

## I. 経営の考え方 II. 株主還元



代表取締役社長  
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社  
2023年4月27日

- 4月1日に社長に就任した丹羽です。宜しくお願いします。
- 私からは経営の考え方と株主還元についてご説明します。



- 初めに、経営の考え方についてお話しします。
- 鉄道事業者として最優先課題は安全の確保です。輸送の安全を大前提に、安全・安定輸送を通じて、お客様に信頼されるサービスを提供することで社会的価値と共に経済的価値の創造を行ってまいります。
- 一方で、いわゆる「コロナ禍」により、当社は経営面で大きなダメージを受けました。当社事業においても、鉄道のご利用やグループ収入が回復途上にありますが、この「コロナ禍」を通じて、世の中の人々の行動様式は大きく変化しました。そのため、その変化に対応した経営戦略を打ち立てました。
- 具体的には、既にお知らせしています通り、「経営体力の再強化」に挑みます。新しい発想による「収益の拡大」と、10～15年かけて定常的なコストを単体で営業費用の約1割に相当する800億円削減する「業務改革」が2つの柱となりますが、これらの取り組みを通じて当社の実践するESG経営の好循環を早期に取り戻します。
- また、さらなる将来を見据え、東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害といったリスクに抜本的に備えるため、中央新幹線計画は引き続き着実に推進します。
- これらの取り組みを通じて、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将来にわたって力強く果たし続けます。

## ビジネス・観光の需要喚起

- ・ 「会いにいこう」キャンペーン
- ・ 新幹線車内「ビジネスブース」の本格導入
- ・ 貸切車両パッケージの展開
- ・ 「EX-MaaS (仮称)」
- ・ 魅力ある観光素材の開発
- ・ アニメ・映画・ゲーム等との協業
- ・ 「ドクターイエロー」体験乗車の実施



「貸切車両パッケージ」



「ラブライブ! サンシャイン!!」とのコラボレーション



「会いにいこう」キャンペーン



「EX-MaaS (仮称)」のご利用イメージ



「ドクターイエロー」体験乗車の様子

## 付加価値の向上

- ・ 「EXグリーンプラスワン」
- ・ 「S Work Pシート」
- ・ 「ジャパン・レール・パス」の価格等の見直し
- ・ グリーン車の上級クラス座席の検討



「S Work Pシート」

○ 需要喚起と付加価値向上によって、鉄道のご利用及び収益の拡大に取り組む

- 「経営体力の再強化」のうち、「収益の拡大」に向けて現在進めている具体的な取組みをご紹介します。
- ビジネス需要の喚起では、実際に会うことを通して、ビジネスパーソンの皆様のつながりを取り戻し、活力ある経済活動の復活を支えていきたい、との思いを込めて、「会いにいこう」キャンペーンを展開したほか、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」は昨年度の開始から今後の予約を含め30件以上の引き合いを頂くなど、多くのお客様に関心をお持ちいただいています。
- 観光需要の喚起では、京都、奈良等、当社沿線の魅力ある観光素材の開発という従来からの販売促進に加え、これまでにない切り口や新たな発想による取り組みを実施してきています。ご自身の「押し」に会いに行く旅、すなわち「押し旅」を、新しい内容にアップデートして提案する「押し旅アップデート」では、例えば、ラブライブとのコラボ企画など、人気アニメや映画、ゲーム等のエンターテインメント業界との協業により、様々なコラボ企画を進めてきたほか、EXサービス会員1,000万人記念キャンペーンの一つとして実施した「ドクターイエロー」体験乗車イベントでは募集定員の約100倍の応募を頂くなど、新たな需要を喚起しました。
- 需要喚起だけではなく、お客様のご利用の利便性を向上させる取組みも広げてきています。「のぞみ」号の7号車「S Work車両」内の一部B席にパーティションを設置し、両隣のA・C席を「S Work Pシート」として本年10月以降に発売予定です。また、訪日外国人向け商品の「ジャパン・レール・パス」では価格を上げた上で、追加料金をお支払いいただくことで「のぞみ」号にもご乗車いただけるようにします。これまでは単価向上策はあまり行ってきませんでしたが、このように、今後はより良いサービスを提供し、それに見合った料金を頂くことにも積極的に取り組みます。

## グループ各社の経営効率向上

- ◆ 流通事業の再編  
東海キヨスク(株)と(株)ジェイアール東海パッセンジャーズを2023年10月に合併し、駅構内商業の魅力向上と収益力強化を図る
- ◆ 駅商業施設のリニューアル  
売場の拡張等により収益力を強化



