

CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY FACT SHEETS ファクトシート 2026

見通し等に関する注意事項

“ファクトシート 2026”に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社及び子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更などが挙げられます。このファクトシートは、原則として令和8(2026)年5月末時点の情報に基づき、作成されています。

注 1.金額は単位未満を切り捨て、その他の数値は単位未満を四捨五入して表示しています。
2.FY2025は2025年度を表します。

Forward-Looking Statements

Forward-looking statements and forecasts, etc. contained in the fact sheets are future prospects based on information available at the time of preparation of this document and include risks and uncertainties. Examples of latent risks and uncertainties include; economic conditions, business environment, consumer trends, status of competition between the Company and its subsidiaries and other firms. Changes to laws and regulations, etc., may also be cited. This fact sheet is compiled based on information available as of the end of May 2026, in principle.

Note: 1.Figures of financial information are truncated, while statistical data and all percentages are rounded.

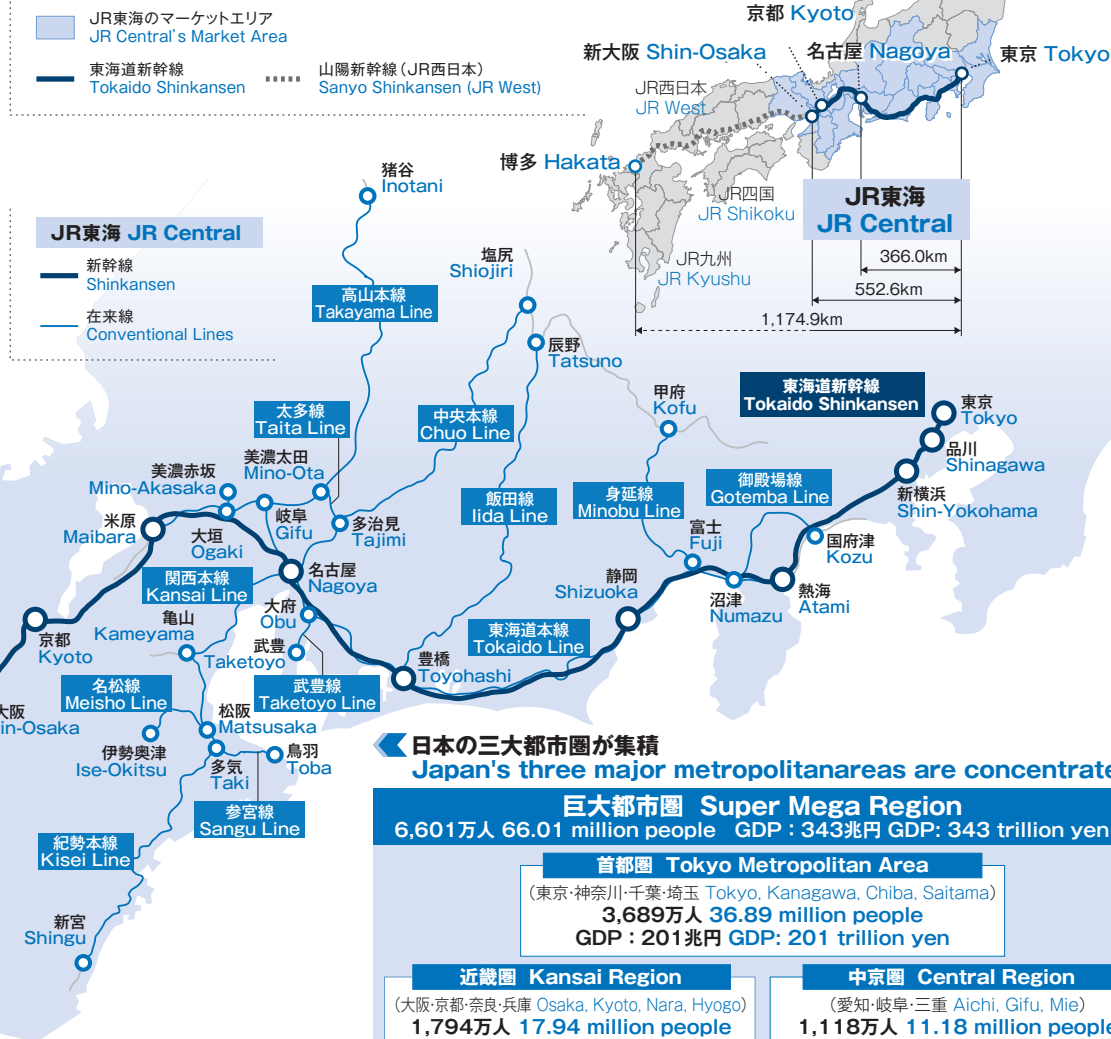
2.FY2025 refers to the one-year period ending March 31, 2026.

事業概要 Overview of JR Central's Operations

営業エリア Operating Areas

当社は、東京、名古屋、大阪間を結ぶ日本の交通の大動脈である東海道新幹線、及び名古屋・静岡地区の都市圏輸送を中心とした12線区の在来線を運営しています。

JR Central operates the Tokaido Shinkansen, the main transportation artery linking Tokyo, Nagoya, and Osaka, and a network of 12 conventional lines centered on the Nagoya and Shizuoka City areas.



注 人口は総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」(令和7(2025)年1月1日)よりGDPは内閣府「県民経済計算」(令和4(2022)年度)より

Note: Source: [Population] Ministry of Internal Affairs and Communications "Population, Demographics and Number of Households Derived from Basic Resident Registration" (As of January 1, 2025) / [GDP] Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts" (FY2022)

当社マーケットエリアが日本全体に占める割合 Percentages of our market area in Japan as a whole

面積 Area

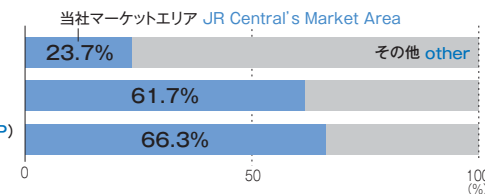
(令和8(2026)年1月1日 As of January 1, 2026)

人口 Population

(令和7(2025)年1月1日 As of January 1, 2025)

県別総生産 Prefectural GDP (名目GDP Nominal GDP)

(令和4(2022)年度 FY2022)



日本国土: 約380,000km²

人口: 1.24億人(令和7(2025)年1月1日)

注

当社マーケットエリアは以下の都府県を対象として計算

東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、静岡県、山梨県、長野県、愛知県、三重県、岐阜県、滋賀県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

出典

面積: 国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」

人口: 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」

県別総生産: 内閣府「県民経済計算」

Area of Japan: Approx. 380,000 km²

Population: 124 million (As of January 1, 2025)

Note:

JR Central's market area is calculated taking the following prefectures into account.

Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki, Shizuoka, Yamanashi, Nagano, Aichi, Mie, Gifu, Shiga, Osaka, Kyoto, Hyogo, Nara

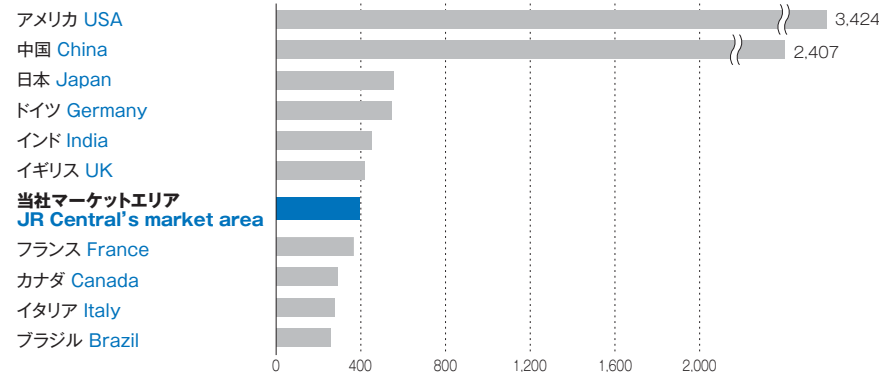
Source:

Geospatial Information Authority of Japan "Areas of Prefectures and Municipalities in Japan"

Population: Ministry of Internal Affairs and Communications "Population, Demographics and Number of Households Derived from Basic Resident Registration"

Total production by prefecture: Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts"

各国のGDPとの比較 Comparison with GDP of each country



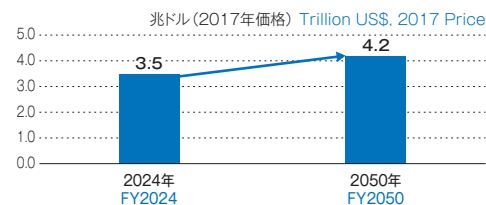
注 1ドル=131.43円で計算

出典 国際連合データベース、内閣府「県民経済計算」(令和4(2022)年度)

Note: Calculated at a rate of 131.43yen per dollar.

Source: United Nations database, Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts" (FY2022)

日本のGDPの今後の見通し Future Outlook for Japan's GDP

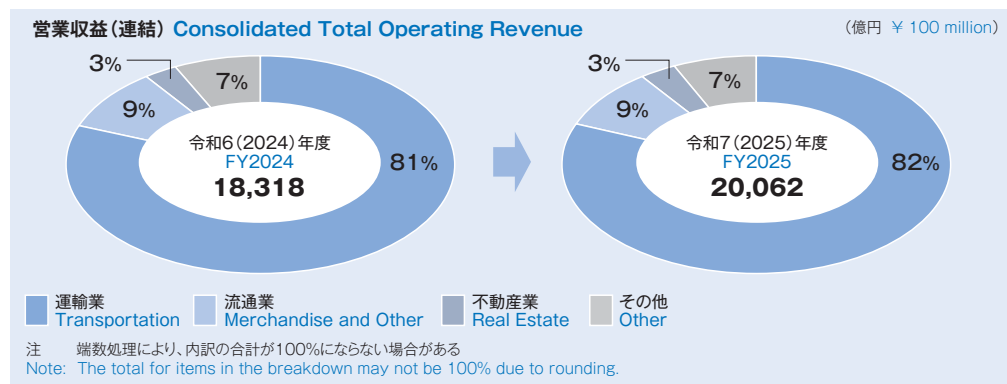


出典 日本経済研究センター 2075年長期経済予測・中間報告

Source: Interim Report on the Long-Term Economic Forecast Toward 2075 by the Japan Center for Economic Research

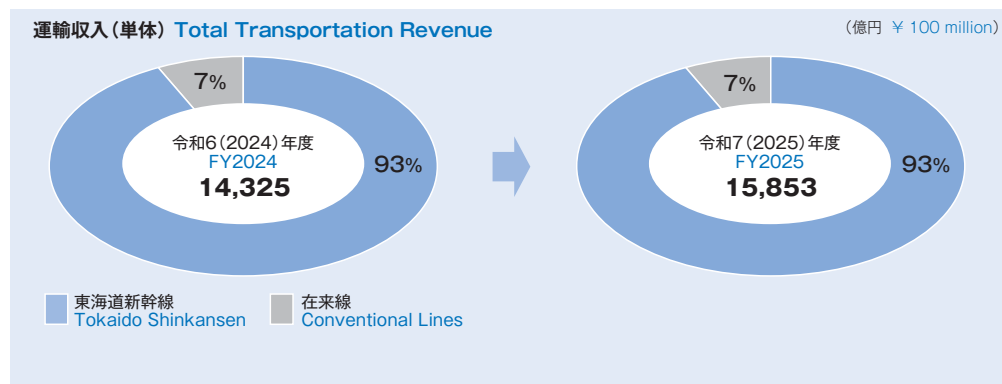
セグメント別の状況と主な連結子会社 Segment Information and Consolidated Subsidiaries

収益構造(連結) Consolidated Operating Revenue Composition



注 連結の比率は外部売上高に基づく
Note: Consolidated operating revenue composition is based on revenue from external customers.

運輸収入の内訳(単体) Breakdown of Transportation Revenue (Non-Consolidated)



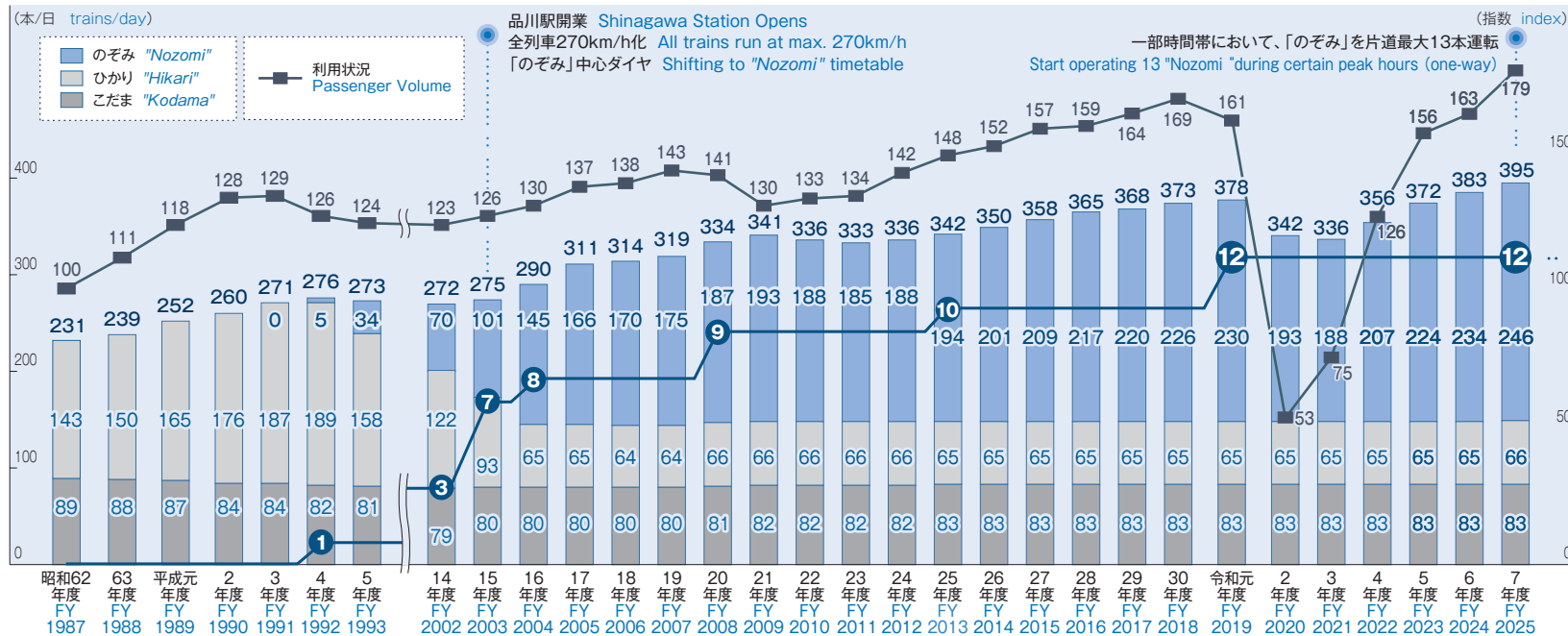
主な連結子会社一覧 JR Central's Main Consolidated Subsidiaries

(令和7(2025)年度末現在 As of the end of FY2025)

社名 Company	資本金(百万円) Capital (¥ million)	出資比率 Shareholding (%)	設立日 Date Established	主な事業内容 Main Business
運輸業 Transportation	東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。 Manages JR Central's railway operations, such as the Tokaido Shinkansen and conventional railway operations in the Tokai area, bus operations, and others.			
ジェイアール東海バス(株) JR Tokai Bus Company	100	100.0	S63.3.1 March 1, 1988	バス事業 Bus transportation
流通業 Merchandise and Other	JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、駅構内等における物品販売等を行っています。 Includes a department store in JR Central Towers, retail sales in trains, stations, and others.			
(株)ジェイアール東海高島屋 JR Tokai Takashimaya Co., Ltd	10,000	60.4	H4.12.25 December 25, 1992	卸売・小売業(「JRセントラルタワーズ」内等での百貨店業等) Department store operations (JR Central Towers)
(株)JR東海リテイリング・プラス JR Central Retailing Plus Co., Ltd	700	100.0	S62.6.5 June 5, 1987	卸売業・小売業及び飲食業(駅構内等の物品販売及び飲食店営業) Merchandise sales and Food service in stations
ジェイアール東海商事(株) JR Tokai Corporation	100	70.0	S63.3.1 March 1, 1988	卸売・小売業(燃料・建築資材・各種機械器具等の販売) Sales of fuel, construction materials, and various equipment
不動産業 Real Estate	駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。 Includes real estate leasing business, such as station building leasing, and real estate sales in lots.			
ジェイアールセントラルビル(株) JR CENTRAL BUILDING CO., LTD.	45,000	100.0	H6.6.9 June 9, 1994	駅ビル営業(「JRセントラルタワーズ」等の管理・運営等) Station building management (JR Central Towers)
JR東海不動産(株) JR Tokai Real Estate Co., Ltd.	16,500	100.0	H13.3.27 March 27, 2001	不動産事業(不動産賃貸・販売業等) Real estate leasing and Sales
新横浜ステーション開発(株) Shin-Yokohama Station Development Co., Ltd.	9,304	100.0	S62.6.15 June 15, 1987	駅ビル営業(「新横浜中央ビル」の管理・運営等) Station building management (Shin-yokohama Central BLDG.)
東京ステーション開発(株) Tokyo Station Development Co., Ltd.	1,750	100.0	H17.1.5 January 5, 2005	駅ビル営業(「東京駅一番街」の管理・運営等) Station building management (First Avenue Tokyo Station)
名古屋ステーション開発(株) Nagoya Station Area Development Corporation	480	100.0	S63.3.8 March 8, 1988	駅ビル営業(名古屋駅商業施設「アスティ」[チャム]等の管理・運営等) Station building management (Commercial Facility of Nagoya Station, ASTY, CHUM)
ジェイアール東海関西開発(株) JR Development and Management Corporation of Kansai	30	100.0	S63.6.8 June 8, 1988	駅ビル営業(「アスティ京都」の管理・運営等) Station building management (ASTY Kyoto)
その他 Other	当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を行っています。 Includes hotels in our main stations, travel, advertising, rolling stock production, and construction which are not included in other reportable segments.			
(株)ジェイアール東海ホテルズ JR Tokai Hotels Co., Ltd.	100	100.0	H4.7.8 July 8, 1992	ホテル業(「名古屋マリットアソシアホテル」他) Hotel operations (Nagoya Marriott Associa Hotel)
(株)ジェイアール東海ツアーズ JR Tokai Tours, INC	100	99.0	H1.12.18 December 18, 1989	旅行業 Travel service
(株)JR東海エージェンシー JR TOKAI AGENCY CO., LTD.	61	90.0	S38.11.8 November 8, 1963	広告業 Advertising
日本車輛製造(株) NIPPON SHARYO, LTD.	11,810	51.2	M29.9.18 September 18, 1896	鉄道車両等製造業 Manufacturing of railway rolling stock
ジェイアール東海建設(株) JR TOKAI CONSTRUCTION Co., Ltd.	300	100.0	S63.9.26 September 26, 1988	建設業 Construction
日本機械保線(株) Nippon Kikai Hosen Co., Ltd.	100	92.1	S42.3.3 March 3, 1967	新幹線軌道の機械保守 Maintenance and inspection of Shinkansen Track
JR東海テクノクリエイティブ(株) Central JR TechnoCreate Co.,Ltd.	80	88.4	S51.3.4 March 4, 1976	車両・機械設備の検査・修繕 Machinery maintenance and inspection of rolling stock

東海道新幹線(1) Tokaido Shinkansen (1)

東海道新幹線の列車本数及び利用状況(1日当たり) Daily Departures and Passenger Volume for the Tokaido Shinkansen

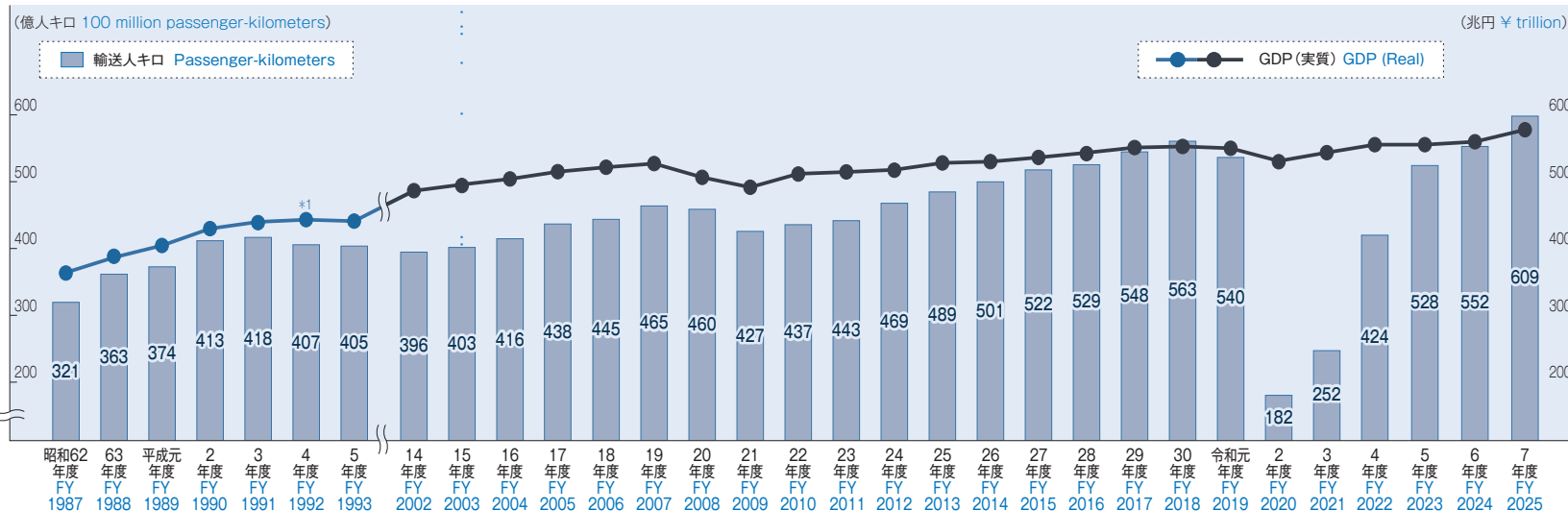


1時間あたりの「のぞみ」の片道最大運転本数(全時間帯)
Hourly departures of "Nozomi" at maximum in full timetable (one-way)

- 注
- 1.臨時列車を含む運転本数の実数
 - 2.利用状況は断面輸送量について昭和62(1987)年度を100とした場合の指数
 - 3.途中停車駅
のぞみ：品川、新横浜、名古屋、京都
ひかり：「のぞみ」停車駅とそれ以外の一部の駅
こだま：各駅
 - 4.端数処理により、のぞみ・ひかり・こだまの合計が合計と一致しない場合がある
 - 5.令和2(2020)年度～4(2022)年度の列車本数は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

Note: 1.Including extra trains
2.Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points. FY1987=100
3.Intermediate stations
"Nozomi": Shinagawa, Shin-Yokohama, Nagoya and Kyoto
"Hikari": Same as Nozomi, plus a few additional stations
"Kodama": Every station
4.The figures of "Nozomi", "Hikari", and "Kodama" do not always equal the totals due to rounding.
5.Daily departures for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

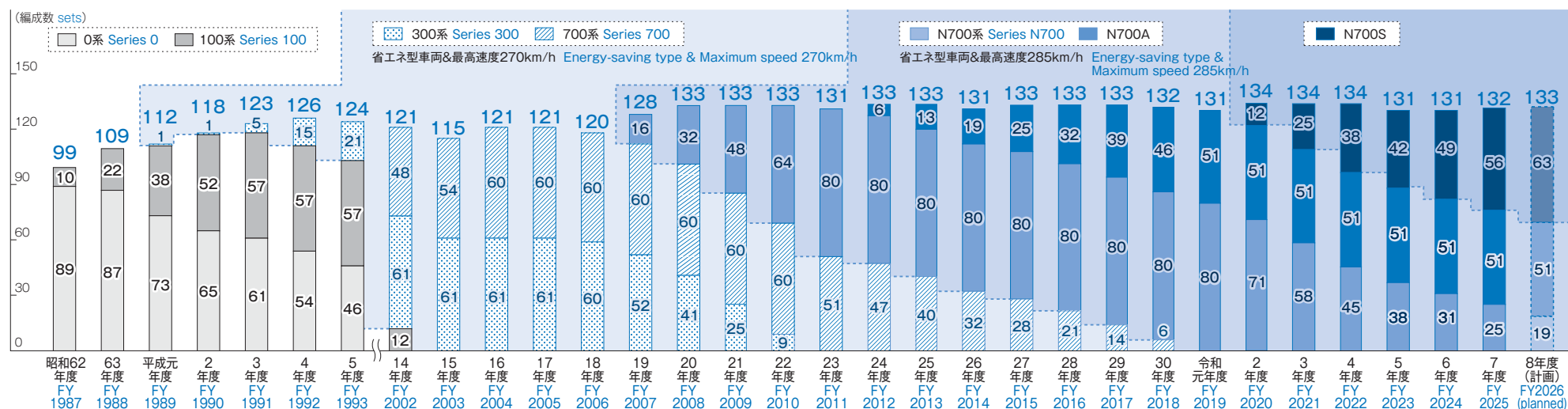
東海道新幹線の輸送人キロとGDP Tokaido Shinkansen Passenger-kilometers and Japan's GDP



- 注
- 1.GDPは、昭和62(1987)年度～平成5(1993)年度までは、平成12暦年連鎖価格と平成27暦年連鎖価格を用いて当社が算出した値。平成6(1994)年度～令和7(2025)年度までは平成27暦年連鎖価格
 - 2.令和2(2020)年度～4(2022)年度の輸送人キロは、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

出典
Note: GDP:「国民経済計算」(内閣府)
1.GDPs from FY1987 to FY1993 are calculated by JR Central, using the chain-linked GDP (benchmark year=2000) and the chain-linked GDP (benchmark year = 2015). GDPs from FY1994 to FY2025 are the chain-linked GDPs (benchmark year=2015)
2.Passenger-kilometers for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.
Source:GDP — Annual Report on National Accounts, Cabinet Office, Government of Japan

東海道新幹線の車種別編成数 Type and Number of Rolling Stock for the Tokaido Shinkansen



注 1. 数値は各年度末時点の編成数(保留車等を除く) Note: 1. The figures are as of the end of each fiscal year (excluding retained trains, etc).
 2. N700系は改造工事により285km/h化 2. Series N700 increased maximum speed from 270 km/h to 285 km/h after modification.

