

2025年3月期 第3四半期 決算説明会

# 東海旅客鉄道株式会社

2025年2月3日

# 目 次

I	2025年3月期第3四半期 決算実績等	… 3
II	各種施策の状況	… 9
III	中央新幹線計画の状況	…13

○経営管理部次長の川田です。本日はスライド表示のとおりの内容で、ご説明します。

---

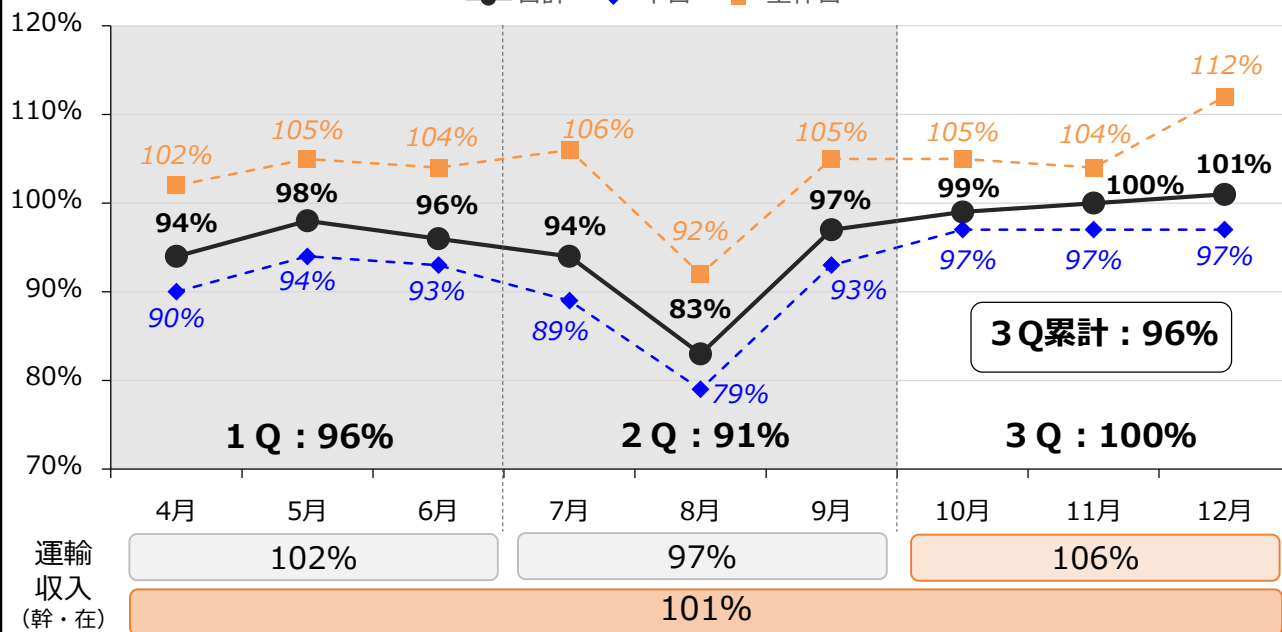
## I 2025年3月期第3四半期 決算実績等

○初めに、2025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）

● 合計    ◆ 平日    ■ 土休日



※2018年度比

- 観光利用中心の土休日が好調な傾向が続く
- ビジネス利用が中心の平日のご利用もこれまでのトレンドと比べて回復
- 3Qの運輸収入は、業績予想を268億円上回る

- 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。
- 東海道新幹線のご利用はこれまで、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好調な傾向が続いてきました。第3四半期においてはこれに加え、ビジネス利用が中心の平日のご利用もこれまでのトレンドと比べて回復しました。また、インバウンドのご利用が好調な傾向が続いており、全体の輸送量を押し上げています。
- 結果として、東京口の断面輸送量(黒線)は、2018年度比で10月が99%、11月が100%、12月が101%、第3四半期の3か月間で100%となりました。なお、12月には輸送量の2018年度比が100%を超えましたが、月の輸送量が100%を超えるのは新型コロナウイルスの影響を受け始めた2020年2月以降では初めてとなります。
- 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98%、名古屋近郊が94%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、第3四半期は2018年度比で106%となり、業績予想を268億円上回りました。

