

I. 2024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
2023年10月31日

- 財務部長の井出です。
- 私からは、2024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）

2

（億円）

	2022年度 2Q累計 A	2023年度 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益	6,341	8,175	1,834	
運輸業	5,145	6,716	1,571	(+) JR東海(運輸業)
流通業	636	772	135	(+) 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	373	411	37	(+) 東京ステーション開発、JR東海不動産
その他	1,030	1,102	72	(+) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
営業費	4,622	5,054	432	
営業利益	1,719	3,120	1,401	
運輸業	1,605	2,898	1,292	(+) JR東海(運輸業)
流通業	26	58	32	(+) 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	98	120	21	(+) 東京ステーション開発、JR東海不動産
その他	△4	47	52	(+) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
経常利益	1,362	2,786	1,423	
親会社株主に帰属する四半期純利益	969	1,950	981	

※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。

- 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1,576億円増加したほかグループ会社の収益も増加し、対前年で1,834億円増の8,175億円となりました。
- 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3,120億円、経常利益は2,786億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は1,950億円と、増収・増益の決算となりました。
- 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、東海キヨスクやジェイアール東海パッセンジャーズ、ジェイアール東海高島屋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、東京ステーション開発の賃料収入の増やジェイアール東海不動産の住宅販売収入の増等により、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、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。

損益計算書（単体）

3

(億円)

	2022年度 2Q累計 A	2023年度 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	5,193 (4,830)	6,763 (6,407)	1,569 (1,576)	新幹線+1,510、在来線+66
営業費	3,544	3,825	280	
人件費	861	883	21	ベースアップ等
物件費	1,508	1,744	236	
動力費	277	302	25	単価の増等
修繕費	400	554	153	大規模改修引当金取崩し終了等
業務費	830	888	57	発売手数料の増等
租税公課	192	211	18	
減価償却費	981	986	4	
営業利益	1,648	2,937	1,288	
経常利益	1,284	2,599	1,315	
四半期純利益	904	1,839	935	

- 続いて、単体決算の概要についてご説明します。
- まず営業収益ですが、運輸収入が1,576億円増加する等、前期に対して1,569億円の増となる6,763億円でした。
- 営業費は、前期に対し280億円増の3,825億円となりました。
- このうち、人件費については、ベースアップの実施等に伴い、21億円増となる883億円でした。
- また、物件費については、全体で236億円の増となる1,744億円でした。これは、燃料単価の上昇等に伴う動力費の増や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のほか、収入に連動する発売手数料の増等による業務費の増が要因です。
- これらにより、営業利益は2,937億円、経常利益は2,599億円、四半期純利益は1,839億円と、増収・増益の決算となりました。
- 私からは以上です。