東海道新幹線の競争力強化 Strengthening Competitiveness of the Tokaido Shinkansen

大動脈輸送の発展に向けた施策 Key issues for the development of Japan's main transportation artery

輸送力増強、品川駅新設工事、車両性能の統一等

Increasing capacity, construction of Shinagawa Station, unification of train capability, etc.

- 品川駅開業 Shinagawa Station opens
- 全列車270km/h化 All trains run at max. 270km/h
- 「のぞみ」中心ダイヤ Shifting to "Nozomi" timetable

一部時間帯において、「のぞみ」を片道最大13本運転
 Start operating 13 "Nozomi" during certain peak hours (one-way) •

新大阪駅大規模改良工事の完了 Completion of the large-scale renovation of Shin-Osaka Station •

最高速度285km/hへの速度向上 Increasing maximum speed to 285km/h •

「のぞみ」12本ダイヤの実現 Standardizes all rolling stock to the N700A type and starts twelve "Nozomi" timetable •

新型車両の投入(最高速度) Launch of new series of rolling stock (Maximum Speed)

100系 Series 100
(220km/h)



300系 Series 300
(270km/h)



700系 Series 700
(270km/h)



N700系 Series N700
(285km/h)



N700A
(285km/h)



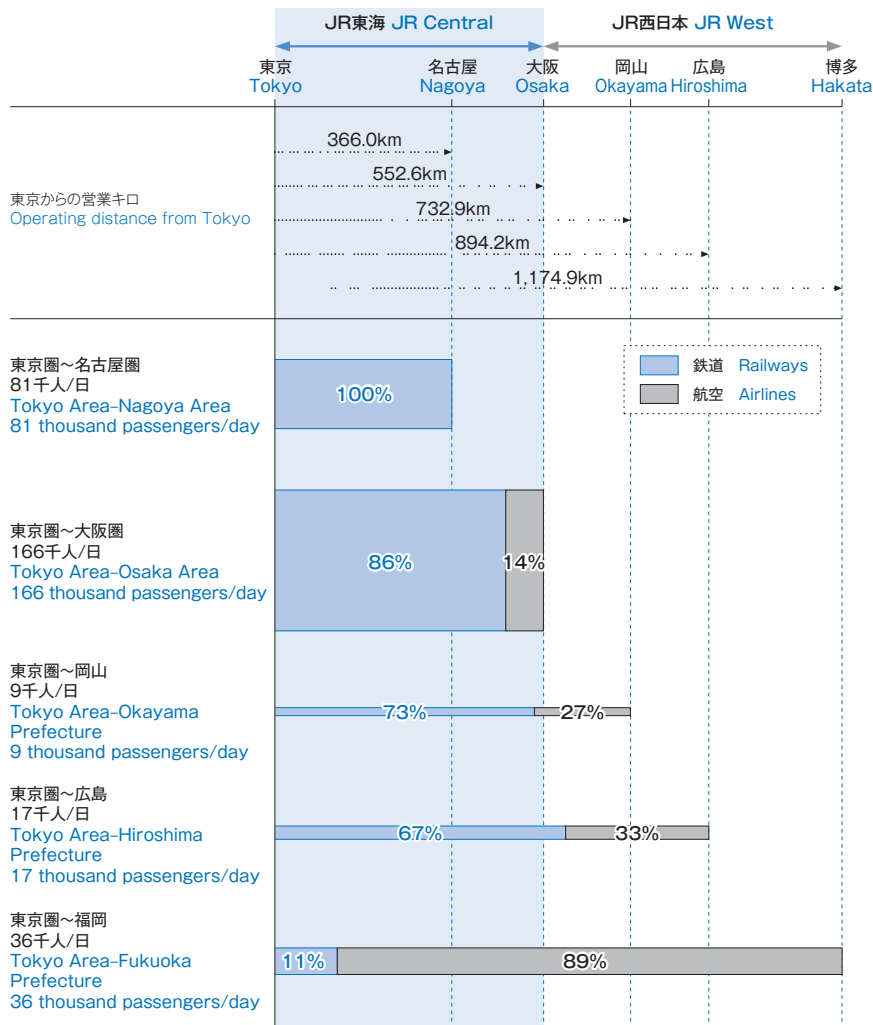
N700S
(285km/h)



昭和62年度 FY 1987 63年度 FY 1988 平成元年度 FY 1989 2年度 FY 1990 3年度 FY 1991 4年度 FY 1992 5年度 FY 1993 6年度 FY 1994 7年度 FY 1995 8年度 FY 1996 9年度 FY 1997 10年度 FY 1998 11年度 FY 1999 12年度 FY 2000 13年度 FY 2001 14年度 FY 2002 15年度 FY 2003 16年度 FY 2004 17年度 FY 2005 18年度 FY 2006 19年度 FY 2007 20年度 FY 2008 21年度 FY 2009 22年度 FY 2010 23年度 FY 2011 24年度 FY 2012 25年度 FY 2013 26年度 FY 2014 27年度 FY 2015 28年度 FY 2016 29年度 FY 2017 30年度 FY 2018 令和元年度 FY 2019 2年度 FY 2020 3年度 FY 2021 4年度 FY 2022 5年度 FY 2023 6年度 FY 2024 7年度 FY 2025 8年度 FY 2026

東海道新幹線(2) Tokaido Shinkansen (2)

マーケットシェア(対航空) Market Share (against Airlines)

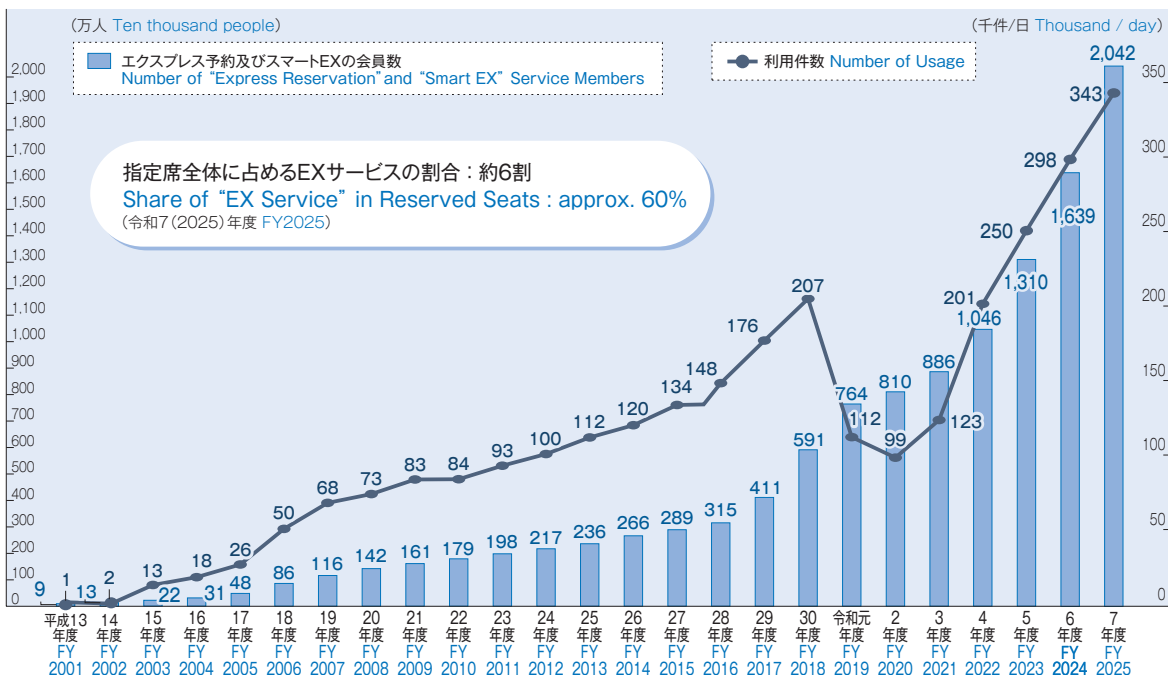


注 1.マーケットシェア：令和6(2024)年度旅客地域流動調査(国土交通省)をベースに当社が算出
2.東京圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県
名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県
大阪圏：大阪府、京都府、奈良県、兵庫県

Note: 1. Market share is calculated by JR Central based on the inter-prefectural data of the inter-Regional Passenger Mobility Survey, published by the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (FY2024).

2. Tokyo Area: Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki
Nagoya Area: Aichi, Gifu, Mie
Osaka Area: Osaka, Kyoto, Nara, Hyogo

EXサービスの会員数と利用件数 Number of EX Service Members and Usage per day



注 1. EXサービスは、エクスプレス予約、スマートEX及びLINEからEXの総称

2. 会員数は、JR東海、JR西日本及びJR九州のエクスプレス予約・スマートEX会員数の合計 ※LINEからEXは会員登録不要のサービス

3. 会員数は各年度末時点の実績。利用件数は各年度の3月単月の実績。令和元(2019)年度～4(2022)年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

Note: 1. EX Service is the collective term for "Express Reservation", "Smart EX" and "EX via LINE".

2. The membership numbers include the total of "Express Reservation" and "Smart EX" Service Members of JR Central, JR West and JR Kyushu. Note: "EX via LINE" does not require membership registration

3. The membership number is as of the end of each fiscal year. Numbers of usage are results for March of each year. Those for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

航空輸送サービスとの比較 Comparison with Airline Transportation Services

(令和8(2026)年4月現在 As of April 2026)

東京～(営業キロ) Between Tokyo and ... (Operating distance)		大阪(552.6km) Osaka	岡山(732.9km) Okayama	広島(894.2km) Hiroshima	福岡(1,174.9km) Fukuoka
移動時間 ※1 Travel Time	新幹線 Shinkansen	2時間21分 ※3 2 hr 21 min	3時間9分 3 hr 9 min	3時間44分 3 hr 44 min	4時間46分 ※4 4 hr 46 min
	航空 ※2 Airlines	1時間5分 (約2時間40分) 1 hr 5 min (Approx. 2 hr 40 min)	1時間15分 (約3時間) 1 hr 15 min (Approx. 3 hr)	1時間20分 (約3時間20分) 1 hr 20 min (Approx. 3 hr 20 min)	1時間35分 (約2時間55分) 1 hr 35 min (Approx. 2 hr 55 min)
列車本数・ 発着便数/日 Arrivals & Departures Per day	新幹線 ※5 Shinkansen	242	122	94	63
	航空 Airlines	120	20	32	174

注 1. 移動時間は最速列車または最速便による

2. ()内は市中・空港間のアクセス時間等を含む

3. 東京～新大阪間の移動時間

4. 東京～博多間の移動時間

5. 列車本数は臨時列車を除く

Note: 1. Travel times are in case of the fastest service

2. Travel times in parentheses include transfer and access time between airports and city centers

3. Travel time between Tokyo and Shin-Osaka stations

4. Travel time between Tokyo and Hakata stations

5. Excluding extra services

東海道新幹線の特徴 Characteristics of the Tokaido Shinkansen

安全 Safe

- 開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故 **ゼロ**
- 人材教育・訓練による安全意識・技能の向上
- 安全関連設備への継続的投資
- No accidents** resulting in fatalities or injuries of passengers onboard since operations commenced
- Improvement of safety awareness and skills through human resources education and training
- Continuous safety-related investments

高速 Fast

- 最高速度 **285**km/h
- 東京～新大阪間 2時間21分(令和8(2026)年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間))
- Maximum operating speed of **285** km/h
- 2 hours and 21 minutes between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the travel time of the fastest Shinkansen train, as of March 2026)

環境適合 Environmentally Feasible

- 高いエネルギー効率、少ないCO₂排出量
(東海道新幹線(N700系「のぞみ」)と航空機(B777-200)を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は約**8分の1**、CO₂排出量は約**12分の1**)
- High energy efficiency and low CO₂ emission
Compared with an aircraft (B777-200), the Tokaido Shinkansen (Series N700 "Nozomi") consumes approx. **one-eighth** of the amount of energy per passenger seat of air when traveling between Tokyo and Osaka, and discharges approx. **one-twelfth** of the CO₂ emissions of air travel.

正確 Punctual

- 平均遅延時分 **1.0**分/運行1列車(令和7(2025)年度)
注 自然災害等による遅延も含む
- Average delay **1.0** min/operational train (FY2025)
Note: including delays due to uncontrollable causes such as natural disasters

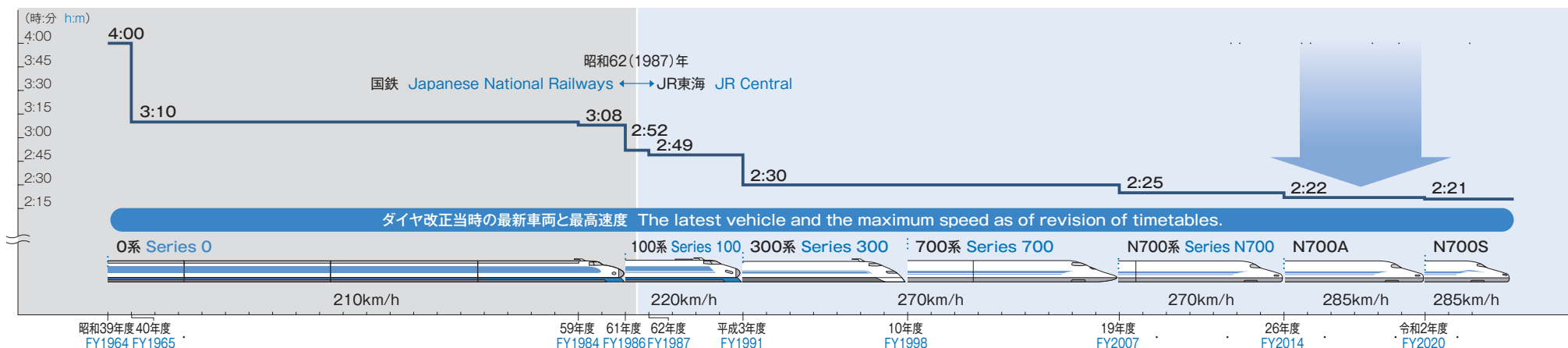
高頻度・大量 Frequent and High Capacity

- 列車本数 **395**本/日(令和7(2025)年度(臨時列車を含む))
- 1日当たり輸送力:約**38**万席(新幹線)… 約3万席(航空)(東京圏～大阪圏 令和7(2025)年4月現在)
- 座席数:**1,318**席/列車 あるいは **1,314**席/列車 ※編成により異なる
- 輸送人員:**504**千人/日、**184**百万人/年(令和7(2025)年度)
- 395** trains/day (FY2025, average daily departures, including extra trains)
- Daily passenger capacity: Approx. **380** thousand seats for Shinkansen vs. approx. 30 thousand seats for airlines (between Tokyo Area and Osaka Area, as of April 2025)
- 1,318** or **1,314** seats/train ※Varies depending on the rolling stock
- Passenger Ridership: **504** thousand passengers/day, **184** million passengers/year (FY2025)

快適 Comfortable

- 広く静かな車内空間
- Spacious and quiet space

最速列車の所要時間の変遷(東京～新大阪) Historical Improvement of Travel Time between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the Fastest Shinkansen Train)



東海道新幹線大規模改修工事の概要 Summary of the Large-scale Renovation of the Tokaido Shinkansen

工事の概要 Summary of the Renovation Work

昭和39(1964)年に開業した東海道新幹線の経年劣化に対し、より長期にわたってその機能を維持するための改修工事

大規模改修に備え平成14(2002)年から引当金※1を積立て、平成25(2013)年度から工事に着手

注 1.全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画を策定し、国土交通大臣の承認を受け、平成14(2002)年から引当金を積立て

With its inauguration in 1964, the Tokaido Shinkansen is aging and requires renovation work to maintain its function well into the future.

JR Central reserved the allowance※1 since 2002, and started the large-scale renovation work in FY2013.

Note: 1. Formulated the allowance reserve plan for the large-scale renovation of the Shinkansen infrastructure based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act and had reserved the allowance since 2002 with the approval by the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

大規模改修引当金の枠組み Framework of the Large-scale Renovation Allowance

営業費の増
Increase in
Operating Expenses

大規模改修引当金 積立て(10.5年)
Reserves for reinforcement (10.5years)
3,500億円(333億円/年)
350 billion yen (33.3 billion yen per year)

工事着手
Renovation

平成25(2013)年4月
2013.4

令和5(2023)年3月
2023.3

営業費の減
Decrease in
Operating Expenses

平成14(2002)年10月
2002.10

平成25(2013)年3月
2013.3

大規模改修引当金 取崩し(10年)
Appropriation of reserves (10 years)
3,500億円(350億円/年)
350 billion yen (35 billion yen per year)

大規模改修工事・設備投資額実績 Capital Investment of the Large-scale Renovation

(10億円 ￥ billion)

	平成25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023	6年度 FY2024	7年度 FY2025	8年度(計画) FY2026(Planned)
設備投資額 Related Capital Investment	9.5	30.2	35.5	34.0	36.3	36.1	37.0	31.8	31.1	27.3	24.8	19.1	12.0	13.0
うち営業費計上分 Of which amount posted to Operating Expenses	6.9	19.5	24.1	23.3	24.6	24.9	25.9	21.6	20.9	17.6	16.1	12.8	6.5	7.9

工事の実施方法 Content of Renovation Work

対象構造物 Target Facilities

「鋼橋」、「コンクリート橋」、「トンネル」の3種類
Steel Bridges, Concrete Viaducts and Bridges, and Tunnels

工事の種類 Content of Work

1 変状発生抑制対策 Measures to Inhibit Aging Damage

ひび割れ等の変状の発生自体を抑止
Inhibit the very occurrence of aging damage, such as cracks, of civil engineering structures.
構造物の健全性を維持し、延命化を実現
Maintain the soundness of civil engineering structures and extend their life.

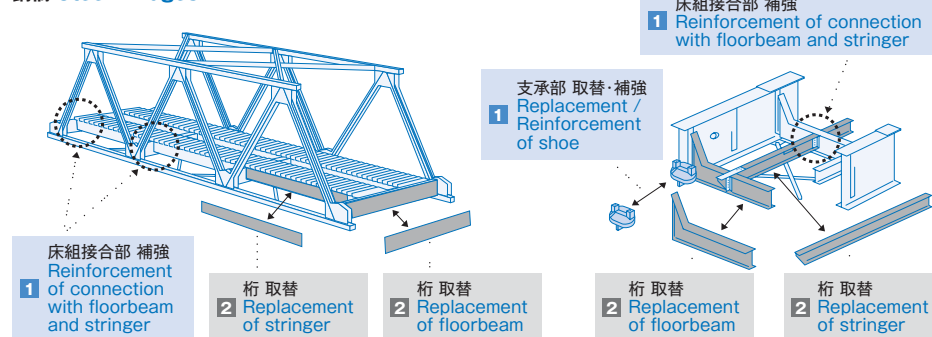
2 全般的改修 Overall Renovation

部材そのものの取替え等を実施 ※2
Conduct renovation such as replacement of materials, etc. ※2

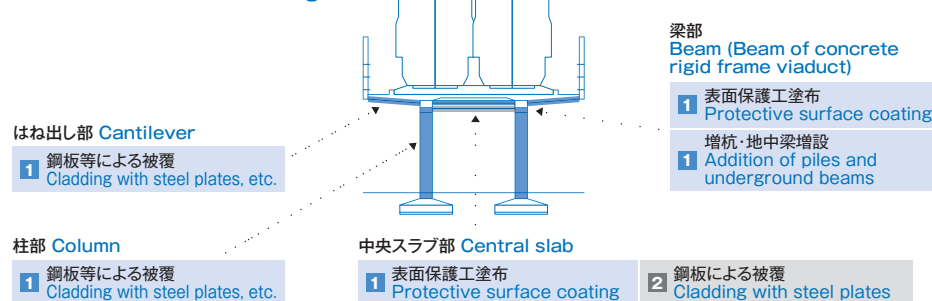
注 2.具体的な施工時期は、「変状発生抑制対策」を施工後構造物の状態を観察し、個別に判断
Note: 2. The specific time of commencement will be separately determined taking into consideration the state of the structures after the implementation of the Measures to Inhibit Aging Damage.

