



令和4年3月期 第2四半期決算短信(日本基準)(連結)

令和3年10月27日

上場会社名 東海旅客鉄道株式会社
コード番号 9022 URL <https://jr-central.co.jp>
代表者 (役職名) 代表取締役社長 (氏名) 金子 慎
問合せ先責任者 (役職名) 常務執行役員広報部長 (氏名) 武田 健太郎
四半期報告書提出予定日 令和3年11月10日 配当支払開始予定日 令和3年12月1日
四半期決算補足説明資料作成の有無 : 有
四半期決算説明会開催の有無 : 有 (機関投資家・アナリスト向け)

上場取引所 東名

TEL 052-564-2549

(百万円未満切捨て)

1. 令和4年3月期第2四半期の連結業績(令和3年4月1日～令和3年9月30日)

(1) 連結経営成績(累計)

(%表示は、対前年同四半期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する四半期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
4年3月期第2四半期	386,949	14.5	34,103		67,090		44,455	
3年3月期第2四半期	337,888	64.6	113,573		150,706		113,566	

(注) 包括利益 4年3月期第2四半期 45,572百万円 (%) 3年3月期第2四半期 109,981百万円 (%)

	1株当たり四半期純利益	潜在株式調整後1株当たり四半期純利益
	円 銭	円 銭
4年3月期第2四半期	225.89	
3年3月期第2四半期	578.13	

(2) 連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率
	百万円	百万円	%
4年3月期第2四半期	9,528,889	3,628,731	37.6
3年3月期	9,600,370	3,686,609	37.9

(参考) 自己資本 4年3月期第2四半期 3,584,637百万円 3年3月期 3,642,515百万円

2. 配当の状況

	年間配当金				
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	合計
3年3月期	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
4年3月期		65.00		65.00	130.00
4年3月期(予想)				65.00	130.00

(注) 直近に公表されている配当予想からの修正の有無 : 無

3. 令和4年3月期の連結業績予想(令和3年4月1日～令和4年3月31日)

(%表示は、対前期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する当期純利益		1株当たり当期純利益
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭
通期	1,008,000	22.4	37,000		33,000		30,000		152.44

(注) 直近に公表されている業績予想からの修正の有無 : 有

注記事項

- (1) 当四半期連結累計期間における重要な子会社の異動(連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動) : 無
- (2) 四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用 : 有
- (3) 会計方針の変更・会計上の見積りの変更・修正再表示
- | | |
|--------------------|-----|
| 会計基準等の改正に伴う会計方針の変更 | : 有 |
| 以外の会計方針の変更 | : 無 |
| 会計上の見積りの変更 | : 無 |
| 修正再表示 | : 無 |

(注)詳細は、添付資料11ページをご覧ください。

(4) 発行済株式数(普通株式)

期末発行済株式数(自己株式を含む)	4年3月期2Q	206,000,000 株	3年3月期	206,000,000 株
期末自己株式数	4年3月期2Q	9,200,819 株	3年3月期	9,222,869 株
期中平均株式数(四半期累計)	4年3月期2Q	196,796,048 株	3年3月期2Q	196,439,844 株

(注)期末自己株式数、及び期中平均株式数の計算において控除する自己株式には、株式給付信託(従業員持株会処分型)にかかる信託口が保有する以下の当社株式を含めています。

期末自己株式数 : 4年3月期2Q 株 3年3月期 22,000株

期中平均株式数 : 4年3月期2Q 3,126株 3年3月期2Q 359,287株

四半期決算短信は公認会計士又は監査法人の四半期レビューの対象外です

業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

- 本資料に掲載されている業績予想等の将来に関する記述は、発表日現在において入手可能な情報及び計画に基づき作成したものであり、実際の業績は今後の経済情勢等によって予想数値と異なる場合があります。
- 四半期決算補足説明資料はTDnetで同日開示するとともに、当社ホームページにも掲載することとしています。また、令和3年10月28日開催予定のアナリスト向け説明会で使用する資料についても、TDnet及び当社ホームページに掲載する予定です。

(参考)

令和4年3月期の個別業績予想（令和3年4月1日～令和4年3月31日）

(%表示は、対前期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益		1株当たり当期純利益
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭
通期	795,000	46.7	38,000	—	△35,000	—	△42,000	—	△213.20

