

2026年3月期 第3四半期 決算説明会

東海旅客鉄道株式会社

2026年2月2日

目 次

I	2026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	…14

○総合企画本部長の木村です。本日はスライド表示の通りの内容で、ご説明します。

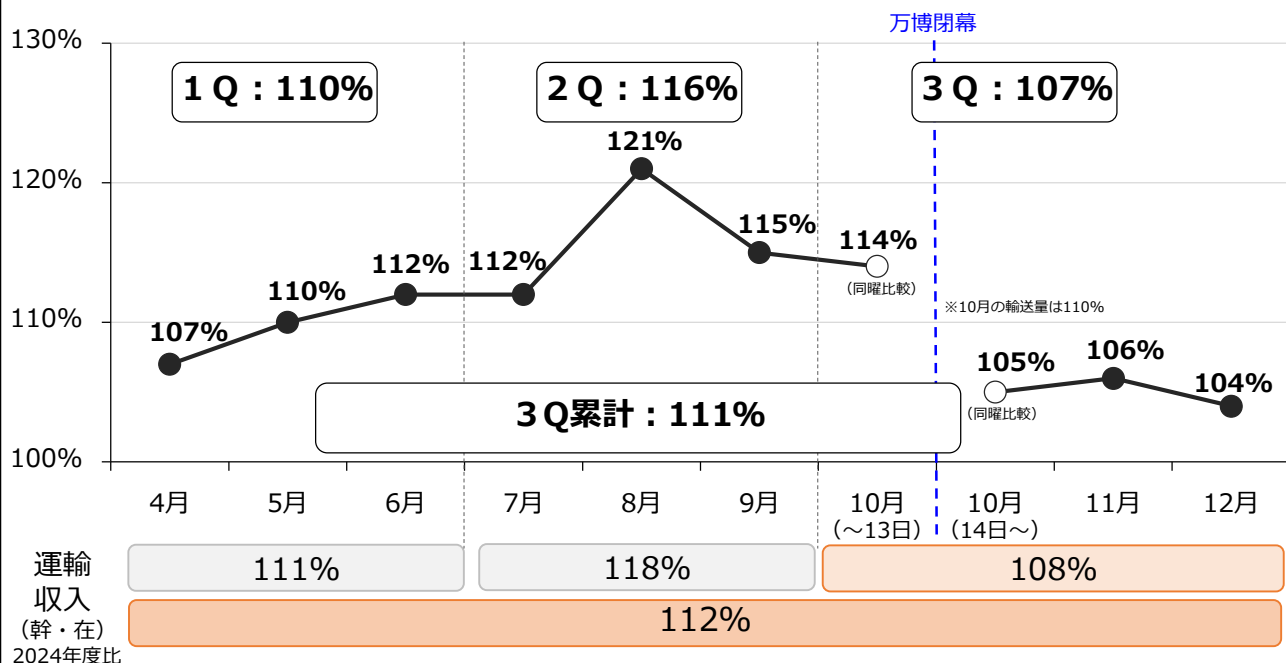
I 2026年3月期第3四半期 決算実績等

○初めに、2026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

4

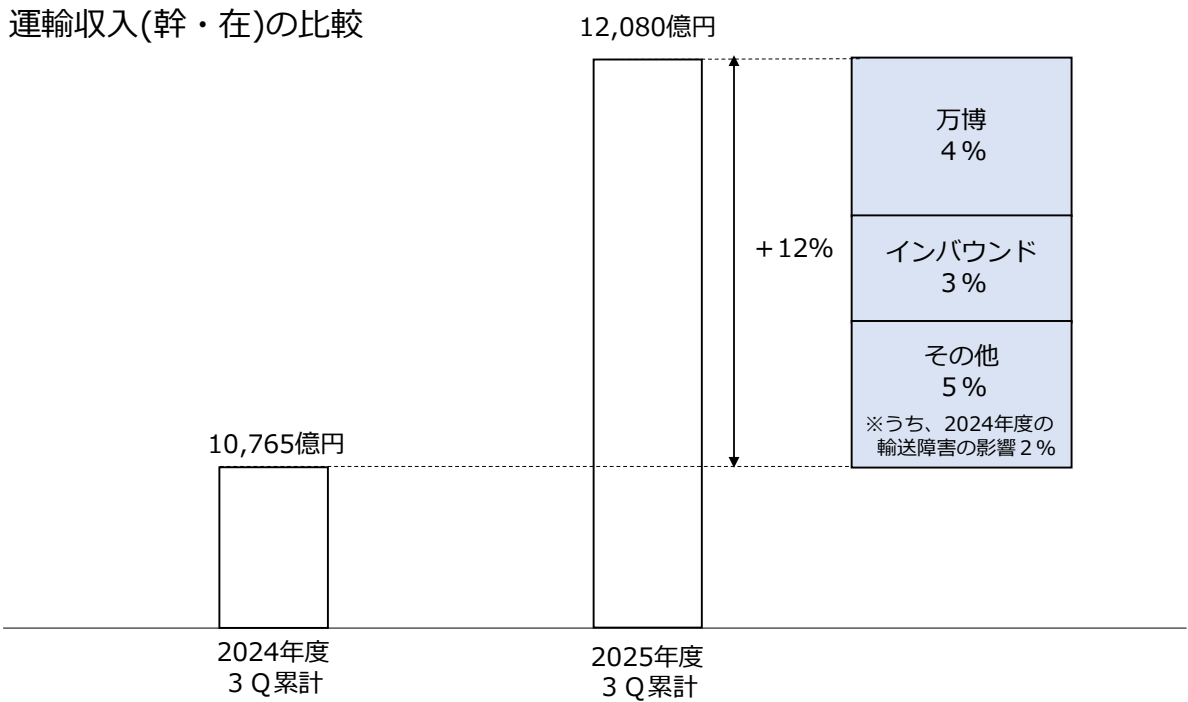
■ 東海道新幹線のご利用状況(東京口断面輸送量、2024年度比)



- 第3四半期のご利用は2024年度比で107%と好調
- 大阪・関西万博閉幕後も2024年度を上回るご利用が継続

- まず、当社の主力である東海道新幹線のご利用状況について、2024年度比でご説明します。
- 東海道新幹線の東京口断面輸送量は、第3四半期の3か月間で107%となりました。
- 輸送量を各月別にお示しますと、10月は大阪・関西万博開催中の13日までで114%、閉幕後の14日以降で105%、11月は106%、12月は104%となっています。ここからもお分かりいただける通り、万博閉幕後も2024年度を上回るご利用が継続しています。
- 新幹線・在来線を合わせた運輸収入について、第3四半期累計では112%となりました。好調の要因については、次のスライドでご説明します。

■ 運輸収入(幹・在)の比較



○ 運輸収入は2024年度比で112%(+ 12%の内訳は万博 4%、インバウンド 3%、その他 5%(うち、2024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))

