



令和3年3月期 第1四半期決算短信(日本基準)(連結)

令和2年7月31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>

上場取引所 東名

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) 執行役員広報部長 (氏名) 武田 健太郎

TEL 052-564-2549

四半期報告書提出予定日 令和2年8月7日

配当支払開始予定日

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)

(百万円未満切捨て)

1. 令和3年3月期第1四半期の連結業績(令和2年4月1日～令和2年6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	%
3年3月期第1四半期	128,734	72.7	83,613		101,459		72,651	
2年3月期第1四半期	471,358	5.2	206,254	5.6	188,694	7.0	131,326	7.1

(注) 包括利益 3年3月期第1四半期 68,892百万円 (%) 2年3月期第1四半期 128,763百万円 (4.9%)

	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
3年3月期第1四半期	369.96	
2年3月期第1四半期	669.73	

(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	%
3年3月期第1四半期	9,438,872	3,789,476	39.7
2年3月期	9,603,126	3,872,103	39.9

(参考) 自己資本 3年3月期第1四半期 3,749,490百万円 2年3月期 3,831,833百万円

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
	円銭	円銭	円銭	円銭	円銭
2年3月期		75.00		75.00	150.00
3年3月期					
3年3月期(予想)					

(注) 直近に公表されている配当予想からの修正の有無 : 無

当期の配当予想については、現時点で業績予想の算定が困難であるため未定とし、可能となった時点で速やかに公表します。

3. 令和3年3月期の連結業績予想(令和2年4月1日～令和3年3月31日)

当期の業績予想については、引き続き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おり、今後も業績に影響を与える未確定な要素が多く、現時点で算定が困難であるため未定とし、可能となった時点で速やかに公表します。

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 | : 無 |
| 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 |

(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)	3年3月期1Q	206,000,000 株	2年3月期	206,000,000 株
期末自己株式数	3年3月期1Q	9,587,769 株	2年3月期	9,644,869 株
期中平均株式数(四半期累計)	3年3月期1Q	196,376,285 株	2年3月期1Q	196,090,057 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 : 3年3月期1Q 386,900株 2年3月期 444,000株

期中平均株式数 : 3年3月期1Q 422,846株 2年3月期1Q 709,076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異なる場合があります。業績予想については、現時点で算定が困難であるため未定とします。詳細は、添付資料4ページをご覧ください。
- 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2年7月31日開催予定のアナリスト向け説明会で使用する資料を、開催後速やかにTDnet及び当社ホームページに掲載する予定です。

○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) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明	4
2. 四半期連結財務諸表及び主な注記	5
(1) 四半期連結貸借対照表	5
(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	7
四半期連結損益計算書	
第1四半期連結累計期間	7
四半期連結包括利益計算書	
第1四半期連結累計期間	8
(3) 四半期連結財務諸表に関する注記事項	9
(継続企業の前提に関する注記)	9
(四半期連結貸借対照表関係)	9
(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)	9
(四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用)	9
(追加情報)	9
(セグメント情報)	10

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、経営環境が極めて厳しくなる中、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を図るとともに、社員の業務遂行能力の向上、設備の強化、設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化等に取り組みました。

東海道新幹線については、お客様に安心してご利用頂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適切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しました。さらに、7月の営業運転開始に向けてN700Sの投入準備を進めました。

在来線についても、お客様に安心してご利用頂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適切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、今後のご利用拡大に向け、沿線の観光資源の魅力を活かした営業施策の準備を進めました。

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、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。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るとともに、品川駅及び名古屋駅では工事桁等を施工したほか、山岳トンネル、都市部非常口、中間駅等で工事を着実に進めました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視して着実に取り組みます。

一方、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、流城市町等の理解が得られず、トンネル掘削の前段で必要となるヤード整備に着手できていないなど、実質的に工事が進捗しない状態が続いています。2027年の開業に向けて、工程は大変切迫した状況にあり、当該ヤード整備については、6月中に開始する必要があるため、社長が静岡県知事に面会するなど、了解を得るべく努めましたが、知事の了解は得られませんでした。

こうした中、この問題について、科学的・工学的な議論を行うことを通して解決を図るため、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」が設置されました。当社としては、今後も、引き続き、この会議に真摯に対応することにより、地域の不安を解消し、問題の早期解決に努め、静岡工区の早期着工と品川・名古屋間の早期開業に向け、取り組んでまいります。