- Ⅱ. 足元の状況
- Ⅲ. 2024年3月期 業績予想
- Ⅳ. 主な施策展開
- Ⅴ. 中央新幹線計画の状況

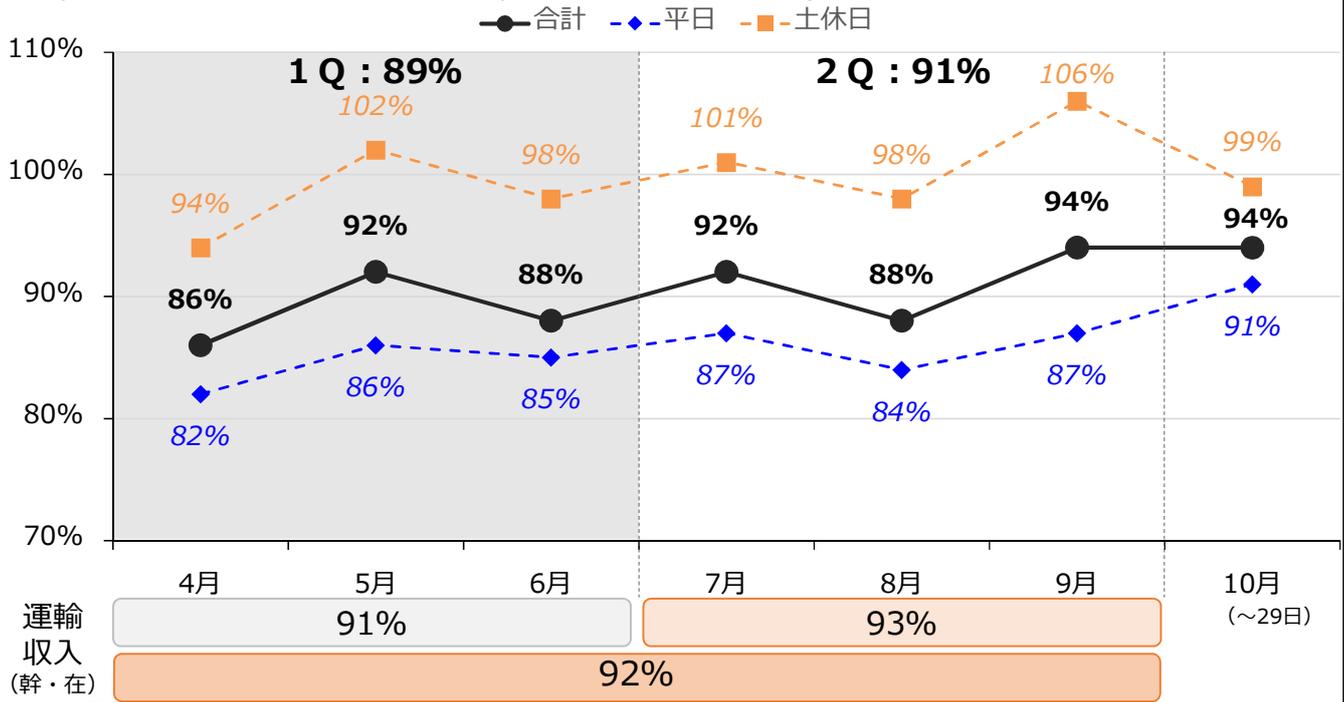
代表取締役副社長
武田 健太郎

東海旅客鉄道株式会社
2023年10月31日

- 副社長の武田です。
- 私からは足元の状況、2024年3月期業績予想、主な施策展開、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と運輸収入

■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）



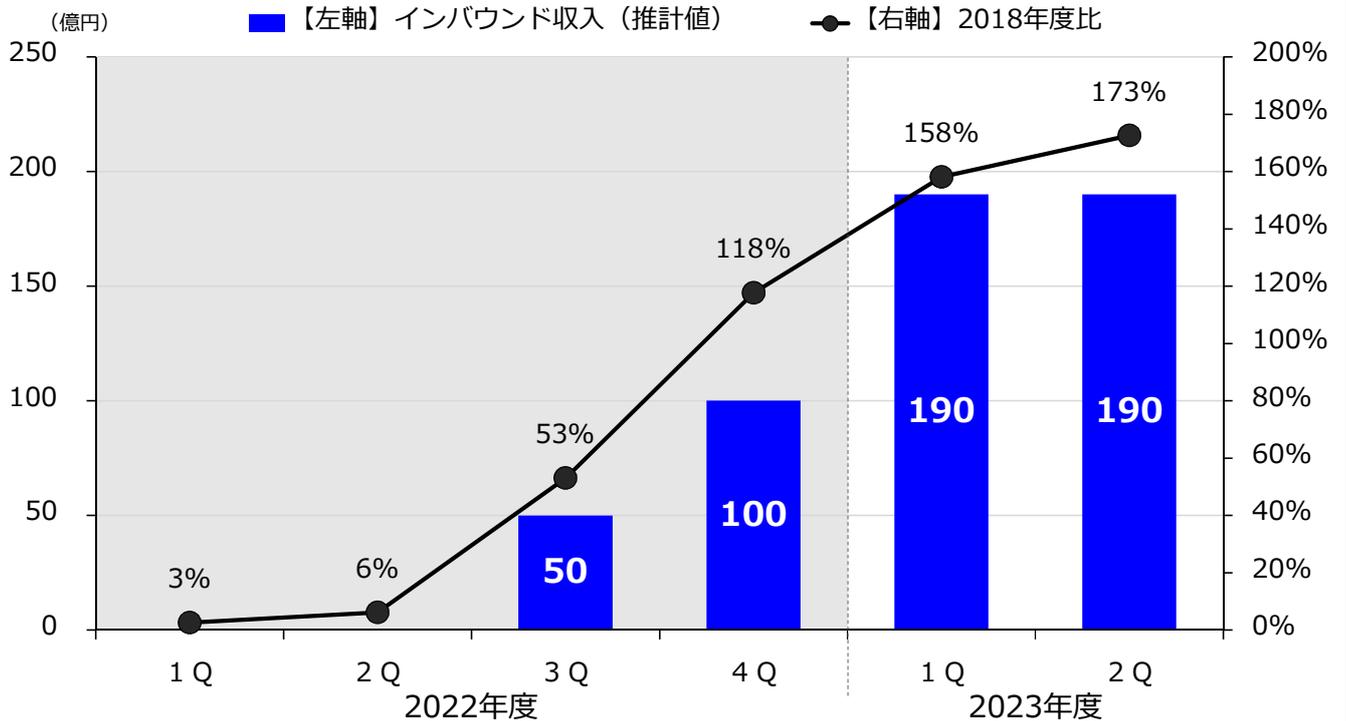
※2018年度比

- 8月に台風7号及び静岡地区大雨に伴い運休が多数発生した影響があったものの、第2四半期も輸送量は平日・土休日ともに緩やかな回復傾向が継続
- 上期累計の運輸収入は、業績予想を516億円上回る