- 新幹線・在来線を合わせた運輸収入について、ご説明します。
- 第3四半期累計の運輸収入は、2024年度を1,314億円上回り、前年度比112%となりました。12%の内訳は、万博の開催に伴うご利用増が4%、インバウンドのご利用増が3%、その他が5%と推計しています。なお、その他については、2024年度の輸送障害の影響2%のほか、ビジネス需要の増、在来線のご利用増等の要因があると考えています。なお、万博の増収効果は4月13日から10月13日までの開催期間全体で約460億円と推計しています。

損益計算書（連結）

(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	13,680	15,141	1,461	110.7	
運輸業	11,176	12,490	1,313	111.8	運輸収入の増
流通業	1,204	1,292	87	107.3	駅店舗の売上の増
不動産業	386	407	21	105.4	駅商業施設の賃料収入の増
その他	912	951	38	104.2	鉄道車両等製造業・ホテル業の売上の増
営業費	7,841	8,173	332	104.2	
営業利益	5,839	6,967	1,128	119.3	
営業外損益	△ 429	△ 399	30	92.9	
営業外収益	185	217	32	117.6	運用利息の増
営業外費用	614	617	2	100.4	
経常利益	5,409	6,568	1,158	121.4	
特別損益	△ 19	△ 13	6	66.6	
税金等調整前四半期純利益	5,389	6,555	1,165	121.6	
法人税等	1,586	1,907	320	120.2	
四半期純利益	3,803	4,647	844	122.2	
非支配株主に帰属する 四半期純利益	34	55	20	160.8	
親会社株主に帰属する 四半期純利益	3,768	4,592	823	121.9	

