

I. 2025年3月期 第2四半期（中間期）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
2024年10月30日

- 財務部長の井出です。
- 私からは、2025年3月期第2四半期（中間期）の決算概要についてご説明します。

比較第2四半期（中間期）損益計算書【連結】

2

(単位 億円、%)

	令和5年度 累計	令和6年度 累計	増減	前期比	主な増減要因
営業収益	8,175	8,738	563	106.9	
運輸業	6,662	7,136	474	107.1	運輸収入の増
流通業	738	784	46	106.2	百貨店・駅店舗の売上の増
不動産業	245	253	8	103.4	駅商業施設の賃料収入の増
その他	530	564	34	106.5	鉄道車両等製造業・ホテル業の売上の増
営業費	5,054	5,086	32	100.6	
営業利益	3,120	3,652	531	117.0	
営業外損益	△ 334	△ 297	37	88.9	
営業外収益	78	109	30	138.6	運用利息
営業外費用	413	406	△ 6	98.4	
経常利益	2,786	3,354	568	120.4	
特別損益	△ 6	△ 11	△ 4	173.5	
税金等調整前中間純利益	2,779	3,343	563	120.3	
法人税等	814	983	168	120.7	
中間純利益	1,965	2,360	394	120.1	
非支配株主に帰属する 中間純利益	14	23	9	163.3	
親会社株主に帰属する 中間純利益	1,950	2,336	385	119.8	

(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563億円増の8,738億円となりました。
- 営業収益の内訳として、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鉄道車両等製造業及び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3,652億円、経常利益は3,354億円、親会社株主に帰属する中間純利益は2,336億円と、増収・増益の決算となりました。

比較第2四半期（中間期）損益計算書【単体】

3

(単位 億円、%)

	令和5年度 累計	令和6年度 累計	増減	前期比	主な増減要因
営業収益	6,763	7,240	477	107.1	
うち運輸収入	6,407	6,864	456	107.1	新幹線+426、在来線+30 (参考)平成30年度比 99.0%
営業費	3,825	3,789	△ 35	99.1	
人件費	883	883	0	100.1	ベースアップによる増、退職給付費用の減
物件費	1,744	1,759	14	100.8	
動力費	302	278	△ 23	92.1	電力単価の減
修繕費	554	578	23	104.3	新幹線電気修繕・新幹線車両修繕の増
業務費	888	902	14	101.6	委託費・広告宣伝費の増
租税公課	211	220	9	104.3	
減価償却費	986	926	△ 60	93.9	新幹線車両
営業利益	2,937	3,450	513	117.5	
営業外損益	△ 337	△ 305	32	90.5	
営業外収益	78	106	28	136.4	運用利息
営業外費用	416	412	△ 3	99.1	
経常利益	2,599	3,145	545	121.0	
特別損益	1	0	△ 0	75.0	
税引前中間純利益	2,600	3,145	545	121.0	
法人税等	761	924	163	121.4	
中間純利益	1,839	2,221	382	120.8	

- 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456億円増加する等、前期に対して477億円の増となる7,240億円でした。
- 営業費は、前期に対し35億円減の3,789億円となりました。
- 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883億円でした。
- 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、新幹線の電気修繕や車両修繕の増等により修繕費が増加したほか、業務費についても委託費や広告宣伝費等が増加し、物件費全体で14億円の増となる1,759億円でした。
- 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60億円減少し、926億円でした。
- これらにより、営業利益は3,450億円となりました。
- 営業外収益は、運用利息の増等により前期から28億円増加し、これらの結果、経常利益は3,145億円、中間純利益は2,221億円と、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．2025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