- まず、足元の状況について、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、平日・土休日ともに前四半期よりも高い水準で推移しました。第1四半期に引き続き、土休日のご利用の回復が先行しています。
- 東京口の断面輸送量は、2018年度比で7月が92%、8月が88%、9月が94%、第2四半期の3か月間で91%となりました。8月は台風7号及び静岡地区大雨に伴い運休が多数発生した影響を受けましたが、上期のトレンドとしては平日・土休日ともに回復傾向が続いています。なお、9月について、土休日は2018年度対比106%となっていますが、これは比較対象となる2018年度の土休日が台風の影響を強く受けていたため、実態と比べて強い数字が出ています。
- 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99%、名古屋近郊が91%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、上期は2018年度比で85%と想定していましたが、実績としては同約92%と、516億円上回りました。
- なお、10月のご利用状況も上期のトレンドに沿った進捗となっています。

インバウンドの状況

※インバウンド収入（推計値）は10億円未満切捨

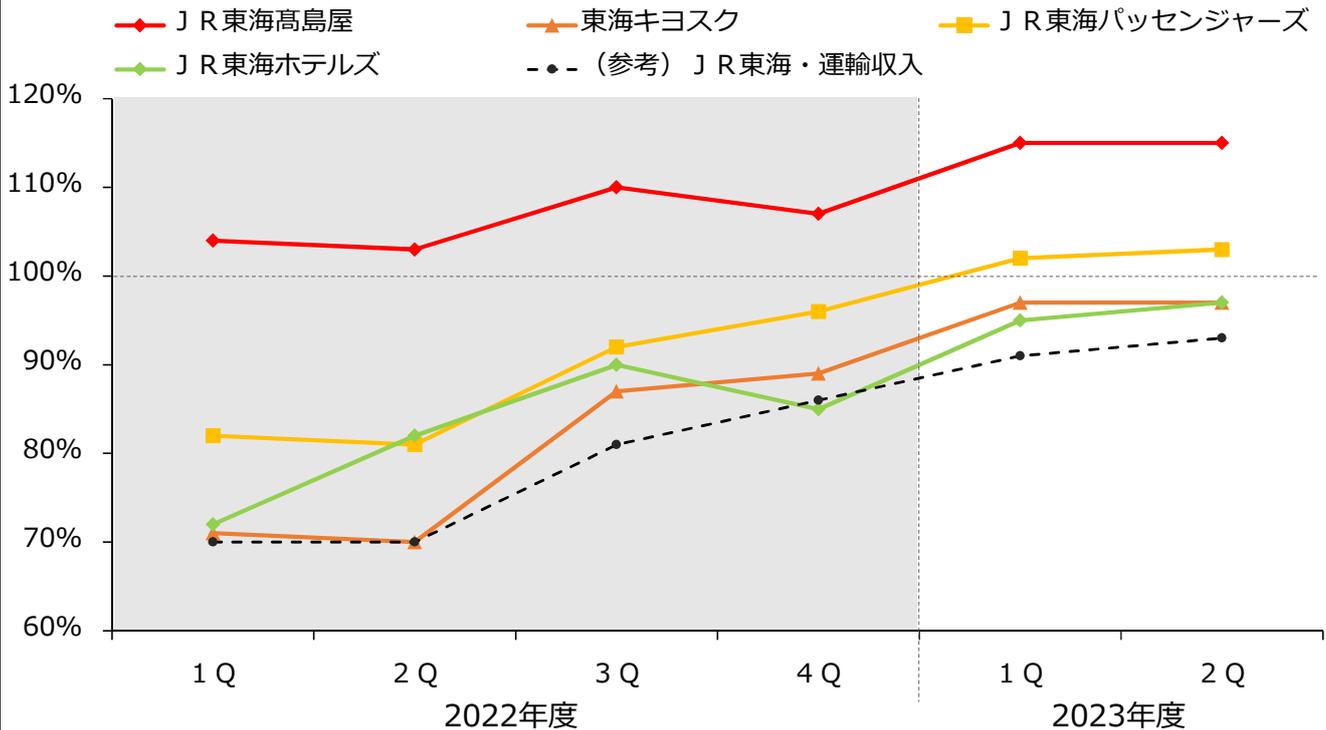


- 2023年度上期インバウンド収入（推計値）は約380億円（2018年度比：165%）
- 引き続き、増加傾向の訪日外国人の需要を取り込んでいく

- インバウンドの状況についてです。
- 当社運輸収入におけるインバウンド収入(推計値)は、上期の累計で2018年度比165%の約380億円となっています。四半期単位で見ると、2018年度対比での指数は第1四半期の水準からさらに伸びています。
- 10月1日発売分より「ジャパン・レール・パス」の商品内容の拡充と価格改定も実施しました。増加傾向の訪日外国人の需要をしっかりと取り込み、増収に繋げていきます。

グループ事業の状況

■ 主要なグループ会社の営業収益 (※) の状況 (連結修正前・2018年度比)



○ 主要なグループ会社の営業収益 (※) も運輸収入同等以上のペースで回復

※収益認識に関する会計基準の影響を取り除くため、
JR東海高島屋は、百貨店売上、タカシマヤゲートタワーモール取扱高、テナント賃料の合計

- グループ事業の状況について、主要なグループ会社の営業収益をそれぞれの2018年度対比の指数で表したものです。なお、収益認識に関する会計基準の影響を強く受けるジェイアール東海高島屋は百貨店売上、タカシマヤゲートタワーモール取扱高、テナント賃料の合計を指数化したものとしています。
- 運輸収入については、コロナ禍の影響から回復を続けてきておりますが、主要なグループ会社の営業収益についても、運輸収入同等以上のペースで回復しています。
- 具体的には、ジェイアール東海高島屋はすでに2018年度の水準を上回っている他、10月に合併してJR東海リテイリング・プラスとなった東海キヨスク、ジェイアール東海パッセンジャーズも鉄道のご利用に連動する形で回復しています。また、ジェイアール東海ホテルズもコロナ禍からの回復に伴い宿泊需要が回復傾向にあります。