## ■ 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	109%	107%
ひかり	107%	103%
こだま	106%	96%
新幹線合計	108%	105%



「のぞみ」全席指定席のお知らせ（ポスター）

- 「のぞみ12本ダイヤ」を活用し、十分な輸送力を確保したほか、曜日配列等の影響でご利用はコロナ禍前の水準を上回った。
- 年末年始期間は「のぞみ」を全席指定席で運行。
- 今年3月のダイヤ改正から、東海道・山陽新幹線を運行する全ての「のぞみ」の3号車を自由席から指定席に変更。

○次に、年末年始期間のご利用状況についてご説明します。

- 本年度の年末年始期間は、期間中の一日平均の輸送量の比較において、2018年度比で105%となり、コロナ禍前の水準を上回りました。「のぞみ12本ダイヤ」を活用し十分な輸送力を確保したほか、長期の連休を取得しやすい曜日配列等の影響により、多くのお客様にご利用いただけたのではないかと考えています。
- 東海道新幹線については、昨年引き続き、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」の全席指定席化は、これまでのSNS等での発信に加えて、十分な輸送力を確保した結果、駅やホームにて大きな混乱も発生しておらず、お客様に浸透してきたのではないかと感じています。2025年度もゴールデンウィーク、お盆、年末年始期間について、引き続き、「のぞみ」を全席指定席として運行します。
- また、今年3月のダイヤ改正から、東海道・山陽新幹線を運行する全ての「のぞみ」の3号車を自由席から指定席に変更します。これにより、1列車あたりの普通車指定席が85席増加し、より多くのお客様にあらかじめ座席を確保して安心してご利用いただけるようになります。

# 損益計算書（連結）

6

(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
<b>営業収益</b>	<b>12,730</b>	<b>13,680</b>	<b>950</b>	<b>107.5</b>	
運輸業	10,427	11,176	748	107.2	運輸収入の増
流通業	1,131	1,204	72	106.4	百貨店・駅店舗の売上の増
不動産業	372	386	14	103.8	駅商業施設の賃料収入の増
その他	797	912	114	114.4	鉄道車両等製造業・ホテル業の売上の増
<b>営業費</b>	<b>7,704</b>	<b>7,841</b>	<b>136</b>	<b>101.8</b>	
<b>営業利益</b>	<b>5,025</b>	<b>5,839</b>	<b>813</b>	<b>116.2</b>	
営業外損益	△ 474	△ 429	44	90.5	
営業外収益	147	185	37	125.4	運用利息
営業外費用	622	614	△ 7	98.8	
<b>経常利益</b>	<b>4,551</b>	<b>5,409</b>	<b>858</b>	<b>118.9</b>	
特別損益	△ 9	△ 19	△ 10	213.8	
<b>税金等調整前四半期純利益</b>	<b>4,541</b>	<b>5,389</b>	<b>847</b>	<b>118.7</b>	
法人税等	1,329	1,586	257	119.4	
<b>四半期純利益</b>	<b>3,212</b>	<b>3,803</b>	<b>590</b>	<b>118.4</b>	
非支配株主に帰属する 四半期純利益	25	34	9	137.0	
<b>親会社株主に帰属する 四半期純利益</b>	<b>3,187</b>	<b>3,768</b>	<b>580</b>	<b>118.2</b>	

(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950億円増の1兆3,680億円となりました。
- 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5,839億円、経常利益は5,409億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は3,768億円と、増収・増益の決算となりました。

# 損益計算書（単体）

7

(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
<b>営業収益</b>	<b>10,580</b>	<b>11,334</b>	<b>753</b>	<b>107.1</b>	
うち運輸収入	10,038	10,765	727	107.2	新幹線+677、在来線+50 (参考)平成30年度比 101.4%
<b>営業費</b>	<b>5,841</b>	<b>5,826</b>	<b>△ 15</b>	<b>99.7</b>	
人件費	1,316	1,333	16	101.3	ベースアップによる増
物件費	2,709	2,740	31	101.2	
動力費	430	423	△ 6	98.5	
修繕費	911	945	33	103.7	新幹線電気修繕・新幹線車両修繕の増
業務費	1,367	1,371	3	100.3	
租税公課	320	334	13	104.3	
減価償却費	1,494	1,417	△ 77	94.8	新幹線車両
<b>営業利益</b>	<b>4,739</b>	<b>5,508</b>	<b>768</b>	<b>116.2</b>	
営業外損益	△ 487	△ 446	41	91.6	
営業外収益	138	178	39	128.3	運用利息
営業外費用	626	624	△ 1	99.7	
<b>経常利益</b>	<b>4,251</b>	<b>5,061</b>	<b>809</b>	<b>119.1</b>	
特別損益	1	0	△ 0	55.3	
<b>税引前四半期純利益</b>	<b>4,252</b>	<b>5,062</b>	<b>809</b>	<b>119.0</b>	
法人税等	1,246	1,488	241	119.4	
<b>四半期純利益</b>	<b>3,006</b>	<b>3,573</b>	<b>567</b>	<b>118.9</b>	

