

第38期（自 2024年4月1日 至 2025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（E D I N E T）を使用して、2025年6月24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38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】	30
5 【重要な契約等】	37
6 【研究開発活動】	38
第3 【設備の状況】	40
1 【設備投資等の概要】	40
2 【主要な設備の状況】	40
3 【設備の新設、除却等の計画】	46
第4 【提出会社の状況】	48
1 【株式等の状況】	48
2 【自己株式の取得等の状況】	51
3 【配当政策】	52
4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】	53
第5 【経理の状況】	77
1 【連結財務諸表等】	78
2 【財務諸表等】	121
第6 【提出会社の株式事務の概要】	140
第7 【提出会社の参考情報】	141
1 【提出会社の親会社等の情報】	141
2 【その他の参考情報】	141
第二部 【提出会社の保証会社等の情報】	142
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】	2025年6月24日
【事業年度】	第38期（自 2024年4月1日 至 2025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。

（注）当事業年度より、日付の表示を和暦から西暦に変更しています。

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34期	第35期	第36期	第37期	第38期
決算年月	2021年 3 月	2022年 3 月	2023年 3 月	2024年 3 月	2025年 3 月
営業収益 (百万円)	823, 517	935, 139	1, 400, 285	1, 710, 407	1, 831, 847
経常利益又は経常損失 (△) (百万円)	△262, 064	△67, 299	307, 485	546, 946	649, 294
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)	△201, 554	△51, 928	219, 417	384, 411	458, 423
包括利益 (百万円)	△165, 901	△52, 144	223, 631	444, 665	464, 719
純資産額 (百万円)	3, 686, 609	3, 609, 252	3, 807, 110	4, 223, 683	4, 658, 550
総資産額 (百万円)	9, 600, 370	9, 450, 519	9, 514, 409	9, 941, 896	10, 323, 345
1 株当たり純資産額 (円)	3, 702. 17	3, 622. 05	3, 820. 40	4, 237. 48	4, 675. 36
1 株当たり当期純利益又は1 株当たり当期純損失 (△) (円)	△205. 09	△52. 77	222. 99	390. 66	465. 88
潜在株式調整後1 株当たり当期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	37. 9	37. 7	39. 5	41. 9	44. 6
自己資本利益率 (%)	△5. 4	△1. 4	6. 0	9. 7	10. 5
株価収益率 (倍)	—	—	14. 18	9. 54	6. 13
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△169, 354	71, 746	486, 706	672, 878	624, 550
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△134, 718	△153, 049	△175, 036	△436, 556	△956, 036
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	262, 638	△19, 178	△220, 604	△125, 127	△95, 532
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	719, 941	619, 460	710, 526	821, 720	394, 701
従業員数 (人)	30, 153	30, 323	29, 854	29, 282	29, 144
[外、平均臨時雇用者数]	[8, 078]	[7, 477]	[7, 222]	[7, 270]	[7, 580]

(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34期	第35期	第36期	第37期	第38期
連結子会社数	29	29	29	28	28
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

2 2023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34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36期、第37期及び第38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。
- 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34期	第35期	第36期	第37期	第38期
決算年月	2021年 3 月	2022年 3 月	2023年 3 月	2024年 3 月	2025年 3 月
営業収益 (百万円)	541,798	726,074	1,143,393	1,417,382	1,511,271
経常利益又は経常損失 (△) (百万円)	△256,691	△74,048	278,899	504,586	599,950
当期純利益又は当期純損失 (△) (百万円)	△202,313	△68,176	201,924	358,766	430,633
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	1,030,000	1,030,000
純資産額 (百万円)	3,461,234	3,369,875	3,548,576	3,914,548	4,314,934
総資産額 (百万円)	9,406,227	9,246,656	9,287,209	9,692,374	10,054,828
1株当たり純資産額 (円)	3,514.32	3,421.18	3,602.60	3,974.15	4,380.63
1株当たり配当額 (円)	130.00	130.00	135.00	85.00	31.00
(うち1株当たり中間配当額)	(65.00)	(65.00)	(65.00)	(70.00)	(15.00)
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失 (△) (円)	△205.65	△69.22	205.00	364.23	437.19
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	36.8	36.4	38.2	40.4	42.9
自己資本利益率 (%)	△5.7	△2.0	5.8	9.6	10.5
株価収益率 (倍)	—	—	15.42	10.23	6.53
配当性向 (%)	—	—	13.2	8.0	7.1
従業員数 (人)	18,499	18,723	18,727	18,514	18,404
株主総利回り (%)	96.3	93.7	93.6	110.7	86.4
(比較指標：配当込みTOPIX) (%)	(142.1)	(145.0)	(153.4)	(216.8)	(213.4)
最高株価 (円)	19,165	18,455	17,920	4,027 (19,630)	3,757
最低株価 (円)	12,380	14,525	14,730	3,234 (15,835)	2,744

(注) 1 2023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34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38期の1株当たり配当額31円のうち、期末配当額16円については、2025年6月25日開催予定の第38回定時株主総会の決議事項となっています。
- 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36期、第37期及び第38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。
- 5 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。
- 6 最高・最低株価は2022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。
- 7 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
1949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
1964年10月	
1986年12月	
1987年 4 月	「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

(2) 東海旅客鉄道株式会社設立後

年月	摘要
1987年 4 月	東海旅客鉄道株式会社設立
1988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
1989年 3 月	高山本線特急「ひだ」に新型気動車を投入
1990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
1991年10月	東海道新幹線鉄道施設を譲受け
1992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、1997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）
1994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）
1997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（2013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（2001年 3 月に大阪証券取引所に合併）に株式上場
1999年 3 月	東海道新幹線「のぞみ」に700系車両を投入
12月	J R セントラルタワーズ竣工
2000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）
2001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
2002年 7 月	愛知県小牧市に研究施設を開設
2003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
2005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
2006年 3 月	東海道新幹線に新 A T C （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
2007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
2008年10月	日本車輛製造㈱を連結子会社化 1990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
2009年 5 月	自己株式90,000株を消却
12月	2008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
2011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）の営業主及び建設主体（以下「営業主等」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
2012年 5 月	自己株式90,000株を消却
2013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
2014年10月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その１）を認可
2015年３月	東海道新幹線最高速度285km/hへの速度向上実施
2016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
2017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
2018年３月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その２）を認可
2020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
2022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H C 85系を投入
2023年７月	紀勢本線特急「南紀」にH C 85系車両を投入
12月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（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営むほか、バス事業等を営んでいます。

〔主な関係会社〕 当社、ジェイアール東海バス(株)

(2) 流通業

J Rセントラルタワーズ内で百貨店業を営むほか、主に、駅構内及び列車内等における物品の販売等を行っています。

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

(3) 不動産業

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を営んでいます。

〔主な関係会社〕 当社、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)、
新横浜ステーション開発(株)、東京ステーション開発(株)、名古屋ステーション開発(株)、
ジェイアール東海関西開発(株)

(4) その他

当社の主要駅等でホテル業を営むほか、旅行業、広告業等を営んでいます。

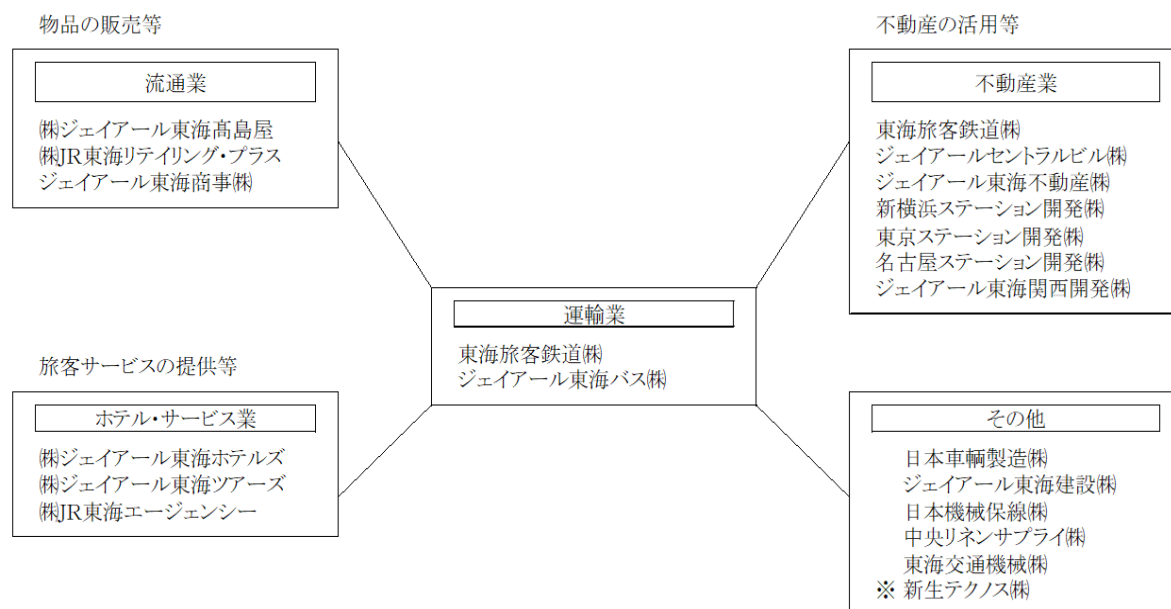
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕、その他事業を営んでいます。

〔主な関係会社〕

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

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

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)ＪＲ東海交通事業	名古屋市中村区	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務等を営んでいます。 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	
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、駅ビル業務等を営んでいます。 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、駅ビル業務等を営んでいます。 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、駅ビル業務等を営んでいます。 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、駅ビル業務等を営んでいます。 役員の兼任等…有	
浜松 ターミナル開発(株)	浜松市中央区	600	〃	77.9	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業務等を営んでいます。 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、駅ビル業務等を営んでいます。 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、駅ビル業務等を営んでいます。 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、駅ビル業務を営んでいます。 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、駅ビル業務等を営んでいます。 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	当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	当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)ＪＲ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	
ＪＲ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 「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。
- ４ 「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

2025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)	19,172 [672]	2,659 [5,575]	641 [255]	6,672 [1,078]	29,144 [7,580]

(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

2025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)
18,404	36.8	16.1(16.3)	8,102,357

セグメントの名称	従業員数(人)
運輸業	18,297
不動産業	107
合計	18,404

(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5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。

2025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)	18,406	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)	135	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	78	—
JRセントラル労働組合 (JRセントラル労組)	18	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）		25.2%
労働者に占める女性労働者の割合（注2）		13.1%
係長級以上にある者に占める女性労働者の割合（注3）		4.8%
有給休暇取得率		89.4%
育児休業取得率（注4）	女性労働者	107%
	男性労働者	99%
労働者の男女の賃金の差異	全労働者	76.9%
	うち正規雇用労働者	75.3%
	うちパート・有期労働者	78.9%

- （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、2025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、2025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6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)	4.3%	(注3) 100%	65.1%	74.8%	71.4%
ジェイアール東海バス(株)	0.0%	60%	64.0%	72.0%	59.6%
(株)JR東海交通事業	0.0%	(注4) 62%	74.7%	78.2%	27.8%
(株)ジェイアール東海高島屋	16.5%	(注4) 75%	52.5%	59.5%	58.5%
(株)JR東海 リテイリング・プラス	22.2%	(注3) 55%	77.0%	75.1%	102.7%
ジェイアール東海 フードサービス(株)	9.1%	66%	48.6%	71.0%	107.2%
ジェイアール東海不動産(株)	6.7%	100%	178.1%	77.4%	98.5%
ジェイアール東海関西開発(株)	0.0%	100%	61.9%	74.9%	61.1%
(株)ジェイアール東海ホテルズ	3.7%	(注3) 75%	53.5%	63.5%	58.4%
(株)ジェイアール東海ツアーズ	40.8%	(注4) 66%	77.9%	79.0%	71.3%
(株)JR東海エージェンシー	7.3%	100%	70.1%	68.4%	82.2%
日本車輛製造(株)	0.0%	(注3) 62%	72.6%	76.0%	68.3%
ジェイアール東海建設(株)	0.7%	(注3) 46%	57.0%	63.1%	37.6%
ジェイアール東海 情報システム(株)	7.6%	(注4) 100%	74.0%	74.2%	78.7%
日本機械保線(株)	2.4%	(注3) 91%	41.3%	88.6%	38.8%
中央リネンサプライ(株)	33.3%	0%	77.6%	95.0%	(注5) 93.6%
東海交通機械(株)	0.0%	(注3) 70%	89.9%	89.8%	72.1%
ジェイアール東海 コンサルタンツ(株)	1.4%	(注3) 75%	76.3%	72.8%	79.6%

- (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数値を記載しています。
- 2 「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)の規定に基づき算出している男性労働者の育児休業取得率は、ジェイアール東海フードサービス(株)(正規雇用労働者50%、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 「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6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。
- 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6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。
- 5 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より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、飛躍的に進化しているAIを含め最新のICT等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・逸脱防止対策等の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、降雨対策、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60年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みます。

(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。次期において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する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、プラットフォ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、不断の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、2025年日本国際博覧会（以下「大阪・関西万博」という。）に対応した輸送を完遂するとともに、年間にわたり、「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、新たな営業車検測機能を有するN700Sの追加投入に向けた詳細設計を進めます。

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詳細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。在来線については、名古屋駅で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、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、車両側面にカメラを設置した315系4両編成に、お客様の接近等を検知する画像認識技術を活用した安全確認支援装置を搭載し、ワンマン運転を開始します。加えて、TOICAエリア及び「お客様サポートサービス」の導入駅を拡大するとともに、「ひだ」を対象とするチケットレス化を行います。このほか、2026年春以降のモバイルICサービスの導入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、利便性を向上させるとともに、「EX旅パック」、「EX旅先予約」で予約できるプラン等を充実させます。需要喚起策としては、「押し旅」キャンペーンや「貸切車両パッケージ」をはじめとする営業施策を積極的に展開するとともに、京都、奈良、東京、静岡、飛騨等、魅力ある観光素材の開発に継続的に取り組みます。また、東海道新幹線の出張利用を促すとともにMICを誘致するなど、ビジネス需要の獲得に向けた取組みを進めます。訪日外国人に対しては、国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進め、より効果的な宣伝を展開するとともに、旅行会社との連携強化による販路の拡大に取り組むなど、営業施策を強化します。さらに、大阪・関西万博が開催されることを契機として、関西方面の旅行商品等を拡充するとともに、訪日外国人に対し当社沿線の魅力を発信します。加えて、「会いにいこう」キャンペーンを通じて会うことの価値を訴求するとともに、「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、鉄道のご利用の拡大を図ります。このほか、2026年度以降の東海道新幹線への上級クラス座席の導入に向けた準備を進めます。

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、早期開業に取り組めます。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、駅について、山梨県駅（仮称）の工事に着手し、品川・名古屋間の全ての駅で工事を進めます。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書を踏まえ、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、真摯に取り組めます。

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めます。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、最新のICT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、山梨リニア実験線において新しいL0系改良型試験車を投入し、それにより得られるデータも活用しながら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めます。

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、着実に取り組めます。また、台湾における高速鉄道について、N700Sをベースとした新型車両導入や各種設備更新に伴う技術コンサルティングを進めます。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、地震発生時に列車を早期に停止させるためにブレーキ力を強化するなど、地震に対する安全性を高めるための技術開発を進めます。また、豪雨時における最適な運転規制に繋げるために、営業線盛土の一部区間において、降雨時の土中の水の分布を詳細に把握するモニタリングを実施し、盛土の性能評価を行った上で対策工法を検討するなど、豪雨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進めます。さらに、車

内通信環境の改善や新たな車内サービスの実現に向けた技術開発を進めます。加えて、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。このほか、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、データマーケティングの強化を進め、グループ事業と鉄道事業の双方の収益拡大を図るとともに、駅売店等について、品揃えの充実により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に取り組むとともに、JRセントラルタワーズの開業25周年に当たり、これまでのご愛顧に感謝を示す記念キャンペーン等を実施します。さらに、東京駅・名古屋駅等の駅商業施設を拡張・リニューアルします。加えて、「コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸」の開業、「コートヤード・バイ・マリオット京都駅」、「ホテル 寧 奈良」の計画推進等の沿線不動産の開発や、当社グループ保有土地の有効活用を進めるとともに、第1号私募ファンドの組成等の不動産ファンド事業への参入に向けた準備を進めます。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「東海道マッハ便」について、サービス提供区間を拡大するとともに、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「電気の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とともに、省エネルギー運転に資する技術開発を進め、また、防音壁へのペロブスカイト太陽電池の適用を検討するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組みます。さらに、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。加えて、「エクスプレス予約」法人会員に対する、東海道・山陽・九州新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化サービス「GreenEX」の導入企業を拡大します。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」を運営するとともに、グループ会社と一体となってグループ全体の収益力強化を図る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「E S G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、省エネルギー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）の提言に賛同しており、TCFDの提言を踏まえた気候変動に関するリスク及び機会の分析を、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及び機会に対する戦略は、次のとおりです。

a 移行リスク

カーボンプライシングの導入等により、規制・制度への対応コスト及びCO₂の排出コストが上昇するリスクが考えられるため、CO₂排出を低減させる取組みが重要と認識しています。

