

- 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



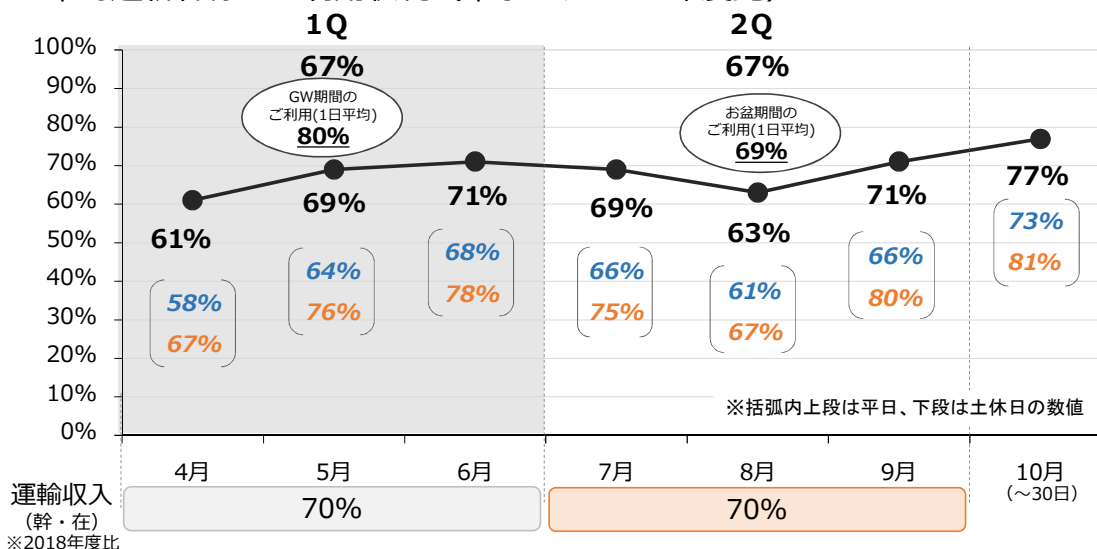
代表取締役
副社長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2022年11月1日

- 副社長の丹羽です。私からは、足元の業績と今後の見通しの考え方、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

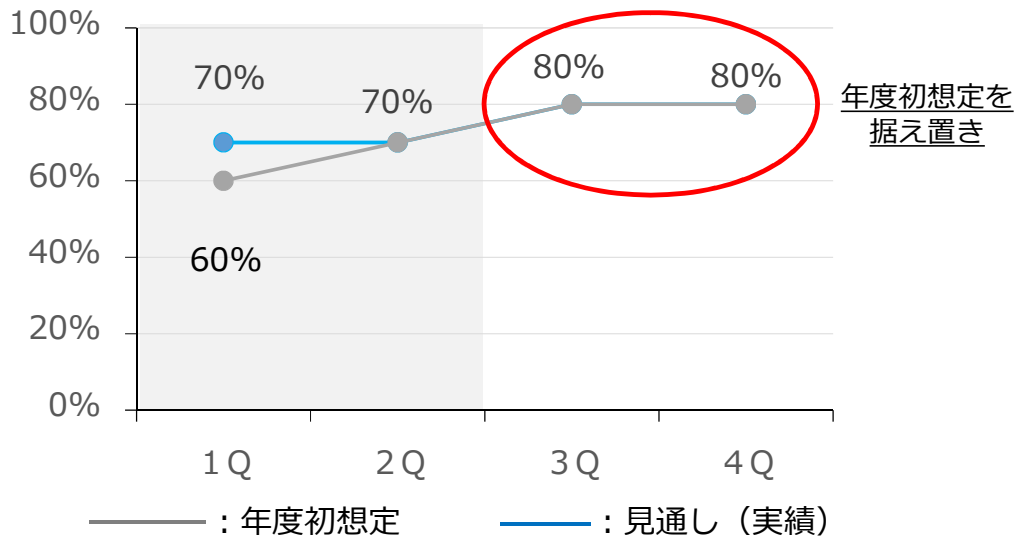
■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）