2024年3月期 業績予想（単体）の修正

■ 損益計算書

(億円)

	2022年度 実績 A	2023年度 前回予想 B	2023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)	11,433 (10,699)	12,940 (12,220)	13,460 (12,730)	2,026 (2,030)	520 (510)
営業費	7,970	8,830	8,710	739	△120
人件費	1,700	1,750	1,750	49	—
物件費	3,826	4,640	4,520	693	△120
動力費	632	730	580	△52	△150
修繕費	1,366	1,890	1,880	513	△10
業務費	1,827	2,020	2,060	232	40
租税公課	402	420	420	17	—
減価償却費	2,040	2,020	2,020	△20	—
営業利益	3,463	4,110	4,750	1,286	640
経常利益	2,788	3,380	4,060	1,271	680
当期純利益	2,019	2,390	2,900	880	510

- 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、運輸収入について、年度初時点では2018年度比で上期が85%、下期が90%と想定していました。今回、上期の上振れ分を業績予想に反映するとともに、下期は据え置き、運輸収入1兆2,730億円、営業収益1兆3,460億円と、いずれも前回予想から上方修正します。
- 他方、営業費については、物件費において燃料価格の下落に伴う通期での動力費の減や運輸収入の増に伴う収入連動費用の増等を反映し、前回予想に対し120億円減の8,710億円とします。
- その他、上期の実績に応じて修正した部分もありますが、営業利益は前回予想から640億円増の4,750億円、経常利益は680億円増の4,060億円、当期純利益は510億円増の2,900億円と、いずれも上方修正しています。

2024年3月期 業績予想（連結）の修正、配当

9

■ 損益計算書

(億円)

	2022年度 実績 A	2023年度 前回予想 B	2023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	14,002	15,660	16,270	2,267	610
運輸業	11,340	12,840	13,360	2,019	520
流通業	1,387	1,470	1,540	152	70
不動産業	773	800	810	36	10
その他	2,494	2,490	2,540	45	50
営業費	10,257	11,360	11,250	992	△110
営業利益	3,745	4,300	5,020	1,274	720
運輸業	3,385	4,030	4,670	1,284	640
流通業	83	60	100	16	40
不動産業	173	160	180	6	20
その他	100	70	110	9	40
経常利益	3,074	3,570	4,330	1,255	760
親会社株主に帰属する 当期純利益	2,194	2,500	3,080	885	580