当社が排出するCO₂129万t（2023年度）のうち、約5%は「燃料の使用に伴う直接排出」が、残りの約95%は「電気の使用に伴う間接排出」が占めています。

約5%を占める「燃料の使用に伴う直接排出」については、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「電気の使用に伴う間接排出」については、国内の発電部門全体の脱炭素化の動きに加え、N700S及び315系といった省エネルギー車両の投入を進めるとともに、省エネルギー運転に資する技術開発を進めています。また、防音壁へのペロブスカイト太陽電池の適用を検討するなど、再生可能エネルギーの活用に取り組めます。

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用いて、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及び高潮に伴う東海道新幹線の設備損害額と、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。また、「エクスプレス予約」法人会員に対する、東海道・山陽・九州新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化サービス「GreenEX」の導入企業を拡大します。

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及び機会の分析を、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。

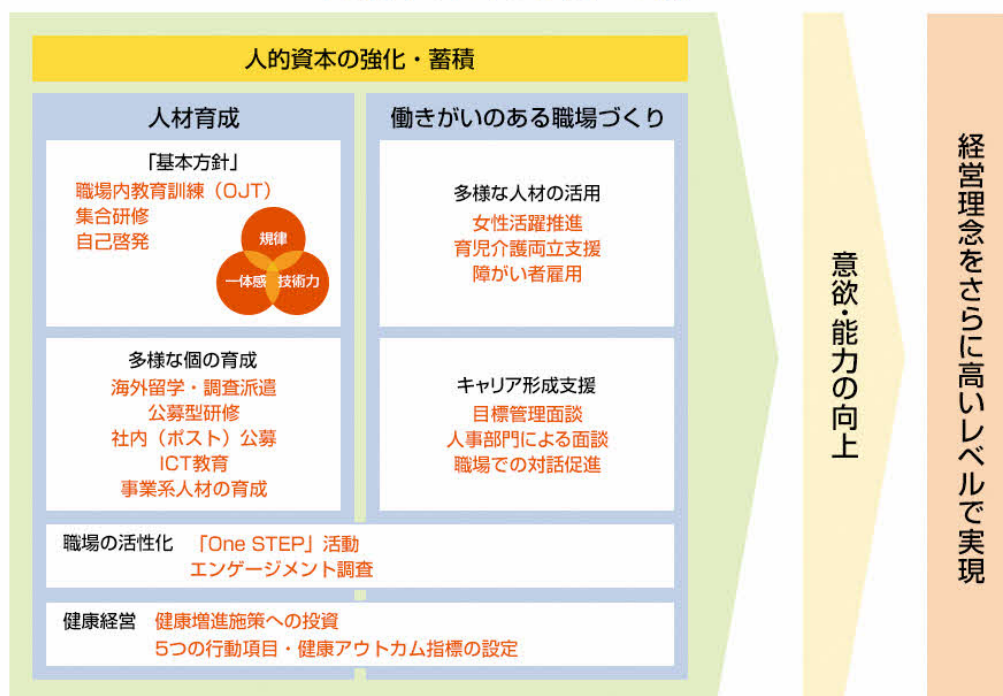
④ 目標と指標

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2024 p55～62をご参照ください。また、2025年秋に公表する統合報告書2025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。2024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8,700人・約62,900人日で、従業員一人当たりの年間教育時間は25.6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、2024年度は約4,000人の社員が利用しました。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、2024年度は延べ約3,800人を対象に、約2,900万円を支援しました。

「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います。

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。

（多様なキャリア形成の支援）

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。

社外の社会人向けプログラムへの社員派遣や、異業種女性交流研修への参加に加え、仕事と育児・介護とを両立しながら学ぶ「マイ・キャリアパス研修」をはじめとした教育機会を設ける等、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）

経営体力の再強化に向けて、「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」を推進していくためには、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、事務・技術といった部門を問わず様々な職場で活躍しており、オフィス部門の業務、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、2024年度末時点で女性社員数は2,406人（全社員に占める割合は13.1%）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います。また、2024年度からは新たに女性活躍推進担当役員を配置し、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：育児休業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業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います。

(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、2024年度の育児休業等の取得率は女性が107%、男性が99%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数勤務制度等、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。さらに、2024年4月からは育児休職の取得期間が昇格試験の受験資格に影響を与えないように制度を改めています。直近では、2025年7月より、子育て世代・介護世代の支援として、「手当の増額」や「制度新設」により育児や介護と仕事の両立のための制度を整え、社員がより一層やりがいを持ちつつ安心して長く働ける環境を整備するために制度を拡充します。

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。

なお、これらの取り組みにより、2024年には「プラチナくるみん」の認定を受けています。

(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、封入封緘業務、オフィスサポート業務、被服管理業務及び社員の福利厚生や健康管理の増進を目的としたヘルスケア業務を行っています。

このような取り組みの結果、2024年6月1日時点の障害者雇用率は、3.08%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 (2024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	59% (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、鉄道事業を休廃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2001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2001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います。

(2) 運賃及び料金の設定又は変更

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となっており（鉄道事業法第16条第1項）、認可に当たっては、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を超えないもの（以下「総括原価」という。）であるかどうかを審査して認可することとなっています（鉄道事業法第16条第2項）。また、認可を受けた上限の範囲内での運賃等の設定・変更又は在来線特急料金等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ます（鉄道事業法第16条第3項及び第8項）。その場合でも、国土交通大臣は、届出された運賃又は料金が、以下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ます（鉄道事業法第16条第9項）。

○ 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

○ 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

これらの手続きが変更される場合や、何らかの理由により手続きに基づいた運賃又は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。

また、当社の場合、鉄道事業法第16条第2項の定めにより、運賃等の改定が難しい状況ですが、引き続き、収入の確保と効率化を進め、能率的な経営に努めます。その上で、鉄道の競争環境の変化や物価上昇に伴う費用の増加等、当社の経営環境が大きく変化する中、将来にわたって輸送機関としての使命を果たし続けるとともに、持続的に企業価値を向上できるように、国土交通省に対して、柔軟・簡便な運賃等の設定が可能となるよう要望を続けます。

《参考》 国土交通省の考え方

運賃等の改定に関し、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 鉄道事業の運賃等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、総括原価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・適切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、以下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9項）。

- 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
- 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等、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みます。

(4) 長期債務

1987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1991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、2017年1月に支払を完了しています。

（注） 保有機構は1991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1997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2003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、2016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、2017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4兆7,786億円、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1兆7,786億円となっており、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、東日本大震災等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及び高架橋柱について必要な箇所の耐震補強を完了し、盛土の耐震補強は協議案件と関係する一部の箇所を除き完了しました。そのほか、脱線防止ガードの全線へ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、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り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。新幹線においては、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-P（パターン照査式自動列車停止装置）を導入するなど、より一層の安全性向上に努めています。

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1987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、2007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、2010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、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、2007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、2011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（2011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、2014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、2014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2018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、2021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、2023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、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、静岡県との理解が得られず、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、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、2023年12月に、工事の完了の予定時期を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、2024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、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、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、2010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、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等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・名古屋市間）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、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より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、飛躍的に進化しているAIを含め最新のICT等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、N700Sの投入を進めるとともに、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完了しました。さらに、脱線・逸脱防止対策等の地震対策や大規模改修工事を進めました。加えて、豪雨時における最適な運転規制に繋げるための取組みを進めました。

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、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「EXサービス」について、一昨年開始した「EX旅パック」、「EX旅先予約」、最大1年先の指定席の予約が可能なサービス等を活用して、ご利用の拡大を図りました。また、各種事業者や沿線自治体と連携しながら、ご自身の「押し」に会いに行く「押し旅」をさらに充実させて提案する「押し旅」キャンペーンを展開するとともに、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」を販売しました。さらに、「そうだ 京都、行こう。」、「いざいざ奈良」、「会いにいこう」等のキャンペーンを展開するとともに、東海道新幹線開業60周年に当たり、記念企画を実施しました。

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、関東車両基地（仮称）の工事に着手したほか、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梶ヶ谷工区及び東百合丘工区で本格的な掘進を開始するなど、沿線各地で工事を進めました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、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、静岡県等の理解が得られず、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及び南アルプスの環境保全について、国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」の報告書を踏まえて、静岡県等と対話を重ねており、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」において、静岡県等との対話の状況等を報告しています。また、昨年11月に、事前に地質・湧水等の状況を把握するために山梨県側から進めていた高速長尺先進ボーリングが県境を越え、静岡県内に入りました。さらに、昨年6月に続いて、1月に社長が静岡県知事と面会し、丁寧かつスピード感を持って対話を進めていくという認識を双方で共有しました。加えて、昨年11月に大井川流域8市2町首長との意見交換会を行い、3月から、大井川の水を守るための取組みに関する説明会を開始しています。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、真摯に取り組みます。

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進めるとともに、最新のICT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、SNSによるキャンペーン等も活用しながら、超電導リニアの体験乗車を実施するとともに、主に小学生を対象に、ワークショップ、クイズラリー、体験乗車を組み合わせたイベントを初めて開催しました。

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した。また、台湾高速鉄道につ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、N700Sをベースとした新型高速鉄道車両の調達に関する技術コンサルティング契約を新たに締結しました。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、収益の拡大を図るとともに、JRセントラルタワーズ開業25周年に当たり、これまでのご愛顧に感謝を示す記念キャンペーン等を実施しました。また、三島駅、新横浜駅、岐阜駅、名古屋駅等の駅商業施設の拡張・リニューアルや静岡駅近隣の高架下開発を進めるなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。さらに、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りました。加えて、東海道新幹線「こだま」号の業務用室を活用した荷物輸送サービス「東海道マッハ便」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4.4%増の638億5千2百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比7.1%増の1兆8,318億円、経常利益は前期比18.7%増の6,492億円、親会社株主に

帰属する当期純利益は前期比19.3%増の4,584億円となりました。

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うとともに、多くのお客様に予め座席を確保して安心してご利用いただくため、全ての「のぞみ」の3号車を自由席から指定席に変更しました。また、N700Sの投入を進めるとともに、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完了しました。さらに、脱線防止ガードの敷設をはじめとする、東海道新幹線全線を対象とした脱線・逸脱防止対策等の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、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を進め、トンネルと鋼橋の工事を完了しました。加えて、ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進め、予定していた全ての対策を完了するとともに、豪雨時における最適な運転規制に繋げるために、営業線盛土の一部区間において、実際の降雨時における土中の水の分布を詳細に把握するモニタリングを実施しました。このほか、新大阪駅で車両とプラットホームの段差・隙間対策を完了するなど、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しました。

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、通勤型電車315系の投入を進め、これまで投入してきた名古屋地区に加えて、静岡地区にも投入しました。さらに、TOICAについて、2路線15駅に導入し、ご利用エリアを拡大しました。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、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を進めるとともに、名古屋駅を発着する313系への車内防犯カメラの整備を進めました。このほか、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、このうち、名古屋駅の東海道本線下りホームについて、昨年度の6番線ホームでの可動柵の使用開始に続いて、5番線ホームで可動柵の使用を開始するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みしました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、駅の吊り天井の脱落防止対策や駅のプラットホーム上家の耐震補強工事といった地震対策を進めるとともに、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しました。

営業施策については、「EXサービス」について、一昨年開始した「EX旅パック」、「EX旅先予約」、最大1年先の指定席の予約が可能なサービス等を活用して、ご利用の拡大を図りました。また、各種事業者や沿線自治体と連携しながら「推し旅」キャンペーンを展開するとともに、「貸切車両パッケージ」を販売し、企業の報奨旅行等、様々な形でご利用いただきました。さらに、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を展開するとともに、「会にいいこう」キャンペーンを展開しました。東海道新幹線開業60周年に当たっては、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等により、グループ会社とも連携しながら収益の拡大を図りました。高山本線全線開通90周年及び御殿場線90周年に当たっても、沿線自治体等と連携しながら記念企画を実施しました。加えて、東急株式会社と、静岡県の観光振興と地域活性化を目的としたクルーズトレイン「THE ROYAL EXPRESS ～SHIZUOKA・FUJI CRUISE TRAIN～」を運行し、株式会社オリエンタルランドとは、東海道新幹線の特別編成「Wonderful Dreams Shinkansen」を運行しました。訪日外国人に対しては、国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進め、より効果的な宣伝を展開するとともに、旅行会社との連携強化により、東海道新幹線開業60周年にあわせた旅行商品の拡充や、販路の拡大を進めるなど、営業施策を強化しました。このほか、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」の本格的な導入を完了するとともに、「エクスプレス予約」法人会員に対する、東海道・山陽・九州新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化サービス「GreenEX」の導入企業を拡大しました。

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4.7%増の552億1千万人キロ、在来線は前期比2.9%増の86億4千2百万人キロとなりました。

バス事業については、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6.7%増の1兆5,022億円、営業利益は前期比16.1%増の6,497億円となりました。

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 2023年 4 月 1 日 至 2024年 3 月31日)			当事業年度 (自 2024年 4 月 1 日 至 2025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	366	366	366	365	365	365
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	1, 022, 423	228, 322	1, 250, 745	1, 050, 605	223, 994	1, 274, 599
旅客輸 送人 員	定期		千人	12, 140	245, 092	255, 232	12, 653	249, 171	259, 732
	定期外		千人	146, 066	129, 858	266, 002	155, 202	135, 160	279, 958
	計		千人	158, 206	374, 949	521, 234	167, 855	384, 331	539, 690
旅客輸送人キロ			百万人キロ	52, 751	8, 400	61, 151	55, 210	8, 642	63, 852
旅客運 輸 収 入	旅客運賃・ 料金	定期	百万円	13, 957	31, 275	45, 233	14, 649	32, 028	46, 677
		定期外	百万円	1, 234, 010	63, 583	1, 297, 594	1, 316, 580	69, 269	1, 385, 849
		計	百万円	1, 247, 968	94, 858	1, 342, 827	1, 331, 230	101, 297	1, 432, 527
	小荷物運賃・ 料金		百万円	—	1	1	—	1	1
	合計		百万円	1, 247, 968	94, 860	1, 342, 829	1, 331, 230	101, 298	1, 432, 528
鉄道線路使用料収入			百万円	—	—	3, 809	—	—	3, 793
運輸雑収			百万円	—	—	53, 608	—	—	57, 456
収入合計			百万円	—	—	1, 400, 247	—	—	1, 493, 778
輸送効率			%	座席利用率 62. 6	乗車効率 28. 2	—	座席利用率 63. 8	乗車効率 29. 7	—

(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	17.1
西日本旅客鉄道株式会社	15.3	14.5

流通業

「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完了するなど、収益力の強化に取り組みました。また、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、東海道新幹線開業60周年の記念商品を販売するとともに、サイト開設3周年の記念企画として、新幹線電気軌道総合試験車923形0番代（ドクターイエロー（T4編成））の引退特集を開催するなど、商品力の強化に取り組みました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比6.7%増の1,714億円、営業利益は前期比13.1%増の156億円となりました。

不動産業

三島駅、新横浜駅、岐阜駅、名古屋駅等の駅商業施設の拡張・リニューアルや静岡駅近隣の高架下開発を進めるなど、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ついて、稲沢市内の宅地分譲「セントラルガーデン・ステージ稲沢駅前Ⅱ」の販売、名古屋市内のガレージ付き賃貸住宅「Avance G 野立」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「EXPRESS WORK」の拡充を進めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比4.1%増の866億円、営業利益は前期比12.9%増の228億円となりました。

その他

ホテル業については、高品質なサービスの提供に努めるとともに、「ホテルアソシア新横浜」において東海道新幹線開業60周年を記念した特別な部屋を販売するなど、需要の喚起に向けた取組みを進めました。

旅行業については、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、「推し旅」キャンペーン等に関する新たな旅行商品を販売するとともに、「貸切車両パッケージ」を販売しました。

鉄道車両等製造業については、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6.8%増の2,726億円、営業利益は前期比0.7%増の155億円となりました。

(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1,214億円（7.1%）増の1兆8,318億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比896億円（6.7%）増の1兆4,325億円となりました。東海道新幹線では、輸送実績（輸送人キロ）が前期比4.7%増加した結果、運輸収入は前期比6.7%増の1兆3,312億円となりました。また、在来線では、輸送実績（輸送人キロ）が前期比2.9%増加した結果、運輸収入は前期比6.8%増の1,012億円となりました。

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6.7%、4.1%、6.8%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260億円（2.4%）増の1兆1,290億円となりました。

③ 営業利益

営業利益は、前期比954億円（15.7%）増の7,027億円となりました。

④ 営業外損益

営業外損益は、前期と比べて69億円改善しました。

⑤ 経常利益

経常利益は、前期比1,023億円（18.7%）増の6,492億円となりました。

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740億円（19.3%）増の4,584億円となりました。

(2) 財政状態

当期末の資産残高は、前期末から3,814億円増加し10兆3,233億円となりました。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7,886億円増加し9兆5,564億円、流通業は前期末から145億円増加し1,639億円、不動産業は前期末から257億円増加し4,021億円、その他は前期末から515億円増加し5,179億円となりました。

当期末の負債残高は、前期末から534億円減少し5兆6,647億円となりました。なお、長期債務の当期末残高は、4兆7,786億円となりました。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1兆7,786億円となり、前期末と比べ675億円減少しました。