(注) 直近に公表されている業績予想からの修正の有無 : 有

○添付資料の目次

1. 当四半期決算に関する定性的情報	2
(1) 経営成績に関する説明	2
(2) 財政状態に関する説明	5
(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明	5
2. 四半期連結財務諸表及び主な注記	6
(1) 四半期連結貸借対照表	6
(2) 四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書	8
四半期連結損益計算書	
第2四半期連結累計期間	8
四半期連結包括利益計算書	
第2四半期連結累計期間	9
(3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書	10
(4) 四半期連結財務諸表に関する注記事項	11
(継続企業の前提に関する注記)	11
(四半期連結貸借対照表関係)	11
(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)	11
(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用)	11
(会計方針の変更)	11
(追加情報)	12
(セグメント情報)	12

1. 当四半期決算に関する定性的情報

(1) 経営成績に関する説明

新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、引き続き極めて厳しい経営環境が続く中、当社グループは、感染拡大防止に取り組みながら、事業の中核である鉄道事業における安全・安定輸送の確保を最優先に、サービスの一層の充実や新しい旅行スタイルの提案による需要喚起、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化に取り組みました。また、これまでも不断に取り組んできた設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化を一層強化するとともに、安全・安定輸送の確保や輸送サービスの提供に支障しないことを前提に、可能な限りの費用削減を行いました。さらに、経営体力の再強化を図るため、ICTをフルに活用し、最も望ましい業務体制を構築する「業務改革」に取り組みました。

東海道新幹線については、お客様に安心してご利用いただけるよう感染拡大防止に取り組み、お客様のご利用状況を踏まえて「のぞみ12本ダイヤ」を活用するなど十分な輸送力を提供しました。また、大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策を引き続き推進するとともに、引き続き新型車両N700Sの投入及び既存のN700Aタイプに対してN700Sの一部機能を追加する改造工事を進めました。

在来線についても、お客様に安心してご利用いただけるよう感染拡大防止に取り組み、お客様のご利用状況を踏まえて十分な輸送力を提供しました。また、名古屋工場の耐震化等の地震対策、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。

営業施策については、東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスである「エクスプレス予約」及び「スマートEX」をより多くのお客様にご利用いただくための取組みを実施しました。また、ご利用拡大に向けた取組みとして、「定番」から時間、場所、旅先での移動手段や行動をずらした新しい旅として提案している「ずらし旅」を引き続き展開するとともに、東海道新幹線と沿線のホテルのご利用を組み合わせたワーケーションプランを提案するなど、魅力ある旅行商品を販売しました。

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による中央新幹線については、工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得を進めるとともに、長野県駅（仮称）等で工事契約を締結しました。また、これまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明しました。このうち、首都圏及び中京圏の大深度地下でトンネルを掘削する各工区では、工事説明会に先立ち「シールドトンネルにおける安全・安心等の取組みに関する説明会」を開催しました。既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では斜坑、先進坑及び本坑の掘削、長野工区では斜坑及び先進坑の掘削を進めたほか、ターミナル駅、中間駅、山岳トンネル、都市部非常口、高架橋等で工事を着実に進めました。このうち、神奈川県東百合丘非常口では立坑本体が完成し、長野県の伊那山地トンネル青木川工区では斜坑の掘削を完了し新たに本坑の掘削を開始しました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しつつ、各種工事を着実に進めます。

なお、南アルプストンネル静岡工区においては、大井川の水資源への影響について、静岡県、流域市町等の理解が得られず、実質的に工事が進捗しない状態が続いており、2027年の品川・名古屋間の開業は難しい状況となっています。こうした中、科学的・工学的な議論を行うことを通して問題の解決を図るため、昨年4月に国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が設置され、本年9月の第12回会議では、「大井川水資源問題に関する中間報告（案）」についての議論がなされ、次回会議で取りまとめる方針が示されました。また、同月に大井川流域市町首長との意見交換会を開催しました。引き続き、有識者会議に真摯に対応することや、流域市町との意見交換を積み重ねることなどにより、流域の方々の懸念を解消することに努めます。

一方、山梨リニア実験線においては、改良型試験車と既存のL0系車両を組み合わせる走行試験を実施し、高温超電導磁石の営業線への投入に向けて必要なデータを取得するなど、超電導リニア技術のブラッシュアップ及び営業線の建設・運営・保守のコストダウンに取り組みました。

