

業 務 速 報

NO. 1380

2024. 5. 7

J R 東海労働組合

発行 淵上 利和

編集 斉藤 孝紀

令和5年度期末決算について経営懇談会開催 リニア建設費の資金調達計画は甘い！

本部は5月1日、「令和5年度期末決算」の経営懇談会を開催しました。

会社は決算について、「コロナ禍からの回復に伴い、東海道新幹線・在来線ともにご利用が増加したことなどから、連結営業収益は前年に比べ増加し、増収増益の決算」また、次期の業績予想について「安全の確保を最優先として、効率的な業務執行体制を構築する業務改革と、新しい発想による収益の拡大の2つの柱とした経営体力の再強化に取り組む」と説明しました。

本部は、リニア建設費についての資金調達の不透明さや甘さについて指摘しました。会社は、「資金調達については健全経営と安定配当をしながら行っていく」と主張し、明確な回答を示しませんでした。改めてリニア建設工事の中止を主張しました。

〈決算の概要〉

【連結損益の概要（連結）】

営業収益：1兆7,104億円（前期比+3,101億円 22.1%増）
 運輸収入（単体）：1兆3,428億円（前期比+2,728億円 25.5%増）
 営業費：1兆1,030億円（前期比+772億円 7.5%増）
 営業利益：6,073億円（前期比+2,328億円 62.2%増）
 営業外損益：△604億円（前期比+65億円）
 経常利益：5,469億円（前期比+2,394億円 77.9%増）
 当期純利益：3,844億円（前期比+1,649億円 75.2%増）

【キャッシュ・フローの状況】

営業活動によるキャッシュアウト +6,728億円（前期比+1,861億円）
 投資活動によるキャッシュアウト △4,365億円（前期比△2,615億円）
 財務活動によるキャッシュイン △1,251億円（前期比円+954億円）
 現金及び現金同等物期末残高 8,217億円（前期比+1,111億円）

【長期債務の概要】

長期債務の当期末残高は、4兆8,461億円。このうち中央新幹線建設長期借入金を除いたその他の長期債務残高は、前期末から1,036億円減少して1兆8,461億円。

【次期の業績予想（連結）】

次期の業績予想については、最近の輸送動向等を踏まえ、社会活動が一層活性化し、引き続きご利用は回復していくと想定して、以下の通り算出した。

営業収益：1兆7,400億円（当期比+295億円、1.7%増）

運輸収入（単体）：1兆3,690億円（当期比+261億円、1.9%増）

営業利益：6,080億円（当期比+6億円0.1%増）

経常利益：5,450億円（当期比△19億円0.4%減）

当期純利益：3,810億円（当期比△34億円0.9%減）

【配当（当社）】

当期の期末配当については、昨年8月に公表した配当予想1株当たり14円を1円増額して15円とする。次期の配当予想についても、中間・期末ともに1株当たり15円とする。

〈主なやり取り〉

休日出勤解消のために適正要員を配置しろ！

組合：運輸収入の増加の根拠は、コロナ禍からの回復によりお客様の増加が根拠としているが、JR東海会社としてどのようにやってきたのか。さらに次年度は100%回復予想しているが、それに向けて列車本数の増加など、100%確保するための考えを聞きたい。その理由は乗務員の休日勤務指定を行うとなっており、したがって乗務員の労働条件は低下している。運輸収入の増加は乗務員の努力の結果である。輸送量を確保するための必要要員を確保し、人件費の増を含めて休日出勤が発生しないための要員を確保のため知恵出しを行え、

会社：運輸収入の増加について、新幹線ではのぞみ12本ダイヤや弾力的な列車設定を行った。また、エクスプレス予約やスマートEXを利用するため1年前予約といったサービスを開始した。さらに様々なキャンペーンを展開した。在来線では特急列車HC85系車両を全投入し、弾力的な増結や増発を行ったことが運輸収入増の根拠になっている。

