

2023年3月期 第3四半期 決算説明会

東海旅客鉄道株式会社

2023年1月30日

目 次

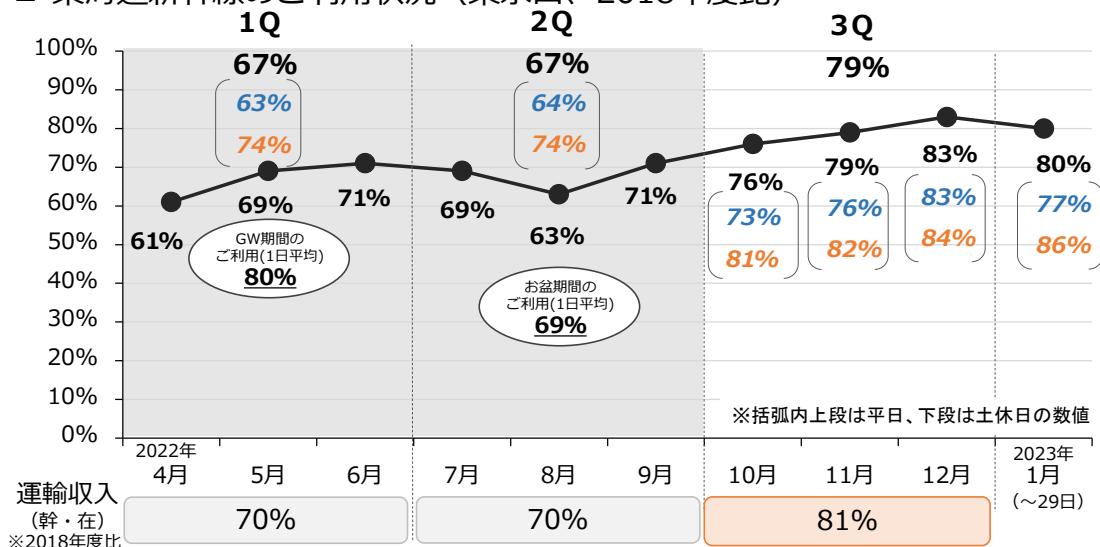
I	2023年3月期第3四半期 決算実績等	… 3
II	収益拡大に向けた取組みとお知らせ	… 8
III	中央新幹線計画の状況	…12

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

I 2023年3月期第3四半期 決算実績等

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3四半期も徐々にご利用が回復 引き続き土休日のご利用が回復を牽引
- この結果、当期までの累計の運輸収入は、想定（2018年度比70%）を368億円上回った
- 足元のご利用については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、全国旅行支援の中断期間が含まれていることに加え、平成30年度と比べると年始の日並びが悪かったこと等もあり、1月の輸送量は12月より低いものの、これまでの回復傾向は続いている

- 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3四半期における東海道新幹線の東京口断面輸送量は、新型コロナウイルス感染症の感染再拡大の影響によって一時的にご利用が減少した期間はあったものの、徐々にご利用が回復しました。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10月が76%、11月が79%、12月が83%、第3四半期の3か月間で79%となりました。また、在来線の第3四半期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79%、名古屋近郊が84%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、2022年10月にお示した業績予想では、第3四半期3か月間は2018年度比で80%と想定していましたが、実績としては同81%と、想定を上回りました。
- この結果、当期までの累計の運輸収入は、想定を368億円上回りました。
- なお、足元のご利用状況については、新型コロナウイルス感染症の影響が依然残っていることや、全国旅行支援の中断期間が含まれていることに加え、平成30年度と比べると年始の日並びが悪かったこと等もあり、1月の輸送量は12月と比べて低くなっているものの、これまでの回復傾向は続いていると考えています。
- 今後も、この回復傾向が続くことを期待しています。

- 年末年始期間（12/28～1/5）のご利用は、コロナ前の水準には及ばないものの、前年の年末年始を上回る高い水準
- 東海道新幹線においては、十分な輸送力を確保するため、「のぞみ12本ダイヤ」を7日間・84時間帯で実施

