

【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3年6月23日
【事業年度】	第34期（自 令和2年4月1日 至 令和3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30期	第31期	第32期	第33期	第34期
決算年月	平成29年3月	平成30年3月	平成31年3月	令和2年3月	令和3年3月
営業収益 (百万円)	1,756,980	1,822,039	1,878,137	1,844,647	823,517
経常利益又は経常損失 (百万円) ()	563,973	583,569	632,653	574,282	262,064
親会社株主に帰属する当期 純利益又は親会社株主に帰 属する当期純損失() (百万円)	392,913	395,502	438,715	397,881	201,554
包括利益 (百万円)	399,856	404,198	446,213	388,418	165,901
純資産額 (百万円)	2,726,729	3,084,739	3,508,065	3,872,103	3,686,609
総資産額 (百万円)	7,052,675	8,908,682	9,295,745	9,603,126	9,600,370
1株当たり純資産額 (円)	13,681.22	15,602.66	17,703.74	19,514.81	18,510.87
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失 (円) ()	1,996.52	2,015.48	2,238.95	2,027.86	1,025.46
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	38.2	34.3	37.3	39.9	37.9
自己資本利益率 (%)	15.7	13.8	13.4	10.9	5.4
株価収益率 (倍)	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)	580,565	609,595	600,319	595,227	169,354
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	1,909,547	1,676,489	597,502	552,494	134,718
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	1,425,188	1,434,788	33,635	32,993	262,638
現金及び現金同等物 の期末残高 (百万円)	414,559	782,454	751,636	761,376	719,941
従業員数 [外、平均臨時雇用者数] (人)	28,593 [8,275]	28,867 [8,494]	29,128 [8,799]	29,603 [9,112]	30,153 [8,078]

(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30期	第31期	第32期	第33期	第34期
連結子会社数	29	29	29	29	29
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

- 第30期、第31期、第32期及び第33期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 第34期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 第34期の株価収益率については、親会社株主に帰属する当期純損失であるため記載していません。

(2) 提出会社の経営指標等

回次	第30期	第31期	第32期	第33期	第34期
決算年月	平成29年 3月	平成30年 3月	平成31年 3月	令和 2年 3月	令和 3年 3月
営業収益 (百万円)	1,380,770	1,427,444	1,464,886	1,436,996	541,798
経常利益又は経常損失() (百万円)	541,289	547,645	590,105	540,002	256,691
当期純利益又は当期純損失 () (百万円)	381,898	384,410	414,045	378,842	202,313
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)	2,582,839	2,929,880	3,315,499	3,658,628	3,461,234
総資産額 (百万円)	6,814,357	8,726,438	9,092,120	9,401,279	9,406,227
1株当たり純資産額 (円)	13,110.81	14,946.24	16,891.81	18,613.60	17,571.62
1株当たり配当額 (うち1株当たり中間配当額) (円)	135.00 (65.00)	140.00 (70.00)	145.00 (70.00)	150.00 (75.00)	130.00 (65.00)
1株当たり当期純利益又は1 株当たり当期純損失() (円)	1,938.56	1,956.94	2,110.87	1,928.84	1,028.26
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	37.9	33.6	36.5	38.9	36.8
自己資本利益率 (%)	15.9	13.9	13.3	10.9	5.7
株価収益率 (倍)	9.36	10.29	12.18	8.98	-
配当性向 (%)	7.0	7.2	6.9	7.8	-
従業員数 (人)	18,054	18,116	18,148	18,282	18,499
株主総利回り (%)	91.8	102.5	131.3	89.9	86.7
(比較指標:配当込み TOPIX) (%)	(114.7)	(132.9)	(126.2)	(114.2)	(162.3)
最高株価 (円)	21,045	21,520	26,220	26,255	19,165
最低株価 (円)	16,305	17,525	19,835	14,340	12,380

- (注) 1 第30期、第31期、第32期及び第33期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 2 第34期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 3 第34期の株価収益率及び配当性向については、当期純損失であるため記載していません。
- 4 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	「日本国有鉄道法」に基づく公共企業体として日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）設立 東海道新幹線東京～新大阪間営業開始
昭和39年10月	
昭和61年12月	
昭和62年4月	
	「日本国有鉄道改革法」、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」（以下「JR会社法」という。）等の国鉄改革関連8法公布
	「日本国有鉄道法」廃止 北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）及び日本貨物鉄道株式会社（以下「貨物会社」という。）設立

(2) 東海旅客鉄道株式会社設立後

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

年月	摘要
平成26年10月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その1）を認可
平成27年3月	東海道新幹線最高速度285km/hへの速度向上実施
平成28年11月	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」が施行され、鉄道・運輸機構に対して、中央新幹線の建設の推進のため、財政投融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
令和2年7月	東海道新幹線「のぞみ」に新型車両N700Sを投入

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。

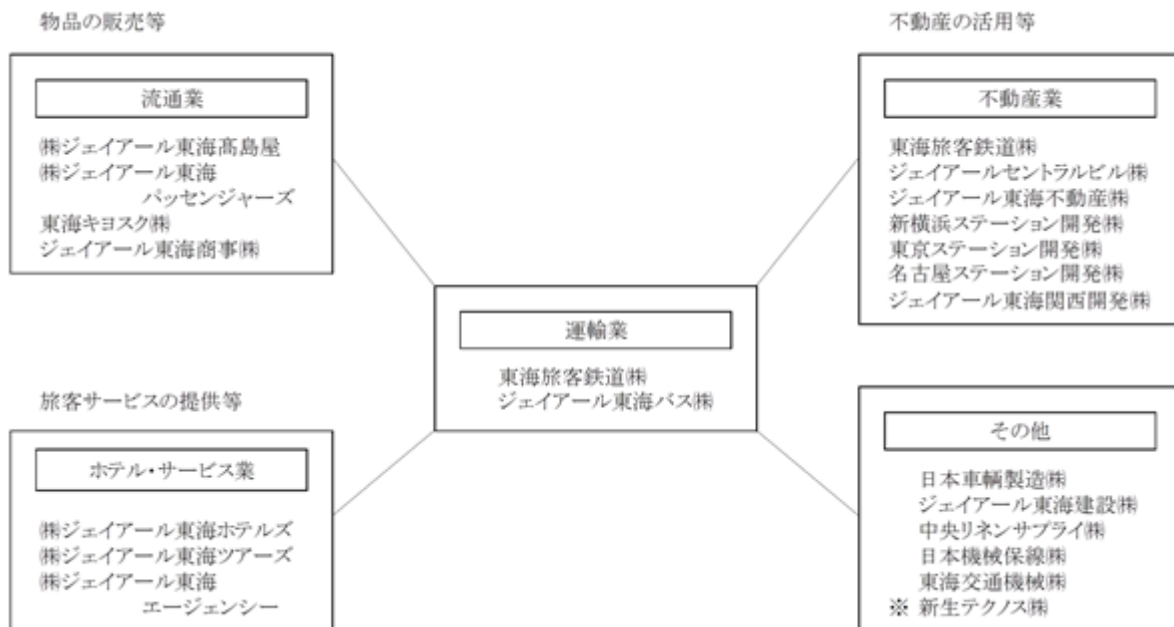
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕、その他事業を行っています。

〔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	"	57.5	同社は当社より建物を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
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3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)	19,381 [669]	2,905 [5,991]	599 [252]	7,268 [1,166]	30,153 [8,078]

- (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3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)
18,499	36.5	15.5(16.3)	7,137,349

セグメントの名称	従業員数(人)
運輸業	18,428
不動産業	71
合計	18,499

- (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3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)	19,044	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)	395	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	204	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)	3	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」という経営理念の下、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り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り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、「のぞみ12本ダイヤ」の活用に取り組みとともに、N700Sの追加投入やN700Aタイプに対しN700Sの一部機能を追加する改造工事を進めるなど、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。

さらに、当社及びグループ各社は、今回のコロナ禍で受けた大きなダメージを挽回し、将来にわたって、当社グループが社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化に挑戦します。そのために、ICTをフルに活用し、最も望ましい業務体制を構築する「業務改革」や収益の拡大に取り組みます。

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による中央新幹線については、当社の使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため計画しているものです。現在この役割を担う東海道新幹線は開業から半世紀以上が経過しており、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、早期に大動脈輸送を二重化し、将来の経年劣化や大規模災害に対して抜本的に備える必要があります。このため、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提として、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。このプロジェクトの完遂に向けて、鉄道事業における安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。その上で、中央新幹線の建設の推進を図るため、財政投融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厳しい状況から持ち直していくことが見込まれています。こうした状況の下、当社グループは、「会社の経営の基本方針」に基づき諸施策を推進します。当面新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい経営環境が想定されますが、引き続き感染拡大防止に取り組みながら、安全・安定輸送の確保を最優先に輸送機関としての使命を果たしていきます。さらに、今回のコロナ禍で受けた大きなダメージを挽回し、将来にわたって、当社グループが社会的使命を力強く果たしていくため、「業務改革」と収益の拡大に向けた取り組みにより経営体力の再強化に挑戦します。重点的に取り組む施策は、以下のとおりです。

鉄道事業においては、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、プラットホーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋工場及び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、ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進めるほか、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は、安全を最優先に適切な運行計画を決定し、適時

かつ確かな案内情報の提供に取り組みます。さらに、車内の換気、駅や列車の定期的な消毒等、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に引き続き努めます。

東海道新幹線については、「のぞみ12本ダイヤ」を活用し、お客様に安心してご利用いただけるよう十分な輸送力を提供します。また、安全性・安定性の向上や異常時対応能力の強化等を実現した新型車両N700Sの投入を進めるとともに、既存のN700Aタイプに対し、N700Sの一部機能を追加する改造工事を進めます。

在来線については、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系の営業運転を開始するとともに、ハイブリッド方式を採用した次期特急車両HC85系の量産車の新製に向けて設計等の諸準備を進めます。

営業施策については、感染状況等の社会情勢やご利用動向の変化を踏まえつつ、「ずらし旅」をはじめとした需要喚起策を適切に展開し、収益の拡大を図るとともに、新型コロナウイルス感染症の収束後を見据え、お客様の動向やニーズの把握・分析を強化し、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」を活用したMa a Sの推進等、新たな営業施策に取り組むほか、京都、奈良、東京、飛騨等、魅力ある観光素材の開発に継続的に取り組み、ビジネス・観光両面で需要の早期回復とさらなる拡大を図ります。また、30周年を迎える「さわやかウォーキング」や「Shuppo」等を通じて地域との連携を強化し、「しなの」、「ひだ」等の特急列車をはじめとした鉄道のご利用及び収益の拡大を図ります。「エクスプレス予約」及び「スマートEX」については、3月に開始した複数人でのご旅行の際のチケットレス乗車サービス、遅延が発生した列車の指定席予約・変更サービス、訪日外国人のお客様向けのQRコードによるチケットレス乗車サービス等、便利さを知っていただくことで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幅広く需要の喚起を図ります。

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、21、22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で上り線に続き、下り線でも設置工事を進め、使用を開始します。また、車椅子をご使用のお客様に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、車椅子スペースを6席設置した新型車両N700Sの投入及び車椅子対応座席の「エクスプレス予約」及び「スマートEX」での予約の試行を行います。さらに、刈谷駅については、ホームの幅、可動柵の設置等に向けた工事を進めるほか、半田駅付近の連続立体交差化に向け高架橋の工事を進めます。加えて、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するとともに、内方線付き点状ブロックのホームへの整備を引き続き乗降1千人以上の駅を対象に進めます。

超電導リニアによる中央新幹線計画については、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、プロジェクトの完遂に向けて、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。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、中間駅及び高架橋等について、工事の安全と環境の保全を重視し、引き続き各種工事を着実に進め、品川・名古屋間の早期開業に向けて取り組みます。さらに、南アルプストンネル静岡工区について、国土交通省主催の有識者会議に真摯に対応して大井川流域の方々の懸念を解消することに努めます。

一方、山梨リニア実験線においては、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・保守の一層のコストダウンに取り組みます。このうち、高温超電導磁石については、営業線への投入に向けて、走行試験を実施し必要なデータを取得するとともに、コストダウンを進めます。また、営業車両の仕様策定を進め、設計に着手します。

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みます。

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する技術仕様や各種計画策定等の技術支援を仕上げていくとともに、国内各メーカーとともにプロジェクトのコアシステム受注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等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、設備の維持更新におけるコストダウン等をはじめとして、業務全般の質的向上と業務革新に向けたICTの活用を加速させるほか、地震や豪雨等の各種自然災害に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施します。

鉄道以外の事業については、事業環境の変化による厳しい経営状況を乗り越えるため、低コスト化と効率的な業務執行を徹底しグループ各社の経営効率を磨き上げるとともに、鉄道との相乗効果で培った力を活かして、新たな事業展開によりグループの収益力のさらなる拡大を図ります。また、「JRセントラルタワーズ」と「JRゲートタワー」事業を軸に、店舗の品揃え強化やサービス向上、駅商業施設リニューアルや当社所有地の有効活用を継続します。さらに、これまでの事業展開で培った知見・ノウハウを活用して、ジェイアール名古屋タカシマヤによる高級時計売場の名古屋ビルディングへの出店等、市中における新規出店を行います。

さらに、コロナ禍で加速した社会の変化への対応及び労働力人口が減少する中でのグループ会社等を含めた人員確保といった諸課題の克服に向け、グループの総力を結集して中長期的な観点から「業務改革」に取り組み、ICTも活用しつつ新たな仕事の進め方を追求し、効率的な業務執行体制を構築します。これにより、将来にわたって、当社グループが社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化を図ります。また、これまで培った

知識・技術力を活用し、業務の組み立ての合理性を徹底的に追求することで、引き続き業務執行における一層の効率化・低コスト化を推進するとともに、設備投資についても、引き続き一層のコストダウンに取り組み投資効果を向上させます。

