

【表紙】

【提出書類】	有価証券届出書									
【提出先】	関東財務局長									
【提出日】	2022年2月15日									
【会社名】	日本貨物鉄道株式会社									
【英訳名】	Japan Freight Railway Company									
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長兼社長執行役員 真貝 康一									
【本店の所在の場所】	東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番8号									
【電話番号】	(03) 5367-7417（代表）									
【事務連絡者氏名】	財務部長 古田 真弘									
【最寄りの連絡場所】	東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番8号									
【電話番号】	(03) 5367-7417（代表）									
【事務連絡者氏名】	財務部長 古田 真弘									
【届出の対象とした募集有価証券の種類】	社債									
【届出の対象とした募集金額】	<table><tbody><tr><td>一般募集</td><td>第1回社債（一般担保付）（10年債）</td><td>10,000百万円</td></tr><tr><td>一般募集</td><td>第2回社債（一般担保付）（20年債）</td><td>10,000百万円</td></tr><tr><td colspan="2">計</td><td>20,000百万円</td></tr></tbody></table>	一般募集	第1回社債（一般担保付）（10年債）	10,000百万円	一般募集	第2回社債（一般担保付）（20年債）	10,000百万円	計		20,000百万円
一般募集	第1回社債（一般担保付）（10年債）	10,000百万円								
一般募集	第2回社債（一般担保付）（20年債）	10,000百万円								
計		20,000百万円								
	（注） 一般募集の金額は本有価証券届出書提出日現在の見込額である。									
【安定操作に関する事項】	該当事項はありません。									
【縦覧に供する場所】	該当事項はありません。									

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

1【新規発行社債（短期社債を除く。）（10年債）】

銘柄	日本貨物鉄道株式会社第1回社債（一般担保付）（グリーンボンド）
記名・無記名の別	—
券面総額又は振替社債の総額（円）	金10,000百万円（注）13
各社債の金額（円）	1億円
発行価額の総額（円）	金10,000百万円（注）13
発行価格（円）	各社債の金額100円につき金100円
利率（％）	未定 （2022年3月7日に仮条件の提示を行い、需要状況を勘案したうえで、2022年3月11日（以下「利率決定日」という。）に決定する予定である。）
利払日	毎年4月及び10月の各末日
利息支払の方法	1. 利息支払の方法及び期限 （1）本社債の利息は、払込期日の翌日から償還期日までこれをつけ、2022年4月30日を第1回の利息支払期日としてその日までの分を支払い、その後毎年4月及び10月の各末日にその日までの前半か年分を支払う。 （2）利息を支払うべき日が銀行休業日にあたるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。 （3）半か年に満たない期間につき利息を支払うときは、その半か年の日割をもってこれを計算する。 （4）償還期日後は利息をつけない。 2. 利息の支払場所 別記（（注）12. 「元利金の支払」）記載のとおり。
償還期限	2032年3月17日
償還の方法	1. 償還金額 各社債の金額100円につき金100円 2. 償還の方法及び期限 （1）本社債の元金は、2032年3月17日（以下「償還期日」という。）にその総額を償還する。 （2）償還すべき日が銀行休業日にあたるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。 （3）本社債の買入消却は、払込期日の翌日以降、別記「振替機関」欄記載の振替機関が別途定める場合を除き、いつでもこれを行うことができる。 3. 償還元金の支払場所 別記（（注）12. 「元利金の支払」）記載のとおり。
募集の方法	一般募集
申込証拠金（円）	各社債の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。申込証拠金には利息をつけない。
申込期間	2022年3月11日（注）14
申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店
払込期日	2022年3月17日（注）14
振替機関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋兜町7番1号
担保	本社債は、一般担保付であり、本社債の社債権者は、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により、当社の財産につき他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有する。
財務上の特約（担保提供制限）	該当条項はありません。（本社債は一般担保付であり、財務上の特約は付与されていない。）
財務上の特約（その他の条項）	該当条項はありません。

(注) 1. 信用格付業者から提供され、もしくは閲覧に供される予定の信用格付

(1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。）

本社債について、当社はR&IからAA－（ダブルAマイナス）の信用格付を利率決定日に本格付として取得する予定である。

R&Iの信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定どおりに履行される確実性（信用力）に対するR&Iの意見である。R&Iは信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R&Iの信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R&Iは、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、またはその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。

R&Iは、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R&Iは、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を取り下げることがある。

利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったとR&Iが判断した場合、発行体格付または保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。一般に投資にあたって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。

本社債の申込期間中に本社債に関してR&Iが公表する情報へのリンク先は、R&Iのホームページ（<https://www.r-i.co.jp/rating/index.html>）の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載される予定である。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することができない可能性がある。その場合の連絡先は以下のとおり。

R&I：電話番号03-6273-7471

(2) 株式会社日本格付研究所（以下「JCR」という。）

本社債について、当社はJCRからAA（ダブルA）の信用格付を利率決定日に本格付として取得する予定である。

JCRの信用格付は、格付対象となる債務について約定どおり履行される確実性の程度を等級をもって示すものである。

JCRの信用格付は、債務履行の確実性の程度に関してのJCRの現時点での総合的な意見の表明であり、当該確実性の程度を完全に表示しているものではない。また、JCRの信用格付は、デフォルト率や損失の程度を予想するものではない。JCRの信用格付の評価の対象には、価格変動リスクや市場流動性リスクなど、債務履行の確実性の程度以外の事項は含まれない。

JCRの信用格付は、格付対象の発行体の業績、規制などを含む業界環境などの変化に伴い見直され、変動する。また、JCRの信用格付の付与にあたり利用した情報は、JCRが格付対象の発行体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものであるが、当該情報には、人為的、機械的またはその他の理由により誤りが存在する可能性がある。

本社債の申込期間中に本社債に関してJCRが公表する情報へのリンク先は、JCRのホームページ（<https://www.jcr.co.jp/>）の「ニュースリリース」右端「一覧を見る」をクリックして表示される「ニュースリリース」（<https://www.jcr.co.jp/release/>）に掲載される予定である。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することができない可能性がある。その場合の連絡先は以下のとおり。

JCR：電話番号03-3544-7013

2. 社債、株式等の振替に関する法律の規定の適用

本社債は、その全部について社債、株式等の振替に関する法律（以下「社債等振替法」という。）第66条第2号の定めに従い社債等振替法の規定の適用を受けることとする旨を定めた社債であり、社債等振替法第67条第2項に定める場合を除き、社債券を発行することができない。

3. 期限の利益喪失に関する特約

当社は、次の各場合に該当したときは、直ちに本社債について期限の利益を失う。

- (1) 当社が別記「償還の方法」欄第2項第(1)号及び第(2)号または別記「利息支払の方法」欄第1項第(1)号乃至第(3)号の規定に違背したとき。
- (2) 当社が、本（注）4、本（注）5、本（注）6及び本（注）9の規定に違背し、社債管理者の指定する1か月を下回らない期間内にその履行または補正をしないとき。
- (3) 当社が本社債以外の社債について期限の利益を喪失し、または期限が到来してもその弁済をすることができないとき。

- (4) 当社が社債を除く借入金債務について期限の利益を喪失したとき、または当社以外の社債もしくはその他の借入金債務に対して当社が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、その履行をすることができないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が5億円を超えない場合は、この限りではない。
 - (5) 当社が、破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の申立てをし、または取締役会において解散（合併の場合を除く。）の決議を行ったとき。
 - (6) 当社が、破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の決定、または特別清算開始の命令を受けたとき。
 - (7) 当社が、その事業経営に不可欠な資産に対し差押もしくは競売（公売を含む。）の申立てを受け、または滞納処分を受けたとき、またはその他の事由により当社の信用を害損する事実が生じたときで、社債管理者が本社債の存続を不適当であると認めたとき。
4. 社債管理者への通知
- 当社は、次の各場合には、あらかじめ書面により社債管理者に通知する。
- (1) 事業経営に不可欠な資産を譲渡または貸与しようとするとき。
 - (2) 当社の重要な資産の上に担保権を設定するとき。
 - (3) 事業の全部または重要な事業の一部を休止または廃止しようとするとき。
 - (4) 資本金または準備金の額の減少、組織変更、合併、会社分割、株式交換または株式移転（いずれも会社法において定義され、または定められるものをいう。）をしようとするとき。
5. 社債管理者の調査権限
- (1) 社債管理者は、社債管理者の権限を行使し、または義務を履行するために必要であると判断したときは、当社並びに当社の連結子会社及び持分法適用会社の事業、経理、帳簿書類等に関する資料または報告書の提出を当社に請求し、または、自らこれらにつき調査することができる。
 - (2) 前号の場合で、社債管理者が当社の連結子会社及び持分法適用会社の調査を行うときは、当社は、これに協力する。
6. 社債管理者への事業概況等の報告
- (1) 当社は、随時社債管理者にその事業の概況を報告し、また、毎事業年度の決算、剰余金の配当（会社法第454条第5項に定める中間配当を含む。）については書面をもって社債管理者にこれを通知する。当社が、会社法第441条第1項の定めに従い一定の日において臨時決算を行った場合も同様とする。
 - (2) 当社は、金融商品取引法に基づき作成する有価証券報告書及びその添付書類の写しを当該事業年度終了後3か月以内に、四半期報告書の写しを当該各期間経過後45日以内に社債管理者に提出する。また、当社が金融商品取引法に基づき臨時報告書または訂正報告書を財務局長等に提出した場合には、遅滞なくこれを社債管理者に提出する。ただし、当社が金融商品取引法第27条の30の3に基づき電子開示手続を行う場合には、電子開示手続を行った旨を社債管理者に通知することにより、本（注）6に規定する書面の提出を省略することができるものとする。
7. 社債管理者の辞任
- (1) 社債管理者は、以下各号に定める場合その他正当な事由がある場合には、社債管理者の事務を承継する者を定めて辞任することができる。
 - ① 社債管理者と本社債の社債権者との間で利益が相反するまたは利益が相反するおそれがある場合。
 - ② 社債管理者が、社債管理者としての業務の全部または重要な業務の一部を休止または廃止しようとする場合。
 - (2) 前号の場合には、当社並びに辞任及び承継する者は、遅滞なくかかる変更によって必要となる行為をしなければならない。
8. 債権者の異議手続における社債管理者の権限
- 会社法第740条第2項本文の定めは、本社債には適用されず、社債管理者は、会社法第740条第1項に掲げる債権者の異議手続において、社債権者集会の決議によらずに社債権者のために異議を述べることはしない。
9. 公告の方法
- 本社債に関し社債権者に対し公告を行う場合は、法令に別段の定めがあるときを除き、官報及び当社定款所定の新聞紙並びに東京都及び大阪市において発行する各1種以上の新聞紙によりこれを行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。また、社債管理者が社債権者のために必要と認める場合には、社債管理者の定款所定の公告方法によりこれを行う。
10. 社債権者集会に関する事項
- (1) 本社債及び本社債と同一の種類（会社法の定めるところによる。）の社債（以下「本種類の社債」と総称する。）の社債権者集会は、当社または社債管理者がこれを招集するものとし、社債権者集会の日の3週間前までに社債権者集会を招集する旨及び会社法第719条各号所定の事項を本（注）9に定める方法により公告する。
 - (2) 本種類の社債の社債権者集会は、東京都においてこれを行う。

- (3) 本種類の社債の総額（償還済みの額を除く。また、当社が有する本種類の社債の金額の合計額は算入しない。）の10分の1以上に当たる本種類の社債を有する社債権者は、本種類の社債に関する社債等振替法第86条第3項に定める書面を社債管理者に提示したうえ、社債権者集会の目的である事項及び招集の理由を記載した書面を当社または社債管理者に提出して本種類の社債の社債権者集会の招集を請求することができる。

11. 発行代理人及び支払代理人

株式会社みずほ銀行

12. 元利金の支払

本社債に係る元利金は、社債等振替法及び別記「振替機関」欄記載の振替機関の業務規程その他の規則に従って支払われる。

13. 券面総額又は振替社債の総額及び発行価額の総額については、有価証券届出書提出日現在の見込額であるが、需要状況を勘案した上で増減することがあり、利率決定日に正式に決定する予定である。したがって、最終的な券面総額又は振替社債の総額及び発行価額の総額は需要状況次第で、上記の金額と大きく相違する可能性がある。なお、需要状況その他の要因を勘案した上で、本社債の発行を取り止めることがある。

14. 申込期間及び払込期日については、上記のとおり内定しているが、利率決定日に正式に決定する予定である。

2【社債の引受け及び社債管理の委託（10年債）】

（1）【社債の引受け】

引受人の氏名又は名称	住所	引受金額 (百万円) (注)	引受けの条件
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	6,000	1. 引受人は、本社債の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本社債の引受手数料は各社債の金額100円につき金30銭とする。
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号	2,000	
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号	2,000	
計	—	10,000	—

(注) 各引受人の引受金額及びその合計額については、有価証券届出書提出日現在の見込額であり、利率決定日に正式に決定する予定である。

（2）【社債管理の委託】

社債管理者の名称	住所	委託の条件
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	本社債の管理委託手数料については、社債管理者に期中において年間14万円を支払うこととしている。

3【新規発行社債（短期社債を除く。）（20年債）】

銘柄	日本貨物鉄道株式会社第2回社債（一般担保付）（グリーンボンド）
記名・無記名の別	—
券面総額又は振替社債の総額（円）	金10,000百万円（注）13
各社債の金額（円）	1億円
発行価額の総額（円）	金10,000百万円（注）13
発行価格（円）	各社債の金額100円につき金100円
利率（％）	未定 （2022年3月7日に仮条件の提示を行い、需要状況を勘案したうえで、2022年3月11日（以下「利率決定日」という。）に決定する予定である。）
利払日	毎年4月及び10月の各末日
利息支払の方法	1. 利息支払の方法及び期限 （1）本社債の利息は、払込期日の翌日から償還期日までこれをつけ、2022年4月30日を第1回の利息支払期日としてその日までの分を支払い、その後毎年4月及び10月の各末日にその日までの前半か年分を支払う。 （2）利息を支払うべき日が銀行休業日にあたるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。 （3）半か年に満たない期間につき利息を支払うときは、その半か年の日割をもってこれを計算する。 （4）償還期日後は利息をつけない。 2. 利息の支払場所 別記（（注）12. 「元利金の支払」）記載のとおり。
償還期限	2042年3月17日
償還の方法	1. 償還金額 各社債の金額100円につき金100円 2. 償還の方法及び期限 （1）本社債の元金は、2042年3月17日（以下「償還期日」という。）にその総額を償還する。 （2）償還すべき日が銀行休業日にあたるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。 （3）本社債の買入消却は、払込期日の翌日以降、別記「振替機関」欄記載の振替機関が別途定める場合を除き、いつでもこれを行うことができる。 3. 償還元金の支払場所 別記（（注）12. 「元利金の支払」）記載のとおり。
募集の方法	一般募集
申込証拠金（円）	各社債の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。申込証拠金には利息をつけない。
申込期間	2022年3月11日（注）14
申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店
払込期日	2022年3月17日（注）14
振替機関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋兜町7番1号
担保	本社債は、一般担保付であり、本社債の社債権者は、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により、当社の財産につき他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有する。
財務上の特約（担保提供制限）	該当条項はありません。（本社債は一般担保付であり、財務上の特約は付与されていない。）
財務上の特約（その他の条項）	該当条項はありません。

（注）1. 信用格付業者から提供され、もしくは閲覧に供される予定の信用格付

（1）株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。）

本社債について、当社はR&IからA A－（ダブルA マイナス）の信用格付を利率決定日に本格付として取得する予定である。

R&Iの信用格付は、発行体を負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定どおりに履行される確実性（信用力）に対するR&Iの意見である。R&Iは信用格付によって、個々の債務

等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R & I の信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R & I は、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、またはその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。

R & I は、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R & I は、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を取り下げることがある。

利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったと R & I が判断した場合、発行体格付または保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。一般に投資にあたって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。

本社債の申込期間中に本社債に関して R & I が公表する情報へのリンク先は、R & I のホームページ (<https://www.r-i.co.jp/rating/index.html>) の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載される予定である。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することができない可能性がある。その場合の連絡先は以下のとおり。

R & I：電話番号03-6273-7471

(2) 株式会社日本格付研究所（以下「J C R」という。）

本社債について、当社は J C R から AA（ダブル A）の信用格付を利率決定日に本格付として取得する予定である。

J C R の信用格付は、格付対象となる債務について約定どおり履行される確実性の程度を等級をもって示すものである。

J C R の信用格付は、債務履行の確実性の程度に関しての J C R の現時点での総合的な意見の表明であり、当該確実性の程度を完全に表示しているものではない。また、J C R の信用格付は、デフォルト率や損失の程度を予想するものではない。J C R の信用格付の評価の対象には、価格変動リスクや市場流動性リスクなど、債務履行の確実性の程度以外の事項は含まれない。

J C R の信用格付は、格付対象の発行体の業績、規制などを含む業界環境などの変化に伴い見直され、変動する。また、J C R の信用格付の付与にあたり利用した情報は、J C R が格付対象の発行体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものであるが、当該情報には、人為的、機械的またはその他の理由により誤りが存在する可能性がある。

本社債の申込期間中に本社債に関して J C R が公表する情報へのリンク先は、J C R のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/>) の「ニュースリリース」右端「一覧を見る」をクリックして表示される「ニュースリリース」(<https://www.jcr.co.jp/release/>) に掲載される予定である。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することができない可能性がある。その場合の連絡先は以下のとおり。

J C R：電話番号03-3544-7013

2. 社債、株式等の振替に関する法律の規定の適用

本社債は、その全部について社債、株式等の振替に関する法律（以下「社債等振替法」という。）第66条第2号の定めに従い社債等振替法の規定の適用を受けることとする旨を定めた社債であり、社債等振替法第67条第2項に定める場合を除き、社債券を発行することができない。

3. 期限の利益喪失に関する特約

当社は、次の各場合に該当したときは、直ちに本社債について期限の利益を失う。

- (1) 当社が別記「償還の方法」欄第2項第(1)号及び第(2)号または別記「利息支払の方法」欄第1項第(1)号乃至第(3)号の規定に違背したとき。
- (2) 当社が、本（注）4、本（注）5、本（注）6及び本（注）9の規定に違背し、社債管理者の指定する1か月を下回らない期間内にその履行または補正をしないとき。
- (3) 当社が本社債以外の社債について期限の利益を喪失し、または期限が到来してもその弁済をすることができないとき。
- (4) 当社が社債を除く借入金債務について期限の利益を喪失したとき、または当社以外の社債もしくはその他の借入金債務に対して当社が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、その履行をすることができないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が5億円を超えない場合は、この限りではない。
- (5) 当社が、破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の申立てをし、または取締役会において解散（合併の場合を除く。）の決議を行ったとき。

- (6) 当社が、破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の決定、または特別清算開始の命令を受けたとき。
 - (7) 当社が、その事業経営に不可欠な資産に対し差押もしくは競売（公売を含む。）の申立てを受け、または滞納処分を受けたとき、またはその他の事由により当社の信用を害損する事実が生じたときで、社債管理者が本社債の存続を不適当であると認めたとき。
4. 社債管理者への通知
- 当社は、次の各場合には、あらかじめ書面により社債管理者に通知する。
- (1) 事業経営に不可欠な資産を譲渡または貸与しようとするとき。
 - (2) 当社の重要な資産の上に担保権を設定するとき。
 - (3) 事業の全部または重要な事業の一部を休止または廃止しようとするとき。
 - (4) 資本金または準備金の額の減少、組織変更、合併、会社分割、株式交換または株式移転（いずれも会社法において定義され、または定められるものをいう。）をしようとするとき。
5. 社債管理者の調査権限
- (1) 社債管理者は、社債管理者の権限を行使し、または義務を履行するために必要であると判断したときは、当社並びに当社の連結子会社及び持分法適用会社の事業、経理、帳簿書類等に関する資料または報告書の提出を当社に請求し、または、自らこれらにつき調査することができる。
 - (2) 前号の場合で、社債管理者が当社の連結子会社及び持分法適用会社の調査を行うときは、当社は、これに協力する。
6. 社債管理者への事業概況等の報告
- (1) 当社は、随時社債管理者にその事業の概況を報告し、また、毎事業年度の決算、剰余金の配当（会社法第454条第5項に定める中間配当を含む。）については書面をもって社債管理者にこれを通知する。当社が、会社法第441条第1項の定めに従い一定の日において臨時決算を行った場合も同様とする。
 - (2) 当社は、金融商品取引法に基づき作成する有価証券報告書及びその添付書類の写しを当該事業年度終了後3か月以内に、四半期報告書の写しを当該各期間経過後45日以内に社債管理者に提出する。また、当社が金融商品取引法に基づき臨時報告書または訂正報告書を財務局長等に提出した場合には、遅滞なくこれを社債管理者に提出する。ただし、当社が金融商品取引法第27条の30の3に基づき電子開示手続を行う場合には、電子開示手続を行った旨を社債管理者に通知することにより、本（注）6に規定する書面の提出を省略することができるものとする。
7. 社債管理者の辞任
- (1) 社債管理者は、以下各号に定める場合その他正当な事由がある場合には、社債管理者の事務を承継する者を定めて辞任することができる。
 - ① 社債管理者と本社債の社債権者との間で利益が相反するまたは利益が相反するおそれがある場合。
 - ② 社債管理者が、社債管理者としての業務の全部または重要な業務の一部を休止または廃止しようとする場合。
 - (2) 前号の場合には、当社並びに辞任及び承継する者は、遅滞なくかかる変更によって必要となる行為をしなければならない。
8. 債権者の異議手続における社債管理者の権限
- 会社法第740条第2項本文の定めは、本社債には適用されず、社債管理者は、会社法第740条第1項に掲げる債権者の異議手続において、社債権者集会の決議によらずに社債権者のために異議を述べることはしない。
9. 公告の方法
- 本社債に関し社債権者に対し公告を行う場合は、法令に別段の定めがあるときを除き、官報及び当社定款所定の新聞紙並びに東京都及び大阪市において発行する各1種以上の新聞紙によりこれを行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。また、社債管理者が社債権者のために必要と認める場合には、社債管理者の定款所定の公告方法によりこれを行う。
10. 社債権者集会に関する事項
- (1) 本社債及び本社債と同一の種類（会社法の定めるところによる。）の社債（以下「本種類の社債」と総称する。）の社債権者集会は、当社または社債管理者がこれを招集するものとし、社債権者集会の日の3週間前までに社債権者集会を招集する旨及び会社法第719条各号所定の事項を本（注）9に定める方法により公告する。
 - (2) 本種類の社債の社債権者集会は、東京都においてこれを行う。
 - (3) 本種類の社債の総額（償還済みの額を除く。また、当社が有する本種類の社債の金額の合計額は算入しない。）の10分の1以上にあたる本種類の社債を有する社債権者は、本種類の社債に関する社債等振替法第86条第3項に定める書面を社債管理者に提示したうえ、社債権者集会の目的である事項及び招集の理由を記載した書面を当社または社債管理者に提出して本種類の社債の社債権者集会の招集を請求することができる。
11. 発行代理人及び支払代理人
- 株式会社みずほ銀行

12. 元利金の支払

本社債に係る元利金は、社債等振替法及び別記「振替機関」欄記載の振替機関の業務規程その他の規則に従って支払われる。

13. 券面総額又は振替社債の総額及び発行価額の総額については、有価証券届出書提出日現在の見込額であるが、需要状況を勘案した上で増減することがあり、利率決定日に正式に決定する予定である。したがって、最終的な券面総額又は振替社債の総額及び発行価額の総額は需要状況次第で、上記の金額と大きく相違する可能性がある。なお、需要状況その他の要因を勘案した上で、本社債の発行を取り止めることがある。

14. 申込期間及び払込期日については、上記のとおり内定しているが、利率決定日に正式に決定する予定である。

4【社債の引受け及び社債管理の委託（20年債）】

(1)【社債の引受け】

引受人の氏名又は名称	住所	引受金額 (百万円) (注)	引受けの条件
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	6,000	1. 引受人は、本社債の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本社債の引受手数料は各社債の金額100円につき金40銭とする。
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号	2,000	
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号	2,000	
計	—	10,000	—

(注) 各引受人の引受金額及びその合計額については、有価証券届出書提出日現在の見込額であり、利率決定日に正式に決定する予定である。

(2)【社債管理の委託】

社債管理者の名称	住所	委託の条件
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	本社債の管理委託手数料については、社債管理者に期中において年間14万円を支払うこととしている。

5【新規発行による手取金の使途】

（１）【新規発行による手取金の額】

払込金額の総額（百万円）	発行諸費用の概算額（百万円）	差引手取概算額（百万円）
20,000	110	19,890

（注）１．上記金額は、第１回社債（一般担保付）及び第２回社債（一般担保付）の合計金額である。

２．上記金額は、有価証券届出書提出日現在の見込額である。

（２）【手取金の使途】

上記差引手取概算額19,890百万円は、東京都品川区にある東京貨物ターミナル駅構内に建設中のマルチテナント型物流施設「東京レールゲートEAST」の設備資金として充当する。当社では、先行稼働した「東京レールゲートWEST」と併せて、当社グループの機能を結集し、入居テナントに対する集荷・配達・保管・荷役・梱包・流通加工等の一貫した物流サービスの提供を可能とすることにより、お客様のニーズに応え、シームレスな物流サービスの提案を行い、環境特性と労働生産性に優れた貨物鉄道輸送の利用を通じて、「総合物流企業への進化」を目指している。調達した資金は、2022年11月末までに2021年11月に部分竣工分として支払済みの当該設備資金8,600百万円のリファイナンスに、当該設備資金の新規支出として7,057百万円を2022年3月末までに、残額を2022年9月末までにそれぞれ充当する予定である。

なお、本社債の手取金の金額が充当されるまでの間は、現金または現金同等物にて管理する予定である。

また、当該設備計画の内容については、「第二部 企業情報 第3 設備の状況 3 設備の新設、除却等の計画」のとおりである。

第2【売出要項】

該当事項はありません。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

I. グリーンボンドとしての適格性について

当社は、グリーンボンドの発行のために「グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2021」（注１）及び「グリーンボンドガイドライン（2020年版）」（注２）に即したグリーンボンド・フレームワークを策定しました。当社は、グリーンボンド・フレームワークに対する第三者評価として株式会社日本格付研究所（以下「JCR」という。）より「JCRグリーンボンド・フレームワーク評価」（注３）の最上位評価である「Green 1(F)」の評価を取得しています。

また第三者評価を取得するにあたって、環境省の2021年度グリーンボンド等促進体制整備支援事業（注４）の補助金交付対象となることについて、発行支援者であるJCRは、一般社団法人グリーンファイナンス推進機構より交付決定通知を受領しています。

（注１） 「グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2021」とは、国際資本市場協会（ICMA）が事務局機能を担う民間団体であるグリーンボンド原則執行委員会（Green Bond Principles Executive Committee）により策定されているグリーンボンドの発行に係るガイドラインをいい、以下「グリーンボンド原則」といいます。

（注２） 「グリーンボンドガイドライン（2020年版）」とは、グリーンボンド原則との整合性に配慮しつつ、市場関係者の実務担当者がグリーンボンドに関する具体的対応を検討する際に参考とし得る、具体的対応の例や我が国の特性に即した解釈を示すことで、グリーンボンドを国内でさらに普及させることを目的に、環境省が2017年3月に策定・公表し、2020年3月に改訂したガイドラインをいい、以下「グリーンボンドガイドライン」といいます。

（注３） 「JCRグリーンボンド・フレームワーク評価」とは、グリーンボンド原則及びグリーンボンドガイドラインを受けたグリーンボンド・フレームワークに対するJCRによる第三者評価です。当該評価においてはグリーンボンドの調達資金の使途がグリーンプロジェクトに該当するかの評価である「グリーン性評価」及び発行体の管理・運営体制及び透明性について評価する「管理・運営・透明性評価」を行い、これら評価の総合評価として「JCRグリーンボンド・フレームワーク評価」が決定されます。

（注４） 「2021年度グリーンボンド等促進体制整備支援事業」とは、グリーンボンド等を発行しようとする企業や地方公共団体等に対して、外部レビューの付与、グリーンボンド・フレームワーク整備のコンサルティング等により支援を行う登録発行支援者に対して、その支援に要する費用を補助する事業です。対象となるグリーンボンド等の要件は、発行時点において以下の全てを満たすものです。

（1）グリーンボンドの場合にあっては、調達資金の100%がグリーンプロジェクトに充当されるものであって、発行時点で以下①または②のいずれかに該当すること。

サステナビリティボンドの場合にあつては、調達資金の50%以上がグリーンプロジェクトに充当されるものであり、発行時点において以下①に該当し、かつ、ソーシャルプロジェクトを含む場合は環境面で重大なネガティブな効果がないこと。

- ① 主に国内の脱炭素化に資する事業（再エネ、省エネ等）
 - ・調達資金額の半分以上が国内脱炭素化事業に充当されるまたはグリーンプロジェクト件数の半分以上が国内の脱炭素化事業であるもの
- ② 脱炭素化効果及び地域活性化効果が高い事業
 - ・脱炭素化効果 国内のCO₂削減量1トン当たりの補助金額が一定以下であるもの
 - ・地域活性化効果 地方公共団体が定める条例・計画等において地域活性化に資するものとされる事業、地方公共団体等からの出資が見込まれる事業等
- (2) グリーンボンド・フレームワークがグリーンボンドガイドラインに準拠することについて、発行までの間に外部レビュー機関により確認されること
- (3) 実際は環境改善効果がない、ネガティブな効果が環境改善効果と比べ過大である、または調達資金が適正に環境事業に充当されていないにもかかわらず、グリーンボンド等と称する「グリーンウォッシュ」であるおそれが高いものに該当しないものであること

II. グリーンボンド・フレームワークについて

当社は、グリーンボンド発行を目的として、ICMAによるグリーンボンド原則が定める4つの要件（調達資金の用途、プロジェクトの評価と選定のプロセス、調達資金の管理、レポーティング）に適合するフレームワークを以下のとおり策定しました。

1. 調達資金の用途

グリーンボンドで調達された資金は、以下の適格プロジェクトに対する新規投資及び既存設備のリファイナンスに充当する予定です。なお、既存設備へのリファイナンスの場合は、グリーンボンドの発行から2年以内に開始または環境性能が確認されたプロジェクトを対象とします。

- (1) 貨物鉄道輸送に資する施設等の建設・取得等にかかる投資
 - ・「東京レールゲートEAST」等の貨物ターミナル駅直結型物流施設
 - ・貨物駅の改修・新設
 - ・その他、貨物鉄道輸送に関連する施設等
- (2) 電気機関車・貨物電車の更新・新製にかかる投資
 - ・電気機関車、貨物電車等
- (3) 貨車・コンテナ等の更新・新製にかかる投資
 - ・新製コンテナ車、次世代低床コンテナ車、定温輸送コンテナ車等
- (4) 輸送関連設備等の更新・新製にかかる投資
 - ・まくらぎ・分岐器等の輸送関連設備の交換
 - ・老朽設備の取替・改良
 - ・貨物駅構内照明のLED化
 - ・貨物駅構内の入換作業で用いるインフラの整備（ハイブリッドディーゼル機関車等）
 - ・その他、貨物鉄道輸送を支える設備全般
- (5) 運行システムの更新・新製にかかる投資
 - ・貨物鉄道輸送の運行等に関連するシステム更新等
- (6) 下記①乃至③の環境認証のいずれかを取得済みもしくは取得予定のグリーンビルディングの建設・取得等にかかる投資
 - ① CASBEE評価認証におけるSランク、AランクまたはB+ランク
 - ② DBJ Green Building認証における5つ星、4つ星または3つ星
 - ③ BELS認証における5つ星、4つ星または3つ星
 - ・「東京レールゲートEAST」を含む、上記環境認証のいずれかを取得済みもしくは取得予定の不動産等

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

グリーンボンドの資金用途とする適格クライテリアは、財務部及び経営企画部が候補を選定し、社内関係各部との協議を経て、財務担当役員が最終決定します。各プロジェクトの適格性の評価にあたっては、潜在的にネガティブな環境面・社会面の影響に配慮しているものであり、対象設備、案件において設置国・地域・自治体で求められる設備認定・許認可の取得、環境アセスメントの手続き及び地域住民への十分な説明等を実施の上、それらが適正であることを確認します。

3. 調達資金の管理

グリーンボンド発行による調達資金は、当社財務部が専用の帳簿を作成し、適格プロジェクトへ全額が充当されるまで、四半期毎に調達資金の充当状況を管理します。また、グリーンボンド発行による調達資金が適格プロジェクトに充当されるまでの間の未充当資金については、現金または現金同等物にて管理します。

4. レポーティング

当社は、資金充当状況レポーティング及びインパクト・レポーティングを、当社ウェブサイトもしくはJR貨物グループレポートにて年次で開示します。初回の開示は、グリーンボンド発行から1年以内に予定しています。

① 資金充当状況のレポーティング

当社は、適格プロジェクトに調達資金が全額充当されるまでの間、資金の充当状況に関する以下の項目について、年次で開示します。

- ・充当金額
 - ・未充当金の残高及び運用方法
 - ・調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の概算額または割合
- また、償還期間中、資金充当状況に重大な変化があった場合には、その旨開示する予定です。

② インパクト・レポーティング

当社は、グリーンボンド発行から充当完了までの期間、以下の指標について、実務上可能な範囲において、年次で開示します。

適格プロジェクト	レポーティング項目（例）
貨物鉄道輸送に資する施設等の建設・取得等にかかる投資	・プロジェクトの概要 ・貨物鉄道輸送のCO₂削減効果（貨物鉄道輸送が担う年間の輸送トンキロをすべて営業用トラックで運んだ場合と比較した数値）
電気機関車・貨物電車の更新・新製にかかる投資	
貨車・コンテナ等の更新・新製にかかる投資	
輸送関連設備等の更新・新製にかかる投資	
運行システムの更新・新製にかかる投資	
グリーンビルディングの建設・取得等にかかる投資	・物件の概要 ・環境認証の取得状況

第3【第三者割当の場合の特記事項】

該当事項はありません。

第4【その他の記載事項】

該当事項はありません。

第二部【企業情報】

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	2017年 3 月	2018年 3 月	2019年 3 月	2020年 3 月	2021年 3 月
営業収益 (百万円)	190,205	194,561	191,693	198,954	187,361
経常利益 (百万円)	10,358	10,460	4,518	8,987	1,449
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)	12,976	7,652	△208	5,049	69
包括利益 (百万円)	13,945	8,371	4,267	4,861	161
純資産額 (百万円)	85,093	92,930	96,825	101,661	101,812
総資産額 (百万円)	405,107	414,488	405,702	417,718	412,251
1株当たり純資産額 (円)	206,364.78	228,519.86	241,579.79	254,219.17	254,129.44
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失(△) (円)	34,147.57	20,138.00	△548.98	13,286.93	183.18
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	19.36	20.95	22.63	23.13	23.42
自己資本利益率 (%)	18.16	9.26	△0.23	5.36	0.07
株価収益率 (倍)	—	—	—	—	—
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	24,176	26,547	19,355	32,367	15,988
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△12,517	△23,625	△16,639	△20,047	△31,595
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△11,600	4,486	292	△5,767	9,548
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	16,730	24,138	27,146	33,698	27,651
従業員数 (人)	7,891	7,698	7,636	7,390	7,368
(外、平均臨時雇用者数)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)

(注) 1. 営業収益には、消費税等は含まれておりません。

2. 1株当たり純資産額、1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失、自己資本比率および自己資本利益率については、表示単位未満の端数を四捨五入して表示しております。

3. 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おりません。

4. 株価収益率については、当社株式は非上場であるため、記載しておりません。

5. 第33期及び第34期の連結財務諸表については、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、有限責任あずさ監査法人の監査を受けておりますが、第30期、第31期及び第32期の連結財務諸表については、同法に基づく監査を受けておりません。

6. 平均臨時雇用者数については、集計していないため、記載しておりません。

(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	2017年 3 月	2018年 3 月	2019年 3 月	2020年 3 月	2021年 3 月
営業収益 (百万円)	154,660	158,289	155,831	161,003	150,218
経常利益 (百万円)	8,886	9,108	3,008	7,190	61
当期純利益又は 当期純損失(△) (百万円)	12,091	7,282	△982	3,920	6
資本金 (百万円)	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000
発行済株式総数 (株)	380,000	380,000	380,000	380,000	380,000
純資産額 (百万円)	64,100	71,395	70,363	74,280	74,360
総資産額 (百万円)	365,790	375,097	368,867	381,674	375,329
1株当たり純資産額 (円)	168,686.73	187,881.92	185,168.14	195,474.32	195,684.37
1株当たり配当額 (うち1株当たり中間配当額) (円)	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失(△) (円)	31,820.69	19,164.17	△2,585.38	10,317.74	16.63
潜在株式調整後1株当たり当 期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	17.52	19.03	19.08	19.46	19.81
自己資本利益率 (%)	20.83	10.75	△1.39	5.42	0.01
株価収益率 (倍)	—	—	—	—	—
配当性向 (%)	—	—	—	—	—
従業員数 (外、平均臨時雇用者数) (人)	5,330 (—)	5,201 (—)	5,176 (—)	4,900 (—)	4,910 (979)
株主総利回り (比較指標：—) (%)	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)
最高株価 (円)	—	—	—	—	—
最低株価 (円)	—	—	—	—	—

(注) 1. 営業収益には、消費税等は含まれておりません。

2. 1株当たり純資産額、1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失、自己資本比率および自己資本利益率については、表示単位未満の端数を四捨五入して表示しております。

3. 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おりません。

4. 株価収益率、株主総利回り、比較指標、最高株価及び最低株価については、当社株式は非上場でありますので記載をしておりません。

5. 第33期及び第34期の財務諸表については、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、有限責任あずさ監査法人の監査を受けておりますが、第30期、第31期及び第32期の財務諸表については、同法に基づく監査を受けておりません。

