

- I. JR東海グループの「ありがたい姿」
- II. 当社の成長戦略
- III. 株主還元についての当社の考え方



代表取締役社長
丹羽 俊介

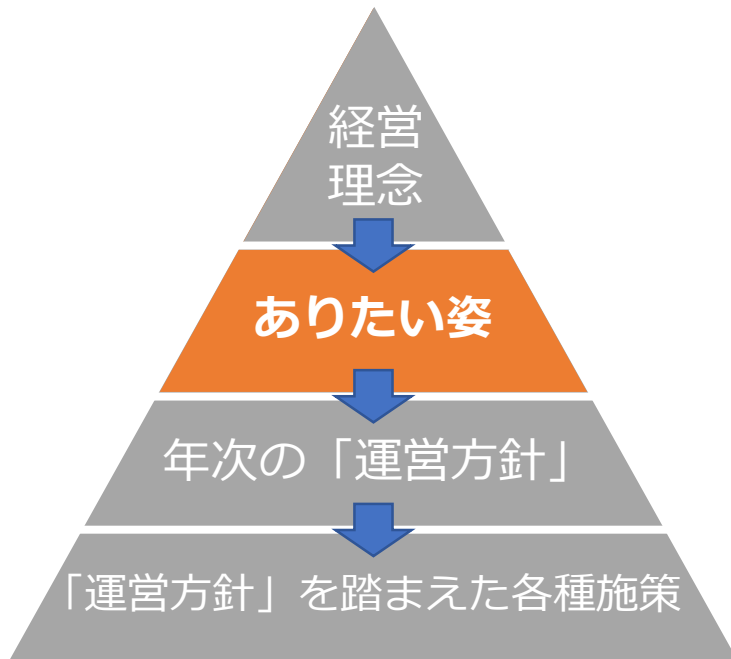
東海旅客鉄道株式会社
2025年5月1日

趣旨

30年後を見据えたときに予想される技術の進歩やさらなる人口減少等の社会の変化に対して、受け身になるのではなく、能動的に前に向かって進む、その方向性として「ありたい姿」を策定

位置づけ

経営理念と年次の運営方針をつなぐもの。変化の激しい時代において困難な挑戦をぶれることなく進めていくための「目標地点」を当社グループ全体で共有



すべてのステークホルダーを重視した経営



収益の拡大

新規需要の創出と価格戦略



業務改革

定常的なコストを800億円削減

キャッシュ・フローの創出

安全投資

中央新幹線への投資

その他成長投資

株主還元

株主をはじめとするすべてのステークホルダーの利益

企業価値の向上

収益拡大の取組み（需要創出）

- 観光・趣味、インバウンドを目的とした東海道新幹線のご利用は拡大しており、同分野の需要を取り込むことは重要
- マーケット自体も拡大が見込まれる中、新しい発想による需要創出施策を推進

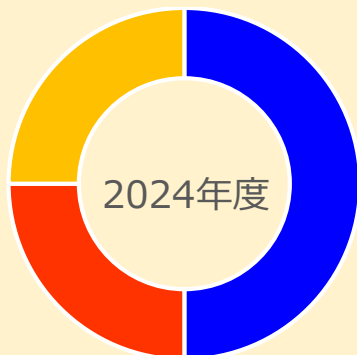
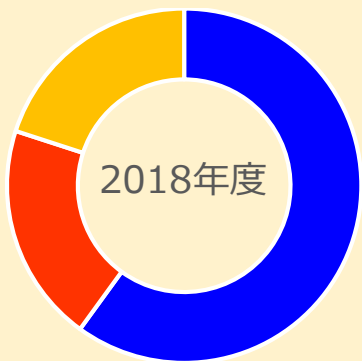
■ 東海道新幹線の利用目的の割合

（車内アンケートに基づくイメージ）

- ビジネス 約60%
- 観光・趣味 約20%
- その他 約20%
（インバウンドを含む）

観光・趣味を
目的とした旅行の
割合が拡大

- ビジネス 約50%
- 観光・趣味 約25%
- その他 約25%
（インバウンドを含む）



■ インバウンド収入（推計値）

	2018年度	2024年度
運輸収入に 占める割合	約3%	約8%

■ マーケットの動向

【インバウンド・観光】

訪日外客数・日本人国内旅行に関する政府目標

	2024年実績	将来目標
訪日外客数	3,600万人超 （過去最高）	6,000万人 （2030年）
日本人国内 旅行消費額	25兆円超 （過去最高）	策定中

出典：観光庁、日本政府観光局等

【趣味】

アニメ・アイドル等の関連市場の規模は2024年に1兆円超となり、ここ5年間で約1.7倍に伸長

出典：矢野経済研究所

→ 今後も同分野の需要の拡大が見込まれる

需要創出



従来の取組み

- ビジネスがメイン
- マス向け施策が中心
 - 目的地ベースの発想
 - 国内顧客が中心



新しい取組み

- ビジネス以外の需要にも一層注力
- 多様なニーズの取り込み
 - 移動目的の創出
 - インバウンドの重点ターゲット化

<需要創出の取組み事例>

■ 押し旅



JR東海×「進撃の巨人」コラボ企画
「押し旅『高速鉄道調査作戦』」

■ 貸切車両パッケージ



よしもと芸人が乗車！
「おもしろ新幹線」

■ 訪日外国人向け販売促進



「スマートEX」の海外向け販促
（訪日向けWebコンテンツの充実化）

○ 新たな取組みを通じて生み出した新規需要による増収効果（推計値）は2024年度で百数十億円



- 国への届出のみで改定可能な運賃・料金が存在
(割引額の変更、グリーン料金、座席指定料金、のぞみ料金)

単価向上策	実施時期
「エクスプレス予約」の割引縮小	2023年9月
「ジャパン・レール・パス」の価格改定	2023年10月
上級クラス座席（個室タイプ）の導入	2026年秋
上級クラス座席（半個室タイプ）の導入	2027年度中
グリーン車のサービス向上	検討中