- 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

- まず、当社の主力である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。
- 第2四半期における東海道新幹線の東京口断面輸送量は、7月中旬以降、新型コロナウイルスの感染再拡大が続いた影響によりご利用の回復ペースは足踏みしましたが、9月は緩やかに回復しました。特に土休日のご利用が回復を牽引しました。
- その結果、東京口の断面輸送量は、2018年度比で7月が69%、お盆期間を含む8月が63%、9月が71%、第2四半期の3か月間で67%となりました。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年度比で特急列車が69%、名古屋近郊が80%となりました。
- 新幹線・在来線を合わせた運輸収入については、本年4月にお示した業績予想では、2018年度比で第2四半期3か月間は70%と想定していましたが、実績としては同約70%と、ほぼ想定どおりとなりました。
- この結果、上半期を通しての運輸収入は想定を320億円上回りました。
- なお、10月のご利用状況については、全国旅行支援が開始されたこともあって、ご利用の回復が続いており、30日までの実績で、2018年度比77%となっております。

■ 運輸収入の想定（2018年度比）

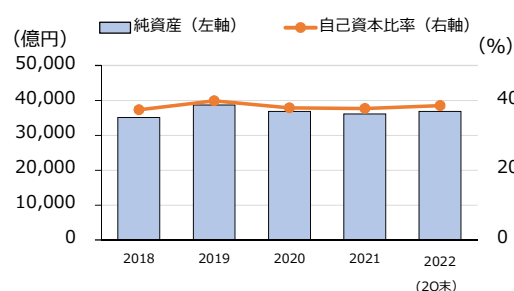


- 第2四半期の運輸収入はほぼ想定どおりで落ち着き、足元のご利用は回復基調
- 新型コロナウイルス感染症の影響が残り、先行きが不透明であることから、下期の運輸収入の見通しは据え置き

- 続いて、運輸収入の今後の見通しについてご説明します。
- 先ほどご説明したとおり、第2四半期の運輸収入はほぼ想定どおりとなりました。
- 夏場の新型コロナウイルスの感染再拡大の影響を受けて回復ペースが足踏みしたものの、足元のご利用は再び回復基調にあります。
- 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、年度初想定を据え置き、対2018年度比80%を維持することとします。

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



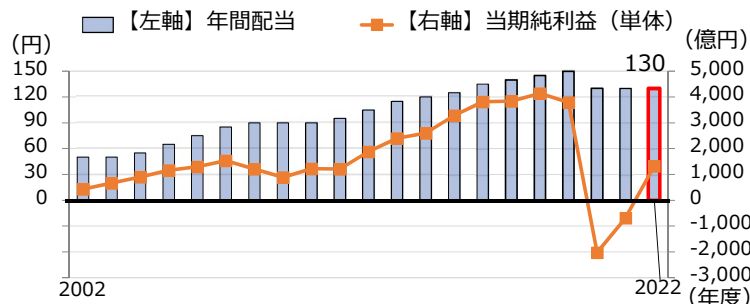
・7,056億円

<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

- 次に、当社の純資産、資金繰りの状況、及び配当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、当社はこれまで着実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7,056億円と、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。
- 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、必要に応じて商業・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ます。当期については、3期ぶりに黒字を計上した一方で、引き続き新型コロナウイルスの感染状況等先行きが不透明である現状に鑑みて、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。
- 一旦、私からは以上です。

