

【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】	2026年6月22日
【事業年度】	第39期（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）
【会社名】	東海旅客鉄道株式会社
【英訳名】	Central Japan Railway Company
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 丹羽俊介
【本店の所在の場所】	愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号
【電話番号】	(052)564 - 2620
【事務連絡者氏名】	総務部株式課長 藤井真彦
【最寄りの連絡場所】	愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号
【電話番号】	(052)564 - 2620
【事務連絡者氏名】	総務部株式課長 藤井真彦
【縦覧に供する場所】	東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部（注） （名古屋市中村区名駅一丁目3番4号） 東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部静岡支社 （静岡市葵区黒金町4番地） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部 （東京都千代田区丸の内一丁目9番1号） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社 （大阪市淀川区宮原一丁目1番1号） 株式会社名古屋証券取引所 （名古屋市中区栄三丁目8番20号） 株式会社東京証券取引所 （東京都中央区日本橋兜町2番1号） （注）東海鉄道事業本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の 便宜を考慮して、縦覧に供する場所としています。

第一部【企業情報】

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

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

(1) 連結経営指標等

回次	第35期	第36期	第37期	第38期	第39期
決算年月	2022年3月	2023年3月	2024年3月	2025年3月	2026年3月
営業収益 (百万円)	935,139	1,400,285	1,710,407	1,831,847	2,006,218
経常利益又は経常損失() (百万円)	67,299	307,485	546,946	649,294	780,914
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)	51,928	219,417	384,411	458,423	552,871
包括利益 (百万円)	52,144	223,631	444,665	464,719	620,515
純資産額 (百万円)	3,609,252	3,807,110	4,223,683	4,658,550	5,136,631
総資産額 (百万円)	9,450,519	9,514,409	9,941,896	10,323,345	10,876,154
1株当たり純資産額 (円)	3,622.05	3,820.40	4,237.48	4,675.36	5,306.02
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失() (円)	52.77	222.99	390.66	465.88	570.84
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	37.7	39.5	41.9	44.6	46.6
自己資本利益率 (%)	1.4	6.0	9.7	10.5	11.4
株価収益率 (倍)	-	14.18	9.54	6.13	7.15
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	71,746	486,706	672,878	624,550	748,185
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	153,049	175,036	436,556	956,036	621,436
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	19,178	220,604	125,127	95,532	150,893
現金及び現金同等物 の期末残高 (百万円)	619,460	710,526	821,720	394,701	370,554
従業員数 [外、平均臨時雇用者数] (人)	30,323 [7,477]	29,854 [7,222]	29,282 [7,270]	29,144 [7,580]	29,569 [7,634]

(注) 1 各期の連結子会社数及び持分法適用会社数は次のとおりです。

回次	第35期	第36期	第37期	第38期	第39期
連結子会社数	29	29	28	28	27
持分法適用会社数	2	2	2	2	2

2 2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。第35期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失を算定しています。

- 3 第35期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 4 第36期、第37期、第38期及び第39期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 5 第35期の株価収益率については、親会社株主に帰属する当期純損失であるため記載していません。

(2) 提出会社の経営指標等

回次	第35期	第36期	第37期	第38期	第39期
決算年月	2022年 3 月	2023年 3 月	2024年 3 月	2025年 3 月	2026年 3 月
営業収益 (百万円)	726,074	1,143,393	1,417,382	1,511,271	1,663,235
経常利益又は経常損失() (百万円)	74,048	278,899	504,586	599,950	720,873
当期純利益又は当期純損失 () (百万円)	68,176	201,924	358,766	430,633	512,649
資本金 (百万円)	112,000	112,000	112,000	112,000	112,000
発行済株式総数 (千株)	206,000	206,000	1,030,000	1,030,000	1,001,177
純資産額 (百万円)	3,369,875	3,548,576	3,914,548	4,314,934	4,738,256
総資産額 (百万円)	9,246,656	9,287,209	9,692,374	10,054,828	10,579,680
1株当たり純資産額 (円)	3,421.18	3,602.60	3,974.15	4,380.63	4,955.40
1株当たり配当額 (うち1株当たり中間配当額) (円)	130.00 (65.00)	135.00 (65.00)	85.00 (70.00)	31.00 (15.00)	32.00 (16.00)
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失() (円)	69.22	205.00	364.23	437.19	528.76
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	36.4	38.2	40.4	42.9	44.8
自己資本利益率 (%)	2.0	5.8	9.6	10.5	11.3
株価収益率 (倍)	-	15.42	10.23	6.53	7.72
配当性向 (%)	-	13.2	8.0	7.1	6.1
従業員数 (人)	18,723	18,727	18,514	18,404	18,518
株主総利回り (%)	97.3	97.1	115.0	89.6	127.8
(比較指標：配当込み TOPIX) (%)	(102.0)	(107.9)	(152.5)	(150.2)	(202.2)
最高株価 (円)	18,455	17,920	4,027 (19,630)	3,757	4,830
最低株価 (円)	14,525	14,730	3,234 (15,835)	2,744	2,716.5

(注) 1 2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。第35期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失を算定しています。また、第37期の1株当たり配当額は、中間配当額を株式分割前の70円、期末配当額を株式分割後の15円とし、年間配当額は単純合計である85円として記載しています。なお、第37期の1株当たり配当額について、当該株式分割が第37期の期首に行われたと仮定した場合、中間配当額は14円となり、期末配当額15円を加えた年間配当額は29円となります。

- 2 第39期の1株当たり配当額32円のうち、期末配当額16円については、2026年6月23日開催予定の第39回定時株主総会の決議事項となっています。
- 3 第35期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 4 第36期、第37期、第38期及び第39期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載していません。
- 5 第35期の株価収益率及び配当性向については、当期純損失であるため記載していません。
- 6 最高・最低株価は2022年4月4日より東京証券取引所プライム市場におけるものであり、それ以前については東京証券取引所市場第一部におけるものです。
- 7 第37期の株価については、株式分割後の最高株価及び最低株価を記載し、()内に株式分割前の最高株価及び最低株価を記載しています。
- 8 各事業年度の末日における株券等の時価総額は次のとおりです。

回次	第34期	第35期	第36期	第37期	第38期	第39期
時価総額 (十億円)	3,409	3,288	3,256	3,837	2,939	4,088

企業内容等の開示に関する内閣府令第19条の9第3項に規定する平均時価総額は3,346十億円です。

2【沿革】

(1) 日本国有鉄道時代

年月	摘要
1949年6月	「日本国有鉄道法」に基づく公共企業体として日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）設立 東海道新幹線東京～新大阪間営業開始
1964年10月	
1986年12月	
1987年4月	
	「日本国有鉄道改革法」、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」（以下「JR会社法」という。）等の国鉄改革関連8法公布
	「日本国有鉄道法」廃止 北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）及び日本貨物鉄道株式会社（以下「貨物会社」という。）設立

(2) 東海旅客鉄道株式会社設立後

年月	摘要
1987年4月	東海旅客鉄道株式会社設立
1988年3月	東海道新幹線に3駅（新富士、掛川、三河安城）開業 ジェイアール東海バス(株)を設立（現・連結子会社）、同年4月自動車運送事業を同社に営業譲渡
1989年3月	高山本線特急「ひだ」に新型気動車を投入
1990年2月	運輸大臣より中央新幹線の地形、地質等に関する調査の指示を受け調査開始
6月	山梨リニア実験線の建設計画を運輸大臣に申請、承認
1991年10月	東海道新幹線鉄道施設を譲受け
1992年3月	東海道新幹線「のぞみ」を300系車両で営業運転開始
7月	(株)ジェイアール東海ホテルズを設立（現・連結子会社）
12月	(株)ジェイアール東海百貨店を設立、1997年9月(株)ジェイアール東海高島屋に商号変更（現・連結子会社）
1994年6月	ジェイアールセントラルビル(株)を設立（現・連結子会社）
1997年4月	山梨リニア実験線における走行試験開始
10月	名古屋、東京、大阪（2013年7月に東京証券取引所と統合）の各証券取引所市場第一部及び京都証券取引所（2001年3月に大阪証券取引所に合併）に株式上場
1999年3月	東海道新幹線「のぞみ」に700系車両を投入
12月	JRセントラルタワーズ竣工
2000年3月	ジェイアール名古屋タカシマヤが開業（(株)ジェイアール東海高島屋が運営）
5月	名古屋マリオットアソシアホテルが開業（(株)ジェイアール東海ホテルズが運営）
2001年3月	ジェイアール東海不動産(株)を設立、2025年7月JR東海不動産(株)に商号変更（現・連結子会社）
12月	「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」（以下「JR会社法改正法」という。）の施行により、JR会社法の適用対象から除外
2002年7月	愛知県小牧市に研究施設を開設
2003年10月	東海道新幹線品川駅開業、全列車270km/h運転を柱とした抜本的なダイヤ改正実施
2005年7月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）国鉄清算事業本部保有の当社株式600,000株の売却
2006年3月	東海道新幹線に新ATC（自動列車制御装置）システムを導入
4月	定款授権に基づく取締役会決議により、自己株式268,686株を取得 鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部保有の当社株式286,071株が売却され、同機構が保有する全ての当社株式の売却が終了
2007年1月	山梨リニア実験線の建設計画の変更を国土交通大臣に申請、承認
7月	東海道新幹線「のぞみ」にN700系車両を投入
2008年10月	日本車輛製造(株)を連結子会社化 1990年に運輸大臣より指示を受けた中央新幹線の地形、地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
12月	国土交通大臣より中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）第5条の残り4項目に関する調査の指示を受け調査開始
2009年5月	自己株式90,000株を売却
12月	2008年に国土交通大臣より指示を受けた中央新幹線に係る全幹法第5条の残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
2011年5月	国土交通大臣が当社を中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体及び建設主体（以下「営業主体等」という。）に指名 国土交通大臣が中央新幹線の建設に関する整備計画を決定し、当社に建設を指示
2012年5月	自己株式90,000株を売却
2013年2月	東海道新幹線「のぞみ」にN700A車両を投入
8月	山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新が完了し、走行試験再開

年月	摘要
2014年10月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その1）を認可
2015年3月	東海道新幹線最高速度285km/hへの速度向上実施
2016年11月	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」が施行され、鉄道・運輸機構に対して、中央新幹線の建設の推進のため、財政投融资を活用した長期借入を申請
2017年2月	JRゲートタワー竣工
4月	タカシマヤ ゲートタワーモール（㈱ジェイアール東海高島屋が運営）、名古屋JRゲートタワーホテル（㈱ジェイアール東海ホテルズが運営）等が開業し、JRゲートタワーが全面開業
2018年3月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その2）を認可
2020年3月	東海道新幹線全列車の最高速度285km/h運転、「のぞみ12本ダイヤ」を柱としたダイヤ改正実施
7月	東海道新幹線「のぞみ」にN700S車両を投入
2022年4月	東京証券取引所及び名古屋証券取引所における市場区分の見直しに伴い、上場する市場を東京証券取引所においてはプライム市場、名古屋証券取引所においてはプレミア市場へ変更
7月	高山本線特急「ひだ」にハイブリッド方式の新型特急車両HC85系を投入
2023年7月	紀勢本線特急「南紀」にHC85系車両を投入
12月	国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その3）及び変更を認可

3【事業の内容】

当社グループの営んでいる主要な事業内容は次のとおりです。

なお、次の区分は「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」に掲げるセグメント情報の区分と同一です。

(1) 運輸業

東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業のほか、バス事業等を営んでいます。

[主な関係会社]

当社、ジェイアール東海バス(株)

(2) 流通業

J Rセントラルタワーズにおいて百貨店業を営むほか、駅構内等における物品の販売等を行っています。

[主な関係会社]

(株)ジェイアール東海高島屋、(株)J R東海リテイリング・プラス、ジェイアール東海商事(株)

(3) 不動産業

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を営んでいます。

[主な関係会社]

当社、ジェイアールセントラルビル(株)、J R東海不動産(株)、新横浜ステーション開発(株)、東京ステーション開発(株)、名古屋ステーション開発(株)、ジェイアール東海関西開発(株)

(4) その他

当社沿線等におけるホテル業のほか、旅行業、広告業等を営んでいます。

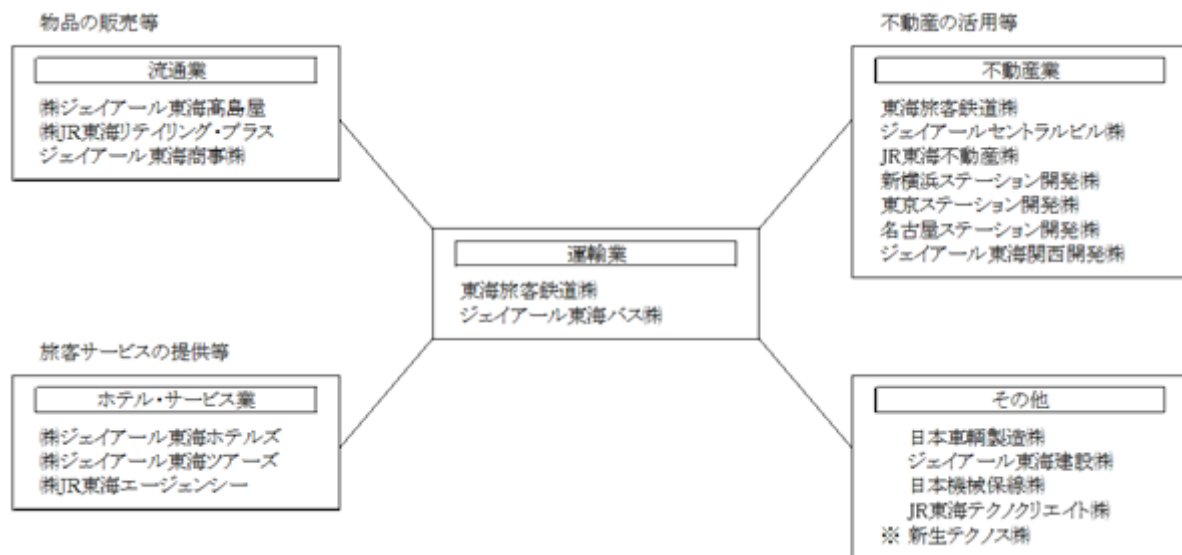
また、鉄道車両等の製造、各種設備の保守・検査・修繕等を行っています。

[主な関係会社]

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

その他 日本車輛製造(株)、ジェイアール東海建設(株)、日本機械保線(株)、J R東海テクノクリエイト(株)、新生テクノス(株)






以上に述べた事項及び当社の主な関係会社の概要図は次のとおりです。

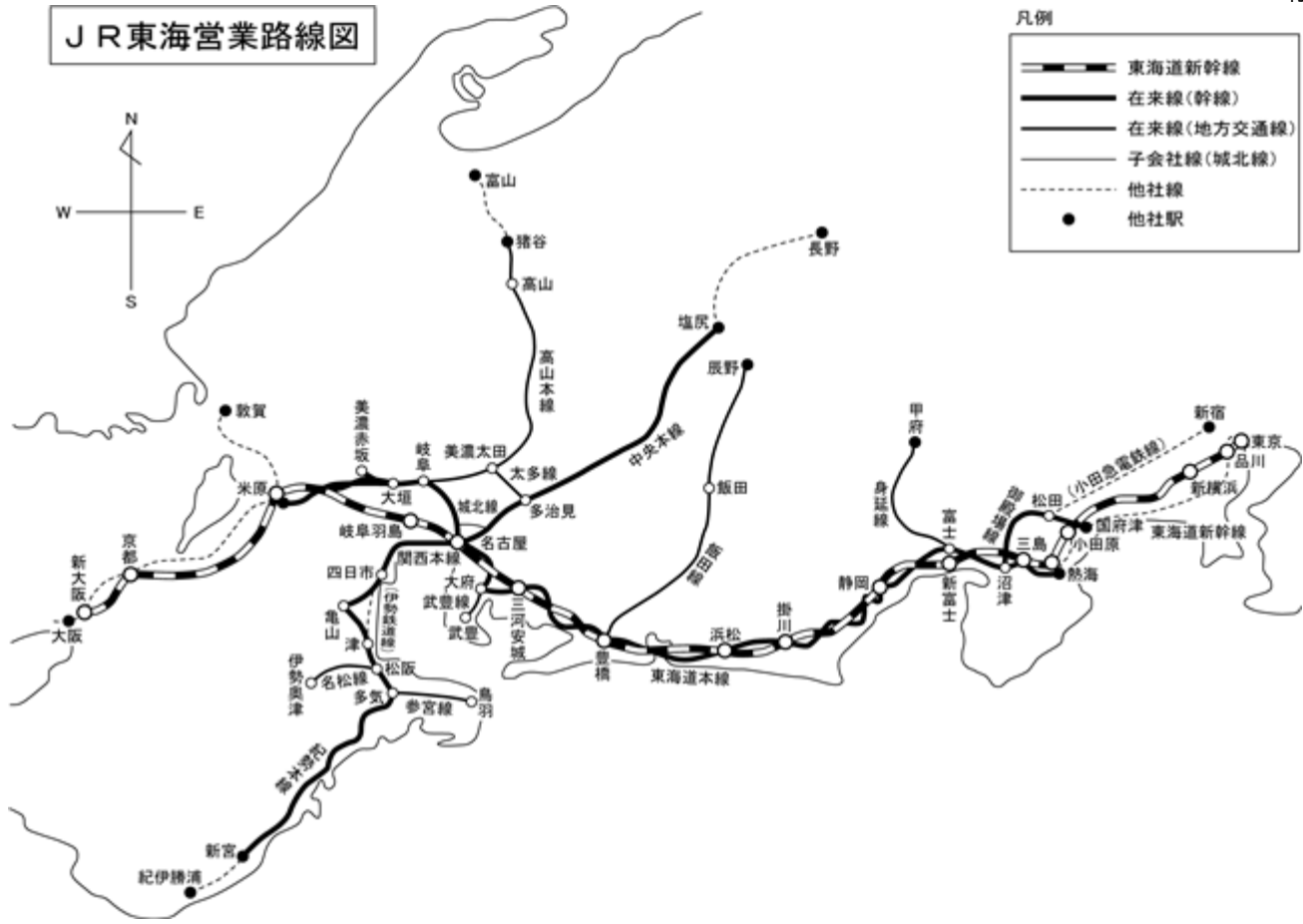


(注) 印は持分法適用の関連会社を示しています。

JR東海営業路線図

凡例

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



4【関係会社の状況】

(1) 連結子会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
ジェイアール東海 物流(株)	名古屋市中村区	300	運輸業	100.0 (10.0)	当社は同社に鉄道資材物流業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 バス(株)	名古屋市中川区	100	"	100.0	同社は当社へのリース車両の貸付業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)JR東海交通事業	名古屋市区	100	"	100.0	当社は同社に駅の出改札業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
(株)ジェイアール東海 高島屋	名古屋市中村区	10,000	流通業	61.2 (0.8)	同社はJRセントラルタワーズ及びJRゲートタワーにおいて百貨店業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)JR東海 リテイリング・プラス	名古屋市中村区	700	"	100.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、駅構内等で小売業・飲食業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 フードサービス(株)	名古屋市中村区	100	"	100.0 (48.4)	同社は当社駅構内等において、飲食業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 商事(株)	名古屋市中村区	100	"	70.0	当社は同社より燃料及び諸用品を購入しています。 役員の兼任等...有	
ジェイアール セントラルビル(株)	名古屋市中村区	45,000	不動産業	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	(注1)
JR東海不動産(株)	東京都港区	16,500	"	100.0	同社は当社より用地を譲り受け、不動産事業を営んでいます。 役員の兼任等...有	(注1)
新横浜 ステーション開発(株)	横浜市港北区	9,304	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
東京 ステーション開発(株)	東京都千代田区	1,750	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
静岡 ターミナル開発(株)	静岡市葵区	624	"	70.5	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
浜松 ターミナル開発(株)	浜松市中央区	600	"	77.9	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
名古屋 ステーション開発(株)	名古屋市中村区	480	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 静岡開発(株)	静岡市葵区	363	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
豊橋 ステーションビル(株)	愛知県豊橋市	100	"	57.5	同社は当社より建物を賃借し、駅ビル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 関西開発(株)	京都市南区	30	"	100.0	同社は当社より駅構内用地等を賃借し、駅ビル業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
(株)ジェイアール東海 ホテルズ	名古屋市中村区	100	その他	100.0	同社は当社沿線等においてホテル業を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)ジェイアール東海 ツアーズ	東京都中央区	100	"	99.0	同社は当社より駅構内設備等を賃借し、旅行業等を営んでいます。 役員の兼任等...有	
(株)JR東海 エージェンシー	東京都港区	61	"	90.0	当社は同社に広告宣伝に関する業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
日本車輛製造(株)	名古屋市中村区	11,810	"	51.2	当社は同社より鉄道車両等を購入しています。 役員の兼任等...有	(注1) (注2)
ジェイアール東海 建設(株)	名古屋市中村区	300	"	100.0	当社は同社に当社施設の建設工事及び保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 情報システム(株)	名古屋市中村区	100	"	100.0	当社は同社にシステム開発、改修業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	
日本機械保線(株)	東京都港区	100	"	92.1	当社は同社に軌道等の保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	
JR東海財務 マネジメント(株)	名古屋市中村区	80	"	100.0	当社は同社に経理業務の一部を委託しています。 役員の兼任等...有	
JR東海 テクノクリエイト(株)	名古屋市中村区	80	"	100.0 (11.6)	当社は同社に車両及び機械設備の保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	
ジェイアール東海 コンサルタンツ(株)	名古屋市中村区	50	"	100.0	当社は同社に土木設計、建築設計業務等を委託しています。 役員の兼任等...有	

- (注) 1 上記子会社のうち、ジェイアールセントラルビル(株)、JR東海不動産(株)及び日本車輛製造(株)は特定子会社に該当しています。
2 上記子会社のうち、日本車輛製造(株)は有価証券報告書提出会社です。
3 当連結会計年度より、中央リネンサプライ(株)は、重要性が低下したため、連結の範囲から除外しています。
4 「主要な事業の内容」欄には、セグメントの名称を記載しています。
5 「議決権の所有割合」欄の()内は、間接所有割合で内数です。

(2) 持分法適用関連会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容	摘要
新生テクノス(株)	東京都港区	1,091	その他	23.2	当社は同社に電気設備の建設工事及び保守修繕工事等を委託しています。 役員の兼任等...有	(注1)
鉄道情報システム(株)	東京都渋谷区	1,000	"	21.8	当社は同社が運営する情報処理サービスを利用しています。 役員の兼任等...有	

- (注) 1 上記関連会社のうち、新生テクノス(株)は有価証券報告書提出会社です。
2 「主要な事業の内容」欄には、セグメントの名称を記載しています。

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) 会社の経営の基本方針

当社は、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念の下、鉄道事業において、安全の確保を最優先に、お客様に選択されるサービスの提供、業務効率化等について不断の取組みを行うことにより、日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と東海地域の在来線網を一体的に維持・発展させることに加え、大動脈輸送を二重系化する中央新幹線の建設により、「三世代の鉄道」を運営するということを使命としており、これを長期にわたり安定的に果たし続けていくことを基本方針としています。

当社グループとしても、名古屋駅におけるJRセントラルタワーズ・JRゲートタワーの各事業展開に代表されるような鉄道事業と相乗効果を期待できる事業分野に加えて、沿線にお住まいのお客様の暮らしを豊かにするための様々なサービスを提供することで、グループ全体の収益力強化を図ります。

(2) 中長期的な会社の経営戦略

当社グループの中核をなす鉄道事業については、長期的展望を持って事業運営を行うことが極めて重要であり、生活様式や働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が変化していることを踏まえ、AIを含め最新のICT等の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力のさらなる強化に取り組みながら、主要プロジェクトを計画的に推進しています。

東海道新幹線については、これまで安全で正確な輸送を提供するとともに、不断に輸送サービスの充実に向けた取組みを進めてきました。今後についても、安全の確保を最優先に、全線を対象とした脱線・逸脱防止対策等の地震対策を進めるとともに、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、大規模改修工事を着実に進めます。また、一部時間帯において「のぞみ」を1時間に最大13本運転するダイヤを活用した弾力的な列車設定を行うとともに、N700Sの投入を進めるなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組みます。

在来線についても、安全の確保を最優先に、地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を進めるとともに、特急列車の弾力的な増結や増発、新型特急車両385系量産先行車やハイブリッド方式の新形式普通車両HC35形を新製するなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組みます。

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による中央新幹線については、当社の使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため計画しているものです。現在この役割を担う東海道新幹線は開業から60年以上が経過しており、早期に大動脈輸送を二重系化し、将来の経年劣化や大規模災害に対して抜本的に備える必要があります。このため、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提として、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。このプロジェクトの完遂に向けて、鉄道事業における安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。その上で、中央新幹線の建設の推進を図るため、財政投融資を活用した長期借入を行ったことを踏まえ、まずは品川・名古屋間の工事を進め、その開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手し、早期の全線開業を目指して、取組みを進めます。

また、このプロジェクトは自己負担により進めるものであり、プロジェクト管理を徹底します。具体的には、社内に設置した「中央新幹線工事費削減委員会」をはじめとする様々な場で、建設・運営・保守等全ての場面におけるコストを検証し、安全を確保した上で削減するとともに、プロジェクト推進に当たってリスクを早期に把握し、迅速に対処していく考えです。

鉄道以外の事業についても、「会社の経営の基本方針」に則り、諸施策を着実に推進することにより、グループ全体の収益力の強化に取り組みます。

(3) 会社の対処すべき課題

当社グループは、「会社の経営の基本方針」に基づき諸施策を推進します。次期において重点的に取り組む施策は、以下のとおりです。

鉄道事業については、地震対策をはじめとする構造物のさらなる強化として、東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策について脱線防止ガードの全線への敷設を進めるとともに、プラットホーム上家の耐震補強、在来線の高架橋柱の耐震化等を進めます。また、東海道新幹線の大规模改修工事について、技術開発の成果を踏まえ、施工方法を改善するなど、不断のコストダウンを重ねながら進めます。自然災害への対策としては、ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進めます。また、豪雨時における最適な運転規制に繋げるため、東海道新幹線の盛土等を強化する対策を開始します。さらに、豪雨時等に、安全を最優先に適切な運行計画の決定、適時かつ的確な案内情報の提供を行います。加えて、自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に適切に対応するた

め、実践的な訓練を繰り返し実施するとともに、車内防犯カメラの整備を進めるなど、ハード・ソフトの両面から車内のセキュリティ対策に取り組みます。このほか、半田駅及び沼津駅付近の連続立体交差化に向けた工事を進めるとともに、第20回アジア競技大会・第5回アジアパラ競技大会に対応した輸送を完遂します。

東海道新幹線については、一部時間帯において「のぞみ」を1時間に最大13本運転するダイヤを活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行います。また、新たな営業車検測機能を有する編成を含めて、N700Sの投入を進めます。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行います。また、新型特急車両385系量産先行車を新製し、走行試験を開始するとともに、ハイブリッド方式の新形式普通車両HC35形的设计を進めます。

旅客関連設備については、東海道新幹線について、全駅への可動柵設置に向けた設計等を進めるとともに、自動運転（GOA2）の導入に向けた開発を進め、これらの設置・導入に先行して定位置停止制御（TASC）の全駅・全営業列車での運用を開始します。在来線については、名古屋駅2番線ホームへの可動柵設置に向けた設計を進めるとともに、刈谷駅でホームの拡幅、可動柵設置等の工事を進めます。また、駅におけるエレベーターやバリアフリートイレの設置等、バリアフリー設備の整備について、国・関係自治体と連携しつつ取り組みます。さらに、「お客様サポートサービス」の導入駅を拡大するとともに、2027年春のTOICAエリアの拡大及び「南紀」のチケットレス乗車サービスの開始に向けた準備を進めます。

営業施策については、「EXサービス」について、JR他社が運営するネット予約サービスと連携するなど利便性を向上させるとともに、「EX旅パック」、「EX旅先予約」で予約できるプラン等を充実させます。需要喚起策としては、「押し旅」キャンペーンや「貸切車両パッケージ」をはじめとする営業施策を積極的に展開するとともに、京都、奈良、東京、静岡、飛騨等、魅力ある観光素材の開発に継続的に取り組みます。また、東海道新幹線の出張利用を促すとともにMICEを誘致するなど、ビジネス需要の獲得に向けた取組みを進めます。訪日外国人に対しては、国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進め、沿線自治体等と連携しながら、より効果的な宣伝を展開するとともに、旅行会社との連携強化による販路の拡大に取り組むなど、営業施策を強化します。加えて、東海道新幹線について、上級クラス座席（個室タイプ）のサービスを開始するとともに、2027年度中の上級クラス座席（半個室タイプ）の導入やグリーン車のサービス向上等、さらに高品質な、様々な輸送サービスの導入に向けた準備を進めます。さらに、「さわやかウォーキング」の開催や「飯田線秘境駅号」の運転等を通じて地域との連携を強化するとともに、鉄道のご利用の拡大を図ります。このほか、鉄道の競争環境の変化や物価上昇に伴う費用の増加等、当社の経営環境が大きく変化する中、将来にわたって輸送機関としての使命を果たし、より良いサービスを提供し続けるため、引き続き、関係箇所に対して、柔軟・簡便な運賃等の設定が可能となるよう働きかけます。

超電導リニアによる中央新幹線計画については、プロジェクトの完遂に向けて、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。また、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、中央新幹線の早期開業に取り組みます。具体的には、品川・名古屋間の総工事費が増加する見通しとなったことを踏まえ、プロジェクト管理機能を強化するとともに、用地取得等、並びに山岳トンネル、都市部トンネル、駅等の土木を中心とした各種工事を精力的に進めます。機械及び電気設備等については、契約及び発注時期も考慮の上、低コスト化及び品質向上を図ります。南アルプストンネル静岡工区については、引き続き、トンネル掘削工事の早期着手に向けて、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組みます。

一方、超電導リニア技術については、技術開発によるコストダウンとブラッシュアップに取り組みます。このうち、高温超電導磁石について、営業車両への投入を前提に一層のコストダウンを進めるとともに、安定運用に向けたさらなる検証を進めます。また、最新のICTを活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発において、AI等による画像やビッグデータの分析システムの改良・実証等を進めます。さらに、新しいL0系改良型試験車（M10）を活用した技術開発等により営業車両の仕様策定を進め、設計を深度化します。加えて、高付加価値なサービスの追求を行うとともに、様々な形で超電導リニアの体験乗車を開催し、中央新幹線の開業に向けた期待感の醸成に取り組みます。

高速鉄道システムの海外展開については、台湾における高速鉄道について、N700Sをベースとした新型車両導入や各種設備更新に伴う技術コンサルティングを進めます。また、米国における高速鉄道プロジェクトに取り組みます。さらに、日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを進めます。

技術開発については、地震発生時に列車をより早く停止させる情報伝達システムの開発等、地震に対する安全性を高めるための技術開発を進めます。また、車内通信環境の改善や新たな車内サービスの実現に向けた技術開発を進めます。さらに、検査や保守の高度化・省力化、設備の維持更新におけるコストダウン等による「業務改革」の推進に向けて、AIやデータ・画像分析、ロボット制御等の先端技術を活用した技術開発を進めます。

鉄道以外の事業については、当社グループの共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」について、データマーケティングの強化等を進め、グループ事業と鉄道事業の双方の収益拡大を図ります。また、駅店舗について、品揃えの充実により便利で魅力ある店舗づくりを進めるとともに、ひよこ型のスイーツ「びよりん」の15周年記念企画の実施等、グループ事業と鉄道事業で連携した取組みを進めます。さらに、「JRセントラルタワーズ」や「JRゲートタワー」等の駅ビル事業について、魅力ある施設とすることで収益力の強化に取り組むとともに、東京駅、名

古屋駅等の駅商業施設を拡張・リニューアルし、岡崎駅東口の商業施設の開業等、当社グループが保有する土地・建物の有効活用を進めます。加えて、「コートヤード・バイ・マリオット京都駅」を開業し、「ヒルトン高山リゾート」、「コートヤード・バイ・マリオット新横浜駅」をリブランド開業するとともに、「ホテル 寧 奈良」の計画等を進めます。このほか、東海道新幹線の業務用室を活用した法人向け荷物輸送サービス「東海道マッハ便」等、鉄道アセットを活用した取組みを進めます。

持続可能な社会の実現に向けた取組みについては、政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減することを目指すなど、地球環境保全に資する諸施策を推進します。具体的には、当社のCO₂排出量の約5%を占める「燃料の使用に伴う直接排出」の削減に向けて、ハイブリッド方式のHC35形の設計及び模擬走行試験を通じた水素動力車両（燃料電池車、水素エンジン車）に関する開発を進めるとともに、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料について、調査研究に取り組みます。また、残りの約95%を占める「電気の使用に伴う間接排出」の削減に向けて、省エネルギー車両であるN700Sの投入を進めるとともに、省エネルギー運転に資する技術開発を進め、防音壁へのペロブスカイト太陽電池の適用を検討するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組みます。さらに、鉄道各社と連携しながらPRを強化するなど、鉄道の環境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進することで、脱炭素社会への移行に貢献します。加えて、「エクスプレス予約」法人会員に対する、東海道・山陽・九州新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化サービス「GreenEX」の導入企業を拡大します。このほか、「東海道新幹線再生アルミ」の活用等、廃棄物の削減や資源の再利用等を通じて、地球環境への負荷を低減します。

以上のように、引き続き、安全の確保を最優先に輸送機関としての使命を果たしつつ、「業務改革」と「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力のさらなる強化を図っていきます。

2【サステナビリティに関する考え方及び取組】

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) サステナビリティ全般

当社グループの経営の基本方針は、「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 (1) 会社の経営の基本方針」に記載のとおりであり、全てのステークホルダーからの信頼を高めるという確固たるガバナンスの下、この基本方針に基づく事業戦略により、利益、キャッシュ・フローといった「経済的価値」の創造と持続的かつ豊かな社会を実現するという「社会的価値」の創造が相互に好影響を及ぼしながら経営の好循環を生み出すことで、健全経営と安定配当、さらには企業としての持続的な成長を実現してきました。

