

第39期中（自 2025年4月1日 至 2025年9月30日）

半 期 報 告 書

- 本書は金融商品取引法第24条の5第1項の表の第1号に基づく半期報告書を、同法第27条の30の2に規定する開示用電子情報処理組織(EDINET)を使用して、2025年11月6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半期報告書に添付された「期中レビュー報告書」及び「確認書」を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39期中 半期報告書	
【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 【事業の内容】	3
第2 【事業の状況】	4
1 【事業等のリスク】	4
2 【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】	5
3 【重要な契約等】	9
第3 【提出会社の状況】	10
1 【株式等の状況】	10
(1) 【株式の総数等】	10
(2) 【新株予約権等の状況】	10
(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】	10
(4) 【発行済株式総数、資本金等の推移】	10
(5) 【大株主の状況】	11
(6) 【議決権の状況】	13
2 【役員の状況】	13
第4 【経理の状況】	14
1 【中間連結財務諸表】	15
(1) 【中間連結貸借対照表】	15
(2) 【中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書】	17
【中間連結損益計算書】	17
【中間連結包括利益計算書】	18
(3) 【中間連結キャッシュ・フロー計算書】	19
2 【その他】	25
第二部 【提出会社の保証会社等の情報】	26

期中レビュー報告書

確認書

【表紙】

【提出書類】	半期報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の5第1項の表の第1号
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2025年11月6日
【中間会計期間】	第39期中（自 2025年4月1日 至 2025年9月30日）
【会社名】	東海旅客鉄道株式会社
【英訳名】	Central Japan Railway Company
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 丹 羽 俊 介
【本店の所在の場所】	愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号
【電話番号】	(052)564-2620
【事務連絡者氏名】	総務部株式課長 藤 井 真 彦
【最寄りの連絡場所】	愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号
【電話番号】	(052)564-2620
【事務連絡者氏名】	総務部株式課長 藤 井 真 彦
【縦覧に供する場所】	東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部（注） （名古屋市中村区名駅一丁目3番4号） 東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部静岡支社 （静岡市葵区黒金町4番地） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部 （東京都千代田区丸の内一丁目9番1号） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社 （大阪市淀川区宮原一丁目1番1号） 株式会社名古屋証券取引所 （名古屋市中区栄三丁目8番20号） 株式会社東京証券取引所 （東京都中央区日本橋兜町2番1号） （注） 東海鉄道事業本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の 便宜を考慮して、縦覧に供する場所としています。

第一部【企業情報】

記載の金額については、消費税等を含んでいません。

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

回次	第38期 中間連結会計期間	第39期 中間連結会計期間	第38期
会計期間	自 2024年4月1日 至 2024年9月30日	自 2025年4月1日 至 2025年9月30日	自 2024年4月1日 至 2025年3月31日
営業収益 (百万円)	873,865	982,202	1,831,847
経常利益 (百万円)	335,467	425,667	649,294
親会社株主に帰属する中間 (当期) 純利益 (百万円)	233,647	298,116	458,423
中間包括利益又は包括利益 (百万円)	223,203	334,196	464,719
純資産額 (百万円)	4,431,917	4,920,197	4,658,550
総資産額 (百万円)	9,996,811	10,498,519	10,323,345
1株当たり中間(当期)純利益 (円)	237.45	305.12	465.88
潜在株式調整後1株当たり 中間(当期)純利益 (円)	—	—	—
自己資本比率 (%)	43.8	46.3	44.6
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	231,551	320,477	624,550
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	△556,692	△278,724	△956,036
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	△10,490	△73,246	△95,532
現金及び現金同等物の 中間期末(期末)残高 (百万円)	486,089	363,204	394,701

(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38期 中間連結会計期間	第39期 中間連結会計期間	第38期
連結子会社数	28	27	28
持分法適用会社数	2	2	2

