

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	令和2年6月23日
【事業年度】	第33期（自平成31年4月1日至令和2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 金子 慎
【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 坂野 和徳
【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 坂野 和徳
【縦覧に供する場所】	東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部（注） （名古屋市中村区名駅一丁目3番4号）  東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部静岡支社 （静岡市葵区黒金町4番地）  東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部 （東京都千代田区丸の内一丁目9番1号）  東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社 （大阪市淀川区宮原一丁目1番1号）  株式会社名古屋証券取引所 （名古屋市中区栄三丁目8番20号）  株式会社東京証券取引所 （東京都中央区日本橋兜町2番1号）

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

## 第一部【企業情報】

- ・記載の金額については、特に記載する場合を除き消費税等を含んでいません。
- ・設備投資の金額については、無形固定資産、長期前払費用及び撤去工事費用等を含んでいます。

## 第1【企業の概況】

## 1【主要な経営指標等の推移】

## (1) 連結経営指標等

回次	第29期	第30期	第31期	第32期	第33期
決算年月	平成28年 3月	平成29年 3月	平成30年 3月	平成31年 3月	令和 2年 3月
営業収益 (百万円)	1,738,409	1,756,980	1,822,039	1,878,137	1,844,647
経常利益 (百万円)	511,455	563,973	583,569	632,653	574,282
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	337,440	392,913	395,502	438,715	397,881
包括利益 (百万円)	312,322	399,856	404,198	446,213	388,418
純資産額 (百万円)	2,352,566	2,726,729	3,084,739	3,508,065	3,872,103
総資産額 (百万円)	5,268,544	7,052,675	8,908,682	9,295,745	9,603,126
1株当たり純資産額 (円)	11,770.36	13,681.22	15,602.66	17,703.74	19,514.81
1株当たり当期純利益金額 (円)	1,714.64	1,996.52	2,015.48	2,238.95	2,027.86
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益金額 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	44.0	38.2	34.3	37.3	39.9
自己資本利益率 (%)	15.6	15.7	13.8	13.4	10.9
株価収益率 (倍)	11.61	9.09	9.99	11.48	8.54
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	601,495	580,565	609,595	600,319	595,227
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	170,305	1,909,547	1,676,489	597,502	552,494
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	242,847	1,425,188	1,434,788	33,635	32,993
現金及び現金同等物 の期末残高 (百万円)	318,352	414,559	782,454	751,636	761,376
従業員数 (人)	28,706	28,593	28,867	29,128	29,603
[外、平均臨時雇用者数]	[8,052]	[8,275]	[8,494]	[8,799]	[9,112]

(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29期	第30期	第31期	第32期	第33期
連結子会社数	28	29	29	29	29
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

2 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

## (2) 提出会社の経営指標等

回次	第29期	第30期	第31期	第32期	第33期
決算年月	平成28年 3月	平成29年 3月	平成30年 3月	平成31年 3月	令和 2年 3月
営業収益 (百万円)	1,357,991	1,380,770	1,427,444	1,464,886	1,436,996
経常利益 (百万円)	490,548	541,289	547,645	590,105	540,002
当期純利益 (百万円)	328,658	381,898	384,410	414,045	378,842
資本金 (百万円)	112,000	112,000	112,000	112,000	112,000
発行済株式総数 (株)	206,000,000	206,000,000	206,000,000	206,000,000	206,000,000
純資産額 (百万円)	2,219,910	2,582,839	2,929,880	3,315,499	3,658,628
総資産額 (百万円)	5,059,426	6,814,357	8,726,438	9,092,120	9,401,279
1株当たり純資産額 (円)	11,268.53	13,110.81	14,946.24	16,891.81	18,613.60
1株当たり配当額 (うち1株当たり中間配当額) (円)	125.00 (60.00)	135.00 (65.00)	140.00 (70.00)	145.00 (70.00)	150.00 (75.00)
1株当たり当期純利益金額 (円)	1,668.31	1,938.56	1,956.94	2,110.87	1,928.84
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益金額 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	43.9	37.9	33.6	36.5	38.9
自己資本利益率 (%)	15.8	15.9	13.9	13.3	10.9
株価収益率 (倍)	11.93	9.36	10.29	12.18	8.98
配当性向 (%)	7.5	7.0	7.2	6.9	7.8
従業員数 (人)	18,164	18,054	18,116	18,148	18,282
株主総利回り (%)	92.1	84.6	94.4	120.7	82.8
(比較指標：配当込み TOPIX) (%)	(89.2)	(102.3)	(118.5)	(112.5)	(101.8)
最高株価 (円)	22,960	21,045	21,520	26,220	26,255
最低株価 (円)	18,255	16,305	17,525	19,835	14,340

(注) 1 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

2 最高・最低株価は東京証券取引所(市場第一部)におけるものです。

## 2【沿革】

### (1) 日本国有鉄道時代

年月	摘要
昭和24年6月	<p>「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</p> <p>東海道新幹線東京～新大阪間営業開始</p> <p>「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</p> <p>「日本国有鉄道法」廃止</p> <p>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</p>
昭和39年10月	
昭和61年12月	
昭和62年4月	

### (2) 東海旅客鉄道株式会社設立後

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

年月	摘要
平成26年10月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その1）を認可
平成27年3月	東海道新幹線最高速度285km/hへの速度向上実施
平成28年11月	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」が施行され、鉄道・運輸機構に対して、中央新幹線の建設の推進のため、財政投融資を活用した長期借入を申請
平成29年2月	JRゲートタワー竣工
4月	タカシマヤ ゲートタワーモール（株）ジェイアール東海高島屋が運営）、名古屋JRゲートタワーホテル（株）ジェイアール東海ホテルズが運営）等が開業し、JRゲートタワーが全面開業
平成30年3月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その2）を認可
令和2年3月	東海道新幹線全列車の最高速度285km/h運転、「のぞみ12本ダイヤ」を柱としたダイヤ改正実施

### 3【事業の内容】

当社グループの営んでいる主要な事業内容は以下のとおりです。

#### (1) 運輸業

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

〔主な関係会社〕当社、ジェイアール東海バス㈱

#### (2) 流通業

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

〔主な関係会社〕㈱ジェイアール東海高島屋、㈱ジェイアール東海パッセンジャーズ、東海キヨスク㈱、ジェイアール東海商事㈱

#### (3) 不動産業

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

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

#### (4) その他

当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業等を行っています。

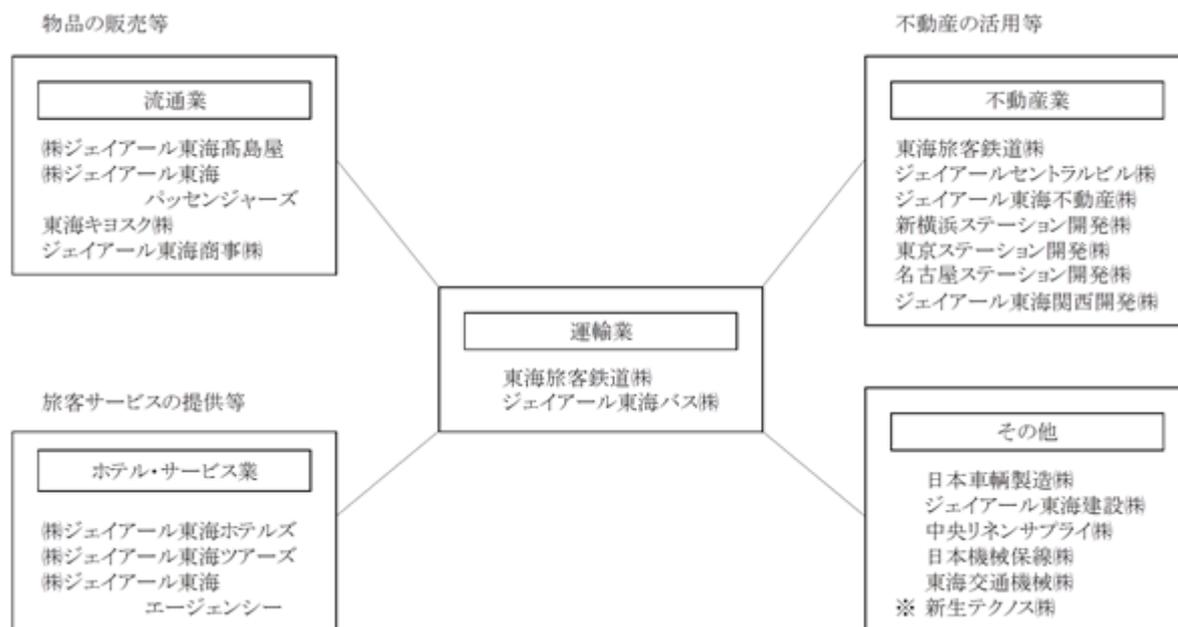
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕、その他事業を行っています。

〔主な関係会社〕

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

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

以上に述べた事項及び当社の主な関係会社の概要図は次のとおりです。



(注) 印は持分法適用の関連会社を示しています。

#### 4【関係会社の状況】

##### (1) 連結子会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
ジェイアール東海 バス(株)	名古屋市中区	1,747	運輸業	100.0	同社は当社へのリース車両の貸付業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 物流(株)	名古屋市中村区	300	"	100.0 (10.0)	当社は当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	
(株)東海交通事業	名古屋市西区	295	"	100.0	当社は当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	60.0 (0.8)	同社はJRセントラルタワーズ及びJRゲートタワーにおいて百貨店業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)ジェイアール東海 パッセンジャーズ	東京都中央区	998	"	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	
東海キヨスク(株)	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、小売業を営んでいます。 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	295	"	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	当社は当社より燃料及び諸用品を購入しています。 役員の兼任等...有	
ジェイアール セントラルビル(株)	名古屋市中村区	45,000	不動産業	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	(注1)
ジェイアール東海 不動産(株)	東京都港区	16,500	"	100.0	同社は当社より用地を譲受け、不動産事業を営んでいます。 役員の兼任等...有	(注1)
新横浜 ステーション開発(株)	横浜市港北区	9,304	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
豊橋 ステーションビル(株)	愛知県豊橋市	1,880	"	55.0	同社は当社より建物を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
東京 ステーション開発(株)	東京都千代田区	1,750	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
静岡 ターミナル開発(株)	静岡市葵区	624	"	67.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
浜松 ターミナル開発(株)	浜松市中区	600	"	76.8	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
名古屋 ステーション開発(株)	名古屋市中村区	480	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 静岡開発(株)	静岡市葵区	363	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 関西開発(株)	京都市南区	30	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	



名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
(株)ジェイアール東海 ホテルズ	名古屋市中村区	14,000	その他	100.0	同社は当社沿線等においてホテル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	(注1)
(株)ジェイアール東海 ツアーズ	東京都中央区	490	"	70.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、旅行業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)ジェイアール東海 エージェンシー	東京都港区	61	"	90.0	当社は同社に広告宣伝に関する業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
日本車輛製造(株)	名古屋市中村区	11,810	"	51.2	当社は同社より鉄道車両等を購入しています。 役員の兼任等...有	(注1) (注2)
ジェイアール東海 建設(株)	名古屋市中村区	300	"	100.0	当社は同社に当社施設の建設工事及び保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	
中央 リネンサプライ(株)	東京都中央区	150	"	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	
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	
J R 東海財務 マネジメント(株)	名古屋市中村区	80	"	100.0	当社は同社に経理業務の一部を委託しています。 役員の兼任等...有	
東海交通機械(株)	名古屋市中村区	80	"	100.0 (11.6)	当社は同社に車両及び機械設備の保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 コンサルタンツ(株)	名古屋市中村区	50	"	100.0	当社は同社に土木設計、建築設計業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	

- (注) 1 上記子会社のうち、ジェイアールセントラルビル(株)、ジェイアール東海不動産(株)、(株)ジェイアール東海ホテルズ及び日本車輛製造(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

令和2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)	19,154 [672]	2,888 [6,576]	586 [276]	6,975 [1,588]	29,603 [9,112]

- (注) 1 従業員数は就業人員数(当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含む。)です。  
2 従業員数欄の[ ]は外数で、臨時従業員の年間平均雇用人員を示しています。

### (2) 提出会社の状況

令和2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)
18,282	36.7	15.5(16.5)	7,362,824

セグメントの名称	従業員数(人)
運輸業	18,219
不動産業	63
合計	18,282

- (注) 1 従業員数は就業人員数(当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含む。)です。また、臨時従業員については、従業員数の100分の10未満であるため記載を省略しています。  
2 平均勤続年数欄の( )内は、国鉄における勤続年数を通算した場合の平均勤続年数を示しています。  
3 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでいます。

### (3) 労働組合の状況

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

令和2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)	18,835	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)	488	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	229	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)	4	全日本建設交運一般労働組合 (建交労)

(注) ( )内は労働組合名等の略称です。

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

当期末現在、一部の労働組合から労働委員会に申し立てられた不当労働行為事件1件(ジェイアール東海労働組合)が係争中です。

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。

## 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】

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) 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」という経営理念のもと、鉄道事業において、安全・安定輸送の確保を最優先に、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に、鉄道事業と相乗効果を期待できる事業分野を中心に事業の拡大を推進し、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おいては、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、経営基盤の強化を図りながら、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・安定輸送の確保を最優先に、引き続き東海道新幹線全線を対象とした脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策を推進するとともに、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推進します。また、車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化等により3月に実現した「のぞみ12本ダイヤ」の活用に取り組みるとともに、N700Sの投入を開始するなど、東海道新幹線の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50年以上が経過し、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。また、東日本大震災を踏まえ、大動脈輸送の二重系化により災害リスクに備える重要性がさらに高まっています。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、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、財政投融資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、開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に着手し、早期の全線開業を目指して、取り組みを進めます。

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・保守など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。

鉄道以外の事業においても、「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新型コロナウイルス感染症の影響による極めて厳しい状況が続くことが見込まれています。こうした状況のもと、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。当面厳しい経営環境が続くものの、引き続き新型コロナウイルスの感染防止に取り組みながら輸送機関としての役割を果たしていきます。また、安全・安定輸送の確保を最優先にサービスの向上を図り、業務執行全般にわたる効率化・低コスト化に努めて、感染収束後の収益回復・拡大に備えていきます。重点的に取り組む施策は、以下のとおりです。

鉄道事業においては、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、地震による駅の吊り天井の脱落防止対策や名古屋工場、在来線の高架橋柱等の耐震化を進めるほか、東海道新幹線の大規模改修工事について、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなどコストダウンを重ねながら着実に進めます。また、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、早期に抑止することを含めて適切な運行計画を決定し、抑止後には速やかに安全を確認した上で運転再開を行うとともに、より適時かつ的確な案内情報の提供に取り組むほか、ハザードマップ等を踏まえ、諸設備の自然災害対策について検討を行います。さらに、東海道新幹線において特大荷物置場の事前予約制や駅防犯カメラを一元的に監視する体制を開始するなど駅や車内等におけるさらなる安全の確保及び円滑な輸送の提供に努めます。

東海道新幹線については、車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化等により実現した「のぞみ12本ダイヤ」の活用に取り組みます。また、地震ブレーキ距離の短縮や状態監視機能の強化等による安全性・安定性の向上や、バッテリー自走システム等による異常時対応能力の強化等を実現するN700Sについて、7月に営業運転を開始します。

在来線については、安全性・安定性のさらなる向上等を実現した新形式の通勤型電車315系の新製に向けて設計等の諸準備を進めます。また、東海道本線（大府駅～岡崎駅間）、関西本線（名古屋駅～桑名駅間）に、集中旅客サービスシステムの導入駅を拡大します。

営業施策については、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」の便利さを知っていただき、より多くのお客様にご利用いただけるよう取り組むとともに、観光でのご利用拡大に向けて、需要の喚起を図るほか、ご家族等の複数人のお客様でのチケットレス乗車サービスや、遅延している列車の指定席の予約・変更が可能になるサービスの開始に向けた諸準備を進めます。また、感染防止に取り組むつつ、状況を見極めながら、京都、奈良、東京、飛騨等を対象に、魅力ある商品設定や観光キャンペーンの展開に取り組めます。さらに、引き続き訪日外国人のお客様へのご案内について充実を図るとともに、商品の販売促進等を実施します。加えて、「スマートEX」の訪日外国人のお客様向けサービスについて、英語版予約サイトの認知度向上を図り、ご利用拡大に努めるとともに、「QRコード」によるチケットレス乗車サービス開始に向けた諸準備を進めます。

旅客関連設備については、ホーム上の可動柵について、引き続き東海道新幹線で新大阪駅への設置工事を進め、23、24番線ホームで使用を開始するとともに、在来線では金山駅の東海道本線ホームへの設置工事を進め、上り線の使用を開始します。また、車椅子利用のお客様が東海道新幹線をより便利で快適にご利用いただけるよう、改善に向けて様々な角度から検討を進めます。さらに、自由通路新設及び駅舎改築の計画を引き続き進め、桑名駅、蟹江駅で順次供用を開始するとともに、刈谷駅については、ホームの拡幅、可動柵の設置等の改良に向けた準備工事を進めます。加えて、在来線のホームにおける内方線付き点状ブロックの整備を引き続き乗降1千人以上の駅を対象に進めるとともに、在来線駅におけるエレベーターや多機能トイレの設置等バリアフリー設備の整備を推進します。

超電導リニアによる中央新幹線計画については、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向けて、さらなる緊張感を持って着実な推進に取り組めます。また、引き続き、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行するとともに、工事については、工期が長期間にわたり難易度が高い、南アルプストンネル、品川駅、名古屋駅のほか、山岳トンネル、都市部非常口及び中間駅等について、工事の安全と環境の保全を重視し、引き続きトンネルや非常口の掘削、地中連続壁の構築等の各種工事を着実に進めます。さらに、高架橋工事に着手するほか、都市部トンネルの掘削に向け、シールドマシンの製作及び現地での組立等を行います。加えて、中央新幹線の高度かつ効率的な運営・保守体制の構築に向けて取り組めます。

一方、山梨リニア実験線において、改良型試験車を投入した上で、営業車両の仕様策定に必要なデータ取得のため、走行試験に専念します。また、改良型試験車を投入するなど重要な局面に入ることから、営業運転に対応した保守体系の確立に向けてこれまでの開発成果の実証等を進めるとともに、さらなる超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンへの取り組みをより一層強化します。

高速鉄道システムの海外展開については、米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対して、現地子会社「High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation」により技術支援を進めるとともに、現地子会社「High-Speed-Railway Integration Corporation」及び日本側企業とともにプロジェクトのコアシステム受注の契約に向けた活動を継続します。また、超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動、台湾高速鉄道における運行管理システム及び電力関連設備の更新に関する技術コンサルティングを引き続き進めます。さらに、「Crash Avoidance（衝突回避）」の原則に基づく日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取り組みを進めます。

技術開発の推進については、状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、及び設備の維持更新におけるコストダウンにつながる技術開発を推進するほか、地震や豪雨等の各種災害に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施します。また、引き続き、ハイブリッド技術の確立に向けて、在来線次期特急車両HC85系の試験走行車による走行試験を実施するとともに、N700S確認試験車による走行試験を実施します。

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」の一体的な運営をさらに充実させ、「JRセントラルタワーズ」開業20周年の取り組みを行うなどして相乗効果を最大限に発揮することにより、様々なニーズにお応えし、収益の拡大を図ります。また、流通事業における駅構内の店舗開発や駅ビル事業における駅商業施設のリニューアル等により事業を活性化するとともに、当社所有地の有効活用に取り組み、さらなる収益拡大を図ります。さらに、東京地区において、東京駅で「東京ギフトパレット」、有楽町駅・新橋駅間で「日比谷グルメゾン」を開業します。

地球環境問題については、鉄道本来の地球環境への優位性についてご理解いただく取り組みを行うとともに、引き続き大幅な省エネルギーの実現を可能とするN700Sの投入を開始するなどの地球環境保全に資する諸施策を進め、日常の業務遂行にあたっては省資源・省エネルギーに取り組めます。

引き続き、収益力の強化と技術レベルの不断の向上に取り組むとともに、設備投資を含めた業務執行全般にわたり、知恵を絞り効率化と低コスト化を徹底し、経営体力の充実を図ります。