大規模改修工事の主な内容 Concrete Example of Renovation Work

鋼橋 Steel Bridges

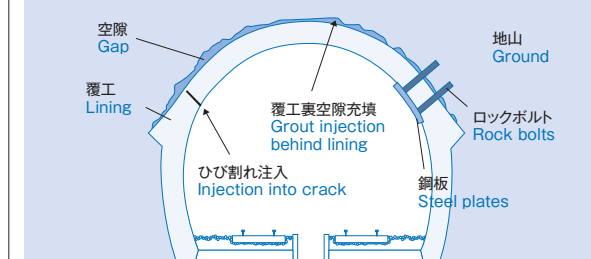


コンクリート橋 Concrete Viaducts and Bridges



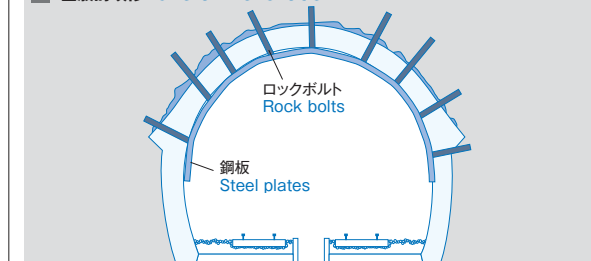
トンネル Tunnels

1 変状発生抑制対策 Measures to Inhibit Aging Damage



ロックボルト打設・鋼板による補強(覆工厚が薄い部分)
Reinforcement with rock bolts and steel plates (where lining is thin)

2 全般的改修 Overall Renovation



ロックボルト打設・鋼板による補強(変状(ひび割れ等)の履歴のある部分)
Reinforcement with rock bolts and steel plates (where there is history of aging damage (cracks, etc.))

地震対策 Earthquake-Resistance Measures

◀ 東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策 Implementation of derailment and deviation countermeasures (Tokaido Shinkansen)

東海道新幹線では、地震時の脱線による被害拡大を防止するため、脱線・逸脱防止対策を推進しています。車両の脱線そのものを極力防止する「脱線防止ガード」の敷設等の対策を進めており、2028年度までに全線への対策が完了する見込みで、2025年度末時点では、約937kmの工事が完了しています。なお、万が一脱線した場合に、車両の大きな逸脱を防止する「逸脱防止ストッパ」は、当社管内を走行する全車両に設置済みです。

For the Tokaido Shinkansen, we are promoting derailment and deviation countermeasures to prevent the expansion of damage from derailment caused by an earthquake. We are working to introduce such measures as installation of "derailment prevention guards" which prevent vehicle derailment to the extent possible. We expect to complete the implementation of these measures on the entire line by FY2028, and approximately 937km of construction had been completed as of the end of FY2025. "Deviation prevention stoppers", which prevent a major derailment of rolling stock in the event of a derailment, have already been installed on all of the rolling stock running in our service area.



脱線防止ガード Derailment prevention guards

◀ 構造物の強化(東海道新幹線) Reinforcement of Structures (Tokaido Shinkansen)

地震時に長期にわたり新幹線が不通にならないよう、各種土木構造物や建物の耐震化等に取り組んできました。2021年度からはプラットホーム上家の耐震補強にも着手しています。

We have been implementing earthquake-resistance measures for various civil engineering structures and buildings so as to prevent Shinkansen services from being suspended for a long period of time in the event of an earthquake. Furthermore, starting in FY2021, we are implementing seismic reinforcement of platform sheds.

実施項目と進捗状況 Measures taken and progress

実施項目 Measures taken	進捗状況 (2025年度末) Progress (as of the end of FY2025)
高架橋柱・橋脚：鋼板巻補強等 盛土：地山補強土工等 Elevated track columns, and bridge piers: Reinforcement by cladding with steel plates, etc. Embankments: Natural ground reinforcement, etc.	完了* (高架橋柱:約19,600本、橋脚:約900基、盛土:約9.4km) Completed* (Elevated track columns: Approximately 19,600; Bridge piers: Approximately 900; Embankments: Approximately 9.4 km)
橋りょう(落橋防止):桁座拡幅工等 Bridge railing (fall prevention): Widening of stringer's foundation, etc.	実施中(対象2,215連のうち、2,185連完了) Under way (completed 2,185 beams out of 2,215 target beams)
駅舎:鋼板巻補強等 駅天井:天井脱落対策 プラットホーム上家: 柱脚補強、ダンバ取付け等 Station buildings: Reinforcement by cladding with steel plates, etc. Station ceilings: Measures to prevent ceiling fall-out Platform sheds: Reinforcement of pedestal and damper installation, etc.	駅舎:完了* Station buildings: Completed* 駅天井:実施中(全17駅のうち、14駅完了) Station ceilings: Under way (completed at 14 out of a total of 17 stations) プラットホーム上家:実施中(品川駅を除く16駅のうち、2駅完了) Platform sheds: Under way (completed at 2 out of 16 stations excluding Shinagawa)
車両工場等:建替 Rolling stock workshops, etc: Reconstruction	完了(浜松工場、各車両所の建物) Completed (Hamamatsu Workshop, buildings at rolling stock depots)

※一部の協議案件を除く *Except for some areas under discussion

◀ 構造物の強化(在来線) Reinforcement of Structures (Conventional Lines)

地震による影響を最小限とするために、各種土木構造物や建物の耐震化等を実施しています。また、新幹線と同様に、2021年度からプラットホーム上家の耐震補強にも着手しています。

In order to minimize the impact of earthquakes, we are implementing earthquake-resistance measures on various civil engineering structures and buildings. Furthermore, as with Shinkansen, starting in FY2021, we are implementing the seismic reinforcement of platform sheds.

実施項目と進捗状況 Measures taken and progress

実施項目 Measures taken	進捗状況 (2025年度末) Progress (as of the end of FY2025)
高架橋柱:鋼板巻補強等 橋脚*:ダンバ取付け等 Elevated track columns: Reinforcement by cladding with steel plates, etc. Bridge piers*: Damper installation, etc.	高架橋柱:実施中(従前の対象5,078本は2017年度末に完了。被災時のさらなる早期復旧を目的として、2019年度より新たに3,338本を追加し、1,692本完了) Elevated track columns: Under way (completed 5,078 columns previously targeted by the end of FY2017. Since FY2019, 3,338 have been newly added and 1,692 have been completed for the purpose of further early recovery in the event of a disaster.) 橋脚:完了(対象4基) Bridge piers: Completed (4 target piers)
橋りょう ^{※1} (落橋防止):桁座拡幅工等 Bridge railing ^{※1} (fall prevention): Widening of stringer's foundation, etc.	実施中(対象1,988連のうち、1,987連完了) Under way (1,987 out of 1,988 targeted)
駅舎:建替、鉄骨ブレース補強等 駅天井:天井脱落対策 プラットホーム上家: 柱脚補強、ダンバ取付け等 Station buildings: Reconstruction and reinforcement with steel brace Station ceilings: Measures to prevent ceiling fall-out Platform sheds: Reinforcement of pedestal and damper installation, etc.	駅舎:実施中(利用者数5,000人/日以上となる駅について一部の協議案件を除き完了) Station buildings: Under way (completed for stations used by at least 5,000 passengers per day, excluding some areas under discussion) 駅天井:実施中(利用者数10,000人/日以上となる対象30駅のうち、28駅完了) Station ceilings: Under way (completed 28 stations of the 30 target stations used by at least 10,000 passengers per day) プラットホーム上家:実施中(利用者数10,000人/日以上となる駅で対策不要の駅を除く24駅のうち、6駅完了) Platform sheds: Under way (completed 6 stations of the 24 stations used by at least 10,000 passengers per day, excluding stations requiring no reinforcement)
車両工場等:建替等 Rolling stock workshops, etc: Reconstruction, etc	名古屋工場:完了 Nagoya Workshop: Completed 名古屋車両区:検修庫の建替を実施中 Nagoya rolling stock section: Rebuilding of the repair and inspection depot is under way

※ 「ピーク時1時間あたり片道列車本数が10本以上の線区」及び「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」等について、対策を実施
※ Earthquake-resistance reinforcements under way in sections including those where there are at least 10 departures per peak hour and where a long, strong earthquake vibration is expected in the case of a Tokai Earthquake

収益の拡大 Revenue Expansion

概要 Summary

当社の高い収益力の中心は東海道新幹線です。当社は、この東海道新幹線に必要な投資を行い、東海道新幹線の収益力をさらに高めていくことが、成長戦略の中心だと考えています。今後、東海道新幹線のさらなる進化を中心として、需要創出と価格戦略による収益の拡大に取り組んでいきます。

We believe that making the necessary investments in the Tokaido Shinkansen and further enhancing its revenue generating capacity are at the core of our growth strategy. Going forward, we will work on the Revenue Expansion through Demand Creation and Pricing Strategy, focusing on the further development of the Tokaido Shinkansen.

収益拡大
Revenue Expansion

=

需要創出
Demand Creation

+

価格戦略
Pricing Strategy

東海道新幹線のさらなる進化 Further Evolution of the Tokaido Shinkansen

さらに高品質な、様々な輸送サービスの導入 Introduction of even higher-quality and diverse transportation services

新幹線に対する新たな「期待」の醸成 Fostering new “expectations” for the Shinkansen

需要創出 Demand Creation

東海道新幹線における観光・趣味、インバウンドのご利用は拡大傾向にあり、同分野の需要を取り込むための施策を推進しています。

移動目的を自ら創るという切り口で、「推し旅」を中心としてアニメ、アーティスト、スポーツ等のエンターテインメントのコンテンツホルダー等との連携を進めており、着実に成果を出しています。

また、インバウンド向けにはより効果的な宣伝を展開するとともに、海外の旅行会社との連携強化により、販路の拡大も進めるなど、インバウンド収入の最大化に取り組んでいます。

Sightseeing/hobbies and inbound usage of the Tokaido Shinkansen is currently on the rise, and we implement measures to capture demand in those areas.

We have been collaborating with a wide range of business partners, particularly content holders in entertainment such as anime, artists, and sports, mainly through “Oshi Travel,” based on an approach of creating purposes of travel ourselves, and these initiatives are steadily yielding results.

We are working on maximizing inbound related revenues by developing more effective advertising and strengthening cooperation with travel agencies to expand sales channels.

新たな取組みを通じて生み出した
需要による増収効果(推計値)
Revenue (estimate) increased
from demand generated
by new initiatives

二百数十億円
(令和7(2025)年度)
20+ billion yen
in FY2025

価格戦略 Pricing Strategy

利便性や付加価値の向上など、より良いサービスを提供することで、サービスに見合った料金をいただくことにも取り組んでいます。

We are also working to provide better services, such as improving convenience and added value, so that we can charge fees that are commensurate with the services we provide.

- 国への届出のみで改定可能な運賃・料金が存在(のぞみ料金、座席指定料金、グリーン料金等)
- There are railway fares and fees that can be revised simply by notifying the government. (Nozomi fees, Seat reservation fees, Green Car fees)
- 新幹線自由席特急料金の届出化やインフレによるコスト増を柔軟に運賃・料金に転嫁できる制度の導入に向けて、引き続き国に要望
- We will continue to request the government to allow non-reserved seat express fees on the Shinkansen to be changed by notification and to introduce a system that allows flexibility in passing on cost increases due to inflation to fares and fees.

東海道新幹線のさらなる進化 Further Evolution of the Tokaido Shinkansen

今後、さらに高品質な、様々な輸送サービスを導入していくとともに、東海道新幹線の進化を継続的に発信することで、新幹線に対する新たな「期待」を醸成し、ご利用増につなげていきます。

Going forward, we will introduce even higher-quality and diverse transportation services. In parallel with these initiatives, by continuously communicating the message that the Tokaido Shinkansen will continue to evolve, we aim to foster new “expectations” for the Shinkansen and link this to increased passenger volume.

施策内容 Initiatives	実施時期 Timing of implementation
Supreme Class Cabin(個室タイプ)の導入 Introduction of Supreme Class Cabin(private type)	令和8(2026)年10月 October 2026
Supreme Class Seat(半個室タイプ)の導入 Introduction of Supreme Class Seat(semi-private type)	令和9(2027)年度中 During FY2027
グリーン車のサービス向上 Improvements of Green Car service	令和9(2027)年度中 During FY2027

【参考】インバウンド関連データ (Reference)Inbound-Related Data

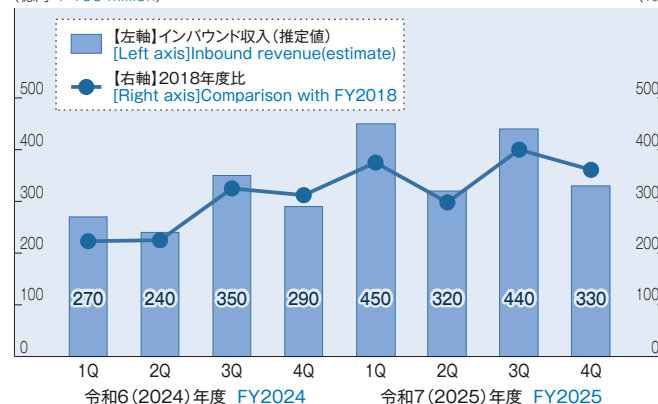
インバウンド収入(推計値)
Inbound revenue (estimate)

約1,560億円
(令和7(2025)年度)
approx. 156 billion yen
(FY2025)

インバウンド収入の推移 Trends in Inbound Revenue

(億円 ¥ 100 million)

(%)



※インバウンド収入(推計値)は10億円未満切捨

※Inbound revenue (estimate) is rounded down to the nearest billion.

運輸収入に占める
インバウンド収入の
推計値の割合
The percentage of inbound
revenue(estimate)
in transportation revenue

約3%
(平成30(2018)年度)
approx. 3%
(FY2018)

約10%
(令和7(2025)年度)
approx. 10%
(FY2025)

訪日外国人旅行数の推移 出典:日本政府観光局(JNTO)、国土交通省 Trends in the number of inbound visitors to Japan Source: Japan National Tourism Organization(JNTO), Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism(MLIT)

(万人 Ten thousand people)



※2025年の値は政府推計値を含む

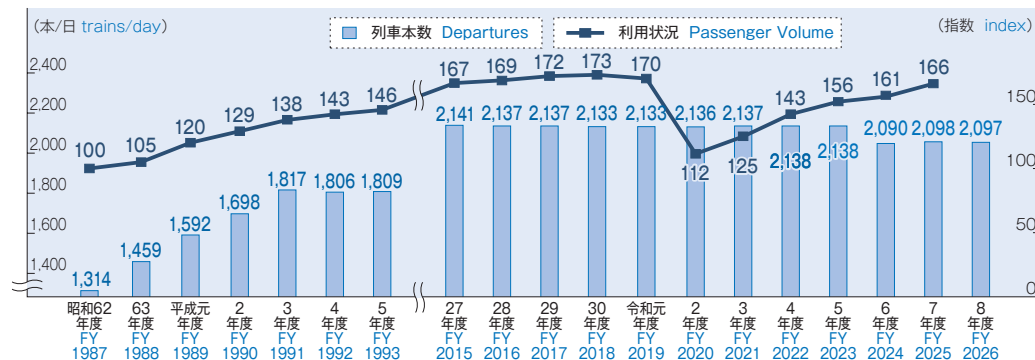
※The number of 2025 includes government estimates

政府目標
Government target

在来線 Conventional Lines

在来線の列車本数及び利用状況(1日当たり) Daily Departures and Passenger Volume for Conventional Lines

普通列車 Local Trains



注 1. 列車本数は各年度初の設定本数(臨時列車を除く)。利用状況は断面輸送量について昭和62(1987)年度を100とした場合の指数(普通列車の利用状況については、平成24(2012)年度以降は、自動改札集計による乗員人員合計を補正した指数)
 2. 令和2(2020)年度～4(2022)年度の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている
 Note: 1. Departures shown are as of the beginning of each fiscal year (excluding extra trains). Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points.
 FY1987=100 (Passenger Volume of Local Train from FY2012 are based on the passenger ridership counted by automatic ticket gates and are revised indices)
 2. Passenger volumes for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

お客様サポートサービス Customer support service

- 駅におけるきっぷの発売や精算等のご案内を遠隔で行うサービスである「お客様サポートサービス」を導入することで、きっぷ購入時のサポートを充実させるとともに、早朝・夜間時間帯などでもきっぷを購入可能となる駅を拡大しています。
- これまでに武豊線、東海道本線(大府駅～豊橋駅間、名古屋駅～米原駅間、沼津駅～興津駅間)、関西本線(名古屋駅～亀山駅間)、飯田線(牛久保駅)、中央本線(鶴舞駅(名大病院口)・大曽根駅(南口)・勝川駅)に導入しています。
- 今後も導入駅を順次拡大していく予定です。
- By introducing "Customer support service" which provide guidance on ticket sales and payment, we enhance support of ticket purchases and increase the number of stations at which passengers can buy tickets early in the morning and late at night.
- We have already been introduced "Customer support service" to the Taketoyo Line, the Tokaido Line(from Obu Station to Toyohashi Station, from Nagoya Station to Maibara Station and from Numazu Station to Okitsu Station), the Kansai Line(from Nagoya Station to Kameyama Station), the Iida Line(Ushikubo Station), the Chuo Line(Tsurumi Station(Meidai Hospital Exit), Ozone Station(South Exit) and Kachigawa Station).
- We plan to continue to increase the number of stations where the service is available.

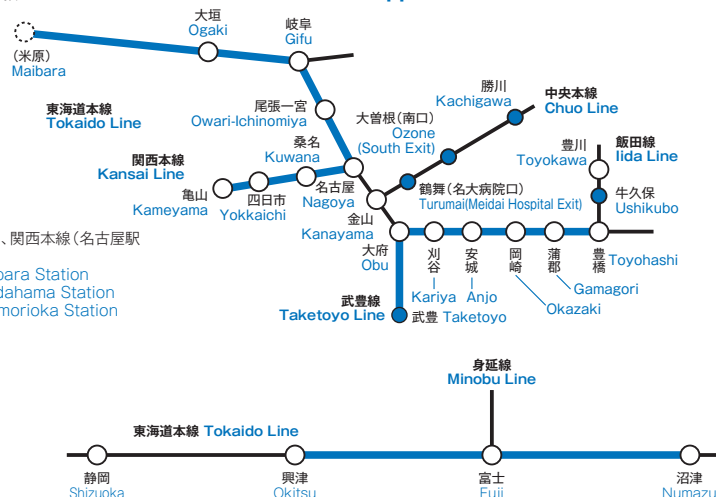
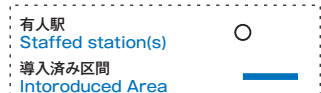
お客様サポートサービスの導入区間、駅 Area and Station of "Customer support service"

名古屋地区 導入駅数：46 駅
The number of introduced stations (Nagoya Area) 46

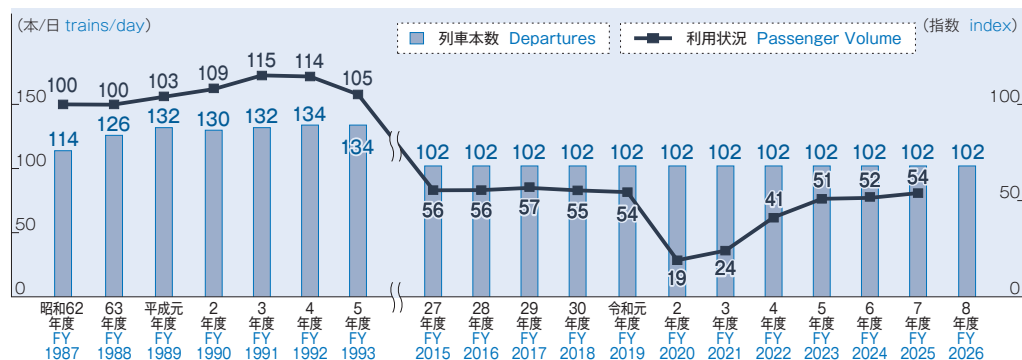


※東海道本線(名古屋駅～米原駅間)は醒ヶ井・柏原、関西本線(名古屋駅～亀山駅間)は長島・富田浜・河曲を除く
 ※Except for Samegai Station and Kashiwabara Station (Tokaido Line), Nagashima Station, Tomidahama Station and Kawano Station (Kansai Line), Owari-morioka Station and Ishihama Station (Taketoyo line).

静岡地区 導入駅数：8 駅
The number of introduced stations (Shizuoka Area) 8



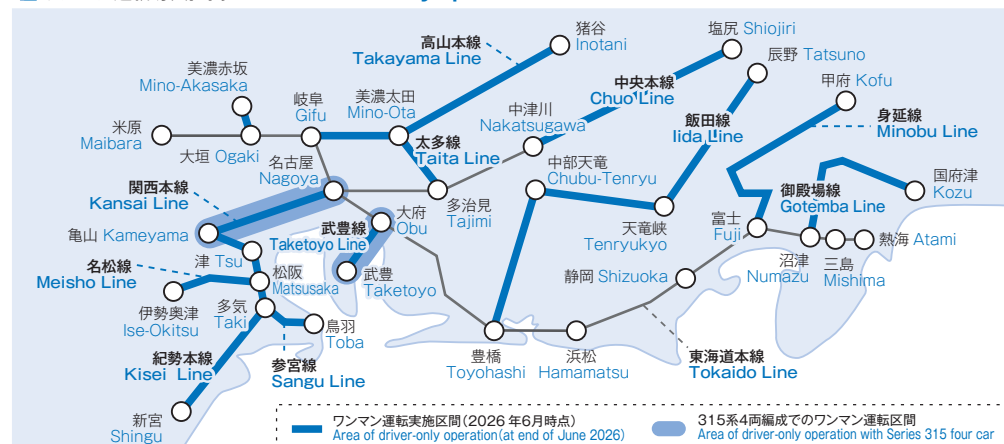
特急列車等 Express Trains



ワンマン運転 Driver-only operation

- 効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」の一環として、2両以下の編成でのワンマン運転に加え、武豊線、関西線(名古屋駅～亀山駅)※において、315系4両編成にて車両側面に設置したカメラを用いたワンマン運転を開始しました。
- ※特急「南紀」と快速「みえ」を除く
- 今後もワンマン運転を順次実施していく予定です。
- As part of the "Reform of business operation" to establish an efficient business execution system, on the Taketoyo Line and Kansai Line (from Nagoya Station to Kameyama Station), we have started the driver-only operation using cameras installed on the side of the Series 315 four cars, as well as driver-only operation of two or less cars.
- ※Excluding the "Nanki" limited express and the "Mie" rapid trains.
- We plan to continue to expand the area of driver-only operation.

ワンマン運転導入区間 Area of driver-only operation



在来線 Conventional Lines

踏切事故防止対策 Measures to Prevent Railroad Crossing Accidents

踏切遮断機の設置や踏切障害物検知装置の整備等を推進するとともに、各自治体とも協議を進め、立体交差化等により踏切自体を廃止する抜本的対策を実施しています。

We have been implementing drastic measures to abolish railroad crossings through grade separation, etc., consulting with local governments, as well as promoting installation of barriers and crossing obstructing detectors, etc.

踏切設備の改良 Improvement of Railroad Crossing Facilities

踏切は、付帯する設備により、遮断機及び警報機のある第1種踏切、警報機のある第3種踏切、遮断機・警報機のない第4種踏切の3種類に分類されます。第3種踏切と第4種踏切は、道路交通量、鉄道交通量、踏切の周辺環境等を勘案しながら計画的に第1種踏切への改良等を進めています。

Railroad crossings are classified into three types according to ancillary facilities: Type 1 with barriers and alarms, Type 3 with alarms and Type 4 without barriers and alarms. Type 3 and Type 4 are being upgraded to Type 1 based on plans in consideration of the road traffic volume, railway traffic volume and surrounding environment of railroad crossings.

踏切障害物検知装置等の設置 Installation of Crossing Obstructing Detector, etc.

