

2021年3月期 第1四半期 決算説明会

東海旅客鉄道株式会社

2020年7月31日

損益計算書（連結）

2

（億円）

	2020年3月期 1Q累計 A	2021年3月期 1Q累計 B	増減 (B-A)
営業収益	4,713	1,287	△3,426
営業費	2,651	2,123	△527
営業損益	2,062	△836	△2,898
営業外損益	△175	△178	△2
経常損益	1,886	△1,014	△2,901
親会社株主に帰属 する四半期純損益	1,313	△726	△2,039

○経営管理部長の木村です。まず、連結決算の概要についてご説明します。

○営業収益は、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響により、当社、グループ会社ともに経営環境が厳しくなり、大幅な減収となる1,287億円でした。

○一方、営業費は、前年同期に対し527億円の減となる2,123億円に減少したものの、営業損失836億円、経常損失1,014億円、親会社株主に帰属する四半期純損失726億円を計上しました。

○第1四半期としては、四半期の業績開示を開始した2003年度以降、初めての赤字決算となりました。

セグメント情報 (連結)

3

(億円)

	2020年3月期 1Q累計 A	2021年3月期 1Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益	4,713	1,287	△3,426	
運輸業	3,692	798	△2,894	(-)JR東海(運輸業)
流通業	657	252	△404	(-)JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	197	155	△42	(-)各地区における駅ビル会社
その他	506	464	△42	(-)JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
営業費	2,651	2,123	△527	
営業損益	2,062	△836	△2,898	
運輸業	1,963	△757	△2,720	(-)JR東海(運輸業)
流通業	22	△64	△86	(-)JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	56	27	△29	(-)各地区における駅ビル会社
その他	15	△33	△49	(-)JR東海ホテルズ、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・営業損益と一致しません。

※日本車両は、決算短信では「鉄道車両等製造業」セグメントに含まれますが、当資料では「その他」に含まれます。

○続いて、各セグメントの業績についてご説明します。鉄道以外の各事業においては、緊急事態宣言の解除を受けて、感染拡大防止に取り組みながらJRセントラルタワーズとJRゲートタワーの営業を段階的に再開するなど、収益の確保に努めたものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、グループ全体でも大きく影響を受けました。

○運輸業は、当社の運輸収入の減等により、減収減益でした。

○流通業は、JR東海高島屋の百貨店売上の減や東海キヨスクの店舗売上の減等により、減収減益となりました。

○不動産業は、各地区における駅ビル収入の減等により、減収減益でした。

○最後にその他セグメントについては、JR東海ホテルズの宿泊収入やJR東海ツアーズの旅行商品収入の減等により、減収減益となりました。なお、新型コロナウイルス感染症の影響により連結営業収益が大幅に減少し、会計基準に定める量的基準に抵触したため、従来「その他」セグメントに含めていた日本車両を、当第1四半期の決算短信においては「鉄道車両等製造業」セグメントとして区分していますが、当社グループの事業構造に変更があった訳ではなく、従来の開示物との比較のしやすさを考慮して、決算短信の補足説明資料や本スライド等においては区分を変更していません。

損益計算書（単体）

4

（億円）

	2020年3月期 1Q累計 A	2021年3月期 1Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	3,706 (3,537)	823 (663)	△2,883 (△2,873)	
営業費	1,728	1,558	△170	
人件費	450	444	△6	超勤手当の減、等
物件費	700	607	△93	
動力費	109	90	△18	車両走行キロの減、等
修繕費	144	170	+25	一部修繕の期スレ、等
業務費	446	345	△100	発売手数料の減、 クレジット手数料の減、等
租税公課	106	91	△14	事業税の減
減価償却費	471	415	△56	山梨リニア実験線、 車両・地上設備、等
営業損益	1,978	△734	△2,712	
経常損益	1,791	△918	△2,710	
四半期純損益	1,259	△659	△1,918	

○続いて、単体決算の概要についてご説明します。

○まず運輸収入ですが、東海道新幹線・在来線ともに、お客様に安心してご利用頂けるよう感染拡大防止に取り組むとともに、お客様のご利用状況を踏まえつつ適切な輸送力の提供を行いました。新型コロナウイルス感染症の影響により、当第1四半期の運輸収入は前年同期に対し2,873億円の減となる663億円でした。

