

- I. 業績と今後の見通しについて
- II. 純資産・資金繰りの状況及び配当

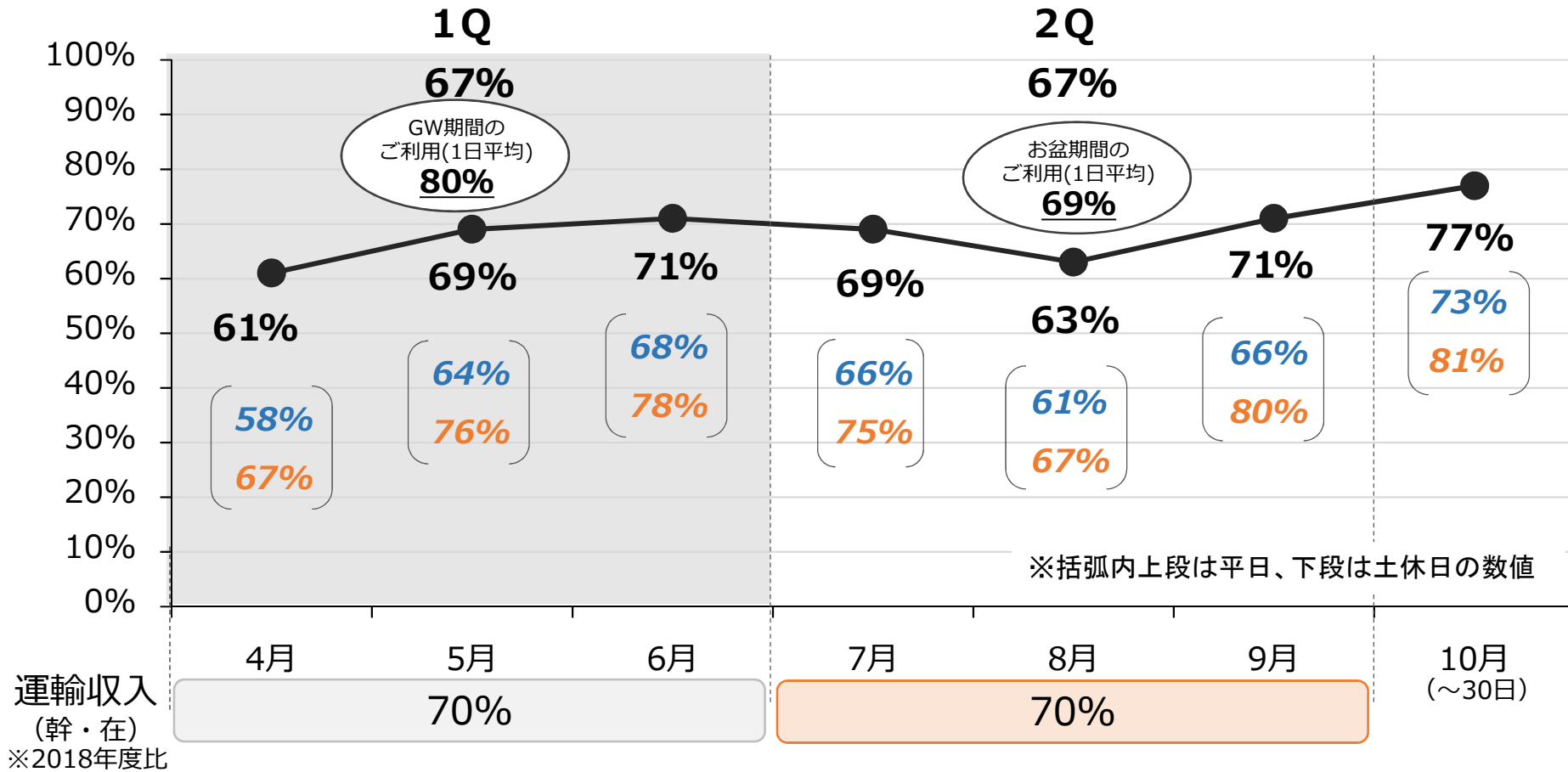


代表取締役
副社長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2022年11月1日

東海道新幹線のご利用状況と運輸収入

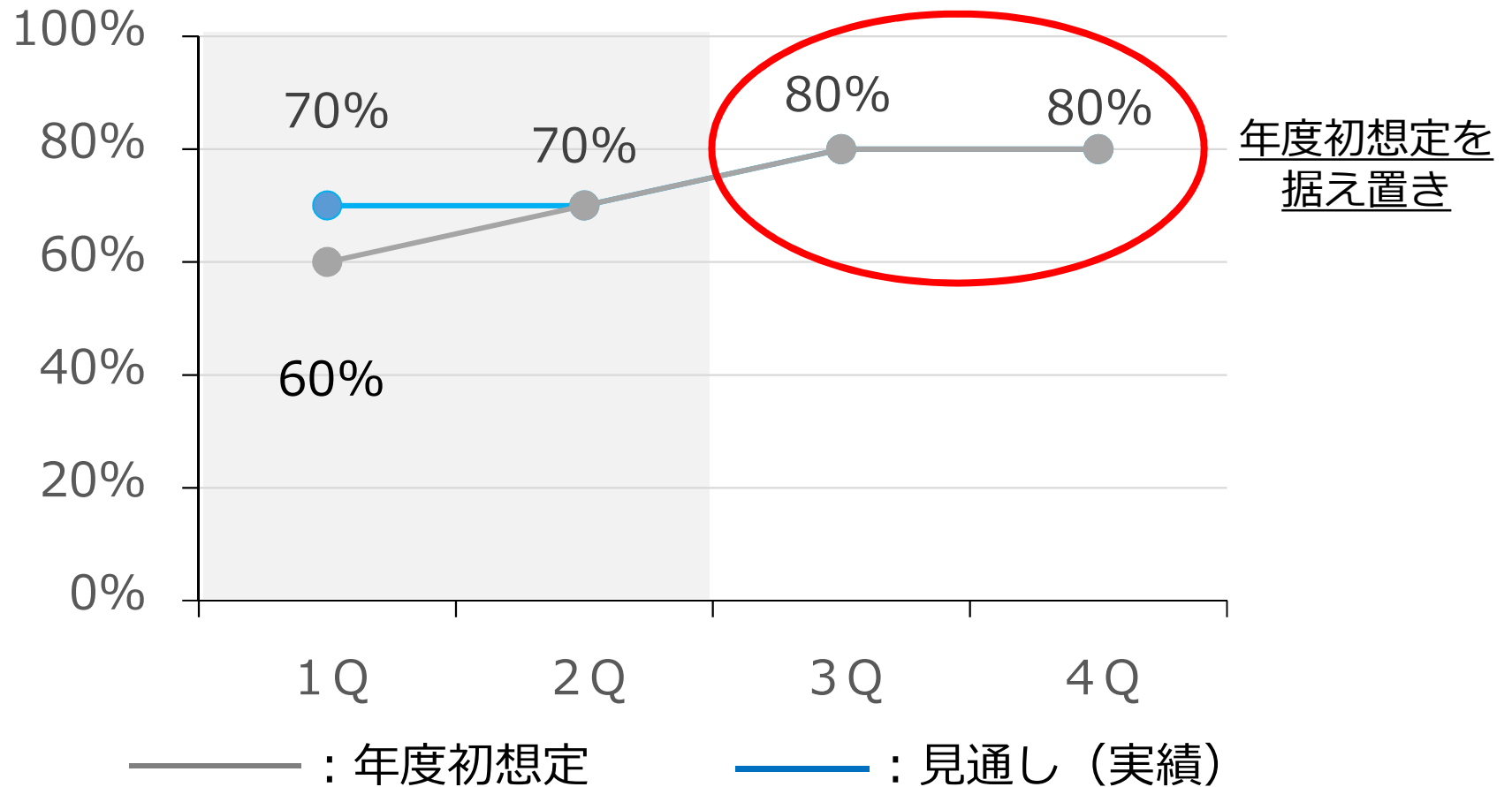
■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）



