額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
	13,400百万円	13,400百万円

9 社債の債務履行引受契約に係る偶発債務は次のとおりです。

	償還期限	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
第12回無担保普通社債	令和15年3月18日	10,000百万円	10,000百万円
第13回無担保普通社債	令和5年12月20日	9,000	—
第14回無担保普通社債	令和6年3月19日	9,900	—
第17回無担保普通社債	令和6年9月20日	9,650	9,650
第24回無担保普通社債	令和8年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	令和9年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	令和9年12月20日	10,000	10,000
第63回無担保普通社債	令和15年5月24日	5,000	5,000
計		73,450	54,550

10 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。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
貸出コミットメントの総額	100,000百万円	100,000百万円
借入実行残高	—	—
借入未実行残高	100,000	100,000

(連結損益計算書関係)

※1 顧客との契約から生じる収益

営業収益については、顧客との契約から生じる収益及びそれ以外の収益を区分して記載していません。顧客との契約から生じる収益の金額は、注記事項「収益認識関係 1 顧客との契約から生じる収益を分解した情報」に記載しています。

※2 運輸業等営業費及び売上原価に含まれる棚卸資産評価損は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
	443百万円	△119百万円

※3 引当金の繰入額(△は取崩額)は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
賞与引当金	25,103百万円	28,296百万円
新幹線鉄道大規模改修引当金	△35,000	—

※4 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。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
人件費	81,356百万円	82,986百万円
(賞与引当金繰入額)	(6,057)	(7,065)
(退職給付費用)	(4,021)	(2,115)
減価償却費	14,636	14,201

※5 研究開発費の総額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
	30,325百万円	33,001百万円

※6 固定資産売却益の内容は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
土地	1,166百万円	土地 529百万円
車両運搬具等	260	車両運搬具等 69

※7 固定資産売却損の内容は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
土地	18百万円	土地 864百万円
機械装置等	3	機械装置等 14

(連結包括利益計算書関係)

※1 その他の包括利益に係る組替調整額及び税効果額

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	6,292百万円	61,343百万円
組替調整額	△ 2,937	△ 7,999
税効果調整前	3,355	53,343
税効果額	△ 573	△ 15,197
その他有価証券評価差額金	2,781	38,145
退職給付に係る調整額		
当期発生額	672	33,716
組替調整額	△ 2,630	△ 8,463
税効果調整前	△ 1,958	25,253
税効果額	701	△ 7,677
退職給付に係る調整額	△ 1,256	17,575
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	△ 0	178
組替調整額	8	3
持分法適用会社に対する持分相当額	8	181
その他の包括利益合計	1,533	55,903

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)

1 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	206,000,000	—	—	206,000,000
合計	206,000,000	—	—	206,000,000
自己株式				
普通株式	9,200,851	1	—	9,200,852
合計	9,200,851	1	—	9,200,852

(注) 自己株式の株式数の増加1株は、単元未満株式の買取りによるものです。

2 配当に関する事項

(1) 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
令和4年6月23日 定時株主総会	普通株式	12,805百万円	65円	令和4年3月31日	令和4年6月24日
令和4年10月31日 取締役会	普通株式	12,805百万円	65円	令和4年9月30日	令和4年12月1日

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
令和5年6月23日 定時株主総会	普通株式	13,790百万円	利益剰余金	70円	令和5年3月31日	令和5年6月26日

当連結会計年度（自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日）

1 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	206,000,000	824,000,000	—	1,030,000,000
合計	206,000,000	824,000,000	—	1,030,000,000
自己株式				
普通株式	9,200,852	36,803,968	—	46,004,820
合計	9,200,852	36,803,968	—	46,004,820

- (注) 1 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。
 2 発行済株式の総数の増加824,000,000株は、株式分割によるものです。
 3 自己株式の株式数の増加36,803,968株は、株式分割による増加及び単元未満株式の買取りによる増加です。

2 配当に関する事項

(1) 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
令和5年6月23日 定時株主総会	普通株式	13,790百万円	70円	令和5年3月31日	令和5年6月26日
令和5年10月30日 取締役会	普通株式	13,790百万円	70円	令和5年9月30日	令和5年12月1日

(注) 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。「1株当たり配当額」については、当該株式分割前の金額を記載しています。

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
令和6年6月21日 定時株主総会	普通株式	14,775百万円	利益剰余金	15円	令和6年3月31日	令和6年6月24日

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

※1 現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
現金及び預金勘定	674,640百万円	740,983百万円
有価証券	33,900	76,400
その他の流動資産	1,985	4,337
現金及び現金同等物	710,526	821,720

(リース取引関係)

1 借手側

(1) ファイナンス・リース取引

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

(2) オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
1年内	938	969
1年超	4,826	4,183
合計	5,765	5,152

2 貸手側

(1) ファイナンス・リース取引

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

(2) オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
1年内	6,082	7,233
1年超	18,628	17,011
合計	24,710	24,245

(金融商品関係)

1 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

資金運用については安全性の高い金融資産に限定し、また、資金調達については社債発行や銀行借入等による方針です。デリバティブは、後述するリスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針です。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク並びにリスク管理体制

中央新幹線建設資金管理信託は、中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構より借り入れた資金の分別管理を目的として設定しており、信託財産は預金です。

営業債権である受取手形、売掛金及び未収運賃は、顧客及び相手会社の信用リスクに晒されています。当該リスクに関しては、取引先ごとの月次の期日管理や残高管理等の方法により管理しています。

有価証券及び投資有価証券は、主に譲渡性預金、満期保有目的の債券及び事業運営上の関係を有する企業の株式であり、債券及び株式は市場価格の変動リスクに晒されています。当該リスクに関しては、定期的な時価等の把握の方法により管理しています。なお、満期保有目的の債券は、格付けの高い債券のみを対象としているため、信用リスクはほとんどないと認識しています。

営業債務である支払手形及び買掛金、未払金、未払法人税等並びに預り金は、短期間で決済されるものです。

社債及び借入金のうち、短期借入金は主に一時的な運転資金に係る資金調達であり、社債及び長期借入金は、主に長期債務の借換え及び設備投資に係る資金調達です。

中央新幹線建設長期借入金は、中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構法施行令に基づき、財政投融资を活用し、総額3兆円を鉄道・運輸機構より借り入れたものです。

鉄道施設購入長期未払金は、主に新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く）を平成3年10月1日、保有機構（現：鉄道・運輸機構）より5,095,661百万円で譲り受けた際にその譲渡価額として計上したものです。その支払期間、支払方法、利率のいずれも同法及び同法施行令に規定されています。

デリバティブ取引は、外貨建の社債及び借入金に係る為替の変動リスクに対するヘッジを目的とした通貨スワップ取引、並びに借入金に係る支払金利の変動リスクに対するヘッジを目的とした金利スワップ取引です。当該取引の契約先は、いずれも信用度の高い金融機関であるため、信用リスクはほとんどないと認識しています。当該取引の執行・管理については、内部規程に従い、適正な社内手続を経て実行しています。なお、ヘッジ会計に関するヘッジ手段とヘッジ対象、ヘッジ方針、ヘッジの有効性の評価方法等については、注記事項「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 4 会計方針に関する事項 (7) 重要なヘッジ会計の方法」をご参照下さい。

(3) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することもあります。また、注記事項「デリバティブ取引関係」におけるデリバティブ取引に関する契約額等については、その金額自体がデリバティブ取引に係る市場リスクを示すものではありません。

2 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりです。

前連結会計年度（令和5年3月31日）

（単位 百万円）

	連結貸借対照表 計上額(※2)	時価(※2)	差額
有価証券及び投資有価証券(※3)	751,308	749,536	△ 1,772
社債(※4)	(908,804)	(954,582)	45,777
長期借入金(※4)	(521,082)	(524,354)	3,271
中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(2,690,051)	△ 309,948
鉄道施設購入長期未払金(※4)	(519,988)	(925,882)	405,893

(※1) 現金は記載を省略しており、預金、受取手形、売掛金、未収運賃、支払手形及び買掛金、短期借入金、未払金、未払法人税等、預り金並びに有価証券に含まれる譲渡性預金は、短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

中央新幹線建設資金管理信託は、信託財産構成物がすべて預金であるため、時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

(※2) 負債に計上されているものについては、()で示しています。

(※3) 非上場株式（連結貸借対照表計上額23,093百万円）は、市場価格がなく、「有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(※4) 1年内償還予定の社債、1年内返済予定の長期借入金及び1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、それぞれ「社債」、「長期借入金」及び「鉄道施設購入長期未払金」に含めて連結貸借対照表計上額及び時価を表示しています。

(注) 1 金銭債権及び満期のある有価証券の連結決算日後の償還予定額

（単位 百万円）

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超
現金及び預金	674,640	—	—	—
中央新幹線建設資金管理信託	1,585,282	—	—	—
受取手形	4,097	—	—	—
売掛金	49,235	0	—	—
未収運賃	74,809	—	—	—
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券（国債・地方債等）	—	9,000	—	—
満期保有目的の債券（社債）	143,600	332,000	100,000	—
その他有価証券のうち満期があるもの （譲渡性預金）	33,900	—	—	—
合計	2,565,565	341,000	100,000	—

(注) 2 社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	27,341	—	—	—	—	—
預り金	6,528	—	—	—	—	—
社債	139,007	80,512	—	29,800	15,000	645,015
長期借入金	47,692	36,250	76,200	105,500	104,440	151,000
中央新幹線建設 長期借入金	—	—	—	—	—	3,000,000
鉄道施設購入 長期未払金	6,937	7,373	7,837	8,333	8,861	480,645
合計	227,508	124,135	84,037	143,633	128,301	4,276,660

当連結会計年度(令和6年3月31日)

(単位 百万円)

	連結貸借対照表 計上額(※2)	時価(※2)	差額
有価証券及び投資有価証券(※3,4)	636,543	633,588	△ 2,954
社債(※5)	(789,841)	(814,319)	24,478
長期借入金(※5)	(543,290)	(545,138)	1,848
中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(2,401,183)	△ 598,816
鉄道施設購入長期未払金(※5)	(513,050)	(884,267)	371,216

(※1) 現金は記載を省略しており、預金、受取手形、売掛金、未収運賃、支払手形及び買掛金、短期借入金、未払金、未払法人税等、預り金並びに有価証券に含まれる譲渡性預金は、短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

中央新幹線建設資金管理信託は、信託財産構成物がすべて預金であるため、時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

(※2) 負債に計上されているものについては、()で示しています。

(※3) 非上場株式(連結貸借対照表計上額23,299百万円)は、市場価格がなく、「有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(※4) 投資事業組合等への出資(連結貸借対照表計上額4,199百万円)は、企業会計基準適用指針31号「時価の算定に関する会計基準の適用指針」第24-16項に基づき、「有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(※5) 1年内償還予定の社債、1年内返済予定の長期借入金及び1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、それぞれ「社債」、「長期借入金」及び「鉄道施設購入長期未払金」に含めて連結貸借対照表計上額及び時価を表示しています。

