

2024年3月期 第3四半期 決算説明会

---

# 東海旅客鉄道株式会社

2024年1月30日

## 目 次

I	2024年3月期第3四半期 決算実績等	… 3
II	各種施策の状況	…10
III	中央新幹線計画の状況	…14

○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。

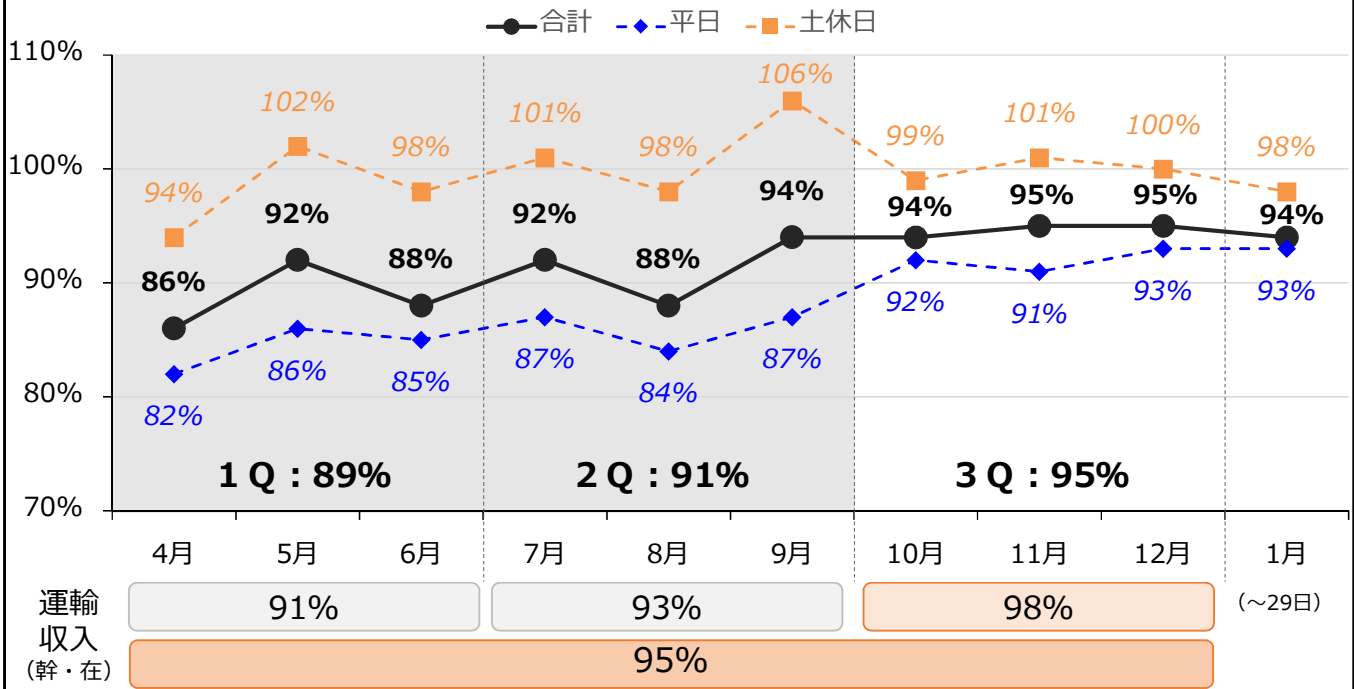
---

## I 2024年3月期第3四半期 決算実績等

○初めに、2024年3月期第3四半期決算実績等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

- 秋の観光のご利用が平日・土休日ともにご利用を押し上げた
- ビジネス利用中心の平日よりも、観光利用中心の土休日が好調な傾向が続く
- 3 Qの運輸収入は、業績予想を312億円上回る

- 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3四半期における東海道新幹線の東京口断面輸送量は、秋の観光のご利用が好調で、平日・土休日ともにご利用を押し上げました。また、ビジネス利用が中心の平日よりも、観光利用が中心の土休日の方が、ご利用が好調な傾向が続いています。東京口の断面輸送量は、2018年度比で10月が94%、11月が95%、12月が95%、第3四半期の3か月間で95%となりました。
- 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97%、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、業績予想では第3四半期は2018年度比で90%と想定していましたが、実績としては同約98%と312億円上回りました。

