

2025年3月期 第1四半期 決算説明会

東海旅客鉄道株式会社

2024年7月30日

目次

I	2025年3月期第1四半期 決算実績等	… 3
II	各種施策の状況	… 7
III	中央新幹線計画の状況	…13

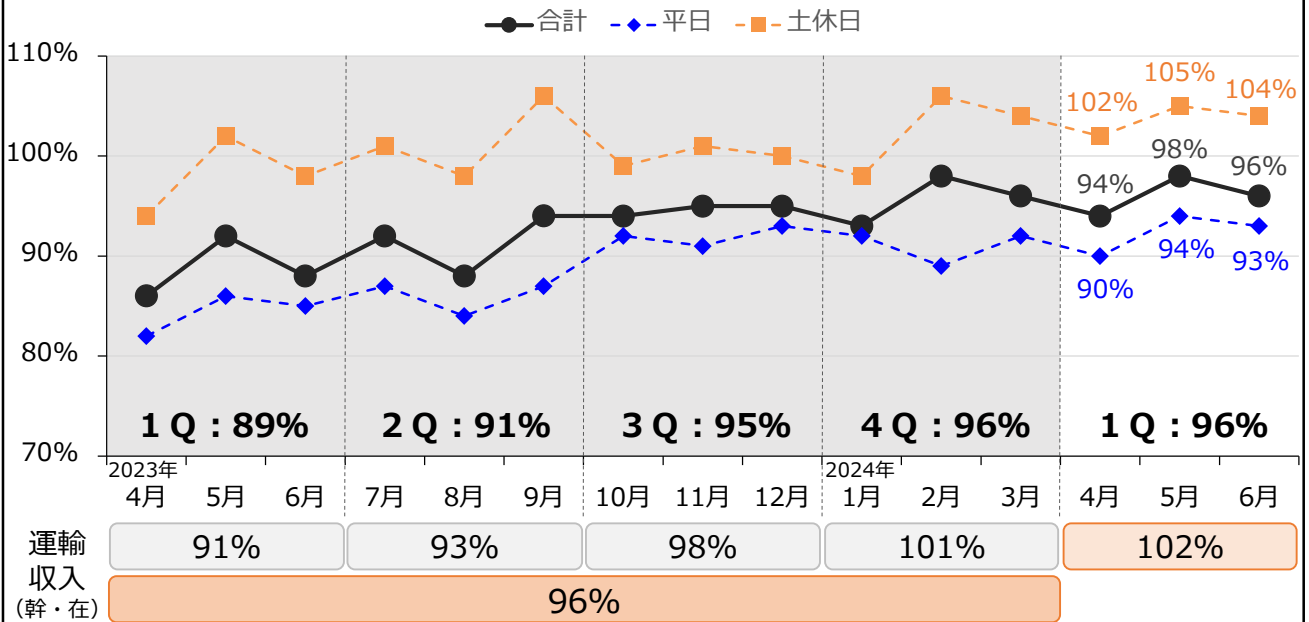
○経営管理部長の岩崎です。本日はスライド表示のとおりの内容で、ご説明します。

I 2025年3月期第1四半期 決算実績等

○初めに、2025年3月期第1四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

- 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
- 1 Qの運輸収入は、業績予想を172億円上回る

- 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1四半期における東海道新幹線の東京口断面輸送量は、2018年度比で96%でした。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おり、土休日はいずれの月においても2018年度の水準を上回りました。一方で平日のビジネス需要についても昨年度と比べると着実に回復してきており、土休日に続いてご利用が増えることを期待しています。
- 結果、東京口の断面輸送量は、2018年度比で4月が94%、5月が98%、6月が96%、第1四半期の3か月間で96%となりました。
- 在来線の第1四半期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89%、名古屋近郊が93%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、2018年度比で102%となりました。
- なお、東海道新幹線の東京口断面輸送量と運輸収入全体の数字に乖離がありますが、この要因については後ほどご説明します。

比較第1四半期損益計算書【連結】

5

(単位 億円、%)