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

○財務部長の井出です。私からは、2023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）

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。

- 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、当社の運輸収入が2,230億円増加したほかグループ会社の収益も増加し、対前年で+2,471億円の6,341億円となりました。
- 営業費については、当社の物件費やグループ会社における売上原価の増等により増加したものの、営業利益は1,719億円、経常利益は1,362億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は969億円となり、第1四半期と同様、第2四半期としては3期ぶりに各利益が黒字となりました。
- 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増益となりました。
- 流通業については、ジェイアール東海高島屋や東海キヨスク等の売上増等により増収増益となりました。
- 不動産業については、ジェイアールセントラルビル、東京ステーション開発、JR東海関西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、ジェイアール東海ツアーズの旅行商品収入・ジェイアール東海ホテルズの宿泊収入の増等により、収支が改善しました。

損益計算書（単体）

7

（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	

- 続いて、単体決算の概要についてご説明します。
- まず運輸収入について、新型コロナウイルスの感染再拡大の影響により回復ペースが鈍りましたが、当第2四半期の運輸収入は、前年同期に対して2,230億円の増となる4,830億円でした。
- 営業費は、費用削減を進めた一方で、物件費の増加等もあり、前年同期に対し313億円増の3,544億円となりました。
- 営業費の内訳について、まず人件費は、賞与引当金繰入の増加などにより、前年同期に対し62億円の増となる861億円でした。
- 続いて物件費ですが、当第2四半期においては修繕費が48億円減となった一方、燃料単価の高騰による動力費の増や発売手数料等の業務費の増により、物件費全体で158億円の増となる1,508億円でした。
- 減価償却費は前年同期に対し73億円の増となる981億円でした。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。
- これらにより、営業利益は1,648億円、経常利益は1,284億円、四半期純利益は904億円となり、単体決算においても、3期ぶりの黒字となりました。
- 私からは以上です。

- 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

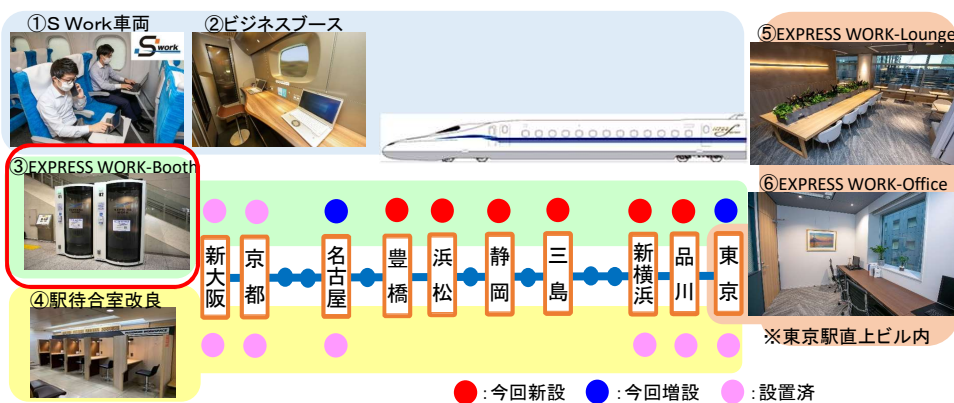
東海旅客鉄道株式会社
2022年11月1日

- 総合企画本部長の武田です。私からは、各種施策の推進状況、2023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。