山梨リニア実験線においては、改良型試験車を車両基地へ搬入し、既存のL0系車両と組み合わせた上で調整試験を行うなど、営業線仕様の車両及び設備による走行試験再開に向けた準備を進めるとともに、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、緊急事態宣言解除を受けて、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段階的に再開し、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に向けた準備を進めました。

さらに、経営体力の充実を図るため、安全を確保した上で設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化の徹底に取り組みました。

しかしながら、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、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少したことから、当第1四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77.0%減の38億8百万人キロとなりました。また、営業収益は前年同期比72.7%減の1,287億円、経常損失は1,014億円、親会社株主に帰属する四半期純損失は726億円となりました。

これをセグメントごとに示すと次のとおりです。

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頂けるよう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みました。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ました。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みました。N700Sについては、7月の営業運転開始に向けて投入準備を進めるとともに、N700S確認試験車により、長期耐久試験等を行いました。さらに、可動柵について新大阪駅20～24番線ホームへの設置工事を進めたほか、「特大荷物スペースつき座席」の事前予約制を開始するなど、安全・安定輸送の確保と輸送サービスの一層の充実に取り組みました。加えて、駅などの防犯カメラをネットワーク化して一元的に監視する体制を開始するなど駅や車内等におけるさらなる安全の確保及び円滑な輸送の提供に努めました。

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頂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適切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など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るとともに、内方線付き点状ブロックの整備対象を乗降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、ハイブリッド方式の次期特急車両HC85系の試験走行車の長期耐久試験を開始しました。

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、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を進めました。

しかしながら、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、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少したことから、当第1四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83.0%減の24億人キロ、在来線は前年同期比41.8%減の14億8百万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1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比78.4%減の798億円、営業損失は757億円となりました。

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。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当第1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比61.5%減の252億円、営業損失は64億円となりました。

③ 不動産業

不動産業においては、駅商業施設のリニューアルに向けた準備を進めるなど、競争力、販売力の強化に取り組みました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当第1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比21.4%減の155億円、営業利益は前年同期比51.6%減の27億円となりました。

④ 鉄道車両等製造業

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1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比15.7%増の245億円、営業利益は前年同期比18.4%減の13億円となりました。

⑤ その他

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。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の発生や緊急事態宣言発令等を受けて、営業時間短縮や臨時休業を行った影響等により、当第1四半期連結累計期間における営業収益は前年同期比25.4%減の220億円、営業損失は47億円となりました。

(2) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明

当期の業績予想については、引き続き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おり、今後も業績に影響を与える未確定な要素が多く、現時点で算定が困難であるため未定とし、可能となった時点で速やかに公表します。

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2年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (令和2年6月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	406,408	375,359
中央新幹線建設資金管理信託	※1 2,435,015	※1 2,254,246
受取手形及び売掛金	48,206	39,433
未収運賃	39,727	30,261
有価証券	353,500	351,400
たな卸資産	43,923	46,023
その他	55,915	53,794
貸倒引当金	△14	△13
流動資産合計	3,382,682	3,150,506
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	1,416,829	1,399,813
機械装置及び運搬具(純額)	217,844	230,818
土地	2,354,868	2,356,374
建設仮勘定	890,016	928,501
その他(純額)	45,639	43,280
有形固定資産合計	4,925,199	4,958,789
無形固定資産	91,141	90,516
投資その他の資産		
投資有価証券	846,723	853,304
繰延税金資産	176,899	205,074
その他	182,720	182,256
貸倒引当金	△2,241	△1,576
投資その他の資産合計	1,204,102	1,239,060
固定資産合計	6,220,443	6,288,366
資産合計	9,603,126	9,438,872

(単位 百万円)

