

# 有価証券報告書

(金融商品取引法第24条第1項に基づく報告書)

事業年度 自 2025年4月1日  
(第39期) 至 2026年3月31日

日本貨物鉄道株式会社

東京都港区港南一丁目8番15号 Wビル

(E08587)

# 目次

頁

表紙	
第一部 企業情報	1
第1 企業の概況	1
1. 主要な経営指標等の推移	1
2. 沿革	3
3. 事業の内容	5
4. 関係会社の状況	8
第2 事業の状況	11
1. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等	11
2. サステナビリティに関する考え方及び取り組み	15
3. 事業等のリスク	20
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	30
5. 重要な契約等	35
6. 研究開発活動	36
第3 設備の状況	37
1. 設備投資等の概要	37
2. 主要な設備の状況	37
3. 設備の新設、除却等の計画	41
第4 提出会社の状況	42
1. 株式等の状況	42
(1) 株式の総数等	42
(2) 新株予約権等の状況	42
(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	42
(4) 発行済株式総数、資本金等の推移	42
(5) 所有者別状況	42
(6) 大株主の状況	43
(7) 議決権の状況	43
2. 自己株式の取得等の状況	44
3. 配当政策	44
4. コーポレート・ガバナンスの状況等	45
(1) コーポレート・ガバナンスの概要	45
(2) 役員の状況	50
(3) 監査の状況	55
(4) 役員の報酬等	56
(5) 株式の保有状況	57
5. 従業員の状況等	58
(1) 人材戦略に関する基本方針等	58
(2) 従業員の状況	59
第5 経理の状況	61
1. 連結財務諸表等	62
(1) 連結財務諸表	62
(2) その他	102
2. 財務諸表等	103
(1) 財務諸表	103
(2) 主な資産及び負債の内容	119
(3) その他	119
第6 提出会社の株式事務の概要	120
第7 提出会社の参考情報	121
1. 提出会社の親会社等の情報	121
2. その他の参考情報	121
第二部 提出会社の保証会社等の情報	122

## 【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26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】	日本貨物鉄道株式会社
【英訳名】	Japan Freight Railway Company
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長兼社長執行役員 犬飼 新
【本店の所在の場所】	東京都港区港南一丁目8番15号Wビル
【電話番号】	(050) 2017-4180（代表）
【事務連絡者氏名】	財務部長 菅澤 桂一
【最寄りの連絡場所】	東京都港区港南一丁目8番15号Wビル
【電話番号】	(050) 2017-4180（代表）
【事務連絡者氏名】	財務部長 菅澤 桂一
【縦覧に供する場所】	該当事項はありません。

## 第一部【企業情報】

### 第1【企業の概況】

#### 1【主要な経営指標等の推移】

##### (1) 連結経営指標等

回次	第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)	186,655	187,685	188,539	200,751	207,605
経常利益又は経常損失(△) (百万円)	277	△4,364	△4,291	1,456	2,406
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)	△1,428	△4,098	△3,505	6,758	1,226
包括利益 (百万円)	△1,598	△4,090	△2,940	9,602	5,144
純資産額 (百万円)	100,203	96,091	93,151	102,753	107,887
総資産額 (百万円)	432,591	436,910	437,665	456,835	466,823
1株当たり純資産額 (円)	249,563.65	238,457.57	229,827.70	254,612.79	266,978.82
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失(△) (円)	△3,760.14	△10,785.41	△9,224.43	17,785.37	3,226.52
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	21.92	20.74	19.95	21.18	21.73
自己資本利益率 (%)	△1.49	△4.42	△3.94	7.34	1.24
株価収益率 (倍)	—	—	—	—	—
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	19,792	19,131	16,816	18,707	25,423
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△34,297	△33,573	△25,836	△17,378	△33,895
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	18,989	6,434	6,011	18,394	10,639
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	32,136	24,129	21,119	40,843	43,010
従業員数 (人)	7,675	7,646	7,642	7,542	7,586
(外、平均臨時雇用者数)	(1,612)	(1,561)	(1,484)	(1,435)	(1,356)

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

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

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

## (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)	151,335	152,228	152,585	162,287	167,521
経常利益又は経常損失(△) (百万円)	△1,239	△6,323	△6,282	△872	3
当期純利益又は 当期純損失(△) (百万円)	△2,651	△5,288	△4,770	5,301	△258
資本金 (百万円)	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000
発行済株式総数 (株)	380,000	380,000	380,000	380,000	380,000
純資産額 (百万円)	71,624	66,527	61,879	67,088	66,863
総資産額 (百万円)	397,005	402,246	398,709	417,376	427,773
1株当たり純資産額 (円)	188,484.23	175,072.07	162,840.01	176,547.65	175,956.81
1株当たり配当額 (円)	—	—	—	—	—
(うち1株当たり中間配当額)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)
1株当たり当期純利益又は 1株当たり当期純損失(△) (円)	△6,978.13	△13,918.13	△12,553.81	13,950.70	△680.50
潜在株式調整後1株当たり当 期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	18.04	16.54	15.52	16.07	15.63
自己資本利益率 (%)	△3.63	△7.66	△7.43	8.22	△0.39
株価収益率 (倍)	—	—	—	—	—
配当性向 (%)	—	—	—	—	—
従業員数 (人)	5,130	5,160	5,153	5,109	5,147
(外、平均臨時雇用者数)	(927)	(899)	(880)	(823)	(737)
株主総利回り (%)	—	—	—	—	—
(比較指標：—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)
最高株価 (円)	—	—	—	—	—
最低株価 (円)	—	—	—	—	—

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

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

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

## 2 【沿革】

年月	事項
1987年 4月	日本国有鉄道改革法により、北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社が設立され、日本国有鉄道は日本国有鉄道清算事業団（現独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に移行
1988年 3月	津軽海峡線（青函トンネル）開通
4月	本四備讃線（瀬戸大橋）開通
1991年 5月	「企業理念」発表
1993年10月	潤滑油の保管、配送会社株式会社オー・エル・エスを設立
1994年11月	運転士の養成施設「中央研修センター」開設
1995年 3月	文書類の保管・管理を専門に行うレコード・マネジメント・サービス事業を開始
10月	生活廃棄物輸送の営業開始（梶ヶ谷貨物ターミナル駅～末広町駅間）
1996年10月	運輸大臣の懇談会として「JR貨物の完全民営化のための基本問題懇談会」設置
1998年 3月	東海道線コンテナ輸送力増強工事（一期）完成
2000年 4月	コンテナ貨車・コンテナの番号自動読取システム導入
12月	武蔵野線・京葉線の貨物列車走行対応化事業の完成・営業開始
2002年 3月	門司貨物拠点整備事業により、北九州貨物ターミナル駅がE&Sコンテナ荷役方式駅として開業
2003年 3月	飯田町貨物駅跡地で開発を進めていたオフィス・商業施設・住宅の機能を備えた複合都市「アイガーデンエア」がグランドオープン
2006年 4月	コンテナセンター、自動車代行駅の呼称をORS（オフレールステーション）に統一
2007年 3月	山陽線鉄道貨物輸送力増強事業完成。日韓RAIL-SEA-RAILサービス開始
2010年 6月	小名木川駅跡地に商業施設「Ario（アリオ）北砂」が開業
2011年 3月	鹿児島線（北九州・福岡間）鉄道貨物輸送力増強事業完成
11月	海外鉄道コンサルティング会社（日本コンサルタンツ株式会社）をJR旅客・民鉄各社と共同設立
2013年 3月	吹田貨物ターミナル駅開業、百済貨物ターミナル駅リニューアル開業。隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業竣工
2014年 7月	日本運輸倉庫株式会社と株式会社飯田町紙流通センターが合併、日本運輸倉庫株式会社発足
2015年10月	株式会社ジェイアール貨物・不動産開発、東京貨物開発株式会社及びジェイアールエフ・パトロールズ株式会社が合併、株式会社ジェイアール貨物・不動産開発発足
2016年 3月	北海道新幹線新青森～新函館北斗間開業により、新幹線との共用走行を開始
3月	日本フレートライナー株式会社と株式会社ジェイアール貨物・インターナショナルが合併、日本フレートライナー株式会社発足
4月	株式会社ジェイアール貨物・関西ロジスティクスと株式会社ジェイアール貨物・山陽ロジスティクスが合併、株式会社ジェイアール貨物・西日本ロジスティクス発足
10月	北海道ジェイアール物流株式会社と株式会社ジェイアール貨物・北海道ロジスティクスが合併、株式会社ジェイアール貨物・北海道物流発足
10月	株式会社ジェイアール貨物・北関東ロジスティクスと宇都宮ターミナル運輸株式会社が合併、株式会社ジェイアール貨物・北関東ロジスティクス発足
2017年 3月	株式会社ジェイアール貨物・リサーチセンターが解散
2018年 1月	日本オイルターミナル株式会社と株式会社オー・エル・エスが合併、日本オイルターミナル株式会社発足

年月	事項
2019年7月	日本運輸倉庫株式会社と株式会社大阪鉄道倉庫が合併、日本運輸倉庫株式会社発足
2020年2月	東京貨物ターミナル駅構内にマルチテナント型大型物流施設「東京レールゲートWEST」竣工
2020年7月	日本フレートライナー株式会社と東京エフ・エル・サービス株式会社が合併、日本フレートライナー株式会社発足
2021年9月	日本山村硝子株式会社と共同出資による植物工場事業を行う合弁会社「山村JR貨物きらベジステーション株式会社」を設立
2022年3月	公募社債「グリーンボンド」発行
2022年5月	札幌貨物ターミナル駅構内に大和ハウス工業株式会社との共同事業によるマルチテナント型物流施設「DPL札幌レールゲート」竣工
2022年7月	東京貨物ターミナル駅構内にマルチテナント型大型物流施設「東京レールゲートEAST」竣工
2023年5月	秋田臨海鉄道株式会社が解散
2024年8月	災害時の代替輸送を担うセンコーグループとの共同新造船「扇望丸」が就航
2025年3月	回転型不動産ビジネスに参入、不動産私募ファンドを組成し運用を開始
2025年4月	総合物流事業グループの発展に向けて、日本運輸倉庫株式会社をJR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社に商号変更
2025年9月	大和ハウス工業との共同事業第2弾となる、マルチテナント型物流施設「DPL千葉レールゲート」竣工

### 3 【事業の内容】

当社グループは、当社と子会社25社及び関連会社23社（2026年3月31日現在）により構成されており、鉄道ロジスティクス事業、不動産事業を主たる業務としております。各事業における当社及び当社の関係会社の位置づけ等は次のとおりであります。

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

#### (1) 鉄道ロジスティクス事業

貨物鉄道事業を中心に、利用運送事業及び駅構内の倉庫・物流センター事業を展開しております。貨物鉄道事業の主力はコンテナ輸送で、鉄道用コンテナを使ったドアツードアの一貫輸送サービスです。集荷先から発駅までと着駅から配達先までの両端の区間は当社の関係会社を含む利用運送事業者によるトラック輸送、発駅から着駅までの幹線区間は当社の貨物鉄道輸送が連携し、スピーディかつ安全・確実に輸送します。当社の貨物鉄道事業の営業エリアは、北海道から九州まで全国にわたり、駅数は237駅、営業キロは7,805.5km（第1種線区が29.1km、第2種線区が7,776.4km）となっております。

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

主な関係会社：当社、●全国通運㈱、●日本フレートライナー㈱、□臨海鉄道各社

#### (2) 不動産事業

不動産賃貸・販売業、倉庫業、駐車場業、広告業等を展開しております。

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

主な関係会社：当社、●㈱ジェイアール貨物・不動産開発

#### (3) その他

上記のほかリース事業、商品流通（商社）事業、植物工場事業等を展開しております。

主な関係会社：●ジェイアールエフ商事㈱、□山村JR貨物きらベジステーション㈱

(注) 1. ●は連結子会社、□は持分法適用会社を示しております。

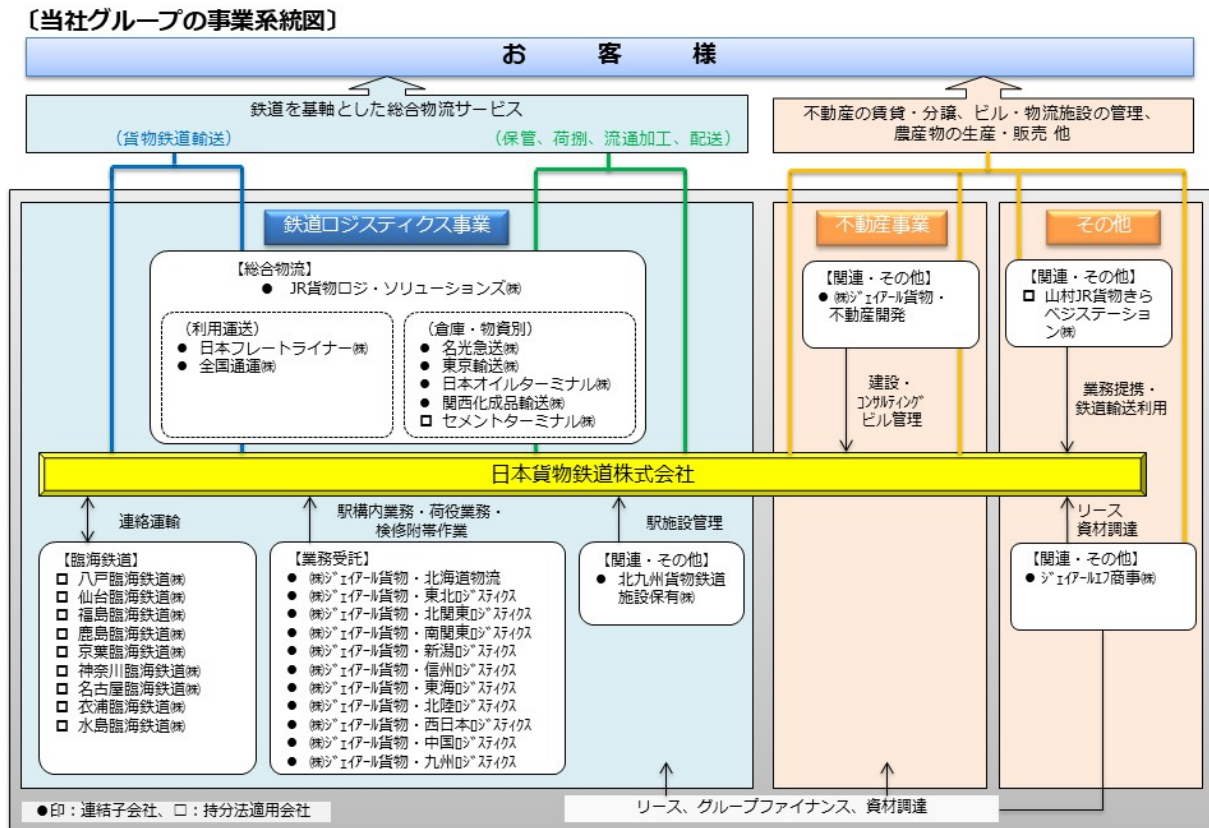
2. 複数のセグメントに係る事業を営んでいる子会社は、主たる事業のセグメントに会社名を記載していません。

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

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

以上に述べた事項を事業系統図によって示すと次のとおりであります。

[事業系統図]



※2026年3月31日現在

# 営業線区概要図

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

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



#### 4 【関係会社の状況】

(連結子会社)

2026年3月31日現在

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有又は 被所有割 合 (%)	関係内容
日本オイルターミナル(株)	東京都千代田区	800	鉄道ロジスティクス 事業	58.1	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 有
J R 貨物ロジ・ソリュー ションズ(株)	東京都中央区	300	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の土地・建物 施設を賃借しておりま す。 役員の兼任等 有
名光急送(株)	愛知県丹羽郡 大口町	22	鉄道ロジスティクス 事業	100.0 (100.0)	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 無
東京輸送(株)	埼玉県川口市	30	鉄道ロジスティクス 事業	85.3 (85.3)	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 無
関西化成品輸送(株)	大阪市此花区	180	鉄道ロジスティクス 事業	50.0 (10.0)	同社は当社の土地・建物 施設を賃借しておりま す。 役員の兼任等 有
全国通運(株)	東京都中央区	800	鉄道ロジスティクス 事業	50.0 [0.0]	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 有
日本プレートライナー(株)	東京都千代田区	100	鉄道ロジスティクス 事業	94.0 (6.0)	同社は当社と運送契約を 結んでおります。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・北海道物流	札幌市白石区	90	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有 資金援助 有
(株)ジェイアール貨物 ・東北ロジスティクス	仙台市宮城野区	30	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・北関東ロジスティクス	群馬県高崎市	10	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・南関東ロジスティクス	東京都品川区	50	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・新潟ロジスティクス	新潟市東区	80	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有又は 被所有割 合 (%)	関係内容
(株)ジェイアール貨物 ・信州ロジスティクス	長野県長野市	10	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・東海ロジスティクス	名古屋市中村区	300	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・北陸ロジスティクス	石川県金沢市	10	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・西日本ロジスティクス	大阪市北区	25	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・中国ロジスティクス	広島市東区	20	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・九州ロジスティクス	北九州市小倉北区	20	鉄道ロジスティクス 事業	100.0	同社は当社の構内荷役作 業、コンテナ検修等の業 務を受託しております。 役員の兼任等 有
ジェイアールエフ商事(株)	東京都千代田区	150	その他	100.0	同社は当社とリース、売 買契約を結んでおりま す。 役員の兼任等 有
(株)ジェイアール貨物 ・不動産開発	東京都北区	200	不動産事業	100.0	同社は当社と業務委託等 の契約を結んでおりま す。 役員の兼任等 有
北九州貨物鉄道施設保有 (株)	北九州市門司区	400	鉄道ロジスティクス 事業	49.0	同社は鉄道施設を保有 し、当社に賃貸しており ます。 役員の兼任等 有

(持分法適用子会社)

2026年3月31日現在

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

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有又は 被所有割 合 (%)	関係内容
八戸臨海鉄道(株)	青森県八戸市	570	鉄道ロジスティクス 事業	38.6	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
仙台臨海鉄道(株)	仙台市宮城野区	720	鉄道ロジスティクス 事業	33.3	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
福島臨海鉄道(株)	福島県いわき市	430	鉄道ロジスティクス 事業	45.4	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
鹿島臨海鉄道(株)	茨城県東茨城郡 大洗町	1,226	鉄道ロジスティクス 事業	37.5	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
京葉臨海鉄道(株)	千葉市中央区	1,948	鉄道ロジスティクス 事業	34.8 (0.9)	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
神奈川臨海鉄道(株)	川崎市川崎区	1,376	鉄道ロジスティクス 事業	39.5	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
名古屋臨海鉄道(株)	名古屋市南区	1,573	鉄道ロジスティクス 事業	46.9 (0.0)	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
衣浦臨海鉄道(株)	愛知県半田市	1,500	鉄道ロジスティクス 事業	39.3	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
水島臨海鉄道(株)	岡山県倉敷市	850	鉄道ロジスティクス 事業	35.3	同社は当社と連絡運輸を 実施しております。 役員の兼任等 有
山村JR貨物きらベジステ ーション(株)	福井県大飯郡おおい町	100	その他	49.0	役員の兼任等 有 資金援助 有

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

- 議決権の所有又は被所有割合の [ ] 内は、緊密な者又は同意している者の所有割合で外数となっております。
- 議決権の所有又は被所有割合の ( ) 内は、間接所有割合で内数であります。
- 上記会社のうち、特定子会社に該当するものではありません。
- 上記会社のうち、北九州貨物鉄道施設保有(株)と関西化成品輸送(株)の議決権所有割合はそれぞれ100分の50以下ではありますが、実質的に支配しているため、子会社としたものであります。
- 有価証券届出書又は有価証券報告書を提出している会社はありません。
- 日本運輸倉庫(株)は2025年4月1日付でJR貨物ロジ・ソリューションズ(株)へ商号変更しています。
- 上記会社のうち、日本フレートライナー(株)については、売上高(連結会社相互間の内部売上高を除く)の連結売上高に占める割合が10%を超えております。

日本フレートライナー(株)

- 売上高 24,735百万円
- 経常利益 246百万円
- 当期純利益 160百万円
- 純資産額 1,354百万円
- 総資産額 5,216百万円

- 当社と連結子会社はCMS(キャッシュ・マネジメント・システム)を通じて当社グループ企業相互間で余剰・不足資金を融通し、資金の効率化を図っております。

## 第2【事業の状況】

### 1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

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

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

#### (1) 経営の基本方針

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

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

#### J R 貨物グループ理念

##### a ブランドメッセージ

Challenge and Change 挑戦、そして変革

##### b 理念

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

#### (2) 今後の経営環境の変化

世界経済全体は安定的な成長が見込まれる中で、米国の通商政策や中国経済の低迷は各国における保守主義や内需優先の政策を招き世界経済の足踏み要因となる懸念があります。また、長期化するウクライナ戦争に加え、中東・中南米等の一部地域における政治・経済情勢の不安定化による国際貿易等への影響は、日本経済や国内物流にも変化をもたらすことが見込まれます。

国内景気は雇用・所得環境の改善や個人消費の持ち直し等が緩やかな回復基調を支えることが期待されるものの、国内総物流量はサプライチェーンの効率化等により中長期的に減少傾向が続いています。物流業界においては、少子高齢化による労働人口の減少に加え時間外労働時間の上限規制が適用されたことによってトラックドライバー不足が懸念されるいわゆる「物流の2024年問題」の更なる深刻化、物流効率化法の施行によるC L O（物流統括責任者）選任義務化、G X推進法における排出量取引制度の開始など、当社グループを取り巻く環境は大きく変化しています。

環境特性に優れ労働生産性の高い貨物鉄道輸送は、このような社会課題の解決に貢献できる輸送機関であり、効率的かつ持続可能な物流システムの構築に向けた取組みを推進します。既存のモードやインフラに新しい技術を積極的に取り入れ、それぞれのモードの特性を活かし、既存の枠にとらわれない未来に向けての交通インフラの最適解を求めるといふ「モーダルコンビネーション」の考え方に立ち、大きなデザインを描きながら、全国一元的な貨物鉄道ネットワークを有する唯一の企業グループとして、期待される役割を發揮していかなければならないと考えています。

#### (3) 経営戦略等

当社グループは2021年1月に、「J R 貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定しました。この長期ビジョンは、2019年に策定した「J R 貨物グループ 中期経営計画2023」に取り組む中で、社会構造の変化や技術革新、さらに政府が宣言した「2050年カーボンニュートラル」などの持続可能な社会の実現に向けた取組みの進展を受け、当社グループが総合物流企業グループとして社会に提供する価値を改めて定義するとともに、今後目指していく姿を長期的視点に立って展望し、そこへ向かうための取組み方針等について具体的に示したものです。2024年3月には、この長期ビジョンの方針を踏まえ、2022年度に国土交通省が主催した「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」を受けて設定したK G I / K P I を織り込みながら、3ヶ年の中期経営計画「J R 貨物グループ中期経営計画2026 ～一人ひとりが決意を新たに さあ、走りだそう、次の150年へ～」を策定しました。

■中期経営計画「JR貨物グループ中期経営計画2026 ～一人ひとりが決意を新たに さあ、走りだそう、次の150年へ～」

「JR貨物グループ中期経営計画2023」の期間中、「さらなる成長に向けた挑戦、そして変革」という方針を掲げ、お客様への最適なソリューションと時代に即した新しいサービスの提供を通じた総合物流企業グループとしての成長を目指しましたが、度重なる自然災害と新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により運輸収入が伸び悩み、また、エネルギー価格や原材料価格の上昇によりコストが増加し、厳しい経営状況となりました。一方で、積替ステーションの整備やレールゲートの展開、マンション事業ブランド「フレシア」の市場展開などの取組みは進捗し、着実な成果として表れています。

「JR貨物グループ中期経営計画2026」（以下「中計2026」）では、目まぐるしく変化する外部環境に対応し、総合物流企業グループへの進化を通じて、鉄道事業の黒字化と今後の更なる役割発揮に向けた体制強化を目指します。「中計2026」では、「お客様満足度（CS）」、「企業の社会的責任（CSR）」、「社員満足度（ES）」の3つの視点からグループとして目指す姿を「物流を通じて社会に、お客様に貢献し続ける企業グループ」と明確化し、計画全体を通じた指針として「全国のグループ社員の力を結集して、安全を基盤とした物流のプロとして”なくてはならない存在”へと進化し、鉄道×物流の総合力によって、日本を、地域を、社会を支えていきます。」と決めました。具体的取組みを進める上での基本方針として次の5つを掲げ、各施策に取り組みます。

① 安全基盤の強化・安定輸送の追求による貨物鉄道輸送への信頼の回復

安全基盤の強化として、旅客・公衆の人命を脅かす危険な事象の撲滅に向け、「安全の価値観」をより一層浸透、そして定着させるとともに、お客様や利用運送事業者等の関係者とも連携し、事業運営の根幹である安全の確保に貨物鉄道全体で取り組みます。安定輸送の追求では、鉄道以外の輸送モードを通常時から活用するフェーズフリーの考え方によって、災害時のトラック代行及び船舶代行の迅速な立ち上げを目指し、お客様へ安心な物流サービスを提供します。

