

## I. 2020年3月期 第2四半期 決算概要



執行役員  
財務部長  
山田 龍彦

東海旅客鉄道株式会社  
2019年10月29日

# 損益計算書（単体）

2

（億円）

	2019年3月期 2Q累計 A	2020年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	7,270 (6,932)	7,512 (7,169)	+242 (+236)	新幹線+214、在来線+21
営業費	3,535	3,612	+76	
人件費	904	880	△23	退職給付費用の減
物件費	1,491	1,565	+73	
動力費	210	225	+15	電気料金の増
修繕費	403	430	+26	技術開発費の増、車両修繕費の増
業務費	877	910	+32	広告宣伝費の増、委託費の増
租税公課	208	212	+4	
減価償却費	930	953	+22	車両・地上設備等
営業利益	3,734	3,900	+165	
経常利益	3,339	3,513	+173	
四半期純利益	2,346	2,466	+119	

○財務部長の山田です。私からは、2020年3月期の第2四半期決算の概要をご説明します。

○最初に、単体決算の概要です。

○まず収入面ですが、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移し、運輸収入が対前年236億円の増となったことなどから、営業収益は前年度を242億円上回り、過去最大の7,512億円となりました。

○続いて、営業費の主な項目についてご説明します。

○人件費は、退職給付費用が減少したことなどにより、前年同期比で23億円の減となる880億円でした。

○物件費は、電気料金単価の上昇に伴う動力費の増、ハイブリッド方式による在来線次期特急車両の試験走行等に係る技術開発費の増、広告宣伝費の増加などによる業務費の増等があり、対前年73億円の増加となりました。

○減価償却費は、EXサービスのシステム更新を行ったことなどに伴い、対前年22億円の増加となりました。

○これらの結果、増収増益の決算となり、営業利益、経常利益、四半期純利益のいずれの利益についても、過去を上回る実績となりました。

(億円)

	2019年3月期 2Q累計 A	2020年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益	9,181	9,556	+374
営業費	5,271	5,487	+216
営業利益	3,909	4,068	+158
営業外損益	△391	△376	+14
経常利益	3,518	3,692	+173
親会社株主に帰属 する四半期純利益	2,447	2,575	+128

○続いて、連結決算の概要です。

○営業収益について、当社の運輸収入が順調に推移したことに加え、ジェイアール東海高島屋をはじめとした流通業や日本車輛製造の売上が増加したことなどにより、連結営業収益についても、前年度を374億円上回り、過去最大の9,556億円となりました。

○営業費は、当社の物件費が増加したほか、グループ会社において売上増に伴い売上原価が増加したことなどにより、216億円の増加となりました。

○この結果、営業利益は4,068億円、経常利益は3,692億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は2,575億円となり、いずれも過去最大となりました。

## セグメント情報（連結）

4

(億円)

	2019年3月期 2Q累計 A	2020年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
<b>営業収益</b>	<b>9,181</b>	<b>9,556</b>	<b>+374</b>	
<b>運輸業</b>	<b>7,251</b>	<b>7,484</b>	<b>+233</b>	(+) JR東海(運輸業)
<b>流通業</b>	<b>1,275</b>	<b>1,320</b>	<b>+44</b>	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク
<b>不動産業</b>	<b>389</b>	<b>402</b>	<b>+13</b>	(+) JR東海不動産
<b>その他</b>	<b>956</b>	<b>1,119</b>	<b>+163</b>	(+) 日本車両
<b>営業費</b>	<b>5,271</b>	<b>5,487</b>	<b>+216</b>	
<b>営業利益</b>	<b>3,909</b>	<b>4,068</b>	<b>+158</b>	
<b>運輸業</b>	<b>3,716</b>	<b>3,871</b>	<b>+154</b>	(+) JR東海(運輸業)
<b>流通業</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>+3</b>	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク
<b>不動産業</b>	<b>106</b>	<b>113</b>	<b>+6</b>	(+) JR東海不動産
<b>その他</b>	<b>41</b>	<b>35</b>	<b>△5</b>	(+) 日本車両 (-) JR東海ツアーズ

