

2022年3月期 第1四半期 決算説明会

東海旅客鉄道株式会社

2021年8月2日

目 次

I	2022年3月期第1四半期 決算実績等 …	3
II	ご利用状況と業績予想修正等 …	6
III	中央新幹線計画の状況 …	12

○経営管理部次長の岩崎です。本日はスライド表示のとおりの内容で、ご説明します。

I 2022年3月期第1四半期 決算実績等

損益計算書（連結）

4

(億円)

	2020年度 1Q累計 A (基準適用前)	2020年度 1Q累計 A' (基準適用後)	2021年度 1Q累計 B	増減 (B-A)	増減 (B-A')	主な増減要因 (B-A')
営業収益	1,287	1,165	1,806	518	640	
運輸業	798	799	1,357	558	557	(+)JR東海(運輸業)
流通業	252	120	220	△32	100	(+)JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	155	154	167	12	13	(+)JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	464	495	436	△28	△58	(-)日本車両
営業費	2,123	2,002	2,059	△64	56	
営業損益	△836	△837	△253	583	584	
運輸業	△757	△757	△238	518	518	(+)JR東海(運輸業)
流通業	△64	△65	△23	40	42	(+)JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	27	27	41	14	14	(+)JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	△33	△31	△28	5	2	(+)JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
経常損益	△1,014	△1,011	△401	612	609	
親会社株主に帰属 する四半期純損益	△726	△723	△284	442	438	

※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。
 ※A: 収益認識会計基準適用前、A': B: 収益認識会計基準適用後(A'は参考値)
 ※ジェイアール東海ホテルズ、ジェイアール東海ツアーズ、ジェイアール東海エージェンシーは、決算短信では「ホテル・サービス業」
 に含まれますが、当資料では「その他」に含まれます。

- 最初に連結決算の概要についてご説明します。スライド表示のとおり、当第1四半期は、昨年、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けたことの反動もあり、増収となりましたが、同感染症の影響が続かなか、依然として収益水準は低く、損失を計上しました。
- 収入面では、運輸業において、東海道新幹線・在来線ともに、お客様に安心してご利用いただけるよう感染拡大防止に取り組み、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ったほか、鉄道以外の事業においても、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、収益の確保に努めました。連結営業収益は前年を518億円上回り、1,806億円となりました。
- また、営業費について、グループ全体で費用削減に取り組んだものの、営業損失は253億円、経常損失は401億円、親会社株主に帰属する四半期純損失は284億円と、損失を計上しました。
- 次にセグメント別の状況についてご説明します。
- 運輸業については、当社の運輸収入の増等により増収となり、収支も改善しました。
- 流通業については、対前年で減収となっていますが、これは2021年度から収益認識会計基準が適用されたためです。2020年度の数値にも同基準を適用したA'列との比較のとおり、実態としてはジェイアール東海高島屋、東海キヨスクの売上の増等により増収となっており、収支も改善しています。
- 不動産業については、JRセントラルビルや東京ステーション開発等の各地区における駅ビル収入の増等により、増収増益となりました。
- その他については、日本車両等の売上減により減収となりましたが、ジェイアール東海ツアーズやジェイアール東海ホテルズの収益が回復したこともあり、収支は改善しました。

