

# CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY FACT SHEETS ファクトシート 2023

## 見通し等に関する注意事項

“ファクトシート 2023”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、当社及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などが挙げられます。このファクトシートは、原則として令和5(2023)年5月末時点の情報に基づき、作成されています。

注 1.金額は単位未満を切り捨て、その他の数値は単位未満を四捨五入して表示しています。  
2.FY2022は2022年度を表します。

## Forward-Looking Statements

Forward-looking statements and forecasts, etc. contained in the fact sheets are future prospects based on information available at the time of preparation of this document and include risks and uncertainties. Examples of latent risks and uncertainties include; economic conditions, business environment, consumer trends, status of competition between the Company and its subsidiaries and other firms. Changes to laws and regulations, etc., may also be cited.

This fact sheet is compiled based on information available as of the end of May 2023, in principle.

Note: 1.Figures of financial information are truncated, while statistical data and all percentages are rounded.

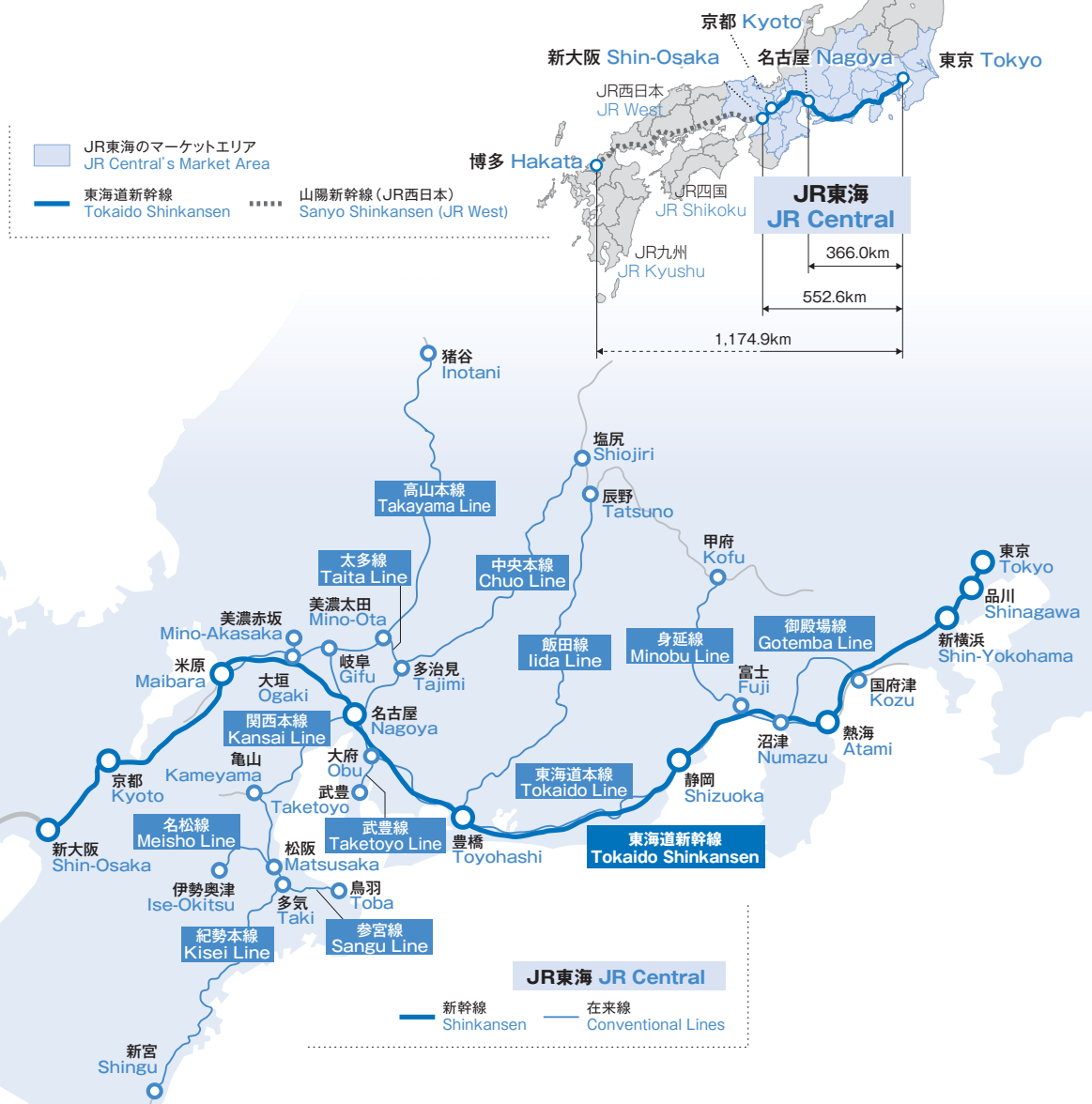
2.FY2022 refers to the one-year period ending March 31, 2023.

# 事業概要 Overview of JR Central's Operations

## 営業エリア Operating Areas

当社は、東京、名古屋、大阪間を結ぶ日本の交通の大動脈である東海道新幹線、及び名古屋・静岡地区の都市圏輸送を中心とした12線区の在来線を運営しています。

JR Central operates the Tokaido Shinkansen, the main transportation artery linking Tokyo, Nagoya, and Osaka, and a network of 12 conventional lines centered on the Nagoya and Shizuoka City areas.



## 当社マーケットエリアが日本全体に占める割合 Percentages of our market area in Japan as a whole

### 面積 Area

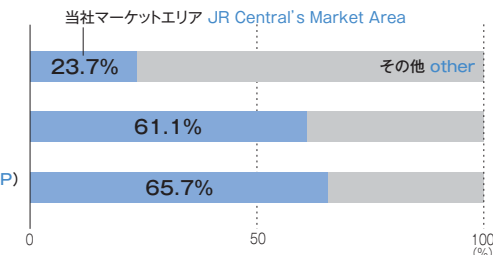
(令和5(2023)年1月1日 As of January 1, 2023)

### 人口 Population

(令和4(2022)年1月1日 As of January 1, 2022)

### 県別総生産 Prefectural GDP (名目GDP Nominal GDP)

(令和元(2019)年度 FY2019)



日本国土: 約380,000km<sup>2</sup>

人口: 1.26億人(令和4(2022)年1月1日)

注 当社マーケットエリアは以下の都府県を対象として計算  
東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、静岡県、山梨県、長野県、愛知県、三重県、岐阜県、滋賀県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

出典 面積: 国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」  
人口: 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」  
県別総生産: 内閣府「県民経済計算」

Area of Japan: Approx. 380,000 km<sup>2</sup>

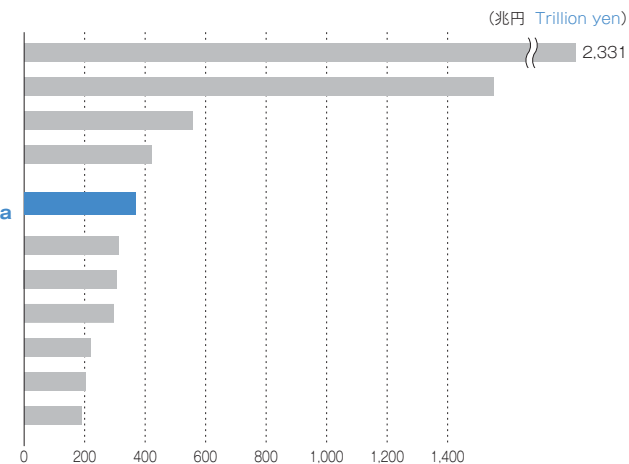
Population: 126 million (As of January 1, 2022)

Note: JR Central's market area is calculated taking the following prefectures into account.  
Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki, Shizuoka, Yamanashi, Nagano, Aichi, Mie, Gifu, Shiga, Osaka, Kyoto, Hyogo, Nara

Source: Area: Geospatial Information Authority of Japan "Areas of Prefectures and Municipalities in Japan"  
Population: Ministry of Internal Affairs and Communications "Population, Demographics and Number of Households Derived from Basic Resident Registration"  
Total production by prefecture: Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts"

## 各国のGDPとの比較 Comparison with GDP of each country

- アメリカ USA
- 中国 China
- 日本 Japan
- ドイツ Germany
- 当社マーケットエリア  
JR Central's market area
- イギリス UK
- インド India
- フランス France
- イタリア Italy
- ブラジル Brazil
- カナダ Canada



注 1ドル=109.05円で計算

出典 国際連合データベース、内閣府「県民経済計算」(令和元(2019)年度)

Note: Calculated at a rate of 109.05 yen per dollar.

Source: United Nations database, Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts" (FY2019)

## 事業の内容 Summary of JR Central's Business

### 流通業 Merchandise and Other

JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内における物品販売等を行っています。  
Includes a department store in JR Central Towers, retail sales in trains, stations, and others.

#### 主な連結子会社 Main Consolidated Subsidiaries

(株)ジェイアール東海高島屋 JR Tokai Takashimaya Co., Ltd	ジェイアール東海商事(株) JR Tokai Corporation
東海キヨスク(株) Tokai Kiosk Company	(株)ジェイアール東海パッセンジャーズ JR-CENTRAL PASSENGERS Co., Ltd.

注 東海キヨスク(株)と(株)ジェイアール東海パッセンジャーズは2023年10月に合併予定  
Note: Tokai Kiosk Company and JR-CENTRAL PASSENGERS Co., Ltd. will merge in October 2023.

### 不動産業 Real Estate

駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。  
Includes real estate leasing business, such as station building leasing, and real estate sales in lots.

#### 主な連結子会社 Main Consolidated Subsidiaries

ジェイアールセントラルビル(株) JR CENTRAL BUILDING CO., LTD.	東京ステーション開発(株) Tokyo Station Development Co., Ltd.
ジェイアール東海不動産(株) JR Tokai Real Estate Co., Ltd.	名古屋ステーション開発(株) Nagoya Station Area Development Corporation
新横浜ステーション開発(株) Shin-Yokohama Station Development Co., Ltd.	ジェイアール東海関西開発(株) JR Development and Management Corporation of Kansai

### 運輸業 Transportation

東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。  
Manages JR Central's railway operations, such as the Tokaido Shinkansen and conventional railway operations in the Tokai area, bus operations, and others.

#### 主な連結子会社 Main Consolidated Subsidiaries

ジェイアール東海バス(株) JR Tokai Bus Company
---------------------------------------

### その他 Other

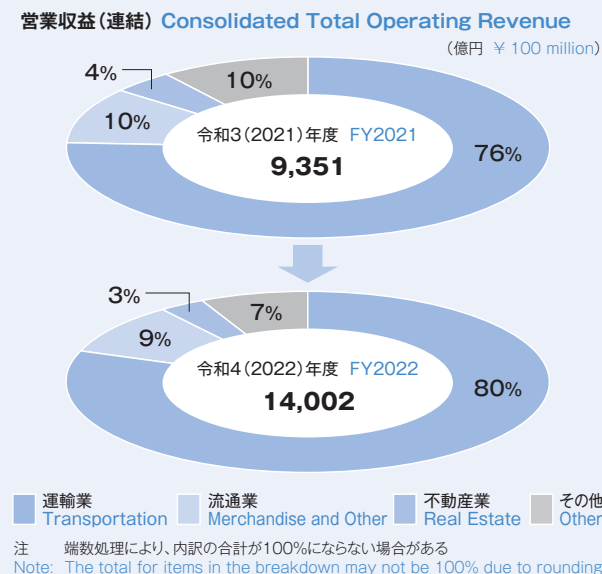
当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を行っています。  
Includes hotels in our main stations, travel, advertising, rolling stock production, and construction which are not included in other reportable segments.

#### 主な連結子会社 Main Consolidated Subsidiaries

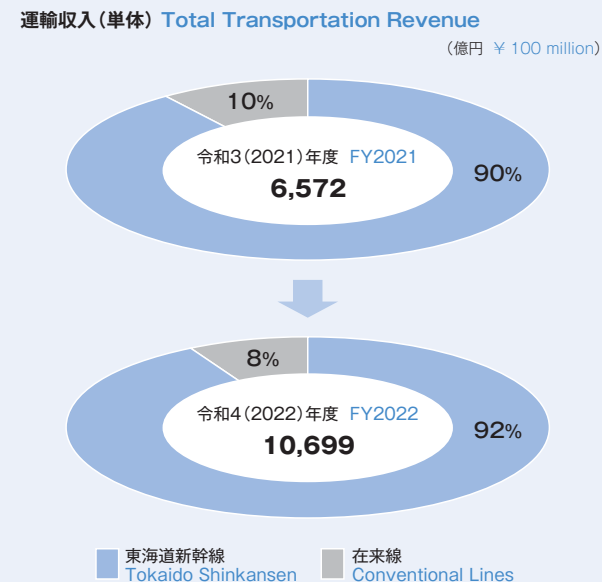
(株)ジェイアール東海ホテルズ JR Tokai Hotels Co., Ltd.	日本車輛製造(株) NIPPON SHARYO, LTD.	中央リネンサプライ(株) CHUOH LINEN SUPPLY Co, Ltd.
(株)ジェイアール東海ツアーズ JR Tokai Tours	ジェイアール東海建設(株) JR TOKAI CONSTRUCTION Co., Ltd.	東海交通機械(株) Tokai Rolling Stock & Machinery Co., Ltd.
(株)ジェイアール東海エージェンシー JR TOKAI AGENCY CO., LTD.	日本機械保線(株) Nippon Kikai Hosen Co., Ltd.	

