

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2023年6月23日
【事業年度】	第36期（自 2022年4月1日 至 2023年3月31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 犬飼 新
【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
【縦覧に供する場所】	該当事項はありません。

第一部【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32期	第33期	第34期	第35期	第36期
決算年月	2019年3月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月
営業収益 (百万円)	191,693	198,954	187,361	186,655	187,685
経常利益又は経常損失() (百万円)	4,518	8,987	1,449	277	4,364
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)	208	5,049	69	1,428	4,098
包括利益 (百万円)	4,267	4,861	161	1,598	4,090
純資産額 (百万円)	96,825	101,661	101,812	100,203	96,091
総資産額 (百万円)	405,702	417,718	412,251	432,591	436,910
1株当たり純資産額 (円)	241,579.79	254,219.17	254,129.44	249,563.65	238,457.57
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失() (円)	548.98	13,286.93	183.18	3,760.14	10,785.41
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	22.63	23.13	23.42	21.92	20.74
自己資本利益率 (%)	0.23	5.36	0.07	1.49	4.42
株価収益率 (倍)	-	-	-	-	-
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	19,355	32,367	15,988	19,792	19,131
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	16,639	20,047	31,595	34,297	33,573
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	292	5,767	9,548	18,989	6,434
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	27,146	33,698	27,651	32,136	24,129
従業員数 (人)	7,636	7,390	7,368	7,675	7,646
(外、平均臨時雇用者数)	(-)	(-)	(-)	(1,612)	(1,561)

(注) 1. 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、自己資本比率及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。

2. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については潜在株式が存在しないため記載しておりません。

3. 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。

4. 第33期以降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。

5. 第34期以前の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。

6. 「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)等を第35期の期首から適用しており、第35期以降に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっております。

(2) 提出会社の経営指標等

回次	第32期	第33期	第34期	第35期	第36期
決算年月	2019年3月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月
営業収益 (百万円)	155,831	161,003	150,218	151,335	152,228
経常利益又は経常損失() (百万円)	3,008	7,190	61	1,239	6,323
当期純利益又は 当期純損失() (百万円)	982	3,920	6	2,651	5,288
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)	70,363	74,280	74,360	71,624	66,527
総資産額 (百万円)	368,867	381,674	375,329	397,005	402,246
1株当たり純資産額 (円)	185,168.14	195,474.32	195,684.37	188,484.23	175,072.07
1株当たり配当額 (円)	-	-	-	-	-
(うち1株当たり中間配当額)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失() (円)	2,585.38	10,317.74	16.63	6,978.13	13,918.13
潜在株式調整後1株当たり当 期純利益 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	19.08	19.46	19.81	18.04	16.54
自己資本利益率 (%)	1.39	5.42	0.01	3.63	7.66
株価収益率 (倍)	-	-	-	-	-
配当性向 (%)	-	-	-	-	-
従業員数 (人)	5,176	4,900	4,910	5,130	5,160
(外、平均臨時雇用者数)	(-)	(-)	(979)	(927)	(899)
株主総利回り (%)	-	-	-	-	-
(比較指標: -) (%)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
最高株価 (円)	-	-	-	-	-
最低株価 (円)	-	-	-	-	-

- (注) 1. 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、自己資本比率及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。
2. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については潜在株式が存在しないため記載しておりません。
3. 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。
4. 第33期以降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。
5. 平均臨時雇用者数については、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。
6. 「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)等を第35期の期首から適用しており、第35期以降に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっております。

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	日本フレー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、日本フレー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
2022年3月	公募社債「グリーンボンド」発行
2022年5月	札幌貨物ターミナル駅構内に大和ハウス工業株式会社との共同事業によるマルチテナント型物流施設「DPL札幌レールゲート」竣工
2022年7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EAST」竣工

3【事業の内容】

当社グループは、当社と子会社25社及び関連会社26社（2023年3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。当社の貨物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239駅、営業キロは7,829.1km（第1種線区が35.3km、第2種線区が7,793.8km）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、植物工場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)、 山村JR貨物きらベジステーション(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。

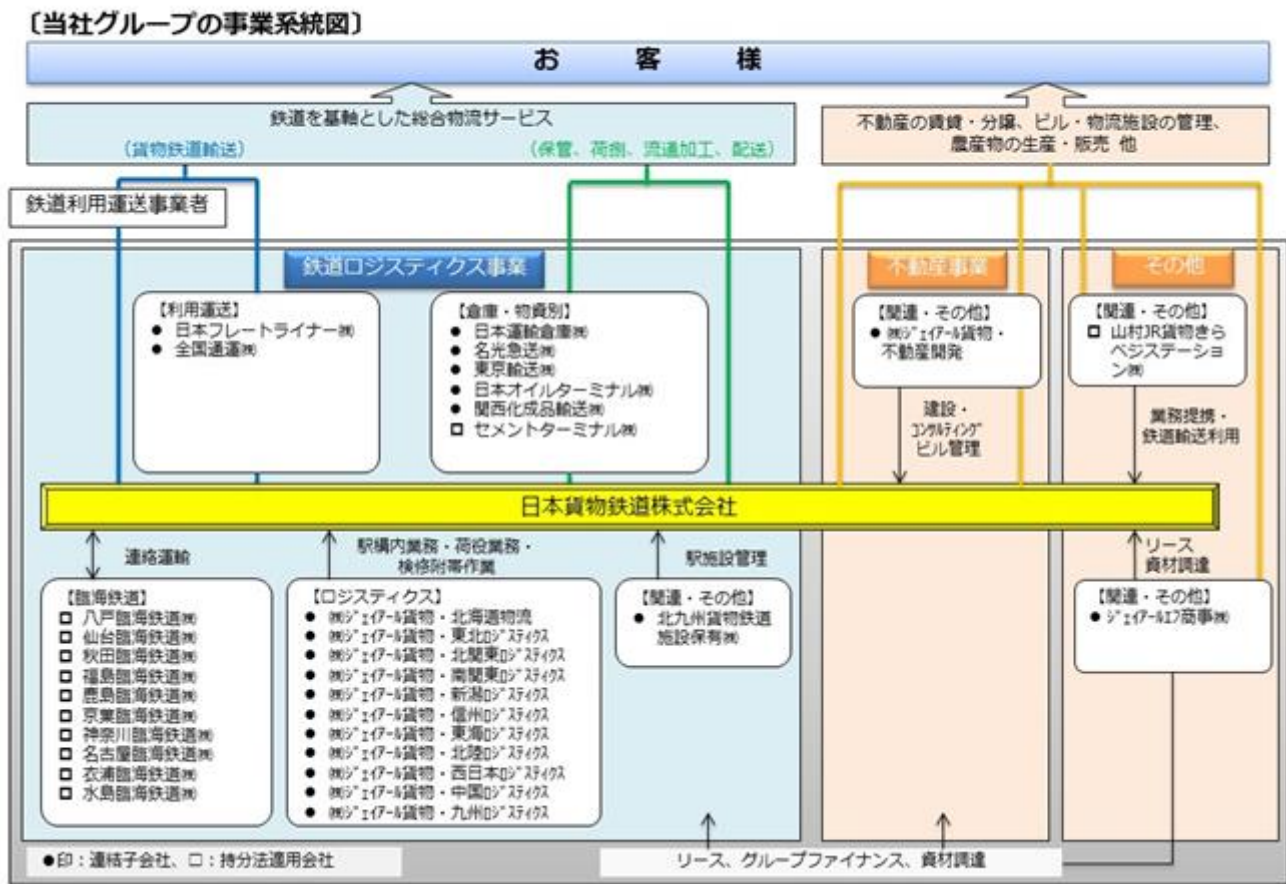
2. 複数のセグメントに係る事業を営んでいる子会社は、主たる事業のセグメントに会社名を記載していません。

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。

以上に述べた事項を事業系統図によって示すと次のとおりであります。

[事業系統図]



2023年3月31日現在

営業線区概要図

- | | |
|--------|---------|
| ① 根室線 | ⑭ 中央線 |
| ② 石北線 | ⑮ 東海道線 |
| ③ 室蘭線 | ⑯ 北陸線 |
| ④ 函館線 | ⑰ 湖西線 |
| ⑤ 海峡線 | ⑱ 山陽線 |
| ⑥ 東北線 | ⑲ 伯備線 |
| ⑦ 奥羽線 | ⑳ 本四備讃線 |
| ⑧ 羽越線 | ㉑ 予讃線 |
| ⑨ 常磐線 | ㉒ 鹿兒島線 |
| ⑩ 武蔵野線 | ㉓ 長崎線 |
| ⑪ 高崎線 | ㉔ 日豊線 |
| ⑫ 上越線 | |
| ⑬ 信越線 | |

—— 貨物列車運転線区
 - - - 旅客列車のみ運転線区
 (夕) 貨物ターミナル駅



4【関係会社の状況】

(連結子会社)

2023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)	東京都中央区	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)

2023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)

2023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	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
山村JR貨物きらベジス テーション(株)	兵庫県尼崎市	100	その他	49.0	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、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。

日本フレートライナー(株)

(1) 売上高	21,513百万円
(2) 経常利益	10百万円
(3) 当期純利益	7百万円
(4) 純資産額	991百万円
(5) 総資産額	4,254百万円

5【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

2023年3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	7,392(1,468)
不動産事業	214(88)
その他	40(5)
合計	7,646(1,561)

(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「シニア社員」等の定年退職後の再雇用社員を含み、派遣社員及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

2023年3月31日現在

従業員数(人)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(円)
5,160(899)	38.0	16.3	5,922,797

セグメントの名称	従業員数(人)
鉄道ロジスティクス事業	5,091(894)
不動産事業	69(5)
その他	-(-)
合計	5,160(899)

(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「シニア社員」等の定年退職後の再雇用社員を含み、派遣社員及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、その名称及び組合員数は次のとおりであります。

2023年3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)	4,377	全日本鉄道労働組合総連合会(JR総連)
国鉄労働組合(国労)	120	-
日本貨物鉄道産業労働組合(貨物鉄産労)	110	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)	6	-
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。

(4) 管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異
提出会社

当事業年度					補足説明
管理職に占める女性労働者の割合(%) (注)1.	男性労働者の育児休業取得率(%) (注)2.	労働者の男女の賃金の差異(%) (注)1.			
		全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者	
1.8	39.5	64.0	69.4	66.2	

(注)1. 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したものであります。

2. 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。

連結子会社

名称	当事業年度					補足説明
	管理職に占める女性労働者の割合(%) (注)	男性労働者の育児休業取得率(%) (注)	労働者の男女の賃金の差異(%) (注)			
			全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者	
日本フレートライナー(株)	2.1	0.0	64.3	67.5	65.2	
(株)ジェイアール貨物・北海道物流	13.0	0.0	76.6	73.8	90.3	
(株)ジェイアール貨物・不動産開発	5.1	0.0	71.9	85.0	67.1	
日本オイルターミナル(株)	12.9	-	-	-	-	
(株)ジェイアール貨物・九州ロジスティクス	3.8	-	-	-	-	

(注) 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したものであります。

第2【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

当社グループの経営方針、経営環境及び対処すべき課題等は、以下のとおりであります。

なお、文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものです。

(1) 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的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。

JR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」、「強くし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ない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、「JR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「JR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「JR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「JR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。

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。

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。

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。

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。

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。

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

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

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

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、

物流生産性の向上

安全・安心な物流サービス

グリーン社会の実現

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

当社グループでは、すべての事業において安全を最優先すること大前提に事業運営を行うこととした上で、以下に掲げる取組みを進めてまいります。

物流生産性の向上

「物流生産性の向上」では、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスを提供する国内唯一の企業グループとして、お客様に最適なソリューションを提供する総合物流企業グループへと成長するための取組みを進めてまいります。具体的には、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輸送量の拡大を図り、「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」の提言を受けて設定した2025年度目標であるK G I / K P I（コンテナ輸送量：チャレンジ目標209億トンキロ、必達目標196億トンキロ）の達成を目指します。また、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まいります。2020年2月に竣工した「東京レールゲートWEST」、2022年5月に竣工した「DPL札幌レールゲート」に次いで、「東京レールゲートEAST」は2022年7月に竣工し、これらの物流施設とJR貨物グループ各社が持つ物流アセットと結合させることで、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。

安全・安心な物流サービス

「安全・安心な物流サービス」では、2021年12月に発生した山陽線瀬野～八本松間貨物列車脱線事故の再発防止策として輪重測定装置やトラックスケールの導入や、荷主様、利用運送事業者様ら関係者が一体となって偏積を防止する仕組みの構築を実施してまいります。さらに近年頻発化・激甚化する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ほか、グループ会社とも連携したトラック、定期航路（RORO/フェリー）、一般貨物船の利用拡大に向けた具体的な仕組みづくりなど、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。

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。また、国の目標に合わせて、2022年7月に環境長期目標「JR貨物グループカーボンニュートラル2050」を策定しました。数値目標として、2030年度に自社で排出するCO2量を50%削減（2013年度比）し、2050年度にはグループ全体のCO2排出量を実質ゼロとすることを掲げており、今後、目標の達成に向けてグループ全体で取組みを進めてまいります。

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月に設立しましたが、2023年4月から新工場が操業開始します。オペレーションを含めて商品として出荷できる製品レベルまで早期に到達するように取り組むとともに、販路拡大も行っており、また、海外事業ではタイ王国に重点を置いて活動を行います。2021年9月に開設したバンコク駐在員事務所を拠点として貨物鉄道輸送事業の実施可能性及び貨物鉄道関連産業の参画可能性について調査を進めてまいります。

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。

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、資金調達先や借入期間の分散化を実施するとともに、震災・大雨・噴火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、新型コロナウイルス感染症の流行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【サステナビリティに関する考え方及び取組み】

本有価証券報告書に記載した事業の状況等に関する事項のうち、当社のサステナビリティに関する考え方及び取組みは、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、当連結会計年度末現在において、当社グループが判断したものであります。以下の事項は当社グループにおける全てのサステナビリティに関する取組みを網羅したものではなく、現時点で事業を運営する上で傾注している取組みであります。また、サステナビリティに関する取組みも企業を評価する上での重要な指標であるという認識のもと、コーポレート・ガバナンスやリスク管理の体制に則って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) 気候変動への対応

2020年度における日本全体のCO₂排出量(10億4,400万トン)のうち、運輸部門からの排出量(1億8,500万トン)は17.7%を占めており、貨物輸送部門は運輸部門の約4割を占めています。CO₂削減に向けた長期目標として2050年のカーボンニュートラルを目指す政府は、2030年度時点で対2013年度比46%の削減を掲げており、貨物輸送部門では35%の削減が求められています。国際公約となっているCO₂削減は喫緊の課題であり、政府主導によるグリーントランスフォーメーション(GX)が推進される中、物流においても積極的な取組みが必要となっています。

貨物鉄道輸送の特性として、貨物列車1編成の最大輸送力が10tトラック65台分に相当する労働生産性に優れた輸送機関であること、また、トンキロあたりのCO₂排出量が営業用貨物車(トラック)の約10分の1(2020年度時点)である等、他の輸送モードと比較して最も環境負荷の小さい輸送手段であるということが挙げられます。JR貨物グループは環境特性を活かし、鉄道をはじめとした各輸送モードの最適連携を目指す「モーダルコンビネーション」により貨物鉄道輸送量を伸ばすことで、物流全体の脱炭素化を進めます。同時に、省エネルギー施策の推進と再生可能エネルギーの活用等により、自社が排出するCO₂量を削減することで、「モーダルコンビネーション」の効果を更に高めるとともに、日本全体のカーボンニュートラルに貢献していきます。

「モーダルコンビネーション」による物流の脱炭素化

昨年度開催されました国の「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」では、貨物鉄道輸送は物流の2024年問題に代表される物流分野での労働力不足の解決に資するとともに、2050年カーボンニュートラルの達成に向けて不可欠な輸送手段であると、改めて確認されました。貨物鉄道輸送が求められる役割を更に発揮するために、800kmを超える長距離の陸上輸送距離においてはトンキロベースで30%以上のシェアを持つ貨物鉄道輸送について、トラック事業者をはじめとした他モードとの連携による「モーダルコンビネーション」の推進により、500km前後の中距離帯においても輸送量拡大に取り組んでいきます。具体的には、10tトラックと容積が同程度である31ftコンテナや定温輸送に対応したコンテナの導入拡大、駅構内や駅近隣におけるトラックからコンテナへの積替施設(積替ステーション)の整備等を通じて、トラック等とのシームレスなモード連携を促進する取組みを進めています。これらの取組みを通じて物流全体の脱炭素化に寄与していきます。