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

2【事業の内容】

当中間連結会計期間において、当社グループが営む事業内容について、重要な変更はありません。

また、主要な関係会社の異動については、その他のセグメントに含まれる中央リネンサプライ(株)は重要性が低下したため、連結の範囲から除外しています。

第2【事業の状況】

1【事業等のリスク】

前事業年度の有価証券報告書に記載した事業等のリスクについて重要な変更があった事項は、次のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、当半期報告書提出日現在において当社グループが判断したものです。

また、以下の見出しは、前事業年度の有価証券報告書における「第一部 企業情報 第2 事業の状況 3 事業等のリスク」の見出しに対応したものです。

(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、前事業年度の有価証券報告書における「第一部 企業情報 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、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）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。

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・名古屋間の工事实施計画（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、工事实施計画（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が、2021年4月に、難工事への対応、地震対策の充実、発生活活用先の確保等に伴い7.04兆円に増加する見通しとなり、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、車両等の工事实施計画（その3）及び変更の認可を受けました。その後さらに工事を進める中で、2025年10月に、物価等高騰や難工事への対応等に伴い総工事費が11.0兆円に増加する見通しとなり、これを受け、一定の前提を置いて試算した結果、工事資金を確保し、健全経営と安定配当を堅持できることを確認しました。

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、工事实施計画（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年以降とした工事实施計画（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、工事实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、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。）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、不足分については資金調達によって賄います。プロジェクトの推進に当たり、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、仮に健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復することなどで、工事の完遂を目指します。また、インフレの影響を強く受ける場合には、建設に必要なキャッシュ・フローを継続的に確保するため、鉄道の運賃・料金への価格転嫁が必要になると考えています。そのような観点から、インフレによるコスト増を柔軟・簡便に運賃等に反映できるような仕組みづくりに向けて関係箇所へ働きかけています。

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



2 【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】

(1) 業績の状況及び財政状態

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、2025年日本国際博覧会（以下「大阪・関西万博」という。）の開催も踏まえ、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、地震対策や大規模改修工事、降雨時における最適な運転規制に繋げるための取組み等を進めました。

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、通勤型電車315系の投入を進めるとともに、地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を進めました。

営業施策については、「EXサービス」について、ご利用の拡大を図りました。また、様々な事業者や沿線自治

体と連携しながら、ご自身の「推し」に関するコンテンツを楽しんでいただく「推し旅」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。」等のキャンペーンを展開しました。

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、山梨県駅（仮称）等で工事契約を締結しました。また、大深度地下をシールドマシンで掘削する第一中京圏トンネル坂下西工区、第一首都圏トンネル北品川工区及び小野路工区で本格的な掘進を開始し、長野県の伊那山地トンネル戸中・壬生沢工区と坂島工区では山梨リニア実験線を除いて初めて隣接する工区で本坑同士が貫通するなど、沿線各地で工事を進めました。引き続き、プロジェクトの完遂に向けて、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むとともに、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視しながら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、静岡県が示した「対話を要する事項」のうち、6月に水資源に関する全ての項目の対話が終了しました。また、7月に大井川流域8市2町首長との意見交換会を開催しました。引き続き、「対話を要する事項」の残る項目の対話を進め、静岡工区のトンネル掘削工事の早期着手に向けて、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組めます。

一方、超電導リニア技術については、高温超電導磁石の営業車両への投入を前提に、山梨リニア実験線における走行試験と小牧研究施設における検証を進めるとともに、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、山梨リニア実験線において新しいL0系改良型試験車である中間車1両を投入し、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と設計の深度化を進めました。さらに、中央新幹線の開業に向けて期待感を醸成するため、小学生以下のお子様を対象に、超電導リニアに使用しているパーツの展示と超電導リニアの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取り組みました。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、魅力ある駅店舗づくりや駅商業施設の拡張・リニューアルを進めました。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、グループ事業と鉄道事業の双方の収益拡大を図るためのキャンペーン等を実施しました。加えて、東海道新幹線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」の内容を拡充しました。