6. 平均臨時雇用者数については、第30期、第31期、第32期及び第33期は集計していないため、記載しておりません。

2【沿革】

年月	事項
1987年4月	日本国有鉄道改革法により、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及び日本貨物鉄道株式会社が設立され、日本国有鉄道は日本国有鉄道清算事業団（現独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に移行
1988年3月	津軽海峡線（青函トンネル）開通
4月	本四備讃線（瀬戸大橋）開通
1991年5月	「企業理念」発表
1993年10月	潤滑油の保管、配送会社株式会社オー・エル・エスを設立
1994年11月	運転士の養成施設「中央研修センター」開設
1995年3月	文書類の保管・管理を専門に行うレコード・マネジメント・サービス事業を開始
10月	生活廃棄物輸送の営業開始（梶ヶ谷貨物ターミナル駅～末広町駅間）
1996年10月	運輸大臣の懇談会として「JR貨物の完全民営化のための基本問題懇談会」設置
1998年3月	東海道線コンテナ輸送力増強工事（一期）完成
2000年4月	コンテナ貨車・コンテナの番号自動読取システム導入
12月	武蔵野線・京葉線の貨物列車走行対応化事業の完成・営業開始
2002年3月	門司貨物拠点整備事業により、北九州貨物ターミナル駅がE&Sコンテナ荷役方式駅として開業
2003年3月	飯田町貨物駅跡地で開発を進めていたオフィス・商業施設・住宅の機能を備えた複合都市「アイガーデンエア」がグランドオープン
2006年4月	コンテナセンター、自動車代行駅の呼称をORS（オフレールステーション）に統一
2007年3月	山陽線鉄道貨物輸送力増強事業完成。日韓RAIL-SEA-RAILサービス開始
2010年6月	小名木川駅跡地に商業施設「Ario（アリオ）北砂」が開業
2011年3月	鹿児島線（北九州・福岡間）鉄道貨物輸送力増強事業完成
11月	海外鉄道コンサルティング会社（日本コンサルタンツ株式会社）をJR旅客・民鉄各社と共同設立
2013年3月	吹田貨物ターミナル駅開業、百済貨物ターミナル駅リニューアル開業。隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業竣工
2014年7月	日本運輸倉庫株式会社と株式会社飯田町紙流通センターが合併、日本運輸倉庫株式会社発足
2015年10月	株式会社ジェイアール貨物・不動産開発、東京貨物開発株式会社及びジェイアールエフ・パトロールズ株式会社が合併、株式会社ジェイアール貨物・不動産開発発足
2016年3月	北海道新幹線新青森～新函館北斗間開業により、新幹線との共用走行を開始
3月	日本フレートライナー株式会社と株式会社ジェイアール貨物・インターナショナルが合併、日本フレートライナー株式会社発足
4月	株式会社ジェイアール貨物・関西ロジスティクスと株式会社ジェイアール貨物・山陽ロジスティクスが合併、株式会社ジェイアール貨物・西日本ロジスティクス発足
10月	北海道ジェイアール物流株式会社と株式会社ジェイアール貨物・北海道ロジスティクスが合併、株式会社ジェイアール貨物・北海道物流発足
10月	株式会社ジェイアール貨物・北関東ロジスティクスと宇都宮ターミナル運輸株式会社が合併、株式会社ジェイアール貨物・北関東ロジスティクス発足
2017年3月	株式会社ジェイアール貨物・リサーチセンターが解散
2018年1月	日本オイルターミナル株式会社と株式会社オー・エル・エスが合併、日本オイルターミナル株式会社発足

年月	事項
2019年7月	日本運輸倉庫株式会社と株式会社大阪鉄道倉庫が合併、日本運輸倉庫株式会社発足
2020年2月	東京貨物ターミナル駅構内にマルチテナント型大型物流施設「東京レールゲートWEST」竣工
2020年7月	日本フレイトライナー株式会社と東京エフ・エル・サービス株式会社が合併、日本フレイトライナー株式会社発足
2021年9月	日本山村硝子株式会社と共同出資による植物工場事業を行う合弁会社「山村JR貨物きらベジステーション株式会社」を設立

3【事業の内容】

当社グループ（当社及び当社の関係会社）は、当社、子会社25社及び関連会社26社（2021年12月31日現在）により構成されており、鉄道ロジスティクス事業、不動産事業を主たる業務としております。各事業における当社及び当社の関係会社の位置づけ等は次のとおりであります。

なお、次の区分は「第5 経理の状況 1(1) 連結財務諸表」の注記事項に掲げるセグメント情報の区分と同一であります。

(1) 鉄道ロジスティクス事業

貨物鉄道事業を中心に、利用運送事業及び駅構内の倉庫・物流センター事業を展開しております。貨物鉄道事業の主力はコンテナ輸送で、鉄道用コンテナを使ったドアツードアの一貫輸送サービスです。集荷先から発駅までと着駅から配達先までの両端の区間は当社の関係会社を含む利用運送事業者によるトラック輸送、発駅から着駅までの幹線区間は当社の貨物鉄道輸送が連携し、スピーディかつ安全・確実に輸送します。当社の鉄道事業の営業エリアは、北海道から九州まで全国にわたり、駅数は241駅、営業キロは7,954.6km（第1種線区が35.3km、第2種線区が7,919.3km）となっております。

当社の鉄道路線図は「第1 企業の概況 3 事業の内容」末尾に表示しております。

主な関係会社：当社、●全国通運(株)、●日本フレートライナー(株)、□臨海鉄道各社

(2) 不動産事業

不動産賃貸・販売業、倉庫業、駐車場業、広告業等を展開しております。

オフィスビル、商業施設のメンテナンス、修繕工事、清掃、警備等のサービス業務を展開しております。

主な関係会社：当社、●(株)ジェイアール貨物・不動産開発

(3) その他

上記のほかリース事業、商品流通（商社）事業等を展開しております。

主な関係会社：●ジェイアールエフ商事(株)

(注) 1. ●は連結子会社、□は持分法適用会社を示しております。

2. 複数のセグメントに係る事業を営んでいる子会社は、主たる事業のセグメントに会社名を記載しております。

3. 第1種線区とは、第一種鉄道事業（他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう）として使用している線区であります。

4. 第2種線区とは、第二種鉄道事業（他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう）として営業している線区であります。

[事業系統図]

客 様

鉄道を基軸とした総合物流サービス
(貨物鉄道輸送) (保管、荷捌、流通加工、配送)

不動産の賃貸・分譲、ビル・物流施設の管理、
農産物の生産・販売 他

鉄道利用運送事業者

鉄道ロジスティクス事業

【利用運送】
● 日本フレートライナー㈱
● 全国通運㈱

【倉庫・物資別】
● 日本運輸倉庫㈱
● 名光急送㈱
● 東京輸送㈱
● 日本オイルターミナル㈱
● 関西化成品輸送㈱
□ セメントターミナル㈱

不動産事業

【関連・その他】
● ㈱ジェイ・エル・貨物・
不動産開発

建設・
“コグニティブ”
ビル管理

その他

【関連・その他】
□ 山村JR貨物きら
ベジステーション㈱

業務提携・
鉄道輸送利用

日本貨物鉄道株式会社

連絡運輸

【臨海鉄道】
□ 八戸臨海鉄道㈱
□ 仙台臨海鉄道㈱
□ 秋田臨海鉄道㈱
□ 福島臨海鉄道㈱
□ 鹿島臨海鉄道㈱
□ 京葉臨海鉄道㈱
□ 神奈川臨海鉄道㈱
□ 名古屋臨海鉄道㈱
□ 衣浦臨海鉄道㈱
□ 水島臨海鉄道㈱

駅構内業務・荷役業務・
検修等作業

【ロジスティクス】
● ㈱ジェイ・エル・貨物・北海道物流
● ㈱ジェイ・エル・貨物・東北ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・北関東ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・南関東ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・新潟ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・信州ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・東海ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・北陸ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・西日本ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・中国ロジスティクス
● ㈱ジェイ・エル・貨物・九州ロジスティクス

駅施設管理

【関連・その他】
● 北九州貨物鉄道
施設保有㈱

リース 資材調達

【関連・その他】
● ジェイ・エル・12 資材㈱

●印：連結子会社、□：持分法適用会社

リース、グループファイナンス、資材調達

※ 2021年12月31日現在

営業線区概要図



4【関係会社の状況】 (連結子会社)

2021年3月31日現在

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有又は 被所有割合 (%)	関係内容
日本オイルターミナル(株)	東京都千代田区	800	鉄道ロジスティクス 事業	58.1	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 有
日本運輸倉庫(株)	東京都台東区	300	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の土地・建物 施設を賃借しておりま す。 役員の兼任等 有
名光急送(株)	愛知県丹羽郡 大口町	22	鉄道ロジスティクス 事業	100.0 (100.0)	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 無
東京輸送(株)	埼玉県川口市	30	鉄道ロジスティクス 事業	85.3 (85.3)	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 無
関西化成品輸送(株)	大阪市此花区	180	鉄道ロジスティクス 事業	50.0 (10.0)	同社は当社の土地・建物 施設を賃借しておりま す。 役員の兼任等 有
全国通運(株)	東京都中央区	800	鉄道ロジスティクス 事業	50.0 [0.0]	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 有
日本フレートライナー(株)	東京都千代田区	100	鉄道ロジスティクス 事業	94.0 (6.0)	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・北海道物流	札幌市白石区	90	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・東北ロジスティクス	仙台市宮城野区	30	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・北関東ロジスティクス	群馬県高崎市	10	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・南関東ロジスティクス	東京都品川区	50	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・新潟ロジスティクス	新潟市東区	80	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 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 所有又は 被所有割 合（％）	関係内容
(株)ジェイアール貨物 ・信州ロジスティクス	長野県長野市	10	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・東海ロジスティクス	名古屋市中村区	300	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・北陸ロジスティクス	石川県金沢市	10	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・西日本ロジスティクス	大阪市福島区	25	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・中国ロジスティクス	広島市東区	20	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・九州ロジスティクス	北九州市小倉北区	20	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
ジェイアールエフ商事(株)	東京都千代田区	150	その他	100.0	同社は当社とリース、売 買契約を結んでおりま す。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・不動産開発	東京都北区	200	不動産事業	100.0	同社は当社と業務委託等 の契約を結んでおりま す。 役員の兼任等 有
北九州貨物鉄道施設保有 (株)	北九州市門司区	400	鉄道ロジスティクス 事業	49.0	同社は鉄道施設を保有 し、当社に賃貸しており ます。 役員の兼任等 有

(持分法適用子会社)

2021年3月31日現在

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有又は 被所有割 合（％）	関係内容
セメントターミナル(株)	東京都中央区	500	鉄道ロジスティクス 事業	50.0	同社は当社の土地を賃借 しております。 役員の兼任等 有

(持分法適用関連会社)

2021年3月31日現在

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有又は 被所有割 合(%)	関係内容
八戸臨海鉄道(株)	青森県八戸市	570	鉄道ロジスティクス 事業	38.6	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
仙台臨海鉄道(株)	仙台市宮城野区	720	鉄道ロジスティクス 事業	33.3	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
秋田臨海鉄道(株)	秋田県秋田市	100	鉄道ロジスティクス 事業	38.2	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
福島臨海鉄道(株)	福島県いわき市	430	鉄道ロジスティクス 事業	45.4	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
鹿島臨海鉄道(株)	茨城県東茨城郡 大洗町	1,226	鉄道ロジスティクス 事業	37.5	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
京葉臨海鉄道(株)	千葉市中央区	1,948	鉄道ロジスティクス 事業	34.8 (0.9)	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
神奈川臨海鉄道(株)	川崎市川崎区	1,376	鉄道ロジスティクス 事業	39.5	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
名古屋臨海鉄道(株)	名古屋市南区	1,573	鉄道ロジスティクス 事業	46.9 (0.0)	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
衣浦臨海鉄道(株)	愛知県半田市	1,500	鉄道ロジスティクス 事業	39.3	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
水島臨海鉄道(株)	岡山県倉敷市	850	鉄道ロジスティクス 事業	35.3	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有

(注) 1. 「主要な事業の内容」欄には、セグメントの名称を記載しております。

2. 議決権の所有又は被所有割合の〔 〕内は、緊密な者又は同意している者の所有割合で外数となっております。

3. 議決権の所有又は被所有割合の()内は、間接所有割合で内数であります。

4. 上記会社のうち、特定子会社に該当するものではありません。

5. 上記会社のうち、北九州貨物鉄道施設保有(株)と関西化成品輸送(株)の議決権所有割合はそれぞれ100分の50以下ではありますが、実質的に支配しているため、子会社としたものであります。

6. 有価証券届出書又は有価証券報告書を提出している会社はありません。

7. 上記会社のうち、全国通運(株)及び日本フレートライナー(株)については、売上高（連結会社相互間の内部売上高を除く）の連結売上高に占める割合が10%を超えております。

全国通運(株)

(1) 売上高 34,411百万円

(2) 経常利益 161百万円

(3) 当期純利益 113百万円

(4) 純資産額 3,025百万円

(5) 総資産額 7,444百万円

日本フレートライナー(株)

(1) 売上高 19,645百万円

(2) 経常利益 206百万円

(3) 当期純利益 212百万円

(4) 純資産額 860百万円

（5）総資産額 3,958百万円

8. 上記会社のうち、秋田臨海鉄道(株)については、2021年3月1日に資本金を100百万円に減資しております。

5【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

2021年12月31日現在

セグメントの名称	従業員数（人）
鉄道ロジスティクス事業	7,548（1,496）
不動産事業	202（87）
その他	43（4）
合計	7,793（1,587）

（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）であり、臨時従業員数については（ ）内に外数で記載しております。

2. 臨時従業員には、当社における「嘱託社員」等の定年退職後の再雇用社員を含み、派遣社員および短時間労働のパート・アルバイトは含めておりません。

(2) 提出会社の状況

2021年12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）
5,143（1,135）	38.1	16.6	6,455,973

セグメントの名称	従業員数（人）
鉄道ロジスティクス事業	5,075（1,128）
不動産事業	68（7）
その他	0（0）
合計	5,143（1,135）

（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）であり、臨時従業員数については（ ）内に外数で記載しております。

2. 臨時従業員には、当社における「嘱託社員」等の定年退職後の再雇用社員を含み、派遣社員および短時間労働のパート・アルバイトは含めておりません。

3. 平均年齢、平均勤続年数、平均年間給与は、従業員数から他社からの出向者数を除いたものについての数値であります。

4. 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。

(3) 労働組合の状況

当社には現在複数の労働組合があり、その名称および組合員数は次のとおりであります。

2021年12月31日現在

名称	組合員数（人）	上部組織
日本貨物鉄道労働組合（JR貨物労組）	4,304	全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連）
国鉄労働組合（国労）	158	—
日本貨物鉄道産業労働組合（貨物鉄産労）	126	日本鉄道労働組合連合会（JR連合）
国鉄動力車労働組合総連合（動労総連合）	9	—
全日本建設交運一般労働組合全国鉄道本部（建交労）	7	—
鉄道産業労働組合（鉄産労）	1	—

（注）（ ）内は略称であります。

各労働組合のうち、日本貨物鉄道労働組合、国鉄労働組合、日本貨物鉄道産業労働組合、国鉄動力車労働組合総連合、全日本建設交運一般労働組合全国鉄道本部は、当社との間で労働協約を締結しております。当社は、それに基づいて経営協議会、団体交渉を行っており、健全かつ安定的な労使関係の構築に努力しております。

現在、労働組合から、労働委員会への申し立ては行われておりません。また、裁判での係争案件もございません。

なお、当社の連結子会社の労働組合の状況については、特に記載する事項はありません。

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】

文中の将来に関する事項は、本有価証券届出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) 経営の基本方針

当社グループを取り巻く環境は社会・経済・環境・技術において大きな変化が起きています。こうした環境の変化に柔軟に対応し、社会価値を提供し続けていかなければ、企業グループとしての成長はないと考え、2019年4月に新しい「ブランドメッセージ」と「理念」を制定しております。

この「ブランドメッセージ」と「理念」は、私たちが社会インフラとして担ってきた核となる「貨物鉄道輸送」の強化と同時に、物流企画から物流施設関連サービス、物流周辺事業に至るトータルな物流ソリューションを提案・提供可能な「総合物流企業グループ」への進化を追求していくこと、IoTやAI等の先端技術を活用することで、提供サービスや労働環境の飛躍の向上を実現すること、安全はすべての事業活動の根幹を成すものであり、そのための仕組みづくりや基盤強化、技術導入等の投資は積極的に行っていくこと、に果敢に挑戦し、企業グループとして変革し続けていくことを意味します。

J R貨物グループ理念

a ブランドメッセージ

Challenge and Change 挑戦、そして変革

b 理念

- (a) 全国に広がる鉄道貨物輸送網とグループの経営資源を活かし、新技術を積極的に導入し、産業と暮らしを支える総合物流サービスを提供します。
- (b) お客様の課題を解決する新たなサービスを創出し、社会に必要とされる存在であり続けます。
- (c) 安全をすべての基盤とします。

(2) 今後の経営環境の変化

わが国においては、少子高齢化・人口減少による労働力不足・トラックドライバー不足が見込まれるとともに、環境問題の深刻化や激甚災害の増加が懸念されます。また、直近では、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、社会経済活動が停滞する一方、テレワークの普及やDX（デジタルトランスフォーメーション）の進展など、ニューノーマルの急速な拡大により、事業を取り巻く環境は速度を上げ変化しています。物流業界においては、宅配便等Eコマースの需要が大きく伸びる等の変化が見られます。

そのような中、国の「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」で、「簡素で滑らかな物流の実現」、「担い手にやさしい物流の実現」、「強くてしなやかな物流の実現」の3本柱が示されるなど、物流DXの推進によるシームレスな物流、レジリエンスを備えた強靱な物流ネットワークの構築が求められています。また、2020年10月に2050年までに温室効果ガス排出を実質ゼロにする「カーボンニュートラル」が政府の政策目標として掲げられ、グリーン社会・持続可能な社会の実現に向け、各企業においてSDGsやESGの考え方に立った事業活動を進める事が求められるようになっており、他の輸送モードに比べ環境特性や労働生産性に優れた貨物鉄道が果たす役割への社会からの期待はますます高まっていくものと思われます。

物流・人流を支える社会インフラである交通インフラの脱炭素化、強靱化、シームレス化を図るため、既存のモードやインフラに新しい技術を積極的に取り入れ、それぞれのモードの特性を活かし、既存の枠にとらわれることのない未来に向けての交通インフラの最適解を求めるといふ、「モーダルコンビネーション」の考え方に立ち、大きなデザインを描き、その姿に向かっていかなければならないと考えています。

(3) 経営戦略等

当社グループは2021年1月に、「J R貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定しました。この長期ビジョンは、2019年に策定した「J R貨物グループ 中期経営計画2023」に取り組む中で、社会構造の変化や技術革新、さらに政府が宣言した「2050年カーボンニュートラル」などの持続可能な社会の実現に向けた取組みの進展を受け、当社グループが総合物流企業グループとして社会に提供する価値を改めて定義するとともに、今後目指していく姿を長期的視点に立って展望し、そこへ向かうための取組み方針等について具体的に示したものです。

■中期経営計画「J R貨物グループ 中期経営計画2023」

当社グループは、労働力不足と環境問題を背景とした、貨物鉄道輸送に対する期待の高まり、貨物鉄道輸送だけに留まらない総合物流サービスへのニーズの高まり、鉄道強靱化と長期寸断時における対応強化の必要性が増したことを受け、2019年度から2023年度までの5か年の「J R貨物グループ 中期経営計画2023」を策定しました。これは安全の確立、安定輸送の確保を最優先に、以下の重点戦略を経営戦略の方向性として位置付けたものであり、同経営計画に沿い、重点戦略を実現する各施策に取り組んでいます。

① 総合物流企業への進化

当社グループの物流機能の総合力を活かして、お客様に対し鉄道輸送サービスの提供にとどまらず、物流を効率化するための課題・ニーズに対応し、様々なサービスを組み合わせ、最適なサービスをワンストップで提案することに取り組んでいます。

ソフト面の取組みとしては、グループ各社による顧客機能情報の共有と提案営業の展開、グループ各社の既存アセットと戦力を活用した物流関連事業の推進に取り組むほか、ハード面の取組みとしては、「東京レールゲートEAST」並びに「DPL札幌レールゲート」の建設や鉄道とトラックとの結節を高める積替施設「積替ステーション」の設置を推進しています。

② 新規事業・新技術へのチャレンジ

鉄道ロジスティクス事業・不動産事業に次ぐ第3の柱として、当社グループのブランドイメージを保ちつつ、社員のモチベーション向上にも資する社会課題解決型事業に挑戦しています。具体的な事業アイデアについては、業務創造推進プロジェクトなどを通じて、循環型社会に貢献する事業や広域ネットワークを活用した4つの事業に絞り込みを行いました。

また、技術革新が進み事業環境が急激に変化する中で、社会・経済の変化に対応しつつ業務やサービスを改革していくため、中長期的な視点に立ち、新たな技術の活用を推進しています。

例えば、労働集約型業務が多く存在する「貨物駅の作業」の見直しでは、構内トラックの無人運転やフォークリフト運転操作の遠隔化（自動化）、さらに入換機関車の遠隔操縦や次世代コンテナ貨車の開発などの検討を進めているほか、IoT、AIの活用として、機関車や貨車のIoT化、AIを使った事故関連事象の原因の推定などについて研究を進めています。

③ 貨物鉄道輸送の役割発揮とさらなる収益性の向上

輸送の旺盛な区間における商品ラインナップの充実や、より使いやすい貨物駅への進化などを通じて商品力充実によるサービスアップに取り組んでいくほか、社会情勢等を踏まえた戦略的営業の推進や鉄道強靱化と災害などによる長期寸断時の対応強化を進めています。

加えて、車両や設備の修繕・更新による事業基盤の強化とともに、安全を確保した上での車両検査周期変更などによるコスト削減を推進しています。

さらに、海外事業については、危険品の鉄道コンテナ輸送を実現するため、タイ王国に駐在員事務所を設置し現地関係事業者と事業化の検討を進めるほか、インドでは国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構の支援による日系運送企業と共同でのコンテナを活用した鉄道による完成車輸送事業の実施に向けた検討ならびに独立行政法人国際協力機構の鉄道安全プロジェクトを継続して実施することにより、日本の貨物鉄道輸送の技術やノウハウの提供を通じた諸外国の物流の一層の発展へ貢献してまいります。

④ 新たな成長へ向かう不動産事業の展開

全国に点在する社宅用地、未利用土地・建物を活用して新規開発を進め収入拡大を図るとともに、貨物駅・ORS（オフレールステーション）等の用地の有効活用など、新たな開発用地の生み出しに取り組んでいます。また、不動産事業の新たな柱とすべく、外部から取得した不動産物件により賃料収入を得るスキームを組み立てるとともに、不動産管理のシステム化も進め、不動産契約関係事務の効率化や物件メンテナンス関係業務の改善を進めています。

⑤ 経営基盤の強化

新人事制度を適切に運用しダイバーシティ&インクルージョンを推進するなど社員のやりがいにつながる会社・職場づくりを行うとともに、当社グループの総力を最大限に発揮するためのグループ戦略を実施していきます。また、コンプライアンス、法務機能の強化、調達コストの削減、資金調達手段の多様化、当社グループ全体の会計レベルの向上に向け取り組んでいきます。

さらに、全社横断的な業務改革に向けた積極的提言を行う業務創造推進プロジェクトを深度化し、会社風土改革の流れを当社グループ全体へ展開していきます。

■長期ビジョン「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」

近年の物流業界は、トラックドライバー不足、環境問題の深刻化、Eコマース市場の拡大など取り巻く環境が著しく変化しております。一方、政府においてはDXや2050年カーボンニュートラルを推進しており、企業においてはSDGsやESG経営などに基づく活動が強く求められ、環境特性と労働生産性に優れた日本唯一の貨物鉄道輸送ネットワークを持つ当社グループが果たすべき役割はますます高まっています。

このような状況の中で、将来にわたって持続可能な社会の形成のため、そして国鉄改革の使命としての完全民営化の実現に向けた経営基盤を固めるため、当社グループが鉄道を基軸とした総合物流企業グループとしてどのような価値を提供し、役割を果たしていくかを10年の長期ビジョンとして示すことが必要と考え、2021年1月に「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」（以下「長期ビジョン」）を策定しました。

長期ビジョンにおいて、当社グループは、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして最適なソリューションを提供し社会価値向上に貢献することを目指す姿として掲げ、次の4点を基本方針としました。

- ①安全を全ての基盤として、社会インフラである物流の幹線輸送を担うべく、鉄道ネットワークの強靱化を進め、確固たる事業基盤を構築
- ②多角的な不動産開発により資産のポテンシャルを最大限に活かした不動産事業の展開

- ③全国をつなぐ鉄道ネットワークを基盤に、物流結節点としての貨物駅に保管、流通加工等のサービスを付加することで最適なソリューションを提供し、物流生産性の向上に寄与
- ④グリーン社会の実現・持続可能な社会の形成に貢献するとともに、人々の生活や産業を支え、完全民営化を実現

これら4点の基本方針を実行することによって、当社グループは、総合物流企業グループとして、

- ①物流生産性の向上
- ②安全・安心な物流サービス
- ③グリーン社会の実現
- ④地域の活性化

という4つの価値を社会に対して提供することを目指しています。

(4) 優先的に対処すべき事業上及び財務上の課題

①物流生産性の向上

「物流生産性の向上」の取組みとして、2021年3月に2往復、2021年10月に1往復のブロックトレインの新設を致しました。これにより当社グループが運行しておりますブロックトレインは合計で10往復となりました。引き続き新たなブロックトレインの新設や輸送力の増強、速達化による輸送サービスの向上を目指していくとともに、コロナ回復後の潜在的物流課題（2024年のドライバーの時間外労働時間の上限規制強化、カーボンニュートラル等）をお客様と共有し、将来を見据えた貨物鉄道利用のメリットを訴求することでモーダルシフトへつなげる活動を実施し、収入確保に努めてまいります。また、当社グループが持つ貨物鉄道輸送の全国ネットワークと不動産事業で培ったノウハウを活かし、総合物流企業グループへの進化に向けた取組みも引き続き継続していきます。2020年2月に竣工した「東京レールゲートWEST」に次いで、「東京レールゲートEAST」については2022年7月竣工に向け着実に工事を進めていくと同時に、テナントリーシングを精力的に展開してまいります。さらに、「DPL札幌レールゲート」は2022年5月竣工に向け工事を進めてまいります。これら貨物駅の物流結節点機能の向上により、お客様に物流効率化のニーズに応えるサービスを提供するとともに、収益力の向上を図ります。

②安全・安心な物流サービス

「安全・安心な物流サービス」では、貨物鉄道輸送の安全性向上のため手ブレーキ緩解失念対策として「手ブレーキ検知システム」の導入を進めているほか、豪雨災害等による長期寸断時の対応強化の取組みとして、EH500形式電気機関車を改造し、線路寸断時に日本海縦貫線を迂回輸送できるようにする等、災害時のリダンダンシー確保を進めております。

また、輸送量に応じた列車設定の見直し、列車運行にかかるオペレーションコストの削減に取り組むほか、安全の確保をした上で機関車・貨車、またはその部品の検査周期延伸を行うなどコスト削減を図ってまいります。

③グリーン社会の実現

「グリーン社会の実現」の取組みとしては、貨物駅で使用する入換用機関車やフォークリフトの取替時に従来型より燃費削減効果の高い車両の導入を進めているほか、2021年10月から越谷貨物ターミナル駅構内に配置している構内移送トラックに次世代バイオディーゼル燃料の使用を開始しました。今後も次世代バイオディーゼル燃料のさらなる使用拡大を検討してまいります。

④地域の活性化

「地域の活性化」では、「社会課題解決型」の新規事業への挑戦の初めての取組みとして植物工場事業を行う合弁会社を2021年9月に設立しました。日本山村硝子株式会社様の高品質な野菜を多品種栽培できるノウハウと、当社の貨物鉄道輸送の全国ネットワークと環境優位性を生かした相乗効果が見込まれ、新工場の建設、操業開始に向けて準備を進めております。また、タイ王国における貨物鉄道輸送事業化実現に向け、本格的な調査・検討を進めるため2021年9月、バンコクに駐在員事務所を開設しております。今後はタイ王国の物流生産性の向上及びグリーン社会の実現への貢献に取り組んでまいります。

不動産事業では、自社用地を活用した新規開発に加え、外部から購入した不動産物件による賃貸事業を推進し、不動産事業の安定した成長軌道の確立を目指します。

⑤財務上の課題

「財務上の課題」として、金融危機等の発生による資金の枯渇や金利の上昇が挙げられます。当社グループは今後も継続的に長期資金・短期資金の調達が必要であることから、資金調達先の分散化や借入期間の分散化を実施するとともに、震災・大雨対応型のコミットメントラインを締結し、有事の際の資金需要にも対応できるようにしております。

次いで、格付けの低下等により、市場からの資金調達コストが上昇する、もしくは調達自体が困難になることも想定されることから、財務体質の維持・強化に努めます。

また、昨今の新型コロナウイルス感染症に代表されるような、当社グループの事業継続に大きな影響を及ぼす事象が発生した際には、資金繰りを継続的に注視し、早期の資金調達を実施するなど、対策を講じてまいります。

2【事業等のリスク】

本有価証券届出書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、経営者が連結会社の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があると認識している主要なリスクは、以下のとおりであります。

なお、文中における将来に関する事項は、本有価証券届出書提出日現在において、当社グループが判断したものであります。以下の事項は当社グループにおける全てのリスクを網羅したのではなく、記載したリスク以外のリスクも存在し、当該リスク要因により投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループのリスク管理は、外部環境の変化とそれらに対応した、あるいはしなかった、できなかった社内の行動、すなわち外部からの脅威に対し内部の弱点に気付くことが出発点になります。リスクを自覚するための方法として、外部要因と内部要因に分けた枠組みを用意し、当社グループにとってのリスクを多面的に把握できるよう努めています。個別のリスクは、経営への影響度と発生可能性の2つの尺度で評価を行い、経営目標に対する重要性和対応方針を決定し、対応策を具体化して実行しています。その上で定期的に振り返り再評価を行い、次の行動に繋げるPDCAサイクルを回しています。こうしたリスク管理の体制については、「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 (1) コーポレート・ガバナンスの概要」をご参照ください。

(1) 安全対策

鉄道事業においては、列車の衝突、脱線、火災や、積載している危険品の漏洩等の事故が発生した場合、旅客列車のお客様や沿線の住民の皆さまの生命・財産に係わる大きな被害をもたらすことがあり、経営に対しても甚大な影響を及ぼす可能性があります。

当社グループでは2021年度から、安全の理念、安全の定義、安全目標、安全行動指針からなる「安全の価値観」を改めて位置付けました。「安全の価値観」では、安全を確保したうえでお客様から安心してご利用いただき、旅客会社と良好な関係のもと同じレールを利用することで事業を営むという考えから、「安全は、鉄道事業の存立基盤である」を安全の理念としました。

鉄道事業を基軸とする当社では、貨物列車は旅客列車と同じレールを使用していることから、最も発生させてはいけないことは、「貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象」であり、これを撲滅することを安全目標として掲げました。毎年度、当社グループ「鉄道安全実行計画」を策定し、リスクの大きい重大な事故等の絶滅と安全最優先の職場風土の構築を図っています。

事故防止策としては、ソフト対策は運転士等の人材の確保と養成、教育、ハード対策は安全性を向上させた新製車両や保安装置、各種地上設備の整備を多角的に進めています。事故対応訓練は、脱線や危険品漏洩等に対して当社グループ各社や旅客鉄道会社等と連携して実施しています。また、積荷のコンテナの事故防止のため、お客様や利用運送事業者との定期的な情報交換や講習会への参画等により、情報共有を図るとともに、貨物運送約款等に規定する遵守事項へのご理解をいただけるよう努めています。

2012年及び2014年に計3回発生した江差線における列車脱線事故については、運輸安全委員会から原因は車両、軌道、積荷の3因子の重畳によるものと報告されています。このため、当社では「車両」因子は脱線しにくい貨車への改良を行い、「積荷」因子は偏積防止のため、お客様や利用運送事業者への啓発活動や当社によるサンプルチェック、輪重測定装置の設置等を行い、それぞれの因子に対してできる限りの対策を実施し、再発防止に取り組んでいます。なお、2006年の鉄道事業法改正に基づき制定した安全管理規程のもと、安全統括管理者等の設置、安全推進委員会の開催などの安全管理に係る組織体制を整備しており、国土交通省の保安監査等による勧告・指示事項等を受け、更なる改善に努めております。

これらにより、今後ともより一層の安全性向上と、万一の場合の的確な対応による影響の最小化に努めてまいります。

(2) 自然災害等

地震・津波・噴火をはじめ、台風・集中豪雨等の災害では、当社グループの人員や車両、施設のほか、旅客鉄道会社等の保有するインフラに甚大な被害を受け、貨物列車の運行が阻害されることがあります。1987年の当社発足以来、1991年の武蔵野線新小平駅の災害、1995年の「阪神・淡路大震災」、2000年の「平成12年有珠山噴火災害」、2011年の「東日本大震災」等では多数の貨物列車を運行している重要幹線ルートが1ヵ月以上にわたって不通となり、2018年の「平成30年7月豪雨災害」でも山陽線が100日間寸断され、影響は列車運休4,500本、減収109億円、対応経費22億円にのぼりました。

当社では、訓練とその反省に基づくマニュアルの継続的見直しや、通信設備、予備品、備蓄物資の確保等の改善を進め、防災・減災に努めております。車両や施設に対しても、青函トンネル新幹線共用走行用機関車への車両逸脱防止ガイドの装備、高架橋の耐震補強工事、貨物駅構内の転てつ機耐水型化工事などを実施しております。

また、代替輸送体制を迅速に立ち上げて輸送を確保するため、迂回運転の事前検討や折返し運転シミュレーションを行う一方、当社グループで保有するトラックの活用や利用運送事業者との連携による代行体制の整備拡

充を図り、影響の最小化に努めてまいりました。また一部の沿線自治体とは、代行トラック駐車場用地の確保について協力体制の構築を進めております。

「平成30年7月豪雨災害」でも、当社施設被害を速やかに復旧するとともに代替輸送の確保に努めましたが、社会インフラとしても一層の対応強化が求められており、代替輸送力手配や輸送機材・要員確保、情報発信・共有体制等についての見直しを進めている一方、鉄道の強靱化に向けて、国への要請を行っております。

また、当社は災害対策基本法（昭和36年法律第223号）、新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成24年法律第31号）、武力攻撃事態等及び存立危機事態における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律（平成15年法律第79号）に関して、「指定公共機関」として緊急物資輸送確保等の責務を負っており、防災業務計画等を策定して内閣総理大臣等に報告するとともに、その要旨を公表しております。

なお、当社では年度予算に一定の災害対応予備費を計上しているほか、逸失利益に対し損害保険加入を行っておりますが、必ずしもこれらの方策によって全ての被害をカバーできない可能性があります。

(3) 事業に係る法律関連事項

当社は、鉄道事業者として「鉄道事業法」の定めに基づき事業運営を行っております。また、「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」の適用の対象となっており、同法の定めに基づき事業運営を行っております。更に、当社グループは総合物流事業を目指しており、貨物利用運送事業法をはじめとする関係する法律の定めに基づき事業運営を行っております。これらの詳細については以下のとおりです。

① 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

鉄道事業者は本法の定めに従い、営業する路線及び鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない（第3条）とされるとともに、鉄道事業の休廃止については、国土交通大臣に事前届出（廃止の場合は原則として廃止日の6ヶ月前まで）を行うこととされております（第28条、第28条の2）。なお、当社の鉄道事業における運賃・料金の設定・変更については、本法により必要な手続きが定められていましたが、2003年4月1日に施行された「鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成14年法律第77号）」により本法の規制が撤廃されました。

② 「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和61年法律第88号）」（以下、「JR会社法」という。）

a 制定趣旨・目的等

JR会社法は、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及び九州旅客鉄道株式会社（以下「旅客鉄道会社」という。）ならびに日本貨物鉄道株式会社の出資・設立を定めるとともに、その目的及び事業範囲について規定していました（第1条）。本法により、各社は鉄道事業法の規制に加えて、経営上の重要事項に関して国土交通大臣の認可を必要とするなどの規制を受けるとともに、各社の社債権者が他の債権者に先立って弁済を受ける権利を有する（一般担保）（第4条）等の特例措置が講じられてきました。

b JR会社法の改正等について

2001年12月1日に施行された「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）」により、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がJR会社法の適用対象から除外され、また2016年4月1日に施行された「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27年法律第36号）」により、九州旅客鉄道株式会社がJR会社法の適用対象から除外されました。

これにより、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社は引き続きJR会社法に定められた発行する株式等の募集、社債若しくは新株予約権の発行または長期借入金の認可（第5条）、重要な財産の譲渡等の認可（第8条）、定款の変更等の認可（第9条）、中小企業者への配慮（第10条）等の全ての規定の適用対象とされています。

（参考）国土交通大臣による認可を必要とする事項

(a) 新株、社債及び借入金（JR会社法第5条第1項）

会社法第199条第1項に規定するその発行する株式、同法第238条第1項に規定する募集新株予約権若しくは同法第676条に規定する募集社債（社債、株式等の振替に関する法律第66条第1号に規定する短期社債を除く。）を引き受ける者の募集をし、株式交換に際して株式、社債（社債、株式等の振替に関する法律第66条第1号に規定する短期社債を除く。）若しくは新株予約権を発行し、又は弁済期限が1年を超える資金を借り入れようとするときは、国土交通大臣の認可を受ける必要があります。

(b) 代表取締役等の選定等の決議（JR会社法第6条）

会社の代表取締役又は代表執行役の選定及び解職、並びに監査等委員である取締役若しくは監査役の選任及び解任、又は監査委員の選定及び解職の決議は、国土交通大臣の認可を受ける必要があります。

(c) 事業計画（JR会社法第7条）

会社は、毎事業年度の開始前に、国土交通省令で定めるところにより、その事業年度の事業計画を定め、国土交通大臣の認可を受ける必要があります。また変更しようとするときも同様となります。

(d) 重要な財産の譲渡等（JR会社法第8条）

会社は、国土交通省令で定める重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、国土交通大臣の認可を受ける必要があります。

(e) 定款の変更等（JR会社法第9条）

会社の定款の変更、剰余金の配当その他の剰余金の処分、合併、分割及び解散の決議は国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じません。

③ 貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）

貨物利用運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、利用運送（運送事業者の行う運送を利用してする貨物の運送）を行う事業のことをいい、貨物利用運送事業者は、本法の定めに従い、営業する事業の種別ごとに国土交通大臣の登録又は許可を受けなければなりません（第3条、第20条）。なお、貨物利用運送事業の休廃止については、国土交通大臣への事後届出を休廃止日後30日以内に行うこととされています（第15条、第31条）。また、運賃料金についても、国土交通大臣への事後届出を設定・変更後30日以内に行うこととされています（貨物利用運送事業報告規則第3条）。