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。



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

- コロナ禍を契機に、ビジネスではテレワークやWeb会議が急速に普及し、ビジネス以外にもお客様の価値観やニーズが多様化する等の変化が生じてきています。
- こうした状況に対し、当社はこれまでの取組みに加え、個々のニーズに応じたサービス・商品をお客様にこれまで以上にきめ細かく提供していくことで、お客様にとっての快適性や利便性の向上、さらには収益の拡大に繋がりたいと考えています。
- 当社は、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に、駅や車内のビジネス環境整備に取り組んでいます。昨年9月以降実施している駅待合室の改良や昨年10月にのぞみ号の7号車に設定した「S Work車両」のほか、EXサービス(エクスプレス予約・スマートEX)会員向けにブースやラウンジなど様々なタイプのワークスペースを提供する「EXPRESS WORK」サービスの拡充等に取り組んできました。
- 昨年の10月から設定しているS Work車両については、この1年間の累計で223万席の売上を記録するなど、着実に実績を伸ばしています。
- 「EXPRESS WORK」の会員数については、9月30日現在、約1万6千人の方に会員登録いただくなど、平日ビジネス時間帯を中心にご利用実績が伸びています。
- 駅内の「個室型」のワークブースである「EXPRESS WORK-Booth」は、新幹線のご乗車前後に入った急なオンラインミーティングでのご利用や、新幹線の乗車時間に合わせて変更できる点などがご好評を得ており、例えば、先月(9/29)に増設した名古屋駅では平日のビジネス時間帯のご利用は60%を超えております。2022年9月より他の駅にも順次、新設・増設を進めており、全てののぞみ停車駅に加え、主なひかり停車駅においてもご利用が可能となります。
- このように、ビジネスで新幹線をご利用されるお客様向けに一層便利なサービスをご用意することで、より多くのお客様にご利用いただけるよう取り組んでいます。

ハイブリッド方式の新型特急車両の投入

10

■ 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

- 本年7月1日、新型車両HC85系が名古屋駅～高山駅間の特急「ひだ」で営業運転を開始しました。
- HC85系は、特急「ひだ」や特急「南紀」に使用している在来線の主力特急車両である85系気動車の老朽取り替えに向けて新製した新型特急車両です。
- 高い走行性能、小型化、高効率化を追求した新型ハイブリッドシステムを搭載し、ハイブリッド方式の鉄道車両では国内初の最高速度120km/hでの営業運転を実現します。
- このシステムの導入により、安全性・快適性の観点で、車内外静粛性や快適性が向上したことに加えて、従来比で燃費35%向上、CO₂ 排出量3割、NO_x 排出量4割の削減という環境負荷改善とメンテナンス効率の向上も実現することができます。
- こうした技術向上に加え、沿線の紅葉や花火のイメージをグラデーションで表現した内装の工夫や、岐阜うちわや美濃和紙などの沿線地域の伝統工芸品の展示の設置、バリアフリー設備の充実など、飛騨および南紀等の美しい地方鉄道の旅を楽しむ車両として、快適な旅客サービスを提供するための工夫が評価され、9月には「日本鉄道大賞」を受賞しました。
- 今後、2023年度までに計64両新製し、特急「ひだ」や特急「南紀」に順次投入する計画です。

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

- 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、先ほど副社長の丹羽よりご説明した運輸収入の想定を踏まえ、運輸収入1兆130億円、営業収益1兆840億円と、いずれも前回予想を据え置くこととします。
- 一方、営業費については、厳しい経営環境が続いていることを踏まえ、経費の抑制に継続的に取り組んでいる一方、燃料価格の急激な上昇に伴う動力費の増等が見込まれることから、それらを反映し、前回予想に対し120億円増の8,190億円とします。
- これらにより、営業利益は前回予想から120億円減の2,650億円、経常利益は110億円減の1,930億円、当期純利益は70億円減の1,320億円と、いずれも下方修正しています。

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。

- 続いて、グループ会社を加えた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ますが、以前のような大幅な売上の減少はございませんでした。各社にて特情を踏まえて策定した見込みを反映した結果、連結においても、営業収益は前回予想を据え置き、1兆3,320億円とします。
- 一方、営業費については、単体の業績予想でご説明した単体の営業費の増に加え、グループ各社の見込み等を反映し、前回予想から110億円の増となる1兆530億円とします。
- これらにより、営業利益は前回予想から110億円減の2,790億円、経常利益は90億円減の2,080億円、親会社株主に帰属する当期純利益は50億円減の1,410億円と、いずれも下方修正しています。

