

# 2023年3月期 第2四半期決算 説明資料

2022年11月11日  
日本貨物鉄道株式会社

**1. 2023年3月期 第2四半期決算**

**2. 2023年3月期 業績見通し**

**3. 今後の取組み**

# 1. 2023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)

	2022年3月期 第2四半期累計	2023年3月期 第2四半期累計	対前年同期	
			増減	%
営業収益	905	906	+0	+0.1
営業費用	910	924	+13	+1.5
営業利益	-4	-17	-12	-
経常利益	-8	-21	-13	-
親会社株主に帰属する 四半期純利益	-24	-23	+0	-

## 単体経営成績

営業収益	732	731	-1	-0.1
営業費用	747	760	+13	+1.8
営業利益	-14	-28	-14	-
経常利益	-18	-33	-14	-
四半期純利益	-31	-30	+0	-

- 連結営業収益は、鉄道ロジスティクス事業は新型コロナウイルス感染症に伴う需要低迷が続く中、8月の北海道・東北・北陸地区を中心とした大雨による一部不通区間が生じる等の影響も受けたが、不動産事業のマンション販売や建物貸付等により全体では僅かに増収。
- 連結営業費用は、マンション販売の売上原価の他、東京レールゲートEASTの竣工による不動産取得税、減価償却費等が増加し、営業利益、経常利益は減益。前年は特別損失に東京レールゲートEAST開発に伴う撤去費用を計上した影響により、親会社に帰属する純利益は僅かに増益。

# 1. 2023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)

		2022年3月期 第2四半期累計	2023年3月期 第2四半期累計	対前年同期	
				増減	%
鉄道ロジスティクス事業	営業収益	813	799	-13	-1.6
	営業利益	-57	-77	-19	-
不動産事業	営業収益	101	113	+12	+11.8
	営業利益	51	57	+6	+12.1
その他	営業収益	18	20	+1	+6.9
	営業利益	1	1	-0	-30.7

## (単体) 事業別状況

鉄道事業	営業収益	650	636	-14	-2.2
	営業費用	716	723	+6	+0.9
	営業利益	-66	-86	-20	-
関連事業	営業収益	82	95	+13	+15.9
	営業費用	31	37	+6	+20.9
	営業利益	51	58	+6	+13.0

- 鉄道ロジスティクス事業は、新型コロナウイルス感染症による需要低迷が続く、災害の影響が前年より少なく、新たなブロックトレイン運転開始等もあり運輸収入は前年を上回ったが、前年に利益保険収入を計上した影響で、全体では減収、減益。
- 不動産事業は、マンション販売や建物貸付などが好調に推移し増収、増益。
- その他事業は、営業収益は増加したが、リース資産増加による売上原価が増加し減益。 © Japan Freight Railway Company

# 1. 2023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)

	2022年3月期 期末	2023年3月期 第2四半期末	対前期末 増減	備考
資 産	4,325	4,334	+8	流動資産 647億円 (対前期末 -78億円) 固定資産 3,686億円 (対前期末 +86億円)
負 債	3,323	3,356	+32	
純 資 産	1,002	977	-24	
自己資本比率	21.9%	21.3%	-0.6	

## 単体財政状態

資 産	3,970	3,966	-3	流動資産 459億円 (対前期末 -90億円) ・現金及び預金の減 -86億円 固定資産 3,507億円 (対前期末 +87億円) ・東京レールゲートEAST竣工等による増
負 債	3,253	3,280	+26	当期末長期債務1,850億円 (対前期末 +127億円) ・社債 200億円 (対前期末 ±0億円) ・有利子借入 985億円 (対前期末 +132億円) ・無利子借入 865億円 (対前期末 -4億円) 第三セクター線路使用料等未払金の減 -71億円
純 資 産	716	686	-29	

- 2022年3月にグリーンボンド（社債）を発行し金融市場より200億円調達。
- 震災・大雨に加え噴火にも対応した形でコミットメントライン（貸付限度額210億円）を継続。当期中の利用なし。

