

- I. 決算概要
- II. 中央新幹線品川・名古屋間の総工事費の概要
- III. 今後の株主還元方針
- IV. 当社の成長戦略



代表取締役社長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2025年10月30日

- 2026年3月期 第2四半期(中間期)は、**単体・連結ともに増収増益の決算**
- 上期の運輸収入は、前年同期比で+14%
- 主な要因は、①大阪・関西万博、②インバウンド、③その他（昨年の輸送障害の影響含む）
 - ・ 大阪・関西万博 : 6%
 - ・ インバウンド : 3%
 - ・ その他 : 5%(うち昨年8～9月の輸送障害の影響2%、ビジネス需要・在来線のご利用増等)
- 通期の業績は**単体・連結ともに収益・各利益を上方修正し、増収増益の予想**
 - ・ 運輸収入は上期の上振れ分を業績予想に反映し、下期は据え置き
- 株主還元については安定配当を継続しつつ、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
 - ・ 中間配当は前回予想通り、期末配当予想は変更なし
 - ・ 既に公表済みの自己株式取得1,000億円に加え、**新たに100億円の自己株式取得を実施**

中央新幹線品川・名古屋間の総工事費について(要旨)³

■総工事費(品川・名古屋間)の見通し

- 11.0兆円
 - ※工事実施計画(その3)及び変更の工事予算(7.04兆円)に比べ約4兆円増
 - ※車両費含む。山梨リニア実験線既設分を除く

■工事費増の理由

- 物価等高騰の影響(+2.3兆円)
- 難工事への対応(+1.2兆円)
- 仕様の深度化(+0.4兆円)

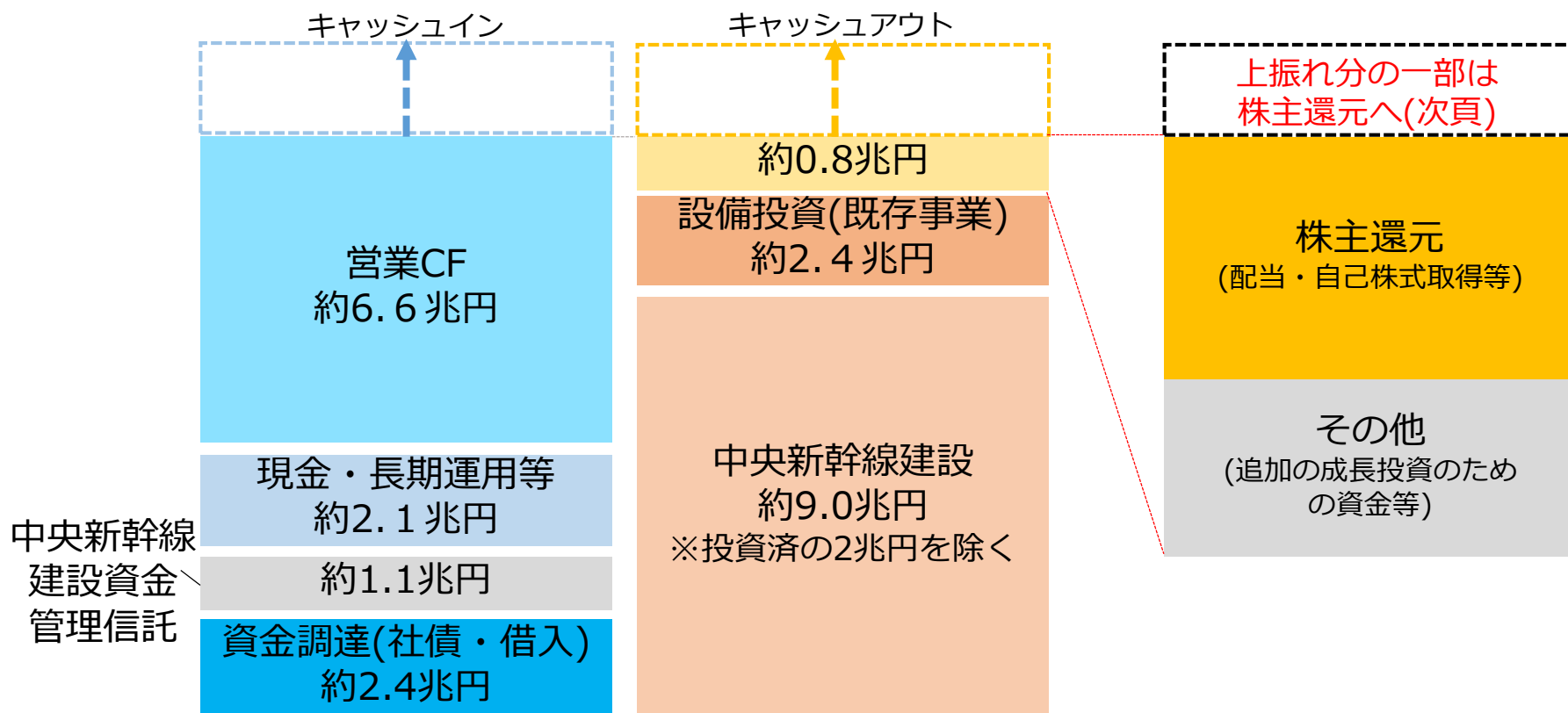
■工事資金の確保と健全経営の確認

- 工事の完遂に必要な資金の確保と健全経営の確認を行うため、試算を実施
- 毎年の営業キャッシュフローに加えて社債や借入による資金調達を約2.4兆円行えば、品川・名古屋間の建設に必要な資金を賄え、健全経営と安定配当を堅持できることを確認
- 中央新幹線の早期実現を目指して、計画を推進していく

今後の株主還元方針

- 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という方針に変わりはない
- 一方、株主還元の観点も大切であると考えており、今回の試算から業績が上振れ資金に余裕ができた場合には、株主還元の拡充も検討していく
- 今後も「収益の拡大」と「業務改革」によりキャッシュフローを増やしていく