注 1.連結の比率は外部売上高に基づく  
2.令和3(2021)年度、4(2022)年度の営業収益及び運輸収入は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている  
Note: 1.Consolidated operating revenue composition is based on revenue from external customers.  
2.Operating revenues and transportation revenues for FY2021 and FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

## 収益構造(連結) Consolidated Operating Revenue Composition

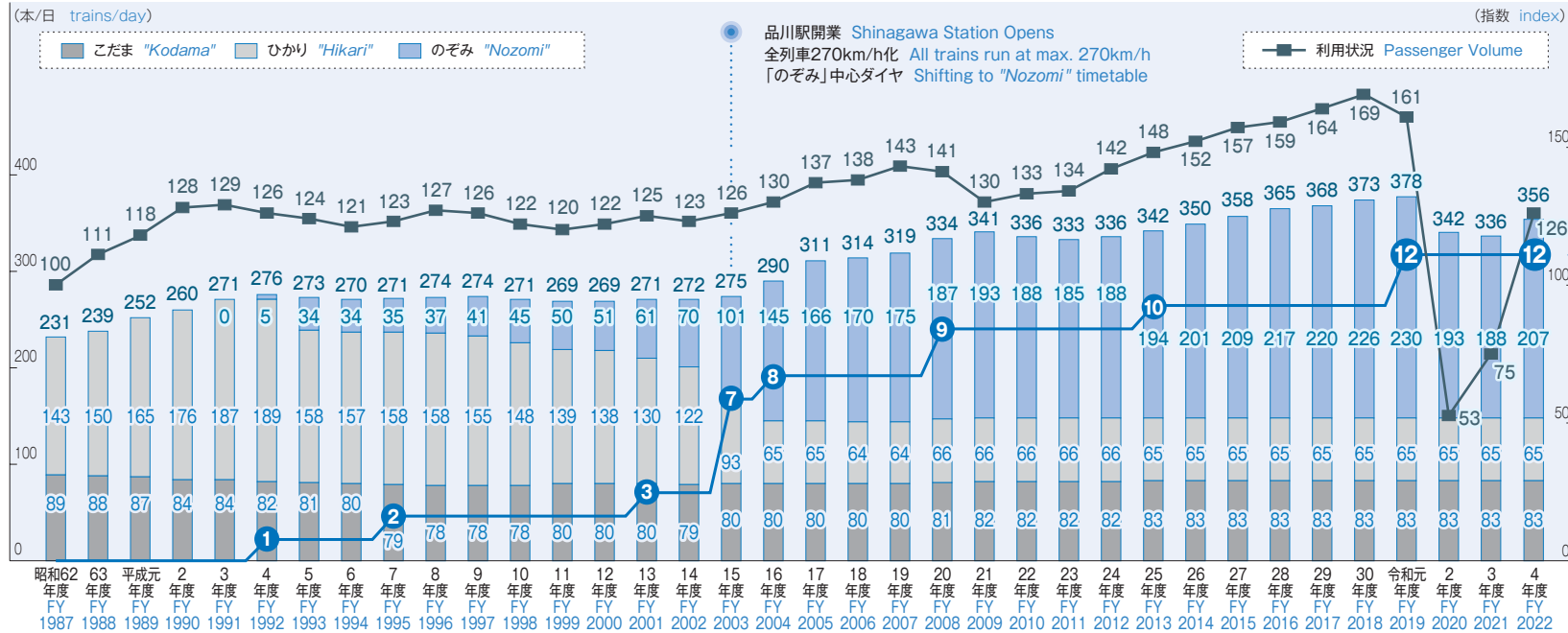


## 運輸収入の内訳(単体) Breakdown of Transportation Revenue (Non-Consolidated)



# 東海道新幹線(1) The Tokaido Shinkansen (1)

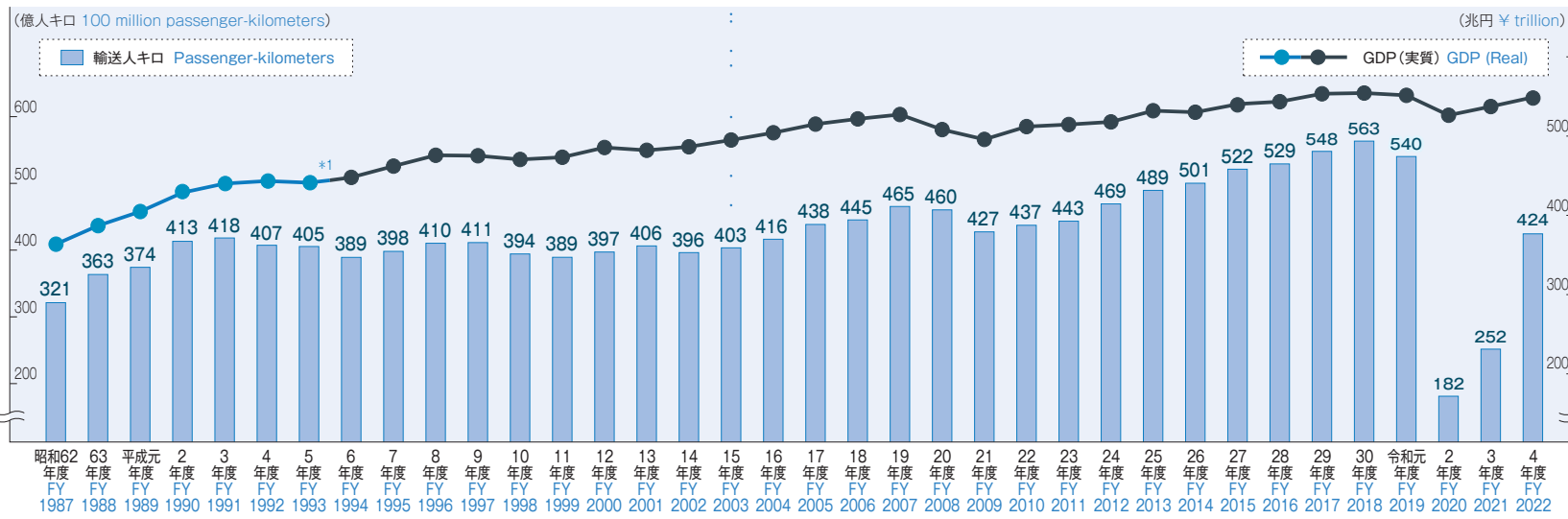
## 東海道新幹線の列車本数及び利用状況(1日当たり) Daily Departures and Passenger Volume for the Tokaido Shinkansen



### 最速列車「のぞみ」の片道最大運転本数/時間 Hourly departure(s) of our fastest train "Nozomi" at maximum (one-way)

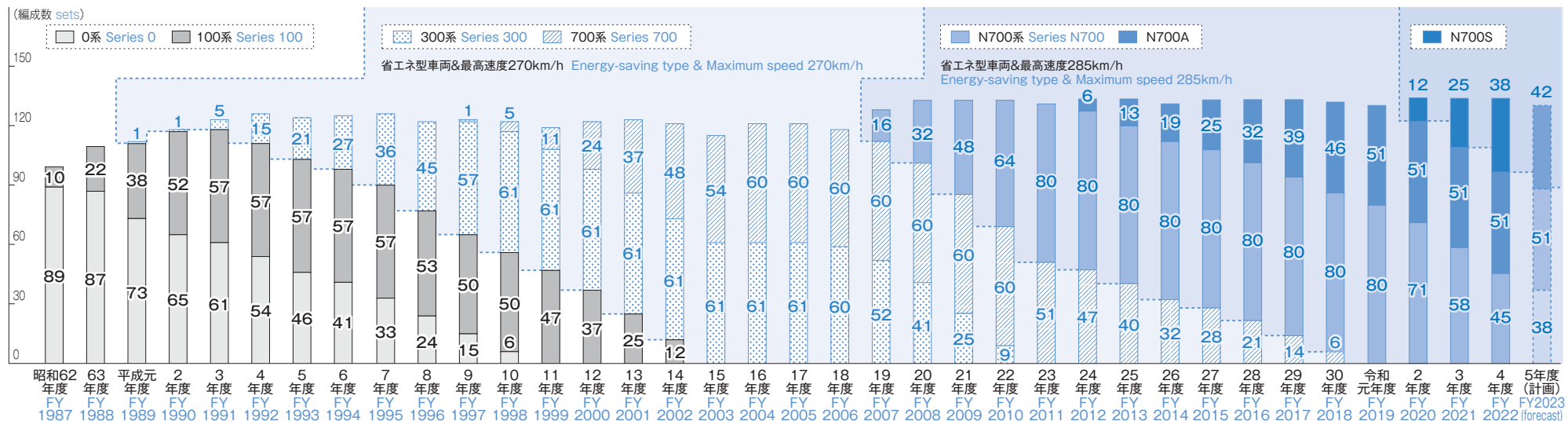
- 注
- 1.臨時列車を含む運転本数の実数
  - 2.利用状況は断面輸送量について昭和62(1987)年度を100とした場合の指数
  - 3.途中停車駅  
のぞみ: 品川、新横浜、名古屋、京都  
ひかり: 「のぞみ」停車駅とそれ以外の一部の駅  
こだま: 各駅
  - 4.端数処理により、のぞみ・ひかり・こだまの合計が合計と一致しない場合がある
  - 5.令和2(2020)年度~4(2022)年度の列車本数及び令和元(2019)年度~4(2022)年度の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている
- Note:
- 1.Including extra trains
  - 2.Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points. FY1987=100
  - 3.Stops  
"Nozomi": Shinagawa, Shin-Yokohama, Nagoya and Kyoto  
"Hikari": Same as Nozomi, plus a few additional stations  
"Kodama": Every station
  - 4.The figures of "Nozomi", "Hikari", and "Kodama" do not always equal the totals due to rounding.
  - 5.Daily departures for FY2020 to FY2022 and passenger volumes for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

## 東海道新幹線の輸送人キロとGDP Tokaido Shinkansen Passeng-kilometers and Japan's GDP



- 注
- 1.GDPは、昭和62(1987)年度~平成5(1993)年度までは、平成12暦年連鎖価格と平成27暦年連鎖価格を用いて当社が算出した値。平成6(1994)年度~令和4(2022)年度までは平成27暦年連鎖価格
  - 2.令和元(2019)年度~4(2022)年度の輸送人キロ及びGDPは、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている
- 出典  
Note: 1.GDPs from FY1987 to FY1993 are calculated by JR Central, using the chain-linked GDP (benchmark year=2000) and the chain-linked GDP (benchmark year = 2015). GDPs from FY1994 to FY2022 are the chain-linked GDPs (benchmark year=2015)  
2.Passenger-kilometers and GDPs for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.
- Source:GDP — Annual Report on National Accounts, Cabinet Office, Government of Japan

## 東海道新幹線の車種別編成数 Type and Number of Rolling Stock for the Tokaido Shinkansen



注 1. 数値は各年度末時点の編成数(保留車を除く) Note: 1.The figures are as of the end of each fiscal year (excluding retained trains, etc).  
 2.N700系は改造工事により285km/h化 2.Series N700 increased maximum speed from 270 km/h to 285 km/h after modification.

## 東海道新幹線の競争力強化 Strengthening Competitiveness of the Tokaido Shinkansen

### 大動脈輸送の発展に向けた施策 Key issues for the development of Japan's main transportation artery

輸送力増強、品川駅新設工事、車両性能の統一等

Increasing capacity, construction of Shinagawa Station, unification of train capability, etc.