海外における高速鉄道プロジェクトへの取組みについては、米国テキサスプロジェクトの事業開発主体に対して技術支援を進める一方で、国内各メーカーとともにプロジェクトのコアシステムの受注契約に向け、事業開発主体との協議等を行いました。また、引き続き超電導リニアシステムを用いた米国北東回廊プロジェクトのプロモーション活動を推進しました。さらに、台湾高速鉄道に対する技術コンサルティングを進めました。加えて、日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを推進しました。

鉄道以外の事業については、感染拡大防止に取り組みながらJRセントラルタワーズとJRゲートタワーの営業を行い、収益の確保に努めました。また、駅商業施設のリニューアルや高架下開発を行い、競争力、販売力の強化に努めました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における全体の輸送実績(輸送人キロ)は、前年同期比28.5%増の130億3千1百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同期比14.5%増の3,869億円、経常損失は670億円、親会社株主に帰属する四半期純損失は444億円となりました。

当期の中間配当金については、4月に公表した配当予想のとおり、1株当たり65円とさせていただきます。

これをセグメントごとに示すと次のとおりです。

① 運輸業

東海道新幹線については、お客様に安心してご利用いただけるよう「のぞみ12本ダイヤ」を活用するなど十分な輸送力を確保しつつ、車内の換気、駅や列車のお客様が手に触れやすい箇所の定期的な消毒及びお客様と接する社員のマスクの着用等、感染拡大防止に取り組むとともに、駅のデジタルサイネージ等でピクトグラムや動画を用いてお客様へわかりやすくご案内しました。また、土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を着実に進めるとともに、地震対策については、脱線防止ガードの敷設を進めるなど、東海道新幹線全線を対象にした脱線・逸脱防止対策に取り組んだほか、鉄道設備の浸水対策について、ハザードマップ等を踏まえて進めました。さらに、車椅子スペースを6席設置したN700Sの投入を開始するとともに、既設の車椅子対応座席における「エクスプレス予約」及び「スマートEX」での予約の試行を開始しました。また、引き続き新型車両N700Sの投入及び既存のN700Aタイプに対してN700Sの一部機能を追加する改造工事を進めました。加えて、可動柵について新大阪駅20～22番線ホームへの設置工事を進めるなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。

在来線についても、東海道新幹線同様、お客様に安心してご利用いただけるよう感染拡大防止に取り組み、お客様のご利用状況を踏まえて十分な輸送力を提供しました。また、名古屋工場や高架橋柱の耐震化等の地震対策を引き続き進めるとともに、降雨対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進しました。さらに、可動柵について、金山駅東海道本線ホームへの設置工事を進めたほか、QRコードを利用したホーム可動柵開閉システムの実証試験を行いました。内方線付き点状ブロックについては、整備対象を乗降1千人以上の駅に拡大して取替を進めるなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。加えて、新形式の通勤型電車315系及びハイブリッド方式の次期特急車両HC85系量産車の投入に向けた諸準備を進めました。なお、令和3年8月の大雨により被災し、運転見合わせとなった中央本線(南木曾駅～塩尻駅間)及び飯田線(大海駅～平岡駅間、伊那松島駅～辰野駅間)について、それぞれ早期復旧に取り組み、中央本線については9月3日に全線で、飯田線については8月23日に伊那新町駅～辰野駅間を除く区間で運転を再開しました。

新幹線・在来線共通の取組みとしては、自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に対応すべく実践的な訓練等を実施しました。また、地震対策として、駅の吊り天井の脱落防止対策を進めるとともに、駅のプラットホーム上家の耐震補強工事を開始しました。

営業施策については、感染拡大防止の一環として、東海道・山陽新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスであり、駅係員を介することなくきっぷを購入できる「エクスプレス予約」及び

