

2025年3月期 第2四半期決算 説明資料

2024年11月12日
日本貨物鉄道株式会社

1. 2025年3月期 第2四半期決算

2. 2025年3月期 業績見通し

3. 主な取組み

1. 2025年3月期 第2四半期決算

連結経営成績

(単位：億円、単位未満切捨て)

	2024年3月期 第2四半期実績	2025年3月期 第2四半期実績	対前年同期	
			増減	%
営業収益	903	943	+39	+4.4
営業費用	922	957	+34	+3.8
営業利益	-19	-14	+4	-
経常利益	-10	-18	-7	-
親会社株主に帰属する 四半期純利益	-7	-24	-16	-

単体経営成績

営業収益	728	757	+28	+3.9
営業費用	759	784	+25	+3.3
営業利益	-30	-26	+3	-
経常利益	-21	-32	-11	-
四半期純利益	-13	-33	-19	-

- 連結営業収益は、運輸収入では運賃改定効果の影響で増加、関連事業収入で前年度マンション販売があった影響により減少したが、全体では前年度を上回った。
- 連結営業費用は、単体の電力単価高騰の影響で動力費の増加等があり、全体では前年度を上回った。
- 連結営業利益は、連結営業収益の増加額が連結営業費用の増加額を上回ったため損失額は縮小。経常利益および親会社株主に帰属する四半期純利益は、前年度は移転協力金受取等があったため減益。

1. 2025年3月期 第2四半期決算

セグメント別状況

(単位：億円、単位未満切捨て)

		2024年3月期 第2四半期実績	2025年3月期 第2四半期実績	対前年同期	
				増減	%
鉄道ロジスティクス事業	営業収益	807	850	+42	+5.3
	営業利益	-74	-65	+9	-
不動産事業	営業収益	101	97	-3	-3.6
	営業利益	51	48	-3	-7.0
その他	営業収益	23	24	+1	+4.8
	営業利益	1	1	-0	-38.0

(単体) 事業別状況

鉄道事業	営業収益	645	676	+31	+4.9
	営業費用	727	751	+24	+3.3
	営業利益	-82	-74	+7	-
関連事業	営業収益	83	80	-2	-3.6
	営業費用	31	32	+0	+2.7
	営業利益	51	48	-3	-7.4

- 鉄道ロジスティクス事業では、2024年問題を背景とした鉄道シフトの動きが続いたものの台風等の災害や当社の輪軸不正の影響もあり輸送量はほぼ前年並み。一方で運賃改定効果の影響で運賃収入は増加したため、動力費等の経費の増加があったものの増収増益。
- 不動産事業は九州長浜地区の建物新規貸付があったものの、前年度にマンション販売があったため減収減益。
- その他事業は前年度並み。

1. 2025年3月期 第2四半期決算

連結財政状態

(単位：億円、単位未満切捨て)

	2024年3月期 実績	2025年3月期 第2四半期実績	対前期末 増減	備考
資 産	4,376	4,461	+84	流動資産 681億円 (対前期末 +101億円) 固定資産 3,779億円 (対前期末 -16億円)
負 債	3,445	3,557	+112	
純 資 産	931	903	-28	
自己資本比率	20.0%	18.9%	—	

単体財政状態

資 産	3,987	4,057	+70	流動資産 464億円 (対前期末 +85億円) ・現金及び預金の増 +94億円 固定資産 3,592億円 (対前期末 -15億円) ・減価償却の進捗による減
負 債	3,368	3,472	+103	当期末長期債務2,299億円 (対前期末 +250億円) ・社債 440億円 (対前期末 +140億円) ・有利子借入 882億円 (対前期末 -23億円) ・無利子借入 977億円 (対前期末 +134億円)
純 資 産	618	584	-33	

- 2024年6月にグリーンボンドを含む社債を発行し140億円調達。
- 震災・大雨・噴火に対応したコミットメントライン（貸付限度額150億円）を継続。当期まで利用なし。

1. 2025年3月期 第2四半期決算

連結キャッシュ・フローの状況

(単位：億円、単位未満切捨て)

	2024年3月期 第2四半期累計	2025年3月期 第2四半期累計	対前年同期	
			増減	%
営業活動によるキャッシュ・フロー	17	10	-7	-42.2
投資活動によるキャッシュ・フロー	-121	-148	-26	—
財務活動によるキャッシュ・フロー	65	251	+185	+281.6
現金及び現金同等物の増減額	-38	112	+151	—
現金及び現金同等物の期末残高	203	324	+120	+59.5

