

- I. 足もとの業績、今後の見通し
- II. 配当の考え方
- III. 今後を見据えた取組み

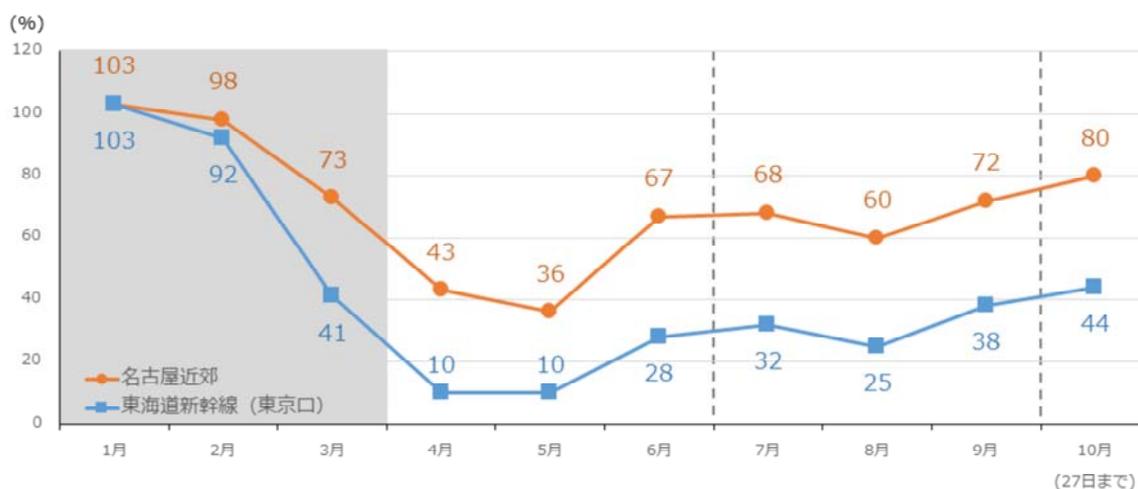


代表取締役
副社長
巢山 芳樹

東海旅客鉄道株式会社
2020年10月29日

○副社長の巢山です。私からは足もとの業績と今後の見通し、配当の考え方、及び今後を見据えた取組みについてご説明します。

◆ご利用状況の推移（前年比）



◆新型コロナウイルス感染症の収入への影響

- ・営業収益（単体）への影響：
△5,270億円程度
- ・営業収益（連結）への影響：
△6,170億円程度

(参考) 各セグメントにおける影響

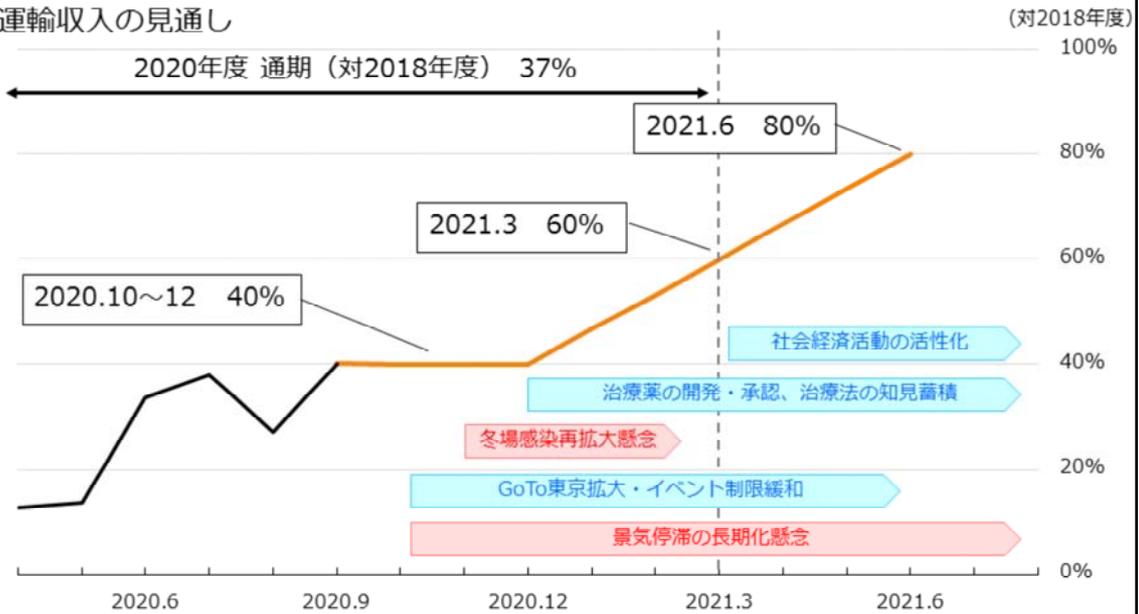
セグメント	収入への影響	概要
運輸業	△5,300億円程度	運輸収入の減、等
流通業	△630億円程度	百貨店・店舗売上の減、等
不動産業	△70億円程度	各地区における駅ビル収入の減、等
その他	△170億円程度	宿泊収入や旅行商品収入の減、等