	前連結会計年度 (令和2年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (令和2年6月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	78,825	43,924
短期借入金	29,497	29,686
1年内償還予定の社債	30,000	20,000
1年内返済予定の長期借入金	54,969	53,579
1年内返済予定の株式給付信託長期借入金	5,400	5,400
1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	5,783	5,783
未払法人税等	83,575	81,135
賞与引当金	28,440	16,445
その他	309,191	300,398
流動負債合計	625,682	556,353
固定負債		
社債	818,786	818,802
長期借入金	403,819	403,817
中央新幹線建設長期借入金	※1 3,000,000	※1 3,000,000
株式給付信託長期借入金	4,300	2,500
鉄道施設購入長期未払金	532,666	532,666
新幹線鉄道大規模改修引当金	105,000	96,250
退職給付に係る負債	190,774	190,056
その他	49,994	48,950
固定負債合計	5,105,341	5,093,042
負債合計	5,731,023	5,649,396
純資産の部		
株主資本		
資本金	112,000	112,000
資本剰余金	53,486	53,485
利益剰余金	3,755,901	3,668,474
自己株式	△111,615	△110,527
株主資本合計	3,809,772	3,723,432
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	20,729	24,722
退職給付に係る調整累計額	1,331	1,335
その他の包括利益累計額合計	22,061	26,057
非支配株主持分	40,269	39,986
純資産合計	3,872,103	3,789,476
負債純資産合計	9,603,126	9,438,872

(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1四半期連結累計期間)

(単位 百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自平成31年4月1日 至令和元年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自令和2年4月1日 至令和2年6月30日)
営業収益	471,358	128,734
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	216,844	170,841
販売費及び一般管理費	48,259	41,506
営業費合計	265,103	212,348
営業利益又は営業損失(△)	206,254	△83,613
営業外収益		
受取利息	553	624
受取配当金	1,594	1,560
受取保険金	45	59
解約金収入	830	-
その他	776	1,034
営業外収益合計	3,801	3,278
営業外費用		
支払利息	11,133	11,059
鉄道施設購入長期未払金利息	8,826	8,742
その他	1,402	1,322
営業外費用合計	21,361	21,124
経常利益又は経常損失(△)	188,694	△101,459
特別利益		
工事負担金等受入額	164	54
関係会社貸倒引当金戻入額	-	662
その他	30	6
特別利益合計	194	723
特別損失		
固定資産圧縮損	178	72
固定資産除却損	283	295
固定資産売却損	2	1,069
その他	61	19
特別損失合計	525	1,457
税金等調整前四半期純利益又は税金等調整前四半期純損失(△)	188,363	△102,192
法人税等	55,927	△29,048
四半期純利益又は四半期純損失(△)	132,436	△73,144
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(△)	1,109	△492
親会社株主に帰属する四半期純利益又は親会社株主に帰属する四半期純損失(△)	131,326	△72,651

(四半期連結包括利益計算書)

(第1四半期連結累計期間)

(単位 百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自 平成31年4月1日 至 令和元年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 令和2年4月1日 至 令和2年6月30日)
四半期純利益又は四半期純損失(△)	132,436	△73,144
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△3,413	4,252
退職給付に係る調整額	△257	△10
持分法適用会社に対する持分相当額	△2	10
その他の包括利益合計	△3,673	4,252
四半期包括利益	128,763	△68,892
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	127,861	△68,655
非支配株主に係る四半期包括利益	901	△236

(3) 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、当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、税引前四半期純損失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。

(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おります。当面厳しい経営環境が続くことから、当連結会計年度の業績に重要な影響が見込まれます。

(セグメント情報)

I 前第1四半期連結累計期間(自平成31年4月1日至令和元年6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	鉄道車両等製造業	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	366,212	62,379	11,887	17,706	13,172	471,358	—	471,358
セグメント間の内部売上高又は振替高	3,055	3,360	7,864	3,482	16,332	34,095	△ 34,095	—
計	369,268	65,739	19,751	21,189	29,504	505,453	△ 34,095	471,358
セグメント利益又は損失(△)	196,326	2,247	5,622	1,612	△ 60	205,749	504	206,254

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業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504百万円は、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利益と調整を行っています。

II 当第1四半期連結累計期間(自令和2年4月1日至令和2年6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	鉄道車両等製造業	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	77,629	22,275	8,909	14,562	5,357	128,734	—	128,734
セグメント間の内部売上高又は振替高	2,238	3,013	6,606	9,961	16,652	38,473	△ 38,473	—
計	79,867	25,289	15,516	24,524	22,010	167,208	△ 38,473	128,734
セグメント利益又は損失(△)	△ 75,772	△ 6,411	2,721	1,316	△ 4,715	△ 82,862	△ 750	△ 83,613

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、ホテル業、旅行業、広告業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△750百万円は、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

当第1四半期連結会計期間から、「その他」に含まれていた「鉄道車両等製造業」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。

なお、前第1四半期連結累計期間のセグメント情報は、当第1四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。

