

平成31年3月期 中間決算概要

2018年（平成30年）10月30日

日本貨物鉄道株式会社

- 1. 平成31年3月期 中間決算**
(参考) 平成30年7月豪雨の影響 等
- 2. 平成31年3月期 業績見通し**
- 3. 総合物流企業への発展を目指して**
(主な個別プロジェクト 進捗状況)

1. 平成31年3月期 中間決算

1. 平成31年3月期 中間決算

連結経営成績

(単位:億円、単位未満切捨て)

	30年3月期 中間期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前年同期	
			増減	%
営業収益	935	880	—55	—5.9
営業費用	881	870	—11	—1.3
営業利益	53	9	—43	—81.6
経常利益	45	5	—39	—87.5
親会社株主に帰属する 中間純利益	34	—13	—48	-

- これまでのモータルシフトの流れを止めることなく営業展開を進める中、営業収益は、「平成30年7月豪雨」等の自然災害の影響により、単体の運輸収入および子会社の利用運送事業収入が大幅に減少し**減収**。なお単体における保険等により40億円を補てん。
- こうした影響により営業利益、経常利益ともに**減益**となったものの、**黒字を確保**。
- 親会社株主に帰属する中間純利益は、「平成30年7月豪雨」の対応に伴う費用(21億円)を災害損失として特別損失に計上したこと等により**赤字**。

1. 平成31年3月期 中間決算

セグメント別状況

(単位:億円、単位未満切捨て)

		30年3月期 中間期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前年同期	
				増減	%
鉄道ロジスティクス事業	売上高	831	771	-59	-7.2
	営業利益	0	-46	-47	-
不動産事業	売上高	104	112	+8	+7.8
	営業利益	51	55	+3	+7.6
その他	売上高	50	52	+2	+4.1
	営業利益	0	0	-0	-97.7

- 鉄道ロジスティクス事業は、単体の運輸収入および子会社の利用運送事業収入の減等により**減益**。
- 不動産事業は、単体の分譲マンション収入(茅ヶ崎)の増および子会社の賃貸収入等により**増益**。
- その他は、子会社における鉄道資材販売の増加とそれに伴う仕入費用の増加等により横ばい。

1. 平成31年3月期 中間決算

連結財政状況

(単位:億円、単位未満切捨て)

	30年3月期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前期末	
			増減	%
資 産	4,144	4,044	-99	-2.4
負 債	3,215	3,129	-85	-2.7
純 資 産	929	914	-14	-1.6

連結キャッシュ・フローの状況

(単位:億円、単位未満切捨て)

	30年3月期 中間期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前年同期	
			増減	%
営業活動によるキャッシュ・フロー	61	29	-31	-51.1
投資活動によるキャッシュ・フロー	-75	-43	+32	-
財務活動によるキャッシュ・フロー	7	34	+27	+371.0
現金及び現金同等物の増減額	-6	21	+28	-
現金及び現金同等物の期末残高	160	262	+102	+63.9

1. 平成31年3月期 中間決算

単体経営成績

(単位: 億円、単位未満切捨て)

	30年3月期 中間期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前年同期	
			増減	%
営業収益	761	712	-48	-6.4
営業費用	715	709	-5	-0.8
営業利益	46	3	-43	-92.2
経常利益	38	-3	-41	-
中間純利益	32	-18	-50	-

- 営業収益は、「平成30年7月豪雨」等の自然災害の影響により運輸収入が減少したこと等により**減収**。自然災害により100億円を超える減収が発生したものの、保険等により40億円を補てん。
- 営業利益、経常利益ともに**減益**となったものの、営業利益は**黒字を確保**。
- 中間純利益は、「平成30年7月豪雨」の対応に伴う費用(21億円)を災害損失として特別損失に計上したこと等により**赤字**。

1. 平成31年3月期 中間決算

事業別状況

(単位:億円、単位未満切捨て)

		30年3月期 中間期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前年同期		主な増減要因
				増減	%	
鉄道事業	営業収益	676	622	-54	-8.0	運輸収入の減等
	営業費用	680	672	-7	-1.2	動力費、人件費、変動費の減、 修繕費の増 等
	営業利益	-4	-50	-46	-	
関連事業	営業収益	85	90	+5	+5.9	分譲マンション収入の増 等
	営業費用	34	36	+2	+5.9	分譲マンション仕入経費の増 等
	営業利益	51	54	+3	+5.9	