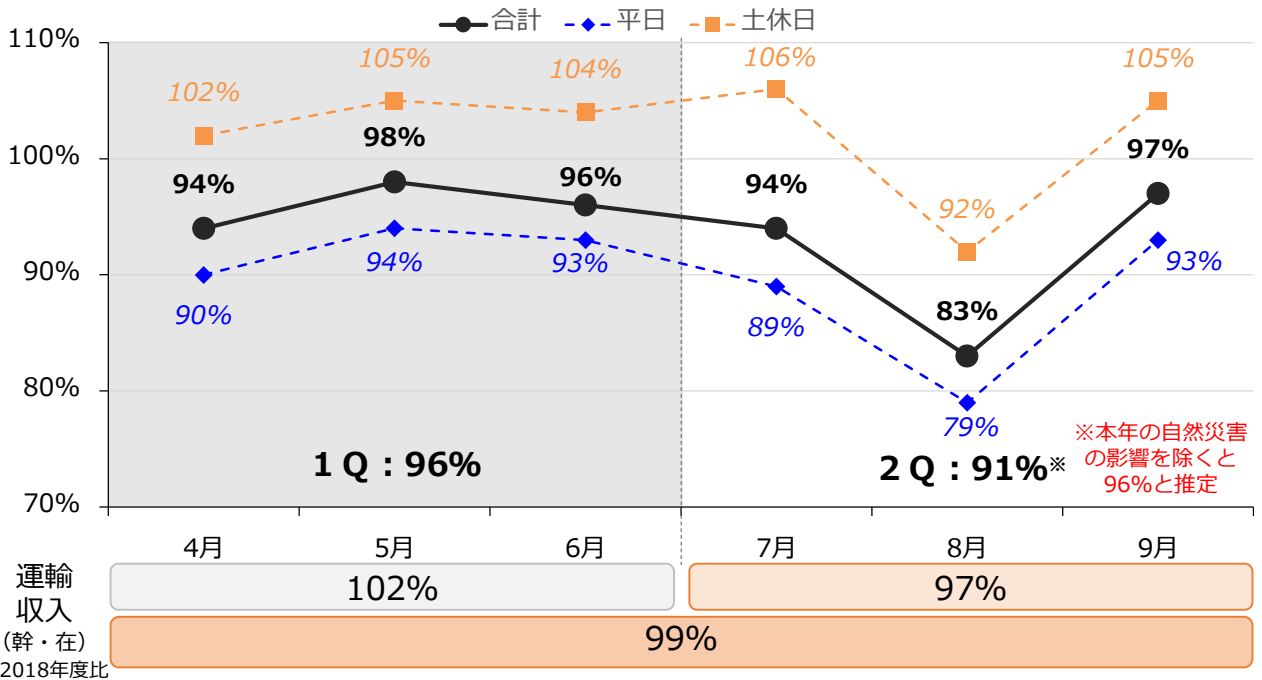


代表取締役副社長
武田 健太郎

東海旅客鉄道株式会社
2024年10月30日

- 副社長の武田です。
- 私からは足元の状況、2025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。

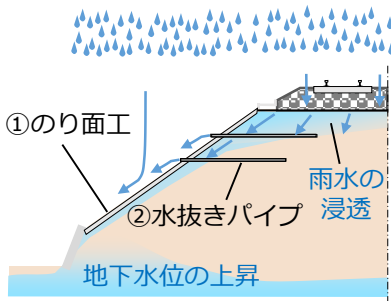
■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）



- 第2四半期も引き続き、ご利用の全体のトレンドは回復基調
- 上期の運輸収入は、業績予想を137億円上回る

- 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、2018年度比で7月が94%、8月が83%、9月が97%、第2四半期の3か月間で91%となりました。本年は、特に8月から9月にかけて、台風7号や台風10号等の影響で多数の運休が発生しており、災害等の影響を大きく受けています。
- 本年の自然災害の影響がなかったと仮定すると、第2四半期の3か月間で2018年度比で96%であったと推定しています。複数の自然災害の影響を受けており、厳密な評価は難しい面もありますが、第2四半期も引き続き、全体のトレンドは回復基調であったと考えています。
- 新幹線・在来線を合わせた運輸収入について、上期は2018年度比で99%となり、業績予想を137億円上回りました。

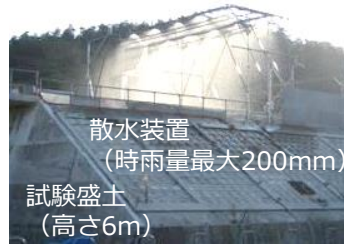
■ これまでの降雨対策



- ① 表面の遮水・浸食の防止
⇒ のり面工
- ② 盛土内水分の排水促進
⇒ 水抜きパイプ

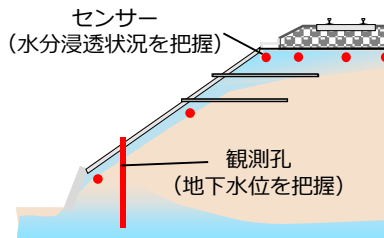
発生地や降雨時間の予測が難しい激しい降雨の増加

■ 小牧研究施設の試験盛土における豪雨再現試験 (2022年～)



散水装置により様々な雨を再現
↓
昨今の激しい豪雨に対しても
これまでの降雨対策が、
有効であることを検証し、
これまでのところ良好な結果

■ 東海道新幹線の営業線盛土におけるモニタリング (2024年～)



