

- I. 足もとの業績、今後の見通しの考え方
- II. 今後を見据えた取組み（進捗状況）
- III. 純資産・資金繰りの状況及び配当

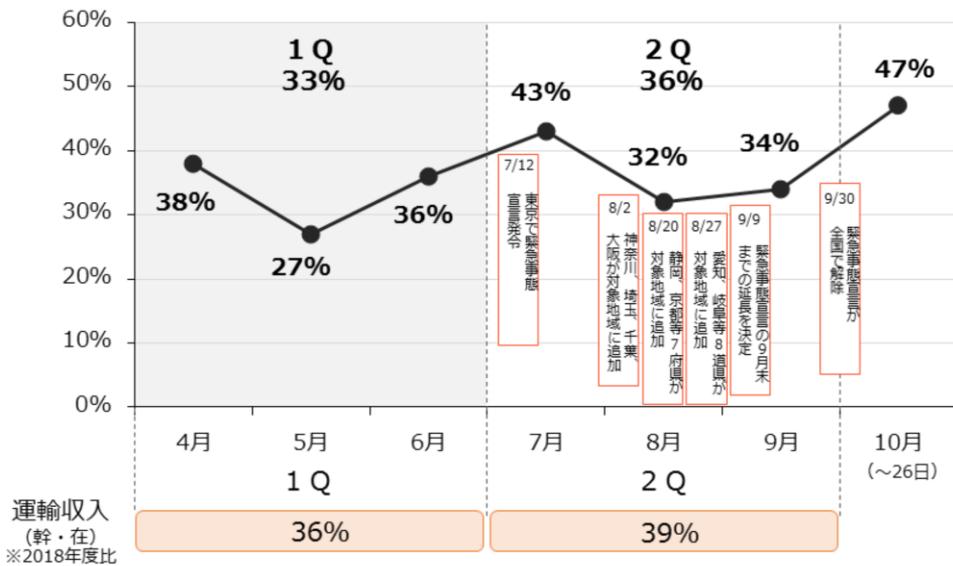


代表取締役  
副社長  
巢山 芳樹

東海旅客鉄道株式会社  
2021年10月28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の考え方、今後を見据えた取組みの進捗状況、純資産・資金繰りの状況及び配当についてご説明します。

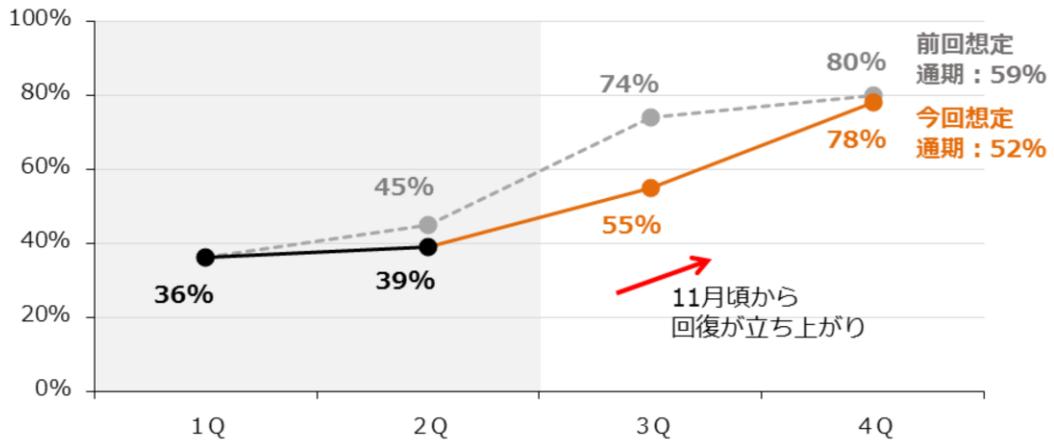
## ■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）