■ 配当

※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。

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。

- 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。
- 先ほど、ご説明しました当社単体の営業収益の増に加え、グループ会社においても当社単体の運輸収入の想定を基に、コロナ禍からの回復に伴うJR東海レタリング・プラスにおける営業収益の増など、各社の特情を踏まえて策定した結果、連結営業収益は前回予想から610億円増の1兆6,270億円とします。
- 一方、営業費については、当社単体の業績予想でご説明した単体の営業費の減に加え、グループ各社の見込み等を反映し、前回予想から110億円の減となる1兆1,250億円とします。
- これらにより、営業利益は前回予想から720億円増の5,020億円、経常利益は760億円増の4,330億円、親会社株主に帰属する当期純利益は580億円増の3,080億円と、いずれも上方修正しています。
- 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、中間配当については、公表している配当予想の通り、1株当たり70円とします。また、期末配当予想についても、本年8月に1株につき5株の割合を持って株式分割を発表した際に修正した配当予想14円を維持します。年度初に発表した期末配当予想から実質的な変更はありません。

「EXポイント」

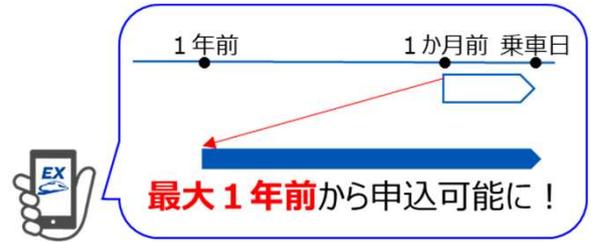
E Xサービスでのチケットレス乗車で、東海道新幹線の利用区間等に応じてポイントが貯まるサービスを開始

(例) 東京～新大阪 普通車指定席 / 1名
片道ご利用時の付与ポイント

会員種別	E Xポイント
エクスプレス予約	83ポイント
スマートEX	41ポイント

新幹線の一年前予約

E Xサービスで最大一年先の指定席予約が可能に



「EX旅パック」

宿泊施設や特別な体験等と新幹線がセットになった、新幹線を乗車直前まで変更可能な国内初の旅行商品

<代表的なプラン例>

■ 社寺等での特別拝観 (京都)



嵐山 祐齋亭



新幹線に加えて、宿泊施設や観光プラン、レンタカー等 (一部レンタカーを除く) の予約・決済が「EXサービス」サイト内で完結!

「EX旅先予約」

E Xサービスに登録済のクレジットカードで観光プラン・移動手段等をシームレスに予約・決済できるサービス

<代表的なプラン例>

■ 東京スカイツリー (東京)



「天望デッキ・天望回廊セット券」とスイーツのセットプラン

- 次に、主な施策展開についてご説明します。
- 東海道・山陽・九州新幹線のネット予約&チケットレス乗車サービスエクスプレス予約、スマートEXの新サービスが、10月1日にスタートしました。
- EXサービスを利用してチケットレスでご乗車いただくお客様を対象に、東海道新幹線のご利用区間等に応じてポイントが貯まる「EXポイント」を開始しました。
- また、指定席の一年前予約が可能となりました。例えば、現時点で、今年度の年末年始や来年のお盆といった繁忙期の指定席をご購入いただけるようになり、これまで以上に旅行のご予定を立てやすくなります。
- なお、日並びが異なる中での比較となりますが、今年度の年末年始期間(12月28日～1月4日)には同期間では過去最大となる一日平均で434本の列車を設定します。加えて、今年度の年末年始より、ゴールデンウィーク、お盆、年末年始の3大ピーク期において「のぞみ」号を全席指定席化して1列車あたりの指定席の数を2割程度増やします。多くの列車、多くの座席をご用意することで、ご着席いただける機会を増やし、サービスアップを図っていきます。
- また、新たなサービスとして新幹線と宿泊施設等がセットになった旅行商品「EX旅パック」や、E Xサービス内で宿泊施設や観光プラン、交通サービス等をシームレスに予約・決済可能な「EX旅先予約」を開始しています。
- このように、EXサービスは観光、ビジネス等の様々なシーンでさらに便利にお使いいただけるサービスとなりました。今後も、ご利用の増加、単価向上に取り組んでいきます。