令和2年度第1四半期連結決算概要

令和2年7月31日
東海旅客鉄道株式会社

- ・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、当社・グループ会社ともに経営環境が厳しくなり、**連結営業収益は大幅に減収**。
- ・営業費の減少はあったものの、**大きな営業損失を計上**。
- ・**業績予想、配当予想については、未だ鉄道等のご利用の動向が見通せないことから、未定とする**。引き続き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適切な輸送力を提供する。また、安全・安定輸送の確保を最優先に、感染収束後の収益回復・拡大に備えてサービスの向上を図り、業務執行全般にわたる効率化・低コスト化に努める。

1. 連結損益の概要

(1) 営業収益 1,287億円 (対前年同期△3,426億円、72.7%減)

- ・当社の**運輸収入は、対前年同期2,873億円 (81.2%) 減の663億円**。
 - ・鉄道事業については、東海道新幹線・在来線ともに、お客様に安心してご利用頂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適切な輸送力を提供した。
 - ・しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により、当第1四半期の東海道新幹線の運輸収入は対前年同期2,717億円 (83.2%) 減の547億円、在来線の運輸収入は対前年同期155億円 (57.4%) 減の115億円となった。
- ・鉄道以外の事業においては、緊急事態宣言解除を受けて、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段階的に再開するなど、収益の確保に努めたものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、グループ全体でも大幅に減収。

(2) 営業費 2,123億円 (対前年同期△527億円、19.9%減)**(3) 営業損益 △836億円 (対前年同期△2,898億円)****(4) 営業外損益 △178億円 (対前年同期△2億円)****(5) 経常損益 △1,014億円 (対前年同期△2,901億円)****(6) 親会社株主に帰属する四半期純損益 △726億円 (対前年同期△2,039億円)**

2. 令和2年度の業績予想

- ・当期の業績予想については、引き続き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おり、今後も業績に影響を与える未確定な要素が多く、現時点で算定が困難であるため未定とし、可能となった時点で速やかに公表する。

3. 令和2年度の配当予想 (当社)

- ・当期の配当予想については、現時点で業績予想の算定が困難であるため未定とし、可能となった時点で速やかに公表する。

※ 金額は単位未満端数切捨 (補足説明資料2以降についても同じ)

比較第1四半期損益計算書【連結】

(単位 億円、%)

科 目	令和元年度	令和2年度	増 減	前期比
営 業 収 益	4,713	1,287	△ 3,426	27.3
運 輸 業	3,662	776	△ 2,885	21.2
流 通 業	623	222	△ 401	35.7
不 動 産 業	118	89	△ 29	74.9
そ の 他	308	199	△ 109	64.5
営 業 費	2,651	2,123	△ 527	80.1
営 業 損 益	2,062	△ 836	△ 2,898	—
営 業 外 損 益	△ 175	△ 178	△ 2	101.6
営 業 外 収 益	38	32	△ 5	86.2
営 業 外 費 用	213	211	△ 2	98.9
経 常 損 益	1,886	△ 1,014	△ 2,901	—
特 別 損 益	△ 3	△ 7	△ 4	222.1
税 金 等 調 整 前 四 半 期 純 損 益	1,883	△ 1,021	△ 2,905	—
法 人 税 等	559	△ 290	△ 849	—
四 半 期 純 損 益	1,324	△ 731	△ 2,055	—
非 支 配 株 主 に 帰 属 す る 四 半 期 純 損 益	11	△ 4	△ 16	—
親 会 社 株 主 に 帰 属 す る 四 半 期 純 損 益	1,313	△ 726	△ 2,039	—
四 半 期 包 括 利 益	1,287	△ 688	△ 1,976	—

(注) 1. 営業収益の内訳は、セグメント別の外部顧客への売上高

2. 日本車輛は、決算短信では「鉄道車両等製造業」セグメントに含むが、当資料では「その他」に含む

比較第1四半期損益計算書【単体】

(単位 億円、%)