持続可能な社会の実現に向けた取組みについては、政府の「2050年カーボンニュートラル」方針に沿って、省エネ型車両や設備の導入・再生可能エネルギーの活用・内燃車両の電動化等、新しい技術の開発・採用等を通じて、CO²の排出削減に積極的に取り組みます。また、CO²の排出削減を含む、諸課題の解決や諸施策の推進のため、社内体制を整備し、技術開発等の方向性を定めるとともに、さらなる省エネルギーの実現を可能としたN700S及び315系の投入、HC85系の量産車の新製に向けた準備を進めるなど、地球環境保全に資する諸施策を推進します。

新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい経営環境が想定されますが、引き続き、安全・安定輸送の確保を最優先に輸送機関としての使命を果たしてまいります。

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ものではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。かかるリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。なお、文中における将来に関する事項は、有価証券報告書提出日現在において当社グループが判断したものです。

(1) 事業に係る法律関連事項

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

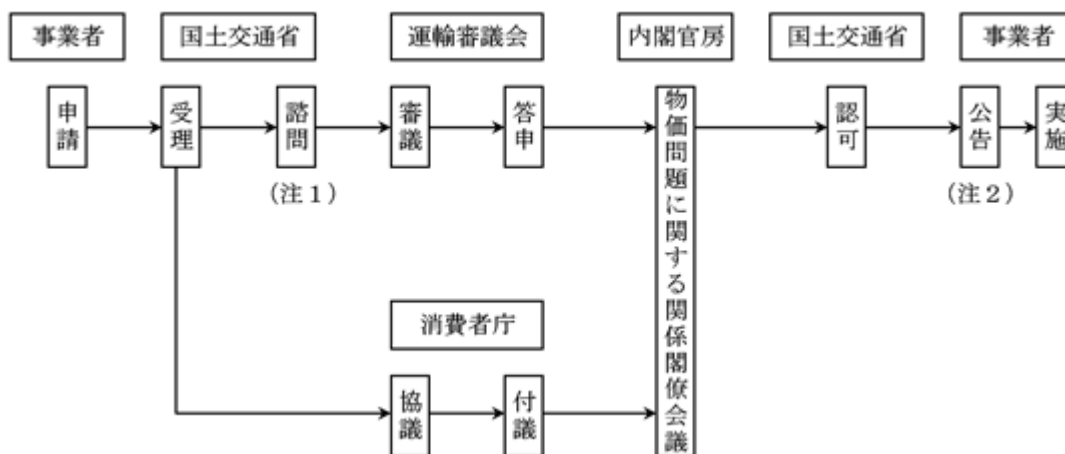
運賃及び料金の認可の仕組みと手続き

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、原価の算定はこれを基に行うこととしている。
- 2 運転資本 = 営業費及び貯蔵品の一部
- 3 自己資本比率は30%、他人資本比率は70%
- 4 自己資本報酬率は、公社債応募者利回り、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」による適切な列車設定、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、新形式の通勤型電車315系の営業運転を開始するなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組みます。

(4) 長期債務

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4兆9,326億円、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1兆9,326億円となっており、当期の支払利息は792億円となっています。

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

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

(5) 自然災害等

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

なお、鉄道インフラについては、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しています。さらに、感染症の流行に対しては、お客様及び社員への感染拡大防止を徹底しながら十分な輸送力の確保に努めるなど、鉄道事業への影響を最小限のものとするための取組みを行っています。

(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（19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動向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、財政投融資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、大井川の水資源への影響について、静岡県、流域市町等の理解が得られず、実質的に工事が進捗しない状態が続いており、2027年の開業は難しい状況となっています。

こうしたなか、科学的・工学的な議論を行うことを通じて問題の解決を図るため、令和2年4月に国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が設置され、議論が進められています。引き続き、この会議に真摯に対応することにより、大井川流域の方々の懸念を解消することに努めます。

また、工事を進める中で、品川駅・名古屋駅の両ターミナル等の個別の工事案件によっては、当初の想定額を超えるものが発生したことにより、工事費の増加を見込むこととなりました。その一方で、新型コロナウイルス感染症の影響で、経営環境が急激に悪化したことから、工事に必要な資金計画と健全経営の確保を確認するため、品川・名古屋間全体の工事費の見通しについて、合理的と考えられる要素を盛り込んで精査を進めたところ、総工事費が品川・名古屋間の工事実施計画(その2)時の見込み額5.52兆円を上回り、7.04兆円となる見通しとなりました。工事費増の理由は、難工事への対応、地震対策の充実、発生土の活用先確保等です。

今後の経営に関しては、今までと同様に健全経営と安定配当を堅持することを優先し、工事費に充てる資金は営業キャッシュ・フローを主体に、不足分について返済可能な借入資金によって賄っていきます。仮に健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復することで、工事の完遂を目指します。

参考として、工事の完遂に必要な資金の確保を確認するため、現実的に想定しうるペースで収益が回復した場合に、一定の合理的な前提において営業キャッシュ・フローを算出し、これに新規の資金調達約1兆円を加えれば、品川・名古屋間の建設に充当できる資金の累計が、令和10年度中には、算出した総工事費の見通し額7.04兆円を上回ることを確認しました。なお、これは開業の目標時期を新たに設定したのではなく、あくまで参考として、一定の前提の下での資金確保の状況を試算したものです。

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

なお、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)

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

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

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

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

超電導リニアによる中央新幹線については、工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得を進めるとともに、これまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明しました。工事については、新たに山梨県内の高架橋等で本格的な工事に着手しました。既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では斜坑、先進坑及び本坑の掘削、長野工区では斜坑及び先進坑の掘削を進めるとともに、品川駅及び名古屋駅では工事桁等を施工したほか、山岳トンネル、都市部非常口、中間駅等で工事を着実に進めました。このうち、中京圏の都市部非常口として初めて坂下非常口の立坑本体が完成しました。また、愛知県の第一中京圏トンネル西尾工区では、斜坑の掘削を完了し、本坑の掘削を開始しました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、各種工事を着実に進め、品川・名古屋間の早期開業に向けて取り組みます。

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

こうした中、科学的・工学的な議論を行うことを通じて問題の解決を図るため、昨年4月に国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が設置され、議論が進められています。引き続き、この会議に真摯に対応することにより、大井川流域の方々の懸念を解消することに努めます。

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

海外における高速鉄道プロジェクトへの取組みについては、米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対して技術支援を進める一方で、国内各メーカーとともにプロジェクトのコアシステムの受注契約に向け、事業開発主体との協議等を行いました。昨年11月には、米国連邦鉄道局が同プロジェクトに特化した安全基準及び環境影響評価の最終決定を公布するという大きな進展がありました。また、引き続き超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動を推進しました。さらに、台湾高速鉄道に対する技術コンサルティングを進めました。加えて、日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを推進しました。

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

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

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少したことから、当期における全体の輸送実績（輸送人キロ）は、前期比61.2%減の246億1千万人キロとなりました。また、営業収益は前期比55.4%減の8,235億円、経常損失は2,620億円、親会社株主に帰属する当期純損失は2,015億円となりました。

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、お客様に安心してご利用いただけるよう「のぞみ12本ダイヤ」を活用するなど十分な輸送力を確保しつつ、車内の換気、駅や列車のお客様が手に触れやすい箇所の定期的な消毒及びお客様と接する社員のマスクの着用等、感染拡大防止に取り組むとともに、駅のデジタルサイネージ等でピクトグラムや動画をいいてお客様へわかりやすくご案内しました。また、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を着実に進めました。地震対策については、脱線防止ガードの敷設を進めるなど、東海道新幹線全線を対象にした脱線・逸脱防止対策に取り組みました。昨年7月には、これまで積み上げてきた技術開発成果を結集した新型車両N700Sの営業運転を開始しました。さらに、可動柵について新大阪駅20～24番線ホームへの設置工事を進め、23、24番線ホームでの使用を開始したほか、「特大荷物スペースつき座席」の事前予約制を開始するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。加えて、駅等の防犯カメラをネットワーク化して一元的に監視する体制を開始するなど駅や車内等におけるさらなる安全の確保及び円滑な輸送の提供に努めました。

在来線についても、東海道新幹線同様、お客様に安心してご利用いただけるよう感染拡大防止に取り組み、お客様のご利用状況を踏まえて十分な輸送力を提供しました。また、名古屋工場や高架橋柱の耐震化等の地震対策を引き続き進めるとともに、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。さらに、可動柵について、金山駅東海道本線ホームへの設置工事を進め、上り線ホームでの使用を開始したほか、QRコードを利用したホーム可動柵開閉システムの実証試験を開始しました。内方線付き点状ブロックについては、整備対象を乗降1千人以上の駅に拡大して取替を進めたほか、駅舎改築及び自由通路新設の計画を引き続き進め桑名駅、蟹江駅で供用開始しました。このほか、東海道本線において大府駅～岡崎駅間、関西本線において名古屋駅～桑名駅間で集中旅客サービスシステム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。加えて、新形式の通勤型電車の315系の製造に着手したほか、ハイブリッド方式の次期特急車両HC85系量産車の新製に向けた設計等の諸準備を進めました。

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

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

営業施策については、感染拡大防止の一環として、東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスであり、駅係員を介することなくきっぷを購入できる「エクスプレス予約」及び「スマートEX」のご利用促進に努めるとともに、複数人でのご旅行の際のチケットレス乗車サービス、遅延が発生した列車の指定席予約・変更サービス、訪日外国人のお客様向けのQRコードによるチケットレス乗車サービスを3月より開始しました。また、今後のご利用拡大に向け、京都、奈良、東京、飛騨等の観光資源を活用した各種キャンペーンの準備を進めました。さらに、「ひさびさ旅は、新幹線！～旅は、ずらすと、面白い～」キャンペーンを展開し、これからの新しい旅として提案している「ずらし旅」について、特設サイトやTwitterアカウントにて発信するなど、ご利用拡大に向けた取組みを展開しました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少したことから、当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66.3%減の181億9千9百万人キロ、在来線は前期比31.9%減の64億1千1百万人キロとなりました。

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

上記の結果、当期における営業収益は前期比62.8%減の5,330億円、営業損失は1,833億円となりました。

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31年4月1日 至 令和2年3月31日)			当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	366	366	366	365	365	365		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
客車走行キロ	千キロ	1,041,919	226,328	1,268,246	928,813	223,080	1,151,893		
旅客輸送人員	定期	千人	15,569	274,069	287,174	10,519	231,552	240,350	
	定期外	千人	152,190	139,231	280,676	53,090	73,948	123,239	
	計	千人	167,759	413,299	567,850	63,610	305,500	363,589	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	54,009	9,418	63,427	18,199	6,411	24,610		
旅客運輸収入	旅客運賃・料金	定期	百万円	18,447	35,405	53,853	12,099	28,771	40,870
		定期外	百万円	1,242,923	68,864	1,311,787	405,258	30,060	435,318
		計	百万円	1,261,370	104,269	1,365,640	417,357	58,831	476,189
	小荷物運賃・料金	百万円	-	5	5	-	2	2	
	合計	百万円	1,261,370	104,275	1,365,646	417,357	58,834	476,191	
鉄道線路使用料収入	百万円	-	-	4,272	-	-	4,348		
運輸雑収	百万円	-	-	52,289	-	-	46,906		
収入合計	百万円	-	-	1,422,208	-	-	527,447		
輸送効率	%	座席利用率 62.7	乗車効率 32.2	-	座席利用率 23.7	乗車効率 22.1	-		

(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	22.3	17.8
西日本旅客鉄道株式会社	17.4	14.7

流通業

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

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当期における営業収益は前期比33.6%減の1,747億円、営業損失は122億円となりました。

不動産業

不動産業においては、東京駅で「東京ギフトパレット」、有楽町駅・新橋駅間の高架下で「日比谷グルメゾン」を開業したほか、豊橋駅ビル「カルミア」、静岡駅「アスティ静岡西館」でリニューアルを実施するなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。また、社宅跡地等の開発において、岐阜市内の宅地分譲「セントラルガーデン・ステージ加納栄町通」を完売するとともに、大垣市内の宅地分譲「セントラルガーデン・ステージ大垣駅北」の販売を開始しました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当期における営業収益は前期比13.6%減の691億円、営業利益は前期比31.4%減の130億円となりました。

その他

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

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

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。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当期における営業収益は前期比7.6%減の2,516億円、営業利益は前期比90.3%減の13億円となりました。

(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1兆211億円(55.4%)減の8,235億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比8,894億円(65.1%)減の4,761億円となりました。東海道新幹線では、輸送実績が前期比66.3%減少した結果、運輸収入は前期比66.9%減の4,173億円となりました。また、在来線では、輸送実績が前期比31.9%減少した結果、運輸収入は前期比43.6%減の588億円となりました。

運輸業以外の事業においても、流通業、不動産業、その他においてそれぞれ前期比33.6%、13.6%、7.6%の減収となりました。

営業費

営業費は、前期比1,802億円(15.2%)減の1兆82億円となりました。

営業損益

営業損失は1,847億円となり、前期が6,561億円の営業利益であったことと比べ、8,409億円の減少となりました。

営業外損益

営業外損益は、前期と比べて45億円改善しました。

経常損益

経常損失は2,620億円となり、前期が5,742億円の経常利益であったことと比べ、8,363億円の減少となりました。

親会社株主に帰属する当期純損益

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損失は2,015億円となり、前期が3,978億円の親会社株主に帰属する当期純利益だったことと比べ、5,994億円の減少となりました。

(2) 財政状態

当期末の資産残高は、前期末から27億円減少し9兆6,003億円となりました。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559億円減少し8兆7,775億円、流通業は前期末から103億円減少し1,162億円、不動産業は前期末から131億円減少し3,518億円、その他は前期末から219億円減少し3,902億円となりました。