- まず足もとの業績についてです。上段のグラフでは、新型コロナウイルスの影響を受け始めた今年1月以降のご利用状況の推移について、在来線の名古屋近郊をオレンジ色、東海道新幹線を青色で示しています。
- 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大きくなりましたが、とりわけ4月の緊急事態宣言以降は大変厳しい状況が続いています。その後、5月に緊急事態宣言が解除されたこと、6月に都道府県を跨ぐ移動の自粛要請が解除されたことなどからお客様のご利用は一時回復しましたが、7月に感染が再び拡大したことにより外出自粛の影響が大きくなり、お客様のご利用は低調となりました。9月は、依然として外出及び移動の自粛が続いたものの、月半ばの4連休を中心にお客様のご利用に回復が見られました。また、10月は1日から東京地区がGo Toキャンペーンの対象となったことなどから、8月や9月に比べると輸送量は戻りつつあり、27日までの実績で前年比44%となっています。
- 名古屋近郊の在来線のご利用も、概ね、新幹線と同じような動きで推移しています。名古屋近郊は通勤・通学のご利用が中心のため、昨年と比べた減少幅は長距離移動が中心の新幹線より小さいですが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けてご利用が低調な状況が続いています。新幹線同様、10月に入ってから輸送量は戻りつつあり、27日までの実績で前年比80%となっています。
- 当第2四半期決算における新型コロナウイルス感染症の収入への影響については、単体は、運輸収入の減少分のほぼ全額の5,270億円程度、連結は、営業収益の減少分のほぼ全額の6,170億円程度と考えています。

今後の見通し

3

◆運輸収入の見通し



感染が収まり、経済が回復するに従い、ご利用は回復していくと考えられる

○ 鉄道のご利用が大幅に減少して大変厳しい状況が続いているが、業務執行全般にわたる効率化・低コスト化を一層強化するとともに、安全・安定輸送の確保や輸送サービスの提供に支障しないことを前提に、可能な限りのコスト削減に取り組んでいく。

○ 次に、今後の見通しについてご説明します。業績予想の詳細な数値等については後ほど総合企画本部長の丹羽よりご説明しますが、私からは、基本的な考え方についてご説明します。

○ 現在は、感染拡大防止のために出張や旅行が控えられている状況であると思いますが、感染状況が収まり、経済が回復するに従い、鉄道のご利用は回復していくと考えています。

○ その中で、当社の事業の中核である鉄道事業においては、新型コロナウイルスの影響を受ける前の2018年度と比べて40%程度で推移している足もとのご利用状況が年内継続し、その後、治療薬の開発・承認、又は治療法に関する知見の蓄積が進むことや、政府の各種対策による外出自粛ムード緩和等もあって回復基調となることを期待し、年度末時点で運輸収入が2018年度比で60%の水準に達すると想定して、業績予想を算定しました。

○ その後、社会経済活動の活性化などに伴い、2021年6月には運輸収入が2018年度比で80%の水準に達するものと想定しています。

○ 引き続き、業務執行全般にわたる効率化・低コスト化を一層強化するとともに、安全・安定輸送の確保や輸送サービスの提供に支障しないことを前提に、可能な限りの費用削減に取り組んでいきます。

配当の考え方

4



- 当社は、社会的使命の強い鉄道事業を経営の柱としていることから、長期にわたる安定的な経営基盤の確保・強化に取り組むとともに中央新幹線計画等の各種プロジェクトを着実に推進するために内部留保を確保し、配当については安定配当を継続することを基本方針としている。
- この方針を基本に、具体的な配当金額については各期の経営環境、業績を踏まえて決定することとしており、当期については、大変厳しい経営環境、業績見通しではあるが、中間配当・期末配当予想とも1株当たり65円とする計画。