## 2【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

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。

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) 運賃及び料金の設定又は変更

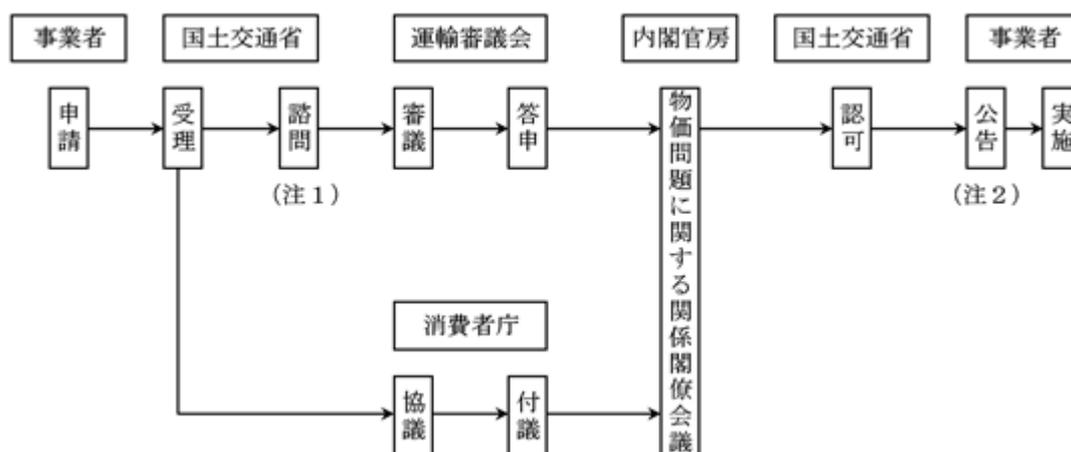
運賃及び料金の認可の仕組みと手続き

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

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

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

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



- (注) 1 鉄道事業法第64条の2に基づく手続きです。また、国土交通省設置法第23条では、運輸審議会が審議の過程で必要があると認めるとき又は国土交通大臣の指示等があったときに公聴会が開かれることが定められています。
- 2 鉄道営業法第3条第2項で、運賃その他の運送条件の加重をなす場合に7日以上公告をしなければならないことが定められています。

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

運賃改定に対する当社の考え方

- a 当社では、昭和62年4月の会社発足以降、消費税等を転嫁するための運賃改定（平成元年4月、平成9年4月、平成26年4月及び令和元年10月）を除くと、これまで運賃改定を実施していません。
- 大手民営鉄道事業者の場合、兼業部門も含めた総合的な経営判断に立って鉄道事業部門の税引後当期純利益に先行き赤字が見込まれる場合に運賃改定の申請が行われ、上記の手続きを経て改定が実施されている例が多いと見受けられます。当社の場合、兼業部門収入の全収入に占める割合が著しく小さいことなどを踏まえた上で、適正利潤を確保し得るような運賃改定を適時実施する必要があるものと考えています。
- b 事業経営に当たっては、まず収入の確保と合理化努力を進め能率的な経営に努めますが、適正利潤についてはこのような努力を前提とした上で、株主に対する利益配当に加え、将来の設備投資や財務体質の強化等を可能なものとする水準にあることが是非とも必要であると考えています。

#### 国土交通省の考え方

当社の運賃改定に関し、国土交通省からは、次のような考え方が示されています。

- a 東海旅客鉄道株式会社を含む鉄道事業の運賃の上限の改定に当たっては、鉄道事業者の申請を受けて、国土交通大臣が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの（以下「総括原価」という。）を超えないものであるかどうかを審査して認可することとなっている（鉄道事業法第16条第2項）。なお、原価計算期間は3年間とする。
- b 総括原価を算定するに当たっては、他の事業を兼業している場合であっても鉄道事業部門のみを対象として、所要の株主配当を含めた適正な利潤を含む適正な原価を算定することとなっている。また、通勤・通学輸送の混雑等を改善するための輸送力の増強、旅客サービス向上等に関する設備投資計画の提出を求め、これについて審査を行い、必要な資本費用については原価算入を認めているところである。
- c 総括原価を算定する方法としては、当該事業に投下される資本に対して、機会費用の考え方による公正・妥当な報酬を与えることにより資本費用（支払利息、配当等）額を推定するレートベース方式を用いる方針であり、総括原価の具体的な算定は以下によることとしている。
- 総括原価 = 営業費等（注1） + 事業報酬
- ・ 事業報酬 = 事業報酬対象資産（レートベース） × 事業報酬率
  - ・ 事業報酬対象資産 = 鉄道事業固定資産 + 建設仮勘定 + 繰延資産 + 運転資本（注2）
  - ・ 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4）
- （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、原価の算定はこれに基づき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、全産業平均自己資本利益率及び配当所要率の平均、他人資本報酬率は、借入金等の実績平均レート
- d なお、認可した上限の範囲内での運賃等の設定・変更、又はその他の料金の設定・変更は、事前の届出で実施できることとなっているが、国土交通大臣は、届出された運賃又は料金が、次のア又はイに該当すると認めるときは、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命じることができるとされている（鉄道事業法第16条第5項）。
- ア 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき
  - イ 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

#### (3) 競合等

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

特に、当社グループの主力事業であり、当社グループの営業収益の約7割の運輸収入をあげる東海道新幹線においては、航空会社との間で、航空運賃の著しい引下げ、空港の発着枠の拡大、さらには空港と都市中心部とのアクセス改善など航空機による移動の利便性向上等に起因した競争に直面しています。

以上のような競合等に対しては、安全・安定輸送の確保を最優先に、新幹線においては、「のぞみ12本ダイヤ」による弾力的な列車設定、新型車両N700Sの投入及びネット予約・チケットレス乗車サービスの拡大等に取り組むとともに、在来線においては、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要に合わせ弾力的に増発や増結を行うなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組みます。

#### (4) 長期債務

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

（注） 保有機構は平成3年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は鉄道整備基金に承継されました。さらに鉄道整備基金は平成9年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は運輸施設整備事業団に承継され、運輸



施設整備事業団は平成15年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は法律により国が承継する資産を除き、鉄道・運輸機構に承継されました。

また、平成28年11月に、中央新幹線の建設の推進のため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（以下「鉄道・運輸機構法施行令」という。）に基づき、財政投融资を活用した長期借入の申請を鉄道・運輸機構に対して行い、平成29年7月までに、長期、固定かつ低利の中央新幹線建設長期借入金について、総額3兆円の借入を行い、金利上昇リスク、資金調達リスク、償還リスクを低減しました。

これらを含めた連結長期債務残高は、当期末現在で4兆8,460億円、そのうち中央新幹線建設長期借入金を除いた長期債務残高は1兆8,460億円となっています。また、当期の支払利息は799億円であり、これは営業利益の12.2%に相当します。

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、新たな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は、安全・安定輸送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、自然災害等に対する設備強化に積極的に取り組んでいます。具体的には、阪神・淡路大震災、新潟県中越地震、東日本大震災などにおける他社線の被災状況等を踏まえて、東海道新幹線の橋脚については必要な箇所の耐震補強を完了し、高架橋柱及び盛土の耐震補強は開発案件等と関係する一部を除き完了しました。そのほか、脱線・逸脱防止対策をはじめとする設備の強化など、より一層安定した輸送を確保するための設備強化を積極的に進めています。また在来線においても、輸送の安全確保のため、構造物等の耐震補強や盛土補強、落石対策等を継続的に実施するなど、自然災害等による鉄道事業への影響を最小限のものとするための取組みを進めています。

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

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

一方、ハード面においては、保安・防災対策を一層進めているほか、車両・軌道・電気設備の維持・更新等を積極的に推進しています。新幹線では、新ATC（自動列車制御装置）システムや新型車両を導入するなど、安全・安定輸送の確保のため、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）の導入を行うなど、より一層の安全性向上に努めてきました。

これらの結果、当期の鉄道運転事故件数（17件）は会社発足初年度である昭和62年度（60件）と比較して大幅に減少しました。

#### (7) コンピュータシステム・顧客個人情報保護

当社グループは、現在、鉄道事業や鉄道以外の事業における様々な業務分野で、多くのコンピュータシステムを用いています。また、当社グループと密接な取引関係にある他の旅行会社や鉄道情報システム(株)等においても、コンピュータシステムが重要な役割を果たしています。したがって、サイバー攻撃や自然災害、人為的ミス等によってこれらのコンピュータシステムの機能に重大な障害が発生した場合、当社グループの業務運営に影響を与える可能性があります。また、コンピュータウイルスへの感染や人為的不正操作等によりコンピュータシステム上の顧客個人情報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、自ら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、超電導リニアによる中央新幹線計画を進めています。

現在この役割を担う東海道新幹線は、平成26年10月に開業50年を迎え、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。このため、その役割を代替する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、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。また、工事費全般について、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コストダウンを図るとともに、開業後の運営費の圧縮に取り組みます。その上で、まずは工事実施計画の認可を受けた東京都・名古屋市間を実現し、さらに、大阪市まで実現することとしています。

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

また、平成19年12月には、全幹法の適用により設備投資の自主性や経営の自由など民間企業としての原則が阻害されることがないことを確認するため、法律の適用にかかる基本的な事項を国土交通省に照会し、翌年1月にその旨の回答を得ました。

その後、全幹法の手続きが進み、平成23年5月、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が、中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体等として当社を指名することが適当であること及び整備計画について下表のとおりとすることが適当であることを答申しました。国土交通大臣は、これを踏まえ、同5月、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、下表の整備計画を決定し、当社に建設の指示を行いました。

【整備計画の内容】

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、環境影響評価法に基づき、環境アセスメントの手続きを進め、平成23年6月及び8月の計画段階環境配慮書の公表、同9月の環境影響評価方法書の公告、平成25年9月の環境影響評価準備書(以下「準備書」という。)の公告を経て、平成26年3月に沿線7都県の知事から受け取った準備書に対する意見を勘案し、同4月に国土交通大臣に環境影響評価書(以下「評価書」という。)を送付しました。その後、同7月に国土交通大臣から受け取った評価書に対する意見を勘案し、同8月、最終的な評価書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。

当社は、環境アセスメントの手続きと並行して、全幹法第9条に基づく工事実施計画の認可申請に必要な準備を進め、最終的な評価書の送付と同日に、国土交通大臣に対し、土木構造物を中心とした品川・名古屋間の工事実施計画(その1)の認可申請を行い、平成26年10月に認可を受け、その後工事を開始しました。また、平成28年11月には、鉄道・運輸機構法施行令に基づき、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の申請を行い、平成29年7月までに総額3兆円を借り入れました。

当社としては、経営の自由、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を受けることにより経営のリスクが低減され、品川・名古屋間開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年間前倒すことを目指して、建設を推進します。

その後、平成30年3月には、電気設備等を含む品川・名古屋間の工事実施計画（その2）の認可を受けました。品川・名古屋間の工事実施計画（その2）の概要は以下のとおりです。

- |            |                             |                    |
|------------|-----------------------------|--------------------|
| 1. 区 間     | 品川・名古屋間                     |                    |
| 2. 駅の位置    | 品川駅                         | （併設：東京都港区港南）       |
|            | 神奈川県（仮称）駅                   | （新設：神奈川県相模原市緑区橋本）  |
|            | 山梨県（仮称）駅                    | （新設：山梨県甲府市大津町字入田）  |
|            | 長野県（仮称）駅                    | （新設：長野県飯田市上郷飯沼）    |
|            | 岐阜県（仮称）駅                    | （新設：岐阜県中津川市千旦林字坂本） |
|            | 名古屋駅                        | （併設：愛知県名古屋市中村区名駅）  |
| 3. 車両基地の位置 | 関東車両基地（仮称）（新設：神奈川県相模原市緑区鳥屋） |                    |
|            | 中部総合車両基地（仮称）（新設：岐阜県中津川市千旦林） |                    |
| 4. 線路延長    | 285.6km                     |                    |
|            | （構造物種別）                     |                    |
|            | トンネル：246.6km（約86％）          |                    |
|            | 高架橋：23.6km（約8％）             |                    |
|            | 橋りょう：11.3km（約4％）            |                    |
|            | 路 盤：4.1km（約2％）              |                    |
| 5. 線路の概要   | 最小曲線半径                      | 8,000m             |
|            | 最急勾配                        | 40‰                |
|            | 軌道中心間隔                      | 5.8m以上             |
| 6. 工事費     | 4兆8,536億円                   |                    |
| 7. 完成予定時期  | 令和9年                        |                    |

（注）今後申請を予定する車両、駅設備等を含む品川・名古屋間の総工事費（山梨リニア実験線既設分を除く）は、5兆5,235億円です。

上記の認可に基づき工事を進めている品川・名古屋間のうち、特に長期間の工期が必要となる南アルプストンネルについては、静岡工区において、大井川の水に関する問題から、静岡県、流域市町等の理解が得られず、実質的に工事が進捗しない状態が続いています。このままの状態が続けば、開業時期に影響を及ぼしかねないことから、令和元年5月以降、その旨を繰り返し表明していますが、時間の経過とともに、状況は一段と厳しくなっています。

こうしたなか、令和2年4月、国土交通省において、この問題について、科学的・工学的な議論を行うことを通して解決を図るため、「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が設置されました。当社は、この会議に真摯に対応することにより、地域の不安を解消し、問題の早期解決に努めているところです。

中央新幹線（東京都・大阪市間）の建設を進めるにあたっては、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。

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

こうした経費増、収入減を伴う から までのリスクに対しては、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。

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

参考 中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線



### 3【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

#### (業績の概要)

当社グループは、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、サービスの一層の充実を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化等の取組みを続け、収益力の強化に努めました。2月以降は、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により、経営環境が厳しくなりましたが、感染防止に取り組むとともに、各種施策を着実に進めました。

東海道新幹線については、大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策を引き続き推進したほか、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、需要にあわせてより弾力的な列車設定に取り組みました。また、N700A（3次車）の投入を完了し、車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化等により3月に「のぞみ12本ダイヤ」を実現しました。さらに、N700S確認試験車による走行試験を引き続き実施しました。

在来線については、名古屋工場の耐震化等の地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。

営業施策については、東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスである「エクスプレス予約」及び「スマートEX」をより多くのお客様にご利用いただくための取組みを実施し、昨年9月には「スマートEX」の登録者数が300万人を超えました。また、沿線の観光資源の魅力を活かした営業施策を推進するなど、ご利用拡大に向けた取組みを積極的に展開しました。

超電導リニアによる中央新幹線については、工事实施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得を進めるとともに、名古屋駅東山線工区や岐阜県駅（仮称）、中部総合車両基地等で工事契約を締結しました。また、都市部非常口の工事契約については、品川・名古屋間に設置する13箇所全てにおいて締結しました。さらに、これまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明するための工事説明会を開催したほか、南アルプストンネル静岡工区については、引き続き工事作業員等の宿舍施設の建設を進めるとともに、静岡市と協定書を締結した中央新幹線の建設に伴う林道東俣線の整備を進めるなど、今後の工事着手に向けて取り組みました。工事については、新たに神奈川県の大蔵非常口、愛知県の第一中京圏トンネル西尾工区及び中間駅として初めてとなる神奈川県駅（仮称）で本格的な工事に着手しました。既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では斜坑、先進坑及び本坑の掘削、長野工区では斜坑及び先進坑の掘削を進めるとともに、品川駅及び名古屋駅では工事桁等を施工したほか、山岳トンネル、都市部非常口等で工事を着実に進めました。このうち北品川非常口では、都市部非常口として初めて立坑本体が完成するとともに、同非常口からトンネルを掘削するシールドマシンが完成し、搬入する準備を進めました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視して着実に取り組みます。

一方、山梨リニア実験線においては、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、引き続き長距離走行試験を実施することなどにより、営業運転に対応した保守体系の確立に向けた実証等を進めるとともに、超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組みました。また、走行試験を着実に行う中で、「超電導リニア体験乗車」を実施し、多くの方々に速度500km/h走行を体験していただきました。さらに、営業車両の仕様策定に向け、L0系をさらにブラッシュアップさせた改良型試験車が3月に完成しました。

海外における高速鉄道プロジェクトへの取組みについては、米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対して、現地子会社「High-Speed-Railway Technology Consulting Corporation」により技術支援を進めるとともに、現地子会社「High-Speed-Railway Integration Corporation」により日本側企業とともにプロジェクトのコアシステムの受注契約に向け、事業開発主体との協議等を行いました。また、引き続き超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動を推進しました。さらに、台湾高速鉄道において技術コンサルティングを進めました。加えて、日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを推進しました。

鉄道以外の事業については、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、積極的な営業・宣伝活動を行うことで、収益の拡大を図ったほか、JRセントラルタワーズでは、開業20周年の取組みを行いました。また、流通事業の活性化や駅商業施設のリニューアルを行い、競争力、販売力の強化に努めました。

さらに、経営体力の一層の充実を図るため、安全を確保した上で設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化の徹底に取り組みました。

しかしながら、これらの諸施策を進めた一方で、前述のとおり、2月以降、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少したことから、当期における全体の輸送実績（輸送人キロ）は、前期比3.5%減の634億2千7百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比1.8%減の1兆8,446億円、経常利益は前期比9.2%減の5,742億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比9.3%減の3,978億円となりました。

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、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を着実に進めました。地震対策については、脱線防止ガードの敷設を進めるなど、東海道新幹線全線を対象にした脱線・逸脱防止対策に取り組みました。また、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、お客様のご利用の多い時期や時間帯に、需要にあわせてより弾力的な列車設定に努めるとともに、N700A（3次車）の投入を完了し、車種統一に伴う全列車の最高速度285km/h化等により3月に「のぞみ12本ダイヤ」を実現しました。さらに、既存車両に地震ブレーキの停止距離短縮等の3次車の特長を反映させる改造工事を昨年9月に完了しました。令和2年7月に営業運転開始を予定しているN700Sについては、投入に向けた準備を進めるとともに、N700S確認試験車により、360km/hでの速度向上試験、バッテリー自走システム走行試験及び長期耐久試験を行いました。加えて、可動柵について、新大阪駅20～26番線ホームへの設置工事を進め、25、26番線ホームで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ました。

在来線については、名古屋工場の耐震化等に加え、高架橋柱の耐震化に着手するなど地震対策を引き続き進めるとともに、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。また、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせ弾力的に増発や増結を行いました。さらに、可動柵について、金山駅東海道本線ホームへの設置工事を進めるとともに、内方線付き点状ブロックの整備対象を乗降1千人以上の駅に拡大して取替を進めるなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。加えて、ハイブリッド方式の次期特急車両HC85系の試験走行車を新製し、基本性能試験を開始したほか、3月には、東海道本線御厨駅を開業しました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に対応すべく実践的な訓練等を実施するとともに、G20大阪サミットの開催にあたり、関係機関と連携し、駅や車内等における安全の確保に努めました。また、ラグビーワールドカップ2019の開催にあたり、臨時列車を運転するなど、利便性の確保に努めました。さらに、地震対策として、駅の吊り天井の脱落防止対策を進めました。

営業施策については、東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスである「エクスプレス予約」及び「スマートEX」をより多くのお客様にご利用いただくために積極的な宣伝活動を行うとともに、「EXのぞみファミリー早特」をはじめとした観光型商品等の販売促進に取り組み、幅広く需要の喚起を図りました。また、京都、奈良、東京、飛騨等の観光資源を活用した各種キャンペーンを展開し、これと連動した旅行商品を設定しました。さらに、JR6社で行う「静岡デスティネーションキャンペーン」を通じて、自治体や旅行会社等と連携し、魅力ある観光素材・商品の開発や観光列車の運行等に取り組むとともに、「Japan Highlights Travel」、「Shupo」等を通じて地域との連携を強化し、お客様のご利用拡大に努めました。加えて、訪日外国人の利便性向上を図るため、東海道新幹線における車内の無料Wi-Fiサービスの整備を完了するとともに、「スマートEX」の英語版予約サイトでのサービスを開始したほか、在来線駅のトイレの洋式化を進めました。そのほか、ラグビーワールドカップ2019の観戦を目的とした訪日外国人に向けた商品の拡大及び販売促進等に取り組みました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少したことから、当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4.0%減の540億9百万人キロ、在来線は前期比0.4%減の94億1千8百万人キロとなりました。

バス事業においては、安全の確保を最優先として顧客ニーズを踏まえた商品設定を行い、収益の確保に努めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比2.1%減の1兆4,312億円、営業利益は前期比7.1%減の6,176億円となりました。

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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)			当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	365	365	365	366	366	366		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
客車走行キロ	千キロ	1,024,862	224,289	1,249,151	1,041,919	226,328	1,268,246		
旅客輸送人員	定期	千人	15,327	270,574	283,514	15,569	274,069	287,174	
	定期外	千人	158,844	142,988	290,599	152,190	139,231	280,676	
	計	千人	174,170	413,562	574,113	167,759	413,299	567,850	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	56,277	9,459	65,736	54,009	9,418	63,427		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	18,184	35,263	53,447	18,447	35,405	53,853
		定期外	百万円	1,273,662	69,560	1,343,222	1,242,923	68,864	1,311,787
		計	百万円	1,291,846	104,824	1,396,670	1,261,370	104,269	1,365,640
	小荷物運賃・料金	百万円	-	7	7	-	5	5	
	合計	百万円	1,291,846	104,831	1,396,678	1,261,370	104,275	1,365,646	
鉄道線路使用料収入	百万円	-	-	3,955	-	-	4,272		
運輸雑収	百万円	-	-	51,371	-	-	52,289		
収入合計	百万円	-	-	1,452,005	-	-	1,422,208		
輸送効率	%	座席利用率 66.4	乗車効率 32.5	-	座席利用率 62.7	乗車効率 32.2	-		