当期末の純資産残高は、前期末から4,348億円増加して4兆6,585億円となり、自己資本比率は前期末の41.9%から当期末は44.6%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4,270億円減の3,947億円となり、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、6,245億円の資金の増加となりました。前期が6,728億円の資金の増加であったことと比べ、当社の運輸収入は増加したものの、法人税等の支払額が増加したことなどから、483億円の減少となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、9,560億円の資金の減少となりました。前期が4,365億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、5,194億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、955億円の資金の減少となりました。前期が1,251億円の資金の減少であったことと比べ、社債の償還による支出が減少したことなどから、295億円の増加となりました。

② 生産、受注及び販売の実績

当社グループの事業内容は、受注生産形態をとらない場合が多く、セグメントごとに生産規模及び受注規模を金額あるいは数量で示すことはしていません。このため、生産、受注及び販売の実績については、「第2 事業の状況 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」におけるセグメントの業績に関連づけて示しています。

③ 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。

④ 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。

⑤ 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365億円を調達しました。

なお、中央新幹線の建設については、2016年度、2017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。

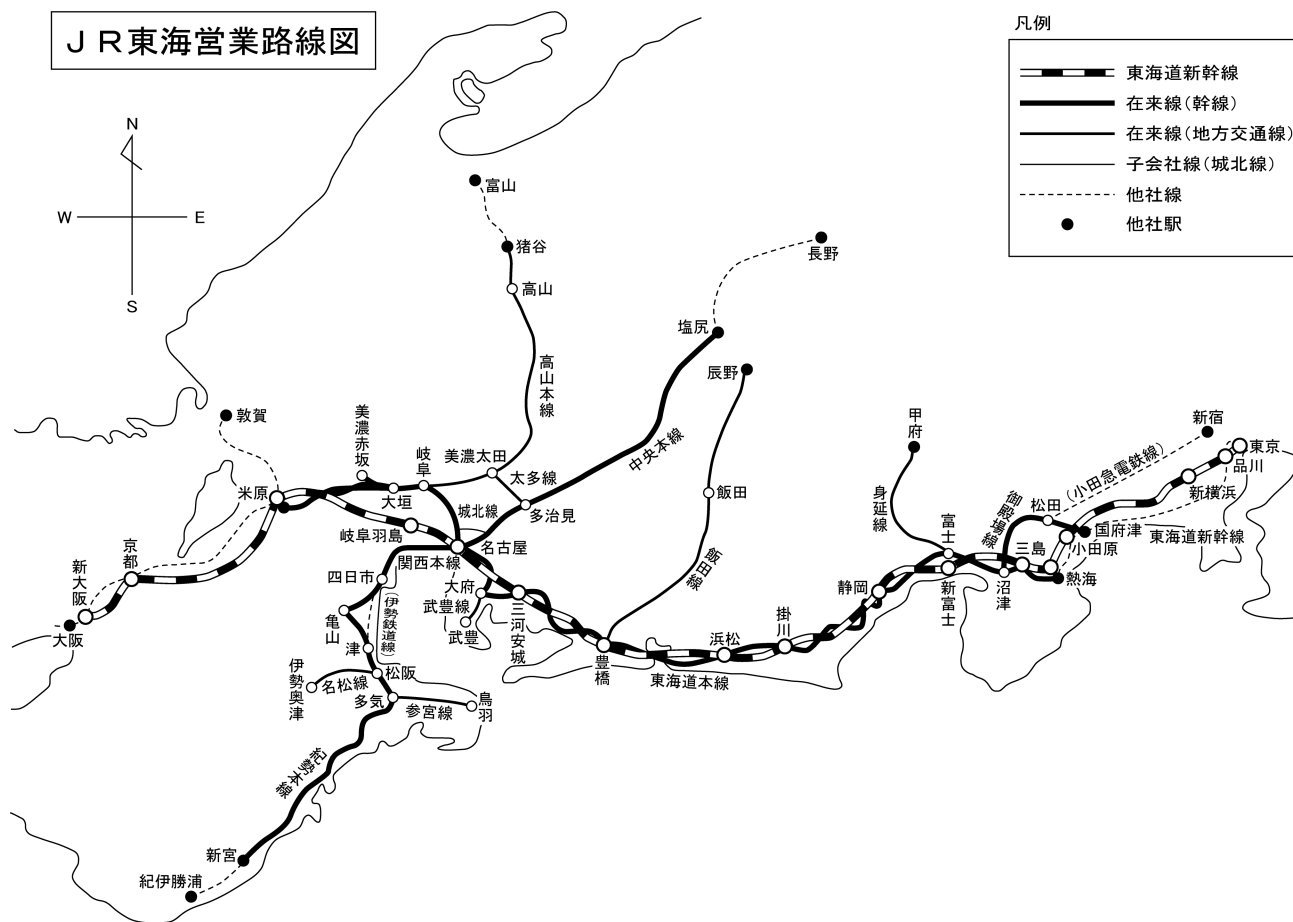
また、短期的な流動性確保のため、当期末現在1,000億円のコミットメントラインを設定しています。

(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当たって、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。

J R 東海營業路線図



5 【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1991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、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（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、2017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、2016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、2016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、2017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通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367億円となりました。

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、1990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、2009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、2011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、2007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、2013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、2017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、2023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、1991年3月期から2025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、2007年3月期から2025年3月期までに、合計3,434億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2025年3月期までに、合計2,952億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5,142億円、工事負担金充当額を含め5,192億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4,730億円、連結子会社において5億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293億円、その他においては49億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	1,033,471	286,181	2,280,683 (48,354)	2,262,762	5,863,098	18,297
不動産業	39,623	6	43,227 (457)	816	83,673	107

- (注) 1 運輸業に供する土地とは、線路用地（面積29,979千㎡、帳簿価額1,319,472百万円）、停車場用地（面積9,051千㎡、帳簿価額788,018百万円）、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2,129,942百万円）が含まれています。
- 5 「その他」は、建設仮勘定（運輸業2,082,653百万円、不動産業10百万円）、その他の有形固定資産（運輸業27,398百万円、不動産業80百万円）及び無形固定資産（運輸業152,710百万円、不動産業725百万円）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)JR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	—	1,857	2	266	1	14	1,000	3,142
在来線	—	201	286	238	344	157	—	330	1,556
合計	2	201	2,143	240	610	158	14	1,330	4,698

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	276
名古屋工場	名古屋市中川区	111,239	118	8,283
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,083	1,105	116
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	183
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	649
[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	2,599
浜松工場	浜松市中央区	346,061	71,447	13,712
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	56,392	181	401
[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	5,897
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	690

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	2032年度	4,051

（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	324,703	18,535	206
(株)ジェイアール東海ホテルズ	静岡市葵区ほか	58,929	4,430	3,783
ジェイアールセントラルビル(株)	名古屋市市中村区	8,451	1,693	29,656

(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) (名古屋市中川区)	363	1,500	1,069 (44)	112	3,045	266	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 (名古屋市中村区)	14,150	—	—	2,183	16,333	651	店舗等
(株)J R 東海 リテイリング・プラス (名古屋市中村区)	7,482	277	1,576 (8)	2,519	11,856	1,788	支社、 店舗等
ジェイアール東海商事(株) (名古屋市中村区)	26	—	—	227	253	58	ソフトウェア 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 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) (名古屋市中村区)	87,415	286	0 (0)	1,885	89,587	70	駅ビル等
ジェイアール東海不動産(株) (東京都港区)	36,310	18	42,119 (151)	4,464	82,913	117	賃貸施設等
新横浜ステーション開発(株) (横浜市港北区)	10,610	—	39 (0)	170	10,821	38	駅ビル等
東京ステーション開発(株) (東京都千代田区)	4,264	133	—	349	4,747	40	高架下等
名古屋ステーション開発(株) (名古屋市中村区)	9,183	—	0 (0)	1,005	10,189	64	高架下等
ジェイアール東海関西開発(株) (京都市南区)	2,797	—	0 (0)	221	3,019	101	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		
(株)ジェイアール東海ホテルズ (名古屋市中村区)	2,415	274	0 (1)	867	3,558	789	ホテル等
(株)ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	40	—	—	2,961	3,002	549	ソフトウェア 等
(株)J R 東海エージェンシー (東京都港区)	340	—	—	180	520	264	支社等
日本車輛製造(株) (名古屋市中村区)	6,476	4,379	14,310 (773)	2,118	27,285	2,104	製作所等
ジェイアール東海建設(株) (名古屋市中村区)	118	18	383 (2)	226	747	363	支店等
日本機械保線(株) (東京都港区)	1,762	26	943 (11)	175	2,908	399	事業所等
中央リネンサプライ(株) (東京都中央区)	6	7	35 (8)	0	48	86	営業所、 工場等
東海交通機械(株) (名古屋市中村区)	960	43	299 (6)	248	1,551	1,154	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、財政投融资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	136,239	49,160	2019年6月	2029年3月
東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	101,165	58,836	42,329	2019年11月	2029年3月
駅天井地震対策	13,200	11,262	1,938	2016年9月	2027年3月
プラットホーム上家耐震補強	26,992	4,336	22,656	2020年4月	2034年3月
東海道新幹線ATC装置取替等	56,501	40,200	16,301	2014年12月	2030年3月
東海道新幹線周波数変換装置取替	62,343	3,327	59,016	2021年2月	2042年2月
東海道新幹線地中送電線取替	5,275	—	5,275	2024年6月	2032年3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	3,782	4,978	2020年4月	2031年3月
東海道新幹線列車無線更新等	59,687	24,049	35,638	2021年4月	2030年2月
東海道新幹線車両への架線電圧維持機能の追加等	12,905	—	12,905	2024年5月	2034年2月
東海道本線沼津駅付近高架化	90,762	1,023	89,739	2023年4月	2042年3月
武豊線半田駅付近高架化	21,138	6,137	15,001	2017年9月	2028年3月
高架橋柱耐震補強等の在来線地震対策	11,744	2,336	9,408	2019年3月	2029年3月
名古屋車両区検修庫建替等	6,200	1,802	4,398	2021年7月	2027年6月
在来線列車無線設備等取替	22,508	6,810	15,698	2018年7月	2032年3月
東海道本線大谷川橋りょう等改築	5,005	266	4,739	2022年7月	2030年9月
新幹線N700S車両新製等	522,697	332,022	190,675	2018年12月	2030年3月
在来線HC85系車両新製等	30,700	30,113	587	2020年11月	2026年3月
在来線315系車両新製等	71,608	62,084	9,524	2019年9月	2027年3月
在来線385系量産先行車新製等	5,070	136	4,934	2023年5月	2027年3月
営業設備・駅設備等整備					
東海道新幹線上級クラス座席等整備	57,973	123	57,850	2024年2月	2032年3月
エクスプレス予約システム更新・改修等	52,400	17,819	34,581	2024年1月	2028年3月
東海道新幹線自動改札装置等取替	8,775	—	8,775	2025年4月	2033年3月
列車運行情報案内設備整備	9,397	2,475	6,922	2023年2月	2030年3月
東海道本線刈谷駅改良	9,733	3,476	6,257	2019年8月	2027年9月
東海道本線菊川駅他橋上化	6,978	1,172	5,806	2022年4月	2030年12月
在来線名古屋駅可動式ホーム柵整備	1,451	546	905	2022年12月	2025年12月
TOICAエリア拡大	2,650	315	2,335	2023年9月	2027年4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	3,600	471	3,129	2022年11月	2027年12月

イ. 中央新幹線

中央新幹線については、2014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、2018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、2023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2,029,421百万円です。

② 流通業

（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
ジェイアール名古屋タカシマヤ店舗改装 （株ジェイアール東海高島屋）	5,900	—	5,900	2025年4月	2027年度

③ 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
J Rセントラルタワーズ及びJ Rゲートタワーの 中央防災センターの設備更新 （ジェイアールセントラルビル株）	14,400	—	14,400	2025年4月	2031年3月
京都地区ホテル建設 ・コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸 ・コートヤード・バイ・マリオット京都駅 （ジェイアール東海不動産株）	32,340	23,042	9,298	2022年7月	2026年度
奈良地区ホテル建設 ・ホテル 寧 奈良 （ジェイアール東海不動産株）	15,740	6,372	9,368	2024年8月	2030年度

④ 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

②【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数(株) (2025年3月31日)	提出日現在発行数(株) (2025年6月24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)
計	1,030,000,000	1,030,000,000	—	—

(注) 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)
2023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】

2025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	160	47	1,697	814	541	154,869	158,171	－
所有株式数（単元）	1,495	4,524,716	122,077	1,041,476	2,862,646	3,880	1,740,301	10,296,591	340,900
所有株式数の割合（％）	0.01	43.94	1.19	10.11	27.80	0.04	16.90	100.00	－

(注) 1 自己株式44,996,870株は「個人その他」欄に449,968単元及び「単元未満株式の状況」欄に70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16,012人です。

(6) 【大株主の状況】

2025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	115,596,500	11.74
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	68,316,050	6.94
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	28,757,500	2.92
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
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）	17,792,800	1.81
株式会社三菱UFJ銀行	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号	17,390,500	1.77
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
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	15,986,800	1.62
JP MORGAN CHASE BANK 385781 （常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部）	25 BANK STREET, CANARY WHARF, LONDON, E14 5JP, UNITED KINGDOM （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）	13,032,920	1.32
計	—	354,248,070	35.96

(注) 1 上記のほか、当社は自己株式44,996,870株を保有しています。

2 2023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、2023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2025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 2023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、2023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2025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 2024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、2024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2025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 2024年7月29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、2024年7月22日現在で76,963,600株を保有している旨が記載されていますが、当社として2025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 当社は2023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及び3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】

2025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 44,996,800	—	—
	（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 984,577,300	9,845,773	—
単元未満株式	普通株式 340,900	—	—
発行済株式総数	1,030,000,000	—	—
総株主の議決権	—	9,845,773	—

(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】

2025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	44,996,800	—	44,996,800	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	—	45,081,800	—	45,081,800	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3号及び会社法第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】

区分	株式数（株）	価額の総額（円）
取締役会（2025年4月30日）での決議状況（注1） （取得期間 2025年5月1日～2026年2月27日）	45,000,000（上限）	100,000,000,000（上限）
当事業年度前における取得自己株式	—	—
当事業年度における取得自己株式	—	—
残存決議株式の総数及び価額の総額	—	—
当事業年度の末日現在の未行使割合（%）	—	—
当期間における取得自己株式（注2）	3,049,900	9,401,027,133
提出日現在の未行使割合（%）	93.22	90.60

(注) 1 当該取締役会において、取得の方法は東京証券取引所における市場買付けと決議しました。

2 当期間（2025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数には、2025年6月1日から有価証券報告書提出日までの当該決議に基づく取得による株式数は含めていません。

(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（株）	価額の総額（円）
当事業年度における取得自己株式	150	484,735
当期間における取得自己株式	27	87,372

(注) 当期間（2025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、2025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。

(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	44,996,870	—	48,046,797	—

(注) 当期間（2025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、2025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、2025年6月1日から有価証券報告書提出日までの取締役会決議に基づく取得による株式数並びに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。

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の内部留保を確保し、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。

また、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、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15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堅調に推移したことなどを踏まえ、1株当たり16円の配当を実施する予定であり、この結果、年間配当金は1株当たり31円となる予定です。

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)
2024年10月29日 取締役会決議	14,775	15
2025年6月25日 定時株主総会決議（予定）	15,760	16

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、提出日（2025年6月24日）現在、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、提出日（2025年6月24日）現在、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12回中12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	水野 孝則	全10回中10回
代表取締役副社長	鈴木 広士	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12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12回中12回

(注) 1 取締役の人数及び各取締役の役職は、2025年3月31日時点のものを記載しています。

2 水野孝則は2024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います。

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を図っています。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。さらに、各取締役及び監査役による自己評価から取締役会全体の実効性について分析・評価を行い、その結果を踏まえ、取締役会の機能のさらなる充実に資する取組みを継続的に行っています。また、当社は、子会社等に対して必要な管理、指導を行うことで、適正な業務運営の確保に努めています。