JR貨物グループの脱炭素化

国の目標に合わせて、当社グループは2022年7月に環境長期目標「JR貨物グループカーボンニュートラル2050」を策定しました。これは2021年10月より経営トップを含めたメンバーで構成する社内プロジェクト「カーボンニュートラル・地域貢献推進プロジェクト」の結果を受けて策定したもので、ハイブリッド機関車等の次世代車両の導入やDXを含む新技術の導入による駅作業の効率化等による省エネルギー施策と、バイオ燃料の使用拡大や将来的な水素燃料電池の活用等による再生可能エネルギー活用施策の推進によりCO₂排出量の削減を目指すものであります。数値目標として、2030年度に自社で排出するCO₂量を50%削減(2013年度比)し、2050年度にはグループ全体のCO₂排出量を実質ゼロとすることを掲げており、今後、グループ全体で取組みを進めていきます。

a 省エネルギー施策の推進

貨物駅構内での貨車入換作業における環境負荷低減のため、小型ディーゼルエンジンと大容量リチウムイオン蓄電池を組み合わせたシリーズ式ハイブリッド機関車HD300形式の開発・導入、本線走行と入換作業を兼用できる機関車として、エンジン排出ガスレベルを第2次規制相当としインバータ装置に電力変換率の高いハイブリッドSiC素子を適用した電気式ディーゼル機関車DD200形式の開発・導入、九州における旧型式機関車の置換えとして消費電力量の軽減が可能となる交流回生ブレーキを装備した交直流電気機関車EF510形式300番代の新製といった環境配慮型機関車の導入を進めています。また、貨物駅構内での荷役作業に使用しているフォークリフトについては、第4次排出ガス規制対応車への置換えを図っています。

b 再生可能エネルギー活用施策の推進

次世代バイオディーゼル燃料として、越谷貨物ターミナル駅に配備している構内移送トラックで株式会社ユーグレナが提供している「サステオ」を試使用しています。「サステオ」は使用済み食用油とミドリムシを原料として製造されます。燃料を使用した際のCO₂排出量が実質的にプラスマイナスゼロになる燃料で、当初は「軽油9割：サステオ1割」の混合率で使用していましたが、2022年3月から「軽油8割：サステオ2割」の混合率に変更してテストを継続しています。今後、他駅の構内移送トラックや入換用の機関車等へ使用範囲の拡大を検討するとともに、並行して他の次世代バイオディーゼルについてもフォークリフト等による試使用を実施していきます。

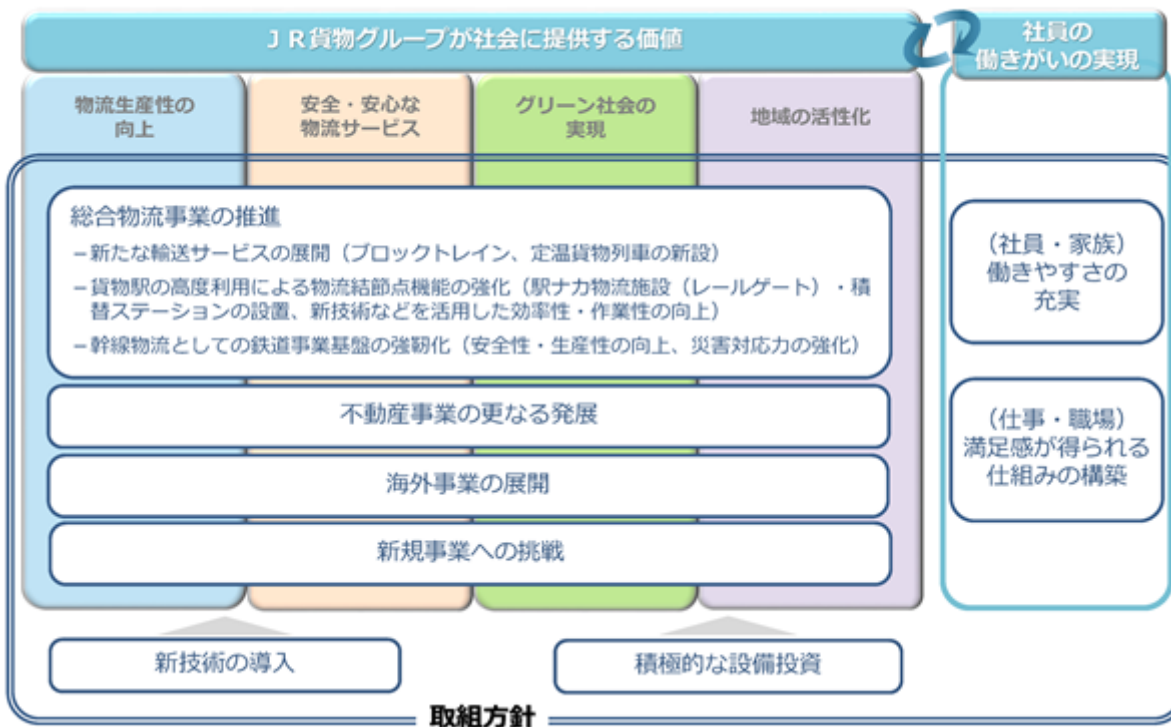
創エネルギーの取組みとしては、2022年7月に竣工した東京レールゲートEASTの屋根面に太陽光発電パネルを設置し、当社で初めてオンサイトPPAを導入しました。年間発電量は約2,300MWhとなり、施設共用部で年間に必要な電力の約6割相当、日中時間帯に限ると共用部全量相当を再生可能エネルギーで賄います。また、建物全体で省エネルギー化を行っており、CASBEE・Aランクを取得しています。また、グループ企業では、日本運輸倉庫株式会社、日本オイルターミナル株式会社、関西化成品輸送株式会社、臨海サービス株式会社の4社6拠点においても太陽光発電を行っており、年間約2,900MWhを発電しています。今後、貨物駅や鉄道施設の跡地を活用したオフサイトPPAの実施等により、太陽光発電の利用拡大を目指しています。

(2) 人材への投資や多様性の取組み

ＪＲ貨物グループでは2021年に「ＪＲ貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定し、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していくことを目標として取組みを進めています。社会に提供する価値として「物流生産性の向上」、「安全・安心な物流サービス」、「グリーン社会の実現」、「地域の活性化」の4つを掲げています。

これら4つの価値を社会に提供する取組みを進めるには、「社員の働きがいの実現」が原動力となります。会社発展のためには「社員一人ひとりの成長」が必要不可欠であり、その成長を支援し個々の社員が持つ「能力」と「意欲」を最大限発揮できる環境を整えることが企業の持続的な発展につながるという認識のもと、ＪＲ貨物グループでは人材への投資を進めています。これらの取組みを通じて社員一人ひとりが自身の業務に対する誇りや責任を感じ、働きがいを感じることでエンゲージメントを向上させていきます。

長期ビジョン2030の取組方針



人材育成（社員教育・研修）の取組み

「ＪＲ貨物グループ 中期経営計画2023」では「経営基盤強化のための社員教育の充実」を重点戦略としており、社員に継続的な教育機会を提供することにより、社員一人ひとりの能力開発と人材育成を行っています。

2019年4月に導入した人事制度では新たに資格等級制度を設けました。各職群や等級の定義と、必要となる知識やスキル、求められる役割を明確化し、各層における教育育成課題を設定しています。昇格・昇級時には、必須教育として職群等級別の研修を実施しており、研修の種類は10種類に及びます。これまでに4,000名以上が修了し、受講者アンケートの結果によると、70～80%の社員が研修を有意義なものとして捉えています。能力開発に対する意欲の高まりは、会社が援助する通信教育の受講者数の増加としても現れており、2019年度以降は年々増加し、社員の1割以上が受講しています。

社員教育の中核を担っている中央研修センターでは、若年社員への技術継承を目的に車両メンテナンスに関する規程及び法規や車両の構造等に関する教育のほか、実際の車両や機器を用いた作業実習を行っています。特に車両メンテナンス部門に新規配属となった社員に対しては、労働災害の防止や検査記録の重要性等、安全最優先の意識付けに加え、「正しい作業」を行うために必要な車両の基礎的な知識や、実務で使用する機械・器具工具の使い方を習得する教育に力を入れています。

ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョンの取組み

a 女性活躍の推進

女性社員が能力を高め活躍できる環境を整備していくため、女性の積極的な採用を実施し、2026年度までに正社員採用者に占める女性割合15%以上を目指します。あわせて、鉄道事業の現場における女性の職域拡大を図っていきま

す。また、育児短時間勤務や育児休職の取得を促進し、出産や育児による離職を防ぐとともに、多様な働き方を実現していきます。

このほか、当社では年1回「女性活躍推進フォーラム」を開催しています。この中では、近年の女性活躍推進に関する情報提供、社内で活躍する女性社員の事例紹介、グループワーク等を実施しており、自身のキャリアを考えるきっかけや社内のネットワークづくりに役立ててもらっています。こうした取り組みから、女性活躍推進に向けた基盤づくりを進め、女性管理職の比率も高めていきます。

一般事業主行動計画

計画期間：2021年4月1日～2026年3月31日の5年間

女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画について、女性社員が性別にとらわれないことなく、継続して能力を高め、活躍できる環境を整備するため、下記の通りとしました。

目標1 正社員採用者に占める女性割合を15%以上とする

- ・ホームページ等における社内での活躍する女性紹介など、広報ツールの拡大を行う
- ・親業機関における整備をすすめ、配属可能箇所職を拡大

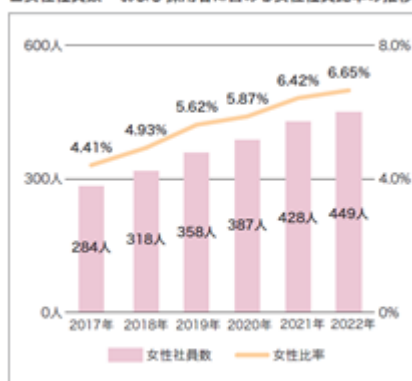
目標2 女性社員の出産や育児に伴う離職をゼロとする

- ・出産や育児に伴う離職をゼロとし、男性の育児休業取得を促進する。
(参考)2020年度の育児休業取得実績(男性)：8名
- ・配偶者の転勤等でやむなく退職した社員の「カムバック制度」の新設を検討する。

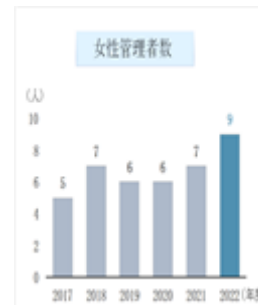
目標3 女性管理職の人数を15人以上とする(2020年度末比2.0倍以上)

- ・入社後のキャリア形成をフォローする体制を構築する。
- ・女性活躍に向けた、意識啓発セミナーを開催する。

■女性社員数^{※1}および採用者に占める女性社員比率の推移



※1 契約社員、臨時社員等を含んだ社員数



b 多様な人材の採用

障がい者の積極的な採用を引き続き進めるとともに、鉄道事業の現場を含めた幅広い職種で活躍できる環境の整備に取り組んでいます。特に2021年度から業務の洗い出しや見直しを進め、障がい者が安心して働ける職域を拡大しました。また、採用後は定着支援面談等を実施し、きめ細かいケアを行うことで離職防止を図っており、離職率は2022年度で8.3%と全国平均の約1/5となっています。今後も、すべての社員が安心して、自身の持つ能力を最大限に発揮できるよう、設備・制度両面での充実を図ります。

また、自社内には無い視点や社外の知識や技能を取り込む目的で、高度なスキルや経験を持つ「高度人材」の採用や、海外事業の展開に資する外国籍社員の採用にも取り組んでいます。

働き方の多様化に向けた取組み

当社は、社員が仕事と家庭の両立を図り、安心して働けるよう制度の充実を図っています。小学校3年生までの子どもを養育する社員の育児短時間勤務制度や育児休業制度の利用者も増えています。特に育児休業制度は、2021年度の女性社員取得率が100%で、制度利用者の半数以上が男性社員でした。男性の育児休業取得日数は、数日から半年以上とさまざま、ワークライフバランスを重視する社員が増えてきました。こうした制度は法令に合わせて順次改正しており、子どもの看護等にに合わせて時間単位で休暇が取得できる制度や、いわゆる「産後パパ育休制度」も導入しています。

この他、社員の生産性向上、業務効率化、コミュニケーション拡大を目途とした職場のフリーアドレス化を順次拡大するとともに、モバイル端末の貸与範囲を2021年より広げ、IT・インフラ環境の整備を進めています。非現業を中心にリモートワークも定着し、時間や場所に縛られない効率的な働き方、多様な働き方の実現に向け、歩みを進めています。

一般事業主行動計画	
計画期間：2021年4月1日～2026年3月31日の5年間	
本社の女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画について、女性がその能力を十分に発揮し、仕事と生活の両立を図り、働きやすい環境を整備するため、下記の通りとしました。	
目標1	引き続き、育児休業取得率の向上を図り、男性社員の実質的育児休業取得率の向上を図る
※「女性活躍推進フォーラム」やWebセミナー等により制度の認知や生活面での課題の解消を図ります。	
※女性だけでなく男性の育児休業取得に向けた啓発活動にも取り組んでいます。	
目標2	テレワーク等の柔軟な働き方に関する制度を整備する
※テレワーク、在宅勤務の利用を積極的に促すことで定着した働き方を実現し、業務と家事の両立を図りやすい環境を整備する。	
目標3	子どもを有した地域社会との交流を積極的に行う
※Afterコロナを契機とし、改めて地域との積極的な交流、特に次世代を担う子どもを対象とした交流受け入れを再開する。	

■人材データ						
項目	単位	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
育児休業取得率	%	4.0	11.9	10.2	11.3	14.5
	男性	4	3	6	8	5
育児休業取得件数	名	4	18	7	10	20
	女性	4	18	7	10	20
死亡災害件数	JR貨物	1	0	0	0	0
	協力会社	0	0	0	0	0
休業災害件数	JR貨物	2	12	13	11	12
	協力会社	10	6	15	8	10

社員の健康維持・向上に向けた取組み

JRグループの健康保険組合と連携しながら、定期的な健康診断や人間ドックの実施に加えて禁煙サポートに取り組むとともに、毎年春と秋に開催している健康保険組合主催のウォーキングイベントを社内イベント化した「みんなで歩活 Freightカップ」への参加率を高めること等を通じて、健全な業務運営の基盤となる社員の健康維持に関するサポートを実施しています。また、「うつ」等のメンタルヘルス不調を未然に防ぐため、毎年1回の「ストレスチェック」を実施し、社員が不安に思う状態があれば相談できる手段として、外部相談窓口を用意しています。

コンプライアンスの観点から、メンタルヘルス不調の原因ともなり得るハラスメント等の問題をいち早く把握し、これに対処するため、顧問弁護士事務所を含む内部通報窓口を設置しているほか、コンプライアンス委員会を中心とした対応体制も整備しています。

3【事業等のリスク】

本有価証券報告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、本有価証券報告書提出日現在において、当社グループが判断したものであります。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、できなかった社内への行動、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、次の行動に繋げるリスク管理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

貨物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。鉄道事業者にとって、安全の確保は事業運営の根幹であり、最も優先すべき重要な事柄です。安全を確保することにより、当社グループの貨物鉄道事業が存在し、成り立っているという考え方から、「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。

貨物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運行していることから、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。

2021年12月に発生した山陽線列車脱線事故については、貨車に積載されたコンテナに許容値を上回る偏積（積荷の偏り）が認められました。このため、「コンテナへの積付けガイドライン」に基づく現行チェック体制の徹底をはじめ、貨物抜き取り確認の拡大や貨物運送約款の見直しなど現行のルールの見直しや新たなルール作りなどにより偏積を発生させない仕組みの構築を利用運送事業者等と連携して進めています。また、ハード対策としては、ポータブル重量計の増備や輪重測定装置の増設、トラックスケールの導入などを実施しています。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の見直しや、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。

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。

「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が（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。

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）。

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条第3項に規定される「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。

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。

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。

線路使用に関する法的性格等

鉄道事業法第2条第3項により、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・支払方法等は、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。

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「新会社と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