(注) 1 旅客運輸収入の新幹線及び在来線区分は、旅客輸送計数により区分しています。また、旅客輸送人員の合計については、新幹線、在来線の重複人員を除いて計上しています。

2 輸送効率の算出方法は次のとおりです。

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

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

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

会社名	前事業年度(%)	当事業年度(%)
東日本旅客鉄道株式会社	23.7	22.3
西日本旅客鉄道株式会社	18.5	17.4

#### 流通業

流通業においては、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」と「タカシマヤ ゲートタワーモール」が連携して、顧客ニーズを捉えた営業施策を展開することで、収益力の強化に努めました。「ジェイアール名古屋タカシマヤ」においては、化粧品売場のリニューアルを実施しました。また、駅構内の店舗においてもリニューアルを実施したほか、品揃えの拡充等を通じて競争力を高めました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により、当期における営業収益は前期比0.6%減の2,632億円、営業利益は前期比23.2%減の74億円となりました。

#### 不動産業

不動産業においては、「アスティ大垣」や「アスティ静岡東館」でリニューアルを実施するなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により、当期における営業収益は前期比2.6%減の799億円、営業利益は前期比6.3%減の190億円となりました。

#### その他

ホテル業においては、魅力ある商品の設定や販売力強化に取り組むとともに、「名古屋マリオットアソシアホテル」において、「コンシェルジュラウンジ」の改装を実施するなど、海外からのお客様のニーズも踏まえたより高品質なサービスの提供に努めました。

旅行業においては、京都、奈良、東京、飛騨等の各方面へ向けた観光キャンペーン等と連動した魅力ある旅行商品を積極的に販売しました。

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比4.3%増の2,722億円、営業利益は前期比16.1%減の135億円となりました。



(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

営業収益

営業収益は、前期比334億円（1.8%）減の1兆8,446億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比310億円（2.2%）減の1兆3,656億円となりました。東海道新幹線では、輸送実績が前期比4.0%減少した結果、運輸収入は前期比2.4%減の1兆2,613億円となりました。また、在来線では、輸送実績が前期比0.4%減少した結果、運輸収入は前期比0.5%減の1,042億円となりました。

運輸業以外の事業においては、流通業、不動産業ではそれぞれ前期比0.6%、2.6%の減収、その他では前期比4.3%の増収となりました。

営業費

営業費は、前期比201億円（1.7%）増の1兆1,884億円となりました。

営業利益

営業利益は、前期比536億円（7.6%）減の6,561億円となりました。

営業外損益

営業外損益は、前期と比べて47億円悪化しました。

経常利益

経常利益は、前期比583億円（9.2%）減の5,742億円となりました。

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408億円（9.3%）減の3,978億円となりました。

(2) 財政状態

当期末の資産残高は、前期末から3,073億円増加し9兆6,031億円となりました。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1,222億円増加し8兆8,334億円、流通業は前期末から10億円減少し1,265億円、不動産業は前期末から52億円減少し3,649億円、その他は前期末から41億円増加し4,122億円となりました。

当期末の負債残高は、前期末から566億円減少し5兆7,310億円となりました。なお、長期債務の当期末残高は、4兆8,460億円となりました。そのうち、中央新幹線建設長期借入金を除いた長期債務残高は1兆8,460億円となり、前期末と比べ50億円減少しました。

当期末の純資産残高は、前期末から3,640億円増加して3兆8,721億円となり、自己資本比率も前期末の37.3%から当期末は39.9%に上昇しています。

(3) 資本の財源及び資金の流動性

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97億円増の7,613億円となり、資金の流動性を確保していると判断しています。

2月以降の新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により、当社の運輸収入、グループ会社ともに減収となったことなどから、営業活動の結果得られた資金は前期比50億円減少し、5,952億円となりました。

中央新幹線建設に伴う固定資産の取得等による支出は増加したものの、中央新幹線建設資金管理信託の取崩しによる収入により相殺された一方で、資金運用による支出が減少したことから、投資活動の結果支出した資金は前期比450億円減少し、5,524億円となりました。

長期債務の返済による支出が増加した一方で、社債の発行による収入が増加したことにより相殺され、財務活動の結果支出した資金は前年並みの329億円となりました。

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。

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。

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。

中央新幹線の建設については、財政投融資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。

その他の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、米ドル建普通社債750百万ドルを発行し、長期借入金により362億円を調達しました。

なお、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A1、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AA-、株式会社日本格付研究所よりAAAの格付けを取得しています。

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

#### (4) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

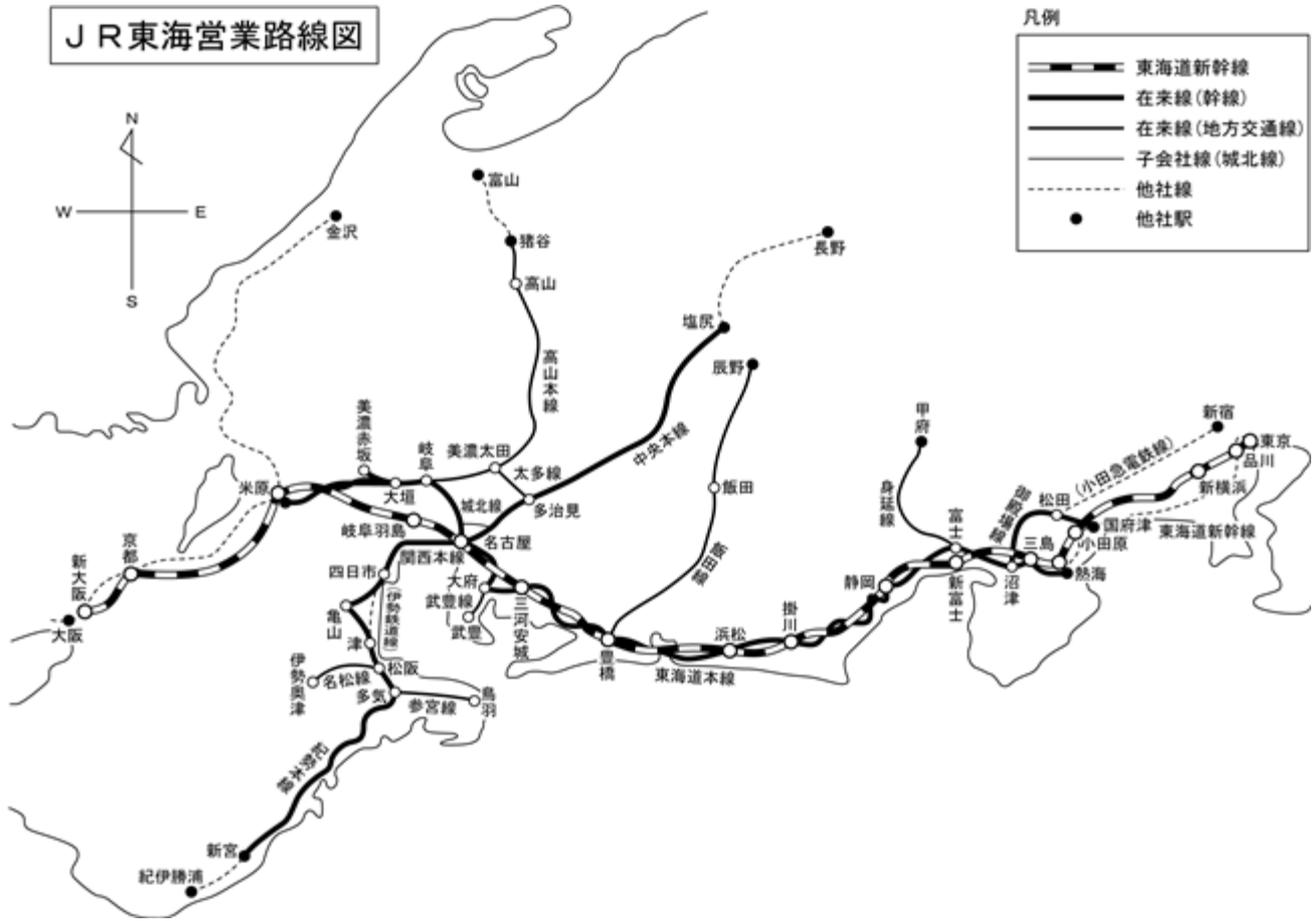
当社の連結財務諸表は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて作成しています。この連結財務諸表の作成にあたって、過去の実績や状況に応じ合理的だと考えられる様々な要因に基づき、見積り及び判断を行っていますが、実際の結果は、見積り特有の不確実性があるために、これらの見積りと異なる場合があります。

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

# JR東海営業路線図

## 凡例

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



#### 4【経営上の重要な契約等】

(1) 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く。）を平成3年10月1日、保有機構（現：鉄道・運輸機構）より5兆956億円で譲り受け、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、平成29年1月に支払を完了しています。

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

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

なお、上記の契約では、2社以上の旅客会社線をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金の算出に当たっては通算できる制度とされており、かつ、旅客運賃については遠距離遞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㈱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。

## 5【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、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、大きな成果をあげています。

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539億円となりました。

### 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・安定輸送の確保を最優先に、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、山梨リニア実験線において、営業線仕様の車両及び設備により、2編成を交互に運用して、引き続き長距離走行試験を実施することなどにより、営業運転に対応した保守体系の確立に向けた実証を行うとともに、超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組んでいます。また、営業車両の仕様策定に向け、L0系を更にブラッシュアップさせた改良型試験車を3月に完成させ、山梨リニア実験線での走行試験の開始に向けた準備を進めています。

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
- ・N700S確認試験車による長期耐久試験やHC85系による走行試験等
- ・検査・保守の高度化、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
- ・営業運転に対応した保守体系の確立

#### (注) 山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

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

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

また、当社は、平成19年1月に上記の「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」の変更承認を得て、山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新の工事を進め、平成25年8月に営業線仕様の車両L0系により走行試験を再開し、平成29年2月には評価委員会において、超電導リニアの技術開発については、「営業線に必要な技術開発は完了」としていると改めて評価されました。引き続き、上記のとおり、実用技術として完成した超電導リニア技術のブラッシュアップと営業線における建設・運営・保守のコストダウンに取り組んでいきます。

以上について、当社は、当初計画において、実験基盤施設（汎用性のある地上施設）等として、消費税等を含めて1,965億円の特別負担投資を予定し、平成3年3月期から令和2年3月期までに、合計1,706億円を支出しています。さらに、42.8kmへの延伸と設備更新の新たな資金フレームとして、消費税等を含めて3,550億円の工事費を予定し、平成19年3月期から令和2年3月期までに、合計3,399億円を支出しています。また、上記の金額とは別に、当社独自の超電導リニア技術開発費として、会社発足時から令和2年3月期までに、合計2,151億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をさらに図り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5,240億円、工事負担金充当額を含め5,293億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、東海道新幹線および在来線の安全・安定輸送の確保、サービス向上、中央新幹線の建設ならびに業務の効率化等に4,930億円、連結子会社において21億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58億円、不動産業においては138億円、その他においては92億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  
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	1,150,004	215,584	2,281,560 (48,398)	997,709	4,644,859	18,219
不動産業	52,102	8	45,552 (504)	242	97,906	63

- (注) 1 運輸業に供する土地とは、線路用地(面積29,991千㎡、帳簿価額1,320,717百万円)、停車場用地(面積9,060千㎡、帳簿価額787,957百万円)、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、帳簿価額704,419百万円)、電路設備(電柱、信号設備、トロッコ線等、帳簿価額218,632百万円)、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858,785百万円)が含まれています。
- 5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業875,528百万円、不動産業187百万円)、その他の有形固定資産(運輸業39,008百万円、不動産業37百万円)及び無形固定資産(運輸業83,172百万円、不動産業17百万円)の合計です。

運輸業の主な設備の内訳

a 線路及び駅の数

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

- (注) 1 「 」の駅は当該区間の駅数には含んでいません。  
2 駅数欄の[ ]は、外数で他線区との併設駅数を示しています。  
3 このほかに、鉄道・運輸機構から借り受けている城北線(営業キロ:11.2km)に係る鉄道施設を(株)東海交通事業に使用させています。  
4 当期の発生した主な変更点は以下のとおりです。  
令和2年3月14日、東海道本線に御厨駅が開業しました。  
令和2年3月14日、参宮線の臨時駅池の浦シーサイド駅を廃駅しました。



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	-	1,871	2	268	3	16	1,018	3,180
在来線	-	217	218	322	326	143	-	422	1,648
合計	2	217	2,089	324	594	146	16	1,440	4,828

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	244
名古屋工場	名古屋市中区	111,239	118	3,627
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,083	1,105	126
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	275
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	443
[ 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	3,715
浜松工場	浜松市中区	346,061	71,447	19,865
[ 静岡支社 ]				
静岡車両区	静岡市葵区	56,392	181	590
[ 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	9,092
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	1,031

## d 賃借資産

主な賃借資産は次のとおりです。

賃借先 賃借設備	設備のうち		賃借終了年度	賃借料 (百万円)
	土地 (面積千㎡)	建物 (面積千㎡)		
鉄道・運輸機構 城北線(勝川～枇杷島間11.2km)	127	1	令和14年度	4,108

(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。

## 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	371,188	22,051	228
(株)ジェイアール東海ホテルズ	静岡市葵区ほか	58,929	4,430	5,054
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	40,266

(2) 国内子会社

運輸業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
ジェイアール東海バス(株) (名古屋市東区)	478	2,171	1,076 (45)	275	4,001	289	支店等

(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。

流通業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
(株)ジェイアール東海高島屋 (名古屋市東区)	12,066	-	-	2,737	14,804	618	店舗等
(株)ジェイアール東海 パッセンジャーズ (東京都中央区)	5,144	379	1,130 (5)	774	7,427	1,477	支店、 店舗等
東海キヨスク(株) (名古屋市東区)	2,897	2	571 (3)	1,708	5,180	530	支社、 店舗等
ジェイアール東海商事(株) (名古屋市東区)	70	5	-	406	482	67	支社等

(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。

不動産業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
ジェイアール セントラルビル(株) (名古屋市東区)	109,629	382	0 (0)	1,439	111,452	65	駅ビル等
ジェイアール東海不動産(株) (東京都港区)	44,231	160	10,269 (89)	214	54,876	124	賃貸施設等
新横浜ステーション開発(株) (横浜市港北区)	11,720	-	0 (0)	133	11,854	40	駅ビル等
東京ステーション開発(株) (東京都千代田区)	4,163	61	-	1,214	5,439	40	高架下等
名古屋ステーション開発(株) (名古屋市東区)	7,069	-	0 (0)	499	7,569	57	高架下等
ジェイアール東海関西開発(株) (京都市南区)	3,134	-	0 (0)	244	3,379	83	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。

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)	3,386	319	76 (1)	1,151	4,933	857	ホテル等
(株)ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	260	-	-	3,244	3,505	825	支店等
(株)ジェイアール東海 エージェンシー (東京都港区)	742	-	-	678	1,420	235	支店等
日本車輛製造(株) (名古屋市中村区)	7,638	3,593	14,593 (4,549)	1,729	27,554	1,991	製作所等
ジェイアール東海建設(株) (名古屋市中村区)	213	1	383 (2)	202	801	367	支店等
中央リネンサプライ(株) (東京都中央区)	224	205	143 (7)	23	597	97	営業所、 工場等
日本機械保線(株) (東京都港区)	1,972	137	726 (10)	207	3,043	445	支店、 事業所等
東海交通機械(株) (名古屋市中村区)	519	9	299 (6)	218	1,047	1,143	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、自己資金等の他、財政投融資を活用した長期借入（総額3兆円）により調達した資金を充当します。

駅の橋上化や高架化など、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。

運輸業

ア．東海道新幹線、在来線

(単位 百万円)

項目	計画額	令和2年 3月期まで の既支払額	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	135,800	2,547	133,253	令和元年6月	令和5年3月
東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	80,823	-	80,823	令和元年11月	令和11年3月
駅天井地震対策	13,200	5,668	7,532	平成28年9月	令和9年3月
東海道新幹線ATC装置取替等	54,592	14,737	39,855	平成26年12月	令和9年3月
東海道新幹線周波数変換装置取替	13,878	11,123	2,755	平成26年4月	令和6年3月
東海道新幹線電力補償装置取替	21,267	15,462	5,805	平成24年1月	令和5年3月
東海道新幹線コムトラック中央処理装置取替	11,430	1,988	9,442	平成29年10月	令和6年9月
東海道新幹線基幹通信ケーブル更新	9,650	6,483	3,167	平成27年8月	令和6年2月
東海道新幹線地中送電線取替	7,686	1,768	5,918	平成30年1月	令和5年9月
東海道新幹線環境対策	1,388	519	869	平成29年11月	令和4年3月
名古屋工場耐震化等の在来線地震対策	29,929	12,240	17,689	平成26年1月	令和11年3月
在来線名古屋駅輸送設備更新等	8,097	6,130	1,967	平成26年3月	令和3年12月
在来線工務関係組織再編関連設備整備	11,008	7,709	3,299	平成29年8月	令和4年2月
在来線列車無線設備等取替	9,010	273	8,737	平成30年7月	令和10年2月
新幹線N700S車両新製等	272,499	25,183	247,316	平成30年12月	令和6年3月
在来線315系車両新製等	72,100	-	72,100	令和元年9月	令和9年3月
営業設備・駅設備等整備					
エクスプレス予約システム更新・改修等	37,040	10,511	26,529	平成30年5月	令和4年12月
東海道新幹線新大阪駅可動式ホーム柵整備	7,066	1,621	5,445	平成30年2月	令和5年3月
列車運行情報案内設備整備	6,410	5,063	1,347	平成28年8月	令和9年3月
東海道本線刈谷駅他駅改良	14,093	1,980	12,113	平成28年10月	令和9年9月
武豊線半田駅付近高架化	15,597	339	15,258	平成29年9月	令和10年3月
東海道本線岐阜駅他エレベーター新設	3,432	658	2,774	平成29年5月	令和8年9月
東海道本線金山駅可動式ホーム柵整備	1,980	83	1,897	平成30年10月	令和3年12月
業務効率化					
社内情報ネットワークシステム更新等	10,260	1,838	8,422	令和元年5月	令和4年9月

イ．中央新幹線

中央新幹線については、平成26年8月、全幹法第9条に基づき、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、同年10月に認可を受けました。

加えて平成29年9月、電力設備や信号通信設備等の電気設備を中心に、既に工事実施計画（その1）で認可を受けた土木工事の一部変更をあわせて、品川・名古屋間の工事実施計画（その2）として認可申請を行い、平成30年3月に認可を受けました。

品川・名古屋間の総工事費は、今後申請予定である車両、駅設備等の現時点の見込み額を含め、5兆5,235億円（山梨リニア実験線既設分は除く。）です。

（単位 百万円）

項目	計画額 (総工事費)	令和2年 3月期まで の既支払額	今後の 所要額	工事着手	完成予定
品川・名古屋間建設	5,523,550	757,941	4,765,609	平成26年10月	令和9年12月

工事の進捗状況

当期は、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得を進めるとともに、名古屋駅東山線工区や岐阜県駅（仮称）、中部総合車両基地等で工事契約を締結しました。また、都市部非常口の工事契約については、品川・名古屋間に設置する13箇所全てにおいて締結しました。さらに、これまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明するための工事説明会を開催したほか、南アルプストンネル静岡工区については、引き続き工事作業員等の宿舍施設の建設を進めるとともに、静岡市と協定書を締結した中央新幹線の建設に伴う林道東俣線の整備を進めるなど、今後の工事着手に向けた準備に取り組みました。工事については、新たに神奈川県の大蔵非常口、愛知県の第一中京圏トンネル西尾工区及び中間駅として初めてとなる神奈川県駅（仮称）で本格的な工事に着手しました。既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では斜坑、先進坑及び本坑の掘削、長野工区では斜坑及び先進坑の掘削を進めるとともに、品川駅及び名古屋駅では工事桁等を施工したほか、山岳トンネル、都市部非常口等で工事を着実に進めました。このうち北品川非常口では、都市部非常口として初めて立坑本体が完成するとともに、同非常口からトンネルを掘削するシールドマシンが完成し、搬入する準備を進めました。

流通業、不動産業、その他

該当事項はありません。

(2) 重要な設備の除却等

該当事項はありません。

## 第4【提出会社の状況】

### 1【株式等の状況】

#### (1)【株式の総数等】

##### 【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	824,000,000
計	824,000,000

##### 【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数(株) (令和2年3月31日)	提出日現在発行数(株) (令和2年6月23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	206,000,000	206,000,000	名古屋証券取引所 東京証券取引所 各市場第一部	(注)
計	206,000,000	206,000,000	-	-

(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】

##### 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

##### 【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

##### 【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)
平成24年10月1日 (注)	203,940,000	206,000,000	-	112,000	-	53,500

(注) 普通株式1株を100株に分割したことによるものです。なお、同時に1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用しています。