当期末の負債残高は、前期末から1,827億円増加し5兆9,137億円となりました。なお、長期債務の当期末残高は、4兆9,326億円となりました。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1兆9,326億円となり、前期末と比べ866億円増加しました。

当期末の純資産残高は、前期末から1,854億円減少して3兆6,866億円となり、自己資本比率は前期末の39.9%から当期末は37.9%になりました。

(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414億円減の7,199億円となりましたが、資金の流動性を確保していると判断しています。

営業活動によるキャッシュ・フローは、1,693億円の資金の減少となりました。前期が5,952億円の資金の増加であったことと比べ、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、当社、グループ会社ともに大幅に減収となったことなどから、7,645億円の減少となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、1,347億円の資金の減少となりました。前期が5,524億円の資金の減少であったことと比べ、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、資金運用による支出が減少したことから、4,177億円の減少幅の縮小となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、2,626億円の資金の増加となりました。前期が329億円の資金の減少であったことと比べ、短期社債の発行による収入等が増加したことなどから、2,956億円の増加となりました。

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。

当期は、新型コロナウイルス感染症の影響による収入の減少が続いた場合に備え、国内普通社債1,000億円、短期社債3,000億円を発行しました。また、長期借入金により773億円を調達しました。

なお、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。

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A+、株式会社日本格付研究所よりAAAの格付けを取得しています。

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

(4) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定







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

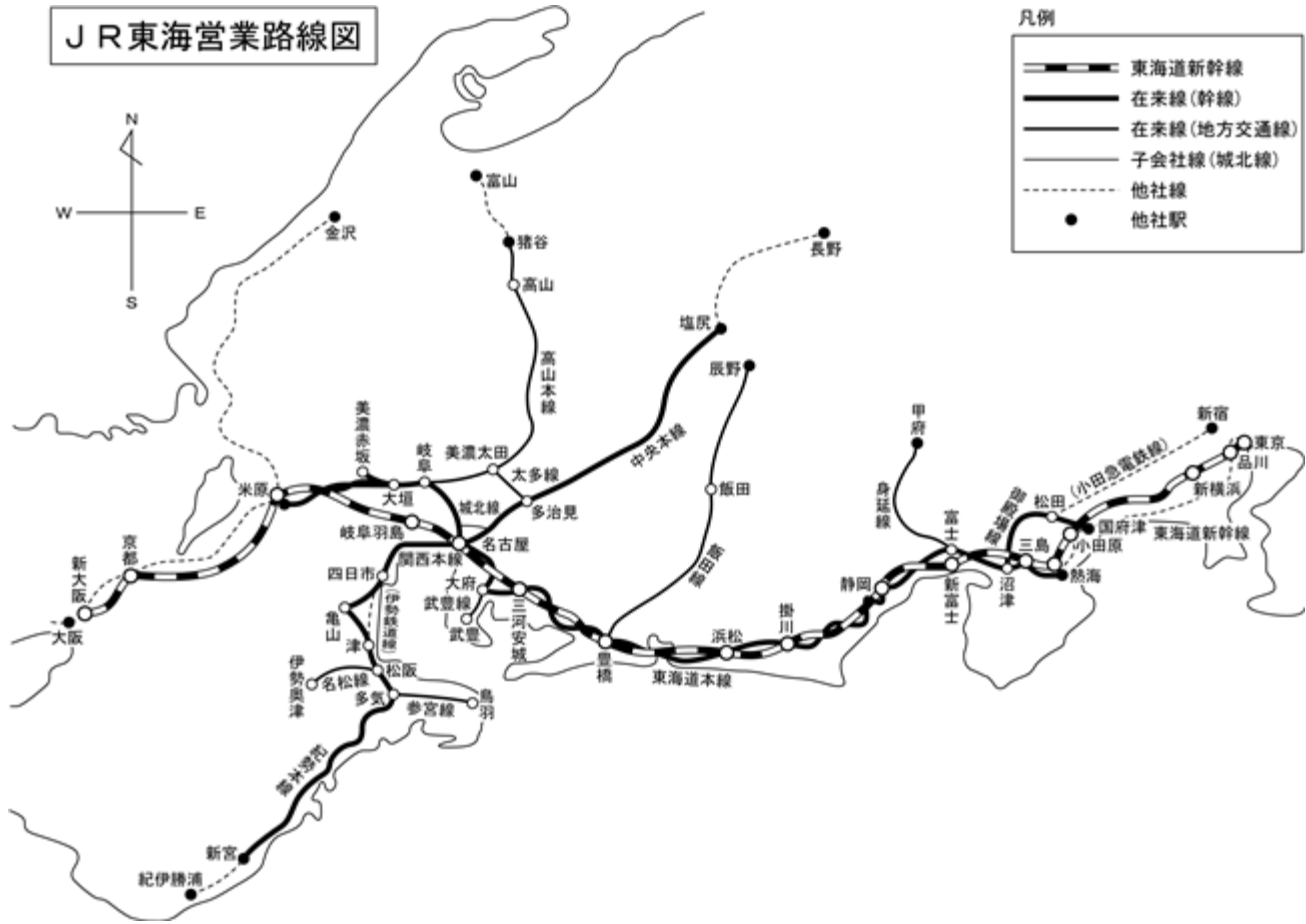
当社グループにおける見積りのうち、退職給付に係る負債及び退職給付費用については、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 注記事項（退職給付関係）」において割引率、長期期待運用収益率等を記載しています。なお、割引率、長期期待運用収益率等に変動が生じた場合には、退職給付債務が増減することに伴い、退職給付に係る負債及び退職給付費用に増減が生じます。

また、繰延税金資産については、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 注記事項（重要な会計上の見積り）」に記載しています。

J R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360億円となりました。

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、ICT等の先進技術を積極的に活用しながら、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、改良型試験車と既存のL0系を組み合わせる上で、走行試験を開始し、営業車両の仕様策定を進めています。

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

主な技術開発内容は、次のとおりです。

鉄道事業の効率的運営体制構築に向けた技術開発

- ・安全・安定輸送の確保
- ・N700S確認試験車やHC85系による走行試験等
- ・検査・保守の高度化による省力化
- ・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」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3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3年3月期までに、合計3,411億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3年3月期までに、合計2,318億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5,432億円、工事負担金充当額を含め5,475億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5,235億円、連結子会社において5億円の設備投資を実施しました。

このほか、流通業においては47億円、不動産業においては90億円、その他においては53億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	1,135,628	240,148	2,281,685 (48,385)	1,273,829	4,931,292	18,428
不動産業	49,142	7	46,892 (501)	792	96,835	71

(注) 1 運輸業に供する土地とは、線路用地(面積29,990千㎡、帳簿価額1,320,692百万円)、停車場用地(面積9,055千㎡、帳簿価額788,109百万円)、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690,125百万円)、電路設備(信号設備、電柱、トオリ線等、帳簿価額222,317百万円)、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1,122,643百万円)が含まれています。

5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業1,128,127百万円、不動産業744百万円)、その他の有形固定資産(運輸業39,699百万円、不動産業24百万円)及び無形固定資産(運輸業106,002百万円、不動産業23百万円)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。

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	-	1,909	2	272	0	16	1,018	3,219
在来線	-	217	218	322	326	143	-	412	1,638
合計	2	217	2,127	324	598	143	16	1,430	4,857

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	246
名古屋工場	名古屋市中区	111,239	118	5,650
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,083	1,105	117
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	253
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	564
[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	3,379
浜松工場	浜松市中区	346,061	71,447	18,379
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	56,392	181	558
[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	8,374
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	932

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	4,051

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

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

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

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

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	368,392	22,046	213
(株)ジェイアール東海ホテルズ	静岡市葵区ほか	58,929	4,430	4,795
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	37,873

(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)	458	1,861	1,076 (45)	202	3,598	303	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)	11,937	-	-	2,630	14,568	650	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)	5,064	439	1,130 (5)	683	7,317	1,486	支店、 店舗等
東海キヨスク(株) (名古屋市東区)	2,813	1	571 (3)	1,292	4,679	525	支社、 店舗等
ジェイアール東海商事(株) (名古屋市東区)	61	3	-	305	370	58	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)	105,154	398	0 (0)	1,266	106,820	67	駅ビル等
ジェイアール東海不動産(株) (東京都港区)	42,153	98	10,293 (89)	173	52,717	119	賃貸施設等
新横浜ステーション開発(株) (横浜市港北区)	10,837	-	0 (0)	164	11,002	40	駅ビル等
東京ステーション開発(株) (東京都千代田区)	5,087	69	-	300	5,457	37	高架下等
名古屋ステーション開発(株) (名古屋市東区)	6,490	-	0 (0)	529	7,021	62	高架下等
ジェイアール東海関西開発(株) (京都市南区)	3,006	-	0 (0)	236	3,243	91	高架下等

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

その他の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
(株)ジェイアール東海ホテルズ (名古屋市中村区)	2,870	197	0 (1)	607	3,675	893	ホテル等
(株)ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	0	-	-	67	67	816	支店等
(株)ジェイアール東海 エージェンシー (東京都港区)	620	-	-	508	1,129	250	支店等
日本車輛製造(株) (名古屋市中村区)	7,479	4,302	14,590 (4,549)	1,679	28,052	2,155	製作所等
ジェイアール東海建設(株) (名古屋市中村区)	196	1	383 (2)	172	753	368	支店等
中央リネンサプライ(株) (東京都中央区)	220	220	135 (8)	34	612	97	営業所、 工場等
日本機械保線(株) (東京都港区)	2,109	99	726 (10)	199	3,134	447	支店、 事業所等
東海交通機械(株) (名古屋市中村区)	505	12	299 (6)	167	986	1,206	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3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	33,859	101,941	令和元年6月	令和7年3月
東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	80,823	10,937	69,886	令和元年11月	令和11年3月
駅天井地震対策	13,200	7,466	5,734	平成28年9月	令和9年3月
プラットホーム上家耐震補強	26,172	-	26,172	令和2年4月	令和15年3月
東海道新幹線ATC装置取替等	56,501	21,205	35,296	平成26年12月	令和11年3月
東海道新幹線周波数変換装置取替	33,927	11,671	22,256	平成26年4月	令和13年2月
東海道新幹線電力補償装置取替	21,267	15,635	5,632	平成24年1月	令和6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	4,547	6,883	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	6,570	3,080	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	4,121	3,565	平成30年1月	令和5年9月
東海道新幹線警報トロッコ線摩耗検知システム更新等	8,760	24	8,736	令和2年4月	令和13年3月
東海道新幹線列車無線更新等	59,687	-	59,687	令和3年4月	令和12年2月
東海道新幹線環境対策	189	5	184	平成31年4月	令和4年3月
名古屋工場耐震化等の在来線地震対策	30,109	14,876	15,233	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	6,937	1,160	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	9,893	1,115	平成29年8月	令和4年2月
在来線列車無線設備等取替	9,356	964	8,392	平成30年7月	令和10年2月
新幹線N700S車両新製等	270,395	103,853	166,542	平成30年12月	令和7年2月
在来線HC85系車両新製等	30,700	-	30,700	令和2年11月	令和7年3月
在来線315系車両新製等	72,100	122	71,978	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	29,285	7,755	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	3,338	3,728	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	5,293	1,117	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	3,964	10,129	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	1,093	14,504	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	2,714	266	2,448	平成30年10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	844	1,136	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	5,783	4,477	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。

当連結会計年度末時点での品川・名古屋間の総工事費の見込み額は、上記の工事実施計画（その2）の認可申請の際に示した5.52兆円（山梨リニア実験線既設分は除く。）ですが、「第2 事業の状況 2 事業等のリスク (8) 超電導リニアによる中央新幹線」に記載のとおり、難工事への対応、地震対策の充実、発生土の活用先確保等により約1.5兆円増加し、7.04兆円となる見通しです。

（単位 百万円）

項目	計画額 (総工事費)	令和3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	1,028,096	4,495,454	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、これまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明しました。工事については、新たに山梨県内の高架橋等で本格的な工事に着手しました。既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では斜坑、先進坑及び本坑の掘削、長野工区では斜坑及び先進坑の掘削を進めるとともに、品川駅及び名古屋駅では工事桁等を施工したほか、山岳トンネル、都市部非常口、中間駅等で工事を着実に進めました。このうち、中京圏の都市部非常口として初めて坂下非常口の立坑本体が完成しました。また、愛知県の第一中京圏トンネル西尾工区では、斜坑の掘削を完了し、本坑の掘削を開始しました。

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3年3月31日)	提出日現在発行数(株) (令和3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3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	184	53	1,321	724	164	107,850	110,339	-
所有株式数(単元)	299	1,025,054	13,411	265,530	439,721	403	314,560	2,058,978	102,200
所有株式数の割合(%)	0.01	49.78	0.65	12.90	21.36	0.02	15.28	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7,772人です。

(6) 【大株主の状況】

令和3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	15,652,300	7.95
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	東京都中央区晴海一丁目8番12号	10,225,900	5.19
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
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
トヨタ自動車株式会社	愛知県豊田市トヨタ町1番地	3,000,000	1.52
JR東海社員持株会	東京都港区港南二丁目1番85号 JR東海品川ビルA棟	2,864,500	1.45
株式会社日本カストディ銀行(信託口5)	東京都中央区晴海一丁目8番12号	2,551,300	1.30
計	-	64,689,400	32.84

- (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、三井住友トラスト・アセットマネジメント株式会社及びその共同保有者2名が、平成31年4月15日現在で12,895,300株を保有している旨が記載されていますが、当社として令和3年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 3 令和2年7月20日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、野村アセットマネジメント株式会社及びその共同保有者2名が、令和2年7月15日現在で11,264,210株を保有している旨が記載されていますが、当社として令和3年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 4 令和2年12月7日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、株式会社三菱UFJ銀行及びその共同保有者2名が、令和2年11月30日現在で19,758,500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3年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。