当社グループを取り巻く経営環境が変化していく中でも、この経営の好循環を維持し、地球環境や社会全体との調和を図りながら持続的な成長を目指して経営を行う「サステナビリティ経営」を実践していきます。

この「サステナビリティ経営」を実践する上で意識すべき重要課題として、取締役会の決議により7項目のマテリアリティを特定しています。特定したマテリアリティは、当社グループがこれまで実践してきた「ESG経営」の重要課題と整合しており、引き続き、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という使命を将来にわたって果たしていきます。

< 7項目のマテリアリティ >

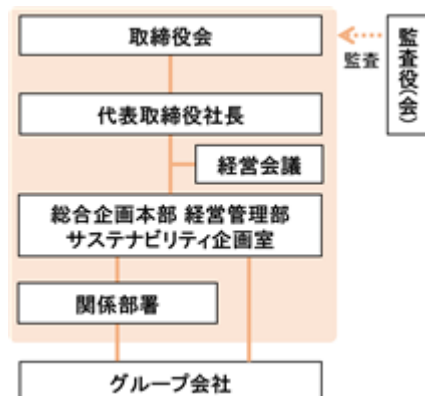


ガバナンス

サステナビリティ全般に関するガバナンス体制については、取締役会をサステナビリティ関連のリスク及び機会を管理・監督するガバナンス機関として位置付け、定期的に報告を受けることで必要な情報を入手できる体制としています。また、サステナビリティ関連のリスク及び機会を評価・管理するため、代表取締役社長の下、総合企画本部経営管理部にサステナビリティ企画室を設置しており、同室が中心となって関係部署及びグループ会社と連携し、サステナビリティ関連の対応方針を策定します。

なお、サステナビリティ委員会のような機関は設けていませんが、代表取締役社長が議長を務め、全ての常勤の取締役及び監査役並びに一部の執行役員を構成員とする経営会議において、サステナビリティ関連の各施策についても十分に議論できる体制としています。

< サステナビリティ全般に関するガバナンス体制 >



リスク管理

サステナビリティ関連のリスク及び機会の識別に当たっては、主に以下の情報源を参照し、サステナビリティ企画室が中心となり、関係部署及びグループ会社と連携の上で検討を行っています。

- ・サステナビリティ基準委員会が公表するサステナビリティ開示基準(注)
- ・同基準に定めるガイダンス(SASBスタンダード)

識別したサステナビリティ関連のリスク及び機会については、その影響の性質や規模、発生可能性について評価した上で、優先順位付けを行い、「ガバナンス」に記載の体制に従って、取締役会へ報告します。なお、重要なサステナビリティ関連のリスク及び機会に関しては、その対応する戦略や指標等を整理した上で、定期的に取り締り報告することでモニタリングします。

(注) 情報源として参照しており、同基準に準拠した開示を行うものではありません。

(2) カーボンニュートラルに向けた目標とTCFDの提言への取組み

当社ではこれまで、地球環境保全を経営上の重要なテーマとして、省エネルギー車両や設備を積極的に導入することで、他の輸送機関に比べてエネルギー効率がが高く、環境負荷が少ないという鉄道の環境優位性を不断に高めてきました。

これに留まらず、2050年カーボンニュートラルの実現に向けてより一層のCO₂排出削減にも取り組んでおり、当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減することを目指します。

これらに加え、当社は、2021年5月にTCFD(注)の提言に賛同しており、TCFDの提言を踏まえた気候変動に関するリスク及び機会の分析を、長期にわたる安定的な事業運営に活かすとともに、持続可能な社会の実現にも貢献していきます。

(注) TCFDはTask Force on Climate-related Financial Disclosuresの略で、気候関連の情報開示等を検討するため、金融安定理事会(FSB)によって設立された気候関連財務情報開示タスクフォースです。その最終報告書では、企業等に対し、気候変動が事業に与えるリスク及び機会の把握と開示等を推奨しています。

ガバナンス

「(1) サステナビリティ全般 ガバナンス」に記載のとおりです。

戦略

気候変動に関するリスク及び機会に対する戦略は、次のとおりです。

a 移行リスク

カーボンプライシングの導入等により、規制・制度への対応コスト及びCO₂の排出コストが上昇するリスクが考えられるため、CO₂排出を削減する取組みが重要と認識しています。

当社が排出するCO₂130万t(2024年度)のうち、約5%を占める「燃料の使用に伴う直接排出」の削減に向けて、環境負荷を低減するハイブリッド方式の車両を投入するとともに、模擬走行試験を通じて、水素動力車両(燃料電池車、水素エンジン車)に関する開発を進め、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料についての調査研究にも取り組んでいます。また、残りの約95%を占める「電気の使用に伴う間接排出」の削減に向けて、国内の発電部門全体の脱炭素化の動きに加え、省エネルギー車両であるN700Sの投入を進めるとともに、省エネルギー運転に資する技術開発を進め、防音壁へのペロブスカイト太陽電池の適用を検討するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組んでいます。

b 物理的リスク

当社は、安全の確保は最優先の課題であるとの認識の下、会社発足以来、気候変動起因に限ることなく実施してきた自然災害全般に対する設備強化等のほか、大規模災害への抜本的な備えとして、超電導リニアによる中央新幹線建設にも取り組んでいるところです。一方、気候変動に関する各種研究においては、平均気温の上昇に伴う気候の激甚化が予想されており、鉄道業においては風水害による損害が増加するリスクが想定されます。そのため、これまでも様々な対策を実施してきましたが、TCFDのフレームワークを用いた気候変動による影響の分析を用いて、さらなるリスクの管理に努めています。

その一環として、河川氾濫の発生確率増加及び高潮に伴う東海道新幹線の設備損害額と、大雨の発生頻度増加に伴う運休・遅延による収益減少額について、定量的に分析し、当社HPに開示しています。

ｃ 機会

昨今の脱炭素に向けた環境意識の高まりは、元来環境優位性の高い交通機関である鉄道のさらなるご利用促進の機会と捉えています。

当社は、鉄道各社と連携しながらPRを強化するなど、鉄道の環境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進することで、脱炭素社会への移行に貢献していきます。また、「エクスプレス予約」法人会員に対する、東海道・山陽・九州新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化サービス「GreenEX」の導入企業を拡大します。

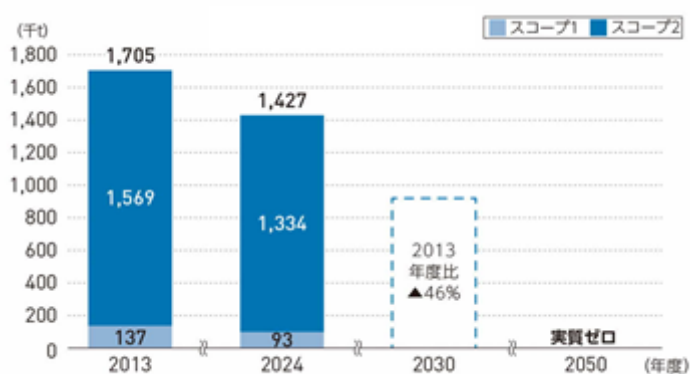
リスク管理

「(1) サステナビリティ全般 リスク管理」に記載のとおりです。

指標及び目標

当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO₂排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減することを目指します。これにより、鉄道の環境優位性をさらに高め、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

<当社グループのCO₂排出量>



(3) 当社グループの持続的な成長を支える人材への取組み

当社グループは人材を最も重要な「資本」として捉え、その価値を最大限に引き出して、経営戦略である経営体力のさらなる強化に取り組み、経営理念をより高いレベルで実現することを目指しています。具体的には、働きやすく、働きがいのある職場づくりと、健康経営を推進しながら、人材の育成を精力的に行うことにより、社員の意欲を高め、能力を持続的に成長させ、人的資本の蓄積・強化に取り組んでいます。これらを機会として捉え、グループ体となって、社会情勢や経営環境の変化の中にあっても、社会的使命を果たし続け、企業価値を向上させることを目的として、人事施策を推進します。

ガバナンス

「(1) サステナビリティ全般 ガバナンス」に記載のとおりです。

戦略

a 人材育成

社会情勢や経営環境が変化する中において、当社グループが社会的使命を果たし続けていく上で、最も重要な役割を担うのは人材であり、様々な経営環境の変化に対応できる、多様な知識と経験を持つ人材を育成しています。

当社グループの中核をなす鉄道事業は、社員一人ひとりが自分の役割を完遂するための強い心構えを持ち、高い技術力と確かな知識を身に付け日々の業務に真摯に取り組むとともに、各部門が連携して高いレベルで様々な専門技術が統合されることにより、初めてトータルとして安全かつ健全なシステムとして機能します。

このことから、当社では、特に鉄道の現業機関において「規律」「技術力」「一体感」の3つを人材育成の基本理念として掲げ、当社の社会的使命を長期にわたり安定的かつ十分に果たし続けるための人材育成に取り組んでいます。具体的には、各職場における日常的な仕事を通じて、業務知識や技術を学ぶ「職場内教育訓練(OJT)」を全ての教育訓練の基本とし、総合研修センター等で実施する「集合研修」と、社内・社外通信研修制度等で知識・技能を習得する様々な「自己啓発」により補完しています。

また、経営理念を高いレベルで実現するためには、社内外の様々な環境変化に対応しながら常に新しい価値を創造・提供することが必要です。このことから、多様な知識と経験を持ちながら変革・挑戦を担う自律的な

人材を育成するための各種制度や研修を設けています。当社では鉄道の現業機関、オフィス部門を問わず、長期雇用を前提として、社員が必要な能力を備え、意欲をもってその能力を発揮できるよう、適切な人事運用も含めて、計画的な人材育成に取り組んでいます。

加えて、親会社であるJR東海とグループ各社が連携し、グループ全体で、優秀な人材の獲得、適材適所の人事運用、能力向上支援を実施しています。

主な取組みは次のとおりです。

(職場内教育訓練(OJT))

当社では、例えば若手社員に対しては専門知識・技能習得を目的として「N-OJT」を実施しており、職場で一人前とされるために必要な項目と到達レベルを明示した「リスト」と個人ごとの育成計画、指導内容、指導結果を記録する「カルテ」を用いて、実務に習熟した社員から実際の業務を通じて、きめ細やかな指導育成を行っています。

(集合研修)

当社事業の根幹を支える「鉄道の担い手」に対する職能別研修や、職場の核となる人材を育成する公募型研修、役職等に応じて実施する階層別研修等を実施しています。これらの研修において鉄道で最も大切な安全意識の向上を図っているほか、各研修では対象者に応じて必要とされる知識・技術を習得させるカリキュラムを実施しています。また、グループ各社とも連携し、グループ会社向けの研修メニューの拡充や多能化・効率化に向けた教育等に取り組んでいます。

総合研修センターには、実物大の車両の訓練装置や、視線検知システムを用いた運転シミュレータ、VR技術を用いた訓練教材、本線と同等の設備を備えた訓練線等を配備し、安全意識や専門的な知識・技術を上させる実践的な教育を行っています。

(自己啓発)

自己啓発についても、各種支援制度等を充実させ、意欲のある社員の能力開発を積極的に支援しています。当社では日常業務で必要となる専門知識や技能を体系的に習得できる社内通信研修(約30講座)を整備しているほか、業務に役立つ資格について資格取得時に受験料を支給する資格取得奨励金制度、eラーニングを含む社外の通信研修を修了した際に受講料半額相当を支給する社外通信研修修了奨励金制度等を設けており、多くの社員が活用しています。

(デジタル人材の育成)

経営体力のさらなる強化に向けて、「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」を推進するためには、AIを含め最新のICT等の技術を積極的に活用できる人材の育成とそれらを業務において最大限活用する社内文化の醸成が急務です。

当社では、全社員を対象にデジタルリテラシーの向上を図る「ICT全社員教育」やデジタル活用の推進役として期待する社員を育成する「デジタルリーダーアカデミー」、現業管理者や管理職向け教育などを通じて、DXに取り組む上での心構えや実践的なデジタル活用スキルを習得する教育を実施するとともに、高度データサイエンス人材育成講座などによる専門人材の育成にも取り組み、デジタル技術やデータを活用して業務の変革と新たな価値を創造する人材の育成を強化しています。また、階層別研修において、デジタル技術の動向と当社における活用可能性を考察するカリキュラムを実施しているほか、各職場でデジタル関係の講義と意見交換を行う「デジタル出張セミナー」やデジタル活用の好事例を共有する「ICT全社発表会」「生成AI活用コンペ」を実施しています。

加えて、グループ各社とも連携し、eラーニングの導入、データ分析やDX推進等の能力向上に努めています。

(マネジメント力の向上)

経営体力のさらなる強化を実現するため、当社ではそれぞれの組織を率いる管理者層の社員が、経営環境の変化に対応しながら、過去のやり方に捉われることなく挑戦を重んじ、成果を出すまで粘り強くやり抜くべく、力強く組織を牽引することが重要と認識しています。このため、管理者層のマネジメント力の向上を図るための教育機会を充実させています。具体的には、非現業部門の新任の課長代理級社員に対しては、360度フィードバックを実施することで自己を客観的に見つめてより深く理解する機会を設け、さらなる成長を促すとともに、現業部門では新任現場長講座を実施し、現場長経験者によるマネジメントの具体事例を踏まえた講義等を通じて実務的なマネジメント力の向上を図っています。また、課長級登用後の社員に対しては「経営職登用時研修」、部長級登用前の社員に対しては「経営人材育成プログラム」により、段階的にマネジメント力向上のための教育を実施し、広い視野・高い視座の下、組織を力強く牽引できる経営人材の

育成を図っています。加えて、人事考課制度を活用して充実したフィードバックを行うことで、社員の成長やモチベーションの向上につなげていくために、考課者に対する考課者訓練を実施しています。

また、グループ会社においても、マネジメント層のさらなる育成と会社間の連携強化を目的としたグループ課長研修、グループ各社の将来を担う核となる人材の育成を目的としたグループ研修など、各種研修を実施しています。

これらの取組みを通じて、当社グループ全体で、組織の力を最大限に引き出し、成果を上げていく管理者層の育成を図っていきます。

(持続的成長につながるキャリア形成)

当社では、適材適所の人事運用に加え、公募型の研修や社会人向けセミナー・プログラムへの社員派遣などを通じて、社員の意欲と能力を高めるとともに、視野や社外人脈を広げるための機会を拡充しています。

また、意欲・能力ある社員を見出して適材適所の登用を実現するとともに、これを契機として社員各々の自己研鑽意欲や挑戦心を喚起することを目的として、2022年度より社内公募による人材登用を実施しているほか、2023年度からは同じく社内公募によるグループ内人事交流制度を開始しています。

(キャリア採用)

中央新幹線の建設において即戦力として期待できる人材や、経営体力のさらなる強化に向けて多様な価値観・経験を持つ人材を確保するため、キャリア採用を実施しています。加えて、少子高齢化や転職市場の流動性の高まりを受けて、人材獲得競争が激化する中で、新卒採用に加えてキャリア採用においても優秀な人材を獲得していくため、2025年度からはこれまでの経験を問わず社会人経験のある多様な方のキャリア採用を実施しています。

(グローバル人材の育成)

企業を取り巻く経済・社会環境のボーダーレス化がますます進み、複雑化する中で、将来の経営を担い、国際社会においても通用する人材を育成することを目的に、当社では、全額社費負担による海外留学制度を設けています。また、社員を海外の企業等に派遣して先端技術等の調査に当たらせ、調査結果を当社事業に役立たせることを目的に、海外調査派遣制度を設けています。これらの制度は公募制であり、幅広い職種から意欲ある社員を募ることで、これからの社業の推進や組織の変革に寄与する人材を戦略的に育成しています。

(新規事業等の専門人材の採用・育成)

新規事業開発など、専門性を磨くことで質の高いアウトプットが期待できる事業領域については、適性の高い人材を見出し、事業推進本部やグループ会社を中心に人事運用を行うことで、専門性のある人材を育成しています。また、まちづくりや不動産開発のプロジェクトリーダーとなる即戦力を対象としたキャリア採用の実施や、J R東海MARKET内に設けた求職・求人ポータルサイト「Be Our Crew」による、グループの知名度を活かした採用活動を展開しています。

b 働きやすく、働きがいのある職場づくり

公共性の高いオープンなサービスを提供する当社グループは、多様なお客様に喜ばれるサービスを提供し続ける使命を担っています。お客様の多様なニーズに応え続けるためには、多様なバックグラウンドを持つ社員一人ひとりがその能力をいかに発揮する必要があります。社員一人ひとりが、働きやすく、働きがいを感じられる職場をつくることで、個々のアウトプットを引き出し、組織の成果の最大化を図っています。

主な取組みは次のとおりです。

(育児等支援の取組み)

当社では、全ての社員が仕事と育児・介護を両立させ、意欲や働きがいをもって長きにわたり活躍するため、各種制度の一層の充実に努めてきており、多くの制度が法律の定めを上回る水準となっています。例えば、産前休業、育児休業、介護休業は法定の期間よりも長く取得することができます。特に、育児休業等に関しては、取得率の維持・向上を目指すため、計画を定めて取り組んでいます。

また、仕事と子育ての両立を支援するため、非現業と一部の現業機関の社員を対象としたフレックスタイム制や、現業機関等において小学6年生以下の子を養育する社員が月に複数日の無給休暇を取得できる「短日数勤務制度」等、より柔軟に働くことができる勤務制度を整備しているほか、企業主導型保育園の利用斡旋やベビーシッター等の利用時に給付する「子育て支援補助金」等、各種の福利厚生制度を導入しています。さらに、2024年4月からは育児休職の取得期間が昇格試験の受験資格に影響を与えないように制度を改めています。直近では、2025年7月から、子育て世代・介護世代の支援として、子ども手当の増額や「介護

のための短日数勤務制度」を新設し、社員がより一層やりがいを持ちつつ安心して長く働ける環境を整備しました。

加えて、育児や介護等を理由に退職した場合において、一定の条件を満たした時に再雇用を行う制度や、勤務地域限定の社員が希望した場合には地域を跨いで異動ができる「エリア・チェンジ制度」等も整えており、ライフステージに応じて、社員が能力を発揮できるような環境づくりを進めています。

(女性活躍の推進)

当社では、社員が働きがいをもって十分に能力を発揮できる職場づくりのための取組みとして、女性活躍推進に力を入れています。男女雇用機会均等法等の趣旨を踏まえ、採用・配置等、人事面の取扱いは男女の区別なく行っており、現在女性社員は、事務・技術といった部門を問わず様々な職場で活躍しており、オフィス部門の業務、駅のフロント業務、新幹線・在来線の車掌・運転士業務、病院の看護業務をはじめ、広範な業務に従事しています。鉄道事業では、その業務の特性上、いわゆる深夜労働（22時から翌日5時に係る時間帯の労働）が不可欠ですが、当社発足時の労働基準法では、一部の限定的な職種を除き、女性の深夜労働は原則として禁止されていました。そのため、1996年末における当社の女性社員の割合は、わずかに1.3%にとどまりました。その後、1997年の労働基準法改正を受け、本格的に女性社員の採用を開始し、2025年度末時点で女性社員数は2,504人（全社員に占める割合は13.5%）と大幅に増加しています。2021年には当社で初めて女性が執行役員に、2022年には取締役、2024年には監査役に就任したほか、部長・課長等、多方面で女性が活躍しています。

これまでも多様かつ柔軟な働き方を実現するための各種制度の充実に積極的に取り組んできましたが、これに加えて2020年7月に立ち上げた人事部長直轄の「女性活躍推進プロジェクト」の主導の下、これまで以上に男女を問わず全ての社員が仕事と子育てを両立させ、働きがいをもって十分に能力を発揮できる会社とすべく、2021年4月から取り組む女性活躍推進法に基づく行動計画を策定しました。

この行動計画では、新卒採用における女性の採用率を25%以上とする、女性の管理職の人数を1.5倍以上（2020年度末比）にする、といった数値目標を掲げました。

また、2024年からは新たに女性活躍推進担当役員を配置し、計画期間が終了する2026年3月までに、多様な全ての社員が働きやすく働きがいをもって十分に能力を発揮し活躍するための制度・環境の整備と風土の醸成を目指して全社的に取組みを推進した結果、目標を達成しました。

なお、現在は、これらの内容に「女性の健康課題と仕事との両立支援」及び「女性の定着率」に関する項目を追加し、2026年4月から2031年3月までの5年間を計画期間とする新たな行動計画を策定の上、取組みを推進しています。

(障がい者雇用)

当社グループでは、多様な人材活用や企業の社会的責任の観点から、障がいのある方の雇用促進に積極的に取り組んでおり、個別の障がいの程度等に配慮しながら、事務部門や現業部門を含めて幅広く適材適所に配置しています。また、「障害者雇用の促進等に関する法律」に基づく特例子会社である㈱ジェイアール東海ウェルでは、2006年10月の設立以降、事業拡大を進めており、現在では、当社グループ内の印刷業務・封入封緘業務、当社のオフィスサポート業務、文書電子化業務、被服管理業務、及び社員の福利厚生や健康管理の増進を目的としたヘルスケア業務を行っています。

今後も、改正障害者雇用促進法の趣旨に基づき、募集・採用の場面で差別を行わないことはもちろん、採用後も障がいによる制約に配慮しつつ、個人の能力を有効に発揮してもらうべく就労環境の整備を適切に進めていきます。

(自律的で生産性の高い働き方を推進するための制度や働きがいのある職場環境の整備)

社員が、繁閑に応じた効率的な働き方やライフイベントにおける多様な働き方を選択し、生産性の高い働き方ができるようにすることを目的として、当社では、非現業と一部の現業機関を対象にフレックスタイム制を導入しています。また、社員がより高いパフォーマンスを自律的に発揮できる環境を整え、生産性を向上させることを目的として、2024年1月から、非現業社員を対象に「スマートワーク」という新しい働き方を導入し、東海道新幹線の全区間で新幹線通勤を可能とするとともに、新幹線等での通勤時執務、リモートワークの拡大、フレックスタイム制の柔軟化を実施しました。

また、定期的な1 on 1 ミーティング等を通じて、社員の業務やキャリア、働き方など様々な観点でのコミュニケーションを充実させることに加え、社員に対して、人事考課における評価項目と人事考課の結果を明らかにして、成長に向けたフィードバックを充実させるほか、エンゲージメント調査の結果を活用した取組みを行う等、社員が働きがいを感じ、意欲・能力を向上させることができる職場づくりに注力しています。

c 健康経営の推進

社会的使命を将来にわたって果たしていく上での基盤となる社員の健康保持・増進を図るため、健康経営を積極的に推進しています。

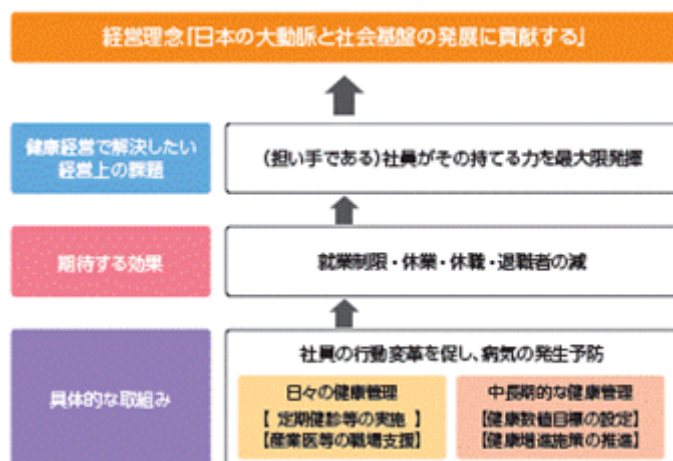
(健康経営推進の目的・推進体制)

経営理念に示す「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という当社の使命を果たすためには、社員一人ひとりがその持てる力を最大限発揮することが大切であると考えています。その基盤となる心身の健康の保持・増進を図るため、2018年4月に当社の健康施策の全体方針となる「健康づくり指針」を制定するとともに、人事担当役員をトップとする健康経営推進体制を整備し、健康経営を積極的に推進しています。

「健康づくり指針」
～いきいきと、長く、働けるように～

- 1 会社は、社員がいきいきと働くための仕組みを整えます。
- 2 社員は、自ら健康増進に努めましょう。会社はそれを支援します。
- 3 私たちは、職場や社員の状況を把握できる客観的なデータに基づき、これらの取組みの効果を検証し、さらなる健康づくりを進めます。

健康経営推進の目的(課題と取組み)



(健康数値目標)

2024年度から、社員が豊かですこやかな人生を送るための基本的な生活習慣に着目し「食事」「運動」「睡眠」「適正飲酒」「禁煙」の5つの行動項目について新しい健康数値目標を設定しています。この5つの行動項目を継続的に実践することで、健康アウトカム指標の改善を目指します。各項目の具体的な目標は「指標及び目標」に記載しています。

(具体的な取組み)

・健康状態の把握、健康課題・推進施策の共有

全社員対象のストレスチェック(法定を上回る項目数の実施)に加えて、新入社員や異動者、昇格者には当社独自の指標を追加したストレスチェックを実施し、高ストレス者には社内医療職による面談を実施しています。また各職場では、健康増進を推進する「ウェルネスリーダー」を1名以上指定しており、ウェルネスリーダーに対しては、健康経営の推進方針や健康数値目標の共有をはじめ、当社社員の健康課題や当社の推進施策を共有する会議を毎年実施しています。

・健康経営のリテラシー向上や活動支援の取組み

ウェルネスセミナーの実施

5つの行動項目などのテーマに沿った社内外の有識者によるセミナーや動画コンテンツの充実を図っています。

ウェルネスアワードの新設

2024年度から、年間を通じて5つの行動項目や数値目標に対する優良な取組みを行った職場に対して表彰を行っています。

ウォーキングイベント「みんなで歩活」

ジェイアールグループ健康保険組合にて実施しているウォーキングイベント「みんなで歩活」について、コラボヘルスの一環として全社で取組みを推進しています。

・職場の活力向上プロジェクト

社員の健康状態や労働環境を踏まえ、社内医療職の支援の下、各職場の安全衛生組織が中心となり、メンタルヘルス対策・生活習慣病対策の両面から、様々な自発的・継続的な取組みを行っています。この中で、健康診断やストレスチェックの集団分析結果等も有効に活用しています。

リスク管理

「(1) サステナビリティ全般 リスク管理」に記載のとおりです。

指標及び目標

人材への取組みに関する指標及び目標は以下のとおりです。

なお、当社グループに属する全ての会社において同様の取組み、指標及び目標の設定が行われていないため、当社グループにおける記載が困難です。そのため、当社の指標及び目標として次のとおり記載しています。

a 人材育成

2025年度の主な実績は以下のとおりです。

(集合研修)

- ・総合研修センターにおける集合研修の利用実績
延べ約9,100人、約69,200人日、従業員一人当たりの年間教育時間28.0時間

(自己啓発)

- ・社内通信研修(約30講座)の利用実績
約3,700人
- ・資格取得奨励金制度、社外通信研修修了奨励金制度等の利用者数、支援実績
延べ約3,400人を対象に約2,600万円を支援

b 働きやすく、働きがいのある職場づくり

(育児等支援の取組み)

- ・育児目的休暇を含めた育児休業等の取得率(2025年度)
女性102%、男性99%

(女性活躍推進)

女性活躍推進法に基づく行動計画に2021年4月から取り組んでいましたが、2026年3月に計画期間が終了しました。目標に対する実績は以下のとおりです。

○女性活躍推進法に基づく行動計画(2021年4月～2026年3月の計画)

1. 女性の採用率を拡大します。
目標：新卒採用における女性の採用率を25%以上とする。
実績：27% (2025年度)
2. 女性の配置箇所を増やし、働き方に制約のある社員の活躍できる場を拡大します。
目標：女性の配置箇所を増やす。
目標：働き方に制約のある社員の活躍できる場を拡大する。
3. 女性管理職を増やします。
目標：女性の管理職()の人数を1.5倍以上(2020年度末比)にする。
「ライン課長」及び「課長より上位の役職(役員を除く)」にある社員
実績：2.0倍
目標：係長・助役クラス以上の女性の人数を1.5倍以上(2020年度末比)にする。
実績：1.6倍
4. 女性が能力を発揮しやすい職場風土の醸成と制度の充実を図ります。
目標：女性が能力を発揮しやすい職場風土を醸成する。
目標：仕事と育児の両立を支援するための制度の充実を図る。
目標：年次有給休暇取得率を80%以上にする。
実績：年次有給休暇取得率92% (2025年度)
5. 男性の育児参画を促します。
目標：男性の育児休職又は育児目的休暇の取得率を30%以上とする。
実績：99% (2025年度)

○女性活躍推進法に基づく行動計画(2026年4月～2031年3月の計画)

1. 数値目標を設け、女性を着実に採用します。
目標：新卒採用における女性の採用率を25%以上とします。
2. 女性が能力を発揮しやすい職場風土の醸成、環境整備を進めます。
目標：女性が能力を発揮しやすい職場風土を醸成します。
目標：仕事と育児・介護等(ライフイベント)との両立を支援します。
目標：男女の別なく育児休職又は育児目的休暇の取得率を100%とします。
目標：年次有給休暇取得率を80%以上にします。
目標：女性の健康課題と仕事との両立を支援します。
3. 会社に定着し活躍する女性を増やします。
目標：女性の10年定着率()を男性の85%以上の水準とします。
10事業年度前及びその前後の年度に採用された社員の定着率
4. 女性の管理職を育成します。
目標：女性の課長クラス以上及び係長・助役クラス以上の人数をそれぞれ1.5倍以上(2025年度末比)にします。

(障がい者雇用)

・障がい者雇用率

目標：法定雇用率(2024年度：2.5% 2026年7月以降：2.7%)を上回る雇用率を維持
実績：2.84% (2025年6月1日時点)

(健康数値目標)

行動項目	内容	当社現状 (2025年度)	当社目標 (2024年度～2026年度)
食事	朝食を週5回以上	76%	85%
運動	汗をかく運動を週2回以上 平均8,000歩/日以上	60% (or)	65% (or)
睡眠	睡眠で十分な休養がとれている	73%	75%
適正飲酒	適正な飲酒	78%	90%
禁煙	たばこを吸わない	80%	88%

3【事業等のリスク】

当社グループの事業その他のリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項を記載しています。ただし、以下は当社グループに関する全てのリスクを網羅したのではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。係るリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。なお、文中における将来に関する事項は、有価証券報告書提出日現在において当社グループが判断したものです。

(1) 事業に係る法律関連事項

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

鉄道事業者は、本法の定めに従い、営業する路線及び鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない（第3条）とともに、鉄道事業を廃止しようとするときは、事前に国土交通大臣に届け出なければならないこととされています（第28条、第28条の2）。旅客の運賃及び料金の設定・変更については、原則としてその上限額について国土交通大臣の認可を受けなければならないこととされています（第16条）。

これらの法的規制が変更された場合には、規制を遵守するための費用の増加や事業活動の制限により、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

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

東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社（以下「本州旅客会社」という。）をJR会社法の適用対象から除外するための措置等を講じたJR会社法改正法が2001年12月1日から施行され、本州旅客会社はJR会社法の適用対象から除外されました。

なお本法附則において、国土交通大臣は、国鉄改革の経緯を踏まえ、利用者の利便の確保等を図るため、本州旅客会社及び本州旅客会社の鉄道事業の全部又は一部を譲受・合併・分割・相続により施行日以後経営する者のうち国土交通大臣が指定する者（以下「新会社」という。）がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（以下「指針」という。）を公表するものとされ（附則第2条）、当該指針は2001年12月1日より適用となりました（平成13年国土交通省告示第1622号）。その主な内容は以下のとおりです。

- ・会社間（新会社の間又は新会社と北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社との間をいう。以下同じ。）における旅客の運賃及び料金の適切な設定、鉄道施設の円滑な使用その他の鉄道事業に関する会社間における連携及び協力の確保に関する事項
- ・国鉄改革実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項
- ・新会社がその事業を営む地域において当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動に対する不当な妨害又はその利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮に関する事項

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

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

(2) 運賃及び料金の設定又は変更

鉄道運送事業者が旅客の運賃及び新幹線特急料金（以下「運賃等」という。）の上限を定め、又は変更しようとする場合、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととなっており（鉄道事業法第16条第1項）、認可に当たっては、鉄道事業者の申請を受けて、国土交通大臣が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの（以下「総括原価」という。）であるかどうかを審査して認可することとなっています（鉄道事業法第16条第2項）。また、認可を受けた上限の範囲内での運賃等の設定・変更又は在来線特急料金等その他の料金の設定・変更は、事前の届出で実施できることとなっています（鉄道事業法第16条第3項及び第8項）。その場合でも、国土交通大臣は、届出された運賃又は料金が、以下に該当すると認めるときは、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命じることができるとされています（鉄道事業法第16条第9項）。

- ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき
- ・他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

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

また、当社の場合、鉄道事業法第16条第2項の定めにより、運賃等の改定が難しい状況ですが、引き続き、収入の確保と効率化を進め、能率的な経営に努めます。その上で、鉄道の競争環境の変化や物価上昇に伴う費用の増加等、当社の経営環境が大きく変化する中、将来にわたって輸送機関としての使命を果たし、より良いサービスを提供し続けるため、引き続き、関係箇所に対して、柔軟・簡便な運賃等の設定が可能となるよう働きかけます。

<国土交通省の考え方>

運賃等の改定に関し、国土交通省からは、次のような考え方が示されています。

- a 鉄道事業の運賃等の上限の改定に当たっては、鉄道事業者の申請を受けて、国土交通大臣が、総括原価を超えないものであるかどうかを審査して認可することとなっている（鉄道事業法第16条第2項）。なお、原価計算期間は3年間とする。
- b 総括原価を算定するに当たっては、他の事業を兼業している場合であっても鉄道事業部門のみを対象として、所要の株主配当を含めた適正な利潤を含む適正な原価を算定することとなっている。また、通勤・通学輸送の混雑等を改善するための輸送力の増強、旅客サービス向上等に関する設備投資計画の提出を求め、これについて審査を行い、必要な資本費用については原価算入を認めているところである。
- c 総括原価を算定する方法としては、当該事業に投下される資本に対して、機会費用の考え方による公正・妥当な報酬を与えることにより資本費用（支払利息、配当等）額を推定するレートベース方式を用いる方針であり、総括原価の具体的な算定は以下によることとしている。