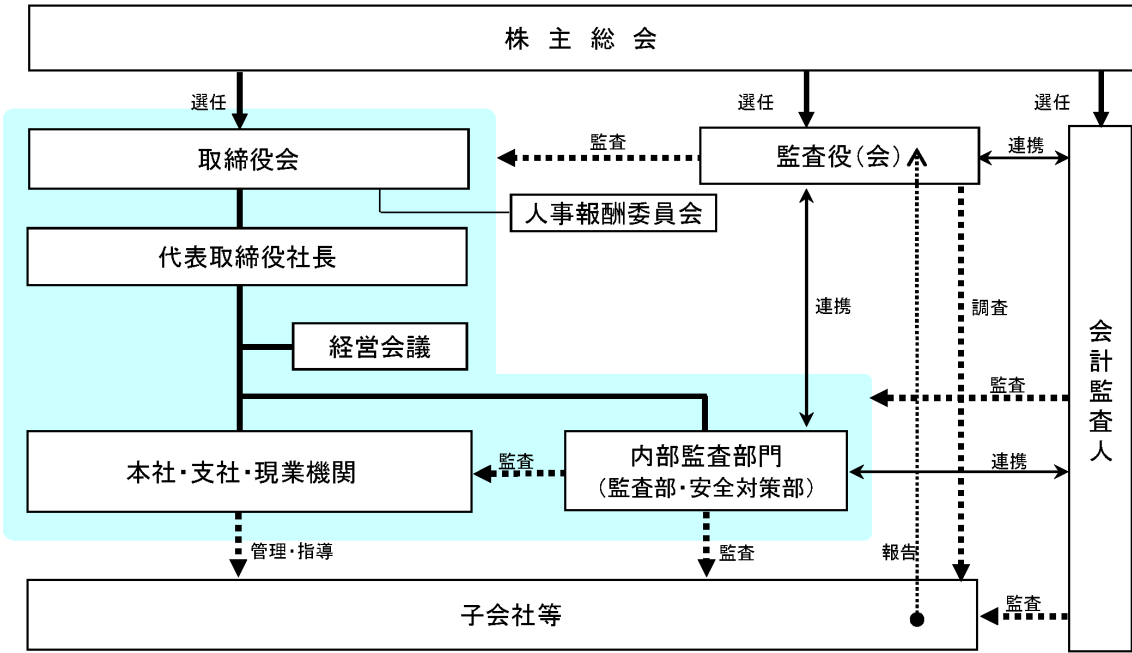
なお、役員の人事、報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役と代表取締役社長を構成員とする人事報酬委員会を設置しており、取締役会での決議に先立ち、全委員出席の下、当事業年度においては年2回審議を行っています。取締役会における人事、報酬等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえて行われています。

当社は2003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、2012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。

※当社は、2025年6月25日開催予定の第38回定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役11名選任の件」及び「監査役2名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されると、当社の取締役は11名（うち5名が社外取締役）、監査役は5名（うち4名が社外監査役）となります。また、当該定時株主総会の直後に開催が予定されている取締役会・監査役会の決議事項の内容（役職等）も含めた取締役会・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」のとおりです。

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。
当社及び子会社等の業務運営に関して法令等に違反する行為を発見した場合に通報することができる内部通報制度を整備する。
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。
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。

(内部統制基本方針)

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。

9 その他監査役が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、本社から現場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、「JR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います。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いません。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います。

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

a 2025年6月24日（有価証券報告書提出日）現在の当社の役員の状況は、以下のとおりです。

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	1955年8月29日生	1978年4月 1986年2月 1987年4月 1991年3月 1994年6月 1996年6月 1998年6月 2002年6月 2004年6月 2006年6月 2008年6月 2010年6月 2012年6月 2018年4月 2023年4月	日本国有鉄道入社 同職員局労働課補佐 当社入社 当社人事部人事課担当課長 当社人事部勤務課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社総務部長 当社取締役総務部長 当社取締役人事部部長 当社常務取締役総合企画本部長 当社専務取締役総合企画本部長 当社代表取締役副社長 当社代表取締役社長 当社代表取締役会長（現在に至る）	(注4)	21,558
代表取締役社長	丹羽 俊介	1965年6月22日生	1989年4月 2001年7月 2003年7月 2005年7月 2006年7月 2008年7月 2010年7月 2013年7月 2014年6月 2016年6月 2019年6月 2020年6月 2022年6月 2023年4月	当社入社 当社広報部東京広報室長 当社静岡支社管理部人事課長 当社人事部勤務課担当課長 当社人事部勤務課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社総合企画本部投資計画部担当部長 当社人事部部長 当社執行役員広報部長 当社取締役執行役員総合企画本部長 当社取締役常務執行役員総合企画本部長 当社代表取締役副社長 当社代表取締役社長（現在に至る）	(注4)	8,069
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	1968年1月5日生	1991年4月 2005年7月 2008年7月 2010年7月 2012年6月 2014年7月 2015年7月 2016年6月 2018年7月 2019年6月 2021年6月 2022年6月 2023年6月	当社入社 当社秘書部名古屋秘書室長 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 当社総合企画本部投資計画部担当課長 当社総務部総務課長 当社総務部次長 当社総合企画本部経営管理部担当部長 当社総合企画本部経営管理部長 当社総合企画本部副本部長・経営管理部長 当社執行役員広報部長 当社常務執行役員広報部長 当社専務執行役員総合企画本部長 当社代表取締役副社長総合企画本部長 (現在に至る)	(注4)	6,817

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 事業推進本部長、 特命事項担当	中 村 明 彦	1965年12月29日生	1990年4月 2003年7月 2005年7月 2006年7月 2008年7月 2012年7月 2013年7月 2016年6月 2018年6月 2019年6月 2021年6月 2022年6月	当社入社 当社広報部東京広報室長 (株)ジェイアール東海ホテルズ経営管理部次長 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 当社ロンドン事務所長 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部担当部長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社人事部長 当社執行役員事業推進本部副本部長 (株)ジェイアール東海バスセンター代表取締役社長 当社常務執行役員事業推進本部長 当社代表取締役副社長事業推進本部長 (現在に至る)	(注4)	9,663
代表取締役副社長 中央新幹線推進本部担当	水 野 孝 則	1958年2月26日生	1981年4月 1987年4月 1993年7月 1996年6月 1999年7月 2002年7月 2005年7月 2007年7月 2008年6月 2010年7月 2011年7月 2013年6月 2016年6月 2018年6月 2022年6月 2024年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 当社建設工事部不動産開発課長 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 当社総合技術本部リニア開発本部主幹 名工建設(株)企画本部経営企画部長 当社建設工事部担当部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部企画推進部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 当社中央新幹線推進本部副本部長 当社執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社常務執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社取締役専務執行役員中央新幹線推進本部長 当社専務執行役員中央新幹線推進本部長 当社代表取締役副社長 (現在に至る)	(注4)	16,480
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	1961年2月24日生	1985年4月 1987年4月 1999年7月 2000年7月 2002年7月 2004年7月 2006年7月 2008年7月 2010年7月 2012年6月 2016年6月 2018年6月 2020年6月 2022年6月 2023年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社新幹線鉄道事業本部小田原保線所長 当社関西支社工務部施設課長 当社東海鉄道事業本部管理部総務課担当課長 当社東海鉄道事業本部工務部管理課長 日本機械保線(株)経営管理部長 当社新幹線鉄道事業本部名古屋施設事務所長 当社総合技術本部技術企画部担当部長 当社東海鉄道事業本部工務部長 当社執行役員静岡支社長 当社取締役執行役員東海鉄道事業本部長 当社取締役常務執行役員東海鉄道事業本部長 当社専務執行役員東海鉄道事業本部長 当社代表取締役副社長 (現在に至る)	(注4)	12,085
取締役相談役	柘 植 康 英	1953年8月6日生	1977年4月 1985年3月 1987年4月 1989年3月 1991年5月 1992年6月 1994年6月 1996年6月 2000年6月 2002年6月 2006年6月 2008年6月 2014年4月 2018年4月 2023年4月	日本国有鉄道入社 同新潟鉄道管理局総務部人事課長 当社入社 当社総合企画本部経営管理部管理課長 当社人事部企画担当課長 当社人事部勤労課長 当社人事部人事課長 当社総務部次長 当社総務部長 当社取締役人事部長 当社常務取締役秘書部長 当社代表取締役副社長 当社代表取締役社長 当社代表取締役会長 当社取締役相談役 (現在に至る)	(注4)	82,090

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有 株式数 (株)
取締役	笠 間 治 雄	1948年 1 月 2 日生	1974年 4 月 2002年10月 2005年 6 月 2006年 6 月 2007年10月 2009年 1 月 2010年 6 月 2010年12月 2012年10月 2020年 6 月	東京地方検察庁検事 東京地方検察庁次席検事 東京高等検察庁次席検事 最高検察庁刑事部長 次長検事 広島高等検察庁検事長 東京高等検察庁検事長 検事総長 弁護士登録 当社取締役（現在に至る）	(注 4)	3,581
取締役	大 島 卓	1956年 7 月14日生	1980年 4 月 2007年 6 月 2011年 6 月 2014年 6 月 2020年 6 月 2021年 4 月	日本碍子㈱入社 同社執行役員 同社常務執行役員 同社代表取締役社長 当社取締役（現在に至る） 日本碍子㈱代表取締役会長（現在に至る）	(注 4)	1,798
取締役	永 野 毅	1952年11月 9 日生	1975年 4 月 2003年 6 月 2004年10月 2006年 6 月 2008年 6 月 2008年 6 月 2010年 6 月 2011年 6 月 2012年 6 月 2012年 6 月 2013年 6 月 2013年 6 月 2016年 4 月 2019年 6 月 2022年 6 月 2025年 6 月	東京海上火災保険㈱入社 同社執行役員 東京海上日動火災保険㈱執行役員 同社常務執行役員 同社常務取締役 東京海上ホールディングス㈱取締役 東京海上日動火災保険㈱専務取締役 東京海上ホールディングス㈱専務取締役 東京海上日動火災保険㈱取締役副社長 東京海上ホールディングス㈱取締役副社長 東京海上日動火災保険㈱取締役社長 東京海上ホールディングス㈱取締役社長 東京海上日動火災保険㈱取締役会長 東京海上ホールディングス㈱取締役会長 当社取締役（現在に至る） 東京海上日動火災保険㈱相談役（現在に至る）	(注 4)	6,417
取締役	木 場 弘 子	1964年11月 1 日生	1987年 4 月 2001年 4 月 2006年 4 月 2007年 4 月 2008年 4 月 2009年 3 月 2013年 4 月 2022年 6 月	㈱東京放送（現㈱TBSテレビ）入社 千葉大学教育学部非常勤講師 千葉大学教育学部特命教授 内閣府規制改革会議委員 内閣官房教育再生懇談会委員 国土交通省交通政策審議会委員 千葉大学客員教授（現在に至る） 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	1962年11月 2 日生	1984年 7 月 1988年 7 月 1998年 4 月 1999年12月 2001年11月 2011年 6 月 2015年 6 月 2018年 2 月 2021年 3 月 2023年 6 月	ベイン・アンド・カンパニー入社 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 フロントワークス・インターナショナル日本代 表 クリムソン・ベンチャーズ暫定CEO ジェイピーエスインターナショナル㈱代表取締 役（現在に至る） ㈱セガ取締役兼事業部長 セガサミーホールディングス㈱シニアアドバイ ザー 駐日米国大使館首席補佐官 Cedarfield合同会社職務執行者（現在に至る） 当社取締役（現在に至る）	(注 4)	978

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有 株式数 (株)
常勤監査役	山 田 龍 彦	1964年 7 月12日生	1989年 4 月 2004年 7 月 2006年 7 月 2008年 7 月 2010年 6 月 2014年 6 月 2016年 6 月 2020年 6 月	当社入社 当社新幹線鉄道事業本部管理部経理課長 当社財務部資金課長 当社財務部会計課長 当社財務部次長 当社財務部長 当社執行役員財務部長 当社常勤監査役（現在に至る）	(注 5)	7,017
常勤監査役	石 津 緒	1955年 8 月 7 日生	1978年 4 月 2000年 7 月 2001年 1 月 2001年 7 月 2003年 4 月 2004年 7 月 2005年 7 月 2006年 7 月 2007年 7 月 2009年 7 月 2011年10月 2012年 9 月 2013年11月 2014年 6 月	運輸省入省 同省運輸政策局国際業務第一課長 国土交通省総合政策局国際業務課長 中部国際空港(株)企画部長 同社経営企画部長 国土交通省大臣官房参事官 同省自動車交通局総務課長 同省大臣官房審議官 同省中国運輸局長 同省航空局次長 同省近畿運輸局長 同省国土交通審議官 名工建設(株)顧問 当社常勤監査役（現在に至る）	(注 5)	9,191
常勤監査役	山 下 史 雄	1959年10月 7 日生	1983年 4 月 2006年 1 月 2007年 2 月 2008年 8 月 2009年 2 月 2010年 8 月 2011年 9 月 2013年 1 月 2013年 6 月 2014年 1 月 2015年 7 月 2017年 1 月 2018年11月 2019年 6 月	警察庁入庁 岩手県警察本部長 警察庁長官官房国際課長 同庁長官官房給与厚生課長 警視庁生活安全部長 警察庁長官官房総務課長 内閣総理大臣秘書官 警察庁長官官房審議官（生活安全局担当） 警視庁警務部長 京都府警察本部長 警視庁副総監 警察庁生活安全局長 明治安田生命保険相互会社公法人第二部顧問 当社常勤監査役（現在に至る）	(注 5)	5,272
監査役	林 眞 琴	1957年 7 月30日生	1983年 4 月 2012年 4 月 2013年 7 月 2014年 1 月 2018年 1 月 2020年 5 月 2020年 7 月 2022年 8 月 2023年 6 月	東京地方検察庁検事 最高検察庁総務部長 仙台地方検察庁検事正 法務省刑事局長 名古屋高等検察庁検事長 東京高等検察庁検事長 検事総長 弁護士登録（現在に至る） 当社監査役（現在に至る）	(注 5)	651
監査役	木 下 潮 音	1959年 8 月11日生	1985年 4 月 2004年 4 月 2010年 4 月 2013年 4 月 2014年10月 2018年 6 月 2024年 6 月 2024年10月	弁護士登録（現在に至る） 第一東京弁護士会副会長 東京大学法科大学院客員教授 東京工業大学副学長 日本労働法学会理事（現在に至る） 公益財団法人日本証券経済研究所理事 （現在に至る） 当社監査役（現在に至る） 東京科学大学副理事（現在に至る）	(注 6)	159
計						191,826

- (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、2024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、2023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、2024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。

- b 2025年6月25日開催予定の第38回定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役11名選任の件」及び「監査役2名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されると、当社の役員の状況は、以下のとおりとなる予定です。なお、当該定時株主総会の直後に開催が予定されている取締役会・監査役会の決議事項の内容（役職等）も含めて記載しています。

男性 14名 女性 2名 （役員のうち女性の比率 12.5%）

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	1955年8月29日生	1978年4月 1986年2月 1987年4月 1991年3月 1994年6月 1996年6月 1998年6月 2002年6月 2004年6月 2006年6月 2008年6月 2010年6月 2012年6月 2018年4月 2023年4月	日本国有鉄道入社 同職員局労働課補佐 当社入社 当社人事部人事課担当課長 当社人事部勤務課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社総務部長 当社取締役総務部長 当社取締役人事部長 当社常務取締役総合企画本部長 当社専務取締役総合企画本部長 当社代表取締役副社長 当社代表取締役社長 当社代表取締役会長（現在に至る）	(注4)	21,558
代表取締役社長	丹羽 俊介	1965年6月22日生	1989年4月 2001年7月 2003年7月 2005年7月 2006年7月 2008年7月 2010年7月 2013年7月 2014年6月 2016年6月 2019年6月 2020年6月 2022年6月 2023年4月	当社入社 当社広報部東京広報室長 当社静岡支社管理部人事課長 当社人事部勤務課担当課長 当社人事部勤務課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社総合企画本部投資計画部担当部長 当社人事部長 当社執行役員広報部長 当社取締役執行役員総合企画本部長 当社取締役常務執行役員総合企画本部長 当社代表取締役副社長 当社代表取締役社長（現在に至る）	(注4)	8,069
代表取締役副社長 事務部門担当 (事業推進本部を除く)	武田 健太郎	1968年1月5日生	1991年4月 2005年7月 2008年7月 2010年7月 2012年6月 2014年7月 2015年7月 2016年6月 2018年7月 2019年6月 2021年6月 2022年6月 2023年6月 2025年6月	当社入社 当社秘書部名古屋秘書室長 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 当社総合企画本部投資計画部担当課長 当社総務部総務課長 当社総務部次長 当社総合企画本部経営管理部担当部長 当社総合企画本部経営管理部長 当社総合企画本部副本部長・経営管理部長 当社執行役員広報部長 当社常務執行役員広報部長 当社専務執行役員総合企画本部長 当社代表取締役副社長総合企画本部長 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注4)	6,817

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 事業推進本部長、 特命事項担当	中 村 明 彦	1965年12月29日生	1990年4月 2003年7月 2005年7月 2006年7月 2008年7月 2012年7月 2013年7月 2016年6月 2018年6月 2019年6月 2021年6月 2022年6月	当社入社 当社広報部東京広報室長 ㈱ジェイアール東海ホテルズ経営管理部次長 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 当社ロンドン事務所長 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部担当部長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社人事部長 当社執行役員事業推進本部副本部長 ㈱ジェイアール東海バスセンター代表取締役社長 当社常務執行役員事業推進本部長 当社代表取締役副社長事業推進本部長 (現在に至る)	(注4)	9,663
代表取締役副社長 中央新幹線推進本部担当	水 野 孝 則	1958年2月26日生	1981年4月 1987年4月 1993年7月 1996年6月 1999年7月 2002年7月 2005年7月 2007年7月 2008年6月 2010年7月 2011年7月 2013年6月 2016年6月 2018年6月 2022年6月 2024年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 当社建設工事事務所不動産開発課長 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 当社総合技術本部リニア開発本部主幹 名工建設㈱企画本部経営企画部長 当社建設工事事務所担当部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部企画推進部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 当社中央新幹線推進本部副本部長 当社執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社常務執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社取締役専務執行役員中央新幹線推進本部長 当社専務執行役員中央新幹線推進本部長 当社代表取締役副社長 (現在に至る)	(注4)	16,480
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	1961年2月24日生	1985年4月 1987年4月 1999年7月 2000年7月 2002年7月 2004年7月 2006年7月 2008年7月 2010年7月 2012年6月 2016年6月 2018年6月 2020年6月 2022年6月 2023年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社新幹線鉄道事業本部小田原保線所長 当社関西支社工務部施設課長 当社東海鉄道事業本部管理部総務課担当課長 当社東海鉄道事業本部工務部管理課長 日本機械保線㈱経営管理部長 当社新幹線鉄道事業本部名古屋施設事務所長 当社総合技術本部技術企画部担当部長 当社東海鉄道事業本部工務部長 当社執行役員静岡支社長 当社取締役執行役員東海鉄道事業本部長 当社取締役常務執行役員東海鉄道事業本部長 当社専務執行役員東海鉄道事業本部長 当社代表取締役副社長 (現在に至る)	(注4)	12,085
取締役	笠 間 治 雄	1948年1月2日生	1974年4月 2002年10月 2005年6月 2006年6月 2007年10月 2009年1月 2010年6月 2010年12月 2012年10月 2020年6月	東京地方検察庁検事 東京地方検察庁次席検事 東京高等検察庁次席検事 最高検察庁刑事部長 次長検事 広島高等検察庁検事長 東京高等検察庁検事長 検事総長 弁護士登録 当社取締役 (現在に至る)	(注4)	3,581