上記の結果、当中間連結会計期間における全体の輸送実績（輸送人キロ）は、前年同期比12.6%増の347億1千4百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同期比12.4%増の9,822億円、経常利益は前年同期比26.9%増の4,256億円、親会社株主に帰属する中間純利益は前年同期比27.6%増の2,981億円となりました。

当期の中間配当については、4月に公表した配当予想のとおり、1株当たり16円とします。

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、大阪・関西万博の開催も踏まえ、需要にあわせた弾力的な列車設定を行いました。また、N700Sの投入を進めました。さらに、脱線防止ガードの全線への敷設をはじめとする脱線・逸脱防止対策等の地震対策を進めるとともに、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ました。加えて、新たな降雨運転規制の指標として長時間降雨の影響をより適切に評価できる土壌雨量を導入するとともに、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するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行いました。また、通勤型電車315系の投入を進めました。さらに、名古屋車両区検修庫の建替や高架橋柱の耐震化等の地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を進めるとともに、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。加えて、名古屋駅で中央本線ホームへの可動柵設置工事を進め、7番線ホームで可動柵の使用を開始するとともに、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、下りホームの拡幅を完了しました。このほか、「お客様サポートサービス」を東海道本線の沼津・興津駅間に導入するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、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、「EX旅パック」、「EX旅先予約」で予約できる旅行商品等を充実させました。また、「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」を販売しました。さらに、京都、奈良、東京、静岡、飛騨等の魅力ある観光素材の開発に取り組むとともに、「そうだ 京都、行こう。」、「いざいざ奈良」、「#東京ゾクゾク」、「会いにいこう」等のキャンペーンを展開しました。加えて、東急株式会社と、静岡県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。このほか、東海道新幹線の出張利用を促すとともに、MICE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、旅行会社との連携による販路の拡大を進めました。大阪・関西万博の開催に当たっては、関西方面の旅行商品等を拡充するとともに、訪日外国人に対して当社沿線の魅力を発信しました。

当中間連結会計期間における輸送実績（輸送人キロ）は、東海道新幹線は前年同期比14.2%増の302億3千7百万人キロ、在来線は前年同期比3.2%増の44億7千7百万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ました。

上記の結果、当中間連結会計期間における営業収益は前年同期比13.7%増の8,183億円、営業利益は前年同期比25.5%増の4,282億円となりました。

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	前中間会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)			当中間会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)		
			新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計
営業日数		日	183	183	183	183	183	183
営業キロ		キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8
旅客輸 送人 員	定期	千人	6,392	127,276	132,602	7,053	129,115	134,991
	定期外	千人	74,403	66,208	135,581	83,828	70,555	148,887
	計	千人	80,795	193,485	268,183	90,881	199,670	283,878
旅客輸送人キロ		百万人キロ	26,478	4,340	30,817	30,237	4,477	34,714
旅客運 輸入 収 入	旅客運 賃・ 料 金	定期	百万円	7,352	16,302	23,654	8,109	16,581
		定期外	百万円	628,837	33,916	662,754	724,313	36,488
		計	百万円	636,189	50,218	686,408	732,422	53,069
	小荷物運賃・ 料 金		百万円	—	0	0	—	0
	合計		百万円	636,189	50,219	686,409	732,422	53,069

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

流通業

開業25周年を迎えた「ジェイアール名古屋タカシマヤ」において、記念キャンペーン等を実施しました。また、駅店舗について、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した。

上記の結果、当中間連結会計期間における営業収益は前年同期比7.1%増の885億円、営業利益は前年同期比5.5%減の71億円となりました。

不動産業

東京駅、浜松駅、名古屋駅等の駅商業施設の拡張・リニューアルや名古屋駅近辺等の高架下開発を進めました。また、社宅跡地等、当社グループ保有土地の有効活用を進めました。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、当中間連結会計期間における営業収益は前年同期比11.6%増の467億円、営業利益は前年同期比10.0%増の136億円となりました。