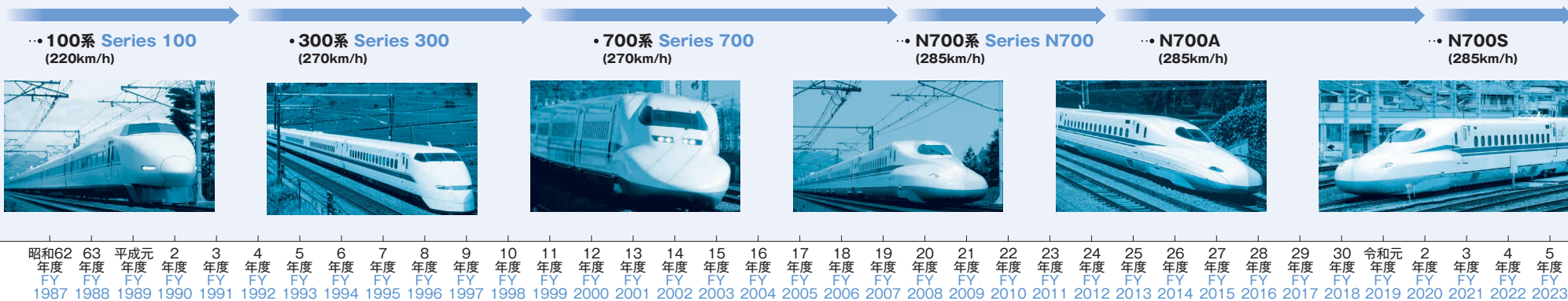
- 品川駅開業 Shinagawa Station opens
- 全列車270km/h化 All trains run at max. 270km/h
- 「のぞみ」中心ダイヤ Shifting to "Nozomi" timetable

新大阪駅大規模改良工事の完了 Completion of the large-scale renovation of Shin-Osaka Station

最高速度285km/hへの速度向上 Increasing maximum speed to 285km/h

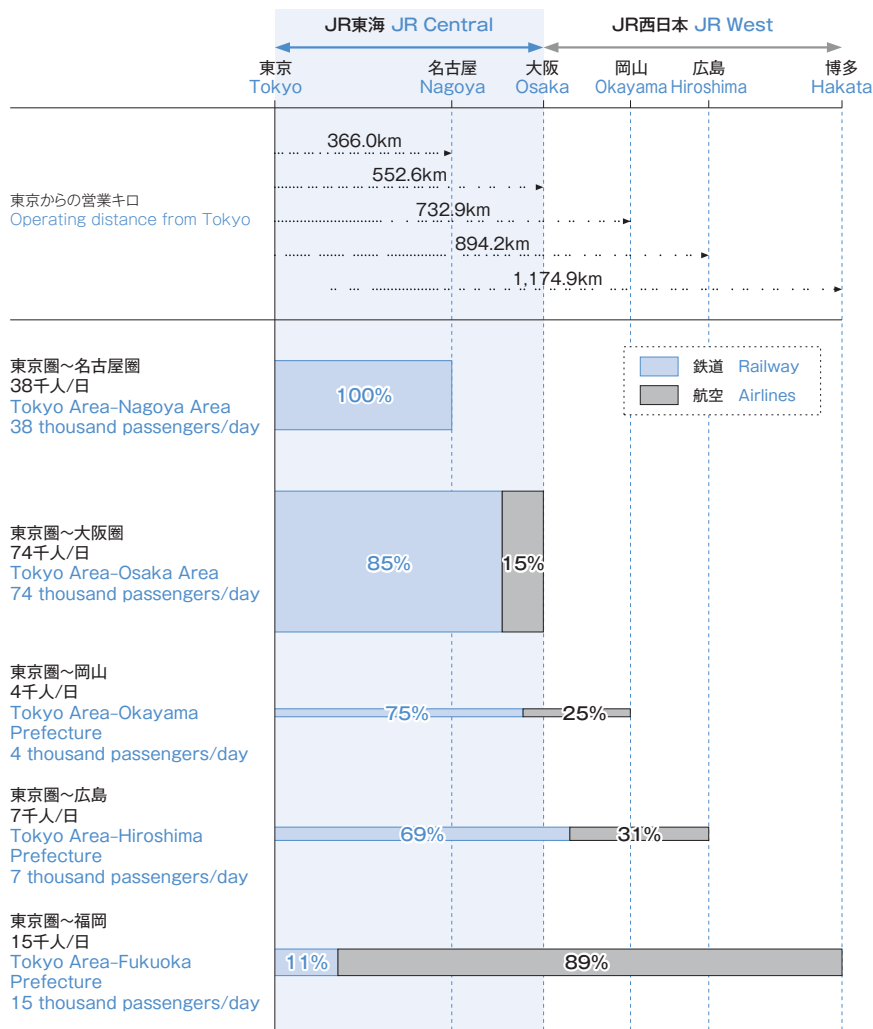
全車両N700Aタイプへの統一による「のぞみ」12本ダイヤの実現 Standardizes all rolling stock to the N700A type and starts twelve "Nozomi" timetable

### 新型車両の投入(最高速度) Launch of new series of rolling stock (Maximum Speed)



# 東海道新幹線(2) The Tokaido Shinkansen (2)

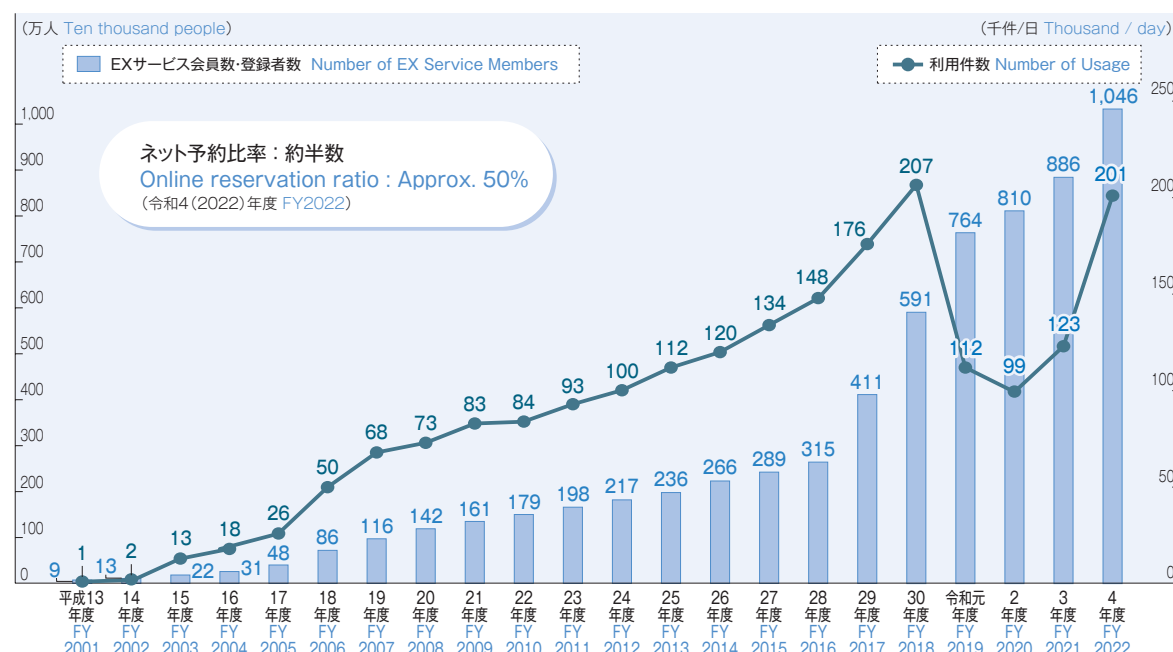
## マーケットシェア(対航空) Market Share (against Airlines)



注 1.マーケットシェア：令和3(2021)年度旅客地域流動調査(国土交通省)をベースに当社が算出  
 2.1日当たりの輸送量は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている  
 3.東京圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県  
 名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県  
 大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

Note: 1.Market share is calculated by JR Central based on the inter-prefectural data of the inter-Regional Passenger Mobility Survey, published by the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (FY2021).  
 2.Passenger volumes have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.  
 3.Tokyo Area: Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki  
 Nagoya Area: Aichi, Gifu, Mie  
 Osaka Area: Osaka, Kyoto, Hyogo, Nara

## EXサービスの会員数・登録者数と利用件数 Number of EX Service Members and Usage per day



注 1.会員数は各年度末の実績で、JR東海及びJR西日本の合計  
 2.利用件数は各年度の3月単月の実績。令和元(2019)年度～4(2022)年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

Note: 1.The membership numbers are as of the end of each fiscal year and include the total of JR Central and JR West.  
 2.Numbers of usage are results for March of each year. Those for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

## 航空輸送サービスとの比較 Comparison with Airline Transportation Services

(令和5(2023)年4月現在 As of April 2023)

		東京～(営業キロ) Between Tokyo and ... (Operating distance)	大阪(552.6km) Osaka	岡山(732.9km) Okayama	広島(894.2km) Hiroshima	福岡(1,174.9km) Fukuoka
移動時間 ※1 Travel Time	新幹線 Shinkansen	2時間21分 ※3 2 hr 21 min	3時間9分 3 hr 9 min	3時間44分 3 hr 44 min	4時間46分 ※4 4 hr 46 min	
	航空 ※2 Airlines	1時間5分 (約2時間40分) 1 hr 5 min (Approx. 2 hr 40 min)	1時間10分 (約3時間) 1 hr 10 min (Approx. 3 hr)	1時間20分 (約2時間20分) 1 hr 20 min (Approx. 2 hr 20 min)	1時間35分 (約2時間55分) 1 hr 35 min (Approx. 2 hr 55 min)	
列車本数・ 発着回数/日 Arrivals & Departures Per day	新幹線 ※5 Shinkansen	244	120	93	63	
	航空 Airlines	106	20	32	144	

注 1.移動時間は最速列車または最速便による  
 2.( )内は市中・空港間のアクセス時間等を含む  
 3.東京～新大阪間の移動時間  
 4.東京～博多間の移動時間  
 5.列車本数は臨時列車を除く

Note: 1.Travel times are in case of the fastest service  
 2.Travel times in parentheses include transfer and access time between airports and city centers  
 3.Travel time between Tokyo and Shin-Osaka stations  
 4.Travel time between Tokyo and Hakata stations  
 5.Excluding extra services

安全 Safe

- 開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故 **ゼロ**
- 人材教育・訓練による安全意識・技能の向上
- 安全関連設備への継続的投資
- No accidents** resulting in fatalities or injuries of passengers onboard since operations commenced
- Improvement of safety awareness and skills through human resources education and training
- Continuous safety-related investments

高速 Fast

- 最高速度 **285**km/h
- 東京～新大阪間 2時間21分(令和5(2023)年3月ダイヤ改正時点(最速列車による到達時間))
- Maximum operating speed of **285** km/h
- 2 hours and 21 minutes between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the travel time of the fastest Shinkansen train, as of March 2023)

環境適合 Environmentally Feasible

- 高いエネルギー効率、少ないCO<sub>2</sub>排出量  
(東海道新幹線(N700系「のぞみ」)と航空機(B777-200)を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は約**8分の1**、CO<sub>2</sub>排出量は約**12分の1**)
- High energy efficiency and low CO<sub>2</sub> emission  
Compared with an airplane (B777-200), the Tokaido Shinkansen (Series N700 "Nozomi") consumes approx. **one-eighth** of the amount of energy per passenger seat of air when traveling between Tokyo and Osaka, and discharges approx. **one-twelfth** of the CO<sub>2</sub> emissions of air travel.

正確 Punctual

- 平均遅延時分 **1.1**分/運行1列車(令和4(2022)年度)  
注 自然災害等による遅延も含む
- Average delay **1.1** min/operational train (FY2022)  
Note: including delays due to uncontrollable causes such as natural disasters

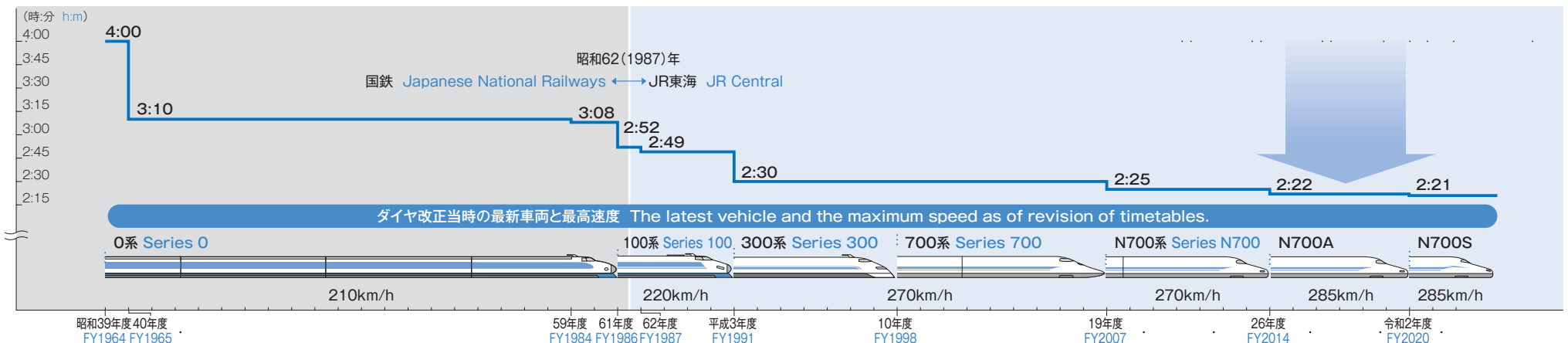
高頻度・大量 Frequent and High Capacity

- 列車本数 **356**本/日(令和4(2022)年度(臨時列車を含む))
- 1日当たり輸送力:約**34**万席(新幹線)…約2万席(航空)(東京圏～大阪圏 令和4(2022)年4月現在)
- 座席数:**1,323**席/列車 ※令和3(2021)年4月から投入されているN700Sは1,319席/列車
- 輸送人員:**360**千人/日、**131**百万人/年(令和4(2022)年度)  
注 列車本数、1日当たり輸送力、輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている
- 356** trains/day (FY2022, average daily departures, including extra trains)
- Daily passenger capacity: Approx. **340** thousand seats for Shinkansen vs. approx. 20 thousand seats for airlines (between Tokyo Area and Osaka Area, as of April 2022)
- 1,323** seats/train ※1,319 seats/train for N700S launched after April 2021
- Passenger Ridership: **360** thousand passengers/day, **131** million passengers/year (FY2022)  
Note: Average daily departures, daily passenger capacity and passenger ridership have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