※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業利益と一致しません。

- 最後に、各セグメントの対前年の増減についてご説明します。
- 運輸業は、当社の運輸収入の増などにより、増収増益です。
- 流通業は、ジェイアール東海高島屋の百貨店売上の増や東海キヨスクの店舗売上の増等により、増収増益です。
- 不動産業は、JR東海不動産の宅地分譲販売収入の増等により、増収増益となりました。
- 最後に、その他セグメントについては、日本車輛製造の鉄道車両事業の売上増等により増収となった一方で、日本車輛製造の売上増に伴う売上原価の増に加え、JR東海ツアーズのシステム更新に伴う費用の増等により、減益となりました。
- 私からの説明は以上です。

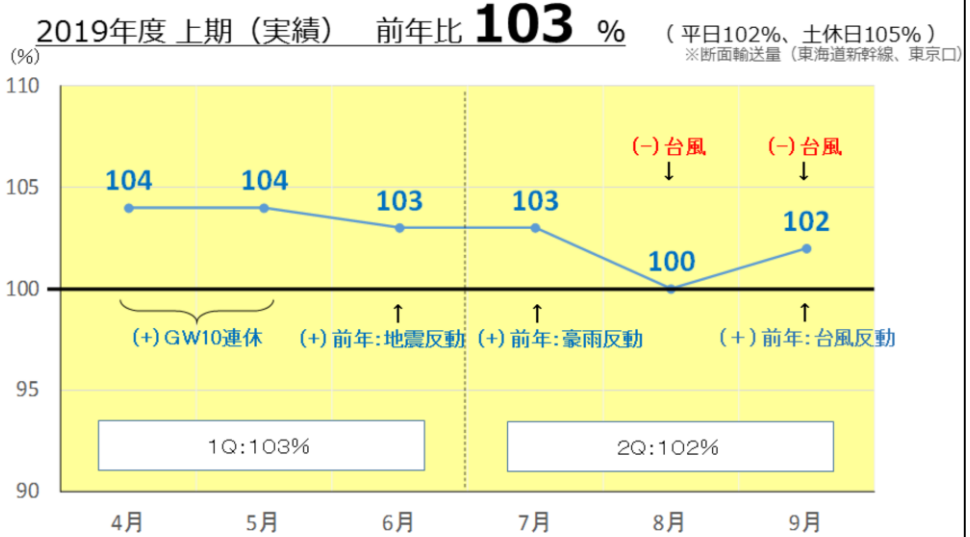
- Ⅱ. 輸送状況
- Ⅲ. 2020年3月期 業績予想
- Ⅳ. 主な施策展開



取締役 執行役員  
総合企画本部長  
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社  
2019年10月29日

ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移



上期の実績等を反映し、通期予想を上方修正

※運輸収入 (新幹線・在来線計)

2019年度 (見通し) 前年比 **101.7** % (上期実績 103.4%、下期予想 前年並み)

○総合企画本部長の丹羽です。私からは、まず、東海道新幹線の輸送状況についてご説明します。

○新幹線の上期の断面輸送量は前年比103%となり、ビジネス利用の多い平日、観光利用の多い土休日ともに、多くのお客様にご利用頂きました。

○月ごとの新幹線の断面輸送量を見ると、まず4月、5月については、今年のゴールデンウィークが10連休という長期休暇であったことに加え、天候にも恵まれ、ゴールデンウィーク期間中のお客様のご利用は新幹線・在来線合計で前年比118%と好調に推移し、上期の運輸収入の増収に寄与しました。また、昨年6月、7月、9月に地震や豪雨、台風などの自然災害による輸送障害の影響を多く受けたこととの比較であることが、今年の輸送量の押上げ要因となりました。

○一方で、今年も台風の影響で列車の遅れや運休は発生しており、特に8月、9月の輸送量の減要因となっていますが、全体的には大きな事故もなく、安全かつ安定的な列車運行を提供することができました。その結果、上期の運輸収入の実績は、前年比103.4%の増収となりました。