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、需要の喚起に向けた取組みを進めました。また、「コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸」を開業しました。

旅行業については、各方面へ向けた魅力ある旅行商品や、「推し旅」キャンペーン等に関する旅行商品、「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、当中間連結会計期間における営業収益は前年同期比6.3%増の1,219億円、営業利益は前年同期比47.0%増の62億円となりました。

また、当中間連結会計期間末の資産残高は、前連結会計年度末から1,751億円増加し10兆4,985億円、負債残高は、前連結会計年度末から864億円減少し5兆5,783億円、純資産残高は、前連結会計年度末から2,616億円増加し4兆9,201億円となりました。なお、長期債務残高は、前連結会計年度末から48億円減少し4兆7,737億円となりました。

(2) キャッシュ・フローの状況

当中間連結会計期間末の現金及び現金同等物（以下「資金」という。）の残高は、前連結会計年度末から314億円減少し、3,632億円となりました。

当中間連結会計期間の営業活動によるキャッシュ・フローは、3,204億円の資金の増加となりました。前年同期が2,315億円の資金の増加であったことと比べ、当社の運輸収入が増加したことなどから、889億円の増加となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、2,787億円の資金の減少となりました。前年同期が5,566億円の資金の減少であったことと比べ、資金運用による支出が減少したことなどから、2,779億円の増加となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、732億円の資金の減少となりました。前年同期が104億円の資金の減少であったことと比べ、自己株式の取得による支出が増加したことなどから、627億円の減少となりました。

(3) 研究開発活動

当中間連結会計期間におけるグループ全体の研究開発活動の金額は130億円となりました。

運輸業では、山梨リニア実験線において、新しいL0系改良型試験車を、既存の改良型試験車等と組み合わせ、引き続き走行試験を実施しました。

運輸業以外のセグメントでは、当社グループの研究開発活動の状況に重要な変更はありません。

(4) 主要な設備

前連結会計年度末において実施中又は計画中であった主要な設備の新設等で、当中間連結会計期間に著しい変更があったものは、次のとおりです。

項目			計画額 (百万円)	工事着手	完成予定
運輸業	東海道本線刈谷駅改良	変更前	9,733	2019年8月	2027年9月
		変更後	10,708	2019年8月	2030年9月

3 【重要な契約等】

該当事項はありません。

第3【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	中間会計期間末 現在発行数(株) (2025年9月30日)	提出日現在発行数(株) (2025年11月6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【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)
2025年4月1日～ 2025年9月30日	—	1,030,000,000	—	112,000	—	53,500

(5) 【大株主の状況】

2025年9月30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	114,580,500	11.83
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	64,380,100	6.64
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	3.68
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	2.97
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	2.58
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）	19,154,300	1.98
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	1.79
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	1.73
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	16,103,500	1.66
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505001 （常任代理人 株式会社みずほ銀行決 済営業部）	ONE CONGRESS STREET, SUITE 1, BOSTON, MASSACHUSETTS （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）	13,795,275	1.42
計	—	351,536,675	36.28

- (注) 1 上記のほか、当社は自己株式61,084,001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、当社として当中間会計期間末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、当社として当中間会計期間末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、当社として当中間会計期間末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、当社として当中間会計期間末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 2025年9月19日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、三井住友トラスト・アセットマネジメント株式会社及びその共同保有者2名が、2025年9月15日現在で54,142,600株を保有している旨が記載されていますが、当社として当中間会計期間末現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 7 当社は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。

(6) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

2025年9月30日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	—	—	—
議決権制限株式（自己株式等）	—	—	—
議決権制限株式（その他）	—	—	—
完全議決権株式（自己株式等）	（自己保有株式） 普通株式 61,084,000	—	—
	（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 968,546,500	9,685,465	—
単元未満株式	普通株式 284,500	—	—
発行済株式総数	1,030,000,000	—	—
総株主の議決権	—	9,685,465	—