ASTY静岡（西館）のリニューアル

## 高額商品・サービスの需要の取り込み

- ◆ ジェイアール名古屋タカシマヤ  
18の海外ラグジュアリーブランドを取り揃えたメンズゾーンを新設



東海地区初となるメンズ中心のルイ・ヴィトン新店舗

- ◆ 名古屋マリオットアソシアホテル  
スイートルームの大規模改装を行い富裕層やインバウンドの顧客ニーズに対応

## 沿線の不動産開発を推進

- 京都駅八条東口より徒歩3分の立地に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
- 今後も駅立地に限らず、沿線の不動産開発を積極的に推進

## 共通ポイントサービスの導入

当社グループの駅商業施設で利用できる「TOKAI STATION POINT」を2023年10月に開始  
※「EXサービス」との連携も検討中



- グループ事業の方向性についてです。
- グループ各社の経営効率向上では、東海キヨスクとジェイアール東海パッセンジャーズを本年10月に合併し、JR東海リテイリング・プラスが発足します。駅構内商業の魅力向上と収益力強化を図ります。
- 高額の商品やサービスの需要にも応えていきます。ジェイアール名古屋タカシマヤでは、18の海外ラグジュアリーブランドを取り揃えたメンズゾーンを新設し、東海地域の旺盛な高額品需要に応えていきます。それに先駆けて、東海地区初となるメンズアイテムにフォーカスしたルイ・ヴィトンの新ブティックは本年4月29日にオープンします。名古屋マリオットアソシアホテルでは、スイートルームの大規模改装を行い、富裕層やインバウンドの顧客ニーズに対応していきます。
- 沿線の不動産開発は、京都駅八条東口より徒歩3分の場所に土地を取得し、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年度に開業予定です。今後、当社グループとしては、駅立地に限らず、沿線の不動産開発を積極的に推進します。
- また、本年10月にはJR東海グループの駅商業施設(約1,000店)で利用できる共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」を開始します。お買い物金額に応じてポイント還元を図るとともに、クーポンやキャンペーン情報を発信することで当社グループでの消費を喚起いたします。なお、共通ポイントサービスはEXサービスとの連携を図る方向で検討しています。

- 人材育成、働きがいのある職場づくりにより人的資本の強化・蓄積を図るとともに、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を醸成する
- エンゲージメントの向上を図り、企業価値を最大化していく  
※全社員を対象としたエンゲージメント調査を今年度より初めて実施



当社の人的資本マネジメント (イメージ図)

- 当社は、人材こそが最大の経営資源と考えています。採用した人材に教育・訓練等の投資をしっかりと行い、高めた能力を存分に活用していくということが当社が進める人的資本経営の基本的な考え方です。
- 人材育成、働きがいのある職場づくりを積極的に推進することで、人的資本の強化・蓄積を図るとともに、「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を醸成していきます。お客様の行動様式の変化や自然災害の激甚化など、当社を取り巻く環境が変化している中で「経営体力の再強化」のような様々な新しい施策を起案し、実現することができる力強い組織を作っていきます。
- 社員のエンゲージメントを定期的・定量的に把握するための取組みとして、先日、本社を中心に約3,700名の社員を対象としたエンゲージメント調査を初めて実施しましたが、秋には全社員を対象とした調査を実施します。エンゲージメントの向上を図ることで社員の能力をより一層引き出し、組織の力を強め、労働生産性を高め、企業価値を最大化していきます。

- 政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に2050年のCO<sub>2</sub>排出実質ゼロを目指すことで、鉄道の環境優位性をさらに高める
- 「東海道新幹線再生アルミ」の活用等、廃棄物の削減や資源の再利用を通じて、地球環境への負荷を低減する

## 地球環境にやさしい鉄道のご利用を促進し、地球環境保全に貢献する

### CO<sub>2</sub>排出の削減

**【直接排出】**  
燃料  
7万トン  
(約5%)

- ハイブリッド方式車両の投入
- 蓄電池車及び燃料電池車に関する調査研究や実験準備
- バイオ燃料に関する試験等

**【間接排出】**  
購入電力  
110万トン  
(約95%)

- 省エネルギー化
- 再生可能エネルギーの活用等

CO<sub>2</sub>削減の取組み

### 廃棄物の削減、資源の再利用

東海道新幹線再生アルミを活用する駅舎（イメージ）

「ザボデザインショップ」

「東京ギフトパレット」

東海道新幹線再生アルミによる装飾

燃料電池システムに関する試験

新幹線のり面を活用した太陽光発電（試験設置）

- 続いて、持続可能な社会の実現に向けた取組みについてご説明します。
- 鉄道は他の輸送機関に比べてエネルギー効率がよく、地球環境への負荷が少ないという優れた特性を有しており、当社ではこの特性をさらに向上させるため、様々な取組みを進めてきました。
- これに留まらず、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提にCO<sub>2</sub>排出実質ゼロを目指すことで、鉄道の環境優位性をさらに高めていきます。
- 当社が排出するCO<sub>2</sub>の約5%を占める「直接排出」の対策として、ハイブリッド車両を順次投入するほか、燃料電池車に関する試験を開始します。
- 一方、残りの約95%を占める「間接排出」については、国内の発電部門全体の脱炭素化の動きに加え、省エネルギー車両の追加投入を進めるほか、新幹線のり面を活用した太陽光発電に向けて準備を進めます。