(5) 【所有者別状況】

令和2年3月31日現在

区分	株式の状況(1単元の株式の数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	179	28	926	759	37	88,920	90,892	-
所有株式数(単元)	299	1,061,172	6,522	285,403	433,988	74	272,124	2,059,582	41,800
所有株式数の割合(%)	0.01	51.52	0.32	13.86	21.07	0.00	13.21	100.00	-

(注) 1 自己株式8,999,249株は「個人その他」欄に89,992単元及び「単元未満株式の状況」欄に49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22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1,936人です。

(6) 【大株主の状況】

令和2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)	東京都港区浜松町二丁目11番3号	12,597,400	6.39
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	東京都中央区晴海一丁目8番11号	9,997,100	5.07
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	8,642,300	4.39
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	7,125,000	3.62
株式会社三菱UFJ銀行	東京都千代田区丸の内二丁目7番1号	6,278,100	3.19
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	5,000,000	2.54
トヨタ自動車株式会社	愛知県豊田市トヨタ町1番地	4,000,000	2.03
第一生命保険株式会社	東京都千代田区有楽町一丁目13番1号	3,423,900	1.74
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)	東京都中央区晴海一丁目8番11号	3,388,700	1.72
農林中央金庫	東京都千代田区有楽町一丁目13番2号	3,350,000	1.70
計	-	63,802,500	32.39

(注) 1 上記のほか、当社は自己株式8,999,249株を保有しています。

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



(7) 【議決権の状況】  
【発行済株式】

令和2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 8,999,200	-	-
	(相互保有株式) 普通株式 17,000	-	
完全議決権株式(その他)	普通株式 196,942,000	1,969,420	-
単元未満株式	普通株式 41,800	-	-
発行済株式総数	206,000,000	-	-
総株主の議決権	-	1,969,420	-

- (注) 1 証券保管振替機構名義の株式2,200株(議決権22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 上記の自己保有株式には、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する株式は含まれていません。

【自己株式等】

令和2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	8,999,200	-	8,999,200	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NBF御茶 ノ水ビル	17,000	-	17,000	0.01
計	-	9,016,200	-	9,016,200	4.38

- (注) 上記の自己保有株式には、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する株式は含まれていません。

(8) 【役員・従業員株式所有制度の内容】

従業員株式所有制度の概要

当社は、平成29年9月より「株式給付信託（従業員持株会処分型）」を導入しました。

「株式給付信託（従業員持株会処分型）」の導入にあたり、当社は、当社を委託者、みずほ信託銀行株式会社を受託者とする「株式給付信託（従業員持株会処分型）契約書」（以下「本信託契約」という。）を締結しました（本信託契約に基づいて設定される信託を以下「本信託」という。）。また、みずほ信託銀行株式会社は、資産管理サービス信託銀行株式会社との間で、資産管理サービス信託銀行株式会社を再信託受託者として有価証券等の信託財産の管理を再信託する契約を締結しています。

資産管理サービス信託銀行株式会社は、資産管理サービス信託銀行株式会社に設定される信託E口（以下「信託E口」という。）において、制度導入後4年間にわたりJR東海社員持株会（以下「持株会」という。）が購入することが見込まれる数に相当する当社株式を予め一括して取得し、以後、持株会の株式購入に際して当社株式を売却していきます。

信託E口による持株会への当社株式の売却を通じて、信託終了時まで、本信託の信託財産内に株式売却益相当額が累積した場合には、かかる金銭を残余財産として、受益者適格要件を充足する持株会加入者（従業員）に分配します。

他方、当社は、信託銀行が当社株式を取得するための借入に際し保証をするため、当社株価の下落等により、信託終了時において、株式売却損相当額の借入残債がある場合には、保証契約に基づき当社が当該残債を弁済することとなります。

従業員持株会に取得させる予定の株式の総数

1,121,900株

当該従業員株式所有制度による受益権その他の権利を受けることができる者の範囲  
受益者適格要件を充足する持株会会員

## 2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

(1)【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2)【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
当事業年度における取得自己株式	10	242,200
当期間における取得自己株式	-	-

(注) 当期間(令和2年4月1日から有価証券報告書提出日まで)における取得自己株式には、令和2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、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	8,999,249	-	8,999,249	-

(注) 1 当期間(令和2年4月1日から有価証券報告書提出日まで)におけるその他の株式数には、令和2年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の売渡請求による株式数は含めていません。また、当期間における保有自己株式数には、令和2年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求及び売渡請求による株式数の増減は含めていません。

2 上記の保有自己株式数には、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する株式は含まれていません。

### 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内部留保を確保し、配当については安定配当を継続することを基本方針としています。

当社は、毎年3月31日を基準日とする期末配当及び9月30日を基準日とする中間配当の年2回の剰余金の配当を実施することを基本方針としており、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、期末配当金ともに1株当たり75円の配当を実施し、この結果、年間配当金は1株当たり150円となりました。

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

なお、当社は、会社法第454条第5項に規定する中間配当について、「当社は、取締役会の決議によって、毎年9月30日を基準日とする中間配当を行うことができる。」と定款で定めています。

(注) 当事業年度の剰余金の配当

決議年月日	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)
令和元年10月28日 取締役会決議	14,775	75
令和2年6月23日 定時株主総会決議	14,775	75

#### 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。

###### 企業統治の体制の概要等

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

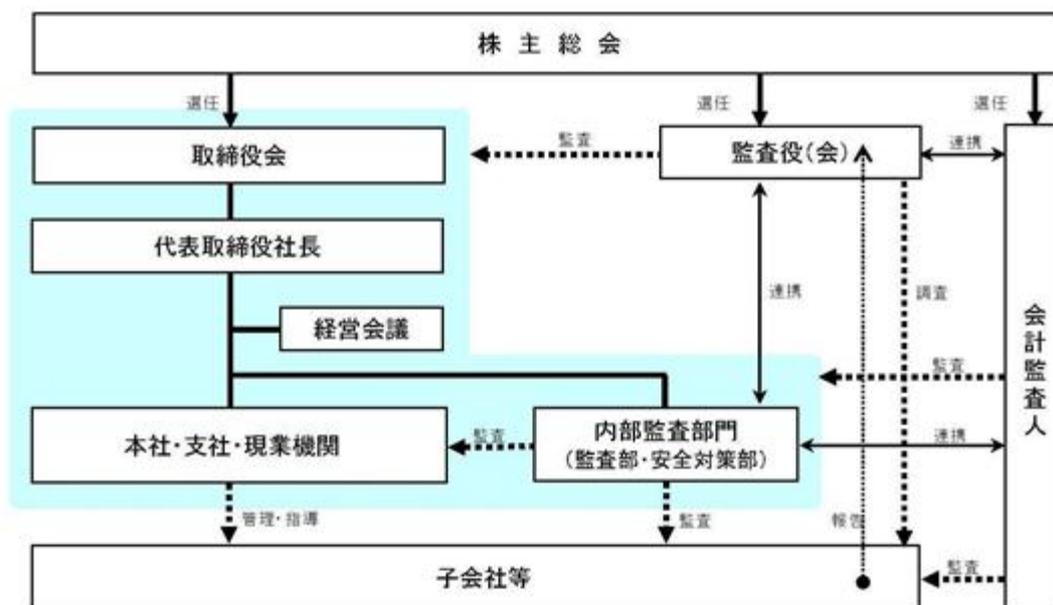
当社の取締役会は取締役16名（うち3名が社外取締役）で構成されており、議長は代表取締役会長が務めています。また、当社は監査役制度を採用しており、監査役会は監査役5名（うち4名が社外監査役）で構成されています。取締役会、監査役会の構成員については、「第4 提出会社の状況 4 コーポレート・ガバナンスの状況等 (2) 役員 の状況」に記載のとおりです。

取締役会は、月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、事柄の背景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。また、経営に関する重要な事項を審議する機関として、代表取締役社長が議長を務め、全ての常勤の取締役及び監査役並びに一部の執行役員を構成員とする経営会議を設置し、取締役会に先立って、より幅広く経営に関する事項を審議することで、その後に開催される取締役会における審議の充実に努めています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役に出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。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。

当社は平成15年5月に執行役員制度を導入していますが、当社を取り巻く経営環境の変化に適時・適切に対応するため、平成24年6月から、より一層の取締役会における意思決定の迅速化及び審議の充実並びに取締役と業務執行を担う執行役員との役割分担のさらなる明確化を目的とした役員体制としています。そのうえで、事業の実情に通じた意思決定を行うため、鉄道事業本部長をはじめ基幹的業務を担う一部の執行役員を取締役兼務とする体制としています。

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

(図表) 当社のコーポレート・ガバナンス体制



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

(内部統制基本方針)

9 その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制  
取締役会への出席のほか、経営会議等の重要な会議に監査役の出席を求め、経営施策の審議過程からその適法性の確保に努める。  
内部監査部門は、監査役及び会計監査人との連携を深め、監査役監査の充実を図る。  
監査役の職務の執行について生ずる費用の支出等については、社内規程に従って適切に処理する。

b リスク管理体制の整備の状況

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

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

c 子会社の業務の適正を確保するための体制整備の状況

当社グループとして経営方針等の意思統一を図り、一体となって事業に取り組むため、毎年、「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 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。

f 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。

g 中間配当の決定機関

当社は、株主への機動的な利益還元を行うため、取締役会の決議により中間配当を実施することができる旨定款に定めています。

h 自己株式の取得の決定機関

当社は、機動的な資本政策の遂行を可能とするため、会社法第165条第2項の規定に基づき、取締役会の決議によって市場取引等により自己の株式を取得す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】

役員一覧

男性 21名 女性 - 名 ( 役員のうち女性の比率 - % )

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	柘 植 康 英	昭和28年 8月 6日生	昭和52年 4月 日本国有鉄道入社 昭和60年 3月 同新潟鉄道管理局総務部人事課長 昭和62年 4月 当社入社 平成元年 3月 当社総合企画本部経営管理部管理課長 平成 3年 5月 当社人事部企画担当課長 平成 4年 6月 当社人事部勤労課長 平成 6年 6月 当社人事部人事課長 平成 8年 6月 当社総務部次長 平成12年 6月 当社総務部長 平成14年 6月 当社取締役人事部長 平成18年 6月 当社常務取締役秘書部長 平成20年 6月 当社代表取締役副社長 平成26年 4月 当社代表取締役社長 平成30年 4月 当社代表取締役会長 (現在に至る)	(注4)	14,243
代表取締役社長	金 子 慎	昭和30年 8月29日生	昭和53年 4月 日本国有鉄道入社 昭和61年 2月 同職員局労働課補佐 昭和62年 4月 当社入社 平成 3年 3月 当社人事部人事課担当課長 平成 6年 6月 当社人事部勤労課長 平成 8年 6月 当社人事部人事課長 平成10年 6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成14年 6月 当社総務部長 平成16年 6月 当社取締役総務部長 平成18年 6月 当社取締役人事部長 平成20年 6月 当社常務取締役総合企画本部長 平成22年 6月 当社専務取締役総合企画本部長 平成24年 6月 当社代表取締役副社長 平成30年 4月 当社代表取締役社長 (現在に至る)	(注4)	3,620
代表取締役副社長 事務部門担当	巢 山 芳 樹	昭和32年 5月 4日生	昭和55年 4月 日本国有鉄道入社 昭和61年 2月 同新潟鉄道管理局経理部主計課長 昭和62年 4月 当社入社 平成 2年 4月 (株)ジェイアール東海ツアーズ総務部経理課長 平成 3年 3月 当社人事部勤労課課長代理 平成 4年 7月 当社人事部勤労課担当課長 平成 6年 5月 当社人事部人事課担当課長 平成 8年 6月 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部管理課長 平成 9年 2月 当社人事部勤労課長 平成10年 6月 当社人事部人事課長 平成14年 6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成18年 7月 当社総合企画本部投資計画部長 平成20年 6月 当社取締役人事部長 平成22年 6月 当社取締役総務部長 平成24年 6月 当社常務執行役員総務部長 平成26年 6月 当社取締役 常務執行役員新幹線鉄道事業本部長 平成28年 6月 当社取締役 専務執行役員総合企画本部長 平成30年 6月 当社代表取締役副社長総合企画本部長 令和元年 6月 当社代表取締役副社長 (現在に至る)	(注4)	3,146



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  技術部門担当、 海外高速鉄道担当	小 菅 俊 一	昭和29年5月20日生	昭和52年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年2月 同新幹線総局静岡保線所静岡支所長 昭和62年4月 当社入社 昭和63年2月 当社三重支店工務課長 平成元年3月 当社総合企画本部国際課長 平成3年3月 当社総合企画本部東京企画部担当課長 平成6年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部担当部長 平成7年6月 当社技術本部主幹 平成9年6月 日本機械保線(株)取締役経営管理部長 平成11年4月 当社総合企画本部東京企画部担当部長 平成11年6月 当社総合企画本部東京企画部長 平成12年7月 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 平成16年7月 当社総合企画本部経営管理部長・投資計画部長 平成18年7月 当社総合企画本部副本部長 平成20年6月 当社執行役員総合技術本部技術企画部長 平成22年6月 当社執行役員総合技術本部副本部長 平成23年7月 当社執行役員総合技術本部副本部長・技術企画部海外高速鉄道プロジェクトC&C事業室長 平成24年6月 当社常務執行役員総合技術本部副本部長・技術企画部長・技術企画部海外高速鉄道プロジェクトC&C事業室長 平成28年6月 当社取締役 専務執行役員総合技術本部長 平成30年6月 当社代表取締役副社長(現在に至る)	(注4)	3,545
代表取締役副社長  中央新幹線推進本部担当	宇 野 護	昭和29年6月19日生	昭和53年4月 日本国有鉄道入社 昭和60年3月 同岐阜工事事務所調査課補佐 昭和62年4月 当社入社 平成3年3月 当社総合企画本部リニア・中央新幹線推進部担当課長 平成3年7月 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 平成5年6月 当社総合企画本部東京企画部担当課長 平成8年6月 当社広報部次長 平成11年6月 当社リニア開発本部主幹 平成12年9月 当社広報部長 平成16年7月 当社新幹線鉄道事業本部施設部長 平成20年6月 当社執行役員東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 平成22年6月 当社取締役東海道新幹線21世紀対策本部長 平成23年7月 当社取締役中央新幹線推進本部長 平成24年6月 当社常務執行役員中央新幹線推進本部長 平成27年6月 当社取締役 常務執行役員中央新幹線推進本部長 平成28年6月 当社取締役 専務執行役員中央新幹線推進本部長 平成30年6月 当社代表取締役副社長(現在に至る)	(注4)	3,065

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 鉄道事業本部担当、 安全部門統括担当	田 中 守	昭和33年 8月 5日生	昭和57年 4月 日本国有鉄道入社 昭和62年 4月 当社入社 平成 4年 6月 当社技術本部副主幹 平成 5年 6月 当社関西支社大阪第三車両所長 平成 7年 6月 当社関西支社運輸営業部車両課長 平成 9年 6月 当社静岡支社管理部人事課長 平成11年 7月 当社新幹線鉄道事業本部車両部車両課長 平成15年 7月 当社新幹線鉄道事業本部車両部担当部長 平成19年 7月 当社総合技術本部技術企画部担当部長 平成22年 6月 当社新幹線鉄道事業本部車両部長 平成26年 6月 当社執行役員関西支社長 平成28年 6月 当社執行役員総合技術本部副本部長・技術企画部長 平成30年 6月 当社取締役 常務執行役員新幹線鉄道事業本部部長 令和 2年 6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注4)	1,147
取締役 専務執行役員 中央新幹線推進本部長、 建設部門統括担当	水 野 孝 則	昭和33年 2月26日生	昭和56年 4月 日本国有鉄道入社 昭和62年 4月 当社入社 平成 5年 7月 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 平成 8年 6月 当社建設工事事務不動産開発課長 平成11年 7月 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 平成14年 7月 当社総合技術本部リニア開発本部主幹 平成17年 7月 名工建設(株)企画本部経営企画部長 平成19年 7月 当社建設工事事務担当部長 平成20年 6月 当社東海道新幹線21世紀対策本部企画推進部長 平成22年 7月 当社東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 平成23年 7月 当社中央新幹線推進本部副本部長 平成25年 6月 当社執行役員中央新幹線推進本部副本部長 平成28年 6月 当社常務執行役員中央新幹線推進本部副本部長 平成30年 6月 当社取締役 専務執行役員中央新幹線推進本部部長（現在に至る）	(注4)	2,736
取締役 専務執行役員 総合技術本部長、 電気部門統括担当	森 厚 人	昭和34年 9月 4日生	昭和57年 4月 日本国有鉄道入社 昭和62年 4月 当社入社 平成 9年 6月 当社新幹線鉄道事業本部電気部信号通信課長 平成12年 7月 新生テクノス(株)経営管理部担当部長 平成14年 7月 当社新幹線鉄道事業本部電気部担当部長 平成16年 7月 当社関西支社工務部長 平成18年 7月 当社総合技術本部技術企画部担当部長 平成22年 6月 当社新幹線鉄道事業本部電気部長 平成26年 6月 当社執行役員安全対策部長 平成28年 6月 当社取締役 執行役員東海鉄道事業本部部長 平成30年 6月 当社常務執行役員総合技術本部副本部長・技術企画部長 令和 2年 6月 当社取締役 専務執行役員総合技術本部長（現在に至る）	(注4)	2,737

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有 株式数 (株)
取締役 常務執行役員 総合企画本部長	丹羽 俊介	昭和40年6月22日生	平成元年4月 当社入社 平成13年7月 当社広報部東京広報室長 平成15年7月 当社静岡支社管理部人事課長 平成17年7月 当社人事部勤労課担当課長 平成18年7月 当社人事部勤労課長 平成20年7月 当社人事部人事課長 平成22年7月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 平成25年7月 当社総合企画本部投資計画部担当部長 平成26年6月 当社人事部長 平成28年6月 当社執行役員広報部長 令和元年6月 当社取締役 執行役員総合企画本部長 令和2年6月 当社取締役 常務執行役員総合企画本部長 (現在に至る)	(注4)	938
取締役 常務執行役員 東海鉄道事業本部長、 施設部門統括担当	鈴木 広士	昭和36年2月24日生	昭和60年4月 日本国有鉄道入社 昭和62年4月 当社入社 平成11年7月 当社新幹線鉄道事業本部小田原保線所長 平成12年7月 当社関西支社工務部施設課長 平成14年7月 当社東海鉄道事業本部管理部総務課担当課長 平成16年7月 当社東海鉄道事業本部工務部管理課長 平成18年7月 日本機械保線(株)経営管理部長 平成20年7月 当社新幹線鉄道事業本部名古屋施設事務所長 平成22年7月 当社総合技術本部技術企画部担当部長 平成24年6月 当社東海鉄道事業本部工務部長 平成28年6月 当社執行役員静岡支社長 平成30年6月 当社取締役 執行役員東海鉄道事業本部長 令和2年6月 当社取締役 常務執行役員東海鉄道事業本部長 (現在に至る)	(注4)	1,646
取締役 常務執行役員 新幹線鉄道事業本部長、 車両部門統括担当	大山 隆幸	昭和39年9月21日生	昭和63年4月 当社入社 平成16年7月 当社新幹線鉄道事業本部車両部管理課長 平成20年7月 当社総合技術本部技術開発部担当部長 平成24年7月 当社安全対策部次長 平成26年7月 当社東海鉄道事業本部車両部長 平成28年6月 当社執行役員関西支社長 平成30年6月 当社執行役員静岡支社長 令和2年6月 当社取締役 常務執行役員新幹線鉄道事業本部長 (現在に至る)	(注4)	1,103
取締役 常務執行役員 事業推進本部長	小林 創	昭和39年4月11日生	平成元年4月 当社入社 平成14年7月 当社関西支社管理部人事課長 平成17年7月 (株)ジェイアール東海パッセンジャーズ総務部長 平成20年6月 当社関西支社管理部長 平成23年7月 東海キヨスク(株)取締役 平成26年6月 ジェイアール東海静岡開発(株)代表取締役社長 平成30年6月 当社執行役員事業推進本部副本部長 令和2年6月 当社取締役 常務執行役員事業推進本部長 (現在に至る)	(注4)	979