上級クラス座席（半個室タイプ）のイメージ

- 新幹線自由席特急料金の届出化や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、引き続き国に要望していく

- 10～15年かけて800億円の定常的なコスト削減を達成する
- 2024年度の実績額（累計）は約180億円、2025年度の計画（累計）は約210億円
- 新たな業務改革件名や既存件名の効果拡大に取り組む

■ 315系 4両編成でのワンマン運転（在来線）

- ・ 車両側面にカメラを設置した315系 4両編成に、お客様の接近等を検知する画像認識技術を活用した安全確認支援装置を搭載
- ・ 2025年度から順次実施

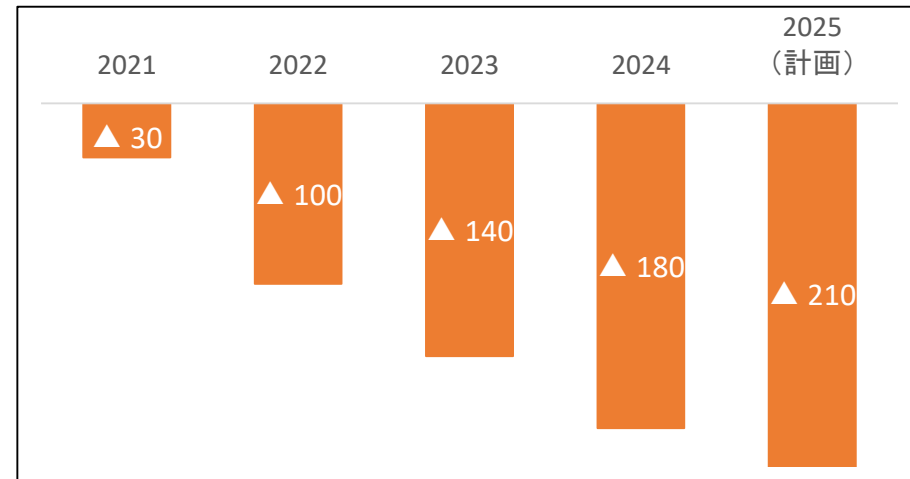
■ 営業車検測の強化（新幹線）

- ・ N700Sの一部編成に機能強化した営業車検測機能を搭載することで、現在ドクターイエローで行っている検査を代替
- ・ 新たな営業車検測機能を有するN700Sの追加投入は2026年度に開始し、検査専用車両への更新投資が不要となる

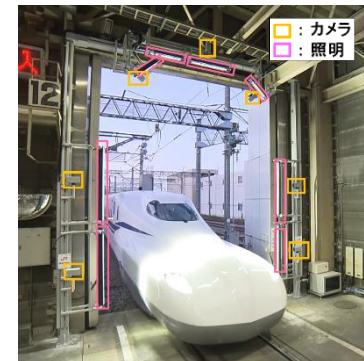
■ 車両の外観検査の自動化（新幹線）

- ・ 画像解析技術等を活用し、人手により行っている車両の外観検査を自動で実施
- ・ 2029年度頃の本格的な運用開始を目指し、営業車両での検証を実施中

■ 業務改革の効果額（億円・累計）



ワンマン運転



外観検査装置

- 当社の成長戦略を実行していくのは社員
- 人材こそが最大の経営資源
- 少数精鋭の体制で将来の社会変化に対応するため社員の能力向上、働きやすい環境の整備、変化に対応できる強い組織づくり等の取組みを進めていく
- 企業も社員も共に成長を続けていくという好循環の実現を目指す

人事・賃金制度の見直し（2025年度～）

チャレンジ精神を持って切磋琢磨しながら仕事に取り組むための人事・賃金制度の構築

働き方の見直し

社員一人ひとりが高い意欲を持ち、自律的に生産性の高い仕事をするための働き方の導入

目指す姿

働く環境整備

多様な社員がやりがいを持ちながら安心して長く働くことができる環境整備（育児・介護・治療・転勤制度拡充）

CO₂排出量削減に向けた取り組み

○直接排出の削減

- 水素を燃料とした水素動力車両の開発を進める
- 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



水素エンジンハイブリッドシステムの構成

○再生エネルギーの活用

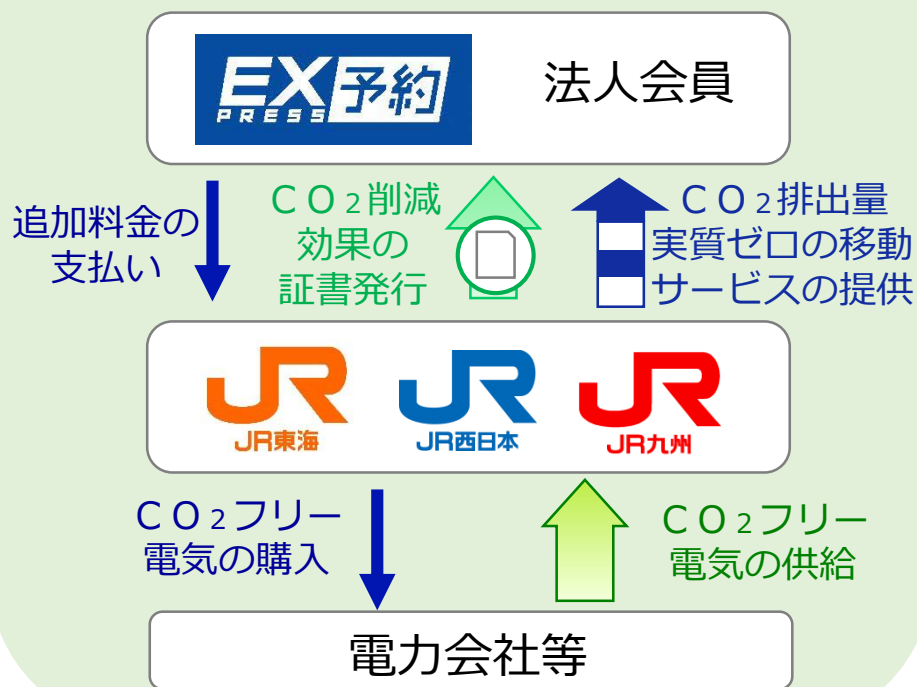
- 防音壁へのペロブスカイト太陽電池の適用を検討
- 発電した電気は駅等で活用することを想定



