

2021年3月期 第3四半期 決算説明会

東海旅客鉄道株式会社

2021年1月29日

2021年3月期 第3四半期 実績 (連結)

2

(億円)

	2020年3月期 3Q累計 A	2021年3月期 3Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益	14,480	6,030	△8,449	
運輸業	11,352	4,017	△7,334	(-)JR東海(運輸業)
流通業	1,996	1,211	△785	(-)JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	605	517	△87	(-)JR東海関西開発、JRセントラルビル
その他	1,709	1,608	△100	(-)JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
営業費	8,360	6,966	△1,393	
営業損益	6,119	△935	△7,055	
運輸業	5,812	△882	△6,694	(-)JR東海(運輸業)
流通業	71	△103	△174	(-)東海キヨスク、JR東海高島屋
不動産業	167	115	△52	(-)JRセントラルビル、 名古屋ステーション開発
その他	66	△42	△109	(-)JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
経常損益	5,556	△1,477	△7,034	
親会社株主に帰属する 四半期純損益	3,881	△1,114	△4,996	

※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。

- 最初に連結決算の概要についてご説明します。スライド表示の通り、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く中、大幅な減収となりました。こうした中、費用削減を強力に推進したことなどにより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、当社の運輸収入が新幹線、在来線ともに大きく減少した他、鉄道以外の事業においては、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行うなど、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幅に減収となりました。その結果、連結営業収益は前年を8,449億円下回り、6,030億円となりました。
- 営業費は、グループ全体でコスト削減に取り組み、昨年同期に対し16.7%となる1,393億円の減少となりましたが、それでも営業損失は935億円、経常損失は1,477億円、親会社株主に帰属する四半期純損失は1,114億円と大きな損失を計上しました。
- 各セグメントの状況につきまして、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。その他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、その他に含まれる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3四半期 実績 (単体)

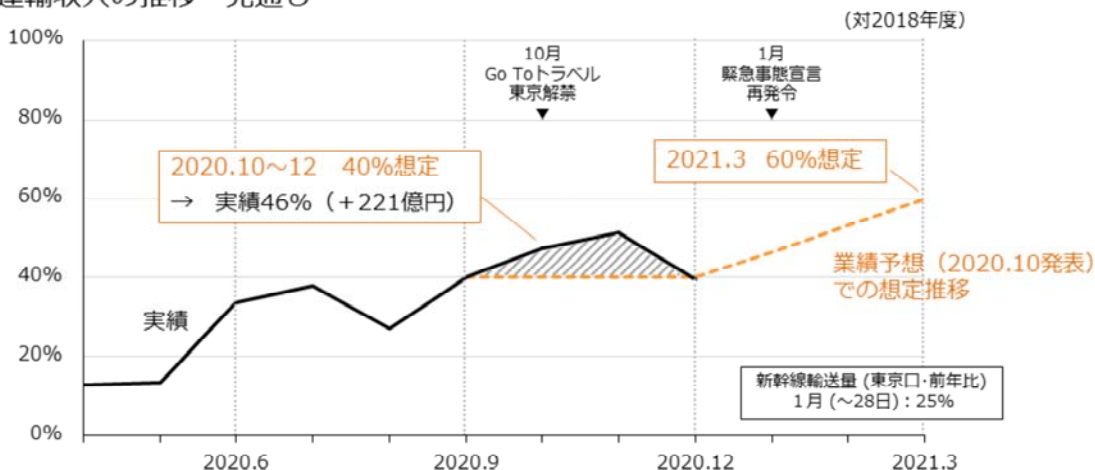
3

(億円)

	2020年3月期 3Q累計 A	2021年3月期 3Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	11,394 (10,874)	4,084 (3,590)	△7,310 (△7,284)	
営業費	5,540	4,907	△632	
人件費	1,324	1,255	△69	賞与の減、等
物件費	2,451	2,085	△366	
動力費	330	289	△40	車両走行キロの減、等
修繕費	744	669	△74	大規模改修、技術開発関連、等
業務費	1,377	1,125	△251	発売手数料の減、 広告宣伝費の減、等
租税公課	319	244	△75	事業税の減、等
減価償却費	1,444	1,322	△122	山梨リア実験線、 車両・地上設備、等
営業損益	5,854	△823	△6,677	
経常損益	5,277	△1,396	△6,674	
四半期純損益	3,704	△979	△4,683	