＜年末年始期間における1日平均の輸送量比較＞

	2021年度比	2018年度比
新幹線	111%	90%
在来線 特急列車	112%	82%

- 次に、年末年始期間のご利用状況についてご説明します。
- 本年は、3年ぶりに行動制限がなく、天候に恵まれたこともあり、コロナ禍前には及ばないものの、前年を上回る水準でした。
- 1日平均の輸送量は、東海道新幹線については、前年度比で111%、2018年度比で90%、在来線特急列車については、前年度比で112%、2018年度比で82%となりました。
- また、東海道新幹線においては、多くのご利用が見込まれる時間帯に、十分な輸送力を確保するため、「のぞみ12本ダイヤ」を7日間・84時間帯で実施しました。

損益計算書（連結）

6

（億円）

	2021年度 3Q累計 A	2022年度 3Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因 (B-A)
営業収益	6,863	10,191	3,327	
運輸業	5,290	8,296	3,006	(+) JR東海(運輸業)
流通業	748	1,010	262	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク、 JR東海パッセンジャーズ
不動産業	541	571	30	(+) 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	1,540	1,638	97	(+) JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
営業費	6,492	7,127	635	
営業損益	371	3,063	2,691	
運輸業	322	2,843	2,521	(+) JR東海(運輸業)
流通業	△39	54	93	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク JR東海パッセンジャーズ
不動産業	133	151	18	(+) 東京ステーション開発、JR東海関西開発
その他	△29	24	53	(+) JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
経常損益	△147	2,544	2,691	
親会社株主に帰属 する四半期純損益	△123	1,806	1,929	

※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。

- 次に、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2,986億円増加したほか、グループ会社の収益も増加し、対前年で+3,327億円の1兆191億円となりました。
- 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増に伴う売上原価の増等により増加したものの、各利益については、営業利益は3,063億円、経常利益は2,544億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は1,806億円となり、3期ぶりの最終黒字となりました。

- 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、増収増益となりました。

損益計算書（単体）

7

（億円）

	2021年度 3Q累計 A	2022年度 3Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	5,357 (4,839)	8,368 (7,826)	3,011 (2,986)	新幹線+2,867、在来線+119
営業費	4,976	5,460	484	
人件費	1,201	1,276	75	賞与月数の増 等
物件費	2,119	2,395	275	
動力費	286	446	160	単価の増 等
修繕費	723	686	△36	大規模改修工事の減 等
業務費	1,109	1,261	151	発売手数料の増 等
租税公課	263	289	25	
減価償却費	1,391	1,498	107	新型車両の投入 等
営業損益	381	2,908	2,527	
経常損益	△170	2,378	2,548	
四半期純損益	△232	1,677	1,909	

- 続いて、単体決算の概要についてご説明します。
- まず営業収益については、運輸収入が2,986億円増加する等、対前年で3,011億円の増となる8,368億円でした。
- 営業費については、対前年で484億円増の5,460億円となりました。
- このうち、物件費については、全体で275億円の増となる2,395億円でした。これは、電力料金の上昇に伴い動力費が増加したことや収入増に伴う発売手数料等の増があったことが主な要因です。
- また、減価償却費は、N700S等の新型車両投入により、対前年で107億円の増となる1,498億円でした。
- これらにより、営業利益は2,908億円、経常利益は2,378億円、四半期純利益は1,677億円となり、3期ぶりの最終黒字となりました。

Ⅱ 収益拡大に向けた取組みとお知らせ

■ 貸切車両パッケージの販売開始

- ・企業の報奨旅行や社員研修等の際に、東海道新幹線を号車単位で貸切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」の販売を開始。
- ・液晶モニター等の機器類やオリジナルヘッドカバーの装飾等の各種オプションメニューも用いて、東海道新幹線での目的地への移動時間を有効にご活用いただくことで、需要創出を追求。

<ご利用実績>

- ・社員旅行や研修旅行、展示会の招待客に対する事前プレゼンの場としての活用等、1月30日現在、6件のご利用実績。



オリジナルヘッドカバーとレッドカーペットを設置した車内



制服貸出



モニタとマイクでプレゼン

■ 「桃太郎電鉄」とのコラボ企画もスタート

- ・人気ゲーム「桃太郎電鉄」とコラボし、位置情報ゲームを当社として初めて制作し、サービスを開始。
- ・当社の路線を使って気軽に楽しみいただける企画。
- ・今後も、様々な業界の皆様にご協力いただきながら、魅力ある企画を提供していく。