1. 平成31年3月期 中間決算

単体財政状況

(単位:億円、単位未満切捨て)

	30年3月期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前期末		備考
			増減	%	
資 産	3,750	3,638	-112	-3.0	
負 債	3,037	2,942	-94	-3.1	当期末長期債務1,672億円(対前期末+35億円) ・有利子債務 728億円(対前期末 △8億円) ・無利子債務 943億円(対前期末+43億円)
純 資 産	713	695	-18	-2.5	

単体キャッシュ・フローの状況

(単位:億円、単位未満切捨て)

	30年3月期 中間期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前年同期	
			増減	%
営業活動によるキャッシュ・フロー	61	15	-45	-74.7
投資活動によるキャッシュ・フロー	-68	-42	+26	-
財務活動によるキャッシュ・フロー	-20	18	+38	-
現金及び現金同等物の増減額	-27	-8	+19	-
現金及び現金同等物の期末残高	73	169	+96	+131.5

1. 平成31年3月期 中間決算

品目別輸送実績表

(単位:千トン、単位未満切捨て)

	30年3月期 中間期 実績	31年3月期 中間期 実績	対前年同期	
			増減	%
輸 送 量	14,957	13,243	-1,713	-11.5
コンテナ	10,995	9,268	-1,726	-15.7
農産品・青果物	847	707	-140	-16.6
化学工業品	1,043	859	-184	-17.6
化学薬品	725	600	-124	-17.2
食料工業品	1,950	1,700	-250	-12.8
紙・パルプ	1,480	1,198	-281	-19.0
他工業品	791	671	-119	-15.1
積合せ貨物	1,388	1,191	-197	-14.2
自動車部品	421	335	-85	-20.3
家電・情報機器	219	182	-36	-16.8
エコ関連物資	244	208	-36	-14.9
その他	1,882	1,613	-269	-14.3
車 扱	3,961	3,975	+13	+0.3
石油	2,603	2,619	+16	+0.6
セメント・石灰石	632	663	+30	+4.9
車両	396	387	-8	-2.2
その他	329	304	-25	-7.7

「平成30年7月豪雨」の影響 等

「平成30年7月豪雨」に伴う貨物列車運転状況

○：貨物駅
●：旅客駅



※地図データ: Google

※(夕)は「貨物ターミナル」の略

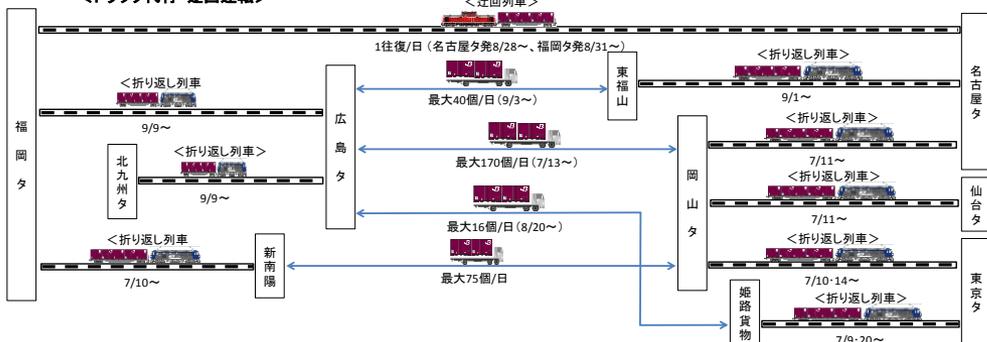
- 不通期間: 平成30年7月5日～10月12日の100日間
(不通区間における1日当たり輸送量: 約3万トン(全社輸送量約9万トンの約33%))
- 運休本数: 4,421本(コンテナ列車4,359本、車扱列車62本)
- 施設被害等: 線路設備冠水、機関区浸水 等

大阪府北部地震(6月)、台風21号(9月)、平成30年北海道胆振東部地震(9月)等の影響により、
上期(30年4～9月)は運休本数5,007本、**減収額102億円**