- 第2四半期のご利用について、夏場は新型コロナウイルスの感染再拡大があり、ご利用の回復ペースは足踏みしたものの、9月は緩やかに回復
特に土休日のご利用が回復を牽引
- この結果、第2四半期の運輸収入は、ほぼ想定（2018年度比70%）どおり
上半期を通しての運輸収入は想定を320億円上回った

今後の見通しについて

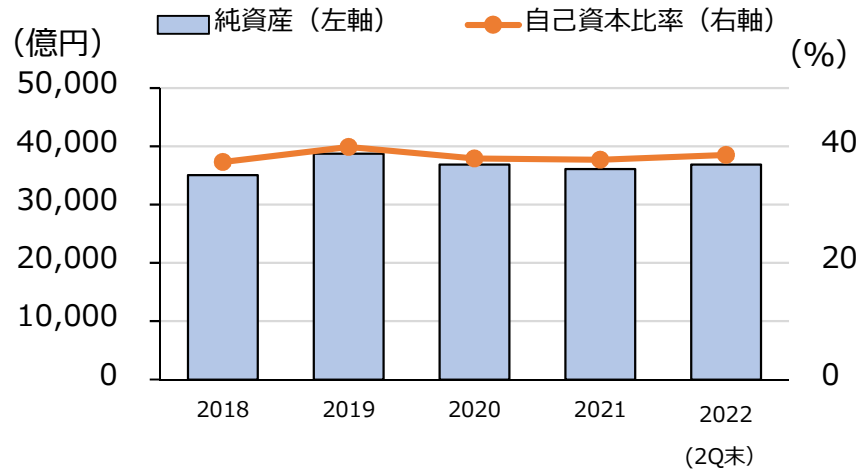
■ 運輸収入の想定（2018年度比）



- 第2四半期の運輸収入はほぼ想定どおりで落ち着き、足元のご利用は回復基調
- 新型コロナウイルス感染症の影響が残り、先行きが不透明であることから、下期の運輸収入の見通しは据え置き