(注) 1 金銭債権及び満期のある有価証券の連結決算日後の償還予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超
現金及び預金	740,983	—	—	—
中央新幹線建設資金管理信託	1,351,634	—	—	—
受取手形	3,972	—	—	—
売掛金	54,659	56	—	—
未収運賃	103,447	—	—	—
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券（国債・地方債等）	—	9,000	—	—
満期保有目的の債券（社債）	137,900	275,600	—	—
その他有価証券のうち満期があるもの （譲渡性預金）	76,400	—	—	—
合計	2,468,995	284,656	—	—

(注) 2 社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	32,094	—	—	—	—	—
預り金	8,390	—	—	—	—	—
社債	80,512	—	29,800	15,000	80,000	585,015
長期借入金	36,250	76,200	105,500	104,440	69,900	151,000
中央新幹線建設 長期借入金	—	—	—	—	—	3,000,000
鉄道施設購入 長期未払金	7,373	7,837	8,333	8,861	9,424	471,221
合計	164,620	84,037	143,633	128,301	159,324	4,207,236

3 金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価を、時価の算定に用いたインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の3つのレベルに分類しています。

レベル1の時価：同一の資産又は負債の活発な市場における（無調整の）相場価格により算定した時価

レベル2の時価：レベル1のインプット以外の直接又は間接的に観察可能なインプットを用いて算定した時価

レベル3の時価：重要な観察できないインプットを使用して算定した時価

時価の算定に重要なインプットを複数使用している場合には、それらのインプットがそれぞれ属するレベルのうち、時価の算定における優先順位が最も低いレベルに時価を分類しています。

(1) 時価をもって連結貸借対照表計上額とする金融資産及び金融負債
前連結会計年度（令和5年3月31日）

（単位 百万円）

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
有価証券及び投資有価証券				
その他有価証券				
株式	166,314	—	—	166,314
その他	393	—	—	393
資産計	166,708	—	—	166,708

当連結会計年度（令和6年3月31日）

（単位 百万円）

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
有価証券及び投資有価証券				
その他有価証券				
株式	213,658	—	—	213,658
その他	385	—	—	385
資産計	214,043	—	—	214,043

(2) 時価をもって連結貸借対照表計上額としない金融資産及び金融負債
前連結会計年度（令和5年3月31日）

（単位 百万円）

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券				
地方債	—	8,990	—	8,990
社債	—	573,837	—	573,837
資産計	—	582,827	—	582,827
社債	—	954,582	—	954,582
長期借入金	—	524,354	—	524,354
中央新幹線建設長期借入金	—	2,690,051	—	2,690,051
鉄道施設購入長期未払金	—	925,882	—	925,882
負債計	—	5,094,870	—	5,094,870

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券				
地方債	—	8,985	—	8,985
社債	—	410,559	—	410,559
資産計	—	419,545	—	419,545
社債	—	814,319	—	814,319
長期借入金	—	545,138	—	545,138
中央新幹線建設長期借入金	—	2,401,183	—	2,401,183
鉄道施設購入長期未払金	—	884,267	—	884,267
負債計	—	4,644,909	—	4,644,909

（注） 時価の算定に用いた評価技法及び時価の算定に係るインプットの説明

有価証券及び投資有価証券

上場株式、地方債及び社債は、相場価格を用いて評価しています。上場株式は活発な市場で取引されているため、その時価をレベル1の時価に分類していますが、地方債及び社債は市場での取引頻度が低く、活発な市場における相場価格とは認められないため、その時価をレベル2の時価に分類しています。

社債

国内債は、相場価格を用いて評価しています。外貨建社債は、通貨スワップの振当処理の対象とされていることから、当該通貨スワップと一体として処理された元利金の合計額と、同様の国内債を新規発行した場合に想定される利率を基に割引現在価値法により算定しています。これらの時価については、レベル2の時価に分類しています。

長期借入金及び中央新幹線建設長期借入金

元利金の合計額と、新規に同様の借入を行った場合に想定される利率を基に割引現在価値法により算定しています。変動金利による長期借入金は金利スワップの特例処理又は金利通貨スワップの一体処理によっていることから、当該金利スワップ又は当該金利通貨スワップと一体として処理された元利金の合計額と、同様の新規借入を行った場合に想定される利率を基に割引現在価値法により算定しています。これらの時価については、レベル2の時価に分類しています。

鉄道施設購入長期未払金

法令の制約を受ける金銭債務であり、同様の手段での再調達は困難であることから、元利金の合計額と、各年ごとの元利金の支払いまでの残存期間に応じて新規に社債を発行した場合に想定される利率を基に割引現在価値法により算定しており、その時価をレベル2の時価に分類しています。

(有価証券関係)

1 満期保有目的の債券

前連結会計年度 (令和5年3月31日)

(単位 百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
時価が連結貸借対照表 計上額を超えるもの	(1) 国債・地方債等	—	—	—
	(2) 社債	78,200	78,214	14
	(3) その他	—	—	—
	小計	78,200	78,214	14
時価が連結貸借対照表 計上額を超えないもの	(1) 国債・地方債等	9,000	8,990	△9
	(2) 社債	497,400	495,622	△1,777
	(3) その他	—	—	—
	小計	506,400	504,612	△1,787
合計		584,600	582,827	△1,772

当連結会計年度 (令和6年3月31日)

(単位 百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
時価が連結貸借対照表 計上額を超えるもの	(1) 国債・地方債等	—	—	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	—	—	—
時価が連結貸借対照表 計上額を超えないもの	(1) 国債・地方債等	9,000	8,985	△14
	(2) 社債	413,500	410,559	△2,940
	(3) その他	—	—	—
	小計	422,500	419,545	△2,954
合計		422,500	419,545	△2,954

2 その他有価証券

前連結会計年度（令和5年3月31日）

（単位 百万円）

	種類	連結貸借対照表 計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	136,578	60,227	76,351
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	393	276	117
	小計	136,972	60,503	76,468
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	29,736	35,648	△5,911
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	33,900	33,900	—
	小計	63,636	69,548	△5,911
合計		200,608	130,051	70,557

当連結会計年度（令和6年3月31日）

（単位 百万円）

	種類	連結貸借対照表 計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	195,881	70,371	125,510
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	385	276	109
	小計	196,267	70,647	125,620
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	17,776	19,572	△1,795
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	76,400	76,400	—
	小計	94,176	95,972	△1,795
合計		290,443	166,619	123,824

3 売却したその他有価証券

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

4 減損処理を行った有価証券

前連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。また、当連結会計年度においては、該当事項はありません。

なお、市場価格のない株式等以外のものの減損処理に当たっては、期末における時価が取得原価に比べ50%以上下落した場合には減損処理を行い、30~50%程度下落した場合には必要と認められたときに減損処理を行っています。また、市場価格のない株式等については、発行会社の財政状態の悪化により実質価額が取得原価に比べて50%以上低下した場合に原則として減損処理を実施しています。

(デリバティブ取引関係)

1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

前連結会計年度 (令和5年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	うち1年超 (百万円)	時価 (百万円)
通貨スワップの振当処理	通貨スワップ取引 米ドル受取・日本円支払	外貨建社債	156,535 (1,400百万 米ドル)	117,528 (1,050百万 米ドル)	(注)
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引 変動受取・固定支払	借入金	136,800	136,800	(注)
金利通貨スワップの 一体処理 (特例処理・振当処理)	金利通貨スワップ取引 米ドル変動受取・ 日本円固定支払	外貨建借入金	12,732	9,440	(注)

(注) 通貨スワップの振当処理、金利スワップの特例処理及び金利通貨スワップの一体処理によるものは、ヘッジ対象とされている外貨建社債、借入金及び外貨建借入金と一体として処理されているため、それらの時価は、当該社債及び借入金の時価に含めて記載しています。

当連結会計年度 (令和6年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	うち1年超 (百万円)	時価 (百万円)
通貨スワップの振当処理	通貨スワップ取引 米ドル受取・日本円支払	外貨建社債	117,528 (1,050百万 米ドル)	37,015 (300百万 米ドル)	(注)
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引 変動受取・固定支払	借入金	164,700	158,000	(注)
金利通貨スワップの 一体処理 (特例処理・振当処理)	金利通貨スワップ取引 米ドル変動受取・ 日本円固定支払	外貨建借入金	9,440	9,440	(注)

(注) 通貨スワップの振当処理、金利スワップの特例処理及び金利通貨スワップの一体処理によるものは、ヘッジ対象とされている外貨建社債、借入金及び外貨建借入金と一体として処理されているため、それらの時価は、当該社債及び借入金の時価に含めて記載しています。

(退職給付関係)

1 採用している退職給付制度の概要

当社及び連結子会社は、確定給付型の制度として、退職一時金制度及び確定給付企業年金制度を設けています。また、一部の連結子会社では確定拠出年金制度を設けるとともに、退職給付信託を設定しています。当連結会計年度末においては、退職一時金制度を28社、確定給付企業年金制度を6社、確定拠出年金制度を1社が採用し、一部の連結子会社では上記制度を併用しています。

なお、一部の連結子会社は、退職給付債務及び退職給付費用の算定にあたり、簡便法を採用しています。

2 確定給付制度

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
退職給付債務の期首残高	204,753百万円	207,165百万円
勤務費用 (注)	14,809	14,742
利息費用	844	865
数理計算上の差異の発生額	△722	△28,893
退職給付の支払額	△12,525	△11,234
過去勤務費用の発生額	6	△848
退職給付債務の期末残高	207,165	181,797

(注) 簡便法を採用している連結子会社の退職給付費用は、勤務費用に含めて表示しています。

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
年金資産の期首残高	29,180百万円	30,127百万円
期待運用収益	435	465
数理計算上の差異の発生額	△43	3,974
事業主からの拠出額	1,373	1,370
退職給付の支払額	△818	△829
年金資産の期末残高	30,127	35,108

(3) 退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	25,605百万円	24,892百万円
年金資産	△30,127	△35,108
	△4,521	△10,216
非積立型制度の退職給付債務	181,560	156,905
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	177,038	146,688
退職給付に係る負債	182,801	157,019
退職給付に係る資産	△5,763	△10,330
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	177,038	146,688

(4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
勤務費用（注）	14,809百万円	14,742百万円
利息費用	844	865
期待運用収益	△435	△465
数理計算上の差異の費用処理額	△2,369	△8,169
過去勤務費用の費用処理額	△261	△294
確定給付制度に係る退職給付費用	12,587	6,679

（注） 簡便法を採用している連結子会社の退職給付費用は、勤務費用に含めて表示しています。

(5) 退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目（税効果控除前）の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
数理計算上の差異	△1,690百万円	24,698百万円
過去勤務費用	△267	554
合 計	△1,958	25,253