④ 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）

我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持する「簡素で滑らかな物流」、「担い手にやさしい物流」、「強くてしなやかな物流」を実現していくため、現在の物流政策は国土交通省から公表される「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」に沿って実施されておりますが、変更がある場合、その内容によっては、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

（4）線路使用料

当社は、鉄道事業法第2条に規定される「第二種鉄道事業」により、主に他の旅客鉄道会社の線路を使用して貨物の運送を行っております。このため、線路を保有する旅客鉄道会社の線路の使用、駅業務ならびに車両や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、他の旅客鉄道会社との間に契約を結んでおります。

この契約では、旅客鉄道会社の線路の使用料は、当社が使用することにより「追加的に発生する額」とされております。すなわち、当社は貨物列車の運行に伴い損耗する軌道等の修繕等を対象とする各種の実績値に基づき、旅客鉄道会社と協議の上で決定された清算単価を使用して、これに機関車走行距離等の実績値を乗じた料金を支払っております。

① 清算単価の改定時期

清算単価は前年度実績に基づき毎年10月に改定（翌年9月まで適用）され、また線路使用料等の支払は1ヵ月単位となっております。このため、4月から翌年3月までを事業年度とする当社の事業計画は、10月以降翌年3月までの線路使用料等の経費について、現行単価に近年における増減傾向を加味して想定した見通し額として策定しております。

② 清算単価の変動要素

清算単価の算定基礎には、前年度に旅客鉄道会社が投じた軌道修繕等の実績としての費用が含まれておりますので、旅客鉄道会社における軌道修繕費等が大きく増減する場合、翌年度10月以降の清算単価に影響を及ぼす場合があります。

③ 線路使用に関する法的性格等

鉄道事業法第2条により、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して事業を行う第二種鉄道事業について明確に規定されているほか、同法第15条により、使用料その他の国土交通省令で定める使用条件は、国土交通大臣の認可事項とされております。

線路使用料等の具体的な算定・支払方法は、当社と旅客鉄道会社との契約によるもので、1987年の当社発足時の契約以降、2007年に一部変更の上で再締結しております。現在の契約は、2026年度末まで有効となっております。

④ 国土交通省の考え方

現在の考え方による線路使用のルールは、国鉄改革の枠組みの1つとして、当社の完全民営化まで堅持すべきものとされております。完全民営化後の旅客鉄道会社に対しては、当分の間配慮すべき事項として指針が設けられ、線路使用料は追加的に発生すると認められる経費の相当額を基礎として定める旨が、告示されております。

〔参考：線路使用料算定の考え方についての経緯〕

1985年11月 運輸省「新しい貨物鉄道会社のあり方について」

・貨物輸送がなければ発生が回避されると認められる経費（回避可能経費の考え方）

1997年6月 運輸大臣諮問機関「JR貨物の完全民営化についての基本問題懇談会」

・国鉄改革時の考え方及び国会における議論によれば、旅客会社・貨物会社の線路の使用頻度に大きな変更が生じない限り、現行ルールが将来にわたり継続されるものと考えられ、JR貨物の完全民営化までの間は、国鉄改革の基本的枠組みとしてのルール（回避可能経費）を基本とすべきである

2001年6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（平成13年法律第61号）附則第2条に基づく「新会社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」の国土交通省告示（平成13年11月）

・鉄道線路を貨物会社に使用させる場合、貨物会社との協議を経て、貨物会社が鉄道線路を使用することにより追加的に発生すると認められる経費に相当する額を基礎として使用料を定めるものとする

(5) 整備新幹線と並行在来線

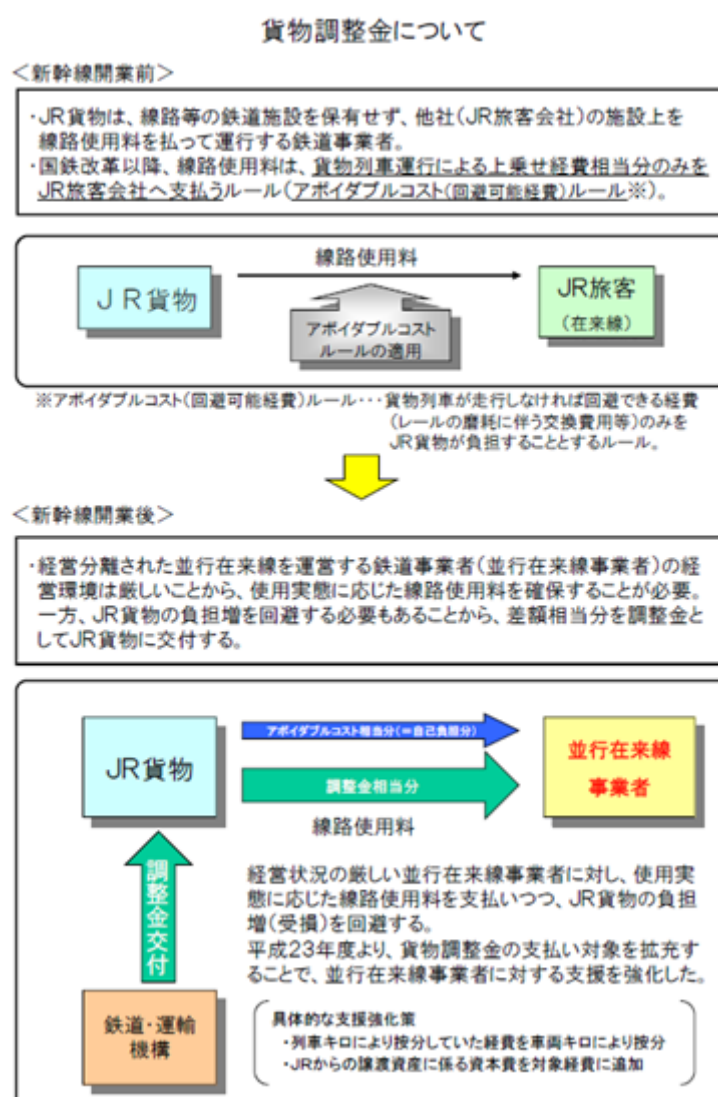
① 整備新幹線の整備計画スキームと並行在来線

整備新幹線とは、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき整備計画が決定された、北海道新幹線（青森市・札幌市）、東北新幹線（盛岡市・青森市）、北陸新幹線（東京都・大阪市〔長野市付近・富山市付近〕）、九州新幹線（福岡市・鹿児島市及び福岡市・長崎市）の5路線を指しております。

並行在来線とは、整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線鉄道のことです。整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは営業主であるJR旅客鉄道会社にとって過重な負担となる場合があるため、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっています。並行在来線を承継する第三セクター等との間では、旅客鉄道会社との間の「追加的に発生する額」と異なる考え方での線路使用料が適用されるため、当社受損の安定的な回避策として、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の新幹線設備貸付料の一部を財源とした当社への助成制度（貨物調整金）が設けられ、当社の負担は、経営分離前の水準に維持されております。

ただし、この制度は現在整備中の新幹線の全線開業（2030年度）までとされ、以後は当社負担、一般会計対応、JR二島・貨物経営自立支援のための特例業務勘定での対応の3つの視点から見直しを行うとされております。

〔参考：貨物調整金スキーム図〕



出所：国土交通省報道資料より

〔参考：並行在来線の当社による使用と整備計画スキームの経緯〕

1990年12月（政府・与党申し合せ）

- ・並行在来線の旅客鉄道会社からの経営分離を決定

1996年12月（政府与党合意）

- ・経営分離後も貨物鉄道輸送の適切な輸送経路及び線路使用料を確保し、新幹線鉄道上を走行することも含め、関係者で調整する

1997年4月（全国新幹線鉄道整備法改正に伴う衆議院運輸委員会付帯決議）

- ・配慮すべき事項として、並行在来線の経営分離により将来J R貨物の輸送ネットワークが寸断されないよう万全の措置を講ずる

2000年12月（政府・与党申し合せ）

- ・J R貨物による使用実態に応じた適切な線路使用料を確保し、J R貨物の受損は新幹線貸付料収入の一部を活用し調整する（平成14年の全国新幹線鉄道整備法施行令改正により、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法附則の助成として制度化）

2015年1月（政府・与党整備新幹線検討委員会）

- ・貨物調整金は、並行在来線における経営努力やJ R貨物完全民営化の進捗状況を踏まえ、整備中の新幹線が全線開業する2030年度までに新制度に移行するものとし、新制度移行の2031年度以降は、貸付料からの留保は行わない

② 線路使用料と貨物調整金の状況

当社が2020年度に計上した第三セクター等（道南いさりび鉄道株式会社、青森県、青い森鉄道株式会社、I G Rいわて銀河鉄道株式会社、しなの鉄道株式会社、えちごトキめき鉄道株式会社、あいの風とやま鉄道株式会社、I Rいしかわ鉄道株式会社、肥薩おれんじ鉄道株式会社）への線路使用料は14,232百万円、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの貨物調整金は13,065百万円であり、アボイダブルコスト相当額は1,166百万円であります。

③ 当社の考え方

貨物調整金の縮小・廃止は当社の運行経費の増加につながります。一方、今後の北海道新幹線の延伸（新函館北斗以北）、北陸新幹線の延伸（金沢以西）に伴い、貨物列車を運行する並行在来線区間はさらに増加する見込みです。このため並行在来線に関わる貨物調整金スキームの安定化について、国土交通省に要望しているところです。

なお、当社は並行在来線の保有・運営主体である第三セクター等との緊密な協力を図るため、一部の会社への出資、役員派遣等を実施しております。

〔参考：各社への出資等〕

- ・対象会社 青い森鉄道株式会社、肥薩おれんじ鉄道株式会社、道南いさりび鉄道株式会社
- ・出資額等 各1億円出資、非常勤役員各1名派遣

(6) 税制特例

当社は、地方税法附則第12条の2の7による鉄道用車両及びフォークリフト等の動力用軽油についての軽油引取税の免税、同法附則第15条等による保有車両・施設等に対する固定資産税の課税標準額を5分の3に縮減する措置、特定資産の買換え・交換により取得した買換え資産の80%圧縮記帳等、各種の租税減免措置を受けております。このうち特定資産の買換え・交換により取得した買換え資産の特例については、令和2年度税制改正にて所定の措置（2年半の経過措置）を講じたうえ廃止され、それ以外の特例も今後の税制改正等により租税減免措置が変更となり、租税負担が増加する可能性があります。

軽油引取税特例の場合、減税額は約12億円となっており、当社では、国土交通省に対する免税措置延長の要望とともに、ディーゼル式入換機関車のハイブリッド機関車への置換え、ディーゼル式フォークリフトへの燃料改質器とアクセル踏み制限装置の搭載等を進め、環境負荷の低減とともに、燃料消費量自体の削減を図っております。

〔参考：主な税制特例措置〕

- ① 地方税法附則第15条の3第1項による直接本来の事業の用に供する承継固定資産の固定資産税、都市計画税の課税標準を5分の3とする特例
- ② 租税特別措置法第65条の7第1項表7号による、土地を譲渡して電気機関車を取得した場合の圧縮記帳80%の特例
- ③ 地方税法附則第15条第7項による、高性能車両（機関車）の固定資産税の課税標準を5分の3とする特例
- ④ 地方税法附則第12条の2の7第3項による、鉄軌道用車両等の動力源に供する軽油の引取りに対する特例
- ⑤ 租税特別措置法第90条の3の4による、鉄道事業に利用される軽油に対する特例

- ⑥ 地方税法附則第15条第28項による首都直下型地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設の課税標準を3分の2とする特例

[参考：経過措置中の特例]

- ① 租税特別措置法第65条の7第1項表7号による、土地を譲渡して電気機関車を取得した場合の圧縮記帳80%の特例（2022年9月末に経過措置廃止）

[参考：令和4年度税制改正要望事項（延長）]

- ① 地方税法附則第15条の3第1項による、直接本来の事業の用に供する承継固定資産の固定資産税、都市計画税の課税標準を5分の3とする特例（5年延長）
- ② 地方税法附則第15条の第7項による、高性能車両（機関車）の固定資産税の課税標準を5分の3とする特例（2年延長）
- ③ 地方税法附則第15条第28項による首都直下型地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設の課税標準を3分の2とする特例（1年延長）

(7) 他の事業者との競合

鉄道ロジスティクス事業については、トラックドライバー不足や労働時間規制、地球温暖化防止等、貨物鉄道輸送を促進する経済的・社会的環境の変化がある一方で、物流に関するさまざまな需要の変化、大型トレーラー通行規制緩和等の施策、技術革新によるトラック隊列走行や自動運転、低燃費自動化船舶の実現等により、相対的な競争力が低下し、収益等に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループでは、高い環境特性と労働生産性という強みを活かし、より安全性を向上させた低コストで高品質な総合物流サービスが提供できるよう、新しい技術を積極的に導入し、鉄道ロジスティクス事業の競争力を高めてまいります。

不動産事業においても、不動産物件の供給過剰による価格下落、販売商品の瑕疵による信用低下などが発生し、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。当社グループでは、市場動向を見ながら、信頼性のある物件提供を進めるとともに、計画的かつ効果的な修繕により物件の資産価値の維持向上を図ることを徹底してまいります。

(8) 異常気象の発生

当社グループが貨物鉄道輸送をしている商品の一部には、第一次産品、飲料水等、輸送需要が天候に左右されるものもあるため、冷夏、少雨等の異常気象が発生した場合、売上高が減少し、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

多岐に亘る商品を取り扱うことで、異常気象の発生による影響を最小限にするようにしてまいります。

(9) サービス品質管理の不徹底による信用低下リスク

トラック集配、貨物鉄道輸送中の微振動や荷役作業、利用運送事業者による養生・積付けの不備によるコンテナ積載貨物の破損等が発生した場合には、当社グループの財政状態及び経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

輸送品質の向上を図るため、2011年度よりコンテナ輸送品質向上キャンペーンを展開し、安全・丁寧な荷役作業に資するDVD教材の制作、啓発ポスターの掲出、全国荷役作業競技会の開催、養生資材の購入支援等を実施しております。

(10) 不動産事業の展開

当社グループは、不動産の賃貸借を展開しておりますが、景気低迷、人口減少によって消費活動が縮小するなど、商業施設やオフィスビルなどテナントからの賃料減額要求が生じる可能性があります。また、需要の低下により、分譲マンションについては販売価格が低下する可能性があります。その結果、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

(11) 保有資産の価値に関する事項

当社グループは、土地その他の不動産を中心に、多くの固定資産を所有しており、経営環境の変化や収益性の低下等により、当該固定資産への投資額の回収が見込めなくなった場合には、減損損失を計上することが必要になり、また、将来かかる資産を簿価未満で売却する場合には、売却損を計上する可能性があります。その結果、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

(12) 環境規制に関する事項

当社グループは、鉄道ロジスティクス事業、不動産事業において、不動産を所有しております。当社グループは、かかる不動産の取得に際し、土壌汚染、水質汚染、建物へのアスベスト等の有害物質等の使用に関する環境調査を実施しておりますが、かかる調査によりすべての有害物質等の存在又は使用等が事前に判明する保証はありません。また、土地の所有者は、土壌汚染対策法（平成14年法律第53号）に基づき、さまざまな場面において、土壌汚染に関する調査を実施しなければならず、また、人体への健康被害を生じうる土壌汚染が判明した場合には、その所有者は、土壌汚染に関する帰責性の有無及び善意・悪意を問わず、当局より有害物質等の除去を命じられる可能性があります。

また、建築基準法（昭和25年法律第201号）及び大気汚染防止法（昭和43年法律第97号）に基づき、既存建物の解体・修繕等に関し、アスベストの除去又はその他一定の措置を講じる必要があります。有害物質等の存在は、不動産の販売、賃貸借、開発又は担保としての利用の制約となる可能性があります。また、資産価値の低下、有害物質等の除去等に要する費用の増加等を生じる可能性があります。さらに、かかる有害物質に起因して、現実に人体への健康被害等が生じた場合には、当社グループは、損害賠償等の責任を負う可能性があります。その結果、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

(13) 債務

① 長期債務

当社は1987年4月の会社設立に際し、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号）に基づき、国鉄長期債務のうち943億円を承継いたしました。

長期債務残高の残高縮減に努めるとともに、2011年度～2017年度に株主である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から経営自立を図るための支援措置として700億円の無利子借入を受け、これにより有利子借入の縮減を図ってまいりました。しかし、この無利子借入が2017年度を以て終了したことにより、有利子借入が再び増加に転じ、営業外費用が増嵩することが避けられない状況にあります。そこで、低利かつ市場金利に連動した資金調達方法として、新たにシンジケート・ローンによる借入を2017年度末から開始し、支払利息額の抑制を図っています。また、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律の期限が2031年3月末まで延長され、2021年度からの3年間で138億円の無利子借入を受けることが決定しました。

2021年3月31日現在、当社の単体長期債務残高は前期比6.2%増の1,712億円（1年内返済予定分を含む）、連結の長期債務残高は前期比5.9%増の1,805億円（1年内返済予定分を含む）となっております。また、2021年3月期決算の支払利息は、単体が前期比較で2億円減の13億円、連結が前期比較で2億円減の14億円であります。

引続き、経営の安定性を保つために資金調達の多様化を図り長期債務残高や金利の水準を注視してまいります。不測の事態の発生等により十分なキャッシュ・フローが確保できない場合や金利が変動した場合、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

② 承継資産

当社は1987年4月の会社設立に際し、日本国有鉄道改革法に基づき、貨物鉄道輸送を営む上で必要とされる範囲で鉄道施設を承継いたしました。しかし、その後の輸送モードの転換や専用線による輸送終了等により、事業の用に供されなくなった鉄道施設で、未撤去のものが全国に点在しております。

これらの不要設備は、本線の列車運行への支障や第三者への被害をもたらす可能性もあり、撤去が望ましいものですが、費用が高額となる上に社外調整が多岐にわたり処理に時間を要することが想定されるほか、土留擁壁やトンネルなど、撤去が困難なものも含まれております。

当社ではこれら不要設備について順次撤去を進めて参りますが、撤去までの間は保有設備の維持管理を継続して行うとともに、劣化状況等を勘案した計画的かつ適切な対策を講じてまいります。

(14) 情報セキュリティ

当社は、現在、全ての事業における様々な業務分野で、多くの情報システムを用いています。また、当社と密接な取引関係にある他の鉄道事業者や利用運送事業者等においても、情報システムが重要な役割を果たしています。したがって、自然災害や人為的ミス等によってこれらの情報システムの機能に重大な障害が発生した場合、当社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の感染や人為的不正操作等により情報システム上の個人情報等が外部に流出した場合やデータが改ざん・破壊された場合、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

当社では、日常より情報システムの機能向上や関係する社員の教育など、障害対策及びセキュリティ対策を展開するとともに、万が一問題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、速やかな初動体制の構築、各部署が連携しての復旧対策が行える体制の整備をしています。

また、個人情報保護対策として、社内規程を整備し、個人情報の適正な取扱いについて定め、個人情報を扱う者の限定、アクセス権限の管理を行うほか、システムのセキュリティを強化するなど、当社で取扱う個人情報の取得、利用、管理を適正に行います。

(15) コンテナや鉄道車両等の調達

当社の主な鉄道輸送用コンテナは、長さが12 f t サイズであり、国際標準である I S O 規格海上コンテナの20 f t ・40 f t 等とは異なっております。また、12 f t コンテナは、トラックやコンテナ貨車への固定（緊締）方法も独自の方式で規格化されております。

このため、コンテナ及びコンテナ貨車の製造者が著しく限定されているほか、国内では機関車・貨車を使用する鉄道事業者が当社にほぼ限られること、車両の検査・修繕に使用する機械や車両部品等についても特定の製造業者に限られる場合が多いこと等から、大規模災害での供給途絶、製造業者の事業見直しによる生産中止、製造業者の業績等を背景とした調達価格上昇等が生じ、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

当社及び当社グループでは、予備部品等の適正在庫の保有や、代替品の必要性についての情報収集をしているほか、海外メーカーを含めた調達先の維持、拡大をし、安定的な輸送機材の確保を図ってまいります。

(16) 大規模プロジェクト

鉄道ロジスティクス事業においては、「総物流企業」への進化を図るべく、大規模開発案件として東京貨物ターミナル駅用地高度利用化を推進しています。「東京レールゲートWEST」については、2017年10月に工事着手、2020年2月竣工、「東京レールゲートEAST」については、2019年10月に工事着手、2022年7月竣工を予定しています。

これらは国内最大規模の大型物流センターであり、今後建設工事需要の高まりや労働力不足、素材価格上昇の影響を受け、工期の遅延、建設費の増嵩が発生する可能性があります。また、グループ各社との連携による総合物流事業の事業展開に向け、物流倉庫のPM（プロパティマネジメント）及びBM（ビルマネジメント）業務を当社グループ総体で実施していく体制を整備します。しかし、首都圏においては電子商取引の拡大に対応した大型物流施設の建設が増加しており、供給過多による価格競争の激化やテナント誘致の不調により、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

(17) 重大な訴訟案件

当社グループでは、経営に重大な影響が生じるような係争中の訴訟案件はありません。

法務リスクへの対応を強化するため、支社法務担当者への教育を実施しているほか、コンプライアンス・法務部のスタッフの増強をしております。

(18) コンプライアンス

当社グループは、事業活動の上で、会社法、独占禁止法、借地借家法、個人情報の保護に関する法律などの一般に適用される法令、鉄道事業法など各事業のさまざまな業態ごとに適用される関係法令を遵守し、企業倫理に従って事業を行っております。

これらに反する行為が発生した場合あるいは規制当局からの調査対象となった場合、行政処分や社会的信用の失墜、対策費用の発生などにより、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

当社グループでは「JR貨物グループコンプライアンス指針」を策定し、法令や社内規程の遵守、社会規範の遵守、公正な取引、反社会的勢力の排除等を、役員及び社員の経営行動規範として明確にしているほか、内部通報・外部通報窓口やコンプライアンス委員会の設置、役員及び社員への教育などにより、コンプライアンスの確保に努めてまいりました。

しかしながら、2015年度に管理職社員がJR会社法違反（収賄）容疑で、また2017年度には元管理職社員が在職中の会社経費詐欺容疑で、それぞれ逮捕され、有罪判決を受けるに至りました。

こうしたことが発生しないように、不正の実行を困難にする仕組みづくりや教育の見直しなどを実施していますが、今後もより一層のコンプライアンスの強化を図ってまいります。

(19) 人口構造とライフスタイルの変化によるリスク

国内の人口構造は、総人口が大幅に減少し、かつ大都市への集中が進むと予測されています。

当社グループの鉄道ロジスティクス事業は長距離拠点間輸送が中心のため、総人口の減少と都市集中がただちに大幅な輸送需要の変化を招くことはないと思われるものの、生産年齢人口の減少は、ライフスタイルや働き方に対する意識などの雇用を取り巻く労働環境の変化と相俟って、当社グループの従業員確保に影響を与える可能性があります。

当社では、2019年度から、個人の成長をサポートし、モチベーションを高め、やりがいを感じられるとともに、多様な働き方に対応できるよう、従来の制度を抜本的に見直した新しい人事・賃金制度を導入いたしました。また、当社の関係会社においても、人事・賃金制度の見直しを進め、人材採用の支援体制を強化してまいります。

(20) 電力料金、原材料価格、労務費等の高騰に関するリスク

列車の運行や鉄道施設での使用で大量の電力を要することから、電気料金の引き上げにより営業費が増加する場合があります。電気料金が高騰するリスクに備え、機関車及び照明器具の消費電力の削減等に取り組んでいます。

また、設備投資や鉄道施設の維持・補修において、原材料価格及び労務費が高騰した場合、工事費の増加に伴い減価償却費及び修繕コストが増加し、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。原材料価格及び労務費が高騰するリスクに備え、新たな取引先の募集による契約等に取り組んでいます。

(21) 感染症の流行・拡大に関するリスク

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、当社グループが提供するサービスをご利用いただいているお客様及び取引先の企業活動にも影響が生じております。この結果、貨物鉄道輸送のご利用の減少等による売上減少により、当社グループの経営成績及び財政状態に影響を及ぼしております。今後、新型コロナウイルス感染症への対策として行動制限やそれに伴う企業の経済活動の縮小が長期に亘る場合は、当社グループが提供するサービスへの需要減少等により、当社グループの経営成績及び財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

当社グループにおける感染症対策については、事業継続の観点から、マスクの着用、手指の消毒等、個人を感染症から守る基本的な対策を実施しております。また、在宅勤務の導入、会議のリモート化等、人と人との接触機会を減らすことにより、感染症拡大を防ぐ対策も合わせて実施しておりますが、感染爆発等が生じた場合は、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

(22) 犯罪・テロ行為の発生によるリスク

犯罪・テロ行為の発生により、当社の鉄道事業等における安全性が脅かされる可能性があります。当社グループでは、セキュリティ強化に向け、駅構内における監視カメラの設置や施設内の巡回、警備を実施するなど対策を講じておりますが、大規模な犯罪・テロ行為が発生した際には、施設に被害が生じ、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。このような問題が発生した際は、初動体制の構築や各部署との連携を行うことで、速やかに対処し、影響を最小限のものとしてまいります。

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】

(1) 経営成績等の状況の概要

① 財政状態及び経営成績の状況

第34期連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

当連結会計年度におけるわが国経済は、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により、経済活動の停滞や個人消費の低迷が続き、景気の悪化が急速に進みました。

当社においては、2019年度よりスタートした「JR貨物グループ 中期経営計画2023」のもと、「総合物流企業グループへの進化」「新規事業・新技術へのチャレンジ」「貨物鉄道輸送の役割発揮とさらなる収益性の向上」「新たな成長へ向かう不動産事業の展開」「経営基盤の強化」、以上5つの重点戦略を掲げ、各種施策に取り組んできました。さらに、当社グループが2030年に目指すべき姿を明確化した「JR貨物グループ長期ビジョン2030」を2021年1月に策定し、これまでの取組みをより一層発展させることにより、グリーン社会の実現・持続可能な社会の形成に貢献するとともに、人々の生活や産業を支え、完全民営化を実現していく方針を掲げました。

また、コーポレート・ガバナンスとコンプライアンスの強化を経営上の最重要課題と位置付け、安全を基盤として、今後の成長が見込めるEコマース等にターゲットを絞ったセールス活動、特積み専用列車の新設等、ニューノーマルを見据えた新たな営業戦略により、収入の確保に努めてまいりました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行拡大により、社会経済活動が大きく制限され、国内景気の急激な冷え込み等により、鉄道ロジスティクス事業においては、大幅な減収を余儀なくされました。

一方、総合物流企業グループへの進化に向けては、マルチテナント型大型物流施設として「東京レールゲートWEST」が本格稼働したほか、2022年の竣工に向け、「東京レールゲートEAST」、さらに東北・北海道最大の物流施設となる「DPL札幌レールゲート」を着工しました。

経営基盤の強化に向けては、C&C活動並びに業務創造推進プロジェクトによる業務改革を着実に推進させるとともに、新技術・新規事業へも積極的にチャレンジしました。また、2019年4月にスタートした新人事制度の定着と働きやすい環境づくりに努め、社員が生き生きと働きがいをもって仕事ができるよう、取組みを進めました。

以上、当社グループの持続的な成長に向けて、こうした各種施策を推進しましたが、新型コロナウイルス感染症による景気悪化の影響を大きく受け、当連結会計年度の営業収益は前期比5.8%減の1,873億円、営業利益は前期比74.9%減の25億円、経常利益は前期比83.9%減の14億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比98.6%減の0億円となりました。

セグメントの業績は次のとおりであります。

a 鉄道ロジスティクス事業

当社グループは、全国に広がる鉄道ネットワークを活かして、皆さまの暮らしを支えるさまざまなモノを運んでいます。貨物鉄道輸送のCO2排出量は、営業用トラックの13分の1、内航海運の2分の1と優れた環境特性を有しており、特に中長距離輸送においてより一層その特性を発揮できる輸送モードです。

また近年、深刻化する労働力不足問題を背景に、大量輸送を得意とする貨物鉄道輸送へのモダルシフトが加速しており、複数企業が共同でご利用になるケースや、お客様のご要望にお応えした「オーダーメイド列車」の増発など、新しい動きが活性化しています。

そのような状況下において、当社グループは、最大の事業基盤は「安全」との認識のもと、鉄道輸送の商品力強化や信頼性向上に取り組んでいます。

安全面では、グループ一体となって、更なる安全性の向上に取り組んでいます。現場管理者による自職場の課題把握とPDCAに基づく改善活動を行ったほか、本社・支社においては輸送安全総点検や安全監査を通じて現場の実態把握と改善指導を行いました。

商品づくり・営業面では、トラックドライバーの人手不足や労働時間の規制強化等からモダルシフトの流れが続く中、2020年3月のダイヤ改正において、松山貨物駅の開業によりお客様の利便性向上を図るとともに、東京～岡山間等、ご利用のニーズが高い区間の輸送力増強を行ったほか、ネットワークを維持しつつ効率的な輸送体系の構築を進めました。営業活動においては、オンラインと対面営業を併用することにより、貨物鉄道のご利用に積極的なお客様との勉強会等で課題を共有化し、ラウンドユースや業界横断型共同輸送をマッチングするサービス等、相互にメリットを享受できるダイレクトマーケティングの提案営業を実施しました。

輸送面では、多発化・激甚化する自然災害への備えとして、引き続きBCP強化に取り組んだほか、車両故障による輸送障害を未然に防止するため、老朽車両の取替を計画的に進めるとともに、鉄道路木・鉄道電気設備の検査及び維持に必要な修繕を適切かつ着実に実施しました。

効率的な業務運営では、駅構内のコンテナの持出・持込時刻を事前登録することにより、トラックの荷役作業待ち時間とフォークリフトの無駄な動きの削減等に寄与する、トラックドライバーアプリの開発を進めました。

総合物流企業への進化に向けた取組みでは、当社として、総合物流を「鉄道輸送サービスの提供にとどまらず、お客様の物流効率化に向けて、課題・ニーズに基づき様々なサービスを組み合わせる最適な物流ソリューションの提案」と定義し、マルチテナント型大型物流施設である「東京レールゲートEAST」並びに「DPL

札幌レールゲート」の建設を着実に進めたほか、トラック輸送と鉄道輸送をスムーズに繋ぐ物流結節点機能として、新座貨物ターミナル駅構内に「積替ステーション」を新設しました。

経費面では、安全の確立、安定輸送の確保、輸送品質の維持等の事業継続に必要な経費は確実に執行しつつ、維持・更新投資に加え、会社の持続的成長につながる成長・戦略投資も積極的に進めました。また調達コスト低減の取組みについては、競合環境の強化と発注条件の見直しによりコスト削減を進めたほか、機関車の新製では安定供給の確保とコスト抑制の両立を図るため、複数年契約を継続しました。

この結果、当連結会計年度の営業収益は前期比5.5%減の1,670億円、営業損失は79億円（前期は営業損失12億円）となりました。

b 不動産事業

自社用地の活用においては、全国の開発候補地についてそれぞれプロジェクトチームを編成し、開発実現へ向けてのスピードを向上させ早期の収益化を目指しました。さらに、関連事業の新たな柱として市場から取得した不動産物件により賃料収入を得るスキームを引き続き展開し、更なる収入の拡大を図りました。

加えて、開発計画の実効性を高めるため、不動産事業に精通した社員や技術系社員を採用するなど、体制強化や人材育成を進めました。

一方で、マンション分譲の反動減もあり、当連結会計年度の営業収益は前期比9.2%減の207億円、営業利益は前期比9.8%減の101億円となりました。

c その他

子会社のジェイアールエフ商事(株)の商品販売収入の減及びそれに伴う仕入れ原価の減等により、当連結会計年度の営業収益は前期比1.7%減の100億円、営業利益は0億円（前期は営業損失0億円）となりました。

（参考）

当社の鉄道事業の最近の品目別輸送実績は次のとおりであります。

（単位：千トン）

	前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	対前年同期	
			増減	%
輸送量合計	29,542	26,990	△2,551	△8.6
コンテナ輸送量計	20,768	18,837	△1,930	△9.3
農産品・青果物	1,792	1,675	△116	△6.5
化学工業品	1,846	1,599	△246	△13.3
化学薬品	1,371	1,229	△141	△10.3
食料工業品	3,412	3,026	△385	△11.3
紙・パルプ	2,545	2,106	△438	△17.2
他工業品	1,471	1,348	△123	△8.4
積合せ貨物	2,869	2,875	+5	+0.2
自動車部品	890	745	△144	△16.2
家電・情報機器	396	329	△66	△16.8
エコ関連物資	589	623	+33	+5.7
その他	3,584	3,277	△306	△8.6
車扱輸送量計	8,774	8,152	△621	△7.1
石油	5,914	5,563	△350	△5.9
セメント・石灰石	1,393	1,359	△33	△2.4
車両	873	829	△44	△5.0
その他	593	400	△192	△32.5

また、最近2連結会計年度における主な顧客先別の売上高及び当該売上高実績の総売上高実績に対する割合は、次のとおりであります。

相手先	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)		当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	
	金額（百万円）	割合（％）	金額（百万円）	割合（％）
日本通運株式会社	43,674	22.0	39,653	21.2

第35期第3四半期連結累計期間（自 2021年4月1日 至 2021年12月31日）

当第3四半期連結累計期間におけるわが国経済は、前年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響が残り、国内外の生産活動が停滞したことにより部品供給制約が生じ、生産・加工・流通等の経済活動の低下や政府による企業に対する休業・時短要請に伴う個人消費の低迷による景気停滞を余儀なくされておりましたが、9月末の緊急事態宣言解除後は感染者数が減少し、経済活動も回復の兆しが見られました。

こうした状況の中、当社グループにおいては「JR貨物グループ長期ビジョン 2030」や「JR貨物グループ中期経営計画2023」のもと、鉄道ロジスティクス事業では貨物鉄道事業の役割発揮とさらなる収益性の向上、総合物流企業グループへの進化、不動産事業では利益拡大等の取組みを進めました。

この結果、当第3四半期連結累計期間の営業収益は前年同期比0.7%増の1,404億円、営業利益は前年同期比17.8%増の31億円、経常利益は前年同期比24.0%増の25億円、親会社株主に帰属する四半期純損失は△0億円（前年同期は親会社株主に帰属する四半期純損失△3億円）となりました。

なお、当第1四半期連結累計期間より「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日）等を適用しています。詳細については、「第4 経理の状況 1 四半期連結財務諸表注記事項（会計方針の変更）」に記載しています。

セグメントの業績は次のとおりであります。

a 鉄道ロジスティクス事業

鉄道事業を中心とする当社グループは、「安全は鉄道事業の存立基盤である」との認識のもと、鉄道輸送の商品力強化や信頼性向上に取り組むとともに、収支改善に向けた取組みを継続・強化を実施しました。

しかしながら、2021年12月28日に発生した山陽線瀬野駅～八本松駅間における貨物列車の脱線事故により、同線を運行する列車に運休や大幅な遅延等が発生し、原因は調査中です。今回の脱線事故を極めて重大な事故と受け止め、当社の安全の定義である「安全は人命を守ること」が最重要であること、また、鉄道事業者の責務の下に輸送を行っていることを再認識し2度と同種の事故を発生させないための対策を講じ、確実に実施してまいります。

輸送サービスにおいては、宅配便を始めとしたEC需要拡大への対応、近年の労働環境の変化によるトラックドライバー不足への対応及び労働時間等の労務問題への対応や鉄道へのモーダルシフトによるカーボンニュートラルの実現へ向けた積極的取組みのため、2021年3月のダイヤ改正において積合せ貨物輸送のブロックトレインを2往復（安治川口駅～盛岡貨物ターミナル駅間、名古屋貨物ターミナル駅～福岡貨物ターミナル駅間）新設し、さらには10月5日からブロックトレイン1往復（東京貨物ターミナル駅～東福山駅間）を新設しております。これにより当社グループが運行しておりますブロックトレインは合計で10往復となりました。緊急事態宣言発令中はお客様へ直接訪問できない中でオンラインを活用した「勉強会」を実施しておりましたが、解除後は徐々にお客様への訪問の機会を増やしながら、新規開拓等を進めてまいりました。

輸送量は、2021年8月中旬に発生した大雨による中央線・山陽線の不通や新型コロナウイルス感染症に伴う需要低迷の影響を大きく受けたことにより、食料工業品は、飲料等を中心に飲食店の営業制限等により減送となったほか、農産品・青果物は北海道地区の干ばつに伴う作柄不良、自動車部品は半導体不足及び東南アジアでの新型コロナウイルスまん延に伴う部品調達不足が発生したことによりそれぞれ前年度を下回りました。一方、積合せ貨物は、EC需要拡大や3月からのブロックトレイン運転開始等により好調に推移したほか、紙・パルプは前年度の大幅な減産及び1月の洋紙値上げ前の駆け込み需要等により前年度を上回り、結果コンテナ収入は前年度を上回る結果となりました。

総合物流企業グループへの進化に向けては、マルチテナント型物流施設として2020年2月に竣工した「東京レールゲートWEST」が順調に稼働しており、「東京レールゲートEAST」についても2022年7月竣工に向け工事を進めました。札幌貨物ターミナル駅において東北・北海道最大の物流施設となる「DPL札幌レールゲート」を着工し、2022年5月竣工に向け工事を進めております。また、総合物流企業グループ実現のため、当社内に新たなロジスティクスを企画提案する3PLのコーディネーションを担う部署を設置し、総合物流事業を推進する体制を強化しております。

経費面では、安全の確立、安定輸送の確保、輸送品質の維持等の事業継続に必要な経費は着実に執行しつつ、会社の持続的成長に向けて、維持・更新投資に加え、成長・戦略投資も積極的に行いました。同時に輸送量減に伴い、列車運行にかかるオペレーションコストの削減に取り組むなど経費圧縮を実施しました。

この結果、当第3四半期連結会計期間の営業収益は前年同期比1.5%増の1,265億円、営業損失は49億円（前年同期は営業損失51億円）となりました。

b 不動産事業

不動産事業では、新型コロナウイルス感染症拡大による景気悪化の影響により、一部既存物件において賃料減額がある中、市場から購入した不動産物件やリノベーションした中里社宅を2021年3月から貸付を開始する等、賃料収入の維持・拡大に取り組みました。

この結果、当第3四半期連結累計期間の営業収益は子会社で工事受託収入が減少したこと等により、前年同期比2.0%減の152億円、営業利益は前年同期比0.4%増の76億円となりました。

c その他

その他では、第1四半期連結会計期間から収益認識基準を適用したことにより営業収益は前年同期比61.9%減の29億円となりました。営業利益は親会社から移管した保険事業収入の増などにより2億円（前年同期は営業利益0億円）となりました。