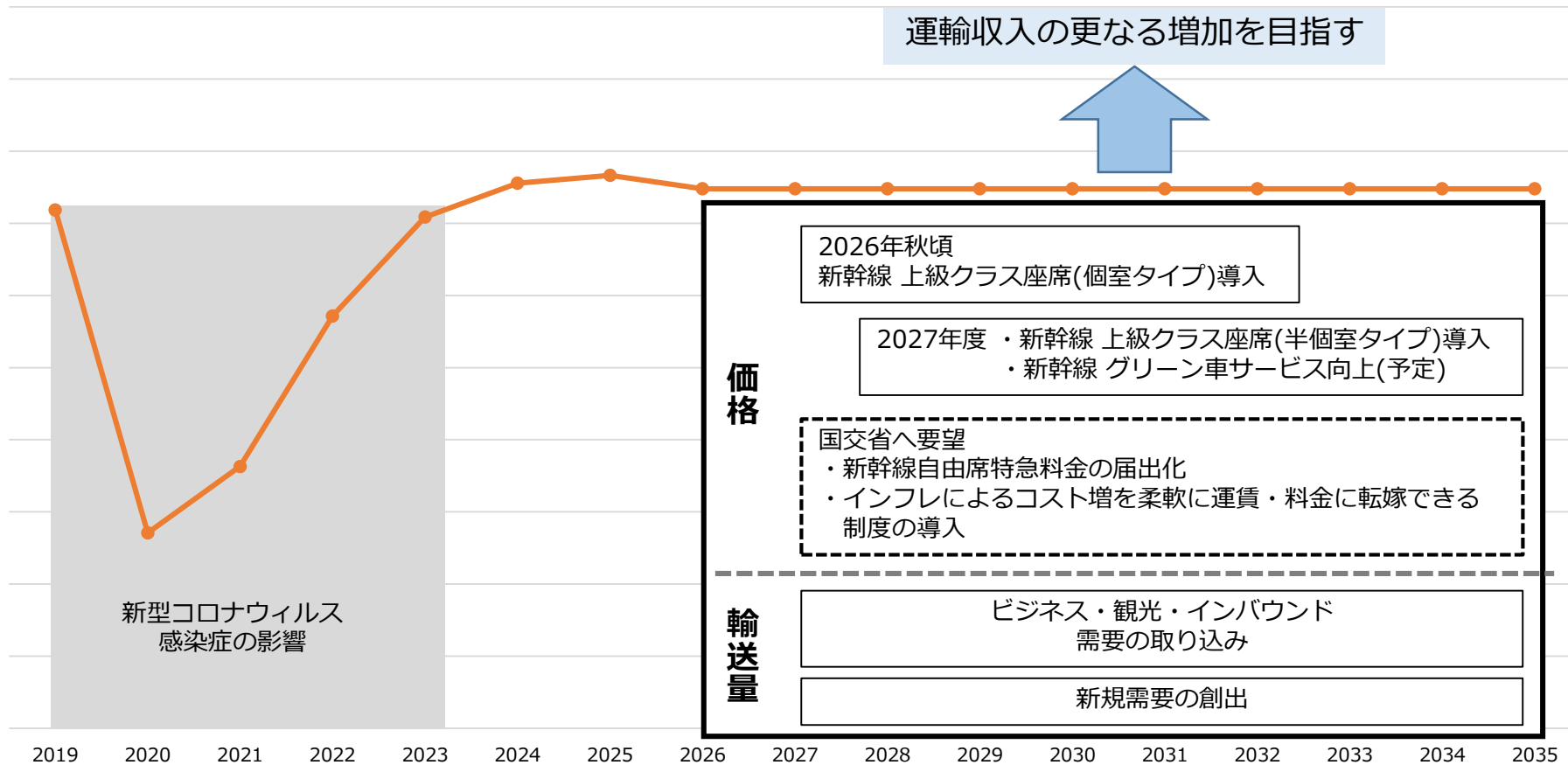
2025～2035年度(11年間)までのキャピタルアロケーションイメージ



運輸収入想定と株主還元方針のイメージ

5

- 試算上、2026年度以降、名古屋開業までの運輸収入は一定としているが、成長戦略を推進することにより、運輸収入及び利益の更なる増加を目指す
- 実際の利益が試算上の各年度の利益水準を上回り資金に余裕ができた場合には、上振れ分の一部を株主還元に充当することも検討



運輸収入のイメージ

収益の拡大

需要創出と価格戦略



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

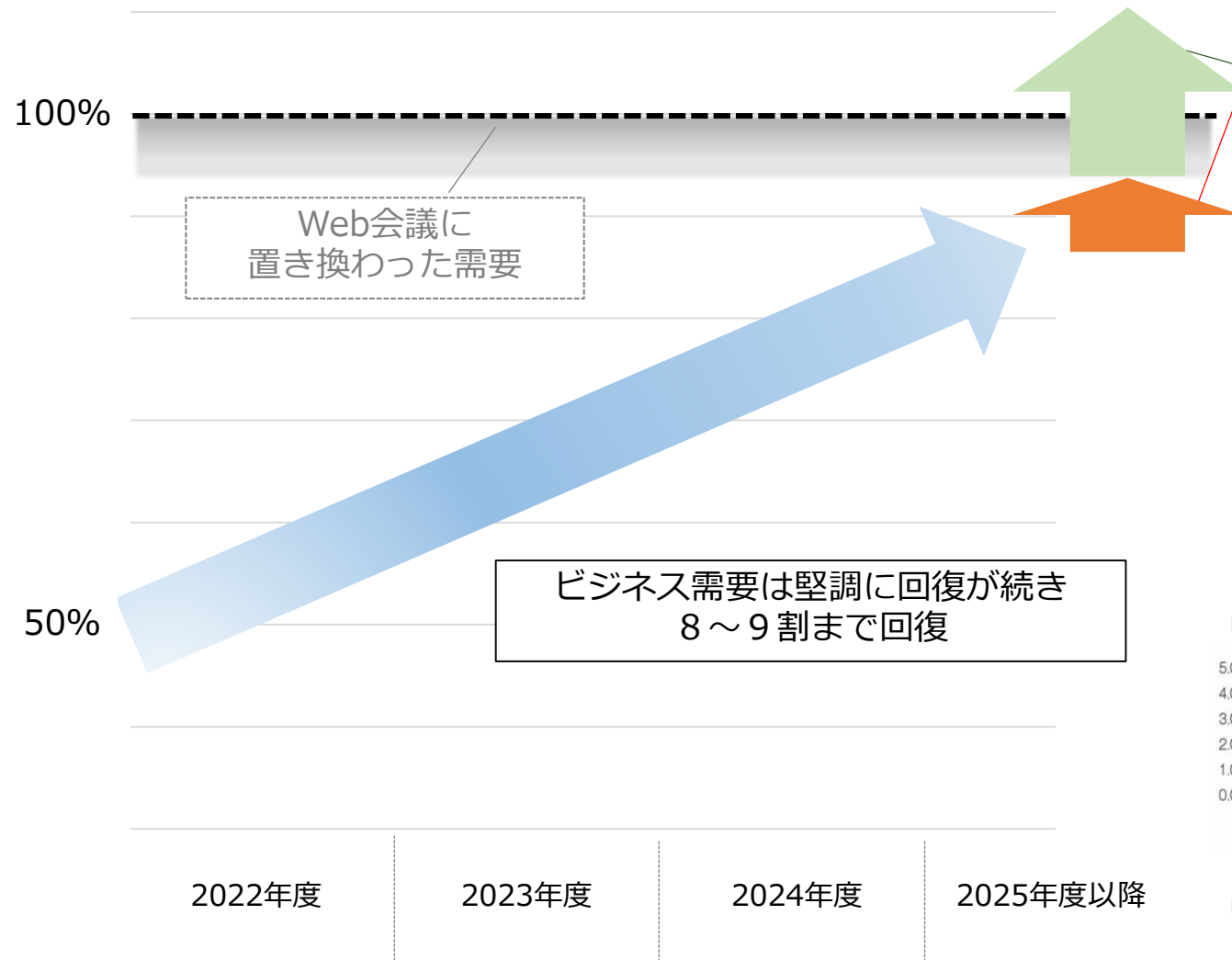
株主をはじめとするすべてのステークホルダーの利益

企業価値の向上

収益拡大の取組み(ビジネス)

7

○ビジネス需要回復のイメージ(コロナ禍前を100%とした場合)※



①回復余地のある需要

ビジネス環境整備
⇒ 等でアプローチ

②増加する需要の取込み

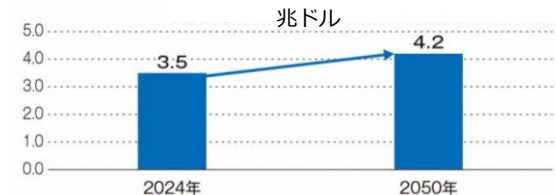
⇒ 経済の活発化に伴って
増加する需要を適切な
輸送力の設定等で確実に
取込み

③新たな需要の喚起

⇒ ・ MICE誘致
・ GreenEX
等でアプローチ

日本のGDPの今後の見通し

■実質GDP



出典：日本経済研究センター
2075年長期経済予測・中間報告

■名目GDP

2024年 約4.2兆ドル → 2030年 約5.1兆ドル

出典：IMF最新推計

※「エクスプレス予約」の主要な法人会員の利用実績、車内アンケート結果を参考に作成

収益拡大の取組み(観光・サービス基盤拡充)