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有 株式数 (株)
取締役	トーケル・ バターソン	昭和29年8月29日生	昭和63年8月 米国防総省国防長官室日本上級部長 平成3年4月 米大統領府国家安全保障会議日韓部長 平成6年11月 戦略国際問題研究所パシフィック・フォーラムシニア・アソシエイト、 同パシフィック・グループ会長 平成10年4月 Raytheon Japan社社長 平成13年2月 米大統領特別補佐官(アジア担当) 平成14年10月 米駐日大使上級顧問 平成16年4月 米国務省南アジア次官補代理 平成17年4月 Raytheon International社社長、Raytheon社副社長 平成21年10月 U.S.-Japan MAGLEV社社長 平成22年3月 The Northeast MAGLEV社社長 平成25年1月 当社囑託 平成27年5月 The Northeast MAGLEV社取締役 平成27年6月 当社取締役(現在に至る)	(注4)	0
取締役	佐伯 卓	昭和26年6月14日生	昭和49年4月 東邦瓦斯㈱入社 平成16年6月 同社取締役 平成20年6月 同社代表取締役社長 平成24年6月 当社取締役(現在に至る) " 東邦瓦斯㈱代表取締役会長 平成28年6月 同社取締役相談役 平成30年6月 同社相談役(現在に至る)	(注4)	1,186
取締役	笠間 治雄	昭和23年1月2日生	昭和49年4月 東京地方検察庁検事 平成14年10月 東京地方検察庁次席検事 平成17年6月 東京高等検察庁次席検事 平成18年6月 最高検察庁刑事部長 平成19年10月 次長検事 平成21年1月 広島高等検察庁検事長 平成22年6月 東京高等検察庁検事長 平成22年12月 検事総長 平成24年10月 弁護士登録(現在に至る) 令和2年6月 当社取締役(現在に至る)	(注4)	0
取締役	大島 卓	昭和31年7月14日生	昭和55年4月 日本碍子㈱入社 平成19年6月 同社執行役員 平成23年6月 同社常務執行役員 平成26年6月 同社代表取締役社長(現在に至る) 令和2年6月 当社取締役(現在に至る)	(注4)	0
常勤監査役	山田 龍彦	昭和39年7月12日生	平成元年4月 当社入社 平成16年7月 当社新幹線鉄道事業本部管理部経理課長 平成18年7月 当社財務部資金課長 平成20年7月 当社財務部会計課長 平成22年6月 当社財務部次長 平成26年6月 当社財務部長 平成28年6月 当社執行役員財務部長 令和2年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	960

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有 株式数 (株)
常勤監査役	石津 緒	昭和30年8月7日生	昭和53年4月 運輸省入省 平成12年7月 同省運輸政策局国際業務第一課長 平成13年1月 国土交通省総合政策局国際業務課長 平成13年7月 中部国際空港(株)企画部長 平成15年4月 同社経営企画部長 平成16年7月 国土交通省大臣官房参事官 平成17年7月 同省自動車交通局総務課長 平成18年7月 同省大臣官房審議官 平成19年7月 同省中国運輸局長 平成21年7月 同省航空局次長 平成23年10月 同省近畿運輸局長 平成24年9月 同省国土交通審議官 平成25年11月 名工建設(株)顧問 平成26年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	878
常勤監査役	山下 史雄	昭和34年10月7日生	昭和58年4月 警察庁入庁 平成18年1月 岩手県警察本部長 平成19年2月 警察庁長官官房国際課長 平成20年8月 警察庁長官官房給与厚生課長 平成21年2月 警視庁生活安全部長 平成22年8月 警察庁長官官房総務課長 平成23年9月 内閣総理大臣秘書官 平成25年1月 警察庁長官官房審議官(生活安全局担当) 平成25年6月 警視庁警務部長 平成26年1月 京都府警察本部長 平成27年7月 警視庁副總監 平成29年1月 警察庁生活安全局長 平成30年11月 明治安田生命保険相互会社社団法人第二部顧問 令和元年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	120
監査役	木藤 繁夫	昭和15年9月29日生	昭和41年4月 東京地方検察庁検事 平成6年6月 法務大臣官房総務審議官 平成7年9月 法務省保護局長 平成9年7月 最高検察庁総務部長 平成9年12月 同庁公安部長 平成11年1月 公安調査庁長官 平成13年5月 広島高等検察庁検事長 平成14年10月 東京高等検察庁検事長 平成15年10月 弁護士登録(現在に至る) 平成19年6月 当社監査役(現在に至る)	(注5)	1,480
監査役	那須 國宏	昭和19年6月5日生	昭和44年4月 弁護士登録(現在に至る) 昭和50年10月 那須國宏法律事務所(現 那須・岩崎法律事務所)開設 同所長弁護士(現在に至る) 平成11年4月 名古屋弁護士会会長 日本弁護士連合会副会長 平成15年7月 愛知県人事委員会委員長 平成30年6月 当社監査役(現在に至る)	(注5)	100
計					43,629

- (注) 1 取締役佐伯卓、笠間治雄及び大島卓は、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木藤繁夫及び那須國宏は、社外監査役です。  
3 取締役トーマス・パターソン、佐伯卓、笠間治雄及び大島卓は、非常勤の取締役です。  
4 取締役の任期は、令和2年6月23日開催の第33回定時株主総会后、2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 監査役の任期は、令和元年6月21日開催の第32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。

社外取締役及び社外監査役との関係等

社外取締役及び社外監査役の選任については、当社の業務を遂行するにあたり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、社外取締役3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。

社外取締役及び社外監査役からは、社外における様々な経験やその高い識見に基づき、独立した立場から、取締役会又は監査役会の場に限らず、当社の業務遂行上有益な意見を受けています。

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

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

(3) 【監査の状況】

監査役監査の状況

当社の監査役会は5名で構成されており、監査役は取締役会に出席するほか、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関、子会社等の監査や、取締役、執行役員及び使用人等との意見交換等を通じて、その業務執行状況について検証するなど、厳正に監査を行っております。常勤監査役は、経営会議等の重要な会議への出席や重要な決裁書類等の調査をするほか、内部監査部門及び会計監査人とも意見交換等を行っております。当該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	藤井 秀則	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11回中11回
監査役(社外)	木藤 繁夫	全14回中14回
監査役(社外)	那須 國宏	全14回中14回

- (注) 1 全回数が異なるのは、就任時期の違いによるものです。  
2 常勤監査役藤井秀則は、当社の常務執行役員財務部長を務めるなど、長年にわたる経理業務の経験を有しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有しております。

監査役会においては監査に関する重要な事項を扱っており、監査計画、内部統制システムの整備・運用状況及び監査報告等を主な検討事項としております。

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

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、業務の立会、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、その結果を経営者に報告しています。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、その結果を経営者に報告しています。

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。

会計監査の状況

a 監査法人の名称

有限責任監査法人トーマツ

b 継続監査期間

昭和62年4月以降

c 業務を執行した公認会計士

北方 宏樹  
鈴木 晴久  
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、26名(公認会計士12名、その他14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。

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	230	58	228	77
連結子会社	219	25	219	17
計	450	84	448	94

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グループ全体の経理業務の執行体制に係る助言業務、社内研修業務等の非監査業務を委託しています。

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)  
重要性がないため、記載を省略しています。

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】

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、定額の基本報酬と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、賞与は各事業年度の業績、委嘱業務の成果等を総合的に勘案して決定しています。

なお、社外取締役の報酬等は、定額の基本報酬のみとしています。

取締役会において、代表取締役社長がこれらの方針を説明した上で、報酬等の具体的な金額の決定については、代表取締役社長へ一任することを決議しています。また、平成24年6月22日開催の第25回定時株主総会において、取締役の報酬等の額は、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。なお、平成24年6月22日開催の第25回定時株主総会の決議の時点では、定款において、取締役は20名以内とする旨を定めておりました。当社では、取締役の報酬決定に係る独立の諮問委員会等は設置しておりませんが、取締役会に先立ち、全社外取締役・非常勤社外監査役、経営陣との間で、報酬等の経営上重要な事項も含めて、意見交換を行っております。

監査役の報酬等は、定額の基本報酬のみとし、適正な額を監査役の協議により決定しています。また、平成19年6月22日開催の第20回定時株主総会において、監査役の報酬等の額は、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。なお、平成19年6月22日開催の第20回定時株主総会の決議の時点では、定款において、監査役は5名以内とする旨を定めておりました。

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	基本報酬		賞与		報酬等の総額 (百万円)
	対象員数(名)	総額(百万円)	対象員数(名)	総額(百万円)	
取締役 (社外取締役を除く)	15	602	15	229	831
監査役 (社外監査役を除く)	1	47	-	-	47
社外役員	8	140	-	-	140

(5) 【株式の保有状況】

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、それ以外のを純投資目的以外の投資株式としています。

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きます。

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

当社は、個別の保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式について、中長期的な経済合理性や将来の見通し、保有を継続するねらい等を具体的に精査の上、その保有の適否について令和2年4月の取締役会において検証を行いました。

c 銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	22	13,409
非上場株式以外の株式	49	112,978

(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	7	16,647	両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額(百万円)
非上場株式	2	12
非上場株式以外の株式	-	-

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、定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
株式会社オリエンタルランド	1,192,600	1,192,600	観光需要喚起に関する連携のため。	有
	16,481	14,990		
ナブテスコ株式会社	5,171,000	5,171,000	車両関係の重要資材の安定供給のため。	有
	12,901	16,676		
トヨタ自動車株式会社	1,539,200	1,539,200	地域連携の維持・強化のため。	有
	10,006	9,984		
三菱電機株式会社	6,573,000	6,573,000	鉄道関連の重要資材の安定供給のため。	有
	8,774	9,350		
東日本旅客鉄道株式会社	1,049,400	503,700	鉄道事業における連携のため。また、両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため、株式を追加取得しております。	有
	8,579	5,379		
九州旅客鉄道株式会社	2,077,900	632,800	鉄道事業における連携のため。また、両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため、株式を追加取得しております。	有
	6,441	2,303		
西日本旅客鉄道株式会社	862,500	291,500	鉄道事業における連携のため。また、両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため、株式を追加取得しております。	有
	6,379	2,430		
東邦瓦斯株式会社	846,500	846,500	地域連携の維持・強化のため。	有
	4,147	4,207		
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	8,886,620	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注2）
	3,581	4,887		
株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	25,965,390	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注2）
	3,209	4,447		
三菱重工業株式会社	1,151,100	1,151,100	保守用車等の重要資材の安定供給のため。	有
	3,145	5,292		
東京海上ホールディングス株式会社	551,720	551,720	安定的な保険取引のため。	無 （注2）
	2,731	2,958		
三菱地所株式会社	1,592,000	1,592,000	不動産事業における連携のため。	有
	2,539	3,192		
日本製鉄株式会社	2,253,900	2,253,900	レール等の重要資材の安定供給のため。	有
	2,085	4,404		
アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	587,000	当社施設内における飲料販売に関する関係強化のため。	無 （注2）
	2,060	2,893		
名工建設株式会社	2,139,500	2,139,500	鉄道関連工事に係る関係強化のため。	有
	2,054	2,299		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、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）		
株式会社東芝	675,400	675,400	鉄道関連の重要資材の安定供給のため。	有
	1,607	2,380		
株式会社西武ホールディングス	1,321,200	1,321,200	地域連携の維持・強化のため。	無 （注2）
	1,569	2,559		
M S & A Dインシュアランスグループホールディングス株式会社	480,359	480,359	安定的な保険取引のため。	無 （注2）
	1,453	1,618		
株式会社高島屋	1,388,500	1,388,500	百貨店事業における重要なパートナー。	有
	1,351	2,046		
ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	1,904,100	レール等の重要資材の安定供給のため。	無 （注2）
	1,338	3,576		
京浜急行電鉄株式会社	594,800	-	地域連携の維持・強化のため。また、両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため、株式を取得しております。	有
	1,080	-		
名古屋鉄道株式会社	336,300	167,400	鉄道事業における連携のため。また、両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため、株式を追加取得しております。	有
	1,018	513		
日本たばこ産業株式会社	500,000	500,000	分煙設備の整備等に関する関係強化のため。	有
	998	1,372		
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	353,116	353,116	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注2）
	926	1,368		
電源開発株式会社	421,920	421,920	地域連携の維持・強化のため。	有
	918	1,137		
岡谷鋼機株式会社	91,600	91,600	地域連携の維持・強化のため。	有
	737	841		
中部電力株式会社	464,700	464,700	地域連携の維持・強化のため。	有
	708	803		
S O M P Oホールディングス株式会社	165,750	165,750	安定的な保険取引のため。	無 （注2）
	554	679		
小田急電鉄株式会社	197,100	197,100	鉄道事業における連携のため。	有
	467	528		
鉄建建設株式会社	150,000	150,000	鉄道関連工事に関する関係強化のため。	有
	352	408		
株式会社愛知銀行	109,000	109,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	346	374		
東京電力ホールディングス株式会社	849,100	849,100	地域連携の維持・強化のため。	無
	320	594		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、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）		
三井住友トラスト・ホールディングス株式会社	84,400	84,400	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注2）
	263	335		
株式会社静岡銀行	350,000	350,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	229	295		
株式会社コンコルディア・フィナンシャルグループ	584,000	584,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注2）
	183	249		
株式会社十六銀行	86,300	86,300	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	162	194		
株式会社三十三フィナンシャルグループ	108,310	108,310	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	無 （注2）
	161	167		
スルガ銀行株式会社	434,000	434,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	153	222		
第一生命ホールディングス株式会社	111,800	111,800	安定的な保険取引のため。	無 （注2）
	144	171		
株式会社百五銀行	407,000	407,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	122	143		
株式会社大垣共立銀行	54,200	54,200	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	117	124		
株式会社中京銀行	50,200	50,200	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	108	114		
K Y B 株式会社	48,200	-	車両関係の重要資材の安定供給のため。また、両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため、株式を取得しております。	有
	99	-		
株式会社八十二銀行	238,000	238,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	93	109		
株式会社名古屋銀行	32,400	32,400	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	84	115		
株式会社清水銀行	44,000	44,000	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	81	79		
株式会社京三製作所	109,700	-	信号関係の重要資材の安定供給のため。また、両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため、株式を取得しております。	有
	51	-		
株式会社山梨中央銀行	68,400	68,400	資金調達をはじめとした安定的な金融取引のため。	有
	50	93		

（注） 1 当社は、株式の保有を通じた長期的・安定的な取引関係の維持・強化が、事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値向上につながるという視点に立ち、必要性を総合的に勘案して保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式を保有しており、定量的な保有効果の記載は困難ですが、 b に記載のとおり、保有の合理性を検証しております。

2 保有先企業は当社の株式を保有しておりませんが、同子会社が当社の株式を保有しております。

## 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(平成31年4月1日から令和2年3月31日まで)の連結財務諸表及び事業年度(平成31年4月1日から令和2年3月31日まで)の財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる監査を受けています。

### 3 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みについて

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

## 1【連結財務諸表等】

## (1)【連結財務諸表】

## 【連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産</b>		
現金及び預金	587,867	406,408
中央新幹線建設資金管理信託	1 2,670,591	1 2,435,015
受取手形及び売掛金	58,085	48,206
未収運賃	54,760	39,727
有価証券	158,300	353,500
たな卸資産	2 46,358	2 43,923
その他	54,792	55,915
貸倒引当金	61	14
流動資産合計	3,630,692	3,382,682
<b>固定資産</b>		
<b>有形固定資産</b>		
建物及び構築物(純額)	1,447,619	1,416,829
機械装置及び運搬具(純額)	240,018	217,844
土地	2,354,886	2,354,868
建設仮勘定	616,395	890,016
その他(純額)	47,753	45,639
有形固定資産合計	3, 4 4,706,673	3, 4 4,925,199
無形固定資産	4 77,571	4 91,141
<b>投資その他の資産</b>		
投資有価証券	5, 6 676,420	5 846,723
退職給付に係る資産	7,939	3,433
繰延税金資産	170,574	176,899
その他	5 31,558	5 179,287
貸倒引当金	5,685	2,241
投資その他の資産合計	880,807	1,204,102
固定資産合計	5,665,052	6,220,443
資産合計	6 9,295,745	9,603,126

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び買掛金	76,348	78,825
短期借入金	28,392	29,497
1年内償還予定の社債	-	30,000
1年内返済予定の長期借入金	110,493	54,969
1年内返済予定の株式給付信託長期借入金	5,400	5,400
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	5,444	5,783
未払金	170,457	181,167
未払法人税等	105,698	83,575
前受金	57,762	41,853
預り金	16,963	50,348
賞与引当金	28,716	28,440
その他	44,583	35,822
流動負債合計	650,260	625,682
固定負債		
社債	773,293	818,786
長期借入金	423,438	403,819
中央新幹線建設長期借入金	1 3,000,000	1 3,000,000
株式給付信託長期借入金	9,700	4,300
鉄道施設購入長期未払金	538,451	532,666
新幹線鉄道大規模改修引当金	140,000	105,000
退職給付に係る負債	194,347	190,774
その他	58,188	49,994
固定負債合計	5,137,419	5,105,341
負債合計	5,787,679	5,731,023
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,497	53,486
利益剰余金	3,387,569	3,755,901
自己株式	116,912	111,615
株主資本合計	3,436,154	3,809,772
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	33,024	20,729
退職給付に係る調整累計額	2,116	1,331
その他の包括利益累計額合計	35,140	22,061
非支配株主持分	36,770	40,269
純資産合計	3,508,065	3,872,103
負債純資産合計	9,295,745	9,603,126



## 【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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
営業収益	1,878,137	1,844,647
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	1,249,708,811	1,249,991,462
販売費及び一般管理費	2,341,975,551	2,341,970,211
営業費合計	1,168,362	1,188,483
営業利益	709,775	656,163
営業外収益		
受取利息	1,601	2,345
受取配当金	3,338	3,398
持分法による投資利益	294	371
受取保険金	2,134	2,061
その他	3,416	3,655
営業外収益合計	10,784	11,833
営業外費用		
支払利息	45,259	44,686
鉄道施設購入長期未払金利息	35,464	35,219
その他	7,182	13,808
営業外費用合計	87,906	93,714
経常利益	632,653	574,282
特別利益		
工事負担金等受入額	2,984	2,165
固定資産売却益	51,204	5,808
関係会社貸倒引当金戻入額	-	3,429
その他	38	164
特別利益合計	4,228	6,567
特別損失		
固定資産圧縮損	3,531	2,549
固定資産除却損	2,131	3,016
固定資産売却損	6,278	6,271
減損損失	251	1,536
その他	417	41
特別損失合計	6,610	7,414
税金等調整前当期純利益	630,271	573,436
法人税、住民税及び事業税	190,699	172,873
法人税等調整額	5,465	3,757
法人税等合計	185,233	169,116
当期純利益	445,037	404,319
非支配株主に帰属する当期純利益	6,322	6,438
親会社株主に帰属する当期純利益	438,715	397,881

## 【連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
当期純利益	445,037	404,319
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	4,409	13,222
繰延ヘッジ損益	7	-
退職給付に係る調整額	5,519	2,611
持分法適用会社に対する持分相当額	58	68
その他の包括利益合計	11,175	15,901
包括利益	446,213	388,418
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	438,691	384,802
非支配株主に係る包括利益	7,521	3,615

## 【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度(自 平成30年4月1日 至 平成31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	53,498	2,976,434	121,687	3,020,245
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			438,715		438,715
自己株式の取得				0	0
自己株式の処分				4,774	4,774
連結子会社株式の取得による持分の増減		0			0
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	-	0	411,135	4,774	415,908
当期末残高	112,000	53,497	3,387,569	116,912	3,436,154

	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	38,011	3	2,842	35,164	29,329	3,084,739
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						438,715
自己株式の取得						0
自己株式の処分						4,774
連結子会社株式の取得による持分の増減						0
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	4,986	3	4,958	23	7,440	7,417
当期変動額合計	4,986	3	4,958	23	7,440	423,325
当期末残高	33,024	-	2,116	35,140	36,770	3,508,065

当連結会計年度(自 平成31年4月1日 至 令和2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	53,497	3,387,569	116,912	3,436,154
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			397,881		397,881
自己株式の取得				0	0
自己株式の処分				5,297	5,297
連結子会社株式の取得による持分の増減		11			11
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	-	11	368,331	5,297	373,618
当期末残高	112,000	53,486	3,755,901	111,615	3,809,772

	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	33,024	-	2,116	35,140	36,770	3,508,065
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						397,881
自己株式の取得						0
自己株式の処分						5,297
連結子会社株式の取得による持分の増減						11
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	12,294		785	13,079	3,498	9,580
当期変動額合計	12,294	-	785	13,079	3,498	364,037
当期末残高	20,729	-	1,331	22,061	40,269	3,872,103

## 【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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前当期純利益	630,271	573,436
減価償却費	211,262	214,517
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額(は減少)	35,000	35,000
退職給付に係る負債の増減額(は減少)	675	2,203
受取利息及び受取配当金	4,939	5,744
支払利息	80,723	79,906
持分法による投資損益(は益)	294	371
工事負担金等受入額	2,984	2,165
固定資産圧縮損	3,531	2,549
固定資産除却損	8,272	7,804
固定資産売却損益(は益)	926	537
売上債権の増減額(は増加)	10,824	24,911
たな卸資産の増減額(は増加)	7,697	2,801
仕入債務の増減額(は減少)	4,892	2,477
未払金の増減額(は減少)	5,317	2,083
前受金の増減額(は減少)	6,940	19,497
その他	7,020	22,340
小計	871,065	863,141
利息及び配当金の受取額	4,310	5,367
利息の支払額	80,366	79,289
法人税等の支払額	194,689	193,991
営業活動によるキャッシュ・フロー	600,319	595,227
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	170,340	235,576
金銭の信託の設定による支出	-	150,000
有形固定資産の取得による支出	365,446	424,853
工事負担金等受入による収入	4,564	5,754
無形固定資産の取得による支出	28,455	24,603
投資有価証券の取得による支出	375,002	196,651
投資有価証券の売却による収入	15	1,158
その他	3,517	1,124
投資活動によるキャッシュ・フロー	597,502	552,494