科 目	令和元年度	令和2年度	増 減	前期比
営 業 収 益	3,706	823	△ 2,883	22.2
運 輸 収 入	3,537	663	△ 2,873	18.8
そ の 他 の 収 入	169	159	△ 9	94.3
営 業 費	1,728	1,558	△ 170	90.2
人 件 費	450	444	△ 6	98.6
物 件 費	700	607	△ 93	86.7
租 税 公 課	106	91	△ 14	86.6
減 価 償 却 費	471	415	△ 56	88.0
営 業 損 益	1,978	△ 734	△ 2,712	—
営 業 外 損 益	△ 186	△ 183	2	98.6
営 業 外 収 益	27	27	0	100.0
営 業 外 費 用	213	210	△ 2	98.8
経 常 損 益	1,791	△ 918	△ 2,710	—
特 別 損 益	0	△ 10	△ 10	—
税 引 前 四 半 期 純 損 益	1,792	△ 928	△ 2,720	—
法 人 税 等	532	△ 269	△ 802	—
四 半 期 純 損 益	1,259	△ 659	△ 1,918	—

輸送人キロおよび運輸収入の比較（第1四半期）

（単位 百万人キロ、億円、％）

			令和元年度	令和2年度	増 減	前期比
輸 送 人 キ ロ	新 幹 線	定 期	391	269	△122	68.7
		定期外	13,745	2,131	△11,614	15.5
		合 計	14,136	2,400	△11,736	17.0
	在 来 線	定 期	1,453	1,151	△302	79.2
		定期外	968	257	△711	26.6
		合 計	2,421	1,408	△1,013	58.2
	合 計	定 期	1,844	1,420	△424	77.0
		定期外	14,713	2,388	△12,325	16.2
		合 計	16,557	3,808	△12,749	23.0
運 輸 収 入	新 幹 線	定 期	46	32	△14	69.6
		定期外	3,218	515	△2,703	16.0
		合 計	3,265	547	△2,717	16.8
	在 来 線	定 期	90	69	△20	77.6
		定期外	181	45	△135	25.3
		合 計	271	115	△155	42.6
	合 計	定 期	137	102	△34	74.8
		定期外	3,400	561	△2,838	16.5
		合 計	3,537	663	△2,873	18.8
合計 (小荷物含む)		3,537	663	△2,873	18.8	

(注)1. 当社単体に係る輸送人キロおよび運輸収入を記載

2. 輸送人キロは単位未満端数四捨五入

比較第1四半期貸借対照表【連結】

(単位 億円)

科 目	令和元年度 期 末	令和2年度 第1四半期末	増 減
流 動 資 産	33,826	31,505	△ 2,321
うち 中央新幹線建設資金管理信託	24,350	22,542	△ 1,807
固 定 資 産	62,204	62,883	679
有 形 ・ 無 形 固 定 資 産	50,163	50,493	329
投 資 そ の 他 の 資 産	12,041	12,390	349
資 産 合 計	96,031	94,388	△ 1,642
流 動 負 債	6,256	5,563	△ 693
固 定 負 債	51,053	50,930	△ 122
負 債 合 計	57,310	56,493	△ 816
純 資 産 合 計	38,721	37,894	△ 826
負 債 純 資 産 合 計	96,031	94,388	△ 1,642
(再掲) 長期債務	48,460	48,346	△ 113
中央新幹線建設長期借入金	30,000	30,000	-
社 債	8,487	8,388	△ 99
長 期 借 入 金	4,587	4,573	△ 13
鉄道施設購入長期未払金	5,384	5,384	-

参考:比較第1四半期セグメント別営業損益

(単位 億円、%)

科 目		令和元年度	令和2年度	増 減	前期比
営 業 収 益	運 輸 業	3,692	798	△ 2,894	21.6
	流 通 業	657	252	△ 404	38.5
	不 動 産 業	197	155	△ 42	78.6
	そ の 他	506	464	△ 42	91.7
	調 整 額	△ 340	△ 383	△ 43	112.7
	計	4,713	1,287	△ 3,426	27.3
セグメント損益 (営業損益)	運 輸 業	1,963	△ 757	△ 2,720	—
	流 通 業	22	△ 64	△ 86	—
	不 動 産 業	56	27	△ 29	48.4
	そ の 他	15	△ 33	△ 49	—
	調 整 額	5	△ 7	△ 12	—
	計	2,062	△ 836	△ 2,898	—

- (注) 1. セグメント別の営業収益は、外部顧客への売上高のほか、他セグメントへの売上高を含む
2. 「調整額」欄は、セグメント間取引の相殺消去
3. 日本車輛は、決算短信では「鉄道車両等製造業」セグメントに含むが、当資料では「その他」に含む