8

- 首都圏から関西圏への新幹線利用促進に加え、首都圏方面への需要を喚起して送客を強化
- ライトユーザー層をターゲットとした新たなEXサービスの展開等、サービス基盤を拡充

<需要喚起の主な取組み>

■ 京都・奈良キャンペーンの継続

- ・「そうだ 京都、行こう。」「いざいざ奈良」のキャンペーンを継続し、関西圏への利用促進を強化



■ 『#東京ゾクゾク』(2025年3月～)

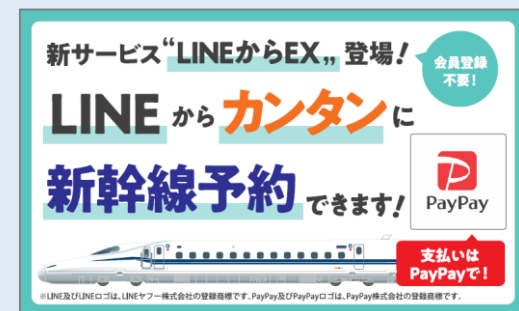
- ・東京の「ゾクゾク」させる多様な魅力を紹介することで、関西圏や中京圏から首都圏への観光需要を喚起



<サービス基盤拡充の主な取組み>

■ LINEからEX(2025年10月～)

- ・会員登録不要でLINE上で新幹線を予約
- ・PayPayで支払い
- ・交通系ICカードまたは予約後に発行できるQRコードでチケットレス乗車



収益拡大の取組み(コンテンツ連携・インバウンド) 9

■ 押し旅・貸切車両パッケージ（コンテンツホルダー等の企業との連携）

- 多様な取組みを重ねた結果、収益性に繋がる戦略・ノウハウを蓄積
- これらをベースに、幅広い事業者と連携し、引き続き収益の拡大に取り組む

＜押し旅の収益性に繋がる要素の一例＞

コンテンツカ

×

展開規模・期間

×

タイミング

×

距離

■ 押し旅



JR東海×Ado

■ 貸切車両パッケージ



「日清焼そばU.F.O.
ソースエクスプレス」

■ 訪日外国人向け販売促進（インバウンド）

- 国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進め、より効果的な宣伝を展開
- 旅行会社との連携強化により販路を拡大し、利便性を向上



旅の目的地・現地での体験コンテンツと
新幹線の海外向けプロモーション



連携先企業 4 社（2025年9月末現在）

- 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	2027年度中(予定)



上級クラス座席(個室タイプ)のイメージ



上級クラス座席(半個室タイプ)のイメージ

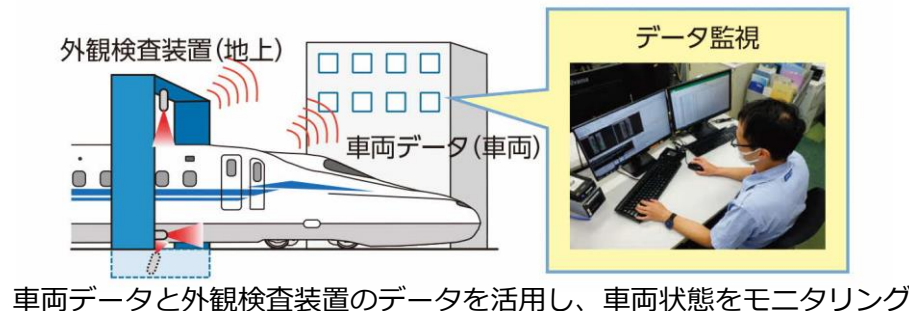
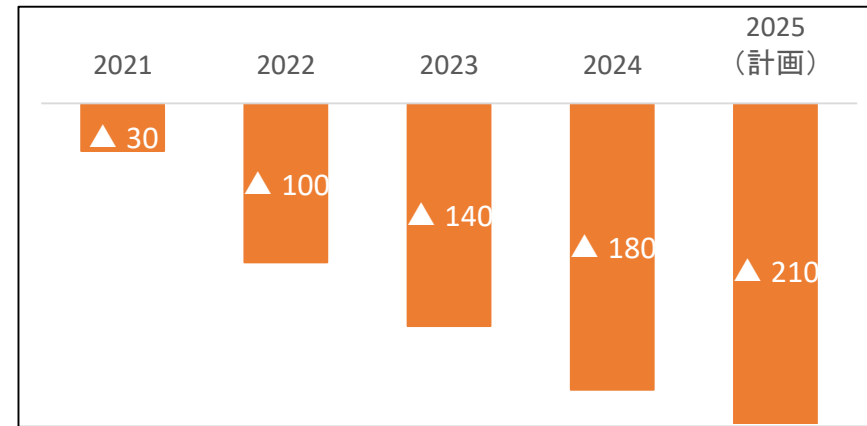
- 新幹線自由席特急料金の届出化やインフレによるコスト増を柔軟に運賃・料金に転嫁できる制度の導入に向けて、引き続き国に要望していく

- 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

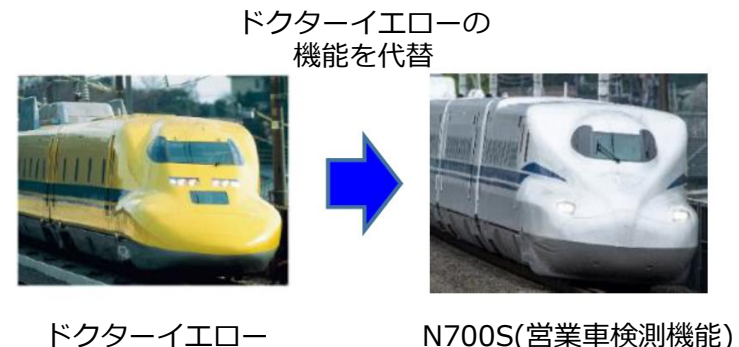
■ 業務改革の一例

	新幹線	在来線
駅	ネット予約・チケットレスサービスの利用促進等による駅体制の適正化	
運輸	車内点検・整備業務の省力化	ワンマン運転の拡大
車両	全般検査・台車検査の周期延伸 状態監視強化等による車両検査 方法の刷新	状態監視強化等による車両検査方 法の刷新
工務 (施設・ 電気)	営業車検測等による検査方法の 見直し	検査装置等の導入による省力化 検査車両の機能向上等による検査 方法の見直し

■ 業務改革の効果額(億円・累計)