会社：業績予想について96.1%から100%になる根拠は、新幹線はビジネスについてリモート技術の普及によって、一定程度の影響は残る可能性

はある。しかし、対面することが重要と考えており、現在少しずつ回復している。観光については、既にコロナ禍前に回復しているので輸送サービスの充実に努めることでビジネス・観光は増加していくと考えている。在来線についてもリモート技術の普及の影響を受けており、通勤・通学はコロナ禍前には戻っていない状況である。長期的な人口減により、減少していくとも思っている。しかし、当社の使命として安全を第一にお客様に対して輸送サービスの充実に提供していく。地域の連携を強め、地域の観光にも力を入れていく。そのことにより100%としていきたい。

会社：休日勤務について、昨年度は新幹線・在来線とも休日勤務の指定はなかった。他方、今年度は旅客需要が回復傾向にあるので、それに伴って列車本数の増となり、新幹線について休日勤務が発生する。必要な要員は確保しているものの、需給は波があり、ピークに併せて人員を配置することにはならない。要員を押し並べて配置した時に、需要のピークについて休日勤務で対応していかなければならない部分がある。加えて、世間に比べて離職率は低いが、2%程度離職率が上がっており、併せて男性の育児休暇について積極的に取得するようにもなったので、それらの要因で要員の变化がある。列車本数増により要員の確保のために休日勤務が発生するので強力を願う。

組合：観光は100%と言われたが、ビジネスがなかなか戻っていないが、4%程足りないという考えでいいか。

会社：ビジネスと観光の区別は難しい。土休日でもビジネスで利用しているし、平日でも観光で利用している。算出は難しいと思うが、しかし、それに近い考え方として平成30年度比で昨年度の平日の輸送量は88%だった。土休日は101%であったのでビジネス客が戻っていないと判断できるのではないか。

組合：特急券でビジネスと観光を色分けできるわけではない。ビジネス客を伸ばすためには、エクスプレス予約やスマートEXを拡大していく考えなのか。

会社：そうである。

組合：7号車のSワーク車両について、どの位収益に結びついているのか。Sワーク車両やワークスペースの新設で収益の見込みはあるのか。

会社：エクスプレス予約やスマートEXを通じてビジネスのお客様の拡大はあるし、Sワーク車両やワークスペースについて期待している所ではある。Sワーク車両の乗車率は平日で70%位である。SワークPシートにおいては平日のぞみで約75%となっている。比較的に利用されている考えである。一方ビジネスブースについては、全車両に設置されていないので、集計については時期尚早と考える。

組合：車両の拡大について6号車にも拡大していく考えはあるのか。

会社：考えていない。車両のうんようを限定できないので難しい。

組合：今年度は需要の拡大を基本としつつ、ビジネス客の拡大を目指していくことか。

会社：そうである。

組合：観光についてはインバウンドが大変好調である。

会社：インバウンドのお客様の割合がどんどん大きくなっているので、営業本部にインバウンド対応のチームを昨年立ち上げ、社内体制を強化して、海外からの誘致活動もやっている。

組合：大きなトランクが無秩序に置かれ、旅客が迷惑している部分も存在する。乗務員はそれに対応することも大変である。インバウンドのお客にトランク問題を含めて、啓蒙活動を広めていかなければならない。車内における安全確保に務められたい。乗務員の負担増にならないようにせよ。

組合：休日出勤について会社の考えはピークに合わせないということだが、ピークを何処に見るのかと、適正要員をどういうふうに見るのかという問題について、労働組合として休日出勤数をできるだけ少なくするための要員確保をしていかなと離職が進んでしまう。魅力が感じられるには小さなところが大事と考える。賃金が良いだけではなくて、労働条件や労働内容実態を変えていかなければ、長く勤めてもらえない。「今年は休日出勤で乗切ったから来年も」ではなくて要員増を進めていくことが大事である。

組合：1年前予約が開始されるが、ピークがある程度読める訳だから、休日出勤はが発生しないように要員配置ができることとなる。

会社：1年前予約ができる車両について席数が限られており、そこで予測ができるかどうか難しい。乗務員養成もあり、前もって予測をしながら需要がどのように伸びるのか。また、いつまで続く部分もある。その予測を企業として人材確保・要員確保はバランスよく考えなければならない。完全に休日出勤がゼロになることは難しい。