純資産・資金繰りの状況、配当

■ 純資産及び自己資本比率の推移（連結） ■ 現金及び現金同等物の残高 ※2022年9月末時点



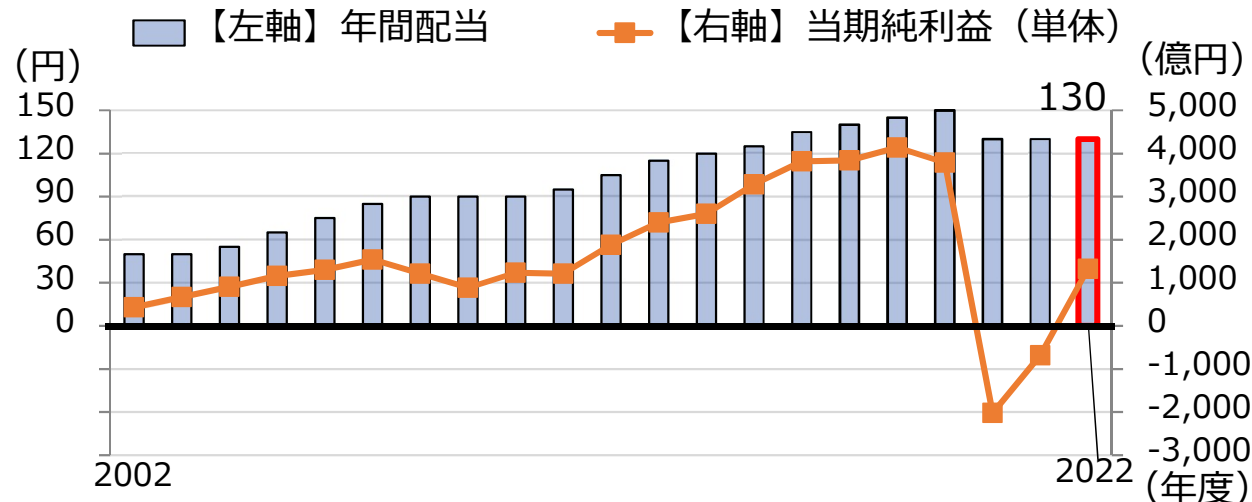
・ 7,056億円

<参考：格付け> ※昨年から変動なし

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、キャッシュとも十分な水準を確保

■ 配当について



安定配当を継続。中間配当は予想通り、期末配当予想は変更なし

Ⅲ. 2023年3月期 第2四半期 決算概要



執行役員
財務部長
井出 和史

東海旅客鉄道株式会社
2022年11月1日

損益計算書（連結）

6

（億円）

	2021年度 2Q累計 A	2022年度 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益	3,869	6,341	2,471	
運輸業	2,900	5,145	2,244	(+) JR東海(運輸業)
流通業	449	636	186	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク、JRCP
不動産業	356	373	17	(+) JRセントラルビル、東京ステーション開発、JR東海関西開発
その他	943	1,030	86	(+) JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
営業費	4,210	4,622	411	
営業損益	△341	1,719	2,060	
運輸業	△325	1,605	1,931	(+) JR東海(運輸業)
流通業	△49	26	75	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク、JRCP
不動産業	83	98	15	(+) 東京ステーション開発、JR東海関西開発
その他	△41	△4	37	(+) JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
経常損益	△670	1,362	2,033	
親会社株主に帰属する 四半期純損益	△444	969	1,414	

※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。

損益計算書（単体）

（億円）

	2021年度 2Q累計 A	2022年度 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	2,946 (2,600)	5,193 (4,830)	2,247 (2,230)	新幹線+2,140、在来線+89
営業費	3,231	3,544	313	
人件費	799	861	62	賞与引当金繰入の増等
物件費	1,349	1,508	158	
動力費	187	277	89	単価の増等
修繕費	448	400	△48	大規模改修の減等
業務費	712	830	117	発売手数料等の増等
租税公課	175	192	17	
減価償却費	908	981	73	新型車両の導入等
営業損益	△285	1,648	1,933	
経常損益	△636	1,284	1,920	
四半期純損益	△512	904	1,416	

- IV. 各種施策の推進について
- V. 2023年3月期業績予想
- VI. 中央新幹線計画の進捗について



専務執行役員
総合企画本部長
武田 健太郎


東海旅客鉄道株式会社
2022年11月1日

ビジネス環境整備の現況

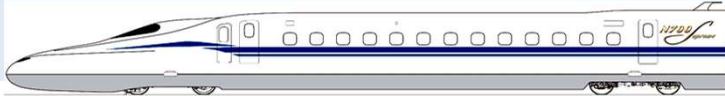

■ 輸送サービスのブラッシュアップ

東海道新幹線の乗車前後を通してシームレスに仕事ができるなど、お客様のワークスタイルに応じた移動時間をお過ごしいただけるよう、駅や車内のビジネス環境整備に取り組んでいます。


① S Work車両




② ビジネスブース




③ EXPRESS WORK-Booth




④ 駅待合室改良



⑤ EXPRESS WORK-Lounge

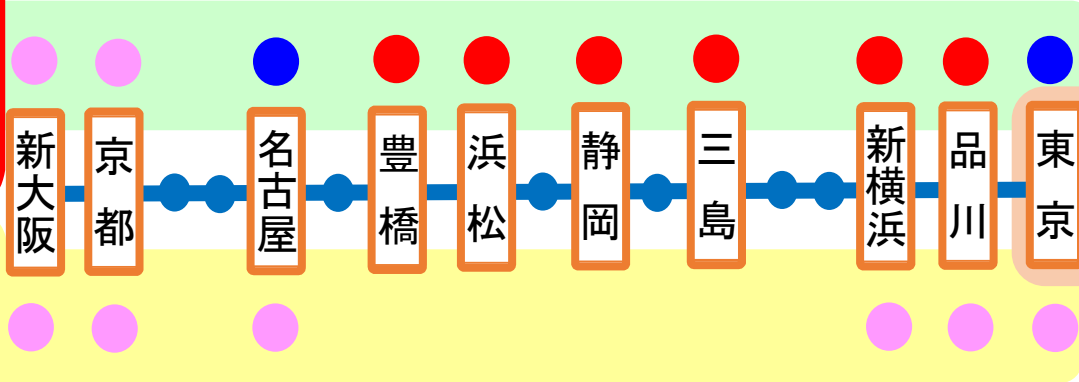


⑥ EXPRESS WORK-Office



※東京駅直上ビル内

● : 今回新設 ● : 今回増設 ● : 設置済



駅名	新設	増設	設置済
新大阪			●
京都			●
名古屋		●	●
豊橋	●		
浜松	●		
静岡	●		
三島	●		
新横浜	●		
品川	●		
東京		●	●