車両の外観検査の自動化



営業車検測の強化

V. 輸送動向

VI. 2026年3月期 第2四半期(中間期)決算概要

VII. 2026年3月期 業績予想

VIII. 中央新幹線工事資金の確保と健全経営の確認



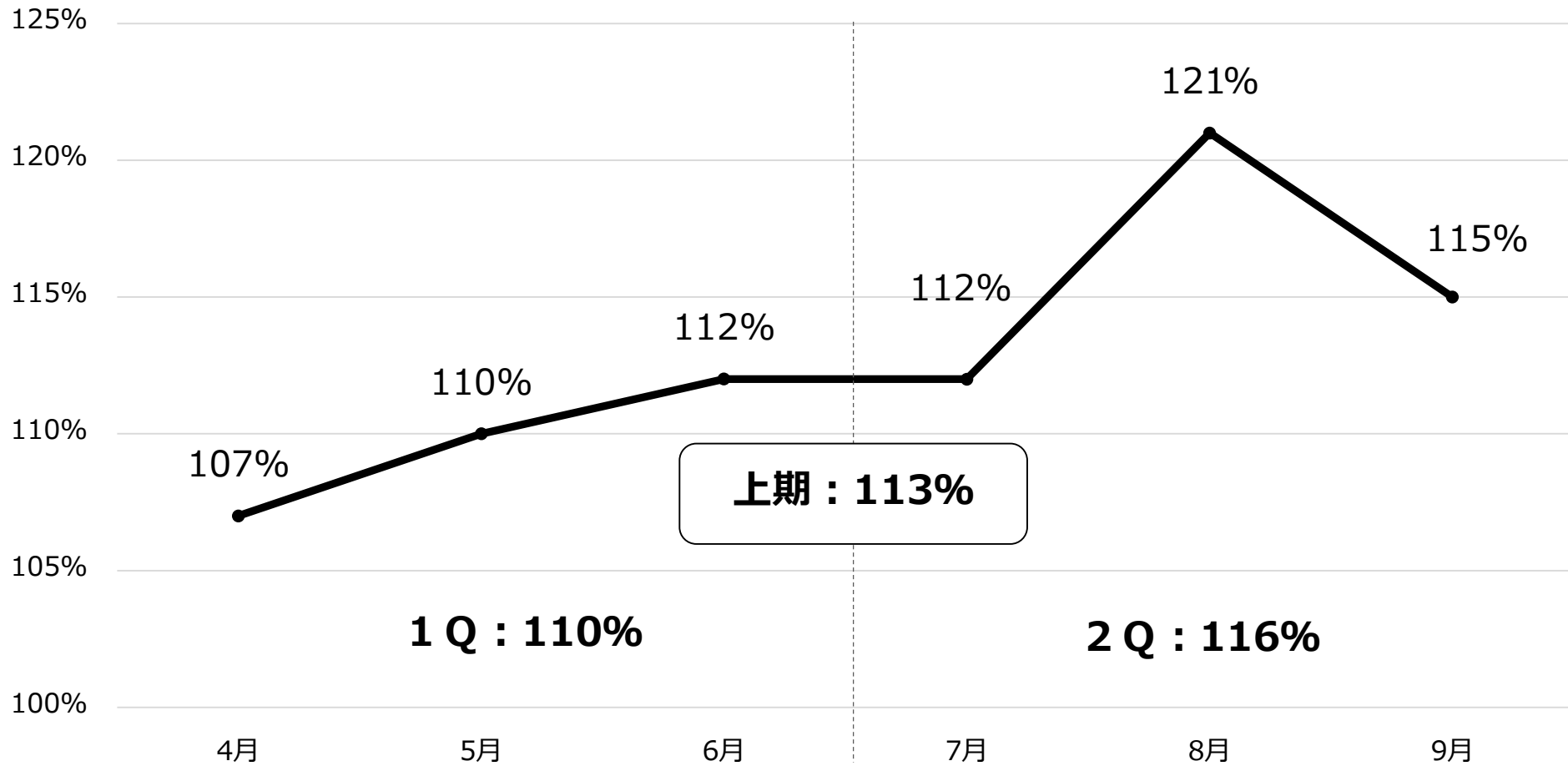
専務執行役員
総合企画本部長
木村 中

東海旅客鉄道株式会社
2025年10月30日

東海道新幹線のご利用状況

13

■ 東海道新幹線のご利用状況(東京口断面輸送量、2024年度比)

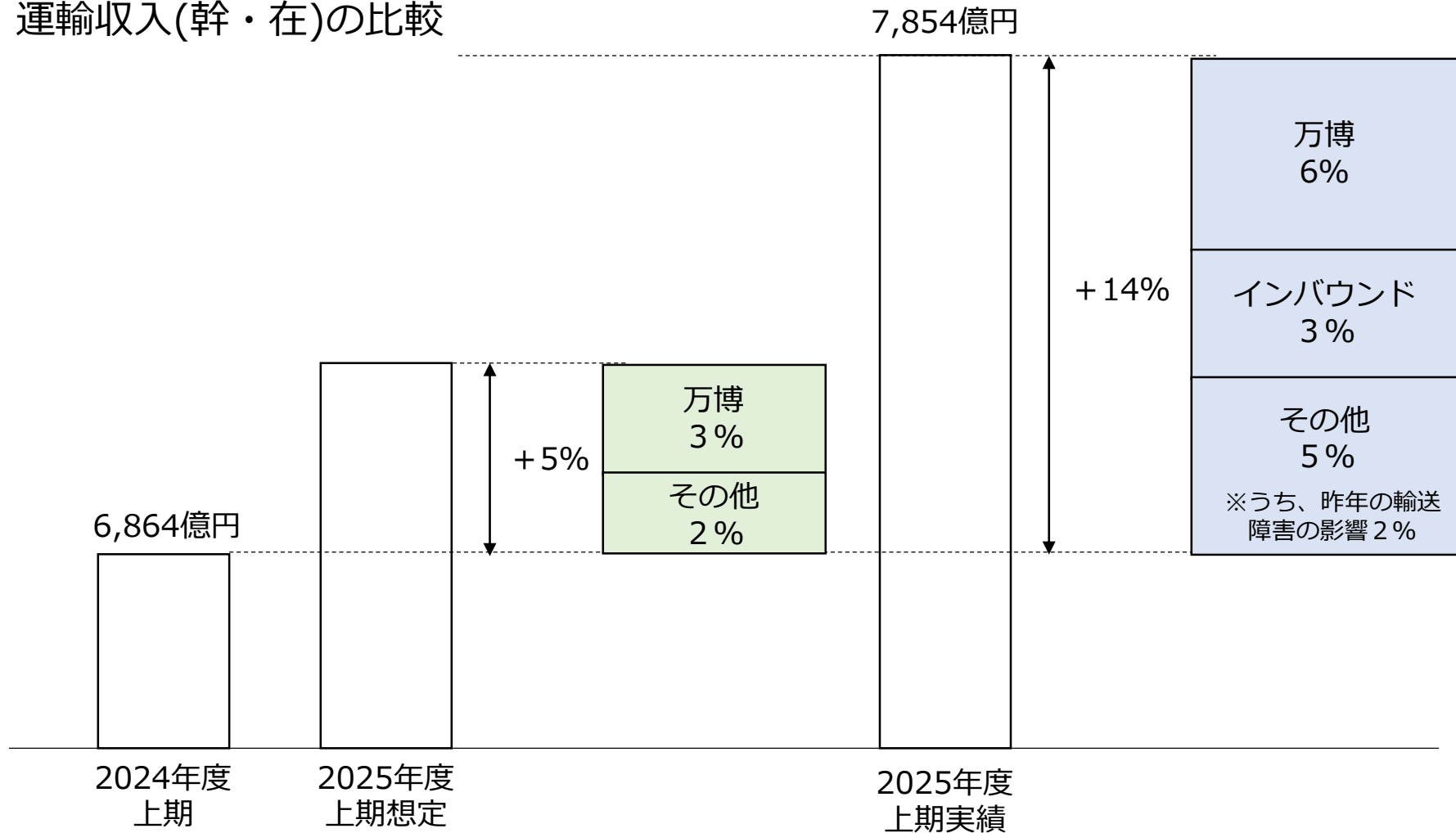


○ 上期全体でご利用が好調に推移し、2024年度比で113%

運輸収入(東海道新幹線・在来線)