- 緊急事態宣言対象地域の拡大に伴い、ご利用は下降傾向に
- 第2四半期の運輸収入は2018年度比で39%と、想定（45%）を下回る

- まず、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。
- 6月20日に沿線地域で解除された緊急事態宣言ですが、7月に入るとすぐに東京で再発令され、その後対象地域を拡大しつつ、延長もされながら9月30日まで続きました。
- その影響もあり、東京口の断面輸送量は2018年度比で7月が43%、8月が32%、9月が34%、第2四半期の3か月間で36%と引き続き低調に推移しました。また、在来線の第2四半期3か月間のご利用状況については、2018年度比で特急が35%、名古屋近郊が69%となりました。
- その結果、本年7月30日にお示した業績予想の想定では、第2四半期3か月間の新幹線・在来線を合わせた運輸収入は2018年度比で45%としていましたが、同期間の運輸収入は2018年度比で39%となりました。これは、運輸収入の額にして前回予想の想定を209億円下回る結果となっています。
- なお、10月に入ってからの東海道新幹線の東京口断面輸送量は、全国で緊急事態宣言が解除されたこともあり、26日までで2018年度比47%と、9月と比べて増加しています。

## ■ 運輸収入の想定（2018年度比）



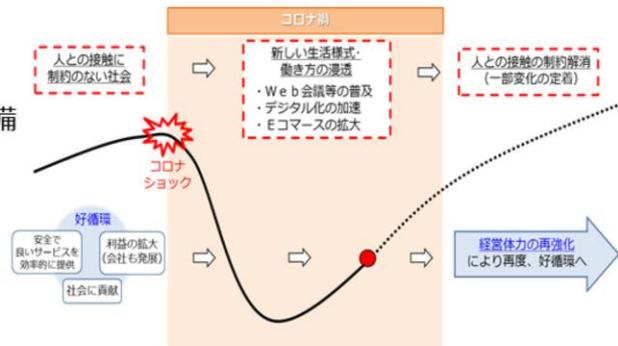
- 緊急事態宣言の発令期間が9月末まで延長されたことなどから、前回想定よりも運輸収入の回復の立ち上がり時期が遅れているため、業績予想を修正
- 回復の立ち上がり時期を11月頃とし、第4四半期に向けて回復していくと想定

- 続いて、足もとの状況等を踏まえた運輸収入の今後の見通しの考え方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、緊急事態宣言の発令期間が9月末まで延長されたことから、7月にお示した想定よりも運輸収入の回復の立ち上がり時期が遅れています。
- 7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45%、第3四半期に74%、第4四半期に80%まで回復していくと想定していました。
- 今回、その想定を見直し、ご利用の回復の立ち上がり時期をワクチンの希望者への接種が完了すると言われていた11月頃とし、その後、第4四半期に向けて2018年度比80%まで回復していくと見込んでいます。
- 見直し後の運輸収入の想定は、2018年度比で、第2四半期については実績を反映し39%、第3四半期が55%、第4四半期が78%、通期で52%としています。
- この想定に基づき、業績予想について修正しておりますので、後ほど詳しくご説明します。

コロナ禍で受けたダメージから回復し、将来にわたって社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化に取り組む

## 【収益拡大】

- コロナ禍で加速した変化への対応
  - ✓ 東海道新幹線のビジネス環境整備
  - ✓ 営業施策の展開
  - ✓ グループ事業の収益力強化

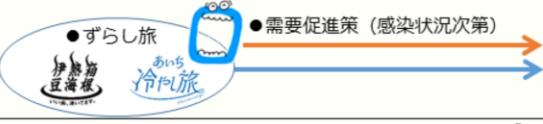


## 【コスト削減】

- 足もとでは、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
- 中長期的には、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」を進める

- 以上ご説明したように、厳しい経営環境が続いていますが、本年4月の決算説明会でもお話をしたように、当社は、コロナ禍で受けたダメージから回復し、将来にわたって社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化に取り組んでいます。
- まず、収益拡大に向けては、テレワークやWeb会議等の普及や、旅行予約のネットへの大幅なシフト、Eコマースの更なる拡大等のコロナ禍で加速した変化に対応をするべく、取組みを進めています。
- また、後ほど詳しくご説明しますが、足もとでは、厳しい経営環境を踏まえて、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しています。
- 加えて、中長期的には、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」を進めており、10～15年かけて新幹線・在来線にかかわる当社単体の定常的な費用の約1割にあたる800億円程度を削減することを目指しています。