- 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727億円増加する等、前期に対して753億円の増となる1兆1,334億円でした。
- 営業費は、前期に対し15億円減の5,826億円となりました。
- このうち、人件費については、ベースアップの実施等により、前期から16億円増加し、1,333億円でした。
- 次に、物件費については、前期から31億円増加し2,740億円となりました。主に、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ています。
- また、減価償却費ですが、新幹線車両に関する償却費の減等により、前期から77億円減少し、1,417億円でした。
- これらにより、営業利益は5,508億円となりました。
- 営業外収益は、運用利息の増等により前期から39億円増加し、これらの結果、経常利益は5,061億円、四半期純利益は3,573億円と、増収・増益の決算となりました。

# 通期の業績予想【連結・単体】

## ■ 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	対前回予想		対前年実績	
				増減	比率	増減	比率
				C-B	C/B	C-A	C/A
(単位 億円、%)							
<b>【連結】</b>							
営業収益	17,104	17,620	17,880	260	101.5	775	104.5
営業費	11,030	11,380	11,380	-	100.0	349	103.2
営業利益	6,073	6,240	6,500	260	104.2	426	107.0
経常利益	5,469	5,630	5,890	260	104.6	420	107.7
親会社株主に帰属する当期純利益	3,844	3,920	4,100	180	104.6	255	106.7
<b>【単体】</b>							
営業収益	14,173	14,560	14,820	260	101.8	646	104.6
うち運輸収入	13,428	13,820	14,080	260	101.9	651	104.9
営業費	8,510	8,700	8,700	-	100.0	189	102.2
人件費	1,722	1,760	1,760	-	100.0	37	102.2
物件費	4,335	4,570	4,570	-	100.0	234	105.4
動力費	558	590	590	-	100.0	31	105.6
修繕費	1,813	1,900	1,900	-	100.0	86	104.8
業務費	1,962	2,080	2,080	-	100.0	117	106.0
租税公課	437	440	440	-	100.0	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	5,860	6,120	260	104.4	456	108.1
経常利益	5,045	5,240	5,500	260	105.0	454	109.0
当期純利益	3,587	3,700	3,880	180	104.9	292	108.1

- 業績予想の修正について、まず表の下段の当社単体からご説明します。
- 運輸収入について、第3四半期3か月間の前回予想からの上振れ分相当である260億円を反映する一方で、第4四半期3か月間は据え置いた結果、運輸収入は1兆4,080億円、営業収益は1兆4,820億円と、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、前回予想を据え置き、8,700億円とします。
- これらにより、営業利益は6,120億円、経常利益は5,500億円、当期純利益は3,880億円といずれも上方修正します。
- 次に、表の上段のグループ会社を含めた連結の業績予想についてご説明します。
- 営業収益は、先ほどご説明しました当社単体の運輸収入の増により、前回の予想から260億円増の1兆7,880億円とします。
- 営業費は前回予想を据え置き、1兆1,380億円とします。
- これらにより営業利益は6,500億円、経常利益は5,890億円、親会社株主に帰属する当期純利益は4,100億円といずれも上方修正します。