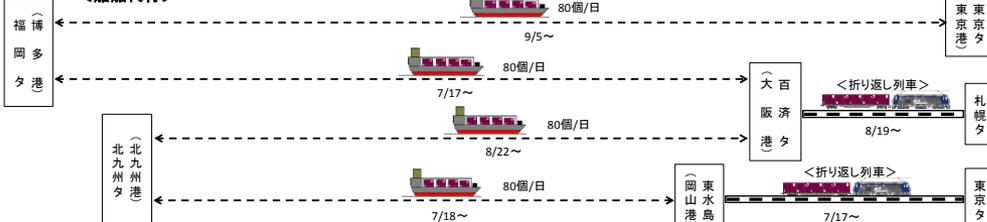
「平成30年7月豪雨」に伴う代行輸送・迂回運転の取組み

- 全国の利用運送事業者各社およびJR西日本、関係行政によるご協力のもと、代行輸送・迂回輸送を実施。
- 今後、代行輸送体制のあり方を含め、自然災害の発生を想定して対応策の検討するとともに、災害予防の強化を関係各所に要請していく。

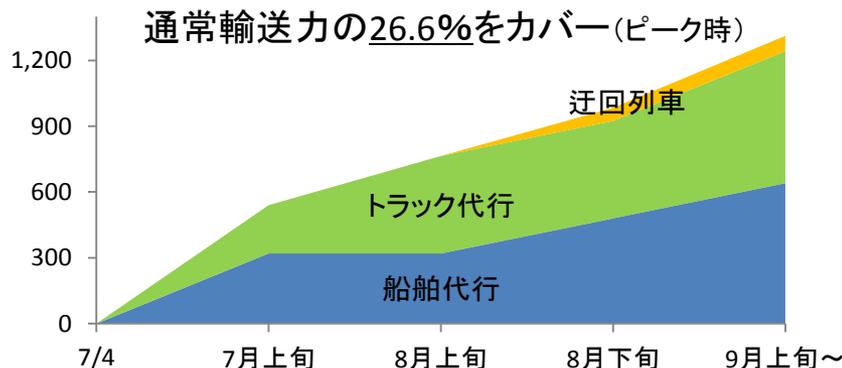
<トラック代行・迂回運転>



<船舶代行>



代替輸送力の推移 (単位: 12ft個/日)



代行輸送・迂回輸送実績: 59,077個 (12ft換算)
 対応経費: 21億円 (代行経費20億円、その他経費1億円)



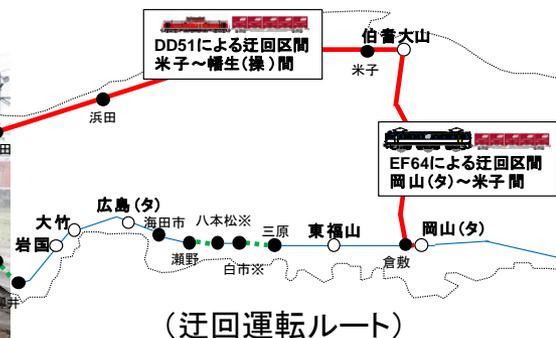
トラック代行



船舶代行



迂回輸送



(迂回運転ルート)

2. 平成31年3月期 業績見通し

2. 平成31年3月期 業績見通し

連結

(単位:億円、単位未満切捨て)