# 収益拡大の取組み

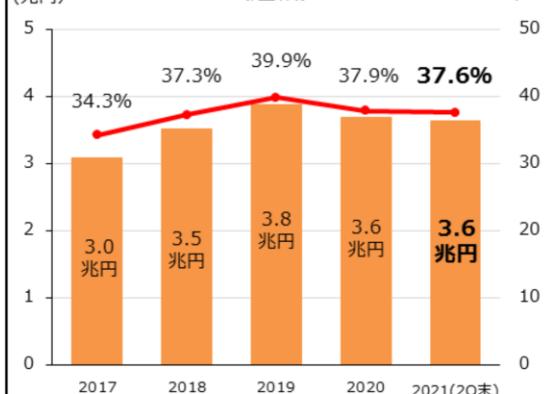
			1Q	2Q	3Q	4Q~2022年春
コロナ禍で加速した変化への対応	東海道新幹線のビジネス環境整備	車内	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「S Work車両」等</li> <li>●N700S<sup>レガ</sup>デビュー</li> </ul> 			
		駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅待合室改良</li> <li>●ワークスペース事業 (「EXPRESS WORK」)</li> </ul> 			
	営業施策 (EX-MaaS(仮称)/魅力的な商品)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ワーケーションプラン (新幹線×沿線ホテル)</li> <li>●EX 旅のコンテンツポータル</li> <li>●「推し旅アップデート」C P</li> <li>●需要促進策 (感染状況次第)</li> </ul> 				
グループ事業の収益力強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>●JR WATCH MAISON</li> <li>●ジェイアール名古屋タカシマヤ食料品売場</li> <li>●イオンモール岡崎</li> <li>●グループ共通E Cモール</li> </ul> 					

※第3四半期以降の施策は予定のため、状況により変更の可能性あり

- テレワークやWeb会議の普及、旅行予約のネットへの大幅なシフト等、コロナ禍で加速した変化に対応すべく各種施策を推進
- 今後需要の回復フェーズにおいては積極的な営業施策を実施し、需要促進を図る

- このうち収益拡大の取組みについては、現在、様々な施策を進めています。
- 例えば、場所を選ばない新しい働き方に応えるため、東海道新幹線のビジネス環境整備を進めています。
- 具体的には、この10月から、「のぞみ」の7号車について、モバイル端末等を気兼ねなく使用できる「S Work (エスワーク) 車両」として運用を始めているほか、N700Sの7号車及び8号車へ、容量等を強化した無料Wi-Fiサービスの導入を進めています。
- また、一部の駅においては、無料の半個室タイプのビジネスコーナーや、コンセントポールの設置といった待合室の改良も進めています。
- 今後は、12月上旬開始を目途に、一部の駅に「EXPRESS WORK (エクスプレスワーク)」と称したBOX型及びオフィス型の有料ワークスペース事業を展開し、東海道新幹線のご利用前後で、個室での作業や複数人での打ち合わせなどにご利用いただけるようにしていきます。
- また、感染拡大防止に十分注意しつつ、「定番」から時間、場所、旅先での移動手段や行動をずらした「ずらし旅」を引き続き展開するとともに、ご自身の「推し」に会いに行く旅、すなわち「推し旅」を、より楽しいものにアップデートしてご提案する「推し旅アップデート」キャンペーンを展開していきます。
- 加えて、現在構築中の「EX-MaaS」に先立ち、11月1日から、出張や旅行でご利用頂けるコンテンツを、ホテル、観光、交通サービス、ビジネスの4つのカテゴリに分けてご紹介する「EX 旅のコンテンツポータル」を、EXサービスの画面からリンクする形で開設します。
- さらに、今後、感染状況の落ち着き等に伴い、人々の移動需要が回復してくる段階においては、積極的な営業施策を実施して需要促進を図っていきます。
- グループ事業においても、収益力強化の取組みを進めており、鉄道旅客に依存しない収益も拡大すべく、ジェイアール名古屋タカシマヤウオッチメゾンの大名古屋ビルディングへの出店を7月に行ったほか、来年春には、同じくジェイアール名古屋タカシマヤの食料品売場のイオンモール岡崎への出店も計画しています。

純資産及び自己資本比率の推移  
(連結)