アプリでポイントが貯まる・使える！

「EXポイント」と相互交換

EXサービスとのID連携により、ポイントを1ポイント単位で相互に交換可能

TOKAI
Sta. P
STATION POINT

駅商業施設での食事やお土産購入に利用！

EX
ポイント

EX旅パックの商品やEX旅先予約の観光コンテンツに利用！

- 10月1日からJR東海グループの共通ポイント「TOKAI STATION POINT」もスタートしました。
JR東海グループの駅商業施設約1,000店舗で利用可能です。
- また、先ほどご紹介した「EXポイント」との相互交換も開始しました。駅商業施設での食事やお土産購入だけではなく、「EX旅パック」の商品や「EX旅先予約」の観光コンテンツへのお支払いに使用可能です。
- 東海道新幹線とJR東海グループの施設を合わせてご利用いただけるように、今後もポイントをご利用いただける対象施設を順次拡大する予定です。

11

名古屋マリオットアソシアホテル スイートルーム改装

- 目的
国内外富裕層や記念日需要等に
応えるため
- 改装概要
 - ・ 開業以来初のスイートルーム全面改装
 - ・ 客室のデザインを5つのタイプに一新
 - ・ スイートルーム客室数を18室に増強
(+3室)
- 営業開始日
2023年9月20日



改装後のスイートルーム
(ヨーロッパモダン)

ジェイアール名古屋タカシマヤ ラグジュアリーゾーン大規模リニューアル

- 目的
ファッション感度の高い若年層や、ハイ
ブランド需要の取り込みを強化するため
- 改装概要
 - ・ 開業時より取扱高が8倍と伸び続ける
「ラグジュアリーゾーン」を1.5倍に拡大
 - ・ 全52のラグジュアリーブランドが揃う、
東海地区最大級の品揃えを実現
- グランドオープン日
2023年9月29日



ルイ・ヴィトン (レディス) の
リニューアルオープン

- グループ事業における付加価値向上の取組みについてです。
- 名古屋マリオットアソシアホテルでは、国内外富裕層や記念日需要等に応えるため、開業以来初のスイートルームの全面改装を行い、15室のデザインを一新、3室を新設して、新たに18室のスイートルームが誕生しました。
- また、ジェイアール名古屋タカシマヤでは、ラグジュアリーゾーンの大規模リニューアルが完了しました。ラグジュアリーゾーンを1.5倍に拡大し、新規18ブランドに入店いただくなど、全52のラグジュアリーブランドが揃う東海地区最大の品揃えを実現しました。
- このように、グループ事業においても、環境の変化を捉えながら、単価向上に取り組んでいきます。

鉄道の環境優位性のPR強化

- 鉄道事業者間で連携したPR強化
 - ・脱炭素社会の実現に向けて、低炭素な輸送モードである鉄道の利用促進と社会的な理解促進のためJRグループ及び日本民営鉄道協会と連携してPRを強化
 - ・各社で共通のロゴ・スローガンを活用し、各鉄道事業者のCO₂排出削減の取り組みを紹介



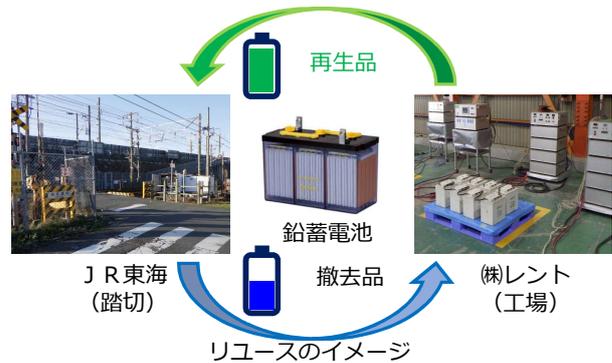
- 直近の取り組み
 - ・東海道・山陽・九州新幹線の駅間ごとの一人当たりのCO₂排出量を公表

東海道新幹線の主な区間のCO₂排出量

駅名	東京	(単位: kg-CO ₂)	
名古屋	5.1	名古屋	
新大阪	7.8	2.6	新大阪

資源循環に関する取り組み

- 踏切の鉛蓄電池のリユース（検証）
 - ・(株)レントの再生技術で耐用年数経過後の鉛蓄電池の機能を再生し、踏切でリユースすることを目指した検証を開始
 - ・再生後の鉛蓄電池を導入できれば、CO₂排出量、廃棄物を削減可能