実証実験中のペロブスカイト太陽電池付き防音壁

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開始
- サービス名称は「GreenEX」
- サービスの導入企業は4月に22社に拡大

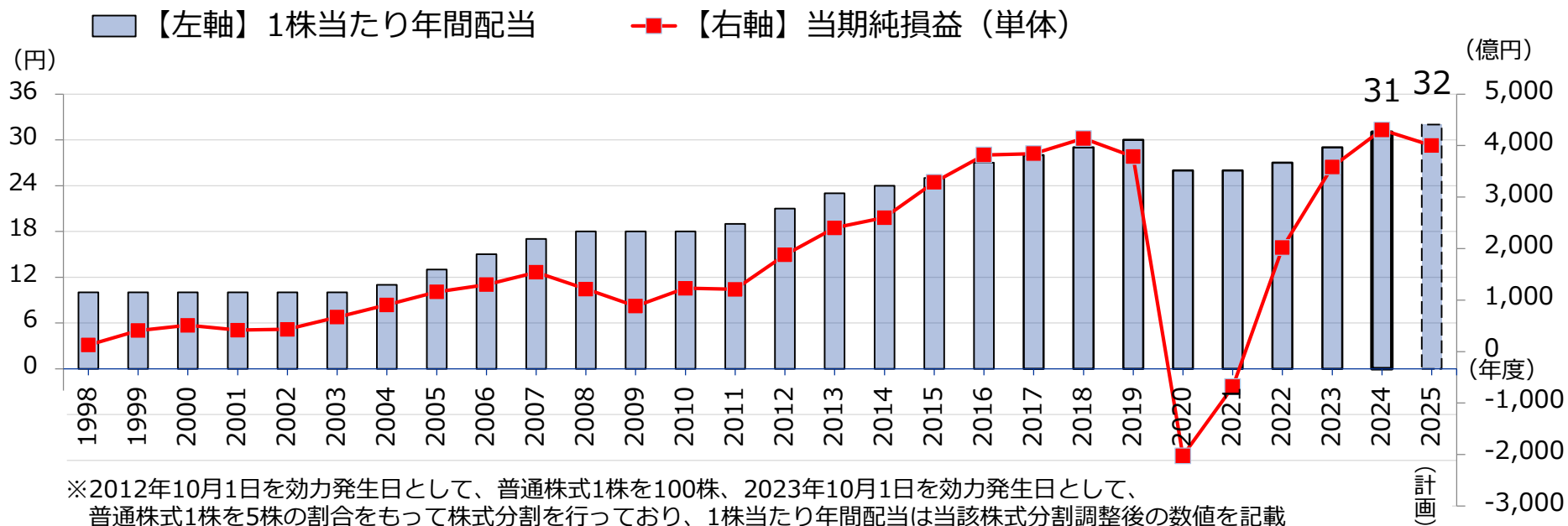


- 鉄道の環境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進することで脱炭素社会への移行に貢献する

株主還元についての当社の考え方

10

- 安定配当を継続し、安全の確保に必要な投資を行いつつ、中央新幹線の工事費等を確保するために内部留保を蓄積していく
- 株主還元も大切であると考えており、コロナ禍前までは着実に増配を繰り返してきたことに加えて、コロナ禍で純損失を計上した期間においても一定の配当を継続