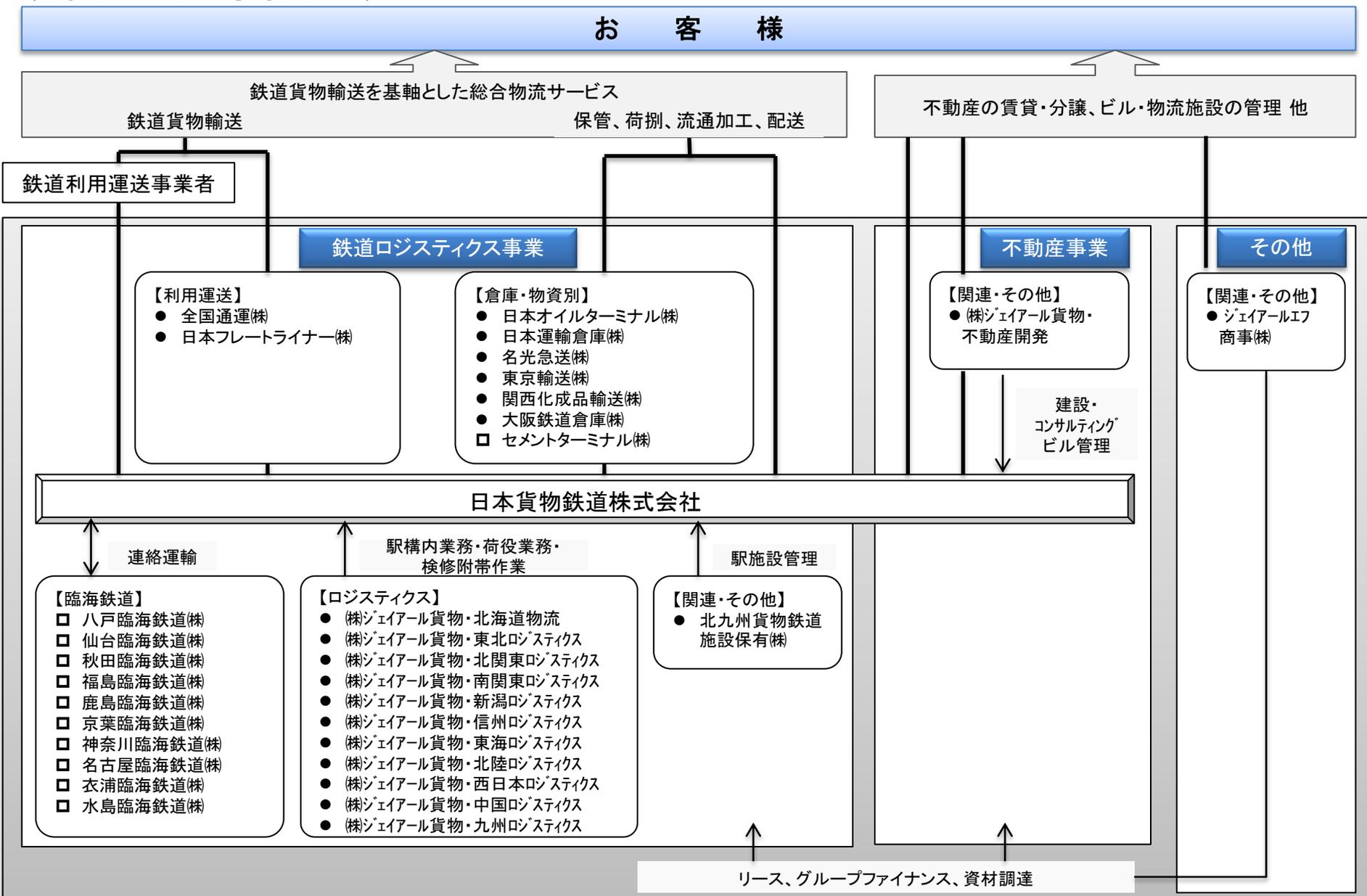
	30年3月期 実績	31年3月期 見通し	対前年同期		31年3月期 前回見通し (H30.4.27)
			増減	%	
営業収益	1,945	1,901	-43	-2.3	2,001
営業利益	122	29	-92	-76.0	117
経常利益	104	12	-91	-87.9	100
親会社株主に帰属する 当期純利益	76	-28	-105	-	69

単体

営業収益	1,582	1,538	-44	-2.8	1,638
営業利益	108	19	-89	-82.0	105
経常利益	91	4	-87	-95.6	89
当期純利益	72	-31	-104	-	64

- 連結営業収益は、「平成30年7月豪雨」等の自然災害の影響により**減収**、連結営業利益、連結経常利益も**減益**を見込むが**黒字確保**の見込み。
- 親会社株主に帰属する当期純利益は、「平成30年7月豪雨」の対応に伴う費用(災害損失21億円)のほか、単体における東京レールゲートWEST開発に伴う撤去費等(計23億円)を特別損失に計上すること等により**赤字**の見込み。
- 中間期では自然災害等の影響により大幅な減益となったが、**お客様の信頼回復と収入挽回に全力を尽くし**、モーダルシフトの流れやお客ニーズを捉えた積極的な営業活動を展開と山陽線不通によりご迷惑をおかけした**お客様へのフォローを継続**して行い、業績回復を目指す。