再生可能エネルギーの活用

- 新幹線のり面を活用した太陽光発電
 - ・掛川駅付近に試験設置

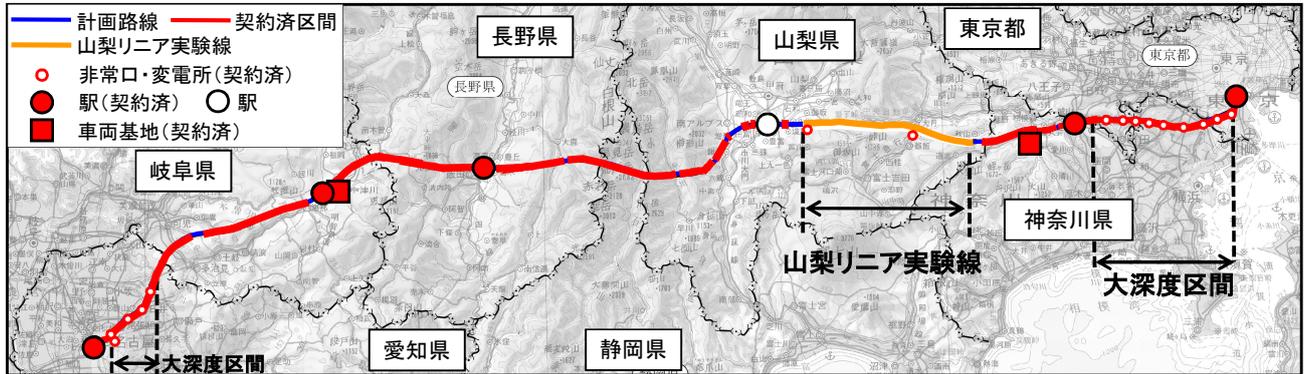


- 持続可能な社会の実現に向けた取り組みについてです。
- 鉄道は他の輸送機関に比べてエネルギー効率が良く、地球環境への負荷が少ないという優れた特徴を有しており、当社ではこの特性をさらに向上させるため、様々な取り組みを進めてきました。
- 運輸部門全体のカーボンニュートラルを考えた際には、自動車、航空機、船舶、鉄道といったそれぞれの輸送モードにおける脱炭素化の取り組みを進めるとともに、お客様の目的に応じて合理的な範囲で、相対的に低炭素な輸送モードである鉄道を活用していただく、いわゆるモーダルシフトが実行されることが有効です。
- そのモーダルシフトの促進や鉄道の環境優位性に対する社会の理解促進のために、JRグループ・日本民営鉄道協会と連携してPRを強化してまいります。
- また、JR西日本・JR九州との3社の取り組みとして、東海道・山陽・九州新幹線での移動に伴うCO₂排出量をエクスプレス予約サイト上で公表しております。
- その他にも、踏切の停電時の電源として使用する鉛蓄電池のリユースの検討など資源循環に関する取り組みや、新幹線のり面を活用した太陽光発電に向けた準備を進める等の再生可能エネルギーの活用も進めております。

【本体工事契約箇所（2023.9.30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）



勝川非常口
ニューマチックケーソン工



第一南巨摩トンネル
本坑掘削工 (10/13貫通)



臼井阿原高架橋（仮称）
上部工（名古屋方）



品川駅（非開削工区）
軌道下掘削工

- 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、工事实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。
- 工事については、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東百合丘工区で、安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進の範囲の掘削を終えるなど、沿線各地で着実に工事を進めました。なお、先日10月13日には、山梨県の第一南巨摩トンネルにおいて、山梨リニア実験線を除いて初めて、本線トンネルが貫通しました。
- 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、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、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実現等に取り組んでいます。
- 発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、本年6月から発電事業者と精力的に協議を進め、実現可能な案を取りまとめたことから、9月下旬より流域関係者の皆様に個別に説明しました。その際にいただいたご意見を踏まえ、具体的な実施案を策定したことから、10月25日に、大井川利水関係協議会の会員の方々のご了解をいただくための文書を、事務局である静岡県に発出しました。

《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おり、これまで会議で提示された各論点（①沢の水生生物等への影響と対策、②高標高部の植生への影響と対策、③地上部分の改変箇所における環境への影響と対策）について説明しています。
- 9月には、国土交通省から環境保全に関する報告書案が提示されました。

【大深度区間のシールドトンネル工事】

- 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東百合丘工区において、9月に調査掘進範囲の掘削を終えました。今後、調査掘進の確認結果を取りまとめたうえで、計画路線周辺にお住いの皆様に対する説明会を開催します。