（参考）

また、当第3四半期連結累計期間における主な顧客先別の売上高及び当該売上高実績の総売上高実績に対する割合は、次のとおりであります。

相手先	当第3四半期連結累計期間 （自 2021年4月1日 至 2021年12月31日）	
	金額（百万円）	割合（%）
日本通運株式会社	28,473	20.3

② 資産、負債及び純資産の状況

第34期連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

当連結会計年度末の総資産額は、4,122億円となり、前連結会計年度末と比較し、54億円減少しました。これは主に、東京レールゲートWEST竣工に伴う支出等による現金及び預金の減少によるものです。

負債総額は、3,104億円となり、前連結会計年度末と比較し、56億円減少しました。これは主に、建設工事費の支払等による未払金の減少によるものです。

純資産総額は、1,018億円となり、前連結会計年度末と比較し、1億円増加しました。これは主に、利益剰余金の増加によるものです。

第35期第3四半期連結累計期間（自 2021年4月1日 至 2021年12月31日）

当第3四半期連結累計期間における総資産額は、4,071億円となり、前連結会計年度末と比較し、51億円減少しました。これは主に、現金及び預金の減少と東京レールゲートEAST建設工事等の設備投資支払による建設仮勘定の増加によるものです。

負債総額は、3,054億円となり、前連結会計年度末と比較し、49億円減少しました。これは主に、第三セクター線路使用料等未払金の減少によるものです。

純資産総額は、1,016億円となり、前連結会計年度末と比較し、1億円減少しました。これは主に、利益剰余金の減少によるものです。

③ キャッシュ・フローの状況

第34期連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

当連結会計年度の営業活動によるキャッシュ・フローについては、税金等調整前当期純利益が減少したことや法人税等の支払いの増加などにより、159億円の流入（前期は323億円の流入）となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローについては、東京レールゲートWEST竣工による支出等が増加したことなどにより、315億円の流出（前期は200億円の流出）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローについては、当連結会計年度の資金調達額が東京レールゲートWEST建設工事等で増加したことなどにより、95億円の流入（前期は57億円の流出）となりました。

なお、当連結会計年度末における現金及び現金同等物の残高は、前連結会計年度末に比べ60億円減の276億円となりました。

④ 生産、受注及び販売の実績

当社及び当社の連結子会社の大多数は、受注生産形態を取らない業態であります。なお、販売の状況については「①財政状態及び経営成績の状況」におけるセグメントの業績に関連付けて示しております。

(2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

第34期連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

経営者の視点による当社グループの経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりであります。なお、文中における将来に関する事項は、本有価証券届出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 重要な会計方針及び見積り

当社の連結財務諸表は、わ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き作成されており、連結財務諸表の作成に当たっては、連結決算日における資産・負債及び当連結会計年度における収益・費用の数値に影響を与える事項について、過去の実績や現在の状況に応じ合理的と考えられる様々な要因に基づき見積りを行ったうえで、継続して評価を行っております。ただし、実際の結果は、見積り特有の不確実性があるため、見積りと異なる場合があります。

当社の連結財務諸表は固定資産の比率が高いことから、当社の連結財務諸表で採用する重要な会計上の見積りのうち特に影響が大きいものは、固定資産の減損会計であります。詳細については、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等（1）連結財務諸表 注記事項（重要な会計上の見積り）」をご参照ください。

② 当連結会計年度の経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

a 経営成績

○ 営業収益

当連結会計年度の営業収益は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で売上が減少したことなどにより、前期比5.8%減の1,873億円となりました。

鉄道ロジスティクス事業の外部顧客への売上高は、前期比5.2%減の1,665億円となりました。

これは、当社の鉄道ロジスティクス事業における貨物運輸収入が、新型コロナウイルス感染症や自然災害の影響が大きく、前期比6.9%減の1,154億円となったことなどによるものであります。

コンテナの輸送量は、災害の影響を大きく受けて、前期比9.3%減の1,883万トンとなり、車扱の輸送量も同様に、前期比7.1%減の815万トンとなりました。

鉄道ロジスティクス事業以外の事業の外部顧客への売上高については、以下のとおりであります。

不動産事業では、マンション分譲の反動減などにより、前期比11.0%減の186億円となりました。

その他の事業では、子会社における商品販売収入の減少などにより、前期比6.6%減の21億円となりました。

○ 営業費用

営業費用は、前期比2.1%減の1,848億円となりました。営業収益に対する営業費用の比率は、前連結会計年度の94.9%に対して、当連結会計年度は98.7%となりました。

運輸業等営業費及び売上原価は、前期比2.6%減の1,707億円となりました。これは、物件費が減少したことなどによるものであります。

販売費及び一般管理費は、前期比4.5%増の140億円となりました。これは、人件費が増加したことなどによるものであります。

○ 営業利益

営業利益は、前期比74.9%減の25億円となりました。営業収益に対する営業利益の比率は、前連結会計年度の5.1%に対し、当連結会計年度は1.3%となりました。

○ 営業外損益

営業外収益は、前期比20.3%減の9億円となりました。これは、持分法による投資利益が減少したことなどによるものであります。

営業外費用は、前期比11.0%減の19億円となりました。これは、支払利息が減少したことなどによるものであります。

なお、受取利息などの金融収益から、支払利息などの金融費用を差し引いた金融収支は、14億円のマイナスとなり、前連結会計年度から13.5%改善しております。

○ 経常利益

経常利益は、前期比83.9%減の14億円となりました。営業収益に対する経常利益の比率は、前連結会計年度の4.5%に対し、当連結会計年度は0.8%となりました。

○ 特別損益

特別利益は、前期比332.5%増の49億円となりました。これは、工事負担金等受入額が増加したことなどによるものであります。

特別損失は、前期比85.7%増の57億円となりました。これは、固定資産圧縮損が増加したことなどによるものであります。

○ 税金等調整前当期純利益

税金等調整前当期純利益は、前期比89.7%減の7億円となりました。営業収益に対する税金等調整前当期純利益の比率は、前連結会計年度の3.6%に対し、当連結会計年度は0.4%となりました。

○ 親会社株主に帰属する当期純利益

親会社株主に帰属する当期純利益は、税金等調整前当期純利益の減少などにより、前期比98.6%減の0億円となり、減益となりました。1株当たり当期純利益は、前連結会計年度の13,286.93円に対し、当連結会計年度は183.18円となりました。また、当連結会計年度の営業収益に対する親会社株主に帰属する当期純利益の比率は、前連結会計年度の2.5%に対し、当連結会計年度は0.0%となりました。

b 財政状態

当連結会計年度末の資産残高は前連結会計年度に比べ54億円減の4,122億円、負債残高は前連結会計年度に比べ56億円減の3,104億円、純資産額は前連結会計年度に比べ1億円増の1,018億円となりました。

鉄道ロジスティクス事業においては、車両の新造のほか、仙台貨物ターミナル駅移転事業用地取得などに182億円の投資を行ったことなどにより、当連結会計年度末の資産残高は3,354億円となりました。

不動産事業においては、ガーデンエアタワーBCP性能強化工事などに44億円の投資を行ったことなどにより、当連結会計年度末の資産残高は496億円となりました。

その他の事業においては、大きな投資は行っており、当連結会計年度末の資産残高は178億円となりました。

c キャッシュ・フローの状況の分析・検討内容並びに資本の財源及び資金の流動性に係る情報

○ キャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フローは、前連結会計年度より163億円少ない159億円の流入となりました。これは、税金等調整前当期純利益が減少したことや法人税等の支払いの増加などによるものであります。

投資活動によるキャッシュ・フローについては、前連結会計年度より115億円多い315億円の流出となりました。これは、有形及び無形固定資産の取得による支出が増加したことなどによるものであります。

なお、設備投資については、鉄道ロジスティクス事業に関して、車両の新造、東京レールゲートEASTのほか、トラックドライバー用アプリなどのIT化・DX化推進投資などについて実施しました。

また、フリー・キャッシュ・フローは、前連結会計年度より279億円減少し、156億円の流出となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローについては、前連結会計年度より153億円多い95億円の流入となりました。これは、長期借入れが増加したことなどによるものであります。なお、現金及び現金同等物の期末残高は、前連結会計年度末の336億円から60億円減少し、276億円となりました。

○ 財務政策

当社グループは、営業活動によるキャッシュ・フローのほか、シンジケート・ローンを含む銀行借入等により、既存債務の返済資金や設備投資資金等の必要資金を調達しております。財務政策の方針は、市場動向等を勘案しながら低利かつ中長期的にわたり安定的な資金調達を行うことであります。弁済期限が1年を超える資金を借り入れる際は、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（昭和61年法律第88号）の第五条に基づき、国土交通大臣の認可を得て実行しています。

なお、運転資金の効率的な調達のため、当座貸越枠を設定しているほか、災害発生時の資金面の備えとして、震災・大雨対応型のコミットメントライン契約（契約枠210億円）を締結しております。

4【経営上の重要な契約等】

当社は、旅客鉄道会社の鉄道線路を使用する場合の取扱、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等に関して、旅客鉄道会社との間に契約を結んでおります。

なお、上記契約では、当社が鉄道線路を使用するために旅客鉄道会社に支払う線路使用料は、当社が旅客鉄道会社の線路を使用することにより追加的に発生する額とされております。

また、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法附則第11条第1項に基づき、新幹線開業後、経営分離された並行在来線を運営する鉄道事業者に対して、使用実態に応じた線路使用料から、新幹線開業前の鉄道事業者である旅客鉄道会社に対して支払っていた線路使用料の算出方法を勘案して算出した使用料の額を減じて得た額の範囲内で、助成金の交付を受ける制度が設けられております。

5【研究開発活動】

第34期連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

(1) 鉄道ロジスティクス事業

昨今の「A I」「I o T」「ビッグデータ」などの技術革新により事業環境が急激に変化する中、中長期的な視野で新しい技術を活用した業務革新を進めていくことが不可欠となっています。このため当社では、新技術とその活用について、調査研究、実用に向けた企画を行う部署として、技術企画部を設置しています。業務創造推進部が中心となって進めている「業務創造推進活動」とも連携し、経営課題の解決につながる新技術の活用を戦略的に進めております。当連結会計年度の研究開発費の総額は98百万円であります。

このうち、鉄道固有の技術的課題の解決や基礎研究等については、「研究開発等に関する協定」に基づき公益財団法人鉄道総合技術研究所と密接に連携を取りながら研究開発を推進しています。当連結会計年度の同研究所に対する分担金は30百万円であります。主なものは下記のとおりです。

2020年度 公益財団法人鉄道総合技術研究所 研究開発課題（主なもの）

- ・目視検査に代わるより確実な検査手法の検討
- ・災害等による長期間不通発生時の貨物鉄道輸送力の定量的評価
- ・貨物列車におけるシカ接触事故防止法の開発
- ・貨物ヤードにおける動的軌間・平面性測定装置の実用化基礎研究

(2) 不動産事業

該当事項はありません。

第35期第3四半期連結累計期間（自 2021年4月1日 至 2021年12月31日）

(1) 鉄道ロジスティクス事業

当第3四半期連結累計期間における研究開発費の総額は31百万円であります。なお、当第3四半期連結累計期間において、当社グループの研究開発活動に重要な変更はございません。

(2) 不動産事業

該当事項はありません。

第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

第34期連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

当連結会計年度は、全体で227億円の設備投資を行いました。

なお、上記の設備投資金額については、有形固定資産の他、無形固定資産及び長期前払費用への投資も含めて記載しております。

鉄道ロジスティクス事業においては、安全安定輸送の確保、貨物駅におけるサプライチェーン結節点機能の向上等のための投資を行い、E F 210形式機関車新製や東京レールゲートE A S T新設等に182億円の設備投資を実施しました。

不動産事業においては、ガーデンエアタワーB C P対応工事や賃貸物件の購入等に44億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設備の除却、売却はありません。

第35期第3四半期連結累計期間（自 2021年4月1日 至 2021年12月31日）

当第3四半期連結累計期間は、全体で236億円の設備投資を行いました。

なお、上記の設備投資金額については、有形固定資産の他、無形固定資産及び長期前払費用への投資も含めて記載しております。

鉄道ロジスティクス事業においては、安全安定輸送の確保、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」への一層の進化に向け、E F 210形式機関車新製や東京レールゲートE A S T新設等に233億円の設備投資を実施しました。

不動産事業においては、ガーデンエアタワー大規模改修工事等に2億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設備の除却、売却はありません。

2【主要な設備の状況】

2021年3月31日現在の主要な設備の状況は次のとおりであります。

(1) 提出会社

① 総括表

	帳簿価額（百万円）						従業員数 （人）
	土地 （面積：千㎡）	建物	構築物	車両	その他	合計	
鉄道ロジスティクス事業	25,066 (13,508)	47,250	46,819	105,545	15,334	240,017	4,842
不動産事業	6,775 (1,490)	37,226	1,618	-	210	45,831	68

（注）1. 上記は有形固定資産の残高（ただし、建設仮勘定は除く）であります。

2. 「その他」は、自動車、機械装置、工具・器具・備品であります。

3. 上記のほかに、社宅、福利厚生施設等の固定資産があります。

② 鉄道ロジスティクス事業

a 線路及び電路施設（第1種鉄道事業許可線区）

線 路	区 間	営業キロ （km）	単線、 複線等別	駅数 （駅）	電圧 （V）
羽越線	酒田～酒田港	2.7	単線	1	-
奥羽線	土崎～秋田港	1.8	〃	1	-
鹿児島線	香椎～福岡貨物ターミナル	3.7	〃	1	AC20,000
関西線	四日市～塩浜	3.3	〃	1	-
信越線	平野～百済貨物ターミナル	1.4	〃	1	DC1,500
新湊線	上沼垂信号場～東新潟港	3.8	〃	2	-
仙石線	能町～高岡貨物	1.9	〃	1	-
東海道線	陸前山下～石巻港	1.8	〃	1	-
	山王信号場～名古屋港	6.2	〃	1	-
	吹田貨物ターミナル～大阪貨物ターミナル	8.7	〃	1	DC1,500
合 計		35.3		11	

（注）第２種鉄道事業許可線区については以下のとおりになります。

第１種及び第３種鉄道事業者	営業キロ（km）
〔第１種鉄道事業者〕	
北海道旅客鉄道株式会社	1,268.2
東日本旅客鉄道株式会社	3,069.6
東海旅客鉄道株式会社	735.7
西日本旅客鉄道株式会社	1,207.3
四国旅客鉄道株式会社	218.4
九州旅客鉄道株式会社	768.1
道南いさりび鉄道株式会社	37.8
I G Rいわて銀河鉄道株式会社	82.0
しなの鉄道株式会社	58.0
えちごトキめき鉄道株式会社	97.0
あいの風とやま鉄道株式会社	100.1
I Rいしかわ鉄道株式会社	17.8
名古屋臨海高速鉄道株式会社	5.1
肥薩おれんじ鉄道株式会社	116.9
〔第３種鉄道事業者〕	
青森県	121.9
大阪外環状鉄道株式会社	15.4
合計	7,919.3

b 貨物駅

主な貨物駅は次のとおりであります。

名称	所在地	土 地		建 物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
〔北海道支社〕				
札幌貨物ターミナル駅	北海道札幌市白石区	537,359	509	120
帯広貨物駅	北海道帯広市	239,620	0	40
〔東北支社〕				
郡山貨物ターミナル駅	福島県郡山市	219,955	1,651	29
盛岡貨物ターミナル駅	岩手県盛岡市	208,209	311	132
〔関東支社〕				
東京貨物ターミナル駅	東京都品川区	764,096	2,735	2,660
宇都宮貨物ターミナル駅	栃木県河内郡上三川町	316,301	362	46
川崎貨物駅	神奈川県川崎市川崎区	237,222	512	64
〔東海支社〕				
名古屋貨物ターミナル駅	愛知県名古屋市中川区	202,011	2,406	156
西浜松駅	静岡県浜松市中区	177,989	13	101
〔関西支社〕				
吹田貨物ターミナル駅	大阪府吹田市	277,144	84	73
岡山貨物ターミナル駅	岡山県岡山市北区	180,317	66	41
金沢貨物ターミナル駅	石川県金沢市	154,460	8	75
〔九州支社〕				
福岡貨物ターミナル駅	福岡県福岡市東区	262,485	1,511	138
北九州貨物ターミナル駅	福岡県北九州市門司区	134,263	51	47

c 車両

(a) 車両数

電気機関車 (両)	内燃機関車 (両)	電 車 (両)	コンテナ貨車 (両)	その他貨車 (両)	合 計 (両)
417	149	42	7,140	53	7,801

(b) 車両施設

主な車両所、機関区は次のとおりであります。

名称	所在地	土 地		建 物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
[北海道支社] 輪西車両所	北海道室蘭市	105,007	8	83
五稜郭機関区	北海道函館市	46,383	526	879
[東北支社] 仙台総合鉄道部	宮城県仙台市宮城野区	73,657	80	206
[関東支社] 新鶴見機関区	神奈川県川崎市幸区	75,682	20	159
川崎車両所	神奈川県川崎市川崎区	63,652	113	187
大井機関区	東京都品川区	31,117	210	184
[東海支社] 愛知機関区	愛知県稲沢市	100,810	14	732
[関西支社] 吹田機関区	大阪府吹田市	107,051	14	245
広島車両所	広島県広島市東区	93,172	32	121
[九州支社] 門司機関区	福岡県北九州市門司区	33,612	27	186

d その他の主な設備

名称	所在地	土 地		建 物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
エフ・プラザ東京L棟	東京都品川区	30,138	291	2,810
東京レールゲートWEST	東京都品川区	21,360	121	10,303
エフ・プラザ東京J棟	東京都品川区	19,800	112	1,846
エフ・プラザ東京A棟	東京都品川区	17,768	100	5,177

③ 不動産事業

主な賃貸施設等は次のとおりであります。

名称	所在地	土 地		建 物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
小倉コロナワールド	福岡県北九州市	70,352	297	-
アリオ北砂	東京都江東区	58,289	631	8,659
美浜ニューポートリゾート	千葉県千葉市美浜区	48,526	165	-
ゆめタウン博多	福岡県福岡市東区	48,024	25	-
スーパーセンタームサシ金沢	石川県金沢市	43,672	1	-
小田原コロナワールド	神奈川県小田原市	43,312	196	-
ゴルフセンター三宮ベイ 他	兵庫県神戸市中央区	40,721	42	-
東青森ステーションショッピングセンター	青森県青森市大字田屋敷	27,193	18	331
N T Tファイナンス	大阪府大阪市港区	21,077	231	-
エフ・プラザ東京H・I棟	東京都品川区	21,017	119	1,530

(2) 国内子会社

① 鉄道ロジスティクス事業の主な施設の内訳

会社名	所在地	帳簿価額（百万円）					従業員数 （人）
		土地 （面積：千㎡）	建物	構築物	その他	合計	
日本オイルターミナル(株)	東京都千代田区	707 (45)	945	2,207	2,025	5,885	240
日本運輸倉庫(株)	東京都台東区	943 (31)	1,215	10	184	2,353	130
全国通運(株)	東京都中央区	160 (8)	40	0	289	490	62
日本フレートライナー(株)	東京都千代田区	- (-)	25	0	471	496	278

② 不動産事業の主な施設の内訳

会社名	所在地	帳簿価額（百万円）					従業員数 （人）
		土地 （面積：千㎡）	建物	構築物	その他	合計	
(株)ジェイアール貨物 ・不動産開発	東京都北区	56 (0)	184	33	36	310	117

③ その他の主な施設の内訳

会社名	所在地	帳簿価額（百万円）					従業員数 （人）
		土地 （面積：千㎡）	建物	構築物	その他	合計	
ジェイアールエフ商事(株)	東京都千代田区	65 (0)	41	-	14	121	27

（注） 1. 単位未満は切捨て、合計は有形固定資産、建物は附属設備を含めております。

2. 従業員数に臨時従業員は含まれておりません。

上記に記載の設備のほか、主要な賃借設備として、以下のものがあります。

会社名	事業所名 （所在地）	設備の内容	年間賃借料 （百万円）
日本貨物鉄道(株)	本社 （東京都渋谷区）	本社業務施設	366
日本貨物鉄道(株)	東北支社 （宮城県仙台市青葉区）	支社業務施設	24
日本貨物鉄道(株)	関東支社 （東京都品川区）	支社業務施設	41
日本貨物鉄道(株)	東海支社 （愛知県名古屋市中区）	支社業務施設	31
日本貨物鉄道(株)	九州支社 （福岡県北九州市小倉北区）	支社業務施設	23

3【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設及び改修の計画は次のとおりであります。

(2021年12月31日現在)

	件 名	所在地	予定総額 (百万円)	既支払額 (百万円)	資金調達 方法	着手年月	完成予定 年月
鉄 道 ロ ジ ス テ ィ ク ス 事 業	東京レールゲートE A S T	東京都 品川区	25,612	9,494	自己資金 借入金 社債	2019年10月	2022年7月
	仙台タ駅移転工事	宮城県 仙台市	17,771	4,828	自己資金 借入金 負担金	2017年3月	2023年3月
	機関車新製 (E F 210形式)	-	12,841	7,066	自己資金 借入金 負担金	2019年3月	2023年3月
	機関車新製 (D D 200形式・H D 300形式)	-	7,253	3,435	自己資金 借入金	2019年7月	2023年3月
	機関車新製 (九州地区置換)	-	8,573	234	自己資金 借入金	2020年4月	2026年3月
	T R A C Eの更新	-	2,532	476	自己資金 借入金	2019年10月	2023年3月
	D P L札幌レールゲート	北海道 札幌市	1,430	-	自己資金 借入金	2020年3月	2022年6月
	横浜羽沢E & S化工事	神奈川県 横浜市	1,171	964	自己資金 借入金	2015年4月	2022年3月
	新人事システムの開発	-	1,080	921	自己資金 借入金	2018年4月	2023年3月

(2) 設備の除却等の計画については、該当事項はありません。

第4【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

(1)【株式の総数等】

①【株式の総数】

種類	発行可能株式総数（株）
普通株式	1,520,000
計	1,520,000

②【発行済株式】

種類	発行数（株）	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	380,000	非上場	当社は単元株制度を採用して おりません。
計	380,000	—	—

(2)【新株予約権等の状況】

①【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

②【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

③【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【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)
1987年4月1日	380,000	380,000	19,000	19,000	15,300	15,300

（注）発行済株式総数、資本金及び資本準備金の増加は会社設立によるものです。

(4)【所有者別状況】

2021年12月31日現在

区分	株式の状況								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）	-	-	-	1	-	-	-	1	-
所有株式数（株）	-	-	-	380,000	-	-	-	380,000	-
所有株式数の割合（％）	-	-	-	100.00	-	-	-	100.00	-

(5) 【大株主の状況】

2021年12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 (%)
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	神奈川県横浜市中区本町六丁目50番1号 (横浜アイランドタワー)	380,000	100.00
計	—	380,000	100.00

(6) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

2021年12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）	—	—	—
完全議決権株式（その他）	普通株式 380,000	380,000	「1（1）②発行済株式」の記載を参照
単元未満株式	—	—	—
発行済株式総数	380,000	—	—
総株主の議決権	—	380,000	—

② 【自己株式等】

2021年12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 (%)
—	—	—	—	—	—
計	—	—	—	—	—

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】

該当事項はありません。

(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。

(4)【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

該当事項はありません。

3【配当政策】

当社は、経営基盤強化のために内部留保するとともに、業績の動向を踏まえつつ、株主への利益還元の充実に努めてまいりたいと考えております。

剰余金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あります。

後者につきましては「取締役会の決議により、毎年9月30日を基準日として中間配当を行うことができる」旨を定款に定めております。

当社は、これまで剰余金の配当は実施しておりません。内部留保資金につきましては、安全を基盤とし今後予想される経営環境の変化に対応すべく、有効な投資をしてまいります。

なお、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（昭和61年法律第88号）に基づき、剰余金の配当その他の剰余金の処分の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければその効力を生じません。

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】

① コーポレート・ガバナンスに関する考え方

当社は企業理念の精神に則り、貨物鉄道輸送の使命を認識し、社会的責任を果たしていくとともに、長期的な発展と継続的な企業価値の向上を図ってまいります。

これらを実現するために、鉄道事業を中心とする当社の事業特性と、コーポレートガバナンス・コードの趣旨を踏まえるべく、株主をはじめとした各ステークホルダーとの信頼関係を構築し、中長期的な視野のもと、経営の健全性、効率性及び透明性を確保するためのコーポレート・ガバナンスの充実を図っています。

(現行のコーポレート・ガバナンス体制を採用している理由)

当社は、主たる事業である鉄道事業において、安全の確保等様々な知識と経験及び中長期的視野に基づいた意思決定が必要であるため、取締役会を設置するとともに、取締役会から独立した監査役で構成される監査役会を設置しております。

② 会社の機関の内容及び内部統制システムの整備の状況

a 会社の機関の基本説明

当社では、事業内容、規模等を総合的に勘案し、コーポレート・ガバナンスの体制として、取締役会及び取締役会から独立した監査役で構成される監査役会を設置しております。

取締役会は、取締役9名（男性7名、女性2名）で構成しております。このうち3名を社外取締役としており、監視・監督機能を強化するとともに、業務執行状況を社外取締役に説明する機会を増やし、情報伝達の充実を図っています。取締役候補は、代表取締役社長が株主総会に推薦する候補者を提案し、取締役会にて決議しております。

取締役会は原則として毎月1回開催し、法定事項・経営に関する重要事項等について、事柄の背景や進捗状況等を含めて十分かつ多面的に審議の上、適法・適正に意思決定の決議を行うとともに、経営上重要な事項については報告あるいは協議を行い、情報共有化を図っております。

なお、業務執行上の基本的事項を審議するため、取締役等で構成する審議機関として経営会議を設置し、原則として週1回開催することで審議の充実を図っております。併せて、執行役員に権限委譲を行うことで、取締役の監視・監督業務の充実と、意思決定・業務執行の迅速化を図っております。

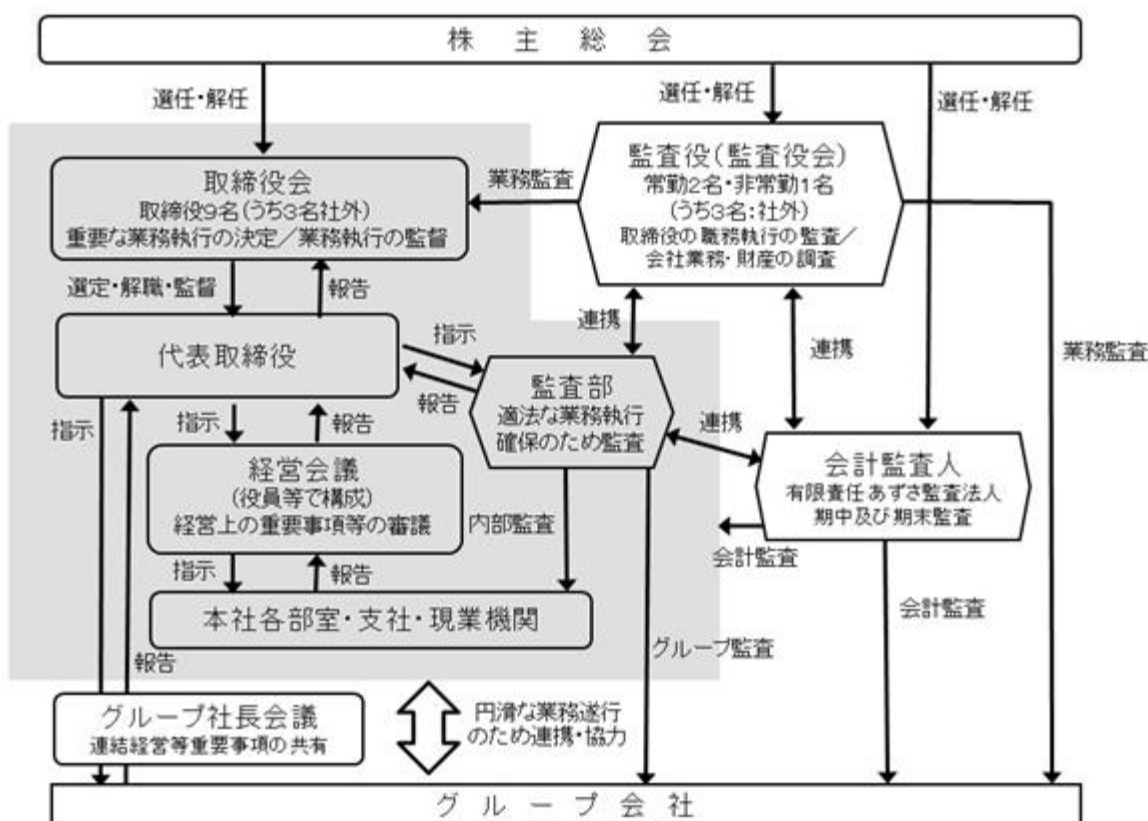
監査役会は監査役3名（全員が社外監査役）で構成されており、取締役の職務執行について監査方針及び監査計画に基づく適正な監査を行うことで、経営の健全性を担保しております。監査役候補は、監査役会の同意を得た上で、代表取締役社長が株主総会に推薦する候補者を提案し、取締役会にて決議しております。

監査役会は原則として月1回開催し、法定事項の審議のほか、業務執行状況等について監査役が相互に意見を述べるとともに、監査役間の情報交換を行っております。

[コーポレート・ガバナンス概念図]

コーポレート・ガバナンス概念図

2021年12月31日現在



b 内部統制システムの整備の状況

当社は「法令遵守が企業の社会的責任の基本であること」及び「当社事業の基盤は安全の確保にあること」の基本認識に立ち、経営の適法性と透明性を高め、当社及びグループの健全な発展のために経営の意思決定、業務の執行及びリスク管理などについて下記の体制を整備しております。

(a) 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（会社法第362条第4項第6号、会社法施行規則第100条第1項第4号）

業務の執行にあたっては企業理念の精神に則り、鉄道貨物輸送の社会的使命を認識して法令や定款等社内規程及び社会規範を遵守するとともに、経営上の重要事項については経営会議や取締役会で多面的に審議し決定します。

また、コンプライアンス・法務部が必要な教育を実施し、監査部が内部監査を実施して法令等の遵守状況を確認するほか、法令違反その他法的リスクについては弁護士等によるリーガルチェックを適宜行い、内部及び外部からの通報窓口を設置し、問題事象についての報告・相談を受け付けることにより、回避に努めます。

更に、企業理念に加えて役員及び社員の行動規範としてのJR貨物グループコンプライアンス指針により法令遵守をはじめとしたコンプライアンスの徹底を図ります。

市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力及び団体とは、断固として対決し、一切の関係遮断に取り組めます。

(b) 取締役の職務の執行に関する情報の保存・管理に関する体制（会社法施行規則第100条第1項第1号）

会議議事録等の記録、稟議書等の重要な書類については法令及び文書等規程の定めに基づいて保存・管理し、取締役及び監査役からの要請により閲覧に供します。

(c) 損失の危険に関する規程その他の体制（会社法施行規則第100条第1項第2号）

事業活動における安全の確保については経営の最重要課題であるとの認識の下、輸送の安全を確保するための事業運営方針、管理体制及び実施方法等を定めた安全管理規程に則り、安全マネジメント態勢を確立し、安全性の向上に継続的に取り組みます。その一環として、本社及び各支社に安全推進委員会を設置して運転事故・労働災害の防止に努めるほか、異常時に備え24時間体制の指令員を本社及び各支社に配置し迅速かつ適切な対応ができる体制をとります。

さらに全社的リスク管理の観点から、各担当部署で事業上のリスクを把握し、社内規程・マニュアルの制定等、必要な事柄を整備するほか、リスク管理体制の全体把握を行うリスク統括本部を設置し、リスクに対する

一元的な管理を行うとともに、社長を委員長とするリスク管理委員会において事業リスク全般に関する対応を審議します。

(d) 取締役の職務の執行が効率的に行われる体制（会社法施行規則第100条第1項第3号）

取締役会は、取締役の業務分担を決定し、各取締役の具体的な業務執行については組織規程等に定める権限に基づき効率的に行います。

また、取締役会において中期経営計画を策定し、同計画に基づいて年度毎の事業計画及び収支予算計画を策定し、経営の目標管理を行います。

人事、設備投資及び調達についてはそれぞれの委員会で、よりきめ細かく計画を策定し効率的に執行します。

(e) 企業集団の業務の適正を確保するための体制（会社法施行規則第100条第1項第5号）

- ・ J R 貨物グループ理念及び J R 貨物グループコンプライアンス指針に基づき、グループの役員・社員一体となって、目標・価値観を共有するとともに、法令遵守をはじめとしたコンプライアンスの徹底を図り、各グループ会社及び当社に設置された通報窓口で問題事象を受け付けることにより、迅速な対応を行います。

- ・ グループ会社の管理は、各社が所属するセグメントを所管する取締役及び各本部が行うものとし、必要により所管以外の本部も関与します。具体的には、グループ会社との間で事業運営に関する協定を締結し、事業計画等経営上重要な事項について事前協議又は報告を求めるほか、個別ヒアリング等を行うことにより経営方針等について協議、指導を行います。また、グループ社長会議を定期的に開催し、経営方針及び情報の共有を行います。

グループ各社へは役員等を派遣し、業務執行やリスク管理等について業務の適正を確保し、効率的に行う体制を整えます。

- ・ グループ会社の内部統制状況について、当社監査役と会計監査人及び監査部との間で連携し情報交換を行うことで、効率的なグループ会社への監査を実施します。

(f) 監査役がその職務を補助すべき使用人の配置を求めた場合、その使用人に関する事項、その使用人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（会社法施行規則第100条第3項第1号、2号及び3号）

監査役は、監査部所属の社員に監査業務に必要な事項を命令することができるものとし、監査役より監査業務に必要な命令を受けた社員は当該事項に関して、取締役、監査部長等の指揮命令を受けないものとします。

また、当該社員の人事異動、人事評価に際しては、監査役の意見を尊重します。

(g) 当社及び子会社の取締役等及び使用人又はこれらの者から報告を受けた者が監査役に報告をするための体制並びに報告したことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制（会社法施行規則第100条第4号及び5号）

当社及び子会社の取締役又は使用人は、当社又はグループに重大な影響を及ぼすおそれのある事項については当社監査役に対して速やかに報告します。

また、これらの報告をした者が、当該報告を理由として不利な取扱いを受けないよう、法令等を遵守します。

(h) 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（会社法施行規則第100条第3項第6号及び7号）

監査役監査の実効性確保について、取締役は、取締役会や経営会議を始めとした重要な会議への出席及び議事内容の確認、監査部、会計監査人との連携並びに代表取締役等との定期的な意見交換その他監査役の効率的な監査活動に必要な体制を整備します。

監査役からの要請があった場合における、監査部以外の他部門からの監査業務への補助体制を整備します。

監査役がその職務執行によって生じた費用は当社が負担します。

(i) 提出会社の子会社の業務の適正を確保するための体制整備の状況については、「(e) 企業集団の業務の適正を確保するための体制」の項目をご参照ください。

③ リスク管理体制の整備の状況

社長を委員長とするリスク管理委員会を設置し、事業リスク全般を把握して対応を審議し、取締役会に報告する体制としております。

あらゆるリスクを管理する観点から、全体把握を行うリスク統括本部を設置し、リスク管理規程に基づく一元管理を行っており、全社横断的あるいは各担当部署でのリスク把握や対応方針の策定等により、必要な対応事項の整備を促進しております。

中でも、鉄道輸送の安全の確保は重要な課題と認識しており、輸送の安全を確保するための事業運営方針と管理体制・実施方法等を定めた安全管理規程に則って安全マネジメント体制を確立し、安全性向上に継続的に取り組んでおります。

その一環として、本社および各支社に安全推進委員会を設置し、運転事故・労働災害の防止に努めているほか、異常時に備えた24時間体制の指令員を本社および支社に配置しており、全国で迅速かつ適切な対応ができる体制をとっております。

情報セキュリティ向上を図るため、情報システム部に情報セキュリティ対策室を設置し、システム保護、ウイルス防止対策や教育等を実施しております。

④ 役員報酬等の内容

区分	人数	報酬等の額
取締役 (うち社外取締役)	13名 (3名)	211百万円 (22百万円)
監査役 (うち社外監査役)	3名 (3名)	52百万円 (52百万円)
計	16名	264百万円

(注) 1.上記報酬等の総額には、2020年6月19日開催の第33回定時株主総会終結の時を持って退任した取締役4名に対する支給額を含めております。

2.上記報酬等の総額には、当事業年度における役員退職慰労引当金の繰入額、取締役40百万円（うち社外取締役4百万円）、監査役9百万円（うち社外監査役9百万円）を含んでおります。

3.上記のほか、当事業年度中に退任した取締役4名に対し退職慰労金123百万円を支給しております。

⑤ 取締役の定数

当社は、25名以内の取締役を置く旨を定款に定めております。

⑥ 責任限定契約の内容の概要

当社は、各社外取締役・社外監査役との間に、会社法第423条第1項の責任を限定する契約を締結し、その責任の限度額は、法令が規定する額とすることができる旨を定款で定めており、本有価証券届出書提出日現在、当該契約を締結しております。

⑦ 取締役の選任決議要件

当社において取締役の選任決議につきましては、議決権を行使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以て行う旨を定款に定めております。また、取締役の選任決議は、累積投票によらない旨を定款に定めております。

⑧ 取締役会として決議できることとした株主総会決議事項

当社は、中間配当について、会社法第454条第5項の規定により、取締役会の決議によって毎年9月30日を基準日として、中間配当をすることができる旨を定款に定めております。これは株主への機動的な利益還元を行うことを目的とするものであります。

⑨ 株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項の定めによる決議につきましては、議決権を行使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以上をもって行う旨を定款に定めております。これは株主総会を円滑に運営するためであります。