組合：バランスの読みが重要である。現場で年休が入らず社員が疲弊している。そのことを本社としてどう受け止めるのか。

会社：年休取得率を見ても、適正に取得できている。年休を消化できるように要員を配置している。

組合：54歳原則出向に出した乗務員は戻せばよい。姿勢が見えない。

会社：必要な要員は確保していく。他方で労働人口の減少に向けて業務改革などで、1～2年で対応できる業務執行体制を確立できる会社にならなければならない。

組合：運輸系統の現在員は昨年度と今年度でどの位増えているのか。

会社：この場合は経営懇談会なので、資料は持ち合わせていない。

組合：増えているのか。会社は休日出勤を減らす考え方を持っていることではないか。

会社：抑制する考えはある。

組合：具体的には要員を増やすことが基本である。

会社：資料がないので分からない。

組合：中期的な基準人員と現在員を見なければならない。具体的な数字を照らし合わせながら要員配置をしなければならない。

組合：昨年度での業績予想と今年度の実績が大きな差があった。しかし、来年度の業績予想は今年度の実績とほぼ変わらない業績予想していることは、来年度も今年度と変わらないと予想しているのか。

会社：96.1%から100%にしていく想定のもと、業績予想を立てている。

組合：だからそんなには変わらないということでもいいか。

会社：4%程度なので、そんなには変わらないと予想した。

リニア建設工期が延びれば延びるほど会社のお荷物に！

組合：リニア建設費で財政投融资3兆円を流用し、令和5年度末で1兆3,516億円になる。今年度は3,500億円が計画され、財政投融资から支出されるのか。

会社：リニア建設費用について、今年度の3,500億円は来期も財政投融资から流用する。別に今の営業収益から資金運用して積み立てており、将来に備えている部分もある。

組合：財政投融资の返済は30年後とされ、2046年から返済が始まるが、返済計画についてどのように考えているのか。

会社：借入金の返について、経営状況に応じて返済していくこととなる。その時々キャッシュフローの中から返済できるものは返していく。必要なしきんについて、資金調達しながら確保していく。先の話ではあるが適切に対応していく。

組合：その時は経常利益から支出することになるのか。

会社：営業活動のキャッシュフローの中から返すことになるが、足りなければ資金調達の形となる。

組合：経常利益から毎年3,000億円を返すとはならないことか。

会社：色々なことがあり、単純ではない。

組合：リニア開業は2027年は断念し、2034年以降に開業になることでいいか。

会社：そのような言い方はしていない。あくまでも2027年開業は実現できないとした。静岡工区が着手できていないので、2017年に工事契約をしているが、当初契約時に考えていた工事期間は10年と考えていた。しかし、工事着手に至っていないし、示せるものはない。

組合：2027年開業は断念した。それによって建設資金に大きく変化が生じるのか。

会社：工期が延びたとしても、やる工事内容は変わるわけではないので、工事費に大きなインパクトを与えるものではない。工期が延びれば延びるほど、

既存の営業キャッシュフローが蓄積していくことから、それを原資に使用していくことから借入金が少ないで済むこととなる。ただ、リニア中央新幹線は2重系の意味合いからできるだけ早く実現させていく。

組合：工期が長引けば工事費が増加することが、マスコミを通じて報道されている。

会社：工期が延びれば工事のための人員や資材等が必要となる期間が長くなるわけだから、そういう部分のコストが上がってくることはある。リニア建設のための全体コストから見ると決して大きなものではない。どちらかという、その間積み上がってくる既存事業のキャッシュフローの方は規模や額が大きい。

以 上

***会社資料は次ページに掲載**

令和5年度期末連結決算概要

令和6年4月30日
東海旅客鉄道株式会社

- ・コロナ禍からの回復に伴い、東海道新幹線・在来線ともにご利用が増加したことなどから、**連結営業収益は前年と比べ増加**。一方、営業費は、当社の物件費やグループ会社における売上原価の増等により増加したが、**増収・増益の決算**。
- ・次期についても、鉄道の原点であり、全ての施策の大前提となる安全の確保を最優先として、生活様式や働き方の変化によるニーズの多様化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力の再強化に取り組む。
- ・配当については、当期末は昨年8月に公表した配当予想に対して**1円増の1株当たり15円**とし、次期の配当予想についても、**中間・期末ともに1株当たり15円**とする。