# 年末年始期間（12/28～1/4）のご利用状況

## ■ 年末年始期間中の新幹線のご利用状況

	前年度比 (同日比)	2018年度比 (1日平均)
のぞみ	107%	103%
ひかり	116%	101%
こだま	105%	92%
新幹線合計	108%	101%



のぞみ号全席指定席のお知らせ（ポスター）

### < 年末年始期間中の1日平均の列車本数（実績） >

2023年度：435本、2022年度：427本、2018年度：412本

- のぞみを全席指定席で運行し、1列車当たりの普通車指定席を約3割増やし、また、のぞみ12本ダイヤを活用してピーク日・時間帯以外にも多くの列車を運行
- 1月1日に発生した令和6年能登半島地震の影響で一部列車に遅延が発生したが、それ以外では大きな輸送障害はなし。1日平均のご利用は2018年度比101%

- 次に、年末年始期間のご利用状況についてご説明します。
- 東海道新幹線については、今回の年末年始期間にのぞみを全席指定席で運行しました。のぞみの自由席を指定席に切り替え、1列車あたりの普通車指定席を約3割増やしただけでなく、のぞみ12本ダイヤを活用し、ピーク日・ピーク時間帯以外にもこれまで以上に多くの列車を運行したことで、より多くのお客様にご予約・ご着席していただき、また、自由席車両に乗車するためにホーム等で長い間お待ちいただく必要もなく、より快適にご旅行いただけました。次の3大ピーク期となる、2024年ゴールデンウィーク期間についても、引き続き、のぞみを全席指定席として運行します。
- 1月1日に発生した令和6年能登半島地震の影響で一部列車に遅延が発生しましたが、それ以外では大きな輸送障害はなく推移しました。その結果、東海道新幹線の期間計のご利用は前年度比108%、1日平均のご利用は2018年度比101%となりました。

# 損益計算書（連結）

6

(億円)

	2022年度 3Q累計 A	2023年度 3Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
<b>営業収益</b>	10,191	12,730	2,538	
<b>運輸業</b>	8,296	10,511	2,214	(+) JR東海(運輸業)
<b>流通業</b>	1,010	1,185	175	(+) JR東海リテイリング・プラス、 JR東海高島屋
<b>不動産業</b>	571	619	47	(+) 東京ステーション開発、JR東海不動産
<b>その他</b>	1,638	1,672	34	(+) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
<b>営業費</b>	7,127	7,704	576	
<b>営業利益</b>	3,063	5,025	1,962	
<b>運輸業</b>	2,843	4,684	1,840	(+) JR東海(運輸業)
<b>流通業</b>	54	93	38	(+) JR東海リテイリング・プラス、 JR東海高島屋
<b>不動産業</b>	151	178	26	(+) 東京ステーション開発、JR東海不動産
<b>その他</b>	24	80	56	(+) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
<b>経常利益</b>	2,544	4,551	2,006	
<b>親会社株主に帰属 する四半期純利益</b>	1,806	3,187	1,381	

※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。

- 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2,211億円増加したほか、グループ会社の収益も増加し、対前年で2,538億円増の1兆2,730億円となりました。
- 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5,025億円、経常利益は4,551億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は3,187億円と、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、昨年10月に東海キヨスクとジェイアール東海パッセンジャーズが合併して発足したJR東海リテイリング・プラスや、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）

7

（億円）

	2022年度 3Q累計 A	2023年度 3Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	8,368 (7,826)	10,580 (10,038)	2,211 (2,211)	新幹線+2,117、在来線+93
営業費	5,460	5,841	381	
人件費	1,276	1,316	39	ベースアップ、賞与月数の増等
物件費	2,395	2,709	314	
動力費	446	430	△16	単価の減等
修繕費	686	911	224	大規模改修引当金取崩し終了等
業務費	1,261	1,367	105	発売手数料の増等
租税公課	289	320	31	
減価償却費	1,498	1,494	△4	
営業利益	2,908	4,739	1,830	
経常利益	2,378	4,251	1,873	
四半期純利益	1,677	3,006	1,328	