コスト削減

13

- 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

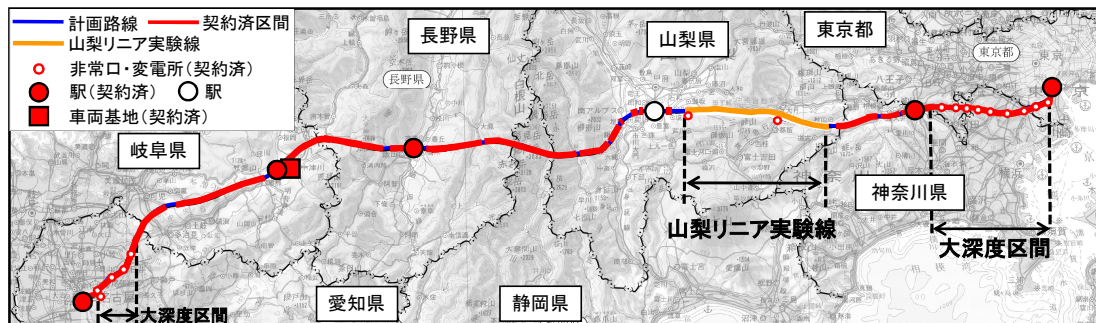
※ 当社の設備投資には付帯損益を含むため、個別の積み上げは合計と一致しない

- 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、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、今後も年度初計画どおり着実にコスト削減を進めます。
- なお、足元のコスト削減の取組みとは別に、中長期的に定常的なコストを削減する取組みとして「業務改革」を推進しており、これについては後ほど「経営体力の再強化」のご説明の中でお話します。

【本体工事契約箇所（2022.9.30現在）】

※本体工事契約区間は概ねの位置を示したものです。

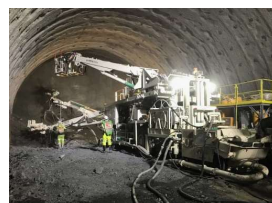
※この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本を複製したものです。（承認番号 平25情復、第310号）



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

- 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を、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。
- 中央新幹線品川・名古屋間については、用地取得等を進めるとともに、第一中京圏トンネル(名城工区)では、7月に名城非常口の立坑本体が完成し、シールドトンネルの掘進に向けて準備工事を実施しているほか、岐阜県駅(仮称)では、本格的な工事に着手し、南アルプストンネル長野工区では本坑の掘削を開始するなど、沿線各地で着実に工事を進めました。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】

《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を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。

- 一方で、南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県等の理解が得られず、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いています。こうした中、大井川の水資源への影響について、国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が昨年12月に取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、当社は、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を大井川に戻す方策の検討を進め、4月以降、静岡県等に説明しています。
- あわせて、7月より、大井川の水資源に関する今後の取組みや地域への説明に活かすため、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。さらに、10月26日に、当社HPにこれらをFAQとして公表しました。
- また、南アルプスの生態系等の環境保全については、6月から有識者会議において議論が進められています。引き続き、地域の理解と協力を得られるよう、真摯に対応していきます。
- シールドトンネル工事について、第一首都圏トンネル（北品川工区）においては、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るところです。調査掘進の再開は、2023年の前半を見込んでいます。
- また、第一中京圏トンネル（坂下西工区）においては、シールドマシンの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、調査掘進開始まで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。
- 第一首都圏トンネル（小野路工区）においては、11月にトンネル掘削工事に向けた工事説明会を開催する予定です。
- 私からは以上です。

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

- 副社長の丹羽です。ここからは、「最新の技術を活用した経営体力の再強化」についてご説明します。
- 会場の皆様は、昨日の定例社長会見において使用したお手元のプレスリリース資料を、オンラインでご参加の皆様は、当社HP上で公表しているプレスリリース資料をご覧ください。
- 当社は、効率的な業務執行体制を構築することで10～15年かけて定常的なコストを単体で800億円削減する「業務改革」を推進するとともに、新しい発想により「収益の拡大」を実現することに挑戦し、経営体力の再強化に取り組んでいます。
- 近年、センシング、画像認識、ビッグデータの伝送・解析、AI、ロボット等の技術が大きく進化しています。当社はこれらの技術を積極的に取り入れ、輸送サービスを抜本的に変革することで、将来の労働力人口の減少にも対応できる体制を確立していくとともに、より安全で、より便利で、より快適なサービスを効率的に提供していきます。
- なお、この取組みにより、在来線・新幹線の現業部門における当社の要員規模は、「業務改革」前の11,000名程度が2,500名程度減少（約22%減）し、8,500名程度になるものと想定しています。
- では、主な取組み内容について、次のスライドからご説明します。