損益計算書（単体）

5

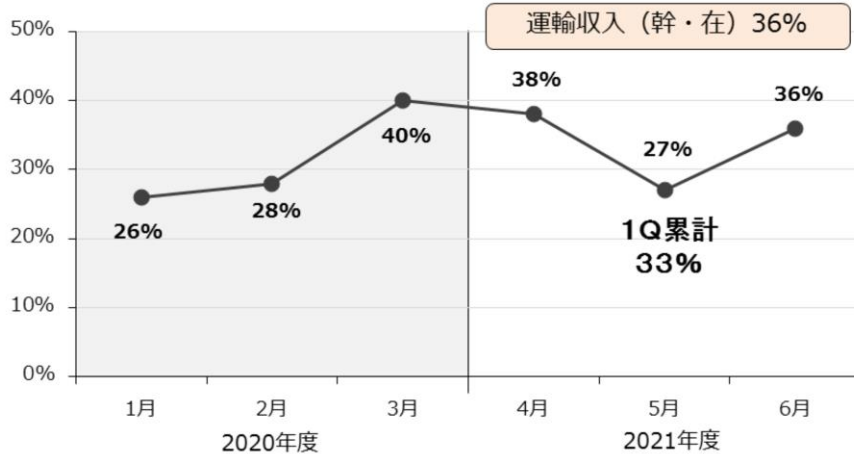
（億円）

	2020年度 1Q累計 A	2021年度 1Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	823 (663)	1,379 (1,225)	555 (561)	新幹線+519、在来線+42
営業費	1,558	1,597	39	
人件費	444	437	△7	退職給付費用の減、等
物件費	607	623	16	
動力費	90	87	△3	
修繕費	170	187	17	設備投資関連の増、等
業務費	345	348	2	
租税公課	91	91	△0	
減価償却費	415	445	30	車両、等
営業損益	△734	△218	515	
経常損益	△918	△382	536	
四半期純損益	△659	△263	396	

- 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、引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、当第1四半期の運輸収入は、前年同期に対して561億円の増となる1,225億円でした。なお、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2018年度との比較では、36%にとどまっています。
- 一方、営業費は、費用削減を進めた一方で、減価償却費の増加等もあり、前年同期に対し39億円増の1,597億円となりました。
- まず、人件費については、退職給付費用が減少したことなどにより、前年同期に対し7億円の減となる437億円でした。
- 続いて物件費ですが、東海道新幹線の大規模改修工事などの設備投資関連費用が増加したことなどにより、修繕費が前年同期に対し17億円増え、物件費全体でも16億円の増となる623億円でした。
- 最後に、減価償却費は前年同期に対し30億円の増となる445億円でした。これは新幹線の新型車両N700Sの投入を進めたことなどによります。
- これらの結果、単体決算においても、スライド表示のとおり、損失を計上しました。

Ⅱ ご利用状況と業績予想修正等

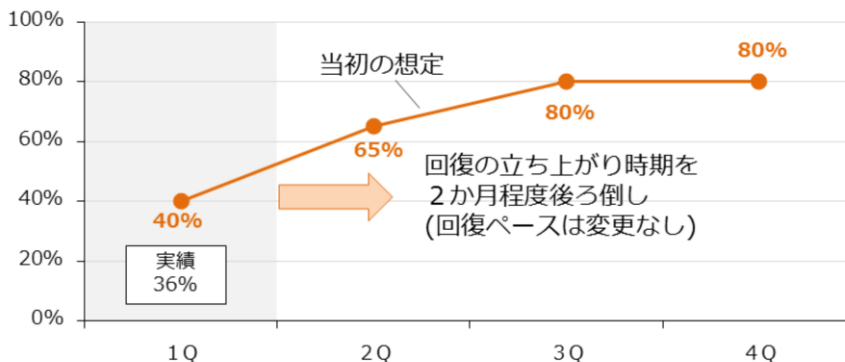
■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）



- 4/25～6/20の間、沿線地域で緊急事態宣言が発令されたこともあり、四半期を通して鉄道のご利用は低調に推移
- 第1四半期の運輸収入は2018年度比で36%と、当初の想定（40%）を下回る

- 次に、東海道新幹線のご利用状況と運輸収入についてご説明します。
- 4月25日から6月20日の間、沿線地域で緊急事態宣言が発令されたこともあり、東京口の断面輸送量は2018年度比で4月が38%、5月が27%、6月が36%、第1四半期を通して33%と低調に推移しました。在来線の第1四半期のご利用状況については、2018年度比で特急が30%、名古屋近郊が69%となっており、新幹線・在来線を合わせた運輸収入は36%となりました。
- 本年4月27日に示した業績予想の想定では、第1四半期の運輸収入は2018年度比で40%としており、運輸収入の額にして当初の想定を128億円下回る結果となっています。

■ 運輸収入の想定（2018年度比）



	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
当初想定	40%	65%	80%	80%	66%
見直し後	36%	45%	74%	80%	59%