(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1,461億円増の1兆5,141億円となりました。
- 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、当社の物件費の増のほか、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6,967億円、経常利益は6,568億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は4,592億円と、増収・増益の決算となりました。なお、営業収益、各利益、いずれも過去最大です。

損益計算書（単体）

7

(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	11,334	12,653	1,319	111.6	
うち運輸収入	10,765	12,080	1,314	112.2	新幹線+1,275、在来線+38
営業費	5,826	6,061	235	104.0	
人件費	1,333	1,401	68	105.1	ベースアップによる増
物件費	2,740	2,905	165	106.0	
動力費	423	431	7	101.8	新幹線列車本数の増
修繕費	945	1,008	63	106.7	新幹線車両修繕の増、労務単価の上昇による増
業務費	1,371	1,466	94	106.9	システム関連経費の増、発売手数料等の増
租税公課	334	346	12	103.7	
減価償却費	1,417	1,407	△ 10	99.3	
営業利益	5,508	6,592	1,084	119.7	
営業外損益	△ 446	△ 429	17	96.2	
営業外収益	178	204	26	114.7	運用利息の増
営業外費用	624	633	9	101.4	
経常利益	5,061	6,162	1,101	121.8	
特別損益	0	△ 0	△ 1	—	
税引前四半期純利益	5,062	6,162	1,099	121.7	
法人税等	1,488	1,822	333	122.4	
四半期純利益	3,573	4,339	766	121.4	

- 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1,314億円増加するなど、前期に対して1,319億円の増となる1兆2,653億円でした。
- 営業費は、前期に対し235億円増の6,061億円となりました。
- 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68億円増加し、1,401億円でした。
- 次に、物件費については、新幹線列車本数の増等により動力費が増加しました。また、新幹線の車両修繕の増等により修繕費が増加したほか、業務費についてもシステム関連経費の増等により増加し、全体で165億円の増加となりました。
- これらにより、営業利益は6,592億円となりました。
- 営業外収益は、運用利息の増等により前期から26億円増加し、これらの結果、経常利益は6,162億円、四半期純利益は4,339億円と、増収・増益の決算となりました。なお、営業収益、各利益、いずれも過去最大です。

通期の業績予想【連結・単体】

8

■ 損益計算書

(単位 億円、%)

	2024年度 実績 A	2025年度 業績予想(前回) B	2025年度 業績予想(今回) 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	19,370	19,690	320	101.7	1,371	107.5
営業費	11,290	11,910	11,910	-	100.0	619	105.5
営業利益	7,027	7,460	7,780	320	104.3	752	110.7
経常利益	6,492	6,910	7,230	320	104.6	737	111.4
親会社株主に帰属する当期純利益	4,584	4,800	5,020	220	104.6	435	109.5
【単体】							
営業収益	15,112	16,060	16,380	320	102.0	1,267	108.4
うち運輸収入	14,325	15,300	15,620	320	102.1	1,294	109.0
営業費	8,545	9,040	9,040	-	100.0	494	105.8
人件費	1,756	1,860	1,860	-	100.0	103	105.9
物件費	4,413	4,800	4,800	-	100.0	386	108.8
動力費	566	590	590	-	100.0	23	104.2
修繕費	1,854	2,010	2,010	-	100.0	155	108.4
業務費	1,992	2,200	2,200	-	100.0	207	110.4
租税公課	450	460	460	-	100.0	9	102.2
減価償却費	1,925	1,920	1,920	-	100.0	△ 5	99.7
営業利益	6,567	7,020	7,340	320	104.6	772	111.8
経常利益	5,999	6,440	6,760	320	105.0	760	112.7
当期純利益	4,306	4,520	4,740	220	104.9	433	110.1