(2) 【役員の状況】

① 役員一覧

男性10名 女性2名（役員のうち女性の比率16.67%）

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 兼会長執行役員	田村 修二	1948年 8月5日生	1972年4月 1987年4月 1996年6月 1997年6月 1999年6月 2000年6月 2001年6月 2002年6月 2004年6月 2006年6月 2007年6月 2012年6月 2013年6月 2015年6月 2018年6月	日本国有鉄道入社 当社 総務部勤務課長 同 総務部長 同 総合企画本部企画部長 同 執行役員 総合企画本部副本部長、企画部長 同 執行役員 ロジスティクス総本部営業推進本部 長、営業部長、総合企画本部副本部長 同 取締役 ロジスティクス総本部副総本部長、営 業推進本部長 同 常務取締役 同 代表取締役専務 総合企画本部長 同 代表取締役専務 ロジスティクス本部長 同 代表取締役副社長 事業開発本部長 同 代表取締役社長 事業開発本部長 同 代表取締役社長 同 代表取締役社長兼社長執行役員 同 代表取締役会長兼会長執行役員(現在)	注4	—
代表取締役社長 兼社長執行役員	真貝 康一	1955年 6月11日生	1978年4月 1998年6月 1999年6月 2003年4月 2005年4月 2007年4月 2007年6月 2009年6月 2011年6月 2013年6月 2014年6月 2015年6月 2016年6月 2017年6月 2018年6月 2020年6月	株式会社日本興業銀行入行 同 システム企画部総括班参事役 同 出向：ハウステンボス株式会社 株式会社みずほコーポレート銀行資本市場部長 同 証券部長 当社 事業開発本部グループ戦略部担当部長 同 事業開発本部グループ戦略部長 同 執行役員 東北支社長 同 常務執行役員 東北支社長 同 総括執行役員 ロジスティクス本部営業統括部 長 同 取締役 鉄道ロジスティクス本部営業統括部 長、営業部長 同 取締役兼執行役員 鉄道ロジスティクス本部営 業統括部長、営業部長 同 取締役兼常務執行役員 鉄道ロジスティクス本 部営業統括部長 同 取締役兼常務執行役員 事業開発本部長 同 代表取締役社長兼社長執行役員 同 代表取締役社長兼社長執行役員、リスク統括本 部長（現在）	注4	—
取締役 (社外・非常勤)	榎谷 隆夫	1948年 11月7日生	1971年5月 1975年2月 1980年4月 1986年1月 1986年4月 1989年3月 2012年6月 2014年10月 2018年11月	榎谷隆夫会計士補事務所開業 榎谷隆夫会計士事務所開業 東洋女子短期大学大学講師 センチュリー監査法人代表社員 株式会社ブレイン・コア代表取締役（現在） 株式会社エフ・ピーブレイン代表取締役（現在） 当社社外取締役（現在） 株式会社ストラテジックブレイン代表取締役 （現在） 株式会社ファーストリテイリング社外監査役	注4	—
取締役 (社外・非常勤)	矢ヶ崎 紀子	1963年 4月22日生	1987年4月 1990年10月 2008年10月 2011年7月 2014年4月 2014年6月 2018年4月 2019年4月 2020年6月 2020年6月	株式会社住友銀行入社 株式会社日本総合研究所総合研究 部門上席主任研究員 国土交通省観光庁参事官（観光経済担当） 首都大学東京都市環境学部特任准教授 東洋大学国際地域学部准教授 当社社外取締役（現在） 東洋大学国際観光学部教授 東京女子大学現代教養学部教授（現在） 東武鉄道株式会社社外取締役（現在） 一般財団法人運輸総合研究所理事（現在）	注4	—

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (株)
取締役 (社外・非常勤)	中島 好美	1956年 12月16日生	1980年4月 2002年4月	安田信託銀行株式会社入社 アメリカン・エクスプレス・インターナショナル・ インコーポレイテッド（日本） グローバルトラベ ラーズチェック&プリペイドカードサービス 担当 副社長	注4	—
			2011年8月	アメリカン・エクスプレス・インターナショナル・ インコーポレイテッド（シンガポール）社長		
			2014年2月	アメリカン・エクスプレス・インターナショナル・ インコーポレイテッド（日本） 個人事業部門アク イジション・マーケティング統括上席副社長		
			2014年4月	アメリカン・エクスプレス・ジャパン株式会社 代 表取締役社長兼任		
			2016年4月 2017年6月	事業構想大学院大学 客員教授（現在） イオンフィナンシャルサービス株式会社 社外取締 役（現在）		
			2018年6月 2018年9月	当社社外取締役（現在） 株式会社アルバック 社外取締役（現在）		
			2021年4月	積水ハウス株式会社社外取締役（現在）		
取締役 兼常務執行役員	犬飼 新	1959年 10月6日生	1985年4月 2003年6月 2003年8月 2004年3月 2005年6月 2008年6月 2011年6月 2013年6月 2015年6月 2016年6月	株式会社間組入社 当社 総務部サブリーダー 同 関東支社東京営業支店副支店長 同 営業推進本部営業部サブリーダー 同 関東支社東京営業支店長 同 関西支社広島営業支店長 同 ロジスティクス本部コンテナ品質管理部長 同 北海道支社長 同 執行役員 関東支社長 同 執行役員 関東支社長、鉄道ロジスティクス本 部営業統括部長	注4	—
			2017年6月	同 取締役兼執行役員 鉄道ロジスティクス本部 営業統括部長		
			2018年6月	同 取締役兼執行役員 鉄道ロジスティクス本部 長、営業統括部長		
			2019年6月	同 取締役兼常務執行役員 鉄道ロジスティクス本 部長		
			2020年6月	同 取締役兼常務執行役員経営統括本部長（現在）		
取締役 兼常務執行役員	吉澤 淳	1959年 4月4日生	1982年4月 2005年7月 2007年3月 2007年10月 2009年5月 2009年7月 2011年6月 2012年6月	株式会社日本興業銀行入行 当社事業開発本部開発部副部長 同 事業開発本部開発部担当部長 同 北海道支社副支社長 同 ロジスティクス本部国際物流開発部担当部長 同 ロジスティクス本部国際物流開発部長 同 （出向）株式会社ジェイアール貨物・インターナ ショナル代表取締役社長 同 （出向）独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支 援機構	注4	—
			2014年6月	同 東海支社長		
			2016年6月	同 執行役員東海支社長		
			2018年6月	同 常務執行役員関東支社長		
			2020年6月	同 取締役兼常務執行役員鉄道ロジスティクス本部 長（現在）		

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (株)
取締役 兼常務執行役員	遠藤 雅彦	1958年 12月20日生	1981年4月 1987年4月 1987年11月 1992年6月 1994年3月 1995年2月 1996年1月 1996年6月 1998年11月 1999年11月 2004年6月 2005年5月 2008年6月 2010年6月 2012年6月 2013年6月 2015年6月 2017年6月 2019年6月 2020年6月	日本国有鉄道入社 当社 同 勤労課副長 同 東海支社静岡支店担当課長 同 東北支社仙台営業支店長 同 東北支社営業課長 同 総合企画本部企画部担当課長 同 本社ビル推進室サブリーダー 同 鉄道事業本部営業部副部長 同 営業推進本部お客様相談室長 同 関西支社広島支店長 同 関東支社副支社長 同 (出向)日本フレートライナー株式会社 同 人事部長 同 (出向)株式会社オー・エル・エス代表取締役社長 同 九州支社長 同 執行役員九州支社長 同 執行役員関西支社長 同 常務執行役員経営統括本部副本部長 同 取締役兼常務執行役員安全統括本部長（現在）	注4	—
取締役 兼執行役員	野村 康郎	1959年 7月29日生	1983年4月 2003年6月 2003年8月 2004年3月 2006年3月 2006年6月 2009年5月 2010年6月 2012年6月 2017年6月 2020年6月 2021年6月	味の素ゼネラルフーズ株式会社 入社 日本貨物鉄道株式会社 入社 同 関東支社東京貨物ターミナル駅助役 同 IT推進本部情報システム部サブリーダー 同 IT推進本部情報システム部グループリーダー 同 IT推進本部情報システム部副部長 同 IT改革推進室長 同 情報システム部担当部長 同 情報システム部長 同 執行役員経営統括本部技術企画部長 同 執行役員経営統括本部副本部長・業務創造推進部長、技術企画部、情報システム部担当 同 取締役兼執行役員事業開発本部長（現在）	注3	—
常勤監査役 (社外)	仙波 春雄	1950年 3月21日生	1973年10月 1991年5月 1999年5月 2008年7月 2012年7月	監査法人太田哲三事務所入所 太田昭和監査法人社員 同 代表社員 新日本有限責任監査法人代表社員 当社 常勤監査役（現在）	注5	—
常勤監査役 (社外)	小西 昭	1957年 4月3日生	1980年4月 1995年6月 1996年10月 1998年6月 2000年7月 2001年6月 2004年7月 2005年7月 2006年6月 2007年7月 2008年7月 2011年4月 2012年1月 2012年7月 2014年6月 2016年10月 2019年6月	大蔵省入省 関東信越国税局課税第一部長 理財局総務課たばこ塩事業室長 公正取引委員会事務総局経済取引局取引部取引企画課 取引調査室長 関東財務局管財第一部長 経済協力開発機構（OECD）金融財政企業局域外国 担当課長（パリ） 預金保険機構金融再生部審議役 同 総務部審議役(国際担当)兼RCC室事務局長 高松国税局長 神戸税関長 日本たばこ産業(株)財務副責任者 名古屋税関長 東海財務局長 国土交通省大臣官房審議官兼内閣官房アイヌ総合政策 室長 輸出入・港湾関連情報処理センター(株)専務取締役 (株)ANA Cargo 顧問 当社常勤監査役（現在）	注5	—

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (株)
監査役 (社外・非常勤)	荒木 幹夫	1948年 3月23日生	1971年7月 1987年4月 1990年3月 1992年3月 1993年3月 1995年6月 1996年6月 1998年5月 1999年10月 2000年3月 2002年6月 2006年10月 2008年10月 2011年6月 2012年6月 2013年6月 2018年8月	日本開発銀行入行 同 総務部副長 同 人事部人事課長 同 経理部次長 同 総務部次長 同 企画部長 同 秘書役 同 産業・技術部長 日本政策投資銀行産業・技術部長 同 総務部長 同 理事 同 副総裁 株式会社日本政策投資銀行代表取締役副社長 同 顧問 一般財団法人日本経済研究所理事長 当社 監査役（現在） 株式会社日本経済研究所取締役会長（現在）	注6	—
計						—

- (注) 1. 取締役 櫻谷隆夫氏、矢ヶ崎紀子氏及び中島好美氏は、会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。
2. 常勤監査役 仙波春雄氏及び小西昭氏並びに監査役 荒木幹夫氏は、会社法第2条第16号に定める社外監査役であります。
3. 任期は2021年3月期に係る定時株主総会終結の時から2022年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
4. 任期は2020年3月期に係る定時株主総会終結の時から2022年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
5. 任期は2020年3月期に係る定時株主総会終結の時から2024年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
6. 任期は2019年3月期に係る定時株主総会終結の時から2023年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。

② 社外取締役及び社外監査役

当社の社外取締役は3名であります。また、監査役は3名全員が社外監査役であります。

社外取締役及び社外監査役からは、豊富な経験と幅広い見識に基づき、独立した立場から、取締役会又は監査役会の場に限らず、当社の業務遂行上有益な意見を受けております。

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、内部統制基本方針に定める各項目の実施に活かしております。

各社外取締役及び社外監査役個人と当社との間に、開示すべき人的関係、資本的関係または取引関係その他の利害関係はありません。

各社外取締役及び社外監査役の出身元の会社等（他の会社等の役員もしくは使用人である場合、または他の会社の役員もしくは使用人であった場合における当該他の会社等）と当社との間における開示すべき人的関係、資本的関係または取引関係その他の利害関係については、次のとおりです。

社外監査役の小西 昭氏は財務省の出身であります。財務関係機関と当社との間には取引関係がありますが、取引の規模・性質に照らして、株主・投資者の判断に影響を及ぼすおそれはないと考えられることから、概要の記載を省略いたします。

社外監査役については、社外における豊富な知識・経験を監査業務に活かすほか、独立した立場から取締役の職務執行を監査するなど、コーポレート・ガバナンス体制の強化を目的として選任しております。

当社においては、社外監査役2名が常勤監査役として監査を行っております。社外監査役と監査部門との相互連携については、「(3) 監査の状況 ②内部監査の状況」における相互連携に関する記述のとおりであります。

(3) 【監査の状況】

① 監査役監査の状況

監査役監査につきましては、常勤監査役2名を含む3名の監査役（全員が社外監査役）により、監査役会で決定する監査方針及び毎年度策定する監査計画に基づき実施しております。常勤監査役の主な活動としては、取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議への出席、重要な会議の議事録や重要な決裁書類等の閲覧、本社各部門等に対するヒアリング、各支社及び現業機関等の実地調査、並びに子会社の調査等を通じて、当社及び子会社における内部統制システムの適用状況等を注視することにより、取締役の業務執行の適法性・妥当性を監査しております。なお、監査役仙波春雄氏は、公認会計士の資格を有しており、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。

最近事業年度において当社は監査役会を原則月1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あります。

役職	氏名	監査役会出席状況
常勤監査役（社外）	仙波 春雄	全12回中12回
常勤監査役（社外）	小西 昭	全12回中12回
監査役（社外）	荒木 幹夫	全12回中12回

監査役会における主な検討事項としては、監査の方針、監査計画、監査業務の分担その他の監査役の職務の執行に関する事項、監査報告の作成、会計監査人の再任、会計監査人の報酬等に対する同意、内部統制システムの整備・運用状況等です。

なお、監査役の職務を補助すべき使用人として、監査部に専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

② 内部監査の状況

内部監査につきましては、本社に監査部（4名）を設置し、当社の各事業部門及び各子会社等に対して監査計画に基づく監査を実施し、その結果を代表取締役及び監査役に報告しております。監査の結果必要と認められる事項については、対象部門・対象会社に対して改善を求めるとともに、爾後の状況を確認しております。

また、鉄道の運転事故及び労働災害の防止のため、安全マネジメント部に安全監査グループ（3名）を設置し、専門性の高いスタッフによる安全監査を実施しており、その結果は安全推進委員会を通じ、経営会議で代表取締役に報告しております。

内部監査、監査役監査および会計監査の相互連携については、監査役と監査部との間で適宜情報共有をしているほか、監査役は会計監査人の監査実施状況等の報告聴取および意見交換等を実施するなど、相互に効率的かつ効果的な監査活動が行えるよう努めております。さらに、監査役・監査部・会計監査人の三者による意見交換を定期的に実施しております。

③ 会計監査の状況

a 会計監査人の名称

有限責任 あずさ監査法人

b 継続監査期間

14年間

c 業務を執行した公認会計士

指定有限責任社員 業務執行社員:安藤 見、田原 諭

d 監査業務に係る補助者の構成

公認会計士9名、会計士試験合格者7名、その他11名

e 会計監査人の選定方針と理由

会計監査人としての独立性、専門性及び品質管理体制を具備し、効率的かつ効果的な監査業務の運営が期待できることなどを総合的に勘案し、適任と判断しております。

f 監査役及び監査役会による会計監査人の評価

監査役会は、会計監査人による監査報告及び相互の意見交換等を通じて会計監査人の監査実施内容を把握しており、その独立性と専門性及び品質管理体制等について総合的に評価を行っております。

④ 監査報酬の内容等

a 監査公認会計士等に対する報酬

区分	最近連結会計年度の前連結会計年度		最近連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬（百万円）	非監査業務に基づく報酬（百万円）	監査証明業務に基づく報酬（百万円）	非監査業務に基づく報酬（百万円）
提出会社	55	—	80	17
連結子会社	16	—	16	-
計	71	—	96	17

最近連結会計年度

当社における非監査業務の内容は、収益認識に関する会計基準の導入に関するアドバイザリー業務であります。

b 監査公認会計士等と同一のネットワークに対する報酬（a.を除く）

該当事項はありません。

c その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

該当事項はありません。

d 監査報酬の決定方針

決定方針はありませんが、監査時間数等を勘案したうえで、監査役会の同意を得て決定しております。

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、会社法第399条第1項の規定により会計監査人の報酬等に同意するにあたり、会計監査人の監査計画の内容、会計監査の職務遂行状況及び報酬見積りの算出根拠等を確認し、検討を加えております。

(4) 【役員の報酬等】

当社は非上場会社でありますので、記載すべき事項はありません。

なお、役員報酬の内容につきましては、「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」に記載しております。

(5) 【株式の保有状況】

当社は非上場会社でありますので、記載すべき事項はありません。

第5【経理の状況】

1．連結財務諸表及び四半期連結財務諸表並びに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）に基づいて作成しております。
- (2) 当社の四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（平成19年内閣府令第64号）に基づいて作成しております。
- (3) 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条の規定に基づき、財務諸表等規則および「鉄道事業会計規則」（昭和62年運輸省令第7号）により作成しております。

2．監査証明について

- (1) 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、前連結会計年度（2019年4月1日から2020年3月31日まで）及び当連結会計年度（2020年4月1日から2021年3月31日まで）の連結財務諸表並びに前事業年度（2019年4月1日から2020年3月31日まで）及び当事業年度（2020年4月1日から2021年3月31日まで）の財務諸表について、有限責任あずさ監査法人により監査を受けております。
- (2) 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、第3四半期連結会計期間（2021年10月1日から2021年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（2021年4月1日から2021年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表について、有限責任あずさ監査法人による四半期レビューを受けております。

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

当社および当社の連結子会社は、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おります。具体的には、当社および当社の連結子会社において、共通の会計システムやマニュアル等に基づく連結決算作業を行うほか、経理実務担当者を対象とした研修等を実施しております。

また、会計基準等の変更等を適切に把握し対応するため、各種団体が主催するセミナー等に参加しています。

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

① 【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	33,989	27,922
受取手形及び売掛金	9,254	9,322
未収運賃	9,219	8,999
たな卸資産	※ 6 4,560	※ 6 5,248
未収入金	7,505	8,095
未収還付法人税等	29	598
その他	※ 2 6,174	※ 2 7,118
貸倒引当金	△15	△18
流動資産合計	70,718	67,287
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	※ 2 149,023	※ 2 149,256
機械装置及び運搬具（純額）	116,143	116,426
土地	※ 2 35,168	※ 2 36,330
建設仮勘定	7,244	5,076
その他（純額）	10,161	8,473
有形固定資産合計	※ 3, ※ 4 317,741	※ 3, ※ 4 315,562
無形固定資産	3,682	3,610
投資その他の資産		
投資有価証券	※ 1 14,417	※ 1 14,437
繰延税金資産	4,543	4,779
その他	6,691	6,645
貸倒引当金	△77	△70
投資その他の資産合計	25,575	25,791
固定資産合計	346,999	344,964
資産合計	417,718	412,251

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	1,076	2,089
短期借入金	※2 1,265	1,430
1年内返済予定の長期借入金	※2 15,008	※2 12,507
未払金	34,491	22,453
未払法人税等	2,311	450
未払消費税等	1,307	888
前受金	5,767	10,715
賞与引当金	4,492	4,397
環境対策引当金	387	471
災害損失引当金	32	189
その他	14,813	11,885
流動負債合計	80,955	67,480
固定負債		
長期借入金	※2 155,543	※2 168,059
繰延税金負債	3	22
退職給付に係る負債	40,377	37,663
役員退職慰労引当金	816	737
環境対策引当金	832	701
預り保証金	31,074	30,035
その他	6,452	5,737
固定負債合計	235,101	242,958
負債合計	316,056	310,439
純資産の部		
株主資本		
資本金	19,000	19,000
資本剰余金	16,662	16,662
利益剰余金	55,854	55,924
株主資本合計	91,517	91,587
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	293	548
退職給付に係る調整累計額	4,792	4,433
その他の包括利益累計額合計	5,085	4,981
非支配株主持分	5,057	5,243
純資産合計	101,661	101,812
負債純資産合計	417,718	412,251

【四半期連結貸借対照表】

(単位：百万円)

当第3四半期連結会計期間
(2021年12月31日)

資産の部	
流動資産	
現金及び預金	15,521
受取手形及び売掛金	9,348
未収運賃	8,403
棚卸資産	6,309
未収入金	6,789
未収消費税等	412
未収還付法人税等	44
その他	8,485
貸倒引当金	△11
流動資産合計	55,302
固定資産	
有形固定資産	
建物及び構築物（純額）	147,163
機械装置及び運搬具（純額）	116,202
土地	36,553
建設仮勘定	13,007
その他（純額）	9,611
有形固定資産合計	322,538
無形固定資産	3,291
投資その他の資産	
投資有価証券	14,429
繰延税金資産	5,237
その他	6,396
貸倒引当金	△68
投資その他の資産合計	25,995
固定資産合計	351,826
資産合計	407,128

(単位：百万円)

当第3四半期連結会計期間
(2021年12月31日)

負債の部	
流動負債	
支払手形及び買掛金	1,509
短期借入金	2,100
1年内返済予定の長期借入金	11,269
未払金	13,910
未払法人税等	498
未払消費税等	602
前受金	11,844
賞与引当金	2,435
環境対策引当金	319
その他	12,115
流動負債合計	56,605
固定負債	
長期借入金	173,997
繰延税金負債	4
退職給付に係る負債	38,493
役員退職慰労引当金	737
環境対策引当金	631
預り保証金	28,735
その他	6,270
固定負債合計	248,871
負債合計	305,476
純資産の部	
株主資本	
資本金	19,000
資本剰余金	16,662
利益剰余金	55,851
株主資本合計	91,513
その他の包括利益累計額	
その他有価証券評価差額金	429
退職給付に係る調整累計額	4,365
その他の包括利益累計額合計	4,795
非支配株主持分	5,342
純資産合計	101,651
負債純資産合計	407,128

②【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

【連結損益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
営業収益	198,954	187,361
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	175,394	170,749
販売費及び一般管理費	※1 13,479	※1 14,085
営業費合計	※2,※3 188,874	※2,※3 184,834
営業利益	10,079	2,527
営業外収益		
受取利息	8	7
受取配当金	86	97
持分法による投資利益	206	—
匿名組合投資利益	556	378
物品売却益	50	134
その他	222	283
営業外収益合計	1,130	901
営業外費用		
支払利息	1,677	1,449
持分法による投資損失	—	104
匿名組合投資損失	419	271
その他	125	153
営業外費用合計	2,222	1,979
経常利益	8,987	1,449
特別利益		
固定資産売却益	※4 14	※4 21
工事負担金等受入額	※5 233	※5 4,574
助成金受入額	—	※6 274
補償金受入額	※7 898	—
その他	7	122
特別利益合計	1,154	4,992
特別損失		
固定資産除却損	※8 326	※8 1,415
固定資産圧縮損	※9 24	※9 2,931
減損損失	※10 553	※10 581
環境対策費	※11 818	※11 185
災害による損失	※12 379	※12 290
災害損失引当金繰入額	※13 32	※13 181
補償金支払額	※14 864	—
その他	78	128
特別損失合計	3,077	5,715
税金等調整前当期純利益	7,064	726
法人税、住民税及び事業税	2,170	679
法人税等調整額	△306	△182
法人税等合計	1,864	497
当期純利益	5,199	228
非支配株主に帰属する当期純利益	150	158
親会社株主に帰属する当期純利益	5,049	69

【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
当期純利益	5,199	228
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△129	277
退職給付に係る調整額	△169	△358
持分法適用会社に対する持分相当額	△38	14
その他の包括利益合計	※1 △337	※1 △67
包括利益	4,861	161
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	4,747	△34
非支配株主に係る包括利益	113	195

【四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書】

【四半期連結損益計算書】

【第3四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	当第3四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年12月31日)
営業収益	140,495
営業費	
運輸業等営業費及び売上原価	126,204
販売費及び一般管理費	11,189
営業費合計	137,393
営業利益	3,102
営業外収益	
受取利息	3
受取配当金	93
持分法による投資利益	139
匿名組合投資利益	77
物品売却益	166
その他	195
営業外収益合計	675
営業外費用	
支払利息	966
匿名組合投資損失	99
その他	156
営業外費用合計	1,221
経常利益	2,556
特別利益	
固定資産売却益	143
工事負担金等受入額	1,188
その他	279
特別利益合計	1,610
特別損失	
固定資産除却損	186
固定資産圧縮損	751
減損損失	459
環境対策費	2,226
災害による損失	179
その他	141
特別損失合計	3,944
税金等調整前四半期純利益	222
法人税、住民税及び事業税	573
法人税等調整額	△394
法人税等合計	179
四半期純利益	42
非支配株主に帰属する四半期純利益	116
親会社株主に帰属する四半期純損失（△）	△73

【四半期連結包括利益計算書】

【第3四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

当第3四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年12月31日)	
四半期純利益	42
その他の包括利益	
その他有価証券評価差額金	△117
退職給付に係る調整額	△68
持分法適用会社に対する持分相当額	△7
その他の包括利益合計	△193
四半期包括利益	△150
(内訳)	
親会社株主に係る四半期包括利益	△260
非支配株主に係る四半期包括利益	110

③【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020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	株主資本合計
当期首残高	19,000	16,607	50,805	86,413
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純利益			5,049	5,049
連結子会社株式の取得による持分の増減		55		55
合併による増加				—
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）				—
当期変動額合計	—	55	5,049	5,104
当期末残高	19,000	16,662	55,854	91,517

	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	424	4,962	5,387	5,025	96,825
当期変動額					
親会社株主に帰属する当期純利益			—		5,049
連結子会社株式の取得による持分の増減			—		55
合併による増加			—		—
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△131	△169	△301	32	△268
当期変動額合計	△131	△169	△301	32	4,835
当期末残高	293	4,792	5,085	5,057	101,661

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021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	株主資本合計
当期首残高	19,000	16,662	55,854	91,517
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純利益			69	69
連結子会社株式の取得による持分の増減				—
合併による増加			0	0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）				—
当期変動額合計	—	—	70	70
当期末残高	19,000	16,662	55,924	91,587

	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	293	4,792	5,085	5,057	101,661
当期変動額					
親会社株主に帰属する当期純利益			—		69
連結子会社株式の取得による持分の増減			—		—
合併による増加			—		0
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	254	△358	△104	185	81
当期変動額合計	254	△358	△104	185	151
当期末残高	548	4,433	4,981	5,243	101,812

④【連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021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	7,064	726
減価償却費	21,625	21,941
減損損失	553	581
長期前払費用償却額	323	358
退職給付に係る負債の増減額（△は減少）	△2,973	△3,237
受取利息及び受取配当金	△95	△104
支払利息	1,677	1,449
持分法による投資損益（△は益）	△206	104
工事負担金等受入額	△233	△4,574
助成金受入額	—	△274
固定資産売却損益（△は益）	△13	△16
固定資産除却損	1,797	2,133
固定資産圧縮損	24	2,931
災害損失	379	290
営業債権の増減額（△は増加）	464	△965
たな卸資産の増減額（△は増加）	195	△691
営業債務の増減額（△は減少）	1,450	1,584
環境対策引当金の増減額（△は減少）	701	△47
災害損失引当金の増減額（△は減少）	△77	157
預り保証金の増減額（△は減少）	△462	△1,271
未払消費税等の増減額（△は減少）	990	△316
その他	125	△316
小計	33,310	20,443
利息及び配当金の受取額	86	96
利息の支払額	△1,387	△1,235
法人税等の支払額	△499	△3,055
法人税等の還付額	1,119	29
災害損失の支払額	△261	△290
営業活動によるキャッシュ・フロー	32,367	15,988
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形及び無形固定資産の取得による支出	△21,110	△33,079
有形及び無形固定資産の売却による収入	20	38
工事負担金等受入による収入	1,291	3,953
助成金受入による収入	183	274
固定資産の除却による支出	△812	△2,040
資産除去債務の履行による支出	—	△1,119
その他	380	378
投資活動によるキャッシュ・フロー	△20,047	△31,595
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）	△223	165
長期借入れによる収入	12,222	21,884
長期借入金の返済による支出	△17,367	△11,869
非支配株主への配当金の支払額	△10	△11
その他	△388	△620
財務活動によるキャッシュ・フロー	△5,767	9,548
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	6,552	△6,058
現金及び現金同等物の期首残高	27,146	33,698
合併に伴う現金及び現金同等物の増加額	—	11
現金及び現金同等物の期末残高	※1 33,698	※1 27,651

【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）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

1 連結の範囲に関する事項

子会社のうち、全国通運(株)、日本フレートライナー(株)、日本オイルターミナル(株)、ジェイアールエフ商事(株)、日本運輸倉庫(株)、(株)ジェイアール貨物・不動産開発等21社を連結の範囲に含めております。

なお、2019年7月1日に(株)大阪鉄道倉庫は日本運輸倉庫(株)と合併し消滅しております。

非連結子会社は、セメントターミナル(株)、(株)O Tトランスポート、全通内国通運(株)、東京エフ・エル・サービス(株)等であります。非連結子会社の総資産の合計額、売上高の合計額、当期純損益及び利益剰余金の額等のうち持分に見合う額の合計額は、連結会社の総資産の合計額、売上高の合計額、当期純損益及び利益剰余金の額等のうち持分に見合う額の合計額に比していずれも少額であり、これらの子会社を連結の範囲から除外しても当企業集団の財政状態及び経営成績に関する合理的な判断を妨げる程度の重要性はありません。

2 持分法の適用に関する事項

非連結子会社のうちセメントターミナル(株)に対する投資及び関連会社のうち神奈川臨海鉄道(株)等の10社に対する投資について、それぞれ持分法を適用しております。

非連結子会社（セメントターミナル(株)を除く）及び持分法非適用の関連会社（北海道農産品ターミナル(株)等）に対する投資については、それぞれの当期純損益及び利益剰余金の額等のうち持分に見合う額の合計額が、連結会社及び持分法を適用する会社の当期純損益及び利益剰余金の額等のうち持分に見合う額の合計額に比していずれも少額であり、連結純損益及び連結利益剰余金等に及ぼす影響が軽微であるため、持分法を適用しておりません。

3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社の決算日はすべて3月31日であり、連結決算日と同一であります。

4 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券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）によっております。

その他有価証券

a 時価のあるもの

決算日における市場価格等に基づく時価法（評価差額は、全部純資産直入法により処理し、売却原価は主として移動平均法により算定）によっております。

b 時価のないもの

主として移動平均法に基づく原価法によっております。

② デリバティブの評価基準及び評価方法

時価法によっております。

③ たな卸資産の評価基準及び評価方法

分譲土地建物 個別法に基づく原価法（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）によっております。

貯蔵品その他 主として移動平均法に基づく原価法（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）によっております。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

① 有形固定資産（リース資産を除く）

建物は主として定額法、2016年4月1日以後に取得した構築物については定額法、その他は主として定率法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については、取替法によっております。

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物 3～60年

車両 4～30年

機械装置 5～17年

工具器具備品 2～20年

② 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。ただし、自社利用ソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法によっております。

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（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

④ 長期前払費用

均等償却によっております。

なお、償却期間については、法人税法に規定する方法と同一の基準によっております。

(3) 重要な引当金の計上基準

① 貸倒引当金

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

② 賞与引当金

従業員賞与の支給に充てるため、支給見込額基準により計上したものに、それにかかる社会保険料の会社負担額を含めて計上しております。

③ 災害損失引当金

2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、修繕費用等の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

なお、現時点で合理的に見積ることが困難な復旧費用等については、災害損失引当金に含めておりません。

④ 役員退職慰労引当金

役員及び執行役員の退職慰労金の支給に備えるため、内規に基づく期末要支給額を計上しております。

⑤ 環境対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

(4) 退職給付に係る会計処理の方法

① 退職給付見込額の期間帰属方法

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末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おります。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、そ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(14年)による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、そ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(14年)による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌連結会計年度から費用処理しております。

③ 小規模企業等における簡便法の採用

連結子会社は、退職給付に係る負債及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

(5) 重要なヘッジ会計の方法

① ヘッジ会計の方法

金利スワップは特例処理の要件を充たしているものであるため、特例処理によっております。

② ヘッジ手段とヘッジ対象

借入金利利息に係る金利相場の変動リスクを回避する目的で、金利スワップを行っております。

③ ヘッジ方針

金利変動リスクをヘッジする目的で金利スワップ取引を行っており、投機目的の取引は行っておりません。

④ ヘッジ有効性評価の方法

特例処理によっている金利スワップについては、有効性の評価を省略しています。

(6) のれんの償却方法及び償却期間

5年間の均等償却を行っております。

(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）には手許現金、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ヶ月以内に満期日の到来する短期投資からなっております。

(8) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

鉄道事業における連続立体交差等の高架化工事や踏切道路拡幅工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。

これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しております。

連結損益計算書においては、工事負担金等受入額を収用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として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収用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

なお、特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額及び特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額は、次のとおりであります。

前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額	37百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額	24百万円

(9) 消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっております。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

1 連結の範囲に関する事項

子会社のうち、全国通運(株)、日本フレートライナー(株)、日本オイルターミナル(株)、ジェイアールエフ商事(株)、日本運輸倉庫(株)、(株)ジェイアール貨物・不動産開発等21社を連結の範囲に含めております。

非連結子会社は、セメントターミナル(株)、(株)O Tトランスポート、全通内国通運(株)等であります。非連結子会社の総資産の合計額、売上高の合計額、当期純損益及び利益剰余金の額等のうち持分に見合う額の合計額は、連結会社の総資産の合計額、売上高の合計額、当期純損益及び利益剰余金の額等のうち持分に見合う額の合計額に比していずれも少額であり、これらの子会社を連結の範囲から除外しても当企業集団の財政状態及び経営成績に関する合理的な判断を妨げる程度の重要性はありません。

なお、2020年7月1日に、東京エフ・エル・サービス(株)は、日本フレートライナー(株)と合併し消滅しております。

2 持分法の適用に関する事項

非連結子会社のうちセメントターミナル(株)に対する投資及び関連会社のうち神奈川臨海鉄道(株)等の10社に対する投資について、それぞれ持分法を適用しております。

非連結子会社（セメントターミナル(株)を除く）及び持分法非適用の関連会社（北海道農産品ターミナル(株)等）に対する投資については、それぞれの当期純損益及び利益剰余金の額等のうち持分に見合う額の合計額が、連結会社及び持分法を適用する会社の当期純損益及び利益剰余金の額等のうち持分に見合う額の合計額に比していずれも少額であり、連結純損益及び連結利益剰余金等に及ぼす影響が軽微であるため、持分法を適用しておりません。

3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社の決算日はすべて3月31日であり、連結決算日と同一であります。

4 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券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）によっております。

その他有価証券

a 時価のあるもの

決算日における市場価格等に基づく時価法（評価差額は、全部純資産直入法により処理し、売却原価は主として移動平均法により算定）によっております。

b 時価のないもの

主として移動平均法に基づく原価法によっております。

② デリバティブの評価基準及び評価方法

時価法によっております。

③ たな卸資産の評価基準及び評価方法

分譲土地建物 個別法に基づく原価法（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）によっております。

貯蔵品その他 主として移動平均法に基づく原価法（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）によっております。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

① 有形固定資産（リース資産を除く）

建物は主として定額法、2016年4月1日以後に取得した構築物については定額法、その他は主として定率法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については、取替法によっております。

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物	3～60年
車両	4～30年
機械装置	5～17年
工具器具備品	2～20年

② 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。ただし、自社利用ソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法によっております。

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（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

④ 長期前払費用

均等償却によっております。

なお、償却期間については、法人税法に規定する方法と同一の基準によっております。

(3) 重要な引当金の計上基準

① 貸倒引当金

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

② 賞与引当金

従業員賞与の支給に充てるため、支給見込額基準により計上したものに、それにかかる社会保険料の会社負担額を含めて計上しております。

③ 災害損失引当金

主に2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、修繕費用等の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

なお、現時点で合理的に見積ることが困難な復旧費用等については、災害損失引当金に含めておりません。

④ 役員退職慰労引当金

役員及び執行役員の退職慰労金の支給に備えるため、内規に基づく期末要支給額を計上しております。

⑤ 環境対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

(4) 退職給付に係る会計処理の方法

① 退職給付見込額の期間帰属方法

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末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おります。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、そ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(14年)による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、そ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（14年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌連結会計年度から費用処理しております。

③ 小規模企業等における簡便法の採用

連結子会社は、退職給付に係る負債及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

(5) 重要なヘッジ会計の方法

① ヘッジ会計の方法

金利スワップは特例処理の要件を充たしているものであるため、特例処理によっております。

② ヘッジ手段とヘッジ対象

借入金利に係る金利相場の変動リスクを回避する目的で、金利スワップを行っております。

③ ヘッジ方針

金利変動リスクをヘッジする目的で金利スワップ取引を行っており、投機目的の取引は行っておりません。

④ ヘッジ有効性評価の方法

特例処理によっている金利スワップについては、有効性の評価を省略しています。

(6) のれんの償却方法及び償却期間

5年間の均等償却を行っております。

(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）には手許現金、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ヶ月以内に満期日の到来する短期投資からなっております。

(8) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

鉄道事業における連続立体交差等の高架化工事や踏切道路拡幅工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。

これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しております。

連結損益計算書においては、工事負担金等受入額を収用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として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収用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

なお、特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額及び特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額は、次のとおりであります。

当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額	207百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額	16百万円

(9) 消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっております。

（重要な会計上の見積り）

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（固定資産の減損）

1 当連結会計年度の連結財務諸表に計上した金額

減損損失 581百万円 有形固定資産 315,562百万円

2 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社グループは、主に管理会計上の区分に従い、事業ごと又は物件ごとに資産のグループ化を行っております。なお、当社の鉄道事業資産については、全資産がネットワーク全体でキャッシュ・フローを生成していることから、1つの資産グループとしております。また、譲渡や廃止の意思決定を行った資産および遊休資産等については、それぞれを独立した単位としております。そのうち、減損の兆候がある資産又は資産グループについて減損損失の認識の判定を行い、減損損失を認識すべきであると判定した場合は帳簿価額を回収可能価額まで減額し、減損損失を計上することとしております。回収可能価額の算定に際しては、将来キャッシュ・フローの見積り年数、営業収益の予測値、コスト削減施策の効果、正味売却価額の予測値、将来キャッシュ・フローの現在価値を算出するための割引率等の前提条件を用いております。

また、譲渡や廃止の意思決定を行った資産および遊休資産等のうち原状回復する義務があるものについて撤去費の合理的な見積もりができた際に資産除去債務を計上し、減損損失を認識しております。

新型コロナウイルス感染症の収束時期やテレワークの浸透などの社会的な構造変化、景気低迷や天候不順、他事業者との競合、市場価格の下落等により前提条件の変更が必要となった場合及び譲渡や廃止の意思決定を行った資産および遊休資産等のうち原状回復する義務があるものについて撤去費の合理的な見積もりが可能になった場合には、翌連結会計年度の連結財務諸表において減損損失を認識する可能性があります。

（会計方針の変更）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

該当事項はありません。

（未適用の会計基準等）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

- ・「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2018年3月30日 企業会計基準委員会）
- ・「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 2018年3月30日 企業会計基準委員会）