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		
短期借入金の純増減額（は減少）	882	1,105
長期借入れによる収入	45,592	36,250
長期借入金の返済による支出	84,547	111,393
社債の発行による収入	48,950	80,437
社債の償還による支出	9,996	5,000
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	5,127	5,446
自己株式の取得による支出	0	0
自己株式の売却による収入	5,758	6,060
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	79	79
その他	7,486	5,376
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>33,635</b>	<b>32,993</b>
現金及び現金同等物の増減額（は減少）	30,817	9,739
現金及び現金同等物の期首残高	782,454	751,636
現金及び現金同等物の期末残高	1 751,636	1 761,376

【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 29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

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

時価のあるもの.....決算期末日の市場価格等に基づく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。

時価のないもの.....移動平均法による原価法によっています。

たな卸資産

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

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

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

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

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。

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。

新幹線鉄道大規模改修引当金

全幹法第17条の規定により計上しています。

(5) 退職給付に係る会計処理の方法

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

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

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

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

(6) 重要なヘッジ会計の方法

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。

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

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。

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。

(7) 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。

(8) 工事負担金の会計処理

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

なお、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。

(9) その他連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項

消費税等の会計処理

税抜方式によっています。



(未適用の会計基準等)

「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 令和2年3月31日)及び「収益認識に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第30号 令和2年3月31日)並びに「金融商品の時価等の開示に関する適用指針」(企業会計基準適用指針第19号 令和2年3月31日)

(1) 概要

収益認識に関する包括的な会計基準として、平成26年5月に国際会計基準審議会( IASB )から公表された「顧客との契約から生じる収益」( IFRS第15号 )の定めを基本的にすべて取り入れた上で、これまで我が国で行われてきた実務等に配慮するため国際的な比較可能性を損なわない範囲で代替的な取扱いを追加し、開発されたものです。

(2) 適用予定日

令和3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、現在評価中です。

「会計方針の開示、会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準」(企業会計基準第24号 令和2年3月31日)

(1) 概要

「関連する会計基準等の定めが明らかでない場合に採用した会計処理の原則及び手続」に係る注記情報の充実について検討することが提言されたことを受け、企業会計基準委員会において、所要の改正を行い、会計方針の開示、会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準として公表されたものです。

なお、「関連する会計基準等の定めが明らかでない場合に採用した会計処理の原則及び手続」に係る注記情報の充実を図るに際しては、関連する会計基準等の定めが明らかな場合におけるこれまでの実務に影響を及ぼさないために、企業会計原則注解(注1-2)の定めを引き継ぐこととされています。

(2) 適用予定日

令和3年3月31日に終了する連結会計年度の年度末に係る連結財務諸表から適用します。

(表示方法の変更)

(連結損益計算書)

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668百万円は、「減損損失」251百万円、「その他」417百万円として組み替えています。

(追加情報)

(従業員等に信託を通じて自社の株式を交付する取引)

当社は、持株会に加入する従業員に対する福利厚生増進と持株会の活性化を目的として、持株会に信託を通じて自社の株式を交付する取引を行っています。

(1) 取引の概要

「第4 提出会社の状況 1 株式等の状況 (8) 役員・従業員株式所有制度の内容」に記載のとおりです。

(2) 信託に残存する自社の株式

信託に残存する当社株式を、信託における帳簿価額(付随費用の金額を除く。)により純資産の部に自己株式として計上しています。当該自己株式の帳簿価額及び株式数は、前連結会計年度13,753百万円、722,200株、当連結会計年度8,455百万円、444,000株です。

(3) 総額法の適用により計上された借入金の帳簿価額

前連結会計年度15,100百万円、当連結会計年度9,700百万円

(新型コロナウイルス感染症の影響)

新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により鉄道等のご利用が大幅に減少しており、当連結会計年度の営業収益が減少しています。また、当面厳しい経営環境が続くことから、翌連結会計年度の業績に重要な影響が見込まれます。

(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 たな卸資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
商品及び製品	6,714百万円	6,620百万円
分譲土地建物	1,351	786
仕掛品	23,019	19,777
原材料及び貯蔵品	15,271	16,739

3 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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
	4,744,393百万円	4,857,490百万円

4 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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
	290,680百万円	291,461百万円

5 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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
投資有価証券(株式)	13,070百万円	13,316百万円
出資金	18	18

6 担保に供している資産及び担保に係る債務は次のとおりです。

(1) 担保に供している資産

	前連結会計年度 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
投資有価証券	5,887百万円	- 百万円

上記、前連結会計年度における投資有価証券5,887百万円は、鉄道車両製造業に係る信用状発行のための担保に供していたものです。

(2) 上記以外の担保に供している資産及び担保に係る債務

	前連結会計年度 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
J R会社法改正法附則第7条の規定により、当社の総財産9,092,120百万円を債務履行引受契約締結の社債49,800百万円の一般担保に供していません。		-

7 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連帯債務額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
	2,609百万円	1,508百万円

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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
第5回普通社債	令和2年1月28日	49,800百万円	- 百万円
第6回無担保普通社債	令和4年2月15日	18,995	18,995
第7回無担保普通社債	令和4年5月10日	18,200	18,200
第9回無担保普通社債	令和4年9月20日	20,000	20,000
第11回無担保普通社債	令和4年12月20日	25,000	25,000
第12回無担保普通社債	令和15年3月18日	10,000	10,000
第13回無担保普通社債	令和5年12月20日	9,000	9,000
第14回無担保普通社債	令和6年3月19日	9,900	9,900
第16回無担保普通社債	令和元年9月20日	20,000	-
第17回無担保普通社債	令和6年9月20日	9,650	9,650
第18回無担保普通社債	令和2年3月19日	20,000	-
第24回無担保普通社債	令和8年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	令和9年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	令和9年12月20日	10,000	10,000
第35回無担保普通社債	令和2年4月24日	19,900	19,900
第44回無担保普通社債	令和元年6月19日	10,000	-
第49回無担保普通社債	令和2年2月10日	14,100	-
第63回無担保普通社債	令和15年5月24日	-	5,000
計		284,445	175,545

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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2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 運輸業等営業費及び売上原価に含まれるたな卸資産評価損は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
	935百万円	1,624百万円

2 引当金の繰入額(は取崩額)は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
賞与引当金	27,151百万円	26,847百万円
新幹線鉄道大規模改修引当金	35,000	35,000

3 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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
人件費	89,191百万円	89,591百万円
(賞与引当金繰入額)	(6,902)	(6,893)
(退職給付費用)	(6,422)	(5,417)
減価償却費	15,003	15,958

4 研究開発費の総額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
	55,001百万円	53,986百万円

5 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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
土地	1,057百万円	土地 786百万円
建物等	147	工具器具備品等 22

6 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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
建物	247百万円	土地 254百万円
土地等	31	建物等 17

(連結包括利益計算書関係)

## 1 その他の包括利益に係る組替調整額及び税効果額

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	5,850百万円	18,063百万円
組替調整額	-	372
税効果調整前	5,850	17,691
税効果額	1,440	4,469
その他有価証券評価差額金	4,409	13,222
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	7	-
税効果調整前	7	-
税効果額	-	-
繰延ヘッジ損益	7	-
退職給付に係る調整額		
当期発生額	3,927	3,505
組替調整額	3,975	21
税効果調整前	7,902	3,527
税効果額	2,382	916
退職給付に係る調整額	5,519	2,611
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	41	206
組替調整額	16	137
持分法適用会社に対する持分相当額	58	68
その他の包括利益合計	1,175	15,901

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自平成30年4月1日至平成31年3月31日)

1 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	206,000,000	-	-	206,000,000
合計	206,000,000	-	-	206,000,000
自己株式				
普通株式	10,173,749	10	250,700	9,923,059
合計	10,173,749	10	250,700	9,923,059

(注) 1 自己株式には、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する当社株式(当連結会計年度期首972,900株、当連結会計年度末722,200株)を含めています。

2 自己株式の株式数の増加10株は、単元未満株式の買取りによるものです。

3 自己株式の株式数の減少250,700株は、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」における当社株式の持株会への売却によるものです。

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
平成30年6月22日 定時株主総会	普通株式	13,790百万円	70円	平成30年3月31日	平成30年6月25日
平成30年10月29日 取締役会	普通株式	13,790百万円	70円	平成30年9月30日	平成30年12月3日

(注) 配当金の総額には、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する当社株式に対する配当金(平成30年6月22日定時株主総会決議分68百万円、平成30年10月29日取締役会決議分59百万円)が含まれています。

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

決議	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
令和元年6月21日 定時株主総会	普通株式	14,775百万円	利益剰余金	75円	平成31年3月31日	令和元年6月24日

(注) 配当金の総額には、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する当社株式に対する配当金54百万円が含まれています。

当連結会計年度（自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日）

1 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	206,000,000	-	-	206,000,000
合計	206,000,000	-	-	206,000,000
自己株式				
普通株式	9,923,059	10	278,200	9,644,869
合計	9,923,059	10	278,200	9,644,869

- (注) 1 自己株式には、「株式給付信託（従業員持株会処分型）」にかかる信託口が保有する当社株式（当連結会計年度期首722,200株、当連結会計年度末444,000株）を含めています。
- 2 自己株式の株式数の増加10株は、単元未満株式の買取りによるものです。
- 3 自己株式の株式数の減少278,200株は、「株式給付信託（従業員持株会処分型）」における当社株式の持株会への売却によるものです。

2 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
令和元年6月21日 定時株主総会	普通株式	14,775百万円	75円	平成31年3月31日	令和元年6月24日
令和元年10月28日 取締役会	普通株式	14,775百万円	75円	令和元年9月30日	令和元年12月2日

- (注) 配当金の総額には、「株式給付信託（従業員持株会処分型）」にかかる信託口が保有する当社株式に対する配当金（令和元年6月21日定時株主総会決議分54百万円、令和元年10月28日取締役会決議分44百万円）が含まれています。

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

決議	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
令和2年6月23日 定時株主総会	普通株式	14,775百万円	利益剰余金	75円	令和2年3月31日	令和2年6月24日

- (注) 配当金の総額には、「株式給付信託（従業員持株会処分型）」にかかる信託口が保有する当社株式に対する配当金33百万円が含まれています。

(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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
現金及び預金勘定	587,867百万円	406,408百万円
有価証券	158,300	353,500
その他の流動資産	5,469	1,467
現金及び現金同等物	751,636	761,376

(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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
1年内	495	532
1年超	2,711	2,734
合計	3,207	3,266

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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
1年内	7,923	5,438
1年超	22,584	19,673
合計	30,507	25,112



(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及び売掛金並びに未収運賃は、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業務上の関係を有する企業の株式であり、債券及び株式は市場価格の変動リスクに晒されています。当該リスクに関しては、定期的な時価等の把握の方法により管理しています。なお、満期保有目的の債券は、格付けの高い債券のみを対象としているため、信用リスクはほとんどないと認識しています。

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

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

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

株式給付信託長期借入金は、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託における金融機関からの借入金を、総額法の適用により計上したものです。

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

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

(3) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価には、市場価格に基づく価額のほか、市場価格がない場合には合理的に算定された価額が含まれています。当該価額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。なお、時価を把握することが極めて困難と認められるものは、次表には含まれていません（(注)2参照）。

前連結会計年度（平成31年3月31日）

（単位 百万円）

	連結貸借対照表 計上額( )	時価( )	差額
(1) 現金及び預金	587,867	587,867	-
(2) 中央新幹線建設資金管理信託	2,670,591	2,670,591	-
(3) 受取手形及び売掛金	58,085	58,085	-
(4) 未収運賃	54,760	54,760	-
(5) 有価証券及び投資有価証券	806,541	811,228	4,687
(6) 支払手形及び買掛金	(76,348)	(76,348)	-
(7) 短期借入金	(28,392)	(28,392)	-
(8) 未払金	(170,457)	(170,457)	-
(9) 未払法人税等	(105,698)	(105,698)	-
(10) 預り金	(16,963)	(16,963)	-
(11) 社債	(773,293)	(903,503)	130,209
(12) 長期借入金	(533,931)	(558,535)	24,604
(13) 中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(3,263,563)	263,563
(14) 株式給付信託長期借入金	(15,100)	(15,100)	0
(15) 鉄道施設購入長期未払金	(543,896)	(1,193,032)	649,136

( ) 負債に計上されているものについては、( )で示しています。

(注) 1 金融商品の時価の算定方法及び有価証券に関する事項

- (1) 現金及び預金、(3) 受取手形及び売掛金並びに(4) 未収運賃  
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (2) 中央新幹線建設資金管理信託  
中央新幹線建設資金管理信託の時価については、信託財産構成物である金融資産によって評価しています。信託財産構成物はすべて預金であるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (5) 有価証券及び投資有価証券  
有価証券はすべて短期の譲渡性預金であるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。また、投資有価証券の時価については、株式は取引所の価格によっており、債券は取引金融機関等から提示された価格によっています。  
保有目的ごとの有価証券及び投資有価証券に関する事項については、注記事項「有価証券関係」に記載しています。
- (6) 支払手形及び買掛金、(7) 短期借入金、(8) 未払金、(9) 未払法人税等並びに(10) 預り金  
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (11) 社債  
国内債の時価について、市場価格によっています。外貨建社債の時価については、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を、同様の国内債を新規発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。

(12) 長期借入金、(13) 中央新幹線建設長期借入金及び(14) 株式給付信託長期借入金

元利金の合計額を、新規に同様の借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。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を、同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。

なお、1年内返済予定の長期借入金及び株式給付信託長期借入金は、長期借入金及び株式給付信託長期借入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。

(15) 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、元利金の合計額を、各年ごとの元利金の支払いまでの残存期間に応じて新規に社債を発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、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) 2 時価を把握することが極めて困難と認められる金融商品

非上場株式(連結貸借対照表計上額28,178百万円)は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積ることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(5) 有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(注) 3 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	587,867	-	-	-
中央新幹線建設資金管理信託	2,670,591	-	-	-
受取手形及び売掛金	58,085	-	-	-
未収運賃	54,760	-	-	-
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)	-	156,900	344,100	-
その他有価証券のうち満期があるもの (譲渡性預金)	158,300	-	-	-
合計	3,529,604	156,900	353,100	-

(注) 4 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	28,392	-	-	-	-	-
預り金	430	-	-	-	-	-
社債	-	30,000	68,160	-	39,007	636,815
長期借入金	110,493	55,869	62,199	87,777	46,592	171,000
中央新幹線建設 長期借入金	-	-	-	-	-	3,000,000
株式給付信託 長期借入金	5,400	5,400	4,300	-	-	-
鉄道施設購入 長期未払金	5,444	5,782	6,142	6,526	6,935	513,063
合計	150,161	97,051	140,801	94,304	92,535	4,320,879

当連結会計年度（令和2年3月31日）

（単位 百万円）

	連結貸借対照表 計上額( )	時価( )	差額
(1) 現金及び預金	406,408	406,408	-
(2) 中央新幹線建設資金管理信託	2,435,015	2,435,015	-
(3) 受取手形及び売掛金	48,206	48,206	-
(4) 未収運賃	39,727	39,727	-
(5) 有価証券及び投資有価証券	1,171,803	1,171,526	276
(6) 支払手形及び買掛金	(78,825)	(78,825)	-
(7) 短期借入金	(29,497)	(29,497)	-
(8) 未払金	(181,167)	(181,167)	-
(9) 未払法人税等	(83,575)	(83,575)	-
(10) 預り金	(50,348)	(50,348)	-
(11) 社債	(848,786)	(962,247)	113,460
(12) 長期借入金	(458,788)	(482,636)	23,848
(13) 中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(3,376,108)	376,108
(14) 株式給付信託長期借入金	(9,700)	(9,694)	5
(15) 鉄道施設購入長期未払金	(538,449)	(1,172,107)	633,657

( ) 負債に計上されているものについては、( ) で示しています。

(注) 1 金融商品の時価の算定方法及び有価証券に関する事項

- (1) 現金及び預金、(3) 受取手形及び売掛金並びに(4) 未収運賃  
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (2) 中央新幹線建設資金管理信託  
中央新幹線建設資金管理信託の時価については、信託財産構成物である金融資産によって評価しています。信託財産構成物はすべて預金であるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (5) 有価証券及び投資有価証券  
有価証券はすべて短期の譲渡性預金であるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。また、投資有価証券の時価については、株式は取引所の価格によっており、債券は取引金融機関等から提示された価格によっています。  
保有目的ごとの有価証券及び投資有価証券に関する事項については、注記事項「有価証券関係」に記載しています。
- (6) 支払手形及び買掛金、(7) 短期借入金、(8) 未払金、(9) 未払法人税等並びに(10) 預り金  
短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっています。
- (11) 社債  
国内債の時価について、市場価格によっています。外貨建社債の時価については、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を、同様の国内債を新規発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内償還予定の社債は、社債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。
- (12) 長期借入金、(13) 中央新幹線建設長期借入金及び(14) 株式給付信託長期借入金  
元利金の合計額を、新規に同様の借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。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を、同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。

なお、1年内返済予定の長期借入金及び株式給付信託長期借入金は、長期借入金及び株式給付信託長期借入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。

(15) 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、元利金の合計額を、各年ごとの元利金の支払いまでの残存期間に応じて新規に社債を発行した場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっています。なお、1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、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) 2 時価を把握することが極めて困難と認められる金融商品

非上場株式（連結貸借対照表計上額28,419百万円）は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積ることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(5) 有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(注) 3 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	406,408	-	-	-
中央新幹線建設資金管理信託	2,435,015	-	-	-
受取手形及び売掛金	47,926	280	-	-
未収運賃	39,727	-	-	-
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）	-	349,400	330,600	-
その他有価証券のうち満期があるもの （譲渡性預金）	353,500	-	-	-
合計	3,282,577	349,680	339,600	-

(注) 4 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	29,497	-	-	-	-	-
預り金	2,023	-	-	-	-	-
社債	30,000	68,160	-	39,007	80,512	631,815
長期借入金	54,969	62,199	87,777	46,592	36,250	171,000
中央新幹線建設 長期借入金	-	-	-	-	-	3,000,000
株式給付信託 長期借入金	5,400	4,300	-	-	-	-
鉄道施設購入 長期未払金	5,783	6,143	6,527	6,936	7,372	505,686
合計	127,673	140,802	94,304	92,536	124,134	4,308,501

(有価証券関係)

1 満期保有目的の債券

前連結会計年度(平成31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	9,000	9,086	86
	(2) 社債	469,200	473,891	4,691
	(3) その他	-	-	-
	小計	478,200	482,977	4,777
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	-	-	-
	(2) 社債	31,800	31,709	90
	(3) その他	-	-	-
	小計	31,800	31,709	90
合計		510,000	514,687	4,687

当連結会計年度(令和2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	9,000	9,007	7
	(2) 社債	253,900	256,895	2,995
	(3) その他	-	-	-
	小計	262,900	265,902	3,002
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	-	-	-
	(2) 社債	426,100	422,820	3,279
	(3) その他	-	-	-
	小計	426,100	422,820	3,279
合計		689,000	688,723	276

2 その他有価証券

前連結会計年度（平成31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	114,458	61,854	52,603
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	343	276	67
	小計	114,801	62,130	52,671
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	23,439	26,930	3,491
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	158,300	158,300	-
	小計	181,739	185,230	3,491
合計		296,541	247,361	49,180

当連結会計年度（令和2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	86,557	47,605	38,951
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	326	276	50
	小計	86,884	47,881	39,002
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	42,419	49,931	7,512
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	353,500	353,500	-
	小計	395,919	403,431	7,512
合計		482,803	451,313	31,489

3 減損処理を行った有価証券

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。

なお、時価のある有価証券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、回復可能性等を考慮して必要と認められた額について減損処理を行っています。また、時価を把握することが極めて困難と認められる有価証券については、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 (平成31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	144,183 (1,250百万 米ドル)	144,183 (1,250百万 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	75,500	41,500	(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	53,062	53,062	(注)

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

当連結会計年度 (令和2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	224,695 (2,000百万 米ドル)	224,695 (2,000百万 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	48,200	48,200	(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	53,062	53,062	(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29社、確定給付企業年金制度を6社、確定拠出年金制度を1社が採用し、一部の連結子会社では上記制度を併用しています。

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

## 2 確定給付制度

## (1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
退職給付債務の期首残高	222,243百万円	216,255百万円
勤務費用(注)	15,772	15,772
利息費用	899	873
数理計算上の差異の発生額	1,044	916
退職給付の支払額	20,840	18,300
過去勤務費用の発生額	775	531
退職給付債務の期末残高	216,255	213,151

(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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
年金資産の期首残高	26,890百万円	29,847百万円
期待運用収益	350	368
数理計算上の差異の発生額	2,107	4,953
事業主からの拠出額	1,069	1,260
退職給付の支払額	570	711
年金資産の期末残高	29,847	25,810