5 令和2年12月22日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、株式会社みずほ銀行及びその共同保有者2名が、令和2年12月15日現在で16,361,700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3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3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 196,881,600	1,968,816	-
単元未満株式	普通株式 102,200	-	-
発行済株式総数	206,000,000	-	-
総株主の議決権	-	1,968,816	-

(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。なお、平成29年9月導入の「株式給付信託(従業員持株会処分型)」は令和3年4月に終了しています。

【自己株式等】

令和3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。なお、平成29年9月導入の「株式給付信託(従業員持株会処分型)」は令和3年4月に終了しています。

(8) 【役員・従業員株式所有制度の内容】

平成29年9月導入の「株式給付信託(従業員持株会処分型)」は令和3年4月に終了しています。

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 普通株式

(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】

該当事項はありません。なお、当期間（令和3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3年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求による株式数は含めていません。

(4)【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数(株)	処分価額の総額(円)	株式数(株)	処分価額の総額(円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	-	-	-	-
消却の処分を行った取得自己株式	-	-	-	-
合併、株式交換、株式交付、会社分割に係る移転を行った取得自己株式	-	-	-	-
その他 (単元未満株式の売渡請求による売渡)	-	-	50	759,750
保有自己株式数	8,999,249	-	8,999,199	-

(注) 1 当期間（令和3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3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3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。なお、平成29年9月導入の「株式給付信託（従業員持株会処分型）」は令和3年4月に終了しています。

3【配当政策】

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

当社は、毎年3月31日を基準日とする期末配当及び9月30日を基準日とする中間配当の年2回の剰余金の配当を実施することを基本方針としており、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65円の配当を実施し、この結果、年間配当金は1株当たり130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2年10月28日 取締役会決議	12,805	65
令和3年6月23日 定時株主総会決議	12,805	65

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15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。

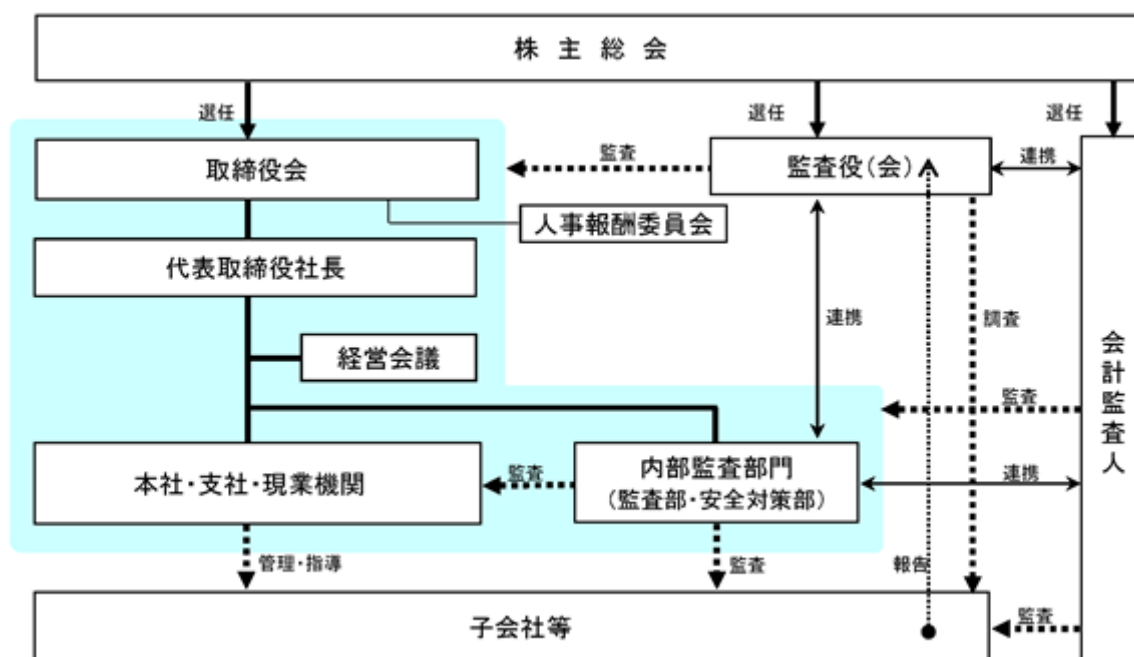
取締役会は、月1回以上開催し、法定事項はもとより、経営上重要な事項について、事柄の背景や進捗状況等を丁寧に説明し十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督しています。また、経営に関する重要な事項を審議する機関として、代表取締役社長が議長を務め、全ての常勤の取締役及び監査役並びに一部の執行役員を構成員とする経営会議を設置し、取締役会に先立って、より幅広く経営に関する事項を審議することで、その後に開催される取締役会における審議の充実を図っています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役に出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。これらの取組みにより、取締役会が全体として実効性があることを、各取締役及び監査役による自己評価においても確認しております。また、当社は、子会社等に対して必要な管理、指導を行うことで、適正な業務運営の確保に努めています。

なお、役員の人事、報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、全社外取締役と代表取締役社長を構成員とする人事報酬委員会を設置しており、取締役会での決議に先立ち、審議を行っております。取締役会における人事、報酬等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえ行われております。

当社は平成15年5月に執行役員制度を導入していますが、当社を取り巻く経営環境の変化に適時・適切に対応するため、平成24年6月から、より一層の取締役会における意思決定の迅速化及び審議の充実並びに取締役と業務執行を担う執行役員との役割分担のさらなる明確化を目的とした役員体制としています。その上で、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、労働災害及び災害を防止する観点から、本社、鉄道事業本部、支社及び各地区に「鉄道安全推進委員会」等を設置し、本社から現場機関に至るまで一貫した体制により安全対策の確立・推進を行っています。

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

c 子会社の業務の適正を確保するための体制整備の状況

当社グループとして経営方針等の意思統一を図り、一体となって事業に取り組むため、毎年、「JR東海グループ社長会」を開催しています。当事業年度においては昨年8月に開催予定でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、中止いたしました。

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 20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)	14,947
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)	3,765
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)	3,457

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)	3,756
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)	3,160

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)	1,253
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)	2,853
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)	3,036

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)	1,100
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)	1,808
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)	1,174
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 米國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

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有 株式数 (株)
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)	1,344
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)	132
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 令和2年6月 当社取締役(現在に至る) 令和3年4月 日本碍子㈱代表取締役会長(現在に至る)	(注4)	66
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)	1,089
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㈱企画部長 平成15年4月 同社経営企画部長 平成16年7月 国土交通省大臣官房参事官 平成17年7月 同省自動車交通局総務課長 平成18年7月 同省大臣官房審議官 平成19年7月 同省中国運輸局長 平成21年7月 同省航空局次長 平成23年10月 同省近畿運輸局長 平成24年9月 同省国土交通審議官 平成25年11月 名工建設㈱顧問 平成26年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	1,079

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有 株式数 (株)
常勤監査役	山下 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公法人第二部顧問 令和元年6月 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	316
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)	1,568
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)	178
計					46,081

- (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 取締役トーケル・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。

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

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

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

(3) 【監査の状況】

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。当事業年度において当社は監査役会を14回開催しており、個々の監査役の出席状況については次のとおりです。

役職	氏名	出席状況
常勤監査役	山田 龍彦	全11回中11回
常勤監査役(社外)	石津 緒	全14回中13回
常勤監査役(社外)	山下 史雄	全14回中14回
監査役(社外)	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 常勤監査役山田龍彦は、当社の執行役員財務部長を務めるなど、長年にわたる経理業務の経験を有しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有しております。

監査役会においては監査に関する重要な事項を扱っており、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(23名)において、業務運営の準拠性、効率性及び有効性の観点から、当社及び主要な子会社等の業務全般を対象として、業務資料や契約書等の書類の確認、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、19名(公認会計士9名、その他10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	228	77	205	32
連結子会社	219	17	223	17
計	448	94	428	50

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

また、社外取締役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬のみとしております。

取締役会において、これら取締役の報酬等の決定方針について決議するとともに、個人別の報酬等の具体的な金額の決定は、各人の課題に対する成果等の実績を把握している代表取締役社長の金子慎へ一任することを決議しておりますが、当期は、大きな損失を計上したことから、賞与は不支給としております。なお、平成24年6月22日開催の第25回定時株主総会において、取締役の報酬等の総額は、年額12億円以内（うち、社外取締役分は年額5,000万円以内）とすることを決議しており、代表取締役社長が、この限度額の範囲内において決定しております。また、当該定時株主総会終結時点の取締役の員数は14名（うち、社外取締役は3名）です。

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

なお、当社は令和3年2月1日に人事報酬委員会を設置しております。当委員会は、役員の報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、全社外取締役と代表取締役社長を構成員とし、取締役会での決議に先立ち、役員の報酬等に係る決定方針等について審議しております。取締役会における報酬等の決定方針に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえ行われ、取締役会から委任を受けた代表取締役社長が取締役の報酬等の具体的な金額を決定しております。以上のような手続きを経て、取締役の個人別の報酬等の金額が決定されていることから、取締役会は、その内容が決定方針に沿うものであると判断しております。

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)	18	569	0	0	569
監査役 (社外監査役を除く)	2	47	-	-	47
社外役員	9	141	-	-	141

(注) 取締役(社外取締役を除く)は、令和2年5月から令和3年3月まで基本報酬の10%を自主返上しております。

(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、それ以外のも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3年4月の取締役会において検証を行いました。

c 銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	22	6,718
非上場株式以外の株式	51	150,396

(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	3	4,951	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	-	-
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）		
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
	26,165	12,901		
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
	19,826	16,481		
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
	13,261	10,006		
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
	11,085	8,774		
東日本旅客鉄道株式会社	1,049,400	1,049,400	鉄道事業における連携のため。	有
	8,226	8,579		
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
	5,781	4,147		
九州旅客鉄道株式会社	2,077,900	2,077,900	鉄道事業における連携のため。	有
	5,348	6,441		
西日本旅客鉄道株式会社	862,500	862,500	鉄道事業における連携のため。	有
	5,291	6,379		
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）
	5,258	3,581		
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
	4,251	2,085		
株式会社みずほフィナンシャルグループ	2,596,539	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）
	4,151	3,209		
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
	3,970	3,145		
住友不動産株式会社	960,800	-	不動産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、株式を取得しております。	有
	3,752	-		
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
	3,076	2,539		
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）
	2,904	2,731		
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）
	2,738	2,060		
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）
	2,595	1,338		
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
	2,525	1,607		

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）		
名工建設株式会社	2,139,500	2,139,500	鉄道関連工事に関する関係強化のため。	有
	2,310	2,054		
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
	1,639	1,351		
株式会社西武ホールディングス	1,321,200	1,321,200	鉄道事業における連携のため。	無 （注2）
	1,611	1,569		
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）
	1,560	1,453		
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）
	1,414	926		
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
	1,062	998		
京浜急行電鉄株式会社	594,800	594,800	鉄道事業における連携のため。	有
	993	1,080		
名古屋鉄道株式会社	336,300	336,300	鉄道事業における連携のため。	有
	885	1,018		
日本信号株式会社	902,500	-	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
	885	-		
岡谷鋼機株式会社	91,600	91,600	鉄道関連の重要資材の安定供給のため。	有
	834	737		
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
	815	918		
株式会社京三製作所	1,965,300	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、株式を追加取得しております。	有
	809	51		
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）
	703	554		
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
	662	708		
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
	596	467		
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
	329	346		
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）
	325	263		
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
	313	320		

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
	304	229		
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
	296	352		
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）
	262	183		
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）
	212	144		
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
	190	162		
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
	185	153		
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）
	150	161		
K Y B 株式会社	48,200	48,200	車両関係の重要資材の安定供給のため。	有
	145	99		
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
	135	122		
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
	120	117		
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
	102	84		
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
	95	93		
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
	88	108		
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
	74	81		
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
	62	50		

- （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、同社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(令和2年4月1日から令和3年3月31日まで)の連結財務諸表及び事業年度(令和2年4月1日から令和3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 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	406,408	340,509
中央新幹線建設資金管理信託	1 2,435,015	1 2,076,158
受取手形及び売掛金	48,206	54,157
未収運賃	39,727	48,005
有価証券	353,500	389,600
たな卸資産	2 43,923	2 41,938
その他	55,915	73,480
貸倒引当金	14	16
流動資産合計	3,382,682	3,023,832
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,416,829	1,391,371
機械装置及び運搬具(純額)	217,844	240,140
土地	2,354,868	2,356,270
建設仮勘定	890,016	1,143,306
その他(純額)	45,639	45,669
有形固定資産合計	3, 4 4,925,199	3, 4 5,176,757
無形固定資産	4 91,141	4 110,456
投資その他の資産		
投資有価証券	5 846,723	5 867,567
退職給付に係る資産	3,433	4,977
繰延税金資産	176,899	238,939
その他	5 179,287	5 179,419
貸倒引当金	2,241	1,579
投資その他の資産合計	1,204,102	1,289,324
固定資産合計	6,220,443	6,576,538
資産合計	9,603,126	9,600,370