1. 連結損益の概要（累計）

(1) 営業収益 1兆7,104億円（対前期+3,101億円、22.1%増）

- ・当社の**運輸収入は、対前期2,728億円（25.5%）増の1兆3,428億円**。
- ・東海道新幹線については、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行うなど、輸送サービスの充実に取り組んだ。また、「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、「EX旅バック」、「EX旅先予約」、「EXポイント」、1年前予約といったサービスを開始した。さらに、「貸切車両パッケージ」や「押し旅」キャンペーンの展開等、魅力ある旅行商品等を販売したほか、「そうだ 京都、行こう。」、「いざいざ奈良」、「会いにいこう」等のキャンペーンを引き続き展開した。
- ・在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行うとともに、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系について、一昨年の「ひだ」での営業運転開始に続いて、「南紀」での営業運転を開始し、全車両の投入を完了した。
- ・上記の結果、東海道新幹線の運輸収入は対前期2,617億円（26.5%）増の1兆2,479億円、在来線の運輸収入は対前期110億円（13.2%）増の948億円となった。
- ・鉄道以外の事業においては、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを一体的に運営したほか、流通業の連結子会社2社を合併して株式会社JR東海リテイリング・プラスを発足させ、駅売店等について便利で魅力ある店舗づくりを進めるなど収益の拡大を図った結果、グループ全体でも増収。

(2) 営業費 1兆1,030億円（対前期+772億円、7.5%増）

(3) 営業利益 6,073億円（対前期+2,328億円、62.2%増）

(4) 営業外損益 △604億円（対前期+65億円）

(5) 経常利益 5,469億円（対前期+2,394億円、77.9%増）

(6) 親会社株主に帰属する当期純利益 3,844億円（対前期+1,649億円、75.2%増）

2. キャッシュ・フローの状況

(1) 営業活動によるキャッシュ・フロー +6,728億円 (対前期+1,861億円)

- ・前期が4,867億円の資金の増加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、1,861億円の増加。

(2) 投資活動によるキャッシュ・フロー △4,365億円 (対前期△2,615億円)

- ・前期が1,750億円の資金の減少であったことと比べ、資金運用の実施等により支出が増加したことなどから、2,615億円の減少。

(3) 財務活動によるキャッシュ・フロー △1,251億円 (対前期+954億円)

- ・前期が2,206億円の資金の減少であったことと比べ、短期社債の償還による支出が減少したことなどから、954億円の増加。

(4) 現金及び現金同等物期末残高 8,217億円 (対前期+1,111億円)

3. 長期債務の概要

- ・長期債務の当期末残高は4兆8,461億円。このうち中央新幹線建設長期借入金を除いたその他の長期債務残高は、前期末から1,036億円減少して1兆8,461億円。

4. 次期の業績予想

(1) 営業収益 1兆7,400億円 (対当期+295億円、1.7%増)

- ・当社の運輸収入見込み：1兆3,690億円 (対当期+261億円、1.9%増)

(2) 営業利益 6,080億円 (対当期+6億円、0.1%増)

(3) 経常利益 5,450億円 (対当期△19億円、0.4%減)

(4) 親会社株主に帰属する当期純利益 3,810億円 (対当期△34億円、0.9%減)

5. 配当（当社）

- ・当期の期末配当については、昨年8月に公表した配当予想1株当たり14円を1円増額し、15円とする。
- ・次期の配当予想についても、中間・期末ともに1株当たり15円とする。

※ 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）

〔補足説明資料2〕

比較損益計算書【連結】

(単位 億円、%)