## 中央新幹線計画の考え方〈健全経営と安定配当を堅持〉 7

- 日本の大動脈輸送を二重系化して当社の経営リスクを低減させつつ、圧倒的な時間短縮効果により日本社会・経済を活性化する国家的プロジェクト
- 健全経営と安定配当を堅持しながら、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組む

### 経営リスクの低減

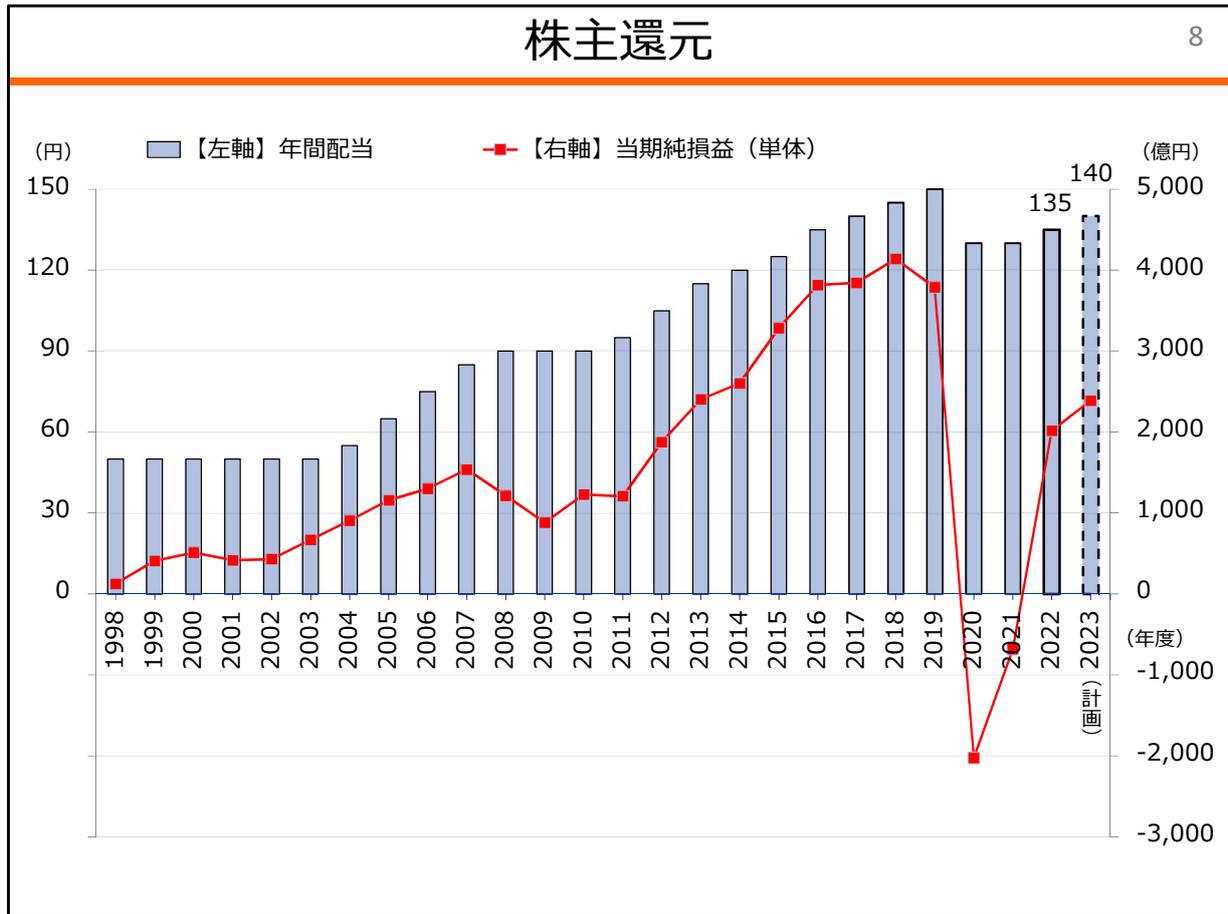
- 東海道新幹線は将来の経年劣化や大規模災害への抜本的な備えが必要

### 日本社会・経済の活性化

- 三大都市圏が一つの巨大都市圏に



- 中央新幹線の考え方についてです。
- 改めて申し上げれば、本計画の意義は、開業から半世紀以上経過した東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害への抜本的な備えとして、バイパス建設により日本の大動脈輸送を二重系化し、経営リスクを低減させ、経営の安定化を図り、当社の使命を将来にわたり力強く果たし続けることが可能になることです。
- 合わせて、中央新幹線の走行方式を超電導リニアとすることで、東京～名古屋を最速40分、東京～大阪を最速67分で結ぶという圧倒的な時間短縮効果により、三大都市圏が一つの巨大都市圏となり、日本社会・経済を活性化することで当社の経営にも大きなプラス効果が期待されます。
- このように、当社が東京～名古屋～大阪の大動脈輸送を維持・発展させることは企業の存立基盤を将来にわたり確保していくことにつながり、株主をはじめとしたすべてのステークホルダーの利益を長期にわたり確保していくことになると考えています。
- 中央新幹線計画の完遂に向けて、健全経営と安定配当を堅持しながら、きめ細かく工事費の管理を行ってあらゆるコストダウンの可能性を図るなどコストを十分に精査しつつ、外部環境や経営状況が変化する中で必要により工事ペースを調整するなど柔軟に対応しながら、着実に推進して参ります。



- 次に、株主還元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、2022年度の期末配当については、昨年4月に公表した配当予想1株当たり65円を5円増配し、1株当たり70円とする案を株主総会に提案させていただき予定です。
- また、2023年度の配当予想につきましては、業績予想を踏まえ、中間・期末ともに1株あたり70円とし、年間で1株当たり5円増配します。
- 引き続き株主・投資家の皆様におかれましては、当社の経営戦略をご理解いただき、ESG経営の好循環を回復させ、コロナ禍前以上の利益水準を確保しようとする私たちの強い決意・活動をご支援いただければと考えております。
- 私からは以上です。

## Ⅲ. 2023年3月期 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  
2023年4月27日

- 財務部長の井出です。
- 私からは2023年3月期の決算概要についてご説明します。

# 2023年3月期 実績

10

## ■ 損益計算書 (連結)

(億円)

	2021年度 実績 A	2022年度 実績 B	増減 (B-A)	主な増減要因
<b>営業収益</b>	9,351	14,002	4,651	