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	78,825	70,084
短期借入金	29,497	29,993
1年内償還予定の社債	30,000	68,148
1年内返済予定の長期借入金	54,969	62,199
1年内返済予定の株式給付信託長期借入金	5,400	4,300
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	5,783	6,145
未払金	181,167	188,013
未払法人税等	83,575	83,733
前受金	41,853	40,986
預り金	50,348	18,515
賞与引当金	28,440	22,871
その他	35,822	229,098
流動負債合計	625,682	824,087
固定負債		
社債	818,786	850,703
長期借入金	403,819	418,920
中央新幹線建設長期借入金	1,300,000	1,300,000
株式給付信託長期借入金	4,300	-
鉄道施設購入長期未払金	532,666	526,518
新幹線鉄道大規模改修引当金	105,000	70,000
退職給付に係る負債	190,774	178,925
その他	49,994	44,604
固定負債合計	5,105,341	5,089,672
負債合計	5,731,023	5,913,760
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,486	53,475
利益剰余金	3,755,901	3,526,766
自己株式	111,615	103,578
株主資本合計	3,809,772	3,588,662
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	20,729	46,157
退職給付に係る調整累計額	1,331	7,695
その他の包括利益累計額合計	22,061	53,853
非支配株主持分	40,269	44,094
純資産合計	3,872,103	3,686,609
負債純資産合計	9,603,126	9,600,370

【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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
営業収益	1,844,647	823,517
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	1,249,991,462	1,248,843,758
販売費及び一般管理費	2,341,977,021	2,341,645,511
営業費合計	1,188,483	1,008,269
営業利益又は営業損失()	656,163	184,751
営業外収益		
受取利息	2,345	2,482
受取配当金	3,398	3,163
持分法による投資利益	371	386
受取保険金	2,061	2,022
雇用調整助成金	-	2,152
その他	3,655	4,548
営業外収益合計	11,833	14,755
営業外費用		
支払利息	44,686	44,348
鉄道施設購入長期未払金利息	35,219	34,877
その他	13,808	12,842
営業外費用合計	93,714	92,068
経常利益又は経常損失()	574,282	262,064
特別利益		
工事負担金等受入額	2,165	4,944
固定資産売却益	5,808	5,857
その他	3,593	740
特別利益合計	6,567	6,541
特別損失		
固定資産圧縮損	2,549	5,501
固定資産除却損	3,016	1,500
固定資産売却損	6,271	6,110
減損損失	1,536	4,930
その他	41	11
特別損失合計	7,414	13,053
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失()	573,436	268,576
法人税、住民税及び事業税	172,873	4,892
法人税等調整額	3,757	74,355
法人税等合計	169,116	69,463
当期純利益又は当期純損失()	404,319	199,113
非支配株主に帰属する当期純利益	6,438	2,441
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失()	397,881	201,554

【連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
当期純利益又は当期純損失()	404,319	199,113
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	13,222	26,305
退職給付に係る調整額	2,611	6,901
持分法適用会社に対する持分相当額	68	4
その他の包括利益合計	1 15,901	1 33,212
包括利益	388,418	165,901
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	384,802	169,762
非支配株主に係る包括利益	3,615	3,861

【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度(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	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

当連結会計年度(自 令和2年4月1日 至 令和3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	53,486	3,755,901	111,615	3,809,772
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損失()			201,554		201,554
自己株式の取得					
自己株式の処分				8,036	8,036
連結子会社株式の取得による持分の増減		10			10
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	-	10	229,135	8,036	221,109
当期末残高	112,000	53,475	3,526,766	103,578	3,588,662

	その他の包括利益累計額			非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	20,729	1,331	22,061	40,269	3,872,103
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損失()					201,554
自己株式の取得					
自己株式の処分					8,036
連結子会社株式の取得による持分の増減					10
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	25,428	6,363	31,791	3,824	35,616
当期変動額合計	25,428	6,363	31,791	3,824	185,493
当期末残高	46,157	7,695	53,853	44,094	3,686,609

【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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失()	573,436	268,576
減価償却費	214,517	199,362
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)	2,203	3,409
受取利息及び受取配当金	5,744	5,645
支払利息	79,906	79,225
持分法による投資損益(は益)	371	386
工事負担金等受入額	2,165	4,944
固定資産圧縮損	2,549	5,501
固定資産除却損	7,804	6,684
固定資産売却損益(は益)	537	252
売上債権の増減額(は増加)	24,911	14,229
たな卸資産の増減額(は増加)	2,801	2,982
仕入債務の増減額(は減少)	2,477	8,740
未払金の増減額(は減少)	2,083	10,712
前受金の増減額(は減少)	19,497	384
その他	22,340	54,564
小計	863,141	90,391
利息及び配当金の受取額	5,367	5,377
利息の支払額	79,289	78,793
法人税等の支払額	193,991	5,547
営業活動によるキャッシュ・フロー	595,227	169,354
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	-	15,000
定期預金の払戻による収入	-	15,000
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	235,576	358,857
金銭の信託の設定による支出	150,000	-
有価証券の取得による支出	-	31,500
有価証券の償還による収入	-	31,500
有形固定資産の取得による支出	424,853	470,185
工事負担金等受入による収入	5,754	3,693
無形固定資産の取得による支出	24,603	30,537
投資有価証券の取得による支出	196,651	4,954
投資有価証券の売却による収入	1,158	981
その他	1,124	7,426
投資活動によるキャッシュ・フロー	552,494	134,718

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（は減少）	1,105	495
短期社債の発行による収入	-	300,000
短期社債の償還による支出	-	100,000
長期借入れによる収入	36,250	77,300
長期借入金の返済による支出	111,393	54,969
社債の発行による収入	80,437	100,002
社債の償還による支出	5,000	30,000
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	5,446	5,785
自己株式の取得による支出	0	-
自己株式の売却による収入	6,060	6,542
配当金の支払額	29,550	27,580
非支配株主への配当金の支払額	79	-
その他	5,376	3,367
財務活動によるキャッシュ・フロー	32,993	262,638
現金及び現金同等物の増減額（は減少）	9,739	41,434
現金及び現金同等物の期首残高	751,636	761,376
現金及び現金同等物の期末残高	1,761,376	1,719,941

【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り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。

(重要な会計上の見積り)

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。

会計上の見積りのうち、繰延税金資産については、将来減算一時差異、税務上の繰越欠損金及び税額控除を利用できる課税所得が生じる可能性が高い範囲内で認識していますが、見積もった課税所得は将来の不確実な経済条件の変動等によって見直す可能性があり、将来の課税所得を見直す場合、翌連結会計年度以降の連結財務諸表において、繰延税金資産の金額に影響を与える可能性があります。また、繰延税金資産に係る金額及び内容については、注記事項「税効果会計関係」に記載しています。

なお、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、鉄道等のご利用が大幅に減少しています。新型コロナウイルス感染症の収束時期等を合理的に予想することは困難ですが、鉄道事業において、ワクチンの接種が進むことで感染が次第に収束するに従い、翌第3四半期連結会計期間にかけて平成30年度比で80%までご利用が回復していくと仮定し、会計上の見積りを行っています。

(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3年3月26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します。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

「収益認識に関する会計基準」等の適用による主な影響として、これまで本人取引として収益を総額で認識していた取引の一部について、代理人取引として収益を純額で認識することになります。当該会計基準の適用により、翌連結会計年度の期首の利益剰余金に累積的影響額を反映しますが、その影響は軽微です。

(表示方法の変更)

(「会計上の見積りの開示に関する会計基準」の適用)

「会計上の見積りの開示に関する会計基準」(企業会計基準第31号 令和2年3月31日)を当連結会計年度の年度末に係る連結財務諸表から適用し、連結財務諸表に重要な会計上の見積りに関する注記を記載しています。

ただし、当該注記においては、当該会計基準第11項ただし書きに定める経過的な取扱いに従って、前連結会計年度に係る内容については記載していません。

(連結損益計算書)

前連結会計年度において区分掲記していた特別利益の「関係会社貸倒引当金戻入額」は、特別利益の総額の100分の10以下となったため、当連結会計年度より特別利益の「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前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、特別利益の「関係会社貸倒引当金戻入額」に表示していた3,429百万円は、「その他」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

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、信託終了時までには、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。

(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8,455百万円、444,000株、当連結会計年度418百万円、22,000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9,700百万円、当連結会計年度4,300百万円

(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 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
商品及び製品	6,620百万円	5,957百万円
分譲土地建物	786	228
仕掛品	19,777	17,688
原材料及び貯蔵品	16,739	18,063

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 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
	4,857,490百万円	4,949,138百万円

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 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
	291,461百万円	295,997百万円

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 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
投資有価証券(株式)	13,316百万円	13,750百万円
出資金	18	18

6 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 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
	1,508百万円	555百万円

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債務保証額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
	13,400百万円	13,400百万円

8 社債の債務履行引受契約に係る偶発債務は次のとおりです。

	償還期限	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
第6回無担保普通社債	令和4年2月15日	18,995百万円	18,995百万円
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17回無担保普通社債	令和6年9月20日	9,650	9,650
第24回無担保普通社債	令和8年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	令和9年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	令和9年12月20日	10,000	10,000
第35回無担保普通社債	令和2年4月24日	19,900	-
第63回無担保普通社債	令和15年5月24日	5,000	5,000
計		175,545	155,645

9 取引金融機関と締結している貸出コミットメントの総額と借入未実行残高は次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
	1,624百万円	2,455百万円

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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
賞与引当金	26,847百万円	21,653百万円
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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
人件費	89,591百万円	81,329百万円
(賞与引当金繰入額)	(6,893)	(5,571)
(退職給付費用)	(5,417)	(4,793)
減価償却費	15,958	15,826

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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
	53,986百万円	36,040百万円

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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
土地	786百万円	土地 752百万円
工具器具備品等	22	建物等 105

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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
土地	254百万円	土地 1,107百万円
建物等	17	車両運搬具等 1

(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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	18,063百万円	36,564百万円
組替調整額	372	9
税効果調整前	17,691	36,573
税効果額	4,469	10,267
その他有価証券評価差額金	13,222	26,305
退職給付に係る調整額		
当期発生額	3,505	11,845
組替調整額	21	2,157
税効果調整前	3,527	9,687
税効果額	916	2,785
退職給付に係る調整額	2,611	6,901
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	206	7
組替調整額	137	12
持分法適用会社に対する持分相当額	68	4
その他の包括利益合計	15,901	33,212

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(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。

当連結会計年度（自 令和2年4月1日 至 令和3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	9,644,869	-	422,000	9,222,869
合計	9,644,869	-	422,000	9,222,869

(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444,000株、当連結会計年度末22,000株）を含めています。

2 自己株式の株式数の減少422,000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2年6月23日 定時株主総会	普通株式	14,775百万円	75円	令和2年3月31日	令和2年6月24日
令和2年10月28日 取締役会	普通株式	12,805百万円	65円	令和2年9月30日	令和2年12月1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2年6月23日定時株主総会決議分33百万円、令和2年10月28日取締役会決議分16百万円）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3年6月23日 定時株主総会	普通株式	12,805百万円	利益剰余金	65円	令和3年3月31日	令和3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1百万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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
現金及び預金勘定	406,408百万円	340,509百万円
有価証券	353,500	377,600
その他の流動資産	1,467	1,832
現金及び現金同等物	761,376	719,941

(リース取引関係)

1 借手側

(1) ファイナンス・リース取引

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

(2) オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
1年内	532	549
1年超	2,734	2,228
合計	3,266	2,777

2 貸手側

(1) ファイナンス・リース取引

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

(2) オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
1年内	5,438	6,291
1年超	19,673	17,634
合計	25,112	23,925

(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（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

当連結会計年度（令和3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	340,509	340,509	-
(2) 中央新幹線建設資金管理信託	2,076,158	2,076,158	-
(3) 受取手形及び売掛金	54,157	54,157	-
(4) 未収運賃	48,005	48,005	-
(5) 有価証券及び投資有価証券	1,235,011	1,234,110	900
(6) 支払手形及び買掛金	(70,084)	(70,084)	-
(7) 短期借入金	(29,993)	(29,993)	-
(8) 未払金	(188,013)	(188,013)	-
(9) 未払法人税等	(83,733)	(83,733)	-
(10) 預り金	(18,515)	(18,515)	-
(11) 社債	(918,852)	(1,023,430)	104,578
(12) 長期借入金	(481,119)	(501,673)	20,554
(13) 中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(3,146,771)	146,771
(14) 株式給付信託長期借入金	(4,300)	(4,300)	0
(15) 鉄道施設購入長期未払金	(532,664)	(1,105,439)	572,775

() 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
株式の時価は取引所の価格によっており、債券の時価は取引金融機関等から提示された価格によっています。また、譲渡性預金は、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。
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22,156百万円)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	340,509	-	-	-
中央新幹線建設資金管理信託	2,076,158	-	-	-
受取手形及び売掛金	54,157	-	-	-
未収運賃	48,005	-	-	-
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)	12,000	398,000	270,000	-
その他有価証券のうち満期があるもの (譲渡性預金)	377,600	-	-	-
合計	2,908,430	407,000	270,000	-

(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	29,993	-	-	-	-	-
預り金	4,511	-	-	-	-	-
社債	68,160	-	139,007	80,512	-	631,815
長期借入金	62,199	87,777	46,592	36,250	77,300	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	4,300	-	-	-	-	-
鉄道施設購入 長期未払金	6,145	6,528	6,937	7,372	7,837	497,842
合計	175,309	94,306	192,537	124,135	85,137	4,300,658

(有価証券関係)

1 満期保有目的の債券

前連結会計年度(令和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

当連結会計年度(令和3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	9,018	18
	(2) 社債	276,600	277,048	448
	(3) その他	-	-	-
	小計	285,600	286,067	467
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	403,400	402,032	1,367
	(3) その他	-	-	-
	小計	403,400	402,032	1,367
合計		689,000	688,099	900

2 その他有価証券

前連結会計年度(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

当連結会計年度(令和3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	137,704	62,770	74,934
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	341	276	65
	小計	138,046	63,046	74,999
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	30,364	37,300	6,935
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	377,600	377,600	-
	小計	407,964	414,900	6,935
合計		546,011	477,947	68,064

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必要と認められたときに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 (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。