- 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、運輸収入の増加などにより、前期に対して2,211億円の増となる1兆580億円でした。
- 営業費は、前期に対し381億円増の5,841億円となりました。
- このうち、人件費については、ベースアップの実施や賞与支給月数の増に伴い、39億円増となる1,316億円でした。
- また、物件費については、全体で314億円の増となる2,709億円でした。これは、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。なお、動力費については、単価の減等により減となっています。
- これらにより、営業利益は4,739億円、経常利益は4,251億円、四半期純利益は3,006億円と、増収・増益の決算となりました。

# 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)	13,460 (12,730)	13,770 (13,040)	2,336 (2,340)	310 (310)
営業費	7,970	8,710	8,710	739	—
人件費	1,700	1,750	1,750	49	—
物件費	3,826	4,520	4,520	693	—
動力費	632	580	580	△52	—
修繕費	1,366	1,880	1,880	513	—
業務費	1,827	2,060	2,060	232	—
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	4,750	5,060	1,596	310
経常利益	2,788	4,060	4,370	1,581	310
当期純利益	2,019	2,900	3,120	1,100	220

- 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、第3四半期3か月間の運輸収入の上振れ分相当の310億円を業績予想に反映するとともに、第4四半期3か月間は据え置き、運輸収入1兆3,040億円、営業収益1兆3,770億円と、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、前回予想を据え置き、8,710億円とします。
- 結果、営業利益は5,060億円、経常利益は4,370億円、当期純利益は3,120億円と、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

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)
<b>営業収益</b>	14,002	16,270	16,580	2,577	310
運輸業	11,340	13,360	13,670	2,329	310
流通業	1,387	1,540	1,540	152	—
不動産業	773	810	810	36	—
その他	2,494	2,540	2,540	45	—
<b>営業費</b>	10,257	11,250	11,250	992	—
<b>営業利益</b>	3,745	5,020	5,330	1,584	310
運輸業	3,385	4,670	4,980	1,594	310
流通業	83	100	100	16	—
不動産業	173	180	180	6	—
その他	100	110	110	9	—
<b>経常利益</b>	3,074	4,330	4,640	1,565	310
<b>親会社株主に帰属する 当期純利益</b>	2,194	3,080	3,300	1,105	220

※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、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より、連結営業収益は前回予想から310億円増の1兆6,580億円とします。
- 一方、営業費については、前回予想を据え置き、1兆1,250億円とします。
- これらにより、営業利益は5,330億円、経常利益は4,640億円、親会社株主に帰属する当期純利益は3,300億円と、いずれも上方修正しています。