○一方、営業費は1,558億円、前年同期に対し170億円の減となりました。

○まず人件費については、超勤手当の支給が減少したことなどもあり、前年同期に対し6億円の減となる444億円でした。

○続いて、物件費の内訳ですが、動力費については、運転本数の減に伴い車両の走行キロが減少したことなどにより、前年同期に対し18億円の減となる90億円となりました。

○修繕費ですが、前年同期に対し25億円の増となる170億円でした。これは一部修繕作業の期ズレによるものであり、修繕の内容が大きく変わった訳ではありません。

○業務費については、輸送量に連動する発売手数料、クレジット手数料、車両清掃料等の費用が減少したことに加え、広告宣伝の見直しや会議の抑制、不要不急な備品購入の抑制等による費用削減により、前年同期に対し100億円の減となる345億円となりました。

○最後に、減価償却費は415億円で、前年同期に対し56億円の減となりました。過去に行った山梨リニア実験線の延伸投資にかかる償却負担などが減少しました。

○これらの結果、単体決算においても大きな営業損失を計上しました。

○なお、新型コロナウイルス感染症の影響が長期化することも想定し、既に取り組んでいる広告宣伝の見直し等に継続的に取り組むほか、安全・安定輸送に支障しない範囲での工事の抑制やスケジュールの変更など、更なる費用削減に向けて具体的な検討を行い、順次取組みを進めています。

◆東海道新幹線のご利用状況（東京口、前年比）



◆営業収益（単体）への影響：

△2,870億円程度

◆営業収益（連結）への影響：

△3,420億円程度

（参考）各セグメントにおける収入への影響

セグメント	収入への影響	概要
運輸業	△2,880億円程度	運輸収入の減、等
流通業	△400億円程度	百貨店・店舗売上の減、等
不動産業	△50億円程度	各地区における駅ビル収入の減、等
その他	△90億円程度	宿泊収入や旅行商品収入の減、等

○続いて、新型コロナウイルス感染症による業績への影響についてご説明します。

○まず東海道新幹線の輸送量については、2月の後半から、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等の影響が次第に大きくなりましたが、とりわけ4月7日に緊急事態宣言が出された後は、企業の出張や旅行などのご利用が大幅に減少し、4月と5月の東京口の断面輸送量は前年比10%という大変厳しい状況となりました。

○その後、5月15日、22日、26日と段階的に緊急事態宣言が解除されたこと、6月19日に都道府県を跨ぐ移動の自粛要請が全国で解禁されたことなどから、お客様のご利用は緩やかに回復してきましたが、足元では新型コロナの感染再拡大による外出自粛の影響もあり、今後の状況に未確定な要素が多いため、引き続きお客様のご利用動向を注視していく必要があると考えています。

○当第1四半期決算における影響は正確には測ることはできませんが、単体の営業収益へは2,870億円程度、連結全体では営業収益へ3,420億円程度の減収影響があったと考えています。

○一方、2020年度の通期の業績予想については、先ほども申し上げましたとおり、新型コロナウイルス感染症の影響により鉄道等のご利用が大幅に減少し、今後も業績に影響を与える未確定な要素が多いことから、現時点で算定が困難であるため、未定とさせていただきます。今後、可能となった時点で速やかに公表します。



余裕を持った座席提供



6～8分で車内を換気



駅・車両等の消毒・清掃



飛沫感染の防止



ご希望の席を予約

お客様へのお願い | 車内・駅構内ではマスクの着用を | 車内での会話は控えめに | 座席は回転させずご利用を

1. 余裕を持った座席提供

東海道新幹線では、1時間に最大12本まで増発可能な「のぞみ」を、余裕を持った本数で運転し、混雑の緩和に努めます。

2. 6～8分で車内を換気

東海道新幹線の車両は、空調・換気装置により、計算上では、約6～8分で車内の空気が新しい外の空気と全て入れ替わります。

3. 駅・車両等の消毒・清掃

駅や車両等において、お客様の手が触れやすい箇所を定期的に消毒しています。

4. 飛沫感染の防止

駅の改札やきっぷ売り場にビニールカーテンを設置しています。
また、駅係員や乗務員、パーサーはマスクを着用しています。

5. ご希望の席を予約

東海道・山陽新幹線のネット予約&チケットレス乗車サービスであるEXサービス（「エクスプレス予約」及び「スマートEX」）や指定席券売機では、お客様ご自身でご希望の席を予約頂けます。きっぷ売り場においても、駅係員が可能な限り空席状況をご案内の上で座席を発売します。

○新型コロナウイルス感染症の拡大防止にあたり、東海道新幹線をはじめとする当社の鉄道をお客様に安全に、安心してご利用頂くために、お客様や社員の安全の確保を最優先に、様々な対策に取り組んでいます。

○具体的には、「のぞみ12本ダイヤ」を活用した余裕を持った座席提供、新幹線及び在来線における十分な車内換気、駅・車両等の消毒や清掃、飛沫感染の防止対策、新幹線ネット予約サービスによるお客様ご自身でご希望の席を予約頂けるサービスの提供などに取り組んできました。また、これらの対策をピクトグラムや動画を用いて、駅のデジタルサイネージ等でお客様に分かりやすくご紹介する取組みを進めています。