- 続いて、単体決算の概要についてご説明します。
- まず営業収益のうち運輸収入ですが、新型コロナウイルス感染症の影響により、前年同期に対し7,284億円の減となる3,590億円でした。
- 一方、営業費は4,907億円でした。これまで不断に取り組んできた効率化・低コスト化をより一層強化するとともに、安全・安定輸送に支障しないことを前提に更なるコスト削減を徹底した結果、前年同期に対し11.4%となる632億円の減となりました。
- 人件費については、賞与の減などもあり、前年同期に対し69億円の減となる1,255億円でした。
- 続いて、物件費の内訳ですが、動力費については、運転本数を減らしたこと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40億円の減となる289億円となりました。
- 修繕費ですが、前年同期に対し74億円の減となる669億円でした。昨年と比べ、在来線の次期特急車両などにかかる技術開発関連費用が減少したほか、今期のコスト削減の取組みとして、大規模改修工事などの修繕を一部抑制しました。
- 業務費については、運輸収入に連動する形で発売手数料等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251億円の減となる1,125億円となりました。
- 最後に、減価償却費は前年同期に対し122億円の減となる1,322億円でした。過去に行った山梨リア実験線の延伸投資にかかる償却負担などが減少したことに加え、その他の車両・地上設備にかかる償却費も減少しました。
- こうした取組みにより営業費は減少したものの、単体決算においても大きな営業損失を計上する結果となりました。

◆ 運輸収入の推移・見通し



◆ 新型コロナウイルス感染症の収入への影響

<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業収益 (単体) への影響： △7,310億円程度 ・ 営業収益 (連結) への影響： △8,420億円程度 	(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	△7,340億円程度	運輸収入の減、等
	流通業	△800億円程度	百貨店・店舗売上の減、等
	不動産業	△80億円程度	各地区における駅ビル収入の減、等
	その他	△190億円程度	宿泊収入や旅行商品収入の減、等

- 次に、新型コロナウイルスの影響を大きく受けている収入の状況についてご説明します。
- 収入の大宗を占める東海道新幹線について、10月1日から東京地区がGoToトラベルキャンペーンの対象となったこともあり、10月以降、旅行商品を中心にご利用に緩やかな回復がみられましたが、12月に入ると感染再拡大の影響を受け、お客様のご利用が再び減少しました。
- 10月に発表した業績予想の中では、運輸収入について、12月まで2018年度比40%の水準が継続すると見込みましたが、第3四半期の実績としては2018年度比46%で推移し、業績予想に対して221億円ほど上振れました。
- 一方、1月に入ってから緊急事態宣言の再発令もあり、ご利用が一段と減少しており、1月の東京口の断面輸送量は、28日までの実績で25%という厳しい状況となっています。
- 今後については、緊急事態宣言の再発令により想定よりも収益が減少することも考えられ、その点で懸念はありますが、今後の状況は不透明であり、第3四半期までに想定より上振れて推移したこと等も踏まえ、業績予想の見直しは行わないこととしました。なお、緊急事態宣言が解除され、感染が次第に収束し、経済が回復していく中で、ペースは不透明ながらもご利用は回復していくものと考えており、その認識に変わりはありません。
- なお、当第3四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、単体では7,310億円程度、連結では8,420億円程度と考えています。

コスト削減の取組み

5

○極めて厳しい経営環境が続く中、安全・安定輸送に支障しない範囲でコスト削減を強力に推進。

○3Q時点で損益として、連結合計で約410億円の削減を実施。

(当社単体で約300億円、グループ会社で約110億円)

(億円)

		通期 削減計画	3Q時点 削減額	概要
当 社	損益	400	300	賞与の減、大規模改修工事、 広告宣伝の見直し、動力費の減、等
	設備投資	150 付帯損益80含む	—	(期末決算で開示)
グ ル ー プ	損益	130	110	広告宣伝の見直し、賞与の減、 業務委託の減、等
	設備投資	80	—	(期末決算で開示)
合計		680 (※) 付帯損益80を除外	410	

※ 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

○最後に、コスト削減の取組みについてご説明します。

○新型コロナウイルスの影響を受けて極めて厳しい経営環境が続く中、当社としては、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おり、設備投資も含めて連結合計で680億円の削減を計画し、業績予想に反映しています。

○こうした取組みの結果、第3四半期時点で、もともと計画していた大規模改修工事など一部修繕の抑制・スケジュール変更、広告宣伝費の削減や動力費の減などに加え、賞与の支給月数の減など追加の削減にも取り組み、損益として単体で約300億円、グループ会社で約110億円、連結合計で約410億円のコスト削減を実施しました。

○なお、設備投資の実績は第3四半期時点では集計していないことから、設備投資抑制の取組みについては、期末決算の際にまとめてお伝えします。

○引き続き厳しい状況が続いていますが、感染拡大防止に取り組みながら、安全・安定輸送の確保を最優先に輸送機関としての使命を果たしていきます。また、感染収束後も見据え、サービスの一層の充実に取り組みとともに、業務執行全般にわたる効率化・低コスト化を一層強化し、経営体力の充実を図っていきます。