単体キャッシュ・フローの状況

営業活動によるキャッシュ・フロー	13	10	-3	-24.5
投資活動によるキャッシュ・フロー	-111	-146	-35	—
財務活動によるキャッシュ・フロー	34	230	+196	+563.1
現金及び現金同等物の増減額	-63	94	+157	—
現金及び現金同等物の期末残高	78	191	+112	+143.1

- 連結の営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前当期純利益の減少等により流入額が減少。投資活動によるキャッシュ・フローは、機関車等輸送機材の購入が増えたこと等により流出額が増加。財務活動によるキャッシュ・フローは、社債の発行等により流入額が増加。現金及び現金同等物は期首から112億円増加し、期末残高は324億円。

1. 2025年3月期 第2四半期決算

品目別輸送実績表

(単位：千トン、単位未満切捨て)

	2024年3月期 第2四半期累計	2025年3月期 第2四半期累計	対前年同期	
			増減	%
輸送量	12,605	12,556	-49	-0.4
コンテナ	8,724	8,778	+54	+0.6
農産品・青果物	626	628	+1	+0.2
化学工業品	753	762	+8	+1.1
化学薬品	535	520	-14	-2.8
食料工業品	1,475	1,555	+79	+5.4
紙・パルプ	982	999	+17	+1.8
他工業品	609	565	-43	-7.2
積合せ貨物	1,537	1,530	-6	-0.4
自動車部品	331	342	+11	+3.4
家電・情報機器	172	186	+13	+8.1
工コ関連物資	197	184	-12	-6.5
その他	1,502	1,503	+0	+0.1
車扱	3,880	3,777	-103	-2.7
石油	2,527	2,583	+56	+2.2
セメント・石灰石	760	646	-113	-14.9
車両	372	361	-10	-3.0
その他	221	185	-35	-16.1

- コンテナは、食料工業品が、猛暑の影響もあり飲料水を中心に出荷が旺盛に推移したことや2024年問題による一部顧客における鉄道シフトの取組みが続いたこと等により前年を上回った。紙・パルプは、ペーパーレス化の進展に伴う紙の需要減が続く中、一部顧客における鉄道シフト等により増送となった。コンテナ全体では前年を上回った。車扱は、石油が、長期連休等における帰省・レジャー需要増加により前年を上回った一方、セメントおよび石灰石は、顧客における定期修繕計画の変更や設備改修に伴う影響により前年を下回った。車扱全体では前年を下回った。コンテナ・車扱全体では前年を下回った。

1. 2025年3月期 第2四半期決算

2. 2025年3月期 業績見通し

3. 主な取組み

2. 2025年3月期 業績見通し

(単位：億円、単位未満切捨て)

連結

	2024年3月期 実績	2025年3月期 見通し	対前年同期		2025年3月期 前回見通し (2024.8.9)
			増減	%	
営業収益	1,885	1,996	+110	+5.9	2,012
営業利益	-47	12	+59	-	30
経常利益	-42	4	+46	-	21
親会社株主に帰属する 当期純利益	-35	20	+55	-	42

単体

営業収益	1,525	1,641	+115	+7.5	1,657
営業利益	-67	-5	+62	-	13
経常利益	-62	-14	+48	-	3
当期純利益	-47	10	+57	-	32

- 既存の輸送力を最大限活用し、物流の2024年問題やカーボンニュートラルなどの期待に応え、対前年増収を見込む。
- 台風10号等による災害の影響、及び、輪軸組立作業における不正行為の対策による費用を織り込み、業績予想を下方修正するが、連結の各利益及び単体の当期純利益は黒字を確保する。
- 大型コンテナの取扱拡大、積替ステーションやパレットデポの整備で総合物流事業を推進し、安全管理の徹底、災害発生時にも迅速に対応できる体制を確立し、お客様のニーズに応えていく。

1. 2025年3月期 第2四半期決算

2. 2025年3月期 業績見通し

3. 主な取組み

【補足】「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」(国土交通省主催検討会、2022年)を受けて設定したKGI/KPI(**KGI/KPI**)に関する進捗状況等は別資料にてご説明しています。