- 次に、収益拡大に向けた今期の取組みについてご説明します。
- 企業の報奨旅行や社員研修等の際に、東海道新幹線を号車単位で貸切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」の販売を開始しました。
- 液晶モニター等の機器類やオリジナルヘッドカバーの装飾等の各種オプションメニューも用いて、東海道新幹線での目的地への移動時間を有効にご活用いただくことで、需要創出を追求していきます。
- 多数のメディアで紹介いただく等反響が大きく、社員旅行や研修旅行、展示会の招待客に対する事前プレゼンの場としての活用等、本日時点で既に6件のご利用がありました。
- また、当社はこれまで、人気アニメや映画、ゲーム等のエンターテインメントの業界の皆様のご協力を頂きながら、様々なコラボ企画を進めてきました。今回は、桃太郎電鉄とコラボし、「位置情報ゲーム」を当社として初めて制作しました。
- 当社の路線を使って気軽に楽しみ頂ける企画です。今後も、様々な業界の皆様にご協力頂きながら、お客様にお楽しみ頂けるような魅力ある企画を提供していきます。

収益の拡大に向けた取組み②

10

アスティー宮の リニューアル

- ・コロナ禍における豊橋、高蔵寺の駅商業施設のリニューアルに続き、生活密着型を意識して生鮮三品（精肉、青果、鮮魚）や日用品などを充実させ、日常利用に便利な店舗を展開。
- ・従来の鉄道利用者だけでなく、駅周辺や沿線の近隣居住者に向けたアプローチを強化していく。



バーチャル名古屋駅 の出展

- ・バーチャルマーケットの主催者であるHIKKY（ヒッキー）と連携し、当社のリアル資産とバーチャルワールドを組み合わせ、新たな体験価値やサービスの提供を実現。
- ・今回の経験を踏まえ、当分野における将来のマネタイズ機会について引き続き検討していく。



京都における ホテル開発

- ・京都において、国内外のお客様にご利用いただける魅力あるホテルを2026年度に開業予定。
- ・今後、当社グループは駅立地に限らず、沿線の不動産開発にも積極的に取り組んでいく。



- 非鉄道事業についても、ご覧のような取組みを実施、計画しています。
- まず、足元の取組みとしては、アスティー宮のリニューアルを行いました。コロナ禍における豊橋、高蔵寺の駅商業施設のリニューアルに続き、生活密着型を意識して生鮮三品（精肉、青果、鮮魚）や日用品などを充実させ、日常利用に便利な店舗を展開しました。
- 従来の鉄道利用者だけでなく、駅周辺や沿線の近隣居住者向けのアプローチを強化しています。
- また、初めての取組みとして、バーチャルマーケットに「バーチャル名古屋駅」を出展しました。
- 多くのお客様にご利用いただいている駅や鉄道といった当社のリアル資産とバーチャルワールドを組み合わせることにより、これまでに無い新たな体験価値やサービスを提供できるのではないかと考えて出展したものです。
- 中長期的な観点で、現実世界とバーチャル空間を上手く連携させることで何が出来るか、引き続き勉強し、将来のマネタイズ機会について検討していきたいと考えています。
- また、当社グループが旅行事業を展開している重要な地域である京都において、国内外からのお客様にご利用いただけるような魅力あるホテルを2026年度に開業予定です。
- ホテル計画の概要については改めてお知らせします。
- 今後、当社グループとしては、駅立地に限らず、沿線の不動産開発にも積極的に取り組んでいきたいと考えています。

■ N700Sの追加投入

- ・ 2023年度から2026年度にかけて、19編成のN700Sを追加投入
- ・ 2023年度から導入する新型車両は、車椅子でご利用されるお客様の利便性向上および新幹線車両のアルミ部材のリサイクルによる環境負荷低減を実現