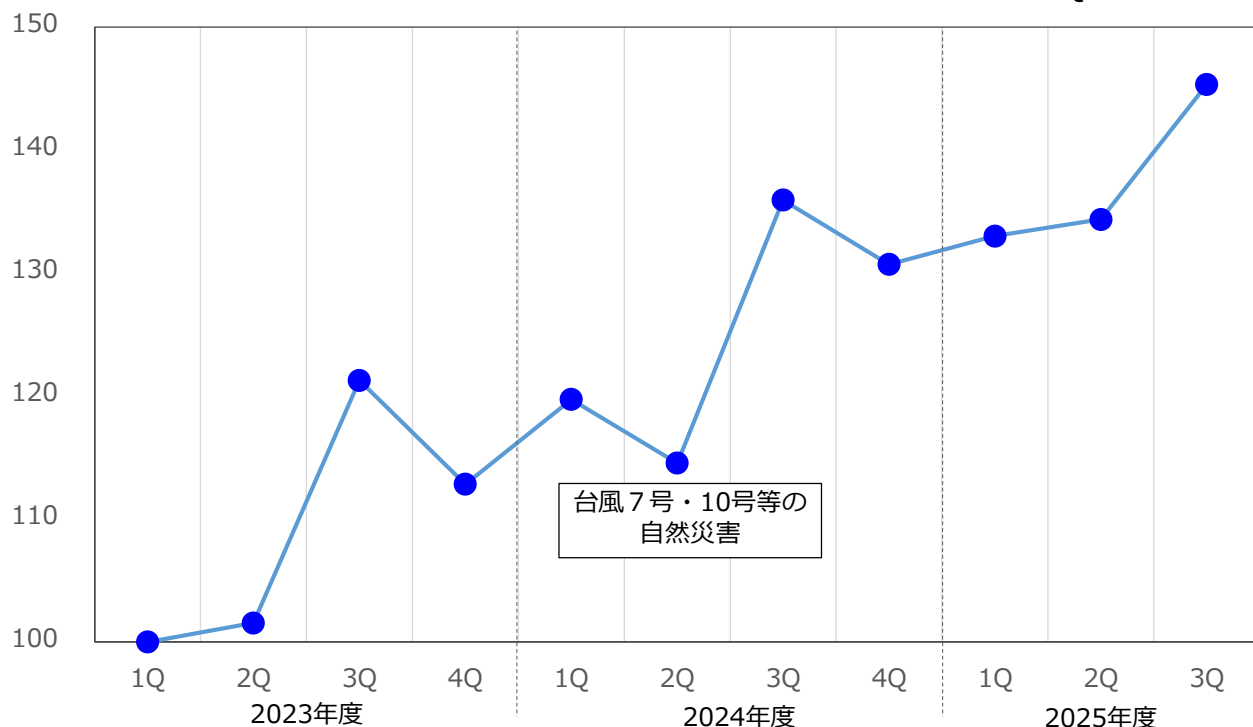
- 続いて、業績予想の修正についてご説明します。
- まず、表の下段の当社単体からご説明します。
- 運輸収入について、第3四半期3か月間の前回予想からの上振れ分相当である320億円を反映する一方で、第4四半期3か月間は据え置いた結果、運輸収入は1兆5,620億円、営業収益は1兆6,380億円と、いずれも前回予想から上方修正します。
- 営業費については、前回予想を据え置き、9,040億円とします。
- これらにより、営業利益は7,340億円、経常利益は6,760億円、当期純利益は4,740億円といずれも上方修正します。
- 次に、表の上段のグループ会社を含めた連結の業績予想についてご説明します。
- 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320億円増の1兆9,690億円とします。
- 営業費は前回予想を据え置き、1兆1,910億円とします。
- これらにより営業利益は7,780億円、経常利益は7,230億円、親会社株主に帰属する当期純利益は5,020億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年度1Qを100とする）