(1) 概要

国際会計基準審議会（IASB）及び米国財務会計基準審議会（FASB）は、共同して収益認識に関する包括的な会計基準の開発を行い、2014年5月に「顧客との契約から生じる収益」（IASBにおいてはIFRS第15号、FASBにおいてはTopic606）を公表しており、IFRS第15号は2018年1月1日以後開始する事業年度から、Topic606は2017年12月15日より後に開始する事業年度から適用される状況を踏まえ、企業会計基準委員会において、収益認識に関する包括的な会計基準が開発され、適用指針と合わせて公表されたものです。

企業会計基準委員会の収益認識に関する会計基準の開発にあたっての基本的な方針として、IFRS第15号と整合性を図る便益の1つである財務諸表間の比較可能性の観点から、IFRS第15号の基本的な原則を取り入れることを出発点とし、会計基準を定めることとされ、また、これまで我が国で行われてきた実務等に配慮すべき項目がある場合には、比較可能性を損なわせない範囲で代替的な取扱いを追加することとされております。

(2) 適用予定日

2022年3月期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」等の適用による連結財務諸表に与える影響額

「収益認識に関する会計基準」等の適用による連結財務諸表に与える影響額は代理人取引と判断した取引が純額表示となりますが、経常利益及び税金等調整前当期純利益に与える影響はありません。また、当会計基準の適用により、利益剰余金に与える影響はありません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

- ・「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日 企業会計基準委員会）
- ・「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 2021年3月26日 企業会計基準委員会）

(1) 概要

国際会計基準審議会（IASB）及び米国財務会計基準審議会（FASB）は、共同して収益認識に関する包括的な会計基準の開発を行い、2014年5月に「顧客との契約から生じる収益」（IASBにおいてはIFRS第15号、FASBにおいてはTopic606）を公表しており、IFRS第15号は2018年1月1日以後開始する事業年度から、Topic606は2017年12月15日より後に開始する事業年度から適用される状況を踏まえ、企業会計基準委員会において、収益認識に関する包括的な会計基準が開発され、適用指針と合わせて公表されたものです。

企業会計基準委員会の収益認識に関する会計基準の開発にあたっての基本的な方針として、IFRS第15号と整合性を図る便益の1つである財務諸表間の比較可能性の観点から、IFRS第15号の基本的な原則を取り入れることを出発点とし、会計基準を定めることとされ、また、これまで我が国で行われてきた実務等に配慮すべき項目がある場合には、比較可能性を損なわせない範囲で代替的な取扱いを追加することとされております。

(2) 適用予定日

2022年3月期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」等の適用による連結財務諸表に与える影響は代理人取引と判断した取引が純額表示となりますが、経常利益及び税金等調整前当期純利益に与える影響はありません。また、当該会計基準の適用により、利益剰余金に与える影響はありません。

(表示方法の変更)

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

(「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 2020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おります。

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おりません。

(連結キャッシュ・フロー計算書)

前連結会計年度において、「投資活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に含めていた「固定資産の除却による支出」は、金額的重要性が増したため、当連結会計年度より独立掲記することとしました。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おります。

この結果、前連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において、「投資活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に表示しておりました△431百万円は、「固定資産の除却による支出」△812百万円、「その他」380百万円として組替えております。

(追加情報)

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

当社の持分法適用会社の秋田臨海鉄道株式会社は、2020年6月19日開催の臨時取締役会において、同社の事業終了、解散に向けた協議をすることを決議いたしました。今後、解散に向け資産・負債の整理等を進め、その過程で固定資産の撤去も必要となる可能性があります。撤去の範囲、金額及び負担関係は今後自治体等と協議を進める予定であり、影響額を現時点で見積もることは困難であります。なお、今後の負担が必要な場合、翌連結会計年度以降の財政状態及び経営成績に重要な影響を及ぼす可能性があります。

(連結貸借対照表関係)

※ 1 非連結子会社及び関連会社に対するものは、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
投資有価証券（株式）	10,381百万円	10,286百万円

※ 2 担保資産及び担保付債務

担保に供している資産は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
その他（流動資産）	10百万円	10百万円
建物及び構築物（純額）	1,046百万円	978百万円
土地	1,024百万円	1,050百万円
計	2,080百万円	2,038百万円

担保付債務は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
短期借入金	100百万円	－百万円
1年内返済予定の長期借入金	60百万円	60百万円
長期借入金	344百万円	284百万円
計	504百万円	344百万円

※ 3 有形固定資産の減価償却累計額は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
	471,562百万円	483,219百万円

※ 4 固定資産の取得価額から直接減額された工事負担金等圧縮累計額は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
	20,839百万円	21,223百万円

5 保証債務

次の連結会社以外の会社について、金融機関からの借入に対し、債務保証及び債務保証予約を行っております。

債務保証

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
京葉臨海鉄道(株)	3,560百万円	京葉臨海鉄道(株) 3,312百万円
水島臨海鉄道(株)	539百万円	水島臨海鉄道(株) 462百万円
計	4,100百万円	計 3,775百万円

※ 6 たな卸資産に含まれる各科目の金額は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
分譲土地建物	465百万円	519百万円
商品	28百万円	20百万円
仕掛品	51百万円	23百万円
貯蔵品	4,015百万円	4,685百万円

7 当座借越契約および貸出コミットメントライン

当社及び子会社は、運転資金の効率的な調達を行うため、当座借越契約を締結しております。

また、当社は震災・大雨の大規模災害発生時や今般のような感染症発生時等の異常事態発生時における迅速な資金調達を可能にするため、取引銀行3行と震災・大雨対応型の貸出コミットメントライン契約を2020年6月から締結しております。

これらの契約に基づく借入未実行残高は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
当座借越極度額	57,925百万円	57,925百万円
貸出コミットメントラインの総額	一百万円	21,000百万円
借入実行残高	530百万円	510百万円
借入未実行残高	57,395百万円	78,415百万円

(連結損益計算書関係)

※1 販売費及び一般管理費の内訳は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
人件費	7,393百万円	7,777百万円
経費	4,302百万円	4,507百万円
諸税	914百万円	891百万円
減価償却費	866百万円	909百万円
のれんの償却額	1百万円	一百万円
計	13,479百万円	14,085百万円

※2 営業費に含まれる研究開発費の総額は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
	55百万円	98百万円

※3 引当金繰入額の内容及び退職給付費用は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
役員賞与引当金繰入額	9百万円	10百万円
賞与引当金繰入額	4,492百万円	4,397百万円
貸倒引当金繰入額	10百万円	11百万円
退職給付費用	1,964百万円	2,088百万円
役員退職慰労引当金繰入額	192百万円	213百万円
修繕引当金繰入額	15百万円	26百万円

※4 固定資産売却益の主な内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
(1)日向町駅用地一部売却	3百万円	(1)東松江駅用地一部売却 8百万円
(2)弘前駅用地一部売却	2百万円	(2)大牟田駅用地一部売却 1百万円

※ 5 工事負担金等受入額の主な内訳は、次のとおりであります。

前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)		当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	
(1)上熊本駅用地収用	115百万円	(1)仙台貨物ターミナル駅移転	2,489百万円
(2)北陸新幹線に伴う敦賀港線の 一部土地収用	44百万円	(2)北王子支線用地一部収用	698百万円
(3)氷見線能町構内高岡従来踏切 拡幅工事	21百万円	(3)新小岩駅用地一部収用	637百万円
(4)水戸線川島駅一部収用	19百万円	(4)新小岩駅自由通路整備工事	398百万円

※ 6 助成金受入額

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律136号）」附則第5条第1項の規定 に基づく助成金であります。

※ 7 補償金受入額

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

松山駅付近連続立体交差事業によるものであります。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

該当事項はありません。

※ 8 固定資産除却損の主な内訳は次のとおりであります。

前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)		当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	
(1)新小岩社宅分譲マンション開 発に伴う撤去	150百万円	(1)東京ターミナル駅コンテナ複 合施設既存建物等撤去工事	1,002百万円
(2)旧大阪環状線支線杉村運河橋 梁撤去	97百万円	(2)廃止社宅の有姿除却	128百万円
(3)竜華寮撤去	40百万円	(3)八王子駅用地交換に伴う設備 撤去	82百万円

※ 9 固定資産圧縮損の主な内訳は、次のとおりであります。

前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)		当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	
(1)氷見線能町構内高岡従来踏切 拡幅工事	21百万円	(1)仙台貨物ターミナル駅移転	2,489百万円
		(2)新小岩駅自由通路整備工事	396百万円
		(3)大竹駅構内青木踏切改良工事	22百万円

※10 減損損失

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

当社グループは、主に管理会計上の区分に従い、事業ごと又は物件ごとに資産のグルーピングを行っております。なお、当社の鉄道事業資産については、全資産がネットワークとしてキャッシュ・フローを生成していることから、一つの資産グループとしています。譲渡や廃止の意思決定を行った資産および遊休資産等については、それぞれ独立した単位としております。

旧大阪環状線支線杉村運河橋りょうについて、一部撤去工事契約が決定したことにより、また、収益性が著しく低下した資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失（553百万円）として特別損失に計上しております。

場所	用途	種類	金額
大阪府大阪市 （旧大阪環状線支線 杉村運河橋りょう）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	530百万円
東京都品川区	冷蔵コンテナ関連	機械装置及び運搬具、その他	22百万円
長野県長野市	兼業（パレット製造）	建物及び構築物、その他	0百万円

その内訳は、建物及び構築物（資産除去債務に対応する撤去費用を含む）530百万円、機械装置及び運搬具0百万円、その他21百万円であります。

なお、回収可能価額は、売却等を見込んでいないこと、将来キャッシュ・フローに基づく使用価値がマイナスであることから零として評価しています。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

当社グループは、主に管理会計上の区分に従い、事業ごと又は物件ごとに資産のグルーピングを行っております。なお、当社の鉄道事業資産については、全資産がネットワークとしてキャッシュ・フローを生成していることから、一つの資産グループとしています。譲渡や廃止の意思決定を行った資産および遊休資産等については、それぞれ独立した単位としております。

留萌線留萌駅構内副港橋りょう等撤去について、残存する財産副港橋りょう等の撤去を実施したことにより、また、収益性が著しく低下した資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失（581百万円）として特別損失に計上しております。

場所	用途	種類	金額
北海道留萌市 （留萌線留萌駅構内副港 橋りょう）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	370百万円
北海道室蘭市 （本輪西駅設備）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	36百万円
新潟県新潟市 （栗ノ木川橋りょう）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	11百万円
愛知県稲沢市 （稲沢旧乗務員宿泊所）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	74百万円
東京都品川区	冷蔵コンテナ関連	機械装置及び運搬具 その他	83百万円
愛知県名古屋市	駅構内駐車場等	建物及び構築物、 機械装置及び運搬具	5百万円

その内訳は、建物及び構築物（資産除去債務に対応する撤去費用を含む）497百万円、機械装置及び運搬具1百万円、土地0百万円、その他82百万円であります。

なお、回収可能価額は、売却等を見込んでいないこと、将来キャッシュ・フローに基づく使用価値がマイナスであることから零として評価しています。

※11 環境対策費の主な内訳は、次のとおりであります。

前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)		当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	
(1)PCB廃棄物等の処理費用	724百万円	(1)PCB廃棄物等の処理費用	156百万円
(2)東京レールゲートWEST整備事業に伴う汚染土処理工事費	91百万円	(2)旧日向町社宅解体・アスベスト撤去工事	17百万円

※12 災害による損失

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

令和元年東日本台風に伴う臨時代行輸送経費及び2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う施設復旧経費等であります。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

令和2年7月豪雨災害に伴う臨時代行輸送経費及び2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う施設復旧経費等であります。

※13 災害損失引当金繰入額

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、修繕費用等の支出に備えるために計上した見積り額であります。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

主に2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、修繕費用等の支出に備えるために計上した見積り額であります。

※14 補償金支払額

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

松山駅付近連続立体交差事業によるものであります。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

該当事項はありません。

(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

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	△206百万円	415百万円
組替調整額	19百万円	△15百万円
税効果調整前	△187百万円	400百万円
税効果額	57百万円	△123百万円
その他有価証券評価差額金	△129百万円	277百万円
退職給付に係る調整額		
当期発生額	△18百万円	△49百万円
組替調整額	△225百万円	△467百万円
税効果調整前	△244百万円	△517百万円
税効果額	74百万円	158百万円
退職給付に係る調整額	△169百万円	△358百万円
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	△38百万円	14百万円
組替調整額	－百万円	－百万円
持分法適用会社に対する持分相当額	△38百万円	14百万円
その他の包括利益合計	△337百万円	△67百万円

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

発行済株式の種類及び総数に関する事項

	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	380,000	—	—	380,000
合計	380,000	—	—	380,000

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

発行済株式の種類及び総数に関する事項

	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	380,000	—	—	380,000
合計	380,000	—	—	380,000

(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

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
現金及び預金勘定	33,989百万円	27,922百万円
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	△291百万円	△271百万円
現金及び現金同等物の期末残高	33,698百万円	27,651百万円

（リース取引関係）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

（貸主側）

1 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）

	当連結会計年度 (2020年3月31日)
1年以内	19,950
1年超	106,294
合計	126,244

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（貸主側）

1 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）

	当連結会計年度 (2021年3月31日)
1年以内	20,717
1年超	96,415
合計	117,132

（金融商品関係）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

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

当社グループは、資金運用については短期的な預金等に限定し、銀行等金融機関と支配株主からの借入により資金を調達しております。デリバティブは、内部管理規程に従い、借入金の金利変動リスクを回避するために利用しており、金利スワップの特例処理のみ実施しております。

（2）金融商品の内容及びそのリスク

現金及び預金は流動性のある普通預金であり、リスクは僅少であります。

営業債権である受取手形及び売掛金、未収運賃及び未収入金は、顧客の信用リスクに晒されております。投資有価証券は主として株式であり、市場の変動リスクに晒されております。

未収還付法人税等は、法人税、住民税及び事業税に係る債権であり、1年以内に還付期日が到来します。

営業債務である支払手形及び買掛金、未払金、未払法人税等及び未払消費税等は、そのほとんどが1年以内の支払期日です。

借入金のうち短期のものについては、主に営業取引に係る資金調達であり、長期のものについては主に設備投資に係る資金調達であります。

預り保証金は、不動産の賃貸借契約に際し、賃借人より保証金として受領する預り金であります。

（3）金融商品に係るリスク管理体制

営業債権である受取手形及び売掛金、未収運賃及び未収入金に係る顧客の信用リスクは、各社の収入支出事務規程等に沿って、リスク低減を図っております。

投資有価証券については、定期的な時価や発行体（取引先企業）の財務状況等を把握し管理しております。

借入金の使途は運転資金（主として短期）及び設備投資資金（長期）であり、変動金利による長期借入金については、金利の変動リスクに対して一部の契約を除き、金利スワップ取引を実施して支払利息の固定化を実施しております。なお、デリバティブは内部管理規程に従い、実需の範囲で行うこととしております。

（4）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おります。当該価額の算定においては、一定の前提条件等を採用しているため、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。

（5）信用リスクの集中

当期の連結決算日現在における営業債権のうち17.3%が特定の大口顧客に対するものであります。

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については、次表に含めておりません。（（注2）参照）

（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	33,989	33,989	—
(2) 受取手形及び売掛金	9,254	9,254	—
(3) 未収運賃	9,219	9,219	—
(4) 未収入金	7,505	7,505	—
(5) 未収還付法人税等	29	29	—
(6) 投資有価証券			
その他有価証券	1,789	1,789	—
(7) 支払手形及び買掛金	(1,076)	(1,076)	—
(8) 短期借入金	(1,265)	(1,265)	—
(9) 未払金	(34,491)	(34,491)	—
(10) 未払法人税等	(2,311)	(2,311)	—
(11) 未払消費税等	(1,307)	(1,307)	—
(12) 長期借入金	(170,552)	(160,270)	10,281
(13) 預り保証金	(18,724)	(18,857)	(132)

(*)負債に計上されているものについては、（ ）で表示しております。

（注1） 金融商品の時価の算定方法並びに有価証券及びデリバティブ取引に関する事項

(1) 現金及び預金、(2) 受取手形及び売掛金、(3) 未収運賃、(4) 未収入金及び(5)未収還付法人税等

これらは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おります。

(6) 投資有価証券

これらの時価については、取引所の価格によっております。また、保有目的ごとの有価証券に関する注記事項については、「（有価証券関係）」を参照ください。

(7) 支払手形及び買掛金、(8) 短期借入金、(9) 未払金、(10) 未払法人税等及び(11) 未払消費税等

これらは短期間で決済又は納付されるため、時価は帳簿価額とほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっております。

(12) 長期借入金

長期借入金の時価については、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しております。変動金利による長期借入金は一部の契約を除き、金利スワップの特例処理の対象とされており、当該金利スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の借入を行った場合に適用される合理的に見積もられる利率で割り引いて算定しております。

(13) 預り保証金

預り保証金の時価については、元利金の合計額を当該預り保証金の残存期間及び信用リスクを加味した利率で割り引いた現在価値により算定しております。

(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の連結貸借対照表計上額

(単位：百万円)

区分	当連結会計年度
非上場株式	563
関係会社株式	10,381
金銭の信託	10
預り保証金	14,306
匿名組合出資金	1,673

上記については市場価格がなく、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、表中には含めておりません。

(注3) 長期借入金および預り保証金に係る連結貸借対照表計上額及び時価については、それぞれ1年以内に返済予定の長期借入金及び預り保証金を含めております。

(注4) 金銭債権及び満期が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	33,989	—	—	—
受取手形及び売掛金	9,254	—	—	—
未収運賃	9,219	—	—	—
未収入金	7,505	—	—	—
合計	59,968	—	—	—

(注5) 短期借入金、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	1,265	—	—	—	—	—
長期借入金	15,008	12,239	10,371	10,058	7,924	114,949
預り保証金	903	1,084	1,084	1,084	1,084	5,601
合計	17,177	13,323	11,455	11,142	9,009	120,550

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

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

当社グループは、資金運用については短期的な預金等に限定し、銀行等金融機関と支配株主からの借入により資金を調達しております。デリバティブは、内部管理規程に従い、借入金の金利変動リスクを回避するために利用しており、金利スワップの特例処理のみ実施しております。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク

現金及び預金は流動性のある普通預金であり、リスクは僅少であります。

営業債権である受取手形及び売掛金、未収運賃及び未収入金は、顧客の信用リスクに晒されております。

投資有価証券は主として株式であり、市場の変動リスクに晒されております。

未収還付法人税等は、法人税、住民税及び事業税に係る債権であり、1年以内に還付期日が到来します。

営業債務である支払手形及び買掛金、未払金、未払法人税等及び未払消費税等は、そのほとんどが1年以内の支払期日です。

借入金のうち短期のものについては、主に営業取引に係る資金調達であり、長期のものについては主に設備投資に係る資金調達であります。

預り保証金は、不動産の賃貸借契約に際し、賃借人より保証金として受領する預り金であります。

(3) 金融商品に係るリスク管理体制

営業債権である受取手形及び売掛金、未収運賃及び未収入金に係る顧客の信用リスクは、各社の収入支出事務規程等に沿って、リスク低減を図っております。

投資有価証券については、定期的な時価や発行体（取引先企業）の財務状況等を把握し管理しております。

借入金の使途は運転資金（主として短期）及び設備投資資金（長期）であり、変動金利による長期借入金については、金利の変動リスクに対して一部の契約を除き、金利スワップ取引を実施して支払利息の固定化を実施しております。なお、デリバティブは内部管理規程に従い、実需の範囲で行うこととしております。

(4) 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おります。当該価額の算定においては、一定の前提条件等を採用しているため、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。

(5) 信用リスクの集中

当期の連結決算日現在における営業債権のうち16.6%が特定の大口顧客に対するものであります。

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、次のとおりであります。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については、次表に含めておりません。（（注2）参照）

（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	27,922	27,922	—
(2) 受取手形及び売掛金	9,322	9,322	—
(3) 未収運賃	8,999	8,999	—
(4) 未収入金	8,095	8,095	—
(5) 未収還付法人税等	598	598	—
(6) 投資有価証券			
その他有価証券	2,193	2,193	—
(7) 支払手形及び買掛金	(2,089)	(2,089)	—
(8) 短期借入金	(1,430)	(1,430)	—
(9) 未払金	(22,453)	(22,453)	—
(10) 未払法人税等	(450)	(450)	—
(11) 未払消費税等	(888)	(888)	—
(12) 長期借入金	(180,567)	(174,822)	5,744
(13) 預り保証金	(17,046)	(18,450)	(1,404)

(*) 負債に計上されているものについては、（ ）で表示しております。

（注1） 金融商品の時価の算定方法並びに有価証券及びデリバティブ取引に関する事項

(1) 現金及び預金、(2) 受取手形及び売掛金、(3) 未収運賃、(4) 未収入金及び(5) 未収還付法人税等

これらは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おります。

(6) 投資有価証券

これらの時価については、取引所の価格によっております。また、保有目的ごとの有価証券に関する注記事項については、「（有価証券関係）」を参照ください。

(7) 支払手形及び買掛金、(8) 短期借入金、(9) 未払金、(10) 未払法人税等及び(11) 未払消費税等

これらは短期間で決済又は納付されるため、時価は帳簿価額とほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっております。

(12) 長期借入金

長期借入金の時価については、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しております。変動金利による長期借入金は一部の契約を除き、金利スワップの特例処理の対象とされており、当該金利スワップと一体として処理された元利金の合計額を、同様の借入を行った場合に適用される合理的に見積もられる利率で割り引いて算定しております。

(13) 預り保証金

預り保証金の時価については、元利金の合計額を当該預り保証金の残存期間及び信用リスクを加味した利率で割り引いた現在価値により算定しております。

(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の連結貸借対照表計上額
(単位：百万円)

区分	当連結会計年度
非上場株式	563
関係会社株式	10,286
金銭の信託	10
預り保証金	14,940
匿名組合出資金	1,383

上記については市場価格がなく、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、表中には含めておりません。

(注3) 長期借入金および預り保証金に係る連結貸借対照表計上額及び時価については、それぞれ1年以内に返済予定の長期借入金及び預り保証金を含めております。

(注4) 金銭債権及び満期が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	27,922	—	—	—
受取手形及び売掛金	9,322	—	—	—
未収運賃	8,999	—	—	—
未収入金	8,095	—	—	—
合計	54,340	—	—	—

(注5) 短期借入金、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	1,430	—	—	—	—	—
長期借入金	12,507	10,549	10,734	13,297	13,128	120,350
預り保証金	1,084	1,084	1,084	1,084	1,084	4,517
合計	15,021	11,633	11,818	14,381	14,212	124,868

(有価証券関係)

前連結会計年度（2020年3月31日）

1 その他有価証券

(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	1,109	422	687
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	1,109	422	687
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	679	830	△151
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	679	830	△151
合計		1,789	1,253	535

2 売却したその他有価証券

(単位：百万円)

種類	売却額	売却益の合計額	売却損の合計額
株式	0	0	—
債券	—	—	—
その他	—	—	—
合計	0	0	—

3 減損処理を行った有価証券

当連結会計年度において、有価証券について19百万円（その他有価証券で時価のある株式19百万円）減損処理を行っております。

なお、減損処理にあたっては、期末における時価が回復する見込があると認められる場合を除き、取得原価に比べて50%以上下落したものについて減損処理を行っております。

当連結会計年度（2021年3月31日）

1 その他有価証券

（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	1,856	844	1,012
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	9	9	0
	小計	1,865	853	1,012
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	328	404	△75
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	328	404	△75
合計		2,193	1,257	936

2 売却したその他有価証券

（単位：百万円）

種類	売却額	売却益の合計額	売却損の合計額
株式	27	15	—
債券	—	—	—
その他	—	—	—
合計	27	15	—

3 減損処理を行った有価証券

当連結会計年度においては、その他有価証券で時価のあるものについて、減損処理をしておりません。

なお、減損処理にあたっては、期末における時価が回復する見込があると認められる場合を除き、取得原価に比べて50%以上下落したものについて減損処理を行っております。

(デリバティブ取引関係)

前連結会計年度（2020年3月31日）

- 1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引
該当事項はありません。
- 2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

(単位：百万円)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等	うち1年超	時価
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	長期借入金	6,082	3,389	(注)

(注) 金利スワップの特例処理によるものは、ヘッジ対象とされている長期借入金と一体として処理されているため、その時価は、当該長期借入金の時価に含めて記載しております。

当連結会計年度（2021年3月31日）

- 1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引
該当事項はありません。
- 2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

(単位：百万円)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等	うち1年超	時価
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	長期借入金	3,389	1,771	(注)

(注) 金利スワップの特例処理によるものは、ヘッジ対象とされている長期借入金と一体として処理されているため、その時価は、当該長期借入金の時価に含めて記載しております。

（退職給付関係）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

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、従業員の退職給付に充てるため、積立型、非積立型の確定給付制度及び確定拠出制度を採用しております。確定給付年金制度（すべて積立型制度であります。）では、給与と勤務期間に基づいた一時金又は年金を支給します。退職一時金制度（すべて非積立型制度であります。）では、退職給付として給与と勤務期間に基づいた一時金を支給します。

なお、連結子会社は、退職給付に係る負債及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

2 確定給付制度(簡便法を適用した制度を含む)

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
退職給付債務の期首残高	43,606百万円
勤務費用	1,574百万円
利息費用	331百万円
数理計算上の差異の発生額	18百万円
簡便法による退職給付費用	268百万円
退職給付の支払額	△4,922百万円
退職給付債務の期末残高	40,877百万円

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
年金資産の期首残高	499百万円
事業主からの拠出額	38百万円
退職給付の支払額	△37百万円
年金資産の期末残高	499百万円

(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

	当連結会計年度 (2020年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	729百万円
年金資産	△499百万円
	229百万円
非積立型制度の退職給付債務	40,148百万円
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	40,377百万円
退職給付に係る負債	40,377百万円
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	40,377百万円

(4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
勤務費用	1,574百万円
利息費用	331百万円
数理計算上の差異の費用処理額	260百万円
過去勤務費用の費用処理額	△486百万円
簡便法で計算した退職給付費用	268百万円
確定給付制度に係る退職給付費用	1,948百万円

(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）は次のとおりであります。

	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
過去勤務費用	△486百万円
数理計算上の差異	241百万円
合 計	△244百万円

(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）は次のとおりであります。

	当連結会計年度 (2020年3月31日)
未認識過去勤務費用	6,285百万円
未認識数理計算上の差異	622百万円
合 計	6,907百万円

(7) 年金資産に関する事項

年金資産に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりであります。

	当連結会計年度 (2020年3月31日)
債券	60%
株式	17%
その他	23%
合 計	100%

(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

	当連結会計年度 (2020年3月31日)
割引率	0.8%
予想昇給率は、等級役職ポイントに基づく昇給指数を使用しております。	

3 確定拠出制度

連結子会社の確定拠出制度への要拠出額は、当連結会計年度15百万円であります。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

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、従業員の退職給付に充てるため、積立型、非積立型の確定給付制度及び確定拠出制度を採用しております。確定給付年金制度（すべて積立型制度であります。）では、給与と勤務期間に基づいた一時金又は年金を支給します。退職一時金制度（すべて非積立型制度であります。）では、退職給付として給与と勤務期間に基づいた一時金を支給します。また、当社は2020年12月より、選択型確定拠出年金制度（ライフプラン支援金として、個々の従業員の意思により確定拠出年金への拠出または給与時に支給のいずれかを選択）を採用しております。

なお、連結子会社は、退職給付に係る負債及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

2 確定給付制度(簡便法を適用した制度を含む)

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
退職給付債務の期首残高	40,877百万円
勤務費用	1,623百万円
利息費用	309百万円
数理計算上の差異の発生額	49百万円
簡便法による退職給付費用	324百万円
退職給付の支払額	△5,001百万円
その他	5百万円
退職給付債務の期末残高	38,189百万円

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
年金資産の期首残高	499百万円
事業主からの拠出額	40百万円
退職給付の支払額	△14百万円
年金資産の期末残高	525百万円

(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

	当連結会計年度 (2021年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	780百万円
年金資産	△525百万円
	255百万円
非積立型制度の退職給付債務	37,408百万円
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	37,663百万円
退職給付に係る負債	37,663百万円
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	37,663百万円

(4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
勤務費用	1,623百万円
利息費用	309百万円
数理計算上の差異の費用処理額	19百万円
過去勤務費用の費用処理額	△486百万円
簡便法で計算した退職給付費用	324百万円
確定給付制度に係る退職給付費用	1,789百万円

(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）は次のとおりであります。

	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
過去勤務費用	△486百万円
数理計算上の差異	△30百万円
合 計	△517百万円

(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）は次のとおりであります。

	当連結会計年度 (2021年3月31日)
未認識過去勤務費用	5,798百万円
未認識数理計算上の差異	591百万円
合 計	6,390百万円

(7) 年金資産に関する事項

年金資産に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりであります。

	当連結会計年度 (2021年3月31日)
債券	58%
株式	21%
その他	21%
合 計	100%

(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

	当連結会計年度 (2021年3月31日)
割引率	0.8%
予想昇給率は、等級役職ポイントに基づく昇給指数を使用しております。	

3 確定拠出制度

当社および連結子会社の確定拠出制度への要拠出額は、当連結会計年度298百万円であります。

(税効果会計関係)

前連結会計年度（2020年3月31日）

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

(単位：百万円)

	当連結会計年度 (2020年3月31日)
(繰延税金資産)	
退職給付に係る負債	12,393
賞与引当金	1,400
環境対策引当金	373
建設協力金	304
減価償却費超過額	269
役員退職慰労引当金	253
資産除去債務	235
ゴルフ会員権評価損	190
未払事業税	183
繰越欠損金	161
その他	1,021
繰延税金資産小計	16,787
評価性引当額	△1,087
繰延税金資産合計	15,699
(繰延税金負債)	
圧縮積立金	△10,647
その他有価証券評価差額金	△172
その他	△340
繰延税金負債合計	△11,159
繰延税金資産の純額	4,540

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差異の原因となった主な項目別内訳

	当連結会計年度 (2020年3月31日)
法定実効税率	30.62%
(調整)	
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.94
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△0.14
法人住民税均等割	2.96
評価性引当額の増減額	△2.49
法人税額の特別控除額	△3.82
その他	△1.66
税効果会計適用後の法人税等の負担率	26.40

当連結会計年度（2021年3月31日）

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

（単位：百万円）

	当連結会計年度 (2021年3月31日)
(繰延税金資産)	
退職給付に係る負債	11,566
賞与引当金	1,372
環境対策引当金	359
建設協力金	291
減価償却費超過額	194
役員退職慰労引当金	225
資産除去債務	140
ゴルフ会員権評価損	122
未払事業税	48
繰越欠損金	484
その他	870
繰延税金資産小計	15,673
評価性引当額	△1,128
繰延税金資産合計	14,544
(繰延税金負債)	
圧縮積立金	△9,187
圧縮特別勘定積立金	△158
その他有価証券評価差額金	△286
その他	△155
繰延税金負債合計	△9,787
繰延税金資産の純額	4,757

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差異の原因となった主な項目別内訳

	当連結会計年度 (2021年3月31日)
法定実効税率	30.62%
(調整)	
交際費等永久に損金に算入されない項目	4.06
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△1.37
法人住民税均等割	29.68
評価性引当額の増減額	5.64
法人税額の特別控除額	△0.14
その他	0.04
税効果会計適用後の法人税等の負担率	68.54

(企業結合等関係)

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

共通支配下の取引等

1 取引の概要

(1) 対象となった事業の名称及びその事業の内容

①結合企業

名称 日本フレートライナー株式会社（当社の連結子会社）

事業の内容 主に貨物利用運送事業及び貨物自動車運送事業

②被結合企業

名称 東京エフ・エル・サービス株式会社（当社の非連結子会社）

事業の内容 主に貨物利用運送事業及び貨物自動車運送事業

(2) 企業結合日

2020年7月1日

(3) 企業結合の法的形式

日本フレートライナー株式会社を存続会社とする吸収合併方式で、東京エフ・エル・サービス株式会社は解散いたしました。

(4) 結合後企業の名称

日本フレートライナー株式会社

(5) その他取引の概要に関する事項

当社グループが提供する運送事業を集約することで、自動車運行関連及び間接部門等の費用削減を図り収益性を向上させることを目的としております。

2 実施した会計処理の概要

「企業結合に関する会計基準」（企業会計基準第21号 最終改正平成31年1月16日）及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」（企業会計基準適用指針第10号 最終改正平成31年1月16日）に基づき、共通支配下の取引として処理しております。

（資産除去債務関係）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

- 1 資産除去債務のうち連結貸借対照表に計上しているもの
重要性が乏しいため、記載を省略しております。

- 2 資産除去債務のうち連結貸借対照表に計上していないもの

当社グループの鉄道施設のうち河川橋りょうは、河川法（昭和39年法律第167号）第31条の規定により、用途を廃止した施設のうち、河川管理者が管理上必要と認めた場合には、これらの施設を撤去し、原状回復する義務を有していますが、履行時期の見積もりが困難であり、資産除去債務を合理的に見積もることができないため、当該債務については資産除去債務を計上しておりません。

なお、旧大阪環状線支線杉村運河橋りょうについては、河川管理者である大阪市より許可期間満了時の撤去を求められており、撤去方法が明確な箇所については撤去費用を合理的に見積り、資産除去債務を計上しております。一方、撤去方法が明確でない箇所については、現時点において資産除去債務を合理的に見積もることができないため、当該債務については資産除去債務を計上しておりません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

- 1 資産除去債務のうち連結貸借対照表に計上しているもの
重要性が乏しいため、記載を省略しております。

- 2 資産除去債務のうち連結貸借対照表に計上していないもの

当社グループの鉄道施設のうち河川橋りょうは、河川法（昭和39年法律第167号）第31条の規定により、用途を廃止した施設のうち、河川管理者が管理上必要と認めた場合には、これらの施設を撤去し、原状回復する義務を有していますが、履行時期の見積もりが困難であり、資産除去債務を合理的に見積もることができないため、当該債務については資産除去債務を計上しておりません。

（賃貸等不動産関係）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

当社及び一部の連結子会社では、東京都その他の地域において、賃貸オフィスビルや賃貸複合物流施設、賃貸商業施設等を所有しております。

当連結会計年度における当該賃貸等不動産に関する賃貸損益は15,170百万円（賃貸収益は営業収益、主な賃貸費用は営業費に計上）であります。

また、当該賃貸等不動産の連結貸借対照表計上額、期中増減額及び時価は、次のとおりであります。

（単位：百万円）

	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
連結貸借対照表計上額	
期首残高	71,390
期中増減額	11,131
期末残高	82,522
期末時価	322,790

（注）1 連結貸借対照表計上額は、取得原価から減価償却累計額及び減損損失累計額を控除した金額であります。

2 期中増減額のうち、増加額は主に設備投資（15,198百万円）および新規貸付開始（124百万円）に係るものであり、減少額は主に減価償却（3,691百万円）および貸付終了（395百万円）に係るものであります。

3 期末の時価は、主要な物件については社外の不動産鑑定士による不動産鑑定評価書に基づく金額、その他の物件については一定の評価額や適切に市場価格を反映していると考えられる指標に基づいて自社で算定した金額であります。

ただし、第三者からの取得時や直近の評価時点から、一定の評価額や適切に市場価額を反映していると考えられる指標に重要な変化が生じていない場合には、当該評価額や指標を用いて調整した金額によっております。

4 開発中の資産については、時価を把握することが極めて困難であるため、上表には含めておりません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

当社及び一部の連結子会社では、東京都その他の地域において、賃貸オフィスビルや賃貸複合物流施設、賃貸商業施設等を所有しております。

当連結会計年度における当該賃貸等不動産に関する賃貸損益は16,734百万円（賃貸収益は営業収益、主な賃貸費用は営業費に計上）であります。

また、当該賃貸等不動産の連結貸借対照表計上額、期中増減額及び時価は、次のとおりであります。

（単位：百万円）

	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
連結貸借対照表計上額	
期首残高	82,522
期中増減額	△347
期末残高	82,174
期末時価	325,897

（注）1 連結貸借対照表計上額は、取得原価から減価償却累計額及び減損損失累計額を控除した金額であります。

2 期中増減額のうち、増加額は主に交換に伴う用地取得（4,049百万円）および設備投資（3,783百万円）に係るものであり、減少額は主に減価償却（4,236百万円）および用地交換に伴う圧縮記帳（3,958百万円）に係るものであります。

3 期末の時価は、主要な物件については社外の不動産鑑定士による不動産鑑定評価書に基づく金額、その他の物件については一定の評価額や適切に市場価格を反映していると考えられる指標に基づいて自社で算定した金額であります。

ただし、第三者からの取得時や直近の評価時点から、一定の評価額や適切に市場価額を反映していると考えられる指標に重要な変化が生じていない場合には、当該評価額や指標を用いて調整した金額によっております。

4 開発中の資産については、時価を把握することが極めて困難であるため、上表には含めておりません。

（セグメント情報等）

【セグメント情報】

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

1 報告セグメントの概要

当社は、「鉄道ロジスティクス事業」、「不動産事業」の2つを報告セグメントとしており、各報告セグメントは、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、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

「鉄道ロジスティクス事業」は、貨物鉄道輸送を中心とした総合物流事業を展開しております。「不動産事業」は、土地、建物等の貸付等の事業を展開しております。

2 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、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の方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における会計処理の方法と同一であります。報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値であります。セグメント間の内部売上高及び振替高は市場実勢価格に基づいております。

3 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、その他の項目の金額に関する情報

（単位：百万円）

	鉄道ロジ スティクス事 業	不動産事業	その他 (注) 1	合計	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	175,728	20,967	2,257	198,954	—	198,954
セグメント間の内部売上高 又は振替高	1,037	1,869	7,956	10,864	△10,864	—
計	176,766	22,837	10,214	209,818	△10,864	198,954
セグメント利益又は損失 (△)	△1,297	11,213	△2	9,913	165	10,079
セグメント資産	336,700	47,624	17,124	401,448	16,269	417,718
その他の項目						
減価償却費	19,400	2,220	4	21,625	—	21,625
のれんの償却額	1	—	—	1	—	1
減損損失	553	—	—	553	—	553
持分法適用会社への投資額	9,969	—	—	9,969	—	9,969
有形及び無形固定資産の増 加額（注） 5	25,637	4,808	30	30,476	—	30,476