実際の営業線の盛土にて降
雨時における水の分布を把
握し、盛土の性能を評価

↓
対策工法を選定し、
その効果を確認

↓
対策の実現により、更に安全性を向上させ、
豪雨時における最適な運転規制に繋げていく

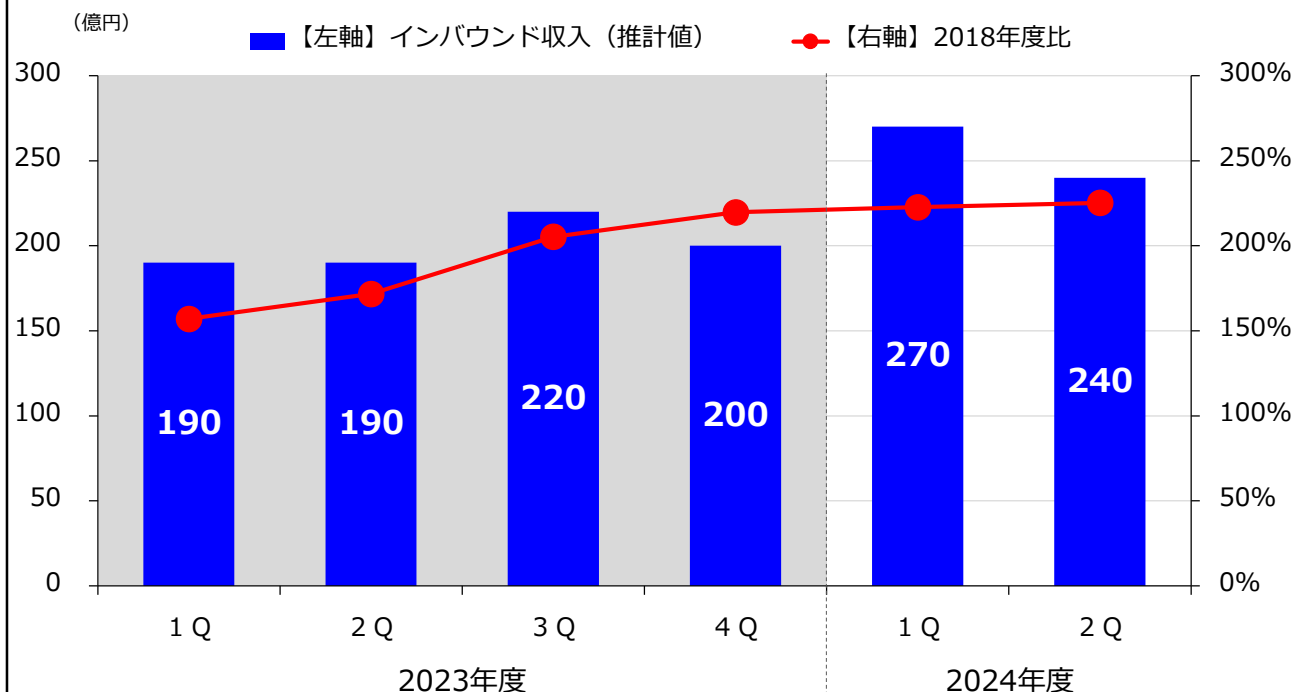
- 安全を最優先に、より安定した輸送サービスを提供できるように注力
- 自然災害の激甚化への対策を講じて、収益の確保を図る

- 第2四半期は台風等の影響を大きく受けることとなりましたが、豪雨に対する東海道新幹線の取組みについてご紹介します。
- これまで東海道新幹線の盛土区間では、盛土表面の遮水や浸食の防止、盛土内水分の排水促進を目的としたのり面工や水抜きパイプ等の降雨対策により、線路設備の安全性を高めてきました。一通りの工事は2003年に完了し、降雨時の運転見合わせの基準値を時雨量50mmから60mmに引き上げています。
- 昨今の予測が難しい激しい降雨に対しても、これまでの降雨対策が有効であることを検証していますが、今年度より、営業線盛土の一部区間において、盛土の中にセンサーや観測孔を設置し、実際の降雨時における水の分布を詳細に把握するモニタリングを実施しています。これにより豪雨時の性能評価を行ったうえで対策工法を選定し、その効果を確認してまいります。
- 今後、これらの成果を取りまとめ、対策を実現することにより、更に安全性を向上させ、豪雨時における最適な運転規制に繋げてまいります。
- これは、昨今の自然災害の激甚化というリスクの中でも、当社の収益を安定的に確保していく取組みとなります。
- なお、台風7号や台風10号等の影響で、我々がこれまで経験したことのないような雨が降りましたが、これは今後に向けての貴重なデータとなります。さらに適切な形で運行ができるように検証を深め、得られたデータを技術開発の材料にしていきたいと思っております。

インバウンドの状況

○ 上期のインバウンド収入（推計値）は約520億円（2018年度比：約2.2倍）

※インバウンド収入（推計値）は10億円未満切捨



○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、上期で2018年度比約2.2倍の約520億円となり、拡大傾向が続いています。上期のインバウンド収入(推計値)が運輸収入に占める割合は約8%となっており、引き続き重要なターゲットとして、インバウンド収入の更なる増加を目指します。

○具体的には、欧米豪といった日本に長期滞在される傾向のある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、後ほどご説明する旅行会社との連携による販路の拡大に取り組んでまいります。加えて、沿線自治体やグループ関係各社、その他企業等との連携を強化し、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ます。