ご利用が堅調に伸びているため「EXPRESS WORK-Booth」を新設・増設

■ 特急「ひだ」へのHC85系投入

- ・ハイブリッド方式の新型特急車両「HC85系」を名古屋駅～高山駅間の特急「ひだ」で運転開始
- ・環境性能等に優れた技術に加えて、沿線地域の特色を生かした旅客サービスの充実等により、「日本鉄道大賞」を受賞



安全性・快適性

- ・エンジン数の削減等により、静粛性・乗り心地が向上

環境性能

- ・燃費が約35%向上、CO₂・NO_x等の排出ガスが減少

メンテナンス効率

- ・メンテナンス時の負荷が軽減、トータルコスト低減

次年度までに計64両新製し、特急「ひだ」や特急「南紀」に順次投入

2023年3月期 業績予想（単体）の修正

11

■ 損益計算書

（億円）

	2021年度 実績 A	2022年度 前回予想 B	2022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)	7,260 (6,572)	10,840 (10,130)	10,840 (10,130)	3,579 (3,557)	— (—)
営業費	7,273	8,070	8,190	916	120
人件費	1,597	1,730	1,720	122	△10
物件費	3,415	3,870	4,020	604	150
動力費	410	490	630	219	140
修繕費	1,348	1,450	1,440	91	△10
業務費	1,657	1,930	1,950	292	20
租税公課	352	400	400	47	—
減価償却費	1,907	2,070	2,050	142	△20
営業損益	△12	2,770	2,650	2,662	△120
経常損益	△740	2,040	1,930	2,670	△110
当期純損益	△681	1,390	1,320	2,001	△70

2023年3月期 業績予想（連結）の修正

12

■ 損益計算書

(億円)

	2021年度 実績 A	2022年度 前回予想 B	2022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	9,351	13,320	13,320	3,968	—
運輸業	7,176	10,740	10,740	3,563	—
流通業	1,027	1,370	1,370	342	—
不動産業	722	750	750	27	—
その他	2,344	2,510	2,480	135	△30
営業費	9,334	10,420	10,530	1,195	110
営業損益	17	2,900	2,790	2,772	△110
運輸業	△83	2,690	2,570	2,653	△120
流通業	△37	30	30	67	—
不動産業	149	150	140	△9	△10
その他	11	50	60	48	10
経常損益	△672	2,170	2,080	2,752	△90
親会社株主に帰属する 当期純損益	△519	1,460	1,410	1,929	△50

※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。

コスト削減

- 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210億円、グループ会社と合わせて約280億円のコスト削減を実施しており、年度初計画どおり着実にコストを削減

(億円)

		2021年度 実績	2022年度 計画
当社	損益	630	300
	設備投資	460 付帯損益80 含む	360 付帯損益120 含む
グループ	損益	150	70
	設備投資	120	50
合計		1,280※ 付帯損益80 を除外	660※ 付帯損益120 を除外

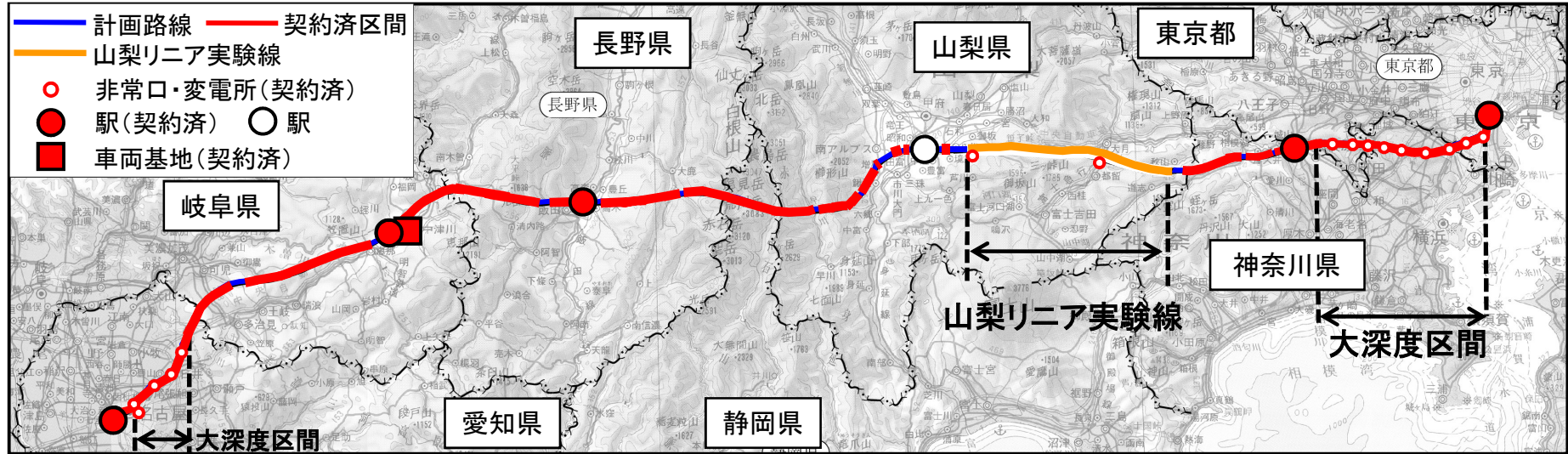
※ 当社の設備投資には付帯損益を含むため、個別の積み上げは合計と一致しない

中央新幹線計画の状況①

【本体工事契約箇所（2022.9.30現在）】

※本体工事契約区間等は概ねの位置を示したものです。

※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。（承認番号 平25情複、第310号）



第一中京圏トンネル（名城工区）
シールド掘進準備工



岐阜県駅（仮称）
ヤード全景



南アルプストンネル（長野工区）
本坑掘削工



山梨県内高架橋
上部工

中央新幹線計画の状況②

【南アルプストンネル静岡工区】

《大井川の水資源に関する取組み》

- 昨年12月、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」が取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえ、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量が大井川に戻す方策について、4月以降、静岡県等に説明しています。
- 7月より、大井川の水資源に関する今後の取組みや地域の方々へのご説明に活かすため、ご意見やご質問をお寄せいただく取組みを行っており、個別に回答しています。10月26日に、当社HP等にFAQとして公表しました。