# 1. 2023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)

	2022年3月期 第2四半期累計	2023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	22	2	-19	-87.6
投資活動によるキャッシュ・フロー	-98	-203	-104	—
財務活動によるキャッシュ・フロー	7	133	+125	—
現金及び現金同等物の増減額	-68	-67	+0	—
現金及び現金同等物の期末残高	207	253	+45	+22

## 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	-7	2	+9	—
投資活動によるキャッシュ・フロー	-61	-202	-140	—
財務活動によるキャッシュ・フロー	-5	112	+117	—
現金及び現金同等物の増減額	-73	-86	-13	—
現金及び現金同等物の期末残高	100	140	+39	+39.6

- 連結の営業活動によるキャッシュ・フローは、制度変更に伴う退職金の支払等が増加し流入額が減少。投資活動によるキャッシュ・フローは、建物や車両等の設備投資の支払が増加し流出額が増加。財務活動によるキャッシュ・フローは長期借入等による流入額が増加。現金及び現金同等物は期首から67億円減少し、期末残高は253億円。

# 1. 2023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)

	2022年3月期 第2四半期累計	2023年3月期 第2四半期累計	対前年同期	
			増減	%
輸送量	12,449	12,473	+23	+0.2
コンテナ	8,968	8,893	-74	-0.8
農産品・青果物	656	603	-53	-8.1
化学工業品	790	790	-0	-0.0
化学薬品	614	607	-6	-1.0
食料工業品	1,468	1,490	+21	+1.5
紙・パルプ	1,035	1,003	-32	-3.1
他工業品	624	635	+10	+1.7
積合せ貨物	1,468	1,533	+64	+4.4
自動車部品	315	309	-6	-1.9
家電・情報機器	148	173	+24	+16.4
エコ関連物資	267	211	-55	-20.8
その他	1,578	1,535	-43	-2.7
車扱	3,481	3,579	+98	+2.8
石油	2,302	2,435	+132	+5.8
セメント・石灰石	616	553	-62	-10.1
車両	353	355	+1	+0.5
その他	208	234	+25	+12.4

- コンテナは、積合せ貨物、家電・情報機器、食料工業品等で前年を上回ったものの、エコ関連物資が前年7月の建設発生土の輸送終了に伴い減少となり、農産品・青果物が前年の玉ねぎの作柄不良に伴い低調に推移したほか、災害影響等により前年を下回った。車扱は、石油がガソリン需要が増え前年を上回った。コンテナ・車扱全体では、前年を上回った。

**1. 2023年3月期 第2四半期決算**

**2. 2023年3月期 業績見通し**

**3. 今後の取組み**



## 2. 2023年3月期 業績見通し

(単位：億円、単位未満切捨て)

### 連結

	2022年3月期 実績	2023年3月期 見通し	対前年同期		2023年3月期 前回見通し (2022.8.9)
			増減	%	
営業収益	1,866	1,948	+81	+4.4	1,981
営業利益	14	22	+7	+48.2	35
経常利益	2	15	+12	+441.2	29
親会社株主に帰属する 当期純利益	-14	-10	+4	-	3

### 単体

営業収益	1,513	1,593	+79	+5.3	1,616
営業利益	-4	8	+12	-	21
経常利益	-12	0	+12	-	13
当期純利益	-26	-18	+8	-	-5

- 連結営業収益は8月の北海道・東北・北陸地区を中心とした大雨の影響などにより前回見通しから減収となるものの、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復や2024年問題やカーボンニュートラルを背景とした積極的な営業活動、及び東京レールゲートEASTをはじめとした物流施設を組み入れた総合的な物流ソリューションを展開することにより対前年同期増収を見込む。
- 連結営業費用は、2021年12月28日に山陽線瀬野駅～八本松駅間で発生した貨物列車脱線対策など安全確保に向けた取り組みを着実に実施する一方で、輸送需要に応じた列車設定や機関車の検査周期の最適化などコスト削減も実施する。