（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9月30日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 (株)	他人名義 所有株式数 (株)	所有株式数 の合計 (株)	発行済株式総数 に対する所有 株式数の割合(%)
（自己保有株式） 東海旅客鉄道株式会社	名古屋市中村区名駅一丁目 1番4号	61,084,000	—	61,084,000	5.93
（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	—	61,169,000	—	61,169,000	5.94

2 【役員の状況】

該当事項はありません。

第4【経理の状況】

1 中間連結財務諸表の作成方法について

当社の中間連結財務諸表は、「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。

また、当社は、金融商品取引法第24条の5第1項の表の第1号の上欄に掲げる会社に該当し、連結財務諸表規則第1編及び第3編の規定により第1種中間連結財務諸表を作成しています。

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、中間連結会計期間（2025年4月1日から2025年9月30日まで）に係る中間連結財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる期中レビューを受けています。

1 【中間連結財務諸表】

(1) 【中間連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (2025年 3 月 31 日)	当中間連結会計期間 (2025年 9 月 30 日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	259,468	336,305
中央新幹線建設資金管理信託	※ 1 1,090,759	※ 1 934,111
受取手形、売掛金及び契約資産	90,043	84,802
未収運賃	120,689	135,075
有価証券	197,900	60,200
棚卸資産	※ 2 41,775	※ 2 49,386
その他	142,391	147,159
貸倒引当金	△111	△95
流動資産合計	1,942,917	1,746,945
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	1,257,444	1,231,699
機械装置及び運搬具（純額）	282,842	284,204
土地	2,379,807	2,379,607
建設仮勘定	2,104,097	2,201,026
その他（純額）	34,590	30,824
有形固定資産合計	6,058,783	6,127,363
無形固定資産	164,779	184,122
投資その他の資産		
投資有価証券	458,717	514,088
金銭の信託	1,489,416	1,729,579
繰延税金資産	165,752	152,227
その他	43,046	44,249
貸倒引当金	△67	△56
投資その他の資産合計	2,156,865	2,440,088
固定資産合計	8,380,428	8,751,574
資産合計	10,323,345	10,498,519

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	83,397	69,513
短期借入金	35,147	38,368
1年内償還予定の社債	—	29,798
1年内返済予定の長期借入金	76,200	76,900
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	7,837	8,080
未払法人税等	135,566	129,942
賞与引当金	32,409	31,885
その他	411,784	342,895
流動負債合計	782,343	727,384
固定負債		
社債	729,361	699,575
長期借入金	467,390	465,690
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	497,839	493,738
退職給付に係る負債	149,080	152,801
その他	38,779	39,131
固定負債合計	4,882,451	4,850,937
負債合計	5,664,794	5,578,321
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	54,158	54,158
利益剰余金	4,428,847	4,710,356
自己株式	△103,162	△158,671
株主資本合計	4,491,843	4,717,843
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	84,100	119,917
繰延ヘッジ損益	△0	—
退職給付に係る調整累計額	24,591	21,008
その他の包括利益累計額合計	108,692	140,926
非支配株主持分	58,014	61,428
純資産合計	4,658,550	4,920,197
負債純資産合計	10,323,345	10,498,519

(2) 【中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書】

【中間連結損益計算書】

(単位 百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
営業収益	873,865	982,202
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	416,324	428,408
販売費及び一般管理費	※1 92,331	※1 99,742
営業費合計	508,655	528,150
営業利益	365,209	454,051
営業外収益		
受取利息	3,121	8,309
受取配当金	2,706	2,957
その他	5,106	1,597
営業外収益合計	10,934	12,864
営業外費用		
支払利息	22,957	22,949
鉄道施設購入長期未払金利息	16,700	16,472
その他	1,018	1,826
営業外費用合計	40,676	41,249
経常利益	335,467	425,667
特別利益		
工事負担金等受入額	312	340
その他	36	47
特別利益合計	349	387
特別損失		
固定資産圧縮損	219	345
固定資産除却損	783	501
固定資産売却損	359	247
その他	89	1
特別損失合計	1,452	1,095
税金等調整前中間純利益	334,364	424,959
法人税等	98,320	123,322
中間純利益	236,044	301,636
非支配株主に帰属する中間純利益	2,396	3,519
親会社株主に帰属する中間純利益	233,647	298,116