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	1956年 7 月 14 日生	1980年 4 月 2007年 6 月 2011年 6 月 2014年 6 月 2020年 6 月 2021年 4 月	日本碍子㈱入社 同社執行役員 同社常務執行役員 同社代表取締役社長 当社取締役（現在に至る） 日本碍子㈱代表取締役会長（現在に至る）	(注 4)	1,798
取締役	永 野 毅	1952年11月 9 日生	1975年 4 月 2003年 6 月 2004年10月 2006年 6 月 2008年 6 月 2008年 6 月 2010年 6 月 2011年 6 月 2012年 6 月 2012年 6 月 2013年 6 月 2013年 6 月 2016年 4 月 2019年 6 月 2022年 6 月 2025年 6 月	東京海上火災保険㈱入社 同社執行役員 東京海上日動火災保険㈱執行役員 同社常務執行役員 同社常務取締役 東京海上ホールディングス㈱取締役 東京海上日動火災保険㈱専務取締役 東京海上ホールディングス㈱専務取締役 東京海上日動火災保険㈱取締役副社長 東京海上ホールディングス㈱取締役副社長 東京海上日動火災保険㈱取締役社長 東京海上ホールディングス㈱取締役社長 東京海上日動火災保険㈱取締役会長 東京海上ホールディングス㈱取締役会長 当社取締役（現在に至る） 東京海上日動火災保険㈱相談役（現在に至る）	(注 4)	6,417
取締役	木 場 弘 子	1964年11月 1 日生	1987年 4 月 2001年 4 月 2006年 4 月 2007年 4 月 2008年 4 月 2009年 3 月 2013年 4 月 2022年 6 月	㈱東京放送（現㈱TBSテレビ）入社 千葉大学教育学部非常勤講師 千葉大学教育学部特命教授 内閣府規制改革会議委員 内閣官房教育再生懇談会委員 国土交通省交通政策審議会委員 千葉大学客員教授（現在に至る） 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	1962年11月 2 日生	1984年 7 月 1988年 7 月 1998年 4 月 1999年12月 2001年11月 2011年 6 月 2015年 6 月 2018年 2 月 2021年 3 月 2023年 6 月	ベイン・アンド・カンパニー入社 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 フォントワークス・インターナショナル日本代表 表 クリムソン・ベンチャーズ暫定CEO ジェイピーエスインターナショナル㈱代表取締役 役（現在に至る） ㈱セガ取締役兼事業部長 セガサミーホールディングス㈱シニアアドバイザー 駐日米国大使館首席補佐官 Cedarfield合同会社職務執行者（現在に至る） 当社取締役（現在に至る）	(注 4)	978
常勤監査役	山 田 龍 彦	1964年 7 月 12 日生	1989年 4 月 2004年 7 月 2006年 7 月 2008年 7 月 2010年 6 月 2014年 6 月 2016年 6 月 2020年 6 月	当社入社 当社新幹線鉄道事業本部管理部経理課長 当社財務部資金課長 当社財務部会計課長 当社財務部次長 当社財務部長 当社執行役員財務部長 当社常勤監査役（現在に至る）	(注 5)	7,017

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 井 昌 平	1964年 7 月18日生	1988年 4 月 2011年 2 月 2011年 7 月 2012年 9 月 2015年 7 月 2016年 6 月 2017年 7 月 2018年 7 月 2019年 7 月 2020年 7 月 2022年 6 月 2024年12月 2025年 6 月	運輸省入省 国土交通省大臣官房参事官 同省総合政策局公共交通政策部参事官 同省鉄道局幹線鉄道課長 同省総合政策局政策課長 海上保安庁総務部政務課長 同庁第五管区海上保安本部長 国土交通省鉄道局次長 同省総合政策局次長 海上保安庁次長 同庁長官 名工建設㈱顧問 当社監査役（現在に至る）	(注 5)	0
常勤監査役	渡 邊 国 佳	1967年 2 月11日生	1990年 4 月 2014年 9 月 2016年 3 月 2017年 8 月 2019年 1 月 2020年 1 月 2021年 9 月 2022年 8 月 2023年 1 月 2024年12月 2025年 6 月	警察庁入庁 同庁刑事局捜査第二課長 滋賀県警察本部長 警察庁警備局警備企画課長 同庁長官官房人事課長 警視庁刑事部長 警察庁刑事局組織犯罪対策部長 同庁長官官房総括審議官 同庁刑事局長 明治安田生命保険相互会社公法人業務部顧問 当社監査役（現在に至る）	(注 5)	0
監査役	林 眞 琴	1957年 7 月30日生	1983年 4 月 2012年 4 月 2013年 7 月 2014年 1 月 2018年 1 月 2020年 5 月 2020年 7 月 2022年 8 月 2023年 6 月	東京地方検察庁検事 最高検察庁総務部長 仙台地方検察庁検事正 法務省刑事局長 名古屋高等検察庁検事長 東京高等検察庁検事長 検事総長 弁護士登録（現在に至る） 当社監査役（現在に至る）	(注 5)	651
監査役	木 下 潮 音	1959年 8 月11日生	1985年 4 月 2004年 4 月 2010年 4 月 2013年 4 月 2014年10月 2018年 6 月 2024年 6 月 2024年10月	弁護士登録（現在に至る） 第一東京弁護士会副会長 東京大学法科大学院客員教授 東京工業大学副学長 日本労働法学会理事（現在に至る） 公益財団法人日本証券経済研究所理事 （現在に至る） 当社監査役（現在に至る） 東京科学大学副理事（現在に至る）	(注 6)	159
計						95,273

- (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 常勤監査役石井昌平及び渡邊国佳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、2025年 6 月25日開催予定の第38回定時株主総会後、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、石井昌平及び渡邊国佳並びに監査役林眞琴の任期は、2023年 6 月23日開催の第36回定時株主総会後、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、2024年 6 月21日開催の第37回定時株主総会後、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当たり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、2025年6月24日（有価証券報告書提出日）現在、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。

※当社は、2025年6月25日開催予定の第38回定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役11名選任の件」及び「監査役2名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されると、当社の社外取締役は5名、社外監査役は4名となります。

(3) 【監査の状況】

① 監査役監査の状況

提出日（2025年6月24日）現在、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います。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います。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います。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14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14回中14回
監査役（社外）	木下 潮音	全10回中10回

- (注) 1 監査役は2025年3月31日時点のものを記載しています。
2 木下潮音は2024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います。
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います。

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います。監査計画については、安全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います。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います。

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。

※当社は、2025年6月25日開催予定の第38回定時株主総会の議案（決議事項）として、「監査役2名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されますと、監査役会は5名の監査役（うち4名が社外監査役）で構成されることになります。

② 内部監査の状況

内部監査は、監査部（24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

1987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、48名（公認会計士10名、その他38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	4	210	5
連結子会社	231	—	232	—
計	432	4	442	5

前連結会計年度及び当連結会計年度において、監査公認会計士等に対して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	—	54	—	8
連結子会社	—	30	—	12
計	—	84	—	21

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す。

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います。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います。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を目安としています。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います。

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います。なお、2012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、2022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います。また、2012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）、2022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います。なお、2007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います。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います。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います。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います。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います。

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)	555	394	160	9
監査役 (社外監査役を除く)	50	50	—	1
社外役員	175	175	—	9

(注) 上記の取締役の基本報酬には、2024年6月21日開催の第37回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役2名に対する支給額が含まれています。

(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、各銘柄の保有目的を充足するか否かを確認し、その保有の適否について2025年4月30日の取締役会において検証を行いました。なお、その際、各銘柄の中長期的な経済合理性や将来の保有リスクにも留意しています。

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	46	189,852

(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	—	—	—

(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	—	—
非上場株式以外の株式	2	11,596

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）		
三菱重工業株式会社（注2）	11,511,000	1,151,100	当該会社は、鉄道設備用の保守用車等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	29,076	16,673		
三菱電機株式会社	6,573,000	6,573,000	当該会社は、鉄道用の電力設備や鉄道車両用のブレーキ制御装置等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	17,878	16,511		
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	8,886,620	当該グループの金融機関とは、借入、社債引受等の資金調達や資金運用、資金決済等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注3）
	17,870	13,836		
株式会社オリエンタルランド	5,963,000	5,963,000	当該会社が運営するテーマパークへの観光需要の喚起や、グループ会社における旅行商品の開発等、同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	17,561	28,914		
ナブテスコ株式会社	5,171,000	5,171,000	当該会社は、鉄道車両用のブレーキ制御装置やドアシステム等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	11,947	13,237		
東京海上ホールディングス株式会社	1,655,160	1,655,160	当該グループの金融機関とは、賠償責任保険や火災保険等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、リスクマネジメントの適切な実施及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注3）
	9,493	7,784		
東日本旅客鉄道株式会社（注4）	3,148,200	1,049,400	当該会社とは、大型観光キャンペーンの共同実施や交通系ICカードの相互利用、列車の直通運転、鉄道技術分野における連携・情報共有等、鉄道事業において広範な連携を行っています。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	9,293	9,189		
九州旅客鉄道株式会社	2,077,900	2,077,900	当該会社とは、大型観光キャンペーンの共同実施やEXサービスの利用拡大、交通系ICカードの相互利用、鉄道技術分野における連携・情報共有等、鉄道事業において広範な連携を行っています。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	7,584	7,361		

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）		
日本製鉄株式会社	2,253,900	2,253,900	当該会社は、鉄道用のレールや鉄道車両用の車輪・車軸等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	7,201	8,267		
住友不動産株式会社	960,800	960,800	不動産事業における高度な経営ノウハウを有する当該会社との連携の維持・強化により、当社用地の開発・販売をはじめとする中長期的な不動産事業の強化及び収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	5,373	5,569		
西日本旅客鉄道株式会社（注5）	1,725,000	862,500	当該会社とは、大型観光キャンペーンの共同実施やE Xサービスの利用拡大、交通系 I C カードの相互利用、列車の直通運転、鉄道技術分野における連携・情報共有等、鉄道事業において広範な連携を行っています。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	5,030	5,411		
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（注6）	1,441,077	480,359	当該グループの金融機関とは、賠償責任保険や火災保険等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、リスクマネジメントの適切な実施及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注3）
	4,647	3,906		
株式会社西武ホールディングス	1,321,200	1,321,200	当社営業エリアにおける需要喚起や列車の直通運転、I C カードの相互利用等、当該グループとの鉄道事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注3）
	4,362	3,200		
株式会社三井住友フィナンシャルグループ（注7）	1,059,348	353,116	当該グループの金融機関とは、借入、社債引受等の資金調達や資金運用、資金決済等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注3）
	4,020	3,145		
三菱地所株式会社	1,592,000	1,592,000	不動産事業における高度な経営ノウハウを有する当該会社との連携の維持・強化により、当社用地の開発・販売をはじめとする中長期的な不動産事業の強化及び収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	3,871	4,432		
株式会社みずほフィナンシャルグループ	949,092	2,514,239	当該グループの金融機関とは、借入、社債引受等の資金調達や資金運用、資金決済等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注3）
	3,844	7,658		
東邦瓦斯株式会社	846,500	846,500	当該会社とは、事業用のガス供給を受けるほか、名古屋駅において当社グループとの共同出資により熱供給会社を運営しています。同社との連携の維持・強化により、当社グループ会社が運営する名古屋駅直上の超高層ビルへの中長期的かつ安定的な熱供給サービス等の確保を図るとともに、地域経済における多面的な連携を目的として、同社株式を保有しています。	有
	3,501	2,932		

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）		
アサヒグループホールディングス株式会社（注８）	1,761,000	587,000	飲料等において高い商品力や開発力を有する当該グループとの連携の維持・強化を通じた、駅等の当社施設内における中長期的なサービス向上及び流通事業における収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注３）
	3,367	3,276		
株式会社高島屋（注９）	2,777,000	1,388,500	当該会社との共同出資会社である株式会社ジェイアール東海高島屋は、名古屋駅直上でジェイアール名古屋タカシマヤ等を運営しています。百貨店事業におけるパートナーである当該会社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な百貨店事業の強化及び収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	3,360	3,390		
名工建設株式会社	2,139,500	2,139,500	当該会社は、鉄道事業特有の施工上の制約のある工事において高い技術力を有しており、鉄道構造物の新設工事や保守・点検等において協力関係にあります。同社との連携を維持・強化することにより、鉄道施設の維持・機能強化及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	2,772	2,678		
京王電鉄株式会社	642,500	642,500	当社営業エリアにおける駅周辺開発やＩＣカードの相互利用等、当該会社との鉄道事業及び関連事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業及び関連事業における収益力の強化、サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	2,445	2,680		
ＳＯＭＰＯホールディングス株式会社（注10）	497,250	165,750	当該グループの金融機関とは、賠償責任保険や火災保険等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、リスクマネジメントの適切な実施及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注３）
	2,248	1,586		
岡谷鋼機株式会社（注11）	183,200	91,600	当該会社は、鉄道用機械設備の取付部品等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	1,278	1,548		
株式会社あいちフィナンシャルグループ	413,170	413,170	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注３）
	1,180	1,096		
電源開発株式会社	421,920	421,920	当該会社とは、当社在来線の一部線区の電車運行の二酸化炭素排出量実質ゼロ化において協力関係にあります。同社との連携の維持・強化を通じた、鉄道事業における環境優位性の強化及び地域経済における多面的な連携を目的として、同社株式を保有しています。	有
	1,068	1,053		
株式会社京三製作所	1,965,300	1,965,300	当該会社は、鉄道信号システム等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	961	1,023		

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）		
京浜急行電鉄株式会社	594,800	594,800	当社営業エリアにおける需要喚起や駅周辺開発、ＩＣカードの相互利用等、当該会社との鉄道事業及び関連事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業及び関連事業における収益力の強化、サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	899	828		
日本信号株式会社	902,500	902,500	当該会社は、鉄道信号システム等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	807	936		
中部電力株式会社	464,700	464,700	当該会社とは、中央新幹線計画を含む鉄道用電力の供給を受ける協力関係にあります。同社との連携の維持・強化により、中長期的かつ安定的な電力供給を確保し、これによる鉄道事業の安定的運営を図るとともに、地域経済における多面的な連携を目的として、同社株式を保有しています。	有
	754	924		
三井住友トラストグループ株式会社	168,800	168,800	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注３）
	627	558		
名古屋鉄道株式会社	336,300	336,300	当社営業エリアにおける需要喚起や駅周辺開発、ＩＣカードの相互利用等、当該会社との鉄道事業及び関連事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業及び関連事業における収益力の強化、サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	586	728		
スルガ銀行株式会社	434,000	434,000	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	583	387		
株式会社しずおかフィナンシャルグループ	350,000	350,000	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注３）
	568	506		
第一生命ホールディングス株式会社	111,800	111,800	当該グループの金融機関とは、団体定期保険等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、リスクマネジメントの適切な実施及びこれによる当事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注３）
	506	430		
ＴＯＴＯ株式会社	130,000	130,000	トイレ設備や防汚コーティング等における高い技術力を有する当該会社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における旅客サービス向上及び技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	506	555		

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）		
株式会社十六フィナンシャルグループ	86,300	86,300	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注３）
	416	413		
鉄建建設株式会社	150,000	150,000	当該会社は、鉄道事業特有の施工上の制約のある工事において高い技術力を有しており、鉄道線路と交差する設備の新設工事等において協力関係にあります。同社との連携を維持・強化することにより、鉄道施設の維持・機能強化及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	374	405		
株式会社百五銀行	407,000	407,000	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	299	264		
小田急電鉄株式会社	197,100	197,100	当社営業エリアにおける需要喚起や列車の直通運転、ＩＣカードの相互利用等、当該会社との鉄道事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	291	409		
カヤバ株式会社（注12）	96,400	48,200	当該会社は、鉄道車両用の台車部品等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	283	249		
株式会社三十三フィナンシャルグループ	108,310	108,310	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注３）
	256	225		
株式会社名古屋銀行	32,400	32,400	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	254	215		
株式会社八十二銀行	238,000	238,000	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	251	247		
株式会社山梨中央銀行	68,400	68,400	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	147	128		