○これらを受けて、通期の運輸収入の業績予想については、前年比101.7%の計画に上方修正しました。

## ◆運輸収入

通期予想について、**+140億円の上方修正**を実施

- ・上期の運輸収入が前回予想を上回ったことや、台風19号による影響を考慮。

(業績予想)	(億円)	
	通期予想	対前年
前回予想	14,070	+103
今回予想	<b>14,210</b>	<b>+243</b>
増減	+140	+140

## ◆費用

通期予想を据え置く

(参考) 台風19号の影響

- ・台風の影響を最も強く受けた10月12日は7本のみ運転して、ほぼ全面運休
- ・運輸収入への影響・・・30億円程度

○単体の業績予想修正の考え方について、詳しくご説明します。

○まず、上期の運輸収入の実績が年度初予想を上回った分、約170億円を通期計画に反映させました。

○一方、下期に入り、極めて大型で特に大雨を伴った台風19号により、10月12日に新幹線をほぼ全面運休としました。これによる運輸収入への影響を約30億円と見積もり、下期の運輸収入は対前年並みの計画に修正しました。その結果、通期での運輸収入の計画は、前回予想に140億円を上乗せした1兆4,210億円とします。

○費用面では年度初計画を据え置いています。

## 2020年3月期 通期業績予想（単体）の修正

8

(億円)

	2019年3月期 実績 A	2020年3月期 前回予想 B	2020年3月期 今回予想 C	対 前年実績 (C-A)	対 前回予想 (C-B)
営業収益 (運輸収入)	14,648 (13,966)	14,760 (14,070)	14,900 (14,210)	+251 (+243)	+140 (+140)
営業費	7,971	8,310	8,310	+338	—
人件費	1,797	1,780	1,780	△17	—
物件費	3,817	4,160	4,160	+342	—
動力費	431	460	460	+28	—
修繕費	1,405	1,680	1,680	+274	—
業務費	1,980	2,020	2,020	+39	—
租税公課	422	420	420	△2	—
減価償却費	1,934	1,950	1,950	+15	—
営業利益	6,677	6,450	6,590	△87	+140
経常利益	5,901	5,680	5,820	△81	+140
当期純利益	4,140	3,990	4,080	△60	+90

○今申し上げた考え方を踏まえた、当社単体の通期業績予想の修正について具体的にご説明します。

○運輸収入、及び営業収益に140億円上乘せする一方で、営業費は据え置くこととします。その結果、営業利益は前回予想から140億円の増となる6,590億円、経常利益は前回予想から140億円の増となる5,820億円、当期純利益は前回予想から90億円の増となる4,080億円で、それぞれ前回予想から上方修正しています。



## 2020年3月期 通期業績予想（連結）の修正

9

	2019年3月期 実績 A	2020年3月期 前回予想 B	2020年3月期 今回予想 C	対 前年実績 (C-A)	対 前回予想 (C-B)
営業収益	18,781	18,910	19,020	+238	+110
運輸業	14,613	14,710	14,850	+236	+140
流通業	2,649	2,700	2,690	+40	△10
不動産業	821	820	810	△11	△10
その他	2,610	2,630	2,690	+79	+60
営業費	11,683	12,150	12,120	+436	△30
営業利益	7,097	6,760	6,900	△197	+140
運輸業	6,648	6,400	6,540	△108	+140
流通業	96	80	80	△16	—
不動産業	202	200	200	△2	—
その他	161	90	90	△71	—
営業外損益	△771	△770	△760	+11	+10
経常利益	6,326	5,990	6,140	△186	+150
親会社株主に帰属する 当期純利益	4,387	4,160	4,260	△127	+100

(億円)

※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺/消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業利益と一致しません。

○続いて、連結の通期業績予想の修正についてご説明します。

○当社の営業収益の増に加え、その他セグメントの日本車輛製造の営業収益の増を見込む一方で、流通セグメントのJR東海商事、不動産セグメントのJR東海不動産の売上計上時期の期ずれによる減少等を見込む結果、連結全体で前回予想から110億円増の1兆9,020億円としました。