【中間連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年 4 月 1 日 至 2024年 9 月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年 4 月 1 日 至 2025年 9 月30日)
中間純利益	236,044	301,636
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△9,649	36,143
繰延ヘッジ損益	△0	1
退職給付に係る調整額	△3,146	△3,716
持分法適用会社に対する持分相当額	△44	131
その他の包括利益合計	△12,840	32,559
中間包括利益	223,203	334,196
(内訳)		
親会社株主に係る中間包括利益	222,031	330,351
非支配株主に係る中間包括利益	1,172	3,845

(3) 【中間連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位 百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年 4 月 1 日 至 2024年 9 月 30 日)	当中間連結会計期間 (自 2025年 4 月 1 日 至 2025年 9 月 30 日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前中間純利益	334,364	424,959
減価償却費	100,565	100,042
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	180	△961
受取利息及び受取配当金	△5,827	△11,266
支払利息	39,658	39,422
工事負担金等受入額	△312	△340
固定資産圧縮損	219	345
固定資産除却損	2,375	1,624
売上債権の増減額 (△は増加)	9,724	△6,495
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△3,501	△7,523
仕入債務の増減額 (△は減少)	△22,002	△13,896
その他	△89,560	△46,243
小計	365,883	479,667
利息及び配当金の受取額	4,927	9,510
利息の支払額	△39,513	△39,266
法人税等の支払額	△99,746	△129,433
営業活動によるキャッシュ・フロー	231,551	320,477
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	△133,500	△123,000
定期預金の払戻による収入	110,500	123,000
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	176,380	156,648
金銭の信託の設定による支出	△556,600	△238,000
金銭の信託の解約による収入	74,200	4,524
有価証券の取得による支出	△246,500	△27,000
有価証券の償還による収入	189,500	27,000
有形固定資産の取得による支出	△251,756	△223,269
工事負担金等受入による収入	2,006	2,695
無形固定資産の取得による支出	△4,582	△15,954
投資有価証券の取得による支出	△800	△2,999
投資有価証券の売却及び償還による収入	90,510	30,157
その他	△6,049	7,474
投資活動によるキャッシュ・フロー	△556,692	△278,724
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)	1,558	723
長期借入れによる収入	7,400	10,400
長期借入金の返済による支出	△12,400	△11,400
社債の発行による収入	10,000	—
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	△3,630	△3,858
自己株式の取得による支出	△0	△55,509
配当金の支払額	△14,775	△15,760
非支配株主への配当金の支払額	△185	△220
その他	1,541	2,378
財務活動によるキャッシュ・フロー	△10,490	△73,246
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	△335,631	△31,493
現金及び現金同等物の期首残高	821,720	394,701
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	—	△3
現金及び現金同等物の中間期末残高	※1 486,089	※1 363,204

【注記事項】

(連結の範囲又は持分法適用の範囲の変更)

(連結の範囲の重要な変更)

当中間連結会計期間より、中央リネンサプライ(株)は重要性が低下したため、連結の範囲から除外しています。

(中間連結財務諸表の作成にあたり適用した特有の会計処理)

(税金費用の計算)

当中間連結会計期間を含む連結会計年度の税引前当期純利益に対する税効果会計適用後の実効税率を合理的に見積り、税引前中間純利益に当該見積実効税率を乗じて税金費用を計算しています。

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

(中間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 棚卸資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30日)
商品及び製品	6,334百万円	7,673百万円
分譲土地建物	1,091	1,070
仕掛品	9,670	15,349
原材料及び貯蔵品	24,678	25,292