## (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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	23,579百万円	24,438百万円
年金資産	29,847	25,810
	6,267	1,372
非積立型制度の退職給付債務	192,675	188,713
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	186,407	187,340
退職給付に係る負債	194,347	190,774
退職給付に係る資産	7,939	3,433
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	186,407	187,340

(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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
勤務費用(注)	15,772百万円	15,772百万円
利息費用	899	873
期待運用収益	350	368
数理計算上の差異の費用処理額	4,068	95
過去勤務費用の費用処理額	92	117
確定給付制度に係る退職給付費用	20,296	16,255

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

(5) 退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目(税効果控除前)の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
数理計算上の差異	7,219百万円	3,941百万円
過去勤務費用	682	414
合計	7,902	3,527

(6) 退職給付に係る調整累計額

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

	前連結会計年度 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
未認識数理計算上の差異	5,839百万円	1,898百万円
未認識過去勤務費用	779	1,193
合計	6,619	3,091

(7) 年金資産に関する事項

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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
株式	57%	47%
一般勘定	25	32
債券	11	12
その他	7	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50%、当連結会計年度41%含まれています。

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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
割引率	主として0.4%	主として0.4%
長期期待運用収益率	1.2~2.0	1.2~2.0

3 確定拠出制度

確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度128百万円、当連結会計年度134百万円です。

(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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	75,302百万円	79,264百万円
退職給付に係る負債	61,742	60,061
ソフトウェア	12,106	13,630
投資有価証券評価損	9,726	9,855
賞与引当金	8,723	8,638
固定資産未実現利益	7,566	7,414
長期未払費用	3,089	2,839
その他	43,173	43,697
繰延税金資産小計	221,430	225,402
評価性引当額	31,368	32,686
繰延税金資産合計	190,061	192,716
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	14,971	10,362
圧縮記帳積立金	4,286	4,286
その他	5,829	3,951
繰延税金負債合計	25,087	18,599
繰延税金資産の純額	164,974	174,116

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 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2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。

(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、「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 平成30年4月1日 至 平成31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	1,449,198	253,312	49,646	125,980	1,878,137	-	1,878,137
セグメント間の内部 売上高又は振替高	12,146	11,672	32,488	135,090	191,398	191,398	-
計	1,461,345	264,984	82,134	261,071	2,069,535	191,398	1,878,137
セグメント利益	664,897	9,638	20,279	16,103	710,918	1,143	709,775
セグメント資産	8,711,224	127,619	370,244	408,015	9,617,103	321,358	9,295,745
その他の項目							
減価償却費	186,166	4,101	16,930	4,064	211,262	-	211,262
持分法適用会社への投資額	9,909	-	-	-	9,909	-	9,909
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	392,471	2,999	10,436	8,492	414,399	-	414,399

(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 1,143百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額 321,358百万円には、セグメントに配分していない全社資産288,709百万円(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(有価証券等))及びセグメント間消去 610,068百万円(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 平成31年4月1日 至 令和2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	1,419,006	250,111	47,487	128,042	1,844,647	-	1,844,647
セグメント間の内部 売上高又は振替高	12,260	13,160	32,510	144,220	202,152	202,152	-
計	1,431,266	263,272	79,998	272,263	2,046,800	202,152	1,844,647
セグメント利益	617,643	7,401	19,004	13,512	657,561	1,398	656,163
セグメント資産	8,833,470	126,572	364,996	412,213	9,737,253	134,126	9,603,126
その他の項目							
減価償却費	188,343	3,946	16,851	5,376	214,517	-	214,517
持分法適用会社への投資額	10,155	-	-	-	10,155	-	10,155
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	438,422	5,842	10,859	8,600	463,725	-	463,725

(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 1,398百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額 134,126百万円には、セグメントに配分していない全社資産478,047百万円(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(有価証券等))及びセグメント間消去 612,174百万円(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 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
1株当たり純資産額	17,703.74円	19,514.81円
1株当たり当期純利益金額	2,238.95円	2,027.86円

- (注) 1 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。  
2 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。  
3 1株当たり純資産額の算定上の基礎は次のとおりです。

	前連結会計年度 (平成31年3月31日)	当連結会計年度 (令和2年3月31日)
純資産額 (百万円)	3,508,065	3,872,103
純資産額から控除する金額 (百万円)	36,770	40,269
(うち非支配株主持分) (百万円)	36,770	40,269
普通株式に係る純資産額 (百万円)	3,471,294	3,831,833
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	196,076,941	196,355,131

- 4 普通株式の連結会計年度末株式数からは、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する当社株式(前連結会計年度722,200株、当連結会計年度444,000株)を控除しています。  
5 1株当たり当期純利益金額の算定上の基礎は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益金額 (百万円)	438,715	397,881
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 当期純利益金額 (百万円)	438,715	397,881
普通株式の期中平均株式数 (株)	195,947,224	196,207,902

- 6 普通株式の期中平均株式数からは、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する当社株式(前連結会計年度851,924株、当連結会計年度591,229株)を控除しています。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

## 【連結附属明細表】

## 【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	第27回無担保普通社債	平成18年11月20日	29,792	29,793	2.39	なし	令和8年9月18日
"	第32回無担保普通社債	平成19年11月19日	9,993	9,994	2.31	"	令和9年9月17日
"	第34回無担保普通社債	平成20年2月22日	4,998	4,998	2.30	"	令和9年12月20日
"	第37回無担保普通社債	平成20年5月22日	19,989	19,990	2.39	"	令和10年5月22日
"	第38回無担保普通社債	平成20年11月28日	30,000	30,000	2.391	"	令和10年11月28日
"	第39回無担保普通社債	平成20年11月28日	10,000	10,000	2.646	"	令和20年11月26日
"	第41回無担保普通社債	平成21年1月29日	30,000	30,000	2.166	"	令和11年1月29日
"	第42回無担保普通社債	平成21年4月24日	30,000	30,000	2.312	"	令和11年4月24日
"	第43回無担保普通社債	平成21年4月24日	10,000	10,000	2.556	"	令和21年4月22日
"	第45回無担保普通社債	平成21年6月19日	30,000	30,000	2.321	"	令和11年6月19日
"	第46回無担保普通社債	平成21年12月18日	40,000	40,000	2.157	"	令和11年12月18日
"	第47回無担保普通社債	平成21年12月18日	10,000	10,000	2.375	"	令和21年12月16日
"	第51回無担保普通社債	平成22年4月23日	30,000	30,000	2.212	"	令和12年4月23日
"	第52回無担保普通社債	平成22年6月21日	20,000	20,000	2.111	"	令和12年6月21日
"	第53回無担保普通社債	平成22年10月26日	10,000	10,000	1.797	"	令和12年10月25日
"	第56回無担保普通社債	平成23年5月26日	20,000	20,000	2.083	"	令和13年5月26日
"	第58回無担保普通社債	平成23年12月16日	10,000	10,000	1.895	"	令和13年12月16日
"	第60回無担保普通社債	平成24年4月25日	10,000	10,000	1.824	"	令和14年4月23日
"	第63回無担保普通社債	平成25年5月24日	10,000	5,000	1.725	"	令和15年5月24日
"	第64回無担保普通社債	平成25年7月29日	15,000	15,000	1.807	"	令和15年7月29日
"	第65回無担保普通社債	平成25年9月13日	15,000	15,000	1.786	"	令和15年9月13日
"	第66回無担保普通社債	平成25年12月5日	10,000	10,000	1.629	"	令和15年12月5日
"	第67回無担保普通社債	平成26年1月28日	15,000	15,000	1.623	"	令和16年1月27日
"	第68回無担保普通社債	平成26年4月24日	15,000	15,000	1.584	"	令和16年4月24日
"	第69回無担保普通社債	平成26年7月28日	20,000	20,000	1.502	"	令和16年7月28日
"	第70回無担保普通社債	平成26年9月30日	15,000	15,000	1.309	"	令和14年9月30日
"	第71回無担保普通社債	平成26年10月28日	10,000	10,000	1.917	"	令和26年10月28日
"	第72回無担保普通社債	平成26年11月28日	20,000	20,000	1.362	"	令和16年11月28日
"	第73回無担保普通社債	平成27年1月28日	20,000	20,000	1.014	"	令和17年1月26日
"	第74回無担保普通社債	平成27年3月6日	10,000	10,000	1.685	"	令和27年3月6日
"	第75回無担保普通社債	平成27年4月22日	15,000	15,000	1.196	"	令和17年4月20日
"	第76回無担保普通社債	平成27年6月18日	15,000	15,000	1.297	"	令和17年6月18日
"	第77回無担保普通社債	平成27年8月31日	15,000	15,000	1.210	"	令和17年8月31日
"	第78回無担保普通社債	平成28年1月27日	15,000	15,000	1.018	"	令和18年1月25日
"	第79回無担保普通社債	平成28年4月14日	10,000	10,000	0.421	"	令和18年4月14日
"	第80回無担保普通社債	平成29年4月13日	10,000	10,000 (10,000)	0.001	"	令和2年4月13日
"	第81回無担保普通社債	平成29年11月28日	10,000	10,000 (10,000)	0.020	"	令和2年11月27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82回無担保普通社債	平成31年3月15日	10,000	10,000 (10,000)	0.020	なし	令和3年3月15日
"	米ドル建普通社債	平成27年11月24日	36,440 [295百万 米ドル]	36,461 [295百万 米ドル]	4.25	"	令和27年11月24日
"	米ドル建普通社債	平成29年2月23日	68,123 [599百万 米ドル]	68,135 [599百万 米ドル]	2.8	"	令和4年2月23日
"	米ドル建普通社債	平成30年9月6日	38,956 [349百万 米ドル]	38,968 [349百万 米ドル]	3.40	"	令和5年9月6日
"	米ドル建普通社債	令和元年10月16日	-	80,444 [749百万 米ドル]	2.20	"	令和6年10月2日
合計	-	-	773,293	848,786 (30,000)	-	-	-

(注) 1 上表に掲げる債券の未償還残高のほか、第6、7、9、11~14、17、24、35回普通社債150,545百万円及び第32、34、63回普通社債の一部25,000百万円については、債務履行引受契約を締結しているため、償還したものととして処理しています。なお、社債権者に対する当社の原社債償還義務は、偶発債務として連結貸借対照表に注記しています。

2 米ドル建普通社債は外国において発行したものであり、[ ]内の金額は、外貨建てによる金額です。

3 ( )内書は、1年以内の償還予定額です。

4 連結決算日後5年以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)
30,000	68,160	-	39,007	80,512

【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	28,392	29,497	0.16	-
1年以内に返済予定の長期借入金	110,493	54,969	0.83	-
1年以内に返済予定の株式給付信託長期借入金	5,400	5,400	0.49	-
1年以内に返済予定のリース債務	208	221	-	-
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	423,438	403,819	1.14	令和3年5月～ 令和27年8月
中央新幹線建設長期借入金	3,000,000	3,000,000	0.86	令和28年5月～ 令和38年3月
株式給付信託長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	9,700	4,300	0.49	令和3年6月～ 令和3年9月
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く)	538	544	-	令和3年4月～ 令和9年11月
その他有利子負債				
1年以内に支払予定の 鉄道施設購入長期未払金	5,444	5,783	6.12	-
預り金	430	2,023	0.08	-
その他の流動負債	398	365	2.09	-
鉄道施設購入長期未払金 (1年以内に支払予定のものを除く)	538,451	532,666	6.50	令和3年8月～ 令和33年9月
その他の固定負債	1,908	1,471	2.08	令和3年4月～ 令和13年2月
計	4,124,804	4,041,062	-	-

- (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、記載しておりません。  
3 長期借入金、中央新幹線建設長期借入金、株式給付信託長期借入金、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	62,199	87,777	46,592	36,250
中央新幹線建設長期借入金	-	-	-	-
株式給付信託長期借入金	4,300	-	-	-
リース債務	196	177	79	60
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期未払金	6,143	6,527	6,936	7,372
その他の固定負債	382	354	354	306

【資産除去債務明細表】

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

(2) 【その他】

当連結会計年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
営業収益 (百万円)	471,358	955,611	1,448,006	1,844,647
税金等調整前四半期(当期)純利益金額 (百万円)	188,363	370,046	557,359	573,436
親会社株主に帰属する四半期(当期)純利益金額 (百万円)	131,326	257,533	388,121	397,881
1株当たり四半期(当期)純利益金額 (円)	669.73	1,313.04	1,978.50	2,027.86

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
1株当たり四半期純利益金額 (円)	669.73	643.32	665.46	49.72

## 2【財務諸表等】

## (1)【財務諸表】

## 【貸借対照表】

(単位 百万円)

	前事業年度 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産</b>		
現金及び預金	580,101	391,695
中央新幹線建設資金管理信託	<sup>1</sup> 2,670,591	<sup>1</sup> 2,435,015
未収運賃	57,967	40,349
未収金	12,616	12,893
短期貸付金	6,945	8,350
有価証券	158,300	353,500
貯蔵品	13,019	14,045
前払費用	937	1,611
その他の流動資産	27,687	28,405
流動資産合計	3,528,165	3,285,865
<b>固定資産</b>		
<b>鉄道事業固定資産</b>		
有形固定資産	8,104,274	8,147,341
減価償却累計額	4,393,097	4,491,390
有形固定資産(純額)	3,711,177	3,655,951
無形固定資産	27,763	25,409
鉄道事業固定資産合計	<sup>2</sup> 3,738,941	<sup>2</sup> 3,681,361
<b>関連事業固定資産</b>		
有形固定資産	129,580	129,643
減価償却累計額	28,982	31,941
有形固定資産(純額)	100,597	97,701
無形固定資産	12	17
関連事業固定資産合計	<sup>2</sup> 100,609	<sup>2</sup> 97,719
<b>各事業関連固定資産</b>		
有形固定資産	89,964	91,761
減価償却累計額	60,744	61,554
有形固定資産(純額)	29,220	30,206
無形固定資産	329	645
各事業関連固定資産合計	<sup>2</sup> 29,549	<sup>2</sup> 30,852
<b>建設仮勘定</b>		
鉄道事業	645,970	931,832
関連事業	25	187
その他	1,509	813
建設仮勘定合計	647,505	932,833
<b>投資その他の資産</b>		
投資有価証券	642,676	815,715
関係会社株式	149,644	149,691
関係会社長期貸付金	78,319	71,563
長期前払費用	15,820	17,954
繰延税金資産	156,910	163,736
その他の投資等	3,976	153,986
投資その他の資産合計	1,047,348	1,372,647
固定資産合計	5,563,954	6,115,413
資産合計	<sup>3</sup> 9,092,120	9,401,279

(単位 百万円)

	前事業年度 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
短期借入金	158,540	156,068
1年内償還予定の社債	-	30,000
1年内返済予定の長期借入金	110,493	54,969
1年内返済予定の株式給付信託長期借入金	5,400	5,400
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	5,444	5,783
未払金	197,718	224,856
未払費用	10,180	10,302
未払法人税等	98,502	78,912
預り連絡運賃	188	33,446
預り金	8,610	6,626
前受運賃	34,103	16,465
前受工事負担金	14,517	21,646
賞与引当金	21,334	20,726
その他の流動負債	23,528	16,635
流動負債合計	688,562	681,838
固定負債		
社債	773,293	818,786
長期借入金	423,438	403,819
中央新幹線建設長期借入金	1 3,000,000	1 3,000,000
株式給付信託長期借入金	9,700	4,300
鉄道施設購入長期未払金	538,451	532,666
新幹線鉄道大規模改修引当金	140,000	105,000
退職給付引当金	177,815	174,594
その他の固定負債	25,359	21,645
固定負債合計	5,088,058	5,060,812
負債合計	5,776,621	5,742,651
<b>純資産の部</b>		
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		
特別償却準備金	92	-
圧縮記帳積立金	9,475	9,475
別途積立金	2,701,000	3,081,000
繰越利益剰余金	513,293	482,679
利益剰余金合計	3,236,366	3,585,658
自己株式	115,959	110,661
株主資本合計	3,285,907	3,640,498
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	29,591	18,129
評価・換算差額等合計	29,591	18,129
純資産合計	3,315,499	3,658,628
負債純資産合計	9,092,120	9,401,279

## 【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
<b>鉄道事業営業利益</b>		
<b>営業収益</b>		
旅客運輸収入	1,396,678	1,365,646
鉄道線路使用料収入	3,955	4,272
運輸雑収	51,371	52,289
<b>営業収益合計</b>	1,452,005	1,422,208
<b>営業費</b>		
運送営業費	1,471,323	1,488,525
一般管理費	87,546	85,200
諸税	40,158	39,799
減価償却費	189,725	191,949
<b>営業費合計</b>	788,754	805,474
<b>鉄道事業営業利益</b>	663,251	616,733
<b>関連事業営業利益</b>		
<b>営業収益</b>		
不動産賃貸収入	12,368	14,142
その他の営業収入	512	645
<b>営業収益合計</b>	12,881	14,788
<b>営業費</b>		
不動産賃貸原価	2,163	2,324
販売費及び一般管理費	462	452
諸税	2,053	2,096
減価償却費	3,706	3,597
<b>営業費合計</b>	8,386	8,471
<b>関連事業営業利益</b>	4,494	6,316
<b>全事業営業利益</b>	667,745	623,050
<b>営業外収益</b>		
受取利息	529	501
有価証券利息	1,428	2,210
受取配当金	3,107	3,127
受取保険金	2,061	1,885
その他	3,313	2,854
<b>営業外収益合計</b>	2,104,439	2,105,579
<b>営業外費用</b>		
支払利息	32,669	31,961
社債利息	13,137	13,333
鉄道施設購入長期未払金利息	35,464	35,219
その他	6,808	13,112
<b>営業外費用合計</b>	88,080	93,627
<b>経常利益</b>	590,105	540,002

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)	当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
<b>特別利益</b>		
工事負担金等受入額	3 2,979	3 2,136
固定資産売却益	4 1,101	4 459
特別利益合計	4,081	2,595
<b>特別損失</b>		
固定資産圧縮損	5 3,676	5 2,390
固定資産売却損	6 276	6 264
その他	36	-
特別損失合計	3,989	2,655
税引前当期純利益	590,197	539,942
法人税、住民税及び事業税	179,709	164,165
法人税等調整額	3,557	3,065
法人税等合計	176,151	161,099
当期純利益	414,045	378,842

## 営業費明細表

		前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)		当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	
区分	注記 番号	金額(百万円)		金額(百万円)	
鉄道事業営業費					
1 運送営業費	1				
(1) 人件費		144,322		140,699	
(2) 経費		327,000	471,323	347,826	488,525
2 一般管理費					
(1) 人件費		34,572		33,523	
(2) 経費		52,974	87,546	51,677	85,200
3 諸税			40,158		39,799
4 減価償却費			189,725		191,949
鉄道事業営業費合計			788,754		805,474
関連事業営業費					
1 不動産賃貸原価	2		2,163		2,324
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		220		214	
(2) 経費		242	462	237	452
3 諸税			2,053		2,096
4 減価償却費			3,706		3,597
関連事業営業費合計			8,386		8,471
全事業営業費合計			797,140		813,946

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

		前事業年度	当事業年度
1 鉄道事業営業費	運送営業費		
	給与	109,117百万円	107,912百万円
	動力費	43,122百万円	43,351百万円
	修繕費	125,112百万円	141,328百万円
	業務費	158,765百万円	163,145百万円
2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	509百万円	522百万円
	修繕費	421百万円	467百万円
	業務費	1,084百万円	1,188百万円
3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額・取崩額			
	賞与引当金繰入額	20,195百万円	19,581百万円
	新幹線鉄道大規模改修引当金取崩額	35,000百万円	35,000百万円



## 【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 平成30年4月1日 至 平成31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		
						特別償却準備金	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	187	9,475	2,341,000
当期変動額								
特別償却準備金の取崩						94		
別途積立金の積立								360,000
剰余金の配当								
当期純利益								
自己株式の取得								
自己株式の処分								
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）								
当期変動額合計	-	-	-	-	-	94	-	360,000
当期末残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	92	9,475	2,701,000

	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	486,734	2,849,901	120,733	2,894,668	35,211	35,211	2,929,880
当期変動額							
特別償却準備金の取崩	94	-		-			-
別途積立金の積立	360,000	-		-			-
剰余金の配当	27,580	27,580		27,580			27,580
当期純利益	414,045	414,045		414,045			414,045
自己株式の取得			0	0			0
自己株式の処分			4,774	4,774			4,774
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					5,620	5,620	5,620
当期変動額合計	26,559	386,465	4,774	391,239	5,620	5,620	385,618
当期末残高	513,293	3,236,366	115,959	3,285,907	29,591	29,591	3,315,499

当事業年度（自 平成31年4月1日 至 令和2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		
						特別償却準備金	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	92	9,475	2,701,000
当期変動額								
特別償却準備金の取崩						92		
別途積立金の積立								380,000
剰余金の配当								
当期純利益								
自己株式の取得								
自己株式の処分								
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）								
当期変動額合計	-	-	-	-	-	92	-	380,000
当期末残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	-	9,475	3,081,000