○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 (L J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)

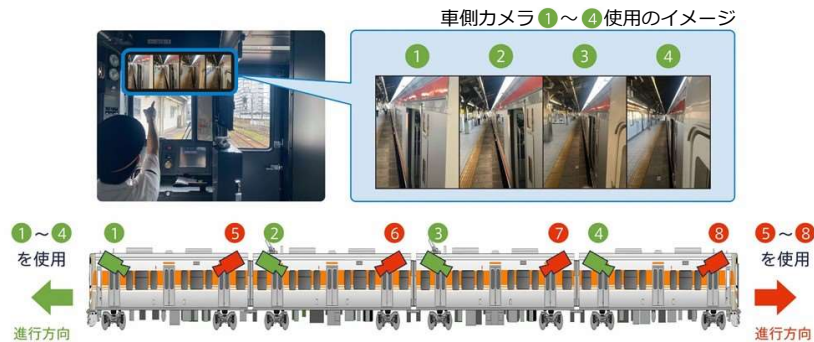
- まずは「より安全に」について、施策をご紹介します。
- 新幹線では、すべての駅に可動柵を整備してホーム上の安全度を高めます。
- 併せて半自動運転機能を導入します。
- 半自動運転により、運転士は先頭運転台に乗務し、列車の発車を手動で行いますが、運転中の速度制御及び停車は自動化され、平常時の運転操縦は不要になります。
- これらの支援拡充により、運転操縦の負担が軽減され、運転士は、これまで車掌が担当していた駅発着時のホーム上の安全確認・ドアの開閉を行います。
- 車掌は列車内で旅に不慣れなお客様のサポート業務に注力でき、また、巡回を強化して、車内のセキュリティを向上させます。

○ 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



○ 在来線では3両以上の一部の編成の側面にカメラを設置するなどにより、運転士が画像で安全を確認する他、お客様がドアに挟まれることや転落したことなどを検知する画像認識技術の活用を検討しています。

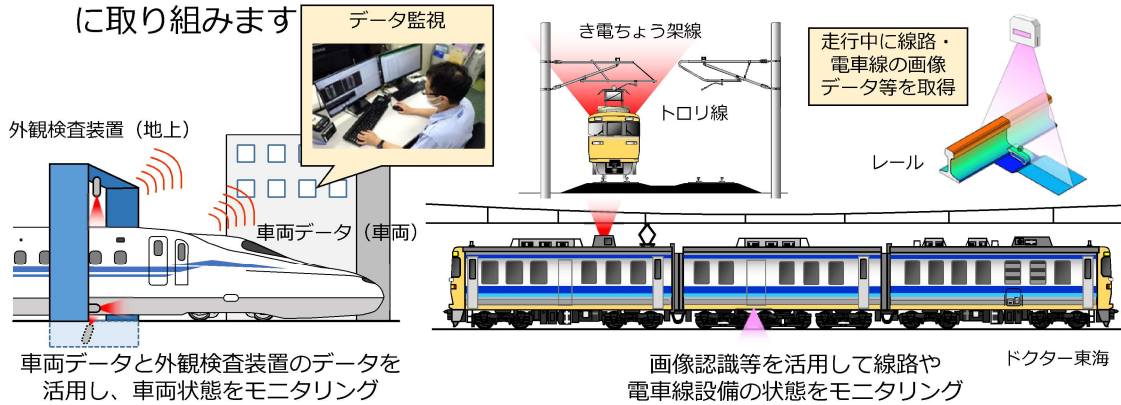
○ このような安全度を高める方策を検討しつつ、3両以上の編成にもワンマン運転を導入します。