（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等であり、リース業等を含んでおります。

2 セグメント利益又は損失（△）の調整額165百万円には、固定資産及びたな卸資産の未実現損益の消去額△26百万円、セグメント間取引消去192百万円が含まれております。また、セグメント資産の調整額16,269百万円には、セグメント間債権債務消去等△14,020百万円、各報告セグメントに配分していない全社資産30,290百万円が含まれております。

3 セグメント利益又は損失（△）は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

4 報告セグメントごとの負債は、経営資源の配分の決定及び業績評価に使用していないため、記載しておりません。

5 有形及び無形固定資産の増加額には、長期前払費用が含まれております。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

1 報告セグメントの概要

当社は、「鉄道ロジスティクス事業」、「不動産事業」の2つを報告セグメントとしており、各報告セグメントは、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、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

「鉄道ロジスティクス事業」は、貨物鉄道輸送を中心とした総合物流事業を展開しております。「不動産事業」は、土地、建物等の貸付等の事業を展開しております。

2 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、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の方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における会計処理の方法と同一であります。報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値であります。セグメント間の内部売上高及び振替高は市場実勢価格に基づいております。

3 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、その他の項目の金額に関する情報

（単位：百万円）

	鉄道ロジ スティクス事 業	不動産事業	その他 (注) 1	合計	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	166,581	18,671	2,109	187,361	—	187,361
セグメント間の内部売上高 又は振替高	443	2,063	7,933	10,440	△10,440	—
計	167,025	20,734	10,042	197,802	△10,440	187,361
セグメント利益又は損失 (△)	△7,906	10,119	77	2,290	237	2,527
セグメント資産	335,418	49,639	17,899	402,958	9,293	412,251
その他の項目						
減価償却費	19,511	2,417	12	21,941	—	21,941
のれんの償却額	—	—	—	—	—	—
減損損失	581	0	—	581	—	581
持分法適用会社への投資額	9,881	—	—	9,881	—	9,881
有形及び無形固定資産の増 加額(注) 5	18,269	4,499	16	22,785	—	22,785

(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等であり、リース業等を含んでおります。

2 セグメント利益又は損失(△)の調整額237百万円には、固定資産及びたな卸資産の未実現損益の消去額16百万円、セグメント間取引消去220百万円が含まれております。また、セグメント資産の調整額9,293百万円には、セグメント間債権債務消去等△13,806百万円、各報告セグメントに配分していない全社資産23,100百万円が含まれております。

3 セグメント利益又は損失(△)は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

4 報告セグメントごとの負債は、経営資源の配分の決定及び業績評価に使用していないため、記載していません。

5 有形及び無形固定資産の増加額には、長期前払費用が含まれております。

【関連情報】

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

1 製品及びサービスごとの情報

「セグメント情報」に同様の情報を開示しているため、記載を省略しております。

2 地域ごとの情報

(1) 売上高

海外の外部顧客への営業収益が存在しないため、該当事項はありません。

(2) 有形固定資産

海外に所在している有形固定資産が存在しないため、該当事項はありません。

3 主要な顧客ごとの情報

（単位：百万円）

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
日本通運株式会社	43,674	鉄道ロジスティクス事業等

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

1 製品及びサービスごとの情報

「セグメント情報」に同様の情報を開示しているため、記載を省略しております。

2 地域ごとの情報

(1) 売上高

海外の外部顧客への営業収益が存在しないため、該当事項はありません。

(2) 有形固定資産

海外に所在している有形固定資産が存在しないため、該当事項はありません。

3 主要な顧客ごとの情報

(単位：百万円)

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
日本通運株式会社	39,653	鉄道ロジスティクス事業等

【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 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

(単位：百万円)

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他	計	全社・消去	連結財務諸表計上額
減損損失	553	—	—	553	—	553

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

(単位：百万円)

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他	計	全社・消去	連結財務諸表計上額
減損損失	581	0	—	581	—	581

【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（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

(単位：百万円)

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他	計	全社・消去	連結財務諸表計上額
当期償却額	1	—	—	1	—	1
当期末残高	—	—	—	—	—	—

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

(単位：百万円)

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他	計	全社・消去	連結財務諸表計上額
当期償却額	—	—	—	—	—	—
当期末残高	—	—	—	—	—	—

【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（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

該当事項はありません。

【関連当事者情報】

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社の親会社及び主要株主等

種類	会社等の 名称	所在地	資本金又は 出資金 (百万円)	事業の内容	議決権等の 所有（被所有） 割合 (%)	関連当事者 との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
主要株主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	神奈川県 横浜市 中区	115,169	鉄道建設・ 助成等	被所有 直接 100.0	設備投資に 係る資金の 借入等	設備投資に 係る借入金 (注) 1	183	1年内返済 予定の長期 借入金	3,195
							並行在来線 における貨 物鉄道輸送 に係る調整 金(注) 2	13,130	未収入金	86,760
										3,874

(注) 1 借入金は、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」第13条第2項及び附則第5条第1項の規定に基づく無利子のものです。

2 調整金は、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）」附則第11条第1項第1号の規定に基づく助成金であります。

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社の親会社及び主要株主等

種類	会社等の 名称	所在地	資本金又は 出資金 (百万円)	事業の内容	議決権等の 所有（被所有） 割合 (%)	関連当事者 との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
主要株主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	神奈川県 横浜市 中区	115,169	鉄道建設・ 助成等	被所有 直接 100.0	設備投資に 係る資金の 借入等	設備投資に 係る借入金 (注) 1 (注) 2	274	1年内返済 予定の長期 借入金	3,195
							設備投資に 係る助成金 (注) 3	274	—	87,030
							並行在来線 における貨 物鉄道輸送 に係る調整 金(注) 4	13,065	未収入金	4,122

(注) 1 借入金は、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」第13条第2項及び附則第5条第1項の規定に基づく無利子のものです。

2 2020年9月18日付で契約を一部変更しております。それにより、当連結会計年度の借入金償還額が3,195百万円減少しております。

3 助成金は、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」附則第5条第1項の規定に基づく助成金であります。

4 調整金は、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）」附則第11条第1項第1号の規定に基づく助成金であります。

(1株当たり情報)

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
1株当たり純資産額	254,219.17円
1株当たり当期純利益	13,286.93円

(注) 1 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おりません。

2 1株当たり当期純利益の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益（百万円）	5,049
普通株主に帰属しない金額（百万円）	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する当期純利益（百万円）	5,049
普通株式の期中平均株式数（株）	380,000

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
1株当たり純資産額	254,129.44円
1株当たり当期純利益	183.18円

(注) 1 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おりません。

2 1株当たり当期純利益の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益（百万円）	69
普通株主に帰属しない金額（百万円）	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する当期純利益（百万円）	69
普通株式の期中平均株式数（株）	380,000

（重要な後発事象）

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

当社の持分法適用会社の秋田臨海鉄道株式会社は、2020年6月19日開催の臨時取締役会において、同社の事業終了、解散に向けた協議をすることを決議いたしました。今後、解散に向け資産・負債の整理等を進め、その過程で固定資産の撤去も必要となる可能性があります。撤去の範囲、金額及び負担関係は今後自治体等と協議を進める予定であり、影響額を現時点で見積もることは困難であります。なお、今後の負担が必要な場合、翌連結会計年度以降の財政状態及び経営成績に重要な影響を及ぼす可能性があります。

1 解散の理由

秋田臨海鉄道株式会社は、秋田港周辺のお客様の貨物を輸送する目的で、国鉄、秋田県、沿線企業の出資により、1970年4月に設立し地域経済の発展に寄与してまいりましたが、昨今の経済情勢、社会情勢の大きな変化により、利用顧客の減少による輸送量の減少が継続する状況となりました。

このような状況のもと、同社では事業継続は困難であると判断し、事業の終了、解散に向けた協議をすることといたしました。

2 解散する持分法適用関連会社の概要

- | | |
|-----------|------------------------------|
| (1) 名称 | 秋田臨海鉄道株式会社 |
| (2) 所在地 | 秋田県秋田市土崎港西一丁目12番6号 |
| (3) 事業の内容 | 鉄道事業、鉄道事業等の業務の受託、貨物利用運送事業 等 |
| (4) 資本金 | 500百万円(2021年3月1日付で100百万円に減資) |
| (5) 出資比率 | 当社38.2% |

3 解散及び清算の日程

- | | |
|-------------|--------------------|
| (1) 2020年6月 | 秋田臨海鉄道株式会社臨時取締役会決議 |
| (2) 2020年9月 | 事業廃止届の提出を決議 |
| (3) 未定 | 解散日 |

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

該当事項はありません。

【注記事項】

（連結の範囲又は持分法適用の範囲の変更に関する注記）

（持分法適用の範囲の重要な変更）

第2四半期連結会計期間より、山村J R貨物きらベジステーション株式会社を新たに設立したため、持分法適用の範囲に含めております。

（会計方針の変更）

（収益認識に関する会計基準等の適用）

「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日公表分。以下「収益認識会計基準」という。）等を第1四半期連結会計期間の期首から適用し、約束した財またはサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財またはサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識することとしております。収益認識会計基準等の適用による主な変更点は以下のとおりです。

・代理人取引に係る収益認識

連結子会社の一部商品及びサービスの販売に係る収益について、従来は、顧客から受取る対価の総額を収益として認識していましたが、顧客への商品の提供における当社グループの役割が代理人に該当する取引については、顧客から受け取る額から商品の仕入先に支払う額を控除した純額で収益を認識する方法に変更しています。

収益認識会計基準等の適用については、収益認識会計基準第84項ただし書きに定める経過的な取扱いに従っており、第1四半期連結会計期間の期首より前に新たな会計方針を遡及適用した場合の累積的影響額を、第1四半期連結会計期間の期首の利益剰余金に加減し、当該期首から新たな会計方針を適用しております。

この結果、当第3四半期連結累計期間の営業収益は2,404百万円、運輸業等営業費及び売上原価は2,419百万円減少し、営業利益が14百万円増加しており、経常利益及び税金等調整前四半期純利益に与える影響はありません。また、利益剰余金の当期首残高に与える影響はありません。

（時価の算定に関する会計基準等の適用）

「時価の算定に関する会計基準」（企業会計基準第30号 2019年7月4日公表分。以下「時価算定会計基準」という。）等を当第3四半期連結会計期間の期首から適用し、時価算定会計基準第19項及び「金融商品に関する会計基準」（企業会計基準第10号 2019年7月4日）第44-2項に定める経過的な取扱いに従って、時価算定会計基準等が定める新たな会計方針を、将来にわたって適用することとしております。これによる四半期連結財務諸表への影響はありません。

（追加情報）

当社の持分法適用会社の秋田臨海鉄道株式会社は、2020年6月19日開催の臨時取締役会において、同社の事業終了、解散に向けた協議をすることを決議いたしました。今後、解散に向け資産・負債の整理等を進め、その過程で固定資産の撤去も必要となる可能性があります。撤去の範囲、金額及び負担関係は今後自治体等と協議を進める予定であり、影響額を現時点で見積もることは困難であります。なお、今後の負担が必要な場合、翌連結会計期間以降の財政状態及び経営成績に重要な影響を及ぼす可能性があります。

（四半期連結貸借対照表関係）

1 保証債務

次の連結会社以外の会社について、金融機関等からの借入に対し、債務保証を行っております。

当第3四半期連結会計期間 (2021年12月31日)	
京葉臨海鉄道(株)	3,111百万円
水島臨海鉄道(株)	404百万円
計	3,515百万円

2 当座借越契約および貸出コミットメントライン

当社及び子会社は、運転資金の効率的な調達を行うため、当座借越契約を締結しております。

また、当社は震災・大雨の大規模災害発生時や今般のような感染症発生時等の異常事態発生時における迅速な資金調達を可能にするため、取引銀行3行と震災・大雨対応型の貸出コミットメントライン契約を2020年6月から締結しております。

これらの契約に基づく借入未実行残高は、次のとおりであります。

当第3四半期連結会計期間 (2021年12月31日)	
当座借越極度額	58,105百万円
貸出コミットメントラインの総額	21,000百万円
借入実行残高	340百万円
借入未実行残高	78,765百万円

（四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係）

当第3四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成しておりません。なお、第3四半期連結累計期間に係る減価償却費（のれんを除く無形固定資産に係る償却費を含む。）は、次のとおりであります。

当第3四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年12月31日)	
減価償却費	16,345百万円

（注）のれんの償却額については、該当事項はありません。

（株主資本等関係）

1 配当金支払額

該当事項はありません。

- 2 基準日が当第3四半期連結累計期間に属する配当のうち、配当の効力発生日が当第3四半期連結会計期間の末日後となるもの
該当事項はありません。

（セグメント情報等）

【セグメント情報】

1 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

（単位：百万円）

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	四半期連結損益 計算書計上額 (注) 3
売上高						
外部顧客への売上高	126,157	13,987	350	140,495	—	140,495
セグメント間の内部 売上高又は振替高	362	1,277	2,608	4,248	△4,248	—
計	126,520	15,264	2,959	144,744	△4,248	140,495
セグメント利益 又は損失（△）	△4,921	7,649	266	2,994	107	3,102

（注）1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれていない事業セグメント等であり、リース事業等を含んでおります。

- 2 セグメント利益又は損失（△）の調整額107百万円には固定資産及び棚卸資産の未実現利益の消去額△52百万円、セグメント間取引消去160百万円が含まれております。

- 3 セグメント利益又は損失（△）は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

- 4 会計方針の変更に記載の通り、「収益認識に関する会計基準」等を第1四半期連結会計期間の期首から適用し、収益認識に関する会計処理方法を変更したため、報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の測定方法を変更しております。当該変更により、従来の方法に比べて当第3四半期連結累計期間の売上高はその他で6,887百万円減少し、鉄道ロジスティクス事業では84百万円減少し、不動産事業で80百万円減少しました。また、各報告セグメントのセグメント利益又は損失（△）に与える影響は軽微であります。

2 報告セグメントごとの固定資産の減損損失又はのれん等に関する情報

（固定資産に係る重要な減損損失）

（単位：百万円）

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他	計	全社・消去	連結財務諸 表計上額
減損損失	459	—	—	459	—	459

(収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を分解した情報

当第3四半期連結累計期間（自 2021年4月1日 至 2021年12月31日）

(単位：百万円)

	鉄道ロジスティクス事業		不動産事業	その他 (注) 2	合計
	鉄道運輸収入	その他			
顧客との契約から生じる収益	105,011	14,467	1,174	90	120,744
その他の収益(注) 3	—	6,678	12,812	260	19,751
外部顧客への売上高	105,011	21,145	13,987	350	140,495

(注) 1 セグメント間の内部売上高又は振替高を控除した後の金額を表示しております。

2 「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、リース業等を含んでおります。

3 その他の収益には、不動産賃貸収入およびリース収入等が含まれております。

(1株当たり情報)

1株当たり四半期純損失及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	当第3四半期連結累計期間 (自2021年4月1日 至2021年12月31日)
1株当たり四半期純損失(△)	△194円12銭
(算定上の基礎)	
親会社株主に帰属する四半期純損失(△) (百万円)	△73
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 四半期純損失(△)(百万円)	△73
普通株式の期中平均株式数(株)	380,000

(注) 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益については、潜在株式がないため、記載しておりません。

⑤【連結附属明細表】

【社債明細表】

該当事項はありません。

【借入金等明細表】

区分	当期末残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	1,265	1,430	0.30	—
1年以内に返済予定の長期借入金	15,008	12,507	1.33	—
1年以内に返済予定のリース債務	248	365	—	—
長期借入金（1年以内に返済予定のものを除く）	155,543	168,059	0.78	2022年4月1日～ 2039年3月20日
リース債務（1年以内に返済予定のものを除く）	631	344	—	2022年4月1日～ 2027年3月15日
その他有利子負債				
その他（流動負債）	41	42	0.23	—
預り保証金	10,842	9,938	1.00	2021年4月1日～ 2030年5月2日
その他（固定負債）	87	44	0.23	2022年9月14日～ 2023年3月14日
合計	183,668	192,732	—	—

- (注) 1 平均利率については、借入金等の当期末残高に対する加重平均利率を記載しております。なお、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。
- 2 1年以内に返済予定の長期借入金の当期末残高のうち3,195百万円、長期借入金（1年以内に返済予定のものを除く）の当期末残高のうち87,030百万円については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入であり、それぞれ無利子となっております。また、その他の有利子負債のうち預り保証金は、当初受入れから10年間無利子となっております。
- 3 長期借入金、リース債務及びその他有利子負債（1年以内に返済予定のものを除く）の連結決算日後5年以内の返済予定額は以下のとおりであります。

	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	10,549	10,734	13,297	13,128
リース債務	185	117	87	54
その他の有利子負債				
預り保証金	1,084	1,084	1,084	1,084
その他（固定負債）	44	—	—	—

【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、資産除去債務明細表の作成を省略しております。

(2) 【その他】

該当事項はありません。

2【財務諸表等】

(1)【財務諸表】

①【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2020年3月31日)	当事業年度 (2021年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	25,676	17,376
未収運賃	13,485	13,380
未収金	6,117	6,820
未収還付法人税等	19	554
未収収益	547	507
分譲土地建物	465	519
商品	3	2
仕掛品	38	20
貯蔵品	4,018	4,583
前払金	2,255	4,588
前払費用	574	668
その他の流動資産	※1 179	※1 252
流動資産合計	53,381	49,276
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	613,399	623,065
減価償却累計額	△371,457	△383,048
有形固定資産（純額）	241,941	240,017
無形固定資産	1,953	1,648
計	※2 243,894	※2 241,665
関連事業固定資産		
有形固定資産	86,299	91,031
減価償却累計額	△42,824	△45,200
有形固定資産（純額）	43,475	45,831
無形固定資産	0	0
計	※2 43,475	※2 45,831
各事業関連固定資産		
有形固定資産	28,133	27,018
減価償却累計額	△17,619	△16,938
有形固定資産（純額）	10,514	10,079
無形固定資産	506	744
計	※2 11,021	※2 10,824
建設仮勘定		
鉄道事業	6,124	4,147
関連事業	883	725
各事業関連	217	203
計	7,224	5,076
投資その他の資産		
関係会社株式	10,275	10,199
投資有価証券	960	1,066
長期貸付金	84	35
長期前払費用	1,076	960
繰延税金資産	5,557	5,538
その他の投資等	4,784	4,907
貸倒引当金	△62	△53
投資その他の資産合計	22,676	22,654
固定資産合計	328,292	326,053
資産合計	381,674	375,329

(単位：百万円)

	前事業年度 (2020年3月31日)	当事業年度 (2021年3月31日)
負債の部		
流動負債		
1年内返済予定の長期借入金	8,324	6,750
1年内返済予定支配株主からの長期借入金	3,195	3,195
リース債務	2,395	2,274
未払金	33,846	22,487
未払費用	574	641
未払法人税等	1,950	114
未払消費税等	762	455
預り金	353	335
前受金	6,454	11,286
前受収益	2,229	2,278
賞与引当金	3,397	3,264
環境対策引当金	386	471
災害損失引当金	32	174
資産除去債務	530	57
その他の流動負債	9,481	6,978
流動負債合計	73,916	60,765
固定負債		
長期借入金	63,020	74,269
支配株主からの長期借入金	86,760	87,030
リース債務	4,431	4,722
退職給付引当金	45,597	42,243
役員退職慰労引当金	397	351
環境対策引当金	832	701
資産除去債務	256	248
預り保証金	29,690	28,697
その他の固定負債	2,490	1,937
固定負債合計	233,477	240,203
負債合計	307,394	300,969
純資産の部		
株主資本		
資本金	19,000	19,000
資本剰余金		
資本準備金	15,300	15,300
資本剰余金合計	15,300	15,300
利益剰余金		
その他利益剰余金		
圧縮積立金	24,125	20,817
圧縮特別勘定積立金	—	358
繰越利益剰余金	15,863	18,820
利益剰余金合計	39,989	39,996
株主資本合計	74,290	74,296
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	△10	63
評価・換算差額等合計	△10	63
純資産合計	74,280	74,360
負債純資産合計	381,674	375,329

②【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
貨物運輸収入	123,947	115,435
運輸雑収	18,969	18,185
鉄道事業営業収益合計	※ 1 142,916	※ 1 133,620
営業費		
運送営業費	113,692	110,754
一般管理費	7,724	8,481
諸税	6,375	5,767
減価償却費	17,652	17,680
鉄道事業営業費合計	145,445	142,684
鉄道事業営業損失(△)	△2,528	△9,063
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸事業収入	16,089	16,173
不動産販売事業収入	1,346	33
雑収入	650	391
関連事業営業収益合計	※ 1 18,086	※ 1 16,598
営業費		
売上原価	2,691	1,920
販売費及び一般管理費	546	489
諸税	1,630	1,674
減価償却費	2,185	2,382
関連事業営業費合計	7,052	6,466
関連事業営業利益	11,033	10,132
全事業営業利益	8,505	1,068
営業外収益		
受取利息	5	4
受取配当金	46	49
物品売却益	252	388
雑収入	62	42
営業外収益合計	367	484
営業外費用		
支払利息	1,550	1,345
雑支出	130	146
営業外費用合計	1,681	1,492
経常利益	7,190	61
特別利益		
固定資産売却益	※ 2 5	※ 2 10
工事負担金等受入額	※ 3 220	※ 3 4,479
助成金受入額	—	※ 4 274
補償金受入額	※ 5 898	—
その他	3	97
特別利益合計	1,128	4,862
特別損失		
固定資産除却損	※ 6 324	※ 6 507
固定資産圧縮損	※ 7 21	※ 7 2,919
減損損失	530	492
環境対策費	※ 8 815	※ 8 185
災害による損失	※ 9 379	※ 9 290

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
災害損失引当金繰入額	※10 32	※10 166
補償金支払額	※11 864	—
その他	27	191
特別損失合計	2,995	4,752
税引前当期純利益	5,324	170
法人税、住民税及び事業税	1,669	178
法人税等調整額	△266	△14
法人税等合計	1,403	164
当期純利益	3,920	6

【営業費明細表】

		前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)			当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)		
区分	注記 番号	金額（百万円）			金額（百万円）		
I 鉄道事業営業費	※ 1						
1 運送営業費							
(1) 人件費		36,487			36,481		
(2) 経費		77,204			74,273		
計			113,692			110,754	
2 一般管理費							
(1) 人件費		4,225			4,548		
(2) 経費		3,498			3,933		
計			7,724			8,481	
3 諸税			6,375			5,767	
4 減価償却費			17,652			17,680	
鉄道事業営業費合計				145,445			142,684
II 関連事業営業費	※ 2						
1 売上原価			2,691			1,920	
2 販売費及び一般管理費							
(1) 人件費		297			304		
(2) 経費		248			184		
計			546			489	
3 諸税			1,630			1,674	
4 減価償却費			2,185			2,382	
関連事業営業費合計				7,052			6,466
全事業営業費合計				152,498			149,150

(注) 事業別営業費合計の100分の5を超える費用等並びに営業費（全事業）に含まれている引当金繰入額等は次のとおりであります。

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
※ 1 鉄道事業営業費 運送営業費		
給与	21,780	22,087
鉄道線路使用料	19,776	19,326
業務委託費	15,235	15,132
修繕費	17,859	17,177
動力費	13,115	12,521
※ 2 関連事業営業費 売上原価		
業務委託費	1,391	1,307
3 営業費（全事業）に含まれている引当金繰入額等		
賞与引当金繰入額	3,397	3,264
退職給付費用	1,680	1,465
役員退職慰労引当金繰入額	81	87

③【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本						株主資本合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金			利益剰余金 合計	
		資本準備金	その他利益剰余金				
			圧縮積立金	圧縮特別 勘定積立金	繰越利益 剰余金		
当期首残高	19,000	15,300	24,364	745	10,958	36,068	70,369
当期変動額							
圧縮積立金の積立			884		△884	－	－
圧縮積立金の取崩			△1,123		1,123	－	－
圧縮特別勘定積立金の取崩				△745	745	－	－
当期純利益					3,920	3,920	3,920
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）							
当期変動額合計	－	－	△239	△745	4,905	3,920	3,920
当期末残高	19,000	15,300	24,125	－	15,863	39,989	74,290

	評価・換算差額等		純資産合計
	その他有価証 券評価差額金	評価・換算 差額等合計	
当期首残高	△5	△5	70,363
当期変動額			
圧縮積立金の積立			—
圧縮積立金の取崩			—
圧縮特別勘定積立金の取崩			—
当期純利益			3,920
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	△4	△4	△4
当期変動額合計	△4	△4	3,916
当期末残高	△10	△10	74,280

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本						株主資本合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金			利益剰余金 合計	
		資本準備金	その他利益剰余金				
			圧縮積立金	圧縮特別 勘定積立金	繰越利益 剰余金		
当期首残高	19,000	15,300	24,125	—	15,863	39,989	74,290
当期変動額							
圧縮積立金の積立			665		△665	—	—
圧縮積立金の取崩			△3,974		3,974	—	—
圧縮特別勘定積立金の積立				358	△358	—	—
当期純利益					6	6	6
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）							
当期変動額合計	—	—	△3,308	358	2,956	6	6
当期末残高	19,000	15,300	20,817	358	18,820	39,996	74,296

	評価・換算差額等		純資産合計
	その他有価証 券評価差額金	評価・換算 差額等合計	
当期首残高	△10	△10	74,280
当期変動額			
圧縮積立金の積立			—
圧縮積立金の取崩			—
圧縮特別勘定積立金の積立			—
当期純利益			6
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	73	73	73
当期変動額合計	73	73	79
当期末残高	63	63	74,360

【注記事項】

（重要な会計方針）

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

1 有価証券の評価基準及び評価方法

（1）満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）によっております。

（2）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おります。

（3）その他有価証券

① 時価のあるもの

決算日の市場価格等に基づく時価法（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）によっております。

② 時価のないもの

移動平均法による原価法によっております。

2 たな卸資産の評価基準及び評価方法

分譲土地建物 個別法に基づく原価法（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）によっております。

貯蔵品その他 主として移動平均法に基づく原価法（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）によっております。

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）

建物及び2016年4月1日以後に取得した構築物については定額法、その他は定率法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については、取替法によっております。

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物 3～60年

車両 10～30年

機械装置 5～17年

工具器具備品 2～20年

（2）無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。ただし、自社利用ソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法によっております。

（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（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

（4）長期前払費用

均等償却によっております。

なお、償却期間については、法人税法に規定する方法と同一の基準によっております。

4 引当金の計上基準

（1）貸倒引当金

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

（2）賞与引当金

従業員賞与の支給に充てるため、支給見込額基準により計上したものと、それにかかる社会保険料の会社負担額を含めて計上しております。

（3）災害損失引当金

2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、修繕費用等の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

なお、現時点で合理的に見積ることが困難な復旧費用等については災害損失引当金に含めておりません。

(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、当事業年度末において発生していると認められる額を計上しております。

① 退職給付見込額の期間帰属方法

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末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おります。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、そ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（14年）による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、そ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（14年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しております。

(5) 役員退職慰労引当金

役員及び執行役員の退職慰労金の支給に備えるため、内規に基づく期末要支給額を計上しております。

(6) 環境対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

5 ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

金利スワップはすべて特例処理の要件を満たしているものであるため、特例処理によっております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

借入金利に係る金利相場の変動リスクを回避する目的で、金利スワップを行っております。

(3) ヘッジ方針

内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る金利変動リスクをヘッジしております。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

特例処理によっている金利スワップであるため、有効性の評価を省略しております。

6 その他の財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

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

(2) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

鉄道事業における連続立体交差等の高架化工事や踏切道路拡幅工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。

これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しております。

損益計算書においては、工事負担金等受入額を取用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として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取用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

なお、特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち取用等に伴う受入額を除いた額及び特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち取用等に伴う圧縮額を除いた額は、次のとおりであります。

	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち取用等に伴う受入額を除いた額	24百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち取用等に伴う圧縮額を除いた額	21百万円

(3) 消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっております。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

1 有価証券の評価基準及び評価方法

(1) 満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）によっております。

(2) 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おります。

(3) その他有価証券

① 時価のあるもの

決算日の市場価格等に基づく時価法（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）によっております。

② 時価のないもの

移動平均法による原価法によっております。

2 たな卸資産の評価基準及び評価方法

分譲土地建物 個別法に基づく原価法（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）によっております。

貯蔵品その他 主として移動平均法に基づく原価法（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）によっております。

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）

建物及び2016年4月1日以後に取得した構築物については定額法、その他は定率法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については、取替法によっております。

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物 3～60年

車両 10～30年

機械装置 5～17年

工具器具備品 2～20年

(2) 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。ただし、自社利用ソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法によっております。

(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（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

(4) 長期前払費用

均等償却によっております。

なお、償却期間については、法人税法に規定する方法と同一の基準によっております。

4 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

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

(2) 賞与引当金

従業員賞与の支給に充てるため、支給見込額基準により計上したものと、それにかかる社会保険料の会社負担額を含めて計上しております。

(3) 災害損失引当金

2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、修繕費用等の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

なお、現時点で合理的に見積ることが困難な復旧費用等については災害損失引当金に含めておりません。

(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、当事業年度末において発生していると認められる額を計上しております。

① 退職給付見込額の期間帰属方法

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末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おります。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、そ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（14年）による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、そ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（14年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しております。

(5) 役員退職慰労引当金

役員及び執行役員の退職慰労金の支給に備えるため、内規に基づく期末要支給額を計上しております。

(6) 環境対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

5 ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

金利スワップはすべて特例処理の要件を満たしているものであるため、特例処理によっております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

借入金利に係る金利相場の変動リスクを回避する目的で、金利スワップを行っております。

(3) ヘッジ方針

内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る金利変動リスクをヘッジしております。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

特例処理によっている金利スワップであるため、有効性の評価を省略しております。

6 その他の財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

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

(2) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

鉄道事業における連続立体交差等の高架化工事や踏切道路拡幅工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。

これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しております。

損益計算書においては、工事負担金等受入額を取用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として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取用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

なお、特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち取用等に伴う受入額を除いた額及び特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち取用等に伴う圧縮額を除いた額は、次のとおりであります。

	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち取用等に伴う受入額を除いた額	112百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち取用等に伴う圧縮額を除いた額	4百万円

(3) 消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっております。

（重要な会計上の見積り）

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（固定資産の減損）

1 当事業年度の財務諸表に計上した金額

減損損失 492百万円 有形固定資産 295,928百万円

2 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

1の金額の算出方法等は、連結財務諸表「注記事項（重要な会計上の見積り）（固定資産の減損）」の内容と同一であります。

（表示方法の変更）

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

（「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 2020年3月31日）を当事業年度の年度末に係る財務諸表から適用し、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おります。

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、前事業年度に係る内容については記載しておりません。

（追加情報）

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

当社の持分法適用会社の秋田臨海鉄道株式会社は、2020年6月19日開催の臨時取締役会において、同社の事業終了、解散に向けた協議をすることを決議いたしました。今後、解散に向け資産・負債の整理等を進め、その過程で固定資産の撤去も必要となる可能性があります。撤去の範囲、金額及び負担関係は今後自治体等と協議を進める予定であり、影響額を現時点で見積もることは困難であります。なお、今後の負担が必要な場合、翌事業年度以降の財政状態及び経営成績に重要な影響を及ぼす可能性があります。

（貸借対照表関係）

※ 1 担保提供資産

担保に供している資産は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2020年3月31日)	当事業年度 (2021年3月31日)
その他の流動資産	10百万円	10百万円
当該担保提供資産は、宅地建物取引業法第25条に基づく営業保証金であり、対応する債務はありません。		

※ 2 固定資産の取得価額から直接減額された工事負担金等圧縮累計額は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2020年3月31日)	当事業年度 (2021年3月31日)
	19,324百万円	19,736百万円

3 保証債務

次の会社について、金融機関からの借入に対し、債務保証及び債務保証予約を行っております。

債務保証

	前事業年度 (2020年3月31日)	当事業年度 (2021年3月31日)
京葉臨海鉄道(株)	3,560百万円	京葉臨海鉄道(株) 3,312百万円
北九州貨物鉄道施設保有(株)	2,297百万円	北九州貨物鉄道施設保有(株) 2,101百万円
水島臨海鉄道(株)	539百万円	水島臨海鉄道(株) 462百万円
計	6,398百万円	計 5,876百万円

4 当座借越契約および貸出コミットメントライン

当社は、運転資金の効率的な調達を行うため、当座借越契約を締結しております。

また、当社は震災・大雨の大規模災害発生時や今般のような感染症発生時等の異常事態発生時における迅速な資金調達を可能にするため、取引銀行3行と震災・大雨対応型の貸出コミットメントライン契約を2020年6月から締結しております。

これらの契約に基づく借入未実行残高は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2020年3月31日)	当事業年度 (2021年3月31日)
当座借越極度額	52,000百万円	52,000百万円
貸出コミットメントラインの総額	一百万円	21,000百万円
借入実行残高	一百万円	一百万円
借入未実行残高	52,000百万円	73,000百万円

(損益計算書関係)

※ 1 関係会社との取引高は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
営業収益	60,457百万円	57,946百万円

※ 2 固定資産売却益の主な内訳は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
(1) 日向町駅用地一部売却	3百万円	(1) 東松江駅用地一部売却 8百万円
(2) 弘前駅用地一部売却	2百万円	(2) 大牟田駅用地一部売却 1百万円

※ 3 工事負担金等受入額の主な内訳は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
(1) 上熊本駅用地収用	115百万円	(1) 仙台貨物ターミナル駅移転 2,489百万円
(2) 北陸新幹線に伴う敦賀港線の一部土地収用	44百万円	(2) 北王子支線用地一部収用 698百万円
(3) 氷見線能町構内高岡従来踏切拡幅工事	21百万円	(3) 新小岩駅用地一部収用 637百万円
(4) 水戸線川島駅一部収用	19百万円	(4) 新小岩駅自由通路整備工事 398百万円

※ 4 助成金受入額

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」附則第5条第1項の規定に基づく助成金であります。

※ 5 補償金受入額

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

松山駅付近連続立体交差事業によるものであります。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

該当事項はありません。

※ 6 固定資産除却損の主な内訳は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
(1) 新小岩社宅分譲マンション開発に伴う撤去	150百万円	(1) 廃止社宅の有姿除却 128百万円
(2) 旧大阪環状線支線杉村運河橋梁撤去	97百万円	(2) 東京貨物ターミナル駅コンテナ複合施設既存建物等撤去工事 104百万円
(3) 竜華寮撤去	40百万円	(3) 八王子駅用地交換に伴う設備撤去 82百万円

※7 固定資産圧縮損の主な内訳は、次のとおりであります。

前事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)		当事業年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	
(1) 氷見線能町構内高岡従来踏切拡幅工事	21百万円	(1) 仙台貨物ターミナル駅移転	2,489百万円
		(2) 新小岩駅自由通路整備工事	396百万円
		(3) 大竹駅構内青木踏切改良工事	22百万円

※8 環境対策費

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

PCB廃棄物等の処理費用及び汚染土処理工事費等であり、そのうち環境対策引当金繰入額は712百万円であります。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

PCB廃棄物等の処理費用等であり、そのうち環境対策引当金繰入額は52百万円であります。

※9 災害による損失

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

令和元年東日本台風に伴う臨時代行輸送経費及び2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う施設復旧経費等であります。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

令和2年7月豪雨に伴う臨時代行輸送経費及び2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う施設復旧経費等であります。

※10 災害損失引当金繰入額

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、修繕費用等の支出に備えるために計上した見積り額であります。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、修繕費用等の支出に備えるために計上した見積り額であります。

※11 補償金支払額

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

松山駅付近連続立体交差事業によるものであります。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

該当事項はありません。

(有価証券関係)

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

子会社株式及び関連会社株式（貸借対照表計上額は子会社株式6,906百万円、関連会社株式3,368百万円）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、記載しておりません。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

子会社株式及び関連会社株式（貸借対照表計上額は子会社株式6,906百万円、関連会社株式3,292百万円）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、記載しておりません。

(税効果会計関係)

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

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

（単位：百万円）

	当事業年度 (2020年3月31日)
繰延税金資産	
退職給付引当金	13,962
賞与引当金	1,040
環境対策引当金	373
建設協力金	304
資産除去債務	240
未払事業税	152
ゴルフ会員権評価損	149
その他	474
繰延税金資産小計	16,697
評価性引当額	△482
繰延税金資産合計	16,215
繰延税金負債	
圧縮積立金	△10,647
その他	△10
繰延税金負債合計	△10,658
繰延税金資産の純額	5,557

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差異の原因となった主な項目別の内訳

	当事業年度 (2020年3月31日)
法定実効税率	30.62%
(調整)	
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.72
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△0.09
法人住民税均等割	3.04
評価性引当額の増減	△2.42
法人税額の特別控除額	△5.07
その他	△0.43
税効果会計適用後の法人税等の負担率	26.36

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

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

（単位：百万円）

	当事業年度 (2021年3月31日)
繰延税金資産	
退職給付引当金	12,934
賞与引当金	999
環境対策引当金	359
建設協力金	291
資産除去債務	116
未払事業税	24
ゴルフ会員権評価損	98
その他	503
繰延税金資産小計	15,328
評価性引当額	△412
繰延税金資産合計	14,915
繰延税金負債	
圧縮積立金	△9,187
圧縮特別勘定積立金	△158
その他	△30
繰延税金負債合計	△9,376
繰延税金資産の純額	5,538

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差異の原因となった主な項目別の内訳

	当事業年度 (2021年3月31日)
法定実効税率	30.62%
（調整）	
交際費等永久に損金に算入されない項目	10.37
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△3.21
法人住民税均等割	96.84
評価性引当額の増減	△40.74
法人税額の特別控除額	△0.58
その他	2.99
税効果会計適用後の法人税等の負担率	96.29

（企業結合等関係）

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

該当事項はありません。

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

連結財務諸表の「注記事項（企業結合等関係）」同一の内容を記載しているため、注記を省略しております。

（重要な後発事象）

前事業年度（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日）

当社の関連会社の秋田臨海鉄道株式会社は、2020年6月19日開催の臨時取締役会において、同社の事業終了、解散に向けた協議をすることを決議いたしました。今後、解散に向け資産・負債の整理等を進め、その過程で固定資産の撤去も必要となる可能性があります。撤去の範囲、金額及び負担関係は今後自治体等と協議を進める予定であり、影響額を現時点で見積もることは困難であります。なお、今後の負担が必要な場合、翌事業年度以降の財政状態及び経営成績に重要な影響を及ぼす可能性があります。

1 解散の理由

秋田臨海鉄道株式会社は、秋田港周辺のお客様の貨物を輸送する目的で、国鉄、秋田県、沿線企業の出資により、1970年4月に設立し地域経済の発展に寄与してまいりましたが、昨今の経済情勢、社会情勢の大きな変化により、利用顧客の減少による輸送量の減少が継続する状況となりました。