② 既存アセットを最大活用した輸送量の回復（鉄道事業黒字化）

低迷する貨物鉄道輸送量回復のため、グループの営業力を総結集し、マーケティング分析に基づくニーズの把握とソリューション提案によってモーダルコンビネーションの取組みを進め、既存輸送力の最大活用によるご利用の拡大を目指します。大型コンテナの取扱量の拡大や中距離帯におけるネットワークの強化により、ご利用いただきやすい環境を整備し、貨物鉄道輸送の得意分野を伸ばしながら新たなサービスの提供によって物流課題の解決に貢献します。

③ 不動産事業の更なる拡大と新規事業の展開

安定的な成長を続ける不動産事業の更なる収益拡大を目指し不動産価値を高めるスクラップアンドビルド、取得物件拡大・組替えによるポートフォリオ拡充、資産流動化による投資スピードアップに着手するとともに、新規事業へ継続的にチャレンジすることで、社会に新しい価値を提供していきます。

④ 経営基盤の強化

鉄道ロジスティクス事業や不動産事業の施策を支えるため、組織力やガバナンスの強化に加え、未来を創造し、常に安全とお客様に寄り添った物流のプロを目指すことを目的とした人的投資や働きがいの創出、収支構造改革、グループ各社とJR貨物相互の経営資源の効率的活用を目指したグループ戦略を実行します。

⑤ 貨物鉄道輸送の更なる役割発揮に向けた体制強化

脱炭素社会の実現に向け、貨物鉄道輸送によるCO2排出量の精緻化、お客様のScope 3削減を明示するインセンティブの導入検討や次世代エネルギーである水素輸送の検討を進めるほか、タイをはじめとした海外における貨物鉄道輸送事業への参画、また、新技術の導入によりDX（デジタルトランスフォーメーション）を推進することで、貨物鉄道輸送の進化を目指すことで更なる役割を発揮し、さまざまな社会課題の解決に貢献していきます。

■長期ビジョン「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」

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

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

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

- ①安全を全ての基盤として、社会インフラである物流の幹線輸送を担うべく、鉄道ネットワークの強靱化を進め、確固たる事業基盤を構築
- ②多角的な不動産開発により資産のポテンシャルを最大限に活かした不動産事業の展開
- ③全国をつなぐ鉄道ネットワークを基盤に、物流結節点としての貨物駅に保管、流通加工等のサービスを付加することで最適なソリューションを提供し、物流生産性の向上に寄与
- ④グリーン社会の実現・持続可能な社会の形成に貢献するとともに、人々の生活や産業を支え、完全民営化を実現

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

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

という4つの価値を社会に対して提供することを目指しています。

#### (4) 優先的に対処すべき事業上及び財務上の課題

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

##### ① 物流生産性の向上

「物流生産性の向上」では、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスを提供する国内唯一の企業グループとして、お客様に最適なソリューションを提供する総合物流企業グループへと成長するための取組みを進めてまいります。具体的には、新たなブロックトレインの新設や輸送力の増強、速達化による輸送サービスの向上を目指していくとともに、トラックドライバー不足が懸念される「物流の2024年問題」やカーボンニュートラルの達成等の物流課題をお客様と共有し、将来を見据えた貨物鉄道利用のメリットを訴求することで輸送量の拡大を図ります。また、総合物流企業グループへの進化に向けた取組みも引き続き継続していきます。2020年2月に竣工した「東京レールゲートWEST」、2022年5月に竣工した「DPL札幌レールゲート」、2022年7月に竣工した「東京レールゲートEAST」、2025年9月に竣工した「DPL千葉レールゲート」、各駅で整備を進める積替ステーションといった物流施設とJR貨物グループ各社が持つ物流アセットと結合させることで、お客様に物流効率化のニーズに応えるサービスを提供するとともに、収益力の向上を図ります。

また、輸送効率の向上に向けて、輸送量に応じた列車設定の見直しや、列車運行にかかるオペレーションコストの削減に取り組むほか、安全の確保を前提として機関車・貨車及びその部品の検査周期延伸を行うなど、コスト削減を図ってまいります。

##### ② 安全・安心な物流サービス

「安全・安心な物流サービス」では、2021年12月に発生した山陽線瀬野～八本松間貨物列車脱線事故の再発防止策として輪重測定装置やトラックスケールの導入を進め、2025年度までに計画通り95駅への設置を完了しました。引き続き、荷主様、利用運送事業者様ら関係者が一体となって偏積の防止に取り組んでまいります。また、2024年9月に輪軸の圧入作業に関する作業記録の書き換え等の不適切事案が判明し、2024年10月31日に国土交通省から「輸送の安全に関する事業改善命令」を受け、講ずべき措置の4つの項目（「規程類の整備」、「教育体制の改善」、「作業記録の書き換えの防止」、「安全管理体制の点検、見直し」）について報告を行いました。報告した内容を着実に実施し、全社をあげて安全管理体制の強化に取り組み、輸送の安全確保に万全を期し、社員一丸となって信頼回復に努めてまいります。さらに近年頻発化・激甚化する豪雨災害等による長期寸断時の対応強化の取組みとして、う回運転に備えたEH500形式電気機関車の改造や乗務員の乗り入れ線区の拡大、代行輸送に備えたグループ会社との連携によるトラック輸送の拡大、共同保有船の「扇望丸」の活用、定期航路船（RORO/フェリー）利用拡大に取り組むなど、災害時のリダンダンシー確保を進めております。

##### ③ グリーン社会の実現

「グリーン社会の実現」の取組みとしては、機関車やフォークリフトの取替時に従来型より燃費削減効果の高い車両の導入を進めているほか、一部の構内移送トラックや入換用機関車、フォークリフトに次世代バイオディーゼル燃料の使用を開始しました。今後も次世代バイオディーゼル燃料のさらなる使用拡大を検討してまいります。また、国の目標に合わせて、2022年7月に環境長期目標「JR貨物グループカーボンニュートラル2050」を策定しました。数値目標として、2030年度に自社で排出するCO<sub>2</sub>量を50%削減（2013年度比）し、2050年度にはグループ全体のCO<sub>2</sub>排出量を実質ゼロとすることを掲げており、目標の達成に向けてグループ全体で取組みを進めてまいります。

#### ④ 地域の活性化

「地域の活性化」では、「社会課題解決型」の新規事業への挑戦の初めての取組みとして植物工場事業を行う合弁会社を2021年9月に設立し、2023年4月から新工場が操業開始しました。オペレーションを含めて商品として出荷できる製品レベルまで早期に到達するように取り組むとともに、販路拡大も行ってまいります。また、海外事業ではタイ王国に重点を置いて活動を行います。2021年9月に開設したバンコク駐在員事務所を拠点として貨物鉄道輸送事業の実施可能性及び貨物鉄道関連産業の参画可能性について調査を進めてまいります。

不動産事業では、自社用地を活用した新規開発に加え、外部から購入した不動産物件による賃貸事業を推進し、不動産事業の安定した成長軌道の確立を目指します。また、回転型不動産ビジネスにより不動産事業の拡大と持続的な成長を目指します。

#### ⑤ 財務上の課題

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

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

また、感染症の流行や地政学リスクの顕在化等、当社グループの事業継続に大きな影響を及ぼす事象が発生した際には、資金繰りを継続的に注視し、早期の資金調達を実施するなど、対策を講じてまいります。

## 2【サステナビリティに関する考え方及び取り組み】

当社グループのサステナビリティに関する考え方及び取り組みの状況は次のとおりであります。

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

### (1) 気候変動

#### ① ガバナンス

社長を委員長とする「リスク管理委員会」を設置し、事業リスク全般を把握して対応を審議し、取締役会に報告する体制としております。あらゆるリスクを管理する観点から、全体把握を行う総務部において、リスク管理規程に基づく一元管理を行っており、サステナビリティへの取り組みをはじめ全社横断的あるいは各担当部署で事業継続に重大な影響を及ぼすリスク把握や対応方針の策定等により、必要な対応事項の整備を促進しております。

#### ② 戦略

貨物鉄道輸送は、貨物列車1編成の最大輸送力が10tトラック65台分に相当するなど、労働生産性に優れた輸送機関であり、また、トンキロあたりのCO2排出量が営業用貨物車（トラック）の約11分の1(2023年度時点)である等、他の輸送モードと比較して最も環境負荷の小さい輸送手段であり、この環境特性を活かし、鉄道をはじめとした各輸送モードの最適連携を目指す「モーダルコンビネーション」により貨物鉄道量を伸ばすことで、物流全体の脱炭素化を進めます。同時に、省エネルギー施策の推進と再生可能エネルギーの活用により、自社が排出するCO2量を削減することで、「モーダルコンビネーション」の効果を更に高めていきます。

また、2022年7月に環境長期目標「JR貨物グループ カーボンニュートラル2050」を策定しました。ハイブリッド機関車等の次世代車両の導入やDXを含む新技術の導入による駅作業の効率化による省エネルギー施策と、バイオ燃料の使用拡大や太陽光パネルの設置、将来的な水素燃料電池の活用等による再生可能エネルギー活用施策の推進を行っていきます。

#### a 省エネルギー施策の推進

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

#### b 再生可能エネルギー活用施策の推進

次世代バイオディーゼル燃料として、越谷貨物ターミナル駅に配備している構内移送トラックで株式会社ユーグレナが提供している「サステオ」を使用しています。「サステオ」は使用済み食用油（廃食油）を原料として製造されています。燃料を使用した際のCO2排出量が実質的にプラスマイナスゼロになる燃料で、「軽油8割：サステオ2割」の混合率で使用しています。また、板橋新営業所では、配備するフォークリフトに、Neste社が提供している「リニューアブルディーゼル（次世代バイオディーゼル燃料）」を使用しています。今後、他駅の構内移送トラックや入換用の機関車等への使用拡大を検討していきます。創エネルギーの取り組みとしては、2022年7月に竣工した東京レールゲートEASTの屋根面に太陽光発電パネルを設置し、当社で初めてオンサイトPPAを導入しました。年間発電量は約2,300MWhとなり、施設共用部で年に必要な電力の約6割相当、日中時間帯に限ると共用部全量相当を再生可能エネルギーで賄います。また、建物全体で省エネルギー化を図り、CASBE・Aランクを取得しています。また、グループ企業では、JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社、日本オイルターミナル株式会社、関西化成品輸送株式会社、臨海サービス株式会社の4社6拠点においても太陽光発電を行っており、年間約2,900MWhを発電しています。今後、現業機関や不動産物件の屋根上を活用したオンサイトPPAや、貨物駅や鉄道施設の跡地を活用したオフサイトPPAの実施等により、太陽光発電の利用拡大を目指しています。

#### c 水素利活用・輸送の検討

次世代エネルギーとして期待される水素の普及に向けては複数の水素キャリアが検討されている中で、鉄道によるサプライチェーンの実現可能性について検討を開始しています。関係者と連携しながら岡山地区ではメチルシクロヘキサン（MCH）、姫路地区では液化水素の輸送や供給拠点についてフェージビリティスタディを実施しているほか、液化水素の輸送に必要な鉄道用タンクコンテナの開発にも取り組んでいます。将来的にエネルギーミックスが実現した際にも貨物鉄道輸送が役割を發揮し貢献できるよう準備を進めています。

### ③ リスク管理

当社グループでは「災害リスク検討会」を立ち上げ、災害発生時における迅速な代行輸送体制への移行を図るため、諸課題の整理と対応策を検討しており、代行拠点となる貨物駅の整備、主要幹線の寸断を想定したトラック・船舶での代行輸送や迂回列車の運転シミュレーション、機関車や運転士などの運用変更等の事前想定を実施しています。また、行政機関や関係企業と開催している官民一体のBCP対策検討会を通じた代替輸送の事前検討や、トラック代行時のドライバーの宿泊施設や夜間駐車場の確保に向けた社外との連携等を進めています。また、鉄道輸送の安全の確保は重要な課題と認識しており、輸送の安全を確保するための事業運営方針と管理体制・実施方法等を定めた安全管理規程に則って安全マネジメント体制を確立し、安全性向上に継続的に取り組んでおります。こうした体制については「4 提出会社の状況 4. コーポレート・ガバナンスの状況等 (1) コーポレート・ガバナンスの概要」をご参照ください。

### ④ 指標と目標

環境長期目標「JR貨物グループ カーボンニュートラル2050（以下：CN2050）」では、各種の省エネルギー施策や再生可能エネルギー活用の推進により、2030年度に自社で排出するCO2量を50%削減(2013年度比)し、2050年度にはグループ全体のCO2排出量を実質ゼロとすることを目標に設定しております。当社における2025年度のCO2排出量については、現在、集計を行っている段階ですが、2024年度と比較して輸送量並びに輸送体系に大きな変化はありませんので、2024年度と同水準になるものと見込んでいます。CN2050に向けた取組みの詳細や、2024年度のCO2排出量等については、「JR貨物グループレポート2025」P28～31をご覧ください。

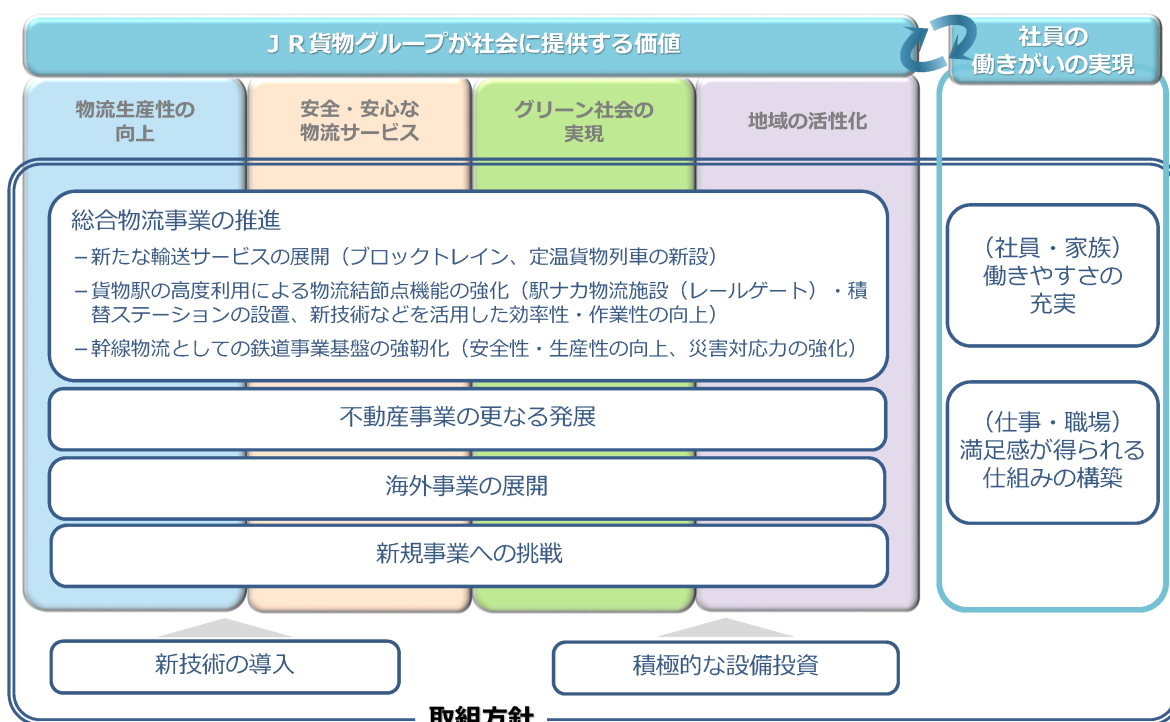
[https://www.jrfreight.co.jp/ir\\_sustainability/groupreport.html](https://www.jrfreight.co.jp/ir_sustainability/groupreport.html)

(2) 人材への投資や多様性の取組み

JR貨物グループでは2021年に「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」を策定し、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして最適なソリューションを提供し社会価値向上に貢献していくことを目標として取組みを進めています。社会に提供する価値として「物流生産性の向上」、「安全・安心な物流サービス」、「グリーン社会の実現」、「地域の活性化」の4つを掲げています。

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

## 長期ビジョン2030の取組方針



① 人材育成（社員教育・研修）の取組み

「JR貨物グループ中期経営計画2026」の基本方針となる「経営基盤の強化」の実現に向けて、人的投資を推進し、仕事で得られる心の満足度や価値を高めるために「働きがい創出を目的とした社員教育の充実」を教育計画の基本方針とし、さらに、教育規程に掲げる「目指すべき社員像」を目標として、継続的な教育機会を提供することにより、社員一人ひとりのモチベーションを向上させ、経営課題解決の推進に必要な人材を戦略的に育成しています。また、教育の個別最適化と、更なる社員の能力開発を目指していますが、能力開発に対する意欲の高まりは、会社が援助する通信教育の受講者数にも現れており、社員の約1割が受講しています。

JR発足から30年以上が経過し、世代交代が進んだことにより、実務の中核をJR採用の世代が担うようになりました。また、国鉄採用者大量退職を睨んだ採用活動の結果、年齢分布上若手社員の比率が高まっています。これらを受け各階層にいる社員が自らの役割を認識し、次の世代へ確実に技術を継承していくことが喫緊の課題となっています。このような現状を踏まえ、教育計画の重点実施項目である「確実な技術継承」の推進のため2025年度も中央研修センターが中心となって実施する「職能別教育」において、知識・技能の確実な継承に継続して取り組んでいます。あわせて、現場力強化に資する人材育成のための階層別研修やグループ力強化を目指した参加型研修も進めています。

② ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョンの取組み

a ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン推進ロードマップの策定

社員一人ひとりが働きやすく、働きがいを感じられる環境を整えるべく、ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン（以下、DE&I）推進を目的とした種々の取組みを実施することで、社員の自律的成長の促進、組織のパフォーマンスの最大化を実現し、それをJR貨物グループの持続的成長及び企業価値の向上、ひいては社会の持続的成長へと繋げていくことを目指します。この取組みを体系的に推進するため、2025年11月にDE&I推進ロードマップを策定しました。このDE&I推進ロードマップでは2025年度から2029年度までの5事業年度を3期に分け、「Diversity（多様性）」「Equity（公平性）」「Inclusion（包摂性）」それぞれについて、期ごとにKPIを設定しました。（下図参照）

第1期（2025年度～2026年度）は「風土醸成・女性活躍推進/障がい者雇用促進」を目標に掲げ、研修やEラーニングコンテンツ配信等の教育や女性、障がい者といった当社におけるマイノリティが安心して意見交換できる仕組みの整備などを実施してまいります。具体的には、DE&I推進を牽引する経営層や管理職を対象とした研修の実施や全社員を対象に、差別・偏見、ジェンダー、病気・障がい、LGBTQ+といったテーマ別のオリジナル動画コンテンツを制作・配信します。また、女性、障がい者それぞれの属性のみで構成する女性活躍推進キャラバン、障がい者就労環境改善キャラバンを開催し、女性社員、障がいを持つ社員のキャリア形成に関する悩みや各種制度に関する課題・要望をテーマとした意見交換を実施します。これらの意見交換で出された意見を踏まえ、改善策を検討・実施していくことで、女性社員、障がいを持つ社員の働きやすさを向上させ、能力を最大限発揮できる就労環境の構築を図ります。さらには、育児・介護や管理職としての役割と、プライベートの両立といった等級やライフステージごとに抱える悩みの解消を図るべく女性社員を対象に社外メンター制度の導入やキャリアデザイン研修を実施します。

第2期（2027年度～2028年度）は、「多様な人材の活躍推進・コミュニティ構築」を目標とし、女性・障がい者以外のマイノリティの働きやすさ向上に向け、各種の施策を実施していきます。具体的には、LGBTQ+や雇用形態、持病のある社員毎の従業員リソースグループを構築しそれぞれの属性の持つ悩みを共有し合うことができるようにするとともに、育児介護と仕事の両立支援制度を拡充することで、くるみん、えるぼし（2段階目）、プライド指標といった外部指標の認定を目指します。

最後となる第3期（2029年度）では第2期まで実施してきた施策を継続するとともに、DE&I推進ロードマップに掲げた目標やKPIの達成状況の把握、振り返りを行い、さらなる「組織全体のパフォーマンス向上」に向け2030年度以降実施するDE&I推進施策を策定します。

期別目標

第1期	社員一人ひとりが個の尊重に取り組む組織風土を醸成するとともに、女性活躍推進及び障がい者雇用促進のための具体的な施策を実行する
第2期	多様な人材の働きやすさを向上させる取り組みに注力し、社員が思いを共有することで安心と遠慮を感じられる社内コミュニティを構築する
第3期	社員が能力を最大限発揮することができる働きやすく働きがいのある環境・体制を実現させ、組織全体のパフォーマンス向上に繋げていく

KPI

		第1期	第2期	第3期
<b>D</b> iversity 多様性	労働者における女性の割合	7.5 %以上	7.8 %以上	8.0 %以上
	労働者における障がい者の割合	2.7 %以上	2.7 %以上	2.7 %以上
<b>E</b> quity 公平性	社内意識調査において、「JR貨物では、社員が能力を存分に発揮できるような適切な配慮・支援が行われている」と回答した社員の割合	65 %以上	75 %以上	80 %以上
	社内意識調査において、「JR貨物では、社員一人ひとりが互いの違いを尊重し合って仕事に取り組むことができている」と回答した社員の割合	65 %以上	75 %以上	80 %以上
<b>I</b> nclusion 包摂性	外部指標認定	◆えるぼし1つ星	◆えるぼし2つ星 ◆くるみん ◆PRIDE指標ブロンズ	◆PRIDE指標 シルバー

## b 多様な人材の採用

障がい者の積極的な採用を引き続き推進するとともに、鉄道事業の現場を含む幅広い職域において活躍できる環境の整備に取り組んでいます。現業・非現業問わず業務の洗い出しおよび見直しを進めることで、障がい者が安心して働ける職域の拡大を図り、各支社においても支援機関等と連携し採用を強化しました。また、採用後は定着支援面談等を実施し、きめ細かいケアを行うことで離職防止に努めています。今後も、すべての社員が安心して、自身の持つ能力を最大限に発揮できるよう、設備面および制度面の両面から環境整備の充実を図ってまいります。

さらに、自社内にはない視点や社外の知識や技能を取り込むことを目的として、高度なスキルや経験を有する「高度人材」の採用を進めています。加えて、2024年度より鉄道分野における特定技能外国人の受け入れが可能になったことを受け、外国籍社員の採用にも取り組んでいます。

## ③ 働き方の多様化に向けた取組み

当社は、社員が仕事と家庭の両立を図り、安心して働けるよう新しい勤務制度の導入や制度改正を検討しています。2024年7月から非現業社員を対象にフレックスタイム制度を導入しましたが、2026年4月からは、適用対象を現業機関で事務を担当する社員に拡大します。また、2025年4月及び10月施行の育児介護休業法改正では、法律で求められる措置に対応するとともに、育児短時間勤務適用の対象となる子どもの年齢を法定の小学校3年生までを、小学校6年生修了までに引き上げるなど法改正以上の措置を実施しております。育児や介護を行っている社員は、フレックスタイム制度と在宅勤務や短時間勤務と組み合わせて活用することで、その負担軽減を図ることができます。

## ④ 社員の健康維持・向上に向けた取組み

JRグループ健康保険組合と連携しながら、社員や家族の特定健診受診率の向上に向けた取組や、毎年2回（春と秋）、健康保険組合が主催するウォーキングイベントに合わせて、社内イベント「みんなで歩活 Freightカップ」を開催するなど、業務運営の基盤となる社員とその家族の健康維持に関するサポートを行っています。また、「うつ」等のメンタルヘルス不調を未然に防ぐため、毎年1回の「ストレスチェック」では集団分析説明会を実施し、社員のストレスを定量的に分析し、解説することで職場環境の改善に活用しているほか、社員のメンタル不調の相談窓口として、外部相談窓口を用意し定期的なカウンセリングを実施しています。

さらに、これまでの健康増進の取り組みをさらに深度化、促進するため、2025年3月に「JR貨物グループ健康経営宣言」を行い、健康経営スローガンを「社員と家族の健康＝鉄道×物流のミライ」として、社員や家族の健康推進への取り組みを強化しました。この取り組みが評価され、健康経営優良法人（大規模法人部門）2026の認定企業となりました。また、JR貨物グループでのレクリエーション支援の基金、制度等を整備することでスポーツや文化活動を通じた交流の機会を提供しています。

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

### 3【事業等のリスク】

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

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

当社グループのリスク管理は、外部環境の変化とそれらに対応した、あるいはしなかった、できなかった社内の行動、すなわち外部からの脅威に対し内部の弱点に気付くことが出発点になります。リスクを自覚するための方法として、外部要因と内部要因に分けた枠組みを用意し、当社グループにとってのリスクを多面的に把握できるよう努めています。個別のリスクは、経営への影響度と発生可能性の2つの尺度で評価を行い、経営目標に対する重要性和対応方針を決定し、対応策を具体化して実行しています。その上で定期的に振り返り再評価を行い、次の行動に繋げるリスク管理サイクルを回しています。こうしたリスク管理の体制については、「第4 提出会社の状況 4. コーポレート・ガバナンスの状況等 (1) コーポレート・ガバナンスの概要」をご参照ください。

#### (1) 安全対策

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

当社グループでは2021年度から、安全の理念、安全の定義、安全目標、安全行動指針からなる「安全の価値観」を改めて位置付けました。鉄道事業者にとって、安全の確保は事業運営の根幹であり、最優先で取り組むべき課題です。安全を確保することで、当社グループの貨物鉄道事業が成り立っているとの認識のもと、安全を確保したうえでお客様から安心してご利用いただき、旅客会社と良好な関係のもと同じレールを利用することで事業を営むという考えから、「安全は、鉄道事業の存立基盤である」を安全の理念として掲げています。