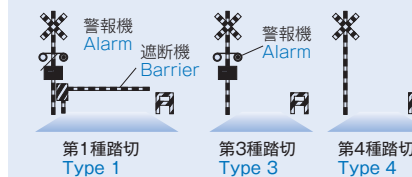
万一自動車は踏切を支障した場合に備え、赤外線またはレーザー光線で自動車を検知する踏切障害物検知装置や、遮断桿が降下していないことを検知する機能を設けています。令和4(2022)年度からは、歩行者、自転車、車いす等への検知性能を向上させたレーザー・センサ式の高機能型障害物検知装置を、列車本数が多く、歩行者や自転車等の通行量が多い踏切に順次導入しています。

また、踏切内に異常があることを運転士に知らせたい場合、ボタンを押すことで関係する信号機を停止信号にする非常ボタン(踏切支障報知装置)も設置しています。

In case an automobile interferes with a railroad crossing, railroad crossings are equipped with crossing obstructing detectors, which detect automobiles by infrared rays or laser rays, and a function that detects barrier rods not descending. From FY2022, laser sensor-based high-performance crossing obstructing detectors with improved detection performance for pedestrians, bicycles, wheelchairs, etc. are sequentially installed at railroad crossings where the number of trains is large and pedestrian and bicycle traffic is heavy.

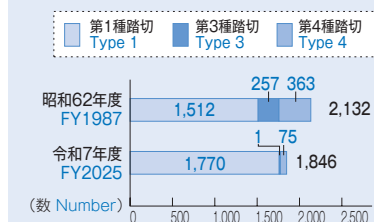
In addition, emergency buttons (obstruction warning devices), which turn a related traffic light into a stop signal by pressing when it is necessary to inform a driver that there is an abnormality in a railroad crossing, are installed.

踏切の種類 Type of Railroad Crossings



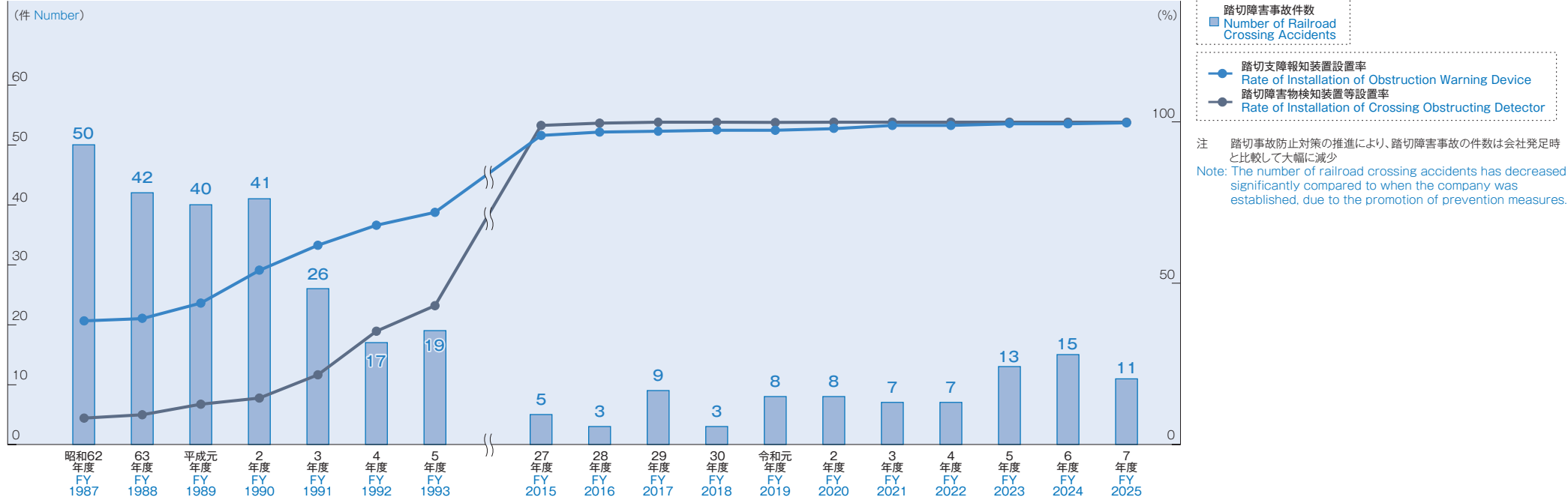
非常ボタン
Emergency Button

踏切数と踏切種別の推移 Number and Type of Railroad Crossings



踏切障害物検知装置
Crossing Obstructing Detector

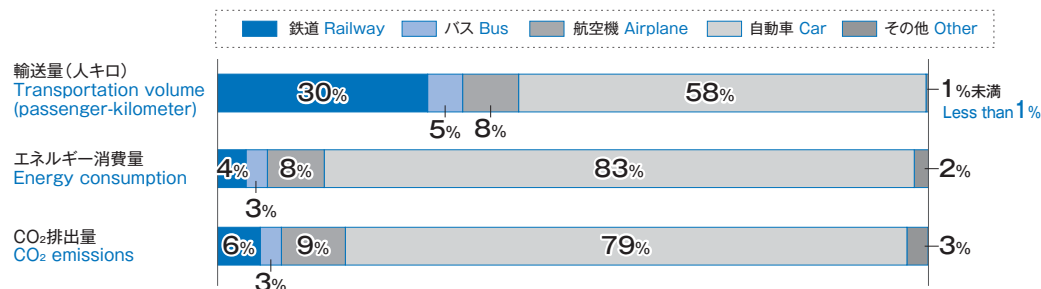
踏切障害事故件数等 Number of Railroad Crossing Accidents, etc.



鉄道の環境優位性 Environmental Superiority of Railways

旅客輸送における輸送量・エネルギー消費量・CO₂排出量分担率

Distribution of Passenger Transportation Volume, Energy Consumption, and CO₂ Emissions



注 端数処理により、内訳の合計が100%にならない場合がある

出典 輸送量、エネルギー消費量：エネルギー・経済統計要覧（令和5（2023）年度）

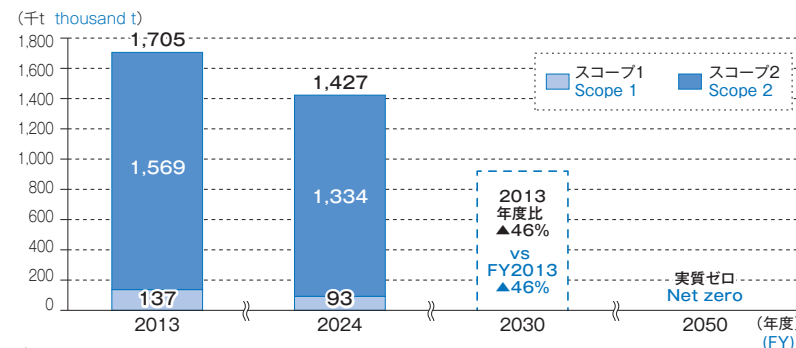
CO₂排出量：国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスのデータ（令和5（2023）年度）をもとに作成

Note: The totals for items in the breakdown may not be 100% due to rounding.

Source: For transportation volume/energy consumption, created based on data from Handbook of Energy & Economics Statistics (FY2023).

For CO₂ emissions, created based on data from the National Institute for Environmental Studies, Greenhouse Gas Inventory Office of Japan (FY2023).

グループCO₂排出量 The JR Central Group's CO₂ emissions



スコープ3排出量は約2,000千t*（JR東海単体）

* スコープ3排出量を推計するにあたっては多くの第三者からの情報提供等が必要なことから、広範な仮定のもとに算出した概算値であり、今後大きく変化する可能性があります。

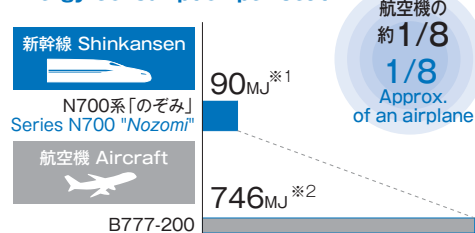
Scope 3 emissions are approximately 2 million tons* (JR Central alone).

* Since estimating Scope 3 emissions requires information provided by many third parties, the figures are estimates based on a wide range of assumptions and may change significantly in the future.

東海道新幹線と航空機の比較（東京～大阪）

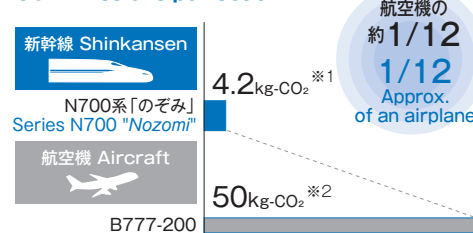
Comparison of the Tokaido Shinkansen and Airplanes (between Tokyo and Osaka)

エネルギー消費量（1座席当たり） Energy Consumption per Seat



航空機の約 1/8
Approx. 1/8 of an airplane

CO₂排出量（1座席当たり） CO₂ Emissions per Seat



航空機の約 1/12
Approx. 1/12 of an airplane

注 1. 走行実績（当社）に基づく算出 N700系「のぞみ」（東京～新大阪）

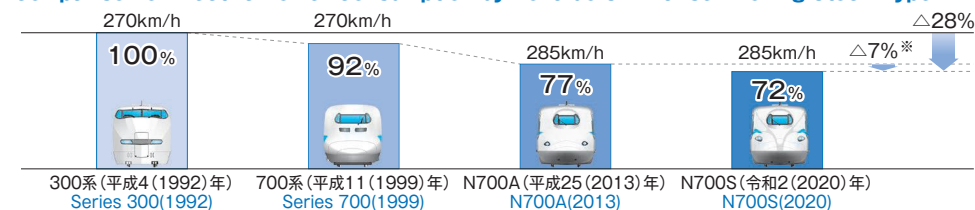
2. ANA「アニュアルレポート 2011」を参考に当社算出 B777-200（羽田～伊丹・関空）

Note: 1. Calculation based on running performance of Series N700 Nozomi (Tokyo - Shin-Osaka) conducted by JR Central.

2. Calculated by JR Central using ANA's "Annual Report 2011" B777-200 (Haneda - Itami/Kansai Airport) for reference.

東海道新幹線の車種別電力消費量の比較

Comparison of Electric Power Consumption by Tokaido Shinkansen Rolling Stock Type



注 1. 東京～新大阪下りを上記の最高速度で走行した場合のシミュレーション

2. () 内は投入した年

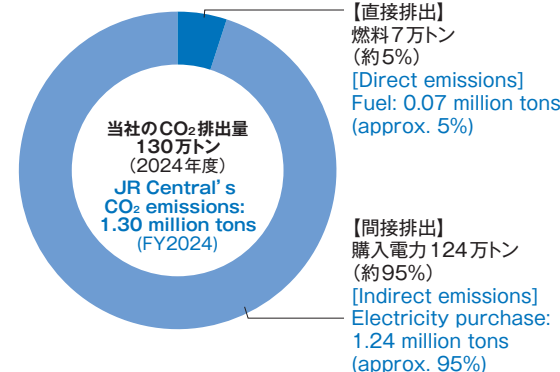
* 空調制御方式の最適化等の効果を含む

Note: 1. Simulated run from Tokyo to Shin-Osaka at the maximum speeds identified above.

2. Years in parenthesis indicate introduction year of each rolling stock.

* Includes effects of optimization of air conditioning control method, etc.

CO₂削減の取組み Initiatives to reduce CO₂ emissions



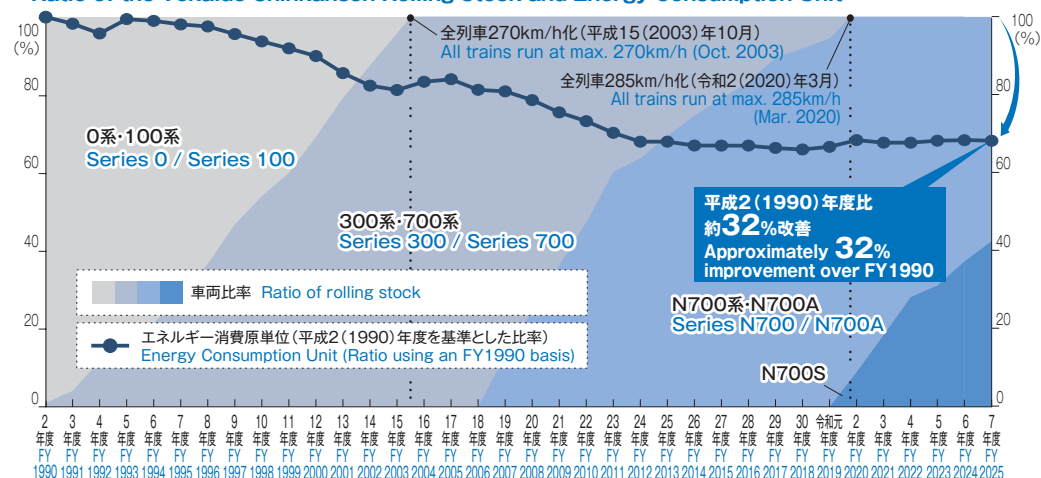
・ハイブリッド方式車両の投入
Hybrid-powered rolling stock
・水素動力車両（燃料電池車または水素エンジン車）の開発
Development of hydrogen-powered rolling stock (fuel cell trains or hydrogen engine trains)
・蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料に関する調査研究
Research on battery trains and carbon-neutral fuels

・省エネルギー化
Energy saving
・再生可能エネルギーの活用等
Renewable energy utilization

鉄道の環境優位性 Environmental Superiority of Railways

東海道新幹線の車両比率・エネルギー消費原単位

Ratio of the Tokaido Shinkansen Rolling Stock and Energy Consumption Unit



環境関連データ集 Environment-related data

2024年度の活動状況・環境会計 Activity status and environmental accounting for FY2024

2024年度の環境保全活動に関する投資・費用やそれに伴う効果を試算すると以下の通りです。

The investments, costs, and their principal effect involved in environment preservation activities during FY2024 are estimated as listed below.

環境会計 Environmental accounting

分類 Category	事項 Main Initiatives	環境保全コスト(億円)*1 Environment preservation cost (100 million yen)*1		付記 Notes
		投資額 Investment	費用 Expenses	
地球環境保全コスト Global environment preservation cost	●省エネルギー型車両の導入 ●駅やオフィスの省エネルギー化 等 ●Introduction of energy-conserving rolling stock ●Improved energy-efficiency at stations and office buildings	596.2	10.8	●省エネルギー型車両比率: 100% (新幹線電車)・100% (在来線(電車・気動車)) ●新幹線N700S車両新製 ●在来線315系、HC85系車両新製 ●Percentage of energy-conserving rolling stock: 100% (Shinkansen electric railcars), 100% (conventional line (electric railcars and diesel railcars)) ●New production of Shinkansen N700S rolling stock ●New production of conventional-line Series 315 and Series HC85 rolling stock
研究開発コスト Research and development cost	●省エネルギー型車両の開発 ●沿線環境保全に関する開発 等 ●Development of energy-conserving rolling stock ●Development related to environment preservation along railway lines	0.0	149.4	●N700Sの省エネルギー性能: ▲28% (300系比) ※300系(270km/h走行)とN700S(285km/h走行)の比較 ●Energy consumption by N700S: -28% (vs Series 300)* *Comparison between Series 300 (traveling at 270 km/h) and the N700S (traveling at 285 km/h)
資源循環コスト Resource recycling cost	●駅、列車ゴミ等の適正処理とリサイクル ●工場、工事発生品の適正処理とリサイクル ●Proper disposal and recycling of station and train refuse ●Proper disposal and recycling of items generated from workshops and construction work	0.1	137.3	●制服のリサイクル率: 原則100% ●Recycle rate of uniforms: Basically 100%
沿線環境保全コスト Environment conservation cost along railway lines	●騒音、振動対策 ●環境負荷物質の適正管理 等 ●Countermeasures against noise and vibration ●Proper management of environmentally hazardous substances	69.2	49.5	●防音壁の嵩上げや改良、レール表面の削正等による沿線環境保全 ●Protection of the environment along railway lines by modifying noise-blocking walls and increasing their height, shaving rail surfaces, etc.
管理活動コスト Management activity cost	●環境広告 ●環境マネジメント教育 等 ●Environmental advertising ●Environmental management education, etc.	0.0	0.2	●技術開発部におけるISO14001の認証取得 ●The Technology Research and Development Department obtained ISO 14001 certification
合 計*2 Total*2		665.6	347.3	

※1 1千万円未満切り捨て ※2 端数処理により合計が合わない *1. Fractions below 10 million yen are omitted. *2. Totals do not add up due to rounding.

【環境保全コストの集計の考え方】 [Approach to environment preservation cost]

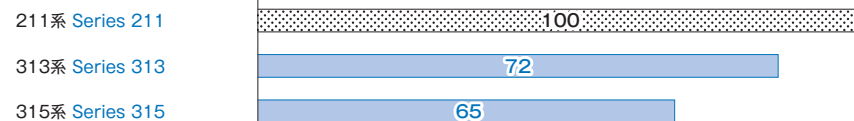
●集計範囲は当社単体です。 ●対象期間は、2024年4月1日～2025年3月31日です。 ●形式は、環境省の「環境会計ガイドライン2005年版」を参考としています。
●費用には、減価償却費を計上していません。 ●多目的の支出の場合、環境保全効果の高いものの全額を計上しています。
●Compilation is applicable only to JR Central. ●The applicable period is April 1, 2024 to March 31, 2025. ●“Environmental Accounting Guidelines 2005,” a publication of the Ministry of the Environment, was consulted with regard to aspects of style. ●Depreciation is not included in the calculations for expenditures. ●In the event of multiple-purpose expenditures, the full amount with greater environment preservation effect is included in the calculation.

在来線車両の電力・軽油消費量の比較

Comparison of Electricity Consumption and Diesel Fuel Consumption of Conventional Line Cars

在来線電車の電力消費量の比較

Comparison of Electricity Consumption of Conventional Line Electric Cars

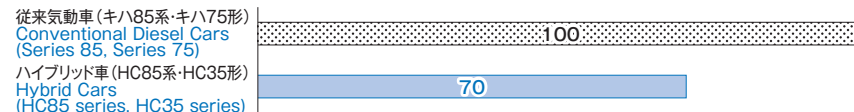


注 豊橋～大垣、名古屋～中津川を最高速度120km/hで走行(快速運用)した場合のシミュレーション

Note: Based on simulated test runs between Toyohashi and Ogaki, and Nagoya and Nakatsugawa at a maximum speed of 120km/h (rapid operation).

従来気動車(キハ85系・キハ75形)・ハイブリッド車(HC85系・HC35形)の軽油消費量の比較

Comparison of Diesel Fuel Consumption of Conventional Diesel Cars (Series 85, Series 75) and Hybrid Cars (HC85 series, HC35 series)



注 実際の走行線区を最高速度120km/hで走行した場合のシミュレーション

Note: Based on a simulated run on an actual line segment at the maximum speed of 120 km/h

事業活動における環境負荷 Environmental load in business activities

当社が2024年度の1年間の事業活動を行う上で使用した資源・エネルギー及び排出した廃棄物等のうち、主なものは以下の通りです。

The main resources and energy consumed as well as waste generated in JR Central's business activities during the year FY2024 are as shown below.

INPUT/OUTPUT ※括弧内は当社連結子会社 *Figures in parentheses are for consolidated subsidiaries.

INPUT	電力 Electricity	燃料(原油換算量) Fuel(Crude oil equivalent)	水 Water	A4コピー用紙 A4-sized copier paper
	29.1 億kWh (1.9 億kWh)	2.9 万kL (1.9 万kL)	329.9 万m ³ (207.9 万m ³)	0.6 億枚 (0.5 億枚)
	2.91 billion kWh (0.19 billion kWh)	29,000 kL (19,000 kL)	3,299 million m ³ (2,079 million m ³)	60 million sheets (50 million sheets)

※ うち運転用は、電力22.6億kWh(新幹線19.5億kWh、在来線3.1億kWh)、燃料1.4万kL(すべて在来線)

Note: For railway operation: electricity 2.26 billion kWh (Shinkansen: 1.95 billion kWh, conventional line: 0.31 billion kWh), fuel 14,000 kL (all for conventional lines)

OUTPUT	排出CO ₂ CO ₂ emissions	ごみ、廃棄物 Refuse and waste
	130.2 万t (12.1 万t)	55.6 万t
	1,302 million t (0.121 million t)	556,000 t
		うちリサイクル Recycled 44.7 万t 447,000 t

※ 電力及び燃料のCO₂排出係数は、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律の報告に基づく

※ リサイクル量は再掲。マニフェストまたは業者により再利用が確認できたものを計上

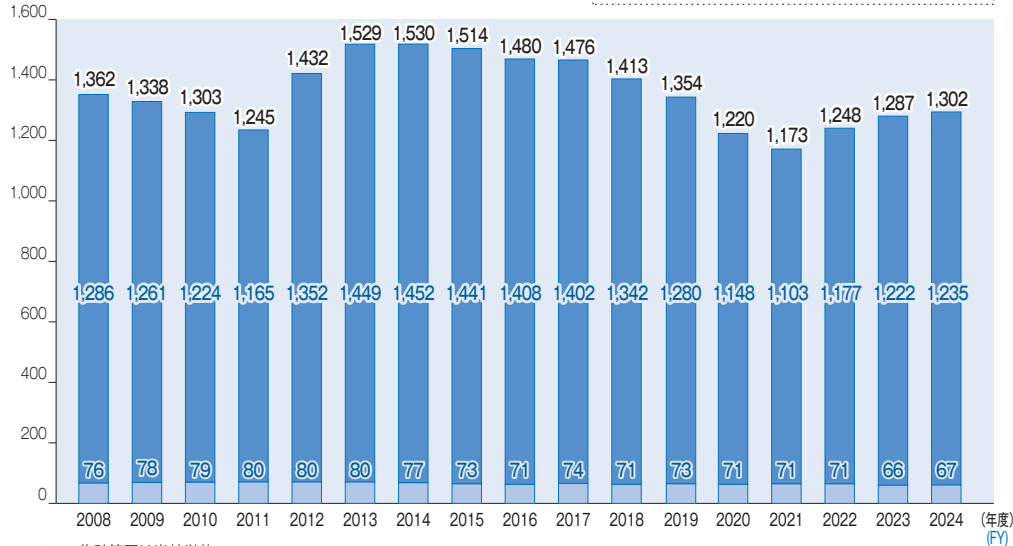
Notes: The electricity and fuel CO₂ emission coefficients are based on a report under the Act on Rationalizing Energy Use. The recycled amount is reprinted. Items confirmed to have been reused by manifest or vendor have been recorded.

※社内再利用含む
*Includes internal reuse

鉄道の環境優位性 Environmental Superiority of Railways

CO₂排出量 CO₂ Emissions

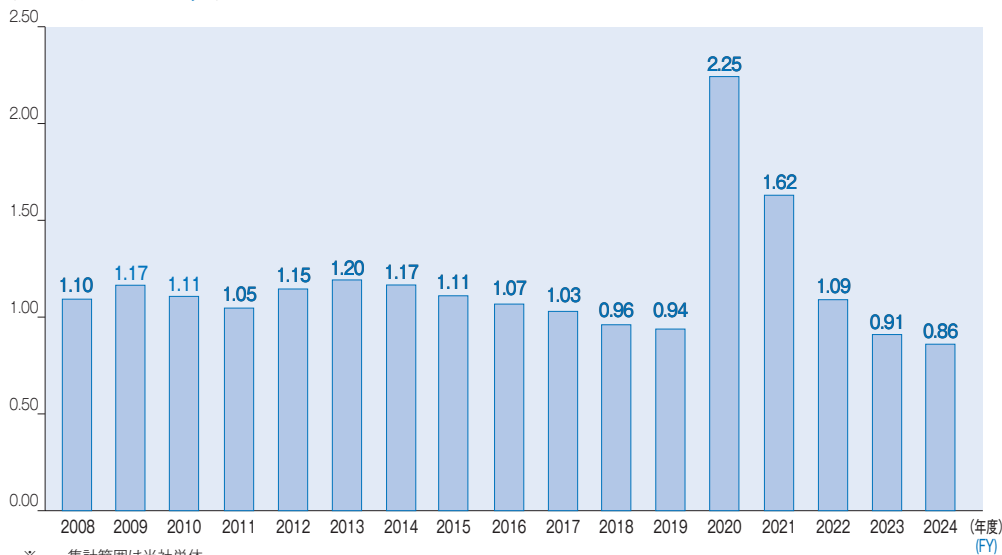
(千t thousand t)



※ 集計範囲は当社単体

Note: The scope of figures is limited to the Non-consolidated basis.