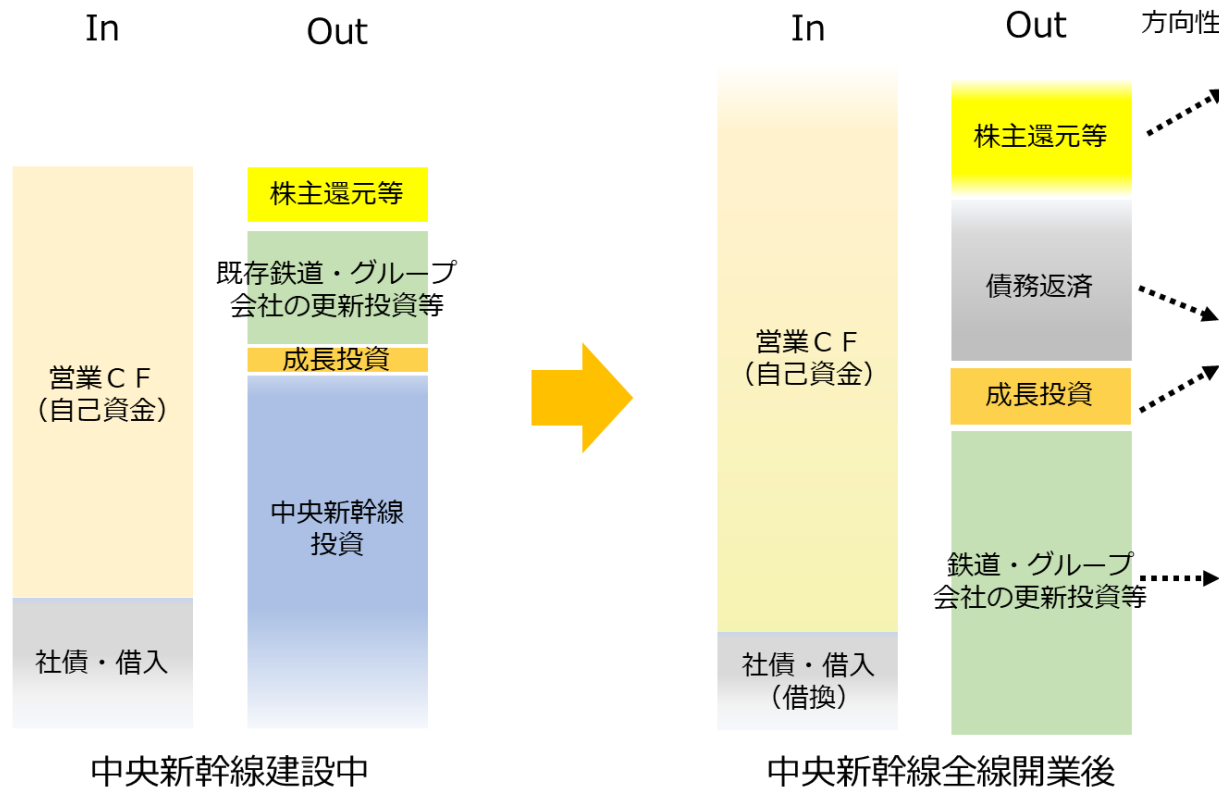


- 2024年度期末配当については、1円増配し1株当たり16円とする案を株主総会に提案させていただく予定（年間配当は1株当たり31円となり過去最高水準）
- 今後も具体的な配当金額については各期の経営環境、業績を踏まえて決定

株主還元についての当社の考え方

11

- 当社が、株主を重要なステークホルダーと位置付けて経営を行っていることを示すべく、運輸収入がコロナ禍前を上回る水準に回復したこのタイミングを捉えて自己株式を取得（上限1,000億円・4,500万株）
- なお、安定配当の方針というのは金額を全く変えないという意味ではなく、今後も「収益の拡大」と「業務改革」により利益とキャッシュ・フローを増やし、株主還元については、その時々状況に応じて様々な選択肢を検討・実施していく



IV. 2025年3月期 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
2025年5月1日

2025年3月期 実績

13

■ 損益計算書（連結）

（単位 億円、％）

	2023年度	2024年度	増減	前期比	主な増減要因
営業収益	17,104	18,318	1,214	107.1	
運輸業	13,915	14,905	989	107.1	運輸収入の増
流通業	1,531	1,631	100	106.5	百貨店・駅店舗の売上の増
不動産業	495	518	22	104.6	駅商業施設の賃料収入の増
その他	1,161	1,263	101	108.8	鉄道車両等製造業・ホテル業の売上の増
営業費	11,030	11,290	260	102.4	
営業利益	6,073	7,027	954	115.7	
営業外損益	△ 604	△ 535	69	88.5	
営業外収益	224	282	58	126.0	
営業外費用	828	817	△ 11	98.7	
経常利益	5,469	6,492	1,023	118.7	
特別損益	△ 16	△ 34	△ 18	211.3	
税金等調整前当期純利益	5,453	6,458	1,005	118.4	
法人税等	1,565	1,814	249	115.9	
当期純利益	3,887	4,643	756	119.5	
非支配株主に帰属する 当期純利益	43	59	16	137.2	
親会社株主に帰属する 当期純利益	3,844	4,584	740	119.3	

（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

2025年3月期 実績

14

【比較キャッシュ・フロー計算書】

(単位 億円)

		2023年度	2024年度	増減
営業活動によるキャッシュ・フロー		6,728	6,245	△ 483
主な 内訳	税金等調整前当期純利益	5,453	6,458	1,005
	減価償却費	2,164	2,080	△ 83
	法人税等の支払額	△ 589	△ 1,602	△ 1,012
投資活動によるキャッシュ・フロー		△ 4,365	△ 9,560	△ 5,194
主な 内訳	有形・無形固定資産の取得による支出	△ 4,035	△ 4,649	△ 613
	中央新幹線建設資金管理信託取崩による収入	2,336	2,608	272
	資金運用による収入・支出(純額)	△ 2,830	△ 7,580	△ 4,750
財務活動によるキャッシュ・フロー		△ 1,251	△ 955	295
現金及び現金同等物の増減額		1,111	△ 4,270	△ 5,382
現金及び現金同等物の期首残高		7,105	8,217	1,111
現金及び現金同等物の期末残高		8,217	3,947	△ 4,270

【設備投資】

(単位 億円)

	2023年度	2024年度	増減
設備投資額(連結)	4,805	5,142	336
設備投資額(単体)	4,627	4,799	172

2025年3月期 実績

15

■ 損益計算書 (単体)

(単位 億円、%)

	2023年度	2024年度	増減	前期比	主な増減要因
営業収益	14,173	15,112	938	106.6	
うち運輸収入	13,428	14,325	896	106.7	新幹線+832、在来線+64 (参考)2018年度比 102.6%
営業費	8,510	8,545	34	100.4	
人件費	1,722	1,756	33	102.0	ベースアップによる増、退職給付費用の減
物件費	4,335	4,413	77	101.8	
動力費	558	566	7	101.3	
修繕費	1,813	1,854	41	102.3	労務単価の上昇
業務費	1,962	1,992	29	101.5	広告宣伝費の増
租税公課	437	450	12	102.8	
減価償却費	2,015	1,925	△ 89	95.6	新幹線車両
営業利益	5,663	6,567	904	116.0	
営業外損益	△ 617	△ 567	49	92.0	
営業外収益	217	263	46	121.3	
営業外費用	834	831	△ 3	99.6	
経常利益	5,045	5,999	953	118.9	
特別損益	39	3	△ 35	8.7	
税引前当期純利益	5,085	6,002	917	118.0	
法人税等	1,497	1,696	199	113.3	
当期純利益	3,587	4,306	718	120.0	