3. 主な取り組み

【注】「達成率」は最終目標(一部は年度目標)に対する2024年度上期までの実施状況を示す

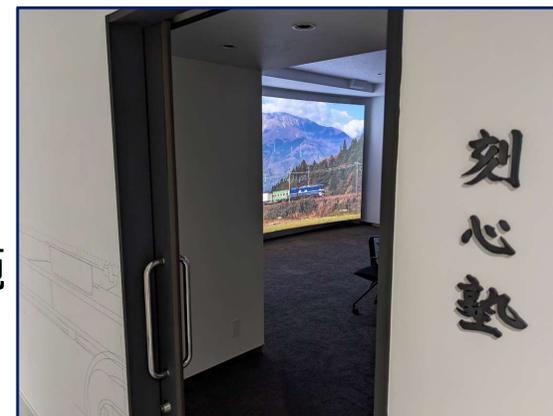
◎ 輪軸組立作業における不正行為の再発防止

- ハード面：記録のデジタル化など作業機械の更新・修正
- ソフト面：検査基準の統一、教育の実施と業務監査体制の整備

◎ 安全基盤の強化・安定輸送の追求

(1) 「安全の価値観」に基づく行動の定着

- 安全教育施設「刻心塾」(2024年4月開設)を活用した教育の実施
- 「重大事故リスト」の作成と活用開始(2024年4月)
【手ブレーキ緩解除失念事故対策】
 - －手ブレーキ検知システムの導入(継続して機能確認実施)
 - 【偏積防止対策：山陽線列車脱線防止対策】
 - －利用運送事業者等との勉強会の継続実施
 - －輪重測定装置及びトラックスケール増備 KGI/KPI
- 安全性向上のためのハード対策
 - ・機関車の安全性向上
 - －DF200形式200番代のデジタル列車無線機置換え(上期2両実施[累計6両/8両]・下期目標2両)
 - ・フォークリフトの安全機能(全方位モニター等)の追加(上期は納入調整[累計292台/606台]・下期目標29台)



◆開設した「刻心塾」



◆コンテナ車に設置されている手ブレーキ検知装置

3. 主な取組み

【注】「達成率」は最終目標(一部は年度目標)に対する2024年度上期までの実施状況を示す

◎ 安全基盤の強化・安定輸送の追求

(2) 災害等輸送障害時の対応力の強化

○ 代行体制構築の迅速化に向けたフェーズフリーの取組み

【トラックの活用】

- ・ 首都圏での列車とトラック併用に向けた検討の推進

【内航船の活用】

- ・ 499船「扇望丸」(2024年8月就航)の利活用

9月末に発生した秋田・新潟地区の大雨による輸送障害に際して、苫小牧港⇔新潟港にて代行輸送(1往復)を実施。



◆ 苫小牧港での積み込みの様子

- ・ 既存フェリー等の通年利用の開始

○ 山陽線不通時を想定したBCP対策の推進

- ・ 新南陽駅の整備に着手 KGI/KPI
- ・ 官民一体のBCP対策検討会の展開 KGI/KPI
(山陽線西部(北九州地区)を対象とした検討会を開催)

○ う回列車運転に備えた対策の実施

- ・ EH500形式交直流電気機関車の改造両数拡大
(上期1両実施[年度目標1両/11両(累計26両)]・下期目標10両)



◆ 扇望丸



◆ 船舶代行時に連携を確認した港湾と北九州貨物ターミナル駅の位置関係

3. 主な取組み

【注】「達成率」は最終目標(一部は年度目標)に対する2024年度上期までの実施状況を示す

◎ 既存アセットを最大活用した輸送量の回復

(1) お客様ニーズの把握と営業提案領域拡大

- DXを活用したお客様情報の共有とPDCAを意識した営業活動の展開
- HPご利用事例紹介「お客様の声」の改修と効果の把握 **KGI/KPI**
- 「CLO協議会※1」を通じたお客様企業へのアプローチ開始

※1：一般社団法人フィジカルインターネットセンターが運営する協議会

2024年1月に発生した能登半島地震
によって発生した災害廃棄物について、
9月より鉄道輸送を開始。
(金沢夕※2⇒隅田川駅・東京夕)