○営業費については、JR東海商事やJR東海不動産の売上減に伴う売上原価の減少等により、連結全体で前回予想から30億円の減を見込みます。

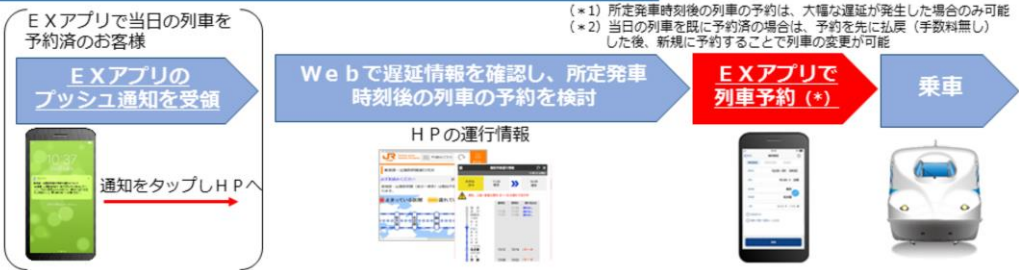
○これらの結果、連結においても、営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益ともに上方修正しています。

○なお、中間配当につきましては、年度初に公表した予想通りとし、1株あたり75円とさせていただきます。

中央新幹線開業に向けて、より便利で効率的な販売体制を目指す



所定発車時刻後の列車の予約サービス開始 (試行版)



○次に、主な施策展開についてご説明します。

○営業面では、ネット予約、及びチケットレス乗車サービスの拡大に引き続き取り組んでいます。

○スライドのグラフは、エクスプレス予約会員数とスマートEX登録者数を棒グラフで、また、一日あたりの利用件数を折れ線グラフで表したものです。9月末時点で、両サービスを合わせた1日の利用件数は約21.7万件にのぼり、指定席に占めるネット予約の割合は約4割に達しており、着実にご利用が増えています。

○また、スライド下段にありますが、列車に大幅な遅延が発生した際、これまで予約することができなかった所定発車時刻を過ぎた列車についても、今年6月から、EXサービスのアプリを利用するエクスプレス予約会員様向けに予約可能となる新サービスの試行を始めました。今後、ご利用状況を踏まえ、対象者の拡大やサービス内容の向上を図ります。

○来年春には、「のぞみ12本ダイヤ」の実現により、ご利用の多い時間帯に「のぞみ」を増発するとともに、「のぞみ」の所要時間の短縮を図ります。お客様が、ご自身の都合に合わせた列車を、駅の窓口には並ぶことなく、都合の良いタイミングにネットでご予約いただき、速達化された「のぞみ」にご乗車いただくことで、目的地までの移動時間を短縮することができます。今後も、東海道新幹線をますます便利に使っていただけるよう取り組んでいきます。

本体工事契約状況



※この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本を複製したものです。(承認番号 平25情保、第310号)  
 ※本体工事契約区間等は概ねの位置を示したものです。

最近の主な締結契約

- シールドトンネル
  - ・2019.1 第一首都圏T (梶ヶ谷工区)
  - ・2019.4 第一首都圏T (小野路工区)
  - ・2019.7 第一中京圏T (名城工区)
- 電力設備
  - ・2018.9 名城変電所
- 駅
  - ・2019.4 名古屋駅 (東山線工区)
  - ・2019.6 神奈川県駅 (仮称)