運輸業	7,176	11,340	4,163	(+) JR東海(運輸業)
流通業	1,027	1,387	360	(+) 東海キヨスク、JR東海パッセンジャーズ、 JR東海高島屋
不動産業	722	773	51	(+) JR東海関西開発、JRセントラルビル、 東京ステーション開発
その他	2,344	2,494	149	(+) JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
<b>営業費</b>	9,334	10,257	923	
<b>営業損益</b>	17	3,745	3,727	
運輸業	△83	3,385	3,468	(+) JR東海(運輸業)
流通業	△37	83	121	(+) 東海キヨスク、JR東海高島屋、 JR東海パッセンジャーズ
不動産業	149	173	24	(+) 東京ステーション開発、JR東海関西開発
その他	11	100	88	(+) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
<b>経常損益</b>	△672	3,074	3,747	
<b>親会社株主に帰属 する当期純損益</b>	△519	2,194	2,713	

※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4,127億円増加したほか、グループ会社の収益も増加し、対前期で+4,651億円の1兆4,002億円となりました。
- 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3,745億円、経常利益は3,074億円、親会社株主に帰属する当期純利益は2,194億円と、各利益が黒字となりました。また、最終黒字は3期ぶりです。
- 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増益となりました。
- 流通業については、東海キヨスクやジェイアール東海パッセンジャーズ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、ジェイアール東海関西開発、ジェイアールセントラルビル、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、ジェイアール東海ホテルズの宿泊収入の増、ジェイアール東海ツアーズの旅行商品収入の増等により、増収増益となりました。

# 2023年3月期 実績

11

## ■キャッシュ・フロー計算書 (連結)

(億円)

	2021年度 実績 A	2022年度 実績 B	増減 (B-A)
営業活動によるCF	717	4,867	4,149
投資活動によるCF	△1,530	△1,750	△219
有形・無形固定資産の取得等による支出	△4,781	△4,452	329
中央新幹線建設資金管理信託による収入	2,630	2,277	△353
資金運用による収入・支出	619	424	△195
財務活動によるCF	△191	△2,206	△2,014
現金及び現金同等物の増減額	△1,004	910	1,915
現金及び現金同等物の期首残高	7,199	6,194	△1,004
現金及び現金同等物の期末残高	6,194	7,105	910