3 超電導リニアの技術開発促進を目的とする公益財団法人鉄道総合技術研究所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 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30日)
	13,400百万円	13,400百万円

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	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30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		44,900	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。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30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

(中間連結損益計算書関係)

※1 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額は次のとおりです。

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
人件費	43,477百万円	45,431百万円
(賞与引当金繰入額)	(7,574)	(7,929)
(退職給付費用)	(786)	(597)

(中間連結キャッシュ・フロー計算書関係)

※1 現金及び現金同等物の中間期末残高と中間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。

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
現金及び預金	407,273百万円	336,305百万円
預入期間が3か月を超える定期預金	△23,000	—
有価証券	100,000	25,000
その他(流動資産)	1,815	1,898
現金及び現金同等物	486,089	363,204

(株主資本等関係)

前中間連結会計期間(自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)

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	配当の原資
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	利益剰余金

2 基準日が当中間連結会計期間に属する配当のうち、配当の効力発生日が当中間連結会計期間末後となるもの

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日	配当の原資
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	利益剰余金

当中間連結会計期間(自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)

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	配当の原資
2025年6月25日 定時株主総会	普通株式	15,760百万円	16円	2025年3月31日	2025年6月26日	利益剰余金

2 基準日が当中間連結会計期間に属する配当のうち、配当の効力発生日が当中間連結会計期間末後となるもの

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日	配当の原資
2025年10月29日 取締役会	普通株式	15,502百万円	16円	2025年9月30日	2025年12月1日	利益剰余金

(セグメント情報等)

(セグメント情報)

前中間連結会計期間（自 2024年4月1日 至 2024年9月30日）

報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	中間連結 損益計算書 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	713,673	78,412	25,341	56,437	873,865	—	873,865
セグメント間の内部売上高 又は振替高	5,750	4,300	16,570	58,329	84,950	△84,950	—
計	719,424	82,712	41,912	114,767	958,816	△84,950	873,865
セグメント利益	341,184	7,566	12,404	4,256	365,413	△203	365,209

(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 セグメント利益の調整額△203百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、中間連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

当中間連結会計期間（自 2025年4月1日 至 2025年9月30日）

報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	中間連結 損益計算書 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	812,149	84,286	26,612	59,153	982,202	—	982,202
セグメント間の内部売上高 又は振替高	6,181	4,262	20,145	62,826	93,417	△93,417	—
計	818,331	88,549	46,757	121,979	1,075,619	△93,417	982,202
セグメント利益	428,211	7,147	13,642	6,255	455,257	△1,205	454,051

(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 セグメント利益の調整額△1,205百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、中間連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

(収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を分解した情報

前中間連結会計期間（自 2024年4月1日 至 2024年9月30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	23,654	662,754	25,790	75,161	8,603	56,272	852,236
その他の収益	—	—	1,474	3,250	16,738	165	21,628
外部顧客への売上高	23,654	662,754	27,264	78,412	25,341	56,437	873,865

(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。

当中間連結会計期間（自 2025年4月1日 至 2025年9月30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	24,690	760,801	25,222	80,955	8,855	58,984	959,509
その他の収益	—	—	1,435	3,331	17,756	168	22,692
外部顧客への売上高	24,690	760,801	26,658	84,286	26,612	59,153	982,202

(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。

(1株当たり情報)

1株当たり中間純利益及び算定上の基礎は次のとおりです。

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
1株当たり中間純利益	237円45銭	305円12銭
(算定上の基礎)		
親会社株主に帰属する中間純利益 (百万円)	233,647	298,116
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 中間純利益 (百万円)	233,647	298,116
普通株式の期中平均株式数 (株)	983,995,156	977,045,643

(注) 潜在株式調整後1株当たり中間純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。

(重要な後発事象)

(自己株式の取得枠拡大及び自己株式の消却)