当社は貨物鉄道事業を基軸としており、貨物列車が旅客列車と同じレールを使用して運行していることから、最も発生させてはいけないことを「貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象」と定め、その撲滅を安全目標としています。この目標達成に向けて毎年度、「鉄道安全実行計画」を策定し、リスクの大きい重大な事故等の絶滅と安全最優先の職場風土の構築に当社グループ全体で取り組んでいます。

具体的な事故防止策として、ソフト面では運転士をはじめとする人材の確保・養成及び教育の充実を図ると共に、ハード面では安全性の高い新製車両の導入や保安装置、各種地上設備の整備を着実に進めています。また、脱線や危険品漏洩等を想定した事故対応訓練を当社グループ各社及び旅客鉄道会社等と連携して実施し、対応力の強化に向けて努めています。さらにコンテナ輸送における事故防止のため、お客様及び利用運送事業者との定期的な情報交換や講習会を通じて連携を強化し、貨物運送約款等に規定する遵守事項の周知徹底を図っています。

こうした取り組みを進める中で、2024年7月21日に山陽線新山口駅構内において列車脱線事故が発生しました。本件については、運輸安全委員会による調査が継続しておりますが、その過程において、輪軸の圧入作業に関する作業記録の書き換え等の不適切な事案が判明しました。これを受け、鉄道事業法第56条第1項に基づく保安監査が実施され、2024年10月31日に国土交通大臣より輸送の安全に関する事業改善命令を受けました。

当社は、この事態を極めて重く受け止め、再発防止に向けた安全管理体制の抜本的な見直しと各種改善措置に取り組み、当該改善措置については2025年度までに完了しました。現在は、改善内容の確実な定着と継続的な検証を進め、安全水準の一層の向上に努めています。

今回の不適切事案は、鉄道事業に対する信頼を損なうものであり、決して許されるものではありません。当社グループは、二度とこのような事案を発生させないという強い決意のもと、全社を挙げて安全管理体制の強化に取り組み、輸送の安全確保に万全を期すとともに、社員一丸となって信頼回復に努めてまいります。

#### (2) 自然災害等

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

当社では、訓練とその反省に基づくマニュアルの継続的見直しや、通信設備、予備品、備蓄物資の確保等の改

善を進め、防災・減災に努めております。車両や施設に対しても、青函トンネル新幹線共用走行用機関車への車両逸脱防止ガイドの装備、高架橋の耐震補強工事、貨物駅構内の転てつ機耐水型化工事などを実施しております。

また、代替輸送体制を迅速に立ち上げて輸送を確保するため、迂回運転の事前検討や折返し運転シミュレーションを行う一方、当社グループで保有するトラックの活用や利用運送事業者との連携による代行体制の整備拡充を図り、影響の最小化に努めてまいりました。また一部の沿線自治体とは、代行トラック駐車場用地の確保について協力体制の構築を進めております。

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

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

(3) 事業に係る法律関連事項

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

① 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

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

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

a 制定趣旨・目的等

JR会社法は、北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社（以下「旅客鉄道会社」という。）ならびに日本貨物鉄道株式会社の出資・設立を定めるとともに、その目的及び事業範囲について規定していました（第1条）。本法により、各社は鉄道事業法の規制に加えて、経営上の重要事項に関して国土交通大臣の認可を必要とするなどの規制を受けるとともに、各社の社債権者が他の債権者に先立って弁済を受ける権利を有する（一般担保）（第4条）等の特例措置が講じられてきました。

b JR会社法の改正等について

2001年12月1日に施行された「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成13年法律第61号）」により、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社がJR会社法の適用対象から除外され、また2016年4月1日に施行された「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）」により、九州旅客鉄道株式会社がJR会社法の適用対象から除外されました。

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

(参考) 国土交通大臣による認可を必要とする事項

(a) 新株、社債及び借入金（JR会社法第5条第1項）

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

(b) 代表取締役等の選定等の決議（JR会社法第6条）

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

(c) 事業計画（JR会社法第7条）

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

(d) 重要な財産の譲渡等（JR会社法第8条）

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

(e) 定款の変更等（JR会社法第9条）

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

③ 貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）

貨物利用運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、利用運送（運送事業者の行う運送を利用してする貨物の運送）を行う事業のことをいい、貨物利用運送事業者は、本法の定めに従い、営業する事業の種別ごとに国土交通大臣の登録又は許可を受けなければなりません（第3条、第20条）。なお、貨物利用運送事業の休廃止につい

ては、国土交通大臣への事後届出を休業日日後30日以内に行うこととされています（第15条、第31条）。また、運賃料金についても、国土交通大臣への事後届出を設定・変更後30日以内に行うこととされています（貨物利用運送事業報告規則第3条）。

#### ④ 総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）

我が国の物流政策の指針を示す「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」が2026年3月31日に閣議決定されております。同大綱においては、「サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化」、「物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換」、「持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善」、「物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進」、「厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化」の5つの観点で施策を推進する方向性が示されております。今後、これらの内容が見直し又は変更された場合には、その内容によっては、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

#### (4) 線路使用料

当社は、鉄道事業法第2条第3項に規定される「第二種鉄道事業」により、主に他の旅客鉄道会社の線路を使用して貨物の運送を行っております。このため、線路を保有する旅客鉄道会社の線路の使用、駅業務ならびに車両や施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱い等に関して、他の旅客鉄道会社との間に契約を結んでおります。

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

##### ① 清算単価の改定時期

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

##### ② 清算単価の変動要素

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

##### ③ 線路使用に関する法的性格等

鉄道事業法第2条第3項により、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して事業を行う第二種鉄道事業について明確に規定されているほか、同法第15条により、使用料その他の国土交通省令で定める使用条件は、国土交通大臣の認可事項とされております。

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

##### ④ 国土交通省の考え方

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

[参考：線路使用料算定の考え方についての経緯]

1985年11月 運輸省「新しい貨物鉄道会社のあり方について」

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

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

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

2001年6月 旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成13年法律第61号）附則第2条に基づく「新会社とその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の国土交通省告示（平成13年11月）

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

(5) 整備新幹線と並行在来線

① 整備新幹線の整備計画スキームと並行在来線

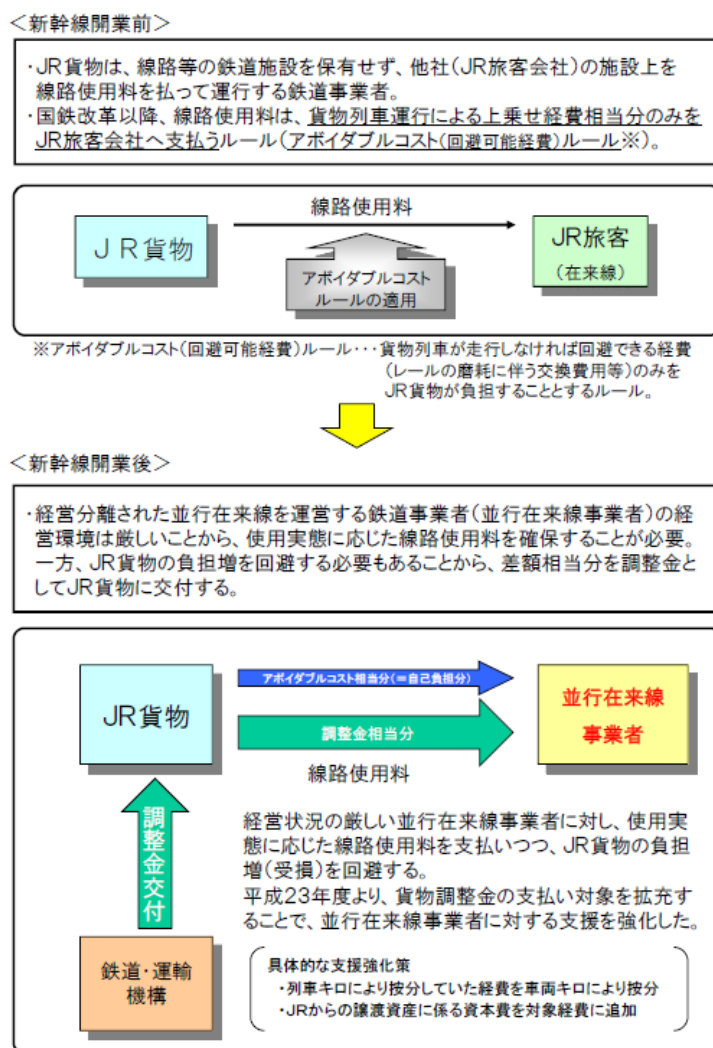
整備新幹線とは、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき整備計画が決定された、北海道新幹線（青森市・札幌市）、東北新幹線（盛岡市・青森市）、北陸新幹線（東京都・大阪市〔長野市付近・富山市付近〕）、九州新幹線（福岡市・鹿児島市及び福岡市・長崎市）の5路線を指しております。

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

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

[参考：貨物調整金スキーム図]

貨物調整金について



出所：国土交通省報道資料より

[参考：並行在来線の当社による使用と整備計画スキームの経緯]

1990年12月（政府・与党申し合せ）

- ・並行在来線の旅客鉄道会社からの経営分離を決定

1996年12月（政府与党合意）

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

1997年4月（全国新幹線鉄道整備法改正に伴う衆議院運輸委員会付帯決議）

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

2000年12月（政府・与党申し合せ）

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

2015年1月（政府・与党整備新幹線検討委員会）

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

## ② 線路使用料と貨物調整金の状況

当社が2025年度に計上した第三セクター等（道南いさりび鉄道株式会社、青森県、青い森鉄道株式会社、IGRいわて銀河鉄道株式会社、しなの鉄道株式会社、えちごトキめき鉄道株式会社、あいの風とやま鉄道株式会社、I R いしかわ鉄道株式会社、株式会社ハピラインふくい、肥薩おれんじ鉄道株式会社）への線路使用料は19,465百万円、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの貨物調整金は18,078百万円であり、アボイダブルコスト相当額は1,386百万円であります。

## ③ 当社の考え方

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

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

[参考：各社への出資等]

- ・対象会社 青い森鉄道株式会社、肥薩おれんじ鉄道株式会社、道南いさりび鉄道株式会社、株式会社ハピラインふくい
- ・出資額等 500万～1億円出資、非常勤役員派遣等

## (6) 税制特例

当社は、地方税法附則第12条の2の7による鉄道用車両及びフォークリフト等の動力用軽油についての軽油引取税の免税、同法附則第15条等による固定資産税の課税標準額を縮減する措置等、各種の租税減免措置を受けております。ただし、今後の税制改正等により租税減免措置が変更となり、租税負担が増加する可能性があります。

軽油引取税特例の場合、減税額は約10億円となっており、当社では、国土交通省に対する免税措置延長の要望とともに、ディーゼル式入換機関車のハイブリッド機関車への置換え、ディーゼル式フォークリフトへの燃料改質器とアクセル踏み込み制限装置の搭載等を進め、環境負荷の低減とともに、燃料消費量自体の削減を図っております。

[参考：主な税制特例措置]

- ① 地方税法附則第15条の3による直接本来の事業の用に供する承継固定資産の固定資産税、都市計画税の課税標準を5分の3とする特例
- ② 地方税法附則第12条の2の7第3項による、鉄軌道用車両等の動力源に供する軽油の引取りに対する特例
- ③ 租税特別措置法第90条の3の4による、鉄道事業に利用される軽油に対する特例

[参考：令和8年度税制改正]

- ① 地方税法附則第15条第6項による、高性能車両（機関車）の固定資産税の課税標準を3分の2とする特例（廃止：経過措置1年）
- ② 租税特別措置法第90条の3の4による、鉄道事業に利用される軽油に対する特例（3年延長）

(7) 他の事業者との競合

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

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

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

(8) 異常気象の発生

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

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

(9) 不動産事業の展開

当社グループが展開する事業のうち、不動産賃貸業においては、景気低迷、人口減少によって消費活動が縮小するなどの理由により、商業施設やオフィスビルなどテナントからの賃料減額要求が生じる可能性があります。不動産売買業においては、需要・供給バランスや取引市場の景気動向に応じて変動する不動産マーケットに連動し、取引価格が低下する可能性があります。マンション事業においては、需要の低下により、賃貸マンションについては賃料、分譲マンションについては販売価格が低下する可能性があります。その結果、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

更に労働者不足、鋼材・資材価格・エネルギー価格の上昇等を背景とした建設コストの上昇により、当初想定していた投資利回りの低下や投下資本回収期間の長期化を招く恐れがあります。そのため、建設物価の動向を注視するとともに、コスト上昇リスクを織り込んだ投資計画の策定、工事契約条件の精査、賃料水準の慎重な見極め等を通じて、当社グループの財政状態及び経営成績への影響を最小限に抑制してまいります。

(10) 保有資産の価値に関する事項

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

(11) 環境規制に関する事項

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

合には、その所有者は、土壌汚染に関する帰責性の有無及び善意・悪意を問わず、当局より有害物質等の除去を命じられる可能性があります。

また、建築基準法（昭和25年法律第201号）及び大気汚染防止法（昭和43年法律第97号）に基づき、既存建物の解体・修繕等に関し、アスベストの除去又はその他一定の措置を講じる必要があります。有害物質等の存在は、不動産の販売、賃貸借、開発又は担保としての利用の制約となる可能性があります。また、資産価値の低下、有害物質等の除去等に要する費用の増加等を生じる可能性があります。さらに、かかる有害物質に起因して、現実に人体への健康被害等が生じた場合には、当社グループは、損害賠償等の責任を負う可能性があります。また、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。これにより各企業では事業活動における温室効果ガスの排出量の削減をより一層求められる可能性があります。これらの結果、現在よりも環境に配慮した投資及びその関連費用が増加する可能性があります。

## (12) 債務

### ① 長期債務

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

長期債務残高の縮減に努めるとともに、2011年度～2017年度に株主である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から経営自立を図るための支援措置として700億円の無利子貸付を受け、これにより有利子借入の縮減を図ってまいりました。しかし、この無利子借入が2017年度を以て終了したことにより、有利子借入が再び増加に転じ、営業外費用の増嵩が避けられない状況にあります。そこで、低利かつ市場金利に連動した資金調達方法として、新たにシンジケート・ローンによる借入を2017年度末から開始し、支払利息額の抑制を図っています。さらに、資金調達方法の多様化を図るため、市中銀行からの有利子借入れ以外に、公募債を2021年度末にグリーンボンドとして発行いたしました。また、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律の期限が2031年3月末まで延長され、2021年度からの3年間で138億円、2024年度からの3年間で193億円の無利子貸付を受けることが決定しました。

2026年3月31日現在、当社の単体長期債務残高は前期比5.2%増の2,363億円（1年内返済予定分を含む）、連結の長期債務残高は前期比4.7%増の2,451億円（1年内返済予定分を含む）となっております。また、2026年3月期決算の支払利息（社債利息を含む）は、単体が前期比較で1億円増の13億円、連結が前期比較で1億円増の14億円です。

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

### ② 承継資産

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

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

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

## (13) 情報システムおよび情報セキュリティ

当社は、現在、全ての事業における様々な業務分野で、多くの情報システムを用いています。また、当社と密接な取引関係にある他の鉄道事業者や利用運送事業者等においても、情報システムが重要な役割を果たしています。したがって、サイバー攻撃、人為的ミス等によってこれらの情報システムの機能に重大な障害が発生した場合や、情報システムを支える電力、通信回線等インフラ、コミュニケーションツール等の当社が利用するクラウドサービスに大規模な障害が発生した場合、当社の業務運営に影響を与える可能性があります。また、コンピュータウイルスの感染や人為的不正操作等により情報システム上の個人情報等が外部に流出した場合やデータが改ざん・破壊された場合、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

当社では、日常より情報システムの機能向上や関係する社員の教育など、障害対策及びセキュリティ対策を展開するとともに、万が一問題が発生した場合においても、その影響を最小限のものとするよう、速やかな初動体制の構築、各部署が連携しての復旧対策が行える体制の整備を行うとともに、情報システムを安定稼働させるための設備・インフラ強化、見直しを計画的に進めております。

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

(14) コンテナや鉄道車両等の調達

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

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

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

(15) 大規模プロジェクト

鉄道ロジスティクス事業においては、「総合物流企業」への進化を図るべく、大規模開発案件として東京貨物ターミナル駅をはじめとした主要駅構内にて、マルチテナント型物流施設の新設による用地高度利用化を推進しています。「東京レールゲートWEST」が2020年2月に竣工、「東京レールゲートEAST」が2022年7月に竣工しました。その他、札幌貨物ターミナル駅構内に「DPL札幌レールゲート」が2022年5月に竣工、千葉市美浜区に「DPL千葉レールゲート」が2025年9月に竣工しました。

また、グループ各社との連携による総合物流事業の事業展開に向け、物流倉庫のPM（プロパティマネジメント）及びBM（ビルマネジメント）業務を当社グループ総体で実施していく体制を整備します。しかし、首都圏においては電子商取引の拡大に対応した大型物流施設の建設が増加しており、供給過多による価格競争の激化やテナント誘致の不調により、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があります。

しかし、電子商取引の拡大に対応した大型物流施設の供給過多による価格競争の激化やテナント誘致の不調、さらに労働者不足、鋼材・資材価格・エネルギー価格の上昇等を背景とした建設コストの上昇により、当初想定していた投資利回りの低下や投下資本回収期間の長期化を招く恐れがあります。そのため、建設物価の動向を注視するとともに、コスト上昇リスクを織り込んだ投資計画の策定、工事契約条件の精査、賃料水準の慎重な見極め等を通じて、当社グループの財政状態及び経営成績への影響を最小限に抑制してまいります。

(16) 重大な訴訟案件

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

法務リスクへの対応を強化するため、支社法務担当者、部外関連協議担当者、当社からグループ会社に派遣される取締役等への教育を実施しています。

(17) コンプライアンス

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

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

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

しかしながら、2015年度に管理職社員がJ R会社法違反（収賄）の罪で、2017年度には元管理職社員が在職中の会社経費詐取（詐欺）及び背任の罪で、それぞれ起訴され、有罪判決を受けるに至りました。また、2024年には、輪軸の圧入作業に関する不適切事案が発覚し、国から「輸送の安全に関する事業改善命令」を受ける事態となりました。こうしたことが発生しないように、不正の実行を困難にする仕組みづくりや教育の見直しなどを実施していますが、今後もより一層のコンプライアンスの強化を図ってまいります。

(18) 人口構造とライフスタイルの変化によるリスク

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

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

当社では、2019年度から、個人の成長をサポートし、モチベーションを高め、やりがいを感じられるとともに、多様な働き方に対応できるよう、従来の制度を抜本的に見直した新しい人事・賃金制度を導入しました。

さらに、2025年7月からは定年年齢を現在の60歳から65歳へ段階的に引き上げ、60歳以降の社員の生活保障と高齢層の労働力確保を図るとともに、65歳までのキャリアパスを明確に描けるようにすることで、社員が長く働き続ける意欲の向上につなげてまいります。また、フレックスタイム制度の導入など、ワークライフバランス向上に向けた取り組みも進めております。

加えて、当社の関係会社においても、人事・賃金制度の見直しを進めるとともに、人材採用の支援体制を強化してまいります。

人材の獲得に向けて、新卒採用を中心に合同企業説明会への出展やオープンカンパニー、現場見学会等のイベント実施することにより、当社の認知度向上、人材の母集団形成、企業文化や業務内容の理解促進を図る取り組みを継続して行っています。2025年度については、理系人材や、女性を含む多様な人材の確保に向け、各種ターゲット別の採用イベントを実施するなど、採用活動におけるアプローチの深化を図り、企業理解を一層高める取り組みを行っています。なお、待遇面においても、2026年4月に帰省旅費制度を拡充し、採用競争力の強化に取り組んでいます。

(19) 電力料金、原材料価格、労務費等の高騰に関するリスク

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

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

(20) 感染症の流行・拡大に関するリスク

2020年から2023年にかけてパンデミックを引き起こした新型コロナウイルス感染症のように、今後も未知のウイルス等による感染症が流行・拡大した場合には、当社グループが提供するサービスへの需要減少等により、当社グループの経営成績及び財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

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

(21) 犯罪・テロ行為の発生によるリスク

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

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

### (1) 経営成績等の状況の概要

#### ① 財政状態及び経営成績の状況

当連結会計年度は、雇用・所得環境の改善や個人消費の持ち直しの動きがみられており緩やかな景気の回復基調が継続する一方で、中東地域をはじめとした地政学的な緊張の高まりや、米国の通商政策を巡る不確実性などが継続していることにより、依然として先行きは不透明な状況です。

このような状況の中、当社グループは「JR貨物グループ長期ビジョン2030」と、「JR貨物グループ中期経営計画2026」（以下、「中計2026」）で定めた基本方針を踏まえ、鉄道事業の基盤は安全であるという認識のもと安全体制の強化に継続的に取り組みながら、「作業記録の書き換え等の不適切事案の再発防止」、「安全基盤の強化と安定輸送の追求」、「グループ一体での鉄道×物流の総合力による輸送量の拡大」、「不動産事業の拡大と新規事業の展開」、「経営基盤の強化」、「貨物鉄道輸送の更なる役割発揮に向けた体制強化」の6つの取り組みを進めました。

しかしながら、農産品・青果物の生育不良や食料工業品等の荷動き低調による収入の伸び悩み、雪害や大雨をはじめとした自然災害による収入影響、国際情勢の混乱や円安等を背景とした物価高騰によるコストの増高が経営成績に影響を及ぼしました。

この結果、当連結会計年度の営業収益は前期比3.4%増の2,076億円、営業利益は前期比19.5%増の32億円、経常利益は前期比65.3%増の24億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比81.9%減の12億円となりました。

セグメントの業績は次のとおりであります。

#### a 鉄道ロジスティクス事業

鉄道ロジスティクス事業では、2024年9月に発生した輪軸組立作業に関する作業記録書き換え等の不正事案に関して、2024年10月31日に報告した「JR貨物の安全確保のために講ずべき措置」に基づいた対策を継続し、輸送の安全確保に全社一丸となって努めました。

輸送サービスにおいては、2025年3月のダイヤ改正において、東京貨物ターミナル駅と仙台貨物ターミナル駅を直結するコンテナ列車の設定や、リードタイムの短縮・深夜発ダイヤの拡充による利便性の向上をするとともに、ご要望の強い区間では輸送力を増強しました。また、近年ニーズが高まっている大型コンテナの取扱いの拡大を図りました。

当連結会計年度における輸送量は、コンテナが前期比101.6%、車扱が前期比98.1%となり、合計では前期比100.5%となりました。コンテナの品目では、エコ関連物資が、中央新幹線建設工事に伴う発生土の運搬により前年を上回ったほか、自動車部品は、一部顧客における増送が続いたことにより前年を上回りました。また、積合せ貨物は、ドライバー不足を背景とした鉄道利用の増加により増送となりました。車扱の品目では、石油について、平年より気温が高く推移し、燃料需要が減少した影響により前年を下回りました。また、亜鉛が輸送終了となった影響もあり減送となりました。

総合物流事業の推進としては、4月に日本運輸倉庫株式会社から商号変更したJR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社を中心に、グループ会社の倉庫機能を結節点として、貨物鉄道をはじめ様々な輸送モードを活用し、物流をトータルで提案する体制を整え、総合物流サービスを展開しました。今後も当社グループ会社全体のサービスを結集して、物流全体からスポット的な需要までお客様のニーズに応じた多彩な輸送サービスを提供し、更なる成長を図っていきます。

経費面では、安全の確立、安定輸送の確保、輸送品質の維持等の事業継続に必要な経費は着実に執行したうえで、業務の効率化の取り組みを継続してきましたが、物価の高騰などにより車両修繕費等の修繕費や線路使用料等が上昇しました。

この結果、当連結会計年度の営業収益は前期比1.6%増の1,832億円、営業損失は119億円（前期は営業損失85億円）となりました。

#### b 不動産事業

不動産事業では、賃貸マンションの「フレシア立川」（東京都立川市）が2025年8月、「フレシア天王寺」（大阪市阿倍野区）が2026年1月に竣工、賃貸を開始しました。また、分譲マンション「ブライトタウン天竜川駅前フレシア」（浜松市中央区）は順調に販売が進み、2026年3月までに全戸完売を達成しました。

その他、西橋本宅跡地の土地持分譲渡、昨年度組成した第1号不動産私募ファンドへの土地譲渡による譲渡益計上のほか、大規模修繕工事の計画見直し等により経費削減に努め、全体として収益性が向上しました。

この結果、当連結会計年度の営業収益は前期比18.5%増の258億円、営業利益は前期比36.7%増の148億円となりました。

c. その他

その他では、リースアップ品売却における入札方式を変更したことから、売却単価の引き上げに成功し、利益率・利益額ともに大幅に上昇しました。商品流通部門では商品販売及び鉄道資材の売上増により同じく収益は前年を上回りました。資源循環部門は、金属スクラップ市況が乱高下する中ではありましたが、前年並みの収益を上げました。鉄道グッズ販売部門、保険事業部門は前年度より収益が微減となりました。業務委託部門では、コスト上昇分を業務の見直しで吸収し前年度並みの実績でした。

この結果、当連結会計年度の営業収益は前期比2.2%増の48億円、営業利益は前期比45.1%増の2億円となりました。

(参考)

当社の貨物鉄道事業の最近の品目別輸送実績は次のとおりであります。

(単位：千トン)