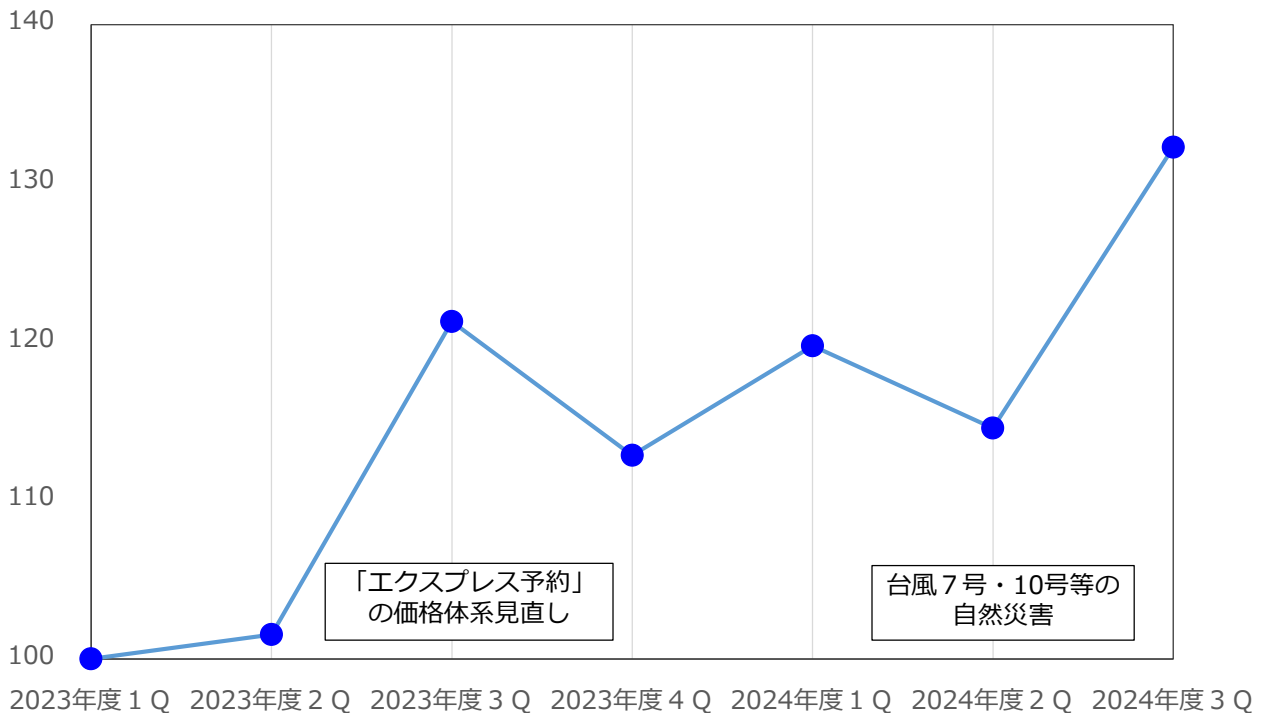
---

## 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。

○ 「エクスプレス予約」の主要な法人会員の利用実績は増加傾向

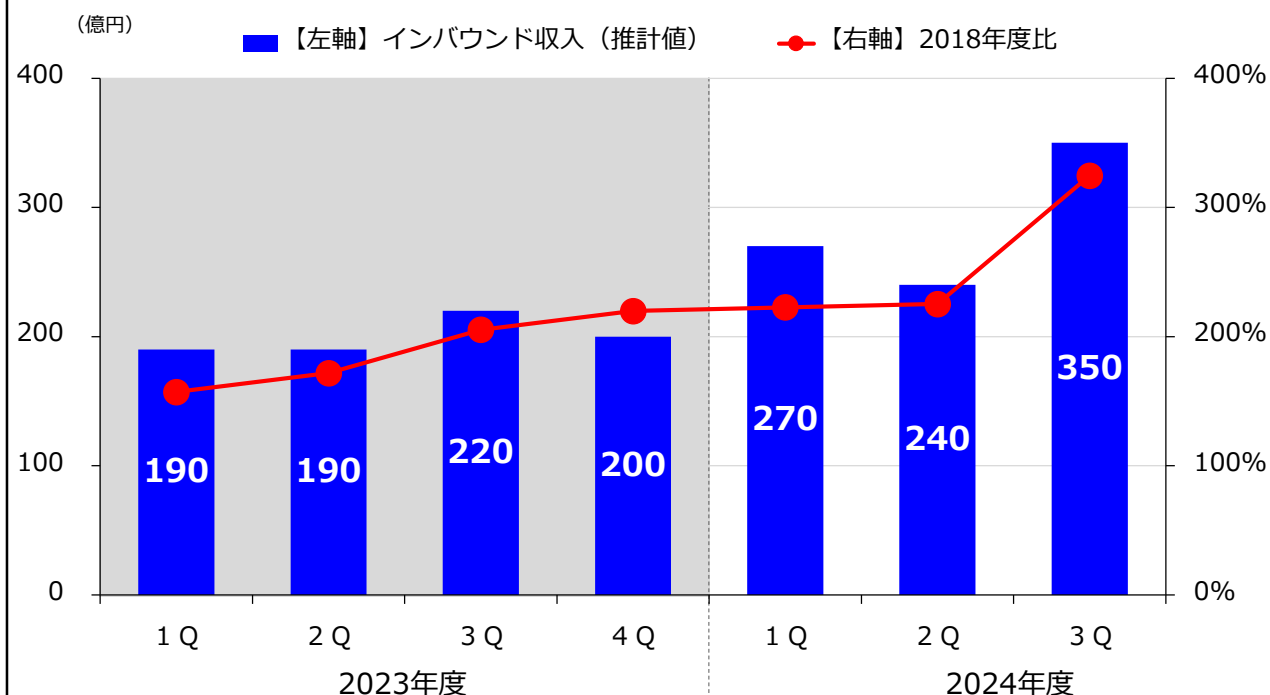
■ EX法人会員（主要200社）利用額の推移（平日1日平均、2023年1Qを100とする）