**1. 2022年3月期 第2四半期決算**

**2. 2023年3月期 業績見通し**

**3. 今後の取組み**

## (1) 今後の主な取組み

### ◎今年度通期見通し達成のための取組み

#### ○運輸収入確保に向けた取組み

- ・ **マーケティングに基づく営業活動の強化**
  - － 中距離帯の輸送ニーズや成長・荷動きが見込まれる業種の絞り込みなど、戦略的なターゲット選定に基づき、需要の掘り起こし・獲得を図る。
- ・ **「2024年問題」の解決に資する営業活動の展開**
  - － トラックドライバー不足による物流の停滞という深刻な社会問題となることが懸念される「2024年問題」（「自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制の適用」など）に伴う課題やその緊急性を訴える活動を強化し、輸送方法の見直しやトラック輸送のみに偏らない輸送体系の提案営業を実施。
- ・ **輸送障害時対応力の向上**
  - － お客様・利用運送事業者と連携し、輸送障害時における初動対応のスピード向上を図る。
- ・ **偏積、コンテナ部品落失防止に向けた要請**
  - － お客様・利用運送事業者に、偏積・コンテナ部品落失防止に向けた協力要請を継続的に実施していく。

#### ○コスト削減の取組み

- ・ 輸送量に応じた運転計画変更などオペレーションコストの削減
- ・ 新形式電気機関車の検査周期最適化による車両修繕費等の削減
- ・ その他、不要・不急のコストの削減

## (1) 今後の主な取組み

### ◎ 「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」の推進に向けた取組み

鉄道を基軸とした総合物流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ことを通じて社会価値向上に貢献する。

#### ○ 「安全・安心な物流サービス」

- ・ 安全性向上のためのハード対策及びソフト対策の実施
- ・ BCP対策
  - － お客様や利用運送事業者、関係団体との連携によるBCP策定
  - － 地方運輸局及び自治体等も加わった官民一体による検討の場の設置に向けた準備
- ・ 山陽線列車脱線事故対策の推進
  - － 「ポータブル重量計」、「輪重測定装置」、「トラックスケール」の増設



輪重測定装置



ポータブル重量計

#### ○ 「物流生産性の向上」

- ・ グループ会社のアセットも活用した総合物流事業の推進
  - － 倉庫業の空きスペース提供を軸とした共同営業
  - － 北海道地区での潤滑油地域内配送の試行
  - － 千葉地区再開発事業を見据えた営業活動の展開
- ・ 全国主要箇所における周辺用地取得を含めた  
レールゲート建設の具体化



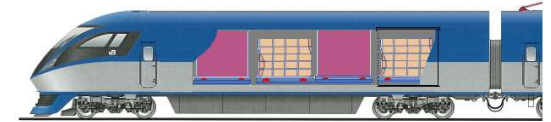
東京レールゲート

## (1) 今後の主な取組み

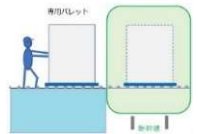
### ◎ 「JR貨物グループ 長期ビジョン2030」の推進に向けた取組み

#### ○ 「物流生産性の向上」

- ・ 大都市圏等を中心とした社内・外の既存施設活用を視野に入れた積替ステーションの展開
  - － 福岡地区での外部倉庫活用に関するスキーム構築
  - － パレット単位の貨物（小口貨物）の混載輸送に関するスキームの検討
- ・ パレットデポ設置に向けた検討
- ・ 既存ブロックトレインの輸送力拡大による輸送サービスの向上
- ・ 新技術の導入
  - － フォークリフトのセミオート及びガイダンス機能開発の推進
  - － コンテナハンドリングマネジメントシステム（CHMS）開発の推進
- ・ 新幹線による貨物輸送の拡大に向け国が中心となった検討会への参加



貨物新幹線（イメージ）



#### ○ 「グリーン社会の実現」

- ・ グループでのCO2排出量削減のためのカーボンニュートラル施策の推進
  - － 省エネルギー施策の推進（次世代省エネ型車両導入など）
  - － 再生可能エネルギー活用の推進（太陽光発電活用など）
- ・ フォークリフトへのバイオディーゼルの導入検討