設備投資額の推移

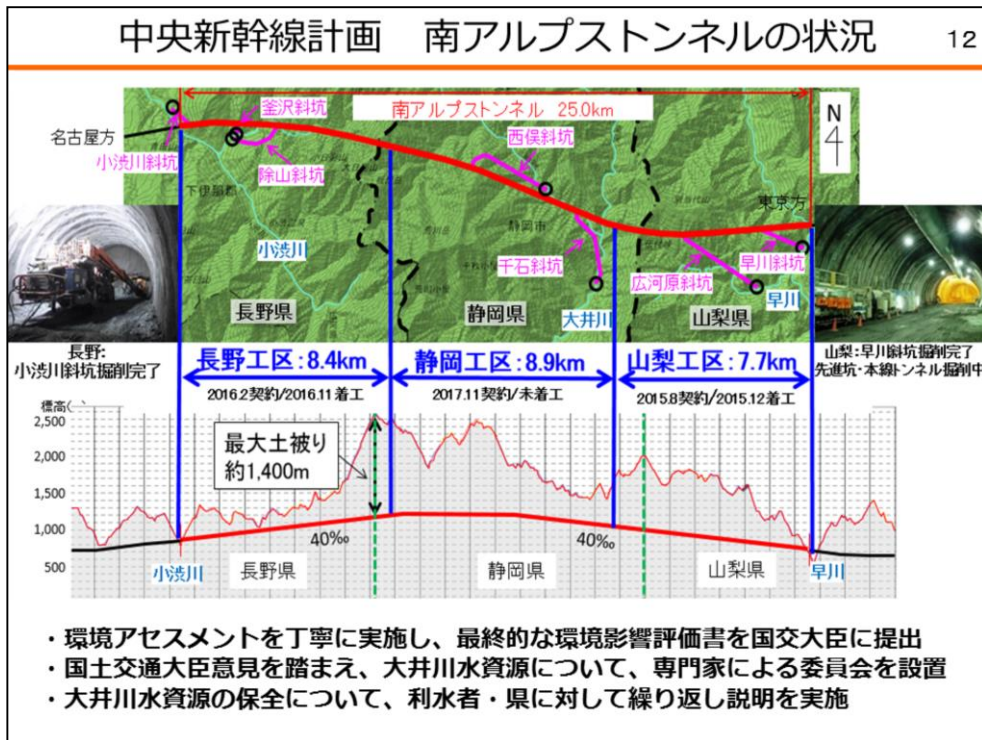


○続いて、中央新幹線計画の契約や工事の進捗についてご説明します。

○スライド上段の地図では、計画路線を青で示しており、契約を締結した区間を赤、山梨実験線をオレンジで示しています。南アルプストンネルや品川、名古屋の両ターミナルなど、工期が長期間にわたり難易度が高い工区、または都市部の本線トンネル掘削の際のシールドマシンの発進地点となる非常口などを中心に、工事契約を締結しています。

○その他、最近締結した主な工事契約についてスライド左下に記載がありますが、開業時期を踏まえ、必要な準備が整ったところから工事に着手しており、沿線各地で本格的な工事を推進しています。

○なお、上期時点での中央新幹線の設備投資実績は744億円です。中央新幹線を含め、当社の設備投資計画では下期に実績を計上するものが多く、年初計画3,100億円に対して概ね計画通りに進捗しています。



○工期が長期にわたり難易度の高い工事のうち、南アルプストンネルの状況をご説明します。

○南アルプストンネルは山梨、静岡、長野の3工区に分かれており、既にすべての工区で工事契約を締結し、山梨工区、長野工区においてはトンネルの掘削を着実に進めています。一方、静岡工区では、建設従業員のための宿舎の整備や護岸工事などの準備工事を進めている段階であり、これらの工事が終盤を迎えている中で、早期に次の工程、つまり、坑口付近のヤードの整備を行い、土砂ピットなどの必要な設備を整えて、更に次のトンネル掘削工事という段階に進んでいかなくてはならない、と考えています。

○当社はこれまでに、県知事、国土交通大臣の意見を踏まえ、最終的な環境影響評価書を提出しており、環境アセスメントの手続きを適切に完了しています。国土交通大臣からは「工事実施前から河川流量の把握を継続的に行うとともに、専門家等の助言を踏まえた計画を策定すること」との意見をいただきました。

○その後、国土交通大臣意見を踏まえ、トンネル工学や河川工学などの専門家に加え、国や県もオブザーバーとして参加した大井川水資源検討委員会を計4回にわたって開催し、導水路トンネルを設置して工事で発生する湧水を大井川へ流す環境保全措置を策定しました。