14

■ 運輸収入(幹・在)の比較



- 運輸収入は2024年度比で114%(+14%の内訳は万博6%、インバウンド3%、その他5%(うち、昨年8~9月の輸送障害の影響2%、ビジネス需要・在来線のご利用増等))
- 上期の運輸収入は、2024年度を990億円上回る

- 大阪・関西万博の開催に伴い、東海道新幹線では需要にあわせた弾力的な列車設定を実施
- 首都圏⇔新大阪および名古屋⇔新大阪のご利用が全体のトレンドよりも高い水準で推移し、運輸収入に対して約400億円の増収効果があったと推計

【実績】第2四半期までの効果

※ インバウンドを含む

	首都圏⇔新大阪	名古屋⇔新大阪	2Qまでの効果
増収額	+365億円	+35億円	+400億円

【参考】業績予想時の想定

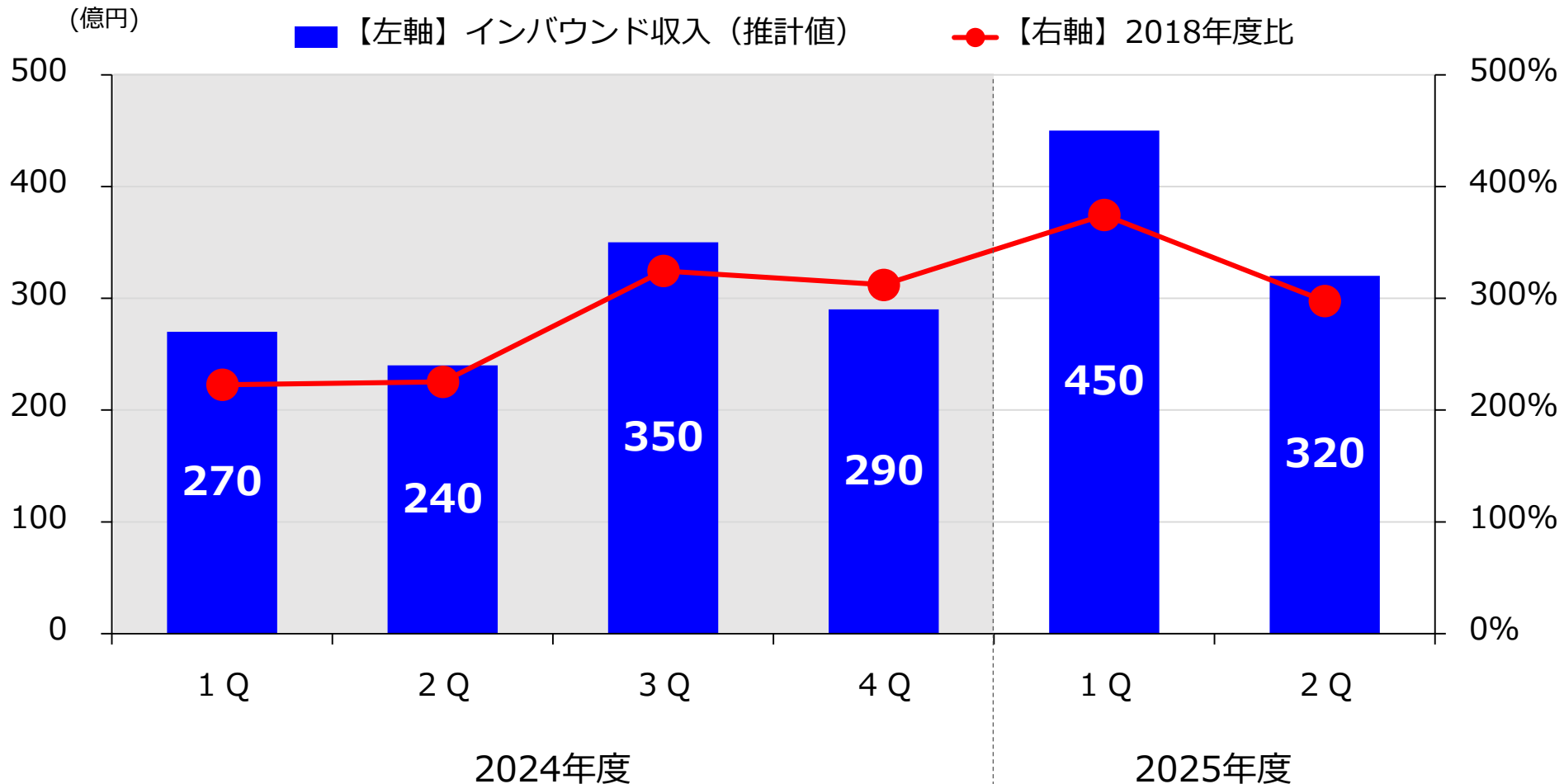
	首都圏⇔新大阪	名古屋⇔新大阪	想定額
増収額	+155億円	+45億円	+200億円

インバウンドの状況

16

○ 2 Q インバウンド収入(推計値)は約320億円

※インバウンド収入(推計値)は10億円未満切捨



比較第2四半期(中間期)損益計算書【連結】

17

(単位 億円、%)

	2024年度 累計	2025年度 累計	増減	前期比	主な増減要因
営業収益	8,738	9,822	1,083	112.4	
運輸業	7,136	8,121	984	113.8	運輸収入の増
流通業	784	842	58	107.5	駅店舗の売上の増
不動産業	253	266	12	105.0	駅商業施設の賃料収入の増
その他	564	591	27	104.8	鉄道車両等製造業の売上の増
営業費	5,086	5,281	194	103.8	
営業利益	3,652	4,540	888	124.3	
営業外損益	△ 297	△ 283	13	95.4	
営業外収益	109	128	19	117.7	運用利息の増
営業外費用	406	412	5	101.4	
経常利益	3,354	4,256	901	126.9	
特別損益	△ 11	△ 7	3	64.2	
税金等調整前中間純利益	3,343	4,249	905	127.1	
法人税等	983	1,233	250	125.4	
中間純利益	2,360	3,016	655	127.8	
非支配株主に帰属する 中間純利益	23	35	11	146.8	
親会社株主に帰属する 中間純利益	2,336	2,981	644	127.6	

(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

比較第2四半期(中間期)損益計算書【単体】

18

(単位 億円、%)

	2024年度 累計	2025年度 累計	増減	前期比	主な増減要因
営業収益	7,240	8,230	989	113.7	
うち運輸収入	6,864	7,854	990	114.4	新幹線+962、在来線+28
営業費	3,789	3,908	118	103.1	
人件費	883	922	38	104.3	ベースアップによる増
物件費	1,759	1,835	76	104.3	
動力費	278	291	13	104.7	新幹線列車本数の増
修繕費	578	607	29	105.2	新幹線車両修繕の増、労務単価の上昇による増
業務費	902	935	33	103.7	発売手数料等の増
租税公課	220	227	7	103.5	
減価償却費	926	921	△ 4	99.5	
営業利益	3,450	4,322	871	125.3	
営業外損益	△ 305	△ 300	5	98.2	
営業外収益	106	123	16	115.7	運用利息の増
営業外費用	412	423	11	102.8	
経常利益	3,145	4,021	876	127.9	
特別損益	0	0	0	101.5	
税引前中間純利益	3,145	4,022	876	127.9	
法人税等	924	1,188	263	128.5	
中間純利益	2,221	2,834	613	127.6	