○説明は以上です。

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 3Q実績	2021.3 3Q実績	対前年	2020.3 実績	2021.3 計画	対前年
営業収益	11,352	4,017	$\Delta 7,334$ 35.4%	14,312	5,730	$\Delta 8,582$ 40.0%
営業費	5,539	4,899	$\Delta 640$ 88.4%	8,136	7,520	$\Delta 616$ 92.4%
営業損益	5,812	$\Delta 882$	$\Delta 6,694$ -	6,176	$\Delta 1,790$	$\Delta 7,966$ -

2021.3 3Q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 3Q実績	2021.3 3Q実績	対前年	2020.3 実績	2021.3 計画	対前年
営業収益	1,996	1,211	△785 60.7%	2,632	1,770	△862 67.2%
営業費	1,924	1,314	△610 68.3%	2,558	1,900	△658 74.3%
営業損益	71	△103	△174 -	74	△130	△204 -

2021.3 3Q実績 主な増減要因

- 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。

2021.3計画 主な増減要因

- 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。

(参考) 不動産セグメント

(単位:億円)	2020.3 3Q実績	2021.3 3Q実績	対前年	2020.3 実績	2021.3 計画	対前年
営業収益	605	517	$\Delta 87$ 85.5%	799	700	$\Delta 99$ 87.5%
営業費	437	402	$\Delta 35$ 91.9%	609	570	$\Delta 39$ 93.5%
営業損益	167	115	$\Delta 52$ 68.9%	190	130	$\Delta 60$ 68.4%

2021.3 3Q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 3Q実績	2021.3 3Q実績	対前年	2020.3 実績	2021.3 計画	対前年
営業収益	1,709	1,608	△100 94.1%	2,722	2,470	△252 90.7%
営業費	1,642	1,651	+9 100.6%	2,587	2,510	△77 97.0%
営業損益	66	△42	△109 -	135	△40	△175 -

2021.3 3Q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。

(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 3Q実績	20213 3Q実績	前期比	20203 3Q実績	20213 3Q実績	前期比	20203 3Q実績	20213 3Q実績	前期比
JR東海高島屋	1,045	704	67.3%	32	△16	-	34	△15	-
JRセントラルビル	242	221	91.3%	41	30	73.4%	39	28	71.9%
JR東海ホテルズ*	201	88	44.0%	11	△52	-	12	△47	-
日本車両	659	701	106.5%	49	42	85.6%	51	44	86.5%
日本車両 四半期純利益							81	41	50.6%

○業績予想 (2021年1月29日現在)

(億円)

	営業収益				営業損益				経常損益			
	20203 実績	20213 計画 (Q2時点)	20213 計画 (Q3時点)	Q3時点 Vs Q2時点	20203 実績	20213 計画 (Q2時点)	20213 計画 (Q3時点)	Q3時点 Vs Q2時点	20203 実績	20213 計画 (Q2時点)	20213 計画 (Q3時点)	Q3時点 Vs Q2時点
JR東海高島屋	1,437	1,020	1,020	変更なし	45	△14	△14	変更なし	47	△12	△12	変更なし
JRセントラルビル	327	296	296	変更なし	40	20	20	変更なし	37	17	17	変更なし
JR東海ホテルズ*	249	118	118	変更なし	0	△76	△76	変更なし	2	△71	△71	変更なし
日本車両	927	950	950	変更なし	83	57	57	変更なし	85	60	60	変更なし
日本車両 四半期純利益									123	54	54	変更なし

(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
20/10	46	47	37	49	44	48	48	49	79
20/11	50	52	42	48	50	50	54	54	72
20/12	39	39	34	42	39	37	39	45	70
FY 3Q	45	46	38	46	44	46	47	50	74
年度累計 FY Total	31	31	26	34	32	28	32	32	63

(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.

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 passes.

(参考) 輸送量の推移 (多客期利用状況)

◆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

・年末年始 Winter 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
12/25~1/5	32	33	27	33	35	53

(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.

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 passes.

(参考) 月次営業概況 (商業施設・ホテル)

◆商業施設

Commercial Facilities

ジュイブ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	売上高合計 2021年2月期 (百万円)	前年同月比 (%)
Period	Total Sales FY2020: 2020.3~2021.2 (Millions of Yen)	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
20/10	11,717	105.6
20/11	12,245	88.9
20/12	15,008	83.2

◆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	稼働率 (%)	前年同月比 増減	稼働率 (%)	前年同月比 増減
Period	Occupancy Rate	YoY Inc./Dec.	Occupancy Rate	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
20/10	70.1	-18.5	85.4	-10.0
20/11	71.4	-18.7	90.5	-6.3
20/12	53.0	-28.8	71.7	-20.5

(※1) 名古屋JRゲートタワーホテルは4月19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 19th 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ります。

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