科 目	令和4年度	令和5年度	増 減	前期比
営 業 収 益	14,002	17,104	3,101	122.1
運 輸 業	11,234	13,915	2,681	123.9
流 通 業	1,314	1,531	216	116.5
不 動 産 業	453	495	41	109.1
そ の 他	999	1,161	161	116.2
営 業 費	10,257	11,030	772	107.5
営 業 利 益	3,745	6,073	2,328	162.2
営 業 外 損 益	△ 670	△ 604	65	90.2
営 業 外 収 益	161	224	62	138.9
営 業 外 費 用	831	828	△ 2	99.6
経 常 利 益	3,074	5,469	2,394	177.9
特 別 損 益	△ 13	△ 16	△ 2	119.6
税 金 等 調 整 前 当 期 純 利 益	3,061	5,453	2,391	178.1
法 人 税 等	840	1,565	725	186.3
当 期 純 利 益	2,220	3,887	1,666	175.0
非 支 配 株 主 に 帰 属 す る 当 期 純 利 益	26	43	16	162.3
親 会 社 株 主 に 帰 属 す る 当 期 純 利 益	2,194	3,844	1,649	175.2
包 括 利 益	2,236	4,446	2,210	198.8

(注) 営業収益の内訳は、セグメント別の外部顧客への売上高

[補足説明資料3]

比較損益計算書【単体】

(単位 億円、%)

科 目	令和4年度	令和5年度	増 減	前期比
営 業 収 益	11,433	14,173	2,739	124.0
運 輸 収 入	10,699	13,428	2,728	125.5
そ の 他 の 収 入	734	745	11	101.6
営 業 費	7,970	8,510	540	106.8
人 件 費	1,700	1,722	22	101.3
物 件 費	3,826	4,335	508	113.3
租 税 公 課	402	437	35	108.8
減 価 償 却 費	2,040	2,015	△ 25	98.8
営 業 利 益	3,463	5,663	2,199	163.5
営 業 外 損 益	△ 674	△ 617	57	91.5
営 業 外 収 益	162	217	54	133.6
営 業 外 費 用	837	834	△ 2	99.6
経 常 利 益	2,788	5,045	2,256	180.9
特 別 損 益	40	39	△ 0	97.8
税 引 前 当 期 純 利 益	2,829	5,085	2,255	179.7
法 人 税 等	809	1,497	687	184.9
当 期 純 利 益	2,019	3,587	1,568	177.7

〔補足説明資料4〕

輸送人キロおよび運輸収入の比較

(単位 百万人キロ、億円、%)

			令和4年度	令和5年度	増 減	前期比	(参考) 令和5年度 1～3月	前期比
輸 送 人 キ ロ	新 幹 線	定 期	1,087	1,187	100	109.2	279	110.1
		定期外	41,331	51,564	10,233	124.8	12,879	115.1
		合 計	42,418	52,751	10,333	124.4	13,158	115.0
	在 来 線	定 期	4,892	5,060	168	103.4	1,172	104.6
		定期外	2,873	3,340	467	116.3	830	110.1
		合 計	7,765	8,400	635	108.2	2,002	106.8
	口 計	定 期	5,979	6,246	267	104.5	1,451	105.6
		定期外	44,204	54,904	10,701	124.2	13,709	114.8
		合 計	50,183	61,151	10,968	121.9	15,160	113.8
運 輸 収 入	新 幹 線	定 期	129	139	10	(76.8) 108.1	33	(76.1) 108.0
		定期外	9,732	12,340	2,607	(96.9) 126.8	3,125	(102.6) 118.9
		合 計	9,861	12,479	2,617	(96.6) 126.5	3,159	(102.2) 118.8
	在 来 線	定 期	301	312	10	(88.7) 103.6	74	(88.1) 103.7
		定期外	536	635	99	(91.4) 118.6	156	(91.1) 109.9
		合 計	838	948	110	(90.5) 113.2	230	(90.1) 107.8
	口 計	定 期	430	452	21	(84.6) 105.0	107	(84.0) 105.0
		定期外	10,268	12,975	2,707	(96.6) 126.4	3,282	(102.0) 118.5
		合 計	10,699	13,428	2,728	(96.1) 125.5	3,389	(101.3) 118.0
	合計 (小荷物含む)		10,699	13,428	2,728	(96.1) 125.5	3,389	(101.3) 118.0

- (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
3. 前期比欄の()内は、平成30年度との比較を記載

[補足説明資料5]

比較貸借対照表【連結】

(単位 億円)