	前事業年度 (自 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)	対前期比	
			増減	%
輸送量合計	27,148	27,287	+138	+0.5
コンテナ輸送量計	18,617	18,918	+300	+1.6
農産品・青果物	1,545	1,453	-91	-6.0
化学工業品	1,566	1,546	-20	-1.3
化学薬品	1,091	1,075	-15	-1.4
食料工業品	3,095	2,966	-128	-4.1
紙・パルプ	2,127	2,090	-36	-1.7
他工業品	1,185	1,253	+68	+5.7
積合せ貨物	3,179	3,233	+53	+1.7
自動車部品	733	827	+94	+12.8
家電・情報機器	376	350	-25	-6.8
エコ関連物資	534	854	+320	+59.9
その他	3,182	3,266	+83	+2.6
車扱輸送量計	8,530	8,368	-162	-1.9
石油	5,942	5,853	-88	-1.5
セメント・石灰石	1,404	1,419	+15	+1.1
車両	811	812	+0	+0.1
その他	372	283	-89	-24.0

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

相手先	前連結会計年度 (自 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)	
	金額 (百万円)	割合 (%)	金額 (百万円)	割合 (%)
日本通運株式会社	37,758	18.8	37,271	17.9

## ② 資産、負債及び純資産の状況

当連結会計年度末の総資産額は、4,668億円となり、前連結会計年度末と比較し、99億円増加しました。これは主に、棚卸資産の増加によるものです。

負債総額は、3,589億円となり、前連結会計年度末と比較し、48億円増加しました。これは主に、社債の発行等によるものです。

純資産総額は、1,078億円となり、前連結会計年度末と比較し、51億円増加しました。これは主に、退職給付に係る調整累計額の増加によるものです。

## ③ キャッシュ・フローの状況

営業活動によるキャッシュ・フローについては、営業債務や退職給付に係る負債の増加と未収運賃等の営業債権の減少等により、前期の流入額に比べ67億円増となり254億円の流入となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローについては、有形及び無形固定資産の取得による支出の増加や工事負担金等受入による収入の減少や有形固定資産の売却収入の減少等により、前期の流出額に比べ165億円増の338億円の流出となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローについては、長期借入れによる収入の減少や社債発行による収入の減少等により、前期の流入額に比べ77億円減の106億円の流入となりました。

なお、当連結会計年度末における現金及び現金同等物の残高は、前連結会計年度末に比べ21億円増の430億円となりました。

また、当連結会計年度末の長期借入金残高は、前連結会計年度末に比べ9億円増の1,911億円となりました。

## ④ 生産、受注及び販売の実績

当社及び当社の連結子会社の大多数は、受注生産形態を取らない業態であります。長期に亘り収益が認識される契約を有する鉄道ロジスティクス事業については、未履行の履行義務残高を、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 (1) 連結財務諸表 連結財務諸表 注記事項 (収益認識関係)」に記載しています。なお、販売の状況については「①財政状態及び経営成績の状況」におけるセグメントの業績に関連付けて示しております。

## (2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

経営者の視点による当社グループの経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりであります。なお、文中における将来に関する事項は、本有価証券報告書提出日現在において判断したものです。

### ① 重要な会計方針及び見積り

当社グループの連結財務諸表は、わが国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づき作成されており、連結財務諸表の作成に当たっては、連結決算日における資産・負債及び当連結会計年度における収益・費用の数値に影響を与える事項について、過去の実績や現在の状況に応じ合理的と考えられる様々な要因に基づき見積りを行ったうえで、継続して評価を行っております。ただし、実際の結果は、見積り特有の不確実性があるため、見積りと異なる場合があります。

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

② 当連結会計年度の経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

a 経営成績

○ 営業収益

当連結会計年度の営業収益は、運輸収入では運賃改定効果や輸送量の増加により、前期比3.4%増の2,076億円となりました。

鉄道ロジスティクス事業の外部顧客への売上高は、前期比1.6%増の1,829億円となりました。

輸送サービスにおいては、2025年3月のダイヤ改正において、東京貨物ターミナル駅と仙台貨物ターミナル駅を直結するコンテナ列車の設定や、リードタイムの短縮・深夜発ダイヤの拡充による利便性の向上をするとともに、ご要望の強い区間では輸送力を増強しました。また、近年ニーズが高まっている大型コンテナの取扱いの拡大を図りました。

コンテナの輸送量は前期比101.6%、車扱が前期比98.1%となり、合計では前期比100.5%となりました。コンテナの品目では、エコ関連物資が、中央新幹線建設工事に伴う発生土の運搬により前年を上回ったほか、自動車部品は、一部顧客における増送が続いたことにより前年を上回りました。また、積合せ貨物は、ドライバー不足を背景とした鉄道利用の増加により増送となりました。車扱の品目では、石油について、平年より気温が高く推移し、燃料需要が減少した影響により前年を下回りました。また、亜鉛が輸送終了となった影響もあり減送となりました。

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

不動産事業では、分譲マンション販売や新規貸付、昨年度組成した第1号不動産私募ファンドへの土地譲渡による譲渡益計上等により、前期比20.0%増の240億円となりました。

その他の事業では、前期比6.3%増の5億円となりました。

○ 営業費用

営業費用は、前期比3.2%増の2,043億円となりました。営業収益に対する営業費用の比率は、前連結会計年度の98.6%に対して、当連結会計年度は98.4%となりました。

運輸業等営業費及び売上原価は、前期比3.1%増の1,881億円となりました。これは、車両修繕費等の修繕費や線路使用料等の費用が増加したことなどによるものであります。

販売費及び一般管理費は、前期比4.6%増の161億円となりました。これは、主に業務用OA端末の更新などによるものであります。

○ 営業損益

営業利益は、32億円となりました。前連結会計年度は、営業利益27億円でありました。

○ 営業外損益

営業外収益は、前期比52.2%増の9億円、営業外費用は、前期比5.1%減の17億円となりました。これは、前期持分法適用会社の貸倒引当金を計上したことなどによるものであります。

なお、受取利息などの金融収益から、支払利息などの金融費用を差し引いた金融収支は、12億円のマイナスとなり、前連結会計年度から2.3%改善しております。

○ 経常損益

経常利益は、24億円となりました。前連結会計年度は、経常利益14億円でありました。

○ 特別損益

特別利益は、前期比89.3%減の15億円となりました。これは、前期に土地売却があったことなどによるものであります。

特別損失は、前期比71.8%減の15億円となりました。これは、前期に駅移転に伴う圧縮損の発生があったことなどによるものであります。

○ 税金等調整前当期純利益

税金等調整前当期純利益は、24億円となりました。前連結会計年度は、税金等調整前当期純利益102億円でありました。

○ 親会社株主に帰属する当期純利益

親会社株主に帰属する当期純利益は、前期比81.9%減の12億円となりました。1株当たり当期純利益は、前連結会計年度の17,785.37円に対し、当連結会計年度は3,226.52円となりました。また、当連結会計年度の営業

収益に対する親会社株主に帰属する当期純利益の比率は、前連結会計年度の3.4%に対し、当連結会計年度は0.6%となりました。

#### b 財政状態

当連結会計年度末の資産残高は前連結会計年度に比べ99億円増の4,668億円、負債残高は前連結会計年度に比べ48億円増の3,589億円、純資産額は前連結会計年度に比べ51億円増の1,078億円となりました。

鉄道ロジスティクス事業においては、沼津駅付近連続立体交差事業に伴う新沼津貨物駅新設工事による建設仮勘定等の増加などにより、当連結会計年度末の資産残高は3,709億円となりました。

不動産事業においては、賃貸用事業資産の取得を行ったことなどにより、当連結会計年度末の資産残高は572億円となりました。

その他の事業においては、大きな投資は行っておらず、当連結会計年度末の資産残高は177億円となりました。

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

##### ○ キャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フローについては、前連結会計年度より67億円多い254億円の流入となりました。これは、販売用不動産の売却収入等の増加などによるものであります。

投資活動によるキャッシュ・フローについては、前連結会計年度より165億円少ない338億円の流出となりました。これは、土地売却等の減少によるものであります。

なお、設備投資については、鉄道ロジスティクス事業に関して、車両の新造、コンテナの新製、荷役機械の新製などの投資などについて実施しました。

また、フリー・キャッシュ・フローは、84億円の流出（前期は13億円の流入）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローについては、前連結会計年度より77億円少ない106億円の流入となりました。これは、長期借入と社債発行による収入が減少したことなどによるものであります。なお、現金及び現金同等物の期末残高は、前連結会計年度末の408億円から21億円増加し、430億円となりました。

##### ○ 財務政策

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

なお、運転資金の効率的な調達のため、当座貸越枠を設定しているほか、大規模災害発生時の資金面の備えとして、震災・大雨・噴火対応型のコミットメントライン契約（契約枠150億円）を締結しております。

## 5 【重要な契約等】

(1) 当社は、旅客鉄道会社の鉄道線路を使用する場合の取扱、駅業務並びに車両及び鉄道施設の保守等の業務の受委託、会社間の経費清算の取扱等に関して、旅客鉄道会社との間に契約を結んでおります。

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

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

(3) 当社は、財務制限条項が付された借入金契約を締結しています。主な契約内容は下記のとおりであります。

(財務制限条項が付された借入金契約)

契約形態	契約締結日	相手方の属性	当連結会計年度の 期末残高	弁済期限	担保の 有無	特約の 内容
シンジケートローン 契約	2018年3月26日	地方銀行 等	8,000百万円	2028年3月28日	無	あり(注)
シンジケートローン 契約	2018年9月20日	地方銀行 等	5,000百万円	2028年9月26日	無	あり(注)
シンジケートローン 契約	2020年3月25日	地方銀行 等	8,000百万円	2030年3月27日	無	あり(注)
シンジケートローン 契約	2020年7月16日	地方銀行 等	10,000百万円	2030年7月19日	無	あり(注)
シンジケートローン 契約	2021年9月28日	地方銀行 等	5,000百万円	2031年9月30日	無	あり(注)
シンジケートローン 契約	2021年12月28日	地方銀行 等	5,000百万円	2031年12月30日	無	あり(注)
シンジケートローン 契約	2022年9月28日	地方銀行 等	16,000百万円	2032年9月30日	無	あり(注)
シンジケートローン 契約	2025年12月15日	地方銀行 等	トランシェA: 1,000百万円 トランシェB: 4,000百万円	トランシェA: 2028年12月18日 トランシェB: 2035年12月17日	無	あり(注)

(注) 各契約について以下の財務制限条項が付されています。

各連結会計年度末日における連結貸借対照表に記載される純資産合計の金額を、契約前年度末日あるいは契約年度中間期における連結貸借対照表に記載される純資産合計の金額の75%に相当する金額、又は直近の連結会計年度末日における連結貸借対照表に記載される純資産合計の金額の75%に相当する金額のうち、いずれか高いほうの金額以上に維持すること。

## 6 【研究開発活動】

### (1) 鉄道ロジスティクス事業

労働人口の減少など当社の事業を取り巻く環境が急激かつ大きく変化する中、中長期的な視野で新しい技術を活用した業務革新を進めていくことが不可欠になっています。このため当社では、新技術とその活用について、調査研究、実用に向けた企画を行う部署として、技術企画部を鉄道ロジスティクス本部へ組織変更し、経営課題の解決につながる新技術の活用を戦略的に進めております。当連結会計年度の研究開発費の総額は148百万円であります。

このうち、鉄道固有の技術的課題の解決や基礎研究等については、「研究開発等に関する協定」に基づき公益財団法人鉄道総合技術研究所と密接に連携を取りながら研究開発を推進しています。当連結会計年度の同研究所に対する分担金は34百万円であります。主なものは下記のとおりです。

#### 2025年度 公益財団法人鉄道総合技術研究所 研究開発課題（主なもの）

- ・貨物列車の消費エネルギー概算法の検証
- ・画像処理技術を活用した貨車の状態監視手法の検討
- ・駆動系情報を活用した機関車列車の状態監視方法
- ・状態監視データを活用した信号設備の故障要因探索手法

### (2) 不動産事業

該当事項はありません。

### 第3【設備の状況】

#### 1【設備投資等の概要】

当連結会計年度は、全体で299億円の設備投資を行いました。

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

鉄道ロジスティクス事業においては、安全安定輸送の確保、貨物駅におけるサプライチェーン結節点機能の向上等を図るとともに、E F 210形式電気機関車新製や鉄道貨物輸送力増強事業に伴う駅改修等に247億円の設備投資を実施しました。

不動産事業においては、大阪市における賃貸住宅の新設や、商業施設や倉庫建物、マンションといった賃貸物件の購入等に51億円の設備投資を実施しました。

なお、経営成績に重要な影響を及ぼす設備の除却、売却はありません。

#### 2【主要な設備の状況】

2026年3月31日現在の主要な設備の状況は次のとおりであります。

##### (1) 提出会社

##### ① 総括表

	帳簿価額（百万円）						従業員数 （人）
	土地 （面積：千㎡）	建物	構築物	車両	その他	合計	
鉄道ロジスティクス事業	25,769 (13,660)	60,513	53,352	94,576	23,661	257,874	5,075
不動産事業	13,662 (943)	34,364	1,369	—	45	49,442	72

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

2. 「その他」は、自動車、機械装置、工具・器具・備品であります。

3. 上記のほかに、社宅、福利厚生施設等の固定資産があります。

##### ② 鉄道ロジスティクス事業

##### a 線路及び電路施設（第1種鉄道事業許可線区）

線路	区間	営業キロ （km）	単線、 複線等別	駅数 （駅）	電圧 （V）
羽越線	酒田～酒田港	2.7	単線	1	—
奥羽線	土崎～秋田港	1.8	〃	1	—
鹿兒島線	香椎～福岡貨物ターミナル	3.7	〃	1	AC20,000
関西線	四日市～塩浜	3.3	〃	1	—
〃	平野～百済貨物ターミナル	1.4	〃	1	DC1,500
信越線	上沼垂信号場～東新潟港	3.8	〃	2	—
新湊線	能町～高岡貨物	1.9	〃	1	—
仙石線	陸前山下～石巻港	1.8	〃	1	—
東海道線	吹田貨物ターミナル～大阪貨物ターミナル	8.7	〃	1	DC1,500
合計		29.1		10	

(注) 第2種鉄道事業許可線区については以下のとおりになります。

第1種及び第3種鉄道事業者	営業キロ (km)
[第1種鉄道事業者]	
北海道旅客鉄道株式会社	1,250.8
東日本旅客鉄道株式会社	3,069.6
東海旅客鉄道株式会社	735.7
西日本旅客鉄道株式会社	1,076.6
四国旅客鉄道株式会社	218.4
九州旅客鉄道株式会社	642.6
道南いさりび鉄道株式会社	37.8
I G Rいわて銀河鉄道株式会社	82.0
しなの鉄道株式会社	58.0
えちごトキめき鉄道株式会社	97.0
あいの風とやま鉄道株式会社	100.1
I Rいしかわ鉄道株式会社	64.2
株式会社ハピラインふくい	84.3
名古屋臨海高速鉄道株式会社	5.1
肥薩おれんじ鉄道株式会社	116.9
[第3種鉄道事業者]	
青森県	121.9
大阪外環状鉄道株式会社	15.4
合計	7,776.4

b 貨物駅

主な貨物駅は次のとおりであります。

名称	所在地	土地		建物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
[北海道支社]				
札幌貨物ターミナル駅	北海道札幌市白石区	540,564	508	116
帯広貨物駅	北海道帯広市	239,620	0	68
[東北支社]				
郡山貨物ターミナル駅	福島県郡山市	219,956	1,451	51
盛岡貨物ターミナル駅	岩手県盛岡市	208,888	311	696
[関東支社]				
東京貨物ターミナル駅	東京都品川区	764,083	2,636	2,013
宇都宮貨物ターミナル駅	栃木県河内郡上三川町	323,710	362	31
川崎貨物駅	神奈川県川崎市川崎区	237,687	512	55
[東海支社]				
名古屋貨物ターミナル駅	愛知県名古屋市中川区	202,012	2,406	123
西浜松駅	静岡県浜松市中央区	177,989	13	154
[関西支社]				
吹田貨物ターミナル駅	大阪府吹田市	284,356	84	61
岡山貨物ターミナル駅	岡山県岡山市北区	180,317	66	50
金沢貨物ターミナル駅	石川県金沢市	154,537	7	59
[九州支社]				
福岡貨物ターミナル駅	福岡県福岡市東区	262,485	1,511	147
北九州貨物ターミナル駅	福岡県北九州市門司区	134,263	51	69

c 車両

(a) 車両数

電気機関車 (両)	内燃機関車 (両)	電車 (両)	コンテナ貨車 (両)	その他貨車 (両)	合計 (両)
399	118	42	7,016	42	7,617

## (b) 車両施設

主な車両所、機関区は次のとおりであります。

名称	所在地	土 地		建 物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
[北海道支社] 輪西車両所	北海道室蘭市	105,008	8	129
五稜郭機関区	北海道函館市	46,383	526	683
[東北支社] 仙台総合鉄道部	宮城県仙台市宮城野区	73,284	80	199
[関東支社] 新鶴見機関区	神奈川県川崎市幸区	75,683	20	214
川崎車両所	神奈川県川崎市川崎区	63,652	113	273
大井機関区	東京都品川区	31,117	210	224
[東海支社] 愛知機関区	愛知県稲沢市	100,810	14	502
[関西支社] 吹田機関区	大阪府吹田市	107,168	14	199
広島車両所	広島県広島市東区	93,172	32	78
[九州支社] 門司機関区	福岡県北九州市門司区	33,612	21	225

## d その他の主な設備

名称	所在地	土 地		建 物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
東京レールゲートE A S T	東京都品川区	66,904	379	20,342
D P L札幌レールゲート	北海道札幌市白石区	50,349	0	—
エフ・プラザ東京L棟	東京都品川区	30,138	291	2,230
東京レールゲートW E S T	東京都品川区	21,360	121	8,403
エフ・プラザ東京J棟	東京都品川区	19,800	112	1,469
エフ・プラザ東京A棟	東京都品川区	17,768	100	3,495

## ③ 不動産事業

主な賃貸施設等は次のとおりであります。

名称	所在地	土 地		建 物
		面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	帳簿価額 (百万円)
小倉コロナワールド	福岡県北九州市	70,352	297	—
アリオ北砂	東京都江東区	57,793	631	6,527
小田原コロナワールド	神奈川県小田原市	43,312	196	—
東青森ステーションショッピングセンター	青森県青森市大字田屋敷	27,193	18	240
N T Tファイナンス	大阪府大阪市港区	21,077	231	—
エフ・プラザ東京H・I棟	東京都品川区	21,017	119	1,090
ダイユーエイト会津若松店	福島県会津若松市	18,394	9	152
アピタパワー新守山	愛知県名古屋守山区	17,590	17	630

## (2) 国内子会社

## ① 鉄道ロジスティクス事業の主な施設の内訳

会社名	所在地	帳簿価額（百万円）					従業員数（人）
		土地 (面積：千㎡)	建物	構築物	その他	合計	
日本オイルターミナル(株)	東京都千代田区	707 (45)	1,011	2,235	1,705	5,660	263
J R貨物ロジ・ソリューションズ(株)	東京都中央区	1,416 (31)	932	36	312	2,698	97
全国通運(株)	東京都中央区	160 (8)	133	0	591	885	60
日本フレートライナー(株)	東京都千代田区	- (-)	19	0	748	768	272

## ② 不動産事業の主な施設の内訳

会社名	所在地	帳簿価額（百万円）					従業員数（人）
		土地 (面積：千㎡)	建物	構築物	その他	合計	
(株)ジェイアール貨物・不動産開発	東京都北区	51 (0)	85	14	29	180	140

## ③ その他の主な施設の内訳

会社名	所在地	帳簿価額（百万円）					従業員数（人）
		土地 (面積：千㎡)	建物	構築物	その他	合計	
ジェイアールエフ商事(株)	東京都千代田区	57 (0)	16	-	14	88	43

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

2. 従業員数に臨時従業員は含まれておりません。

上記に記載の設備のほか、主要な賃借設備として、以下のものがあります。

会社名	事業所名 (所在地)	設備の内容	年間賃借料 (百万円)
日本貨物鉄道(株)	本社 (東京都港区)	本社業務施設	164
日本貨物鉄道(株)	本社 (東京都渋谷区)	本社業務施設	215
日本貨物鉄道(株)	東北支社 (宮城県仙台市青葉区)	支社業務施設	28
日本貨物鉄道(株)	関東支社 (東京都品川区)	支社業務施設	41
日本貨物鉄道(株)	東海支社 (愛知県名古屋市中区)	支社業務施設	31
日本貨物鉄道(株)	九州支社 (福岡県北九州市小倉北区)	支社業務施設	20

### 3 【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設及び改修の計画は次のとおりであります。

2026年3月31日現在

	件名	所在地	予定総額 (百万円)	既支払額 (百万円)	資金調達 方法	着手年月	完成予定 年月
鉄 道 ロ ジ ス テ ィ ク ス 事 業	仙台タ駅移転工事	宮城県 仙台市宮城野 区	31,618	17,129	自己資金 借入金 負担金	2017年3月	2030年3月
	沼津駅移転工事	静岡県 沼津市	7,084	2,127	借入金 負担金	2021年8月	2028年3月
	機関車新製（210形式）	—	10,046	8,823	自己資金 借入金	2021年8月	2027年3月
	機関車新製（DF200形式）	—	5,876	—	自己資金 借入金	2024年3月	2029年3月
	広島車両所改修計画	広島県 広島市東区	30,817	550	自己資金 借入金	2019年9月	2033年4月
不 動 産 事 業	賃貸事業用資産の取得 (笹塚)	東京都 渋谷区	1,640	1,217	自己資金 借入金	2024年6月	2026年10月
	賃貸事業用資産の取得 (成城学園前)	東京都 世田谷区	1,156	864	自己資金 借入金	2025年3月	2026年9月

(2) 設備の除却等の計画については、該当事項はありません。

## 第4【提出会社の状況】

### 1【株式等の状況】

#### (1)【株式の総数等】

##### ①【株式の総数】

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

##### ②【発行済株式】

種類	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26日)	上場金融商品取引所名又は 登録認可金融商品取引 業協会名	内容
普通株式	380,000	380,000	非上場	当社は単元株制度を採用 していません。
計	380,000	380,000	—	—

#### (2)【新株予約権等の状況】

##### ①【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

##### ②【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

##### ③【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

#### (3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

#### (4)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金 増減額 (百万円)	資本金 残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
1987年4月1日	380,000	380,000	19,000	19,000	15,300	15,300

(注) 発行済株式総数、資本金及び資本準備金の増加は会社設立によるものです。

#### (5)【所有者別状況】

2026年3月31日現在

区分	株式の状況								単元未満株 式の状況 (株)
	政府及び地方 公共団体	金融機関	金融商品取 引業者	その他の法 人	外国法人等		個人その他	計	
					個人以外	個人			
株主数(人)	—	—	—	1	—	—	—	1	—
所有株式数(株)	—	—	—	380,000	—	—	—	380,000	—
所有株式数の割合 (%)	—	—	—	100.00	—	—	—	100.00	—

## (6) 【大株主の状況】

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

## (7) 【議決権の状況】

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

## ② 【自己株式等】

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 (%)
—	—	—	—	—	—
計	—	—	—	—	—

## 2 【自己株式の取得等の状況】

### 【株式の種類等】

該当事項はありません。

#### (1) 【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

#### (2) 【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

#### (3) 【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

該当事項はありません。

#### (4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

該当事項はありません。

## 3 【配当政策】

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

剰余金の配当の決定機関は、期末配当については株主総会、中間配当については取締役会であります。

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

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

なお、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和61年法律第88号）第9条に基づき、剰余金の配当その他の剰余金の処分の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければその効力を生じません。

#### 4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】

##### (1) 【コーポレート・ガバナンスの概要】

###### ① コーポレート・ガバナンスに関する考え方

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

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

(現行のコーポレート・ガバナンス体制を採用している理由)

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

###### ② 会社の機関の内容及び内部統制システムの整備の状況

###### a 会社の機関の基本説明

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

取締役会は、取締役12名（男性10名、女性2名）で構成しております。このうち3名を社外取締役としており、監視・監督機能を強化するとともに、業務執行状況を社外取締役に説明する機会を増やし、情報伝達の充実を図っています。取締役候補は、代表取締役社長が株主総会に推薦する候補者を提案し、取締役会にて決議しております。

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

決議事項については取締役会規則に規定しており、内容は、株主総会に関する事項、決算に関する事項、取締役会に関する事項、株式、社債等に関する事項、役員に関する事項、人事・組織に関する事項、取締役・会社間の取引に関する事項、会社の業務の適正を確保するために必要な体制の整備に関する事項、業務執行に関する重要事項（中期経営計画、年間事業計画の決定、重要な許認可の申請、長期借入金、債務保証、一定金額以上の設備投資等）、その他事項となっております。

2026年3月期における個々の取締役の出席状況については、以下の通りです。

氏名	常勤／社外区分	2026年3月期取締役会 出席状況（全12回）
真貝 康一	常勤	12回
犬飼 新	常勤	12回
樫谷 隆夫	社外	11回
矢ヶ崎 紀子	社外	11回
中島 好美	社外	11回
篠部 武嗣	常勤	12回
小暮 一寿	常勤	12回
中川 哲朗	常勤	2回（※1）
土井 広治	常勤	12回
今橋 一樹	常勤	10回（※2）
高橋 秀仁	常勤	10回（※2）
但野 新二	常勤	10回（※2）