(6) 退職給付に係る調整累計額

退職給付に係る調整累計額に計上した項目（税効果控除前）の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
未認識数理計算上の差異	7,341百万円	32,040百万円
未認識過去勤務費用	455	1,009
合 計	7,796	33,049

(7) 年金資産に関する事項

① 年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
株式	44%	51%
一般勘定	33	30
債券	10	10
その他	12	10
合 計	100	100

（注） 年金資産合計には、企業年金制度に対して設定した退職給付信託が前連結会計年度37%、当連結会計年度41%含まれています。

② 長期期待運用収益率の設定方法

年金資産の長期期待運用収益率を決定するため、現在及び予想される年金資産の配分と、年金資産を構成する多様な資産からの現在及び将来期待される長期の収益率を考慮しています。

(8) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
割引率	主として0.4%	主として1.4%
長期期待運用収益率	1.2～2.0	1.2～2.0

3 確定拠出制度

確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度152百万円、当連結会計年度159百万円です。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	94,053百万円	99,282百万円
退職給付に係る負債	57,818	49,020
投資有価証券評価損	13,190	13,168
ソフトウェア	13,192	11,907
固定資産未実現利益	8,954	9,742
賞与引当金	8,270	9,283
税務上の繰越欠損金等(注)	57,070	7,875
長期未払費用	2,101	1,852
その他	33,816	37,235
繰延税金資産小計	288,467	239,368
税務上の繰越欠損金等に係る評価性引当額(注)	△11,877	△5,559
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	△31,596	△31,548
評価性引当額小計	△43,473	△37,108
繰延税金資産合計	244,993	202,260
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△20,951	△36,133
圧縮記帳積立金	△4,297	△4,598
その他	△4,053	△4,768
繰延税金負債合計	△29,302	△45,501
繰延税金資産の純額	215,691	156,759

(注) 税務上の繰越欠損金等及びその繰延税金資産の繰越期限別の金額

前連結会計年度(令和5年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)	合計 (百万円)
税務上の繰越欠損金等(※1)	-	-	1	112	2,408	54,547	57,070
評価性引当額	-	-	△1	△39	-	△11,835	△11,877
繰延税金資産	-	-	-	72	2,408	42,712	(※2) 45,193

(※1) 税務上の繰越欠損金等は、法定実効税率を乗じた額です。

(※2) 税務上の繰越欠損金等に係る繰延税金資産については、将来の課税所得の見込み等により、回収可能と判断しています。

当連結会計年度(令和6年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)	合計 (百万円)
税務上の繰越欠損金等(※1)	—	—	57	—	42	7,775	7,875
評価性引当額	—	—	—	—	—	△5,559	△5,559
繰延税金資産	—	—	57	—	42	2,215	(※2) 2,316

(※1) 税務上の繰越欠損金等は、法定実効税率を乗じた額です。

(※2) 税務上の繰越欠損金等に係る繰延税金資産については、将来の課税所得の見込み等により、回収可能と判断しています。

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間に重要な差異があるときの、当該差異の原因となった主要な項目別の内訳

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
法定実効税率 (調整)	30.3%	30.3%
評価性引当額の増減	△2.3	△0.8
賃上げ促進税制による法人税額控除	△0.4	△0.4
研究開発促進税制による法人税額控除	△0.3	△0.3
その他	0.2	△0.1
税効果会計適用後の法人税等の負担率	27.5	28.7

3 法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理

当社及び一部の連結子会社は、グループ通算制度を適用しています。また、「グループ通算制度を適用する場合の会計処理及び開示に関する取扱い」(実務対応報告第42号 令和3年8月12日)に従って、法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理並びに開示を行っています。

(収益認識関係)

1 顧客との契約から生じる収益を分解した情報

前連結会計年度(自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)

(単位 百万円)

	運輸業			流通業	不動産業	その他 (注)	合計
	定期	定期外	その他				
顧客との契約から生じる収益	43,092	1,026,885	49,789	125,429	14,338	99,646	1,359,183
その他の収益	—	—	3,669	6,026	31,059	346	41,102
外部顧客への売上高	43,092	1,026,885	53,459	131,456	45,398	99,992	1,400,285

(注) 「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、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

当連結会計年度(自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)

(単位 百万円)

	運輸業			流通業	不動産業	その他 (注)	合計
	定期	定期外	その他				
顧客との契約から生じる収益	45,233	1,291,998	51,364	146,796	16,252	115,792	1,667,437
その他の収益	—	—	2,973	6,347	33,270	377	42,969
外部顧客への売上高	45,233	1,291,998	54,337	153,144	49,522	116,170	1,710,407

(注) 「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、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

2 顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

顧客との契約が、連結財務諸表に表示している項目又は収益認識に関する注記における他の注記事項とどのように関連しているのかを示す基礎となる情報は、注記事項「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 4 会計方針に関する事項 (6) 重要な収益及び費用の計上基準」に記載しているため、注記を省略しています。

3 顧客との契約に基づく履行義務の充足と当該契約から生じるキャッシュ・フローとの関係並びに当連結会計年度末において存在する顧客との契約から翌連結会計年度以降に認識すると見込まれる収益の金額及び時期に関する情報

(1) 契約資産及び契約負債の残高等

(単位 百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
顧客との契約から生じた債権 (期首残高)	91,377	128,338
顧客との契約から生じた債権 (期末残高)	128,338	163,288
契約資産 (期首残高)	7,723	12,943
契約資産 (期末残高)	12,943	19,561
契約負債 (期首残高)	24,437	30,192
契約負債 (期末残高)	30,192	35,339

契約負債は、主に当社が顧客との運送契約に基づき輸送サービスを提供する履行義務について、履行義務を充足する前に顧客から受領する前受運賃に係るものであり、定期外運賃と定期運賃から構成されています。定期外運賃については、原則として輸送サービスの提供完了時点で収益を計上し、定期運賃については、一定期間にわたり収益を計上しており、当該収益の計上時点で契約負債を取り崩します。これらの前受運賃に係る契約負債は、いずれも短期間に収益化されます。

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

当社及び連結子会社では、残存履行義務に配分した取引価格の注記にあたって、収益認識会計基準に定められた実務上の便法を適用し、当初に予想される契約期間が1年以内の契約については、注記の対象としていません。また、当初に予想される契約期間が1年を超える契約については、重要性がないため注記を省略しています。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

1 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために当社の取締役会に定期的に報告される対象となっているものです。

当社グループは、製品・サービス別のセグメントから構成されており、「運輸業」、「流通業」及び「不動産業」の3つを報告セグメントとしています。

「運輸業」は、東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。「流通業」は、JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内における物品販売等を行っています。「不動産業」は、駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

2 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理方法は、注記事項「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と同一です。報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値です。セグメント間の内部売上高及び振替高は第三者間取引価格に基づいています。

3 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額に関する情報
前連結会計年度（自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日）

（単位 百万円）

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	1,123,437	131,456	45,398	99,992	1,400,285	—	1,400,285
セグメント間の内部 売上高又は振替高	10,578	7,294	31,999	149,435	199,308	△199,308	—
計	1,134,016	138,751	77,398	249,427	1,599,593	△199,308	1,400,285
セグメント利益	338,502	8,316	17,361	10,048	374,229	274	374,503
セグメント資産	8,559,242	136,386	366,526	420,476	9,482,631	31,778	9,514,409
その他の項目							
減価償却費	196,041	3,807	15,710	4,054	219,614	—	219,614
持分法適用会社への投資額	11,176	—	—	—	11,176	—	11,176
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	435,450	4,676	17,394	5,128	462,650	—	462,650

(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、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

2 調整額は、以下のとおりです。

(1) セグメント利益の調整額274百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額31,778百万円には、セグメントに配分していない全社資産646,707百万円（主な内容は当社の長期投資資産（投資有価証券）及び余資運用資金（預金等））及びセグメント間消去△614,928百万円（セグメント間の債権の相殺消去等）が含まれています。

3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

当連結会計年度（自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日）

（単位 百万円）

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	1,391,569	153,144	49,522	116,170	1,710,407	—	1,710,407
セグメント間の内部 売上高又は振替高	16,800	7,497	33,716	139,071	197,086	△197,086	—
計	1,408,370	160,642	83,239	255,241	1,907,493	△197,086	1,710,407
セグメント利益	559,678	13,811	20,260	15,471	609,222	△1,840	607,381
セグメント資産	8,767,826	149,372	376,404	466,479	9,760,083	181,812	9,941,896
その他の項目							
減価償却費	193,633	3,704	14,987	4,081	216,406	—	216,406
持分法適用会社への投資額	11,809	—	—	—	11,809	—	11,809
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	414,841	6,113	10,370	5,886	437,212	—	437,212

(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、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

2 調整額は、以下のとおりです。

(1) セグメント利益の調整額△1,840百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額181,812百万円には、セグメントに配分していない全社資産841,365百万円（主な内容は当社の長期投資資産（投資有価証券）及び余資運用資金（預金等））及びセグメント間消去△659,552百万円（セグメント間の債権の相殺消去等）が含まれています。

3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

【関連情報】

1 製品及びサービスごとの情報

前連結会計年度及び当連結会計年度において、セグメント情報の中で同様の情報が開示されているため、記載を省略しています。

2 地域ごとの情報

(1) 売上高

前連結会計年度及び当連結会計年度において、本邦の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しています。

(2) 有形固定資産

前連結会計年度及び当連結会計年度において、本邦に所在している有形固定資産の金額が連結貸借対照表の有形固定資産の金額の90%を超えるため、記載を省略しています。

【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】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

【関連当事者情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

(1株当たり情報)

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
1株当たり純資産額	3,820円40銭	4,237円48銭
1株当たり当期純利益	222円99銭	390円66銭

- (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。
 3 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益を算定しています。
 4 1株当たり純資産額の算定上の基礎は以下のとおりです。

	前連結会計年度 (令和5年3月31日)	当連結会計年度 (令和6年3月31日)
純資産額 (百万円)	3,807,110	4,223,683
純資産額から控除する金額 (百万円)	47,855	54,023
(うち非支配株主持分) (百万円)	47,855	54,023
普通株式に係る純資産額 (百万円)	3,759,255	4,169,660
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	983,995,740	983,995,180

- 5 1株当たり当期純利益の算定上の基礎は以下のとおりです。

	前連結会計年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	219,417	384,411
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	—	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	219,417	384,411
普通株式の期中平均株式数 (株)	983,995,743	983,995,447