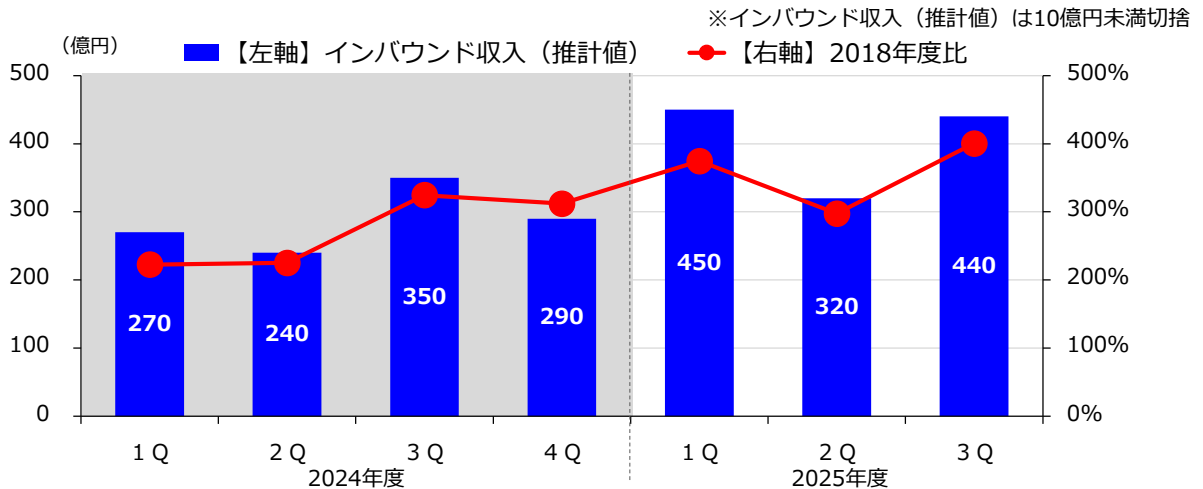


- まず、東海道新幹線のビジネス需要の状況についてご説明します。
- 当社では、ビジネスの動向を把握する方法として、「エクスプレス予約」の主要な法人会員の平日1日あたりの利用実績データを分析しており、グラフは2023年度の第1四半期のご利用を基準とした際の利用額の推移です。
- 季節ごとに上下している部分がありますが、全体の傾向として、「エクスプレス予約」の主要な法人会員の利用実績は概ね右肩上がりです。
- ビジネスのご利用は緩やかなペースではあるものの堅調に回復が続き、現在ではコロナ禍前の水準の8～9割まで回復していると考えています。