※グラフの横軸は年度表記、特に記載ないものは期末時点

<現金及び現金同等物> ※2021年9月末時点  
・7,103億円

<当期の資金調達の状況>

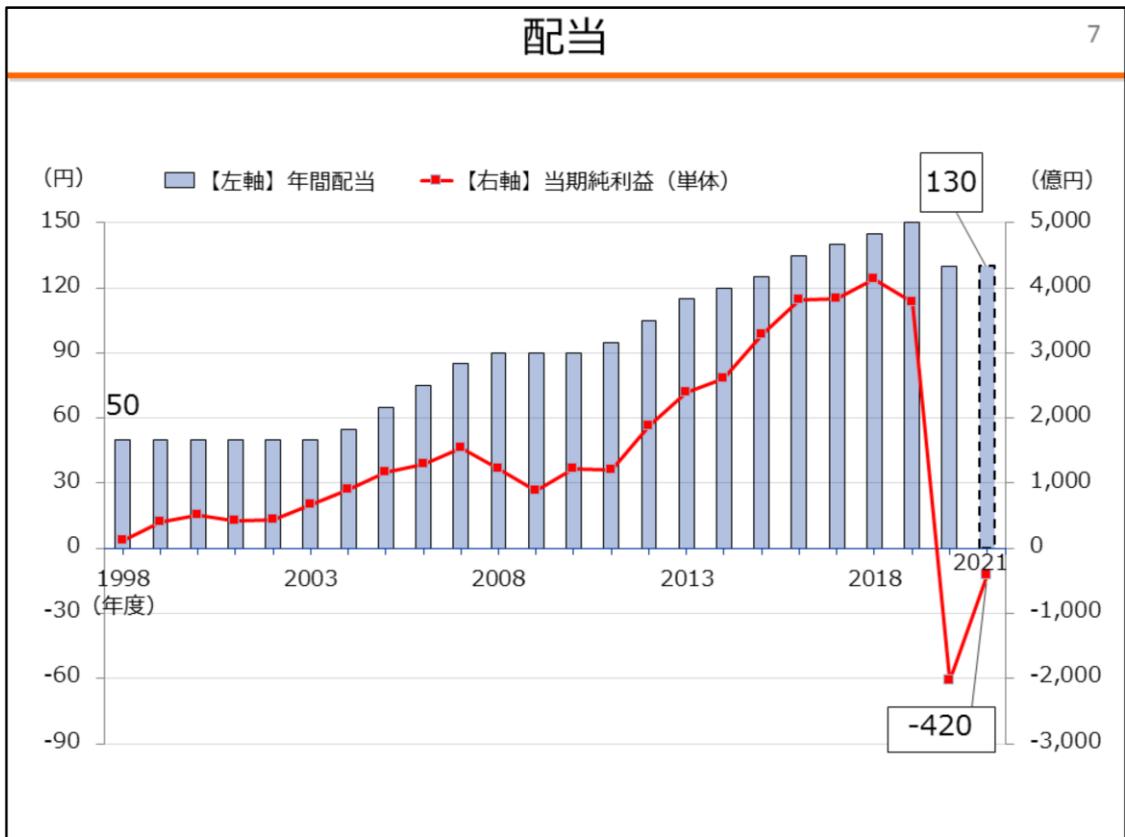
- ・社債発行(2021年9月): 200億円(35年、0.897%)
- ・CP発行(2021年9月): 2,000億円(9か月、0%程度)

<格付け>

格付け機関名	格付け
格付投資情報センター (R & I)	A A (安定的)
日本格付研究所 (J C R)	A A A (安定的)
スタンダード&プアーズ (S & P)	A + (ネガティブ)
ムーディーズ	A 2 (安定的)

- 純資産、自己資本比率、現金及び現金同等物のいずれも十分な水準
- 引き続き社債の発行・借入を基本に、必要に応じてCP発行も含めて資金調達を実施

- 次に、当社の純資産及び資金繰りの状況についてご説明します。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい経営環境が続いていますが、当社はこれまで順調に経営体力を蓄えてきたこともあり、純資産及び自己資本比率ともに、新型コロナウイルス感染症の影響が出る前の2018年度と同等の、十分な水準を確保しています。
- また、現金及び現金同等物についても、当第2四半期末で7,103億円と、十分な水準を確保しており、当面の資金繰りに問題はありません。
- なお、9月には、足もとの良好な金融市場動向を踏まえ、新型コロナウイルス感染症の影響による収入の減少が続いた場合の備えとして更なる流動性を確保するべく、社債及びコマーシャル・ペーパーによる調達を行いました。ご覧の通り、低利で調達することができています。
- 引き続き、資金調達については、社債の発行及び借入を基本に、必要に応じてコマーシャル・ペーパー発行も含めて実施していきます。



- 続いて、配当についてご説明します。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、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、業績見通しではありますが、お知らせしている配当予想通り、中間配当・期末配当予想ともに1株当たり65円とすることに変更はありません。
- 私からは以上です。