	令和5年度	令和6年度	増減	前期比	主な増減要因
営業収益	3,950	4,352	401	110.2	
運輸業	3,223	3,575	351	110.9	運輸収入の増
流通業	360	388	27	107.7	百貨店・駅店舗の売上の増
不動産業	116	124	7	106.5	駅商業施設の賃料収入の増
その他	250	265	15	106.2	ホテル業の売上の増
営業費	2,485	2,509	23	101.0	
営業利益	1,465	1,843	378	125.8	
営業外損益	△ 171	△ 130	41	76.0	
営業外収益	33	72	39	216.4	投資有価証券売却益
営業外費用	205	203	△ 2	98.9	
経常利益	1,293	1,712	419	132.4	
特別損益	△ 1	△ 1	△ 0	135.8	
税金等調整前四半期純利益	1,292	1,711	418	132.4	
法人税等	378	504	125	133.0	
四半期純利益	913	1,207	293	132.2	
非支配株主に帰属する 四半期純利益	7	9	1	117.3	
親会社株主に帰属する 四半期純利益	905	1,197	292	132.3	

(注) 営業収益の内訳は、セグメント別の外部顧客への売上高

- 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、当社の運輸収入が増加したほか、グループ会社の収益も増加し、前期から401億円増の4,352億円となりました。
- 営業収益の内訳として、今回の決算説明会からセグメント別の外部顧客への売上高を記載しています。
- 主な増減要因欄に記載の通り、運輸業については当社の運輸収入の増、流通業については百貨店・駅店舗の売上の増、不動産業については駅商業施設の賃料収入の増、その他については主にホテル業の売上の増等により、いずれのセグメントも増収となりました。
- 営業費については、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1,843億円、経常利益は1,712億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は1,197億円と、増収・増益の決算となりました。

比較第1四半期損益計算書【単体】

6

(単位 億円、%)

	令和5年度	令和6年度	増減	前期比	主な増減要因
営業収益	3,273	3,626	353	110.8	
うち運輸収入	3,098	3,442	343	111.1	新幹線+322、在来線+21 (参考)平成30年度比 101.6%
営業費	1,897	1,871	△ 25	98.6	
人件費	454	453	△ 0	99.8	ベースアップによる増、退職給付費用の減
物件費	847	853	5	100.7	
動力費	164	134	△ 29	81.9	電力単価の減
修繕費	233	262	28	112.4	新幹線電気修繕の増、在来線施設修繕の増
業務費	450	456	6	101.4	
租税公課	104	111	6	106.3	
減価償却費	491	453	△ 37	92.4	新幹線車両
営業利益	1,375	1,754	378	127.6	
営業外損益	△ 173	△ 135	38	77.9	
営業外収益	33	70	37	212.5	投資有価証券売却益
営業外費用	207	205	△ 1	99.4	
経常利益	1,201	1,618	417	134.8	
特別損益	1	2	0	172.4	
税引前四半期純利益	1,202	1,621	418	134.8	
法人税等	351	476	125	135.8	
四半期純利益	851	1,144	292	134.4	

○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343億円増加する等、前期に対して353億円の増となる3,626億円でした。なお、運輸収入はコロナ禍前の平成30年度(2018年度)を上回りました。

○営業費は、前期に対し25億円減の1,871億円となりました。

○このうち、人件費については、ベースアップを実施した一方、退職給付費用の減等により、前期並みの453億円でした。

○次に、物件費については、電力単価の減等により動力費が減少した一方で、新幹線電気修繕や在来線施設修繕の増等により修繕費が増加し、全体で5億円の増となる853億円でした。