- V. 2026年3月期 業績予想
- VI. 中央新幹線計画の状況



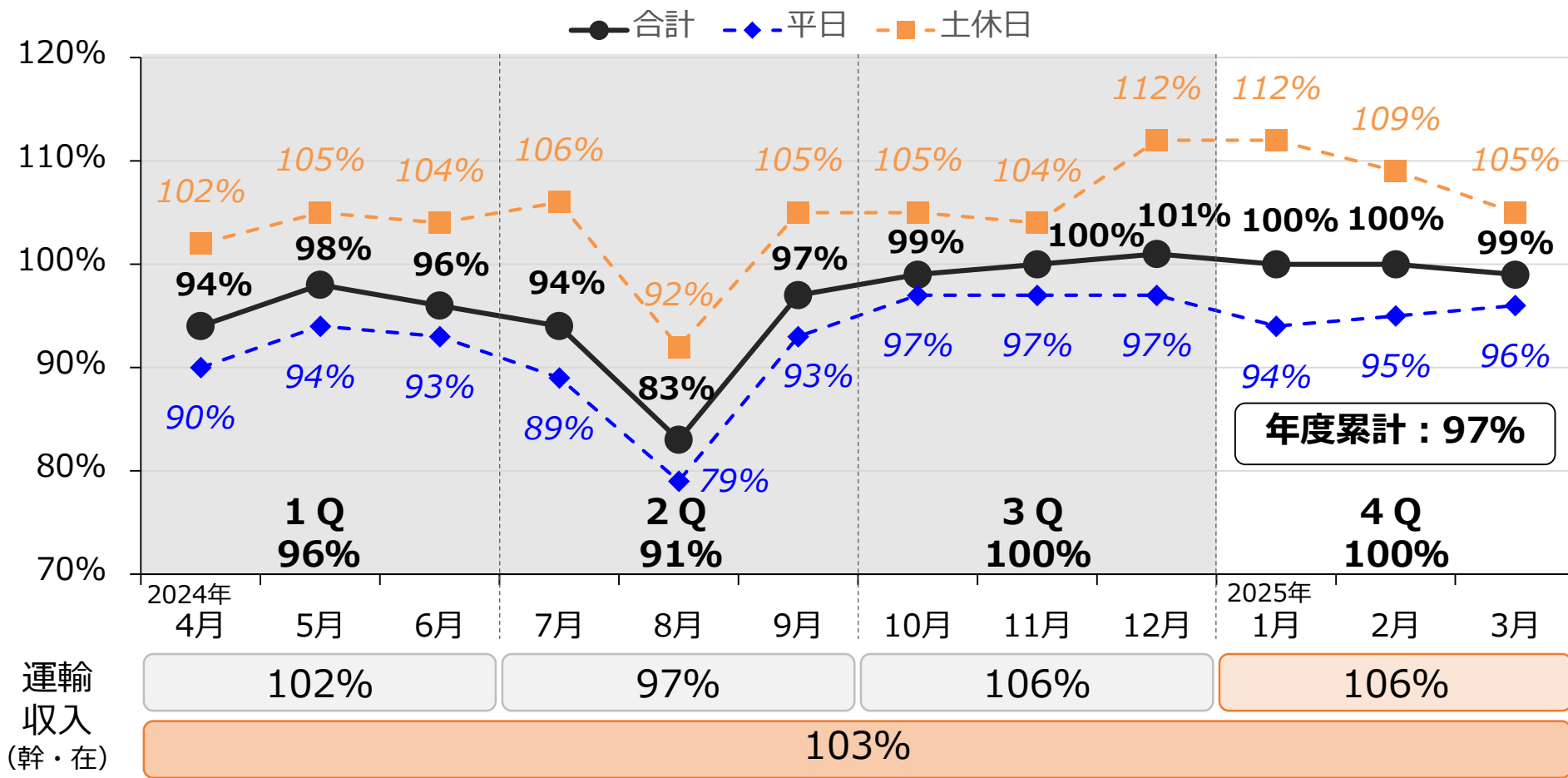
代表取締役副社長
武田 健太郎

東海旅客鉄道株式会社
2025年5月1日

東海道新幹線のご利用状況と運輸収入

17

■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、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
- 上期よりも下期の輸送量が好調
- 通期の運輸収入は、業績予想を245億円上回る