総括原価 = 営業費等(注1) + 事業報酬

- ・ 事業報酬 = 事業報酬対象資産（レートベース） × 事業報酬率
- ・ 事業報酬対象資産 = 鉄道事業固定資産 + 建設仮勘定 + 繰延資産 + 運転資本(注2)等
- ・ 事業報酬率 = 自己資本比率(注3) × 自己資本報酬率(注4) + 他人資本比率(注3) × 他人資本報酬率(注5)

(注) 1 鉄道事業者間で比較可能な費用について、経営効率化を推進するため各事業者間の間接的な競争を促す方式（ヤードスティック方式）により、比較結果を毎事業年度終了後に公表するとともに、原価の算定はこれを基に行うこととしている。

2 運転資本 = 営業費及び貯蔵品の一部

3 自己資本比率は30%、他人資本比率は70%

4 自己資本報酬率は、公社債応募者利回り及び全産業の自己資本利益率の過去5年平均（年数については、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定する。（注5）において同じ）を基に、以下の算定式により算定する。ただし、全産業の自己資本利益率が公社債応募者利回りを下回る場合には、公社債応募者利回りによる。なお、公社債利回り実績値は国債（10年もの）、地方債、政府保証債の平均の過去5年平均とし、はTOPIXの変化率と鉄道会社の株価変化率の共分散をTOPIXの変化率の分散で除したものとす。

$$\text{自己資本報酬率} = \text{公社債利回り実績値} + \frac{\text{自己資本利益率} - \text{公社債利回り実績値}}{\text{自己資本利益率の分散} / \text{TOPIXの変化率の分散}} \times (\text{全産業（陸運業を除く）平均自己資本利益率} - \text{公社債利回り実績値})$$

5 他人資本報酬率は、法定債務を除き、債務実績利率のJR旅客会社のうち北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社を除くグループ平均の過去5年平均とする。

- d なお、認可した上限の範囲内での運賃等の設定・変更又はその他の料金の設定・変更は、事前の届出で実施できることとなっているが、国土交通大臣は、届出された運賃又は料金が、以下に該当すると認めるときは、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命じることができるとされている（鉄道事業法第16条第9項）。

- ・ 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき
- ・ 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

(3) 競合等

当社グループは、鉄道事業において、航空会社及び他の鉄道会社、自動車、バス等の対抗輸送機関と競合しているほか、鉄道以外の事業においても、既存及び新規の事業者と競合しています。特に、当社グループの主力事業である東海道新幹線においては、航空会社との間で、空港の発着枠の拡大、さらには空港と都市中心部とのアクセス改善等、航空機による移動の利便性向上等に起因した競争に直面しています。また、近年はリモートワークやWeb会議が浸透しており、今後も鉄道のご利用に影響を与える可能性があります。

さらに、当社グループの事業は、日本経済の情勢とりわけ主な営業エリアである首都圏、中京圏、近畿圏における景気動向等の影響を受けます。

したがって、既存及び新規の事業者との競合のほか、物価・金利・為替の動向や国際情勢の影響を受けて生じる国内経済の変化、少子高齢化等に伴う将来的な人口動態が、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

以上のような競合等に対しては、安全・安定輸送を確保しつつ、新幹線においては、一部時間帯において「のぞみ」を1時間に最大13本運転するダイヤの活用による需要にあわせた弾力的な列車設定、N700Sの投入及び「EXサービス」のさらなるご利用拡大等に取り組むとともに、在来線においては、新型特急車両385系量産先行車の走行試験やハイブリッド形式の新形式普通車両HC35形の設計を進めるなど、さらなる輸送サービスの充実に向けて取り組めます。

(4) 長期債務

1987年の会社設立に際し、当社は、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号）に基づき、国鉄の長期債務のうち3,191億円を承継しました。さらに、当社は、新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律

第45号)に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設(車両を除く。)を1991年10月1日、新幹線鉄道保有機構(以下「保有機構」という。)より5兆956億円で譲り受け、このうち4兆4,944億円については25.5年、6,011億円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金に支払うことに関して、保有機構との間に契約を締結し、その譲渡価額を鉄道施設購入長期末払金として計上しました。なお、4兆4,944億円については、2017年1月に支払を完了しています。

(注) 保有機構は1991年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は鉄道整備基金に承継されました。さらに鉄道整備基金は1997年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は運輸施設整備事業団に承継され、運輸施設整備事業団は2003年10月1日に解散し、その一切の権利及び義務は法律により国が承継する資産を除き、鉄道・運輸機構に承継されました。

また、2016年11月に、中央新幹線の建設の推進のため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令(以下「鉄道・運輸機構法施行令」という。)に基づき、財政投融資を活用した長期借入の申請を鉄道・運輸機構に対して行い、2017年7月までに、長期、固定かつ低利の中央新幹線建設長期借入金について、総額3兆円の借入を行い、金利上昇リスク、資金調達リスク、償還リスクを低減しました。

これらを含めた連結長期債務残高は、当期末現在で4兆7,684億円、そのうち中央新幹線建設長期借入金を除いた長期債務残高は1兆7,684億円となっており、当期の支払利息は787億円となっています。

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

引き続き、調達手段の多様化や低利かつ安定的な資金の確保に努めます。

(5) 自然災害等

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

なお、鉄道インフラについては、安全の確保は最優先の課題であるとの認識の下、会社発足以来、自然災害等への対策に積極的に取り組んでいます。具体的には、阪神・淡路大震災、新潟県中越地震、東日本大震災等における他社線の被災状況等を踏まえて、東海道新幹線の橋脚及び高架橋柱について必要な箇所への耐震補強を完了し、盛土の耐震補強は協議案件と関係する一部の箇所を除き完了しました。そのほか、脱線防止ガードの全線への敷設をはじめとする脱線・逸脱防止対策等も積極的に進めています。在来線においても、構造物等の耐震補強や盛土補強、落石対策等を継続的に実施しています。また、豪雨に対しては、継続的にコンクリート被覆による盛土の強化等を行ってきており、近年激しさを増していることを踏まえて、さらに安全性を向上させるための取組みを進めています。さらに、感染症の流行時には、お客様及び社員への感染拡大防止を徹底しながら十分な輸送力の確保に努めるなど、鉄道事業への影響を最小限のものとするための取組みを行うこととしています。

(6) 安全対策

当社グループの事業、特に東海道新幹線をはじめとする鉄道事業については、仮に列車の運行により事故が発生した場合、大きな損害が生じ、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

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

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

一方、ハード面においては、保安・防災対策を一層進めているほか、車両・軌道・電気設備の維持・更新等を積極的に推進しています。新幹線においては、新ATC(自動列車制御装置)システムや新型車両を導入するなど、安全の確保のため、必要な設備投資を積極的に行っています。また、在来線においても、全線でATS-P(パターン照査式自動列車停止装置)を導入するなど、より一層の安全性向上に努めています。

これらの結果、当期の鉄道運転事故件数(30件)は会社発足初年度である1987年度(60件)と比較して大幅に減少しました。

(7) コンピュータシステム・顧客個人情報保護

当社グループは、現在、鉄道事業や鉄道以外の事業における様々な業務分野で、多くのコンピュータシステムを用いています。また、当社グループと密接な取引関係にある他の旅行会社や鉄道情報システム(株)等においても、コンピュータシステムが重要な役割を果たしています。したがって、サイバー攻撃や自然災害、人為的ミス等によってこれらのコンピュータシステムの機能に重大な障害が発生した場合、当社グループの業務運営に影響を与える可能性があります。また、コンピュータウイルスへの感染や人為的不正操作等によりコンピュータシステム上の顧客個人情報外部に流出した場合等には、当社グループが提供する様々なサービスへの影響を通じて、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

当社グループでは、障害対策として、日常より最新の技術動向等を勘案しながら自社システムのセキュリティ機能の向上を図るとともに、関係する社員の教育・訓練等を充実させ、万一障害が発生した場合においても、その影響を最小限のものとするよう、速やかな初動体制及び復旧体制の構築等に努めています。

また、個人情報保護対策として、社内の管理体制を整えるとともに、社内規程やマニュアルを整備し、社員に周知徹底をしています。さらに、顧客個人情報へのアクセス権限を限定し、システムセキュリティを強化するなど、個人情報の厳正な管理・保護に努めています。

(8) 超電導リニアによる中央新幹線

当社は、健全経営と安定配当を堅持しながら、自己負担により、超電導リニアによる中央新幹線計画を進めています。中央新幹線計画を進める目的、必要性等については、「第2 事業の状況 1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等 (2) 中長期的な会社の経営戦略」に記載のとおりです。

当社は中央新幹線計画について、2007年12月に第一局面としての名古屋市までの推進を、さらには、2010年4月に大阪市までの営業主体等の指名に同意する意思があることを表明するに当たり、それぞれの時点で合理的と考えられる前提条件を置いて検討を行い、路線建設を自己負担で推進しても、健全経営の確保が十分に可能であると判断し、必要な対応を進めることを決定しました。

また、2007年12月には、全幹法の適用により設備投資の自主性や経営の自由など民間企業としての原則が阻害されることがないことを確認するため、法律の適用に係る基本的な事項を国土交通省に照会し、翌年1月にその旨の回答を得ました。

その後、全幹法の手続きが進み、国土交通大臣の諮問に係る審議を行ってきた交通政策審議会の答申を受け、2011年5月、国土交通大臣は、当社の同意を得た上で、当社を東京都・大阪市間の営業主体等に指名しました。続いて、当社の同意を得て整備計画を決定し、当社に建設の指示を行いました。

これを受けて当社は、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境影響評価法の手続きを進め、2014年8月に、最終的な環境影響評価書(以下「評価書」という。)を国土交通大臣及び関係自治体の長に送付するとともに、公告しました。また、最終的な評価書の送付と同日に、国土交通大臣に対し、土木構造物を中心とした品川・名古屋間の工事実施計画(その1)の認可申請を行い、2014年10月に認可を受け、その後工事を開始しました。

品川・名古屋間の総工事費については、工事実施計画(その1)及び2018年3月に認可を受けた電気設備等を含む(その2)の段階において、5.52兆円と見込んでいましたが、2021年4月に、難工事への対応、地震対策の充実、発生土活用先の確保等に伴い7.04兆円に増加する見通しとなり、2023年12月に、総工事費を7.04兆円とした、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等の工事実施計画(その3)及び変更の認可を受けました。その後さらに工事を進める中で、2025年10月に、物価等高騰や難工事への対応等に伴い総工事費が11.0兆円に増加する見通しとなり、これを受け、一定の前提を置いて試算した結果、工事資金を確保し、健全経営と安定配当を堅持できることを確認しました。

品川・名古屋間の開業時期(工事の完了の予定時期)については、工事実施計画(その1)及び同(その2)において、2027年として認可を得ました。一方、南アルプストンネル静岡工区においては、トンネル掘削工事に着手できていない状況です。このため、2027年の開業は困難であり、新たな開業時期を見通すことができない状況を踏まえ、2023年12月に、工事の完了の予定時期を2027年以降とした工事実施計画(その3)及び変更の認可を受けました。その後、2024年3月に開催された国土交通省の「第2回リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」で、静岡工区の工事計画を示し、静岡工区が品川・名古屋間の開業の遅れに直結しており、2027年の開業は実現できない旨を説明しました。引き続き、静岡工区のトンネル掘削工事の早期着手、さらには品川・名古屋間の早期開業に向けて取り組みます。

名古屋・大阪間については、品川・名古屋間と同様に、工事に着手する前段の環境影響評価法の手続きの中でルートや駅位置の選定を行い、工事費等を精査した上で、工事実施計画の認可申請を行います。これらは品川・名古屋間の開業が近づいた際に行う計画ですが、その時点で合理的と考えられる前提条件の下で健全経営と安定配当を堅持できることを確認した上で工事を進めます。

大阪までの全線開業については、2010年4月に大阪市までの営業主体等の指名に同意する意思があることを表明するに当たり実施した長期試算見通しにおいて、品川・名古屋間の開業後、大阪への工事に着手するまでに必要となる経営体力回復期間を設けることなどを前提として試算を行った結果、開業時期は2045年となりました。その

後、政府からの提案を受け、鉄道・運輸機構から財政投融资を活用した総額3兆円の長期借入を行ったことを踏まえ、経営の自由及び投資の自主性を確保し、健全経営と安定配当を堅持しつつ、長期、固定かつ低利の貸付けによる経営リスクの低減を活かし、全線開業までの期間の最大8年前倒しを目指すこととしました。品川・名古屋間について、2027年の開業は実現できず、新たな開業時期を見通すことができない状況ですが、品川・名古屋間の開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手することを目指す方針に変更はありません。

今後とも、健全経営と安定配当を堅持しつつ、中央新幹線の早期開業を目指して、計画を推進します。

中央新幹線の建設は当社の自己負担で進め、工事費に充てる資金は、営業キャッシュ・フローを主体に、不足分については資金調達によって賄います。プロジェクトの推進に当たり、次のようなリスクが考えられ、当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性があります。

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

このうち、 から の経費増、収入減を伴うリスクに対しては、仮に健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復することなどで、工事の完遂を目指します。また、インフレの影響を強く受ける場合には、将来にわたって輸送機関としての使命を果たし、より良いサービスを提供し続けるため、鉄道の運賃・料金への価格転嫁が必要になり、これは、中央新幹線の建設に必要なキャッシュ・フローの継続的な確保にも繋がると考えています。そのような観点から、インフレによるコスト増を柔軟・簡便に運賃等に反映できるような仕組みづくりに向けて関係箇所へ働きかけています。

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

<中央新幹線（東京都・名古屋間）の路線>



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】

(業績の概要)

当社グループは、事業の中核である鉄道事業における安全の確保を最優先に、サービスの一層の充実、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化に取り組みました。その上で、生活様式や働き方の変化によりニーズが多様化していることや、労働力人口の減少により業務のあり方の変革が求められていることなど、当社を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、飛躍的に進化しているAIを含め最新のICT等の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組みました。

東海道新幹線については、2025年日本国際博覧会（以下「大阪・関西万博」という。）に対応した輸送を完遂するとともに、「のぞみ12本ダイヤ」、さらには3月のダイヤ改正以降は一部時間帯において「のぞみ」を1時間に最大13本運転するダイヤを活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行いました。また、N700Sの投入を進めるとともに、地震対策や大規模改修工事、降雨時における最適な運転規制に繋げるための取り組み等を進めました。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行いました。また、通勤型電車315系について、全車両の投入を完了しました。さらに、地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を進めました。

営業施策については、「EXサービス」について、ご利用の拡大を図りました。また、様々な事業者や沿線自治体と連携しながら、ご自身の「推し」に関するコンテンツを楽しんでいただく「推し旅」キャンペーンを展開するとともに、東海道新幹線を号車単位で貸し切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」を販売しました。さらに、「そうだ 京都、行こう。」等のキャンペーンを展開しました。

超電導リニアによる中央新幹線については、工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、用地取得等を進めるとともに、山梨県駅（仮称）の工事に着手し、品川・名古屋間の全ての駅の工事を進めることとなりました。また、大深度地下をシールドマシンで掘削する第一首都圏トンネル小野路工区、第一中京圏トンネル名城工区等で本格的な掘進を開始し、長野県の伊那山地トンネル戸中・壬生沢工区と坂島工区では山梨リニア実験線を除いて初めて隣接する工区で本坑同士が貫通するなど、沿線各地で工事を進めました。こうした中、昨年10月に、物価等高騰や難工事への対応等に伴い品川・名古屋間の総工事費が7.04兆円から11.0兆円に増加する見通しとなり、これを受け、一定の前提を置いて試算した結果、工事資金を確保し、健全経営と安定配当を堅持できることを確認しました。引き続き、プロジェクトの完遂に向けて、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組むとともに、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視しながら各種工事を精力的に進めます。

なお、南アルプストンネル静岡工区においては、トンネル掘削工事に着手できていない状況ですが、大井川の水資源への影響及び南アルプスの環境保全について、静岡県等と対話を重ね、静岡県が示した「対話を要する事項」については、3月に全ての項目の対話が終了しました。また、1月に、大井川の中下流域の水資源の利用に影響が生じた場合の補償等に関する確認書を、国土交通省立会いの下で静岡県と締結しました。さらに、2月に静岡県とヤード用地造成等の準備工事に関する自然環境保全協定を締結し、準備工事に着手しました。加えて、昨年7月に続いて2月に大井川流域8市2町首長との意見交換会を開催するとともに、昨年3月及び4月に続いて、昨年11月から1月にかけて大井川の水を守るための取り組みに関する説明会を開催しました。引き続き、静岡工区のトンネル掘削工事の早期着手に向けて、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組めます。

一方、超電導リニア技術については、高温超電導磁石の営業車両への投入を前提に、山梨リニア実験線における走行試験と小牧研究施設における検証を進めるとともに、最新のICTを活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発において、AI等による画像やビッグデータの分析システムの改良・実証等を進めるなど、一層のコストダウンとブラッシュアップに取り組みました。また、山梨リニア実験線において新しいL0系改良型試験車である中間車1両を投入し、それにより得られるデータも活用しながら営業車両の仕様策定と設計の深度化を進めました。さらに、中央新幹線の開業に向けて期待感を醸成するため、超電導リニアの体験乗車を開催しました。加えて、小学生以下のお子様を対象に、超電導リニアに使用しているパーツの展示と超電導リニアの体験乗車を組み合わせたイベント等を初めて開催しました。

高速鉄道システムの海外展開については、米国における高速鉄道プロジェクトに取り組みました。また、台湾における高速鉄道について、N700Sをベースとした新型車両導入や各種設備更新に伴う技術コンサルティングを進めました。さらに、日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取り組みを進めました。

鉄道以外の事業については、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを一体的に運営し、収益の拡大を図るとともに、JRセントラルタワーズ開業25周年に当たり、これまでのご愛顧に感謝を示す記念キャンペーン等を実施しました。また、魅力ある駅店舗づくりや駅商業施設の拡張・リニューアルを進めました。さらに、当社グループの共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」について、グループ事業と鉄道事業の双方の収益拡大を図るためのキャンペーン等を実施しました。加えて、東海道新幹線の業務用室を活用した荷物輸送サービス「東海道マッハ便」の内容を拡充しました。

上記の結果、当期における全体の輸送実績（輸送人キロ）は、前期比9.2%増の697億2千4百万人キロとなりました。また、営業収益は前期比9.5%増の2兆62億円、経常利益は前期比20.3%増の7,809億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比20.6%増の5,528億円となりました。

これをセグメントごとに示すと次のとおりです。

運輸業

東海道新幹線については、大阪・関西万博に対応した輸送を完遂するとともに、「のぞみ12本ダイヤ」、さらには3月のダイヤ改正以降は一部時間帯において「のぞみ」を1時間に最大13本運転するダイヤを活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行いました。また、N700Sの投入を進めました。さらに、脱線防止ガードの全線への敷設をはじめとする脱線・逸脱防止対策等の地震対策を進めるとともに、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を進めました。加えて、新たな降雨運転規制の指標として長時間降雨の影響をより適切に評価できる土壌雨量を導入するとともに、豪雨時における最適な運転規制に繋げるために、営業線盛土の一部区間において、実際の降雨時における土中の水の分布を詳細に把握するモニタリングを実施するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行うとともに、より多くのお客様に安心してご利用いただくため、ご利用が集中する期間において「しなの」、「ひだ」、「南紀」を全席指定席で運行することとし、年末年始期間に開始しました。また、通勤型電車315系について、全車両の投入を完了しました。さらに、名古屋車両区検修庫の建替や高架橋柱の耐震化等の地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を進めるとともに、名古屋駅を発着する313系への車内防犯カメラの整備を進めました。加えて、名古屋駅の中央本線ホームで可動柵の使用を開始するとともに、刈谷駅でホームの拡幅、可動柵設置等に向けた工事を進め、下りホームの拡幅を完了しました。このほか、車両側面にカメラを設置した315系4両編成に、お客様の接近等を検知する画像認識技術を活用した安全確認支援装置を搭載し、ワンマン運転を開始するとともに、TOICAのエリア拡大及びモバイルICサービスの開始、「ひだ」を対象とするチケットレス乗車サービスの開始、QRコード決済の飯田線の天竜峡駅・宮木駅間への導入、「お客様サポートサービス」の東海道本線の沼津駅・興津駅間への導入といった取組みを進めるなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、駅の吊り天井の脱落防止対策や駅のプラットフォーム上家の耐震補強工事といった地震対策を進めるとともに、自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に適切に対応するため、実践的な訓練を繰り返し実施しました。

営業施策については、「EXサービス」について、会員登録をすることなく「LINE」上で新幹線を予約し、「PayPay」で決済いただけるサービス「LINEからEX」を開始するとともに、「EX旅バック」、「EX旅先予約」で予約できる旅行商品等を充実させました。また、「押し旅」キャンペーンを展開するとともに、「貸切車両パッケージ」を販売しました。さらに、京都、奈良、東京、静岡、飛騨等の魅力ある観光素材の開発に取り組みるとともに、「そうだ 京都、行こう。」、「いざいざ奈良」、「#東京ゾクゾク」、「会いにいこう」等のキャンペーンを展開しました。加えて、東急株式会社と、クルーズトレイン「THE ROYAL EXPRESS」をこれまで運行してきた静岡県に加えて愛知県・岐阜県でも運行し、株式会社オリエンタルランドとは、東海道新幹線の特別編成「Wonderful Dreams Shinkansen」を運行しました。このほか、東海道新幹線の出張利用を促すとともに、MICEを誘致するなど、ビジネス需要の獲得に向けた取組みを進めました。訪日外国人に対しては、国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進め、より効果的な宣伝を展開するとともに、旅行会社との連携による販路の拡大を進めました。大阪・関西万博の開催に当たっては、関西方面の旅行商品等を拡充するとともに、訪日外国人に対して当社沿線の魅力を発信しました。

当期における輸送実績（輸送人キロ）は、東海道新幹線は前期比10.2%増の608億6千万人キロ、在来線は前期比2.6%増の88億6千4百万人キロとなりました。

バス事業については、安全の確保を最優先として、顧客ニーズを捉えた商品設定を行いました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比10.1%増の1兆6,539億円、営業利益は前期比18.1%増の7,674億円となりました。

また、運輸業の大部分を占める当社の鉄道事業の営業成績は次のとおりです。

区分	単位	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)			当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)				
		新幹線	在来線	合計	新幹線	在来線	合計		
営業日数	日	365	365	365	365	365	365		
営業キロ	キロ	552.6	1,418.2	1,970.8	552.6	1,418.2	1,970.8		
客車走行キロ	千キロ	1,050,605	223,994	1,274,599	1,089,014	224,445	1,313,459		
旅客 輸 送 人 員	定期	千人	12,653	249,171	259,732	13,947	252,408	264,032	
	定期外	千人	155,202	135,160	279,958	169,977	142,844	301,547	
	計	千人	167,855	384,331	539,690	183,924	395,252	565,579	
旅客輸送人キロ	百万人キロ	55,210	8,642	63,852	60,860	8,864	69,724		
旅客 運 輸 入 収 入	旅客 運 賃 ・ 料 金	定期	百万円	14,649	32,028	46,677	16,174	32,433	48,608
		定期外	百万円	1,316,580	69,269	1,385,849	1,463,205	73,566	1,536,772
		計	百万円	1,331,230	101,297	1,432,527	1,479,380	106,000	1,585,380
	小荷物運賃・ 料金	百万円	-	1	1	-	0	0	
	合計	百万円	1,331,230	101,298	1,432,528	1,479,380	106,000	1,585,381	
鉄道線路使用料収入	百万円	-	-	3,793	-	-	3,964		
運輸雑収	百万円	-	-	57,456	-	-	55,656		
収入合計	百万円	-	-	1,493,778	-	-	1,645,002		
輸送効率	%	座席利用率 63.8	乗車効率 29.7	-	座席利用率 67.9	乗車効率 30.9	-		

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

2 輸送効率の算出方法は次のとおりです。

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

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

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

会社名	前事業年度(%)	当事業年度(%)
東日本旅客鉄道株式会社	17.1	15.3
西日本旅客鉄道株式会社	14.5	13.6

流通業

「ジェイアール名古屋タカシマヤ」において、開業25周年の記念キャンペーン等を実施するとともに、和洋酒売場を拡張・リニューアルし、日本最大級の品揃えの洋酒売場「ワインメゾン」を開業しました。また、駅店舗について、品揃えの充実により便利で魅力ある店舗づくりを進めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比6.8%増の1,830億円、営業利益は前期比1.3%増の158億円となりました。

不動産業

東京駅、浜松駅、名古屋駅、京都駅等の駅商業施設の拡張・リニューアルや名古屋駅近辺等の高架下開発を進めました。また、社宅跡地等、当社グループ保有土地の有効活用を進めました。さらに、駅構内や駅直結ビルにおけるワークスペース「EXPRESS WORK」の拡充を進めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比10.4%増の957億円、営業利益は前期比10.5%増の252億円となりました。

その他

ホテル業については、高品質なサービスの提供に努めるとともに、需要の喚起に向けた取組みを進めました。また、「コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸」を開業しました。

旅行業については、各方面へ向けた魅力ある旅行商品や、「押し旅」キャンペーン等に関する旅行商品、「貸切車両パッケージ」を販売しました。

鉄道車両等製造業については、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。

上記の結果、当期における営業収益は前期比7.1%増の2,919億円、営業利益は前期比57.0%増の244億円となりました。

(財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析)

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

(1) 経営成績

営業収益

営業収益は、前期比1,743億円(9.5%)増の2兆62億円となりました。

運輸業においては、当社の運輸収入は前期比1,528億円(10.7%)増の1兆5,853億円となりました。東海道新幹線では、輸送実績(輸送人キロ)が前期比10.2%増加した結果、運輸収入は前期比11.1%増の1兆4,793億円となりました。また、在来線では、輸送実績(輸送人キロ)が前期比2.6%増加した結果、運輸収入は前期比4.6%増の1,060億円となりました。

運輸業以外の流通業、不動産業、その他の事業においても、それぞれ前期比6.8%、10.4%、7.1%増加し、全ての事業区分において増収となりました。

営業費

営業費は、前期比469億円(4.2%)増の1兆1,760億円となりました。

営業利益

営業利益は、前期比1,273億円(18.1%)増の8,301億円となりました。

営業外損益

営業外損益は、前期と比べて42億円改善しました。

経常利益

経常利益は、前期比1,316億円(20.3%)増の7,809億円となりました。

親会社株主に帰属する当期純利益

上記に法人税等などを加減した結果、親会社株主に帰属する当期純利益は、前期比944億円(20.6%)増の5,528億円となりました。

(2) 財政状態

当期末の資産残高は、前期末から5,528億円増加し10兆8,761億円となりました。また、セグメント別の資産残高について、運輸業は前期末から4,468億円増加し10兆32億円、流通業は前期末から176億円増加し1,816億円、不動産業は前期末から186億円増加し4,207億円、その他は前期末から750億円増加し5,930億円となりました。

当期末の負債残高は、前期末から747億円増加し5兆7,395億円となりました。なお、長期債務の当期末残高は、4兆7,684億円となりました。そのうち、中央新幹線建設長期借入金を除いた長期債務残高は1兆7,684億円となり、前期末と比べ102億円減少しました。

当期末の純資産残高は、前期末から4,780億円増加して5兆1,366億円となり、自己資本比率は前期末の44.6%から当期末は46.6%になりました。

(3) 資本の財源及び資金の流動性

キャッシュ・フローの状況

当期末における現金及び現金同等物(以下「資金」という。)は、前期末と比べ241億円減の3,705億円となり、資金の流動性を確保していると判断しています。

営業活動によるキャッシュ・フローは、7,481億円の資金の増加となりました。前期が6,245億円の資金の増加であったことと比べ、当社の運輸収入が増加したことなどから、1,236億円の増加となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、6,214億円の資金の減少となりました。前期が9,560億円の資金の減少であったことと比べ、資金運用による支出が減少したことなどから、3,346億円の増加となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、1,508億円の資金の減少となりました。前期が955億円の資金の減少であったことと比べ、自己株式の取得による支出が増加したことなどから、553億円の減少となりました。

生産、受注及び販売の実績

当社グループの事業内容は、受注生産形態をとらない場合が多く、セグメントごとに生産規模及び受注規模を金額あるいは数量で示すことはしていません。このため、生産、受注及び販売の実績については、「第2 事業の状況 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」におけるセグメントの業績に関連づけて示しています。

重要な資本的支出の予定及びその資金の源泉

「第3 設備の状況 3 設備の新設、除却等の計画 (1) 重要な設備の新設等」に記載のとおりです。

株主還元

「第4 提出会社の状況 3 配当政策」に記載のとおりです。

資金調達

資金調達については、中央新幹線などの設備投資計画や債務償還計画等を考慮し、経済情勢、金融市場動向を踏まえた上で、必要な資金を安定的、機動的かつ低利に確保することを基本としています。

設備投資や債務償還等の資金については、自己資金のほか、社債の発行や金融機関からの借入金により調達しており、当期は、長期借入金により738億円を調達しました。

なお、中央新幹線の建設については、2016年度、2017年度に財政投融资を活用した長期借入を行い、当面必要となる資金を確保しています。

当社では、円滑な資金調達を行うため、当期末時点でムーディーズ・ジャパン株式会社よりA1、株式会社格付投資情報センターよりAA、S & Pグローバル・レーティング・ジャパン株式会社よりA+、株式会社日本格付研究所よりAAAの格付けを取得しています。

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

(4) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

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

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

5【重要な契約等】

- (1) 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く。）を1991年10月1日、保有機構（現：鉄道・運輸機構）より5兆956億円で譲り受け、このうち4兆4,944億円については25.5年、6,011億円については60年の元利均等半年賦により鉄道整備基金（現：鉄道・運輸機構）に支払うことなどに関して、保有機構との間に契約を結んでいます。
なお、4兆4,944億円については、2017年1月に支払を完了しています。
- (2) 中央新幹線の建設の推進のため、2016年11月18日に鉄道・運輸機構法施行令に基づき、総額3兆円（予定）の借入申請書を鉄道・運輸機構に対して提出し、その借入申請書に基づき、2016年度に合計1兆5,000億円を29.5年間据置、以降、9.5年間の元金均等返済で、2017年度に合計1兆5,000億円を29年間据置、以降、9.5年間の元金均等返済で借り入れる金銭消費貸借契約を鉄道・運輸機構と結んでいます。
- (3) 他の旅客会社との間に、乗車券類等の相互発売等旅客営業に係る事項、会社間の運賃及び料金の収入区分並びに収入清算の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、契約を結んでいます。
なお、上記の契約では、2社以上の旅客会社線をまたがって利用する旅客及び荷物に対する運賃及び料金の算出に当たっては通算できる制度とされており、かつ、旅客運賃については遠距離逓減制が加味されたものとなっています。
また、旅客会社において、他の旅客会社に関連する乗車券類を発売した場合は、当該他の旅客会社は発売した旅客会社に発売手数料を支払うものとされています。
- (4) 貨物会社との間に、貨物会社が当社の鉄道線路を使用する場合の取扱い、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、契約を結んでいます。
- (5) 鉄道情報システム㈱との間に、旅客会社6社共同で、列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム（マルスシステム）の使用、各旅客会社間の収入清算等の計算業務の委託等に関して、契約を結んでいます。

6【研究開発活動】

鉄道事業は、様々な技術を持つ社員が協力して着実に業務を執行するとともに、車両・機械、土木構造物、軌道、電力、信号通信等の様々な設備が正確かつ確実に機能しあうことで成り立っています。鉄道事業にとって、より一層の安全確保や将来の経営基盤強化のためには、そのベースとなる技術力を不断に高めることが重要です。こうした認識の下、当社グループは積極的に技術開発に取り組み、大きな成果を上げています。

当社では、将来を支える技術開発の取組みをさらに強化するとともに、技術力の向上と人材の育成を図るため、愛知県小牧市の研究施設において、研究開発を推進しています。

また、当社の使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため計画している中央新幹線の実現に向け、超電導リニア技術のブラッシュアップに取り組んでいます。

これらの取組みによって、当期の営業費に含まれる研究開発費の総額は430億円となりました。

運輸業

在来線・新幹線を支える技術開発においては、技術開発部が中心となり、安全・安定輸送の確保に向け、ICT等の先進技術を積極的に活用し、効率的・低コストでかつ質の高い鉄道事業の運営体制構築に向け、実用に即した技術開発に取り組んでいます。

実用技術として完成した超電導リニアについては、営業線の建設・運営・保守のより一層のコストダウン及びさらなる技術のブラッシュアップのための技術開発に取り組むとともに、高温超電導磁石の営業車両への投入を前提に山梨リニア実験線における走行試験と小牧研究施設における検証を実施し、営業車両の仕様策定を進めています。

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

主な技術開発内容は、次のとおりです。

鉄道事業の効率的運営体制構築に向けた技術開発

- ・安全・安定輸送の確保に向けた技術開発
- ・N700S 確認試験車による走行試験等
- ・検査、保守の高度化及び省力化
- ・設備の維持更新等におけるコストダウン

超電導リニア

- ・建設・運営・保守のコストダウン
- ・実用技術のブラッシュアップ

(注) 山梨リニア実験線投資及び超電導リニア技術開発

- 1 当社は、中央新幹線を実現する際には、その先進性や高速性から超電導リニアの採用が最もふさわしいと考え、1990年6月の運輸大臣通達「超電導磁気浮上方式鉄道に係る技術開発の円滑な推進について」並びに同年同月に承認された「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」に基づき、山梨リニア実験線の先行区間18.4kmを建設するとともに、技術開発及び走行試験に取り組んできました。

この結果、超電導リニアは、2009年7月の国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会（以下「評価委員会」という。）において、既に営業運転に支障のない技術レベルに到達していることが確認され、2011年12月には、国土交通大臣により超電導リニアに関する技術基準が制定されました。