快適 Comfortable

- 広く静かな車内空間
- Spacious and quiet space

最速列車の所要時間の変遷(東京～新大阪) Historical Improvement of Travel Time between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the Fastest Shinkansen Train)



## 東海道新幹線の輸送力強化及び営業施策の主な取組み Initiatives for Strengthening Transportation Service and Sales, Campaign and Other Customer Service of the Tokaido Shinkansen

輸送力強化 Strengthening transportation service	年 Year	営業施策 Sales, campaign and other customer service
東海道新幹線「品川新駅」構想を発表 The construction plan of "Shinagawa New Station" is launched.	平成2年 1990	
「のぞみ(300系)」の営業運転を開始、営業運転時の最高速度270km/hを実現 "Nozomi" (the Series 300) begins commercial operation. The maximum speed of 270km/h is achieved in commercial operation.	平成4年 1992	
「のぞみ」の1時間1本運転を開始 "Nozomi" begins operating at an interval of one train per every one hour.	平成5年 1993	「そうだ 京都、行こう。」キャンペーンを開始 "Kyoto Campaign" starts, targeting tourists.
700系の営業運転を開始 The Series 700 begins commercial operation.	平成11年 1999	
「のぞみ」の30分間隔運転を開始 "Nozomi" begins operating at 30 minute intervals.	平成13年 2001	東海道新幹線で「エクスプレス予約」サービスを開始 "Express Reservation" (online reservation service) is launched for Tokaido Shinkansen.
東海道新幹線品川駅を開業 The Shinagawa Shinkansen Station opens. 東海道新幹線の全列車の最高速度を270km/h化 The maximum speed of 270km/h for all Tokaido Shinkansen trainsets is attained. 抜本的なダイヤ改正(1時間当たり最大で「のぞみ」7本) A drastic timetable revision is implemented (maximum seven "Nozomi" hourly departures).	平成15年 2003	50歳からの旅クラブ「50+ (フィフティ・プラス)」が発足 A membership-based travelers' service "50+ (fifty plus)" is launched.
1時間当たり最大で「のぞみ」8本のダイヤ改正 Maximum eight "Nozomi" hourly departures.	平成17年 2005	「トキョーブックマーク」キャンペーンを開始 "Tokyo Bookmark" Campaign starts. 「うまし うるわし 奈良」キャンペーンを開始 "Nara Campaign" starts.
東海道・山陽新幹線を直通する「のぞみ」の利便性をさらに向上するダイヤ改正 A timetable revision is implemented (further improving the convenience of "Nozomi" that operates between Tokaido and Sanyo sections).	平成18年 2006	「エクスプレス予約」サービスを山陽新幹線に拡大 "Express Reservation" is expanded to Sanyo Shinkansen (JR West line).
N700系の営業運転を開始 The Series N700 begins commercial operation. N700系80編成を集中投入(平成19(2007)~23(2011)年度) Introduces 80 sets of N700 trains (FY2007 - FY2011).	平成19年 2007	
全ての「のぞみ」「ひかり」を品川・新横浜に停車 All "Nozomi" and "Hikari" services stop at both Shinagawa and Shin-Yokohama Stations.	平成20年 2008	東海道新幹線でチケットレス乗車サービス「EX-IC」を開始 "EX-IC" (ticketless boarding service) is launched for Tokaido Shinkansen.
1時間当たり最大で「のぞみ」9本のダイヤ改正 Maximum nine "Nozomi" hourly departures.	平成21年 2009	「EX-IC」サービスを山陽新幹線に拡大するとともに法人会員へのサービスの提供を開始 "EX-IC" is expanded to Sanyo Shinkansen and begins to cover corporate members.
東海道・山陽新幹線を直通する全ての定期「のぞみ」をN700系で運転 All regular "Nozomi" with direct services to the Sanyo Shinkansen starts to be operated by the Series N700.	平成22年 2010	
	平成23年 2011	訪日観光パッケージブランド「FLEX JAPAN」の展開を開始 "FLEX JAPAN" (travel product brand for foreign visitors) is launched.
全ての定期「のぞみ」をN700系で運転 All regular "Nozomi" starts to be operated by the Series N700.	平成24年 2012	東海道新幹線で「プラスEX」サービスを開始 "PLUS EX" (simplified version of "Express Reservation") is launched for Tokaido Shinkansen.
N700Aの営業運転を開始 N700A begins commercial operation. 新大阪駅27番線及び引上線の使用を開始 Starts using the additional platform and draw-out tracks in Shin-Osaka Station.	平成25年 2013	
ほぼ全ての時間帯で1時間当たり最大で「のぞみ」10本のダイヤ改正 Maximum ten "Nozomi" hourly departures almost every hour.	平成26年 2014	東海道新幹線沿線への観光誘客を目的とした「Japan Highlights Travel」キャンペーンを開始 "Japan Highlights Travel" Campaign (aiming to attract tourists to the areas along the Tokaido Shinkansen line) starts.
最高速度285km/hへの速度向上 Increases Tokaido Shinkansen's maximum speed from 270km/h to 285km/h.	平成27年 2015	
全ての定期「のぞみ」「ひかり」をN700Aタイプの車両で運転 All regular "Nozomi" and "Hikari" start to be operated by the N700A type rolling stock.	平成29年 2017	東海道・山陽新幹線で「スマートEX」サービスを開始 "smartEX" (the convenient online reservation service provided with easy navigation) is launched for Tokaido Sanyo Shinkansen.
当社保有の全ての車両が最高速度285km/hで走行可能なN700Aタイプに統一 All rolling stock of the Company is updated to the N700A type and standardizes to the maximum speed of 285km/h. 1時間当たり最大で「のぞみ」12本のダイヤ改正 Maximum twelve "Nozomi" hourly departures. N700Sの営業運転を開始 N700S begins commercial operation.	令和2年 2020	「ずらし旅」キャンペーンを開始 "Zurashi Travel" Campaign starts.
	令和3年 2021	複数人でのご乗車の際のチケットレス乗車サービス、訪日外国人向けQRコードによるチケットレス乗車サービス、遅延が発生した列車の指定席予約・変更サービスを開始 Ticketless boarding service for a group of people traveling together, QR code-based ticketless boarding service for visitors to Japan and reserved seat reservation/change service for delayed trains are launched. 「EX 旅のコンテンツポータル」を開設 "EX Travel Content Portal" is opened. 「推し旅アップデート」キャンペーンを開始 "Oshi Travel Update" Campaign starts.
	令和4年 2022	「いざいざ奈良」キャンペーンを開始 "Nara Campaign" is renewed. 「EXサービス」(「エクスプレス予約」及び「スマートEX」)を九州新幹線に拡大 "EX Service" ("Express Reservation" and "smartEX") is expanded to Kyushu Shinkansen (JR Kyushu line).
	令和5年 2023	「EX旅先予約」「EX旅バック」サービスを開始予定 "EX Hotels and Activities", "EX Shinkansen Travel Packages" will be launched. 「EXサービス」で新幹線の指定席を最大一年前から発売予定 "EX Service" will be updated to allow reservations a year before the boarding date.



## 工事の概要 Summary of the Renovation Work

昭和39(1964)年に開業した東海道新幹線の経年劣化に対し、より長期にわたってその機能を維持するための改修工事

大規模改修に備え平成14(2002)年から引当金※1を積立て、平成25(2013)年度から工事に着手

注 1.全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画を策定し、国土交通大臣の承認を受け、平成14(2002)年から引当金を積立て

With its inauguration in 1964, the Tokaido Shinkansen is aging and requires renovation work to maintain its function well into the future.

JR Central reserved the allowance※1 since 2002, and started the large-scale renovation work in FY2013.

Note: 1. Formulated the allowance reserve plan for the large-scale renovation of the Shinkansen infrastructure based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act and had reserved the allowance since 2002 with the approval by the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

## 大規模改修引当金の枠組み Framework of the Large-scale Renovation Allowance



## 大規模改修工事・設備投資額実績 Capital Investment of the Large-scale Renovation

	平成25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度(予定) FY2023(Planned)
設備投資額 Related Capital Investment	9.5	30.2	35.5	34.0	36.3	36.1	37.0	31.8	31.1	27.3	27.0
うち営業費計上分 Of which amount posted to Operating Expenses	6.9	19.5	24.1	23.3	24.6	24.9	25.9	21.6	20.9	17.6	18.5

## 工事の実施方法 Content of Renovation Work

### 対象構造物 Target Facilities

「鋼橋」、「コンクリート橋」、「トンネル」の3種類  
Steel Bridges, Concrete Viaducts and Bridges, and Tunnels

### 工事の種類 Content of Work

#### 1 変状発生抑止対策 Measures to Inhibit Aging Damage

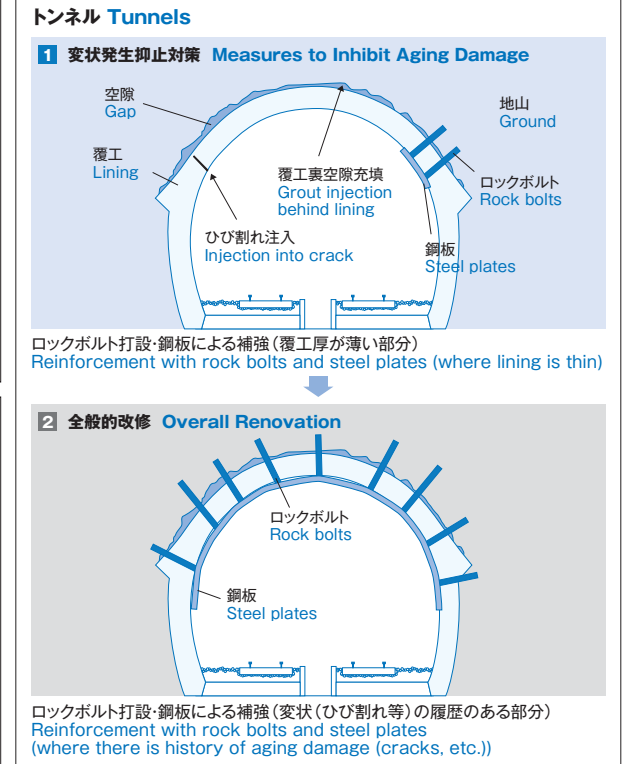
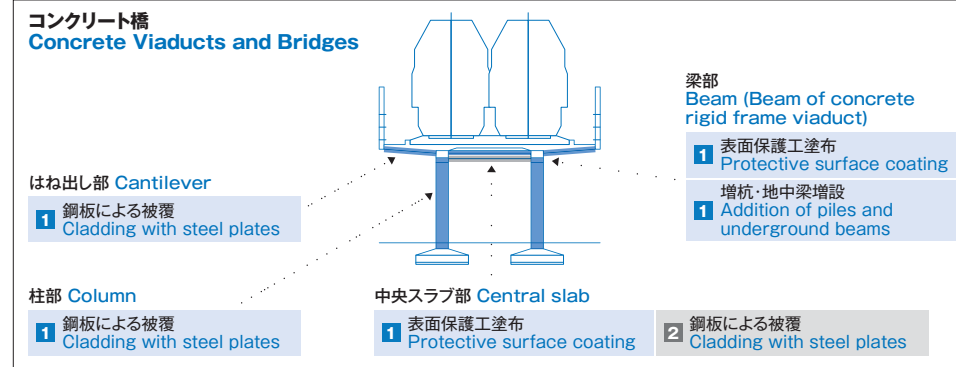
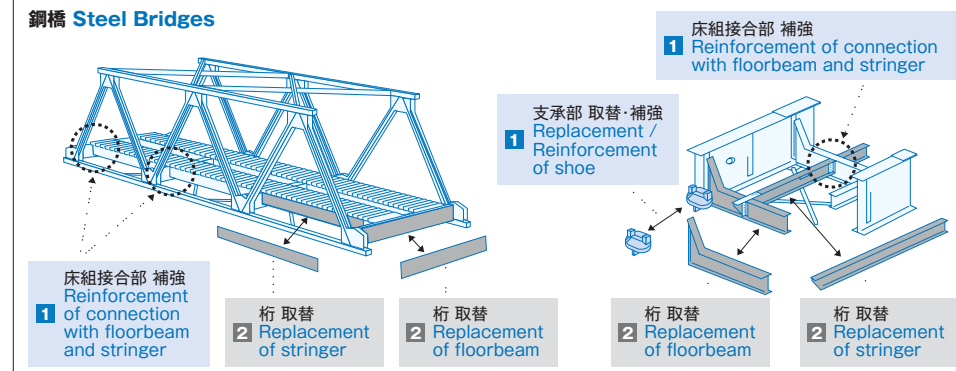
ひび割れ等の変状の発生自体を抑止  
Inhibit the very occurrence of aging damage, such as cracks, of civil engineering structures.  
構造物の健全性を維持し、延命化を実現  
Maintain the soundness of civil engineering structures and extend their life.