パンフレット

《南アルプスの生態系等の環境保全》

- 6月から、国土交通省主催の有識者会議において議論が進められています。

【シールドトンネル工事】

《第一首都圏トンネル（北品川工区）》

- 調査掘進中に、掘進効率が上がらなかったことから、点検を実施し、8月9日に、その原因及び対策と、調査掘進の再開が遅れることを公表しました。今後、故障した設備を修繕するとともに、カッターヘッドの前面の状態を確認することにしており、現在は、付着した土を除去する作業等を進めています。調査掘進の再開は、2023年の前半を見込んでいます。

《第一中京圏トンネル（坂下西工区）》

- カッタービットの一部が損傷し、それらの修繕に加え、増設・形状強化などの対策を実施することで、調査掘進の開始までに時間を要することが判明したため、8月9日に、その旨を公表しました。現在、対策を実施しているところであり、2022年の秋から冬頃に調査掘進を開始できる見込みです。

Ⅶ. 最新の技術を活用した経営体力の再強化



代表取締役
副社長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2022年11月1日

○ 新幹線

■ 活用する技術
センシング
自動運転

・ 新幹線のすべての駅に可動柵を整備します

➤ ホーム上の安全度が高まります

・ 併せて半自動運転機能を導入し、運転士の業務を支援します


- 運転操縦の支援拡充により、運転士は駅発着時のホーム上の安全確認・ドアの開閉を行うとともに、異常時には列車の責任者として車掌、パーサー等を統轄して対処します
- 車掌は列車内で旅に不慣れなお客様などのサポート業務に注力し、また、巡回強化により車内セキュリティを向上させます



東海道新幹線全駅に
可動柵を整備

■ 半自動運転 (STO : GoA2) ※STO:Semi-automated Train Operation GoA:Grade of Automation

- ・ 運転士は先頭運転台に乗務
- ・ 運転士が手動で発車
- ・ 運転中の速度制御及び停車は自動化

自動化レベル (IEC(JIS)による定義)	乗務形態のイメージ ([]内は係員の主な作業)
GoA2 半自動運転 STO	 運転士[列車起動、緊急停止 操作、避難誘導等]

【参考】 鉄道の自動化レベル (国土交通省資料から抜粋・編集)

○ 在来線

■ 活用する技術
画像認識

・ 3両以上の一部編成で車両の側面にカメラを設置する等により、画像で安全を確認します

- 運転士が各車両等に設置したカメラの画像で確認する他、お客様のドアの挟まれや転落等を検知する画像認識技術活用の検討を進めています
- このような安全度を高める方策を検討しつつ、3両以上の編成にもワンマン運転を導入します