（※1）2025年6月18日開催の第38回定時株主総会終結の時をもって、中川哲朗取締役兼執行役員は、退任しております。

（※2）今橋一樹取締役兼執行役員、高橋秀仁取締役兼執行役員及び但野新二取締役兼執行役員は、2025年6月に取締役に就任した後に開催された取締役会10回全てに出席しております。

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

監査役会は監査役3名（うち2名が社外監査役）で構成されており、取締役の職務執行について監査方針及び監査計画等に基づく適正な監査を行うことで、経営の健全性を担保しております。監査役候補は、監査役会

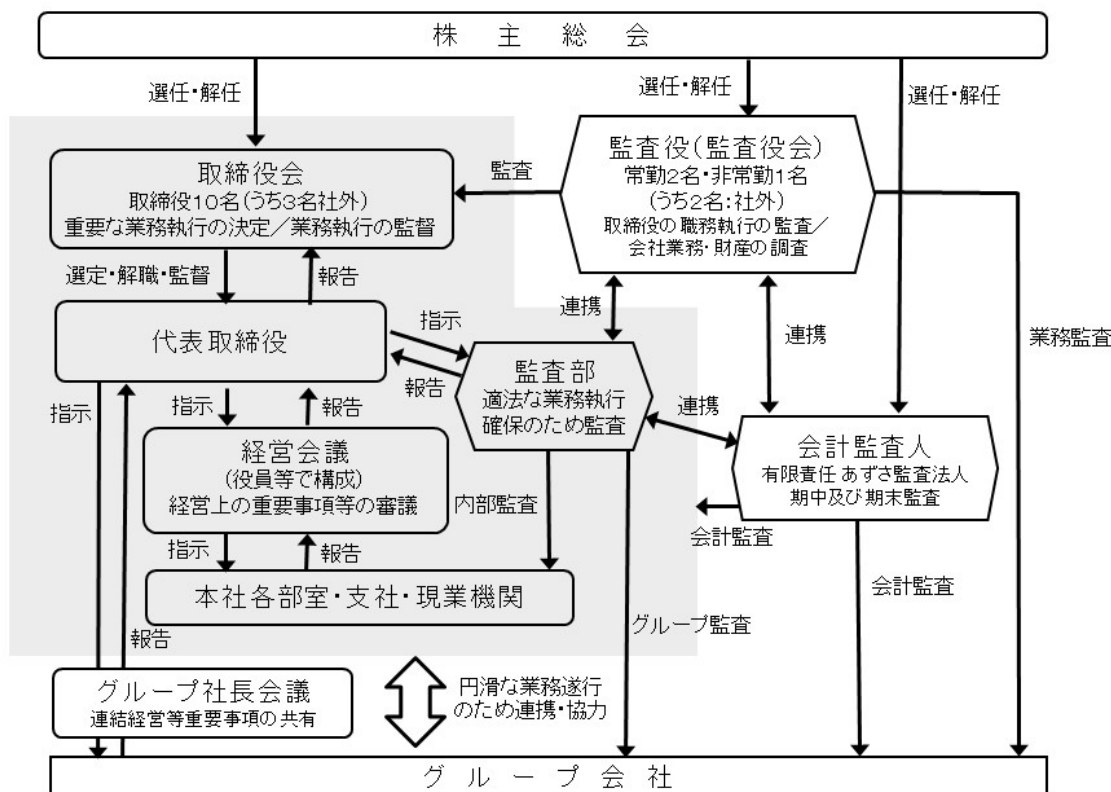
の同意を得た上で、代表取締役社長が株主総会に推薦する候補者を提案し、取締役会にて決議しております。

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

[コーポレート・ガバナンス概念図]

## コーポレート・ガバナンス概念図

2026年6月25日現在



### b 内部統制システムの整備の状況

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

#### (a) 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制（会社法第362条第4項第6号、会社法施行規則第100条第1項第4号）

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

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

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

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

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

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

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

事業活動における安全の確保については経営の最重要課題であるとの認識の下、輸送の安全を確保するため

の事業運営方針、管理体制及び実施方法等を定めた安全管理規程に則り、安全マネジメント態勢を確立し、安全性の向上に継続的に取り組みます。その一環として、本社及び各支社に安全推進委員会を設置して運転事故・労働災害の防止に努めるほか、異常時に備え24時間体制の指令員を本社及び各支社に配置し迅速かつ適切な対応ができる体制をとります。

さらに全社リスク管理の観点から、各担当部署で事業上のリスクを把握し、社内規程・マニュアルの制定等、必要な事柄を整備するほか、リスク管理体制の全体把握を行う危機管理グループを総務部に設置し、リスクに対する一元的な管理を行うとともに、社長を委員長とするリスク管理委員会において事業リスク全般に関する対応を審議します。

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

取締役会は、取締役の業務分担を決定し、各取締役は、その具体的な業務執行について効率的に行います。

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

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

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

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

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

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

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

(f) 監査役がその職務を補助すべき使用人の配置を求めた場合、その使用人に関する事項、その使用人の独立性に関する事項及びその使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項（会社法施行規則第100条第3項第1号、第2号及び第3号）

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

また、当該社員の人事異動、人事評価に際しては、監査役の意見を尊重します。

(g) 当社及び子会社の取締役等及び使用人又はこれらの者から報告を受けた者が監査役に報告をするための体制並びに報告したことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制（会社法施行規則第100条第3項第4号及び第5号）

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

また、これらの報告をした者が、当該報告を理由として不利な取扱いを受けないよう、公益通報者保護法をはじめとする法令等を遵守します。

(h) その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制（会社法施行規則第100条第3項第6号及び第7号）

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

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

監査役がその職務執行によって生じた費用は当社が負担します。

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

③ リスク管理体制の整備の状況

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

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

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

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

情報セキュリティ向上を図るため、情報システム部に情報セキュリティ対策室を設置し、サイバー攻撃や情報漏洩の対策、情報セキュリティに関する教育・訓練を実施しております。

④ 役員報酬等の内容

区分	人数	報酬等の額
取締役 (うち社外取締役)	12名 (3名)	191百万円 (22百万円)
監査役 (うち社外監査役)	4名 (3名)	51百万円 (29百万円)
計	16名	243百万円

- (注) 1. 上記報酬等の総額には、2025年6月18日開催の第38回定時株主総会終結の時を持って退任した取締役1名、監査役1名に対する支給額を含めております。
2. 上記報酬等の総額には、当事業年度における役員退職慰労引当金の繰入額、取締役46百万円（うち社外取締役4百万円）、監査役9百万円（うち社外監査役5百万円）を含んでおります。
3. 上記のほか、当事業年度中に退任した取締役1名に対し退職慰労金8百万円、監査役1名に対し退職慰労金8百万円を支給しております。

⑤ 取締役の定数

当社は、25名以内の取締役を置く旨を定款に定めております。

⑥ 責任限定契約の内容の概要

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

⑦ 役員等賠償責任保険契約の内容の概要

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

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

保険料は全額当社が負担しています。

⑧ 取締役の選任決議要件

当社において取締役の選任決議につきましては、議決権を行使できる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数を以て行う旨を定款に定めております。また、取締役の選任決議は、累積投票によらない旨を定款に定めております。

⑨ 取締役会として決議できることとした株主総会決議事項

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

⑩ 株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項の定めによる決議につきましては、同条文の規定により実施する旨を定款に定めております。これは株主総会を円滑に運営するためであります。

## (2) 【役員の状況】

## ① 役員一覧

男性11名 女性2名（役員のうち女性の比率15.38%）

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役社長 兼社長執行役員	犬飼 新	1959年 10月6日生	1985年4月 株式会社間組入社 2003年6月 当社 総務部サブリーダー 2003年8月 同 関東支社東京営業支店副支店長 2004年3月 同 営業推進本部営業部サブリーダー 2005年6月 同 関東支社東京営業支店長 2008年6月 同 関西支社広島営業支店長 2011年6月 同 ロジスティクス本部コンテナ品質管理部長 2013年6月 同 北海道支社長 2015年6月 同 執行役員 関東支社長 2016年6月 同 執行役員 関東支社長、鉄道ロジスティクス本部営業統括部長 2017年6月 同 取締役兼執行役員 鉄道ロジスティクス本部営業統括部長 2018年6月 同 取締役兼執行役員 鉄道ロジスティクス本部長、営業統括部長 2019年6月 同 取締役兼常務執行役員 鉄道ロジスティクス本部長 2020年6月 同 取締役兼常務執行役員経営統括本部長 2022年6月 同 代表取締役社長兼社長執行役員（現在）	注3	—
代表取締役 兼専務執行役員	土井 広治	1961年 5月6日	1984年4月 第一勧業銀行入社 2006年7月 みずほ銀行小田原支店長 2008年4月 同 堂島支店長 2011年4月 当社 関東支社副支社長 2012年6月 同 関東支社新潟支店長 2014年6月 同 鉄道ロジスティクス本部営業統括部環境事業部担当部長 2016年6月 同 関西支社副支社長 2017年6月 同 東北支社長 2019年6月 同 執行役員関西支社長 2021年6月 日本バレットプール株式会社 代表取締役副社長 DX推進本部長 2023年6月 同 代表取締役副社長 副社長執行役員 営業部、業務部、IT推進部担当 兼営業推進本部長兼DX推進本部長 2024年6月 当社 取締役兼執行役員事業開発本部長 2025年6月 同 取締役兼常務執行役員鉄道ロジスティクス本部長 2026年6月 同 代表取締役兼専務執行役員鉄道ロジスティクス本部長（現在）	注3	—
取締役 (社外・非常勤)	樫谷 隆夫	1948年 11月7日生	1971年5月 樫谷隆夫会計士補事務所開業 1975年2月 樫谷隆夫会計士事務所開業 1980年4月 東洋女子短期大学大学講師 1986年1月 センチュリー監査法人代表社員 1986年4月 株式会社ブレイン・コア代表取締役（現在） 1989年3月 株式会社エフ・ピーブレイン代表取締役（現在） 2010年8月 株式会社宇和島プロジェクト社外取締役（現在） 2012年6月 当社社外取締役（現在） 2014年10月 株式会社ストラテジックブレイン代表取締役（現在） 2018年11月 株式会社ファーストリテイリング社外監査役（現在） 2024年6月 カネシメホールディングス株式会社社外取締役（現在）	注1 注3	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役 (社外・非常勤)	中島 好美	1956年 12月16日生	<p>1980年4月 安田信託銀行株式会社入社</p> <p>2002年4月 アメリカン・エクスプレス・インターナショナル・インコーポレイテッド(日本) グローバルトラベラーズチェック&amp;プリペイドカードサービス 担当副社長</p> <p>2011年8月 アメリカン・エクスプレス・インターナショナル・インコーポレイテッド(シンガポール) 社長</p> <p>2014年2月 アメリカン・エクスプレス・インターナショナル・インコーポレイテッド(日本) 個人事業部門アクイジション・マーケティング統括上席副社長</p> <p>2014年4月 アメリカン・エクスプレス・ジャパン株式会社 代表取締役社長兼任</p> <p>2016年4月 事業構想大学院大学 客員教授</p> <p>2017年6月 イオンフィナンシャルサービス株式会社 社外取締役(現在)</p> <p>2018年6月 当社社外取締役(現在)</p> <p>2018年9月 株式会社アルバック 社外取締役(現在)</p> <p>2021年4月 事業構想大学院大学 特任教授(現在)</p> <p>2021年4月 積水ハウス株式会社社外取締役(現在)</p> <p>2026年6月 東京海上日動火災保険株式会社社外取締役(現在)</p>	注1 注3	—
取締役 (社外・非常勤)	長田 有喜	1962年 1月8日生	<p>2000年1月 フラワーファーム株式会社代表取締役 (米国 Provide-Commerce Inc. (NASDAQ: PRVD) 日本支社 CEO)</p> <p>2002年1月 ヨーク株式会社代表取締役(現在)</p> <p>2003年4月 武蔵野大学人間関係学部兼任講師</p> <p>2005年4月 デジタルハリウッド大学教授(現在)</p> <p>2015年3月 株式会社船場社外取締役、監査等委員</p> <p>2022年6月 株式会社MIXI社外取締役</p> <p>2025年4月 女子栄養大学非常勤講師(現在)</p> <p>2026年6月 当社社外取締役(現在)</p>	注1 注3	—
取締役 兼常務執行役員	篠部 武嗣	1962年 10月21日生	<p>1986年4月 運輸省入省</p> <p>2001年1月 国土交通省大臣官房総務課長補佐(国会連絡室長)</p> <p>2002年7月 長崎県地域振興部理事</p> <p>2004年4月 同 政策監</p> <p>2005年8月 国土交通省総合政策局政策課政策企画官</p> <p>2006年7月 同 鉄道局総務課JR・国鉄清算業務監理室長</p> <p>2007年7月 同 大臣官房参事官(鉄道局)</p> <p>2008年7月 同 大臣官房参事官(海事局)</p> <p>2008年12月 同 大臣官房参事官海事局外航課長</p> <p>2010年8月 同 大臣官房参事官大臣官房参事官(航空予算)</p> <p>2012年9月 同 大臣官房参事官大臣官房参事官(税制担当)</p> <p>2013年7月 同 海上保安庁総務部人事課長</p> <p>2014年7月 同 総合政策局総務課長</p> <p>2015年7月 同 大臣官房政策評価審議官兼大臣官房秘書室長</p> <p>2016年6月 株式会社日本政策投資銀行常務執行役員</p> <p>2018年7月 国土交通省運輸安全委員会事務局長</p> <p>2019年10月 退官</p> <p>2020年1月 当社経営統括本部副本部長兼関東支社副支社長</p> <p>2020年6月 同 執行役員経営統括本部副本部長(経営企画部担当)</p> <p>2022年6月 同 取締役兼常務執行役員経営統括本部長</p> <p>2025年6月 同 取締役兼常務執行役員関東支社長(現在)</p>	注3	—

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (株)
取締役 兼常務執行役員	小暮 一寿	1965年 11月17日生	1989年4月 2000年6月 2002年3月 2004年3月 2005年5月 2007年5月 2009年6月 2011年6月 2013年6月 2016年6月 2019年6月 2020年6月 2022年6月 2023年6月 2024年6月 2025年6月	日本貨物鉄道株式会社 入社 同 ロジスティクス総本部物流システム本部運輸技術部サブリーダー 同 関西支社大阪貨物ターミナル駅長 同 運輸車両部グループリーダー 同 運輸車両部長 同 ロジスティクス本部業務刷新部副部長 同 計画推進部副部長 同 関西支社広島支店長 同 (出向)ジェイアール貨物・関西ロジスティクス 同 鉄道ロジスティクス本部運輸部長 同 鉄道ロジスティクス本部副本部長 同 執行役員北海道支社長 同 取締役兼執行役員安全統括本部長 同 取締役兼執行役員鉄道ロジスティクス本部長 同 取締役兼常務執行役員鉄道ロジスティクス本部長 同 取締役兼常務執行役員関西支社長 (現在)	注3	—
取締役 兼執行役員	今橋 一樹	1966年 1月11日	1990年4月 2001年6月 2003年3月 2005年6月 2006年3月 2008年6月 2014年6月 2015年6月 2017年6月 2019年6月 2020年6月 2021年6月 2023年6月 2025年6月	当社入社 同 東北支社郡山営業支店長 同 東海支社営業課副課長 同 営業課長 同 ロジスティクス本部営業部グループリーダー 同 副部長 同 鉄道ロジスティクス本部営業統括部営業部担当部長 同 関東支社副支社長 同 (出向)日本フレートライナー株式会社 同 鉄道ロジスティクス本部営業部長 同 執行役員鉄道ロジスティクス本部営業部長 同 執行役員関西支社長 同 執行役員事業開発本部開発部長 同 取締役兼執行役員事業開発本部長 (現在)	注3	—
取締役 兼執行役員	高橋 秀仁	1968年 6月26日	1992年4月 2003年5月 2003年6月 2005年6月 2008年6月 2012年6月 2017年6月 2018年6月 2021年6月 2023年6月 2024年6月 2025年2月 2025年6月	当社入社 同 総務部サブリーダー 同 関西支社総務部サブリーダー 同 グループリーダー 同 人事部グループリーダー 同 関東支社総務部長 同 経営統括本部経営企画部投資計画室長 同 経営統括本部経営企画部長 同 執行役員経営統括本部副本部長 同 執行役員鉄道ロジスティクス本部営業統括部長 同 執行役員鉄道ロジスティクス本部副本部長 同 執行役員経営統括本部経営企画部長 同 取締役兼執行役員経営統括本部長 (現在)	注3	—
取締役 兼執行役員	但野 新二	1964年 11月6日	1989年4月 2002年3月 2004年3月 2005年3月 2006年3月 2009年6月 2013年6月 2016年6月 2021年6月 2023年6月 2024年6月 2025年6月	当社入社 同 九州支社北九州営業支店長 同 福岡営業支店長 同 担当課長 同 次長 同 関西支社運輸車両部長 同 (出向)株式会社ジェイアール貨物・九州ロジスティクス 同 (出向)株式会社ジェイアール貨物・西日本ロジスティクス 同 (出向)仙台臨海鉄道株式会社 同 九州支社長 同 執行役員九州支社長 同 取締役兼執行役員安全統括本部長 (現在)	注3	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
常勤監査役	遠藤 雅彦	1958年 12月20日生	1981年4月 日本国有鉄道入社 1987年4月 当社 1987年11月 同 勤労課副長 1992年6月 同 東海支社静岡支店担当課長 1994年3月 同 東北支社仙台営業支店長 1995年2月 同 東北支社営業課長 1996年1月 同 総合企画本部企画部担当課長 1996年6月 同 本社ビル推進室サブリーダー 1998年11月 同 鉄道事業本部営業部副部長 1999年11月 同 営業推進本部お客様相談室長 2004年6月 同 関西支社広島支店長 2005年5月 同 関東支社副支社長 2008年6月 同 (出向)日本フレートライナー株式会社 2010年6月 同 人事部長 2012年6月 同 (出向)株式会社オー・エル・エス代表取締役社長 2013年6月 同 九州支社長 2015年6月 同 執行役員九州支社長 2017年6月 同 執行役員関西支社長 2019年6月 同 常務執行役員経営統括本部副本部長 2020年6月 同 取締役兼常務執行役員安全統括本部長 2022年6月 同 当社常勤監査役(現在)	注4	—
常勤監査役(社外)	森山 茂樹	1962年 10月6日	1985年4月 大蔵省入省 2004年7月 財務省大臣官房総合政策課政策調整室長 2005年7月 信州大学経済学部教授 2007年7月 内閣府市場化テスト室参事官 2009年7月 宮内庁主計課長 2011年7月 財務省大臣官房信用機構課長 2012年7月 内閣官房民間資金等活用事業推進機構設立準備室参事官 2013年12月 株式会社海外需要開拓推進機構執行役員 2015年7月 預金保険機構検査部長 2015年12月 福岡財務支局長 2018年7月 内閣府地方創生推進事務局次長 2020年7月 国税不服審判所次長 2021年7月 財務省地域特別研究官 2022年8月 ハーバード大学客員研究員 2023年6月 財務省を定年退職 2023年11月 日本政策金融公庫総合研究所上席主任研究員(現在)	注2 注5	—
監査役 (社外・非常勤)	穴山 眞	1963年 3月14日生	1986年4月 日本開発銀行 入行 同 都市開発部、福岡支店、建設省派遣、総務部、営業第五部、情報・通信部、総務部 1999年10月 日本政策投資銀行政策企画部調査役 2002年3月 米国ブルッキングス研究所(派遣) 2003年3月 日本政策投資銀行関西支店業務課長 2005年3月 同 総合企画部課長 2007年4月 同 業務企画部課長 2007年6月 同 ロサンゼルス首席駐在員 2008年10月 同 日本政策投資銀行 ロサンゼルス首席駐在員 2009年4月 同 業務企画部次長 2010年6月 同 産業調査部担当部長 2011年6月 同 産業調査部長 2013年9月 同 執行役員業務企画部長 2015年6月 同 常務執行役員 2018年6月 同 取締役常務執行役員 2019年3月 同 設備投資研究所長委嘱 2022年6月 同 取締役常務執行役員退任、設備投資研究所長 2023年6月 いすゞ自動車㈱ 社外取締役常勤監査等委員 2025年4月 いすゞロジスティクス㈱ 常勤監査役(現在) 2025年6月 いすゞ自動車㈱ 社外取締役常勤監査等委員 退任 2026年6月 当社社外監査役(現在)	注2 注6	—
計					—

- (注) 1. 取締役 櫻谷隆夫氏、中島好美氏及び長田有喜は、会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。
2. 常勤監査役森山茂樹氏及び監査役穴山眞氏は、会社法第2条第16号に定める社外監査役であります。
3. 任期は2026年3月期に係る定時株主総会終結の時から2028年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
4. 任期は2024年3月期に係る定時株主総会終結の時から2028年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
5. 任期は2025年7月1日就任後から、2027年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。
6. 任期は2026年3月期に係る定時株主総会終結の時から2027年3月期に係る定時株主総会終結の時までであります。

## ② 社外取締役及び社外監査役

当社の社外取締役は3名であります。また、監査役は2名が社外監査役であります。

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

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

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

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

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

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

当社においては、社外監査役1名を含めた2名が常勤監査役として監査を行っております。社外監査役と監査部門との相互連携については、「(3) 監査の状況 ②内部監査の状況」における相互連携に関する記述のとおりであります。

### (3) 【監査の状況】

#### ① 監査役監査の状況

監査役監査につきましては、常勤監査役2名を含む3名の監査役（うち2名が社外監査役）により、監査役会で決定する監査方針及び毎年度策定する監査計画等に基づき実施しております。常勤監査役の主な活動としては、取締役会、経営会議をはじめとする重要な会議への出席、重要な会議の議事録や重要な決裁書類等の閲覧、本社各部門等に対するヒアリング、各支社及び現業機関等の実地調査、並びに子会社の調査等を通じて、当社及び子会社における内部統制システムの適用状況等を注視することにより、取締役の業務執行の適法性・妥当性を監査しております。なお、監査役森山茂樹氏は、大蔵省及び財務省において要職を歴任しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有しております。監査役渡辺一氏は、日本開発銀行及び日本政策投資銀行において要職を歴任しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有しております。

当事業年度において当社は監査役会を原則月1回開催しており、個々の監査役の出席状況については次のとおりであります。

役職	氏名	監査役会出席状況
常勤監査役（社外）	中山 峰孝	全2回中2回
常勤監査役（社外）	森山 茂樹	全10回中10回
常勤監査役	遠藤 雅彦	全12回中12回
監査役（社外）	渡辺 一	全12回中12回

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

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

#### ② 内部監査の状況

内部監査につきましては、本社に監査部を設置しております。監査部の2026年3月末現在の人員は、安全・総務・法務・人事・経営企画・リスクマネジメント・輸送計画・鉄道設備・営業等の部署経験を有する社員計4名で構成されております。また、各監査人は、内部監査士（3名）の専門資格を有しております。

監査部は、当社の各事業部門及び各子会社等に対して監査計画に基づく監査を実施し、その結果を代表取締役及び監査役に報告しております。また、取締役会には、年1回の監査計画報告、監査役会には、年1回の監査計画報告のほか、半期ごとの監査実績状況報告を行っております。監査の結果必要と認められる事項については、対象部門・対象会社に対して改善を求めるとともに、爾後の状況を確認してフォローアップを実施しております。

輪軸の圧入作業に関する作業記録の書き換え等の不適切事案の発生を受けて設置した監査部業務監査室においては、車両・施設・法務等の部署経験を有する専任の社員5名により、外部有識者の知見を得ながら鉄道事業に係る業務執行状況及び業務管理体制、業務フローや業務手順の整備・運用状況、規程類の遵守状況等を監査しております。

また、鉄道の運転事故及び労働災害の防止のため、安全監査室（2名）を設置し、専門性の高いスタッフによる安全監査を実施しており、その結果は安全推進委員会を通じ、経営会議で代表取締役に報告しております。

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

③ 会計監査の状況

a 会計監査人の名称

有限責任 あずさ監査法人

b 継続監査期間

19年間

c 業務を執行した公認会計士

指定有限責任社員 業務執行社員:川端 美穂、田原 諭

d 監査業務に係る補助者の構成

公認会計士13名、会計士試験合格者9名、その他43名

e 会計監査人の選定方針と理由

会計監査人としての独立性、専門性及び品質管理体制を具備し、効率的かつ効果的な監査業務の運営が期待できることなどを総合的に勘案し、適任と判断しております。また、監査役会は、会計監査人の職務執行に支障がある場合等解任は不再任の必要があると判断した場合は、株主総会に提出する会計監査人の解任又は不再任に関する議案の内容を決定します。

f 監査役及び監査役会による会計監査人の評価

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

④ 監査報酬の内容等

a 監査公認会計士等に対する報酬

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)
提出会社	94	2	95	2
連結子会社	18	-	19	-
計	112	2	115	2

前連結会計年度

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

当連結会計年度

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

b 監査公認会計士等と同一のネットワークに対する報酬 (a. を除く)

該当事項はありません。

c その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

該当事項はありません。

d 監査報酬の決定方針

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

e 監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

監査役会は、会社法第399条第1項及び第2項の規定により会計監査人の報酬等に同意するにあたり、会計監査人の監査計画の内容、会計監査の職務遂行状況及び報酬見積りの算出根拠等を確認し、検討を加えた結果、相当であると判断し、同意しております。