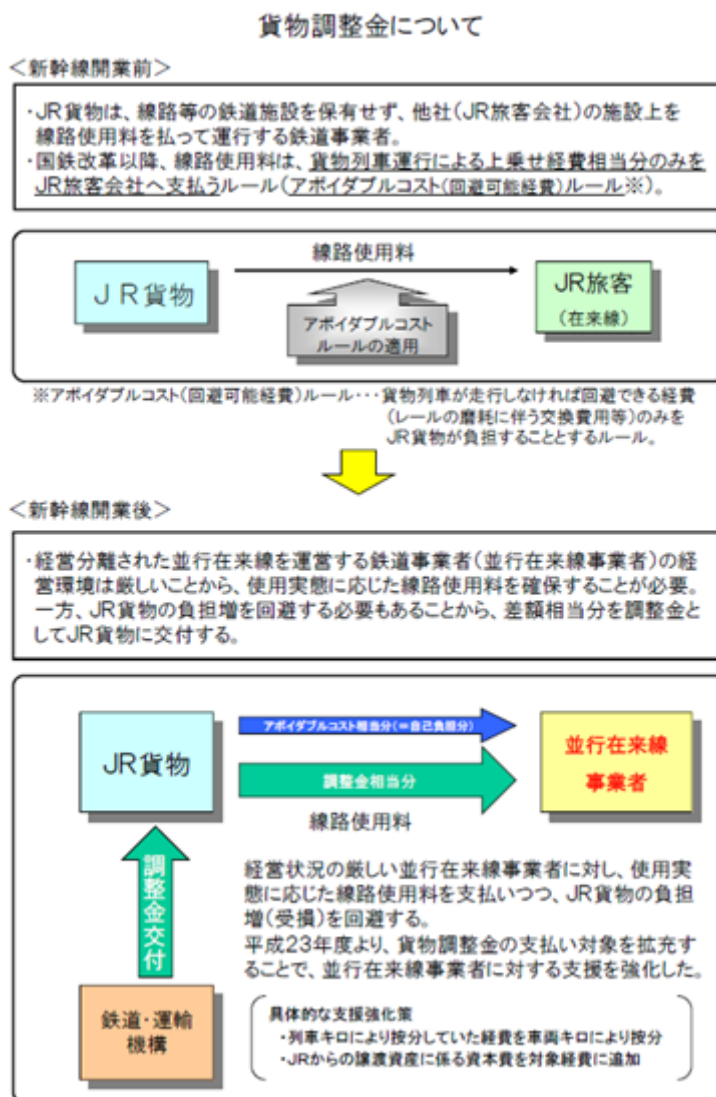
整備新幹線の整備計画スキームと並行在来線

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JR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）

- ・JR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、JR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JR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

線路使用料と貨物調整金の状況

当社が2022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、IGR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、IR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14,551百万円、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13,537百万円であり、アボイダブルコスト相当額は1,013百万円であります。

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、国鉄型機関車の置き換えによる特例も縮減率が3分の2に変更される上で要件が厳しくなりました。さらに、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10億円となっており、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〕

地方税法附則第15条の2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
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3分の2とする特例
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
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
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：廃止となった特例〕

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月末までの経過措置を経て廃止）

〔参考：令和5年度税制改正（延長）〕

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（3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) 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。

(10) 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。

(11) 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。また、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。これにより各企業では事業活動における温室効果ガスの排出量の削減をより一層求められる可能性があります。これらの結果、現在よりも環境に配慮した投資及びその関連費用が増加する可能性があります。

(12) 債務

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700億円の無利子貸付を受け、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、営業外費用の増嵩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。さらに、資金調達方法の多様化を図るため、市中銀行からの有利子借入れ以外に、公募債を2021年度末にグリーンボンドとして発行いたしました。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138億円の無利子貸付を受けることが決定しました。

2023年3月31日現在、当社の単体長期債務残高は前期比4.0%増の1,999億円（1年内返済予定分を含む）、連結の長期債務残高は前期比3.8%増の2,083億円（1年内返済予定分を含む）となっております。また、2023年3月期決算の支払利息（社債利息を含む）は、単体が前期比較で0億円増の11億円、連結が前期比較で0億円減の12億円です。

引き続き、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水準について注視してまいりますが、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大幅に変動した場合には、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。

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。

(13) 情報システムおよび情報セキュリティ

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、サイバー攻撃、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や、情報システムを支える電力、通信回線等インフラ、コミュニケーションツール等の当社が利用するクラウドサービスに大規模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行うとともに、情報システムを安定稼働させるための設備・インフラ強化、見直しを計画的に進めております。

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。

(14) 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業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。

(15) 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、「総合物流企業」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 W E S T」については、2017年10月に工事着手、2020年2月に竣工、「東京レールゲート E A S T」については、2019年10月に工事着手、2022年7月に竣工しました。また、札幌貨物ターミナル駅構内には「D P L 札幌レールゲート」が2020年7月工事着手、2022年5月に竣工しました。

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 P M（プロパティマネジメント）及び B M（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。

(16) 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ます。

(17) 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）の罪で、また2017年度には元管理職社員が在職中の会社経費詐取（詐欺）及び背任の罪で、それぞれ起訴され、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。

(18) 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。

(19) 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調達価格の低減に取り組んでいます。

(20) 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は感染症法上の分類が5類に変更され、政府による行動制限がされなくなる等コロナ対策は着着きを見せております。これに伴い経済活動も回復してきておりますが、今後、新たな変異株が発生し、蔓延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。

(21) 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、当社の貨物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。

4【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 経営成績等の状況の概要

財政状態及び経営成績の状況

当連結会計年度におきましては、度重なる新型コロナウイルス感染症の感染拡大の波がある中で、徹底した感染対策を行い、国の指定公共機関として物流サービスを継続して提供してまいりました。また、「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。特に鉄道ロジスティクス事業では、トラックドライバー不足による物流の停滞という深刻な社会問題となることが懸念される「2024年問題」に伴う課題やその緊急性を訴える活動を強化し、モーダルコンビネーションによる輸送方法の見直しやトラック輸送のみに偏らない輸送体系の提案営業を実施しました。

しかしながら、2022年8月の北海道・東北・北陸地区を中心とした大雨など自然災害の影響、新型コロナウイルス感染症や物価上昇に伴う消費低迷の影響を受けての運輸収入の伸び悩み、またウクライナ情勢の長期化に伴う原油高騰に起因するコスト増が経営成績に影響を及ぼしました。

この結果、当連結会計年度の営業収益は前期比0.6%増の1,876億円、営業損失は36億円（前期は営業利益14億円）、経常損失は43億円（前期は経常利益2億円）、親会社株主に帰属する当期純損失は40億円（前期は親会社株主に帰属する当期純損失14億円）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

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の継続・強化を実施しております。

しかしながら、2021年12月28日に発生した山陽線瀬野～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、お客様をはじめ、関係する方々に多大なご迷惑をお掛けしました。今回の脱線事故を極めて重大な事故と受け止め、安全管理体制の強化に万全を期すべく2022年5月に国土交通省へ報告した改善措置を実施してまいりました。

輸送サービスにおいては、2023年3月のダイヤ改正で需要が高まっております積合せ貨物について関東～関西間で輸送力を増強するとともに、九州発関東向け列車の速達化を図りました。また、2022年3月ダイヤ改正より運転開始したフォワーダー（利用運送事業者）向けのブロックトレイン「フォワーダーズブロックトレイン」ではお客様からご要望をいただき輸送力の新設等を実施しております。

輸送量につきましては、新型コロナウイルス感染症や原材料費高騰に起因する物価上昇による消費の低迷に加え、8月の北海道・東北・北陸地区を中心とした大雨に伴って一部不通区間が生じた影響により、積合せ貨物、他工業品、自動車部品、家電・情報機器、食料工業品を除く品目で前年を下回りました。

品目別では、紙・パルプは紙需要減に伴う生産減により低調となったほか、エコ関連物資は、建設発生土の輸送が2021年7月に終了したため前年を下回りました。化学薬品及び化学工業品は、需要の低迷等の影響を受け減送となりました。一方、積合せ貨物は、2021年10月からのブロックトレイン運転開始等により増送となったほか、自動車部品および家電・情報機器は、半導体不足及び海外からの部品調達が難しくなっていた状況が緩和されてきたことから前年を上回り、結果コンテナ全体では前年比99.2%となりました。車扱は、石油が新型コロナウイルス感染症の影響緩和によりガソリンを中心に前年を上回ったこと等により、車扱全体では前期比101.5%となりました。結果、コンテナ・車扱の輸送量合計では前期比99.9%となりました。

経費面では、ウクライナ情勢の長期化に伴う原油高騰や物価上昇に起因するコスト増を受け、不要不急の工事・施策の精査を行うなど経費圧縮に努めました。また、固定費削減の取組みとして、機関車の検査周期の最適化やフォークリフト用の再生タイヤ（リトレッドタイヤ）の使用拡大などを実施しました。一方で、安全の確立、安定輸送の確保、輸送品質の維持等に必要な経費は着実に執行しました。

この結果、当連結会計年度の営業収益は前期比0.4%減の1,674億円、営業損失は148億円（前期は営業損失92億円）となりました。

b 不動産事業

不動産事業では、2022年9月に引渡しを開始された新小岩の分譲マンション販売が好調であること、2022年2月に賃貸開始したフレシア経営など建物貸付が堅調に推移していることなどにより増収となりました。

この結果、当連結会計年度の営業収益は前期比7.3%増の220億円、営業利益は前期比4.4%増の107億円となりました。

c その他

その他では、営業収益はリース事業の売上増により前期比4.8%増の41億円となりましたが、前年度に投入したリース事業用資産にかかる固定資産税が当連結会計年度から課税され、原価が増加したことにより営業利益は前期比21.0%減の2億円となりました。

(参考)

当社の貨物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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	対前期比	
			増減	%
輸送量合計	26,643	26,609	34	0.1
コンテナ輸送量計	18,484	18,331	153	0.8
農産品・青果物	1,523	1,515	8	0.5
化学工業品	1,612	1,588	24	1.5
化学薬品	1,272	1,217	54	4.3
食料工業品	2,905	2,914	+9	+0.3
紙・パルプ	2,185	2,090	95	4.4
他工業品	1,268	1,312	+43	+3.5
積合せ貨物	3,052	3,134	+81	+2.7
自動車部品	623	666	+42	+6.9
家電・情報機器	313	348	+35	+11.2
エコ関連物資	495	421	73	14.9
その他	3,230	3,121	109	3.4
車扱輸送量計	8,158	8,278	+119	+1.5
石油	5,544	5,679	+135	+2.4
セメント・石灰石	1,359	1,330	29	2.1
車両	808	801	7	0.9
その他	447	467	+20	+4.5

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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)		当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023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	37,763	20.2	37,389	19.9

資産、負債及び純資産の状況

当連結会計年度末の総資産額は、4,369億円となり、前連結会計年度末と比較し、43億円増加しました。これは主に、東京レールゲートEAST建設に伴う固定資産の増加によるものです。

負債総額は、3,408億円となり、前連結会計年度末と比較し、84億円増加しました。これは主に、長期借入等によるものです。

純資産総額は、960億円となり、前連結会計年度末と比較し、41億円減少しました。これは主に、利益剰余金の減少によるものです。

キャッシュ・フローの状況

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損失が増加したことなどにより流入額が減少し、191億円の流入(前期は197億円の流入)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、前年度に引き続き東京レールゲートEASTの工事など設備投資を実施し、335億円の流出(前期は342億円の流出)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、前年度の社債の発行による収入などにより流入額が減少し、64億円の流入(前期は189億円の流入)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80億円減の241億円となりました。

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。長期に亘り収益が認識される契約を有する鉄道ロジスティクス事業については、未履行の履行義務残高を、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等(1)連結財務諸表 連結財務諸表 注記事項(収益認識関係)」に記載しています。なお、販売の状況については「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

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、本有価証券報告書提出日現在において判断したものです。

重要な会計方針及び見積り

当社グループの連結財務諸表は、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。

当社グループの連結財務諸表は固定資産の比率が高いことから、当社グループ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。

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0.6%増の1,876億円となりました。

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0.3%減の1,671億円となりました。

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物価上昇に伴う消費低迷の影響に加え、2022年8月の北海道・東北・北陸地区を中心とした大雨など自然災害の影響を受けたことによります。

コンテナの輸送量は、積合せ貨物、他工業品、自動車部品、家電・情報機器、食料工業品を除く品目で前年を下回り、前期比0.8%減の1,833万トンとなりました。車扱の輸送量は、石油が新型コロナウイルス感染症の影響緩和によりガソリンを中心に前年を上回ったこと等により、前期比1.5%増の827万トンとなりました。

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、分譲マンション販売や新規貸付等により、前期比8.3%増の202億円となりました。

その他の事業では、前期比0.3%増の3億円となりました。

○ 営業費用

営業費用は、前期比3.3%増の1,913億円となりました。営業収益に対する営業費用の比率は、前連結会計年度の99.2%に対して、当連結会計年度は101.9%となりました。

運輸業等営業費及び売上原価は、前期比3.3%増の1,759億円となりました。これは、修繕費、動力費等のほか分譲マンション売上原価が増加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3.1%増の153億円となりました。これは、主に備用品費などが増加したことなどによるものであります。

○ 営業損益

営業損失は、36億円となりました。前連結会計年度は、営業利益14億円でありました。

○ 営業外損益

営業外収益は、前期比9.1%増の7億円となりました。これは、持分法による投資利益が増加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21.9%減の15億円となりました。これは、持分法による投資損失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、12億円のマイナスとなり、前連結会計年度から1.8%改善しております。

○ 経常損失

経常損失は、43億円となりました。前連結会計年度は、経常利益2億円でありました。

○ 特別損益

特別利益は、前期比81.1%減の17億円となりました。これは、補償金受入額が減少したことなどによるものであります。

特別損失は、前期比74.4%減の28億円となりました。これは、補償金支払額が減少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損失

税金等調整前当期純損失は、55億円となりました。前連結会計年度は、税金等調整前当期純損失17億円でありました。

○ 親会社株主に帰属する当期純損失

親会社株主に帰属する当期純損失は、営業利益の減少などにより、40億円となりました。（前期は親会社株主に帰属する当期純損失14億円）1株当たり当期純損失は、前連結会計年度の3,760.14円の1株当たり当期純損失に対し、当連結会計年度は10,785.41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損失の比率は、前連結会計年度の0.8%に対し、当連結会計年度は2.2%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43億円増の4,369億円、負債残高は前連結会計年度に比べ84億円増の3,408億円、純資産額は前連結会計年度に比べ41億円減の960億円となりました。

鉄道ロジスティクス事業においては、東京レールゲートEASTの建設ほか、繰延税金資産の増加などにより、当連結会計年度末の資産残高は3,650億円となりました。

不動産事業においては、フレシア経営等建物取得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476億円となりました。

その他の事業においては、大きな投資は行っておらず、当連結会計年度末の資産残高は183億円となりました。

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・フローについては、前連結会計年度より6億円少ない191億円の流入となりました。これは、税金等調整前当期純損失が増加したこと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7億円少ない135億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減少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、コンテナの新製、東京レールゲートEASTの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0億円少ない、144億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125億円少ない64億円の流入となりました。これは、前年度の社債の発行による収入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321億円から80億円減少し、241億円となりました。

○ 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ならびに社債等により、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、大規模災害発生時の資金面の備えとして、震災・大雨・噴火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。

5【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。

6【研究開発活動】

(1) 鉄道ロジスティクス事業

昨今の「AI」「IoT」「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110百万円であります。

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40百万円であります。主なものは下記のとおりです。

2022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）

- ・ 勾配線区における電気機関車のけん引力向上を目的とした制御方法の開発
- ・ 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

(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】

当連結会計年度は、全体で351億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形式や九州向けE F 510形式電気機関車新製、東京レールゲートE A S T新設等に340億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や賃貸物件の購入等に10億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】

2023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

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	25,076 (14,943)	67,380	50,253	101,482	21,660	265,853	5,091
不動産事業	8,359 (1,874)	34,149	1,420	-	133	44,063	69

(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。

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	-
〃	平野～百済貨物ターミナル	1.4	〃	1	DC1,500
信越線	上沼垂信号場～東新潟港	3.8	〃	2	-
新湊線	能町～高岡貨物	1.9	〃	1	-
仙石線	陸前山下～石巻港	1.8	〃	1	-
東海道線	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	642.6
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	7,793.8