当連結会計年度 (令和3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)	156,535 (1,400百万 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	72,200	72,200	(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	22,570	(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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
退職給付債務の期首残高	216,255百万円	213,151百万円
勤務費用(注)	15,772	15,783
利息費用	873	854
数理計算上の差異の発生額	916	10,681
退職給付の支払額	18,300	16,978
過去勤務費用の発生額	531	-
その他	-	1
退職給付債務の期末残高	213,151	202,128

(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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
年金資産の期首残高	29,847百万円	25,810百万円
期待運用収益	368	371
数理計算上の差異の発生額	4,953	1,163
事業主からの拠出額	1,260	1,443
退職給付の支払額	711	609
年金資産の期末残高	25,810	28,179

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

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	24,438百万円	24,508百万円
年金資産	25,810	28,179
	1,372	3,670
非積立型制度の退職給付債務	188,713	177,619
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	187,340	173,948
退職給付に係る負債	190,774	178,925
退職給付に係る資産	3,433	4,977
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	187,340	173,948

(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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
勤務費用(注)	15,772百万円	15,783百万円
利息費用	873	854
期待運用収益	368	371
数理計算上の差異の費用処理額	95	1,899
過去勤務費用の費用処理額	117	258
確定給付制度に係る退職給付費用	16,255	14,108

(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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
数理計算上の差異	3,941百万円	9,945百万円
過去勤務費用	414	258
合計	3,527	9,687

(6) 退職給付に係る調整累計額

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

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
未認識数理計算上の差異	1,898百万円	11,843百万円
未認識過去勤務費用	1,193	935
合計	3,091	12,779

(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 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
株式	47%	47%
一般勘定	32	31
債券	12	12
その他	9	9
合計	100	100

(注) 年金資産合計には、企業年金制度に対して設定した退職給付信託が前連結会計年度41%、当連結会計年度38%含まれています。

長期期待運用収益率の設定方法

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

(8) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3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134百万円、当連結会計年度137百万円です。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
繰延税金資産		
税務上の繰越欠損金(注)	5,165百万円	95,203百万円
減価償却費	79,264	83,004
退職給付に係る負債	60,061	59,674
ソフトウェア	13,630	14,016
投資有価証券評価損	9,855	12,251
固定資産未実現利益	7,414	8,561
賞与引当金	8,638	6,973
長期未払費用	2,839	2,590
その他	38,531	35,394
繰延税金資産小計	225,402	317,669
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額(注)	4,025	9,722
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	28,660	34,995
評価性引当額小計	32,686	44,717
繰延税金資産合計	192,716	272,952
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	10,362	22,681
圧縮記帳積立金	4,286	4,286
その他	3,951	10,564
繰延税金負債合計	18,599	37,532
繰延税金資産の純額	174,116	235,419

(表示方法の変更)

前連結会計年度において、繰延税金資産の「その他」に含めていた「税務上の繰越欠損金」は、金額的重要性が増したため、当連結会計年度より区分掲記しています。また、当連結会計年度より評価性引当額の内訳を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、前連結会計年度の注記の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度において、繰延税金資産の「その他」に表示していた43,697百万円は、「税務上の繰越欠損金」5,165百万円、「その他」38,531百万円として組み替えています。また、前連結会計年度において、「評価性引当額」に表示していた32,686百万円は、「税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額」4,025百万円、「将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額」28,660百万円として組み替えています。

(注) 税務上の繰越欠損金及びその繰延税金資産の繰越期限別の金額

前連結会計年度(令和2年3月31日)
重要性がないため、記載を省略しています。

当連結会計年度(令和3年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)	合計 (百万円)
税務上の繰越欠 損金(1)	-	-	-	-	-	95,203	95,203
評価性引当額	-	-	-	-	-	9,722	9,722
繰延税金資産	-	-	-	-	-	85,481	(2) 85,481

(1) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額です。

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

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

前連結会計年度
(令和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。

当連結会計年度
(令和3年3月31日)

税金等調整前当期純損失であるため、記載していません。

(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。

当連結会計年度(自 令和2年4月1日 至 令和3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	523,346	161,692	38,865	99,613	823,517	-	823,517
セグメント間の内部 売上高又は振替高	9,659	13,035	30,290	152,037	205,023	205,023	-
計	533,006	174,727	69,156	251,651	1,028,541	205,023	823,517
セグメント利益又は損失()	183,328	12,221	13,031	1,314	181,203	3,547	184,751
セグメント資産	8,777,514	116,233	351,860	390,215	9,635,824	35,454	9,600,370
その他の項目							
減価償却費	173,546	3,965	16,892	4,957	199,362	-	199,362
持分法適用会社への投資額	10,589	-	-	-	10,589	-	10,589
有形固定資産及び無形固定 資産の増加額	481,028	4,047	7,388	4,981	497,446	-	497,446

(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) セグメント利益又は損失の調整額 3,547百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額 35,454百万円には、セグメントに配分していない全社資産539,091百万円(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 574,546百万円(セグメント間の債権の相殺消去等)が含まれています。

3 セグメント利益又は損失は、連結損益計算書の営業損失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（自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日）

重要性がないため、記載を省略しています。

当連結会計年度（自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日）

（単位 百万円）

	運輸業	流通業	不動産業	その他	全社・消去	合計
減損損失	377	153	-	4,399	-	4,930

（注）「その他」の金額は、旅行業等に係る金額です。

【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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
1株当たり純資産額	19,514円81銭	18,510円87銭
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失()	2,027円86銭	1,025円46銭

- (注) 1 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。
2 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載していません。なお、前連結会計年度の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。
3 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 (令和2年3月31日)	当連結会計年度 (令和3年3月31日)
純資産額 (百万円)	3,872,103	3,686,609
純資産額から控除する金額 (百万円)	40,269	44,094
(うち非支配株主持分) (百万円)	40,269	44,094
普通株式に係る純資産額 (百万円)	3,831,833	3,642,515
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	196,355,131	196,777,131

- 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444,000株、当連結会計年度22,000株)を控除しています。
5 1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失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31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失 (百万円) ()	397,881	201,554
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又は親会社株主に帰属する当期純損失 (百万円) ()	397,881	201,554
普通株式の期中平均株式数 (株)	196,207,902	196,551,674

- 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591,229株、当連結会計年度247,457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	29,793	29,794	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	9,994	9,995	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	19,990	19,991	2.39	〃	令和10年5月22日
〃	第38回無担保普通社債	平成20年11月28日	30,000	30,000	2.391	〃	令和10年11月28日
〃	第39回無担保普通社債	平成20年11月28日	10,000	10,000	2.646	〃	令和20年11月26日
〃	第41回無担保普通社債	平成21年1月29日	30,000	30,000	2.166	〃	令和11年1月29日
〃	第42回無担保普通社債	平成21年4月24日	30,000	30,000	2.312	〃	令和11年4月24日
〃	第43回無担保普通社債	平成21年4月24日	10,000	10,000	2.556	〃	令和21年4月22日
〃	第45回無担保普通社債	平成21年6月19日	30,000	30,000	2.321	〃	令和11年6月19日
〃	第46回無担保普通社債	平成21年12月18日	40,000	40,000	2.157	〃	令和11年12月18日
〃	第47回無担保普通社債	平成21年12月18日	10,000	10,000	2.375	〃	令和21年12月16日
〃	第51回無担保普通社債	平成22年4月23日	30,000	30,000	2.212	〃	令和12年4月23日
〃	第52回無担保普通社債	平成22年6月21日	20,000	20,000	2.111	〃	令和12年6月21日
〃	第53回無担保普通社債	平成22年10月26日	10,000	10,000	1.797	〃	令和12年10月25日
〃	第56回無担保普通社債	平成23年5月26日	20,000	20,000	2.083	〃	令和13年5月26日
〃	第58回無担保普通社債	平成23年12月16日	10,000	10,000	1.895	〃	令和13年12月16日
〃	第60回無担保普通社債	平成24年4月25日	10,000	10,000	1.824	〃	令和14年4月23日
〃	第63回無担保普通社債	平成25年5月24日	5,000	5,000	1.725	〃	令和15年5月24日
〃	第64回無担保普通社債	平成25年7月29日	15,000	15,000	1.807	〃	令和15年7月29日
〃	第65回無担保普通社債	平成25年9月13日	15,000	15,000	1.786	〃	令和15年9月13日
〃	第66回無担保普通社債	平成25年12月5日	10,000	10,000	1.629	〃	令和15年12月5日
〃	第67回無担保普通社債	平成26年1月28日	15,000	15,000	1.623	〃	令和16年1月27日
〃	第68回無担保普通社債	平成26年4月24日	15,000	15,000	1.584	〃	令和16年4月24日
〃	第69回無担保普通社債	平成26年7月28日	20,000	20,000	1.502	〃	令和16年7月28日
〃	第70回無担保普通社債	平成26年9月30日	15,000	15,000	1.309	〃	令和14年9月30日
〃	第71回無担保普通社債	平成26年10月28日	10,000	10,000	1.917	〃	令和26年10月28日
〃	第72回無担保普通社債	平成26年11月28日	20,000	20,000	1.362	〃	令和16年11月28日
〃	第73回無担保普通社債	平成27年1月28日	20,000	20,000	1.014	〃	令和17年1月26日
〃	第74回無担保普通社債	平成27年3月6日	10,000	10,000	1.685	〃	令和27年3月6日
〃	第75回無担保普通社債	平成27年4月22日	15,000	15,000	1.196	〃	令和17年4月20日
〃	第76回無担保普通社債	平成27年6月18日	15,000	15,000	1.297	〃	令和17年6月18日
〃	第77回無担保普通社債	平成27年8月31日	15,000	15,000	1.210	〃	令和17年8月31日
〃	第78回無担保普通社債	平成28年1月27日	15,000	15,000	1.018	〃	令和18年1月25日
〃	第79回無担保普通社債	平成28年4月14日	10,000	10,000	0.421	〃	令和18年4月14日
〃	第80回無担保普通社債	平成29年4月13日	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	-	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	-	0.020	なし	令和3年3月15日
"	第83回無担保普通社債	令和2年9月16日	-	100,001	0.001	"	令和5年9月19日
"	短期社債	令和3年1月29日	-	200,000 (200,000)	0.006	"	令和3年10月29日
"	米ドル建普通社債	平成27年11月24日	36,461 [295百万 米ドル]	36,483 [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	68,135 [599百万 米ドル]	68,148 (68,148) [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	38,968 [349百万 米ドル]	38,979 [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]	80,459 [749百万 米ドル]	2.20	"	令和6年10月2日
合計	-	-	848,786	1,118,852 (268,148)	-	-	-

(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回普通社債130,645百万円及び第32、34、63回普通社債の一部25,000百万円については、債務履行引受契約を締結しているため、償還したものととして処理しています。なお、社債権者に対する当社の原社債償還義務は、偶発債務として連結貸借対照表に注記しています。

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

3 ()内書は、1年以内の償還予定額です。

4 連結決算日後5年内における償還予定額は次のとおりです。

1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
268,160	-	139,007	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	29,497	29,993	0.14	-
1年以内に返済予定の長期借入金	54,969	62,199	0.70	-
1年以内に返済予定の株式給付信託長期借入金	5,400	4,300	0.49	-
1年以内に返済予定のリース債務	221	201	-	-
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	403,819	418,920	1.12	令和4年8月～ 令和27年8月
中央新幹線建設長期借入金	3,000,000	3,000,000	0.86	令和28年5月～ 令和38年3月
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)	4,300	-	0.49	-
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く)	544	362	-	令和4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	5,783	6,145	6.14	-
預り金	2,023	4,511	0.08	-
その他の流動負債	365	354	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)	532,666	526,518	6.50	令和4年8月～ 令和33年9月
その他の固定負債	1,471	1,123	2.08	令和4年4月～ 令和13年2月
計	4,041,062	4,054,630	-	-

(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、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	87,777	46,592	36,250	77,300
中央新幹線建設長期借入金	-	-	-	-
リース債務	178	83	63	27
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期未払金	6,528	6,937	7,372	7,837
その他の固定負債	354	354	306	41

【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)	128,734	337,888	603,083	823,517
税金等調整前四半期(当期)純損失() (百万円)	102,192	155,606	152,858	268,576
親会社株主に帰属する四半期(当期)純損失() (百万円)	72,651	113,566	111,492	201,554
1株当たり四半期(当期)純損失() (円)	369.96	578.13	567.42	1,025.46

(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又は1株当たり四半期純損失() (円)	369.96	208.22	10.55	457.78

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 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	391,695	330,685
中央新幹線建設資金管理信託	1 2,435,015	1 2,076,158
未収運賃	40,349	48,806
未収金	12,893	12,912
短期貸付金	8,350	8,660
有価証券	353,500	389,600
貯蔵品	14,045	15,646
前払費用	1,611	1,192
その他の流動資産	28,405	53,079
流動資産合計	3,285,865	2,936,741
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	8,147,341	8,234,582
減価償却累計額	4,491,390	4,565,931
有形固定資産(純額)	3,655,951	3,668,651
無形固定資産	25,409	28,723
鉄道事業固定資産合計	2 3,681,361	2 3,697,374
関連事業固定資産		
有形固定資産	129,643	131,501
減価償却累計額	31,941	35,434
有形固定資産(純額)	97,701	96,067
無形固定資産	17	21
関連事業固定資産合計	2 97,719	2 96,089
各事業関連固定資産		
有形固定資産	91,761	91,965
減価償却累計額	61,554	63,455
有形固定資産(純額)	30,206	28,510
無形固定資産	645	469
各事業関連固定資産合計	2 30,852	2 28,980
建設仮勘定		
鉄道事業	931,832	1,202,453
関連事業	187	746
その他	813	2,483
建設仮勘定合計	932,833	1,205,683
投資その他の資産		
投資有価証券	815,715	834,456
関係会社株式	149,691	136,519
関係会社長期貸付金	71,563	70,645
長期前払費用	17,954	18,508
繰延税金資産	163,736	230,047
その他の投資等	153,986	153,980
貸倒引当金	-	2,800
投資その他の資産合計	1,372,647	1,441,358
固定資産合計	6,115,413	6,469,485
資産合計	9,401,279	9,406,227