インバウンドの状況

18

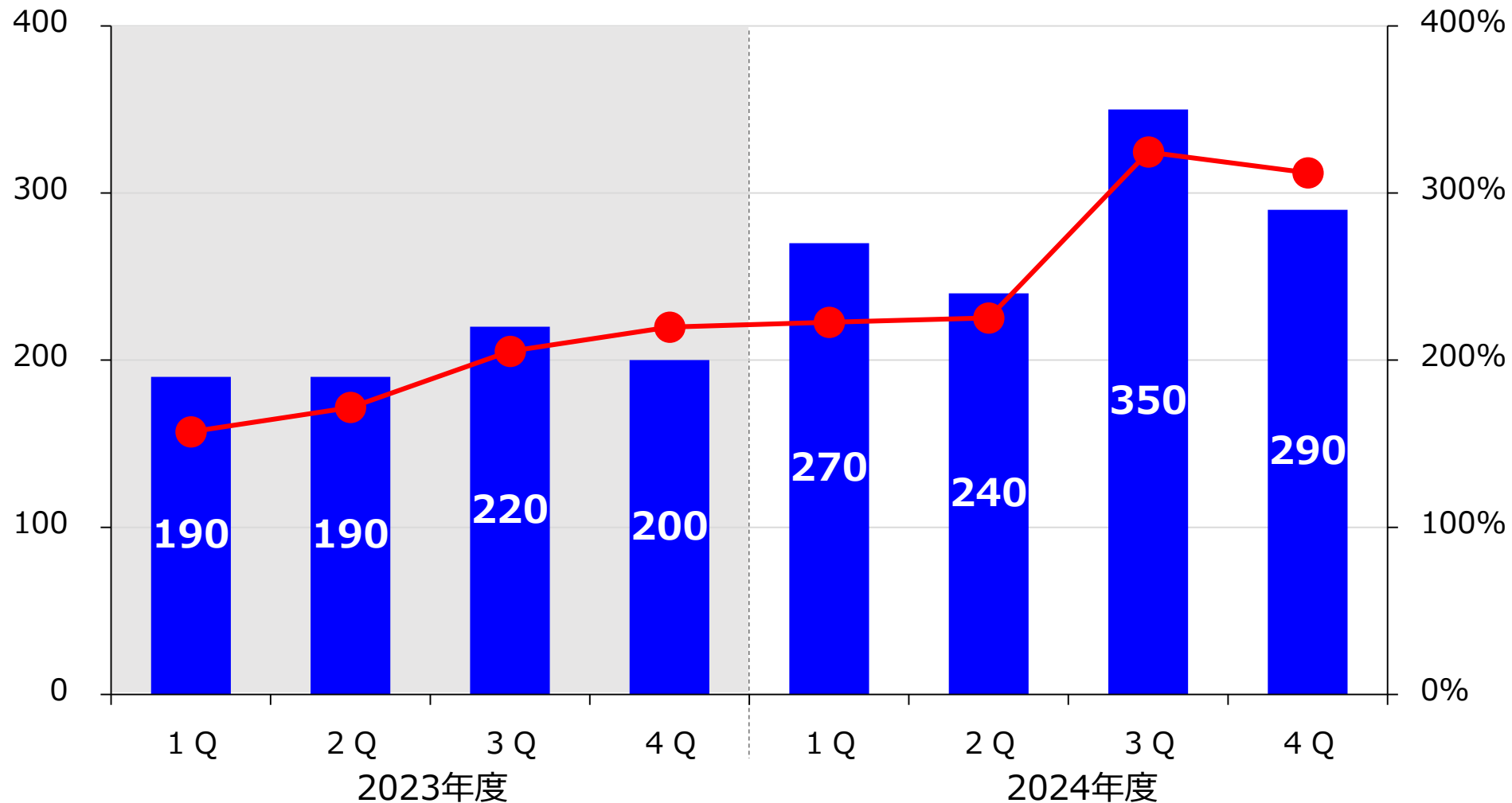
○ 通期インバウンド収入（推計値）は約1,170億円

※インバウンド収入（推計値）は10億円未満切捨

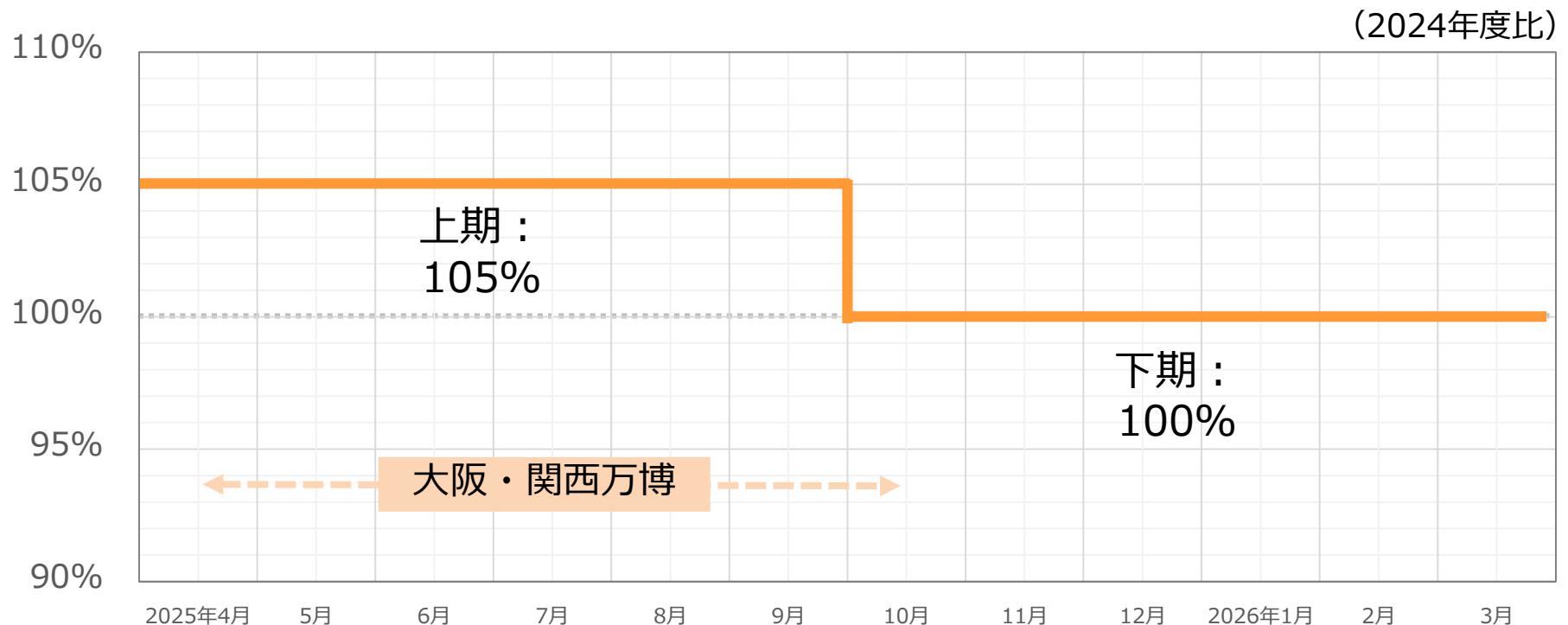
（億円）

■ 【左軸】 インバウンド収入（推計値）

● 【右軸】 2018年度比



- 上期は2024年度対比で105%を見込む
 - ・ 2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）輸送による運輸収入増：+ 3 %
 - ・ 2024年度の上期と下期にトレンドの差があったことなどを反映：+ 2 %
- 下期は同100%を見込む
- 通期で同102.3%（上期:105%、下期:100%）の14,660億円の想定