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	540,564	508	129
帯広貨物駅	北海道帯広市	239,620	0	50
[東北支社]				
郡山貨物ターミナル駅	福島県郡山市	219,956	1,451	60
盛岡貨物ターミナル駅	岩手県盛岡市	208,888	311	121
[関東支社]				
東京貨物ターミナル駅	東京都品川区	764,096	2,668	2,396
宇都宮貨物ターミナル駅	栃木県河内郡上三川町	323,710	362	37
川崎貨物駅	神奈川県川崎市川崎区	237,687	512	56
[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	202,012	2,406	144
西浜松駅	静岡県浜松市中区	177,989	13	90
[関西支社]				
吹田貨物ターミナル駅	大阪府吹田市	284,356	84	79
岡山貨物ターミナル駅	岡山県岡山市北区	180,317	66	57
金沢貨物ターミナル駅	石川県金沢市	154,537	7	83
[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	161
北九州貨物ターミナル駅	福岡県北九州市門司区	134,263	51	66

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)
404	130	42	7,058	48	7,682

(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	105,008	8	72
五稜郭機関区	北海道函館市	46,383	526	789
[東北支社]				
仙台総合鉄道部	宮城県仙台市宮城野区	76,190	80	209
[関東支社]				
新鶴見機関区	神奈川県川崎市幸区	75,683	20	196
川崎車両所	神奈川県川崎市川崎区	63,652	113	173
大井機関区	東京都品川区	31,117	210	216
[東海支社]				
愛知機関区	愛知県稲沢市	100,810	14	602
[関西支社]				
吹田機関区	大阪府吹田市	107,168	14	206
広島車両所	広島県広島市東区	93,172	32	102
[九州支社]				
門司機関区	福岡県北九州市門司区	33,612	27	168

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)
東京レールゲートE A S T	東京都品川区	66,904	379	23,069
D P L 札幌レールゲート	北海道札幌市白石区	50,349	0	-
エフ・プラザ東京L棟	東京都品川区	30,138	291	2,547
東京レールゲートW E S T	東京都品川区	21,360	121	9,542
エフ・プラザ東京J棟	東京都品川区	19,800	112	1,707
エフ・プラザ東京A棟	東京都品川区	17,768	100	4,551

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	57,793	631	7,714
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	48,038	26	-
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	293
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	1,355

(2) 国内子会社

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)	864	2,095	1,702	5,370	247
日本運輸倉庫(株)	東京都中央区	943 (31)	1,051	41	243	2,279	113
全国通運(株)	東京都中央区	160 (8)	34	0	150	345	64
日本フレートライナー(株)	東京都千代田区	- (-)	23	0	542	566	292

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)	145	20	33	255	145

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)	38	-	4	108	40

(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	430
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	29
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	20

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。

2023年3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 イク ス事 業	仙台夕駅移転工事	宮城県 仙台市宮城野区	17,987	6,674	自己資金 借入金 負担金 社債	2017年3月	2030年3月
	機関車新製 (九州地区置換)	-	8,536	914	自己資金 借入金	2020年4月	2026年3月
	TRACEの更新	-	2,787	2,542	自己資金 借入金	2019年10月	2024年1月
	偏積防止対策	-	1,207	224	自己資金 借入金	2022年11月	2024年3月
	新人事システムの開発	-	1,080	993	自己資金 借入金	2018年4月	2024年3月
不 動 産 事 業	賃貸事業用資産の取得	東京都 練馬区	1,295	637	自己資金 借入金	2023年1月	2024年6月
	賃貸事業用資産の取得	東京都 目黒区	1,604	-	自己資金 借入金	2023年3月	2023年4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】

【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

【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2023年3月31日)	提出日現在発行数(株) (2023年6月23日)	上場金融商品取引所名又は 登録認可金融商品取引 業協会名	内容
普通株式	380,000	380,000	非上場	当社は単元株制度を採用 していません。
計	380,000	380,000	-	-

(2)【新株予約権等の状況】

【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金 増減額 (百万円)	資本金 残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
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。

(5)【所有者別状況】

2023年3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	-

(6) 【大株主の状況】

2023年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数 (株)	発行済株式(自己株式を除く。)の 総数に対する所有 株式数の割合 (%)
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

(7) 【議決権の状況】

【発行済株式】

2023年3月31日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	-	-	-
完全議決権株式(その他)	普通株式 380,000	380,000	「1(1) 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	-

【自己株式等】

2023年3月31日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義所有 株式数(株)	他人名義所有 株式数(株)	所有株式数の 合計(株)	発行済株式総数 に対する所有株 式数の割合 (%)
-	-	-	-	-	-
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）第9条に基づき、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】

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、貨物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、主たる事業である貨物鉄道事業において、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。

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10名(男性8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。

決議事項については取締役会規則に規定しており、内容は、株主総会に関する事項、決算に関する事項、取締役会に関する事項、株式、社債等に関する事項、役員に関する事項、人事・組織に関する事項、取締役・会社間の取引に関する事項、会社の業務の適正を確保するために必要な体制の整備に関する事項、業務執行に関する重要事項(1件10億円以上の設備投資、1件3億円以上の財産の譲渡及び譲受、1件1億円以上の出資、1件1億円以上の金銭の貸付等)、その他事項となっております。

2023年3月期における個々の取締役の出席状況については、以下の通りです。

氏名	常勤 / 社外区分	2023年3月期取締役会 出席状況(全12回)
真貝 康一	常勤	12回
犬飼 新	常勤	12回
樫谷 隆夫	社外	12回
矢ヶ崎 紀子	社外	11回
中島 好美	社外	12回
吉澤 淳	常勤	12回
遠藤 雅彦	常勤	2回(1)
篠部 武嗣	常勤	10回(2)
野村 康郎	常勤	12回
小暮 一寿	常勤	10回(2)
田村 修二	常勤	12回

(1) 2022年6月24日開催の第35回定時株主総会終結の時をもって、遠藤雅彦取締役兼常務執行役員は、退任しております。

(2) 篠部武嗣取締役兼常務執行役員及び小暮一寿取締役兼執行役員は、2022年6月に取締役に就任した後に開催された取締役会10回全てに出席しております。

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。

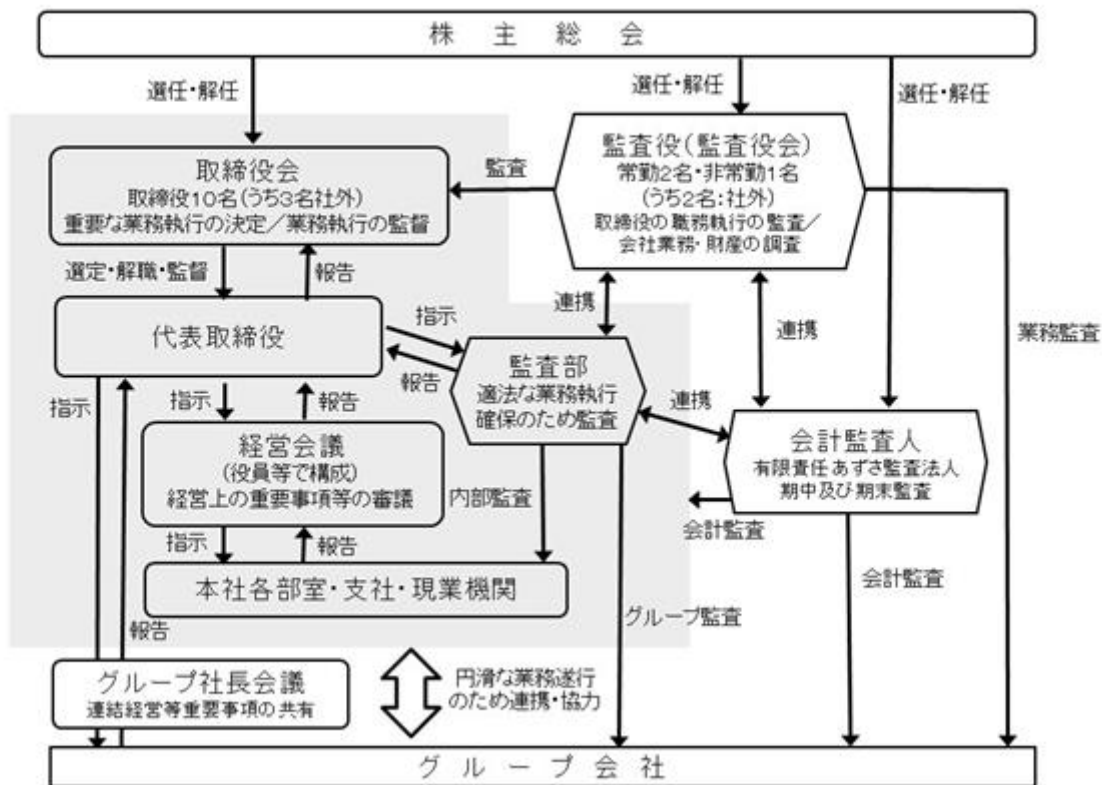
監査役会は監査役3名(うち2名が社外監査役)で構成されており、取締役の職務執行について監査方針及び監査計画に基づく適正な監査を行うことで、経営の健全性を担保しております。監査役候補は、監査役会の同意を得た上で、代表取締役社長が株主総会に推薦する候補者を提案し、取締役会にて決議しております。

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

2023年6月23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、貨物鉄道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みます。

(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、各取締役は、その具体的な業務執行について効率的に行います。

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、第2号及び第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3項第4号及び第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する体制となっております。

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、公益通報者保護法をはじめとする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号及び第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。

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、本社及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及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、サイバー攻撃や情報漏洩の対策、情報セキュリティに関する教育・訓練を実施しております。

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)	11名 (3名)	197百万円 (22百万円)
監査役 (うち社外監査役)	4名 (2名)	51百万円 (34百万円)
計	15名	248百万円

- (注) 1. 上記報酬等の総額には、2022年6月24日開催の第35回定時株主総会終結の時を持って退任した取締役1名、監査役1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43百万円(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6百万円)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1名に対し退職慰労金11百万円、監査役に対し退職慰労金44百万円を支給しております。

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。

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、本有価証券報告書提出日現在、当該契約を締結しております。

役員等賠償責任保険契約の内容の概要

当社は、会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結しております。当該保険契約の被保険者の範囲は、当社のすべての取締役、監査役、執行役員、管理職従業員であります。

保険金が支払われる損害の範囲は、被保険者が当社の役員としての業務につき行った行為(不作為を含む。)に起因して保険期間中に損害賠償請求がなされたことにより被保険者が被る法律上の損害賠償金と、争訟費用であります。ただし、私的利益や便宜供与を違法に得たこと、贈収賄などの犯罪行為や認識しながら行った法令違反行為に起因する損害賠償請求により被保険者自身が被る損害等を保険対象外とすることにより、役員等の職務の執行の適正性が損なわれないように措置を講じております。

保険料は全額当社が負担しております。

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。

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。

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】

役員一覧

男性11名 女性2名(役員のうち女性の比率15.38%)

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	真貝 康一	1955年 6月11日生	1978年4月 株式会社日本興業銀行入行 1998年6月 同 システム企画部総括班参事役 1999年6月 同 出向：ハウステンボス株式会社 2003年4月 株式会社みずほコーポレート銀行資本市場部長 2005年4月 同 証券部長 2007年4月 当社 事業開発本部グループ戦略部担当部長 2007年6月 同 事業開発本部グループ戦略部長 2009年6月 同 執行役員 東北支社長 2011年6月 同 常務執行役員 東北支社長 2013年6月 同 総括執行役員 ロジスティクス本部営業統括部長 2014年6月 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 2015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、営業部長 2016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営業統括部長 2017年6月 同 取締役兼常務執行役員 事業開発本部長 2018年6月 同 代表取締役社長兼社長執行役員 2020年6月 同 代表取締役社長兼社長執行役員、リスク統括本部長 2022年6月 同 代表取締役会長兼会長執行役員(現在)	注3	-
代表取締役社長 兼社長執行役員	犬飼 新	1959年 10月6日生	1985年4月 株式会社間組入社 2003年6月 当社 総務部サブリーダー 2003年8月 同 関東支社東京営業支店副支店長 2004年3月 同 営業推進本部営業部サブリーダー 2005年6月 同 関東支社東京営業支店長 2008年6月 同 関西支社広島営業支店長 2011年6月 同 ロジスティクス本部コンテナ品質管理部長 2013年6月 同 北海道支社長 2015年6月 同 執行役員 関東支社長 2016年6月 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 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 2022年6月 同 代表取締役社長兼社長執行役員(現在)	注3	-
取締役 (社外・非常勤)	榎谷 隆夫	1948年 11月7日生	1971年5月 榎谷隆夫会計士補事務所開業 1975年2月 榎谷隆夫会計士事務所開業 1980年4月 東洋女子短期大学大学講師 1986年1月 センチュリー監査法人代表社員 1986年4月 株式会社ブレイン・コア代表取締役(現在) 1989年3月 株式会社エフ・ピーブレイン代表取締役(現在) 2012年6月 当社社外取締役(現在) 2014年10月 株式会社ストラテジックブレイン代表取締役(現在) 2018年11月 株式会社ファーストリテイリング社外監査役	注3	-
取締役 (社外・非常勤)	矢ヶ崎 紀子	1963年 4月22日生	1987年4月 株式会社住友銀行入社 1990年10月 株式会社日本総合研究所総合研究部門上席主任研究員 2008年10月 国土交通省観光庁参事官(観光経済担当) 2011年7月 首都大学東京都市環境学部特任准教授 2014年4月 東洋大学国際地域学部准教授 2014年6月 当社社外取締役(現在) 2018年4月 東洋大学国際観光学部教授 2019年4月 東京女子大学現代教養学部教授(現在) 2020年6月 東武鉄道株式会社社外取締役(現在) 2020年6月 一般財団法人運輸総合研究所理事(現在) 2022年4月 東京女子大学副学長(現在)	注3	-