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）		
株式会社大垣共立銀行	54,200	54,200	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	128	118		
株式会社清水銀行	44,000	44,000	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	66	70		
トヨタ自動車株式会社	—	2,500,000	当事業年度において全て売却しています。	無
	—	9,480		

- （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います。そのため、この総合的判断に基づく保有効果を定量的に記載することは困難ですが、②bに記載のとおり、保有の合理性を検証しています。
- 2 三菱重工業株式会社は、2024年4月1日付で、普通株式1株につき10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いませんが、同社子会社が当社の株式を保有しています。
- 4 東日本旅客鉄道株式会社は、2024年4月1日付で、普通株式1株につき3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。
- 5 西日本旅客鉄道株式会社は、2024年4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。
- 6 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は、2024年4月1日付で、普通株式1株につき3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。
- 7 株式会社三井住友フィナンシャルグループは、2024年10月1日付で、普通株式1株につき3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。
- 8 アサヒグループホールディングス株式会社は、2024年10月1日付で、普通株式1株につき3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。
- 9 株式会社高島屋は、2024年9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。
- 10 SOMP Oホールディングス株式会社は、2024年4月1日付で、普通株式1株につき3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。
- 11 岡谷鋼機株式会社は、2024年9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。
- 12 カヤバ株式会社は、2024年12月3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（2024年4月1日から2025年3月31日まで）の連結財務諸表及び事業年度（2024年4月1日から2025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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	740,983	259,468
中央新幹線建設資金管理信託	※1 1,351,634	※1 1,090,759
受取手形、売掛金及び契約資産	※2 78,249	※2 90,043
未収運賃	103,447	120,689
有価証券	214,300	197,900
棚卸資産	※3 41,858	※3 41,775
その他	260,730	142,391
貸倒引当金	△105	△111
流動資産合計	2,791,097	1,942,917
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	1,279,176	1,257,444
機械装置及び運搬具（純額）	294,245	282,842
土地	2,367,230	2,379,807
建設仮勘定	1,830,396	2,104,097
その他（純額）	37,812	34,590
有形固定資産合計	※4, ※5 5,808,861	※4, ※5 6,058,783
無形固定資産	※5 160,184	※5 164,779
投資その他の資産		
投資有価証券	※6 526,142	※6 458,717
金銭の信託	449,664	1,489,416
退職給付に係る資産	10,330	12,082
繰延税金資産	160,992	165,752
その他	※6 35,057	※6 30,963
貸倒引当金	△435	△67
投資その他の資産合計	1,181,752	2,156,865
固定資産合計	7,150,798	8,380,428
資産合計	9,941,896	10,323,345

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	85,332	83,397
短期借入金	32,094	35,147
1年内償還予定の社債	80,504	—
1年内返済予定の長期借入金	36,250	76,200
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	7,373	7,837
未払金	263,480	277,277
未払法人税等	106,429	135,566
前受金	※7 56,251	※7 65,649
預り金	32,177	28,425
賞与引当金	30,226	32,409
その他	※7 68,584	※7 40,432
流動負債合計	798,703	782,343
固定負債		
社債	709,337	729,361
長期借入金	507,040	467,390
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	505,677	497,839
退職給付に係る負債	157,019	149,080
その他	40,433	38,779
固定負債合計	4,919,508	4,882,451
負債合計	5,718,212	5,664,794
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	54,129	54,158
利益剰余金	3,999,973	4,428,847
自己株式	△103,161	△103,162
株主資本合計	4,062,942	4,491,843
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	86,202	84,100
繰延ヘッジ損益	—	△0
退職給付に係る調整累計額	20,516	24,591
その他の包括利益累計額合計	106,718	108,692
非支配株主持分	54,023	58,014
純資産合計	4,223,683	4,658,550
負債純資産合計	9,941,896	10,323,345

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 2023年 4 月 1 日 至 2024年 3 月 31 日)	当連結会計年度 (自 2024年 4 月 1 日 至 2025年 3 月 31 日)
営業収益	※ 1 1,710,407	※ 1 1,831,847
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	※ 2, ※ 3, ※ 5 912,306	※ 2, ※ 3, ※ 5 928,899
販売費及び一般管理費	※ 3, ※ 4, ※ 5 190,719	※ 3, ※ 4, ※ 5 200,153
営業費合計	1,103,025	1,129,053
営業利益	607,381	702,794
営業外収益		
受取利息	3,333	9,417
受取配当金	4,497	4,988
持分法による投資利益	566	617
投資有価証券売却益	8,037	7,231
その他	6,008	6,021
営業外収益合計	22,442	28,276
営業外費用		
支払利息	45,368	45,727
鉄道施設購入長期未払金利息	33,724	33,288
その他	3,785	2,760
営業外費用合計	82,878	81,776
経常利益	546,946	649,294
特別利益		
工事負担金等受入額	3,031	1,046
固定資産売却益	※ 6 599	※ 6 124
その他	152	68
特別利益合計	3,783	1,238
特別損失		
固定資産圧縮損	2,567	911
固定資産除却損	1,851	1,721
固定資産売却損	※ 7 878	※ 7 1,240
減損損失	77	718
その他	25	64
特別損失合計	5,401	4,657
税金等調整前当期純利益	545,328	645,875
法人税、住民税及び事業税	120,511	189,705
法人税等調整額	36,055	△8,221
法人税等合計	156,567	181,483
当期純利益	388,761	464,391
非支配株主に帰属する当期純利益	4,350	5,968
親会社株主に帰属する当期純利益	384,411	458,423

【連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
当期純利益	388,761	464,391
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	38,145	△3,541
繰延ヘッジ損益	—	△1
退職給付に係る調整額	17,575	3,565
持分法適用会社に対する持分相当額	181	304
その他の包括利益合計	※1 55,903	※1 327
包括利益	444,665	464,719
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	437,332	460,396
非支配株主に係る包括利益	7,333	4,322

③【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024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	繰延ヘッジ 損益	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

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025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	54,129	3,999,973	△103,161	4,062,942
当期変動額					
剰余金の配当			△29,550		△29,550
親会社株主に帰属する 当期純利益			458,423		458,423
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		28			28
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					
当期変動額合計	—	28	428,873	△0	428,901
当期末残高	112,000	54,158	4,428,847	△103,162	4,491,843

	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	繰延ヘッジ 損益	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	86,202	—	20,516	106,718	54,023	4,223,683
当期変動額						
剰余金の配当						△29,550
親会社株主に帰属する 当期純利益						458,423
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						28
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	△2,101	△0	4,075	1,973	3,991	5,965
当期変動額合計	△2,101	△0	4,075	1,973	3,991	434,866
当期末残高	84,100	△0	24,591	108,692	58,014	4,658,550

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 2023年 4 月 1 日 至 2024年 3 月 31 日)	当連結会計年度 (自 2024年 4 月 1 日 至 2025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	545,328	645,875
減価償却費	216,406	208,042
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	△4,693	△3,011
受取利息及び受取配当金	△7,830	△14,405
支払利息	79,092	79,016
持分法による投資損益 (△は益)	△566	△617
工事負担金等受入額	△3,031	△1,046
固定資産圧縮損	2,567	911
固定資産除却損	8,791	6,886
固定資産売却損益 (△は益)	279	1,115
売上債権の増減額 (△は増加)	△33,992	△24,256
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△3,928	533
仕入債務の増減額 (△は減少)	5,799	△1,934
未払金の増減額 (△は減少)	13,522	1,747
前受金の増減額 (△は減少)	5,627	5,118
その他	△19,383	△50,589
小計	803,990	853,387
利息及び配当金の受取額	6,719	10,459
利息の支払額	△78,842	△79,077
法人税等の支払額	△58,987	△160,220
営業活動によるキャッシュ・フロー	672,878	624,550
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	△44,600	△133,500
定期預金の払戻による収入	44,600	133,500
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	233,648	260,875
金銭の信託の設定による支出	△450,000	△1,040,000
金銭の信託の解約による収入	4,600	143,600
有価証券の取得による支出	△74,600	△246,500
有価証券の償還による収入	74,600	246,500
有形固定資産の取得による支出	△391,266	△452,564
工事負担金等受入による収入	5,693	5,340
無形固定資産の取得による支出	△12,309	△12,348
投資有価証券の取得による支出	△4,699	△800
投資有価証券の売却及び償還による収入	177,132	150,966
その他	645	△11,105
投資活動によるキャッシュ・フロー	△436,556	△956,036

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025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)	4,752	3,052
長期借入れによる収入	69,900	36,550
長期借入金の返済による支出	△47,692	△36,250
社債の発行による収入	20,000	20,000
社債の償還による支出	△139,007	△80,512
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	△6,937	△7,373
自己株式の取得による支出	△1	△0
配当金の支払額	△27,580	△29,550
非支配株主への配当金の支払額	△224	△291
その他	1,663	△1,157
財務活動によるキャッシュ・フロー	△125,127	△95,532
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	111,194	△427,018
現金及び現金同等物の期首残高	710,526	821,720
現金及び現金同等物の期末残高	※1 821,720	※1 394,701

【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。

(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㈱

(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㈱、鉄道情報システム㈱

(2) 持分法を適用していない非連結子会社（名古屋熱供給㈱等）及び関連会社（㈱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㈱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 金銭の信託

信託財産を構成している満期保有目的の債券の評価は、償却原価法（定額法）によっています。

③ 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。

(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当たり、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。

(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。

(会計方針の変更)

(「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」等の適用)

「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 2022年10月28日。以下「2022年改正基準」という。)等を当連結会計年度の期首から適用しています。

法人税等の計上区分(その他の包括利益に対する課税)に関する改正については、2022年改正会計基準第20-3項ただし書きに定める経過的な取扱い及び「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 2022年10月28日。以下「2022年改正適用指針」という。)第65-2項(2)ただし書きに定める経過的な取扱いに従っています。なお、当該会計方針の変更による連結財務諸表への影響はありません。

また、連結会社間における子会社株式等の売却に伴い生じた売却損益を税務上繰り延べる場合の連結財務諸表における取扱いの見直しに関連する改正については、2022年改正適用指針を当連結会計年度の期首から適用しています。なお、当該会計方針の変更による前連結会計年度の連結財務諸表への影響はありません。

(未適用の会計基準等)

- ・「リースに関する会計基準」(企業会計基準第34号 2024年9月13日)
- ・「リースに関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第33号 2024年9月13日) 等

(1) 概要

企業会計基準委員会において、日本基準を国際的に整合性のあるものとする取組みの一環として、借手の全てのリースについて資産及び負債を認識するリースに関する会計基準の開発に向けて、国際的な会計基準を踏まえた検討が行われ、基本的な方針として、IFRS第16号の単一の会計処理モデルを基礎とするものの、IFRS第16号の全ての定めを採り入れるのではなく、主要な定めのみを採り入れることにより、簡素で利便性が高く、かつ、IFRS第16号の定めを個別財務諸表に用いても、基本的に修正が不要となることを目指したリース会計基準等が公表されました。

借手の会計処理として、借手のリースの費用配分の方法については、IFRS第16号と同様に、リースがファイナンス・リースであるかオペレーティング・リースであるかにかかわらず、全てのリースについて使用権資産に係る減価償却費及びリース負債に係る利息相当額を計上する単一の会計処理モデルが適用されます。

(2) 適用予定日

2027年4月1日に開始する連結会計年度の期首から適用することを予定しています。

(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、評価中です。

(表示方法の変更)

(連結貸借対照表)

前連結会計年度において、「投資その他の資産」の「その他」に含めていた「金銭の信託」は、資産の総額の100分の5を超えたため、当連結会計年度より区分掲記しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結貸借対照表において、「投資その他の資産」の「その他」に表示していた484,722百万円は、「金銭の信託」449,664百万円、「その他」35,057百万円として組み替えています。

(連結損益計算書)

1 受取保険金

前連結会計年度において区分掲記していた「営業外収益」の「受取保険金」は、「営業外収益」の総額の100分の10以下となったため、当連結会計年度より「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、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「営業外収益」の「受取保険金」に表示していた2,589百万円は、「その他」として組み替えています。

2 減損損失

前連結会計年度において、「特別損失」の「その他」に含めていた「減損損失」は、特別損失の総額の100分の10を超えたため、当連結会計年度より区分掲記しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「特別損失」の「その他」に表示していた103百万円は、「減損損失」77百万円、「その他」25百万円として組み替えています。

(連結キャッシュ・フロー計算書)

前連結会計年度において、「投資活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に含めていた「金銭の信託の解約による収入」は、金額的重要性が増したため、当連結会計年度より区分掲記しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において「投資活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に表示していた5,245百万円は、「金銭の信託の解約による収入」4,600百万円、「その他」645百万円として組み替えています。

(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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
受取手形	3,967百万円	4,298百万円
売掛金	52,845	59,457
契約資産	19,561	24,335

※3 棚卸資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
商品及び製品	6,222百万円	6,334百万円
分譲土地建物	1,578	1,091
仕掛品	11,196	9,670
原材料及び貯蔵品	22,860	24,678

※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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
	5,191,782百万円	5,285,818百万円

※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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
	299,428百万円	299,716百万円

※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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
投資有価証券(株式)	14,670百万円	20,205百万円
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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
	35,339百万円	38,176百万円

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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
第12回無担保普通社債	2033年3月18日	10,000百万円	10,000百万円
第17回無担保普通社債	2024年9月20日	9,650	—
第24回無担保普通社債	2026年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	2027年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	2027年12月20日	10,000	10,000
第63回無担保普通社債	2033年5月24日	5,000	5,000
計		54,550	44,900

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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
	△119百万円	392百万円

※3 引当金の繰入額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
賞与引当金	28,296百万円	30,276百万円

※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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
人件費	82,986百万円	86,290百万円
(賞与引当金繰入額)	(7,065)	(8,016)
(退職給付費用)	(2,115)	(719)
減価償却費	14,201	14,742

※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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
	33,001百万円	36,752百万円

※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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
土地	529百万円	85百万円
車両運搬具等	69	38

※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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
土地	864百万円	1,233百万円
機械装置等	14	6

(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並びに法人税等及び税効果額

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	61,343百万円	3,930百万円
組替調整額	△7,999	△6,817
法人税等及び税効果調整前	53,343	△2,887
法人税等及び税効果額	△15,197	△653
その他有価証券評価差額金	38,145	△3,541
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	—	△2
法人税等及び税効果調整前	—	△2
法人税等及び税効果額	—	0
繰延ヘッジ損益	—	△1
退職給付に係る調整額		
当期発生額	33,716	17,800
組替調整額	△8,463	△12,150
法人税等及び税効果調整前	25,253	5,650
法人税等及び税効果額	△7,677	△2,085
退職給付に係る調整額	17,575	3,565
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	178	299
組替調整額	3	5
持分法適用会社に対する持分相当額	181	304
その他の包括利益合計	55,903	327

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024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 2023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
2023年6月23日 定時株主総会	普通株式	13,790百万円	70円	2023年3月31日	2023年6月26日
2023年10月30日 取締役会	普通株式	13,790百万円	70円	2023年9月30日	2023年12月1日

(注) 2023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
2024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	2024年3月31日	2024年6月24日

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025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	1,030,000,000	—	—	1,030,000,000
合計	1,030,000,000	—	—	1,030,000,000
自己株式				
普通株式	46,004,820	150	—	46,004,970
合計	46,004,820	150	—	46,004,970

(注) 自己株式の株式数の増加150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
2024年6月21日 定時株主総会	普通株式	14,775百万円	15円	2024年3月31日	2024年6月24日
2024年10月29日 取締役会	普通株式	14,775百万円	15円	2024年9月30日	2024年12月2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

2025年6月25日開催の定時株主総会の議案として、次の通り付議する予定です。

決議予定	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
2025年6月25日 定時株主総会	普通株式	15,760百万円	利益剰余金	16円	2025年3月31日	2025年6月26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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
現金及び預金勘定	740,983百万円	259,468百万円
有価証券	76,400	133,300
その他の流動資産	4,337	1,933
現金及び現金同等物	821,720	394,701

(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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
1年内	969	1,291
1年超	4,183	4,231
合計	5,152	5,522

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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
1年内	7,233	9,218
1年超	17,011	16,266
合計	24,245	25,485

(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、また、金銭の信託は、満期保有目的の債券を信託財産として保有しているものです。債券及び株式は市場価格の変動リスクに晒されており、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1991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」をご参照ください。

(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（2024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
金銭の信託 (※5)	593,274	590,931	△2,343
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第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年以内に満期を迎える金銭の信託（連結貸借対照表上は「流動資産」の「その他」に表示）、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年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、それぞれ「金銭の信託」、「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	—	—	—
金銭の信託	143,600	449,200	—	—
合計	2,612,595	733,856	—	—

(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

当連結会計年度 (2025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)	489,560	483,465	△6,094
金銭の信託	1,489,416	1,455,276	△34,139
社債	(729,361)	(706,099)	△23,262
長期借入金(※5)	(543,590)	(531,582)	△12,008
中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(2,060,045)	△939,954
鉄道施設購入長期未払金(※5)	(505,677)	(786,336)	280,659