- 東海道新幹線のビジネス需要の状況についてです。
- 当社では、ビジネスの動向を把握する方法として、「エクスプレス予約」の主要な法人会員の平日1日あたりの利用実績データを分析しています。
- グラフは2023年度の第1四半期のご利用を基準とした際の利用額の推移です。
- 2023年度第3四半期は、「エクスプレス予約」の価格体系の見直しによる効果で利用額が大きく伸びています。また、2024年度第2四半期には台風7号や10号等の自然災害による影響を受け、利用額の伸びが減少しています。全体の傾向としては、「エクスプレス予約」の主要な法人会員の利用実績は増加傾向となっていることが分かります。
- 東海道新幹線のビジネス需要が頭打ちなのではないかというご質問を頂戴することもあります。主要な法人会員の利用実績は少しずつ増加傾向にあります。ビジネス需要全体についても、今後も回復傾向が続くことを期待しています。

○ 3Q累計インバウンド収入（推計値）は約870億円

※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。
- 第3四半期のインバウンド収入（推計値）は、約350億円となりました。増加の主な要因は3つあると考えています。
- 1つ目は、訪日外国人数の増加です。
- 2つ目は、一昨年10月に「ジャパン・レール・パス」の価格を改定したことや、グリーン車のご利用が好調な状況が続いていることなどにより、ご利用1回あたりの単価が向上していることが寄与していると考えています。
- 3つ目に、訪日外国人向け「スマートEX」のプロモーションを継続するとともに、昨年9月に旅行会社との連携を強化して訪日外国人向けのQRコードによるチケットレス乗車サービスの販路を拡大した効果があったと考えています。なお、これらの取組みにより、駅の窓口や券売機等で日本語のきっぷを購入されるのではなく、インバウンド収入（推計値）に含まれる商品を利用されるようになったお客様が一定数いらっしゃり、より正確にインバウンド収入を推計できるようになった影響もあると考えています。したがって、グラフに赤線で示している2018年度比については、参考としてご覧ください。
- 第3四半期までのインバウンド収入（推計値）の累計は約870億円、運輸収入に占める割合は約8%となっており、インバウンドは引き続き重要なターゲットだと考えています。
- 増加傾向にある訪日外国人の需要をしっかりと取り込み、増収につなげることができるよう、より効果的な宣伝を展開するとともに、旅行会社との連携強化により、販路の拡大を進めるなど、営業施策の強化に取り組んでいきます。



東海道新幹線開業60周年出発式



TOKAIDO SHINKANSEN 60th



Amour du Chocolat!

JR Takashimaya

東海道新幹線×「味ぽん®」60周年！ 東海道新幹線×大関「ワンカップ®」 2025アムール・デュ・ショコラ  
特別記念コラボレーション企画 60周年記念特別企画 「ショコラトレイン」