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 安田信託銀行株式会社入社 2002年4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) 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 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 事業構想大学院大学 客員教授 2017年6月 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 当社社外取締役(現在) 2018年9月 株式会社アルバック 社外取締役(現在) 2021年4月 事業構想大学院大学 特任教授(現在) 2021年4月 積水ハウス株式会社社外取締役(現在)	注3	-
取締役 兼常務執行役員	篠部 武嗣	1962年 10月21日生	1986年4月 運輸省入省 2001年1月 国土交通省大臣官房総務課長補佐(国会連絡室長) 2002年7月 長崎県地域振興部理事 2004年4月 同 政策監 2005年8月 国土交通省総合政策局政策課政策企画官 2006年7月 同 鉄道局総務課JR・国鉄清算業務監理室長 2007年7月 同 大臣官房参事官(鉄道局) 2008年7月 同 大臣官房参事官(海事局) 2008年12月 同 大臣官房参事官海事局外航課長 2010年8月 同 大臣官房参事官大臣官房参事官(航空予算) 2012年9月 同 大臣官房参事官大臣官房参事官(税制担当) 2013年7月 同 海上保安庁総務部人事課長 2014年7月 同 総合政策局総務課長 2015年7月 同 大臣官房政策評価審議官兼大臣官房秘書室長 2016年6月 株式会社日本政策投資銀行常務執行役員 2018年7月 国土交通省運輸安全委員会事務局長 2019年10月 退官 2020年1月 当社経営統括本部副本部長兼関東支社副支社長 2020年6月 同 執行役員経営統括本部副本部長(経営企画部担 当) 2022年6月 同 取締役兼常務執行役員経営統括本部長(現在)	注3	-
取締役 兼執行役員	野村 康郎	1959年 7月29日生	1983年4月 味の素ゼネラルフーズ株式会社 入社 2003年6月 日本貨物鉄道株式会社 入社 2003年8月 同 関東支社東京貨物ターミナル駅助役 2004年3月 同 IT推進本部情報システム部サブリーダー 2006年3月 同 IT推進本部情報システム部グループリーダー 2006年6月 同 IT推進本部情報システム部副部長 2009年5月 同 IT改革推進室長 2010年6月 同 情報システム部担当部長 2012年6月 同 情報システム部長 2017年6月 同 執行役員経営統括本部技術企画部長 2020年6月 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 2021年6月 同 取締役兼執行役員事業開発本部長(現在)	注3	-
取締役 兼執行役員	小暮 一寿	1965年 11月17日生	1989年4月 日本貨物鉄道株式会社 入社 2000年6月 同 ロジスティクス総本部物流システム本部運輸技 術部サブリーダー 2002年3月 同 関西支社大阪貨物ターミナル駅長 2004年3月 同 運輸車両部グループリーダー 2005年5月 同 運輸車両部長 2007年5月 同 ロジスティクス本部業務刷新部副部長 2009年6月 同 計画推進部副部長 2011年6月 同 関西支社広島支店長 2013年6月 同 (出向)ジェイアール貨物・関西ロジスティクス 2016年6月 同 鉄道ロジスティクス本部運輸部長 2019年6月 同 鉄道ロジスティクス本部副本部長 2020年6月 同 執行役員北海道支社長 2022年6月 同 取締役兼執行役員安全統括本部長(現在)	注3	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役 兼執行役員	中川 哲朗	1963年 12月23日生	1988年4月 三菱重工株式会社入社 1990年12月 日本貨物鉄道株式会社入社 2001年3月 同 ロジスティクス総本部物流システム本部技術開発部サブリーダー 2006年3月 同 ロジスティクス本部技術開発部グループリーダー 2008年6月 同 ロジスティクス本部技術開発部副部長 2009年3月 同 関西支社広島車両所長 2012年6月 同 ロジスティクス本部技術開発部副部長 2015年6月 同 鉄道ロジスティクス本部車両部副部長 2016年6月 同 鉄道ロジスティクス本部車両部担当部長、技術開発室長 2018年6月 同 鉄道ロジスティクス本部車両部長 2020年6月 同 執行役員九州支社長 2023年6月 同 取締役兼執行役員安全統括本部長(現在)	注5	
取締役相談役	田村 修二	1948年 8月5日生	1972年4月 日本国有鉄道入社 1987年4月 当社 総務部勤労課長 1996年6月 同 総務部長 1997年6月 同 総合企画本部企画部長 1999年6月 同 執行役員 総合企画本部副本部長、企画部長 2000年6月 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 2001年6月 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 2002年6月 同 常務取締役 2004年6月 同 代表取締役専務 総合企画本部長 2006年6月 同 代表取締役専務 ロジスティクス本部長 2007年6月 同 代表取締役副社長 事業開発本部長 2012年6月 同 代表取締役社長 事業開発本部長 2013年6月 同 代表取締役社長 2015年6月 同 代表取締役社長兼社長執行役員 2018年6月 同 代表取締役会長兼会長執行役員 2022年6月 同 取締役相談役(現在)	注3	-
常勤監査役	遠藤 雅彦	1958年 12月20日生	1981年4月 日本国有鉄道入社 1987年4月 当社 1987年11月 同 勤労課副長 1992年6月 同 東海支社静岡支店担当課長 1994年3月 同 東北支社仙台営業支店長 1995年2月 同 東北支社営業課長 1996年1月 同 総合企画本部企画部担当課長 1996年6月 同 本社ビル推進室サブリーダー 1998年11月 同 鉄道事業本部営業部副部長 1999年11月 同 営業推進本部お客様相談室長 2004年6月 同 関西支社広島支店長 2005年5月 同 関東支社副支社長 2008年6月 同 (出向)日本フレートライナー株式会社 2010年6月 同 人事部長 2012年6月 同 (出向)株式会社オー・エル・エス代表取締役社長 2013年6月 同 九州支社長 2015年6月 同 執行役員九州支社長 2017年6月 同 執行役員関西支社長 2019年6月 同 常務執行役員経営統括本部副本部長 2020年6月 同 取締役兼常務執行役員安全統括本部長 2022年6月 同 当社常勤監査役(現在)	注4	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
常勤監査役 (社外)	中山 峰孝	1961年 11月10日生	1985年4月 大蔵省 入省 1990年7月 東京国税局大月税務署長 1995年5月 在オーストラリア日本国大使館一等書記官 1998年7月 大蔵省関税局国際機関課関税地域協力室長 2000年7月 金融庁証券取引等監視委員会事務局総務検査課総括調整官 2003年5月 在韓民国日本国大使館参事官 2006年10月 内閣官房拉致問題対策本部事務局政策企画室副室長 2007年7月 財務省理財局計画官(農林水産・環境、地方企画、地方指導調整、地方運用係担当) 2008年7月 財務省関税局管理課長 2009年7月 内閣府本府道州制特区担当室参事官 2010年7月 国土交通省北海道局予算課長 2012年7月 名古屋税関長 2013年6月 財務省大臣官房会計課長 2014年7月 厚生労働省大臣官房審議官(職業能力開発担当) 2016年6月 仙台国税局長 2017年7月 (独)住宅金融支援機構監事 2019年7月 大阪税関長 2020年7月 退職 2020年11月 損害保険ジャパン(株)顧問 2022年6月 エイチ・エス証券(株)取締役 (2022年10月よりJトラストグローバル証券へ社名変更) 2023年3月 退任 2023年6月 当社常勤監査役(現在)	注6	
監査役 (社外・非常勤)	渡辺 一	1958年 10月31日生	1981年4月 日本開発銀行 入行 都市開発部、大阪支店、建設省派遣、都市開発部、西ドイツドイツェバンク他派遣、フランクフルト駐在員、総務部を経て 1996年4月 同 福岡支店業務第二課長 1999年4月 同 都市開発部副長 1999年10月 日本政策投資銀行都市開発部課長 2001年3月 同 総務部課長 2002年3月 同 総務部次長 2004年6月 同 秘書役 2007年6月 同 都市開発部長 2008年10月 同 (株)日本政策投資銀行都市開発部長 2009年6月 同 執行役員経営企画部長 2011年6月 同 取締役常務執行役員 2015年6月 同 代表取締役副社長 2018年6月 同 代表取締役社長 2022年6月 同 顧問(現在) 2023年4月 株式会社日本経済研究所代表取締役会長(現在) 2023年6月 三井住友トラスト・ホールディングス株式会社社外取締役(現在) 当社 監査役(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. 常勤監査役中山峰孝氏及び監査役渡辺一氏は、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2022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。
4. 任期は2022年3月期に係る定時株主総会終結の時から2026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2023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2023年3月期に係る定時株主総会終結の時から2027年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。

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2名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、資本的关系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の他の会社等)と当社との間における開示すべき人的関係、資本的关系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。

社外監査役の中山峰孝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1名を含めた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 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】

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(うち2名が社外監査役)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ヤリング、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、監査役小西昭氏は、大蔵省及び財務省において要職を歴任しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有しております。監査役荒木幹夫氏は、日本開発銀行及び日本政策投資銀行において要職を歴任しており、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。

当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2回中2回(1)
常勤監査役(社外)	小西 昭	全12回中11回
常勤監査役	遠藤 雅彦	全10回中10回(2)
監査役(社外)	荒木 幹夫	全12回中12回

就任時期の違いにより、全回数が異なります。

(1) 2022年6月24日開催の第35回定時株主総会終結の時をもって、常勤監査役仙波春雄氏は、辞任しております。

(2) 2022年6月24日開催の第35回定時株主総会において、新たに遠藤雅彦氏が監査役に選任され就任しました。

監査役会における具体的な検討内容としては、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。

内部監査の状況

内部監査につきましては、本社に監査部を設置しております。監査部の2023年3月末現在の人員は、総務・法務・財務・鉄道設備・営業・不動産等の部署経験を有する管理職社員の計4名構成されております。また、各監査人は、内部監査士(3名)・情報システム監査専門内部監査士(1名)の専門資格を有しております。

監査部は、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。また、取締役会には、年1回の監査計画報告、監査役会には、年1回の年度総括報告を行っています。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(2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、監査役監査及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及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実施しております。

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
16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6名、会計士試験合格者6名、その他12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。また、監査役会は、会計監査人の職務執行に支障がある場合等解任は不再任の必要があると判断した場合は、株主総会に提出する会計監査人の解任又は不再任に関する議案の内容を決定します。
- f 監査役及び監査役会による会計監査人の評価
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。

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	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に 基づく報酬(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	84	2	86	-
連結子会社	16	-	16	-
計	100	2	102	-

前連結会計年度

当社における非監査業務の内容は、コンフォートレター発行に関する業務であります。

当連結会計年度

該当事項はありません。

- 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項及び第2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、検討を加えた結果、相当であると判断し、同意しております。

(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

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、連結会計年度（2022年4月1日から2023年3月31日まで）の連結財務諸表及び事業年度（2022年4月1日から2023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。

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】

【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	32,407	24,400
受取手形及び売掛金	19,467	18,873
未収運賃	8,459	8,457
棚卸資産	75,262	75,374
未収入金	7,102	6,403
未収消費税等	1,468	74
その他	38,462	39,901
貸倒引当金	11	12
流動資産合計	72,617	63,473
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	3148,129	3167,580
機械装置及び運搬具(純額)	114,926	114,932
土地	337,234	337,884
建設仮勘定	20,403	6,533
その他(純額)	9,225	11,638
有形固定資産合計	4,5329,918	4,5338,570
無形固定資産	3,064	3,955
投資その他の資産		
投資有価証券	214,462	215,203
繰延税金資産	6,275	8,591
その他	6,319	7,181
貸倒引当金	66	65
投資その他の資産合計	26,990	30,911
固定資産合計	359,973	373,437
資産合計	432,591	436,910

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	1,701	1,775
短期借入金	960	670
1年内返済予定の長期借入金	3 10,682	3 10,965
未払金	24,102	27,252
未払法人税等	901	737
未払消費税等	662	837
前受金	1 12,538	1 13,831
賞与引当金	4,699	4,575
環境対策引当金	889	166
その他	10,570	9,780
流動負債合計	67,708	70,592
固定負債		
社債	20,000	20,000
長期借入金	3, 8 169,999	3, 8 177,363
繰延税金負債	4	-
退職給付に係る負債	38,895	37,960
役員退職慰労引当金	791	753
環境対策引当金	32	19
関係会社整理損失引当金	84	-
持分法適用に伴う負債	336	-
預り保証金	28,397	27,834
その他	6,137	6,295
固定負債合計	264,679	270,226
負債合計	332,387	340,818
純資産の部		
株主資本		
資本金	19,000	19,000
資本剰余金	16,662	16,651
利益剰余金	54,496	50,397
株主資本合計	90,158	86,049
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	429	772
退職給付に係る調整累計額	4,245	3,792
その他の包括利益累計額合計	4,675	4,564
非支配株主持分	5,369	5,477
純資産合計	100,203	96,091
負債純資産合計	432,591	436,910

【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 2021年 4月 1日 至 2022年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月 31日)
営業収益	1 186,655	1 187,685
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	170,255	175,947
販売費及び一般管理費	2 14,915	2 15,382
営業費合計	3, 4 185,170	3, 4 191,330
営業利益又は営業損失()	1,484	3,644
営業外収益		
受取利息	5	6
受取配当金	95	109
持分法による投資利益	-	278
匿名組合投資利益	70	76
物品売却益	243	112
その他	305	201
営業外収益合計	719	784
営業外費用		
支払利息	1,269	1,248
持分法による投資損失	169	-
匿名組合投資損失	154	62
その他	332	193
営業外費用合計	1,926	1,504
経常利益又は経常損失()	277	4,364
特別利益		
固定資産売却益	5 913	5 71
工事負担金等受入額	6 2,789	6 1,043
補償金受入額	7 5,101	7 181
環境対策引当金戻入益	-	253
その他	287	169
特別利益合計	9,092	1,718
特別損失		
固定資産除却損	8 481	8 595
固定資産圧縮損	9 2,367	9 339
減損損失	10 465	10 939
環境対策費	11 2,313	11 123
補償金支払額	12 5,130	12 181
災害による損失	13 186	13 380
関係会社整理損失引当金繰入額	14 84	-
その他	131	300
特別損失合計	11,162	2,861
税金等調整前当期純損失()	1,793	5,506
法人税、住民税及び事業税	876	771
法人税等調整額	1,378	2,277
法人税等合計	501	1,505
当期純損失()	1,291	4,000
非支配株主に帰属する当期純利益	137	97
親会社株主に帰属する当期純損失()	1,428	4,098

【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
当期純損失()	1,291	4,000
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	116	355
退職給付に係る調整額	187	453
持分法適用会社に対する持分相当額	2	8
その他の包括利益合計	1,306	89
包括利益	1,598	4,090
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	1,735	4,209
非支配株主に係る包括利益	136	119

【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022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	55,924	91,587
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純損失（ ）			1,428	1,428
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）				-
当期変動額合計	-	-	1,428	1,428
当期末残高	19,000	16,662	54,496	90,158

	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	548	4,433	4,981	5,243	101,812
当期変動額					
親会社株主に帰属する当期純損失（ ）					1,428
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	118	187	306	126	180
当期変動額合計	118	187	306	126	1,608
当期末残高	429	4,245	4,675	5,369	100,203

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023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	54,496	90,158
当期変動額				
連結子会社株式の取得による持分の増減		10		10
親会社株主に帰属する当期純損失（ ）			4,098	4,098
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）				-
当期変動額合計	-	10	4,098	4,109
当期末残高	19,000	16,651	50,397	86,049

	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	429	4,245	4,675	5,369	100,203
当期変動額					
連結子会社株式の取得による持分の増減					10
親会社株主に帰属する当期純損失（ ）					4,098
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	342	453	110	108	2
当期変動額合計	342	453	110	108	4,111
当期末残高	772	3,792	4,564	5,477	96,091

【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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023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損失()	1,793	5,506
減価償却費	21,917	22,751
減損損失	465	939
長期前払費用償却額	320	200
退職給付に係る負債の増減額(は減少)	960	1,588
受取利息及び受取配当金	100	116
支払利息	1,269	1,248
持分法による投資損益(は益)	169	278
工事負担金等受入額	2,789	1,043
固定資産売却損益(は益)	910	69
固定資産除却損	1,984	2,414
固定資産圧縮損	2,367	339
災害損失	186	380
営業債権の増減額(は増加)	1,267	776
関係会社整理損失引当金の増減額(は減少)	84	84
棚卸資産の増減額(は増加)	13	104
営業債務の増減額(は減少)	1,446	2,287
環境対策引当金の増減額(は減少)	250	735
預り保証金の増減額(は減少)	1,848	736
未払消費税等の増減額(は減少)	220	185
未収消費税等の増減額(は増加)	1,423	1,393
その他	391	284
小計	20,947	21,385
利息及び配当金の受取額	93	109
利息の支払額	1,109	1,035
法人税等の支払額	549	948
法人税等の還付額	598	1
災害損失の支払額	186	380
営業活動によるキャッシュ・フロー	19,792	19,131
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	37,400	33,876
有形及び無形固定資産の売却による収入	922	80
工事負担金等受入による収入	2,886	2,124
固定資産の除却による支出	778	992
資産除去債務の履行による支出	69	101
その他	142	806
投資活動によるキャッシュ・フロー	34,297	33,573
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)	470	290
長期借入れによる収入	12,639	18,631
長期借入金の返済による支出	12,524	10,983
非支配株主への配当金の支払額	10	10
社債の発行による収入	20,000	-
その他	643	912
財務活動によるキャッシュ・フロー	18,989	6,434
現金及び現金同等物に係る換算差額	0	0
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	4,485	8,007
現金及び現金同等物の期首残高	27,651	32,136
現金及び現金同等物の期末残高	1 32,136	1 24,129

【注記事項】

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

1 連結の範囲に関する事項

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。

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11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、持分法を適用していません。

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

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

(イ) 市場価格のない株式等以外のもの

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。

(ロ) 市場価格のない株式等

主として移動平均法に基づく原価法によっております。

(ハ) 投資事業有限責任組合及びそれに類する組合への出資(金融商品取引法第2条第2項により有価証券とみなされるもの)

組合契約に規定される決算報告日に応じて入手可能な最近の決算書を基礎とし、持分相当額を純額で取り込む方法によっております

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。

棚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

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

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。

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。

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) 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しております。

(4) 重要な引当金の計上基準

貸倒引当金

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

賞与引当金

従業員賞与の支給に充てるため、支給見込額のうち当連結会計年度負担額を計上したものと、それにかかる社会保険料の会社負担額を合わせて計上しております。

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。

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。

関係会社整理損失引当金

関係会社の整理により将来負担することとなる損失に備えるため、当該会社の財政状態等を勘案し、損失負担見込額を計上しております。

(5) 退職給付に係る会計処理の方法

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。

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日連結会計年度から費用処理しております。

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。

(6) 重要な収益及び費用の計上基準

収益の計上基準

(イ) 収益の認識方法

顧客との契約について、以下の5ステップアプローチに基づき、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に権利を得ると見込む対価の額で収益を認識しています。