車側カメラ①～④使用のイメージ



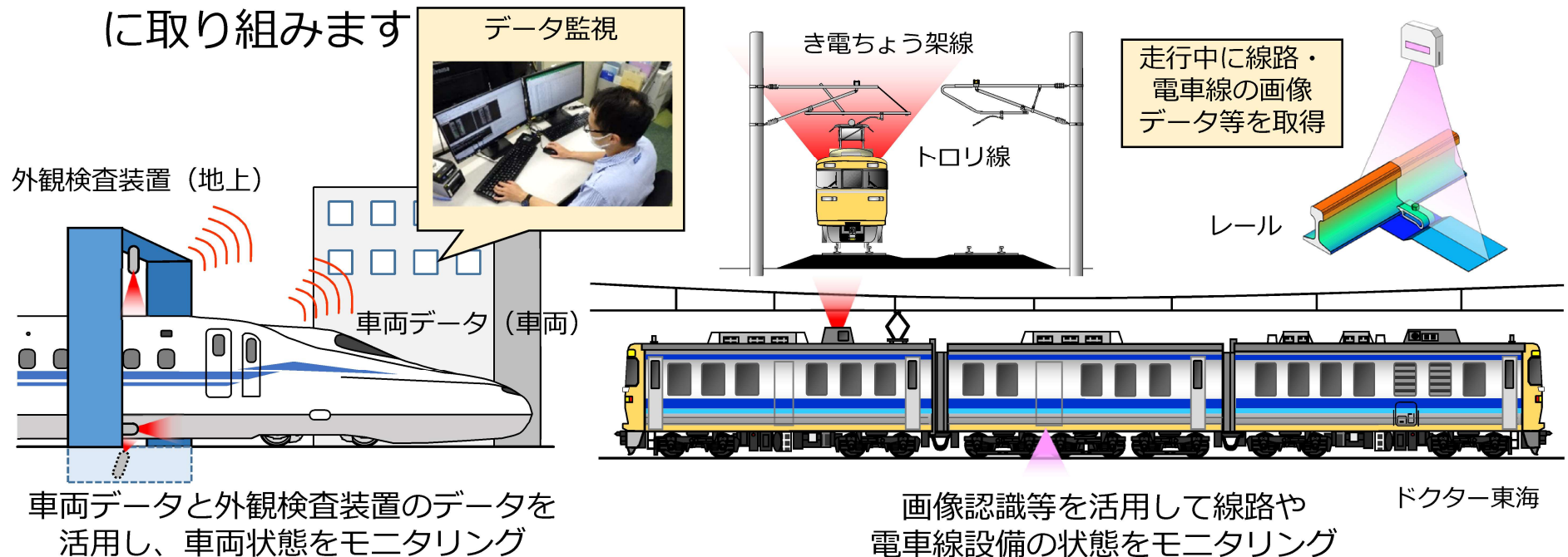
車側カメラ等の画像により、運転士が安全を確認

■活用する技術
センシング、画像認識、
ビッグデータ解析 等

○最新技術を活用して、安全性・安定性を向上

・状態監視、画像認識等の活用により、検査・修繕の質を向上します

- 人手や目視による検査を状態監視や画像認識を活用した診断等へ転換し、検査・修繕結果の入力等のシステム化を進め、信頼性・効率性を高めます
- 車両、線路設備、電気設備等の状態を取得したデータにより常に監視し、故障前に修繕を行うことで車両・設備を健全な状態に保ち、故障・列車遅延等の発生も減らします
- 社員はデータ分析を通じた検証等を通じ、検査・修繕の質のさらなる改善に取り組みます



○新幹線・在来線ともにチケットレスでスムーズに

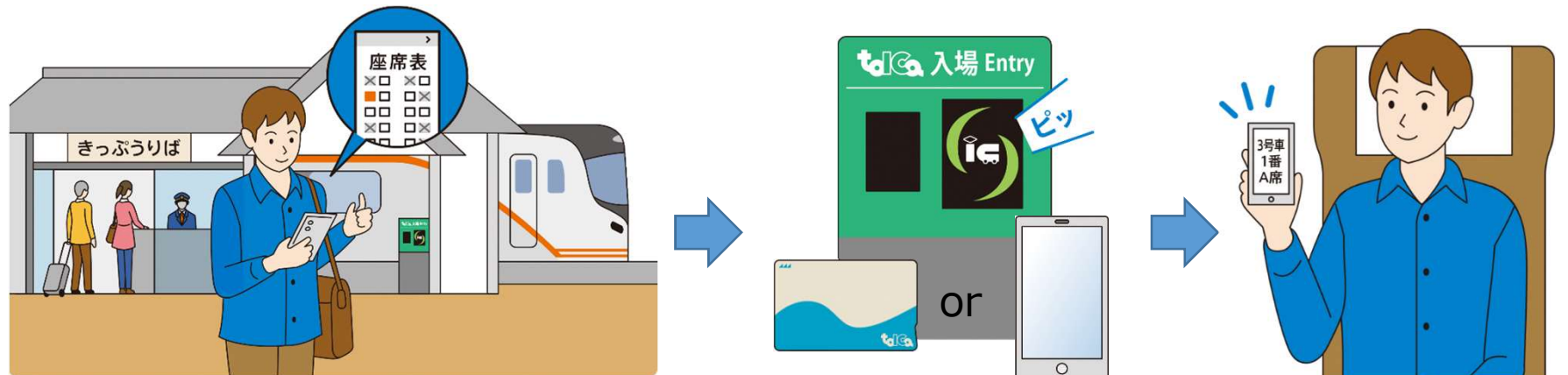
■活用する技術
チケットレス

・TOICA利用エリアを全線に拡大します

- 駅で事前にきっぷをお買い求めいただくことなく、交通系ICカードで当社の全線をご利用いただけるよう、順次サービスを拡充します

・ネット予約・チケットレス化を拡大します

- 指定席の予約や定期券の購入も、お客様のスマートフォン等で、いつでもどこでもお買い求めいただけるサービスを整備します
- 在来線特急でも、駅の窓口に立ち寄らず、チケットレスでご乗車いただけるようにします



指定席をスマホで予約

乗車券はICで

特急券はスマホで

これからの在来線特急のご利用イメージ

■活用する技術
データ伝送

○ 駅ではお客様とのコミュニケーション手段を充実

- ・ **テレビ電話などを活用し、駅でのご案内、きっぷ購入等の機会を拡大します**
 - 「サポートつき指定席券売機」や「集中旅客サービスシステム」など、遠隔でのご案内サービスを拡充し、きっぷ購入時のサポートも充実します
 - 早朝・深夜時間帯などでもきっぷが購入可能となる駅を拡大します
 - これにより、駅係員の配置は、ご利用実態にあわせて適正な形とします