## ■長期債務実績 (連結・単体)

期末残高	増減	中央除く	
		期末残高	増減
49,498	81	19,498	81

## ■設備投資実績

連結	単体	安全関連投資	
		安全関連投資	中央新幹線
5,054	4,817	2,141	2,298

- 次に、連結キャッシュフロー計算書です。
- 営業活動によるキャッシュフローは当社の運輸収入が増加したことなどから、4,867億円のプラスです。
- 投資活動によるキャッシュフローは、必要な設備投資を進めたことなどから、1,750億円のマイナスです。なお、中央新幹線建設のための支出については、中央新幹線建設資金管理信託からの取り崩し資金により充当しております。
- この結果、フリーキャッシュフローは3期ぶりにプラスに転じ、3,116億円のキャッシュインとなっています。
- 財務活動によるキャッシュフローは、短期社債の償還による支出が増加したことなどから、2,206億円のマイナスです。
- これらの結果、期末の現金及び現金同等物は7,105億円となりました。引き続き高い水準を維持しており、資金繰りに関しては当面問題はありません。
- 長期債務は、81億円増加し、4兆9,498億円になりました。
- 設備投資実績は5,054億円です。2021年度に引き続き、全般的なコストダウンに加え、安全に支障しない範囲での工事費の抑制に努めました。安全に関する投資、中央新幹線にかかる設備投資の実績は、それぞれ2,141億円、2,298億円です。

# 2023年3月期 実績

12

## ■ 損益計算書 (単体)

(億円)

	2021年度 実績 A	2022年度 実績 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	7,260 (6,572)	11,433 (10,699)	4,173 (4,127)	新幹線+3,963、在来線+164
営業費	7,273	7,970	696	
人件費	1,597	1,700	102	賞与月数の増等
物件費	3,415	3,826	410	
動力費	410	632	222	単価の増等
修繕費	1,348	1,366	18	
業務費	1,657	1,827	170	発売手数料の増等
租税公課	352	402	49	
減価償却費	1,907	2,040	133	新型車両の投入等
営業損益	△12	3,463	3,476	
経常損益	△740	2,788	3,529	
当期純損益	△681	2,019	2,701	

- 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、前期に対して4,127億円の増となる1兆699億円でした。
- 営業費については、前期に対し696億円増の7,970億円となりました。
- このうち物件費については、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410億円の増となる3,826億円でした。
- 減価償却費は前期に対し133億円の増となる2,040億円でした。  
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3,463億円、経常利益は2,788億円、当期純利益は2,019億円となり、単体決算においては、各利益が3期ぶりに黒字となりました。
- 私からは以上です。



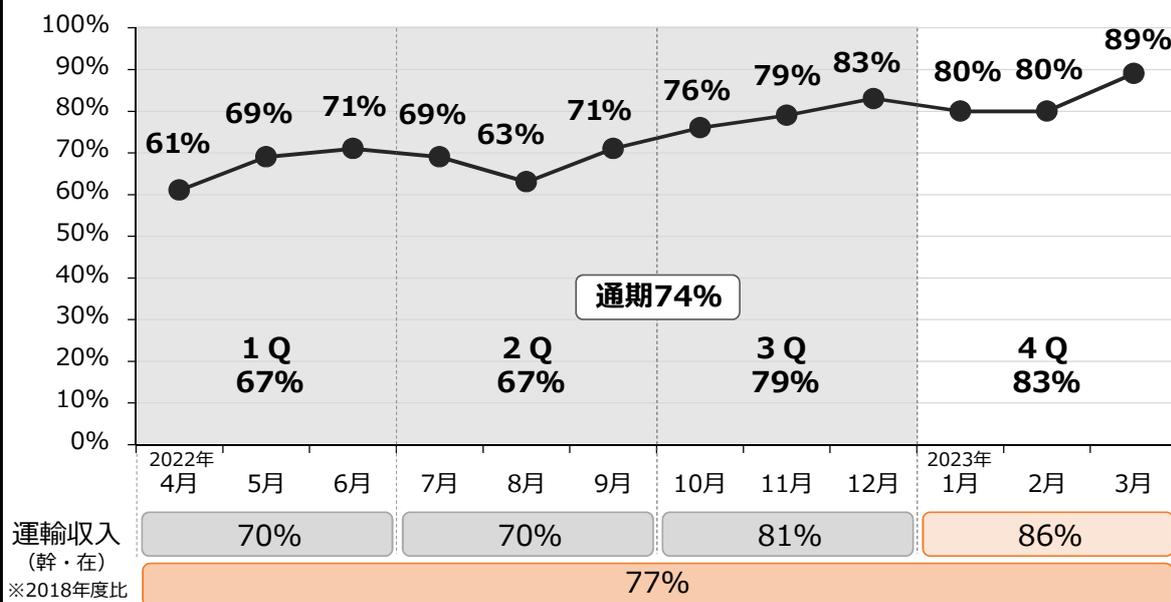
- IV. ご利用状況
- V. 2024年3月期 業績予想
- VI. 中央新幹線計画の状況

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  
2023年4月27日

- 総合企画本部長の武田です。
- 私からはご利用状況、2024年3月期の業績予想、中央新幹線計画の状況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）