ステップ1：顧客との契約を識別する

ステップ2：契約における履行義務を識別する

ステップ3：取引価格を算定する

ステップ4：契約における履行義務に取引価格を配分する

ステップ5：履行義務を充足した時に又は充足するにつれて収益を認識する

(ロ) 主な取引における収益の認識

当社グループは、主に貨物鉄道輸送による鉄道ロジスティクス事業を行っております。貨物鉄道輸送等においては、顧客に対して積荷を着地まで輸送する義務を負っており、輸送期間の経過に伴い荷物は発地点から着地点に移動・近接し顧客はその便益を享受できることから、一定の期間にわたり履行義務が充足されると判断し、輸送期間に応じた進捗度に基づき収益の認識をしています。倉庫取扱収入等におけるサービス業務は、一定の期間にわたり履行義務が充足されると判断し収益を認識しています。

商品及び不動産の販売は、顧客との契約に基づき商品及び不動産の引渡しを行う義務を負っており、当該引き渡し時点で収益を認識します。ただし、国内における出荷時から商品の支配が顧客に移転されるまでの期間が通常の間である場合には、出荷時点において収益を認識しています。なお、商品の販売のうち、当社グループが代理人に該当すると判断したものについては、他の当事者が提供する商品と交換に受け取る額から当該他の事業者を支払う額を控除した純額を収益として認識しております。

また、貨物鉄道輸送等、倉庫取扱収入等、商品の販売における取引の対価は、財又はサービスを顧客に移転する時点からおおむね1～2カ月以内に受領しており、重要な金融要素は含んでおりません。不動産の販売における取引の対価はその一部を前受金として受領しますが、残額は収益計上となる引き渡し時点で受領しております。

リース取引に係る計上基準

不動産賃貸収益は、リース取引に関する会計基準に従い、賃貸借契約期間にわたって「その他の収益」として収益を認識しています。また、ファイナンス・リース取引はリース料受取時に売上高と売上原価を計上する方法によっております。

(7) 重要なヘッジ会計の方法

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。

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。

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。

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。

(「LIBORを参照する金融商品に関するヘッジ会計の取扱い」を適用しているヘッジ会計)

上記のヘッジ関係のうち、「LIBORを参照する金融商品に関するヘッジ会計の取扱い」(実務対応報告第40号2022年3月17日)の適用範囲に含まれるヘッジ関係の一部のみに、当該実務対応報告に定められる特例的な取扱いを適用しております。これはLIBORを参照する契約のうち一部のみについて変更契約が締結済みであるためです。

当該実務対応報告を適用しているヘッジ関係の内容は、以下のとおりです。

ヘッジ会計の方法・・・金利スワップの特例処理

ヘッジ手段・・・・・・・・金利スワップ

ヘッジ対象・・・・・・・・借入金利息

ヘッジ取引の種類・・・キャッシュ・フローを固定するもの

(8) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）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。

(9) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

貨物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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023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	1,172百万円	118百万円
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	1,166百万円	31百万円

(重要な会計上の見積り)

(1) 当連結会計年度の連結財務諸表に計上した金額

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
減損損失	465	939
有形固定資産	329,918	338,570

(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。

(表示方法の変更)

(連結貸借対照表)

前連結会計年度において区分掲記しておりました「未収還付法人税等」は、重要性が乏しくなったため、当連結会計年度より「流動資産」の「未収入金」に含めて表示しております。

この結果、前連結会計年度の連結貸借対照表において、「流動資産」の「未収還付法人税等」に表示していた27百万円は、「未収入金」として組み替えております。

(連結損益計算書)

前連結会計年度において、「特別損失」の「その他」に表示していた「災害による損失」は、重要性が増したため、当連結会計年度より区分掲記しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「特別損失」の「その他」に表示していた186百万円は、「災害による損失」として組み替えております。

(連結キャッシュ・フロー計算書)

前連結会計年度において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「営業債務の増減額」に表示していた「災害損失の支払額」、「その他」に表示していた「災害損失」は、重要性が増したため、当連結会計年度より区分掲記しております。

この結果、前連結会計年度において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「営業債務の増減額」に表示していた186百万円は「災害損失の支払額」に、「その他」に表示していた186百万円は「災害損失」として組み替えております。

(連結税効果会計関係)

前連結会計年度において「繰延税金資産」の「その他」に含めておりました「減損損失」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しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結税効果会計関係において、「繰延税金資産」の「その他」に含めて表示しておりました20百万円は、「減損損失」に組み替えております。

(連結貸借対照表関係)

- 1 顧客との契約から生じた債権、契約資産及び契約負債の残高については、区分して記載しておりません。
顧客との契約から生じた債権、契約資産及び契約負債の残高は、「注記事項（収益認識関係）3.顧客との契約に基づく履行義務の充足と当該契約から生じるキャッシュ・フローとの関係並びに当連結会計年度末において存在する顧客との契約から翌連結会計年度以降に認識すると見込まれる収益の金額及び時期に関する情報」に記載のとおりであります。

- 2 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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
投資有価証券(株式)	10,556百万円	10,762百万円

- 3 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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023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)	905百万円	833百万円
土地	1,050百万円	1,050百万円
計	1,966百万円	1,893百万円

担保付債務は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
1年内返済予定の長期借入金	60百万円	59百万円
長期借入金	224百万円	165百万円
計	284百万円	224百万円

- 4 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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
	492,483百万円	499,336百万円

- 5 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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
	21,128百万円	21,095百万円

- 6 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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
京葉臨海鉄道(株)	3,074百万円	京葉臨海鉄道(株) 2,836百万円
水島臨海鉄道(株)	385百万円	山村JR貨物きらベジス テーション(株) 563百万円 水島臨海鉄道(株) 308百万円
計	3,460百万円	計 3,708百万円

7 棚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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
分譲土地建物	918百万円	346百万円
商品	17百万円	10百万円
仕掛品	28百万円	24百万円
貯蔵品	4,298百万円	4,993百万円

8 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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
当座借越極度額	59,505百万円	61,105百万円
貸出コミットメントラインの総額	21,000百万円	21,000百万円
借入実行残高	470百万円	265百万円
借入未実行残高	80,035百万円	81,840百万円

(連結損益計算書関係)

1 営業収益については、顧客との契約から生じる収益及びその他の収益を区分して記載しておりません。顧客との契約から生じる収益の金額は、「注記事項(収益認識関係)1 顧客との契約から生じる収益を分解した情報」に記載のとおりであります。

2 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
人件費	8,086百万円	7,978百万円
経費	5,080百万円	5,598百万円
諸税	850百万円	851百万円
減価償却費	897百万円	953百万円
計	14,915百万円	15,382百万円

3 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
	173百万円	110百万円

4 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
役員賞与引当金繰入額	10百万円	6百万円
賞与引当金繰入額	4,699百万円	4,575百万円
貸倒引当金繰入額	6百万円	0百万円
退職給付費用	2,197百万円	2,275百万円
役員退職慰労引当金繰入額	241百万円	200百万円
修繕引当金繰入額	28百万円	33百万円

5 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
(1)大阪臨港線用地一部売却	398百万円	(1)姫路城東社宅用地売却 33百万円
(2)守山駅用地一部売却	236百万円	(2)高麗川駅用地売却 10百万円

6 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
(1) 仙台貨物ターミナル駅移転	1,160百万円	(1) 苗穂駅用地収用 559百万円
(2) 梅田地下化工事	1,104百万円	(2) 仙台貨物ターミナル駅移転 308百万円
(3) 村井駅用地一部収用	332百万円	(3) 仙台貨物ターミナル駅移転に係る道水路付替工事 85百万円
(4) 京都貨物駅用地一部収用	43百万円	(4) 平塚用地収用 30百万円

7 補償金受入額

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

横浜羽沢駅都市鉄道等利便増進事業によるものであります。

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

仙台貨物ターミナル駅移転事業に係る埋蔵文化財発掘によるものであります。

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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
(1) 敦賀舞崎社宅解体撤去工事	107百万円	(1) 旧新南陽川手社宅撤去 131百万円
(2) 米原貨物ターミナル駅計画 中止による建仮除却	38百万円	(2) 金沢広岡社宅、広島牛田社 宅の有姿除却 94百万円
(3) 新南陽徳山貨車区使用停止 に伴う有姿除却	34百万円	(3) 東高島駅構内 上屋他撤去 工事 74百万円

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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
(1) 仙台貨物ターミナル駅移転	1,160百万円	(1) 仙台貨物ターミナル駅移転 308百万円
(2) 梅田地下化工事	1,099百万円	(2) 梅田地下化工事 7百万円
(3) 名古屋貨物ターミナル駅八 熊架道橋耐震補強工事	35百万円	(3) 日本車両製造専用線電車線 路改良に伴う財産の受贈 3百万円

10 減損損失

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022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。

上沼垂～沼垂間 第一栗の木川橋りょう等の撤去について、残存する橋りょう等の原状回復費用を見積もったことにより、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（465百万円）として特別損失に計上しております。

場所	用途	種類	金額
新潟県新潟市 （上沼垂～沼垂間 第一栗ノ木橋りょう）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	399百万円
北海道室蘭市 （陣屋町駅臨港線）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	61百万円
大阪府大阪市	運搬用自動車等	機械装置及び運搬具	4百万円

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）460百万円、機械装置及び運搬具4百万円、土地0百万円、その他0百万円であります。

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 2022年4月1日 至 2023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。

長浜地区商業施設等の撤去について、残存する施設等の原状回復費用を見積もったことにより、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（939百万円）として特別損失に計上しております。

場所	用途	種類	金額
福岡県福岡市 （長浜地区商業施設）	撤去予定資産 （商業施設等）	建物及び構築物 その他	867百万円
北海道室蘭市 （陣屋町駅臨港線）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	43百万円
栃木県那須塩原市 （黒磯駅設備）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	11百万円
秋田県秋田市 （秋田貨物駅設備）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	5百万円
東京都中央区	運搬用自動車等	建物及び構築物 機械装置及び運搬具 その他	12百万円

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）929百万円、機械装置及び運搬具9百万円、土地0百万円、その他0百万円であります。

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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
(1)東京レールゲートEAST工事	2,224百万円	(1)東京レールゲートEAST工事 123百万円
(2)PCB廃棄物等の処理費用	84百万円	

12 補償金支払額

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

横浜羽沢駅都市鉄道等利便増進事業によるものであります。

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

仙台貨物ターミナル駅移転事業に係る埋蔵文化財発掘によるものであります。

13 災害による損失

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

秋雨前線停滞による各地区大雨によるものであります。

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

前線停滞による各地区大雨によるものであります。

14 関係会社整理損失引当金繰入額

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

当社の持分法適用会社である秋田臨海鉄道株式会社の事業整理により将来負担することとなる損失に備えるため、当該会社の財政状態等を勘案し、損失負担見込み額を計上しております。

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	168百万円	511百万円
組替調整額	- 百万円	- 百万円
税効果調整前	168百万円	511百万円
税効果額	51百万円	156百万円
その他有価証券評価差額金	116百万円	355百万円
退職給付に係る調整額		
当期発生額	250百万円	93百万円
組替調整額	521百万円	560百万円
税効果調整前	270百万円	653百万円
税効果額	82百万円	200百万円
退職給付に係る調整額	187百万円	453百万円
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	2百万円	8百万円
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	2百万円	8百万円
その他の包括利益合計	306百万円	89百万円

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022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 2022年4月1日 至 2023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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
現金及び預金勘定	32,407百万円	24,400百万円
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	271百万円	271百万円
現金及び現金同等物の期末残高	32,136百万円	24,129百万円

(リース取引関係)

(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)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
1年以内	18,757	21,240
1年超	79,931	108,283
合計	98,688	129,523

(金融商品関係)

1 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

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。また社債の発行により設備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。

未収消費税等は、1年以内に還付予定であります。

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。

社債は設備投資に係る長期の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。

借入金の用途は運転資金(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。

社債は主として設備投資に必要な資金の調達を目的としたもので、これらはすべて固定金利であります。

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16.53%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。

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（単位：百万円）

	連結貸借対照表計上額	時価	差額
投資有価証券（*2）	2,043	2,043	-
資産計	2,043	2,043	-
社債	20,000	19,908	92
長期借入金（*3）	180,681	173,231	7,450
預り保証金（*3）	30,324	30,195	128
負債計	231,005	223,334	7,671

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

（単位：百万円）

	連結貸借対照表計上額	時価	差額
投資有価証券（*2）	2,576	2,576	-
資産計	2,576	2,576	-
社債	20,000	18,895	1,105
長期借入金（*3）	188,328	179,114	9,214
預り保証金（*3）	29,752	28,201	1,550
負債計	238,081	226,211	11,869

（*1）「現金」については、現金であること、及び「預金」、「受取手形及び売掛金」、「未収運賃」、「未収入金」、「未収還付法人税等」、「未収消費税等」、「支払手形及び買掛金」、「短期借入金」、「未払金」、「未払法人税等」、「未払消費税等」は、短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似するものであることから、記載を省略しております。

（*2）市場価格のない株式等は、「投資有価証券」には含まれておりません。当該金融商品の連結貸借対照表計上額は以下のとおりであります。

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（単位：百万円）

区分	当連結会計年度
非上場株式	570
関係会社株式	10,556

（*3）長期借入金および預り保証金

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。

（*4）持分相当額純額で計上する組合その他これに準ずる事業体への出資

連結貸借対照表に持分相当額純額で計上する組合その他これに準ずる事業体への出資については含めておりません。当該出資の連結貸借対照表計上額は1,291百万円であります。

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

（単位：百万円）

区分	当連結会計年度
非上場株式	573
関係会社株式	10,762

（*3）長期借入金および預り保証金

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。

（*4）持分相当額純額で計上する組合その他これに準ずる事業体への出資

連結貸借対照表に持分相当額純額で計上する組合その他これに準ずる事業体への出資については含めておりません。当該出資の連結貸借対照表計上額は1,291百万円であります。

（注1） 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

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（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	32,407	-	-	-
受取手形及び売掛金	9,467	-	-	-
未収運賃	8,459	-	-	-
未収入金	7,102	-	-	-
未収消費税等	1,468	-	-	-
合計	58,904	-	-	-

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

（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	24,400	-	-	-
受取手形及び売掛金	8,873	-	-	-
未収運賃	8,457	-	-	-
未収入金	6,403	-	-	-
未収消費税等	74	-	-	-
合計	48,209	-	-	-

(注2) 短期借入金、社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額
前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(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	960	-	-	-	-	-
社債	-	-	-	-	-	20,000
長期借入金	10,682	10,878	13,442	14,342	19,020	112,315
預り保証金	1,084	1,084	1,084	1,084	1,084	3,433
合計	12,726	11,963	14,526	15,427	20,104	135,748

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(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	670	-	-	-	-	-
社債	-	-	-	-	-	20,000
長期借入金	10,965	13,438	14,479	19,836	16,924	112,686
預り保証金	1,084	1,084	1,084	1,084	1,084	2,349
合計	12,719	14,522	15,563	20,920	18,008	135,035

3 金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価を、時価の算定に用いたインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の3つのレベルに分類しております。

レベル1の時価: 同一の資産又は負債の活発な市場における(無調整の)相場価格により算定した時価

レベル2の時価: レベル1のインプット以外の直接又は間接的に観察可能なインプットを用いて算定した時価

レベル3の時価: 重要な観察できないインプットを使用して算定した時価

時価の算定に重要な影響を与えるインプットを複数使用している場合には、それらのインプットがそれぞれ属するレベルのうち、時価の算定における優先順位が最も低いレベルに時価を分類しております。

(1) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(単位:百万円)

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券	2,043	-	-	2,043
資産計	2,043	-	-	2,043

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(単位:百万円)

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券	2,576	-	-	2,576
資産計	2,576	-	-	2,576

(2) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品以外の金融商品
前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(単位:百万円)

区分	時価				連結貸借対照表 計上額	差額
	レベル1	レベル2	レベル3	合計		
社債	-	19,908	-	19,908	20,000	92
長期借入金	-	173,231	-	173,231	180,681	7,450
預り保証金	-	30,195	-	30,195	30,324	128
負債計	-	223,334	-	223,334	231,005	7,671