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

⑤【連結附属明細表】

【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	第27回無担保普通社債	平成18年11月20日	29,796	29,797	2.39	なし	令和8年9月18日
〃	第32回無担保普通社債	平成19年11月19日	9,996	9,997	2.31	〃	令和9年9月17日
〃	第34回無担保普通社債	平成20年2月22日	4,999	4,999	2.30	〃	令和9年12月20日
〃	第37回無担保普通社債	平成20年5月22日	19,993	19,995	2.39	〃	令和10年5月22日
〃	第38回無担保普通社債	平成20年11月28日	30,000	30,000	2.391	〃	令和10年11月28日
〃	第39回無担保普通社債	平成20年11月28日	10,000	10,000	2.646	〃	令和20年11月26日
〃	第41回無担保普通社債	平成21年1月29日	30,000	30,000	2.166	〃	令和11年1月29日
〃	第42回無担保普通社債	平成21年4月24日	30,000	30,000	2.312	〃	令和11年4月24日
〃	第43回無担保普通社債	平成21年4月24日	10,000	10,000	2.556	〃	令和21年4月22日
〃	第45回無担保普通社債	平成21年6月19日	30,000	30,000	2.321	〃	令和11年6月19日
〃	第46回無担保普通社債	平成21年12月18日	40,000	40,000	2.157	〃	令和11年12月18日
〃	第47回無担保普通社債	平成21年12月18日	10,000	10,000	2.375	〃	令和21年12月16日
〃	第51回無担保普通社債	平成22年4月23日	30,000	30,000	2.212	〃	令和12年4月23日
〃	第52回無担保普通社債	平成22年6月21日	20,000	20,000	2.111	〃	令和12年6月21日
〃	第53回無担保普通社債	平成22年10月26日	10,000	10,000	1.797	〃	令和12年10月25日
〃	第56回無担保普通社債	平成23年5月26日	20,000	20,000	2.083	〃	令和13年5月26日
〃	第58回無担保普通社債	平成23年12月16日	10,000	10,000	1.895	〃	令和13年12月16日
〃	第60回無担保普通社債	平成24年4月25日	10,000	10,000	1.824	〃	令和14年4月23日
〃	第63回無担保普通社債	平成25年5月24日	5,000	5,000	1.725	〃	令和15年5月24日
〃	第64回無担保普通社債	平成25年7月29日	15,000	15,000	1.807	〃	令和15年7月29日
〃	第65回無担保普通社債	平成25年9月13日	15,000	15,000	1.786	〃	令和15年9月13日
〃	第66回無担保普通社債	平成25年12月5日	10,000	10,000	1.629	〃	令和15年12月5日
〃	第67回無担保普通社債	平成26年1月28日	15,000	15,000	1.623	〃	令和16年1月27日
〃	第68回無担保普通社債	平成26年4月24日	15,000	15,000	1.584	〃	令和16年4月24日
〃	第69回無担保普通社債	平成26年7月28日	20,000	20,000	1.502	〃	令和16年7月28日
〃	第70回無担保普通社債	平成26年9月30日	15,000	15,000	1.309	〃	令和14年9月30日
〃	第71回無担保普通社債	平成26年10月28日	10,000	10,000	1.917	〃	令和26年10月28日
〃	第72回無担保普通社債	平成26年11月28日	20,000	20,000	1.362	〃	令和16年11月28日
〃	第73回無担保普通社債	平成27年1月28日	20,000	20,000	1.014	〃	令和17年1月26日
〃	第74回無担保普通社債	平成27年3月6日	10,000	10,000	1.685	〃	令和27年3月6日
〃	第75回無担保普通社債	平成27年4月22日	15,000	15,000	1.196	〃	令和17年4月20日
〃	第76回無担保普通社債	平成27年6月18日	15,000	15,000	1.297	〃	令和17年6月18日
〃	第77回無担保普通社債	平成27年8月31日	15,000	15,000	1.210	〃	令和17年8月31日
〃	第78回無担保普通社債	平成28年1月27日	15,000	15,000	1.018	〃	令和18年1月25日
〃	第79回無担保普通社債	平成28年4月14日	10,000	10,000	0.421	〃	令和18年4月14日
〃	第83回無担保普通社債	令和2年9月16日	100,000	—	0.001	〃	令和5年9月19日
〃	第84回無担保普通社債	令和3年9月2日	20,000	20,000	0.897	〃	令和38年9月1日

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	第85回無担保普通社債 (グリーンボンド)	令和4年3月9日	20,000	20,000	1.091	なし	令和39年3月9日
〃	第86回無担保普通社債 (グリーンボンド)	令和4年5月27日	10,000	10,000	1.243	〃	令和39年5月25日
〃	第87回無担保普通社債 (グリーンボンド)	令和4年10月14日	8,000	8,000	1.584	〃	令和39年10月12日
〃	第88回無担保普通社債 (グリーンボンド)	令和5年10月17日	—	20,000	1.787	〃	令和25年10月16日
〃	米ドル建普通社債	平成27年11月24日	36,526 [296百万 米ドル]	36,548 [296百万 米ドル]	4.25	〃	令和27年11月24日
〃	米ドル建普通社債	平成30年9月6日	39,002 [349百万 米ドル]	—	3.40	〃	令和5年9月6日
〃	米ドル建普通社債	令和元年10月16日	80,489 [749百万 米ドル]	80,504 (80,504) [749百万 米ドル]	2.20	〃	令和6年10月2日
合計	—	—	908,804	789,841 (80,504)	—	—	—

- (注) 1 上表に掲げる債券の未償還残高のほか、第12、17、24回普通社債29,550百万円及び第32、34、63回普通社債の一部25,000百万円については、債務履行引受契約を締結しているため、償還したものととして処理しています。なお、社債権者に対する当社の原社債償還義務は、偶発債務として連結貸借対照表に注記しています。
- 2 米ドル建普通社債は外国において発行したものであり、[]内の金額は、外貨建てによる金額です。
- 3 ()内書は、1年以内の償還予定額です。
- 4 連結決算日後5年内における償還予定額は次のとおりです。

1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
80,512	—	29,800	15,000	80,000

【借入金等明細表】

区分	当期末首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	27,341	32,094	0.15	—
1年以内に返済予定の長期借入金	47,692	36,250	0.66	—
1年以内に返済予定のリース債務	94	67	—	—
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	473,390	507,040	1.16	令和7年8月～ 令和27年8月
中央新幹線建設長期借入金	3,000,000	3,000,000	0.86	令和28年5月～ 令和38年3月
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く)	108	89	—	令和7年4月～ 令和12年5月
その他有利子負債				
1年以内に支払予定の 鉄道施設購入長期末払金	6,937	7,373	6.20	—
預り金	6,528	8,390	0.06	—
その他の流動負債	353	332	2.08	—
鉄道施設購入長期末払金 (1年以内に支払予定のものを除く)	513,050	505,677	6.51	令和7年7月～ 令和33年9月
その他の固定負債	463	144	2.03	令和7年4月～ 令和13年2月
計	4,075,962	4,097,459	—	—

(注) 1 平均利率は、期末の利率及び残高に基づく加重平均利率を記載しています。

2 リース債務の平均利率については、リース料総額に含まれる利息相当額を控除する前の金額でリース債務を連結貸借対照表に計上しているため、記載していません。

3 長期借入金、中央新幹線建設長期借入金、リース債務及びその他有利子負債（1年以内に返済又は支払予定のものを除く）の連結決算日後5年内における返済又は支払予定額は次のとおりです。

	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	76,200	105,500	104,440	69,900
中央新幹線建設長期借入金	—	—	—	—
リース債務	41	18	13	11
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期末払金	7,837	8,333	8,861	9,424
その他の固定負債	41	33	33	33

【資産除去債務明細表】

当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における資産除去債務の金額が、当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、連結財務諸表規則第92条の2の規定により記載を省略しています。

(2) 【その他】

当連結会計年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
営業収益 (百万円)	395,091	817,545	1,273,017	1,710,407
税金等調整前四半期(当期)純利益 (百万円)	129,236	277,988	454,194	545,328
親会社株主に帰属する四半期(当期)純利益 (百万円)	90,549	195,079	318,770	384,411
1株当たり四半期(当期)純利益 (円)	92.02	198.25	323.96	390.66

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
1株当たり四半期純利益 (円)	92.02	106.23	125.70	66.71

(注) 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。当連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり四半期(当期)純利益を算定しています。

2 【財務諸表等】

(1) 【財務諸表】

① 【貸借対照表】

(単位 百万円)

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	665,945	732,694
中央新幹線建設資金管理信託	※1 1,585,282	※1 1,351,634
未収運賃	76,243	108,495
未収金	15,087	16,021
短期貸付金	8,994	5,710
有価証券	177,500	214,300
貯蔵品	17,913	19,924
前払費用	1,655	1,148
その他の流動資産	68,847	229,108
流動資産合計	2,617,468	2,679,038
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	8,388,210	8,406,993
減価償却累計額	△4,696,525	△4,774,552
有形固定資産(純額)	3,691,684	3,632,440
無形固定資産	25,133	27,120
鉄道事業固定資産合計	※2 3,716,817	※2 3,659,560
関連事業固定資産		
有形固定資産	133,053	129,977
減価償却累計額	△41,717	△44,486
有形固定資産(純額)	91,336	85,490
無形固定資産	66	682
関連事業固定資産合計	※2 91,402	※2 86,173
各事業関連固定資産		
有形固定資産	89,728	89,135
減価償却累計額	△63,128	△62,123
有形固定資産(純額)	26,599	27,011
無形固定資産	148	375
各事業関連固定資産合計	※2 26,748	※2 27,387
建設仮勘定		
鉄道事業	1,676,841	1,936,627
関連事業	209	4
その他	1,155	939
建設仮勘定合計	1,678,206	1,937,572
投資その他の資産		
投資有価証券	600,316	489,157
関係会社株式	120,704	120,704
関係会社社長期貸付金	64,065	62,964
長期前払費用	23,158	24,659
繰延税金資産	204,070	152,022
その他の投資等	147,799	453,853
貸倒引当金	△3,548	△719
投資その他の資産合計	1,156,566	1,302,642
固定資産合計	6,669,741	7,013,336
資産合計	9,287,209	9,692,374

(単位 百万円)

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期借入金	196,662	211,923
1年内償還予定の社債	139,002	80,504
1年内返済予定の長期借入金	47,692	36,250
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	6,937	7,373
未払金	243,609	297,810
未払費用	10,400	10,972
未払法人税等	39,613	99,729
預り連絡運賃	4,746	3,626
預り金	8,075	13,539
前受運賃	25,376	30,852
前受工事負担金	16,255	18,023
賞与引当金	19,284	22,048
その他の流動負債	43,437	47,095
流動負債合計	801,095	879,749
固定負債		
社債	769,801	709,337
長期借入金	473,390	507,040
中央新幹線建設長期借入金	※1 3,000,000	※1 3,000,000
鉄道施設購入長期未払金	513,050	505,677
退職給付引当金	167,924	163,554
その他の固定負債	13,370	12,466
固定負債合計	4,937,538	4,898,076
負債合計	5,738,633	5,777,826
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金		
資本準備金	53,500	53,500
その他資本剰余金	0	0
資本剰余金合計	53,500	53,500
利益剰余金		
利益準備金	12,504	12,504
その他利益剰余金		
圧縮記帳積立金	9,475	10,200
別途積立金	3,081,000	3,081,000
繰越利益剰余金	335,314	665,774
利益剰余金合計	3,438,293	3,769,480
自己株式	△102,205	△102,207
株主資本合計	3,501,588	3,832,772
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	46,987	81,775
評価・換算差額等合計	46,987	81,775
純資産合計	3,548,576	3,914,548
負債純資産合計	9,287,209	9,692,374