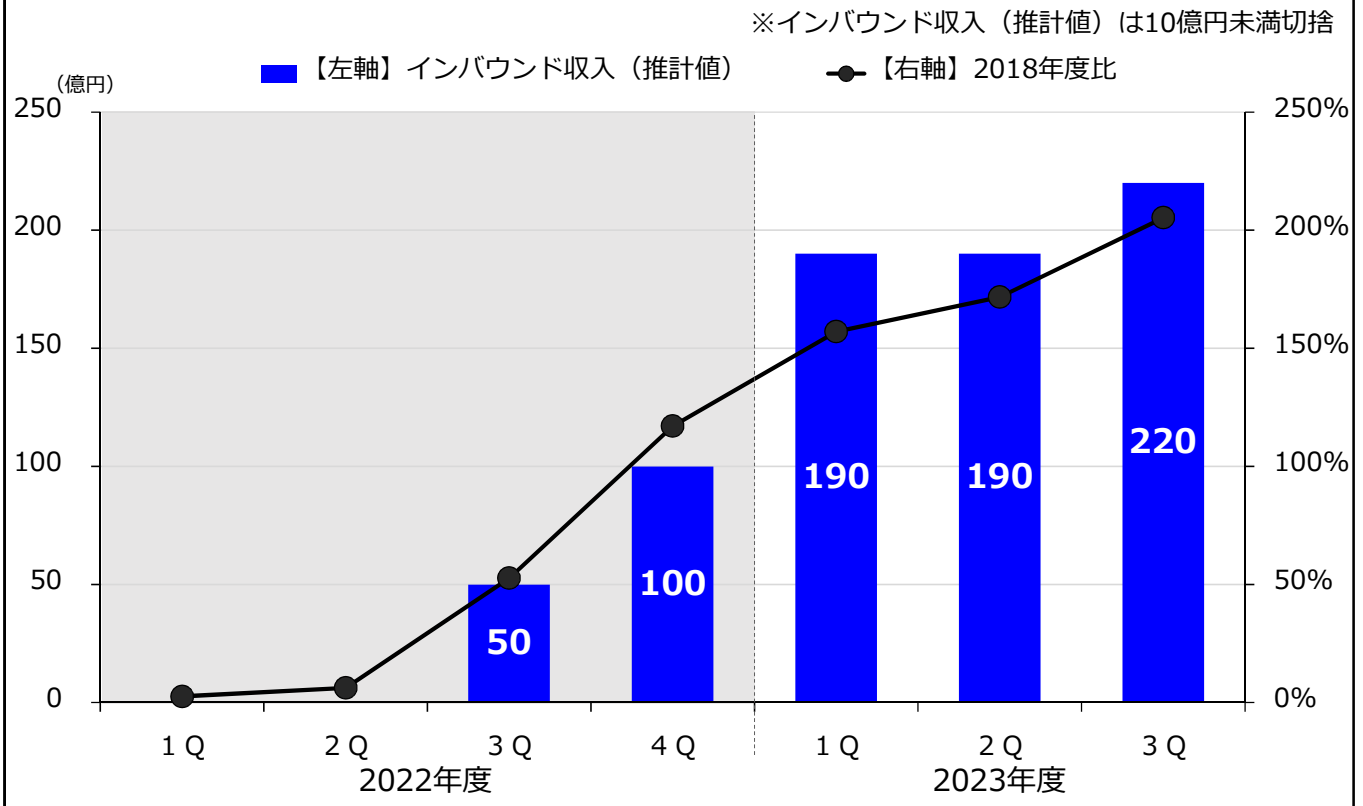
---

## Ⅱ 各種施策の状況

○次に、各種施策の状況についてご説明します。

# インバウンドの状況

○ 3Q累計インバウンド収入（推計値）は約600億円（2018年度3Q累計比：177%）



- 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、3Qまでの累計で2018年度比177%の約600億円となっています。四半期単位で見ると、2018年度対比での指数は第3四半期単独では200%を超えました。
- 訪日外国人向けの利用動向調査やマーケット分析を通じた、当社管内への旅行状況や東海道新幹線のご利用状況等の分析結果を踏まえて、昨年10月にはインバウンドのお客様向けに新幹線と京都の魅力をPRする専用Webサイトと動画を製作するなどプロモーションを行っています。今後も、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。

## ゲーム

沿線（愛知・静岡・京都）を巡るデジタルスタンプラリーを実施



ENSEMBLE SQUARE

「信長の野望 出陣」内で東海道新幹線の駅訪問等のミッションを実施



「信長 東海道に出陣！」

カプコンのゲームキャラクター達が登場する大型コラボ企画を開催



「CAPCOM TRIP TOKAI 2024」

## アーティスト

緑黄色社会の新幹線車内限定トークの配信や、EXサービスでのツアー来場者限定ノベルティを配布



緑黄色社会

## VTuber

ホロライブ×京都のイベントに際し、新幹線車内限定ボイス等を提供



「ほろ〜かる 京都篇」

## 沿線舞台作品

小説、アニメの聖地や所縁ある土地にスポットを当てた企画を開催



「負けヒロインが多すぎる！」  
(愛知県豊橋市)

### ○ 様々なコンテンツホルダーと連携し、新たな輸送需要を創出する

- 様々なコンテンツホルダーと連携した取組みについて、いくつかの施策をご紹介します。
- ゲームについては、昨年5月より、男性アイドル育成アプリ「あんさんぶるスターズ!!」とタイアップし、アイドル達が企画した愛知・静岡・京都の観光モデルコースを、ファンの方々にリアルでお楽しみいただくデジタルスタンプラリー等を実施しました。  
昨年11月から12月には人気タイトル「信長の野望」シリーズ初の位置情報ゲームである「信長の野望 出陣」内で東海道新幹線の駅への訪問を含んだパネルミッション等を実施しました。  
今年の2月からは「カプコン」との大型コラボキャンペーンを実施します。人気ゲームである「モンスターハンター」や「ストリートファイター」など、様々なキャラクターたちが当社沿線各地の観光施設、商業施設などや東海道新幹線とタッグを組んで、特別な体験をご用意します。
- また、人気アーティストとのコラボ企画として、緑黄色社会のアリーナツアーにおいてEXサービス会員に向けた先行チケット販売や、EXサービスで新幹線を利用してツアーに来場された方限定のノベルティの配布、東海道新幹線車内限定で聴けるメンバー同士のトーク配信などを行いました。
- この他、昨年12月には業界最大級のVTuber事務所である「ホロライブ」とタイアップし、京都市内での周遊型スタンプラリーや、東海道新幹線車内限定で聴ける声優ボイスをご用意するなど、まるでメンバーと共に旅をするような特別な体験をお楽しみいただきました。
- さらに、当社沿線である愛知県豊橋市を舞台とするライトノベル「負けヒロインが多すぎる！」とタイアップするなど、ファンの皆さまに“推し”をいっそう楽しんでいただける旅を提案しています。
- このように様々なコンテンツホルダーと連携することで新たな輸送需要を創出していきます。