炭素強度 Carbon intensity

(tCO₂/百万円 t CO₂/million yen)

※ 集計範囲は当社単体

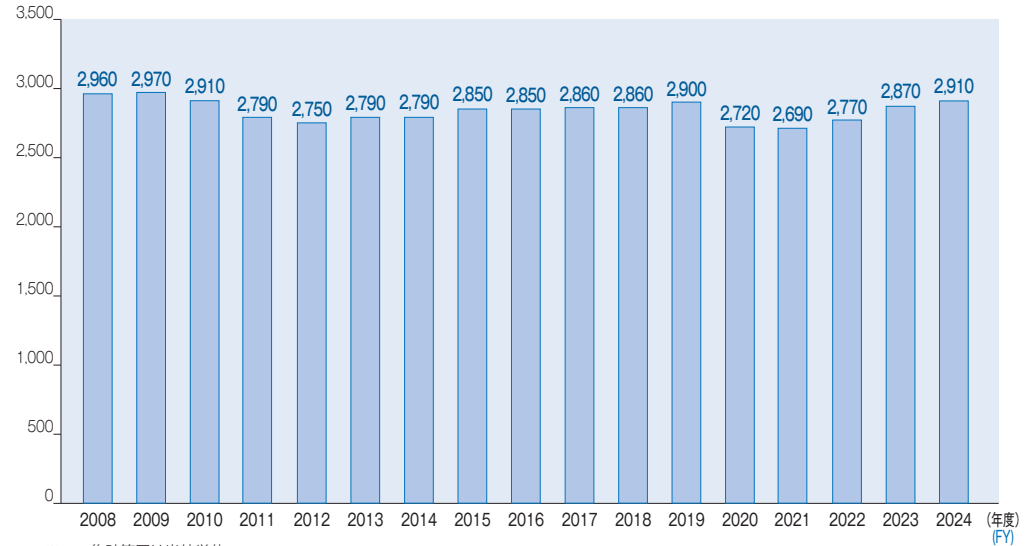
※ 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により営業収益(単体)が大きく減少したため、炭素強度が大きくなっている

Note: The scope of figures is limited to the Non-consolidated basis.

Note: Carbon intensity rose in FY2020 as operating revenues (non-consolidated) decreased significantly due to the impact of COVID-19.

電力消費量 Electricity consumption

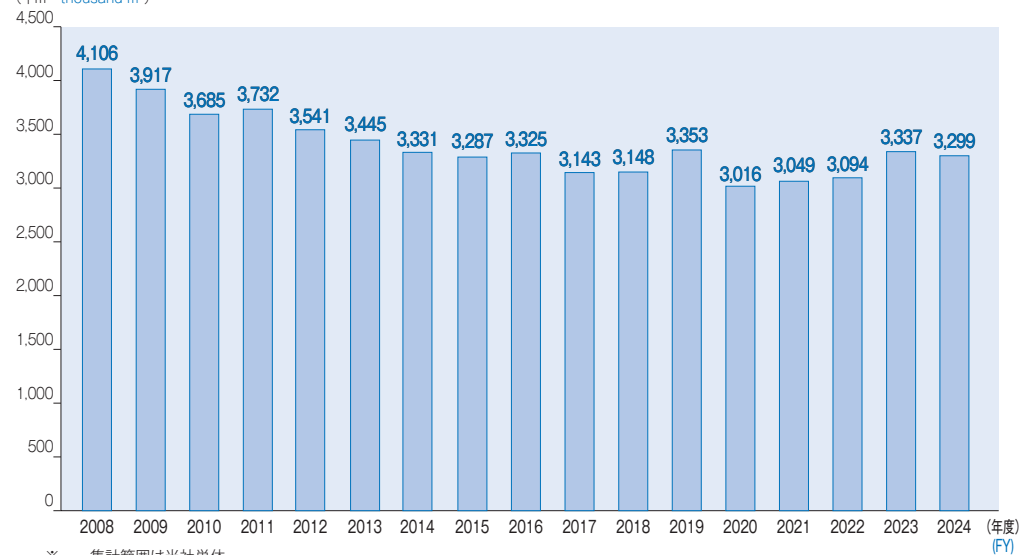
(百万kWh million kWh)



※ 集計範囲は当社単体

Note: The scope of figures is limited to the Non-consolidated basis.

水の使用量 Amount of water used

(千m³ thousand m³)

※ 集計範囲は当社単体

Note: The scope of figures is limited to the Non-consolidated basis.

超電導リニアによる中央新幹線計画(1) The Chuo Shinkansen Project Using the Superconducting Maglev (1)

当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、自己負担を前提に、超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線鉄道整備法に基づき進めています。

超電導リニア技術は、国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会より、「営業線に必要な技術開発は完了」と評価されています。超電導リニアは、時速500kmでの安定的な高速走行を可能にする極めて安全性の高いシステムです。

Under the condition that we bear all the construction cost, we are promoting the Chuo Shinkansen Project using the Superconducting Maglev System based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act to continually carry out our mission of operation of high-speed railway linking the Tokyo Metropolitan area, Central region, and Kansai region, and to ensure the future foundation of the company.

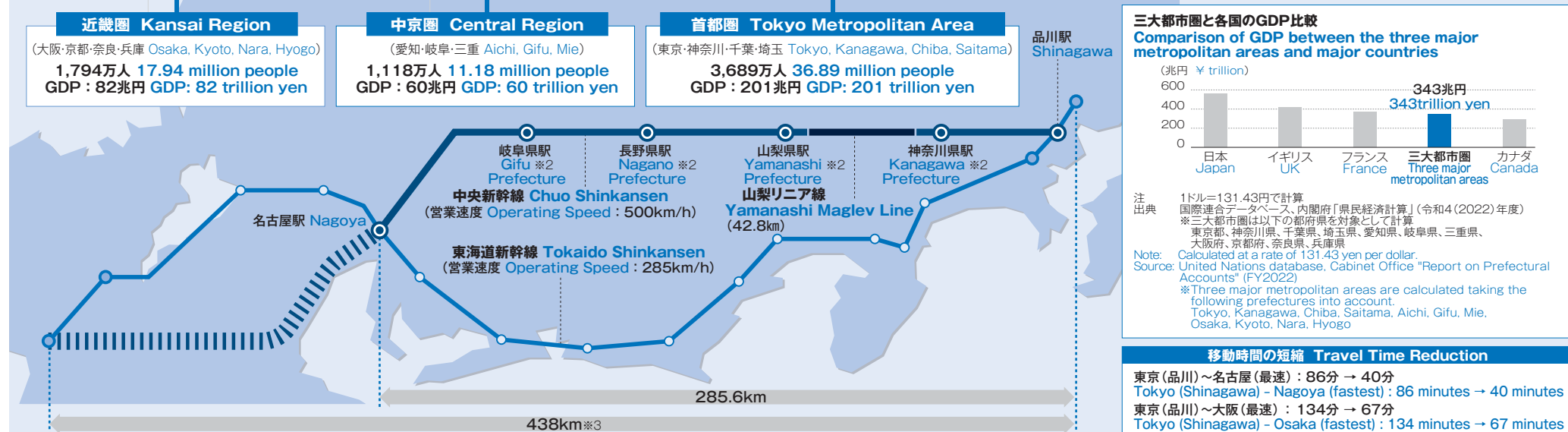
The Superconducting Magnetic Levitation Technological Practicality Evaluation Committee of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (hereinafter "MLIT") acknowledged that "the technologies required for a commercial line have been fully developed." Superconducting Maglev is a quite safe system that makes it possible to travel at a stable high speed of 500km/h.

計画の概要・もたらす価値 Summary and Value of the Project

1 超電導リニアによる圧倒的な時間短縮効果が三大都市圏が1つの巨大都市圏となり、経済・社会活動が活性化

The overwhelming time-reduction effect of the Chuo Shinkansen will merge the three major metropolitan areas into "Super Mega Region", energizing economic and social activity.

巨大都市圏 Super Mega Region 6,601万人 66.01 million people GDP : 343兆円 GDP: 343 trillion yen ※1



品川・名古屋間については、令和5(2023)年12月に、工事の完了の予定時期を「令和9(2027)年以降」(※4)、総工事費を「7.04兆円(7兆482億円)」とする「中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画(その3)及び変更」の認可を受けました。

このうち、品川・名古屋間の総工事費については、「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」(令和7(2025)年10月)において、7.04兆円から11.0兆円となる見通しを発表しました。

As for between Shinagawa and Nagoya, on Dec.2023, we received permission regarding the "Construction Implementation Plan (Part3) of the Chuo Shinkansen section between Shinagawa and Nagoya, and the change to approved items", in which the scheduled completion year between Shinagawa and Nagoya is "on or after 2027" (※4) and the total construction costs between Shinagawa and Nagoya is estimated to be "7.04 trillion (7,048.2 billion) yen". In terms of Total Construction Costs for the Chuo Shinkansen Section between Shinagawa and Nagoya, we announced that it is expected to be 11.0 trillion yen, increase from 7.04 trillion yen.

注 1.人口は総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」(令和7(2025)年1月1日)よりGDPは内閣府「県民経済計算」(令和4(2022)年度)より

2.中間駅名は仮称

3.「中央新幹線(東京部・大阪間)調査報告書」(平成21(2009)年12月)より

4.開業時期については、現時点で南アルプストンネル静岡工区のトンネル掘削工事の着手に見込みが立っていないため、新たな開業時期を見通すことはできません。

Note: 1. Source: [Population] Ministry of Internal Affairs and Communications "Population, Demographics and Number of Households Derived from Basic Resident Registration" (As of January 1, 2025) / [GDP] Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts" (FY2022)

2. Intermediate station names are tentative.

3. Source: "Research Report on the Chuo Shinkansen Section between Tokyo and Osaka" (Dec. 2009)

4. Since there is no prospect of starting tunnel excavation in the Southern Alps Tunnel Shizuoka construction area, we cannot predict a new opening date.

2 超電導リニアによる中央新幹線の実現により、東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、将来のリスクに備える

We will duplicate our artery transportation system linking Tokyo, Nagoya, and Osaka with the Chuo Shinkansen, thereby preparing for future risk.

- 開業以来60年以上経過する東海道新幹線の経年劣化に備える
- 巨大地震等の大規模災害に対して抜本的な備えが必要
- We prepare for aging of the Tokaido Shinkansen which has operated more than 60 years.
- We require drastic countermeasures against large-scale natural disasters including mega earthquakes.

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図

Distribution map of the estimated biggest seismic intensity of the Nankai Trough Mega Earthquake



超電導リニアによる中央新幹線計画(2) The Chuo Shinkansen Project Using the Superconducting Maglev (2)

- 3** 中央新幹線の開業によって、現行の東海道新幹線の「のぞみ」のご利用の一部が中央新幹線にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができた場合に、「ひかり」「こだま」の増発余地が生じる。これにより、東海道新幹線の沿線都市と三大都市相互間の移動時間、フリークエンシーが改善し、人々の流動が増加する可能性がある。
The opening of the Chuo Shinkansen will shift some of the current “Nozomi” passengers on the Tokaido Shinkansen to the Chuo Shinkansen, creating room for additional “Hikari” and “Kodama” services when there is more room in the Tokaido Shinkansen schedule. This may improve travel times and frequencies between cities along the Tokaido Shinkansen line and each of the three major cities, thereby increasing the flow of people.



- 4** 飛躍的な時間短縮に伴い都市圏間の流動が大いに活性化することによる需要の新規誘発、各中間駅の新規利用が期待される

The dramatic time reduction will greatly stimulate the flow between metropolitan areas, which is highly expected to generate new demand and new use of intermediate stations.



- 5** 経済・社会への幅広い波及効果が見込まれる Broad ripple effects on the economy and society are highly expected.

2023年7月に閣議決定された第三次国土形成計画において、中央新幹線は、東京圏、大阪圏、名古屋圏の三大都市圏間の時間距離を短縮し、いわば一つの都市圏として世界に類を見ない魅力的な経済集積圏となる「日本中央回廊」を形成して日本の経済成長を牽引するなど、国土構造に大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトと位置付けられている。
In the Third National Spatial Strategy, which was decided by the Cabinet in July 2023, the Chuo Shinkansen is positioned as a national project that will bring about major changes to the national spatial structure, such as shortening the travel time between the three major conurbations of Tokyo, Osaka, and Nagoya and forming the Japan Central Corridor, a single metropolitan area that will be an unparalleled, attractive economic agglomeration area in the world, thereby driving Japan's economic growth.

東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るとともに、テレワーク等を活用した転職なき移住や二地域居住等の多様な暮らし方・働き方の選択肢が提供可能になるなど、中央新幹線は様々な役割を期待されている。
Chuo Shinkansen is also expected to play a variety of roles, such as ensuring redundancy through a double network with the Tokaido Shinkansen, and offering options for diverse living and working styles, such as relocating without changing jobs by taking advantage of teleworking, and dual residence.

※2. 「国土形成計画(全国計画)」(2023年7月)
※2. "National Spatial Strategy (National Plan)" (July 2023)

工事の推進(2026年3月末時点) Promotion of Construction (As of March 31, 2026)

工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コスト十分に精査しながら、沿線各地で精力的に工事を進めています。

We are energetically carrying out the planned construction work in areas along the Shinagawa-Nagoya section for which we obtained approval of the Construction Implementation Plan, placing priority on safety at work, environmental conservation, and cooperation with local communities and examining costs sufficiently.

/// 工事契約件数 82件(品川・名古屋間延長約286kmのうち約9割)

/// 用地取得の状況 約85%^{※3}

用地取得率^{※4}=取得済数(人)^{※5}/権利者数(人)

※3. 百分率は5%刻み、端数切捨により算出しています。

※4. 取得範囲の変更や相続等により、権利者数が増減し、数値が低下する可能性があります。

※5. 取得済数とは、権利者数のうち、契約を締結した権利者の数です。

/// 発生土活用先の確定状況^{※6}:発生土量^{※7}の約85%^{※8}

なお、確定した約85%の発生土活用先以外にも、複数の候補地と発生土の受入について現在協議を進めています。

※6. 確定した発生土活用先とは、発生土の受入について協定の契約を締結している活用先等を指しています。

※7. 発生土量は、補正後の環境影響評価書を公表した2014年8月時点の計画としています。

※8. 百分率は5%刻み、端数切捨により算出しています。

/// 設備投資額 2兆3,361億円(2014~2025年度累計)

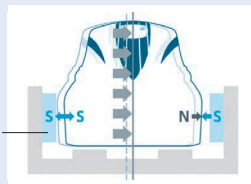
超電導リニアの安全性 The safety of Superconducting Maglev

地震時も脱線防止 Preventing derailment even in case of earthquakes

超電導リニアシステム^{※9}では、車両はガイドウェイに設置された浮上・案内コイルの作用(強固な磁気ばね)で支えられ、かつ常にガイドウェイ中央に安定して保持されるようになっているため脱線することはありません。

Thanks to the Superconducting Maglev system^{※9} where railcars are always kept at the center of the guide way by magnetic power generated by levitation and guidance coils, they won't derail.

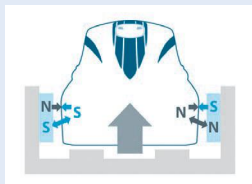
浮上・案内コイル
Levitation and Guidance Coils



停電時も安全に停止 Safely stopping even in case of power outage

超電導リニアは、浮上のための電力を外部から供給する必要はありません。車両が一定以上の速度で走行していれば、浮上力が常に生じているため、停電時にも車両は急に地面に落下することなく安全に停止します。

Superconducting Maglev can float without power supply from outside. While the cars run faster than a certain speed, levitation force continues to be generated. Therefore, in case of power outage, they can safely stop without falling onto the track.



※9. 超電導リニアの原理については次のURL参照 URL <https://linear-choo-shinkansen.jr-central.co.jp/about/> ※9. The principles of the Superconducting Maglev system can be found at the following URL. URL <https://scmaglev.jr-central-global.com/about/>

グループ事業 Group Businesses

グループ事業における主要な施設 Major Facilities in Group Businesses

百貨店 Department Store

2026.4.1時点 As of April 1, 2026

名称 Name	開業年月 Opening Date	店舗面積(m ²) Store Area (m ²)
ジェイアール名古屋タカシマヤ JR Nagoya Takashimaya	2000年3月15日 March 15, 2000	約68,000 Approx. 68,000

オフィスビル Office Building

2026.4.1時点 As of April 1, 2026

名称 Name	所在地 Location	延床面積(m ²) Total Floor Area (m ²)
JRセントラルタワーズ JR Central Towers	名古屋駅 Nagoya Station	約60,000 Approx. 60,000
JRゲートタワー JR Gate Tower	名古屋駅 Nagoya Station	約44,000 Approx. 44,000
丸の内中央ビル Marunouchi Central Building	東京駅 Tokyo Station	約37,000 Approx. 37,000
新横浜中央ビル Shin-yokohama Central BLDG.	新横浜駅 Shin-Yokohama Station	約16,000 Approx. 16,000

駅商業施設等 Commercial Facility

2026.4.1時点 As of April 1, 2026

名称 Name	所在地 Location	店舗面積(m ²) Store Area (m ²)
東京駅一番街 First Avenue Tokyo Station	東京駅 Tokyo Station	約9,000 Approx. 9,000
キュービックプラザ新横浜 Cubic Plaza Shin-Yokohama	新横浜駅 Shin-Yokohama Station	約37,100 Approx. 37,100
アスティ三島 ASTY Mishima	三島駅 Mishima Station	約1,750 Approx. 1,750
アスティ静岡 ASTY Shizuoka	静岡駅 Shizuoka Station	約7,800 Approx. 7,800
アスティ京都 ASTY Kyoto	京都駅 Kyoto Station	約5,500 Approx. 5,500
アスティ新大阪 ASTY Shin-Osaka	新大阪駅 Shin-Osaka Station	約1,300 Approx. 1,300
アスティー宮 ASTY Ichinomiya	尾張一宮駅 Owari-Ichinomiya Station	約3,000 Approx. 3,000
アスティ岐阜 ASTY Gifu	岐阜駅 Gifu Station	約4,800 Approx. 4,800
アスティ大垣 ASTY Ogaki	大垣駅 Ogaki Station	約3,300 Approx. 3,300
アントレ antre	沼津駅 Numazu Station	約2,800 Approx. 2,800
バルシェ PARCHÉ	静岡駅 Shizuoka Station	約14,800 Approx. 14,800
メイワン MAY ONE	浜松駅 Hamamatsu Station	約25,000 Approx. 25,000
カルミア Kalmia	豊橋駅 Toyohashi Station	約10,000 Approx. 10,000
津チャム CHUM	津駅 Tsu Station	約3,600 Approx. 3,600
タカシマヤ ゲートタワーモール Takashimaya Gate Tower Mall	名古屋駅 Nagoya Station	約32,000 Approx. 32,000
名古屋駅 Nagoya Station	名古屋駅 Nagoya Station	約7,200 Approx. 7,200
ナゴヤ セントラルガーデン Nagoya Central Garden	愛知県名古屋市中千種区 Chikusa Ward, Nagoya City, Aichi Prefecture	約2,000 Approx. 2,000
セントラルスクエア静岡 Central Square Shizuoka	静岡県静岡市駿河区 Suruga Ward, Shizuoka City, Shizuoka Prefecture	約28,000 Approx. 28,000

ホテル Hotel

2026.4.1時点 As of April 1, 2026

名称 Name	開業年月 Opening Date	宴会場 Banquet Hall	レストラン Restaurant	部屋数 Number of Rooms
名古屋マリオットアソシアホテル Nagoya Marriott Associa Hotel	2000年5月 2000.5	14室 最大630名収容/室 14 rooms, up to 630 people per room	8店舗 8 restaurants	765室 765 rooms
名古屋JRゲートタワーホテル Nagoya JR Gate Tower Hotel	2017年4月 2017.4	—	1店舗 1 restaurant	350室 350 rooms
ホテルアソシア新横浜 Hotel Associa Shin-Yokohama	2008年4月 2008.4	—	1店舗 1 restaurant	203室 203 rooms
ホテルアソシア静岡 Hotel Associa Shizuoka	1983年9月 1983.9	15室 最大450名収容/室 15 rooms, up to 450 people per room	7店舗 7 restaurants	250室 250 rooms
ホテルアソシア豊橋 Hotel Associa Toyohashi	1997年6月 1997.6	7室 最大400名収容/室 7 rooms, up to 400 people per room	4店舗 4 restaurants	222室 222 rooms
ホテルアソシア高山リゾート Hotel Associa Takayama Resort	1994年7月 1994.7	5室 最大200名収容/室 5 rooms, up to 200 people per room	4店舗 4 restaurants	290室 290 rooms
コートヤード・バイ・マリオット 京都四条烏丸 Courtyard by Marriott Kyoto Shijo Karasuma	2025年8月 2025.8	—	1店舗 1 restaurant	125室 125 rooms
コートヤード・バイ・マリオット 京都駅 Courtyard by Marriott Kyoto Station	2026年秋 予定 Scheduled for autumn 2026	—	1店舗(予定) 1 restaurant (planned)	270室(予定) 270 rooms (planned)
ホテル 寧 奈良 Hotel NEI Nara PART OF THE UNBOUND COLLECTION BY HYATT	2030年度 予定 Scheduled for FY2030	—	1店舗(予定) 1 restaurant (planned)	約100室(予定) Approximately 100 rooms (planned)



- 注 1. 駅構内等でグループ会社が運営する店舗
物販：189店舗、飲食（直営）21店舗、飲食（フランチャイズ）63店舗
2. JRセントラルタワーズとJRゲートタワーの詳細はP18参照
3. 新横浜中央ビルは、商業施設（キュービックプラザ新横浜）、ホテル（ホテルアソシア新横浜）、オフィスで構成される複合ビル

Note: 1. Among the stores operated inside station premises and other locations: 189 are retail shops, 21 are directly operated restaurants by group companies, 63 are franchise restaurants.
2. For details on JR Central Towers and JR Gate Tower, see page 18.
3. The Shin-yokohama Central BLDG. is a multi-purpose complex consisting of a commercial facility (Cubic Plaza Shin-Yokohama), a hotel (Hotel Associa Shin-Yokohama), and office space.

JRセントラルタワーズとJRゲートタワーの概要 Overview of JR Central Towers and JR Gate Tower

JRセントラルタワーズ JR Central Towers

ジェイアール名古屋タカシマヤ「パノラマサロン」
JR Nagoya Takashimaya "Panorama Salon"

名古屋マリottアソシアホテル
Nagoya Marriott Associa Hotel

ホテルタワー Hotel Tower

オフィスタワー Office Tower

スカイストリート(15階)
Sky Street (15F)

タワーズプラザ
レストラン街(12階、13階)
Towers Plaza
Restaurant Area
(12F, 13F)

タワーズシャトル(エレベーター)
Towers Shuttle (Elevator)

ジェイアール名古屋タカシマヤ(百貨店)
JR Nagoya Takashimaya
(Department Store)

至東京
to Tokyo

タワーズガーデン
Towers Garden

名古屋駅桜道入口
Nagoya Station Sakura-Dori Exit

タワーズテラス
Towers Terrace

バスターミナル
Bus Terminal

オフィス
Offices

ゲートタワーシャトル(エレベーター)
Gate Tower Shuttle (Elevator)

名古屋JRゲートタワーホテル
Nagoya JR Gate Tower Hotel

スカイストリート(15階)
Sky Street (15F)

ゲートタワープラザ レストラン街
(12階、13階)
Gate Tower Plaza
Restaurant Area (12F, 13F)

家電・ファミリーフロア(9階~11階)
Appliances and Family Floors
(9F~11F)

至新大阪
to Shin-Osaka

タカシマヤ ゲートタワーモール(商業施設)
(地下1階~8階)
Takashimaya Gate Tower Mall
(Commercial Area) (B1F~8F)

地下部：中央新幹線名古屋駅併設予定
Planning to construct Chuo Shinkansen Nagoya Station in the basement of the building.