(4) 【役員の報酬等】

当社は非上場会社でありますので、記載すべき事項はありません。

なお、役員報酬の内容につきましては、「4 コーポレート・ガバナンスの状況等 (1) コーポレート・ガバナンスの概要」に記載しております。

(5) 【株式の保有状況】

当社は非上場会社でありますので、記載すべき事項はありません。

## 5【従業員の状況等】

### (1)【人材戦略に関する基本方針等】

#### ①人材戦略に関する基本方針

当社グループは、中期経営計画2026で「安全を基盤とした物流のプロとして“なくてはならない存在”へと進化し、鉄道×物流の総合力によって、日本を、地域を、社会を支えていく」という指針を掲げ、物流を通じて社会に、お客様に貢献し続ける企業グループとなるため、人材を最も重要な経営資源と位置づけています。少子高齢化の進行に伴う労働人口の減少や、働き方に対する価値観の多様化により人材獲得競争が激化する中、当社では人材の確保と育成の強化を図るため、「人的投資と働きがい創出」を中期経営計画の主要施策に掲げています。これに基づき、社員のモチベーション向上、職能別教育の充実、そしてダイバーシティ&エクイティ&インクルージョン（以下、DE&I）の取組みを推進するとともに、昇給及び業績を考慮した賞与によって、利益の成長に相応した年間給与の向上に努めてまいります。

#### a 社員のモチベーション向上

社員が安心して、生き生きと力を発揮し、働きがいや自身の成長を実感できる職場風土を目指し、2019年4月に導入した人事制度については、6年が経過する中で対処すべき課題も明らかになってきたことから、2025年7月に制度の修正を行いました。

まず、等級制度を見直し、社員の昇職意識の向上を図っています。従来、上位等級に到達するまでの期間が長いという課題があったため、この期間を短縮し、等級基準に定義された役割を発揮している社員が速やかに昇級・昇格できるよう改善しました。次に、社員の定年年齢を現在の60歳から段階的に引き上げ、2033年度に65歳とします。高年齢者雇用安定法の改正により企業には65歳までの雇用義務が課されているほか、65歳定年の法制化が予測されていること、さらに2025年度から高年齢雇用継続給付金の給付額が縮小されることなどを踏まえ、61歳以降の社員の生活保障を図る必要があります。61歳以降の働き方を含めたキャリアパスを明確にし、社員が長く働き続ける意欲を高めることを目的とした措置です。

また、多様な働き方を支援する制度として、2024年7月からフレックスタイム制度を導入し、育児や介護を行う社員が仕事とプライベートを両立し、安心してキャリアを継続できるよう、ワークライフバランスの改善を図っています。さらに、導入当初は非現業社員のみを対象としていたフレックスタイム制度について、2026年4月からは現業機関で事務を担当する社員にも適用範囲を拡大しました。今後も引き続き、仕事と育児・介護の両立支援など、社員のワークライフバランス向上につながる人事制度の導入・改善を検討してまいります。

#### b 職能別教育の充実

当社は、職務内容および各階層に応じた職能別教育を通じて、社員の専門性および技術力の維持向上を図っております。教育計画においては、「職能別教育の強化による確実な技術継承」を重点実施項目の一つに位置付け、現場での実践力強化を目的とした研修や、専門知識・スキルの習得を支援する教育機会の提供により、人材の中長期的な育成に取り組んでおります。

また、運転士、駅、車両、保全系の鉄道事業のみならず、開発事業およびコーポレート部門の各系統においても、「職能別教育」を軸とした教育を展開し、知識・技術・技能の確実な継承に継続的に取り組んでおります。加えて、グループ会社にも当社の教育施策への参加を促し、鉄道事業に関する技術・技能の習得を目的とした研修を実施することで、グループ全体の技術力向上および人材基盤の強化を図っております。

#### c DE&I

会社が持続的に発展していくためには、優秀で多様な人材の確保が不可欠です。事業を多角的な視点から捉え、新たなアイデアやイノベーションを生み出し、JR貨物グループのブランドメッセージ「Challenge and Change 挑戦、そして変革」を実現するため、2025年7月に人事部内へ「制度・DE&I推進グループ」を新設しました。

社員一人ひとりが働きやすく、働きがいを感じられる環境を整えるべく、DE&I推進を目的としたさまざまな取り組みを進めています。これにより、社員の自律的成長の促進や組織パフォーマンスの最大化を図り、JR貨物グループの持続的成長と企業価値の向上、さらには社会全体の持続的成長へとつなげていくことを目指しています。

また、2025年11月には、これらの取り組みを体系的に推進するため、「DE&I推進ロードマップ」を策定しました。（詳細は、2 サステナビリティに関する考え方及び取組み（2）人材への投資や多様性の取組み を参照）

#### ②従業員給与等の決定方針

当社は、人事評価制度に基づき社員の業績および役割行動を評価し、その結果を処遇（給与等）へ反映するとともに、人材育成に活用している。評価は組織方針・目標を踏まえた個人目標の達成度および業務遂行上の役割行動を基軸とし、透明性・納得性を重視したプロセスにより実施することで、社員の成長およびモチベーション向上を図る方針としている。

(2) 【従業員の状況】

① 連結会社の状況

2026年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数 (人)
鉄道ロジスティクス事業	7,331 (1,266)
不動産事業	212 (82)
その他	43 (8)
合計	7,586 (1,356)

- (注) 1. 従業員数は就業人員数（当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含む）であり、臨時従業員数については（ ）内に外数で記載しております。
2. 臨時従業員には、当社における「シニア社員」等の定年退職後の再雇用社員を含み、派遣社員及び短時間労働のパート・アルバイトは含めておりません。

② 提出会社の状況

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 (%)
5,147 (737)	38.8	17.7	6,384,009	104.9

セグメントの名称	従業員数 (人)
鉄道ロジスティクス事業	5,075 (728)
不動産事業	72 (9)
その他	- (-)
合計	5,147 (737)

- (注) 1. 従業員数は就業人員数（当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含む）であり、臨時従業員数については（ ）内に外数で記載しております。
2. 臨時従業員には、当社における「シニア社員」等の定年退職後の再雇用社員を含み、派遣社員及び短時間労働のパート・アルバイトは含めておりません。
3. 平均年齢、平均勤続年数、平均年間給与は、従業員数から他社からの出向者数を除いたものについての数値であります。
4. 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。

③ 労働組合の状況

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

2026年3月31日現在

名称	組合員数 (人)	上部組織
日本貨物鉄道労働組合（JR貨物労組）	4,296	全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連）
国鉄労働組合（国労）	68	—
日本貨物鉄道産業労働組合（貨物鉄産労）	63	日本鉄道労働組合連合会（JR連合）
国鉄動力車労働組合総連合（動労総連合）	1	—
全日本建設交運一般労働組合全国鉄道本部（建交労）	4	—

(注) ( ) 内は略称であります。

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

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

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

④ 管理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

当事業年度				
管理的地位にある労働者に占める女性労働者の割合 (%) (注) 1.	男性労働者の育児休業取得率 (%) (注) 2.	労働者の男女の賃金の額の差異 (%) (注) 1.		
		全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者
2.7	71.3	67.6	78.9	78.6

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

2. 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の6第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。

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 (%) (注) 1.	男性労働者の育児休業取得率 (%) (注) 2.	労働者の男女の賃金の額の差異 (%) (注) 1.		
			全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者
日本フレートライナー(株)	4.2	-	67.4	72.7	34.1
(株)ジェイアール貨物・北海道物流	15.9	100.0	73.5	86.6	58.9
(株)ジェイアール貨物・不動産開発	12.3	-	73.1	76.3	78.4
日本オイルターミナル(株)	13.3	100.0	-	-	-
(株)ジェイアール貨物・東海ロジスティクス	-	100.0	95.9	112.9	65.4
(株)ジェイアール貨物・九州ロジスティクス	4.1	-	-	-	-

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

2. 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の6第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。

## 第5【経理の状況】

### 1. 連結財務諸表及び財務諸表の作成方法について

- (1) 当社の連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和51年大蔵省令第28号）に基づいて作成しております。
- (2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号）以下「財務諸表等規則」という。）第2条の規定に基づき、財務諸表等規則および「鉄道事業会計規則」（昭和62年運輸省令第7号）により作成しております。

### 2. 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、連結会計年度（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、有限責任あずさ監査法人により監査を受けております。

### 3. 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組について

当社および当社の連結子会社は、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組を行っております。具体的には、当社および当社の連結子会社において、共通の会計システムやマニュアル等に基づく連結決算作業を行うほか、経理実務担当者を対象とした研修等を実施しております。

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

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

① 【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	41,104	43,491
受取手形及び売掛金	※1 9,878	※1 9,777
未収運賃	9,012	8,720
棚卸資産	※7, ※9 7,388	※7, ※9 10,779
未収入金	9,075	9,059
その他	※3 4,151	※3 4,780
貸倒引当金	△4	△7
流動資産合計	80,607	86,602
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	※3 162,617	※3 162,812
機械装置及び運搬具（純額）	114,837	110,732
土地	※3 41,106	※3 43,644
建設仮勘定	11,487	13,987
その他（純額）	9,912	11,706
有形固定資産合計	※4, ※5, ※9 339,960	※4, ※5, ※9 342,882
無形固定資産	5,042	5,663
投資その他の資産		
投資有価証券	※2 16,227	※2 16,960
繰延税金資産	7,349	6,142
その他	7,699	8,602
貸倒引当金	△53	△30
投資その他の資産合計	31,223	31,674
固定資産合計	376,227	380,220
資産合計	456,835	466,823

(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)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
買掛金	1,108	1,433
短期借入金	410	1,170
1年内返済予定の長期借入金	※3 14,820	※3 19,783
未払金	25,792	24,221
未払法人税等	1,280	738
未払消費税等	1,186	407
前受金	※1 10,991	※1 12,370
賞与引当金	4,951	5,198
環境対策引当金	66	0
その他	7,298	6,731
流動負債合計	67,906	72,054
固定負債		
社債	44,000	54,000
長期借入金	※3,※8 175,410	※3,※8 171,383
繰延税金負債	78	132
退職給付に係る負債	32,050	28,096
役員退職慰労引当金	612	485
環境対策引当金	4	2
預り保証金	25,596	23,957
その他	8,422	8,822
固定負債合計	286,175	286,880
負債合計	354,081	358,935
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	19,000	19,000
資本剰余金	16,651	16,651
利益剰余金	53,650	54,876
株主資本合計	89,302	90,528
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	1,134	1,523
退職給付に係る調整累計額	6,315	9,399
その他の包括利益累計額合計	7,450	10,923
非支配株主持分	6,000	6,435
純資産合計	102,753	107,887
負債純資産合計	456,835	466,823

②【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

【連結損益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 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	※1 200,751	※1 207,605
営業費		
運輸等営業費及び売上原価	182,567	188,179
販売費及び一般管理費	※2 15,477	※2 16,190
営業費合計	※3,※4 198,044	※3,※4 204,370
営業利益	2,706	3,235
営業外収益		
受取利息	28	187
受取配当金	132	143
持分法による投資利益	—	185
匿名組合投資利益	101	14
物品売却益	129	157
その他	232	261
営業外収益合計	623	949
営業外費用		
支払利息	1,310	1,440
持分法による投資損失	272	—
匿名組合投資損失	11	16
その他	279	321
営業外費用合計	1,874	1,778
経常利益	1,456	2,406
特別利益		
固定資産売却益	※5 5,302	※5 444
工事負担金等受入額	※6 8,602	※6 723
投資有価証券売却益	69	302
その他	208	41
特別利益合計	14,182	1,511
特別損失		
固定資産除却損	※7 1,034	※7 869
固定資産圧縮損	※8 2,995	※8 288
減損損失	※9 168	※9 68
輪軸組立関連損失	522	—
環境対策費	※10 206	※10 113
その他	411	164
特別損失合計	5,339	1,504
税金等調整前当期純利益	10,298	2,413
法人税、住民税及び事業税	1,373	1,233
法人税等調整額	1,961	△367
法人税等合計	3,334	865
当期純利益	6,963	1,548
非支配株主に帰属する当期純利益	205	322
親会社株主に帰属する当期純利益	6,758	1,226

## 【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	6,963	1,548
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△325	423
退職給付に係る調整額	2,944	3,084
持分法適用会社に対する持分相当額	19	89
その他の包括利益合計	※1 2,638	※1 3,596
包括利益	9,602	5,144
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	9,418	4,699
非支配株主に係る包括利益	184	445

③【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	株主資本合計
当期首残高	19,000	16,651	46,892	82,544
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純利益			6,758	6,758
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）				
当期変動額合計	—	—	6,758	6,758
当期末残高	19,000	16,651	53,650	89,302

	その他の包括利益累計額			非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利 益累計額合計		
当期首残高	1,419	3,371	4,790	5,816	93,151
当期変動額					
親会社株主に帰属する当期純利益					6,758
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△284	2,944	2,659	184	2,844
当期変動額合計	△284	2,944	2,659	184	9,602
当期末残高	1,134	6,315	7,450	6,000	102,753

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	株主資本合計
当期首残高	19,000	16,651	53,650	89,302
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純利益			1,226	1,226
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）				
当期変動額合計	—	—	1,226	1,226
当期末残高	19,000	16,651	54,876	90,528

	その他の包括利益累計額			非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利 益累計額合計		
当期首残高	1,134	6,315	7,450	6,000	102,753
当期変動額					
親会社株主に帰属する当期純利益					1,226
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	388	3,084	3,473	434	3,907
当期変動額合計	388	3,084	3,473	434	5,133
当期末残高	1,523	9,399	10,923	6,435	107,887

## ④【連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 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)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前当期純利益	10,298	2,413
減価償却費	23,765	23,899
減損損失	168	68
長期前払費用償却額	203	219
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	△658	561
受取利息及び受取配当金	△160	△331
支払利息	1,310	1,440
持分法による投資損益 (△は益)	272	△185
工事負担金等受入額	△8,602	△723
固定資産売却損益 (△は益)	△5,302	△444
固定資産除却損	2,037	2,459
固定資産圧縮損	2,995	288
営業債権の増減額 (△は増加)	△1,151	596
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△1,277	△3,363
営業債務の増減額 (△は減少)	△3,493	3,801
環境対策引当金の増減額 (△は減少)	25	△67
預り保証金の増減額 (△は減少)	△904	△1,937
未払消費税等の増減額 (△は減少)	△272	△707
未収消費税等の増減額 (△は増加)	10	△514
その他の固定負債の増減額 (△は減少)	△414	277
その他	1,601	665
小計	20,453	28,416
利息及び配当金の受取額	153	325
利息の支払額	△1,010	△1,190
法人税等の支払額	△908	△2,128
法人税等の還付額	18	—
営業活動によるキャッシュ・フロー	18,707	25,423
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
有形及び無形固定資産の取得による支出	△26,671	△34,908
有形及び無形固定資産の売却による収入	5,810	518
工事負担金等受入による収入	5,156	2,375
固定資産の除却による支出	△1,671	△1,021
資産除去債務の履行による支出	△87	△794
投資有価証券の取得による支出	△70	△865
投資有価証券の売却による収入	88	572
定期預金の預入による支出	△100	△15,270
定期預金の払戻による収入	—	15,000
その他	169	498
投資活動によるキャッシュ・フロー	△17,378	△33,895
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		
短期借入金の純増減額 (△は減少)	△200	760
長期借入れによる収入	19,221	15,892
長期借入金の返済による支出	△14,319	△14,956
社債の発行による収入	14,000	10,000
非支配株主への配当金の支払額	—	△11
その他	△307	△1,046
財務活動によるキャッシュ・フロー	18,394	10,639
現金及び現金同等物に係る換算差額	△0	△0
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	19,723	2,166
現金及び現金同等物の期首残高	21,119	40,843
現金及び現金同等物の期末残高	※1 40,843	※1 43,010

## 【注記事項】

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

### 1 連結の範囲に関する事項

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

(注) 日本運輸倉庫(株)は、2025年4月1日からJR貨物ロジ・ソリューションズ(株)に商号変更しております。

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

### 2 持分法の適用に関する事項

非連結子会社のうちセメントターミナル(株)に対する投資及び関連会社のうち神奈川臨海鉄道(株)等の11社に対する投資について、それぞれ持分法を適用しております。

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

### 3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社の決算日はすべて3月31日であり、連結決算日と同一であります。

### 4 会計方針に関する事項

#### (1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

##### ① 有価証券の評価基準及び評価方法

満期保有目的の債券

償却原価法(定額法)によっております。

その他有価証券

(イ) 市場価格のない株式等以外のもの

時価法(評価差額は、全部純資産直入法により処理し、売却原価は主として移動平均法により算定)によっております。

(ロ) 市場価格のない株式等

主として移動平均法に基づく原価法によっております。

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

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

##### ② デリバティブの評価基準及び評価方法

時価法によっております。

##### ③ 棚卸資産の評価基準及び評価方法

販売用不動産 個別法に基づく原価法(貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定)によっております。

貯蔵品その他 主として移動平均法に基づく原価法(貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定)によっております。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

① 有形固定資産（リース資産を除く）

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

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物	3～60年
車両	4～30年
船舶	14年
機械装置	5～17年
工具器具備品	2～20年

② 無形固定資産（リース資産を除く）

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

③ リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

④ 長期前払費用

均等償却によっております。

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

(3) 繰延資産の処理方法

社債発行費は、支出時に全額費用として処理しております。

(4) 重要な引当金の計上基準

① 貸倒引当金

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

② 賞与引当金

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

③ 環境対策引当金

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

④ 役員退職慰労引当金

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

(5) 重要な収益及び費用の計上基準

① 収益の計上基準

(イ) 収益の認識方法

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

ステップ1：顧客との契約を識別する

ステップ2：契約における履行義務を識別する

ステップ3：取引価格を算定する

ステップ4：契約における履行義務に取引価格を配分する

ステップ5：履行義務を充足した時に又は充足するにつれて収益を認識する

(ロ) 主な取引における収益の認識

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

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

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

② 特別目的会社への不動産売却に係る計上基準

「特別目的会社を活用した不動産の流動化に係る譲渡人の会計処理に関する実務指針」（移管指針第10号）の対象となる不動産（不動産信託受益権を含む。）の譲渡については、当該基準に基づき、収益を認識しております。

③ リース取引に係る計上基準

不動産賃貸収益については、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号）に基づき、賃貸借契約期間にわたって収益を認識しております。また、ファイナンス・リース取引はリース料受取時に売上高と売上原価を計上する方法によっております。

(6) 退職給付に係る会計処理の方法

① 退職給付見込額の期間帰属方法

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

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(14年)による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（14年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の日翌連結会計年度から費用処理しております。

③ 小規模企業等における簡便法の採用

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

(7) 重要なヘッジ会計の方法

- ① ヘッジ会計の方法  
金利スワップは特例処理の要件を充たしているものであるため、特例処理によっております。
- ② ヘッジ手段とヘッジ対象  
借入金利に係る金利相場の変動リスクを回避する目的で、金利スワップを行っております。
- ③ ヘッジ方針  
金利変動リスクをヘッジする目的で金利スワップ取引を行っており、投機目的の取引は行っておりません。
- ④ ヘッジ有効性評価の方法  
特例処理によっている金利スワップについては、有効性の評価を省略しております。

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

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

当該実務対応報告を適用しているヘッジ関係の内容は、以下のとおりです。

- ① ヘッジ会計の方法・・・金利スワップの特例処理
- ② ヘッジ手段・・・・・・・・金利スワップ
- ③ ヘッジ対象・・・・・・・・借入金利
- ④ ヘッジ取引の種類・・・キャッシュ・フローを固定するもの

(8) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）には手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なりリスクしか負わない取得日から3ヶ月以内に満期日の到来する短期投資からなっております。

(9) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

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

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

連結損益計算書においては、工事負担金等受入額を収用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を収用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

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

	前連結会計年度 (自 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)
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額	526百万円	436百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額	510百万円	235百万円

(重要な会計上の見積り)

(1) 当連結会計年度の連結財務諸表に計上した金額

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
減損損失	168	68
有形固定資産	339,960	342,882

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社グループは、主に管理会計上の区分に従い、事業ごと又は物件ごとに資産のグルーピングを行なっております。なお、当社の鉄道事業資産については、全資産がネットワークとしてキャッシュ・フローを生成していることから、一つの資産グループとしています。譲渡や廃止の意思決定を行った資産および遊休資産等については、それぞれ独立した単位としております。そのうち、減損の兆候がある資産又は資産グループについて減損損失の認識の判定を行い、減損損失を認識すべきであると判定した場合は帳簿価額を回収可能価額まで減額し、減損損失を計上することとしております。回収可能価額の算定に際しては、将来キャッシュ・フローの見積り年数、営業収益の予測値、コスト削減施策の効果、正味売却価額の予測値、将来キャッシュ・フローの現在価値を算出するための割引率等の前提条件を用いております。

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

(表示方法の変更)

(連結損益計算書)

前連結会計年度において、「特別利益」の「その他」に含めていた「投資有価証券売却益」は、金額的重要性が増したため、当連結会計年度より独立掲記しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「特別利益」の「その他」に表示していた69百万円は、「投資有価証券売却益」として組み替えております。

(連結キャッシュ・フロー計算書)

前連結会計年度において、「投資活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に含めていた「定期預金の預入による支出」は、金額的重要性が増したため、当連結会計年度より独立掲記しております。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において、「投資活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に表示していた△100百万円は、「定期預金の預入による支出」として組み替えております。

(未適用の会計基準等)

(リースに関する会計基準等)

- ・「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 企業会計基準委員会)
- ・「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 企業会計基準委員会)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

2028年3月期の期首より適用予定です。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

「リースに関する会計基準」等の適用による連結財務諸表に与える影響額については、現時点で評価中です。

(連結貸借対照表関係)

※1 顧客との契約から生じた債権、契約資産及び契約負債の残高については、区分して記載しておりません。

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

※2 非連結子会社及び関連会社に対するものは、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (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)	11,075百万円	11,350百万円

※3 担保資産及び担保付債務

担保に供している資産は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
その他 (流動資産)	10百万円	10百万円
建物及び構築物 (純額)	727百万円	694百万円
土地	931百万円	931百万円
計	1,669百万円	1,636百万円

担保付債務は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
1年内返済予定の長期借入金	50百万円	50百万円
長期借入金	65百万円	15百万円
計	115百万円	65百万円

上記以外の担保に供している資産は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
当社の総財産を社債44,000百万円 の一般担保に供しています。		当社の総財産を社債54,000百万円 の一般担保に供しています。

※4 有形固定資産の減価償却累計額は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	528,377百万円	536,942百万円

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

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	20,577百万円	20,630百万円

6 保証債務

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

債務保証

	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)
京葉臨海鉄道(株)	2,480百万円	京葉臨海鉄道(株)	2,303百万円
水島臨海鉄道(株)	154百万円	水島臨海鉄道(株)	77百万円
計	2,634百万円	計	2,380百万円

※7 棚卸資産に含まれる各科目の金額は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
販売用不動産	1,379百万円	3,306百万円
商品	14百万円	17百万円
仕掛品	31百万円	1百万円
貯蔵品	5,963百万円	7,454百万円

※8 当座借越契約および貸出コミットメントライン

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

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

これらの契約に基づく借入未実行残高は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
当座借越極度額	62,205百万円	62,105百万円
貸出コミットメントラインの総額	15,000百万円	15,000百万円
借入実行残高	210百万円	970百万円
借入未実行残高	76,995百万円	76,134百万円

※9 保有目的の変更による固定資産から棚卸資産（販売用不動産）への振替額は、次のとおりであります。

	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)
	1,091百万円	429百万円

(連結損益計算書関係)

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

※2 販売費及び一般管理費の内訳は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 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	7,906百万円	8,145百万円
経費	5,544百万円	5,970百万円
諸税	890百万円	940百万円
減価償却費	1,135百万円	1,133百万円
計	15,477百万円	16,190百万円

※3 営業費に含まれる研究開発費の総額は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 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)
	113百万円	148百万円

※4 引当金繰入額の内容及び退職給付費用は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 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)
役員賞与引当金繰入額	7百万円	4百万円
賞与引当金繰入額	4,102百万円	5,198百万円
貸倒引当金繰入額	17百万円	8百万円
退職給付費用	2,373百万円	1,799百万円
役員退職慰労引当金繰入額	169百万円	164百万円
修繕引当金繰入額	39百万円	35百万円

※5 固定資産売却益の主な内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 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)千葉夕土地売却	5,023百万円	(1)旧直方知古社宅用地売却 188百万円
(2)名古屋港線用地譲渡	53百万円	(2)新発田駅用地譲渡 117百万円

※6 工事負担金等受入額の主な内訳は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 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)東小倉用地売却	2,969百万円	(1)JR西日本用地交換 200百万円
(2)仙台夕移転工事(圧縮未決算特別勘定戻入分)	2,120百万円	(2)名古屋港用地譲渡 173百万円
(3)仙台夕移転工事	1,559百万円	
(4)向日町駅再開発事業に伴う補償	826百万円	

※7 固定資産除却損の主な内訳は次のとおりであります。

前連結会計年度 (自 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) 新南陽軌道撤去	328百万円	(1) 新南陽軌道撤去	209百万円
(2) 牛田社宅撤去工事	247百万円	(2) 旧直方知古社宅撤去	127百万円
(3) 西浜松駅貨物上屋改修	119百万円	(3) 旧苗穂社宅撤去	84百万円