また、当社は、2007年1月に上記の「技術開発基本計画」及び「山梨実験線建設計画」の変更承認を得て、山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新の工事を進め、2013年8月に営業線仕様の車両L0系により走行試験を再開し、2017年2月には評価委員会において、超電導リニアの技術開発については、「営業線に必要な技術開発は完了」としていると改めて評価され、2026年3月には、「本年度までの技術開発の成果によって、基本計画における技術開発課題の網羅的な検証が完了することから、基本計画に基づく技術開発は終了となる」と評価を受けました。

以上について、当社は、当初計画において、実験基盤施設（汎用性のある地上施設）等として、消費税等を含めて1,965億円の特別負担投資を予定し、1991年3月期から2026年3月期までに、合計1,706億円を支出しています。さらに、42.8kmへの延伸と設備更新の新たな資金フレームとして、消費税等を含めて3,550億円の工事費を予定し、2007年3月期から2026年3月期までに、合計3,440億円を支出しています。また、上記の金額とは別に、当社独自の超電導リニア技術開発費として、会社発足時から2026年3月期までに、合計3,170億円を支出しています。

- 2 超電導リニアの営業線実現に必要な実用技術の開発については、当社が費用を負担して進めてきました。

当社は、超電導リニアによる中央新幹線を自ら建設するとともに、米国北東回廊における超電導リニアプロジェクトの実現に向けた取組みを進めていますが、これらの建設・運営・保守に必要な技術は、全て当社の技術です。

このほか、当社をはじめとする旅客会社及び貨物会社は、鉄道技術及び労働科学に関する研究開発、調査を目的に、公益財団法人鉄道総合技術研究所（以下「鉄道総研」という。）に対し協定に基づき負担金を支出しています。

流通業、不動産業

特に記載する事項はありません。

その他

鉄道車両等製造業等において、技術力の強化と生産性の向上に取り組むことで各製品の競争力を強化するとともに、変化する社会ニーズに対応して新技術を取り入れた新商品、新工法の開発に取り組んでいます。

第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

当期は、全体で6,090億円、工事負担金充当額を含め6,159億円の設備投資を実施しました。

運輸業においては、当社において、東海道新幹線及び在来線の安全・安定輸送の確保、サービス向上、中央新幹線の建設並びに業務の効率化等に5,710億円、連結子会社において5億円の設備投資を実施しました。

このほか、流通業においては83億円、不動産業においては207億円、その他においては82億円の設備投資を実施しました。

なお、経営成績に重要な影響を及ぼすような設備の売却、撤去又は滅失はありません。

2【主要な設備の状況】

当期末現在の主要な設備の状況は以下のとおりです。

(1) 提出会社 総括表

セグメント	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計	
運輸業	1,008,450	277,242	2,291,206 (48,350)	2,621,915	6,198,814	18,402
不動産業	36,277	3	42,828 (400)	703	79,811	116

(注) 1 運輸業に供する土地とは、線路用地(面積29,976千㎡、帳簿価額1,319,442百万円)、停車場用地(面積9,051千㎡、帳簿価額787,929百万円)、工場用地、変電所用地等です。

2 運輸業に供する建物とは、停車場建物、事務所、工場建物等です。

3 運輸業に供する構築物とは、線路設備(軌道、高架橋、トンネル等)、電路設備(信号設備、電柱、トロリ線等)、諸構築物、停車場設備です。

4 運輸業には、中央新幹線施設等(建設仮勘定、建物及び構築物、機械装置等、帳簿価額2,432,057百万円)が含まれています。

5 「その他」は、建設仮勘定(運輸業2,421,452百万円、不動産業3百万円)、その他の有形固定資産(運輸業25,591百万円、不動産業83百万円)及び無形固定資産(運輸業174,870百万円、不動産業615百万円)の合計です。

運輸業の主な設備の内訳

a 線路及び駅の数

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

(注) 1 「 」の駅は当該区間の駅数には含んでいません。

2 駅数欄の[]は、外数で他線区との併設駅数を示しています。

3 このほかに、鉄道・運輸機構から借り受けている城北線(営業キロ:11.2km)に係る鉄道施設を(株)JR東海交通事業に使用させています。

b 車両数

区分	内燃 機関車 (両)	内燃 動車 (両)	電車				貨車 (両)	保守用車 (両)	合計 (両)
			電動車 (両)	制御 電動車 (両)	制御車 (両)	付随車 (両)			
新幹線	2	-	1,872	-	266	-	14	974	3,128
在来線	-	201	309	221	355	152	-	330	1,568
合計	2	201	2,181	221	621	152	14	1,304	4,696

c 車両施設

主な車両所、工場、車両区等は次のとおりです。

区分	所在地	土地		建物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
[東海鉄道事業本部]				
神領車両区	愛知県春日井市	179,737	429	257
名古屋工場	名古屋市巾川区	111,239	118	7,851
大垣車両区	岐阜県大垣市	86,083	1,105	113
美濃太田車両区	岐阜県美濃加茂市	78,520	97	251
名古屋車両区	名古屋市中村区	68,903	73	597
[新幹線鉄道事業本部]				
東京仕業・修繕・交番検査車両所	東京都品川区	379,235	226,092	2,500
浜松工場	浜松市中央区	346,061	71,447	12,730
[静岡支社]				
静岡車両区	静岡市葵区	56,392	181	430
[関西支社]				
大阪仕業・修繕・交番・台車検査車両所	大阪府摂津市	303,361	89,473	5,407
名古屋車両所	名古屋市中村区	95,162	100,020	628

d 賃借資産

主な賃借資産は次のとおりです。

賃借先 賃借設備	設備のうち		賃借終了年度	賃借料 (百万円)
	土地 (面積千㎡)	建物 (面積千㎡)		
鉄道・運輸機構 城北線(勝川～枇杷島間11.2km)	127	1	2032年度	4,063

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

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

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

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

不動産業の主な設備の内訳

主な賃貸施設等は次のとおりです。

賃貸先	所在地	土地		建物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
J R東海不動産(株)	静岡市駿河区ほか	320,420	18,384	187
ジェイアールセントラルビル(株)	名古屋市中村区	8,451	1,693	27,896
(株)ジェイアール東海ホテルズ	静岡市葵区ほか	6,526	4,263	2,649

(2) 国内子会社

運輸業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
ジェイアール東海バス(株) (名古屋市東区)	357	1,605	1,069 (44)	116	3,148	262	車両等

(注) 「その他」は、その他の有形固定資産及び無形固定資産の合計です。

流通業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
(株)ジェイアール東海高島屋 (名古屋市東区)	14,365	-	-	2,291	16,656	862	店舗等
(株)JR東海 リテイリング・プラス (名古屋市東区)	7,822	586	1,576 (8)	2,958	12,944	1,849	支社、 店舗等
ジェイアール東海商事(株) (名古屋市東区)	23	-	-	347	370	63	ソフトウェア 等

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

不動産業の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
ジェイアール セントラルビル(株) (名古屋市東区)	84,037	249	0 (0)	3,483	87,771	72	駅ビル等
JR東海不動産(株) (東京都港区)	38,130	27	43,014 (204)	6,046	87,218	124	賃貸施設等
新横浜ステーション開発(株) (横浜市港北区)	10,149	-	39 (0)	281	10,470	37	駅ビル等
東京ステーション開発(株) (東京都千代田区)	4,757	160	-	384	5,301	41	高架下等
名古屋ステーション開発(株) (名古屋市東区)	9,351	-	0 (0)	1,667	11,019	62	高架下等
ジェイアール東海関西開発(株) (京都市南区)	2,847	-	1,630 (0)	324	4,801	108	高架下等

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

その他の主な設備の内訳

会社名 (所在地)	帳簿価額(百万円)					従業員数 (人)	摘要
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	その他	合計		
(株)ジェイアール東海ホテルズ (名古屋市中村区)	2,652	328	0 (1)	1,972	4,953	909	ホテル等
(株)ジェイアール東海ツアーズ (東京都中央区)	46	-	-	2,330	2,377	547	ソフトウェア 等
(株)JR東海エージェンシー (東京都港区)	329	-	-	264	594	270	広告設備等
日本車輛製造(株) (名古屋市中村区)	8,286	4,823	14,310 (773)	1,243	28,664	2,061	製作所等
ジェイアール東海建設(株) (名古屋市中村区)	110	12	383 (2)	202	708	372	支店等
日本機械保線(株) (東京都港区)	1,675	74	943 (11)	198	2,892	384	事業所等
JR東海テクノクリエイト(株) (名古屋市中村区)	1,027	50	299 (6)	507	1,885	1,165	支店、 事業所等

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

3【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設等

当期末現在における、重要な設備の新設の計画は次のとおりです。

設備の新設のための資金については、自己資金を中心に、必要により社債及び借入により調達します。なお、中央新幹線の建設については、自己資金等のほか、財政投融資を活用した長期借入（総額3兆円）により調達した資金を充当します。

駅の橋上化や高架化等、自治体等の要請に基づく工事については、当該自治体等の負担金により行います。

運輸業

ア．東海道新幹線、在来線

(単位 百万円)

項目	計画額	既支払額	今後の所要額	工事着手	完成予定
安全・安定輸送対策					
東海道新幹線土木構造物大規模改修	56,655	14,106	42,549	2024年2月	2029年3月
東海道新幹線脱線・逸脱防止対策	114,589	70,699	43,890	2019年11月	2029年3月
駅天井地震対策	13,261	12,054	1,207	2016年9月	2028年2月
プラットホーム上家耐震補強	26,994	5,946	21,048	2020年4月	2034年3月
高架橋柱耐震補強等の在来線地震対策	12,981	4,012	8,969	2019年3月	2029年3月
東海道新幹線降雨規制最適化への土木構造物対策	11,000	-	11,000	2026年3月	2030年3月
東海道新幹線A T C装置取替等	57,753	47,155	10,598	2014年12月	2031年9月
東海道新幹線周波数変換装置取替	65,242	12,338	52,904	2021年2月	2042年2月
東海道新幹線地中送電線取替	6,133	86	6,047	2024年6月	2032年3月
東海道新幹線警報トロッコ線摩耗検知システム更新等	11,012	5,364	5,648	2020年4月	2031年3月
東海道新幹線列車無線更新等	59,695	41,711	17,984	2021年4月	2030年2月
東海道新幹線車両への架線電圧維持機能の追加等	13,601	142	13,459	2024年5月	2034年2月
東海道本線沼津駅付近高架化	90,762	2,557	88,205	2023年4月	2042年3月
武豊線半田駅付近高架化	21,138	7,685	13,453	2017年9月	2031年3月
名古屋車両区検修庫建替等	6,272	3,132	3,140	2021年7月	2027年6月
在来線列車無線設備等取替	24,298	8,338	15,960	2018年7月	2032年3月
東海道本線大谷川橋りょう等改築	5,860	1,040	4,820	2022年7月	2030年9月
新幹線N700S車両新製等	267,586	107,738	159,848	2022年4月	2030年3月
在来線385系量産先行車新製等	5,070	1,782	3,288	2023年5月	2027年3月
在来線H C 35形車両新製等	23,700	4	23,696	2025年5月	2031年3月
営業設備・駅設備等整備					
東海道新幹線上級クラス座席等整備	59,112	2,575	56,537	2024年2月	2032年3月
エクスプレス予約システム更新・改修等	52,600	43,018	9,582	2024年1月	2028年3月
東海道新幹線自動改札装置等取替	8,791	72	8,719	2025年4月	2033年3月
列車運行情報案内設備整備	10,040	5,581	4,459	2023年2月	2030年3月
東海道本線刈谷駅改良	10,708	5,207	5,501	2019年8月	2030年9月
東海道本線弥富駅他橋上化	7,138	2,341	4,797	2022年4月	2030年12月
東海道新幹線可動式ホーム柵整備	25,028	-	25,028	2025年11月	2033年3月
T O I C Aエリア拡大	1,340	50	1,290	2024年6月	2027年4月
業務効率化					
東海道新幹線車両の使用期間延伸に備えた機器更新等	48,030	47	47,983	2025年10月	2034年3月
東海道新幹線車両全般検査・台車検査設備整備	3,656	1,614	2,042	2022年11月	2028年11月

イ．中央新幹線

中央新幹線については、2014年10月に国土交通大臣から、土木構造物を中心とした品川・名古屋間の工事実施計画（その1）の認可を受け、2018年3月には、電気設備等を含む工事実施計画（その2）の認可を受けました。加えて、2023年12月には、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等の工事実施計画（その3）及び変更の認可を受けました。これにより、品川・名古屋間の工事に必要な項目について全て認可されました。

工事実施計画（その3）及び変更において、品川・名古屋間の開業時期（工事の完了の予定時期）は2027年以降としました。同区間の工事費は、上記の工事実施計画（その3）及び変更の認可時点では7.04兆円でしたが、その後さらに工事を進める中で、「第2 事業の状況 2 事業等のリスク (8) 超電導リニアによる中央新幹線」に記載のとおり、物価等高騰や難工事への対応等に伴い約4兆円増加し、11.0兆円となる見通しとなっています。なお、既支払額は2,336,138百万円です。

また、山梨リニア実験線設備更新等として、総工事費40,317百万円を計画しています。なお、工期は2024年8月から2031年3月を予定しており、既支払額は750百万円です。

流通業

(単位 百万円)

項目	計画額	既支払額	今後の 所要額	工事着手	完成予定
ジェイアール名古屋タカシマヤ店舗改装 (株)ジェイアール東海高島屋)	5,900	1,812	4,088	2025年4月	2027年度

不動産業

(単位 百万円)

項目	計画額	既支払額	今後の 所要額	工事着手	完成予定
J R セントラルタワーズ及びJ R ゲートタワーの 中央防災センターの設備更新 (ジェイアールセントラルビル株)	14,400	1,248	13,152	2025年4月	2031年3月
京都地区ホテル建設 ・コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸 ・コートヤード・バイ・マリオット京都駅 (J R 東海不動産株)	32,340	27,961	4,379	2022年7月	2026年度
奈良地区ホテル建設 ・ホテル 寧 奈良 (J R 東海不動産株)	15,740	6,604	9,136	2024年8月	2030年度

(注) コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸は2025年8月27日に開業しています。

その他

該当事項はありません。

(2) 重要な設備の除却等

該当事項はありません。

第4【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

(1)【株式の総数等】

【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	4,120,000,000
計	4,120,000,000

【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数(株) (2026年3月31日)	提出日現在発行数(株) (2026年6月22日)	上場金融商品取引所名 又は登録認可金融商品 取引業協会名	内容
普通株式	1,001,177,100	1,001,177,100	名古屋証券取引所プレミアム市場 東京証券取引所プライム市場	(注)
計	1,001,177,100	1,001,177,100	-	-

(注) 権利内容に何ら限定のない当社における標準となる株式であり、単元株式数は100株です。

(2)【新株予約権等の状況】

【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
2023年10月1日 (注1)	824,000,000	1,030,000,000	-	112,000	-	53,500
2026年3月18日 (注2)	28,822,900	1,001,177,100	-	112,000	-	53,500

(注) 1 普通株式1株を5株に分割したことによるものです。

2 自己株式の消却によるものです。

(5) 【所有者別状況】

2026年3月31日現在

区分	株式の状況（1単元の株式数100株）								単元未満株式の状況（株）
	政府及び地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国法人等		個人その他	計	
					個人以外	個人			
株主数（人）	44	143	31	1,337	910	311	123,024	125,800	-
所有株式数（単元）	1,585	4,213,592	110,043	962,061	3,215,648	1,481	1,504,544	10,008,954	281,700
所有株式数の割合（%）	0.02	42.10	1.10	9.61	32.13	0.01	15.03	100.00	-

- (注) 1 自己株式44,996,991株は「個人その他」欄に449,969単元及び「単元未満株式の状況」欄に91株を含めて記載しています。
- 2 「その他の法人」欄には、証券保管振替機構名義の株式110単元が含まれています。
- 3 単元未満株式のみを有する株主は14,189人です。

(6) 【大株主の状況】

2026年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数（株）	発行済株式（自己株式を除く。）の総数に対する所有株式数の割合（%）
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	東京都港区赤坂一丁目8番1号 赤坂インターシティA I R	120,431,700	12.60
株式会社日本カストディ銀行（信託口）	東京都中央区晴海一丁目8番12号	45,188,850	4.73
野村信託銀行株式会社（退職給付信託三菱UFJ銀行口）	東京都千代田区大手町二丁目2番2号	35,625,000	3.73
株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号	27,157,500	2.84
日本生命保険相互会社	東京都千代田区丸の内一丁目6番6号 日本生命証券管理部内	23,000,000	2.41
株式会社三菱UFJ銀行	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号	17,390,500	1.82
農林中央金庫	東京都千代田区大手町一丁目2番1号	16,750,000	1.75
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505001 （常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部）	ONE CONGRESS STREET, SUITE 1, BOSTON, MASSACHUSETTS （東京都港区港南二丁目15番1号 品川インターシティA棟）	15,403,105	1.61
J R東海社員持株会	東京都港区港南二丁目1番85号 J R東海品川ビルA棟	15,346,400	1.60
住友生命保険相互会社	東京都中央区八重洲二丁目2番1号	13,030,900	1.36
計	-	329,323,955	34.44

- (注) 1 上記のほか、当社は自己株式44,996,991株を保有しています。
- 2 2023年4月7日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、野村アセットマネジメント株式会社及びその共同保有者2名が、2023年3月31日現在で9,140,525株を保有している旨が記載されていますが、当社として2026年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 3 2024年2月22日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、株式会社みずほ銀行及びその共同保有者1名が、2024年2月15日現在で51,881,400株を保有している旨が記載されていますが、当社として2026年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 4 2024年7月29日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、株式会社三菱UFJ銀行及びその共同保有者2名が、2024年7月22日現在で76,963,600株を保有している旨が記載されて

いますが、当社として2026年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。

- 5 2025年9月19日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、三井住友トラスト・アセットマネジメント株式会社及びその共同保有者2名が、2025年9月15日現在で54,142,600株を保有している旨が記載されていますが、当社として2026年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 6 2026年2月3日付で公衆の縦覧に供されている株券等の大量保有状況に関する変更報告書において、ブラックロック・ファンド・アドバイザーズ及びその共同保有者8名が、2026年1月30日現在で66,479,581株を保有している旨が記載されていますが、当社として2026年3月31日現在における当該法人の実質所有株式数の確認ができないため、上記では考慮していません。
- 7 当社は2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割していますが、上記2の変更報告書の保有株式数は株式分割前の株式数で記載しています。

(7) 【議決権の状況】

【発行済株式】

2026年3月31日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	(自己保有株式) 普通株式 44,996,900	-	-
	(相互保有株式) 普通株式 85,000	-	
完全議決権株式(その他)	普通株式 955,813,500	9,558,135	-
単元未満株式	普通株式 281,700	-	-
発行済株式総数	1,001,177,100	-	-
総株主の議決権	-	9,558,135	-

(注) 証券保管振替機構名義の株式11,000株(議決権110個)は、「完全議決権株式(その他)」欄の株式数及び議決権の数に含まれています。

【自己株式等】

2026年3月31日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 (株)	他人名義 所有株式数 (株)	所有株式数 の合計 (株)	発行済株式総数 に対する所有 株式数の割合(%)
(自己保有株式) 東海旅客鉄道株式会社	名古屋市中村区名駅一丁目 1番4号	44,996,900	-	44,996,900	4.49
(相互保有株式) 株式会社交通新聞社	東京都千代田区神田駿河台 二丁目3番11号	85,000	-	85,000	0.01
計	-	45,081,900	-	45,081,900	4.50

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第3号及び会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

(1)【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2)【取締役会決議による取得の状況】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
取締役会(2025年4月30日及び2025年10月29日)での決議状況(注1、注2) (取得期間 2025年5月1日~2026年2月27日)	48,000,000(上限)	110,000,000,000(上限)
当事業年度前における取得自己株式	-	-
当事業年度における取得自己株式	28,822,900	109,999,650,179
残存決議株式の総数及び価額の総額	19,177,100	349,821
当事業年度の末日現在の未行使割合(%)	39.95	0.00
当期間における取得自己株式	-	-
提出日現在の未行使割合(%)	39.95	0.00

(注) 1 2025年4月30日及び2025年10月29日開催の取締役会において、取得の方法は東京証券取引所における市場買付けと決議しました。

2 2025年10月29日開催の取締役会において、2025年4月30日開催の取締役会にて決議された自己株式の取得枠拡大に関して次のとおり決議しています。

決議	取得期間	株式数(株)	価額の総額(円)
2025年10月29日取締役会	2025年5月1日~2026年2月27日	48,000,000(上限)	110,000,000,000(上限)
2025年4月30日取締役会	2025年5月1日~2026年2月27日	45,000,000(上限)	100,000,000,000(上限)

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
取締役会(2026年4月28日)での決議状況(注1) (取得期間 2026年5月1日~2026年7月31日)	6,500,000(上限)	20,000,000,000(上限)
当事業年度前における取得自己株式	-	-
当事業年度における取得自己株式	-	-
残存決議株式の総数及び価額の総額	-	-
当事業年度の末日現在の未行使割合(%)	-	-
当期間における取得自己株式(注2)	1,909,900	6,838,674,574
提出日現在の未行使割合(%)	70.62	65.81

(注) 1 当該取締役会において、取得の方法は東京証券取引所における市場買付けと決議しました。

2 当期間(2026年4月1日から有価証券報告書提出日まで)における取得自己株式数には、2026年6月1日から有価証券報告書提出日までの当該決議に基づく取得による株式数は含めていません。

(3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
当事業年度における取得自己株式	121	469,044
当期間における取得自己株式	-	-

(注) 当期間(2026年4月1日から有価証券報告書提出日まで)における取得自己株式には、2026年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取請求による株式数は含めていません。

(4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数(株)	処分価額の総額 (円)	株式数(株)	処分価額の総額 (円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	-	-	-	-
消却の処分を行った取得自己株式	28,822,900	82,856,600,957	-	-
合併、株式交換、株式交付、会社分割に係る 移転を行った取得自己株式	-	-	-	-
その他	-	-	-	-
保有自己株式数	44,996,991	-	46,906,891	-

(注) 当期間(2026年4月1日から有価証券報告書提出日まで)におけるその他の株式数には、2026年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の売渡請求による株式数は含めていません。また、当期間における保有自己株式数には、2026年6月1日から有価証券報告書提出日までの取締役会決議に基づく取得による株式数並びに単元未満株式の買取請求及び売渡請求による株式数の増減は含めていません。

3【配当政策】

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

また、当社は、毎年3月31日を基準日とする期末配当及び9月30日を基準日とする中間配当の年2回の剰余金の配当を実施することを基本方針としており、これらの配当の決定機関は、期末配当については株主総会、中間配当については取締役会です。なお、当社は、「剰余金の配当等会社法第459条第1項各号に定める事項については、法令に別段の定めがある場合を除き、取締役会の決議によって定めることができる。」と定款で定めています。

以上の基本方針に基づき、当期は、中間配当金として1株当たり16円の配当を実施しました。また、期末配当金についても、1株当たり16円の配当を実施する予定であり、この結果、年間配当金は1株当たり32円となる予定です。

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

<当事業年度の剰余金の配当>

決議年月日	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)
2025年10月29日 取締役会決議	15,502	16
2026年6月23日 定時株主総会決議(予定)	15,298	16

4【コーポレート・ガバナンスの状況等】

(1)【コーポレート・ガバナンスの概要】

当社は、経営の健全性、効率性及び透明性を確保し、企業の長期的な発展と継続的な企業価値の向上を図るため、以下のとおりコーポレート・ガバナンスの充実に努めています。

企業統治の体制の概要等

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

当社の取締役会は、提出日（2026年6月22日）現在、取締役11名（うち5名が社外取締役）で構成されており、議長は代表取締役会長が務めています。また、当社は監査役制度を採用しており、監査役会は、提出日（2026年6月22日）現在、監査役5名（うち4名が社外監査役）で構成されています。取締役会、監査役会の構成員については、「第4 提出会社の状況 4 コーポレート・ガバナンスの状況等 (2) 役員状況」に記載のとおりです。

取締役会は、原則として月1回以上開催し、株主総会の招集及び議案などの法定事項はもとより、年度の事業計画である運営方針など経営上重要な事項について、施策の趣旨や進捗状況等を丁寧に説明し十分に審議の上、適法かつ適正に意思決定を行うとともに、取締役の業務執行状況を監督しています。なお、当事業年度における個々の取締役の出席状況については、次のとおりです。

役職	氏名	出席状況
代表取締役会長	金子 慎	全13回中13回
代表取締役社長	丹羽 俊介	全13回中13回
代表取締役副社長	武田 健太郎	全13回中13回
代表取締役副社長	中村 明彦	全13回中13回
代表取締役副社長	水野 孝則	全13回中13回
代表取締役副社長	鈴木 広士	全13回中13回
取締役（社外）	笠間 治雄	全13回中13回
取締役（社外）	大島 卓	全13回中13回
取締役（社外）	永野 毅	全13回中13回
取締役（社外）	木場 弘子	全13回中13回
取締役（社外）	ジョセフ・シュメルザイス	全13回中13回

（注） 取締役の人数及び各取締役の役職は、2026年3月31日時点のものを記載しています。

また、経営に関する重要な事項を審議する機関として、代表取締役社長が議長を務め、全ての常勤の取締役及び監査役並びに一部の執行役員を構成員とする経営会議を設置し、取締役会に先立って、より幅広く経営に関する事項を審議することで、その後に開催される取締役会における審議の充実に努めています。取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議には監査役に出席を求め、審議過程から経営施策の適法性の確保に努めています。さらに、各取締役及び監査役による自己評価から取締役会全体の実効性について分析・評価を行い、その結果を踏まえ、取締役会の機能のさらなる充実に資する取組みを継続的に行っています。また、当社は、子会社等に対して必要な管理、指導を行うことで、適正な業務運営の確保に努めています。

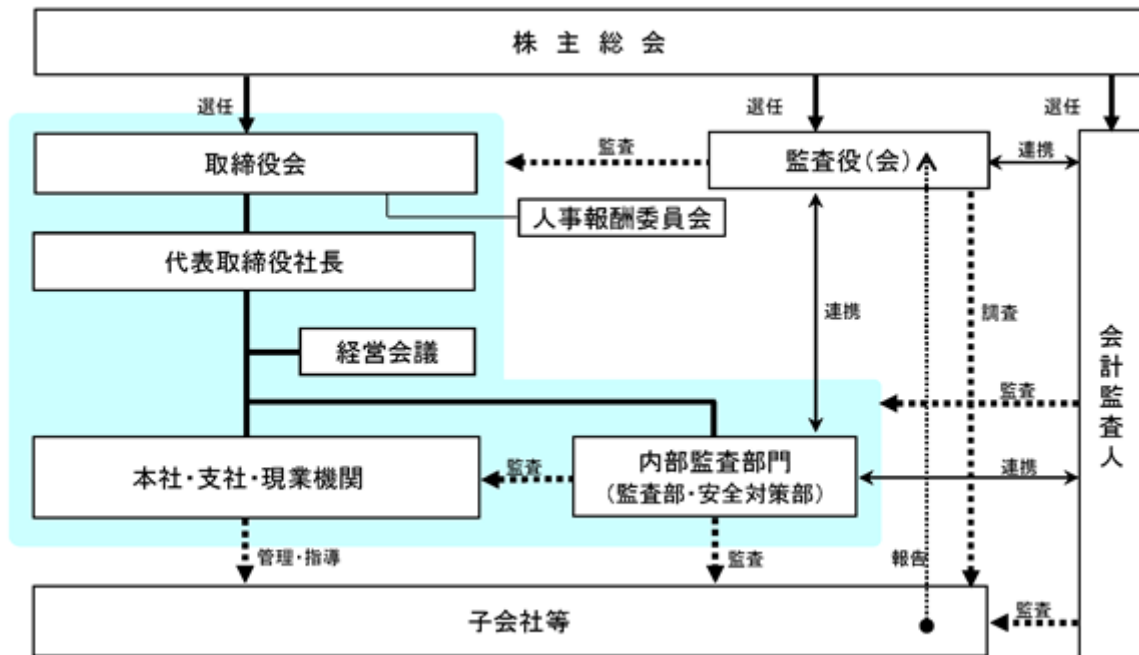
なお、役員的人事、報酬等の決定における客観性、透明性の向上を確保する観点から、独立社外取締役と代表取締役社長を構成員とする人事報酬委員会を設置しており、取締役会での決議に先立ち、全委員出席の下、当事業年度においては年2回審議を行っています。取締役会における人事、報酬等の決定に関する決議は、当委員会における審議内容を踏まえて行われています。

当社は2003年5月に執行役員制度を導入していますが、当社を取り巻く経営環境の変化に適時・適切に対応するため、2012年6月から、より一層の取締役会における意思決定の迅速化及び審議の充実並びに取締役と業務執行を担う執行役員との役割分担のさらなる明確化を目的とした役員体制としています。

当社は、2026年6月23日開催予定の第39回定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役11名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されると、当社の取締役は11名（うち5名が社外取締役）、監査役は5名（うち4名が社外監査役）となります。また、当該定時株主総会の直後に開催が予定されている取締役会・監査役会の決議事項の内容（役職等）も含めた取締役会・監査役会の構成員については、「第4 提出会社の状況 4 コーポレート・ガバナンスの状況等 (2) 役員状況」のとおりです。

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

(図表) 当社のコーポレート・ガバナンス体制



企業統治に関するその他の事項

a 内部統制システムの整備の状況

当社は、取締役会において、内部統制基本方針につき、次のとおり決議しています。

(内部統制基本方針)

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

(内部統制基本方針)

8 子会社等の取締役、監査役及び使用人が当社の監査役に報告するための体制

子会社等の取締役、執行役員及び社員は、当該子会社等に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見した場合及び法令・定款に違反する重大な事実を発見した場合は、当該子会社等の社内規程に従って、遅滞なく当該子会社等の監査役に報告を行う。当該子会社等の監査役は、上記の事実について報告を受領した場合及び上記の事実を発見した場合は、当社の監査役に報告を行う。

上記の報告を行った子会社等の取締役、監査役、執行役員及び社員は、当該報告を行ったことを理由として不利な取扱いを受けない。

9 その他監査役の実効的に行われることを確保するための体制

取締役会への出席のほか、経営会議等の重要な会議に監査役の出席を求め、経営施策の審議過程からその適法性の確保に努める。

内部監査部門は、監査役及び会計監査人との連携を深め、監査役監査の充実を図る。

監査役職務の執行について生ずる費用の支出等については、社内規程に従って適切に処理する。

b リスク管理体制の整備の状況

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

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

c 子会社の業務の適正を確保するための体制整備の状況

当社グループとして経営方針等の意思統一を図り、一体となって事業に取り組むため、毎年、「JR東海グループ社長会」を開催しています。

また、当社は、子会社等に対して必要な管理、指導を行うとともに、主要な子会社等を対象に内部監査及び安全監査を実施して、適正な業務運営の確保に努めています。

d 責任限定契約の内容の概要

当社は、会社法第427条第1項の規定により、社外取締役及び社外監査役との間に、会社法第423条第1項の責任を法令が規定する額に限定する契約を締結しています。

e 役員等賠償責任保険契約の内容の概要

当社は、保険会社との間で会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を締結しています。当該保険契約の被保険者の範囲は当社の取締役、監査役及び執行役員であり、被保険者は保険料を負担していません。当該保険契約により被保険者が負担することとなった法律上の損害賠償金及び争訟費用が填補されることとなります。ただし、被保険者の職務の執行の適正性が損なわれないようにするため、私的な利益または便宜の供与を違法に得たことなどに起因する場合には填補の対象としないこととしています。

f 取締役の定数

当社の取締役は20名以内とする旨定款に定めています。

g 取締役の選任決議要件

当社は、取締役の選任決議の要件について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨、また、その決議は累積投票によらない旨定款に定めています。

h 剰余金の配当等の決定機関

当社は、株主への機動的な利益還元及び資本政策の遂行を可能とするため、剰余金の配当等会社法第459条第1項各号に定める事項については、法令に別段の定めがある場合を除き、取締役会の決議によって定めることができる旨定款に定めています。

i 株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、株主総会の円滑な運営を目的として、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上に当たる多数をもって行う旨定款に定めています。

(2) 【役員の状況】

役員一覧

a 2026年6月22日（有価証券報告書提出日）現在の当社の役員の状況は、以下のとおりです。

男性 14名 女性 2名 （役員のうち女性の比率 12.5%）

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	金子 慎	1955年8月29日生	1978年4月 日本国有鉄道入社 1986年2月 同職員局労働課補佐 1987年4月 当社入社 1991年3月 当社人事部人事課担当課長 1994年6月 当社人事部勤労課長 1996年6月 当社人事部人事課長 1998年6月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 2002年6月 当社総務部長 2004年6月 当社取締役総務部長 2006年6月 当社取締役人事部長 2008年6月 当社常務取締役総合企画本部長 2010年6月 当社専務取締役総合企画本部長 2012年6月 当社代表取締役副社長 2018年4月 当社代表取締役社長 2023年4月 当社代表取締役会長（現在に至る）	(注4)	22,172
代表取締役社長	丹羽 俊介	1965年6月22日生	1989年4月 当社入社 2001年7月 当社広報部東京広報室長 2003年7月 当社静岡支社管理部人事課長 2005年7月 当社人事部勤労課担当課長 2006年7月 当社人事部勤労課長 2008年7月 当社人事部人事課長 2010年7月 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 2013年7月 当社総合企画本部投資計画部担当部長 2014年6月 当社人事部長 2016年6月 当社執行役員広報部長 2019年6月 当社取締役執行役員総合企画本部長 2020年6月 当社取締役常務執行役員総合企画本部長 2022年6月 当社代表取締役副社長 2023年4月 当社代表取締役社長（現在に至る）	(注4)	8,742
代表取締役副社長 事務部門担当 (事業推進本部を除く)	武田 健太郎	1968年1月5日生	1991年4月 当社入社 2005年7月 当社秘書部名古屋秘書室長 2008年7月 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 2010年7月 当社総合企画本部投資計画部担当課長 2012年6月 当社総務部総務課長 2014年7月 当社総務部次長 2015年7月 当社総合企画本部経営管理部担当部長 2016年6月 当社総合企画本部経営管理部長 2018年7月 当社総合企画本部副本部長・経営管理部長 2019年6月 当社執行役員広報部長 2021年6月 当社常務執行役員広報部長 2022年6月 当社専務執行役員総合企画本部長 2023年6月 当社代表取締役副社長総合企画本部長 2025年6月 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注4)	7,200