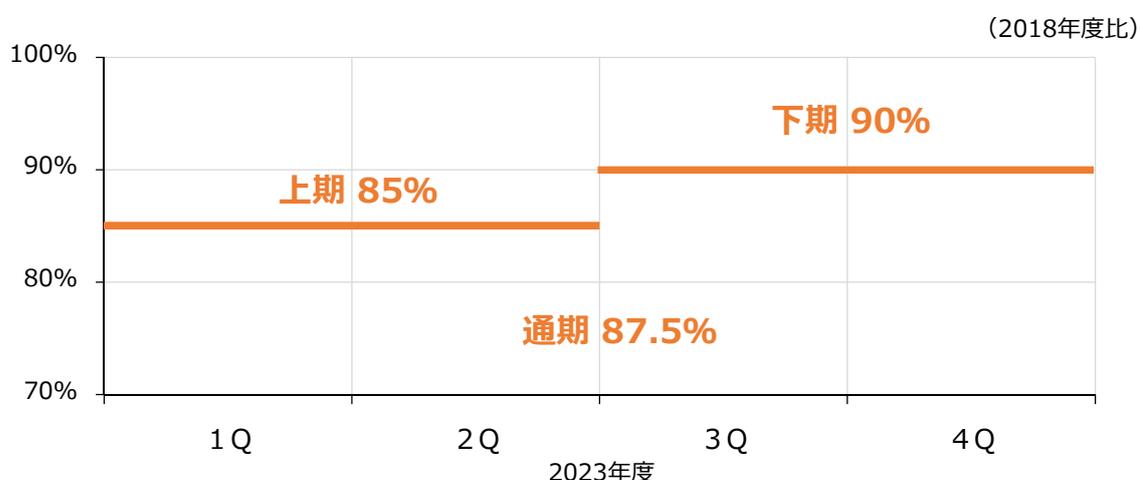


- 新型コロナウイルス感染症の感染再拡大の影響によって、一時的にご利用が減少した期間はあったものの、年度を通して輸送量の回復傾向が続いた
- 通期の運輸収入は2018年度比で77%と、業績予想（72.5%）を上回る

- 2023年3月期の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。
- 年末年始期間は3年ぶりに行動制限がなく、天候に恵まれたこともあり、東海道新幹線の東京口の断面輸送量は2018年度比で90%と好調でした。
- その後は、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あったことなどにより一時的にご利用が減少した期間はあったものの、特に観光のご利用が好調で、東京口の断面輸送量は2018年度比で1月が80%、2月が80%、3月が89%、第4四半期の3か月間で83%と回復傾向が継続しました。
- 新幹線・在来線を合わせた運輸収入については、第4四半期3か月間は同86%、通期で同77%となりました。

## ■ 運輸収入の想定

新型コロナウイルス感染症の影響が和らぎ、社会経済活動が一層活性化されていくことで、ご利用は回復していくと想定



## ■ 業務改革の進捗

(億円)

	2022年度 実績	2023年度 計画
業務改革の効果	100	110

- 続いて、業績予想における主な前提条件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鉄道等のご利用は減少していましたが、足元では観光需要の多い土休日が先行する形でご利用の回復が続いているほか、5月8日に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけが5類に変更される見通しであるなど、社会経済活動が一層活性化していくことで、ご利用は引き続き回復していくものと考えています。具体的には、運輸収入は2018年度比で上期が85%、下期が90%、通期で87.5%と想定しています。
- また、10～15年かけて定常的なコストを800億円削減する「業務改革」については、2022年度実績で100億円、2023年度計画で110億円の効果を見込んでいます。なお、これまで2022年度計画を50億円としていましたが、実施した施策の効果が計画段階の見込みから増加したほか、人件費についても精査ができたことから、2022年度の実績分から合わせてお示しすることとしています。

# 2024年3月期 業績予想

16

## ■ 損益計算書 (単体)

(億円)

	2022年度 実績 A	2023年度 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)
営業収益 (運輸収入)	11,433 (10,699)	12,940 (12,220)	1,506 (1,520)	113.2% (114.2%)
営業費	7,970	8,830	859	110.8%
人件費	1,700	1,750	49	102.9%
物件費	3,826	4,640	813	121.2%
動力費	632	730	97	115.3%
修繕費	1,366	1,890	523	138.3%
業務費	1,827	2,020	192	110.5%
租税公課	402	420	17	104.4%
減価償却費	2,040	2,020	△20	99.0%
営業利益	3,463	4,110	646	118.7%
経常利益	2,788	3,380	591	121.2%
当期純利益	2,019	2,390	370	118.4%

- 次に、業績予想の内容について、当社単体からご説明します。
- 運輸収入については、先ほどのご説明の想定に基づき、2022年度実績から1,520億円の増となる1兆2,220億円とし、営業収益については1兆2,940億円を見込みました。
- 営業費については、新幹線鉄道大規模改修引当金の取崩し終了に伴う修繕費の増、燃料単価の上昇・電力会社による料金見直し等に伴う動力費の増のほか、発売手数料等の収入に連動する費用の増等を織り込み、2022年度実績から859億円の増となる8,830億円としています。
- その結果、営業利益4,110億円、経常利益3,380億円、当期純利益2,390億円と各利益で増益を見込んでいます。