- 足元において緊急事態宣言が発令されていることなどを踏まえ、当初想定より2か月程度回復の立ち上がり時期を後ろ倒し
- 回復ペースは変わらず、年末にかけて2018年度比80%まで回復していく想定

- 続いて、業績予想の修正についてご説明します。
- 前のスライドでもご説明したとおり、4月から6月にかけて沿線地域で緊急事態宣言が発令されたほか、7月12日に東京都を対象として宣言が再発令されるなどして、引き続き東海道新幹線を中心とした鉄道のご利用が低調となり、回復時期の遅れが見込まれることから、業績予想を見直すこととしました。
- 本年4月に公表した業績予想では、当社の収益の柱となる運輸収入について、第2四半期に65%、第3・第4四半期に80%まで回復していくと想定していました。
- 新しい予想では、回復ペースは当初の想定から変えず、回復の立ち上がり時期が当初より2か月程度遅れるものと想定しています。
- 見直し後の運輸収入の想定は、2018年度比で、第1四半期については実績を反映し36%、第2四半期が45%、第3四半期が74%、第4四半期が80%、通期で59%としています。

2022年3月期 業績予想（単体）の修正

9

■ 損益計算書

(億円)

	2020年度 実績 A	2021年度 前回予想 B	2021年度 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)	5,417 (4,761)	9,980 (9,280)	8,900 (8,200)	3,482 (3,438)	△1,080 (△1,080)
営業費	7,177	7,860	7,830	652	△30
人件費	1,607	1,730	1,730	122	—
物件費	3,427	3,810	3,790	362	△20
動力費	377	420	420	42	—
修繕費	1,429	1,480	1,480	50	—
業務費	1,620	1,910	1,890	269	△20
租税公課	328	380	370	41	△10
減価償却費	1,813	1,940	1,940	126	—
営業損益	△1,759	2,120	1,070	2,829	△1,050
経常損益	△2,566	1,390	340	2,906	△1,050
当期純損益	△2,023	870	120	2,143	△750

- 次に、業績予想修正の内容について、当社単体からご説明します。
- まず、運輸収入については、前のスライドでご説明した想定のもと、前回予想から1,080億円の減となる8,200億円、営業収益は8,900億円を見込みました。
- 一方、営業費については、業務費に含まれる発売手数料など、運輸収入に連動する要素を反映し、30億円の減となる7,830億円を見込んでいます。
- その結果、営業利益1,070億円、経常利益340億円、当期純利益120億円と、いずれも下方修正していますが、通期では黒字を確保する見込みです。

■ 損益計算書

(億円)

	2020年度 実績 A (基準適用前)	2020年度 実績 A' (基準適用後)	2021年度 前回予想 B	2021年度 今回予想 C	対 前年実績 (C-A)	対 前回予想 (C-B)
営業収益	8,235	7,400	12,340	11,150	2,914	△1,190
運輸業	5,330	5,332	9,900	8,820	3,489	△1,080
流通業	1,747	829	1,260	1,190	△557	△70
不動産業	691	691	750	750	58	—
その他	2,516	2,517	2,450	2,410	△106	△40
営業費	10,082	9,247	10,190	10,090	7	△100
営業損益	△1,847	△1,847	2,150	1,060	2,907	△1,090
運輸業	△1,833	△1,833	2,050	1,000	2,833	△1,050
流通業	△122	△122	△30	△50	72	△20
不動産業	130	130	150	150	19	—
その他	13	17	10	△10	△23	△20
経常損益	△2,620	△2,619	1,420	330	2,950	△1,090
親会社株主に帰属 する当期純損益	△2,015	△2,014	900	150	2,165	△750

※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。
 ※A: 収益認識会計基準適用前、A'・B・C: 収益認識会計基準適用後(A'は参考値)

- 続いて、連結の業績予想の内容についてご説明します。
- グループ会社においても、流通業や、その他に含まれるホテル業、旅行業を中心に新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、先ほどご説明した当社単体の運輸収入の見通しをベースに、各社の特情を踏まえて見込みを策定し、連結営業収益については前回予想から1,190億円の減となる1兆1,150億円を見込みました。
- 一方、営業費については、先ほどご説明した単体の30億円に加え、グループ各社における売上減に伴う原価の減少等を反映し、前回予想から100億円の減となる1兆90億円を見込んでいます。
- その結果、営業利益1,060億円、経常利益330億円、親会社株主に帰属する当期純利益150億円と、いずれも下方修正していますが、通期では黒字を確保する見込みです。