通期の業績予想【連結・単体】、配当

8

■ 損益計算書

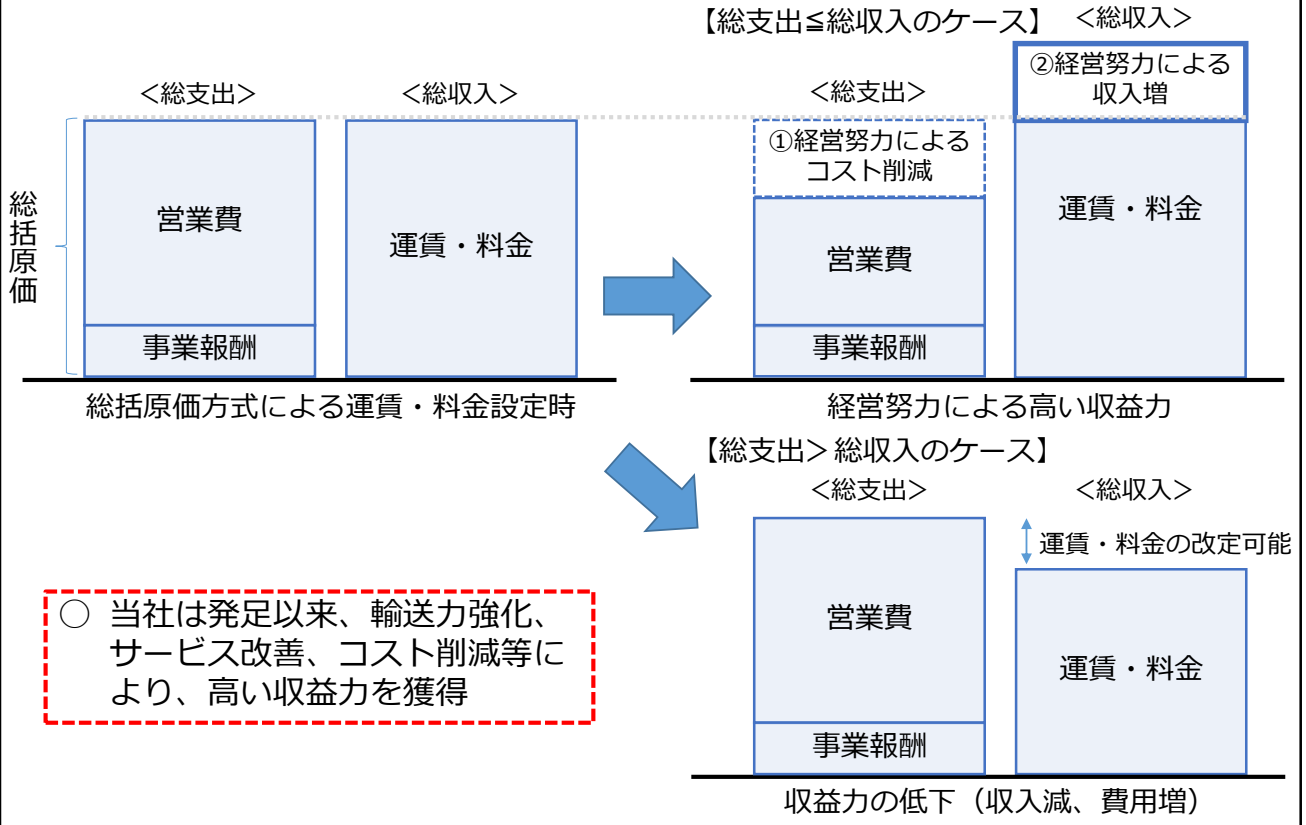
	令和5年度 (実績) A	令和6年度 (前回予想) B	令和6年度 (今回予想) C	(単位: 億円、%)			
				対前回予想		対前年実績	
				増減 C-B	比率 C/B	増減 C-A	比率 C/A
【連結】							
営業収益	17,104	17,400	17,620	220	101.3	515	103.0
営業費	11,030	11,320	11,380	60	100.5	349	103.2
営業利益	6,073	6,080	6,240	160	102.6	166	102.7
経常利益	5,469	5,450	5,630	180	103.3	160	102.9
親会社株主に帰属する当期純利益	3,844	3,810	3,920	110	102.9	75	102.0
【単体】							
営業収益	14,173	14,430	14,560	130	100.9	386	102.7
うち運輸収入	13,428	13,690	13,820	130	100.9	391	102.9
営業費	8,510	8,700	8,700	-	100.0	189	102.2
人件費	1,722	1,750	1,760	10	100.6	37	102.2
物件費	4,335	4,590	4,570	△ 20	99.6	234	105.4
動力費	558	600	590	△ 10	98.3	31	105.6
修繕費	1,813	1,900	1,900	-	100.0	86	104.8
業務費	1,962	2,090	2,080	△ 10	99.5	117	106.0
租税公課	437	430	440	10	102.3	2	100.5
減価償却費	2,015	1,930	1,930	-	100.0	△ 85	95.8
営業利益	5,663	5,730	5,860	130	102.3	196	103.5
経常利益	5,045	5,090	5,240	150	102.9	194	103.8
当期純利益	3,587	3,600	3,700	100	102.8	112	103.1