(※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28,781百万円)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4,976百万円)は、企業会計基準適用指針第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年内返済予定の長期借入金及び1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、それぞれ「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	259,468	—	—	—
中央新幹線建設資金管理信託	1,090,759	—	—	—
受取手形	4,298	—	—	—
売掛金	61,273	136	—	—
未収運賃	120,689	—	—	—
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）	55,600	220,000	—	—
その他有価証券のうち満期があるもの （譲渡性預金）	133,300	—	—	—
金銭の信託	—	1,267,300	225,400	—
合計	1,734,388	1,487,436	225,400	—

(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	35,147	—	—	—	—	—
預り金	7,431	—	—	—	—	—
社債	—	29,800	15,000	80,000	100,000	505,015
長期借入金	76,200	105,500	104,440	69,900	36,550	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	7,837	8,333	8,861	9,424	10,024	461,196
合計	126,616	143,633	128,301	159,324	146,574	4,117,212

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（2024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

当連結会計年度（2025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	204,657	—	—	204,657
その他	303	—	—	303
資産計	204,960	—	—	204,960

(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（2024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	—	8,985	—	8,985
社債	—	410,559	—	410,559
金銭の信託	—	590,931	—	590,931
資産計	—	1,010,475	—	1,010,475
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

当連結会計年度（2025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	—	269,514	—	269,514
金銭の信託	—	1,455,276	—	1,455,276
資産計	—	1,733,782	—	1,733,782
社債	—	706,099	—	706,099
長期借入金	—	531,582	—	531,582
中央新幹線建設長期借入金	—	2,060,045	—	2,060,045
鉄道施設購入長期未払金	—	786,336	—	786,336
負債計	—	4,084,063	—	4,084,063

（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。

金銭の信託

社債を信託財産として保有しており、相場価格を用いて評価していますが、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 (2024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

当連結会計年度 (2025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	8,990	△9
	(2) 社債	275,600	269,514	△6,085
	(3) その他	—	—	—
	小計	284,600	278,505	△6,094
合計		284,600	278,505	△6,094

2 その他有価証券

前連結会計年度（2024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

当連結会計年度（2025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	186,725	63,821	122,903
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	303	276	27
	小計	187,028	64,097	122,930
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	17,931	19,876	△1,944
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	133,300	133,300	—
	小計	151,231	153,176	△1,944
合計		338,260	217,274	120,986

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

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 (2024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。

当連結会計年度 (2025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	37,015 (300百万 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	169,700	145,700	(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当たり、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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
退職給付債務の期首残高	207,165百万円	181,797百万円
勤務費用 (注)	14,742	12,628
利息費用	865	2,272
数理計算上の差異の発生額	△28,893	△19,174
退職給付の支払額	△11,234	△6,364
過去勤務費用の発生額	△848	△32
退職給付債務の期末残高	181,797	171,126

(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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
年金資産の期首残高	30,127百万円	35,108百万円
期待運用収益	465	536
数理計算上の差異の発生額	3,974	△1,406
事業主からの拠出額	1,370	1,040
退職給付の支払額	△829	△1,150
年金資産の期末残高	35,108	34,128

(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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	24,892百万円	22,450百万円
年金資産	△35,108	△34,128
	△10,216	△11,678
非積立型制度の退職給付債務	156,905	148,676
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	146,688	136,997
退職給付に係る負債	157,019	149,080
退職給付に係る資産	△10,330	△12,082
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	146,688	136,997

(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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
勤務費用 (注)	14,742百万円	12,628百万円
利息費用	865	2,272
期待運用収益	△465	△536
数理計算上の差異の費用処理額	△8,169	△11,815
過去勤務費用の費用処理額	△294	△334
確定給付制度に係る退職給付費用	6,679	2,213

(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 (法人税等及び税効果控除前) の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
数理計算上の差異	24,698百万円	5,952百万円
過去勤務費用	554	△302
合 計	25,253	5,650

(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 (法人税等及び税効果控除前) の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
未認識数理計算上の差異	32,040百万円	37,992百万円
未認識過去勤務費用	1,009	707
合 計	33,049	38,700

(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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
株式	51%	49%
一般勘定	30	32
債券	10	10
その他	10	9
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41%、当連結会計年度38%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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
割引率	主として1.4%	主として2.1%
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159百万円、当連結会計年度167百万円です。

(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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	99,282百万円	107,161百万円
退職給付に係る負債	49,020	47,809
投資有価証券評価損	13,168	13,230
ソフトウェア	11,907	11,570
固定資産未実現利益	9,742	10,175
賞与引当金	9,283	9,475
長期未払費用	1,852	1,645
その他	45,110	44,428
繰延税金資産小計	239,368	245,497
評価性引当額	△37,108	△36,380
繰延税金資産合計	202,260	209,116
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△36,133	△36,774
圧縮記帳積立金	△4,598	△4,733
その他	△4,768	△5,366
繰延税金負債合計	△45,501	△46,873
繰延税金資産の純額	156,759	162,242

(表示方法の変更)

前連結会計年度において、繰延税金資産の内訳として区分掲記していた「税務上の繰越欠損金等」は、金額的重要性が低下したため、当連結会計年度より「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、前連結会計年度の注記の組替えを行っています。この結果、前連結会計年度の「税務上の繰越欠損金等」7,875百万円、「その他」37,235百万円は、「その他」45,110百万円として組み替えています。また、当連結会計年度より評価性引当額の内訳、及び「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」について、記載を省略しており、前連結会計年度の記載についても省略しています。

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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
法定実効税率	30.3%	30.3%
(調整)		
法人税等の税率変更	—	△0.7
研究開発促進税制による法人税額控除	△0.3	△0.6
賃上げ促進税制による法人税額控除	△0.4	△0.5
評価性引当額の増減	△0.8	△0.3
その他	△0.1	△0.1
税効果会計適用後の法人税等の負担率	28.7	28.1

3 法人税等の税率の変更による繰延税金資産及び繰延税金負債の金額の修正

「所得税法等の一部を改正する法律」（令和7年法律第13号）が2025年3月31日に国会で成立したことに伴い、2026年4月1日以後開始する連結会計年度より、「防衛特別法人税」の課税が行われることになりました。

これに伴い、2026年4月1日に開始する連結会計年度以降に解消が見込まれる一時差異等に係る繰延税金資産及び繰延税金負債については、法定実効税率を30.3%から31.2%に変更し計算しています。

この変更により、当連結会計年度の繰延税金資産の金額（繰延税金負債の金額を控除した金額）は3,629百万円増加し、法人税等調整額が4,679百万円減少しています。

4 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 2021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 2023年4月1日 至 2024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。

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025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	46,677	1,385,849	54,972	156,543	17,359	125,958	1,787,360
その他の収益	—	—	3,032	6,614	34,461	378	44,487
外部顧客への売上高	46,677	1,385,849	58,004	163,158	51,821	126,336	1,831,847

(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）	128,338	163,288
顧客との契約から生じた債権（期末残高）	163,288	187,630
契約資産（期首残高）	12,943	19,561
契約資産（期末残高）	19,561	24,335
契約負債（期首残高）	30,192	35,339
契約負債（期末残高）	35,339	38,176

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当たって、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 2023年4月1日 至 2024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。

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025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	1,490,531	163,158	51,821	126,336	1,831,847	—	1,831,847
セグメント間の内部 売上高又は振替高	11,734	8,323	34,848	146,286	201,193	△201,193	—
計	1,502,266	171,481	86,669	272,623	2,033,041	△201,193	1,831,847
セグメント利益	649,747	15,623	22,874	15,578	703,824	△1,029	702,794
セグメント資産	9,556,470	163,972	402,109	517,992	10,640,544	△317,199	10,323,345
その他の項目							
減価償却費	184,903	3,838	15,044	4,257	208,042	—	208,042
持分法適用会社への投資額	12,764	—	—	—	12,764	—	12,764
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	459,253	5,443	28,324	4,275	497,298	—	497,298

（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△1,029百万円は、セグメント間取引消去です。

（2）セグメント資産の調整額△317,199百万円には、セグメントに配分していない全社資産416,648百万円（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△733,847百万円（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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
1株当たり純資産額	4,237円48銭	4,675円36銭
1株当たり当期純利益	390円66銭	465円88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 2023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 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
純資産額 (百万円)	4,223,683	4,658,550
純資産額から控除する金額 (百万円)	54,023	58,014
(うち非支配株主持分) (百万円)	54,023	58,014
普通株式に係る純資産額 (百万円)	4,169,660	4,600,535
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	983,995,180	983,995,030

- 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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	384,411	458,423
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)	384,411	458,423
普通株式の期中平均株式数 (株)	983,995,447	983,995,105

(重要な後発事象)

(自己株式の取得及び消却)

当社は、2025年4月30日開催の取締役会において、会社法第459条第1項及び当社定款第34条の規定に基づき、自己株式取得に係る事項を決議するとともに、会社法第178条に基づき、自己株式の消却に係る事項を決議しました。

1 自己株式の取得を行う理由

株主還元の実現及び資本効率の向上を図るため。

2 取得に係る事項の内容

(1) 取得対象株式の種類 当社普通株式

(2) 取得し得る株式の総数 45,000,000株(上限)
(発行済株式総数(自己株式を除く)に対する割合 4.57%)

(3) 株式の取得価額の総額 1,000億円(上限)

(4) 取得期間 2025年5月1日～2026年2月27日

(5) 買付方法 東京証券取引所における市場買付け

3 消却に係る事項の内容

(1) 消却する株式の種類 当社普通株式

(2) 消却する株式の総数 上記2により取得する自己株式の全数

(3) 消却予定日 2026年3月18日

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	2006年11月20日	29,797	29,798	2.39	なし	2026年9月18日
〃	第32回無担保普通社債	2007年11月19日	9,997	9,998	2.31	〃	2027年9月17日
〃	第34回無担保普通社債	2008年2月22日	4,999	4,999	2.30	〃	2027年12月20日
〃	第37回無担保普通社債	2008年5月22日	19,995	19,996	2.39	〃	2028年5月22日
〃	第38回無担保普通社債	2008年11月28日	30,000	30,000	2.391	〃	2028年11月28日
〃	第39回無担保普通社債	2008年11月28日	10,000	10,000	2.646	〃	2038年11月26日
〃	第41回無担保普通社債	2009年1月29日	30,000	30,000	2.166	〃	2029年1月29日
〃	第42回無担保普通社債	2009年4月24日	30,000	30,000	2.312	〃	2029年4月24日
〃	第43回無担保普通社債	2009年4月24日	10,000	10,000	2.556	〃	2039年4月22日
〃	第45回無担保普通社債	2009年6月19日	30,000	30,000	2.321	〃	2029年6月19日
〃	第46回無担保普通社債	2009年12月18日	40,000	40,000	2.157	〃	2029年12月18日
〃	第47回無担保普通社債	2009年12月18日	10,000	10,000	2.375	〃	2039年12月16日
〃	第51回無担保普通社債	2010年4月23日	30,000	30,000	2.212	〃	2030年4月23日
〃	第52回無担保普通社債	2010年6月21日	20,000	20,000	2.111	〃	2030年6月21日
〃	第53回無担保普通社債	2010年10月26日	10,000	10,000	1.797	〃	2030年10月25日
〃	第56回無担保普通社債	2011年5月26日	20,000	20,000	2.083	〃	2031年5月26日
〃	第58回無担保普通社債	2011年12月16日	10,000	10,000	1.895	〃	2031年12月16日
〃	第60回無担保普通社債	2012年4月25日	10,000	10,000	1.824	〃	2032年4月23日
〃	第63回無担保普通社債	2013年5月24日	5,000	5,000	1.725	〃	2033年5月24日
〃	第64回無担保普通社債	2013年7月29日	15,000	15,000	1.807	〃	2033年7月29日
〃	第65回無担保普通社債	2013年9月13日	15,000	15,000	1.786	〃	2033年9月13日
〃	第66回無担保普通社債	2013年12月5日	10,000	10,000	1.629	〃	2033年12月5日
〃	第67回無担保普通社債	2014年1月28日	15,000	15,000	1.623	〃	2034年1月27日
〃	第68回無担保普通社債	2014年4月24日	15,000	15,000	1.584	〃	2034年4月24日
〃	第69回無担保普通社債	2014年7月28日	20,000	20,000	1.502	〃	2034年7月28日
〃	第70回無担保普通社債	2014年9月30日	15,000	15,000	1.309	〃	2032年9月30日
〃	第71回無担保普通社債	2014年10月28日	10,000	10,000	1.917	〃	2044年10月28日
〃	第72回無担保普通社債	2014年11月28日	20,000	20,000	1.362	〃	2034年11月28日
〃	第73回無担保普通社債	2015年1月28日	20,000	20,000	1.014	〃	2035年1月26日
〃	第74回無担保普通社債	2015年3月6日	10,000	10,000	1.685	〃	2045年3月6日
〃	第75回無担保普通社債	2015年4月22日	15,000	15,000	1.196	〃	2035年4月20日
〃	第76回無担保普通社債	2015年6月18日	15,000	15,000	1.297	〃	2035年6月18日
〃	第77回無担保普通社債	2015年8月31日	15,000	15,000	1.210	〃	2035年8月31日
〃	第78回無担保普通社債	2016年1月27日	15,000	15,000	1.018	〃	2036年1月25日
〃	第79回無担保普通社債	2016年4月14日	10,000	10,000	0.421	〃	2036年4月14日
〃	第84回無担保普通社債	2021年9月2日	20,000	20,000	0.897	〃	2056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)	2022年3月9日	20,000	20,000	1.091	なし	2057年3月9日
〃	第86回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2022年5月27日	10,000	10,000	1.243	〃	2057年5月25日
〃	第87回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2022年10月14日	8,000	8,000	1.584	〃	2057年10月12日
〃	第88回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2023年10月17日	20,000	20,000	1.787	〃	2043年10月16日
〃	第89回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2024年5月31日	—	10,000	2.033	〃	2044年5月31日
〃	第90回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2024年10月21日	—	10,000	1.994	〃	2044年10月21日
〃	米ドル建普通社債	2015年11月24日	36,548 [296百万 米ドル]	36,569 [296百万 米ドル]	4.25	〃	2045年11月24日
〃	米ドル建普通社債	2019年10月16日	80,504 [749百万 米ドル]	—	2.20	〃	2024年10月2日
合計	—	—	789,841	729,361	—	—	—

- (注) 1 上表に掲げる債券の未償還残高のほか、第12、24回普通社債19,900百万円及び第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 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)
—	29,800	15,000	80,000	100,000

【借入金等明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	32,094	35,147	0.71	—
1年以内に返済予定の長期借入金	36,250	76,200	0.68	—
1年以内に返済予定のリース債務	67	80	—	—
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	507,040	467,390	1.27	2026年8月～ 2045年8月
中央新幹線建設長期借入金	3,000,000	3,000,000	0.86	2046年5月～ 2056年3月
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く)	89	246	—	2026年4月～ 2034年9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	7,373	7,837	6.22	—
預り金	8,390	7,431	0.62	—
その他の流動負債	332	41	2.01	—
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)	505,677	497,839	6.52	2026年7月～ 2051年9月
その他の固定負債	144	106	2.04	2026年4月～ 2031年2月
計	4,097,459	4,092,321	—	—

(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	105,500	104,440	69,900	36,550
中央新幹線建設長期借入金	—	—	—	—
リース債務	60	55	52	35
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期末払金	8,333	8,861	9,424	10,024
その他の固定負債	33	33	33	9

【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半期情報等

	中間連結会計期間	当連結会計年度
営業収益 (百万円)	873, 865	1, 831, 847
税金等調整前中間 (当期) 純利益 (百万円)	334, 364	645, 875
親会社株主に帰属する中間 (当期) 純利益 (百万円)	233, 647	458, 423
1 株当たり中間 (当期) 純利益 (円)	237. 45	465. 88

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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	732,694	251,592
中央新幹線建設資金管理信託	※1 1,351,634	※1 1,090,759
未収運賃	108,495	123,530
未収金	16,021	18,222
短期貸付金	5,710	4,814
有価証券	214,300	197,900
貯蔵品	19,924	21,535
前払費用	1,148	2,228
その他の流動資産	229,108	98,848
流動資産合計	2,679,038	1,809,431
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	8,406,993	8,453,263
減価償却累計額	△4,774,552	△4,851,980
有形固定資産（純額）	3,632,440	3,601,282
無形固定資産	27,120	23,293
鉄道事業固定資産合計	※2 3,659,560	※2 3,624,576
関連事業固定資産		
有形固定資産	129,977	130,111
減価償却累計額	△44,486	△47,173
有形固定資産（純額）	85,490	82,937
無形固定資産	682	724
関連事業固定資産合計	※2 86,173	※2 83,661
各事業関連固定資産		
有形固定資産	89,135	89,283
減価償却累計額	△62,123	△62,830
有形固定資産（純額）	27,011	26,452
無形固定資産	375	265
各事業関連固定資産合計	※2 27,387	※2 26,718
建設仮勘定		
鉄道事業	1,936,627	2,211,156
関連事業	4	11
その他	939	647
建設仮勘定合計	1,937,572	2,211,815
投資その他の資産		
投資有価証券	489,157	419,873
関係会社株式	120,704	125,284
金銭の信託	449,664	1,489,416
関係会社長期貸付金	62,964	78,442
長期前払費用	24,659	22,444
繰延税金資産	152,022	158,959
その他の投資等	4,188	4,205
貸倒引当金	△719	—
投資その他の資産合計	1,302,642	2,298,625
固定資産合計	7,013,336	8,245,397
資産合計	9,692,374	10,054,828