JRゲートタワー JR Gate Tower

当社最大の駅である名古屋駅(平均乗車人員208千人/日)の開発はグループ事業の柱
平成12(2000)年に駅の直上にJRセントラルタワーズを、平成29(2017)年には
タワーズに隣接してJRゲートタワーを全面開業

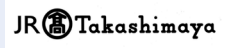
両ビルを一体的に運営し、双方の事業のコンセプトの明確な棲み分けによる相乗効果
の発揮や営業連携による収益拡大、そして効率的な運営による利益の最大化に取り組む

Station Complex of Nagoya Station, with the most passengers
(208,000 passengers per day) in JR Central, forms a pillar of JR
Central group businesses.

JR Central Towers opened in 2000, and JR Gate Tower opened in
2017 adjacent to JR Central Towers.

We aim integrated management of each building, through utilizing
synergy effect by identification of brand concepts, growing sales by
cooperation and collaboration, and pursuing the maximization of profit
by efficient operation.

■ 連結子会社による主な事業 Main Businesses Operated by Consolidated Subsidiaries

	JRセントラルタワーズ JR Central Towers	JRゲートタワー JR Gate Tower
		
流通業 Merchandise	ジェイアール名古屋タカシマヤ JR Nagoya Takashimaya 	タカシマヤ ゲートタワーモール Takashimaya Gate Tower Mall 
運営者 Operator	㈱ジェイアール東海高島屋 JR Tokai Takashimaya Co., Ltd	
不動産業 Real Estate	オフィス賃貸 Office Leasing	オフィス賃貸 Office Leasing
運営者 Operator	ジェイアールセントラルビル㈱ JR CENTRAL BUILDING CO., LTD.	
ホテル業 Hotel	名古屋マリottアソシアホテル Nagoya Marriott Associa Hotel 	名古屋JRゲートタワーホテル Nagoya JR Gate Tower Hotel 
運営者 Operator	㈱ジェイアール東海ホテルズ JR Tokai Hotels Co., Ltd.	

	単位 Unit	JRセントラルタワーズ JR Central Towers	JRゲートタワー JR Gate Tower
延床面積 Total Floor Area	m ²	約417,000 Approx. 417,000	約260,000 Approx. 260,000
オフィス(賃貸面積) Offices (Rental Office Area)	m ²	約60,000 Approx. 60,000	約44,000 Approx. 44,000
店舗面積 Store Area	m ²	百貨店 Department Store 約68,000 Approx. 68,000	商業施設 Commercial Area 約32,000 Approx. 32,000 ※店舗面積は通路等を含む Store Area includes passages, etc
ホテル(客室数) Hotel (Guest Rooms)	室 rooms	765	350
駐車場(駐車台数) Parking	台 cars	約1,500 Approx. 1,500	約300 Approx. 300
バスターミナル Bus Terminal		なし No	あり Yes
高さ Height	m	245	約220 Approx. 220
階数 Floors			
地上 Above-ground	階 Floors	53 (ホテルタワー Hotel Tower) 51 (オフィスタワー Office Tower)	46
地下 Subterranean Floors	階 Floors	4	6
着工 Commencement of Construction		平成6(1994)年8月 August 1994	平成24(2012)年10月 October 2012
竣工(ビル本体) Completion of Construction (Building Body)		平成11(1999)年12月 December 1999	平成29(2017)年2月 February 2017
全面開業 Full Open		平成12(2000)年5月 May 2000	平成29(2017)年4月 April 2017
総事業費 Total Investment	億円 ¥billion	約2,000 Approx. 200	約1,050 Approx. 105

連結決算 Financial Data (Consolidated)

							(10億円 ￥ billion)																		
収支状況／財務状況 Operating Results / Financial Position	平成元年度 FY1989	2年度 FY1990	3年度※1 FY1991	4年度 FY1992	11年度 FY1999	12年度※2 FY2000	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023	6年度 FY2024	7年度 FY2025	8年度 FY2026 (forecast)	9年度 FY2027 (forecast)	10年度 FY2028 (forecast)	11年度 FY2029 (forecast)	12年度 FY2030 (forecast)	13年度 FY2031 (forecast)
営業収益 Operating Revenues	1,052.3	1,154.8	1,188.3	1,208.7	1,221.6	1,333.2	1,652.5	1,672.2	1,738.4	1,756.9	1,822.0	1,878.1	1,844.6	823.5	935.1	1,400.2	1,710.4	1,831.8	2,006.2	1,993.0					
運輸業 Transportation	-	-	-	-	1,087.9	1,103.5	1,276.1	1,305.6	1,358.1	1,380.4	1,424.0	1,461.3	1,431.2	533.0	717.6	1,134.0	1,408.3	1,502.2	1,653.9	1,621.0					
流通業 Merchandise and Other	-	-	-	-	98.3	163.3	220.7	233.8	239.6	237.0	255.3	264.9	263.2	174.7	102.7	138.7	160.6	171.4	183.0	190.0					
不動産業 Real Estate	-	-	-	-	24.3	49.9	67.4	66.5	66.0	68.6	78.0	82.1	79.9	69.1	72.2	77.3	83.2	86.6	95.7	94.0					
その他 Other	-	-	-	-	83.5	110.7	250.6	238.9	243.0	253.9	261.6	261.0	272.2	251.6	234.4	249.4	255.2	272.6	291.9	312.0					
調整額 Reconciliations	-	-	-	-	△72.5	△94.3	△162.4	△172.8	△168.5	△183.1	△197.0	△191.3	△202.1	△205.0	△191.9	△199.3	△197.0	△201.1	△218.4	△224.0					
営業費 Operating Expenses	937.9	1,020.9	899.8	801.9	895.9	997.3	1,157.9	1,165.6	1,159.7	1,137.4	1,160.0	1,168.3	1,188.4	1,008.2	933.4	1,025.7	1,103.0	1,129.0	1,176.0	1,291.0					
運輸業 Transportation	-	-	-	-	764.2	782.5	815.9	833.6	801.2	787.2	800.9	796.4	813.6	716.3	725.9	795.5	848.6	852.5	886.5	970.0					
流通業 Merchandise and Other	-	-	-	-	100.7	160.8	212.5	224.9	230.9	229.5	247.1	255.3	255.8	186.9	106.5	130.4	146.8	155.8	167.2	176.0					
不動産業 Real Estate	-	-	-	-	21.1	39.8	53.5	49.9	50.4	50.5	59.4	61.8	60.9	56.1	57.2	60.0	62.9	63.7	70.4	71.0					
その他 Other	-	-	-	-	81.7	107.4	240.0	230.6	244.7	252.2	248.4	244.9	258.7	250.3	233.2	239.3	239.7	257.0	267.5	295.0					
調整額 Reconciliations	-	-	-	-	△71.9	△93.3	△164.2	△173.5	△167.6	△182.1	△196.0	△190.2	△200.7	△201.4	△189.6	△199.5	△195.2	△200.1	△215.6	△221.0					
営業損益 Operating Income (Loss)	114.3	133.8	288.4	406.7	325.6	335.9	494.6	506.5	578.6	619.5	662.0	709.7	656.1	△184.7	1.7	374.5	607.3	702.7	830.1	702.0					
運輸業 Transportation	-	-	-	-	323.6	321.0	460.1	472.0	556.8	593.1	623.0	664.8	617.6	△183.3	△8.3	338.5	559.6	649.7	767.4	651.0					
流通業 Merchandise and Other	-	-	-	-	△2.4	2.5	8.2	8.9	8.7	7.5	8.2	9.6	7.4	△12.2	△3.7	8.3	13.8	15.6	15.8	14.0					
不動産業 Real Estate	-	-	-	-	3.2	10.0	13.8	16.6	15.6	18.1	18.5	20.2	19.0	13.0	14.9	17.3	20.2	22.8	25.2	23.0					
その他 Other	-	-	-	-	1.7	3.2	10.5	8.2	△1.7	1.6	13.2	16.1	13.5	1.3	1.1	10.0	15.4	15.5	24.4	17.0					
調整額 Reconciliations	-	-	-	-	△0.6	△0.9	1.8	0.7	△0.8	△0.9	△1.0	△1.1	△1.3	△3.5	△2.2	0.2	△1.8	△1.0	△2.8	△3.0					
経常損益 Ordinary Income (Loss)	109.4	130.3	118.2	69.5	67.0	72.3	404.2	428.1	511.4	563.9	583.5	632.6	574.2	△262.0	△67.2	307.4	546.9	649.2	780.9	653.0					
親会社株主に帰属する当期純損益 Net Income (Loss) Attributable to Owners of the Parent	66.9	53.3	56.4	33.8	37.6	52.9	255.6	264.1	337.4	392.9	395.5	438.7	397.8	△201.5	△51.9	219.4	384.4	458.4	552.8	447.0					
資産合計 Total Assets	947.0	1,089.2	6,230.2	6,245.9	6,061.6	5,919.2	5,178.1	5,217.9	5,268.5	7,052.6	8,908.6	9,295.7	9,603.1	9,600.3	9,450.5	9,514.4	9,941.8	10,323.3	10,876.1	-					
負債合計 Total Liabilities	665.6	754.5	5,856.0	5,849.0	5,470.9	5,284.8	3,375.9	3,154.0	2,915.9	4,325.9	5,823.9	5,787.6	5,731.0	5,913.7	5,841.2	5,707.2	5,718.2	5,664.7	5,739.5	-					
長期債務 Long-Term Debt and Payables	352.8	377.9	5,460.5	5,435.2	4,942.2	4,710.2	2,370.8	2,150.5	1,945.0	3,395.4	4,856.2	4,851.1	4,846.0	4,932.6	4,941.6	4,949.8	4,846.1	4,778.6	4,768.4	-					
純資産合計 Total Equity	281.3	334.6	374.2	396.9	584.3	626.6	1,802.2	2,063.9	2,352.5	2,726.7	3,084.7	3,508.0	3,872.1	3,686.6	3,609.2	3,807.1	4,223.6	4,658.5	5,136.6	-					

注 1.平成4(1992)年以前の長期債務は参考値
2.平成10(1998)年度から会計制度の変更により、事業税の計上箇所を営業費より法人税等に変更
3.平成10(1998)年度から会計制度の変更により、非支配株主持分を負債に含めず表記
4.平成18(2006)年度から会計制度の変更により、「資本」表記を「純資産」表記に変更。「純資産」には非支配株主持分を含む
5.平成26(2014)年度以前の親会社株主に帰属する当期純利益は、期末連結決算における当期純利益を記載
6.令和3(2021)年度以降は、収益認識会計基準適用後の数値。これにより、主に流通業の営業収益において、数値が低くなっている

Note: 1.The numbers of Long-Term Debt and Payables before FY1992 are references.
2.Due to a change in Japanese accounting standards, enterprise tax, which was recorded as an operating expense, is recorded as a part of income taxes from FY1998.
3.Due to a change in Japanese accounting standards, noncontrolling interests are excluded from liabilities from FY1998.
4.Due to a change in Japanese accounting standards, "Shareholders' equity" changed to "Equity" from FY2006. Noncontrolling interests are included in "Equity".
5.For FY1989 through FY2014, the "Net income attributable to owners of the parent" is based on the "Net income" of financial reports.
6.Numbers after FY2021 are those after applying the Revenue Recognition Accounting Standard. Thus, numbers have decreased mainly in operating revenues of the Merchandise and Other segment.

対象会社数 Consolidation (各年度末時点 at fiscal year-end)

連結 Number of Consolidated Subsidiaries	3	3	3	5	19	30	29	29	28	29	29	29	29	29	29	29	28	28	27	-
持分法適用 Number of Affiliates Accounted for by the Equity Method	0	0	0	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	-

設備投資額、減価償却費 Capital Investment, Depreciation and Amortization

設備投資額	Capital Investment	-	-	-	-	223.3	175.7	240.6	272.3	279.9	374.9	379.6	467.3	524.0	543.2	530.5	505.4	480.5	514.2	609.0	778.0
減価償却費	Depreciation and Amortization	-	-	-	-	218.1	220.7	276.2	271.5	242.3	225.3	216.0	211.2	214.5	199.3	207.0	219.6	216.3	208.0	205.9	211.1

連結キャッシュ・フロー計算書 Consolidated Cash Flow Statements (抜粋 abstract)

営業活動によるキャッシュ・フロー Net Cash Provided by (Used in) Operating Activities	-	-	-	-	300.3	353.2	540.5	570.8	601.4	580.5	609.5	600.3	595.2	△169.3	71.7	486.7	672.8	624.5	748.1	-
投資活動によるキャッシュ・フロー Net Cash Provided by (Used in) Investing Activities	-	-	-	-	△196.2	△126.9	△230.4	△263.9	△170.3	△1,909.5	△1,676.4	△597.5	△552.4	△134.7	△153.0	△175.0	△436.5	△956.0	△621.4	-
有形・無形固定資産の取得等による支出 Expenditures from the purchase of property plant and equipment and intangible assets, etc.	-	-	-	-	-	-	-	-	△252.3	△330.1	△306.9	△397.8	△459.0	△493.5	△478.1	△445.2	△387.1	△458.8	△524.1	-
中央新幹線建設資金管理信託による収入・支出 Proceeds from the trust for the Chuo Shinkansen construction	-	-	-	-	-	-	-	-	-	△1,472.7	△1,368.1	170.3	235.5	358.8	263.0	227.7	233.6	260.8	241.1	-
資金運用による収入・支出 Revenue/expenditure from fund management	-	-	-	-	-	-	-	-	82.0	△106.7	△1.3	△370.0	△328.9	-	61.9	42.4	△283.0	△758.0	△350.6	-
フリー・キャッシュ・フロー Free Cash Flow (Operating Plus Investing)	-	-	-	-	104.1	226.3	310.1	306.8	431.1	△1,328.9	△1,066.8	2.8	42.7	△304.0	△81.3	311.6	236.3	△331.4	126.7	-
財務活動によるキャッシュ・フロー Net Cash Provided by (Used in) Financing Activities	-	-	-	-	△101.9	△266.2	△309.7	△252.2	△242.8	1,425.1	1,434.7	△33.6	△32.9	262.6	△19.1	△220.6	△125.1	△9.5	△150.8	-
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	-	-	-	-	2.2	△39.9	0.3	54.5	188.3	96.2	367.8	△30.8	9.7	△41.4	△100.4	91.0	111.1	△427.0	△24.1	-

※1 平成3(1991)年10月に東海道新幹線に係る鉄道施設を譲り受け、その譲渡価額5兆956億円を鉄道施設購入長期未払金として計上
※2 平成12(2000)年5月にJRセントラルタワーズ全面開業
※3 令和7(2025)年度の予想値は、令和7(2025)年3月期決算公表時点のもの

※1 Long-term accounts payable -railway facilities were incurred in the amount of ¥5,095.6 billion in October 1991 for the purchase of the facilities of the Tokaido Shinkansen.
※2 JR Central Towers fully opened in May 2000.
※3 The numbers forecasted for FY2025 are as of the publication of the financial report for the year ended March 31, 2025.

注 1.記載が省略されている年度の数値は以下のURL参照
<https://company.jr-central.co.jp/ir/library/factsheets/>
2.令和2(2020)年度～4(2022)年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

Note: 1.The data of each year omitted here can be found at the URL below.
<https://global.jr-central.co.jp/en/company/ir/factsheets>
2.Some numbers for FY2020 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

単体決算 Financial Data (Non-consolidated)

	(10億円 ￥ billion)																	
収支状況 Operating Results	昭和62年度 FY1987	平成2年度 FY1990	3年度※1 FY1991	4年度 FY1992	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023	6年度 FY2024	7年度 FY2025	8年度 FY2026 (forecast)
営業収益 Operating Revenues	874.6	1,101.3	1,130.7	1,110.5	1,277.2	1,306.6	1,357.9	1,380.7	1,427.4	1,464.8	1,436.9	541.7	726.0	1,143.3	1,417.3	1,511.2	1,663.2	1,631.0
鉄道事業収入 Railway Business	872.4	1,097.3	1,126.4	1,105.4	1,268.5	1,297.8	1,349.7	1,371.9	1,414.8	1,452.0	1,422.2	527.4	711.3	1,126.7	1,400.2	1,493.7	1,645.0	—
旅客運輸収入 Transportation Revenues	829.4	1,048.1	1,074.0	1,051.6	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9	1,342.8	1,432.5	1,585.3	1,554.0
関連事業収入 Affiliated Business	2.1	4.0	4.3	5.1	8.6	8.7	8.2	8.8	12.5	12.8	14.7	14.3	14.6	16.6	17.1	17.4	18.2	—
営業費 Operating Expenses	803.1	968.1	843.1	705.8	816.3	831.1	800.3	784.9	802.1	797.1	813.9	717.7	727.3	797.0	851.0	854.5	888.8	972.0
人件費 Personnel Expenses	117.8	152.1	163.9	173.3	174.3	177.4	179.4	179.2	179.6	179.7	175.1	160.7	159.7	170.0	172.2	175.6	185.4	197.0
物件費 Non-Personnel Expenses	199.7	289.1	313.7	308.1	348.6	365.1	358.3	354.9	382.0	381.7	401.3	342.7	341.5	382.6	433.5	441.3	466.2	536.0
動力費 Energy	33.4	38.1	39.4	40.1	41.2	45.0	40.5	35.7	39.1	43.1	43.3	37.7	41.0	63.2	55.8	56.6	56.5	64.0
修繕費 Maintenance	73.7	104.8	133.6	126.5	125.1	136.6	131.9	134.6	145.4	140.5	156.1	142.9	134.8	136.6	181.3	185.4	197.6	233.0
業務費 Others	92.5	146.2	140.7	141.4	182.2	183.4	185.7	184.5	197.3	198.0	201.9	162.0	165.7	182.7	196.2	199.2	211.9	239.0
新幹線使用料 Shinkansen Leasing Fee	416.8	420.0	207.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
租税公課 Taxes Other Than Income Taxes	14.4	24.6	24.6	37.5	32.9	32.7	35.3	39.6	41.8	42.2	41.8	32.8	35.2	40.2	43.7	45.0	46.5	45.0
減価償却費 Depreciation and Amortization	54.2	82.1	132.8	186.7	260.3	255.8	227.0	210.9	198.6	193.4	195.5	181.3	190.7	204.0	201.5	192.5	190.6	194.0
営業損益 Operating Income (Loss)	71.5	133.2	287.6	404.7	460.8	475.4	557.6	595.8	625.2	667.7	623.0	△175.9	△1.2	346.3	566.3	656.7	774.4	659.0
営業外損益 Non-Operating Income (Loss)	△10.7	△3.9	△170.5	△337.0	△89.0	△77.6	△67.1	△54.5	△77.6	△83.0	△80.7	△72.7	△67.4	△61.7	△56.7	△53.5	△53.0	—
営業外収益 Non-Operating Revenues	12.4	17.1	21.1	16.3	8.4	10.3	7.6	7.5	8.3	10.4	10.5	11.5	13.8	16.2	21.7	26.3	31.1	35.0
営業外費用 Non-Operating Expenses	23.2	21.1	191.7	353.3	97.5	88.0	74.7	62.0	85.9	88.0	93.6	92.3	86.5	83.7	83.4	83.1	84.6	88.0
経常損益 Ordinary Income (Loss)	60.7	129.2	117.0	67.6	371.8	397.7	490.5	541.2	547.6	590.1	540.0	△256.6	△74.0	278.8	504.5	599.9	720.8	606.0
特別損益 Extraordinary Income (Loss)	0.0	△12.0	0.2	0.1	△1.0	0.0	1.2	△0.1	1.9	0.0	△0.0	△21.1	△15.4	4.0	3.9	3.0	0.0	—
特別利益 Extraordinary Income	11.1	2.4	3.1	1.2	1.9	4.0	6.5	2.6	12.6	4.0	2.5	5.7	7.4	6.8	7.2	3.0	3.1	—
特別損失 Extraordinary Loss	11.0	14.4	2.8	1.0	2.9	3.9	5.2	2.7	10.7	3.9	2.6	26.8	22.9	2.8	3.3	6.0	3.2	—
税引前当期純損益 Income (Loss) before Income Taxes	60.8	117.2	117.3	67.8	370.7	397.8	491.7	541.1	549.5	590.1	539.9	△277.8	△89.4	282.9	508.5	600.2	720.8	606.0
法人税等 Income Taxes	44.2	63.9	60.9	34.4	130.2	125.6	155.7	151.7	172.9	179.7	164.1	0.1	0.1	34.7	111.4	178.3	212.8	—
法人税等調整額 Deferred Taxes	—	—	—	—	0.1	11.9	7.3	7.5	△7.7	△3.5	△3.0	△75.7	△21.4	46.2	38.3	△8.7	△4.6	—
当期純損益 Net Income (Loss)	16.5	53.2	56.3	33.3	240.3	260.2	328.6	381.8	384.4	414.0	378.8	△202.3	△68.1	201.9	358.7	430.6	512.6	421.0

注 平成10(1998)年度から会計制度の変更により、事業税の計上箇所を営業費より法人税等に変更

Note: Due to a change in Japanese accounting standards, enterprise tax, which was recorded as an operating expense, is recorded as a part of income taxes from FY1998.

財務状況 Financial Position

	(10億円 ￥ billion)																	
資産合計 Total Assets	703.7	1,067.9	6,208.4	6,205.3	4,986.0	5,013.4	5,059.4	6,814.3	8,726.4	9,092.1	9,401.2	9,406.2	9,246.6	9,287.2	9,692.3	10,054.8	10,057.9	—
負債合計 Total Liabilities	521.7	730.6	5,831.6	5,806.5	3,324.7	3,082.3	2,839.5	4,231.5	5,796.5	5,776.6	5,742.6	5,944.9	5,876.7	5,738.6	5,777.8	5,739.8	5,841.4	—
長期債務 Long-Term Debt and Long-Term Payables	313.6	374.3	5,456.2	5,422.3	2,351.7	2,136.3	1,915.6	3,369.0	4,856.2	4,851.1	4,846.0	4,932.6	4,941.6	4,949.8	4,846.1	4,778.6	4,768.4	—
純資産合計 Total Equity	182.0	337.2	376.7	398.8	1,661.3	1,931.0	2,219.9	2,582.8	2,929.8	3,315.4	3,658.6	3,461.2	3,369.8	3,548.5	3,914.5	4,314.9	4,738.2	—

注 平成18(2006)年度から会計制度の変更により、「資本」表記を「純資産」表記に変更

Note: Due to a change in Japanese accounting standards, "Shareholders' equity" changed to "Equity" from FY2006.