○また、減価償却費ですが、主に新幹線車両に関する償却費の減により、前期から37億円減少し、453億円でした。

○これらにより、営業利益は1,754億円となりました。

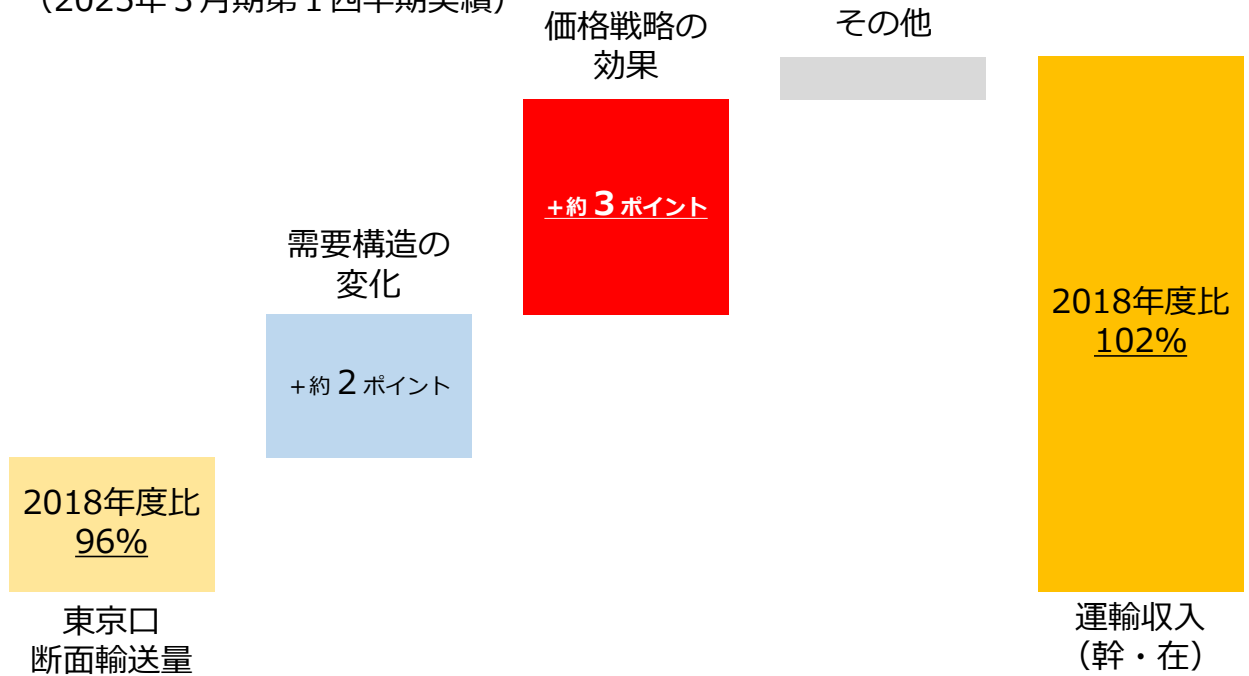
○営業外収益は、投資有価証券売却益等により、前期から37億円増加し、これらの結果、経常利益は1,618億円、四半期純利益は1,144億円と、増収・増益の決算となりました。