○ 最新技術を活用して、安全性・安定性を向上

■活用する技術
センシング、画像認識、
ビッグデータ解析 等

・ 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



- メンテナンスにおいても、人手や目視によって実施している検査を、車両の走行データや設備の稼働データの状態監視、あるいは、画像データの認識技術を活用した診断へ転換していきます。
- これにより、検査・修繕の質を向上することで、信頼性・効率性を高めます。
- さらに、センサーやカメラまたは車両自体からデータを取得することで、車両・線路設備・電気設備などの状態を常に把握します。
- これにより、故障前に修繕を行うことができるようになり、車両・設備を健全な状態に保ち、故障・列車遅延などの発生も減らします。

○新幹線・在来線ともにチケットレスでスムーズに

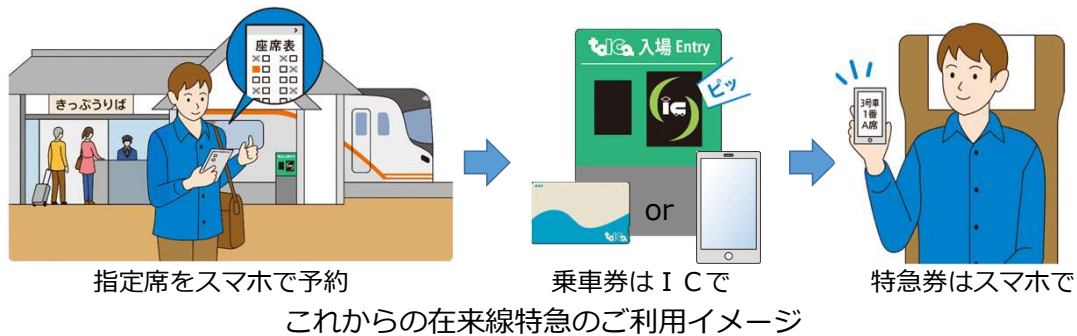
■活用する技術
チケットレス

・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



- 次に、「より便利に」について、施策をご紹介します。
- 新幹線・在来線ともにチケットレスでよりスムーズにご旅行いただけるようになります。
- 駅できっぷをお買い求めいただくことなく、TOICAなどの交通系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。
- また、在来線特急の指定席をスマートフォンでお買い求めいただけるサービスを整備します。
- これにより、在来線特急も、チケットレスでご乗車いただけるようにします。