科 目	令和4年度 期 末	令和5年度 期 末	増 減
流 動 資 産	27,122	27,910	788
うち 中央新幹線建設資金管理信託	15,852	13,516	△ 2,336
固 定 資 産	68,021	71,507	3,486
有 形 固 定 資 産	56,126	58,088	1,962
無 形 固 定 資 産	1,594	1,601	7
投 資 そ の 他 の 資 産	10,301	11,817	1,516
資 産 合 計	95,144	99,418	4,274
流 動 負 債	7,294	7,987	692
固 定 負 債	49,778	49,195	△ 583
負 債 合 計	57,072	57,182	109
純 資 産 合 計	38,071	42,236	4,165
負 債 純 資 産 合 計	95,144	99,418	4,274
(再掲) 長 期 債 務	49,498	48,461	△ 1,036
中 央 新 幹 線 建 設 長 期 借 入 金	30,000	30,000	-
社 債	9,088	7,898	△ 1,189
長 期 借 入 金	5,210	5,432	222
鉄 道 施 設 購 入 長 期 未 払 金	5,199	5,130	△ 69

〔補足説明資料6〕

比較キャッシュ・フロー計算書【連結】

(単位 億円)

科 目	令和4年度	令和5年度	増 減
営業活動によるキャッシュ・フロー	4,867	6,728	1,861
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 1,750	△ 4,365	△ 2,615
有形・無形固定資産の取得等による支出	△ 4,452	△ 3,871	580
中央新幹線建設資金管理信託による収入	2,277	2,336	58
資金運用による収入・支出(純額)	424	△ 2,830	△ 3,254
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 2,206	△ 1,251	954
現金及び現金同等物の増減額	910	1,111	201
現金及び現金同等物の期首残高	6,194	7,105	910
現金及び現金同等物の期末残高	7,105	8,217	1,111

〔補足説明資料7〕

次期の業績予想【連結】

(単位 億円、%)

科 目	令和5年度 (実績)	令和6年度 (業績予想)	増 減	前期比
営 業 収 益	17,104	17,400	295	101.7
営 業 費	11,030	11,320	289	102.6
営 業 利 益	6,073	6,080	6	100.1
経 常 利 益	5,469	5,450	△ 19	99.6
親会社株主に帰属する 当期純利益	3,844	3,810	△ 34	99.1

次期の業績予想【単体】

(単位 億円、%)

科 目	令和5年度 (実績)	令和6年度 (業績予想)	増 減	前期比
営 業 収 益	14,173	14,430	256	101.8
〔うち運輸収入〕	13,428	13,690	261	101.9
営 業 費	8,510	8,700	189	102.2
営 業 利 益	5,663	5,730	66	101.2
営 業 外 損 益	△ 617	△ 640	△ 22	103.7
経 常 利 益	5,045	5,090	44	100.9
特 別 損 益	39	-	△ 39	-
税引前当期純利益	5,085	5,090	4	100.1
法 人 税 等	1,497	1,490	△ 7	99.5
当 期 純 利 益	3,587	3,600	12	100.3

設備投資の計画額【連結・単体】

(単位 億円、%)

	令和5年度 (実績)	令和6年度 (計画)	増 減	前期比
設 備 投 資 額 (連 結)	4,805	6,740	1,934	140.2
設 備 投 資 額 (単 体)	4,627	6,300	1,672	136.1

参考:セグメント情報(実績)

(単位 億円、%)

科 目		令和4年度	令和5年度	増 減	前期比
営 業 収 益	運 輸 業	11,340	14,083	2,743	124.2
	流 通 業	1,387	1,606	218	115.8
	不 動 産 業	773	832	58	107.5
	そ の 他	2,494	2,552	58	102.3
	調 整 額	△ 1,993	△ 1,970	22	98.9
	計	14,002	17,104	3,101	122.1
セ グ メ ン ト 利 益 (営 業 利 益)	運 輸 業	3,385	5,596	2,211	165.3
	流 通 業	83	138	54	166.1
	不 動 産 業	173	202	28	116.7
	そ の 他	100	154	54	154.0
	調 整 額	2	△ 18	△ 21	-
	計	3,745	6,073	2,328	162.2

- (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

参考:セグメント情報(業績予想)

(単位 億円、%)