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。

輸送量対比で運輸収入が好調な要因（戦略的な取組みの効果） 8

■ 東海道新幹線東京口断面輸送量と運輸収入（幹・在）の2018年度比指数の分析（2025年3月期第1四半期実績）

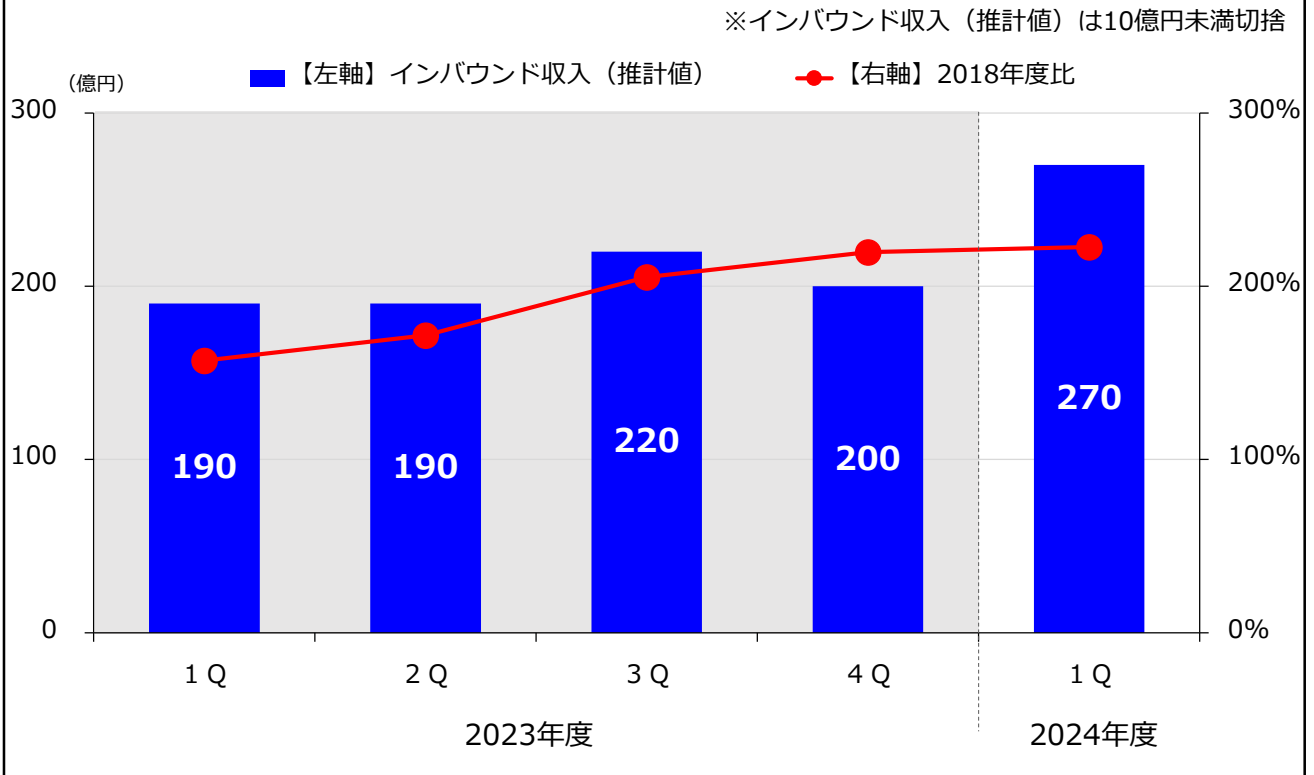


- 需要創出策と単価向上策の組み合わせで運輸収入はコロナ前の水準まで回復
- 更なる上積み施策により、収益の拡大を図る

- 先ほど、東海道新幹線のご利用状況と運輸収入のスライドでも記載した通り、東海道新幹線の東京口断面輸送量と運輸収入全体の数字に乖離がありますが、この要因についてご説明します。
- 第1四半期実績で東海道新幹線の東京口断面輸送量は2018年度比で96%でした。一方で、運輸収入全体では2018年度比で102%となっており、6ポイントの開きがあります。
- このうち、+約2ポイント分は単価の低い通勤需要の回復が弱いこと、他方で観光などの距離の長いご利用が好調であること、グリーン車のご利用が好調であることといった需要構造の変化によるものだと考えています。
- 加えて、+約3ポイント分は昨年度実施した「エクスプレス予約」の価格体系の見直し、「ジャパン・レール・パス」の価格改定といった価格戦略の効果が反映されていると考えています。
- 今後も、ベースとなる輸送量の回復に向けた需要創出策だけではなく、単価向上策にも取り組むことで、双方で更なる上積みを図り、収益の拡大を図っていきます。

インバウンドの状況

○ 1Qインバウンド収入(推計値)は約270億円(2018年度1Q比:約2.2倍)



○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1Qのインバウンド収入(推計値)は、2018年度比で約2.2倍の約270億円となりました。2018年度比の指数は昨年から右肩上がりで伸長し続けています。

○引き続き欧米豪といった有望マーケットを中心に東海道新幹線の旅の魅力をPRし、主力商品である「スマートEX」の利用拡大に取り組むほか、沿線自治体や海外OTA(オンライン・トラベル・エージェント)、グループ関係各社、その他企業などとの連携を強化し、訪日旅行客にこれまで以上に新幹線をご利用いただけるように努め、インバウンド収入の更なる増加を目指します。



あなたと
新幹線と
60年。

新幹線は、
2014年10月1日に開業60周年を迎えます。
新幹線は、
50年の歴史を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
100年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
200年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
300年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
400年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
500年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
600年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
700年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
800年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
900年を誇る日本の代表駅です。
新幹線は、
1000年を誇る日本の代表駅です。

イラスト「あなたと新幹線と60年。」
(鈴木のりたけ氏 作)



東海道新幹線沿線のまちの魅力を紹介
(沿線自治体「章」入り新幹線のイメージ)