■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



係員は対面でののご案内が必要な業務等に注力

○ お客様のご旅行の窓口となる駅では、「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。

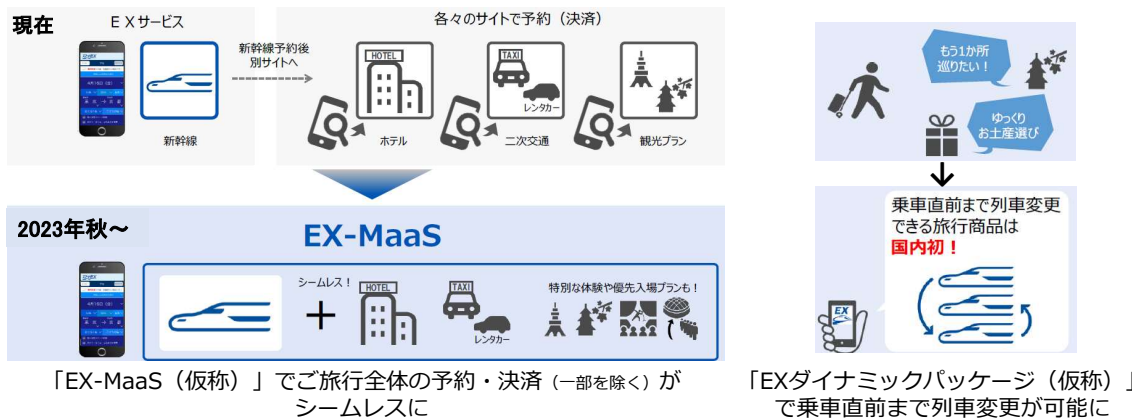
○ 早朝・深夜時間帯などでも、きっぷが購入可能となる駅を拡大します。

○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



- 次に「EX-MaaS」ですが、これまで2023年夏開始予定とお伝えしてきましたが、これを同年秋の開始として準備を進めてまいります。
- ご旅行全体をシームレスに予約・決済できるようにし、出張や旅行をより便利にご利用いただけるようにします。
- また、新幹線とホテルなどを自由に組み合わせることができるほか、国内では初めて乗車直前まで列車の変更が可能となるお得なパッケージ型商品「EXダイナミックパッケージ」も同時期に提供開始します。

○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



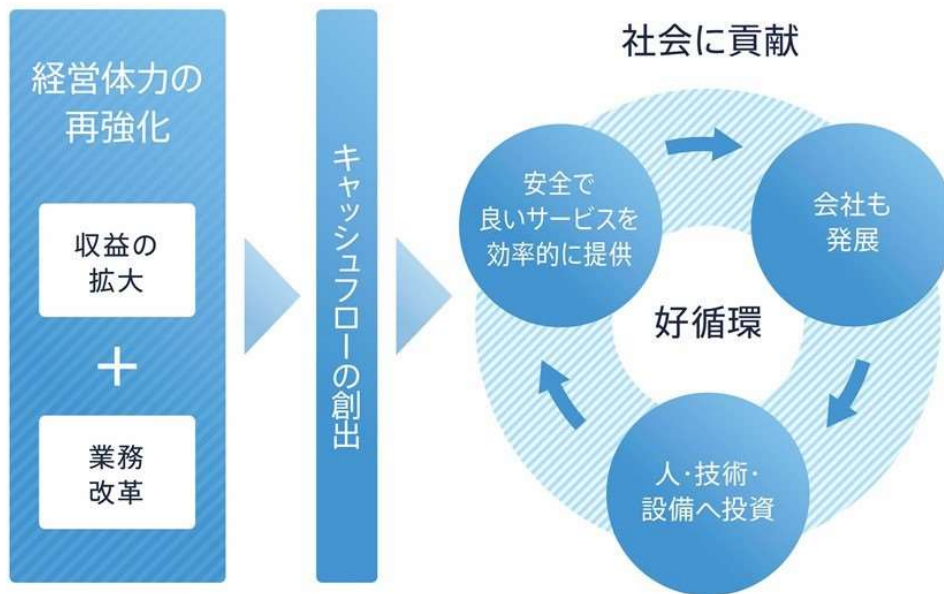
ビジネスブース
(N700Sの一部編成に試験導入)



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)

- 最後に、「より快適に」について、施策をご紹介します。
- 多様なニーズに応じて高付加価値なサービスを提供すべく、次のようなことに取り組みます。
- 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。
- また、駅ワークスペースの「EXPRESS WORK」や車内「ビジネスブース」など、ビジネスでご利用のお客様がシームレスに仕事ができる環境をさらに充実させます。
- 団体のお客様向けには、新幹線車両を貸し切り、車内でオリジナルイベントなどを実施できる新たなサービスを提供するなど、新幹線車内の新しい使い方を提案していきます。

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



○これらの取組みを磨き上げることにより、将来にわたって在来線・東海道新幹線・中央新幹線の三世代の鉄道を一体的に発展させ、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という当社の使命を力強く果たしていきます。

○私からの説明は以上です。

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		
	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%

○業績予想

(億円)

	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乗車輸送量の対前年比。
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.