■ 配当

安定配当を継続。中間配当は前回予想通り、期末配当予想は変更なし。

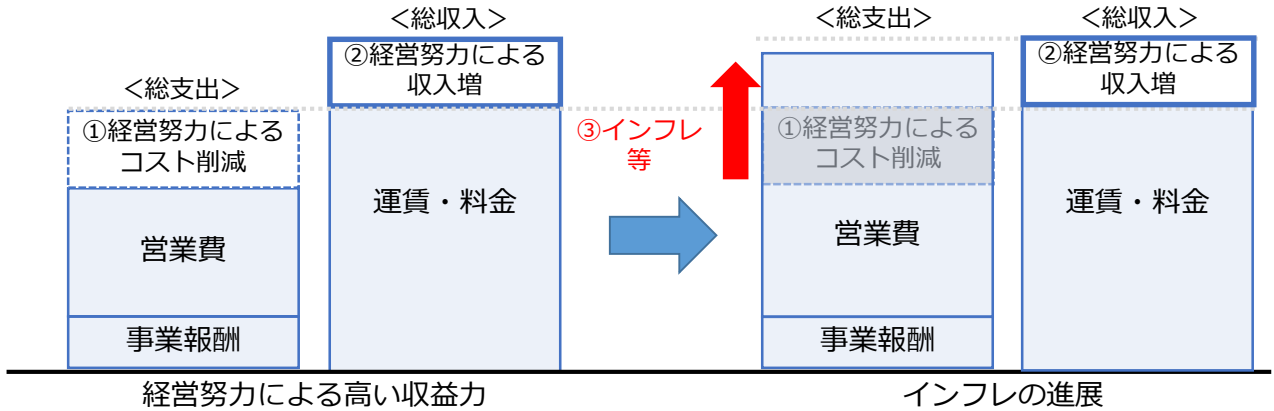
- 業績予想修正の内容について、ご説明します。
- まず、当社単体について、運輸収入は年度初時点では年度初2018年度比96%からスタートし、年度末に同100%まで回復すると想定していました。今回、上期の上振れ分を業績予想に反映するとともに、下期は据え置き、運輸収入1兆3,820億円、営業収益1兆4,560億円と、いずれも前回予想から上方修正します。
- 営業費については、上期の実績を反映した結果、費目間では増減があるものの総額は据え置きました。結果、営業利益は前回予想から130億円増の5,860億円とします。
- その他、上期に計上した運用利息の増等を織り込み、経常利益は前回予想から150億円増の5,240億円、当期純利益は100億円増の3,700億円と、各利益で上方修正しています。
- 続いて、グループ会社も加えた連結について、当社単体と同様、ジェイアール東海高島屋をはじめ流通業を中心に売上が堅調に推移しており、上期の実績を取り込んだほか、各社の特情を反映し、営業収益は前回予想から220億円増の1兆7,620億円とします。
- 営業費については、グループ各社における売上増に伴う売上原価の増等により、前回予想から60億円増の1兆1,380億円とします。
- これらにより、営業利益は前回予想から160億円増の6,240億円、経常利益は180億円増の5,630億円、親会社株主に帰属する当期純利益は110億円増の3,920億円と、いずれも上方修正しており、各利益で対前年増収・増益の計画に修正しています。
- 最後に、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15円とします。また、期末配当予想についても、年度初に発表した配当予想15円を維持します。

■ 総括原価方式による運賃・料金設定とその後の経営努力（イメージ）



- 本年4月に国土交通省による収入原価算定要領等の一部改正がございましたが、運賃・料金規制と当社の対応についてご説明します。
- 現行の運賃・料金規制である総括原価方式による上限認可制では、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない形で運賃・料金の上限価格が設定されます。すなわち、認可当初、総収入は総支出と同等もしくは下回る形となります。
- しかしながら、運賃・料金の上限価格設定後、経営努力や環境変化によって、総支出や総収入の状況は変化します。スライドではそのイメージをお示ししています。
- 運賃・料金の設定後、様々な経営努力によって、総収入が総支出を上回る状況であれば、運賃・料金の上限額の改定はできません。
- 一方で、経営環境の変化等により、総収入が総支出に届かない状況になれば、総収入が総支出を上回らない範囲で運賃・料金の上限額の改定が可能となります。すなわち、鉄道の収益性が低下した状況下においては、総括原価設定時当初の水準程度まで利益率を回復させるための運賃・料金改定が可能になるということです。
- 当社は発足以来、収入面では輸送力強化やサービス改善に取り組むとともに、費用面ではコスト削減に努めてきた結果、高い収益力を獲得しており、スライドの上のケースに該当します。

■ インフレが進展（イメージ）



- 外部要因であるインフレによって、経営努力の成果が侵食される
- インフレ下でも、以下が満たされない限り、運賃・料金の上限額の改定ができない
インフレ等によるコスト増 (③) > 経営努力によるコスト削減・収入増 (①+②)