(単位 百万円)

	前事業年度 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期借入金	156,068	164,426
1年内償還予定の社債	30,000	68,148
1年内返済予定の長期借入金	54,969	62,199
1年内返済予定の株式給付信託長期借入金	5,400	4,300
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	5,783	6,145
未払金	224,856	224,524
未払費用	10,302	9,796
未払法人税等	78,912	79,785
預り連絡運賃	33,446	135
預り金	6,626	6,421
前受運賃	16,465	13,802
前受工事負担金	21,646	23,016
賞与引当金	20,726	15,702
その他の流動負債	16,635	209,880
流動負債合計	681,838	888,282
固定負債		
社債	818,786	850,703
長期借入金	403,819	418,920
中央新幹線建設長期借入金	1,300,000	1,300,000
株式給付信託長期借入金	4,300	-
鉄道施設購入長期未払金	532,666	526,518
新幹線鉄道大規模改修引当金	105,000	70,000
退職給付引当金	174,594	170,136
その他の固定負債	21,645	20,431
固定負債合計	5,060,812	5,056,710
負債合計	5,742,651	5,944,992
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金		
資本準備金	53,500	53,500
その他資本剰余金	0	0
資本剰余金合計	53,500	53,500
利益剰余金		
利益準備金	12,504	12,504
その他利益剰余金		
圧縮記帳積立金	9,475	9,475
別途積立金	3,081,000	3,081,000
繰越利益剰余金	482,679	252,785
利益剰余金合計	3,585,658	3,355,765
自己株式	110,661	102,624
株主資本合計	3,640,498	3,418,641
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	18,129	42,593
評価・換算差額等合計	18,129	42,593
純資産合計	3,658,628	3,461,234
負債純資産合計	9,401,279	9,406,227

【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,365,646	476,191
鉄道線路使用料収入	4,272	4,348
運輸雑収	52,289	46,906
営業収益合計	1,422,208	527,447
営業費		
運送営業費	1,488,525	1,426,418
一般管理費	85,200	74,414
諸税	39,799	30,739
減価償却費	191,949	177,871
営業費合計	805,474	709,444
鉄道事業営業利益又は鉄道事業営業損失()	616,733	181,996
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	14,142	13,789
その他の営業収入	645	560
営業収益合計	14,788	14,350
営業費		
不動産賃貸原価	2,324	2,238
販売費及び一般管理費	452	446
諸税	2,096	2,112
減価償却費	3,597	3,460
営業費合計	8,471	8,258
関連事業営業利益	6,316	6,092
全事業営業利益又は全事業営業損失()	623,050	175,904
営業外収益		
受取利息	501	474
有価証券利息	2,210	2,449
受取配当金	3,127	2,891
受取保険金	1,885	1,815
その他	2,854	3,909
営業外収益合計	2,10,579	2,11,539
営業外費用		
支払利息	31,961	31,369
社債利息	13,333	13,569
鉄道施設購入長期未払金利息	35,219	34,877
その他	13,112	12,510
営業外費用合計	93,627	92,326
経常利益又は経常損失()	540,002	256,691

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	3 2,136	3 4,835
固定資産売却益	4 459	4 867
特別利益合計	2,595	5,702
特別損失		
固定資産圧縮損	5 2,390	5 5,446
固定資産売却損	6 264	6 1,107
関係会社株式評価損	-	13,219
関係会社貸倒引当金繰入額	-	2,800
関係会社債務保証損失引当金繰入額	-	4,322
その他	-	0
特別損失合計	2,655	26,895
税引前当期純利益又は税引前当期純損失 ()	539,942	277,884
法人税、住民税及び事業税	164,165	195
法人税等調整額	3,065	75,766
法人税等合計	161,099	75,571
当期純利益又は当期純損失 ()	378,842	202,313

営業費明細表

		前事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)		当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3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		140,699		130,063	
(2) 経費		347,826	488,525	296,355	426,418
2 一般管理費					
(1) 人件費		33,523		29,821	
(2) 経費		51,677	85,200	44,593	74,414
3 諸税			39,799		30,739
4 減価償却費			191,949		177,871
鉄道事業営業費合計			805,474		709,444
関連事業営業費					
1 不動産賃貸原価	2		2,324		2,238
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		214		210	
(2) 経費		237	452	235	446
3 諸税			2,096		2,112
4 減価償却費			3,597		3,460
関連事業営業費合計			8,471		8,258
全事業営業費合計			813,946		717,702

(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	107,912百万円	99,242百万円
	動力費	43,351百万円	37,756百万円
	修繕費	141,328百万円	129,234百万円
	業務費	163,145百万円	129,363百万円
2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	522百万円	533百万円
	業務費	1,188百万円	1,329百万円
	修繕費は前事業年度において、関連事業営業費合計の100分の5を超えたため、記載していましたが、当事業年度において、関連事業営業費合計の100分の5を超えないため、記載を省略しています。		
3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額・取崩額			
	賞与引当金繰入額	19,581百万円	14,772百万円
	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

当事業年度（自 令和2年4月1日 至 令和3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	-	9,475	3,081,000
当期変動額								
特別償却準備金の取崩								
別途積立金の積立								
剰余金の配当								
当期純損失（ ）								
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	-	-	-	-	-	-	-	-
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	482,679	3,585,658	110,661	3,640,498	18,129	18,129	3,658,628
当期変動額							
特別償却準備金の取崩							
別途積立金の積立							
剰余金の配当	27,580	27,580		27,580			27,580
当期純損失（ ）	202,313	202,313		202,313			202,313
自己株式の取得							
自己株式の処分			8,036	8,036			8,036
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					24,463	24,463	24,463
当期変動額合計	229,893	229,893	8,036	221,856	24,463	24,463	197,393
当期末残高	252,785	3,355,765	102,624	3,418,641	42,593	42,593	3,461,234

【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) 貸倒引当金

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

(2) 賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額に基づき計上しています。

(3) 新幹線鉄道大規模改修引当金

全幹法第17条の規定により計上しています。

(4) 退職給付引当金

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

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

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

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

6 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礎となる事項

(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。

(重要な会計上の見積り)

当事業年度の財務諸表における繰延税金資産の計上額は、「注記事項（税効果会計関係）」に記載しており、当該見積りに関する情報は、連結財務諸表「注記事項（重要な会計上の見積り）」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。

(表示方法の変更)

(「会計上の見積りの開示に関する会計基準」の適用)

連結財務諸表「注記事項（表示方法の変更）」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。

(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。

(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 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
	286,137百万円	290,672百万円

3 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 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
	1,508百万円	555百万円

4 保証債務

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

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

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

	前事業年度 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
㈱ジェイアール東海パッセンジャーズ	- 百万円	2,900百万円
ジェイアール東海フードサービス㈱	-	876
計	-	3,776

(注) 債務保証額から債務保証損失引当金を控除した金額を記載しています。

5 社債の債務履行引受契約に係る偶発債務は次のとおりです。

	償還期限	前事業年度 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
第6回無担保普通社債	令和4年2月15日	18,995百万円	18,995百万円
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17回無担保普通社債	令和6年9月20日	9,650	9,650
第24回無担保普通社債	令和8年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	令和9年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	令和9年12月20日	10,000	10,000
第35回無担保普通社債	令和2年4月24日	19,900	-
第63回無担保普通社債	令和15年5月24日	5,000	5,000
計		175,545	155,645

6 取引金融機関と締結している貸出コミットメントの総額と借入未実行残高は次のとおりです。

	前事業年度 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3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31年4月1日 至 令和2年3月31日)		当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3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31年4月1日 至 令和2年3月31日)		当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
営業外収益	1,676百万円	営業外収益	1,371百万円

- 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31年4月1日 至 令和2年3月31日)		当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
新幹線Wi-Fi整備工事	454百万円	御厨駅自由通路新設工事等 山崎川橋りょう改築工事	2,536百万円 1,258

- 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31年4月1日 至 令和2年3月31日)		当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
土地	452百万円	土地	771百万円
車両等	7	建物等	95

- 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31年4月1日 至 令和2年3月31日)		当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
工事負担金の受入に係るもの	2,008百万円	工事負担金の受入に係るもの	4,754百万円
収用等の代替資産に係るもの	381	収用等の代替資産に係るもの	692

- 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31年4月1日 至 令和2年3月31日)		当事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)
土地	254百万円	土地	1,107百万円
建物等	10	工具器具備品	0

(株主資本等変動計算書関係)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

	前事業年度 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
自己株式		
普通株式	9,443,249株	9,021,249株
合計	9,443,249株	9,021,249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444,000株、当事業年度22,000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(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

当事業年度(令和3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	18,299	8,779
関連会社株式	-	-	-
合計	27,079	18,299	8,779

(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 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
子会社株式	120,478	107,306
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 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3年3月31日)
繰延税金資産		
税務上の繰越欠損金	- 百万円	83,783百万円
減価償却費	78,779	81,771
退職給付引当金	52,902	51,551
ソフトウェア	13,534	13,929
賞与引当金	6,280	4,757
長期未払費用	2,839	2,590
その他	34,920	38,472
繰延税金資産小計	189,256	276,856
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額	-	-
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	13,910	22,543
評価性引当額小計	13,910	22,543
繰延税金資産合計	175,345	254,313
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	7,306	16,761
圧縮記帳積立金	4,118	4,118
未収還付事業税	-	3,146
その他	183	237
繰延税金負債合計	11,609	24,265
繰延税金資産の純額	163,736	230,047

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

前事業年度 (令和2年3月31日)	当事業年度 (令和3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。	税引前当期純損失であるため、記載していません。

(1株当たり情報)

	前事業年度 (自平成31年4月1日 至令和2年3月31日)	当事業年度 (自令和2年4月1日 至令和3年3月31日)
1株当たり純資産額	18,613円60銭	17,571円62銭
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失()	1,928円84銭	1,028円26銭

(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	ナブテスコ(株)	5,171,000	26,165
		(株)オリエンタルランド	1,192,600	19,826
		トヨタ自動車(株)	1,539,200	13,261
		三菱電機(株)	6,573,000	11,085
		東日本旅客鉄道(株)	1,049,400	8,226
		東邦瓦斯(株)	846,500	5,781
		九州旅客鉄道(株)	2,077,900	5,348
		西日本旅客鉄道(株)	862,500	5,291
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	5,258
		日本製鉄(株)	2,253,900	4,251
		(株)みずほフィナンシャルグループ	2,596,539	4,151
		三菱重工業(株)	1,151,100	3,970
		住友不動産(株)	960,800	3,752
		三菱地所(株)	1,592,000	3,076
		東京海上ホールディングス(株)	551,720	2,904
		アサヒグループホールディングス(株)	587,000	2,738
		ジェイエフイーホールディングス(株)	1,904,100	2,595
		(株)東芝	675,400	2,525
		中部国際空港(株)	50,000	2,500
		(株)JTB	577,920	2,484
		名工建設(株)	2,139,500	2,310
		(株)高島屋	1,388,500	1,639
		(株)西武ホールディングス	1,321,200	1,611
		MS&ADインシュアランスグループ ホールディングス(株)	480,359	1,560
		(株)三井住友フィナンシャルグループ	353,116	1,414
その他48銘柄	11,204,052	13,379		
		計	57,985,926	157,115

【債券】

		銘柄	券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
有価証券	満期保有目的の 債券	日立キャピタル(株) 第81回普通社債	10,000	10,000
		(株)日産フィナンシャルサービス 第50回普通社債	2,000	2,000
		小計	12,000	12,000
投資有価証券	満期保有目的の 債券	(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ 第2回無担保社債	70,000	70,000
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ 第1回無担保社債	50,000	50,000
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ 第3回無担保社債	50,000	50,000
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ 第4回無担保社債	50,000	50,000
		(株)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) 第4回普通社債	10,000	10,000
		トヨタファイナンス(株) 第6回普通社債	10,000	10,000
		三井住友海上火災保険(株) 第6回普通社債	10,000	10,000
		関西電力(株) 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) 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) 第9回普通社債	9,000	9,000
		電源開発(株) 第63回普通社債	8,000	8,000
		KDDI(株) 第23回普通社債	7,200	7,200
		関西電力(株) 第521回普通社債	7,000	7,000
		中部電力(株) 第534回普通社債	7,000	7,000
		中日本高速道路(株) 第79回普通社債	6,900	6,900
		東北電力(株) 第504回普通社債	6,700	6,700
		(株)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) 第26回普通社債	6,000	6,000
		(株)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) 第23回普通社債	5,100	5,100
		九州電力(株) 第467回普通社債	5,100	5,100
		九州電力(株) 第469回普通社債	5,000	5,000
		九州電力(株) 第482回普通社債	5,000	5,000
		中国電力(株) 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