#### 2 全般的改修 Overall Renovation

部材そのものの取替え等を実施 ※2  
Conduct renovation such as replacement of materials, etc. ※2

注 2.具体的な施工時期は、「変状発生抑止対策」を施工後構造物の状態を観察し、個別に判断  
Note: 2. The specific time of commencement will be separately determined taking into consideration the state of the structures after the implementation of the Measures to Inhibit Aging Damage.

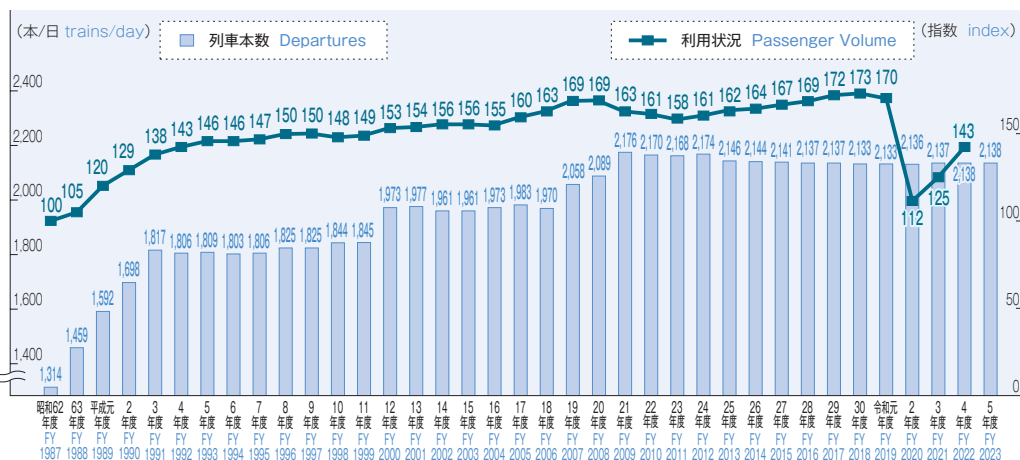
## 大規模改修工事の主な内容 Concrete Example of Renovation Work



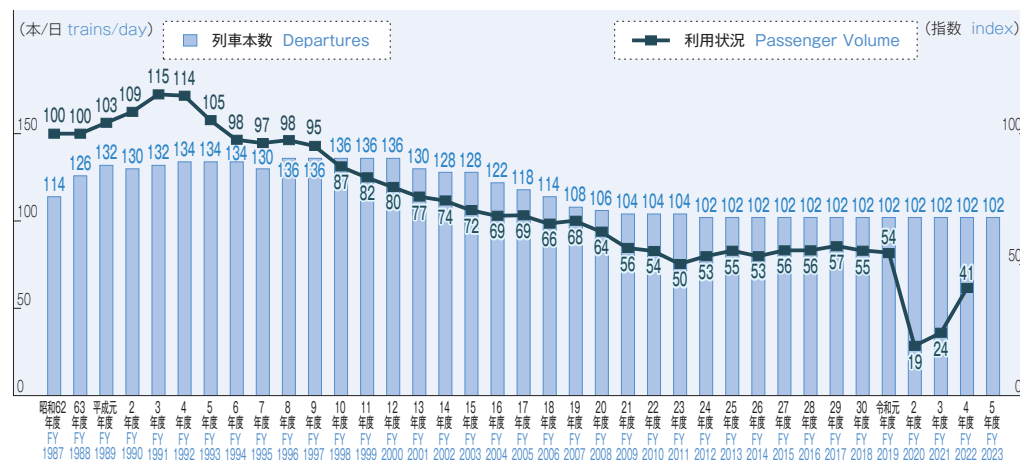
# 在来線 Conventional Lines

## 在来線の列車本数及び利用状況(1日当たり) Daily Departures and Passenger Volume for Conventional Lines

### 普通列車 Local Trains



### 特急列車等 Express Trains



注 1.列車本数は各年度初の設定本数(臨時列車を除く)。利用状況は断面輸送量について昭和62(1987)年度を100とした場合の指数(普通列車の利用状況については、平成24(2012)年度以降は、自動改札集計による乗員人員合計を補正した指数)

2.令和元(2019)年度~3(2022)年度の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

Note: 1.Departures shown are as of the beginning of each fiscal year (excluding extra trains). Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points.

FY1987=100 (Passenger Volume of Local Train from FY2012 are based on the passenger ridership counted by automatic ticket gates and are revised indices)

2.Passenger volumes for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

## 踏切事故防止対策 Measures to Prevent Railroad Crossing Accidents

踏切遮断機の設置や踏切障害物検知装置の整備等を推進するとともに、各自治体とも協議を進め、立体交差化等により踏切自体を廃止する抜本的対策を実施しています。

We have been implementing drastic measures to abolish railroad crossings through grade separation, etc., consulting with local governments, as well as promoting installation of barriers and crossing obstructing detectors, etc.

### 踏切設備の改良 Improvement of Railroad Crossing Facilities

踏切は、付帯する設備により、遮断機及び警報機のある第1種踏切、警報機のある第3種踏切、遮断機・警報機のない第4種踏切の3種類に分類されます。第3種踏切と第4種踏切は、道路交通量、鉄道交通量、踏切の周辺環境等を勘案しながら計画的に第1種踏切への改良等を進めています。

Railroad crossings are classified into three types according to ancillary facilities: Type 1 with barriers and alarms, Type 3 with alarms and Type 4 without barriers and alarms. Type 3 and Type 4 are being upgraded to Type 1 based on plans in consideration of the road traffic volume, railway traffic volume and surrounding environment of railroad crossings.

### 踏切障害物検知装置等の設置 Installation of Crossing Obstructing Detector, etc.

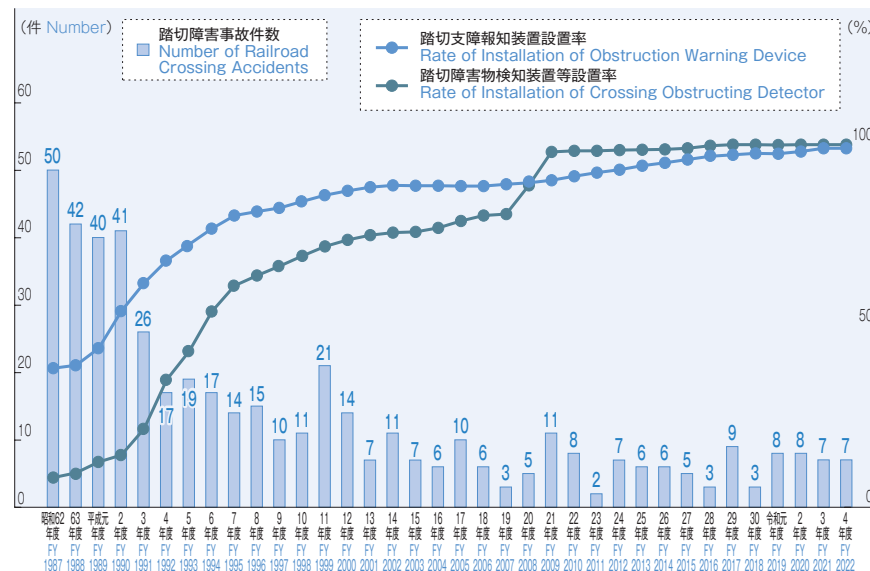
万一自動車や踏切を支援した場合に備え、赤外線またはレーザー光線で自動車を検知する踏切障害物検知装置や、遮断桿が降下していないことを検知する機能を設けています。令和4(2022)年度からは、歩行者、自転車、車いす等への検知性能を向上させたレーザーセンサ式の高機能型障害物検知装置を、列車本数が多く、歩行者や自転車等の通行量が多い踏切に順次導入しています。また、踏切内に異常があることを運転士に知らせたい場合、ボタンを押すことで関係する信号機を停止信号にする非常ボタン(踏切支障報知装置)も設置しています。

In case an automobile interferes with a railroad crossing, railroad crossings are equipped with crossing obstructing detectors, which detect automobiles by infrared rays or laser rays, and a function that detects barrier rods not descending. From FY2022, laser sensor-based high-performance crossing obstructing detectors with improved detection performance for pedestrians, bicycles, wheelchairs, etc. are sequentially installed at railroad crossings where the number of trains is large and pedestrian and bicycle traffic is heavy.

In addition, emergency buttons (obstruction warning devices), which turn a related traffic light into a stop signal by pressing when it is necessary to inform a driver that there is an abnormality in a railroad crossing, are installed.



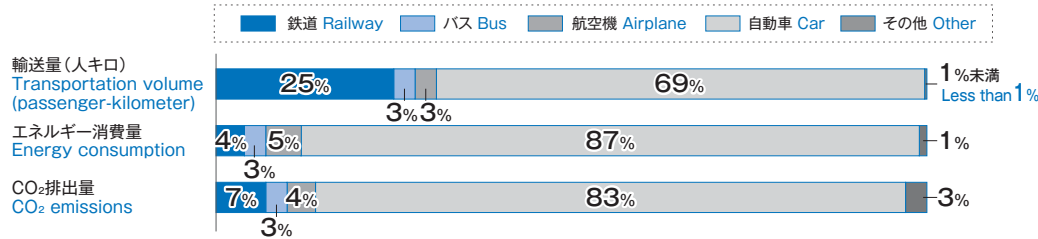
## 踏切障害事故件数等 Number of Railroad Crossing Accidents, etc.



注 踏切事故防止対策の推進により、踏切障害事故の件数は会社発足時と比較して大幅に減少

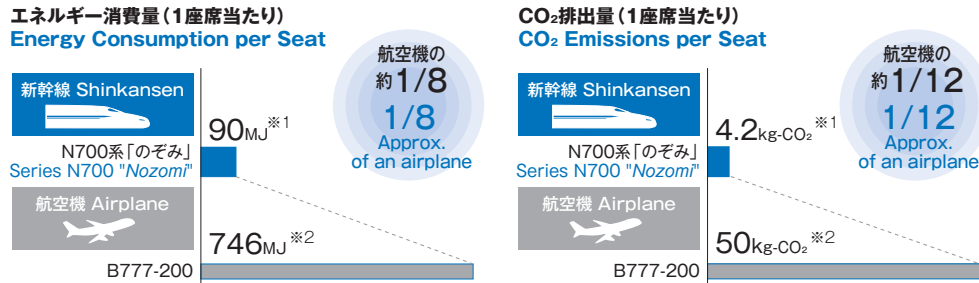
Note: The number of railroad crossing accidents has decreased significantly compared to when the company was established, due to the promotion of prevention measures.

**旅客輸送における輸送量・エネルギー消費量・CO<sub>2</sub>排出量分担率**  
**Distribution of Passenger Transportation Share, in terms of Transportation Volume, Energy Consumption, and CO<sub>2</sub> Emissions**



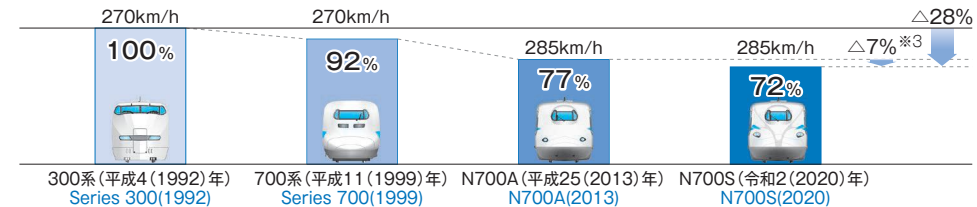
注 端数処理により、内訳の合計が100%にならない場合がある  
 出典 輸送量、エネルギー消費量・エネルギー 経済統計要覧(令和2(2020)年度)  
 CO<sub>2</sub>排出量:国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスのデータ(令和2(2020)年度)をもとに作成  
 Note: The totals for items in the breakdown may not be 100% due to rounding.  
 Source: For transportation volume/energy consumption, created based on data from Handbook of Energy & Economics Statistics (FY2020).  
 For CO<sub>2</sub> emissions, created based on data from the National Institute for Environmental Studies, Greenhouse Gas Inventory Office of Japan (FY2020).