■ 当社の対応

- 収益の拡大と業務改革によって更なる収益力強化を図りつつ、以下により対応

当面の対応	抜本的対応
届出で改定可能な料金（G料金、座席指定料金、上限額内の割引額等）により、インフレ影響への対応が可能	総括原価方式の弱点を改善するため、インフレによるコスト増を柔軟に価格転嫁できる制度導入を粘り強く要望

- 昨今インフレが進展しておりますが、インフレが進展した場合のイメージをお示しします。
- このように、外部要因であるインフレが進展した場合には、経営努力の成果が侵食されていきます。
- しかしながら、現状のルールの下では、インフレ等によるコスト増が経営努力によるコスト削減と収入増の合計を上回らない限り、運賃・料金の上限価格の改定ができません。
- このような運賃・料金規制の下、当社としては、引き続き、収益の拡大と業務改革によって更なる収益力強化を図りつつ、必要な対応を行っていきます。
- 具体的には、2024年度の資材調達に関する損益上のインフレ影響は20億円程度と想定していますが、当面はグリーン料金、座席指定料金、「ジャパン・レール・パス」等、届出で改定可能な料金により、インフレ影響への対応が可能だと考えています。
- また、抜本的に、総括原価方式上の弱点を改善するために、インフレによるコスト増を柔軟に運賃・料金に転嫁できる制度の導入に向けて粘り強く要望を続けていきます。

■ 旅行会社との連携強化によるインバウンド需要の取り込み



「Klook」との連携

■ メジャーコンテンツとの連携



アニメ ジョジョの奇妙な冒険

■ 「会いにいこう」キャンペーンの展開



遠距離・婚活応援キャンペーン

○ ターゲットに合わせ、様々な切り口から需要創出策を展開していく

- 当社では、ここ数年、新しい発想、他社・地域の方々との連携強化による需要創出に取り組んでいます。
- インバウンドの取組みについては、世界各地の観光チケットや交通チケット等を取り扱うオンライン旅行代理店Klookと連携し、同社が販売する商品として、新幹線をQRコードで乗車できるサービスの提供を今年9月に開始しています。
- Klookは日本を含め世界の主要都市に拠点をもち、多くの言語・通貨・決済サービスに対応しています。Klookとの連携により、販路が拡大し、更なる増収に繋げることができると考えています。今後も旅行会社との連携による販路の拡大に取り組んでまいります。
- 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が、施策の積み重ねにより、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。大人気アニメ「ジョジョの奇妙な冒険」とJR東海の「押し旅」のコラボ企画では、東海道新幹線車内でのデジタルコンテンツ配信、大阪市内でのスタンプラリー等を実施しています。
- また、日本最大手の結婚相談所である株式会社IBJと連携し、「遠距離・婚活応援キャンペーン」を期間限定で実施しています。当社は「多くの皆様の『会いにいこう』を応援する」というコンセプトでこれまで「会いにいこう」キャンペーンを展開してきましたが、キャンペーンを通じ、対面で会うことへの機運を醸成していきます。
- このように、ターゲットに合わせ、様々な切り口から施策を展開していくことで、更なる需要の創出を図っていきたくと考えています。

■ 東海道・山陽・九州新幹線における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2024年4月に開始
- ・ 10月に対象を九州新幹線エリアへ延伸
- ・ サービスの導入企業は新たに12社増え、計13社となった
- ・ サービス名称を「GreenEX」に決定



- 脱炭素社会への移行に向けたニーズを捉え、収益の拡大に繋げていく

- 持続可能な社会の実現に向けた取組みについてです。
- 今年4月から、エクスプレス予約法人会員向けのサービスとして、CO₂フリー電気を活用することで東海道・山陽新幹線での移動に伴うCO₂排出量を実質ゼロとするサービスを提供していますが、10月に対象エリアを九州新幹線エリアへ延伸しました。また、本サービスの導入企業は12社増え、13社となりました。
- あわせて、本サービスの名称を「GreenEX (グリーンイーエックス)」に決定しました。これは、地球環境に優しいイメージである「Green」に「エクスプレス予約サービス」を意味する「EX」を組み合わせたものです。エクスプレス予約サービスを利用することにより、ご移動においても地球環境に優しい選択をしていただきたいという想いを込め、この名称としました。
- 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。