# 2024年3月期 業績予想

17

## ■ 損益計算書 (連結)

(億円)

	2022年度 実績 A	2023年度 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)
<b>営業収益</b>	14,002	15,660	1,657	111.8%
<b>運輸業</b>	11,340	12,840	1,499	113.2%
<b>流通業</b>	1,387	1,470	82	105.9%
<b>不動産業</b>	773	800	26	103.4%
<b>その他</b>	2,494	2,490	△4	99.8%
<b>営業費</b>	10,257	11,360	1,102	110.7%
<b>営業利益</b>	3,745	4,300	554	114.8%
<b>運輸業</b>	3,385	4,030	644	119.1%
<b>流通業</b>	83	60	△23	72.2%
<b>不動産業</b>	173	160	△13	92.2%
<b>その他</b>	100	70	△30	69.7%
<b>経常利益</b>	3,074	3,570	495	116.1%
<b>親会社株主に帰属する 当期純利益</b>	2,194	2,500	305	113.9%

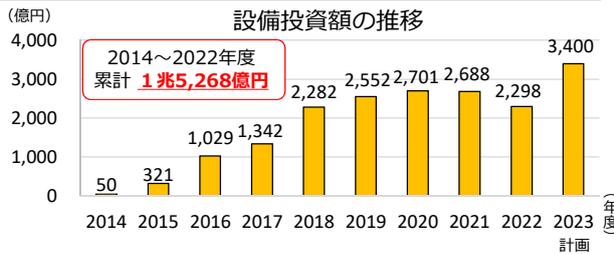
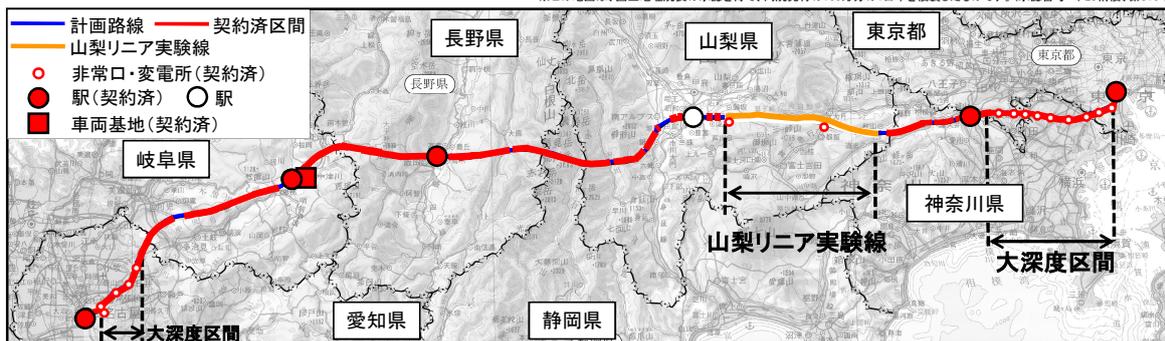
※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業利益と一致しません。

- 続いて、連結の業績予想の内容についてご説明します。
- 当社単体の運輸収入の想定をベースに、グループ各社の個別の数値を集約し、連結営業収益は2022年度実績から1,657億円の増となる1兆5,660億円を見込みました。
- 一方、営業費については、当社の物件費の増やグループ会社における売上増に伴う売上原価の増に加え、燃料単価の上昇等に伴う水道光熱費の増等を見込み、2022年度実績から1,102億円の増となる1兆1,360億円を見込みました。
- その結果、営業利益4,300億円、経常利益3,570億円、親会社株主に帰属する当期純利益2,500億円と各利益で増益を見込んでいます。

# 中央新幹線計画の状況①

## ○本体工事契約箇所 (2023.3.31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。(承認番号 平25情複、第310号)



- 工事契約締結件数  
75件 (品川~名古屋間延長約286kmのうち約9割)
- 用地取得状況  
約65% (名古屋駅開削部は、西側が完了し、東側は9割超)
- 発生土活用先の確定状況  
約80%