通期の業績予想【連結・単体】

19

(単位 億円、%)

	2024年度 (実績) A	2025年度 (前回予想) B	2025年度 (今回予想) C	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	18,318	18,650	19,370	720	103.9	1,051	105.7
営業費	11,290	11,980	11,910	△ 70	99.4	619	105.5
営業利益	7,027	6,670	7,460	790	111.8	432	106.1
経常利益	6,492	6,080	6,910	830	113.7	417	106.4
親会社株主に帰属する当期純利益	4,584	4,230	4,800	570	113.5	215	104.7
【単体】							
営業収益	15,112	15,420	16,060	640	104.2	947	106.3
うち運輸収入	14,325	14,660	15,300	640	104.4	974	106.8
営業費	8,545	9,120	9,040	△ 80	99.1	494	105.8
人件費	1,756	1,860	1,860	－	100.0	103	105.9
物件費	4,413	4,870	4,800	△ 70	98.6	386	108.8
動力費	566	620	590	△ 30	95.2	23	104.2
修繕費	1,854	2,030	2,010	△ 20	99.0	155	108.4
業務費	1,992	2,220	2,200	△ 20	99.1	207	110.4
租税公課	450	450	460	10	102.2	9	102.2
減価償却費	1,925	1,940	1,920	△ 20	99.0	△ 5	99.7
営業利益	6,567	6,300	7,020	720	111.4	452	106.9
経常利益	5,999	5,690	6,440	750	113.2	440	107.3
当期純利益	4,306	4,000	4,520	520	113.0	213	105.0

- 今までと同様に健全経営と安定配当を堅持することを優先し、工事費に充てる資金は営業キャッシュフローを主体に、不足分については資金調達によって賄う
- 参考として、工事の完遂に必要な資金の確保と健全経営の確認を行うため、試算を実施

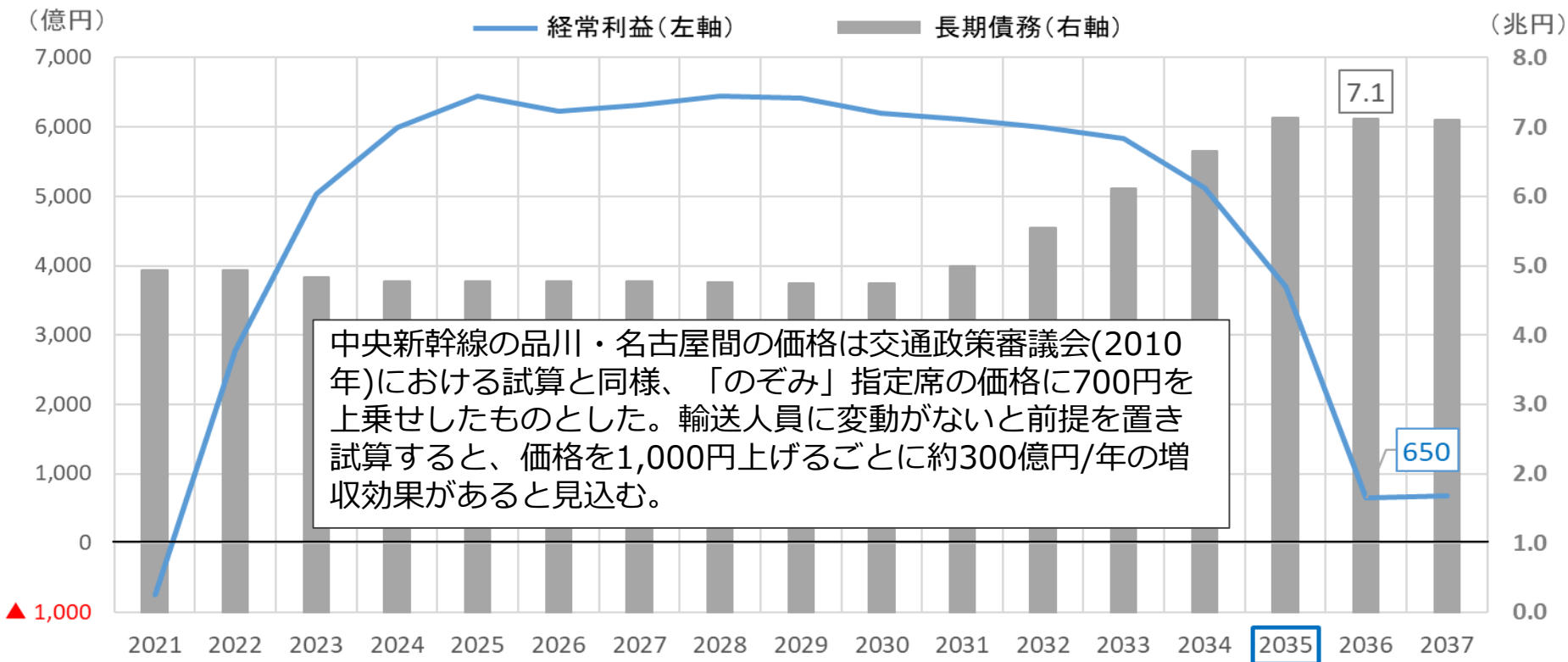
(確認の前提条件等)

開業時期	2035年(開業時期の見通しを示したものではなく、試算のために仮置きしたもの)
運輸収入 (既存鉄道)	2025年度 : 1兆5,300億円(2025年10月29日公表の業績予想の通り) 2026年度以降 : 1兆4,900億円で一定 (2025年度業績予想から大阪・関西万博による収入増の影響を控除)
費用 (既存鉄道)	人件費は、現行の鉄道従事員の規模の維持を基本とし、物件費は、2025年度業績予想並みを計上。また、「業務改革」により進めるコスト削減を考慮して計上
設備投資 (中央新幹線)	11.0兆円
設備投資 (既存鉄道)	必要な設備投資の積み上げを基本とし、「業務改革」によるコストダウンを考慮して計上
その他	資金調達は社債及び借入とし、その際の金利は3%とする

⇒毎年の営業キャッシュフローに加えて社債や借入による資金調達を約2.4兆円行えば、品川・名古屋間の建設に必要な資金を賄え、健全経営と安定配当を堅持できることを確認

中央新幹線工事資金の確保と健全経営の確認

21



- 中央新幹線の価格については、その圧倒的な速達性とサービスに見合った価格設定とすることを基本とし、具体的な運賃・料金体系については、開業が近づいた時点で決定し、必要な手続きを行う
- 中央新幹線の建設・運営・保守の一層のコストダウンに取り組むとともに、建設に必要なキャッシュフローを継続的に確保するため、引き続き既存事業において「業務改革」及び「収益の拡大」を推進しつつ、今後インフレの影響を強く受ける場合には、鉄道の運賃・料金への価格転嫁が必要になると考えている
- そのような観点から、インフレによるコスト増を柔軟・簡便に運賃等に反映できるような仕組みづくりに向けて関係箇所へ働きかけている