※8 固定資産圧縮損の主な内訳は、次のとおりであります。

前連結会計年度 (自 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) 仙台タ移転工事	1,559百万円	(1) フレシア立川補助金	30百万円
(2) 向日町駅再開発事業の権利 変換	825百万円	(2) 会津若松用地交換	17百万円
(3) 沼津駅用地換地処分	422百万円	(3) 富士駅用地交換	14百万円

※9 減損損失

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

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

栗の木川橋梁の撤去等について、残存する構築物等の原状回復費用を見積もったことにより、また、収益性が著しく低下した資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失（168百万円）として特別損失に計上しております。

場所	用途	種類	金額
新潟県新潟市 （栗の木川橋梁）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	71百万円
東京都荒川区 （IPCセンター）	倉庫設備	建物及び構築物、機械 装置及び運搬具	25百万円
東京都品川区 ほか （アスベスト含有コンテナ処理費）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	その他	20百万円
宮城県仙台市	貨物運搬用自動車 （トラクタ等）	機械装置及び運搬具	18百万円
東京都荒川区 （常磐線南千住支線）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	12百万円

その内訳は、建物及び構築物（資産除去債務に対応する撤去費用を含む）98百万円、機械装置及び運搬具47百万円、土地0百万円、その他22百万円であります。

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

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

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

常磐線南千住の橋桁防護の撤去等について、残存する構築物等の原状回復費用を見積もったことにより、また、収益性が著しく低下した資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失（68百万円）として特別損失に計上しております。

場所	用途	種類	金額
東京都荒川区 （常磐線南千住）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	26百万円
新潟県新潟市 （栗の木川橋梁）	撤去予定資産 （資産除去債務分）	建物及び構築物	21百万円
宮城県仙台市	貨物運搬用自動車 （トラクタ等）	機械装置及び運搬具	13百万円

その内訳は、建物及び構築物（資産除去債務に対応する撤去費用を含む）50百万円、機械装置及び運搬具13百万円、土地0百万円、その他3百万円であります。

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

※10 環境対策費の主な内訳は、次のとおりであります。

前連結会計年度 （自 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) PCB処理費用	182百万円	(1) 土壌汚染状況調査等業務費用	54百万円
(2) アスベスト撤去工事	23百万円	(2) PCB処理費用	41百万円

(連結包括利益計算書関係)

※1 その他の包括利益に係る組替調整額

	前連結会計年度 (自 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	△446百万円	922百万円
組替調整額	－百万円	△302百万円
法人税等及び税効果調整前	△446百万円	619百万円
法人税等及び税効果額	120百万円	△196百万円
その他有価証券評価差額金	△325百万円	423百万円
退職給付に係る調整額		
当期発生額	4,944百万円	5,459百万円
組替調整額	△593百万円	△943百万円
法人税等及び税効果調整前	4,350百万円	4,516百万円
法人税等及び税効果額	△1,406百万円	△1,431百万円
退職給付に係る調整額	2,944百万円	3,084百万円
持分法適用会社に対する持分相当額		
当期発生額	19百万円	89百万円
組替調整額	－百万円	－百万円
持分法適用会社に対する持分相当額	19百万円	89百万円
その他の包括利益合計	2,638百万円	3,596百万円

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

発行済株式の種類及び総数に関する事項

	当連結会計年度 期首株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	380,000	－	－	380,000
合計	380,000	－	－	380,000

当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

発行済株式の種類及び総数に関する事項

	当連結会計年度 期首株式数 (株)	当連結会計年度 増加株式数 (株)	当連結会計年度 減少株式数 (株)	当連結会計年度末 株式数 (株)
発行済株式				
普通株式	380,000	－	－	380,000
合計	380,000	－	－	380,000

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

※1 現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係

	前連結会計年度 (自 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	41,104百万円	43,491百万円
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	△261百万円	△481百万円
現金及び現金同等物の期末残高	40,843百万円	43,010百万円

(リース取引関係)

(借主側)

1 オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
1年以内	680	358
1年超	1,302	994
合計	1,983	1,352

(貸主側)

1 オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
1年以内	22,039	23,118
1年超	125,768	119,715
合計	147,808	142,833

(金融商品関係)

1 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

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

(2) 金融商品の内容及びそのリスク

現金及び預金は流動性のある普通預金であり、リスクは僅少であります。

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

未収消費税等は、1年以内に還付予定であります。

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

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

社債は設備投資に係る長期の資金調達であります。

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

(3) 金融商品に係るリスク管理体制

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

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

借入金については、変動金利による長期借入金について、金利の変動リスクに対して一部の契約を除き、金利スワップ取引を実施して支払利息の固定化を実施しております。

社債は、すべて固定金利であります。

なお、デリバティブは内部管理規程に従い、実需の範囲で行うこととしております。

(4) 時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価の算定においては、一定の前提条件等を採用しているため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することもあります。

(5) 信用リスクの集中

当期の連結決算日現在における営業債権のうち13.74%が特定の大口顧客に対するものであります。

2 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

	連結貸借対照表計上額	時価	差額
投資有価証券 (*2)	3,159	3,159	—
資産計	3,159	3,159	—
社債	44,000	39,138	△4,861
長期借入金 (*3)	190,230	171,641	△18,589
預り保証金 (*3)	28,058	25,277	△2,780
負債計	262,288	236,057	△26,231

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）

	連結貸借対照表計上額	時価	差額
投資有価証券 (*2)	3,616	3,616	—
資産計	3,616	3,616	—
社債	54,000	44,920	△9,079
長期借入金 (*3)	191,166	162,007	△29,159
預り保証金 (*3)	26,171	22,114	△4,056
負債計	271,338	229,041	△42,296

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

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

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

区分	当連結会計年度
非上場株式	881
関係会社株式	11,075

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）

区分	当連結会計年度
非上場株式	881
関係会社株式	11,350

(\*3) 長期借入金および預り保証金

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

(\*4) 持分相当額純額で計上する組合その他これに準ずる事業体への出資

前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

連結貸借対照表に持分相当額純額で計上する組合その他これに準ずる事業体への出資については上表に含めておりません。当該出資の連結貸借対照表計上額は1,111百万円であります。

当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

連結貸借対照表に持分相当額純額で計上する組合その他これに準ずる事業体への出資については上表に含めておりません。当該出資の連結貸借対照表計上額は1,111百万円であります。

(注1) 金銭債権及び満期がある有価証券の連結決算日後の償還予定額

前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

(単位:百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	10年超
現金及び預金	41,104	—	—	—
受取手形及び売掛金	9,878	—	—	—
未収運賃	9,012	—	—	—
未収入金	9,075	—	—	—
合計	69,071	—	—	—

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)

	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	43,491	—	—	—
受取手形及び売掛金	9,777	—	—	—
未収運賃	8,720	—	—	—
未収入金	9,059	—	—	—
合計	71,049	—	—	—

(注2) 短期借入金、社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額  
前連結会計年度(自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

(単位:百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	410	—	—	—	—	—
社債	—	—	—	—	—	44,000
長期借入金	14,820	20,737	17,895	16,849	17,175	102,753
預り保証金	2,461	2,948	5,304	2,291	1,826	13,225
合計	17,691	21,821	18,979	17,933	18,259	159,978

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)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	1,170	—	—	—	—	—
社債	—	—	—	—	—	54,000
長期借入金	19,783	19,061	18,165	17,911	18,901	97,344
預り保証金	2,213	5,170	3,030	1,759	2,226	11,771
合計	23,116	24,231	21,195	19,671	21,127	163,115

### 3 金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

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

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

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

レベル3の時価: 重要な観察できないインプットを使用して算定した時価

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

#### (1) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品

前連結会計年度(自 2024年4月1日 至 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
投資有価証券	3,159	—	—	3,159
資産計	3,159	—	—	3,159

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)

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券	3,616	—	—	3,616
資産計	3,616	—	—	3,616

(2) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品以外の金融商品

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 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
社債	—	39,138	—	39,138
長期借入金	—	171,641	—	171,641
預り保証金	—	25,277	—	25,277
負債計	—	236,057	—	236,057

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）

区分	時価			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
社債	—	44,920	—	44,920
長期借入金	—	162,007	—	162,007
預り保証金	—	22,114	—	22,114
負債計	—	229,041	—	229,041

(注) 時価の算定に用いた評価技法及び時価の算定に係るインプットの説明

投資有価証券

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

社債

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

長期借入金

元利金の合計額と、当該債務の残存期間及び信用リスクを加味した利率を基に、割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。なお、一部の変動金利による長期借入金は金利スワップの特例処理の対象とされており、当該金利スワップと一体として処理された、元利金の合計額と、当該債務の残存期間及び信用リスクを加味した利率をもとに、割引現在価値法により算定しております。

預り保証金

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

(有価証券関係)

1 その他有価証券

前連結会計年度 (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	3,148	1,340	1,808
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	1	1	0
	小計	3,150	1,341	1,808
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	—	—	—
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	8	9	△0
	小計	8	9	△0
合計		3,159	1,350	1,808

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	3,606	1,178	2,428
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	1	1	0
	小計	3,607	1,179	2,428
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	—	—	—
	(2) 債券	—	—	—
	(3) その他	8	9	△0
	小計	8	9	△0
合計		3,616	1,188	2,428

2 売却したその他有価証券

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）

種類	売却額	売却益の合計額	売却損の合計額
(1) 株式	88	69	—
(2) 債券			
①国債・地方債等	—	—	—
②社債	—	—	—
③その他	—	—	—
(3) その他	—	—	—
合計	88	69	—

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）

種類	売却額	売却益の合計額	売却損の合計額
(1) 株式	572	302	—
(2) 債券			
①国債・地方債等	—	—	—
②社債	—	—	—
③その他	—	—	—
(3) その他	—	—	—
合計	572	302	—

(デリバティブ取引関係)

- 1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引  
該当事項はありません。
- 2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引  
前連結会計年度 (2025年3月31日)

(単位：百万円)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等	うち1年超	時価
金利スワップの特例 処理	金利スワップ取引 変動受取・固定支払	長期借入金	10	-	(注)

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

当連結会計年度 (2026年3月31日)

該当事項はありません。

(退職給付関係)

1 採用している退職給付制度の概要

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

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

当社では2025年度において、60歳から65歳への定年延長に伴う退職金制度の変更を行っております。この制度変更に伴い、退職給付債務が2,040百万円減少し、過去勤務費用が同額発生しております。

2 確定給付制度(簡便法を適用した制度を含む)

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 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	37,666百万円	32,631百万円
勤務費用	1,911百万円	1,498百万円
利息費用	278百万円	560百万円
数理計算上の差異の発生額	△4,944百万円	△3,552百万円
過去勤務費用の発生額	—	△2,040百万円
簡便法による退職給付費用	446百万円	483百万円
退職給付の支払額	△2,727百万円	△896百万円
退職給付債務の期末残高	32,631百万円	28,685百万円

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 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	607百万円	581百万円
事業主からの拠出額	50百万円	46百万円
退職給付の支払額	△67百万円	△43百万円
その他	△8百万円	4百万円
年金資産の期末残高	581百万円	588百万円

年金資産の残高は、簡便法適用会社が保有する年金資産に係るものであります。また、「その他」に含まれる主な数値は、簡便法適用会社が保有する年金資産から発生する運用差額であります。

(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	808百万円	806百万円
年金資産	△581百万円	△588百万円
	226百万円	217百万円
非積立型制度の退職給付債務	31,824百万円	27,878百万円
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	32,050百万円	28,096百万円
退職給付に係る負債	32,050百万円	28,096百万円
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	32,050百万円	28,096百万円

(4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	前連結会計年度 (自 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	1,911百万円	1,498百万円
利息費用	278百万円	560百万円
数理計算上の差異の費用処理額	△86百万円	△435百万円
過去勤務費用の費用処理額	△507百万円	△641百万円
簡便法で計算した退職給付費用	446百万円	483百万円
確定給付制度に係る退職給付費用	2,043百万円	1,465百万円

(5) 退職給付に係る調整額

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

	前連結会計年度 (自 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	4,858百万円	3,116百万円
過去勤務費用	△507百万円	1,399百万円
合 計	4,350百万円	4,516百万円

(6) 退職給付に係る調整累計額

退職給付に係る調整累計額に計上した項目（法人税等及び税効果控除前）は次のとおりであります。

	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	5,147百万円	8,263百万円
未認識過去勤務費用	4,062百万円	5,462百万円
合 計	9,209百万円	13,726百万円

(7) 年金資産に関する事項

年金資産に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
債券	52%	48%
株式	30%	34%
その他	18%	18%
合 計	100%	100%

(8) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
割引率	2.0%	3.2%

予想昇給率は、等級役職ポイントに基づく昇給指数を使用しております。

3 確定拠出制度

当社および連結子会社の確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度330百万円、当連結会計年度334百万円です。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (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)		
退職給付に係る負債	10,149	8,910
賞与引当金	1,546	1,669
前受金(経費補償金)	949	921
減損損失	18	18
環境対策引当金	21	1
建設協力金	205	172
減価償却費超過額	252	197
役員退職慰労引当金	195	155
資産除去債務	373	210
ゴルフ会員権評価損	76	62
未払事業税	131	100
繰越欠損金	307	312
その他	1,139	1,112
繰延税金資産小計	15,367	13,845
評価性引当額	△ 1,152	△ 1,217
繰延税金資産合計	14,215	12,627
(繰延税金負債)		
圧縮積立金	△ 6,184	△ 5,641
その他有価証券評価差額金	△ 570	△ 766
その他	△ 189	△ 209
繰延税金負債合計	△ 6,944	△ 6,617
繰延税金資産の純額	7,271	6,010

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異の原因となった主な項目別内訳

	前連結会計年度 (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	30.62%	30.62%
(調整)		
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.41%	2.32%
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△0.16%	△0.71%
住民税均等割等	2.10%	8.88%
評価性引当額の増減	1.75%	0.85%
税率変更による差異	△2.19%	△2.87%
法人税額の特別控除額	△0.18%	△2.29%
その他	0.03%	△0.95%
税効果会計適用後の法人税等の負担率	32.38%	35.86%

(資産除去債務関係)

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

2 資産除去債務のうち連結貸借対照表に計上していないもの

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

(賃貸等不動産関係)

当社及び一部の連結子会社では、東京都その他の地域において、賃貸オフィスビルや賃貸複合物流施設、賃貸商業施設等を所有しております。前連結会計年度における当該賃貸等不動産に関する賃貸損益は18,739百万円（賃貸収益は営業収益、主な賃貸費用は営業費に計上）であり、当連結会計年度における当該賃貸等不動産に関する賃貸損益は22,831百万円（賃貸収益は営業収益、主な賃貸費用は営業費に計上）であります。

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

(百万円)

	前連結会計年度 (自 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)
連結貸借対照表計上額		
期首残高	100,736	100,509
期中増減額	△227	726
期末残高	100,509	101,235
期末時価	501,766	484,422

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

2 期中増減額のうち、前連結会計年度の増加額は主に設備投資（4,820百万円）に係るものであり、減少額は主に減価償却（5,314百万円）に係るものであります。また、当連結会計年度の増加額は主に設備投資（6,631百万円）、減少額は主に減価償却（5,175百万円）に係るものであります。

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

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

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

(収益認識関係)

1. 顧客との契約から生じる収益を分解した情報

前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

(単位:百万円)

	鉄道ロジスティクス事業		不動産事業	その他 (注) 2	合計
	貨物運輸収入	その他			
顧客との契約から生じる収益	149,850	14,522	3,340	155	167,868
その他の収益 (注) 3	—	15,773	16,737	371	32,882
外部顧客への売上高	149,850	30,295	20,078	527	200,751

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

2. 「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、リース業等を含んでおります。

3. その他の収益から生じる収益には、不動産賃貸収入およびリース収入等が含まれております。

当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

(単位:百万円)

	鉄道ロジスティクス事業		不動産事業	その他 (注) 2	合計
	貨物運輸収入	その他			
顧客との契約から生じる収益	151,713	14,748	2,883	147	169,492
その他の収益 (注) 3	—	16,496	21,203	413	38,113
外部顧客への売上高	151,713	31,245	24,086	560	207,605

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

2. 「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、リース業等を含んでおります。

3. その他の収益には、「リース取引に関する会計基準」(企業会計基準第13号)に基づく不動産賃貸収入及び「特別目的会社を活用した不動産の流動化に係る譲渡人の会計処理に関する実務指針」(移管指針第10号)の対象となる不動産(不動産信託受益権を含む。)の売却収入等が含まれております。

2. 顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

収益を理解するための基礎となる情報は「(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 (5) 重要な収益及び費用の計上基準」に記載のとおりであります。

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

(1) 契約負債の残高等

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)

	当連結会計年度期首	当連結会計年度期末
顧客との契約から生じた債権		
受取手形	268	224
売掛金	9,290	9,654
未収運賃	8,626	9,012
合計	18,185	18,890
契約負債		
前受金	428	1,093

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

当連結会計年度に認識された収益の額のうち期首現在の契約負債残高に含まれていた額は、428百万円であります。

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

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

(単位：百万円)

	当連結会計年度期首	当連結会計年度期末
顧客との契約から生じた債権		
受取手形	224	229
売掛金	9,654	9,577
未収運賃	9,012	8,720
合計	18,890	18,527
契約負債		
前受金	1,093	46

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

当連結会計年度に認識された収益の額のうち期首現在の契約負債残高に含まれていた額は、1,093百万円であります。

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

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

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

(単位：百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
1年内	12,897	15,016
1年超	39,097	30,549
合計	51,994	45,565

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

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

1 報告セグメントの概要

当社は、「鉄道ロジスティクス事業」、「不動産事業」の2つを報告セグメントとしており、各報告セグメ

ントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

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

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

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

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

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	連結財務諸表 計上額 (注) 3
売上高						
外部顧客への売上高	180,145	20,078	527	200,751	—	200,751
セグメント間の内部売上高 又は振替高	307	1,753	4,169	6,230	△6,230	—
計	180,453	21,831	4,697	206,981	△6,230	200,751
セグメント利益又は損失 (△)	△8,520	10,876	145	2,501	205	2,706
セグメント資産	367,230	51,815	17,064	436,110	20,724	456,835
その他の項目						
減価償却費	21,302	2,453	9	23,765	—	23,765
減損損失	168	0	—	168	—	168
持分法適用会社への投資額	10,694	—	0	10,694	—	10,694
有形及び無形固定資産の増 加額 (注) 5	23,084	4,694	9	27,788	—	27,788

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

2 セグメント利益又は損失（△）の調整額205百万円には、固定資産及び棚卸資産の未実現損益の消去額16百万円、セグメント間取引消去188百万円が含まれております。また、セグメント資産の調整額20,724百万円には、セグメント間債権債務消去等△15,899百万円、各報告セグメントに配分していない全社資産36,624百万円が含まれております。

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

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

5 有形及び無形固定資産の増加額には、長期前払費用が含まれております。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

（単位：百万円）

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	連結 財務諸表 計上額 (注) 3
売上高						
外部顧客への売上高	182,958	24,086	560	207,605	—	207,605
セグメント間の内部売上高 又は振替高	301	1,781	4,241	6,324	△6,324	—
計	183,260	25,868	4,801	213,930	△6,324	207,605
セグメント利益又は損失 (△)	△11,989	14,871	210	3,092	142	3,235
セグメント資産	370,930	57,213	17,713	445,857	20,965	466,823
その他の項目						
減価償却費	21,591	2,294	13	23,899	—	23,899
減損損失	68	0	—	68	—	68
持分法適用会社への投資額	10,969	—	0	10,969	—	10,969
有形及び無形固定資産の増 加額 (注) 5	24,740	5,180	25	29,945	—	29,945

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

2 セグメント利益又は損失（△）の調整額142百万円には、固定資産及び棚卸資産の未実現損益の消去額2百万円、セグメント間取引消去140百万円が含まれております。また、セグメント資産の調整額20,965百万円には、セグメント間債権債務消去等△17,448百万円、各報告セグメントに配分していない全社資産38,414百万円が含まれております。

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

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

5 有形及び無形固定資産の増加額には、長期前払費用が含まれております。

**【関連情報】**

## 1 製品及びサービスごとの情報

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

## 2 地域ごとの情報

## (1) 売上高

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

## (2) 有形固定資産

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

## 3 主要な顧客ごとの情報

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
日本通運株式会社	37,758	鉄道ロジスティクス事業等

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）

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
日本通運株式会社	37,271	鉄道ロジスティクス事業等

**【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】**

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他	計	全社・消去	連結財務諸表計上額
減損損失	168	0	—	168	—	168

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）

	鉄道ロジスティクス事業	不動産事業	その他	計	全社・消去	連結財務諸表計上額
減損損失	68	0	—	68	—	68

**【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】**

該当事項はありません。

**【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】**

該当事項はありません。

【関連当事者情報】

関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社の親会社及び主要株主等

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容	議決権等の所有（被所有）割合 (%)	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
主要株主	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	神奈川県横浜市 中区	115,387	鉄道建設・助成等	被所有 直接 100.0	設備投資に係る資金の借入等	設備投資に係る借入金 (注) 1	16,311	1年内返済予定の長期借入金	4,042
							借入金の返済	5,684	長期借入金	90,881
							並行在来線における貨物鉄道輸送に係る調整金 (注) 2	17,191	未収入金 未払金	5,570 165

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

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

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金 (百万円)	事業の内容	議決権等の所有（被所有）割合 (%)	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
主要株主	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	神奈川県横浜市 中区	115,387	鉄道建設・助成等	被所有 直接 100.0	設備投資に係る資金の借入等	設備投資に係る借入金 (注) 1	9,422	1年内返済予定の長期借入金	5,266
							借入金の返済	4,042	長期借入金	95,031
							並行在来線における貨物鉄道輸送に係る調整金 (注) 2	18,078	未収入金	5,909

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

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

(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	254,612.79円	266,978.82円
1株当たり当期純利益	17,785.37円	3,226.52円

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

2 1株当たり当期純利益の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	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)	6,758	1,226
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)	6,758	1,226
普通株式の期中平均株式数(株)	380,000	380,000

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

## ⑤【連結附属明細表】

## 【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率 (%)	担保	償還期限
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社第1回社債(グリーンボンド)	2022年 3月17日	10,000	10,000	0.374	一般担保	2032年 3月17日
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社第2回社債(グリーンボンド)	2022年 3月17日	10,000	10,000	0.849	一般担保	2042年 3月17日
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社第3回社債(グリーンボンド)	2023年 6月15日	5,000	5,000	0.761	一般担保	2033年 6月15日
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社第4回社債(グリーンボンド)	2023年 6月15日	5,000	5,000	1.370	一般担保	2043年 6月15日
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社第5回社債(グリーンボンド)	2024年 6月13日	7,000	7,000	1.228	一般担保	2034年 6月13日
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社第6回社債	2024年 6月13日	7,000	7,000	1.947	一般担保	2044年 6月13日
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社第7回社債	2025年 6月11日	—	5,000	1.854	一般担保	2035年 6月11日
日本貨物鉄道(株)	日本貨物鉄道株式会社第8回社債(グリーンボンド)	2025年 6月11日	—	5,000	2.757	一般担保	2045年 6月9日
合計	—	—	44,000	54,000	—	—	—

(注) 連結決算日後5年間の償還予定額はありません。

【借入金等明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	410	1,170	1.58	—
1年以内に返済予定の長期借入金	14,820	19,783	0.82	—
1年以内に返済予定のリース債務	235	269	—	—
長期借入金（1年以内に返済予定のものを除く）	175,410	171,383	0.34	2027年4月1日～ 2046年3月31日
リース債務（1年以内に返済予定のものを除く）	641	812	—	2027年4月1日～ 2032年11月1日
その他有利子負債				
預り保証金	28,058	26,171	0.17	2026年4月1日～ 2095年9月14日
合計	219,575	219,590	—	—

- (注) 1 平均利率については、借入金等の当期末残高に対する加重平均利率を記載しております。なお、リース債務の平均利率については、リース料総額に含まれる利息相当額を控除する前の金額でリース債務を連結貸借対照表に計上しているため、記載しておりません。
- 2 1年以内に返済予定の長期借入金の当期末残高のうち5,266百万円、長期借入金（1年以内に返済予定のものを除く）の当期末残高のうち95,031百万円については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入であり、それぞれ無利子となっております。また、その他の有利子負債のうち預り保証金は、当初受入れから10年間無利子となっております。
- 3 長期借入金、リース債務及びその他有利子負債（1年以内に返済予定のものを除く）の連結決算日後5年以内における1年ごとの返済予定額は次のとおりであります。

	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	19,061	18,165	17,911	18,901
リース債務	206	169	135	90
その他の有利子負債	5,170	3,030	1,759	2,226

【資産除去債務明細表】

当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における資産除去債務の金額が、当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、資産除去債務明細表の作成を省略しております。

(2) 【その他】

当連結会計年度における半期情報等

	中間連結会計期間	当連結会計年度
営業収益（百万円）	100,416	207,605
税金等調整前中間（当期）純利益（百万円）	1,061	2,413
親会社株主に帰属する中間（当期）純利益（百万円）	319	1,226
1株当たり中間（当期）純利益（円）	841.45	3,226.52