②【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,069,980	1,342,829
鉄道線路使用料収入	3,798	3,809
運輸雑収	52,944	53,608
営業収益合計	1,126,724	1,400,247
営業費		
運送営業費	※1 475,066	522,072
一般管理費	74,387	79,714
諸税	37,978	41,405
減価償却費	200,888	198,450
営業費合計	788,321	841,643
鉄道事業営業利益	338,402	558,603
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	15,980	16,217
その他の営業収入	689	917
営業収益合計	16,669	17,135
営業費		
不動産賃貸原価	2,809	3,480
販売費及び一般管理費	475	509
諸税	2,256	2,384
減価償却費	3,158	3,059
営業費合計	8,700	9,434
関連事業営業利益	7,968	7,700
全事業営業利益	346,371	566,304
営業外収益		
受取利息	458	412
有価証券利息	2,115	3,320
受取配当金	4,767	4,380
受取保険金	1,830	2,494
投資有価証券売却益	2,986	7,551
その他	4,097	3,555
営業外収益合計	※2 16,255	※2 21,714
営業外費用		
支払利息	32,098	32,432
社債利息	13,631	13,715
鉄道施設購入長期未払金利息	34,132	33,724
その他	3,864	3,560
営業外費用合計	83,727	83,432
経常利益	278,899	504,586

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	※3 1,198	※3 2,538
固定資産売却益	※4 2,149	※4 2,507
関係会社貸倒引当金戻入額	851	2,029
その他	2,621	159
特別利益合計	6,821	7,235
特別損失		
固定資産圧縮損	※5 2,705	※5 2,437
固定資産売却損	※6 16	※6 867
その他	79	0
特別損失合計	2,801	3,305
税引前当期純利益	282,919	508,516
法人税、住民税及び事業税	34,732	111,423
法人税等調整額	46,261	38,327
法人税等合計	80,994	149,750
当期純利益	201,924	358,766

営業費明細表

		前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)		当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)		
区分	注記 番号	金額(百万円)		金額(百万円)		
I 鉄道事業営業費	※1					
1 運送営業費						
(1) 人件費		138,569		140,612		
(2) 経費		336,497	475,066	381,460	522,072	
2 一般管理費						
(1) 人件費		30,432		30,413		
(2) 経費		43,955	74,387	49,300	79,714	
3 諸税			37,978		41,405	
4 減価償却費			200,888		198,450	
鉄道事業営業費合計			788,321		841,643	
II 関連事業営業費	※2					
1 不動産賃貸原価			2,809		3,480	
2 販売費及び一般管理費						
(1) 人件費		218		226		
(2) 経費		257	475	282	509	
3 諸税						2,384
4 減価償却費				3,158		3,059
関連事業営業費合計			8,700		9,434	
全事業営業費合計			797,022		851,078	

(注) 事業別営業費合計の100分の5を超える主な費用並びに営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額・取崩額は次のとおりです。

		前事業年度	当事業年度
※1 鉄道事業営業費	運送営業費		
	給与	106,550百万円	111,335百万円
	動力費	63,295百万円	55,887百万円
	修繕費	124,932百万円	166,773百万円
	業務費	148,268百万円	158,799百万円
※2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	650百万円	815百万円
	修繕費	276百万円	528百万円
	業務費	1,700百万円	1,945百万円

修繕費は前事業年度において、関連事業営業費合計の100分の5を超えないため、記載を省略していましたが、当事業年度において、関連事業営業費合計の100分の5を超えたため、記載しています。

3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額・取崩額			
	賞与引当金繰入額	18,056百万円	20,577百万円
	新幹線鉄道大規模改修引当金取崩額	△35,000百万円	—

③【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日）

（単位 百万円）

	株主資本						
	資本金	資本剰余金			利益剰余金		
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	利益準備金	その他利益剰余金	
						圧縮記帳積立金	別途積立金
当期首残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	9,475	3,081,000
当期変動額							
圧縮記帳積立金の積立							
圧縮記帳積立金の取崩							
剰余金の配当							
当期純利益							
自己株式の取得							
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）							
当期変動額合計	—	—	—	—	—	—	—
当期末残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	9,475	3,081,000

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	評価・換算差額等合計	
	その他利益剰余金	利益剰余金合計					
	繰越利益剰余金						
当期首残高	158,999	3,261,978	△102,205	3,325,273	44,601	44,601	3,369,875
当期変動額							
圧縮記帳積立金の積立							
圧縮記帳積立金の取崩							
剰余金の配当	△25,610	△25,610		△25,610			△25,610
当期純利益	201,924	201,924		201,924			201,924
自己株式の取得			△0	△0			△0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					2,386	2,386	2,386
当期変動額合計	176,314	176,314	△0	176,314	2,386	2,386	178,701
当期末残高	335,314	3,438,293	△102,205	3,501,588	46,987	46,987	3,548,576

当事業年度（自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日）

（単位 百万円）

	株主資本						
	資本金	資本剰余金			利益剰余金		
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	利益準備金	その他利益剰余金	
						圧縮記帳積立金	別途積立金
当期首残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	9,475	3,081,000
当期変動額							
圧縮記帳積立金の積立						1,749	
圧縮記帳積立金の取崩						△1,024	
剰余金の配当							
当期純利益							
自己株式の取得							
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）							
当期変動額合計	—	—	—	—	—	725	—
当期末残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	10,200	3,081,000

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本合計	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
	その他利益 剰余金	利益剰余金 合計					
	繰越利益 剰余金						
当期首残高	335,314	3,438,293	△102,205	3,501,588	46,987	46,987	3,548,576
当期変動額							
圧縮記帳積立金の積立	△1,749	—		—			—
圧縮記帳積立金の取崩	1,024	—		—			—
剰余金の配当	△27,580	△27,580		△27,580			△27,580
当期純利益	358,766	358,766		358,766			358,766
自己株式の取得			△1	△1			△1
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					34,787	34,787	34,787
当期変動額合計	330,460	331,186	△1	331,184	34,787	34,787	365,972
当期末残高	665,774	3,769,480	△102,207	3,832,772	81,775	81,775	3,914,548

【注記事項】

(重要な会計方針)

1 有価証券の評価基準及び評価方法

満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）によっています。

子会社株式及び関連会社株式

移動平均法による原価法によっています。

その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法によっています。なお、評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定しています。

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法によっています。

投資事業組合等への出資（「金融商品取引法」（昭和23年法律第25号）第2条第2項により有価証券とみなされるもの）については、組合契約に規定される決算報告日に応じて入手可能な最近の決算書を基礎とし、持分相当額を純額で取り込む方法により計上しています。

2 棚卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品 主として移動平均法による原価法によっています。

なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定しています。

3 固定資産の減価償却の方法

(1) 有形固定資産（リース資産を除く）

定率法によっています。

ただし、取替資産（新幹線鉄道施設に係るものを除く）については取替法によっています。

また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

建物	3年～50年
構築物	3年～60年
車両	10年～20年
機械装置	4年～17年

(2) 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

ソフトウェア 5年

(3) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(4) 長期前払費用

均等額の償却を行っています。

4 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しています。

5 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、貸倒懸念債権等特定の債権について、個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しています。

(2) 賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額に基づき計上しています。

(3) 新幹線鉄道大規模改修引当金

全幹法第17条の規定により計上していましたが、令和5年3月をもって当該引当金の取崩しは完了しています。

(4) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき計上しています。

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当事業年度までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっています。

数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（5年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生した事業年度から費用処理しています。

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（5年）による定額法により費用処理しています。

6 収益及び費用の計上基準

主に東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行っており、顧客との運送契約に基づいて輸送サービスを提供する履行義務を負っています。

これらの輸送サービスのうち、定期外運賃については、原則として輸送サービスの提供完了時点で履行義務が充足されると判断し、収益を認識しています。また、定期運賃については、一定期間にわたり履行義務が充足されると判断し、その有効期間にわたり収益を認識しています。

7 ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

通貨スワップは振当処理の要件を満たしているため、振当処理によっており、金利スワップは特例処理の要件を満たしているため、特例処理によっています。また、金利通貨スワップは一体処理（特例処理・振当処理）の要件を満たしているため、一体処理によっています。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段	ヘッジ対象
通貨スワップ	外貨建社債
金利スワップ	借入金
金利通貨スワップ	外貨建借入金

(3) ヘッジ方針

内部規程に基づき、ヘッジ対象に係る為替変動リスク及び金利変動リスクをヘッジしています。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

振当処理によっている通貨スワップ、特例処理によっている金利スワップ及び一体処理によっている金利通貨スワップであるため、有効性の評価を省略しています。

8 工事負担金の会計処理

高架化工事等に伴い地方公共団体等より収受する工事負担金の会計処理については、工事完成時に取得した固定資産の取得原価から当該工事負担金相当額を直接減額しています。

なお、損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

9 その他財務諸表作成のための基礎となる事項

退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異、未認識過去勤務費用の会計処理の方法は、連結財務諸表におけるこれらの会計処理の方法と異なっています。

(重要な会計上の見積り)

該当事項はありません。

(表示方法の変更)

(損益計算書)

1 直接売却品収入

前事業年度において区分掲記していた営業外収益の「直接売却品収入」は、営業外収益の総額の100分の10以下となったため、当事業年度より営業外収益の「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前事業年度の損益計算書において、営業外収益の「直接売却品収入」に表示していた1,905百万円は、「その他」として組み替えています。

2 関係会社債務保証損失引当金戻入額

前事業年度において区分掲記していた特別利益の「関係会社債務保証損失引当金戻入額」は、特別利益の総額の100分の10以下となったため、当事業年度より特別利益の「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前事業年度の損益計算書において、特別利益の「関係会社債務保証損失引当金戻入額」に表示していた2,621百万円は、「その他」として組み替えています。

(貸借対照表関係)

※1 中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構より資金を借入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。

※2 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は次のとおりです。

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
	292,720百万円	294,094百万円

3 保証債務

(1) 超電導リニアの技術開発促進を目的とする鉄道総研の長期借入金に係る債務保証額は次のとおりです。

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
	13,400百万円	13,400百万円

(2) 次の関係会社について、J R 東海財務マネジメント㈱からの借入に対して債務保証を行っています。

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
㈱ジェイアール東海パッセンジャーズ	2,900百万円	—百万円
ジェイアール東海フードサービス㈱	813	973
計	3,713	973

(注) 1 債務保証額から債務保証損失引当金を控除した金額を記載しています。

2 ㈱ジェイアール東海パッセンジャーズは、令和5年10月1日に東海キヨスク㈱と合併し、消滅しています。東海キヨスク㈱は同日に㈱J R 東海リテイリング・プラスに商号変更しています。