- 続いて、当期の配当の考え方についてご説明します。
- これまでも常々申し上げてきましたが、当社は、社会的使命の強い鉄道事業を経営の柱としていることから、長期にわたる安定的な経営基盤の確保・強化に取り組むとともに中央新幹線計画等の各種プロジェクトを着実に推進するために内部留保を確保しつつ、配当については安定配当を継続することを基本方針としています。
- この方針を基本に、具体的な配当金額については各期の経営環境や業績を踏まえて決定することとしています。当期については、先ほどご説明したとおり大変厳しい経営環境と業績の見通しではありますが、日頃から基本方針としてお示ししてきた「安定配当」を堅持して、中間配当・期末配当予想とも1株当たり65円とさせて頂く計画です。

■基本的な考え方

- ・東海道新幹線のサービスに不断に磨きをかけながら、地域に根差した在来線運営と、鉄道と相乗効果のある関連事業を展開することで収益を確保する、という基本方針に今後も変わりはない。
- 「のぞみ12本ダイヤ」×「ネット予約&チケットレス乗車」
- より利便性の高いダイヤ（2020.3 山陽直通の機会拡大、朝・夜の臨時列車増発など）
- 新型車両「N700S」の投入による快適性・利便性の向上



■短期（コロナ禍）の取組み

- ・今期、通期で680億円のコスト削減を計画（連結）。
- ・安心してご旅行頂ける駅・車内環境と十分な輸送力の提供により感染拡大防止に取り組み、需要を最大限取り込む。
- ・ビジネス需要の本格的な回復まで時間を要する可能性があるが、観光需要については、状況に合わせた適切な需要喚起策に積極的に取り組む。
- ずらし旅、Go Toキャンペーンとの連携、「旅に出よう！日本を楽しもう！」キャンペーン



■中期（コロナ収束後）に向けた取組み

- ・感染拡大が収まるにつれ、需要は回復していく。
- ・ビジネスにおいて人と人が直接会って交流することの重要性は変わるものではなく、また、旅行を楽しみたいという観光需要は代替されるものではなく、長期的には東海道新幹線のご利用は今後も増加していくと考えているが、状況に応じて適切な需要喚起策を講じていく。
- ビジネス：新幹線を利用したビジネス出張の利便性向上（EXサービス、ダイヤ等のブラッシュアップ）
- 観光：「ずらし旅」を切り口とした魅力的で新しい旅行の提案、観光へのEXサービスの活用
- ・一方で、中長期的にはICT等の技術を活用し、より高いレベルの安全性・効率性・サービス向上を実現しつつ、コスト削減を一層徹底し、利益の確保に努める。

■長期を見据えた取組み

- ・中央新幹線がもたらす移動時間の圧倒的な短縮により、人と人が直接会って交流する機会を拡大し、経済・社会活動の活性化を図る。

○次に、今後を見据えた取組みについてご説明します。

【基本的な考え方】

○当社としては、「のぞみ12本ダイヤ」や「ネット予約とチケットレス乗車」サービスの推進等により、東海道新幹線のサービスに不断に磨きをかけながら、地域に根差した在来線運営と、鉄道と相乗効果のある関連事業を展開することで収益を確保する、という基本的な方針は、今後も変わるものではありません。

【短期】

- その上で、短期の取組みですが、まずは費用削減に努めて連結全体で680億円のコスト削減を計画するとともに、安心してご旅行頂ける駅・車内環境と十分な輸送力の提供により感染拡大防止に取り組み、需要を最大限取り込みます。
- ビジネス需要の本格的な回復までは時間を要する可能性がありますが、観光需要については、時間、場所、旅先での移動手段等を「定番」からずらす「ずらし旅」を提案するキャンペーンを展開するなど、状況に合わせた適切な需要喚起策に積極的に取り組みます。