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(単位:百万円)

区分	時価				連結貸借対照表 計上額	差額
	レベル1	レベル2	レベル3	合計		
社債	-	18,895	-	18,895	20,000	1,105
長期借入金	-	179,114	-	179,114	188,328	9,214
預り保証金	-	28,201	-	28,201	29,752	1,550
負債計	-	226,211	-	226,211	238,081	11,869

(注) 時価の算定に用いた評価技法及び時価の算定に係るインプットの説明

投資有価証券

活発な市場における相場価格を用いて上場株式を評価しており、レベル1の時価に分類しております。

社債

日本証券業協会が公表する、「公社債店頭売買参考統計値」に基づき算定しており、その時価をレベル2に分類しております。

長期借入金

元金金の合計額と、当該債務の残存期間及び信用リスクを加味した利率を基に、割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。なお、一部の変動金利による長期借入金は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、元金金の合計額と、当該債務の残存期間及び信用リスクを加味した利率をもとに、割引現在価値法により算定しております。

預り保証金

元金金の合計額と、当該債務の残存期間及び信用リスクを加味した利率を基に、割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。

(有価証券関係)

1 その他有価証券

前連結会計年度(2022年3月31日)

(単位:百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が取得 原価を超えるもの	(1) 株式	1,552	645	907
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	9	9	0
	小計	1,561	654	907
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	481	620	139
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	481	620	139
合計		2,043	1,275	768

当連結会計年度(2023年3月31日)

(単位:百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が取得 原価を超えるもの	(1) 株式	2,270	931	1,338
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	2,270	931	1,338
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	297	355	57
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	8	9	0
	小計	306	364	58
合計		2,576	1,296	1,280

- 2 売却したその他有価証券
該当事項はありません。

- 3 減損処理を行った有価証券
前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。
当連結会計年度においては、市場価格のない株式等以外のものについて、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%以上下落したの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)

- 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
前連結会計年度(2022年3月31日)

(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	1,771	814	(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(2023年3月31日)

(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	687	348	(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)

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賞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

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
退職給付債務の期首残高	38,189百万円	39,457百万円
勤務費用	1,698百万円	1,779百万円
利息費用	284百万円	295百万円
数理計算上の差異の発生額	41百万円	93百万円
過去勤務費用の発生額	292百万円	-百万円
簡便法による退職給付費用	410百万円	426百万円
退職給付の支払額	874百万円	3,495百万円
退職給付債務の期末残高	39,457百万円	38,556百万円

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
年金資産の期首残高	525百万円	561百万円
事業主からの拠出額	45百万円	53百万円
退職給付の支払額	9百万円	18百万円
年金資産の期末残高	561百万円	596百万円

(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

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	820百万円	849百万円
年金資産	561百万円	596百万円
	258百万円	252百万円
非積立型制度の退職給付債務	38,636百万円	37,707百万円
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	38,895百万円	37,960百万円
退職給付に係る負債	38,895百万円	37,960百万円
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	38,895百万円	37,960百万円

(4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
勤務費用	1,698百万円	1,779百万円
利息費用	284百万円	295百万円
数理計算上の差異の費用処理額	15百万円	52百万円
過去勤務費用の費用処理額	505百万円	507百万円
簡便法で計算した退職給付費用	410百万円	426百万円
確定給付制度に係る退職給付費用	1,872百万円	1,941百万円

(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。

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
数理計算上の差異	57百万円	146百万円
過去勤務費用	213百万円	507百万円
合計	270百万円	653百万円

(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。

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
未認識数理計算上の差異	534百万円	387百万円
未認識過去勤務費用	5,585百万円	5,077百万円
合計	6,119百万円	5,465百万円

(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。

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
債券	59%	54%
株式	21%	26%
その他	20%	20%
合計	100%	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

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
割引率	0.8%	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、前連結会計年度325百万円、当連結会計年度333百万円です。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
(繰延税金資産)		
退職給付に係る負債	11,948	11,667
賞与引当金	1,466	1,429
前受金(経費補償金)	-	978
減損損失	20	283
環境対策引当金	282	57
建設協力金	274	252
減価償却費超過額	216	224
役員退職慰労引当金	246	234
資産除去債務	276	265
ゴルフ会員権評価損	120	104
未払事業税	106	111
繰越欠損金	410	411
その他	1,026	1,233
繰延税金資産小計	16,395	17,252
評価性引当額	991	985
繰延税金資産合計	15,404	16,267
(繰延税金負債)		
圧縮積立金	8,776	7,180
その他有価証券評価差額金	244	391
その他	112	103
繰延税金負債合計	9,133	7,675
繰延税金資産の純額	6,270	8,591

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

前連結会計年度および当連結会計年度は、税金等調整前当期純損失を計上しているため、記載を省略しております。

(資産除去債務関係)

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、履行時期の見積りが困難であり、資産除去債務を合理的に見積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)

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。前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16,289百万円(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、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16,692百万円(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。

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
連結貸借対照表計上額		
期首残高	82,174	82,239
期中増減額	65	19,641
期末残高	82,239	101,880
期末時価	349,147	486,427

(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、前連結会計年度の増加額は主に設備投資(4,016百万円)に係るものであり、減少額は主に減価償却(4,254百万円)に係るものであります。また、当連結会計年度の増加額は主に設備投資(24,536百万円)に係るものであり、減少額は主に減価償却(4,879百万円)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格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。

(収益認識関係)

1. 顧客との契約から生じる収益を分解した情報

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022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 (注)2	合計
	貨物運輸収入	その他			
顧客との契約から生じる収益	139,615	19,504	1,550	90	160,760
その他の収益(注)3	-	8,500	17,124	269	25,894
外部顧客への売上高	139,615	28,005	18,675	359	186,655

(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せん。

3. その他の収益から生じる収益には、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。

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023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 (注)2	合計
	貨物運輸収入	その他			
顧客との契約から生じる収益	139,374	19,414	3,341	59	162,190
その他の収益(注)3	-	8,311	16,881	301	25,494
外部顧客への売上高	139,374	27,726	20,223	360	187,685

(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せん。

3. その他の収益から生じる収益には、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。

2. 顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

収益を理解するための基礎となる情報は「4. 会計方針に関する事項(6)重要な収益及び費用の計上基準」に記載のとおりであります。

3. 顧客との契約に基づく履行義務の充足と当該契約から生じるキャッシュ・フローとの関係並びに当連結会計年度末において存在する顧客との契約から翌連結会計年度以降に認識すると見込まれる収益の金額及び時期に関する情報

(1) 契約資産、契約負債の残高等

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(単位:百万円)

	当連結会計年度期首	当連結会計年度期末
顧客との契約から生じた債権		
受取手形	283	563
売掛金	9,037	8,885
未収運賃	8,999	8,459
合計	18,320	17,907
契約資産		
売掛金	2	18
契約負債		
前受金	483	439

契約負債は、主に、工事契約について、支払条件に基づき顧客から受け取った前受金に関するものであります。契約負債は、収益の認識に伴い取り崩されます。

当連結会計年度に認識された収益の額のうち期首現在の契約負債残高に含まれていた額は、483百万円であります。

また、当連結会計年度において、契約資産の変動、契約負債の変動及び過去の期間に充足(又は部分的に充足)した履行義務から、当連結会計年度に認識した収益の額に重要性はありません。

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(単位:百万円)

	当連結会計年度期首	当連結会計年度期末
顧客との契約から生じた債権		
受取手形	563	298
売掛金	8,885	8,564
未収運賃	8,459	8,457
合計	17,907	17,320
契約資産		
売掛金	18	11
契約負債		
前受金	439	370

契約負債は、主に、工事契約について、支払条件に基づき顧客から受け取った前受金に関するものであります。契約負債は、収益の認識に伴い取り崩されます。

当連結会計年度に認識された収益の額のうち期首現在の契約負債残高に含まれていた額は、439百万円であります。

また、当連結会計年度において、契約資産の変動、契約負債の変動及び過去の期間に充足(又は部分的に充足)した履行義務から、当連結会計年度に認識した収益の額に重要性はありません。

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

当連結会計年度末において、未充足(又は部分的に未充足)の履行義務に配分した取引価格の金額及びそのうち将来認識されると見込まれる期間は以下のとおりであります。

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
1年内	7,487	5,747
1年超	13,620	7,872
合計	21,207	13,620

なお、当初の予想期間が、1年以内の契約であるものについては、実務上の便法を適用し、記載を省略しております。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

1 報告セグメントの概要

当社は、「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

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022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 (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	167,620	18,675	359	186,655	-	186,655
セグメント間の内部売上高 又は振替高	447	1,844	3,582	5,874	5,874	-
計	168,068	20,519	3,942	192,530	5,874	186,655
セグメント利益又は損失 ()	9,294	10,296	330	1,332	152	1,484
セグメント資産	351,653	50,959	17,250	419,864	12,727	432,591
その他の項目						
減価償却費	19,447	2,456	12	21,917	-	21,917
減損損失	465	0	-	465	-	465
持分法適用会社への投資額	10,029	-	96	10,126	-	10,126
有形及び無形固定資産の増 加額(注) 5	37,487	1,744	1	39,232	-	39,232

(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152百万円には、固定資産及び棚卸資産の未実現損益の消去額 49百万円、セグメント間取引消去202百万円が含まれております。また、セグメント資産の調整額12,727百万円には、セグメント間債権債務消去等 16,215百万円、各報告セグメントに配分していない全社資産28,942百万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 2022年4月1日 至 2023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 (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	167,101	20,223	360	187,685	-	187,685
セグメント間の内部売上高 又は振替高	300	1,800	3,770	5,870	5,870	-
計	167,401	22,024	4,130	193,556	5,870	187,685
セグメント利益又は損失 ()	14,884	10,749	261	3,874	229	3,644
セグメント資産	365,072	47,685	18,382	431,140	5,769	436,910
その他の項目						
減価償却費	20,388	2,352	11	22,751	-	22,751
減損損失	72	867	-	939	-	939
持分法適用会社への投資額	10,242	-	89	10,332	-	10,332
有形及び無形固定資産の増 加額(注) 5	34,072	1,094	4	35,171	-	35,171

(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229百万円には、固定資産及び棚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246百万円が含まれております。また、セグメント資産の調整額5,769百万円には、セグメント間債権債務消去等 18,718百万円、各報告セグメントに配分していない全社資産24,488百万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】

1 製品及びサービスごとの情報

前連結会計年度および当連結会計年度については、製品及びサービスの区分が報告セグメント区分と同一であるため、記載を省略しております。

2 地域ごとの情報

(1) 売上高

前連結会計年度および当連結会計年度については、本邦以外の外部顧客への売上高がないため、該当事項はありません。

(2) 有形固定資産

前連結会計年度および当連結会計年度については、本邦以外に所在している有形固定資産がないため、該当事項はありません。

3 主要な顧客ごとの情報

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（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	37,763	鉄道ロジスティクス事業等

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

（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	37,389	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 2021年4月1日 至 2022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	465	0	-	465	-	465

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023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	72	867	-	939	-	939

【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】

該当事項はありません。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

該当事項はありません。

【関連当事者情報】

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

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

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	115,337	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	-	1年内返済予定の長期借入金 長期借入金	3,682 83,347
							並行在来線における貨物鉄道輸送に係る調整金（注）2	13,606	未収入金	4,324

（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あります。

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 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

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	115,337	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	-	1年内返済予定の長期借入金 長期借入金	4,879 79,698
							並行在来線における貨物鉄道輸送に係る調整金（注）2	13,537	未収入金	4,455
							工事負担金収入	568	-	-

（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あります。

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。

(1株当たり情報)

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
1株当たり純資産額	249,563.65円	238,457.57円
1株当たり当期純損失()	3,760.14円	10,785.41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株当たり当期純損失()の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純損失() (百万円)	1,428	4,098
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 損失()(百万円)	1,428	4,098
普通株式の期中平均株式数(株)	380,000	380,000

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

【連結附属明細表】

【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社 第1回社債 (グリーン ボンド)	2022年 3月17日	10,000	10,000	0.374	一般担保	2032年 3月17日
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社 第2回社債 (グリーン ボンド)	2022年 3月17日	10,000	10,000	0.849	一般担保	2042年 3月17日
合計	-	-	20,000	20,000	-	-	-

(注) 連結決算日後5年間の償還予定額はありません。

【借入金等明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	960	670	0.29	-
1年以内に返済予定の長期借入金	10,682	10,965	1.01	-
1年以内に返済予定のリース債務	211	266	-	-
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く)	169,999	177,363	0.78	2024年4月1日～ 2040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)	389	447	-	2024年4月1日～ 2028年10月31日
その他有利子負債				
その他(流動負債)	44	0		-
預り保証金	8,854	7,770	1.0	2023年4月1日～ 2030年5月2日
その他(固定負債)	-	-		-
合計	191,141	197,483	-	-

(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4,879百万円、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79,698百万円については、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	13,438	14,479	19,836	16,924
リース債務	158	114	83	55
その他の有利子負債	1,084	1,084	1,084	1,084
預り保証金	1,084	1,084	1,084	1,084

【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】

当連結会計年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
営業収益(百万円)	45,043	90,660	140,133	187,685
税金等調整前四半期純利益又は税金等調整前四半期(当期)純損失()(百万円)	468	3,207	2,739	5,506
親会社株主に帰属する四半期純利益又は(当期)純損失()(百万円)	205	2,394	2,166	4,098
1株当たり四半期純利益又は1株当たり四半期(当期)純損失()(円)	539.96	6,302.56	5,701.65	10,785.41

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
1株当たり四半期純利益又は1株当たり四半期純損失()(円)	539.96	6,842.52	600.92	5,083.76

2【財務諸表等】

(1)【財務諸表】

【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	22,698	14,192
未収運賃	12,857	12,833
未収金	6,050	5,262
未収消費税等	1,468	-
未収収益	506	476
分譲土地建物	918	346
商品	2	0
仕掛品	28	24
貯蔵品	4,276	4,983
前払金	5,309	6,684
前払費用	754	885
その他の流動資産	1,173	1,122
流動資産合計	55,043	45,811
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	629,154	661,370
減価償却累計額	389,172	395,516
有形固定資産(純額)	239,981	265,853
無形固定資産	1,125	2,360
計	2,241,107	2,268,213
関連事業固定資産		
有形固定資産	93,976	91,715
減価償却累計額	47,687	47,652
有形固定資産(純額)	46,289	44,063
無形固定資産	0	0
計	2,46,289	2,44,063
各事業関連固定資産		
有形固定資産	26,388	25,771
減価償却累計額	16,826	16,745
有形固定資産(純額)	9,561	9,025
無形固定資産	848	618
計	2,10,410	2,9,644
建設仮勘定		
鉄道事業	20,178	5,098
関連事業	26	178
各事業関連	309	1,291
計	20,514	6,567
投資その他の資産		
関係会社株式	10,494	10,508
投資有価証券	941	1,218
長期貸付金	-	1,416
長期前払費用	736	824
繰延税金資産	6,659	8,811
その他の投資等	4,858	5,215
貸倒引当金	50	49
投資その他の資産合計	23,639	27,944
固定資産合計	341,961	356,434
資産合計	397,005	402,246

(単位：百万円)

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023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	5,942	4,779
1年内返済予定支配株主からの長期借入金	3,682	4,879
リース債務	2,892	3,298
未払金	24,379	27,958
未払費用	585	594
未払法人税等	378	435
未払消費税等	-	463
預り金	286	303
前受金	12,187	13,489
前受収益	2,210	2,074
賞与引当金	3,534	3,376
環境対策引当金	889	166
資産除去債務	61	5
その他の流動負債	5,790	5,480
流動負債合計	62,823	67,307
固定負債		
社債	20,000	20,000
長期借入金	79,327	90,547
支配株主からの長期借入金	83,347	79,698
リース債務	6,600	7,695
退職給付引当金	43,021	41,284
役員退職慰労引当金	394	416
環境対策引当金	32	19
関係会社整理損失引当金	421	-
資産除去債務	647	650
預り保証金	27,108	26,638
その他の固定負債	1,657	1,461
固定負債合計	262,558	268,412
負債合計	325,381	335,719
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	19,887	16,270
繰越利益剰余金	17,457	15,785
利益剰余金合計	37,344	32,055
株主資本合計	71,645	66,356
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	21	171
評価・換算差額等合計	21	171
純資産合計	71,624	66,527
負債純資産合計	397,005	402,246