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有 株式数 (株)
代表取締役副社長 事業推進本部長、 特命事項担当	中村明彦	1965年12月29日生	1990年4月 2003年7月 2005年7月 2006年7月 2008年7月 2012年7月 2013年7月 2016年6月 2018年6月 2019年6月 2021年6月 2022年6月	当社入社 当社広報部東京広報室長 (株)ジェイアール東海ホテルズ経営管理部次長 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 当社ロンドン事務所長 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部担当部長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社人事部長 当社執行役員事業推進本部副本部長 (株)ジェイアール東海パッセンジャーズ代表取締役社長 当社常務執行役員事業推進本部長 当社代表取締役副社長事業推進本部長 (現在に至る)	(注4)	10,779
代表取締役副社長 中央新幹線推進本部担当	水野孝則	1958年2月26日生	1981年4月 1987年4月 1993年7月 1996年6月 1999年7月 2002年7月 2005年7月 2007年7月 2008年6月 2010年7月 2011年7月 2013年6月 2016年6月 2018年6月 2022年6月 2024年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 当社建設工事事務部不動産開発課長 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 当社総合技術本部リニア開発本部主幹 名工建設(株)企画本部経営企画部長 当社建設工事事務部担当部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部企画推進部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 当社中央新幹線推進本部副本部長 当社執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社常務執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社取締役専務執行役員中央新幹線推進本部長 当社専務執行役員中央新幹線推進本部長 当社代表取締役副社長(現在に至る)	(注4)	16,978
代表取締役副社長 鉄道事業本部担当、 安全部門統括担当	鈴木広士	1961年2月24日生	1985年4月 1987年4月 1999年7月 2000年7月 2002年7月 2004年7月 2006年7月 2008年7月 2010年7月 2012年6月 2016年6月 2018年6月 2020年6月 2022年6月 2023年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社新幹線鉄道事業本部小田原保線所長 当社関西支社工務部施設課長 当社東海鉄道事業本部管理部総務課担当課長 当社東海鉄道事業本部工務部管理課長 日本機械保線(株)経営管理部長 当社新幹線鉄道事業本部名古屋施設事務所長 当社総合技術本部技術企画部担当部長 当社東海鉄道事業本部工務部長 当社執行役員静岡支社長 当社取締役執行役員東海鉄道事業本部長 当社取締役常務執行役員東海鉄道事業本部長 当社専務執行役員東海鉄道事業本部長 当社代表取締役副社長(現在に至る)	(注4)	12,762
取締役	笠間治雄	1948年1月2日生	1974年4月 2002年10月 2005年6月 2006年6月 2007年10月 2009年1月 2010年6月 2010年12月 2012年10月 2020年6月	東京地方検察庁検事 同庁次席検事 東京高等検察庁次席検事 最高検察庁刑事部長 次長検事 広島高等検察庁検事長 東京高等検察庁検事長 検事総長 弁護士登録 当社取締役(現在に至る)	(注4)	4,210

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有 株式数 (株)
取締役	大 島 卓	1956年7月14日生	1980年4月 2007年6月 2011年6月 2014年6月 2020年6月 2021年4月	日本碍子㈱(現N G K㈱)入社 同社執行役員 同社常務執行役員 同社代表取締役社長 当社取締役(現在に至る) 日本碍子㈱(現N G K㈱)代表取締役会長(現在に至る)	(注4)	2,117
取締役	永 野 毅	1952年11月9日生	1975年4月 2003年6月 2004年10月 2006年6月 2008年6月 2008年6月 2010年6月 2011年6月 2012年6月 2012年6月 2013年6月 2013年6月 2016年4月 2019年6月 2022年6月 2025年6月	東京海上火災保険㈱入社 同社執行役員 東京海上日動火災保険㈱執行役員 同社常務執行役員 同社常務取締役 東京海上ホールディングス㈱取締役 東京海上日動火災保険㈱専務取締役 東京海上ホールディングス㈱専務取締役 東京海上日動火災保険㈱取締役副社長 東京海上ホールディングス㈱取締役副社長 東京海上日動火災保険㈱取締役社長 東京海上ホールディングス㈱取締役社長 東京海上日動火災保険㈱取締役会長 東京海上ホールディングス㈱取締役会長 当社取締役(現在に至る) 東京海上日動火災保険㈱相談役(現在に至る)	(注4)	7,034
取締役	木 場 弘 子	1964年11月1日生	1987年4月 2001年4月 2006年4月 2007年4月 2008年4月 2009年3月 2013年4月 2022年6月	㈱東京放送(現㈱T B S テレビ)入社 千葉大学教育学部非常勤講師 同大学教育学部特命教授 内閣府規制改革会議委員 内閣官房教育再生懇談会委員 国土交通省交通政策審議会委員 千葉大学客員教授(現在に至る) 当社取締役(現在に至る)	(注4)	0
取締役	ジョセフ・ シュメルザイス	1962年11月2日生	1984年7月 1988年7月 1998年4月 1999年12月 2001年11月 2011年6月 2015年6月 2018年2月 2021年3月 2023年6月	ペイン・アンド・カンパニー入社 アメリカン・エクスプレス・インターナショナル ヴァイスプレジデント フォントワークス・インターナショナル日本代表 クリムソン・ベンチャーズ暫定C E ジェイピーエスインターナショナル㈱代表取締役 (現在に至る) ㈱セガ取締役兼事業部長 セガサミーホールディングス㈱シニアアドバイザー 駐日米国大使館首席補佐官 C e d a r f i e l d 合同会社(現千歳蒸留所 合同会社)職務執行者(現在に至る) 当社取締役(現在に至る)	(注4)	1,445
常勤監査役	山 田 龍 彦	1964年7月12日生	1989年4月 2004年7月 2006年7月 2008年7月 2010年6月 2014年6月 2016年6月 2020年6月	当社入社 当社新幹線鉄道事業本部管理部経理課長 当社財務部資金課長 当社財務部会計課長 当社財務部次長 当社財務部長 当社執行役員財務部長 当社常勤監査役(現在に至る)	(注5)	7,351

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有 株式数 (株)
常勤監査役	石井 昌平	1964年7月18日生	1988年4月 2011年2月 2011年7月 2012年9月 2015年7月 2016年6月 2017年7月 2018年7月 2019年7月 2020年7月 2022年6月 2024年12月 2025年6月	運輸省入省 国土交通省大臣官房参事官 同省総合政策局公共交通政策部参事官 同省鉄道局幹線鉄道課長 同省総合政策局政策課長 海上保安庁総務部政務課長 同庁第五管区海上保安本部長 国土交通省鉄道局次長 同省総合政策局次長 海上保安庁次長 同庁長官 名工建設㈱顧問 当社監査役（現在に至る）	(注5)	244
常勤監査役	渡邊 国佳	1967年2月11日生	1990年4月 2014年9月 2016年3月 2017年8月 2019年1月 2020年1月 2021年9月 2022年8月 2023年1月 2024年12月 2025年6月	警察庁入庁 同庁刑事局捜査第二課長 滋賀県警察本部長 警察庁警備局警備企画課長 同庁長官官房人事課長 警視庁刑事部長 警察庁刑事局組織犯罪対策部長 同庁長官官房総括審議官 同庁刑事局長 明治安田生命保険相互会社公法人業務部顧問 当社監査役（現在に至る）	(注5)	460
監査役	林 眞琴	1957年7月30日生	1983年4月 2012年4月 2013年7月 2014年1月 2018年1月 2020年5月 2020年7月 2022年8月 2023年6月	東京地方検察庁検事 最高検察庁総務部長 仙台地方検察庁検事正 法務省刑事局長 名古屋高等検察庁検事長 東京高等検察庁検事長 検事総長 弁護士登録（現在に至る） 当社監査役（現在に至る）	(注5)	963
監査役	木下 潮音	1959年8月11日生	1985年4月 2004年4月 2010年4月 2013年4月 2014年10月 2018年6月 2024年6月 2024年10月	弁護士登録（現在に至る） 第一東京弁護士会副会長 東京大学法科大学院客員教授 東京工業大学副学長 日本労働法学会理事（現在に至る） 公益財団法人日本証券経済研究所理事 （現在に至る） 当社監査役（現在に至る） 東京科学大学副理事（現在に至る）	(注6)	313
計						102,770

- (注) 1 取締役笠間治雄、大島卓、永野毅、木場弘子及びジョセフ・シュメルザイスは、社外取締役です。
2 常勤監査役石井昌平及び渡邊国佳並びに監査役林眞琴及び木下潮音は、社外監査役です。
3 取締役笠間治雄、大島卓、永野毅、木場弘子及びジョセフ・シュメルザイスは、非常勤の取締役です。
4 取締役の任期は、2025年6月25日開催の第38回定時株主総会后、1年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
5 常勤監査役山田龍彦、石井昌平及び渡邊国佳並びに監査役林眞琴の任期は、2023年6月23日開催の第36回定時株主総会后、4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
6 監査役木下潮音の任期は、2024年6月21日開催の第37回定時株主総会后、4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。

- b 2026年6月23日開催予定の第39回定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役11名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されると、当社の役員の状況は、以下のとおりとなる予定です。なお、当該定時株主総会の直後に開催が予定されている取締役会・監査役会の決議事項の内容（役職等）も含めて記載しています。

男性 13名 女性 3名（役員のうち女性の比率 18.8%）

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	金子 慎	1955年8月29日生	1978年4月 1986年2月 1987年4月 1991年3月 1994年6月 1996年6月 1998年6月 2002年6月 2004年6月 2006年6月 2008年6月 2010年6月 2012年6月 2018年4月 2023年4月	日本国有鉄道入社 同職員局労働課補佐 当社入社 当社人事部人事課担当課長 当社人事部勤労課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社総務部長 当社取締役総務部長 当社取締役人事部部長 当社常務取締役総合企画本部長 当社専務取締役総合企画本部長 当社代表取締役副社長 当社代表取締役社長 当社代表取締役会長（現在に至る）	(注4)	22,172
代表取締役社長	丹羽 俊介	1965年6月22日生	1989年4月 2001年7月 2003年7月 2005年7月 2006年7月 2008年7月 2010年7月 2013年7月 2014年6月 2016年6月 2019年6月 2020年6月 2022年6月 2023年4月	当社入社 当社広報部東京広報室長 当社静岡支社管理部人事課長 当社人事部勤労課担当課長 当社人事部勤労課長 当社人事部人事課長 当社新幹線鉄道事業本部管理部長 当社総合企画本部投資計画部担当部長 当社人事部部長 当社執行役員広報部長 当社取締役執行役員総合企画本部長 当社取締役常務執行役員総合企画本部長 当社代表取締役副社長 当社代表取締役社長（現在に至る）	(注4)	8,742
代表取締役副社長 事務部門担当 (総合企画本部・ 財務部を除く)、 特命事項担当	武田 健太郎	1968年1月5日生	1991年4月 2005年7月 2008年7月 2010年7月 2012年6月 2014年7月 2015年7月 2016年6月 2018年7月 2019年6月 2021年6月 2022年6月 2023年6月 2025年6月	当社入社 当社秘書部名古屋秘書室長 当社東海鉄道事業本部管理部人事課長 当社総合企画本部投資計画部担当課長 当社総務部総務課長 当社総務部次長 当社総合企画本部経営管理部担当部長 当社総合企画本部経営管理部長 当社総合企画本部副本部長・経営管理部長 当社執行役員広報部長 当社常務執行役員広報部長 当社専務執行役員総合企画本部長 当社代表取締役副社長総合企画本部長 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注4)	7,200

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (株)
代表取締役副社長 総合企画本部長、 財務部担当、 特命事項担当	木村 中	1970年1月24日生	1992年4月 2008年7月 2009年7月 2011年7月 2013年7月 2015年7月 2018年6月 2019年6月 2020年6月 2022年6月 2023年6月 2025年6月 2026年6月	当社入社 当社総合企画本部経営管理部担当課長 当社広報部名古屋広報室長 当社総務部株式課長 当社関西支社管理部長 日本車輛製造㈱経営企画室副室長 同社執行役員 当社総合企画本部経営管理部 当社執行役員総合企画本部副本部長・経営管理部 部長 当社常務執行役員広報部長 当社専務執行役員 当社専務執行役員総合企画本部長 当社代表取締役副社長総合企画本部長（現在に至る）	(注4)	5,087
代表取締役副社長 中央新幹線推進本部担当	水野 孝則	1958年2月26日生	1981年4月 1987年4月 1993年7月 1996年6月 1999年7月 2002年7月 2005年7月 2007年7月 2008年6月 2010年7月 2011年7月 2013年6月 2016年6月 2018年6月 2022年6月 2024年6月	日本国有鉄道入社 当社入社 当社総合企画本部中央新幹線計画部担当課長 当社建設工事事務部不動産開発課長 当社新幹線鉄道事業本部施設部管理課長 当社総合技術本部リニア開発本部主幹 名工建設㈱企画本部経営企画部長 当社建設工事事務部担当部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部企画推進部長 当社東海道新幹線21世紀対策本部副本部長 当社中央新幹線推進本部副本部長 当社執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社常務執行役員中央新幹線推進本部副本部長 当社取締役専務執行役員中央新幹線推進部長 当社専務執行役員中央新幹線推進部長 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注4)	16,978
代表取締役副社長 鉄道事業本部担当、 安全部門統括担当、 運輸部門統括担当	辻村 厚	1965年6月15日生	1989年4月 2003年7月 2005年7月 2008年7月 2009年7月 2010年7月 2013年7月 2016年6月 2018年6月 2020年6月 2022年6月 2026年6月	当社入社 当社関西支社運輸営業部運輸課長 当社関西支社大阪第二運輸所長 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部管理課担当 課長 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部管理課長 当社安全対策部次長 当社東海鉄道事業本部運輸営業部長 当社新幹線鉄道事業本部運輸営業部長 当社執行役員新幹線鉄道事業本部副本部長・運 輸営業部長 当社執行役員安全対策部長 当社常務執行役員新幹線鉄道事業本部長 当社代表取締役副社長（現在に至る）	(注4)	7,094
取締役	大島 卓	1956年7月14日生	1980年4月 2007年6月 2011年6月 2014年6月 2020年6月 2021年4月	日本碍子㈱（現NGK㈱）入社 同社執行役員 同社常務執行役員 同社代表取締役社長 当社取締役（現在に至る） 日本碍子㈱（現NGK㈱）代表取締役会長（現 在に至る）	(注4)	2,117

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有 株式数 (株)
取締役	永野 毅	1952年11月9日生	1975年4月 東京海上火災保険㈱入社 2003年6月 同社執行役員 2004年10月 東京海上日動火災保険㈱執行役員 2006年6月 同社常務執行役員 2008年6月 同社常務取締役 2008年6月 東京海上ホールディングス㈱取締役 2010年6月 東京海上日動火災保険㈱専務取締役 2011年6月 東京海上ホールディングス㈱専務取締役 2012年6月 東京海上日動火災保険㈱取締役副社長 2012年6月 東京海上ホールディングス㈱取締役副社長 2013年6月 東京海上日動火災保険㈱取締役社長 2013年6月 東京海上ホールディングス㈱取締役社長 2016年4月 東京海上日動火災保険㈱取締役会長 2019年6月 東京海上ホールディングス㈱取締役会長 2022年6月 当社取締役（現在に至る） 2025年6月 東京海上日動火災保険㈱相談役（現在に至る）	(注4)	7,034
取締役	木場 弘子	1964年11月1日生	1987年4月 ㈱東京放送（現㈱TBSテレビ）入社 2001年4月 千葉大学教育学部非常勤講師 2006年4月 同大学教育学部特命教授 2007年4月 内閣府規制改革会議委員 2008年4月 内閣官房教育再生懇談会委員 2009年3月 国土交通省交通政策審議会委員 2013年4月 千葉大学客員教授（現在に至る） 2022年6月 当社取締役（現在に至る）	(注4)	0
取締役	ジョセフ・シュメルザイス	1962年11月2日生	1984年7月 ベイン・アンド・カンパニー入社 1988年7月 アメリカン・エクスプレス・インターナショナル ヴァイスプレジデント 1998年4月 フォントワークス・インターナショナル日本代表 1999年12月 クリムソン・ベンチャーズ暫定CE 2001年11月 ジェイビーエスインターナショナル㈱代表取締役 （現在に至る） 2011年6月 ㈱セガ取締役兼事業部長 2015年6月 セガサミーホールディングス㈱シニアアドバイザー 2018年2月 駐日米国大使館首席補佐官 2021年3月 Cedarfield 合同会社（現千歳蒸留所 合同会社）職務執行者（現在に至る） 2023年6月 当社取締役（現在に至る）	(注4)	1,445
取締役	井伊 雅子	1963年2月8日生	1990年7月 世界銀行調査局研究員 1995年4月 横浜国立大学経済学部助教授 2004年4月 一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授 2005年4月 同大学国際・公共政策大学院教授 同大学大学院経済学研究科・経済学部教授 2024年6月 横浜市立大学理事（現在に至る） 2026年4月 一橋大学国際・公共政策大学院特任教授（現在 に至る） 同大学大学院経済学研究科・経済学部特任教授 （現在に至る） 2026年6月 当社取締役（現在に至る）	(注4)	0
常勤監査役	山田 龍彦	1964年7月12日生	1989年4月 当社入社 2004年7月 当社新幹線鉄道事業本部管理部経理課長 2006年7月 当社財務部資金課長 2008年7月 当社財務部会計課長 2010年6月 当社財務部次長 2014年6月 当社財務部長 2016年6月 当社執行役員財務部長 2020年6月 当社常勤監査役（現在に至る）	(注5)	7,351

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有 株式数 (株)
常勤監査役	石井 昌平	1964年7月18日生	1988年4月 2011年2月 2011年7月 2012年9月 2015年7月 2016年6月 2017年7月 2018年7月 2019年7月 2020年7月 2022年6月 2024年12月 2025年6月	運輸省入省 国土交通省大臣官房参事官 同省総合政策局公共交通政策部参事官 同省鉄道局幹線鉄道課長 同省総合政策局政策課長 海上保安庁総務部政務課長 同庁第五管区海上保安本部長 国土交通省鉄道局次長 同省総合政策局次長 海上保安庁次長 同庁長官 名工建設㈱顧問 当社監査役(現在に至る)	(注5)	244
常勤監査役	渡邊 国佳	1967年2月11日生	1990年4月 2014年9月 2016年3月 2017年8月 2019年1月 2020年1月 2021年9月 2022年8月 2023年1月 2024年12月 2025年6月	警察庁入庁 同庁刑事局捜査第二課長 滋賀県警察本部長 警察庁警備局警備企画課長 同庁長官官房人事課長 警視庁刑事部長 警察庁刑事局組織犯罪対策部長 同庁長官官房総括審議官 同庁刑事局長 明治安田生命保険相互会社公法人業務部顧問 当社監査役(現在に至る)	(注5)	460
監査役	林 眞琴	1957年7月30日生	1983年4月 2012年4月 2013年7月 2014年1月 2018年1月 2020年5月 2020年7月 2022年8月 2023年6月	東京地方検察庁検事 最高検察庁総務部長 仙台地方検察庁検事正 法務省刑事局長 名古屋高等検察庁検事長 東京高等検察庁検事長 検事総長 弁護士登録(現在に至る) 当社監査役(現在に至る)	(注5)	963
監査役	木下 潮音	1959年8月11日生	1985年4月 2004年4月 2010年4月 2013年4月 2014年10月 2018年6月 2024年6月 2024年10月	弁護士登録(現在に至る) 第一東京弁護士会副会長 東京大学法科大学院客員教授 東京工業大学副学長 日本労働法学会理事(現在に至る) 公益財団法人日本証券経済研究所理事 (現在に至る) 当社監査役(現在に至る) 東京科学大学副理事(現在に至る)	(注6)	313
計						87,200

- (注) 1 取締役大島卓、永野毅、木場弘子、ジョセフ・シュメルザイス及び井伊雅子は、社外取締役です。
2 常勤監査役石井昌平及び渡邊国佳並びに監査役林眞琴及び木下潮音は、社外監査役です。
3 取締役大島卓、永野毅、木場弘子、ジョセフ・シュメルザイス及び井伊雅子は、非常勤の取締役です。
4 取締役の任期は、2026年6月23日開催予定の第39回定時株主総会后、1年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
5 常勤監査役山田龍彦、石井昌平及び渡邊国佳並びに監査役林眞琴の任期は、2023年6月23日開催の第36回定時株主総会后、4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。
6 監査役木下潮音の任期は、2024年6月21日開催の第37回定時株主総会后、4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結の時までとなっています。

社外取締役及び社外監査役との関係等

社外取締役及び社外監査役の選任については、当社の業務を遂行するに当たり、最もふさわしい体制を確保するという方針に基づき、2026年6月22日（有価証券報告書提出日）現在、社外取締役5名及び社外監査役4名を選任しています。社外取締役及び社外監査役については、社外での様々な経験やその高い識見に基づき、独立した立場からご意見をいただけるよう、株式会社東京証券取引所が定める独立性の基準に従い各人の独立性を判断しています。

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

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

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

当社は、2026年6月23日開催予定の第39回定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役11名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されると、当社の社外取締役は5名、社外監査役は4名となります。

(3) 【監査の状況】

監査役監査の状況

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

役職	氏名	出席状況
常勤監査役	山田 龍彦	全14回中14回
常勤監査役（社外）	石井 昌平	全10回中10回
常勤監査役（社外）	渡邊 国佳	全10回中10回
監査役（社外）	林 眞琴	全14回中14回
監査役（社外）	木下 潮音	全14回中14回

- （注）1 監査役は2026年3月31日時点のものを記載しています。
2 石井昌平、渡邊国佳は2025年6月に監査役に就任し、同年6月より監査役会に出席しています。
3 常勤監査役山田龍彦は、当社の執行役員財務部長を務めるなど、長年にわたる経理業務の経験を有しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有しています。

監査役会においては監査に関する重要な事項を扱っており、具体的には監査計画の策定、内部統制システムの整備・運用状況の確認、監査報告の作成、会計監査人の選任及び株主総会への提出議案等の確認等を実施しています。当事業年度の監査計画については、安全の確保を最重要課題とした上で、リスクアプローチの観点から策定しています。また、監査役・監査役会の活動に実効性があることを、各監査役の自己評価により確認しています。

提出日（2026年6月22日）現在、当社の監査役会は5名で構成されており、監査役は取締役会に出席するほか、監査役会で策定した計画に基づき、本社部門、鉄道事業本部、支社、現業機関の監査や、取締役、執行役員及び使用人等との意見交換等を通じて、その業務執行状況について検証するなど、厳正に監査を行っています。また、子会社等に対しても各社の取締役及び監査役等と意見交換等を図り、必要に応じて各社の状況を調査しています。常勤監査役は、経営会議等の重要な会議への出席や重要な決裁書類等の調査、内部監査部門及び会計監査人とも意見交換等を行っているほか、会計監査人の職務執行状況の聴取及び監査上の主要な検討事項（KAM）の協議等を行っています。特に、安全については、鉄道安全推進委員会等に出席し、鉄道運転事故や労働災害等の発生状況、原因究明、再発防止策等に関する議論の内容を確認するほか、それらが現業機関及び子会社等まで展開され、安全対策が確立・推進されていることを往査・聴取等により確認しています。また、非常勤監査役にも議論の内容等を共有した上で意見交換をしています。

なお、監査役の職務執行を補助する者として、当社の社員から5名程度の専任の監査役スタッフを置くなど、監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備しています。

内部監査の状況

内部監査は、監査部（26名）において、業務運営の準拠性、効率性及び有効性の観点から、当社及び主要な子会社等の業務全般を対象として、業務資料や契約書等の書類の確認、作業実態の確認、関係者へのインタビューなどの手法により監査を実施し、その結果を経営者並びに取締役会及び監査役会に直接報告しています。加えて、運転事故及び労働災害を防止するため、安全対策部において安全監査を実施し、その結果を経営者並びに取締役会及び監査役会に直接報告しています。

監査役、内部監査部門及び会計監査人は、定期的または必要の都度、情報交換を行うことにより相互に連携を図っているほか、内部統制に関わる各部署から必要な情報提供を受け、内部統制基本方針に定める各項目の実施状況について確認しています。

会計監査の状況

- a 監査法人の名称
有限責任監査法人トーマツ
- b 継続監査期間
1987年4月以降
- c 業務を執行した公認会計士
水上 圭祐
後藤 泰彦

堀場 喬志

d 監査業務に係る補助者の構成

当社の会計監査業務に係る補助者は、45名（公認会計士14名、その他31名）です。

e 監査法人の選定方針と理由

当社の会計監査人については、これまでの監査実績、専門スタッフの陣容等を踏まえ、有限責任監査法人トーマツを選任しています。

監査役会は、会計監査人が会社法第340条第1項各号に定める項目のいずれかに該当すると認められるときは、監査役の全員の同意により、会計監査人を解任します。また、監査役会は、会計監査人の職務を適切に遂行することが困難と認められる場合など、必要と判断した場合には、株主総会に提出する会計監査人の解任または不再任に関する議案の内容を決定します。

f 監査役及び監査役会による監査法人の評価

当社の監査役及び監査役会は、監査法人に対して評価を行っており、有限責任監査法人トーマツが、当社に対して厳格な監査を実施しているほか、適切なローテーションを行い長期間にわたり同じ公認会計士が担当することのないよう配慮するなど、当社から独立した会計監査人として適切に職務を遂行していることを確認しています。

監査報酬の内容等

a 監査公認会計士等に対する報酬

（単位 百万円）

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬
提出会社	210	5	217	75
連結子会社	232	-	230	-
計	442	5	448	75

前連結会計年度においては、監査公認会計士等に対して社内研修業務等の非監査業務を委託していました。当連結会計年度においては、サステナビリティ開示基準対応に係る助言業務、社内研修業務等の非監査業務を委託しています。

b 監査公認会計士等と同一のネットワーク（Deloitte）に対する報酬（aを除く）

（単位 百万円）

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬	監査証明業務に基づく報酬	非監査業務に基づく報酬
提出会社	-	8	-	7
連結子会社	-	12	-	18
計	-	21	-	26

前連結会計年度及び当連結会計年度において、当社及び連結子会社における非監査業務として、各種制度設計等に係る助言業務等を委託しています。

c その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

d 監査報酬の決定方針

監査公認会計士等に対する監査報酬は、監査に係る所要日数、従事する人員数等を勘案して決定しています。

e 監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

監査役会は、当社が会計監査人と監査契約を締結するに際し、会計監査人の監査計画の内容、会計監査の職務執行状況、報酬見積りの算出根拠等を検証した結果、会計監査人の報酬等について同意しました。

(4) 【役員の報酬等】

役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針に係る事項

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

また、社外取締役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬のみとしています。

取締役会において、これら取締役の報酬等の決定方針について決議するとともに、個人別の報酬等の具体的な金額の決定は、各人の課題に対する成果等の実績を把握している代表取締役社長の丹羽俊介へ一任することを決議しています。なお、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会において、取締役の報酬等の総額は、年額12億円以内（うち、社外取締役分は年額5,000万円以内）とすることを決議し、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会において、社外取締役の報酬等の総額は、年額1億円以内とすることを決議しており、代表取締役社長が、この限度額の範囲内において決定しています。また、2012年6月22日開催の第25回定時株主総会終結時点の取締役の員数は14名（うち、社外取締役は3名）、2022年6月23日開催の第35回定時株主総会終結時点の取締役の員数は12名（うち、社外取締役は4名）です。

監査役の報酬等は、毎月定額を支給する基本報酬のみとし、適正な額を監査役の協議により決定しています。なお、2007年6月22日開催の第20回定時株主総会において、監査役の報酬等の総額は、年額2億5,000万円以内とすることを決議しており、この限度額の範囲内において決定しています。また、当該定時株主総会終結時点の監査役の員数は5名です。

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

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数

区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額 (百万円)		対象となる 役員の員数 (名)
		基本報酬	賞与	
取締役 (社外取締役を除く)	504	350	154	7
監査役 (社外監査役を除く)	51	51	-	1
社外役員	181	181	-	11

(注) 上記の取締役及び監査役の基本報酬には、2025年6月25日開催の第38回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役1名及び辞任した監査役2名に対する支給額が含まれています。

(5) 【株式の保有状況】

投資株式の区分の考え方

当社は、株式の価値の変動又は株式に係る配当によって利益を受けることを目的としているものを純投資目的の投資株式、それ以外のものを純投資目的以外の投資株式としています。

保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

a 保有方針

当社は、株式の保有を通じた長期的・安定的な取引関係の維持・強化が、事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値向上につながるという視点に立ち、必要性を総合的に勘案して保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式を保有します。この方針に基づき、必要性が認められないと考える保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式がある場合には、縮減するなど見直しています。

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

当社は、個別の保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式について、各銘柄の保有目的を充足するか否かを確認し、その保有の適否について2026年4月28日の取締役会において検証を行いました。なお、その際、各銘柄の中長期的な経済合理性や将来の保有リスクにも留意しています。

c 銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	22	7,660
非上場株式以外の株式	47	267,456

(当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額(百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	1	1,000	両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため
非上場株式以外の株式	1	2,999	両社の協力・信頼関係をより一層強固なものとし、当社の事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値の向上を図るため

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額(百万円)
非上場株式	1	-
非上場株式以外の株式	2	206