科 目		令和5年度 (実績)	令和6年度 (業績予想)	増 減	前期比
営 業 収 益	運 輸 業	14,083	14,340	256	101.8
	流 通 業	1,606	1,620	13	100.8
	不 動 産 業	832	840	7	100.9
	そ の 他	2,552	2,560	7	100.3
	調 整 額	△ 1,970	△ 1,960	10	99.4
	計	17,104	17,400	295	101.7
セ グ メ ン ト 利 益 (営 業 利 益)	運 輸 業	5,596	5,660	63	101.1
	流 通 業	138	130	△ 8	94.1
	不 動 産 業	202	210	7	103.7
	そ の 他	154	100	△ 54	64.6
	調 整 額	△ 18	△ 20	△ 1	108.7
	計	6,073	6,080	6	100.1

- (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

参考:セグメント情報(実績)

(単位 億円、%)

科 目		令和4年度	令和5年度	増 減	前期比
営 業 収 益	運 輸 業	11,340	14,083	2,743	124.2
	流 通 業	1,387	1,606	218	115.8
	不 動 産 業	773	832	58	107.5
	そ の 他	2,494	2,552	58	102.3
	調 整 額	△ 1,993	△ 1,970	22	98.9
	計	14,002	17,104	3,101	122.1
セ グ メ ン ト 利 益 (営 業 利 益)	運 輸 業	3,385	5,596	2,211	165.3
	流 通 業	83	138	54	166.1
	不 動 産 業	173	202	28	116.7
	そ の 他	100	154	54	154.0
	調 整 額	2	△ 18	△ 21	-
	計	3,745	6,073	2,328	162.2

- (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

参考:セグメント情報(業績予想)

(単位 億円、%)

科 目		令和5年度 (実績)	令和6年度 (業績予想)	増 減	前期比
営 業 収 益	運 輸 業	14,083	14,340	256	101.8
	流 通 業	1,606	1,620	13	100.8
	不 動 産 業	832	840	7	100.9
	そ の 他	2,552	2,560	7	100.3
	調 整 額	△ 1,970	△ 1,960	10	99.4
	計	17,104	17,400	295	101.7
セ グ メ ン ト 利 益 (営 業 利 益)	運 輸 業	5,596	5,660	63	101.1
	流 通 業	138	130	△ 8	94.1
	不 動 産 業	202	210	7	103.7
	そ の 他	154	100	△ 54	64.6
	調 整 額	△ 18	△ 20	△ 1	108.7
	計	6,073	6,080	6	100.1

- (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

期末決算参考数値【連結】

	単位	令和4年度	令和5年度	増 減
金 融 収 支	億円	△ 720	△ 712	8
支 払 利 息	億円	791	790	△ 0
1株当たり当期純利益 (EPS)	円	222.99	390.66	167.67
自己資本当期純利益率	%	6.0	9.7	3.7
自 己 資 本 比 率	%	39.5	41.9	2.4
設 備 投 資 額	億円	5,054	4,805	△ 248
長期債務残高 (期末)	億円	49,498	48,461	△ 1,036
平 均 金 利 (期 末)	%	1.59	1.63	0.04
従 業 員 数 (期 末)	人	29,854	29,282	△ 572

期末決算参考数値【単体】

	単位	令和4年度	令和5年度	増 減
金 融 収 支	億円	△ 725	△ 717	7
支 払 利 息	億円	798	798	0
1株当たり当期純利益 (EPS)	円	205.00	364.23	159.23
自己資本当期純利益率	%	5.8	9.6	3.8
自 己 資 本 比 率	%	38.2	40.4	2.2
設 備 投 資 額	億円	4,817	4,627	△ 190
長期債務残高 (期末)	億円	49,498	48,461	△ 1,036
平 均 金 利 (期 末)	%	1.59	1.63	0.04
従 業 員 数 (期 末)	人	18,727	18,514	△ 213
退 職 者 数	人	681	618	△ 63

- (注) 1. 令和5年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っており、令和4年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して1株当たり当期純利益を算定
2. (連結) 期中平均株式数 令和4年度 983,995,743株 令和5年度 983,995,447株
(単体) 期中平均株式数 令和4年度 985,003,843株 令和5年度 985,003,547株
3. 従業員数は、就業人員を示す