<今後の導入計画>

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	計
2020～2023	12	13	13	2				40
2023～2026				2	7	7	3	19
計	12	13	13	4	7	7	3	59

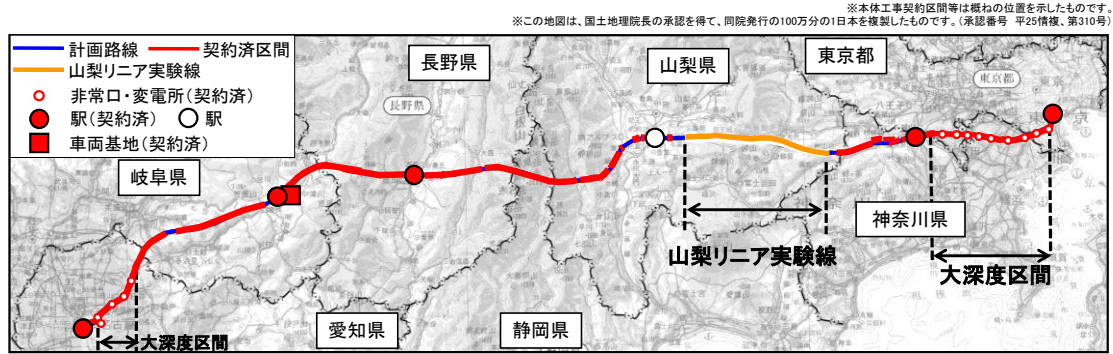
■ 新幹線鉄道大規模改修引当金の取崩し終了

- ・ 全幹法第17条の規定により積み立てた新幹線鉄道大規模改修引当金について2013年度より取崩し（350億円/年）してきたが、今年度で取崩しが終了→来年度以降、費用増の影響（キャッシュ・フローに影響なし）
- ・ なお、大規模改修工事（変状発生抑止対策）については引き続き実施する

- その他、2023年度のトピックスとして2点、ご説明します。
- 昨年の5月にプレスリリースした内容ですが、2023年度から2026年度にかけて、新型のN700S新幹線を19編成追加投入します。
- 導入計画はご覧のとおりです。
- 2023年度から導入する新型車両は、車椅子でご利用されるお客様の利便性向上および新幹線車両のアルミ部材のリサイクルによる環境負荷低減を実現しました。
- また、こちらにも既にご案内している事柄ですが、大規模改修引当金の取崩し終了についてお知らせします。
- 全幹法第17条の規定により計上した新幹線鉄道大規模改修引当金3,500億円を2013年度から10年に亘り350億円ずつ取崩しておりましたが、その引当金の取崩しは今年度末をもって終えるため、来年度以降は同額の費用増となります。
- 会計上の処理であり、キャッシュ・フローに影響はありませんが、あらかじめお知らせします。
- なお、大規模改修工事については変状発生抑止対策を進めておりますが、コロナ禍による厳しい経営環境を踏まえ、現行計画の工期を2年延伸したため、2023～2024年度においても一定の規模で修繕費等が発生する見込みです。

Ⅲ 中央新幹線計画の状況

【本体工事契約箇所（2022.12.31現在）】



長野県駅（仮称）
安全祈願・起工式



山梨県内 白井河原高架橋
橋脚工



神奈川県内 藤野トンネル
本坑掘削工



東雪谷非常口
躯体構築工

- 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、工事については、今年度に入り、岐阜県駅（仮称）、長野県駅（仮称）等で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▶

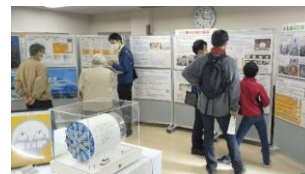
- 国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が一昨年12月に取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえ、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策の検討を進め、昨年4月以降、静岡県等に説明しています。
- あわせて、大井川の水資源に関する今後の取組みや地域への説明に活かすため、昨年7月以降、意見・質問をお寄せいただく取組みを行っており、個別に回答するとともに、昨年10月に主な意見・質問と回答を公表しました。