4 社債の債務履行引受契約に係る偶発債務は次のとおりです。

	償還期限	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
第12回無担保普通社債	令和15年3月18日	10,000百万円	10,000百万円
第13回無担保普通社債	令和5年12月20日	9,000	—
第14回無担保普通社債	令和6年3月19日	9,900	—
第17回無担保普通社債	令和6年9月20日	9,650	9,650
第24回無担保普通社債	令和8年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	令和9年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	令和9年12月20日	10,000	10,000
第63回無担保普通社債	令和15年5月24日	5,000	5,000
計		73,450	54,550

5 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。

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
貸出コミットメントの総額	100,000百万円	100,000百万円
借入実行残高	—	—
借入未実行残高	100,000	100,000

(損益計算書関係)

※1 鉄道事業営業費に含まれる全国新幹線鉄道整備法施行規則第14条第1項の規定により計上する新幹線鉄道大規模改修引当金の取崩額は次のとおりです。

前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)		当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)	
	△35,000百万円		－百万円

※2 関係会社との取引に係るものは次のとおりです。

前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)		当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)	
営業外収益	3,299百万円	営業外収益	2,318百万円

※3 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。

前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)		当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)	
鹿乗川橋りょう改築工事	295百万円	岐阜駅エレベーター他新設工事	1,043百万円

※4 固定資産売却益の内容は次のとおりです。

前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)		当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)	
土地	1,957百万円	土地	2,491百万円
車両等	191	車両等	16

※5 固定資産圧縮損は、法人税法第42条ほかによる工事負担金等受入額などに伴う圧縮額で、その内容は次のとおりです。

前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)		当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)	
収用等の代替資産に係るもの	1,570百万円	工事負担金の受入に係るもの	1,980百万円
工事負担金の受入に係るもの	1,135	収用等の代替資産に係るもの	456

※6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。

前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)		当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)	
土地	15百万円	土地	864百万円
工具器具備品等	0	構築物等	2

(株主資本等変動計算書関係)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
自己株式		
普通株式	8,999,232株	44,996,720株
合計	8,999,232株	44,996,720株

(注) 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。

(有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式

前事業年度(令和5年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	15,983	14,873	△1,110
関連会社株式	—	—	—
合計	15,983	14,873	△1,110

当事業年度(令和6年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	15,983	17,571	1,588
関連会社株式	—	—	—
合計	15,983	17,571	1,588

(注) 上記に含まれない市場価格のない株式等の貸借対照表計上額

区分	前事業年度 (百万円)	当事業年度 (百万円)
子会社株式	102,586	102,586
関連会社株式	2,133	2,133

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	93,974百万円	99,225百万円
退職給付引当金	51,049	49,720
ソフトウェア	13,186	11,902
賞与引当金	5,862	6,702
長期未払費用	2,101	1,852
税務上の繰越欠損金等	44,625	—
その他	42,631	45,332
繰延税金資産小計	253,430	214,736
税務上の繰越欠損金等に係る評価性引当額	—	—
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	△27,068	△26,262
評価性引当額小計	△27,068	△26,262
繰延税金資産合計	226,361	188,473
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△17,964	△31,685
圧縮記帳積立金	△4,118	△4,434
その他	△206	△331
繰延税金負債合計	△22,290	△36,451
繰延税金資産の純額	204,070	152,022

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間に重要な差異があるときの、当該差異の原因となった主要な項目別の内訳

	前事業年度 (令和5年3月31日)	当事業年度 (令和6年3月31日)
法定実効税率 (調整)	30.3%	法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異は法定実効税率の100分の5以下であるため、記載を省略しています。
評価性引当額の増減	△0.5	
賃上げ促進税制による 法人税額控除	△0.5	
研究開発促進税制による 法人税額控除	△0.3	
その他	△0.4	
税効果会計適用後の法人税等の負担率	28.6	

3 法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理

当社は、グループ通算制度を適用しています。また、「グループ通算制度を適用する場合の会計処理及び開示に関する取扱い」(実務対応報告第42号 令和3年8月12日)に従って、法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理並びに開示を行っています。

(収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

財務諸表「注記事項（重要な会計方針 6 収益及び費用の計上基準）」に同一の内容を記載していますので、注記を省略しています。

(1株当たり情報)

	前事業年度 (自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日)	当事業年度 (自 令和5年4月1日 至 令和6年3月31日)
1株当たり純資産額	3,602円60銭	3,974円15銭
1株当たり当期純利益	205円00銭	364円23銭

(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 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。前事業年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益を算定しています。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

④【附属明細表】
【有価証券明細表】
【株式】

		銘柄	株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)
投資有価証券	その他有価証券	㈱オリエンタルランド	5,963,000	28,914
		三菱重工業㈱	1,151,100	16,673
		三菱電機㈱	6,573,000	16,511
		㈱三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	13,836
		ナブテスコ㈱	5,171,000	13,237
		トヨタ自動車㈱	2,500,000	9,480
		東日本旅客鉄道㈱	1,049,400	9,189
		日本製鉄㈱	2,253,900	8,267
		東京海上ホールディングス㈱	1,655,160	7,784
		㈱みずほフィナンシャルグループ	2,514,239	7,658
		九州旅客鉄道㈱	2,077,900	7,361
		住友不動産㈱	960,800	5,569
		西日本旅客鉄道㈱	862,500	5,411
		三菱地所㈱	1,592,000	4,432
		MS&ADインシュアランスグループ ホールディングス㈱	480,359	3,906
		㈱高島屋	1,388,500	3,390
		アサヒグループホールディングス㈱	587,000	3,276
		㈱西武ホールディングス	1,321,200	3,200
		㈱三井住友フィナンシャルグループ	353,116	3,145
		東邦瓦斯㈱	846,500	2,932
		京王電鉄㈱	642,500	2,680
		名工建設㈱	2,139,500	2,678
		中部国際空港㈱	50,000	2,500
		㈱JTB	577,920	2,484
		SOMPOホールディングス㈱	165,750	1,586
		岡谷鋼機㈱	91,600	1,548
		その他43銘柄	9,481,972	13,511
		計	61,336,536	201,171

【債券】

		銘柄	券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
有価証券	満期保有目的の 債券	三井住友海上火災保険(株) 第6回普通社債	10,000	10,000
		中部電力(株) 第534回普通社債	7,000	7,000
		中日本高速道路(株) 第79回普通社債	6,900	6,900
		三井住友ファイナンス&リース(株) 第26回普通社債	6,000	6,000
		トヨタ自動車(株) 第23回普通社債	5,100	5,100
		九州電力(株) 第482回普通社債	5,000	5,000
		(株)ホンダファイナンス 第56回普通社債	4,800	4,800
		日立キャピタル(株) 第79回普通社債	4,600	4,600
		中部電力(株) 第539回普通社債	4,500	4,500
		富士フイルムホールディングス(株) 第13回普通社債	4,200	4,200
		(株)ホンダファイナンス 第59回普通社債	4,000	4,000
		出光興産(株) 第8回普通社債	4,000	4,000
		ビー・ピー・シー・イー・エス・エー 第23回普通社債	4,000	4,000
		三井不動産(株) 第68回普通社債	3,800	3,800
		住友三井オートサービス(株) 第4回普通社債	3,800	3,800
		三菱UFJリース(株) 第72回普通社債	3,600	3,600
		(株)フジクラ 第16回普通社債	3,400	3,400
		三井住友トラスト・パナソニック ファイナンス(株) 第7回普通社債	3,200	3,200
		コカ・コーラ ボトラーズジャパン ホールディングス(株) 第1回普通社債	3,000	3,000
		(株)ホンダファイナンス 第61回普通社債	3,000	3,000
		中日本高速道路(株) 第78回普通社債	2,700	2,700
		中日本高速道路(株) 第81回普通社債	2,700	2,700
		麒麟ホールディングス(株) 第12回普通社債	2,600	2,600
		東日本高速道路(株) 第65回普通社債	2,500	2,500
		J A 三井リース(株) 第13回普通社債	2,400	2,400
		日本航空(株) 第6回普通社債	2,400	2,400
		住友電気工業(株) 第30回普通社債	2,300	2,300
		西日本高速道路(株) 第50回普通社債	2,100	2,100
		東日本高速道路(株) 第59回普通社債	2,000	2,000
		中日本高速道路(株) 第80回普通社債	2,000	2,000
		東北電力(株) 第509回普通社債	1,900	1,900
		(株)村田製作所 第3回普通社債	1,800	1,800
首都高速道路(株) 第25回普通社債	1,700	1,700		

		銘柄	券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
有価証券	満期保有目的の 債券	西日本高速道路(株) 第51回普通社債	1,700	1,700
		日本化薬(株) 第4回普通社債	1,600	1,600
		旭化成(株) 第11回普通社債	1,500	1,500
		富士フイルムホールディングス(株) 第15回普通社債	1,500	1,500
		オリンパス(株) 第25回普通社債	1,400	1,400
		(株)SUBARU 第1回普通社債	1,400	1,400
		その他8銘柄	5,800	5,800
		小計	137,900	137,900
投資有価証券	満期保有目的の 債券	(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ 第2回無担保社債	70,000	70,000
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ 第1回無担保社債	50,000	50,000
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ 第3回無担保社債	50,000	50,000
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ 第4回無担保社債	50,000	50,000
		トヨタファイナンス(株) 第4回普通社債	10,000	10,000
		F420回地方公共団体金融機構債券	9,000	9,000
		電源開発(株) 第63回普通社債	8,000	8,000
		中国電力(株) 第405回普通社債	5,000	5,000
		九州電力(株) 第469回普通社債	5,000	5,000
		北海道電力(株) 第352回普通社債	5,000	5,000
		富士フイルムホールディングス(株) 第10回普通社債	4,000	4,000
		三菱UFJリース(株) 第58回普通社債	3,100	3,100
		三井不動産(株) 第62回普通社債	3,000	3,000
		(株)クレディセゾン 第71回普通社債	3,000	3,000
		宇部興産(株) 第15回普通社債	2,200	2,200
		AGC(株) 第1回普通社債	1,900	1,900
		KDDI(株) 第24回普通社債	1,800	1,800
		三井化学(株) 第47回普通社債	1,500	1,500
		その他4銘柄	2,100	2,100
		小計	284,600	284,600
		計		

【その他】

種類及び銘柄			投資口数等 (口)	貸借対照表 計上額 (百万円)
有価証券	その他有価証券	譲渡性預金	—	76,400
投資有価証券	その他有価証券	優先出資証券(1銘柄)	1,438	385
		投資事業有限責任組合出資金 (T B投資事業有限責任組合)	30	2,999
		小計	—	3,385
計			—	79,785