設備投資額 Capital Investment

設備投資額 Capital Investment	50.1	174.3	197.8	211.1	229.0	257.2	259.1	330.8	384.5	448.8	499.6	533.5	521.4	481.7	462.7	479.9	579.3	718.0	
安全関連投資額 Safety-related Investment	39.1	71.8	80.6	72.7	143.5	173.1	173.1	180.8	167.3	170.1	186.2	205.0	210.3	214.1	162.2	177.8	179.5	244.0	
その他投資額 Other Investment	11.0	102.5	117.2	138.4	85.5	79.0	53.9	47.1	82.9	50.4	58.1	58.3	42.2	37.8	41.0	58.9	93.0	107.0	
中央新幹線関連投資額 Chuo Shinkansen-related Investment	—	—	—	—	—	5.0	32.1	102.9	134.2	228.2	255.2	270.1	268.8	229.8	259.4	243.1	306.7	367.0	
安全関連投資の比率 ※中央新幹線を除く 設備投資額に占める割合	The ratio of Safety-related Investment to the total investment except Chuo-Shinkansen-related Investment	78%	41%	41%	34%	63%	69%	76%	79%	67%	77%	76%	78%	83%	85%	80%	75%	66%	70%

※1 平成3(1991)年10月に東海道新幹線に係る鉄道施設を譲り受け、その譲渡価額5兆956億円を鉄道施設購入長期未払金として計上

※1 Long-term accounts payable -railway facilities were incurred in the amount of ¥5,095.6 billion in October 1991 for the purchase of the facilities of the Tokaido Shinkansen.

※2 令和8(2026)年度の予想値は、令和8(2026)年3月期決算公表時点のもの

※2 The numbers forecasted for FY2026 are as of the publication of the financial report for the year ended March 31, 2026.

注 1.記載が省略されている年度の数値は以下のURL参照

Note: 1.The data of each year omitted here can be found at the URL below.

https://company.jr-central.co.jp/ir/library/factsheets/

https://global.jr-central.co.jp/en/company/ir/factsheets

2.令和2(2020)年度～4(2022)年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

2.Some numbers for FY2020 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

社員の状況(単体) Employees (Non-consolidated)

	(人 People)																	
社員数※3※4 Number of Employees※3※4	20,632	19,382	20,261	20,277	18,223	18,231	18,164	18,054	18,116	18,148	18,282	18,499	18,723	18,727	18,514	18,404	18,518	—
採用数※5※6※7 New Employees※5※6※7	88	281	1,072	620	830	734	640	679	750	792	912	931	909	744	500	499	736	658

※3 年度末時点の社員数(出向者等を除く)

※3 Number of employees as of each fiscal year-end (excluding the number of employees seconded or otherwise assigned to other companies).

※4 昭和62(1987)年度初時点の社員数は21,410人

※4 Number of employees at the beginning of FY1987 was 21,410.

※5 令和8(2026)年度は年度初の数値

※5 The figure for FY2026 is the one at the beginning of the fiscal year

※6 平成3(1991)年度にそれまで停止していた新規採用(高校卒)を再開

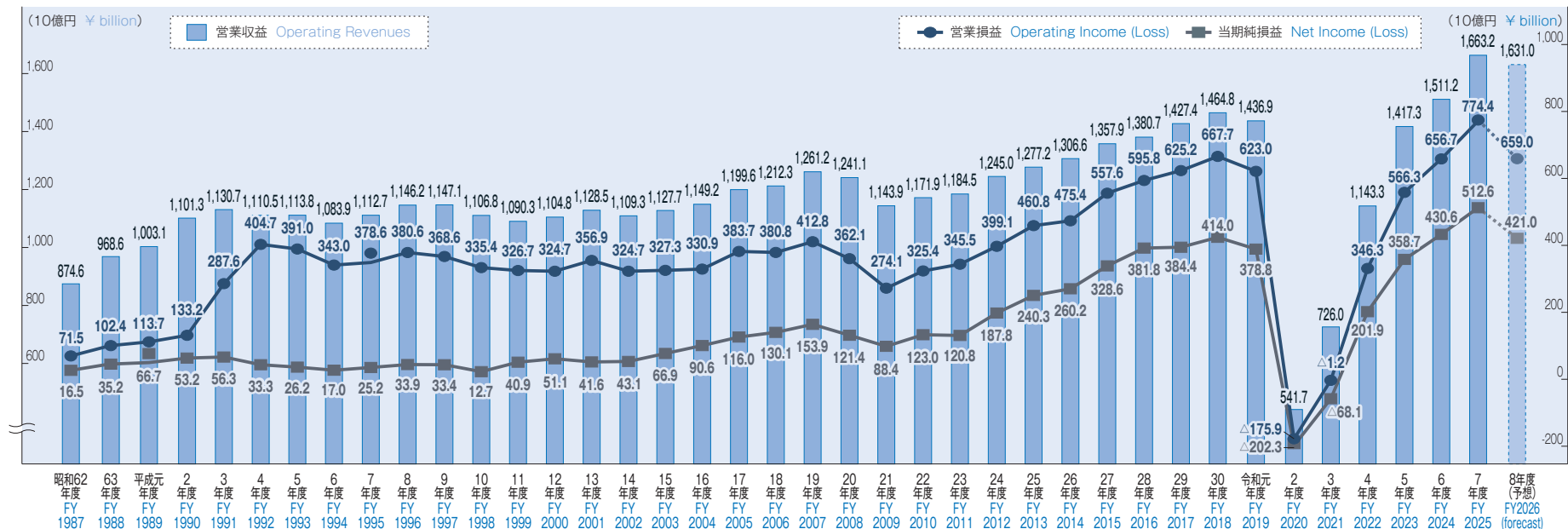
※6 Recruitment of high-school graduates began in FY1991 for the first time since the establishment of the Company

※7 令和9(2027)年度の新規採用計画数(医療職除く)約430名

※7 The planned intake of new graduates in FY2027 is approx. 430 (excluding medical service personnel).

単体決算とコスト構造 (単体) Financial Date and Cost Structure (Non-consolidated)

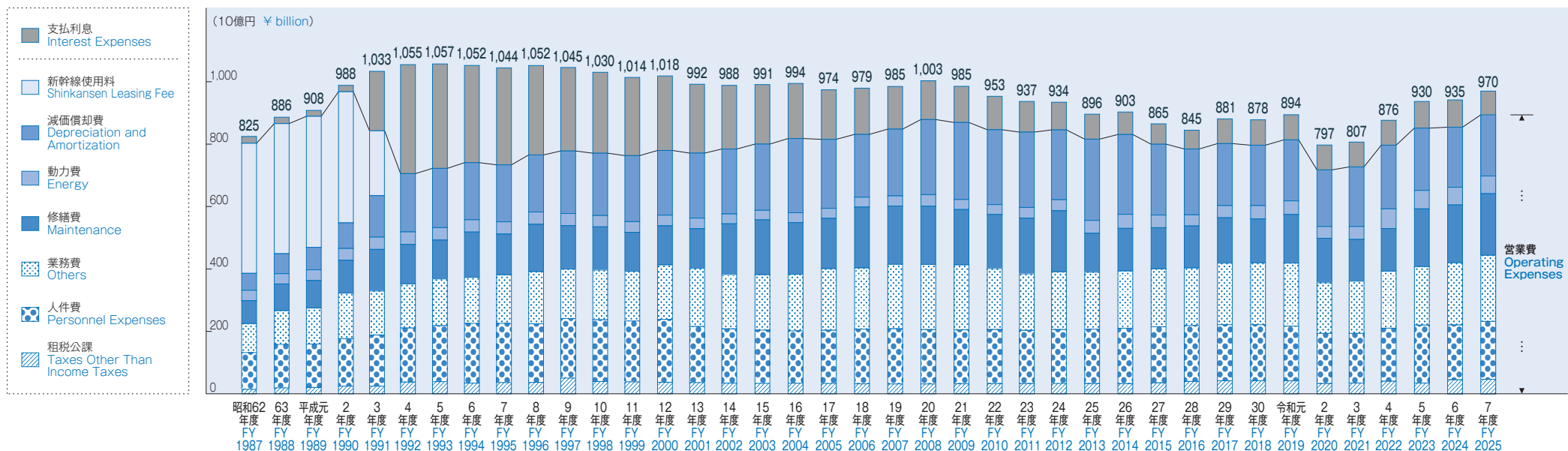
営業収益・営業損益・当期純損益 (単体) Operating Revenues, Operating Income (Loss), and Net Income (Loss) (Non-consolidated)



注 令和2(2020)年度～3(2021)年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

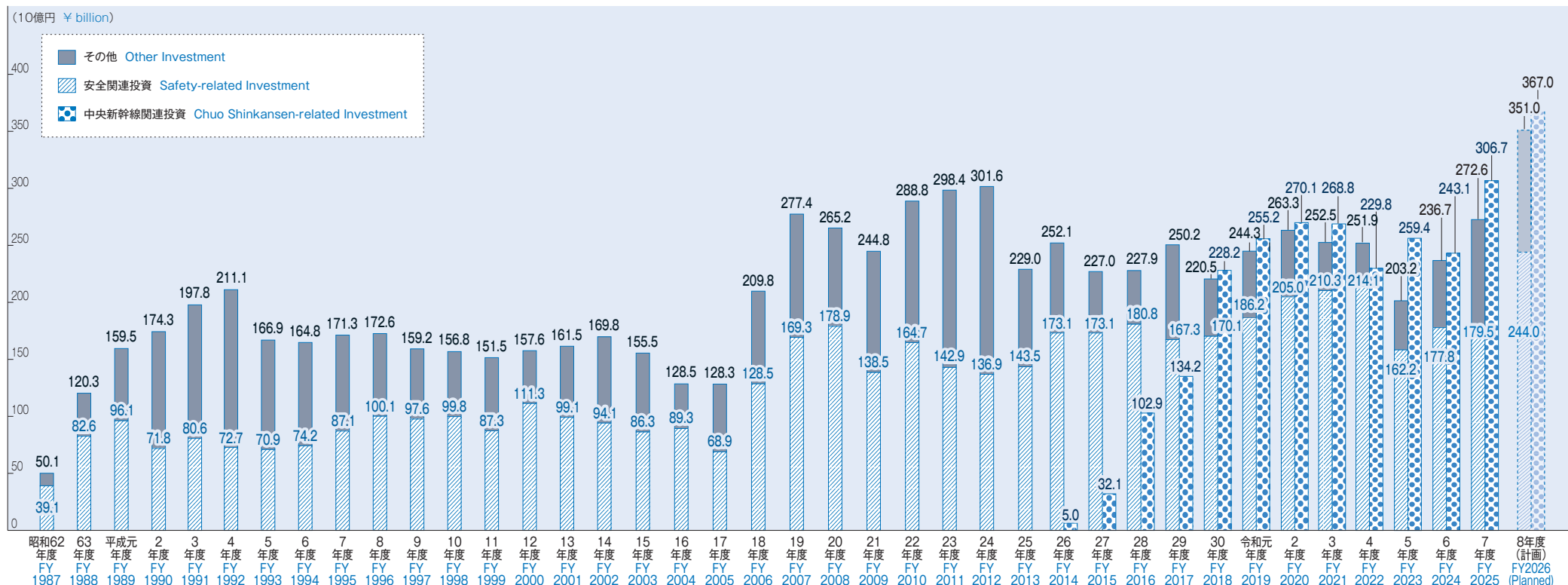
Note: Numbers for FY2020 to FY2021 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

コスト構造 (単体) Cost Structure (Non-consolidated)



設備投資と配当(単体) Capital Investment and Dividend (Non-consolidated)

設備投資額(単体) Capital Investment (Non-consolidated)



1株当たり配当額 Dividend Per Share

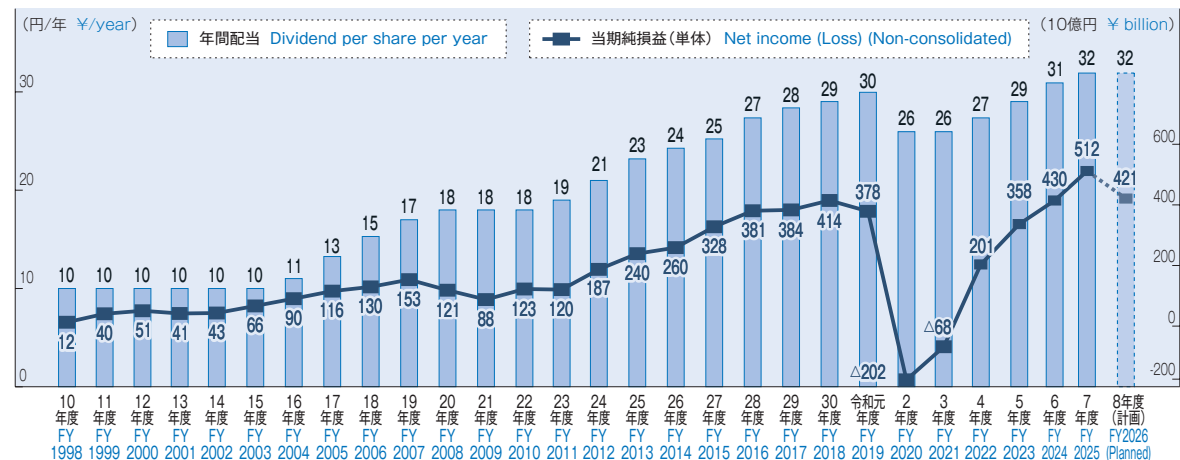
- 注 1.平成24(2012)年度の1株当たり配当額については、平成24(2012)年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定。また、令和5(2023)年度の1株当たり配当額については、令和5(2023)年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定。
- 2.平成23(2011)年度以前の1株当たり配当額については、平成24(2012)年度以降との比較を容易にするために500で除した値を表示。また、平成24(2012)年度から令和4(2022)年度は令和5(2023)年度以降との比較を容易にするために5で除した値を表示。
- 3.令和2(2020)年度～4(2022)年度の当期純損益は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

Note: 1.As of the effective date, October 1, 2012, the Company split 1 share of common stock into 100 shares, and adopted a share unit system under which the number of shares constituting 1 unit is 100 shares. Therefore, the Company calculated dividends per share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous consolidated fiscal year and previous business year.

As of the effective date, October 1, 2023 the Company split 1 share of common stock into 5 shares. Therefore, the Company calculated dividends per share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous consolidated fiscal year and previous business year.

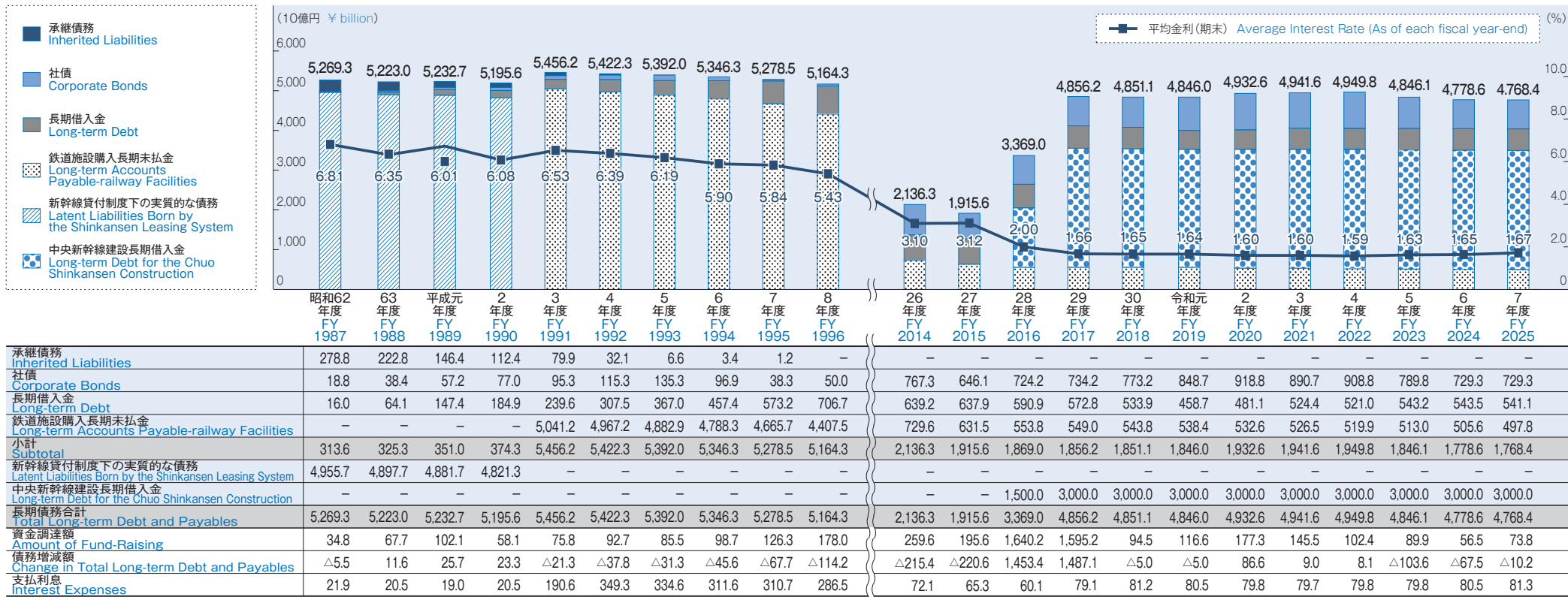
2.The numbers of dividends per share before FY2011 are dividend by 500 to make easy comparison among the numbers of dividends per share after FY2012. The number of dividends per share between FY2012 and FY2022 are dividend by 5 to make easy comparison among the number of dividends per share after FY2023.

3.Net income (loss) for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.



長期債務(単体) Long-term Debt and Payables (Non-consolidated)

長期債務総額(単体) Total Long-term Debt and Payables (Non-consolidated)



注 1. 昭和62(1987)～平成2(1990)年度の「債務増減額」の数値は「小計」の増減を示す

2. 平成3(1991)～5(1993)年度の「長期債務合計」の増減と「債務増減額」の不一致は、「鉄道施設購入長期未払金」の増加(平成3(1991)年度:51,032億円、平成4(1992)年度:39億円、平成5(1993)年度:9億円)による

Note: 1. For FY1987 through FY1990, the "Change in Total Long-term Debt and Payables" is based on the amount in the "Subtotal" category.

2. For FY1991 through FY1993, the "Change in Total Long-term Debt and Payables" is not equivalent to the difference from the previous term's "Total Long-term Debt and Payables" owing to increases in "Long-term Accounts Payable-railway Facilities" (¥5,103.2 billion in FY1991, ¥3.9 billion in FY1992, and ¥0.9 billion in FY1993).

新幹線債務の残高 Long-term Accounts Payable-railway Facilities (Shinkansen)

(100万円 ¥ million)

	支払期間 Payment Schedule	支払方法 Payment Method	利 率 Interest Rate	平成3(1991)年 10月1日 October 1, 1991	令和7年(2025) 年度末残高 Outstanding at the End of March 2025
1号 No.1	平成3(1991)年10月1日 ～平成29(2017)年3月31日 October 1, 1991 to March 31, 2017	元利均等 半年賦支払 Interest and principal paid in equal installments, semiannually	変動 Floating	—	—
2号 No.2	平成3(1991)年10月1日 ～平成29(2017)年3月31日 October 1, 1991 to March 31, 2017		固定 Fixed	6.35%	1,047,197
3号 No.3	平成3(1991)年10月1日 ～令和33(2051)年9月30日 October 1, 1991 to September 30, 2051		固定 Fixed	6.55%	601,195
合計 Total				5,095,661	495,343

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの長期借入

Long-Term Loan from the Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

(10億円 ¥ billion)

	第1回 First	第2回 Second	第3回 Third	第4回 Fourth	第5回 Fifth
借入額 Amount	500.0	500.0	500.0	750.0	750.0
利率 Interest Rate	0.6%	0.8%	0.9%	0.9%	1.0%
借入実行日 Borrowing Date	平成28(2016)年11月29日 November 29, 2016	平成29(2017)年1月16日 January 16, 2017	平成29(2017)年3月10日 March 10, 2017	平成29(2017)年5月17日 May 17, 2017	平成29(2017)年7月12日 July 12, 2017
返済方法 Repayment Method	令和28(2046)年5月まで据置 Deferred up to May 2046	令和28(2046)年7月まで据置 Deferred up to July 2046	令和28(2046)年9月まで据置 Deferred up to September 2046	令和28(2046)年5月まで据置 Deferred up to May 2046	令和28(2046)年7月まで据置 Deferred up to July 2046
弁済期限 Maturity Date	令和37(2055)年11月29日 November 29, 2055	令和38(2056)年1月16日 January 16, 2056	令和38(2056)年3月10日 March 10, 2056	令和37(2055)年11月17日 November 17, 2055	令和38(2056)年1月12日 January 12, 2056
担保 Security	無担保 Unsecured				

輸送データ Transportation Data

		(10億円 ¥ billion)																	
◀ 旅客運輸収入 Transportation Revenues		21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023	6年度 FY2024	7年度 FY2025	
旅客運賃・料金 Transportation Revenues	東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	16.2	16.5	16.6	16.6	17.1	16.9	16.8	17.3	17.6	18.1	18.4	12.0	11.7	12.9	13.9	14.6	16.1
		定期外 Others	957.3	983.0	994.4	1,053.0	1,096.7	1,126.5	1,175.2	1,194.5	1,235.5	1,273.6	1,242.9	405.2	578.0	973.2	1,234.0	1,316.5	1,463.2
		計 Total	973.6	999.5	1,011.0	1,069.6	1,113.8	1,143.4	1,192.0	1,211.9	1,253.2	1,291.8	1,261.3	417.3	589.8	986.1	1,247.9	1,331.2	1,479.3
	在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	33.9	34.1	34.0	34.0	34.3	34.0	33.9	34.8	35.1	35.2	35.4	28.7	29.5	30.1	31.2	32.0	32.4
		定期外 Others	65.2	64.5	62.9	65.3	66.6	65.7	68.7	69.1	69.9	69.5	68.8	30.0	37.8	53.6	63.5	69.2	73.5
		計 Total	99.2	98.7	97.0	99.4	100.9	99.7	102.6	103.9	105.1	104.8	104.2	58.8	67.3	83.8	94.8	101.2	106.0
	小計 Subtotal	定期 Commuter Passes	50.2	50.6	50.6	50.6	51.4	50.9	50.7	52.2	52.8	53.4	53.8	40.8	41.3	43.0	45.2	46.6	48.6
		定期外 Others	1,022.5	1,047.6	1,057.4	1,118.4	1,163.3	1,192.2	1,243.9	1,263.6	1,305.5	1,343.2	1,311.7	435.3	615.8	1,026.8	1,297.5	1,385.8	1,536.7
		計 Total	1,072.8	1,098.2	1,108.1	1,169.0	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9	1,342.8	1,432.5	1,585.3
小荷物運賃・料金 Parcel Fare		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
合計 Total		1,072.8	1,098.3	1,108.1	1,169.1	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9	1,342.8	1,432.5	1,585.3	

注 端数処理により、内訳の積算と合計が一致しない場合がある Note: The figures do not always equal the totals due to rounding.