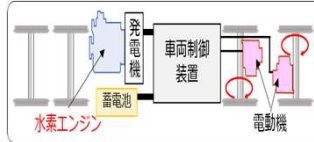
## CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた新たな取組み

### ■ 直接排出の削減

- 次世代バイオディーゼル燃料の試験に加えて、水素を燃料とした水素動力車両の開発を目指す
- 燃料電池又は水素エンジンを動力源としたハイブリッドシステムの導入を検討



水素動力ハイブリッドシステム  
(燃料電池)



水素動力ハイブリッドシステム  
(水素エンジン)

### ■ 間接排出の削減

- 東海道新幹線の太陽光発電に適した「のり面」(総延長約3.5km)に太陽光パネルを設置予定
- 発電した電気を最寄りの新幹線駅の照明等で活用し、新幹線駅等で使用する電力の一部を再生可能エネルギー由来に



設置する太陽光パネルのイメージ

## カーボンオフセットサービス

### ■ 「貸切車両パッケージ」でのオプション

- E X予約法人会員向けHP (※) に東海道・山陽・九州新幹線の駅間ごとの一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量を公表  
(※) [https://expy.jp/expresscard/information/co2\\_emissions/](https://expy.jp/expresscard/information/co2_emissions/)
- 上記のCO<sub>2</sub>排出量を基に、「貸切車両パッケージ」のご利用区間や両数に応じたカーボンオフセットを実施。証明書も発行

### CO<sub>2</sub>をオフセット!

駅名	東京	名古屋	新大阪
名古屋	5.1	2.6	
新大阪	7.8		2.6

一人当たりCO<sub>2</sub>排出量三角表  
(単位: kg-CO<sub>2</sub>)



証明書サンプル

### ■ 今後の展開

- 2024年4月以降、E Xサービスでもカーボンフリーの移動を可能とする取組みを進めていく予定

- 持続可能な社会の実現に向けた取組みについてです。
- 鉄道は他の輸送機関に比べてエネルギー効率がが高く、地球環境への負荷が少ないという優位性があり、当社ではこの特性をさらに向上させるため、省エネ型車両の導入など様々な取組みを進めてきました。
- CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた新たな取組みについて、直接排出の削減に関しては、軽油を燃料とするディーゼル車両から排出されるCO<sub>2</sub>を実質ゼロにする技術の開発に取り組んでいます。その手段として、次世代バイオディーゼル燃料の試験を行っていますが、加えて水素を燃料とした水素動力車両の開発も目指しています。動力源については、燃料電池に加えて、鉄道では国内外で事例のない水素エンジンの活用も検討しています。
- 間接排出の削減に関しては、国内初となる新幹線の「のり面」を活用した太陽光発電システムを導入します。具体的には、「のり面」に太陽光パネルを設置し、発電した電気を最寄りの新幹線駅の照明等で活用することで、新幹線駅等で使用する電力の一部を再生可能エネルギー由来とすることができます。
- また、お客様のCO<sub>2</sub>排出量をオフセットするサービスについてご紹介します。昨年9月に、東海道新幹線の駅間ごとの一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量を公表し、10月からは、「貸切車両パッケージ」のオプションの一つとして、CO<sub>2</sub>排出量を実質ゼロにするカーボンオフセットサービスをご用意しています。このサービスは、ご利用区間・両数に応じて排出したCO<sub>2</sub>をオフセットし、証明書を発行するもので、環境対策への意識が高い企業・団体様に、Scope3の削減の観点から、カーボンフリーの移動をご提供しています。
- 今後、東海道新幹線利用に伴うCO<sub>2</sub>排出量をゼロにしたいと考えるお客様のニーズを取り込むため、サービスのバリエーションを増やしていきたいと考えています。本年4月以降、EXサービスでもカーボンフリーの移動を可能とする取組みを進めていく予定です。
- 今後とも、新幹線の環境優位性を改めてご理解いただくとともに、地球環境保全の取組みを推進することで、環境対策への意識が高いお客様にも安心してご利用いただけるようにしたいと考えています。