このような状況のもと、同社では事業継続は困難であると判断し、事業の終了、解散に向けた協議をすることといたしました。

2 解散する関連会社の概要

- | | |
|-----------|-------------------------------|
| (1) 名称 | 秋田臨海鉄道株式会社 |
| (2) 所在地 | 秋田県秋田市土崎港西一丁目12番6号 |
| (3) 事業の内容 | 鉄道事業、鉄道事業等の業務の受託、貨物利用運送事業 等 |
| (4) 資本金 | 500百万円（2021年3月1日付けで100百万円に減資） |
| (5) 出資比率 | 当社38.2% |

3 解散及び清算の日程

- | | |
|-------------|--------------------|
| (1) 2020年6月 | 秋田臨海鉄道株式会社臨時取締役会決議 |
| (2) 2020年9月 | 事業廃止届の提出を決議 |
| (3) 未定 | 解散日 |

当事業年度（自 2020年4月1日 至 2021年3月31日）

該当事項はありません。

④【附属明細表】

【有価証券明細表】

有価証券の金額が資産の総額の100分の1以下であるため、有価証券明細表の作成を省略しております。

【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	32,009	7,671	6,528	33,152	—	—	33,152
建物	208,528	4,595	847 (74)	212,277	119,655	5,459	92,621
構築物	135,124	4,141	1,233 (418)	138,032	89,218	1,882	48,814
車両	299,581	7,045	26	306,600	201,054	8,201	105,546
機械装置	20,219	218	17	20,421	17,409	610	3,012
工具・器具・備品	32,368	3,337	5,075	30,630	17,848	2,932	12,782
建設仮勘定	7,224	20,842	22,990	5,076	—	—	5,076
有形固定資産計	735,057	47,853	36,719 (492)	746,192	445,187	19,086	301,005
無形固定資産							
地上権	—	—	—	120	—	—	120
施設利用権	—	—	—	1,153	1,152	0	1
ソフトウェア	—	—	—	12,242	9,999	974	2,243
その他	—	—	—	44	17	1	27
無形固定資産計	—	—	—	13,561	11,168	976	2,392
長期前払費用	1,910	747	807	1,850	890	348	960

(注) 1 当期減少額のうち、固定資産の減損による減少額を（ ）で表示しております。

(注) 2 当期増減額の主なものは、次のとおりであります。

- 1 土地の増減額
用地交換に伴う取得（仙台市） 4,049百万円
土地の減少額は、主として売却によるものであります。
- 2 建物の増減額
ガーデンエアタワー B C P性能強化工事 2,929百万円
建物の減少額は、主として除却によるものであります。
- 3 車両の増減額
機関車の新製（E F 210形式） 4,065百万円
車両の減少額は、主として除却によるものであります。
- 4 構築物の増減額
まくら木交換 530百万円
構築物の減少額は、主として除却によるものであります。
- 5 工具・器具・備品の増減額
コンテナ用荷役機械の取替 2,409百万円
工具・器具・備品の減少額は、主として除却によるものであります。
- 6 建設仮勘定の増減額
建設仮勘定の増加額は、ガーデンエアタワー B C P性能強化工事3,226百万円ほかに係るものであり、減少額は、ガーデンエアタワー B C P性能強化工事3,254百万円及び仙台貨物ターミナル駅移転事業2,592百万円ほかの振替額であります。

(注) 3 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」の記載を省略しております。

【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	62	－	5	3	53
賞与引当金	3,397	3,264	3,397	－	3,264
災害損失引当金	32	166	24	－	174
役員退職慰労引当金	397	87	133	－	351
環境対策引当金	1,219	52	98	－	1,173

（注）貸倒引当金の当期減少額（その他）3百万円は、個別引当債権の回収による戻入額であります。

（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、記載を省略しております。

（３）【その他】

該当事項はありません。

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
株券の種類	—
剰余金の配当の基準日	—
1単元の株式数	—
株式の名義書換え	—
取扱場所	—
株主名簿管理人	—
取次所	—
名義書換手数料	—
新券交付手数料	—
単元未満株式の買取り	—
取扱場所	—
株主名簿管理人	—
取次所	—
買取手数料	—
公告掲載方法	公示方法は、官報及び日本経済新聞に掲載して行う。
株主に対する特典	—

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】

該当事項はありません。

第三部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

第四部【特別情報】

第1【最近の財務諸表】

当社の財務諸表は、財務諸表等規則第2条の規定に基づき、財務諸表等規則および「鉄道事業会計規則」（昭和62年運輸省令第7号）により作成しております。

1 【貸借対照表】

(単位：百万円)

	第30期 (2017年3月31日)	第31期 (2018年3月31日)	第32期 (2019年3月31日)
資産の部			
流動資産			
現金及び預金	10,108	17,858	20,438
未収運賃	13,294	13,707	13,712
未収金	9,982	6,527	6,550
未収還付法人税等	—	—	996
未収収益	583	568	565
分譲土地建物	1,034	1,512	463
商品	13	9	5
仕掛品	15	0	14
貯蔵品	3,842	4,094	4,264
前払金	4,063	4,631	1,377
前払費用	423	428	431
繰延税金資産	1,130	1,153	—
その他の流動資産	158	※1 169	※1 155
流動資産合計	44,651	50,664	48,975
固定資産			
鉄道事業固定資産			
有形固定資産	584,324	601,314	600,211
減価償却累計額	△345,038	△357,005	△364,226
有形固定資産（純額）	239,285	244,308	235,985
無形固定資産	2,335	2,043	2,102
計	※2 241,620	※2 246,352	※2 238,087
関連事業固定資産			
有形固定資産	79,559	78,740	82,453
減価償却累計額	△36,609	△38,418	△40,744
有形固定資産（純額）	42,950	40,321	41,709
無形固定資産	1	0	0
計	※2 42,952	※2 40,322	※2 41,709
各事業関連固定資産			
有形固定資産	27,139	28,250	28,301
減価償却累計額	△15,672	△16,801	△17,320
有形固定資産（純額）	11,466	11,448	10,981
無形固定資産	618	261	101
計	※2 12,085	※2 11,710	※2 11,083
建設仮勘定			
鉄道事業	3,171	4,798	6,437
関連事業	70	1,100	86
各事業関連	1	—	449
計	3,243	5,899	6,973
投資その他の資産			
関係会社株式	10,037	9,995	10,257
投資有価証券	※1 763	879	865
長期貸付金	229	180	132
長期前払費用	799	652	802
繰延税金資産	4,640	3,757	5,288
その他の投資等	4,834	4,746	4,751
貸倒引当金	△67	△64	△60
投資その他の資産合計	21,237	20,148	22,037
固定資産合計	321,139	324,432	319,891
資産合計	365,790	375,097	368,867

(単位：百万円)

	第30期 (2017年3月31日)	第31期 (2018年3月31日)	第32期 (2019年3月31日)
負債の部			
流動負債			
1年内返済予定の長期借入金	15,164	11,894	12,514
1年内返済予定支配株主からの長期借入金	3,195	3,195	3,195
リース債務	2,690	2,492	2,529
未払金	22,377	22,293	23,837
未払費用	732	738	766
未払法人税等	1,350	1,645	65
未払消費税等	628	680	—
預り金	256	294	321
前受金	5,372	6,038	2,891
前受収益	2,113	2,095	2,176
賞与引当金	2,969	3,134	3,365
災害損失引当金	—	—	110
環境対策引当金	2	—	—
その他の流動負債	9,236	9,477	8,667
流動負債合計	66,092	63,979	60,441
固定負債			
長期借入金	65,753	61,859	60,344
支配株主からの長期借入金	74,108	86,793	89,772
リース債務	4,758	4,329	4,278
退職給付引当金	53,512	50,690	48,600
役員退職慰労引当金	355	363	332
環境対策引当金	518	508	519
資産除去債務	242	244	255
預り保証金	32,845	31,788	31,162
その他の固定負債	3,502	3,144	2,794
固定負債合計	235,597	239,722	238,061
負債合計	301,689	303,702	298,503
純資産の部			
株主資本			
資本金	19,000	19,000	19,000
資本剰余金			
資本準備金	15,300	15,300	15,300
資本剰余金合計	15,300	15,300	15,300
利益剰余金			
その他利益剰余金			
圧縮積立金	21,184	22,575	24,364
圧縮特別勘定積立金	6,229	4,707	745
繰越利益剰余金	2,355	9,768	10,958
利益剰余金合計	29,769	37,051	36,068
株主資本合計	64,069	71,352	70,369
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	31	43	△5
評価・換算差額等合計	31	43	△5
純資産合計	64,100	71,395	70,363
負債純資産合計	365,790	375,097	368,867

2【損益計算書】

(単位：百万円)

	第30期 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	第31期 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	第32期 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
鉄道事業営業利益			
営業収益			
貨物運輸収入	118,718	122,777	113,631
運輸雑収	18,216	18,361	21,874
鉄道事業営業収益合計	※1 136,934	※1 141,139	※1 135,505
営業費			
運送営業費	105,571	108,854	110,133
一般管理費	6,905	7,129	7,492
諸税	5,996	6,164	6,061
減価償却費	17,933	18,390	18,064
鉄道事業営業費合計	136,406	140,538	141,753
鉄道事業営業利益又は鉄道事業営業損失 (△)	527	601	△6,247
関連事業営業利益			
営業収益			
不動産賃貸事業収入	15,873	15,701	15,754
不動産販売事業収入	1,252	853	3,949
雑収入	599	594	621
関連事業営業収益合計	※1 17,725	※1 17,150	※1 20,325
営業費			
売上原価	2,706	2,386	5,180
販売費及び一般管理費	663	620	494
諸税	1,518	1,512	1,641
減価償却費	2,461	2,365	2,329
関連事業営業費合計	7,349	6,884	9,646
関連事業営業利益	10,375	10,265	10,679
全事業営業利益	10,903	10,866	4,432
営業外収益			
受取利息	6	7	6
受取配当金	63	67	55
物品売却益	493	379	367
雑収入	111	91	77
営業外収益合計	675	545	506
営業外費用			
支払利息	2,589	2,131	1,808
雑支出	103	172	121
営業外費用合計	2,692	2,303	1,929
経常利益	8,886	9,108	3,008
特別利益			
固定資産売却益	※2 129	※2 288	※2 98
工事負担金等受入額	※3 9,678	※3 2,209	※3 888
助成金受入額	※4 812	※4 371	※4 390
補償金受入額	—	—	※5 4,001
その他	108	141	6
特別利益合計	10,729	3,010	5,384

(単位：百万円)

	第30期 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	第31期 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	第32期 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
特別損失			
固定資産除却損	※6 352	※6 34	※6 393
固定資産圧縮損	※7 368	※7 1,007	※7 739
環境対策費	26	197	1,548
災害による損失	※8 1,127	—	※8 2,402
災害損失引当金繰入額	—	—	※9 110
補償金支払額	—	—	※10 3,998
その他	239	97	378
特別損失合計	2,114	1,336	9,570
税引前当期純利益又は税引前当期純損失 (△)	17,500	10,782	△1,177
法人税、住民税及び事業税	2,565	2,645	161
法人税等調整額	2,843	853	△355
法人税等合計	5,408	3,499	△194
当期純利益又は当期純損失 (△)	12,091	7,282	△982

3【株主資本等変動計算書】

第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

（単位：百万円）

（単位：百万円）

	株主資本						株主資本合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金			利益剰余金 合計	
		資本準備金	その他利益剰余金				
			圧縮積立金	圧縮特別 勘定積立金	繰越利益 剰余金		
当期首残高	19,000	15,300	21,897	－	△4,220	17,677	51,977
当期変動額							
圧縮積立金の積立			378		△378	－	－
圧縮積立金の取崩			△1,092		1,092	－	－
圧縮特別勘定積立金の積立				6,229	△6,229	－	－
当期純利益					12,091	12,091	12,091
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）							
当期変動額合計	－	－	△713	6,229	6,576	12,091	12,091
当期末残高	19,000	15,300	21,184	6,229	2,355	29,769	64,069

	評価・換算差額等		純資産合計
	その他有価証 券評価差額金	評価・換算 差額等合計	
当期首残高	7	7	51,984
当期変動額			
圧縮積立金の積立			—
圧縮積立金の取崩			—
圧縮特別勘定積立金の積立			—
当期純利益			12,091
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	24	24	24
当期変動額合計	24	24	12,116
当期末残高	31	31	64,100

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本						株主資本合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金			利益剰余金 合計	
		資本準備金	その他利益剰余金				
			圧縮積立金	圧縮特別 勘定積立金	繰越利益 剰余金		
当期首残高	19,000	15,300	21,184	6,229	2,355	29,769	64,069
当期変動額							
圧縮積立金の積立			3,461		△3,461	－	－
圧縮積立金の取崩			△2,070		2,070	－	－
圧縮特別勘定積立金の取崩				△1,521	1,521	－	－
当期純利益					7,282	7,282	7,282
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）							
当期変動額合計	－	－	1,391	△1,521	7,412	7,282	7,282
当期末残高	19,000	15,300	22,575	4,707	9,768	37,051	71,352

	評価・換算差額等		純資産合計
	その他有価証 券評価差額金	評価・換算 差額等合計	
当期首残高	31	31	64,100
当期変動額			
圧縮積立金の積立			—
圧縮積立金の取崩			—
圧縮特別勘定積立金の取崩			—
当期純利益			7,282
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	11	11	11
当期変動額合計	11	11	7,294
当期末残高	43	43	71,395

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本						株主資本合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金			利益剰余金 合計	
		資本準備金	その他利益剰余金				
			圧縮積立金	圧縮特別 勘定積立金	繰越利益 剰余金		
当期首残高	19,000	15,300	22,575	4,707	9,768	37,051	71,352
当期変動額							
圧縮積立金の積立			4,117		△4,117	－	－
圧縮積立金の取崩			△2,328		2,328	－	－
圧縮特別勘定積立金の取崩				△3,961	3,961	－	－
当期純損失（△）					△982	△982	△982
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）							
当期変動額合計	－	－	1,789	△3,961	1,190	△982	△982
当期末残高	19,000	15,300	24,364	745	10,958	36,068	70,369

	評価・換算差額等		純資産合計
	その他有価証 券評価差額金	評価・換算 差額等合計	
当期首残高	43	43	71,395
当期変動額			
圧縮積立金の積立			—
圧縮積立金の取崩			—
圧縮特別勘定積立金の取崩			—
当期純損失（△）			△982
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	△48	△48	△48
当期変動額合計	△48	△48	△1,031
当期末残高	△5	△5	70,363

【注記事項】

（重要な会計方針）

第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

1 有価証券の評価基準及び評価方法

（1）満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）によっております。

（2）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おります。

（3）その他有価証券

① 時価のあるもの

決算日の市場価格等に基づく時価法（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）によっております。

② 時価のないもの

移動平均法による原価法によっております。

2 たな卸資産の評価基準及び評価方法

分譲土地建物 個別法に基づく原価法（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）によっております。

貯蔵品その他 主として移動平均法に基づく原価法（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）によっております。

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）

建物及び2016年4月1日以後に取得した構築物については定額法、その他は定率法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については、取替法によっております。

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物 3～60年

車両 10～30年

機械装置 5～17年

工具器具備品 2～20年

（2）無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。ただし、自社利用ソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法によっております。

（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（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

（4）長期前払費用

均等償却によっております。

なお、償却期間については、法人税法に規定する方法と同一の基準によっております。

4 引当金の計上基準

（1）貸倒引当金

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

（2）賞与引当金

従業員賞与の支給に充てるため、支給見込額基準により計上したものと、それにかかる社会保険料の会社負担額を含めて計上しております。

(3) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき、当事業年度末において発生していると認められる額を計上しております。

① 退職給付見込額の期間帰属方法

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末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おります。

② 数理計算上の差異の費用処理方法

数理計算上の差異は、そ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（14年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しております。

(4) 役員退職慰労引当金

役員及び執行役員の退職慰労金の支給に備えるため、内規に基づく期末要支給額を計上しております。

(5) 環境対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

5 ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

金利スワップはすべて特例処理の要件を満たしているものであるため、特例処理によっております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

借入金利息に係る金利相場の変動リスクを回避する目的で、金利スワップを行っております。

(3) ヘッジ方針

内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る金利変動リスクをヘッジしております。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

特例処理によっている金利スワップであるため、有効性の評価を省略しております。

6 その他の財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異の会計処理の方法は、連結財務諸表における会計処理の方法と異なっております。

(2) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

鉄道事業における連続立体交差等の高架化工事や踏切道路拡幅工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。

これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しております。

損益計算書においては、工事負担金等受入額を収用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として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収用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

なお、特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額及び特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額は、次のとおりであります。

	第30期 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額	370百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額	368百万円

(3) 消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっております。

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

1 有価証券の評価基準及び評価方法

(1) 満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）によっております。

(2) 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おります。

(3) その他有価証券

① 時価のあるもの

決算日の市場価格等に基づく時価法（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）によっております。

② 時価のないもの

移動平均法による原価法によっております。

2 たな卸資産の評価基準及び評価方法

分譲土地建物 個別法に基づく原価法（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）によっております。

貯蔵品その他 主として移動平均法に基づく原価法（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）によっております。

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）

建物及び2016年4月1日以後に取得した構築物については定額法、その他は定率法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については、取替法によっております。

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物 3～60年

車両 10～30年

機械装置 5～17年

工具器具備品 2～20年

(2) 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。ただし、自社利用ソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法によっております。

(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（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

(4) 長期前払費用

均等償却によっております。

なお、償却期間については、法人税法に規定する方法と同一の基準によっております。

4 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

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

(2) 賞与引当金

従業員賞与の支給に充てるため、支給見込額基準により計上したものと、それにかかる社会保険料の会社負担額を含めて計上しております。

(3) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき、当事業年度末において発生していると認められる額を計上しております。

① 退職給付見込額の期間帰属方法

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末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おります。

② 数理計算上の差異の費用処理方法

数理計算上の差異は、そ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（14年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しております。

(4) 役員退職慰労引当金

役員及び執行役員の退職慰労金の支給に備えるため、内規に基づく期末要支給額を計上しております。

(5) 環境対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

5 ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

金利スワップはすべて特例処理の要件を満たしているものであるため、特例処理によっております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

借入金利に係る金利相場の変動リスクを回避する目的で、金利スワップを行っております。

(3) ヘッジ方針

内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る金利変動リスクをヘッジしております。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

特例処理によっている金利スワップであるため、有効性の評価を省略しております。

6 その他の財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異の会計処理の方法は、連結財務諸表における会計処理の方法と異なっております。

(2) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

鉄道事業における連続立体交差等の高架化工事や踏切道路拡幅工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。

これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しております。

損益計算書においては、工事負担金等受入額を収用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として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収用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

なお、特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額及び特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額は、次のとおりであります。

	第31期 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額	1,019百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額	1,007百万円

(3) 消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっております。

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

1 有価証券の評価基準及び評価方法

(1) 満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）によっております。

(2) 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おります。

(3) その他有価証券

① 時価のあるもの

決算日の市場価格等に基づく時価法（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）によっております。

② 時価のないもの

移動平均法による原価法によっております。

2 たな卸資産の評価基準及び評価方法

分譲土地建物 個別法に基づく原価法（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）によっております。

貯蔵品その他 主として移動平均法に基づく原価法（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）によっております。

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）

建物及び2016年4月1日以後に取得した構築物については定額法、その他は定率法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については、取替法によっております。

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物 3～60年

車両 10～30年

機械装置 5～17年

工具器具備品 2～20年

(2) 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。ただし、自社利用ソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づく定額法によっております。

(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（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

(4) 長期前払費用

均等償却によっております。

なお、償却期間については、法人税法に規定する方法と同一の基準によっております。

4 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

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

(2) 賞与引当金

従業員賞与の支給に充てるため、支給見込額基準により計上したものと、それにかかる社会保険料の会社負担額を含めて計上しております。

(3) 災害損失引当金

2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、点検・調査費用等の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

なお、現時点で合理的に見積ることが困難な復旧費用等については災害損失引当金に含めておりません。

(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、当事業年度末において発生していると認められる額を計上しております。

① 退職給付見込額の期間帰属方法

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末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おります。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、そ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（14年）による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、そ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（14年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しております。

(5) 役員退職慰労引当金

役員及び執行役員の退職慰労金の支給に備えるため、内規に基づく期末要支給額を計上しております。

(6) 環境対策引当金

保管するPCB廃棄物等の処理費用の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

5 ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

金利スワップはすべて特例処理の要件を満たしているものであるため、特例処理によっております。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

借入金利息に係る金利相場の変動リスクを回避する目的で、金利スワップを行っております。

(3) ヘッジ方針

内部規定に基づき、ヘッジ対象に係る金利変動リスクをヘッジしております。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

特例処理によっている金利スワップであるため、有効性の評価を省略しております。

6 その他の財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

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

(2) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

鉄道事業における連続立体交差等の高架化工事や踏切道路拡幅工事等を行うにあたり、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受けております。

これらの工事負担金等は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しております。

損益計算書においては、工事負担金等受入額を取用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として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取用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

なお、特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち取用等に伴う受入額を除いた額及び特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち取用等に伴う圧縮額を除いた額は、次のとおりであります。

	第32期 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち取用等に伴う受入額を除いた額	336百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち取用等に伴う圧縮額を除いた額	246百万円

(3) 消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっております。

（会計方針の変更）

第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

法人税法の改正に伴い、「平成28年度税制改正に係る減価償却方法の変更に関する実務上の取扱い」（実務対応報告第32号 2016年6月17日）を当事業年度に適用し、2016年4月1日以後に取得した構築物に係る減価償却方法を定率法から定額法に変更しております。

なお、この変更による損益への影響は軽微であります。

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

該当事項はありません。

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

該当事項はありません。

（表示方法の変更）

第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

該当事項はありません。

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

前事業年度において損益計算書上、特別損失の「その他」に含めて表示しておりました「環境対策費」は、重要性が増したため、当事業年度より区分掲記しております。

なお、前事業年度の損益計算書において、「その他」に含めて表示しておりました「環境対策費」の金額は26百万円であります。

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

（「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」の適用）

「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」（企業会計基準第28号 平成30年2月16日）を当事業年度の期首から適用し、繰延税金資産は投資その他の資産の区分に表示し、繰延税金負債は固定負債の区分に表示する方法に変更しております。

（貸借対照表関係）

※ 1 担保提供資産

担保に供している資産は、次のとおりであります。

	第30期 (2017年3月31日)	第31期 (2018年3月31日)	第32期 (2019年3月31日)
その他の流動資産	—	9百万円	10百万円
投資有価証券	9百万円	—	—

当該担保提供資産は、宅地建物取引業法第25条に基づく営業保証金であり、対応する債務はありません。

※ 2 固定資産の取得価額から直接減額された工事負担金等圧縮累計額は、次のとおりであります。

	第30期 (2017年3月31日)	第31期 (2018年3月31日)	第32期 (2019年3月31日)
	17,864百万円	18,972百万円	19,547百万円

3 保証債務

次の会社について、金融機関からの借入に対し、債務保証及び債務保証予約を行っております。

(1) 債務保証

	第30期 (2017年3月31日)	第31期 (2018年3月31日)	第32期 (2019年3月31日)
京葉臨海鉄道(株)	4,084百万円	3,976百万円	3,808百万円
北九州貨物鉄道施設保有(株)	2,887百万円	2,690百万円	2,494百万円
水島臨海鉄道(株)	771百万円	693百万円	616百万円
日本オイルターミナル(株)	130百万円	65百万円	—
計	7,873百万円	7,427百万円	6,919百万円

(2) 債務保証予約

	第30期 (2017年3月31日)	第31期 (2018年3月31日)	第32期 (2019年3月31日)
京葉臨海鉄道(株)	181百万円	100百万円	19百万円

4 偶発債務

第30期（2017年3月31日）

2017年2月発生の貨物列車脱線事故に関して、線路施設所有者から損害賠償を求められる可能性を有しております。なお、賠償額については、2016年度末において金額を合理的に見積もることが困難なため記載しておりません。

第31期（2018年3月31日）

該当事項はありません。

第32期（2019年3月31日）

該当事項はありません。

(損益計算書関係)

※ 1 関係会社との取引高は、次のとおりであります。

	第30期 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	第31期 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	第32期 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
営業収益	57,823百万円	58,670百万円	55,671百万円

※ 2 固定資産売却益の主な内訳は、次のとおりであります。

	第30期 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	第31期 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	第32期 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
(1) 旧山形駅駐輪場整備 事業用地売却	55百万円	(1) 岩国駅用地交換 143百万円	(1) 新興駅用地一部売却 61百万円
(2) 中古車両売却	39百万円	(2) 旧小名木川駅用地一 部売却 139百万円	(2) 羽後本荘ORS用地等 売却 29百万円
(3) 名古屋港線用地売却	30百万円	(3) 安中駅用地一部売却 2百万円	(3) 延岡用地売却 5百万円

※ 3 工事負担金等受入額の主な内訳は、次のとおりであります。

	第30期 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	第31期 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	第32期 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
(1) 仙台貨物ターミナル 駅移転事業用地収用	5,104百万円	(1) 梶ヶ谷貨物ターミナ ル駅用地収用 788百万円	(1) 仙台貨物ターミナル 駅移転事業用地収用 492百万円
(2) 梶ヶ谷貨物ターミナ ル駅中央新幹線事業 用地収用	3,896百万円	(2) 名古屋港線横断道路 新設工事 517百万円	(2) 郡山南川都市基盤河 川改修事業 135百万円
(3) 車両環境補助	283百万円	(3) CO2排出抑制対策事 業補助 359百万円	(3) 秋田港線浜なし山踏 切拡幅工事 107百万円

※ 4 第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

助成金受入額は、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」附則第5条第1項の規定に基づく助成金であります。

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

助成金受入額は、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」附則第5条第1項の規定に基づく助成金であります。

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

助成金受入額は、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」附則第5条第1項の規定に基づく助成金であります。

※ 5 第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

該当事項はありません。

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

該当事項はありません。

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

補償金受入額は、郡山南川都市基盤河川改修事業によるものであります。

※ 6 固定資産除却損の主な内訳は、次のとおりであります。

第30期 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)		第31期 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)		第32期 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	
(1) 日豊線荏田港駅設備 撤去・除却	120百万円	(1) 高松昭和町社宅撤 去・除却	18百万円	(1) 東京レールゲート WEST事業既存建物の 撤去・除却	194百万円
(2) 旧米子貨物駅設備撤 去・除却	114百万円	(2) 磐田駅分譲マンショ ン駐車場施設撤去・ 除却	6百万円	(2) 札幌貨物ターミナル 駅OT線撤去・除却	78百万円

※ 7 固定資産圧縮損の主な内訳は、次のとおりであります。

第30期 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)		第31期 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)		第32期 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	
(1) エネルギー使用合理 化事業者支援補助金 (HD300形式機関 車)	283百万円	(1) 名古屋港線横断道路 新設工事	510百万円	(1) 仙台貨物ターミナル 駅移転事業用地収用	492百万円
(2) 二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金 (49A形式コンテ ナ)	71百万円	(2) CO2排出抑制対策事 業補助	359百万円	(2) 秋田港線浜なし山踏 切拡幅工事	107百万円

※ 8 第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

災害による損失は、2016年8月22日以降に発生した台風9号及び10号に伴う臨時代行輸送経費等であり
ます。

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

該当事項はありません。

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

災害による損失は、平成30年7月豪雨に伴う臨時代行輸送経費及び2018年6月18日に発生した大阪北部
地震に伴う施設復旧経費等であります。

※ 9 第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

該当事項はありません。

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

該当事項はありません。

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

災害損失引当金繰入額は、2018年6月18日に発生した大阪北部地震に伴う、点検・調査費用等の支出に
備えるために計上した見積り額であります。

※10 第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

該当事項はありません。

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

該当事項はありません。

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

補償金支払額は、郡山南川都市基盤河川改修事業によるものであります。

(有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式は、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、記載しておりません。なお、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は次のとおりです。

区分	第30期 (2017年3月31日)	第31期 (2018年3月31日)	第32期 (2019年3月31日)
子会社株式等	6,668百万円	6,626百万円	6,888百万円
関連会社株式	3,368百万円	3,368百万円	3,368百万円

(税効果会計関係)

第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

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

(単位：百万円)

	第30期 (2017年3月31日)
繰延税金資産	
退職給付引当金	16,400
賞与引当金	916
建設協力金	248
ゴルフ会員権評価損	169
環境対策費	159
その他	643
繰延税金資産小計	18,537
評価性引当額	△627
繰延税金資産合計	17,909
繰延税金負債	
圧縮積立金	△9,354
圧縮特別勘定積立金	△2,753
その他	△31
繰延税金負債合計	△12,138
繰延税金資産の純額	5,770

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差異の原因となった主な項目別の内訳

	第30期 (2017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。	

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

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

（単位：百万円）

	第31期 (2018年3月31日)
繰延税金資産	
退職給付引当金	15,521
賞与引当金	959
建設協力金	269
ゴルフ会員権評価損	169
環境対策引当金	155
その他	567
繰延税金資産小計	17,643
評価性引当額	△628
繰延税金資産合計	17,015
繰延税金負債	
圧縮積立金	△9,963
圧縮特別勘定積立金	△2,077
その他	△63
繰延税金負債合計	△12,104
繰延税金資産の純額	4,911

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差異の原因となった主な項目別の内訳

	第31期 (2018年3月31日)
法定実効税率	30.86%
(調整)	
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.34
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△0.15
法人住民税均等割	1.47
その他	△0.06
税効果会計適用後の法人税等の負担率	32.46

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

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

（単位：百万円）

	第32期 (2019年3月31日)
繰延税金資産	
退職給付引当金	14,881
賞与引当金	1,030
建設協力金	288
環境対策引当金	159
ゴルフ会員権評価損	155
その他	478
繰延税金資産小計	16,993
評価性引当額	△611
繰延税金資産合計	16,382
繰延税金負債	
圧縮積立金	△10,753
圧縮特別勘定積立金	△329
その他	△11
繰延税金負債合計	△11,093
繰延税金資産の純額	5,288

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差異の原因となった主な項目別の内訳

第32期 (2019年3月31日)
税引前当期純損失を計上しているため記載しておりません。

（重要な後発事象）

第30期（自 2016年4月1日 至 2017年3月31日）

資金の借入

当社は、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」附則第5条第1項の規定により、鉄道施設等の設備投資資金に充当するため、下記のとおり資金の借入を実行しております。

- | | |
|-----------|-----------------------|
| (1) 借入先 | 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 |
| (2) 借入金額 | 8,189百万円 |
| (3) 借入利率 | 無利子 |
| (4) 借入実行日 | 2017年5月9日 |
| (5) 返済方法 | 10年据置後10年半年賦均等償還 |
| (6) 担保提供 | 無 |

第31期（自 2017年4月1日 至 2018年3月31日）

資金の借入

当社は、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）」附則第5条第1項の規定により、鉄道施設等の設備投資資金に充当するため、下記のとおり資金の借入を実行しております。

- | | |
|-----------|-----------------------|
| (1) 借入先 | 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 |
| (2) 借入金額 | 5,970百万円 |
| (3) 借入利率 | 無利子 |
| (4) 借入実行日 | 2018年5月9日 |
| (5) 返済方法 | 10年据置後10年半年賦均等償還 |
| (6) 担保提供 | 無 |

第32期（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）

該当事項はありません。

第２【保証会社及び連動子会社の最近の財務諸表又は財務書類】

該当事項はありません。

独立監査人の監査報告書

2022年2月10日

日本貨物鉄道株式会社

取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人

東京事務所

指定有限責任社員 公認会計士 安藤 見 (印)
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 田原 諭 (印)
業務執行社員

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」に掲げられている日本貨物鉄道株式会社の2020年4月1日から2021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、日本貨物鉄道株式会社及び連結子会社の2021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。

貨物運輸収入に関する収益認識の正確性	
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
日本貨物鉄道株式会社及び連結子会社は鉄道ロジスティクス事業として、貨物鉄道輸送を中心とした総合物流事業を展開している。連結財務諸表の注記事項（セグメント情報等）に記載のとおり鉄道ロジスティクス事業セグメントの外部顧客への売上高は166,581百万円であり、売上高全体の88.9%を占めており、その大半は日本貨物鉄道株式会社の貨物運輸収入である。 貨物運輸収入はコンテナ輸送と車扱輸送に大別されるが、これらの収益計上はいずれも極めて大量の貨物の取扱いによるものであり、また運賃計算の方法も顧客との契約ごとに複数の算出方法が存在している。それらの情報は、複数のＩＴシステムを経て最終的に会計システムへ相互連携される仕組みとなっており、貨物運輸収入の計上は、自動化された内部統制の有効性を含めＩＴシステムに高度に依拠している。 貨物運輸収入の収益計上が正確に行われるためには、関連するＩＴシステムが適切に整備され、かつ運用されていることが極めて重要であり、その有効性の検討に当たっては、ＩＴ専門家の関与が必要と判断した。 以上から、当監査法人は、貨物運輸収入に関する収益認識の正確性が、当連結会計年度の連結財務諸表監査において特に重要であり、「監査上の主要な検討事項」に該当すると判断した。	当監査法人は、貨物運輸収入に関する収益認識の正確性を評価するため、監査法人内のＩＴの専門家と連携して、主に以下の監査手続を実施した。 ● 貨物運輸収入の収益認識に関連するＩＴシステム及び会計システム相互間のデータの整合性を確認することにより、インターフェースに関する業務処理統制の有効性を評価した。 ● ＩＴシステム内で行われている運賃の自動計算処理について、主な契約種別ごとに実際のコンテナ輸送実績のデータを用いて監査人自ら再計算を行い、自動計算処理の業務処理統制の有効性を評価した。 ● 会計システム内で行われている貨物運輸収入に対応する入金の自動消込処理について、システムの仕様を確認するとともに実際の消込処理に係るデータを追跡照合し、自動消込処理の業務処理統制の有効性を評価した。 ● 上記の業務処理統制が連結会計期間を通じて一貫して運用されていることを確認するため、関連する各ＩＴシステムに係るアクセス管理、システム変更管理、システム運用管理等のＩＴ全般統制の有効性を評価した。 また、以上のＩＴシステムの業務処理統制の有効性を検討する監査手続に加えて、貨物運送量の指標となる輸送トンキロと貨物運輸収入の相関関係の合理性を評価した。

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。

利害関係

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

以 上

-
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券届出書提出会社）が別途保管しております。
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

2022年2月10日

日本貨物鉄道株式会社
取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人
東京事務所

指定有限責任社員 公認会計士 安藤 見 (印)
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 田原 諭 (印)
業務執行社員

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」に掲げられている日本貨物鉄道株式会社の2020年4月1日から2021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、日本貨物鉄道株式会社の2021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。

（貨物運輸収入に関する収益認識の正確性）

個別財務諸表の監査報告書で記載すべき監査上の主要な検討事項「貨物運輸収入に関する収益認識の正確性」は、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「貨物運輸収入に関する収益認識の正確性」と実質的に同一の内容である。このため、個別財務諸表の監査報告書では、これに関する記載を省略する。

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. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券届出書提出会社）が別途保管しております。
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

2022年2月10日

日本貨物鉄道株式会社

取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人

東京事務所

指定有限責任社員 公認会計士 安藤 見 (印)
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 田原 諭 (印)
業務執行社員

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」に掲げられている日本貨物鉄道株式会社の2019年4月1日から2020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及びその他の注記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、日本貨物鉄道株式会社及び連結子会社の2020年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

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

連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

連結財務諸表監査における監査人の責任

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

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

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

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

利害関係

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

以 上

-
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券届出書提出会社）が別途保管しております。
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

2022年2月10日

日本貨物鉄道株式会社
取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人
東京事務所

指定有限責任社員 公認会計士 安藤 見 (印)
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 田原 諭 (印)
業務執行社員

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」に掲げられている日本貨物鉄道株式会社の2019年4月1日から2020年3月31日までの第33期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針及びその他の注記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、日本貨物鉄道株式会社の2020年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

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

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

財務諸表監査における監査人の責任

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

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

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

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

利害関係

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

以 上

(注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券届出書提出会社）が別途保管しております。

2. X B R L データは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の四半期レビュー報告書

2022年2月10日

日本貨物鉄道株式会社

取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人

東京事務所

指定有限責任社員 公認会計士 安藤 見
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 田原 諭
業務執行社員

監査人の結論

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている日本貨物鉄道株式会社の2021年4月1日から2022年3月31日までの連結会計年度の第3四半期連結会計期間（2021年10月1日から2021年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（2021年4月1日から2021年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結貸借対照表、四半期連結損益計算書、四半期連結包括利益計算書及び注記について四半期レビューを行った。

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、日本貨物鉄道株式会社及び連結子会社の2021年12月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する第3四半期連結累計期間の経営成績を適正に表示していないと信じさせる事項が全ての重要な点において認められなかった。

監査人の結論の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。四半期レビューの基準における当監査法人の責任は、「四半期連結財務諸表の四半期レビューにおける監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

四半期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四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して四半期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四半期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。

四半期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四半期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四半期連結財務諸表の作成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。

四半期連結財務諸表の四半期レビューにおける監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した四半期レビューに基づいて、四半期レビュー報告書において独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論を表明することにある。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に従って、四半期レビューの過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対する質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続を実施する。四半期レビュー手続は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。
- ・継続企業の前提に関する事項について、重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められると判断した場合には、入手した証拠に基づき、四半期連結財務諸表において、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、適正に表示されていないと信じさせる事項が認められないかどうか結論付ける。また、継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、四半期レビュー報告書において四半期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四半期連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、四半期連結財務諸表に対して限定付結論又は否定的結論を表明することが求められている。監査人の結論は、四半期レビュー報告書日までに入手した証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・四半期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四半期連結財務諸表の作成基準に準拠していないと信じさせる事項が認められないかどうかとともに、関連する注記事項を含めた四半期連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに四半期連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示していないと信じさせる事項が認められないかどうかを評価する。
- ・四半期連結財務諸表に対する結論を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する証拠を入手する。監査人は、四半期連結財務諸表の四半期レビューに関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査人の結論に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した四半期レビューの範囲とその実施時期、四半期レビュー上の重要な発見事項について報告を行う。

利害関係

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

以 上

-
- (注) 1. 上記のレビュー報告書の原本は当社（有価証券届出書提出会社）が別途保管しております。
2. X B R L データは四半期レビューの対象には含まれていません。