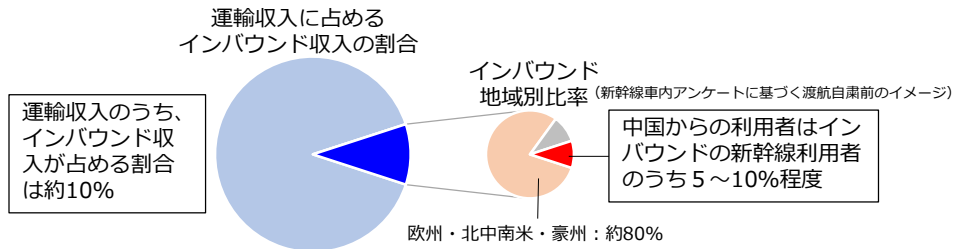
インバウンドの状況

11

○ 3 Q累計インバウンド収入（推計値）は約1,220億円



○ 中国からの渡航自粛による運輸収入への大きな影響はなし



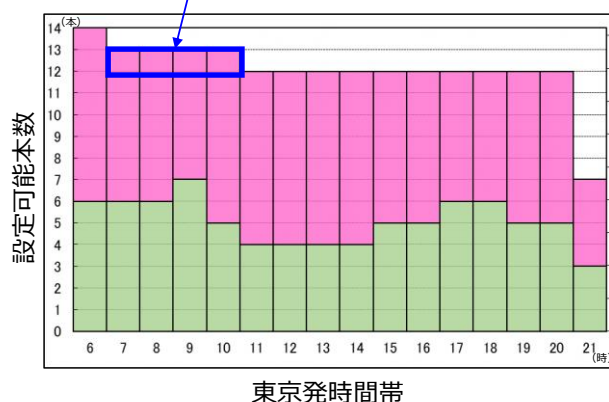
- 次に、インバウンドの状況についてご説明します。
- 上の図をご覧ください。インバウンド収入（推計値）は第3四半期の3か月間で約440億円、年度累計で約1,220億円となりました。
- 赤色の折れ線グラフは、2018年度との比較をお示ししています。旅行会社との連携強化により販路の拡大を進めるなど、インバウンド収入の最大化に取り組んでおり、第3四半期のインバウンド収入は引き続き、増加傾向となっています。
- なお、下の図では、運輸収入に占めるインバウンド収入の割合、インバウンドの地域別比率のイメージ図を示しています。
- 運輸収入のうち、インバウンド収入が占める割合は約10%となっており、その中に占める中国からの旅行者の割合は5～10%程度となっています。昨年以來、中国政府が日本への渡航を自粛するよう呼びかけていますが、インバウンドの東海道新幹線のご利用は引き続き好調に推移しており、現時点で運輸収入への目立った影響は出ていません。

- 東海道新幹線のご利用は好調に推移
※年末年始期間中（12/26～1/4）の1日平均輸送量は44.2万人/日と過去最多
- 現行ダイヤの「のぞみ」はピーク時には1時間あたり最大12本運転しているが、週末や連休を中心に指定席をお取りいただけない時間帯がある
- ご利用の多い一部の時間帯に13本目の「のぞみ」を運転可能なダイヤとすることで、旺盛な需要を確実に取り込み、収益の拡大を図る

■ 「のぞみ」の設定可能本数 （■ 定期列車 ■ 臨時列車）

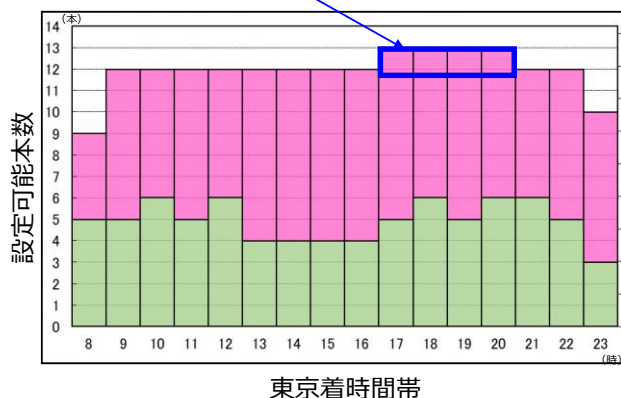
（下り）

東京発7～10時台に13本目を増設



（上り）

東京着17～20時台に13本目を増設



- 次に、本年3月に予定しているダイヤ改正についてご説明します。
- 本年度の年末年始期間の新幹線の1日平均輸送量は44.2万人/日となり、過去最多を記録するなど、万博閉幕後も東海道新幹線は前年度を上回るご利用が継続しています。
- 現行ダイヤの「のぞみ」はピーク時には1時間あたり最大12本運転していますが、週末や連休を中心に指定席をお取りいただけない時間帯があります。
- 当社では、3月14日にダイヤ改正を実施し、ご利用の多い一部の時間帯に13本目の「のぞみ」を運転可能なダイヤとします。
- 具体的には、特にお客様のご利用が多い土曜日や連休初日の下り、日曜や連休の最終日の上りを中心に、ご利用動向を踏まえて柔軟に運転することを想定しています。
- これにより、旺盛な需要を確実に取り込み、収益の拡大を図っていきます。