コートヤード・バイ・マリオット京都駅

2026年度開業（予定）・全270室



コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸

2025年夏開業（予定）・全125室（予定）



奈良県中小企業会館跡地ホテル計画

開業時期・客室数は決まり次第お知らせ

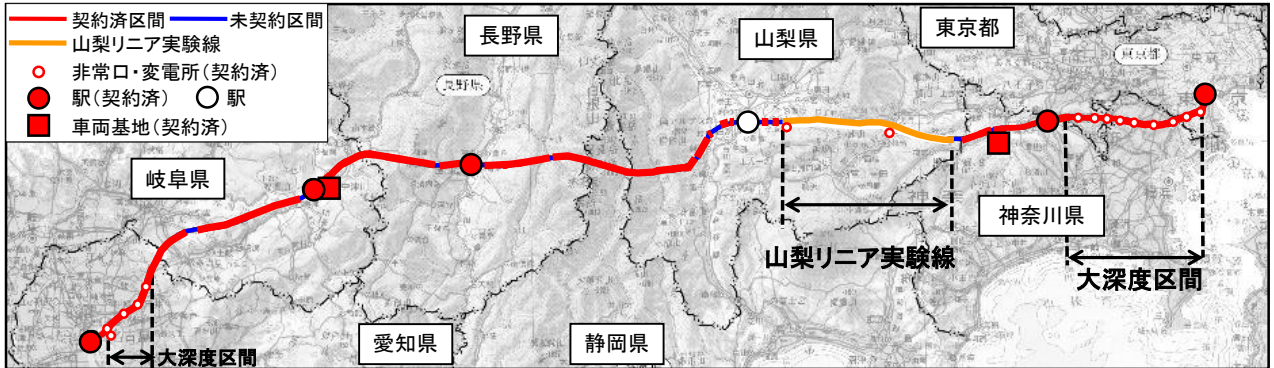
- 日本有数の観光地である京都・奈良においてホテル開発を実施
- グループ事業と鉄道事業の相乗効果を追求し、沿線都市と移動の価値向上を図る

- 沿線観光都市におけるホテル開発についてご説明します。
- 当社は、コロナ禍を経て、沿線都市と移動の価値を高め、グループ事業の収益を上げるとともに、鉄道の輸送需要を生み出すような相乗効果を狙った取組みを進めています。当社グループのホテル事業は、これまで、名古屋駅や新横浜駅等、当社が元々持っていた資産を活用して展開しており、関西地区ではこれまで拠点がありませんでしたが、日本有数の観光地である京都と奈良において、東海道新幹線や旅行業との相乗効果も期待し、3つの新しいホテルの開業に向けて取り組んでいます。
- 京都では、京都市営地下鉄烏丸線・四条駅に隣接した既存ホテルを取得、改装し、「コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸」として2025年夏に開業する予定です。本ホテルは、2026年度に開業予定の「コートヤード・バイ・マリオット京都駅」よりも先に開業するため、本ホテルがJR東海グループのホテルとして関西地区初出店となる予定です。
- また、奈良県主催の公募型プロポーザルで優先交渉権者に選定された近鉄奈良駅至近の開発案件については、当社がこれまで展開してきた奈良の観光キャンペーン「いざいざ奈良」等で築いてきた地域の方との繋がりを生かし、奈良の持つ歴史・文化・産業等の魅力をお伝えする、世界品質のラグジュアリーホテルの開業を目指しています。
- 今後も沿線都市と移動の価値向上につながる取組みを追求していきます。

【本体工事契約箇所（2024.9.30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）



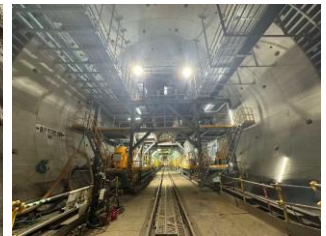
名古屋駅
(中央東工区)
地中連壁工(掘削)



岐阜県駅(仮称)
回送線橋脚工



南アルプストーンネル
(長野工区)
先進坑貫通
(除山非常口~釜沢非常口)



第一首都圏トンネル
(東百合丘工区)
本格的な掘進

- 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、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ニ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及び東百合丘工区で本格的な掘進を開始する等、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組み》

- 水資源と環境保全に関する国土交通省の有識者会議の報告書に基づいて、静岡県等と対話を重ねています。
- 9月17日に静岡県内の高速長尺先進ボーリング調査実施についての大井川利水関係協議会の了解文書を受領しました。
- 10月5日に静岡県の鈴木知事、山梨県の長崎知事が山梨工区の高速長尺先進ボーリング調査の状況を視察しました。



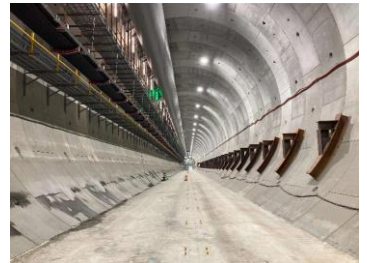
鈴木静岡県知事、長崎山梨県知事による
高速長尺先進ボーリング調査の現地視察

《リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議》

- 8月22日に開催された第4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、静岡県との対話状況を報告しました。

【大深度区間のシールドトンネル工事】

- 既に本格的な掘進を進めている第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区に続き、9月24日に第一首都圏トンネル東百合丘工区において本格的な掘進を開始しました。
- 第一中京圏トンネル坂下西工区においては、調査掘進の範囲の掘進を完了しました。