- 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繋げる
- 東海道新幹線は昨年10月に開業60周年を迎えました。
- これまでの60年間の感謝の気持ちをこめ、昨年10月1日、東京駅、静岡駅、名古屋駅及び新大阪駅の各駅において、出発式を行いました。
- これに加え、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、数々のイベントや企画を展開しています。
- 株式会社Mizkanの「味ぽん®」が2024年に60周年を迎えたことを記念し、東海道新幹線と「味ぽん®」のコラボレーションによる60周年の特別企画を実施しました。コラボ弁当や60周年記念コラボ「味ぽん®」の販売に加え、引退を迎えるドクターイエロー（T4編成）を活用し、昨年11月に「ドクターイエロー味ぽん号（T4編成）」を運行しました。
- また、同じく昨年60周年を迎えた大関株式会社のロングセラー商品である「ワンカップ®」とのコラボレーション企画として、東海道新幹線の「貸切車両パッケージ」を活用し、昨年12月に「ワンカップ」号を運行しました。車内では貸切車両をスタジオとして、ラジオ局によるトークイベント等を実施しました。
- 今年1月には東海道新幹線開業60周年と「ジェイアール名古屋タカシマヤ」開店25周年を記念して、特別列車「ショコラトレイン」を運行しました。車内では、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」で開催されている日本最大級のバレンタインイベント「アムール・デュ・ショコラ」を代表するシェフによるトークショーや商品の試食等をお楽しみいただきました。
- 様々な企画を通じて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繋げるきっかけにしたいと考えています。

---

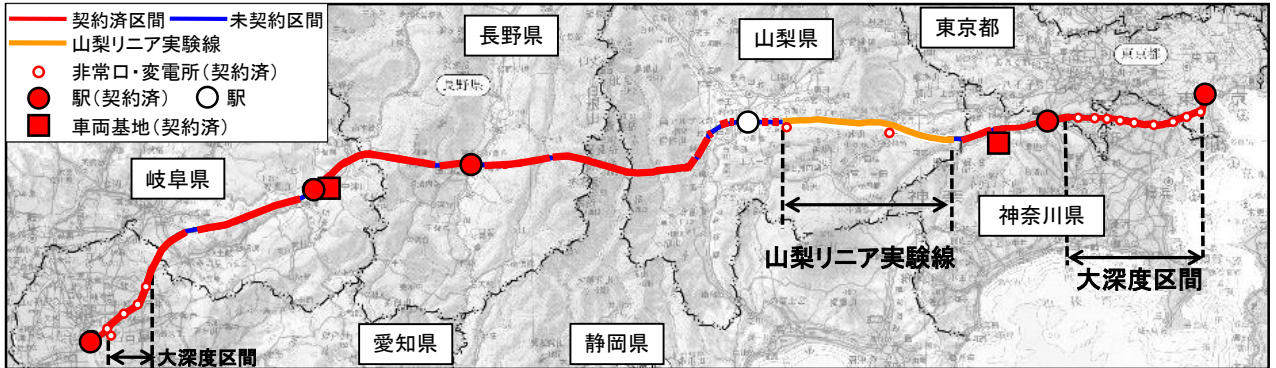
### Ⅲ 中央新幹線計画の状況

○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（2024.12.31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情保、第310号）



第一中京圏トンネル  
(坂下西工区)



天竜川橋りょう  
橋脚工



第四南巨摩トンネル  
(東工区)  
本坑掘削工



関東車両基地(仮称)  
安全祈願式

- 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ア実験線を示しています。
- 関東車両基地(仮称)の工事に着手したほか、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行う等、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。
- 昨年11月24日に大井川流域8市2町の首長との意見交換会を行いました。地域の方々に直接ご説明する場について、流域市町とご相談しながら準備を進めています。
- 1月30日に鈴木静岡県知事と社長が面会し、静岡県等との対話状況や開業後の静岡県のメリット等について意見交換を行いました。
- 昨年11月20日に山梨県側から進めていた高速長尺先進ボーリングが県境を越えて静岡県内に入りました。ボーリング調査は昨年12月6日に一旦終了し、1月8日に山梨県内の先進坑の掘削を再開しました。



鈴木静岡県知事と社長の面会

## 【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及び東百合丘工区では、引き続き本格的な掘進を進めています。
- 第一首都圏トンネル北品川工区及び第一中京圏トンネル坂下西工区では、調査掘進が完了しました。
- 第一首都圏トンネル小野路工区及び第一中京圏トンネル名城工区では、調査掘進を進めています。