		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	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) 第352回普通社債	5,000	5,000
		日立金属(株) 第31回普通社債	5,000	5,000
		日立金属(株) 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)ホンダファイナンス 第60回普通社債	5,000	5,000
		(株)ホンダファイナンス 第56回普通社債	4,800	4,800
		日立キャピタル(株) 第79回普通社債	4,600	4,600
		中部電力(株) 第539回普通社債	4,500	4,500
		富士フイルムホールディングス(株) 第13回普通社債	4,200	4,200
		富士フイルムホールディングス(株) 第10回普通社債	4,000	4,000
		興銀リース(株) 第14回普通社債	4,000	4,000
		(株)ホンダファイナンス 第59回普通社債	4,000	4,000
		出光興産(株) 第8回普通社債	4,000	4,000
		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) 第68回普通社債	3,800	3,800
		住友三井オートサービス(株) 第4回普通社債	3,800	3,800
		三菱UFJリース(株) 第72回普通社債	3,600	3,600
		(株)フジクラ 第16回普通社債	3,400	3,400
		アサヒグループホールディングス(株) 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) 第7回普通社債	3,200	3,200
		三菱UFJリース(株) 第58回普通社債	3,100	3,100
		(株)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) 第11回普通社債	3,100	3,100
		三井不動産(株) 第62回普通社債	3,000	3,000
		三井住友ファイナンス&リース(株) 第21回普通社債	3,000	3,000
		(株)クレディセゾン 第71回普通社債	3,000	3,000
		日立キャピタル(株) 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) 第1回普通社債	3,000	3,000
		(株)ホンダファイナンス 第61回普通社債	3,000	3,000
		旭化成(株) 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) 第78回普通社債	2,700
		中日本高速道路(株) 第81回普通社債	2,700
		オリンパス(株) 第24回普通社債	2,700
		麒麟ホールディングス(株) 第12回普通社債	2,600
		三井住友ファイナンス&リース(株) 第19回普通社債	2,600
		三井住友ファイナンス&リース(株) 第18回普通社債	2,500
		J A 三井リース(株) 第12回普通社債	2,500
		(株)オリエンタルランド 第13回普通社債	2,500
		東日本高速道路(株) 第65回普通社債	2,500
		三井住友ファイナンス&リース(株) 第24回普通社債	2,400
		J A 三井リース(株) 第13回普通社債	2,400
		日本航空(株) 第6回普通社債	2,400
		住友電気工業(株) 第30回普通社債	2,300
		新日鐵住金(株) 第7回普通社債	2,200
		宇部興産(株) 第15回普通社債	2,200
		日本精工(株) 第48回普通社債	2,200
		イビデン(株) 第9回普通社債	2,200
		(株)村田製作所 第2回普通社債	2,100
		西日本高速道路(株) 第50回普通社債	2,100
		興銀リース(株) 第11回普通社債	2,000
		東日本高速道路(株) 第59回普通社債	2,000
		中日本高速道路(株) 第80回普通社債	2,000
		A G C (株) 第1回普通社債	1,900
		東北電力(株) 第509回普通社債	1,900
		K D D I (株) 第24回普通社債	1,800
		中部電力(株) 第528回普通社債	1,800
		(株)村田製作所 第3回普通社債	1,800
		首都高速道路(株) 第25回普通社債	1,700
		西日本高速道路(株) 第51回普通社債	1,700
		東急不動産ホールディングス(株) 第18回普通社債	1,600
		日本化薬(株) 第3回普通社債	1,600
		日本化薬(株) 第4回普通社債	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) 第47回普通社債	1,500
		太平洋セメント(株) 第26回普通社債	1,500
		グローリー(株) 第1回普通社債	1,500
		旭化成(株) 第11回普通社債	1,500
		D M G 森精機(株) 第6回普通社債	1,500
		富士フイルムホールディングス(株) 第15回普通社債	1,500
		東海カーボン(株) 第1回普通社債	1,400
		オリンパス(株) 第25回普通社債	1,400
		(株) S U B A R U 第1回普通社債	1,400
		西日本高速道路(株) 第49回普通社債	1,300
		その他41銘柄	30,600
		小計	677,000
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	-	377,600
投資有価証券	その他有価証券	優先出資証券(1銘柄)	1,438	341
計			-	377,941

【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	2,327,112	1,571	106 (6)	2,328,577	-	-	2,328,577
建物	622,306	15,280	6,572 (1,328)	631,015	411,085	18,380	219,929
構築物	3,852,722	66,821	27,136 (3,072)	3,892,407	2,927,565	71,941	964,842
車両	906,918	78,071	51,656 (53)	933,333	794,468	47,226	138,864
機械装置	496,222	17,817	11,267 (204)	502,773	402,744	23,016	100,028
工具器具備品	160,013	18,067	11,460 (47)	166,619	127,056	16,440	39,562
リース資産	3,448	206	331	3,323	1,899	688	1,423
建設仮勘定	932,833	490,225	217,376 (698)	1,205,683	-	-	1,205,683
有形固定資産計	9,301,579	688,062	325,908 (5,398)	9,663,733	4,664,820	177,694	4,998,912
無形固定資産							
施設利用権	-	-	-	24,603	21,940	320	2,663
ソフトウェア	-	-	-	68,011	46,394	6,019	21,617
その他	-	-	-	5,013	78	2	4,934
無形固定資産計	-	-	-	97,628	68,413	6,341	29,215
長期前払費用	33,756 〔1,694〕	3,866 〔58〕	2,409 〔135〕	35,212 〔1,617〕	16,704	3,111	18,508 〔1,617〕

(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290,672百万円です。

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)
貸倒引当金	-	2,800	-	-	2,800
賞与引当金	20,726	15,702	20,726	-	15,702
新幹線鉄道大規模改修引当金	105,000	-	35,000	-	70,000

(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 https://jr-central.co.jp												
株主に対する特典	1 毎年3月31日の最終の株主名簿に記録され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。 <table style="margin-left: 40px;"> <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> 2 優待の形態 ・ 当社の営業路線内における運賃及び料金の割引とする。 ・ 割引率は、1枚の割引券で1割引とし、2割引(2枚使用)を限度とする。 3 割引券の使用方法 (1) 1枚の割引券で、当社の営業路線内における普通片道乗車券並びに片道の特急 券、急行券、グリーン券及び指定席券の購入に使用することができる。 (2) 寝台を利用する場合は、運賃・料金とも割引の対象としない。 (3) 他の割引との重複適用はしない。 4 株主優待割引券の有効期間は、発行日から翌年6月30日までとする。	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33期)	自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日	令和2年6月23日 関東財務局長に提出
(2) 内部統制報告書			令和2年6月23日 関東財務局長に提出
(3) 四半期報告書 及び確認書	(第34期第1四半期)	自 令和2年4月1日 至 令和2年6月30日	令和2年8月7日 関東財務局長に提出
	(第34期第2四半期)	自 令和2年7月1日 至 令和2年9月30日	令和2年11月11日 関東財務局長に提出
	(第34期第3四半期)	自 令和2年10月1日 至 令和2年12月31日	令和3年2月3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2年6月25日 関東財務局長に提出
(5) 臨時報告書の訂正報告書 令和2年6月25日提出の臨時報告書に係る訂正報告書です。			令和2年10月2日 関東財務局長に提出
(6) 訂正発行登録書			令和2年6月25日 令和2年10月2日 関東財務局長に提出
(7) 発行登録追補書類及びその添付書類			令和2年9月8日 東海財務局長に提出

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

令和3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令和2年4月1日から令和3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3年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

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

監査上の主要な検討事項

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

旅客運輸収入に関するIT統制	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表のセグメント情報等の注記に記載されているとおり、当連結会計年度の運輸業の外部顧客への売上高は523,346百万円であり、連結財務諸表計上額の63.6%を占めている。運輸業は、鉄道事業のほかバス事業等を行っているが、東海道新幹線及び東海地方の在来線からなる東海旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運輸収入が476,191百万円であり、大部分を占めている。</p> <p>旅客運賃については、他の旅客会社との契約により、各社が営業する路線をまたがって利用する旅客に対する運賃を通算できる制度となっており、自社区間に該当する運賃が会社の旅客運輸収入として計上される。東海道新幹線は、東京・大阪間という日本の大動脈の旅客輸送を担っていることから、他の旅客会社（当該会社の旅行代理店等を含む）の営業エリアにおいて発売される乗車券類の比重が比較的高い。</p> <p>乗車券類の発売は、旅客会社6社共同で利用している列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム（マルスシステム）で行われる。当該システムの使用に関して、旅客会社6社共同で鉄道情報システム株式会社と契約を結んでおり、各社が相互発売した乗車券類に係る収入清算等の計算業務を同社に委託している。旅客運輸収入は、券売機等の機器及び上記のオンラインシステムを通じて発売データが収入データ管理システムに集計され、収入清算業務の委託先である鉄道情報システム株式会社から清算結果を受領して確定するが、発売データの集計処理や収入清算額の計算、財務会計システムに至るまでのシステム間のインターフェース等、主要なプロセスはITシステムに高度に依拠している。また、日次多数の利用データから構成される旅客運輸収入の監査を行うにあたっては、委託先を含めたITシステムで行われる処理が適切に実施されていることが前提となる。</p> <p>旅客運輸収入は、各旅客会社の乗車券類の発売額が集計され収入清算を経て確定するものであり、自社での発売額のみで構成されるものではない。また、日次多数の発売データから正確に収益を計上するためには自社及び収入清算業務の委託先のITシステムが適切に整備され、安定的に運用されていることが重要であり、その検討にはIT専門家の関与も必要となることから、当監査法人は旅客運輸収入に関するIT統制を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、左記の旅客運輸収入に関するIT統制を検討するにあたり、IT専門家を関与させ、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の収入清算業務等に係るシステムの内部統制の整備及び運用状況の有効性について、収入清算業務の委託先から独立した監査人による収入清算等受託業務に係る内部統制の整備及び運用状況報告書を読覧し、全般統制及び収入清算の計算処理の正確性に対応する業務処理統制が識別され、評価されていることを確かめた。また、評価状況について当該監査人に質問を行った。 ・自社内の旅客運輸収入に関連するITシステム間のインターフェースの業務処理統制につき、設計書等の文書を読覧や一連のITシステムから抽出したデータの整合性の検討等により整備及び運用状況の有効性を評価した。 ・上記の関連するITシステムについて、プログラム変更時におけるテスト結果の読覧やデータ等の情報資源へのアクセス権限付与・変更における承認証跡の読覧等により全般統制の整備及び運用状況の有効性を評価した。 ・収入データ管理システムによる処理の正確性を担保するための日々の現金発売額の過不足額管理、収入清算結果の他の旅客会社との照合といった内部統制の整備及び運用状況の有効性を評価した。 <p>以上の自社及び委託先のITシステムによる処理の正確性を検討する手続のほかに、輸送人キロを用いて旅客運輸収入計上額の分析的手続を実施するとともに、自社での現金もしくはクレジットカード等での発売額、他社発売額の収入清算額について、サンプルで入金額等関連する証憑書類との突合を実施した。また、クレジットカード会社に対する債権及び他の旅客会社との連絡運賃に係る債権債務の残高確認を実施した。</p>

鉄道事業における設備投資に係る会計処理	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>会社は、令和3年3月31日現在、連結貸借対照表上、有形固定資産を5,176,757百万円計上しており、そのほとんどは、中核をなす鉄道事業で構成される。</p> <p>また、連結財務諸表のセグメント情報等の注記に記載されているとおり、鉄道事業が含まれる運輸業における有形固定資産及び無形固定資産の増加額は481,028百万円である。東海道新幹線、在来線の安全・安定輸送の確保、サービス向上のほか、中央新幹線の建設等に多額の設備投資を実施している。</p> <p>中央新幹線計画については、第一局面として進める東京都・名古屋市間の建設工事が進んでいる。大規模かつ長期間に渡るプロジェクトであり、中央新幹線建設工事に関連する設備投資の重要性が増している。</p> <p>設備投資は工事を伴うものが多く、以下の特徴がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多数の工事が同時に進行し、かつ、工事契約1件あたりの金額が大きい。当初契約からの計画・仕様変更も工事の進捗に応じて行われることも多い。 ・工事内容が多岐に渡り、同契約内で設備の撤去や修繕など、固定資産の使用可能年数の延長や資産価値の増加を伴わない付帯工事が含まれることが多い。 ・大規模な案件は工事完了まで複数年に渡ることがある。特に中央新幹線建設工事に関連する資本的支出の大部分は、将来の開業までの間、長期間に渡って建設仮勘定に計上される。 <p>以上より、設備投資が多数の工事契約から構成され個々の取引に金額的重要性があること、支出内容に応じて資本的支出と費用処理すべき支出を正しく区分する判断が求められること、中央新幹線建設工事を中心に建設仮勘定計上額の金額的重要性が極めて高くなっていることから、鉄道事業における設備投資に係る会計処理を誤った場合の影響は大きいと考えられるため、当監査法人は当該事項を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、左記の鉄道事業における設備投資に係る会計処理を検討するにあたり、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事契約の締結から、支出額の記録、変更契約の管理、工事竣工時等の固定資産計上に至る一連のプロセスを理解するとともに、固定資産及び撤去費等の計上傳票と契約書等関連する証憑書類の照合確認、建設仮勘定残高の定期的な内容確認といった、固定資産を正確に計上するための内部統制の整備及び運用状況の有効性を評価した。 ・有形固定資産の増加額からサンプルを抽出し、契約書等関連する証憑書類との突合により、その処理の正確性を検討した。また、工事が大規模かつ長期間に渡る中央新幹線建設工事について、工事の現況を把握するため、サンプルで抽出した工事の現場視察を実施した。 ・設備の撤去や修繕等の付帯工事を伴う案件については、会社担当者への質問及び契約書等関連する証憑書類から支出内容を把握し、資本的支出と費用処理の区分の妥当性を検討した。 ・建設仮勘定の工事件名別の管理資料より支出内容や工事の完了予定時期を把握し、稼働開始により固定資産に振替計上すべき案件が建設仮勘定として計上され続けている状況の有無について検討した。

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。

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

< 内部統制監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、東海旅客鉄道株式会社の令和3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3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3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令和2年4月1日から令和3年3月31日までの第34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3年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

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

監査上の主要な検討事項

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

旅客運輸収入に関するIT統制

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

鉄道事業における設備投資に係る会計処理

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

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。

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

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。