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が、2025年10月29日開催の取締役会において、自己株式の取得枠拡大及び自己株式の消却に係る事項を決議しました。

1 変更の理由

当中間連結会計期間の実績を踏まえ、株主還元の一層の充実及び資本効率の向上を図るため。

2 取得に係る事項の変更内容

	変更前	変更後
(1) 取得対象株式の種類	当社普通株式	当社普通株式
(2) 取得し得る株式の総数	<u>45,000,000株(上限)</u> ※発行済株式総数(自己株式を除く)に対する割合: 4.57%	<u>48,000,000株(上限)</u> ※発行済株式総数(自己株式を除く)に対する割合: 4.95%
(3) 株式の取得価額の総額	<u>1,000億円(上限)</u>	<u>1,100億円(上限)</u>
(4) 取得期間	2025年5月1日～2026年2月27日	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	東京証券取引所における市場買付け

※ 変更箇所は下線で示しています。

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

2 【その他】

2025年10月29日開催の取締役会において、第39期の中間配当に関し、次のとおり決議しました。

- (1) 中間配当金の総額 15,502,655,984円
- (2) 1株当たりの中間配当金 16円
- (3) 支払請求権の効力発生日及び支払開始日 2025年12月1日

(注) 2025年9月30日現在の株主名簿に記録された株主に対し、支払いを行います。

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。

独立監査人の中間連結財務諸表に対する期中レビュー報告書

2025年11月5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	堀 場 喬 志
--------------------	-------	---------

監査人の結論

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の2025年4月1日から2026年3月31日までの連結会計年度の中間連結会計期間（2025年4月1日から2025年9月30日まで）に係る中間連結財務諸表、すなわち、中間連結貸借対照表、中間連結損益計算書、中間連結包括利益計算書、中間連結キャッシュ・フロー計算書及び注記について期中レビューを行った。

当監査法人が実施した期中レビューにおいて、上記の中間連結財務諸表が、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9月30日現在の財政状態並びに同日をもって終了する中間連結会計期間の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を適正に表示していないと信じさせる事項が全ての重要な点において認められなかった。

監査人の結論の根拠

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期中レビューの基準に準拠して期中レビューを行った。期中レビューの基準における当監査法人の責任は、「中間連結財務諸表の期中レビュー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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）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、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

中間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中間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中間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。

中間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中間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。

中間連結財務諸表の期中レビューにおける監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した期中レビューに基づいて、期中レビュー報告書において独立の立場から中間連結財務諸表に対する結論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期中レビューの基準に従って、期中レビューの過程を通じて、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。

- ・ 主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対する質問、分析的手続その他の期中レビュー手続を実施する。期中レビュー手続は、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実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。
- ・ 継続企業の前提に関する事項について、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と判断した場合には、入手した証拠に基づき、中間連結財務諸表において、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、適正に表示されていないと信じさせる事項が認められないかどうか結論付ける。また、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、期中レビュー報告書において中間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中間連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、中間連結財務諸表に対して限定付結論又は否定的結論を表明することが求められている。監査人の結論は、期中レビュー報告書日までに入手した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。
- ・ 中間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ないと信じさせる事項が認められないかどうかとともに、関連する注記事項を含めた中間連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに中間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ないと信じさせる事項が認められないかどうかを評価する。
- ・ 中間連結財務諸表に対する結論表明の基礎となる、会社及び連結子会社の財務情報に関する証拠を入手する。監査人は、中間連結財務諸表の期中レビューに関する指揮、監督及び査閲に関して責任がある。監査人は、単独で監査人の結論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、計画した期中レビューの範囲とその実施時期、期中レビュー上の重要な発見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。

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 上記の期中レビュー報告書の原本は当社（半期報告書提出会社）が別途保管しています。
2 X B R Lデータは期中レビュー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5の2第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2025年11月6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 【半期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39期中（自 2025年4月1日 至 2025年9月30日）の半期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。