「スマートEX」のご利用促進に努めました。また、令和5年夏に予定している、新幹線とともにホテルや観光プランなどご旅行全体をシームレスに予約・決済いただける新サービス「EX-MaaS（仮称）」の展開に先立ち、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」の画面から沿線のホテルなどの各種コンテンツにリンクするポータルサイトの開設に向けた準備を進めました。さらに、今後のご利用拡大に向け、京都、奈良、東京、飛騨等の観光資源を活用した各種キャンペーンの準備・展開を行いました。また、これからの新しい旅として提案している「ずらし旅」について、特設サイトやTwitterアカウントにて発信するとともに、魅力ある旅行商品を販売しました。さらに、10月から東海道・山陽新幹線において、モバイル端末等を気兼ねなく使用して仕事を進めることができる「S Work車両」を試行することに伴い、「エクスプレス予約」及び「スマートEX」での予約を開始するとともに、駅待合室に無料の半個室タイプのビジネスコーナーとコンセントポールの設置を進めるなど、お客様のワークスタイルに応じた移動時間をお過ごしいただけるよう、車内や駅のビジネス環境の整備に取り組みました。加えて、東海道新幹線と沿線のホテルのご利用を組み合わせたワーケーション向け旅行商品を販売するなど、ご利用拡大に向けた取組みを展開しました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における輸送実績（輸送人キロ）は、東海道新幹線は前年同期比37.7%増の96億8千6百万人キロ、在来線は前年同期比7.6%増の33億4千4百万人キロとなりました。

バス事業においては、感染拡大防止に取り組みながら、安全の確保を最優先として顧客ニーズを踏まえた商品設定を行い、収益の確保に努めました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比33.5%増の2,900億円、営業損失は325億円となりました。

② 流通業

流通業においては、感染拡大防止に取り組みながら、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」と「タカシマヤ ゲートタワーモール」において、顧客ニーズを捉えた営業施策を展開することで、収益の確保に努めました。また、大名古屋ビルディングへ高級時計売場を出店しました。さらに、名古屋駅ホーム上の店舗において、運営体制の最適化を行いつつリニューアルを実施し、商品力の強化と運営コストの低減等を通じて競争力を高めました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比35.9%減の449億円、営業損失は49億円となりました。

③ 不動産業

不動産業においては、静岡駅「アスティ静岡西館」のリニューアルを完了するなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。また、社宅跡地等の開発において、大垣市内の宅地分譲「セントラルガーデン・ステージ大垣駅北」及び名古屋市内の宅地分譲「セントラルガーデン・ステージ南大高」の販売を進めました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比6.5%増の356億円、営業利益は前年同期比24.2%増の83億円となりました。

④ ホテル・サービス業

ホテル業においては、感染拡大防止に取り組みながら、高品質なサービスの提供に努めました。

旅行業においては、これからの新しい旅として提案している「ずらし旅」と連動し、京都、奈良、東京、飛騨等の各方面へ向けた魅力ある旅行商品を販売したほか、ワーケーション向け旅行商品等も販売しました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比14.1%増の128億円、営業損失は59億円となりました。

⑤ その他

鉄道車両等製造業においては、鉄道車両や建設機械等の受注・製造に努めました。

上記の結果、当第2四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比5.1%減の817億円、営業利益は前年同期比46.4%減の17億円となりました。

(2) 財政状態に関する説明

当第2四半期連結会計期間末における現金及び現金同等物(以下「資金」という。)は、前連結会計年度末と比べ95億円減少し、7,103億円となりました。また、長期債務残高は、前連結会計年度末から138億円減少し、4兆9,187億円となりました。

当第2四半期連結累計期間の営業活動によるキャッシュ・フローは、846億円の資金の減少となりました。前年同期が1,842億円の資金の減少であったことと比べ、当社の運輸収入が増加したことなどから、995億円の増加となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、962億円の資金の減少となりました。前年同期が745億円の資金の減少であったことと比べ、中央新幹線建設資金管理信託の取崩しの時期を見直したことにより収入が減少したことなどから、216億円の減少となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、1,714億円の資金の増加となりました。前年同期が1,725億円の資金の増加であったことと比べ、短期社債の発行による収入等が増加したものの、長期借入金の返済等による支出が増加したことなどから、11億円の減少となりました。

(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明

前回発表予想の想定よりも緊急事態宣言の発令期間が延長され、運輸収入の回復の立ち上がり時期が遅れていることから、令和4年3月期の通期業績予想について下方修正します。

なお、当業績予想は、今後の新型コロナウイルス感染症の収束状況や経済動向等により、大きく変動する可能性があります。

	売上高	営業利益	経常利益	親会社株主に 帰属する 当期純利益
前回発表予想(A) (令和3年7月30日発表)	百万円 1,115,000	百万円 106,000	百万円 33,000	百万円 15,000
今回修正予想(B)	1,008,000	37,000	△33,000	△30,000
増減額(B-A)	△107,000	△69,000	△66,000	△45,000
増減率(%)	△9.6	△65.1	—	—
(ご参考) 前期実績 (令和3年3月期)	823,517	△184,751	△262,064	△201,554