#### ○ 「地域の活性化」

- ・ 不動産事業を通じた地域活性化への貢献
  - － 天竜川旧貨物駅用地で分譲マンションの建設
  - － 長浜地区（福岡市）や千葉地区の再開発着手
- ・ 新規事業へのチャレンジ
  - － 「山村JR貨物きらベジステーション株式会社」が運営する植物工場（福井県おおい町）の建設推進（2023年3月竣工予定）



福井県おおい町で建設中の植物工場（イメージ）

# (1) 今後の主な取組み

## ◎ 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」中間とりまとめへの対応

2022年3月に国土交通省により設置された同検討会にて、有識者の方々や当社を含む鉄道事業者、関係団体などのステークホルダーにより貨物鉄道輸送を取り巻く状況や果たすべき役割について検討が進められ、7月には議論内容を踏まえた「変化し続ける社会の要請に応える貨物鉄道輸送の実現に向けて」と題する中間とりまとめが発表された。

JR貨物グループは、中間とりまとめにある提言を受けて、2025年度までに達成すべき目標をKGI/KPIとして設定し、カーボンニュートラルの達成や物流の2024年問題といった社会課題の解決を図るべく、貨物鉄道の輸送量増加に向け提言の実現に着実に取り組んでいく。

**KGI: 2025年度コンテナ輸送量** チャレンジ目標209億トンキロ(総合物流施策大綱における目標値)  
**必達目標196億トンキロ**(過去最高の2017年度積載率を目指した目標値)  
 2020年度 168億トンキロ

### 視点1: 貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

課題	KPI(2025年度)	備考
既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>積載率 全日平均 81.2%(チャレンジ目標)</li> <li>積載率 全日平均76.5%(必達目標)</li> </ul>	2020年度 69.6%
これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>定温コンテナ輸送: 2020年度比11.2%増</li> <li>31ftコンテナ輸送: 2020年度比11.2%増</li> <li>中距離帯(400~600km)の輸送: 2020年度比23.8%増</li> </ul>	2020年度 35.7万トン 2020年度 415.1万トン 2020年度 632.6万トン
	<ul style="list-style-type: none"> <li>5トンに満たない小口貨物の混載・共同輸送の定期ルート設定(関東⇄関西間)</li> <li>積替ステーション設置駅: 22駅</li> </ul>	2020年度 4駅
	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応</li> <li>輸送ニーズ・事業性の確認</li> <li>(事業性有判断の場合) 低床貨車発注</li> </ul>	
災害時をはじめとする輸送障害への対策強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時輸送障害に係るBCP対策会議(関係事業者、関係自治体、運輸局等参画)新設・対象範囲拡大。対象範囲目標: 5都道府県以上</li> <li>利用運送事業者等関係者と連携したうえで、山陽線における災害時のカバー率: 50%(2030年度目標) (カバー率: 代行設定輸送力/直近の実輸送量)</li> <li>偏積を防止するための輪重測定装置・トラックスケールの整備: 62駅竣工</li> </ul>	2020年度 4駅
災害等輸送障害発生時の対応力強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送障害時のわかりやすい情報提供のためのホームページの改善</li> </ul>	

課題	KPI(2025年度)	備考
公共インフラとしての新たな社会的要請への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>自衛隊との定期的な意見交換の実施</li> </ul>	
新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化	<ul style="list-style-type: none"> <li>国が中心となった検討会への参画</li> <li>貨物専用新幹線車両の設計検討</li> </ul>	

### 視点2: 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

課題	KPI(2025年度)	備考
誰でもいつでも利用できる体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流Maas(ワンストップ予約システム)基本計画案の策定、実証実験の実施</li> </ul>	
パレチゼーションの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>集散機能を有するパレットデポ設置: 22駅(大都市・地方主要都市)</li> </ul>	現状設置なし
貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>レールゲートからの発送実績 3%増/年</li> <li>貨物駅コンテナ取扱によるキャパシティ拡大: 12ft換算900個分増(①1箇所100個×9箇所(年3箇所))</li> </ul>	現状段階なし