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本合計	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
	その他利益 剰余金	利益剰余金 合計					
	繰越利益 剰余金						
当期首残高	513,293	3,236,366	115,959	3,285,907	29,591	29,591	3,315,499
当期変動額							
特別償却準備金の取崩	92	-		-			-
別途積立金の積立	380,000	-		-			-
剰余金の配当	29,550	29,550		29,550			29,550
当期純利益	378,842	378,842		378,842			378,842
自己株式の取得			0	0			0
自己株式の処分			5,297	5,297			5,297
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					11,461	11,461	11,461
当期変動額合計	30,614	349,292	5,297	354,590	11,461	11,461	343,128
当期末残高	482,679	3,585,658	110,661	3,640,498	18,129	18,129	3,658,628

【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

時価のあるもの...決算期末日の市場価格等に基づく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。

時価のないもの...移動平均法による原価法によっています。

2 たな卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品...移動平均法による原価法によっています。なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定しています。

3 固定資産の減価償却の方法

(1) 有形固定資産(リース資産を除く)

定率法によっています。

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

また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

建物..... 3年~50年

構築物..... 4年~60年

車両..... 10年~20年

機械装置..... 4年~17年

(2) 無形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

ソフトウェア... 5年

(3) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(4) 長期前払費用

均等額の償却を行っています。

4 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しています。

5 引当金の計上基準

(1) 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。

(2) 新幹線鉄道大規模改修引当金

全幹法第17条の規定により計上しています。

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

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

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

6 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。

7 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。

8 その他財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 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。

(2) 消費税等の会計処理

税抜方式によっています。

(追加情報)

(従業員等に信託を通じて自社の株式を交付する取引)

連結財務諸表「注記事項（追加情報）」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。

(新型コロナウイルス感染症の影響)

連結財務諸表「注記事項（追加情報）」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。

(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 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
284,896百万円	286,137百万円

3 担保に供している資産及び担保に係る債務は次のとおりです。

前事業年度 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
J R会社法改正法附則第7条の規定により、総財産9,092,120百万円を債務履行引受契約締結の社債49,800百万円の一般担保に供しています。	-

4 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連帯債務額は次のとおりです。

前事業年度 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
2,609百万円	1,508百万円

5 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 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
13,400百万円	13,400百万円

## 6 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 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
第5回普通社債	令和2年1月28日	49,800百万円	- 百万円
第6回無担保普通社債	令和4年2月15日	18,995	18,995
第7回無担保普通社債	令和4年5月10日	18,200	18,200
第9回無担保普通社債	令和4年9月20日	20,000	20,000
第11回無担保普通社債	令和4年12月20日	25,000	25,000
第12回無担保普通社債	令和15年3月18日	10,000	10,000
第13回無担保普通社債	令和5年12月20日	9,000	9,000
第14回無担保普通社債	令和6年3月19日	9,900	9,900
第16回無担保普通社債	令和元年9月20日	20,000	-
第17回無担保普通社債	令和6年9月20日	9,650	9,650
第18回無担保普通社債	令和2年3月19日	20,000	-
第24回無担保普通社債	令和8年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	令和9年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	令和9年12月20日	10,000	10,000
第35回無担保普通社債	令和2年4月24日	19,900	19,900
第44回無担保普通社債	令和元年6月19日	10,000	-
第49回無担保普通社債	令和2年2月10日	14,100	-
第63回無担保普通社債	令和15年5月24日	-	5,000
計		284,445	175,545

## 7 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 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
貸出コミットメントの総額	100,000百万円	100,000百万円
借入実行残高	-	-
借入未実行残高	100,000	100,000

(損益計算書関係)

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

	前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)		当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
	35,000百万円		35,000百万円

- 2 関係会社との取引に係るものは次のとおりです。

	前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)		当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
営業外収益	1,611百万円	営業外収益	1,676百万円

- 3 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。

	前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)		当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
天竜川駅自由通路新設及び橋上駅舎化工事	1,123百万円	新幹線Wi-Fi整備工事	454百万円

- 4 固定資産売却益の内容は次のとおりです。

	前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)		当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
土地	985百万円	土地	452百万円
地上権等	116	車両等	7

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

	前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)		当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
工事負担金の受入に係るもの	2,918百万円	工事負担金の受入に係るもの	2,008百万円
収用等の代替資産に係るもの	757	収用等の代替資産に係るもの	381

- 6 固定資産売却損の内容は次のとおりです。

	前事業年度 (自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)		当事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
建物	245百万円	土地	254百万円
土地	31	建物等	10

## (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 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
自己株式		
普通株式	9,721,439株	9,443,249株
合計	9,721,439株	9,443,249株

(注) 自己株式には、「株式給付信託(従業員持株会処分型)」にかかる信託口が保有する当社株式(前事業年度722,200株、当事業年度444,000株)を含めています。

## (有価証券関係)

## 子会社株式及び関連会社株式

## 前事業年度(平成31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	27,079	18,836	8,242
関連会社株式	-	-	-
合計	27,079	18,836	8,242

## 当事業年度(令和2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	27,079	20,181	6,897
関連会社株式	-	-	-
合計	27,079	20,181	6,897

(注) 時価を把握することが極めて困難と認められる子会社株式及び関連会社株式の貸借対照表計上額

(単位 百万円)

区分	前事業年度 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
子会社株式	120,431	120,478
関連会社株式	2,133	2,133

これらについては、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、上表の「子会社株式及び関連会社株式」には含めていません。



(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 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	75,200百万円	78,779百万円
退職給付引当金	53,878	52,902
ソフトウェア	12,005	13,534
賞与引当金	6,464	6,280
長期未払費用	3,089	2,839
その他	35,527	34,920
繰延税金資産小計	186,164	189,256
評価性引当額	13,858	13,910
繰延税金資産合計	172,305	175,345
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	11,067	7,306
圧縮記帳積立金	4,118	4,118
特別償却準備金	40	-
その他	169	183
繰延税金負債合計	15,395	11,609
繰延税金資産の純額	156,910	163,736

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 (平成31年3月31日)	当事業年度 (令和2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。

(1株当たり情報)

	前事業年度 (自平成30年4月1日 至平成31年3月31日)	当事業年度 (自平成31年4月1日 至令和2年3月31日)
1株当たり純資産額	16,891.81円	18,613.60円
1株当たり当期純利益金額	2,110.87円	1,928.84円

(注) 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

## 【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	株式会社オリエンタルランド	1,192,600	16,481
		ナブテスコ株式会社	5,171,000	12,901
		トヨタ自動車株式会社	1,539,200	10,006
		株式会社JTB	577,920	9,175
		三菱電機株式会社	6,573,000	8,774
		東日本旅客鉄道株式会社	1,049,400	8,579
		九州旅客鉄道株式会社	2,077,900	6,441
		西日本旅客鉄道株式会社	862,500	6,379
		東邦瓦斯株式会社	846,500	4,147
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	3,581
		株式会社みずほフィナンシャルグループ	25,965,390	3,209
		三菱重工業株式会社	1,151,100	3,145
		東京海上ホールディングス株式会社	551,720	2,731
		三菱地所株式会社	1,592,000	2,539
		中部国際空港株式会社	50,000	2,500
		日本製鉄株式会社	2,253,900	2,085
		アサヒグループホールディングス株式会社	587,000	2,060
		名工建設株式会社	2,139,500	2,054
		株式会社東芝	675,400	1,607
		株式会社西武ホールディングス	1,321,200	1,569
		MS & ADインシュアランスグループホールディングス株式会社	480,359	1,453
		株式会社高島屋	1,388,500	1,351
		ジェイ エフ イー ホールディングス株式会社	1,904,100	1,338
その他48銘柄	8,799,068	12,272		
		計	77,635,877	126,388

## 【債券】

		銘柄	券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
投資有価証券	満期保有目的の 債券	株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ 第2回無担保社債	70,000	70,000
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ 第1回無担保社債	50,000	50,000
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ 第3回無担保社債	50,000	50,000
		株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ 第4回無担保社債	50,000	50,000
		株式会社みずほフィナンシャルグループ 第1回無担保社債	50,000	50,000
		UBS Group Funding (Switzerland) AG 無担保社債	13,500	13,500
		トヨタファイナンス株式会社 第4回普通社債	10,000	10,000
		トヨタファイナンス株式会社 第6回普通社債	10,000	10,000
		三井住友海上火災保険株式会社 第6回普通社債	10,000	10,000
		日立キャピタル株式会社 第81回普通社債	10,000	10,000
		関西電力株式会社 第517回普通社債	9,200	9,200
		F420回地方公共団体金融機構債券	9,000	9,000
		日本たばこ産業株式会社 第12回普通社債	9,000	9,000
		富士フイルムホールディングス株式会社 第9回普通社債	9,000	9,000
		電源開発株式会社 第63回普通社債	8,000	8,000
		KDDI株式会社 第23回普通社債	7,200	7,200
		関西電力株式会社 第521回普通社債	7,000	7,000
		中部電力株式会社 第534回普通社債	7,000	7,000
		中日本高速道路株式会社 第79回普通社債	6,900	6,900
		東北電力株式会社 第504回普通社債	6,700	6,700
		株式会社電通 第1回普通社債	6,000	6,000
		三井住友ファイナンス&リース株式会社 第26回普通社債	6,000	6,000
		株式会社日産フィナンシャルサービス 第51回普通社債	5,800	5,800
		トヨタ自動車株式会社 第23回普通社債	5,100	5,100
		九州電力株式会社 第467回普通社債	5,100	5,100
		九州電力株式会社 第469回普通社債	5,000	5,000
		九州電力株式会社 第482回普通社債	5,000	5,000
		中国電力株式会社 第405回普通社債	5,000	5,000
		クレディ・アグリコル・エス・エー 第15回普通社債	5,000	5,000
		フランス相互信用連合銀行 第26回普通社債	5,000	5,000
		北海道電力株式会社 第352回普通社債	5,000	5,000

		銘柄	券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
投資有価証券	満期保有目的の 債券	日立金属株式会社 第31回普通社債	5,000	5,000
		日立金属株式会社 第32回普通社債	5,000	5,000
		ピー・ピー・シー・イー・エス・エー 第21回普通社債	5,000	5,000
		株式会社ホンダファイナンス 第60回普通社債	5,000	5,000
		株式会社ホンダファイナンス 第56回普通社債	4,800	4,800
		日立キャピタル株式会社 第79回普通社債	4,600	4,600
		中部電力株式会社 第539回普通社債	4,500	4,500
		富士フイルムホールディングス株式会社 第13回普通社債	4,200	4,200
		富士フイルムホールディングス株式会社 第10回普通社債	4,000	4,000
		興銀リース株式会社 第14回普通社債	4,000	4,000
		株式会社ホンダファイナンス 第59回普通社債	4,000	4,000
		出光興産株式会社 第8回普通社債	4,000	4,000
		ピー・ピー・シー・イー・エス・エー 第23回普通社債	4,000	4,000
		三井不動産株式会社 第68回普通社債	3,800	3,800
		住友三井オートサービス株式会社 第4回普通社債	3,800	3,800
		三菱UFJリース株式会社 第72回普通社債	3,600	3,600
		株式会社フジクラ 第16回普通社債	3,400	3,400
		アサヒグループホールディングス株式会社 第10回普通社債	3,200	3,200
		三井住友トラスト・パナソニックファイナンス 株式会社 第7回普通社債	3,200	3,200
		三菱UFJリース株式会社 第58回普通社債	3,100	3,100
		株式会社ホンダファイナンス 第51回普通社債	3,100	3,100
		麒麟ホールディングス株式会社 第11回普通社債	3,100	3,100
		三井不動産株式会社 第62回普通社債	3,000	3,000
		三井住友ファイナンス&リース株式会社 第21回普通社債	3,000	3,000
		株式会社クレディセゾン 第71回普通社債	3,000	3,000
		日立キャピタル株式会社 第76回普通社債	3,000	3,000
		ナショナル・オーストラリア銀行 第17回普通社債	3,000	3,000
		コカ・コーラ ボトラーズジャパンホールディング ス株式会社 第1回普通社債	3,000	3,000
		株式会社ホンダファイナンス 第61回普通社債	3,000	3,000
		旭化成株式会社 第10回普通社債	2,800	2,800

		銘柄	券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
投資有価証券	満期保有目的の 債券	中日本高速道路株式会社 第78回普通社債	2,700	2,700
		中日本高速道路株式会社 第81回普通社債	2,700	2,700
		オリンパス株式会社 第24回普通社債	2,700	2,700
		麒麟ホールディングス株式会社 第12回普通社債	2,600	2,600
		三井住友ファイナンス&リース株式会社 第19回普通社債	2,600	2,600
		三井住友ファイナンス&リース株式会社 第18回普通社債	2,500	2,500
		J A 三井リース株式会社 第12回普通社債	2,500	2,500
		株式会社オリエンタルランド 第13回普通社債	2,500	2,500
		東日本高速道路株式会社 第65回普通社債	2,500	2,500
		三井住友ファイナンス&リース株式会社 第24回普通社債	2,400	2,400
		J A 三井リース株式会社 第13回普通社債	2,400	2,400
		日本航空株式会社 第 6 回普通社債	2,400	2,400
		住友電気工業株式会社 第30回普通社債	2,300	2,300
		新日鐵住金株式会社 第 7 回普通社債	2,200	2,200
		宇部興産株式会社 第15回普通社債	2,200	2,200
		日本精工株式会社 第48回普通社債	2,200	2,200
		イビデン株式会社 第 9 回普通社債	2,200	2,200
		株式会社村田製作所 第 2 回普通社債	2,100	2,100
		西日本高速道路株式会社 第50回普通社債	2,100	2,100
		興銀リース株式会社 第11回普通社債	2,000	2,000
		株式会社日産フィナンシャルサービス 第50回普通社債	2,000	2,000
		東日本高速道路株式会社 第59回普通社債	2,000	2,000
		中日本高速道路株式会社 第80回普通社債	2,000	2,000
		A G C 株式会社 第 1 回普通社債	1,900	1,900
		東北電力株式会社 第509回普通社債	1,900	1,900
		K D D I 株式会社 第24回普通社債	1,800	1,800
		中部電力株式会社 第528回普通社債	1,800	1,800
		株式会社村田製作所 第 3 回普通社債	1,800	1,800
		首都高速道路株式会社 第25回普通社債	1,700	1,700
		西日本高速道路株式会社 第51回普通社債	1,700	1,700
		東急不動産ホールディングス株式会社 第18回普通社債	1,600	1,600
		日本化薬株式会社 第 3 回普通社債	1,600	1,600
日本化薬株式会社 第 4 回普通社債	1,600	1,600		

銘柄		券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
投資有価証券	満期保有目的の 債券	三井化学株式会社 第47回普通社債	1,500
		太平洋セメント株式会社 第26回普通社債	1,500
		グローリー株式会社 第1回普通社債	1,500
		旭化成株式会社 第11回普通社債	1,500
		D M G 森精機株式会社 第6回普通社債	1,500
		富士フイルムホールディングス株式会社 第15回普通社債	1,500
		東海カーボン株式会社 第1回普通社債	1,400
		オリンパス株式会社 第25回普通社債	1,400
		株式会社 S U B A R U 第1回普通社債	1,400
		西日本高速道路株式会社 第49回普通社債	1,300
		その他41銘柄	30,600
計		689,000	689,000

## 【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	-	353,500
投資有価証券	その他有価証券	優先出資証券(1銘柄)	1,438	326
計			-	353,826

## 【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	2,326,941	631	460 (122)	2,327,112	-	-	2,327,112
建物	612,049	16,918	6,661 (716)	622,306	397,118	18,431	225,188
構築物	3,816,563	63,572	27,413 (823)	3,852,722	2,875,803	85,948	976,919
車両	906,235	27,500	26,817 (453)	906,918	798,684	44,598	108,233
機械装置	490,751	19,719	14,248	496,222	389,860	24,526	106,362
工具器具備品	168,071	15,065	23,122 (13)	160,013	121,875	16,884	38,137
リース資産	3,207	607	366	3,448	1,543	675	1,905
建設仮勘定	647,505	442,842	157,514 (259)	932,833	-	-	932,833
有形固定資産計	8,971,325	586,859	256,605 (2,387)	9,301,579	4,584,886	191,064	4,716,693
無形固定資産							
施設利用権	-	-	-	24,130	21,622	302	2,507
ソフトウェア	-	-	-	58,999	40,383	6,392	18,616
その他	-	-	-	5,025	76	2	4,948
無形固定資産計	-	-	-	88,155	62,082	6,697	26,072
長期前払費用	28,575 〔1,834〕	5,980 〔28〕	800 〔168〕	33,756 〔1,694〕	15,801	3,599	17,954 〔1,694〕

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

なお、当期減少額のうち( )内は内数で、取得原価から直接減額された工事負担金等の額であり、当期末の工事負担金等累計額は286,137百万円です。

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、保険料等の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)
賞与引当金	21,334	20,726	21,334	-	20,726
新幹線鉄道大規模改修引当金	140,000	-	35,000	-	105,000

(注) 新幹線鉄道大規模改修引当金の当期減少額は、全国新幹線鉄道整備法施行規則第14条第1項の規定による取崩額です。

(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】

決算日後の状況

該当事項はありません。

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 <a href="https://jr-central.co.jp">https://jr-central.co.jp</a>												
株主に対する特典	<p>1 毎年3月31日の最終の株主名簿に記録されている株主に対して、その所有株式数に 応じて次のとおり株主優待割引券を発行する。</p> <table> <tr> <td>100株 ~ 1,000株まで</td> <td>100株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>1,000株超 ~ 10,000株まで</td> <td>10枚 + 1,000株超過分200株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>10,000株超 ~ 20,000株未満</td> <td>55枚 + 10,000株超過分300株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>20,000株以上 ~ 50,000株未満</td> <td>100枚</td> </tr> <tr> <td>50,000株以上 ~ 100,000株未満</td> <td>250枚</td> </tr> <tr> <td>100,000株以上 ~</td> <td>500枚</td> </tr> </table> <p>2 優待の形態</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当社の営業路線内における運賃及び料金の割引とする。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>3 割引券の使用方法</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(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。</li> <li>(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。</li> <li>(3) 他の割引との重複適用はしない。</li> </ol> <p>4 株主優待割引券の有効期間は、6月1日から翌年5月31日までの1年間とする。</p>	100株 ~ 1,000株まで	100株ごとに1枚	1,000株超 ~ 10,000株まで	10枚 + 1,000株超過分200株ごとに1枚	10,000株超 ~ 20,000株未満	55枚 + 10,000株超過分300株ごとに1枚	20,000株以上 ~ 50,000株未満	100枚	50,000株以上 ~ 100,000株未満	250枚	100,000株以上 ~	500枚
100株 ~ 1,000株まで	100株ごとに1枚												
1,000株超 ~ 10,000株まで	10枚 + 1,000株超過分200株ごとに1枚												
10,000株超 ~ 20,000株未満	55枚 + 10,000株超過分300株ごとに1枚												
20,000株以上 ~ 50,000株未満	100枚												
50,000株以上 ~ 100,000株未満	250枚												
100,000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32期)	自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日	令和元年6月21日 関東財務局長に提出
(2) 内部統制報告書			令和元年6月21日 関東財務局長に提出
(3) 四半期報告書 及び確認書	(第33期第1四半期)	自 平成31年4月1日 至 令和元年6月30日	令和元年8月7日 関東財務局長に提出
	(第33期第2四半期)	自 令和元年7月1日 至 令和元年9月30日	令和元年11月6日 関東財務局長に提出
	(第33期第3四半期)	自 令和元年10月1日 至 令和元年12月31日	令和2年2月4日 関東財務局長に提出
(4) 臨時報告書 企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2(株主総会に おける議決権行使の結果)に基づく臨時報告書です。			令和元年6月25日 関東財務局長に提出
(5) 発行登録書(普通社債)及びその添付書類			令和元年10月18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

令和2年6月23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 北方 宏 樹

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 鈴木 晴 久

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平成31年4月1日から令和2年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項、その他の注記及び連結附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社及び連結子会社の令和2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。

連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

## 連結財務諸表監査における監査人の責任

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

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

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

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

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

## < 内部統制監査 >

### 監査意見

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

当監査法人は、東海旅客鉄道株式会社が令和2年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

### 監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。財務報告に係る内部統制の監査の基準における当監査法人の責任は、「内部統制監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

### 内部統制報告書に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

### 内部統制監査における監査人の責任

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

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

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

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

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じ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 上記は、監査報告書及び内部統制監査報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社（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

令和2年6月23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 北方 宏 樹

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 鈴木 晴 久

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 加納 俊 平

### 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平成31年4月1日から令和2年3月31日までの第33期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社の令和2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。

### 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又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

## 利害関係

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

以 上

- 
- (注) 1 上記は、監査報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社（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。