**東海道新幹線と航空機の比較(東京~大阪)**  
**Comparison of the Tokaido Shinkansen and Airplanes (between Tokyo and Osaka)**



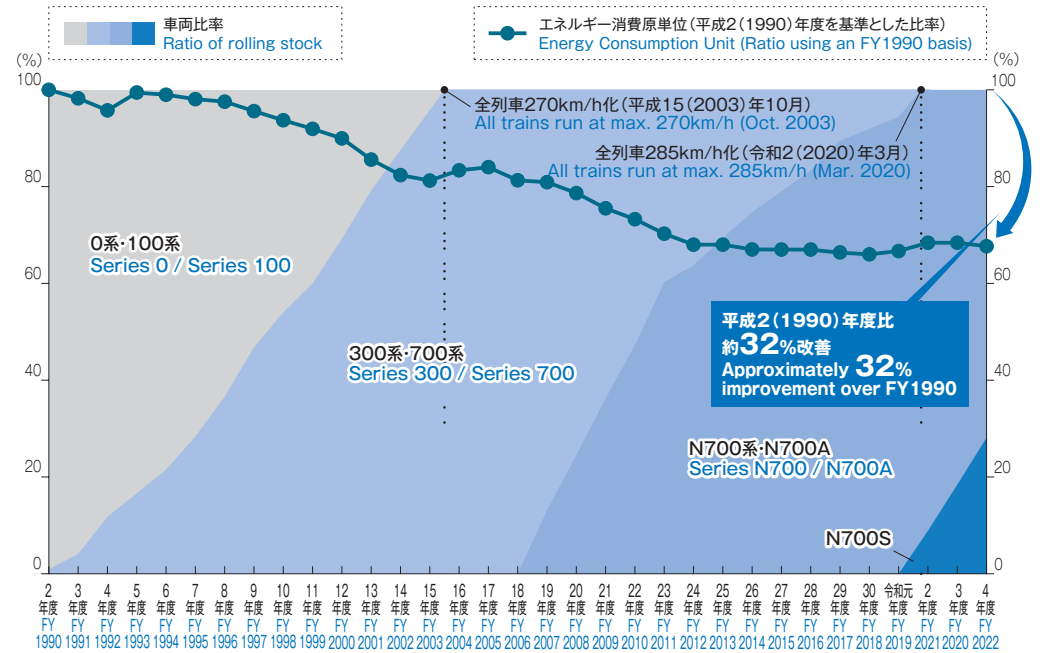
注 1.走行実績(当社分)に基づく算出 N700系「のぞみ」(東京~新大阪)  
 2.ANA「アニュアルレポート2011」を参考に当社算出 B777-200(羽田~伊丹・関西)  
 Note: 1.Calculation based on running performance of Series N700 Nozomi (Tokyo - Shin-Osaka) conducted by JR Central.  
 2.Calculated by JR Central using ANA's "Annual Report 2011" B777-200 (Haneda - Itami/Kansai Airport) for reference.

**東海道新幹線の車種別電力消費量の比較**  
**Comparison of Electric Power Consumption by Tokaido Shinkansen Rolling Stock Type**

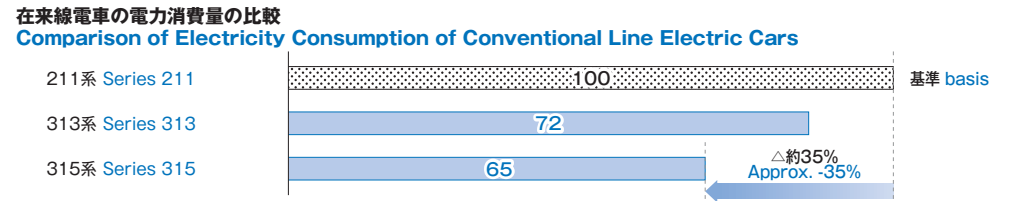


注 1.東京~新大阪下りを上記の最高速度で走行した場合のシミュレーション  
 2.( )内は投入した年  
 3.空調制御方式の最適化等の効果を含む  
 Note: 1.Simulated run from Tokyo to Shin-Osaka at the maximum speeds identified above.  
 2.Years in parenthesis indicate introduction year of each rolling stock.  
 3.Includes effects of optimization of air conditioning control method, etc.

**東海道新幹線の車両比率・エネルギー消費原単位**  
**Ratio of the Tokaido Shinkansen Rolling Stock and Energy Consumption Unit**

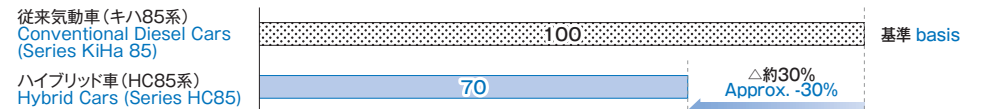


**在来線車両の電力・軽油消費量の比較**  
**Comparison of Electricity Consumption and Diesel Fuel Consumption of Conventional Line Cars**



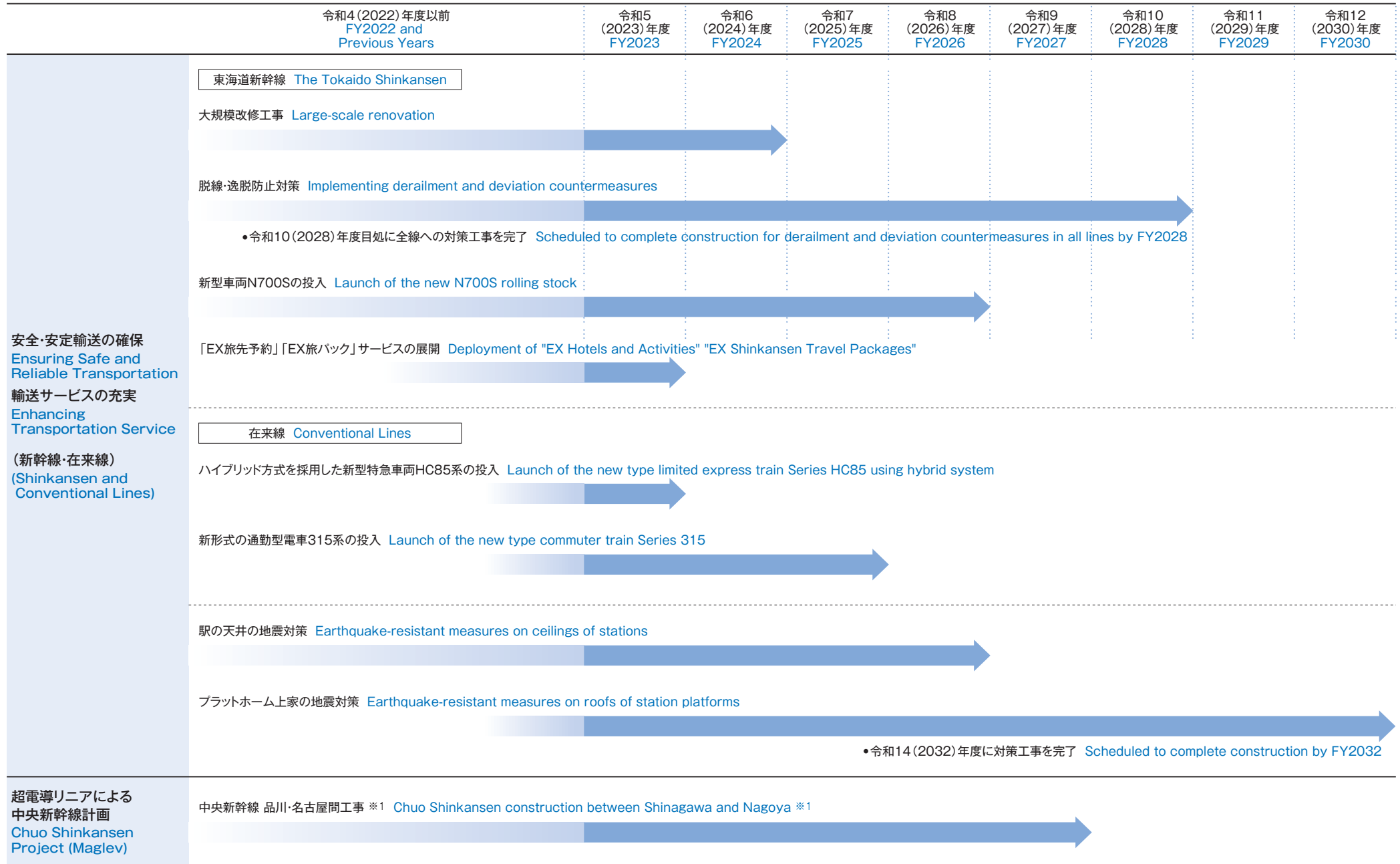
注 豊橋~大垣、名古屋~中津川を最高速度120km/hで走行(快速運用)した場合のシミュレーション  
 Note: Based on simulated test runs between Toyohashi and Ogaki, and Nagoya and Nakatsugawa at a maximum speed of 120km/h (rapid operation).

**従来気動車(キハ85系)・ハイブリッド車(HC85系)の軽油消費量の比較**  
**Comparison of Diesel Fuel Consumption of Conventional Diesel Cars (Series KiHa 85) and Hybrid Cars (Series HC85)**



注 名古屋~富山を最高速度120km/hで走行した場合のシミュレーション  
 Note: Based on simulated test runs between Nagoya and Toyama at a maximum speed of 120km/h.

## 主な施策の展望 Future Expectation of Key Measures



注 1.南アルプストンネル静岡工区において、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いており、令和9(2027)年の開業は難しい状況

Note: 1. Tunnel excavation cannot be started yet at the Shizuoka section of the construction site in the Southern Alps Tunnel, making it difficult to meet our 2027 target for Shinagawa-Nagoya opening.

当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、自己負担を前提に、超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線鉄道整備法に基づき進めています。

超電導リニア技術は、国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会より、「営業線に必要な技術開発は完了」と評価されています。超電導リニアは、時速500kmでの安定的な高速走行を可能にする極めて安全性の高いシステムです。

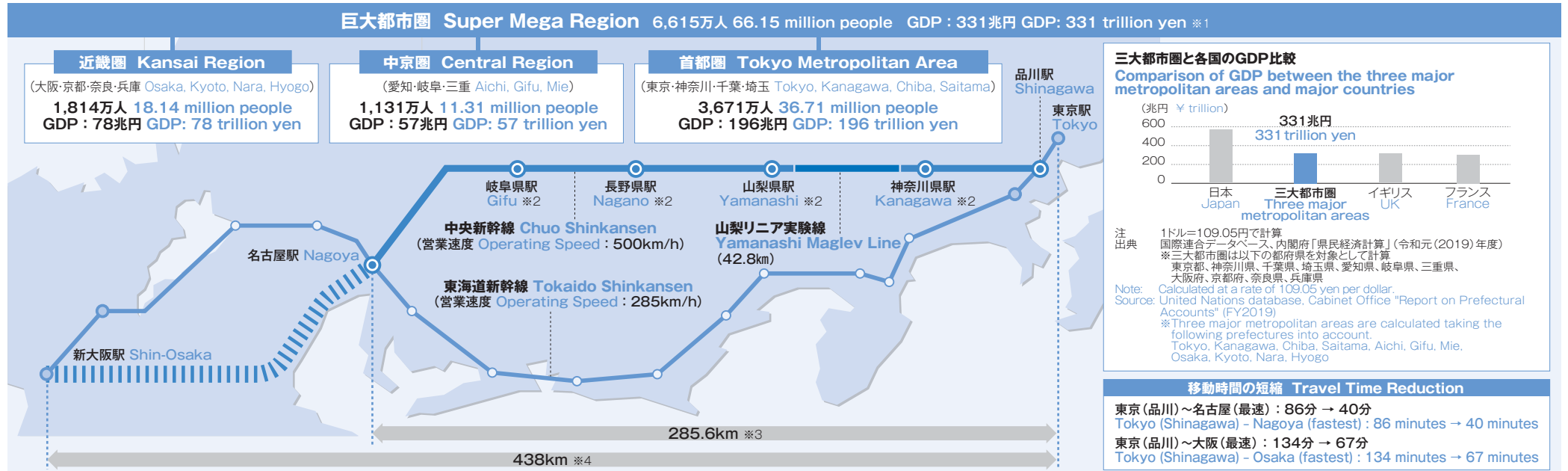
Under the condition that we bear all the construction cost, we are promoting the Chuo Shinkansen Project using the Superconducting Maglev System based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act to continually carry out our mission of operation of high-speed railway linking the Tokyo Metropolitan area, Central region, and Kansai region, and to ensure the future foundation of the company.

The Superconducting Magnetic Levitation Technological Practicality Evaluation Committee of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (hereinafter "MLIT") acknowledged that "the technologies required for a commercial line have been fully developed." Superconducting Maglev is a quite safe system that makes it possible to travel at a stable high speed of 500km/h.

## 計画の概要・もたらす価値 Summary and Value of the Project

### 1 超電導リニアによる圧倒的な時間短縮効果で三大都市圏が1つの巨大都市圏となり、経済・社会活動が活性化

The overwhelming time-reduction effect of the Chuo Shinkansen will merge the three major metropolitan areas into "Super Mega Region", energizing economic and social activity.