### 視点3: 社会・荷主の意識改革に向けた課題

課題	KPI(2025年度)	備考
貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道へシフトした場合のCO2概算排出量削減(ドアソードア)の情報提供サービス導入</li> </ul>	
貨物鉄道の利用を促す新たな制度の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主に対する経済的インセンティブ案の確定(例: より精緻なCO2排出量算定方式の構築による、省エネ法等に基づく報告への適用やJクレジット制度への申請・ESG金融に活用出来る仕組み)</li> </ul>	

## (2) 主要な取組みの進捗状況

【注】「達成率」は最終目標に対する2022年度上期までの実施状況を示す

### ◎ 「安全・安心な物流サービス」の取組み

- ・手ブレーキ緩解失念防止のための「手ブレーキ検知装置」の取付  
(上期1,408両実施・達成率97%[累計6,749両/6,952両])
- ・貨車(コキ106及び107形式等)のオイルダンパ取替  
(上期1,057両実施・達成率88%[累計2,910両/3,314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12ftフォークリフト8台実施・達成率33%[累計201台/618台])
- ・お客様とも連携した偏積を発生させない仕組み構築に向け「貨物運送約款」を改正(2022年4月)
- ・山陽線列車脱線事故対策の推進
  - －「ポータブル重量計」、「輪重測定装置」、「トラックスケール」の増設
- ・日本海縦貫線の迂回運転に備えたEH500形式機関車改造  
(上期6両実施・達成率67%[累計両12両/18両])



EH500形式機関車

### ◎ 「物流生産性の向上」の取組み

- ・DPL札幌レールゲート竣工(2022年5月)
- ・東京レールゲートEAST竣工(2022年7月)
- ・「フォワードズブロックトレイン」の運行(2022年3月)
- ・トラックドライバー用アプリ(T-DAP)の機能(コンテナの持出持込予約機能)追加(2022年8月)



DPL札幌レールゲート

## (2) 主要な取組みの進捗状況

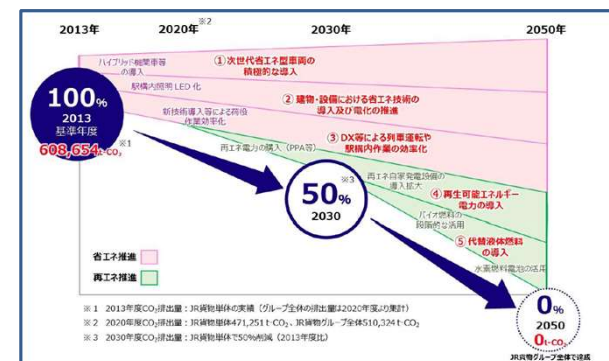
【注】「達成率」は最終目標に対する2022年度上期までの実施状況を示す

### ◎ 「グリーン社会の実現」の取組み

- ・ インターナルカーボンプライシング（社内炭素価格）の導入（2022年4月）
- ・ 「JR貨物グループ カーボンニュートラル2050」の公表（2022年7月）
  - － 2013年度排出量（JR貨物単体で608,645t-CO<sub>2</sub>）を基準とし、2030年度にJR貨物単体で50%削減、2050年度にJR貨物グループ全体で実質ゼロを目標とする。
- ・ 交流回生ブレーキ機能を有したEF510形式（量産先行車1両）導入
- ・ 電気式ディーゼル機関車（DD200形式）を導入  
（上期5両導入・達成率100%[累計26両/26両]）
- ・ フォークリフト第4次規制車の導入  
（上期12ftフォークリフト8台導入・達成率33%[累計201台/618台]）

### ◎ 「地域の活性化」の取組み

- ・ 新小岩分譲マンション（シティテラス新小岩）の竣工・引き渡し開始（2022年9月）
- ・ バンコク駐在員事務所を通じたタイ王国での危険品コンテナ輸送事業の検討
  - － 国土交通省の調査事業受託（2022年8月）



「JR貨物グループ カーボンニュートラル2050」



分譲マンション「シティテラス新小岩」（イメージ）



〔当社グループの事業系統図〕