(注) 非上場株式の減少は会社の解散によるもののため、売却価額はありません。

d 銘柄ごとの株式数、貸借対照表計上額等に関する情報
特定投資株式

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
三菱重工業株式会社	11,511,000	11,511,000	当該会社は、鉄道設備用の保守用車等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	48,610	29,076		
三菱電機株式会社	6,573,000	6,573,000	当該会社は、鉄道用の電力設備や鉄道車両用のブレーキ制御装置等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	32,786	17,878		
株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	8,886,620	当該グループの金融機関とは、借入、社債引受等の資金調達や資金運用、資金決済等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	23,105	17,870		
ナブテスコ株式会社	5,171,000	5,171,000	当該会社は、鉄道車両用のブレーキ制御装置やドアシステム等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	19,866	11,947		
株式会社オリエンタルランド	5,963,000	5,963,000	当該会社が運営するテーマパークへの観光需要の喚起や、グループ会社における旅行商品の開発等、同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	16,100	17,561		
東京海上ホールディングス株式会社	1,655,160	1,655,160	当該グループの金融機関とは、賠償責任保険や火災保険等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、リスクマネジメントの適切な実施及びこれによる当事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	12,095	9,493		
東日本旅客鉄道株式会社	3,148,200	3,148,200	当該会社とは、大型観光キャンペーンの共同実施や交通系ICカードの相互利用、列車の直通運転、鉄道技術分野における連携・情報共有等、鉄道事業において広範な連携を行っています。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	11,412	9,293		
住友不動産株式会社（注3）	1,921,600	960,800	不動産事業における高度な経営ノウハウを有する当該会社との連携の維持・強化により、当社用地の開発・販売をはじめとする中長期的な不動産事業等の強化及び収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	8,439	5,373		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
九州旅客鉄道株式会社	2,077,900	2,077,900	当該会社とは、大型観光キャンペーンの共同実施やE Xサービスの利用拡大、交通系 I Cカードの相互利用、鉄道技術分野における連携・情報共有等、鉄道事業において広範な連携を行っています。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	7,819	7,584		
三菱地所株式会社	1,592,000	1,592,000	不動産事業における高度な経営ノウハウを有する当該会社との連携の維持・強化により、当社用地の開発・販売をはじめとする中長期的な不動産事業等の強化及び収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	6,879	3,871		
日本製鉄株式会社（注4）	11,269,500	2,253,900	当該会社は、鉄道用のレールや鉄道車両用の車輪・車軸等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	6,490	7,201		
M S & A Dインシュアランスグループホールディングス株式会社	1,441,077	1,441,077	当該グループの金融機関とは、賠償責任保険や火災保険等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、リスクマネジメントの適切な実施及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注2）
	5,810	4,647		
株式会社みずほフィナンシャルグループ	949,092	949,092	当該グループの金融機関とは、借入、社債引受等の資金調達や資金運用、資金決済等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注2）
	5,777	3,844		
株式会社西武ホールディングス	1,321,200	1,321,200	当社営業エリアにおける需要喚起や列車の直通運転、I Cカードの相互利用等、当該グループとの鉄道事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注2）
	5,774	4,362		
西日本旅客鉄道株式会社	1,725,000	1,725,000	当該会社とは、大型観光キャンペーンの共同実施やE Xサービスの利用拡大、交通系 I Cカードの相互利用、列車の直通運転、鉄道技術分野における連携・情報共有等、鉄道事業において広範な連携を行っています。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	5,395	5,030		
株式会社三井住友フィナンシャルグループ	1,059,348	1,059,348	当該グループの金融機関とは、借入、社債引受等の資金調達や資金運用、資金決済等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 （注2）
	5,303	4,020		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
株式会社高島屋	2,777,000	2,777,000	当該会社との共同出資会社である株式会社ジェイアール東海高島屋は、名古屋駅直上でジェイアール名古屋タカシマヤ等を運営しています。百貨店事業におけるパートナーである当該会社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な百貨店事業の強化及び収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	5,213	3,360		
東邦瓦斯株式会社	846,500	846,500	当該会社とは、事業用のガス供給を受けるほか、名古屋駅において当社グループとの共同出資により熱供給会社を運営しています。同社との連携の維持・強化により、当社グループ会社が運営する名古屋駅直上の超高層ビルへの中長期的かつ安定的な熱供給サービス等の確保を図るとともに、地域経済における多面的な連携を目的として、同社株式を保有しています。	有
	4,262	3,501		
東急不動産ホールディングス株式会社	2,862,500	-	不動産事業における高度な経営ノウハウを有する当該会社との連携の維持・強化により、当社用地の開発・販売をはじめとする中長期的な不動産事業等の強化及び収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	3,792	-		
名工建設株式会社	2,139,500	2,139,500	当該会社は、鉄道事業特有の施工上の制約のある工事において高い技術力を有しており、鉄道構造物の新設工事や保守・点検等において協力関係にあります。同社との連携を維持・強化することにより、鉄道施設の維持・機能強化及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	3,709	2,772		
SOMPOホールディングス株式会社	497,250	497,250	当該グループの金融機関とは、賠償責任保険や火災保険等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、リスクマネジメントの適切な実施及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	2,989	2,248		
株式会社あいちフィナンシャルグループ	413,170	413,170	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	2,836	1,180		
アサヒグループホールディングス株式会社	1,761,000	1,761,000	飲料等において高い商品力や開発力を有する当該グループとの連携の維持・強化を通じた、駅等の当社施設内における中長期的なサービス向上及び流通事業における収益力の強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	2,791	3,367		
京王電鉄株式会社	642,500	642,500	当社営業エリアにおける駅周辺開発やICカードの相互利用等、当該会社との鉄道事業及び関連事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業及び関連事業における収益力の強化、サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	2,477	2,445		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
電源開発株式会社	421,920	421,920	当該会社とは、当社在来線の一部線区の電車運行の二酸化炭素排出量実質ゼロ化において協力関係にあります。同社との連携の維持・強化を通じた、鉄道事業における環境優位性の強化及び地域経済における多面的な連携を目的として、同社株式を保有しています。	有
	1,827	1,068		
岡谷鋼機株式会社	183,200	183,200	当該会社は、鉄道用機械設備の取付部品等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	1,654	1,278		
日本信号株式会社	902,500	902,500	当該会社は、鉄道信号システム等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	1,444	807		
中部電力株式会社	464,700	464,700	当該会社とは、中央新幹線計画を含む鉄道用電力の供給を受ける協力関係にあります。同社との連携の維持・強化により、中長期的かつ安定的な電力供給を確保し、これによる鉄道事業の安定的運営を図るとともに、地域経済における多面的な連携を目的として、同社株式を保有しています。	有
	1,199	754		
株式会社京三製作所	1,965,300	1,965,300	当該会社は、鉄道信号システム等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	1,198	961		
京浜急行電鉄株式会社	594,800	594,800	当社営業エリアにおける需要喚起や駅周辺開発、ICカードの相互利用等、当該会社との鉄道事業及び関連事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業及び関連事業における収益力の強化、サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	907	899		
株式会社しずおかフィナンシャルグループ	350,000	350,000	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	896	568		
スルガ銀行株式会社	434,000	434,000	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	864	583		
三井住友トラストグループ株式会社	168,800	168,800	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	827	627		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
株式会社十六フィナンシャルグループ	86,300	86,300	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	766	416		
TOTO株式会社	130,000	130,000	トイレ設備や防汚コーティング等における高い技術力を有する当該会社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な鉄道事業における旅客サービス向上及び技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	661	506		
第一生命ホールディングス株式会社（注5）	447,200	111,800	当該グループの金融機関とは、団体定期保険等の取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、リスクマネジメントの適切な実施及びこれによる当社事業の安定的運営を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	635	506		
株式会社三十三フィナンシャルグループ	108,310	108,310	当該グループの金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社グループとの連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	無 (注2)
	623	256		
株式会社百五銀行	407,000	407,000	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	612	299		
鉄建建設株式会社	127,500	150,000	当該会社は、鉄道事業特有の施工上の制約のある工事において高い技術力を有しており、鉄道線路と交差する設備の新設工事等において協力関係にあります。同社との連携を維持・強化することにより、鉄道施設の維持・機能強化及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	585	374		
名古屋鉄道株式会社	336,300	336,300	当社営業エリアにおける需要喚起や駅周辺開発、ICカードの相互利用等、当該会社との鉄道事業及び関連事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業及び関連事業における収益力の強化、サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	580	586		
株式会社名古屋銀行（注6）	97,200	32,400	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当社事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	547	254		
カヤバ株式会社	96,400	96,400	当該会社は、鉄道車両用の台車部品等、当社の鉄道事業の運営に不可欠な重要資材の調達先です。同社との連携の維持・強化を通じた、中長期的な資材の安定調達及びこれによる鉄道事業の安全かつ安定的運営、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	399	283		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注1） 及び株式数が増加した理由	当社の 株式の 保有の 有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表 計上額 （百万円）	貸借対照表 計上額 （百万円）		
株式会社八十二長野銀行	190,400	238,000	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	366	251		
株式会社山梨中央銀行	68,400	68,400	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	354	147		
株式会社大垣共立銀行	54,200	54,200	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	329	128		
小田急電鉄株式会社	197,100	197,100	当社営業エリアにおける需要喚起や列車の直通運転、ICカードの相互利用等、当該会社との鉄道事業における広範な連携の維持・強化を通じて、中長期的な鉄道事業における収益力の強化、旅客サービスの向上、技術力の維持・向上を目的として、同社株式を保有しています。	有
	324	291		
株式会社清水銀行	44,000	44,000	当該金融機関とは、借入等の資金調達をはじめとする取引関係があります。同社との連携の維持・強化を通じた、経営の状況変化に対応する金融取引及びこれによる当事業の安定的運営、並びに地域経済との関係性強化を目的として、同社株式を保有しています。	有
	108	66		

- （注） 1 当社は、株式の保有を通じた長期的・安定的な取引関係の維持・強化が、事業の円滑な遂行と中長期的な企業価値向上につながるという視点に立ち、必要性を総合的に勘案して保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式を保有しています。そのため、この総合的判断に基づく保有効果を定量的に記載することは困難ですが、bに記載のとおり、保有の合理性を検証しています。
- 2 保有先企業は当社の株式を保有していませんが、同社子会社が当社の株式を保有しています。
- 3 住友不動産株式会社は、2026年1月1日付で、普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割しており、実質的な株式数の増加はありません。
- 4 日本製鉄株式会社は、2025年10月1日付で、普通株式1株につき5株の割合をもって株式分割しており、実質的な株式数の増加はありません。
- 5 第一生命ホールディングス株式会社は、2025年4月1日付で、普通株式1株につき4株の割合をもって株式分割しており、実質的な株式数の増加はありません。
- 6 株式会社名古屋銀行は、2025年10月1日付で、普通株式1株につき3株の割合をもって株式分割しており、実質的な株式数の増加はありません。

5【従業員の状況等】

(1)【人材戦略に関する基本方針等】

当社グループは人材を最も重要な「資本」として捉え、その価値を最大限に引き出して、経営戦略である経営体力のさらなる強化に取り組み、経営理念をより高いレベルで実現することを目指しています。具体的には、働きやすく、働きがいのある職場づくりと、健康経営を推進しながら、人材の育成を精力的に行うことにより、社員の意欲を高め、能力を持続的に成長させ、人的資本の蓄積・強化に取り組んでいます。これらを機会として捉え、グループ体となって、社会情勢や経営環境の変化の中にあっても、その社会的使命を果たし続け、企業価値を向上させることを目的として、人事施策を推進します。なお、人材戦略に関する詳細については、「第2 事業の状況 2 サステナビリティに関する考え方及び取組」に記載しています。

当社の従業員給与等は、毎月支給する基本給及び各種手当のほか、年に2回支給する賞与から構成しています。また、経営体力のさらなる強化に向けて、安全・安定輸送の確保に資する取組み、及び挑戦・変革に向けた取組み・成果を適切に反映した処遇を行い、社員の意欲・能力を向上させること等を目的とした賃金制度としており、基本給は昇格等に応じて昇給する制度とし、各種手当は役職や職務の内容等に応じて決定しています。賞与の水準は、経営成績を中心に、世間の動向や労働組合の主張等を総合的に勘案して決定しています。なお、当事業年度及び各事業年度の業績の推移は「第1 企業の概況 1 主要な経営指標等の推移」に記載のとおりです。

(2)【従業員の状況】

連結会社の状況

2026年3月31日現在

セグメントの名称	運輸業	流通業	不動産業	その他	合計
従業員数(人)	19,273 [669]	2,937 [5,713]	668 [288]	6,691 [964]	29,569 [7,634]

(注) 1 従業員数は就業人員数(当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含む。)です。

2 従業員数欄の[]は外数で、臨時従業員の年間平均雇用人員を示しています。

提出会社の状況

2026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)	平均年間給与の 対前事業年度増減率 (%)
18,518	37.0	16.3(16.4)	8,605,695	6.2

セグメントの名称	従業員数(人)
運輸業	18,402
不動産業	116
合計	18,518

(注) 1 従業員数は就業人員数(当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含む。)です。また、臨時従業員については、従業員数の100分の10未満であるため記載を省略しています。

2 平均勤続年数欄の()内は、国鉄における勤続年数を通算した場合の平均勤続年数を示しています。

3 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでいます。

労働組合の状況

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

2026年4月1日現在

名称	組合員数(人)	上部団体
東海旅客鉄道労働組合 (JR東海ユニオン)	18,485	日本鉄道労働組合連合会 (JR連合)
国鉄労働組合東海本部 (国労東海)	83	国鉄労働組合 (国労)
ジェイアール東海労働組合 (JR東海労)	57	-
JRセントラル労働組合 (JRセントラル労組)	10	全日本鉄道労働組合総連合会 (JR総連)

(注) ()内は労働組合名等の略称です。

当社は、東海旅客鉄道労働組合、国鉄労働組合東海本部、ジェイアール東海労働組合及びJRセントラル労働組合との間で労働協約を締結しています。この労働協約に基づき、経営協議会、団体交渉等を行っており、健全かつ安定的な労使関係の構築に努めています。

なお、当社の連結子会社の労働組合の状況について特記事項はありません。

管理的地位にある労働者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額の差異

a 提出会社

指標名	実績	
採用した労働者に占める女性労働者の割合(注2)	26.4%	
労働者に占める女性労働者の割合(注3)	13.5%	
係長級以上にある者に占める女性労働者の割合(注4)	5.1%	
管理的地位にある労働者に占める女性労働者の割合	2.8%	
有給休暇取得率	92.2%	
育児休業取得率(注5)	女性労働者	102%
	男性労働者	99%
労働者の男女の賃金の額の差異	全労働者	75.9%
	うち正規雇用労働者	74.9%
	うちパート・有期労働者	78.9%

(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ています。

2 採用した労働者に占める女性労働者の割合は、当事業年度に採用した従業員数(臨時従業員を含まない。)を基に算出しています。

3 労働者に占める女性労働者の割合は、2026年3月31日時点の従業員数(臨時従業員を含まない。)を基に算出しています。

4 係長級以上にある者に占める女性労働者の割合は、2026年3月31日時点の従業員数(臨時従業員を含まない。)を基に算出しています。なお、「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)の規定による定義や計算方法とは異なっています。

5 育児休業取得率は、「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6第2号における育児休業等及び育児目的休暇の取得割合を算出しています。

b 連結子会社

当事業年度					
名称	管理的地位にある労働者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	労働者の男女の賃金の額の差異		
			全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者
ジェイアール東海物流(株)	2.6%	(注3) 100%	65.5%	63.0%	69.9%
ジェイアール東海バス(株)	0.0%	(注3) 100%	68.7%	77.9%	47.3%
(株)JR東海交通事業	6.9%	(注4) 100%	72.5%	73.7%	65.4%
(株)ジェイアール東海高島屋	17.1%	(注4) 100%	57.2%	60.5%	47.1%
(株)JR東海リテイリング・プラス	22.0%	(注3) 100%	76.3%	75.2%	101.2%
ジェイアール東海フードサービス(株)	7.1%	0%	53.6%	64.8%	116.8%
JR東海不動産(株)	7.5%	100%	163.1%	68.1%	(注6)
ジェイアール東海関西開発(株)	0.0%	(注5)	57.9%	78.1%	56.9%
(株)ジェイアール東海ホテルズ	5.6%	(注3) 90%	60.8%	71.3%	61.5%
(株)ジェイアール東海ツアーズ	34.4%	(注4) 83%	78.9%	79.6%	69.2%
(株)JR東海エージェンシー	9.2%	66%	75.4%	74.3%	90.2%
日本車輛製造(株)	0.3%	(注3) 82%	73.9%	78.4%	67.4%
ジェイアール東海建設(株)	1.3%	(注3) 75%	57.4%	64.6%	33.9%
ジェイアール東海情報システム(株)	7.5%	(注4) 100%	74.2%	73.8%	89.0%
日本機械保線(株)	3.6%	(注3) 73%	40.0%	85.1%	37.6%
JR東海テクノクリエイト(株)	0.7%	(注3) 60%	86.0%	90.3%	78.0%
ジェイアール東海コンサルタンツ(株)	3.1%	(注3) 100%	77.9%	74.2%	73.2%

- (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)の規定に基づき公表をしているまたは公表予定の連結子会社の数値を記載しています。
- 2 「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ている男性労働者の育児休業取得率は、パート・有期労働契約に対象者がいないため、全労働者のものを記載しています。
- 3 「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6第1号における育児休業等の取得割合を算出しています。
- 4 「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6第2号における育児休業等及び育児目的休暇の取得割合を算出しています。
- 5 対象者がいないため記載していません。
- 6 女性のパート・有期労働者がいないため記載していません。

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。以下「連結財務諸表規則」という。）に基づいて作成しています。
- (2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号。以下「財務諸表等規則」という。）第2条の規定により、財務諸表等規則及び「鉄道事業会計規則」（昭和62年運輸省令第7号）に基づいて作成しています。

2 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、連結会計年度（2025年4月1日から2026年3月31日まで）の連結財務諸表及び事業年度（2025年4月1日から2026年3月31日まで）の財務諸表について、有限責任監査法人トーマツによる監査を受けています。

3 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組について

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

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

【連結貸借対照表】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	259,468	345,693
中央新幹線建設資金管理信託	¹ 1,090,759	¹ 849,581
受取手形、売掛金及び契約資産	² 90,043	² 98,818
未収運賃	120,689	137,428
有価証券	197,900	22,900
棚卸資産	³ 41,775	³ 54,258
その他	142,391	166,258
貸倒引当金	111	111
流動資産合計	1,942,917	1,674,827
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,257,444	1,229,968
機械装置及び運搬具(純額)	282,842	274,357
土地	2,379,807	2,392,075
建設仮勘定	2,104,097	2,441,253
その他(純額)	34,590	33,614
有形固定資産合計	^{4, 5} 6,058,783	^{4, 5} 6,371,268
無形固定資産	⁵ 164,779	⁵ 185,545
投資その他の資産		
投資有価証券	⁶ 458,717	⁶ 538,532
金銭の信託	1,489,416	1,904,768
退職給付に係る資産	12,082	19,885
繰延税金資産	165,752	149,225
その他	⁶ 30,963	⁶ 32,163
貸倒引当金	67	62
投資その他の資産合計	2,156,865	2,644,513
固定資産合計	8,380,428	9,201,327
資産合計	10,323,345	10,876,154

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	83,397	92,686
短期借入金	35,147	37,508
1年内償還予定の社債	-	29,799
1年内返済予定の長期借入金	76,200	105,500
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	7,837	8,332
未払金	277,277	324,083
未払法人税等	135,566	137,845
前受金	7 65,649	7 78,818
預り金	28,425	32,416
賞与引当金	32,409	34,256
その他	7 40,432	7 50,813
流動負債合計	782,343	932,062
固定負債		
社債	729,361	699,587
長期借入金	467,390	435,690
中央新幹線建設長期借入金	1 3,000,000	1 3,000,000
鉄道施設購入長期未払金	497,839	489,507
退職給付に係る負債	149,080	141,429
その他	38,779	41,246
固定負債合計	4,882,451	4,807,460
負債合計	5,664,794	5,739,523
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	54,158	54,157
利益剰余金	4,428,847	4,867,002
自己株式	103,162	130,305
株主資本合計	4,491,843	4,902,853
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	84,100	136,234
繰延ヘッジ損益	0	-
退職給付に係る調整累計額	24,591	29,071
その他の包括利益累計額合計	108,692	165,306
非支配株主持分	58,014	68,471
純資産合計	4,658,550	5,136,631
負債純資産合計	10,323,345	10,876,154

【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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
営業収益	1,831,847	2,006,218
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	2,359,288,899	2,359,959,246
販売費及び一般管理費	3,452,000,153	3,452,216,804
営業費合計	1,129,053	1,176,050
営業利益	702,794	830,167
営業外収益		
受取利息	9,417	18,944
受取配当金	4,988	5,555
持分法による投資利益	617	750
その他	13,253	7,944
営業外収益合計	28,276	33,195
営業外費用		
支払利息	45,727	45,954
鉄道施設購入長期未払金利息	33,288	32,825
その他	2,760	3,668
営業外費用合計	81,776	82,448
経常利益	649,294	780,914
特別利益		
工事負担金等受入額	1,046	2,368
固定資産売却益	6124	61,186
その他	68	52
特別利益合計	1,238	3,606
特別損失		
固定資産圧縮損	911	2,153
固定資産除却損	1,721	1,917
固定資産売却損	71,240	7,912
その他	783	162
特別損失合計	4,657	5,146
税金等調整前当期純利益	645,875	779,374
法人税、住民税及び事業税	189,705	225,267
法人税等調整額	8,221	7,628
法人税等合計	181,483	217,638
当期純利益	464,391	561,736
非支配株主に帰属する当期純利益	5,968	8,864
親会社株主に帰属する当期純利益	458,423	552,871

【連結包括利益計算書】

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
当期純利益	464,391	561,736
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	3,541	52,032
繰延ヘッジ損益	1	1
退職給付に係る調整額	3,565	6,550
持分法適用会社に対する持分相当額	304	194
その他の包括利益合計	1,327	1,58,779
包括利益	464,719	620,515
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	460,396	609,485
非支配株主に係る包括利益	4,322	11,030

【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

(単位 百万円)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	112,000	54,129	3,999,973	103,161	4,062,942
当期変動額					
剰余金の配当			29,550		29,550
親会社株主に帰属する 当期純利益			458,423		458,423
自己株式の取得				0	0
自己株式の消却					
利益剰余金から資本 剰余金への振替					
連結範囲の変動					
連結子会社株式の取得 による持分の増減		28			28
その他の増減					
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					
当期変動額合計	-	28	428,873	0	428,901
当期末残高	112,000	54,158	4,428,847	103,162	4,491,843

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括 利益累計額 合計		
当期首残高	86,202	-	20,516	106,718	54,023	4,223,683
当期変動額						
剰余金の配当						29,550
親会社株主に帰属する 当期純利益						458,423
自己株式の取得						0
自己株式の消却						
利益剰余金から資本 剰余金への振替						
連結範囲の変動						
連結子会社株式の取得 による持分の増減						28
その他の増減						
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	2,101	0	4,075	1,973	3,991	5,965
当期変動額合計	2,101	0	4,075	1,973	3,991	434,866
当期末残高	84,100	0	24,591	108,692	58,014	4,658,550

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

(単位 百万円)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	112,000	54,158	4,428,847	103,162	4,491,843
当期変動額					
剰余金の配当			31,262		31,262
親会社株主に帰属する 当期純利益			552,871		552,871
自己株式の取得				110,000	110,000
自己株式の消却		82,856		82,856	-
利益剰余金から資本 剰余金への振替		82,855	82,855		-
連結範囲の変動			847		847
連結子会社株式の取得 による持分の増減		0			0
その他の増減			250		250
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	438,155	27,143	411,010
当期末残高	112,000	54,157	4,867,002	130,305	4,902,853

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証 券評価差額金	繰延ヘッジ 損益	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括 利益累計額 合計		
当期首残高	84,100	0	24,591	108,692	58,014	4,658,550
当期変動額						
剰余金の配当						31,262
親会社株主に帰属する 当期純利益						552,871
自己株式の取得						110,000
自己株式の消却						-
利益剰余金から資本 剰余金への振替						-
連結範囲の変動						847
連結子会社株式の取得 による持分の増減						0
その他の増減						250
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)	52,133	0	4,479	56,613	10,456	67,070
当期変動額合計	52,133	0	4,479	56,613	10,456	478,080
当期末残高	136,234	-	29,071	165,306	68,471	5,136,631

【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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	645,875	779,374
減価償却費	208,042	205,935
退職給付に係る負債の増減額(は減少)	3,011	4,707
受取利息及び受取配当金	14,405	24,500
支払利息	79,016	78,779
工事負担金等受入額	1,046	2,368
固定資産圧縮損	911	2,153
固定資産除却損	6,886	6,192
売上債権の増減額(は増加)	24,256	24,653
棚卸資産の増減額(は増加)	533	12,400
仕入債務の増減額(は減少)	1,934	9,276
その他	43,225	17,264
小計	853,387	1,030,348
利息及び配当金の受取額	10,459	19,982
利息の支払額	79,077	78,484
法人税等の支払額	160,220	223,659
営業活動によるキャッシュ・フロー	624,550	748,185
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	133,500	123,000
定期預金の払戻による収入	133,500	123,000
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	260,875	241,178
金銭の信託の設定による支出	1,040,000	420,000
金銭の信託の解約による収入	143,600	4,524
有価証券の取得による支出	246,500	27,000
有価証券の償還による収入	246,500	27,000
有形固定資産の取得による支出	452,564	493,342
工事負担金等受入による収入	5,340	7,248
無形固定資産の取得による支出	12,348	30,787
投資有価証券の取得による支出	800	4,049
投資有価証券の売却及び償還による収入	150,966	67,326
その他	11,105	6,466
投資活動によるキャッシュ・フロー	956,036	621,436
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)	3,052	135
長期借入れによる収入	36,550	73,800
長期借入金の返済による支出	36,250	76,200
社債の発行による収入	20,000	-
社債の償還による支出	80,512	-
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	7,373	7,837
自己株式の取得による支出	0	110,000
配当金の支払額	29,550	31,262
非支配株主への配当金の支払額	291	362
その他	1,157	1,105
財務活動によるキャッシュ・フロー	95,532	150,893
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	427,018	24,143
現金及び現金同等物の期首残高	821,720	394,701
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額(は減少)	-	3
現金及び現金同等物の期末残高	1,394,701	1,370,554

【注記事項】

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

1 連結の範囲に関する事項

(1) 連結子会社の数 27社

連結子会社名は、「第1 企業の概況 4 関係会社の状況」に記載しているため、省略しています。

なお、当連結会計年度より、中央リネンサプライ(株)は重要性が低下したため、連結の範囲から除外しています。

(2) 主要な非連結子会社の名称等

主要な非連結子会社名 名古屋熱供給(株)

(連結の範囲から除いた理由)

非連結子会社は、いずれも小規模であり、合計の総資産、営業収益、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等は、いずれも連結財務諸表に重要な影響を及ぼさないため、連結の範囲から除外しています。

2 持分法の適用に関する事項

(1) 持分法適用の関連会社数 2社

会社名 新生テクノス(株)、鉄道情報システム(株)

(2) 持分法を適用していない非連結子会社(名古屋熱供給(株)等)及び関連会社(株交通新聞社等)は、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等からみて、持分法の対象から除いても連結財務諸表に及ぼす影響が軽微であり、かつ、全体としても重要性がないため、持分法の適用範囲から除外しています。

3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社のうち(株)ジェイアール東海高島屋の決算日は2月末日です。連結財務諸表の作成に当たっては、同日現在の財務諸表を使用しています。ただし、連結決算日との間に生じた重要な取引については、連結上必要な調整を行っています。

4 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

有価証券

満期保有目的の債券

償却原価法(定額法)によっています。

その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法によっています。なお、評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定しています。

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います。

投資事業組合等への出資(「金融商品取引法」(昭和23年法律第25号)第2条第2項により有価証券とみなされるもの)については、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り計上していません。

金銭の信託

信託財産を構成している満期保有目的の債券の評価は、償却原価法(定額法)によっています。

棚卸資産

商品

主として売価還元法による原価法によっています。

分譲土地建物

個別法による原価法によっています。

仕掛品

主として個別法による原価法によっています。

貯蔵品その他

主として移動平均法による原価法によっています。

なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定しています。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

有形固定資産（リース資産を除く）

主として定率法によっています。

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

また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

建物及び構築物 2年～60年

機械装置及び運搬具 2年～20年

無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

ソフトウェア 5年

リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(3) 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しています。

(4) 重要な引当金の計上基準

貸倒引当金

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

賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額に基づき計上しています。

(5) 退職給付に係る会計処理の方法

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

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

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

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

(6) 重要な収益及び費用の計上基準

当社及び連結子会社の主要な事業における主な履行義務の内容及び収益を認識する通常の時点は以下のとおりです。

運輸業

運輸業では、東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業のほか、バス事業等を行っており、顧客との運送契約に基づいて輸送サービスを提供する履行義務を負っています。

これらの輸送サービスのうち、定期外運賃については、原則として輸送サービスの提供完了時点で履行義務が充足されると判断し、収益を認識しています。また、定期運賃については、一定期間にわたり履行義務が充足されると判断し、その有効期間にわたり収益を認識しています。

流通業

流通業では、JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に駅構内において商品の販売等を行っており、顧客との販売契約に基づいて商品を引き渡す履行義務を負っています。

当該履行義務は、商品を引き渡した時点において充足されると判断し、引渡時点で収益を認識しています。

なお、商品の販売のうち、販売時点でその商品を仕入れたものとみなす消化仕入の取引等、代理人取引に該当すると判断したのものについては、純額で収益を認識しています。

不動産業

不動産業では、駅ビル等の不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

不動産賃貸事業については、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号 平成19年3月30日）等の範囲に含まれる取引であり、合意された期間にわたり、合意された使用料を収益として認識しています。

不動産分譲事業については、顧客との不動産売買契約に基づき物件を引き渡す履行義務を負っています。当該履行義務は、物件を引き渡した時点において充足されると判断し、引渡時点で収益を認識しています。

(7) 重要なヘッジ会計の方法

ヘッジ会計の方法

通貨スワップは振当処理の要件を満たしているため、振当処理によっており、金利スワップは特例処理の要件を満たしているため、特例処理によっています。また、金利通貨スワップは一体処理（特例処理・振当処理）の要件を満たしているため、一体処理によっています。

ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段	ヘッジ対象
通貨スワップ	外貨建社債
金利スワップ	借入金
金利通貨スワップ	外貨建借入金

ヘッジ方針

内部規程に基づき、ヘッジ対象に係る為替変動リスク及び金利変動リスクをヘッジしています。

ヘッジ有効性評価の方法

振当処理によっている通貨スワップ、特例処理によっている金利スワップ及び一体処理によっている金利通貨スワップであるため、有効性の評価を省略しています。

(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）は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資等からなります。

(9) 工事負担金の会計処理

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

なお、連結損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

(重要な会計上の見積り)

該当事項はありません。

(未適用の会計基準等)

- ・「リースに関する会計基準」(企業会計基準第34号 2024年9月13日)
- ・「リースに関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第33号 2024年9月13日)等

(1) 概要

企業会計基準委員会において、日本基準を国際的に整合性のあるものとする取組みの一環として、借手の全てのリースについて資産及び負債を認識するリースに関する会計基準の開発に向けて、国際的な会計基準を踏まえた検討が行われ、基本的な方針として、IFRS第16号の単一の会計処理モデルを基礎とするものの、IFRS第16号の全ての定めを採り入れるのではなく、主要な定めのみを採り入れることにより、簡素で利便性が高く、かつ、IFRS第16号の定めを個別財務諸表に用いても、基本的に修正が不要となることを目指したリース会計基準等が公表されました。

借手の会計処理として、借手のリースの費用配分の方法については、IFRS第16号と同様に、リースがファイナンス・リースであるかオペレーティング・リースであるかにかかわらず、全てのリースについて使用権資産に係る減価償却費及びリース負債に係る利息相当額を計上する単一の会計処理モデルが適用されます。

(2) 適用予定日

2027年4月1日に開始する連結会計年度の期首から適用することを予定しています。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

連結財務諸表に与える影響は、評価中です。

(表示方法の変更)

(連結損益計算書)

1 投資有価証券売却益

前連結会計年度において区分掲記していた「営業外収益」の「投資有価証券売却益」は、「営業外収益」の総額の100分の10以下となったため、当連結会計年度より「営業外収益」の「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「営業外収益」の「投資有価証券売却益」に表示していた7,231百万円は、「その他」として組み替えています。

2 減損損失

前連結会計年度において区分掲記していた「特別損失」の「減損損失」は、「特別損失」の総額の100分の10以下となったため、当連結会計年度より「特別損失」の「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「特別損失」の「減損損失」に表示していた718百万円は、「その他」として組み替えています。

(連結貸借対照表関係)

1 中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構より資金を借り入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。

2 受取手形、売掛金及び契約資産のうち、顧客との契約から生じた債権及び契約資産の金額は、それぞれ次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
受取手形	4,298百万円	4,152百万円
売掛金	59,457	67,343
契約資産	24,335	25,212

3 棚卸資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
商品及び製品	6,334百万円	7,711百万円
分譲土地建物	1,091	2,184
仕掛品	9,670	17,416
原材料及び貯蔵品	24,678	26,946

4 有形固定資産の減価償却累計額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	5,285,818百万円	5,385,746百万円

5 固定資産の取得原価から直接減額された工事負担金等累計額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	299,716百万円	300,588百万円

6 非連結子会社及び関連会社に対するものは次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
投資有価証券(株式)	20,205百万円	21,856百万円
出資金	18	18

7 前受金及びその他のうち、契約負債の金額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	38,176百万円	45,262百万円

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

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	13,400百万円	13,400百万円

9 社債の債務履行引受契約に係る偶発債務は次のとおりです。

	償還期限	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
第12回無担保普通社債	2033年3月18日	10,000百万円	10,000百万円
第24回無担保普通社債	2026年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	2027年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	2027年12月20日	10,000	10,000
第63回無担保普通社債	2033年5月24日	5,000	5,000
計		44,900	44,900

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

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
貸出コミットメントの総額	100,000百万円	100,000百万円
借入実行残高	-	-
借入未実行残高	100,000	100,000

(連結損益計算書関係)

1 顧客との契約から生じる収益

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れ以外の収益を区分して記載していません。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」に記載しています。

2 運輸業等営業費及び売上原価に含まれる棚卸資産評価損は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年 4月 1日 至 2026年 3月31日)
	392百万円	326百万円

3 引当金の繰入額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年 4月 1日 至 2026年 3月31日)
賞与引当金	30,276百万円	32,019百万円

4 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年 4月 1日 至 2026年 3月31日)
人件費	86,290百万円	90,838百万円
(賞与引当金繰入額)	(8,016)	(8,401)
(退職給付費用)	(719)	(97)
減価償却費	14,742	14,578

5 研究開発費の総額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年 4月 1日 至 2026年 3月31日)
	36,752百万円	43,092百万円

6 固定資産売却益の内容は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年 4月 1日 至 2026年 3月31日)
車両運搬具	85百万円	1,147百万円
土地等	38	38
		土地 機械装置等

7 固定資産売却損の内容は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年 4月 1日 至 2026年 3月31日)
土地	1,233百万円	448百万円
車両運搬具等	6	464
		土地 建物等

(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並びに法人税等及び税効果額

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	3,930百万円	76,941百万円
組替調整額	6,817	1,610
法人税等及び税効果調整前	2,887	75,330
法人税等及び税効果額	653	23,297
その他有価証券評価差額金	3,541	52,032
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	2	2
法人税等及び税効果調整前	2	2
法人税等及び税効果額	0	0
繰延ヘッジ損益	1	1
退職給付に係る調整額		
当期発生額	17,800	22,893
組替調整額	12,150	13,314
法人税等及び税効果調整前	5,650	9,578
法人税等及び税効果額	2,085	3,027
退職給付に係る調整額	3,565	6,550
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	299	218
組替調整額	5	24
持分法適用会社に対する持分相当額	304	194
その他の包括利益合計	327	58,779

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

1 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	1,030,000,000	-	-	1,030,000,000
合計	1,030,000,000	-	-	1,030,000,000
自己株式				
普通株式	46,004,820	150	-	46,004,970
合計	46,004,820	150	-	46,004,970

(注) 自己株式の株式数の増加150株は、単元未満株式の買取りによるものです。

2 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
2024年6月21日 定時株主総会	普通株式	14,775百万円	15円	2024年3月31日	2024年6月24日
2024年10月29日 取締役会	普通株式	14,775百万円	15円	2024年9月30日	2024年12月2日

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

決議	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
2025年6月25日 定時株主総会	普通株式	15,760百万円	利益剰余金	16円	2025年3月31日	2025年6月26日

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

1 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	1,030,000,000	-	28,822,900	1,001,177,100
合計	1,030,000,000	-	28,822,900	1,001,177,100
自己株式				
普通株式	46,004,970	28,823,021	28,822,900	46,005,091
合計	46,004,970	28,823,021	28,822,900	46,005,091

(注) 1 自己株式の株式数の増加28,823,021株は、2025年4月30日開催及び2025年10月29日開催の取締役会の決議に基づく、東京証券取引所における市場買付けによる増加28,822,900株及び単元未満株式の買取りによる増加121株によるものです。

2 発行済株式の総数の減少28,822,900株及び自己株式の株式数の減少28,822,900株は、2025年4月30日開催及び2025年10月29日開催の取締役会の決議に基づく、自己株式の消却によるものです。

2 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
2025年6月25日 定時株主総会	普通株式	15,760百万円	16円	2025年3月31日	2025年6月26日
2025年10月29日 取締役会	普通株式	15,502百万円	16円	2025年9月30日	2025年12月1日

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

次の剰余金の配当に関する事項は、2026年6月23日開催予定の定時株主総会の決議事項となっています。

決議予定	株式の種類	配当金の総額	配当の原資	1株当たり 配当額	基準日	効力発生日
2026年6月23日 定時株主総会	普通株式	15,298百万円	利益剰余金	16円	2026年3月31日	2026年6月24日

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

1 現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
現金及び預金勘定	259,468百万円	345,693百万円
有価証券	133,300	22,900
その他の流動資産	1,933	1,961
現金及び現金同等物	394,701	370,554

(リース取引関係)

1 借手側

(1) ファイナンス・リース取引

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

(2) オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
1年内	1,291	1,427
1年超	4,231	3,604
合計	5,522	5,031

2 貸手側

(1) ファイナンス・リース取引

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

(2) オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
1年内	9,218	9,695
1年超	16,266	13,195
合計	25,485	22,891

(金融商品関係)