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価償却 累計額又は償却 累計額 (百万円)	当期償却額 (百万円)	差引当期末残高 (百万円)
有形固定資産							
土地	2,329,150	78	3,602 (456)	2,325,626	—	—	2,325,626
建物	644,682	9,305	4,737 (878)	649,250	452,960	16,770	196,289
構築物	3,937,624	49,714	34,327 (550)	3,953,012	3,059,099	68,908	893,912
車両	1,001,141	60,499	58,385 (17)	1,003,255	796,496	72,036	206,758
機械装置	524,794	11,223	15,517 (90)	520,500	430,583	19,426	89,917
工具器具備品	171,832	9,857	8,491 (23)	173,197	141,168	16,233	32,028
リース資産	1,766	158	661	1,263	854	321	408
建設仮勘定	1,678,206	422,439	163,073	1,937,572	—	—	1,937,572
有形固定資産計	10,289,198	563,276	288,796 (2,016)	10,563,678	4,881,163	193,696	5,682,515
無形固定資産							
施設利用権	—	—	—	24,766	22,917	318	1,848
ソフトウェア	—	—	—	88,232	66,939	8,080	21,292
その他	—	—	—	5,117	80	3	5,036
無形固定資産計	—	—	—	118,116	89,937	8,402	28,178
長期前払費用	35,663 [2,046]	7,240 [359]	1,609 [326]	41,293 [2,079]	16,634	5,409	24,659 [2,079]

(注) 1 建設仮勘定の当期増加額の主なものは、中央新幹線 品川・名古屋間建設です。

なお、当期減少額のうち()内は内数で、取得原価から直接減額された工事負担金等の額であり、当期末の工事負担金等累計額は294,094百万円です。

2 無形固定資産の金額が資産総額の1%以下であるため、「当期首残高」、「当期増加額」及び「当期減少額」の記載を省略しています。

3 長期前払費用の〔 〕内は内数で、期間配分に係るものであり、減価償却と性格が異なるため、償却累計額及び当期償却額の算定には含めていません。

【引当金明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (目的使用) (百万円)	当期減少額 (その他) (百万円)	当期末残高 (百万円)
貸倒引当金	3,548	—	800	2,029	719
賞与引当金	19,284	22,048	19,284	—	22,048

(注) 貸倒引当金の「当期減少額(その他)」は回収不能見込額の見直しによる取崩額です。

(2) 【主な資産及び負債の内容】

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しています。

(3) 【その他】

① 決算日後の状況

該当事項はありません。

② 訴訟

特記すべき重要な訴訟はありません。

第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から3月31日まで														
定時株主総会	6月中														
基準日	3月31日														
剰余金の配当の基準日	9月30日 3月31日														
1単元の株式数	100株														
単元未満株式の 買取り・売渡し 取扱場所 株主名簿管理人 取次所 買取・売渡手数料	(特別口座) 名古屋市中区栄三丁目15番33号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 (特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 — —														
公告掲載方法	電子公告とする。ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告を することができない場合は、日本経済新聞に掲載して行う。 公告掲載URL https://jr-central.co.jp														
株主に対する特典	<p>1 毎年3月31日の最終の株主名簿に記録された株主に対し、その所有株式数に応じて 次の発行基準のとおり株主優待割引券を発行する。</p> <table border="0"> <tr> <td>500株未満</td> <td>0枚</td> </tr> <tr> <td>500株以上5,000株まで</td> <td>500株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>5,000株超50,000株まで</td> <td>10枚+ 5,000株超過分1,000株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>50,000株超100,000株未満</td> <td>55枚+50,000株超過分1,500株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>100,000株以上250,000株未満</td> <td>100枚</td> </tr> <tr> <td>250,000株以上500,000株未満</td> <td>250枚</td> </tr> <tr> <td>500,000株以上</td> <td>500枚</td> </tr> </table> <p>2 優待の形態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当社の営業路線内における運賃及び料金の割引とする。 ・ 割引率は、1枚の割引券で1割引とし、2割引（2枚使用）を限度とする。 <p>3 割引券の使用方法</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 1枚の割引券で、当社の営業路線内における普通片道乗車券並びに片道の特急券、急行券、グリーン券及び指定席券の購入に使用することができる。 (2) 寝台を利用する場合は、運賃・料金とも割引の対象としない。 (3) 他の割引との重複適用はしない。 <p>4 株主優待割引券の有効期間は、発行日から翌年6月30日までとする。</p> <p>5 長期保有株主向け優待制度</p> <p>毎年3月31日の最終の株主名簿に記録された、当社株式を1単元（100株）以上保有し、かつ、1単元を継続して3年以上保有（※）している株主を対象に、上記発行基準による発行枚数に加え、「株主優待割引券」を追加で1枚発行する。</p> <p>※「継続して3年以上保有」とは、毎年3月31日及び9月30日を基準日とする株主名簿に、同一の株主番号で連続して7回以上記録された株主とする。なお、保有期間の判定は、令和6年3月31日（基準日）から過去に遡って行う。</p> <p>※対象となった以降に株主名簿に記録されなくなった場合には、その時点で本制度の対象外となる。再度、本制度の対象となるためには、改めて同一の株主番号で連続して7回以上記録される必要がある。</p>	500株未満	0枚	500株以上5,000株まで	500株ごとに1枚	5,000株超50,000株まで	10枚+ 5,000株超過分1,000株ごとに1枚	50,000株超100,000株未満	55枚+50,000株超過分1,500株ごとに1枚	100,000株以上250,000株未満	100枚	250,000株以上500,000株未満	250枚	500,000株以上	500枚
500株未満	0枚														
500株以上5,000株まで	500株ごとに1枚														
5,000株超50,000株まで	10枚+ 5,000株超過分1,000株ごとに1枚														
50,000株超100,000株未満	55枚+50,000株超過分1,500株ごとに1枚														
100,000株以上250,000株未満	100枚														
250,000株以上500,000株未満	250枚														
500,000株以上	500枚														

(注) 当社定款の定めにおいて、単元未満株主は、会社法第189条第2項各号に掲げる権利、会社法第166条第1項の規定による請求をする権利、株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利並びに単元未満株式の売渡請求をする権利以外の権利を行使することができません。

第7【提出会社の参考情報】

1【提出会社の親会社等の情報】

当社は、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

2【その他の参考情報】

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に以下の書類を提出しています。

(1) 有価証券報告書 及びその添付書類 並びに確認書	事業年度 (第36期)	自 令和4年4月1日 至 令和5年3月31日	令和5年6月23日 関東財務局長に提出
(2) 内部統制報告書			令和5年6月23日 関東財務局長に提出
(3) 四半期報告書 及び確認書	(第37期第1四半期) (第37期第2四半期) (第37期第3四半期)	自 令和5年4月1日 至 令和5年6月30日 自 令和5年7月1日 至 令和5年9月30日 自 令和5年10月1日 至 令和5年12月31日	令和5年8月7日 関東財務局長に提出 令和5年11月8日 関東財務局長に提出 令和6年2月6日 関東財務局長に提出
(4) 臨時報告書 企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2（株主総会に おける議決権行使の結果）に基づく臨時報告書です。			令和5年6月27日 関東財務局長に提出
(5) 発行登録書（普通社債）及びその添付書類			令和5年10月18日 関東財務局長に提出
(6) 訂正発行登録書			令和6年5月22日 関東財務局長に提出
(7) 発行登録追補書類及びその添付書類			令和6年5月23日 東海財務局長に提出

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。

独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

令和6年6月21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

名古屋事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 水 上 圭 祐

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 後 藤 泰 彦

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 加 納 俊 平

<連結財務諸表監査>

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の令和5年4月1日から令和6年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項、その他の注記及び連結附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社及び連結子会社の令和6年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

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監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「連結財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、連結財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

旅客運輸収入に関するIT統制	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表のセグメント情報等の注記に記載されているとおり、当連結会計年度の運輸業の外部顧客への売上高は1,391,569百万円であり、連結財務諸表計上額の81.4%を占めている。運輸業は、鉄道事業のほかバス事業等を行っているが、損益計算書に記載されているとおり東海道新幹線及び東海地方の在来線からなる東海旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運輸収入が1,342,829百万円であり、その大部分を占めている。</p> <p>旅客運賃については、他の旅客会社との契約により、各社が営業する路線をまたがって利用する旅客に対する運賃を通算できる制度となっており、自社区間に該当する運賃が会社の旅客運輸収入として計上される。東海道新幹線は、東京・大阪間という日本の大動脈の旅客輸送を担っていることから、他の旅客会社（当該会社の旅行代理店等を含む）の営業エリアにおいて発売される乗車券類の比重が比較的高い。</p> <p>乗車券類の発売は、旅客会社6社共同で利用している列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム（マルスシステム）で行われる。当該システムの使用に関して、旅客会社6社共同で鉄道情報システム株式会社と契約を結んでおり、各社が相互発売した乗車券類に係る収入清算等の計算業務を同社に委託している。旅客運輸収入は、券売機等の機器及び上記のオンラインシステムを通じて発売データが収入データ管理システムに集計され、収入清算業務の委託先である鉄道情報システム株式会社から清算結果を受領して確定するが、発売データの集計処理や収入清算額の計算、財務会計システムに至るまでのシステム間のインターフェース等、主要なプロセスはITシステムに高度に依拠している。また、日次多数の利用データから構成される旅客運輸収入の監査を行うに当たっては、委託先を含めたITシステムで行われる処理が適切に実施されていることが前提となる。</p> <p>旅客運輸収入は、各旅客会社の乗車券類の発売額が集計され収入清算を経て確定するものであり、自社での発売額のみで構成されるものではない。また、日次多数の発売データから正確に収益を計上するためには自社及び収入清算業務の委託先のITシステムが適切に整備され、安定的に運用されていることが重要であり、その検討にはIT専門家の関与も必要となることから、当監査法人は旅客運輸収入に関するIT統制を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、左記の旅客運輸収入に関するIT統制を検討するに当たり、当監査法人のIT専門家を関与させ、主として以下の監査手続を実施した。</p> <p>(1) 委託先のIT統制の評価 委託先の収入清算業務等に係るシステムの内部統制の整備及び運用状況の有効性について、委託先から独立した監査人による「受託会社のシステムに関する記述書並びに内部統制のデザイン及び運用状況に関する独立受託会社監査人の保証報告書」を閲覧するとともに、当該監査人に質問を実施し、全般統制及び収入清算の計算処理の正確性に対応する業務処理統制が識別され、評価されていることを確かめた。</p> <p>(2) 自社のIT統制の評価 ・ 自社内の旅客運輸収入に関連するITシステム間のインターフェースの業務処理統制の整備及び運用状況の有効性について、設計書等の文書の閲覧や一連のITシステムから抽出したデータの整合性の検討等により評価した。 ・ 上記の関連するITシステムの全般統制の整備及び運用状況の有効性について、プログラム変更時におけるテスト結果の閲覧やデータ等の情報資源へのアクセス権限付与・変更における承認証跡の閲覧等により評価した。</p> <p>(3) 旅客運輸収入を正確に計上するための内部統制の評価 旅客運輸収入の正確性を担保するための内部統制の整備及び運用状況の有効性について、質問及び関連する文書の閲覧等により評価した。評価に当たっては、日々の現金発売額の過不足額管理、収入清算結果の他の旅客会社との照合といった、収入データ管理システムによる処理の正確性を担保するための統制に特に焦点を当てた。</p> <p>また、以上の委託先及び自社のIT統制等を検討する手続のほかに、旅客運輸収入計上額の正確性を確かめるため、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗車券類の発売による駅別の現金取扱高の推移分析のほか、旅客輸送の指標の一つである輸送人キロと旅客運輸収入計上額の相関性を検討した。 自社での現金もしくはクレジットカード等での発売額、他社発売額の収入清算額について、サンプルで入金額等関連する証憑書類との突合を実施した。 他の旅客会社との連絡運賃に係る債権債務の残高確認を実施した。