【中期】

- 続いてコロナ収束後に向けた取組みです。感染拡大が収まるにつれ、需要は回復していくものと考えています。ビジネスにおいて人と人が直接会って交流することの重要性は変わるものではなく、また、旅行を楽しみたいという観光需要は代替されるものではなく、長期的には東海道新幹線のご利用は今後も増加していくと考えています。
- 当社としては、今後も状況に応じて適切な需要喚起策を講じていく考えです。例えばビジネスでは、新幹線を利用したビジネス出張の利便性を高めることが重要になると考えています。観光については、「ずらし旅」を切り口とした魅力的で新しい旅行の提案を行い、観光へのEXサービスの活用などについて検討を進めます。
- 一方で、費用面では固定費のさらなる圧縮に向けて、中長期的にはICT等の技術を活用し、より高いレベルの安全性・効率性・サービス向上を実現しつつ、コスト削減を一層徹底し、利益の確保に努めます。

【長期】

○最後に、長期を見据えては、中央新幹線計画を推進し、その実現による移動時間の圧倒的な短縮により、人と人が直接会って交流する機会を拡大し、経済・社会活動の活性化を図ります。

○厳しい経営環境の中ですが、今後も収益の確保、利益の拡大を図ります。以上です。

IV. 2021年3月期 第2四半期 決算概要



執行役員
財務部長
早川 直樹

東海旅客鉄道株式会社
2020年10月29日

○財務部長の早川です。私からは、2021年3月期 第2四半期決算の概要についてご説明します。

2021年3月期 第2四半期 実績 (連結)

7

(億円)

	2020年3月期 2Q累計 A	2021年3月期 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益	9,556	3,378	△6,177	
運輸業	7,484	2,172	△5,312	(-)JR東海(運輸業)
流通業	1,320	702	△618	(-)JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	402	334	△67	(-)JRセントラルビル
その他	1,119	971	△147	(-)JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
営業費	5,487	4,514	△972	
営業損失	4,068	△1,135	△5,204	
運輸業	3,871	△1,040	△4,911	(-)JR東海(運輸業)
流通業	46	△97	△144	(-)東海キヨスク、JR東海高島屋
不動産業	113	67	△45	(-)JRセントラルビル
その他	35	△50	△85	(-)JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
経常損失	3,692	△1,507	△5,199	
親会社株主に帰属する 四半期純損失	2,575	△1,135	△3,711	

※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。
 ※日本車両は、決算短信では「鉄道車両等製造業」セグメントに区分されますが、当資料では「その他」に含めています。

- 最初に連結決算の概要ですが、スライド表示の通り大幅な減収となり、費用削減に努めるなど営業費の減少はあったものの、大きな損失を計上しました。
- まず収入面では、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引き続き極めて厳しい経営環境が続き、連結営業収益は前年を6,177億円下回り、3,378億円となりました。
- 営業費は、当社の費用の減少のほか、売上減少にともなう各社の売上原価の減少などにより、972億円の減少となりました。
- この結果営業損失は1,135億円、経常損失は1,507億円、親会社株主に帰属する四半期純損失は1,135億円となりました。
- 各セグメントの状況につきましては、
- 運輸業は、当社の運輸収入の減少等により、大幅な減収減益です。
- そのほかいずれのセグメントも減収減益ですが、ジェイアール東海高島屋の百貨店売上の減少、東海キヨスクの店舗売上の減少など流通業の影響が大きいほか、その他に含まれますジェイアール東海ホテルズの宿泊収入やジェイアール東海ツアーズの旅行商品収入の減少の影響も大きく表れています。

2021年3月期 第2四半期 実績 (単体)

8

(億円)

	2020年3月期 2Q累計 A	2021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)	7,512 (7,169)	2,217 (1,893)	△5,295 (△5,276)	新幹線△4,996、在来線△280
営業費	3,612	3,218	△394	
人件費	880	871	△8	退職給付費用の減
物件費	1,565	1,336	△228	
動力費	225	197	△27	車両キロの減
修繕費	430	413	△16	技術開発費の減
業務費	910	725	△184	発売手数料の減、広告宣伝費の減
租税公課	212	162	△49	事業税の減
減価償却費	953	846	△107	山梨リニア実験線等
営業損益	3,900	△1,000	△4,901	
経常損益	3,513	△1,396	△4,910	
四半期純損益	2,466	△982	△3,448	