大阪・関西万博開催による増収効果

20

- 万博協会の試算によると、大阪・関西万博には約2,820万人が来場する見込み
- 公表値等から、東海道新幹線をご利用する人数は延べ約605万人であると推定
- アンケート等から、「万博開催を起因として東海道新幹線を利用する」層の割合を仮定し、東海道新幹線の新規増収分は200億円と推定

来場者数(2,820万人)		東海道新幹線利用延べ人数・新規需要分		増収額
国内	新大阪	中京圏	首都圏	
約2,470万人	新幹線利用：約405万人※1 うち新規需要約100万人※2			約140億円
	新幹線利用：約165万人※1 うち新規需要約70万人※2			約45億円
インバウンド	■ 滞在日数の多い欧米豪のみ試算			
約350万人	新幹線利用約35万人※3 うち新規需要約10万人※4			約15億円
				計200億円

※1 新幹線利用人数（国内）は、万博協会資料・国交省旅客地域流動調査より推定

※2 国内の新規需要率は、『大阪・関西万博開催時における交通需要想定調査』（交通経済研究所）のアンケート結果より推定

※3 新幹線利用人数（欧米豪）は、JNTOデータ（訪日外客数）・インバウンド輸送量（英字券・JRP）・新幹線アンケート結果より推定

※4 インバウンドの新規需要率は、『アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査2024年度版』（DBJ・JTBF）のアンケート結果より推定

※1 新幹線利用人数（国内）は、万博協会資料・国交省旅客地域流動調査より推定

※2 国内の新規需要率は、『大阪・関西万博開催時における交通需要想定調査』（交通経済研究所）のアンケート結果より推定

※3 新幹線利用人数（欧米豪）は、JNTOデータ（訪日外客数）・インバウンド輸送量（英字券・JRP）・新幹線アンケート結果より推定

※4 インバウンドの新規需要率は、『アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査2024年度版』（DBJ・JTBF）のアンケート結果より推定

2026年3月期 業績予想

21

■ 損益計算書

(単位 億円、%)

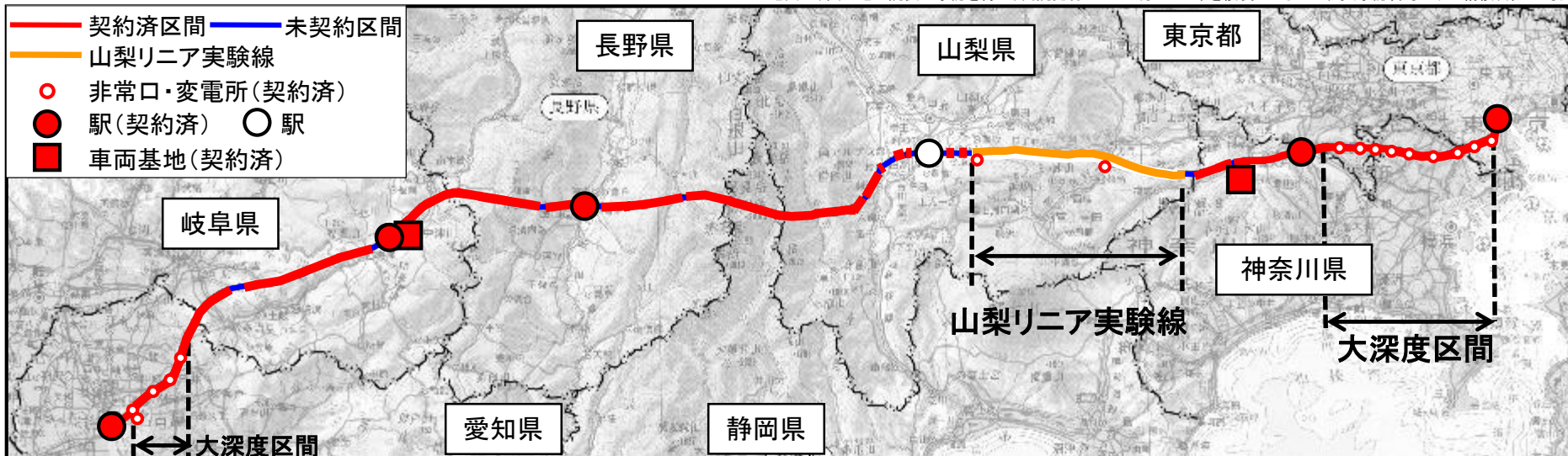
	2024年度 (実績)	2025年度 (業績予想)	増減	前期比
【連結】				
営業収益	18,318	18,650	331	101.8
営業費	11,290	11,980	689	106.1
営業利益	7,027	6,670	△ 357	94.9
経常利益	6,492	6,080	△ 412	93.6
親会社株主に帰属する当期純利益	4,584	4,230	△ 354	92.3
【単体】				
営業収益	15,112	15,420	307	102.0
うち運輸収入	14,325	14,660	334	102.3
営業費	8,545	9,120	574	106.7
人件費	1,756	1,860	103	105.9
物件費	4,413	4,870	456	110.4
動力費	566	620	53	109.5
修繕費	1,854	2,030	175	109.5
業務費	1,992	2,220	227	111.4
租税公課	450	450	△ 0	100.0
減価償却費	1,925	1,940	14	100.8
営業利益	6,567	6,300	△ 267	95.9
経常利益	5,999	5,690	△ 309	94.8
当期純利益	4,306	4,000	△ 306	92.9

中央新幹線計画の状況①

22

○本体工事契約箇所（2025.3.31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情複、第310号）