鉄道事業における設備投資に係る会計処理	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>会社は、令和6年3月31日現在、連結貸借対照表上、有形固定資産を5,808,861百万円計上しており、そのほとんどは、中核をなす鉄道事業で構成される。</p> <p>また、連結財務諸表のセグメント情報等の注記に記載されているとおり、鉄道事業が含まれる運輸業における有形固定資産及び無形固定資産の増加額は414,841百万円である。東海道新幹線及び在来線の安全・安定輸送の確保、サービス向上のほか、中央新幹線の建設等に多額の設備投資を実施している。</p> <p>中央新幹線計画については、第一局面として進める東京都・名古屋市間の建設工事が進んでいる。大規模かつ長期間にわたるプロジェクトであり、中央新幹線建設工事に関連する設備投資の重要性が増している。</p> <p>設備投資は工事を伴うものが多く、以下の特徴がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多数の工事が同時に進行し、かつ、工事契約1件当たりの金額が大きい。当初契約からの計画・仕様変更も工事の進捗に応じて行われることも多い。 ・工事内容が多岐にわたり、同契約内で設備の撤去や修繕など、固定資産の使用可能年数の延長や資産価値の増加を伴わない付帯工事が含まれることが多い。 ・大規模な案件は工事完了まで複数年にわたることがある。特に中央新幹線建設工事に関連する資本的支出の大部分は、将来の開業までの間、長期間にわたって建設仮勘定に計上される。 <p>以上より、設備投資が多数の工事契約から構成され個々の取引に金額的重要性があること、支出内容に応じて資本的支出と費用処理すべき支出を正しく区分する判断が求められること、中央新幹線建設工事を中心に建設仮勘定計上額の金額的重要性が極めて高くなっていることから、鉄道事業における設備投資に係る会計処理を誤った場合の影響は大きいと考えられるため、当監査法人は当該事項を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、左記の鉄道事業における設備投資に係る会計処理を検討するに当たり、主として以下の監査手続を実施した。</p> <p>(1)設備投資を正確に会計処理するための内部統制の評価 多数かつ多岐にわたる設備投資を正確に会計処理するための内部統制の整備及び運用状況の有効性について、質問及び文書の閲覧等により評価した。評価に当たっては、特に以下に焦点を当てた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資本的支出と費用処理すべき支出が正しく区分されることを担保するための統制（工種別の計上区分マニュアル等に基づく判定結果を踏まえた工事施工の立案・承認） ・固定資産の計上処理の正確性を担保するための統制（固定資産及び撤去費等の計上伝票と契約書等関連する証憑書類の照合確認） ・建設仮勘定残高を適切に管理するための統制（建設仮勘定に計上された工事件名別残高の定期的な内容確認） <p>(2)固定資産増加取引及び建設仮勘定計上額の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有形固定資産の増加額からサンプルを抽出し、契約書等関連する証憑書類との突合により、その処理の正確性を検討した。 ・工事が大規模かつ長期間にわたる中央新幹線建設工事について、工事の現況を把握するため、サンプルで抽出した工事の現場視察を実施した。 ・設備の撤去や修繕等の付帯工事を伴う案件については、会社担当者への質問及び契約書等関連する証憑書類から支出内容を把握し、資本的支出と費用処理すべき支出の区分の妥当性を検討した。 ・建設仮勘定の工事件名別の管理資料より支出内容や工事の完了予定時期を把握し、稼働開始により固定資産に振替計上すべき案件が建設仮勘定として計上され続けている状況の有無について検討した。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうかを検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

連結財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての連結財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から連結財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、連結財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、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従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- 連結財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- 経営者が継続企業を前提として連結財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、連結財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- 連結財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。
- 連結財務諸表に対する意見を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当連結会計年度の連結財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

<内部統制監査>

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、東海旅客鉄道株式会社の令和6年3月31日現在の内部統制報告書について監査を行った。

当監査法人は、東海旅客鉄道株式会社が令和6年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

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財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。財務報告に係る内部統制の監査の基準における当監査法人の責任は、「内部統制監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

内部統制報告書に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、財務報告に係る内部統制を整備及び運用し、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して内部統制報告書を作成し適正に表示することにある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告に係る内部統制の整備及び運用状況を監視、検証することにある。

なお、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性がある。

内部統制監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した内部統制監査に基づいて、内部統制報告書に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、内部統制監査報告書において独立の立場から内部統制報告書に対する意見を表明することにある。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果について監査証拠を入手するための監査手続を実施する。内部統制監査の監査手続は、監査人の判断により、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性に基づいて選択及び適用される。
- ・ 財務報告に係る内部統制の評価範囲、評価手続及び評価結果について経営者が行った記載を含め、全体としての内部統制報告書の表示を検討する。
- ・ 内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、内部統制報告書の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した内部統制監査の範囲とその実施時期、内部統制監査の実施結果、識別した内部統制の開示すべき重要な不備、その是正結果、及び内部統制の監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

<報酬関連情報>

当監査法人及び当監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、会社及び子会社の監査証明業務に基づく報酬及び非監査業務に基づく報酬の額は、「提出会社の状況」に含まれるコーポレート・ガバナンスの状況等(3)【監査の状況】に記載されている。

利害関係

会社及び連結子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 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しています。

2 XBR Lデータは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の監査報告書

令和6年6月21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

名古屋事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 水 上 圭 祐

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 後 藤 泰 彦

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 加 納 俊 平

<財務諸表監査>

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の令和5年4月1日から令和6年3月31日までの第37期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社の令和6年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

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監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

旅客運輸収入に関するIT統制

連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（旅客運輸収入に関するIT統制）と同一内容であるため、記載を省略している。

鉄道事業における設備投資に係る会計処理

連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（鉄道事業における設備投資に係る会計処理）と同一内容であるため、記載を省略している。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうかを検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、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従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- 財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- 経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- 財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

<報酬関連情報>

報酬関連情報は、連結財務諸表の監査報告書に記載されている。

利害関係

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 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しています。
2 XBR Lデータは監査の対象には含まれていません。

【表紙】

【提出書類】	確認書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の2第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	令和6年6月21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 丹羽俊介
【最高財務責任者の役職氏名】	該当事項はありません。
【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
【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（注） （名古屋市中村区名駅一丁目3番4号） 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 （東京都千代田区丸の内一丁目9番1号） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社 （大阪市淀川区宮原一丁目1番1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）

（注） 東海鉄道事業本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の便宜を考慮して、縦覧に供する場所としています。

1 【有価証券報告書の記載内容の適正性に関する事項】

当社代表取締役社長丹羽俊介は、当社の第37期（令和5年4月1日から令和6年3月31日まで）の有価証券報告書の記載内容が金融商品取引法令に基づき適正に記載されていることを確認しました。

2 【特記事項】

特記すべき事項はありません。

【表紙】

【提出書類】	内部統制報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の4第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	令和6年6月21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 丹羽俊介
【最高財務責任者の役職氏名】	該当事項はありません。
【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
【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（注） （名古屋市中村区名駅一丁目3番4号） 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 （東京都千代田区丸の内一丁目9番1号） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社 （大阪市淀川区宮原一丁目1番1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）

（注） 東海鉄道事業本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の便宜を考慮して、縦覧に供する場所としています。

1 【財務報告に係る内部統制の基本的枠組みに関する事項】

代表取締役社長丹羽俊介は、当社の財務報告に係る内部統制の整備及び運用に責任を有しており、企業会計審議会の公表した「財務報告に係る内部統制の評価及び監査の基準並びに財務報告に係る内部統制の評価及び監査に関する実施基準の設定について（意見書）」に示されている内部統制の基本的枠組みに準拠して財務報告に係る内部統制を整備及び運用しています。

なお、内部統制は、内部統制の各基本的要素が有機的に結びつき、一体となって機能することで、その目的を合理的な範囲で達成しようとするものです。このため、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性があります。

2 【評価の範囲、基準日及び評価手続に関する事項】

財務報告に係る内部統制の評価は、当事業年度（令和5年4月1日から令和6年3月31日まで）の末日である令和6年3月31日を基準日として行われており、評価に当たっては、一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠しました。

本評価においては、連結ベースでの財務報告全体に重要な影響を及ぼす内部統制（全社的な内部統制）の評価を行った上で、その結果を踏まえて、評価対象とする業務プロセスを選定しています。当該業務プロセスの評価においては、選定された業務プロセスを分析した上で、財務報告の信頼性に重要な影響を及ぼす統制上の要点を識別し、当該統制上の要点について整備及び運用状況を評価することによって、内部統制の有効性に関する評価を行いました。

財務報告に係る内部統制の評価の範囲は、会社並びに連結子会社及び持分法適用関連会社について、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性の観点から必要な範囲を決定しました。財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性は、金額的及び質的影響の重要性を考慮して決定しており、会社及び連結子会社6社を対象として行った全社的な内部統制の評価結果を踏まえ、業務プロセスに係る内部統制の評価範囲を合理的に決定しました。なお、連結子会社22社及び持分法適用関連会社2社については、金額的及び質的重要性の観点から僅少であると判断し、全社的な内部統制の評価範囲に含めていません。

業務プロセスに係る内部統制の評価範囲については、前連結会計年度の営業収益（連結会社間取引消去後）の概ね3分の2に達している1事業拠点を「重要な事業拠点」としました。選定した重要な事業拠点においては、企業の事業目的に大きく関わる勘定科目として、旅客運輸収入及び未収運賃に至る業務プロセスを評価の対象としました。さらに、選定した重要な事業拠点にかかわらず、それ以外の事業拠点をも含めた範囲について、重要な虚偽記載の発生可能性が高く、見積りや予測を伴う重要な勘定科目に係る業務プロセスを、財務報告への影響を勘案して重要性の大きい業務プロセスとして評価対象に追加しています。

3 【評価結果に関する事項】

上記の評価の結果、当事業年度末日時点において、当社の財務報告に係る内部統制は有効であると判断しました。

4 【付記事項】

該当事項はありません。

5 【特記事項】

該当事項はありません。