IX.中央新幹線工事費の主な増加理由

X.中央新幹線計画の状況



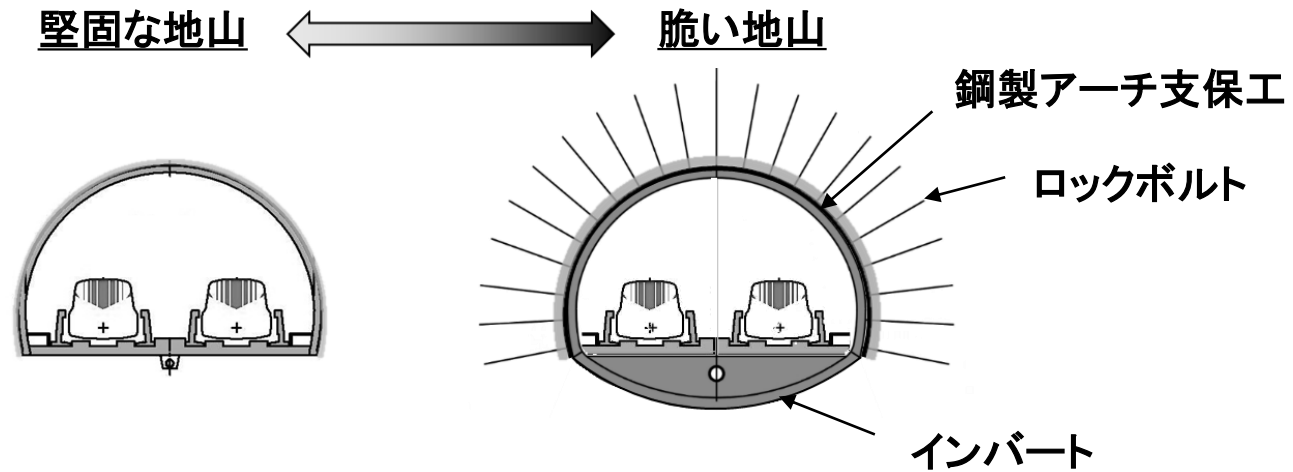
専務執行役員
中央新幹線推進本部長
澤田 尚夫

東海旅客鉄道株式会社
2025年10月30日

- 2021年以降、鋼材やコンクリートなどの建設資材価格や各種設備を構成する銅やアルミなどの材料価格、建設発生土の受入に係る費用等のほか、労務費等が高騰している状況を踏まえ、工事費を見直し
今後施工する工事も含め、現在の物価水準が継続した場合の影響額として、1.3兆円を計上
- 現在までの物価水準が将来にわたって継続した場合の影響額に加え、将来の更なる労務費上昇リスク及び物価高騰を含めた工事費の更なる上昇リスクに備えた額として、1.0兆円を計上

- 山岳トンネルにおいて想定よりも脆い地山が出現しており、安全に施工し強固な構造物を作るための対策を追加

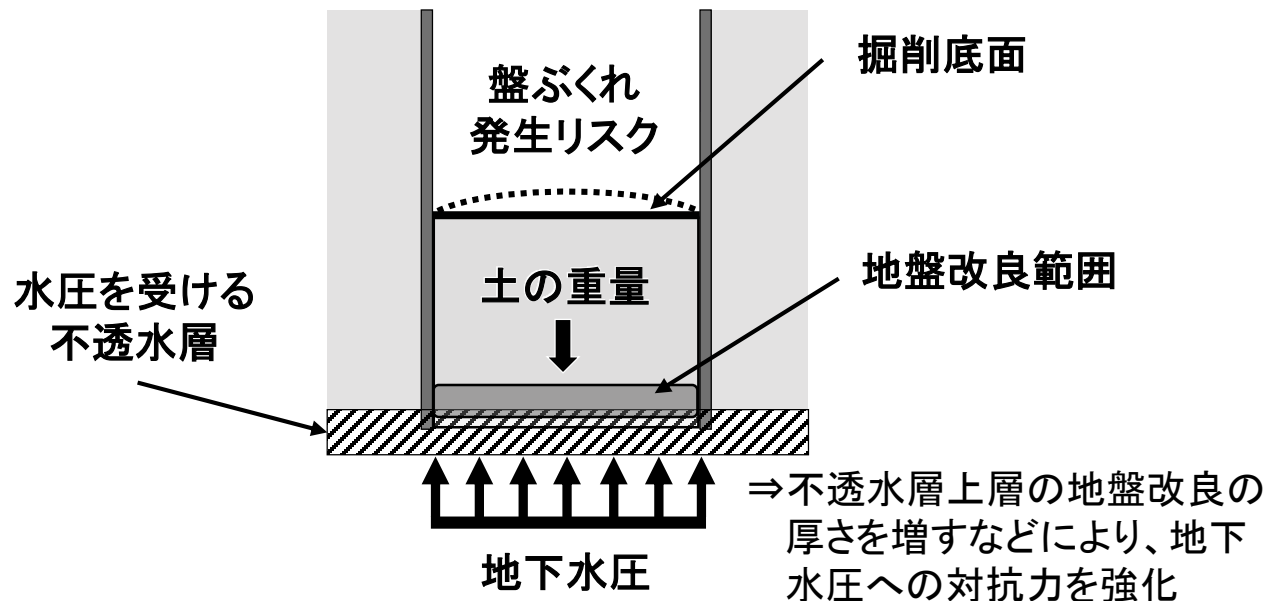
地山の状況に応じた対策の追加



- 上記の対策により、トンネルの掘削断面積が大きくなるに伴い建設発生土量が増加し、処理費が増加
 - 今後の掘削区間においても、同様の対応が必要となることを見込み、工事費を見直し
- 高架橋・橋りょうにおいて、用地の取得後に可能となった追加調査の結果を踏まえ、基礎形式の変更や斜面对策等を追加で実施する必要が生じたため、今後発注する工事を含めて工事費を見直し

- 名古屋駅において、追加調査の結果を踏まえ、地下をより安全に掘削するために、鉄道施設や電気洞道などの近接するインフラ構造物への影響を低減するため、軟弱な地盤に対する変位抑制対策を強化
- また、掘削時の盤ぶくれ対応について、地盤を押し上げる水圧への対策を強化

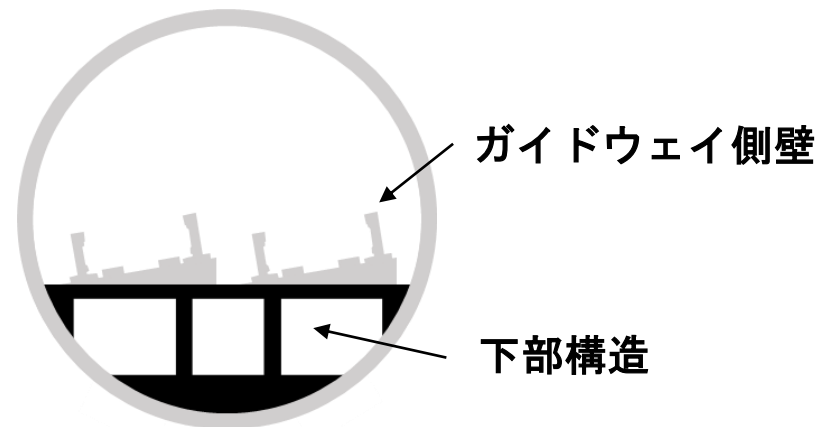
盤ぶくれ対応の強化のイメージ



- 品川駅において、地下掘削時に東海道新幹線駅や品川ビルを支えるための構造について具体的な施工計画を踏まえた詳細な解析結果を踏まえ、地震への更なる備えとして構造を見直したほか、駅函体についても強化

- シールドトンネルにおいて、リニア特有の軌道（ガイドウェイ側壁）を支える構造（下部構造）について、高架橋・橋りょうの地震時の設計で得られた知見を踏まえて設計を見直した結果、コンクリートや鉄筋等の数量が増加