1 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

資金運用については安全性の高い金融資産に限定し、また、資金調達については社債発行や銀行借入等による方針です。デリバティブは、後述するリスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針です。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク並びにリスク管理体制

中央新幹線建設資金管理信託は、中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構より借り入れた資金の分別管理を目的として設定しており、信託財産は預金です。

営業債権である受取手形、売掛金及び未収運賃は、顧客及び相手会社の信用リスクに晒されています。当該リスクに関しては、取引先ごとの月次の期日管理や残高管理等の方法により管理しています。

有価証券及び投資有価証券は、主に譲渡性預金、満期保有目的の債券及び事業運営上の関係を有する企業の株式であり、また、金銭の信託は、満期保有目的の債券を信託財産として保有しているものです。債券及び株式は市場価格の変動リスクに晒されており、当該リスクに関しては、定期的な時価等の把握の方法により管理しています。なお、満期保有目的の債券は、格付けの高い債券のみを対象としているため、信用リスクはほとんどないと認識しています。

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

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

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

鉄道施設購入長期末払金は、主に新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成3年法律第45号）に基づき、東海道新幹線に係る鉄道施設（車両を除く）を1991年10月1日、保有機構（現：鉄道・運輸機構）より5,095,661百万円で譲り受けた際にその譲渡価額として計上したものです。その支払期間、支払方法、利率のいずれも同法及び同法施行令に規定されています。

デリバティブ取引は、外貨建の社債及び借入金に係る為替の変動リスクに対するヘッジを目的とした通貨スワップ取引、並びに借入金に係る支払金利の変動リスクに対するヘッジを目的とした金利スワップ取引です。当該取引の契約先は、いずれも信用度の高い金融機関であるため、信用リスクはほとんどないと認識しています。当該取引の執行・管理については、内部規程に従い、適正な社内手続を経て実行しています。なお、ヘッジ会計に関するヘッジ手段とヘッジ対象、ヘッジ方針、ヘッジの有効性の評価方法等については、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 4 会計方針に関する事項 (7) 重要なヘッジ会計の方法」をご参照ください。

(3) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することもあります。また、注記事項「デリバティブ取引関係」におけるデリバティブ取引に関する契約額等については、その金額自体がデリバティブ取引に係る市場リスクを示すものではありません。

2 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりです。

前連結会計年度（2025年3月31日）

（単位 百万円）

	連結貸借対照表 計上額(2)	時価(2)	差額
有価証券及び投資有価証券(3,4)	489,560	483,465	6,094
金銭の信託	1,489,416	1,455,276	34,139
社債	(729,361)	(706,099)	23,262
長期借入金(5)	(543,590)	(531,582)	12,008
中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(2,060,045)	939,954
鉄道施設購入長期未払金(5)	(505,677)	(786,336)	280,659

(1) 現金は記載を省略しており、預金、受取手形、売掛金、未収運賃、支払手形及び買掛金、短期借入金、未払金、未払法人税等、預り金並びに有価証券に含まれる譲渡性預金は、短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

中央新幹線建設資金管理信託は、信託財産構成物が全て預金であるため、時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

(2) 負債に計上されているものについては、()で示しています。

(3) 非上場株式（連結貸借対照表計上額28,781百万円）は、市場価格がなく、「有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(4) 投資事業組合等への出資（連結貸借対照表計上額4,976百万円）は、企業会計基準適用指針第31号「時価の算定に関する会計基準の適用指針」第24-16項に基づき、「有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(5) 1年内返済予定の長期借入金及び1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、それぞれ「長期借入金」及び「鉄道施設購入長期未払金」に含めて連結貸借対照表計上額及び時価を表示しています。

(注) 1 金銭債権及び満期のある有価証券の連結決算日後の償還予定額

（単位 百万円）

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超
現金及び預金	259,468	-	-	-
中央新幹線建設資金管理信託	1,090,759	-	-	-
受取手形	4,298	-	-	-
売掛金	61,273	136	-	-
未収運賃	120,689	-	-	-
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券（国債・地方債等）	9,000	-	-	-
満期保有目的の債券（社債）	55,600	220,000	-	-
その他有価証券のうち満期があるもの （譲渡性預金）	133,300	-	-	-
金銭の信託	-	1,267,300	225,400	-
合計	1,734,388	1,487,436	225,400	-

(注) 2 社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	35,147	-	-	-	-	-
預り金	7,431	-	-	-	-	-
社債	-	29,800	15,000	80,000	100,000	505,015
長期借入金	76,200	105,500	104,440	69,900	36,550	151,000
中央新幹線建設 長期借入金	-	-	-	-	-	3,000,000
鉄道施設購入 長期未払金	7,837	8,333	8,861	9,424	10,024	461,196
合計	126,616	143,633	128,301	159,324	146,574	4,117,212

当連結会計年度(2026年3月31日)

(単位 百万円)

	連結貸借対照表 計上額(2)	時価(2)	差額
有価証券及び投資有価証券(3,4)	502,070	496,283	5,787
金銭の信託	1,904,768	1,839,103	65,664
社債(5)	(729,386)	(661,395)	67,990
長期借入金(5)	(541,190)	(515,506)	25,683
中央新幹線建設長期借入金	(3,000,000)	(1,633,755)	1,366,244
鉄道施設購入長期未払金(5)	(497,840)	(678,765)	180,924

(1) 現金は記載を省略しており、預金、受取手形、売掛金、未収運賃、支払手形及び買掛金、短期借入金、未払金、未払法人税等、預り金並びに有価証券に含まれる譲渡性預金は、短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

中央新幹線建設資金管理信託は、信託財産構成物が全て預金であるため、時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

(2) 負債に計上されているものについては、()で示しています。

(3) 非上場株式(連結貸借対照表計上額31,474百万円)は、市場価格がなく、「有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(4) 投資事業組合等への出資(連結貸借対照表計上額4,987百万円)は、企業会計基準適用指針第31号「時価の算定に関する会計基準の適用指針」第24-16項に基づき、「有価証券及び投資有価証券」には含めていません。

(5) 1年内償還予定の社債、1年内返済予定の長期借入金及び1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金は、それぞれ「社債」、「長期借入金」及び「鉄道施設購入長期未払金」に含めて連結貸借対照表計上額及び時価を表示しています。

(注) 1 金銭債権及び満期のある有価証券の連結決算日後の償還予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超
現金及び預金	345,693	-	-	-
中央新幹線建設資金管理信託	849,581	-	-	-
受取手形	4,152	-	-	-
売掛金	69,442	11	-	-
未収運賃	137,428	-	-	-
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券(社債)	-	220,000	-	-
その他有価証券のうち満期があるもの (譲渡性預金)	22,900	-	-	-
金銭の信託	-	1,545,100	362,500	-
合計	1,429,197	1,765,111	362,500	-

(注) 2 社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額

(単位 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	37,508	-	-	-	-	-
預り金	8,619	-	-	-	-	-
社債	29,800	15,000	80,000	100,000	60,000	445,015
長期借入金	105,500	104,440	69,900	36,550	73,800	151,000
中央新幹線建設 長期借入金	-	-	-	-	-	3,000,000
鉄道施設購入 長期未払金	8,332	8,860	9,424	10,024	10,665	450,532
合計	189,761	128,301	159,324	146,574	144,465	4,046,547

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います。

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います。

(1) 時価をもって連結貸借対照表計上額とする金融資産及び金融負債
前連結会計年度(2025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
有価証券及び投資有価証券				
その他有価証券				
株式	204,657	-	-	204,657
その他	303	-	-	303
資産計	204,960	-	-	204,960

当連結会計年度(2026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
有価証券及び投資有価証券				
その他有価証券				
株式	281,784	-	-	281,784
その他	285	-	-	285
資産計	282,070	-	-	282,070

(2) 時価をもって連結貸借対照表計上額としない金融資産及び金融負債
前連結会計年度(2025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
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券				
地方債	-	8,990	-	8,990
社債	-	269,514	-	269,514
金銭の信託	-	1,455,276	-	1,455,276
資産計	-	1,733,782	-	1,733,782
社債	-	706,099	-	706,099
長期借入金	-	531,582	-	531,582
中央新幹線建設長期借入金	-	2,060,045	-	2,060,045
鉄道施設購入長期未払金	-	786,336	-	786,336
負債計	-	4,084,063	-	4,084,063

当連結会計年度（2026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
有価証券及び投資有価証券				
満期保有目的の債券				
社債	-	214,213	-	214,213
金銭の信託	-	1,839,103	-	1,839,103
資産計	-	2,053,316	-	2,053,316
社債	-	661,395	-	661,395
長期借入金	-	515,506	-	515,506
中央新幹線建設長期借入金	-	1,633,755	-	1,633,755
鉄道施設購入長期未払金	-	678,765	-	678,765
負債計	-	3,489,423	-	3,489,423

（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

有価証券及び投資有価証券

上場株式、地方債及び社債は、相場価格を用いて評価しています。上場株式は活発な市場で取引されているため、その時価をレベル1の時価に分類していますが、地方債及び社債は市場での取引頻度が低く、活発な市場における相場価格とは認められないため、その時価をレベル2の時価に分類しています。

金銭の信託

社債等を信託財産として保有しており、相場価格を用いて評価していますが、市場での取引頻度が低く、活発な市場における相場価格とは認められないため、その時価をレベル2の時価に分類しています。

社債

国内債は、相場価格を用いて評価しています。外貨建社債は、通貨スワップの振当処理の対象とされていることから、当該通貨スワップと一体として処理された元利金の合計額と、同様の国内債を新規発行した場合に想定される利率を基に割引現在価値法により算定しています。これらの時価については、レベル2の時価に分類しています。

長期借入金及び中央新幹線建設長期借入金

元利金の合計額と、新規に同様の借入を行った場合に想定される利率を基に割引現在価値法により算定しています。変動金利による長期借入金は金利スワップの特例処理又は金利通貨スワップの一体処理によっていることから、当該金利スワップ又は当該金利通貨スワップと一体として処理された元利金の合計額と、同様の新規借入を行った場合に想定される利率を基に割引現在価値法により算定しています。これらの時価については、レベル2の時価に分類しています。

鉄道施設購入長期未払金

法令の制約を受ける金銭債務であり、同様の手段での再調達は困難であることから、元利金の合計額と、各年の元利金の支払いまでの残存期間に応じて新規に社債を発行した場合に想定される利率を基に割引現在価値法により算定しており、その時価をレベル2の時価に分類しています。

(有価証券関係)

1 満期保有目的の債券

前連結会計年度(2025年3月31日)

(単位 百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
時価が連結貸借対照表 計上額を超えるもの	(1) 国債・地方債等	-	-	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	-	-	-
時価が連結貸借対照表 計上額を超えないもの	(1) 国債・地方債等	9,000	8,990	9
	(2) 社債	275,600	269,514	6,085
	(3) その他	-	-	-
	小計	284,600	278,505	6,094
合計		284,600	278,505	6,094

当連結会計年度(2026年3月31日)

(単位 百万円)

	種類	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
時価が連結貸借対照表 計上額を超えるもの	(1) 国債・地方債等	-	-	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	-	-	-
時価が連結貸借対照表 計上額を超えないもの	(1) 国債・地方債等	-	-	-
	(2) 社債	220,000	214,213	5,787
	(3) その他	-	-	-
	小計	220,000	214,213	5,787
合計		220,000	214,213	5,787

2 その他有価証券

前連結会計年度(2025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	186,725	63,821	122,903
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	303	276	27
	小計	187,028	64,097	122,930
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	17,931	19,876	1,944
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	133,300	133,300	-
	小計	151,231	153,176	1,944
合計		338,260	217,274	120,986

当連結会計年度(2026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	277,494	80,672	196,822
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	285	276	9
	小計	277,780	80,948	196,831
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	4,289	4,910	620
	(2) 債券	-	-	-
	(3) その他	22,900	22,900	-
	小計	27,189	27,810	620
合計		304,970	108,758	196,211

3 売却したその他有価証券

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

4 減損処理を行った有価証券

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

なお、市場価格のない株式等以外のものの減損処理に当たっては、期末における時価が取得原価に比べ50%以上下落した場合には減損処理を行い、30～50%程度下落した場合には必要と認められたときに減損処理を行っています。また、市場価格のない株式等については、発行会社の財政状態の悪化により実質価額が取得原価に比べて50%以上低下した場合に原則として減損処理を実施しています。

(デリバティブ取引関係)

- 1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引
前連結会計年度及び当連結会計年度において、重要性がないため、記載を省略しています。
- 2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引
前連結会計年度 (2025年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	うち1年超 (百万円)	時価 (百万円)
通貨スワップの振当処理	通貨スワップ取引				
	米ドル受取・日本円支払	外貨建社債	37,015 (300百万 米ドル)	37,015 (300百万 米ドル)	(注)
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引				
	変動受取・固定支払	借入金	169,700	145,700	(注)
金利通貨スワップの 一体処理 (特例処理・振当処理)	金利通貨スワップ取引				
	米ドル変動受取・ 日本円固定支払	外貨建借入金	9,440	9,440	(注)

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

当連結会計年度 (2026年3月31日)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	うち1年超 (百万円)	時価 (百万円)
通貨スワップの振当処理	通貨スワップ取引				
	米ドル受取・日本円支払	外貨建社債	37,015 (300百万 米ドル)	37,015 (300百万 米ドル)	(注)
金利スワップの特例処理	金利スワップ取引				
	変動受取・固定支払	借入金	169,700	124,400	(注)
金利通貨スワップの 一体処理 (特例処理・振当処理)	金利通貨スワップ取引				
	米ドル変動受取・ 日本円固定支払	外貨建借入金	9,440	9,440	(注)

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

(退職給付関係)

1 採用している退職給付制度の概要

当社及び連結子会社は、確定給付型の制度として、退職一時金制度及び確定給付企業年金制度を設けています。また、一部の連結子会社では確定拠出年金制度を設けるとともに、退職給付信託を設定しています。

当連結会計年度末においては、退職一時金制度を27社、確定給付企業年金制度を6社、確定拠出年金制度を1社が採用し、一部の連結子会社では上記制度を併用しています。

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

2 確定給付制度

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
退職給付債務の期首残高	181,797百万円	171,126百万円
勤務費用 (注)	12,628	11,122
利息費用	2,272	3,296
数理計算上の差異の発生額	19,174	17,367
退職給付の支払額	6,364	6,135
過去勤務費用の発生額	32	15
連結除外による減少	-	120
退職給付債務の期末残高	171,126	161,936

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

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
年金資産の期首残高	35,108百万円	34,128百万円
期待運用収益	536	575
数理計算上の差異の発生額	1,406	5,540
事業主からの拠出額	1,040	993
退職給付の支払額	1,150	846
年金資産の期末残高	34,128	40,392

(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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	22,450百万円	20,706百万円
年金資産	34,128	40,392
	11,678	19,686
非積立型制度の退職給付債務	148,676	141,230
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	136,997	121,544
退職給付に係る負債	149,080	141,429
退職給付に係る資産	12,082	19,885
連結貸借対照表に計上された 負債と資産の純額	136,997	121,544

(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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
勤務費用 (注)	12,628百万円	11,122百万円
利息費用	2,272	3,296
期待運用収益	536	575
数理計算上の差異の費用処理額	11,815	13,130
過去勤務費用の費用処理額	334	184
確定給付制度に係る退職給付費用	2,213	528

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

(5) 退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目(法人税等及び税効果控除前)の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
数理計算上の差異	5,952百万円	9,777百万円
過去勤務費用	302	199
合計	5,650	9,578

(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(法人税等及び税効果控除前)の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
未認識数理計算上の差異	37,992百万円	47,770百万円
未認識過去勤務費用	707	508
合計	38,700	48,278

(7) 年金資産に関する事項

年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
株式	49%	54%
一般勘定	32	28
債券	10	10
その他	9	8
合計	100	100

(注) 年金資産合計には、企業年金制度に対して設定した退職給付信託が前連結会計年度38%、当連結会計年度44%含まれています。

長期期待運用収益率の設定方法

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

(8) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
割引率	主として2.1%	主として2.9%
長期期待運用収益率	1.2~2.0	1.2~2.0

3 確定拠出制度

確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度167百万円、当連結会計年度167百万円です。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	107,161百万円	111,698百万円
退職給付に係る負債	47,809	44,979
ソフトウェア	11,570	12,451
固定資産未実現利益	10,175	10,284
賞与引当金	9,475	10,260
投資有価証券評価損	13,230	5,456
長期未払費用	1,645	1,398
その他	44,428	46,058
繰延税金資産小計	245,497	242,586
評価性引当額	36,380	26,710
繰延税金資産合計	209,116	215,876
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	36,774	60,020
圧縮記帳積立金	4,733	4,780
その他	5,366	7,528
繰延税金負債合計	46,873	72,330
繰延税金資産の純額	162,242	143,546

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

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
法定実効税率	30.3%	30.3%
(調整)		
評価性引当額の増減	0.3	1.2
研究開発促進税制による法人税額控除	0.6	0.6
賃上げ促進税制による法人税額控除	0.5	0.6
法人税等の税率変更	0.7	0.1
その他	0.1	0.0
税効果会計適用後の法人税等の負担率	28.1	27.9

3 法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理

当社及び一部の連結子会社は、グループ通算制度を適用しています。また、「グループ通算制度を適用する場合の会計処理及び開示に関する取扱い」(実務対応報告第42号 2021年8月12日)に従って、法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理並びに開示を行っています。

(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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

(単位 百万円)

	運輸業			流通業	不動産業	その他 (注)	合計
	定期	定期外	その他				
顧客との契約から生じる収益	46,677	1,385,849	54,972	156,543	17,359	125,958	1,787,360
その他の収益	-	-	3,032	6,614	34,461	378	44,487
外部顧客への売上高	46,677	1,385,849	58,004	163,158	51,821	126,336	1,831,847

(注) 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

(単位 百万円)

	運輸業			流通業	不動産業	その他 (注)	合計
	定期	定期外	その他				
顧客との契約から生じる収益	48,608	1,536,772	53,198	167,610	19,040	134,160	1,959,391
その他の収益	-	-	3,084	6,866	36,493	382	46,826
外部顧客への売上高	48,608	1,536,772	56,283	174,477	55,534	134,543	2,006,218

(注) 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

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

顧客との契約が、連結財務諸表に表示している項目又は収益認識に関する注記における他の注記事項とどのように関連しているのかを示す基礎となる情報は、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 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」に記載しているため、注記を省略しています。

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) 契約資産及び契約負債の残高等

(単位 百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
顧客との契約から生じた債権(期首残高)	163,288	187,630
顧客との契約から生じた債権(期末残高)	187,630	211,739
契約資産(期首残高)	19,561	24,335
契約資産(期末残高)	24,335	25,212
契約負債(期首残高)	35,339	38,176
契約負債(期末残高)	38,176	45,262

契約負債は、主に当社が顧客との運送契約に基づき輸送サービスを提供する履行義務について、履行義務を充足する前に顧客から受領する前受運賃に係るものであり、定期外運賃と定期運賃から構成されています。定期外運賃については、原則として輸送サービスの提供完了時点で収益を計上し、定期運賃については、一定期間にわたり収益を計上しており、当該収益の計上時点で契約負債を取り崩します。これらの前受運賃に係る契約負債は、いずれも短期間に収益化されます。

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

当社及び連結子会社では、残存履行義務に配分した取引価格の注記に当たって、収益認識会計基準に定められた実務上の便法を適用し、当初に予想される契約期間が1年以内の契約については、注記の対象としていません。また、当初に予想される契約期間が1年を超える契約については、重要性がないため注記を省略しています。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

1 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために当社の取締役会に定期的に報告される対象となっているものです。

当社グループは、製品・サービス別のセグメントから構成されており、「運輸業」、「流通業」及び「不動産業」の3つを報告セグメントとしています。

「運輸業」は、東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。「流通業」は、JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に駅構内における物品販売等を行っています。「不動産業」は、駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。

2 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理方法は、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」における記載と同一です。報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値です。セグメント間の内部売上高及び振替高は第三者間取引価格に基づいています。

3 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額に関する情報
前連結会計年度(自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	連 結 財 務 諸 表 計 上 額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	1,490,531	163,158	51,821	126,336	1,831,847	-	1,831,847
セグメント間の内部売上高 又は振替高	11,734	8,323	34,848	146,286	201,193	201,193	-
計	1,502,266	171,481	86,669	272,623	2,033,041	201,193	1,831,847
セグメント利益	649,747	15,623	22,874	15,578	703,824	1,029	702,794
セグメント資産	9,556,470	163,972	402,109	517,992	10,640,544	317,199	10,323,345
その他の項目							
減価償却費	184,903	3,838	15,044	4,257	208,042	-	208,042
持分法適用会社への投資額	12,764	-	-	-	12,764	-	12,764
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	459,253	5,443	28,324	4,275	497,298	-	497,298

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

2 調整額は、以下のとおりです。

(1) セグメント利益の調整額 1,029百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額 317,199百万円には、セグメントに配分していない全社資産416,648百万円(主な内容は当社の長期投資資産(投資有価証券)及び余資運用資金(預金等))及びセグメント間消去 733,847百万円(セグメント間の債権の相殺消去等)が含まれています。

3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	その他 (注1)	計	調整額 (注2)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
売上高							
外部顧客への売上高	1,641,663	174,477	55,534	134,543	2,006,218	-	2,006,218
セグメント間の内部売上高 又は振替高	12,323	8,582	40,173	157,417	218,497	218,497	-
計	1,653,987	183,060	95,707	291,960	2,224,715	218,497	2,006,218
セグメント利益	767,472	15,822	25,279	24,460	833,034	2,867	830,167
セグメント資産	10,003,296	181,609	420,776	593,071	11,198,754	322,599	10,876,154
その他の項目							
減価償却費	182,968	3,914	14,692	4,359	205,935	-	205,935
持分法適用会社への投資額	13,775	-	-	-	13,775	-	13,775
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	538,516	6,517	18,470	7,459	570,963	-	570,963

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を含んでいます。

2 調整額は、以下のとおりです。

(1) セグメント利益の調整額 2,867百万円は、セグメント間取引消去です。

(2) セグメント資産の調整額 322,599百万円には、セグメントに配分していない全社資産499,232百万円(主な内容は当社の長期投資資産(投資有価証券)及び余資運用資金(預金等))及びセグメント間消去 821,832百万円(セグメント間の債権の相殺消去等)が含まれています。

3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

【関連情報】

1 製品及びサービスごとの情報

前連結会計年度及び当連結会計年度において、セグメント情報の中で同様の情報が開示されているため、記載を省略しています。

2 地域ごとの情報

(1) 売上高

前連結会計年度及び当連結会計年度において、本邦の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しています。

(2) 有形固定資産

前連結会計年度及び当連結会計年度において、本邦に所在している有形固定資産の金額が連結貸借対照表の有形固定資産の金額の90%を超えるため、記載を省略しています。

【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】

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

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

(関連当事者情報)

前連結会計年度及び当連結会計年度において、該当事項はありません。

(1株当たり情報)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
1株当たり純資産額	4,675円36銭	5,306円02銭
1株当たり当期純利益	465円88銭	570円84銭

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

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
純資産額 (百万円)	4,658,550	5,136,631
純資産額から控除する金額 (百万円)	58,014	68,471
(うち非支配株主持分) (百万円)	58,014	68,471
普通株式に係る純資産額 (百万円)	4,600,535	5,068,159
普通株式の連結会計年度末株式数 (株)	983,995,030	955,172,009

- 4 1株当たり当期純利益の算定上の基礎は以下のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	458,423	552,871
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	-	-
普通株式に係る親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	458,423	552,871
普通株式の期中平均株式数 (株)	983,995,105	968,520,591

(重要な後発事象)

(自己株式の取得及び消却)

当社は、2026年4月28日開催の取締役会において、会社法第459条第1項及び当社定款第34条の規定に基づき、自己株式取得に係る事項を決議するとともに、会社法第178条の規定に基づき、自己株式の消却に係る事項を決議しました。

1 自己株式の取得を行う理由

株主還元の実現及び資本効率の向上を図るため。

2 取得に係る事項の内容

- | | |
|----------------|--|
| (1) 取得対象株式の種類 | 当社普通株式 |
| (2) 取得し得る株式の総数 | 6,500,000株(上限)
(発行済株式総数(自己株式を除く)に対する割合 0.68%) |
| (3) 株式の取得価額の総額 | 200億円(上限) |
| (4) 取得期間 | 2026年5月1日～2026年7月31日 |
| (5) 買付方法 | 東京証券取引所における市場買付け |

3 消却に係る事項の内容

- | | |
|---------------|-------------------|
| (1) 消却する株式の種類 | 当社普通株式 |
| (2) 消却する株式の総数 | 上記2により取得する自己株式の全数 |
| (3) 消却予定日 | 2026年8月31日 |

【連結附属明細表】

【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	第27回無担保普通社債	2006年11月20日	29,798	29,799 (29,799)	2.39	なし	2026年9月18日
"	第32回無担保普通社債	2007年11月19日	9,998	9,998	2.31	"	2027年9月17日
"	第34回無担保普通社債	2008年2月22日	4,999	4,999	2.30	"	2027年12月20日
"	第37回無担保普通社債	2008年5月22日	19,996	19,997	2.39	"	2028年5月22日
"	第38回無担保普通社債	2008年11月28日	30,000	30,000	2.391	"	2028年11月28日
"	第39回無担保普通社債	2008年11月28日	10,000	10,000	2.646	"	2038年11月26日
"	第41回無担保普通社債	2009年1月29日	30,000	30,000	2.166	"	2029年1月29日
"	第42回無担保普通社債	2009年4月24日	30,000	30,000	2.312	"	2029年4月24日
"	第43回無担保普通社債	2009年4月24日	10,000	10,000	2.556	"	2039年4月22日
"	第45回無担保普通社債	2009年6月19日	30,000	30,000	2.321	"	2029年6月19日
"	第46回無担保普通社債	2009年12月18日	40,000	40,000	2.157	"	2029年12月18日
"	第47回無担保普通社債	2009年12月18日	10,000	10,000	2.375	"	2039年12月16日
"	第51回無担保普通社債	2010年4月23日	30,000	30,000	2.212	"	2030年4月23日
"	第52回無担保普通社債	2010年6月21日	20,000	20,000	2.111	"	2030年6月21日
"	第53回無担保普通社債	2010年10月26日	10,000	10,000	1.797	"	2030年10月25日
"	第56回無担保普通社債	2011年5月26日	20,000	20,000	2.083	"	2031年5月26日
"	第58回無担保普通社債	2011年12月16日	10,000	10,000	1.895	"	2031年12月16日
"	第60回無担保普通社債	2012年4月25日	10,000	10,000	1.824	"	2032年4月23日
"	第63回無担保普通社債	2013年5月24日	5,000	5,000	1.725	"	2033年5月24日
"	第64回無担保普通社債	2013年7月29日	15,000	15,000	1.807	"	2033年7月29日
"	第65回無担保普通社債	2013年9月13日	15,000	15,000	1.786	"	2033年9月13日
"	第66回無担保普通社債	2013年12月5日	10,000	10,000	1.629	"	2033年12月5日
"	第67回無担保普通社債	2014年1月28日	15,000	15,000	1.623	"	2034年1月27日
"	第68回無担保普通社債	2014年4月24日	15,000	15,000	1.584	"	2034年4月24日
"	第69回無担保普通社債	2014年7月28日	20,000	20,000	1.502	"	2034年7月28日
"	第70回無担保普通社債	2014年9月30日	15,000	15,000	1.309	"	2032年9月30日
"	第71回無担保普通社債	2014年10月28日	10,000	10,000	1.917	"	2044年10月28日
"	第72回無担保普通社債	2014年11月28日	20,000	20,000	1.362	"	2034年11月28日
"	第73回無担保普通社債	2015年1月28日	20,000	20,000	1.014	"	2035年1月26日
"	第74回無担保普通社債	2015年3月6日	10,000	10,000	1.685	"	2045年3月6日
"	第75回無担保普通社債	2015年4月22日	15,000	15,000	1.196	"	2035年4月20日
"	第76回無担保普通社債	2015年6月18日	15,000	15,000	1.297	"	2035年6月18日
"	第77回無担保普通社債	2015年8月31日	15,000	15,000	1.210	"	2035年8月31日
"	第78回無担保普通社債	2016年1月27日	15,000	15,000	1.018	"	2036年1月25日
"	第79回無担保普通社債	2016年4月14日	10,000	10,000	0.421	"	2036年4月14日
"	第84回無担保普通社債	2021年9月2日	20,000	20,000	0.897	"	2056年9月1日

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
当社	第85回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2022年3月9日	20,000	20,000	1.091	なし	2057年3月9日
"	第86回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2022年5月27日	10,000	10,000	1.243	"	2057年5月25日
"	第87回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2022年10月14日	8,000	8,000	1.584	"	2057年10月12日
"	第88回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2023年10月17日	20,000	20,000	1.787	"	2043年10月16日
"	第89回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2024年5月31日	10,000	10,000	2.033	"	2044年5月31日
"	第90回無担保普通社債 (グリーンボンド)	2024年10月21日	10,000	10,000	1.994	"	2044年10月21日
"	米ドル建普通社債	2015年11月24日	36,569 [296百万 米ドル]	36,591 [296百万 米ドル]	4.25	"	2045年11月24日
合計	-	-	729,361	729,386 (29,799)	-	-	-

- (注) 1 上表に掲げる債券の未償還残高のほか、第12、24回普通社債19,900百万円及び第32、34、63回普通社債の一部25,000百万円については、債務履行引受契約を締結しているため、償還したものととして処理しています。なお、社債権者に対する当社の原社債償還義務は、偶発債務として連結貸借対照表に注記しています。
- 2 米ドル建普通社債は外国において発行したものであり、[]内の金額は、外貨建てによる金額です。
- 3 ()内書は、1年以内の償還予定額です。
- 4 連結決算日後5年内における償還予定額は次のとおりです。

1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
29,800	15,000	80,000	100,000	60,000

【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	35,147	37,508	1.00	-
1年以内に返済予定の長期借入金	76,200	105,500	0.79	-
1年以内に返済予定のリース債務	80	97	-	-
長期借入金 (1年以内に返済予定のものを除く)	467,390	435,690	1.60	2027年8月～ 2045年8月
中央新幹線建設長期借入金	3,000,000	3,000,000	0.86	2046年5月～ 2056年3月
リース債務 (1年以内に返済予定のものを除く)	246	370	-	2027年4月～ 2034年9月
その他有利子負債				
1年以内に支払予定の 鉄道施設購入長期未払金	7,837	8,332	6.24	-
預り金	7,431	8,619	0.91	-
その他の流動負債	41	33	2.06	-
鉄道施設購入長期未払金 (1年以内に支払予定のものを除く)	497,839	489,507	6.52	2027年8月～ 2051年9月
その他の固定負債	106	75	2.03	2027年4月～ 2031年2月
計	4,092,321	4,085,735	-	-

- (注) 1 平均利率は、期末の利率及び残高に基づく加重平均利率を記載しています。
2 リース債務の平均利率については、リース料総額に含まれる利息相当額を控除する前の金額でリース債務を連結貸借対照表に計上しているため、記載していません。
3 長期借入金、中央新幹線建設長期借入金、リース債務及びその他有利子負債(1年以内に返済又は支払予定のものを除く)の連結決算日後5年内における返済又は支払予定額は次のとおりです。

	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	104,440	69,900	36,550	73,800
中央新幹線建設長期借入金	-	-	-	-
リース債務	94	90	70	47
その他有利子負債				
鉄道施設購入長期未払金	8,860	9,424	10,024	10,665
その他の固定負債	33	33	9	4

【資産除去債務明細表】

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

(2) 【その他】

当連結会計年度における半期情報等

	中間連結会計期間	当連結会計年度
営業収益 (百万円)	982,202	2,006,218
税金等調整前中間(当期)純利益 (百万円)	424,959	779,374
親会社株主に帰属する中間(当期)純利益 (百万円)	298,116	552,871
1株当たり中間(当期)純利益 (円)	305.12	570.84

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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	251,592	337,110
中央新幹線建設資金管理信託	¹ 1,090,759	¹ 849,581
未収運賃	123,530	139,931
未収金	18,222	19,714
短期貸付金	4,814	19,741
有価証券	197,900	22,900
貯蔵品	21,535	23,102
前払費用	2,228	1,881
その他の流動資産	98,848	122,690
流動資産合計	1,809,431	1,536,653
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	8,453,263	8,508,259
減価償却累計額	4,851,980	4,944,967
有形固定資産(純額)	3,601,282	3,563,292
無形固定資産	23,293	22,500
鉄道事業固定資産合計	² 3,624,576	² 3,585,792
関連事業固定資産		
有形固定資産	130,111	125,810
減価償却累計額	47,173	46,618
有形固定資産(純額)	82,937	79,192
無形固定資産	724	615
関連事業固定資産合計	² 83,661	² 79,808
各事業関連固定資産		
有形固定資産	89,283	102,369
減価償却累計額	62,830	63,170
有形固定資産(純額)	26,452	39,198
無形固定資産	265	220
各事業関連固定資産合計	² 26,718	² 39,419
建設仮勘定		
鉄道事業	2,211,156	2,570,205
関連事業	11	3
その他	647	3,398
建設仮勘定合計	2,211,815	2,573,607
投資その他の資産		
投資有価証券	419,873	498,401
関係会社株式	125,284	125,284
金銭の信託	1,489,416	1,904,768
関係会社長期貸付金	78,442	68,888
長期前払費用	22,444	22,624
繰延税金資産	158,959	140,449
その他の投資等	4,205	3,984
投資その他の資産合計	2,298,625	2,764,400
固定資産合計	8,245,397	9,043,027
資産合計	10,054,828	10,579,680

(単位 百万円)