- 次に、当社単体の決算についてご説明します。
- まず収入面ですが、運輸収入が対前年5,276億円の減少となったことなどから、営業収益は前年を5,295億円下回り、2,217億円となりました。
- 営業費につきましては、
- 人件費は、退職給付費用が減少したことなどにより、対前年8億円の減少となりました。
- 物件費は、車両キロの減少等に伴う動力費の減少、技術開発費の減少などによる修繕費の減少、当社の運輸収入の減少と連動した発売手数料の減少や、広告宣伝の見直しなどによる業務費の減少により、対前年228億円の減少となりました。
- 租税公課は、事業税の減少等により、対前年49億円の減少となりました。
- 減価償却費は、山梨リニア実験線の延伸投資に係る償却費の減少等により、対前年107億円の減少となりました。
- これらの結果、減収減益の決算となり、982億円の四半期純損失となりました。

- 現時点では、十分な手元資金を確保していることから、グループ会社も含め、当面の資金繰りについて懸念はない。
- 当社では、設備投資計画や債務償還計画等を考慮し、経済情勢、金融市場動向を踏まえた上で、必要な資金を安定的、機動的かつ低利に確保することを基本としている。
- 先行き不透明だが、今後とも十分な流動性を確保すべく適時適切に対応していく。

■現金及び現金同等物（2020年9月末時点）

・6,750億円

■資金調達の状況

- ・社債発行（2020年9月）： 1,000億円
- ・CP発行（2020年6月）： 1,000億円

■格付け

格付け機関名	格付け
格付投資情報センター（R&I）	AA（安定的）
日本格付研究所（JCR）	AAA（安定的）
スタンダード&プアーズ（S&P）	A+（安定的）
ムーディーズ	A1（ネガティブ）

- 最後に資金繰りの状況についてご説明します。
- 2020年9月末時点の現金及び現金同等物の残高は6,750億円となりました。十分な手元資金を確保していることから、グループ会社も含め、当面の資金繰りについて懸念はありません。
- 今年度に入ってから、新型コロナウイルスの影響による収入の減少が続いた場合の備えとして、6月に1,000億円のCPを発行、続いて9月に1,000億円の社債を発行しています。
- 先行きは不透明ですが、今後とも十分な流動性を確保すべく適時適切に対応するつもりです。

V. 2021年3月期 業績予想
VI. 中央新幹線計画の進捗



取締役
常務執行役員
総合企画本部長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2020年10月29日

○総合企画本部長の丹羽です。私からは、2021年3月期 通期業績予想と、中央新幹線計画の進捗についてご説明します。

2021年3月期 業績予想 (単体)

11

(億円)

	2020年3月期 実績 A	2021年3月期 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)
営業収益 (運輸収入)	14,369 (13,656)	5,820 (5,160)	△8,549 (△8,496)	40.5% (37.8%)
営業費	8,139	7,530	△609	92.5%
人件費	1,751	1,740	△11	99.4%
物件費	4,013	3,660	△353	91.2%
動力費	433	390	△43	90.0%
修繕費	1,561	1,440	△121	92.2%
業務費	2,019	1,830	△189	90.6%
租税公課	418	330	△88	78.8%
減価償却費	1,955	1,800	△155	92.0%
営業損益	6,230	△1,710	△7,940	-
経常損益	5,400	△2,470	△7,870	-
当期純損益	3,788	△1,870	△5,658	-

- まずは、今年度の通期業績予想についてです。
- 先ほど副社長の巢山から説明があったとおり、現在、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、鉄道等のご利用が大幅に減少していますが、不確定な要素も織り込みつつ、鉄道事業において、足もとのご利用状況が年末まで継続し、その後回復基調となると想定して見通しを算定しました。費用については、後ほどご説明するコスト削減の計画を今回の業績予想に反映しています。
- その結果、スライドに記載のとおり、単体では、営業収益5,820億円、営業損失1,710億円、経常損失2,470億円、当期純損失1,870億円を見込んでいます。