◀南アルプスの生態系等の環境保全▶

- 昨年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））】

- 安全かつ確実に掘進すべく、故障した設備の修繕等を進めています。調査掘進の再開は、2023年の前半を見込んでいます。
- また、昨年12月以降、地域にお住まいの方々のご理解を深めていただくために、オープンハウス型の説明会を開催しており、シールドトンネル工事の概要や工事の状況等に関する説明パネル、映像資料、模型等を自由にご覧いただき、ご意見・ご質問等に個別に対応しています。



第一首都圏トンネル（北品川工区）
オープンハウス型説明会の様子

- 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、国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が一昨年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、昨年4月以降、静岡県等に説明しています。
- あわせて、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、昨年7月以降、ご意見・ご質問をお寄せいただく取組みを開始しており、個別に回答するとともに、昨年10月に、主な意見・質問と回答を公表しました。
- また、南アルプスの生態系等の環境保全については、昨年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、安全かつ確実に掘進すべく、付着した土を取り除き、故障した設備の修繕等を進めています。調査掘進の再開は、2023年の前半を見込んでおります。
- また、昨年12月以降、地域にお住まいの方々のご理解を深めていただくために、オープンハウス型の説明会を開催しており、シールドトンネル工事の概要や工事の状況等に関する説明パネル、映像資料、模型等を自由にご覧いただき、ご意見・ご質問等に個別に対応しています。
- その他のシールドトンネル工事につきましては、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増設・形状強化などの対策を実施し、調査掘進の準備を進めています。
- また、今年度内の調査掘進の開始に向けて、第一首都圏トンネル（小野路工区）は昨年11月に、第一首都圏トンネル（梶ヶ谷工区・東百合丘工区）は1月に、それぞれ工事説明会を開催しました。

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 (連結修正前)

○実績

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2021年度 3Q実績	2022年度 3Q 実績	前期比	2021年度 3Q 実績	2022年度 3Q 実績	前期比	2021年度 3Q 実績	2022年度 3Q 実績	前期比
J R東海高島屋	322	375	116.4%	△3	27	-	△2	28	-
J Rセントラルビル	230	241	104.4%	34	27	78.2%	34	26	76.6%
J R東海ホテルズ*	103	162	157.5%	△41	△2	5.7%	△35	△0	2.0%
日本車両	656	665	101.4%	38	19	50.7%	39	20	51.9%
日本車両 四半期純利益							41	14	35.6%

(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)
22/10	158 (76)	161 (79)	156 (70)	147 (72)	150 (73)	170 (81)	160 (79)	160 (74)	112 (83)
22/11	133 (79)	134 (81)	135 (74)	129 (74)	133 (76)	135 (82)	133 (81)	138 (77)	107 (83)
22/12	123 (83)	121 (85)	129 (80)	122 (78)	121 (83)	127 (84)	122 (85)	130 (86)	104 (86)
22/10-12	136 (79)	136 (82)	139 (75)	132 (75)	132 (78)	142 (83)	136 (82)	141 (79)	107 (84)
22/04-12	166 (71)	170 (74)	168 (65)	151 (68)	159 (69)	182 (77)	171 (73)	172 (71)	114 (82)

・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
12/28~1/5	111 (90)	109 (92)	119 (83)	117 (85)	112 (82)	104 (83)

(※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。

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
22/10	15,282	117.4
22/11	15,312	108.3
22/12	19,494	109.2

◆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 (※1) Nagoya JR Gate Tower Hotel		
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
22/10	77.4	21.7	89.9	15.1
22/11	85.7	16.4	94.6	14.0
22/12	85.5	9.3	95.3	8.8

(※) 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.

(参考) 大規模改修引当金の枠組み

大規模改修引当金の枠組み Framework of the Large-scale Renovation Allowance



大規模改修工事-設備投資額実績 Capital Investment of the Large-scale Renovation

(10億円 ¥ billion)

	平成25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度(予定) FY2022(Planned)
設備投資額 Related Capital Investment	9.5	30.2	35.5	34.0	36.3	36.1	37.0	31.8	31.1	29.0
うち営業費計上分 Of which amount posted to Operating Expenses	6.9	19.5	24.1	23.3	24.6	24.9	25.9	21.6	20.9	18.1