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
負債の部		
流動負債		
短期借入金	228,497	260,901
1年内償還予定の社債	-	29,799
1年内返済予定の長期借入金	76,200	105,500
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	7,837	8,332
未払金	312,360	373,023
未払費用	11,228	11,795
未払法人税等	128,027	129,884
預り連絡運賃	633	1,512
預り金	14,596	16,007
前受運賃	34,253	37,013
前受工事負担金	19,790	25,029
賞与引当金	23,529	24,634
その他の流動負債	16,650	26,359
流動負債合計	873,606	1,049,794
固定負債		
社債	729,361	699,587
長期借入金	467,390	435,690
中央新幹線建設長期借入金	1 3,000,000	1 3,000,000
鉄道施設購入長期未払金	497,839	489,507
退職給付引当金	160,236	155,824
その他の固定負債	11,459	11,019
固定負債合計	4,866,288	4,791,629
負債合計	5,739,894	5,841,423
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金		
資本準備金	53,500	53,500
その他資本剰余金	0	-
資本剰余金合計	53,500	53,500
利益剰余金		
利益準備金	12,504	12,504
その他利益剰余金		
圧縮記帳積立金	10,200	9,940
別途積立金	3,331,000	3,731,000
その他積立金	-	250
繰越利益剰余金	816,858	815,648
利益剰余金合計	4,170,563	4,569,343
自己株式	102,208	129,351
株主資本合計	4,233,855	4,605,492
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	81,078	132,764
評価・換算差額等合計	81,078	132,764
純資産合計	4,314,934	4,738,256
負債純資産合計	10,054,828	10,579,680

【損益計算書】

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	1,432,528	1,585,381
鉄道線路使用料収入	3,793	3,964
運輸雑収	57,456	55,656
営業収益合計	1,493,778	1,645,002
営業費		
運送営業費	530,617	554,712
一般管理費	82,212	92,078
諸税	42,509	43,916
減価償却費	189,558	187,889
営業費合計	844,898	878,596
鉄道事業営業利益	648,880	766,406
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	16,297	16,885
その他の営業収入	1,195	1,347
営業収益合計	17,493	18,233
営業費		
不動産賃貸原価	3,625	4,215
販売費及び一般管理費	517	602
諸税	2,506	2,636
減価償却費	2,994	2,761
営業費合計	9,643	10,216
関連事業営業利益	7,849	8,016
全事業営業利益	656,730	774,422
営業外収益		
受取利息	886	2,327
有価証券利息	9,106	17,434
受取配当金	4,835	5,351
その他	11,504	6,023
営業外収益合計	1 26,333	1 31,136
営業外費用		
支払利息	33,482	34,935
社債利息	13,739	13,584
鉄道施設購入長期未払金利息	33,288	32,825
その他	2,603	3,341
営業外費用合計	83,113	84,686
経常利益	599,950	720,873

(単位 百万円)

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
特別利益		
工事負担金等受入額	2,893	2,182
固定資産売却益	3,118	3,115
関係会社貸倒引当金戻入額	719	-
その他	274	252
特別利益合計	3,015	3,189
特別損失		
固定資産圧縮損	4,143	4,261
固定資産売却損	5,123	5,452
その他	6	146
特別損失合計	2,674	3,210
税引前当期純利益	600,292	720,852
法人税、住民税及び事業税	178,383	212,816
法人税等調整額	8,724	4,613
法人税等合計	169,658	208,202
当期純利益	430,633	512,649

営業費明細表

区分	注記 番号	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)	
		金額(百万円)		金額(百万円)	
鉄道事業営業費	1				
1 運送営業費					
(1) 人件費		143,265		151,517	
(2) 経費		387,352	530,617	403,194	554,712
2 一般管理費					
(1) 人件費		31,085		32,388	
(2) 経費		51,126	82,212	59,689	92,078
3 諸税			42,509		43,916
4 減価償却費			189,558		187,889
鉄道事業営業費合計				844,898	
関連事業営業費	2				
1 不動産賃貸原価			3,625		4,215
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		233		256	
(2) 経費		283	517	346	602
3 諸税			2,506		2,636
4 減価償却費			2,994		2,761
関連事業営業費合計				9,643	
全事業営業費合計			854,541		888,812

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

		前事業年度	当事業年度
1 鉄道事業営業費	運送営業費		
	給与	116,350百万円	125,167百万円
	動力費	56,601百万円	56,593百万円
	修繕費	170,907百万円	178,480百万円
	業務費	159,843百万円	168,120百万円
2 関連事業営業費	不動産賃貸原価		
	給与	888百万円	1,042百万円
	修繕費	383百万円	666百万円
	業務費	2,167百万円	2,305百万円
3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額	賞与引当金繰入額	21,932百万円	22,988百万円

修繕費は前事業年度において、関連事業営業費合計の100分の5を超えないため、記載を省略していましたが、当事業年度において、関連事業営業費合計の100分の5を超えたため、記載しています。

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

(単位 百万円)

	株主資本							
	資本金	資本剰余金			利益剰余金			
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	利益準備金	その他利益剰余金		
						圧縮記帳積立金	別途積立金	その他積立金
当期首残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	10,200	3,081,000	-
当期変動額								
圧縮記帳積立金の取崩								
別途積立金の積立							250,000	
その他積立金の積立								
剰余金の配当								
当期純利益								
自己株式の取得								
自己株式の消却								
利益剰余金から資本剰余金への振替								
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）								
当期変動額合計	-	-	-	-	-	-	250,000	-
当期末残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	10,200	3,331,000	-

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	評価・換算差額等合計	
	その他利益剰余金	利益剰余金合計					
	繰越利益剰余金						
当期首残高	665,774	3,769,480	102,207	3,832,772	81,775	81,775	3,914,548
当期変動額							
圧縮記帳積立金の取崩							
別途積立金の積立	250,000	-		-			-
その他積立金の積立							
剰余金の配当	29,550	29,550		29,550			29,550
当期純利益	430,633	430,633		430,633			430,633
自己株式の取得			0	0			0
自己株式の消却							
利益剰余金から資本剰余金への振替							
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					697	697	697
当期変動額合計	151,083	401,083	0	401,082	697	697	400,385
当期末残高	816,858	4,170,563	102,208	4,233,855	81,078	81,078	4,314,934

当事業年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

(単位 百万円)

	株主資本							
	資本金	資本剰余金			利益剰余金			
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	利益準備金	その他利益剰余金		
						圧縮記帳積立金	別途積立金	その他積立金
当期首残高	112,000	53,500	0	53,500	12,504	10,200	3,331,000	-
当期変動額								
圧縮記帳積立金の取崩						259		
別途積立金の積立							400,000	
その他積立金の積立								250
剰余金の配当								
当期純利益								
自己株式の取得								
自己株式の消却			82,856	82,856				
利益剰余金から資本剰余金への振替			82,855	82,855				
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）								
当期変動額合計	-	-	0	0	-	259	400,000	250
当期末残高	112,000	53,500	-	53,500	12,504	9,940	3,731,000	250

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	評価・換算差額等合計	
	その他利益剰余金	利益剰余金合計					
	繰越利益剰余金						
当期首残高	816,858	4,170,563	102,208	4,233,855	81,078	81,078	4,314,934
当期変動額							
圧縮記帳積立金の取崩	259	-		-			-
別途積立金の積立	400,000	-		-			-
その他積立金の積立		250		250			250
剰余金の配当	31,262	31,262		31,262			31,262
当期純利益	512,649	512,649		512,649			512,649
自己株式の取得			110,000	110,000			110,000
自己株式の消却			82,856	-			-
利益剰余金から資本剰余金への振替	82,855	82,855		-			-
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					51,686	51,686	51,686
当期変動額合計	1,209	398,780	27,143	371,636	51,686	51,686	423,322
当期末残高	815,648	4,569,343	129,351	4,605,492	132,764	132,764	4,738,256

【注記事項】

(重要な会計方針)

1 有価証券の評価基準及び評価方法

満期保有目的の債券

償却原価法(定額法)によっています。

子会社株式及び関連会社株式

移動平均法による原価法によっています。

その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法によっています。なお、評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定しています。

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います。

投資事業組合等への出資(「金融商品取引法」(昭和23年法律第25号)第2条第2項により有価証券とみなされるもの)については、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り計上しています。

2 金銭の信託の評価基準及び評価方法

信託財産を構成している満期保有目的の債券の評価は、償却原価法(定額法)によっています。

3 棚卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品 主として移動平均法による原価法によっています。

なお、貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定しています。

4 固定資産の減価償却の方法

(1) 有形固定資産(リース資産を除く)

定率法によっています。

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

また、新幹線車両については走行キロを基準として増加償却を行っています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

建物	3年～50年
構築物	3年～60年
車両	10年～20年
機械装置	4年～17年

(2) 無形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は次のとおりです。

ソフトウェア 5年

(3) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(4) 長期前払費用

均等額の償却を行っています。

5 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しています。

6 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、貸倒懸念債権等特定の債権について、個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上していますが、当事業年度においては貸倒引当金は計上していません。

(2) 賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額に基づき計上しています。

(3) 退職給付引当金

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

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

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

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

7 収益及び費用の計上基準

主に東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行っており、顧客との運送契約に基づいて輸送サービスを提供する履行義務を負っています。

これらの輸送サービスのうち、定期外運賃については、原則として輸送サービスの提供完了時点で履行義務が充足されると判断し、収益を認識しています。また、定期運賃については、一定期間にわたり履行義務が充足されると判断し、その有効期間にわたり収益を認識しています。

8 ヘッジ会計の方法

(1) ヘッジ会計の方法

通貨スワップは振当処理の要件を満たしているため、振当処理によっており、金利スワップは特例処理の要件を満たしているため、特例処理によっています。また、金利通貨スワップは一体処理（特例処理・振当処理）の要件を満たしているため、一体処理によっています。

(2) ヘッジ手段とヘッジ対象

ヘッジ手段	ヘッジ対象
通貨スワップ	外貨建社債
金利スワップ	借入金
金利通貨スワップ	外貨建借入金

(3) ヘッジ方針

内部規程に基づき、ヘッジ対象に係る為替変動リスク及び金利変動リスクをヘッジしています。

(4) ヘッジ有効性評価の方法

振当処理によっている通貨スワップ、特例処理によっている金利スワップ及び一体処理によっている金利通貨スワップであるため、有効性の評価を省略しています。

9 工事負担金の会計処理

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

なお、損益計算書においては、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

10 その他財務諸表作成のための基礎となる事項

退職給付に係る会計処理

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

(重要な会計上の見積り)

該当事項はありません。

(表示方法の変更)

(損益計算書)

前事業年度において区分掲記していた「営業外収益」の「投資有価証券売却益」は、「営業外収益」の総額の100分の10以下となったため、当事業年度より「営業外収益」の「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前事業年度の損益計算書において、「営業外収益」の「投資有価証券売却益」に表示していた6,235百万円は、「その他」として組み替えています。

(貸借対照表関係)

1 中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構より資金を借り入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。

2 固定資産の取得原価から直接減額された工事負担金等累計額は次のとおりです。

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
	294,308百万円	295,041百万円

3 保証債務

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

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
	13,400百万円	13,400百万円

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

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
ジェイアール東海フードサービス㈱	1,247百万円	1,500百万円

(注) 前事業年度の債務保証の金額は、債務保証額から債務保証損失引当金を控除した金額を記載しています。

4 社債の債務履行引受契約に係る偶発債務は次のとおりです。

	償還期限	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
第12回無担保普通社債	2033年3月18日	10,000百万円	10,000百万円
第24回無担保普通社債	2026年5月22日	9,900	9,900
第32回無担保普通社債	2027年9月17日	10,000	10,000
第34回無担保普通社債	2027年12月20日	10,000	10,000
第63回無担保普通社債	2033年5月24日	5,000	5,000
計		44,900	44,900

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

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
貸出コミットメントの総額	100,000百万円	100,000百万円
借入実行残高	-	-
借入未実行残高	100,000	100,000

(損益計算書関係)

1 関係会社との取引に係るものは次のとおりです。

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
営業外収益	2,693百万円	営業外収益	2,750百万円

2 工事負担金等受入額の主なものは次のとおりです。

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
笠寺駅レール輸送設備整備工事	187百万円	沼津駅付近連続立体交差化	638百万円
蘇原駅踏切整備工事	97		

3 固定資産売却益の内容は次のとおりです。

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
土地	1,042百万円	土地	798百万円
車両等	85	建物等	316

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

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
収用等の代替資産に係るもの	816百万円	収用等の代替資産に係るもの	1,454百万円
工事負担金の受入に係るもの	619	工事負担金の受入に係るもの	1,156

5 固定資産売却損の内容は次のとおりです。

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
土地	1,226百万円	土地	448百万円
車両等	5	建物等	4

(株主資本等変動計算書関係)

自己株式の種類及び株式数に関する事項

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
自己株式		
普通株式	44,996,870株	44,996,991株
合計	44,996,870株	44,996,991株

(有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式

前事業年度(2025年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	15,983	14,954	1,029
関連会社株式	-	-	-
合計	15,983	14,954	1,029

当事業年度(2026年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	15,983	25,255	9,271
関連会社株式	-	-	-
合計	15,983	25,255	9,271

(注)上記に含まれない市場価格のない株式等の貸借対照表計上額

区分	前事業年度 (百万円)	当事業年度 (百万円)
子会社株式	107,167	107,167
関連会社株式	2,133	2,133

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
繰延税金資産		
減価償却費	107,084百万円	111,569百万円
退職給付引当金	50,115	48,773
ソフトウェア	11,564	12,443
賞与引当金	6,667	7,195
長期未払費用	1,645	1,398
その他	46,878	47,115
繰延税金資産小計	223,956	228,494
評価性引当額小計	26,614	26,578
繰延税金資産合計	197,342	201,915
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	33,474	56,597
圧縮記帳積立金	4,564	4,507
その他	344	360
繰延税金負債合計	38,382	61,466
繰延税金資産の純額	158,959	140,449

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

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
法定実効税率 (調整)	30.3%	法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異は法定実効税率の100分の5以下であるため、記載を省略しています。
法人税等の税率変更	0.8	
研究開発促進税制による 法人税額控除	0.6	
賃上げ促進税制による 法人税額控除	0.5	
その他	0.2	
税効果会計適用後の法人税等の負担率	28.3	

3 法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理

当社は、グループ通算制度を適用しています。また、「グループ通算制度を適用する場合の会計処理及び開示に関する取扱い」(実務対応報告第42号 2021年8月12日)に従って、法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理並びに開示を行っています。

(収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

財務諸表「注記事項(重要な会計方針 7 収益及び費用の計上基準)」に同一の内容を記載していますので、注記を省略しています。

(1株当たり情報)

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
1株当たり純資産額	4,380円63銭	4,955円40銭
1株当たり当期純利益	437円19銭	528円76銭

(注) 表示単位未満の端数は四捨五入して表示しています。

(重要な後発事象)

(自己株式の取得及び消却)

当社は、2026年4月28日開催の取締役会において、会社法第459条第1項及び当社定款第34条の規定に基づき、自己株式取得に係る事項を決議するとともに、会社法第178条の規定に基づき、自己株式の消却に係る事項を決議しました。

1 自己株式の取得を行う理由

株主還元の充実及び資本効率の向上を図るため。

2 取得に係る事項の内容

(1) 取得対象株式の種類 当社普通株式

(2) 取得し得る株式の総数 6,500,000株(上限)

(発行済株式総数(自己株式を除く)に対する割合 0.68%)

(3) 株式の取得価額の総額 200億円(上限)

(4) 取得期間 2026年5月1日～2026年7月31日

(5) 買付方法 東京証券取引所における市場買付け

3 消却に係る事項の内容

(1) 消却する株式の種類 当社普通株式

(2) 消却する株式の総数 上記2により取得する自己株式の全数

(3) 消却予定日 2026年8月31日

【附属明細表】
【有価証券明細表】
【株式】

銘柄		株式数 (株)	貸借対照表 計上額 (百万円)	
投資有価証券	其他有価証券	三菱重工業(株)	11,511,000	48,610
		三菱電機(株)	6,573,000	32,786
		(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ	8,886,620	23,105
		ナブテスコ(株)	5,171,000	19,866
		(株)オリエンタルランド	5,963,000	16,100
		東京海上ホールディングス(株)	1,655,160	12,095
		東日本旅客鉄道(株)	3,148,200	11,412
		住友不動産(株)	1,921,600	8,439
		九州旅客鉄道(株)	2,077,900	7,819
		三菱地所(株)	1,592,000	6,879
		日本製鉄(株)	11,269,500	6,490
		MS & ADインシュアランスグループ ホールディングス(株)	1,441,077	5,810
		(株)みずほフィナンシャルグループ	949,092	5,777
		(株)西武ホールディングス	1,321,200	5,774
		西日本旅客鉄道(株)	1,725,000	5,395
		(株)三井住友フィナンシャルグループ	1,059,348	5,303
		(株)高島屋	2,777,000	5,213
		東邦瓦斯(株)	846,500	4,262
		東急不動産ホールディングス(株)	2,862,500	3,792
		名工建設(株)	2,139,500	3,709
		SOMP Oホールディングス(株)	497,250	2,989
		(株)あいちフィナンシャルグループ	413,170	2,836
		アサヒグループホールディングス(株)	1,761,000	2,791
		中部国際空港(株)	50,000	2,500
		(株)JTB	577,920	2,484
		京王電鉄(株)	642,500	2,477
		電源開発(株)	421,920	1,827
		岡谷鋼機(株)	183,200	1,654
		日本信号(株)	902,500	1,444
		中部電力(株)	464,700	1,199
		(株)京三製作所	1,965,300	1,198
		その他38銘柄	6,192,442	13,066
		計		88,962,099

【債券】

銘柄		券面総額 (百万円)	貸借対照表 計上額 (百万円)
投資有価証券	満期保有目的の 債券	㈱三菱UFJフィナンシャル・グループ 第2回無担保社債	70,000
		㈱三菱UFJフィナンシャル・グループ 第1回無担保社債	50,000
		㈱三菱UFJフィナンシャル・グループ 第3回無担保社債	50,000
		㈱三菱UFJフィナンシャル・グループ 第4回無担保社債	50,000
		小計	220,000
計		220,000	220,000

【その他】

種類及び銘柄		投資口数等 (口)	貸借対照表 計上額 (百万円)
有価証券	その他有価証券	譲渡性預金	-
投資有価証券	その他有価証券	優先出資証券(1銘柄)	1,438
		投資事業有限責任組合出資金 (TB投資事業有限責任組合)	30
		小計	-
計		-	26,185

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価償却 累計額又は償却 累計額 (百万円)	当期償却額 (百万円)	差引当期末残高 (百万円)
有形固定資産							
土地	2,323,910	11,540	1,416	2,334,034	-	-	2,334,034
建物	654,506	11,648	9,324	656,830	472,189	15,911	184,640
構築物	3,987,647	52,249	29,009	4,010,887	3,150,800	70,293	860,086
車両	1,006,019	63,063	42,976	1,026,105	830,596	67,552	195,509
機械装置	525,325	15,623	9,156	531,792	450,694	18,610	81,098
工具器具備品	174,458	9,645	8,207	175,897	150,138	11,704	25,758
リース資産	788	309	206	891	336	154	555
建設仮勘定	2,211,815	545,795	184,004	2,573,607	-	-	2,573,607
有形固定資産計	10,884,473	709,876	284,302	11,310,047	5,054,756	184,227	6,255,290
無形固定資産							
施設利用権	-	-	-	25,147	23,533	333	1,614
ソフトウェア	-	-	-	97,730	81,174	7,359	16,556
その他	-	-	-	5,245	80	23	5,165
無形固定資産計	-	-	-	128,124	104,788	7,717	23,336
長期前払費用	44,023 〔1,856〕	6,950 〔38〕	3,916 〔432〕	47,058 〔1,462〕	24,433	6,325	22,624 〔1,462〕

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

なお、当期減少額のうち、取得原価から直接減額された工事負担金等は2,022百万円です。

2 無形固定資産の金額が資産総額の1%以下であるため、「当期首残高」、「当期増加額」及び「当期減少額」の記載を省略しています。

3 長期前払費用の〔 〕内は内数で、期間配分に係るものであり、減価償却と性格が異なるため、償却累計額及び当期償却額の算定には含めていません。

【引当金明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (目的使用) (百万円)	当期減少額 (その他) (百万円)	当期末残高 (百万円)
賞与引当金	23,529	24,634	23,529	-	24,634

(2) 【主な資産及び負債の内容】

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しています。

(3) 【その他】

決算日後の状況

該当事項はありません。

訴訟

特記すべき重要な訴訟はありません。

第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から3月31日まで														
定時株主総会	6月中														
基準日	3月31日														
剰余金の配当の基準日	9月30日 3月31日														
1単元の株式数	100株														
単元未満株式の 買取り・売渡し 取扱場所 株主名簿管理人 取次所 買取・売渡手数料	(特別口座) 名古屋市中区栄三丁目15番33号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 (特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社														
公告掲載方法	電子公告とする。ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告を することができない場合は、日本経済新聞に掲載して行う。 公告掲載URL https://jr-central.co.jp														
株主に対する特典	<p>1 毎年3月31日の最終の株主名簿に記録された株主に対し、その所有株式数に応じて 次の発行基準のとおり株主優待割引券を発行する。</p> <table> <tr> <td>500株未満</td> <td>0枚</td> </tr> <tr> <td>500株以上5,000株まで</td> <td>500株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>5,000株超50,000株まで</td> <td>10枚 + 5,000株超過分1,000株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>50,000株超100,000株未満</td> <td>55枚 + 50,000株超過分1,500株ごとに1枚</td> </tr> <tr> <td>100,000株以上250,000株未満</td> <td>100枚</td> </tr> <tr> <td>250,000株以上500,000株未満</td> <td>250枚</td> </tr> <tr> <td>500,000株以上</td> <td>500枚</td> </tr> </table> <p>2 優待の形態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当社の営業路線内における運賃及び料金の割引とする。 ・割引率は、1枚の割引券で1割引とし、2割引(2枚使用)を限度とする。 <p>3 割引券の使用方法</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 1枚の割引券で、当社の営業路線内における普通乗車券並びに特急券、急行券、 グリーン券及び指定席券の購入に使用することができる。 (2) 寝台を利用する場合は、運賃・料金とも割引の対象としない。 (3) 他の割引との重複適用はしない。 <p>4 株主優待割引券の有効期間は、発行日から翌年6月30日までとする。</p> <p>5 長期保有株主向け優待制度</p> <p>毎年3月31日の最終の株主名簿に記録された、当社株式を1単元(100株)以上保有 し、かつ、1単元を継続して3年以上保有()している株主を対象に、上記発行基 準による発行枚数に加え、「株主優待割引券」を追加で1枚発行する。</p> <p>「継続して3年以上保有」とは、毎年3月31日及び9月30日を基準日とする株主名 簿に、同一の株主番号で連続して7回以上記録された株主とする。</p> <p>対象となった以降に株主名簿に記録されなくなった場合には、その時点で本制度の 対象外となる。再度、本制度の対象となるためには、改めて同一の株主番号で連続し て7回以上記録される必要がある。</p>	500株未満	0枚	500株以上5,000株まで	500株ごとに1枚	5,000株超50,000株まで	10枚 + 5,000株超過分1,000株ごとに1枚	50,000株超100,000株未満	55枚 + 50,000株超過分1,500株ごとに1枚	100,000株以上250,000株未満	100枚	250,000株以上500,000株未満	250枚	500,000株以上	500枚
500株未満	0枚														
500株以上5,000株まで	500株ごとに1枚														
5,000株超50,000株まで	10枚 + 5,000株超過分1,000株ごとに1枚														
50,000株超100,000株未満	55枚 + 50,000株超過分1,500株ごとに1枚														
100,000株以上250,000株未満	100枚														
250,000株以上500,000株未満	250枚														
500,000株以上	500枚														

(注) 当社定款の定めにおいて、単元未満株主は、会社法第189条第2項各号に掲げる権利、会社法第166条第1項の規
定による請求をする権利、株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権
利並びに単元未満株式の売渡請求をする権利以外の権利を行使することができません。

第7【提出会社の参考情報】

1【提出会社の親会社等の情報】

当社は、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

2【その他の参考情報】

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に以下の書類を提出しています。

- | | | | |
|---|----------------|-----------------------------|--|
| (1) 有価証券報告書
及びその添付書類
並びに確認書 | 事業年度
(第38期) | 自 2024年4月1日
至 2025年3月31日 | 2025年6月24日
関東財務局長に提出 |
| (2) 内部統制報告書 | | | 2025年6月24日
関東財務局長に提出 |
| (3) 半期報告書
及び確認書 | (第39期中) | 自 2025年4月1日
至 2025年9月30日 | 2025年11月6日
関東財務局長に提出 |
| (4) 臨時報告書
企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2(株主総会に
おける議決権行使の結果)に基づく臨時報告書です。 | | | 2025年6月27日
関東財務局長に提出 |
| (5) 発行登録書(普通社債)及びその添付書類 | | | 2025年10月17日
関東財務局長に提出 |
| (6) 自己株券買付状況報告書 | | | 2025年7月15日
2025年8月15日
2025年9月12日
2025年10月15日
2025年11月14日
2025年12月12日
2026年1月15日
2026年2月13日
2026年3月13日
2026年5月15日
2026年6月15日
関東財務局長に提出 |

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

2026年6月22日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

有限責任監査法人 トーマツ
名古屋事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 水 上 圭 祐

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 後 藤 泰 彦

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 堀 場 喬 志

< 連結財務諸表監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の2025年4月1日から2026年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項、その他の注記及び連結附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社及び連結子会社の2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

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

旅客運輸収入に関するIT統制	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表のセグメント情報等の注記に記載されているとおり、当連結会計年度の運輸業の外部顧客への売上高は1,641,663百万円であり、連結財務諸表計上額の81.8%を占めている。運輸業は、鉄道事業のほかバス事業等を行っているが、損益計算書に記載されているとおり東海道新幹線及び東海地方の在来線からなる東海旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運輸収入が1,585,381百万円であり、その大部分を占めている。</p> <p>旅客運賃については、他の旅客会社との契約により、各社が営業する路線をまたがって利用する旅客に対する運賃を通算できる制度となっており、自社区間に該当する運賃が会社の旅客運輸収入として計上される。東海道新幹線は、東京・大阪間という日本の大動脈の旅客輸送を担っていることから、他の旅客会社（当該会社の旅行代理店等を含む）の営業エリアにおいて発売される乗車券類の比重が比較的高い。</p> <p>乗車券類の発売は、旅客会社6社共同で利用している列車の座席指定券等の発売を行うためのオンラインシステム（マルスシステム）で行われる。当該システムの使用に関して、旅客会社6社共同で鉄道情報システム株式会社と契約を結んでおり、各社が相互発売した乗車券類に係る収入清算等の計算業務を同社に委託している。旅客運輸収入は、券売機等の機器及び上記のオンラインシステムを通じて発売データが収入データ管理システムに集計され、収入清算業務の委託先である鉄道情報システム株式会社から清算結果を受領して確定するが、発売データの集計処理や収入清算額の計算、財務会計システムに至るまでのシステム間のインターフェース等、主要なプロセスはITシステムに高度に依拠している。また、日次多数の利用データから構成される旅客運輸収入の監査を行うに当たっては、委託先を含めたITシステムで行われる処理が適切に実施されていることが前提となる。</p> <p>旅客運輸収入は、各旅客会社の乗車券類の発売額が集計され収入清算を経て確定するものであり、自社での発売額のみで構成されるものではない。また、日次多数の発売データから正確に収益を計上するためには自社及び収入清算業務の委託先のITシステムが適切に整備され、安定的に運用されていることが重要であり、その検討にはIT専門家の関与も必要となることから、当監査法人は旅客運輸収入に関するIT統制を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、左記の旅客運輸収入に関するIT統制を検討するに当たり、当監査法人のIT専門家を関与させ、主として以下の監査手続を実施した。</p> <p>(1)委託先のIT統制の評価 委託先の収入清算業務等に係るシステムの内部統制の整備及び運用状況の有効性について、委託先から独立した監査人による「受託会社のシステムに関する記述書並びに内部統制のデザイン及び運用状況に関する独立受託会社監査人の保証報告書」を閲覧するとともに、当該監査人に質問を実施し、全般統制及び収入清算の計算処理の正確性に対応する業務処理統制が識別され、評価されていることを確かめた。</p> <p>(2)自社のIT統制の評価 ・自社内の旅客運輸収入に関連するITシステム間のインターフェースの業務処理統制の整備及び運用状況の有効性について、設計書等の文書の閲覧や一連のITシステムから抽出したデータの整合性の検討等により評価した。 ・上記の関連するITシステムの全般統制の整備及び運用状況の有効性について、プログラム変更時におけるテスト結果の閲覧やデータ等の情報資源へのアクセス権限付与・変更における承認証跡の閲覧等により評価した。</p> <p>(3)旅客運輸収入を正確に計上するための内部統制の評価 旅客運輸収入の正確性を担保するための内部統制の整備及び運用状況の有効性について、質問及び関連する文書の閲覧等により評価した。評価に当たっては、日々の現金発売額の過不足額管理、収入清算結果の他の旅客会社との照合といった、収入データ管理システムによる処理の正確性を担保するための統制に特に焦点を当てた。</p> <p>また、以上の委託先及び自社のIT統制等を検討する手続のほかに、旅客運輸収入計上額の正確性を確かめるため、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗車券類の発売による駅別の現金取扱高の推移分析のほか、旅客輸送の指標の一つである輸送人キロと旅客運輸収入計上額の相関性を検討した。 自社での現金もしくはクレジットカード等での発売額、他社発売額の収入清算額について、サンプルで入金額等関連する証憑書類との突合を実施した。 他の旅客会社との連絡運賃に係る債権債務の残高確認を実施した。

鉄道事業における設備投資に係る会計処理	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>会社は、2026年3月31日現在、連結貸借対照表上、有形固定資産を6,371,268百万円計上しており、そのほとんどは、中核をなす鉄道事業で構成される。</p> <p>また、連結財務諸表のセグメント情報等の注記に記載されているとおり、鉄道事業が含まれる運輸業における有形固定資産及び無形固定資産の増加額は538,516百万円である。東海道新幹線及び在来線の安全・安定輸送の確保、サービス向上のほか、中央新幹線の建設等に多額の設備投資を実施している。</p> <p>中央新幹線計画については、第一局面として進める東京都・名古屋市間の建設工事が進んでいる。大規模かつ長期間にわたるプロジェクトであり、中央新幹線建設工事に関連する設備投資の重要性が増している。</p> <p>設備投資は工事を伴うものが多く、以下の特徴がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 多数の工事が同時に進行し、かつ、工事契約1件当たりの金額が大きい。当初契約からの計画・仕様変更も工事の進捗に応じて行われることも多い。 工事内容が多岐にわたり、同契約内で設備の撤去や修繕など、固定資産の使用可能年数の延長や資産価値の増加を伴わない付帯工事が含まれることが多い。 大規模な案件は工事完了まで複数年にわたることがある。特に中央新幹線建設工事に関連する資本的支出の大部分は、将来の開業までの間、長期間にわたって建設仮勘定に計上される。 <p>以上より、設備投資が多数の工事契約から構成され個々の取引に金額的重要性があること、支出内容に応じて資本的支出と費用処理すべき支出を正しく区分する判断が求められること、中央新幹線建設工事を中心に建設仮勘定計上額の金額的重要性が極めて高くなっていることから、鉄道事業における設備投資に係る会計処理を誤った場合の影響は大きいと考えられるため、当監査法人は当該事項を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、左記の鉄道事業における設備投資に係る会計処理を検討するに当たり、主として以下の監査手続を実施した。</p> <p>(1)設備投資を正確に会計処理するための内部統制の評価</p> <p>多数かつ多岐にわたる設備投資を正確に会計処理するための内部統制の整備及び運用状況の有効性について、質問及び文書の閲覧等により評価した。評価に当たっては、特に以下に焦点を当てた。</p> <ul style="list-style-type: none"> 資本的支出と費用処理すべき支出が正しく区分されることを担保するための統制（工種別の計上区分マニュアル等に基づく判定結果を踏まえた工事施工の立案・承認） 固定資産の計上処理の正確性を担保するための統制（固定資産及び撤去費等の計上伝票と契約書等関連する証憑書類の照合確認） 建設仮勘定残高を適切に管理するための統制（建設仮勘定に計上された工事件名別残高の定期的な内容確認） <p>(2)固定資産増加取引及び建設仮勘定計上額の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 有形固定資産の増加額からサンプルを抽出し、契約書等関連する証憑書類との突合により、その処理の正確性を検討した。 工事が大規模かつ長期間にわたる中央新幹線建設工事について、工事の現況を把握するため、サンプルで抽出した工事の現場視察を実施した。 設備の撤去や修繕等の付帯工事を伴う案件については、会社担当者への質問及び契約書等関連する証憑書類から支出内容を把握し、資本的支出と費用処理すべき支出の区分の妥当性を検討した。 建設仮勘定の工事件名別の管理資料より支出内容や工事の完了予定時期を把握し、稼働開始により固定資産に振替計上すべき案件が建設仮勘定として計上され続けている状況の有無について検討した。

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表明の基礎となる、会社及び連結子会社の財務情報に関する十分かつ適切な監査証拠を入手するために、連結財務諸表の監査を計画し実施する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指揮、監督及び査閲に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

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

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

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

< 内部統制監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、東海旅客鉄道株式会社の2026年3月31日現在の内部統制報告書について監査を行った。

当監査法人は、東海旅客鉄道株式会社が2026年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

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

内部統制報告書に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

内部統制監査における監査人の責任

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

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

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

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

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

<報酬関連情報>

当監査法人及び当監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、会社及び子会社の監査証明業務に基づく報酬及び非監査業務に基づく報酬の額は、「提出会社の状況」に含まれるコーポレート・ガバナンスの状況等(3)【監査の状況】に記載されている。

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）が別途保管しています。

2 X B R L データは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の監査報告書

2026年6月22日

東海旅客鉄道株式会社
取締役会御中

有限責任監査法人 トーマツ

名古屋事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 水上圭祐

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 後藤泰彦

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 堀場喬志

< 財務諸表監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東海旅客鉄道株式会社の2025年4月1日から2026年3月31日までの第39期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東海旅客鉄道株式会社の2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

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

旅客運輸収入に関するIT統制

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

鉄道事業における設備投資に係る会計処理

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

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に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

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。

< 報酬関連情報 >

報酬関連情報は、連結財務諸表の監査報告書に記載されている。

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）が別途保管しています。
2 X B R L データは監査の対象には含まれていません。