南アルプストンネル（長野工区）
本坑掘削工



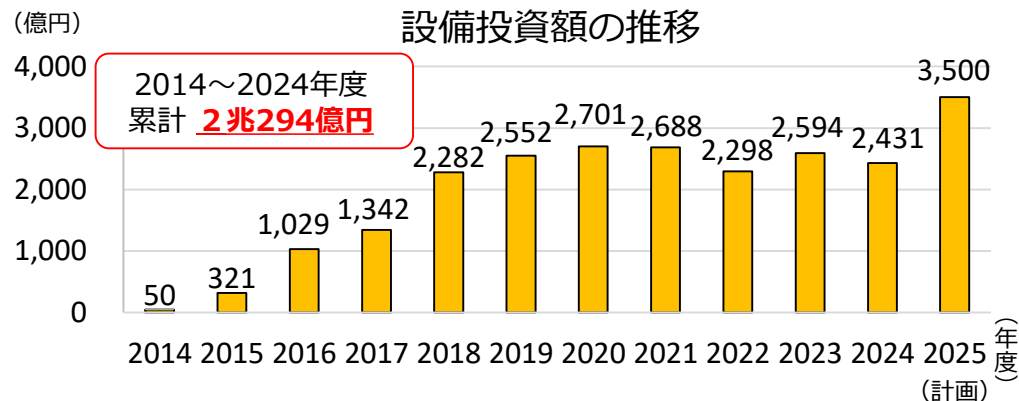
品川駅（非開削工区）
軌道下掘削



第二木曽川橋りょう
橋脚基礎工



第一首都圏トンネル
（東百合丘工区）
本格的な掘進



■工事契約締結件数
78件（品川～名古屋間延長約286kmのうち約9割）

■用地取得状況
約85%（名古屋駅開削部は西側・東側ともに完了）

■発生土活用先の確定状況
約80%

【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。
- 3月11日に開催された静岡県地質構造・水資源部会専門部会において、当社からトンネル湧水を大井川に戻すにあたってのリスク対応等についてご説明し、水資源に関して静岡県との対話が必要な6項目のうち、4項目の対話が完了しました。
- 3月7日から、大井川流域8市2町で、大井川の水を守るための取り組みに関する説明会を計20回実施し、計700名以上の方々にご来場いただきました。
- 山梨県内では、県境に向けて先進坑の掘削を進めており、山梨県と静岡県の県境手前まで掘削を行った後、改めて静岡県内のボーリング調査を実施する予定です。

《リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議》

- 3月25日に開催された第6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等を報告しました。



大井川流域8市2町における
大井川の水を守るための取り組みに関する説明会

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) 2025年3月期 セグメント情報

【実績】

	2023年度 実績 A	2024年度 実績 B	対2023年度実績	
			増減 B-A	前期比 B/A
営業収益	17,104	18,318	1,214	107.1
運輸業	14,083	15,022	938	106.7
流通業	1,606	1,714	108	106.7
不動産業	832	866	34	104.1
その他	2,552	2,726	173	106.8
調整額	△ 1,970	△ 2,011	△ 41	102.1
セグメント利益 (営業利益)	6,073	7,027	954	115.7
運輸業	5,596	6,497	900	116.1
流通業	138	156	18	113.1
不動産業	202	228	26	112.9
その他	154	155	1	100.7
調整額	△ 18	△ 10	8	55.9

【次期の業績予想】

(単位 億円、%)

2025年度 業績予想 C	対2024年度実績	
	増減 C-B	前期比 C/B
18,650	331	101.8
15,320	297	102.0
1,750	35	102.1
950	83	109.6
2,740	13	100.5
△ 2,110	△ 98	104.9
6,670	△ 357	94.9
6,220	△ 277	95.7
140	△ 16	89.6
220	△ 8	96.2
100	△ 55	64.2
△ 10	0	97.1

(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 実績	2024年度 実績	前期比	2023年度 実績	2024年度 実績	前期比	2023年度 実績	2024年度 実績	前期比
JR東海高島屋	571	636	111.3%	66	89	133.8%	69	92	133.9%
JRセントラルビル	329	341	103.7%	31	36	117.2%	31	40	128.1%
JR東海ホテルズ [〃]	260	282	108.7%	24	23	94.5%	24	24	98.1%
日本車両	866	942	108.9%	57	65	114.5%	59	69	115.5%

日本車両 当期純利益 51 61 119.7%

○業績予想

(億円)

	営業収益			営業利益			経常利益		
	2024年度 実績	2025年度 計画	前期比	2024年度 実績	2025年度 計画	前期比	2024年度 実績	2025年度 計画	前期比
JR東海高島屋	636	638	100.4%	89	77	86.7%	92	80	86.8%
JRセントラルビル	341	348	102.0%	36	30	82.0%	40	32	81.3%
JR東海ホテルズ [〃]	282	291	103.2%	23	13	58.3%	24	13	56.3%
日本車両	942	920	97.6%	65	54	82.7%	69	58	83.8%

日本車両 当期純利益 61 58 93.7%

(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)
25/01	107 (100)	107 (104)	107 (93)	107 (91)	103 (94)	115 (112)	107 (103)	111 (97)	104 (95)
25/02	102 (100)	102 (105)	101 (92)	101 (88)	107 (95)	103 (109)	103 (104)	103 (95)	98 (91)
25/03	103 (99)	103 (105)	102 (89)	102 (88)	104 (96)	101 (105)	103 (103)	99 (89)	104 (93)
25/01-03	104 (100)	104 (105)	103 (91)	103 (89)	105 (95)	106 (108)	105 (103)	104 (93)	102 (93)
24/10-25/03	105 (100)	106 (105)	100 (90)	103 (89)	105 (96)	106 (107)	106 (103)	102 (96)	103 (93)
FY Total (24/04-25/03)	104 (97)	107 (101)	97 (88)	102 (87)	105 (93)	104 (105)	105 (100)	102 (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 (2024年度多客期利用状況)

◆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
25/01	19,194	107.0
25/02	17,145	103.9

(※) 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.

◆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
25/01	65.7	-1.7	75.6	-1.7
25/02	72.1	-6.5	83.0	-0.6
25/03	72.5	-4.0	78.0	-6.9