〔当社グループの事業系統図〕



3. 総合物流企業への発展を目指して (主な個別プロジェクト 進捗状況)

3. 総合物流企業への発展を目指して (主な個別プロジェクト 進捗状況)

■ 鉄道輸送サービスの状況

- お客様のニーズに合った利便性の高い輸送サービスを提供するため、**列車の新設や需要が旺盛な区間への輸送力付け替えを積極的に推進**。30年3月ダイヤ改正では、関西～東北間で積合せ貨物等の輸送のためコンテナ列車を新設、九州～関東間で自動車部品輸送を開始したほか、関東から九州向けの輸送力を増強。
- また、トラックドライバー不足や輸送効率化の流れから、共同輸送の取組みが広がっており、関西～北陸間の同業2社、北海道地区における同業4社に続き、**30年4月より関西・中国～九州間においても同業4社による共同輸送を開始**。
- 相次いで発生した自然災害の影響により、上期においては大幅な減収が発生したものの、長期にわたり不通となっていた山陽線が30年10月13日より全線運転再開となったため、引き続き、モーダルシフトの流れやお客様ニーズを確実に捉えた積極的な営業活動を展開し、収入確保に取り組む。
- 今後も、良質な物流サービスを今後も継続的に提供し続けるため、**30年10月より当社として初めての基本運賃改定を実施**。お客様のご理解のもと、着実に実行していく。
- また、山陽線不通によりご迷惑をおかけしたお客様へのフォローを継続して行うほか、今回の災害で代行輸送体制のあり方についても検討を進める。



西濃運輸専用列車(一部貸切)



西濃運輸専用列車 出発式

3. 総合物流企業への発展を目指して (主な個別プロジェクト 進捗状況)

■ 東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクト

- 東京貨物ターミナル駅(東京都品川区)を、**鉄道を基軸とした総合物流サービスを提供できる物流拠点**として整備するとともに、**新たな鉄道貨物輸送需要を創出していくこと**を目指し、「**東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクト**」を推進。
- 東京貨物ターミナル駅構内に**国内最大規模のマルチテナント型物流施設「東京レールゲートWEST・EAST」**を建設予定。**(30年9月 WEST着工)**
- 鉄道利用運送事業者をはじめ、国際フォワーダー、倉庫会社、総合商社、大手顧客等、幅広い業種から大きな関心をいただいております、精力的にリーシングを展開中。



計画地
(約107,000㎡)

以前の東京貨物ターミナル駅



東京レールゲートWEST起工式
(H30.8.27)



東京レールゲートWEST
完成予想図



東京レールゲートWEST
(32年3月 竣工予定)

東京レールゲートEAST
(34年8月竣工予定)

東京レールゲートWEST・EAST 完成予想図

3. 総合物流企業への発展を目指して (主な個別プロジェクト 進捗状況)

■ 総合物流企業への進化

- 東京レールゲートWEST・EASTの完成にあわせ、**鉄道事業とのシナジー効果を高めるとともに、総合物流企業グループへと進化**するため、鉄道ロジスティクス本部戦略推進室内に「**物流企画グループ**」を新設(30年6月)。
- 「総合物流事業」の実現に向けた戦略・具体策の策定を推進。

■ 業務創造推進プロジェクト

- これまでの常識にとらわれない**自由な発想**に基づき、IoTやAI等の**新技術**も積極的に取り入れ、**仕事の進め方・諸制度を含めた本体業務を抜本的に見直す**取組み。
- プロジェクトチーム(PT)と業務別のワーキンググループ(WG)を設置しJR貨物グループの将来の発展に向けた具体策を検討。
- 更なる深度化を図るため、**専門部署として「業務創造推進室」**を新設(30年6月)。
- OA端末の刷新等によるITインフラの改善**も推進し、新しい技術を活用した業務改革を推進。

■ 新たな人事制度の導入

- 当社の人事制度は、前身である国鉄時代から大きく改定されず、**社会環境の変化に対応できていなかったため、社員一人ひとりがより一層、生き生きと働きがいを持って仕事ができるよう、新たな人事制度を導入(31年4月人事制度改正予定)**。
- 合わせて、新制度に対応した人事関係システムを導入。