---

### Ⅲ 中央新幹線計画の状況

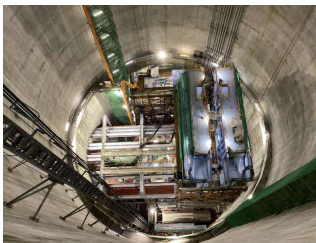
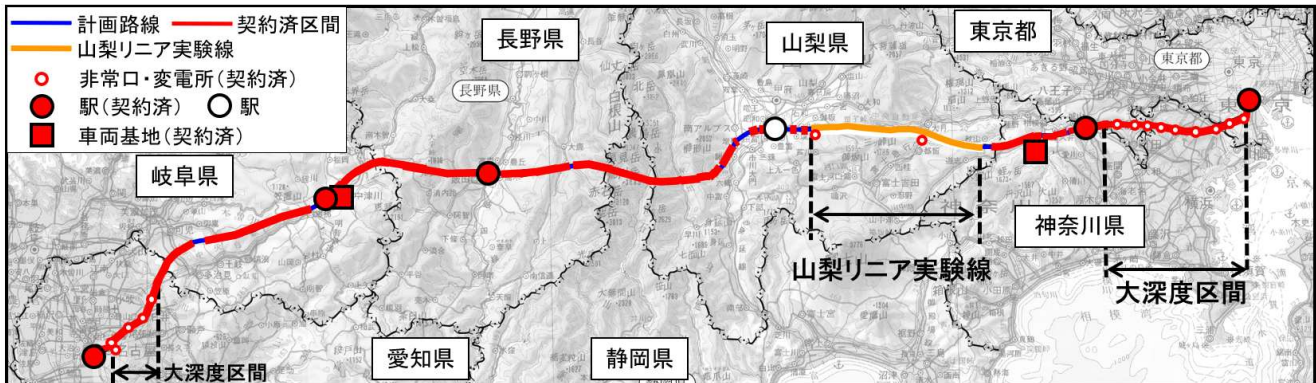
○最後に、中央新幹線計画の状況についてご説明します。



## 【本体工事契約箇所（2023.12.31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）



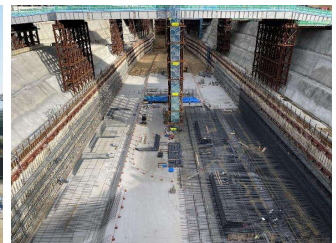
第一中京圏トンネル（名城工区）  
シールド掘進準備工



南アルプストンネル（長野工区）  
本坑掘削工



笛吹川・濁川橋りょう  
橋脚工



神奈川県駅（仮称）  
鉄筋工

- 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。
- 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・安心の取り組みを実地で確認する調査掘進を終えたほか、神奈川県駅（仮称）では駅構造物の構築に着手し、山梨県の第一南巨摩トンネルでは山梨リニア実験線を除いて初めて本坑が貫通するなど、沿線各地で精力的に工事を進めました。
- また、昨年12月14日に、全国新幹線鉄道整備法第9条に基づき、国土交通大臣に、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等を工事実施計画（その3）として申請するとともに、これまでに認可を受けた項目について、設計検討及び調査の深度化、協議及び工事の進捗等を踏まえ、工事予算を7.04兆円、工事の完了の予定時期を「令和9年以降」とするなどの変更を申請し、同月28日に認可を受けました。なお、工事予算は、2021年4月に公表した総工事費の見通しから変更ありません。工事実施計画（その3）の認可により、品川・名古屋間の工事に必要な項目について全て認可されました。
- 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》**