第一首都圏トンネル（梶ヶ谷工区）
本格的な掘進

- 続いて、南アルプストンネル静岡工区についてです。
- 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組みについては、国土交通省の有識者会議の報告書に基づいて、静岡県等と対話を重ねています。
- 9月17日に静岡県内の高速長尺先進ボーリング調査実施についての大井川利水関係協議会の了解文書を受領しました。
- また、10月5日に静岡県の鈴木知事と山梨県の長崎知事が山梨工区の高速長尺先進ボーリング調査の状況を視察しました。
- 国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」については、8月22日に開催された第4回の会議において、静岡県との対話状況を報告しました。
- 中央新幹線の早期開業に向け、1日でも早く静岡工区のトンネル掘削工事に着手できるよう、引き続き静岡県等との対話を深めてまいります。
- 大深度区間のシールドトンネル工事については、既に本格的な掘進を進めている第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区に続き、9月24日に第一首都圏トンネル東百合丘工区において本格的な掘進を開始しました。
- また、第一中京圏トンネル坂下西工区においては、調査掘進範囲の掘削が完了しました。
- 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2四半期(中間期) セグメント情報

【実績】

【通期の業績予想】

(単位 億円、%)

	令和5年度 中間期 実績 A	令和6年度 中間期 実績 B	対前年実績		令和6年度 通期業績予想 (前回) C	令和6年度 通期業績予想 (今回) D	対前回予想	
			増減 B-A	比率 B/A			増減 D-C	比率 D/C
営業収益	8,175	8,738	563	106.9	17,400	17,620	220	101.3
運輸業	6,716	7,194	477	107.1	14,340	14,470	130	100.9
流通業	772	827	54	107.1	1,620	1,680	60	103.7
不動産業	411	419	7	101.9	840	850	10	101.2
その他	1,102	1,147	44	104.1	2,560	2,630	70	102.7
調整額	△ 827	△ 849	△ 21	102.6	△ 1,960	△ 2,010	△ 50	102.6
セグメント利益 (営業利益)	3,120	3,652	531	117.0	6,080	6,240	160	102.6
運輸業	2,898	3,411	513	117.7	5,660	5,790	130	102.3
流通業	58	75	16	128.5	130	140	10	107.7
不動産業	120	124	3	103.2	210	210	-	100.0
その他	47	42	△ 4	89.7	100	120	20	120.0
調整額	△ 3	△ 2	1	53.4	△ 20	△ 20	-	100.0

(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・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		
	2023年度 2Q実績	2024年度 2Q実績	前期比	2023年度 2Q実績	2024年度 2Q実績	前期比	2023年度 2Q実績	2024年度 2Q実績	前期比
JR東海高島屋	265	308	116.5%	25	45	178.6%	26	46	177.4%
JRセントラルビル	163	165	101.5%	20	20	100.6%	20	20	101.2%
JR東海ホテルズ*	120	133	110.7%	8	10	116.7%	8	10	121.2%
日本車両	411	444	108.1%	27	29	106.7%	29	31	108.2%

日本車両 中間純利益 20 27 133.0%

○業績予想

(億円)

	営業収益				営業利益				経常利益			
	2023 年度 実績	2024 年度 計画 (前回)	2024 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2023 年度 実績	2024 年度 計画 (前回)	2024 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2023 年度 実績	2024 年度 計画 (前回)	2024 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回
JR東海高島屋	571	571	628	109.9%	66	67	84	125.6%	69	69	87	125.8%
JRセントラルビル	329	332	340	102.7%	31	29	33	114.7%	31	28	33	116.2%
JR東海ホテルズ*	260	261	274	104.9%	24	14	17	120.5%	24	14	17	125.5%
日本車両	866	900	900	100.0%	57	53	53	100.0%	59	55	55	100.0%

日本車両 当期純利益 51 48 48 100.0%

(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)
24/07	102 (94)	106 (98)	89 (84)	104 (89)	102 (89)	105 (106)	103 (98)	101 (118)	105 (96)
24/08	95 (83)	97 (87)	90 (78)	91 (76)	94 (79)	94 (92)	96 (86)	100 (89)	100 (86)
24/09	104 (97)	107 (102)	93 (87)	100 (88)	106 (93)	99 (105)	104 (99)	100 (98)	101 (97)
24/07-09	100 (91)	103 (95)	91 (83)	98 (84)	100 (86)	99 (102)	101 (94)	100 (100)	102 (93)
24/04-09	104 (93)	107 (98)	94 (85)	101 (86)	105 (89)	102 (102)	104 (96)	101 (94)	103 (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)

・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
8/9~8/18	107 (93)	108 (95)	113 (93)	97 (79)	102 (81)	115 (93)

(※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
24/07	17,621	113.6
24/08	14,357	108.3
24/09	16,167	107.0

◆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
24/07	79.0	9.5	87.9	2.5
24/08	72.4	-3.6	75.1	-12.9
24/09	73.4	-3.9	73.6	-11.9

(※) 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.