○今後も引き続き、お客様に安心してご利用頂けるよう感染症対策に取り組んでまいります。

◆2021年3月期 第1四半期決算短信（抜粋）

超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による中央新幹線については、工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得を進めるとともに、これまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明しました。既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では斜坑、先進坑及び本坑の掘削、長野工区では斜坑及び先進坑の掘削を進めるとともに、品川駅及び名古屋駅では工事桁等を施工したほか、山岳トンネル、都市部非常口、中間駅等で工事を着実に進めました。引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視して着実に取り組みます。



名古屋駅



南アルプストンネル（長野工区）



北品川非常口

○最後に、中央新幹線計画の状況についてご説明します。

○当第1四半期においても、工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得を進めるとともに、これまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ工事概要や安全対策等についてご説明しました。

○既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では斜坑、先進坑及び本坑の掘削、長野工区では斜坑及び先進坑の掘削を進めるとともに、品川駅及び名古屋駅では工事桁等を施工したほか、山岳トンネル、都市部非常口、中間駅等で工事を着実に進めました。

○今後も引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視して着実に取り組みます。

◆2021年3月期 第1四半期決算短信（抜粋）

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

こうしたなか、この問題について、科学的・工学的な議論を行うことを通して解決を図るため、4月に国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が設置されました。当社としては、今後も、引き続き、この会議に真摯に対応することにより、地域の不安を解消し、問題の早期解決に努め、静岡工区の早期着工と品川・名古屋間の早期開業に向け、取り組んでまいります。

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

○こうしたなか、この問題について、科学的・工学的な議論を行うことを通して解決を図るため、4月に国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が設置されました。当社としては、今後も、引き続き、この会議に真摯に対応することにより、地域の不安を解消し、問題の早期解決に努め、静岡工区の早期着工と品川・名古屋間の早期開業に向け、取り組んでまいります。

○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 (連結修正前)

○2021年3月期実績

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	20203 1Q実績	20213 1Q実績	前期比	20203 1Q実績	20213 1Q実績	前期比	20203 1Q実績	20213 1Q実績	前期比
JR東海高島屋	355	144	40.7%	13	△14	—	14	△14	—
JRセントラルビル	77	64	83.2%	12	2	19.2%	11	1	14.7%
JR東海ホテルズ*	66	11	17.7%	5	△25	—	5	△23	—
日本車両	211	245	115.7%	15	13	83.2%	18	14	77.8%
				日本車両	四半期純利益		16	19	123.5%

(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		
	東京口 Tokyo Gate					大阪口 Osaka Gate	特急等 Express	名古屋近郊 Nagoya Area	
	合計 Total	のぞみ Nozomi	ひかり Hikari	こだま Kodama	平日 Weekdays	土休日 Weekends			合計 Total
20/04	10	10	8	15	12	7	10	10	43
20/05	10	10	9	13	12	8	10	9	36
20/06	28	28	25	32	29	26	29	29	67
FY 1Q	16	16	14	20	18	12	16	15	49

◆多客期利用状況 (東京口) Passenger volume during the peak holiday seasons (Tokyo Gate)

・ゴールデンウィーク "Golden Week" Holidays

期間 Period	新幹線 Shinkansen				在来線 Conventional Railway	
	合計 Total	のぞみ Nozomi	ひかり Hikari	こだま Kodama	特急等 Express	名古屋近郊 Nagoya Area
4/24~5/6	6	5	5	7	4	16

(注) 新幹線・在来線特急等は特定の駅間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無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.

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 ゲートタワーモール JR Nagoya Takashimaya and Takashimaya Gate Tower Mall		
期間 Period	売上高合計 2021年2月期 (百万円) Total Sales FY2020: 2020.3~2021.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
20/03	9,489	62.1
20/04	2,758	21.1
20/05	4,036	32.6
20/06	11,019	80.8

◆ ホテル Hotels

名古屋 Marriott 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 (※1)		
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.
20/04	18.6	-66.9	23.7	-72.7
20/05	16.7	-62.5	-	-
20/06	25.7	-50.1	27.3	-64.2

(※1) 名古屋 JR ゲートタワーホテルは4月13日から5月31日まで休業したため、4月は12日までの実績。

Note1: Nagoya JR Gate Tower Hotel was closed from April 13th to May 31st. The figure for April show the results up to April 12th.

(※2) 各月の数値は速報値のため、確定値とは異なる場合がある。

Note2: The number for each month comes from a quick estimation, which might differ from the actual results.