## IV. 2022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  
2021年10月28日

○財務部長の早川です。私からは、2022年3月期第2四半期の決算概要についてご説明します。

# 損益計算書（連結）

9

(億円)

	2020年度 2Q累計 A (基準適用前)	2020年度 2Q累計 A' (基準適用後)	2021年度 2Q累計 B	増減 (B-A)	増減 (B-A')	主な増減要因 (B-A')
営業収益	3,378	3,036	3,869	490	833	
運輸業	2,172	2,171	2,900	727	729	(+)JR東海(運輸業)
流通業	702	334	449	△252	115	(+)JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	334	333	356	21	22	(+)JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	971	1003	943	△28	△59	(-)日本車両
営業費	4,514	4,174	4,210	△304	35	
営業損益	△1,135	△1,138	△341	794	797	
運輸業	△1,040	△1,040	△325	714	714	(+)JR東海(運輸業)
流通業	△97	△99	△49	48	50	(+)JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	67	67	83	16	16	(+)JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	△50	△48	△41	8	6	(+)JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
経常損益	△1,507	△1,505	△670	836	834	
親会社株主に帰属 する四半期純損益	△1,135	△1,132	△444	691	688	

※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」  
 に含みますが、当資料では「その他」に含みます。

- 最初に、連結決算の概要についてご説明します。
- 連結の営業収益については、3,869億円と前年より改善しておりますが、引き続き低い水準となりました。コスト削減等にも努めましたが、各利益とも損失を計上する厳しい状況です。
- 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ましたが、引き続き厳しい収支状況です。
- 流通業については、対前年、増減B-A欄では252億円の減収となっておりますが、これは今年度から適用した収益認識会計基準により、ジェイアール東海高島屋で大きなマイナスの影響が生じているためです。前年数値にも同基準を適用し、ベースを合わせると、増減B-A'欄のとおり、実質的に収益増であり、収支も改善しています。
- 不動産業については、ジェイアール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の旅行商品収入やジェイアール東海ホテルズの宿泊収入の増等により、収支は昨年よりは改善しました。

# 損益計算書（単体）

10

（億円）

	2020年度 2Q累計 A	2021年度 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	2,217 (1,893)	2,946 (2,600)	729 (707)	新幹線+658、在来線+48
営業費	3,218	3,231	13	
人件費	871	799	△72	賞与引当金繰入の減、等
物件費	1,336	1,349	12	
動力費	197	187	△10	
修繕費	413	448	35	橋梁修繕の増、等
業務費	725	712	△13	
租税公課	162	175	12	
減価償却費	846	908	61	車両、等
営業損益	△1,000	△285	715	
経常損益	△1,396	△636	760	
四半期純損益	△982	△512	470	

- 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2四半期の運輸収入は、前年同期に対して707億円の増となる2,600億円でした。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、38%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13億円増の3,231億円となりました。
- まず、人件費については、賞与引当金繰入が減少したことなどにより、前年同期に対し72億円の減となる799億円でした。
- 続いて物件費ですが、当第2四半期においては橋梁修繕が増加したことなどにより、修繕費が前年同期に対し35億円増えた一方、動力費、業務費が減少し、物件費全体で12億円の増となる1,349億円でした。
- 減価償却費は前年同期に対し61億円の増となる908億円でした。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。
- 私からは以上です。

- V. 2022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  
2021年10月28日

- 総合企画本部長の丹羽です。私からは、2022年3月期の業績予想及び中央新幹線計画の進捗についてご説明します。

## 2022年3月期 業績予想（単体）の修正

12

## ■ 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)	8,900 (8,200)	7,950 (7,260)	2,532 (2,498)	△950 (△940)
営業費	7,177	7,830	7,570	392	△260
人件費	1,607	1,730	1,630	22	△100
物件費	3,427	3,790	3,650	222	△140
動力費	377	420	410	32	△10
修繕費	1,429	1,480	1,470	40	△10
業務費	1,620	1,890	1,770	149	△120
租税公課	328	370	360	31	△10
減価償却費	1,813	1,940	1,930	116	△10
営業損益	△1,759	1,070	380	2,139	△690
経常損益	△2,566	340	△350	2,216	△690
当期純損益	△2,023	120	△420	1,603	△540