- 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、赤い線が既に工事契約を締結した箇所を示しています。
- 2022年度は、工事については、岐阜県駅(仮称)や長野県駅(仮称)等で本格的な工事に着手したほか、南アルプストンネル長野工区では本坑の掘削を開始し、大深度地下をシールドマシンで掘削する第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区及び東百合丘工区では、安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進を開始するなど、沿線各地で着実に工事を進めました。用地取得については、2023年3月末時点で、全線の用地取得率は約65%と着実に上がってきており、名古屋駅開削部については、西側で完了し、東側は契約件数で言えば、9割を超えています。
- 一方で、シールドトンネルについて、第一首都圏トンネル北品川工区におけるシールドマシンの不具合による調査掘進の中断や、第一中京圏トンネル坂下西工区の調査掘進の準備作業に時間を要していること、山岳トンネルの労災に伴い一部のトンネルで掘削が中断していたことによる影響もありました。
- この結果、2022年度の中央新幹線の設備投資の実績は、2,298億円となり、2014年度からの累計で、1兆5,268億円となりました。2023年度は、3,400億円の設備投資を計画しています。
- 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、各種工事を精力的に進めます。

## 【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2021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、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。同案の実現に向けて、具体的な検討を深めるとともに、関係者との調整を進めています。

## 《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おり、12月に提示された論点に基づき、①沢の水生物等への影響、②高標高部の植生への影響、③地上部分の改変箇所における環境への影響、について説明しています。

## 【大深度区間のシールドトンネル工事】

- 第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区・東百合丘工区において、3月に調査掘進を開始しました。
- 第一首都圏トンネル北品川工区については、2月末までに、カッターヘッドに付着した土を取り除くとともに、故障した設備の修繕を完了し、3月に自社用地内で掘進させ、マシンの状態や周辺への影響を検証しています。



第一首都圏トンネル 梶ヶ谷工区  
シールドマシンの状況

- 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況が続いています。こうした中、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2021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、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。同案の実現に向けて、具体的な検討を深めるとともに、関係者との調整を進めています。
- 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、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おり、12月に提示された論点に基づき、①沢の水生物等への影響、②高標高部の植生への影響、③地上部分の改変箇所における環境への影響、について説明しています。引き続き、環境保全に関する課題の解決につながるよう、真摯に対応していきます。
- 大深度区間のシールドトンネル工事については、各工区において、掘進に向けた準備を進めており、第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区・東百合丘工区において、3月に調査掘進を開始しました。
- 第一首都圏トンネル北品川工区については、2月末までに、カッターヘッドに付着した土を取り除くとともに、故障した設備の修繕を完了し、3月に自社用地内で掘進させ、マシンの状態や周辺への影響を検証しています。今後は、検証結果を踏まえ、専門家に安全かつ確実に掘進できることを確認していただいたうえで、調査掘進を再開する予定です。
- 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		
	2021年度 実績	2022年度 実績	前期比	2021年度 実績	2022年度 実績	前期比	2021年度 実績	2022年度 実績	前期比
JR東海高島屋	454	522	114.8%	6	45	666.0%	8	47	527.4%
JRセントラルビル	310	324	104.6%	33	25	74.3%	33	24	71.4%
JR東海ホテルズ	137	218	159.3%	△54	0	-	△47	1	-
日本車両	923	967	104.9%	58	41	70.2%	59	42	70.7%

日本車両 当期純利益 57 29 51.5%

○業績予想

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2022年度 実績	2023年度 計画	前期比	2022年度 実績	2023年度 計画	前期比	2022年度 実績	2023年度 計画	前期比
JR東海高島屋	522	544	104.3%	45	28	61.6%	47	29	63.1%
JRセントラルビル	324	333	102.5%	25	16	63.9%	24	14	61.0%
JR東海ホテルズ	218	242	110.9%	0	5	-	1	5	277.4%
日本車両	967	870	89.9%	41	39	94.6%	42	40	94.8%

日本車両 当期純利益 29 30 101.5%

## (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)
23/01	146 (80)	144 (82)	159 (76)	141 (76)	142 (76)	152 (86)	148 (83)	145 (76)	114 (83)
23/02	212 (80)	215 (81)	237 (80)	185 (78)	207 (76)	224 (91)	223 (83)	222 (78)	129 (85)
23/03	166 (89)	163 (90)	191 (89)	157 (83)	168 (85)	162 (97)	168 (92)	183 (89)	118 (88)
23/01-03	170 (83)	168 (85)	190 (82)	159 (79)	168 (80)	174 (90)	173 (86)	178 (81)	119 (86)
22/10-23/03	151 (81)	150 (83)	160 (78)	144 (77)	147 (79)	157 (86)	152 (84)	158 (80)	113 (85)
FY Total (22/04-23/03)	167 (74)	169 (77)	174 (69)	153 (71)	161 (71)	180 (80)	171 (76)	174 (73)	115 (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。

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) 輸送量の推移 (多客期利用状況)

### ◆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)

#### ・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。

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
22/10	15,282	117.4
22/11	15,312	108.3
22/12	19,494	109.2
23/01	15,738	123.3
23/02	13,749	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
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
23/01	60.1	12.6	81.8	20.6
23/02	62.2	18.1	84.9	25.4
23/03	63.9	11.8	88.7	17.6

(※) 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。

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