2021年3月期 業績予想（連結）

12

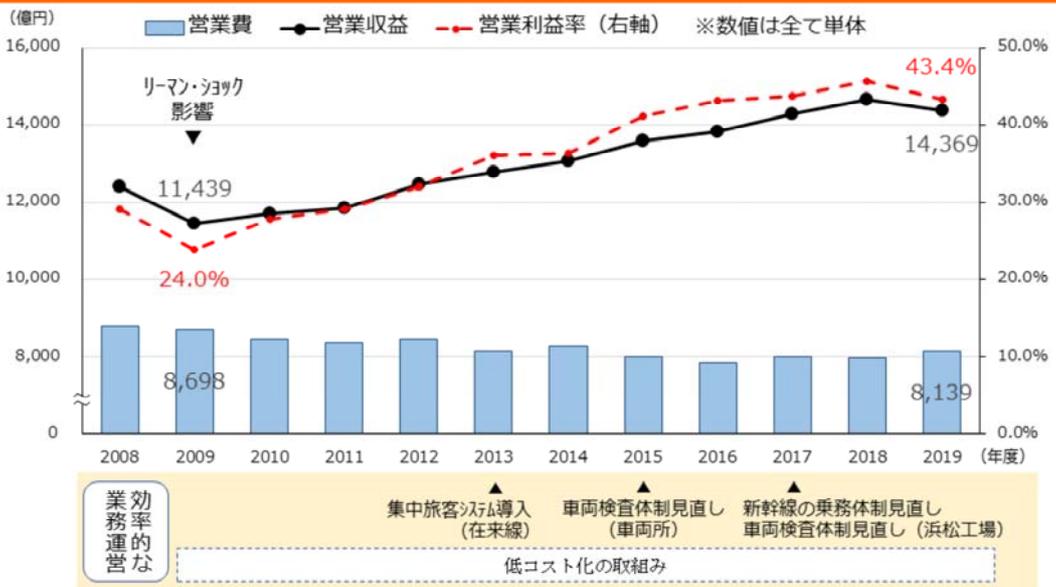
○グループ各社についてはJ R東海（単体）の収入想定を踏まえて算定

	2020年3月期 実績 A	2021年3月期 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)	(億円)
営業収益	18,446	8,630	△9,816	46.8%	
運輸業	14,312	5,730	△8,582	40.0%	
流通業	2,632	1,770	△862	67.2%	
不動産業	799	700	△99	87.5%	
その他	2,722	2,470	△252	90.7%	
営業費	11,884	10,480	△1,404	88.2%	
営業損益	6,561	△1,850	△8,411	-	
運輸業	6,176	△1,790	△7,966	-	
流通業	74	△130	△204	-	
不動産業	190	130	△60	68.4%	
その他	135	△40	△175	-	
経常損益	5,742	△2,580	△8,322	-	
親会社株主に帰属する 当期純損益	3,978	△1,920	△5,898	-	

※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。
※日本車両は、決算短信では「鉄道車両等製造業」セグメントに区分されますが、当資料では「その他」に含めています。

- 続いて、連結での業績予想ですが、グループ会社については当社単体の収入想定を踏まえて算定しました。
- 極めて厳しい経営環境が続く中、グループ全体でも、営業収益8,630億円と大幅な減収を見込んでいます。
- 費用削減に努めたことなどにより営業費の減少を見込むものの、営業損失1,850億円、経常損失2,580億円、親会社株主に帰属する当期純損失1,920億円と大きな損失を見込んでいます。

固定費圧縮の取組み



○当社では、これまで継続的に効率的な業務運営の構築に取り組んできた結果、収入が増える局面でも固定費を圧縮し、営業利益率を引き上げてきた。

○今後も、ICTの技術等を活用しながら、検査・保守の省力化などにより、さらに効率的で安全性の高い業務運営体制を構築していく。

- 続いて、当社における固定費圧縮の取組みについてご説明します。
- 当社としては、これまで継続的に効率的な業務運営の構築に取り組んできた結果、営業利益率の引き上げを実現してきました。鉄道事業は費用に占める固定費の割合が高いですが、当社では2008年のリーマンショックを機に、安全のレベルや業務の質を維持しつつ、将来にわたって低コストで効率的な業務運営とする取組みを進めており、2009年度以降、収益が再び増加する局面においても、費用の増加を抑えてきました。
- 今後も、ICTの技術等を活用しながら、検査・保守の省力化などにより、さらに効率的で安全性の高い業務運営体制を構築していきます。

今期のコスト削減の見通し

14

- 安全・安定輸送の確保や輸送サービスの提供に支障しない範囲でコスト削減に取り組み、通期で680億円のコスト削減を計画
- 当社単体で470億円（損益400億円・設備投資150億円 ※うち80億円は重複）グループで210億円を計画

(億円)