- まず、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。
- 運輸収入については、先ほどご説明した今後の見通しの考え方に基づき、前回予想から940億円の減となる7,260億円とし、営業収益については7,950億円を見込みました。
- 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たことに加え、コスト削減により、同じく業務費に含まれる広告宣伝費や委託費の削減のほか、人件費に含まれる賞与について、現時点では未定であるものの、厳しい経営環境が続いていることを踏まえ、見込みにおいて昨年度実績並みに変更したことなどにより、260億円の減となる7,570億円を見込んでいます。
- その結果、営業利益380億円、経常損失350億円、当期純損失420億円と、いずれも下方修正しています。

# 2022年3月期 業績予想（連結）の修正

13

## ■ 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	11,150	10,080	1,844	△1,070
運輸業	5,330	5,332	8,820	7,860	2,529	△960
流通業	1,747	829	1,190	1,110	△637	△80
不動産業	691	691	750	730	38	△20
その他	2,516	2,517	2,410	2,370	△146	△40
営業費	10,082	9,247	10,090	9,710	△372	△380
営業損益	△1,847	△1,847	1,060	370	2,217	△690
運輸業	△1,833	△1,833	1,000	310	2,143	△690
流通業	△122	△122	△50	△50	72	—
不動産業	130	130	150	140	9	△10
その他	13	17	△10	△10	△23	—
経常損益	△2,620	△2,619	330	△330	2,290	△660
親会社株主に帰属 する当期純損益	△2,015	△2,014	150	△300	1,715	△450

※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、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、各社の個別の事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1,070億円の減となる1兆80億円を見込みました。
- 一方、営業費については、先ほどご説明した単体の260億円の減に加え、グループ各社においてもコスト削減を進めるほか、売上減に伴う原価の減少等を反映し、前回予想から380億円の減となる9,710億円を見込んでいます。
- その結果、営業利益370億円、経常損失330億円、親会社株主に帰属する当期純損失300億円と、いずれも下方修正しています。

- 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
- 第2四半期までで、設備投資を含め単体で約340億円、グループ会社と合わせて約450億円のコスト削減を実施
- 通期については、厳しい経営環境を踏まえてコスト削減計画を積み増し、設備投資を含め当社・グループ合わせて、昨年度並みの1,000億円のコスト削減を計画  
(億円)

		2020年度 実績	2021年度 計画 (年度初)	2021年度 計画 (今回)
当社	損益	630	300	500
	設備投資	200 付帯損益80 含む	400 付帯損益70 含む	430 付帯損益80 含む
グループ	損益	150	60	90
	設備投資	100	40	60
合計		1,000※ 付帯損益80 を除外	730※ 付帯損益70 を除外	1,000※ 付帯損益80 を除外

※ 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

- 次に、コスト削減の状況についてご説明します。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、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しています。
- 第2四半期までで、設備投資を含め単体で約340億円、グループ会社と合わせて約450億円のコスト削減を実施しています。
- 通期の計画については、年度初計画より270億円を積み増し、2020年度実績並みの1,000億円のコスト削減を計画しており、業績予想に反映しています。
- 引き続きコスト削減に努めていきます。

○本体工事契約箇所（2021.9.30現在）

※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。（学認番号 平25-044、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。



名古屋駅



南アルプストンネル（山梨工区）



品川駅



伊那山地トンネル（青木川工区）



山梨県内高架橋



神奈川県駅（仮称）



東百合丘非常口

- 最後に、中央新幹線計画の状況についてご説明します。
- スライド上段の地図では、工事実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。
- 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たほか、ターミナル駅、中間駅、山岳トンネル、都市部非常口、高架橋等で工事を着実に進めました。
- このうち、神奈川県東百合丘非常口では立坑本体が完成し、長野県伊那山地トンネル青木川工区では斜坑の掘削を完了し新たに本坑の掘削を開始しました。
- 引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しつつ、各種工事を着実に進めます。

## 【南アルプストンネル静岡工区】

- 9月18日に、大井川流域市町首長との意見交換会を開催しました。
- 9月26日に開催された国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」第12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、次回会議で取りまとめる方針が示されました。
- 引き続き、有識者会議に真摯に対応することや、大井川流域市町との意見交換を積み重ねることなどにより、流域の方々のご懸念の解消に努めます。