鈴鹿サーキットと連携した
「日本グランプリ号」



「わく鉄スタンプラリー」の
特典 (一部)

※抽選の対象者には条件有

- これまでのご愛顧に感謝し、様々な企画を展開
- 当社や東海道新幹線への注目度を高め、更なるご利用の拡大にも繋げる

- 東海道新幹線は今年10月に開業60周年を迎えます。1964年10月1日に開業して以来、60年間、多くのお客様にご利用いただき、また多くの皆様に支えられながら、日本の経済・社会の発展とともに走り続けてきました。
- これまで支えていただいた皆様への感謝の気持ちを込めて、数々のイベントや新幹線沿線の魅力を発信する企画を展開していきます。
- 60周年記念ロゴマークを制作していただいた絵本作家の鈴木のりたけ氏に、「あなたと新幹線と60年。」と題して、新幹線の旅における象徴的なシーンを描いたイラストを新たに制作していただき、品川駅をはじめ、各駅にて掲出しています。
- 「貸切車両パッケージ」も活用し、鈴鹿サーキットと連携してF1日本グランプリを盛り上げる「日本グランプリ号」や、東海道新幹線への乗車、沿線の施設訪問等により、それぞれスタンプを集め、獲得したスタンプに応じて「ドクターイエローの体験乗車イベント」や「超電導リニアの体験乗車会」などの特典に応募できる「わく鉄スタンプラリー」などの企画を実施していますが、今後も多数の企画をご用意する予定ですのでご期待ください。
- 様々な開業60周年企画を通じて当社や東海道新幹線への注目度を高めるとともに、お客様に東海道新幹線との過去の思い出を振り返っていただき、更なるご利用の拡大にも繋げるきっかけにしたいと考えています。



J R東海「押し旅」×『ポケまぜ』

©2020 Pokémon. ©1995-2020 Nintendo/Creatures Inc./GAME FREAK inc.
Developed by Genius Sonority Inc.
ポケットモンスター・ポケモン・Pokémonは任天堂・クリエーターズ・ゲームフリークの登録商標です。



J R東海×「呪術廻戦」コラボ
「じゅじゅ探訪in京都」



ASIAN KUNG-FU GENERATION
のライブイベントとのコラボ



東海道新幹線60周年×
読売巨人軍創設90周年企画

- 「押し旅」施策の積み重ねにより、メジャーコンテンツに連携先が広がる
- 蓄積してきたノウハウを生かし、更なる収益性の向上を図る

- コンテンツホルダーと連携した需要創出の取組みについて、最近の施策を紹介します。
- 株式会社ポケモンが配信するパズルゲーム『ようこそ！ポケモンカフェ～まぜまぜパズル～』、通称『ポケまぜ』とJR東海の「押し旅」がコラボし、名古屋駅の駅直上ビル内や東海道新幹線車内・各駅において各種イベントを開催しています。
- TVアニメ「呪術廻戦」とJR東海のコラボ企画「じゅじゅ探訪in京都」では、緑鮮やかな初夏の京都を呪術廻戦のキャラクターと一緒に観光できる企画を開催しました。
- 人気アーティスト「ASIAN KUNG-FU GENERATION(アジア・カンフー・ジェネレーション)」のライブイベントとコラボし、「EXサービス」会員向けの先行チケット販売や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っています。
- 読売巨人軍とのコラボでは、東海道新幹線車内限定でのスペシャルメッセージの配信や、「貸切車両パッケージ」を活用した応援イベントなどを開催します。
- 当社ではこれまで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きました。こうした施策の積み重ねにより、このスライドでご紹介したようにメジャーなコンテンツをお持ちの方々とも協業できるようになってきています。
- これまで蓄積してきたノウハウを生かし、更なる収益性の向上を図っていきたいと考えています。

■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
- ・「エクスプレス予約」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CO₂排出量を公表
(※) https://expy.jp/expresscard/information/co2_emissions/
- ・上記のCO₂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

CO₂をオフセット!