		削減額	概要
当社	損益	400	広告宣伝の見直し、会議・備品購入の抑制、不急な修繕の抑制・先送り
	設備投資	150 <small>付帯損益80含む</small>	不急な設備更新の抑制・先送り
グループ	損益	130	広告宣伝の見直し、業務委託の減、不急な修繕の抑制・先送り
	設備投資	80	不急な設備更新等の抑制・先送り
合計		680※ <small>付帯損益80を除外</small>	

※ 当社の設備投資には付帯損益を含むため、個別の積み上げは合計と一致しない

- 今期のコスト削減についてご説明します。
- 安全・安定輸送の確保や輸送サービスの提供に支障しないことを前提にコスト削減を徹底していく考えであり、設備投資も含めて当社単体で470億円、グループ会社で210億円、連結合計で680億円の削減を計画し、業績予想に反映しています。
- 当社単体については、損益では400億円の費用削減を計画しています。広告宣伝の見直しや、会議・備品購入の抑制等による削減のほか、安全・安定輸送に支障しない範囲での修繕の抑制やスケジュールの変更など、業務全般を幅広く見直すことで費用削減を徹底します。加えて設備投資については、当社は、鉄道事業者としての使命を将来にわたり果たすため中長期的な観点から設備投資を行っていく必要があり、概ね計画通り進めていく考えですが、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けていることも踏まえ、安全・安定輸送に支障しない範囲での工事の抑制・スケジュールの変更が可能なものについて順次取組みを進めており、150億円の削減を計画しています。
- グループ会社についても、コスト削減を徹底し、損益では130億円、設備投資では80億円の削減を計画しています。

○本体工事契約箇所（2020.9.30現在）



名古屋駅



南アルプストンネル（山梨工区）



品川駅



名城変電所



日吉トンネル（南垣外工区）



北品川非常口



シールドマシン

- 最後に、中央新幹線計画の状況についてご説明します。
- スライド上段の地図では、工事实施計画の認可を受けた品川・名古屋間の計画路線のうち、オレンジの線が山梨リニア実験線で、赤い部分が既に工事契約を締結した箇所を示しています。
- 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。
- 工事については、新たに山梨県内の高架橋等で本格的な工事に着手しました。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。

- 南アルプストンネル静岡工区においては、実質的に工事が進捗しない状態が続いており、品川・名古屋間の2027年の開業が難しい状況となっています。
- 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」に真摯に対応することにより、地域の不安を解消し、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。

《「リニア中央新幹線静岡工区有識者会議」について》

- ・ 科学的・工学的な議論を行うことを通して問題の解決を図るため、国土交通省が設置。
- ・ これまで静岡県とJR東海の間で行われてきた議論等を検証し、以下の特に大きな2つの論点について議論。
 - ①トンネル湧水の全量の大井川表流水への戻し方
 - ②トンネルによる大井川中下流域の地下水への影響
- ・ 4月27日の第1回会議から、これまで6回開催。

- 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。当該ヤード整備を6月中に開始するため、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。このような経緯により、2027年の開業は難しい状況となっています。
- こうした中、科学的・工学的な議論を行うことを通して問題の解決を図るため、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。これまで、会議は6回開催され、特に大きな水資源に関する2つの論点である「トンネル湧水の全量の大井川表流水への戻し方」及び「トンネルによる大井川中下流域の地下水への影響」について議論されています。
- なお、有識者会議で出された座長コメントは、国土交通省のホームページで公表されています。
- 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。
- 以上です。

本資料に記載されている将来の計画や予想数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の経営成績、業績等は、本資料の予想値と大きく異なる結果となる可能性があります。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争状況、法律や規制等の変更、自然災害等が挙げられます。

(参考) 運輸セグメント

(単位:億円)	2020.3 2Q実績	2021.3 2Q実績	対前年	2020.3 実績	2021.3 計画	対前年
営業収益	7,484	2,172	$\Delta 5,312$ 29.0%	14,312	5,730	$\Delta 8,582$ 40.0%
営業費	3,613	3,213	$\Delta 400$ 88.9%	8,136	7,520	$\Delta 616$ 92.4%
営業損益	3,871	$\Delta 1,040$	$\Delta 4,911$ -	6,176	$\Delta 1,790$	$\Delta 7,966$ -