第一首都圏トンネル 東百合丘工区
調査掘進

- 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、大井川の水資源利用への影響について、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、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、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へ戻す方策の実現等に取り組んでいます。
- 発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、本年6月から発電事業者と精力的に協議を進め、実現可能な案を取りまとめたことから、9月下旬より流域関係者の皆様に個別に説明しました。その際にいただいたご意見を踏まえ、具体的な実施案を策定したことから、10月25日に、大井川利水関係協議会の会員の方々のご了解をいただくための文書を、事務局である静岡県に発出しました。今後、大井川利水関係協議会の会員の方々のご了解をいただいて、発電事業者との合意に向けた詰めの協議を進めていきます。
- 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、これまで会議で提示された各論点①沢の水生生物等への影響と対策、②高標高部の植生への影響と対策、③地上部分の改変箇所における環境への影響と対策、について説明し、委員のご意見・ご質問にお答えしました。また、9月26日の第13回環境保全有識者会議では、事務局である国土交通省から環境保全に関する報告書案が提示されました。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、第一首都圏トンネル東百合丘工区(神奈川県川崎市)において、9月に調査掘進範囲の掘削を終えました。今後、調査掘進の確認結果を取りまとめたうえで、計画路線周辺にお住いの皆様に対する説明会を開催します。
- 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			営業利益			経常利益		
	2022年度 2Q実績	2023年度 2Q実績	前期比	2022年度 2Q実績	2023年度 2Q実績	前期比	2022年度 2Q実績	2023年度 2Q実績	前期比
JR東海高島屋	247	265	107.3%	17	25	142.2%	18	26	140.0%
JRセントラルビル	159	163	102.2%	18	20	111.6%	17	20	112.7%
JR東海ホテルズ*	96	120	125.0%	△9	8	—	△8	8	—
日本車両	436	411	94.3%	12	27	220.8%	13	29	221.9%
	日本車両			四半期純利益			10	20	206.5%

○業績予想

(億円)

	営業収益				営業利益				経常利益			
	2022 年度 実績	2023 年度 計画 (前回)	2023 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2022 年度 実績	2023 年度 計画 (前回)	2023 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2022 年度 実績	2023 年度 計画 (前回)	2023 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回
JR東海高島屋	522	544	548	100.8%	45	28	50	180.4%	47	29	52	175.5%
JRセントラルビル	324	333	328	98.7%	25	16	26	163.3%	24	14	25	170.6%
JR東海ホテルズ*	218	242	247	102.0%	0	5	9	195.4%	1	5	10	213.0%
日本車両	967	870	870	100.0%	41	39	42	107.7%	42	40	44	110.0%
	日本車両				当期純利益				29	30	37	123.3%

(参考) 輸送量の推移 (月次利用状況・多客期利用状況)

◆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		
23/04	140 (86)	134 (87)	169 (87)	138 (81)	140 (82)	140 (94)	142 (88)	162 (85)	111 (89)
23/05	134 (92)	131 (94)	149 (92)	132 (87)	135 (86)	135 (102)	136 (95)	137 (90)	110 (88)
23/06	125 (88)	123 (90)	138 (90)	121 (83)	125 (85)	126 (98)	126 (93)	123 (85)	105 (90)
23/04-06	133 (89)	129 (90)	151 (90)	130 (84)	133 (84)	134 (99)	134 (92)	139 (87)	109 (89)
23/07	133 (92)	129 (93)	159 (94)	131 (86)	133 (87)	134 (101)	132 (95)	135 (116)	112 (91)
23/08	139 (88)	137 (90)	159 (87)	135 (83)	136 (84)	146 (98)	140 (90)	142 (89)	115 (86)
23/09	132 (94)	131 (95)	145 (94)	127 (88)	133 (87)	132 (106)	134 (96)	152 (99)	113 (96)
23/07-09	135 (91)	132 (92)	154 (92)	131 (86)	134 (86)	137 (102)	135 (93)	143 (99)	113 (91)
23/04-09	134 (90)	131 (91)	153 (91)	131 (85)	133 (85)	135 (101)	135 (93)	141 (93)	111 (90)

◆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
4/28~5/7	126 (101)	122 (103)	139 (98)	132 (93)	128 (90)	113 (91)

・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	125 (86)	121 (89)	140 (80)	131 (80)	123 (80)	111 (80)

(※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 2024年2月期 (百万円) Total Sales FY2023: 2023.3~2024.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
23/03	16,828	112.1
23/04	14,319	110.2
23/05	14,548	110.3
23/06	14,477	107.9
23/07	15,515	112.3
23/08	13,254	114.9
23/09	15,112	116.7

◆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 (※)		
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.
23/04	72.7	20.7	84.7	13.1
23/05	71.4	8.9	81.3	3.3
23/06	72.2	4.2	82.8	-2.1
23/07	69.5	2.3	85.4	4.8
23/08	76.0	8.1	88.0	2.3
23/09	77.3	6.7	85.5	-1.5

(※) 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.