2. 四半期連結財務諸表及び主な注記

(1) 四半期連結貸借対照表

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和3年3月31日)	当第2四半期連結会計期間 (令和3年9月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	340,509	679,688
中央新幹線建設資金管理信託	※1 2,076,158	※1 1,948,113
受取手形及び売掛金	54,157	—
受取手形、売掛金及び契約資産	—	45,011
未収運賃	48,005	28,729
有価証券	389,600	67,800
棚卸資産	41,938	38,878
その他	73,480	60,285
貸倒引当金	△16	△96
流動資産合計	3,023,832	2,868,410
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,391,371	1,359,110
機械装置及び運搬具(純額)	240,140	250,034
土地	2,356,270	2,356,088
建設仮勘定	1,143,306	1,254,451
その他(純額)	45,669	39,364
有形固定資産合計	5,176,757	5,259,050
無形固定資産		
投資その他の資産	110,456	117,781
投資有価証券	867,567	840,160
繰延税金資産	238,939	262,691
その他	184,396	182,371
貸倒引当金	△1,579	△1,576
投資その他の資産合計	1,289,324	1,283,647
固定資産合計	6,576,538	6,660,479
資産合計	9,600,370	9,528,889

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和3年3月31日)	当第2四半期連結会計期間 (令和3年9月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	70,084	56,915
短期借入金	29,993	30,161
1年内償還予定の社債	68,148	68,154
1年内返済予定の長期借入金	62,199	54,001
1年内返済予定の株式給付信託長期借入金	4,300	—
1年内に支払う鉄道施設購入長期未払金	6,145	6,334
未払法人税等	83,733	4,222
賞与引当金	22,871	22,878
その他	476,612	592,569
流動負債合計	824,087	835,238
固定負債		
社債	850,703	870,729
長期借入金	418,920	396,220
中央新幹線建設長期借入金	※1 3,000,000	※1 3,000,000
鉄道施設購入長期未払金	526,518	523,302
新幹線鉄道大規模改修引当金	70,000	52,500
退職給付に係る負債	178,925	179,651
その他	44,604	42,514
固定負債合計	5,089,672	5,064,919
負債合計	5,913,760	5,900,158
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,475	53,475
利益剰余金	3,526,766	3,469,649
自己株式	△103,578	△103,159
株主資本合計	3,588,662	3,531,965
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	46,157	45,918
退職給付に係る調整累計額	7,695	6,754
その他の包括利益累計額合計	53,853	52,672
非支配株主持分	44,094	44,093
純資産合計	3,686,609	3,628,731
負債純資産合計	9,600,370	9,528,889

(2) 四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書

(四半期連結損益計算書)

(第2四半期連結累計期間)

(単位 百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自 令和2年4月1日 至 令和2年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 令和3年4月1日 至 令和3年9月30日)
営業収益	337,888	386,949
営業費		
運輸等営業費及び売上原価	372,325	345,573
販売費及び一般管理費	79,136	75,479
営業費合計	451,461	421,053
営業損失(△)	△113,573	△34,103
営業外収益		
受取利息	1,251	1,234
受取配当金	1,905	2,068
受取保険金	207	1,276
雇用調整助成金	1,638	2,062
その他	1,720	2,154
営業外収益合計	6,723	8,796
営業外費用		
支払利息	22,233	22,288
鉄道施設購入長期未払金利息	17,482	17,304
その他	4,140	2,190
営業外費用合計	43,856	41,783
経常損失(△)	△150,706	△67,090
特別利益		
工事負担金等受入額	2,692	48
固定資産売却益	121	2,400
その他	783	30
特別利益合計	3,598	2,479
特別損失		
固定資産圧縮損	2,632	33
固定資産除却損	722	444
その他	5,143	92
特別損失合計	8,497	571
税金等調整前四半期純損失(△)	△155,606	△65,182
法人税等	△41,906	△21,227
四半期純損失(△)	△113,700	△43,955
非支配株主に帰属する四半期純利益又は非支配株主に帰属する四半期純損失(△)	△133	499
親会社株主に帰属する四半期純損失(△)	△113,566	△44,455

(四半期連結包括利益計算書)
(第2四半期連結累計期間)