テレビ電話等でご案内可能な券売機を拡大



係員は対面でのご案内が必要な業務等に注力

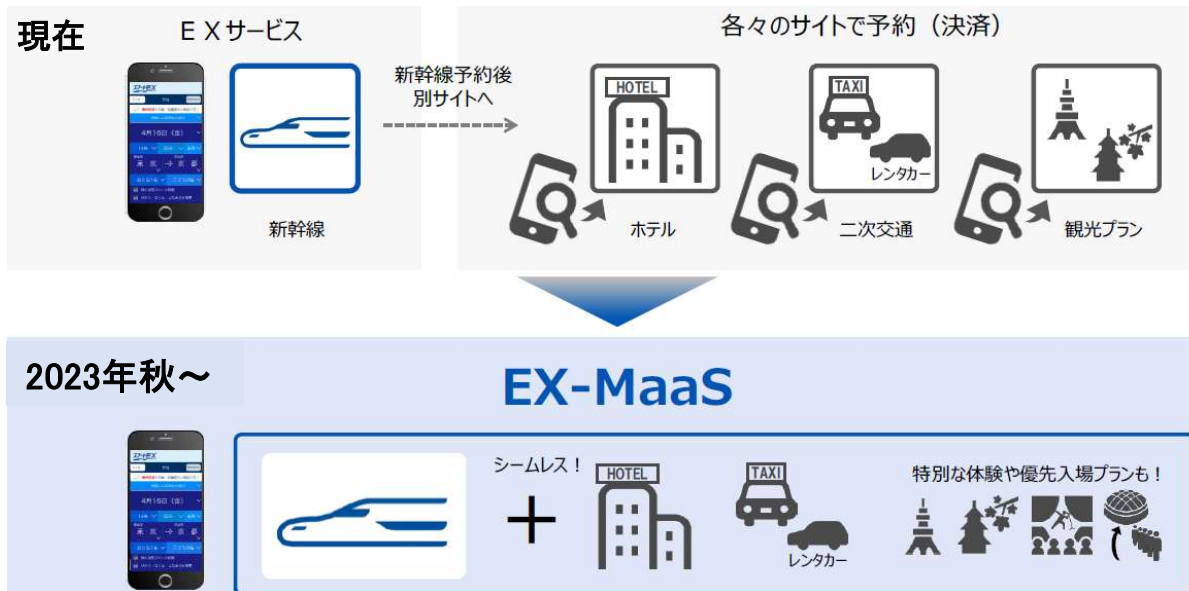


○出張や旅行をより便利にご利用いただけるように

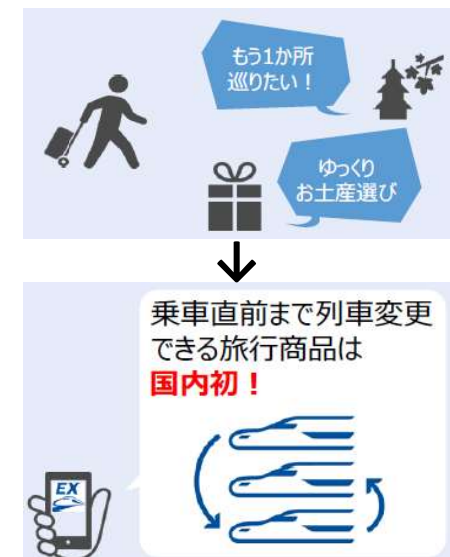
■活用する技術
EX-MaaS

・2023年秋開始に向け、「EX-MaaS（仮称）」の準備を進めています

- 新幹線と、ホテルや旅先での交通手段、観光プランなどのご旅行全体をシームレスに予約・決済できる「EX-MaaS（仮称）」を、2023年秋に開始。コンテンツの充実に加え、ご旅行全体の予約・決済がより便利に
- 新幹線とホテルや観光プラン等を自由に組み合わせることができる他、国内で初めて乗車直前まで列車変更ができるお得なパッケージ型商品「EXダイナミックパッケージ（仮称）」も同時期に提供開始



「EX-MaaS（仮称）」でのご旅行全体の予約・決済（一部を除く）がシームレスに



「EXダイナミックパッケージ（仮称）」で乗車直前まで列車変更が可能に

○ 多様なニーズに応じた高付加価値サービスの提供

・ 新幹線の新たな座席のあり方を検討します

- 移動時間を一層快適にお過ごしいただけるようなグリーン車の上級クラス座席や、ビジネス環境を一層高めた座席の設定などを検討します

・ 駅や新幹線車内のビジネス環境整備を推進します

- 駅ワークスペース「EXPRESS WORK」や車内「ビジネスブース」のように、乗車前後を通じシームレスに仕事ができる環境をさらに充実させます

・ 新幹線車内の新しい使い方を提供します

- 団体様向けに、新幹線車両を貸し切り、オリジナルの車内装飾や車内放送、モニタ等の機材の貸し出しなどにより、車内でオリジナルイベント等を実施できる新たなサービスを提供します



ビジネスブース
(N700Sの一部編成に試験導入)