品川-名古屋間の総工事費については、「中央新幹線品川-名古屋間の総工事費に関するお知らせ」(令和3(2021)年4月)において、「中央新幹線品川-名古屋間工事実施計画(その2)」(平成30(2018)年3月)時の見込み額である5.52兆円から7.04兆円となる見通しを発表 It is announced in the "Notice Concerning Total Construction Costs for the Chuo Shinkansen Section between Shinagawa and Nagoya" (Apr. 2021) that the total construction costs between Shinagawa and Nagoya are expected to be 7.04 trillion yen, compared to 5.52 trillion yen, which is the estimated amount at the time of the "Construction Implementation Plan (Part2) of the Chuo Shinkansen Section between Shinagawa and Nagoya" (Mar. 2018).

注 1.人口は総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」(令和4(2022)年1月1日)より GDPは内閣府「県民経済計算」(令和元(2019)年度)より  
2.中間駅名は仮称  
3.「中央新幹線品川-名古屋間工事実施計画(その2)」(平成30(2018)年3月)より  
4.「中央新幹線(東京都-大阪市間)調査報告書」(平成21(2009)年12月)より

Note: 1.Source: [Population] Ministry of Internal Affairs and Communications "Population, Demographics and Number of Households Derived from Basic Resident Registration" (As of January 1, 2022) / [GDP] Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts" (FY2019)  
2.The name of each station located in Kanagawa, Yamanashi, Nagano, and Gifu on the Chuo Shinkansen line is tentative.  
3.Source: "Construction Implementation Plan (Part2) of the Chuo Shinkansen Section between Shinagawa and Nagoya" (Mar. 2018)  
4.Source: "Research Report on the Chuo Shinkansen Section between Tokyo and Osaka" (Dec. 2009)

### 2 超電導リニアによる中央新幹線の実現により、東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、将来のリスク発生に備える

We will duplicate our artery transportation system linking Tokyo, Nagoya, and Osaka with the Chuo Shinkansen, thereby preparing for future risk.

- 開業以来半世紀以上経過する東海道新幹線の経年劣化に備える
- 巨大地震等の大規模災害に対して抜本的な備えが必要
- We prepare for aging of the Tokaido Shinkansen which has operated more than half a century.
- We require drastic countermeasures against large-scale natural disasters including mega earthquakes.

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図

Distribution map of the estimated biggest seismic intensity of the Nankai Trough Mega Earthquake



## 超電導リニアによる中央新幹線計画(1) The Chuo Shinkansen Project Using the Superconducting Maglev (1)

## 超電導リニアによる中央新幹線計画(2) The Chuo Shinkansen Project Using the Superconducting Maglev (2)

### 3 東京～名古屋～大阪の直行輸送が相当程度中央新幹線に移ることで、東海道新幹線の活用可能性が広がる

Significant portion of "Nozomi" users will shift from the Tokaido Shinkansen to the Chuo Shinkansen, which enables more flexible use of the Tokaido Shinkansen.



### 運行本数のイメージ Image of the Number of Operations

現行 Present

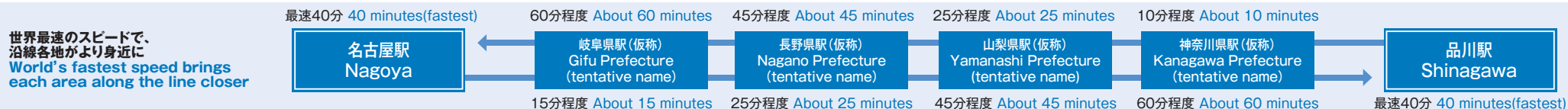
のぞみ Nozomi ひかり・こだま Hikari and/or Kodama

中央新幹線全線開業後  
After starting the operation of  
the Chuo Shinkansen's entire line

のぞみ Nozomi ひかり・こだま Hikari and/or Kodama

### 4 飛躍的な時間短縮に伴い都市圏間の流動が大いに活性化することによる需要の新規誘発、各中間駅の新規利用が期待される

The dramatic time reduction will greatly stimulate the flow between metropolitan areas, which is highly expected to generate new demand and new use of intermediate stations.



### 5 経済・社会への幅広い波及効果が見込まれる Broad ripple effects on the economy and society are highly expected.

三大都市圏が1つの巨大都市圏となることで、例えば、活動範囲の広域化により、ビジネスの進め方や余暇の過ごし方等のライフスタイルを大きく変化させ、様々な可能性を広げるなど、人口減少下にある日本の新しい成長を牽引していくコアとなっていくことが期待されている。

The three major metropolitan areas will become "Super Mega Region", which is expected to become the core driving new growth for Japan, which is experiencing a declining population, by broadening the scope of activities and thereby significantly changing lifestyles such as the way people do business and spend their leisure time, as well as expanding various possibilities.

国土交通省がとりまとめた「国土政策シミュレーションモデル」によれば、中央新幹線開業によるスーパー・メガリージョンの形成に伴う生産性の向上効果として、GDPが、名古屋までの開業で年間3.5兆円、その後の大阪までの開業で年間6.5兆円押し上げられると試算されている。

According to the "National Land Policy Simulation Model" compiled by MLIT, the productivity improvement effects of the formation of the "Super Mega Region" as a result of the opening of the Chuo Shinkansen are estimated to be 3.5 trillion yen per year for the opening of the line up to Nagoya, and 6.5 trillion yen per year for the opening of the line up to Osaka.

注 1.国土交通省国土政策局「平成29年度国土政策シミュレーションモデルの開発に関する調査報告書」(平成30(2018)年7月)

Note: 1.National Spatial Planning and Regional Policy Bureau of MLIT "FY2017 Survey Report on the Development of National Land Policy Simulation Model" (July 2018)

### 「『スーパー・メガリージョン構想検討会』最終とりまとめ」(令和元(2019)年5月)より

From the Final Report of the "Super Mega Region Concept Study Group" (May 2019)

- 人と人とのフェイス・トゥ・フェイスでの交流機会が増加し、交流時間が拡大することで、新たなイノベーションを生み出す契機となる。
- これまでの働き方や暮らし方を制約する要因であった「時間」と「場所」から人々を解放し、多様な選択肢をもたらすことで、ビジネススタイル・ライフスタイルに変化をもたらすことが期待される。
- 三大都市圏の一体化によってスーパー・メガリージョン全体が新たな価値と成長産業を生み出し、海外から人や投資を呼び込む上での魅力の向上に繋がる。
- リニア中央新幹線と新幹線・高速道路ネットワークが有機的に繋がることで、国土の骨格に関わる高速交通ネットワークの多重性・代替性を強化し、持続的なモノの流れを確保することが期待される。
- 三大都市圏の間に位置する中間駅周辺地域から新たな地方創生が始まることや、スーパー・メガリージョンの効果がリニア中央新幹線沿線以外にも広域的に拡大することが期待される。
- Opportunities for face-to-face interaction between people will increase and the time for interaction will expand, which will lead to opportunities for creating new innovation.
- It is expected to bring about changes in business styles and lifestyles by liberating people from "time" and "place", which have been factors that restrict working and living styles, and providing a variety of options.
- Due to the integration of the three major metropolitan areas, the entire Super Mega Region will create new value and growth industries, which will increase the attractiveness of the region in inviting people and investment from overseas.
- By organically connecting the Chuo Shinkansen, Shinkansen, and expressway networks, it is expected that the multiplicity and substitutability of the high-speed transportation network, which forms the framework of the national land policy, will be enhanced, and sustainable flow of people and goods will be secured.
- It is expected that new regional revitalization will begin in the areas around the intermediate stations located between the three major metropolitan areas, and that the effects of the Super Mega Region will spread widely beyond areas along the Chuo Shinkansen.

注 2.国土交通省設置「スーパー・メガリージョン構想検討会」最終とりまとめ(令和元(2019)年5月)を当社にて抜粋・要約

Note: 2.Extract and summary by JR Central of the final report of the "Super Mega Region Concept Study Group" established by MLIT (May 2019)

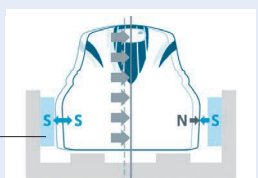
## 超電導リニアの安全性 The safety of Superconducting Maglev

### 地震時も脱線防止 Preventing derailment even in case of earthquakes

超電導リニアシステム<sup>※3</sup>では、車両はガイドウェイに設置された浮上・案内コイルの作用(強固な磁気ばね)で支えられ、かつ常にガイドウェイ中央に安定して保持されるようになっているため脱線することはありません。

Thanks to the Superconducting Maglev system<sup>※3</sup> where railcars are always kept at the center of the guide way by magnetic power generated by levitation and guidance coils, they won't derail.

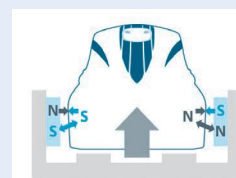
浮上・案内コイル  
Levitation and Guidance Coils



### 停電時も安全に停止 Safe stopping even in case of power outage

超電導リニアは、浮上のための電力を外部から供給する必要はありません。車両が一定以上の速度で走行していれば、浮上力が常に生じているため、停電時にも車両は急に地面に落下することなく安全に停止します。

Superconducting Maglev can float without power supply from outside. While the cars run faster than a certain speed, levitation force continues to be generated. Therefore, in case of power outage, they can safely stop without falling onto the track.

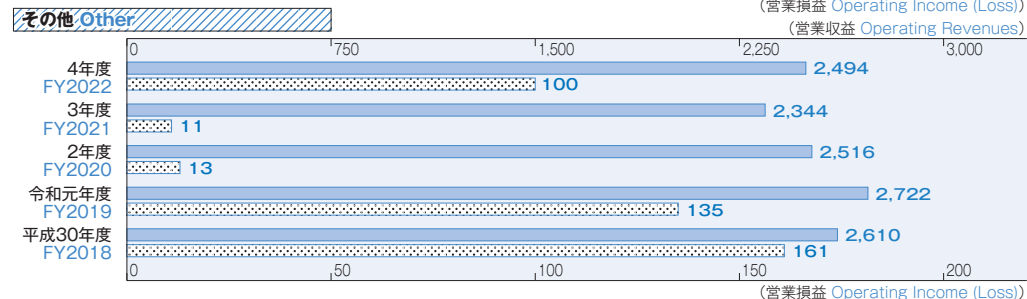
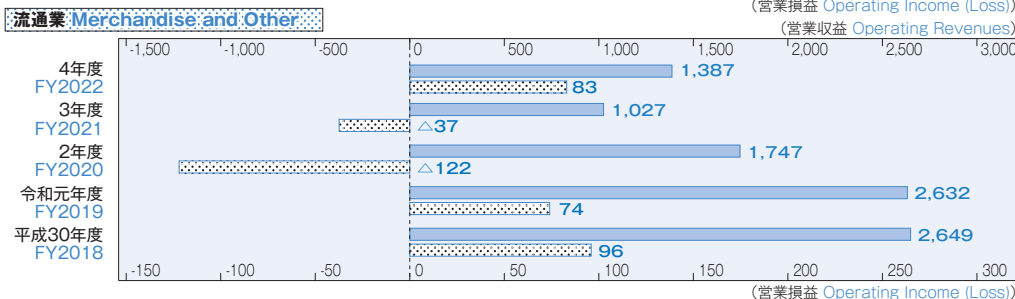
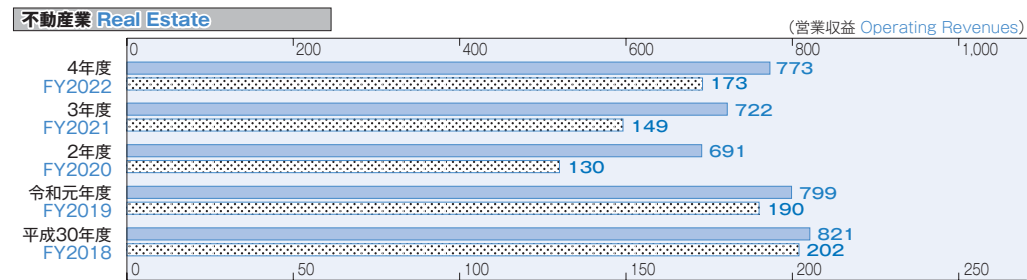
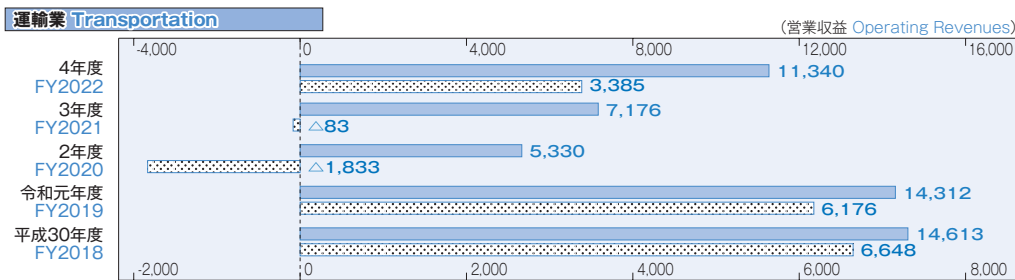