駅名	東京	名古屋	新大阪
名古屋	5.1		
新大阪	7.8	2.6	

一人当たりCO₂排出量三角表
(単位: kg-CO₂)



証明書サンプル

■東海道・山陽新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化のサービス

- ・「エクスプレス予約」法人会員に対して、新幹線での移動に伴うCO₂排出量が実質ゼロとなる国内初のサービスを実施。現在複数社からの問い合わせあり



○ 脱炭素社会への移行に向けたニーズを捉え、収益の拡大に繋げる

- 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。
- 以前ご説明しました「貸切車両パッケージ」でのオプションとしてお客様のCO₂排出量をオフセットするサービスは、学会やインバウンドのお客様から受注をいただいています。
- 加えて、今年4月から実施している東海道・山陽新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化のサービスは、現在複数社から問い合わせをいただいております、更なる拡大を目指しています。
- 今後も、交通手段として相対的に二酸化炭素の排出量が少ない鉄道の環境優位性について社会的な理解を広げていくことにより鉄道の更なるご利用を促進し、また、脱炭素社会への移行に向けたニーズを捉えることで、収益の拡大に繋げていきます。

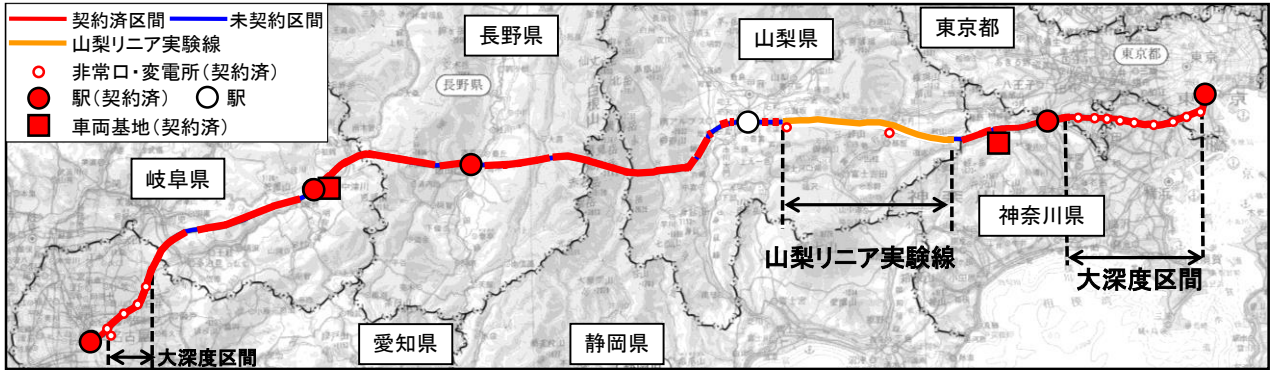
Ⅲ 中央新幹線計画の状況

○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（2024.6.30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）



名古屋駅
(中央西工区)
地下駅舎の柱の建込み



伊那山地トンネル
(戸中・壬生沢工区)
本坑掘削工



釜無川橋りょう
上部工



第一首都圏トンネル
(梶ヶ谷工区)
本格的な掘進

- 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、赤い線が既に工事契約を締結した箇所を、オレンジの線が山梨リア実験線を示しています。
- 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で本格的な掘進を開始するなど、沿線各地で工事を進めました。
- 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】

「大井川の水資源及び南アルプスの生態系等の環境保全に関する取り組み」

- 水資源と環境保全に関する国の有識者会議の報告書に基づいて、静岡県や静岡市等と意見交換を重ねています。
- 5月13日に静岡県地質構造・水資源部会専門部会が開催され、現在進めている高速長尺先進ボーリングについて、技術的観点からリスク管理ができているとの確認がなされました。
- 6月5日に新たに就任された鈴木静岡県知事と社長が面会しました。

「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」

- 6月12日に開催された第3回「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」において、静岡県との対話の状況等を報告しました。
- モニタリング会議の委員には、6月12日に静岡工区の発生土置き場、工事ヤード、田代ダム等を、7月15日に山梨工区の高速長尺先進ボーリング調査の状況等を視察いただきました。



モニタリング会議委員による静岡工区の現地視察

【大深度区間のシールドトンネル工事】

- 5月27日に第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区において、中央新幹線のシールドトンネル工事として初めて、本格的な掘進を開始しました。
- 第一首都圏トンネル小野路工区、第一中京圏トンネル坂下西工区等において、調査掘進を進めています。