【収益拡大の取組み】

- 「場所を選ばず仕事をする」スタイルへの対応（試行）の準備
 駅：無料のビジネスコーナー、有料のボックス型テレワークブース等
 車内：PCのご利用等が気兼ねなくできる車両、無料Wi-Fiの増強等
 （準備が整い次第お知らせ、順次サービス開始）
- 「EXサービス」の拡充
 「EX-MaaS（仮称）」の開始に先立ち、沿線のホテルなど各種コンテンツを
 紹介するポータルサイトを開設（今秋予定）
- グループ事業の収益力強化
 市中における新規出店として、大名古屋ビル
 デンクへ「ジェイアール名古屋タカシマヤ
 ウオッチメゾン」を出店（7/27オープン）



ジェイアール名古屋タカシマヤ ウオッチメゾン

【コスト削減の取組み】

- 年初の計画の達成に向けて取組みを推進し、当第1四半期においては、
 単体で約60億円、グループ会社で約30億円の費用削減を実施
- 厳しい経営環境を踏まえ、期中においても更なるコスト削減に努める

- ただいま業績予想の下方修正について説明しましたが、厳しい経営環境下においても健全経営を堅持するべく、収益拡大とコスト削減に取り組んでいます。
- まず、収益拡大の取組みについては、昨年度の期末決算でも方針をご説明したとおり、「場所を選ばず仕事をする」スタイルに対応するための準備を進めています。駅では、一部の待合室への無料のビジネスコーナー設置や、駅コンコースへの有料のボックス型テレワークブース設置を検討しています。
- また、車内では一部の列車・号車を、パソコンのご利用などが気兼ねなくできる車両として設定するとともに、順次Wi-Fiを増強して車内における通信環境を整備することを検討しています。いずれも準備が整い次第お知らせし、順次サービスを開始していきます。
- さらに、EXサービスの拡充として、2023年夏を目途にサービス開始予定の「EX-MaaS（仮称）」に先立ち、今年の秋から、沿線の各種コンテンツをご紹介するポータルサイトを開設し、EXサービスの予約画面から閲覧することを可能とする予定です。
- 加えて、グループ事業の収益力強化に向け、市中における新規出店の取組み等を進めており、7月27日に大名古屋ビルデングへ「ジェイアール名古屋タカシマヤ ウオッチメゾン」の出店を行いました。
- コスト削減の取組みについては、年初の計画の達成に向けて取組みを推進し、第1四半期においては、単体で約60億円、グループ会社で約30億円の費用削減を実施しました。厳しい経営環境を踏まえ、期中においても更なるコスト削減に努めてまいります。
- また、ICTをフルに活用し、もっとも望ましい業務体制を構築する「業務改革」についても、鋭意進めています。

Ⅲ 中央新幹線計画の状況

【南アルプストンネル静岡工区】

- 実質的に工事が進捗しない状態が続いています。
- 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などにより、大井川流域の方々のご懸念の解消に努めています。

《「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。昨年4月27日の第1回会議から、計11回開催。
- ・ 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
- ・ 今後、有識者会議として、上記の論点を中間報告として取りまとめ予定。

【大深度区間のシールドトンネル工事】

- 施工管理を強化して安全に工事を実施するとともに、沿線の皆様に安心していただくための取組みを実施します。
- 工事における安全・安心等の取組みを沿線の皆様にご説明するとともに、掘削前に工事説明会を別途開催した上で、工事に着手する考えです。