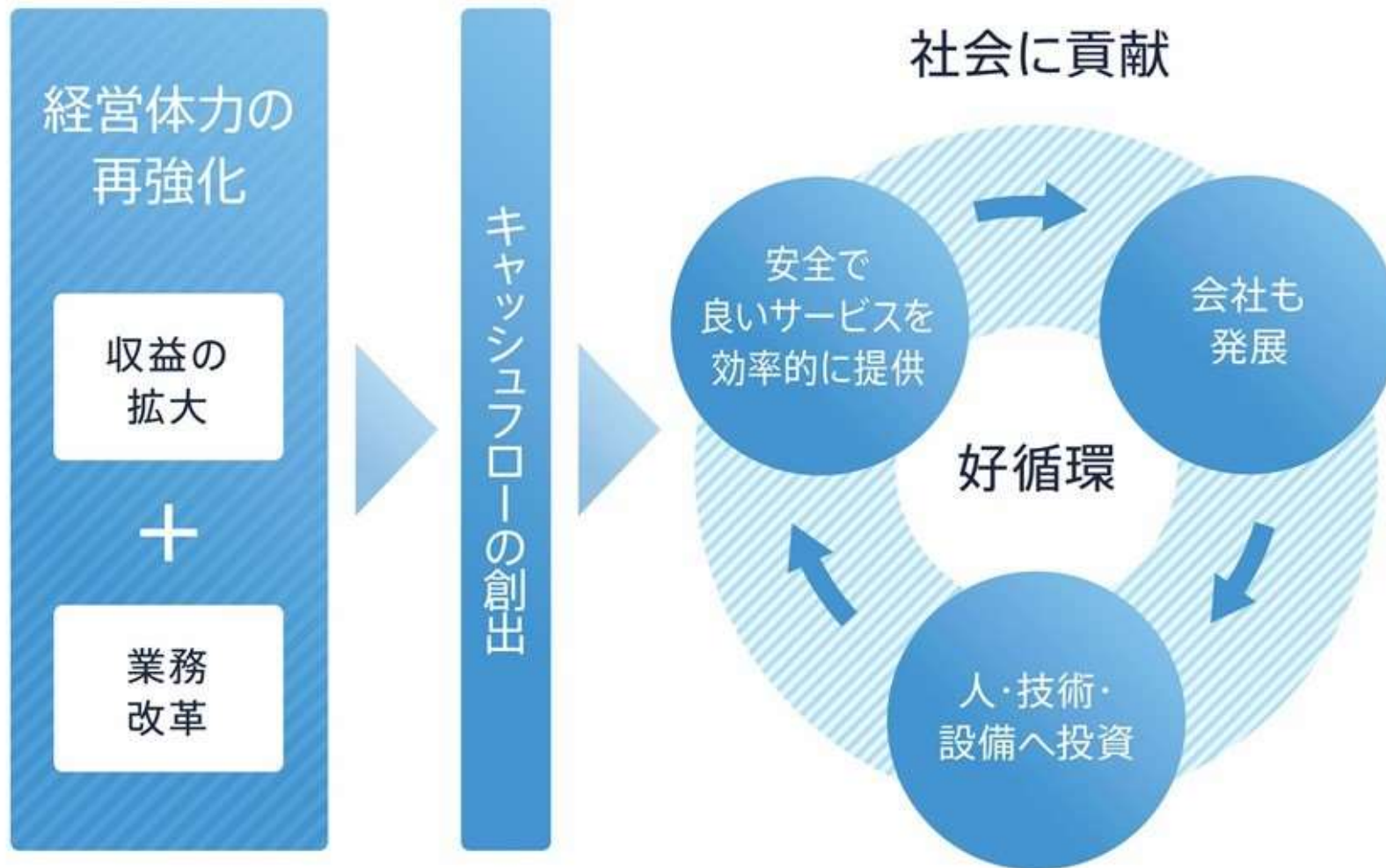


新たな車内サービスの活用イメージ
(例：ウェディングパーティー)



経営体力を再強化し、好循環を実現

経営体力を再強化し、投資とサービス改善の好循環を実現します



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		
	2021年度 2Q実績	2022年度 2Q実績	前期比	2021年度 2Q実績	2022年度 2Q実績	前期比	2021年度 2Q実績	2022年度 2Q実績	前期比
JR東海高島屋	209	247	117.8%	△9	17	—	△8	18	—
JRセントラルビル	151	159	105.5%	21	18	83.8%	21	17	82.6%
JR東海ホテルズ*	56	96	171.4%	△34	△9	27.7%	△32	△8	25.0%
日本車両	413	436	105.6%	25	12	48.8%	26	13	50.3%

日本車両 四半期純利益 22 10 43.7% (億円)

○業績予想

	営業収益				営業損益				経常損益			
	2021 年度 実績	2022 年度 計画 (前回)	2022 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2021 年度 実績	2022 年度 計画 (前回)	2022 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2021 年度 実績	2022 年度 計画 (前回)	2022 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回
JR東海高島屋	454	570	570	100.0%	6	20	20	100.0%	8	21	21	100.0%
JRセントラルビル	310	317	322	101.6%	33	17	12	73.4%	33	16	11	72.9%
JR東海ホテルズ*	137	206	214	103.9%	△54	△15	△3	24.9%	△47	△15	△3	21.6%
日本車両	923	1,000	960	96.0%	58	50	37	74.0%	59	51	37	72.5%

日本車両 当期純利益 57 38 30 78.9%

(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		
22/04	162 (61)	169 (65)	159 (52)	140 (59)	151 (58)	186 (67)	177 (62)	157 (52)	107 (80)
22/05	258 (69)	281 (72)	261 (62)	190 (66)	239 (64)	287 (76)	299 (70)	255 (66)	131 (80)
22/06	194 (71)	202 (73)	203 (65)	162 (69)	188 (68)	212 (78)	211 (73)	220 (69)	122 (85)
22/04-06	200 (67)	211 (70)	203 (59)	162 (64)	185 (63)	231 (74)	221 (69)	207 (62)	119 (82)
22/07	161 (69)	165 (72)	156 (59)	151 (66)	153 (66)	174 (75)	160 (72)	147 (86)	108 (81)
22/08	200 (63)	205 (66)	194 (55)	181 (62)	193 (61)	216 (67)	199 (64)	252 (63)	119 (75)
22/09	208 (71)	213 (73)	220 (65)	184 (69)	203 (66)	218 (80)	214 (71)	215 (65)	127 (85)
22/07-09	188 (67)	192 (70)	187 (59)	171 (66)	181 (64)	200 (74)	189 (69)	197 (69)	117 (80)
22/04-09	193 (67)	201 (70)	195 (59)	166 (65)	183 (64)	214 (74)	203 (69)	202 (66)	118 (81)

(※) 2022/10/30 時点

Note: As of 2022/10/30

◆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
4/28~5/8	274 (80)	296 (84)	261 (69)	205 (70)	220 (68)	157 (80)

・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
8/10~8/17	209 (69)	219 (73)	196 (58)	173 (61)	300 (66)	136 (72)

(※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2018年度との比較。

Note1: Numbers in parentheses are compared to FY2018 (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。

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 2023年2月期 (百万円) Total Sales FY2022: 2022.3~2023.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
22/03	15,006	107.3
22/04	12,998	122.7
22/05	13,149	155.0
22/06	13,413	136.0
22/07	13,810	111.4
22/08	11,539	129.4
22/09	12,947	135.6

◆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.
22/04	52.0	10.1	71.6	18.6
22/05	62.5	30.7	78.1	37.5
22/06	68.1	32.3	85.0	33.6
22/07	67.2	16.9	80.6	20.1
22/08	68.0	16.7	85.6	28.4
22/09	70.7	29.2	87.0	32.3

(※) 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。

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