2021.3 2Q実績 主な増減要因

- JR東海の運輸収入の減等により、減収減益。

2021.3計画 主な増減要因

- JR東海の運輸収入の減等により、減収減益。

(参考) 流通セグメント

(単位:億円)	2020.3 2Q実績	2021.3 2Q実績	対前年	2020.3 実績	2021.3 計画	対前年
営業収益	1,320	702	$\Delta 618$ 53.2%	2,632	1,770	$\Delta 862$ 67.2%
営業費	1,273	799	$\Delta 473$ 62.8%	2,558	1,900	$\Delta 658$ 74.3%
営業損益	46	$\Delta 97$	$\Delta 144$ -	74	$\Delta 130$	$\Delta 204$ -

2021.3 2Q実績 主な増減要因

- JR東海高島屋の百貨店の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。

2021.3計画 主な増減要因

- JR東海高島屋の百貨店の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。

(参考) 不動産セグメント

(単位:億円)	2020.3 2Q実績	2021.3 2Q実績	対前年	2020.3 実績	2021.3 計画	対前年
営業収益	402	334	$\Delta 67$ 83.1%	799	700	$\Delta 99$ 87.5%
営業費	289	267	$\Delta 21$ 92.4%	609	570	$\Delta 39$ 93.5%
営業損益	113	67	$\Delta 45$ 59.4%	190	130	$\Delta 60$ 68.4%

2021.3 2Q実績 主な増減要因

- 各地区における駅ビル収入の減等により、減収減益。

2021.3計画 主な増減要因

- 各地区における駅ビル収入の減等により、減収減益。

(参考) その他セグメント

(単位:億円)	2020.3			2021.3		
	2Q実績	2Q実績	対前年	実績	計画	対前年
営業収益	1,119	971	△147 86.8%	2,722	2,470	△252 90.7%
営業費	1,084	1,022	△62 94.3%	2,587	2,510	△77 97.0%
営業損益	35	△50	△85 -	135	△40	△175 -

2021.3 2Q実績 主な増減要因

- 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。

2021.3計画 主な増減要因

- 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。

※ 日本車両は、決算短信では「鉄道車両等製造業」セグメントに区分されますが、当資料では「その他」に含めています。

(参考) 主な子会社の実績、業績予想 (連結修正前)

○実績

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	20203 2Q実績	20213 2Q実績	前期比	20203 2Q実績	20213 2Q実績	前期比	20203 2Q実績	20213 2Q実績	前期比
JR東海高島屋	692	402	58.1%	22	△18	-	23	△17	-
JRセントラルビル	161	142	88.2%	26	16	61.5%	25	15	59.6%
JR東海ホテルズ*	128	40	31.7%	4	△44	-	5	△40	-
日本車両	448	444	99.2%	33	29	88.2%	34	31	91.3%
日本車両 四半期純利益							50	30	60.6%

○業績予想 (2020年10月28日現在)

	営業収益				営業損益				経常損益			
	20203 実績	20213 計画 (前回)	20213 計画 (今回)	前期比	20203 実績	20213 計画 (前回)	20213 計画 (今回)	前期比	20203 実績	20213 計画 (前回)	20213 計画 (今回)	前期比
JR東海高島屋	1,437	-	1,020	71.0%	45	-	△14	-	47	-	△12	-
JRセントラルビル	327	-	296	90.7%	40	-	20	50.9%	37	-	17	46.6%
JR東海ホテルズ*	249	-	118	47.5%	0	-	△76	-	2	-	△71	-
日本車両	927	940	950	102.5%	83	39	57	68.0%	85	41	60	70.3%
日本車両 四半期純利益									123	35	54	43.8%

(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
20/07	32	32	27	36	35	27	34	28	68
20/08	25	25	22	32	27	23	25	24	60
20/09	38	39	32	41	37	40	40	38	72
FY 2Q	32	32	27	36	33	30	33	30	67
FY 1H	24	24	20	28	26	21	24	23	57

◆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

・お盆期間 Summer 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
8/7~8/17	24	24	20	30	24	42

(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機群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 holiday seasons is based on the passenger ridership excluding commuter pass es.

(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
20/07	10,642	79.6
20/08	7,723	64.7
20/09	10,436	65.5

◆ホテル Hotels

名古屋マリオットアソシアホテル 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
20/07	29.7	-47.4	42.8	-52.8
20/08	37.6	-38.0	46.1	-51.0
20/09	49.2	-30.0	67.3	-26.4

(※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 shows 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ります。

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