【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
貨物運輸収入	115,274	115,110
運輸雑収	19,427	19,145
鉄道事業営業収益合計	1 134,701	1 134,255
営業費		
運送営業費	112,827	115,789
一般管理費	9,016	9,244
諸税	5,947	6,767
減価償却費	17,633	18,657
鉄道事業営業費合計	145,425	150,459
鉄道事業営業損失()	10,723	16,203
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸事業収入	16,386	16,199
不動産販売事業収入	-	1,597
雑収入	247	174
関連事業営業収益合計	1 16,634	1 17,972
営業費		
売上原価	1,793	2,627
販売費及び一般管理費	521	589
諸税	1,573	1,677
減価償却費	2,424	2,330
関連事業営業費合計	6,311	7,225
関連事業営業利益	10,322	10,746
全事業営業損失()	401	5,456
営業外収益		
受取利息	2	4
受取配当金	48	50
物品売却益	1 548	1 402
雑収入	79	38
営業外収益合計	679	496
営業外費用		
支払利息	1,175	1,062
社債利息	4	122
雑支出	337	178
営業外費用合計	1,517	1,363
経常損失()	1,239	6,323
特別利益		
固定資産売却益	2 898	2 43
工事負担金等受入額	3 2,785	3 1,022
補償金受入額	4 5,101	4 181
環境対策引当金戻入益	-	253
関係会社整理損失引当金戻入額	-	81
その他	308	111
特別利益合計	9,094	1,693

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
特別損失		
固定資産除却損	5 405	5 595
固定資産圧縮損	6 2,363	6 318
減損損失	460	926
環境対策費	7 2,313	7 132
補償金支払額	8 5,130	8 181
災害による損失	186	380
関係会社整理損失引当金繰入額	9 421	-
その他	138	192
特別損失合計	11,419	2,728
税引前当期純損失()	3,565	7,357
法人税、住民税及び事業税	168	168
法人税等調整額	1,082	2,237
法人税等合計	914	2,068
当期純損失()	2,651	5,288

【営業費明細表】

区分	注記 番号	前事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)		当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	
		金額(百万円)		金額(百万円)	
鉄道事業営業費					
1 運送営業費	1				
(1) 人件費		37,309		38,199	
(2) 経費		75,517		77,590	
計			112,827		115,789
2 一般管理費					
(1) 人件費		4,641		4,470	
(2) 経費		4,375		4,774	
計			9,016		9,244
3 諸税			5,947		6,767
4 減価償却費			17,633		18,657
鉄道事業営業費合計			145,425		150,459
関連事業営業費					
1 売上原価	2		1,793		2,627
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		306		299	
(2) 経費		214		289	
計			521		589
3 諸税			1,573		1,677
4 減価償却費			2,424		2,330
関連事業営業費合計			6,311		7,225
全事業営業費合計			151,737		157,684

(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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
1 鉄道事業営業費 運送営業費		
給与	22,435	23,087
鉄道線路使用料	17,301	16,816
業務委託費	15,856	16,397
修繕費	18,552	19,437
動力費	12,254	12,762
2 関連事業営業費 売上原価		
業務委託費	1,325	1,419
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	3,534	3,376
退職給付費用	1,461	1,514
役員退職慰労引当金繰入額	81	89

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2021年4月1日 至 2022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 資本準備金	利益剰余金			利益剰余金 合計	
			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	20,817	358	18,820	39,996	74,296
当期変動額							
圧縮積立金の積立			1,075		1,075	-	-
圧縮積立金の取崩			2,005		2,005	-	-
固定資産圧縮特別勘定積立 金の取崩				358	358	-	-
当期純損失（ ）					2,651	2,651	2,651
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）							
当期変動額合計	-	-	929	358	1,363	2,651	2,651
当期末残高	19,000	15,300	19,887	-	17,457	37,344	71,645

	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	63	63	74,360
当期変動額			
圧縮積立金の積立			-
圧縮積立金の取崩			-
固定資産圧縮特別勘定積立 金の取崩			-
当期純損失（ ）			2,651
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	84	84	84
当期変動額合計	84	84	2,736
当期末残高	21	21	71,624

当事業年度（自 2022年4月1日 至 2023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	繰越利益 剰余金		
当期首残高	19,000	15,300	19,887	17,457	37,344	71,645
当期変動額						
圧縮積立金の積立			429	429	-	-
圧縮積立金の取崩			4,046	4,046	-	-
当期純損失（ ）				5,288	5,288	5,288
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）						
当期変動額合計	-	-	3,616	1,672	5,288	5,288
当期末残高	19,000	15,300	16,270	15,785	32,055	66,356

	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	21	21	71,624
当期変動額			
圧縮積立金の積立			-
圧縮積立金の取崩			-
当期純損失（ ）			5,288
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	192	192	192
当期変動額合計	192	192	5,096
当期末残高	171	171	66,527

【注記事項】

(重要な会計方針)

1 有価証券の評価基準及び評価方法

(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

市場価格のない株式等以外のもの

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。

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法によっております。

2 棚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 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しております。

5 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、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。

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。

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。

(6) 関係会社整理損失引当金

関係会社の整理により将来負担することとなる損失に備えるため、当該会社の財政状態等を勘案し、損失負担見込額を計上しております。

6 収益及び費用の計上基準

(1) 収益の計上基準

収益の認識方法

顧客との契約について、以下の5ステップアプローチに基づき、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に権利を売ると見込む対価の額で収益を認識しています。

ステップ1:顧客との契約を識別する。

ステップ2:契約における履行義務を識別する。

ステップ3:取引価格を算定する。

ステップ4:取引価格を契約における別個の履行義務に配分する。

ステップ5:履行義務を充足した時に又は充足するにつれて収益を認識する。

主な取引における収益の認識

当社は、主に貨物鉄道輸送事業を行っており、顧客に対して積荷を着地まで輸送する義務を負っています。輸送期間の経過に伴い荷物は発地点から着地点に移動・近接し顧客はその便益を享受できることから、一定の期間にわたり履行義務が充足されると判断し、輸送期間に応じた進捗度に基づき収益の認識をしています。

不動産の販売は、顧客との契約に基づき不動産の引渡しを行う義務を負っており、当該引渡し時点で収益を認識します。

また、貨物鉄道輸送事業における取引の対価は、財又はサービスを顧客に移転する時点からおおむね1～2カ月以内に受領しており、重要な金融要素は含んでおりません。不動産の販売における取引の対価はその一部を前受金として受領しますが、残額は収益計上となる物件の引き渡し時点で受領しております。

(2) リース取引に係る計上基準

不動産賃貸収益は、リース取引に関する会計基準に従い、賃貸借契約期間にわたって「その他の収益」として収益を認識しています。

7 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。

8 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

貨物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。

	前事業年度 (自 2021年 4月 1日 至 2022年 3月 31日)	当事業年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023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	1,167百万円	97百万円
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	1,162百万円	10百万円

(重要な会計上の見積り)

(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

(単位：百万円)

	前事業会計年度	当事業会計年度
減損損失	460	926
有形固定資産	316,346	325,510

(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)

(貸借対照表)

前事業年度において、区分掲記しておりました「未収還付法人税等」は、重要性が乏しくなったため、当事業年度より「流動資産」の「その他の流動資産」に含めて表示しております。

この結果、前事業年度の貸借対照表において、「流動資産」の「未収還付法人税等」に表示していた220万円は、「その他の流動資産」として組み替えております。

(損益計算書)

前事業年度において、「特別損失」の「その他」に含めて表示しておりました「災害による損失」は、金額的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。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前事業年度の損益計算書において、「特別損失」の「その他」に表示していた186百万円は、「災害による損失」として組み替えております。

(税効果会計関係)

前事業年度において、「繰延税金資産」の「その他」に含めて表示しておりました「減損損失」は、金額的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。

(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 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023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 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
	19,735百万円	19,700百万円

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 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
京葉臨海鉄道(株)	3,074百万円	京葉臨海鉄道(株) 2,836百万円
北九州貨物鉄道施設保有(株)	1,918百万円	北九州貨物鉄道施設保有(株) 1,789百万円
水島臨海鉄道(株)	385百万円	山村JR貨物きらベジステーション(株) 563百万円 水島臨海鉄道(株) 308百万円
計	5,378百万円	計 5,497百万円

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 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023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	21,000百万円	21,000百万円
借入実行残高	- 百万円	- 百万円
借入未実行残高	73,000百万円	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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
営業収益	57,489百万円	57,308百万円
物品売却益	322百万円	242百万円

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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
(1) 大阪臨港線用地一部売却	398百万円	(1) 姫路城東社宅用地売却 33百万円
(2) 守山駅用地一部売却	236百万円	(2) 高麗川駅用地売却 10百万円

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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
(1) 仙台貨物ターミナル駅移転	1,160百万円	(1) 苗穂用地収用 559百万円
(2) 梅田地下化工事	1,104百万円	(2) 仙台貨物ターミナル駅移転 308百万円
(3) 村井駅用地一部収用	332百万円	(3) 仙台貨物ターミナル駅移転 に係る道水路付替工事 85百万円
(4) 京都貨物駅用地一部収用	43百万円	(4) 平塚用地収用 30百万円

4 補償金受入額

前事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

横浜羽沢駅都市鉄道等利便増進事業によるものであります。

当事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

仙台貨物ターミナル駅移転事業に係る埋蔵文化財発掘によるものであります。

5 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
(1) 敦賀舞崎社宅解体撤去工事	107百万円	(1) 旧新南陽川手社宅撤去 131百万円
(2) 米原貨物ターミナル駅計画 中止による建仮除却	38百万円	(2) 金沢広岡社宅、広島牛田社 宅の有姿除却 94百万円
(3) 新南陽徳山貨車区使用停止 に伴う有姿除却	34百万円	(3) 東高島駅構内 上屋他撤去 工事 74百万円

6 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	
(1) 仙台貨物ターミナル駅移転	1,160百万円	(1) 仙台貨物ターミナル駅移転	308百万円
(2) 梅田地下化工事	1,099百万円	(2) 梅田地下化工事	7百万円
(3) 名古屋貨物ターミナル駅八 熊架道橋耐震補強工事	35百万円	(3) 日本車両製造専用線電車線 路改良に伴う財産の受贈	3百万円

7 環境対策費

前事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

東京レールゲートEAST基準超過土及びPCB廃棄物等の処理費用等であり、そのうち東京レールゲートEAST基準超過土処理費用は2,224百万円、環境対策引当金繰入額は71百万円であります。

当事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

東京レールゲートEAST基準超過土及びPCB廃棄物等の処理費用等であり、そのうち東京レールゲートEAST基準超過土処理費用は123百万円、アスベスト撤去工事は9百万円であります。

8 補償金支払額

前事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

横浜羽沢駅都市鉄道等利便増進事業によるものであります。

当事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

仙台貨物ターミナル駅移転事業に係る埋蔵文化財発掘によるものであります。

9 関係会社整理損失引当金繰入額

前事業年度(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

関係会社の整理に伴う損失に備えるために計上した損失負担見込額であります。

当事業年度(自 2022年4月1日 至 2023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 2021年4月1日 至 2022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7,078百万円、関連会社株式3,416百万円)は、市場価格のない株式等であるため、記載していません。

当事業年度(自 2022年4月1日 至 2023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7,092百万円、関連会社株式3,416百万円)は、市場価格のない株式等であるため、記載していません。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

(単位:百万円)

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	13,173	12,641
賞与引当金	1,082	1,033
前受金(経費補償金)	-	978
減損損失	-	265
環境対策引当金	282	57
建設協力金	274	252
資産除去債務	217	200
未払事業税	64	81
ゴルフ会員権評価損	96	79
その他	666	878
繰延税金資産小計	15,856	16,469
評価性引当額	409	399
繰延税金資産合計	15,447	16,070
繰延税金負債		
圧縮積立金	8,776	7,180
その他	11	78
繰延税金負債合計	8,788	7,259
繰延税金資産の純額	6,659	8,811

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 前事業年度および当事業年度は、税引前当期純損失を計上しているため、記載を省略しております。

(収益認識関係)

顧客との契約から生ずる収益を理解するための基礎となる情報は、連結財務諸表「注記事項(収益認識関係)」に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)

該当事項はありません。

【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	34,056	1,032	381	34,707	-	-	34,707
建物	213,994	25,978	3,865 (839)	236,108	127,365	6,166	108,743
構築物	141,343	3,218	815 (87)	143,747	91,747	1,930	51,999
車両	307,295	8,082	9,123	306,254	204,771	7,943	101,482
機械装置	19,957	1,179	135	21,001	17,468	623	3,533
工具・器具・備品	32,871	6,654	2,488	37,037	18,562	3,517	18,475
建設仮勘定	20,514	33,890	47,837	6,567	-	-	6,567
有形固定資産計	770,033	80,037	64,646 (926)	785,424	459,914	20,182	325,510
無形固定資産							
地上権	-	-	-	120	-	-	120
施設利用権	-	-	-	1,151	1,150	0	0
ソフトウェア	-	-	-	14,588	11,755	804	2,832
その他	-	-	-	39	12	0	26
無形固定資産計	-	-	-	15,899	12,919	805	2,979
長期前払費用	1,371	540	494	1,417	593	187	824

(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
貸貸事業用資産(フレシア練馬)の取得 637百万円
土地の減少額は、主として工事負担金等による圧縮によるものであります。
- 2 建物の増減額
東京レールゲートEAST新設工事 23,749百万円
建物の減少額は、主として除却によるものであります。
- 3 構築物の増減額
東京レールゲートEAST新設工事 423百万円
構築物の減少額は、主として除却によるものであります。
- 4 車両の増減額
機関車の新製(E F 210形式) 5,066百万円
車両の減少額は、主として工事負担金等の圧縮によるものであります。
- 5 工具・器具・備品の増減額
車両用コンテナの新製 2,878百万円
TRACEシステム更新 1,671百万円
コンテナ用荷役機械の取替 1,379百万円
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、東京レールゲートEAST新設工事8,441百万円ほかに係るものであり、減少額は、東京レールゲートEAST新設工事24,651百万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	50	-	-	0	49
賞与引当金	3,534	3,376	3,534	-	3,376
役員退職慰労引当金	394	89	67	-	416
環境対策引当金	922	1	483	253	186
関係会社整理損失引当金	421	-	340	81	-

(注) 貸倒引当金の当期減少額(その他) 0百万円は、個別引当債権の回収による戻入額であります。

(注) 環境対策引当金の当期減少額(その他) 253百万円は、PCB廃棄物に係る処理費用見積額減少による取崩しであります。

(注) 関係会社整理損失引当金の当期減少額(その他) 81百万円は、損失負担見込額の見積額減少による取崩しであります。

(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	1株券、10株券、100株券、1,000株券及び1万株券並びにその他必要券種
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	東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目33番3号 日本貨物鉄道株式会社本社
株主名簿管理人	-
取次所	-
名義書換手数料	無料
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	官報及び日本経済新聞
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】

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に、次の書類を提出しております。

(1) 有価証券報告書およびその添付書類ならびに確認書	事業年度	自	2021年4月1日	2022年6月29日	
	(第35期)	至	2022年3月31日		関東財務局長に提出。
(2) 四半期報告書、四半期報告書の確認書	第36期	自	2022年4月1日	2022年8月10日	
	第1四半期	至	2022年6月30日		関東財務局長に提出。
	第36期	自	2022年7月1日	2022年11月14日	
	第2四半期	至	2022年9月30日		関東財務局長に提出。
	第36期	自	2022年10月1日	2023年2月13日	
	第3四半期	至	2022年12月31日		関東財務局長に提出。

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の監査報告書

2023年6月20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2022年4月1日から2023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2023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
<p>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（収益認識関係）に記載のとおり、鉄道ロジスティクス事業の貨物運輸収入における外部顧客への売上高は139,374百万円であり、売上高全体の74.3%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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうかを検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

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(有価証券報告書提出会社)が別途保管しております。

2. XBR 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

2023年6月20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2022年4月1日から2023年3月31日までの第36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2023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に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。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうかを検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

財務諸表監査における監査人の責任

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

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

・不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。

・財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。

・経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。

・経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。

・財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

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

監査人は、監査役及び監査役会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（有価証券報告書提出会社）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。