(単位 百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自 令和2年4月1日 至 令和2年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 令和3年4月1日 至 令和3年9月30日)
四半期純損失(△)	△113,700	△43,955
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	3,759	△655
繰延ヘッジ損益	△0	—
退職給付に係る調整額	△17	△948
持分法適用会社に対する持分相当額	△22	△12
その他の包括利益合計	3,718	△1,617
四半期包括利益	△109,981	△45,572
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	△109,866	△45,635
非支配株主に係る四半期包括利益	△115	62

(3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位 百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自 令和2年4月1日 至 令和2年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 令和3年4月1日 至 令和3年9月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前四半期純損失(△)	△155,606	△65,182
減価償却費	94,220	99,304
新幹線鉄道大規模改修引当金の増減額(△は減少)	△17,500	△17,500
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△983	△532
受取利息及び受取配当金	△3,156	△3,303
支払利息	39,716	39,593
工事負担金等受入額	△2,692	△48
固定資産圧縮損	2,632	33
固定資産除却損	1,476	1,503
売上債権の増減額(△は増加)	5,624	35,408
棚卸資産の増減額(△は増加)	△3,906	3,426
仕入債務の増減額(△は減少)	△28,314	△13,169
その他	△74,983	△50,579
小計	△143,473	28,955
利息及び配当金の受取額	2,992	3,290
利息の支払額	△39,482	△39,458
法人税等の支払額	△4,270	△77,475
営業活動によるキャッシュ・フロー	△184,235	△84,688
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	—	△15,000
定期預金の払戻による収入	—	15,000
中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入	180,769	128,045
有形固定資産の取得による支出	△253,188	△227,699
工事負担金等受入による収入	1,661	2,266
無形固定資産の取得による支出	△4,838	△4,258
投資有価証券の取得による支出	△4,952	△1
その他	5,964	5,372
投資活動によるキャッシュ・フロー	△74,585	△96,274
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(△は減少)	613	168
短期社債の発行による収入	100,000	200,000
長期借入れによる収入	11,400	12,100
長期借入金の返済による支出	△17,584	△42,996
社債の発行による収入	100,002	20,000
社債の償還による支出	△10,000	—
鉄道施設購入長期未払金の支払による支出	△2,849	△3,026
自己株式の売却による収入	4,241	336
配当金の支払額	△14,775	△12,805
非支配株主への配当金の支払額	—	△70
その他	1,486	△2,302
財務活動によるキャッシュ・フロー	172,534	171,403
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△86,286	△9,559
現金及び現金同等物の期首残高	761,376	719,941
現金及び現金同等物の四半期末残高	675,089	710,381

(4) 四半期連結財務諸表に関する注記事項

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

(四半期連結貸借対照表関係)

※1 中央新幹線の建設の推進のため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構より資金を借り入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。

(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)

該当事項はありません。

(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用)

(税金費用の計算)

当社においては、事業年度の税引前当期純利益に対する税効果会計適用後の実効税率を合理的に見積り、税引前四半期純利益に当該見積実効税率を乗じて税金費用を計算しています。

ただし、当該見積実効税率を用いて税金費用を計算すると著しく合理性を欠く結果となる場合には、法定実効税率を使用しています。

(会計方針の変更)

(収益認識に関する会計基準等の適用)

「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 令和2年3月31日、以下「収益認識会計基準」という。)等を第1四半期連結会計期間の期首から適用し、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受け取ると見込まれる金額で収益を認識しています。これによる主な影響として、これまで本人取引として収益を総額で認識していた取引の一部について、代理人取引として収益を純額で認識しています。

収益認識会計基準等の適用については、収益認識会計基準第84項ただし書きに定める経過的な取扱いに従っており、第1四半期連結会計期間の期首より前に新たな会計方針を遡及適用した場合の累積的影響額を、第1四半期連結会計期間の期首の利益剰余金に加減し、当該期首残高から新たな会計方針を適用しています。

この結果、当第2四半期連結累計期間の営業収益は43,737百万円減少し、営業費は43,830百万円減少していますが、税金等調整前四半期純損失に与える影響は軽微です。

収益認識会計基準等を適用したため、前連結会計年度の連結貸借対照表において、流動資産に表示していた「受取手形及び売掛金」は、第1四半期連結会計期間より「受取手形、売掛金及び契約資産」に含めて表示しています。なお、収益認識会計基準第89-2項に定める経過的な取扱いに従って、前連結会計年度について新たな表示方法により組替えを行っていません。