輸送人キロ

Passenger-Kilometers

(100万人キロ million passenger-kilometers)

東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	1,355	1,375	1,389	1,391	1,444	1,390	1,431	1,450	1,479	1,519	1,542	1,004	979	1,087	1,187	1,241	1,363
	定期外 Others	41,330	42,366	42,915	45,540	47,429	48,744	50,734	51,459	53,277	54,758	52,467	17,196	24,198	41,331	51,564	53,970	59,497
	計 Total	42,685	43,741	44,303	46,930	48,873	50,134	52,166	52,909	54,756	56,277	54,009	18,199	25,176	42,418	52,751	55,210	60,860
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	5,425	5,476	5,490	5,463	5,588	5,481	5,568	5,614	5,656	5,676	5,739	4,759	4,792	4,892	5,060	5,124	5,171
	定期外 Others	3,564	3,525	3,462	3,575	3,641	3,587	3,734	3,745	3,800	3,783	3,679	1,651	2,048	2,873	3,340	3,517	3,693
	計 Total	8,989	9,001	8,952	9,038	9,229	9,069	9,302	9,359	9,456	9,459	9,418	6,411	6,840	7,765	8,400	8,642	8,864
合計 Total	定期 Commuter Passes	6,779	6,851	6,879	6,854	7,032	6,871	6,999	7,064	7,135	7,196	7,281	5,763	5,771	5,979	6,246	6,365	6,534
	定期外 Others	44,895	45,891	46,377	49,114	51,070	52,332	54,468	55,205	57,076	58,541	56,146	18,847	26,245	44,204	54,904	57,487	63,190
	計 Total	51,674	52,742	53,255	55,968	58,102	59,203	61,467	62,269	64,212	65,736	63,427	24,610	32,016	50,183	61,151	63,852	69,724

◀ 輸送人員 Passenger Ridership		(100万人 million passengers)																
東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	14	14	14	14	15	14	15	15	15	15	16	11	10	11	12	13	14
	定期外 Others	124	127	129	135	140	143	148	150	155	159	152	53	73	120	146	155	170
	計 Total	138	141	143	149	155	157	163	165	170	174	168	64	84	131	158	168	184
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	252	254	254	253	260	257	262	265	269	271	274	232	231	236	245	249	252
	定期外 Others	132	132	130	133	135	134	138	140	142	143	139	74	89	115	130	135	143
	計 Total	384	386	384	387	395	391	401	405	410	414	413	306	320	351	375	384	395
合計 Total	定期 Commuter Passes	264	266	266	266	273	269	275	278	281	284	287	240	240	246	255	260	264
	定期外 Others	247	249	249	259	265	267	276	279	286	291	281	123	156	227	266	280	302
	計 Total	511	515	516	524	538	536	551	557	567	574	568	364	396	472	521	540	566

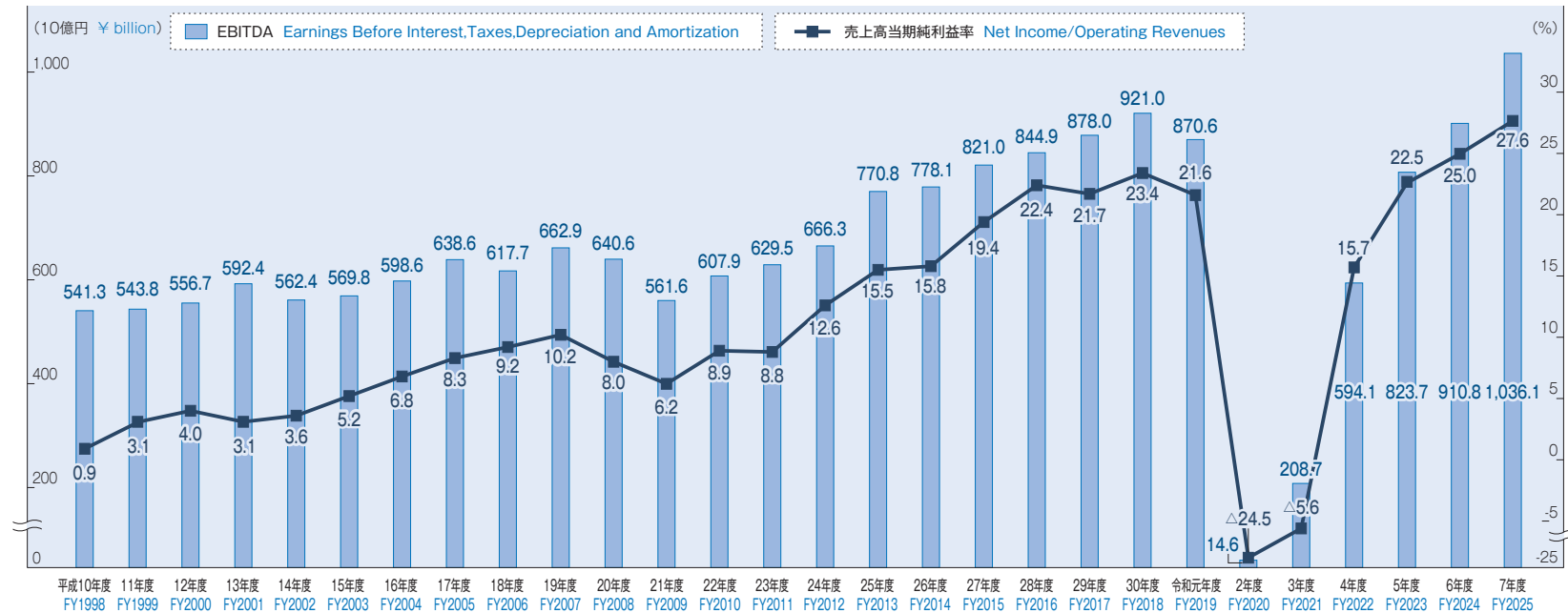
注 輸送人員の合計は新幹線、在来線の重複人員を除いて計上 Note: A passenger using both Shinkansen and conventional lines in a single journey is counted as one ride in the Total rows.

◀ 輸送効率 Transport Efficiency																		(%)
東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	55.6	58.0	59.1	62.2	63.5	63.6	64.3	63.9	65.5	66.4	62.7	23.7	33.4	52.9	62.6	63.8	67.9	
在来線 Conventional Lines	32.8	32.7	32.3	32.7	32.9	32.4	32.8	32.4	32.7	32.5	32.2	22.1	23.7	26.2	28.2	29.7	30.9	

注 輸送効率の算出方法は次の通り
新幹線座席利用率＝輸送人キロ／座席キロ（編成別列車キロ×座席数）×100
在来線乗車効率＝輸送人キロ／（客車走行キロ×平均定員）×100
Note: Figures are calculated as below:
For Shinkansen: Passenger-Kilometers / Available Seat Kilometers * 100
For Conventional Lines: Passenger-Kilometers / (Rolling Stock Kilometers * Average Passenger Capacity) * 100

注 1.記載が省略されている年度の数値は以下のURL参照
https://company.jr-central.co.jp/ir/library/factsheets/
2.令和2（2020）年度～4（2022）年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている
Note: 1.The data of each year omitted here can be found at the URL below.
https://global.jr-central.co.jp/en/company/ir/factsheets
2.Some numbers for FY2020 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

経営指標 Financial Statement Ratios

EBITDAと売上高当期純利益率
EBITDA and Net Income/Operating Revenues

連結 Consolidated

自己資本当期純利益率 (ROE)	%	23	7.1	8.7	6.5	7.2	9.9	11.9	13.4	15.6	18.7	13.1	8.7	11.6	10.5	14.1	15.7	14.0	15.6	15.7	13.8	13.4	10.9	△5.4	△1.4	6.0	9.7	10.5	11.4
Return on Equity	%	0.9	3.1	4.0	3.1	3.6	5.2	6.8	8.3	9.2	10.2	8.0	6.2	8.9	8.8	12.6	15.5	15.8	19.4	22.4	21.7	23.4	21.6	△24.5	△5.6	15.7	22.5	25.0	27.6
売上高当期純利益率	%	0.9	3.1	4.0	3.1	3.6	5.2	6.8	8.3	9.2	10.2	8.0	6.2	8.9	8.8	12.6	15.5	15.8	19.4	22.4	21.7	23.4	21.6	△24.5	△5.6	15.7	22.5	25.0	27.6
Net Income/Operating Revenues	%	0.9	3.1	4.0	3.1	3.6	5.2	6.8	8.3	9.2	10.2	8.0	6.2	8.9	8.8	12.6	15.5	15.8	19.4	22.4	21.7	23.4	21.6	△24.5	△5.6	15.7	22.5	25.0	27.6
総資産回転率	回	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2
Asset Turnover	回	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2
財務レバレッジ	倍	12.7	10.4	9.4	8.6	8.0	7.1	6.2	5.5	6.5	5.6	5.2	4.8	4.4	3.9	3.5	3.0	2.6	2.3	2.6	2.9	2.7	2.5	2.6	2.7	2.5	2.4	2.2	2.1
Financial Leverage	倍	12.7	10.4	9.4	8.6	8.0	7.1	6.2	5.5	6.5	5.6	5.2	4.8	4.4	3.9	3.5	3.0	2.6	2.3	2.6	2.9	2.7	2.5	2.6	2.7	2.5	2.4	2.2	2.1
総資産営業利益率	%	5.6	5.4	5.6	6.4	6.1	6.2	6.5	7.6	7.7	8.4	7.4	5.6	6.7	7.1	8.2	9.5	9.7	11.0	10.1	8.3	7.8	6.9	△1.9	0.0	3.9	6.2	6.9	7.8
Operating Income/Total Assets	%	5.6	5.4	5.6	6.4	6.1	6.2	6.5	7.6	7.7	8.4	7.4	5.6	6.7	7.1	8.2	9.5	9.7	11.0	10.1	8.3	7.8	6.9	△1.9	0.0	3.9	6.2	6.9	7.8
自己資本比率	%	7.9	9.6	10.6	11.6	12.4	14.0	16.0	18.3	15.3	17.8	19.4	21.0	23.0	25.3	28.9	33.9	38.7	44.0	38.2	34.3	37.3	39.9	37.9	37.7	39.5	41.9	44.6	46.6
Equity Ratio	%	7.9	9.6	10.6	11.6	12.4	14.0	16.0	18.3	15.3	17.8	19.4	21.0	23.0	25.3	28.9	33.9	38.7	44.0	38.2	34.3	37.3	39.9	37.9	37.7	39.5	41.9	44.6	46.6
負債比率	%	1,164.9	936.2	843.4	780.6	702.1	613.0	522.7	443.8	552.1	461.0	412.8	371.7	332.1	291.4	242.7	192.5	156.1	125.9	160.7	190.6	166.7	149.6	162.4	163.9	151.8	137.1	123.1	113.2
Debt to Equity Ratio	%	1,164.9	936.2	843.4	780.6	702.1	613.0	522.7	443.8	552.1	461.0	412.8	371.7	332.1	291.4	242.7	192.5	156.1	125.9	160.7	190.6	166.7	149.6	162.4	163.9	151.8	137.1	123.1	113.2
インタレストカバレッジレシオ	倍	1.3	1.3	1.4	1.7	1.6	1.8	1.9	2.5	2.7	3.2	3.0	2.5	3.2	3.8	4.8	6.2	7.0	8.9	10.3	8.5	8.9	8.3	△2.3	0.1	4.8	7.8	9.1	10.8
Interest Coverage Ratio	倍	1.3	1.3	1.4	1.7	1.6	1.8	1.9	2.5	2.7	3.2	3.0	2.5	3.2	3.8	4.8	6.2	7.0	8.9	10.3	8.5	8.9	8.3	△2.3	0.1	4.8	7.8	9.1	10.8
EBITDA	10億円 ¥Billion	541.3	543.8	556.7	592.4	562.4	569.8	598.6	638.6	617.7	662.9	640.6	561.6	607.9	629.5	666.3	770.8	778.1	821.0	844.9	878.0	921.0	870.6	14.6	208.7	594.1	823.7	910.8	1,036.1
Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization	10億円 ¥Billion	541.3	543.8	556.7	592.4	562.4	569.8	598.6	638.6	617.7	662.9	640.6	561.6	607.9	629.5	666.3	770.8	778.1	821.0	844.9	878.0	921.0	870.6	14.6	208.7	594.1	823.7	910.8	1,036.1
1株当たり当期純損益	円 ¥	4,860	16,820	23,643	18,790	21,801	32,172	42,806	54,560	69,407	81,106	64,023	46,574	67,990	67,470	1,016 ^{*3}	1,299	1,342	1,714	1,996	2,015	2,238	2,027	△1,025	△263	1,114	390.66 ^{*4}	465.88	570.84
Earnings per Share	円 ¥	4,860	16,820	23,643	18,790	21,801	32,172	42,806	54,560	69,407	81,106	64,023	46,574	67,990	67,470	1,016 ^{*3}	1,299	1,342	1,714	1,996	2,015	2,238	2,027	△1,025	△263	1,114	390.66 ^{*4}	465.88	570.84
1株当たり純資産	円 ¥	211,339	260,872	279,733	295,144	310,030	342,126	379,871	434,917	400,896	464,467	513,233	555,999	613,134	671,574	7,689 ^{*3}	8,911	10,265	11,770	13,681	15,602	17,703	19,514	18,510	18,110	19,101	4,237.48 ^{*4}	4,675.36	5,306.02
Book-value per Share	円 ¥	211,339	260,872	279,733	295,144	310,030	342,126	379,871	434,917	400,896	464,467	513,233	555,999	613,134	671,574	7,689 ^{*3}	8,911	10,265	11,770	13,681	15,602	17,703	19,514	18,510	18,110	19,101	4,237.48 ^{*4}	4,675.36	5,306.02
1株当たり配当額	円 ¥	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,500	6,500	7,500	8,500	9,000	9,000	9,000	9,500	105 ^{*3}	115	120	125	135	140	145	150	130	130	135	29 ^{*4}	31	32
Dividend per Share	円 ¥	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,500	6,500	7,500	8,500	9,000	9,000	9,000	9,500	105 ^{*3}	115	120	125	135	140	145	150	130	130	135	29 ^{*4}	31	32
配当性向	%	102.9	29.7	21.1	26.6	22.9	15.5	12.8	11.9	10.8	10.5	14.1	19.3	13.2	14.1	10.3	8.9	8.9	7.3	6.8	6.9	6.5	7.4	-	-	12.1	7.4	6.7	5.6
Dividend Payout Ratio	%	102.9	29.7	21.1	26.6	22.9	15.5	12.8	11.9	10.8	10.5	14.1	19.3	13.2	14.1	10.3	8.9	8.9	7.3	6.8	6.9	6.5	7.4	-	-	12.1	7.4	6.7	5.6
純資産配当率	%	2.4	2.1	1.8	1.7	1.7	1.5	1.5	1.6	1.8	2.0	1.8	1.7	1.5	1.5	1.5	1.4	1.3	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6
Dividend on Equity Ratio	%	2.4	2.1	1.8	1.7	1.7	1.5	1.5	1.6	1.8	2.0	1.8	1.7	1.5	1.5	1.5	1.4	1.3	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6

単体 Non-consolidated

売上高営業利益率	%	30.3	30.0	29.4	31.6	29.3	29.0	28.8	32.0	31.4	32.7	29.2	24.0	27.8	29.2	32.1	36.1	36.4	41.1	43.2	43.8	45.6	43.4	△32.5	△0.2	30.3	40.0	43.5	46.6
Operating Income/Operating Revenues	%	30.3	30.0	29.4	31.6	29.3	29.0	28.8	32.0	31.4	32.7	29.2	24.0	27.8	29.2	32.1	36.1	36.4	41.1	43.2	43.8	45.6	43.4	△32.5	△0.2	30.3	40.0	43.5	46.6
売上高経常利益率	%	6.5	6.4	5.9	7.5	8.2	10.4	11.1	16.3	17.9	20.3	16.1	13.0	17.7	20.2	24.3	29.1	30.4	36.1	39.2	38.4	40.3	37.6	△47.4	△10.2	24.4	35.6	39.7	43.3
Ordinary Income/Operating Revenues	%	6.5	6.4	5.9	7.5	8.2	10.4	11.1	16.3	17.9	20.3	16.1	13.0	17.7	20.2	24.3	29.1	30.4	36.1	39.2	38.4	40.3	37.6	△47.4	△10.2	24.4	35.6	39.7	43.3
売上高当期純利益率	%	1.1	3.8	4.6	3.7	3.9	5.9	7.9	9.7	10.7	12.2	9.8	7.7	10.5	10.2	15.1	18.8	19.9	24.2	27.7	26.9	28.3	26.4	△37.3	△9.4	17.7	25.3	28.5	30.8
Net Income/Operating Revenues	%	1.1	3.8	4.6	3.7	3.9	5.9	7.9	9.7	10.7	12.2	9.8	7.7	10.5	10.2	15.1	18.8	19.9	24.2	27.7	26.9	28.3	26.4	△37.3	△9.4	17.7	25.3	28.5	30.8

注 1. EBITDAは 営業損益+減価償却費 により算出

2. インタレストカバレッジレシオは (営業損益+受取利息・配当金)/支払利息 で計算

3. 平成24 (2012) 年度の1株当たりの数値については、平成24 (2012) 年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定

4. 令和5 (2023) 年度の1株当たりの数値については、令和5 (2023) 年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定

5. 令和2 (2020) 年度~4 (2022) 年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

Note: 1. EBITDA represents operating income (loss) plus depreciation and amortization.

2. Interest coverage ratio is calculated as "the sum of operating income (loss) and interest and dividend income" divided by "interest expense".

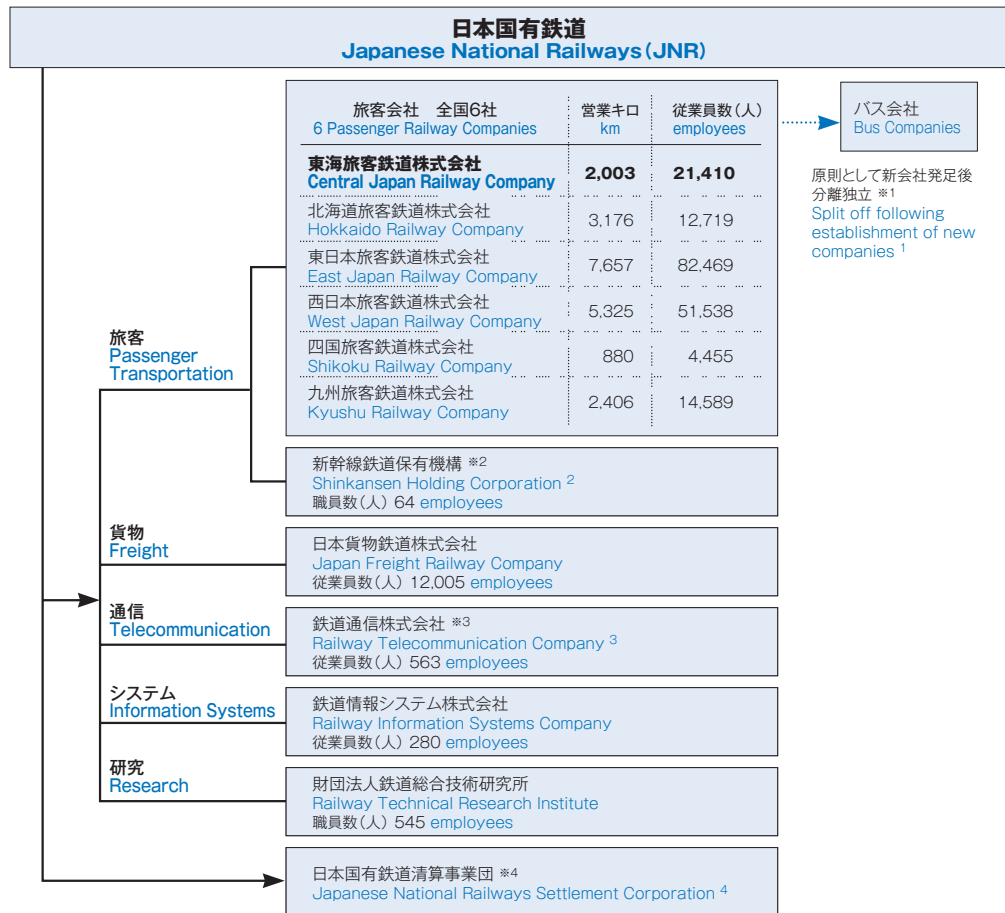
3. As of the effective date, October 1, 2012, the Company split 1 share of common stock into 100 shares, and adopted a share unit system under which the number of shares constituting 1 unit is 100 shares. Therefore, the Company calculated Book-value per Share, EPS and Dividend per Share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous consolidated fiscal year and previous business year.

4. As of the effective date, October 1, 2023 the Company split 1 share of common stock into 5 shares. Therefore, the Company calculated Book-value per share, EPS and Dividend per Share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous Consolidated fiscal year and previous business year.

5. Some numbers for FY2020 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

国鉄改革 Restructuring of Japanese National Railways (JNR)

国鉄の分割・民営化の概要 Outline of the Breakup and Privatization of JNR (April 1, 1987)



- 注
- 1.本州旅客3社のバス事業は、昭和63(1988)年4月に分離され、当該旅客会社の100%出資子会社となりました。
 - 2.新幹線鉄道保有機構は、平成3(1991)年10月に鉄道整備基金に承継されました。その後、運輸施設整備事業団を経て、平成15(2003)年10月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継されました。
 - 3.鉄道通信株式会社は、平成元(1989)年5月に(旧)日本テレコム株式会社と合併し、商号を日本テレコム株式会社に変更し、さらに平成18(2006)年10月にソフトバンクテレコム株式会社に変更しました。ソフトバンクテレコム株式会社は、平成27(2015)年4月にソフトバンクモバイル株式会社に吸収合併されました。
 - 4.日本国有鉄道清算事業団は、平成10(1998)年10月に解散し、日本鉄道建設公団に承継されました。日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団は平成15(2003)年10月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継されました。

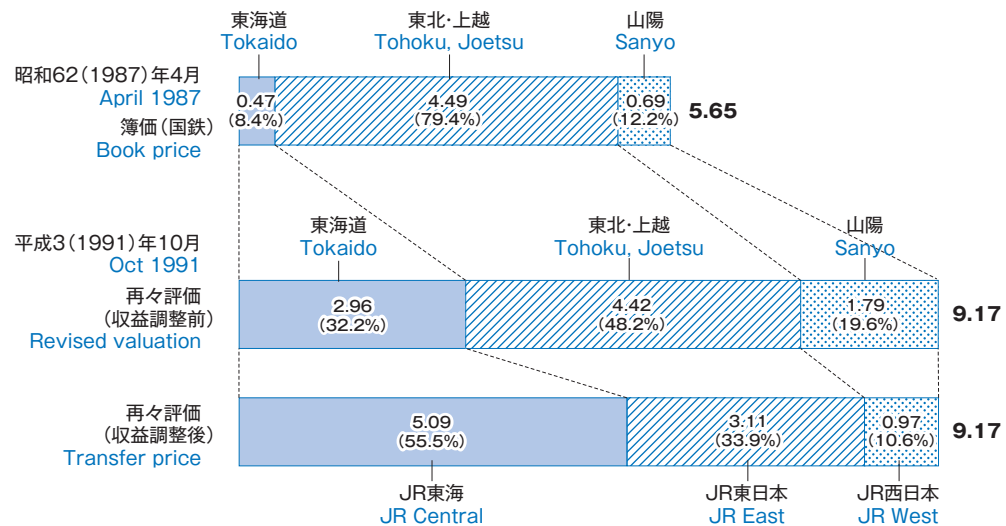
Notes: 1.The bus operations of three JR companies on Honshu (JR Central, JR East, and JR West) were split off as wholly owned subsidiaries in April 1988.

2.The Shinkansen Holding Corporation was succeeded by the Railway Development Fund in October 1991. The Railway Development Fund was succeeded by the Corporation for Advanced Transport and Technology (CATT), and the CATT was succeeded by The Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRJT) in October 2003.

3.The Railway Telecommunication Company merged with former Japan Telecom in May 1989. The new company retained the name Japan Telecom Co., Ltd., and the company changed the name to Softbank Telecom Corp. in October 2006. Softbank Telecom Corp. was taken over by Softbank Mobile Corp. in April 2015.

4.The Japanese National Railway Settlement Corporation was succeeded in October 1998 by the Japanese Railway Construction Public Corporation (JRCC). The JRJT was established in October 2003 as a result of the merger of the JRCC and the CATT.

新幹線資産・債務の配分 Valuation of Shinkansen Assets (兆円 ¥ trillion)



旅客会社6社の営業エリア Operating Areas of Six Passenger Railway Companies