## 2 【財務諸表等】

### (1) 【財務諸表】

#### ① 【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	28,412	31,565
未収運賃	13,747	13,483
未収金	7,624	6,849
未収還付法人税等	-	340
未収消費税等	-	371
未収収益	526	541
販売用不動産	※4 1,379	※4 3,306
商品	1	1
仕掛品	28	1
貯蔵品	5,935	7,451
前払金	1,223	1,247
前払費用	733	809
その他の流動資産	※1 107	※1 110
流動資産合計	59,717	66,079
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	680,858	684,698
減価償却累計額	△420,121	△426,790
有形固定資産（純額）	260,736	257,908
無形固定資産	2,880	3,709
計	※2 263,616	※2 261,618
関連事業固定資産		
有形固定資産	97,391	101,831
減価償却累計額	△50,651	△52,389
有形固定資産（純額）	46,739	49,442
無形固定資産	0	0
計	※2,※4 46,740	※2,※4 49,443
各事業関連固定資産		
有形固定資産	24,900	24,350
減価償却累計額	△17,164	△16,650
有形固定資産（純額）	7,735	7,700
無形固定資産	1,101	788
計	※2 8,837	※2 8,489
建設仮勘定		
鉄道事業	10,642	13,723
関連事業	458	385
各事業関連	486	24
計	11,587	14,133
投資その他の資産		
関係会社株式	10,409	10,409
投資有価証券	1,593	1,425
長期貸付金	490	512
長期前払費用	727	1,237
繰延税金資産	8,896	9,209
その他の投資等	5,286	5,716
貸倒引当金	△527	△501
投資その他の資産合計	26,876	28,010
固定資産合計	357,658	361,694
資産合計	417,376	427,773

(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)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
1年内返済予定の長期借入金	8,762	13,470
1年内返済予定支配株主からの長期借入金	4,042	5,266
リース債務	3,602	3,848
未払金	25,897	24,931
未払費用	745	882
未払法人税等	798	280
未払消費税等	816	—
預り金	855	782
前受金	10,700	12,070
前受収益	2,167	2,102
賞与引当金	3,692	3,830
環境対策引当金	66	0
資産除去債務	709	26
その他の流動負債	2,004	1,829
流動負債合計	64,862	69,324
固定負債		
社債	44,000	54,000
長期借入金	77,071	68,600
支配株主からの長期借入金	90,881	95,031
リース債務	5,707	7,680
退職給付引当金	38,848	39,224
役員退職慰労引当金	306	286
環境対策引当金	4	2
資産除去債務	104	253
預り保証金	24,543	22,870
その他の固定負債	3,958	3,634
固定負債合計	285,425	291,585
負債合計	350,288	360,909
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	19,000	19,000
資本剰余金		
資本準備金	15,300	15,300
資本剰余金合計	15,300	15,300
利益剰余金		
その他利益剰余金		
圧縮積立金	13,471	12,256
繰越利益剰余金	19,114	20,071
利益剰余金合計	32,586	32,327
株主資本合計	66,886	66,628
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	201	235
評価・換算差額等合計	201	235
純資産合計	67,088	66,863
負債純資産合計	417,376	427,773

## ②【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		
貨物運輸収入	122,961	123,896
運輸雑収	21,483	21,938
鉄道事業営業収益合計	※1 144,445	※1 145,835
営業費		
運送営業費	119,764	123,756
一般管理費	8,700	9,235
諸税	6,464	6,604
減価償却費	19,612	19,810
鉄道事業営業費合計	154,542	159,406
鉄道事業営業損失(△)	△10,096	△13,571
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸事業収入	16,290	15,847
不動産販売事業収入	1,529	5,790
雑収入	22	48
関連事業営業収益合計	※1 17,842	※1 21,686
営業費		
売上原価	2,252	2,195
販売費及び一般管理費	647	684
諸税	1,713	1,805
減価償却費	2,464	2,334
関連事業営業費合計	7,077	7,020
関連事業営業利益	10,764	14,666
全事業営業利益	668	1,095
営業外収益		
受取利息	17	158
受取配当金	48	61
物品売却益	※1 350	※1 320
雑収入	54	53
営業外収益合計	471	594
営業外費用		
支払利息	830	742
社債利息	406	636
貸倒引当金繰入額	490	-
雑支出	285	307
営業外費用合計	2,012	1,685
経常利益又は経常損失(△)	△872	3
特別利益		
固定資産売却益	※2 5,285	※2 365
工事負担金等受入額	※3 8,585	※3 530
投資有価証券売却益	-	228
その他	194	10
特別利益合計	14,066	1,135

(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)
特別損失		
固定資産除却損	※4 1,028	※4 868
固定資産圧縮損	※5 2,979	※5 96
減損損失	114	51
輪軸組立関連損失	522	-
環境対策費	※6 206	※6 122
その他	514	105
特別損失合計	5,366	1,243
税引前当期純利益又は税引前当期純損失 (△)	7,827	△104
法人税、住民税及び事業税	619	481
法人税等調整額	1,906	△327
法人税等合計	2,526	154
当期純利益又は当期純損失 (△)	5,301	△258

【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)	
I 鉄道事業営業費	※1				
1 運送営業費					
(1) 人件費		38,245		38,640	
(2) 経費		81,518		85,116	
計			119,764		123,756
2 一般管理費					
(1) 人件費		4,091		4,214	
(2) 経費		4,609		5,020	
計			8,700		9,235
3 諸税			6,464		6,604
4 減価償却費		19,612		19,810	
鉄道事業営業費合計			154,542		159,406
II 関連事業営業費	※2				
1 売上原価			2,252		2,222
2 販売費及び一般管理費					
(1) 人件費		332		336	
(2) 経費		314		347	
計			647		684
3 諸税			1,713		1,805
4 減価償却費		2,464		2,307	
関連事業営業費合計			7,077		7,020
全事業営業費合計			161,619		166,426

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

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 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 鉄道事業営業費 運送営業費		
給与	22,675	23,696
鉄道線路使用料	17,392	18,797
業務委託費	16,769	16,998
修繕費	19,884	22,535
動力費	17,254	15,826
※2 関連事業営業費 売上原価		
業務委託費	1,144	1,139
修繕費	469	682
販売用不動産減価償却費	-	27
3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額等		
賞与引当金繰入額	3,692	3,830
退職給付費用	1,596	982
役員退職慰労引当金繰入額	78	73

③【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			株主資本合計
		資本準備金	その他利益剰余金		利益剰余金合計	
			圧縮積立金	繰越利益剰余金		
当期首残高	19,000	15,300	8,918	18,366	27,285	61,585
当期変動額						
圧縮積立金の積立			5,180	△5,180	—	—
圧縮積立金の取崩			△461	461	—	—
税率変更による積立金の調整額			△165	165	—	—
当期純利益				5,301	5,301	5,301
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						
当期変動額合計	—	—	4,553	747	5,301	5,301
当期末残高	19,000	15,300	13,471	19,114	32,586	66,886

	評価・換算差額等		純資産合計
	その他有価証券評価差額金	評価・換算差額等合計	
当期首残高	293	293	61,879
当期変動額			
圧縮積立金の積立			—
圧縮積立金の取崩			—
税率変更による積立金の調整額			—
当期純利益			5,301
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△92	△92	△92
当期変動額合計	△92	△92	5,208
当期末残高	201	201	67,088

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					株主資本合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金		利益剰余金 合計	
		資本準備金	その他利益剰余金			
			圧縮積立金	繰越利益 剰余金		
当期首残高	19,000	15,300	13,471	19,114	32,586	66,886
当期変動額						
圧縮積立金の積立			430	△430	—	—
圧縮積立金の取崩			△1,645	1,645	—	—
当期純損失（△）				△258	△258	△258
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）						
当期変動額合計	—	—	△1,215	956	△258	△258
当期末残高	19,000	15,300	12,256	20,071	32,327	66,628

	評価・換算差額等		純資産合計
	その他有価証 券評価差額金	評価・換算 差額等合計	
当期首残高	201	201	67,088
当期変動額			
圧縮積立金の積立			—
圧縮積立金の取崩			—
当期純損失（△）			△258
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	34	34	34
当期変動額合計	34	34	△224
当期末残高	235	235	66,863

## 【注記事項】

(重要な会計方針)

### 1 有価証券の評価基準及び評価方法

#### (1) 満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）によっております。

#### (2) 子会社株式及び関連会社株式

移動平均法による原価法によっております。

#### (3) その他有価証券

##### ① 市場価格のない株式等以外のもの

時価法（評価差額は、全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定）によっております。

##### ② 市場価格のない株式等

移動平均法による原価法によっております。

##### ③ 投資有価証券有限責任組合及びそれに類する組合への出資（金融商品取引法第2条第2項により有価証券とみなされるもの）

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

### 2 デリバティブの評価基準及び評価方法

時価法によっております。

### 3 棚卸資産の評価基準及び評価方法

#### (1) 販売用不動産

個別法に基づく原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）によっております。

#### (2) 貯蔵品その他

主として移動平均法に基づく原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）によっております。

### 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）

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

なお、主な耐用年数は次のとおりであります。

建物及び構築物 3～60年

車両 10～30年

船舶 14年

機械装置 5～17年

工具器具備品 2～20年

#### (2) 無形固定資産（リース資産を除く）

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

#### (3) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零（リース契約に残価保証の取決めがある場合は、当該残価保証額）とする定額法によっております。

#### (4) 長期前払費用

均等償却によっております。

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

### 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おります。

## 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、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しております。

### (2) 賞与引当金

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

### (3) 環境対策引当金

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

### (4) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき、当事業年度末において発生していると認められる額を計上しております。

#### ① 退職給付見込額の期間帰属方法

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

#### ② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（14年）による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（14年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しております。

### (5) 役員退職慰労引当金

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

## 7 収益及び費用の計上基準

### (1) 収益の計上基準

#### ① 収益の認識方法

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

ステップ1：顧客との契約を識別する。

ステップ2：契約における履行義務を識別する。

ステップ3：取引価格を算定する。

ステップ4：取引価格を契約における別個の履行義務に配分する。

ステップ5：履行義務を充足した時に又は充足するにつれて収益を認識する。

#### ② 主な取引における収益の認識

当社は、主に貨物鉄道輸送事業を行っており、顧客に対して積荷を着地まで輸送する義務を負っています。輸送期間の経過に伴い荷物は発地点から着地点に移動・近接し顧客はその便益を享受できることから、一定の期間にわたり履行義務が充足されると判断し、輸送期間に応じた進捗度に基づき収益の認識をしています。また、貨物鉄道輸送事業における取引の対価は、財又はサービスを顧客に移転する時点からおおむね1～2カ月以内に受領しており、重要な金融要素は含んでおりません。不動産の販売は、顧客との契約に基づき不動産の引渡しを行う義務を負っており、当該引渡し時点で収益を認識します。不動産の販売における取引の対価はその一部を前受金として受領しますが、残額は収益計上となる物件の引き渡し時点で受領しております。

### (2) 特別目的会社への不動産売却に係る計上基準

「特別目的会社を活用した不動産の流動化に係る譲渡人の会計基準」（移管指針第10号）の対象となる不動産（不動産信託受益権を含む。）の譲渡については、当該基準に基づき、収益を認識しています。

### (3) リース取引に係る計上基準

不動産賃貸収益は、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号）に基づき、賃貸借契約期間にわたって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

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

(2)ヘッジ手段とヘッジ対象

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

(3)ヘッジ方針

内部規程に基づき、ヘッジ対象に係る金利変動リスクをヘッジしております。

(4)ヘッジ有効性評価の方法

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

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

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

当該実務対応報告を適用しているヘッジ関係の内容は、以下のとおりです。

- (1) ヘッジ会計の方法・・・金利スワップの特例処理
- (2) ヘッジ手段・・・・・・・・金利スワップ
- (3) ヘッジ対象・・・・・・・・借入金利
- (4) ヘッジ取引の種類・・・キャッシュ・フローを固定するもの

9 その他の財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

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

(2) 工事負担金等の圧縮記帳の会計処理

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

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

損益計算書においては、工事負担金等受入額を収用等に伴う受入額も含めて「工事負担金等受入額」として特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を収用等に伴う圧縮額も含めて「固定資産圧縮損」として特別損失に計上しております。

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

	前事業年度 (自 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)
特別利益に計上した「工事負担金等受入額」のうち収用等に伴う受入額を除いた額	509百万円	243百万円
特別損失に計上した「固定資産圧縮損」のうち収用等に伴う圧縮額を除いた額	494百万円	42百万円

(重要な会計上の見積り)

(固定資産の減損)

(1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前事業年度	当事業年度
減損損失	114	51
有形固定資産	326,800	329,184

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

(1) の金額の算出方法等は、連結財務諸表「注記事項(重要な会計上の見積り)(固定資産の減損)」の内容と同一であります。

(貸借対照表関係)

※1 担保提供資産

担保に供している資産は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
その他の流動資産	10百万円	10百万円

当該担保提供資産は、宅地建物取引業法第25条に基づく営業保証金であり、対応する債務はありません。

上記以外の担保に供している資産は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
当社の総財産を社債44,000百万円 の一般担保に供しています。	44,000百万円	54,000百万円
当社の総財産を社債54,000百万円 の一般担保に供しています。	54,000百万円	54,000百万円

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

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
	19,175百万円	19,149百万円

3 保証債務

次の会社について、金融機関からの借入に対し、債務保証を行っております。

債務保証

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
京葉臨海鉄道(株)	2,480百万円	2,303百万円
北九州貨物鉄道施設保有(株)	1,507百万円	1,366百万円
水島臨海鉄道(株)	154百万円	77百万円
計	4,141百万円	3,746百万円

※4 保有目的の変更による固定資産から棚卸資産(販売用不動産)への振替額は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
	1,091百万円	429百万円

5 当座借越契約および貸出コミットメントライン

当社は、運転資金の効率的な調達を行うため、当座借越契約を締結しております。

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

これらの契約に基づく借入未実行残高は、次のとおりであります。

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
当座借越極度額	52,000百万円	52,000百万円
貸出コミットメントラインの総額	15,000百万円	15,000百万円
借入実行残高	－百万円	－百万円
借入未実行残高	67,000百万円	67,000百万円

(損益計算書関係)

※1 関係会社との取引高は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 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)
営業収益	61,195百万円	62,123百万円
物品売却益	242百万円	188百万円

※2 固定資産売却益の主な内訳は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 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) 千葉タ土地売却	5,023百万円	(1) 旧直方知古社宅用地売却 188百万円
(2) 名古屋港線用地譲渡	53百万円	(2) 新発田駅用地譲渡 117百万円

※3 工事負担金等受入額の主な内訳は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 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) 東小倉用地売却	2,969百万円	(1) JR西日本用地交換 200百万円
(2) 仙台タ移転工事(圧縮未決算勘定戻入分)	2,120百万円	(2) 名古屋港用地譲渡 173百万円
(3) 仙台タ移転工事	1,559百万円	
(4) 向日町駅再開発事業に伴う補償	826百万円	

※4 固定資産除却損の主な内訳は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 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) 新南陽軌道撤去	336百万円	(1) 新南陽軌道撤去 209百万円
(2) 牛田社宅撤去工事	247百万円	(2) 旧直方知古社宅撤去 127百万円
(3) 西浜松駅貨物上屋改修	119百万円	(3) 旧苗穂社宅撤去 84百万円

※5 固定資産圧縮損の主な内訳は、次のとおりであります。

	前事業年度 (自 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) 仙台タ移転工事	1,559百万円	(1) フレシア立川補助金 30百万円
(2) 向日町駅再開発事業の権利返還	825百万円	(2) 会津若松用地交換 17百万円
(3) 沼津駅用地換地処分	422百万円	(3) 富士駅用地交換 14百万円

※6 環境対策費の主な内訳は、次のとおりであります。

	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)
(1) PCB処分費用	182百万円	(1) 土壌汚染対策費 54百万円
(2) アスベスト撤去工事	23百万円	(2) PCB処分費用 41百万円
		(3) アスベスト撤去工事 24百万円

(有価証券関係)

前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

子会社株式及び関連会社株式 (貸借対照表計上額は子会社株式7,092百万円、関連会社株式3,317百万円) は、市場価格のない株式等であるため、記載しておりません。

当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

子会社株式及び関連会社株式 (貸借対照表計上額は子会社株式7,092百万円、関連会社株式3,317百万円) は、市場価格のない株式等であるため、記載しておりません。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

(単位: 百万円)

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	12,234	12,363
賞与引当金	1,130	1,207
前受金 (経費補償金)	949	921
環境対策引当金	21	1
建設協力金	205	172
資産除去債務	250	88
未払事業税	91	58
ゴルフ会員権評価損	49	36
その他	727	659
繰延税金資産小計	15,660	15,509
評価性引当額	△486	△505
繰延税金資産合計	15,174	15,003
繰延税金負債		
圧縮積立金	△6,184	△5,641
その他	△92	△152
繰延税金負債合計	△6,277	△5,794
繰延税金資産の純額	8,896	9,209

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異の原因となった主な項目別の内訳

	前事業年度 (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)	30.62%	税引前当期純損失を計上 しているため記載してお りません。
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.26%	
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△0.08%	
法人住民税均等割	2.09%	
評価性引当額の増減	1.12%	
寄付金の損金不算入額	0.84%	
税率変更による差異	△2.66%	
法人税額の特別控除額	△0.01%	
その他	0.09%	
税効果会計適用後の法人税等の負担率	32.27%	

(収益認識関係)

顧客との契約から生ずる収益を理解するための基礎となる情報は、連結財務諸表「注記事項（収益認識関係）」に同一の内容を記載しているため、注記を省略しております。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

④【附属明細表】

【有価証券明細表】

有価証券の金額が資産の総額の100分の1以下であるため、有価証券明細表の作成を省略しております。

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価償却累計額又は償却累計額 (百万円)	当期償却額 (百万円)	差引当期末残高 (百万円)
有形固定資産							
土地	37,934	2,547	474	40,007	-	-	40,007
建物	239,352	5,831	2,122	243,061	141,631	6,398	101,430
構築物	147,691	3,435	987 (51)	150,139	95,132	2,016	55,007
車両	316,940	2,791	7,409	312,321	217,745	7,736	94,576
船舶	216	1	-	218	48	28	169
機械装置	21,949	947	224	22,672	18,899	654	3,772
工具・器具・備品	39,065	6,732	3,338	42,459	22,372	3,919	20,087
建設仮勘定	11,587	21,095	18,549	14,133	-	-	14,133
有形固定資産計	814,737	43,383	33,106 (51)	825,014	495,830	20,754	329,184
無形固定資産							
地上権	120	0	-	120	-	-	120
施設利用権	1,146	0	1	1,145	1,144	0	0
ソフトウェア	18,222	6,468	5,073	19,617	15,259	1,363	4,358
その他	39	-	6	32	12	-	19
無形固定資産計	19,528	6,468	5,081	20,916	16,416	1,363	4,499
長期前払費用	1,307	705	94	1,918	680	157	1,237

(注) 1 当期減少額のうち、固定資産の減損による減少額を( )で表示しております。

(注) 2 当期増減額の主なものは、次のとおりであります。

1 土地の増減額

賃貸用事業資産の取得(リードシー片瀬江の島ビル) 1,411百万円  
土地の減少額は、主として工事負担金等による圧縮によるものであります。

2 建物の増減額

旧天王寺社宅用地における賃貸住宅新設 1,265百万円  
建物の減少額は、主として除却によるものであります。

3 構築物の増減額

鉄まくらぎ・分岐器交換及び軌道変位抑制工事 413百万円  
構築物の減少額は、主として工事負担金等による圧縮によるものであります。

4 車両の増減額

機関車の新製(E F 210形式) 2,434百万円  
車両の減少額は、主として売却によるものであります。

5 工具・器具・備品の増減額

コンテナの新製 3,242百万円  
荷役機械の新製 2,505百万円  
工具・器具・備品の減少額は、主として除却によるものであります。

6 建設仮勘定の増減額 建設仮勘定の増加額は、沼津貨物駅新設工事1,326百万円ほかに係るものであり、減少額は、偏積防止対策574百万円ほかの振替額であります。

7 無形固定資産の増減額	
IT - FRENS/FRENS/NETSの刷新	1,396百万円

【引当金明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (目的使用) (百万円)	当期減少額 (その他) (百万円)	当期末残高 (百万円)
貸倒引当金	527	—	26	—	501
賞与引当金	3,692	3,830	3,692	—	3,830
環境対策引当金	71	5	62	11	3
役員退職慰労引当金	306	73	92	—	286

(注) 環境対策引当金の当期減少額(その他)11百万円は、PCB廃棄物に係る処理費用見積額減少による取崩しであります。

(2) 【主な資産及び負債の内容】

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しております。

(3) 【その他】

該当事項はありません。

## 第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から3月31日まで
定時株主総会	6月中
基準日	3月31日
株券の種類	1株券、10株券、100株券、1,000株券及び1万株券並びにその他必要券種
剰余金の配当の基準日	—
1単元の株式数	—
株式の名義書換え	
取扱場所	東京都港区港南一丁目8番15号Wビル 日本貨物鉄道株式会社本社
株主名簿管理人	—
取次所	—
名義書換手数料	無料
新券交付手数料	—
単元未満株式の買取り	—
取扱場所	—
株主名簿管理人	—
取次所	—
買取手数料	—
公告掲載方法	官報及び日本経済新聞
株主に対する特典	—

## 第7【提出会社の参考情報】

### 1【提出会社の親会社等の情報】

当社は、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

### 2【その他の参考情報】

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

(1) 有価証券報告書およびその添付書類ならびに確認書	事業年度	自	2024年4月1日	2025年6月19日
	(第38期)	至	2025年3月31日	関東財務局長に提出。
(2) 半期報告書	第39期	自	2025年4月1日	2025年11月11日
		至	2025年9月30日	関東財務局長に提出。
(3) 訂正発行登録書				2025年5月14日
				2026年5月20日
				関東財務局に提出

## 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

2026年6月24日

日本貨物鉄道株式会社

取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人

東京事務所

指定有限責任社員  
業務執行社員

公認会計士

川 端 美 穂

指定有限責任社員  
業務執行社員

公認会計士

田 原 諭

## <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」に掲げられている日本貨物鉄道株式会社の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、日本貨物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。

貨物運輸収入に関する収益認識の正確性	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>日本貨物鉄道株式会社及び連結子会社は鉄道ロジスティクス事業として、貨物鉄道輸送を中心とした総合物流事業を展開している。連結財務諸表の注記事項（収益認識関係）に記載のとおり、鉄道ロジスティクス事業の貨物運輸収入における外部顧客への売上高は151,713百万円であり、売上高全体の73.1%を占めており、その大半は日本貨物鉄道株式会社の貨物運輸収入である。</p> <p>貨物運輸収入はコンテナ輸送と車扱輸送に大別されるが、これらの収益計上はいずれも極めて大量の貨物の取扱いによるものであり、また運賃計算の方法も顧客との契約ごとに複数の算出方法が存在している。それらの情報は、複数のITシステムを経て最終的に会計システムへ相互連携される仕組みとなっており、貨物運輸収入の計上は、自動化された内部統制の有効性を含めITシステムに高度に依拠している。</p> <p>貨物運輸収入の収益計上が正確に行われるためには、関連するITシステムが適切に整備され、かつ運用されていることが極めて重要であり、その有効性の検討に当たっては、IT専門家の関与が必要と判断した。</p> <p>以上から、当監査法人は、貨物運輸収入に関する収益認識の正確性が、当連結会計年度の連結財務諸表監査において特に重要であり、監査上の主要な検討事項に該当すると判断した。</p>	<p>当監査法人は、貨物運輸収入に関する収益認識の正確性を評価するため、監査法人内のITの専門家と連携して、主に以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 貨物運輸収入の収益認識に関連するITシステム及び会計システム相互間のデータの整合性を確認することにより、インターフェースに関する業務処理統制の有効性を評価した。</li> <li>● ITシステム内で行われている運賃の自動計算処理について、主な契約種別ごとに実際のコンテナ輸送実績のデータを用いて監査人自ら再計算を行い、自動計算処理の業務処理統制の有効性を評価した。</li> <li>● 会計システム内で行われている貨物運輸収入に対応する入金自動消込処理について、システムの仕様を確認するとともに実際の消込処理に係るデータを追跡照合し、自動消込処理の業務処理統制の有効性を評価した。</li> <li>● 上記の業務処理統制が連結会計期間を通じて一貫して運用されていることを確認するため、関連する各ITシステムに係るアクセス管理、システム変更管理、システム運用管理等のIT全般統制の有効性を評価した。</li> </ul> <p>また、以上のITシステムの業務処理統制の有効性を検討する監査手続に加えて、貨物運輸収入からサンプリングにより取引を抽出し、関連する証憑書類と突合した。</p>

#### その他の記載内容

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

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

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

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

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

#### 連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

## 連結財務諸表監査における監査人の責任

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

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

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

## <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)が別途保管しております。

2. XBR Lデータは監査の対象には含まれていません。

# 独立監査人の監査報告書

2026年6月24日

日本貨物鉄道株式会社

取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人

東京事務所

指定有限責任社員  
業務執行社員

公認会計士

川 端 美 穂

指定有限責任社員  
業務執行社員

公認会計士

田 原 諭

## <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」に掲げられている日本貨物鉄道株式会社の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、日本貨物鉄道株式会社の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。

#### （貨物運輸収入に関する収益認識の正確性）

個別財務諸表の監査報告書に記載すべき監査上の主要な検討事項「貨物運輸収入に関する収益認識の正確性」は、連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項「貨物運輸収入に関する収益認識の正確性」と実質的に同一の内容である。このため、個別財務諸表の監査報告書では、これに関する記載を省略する。

### その他の記載内容

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

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

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

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

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

#### 財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

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

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

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

#### 財務諸表監査における監査人の責任

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

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

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

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

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

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