「ファイナルファンタジーVII リメイク インターグレード
× JR東海 in 名古屋」



新日本プロレス、STARDOM
とのコラボキャンペーン第3弾



TVアニメ『SPY×FAMILY』
とのタイアップキャンペーン

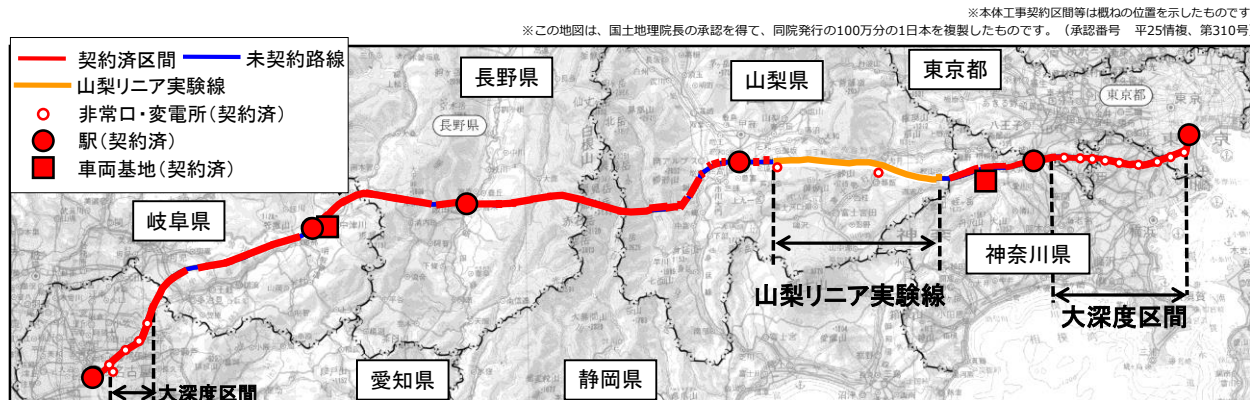
- 新たな取組みを通じて生み出した新規需要による増収効果（推計値）は2024年度で百数十億円
- 2025年度はこれを上回る増収効果を達成する見込み

- 旺盛な需要を取り込むだけでなく、需要創出に向けた取組みも進めています。
- 「推し旅」や「貸切車両パッケージ」等、従来のやり方にとらわれない新しい発想や、他社・地域との連携等を通じて多様なニーズを取り込むとともに、移動目的を自ら創るという切り口で、アニメ、ゲーム等のエンターテインメントのコンテンツホルダーとの連携、インバウンドの重点ターゲット化を進めており、これらの取組みを通じて生み出した新規需要による増収効果は2024年度で百数十億円と推計しています。
- 今年度の詳細は期末決算の際にお知らせしたいと考えていますが、2024年度を上回る増収を達成する見込みです。

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（2025.12.31現在）】



第一中京圏トンネル
(名城工区)
本格的な掘進



中部総合車両基地
ヤード全景



伊那山地トンネル
(青木川工区)
本坑掘削工



相模川橋りょう
下部工

- 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。
- 工事については、1月13日に第一中京圏トンネル名城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、プロジェクトの完遂に向けて、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組むとともに、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視しながら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。
- 水資源については、1月24日に、静岡県と、大井川の中下流域の水資源の利用に影響が生じた場合の補償等に関する確認書を、国土交通省の立ち会いのもと、締結しました。
- 昨年11月から1月にかけて、大井川流域8市2町で、改めて大井川の水を守るための取組みに関する説明会を計20回実施しました。
- 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ます。



水資源の利用に影響が生じた場合の補償等に関する確認書の締結式

«ヤード整備に向けた協議»

- 昨年12月15日に、大井川利水関係協議会において、ヤード整備のための自然環境保全協定の締結に向け、整備範囲や保全計画の考え方等について、大井川流域8市2町や利水者の方々にご説明しました。