(時価の算定に関する会計基準等の適用)

「時価の算定に関する会計基準」(企業会計基準第30号 令和元年7月4日、以下「時価算定会計基準」という。)等を第1四半期連結会計期間の期首から適用し、時価算定会計基準第19項及び「金融商品に関する会計基準」(企業会計基準第10号 令和元年7月4日)第44-2項に定める経過的な取扱いに従って、時価算定会計基準等が定める新たな会計方針を、将来にわたって適用しています。

これに伴う四半期連結財務諸表に与える影響はありません。

(追加情報)

(新型コロナウイルス感染症の影響)

新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、鉄道等のご利用が大幅に減少しています。新型コロナウイルス感染症の収束時期等を合理的に予想することは困難ですが、鉄道事業において、足元の状況を踏まえた上で、ご利用が11月頃より回復し、当連結会計年度の第4四半期連結会計期間に向けて平成30年度比で80%まで回復していくと仮定し、会計上の見積りを行っています。

(セグメント情報)

前第2四半期連結累計期間(自 令和2年4月1日 至 令和2年9月30日)

1 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	ホテル・サービス業	その他(注1)	計	調整額(注2)	四半期連結損益計算書計上額(注3)
売上高								
外部顧客への売上高	212,575	64,391	18,876	8,021	34,023	337,888	—	337,888
セグメント間の内部売上高又は振替高	4,698	5,850	14,563	3,262	52,181	80,557	△80,557	—
計	217,274	70,242	33,440	11,283	86,204	418,445	△80,557	337,888
セグメント利益又は損失(△)	△104,052	△9,730	6,727	△8,353	3,316	△112,092	△1,480	△113,573

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

2 セグメント利益又は損失の調整額△1,480百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益又は損失は、四半期連結損益計算書の営業損失と調整を行っています。

2 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

主に、「ホテル・サービス業」の資産について、回収可能価額まで減損損失を計上しています。なお、当該減損損失の計上額は、前第2四半期連結累計期間において3,197百万円です。

当第2四半期連結累計期間(自 令和3年4月1日 至 令和3年9月30日)

1 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位 百万円)

	運輸業	流通業	不動産業	ホテル・サービス業	その他(注1)	計	調整額(注2)	四半期連結損益計算書計上額(注3)
売上高								
外部顧客への売上高	285,316	41,075	20,328	10,815	29,413	386,949	—	386,949
セグメント間の内部売上高又は振替高	4,720	3,917	15,272	2,062	52,382	78,354	△78,354	—
計	290,036	44,992	35,600	12,878	81,796	465,304	△78,354	386,949
セグメント利益又は損失(△)	△32,555	△4,922	8,356	△5,960	1,776	△33,305	△797	△34,103

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

2 セグメント利益又は損失の調整額△797百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益又は損失は、四半期連結損益計算書の営業損失と調整を行っています。

2 報告セグメントの変更等に関する事項

(報告セグメント区分の変更)

第1四半期連結会計期間から、「その他」に含まれていた「ホテル・サービス業」について量的

基準を満たしたため、報告セグメントとして記載する方法に変更しています。

また、前第2四半期連結累計期間の報告セグメントとして記載していた「鉄道車両等製造業」について、前第3四半期連結会計期間から量的基準を満たさなくなったため、「その他」に含めて記載する方法に変更しています。

なお、前第2四半期連結累計期間のセグメント情報は、当第2四半期連結累計期間の報告セグメントの区分に基づき作成したものを開示しています。

(収益認識に関する会計基準等の適用)

「会計方針の変更」に記載のとおり、収益認識会計基準等を第1四半期連結会計期間の期首から適用し、一部の取引について、収益認識に関する会計処理方法を変更したため、報告セグメントの利益又は損失の測定方法を同様に変更しています。

この変更による、各報告セグメントの利益に与える影響は軽微です。なお、収益認識会計基準等の適用による主な影響として、これまで本人取引として収益を総額で認識していた取引の一部について、代理人取引として収益を純額で認識しており、主に「流通業」において、従来の方法によった場合に比べ、当第2四半期連結累計期間における報告セグメントの売上高が46,197百万円減少しています。

- 3 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
重要性がないため、記載を省略しています。