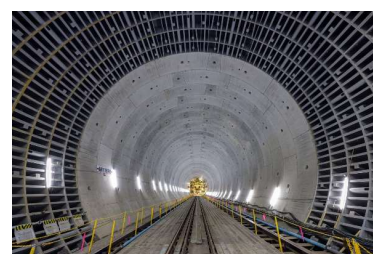
- 国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が2021年12月に取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策の実現等に取り組んでいます。
- 発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、昨年6月以降、発電事業者との協議を進め、静岡県、流域市町、利水団体等の関係者から具体的な実施案の了解を得たことを受けて、昨年12月21日に発電事業者と基本合意書を締結しました。

**《南アルプスの生態系等の環境保全》**

- 国土交通省主催の有識者会議において議論が進められ、昨年12月7日に「リニア中央新幹線静岡工区に関する報告書（令和5年報告）～環境保全に関する検討～」が取りまとめられました。

**【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、調査掘進範囲の掘削を終え、調査掘進の確認結果をとりまとめたうえで、昨年12月に計画路線周辺にお住まいの皆様へご説明しました。



第一首都圏トンネル 東百合丘工区

- 一方で、南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県の理解が得られず、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。
- このうち、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、昨年6月以降、発電事業者との協議を進め、静岡県、流域市町、利水団体等の関係者から具体的な実施案の了解を得たことを受けて、昨年12月21日に発電事業者と基本合意書を締結しました。引き続き、流域関係者の皆様のご理解とご協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションに真摯に取り組んでいきます。
- また、南アルプスの環境保全については、国土交通省主催の有識者会議において議論が進められ、昨年12月7日に「リニア中央新幹線静岡工区に関する報告書（令和5年報告）～環境保全に関する検討～」が取りまとめられました。この報告書を踏まえて、環境保全に関する課題解決に向けて、静岡県、静岡市等の関係者と双方向のコミュニケーションを図りながら、環境保全措置やモニタリング等に全力で取り組んでいく考えであり、今後の進め方について、静岡県、静岡市と実務的な意見交換を開始しています。
- 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、調査掘進範囲の掘削を終え、調査掘進の確認結果をとりまとめたうえで、昨年12月に計画路線周辺にお住まいの皆様へご説明しました。現在は、本年9月頃の開始を見込んでいる本格的な掘進に向けた準備として、シールドマシンの後ろに繋ぐ一連の設備の設置や工事ヤード内の各種設備の整備などを行っています。
- 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 3Q実績	2023年度 3Q実績	前期比	2022年度 3Q実績	2023年度 3Q実績	前期比	2022年度 3Q実績	2023年度 3Q実績	前期比
JR東海高島屋	375	405	107.9%	27	40	148.9%	28	42	146.4%
JRセントラルビル	241	244	101.3%	27	33	121.0%	26	33	125.8%
JR東海ホテルズ	162	193	118.7%	△2	19	—	△0	19	—
日本車両	665	579	87.1%	19	38	198.5%	20	41	201.3%

日本車両 四半期純利益 14 35 239.4%

## (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)
23/10	123 (94)	122 (96)	133 (93)	120 (87)	125 (92)	122 (99)	123 (97)	133 (99)	108 (90)
23/11	121 (95)	120 (97)	125 (92)	117 (86)	119 (91)	123 (101)	119 (96)	126 (97)	108 (89)
23/12	115 (95)	115 (99)	115 (92)	111 (86)	112 (93)	119 (100)	113 (97)	112 (96)	109 (93)
23/10-12	119 (95)	119 (97)	124 (93)	116 (86)	118 (92)	122 (100)	118 (97)	123 (97)	108 (91)
23/04-12	128 (92)	126 (93)	141 (91)	125 (85)	127 (87)	130 (101)	129 (94)	134 (95)	110 (90)

◆多客期利用状況 (東京口) Passenger volume during the peak holiday seasons (Tokyo Gate)

・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
12/28~1/4	108 (101)	107 (103)	116 (101)	105 (92)	107 (91)	111 (92)

(※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
23/10	16,734	109.5
23/11	16,604	108.5
23/12	22,260	114.2

## ◆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 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
23/10	83.1	5.7	89.4	-0.5
23/11	86.2	0.4	93.8	-0.7
23/12	78.9	-6.7	90.1	-5.2

(※) 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.