○また、委員会の開催の都度、県環境保全連絡会議や大井川水利調整協議会、及び沿線市町の首長へ説明しました。

○それ以降も大井川水資源の保全について、利水者・県に繰り返し丁寧に説明しています。

○なお、静岡工区の当面の進め方について、国土交通省、静岡県、当社の三者で合意文書を締結し、南アルプスの自然環境への影響を回避・低減しつつ、中央新幹線の早期実現に向けて取り組むことを確認しました。



## ◆工事内容

- ・橋やトンネル等の土木構造物の経年劣化に備え、予防保全の考えに基づき、劣化を抑止する対策を実施し延命化を図る
- ・今回の計画により、鋼橋とトンネルに対する上記対策が完了する見込み

## ◆工事期間

- ・2019～2022年度



## ◆工事費

- ・計1,360億円
- ※このうち、2019年度は30億円を計画している
- ※2019年度の大規模改修工事の合計額は、既発表の340億円に今回発表の30億円を加え、370億円となる

年度	I期計画		II期計画			III期計画
	2013～2015 実績	2016 実績	2017 実績	2018 実績	2019 計画	2019～2022 今回計画
投資実績・計画	753	340	363	361	340	1,360 ※うち、2019年度実施分 30億円
うち、P/L計上分	506	233	246	249	233	未定 ※2019年度実施分 19億円

○最後に、先日プレス発表もしましたが、東海道新幹線の大規模改修工事の今後の計画について改めてご説明します。

○当社では、東海道新幹線の土木構造物について、2013年度以降、予防保全の観点から大規模改修工事を実施しており、概ね計画通り進めています。このたび、現在施行中の工事計画に加え、2022年度までの計画を決定しましたので、概要をお知らせします。

○工事の内容としては、引き続き、橋やトンネルなどの土木構造物について、予防保全の考えに基づき、経年による変状の発生を抑止する対策を実施します。

○今回の計画により、鋼橋とトンネルについて、経年による変状の発生を抑止する対策が完了する見込みです。コンクリート橋については、高架下利用者との協議などにより一部完了しない部分が残りますが、2023年度以降も順次工事を進めていきます。

○今回計画の工事費は約1,360億円です。このうち2019年度分は30億円を計画しており、2019年度の大規模改修工事の計画額は、既に発表している340億円と合わせて、370億円になります。

○今後も計画通りに大規模改修工事を進めることで、長期にわたり東海道新幹線の土木構造物の健全性を維持していきます。

○私からの説明は以上です。

本資料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、当社およ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等が挙げられます。

(参考) 主な子会社の実績、業績予想 (連結修正前)

○実績 (2019年10月28日現在)

(億円)

	営業収益			営業利益			経常利益		
	2018 2Q 実績	2019 2Q 実績	前期比	2018 2Q 実績	2019 2Q 実績	前期比	2018 2Q 実績	2019 2Q 実績	前期比
高島屋	682	692	101.5%	20	22	111.2%	21	23	110.8%
JRセントラルビル	159	161	101.8%	30	26	88.5%	29	25	88.2%
JR東海ホテルズ*	125	128	102.1%	4	4	94.4%	5	5	97.7%
日本車輛製造	339	448	131.9%	30	33	110.3%	33	34	103.9%
日本車輛製造 当期純利益							32	50	155.7%

○業績予想 (2019年10月28日現在)

(億円)

	営業収益				営業利益				経常利益			
	2018 実績	2019 予想 (前回)	2019 予想 (今回)	今回 vs 前回	2018 実績	2019 予想 (前回)	2019 予想 (今回)	今回 vs 前回	2018 実績	2019 予想 (前回)	2019 予想 (今回)	今回 vs 前回
高島屋	1,435	1,416	1,420	100.3%	49	33	33	100.1%	51	35	35	100.1%
JRセントラルビル	325	327	327	100.2%	55	38	38	98.9%	53	35	35	99.2%
JR東海ホテルズ*	265	267	267	100.2%	12	10	10	100.1%	14	11	11	101.1%
日本車輛製造	892	850	890	104.7%	79	24	36	150.0%	82	27	39	144.4%
日本車輛製造 当期純利益									89	25	55	220.0%