## 【首都圏及び中京圏の大深度区間のシールドトンネル工事】

- 6月から9月にかけて、各工区で「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。
- 加えて、第一首都圏トンネル北品川工区では、工事説明会を開催したうえで、本格的な掘進の前に安全・安心の取組みを実地で確認するためにシールドマシンを動かす「調査掘進」の作業を10月14日に開始しました。調査掘進での確認結果については同工区沿線の皆様にご説明し、その後、本格的な掘進に取りかかる予定です。

- 一方、南アルプストンネル静岡工区においては、引き続き実質的に工事が進捗しない状態が続いています。
- このような中、9月18日に大井川流域市町首長との意見交換会を開催し、流域市町の皆様から様々なご意見を伺いました。
- また、9月26日に開催された国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区有識者会議」第12回会議では、「大井川水資源問題に関する中間報告(案)」についての議論がなされ、次回会議で取りまとめる方針が示されるなど、水資源についての議論は着実に進捗しています。
- 引き続き、有識者会議に真摯に対応することや、大井川流域市町との意見交換を積み重ねることなどにより、流域の方々のご懸念の解消に努めます。
- また、首都圏及び中京圏の大深度区間のシールドトンネル工事については、6月から9月にかけて、各工区で「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、安全の取組みとしての施工管理の強化と、沿線の皆様に安心していただくための取組みとしての家屋調査の実施、振動・騒音への対策を説明しました。
- 加えて、第一首都圏トンネル北品川工区では、8月から9月にかけて工事説明会を開催したうえで、本格的な掘進の前に安全・安心の取組みを実地で確認するためにシールドマシンを動かす「調査掘進」の作業を10月14日に開始しました。調査掘進での確認結果については同工区沿線の皆様にご説明し、その後、本格的な掘進に取りかかる予定です。
- 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 2Q実績	2021年度 2Q実績	前期比	2020年度 2Q実績	2021年度 2Q実績	前期比	2020年度 2Q実績	2021年度 2Q実績	前期比
JR東海高島屋 <sup>(※)</sup>	158	209	132.5%	△18	△9	53.1%	△17	△8	50.6%
JRセントラルビル	142	151	106.1%	16	21	130.8%	15	21	141.3%
JR東海ホテルズ <sup>†</sup>	40	56	138.1%	△44	△34	77.3%	△40	△32	79.0%
日本車両	444	413	93.0%	29	25	85.5%	31	26	83.4%

日本車両 四半期純利益 30 22 75.6%

○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 (前回)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2020 年度 実績	2021 年度 計画 (前回)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2020 年度 実績	2021 年度 計画 (前回)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回
JR東海高島屋 <sup>(※)</sup>	383	515	500	96.9%	△13	3	3	119.2%	△11	5	5	112.0%
JRセントラルビル	299	317	312	98.3%	28	32	30	92.3%	28	31	28	92.8%
JR東海ホテルズ <sup>†</sup>	114	156	148	94.7%	△73	△59	△54	90.9%	△70	△59	△51	86.6%
日本車両	979	910	920	101.1%	87	52	59	113.5%	90	53	59	111.3%

日本車両 当期純利益 83 48 52 108.3%

(※) 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)
21/07	130 (43)	132 (44)	134 (38)	120 (44)	122 (43)	152 (43)	127 (45)	153 (59)	106 (76)
21/08	125 (32)	128 (32)	131 (28)	109 (34)	117 (32)	140 (31)	127 (32)	94 (25)	108 (63)
21/09	87 (34)	86 (34)	89 (29)	88 (38)	87 (32)	87 (37)	83 (33)	73 (30)	88 (67)
21/07-09	112 (36)	113 (36)	116 (32)	105 (38)	107 (35)	121 (37)	110 (36)	102 (35)	100 (69)
21/04-09	142 (35)	142 (35)	148 (30)	136 (39)	134 (35)	159 (35)	135 (34)	130 (33)	118 (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)

・ 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
8/6-8/17	139 (34)	142 (34)	153 (31)	118 (35)	113 (27)	137 (55)

(※1)カッコ内は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けず前の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。

在来線名古屋近郊は自動改札機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。

Note2: 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
21/07	12,395	116.4
21/08	8,917	116.0
21/09	9,548	91.5

## ◆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.
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
21/07	50.3	20.5	60.5	17.7
21/08	51.3	13.7	57.2	11.1
21/09	41.5	-7.7	54.7	-12.7

(※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ります。

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