中央新幹線のシールドトンネル断面イメージ図

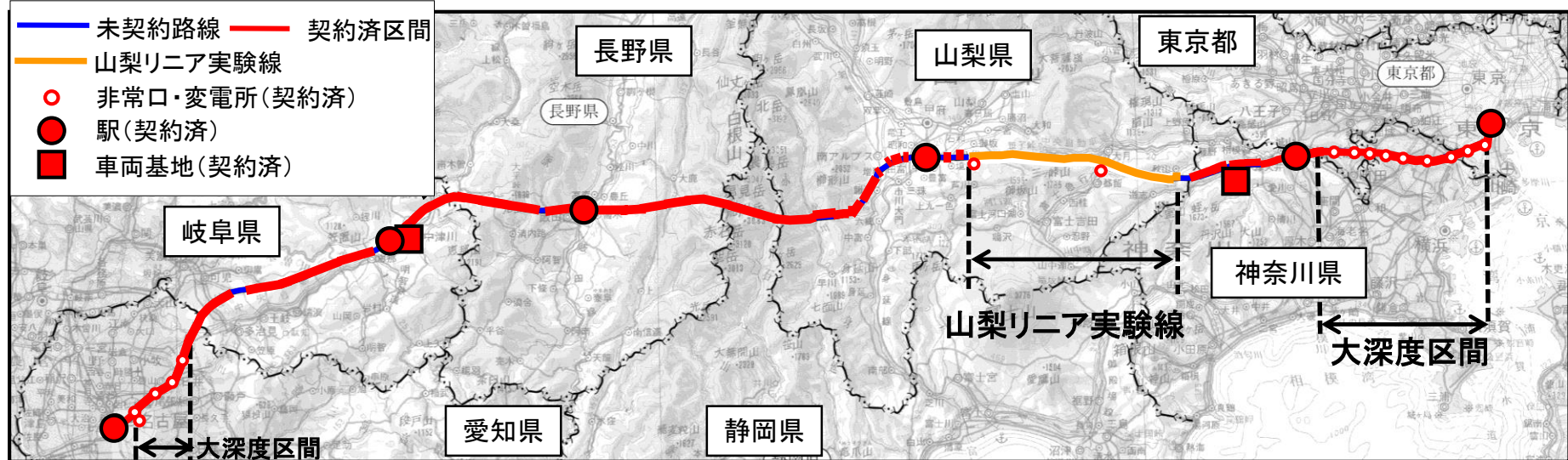


- 機械設備や電気設備において、営業線での列車走行を模擬した詳細な解析等により得られた知見を踏まえて検討を深度化した結果、各設備の仕様を見直し

【本体工事契約箇所（2025.9.30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）



岐阜県駅（仮称）
高架橋工



天竜川橋りょう
橋脚工



南アルプストンネル
(山梨工区)
本坑掘削工

【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。
- 8月20日に開催された生物多様性部会専門部会において、沢の上流域調査の方針や具体的な調査計画についてご了承いただくなど、対話が進みました。この調査計画に基づき、予定していた11の沢全ての調査を実施し、現在、結果を取りまとめています。
- 環境保全や要対策土の取扱いについても、引き続き丁寧かつスピード感を持って、静岡県との対話を進めていきます。
- 11月から、大井川流域8市2町で、大井川の水を守るための取組みに関する説明会を開催する予定です。

《静岡県への協議等の要請》

- 8月1日に、ヤードの用地造成や環境調査の拠点となる事務所等の整備に向けた協議・調整を要請。
- 10月20日に、社長が知事を訪問し、大井川中下流域の水利用に影響が生じた場合の補償に関する文書の締結に向けた協力を要請。



沢の上流域調査

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年度第2四半期(中間期)セグメント情報

【実績】

	2024年度 中間期 実績 A	2025年度 中間期 実績 B	対前年実績	
			増減 B-A	比率 B/A
営業収益	8,738	9,822	1,083	112.4
運輸業	7,194	8,183	989	113.7
流通業	827	885	58	107.1
不動産業	419	467	48	111.6
その他	1,147	1,219	72	106.3
調整額	△ 849	△ 934	△ 84	110.0
セグメント利益 (営業利益)	3,652	4,540	888	124.3
運輸業	3,411	4,282	870	125.5
流通業	75	71	△ 4	94.5
不動産業	124	136	12	110.0
その他	42	62	19	147.0
調整額	△ 2	△ 12	△ 10	592.2

【業績予想】

(単位 億円、%)

2025年度 通期業績予想 (前回) C	2025年度 通期業績予想 (今回) D	対前回予想	
		増減 D-C	比率 D/C
18,650	19,370	720	103.9
15,320	15,960	640	104.2
1,750	1,790	40	102.3
950	940	△ 10	98.9
2,740	2,830	90	103.3
△ 2,110	△ 2,150	△ 40	101.9
6,670	7,460	790	111.8
6,220	6,940	720	111.6
140	140	-	100.0
220	230	10	104.5
100	160	60	160.0
△ 10	△ 10	-	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		
	2024年度 2Q実績	2025年度 2Q実績	前期比	2024年度 2Q実績	2025年度 2Q実績	前期比	2024年度 2Q実績	2025年度 2Q実績	前期比
JR東海高島屋	308	298	96. 6%	45	30	68. 3%	46	33	71. 2%
JRセントラルビル	165	169	102. 6%	20	21	104. 4%	20	22	111. 3%
JR東海ホテルズ	133	141	106. 1%	10	7	76. 7%	10	8	76. 9%
日本車両	444	462	103. 9%	29	39	134. 8%	31	43	135. 4%
				日本車両	中間純利益		27	58	211. 4%

○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 (前回)	2025 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2024 年度 実績	2025 年度 計画 (前回)	2025 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2024 年度 実績	2025 年度 計画 (前回)	2025 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回
JR東海高島屋	636	638	634	99. 3%	89	77	71	92. 6%	92	80	75	94. 5%
JRセントラルビル	341	348	350	100. 4%	36	30	34	114. 7%	40	32	36	110. 6%
JR東海ホテルズ	282	291	296	101. 4%	23	13	15	119. 0%	24	13	16	121. 5%
日本車両	942	920	980	106. 5%	65	54	80	148. 1%	69	58	85	146. 6%
					日本車両	当期純利益			61	58	102	175. 9%

(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		
25/04	107	108	108	105	109	105	109	105	103
25/05	110	110	110	107	110	106	113	108	102
25/06	112	114	111	106	110	118	117	106	105
25/04-06	110	111	110	106	110	110	113	106	103
25/07	112	114	114	101	113	109	115	103	104
25/08	121	121	124	116	126	111	123	106	107
25/09	115	117	117	106	111	123	122	103	105
25/07-09	116	117	118	108	117	115	120	104	105
25/04-09	113	114	114	107	113	112	117	105	104

◆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
4/25～5/6	105	105	107	103	102	103

・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
8/8～8/17	113	113	114	113	114	111

(※) 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。

Note: 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 2026年2月期 (百万円) Total Sales FY2025: 2025.3~2026.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
25/03	19,690	102.8
25/04	16,689	102.3
25/05	16,674	95.9
25/06	17,074	93.2
25/07	17,333	98.4
25/08	16,538	115.2
25/09	16,418	101.5

◆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.
25/04	80.7	1.2	84.6	0.5
25/05	75.8	-1.7	83.3	2.3
25/06	74.1	-2.1	84.7	-1.9
25/07	78.2	-0.7	84.9	-2.9
25/08	76.8	4.4	86.1	11.0
25/09	77.3	3.9	82.5	8.8

(※) 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.