## (参考) 輸送量の推移 (月次利用状況)

◆月次利用状況 Monthly passenger volume

(%)

期間 Period	新幹線 Shinkansen					在来線 Conventional Railway	
	のぞみ Nozomi	ひかり Hikari	こだま Kodama	合計 Total	(参考) 大阪口	特急等 Express	名古屋近郊 Nagoya Area
19/04	104	104	103	104	105	107	102
19/05	104	103	103	104	104	105	99
19/06	103	103	101	103	104	102	99
FY 1Q	104	103	102	103	104	105	100
19/07	103	103	102	103	103	136	105
19/08	100	100	99	100	101	109	98
19/09	102	104	105	102	102	109	106
FY 2Q	102	102	102	102	102	116	103
FY 1H	103	103	102	103	103	110	101



## (参考) 輸送量の推移 (多客期利用状況)

◆多客期利用状況 Passenger volume during the peak holiday seasons

・ゴールデンウィーク "Golden Week" Holidays

期間 Period	新幹線 Shinkansen				在来線 Conventional Railway	
	のぞみ Nozomi	ひかり Hikari	こだま Kodama	合計 Total	特急等 Express	名古屋近郊 Nagoya Area(※)
4/26~5/6	120	118	111	118	124	107

・お盆期間 Summer Holidays

期間 Period	新幹線 Shinkansen				在来線 Conventional Railway	
	のぞみ Nozomi	ひかり Hikari	こだま Kodama	合計 Total	特急等 Express	名古屋近郊 Nagoya Area(※)
8/9~8/18	101	101	96	100	101	97

(注)新幹線・在来線特急等は特定の駅間(のぞみ、ひかり:小田原~静岡、こだま:新横浜~小田原)における月累計断面輸送量の対前年比

在来線名古屋近郊は自動改札集計による乗車人員合計の対前年比。※多客期においては定期外の乗車人員に限る。

Note: The data of the Shinkansen and Express is based on the total passenger volume of each month at certain points

(Nozomi & Hikari → Odawara~Shizuoka, Kodama → Shin-Yokohama~Odawara)

The data of the Nagoya area is based on the passenger ridership of each month counted by automatic ticket gates.

※The data of the Nagoya area regarding the peak holidays seasons is based on the passenger ridership excluding commuter passes.

# (参考) 月次営業概況 (商業施設・ホテル)

## ◆商業施設 Commercial Facilities

ジェイアール名古屋タカシマヤ 及び タカシマヤグートタワーモール JR Nagoya Takashimaya and Takashimaya Gate Tower Mall		
期間 Period	売上高合計 2020年2月期 (百万円) Total Sales FY2019: 2019.3~2020.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
19/03	15,276	104.3
19/04	13,046	103.3
19/05	12,360	100.3
19/06	13,646	106.2
19/07	13,369	98.1
19/08	11,933	105.9
19/09	15,935	129.5

## ◆ホテル Hotels

名古屋マリオットアソシアホテル Nagoya Marriott Assoda Hotel		名古屋JRグートタワーホテル Nagoya JR Gate Tower Hotel		
期間 Period	稼働率 (%) Occupancy Rate	前年同月比 増減 YoY Inc./Dec.	稼働率 (%) Occupancy Rate	前年同月比 増減 YoY Inc./Dec.
19/04	85.4	-5.0	96.4	2.0
19/05	79.2	-5.4	89.3	-1.2
19/06	75.7	-8.0	91.5	-1.3
19/07	77.2	-5.3	95.6	-0.2
19/08	75.7	-6.7	97.1	0.7
19/09	79.2	-1.5	93.8	0.2

(注) 各月の数値は速報値のため、確定値とは異なる場合があります。  
Note: The number for each month comes from a quick estimation, which might differ from the actual results.