- 最後に、中央新幹線計画の状況についてご説明します。
- 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います。
- 昨年4月に、国土交通省が「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」を設置し、「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」について議論が進められています。
- 当社は、この会議に真摯に対応することなどにより、大井川流域の方々のご懸念の解消に努めており、今年4月の第11回会議では、「大井川水資源問題に関する中間報告(案)」について議論されるなど、水資源についての議論は着実に進捗しています。
- また、昨年10月にNEXCO東日本による東京外かく環状道路の工事現場付近で陥没事故が発生し、その原因として、特殊な地盤条件となる区間において施工に課題があったことが報告されています。中央新幹線の都市部の地質については把握しており、特殊な地盤条件の全てに該当する箇所はないと考えています。掘削土量の管理の強化など、必要な対策を確実に実施しながら、安全に工事を進めていきます。工事にあたっては、シールドトンネル工事における安全・安心等の取組みを沿線の皆様にご説明するとともに、トンネル掘削前には、掘削に関する工事説明会を別途開催し、丁寧にご説明した上で工事に着手する考えです。
- この考えにもとづき、6月には、品川区・大田区・世田谷区の、中央新幹線計画路線周辺にお住まいの方を対象に「シールドトンネルにおける安全・安心等の取組みに関する説明会」を開催しました。
- 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 (億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2020年度 1Q実績	2021年度 1Q実績	前期比	2020年度 1Q実績	2021年度 1Q実績	前期比	2020年度 1Q実績	2021年度 1Q実績	前期比
JR東海高島屋 ^(※)	56	106	187.0%	△14	△2	13.3%	△14	△1	10.4%
JRセントラルビル	64	73	114.1%	2	10	440.4%	1	10	603.6%
JR東海ホテルズ [*]	11	27	234.2%	△25	△16	66.3%	△23	△14	62.1%
日本車両	245	183	74.6%	13	8	65.1%	14	10	70.5%

日本車両 四半期純利益 19 10 50.8%

○業績予想 (億円)

	営業収益				営業損益				経常損益			
	2020 年度 実績	2021 年度 計画 (前目)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2020 年度 実績	2021 年度 計画 (前目)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2020 年度 実績	2021 年度 計画 (前目)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回
JR東海高島屋 ^(※)	383	515	515	変更なし	△13	3	3	変更なし	△11	5	5	変更なし
JRセントラルビル	299	317	317	変更なし	28	32	32	変更なし	28	31	31	変更なし
JR東海ホテルズ [*]	114	171	156	91.3%	△73	△46	△59	127.4%	△70	△46	△59	127.5%
日本車両	979	910	910	変更なし	87	52	52	変更なし	90	53	53	変更なし

日本車両 当期純利益 83 48 48 変更なし

(※) JR東海高島屋のみ、収益認識会計基準適用による
収益への影響が大きいため、2020年度実績について
基準を適用した場合の参考値としている。

(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		
21/04	349 (38)	374 (38)	386 (32)	268 (42)	318 (39)	458 (36)	333 (35)	299 (33)	173 (75)
21/05	253 (27)	251 (26)	251 (24)	259 (35)	216 (27)	320 (26)	224 (24)	281 (26)	171 (61)
21/06	125 (36)	123 (36)	126 (32)	128 (42)	119 (36)	142 (37)	116 (35)	108 (31)	105 (70)
21/04-06	202 (33)	203 (33)	207 (29)	193 (40)	184 (34)	255 (32)	186 (31)	190 (30)	141 (69)

◆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
4/28~5/5	526 (32)	511 (32)	584 (29)	544 (35)	736 (35)	345 (51)

(※1)カッコ内は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2019年度との比較。

Note1: Numbers in parentheses are compared to FY2019 (before the decline due to the COVID-19 pandemic).

(※2)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。

Note2: The data of the Shinkansen and Express is based on the total passenger volume of each month at certain points.
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。

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 2022年2月期 (百万円) Total Sales FY2021: 2021.3~2022.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
21/03	13,990	147.5
21/04	10,591	383.3
21/05	8,479	210.0
21/06	9,867	88.9

◆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.
21/04	41.8	23.3	53.0	29.3
21/05	31.8	15.1	40.5	-
21/06	35.8	10.1	51.4	24.2

(※1) 名古屋JRゲートタワーホテルは前年4月13日から5月31日まで休業。

Note1: Nagoya JR Gate Tower Hotel was closed from April 13th to May 31st, 2020.

(※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.