第一首都圏トンネル（北品川工区）  
調査掘進完了

- 続いて、南アルプストンネル静岡工区についてです。
- 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。
- 昨年11月24日に大井川流域8市2町の首長との意見交換会を行いました。地域の方々に直接ご説明する場について、流域市町とご相談しながら準備を進めています。
- また、1月30日に鈴木静岡県知事と社長が面会し、静岡県等との対話状況や開業後の静岡県のメリット等について意見交換を行いました。
- その他、昨年11月20日に山梨県側から進めていた高速長尺先進ボーリングが県境を越えて静岡県内に入りました。ボーリング調査は昨年12月6日に一旦終了し、1月8日に山梨県内の先進坑の掘削を再開しました。
- 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梶ヶ谷工区及び東百合丘工区において、引き続き本格的な掘進を進めています。
- また、第一首都圏トンネル北品川工区及び第一中京圏トンネル坂下西工区では、調査掘進が完了し、計画路線周辺にお住まいの皆様に対する説明会において、調査掘進の確認結果についてご説明しました。
- 第一首都圏トンネル小野路工区及び第一中京圏トンネル名城工区では、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3四半期セグメント情報

## 【実績】

## 【通期の業績予想】

(単位 億円、%)

	令和5年度 第3四半期 実績 A	令和6年度 第3四半期 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
<b>営業収益</b>	<b>12,730</b>	<b>13,680</b>	<b>950</b>	<b>107.5</b>	<b>17,620</b>	<b>17,880</b>	<b>260</b>	<b>101.5</b>
運輸業	10,511	11,264	753	107.2	14,470	14,730	260	101.8
流通業	1,185	1,267	82	106.9	1,680	1,680	-	100.0
不動産業	619	636	17	102.9	850	850	-	100.0
その他	1,672	1,825	152	109.1	2,630	2,630	-	100.0
調整額	△ 1,258	△ 1,313	△ 55	104.4	△ 2,010	△ 2,010	-	100.0
<b>セグメント利益 (営業利益)</b>	<b>5,025</b>	<b>5,839</b>	<b>813</b>	<b>116.2</b>	<b>6,240</b>	<b>6,500</b>	<b>260</b>	<b>104.2</b>
運輸業	4,684	5,453	768	116.4	5,790	6,050	260	104.5
流通業	93	114	21	122.6	140	140	-	100.0
不動産業	178	192	14	108.2	210	210	-	100.0
その他	80	79	△ 1	98.4	120	120	-	100.0
調整額	△ 11	△ 0	10	5.3	△ 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 3Q実績	2024年度 3Q実績	前期比	2023年度 3Q実績	2024年度 3Q実績	前期比	2023年度 3Q実績	2024年度 3Q実績	前期比
JR東海高島屋	405	457	113.0%	40	58	144.9%	42	61	145.0%
JRセントラルビル	244	250	102.7%	33	34	105.6%	33	34	104.2%
JR東海ホテルズ*	193	213	110.2%	19	21	108.9%	19	22	112.1%
日本車両	579	692	119.6%	38	41	108.0%	41	45	109.8%

日本車両 四半期純利益 35 37 107.0%

## ○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	628	628	100.0%	66	84	84	100.0%	69	87	87	100.0%
JRセントラルビル	329	340	340	100.0%	31	33	33	100.0%	31	33	33	100.0%
JR東海ホテルズ*	260	274	274	100.0%	24	17	17	100.0%	24	17	17	100.0%
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)

◆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)
24/10	105 (99)	109 (105)	94 (88)	102 (89)	106 (97)	106 (105)	107 (104)	102 (100)	104 (94)
24/11	105 (100)	108 (105)	96 (89)	104 (90)	107 (97)	102 (104)	107 (103)	100 (97)	104 (93)
24/12	106 (101)	108 (106)	102 (94)	104 (90)	104 (97)	111 (112)	108 (105)	100 (96)	102 (95)
24/10-12	106 (100)	108 (105)	97 (90)	103 (89)	106 (97)	107 (107)	107 (104)	100 (98)	103 (94)
24/04-12	104 (96)	108 (100)	95 (87)	102 (87)	105 (92)	103 (104)	105 (99)	101 (95)	103 (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) 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
4/26~5/6	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)

・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
12/27~1/5	108 (105)	109 (107)	107 (103)	106 (96)	111 (96)	106 (101)

(※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
24/10	16,950	101.3
24/11	19,025	114.6
24/12	23,767	106.8

## ◆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
24/10	83.4	0.4	79.2	-10.2
24/11	80.9	-5.3	86.8	-7.0
24/12	73.3	-5.6	82.8	-7.2

(※) 各月の数値は速報値のため、確定値とは異なる場合がある。

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