(単位 百万円)

	前事業年度 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期借入金	211,923	228,497
1年内償還予定の社債	80,504	—
1年内返済予定の長期借入金	36,250	76,200
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	7,373	7,837
未払金	297,810	312,360
未払費用	10,972	11,228
未払法人税等	99,729	128,027
預り連絡運賃	3,626	633
預り金	13,539	14,596
前受運賃	30,852	34,253
前受工事負担金	18,023	19,790
賞与引当金	22,048	23,529
その他の流動負債	47,095	16,650
流動負債合計	879,749	873,606
固定負債		
社債	709,337	729,361
長期借入金	507,040	467,390
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	505,677	497,839
退職給付引当金	163,554	160,236
その他の固定負債	12,466	11,459
固定負債合計	4,898,076	4,866,288
負債合計	5,777,826	5,739,894
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	10,200	10,200
別途積立金	3,081,000	3,331,000
繰越利益剰余金	665,774	816,858
利益剰余金合計	3,769,480	4,170,563
自己株式	△102,207	△102,208
株主資本合計	3,832,772	4,233,855
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	81,775	81,078
評価・換算差額等合計	81,775	81,078
純資産合計	3,914,548	4,314,934
負債純資産合計	9,692,374	10,054,828

②【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 2023年 4 月 1 日 至 2024年 3 月 31 日)	当事業年度 (自 2024年 4 月 1 日 至 2025年 3 月 31 日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,342,829	1,432,528
鉄道線路使用料収入	3,809	3,793
運輸雑収	53,608	57,456
営業収益合計	1,400,247	1,493,778
営業費		
運送営業費	522,072	530,617
一般管理費	79,714	82,212
諸税	41,405	42,509
減価償却費	198,450	189,558
営業費合計	841,643	844,898
鉄道事業営業利益	558,603	648,880
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	16,217	16,297
その他の営業収入	917	1,195
営業収益合計	17,135	17,493
営業費		
不動産賃貸原価	3,480	3,625
販売費及び一般管理費	509	517
諸税	2,384	2,506
減価償却費	3,059	2,994
営業費合計	9,434	9,643
関連事業営業利益	7,700	7,849
全事業営業利益	566,304	656,730
営業外収益		
受取利息	412	886
有価証券利息	3,320	9,106
受取配当金	4,380	4,835
投資有価証券売却益	7,551	6,235
その他	6,049	5,269
営業外収益合計	※1 21,714	※1 26,333
営業外費用		
支払利息	32,432	33,482
社債利息	13,715	13,739
鉄道施設購入長期未払金利息	33,724	33,288
その他	3,560	2,603
営業外費用合計	83,432	83,113
経常利益	504,586	599,950

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 2023年 4 月 1 日 至 2024年 3 月31日)	当事業年度 (自 2024年 4 月 1 日 至 2025年 3 月31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	※ 2 2, 538	※ 2 893
固定資産売却益	※ 3 2, 507	※ 3 1, 128
関係会社貸倒引当金戻入額	2, 029	719
その他	159	274
特別利益合計	7, 235	3, 015
特別損失		
固定資産圧縮損	※ 4 2, 437	※ 4 1, 435
固定資産売却損	※ 5 867	※ 5 1, 231
その他	0	6
特別損失合計	3, 305	2, 674
税引前当期純利益	508, 516	600, 292
法人税、住民税及び事業税	111, 423	178, 383
法人税等調整額	38, 327	△8, 724
法人税等合計	149, 750	169, 658
当期純利益	358, 766	430, 633

営業費明細表

		前事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)			当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025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		140,612			143,265		
(2) 経費		381,460	522,072		387,352	530,617	
2 一般管理費							
(1) 人件費		30,413			31,085		
(2) 経費		49,300	79,714		51,126	82,212	
3 諸税	※2		41,405			42,509	
4 減価償却費			198,450			189,558	
鉄道事業営業費合計				841,643			844,898
II 関連事業営業費							
1 不動産賃貸原価			3,480			3,625	
2 販売費及び一般管理費							
(1) 人件費		226			233		
(2) 経費		282	509		283	517	
3 諸税			2,384			2,506	
4 減価償却費			3,059			2,994	
関連事業営業費合計				9,434			9,643
全事業営業費合計				851,078			854,541

(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	111,335百万円	116,350百万円
	動力費	55,887百万円	56,601百万円
	修繕費	166,773百万円	170,907百万円
	業務費	158,799百万円	159,843百万円
※2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	815百万円	888百万円
	業務費	1,945百万円	2,167百万円

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

3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額		
賞与引当金繰入額	20,577百万円	21,932百万円

③【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2023年4月1日 至 2024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	
別途積立金の積立							
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	—		—			—
別途積立金の積立							
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

当事業年度（自 2024年4月1日 至 2025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	10,200	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							
別途積立金の積立							250,000
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	—	—	—	—	—	—	250,000
当期末残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	10,200	3,331,000

	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	665, 774	3, 769, 480	△102, 207	3, 832, 772	81, 775	81, 775	3, 914, 548
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							
別途積立金の積立	△250, 000	—		—			—
剰余金の配当	△29, 550	△29, 550		△29, 550			△29, 550
当期純利益	430, 633	430, 633		430, 633			430, 633
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）					△697	△697	△697
当期変動額合計	151, 083	401, 083	△0	401, 082	△697	△697	400, 385
当期末残高	816, 858	4, 170, 563	△102, 208	4, 233, 855	81, 078	81, 078	4, 314, 934

【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 金銭の信託の評価基準及び評価方法

信託財産を構成している満期保有目的の債券の評価は、償却原価法（定額法）によっています。

3 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。

4 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。

5 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。

6 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) 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当たり、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。

7 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。

8 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。

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、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。

10 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)

(貸借対照表)

前事業年度において、「投資その他の資産」の「その他の投資等」に含めていた「金銭の信託」は、資産の総額の100分の5を超えたため、当事業年度より区分掲記しています。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、前事業年度の貸借対照表において、「投資その他の資産」の「その他の投資等」に表示していた453,853百万円は、「金銭の信託」449,664百万円、「その他の投資等」4,188百万円として組み替えています。

(損益計算書)

前事業年度において区分掲記していた「営業外収益」の「受取保険金」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「受取保険金」に表示していた2,494百万円は、「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り入れ、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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
	294,094百万円	294,308百万円

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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
ジェイアール東海フードサービス㈱	973百万円	1,247百万円

(注) 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。

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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
第12回無担保普通社債	2033年3月18日	10,000百万円	10,000百万円
第17回無担保普通社債	2024年9月20日	9,650	—
第24回無担保普通社債	2026年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	2027年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	2027年12月20日	10,000	10,000
第63回無担保普通社債	2033年5月24日	5,000	5,000
計		54,550	44,900

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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025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 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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)		当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
営業外収益	2,318百万円	営業外収益	2,693百万円

※2 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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)		当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
岐阜駅エレベーター他新設工事	1,043百万円	笠寺駅レール輸送設備整備工事 蘇原駅踏切整備工事	187百万円 97

※3 固定資産売却益の内容は次のとおりです。

	前事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)		当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
土地	2,491百万円	土地	1,042百万円
車両等	16	車両等	85

※4 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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)		当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
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	619百万円
収用等の代替資産に係るもの	456	収用等の代替資産に係るもの	816

※5 固定資産売却損の内容は次のとおりです。

	前事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)		当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
土地	864百万円	土地	1,226百万円
構築物等	2	車両等	5

(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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
自己株式		
普通株式	44,996,720株	44,996,870株
合計	44,996,720株	44,996,870株

(有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式

前事業年度 (2024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

当事業年度 (2025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	14,954	△1,029
関連会社株式	—	—	—
合計	15,983	14,954	△1,029

(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	107,167
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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	99,225百万円	107,084百万円
退職給付引当金	49,720	50,115
ソフトウェア	11,902	11,564
賞与引当金	6,702	6,667
長期未払費用	1,852	1,645
その他	45,332	46,878
繰延税金資産小計	214,736	223,956
評価性引当額小計	△26,262	△26,614
繰延税金資産合計	188,473	197,342
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△31,685	△33,474
圧縮記帳積立金	△4,434	△4,564
その他	△331	△344
繰延税金負債合計	△36,451	△38,382
繰延税金資産の純額	152,022	158,959

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 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
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。	法定実効税率 (調整)	30.3%
	法人税等の税率変更	△0.8
	研究開発促進税制による 法人税額控除	△0.6
	賃上げ促進税制による 法人税額控除	△0.5
	その他	△0.2
	税効果会計適用後の法人税等の負担率	28.3

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 2021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。

4 法人税等の税率の変更による繰延税金資産及び繰延税金負債の金額の修正

「所得税法等の一部を改正する法律」(令和7年法律第13号)が2025年3月31日に国会で成立したことに伴い、2026年4月1日以後開始する事業年度より、「防衛特別法人税」の課税が行われることになりました。

これに伴い、2026年4月1日に開始する事業年度以降に解消が見込まれる一時差異に係る繰延税金資産及び繰延税金負債については、法定実効税率を30.3%から31.2%に変更し計算しています。

この変更により、当事業年度の繰延税金資産の金額(繰延税金負債の金額を控除した金額)は3,678百万円増加し、法人税等調整額が4,644百万円減少しています。

(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 7 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 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
1株当たり純資産額	3,974円15銭	4,380円63銭
1株当たり当期純利益	364円23銭	437円19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 2023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株当たり当期純利益を算定しています。

(重要な後発事象)

(自己株式の取得及び消却)

当社は、2025年4月30日開催の取締役会において、会社法第459条第1項及び当社定款第34条の規定に基づき、自己株式取得に係る事項を決議するとともに、会社法第178条に基づき、自己株式の消却に係る事項を決議しました。

1 自己株式の取得を行う理由

株主還元の充実及び資本効率の向上を図るため。

2 取得に係る事項の内容

(1) 取得対象株式の種類 当社普通株式

(2) 取得し得る株式の総数 45,000,000株（上限）
(発行済株式総数（自己株式を除く）に対する割合 4.57%）

(3) 株式の取得価額の総額 1,000億円（上限）

(4) 取得期間 2025年5月1日～2026年2月27日

(5) 買付方法 東京証券取引所における市場買付け

3 消却に係る事項の内容

(1) 消却する株式の種類 当社普通株式

(2) 消却する株式の総数 上記2により取得する自己株式の全数

(3) 消却予定日 2026年3月18日

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	三菱重工業(株)	11, 511, 000	29, 076
		三菱電機(株)	6, 573, 000	17, 878
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ	8, 886, 620	17, 870
		(株)オリエンタルランド	5, 963, 000	17, 561
		ナブテスコ(株)	5, 171, 000	11, 947
		東京海上ホールディングス(株)	1, 655, 160	9, 493
		東日本旅客鉄道(株)	3, 148, 200	9, 293
		九州旅客鉄道(株)	2, 077, 900	7, 584
		日本製鉄(株)	2, 253, 900	7, 201
		住友不動産(株)	960, 800	5, 373
		西日本旅客鉄道(株)	1, 725, 000	5, 030
		MS&ADインシュアランスグループ ホールディングス(株)	1, 441, 077	4, 647
		(株)西武ホールディングス	1, 321, 200	4, 362
		(株)三井住友フィナンシャルグループ	1, 059, 348	4, 020
		三菱地所(株)	1, 592, 000	3, 871
		(株)みずほフィナンシャルグループ	949, 092	3, 844
		東邦瓦斯(株)	846, 500	3, 501
		アサヒグループホールディングス(株)	1, 761, 000	3, 367
		(株)高島屋	2, 777, 000	3, 360
		名工建設(株)	2, 139, 500	2, 772
		中部国際空港(株)	50, 000	2, 500
		(株)JTB	577, 920	2, 484
		京王電鉄(株)	642, 500	2, 445
		SOMPOホールディングス(株)	497, 250	2, 248
		岡谷鋼機(株)	183, 200	1, 278
		(株)あいちフィナンシャルグループ	413, 170	1, 180
		その他42銘柄	9, 117, 002	12, 372
計			75, 293, 339	196, 570

【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	トヨタファイナンス(株) 第4回普通社債	10,000	10,000
		F 420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	64,600	64,600
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
		小計	220,000	220,000
計			284,600	284,600

【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	—	133,300
投資有価証券	その他有価証券	優先出資証券(1銘柄)	1,438	303
		投資事業有限責任組合出資金 (TB投資事業有限責任組合)	30	2,999
		小計	—	3,302
計			—	136,602

【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	2,325,626	26	1,742	2,323,910	—	—	2,323,910
建物	649,250	10,600	5,344	654,506	464,240	16,188	190,266
構築物	3,953,012	63,169	28,534	3,987,647	3,104,818	69,935	882,829
車両	1,003,255	62,715	59,951	1,006,019	805,444	68,093	200,574
機械装置	520,500	13,833	9,008	525,325	440,537	18,291	84,788
工具器具備品	173,197	8,840	7,579	174,458	146,554	12,853	27,903
リース資産	1,263	188	662	788	388	197	400
建設仮勘定	1,937,572	465,472	191,229	2,211,815	—	—	2,211,815
有形固定資産計	10,563,678	624,848	304,053	10,884,473	4,961,984	185,559	5,922,488
無形固定資産							
施設利用権	—	—	—	25,161	23,227	312	1,934
ソフトウェア	—	—	—	91,238	73,928	7,196	17,309
その他	—	—	—	5,121	80	3	5,040
無形固定資産計	—	—	—	121,520	97,236	7,512	24,283
長期前払費用	41,293 〔2,079〕	5,989 〔179〕	3,259 〔401〕	44,023 〔1,856〕	21,579	7,779	22,444 〔1,856〕

- (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、取得原価から直接減額された工事負担金等は1,435百万円です。
- 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	719	—	—	719	—
賞与引当金	22,048	23,529	22,048	—	23,529

(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	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。 <table> <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> 2 優待の形態 ・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。 3 割引券の使用方法 (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。 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。 5 長期保有株主向け優待制度 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。 ※「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。 ※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。	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37期)	自 2023年4月1日 至 2024年3月31日	2024年6月21日 関東財務局長に提出
(2) 内部統制報告書			2024年6月21日 関東財務局長に提出
(3) 半期報告書 及び確認書	(第38期中)	自 2024年4月1日 至 2024年9月30日	2024年11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。			2024年6月25日 関東財務局長に提出
(5) 訂正発行登録書			2024年5月22日 2024年6月25日 関東財務局長に提出
(6) 発行登録追補書類及びその添付書類			2024年5月23日 2024年10月10日 東海財務局長に提出
(7) 自己株券買付状況報告書			2025年5月15日 2025年6月13日 関東財務局長に提出

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

2025年6月24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2024年4月1日から2025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2025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
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1,490,531百万円であり、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1,432,528百万円であり、その大部分を占めている。 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。 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。 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。	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。 (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。 (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。 (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。 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。 ・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
会社は、2025年3月31日現在、連結貸借対照表上、有形固定資産を6,058,783百万円計上しており、そのほとんどは、中核をなす鉄道事業で構成される。 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459,253百万円である。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。 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。 設備投資は工事を伴うものが多く、以下の特徴がある。 ・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。 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。	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。 (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。 ・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） (2)固定資産増加取引及び建設仮勘定計上額の検討 ・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表明の基礎となる、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ために、連結財務諸表の監査を計画し実施する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指揮、監督及び査閲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2025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2025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ために、内部統制の監査を計画し実施する。監査人は、内部統制報告書の監査に関する指揮、監督及び査閲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 X B R 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

2025年6月24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2024年4月1日から2025年3月31日までの第38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2025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 X B R 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】	2025年6月24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38期（2024年4月1日から2025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】	2025年6月24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改訂について（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（2024年4月1日から2025年3月31日まで）の末日である2025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の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、当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、財務報告に対する金額的及び質的影響並びにその発生可能性を考慮して決定しており、当社及び連結子会社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、金額的及び質的観点から、重要性が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、当社グループでは営業収益（連結会社間取引消去後）のおおむね3分の2程度に達している事業拠点を「重要な事業拠点」としています。営業収益は会社の規模を測るために客観的な指標として適切なものであり、また、従来適用してきたおおむね3分の2程度という指標の一定割合は、過去の実績と比較して妥当なものであると判断しています。当社グループでは鉄道事業及び鉄道事業と相乗効果を期待できる分野を中心とした事業を営んでおり、中核をなす鉄道事業を営む当社の営業収益が、前連結会計年度において、当社グループの営業収益の8割以上を占めることから、当社1社を「重要な事業拠点」としました。選定した重要な事業拠点である当社においては、旅客運輸収入が営業収益の大部分を占めることから、企業の事業目的に大きく関わる勘定科目としての旅客運輸収入及び営業収益の規模拡大とも関連する勘定科目である未収運賃に至る業務プロセスを評価の対象としました。また、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、繰延税金資産や退職給付に係る負債、賞与引当金など、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、財務報告に及ぼす影響が最終的に大きくなる可能性があるものと考え、当社において、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。