※2：夕は貨物ターミナル駅の略

◆金沢夕での積み込みの様子

CLO協議会 キックオフシンポジウム2024		
企業経営におけるCLOの「ミッション」と「実務戦略」		
1. 日時	2024年6月13日(木) 14:00~17:00 (開場13:30~)	
2. 参加	ライブ配信型 Webセミナー	
3. 主催	一般社団法人フィジカルインターネットセンター	
4. 参加費	無料 (事前登録制：先着1,000名)	
5. プログラム		
予定時間	講演者・発表機関	題目 (タイトルは仮)
14:00~14:10	一般社団法人フィジカルインターネットセンター 理事長 森 隆行氏 (筑波大学名誉教授)	開会の挨拶 (CLO協議会発足宣言)
14:10~14:50	物流総合研究所 本業創設センター シニアアドバイザー 藤野 直明氏 (早稲田大学理工学部大学院客員教授 他)	物流担当役員の位置づけとミッション ～内外比較からみたその重要性～
14:50~15:20	経済産業省 物流・交通政策課 課長 中野 剛志氏 (併 物流企画委員)	CLOに関する行政施策
15:30~16:00	東京大学大学院工学系研究科 准教授 川崎 智也氏 (JPIC CLO協議会幹事 選出)	物流革新実現に向けてCLOに求められる要件の提言
16:00~16:30	一般社団法人フィジカルインターネットセンター 事務局長 奥住 智洋氏	今後のCLO協議会の活動について
16:30~17:00	-	WEB質疑応答

◆CLO協議会キックオフシンポジウムの概要



◆相模貨物駅の積替ステーション

(2) 31ftコンテナの取扱量拡大 **KGI/KPI**

- 事業体 (コンソーシアム) の構築推進
 - ・「モーダルシフト加速化緊急対策事業費補助金」活用の推進
- 貨物駅の改良 (静岡貨物駅・西浜松駅) に着手

(3) 中距離帯におけるネットワークの整備 **KGI/KPI**

- 拡充区間 (関東⇔広島) のトレースと更なる拡大の検討

(4) 総合物流事業の推進

- 「飛脚JR貨物コンテナ便」など事業者連携によるモーダルコンビネーション推進
- 積替ステーションやパレットデポ“駅パレ”の整備推進 **KGI/KPI**

3. 主な取組み

【注】「達成率」は最終目標(一部は年度目標)に対する2024年度上期までの実施状況を示す

◎ 不動産事業の更なる拡大と新規事業の展開

(1) テーマと持続性のある新規開発の推進

- レールゲートの展開（千葉・横浜羽沢・福岡）
に向けた取組み推進
- 「フレッシュ練馬桜台」の竣工（2024年7月）

(2) 既存物件の再開発と価値持続追求の両睨み運営

- 長浜地区商業施設（再開発）の竣工（2024年7月）
- ガーデンエアタワーやエフ・プラザのリニューアル推進
- 社宅跡地（天王寺北・広島牛田・敦賀舞崎等）
の活用計画推進
- 資産の組替えや流動化に向けた検討の推進

(3) 将来の収益化に向けた新規事業へのチャレンジ

- 植物工場の稼働率向上に向けた体制整備の深度化
- 新たな事業展開に向けた取組みに着手

(4) 物件取得の拡大と収益拡大のスピードアップ

- グループ会社との協働による「フレッシュ」等の運営に向けた検討に着手



◆DPL千葉レールゲート(完成イメージ)



◆フレッシュ練馬桜台

3. 主な取組み

【注】「達成率」は最終目標(一部は年度目標)に対する2024年度上期までの実施状況を示す

◎ 経営基盤の強化

(1) スリムで機能的な組織体制の構築・ガバナンス強化

- 組織体制の見直し（貨物駅と営業所の一体化）実施

(2) 人的投資と働きがい創出

- 制度改正（フレックスタイム制度、在宅勤務制度、カムバック制度の導入）実施

(3) 収支構造改革

- フォークリフトメンテナンス作業の一部内製化実施
- 基本運賃改定の実施（2024年4月）とフォローアップ

◎ 貨物鉄道輸送の更なる役割発揮に向けた取組み

(1) 脱炭素社会の実現に向けた取組み

- 関係者と連携した水素利活用の検討深度化

(2) 海外における貨物輸送事業への参画

- タイでの「鉄道プラットフォーム事業」検討開始

(3) DX・新技術の推進

- セミオート・ガイダンス機能搭載のフォークリフトの導入
- コンテナハンドリングマネジメントシステムの開発推進
- トラック自動運転等の新物流システムとの連携推進



◆株式会社T2が所有する
自動運転用トラック

〔当社グループの事業系統図〕