第一首都圏トンネル（小野路工区）調査掘進

- 南アルプストンネル静岡工区においては、トンネル掘削工事の着手に向け、水資源と環境保全に関する国の有識者会議の報告書に基づいて、静岡県や静岡市等と意見交換を重ねています。
- 5月13日に静岡県地質構造・水資源部会専門部会が開催され、現在進めている高速長尺先進ボーリングについて、技術的観点からリスク管理ができているとの確認がなされました。静岡県の専門部会でお示した管理フローに基づき、静岡県境に向け、ボーリング調査を慎重に進めてまいります。
- また、6月5日に新たに就任された鈴木静岡県知事と社長が面会しました。
- その他、6月12日に開催された第3回「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」において、静岡県との対話の状況等を報告しました。
- モニタリング会議の委員には、6月12日に静岡工区の発生土置き場、工事ヤード、田代ダム等を、7月15日に山梨工区の高速長尺先進ボーリング調査の状況等を視察いただき、各工区における当社の取り組みについて理解を深めていただきました。
- 大深度区間のシールドトンネル工事については、5月27日に第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区において、中央新幹線のシールドトンネル工事として初めて、本格的な掘進を開始しました。
- また、第一首都圏トンネル小野路工区、第一中京圏トンネル坂下西工区等において、調査掘進を進めています。
- 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争状況、法律や規制等の変更等が挙げられます。

(参考) 令和6年度第1四半期セグメント情報

(単位 億円、%)

	令和5年度	令和6年度	増減	前期比
営業収益	3,950	4,352	401	110.2
運輸業	3,250	3,603	352	110.9
流通業	377	411	33	108.8
不動産業	196	203	7	103.8
その他	535	531	△ 4	99.2
調整額	△ 409	△ 396	12	97.0
セグメント利益 (営業利益)	1,465	1,843	378	125.8
運輸業	1,354	1,735	380	128.1
流通業	26	34	8	130.1
不動産業	58	61	2	104.6
その他	23	5	△ 18	22.0
調整額	2	6	4	288.0

- (注) 1. セグメント別の営業収益は、外部顧客への売上高のほか、他セグメントへの売上高を含む
2. 「調整額」欄は、セグメント間取引の相殺消去

(参考) 主な子会社の実績 (連結修正前)

○実績

(億円)

	営業収益			営業利益			経常利益		
	2023年度 1Q実績	2024年度 1Q実績	前期比	2023年度 1Q実績	2024年度 1Q実績	前期比	2023年度 1Q実績	2024年度 1Q実績	前期比
JR東海高島屋	133	158	118.1%	13	23	170.4%	14	24	168.6%
JRセントラルビル	79	78	98.9%	9	8	93.0%	9	8	94.3%
JR東海ホテルズ*	61	69	112.6%	5	9	164.2%	5	9	166.8%
日本車両	206	208	101.0%	13	1	7.6%	15	3	25.0%

日本車両 四半期純利益 15 5 34.7%

(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		
24/04	109 (94)	114 (99)	97 (84)	105 (85)	110 (90)	109 (102)	109 (96)	105 (89)	105 (94)
24/05	106 (98)	108 (102)	98 (90)	103 (90)	109 (94)	102 (105)	105 (100)	99 (89)	106 (93)
24/06	109 (96)	113 (102)	96 (86)	105 (87)	109 (93)	106 (104)	109 (100)	103 (88)	101 (91)
24/04-06	108 (96)	112 (101)	97 (87)	104 (87)	110 (92)	104 (103)	107 (99)	102 (89)	104 (93)

◆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
4/26~5/6	102 (99)	101 (100)	106 (100)	101 (93)	98 (84)	107 (95)

(※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 2025年2月期 (百万円) Total Sales FY2024: 2024.3~2025.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
24/03	19,158	113.9
24/04	16,311	113.9
24/05	17,393	119.6
24/06	18,327	126.6

◆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 (※)		
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.
24/04	79.5	6.8	84.1	-0.6
24/05	77.4	6.0	81.0	-0.3
24/06	76.2	3.9	86.6	3.8

(※) 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.