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組みに関する説明会

- 次に、南アルプストンネル静岡工区についてご説明します。
- 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6月には、静岡県が示した「対話を要する事項」のうち、県の専門部会における水資源に関する全ての項目の対話が終了し、環境保全や自然由来の重金属を含む要対策土の取扱いに関する対話を進めています。
- 水資源については、1月24日に、静岡県と、大井川の中下流域の水資源の利用に影響が生じた場合の補償等に関する確認書を、国土交通省の立ち会いのもと、締結しました。
- また、昨年6月に水資源に関する専門部会での対話に区切りがついたことから、昨年11月から1月にかけて、大井川流域8市2町で、改めて大井川の水を守るための取組みに関する説明会を計20回実施しました。
- 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ます。
- ヤード整備に向けた協議については、昨年12月15日に、大井川利水関係協議会において、ヤード整備のための自然環境保全協定の締結に向け、整備範囲や保全計画の考え方等について、大井川流域8市2町や利水者の方々にご説明しました。
- ヤード整備の着手には、自然環境保全協定の締結のほか、河川法や盛土規制法等の関係法令について手続きが必要となることから、引き続き、静岡県や静岡市との調整を丁寧に進めてまいります。
- ご説明は以上です。

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3四半期セグメント情報

【実績(第3四半期累計)】

【業績予想(通期)】

(単位 億円、%)

	2024年度 第3四半期 実績 A	2025年度 第3四半期 実績 B	対前年実績		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 B-A	比率 B/A			増減 D-C	比率 D/C
営業収益	13,680	15,141	1,461	110.7	19,370	19,690	320	101.7
運輸業	11,264	12,583	1,319	111.7	15,960	16,280	320	102.0
流通業	1,267	1,356	89	107.0	1,790	1,790	-	100.0
不動産業	636	698	61	109.7	940	940	-	100.0
その他	1,825	1,927	102	105.6	2,830	2,830	-	100.0
調整額	△ 1,313	△ 1,425	△ 111	108.5	△ 2,150	△ 2,150	-	100.0
セグメント利益 (営業利益)	5,839	6,967	1,128	119.3	7,460	7,780	320	104.3
運輸業	5,453	6,532	1,079	119.8	6,940	7,260	320	104.6
流通業	114	106	△ 7	93.2	140	140	-	100.0
不動産業	192	214	21	111.2	230	230	-	100.0
その他	79	129	49	162.6	160	160	-	100.0
調整額	△ 0	△ 15	△ 14	-	△ 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 3Q実績	2025年度 3Q実績	前期比	2024年度 3Q実績	2025年度 3Q実績	前期比	2024年度 3Q実績	2025年度 3Q実績	前期比
JR東海高島屋	457	451	98.5%	58	43	73.5%	61	46	76.3%
JRセントラルビル	250	257	102.7%	34	36	104.4%	34	37	108.8%
JR東海ホテルズ*	213	232	109.0%	21	22	103.5%	22	22	102.3%
日本車両	692	710	102.6%	41	71	170.3%	45	76	166.7%

日本車両 四半期純利益 37 87 232.9%

○業績予想 (前回予想から変更なし)

(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	634	634	100.0%	89	71	71	100.0%	92	75	75	100.0%
JRセントラルビル	341	350	350	100.0%	36	34	34	100.0%	40	36	36	100.0%
JR東海ホテルズ*	282	296	296	100.0%	23	15	15	100.0%	24	16	16	100.0%
日本車両	942	980	980	100.0%	65	80	80	100.0%	69	85	85	100.0%

日本車両 当期純利益 61 102 102 100.0%

(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		
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
25/10	110	111	111	105	111	108	113	105	103
25/11	106	106	108	104	105	105	106	104	99
25/12	104	104	106	104	106	104	104	99	104
25/10-12	107	107	108	104	107	106	107	103	102
25/04-12	111	111	112	106	111	110	113	104	103

(※) 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) 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
4/25～5/6	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

・ 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
12/26～1/4	107	107	106	110	98	110

(※) 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
25/10	18,247	107.7
25/11	20,130	105.8
25/12	24,896	104.7

◆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
25/10	83.4	-0.1	88.7	9.5
25/11	82.1	1.2	87.0	0.2
25/12	75.0	1.7	87.1	4.3

(※) 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.