注 3.超電導リニアの原理については次のURL参照 URL <https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/about/> Note: 3.The principles of the Superconducting Maglev system can be found at the following URL. URL <https://scmaglev.jr-central-global.com/about/>

## セグメント別の営業収益・営業損益 Operating Revenues and Operating Income (Loss) of each Segment

(億円 100million)

■ 営業収益 Operating Revenues ■ 営業損益 Operating Income (Loss)



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.令和3(2021)年度以降は、収益認識会計基準適用後の数値。これにより、主に流通業の営業収益において、数値が低くなっている  
3.令和元(2019)年度~4(2022)年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

Note: 1.Operating revenues of each segment include the amount of sales to other reportable segments as well as the amount of sales to external customers.  
2.Numbers for FY2021 to FY2022 are those after applying the Revenue Recognition Accounting Standard. Thus, numbers have decreased mainly in operating revenues of the Merchandise and Other segment.  
3.Numbers for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

## 主な連結子会社一覧 JR Central's Main Consolidated Subsidiaries

(令和4(2022)年度末現在 As of the end of FY2022)

社名 Company	資本金(百万円) Capital (¥million)	出資比率 Shareholding (%)	設立日 Date Established	主な事業内容 Main Business
<b>運輸業 Transportation</b>				
ジェイアール東海バス(株) JR Tokai Bus Company	100	100.0	S63.3.1 March 1, 1988	バス事業 Bus transportation
<b>流通業 Merchandise and Other</b>				
(株)ジェイアール東海高島屋 JR Tokai Takashimaya Co., Ltd	10,000	59.2	H4.12.25 December 25, 1992	卸売・小売業(「JRセントラルタワーズ」内等での百貨店業等) Department store operations (JR Central Towers)
東海キヨスク(株) Tokai Kiosk Company	700	100.0	S62.6.5 June 5, 1987	卸売・小売業(駅構内の物品販売) Merchandise sales in stations
(株)ジェイアール東海バスセンター JR-CENTRAL PASSENGERS Co., Ltd.	100	100.0	S63.5.23 May 23, 1988	小売業及び飲食業(車内・駅構内の物品販売及び飲食店営業) Merchandise sales and Food service in stations and on trains
ジェイアール東海商事(株) JR Tokai Corporation	100	70.0	S63.3.1 March 1, 1988	卸売・小売業(燃料・建築資材・各種機械器具等の販売) Sales of fuel, construction materials, and various equipment
<b>不動産業 Real Estate</b>				
ジェイアールセントラルビル(株) JR CENTRAL BUILDING CO., LTD.	45,000	100.0	H6.6.9 June 9, 1994	駅ビル営業(「JRセントラルタワーズ」等の管理・運営等) Station building management (JR Central Towers)
ジェイアール東海不動産(株) JR Tokai Real Estate Co., Ltd.	16,500	100.0	H13.3.27 March 27, 2001	不動産事業(不動産賃貸・販売業等) Real estate leasing and Sales
新横浜ステーション開発(株) Shin-Yokohama Station Development Co., Ltd.	9,304	100.0	S62.6.15 June 15, 1987	駅ビル営業(「新横浜中央ビル」の管理・運営等) Station building management
東京ステーション開発(株) Tokyo Station Development Co., Ltd.	1,750	100.0	H17.1.5 January 5, 2005	駅ビル営業(「東京駅一番街」の管理・運営等) Station building management
名古屋ステーション開発(株) Nagoya Station Area Development Corporation	480	100.0	S63.3.8 March 8, 1988	駅ビル営業(名古屋駅商業施設「アステイ」「チャム」等の管理・運営等) Station building management
ジェイアール東海関西開発(株) JR Development and Management Corporation of Kansai	30	100.0	S63.6.8 June 8, 1988	駅ビル営業(「アステイ京都」の管理・運営等) Station building management
<b>その他 Other</b>				
(株)ジェイアール東海ホテルズ JR Tokai Hotels Co., Ltd.	100	100.0	H4.7.8 July 8, 1992	ホテル業(「名古屋マリオットアソシアホテル」他) Hotel operations
(株)ジェイアール東海ツアーズ JR Tokai Tours	100	70.0	H1.12.18 December 18, 1989	旅行業 Travel service
(株)ジェイアール東海エージェンシー JR TOKAI AGENCY CO., LTD.	61	90.0	S38.11.8 November 8, 1963	広告業 Advertising
日本車輛製造(株) NIPPON SHARYO, LTD.	11,810	51.2	M29.9.18 September 18, 1896	鉄道車両等製造業 Manufacturing of railway rolling stock
ジェイアール東海建設(株) JR TOKAI CONSTRUCTION Co., Ltd.	300	100.0	S63.9.26 September 26, 1988	建設業 Construction
日本機械保線(株) Nippon Kikai Hosen Co., Ltd.	100	92.1	S42.3.3 March 3, 1967	新幹線軌道の機械保守 Maintenance and inspection of Shinkansen Track
中央リネンサプライ(株) CHUOH LINEN SUPPLY Co. Ltd.	100	87.6	S39.2.1 February 1, 1964	リネンサプライ業(列車内等でのリネン用品の供給) On-board linen supply
東海交通機械(株) Tokai Rolling Stock & Machinery Co., Ltd.	80	88.4	S51.3.4 March 4, 1976	車両・機械設備の検査・修繕 Machinery maintenance and inspection of rolling stock

注 東海キヨスク(株)と(株)ジェイアール東海バスセンターは2023年10月に合併予定

Note: Tokai Kiosk Company and JR-CENTRAL PASSENGERS Co., Ltd. will merge in October 2023.

## セグメント別の状況と主な連結子会社 Segment Information and Consolidated Subsidiaries

## 単体決算 Financial Data (Non-consolidated)

	(10億円 ¥ billion)															
	昭和62年度 FY1987	平成2年度 FY1990	3年度 ※1 FY1991	4年度 FY1992	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023 (forecast) ※2
<b>収支状況 Operating Results</b>																
営業収益 Operating Revenues	874.6	1,101.3	1,130.7	1,110.5	1,245.0	1,277.2	1,306.6	1,357.9	1,380.7	1,427.4	1,464.8	1,436.9	541.7	726.0	1,143.3	1,294.0
鉄道事業収入 Railway Business	872.4	1,097.3	1,126.4	1,105.4	1,235.9	1,268.5	1,297.8	1,349.7	1,371.9	1,414.8	1,452.0	1,422.2	527.4	711.3	1,126.7	—
旅客運輸収入 Transportation Revenues	829.4	1,048.1	1,074.0	1,051.6	1,169.1	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9	1,222.0
関連事業収入 Affiliated Business	2.1	4.0	4.3	5.1	9.0	8.6	8.7	8.2	8.8	12.5	12.8	14.7	14.3	14.6	16.6	—
営業費 Operating Expenses	803.1	968.1	843.1	705.8	845.9	816.3	831.1	800.3	784.9	802.1	797.1	813.9	717.7	727.3	797.0	883.0
人件費 Personnel Expenses	117.8	152.1	163.9	173.3	172.7	174.3	177.4	179.4	179.2	179.6	179.7	175.1	160.7	159.7	170.0	175.0
物件費 Non-Personnel Expenses	199.7	289.1	313.7	308.1	416.1	348.6	365.1	358.3	354.9	382.0	381.7	401.3	342.7	341.5	382.6	464.0
動力費 Energy	33.4	38.1	39.4	40.1	35.2	41.2	45.0	40.5	35.7	39.1	43.1	43.3	37.7	41.0	63.2	73.0
修繕費 Maintenance	73.7	104.8	133.6	126.5	196.1	125.1	136.6	131.9	134.6	145.4	140.5	156.1	142.9	134.8	136.6	189.0
業務費 Others	92.5	146.2	140.7	141.4	184.7	182.2	183.4	185.7	184.5	197.3	198.0	201.9	162.0	165.7	182.7	202.0
新幹線使用料 Shinkansen Leasing Fee	416.8	420.0	207.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
租税公課 Taxes Other Than Income Taxes	14.4	24.6	24.6	37.5	33.3	32.9	32.7	35.3	39.6	41.8	42.2	41.8	32.8	35.2	40.2	42.0
減価償却費 Depreciation and Amortization	54.2	82.1	132.8	186.7	223.7	260.3	255.8	227.0	210.9	198.6	193.4	195.5	181.3	190.7	204.0	202.0
営業損益 Operating Income (Loss)	71.5	133.2	287.6	404.7	399.1	460.8	475.4	557.6	595.8	625.2	667.7	623.0	△175.9	△1.2	346.3	411.0
営業外損益 Non-Operating Income (Loss)	△10.7	△3.9	△170.5	△337.0	△96.7	△89.0	△77.6	△67.1	△54.5	△77.6	△83.0	△80.7	△80.7	△72.7	△67.4	△73.0
営業外収益 Non-Operating Revenues	12.4	17.1	21.1	16.3	7.6	8.4	10.3	7.6	7.5	8.3	10.4	10.5	11.5	13.8	16.2	12.0
営業外費用 Non-Operating Expenses	23.2	21.1	191.7	353.3	104.3	97.5	88.0	74.7	62.0	85.9	88.0	93.6	92.3	86.5	83.7	85.0
経常損益 Ordinary Income (Loss)	60.7	129.2	117.0	67.6	302.4	371.8	397.7	490.5	541.2	547.6	590.1	540.0	△256.6	△74.0	278.8	338.0
特別損益 Extraordinary Income (Loss)	0.0	△12.0	0.2	0.1	△0.5	△1.0	0.0	1.2	△0.1	1.9	0.0	△0.0	△21.1	△15.4	4.0	—
特別利益 Extraordinary Income	11.1	2.4	3.1	1.2	7.8	1.9	4.0	6.5	2.6	12.6	4.0	2.5	5.7	7.4	6.8	—
特別損失 Extraordinary Loss	11.0	14.4	2.8	1.0	8.3	2.9	3.9	5.2	2.7	10.7	3.9	2.6	26.8	22.9	2.8	—
税引前当期純損益 Income (Loss) before Income Taxes	60.8	117.2	117.3	67.8	301.8	370.7	397.8	491.7	541.1	549.5	590.1	539.9	△277.8	△89.4	282.9	338.0
法人税等 Income Taxes	44.2	63.9	60.9	34.4	123.4	130.2	125.6	155.7	151.7	172.9	179.7	164.1	0.1	0.1	34.7	—
法人税等調整額 Deferred Taxes	—	—	—	—	△9.4	0.1	11.9	7.3	7.5	△7.7	△3.5	△3.0	△75.7	△21.4	46.2	—
当期純損益 Net Income (Loss)	16.5	53.2	56.3	33.3	187.8	240.3	260.2	328.6	381.8	384.4	414.0	378.8	△202.3	△68.1	201.9	239.0

注 平成10(1998)年度から会計制度の変更により、事業税の計上箇所を営業費より法人税等に変更

Note: Due to a change in Japanese accounting standards, enterprise tax, which was recorded as an operating expense, is recorded as a part of income taxes from FY1998.

## 財務状況 Financial Position

	(10億円 ¥ billion)															
資産合計 Total Assets	703.7	1,067.9	6,208.4	6,205.3	5,042.9	4,986.0	5,013.4	5,059.4	6,814.3	8,726.4	9,092.1	9,401.2	9,406.2	9,246.6	9,287.2	—
負債合計 Total Liabilities	521.7	730.6	5,831.6	5,806.5	3,606.5	3,324.7	3,082.3	2,839.5	4,231.5	5,796.5	5,776.6	5,742.6	5,944.9	5,876.7	5,738.6	—
長期債務 Long-Term Debt and Long-Term Payables	313.6	374.3	5,456.2	5,422.3	2,614.9	2,351.7	2,136.3	1,915.6	3,369.0	4,856.2	4,851.1	4,846.0	4,932.6	4,941.6	4,949.8	—
純資産合計 Total Equity	182.0	337.2	376.7	398.8	1,436.3	1,661.3	1,931.0	2,219.9	2,582.8	2,929.8	3,315.4	3,658.6	3,461.2	3,369.8	3,548.5	—

注 平成18(2006)年度から会計制度の変更により、「資本」表記を「純資産」表記に変更

Note: Due to a change in Japanese accounting standards, "Shareholders' equity" changed to "Equity" from FY2006.

## 設備投資額 Capital Investment

	(10億円 ¥ billion)															
設備投資額 Capital Investment	50.1	174.3	197.8	211.1	301.6	229.0	257.2	259.1	330.8	384.5	448.8	499.6	533.5	521.4	481.7	586.0
安全関連投資額 Safety-related Investment	39.1	71.8	80.6	72.7	136.9	143.5	173.1	173.1	180.8	167.3	170.1	186.2	205.0	210.3	214.1	193.0
その他投資額 Other Investment	11.0	102.5	117.2	138.4	164.7	85.5	79.0	53.9	47.1	82.9	50.4	58.1	58.3	42.2	37.8	53.0
中央新幹線関連投資額 Chuo Shinkansen-related Investment	—	—	—	—	—	—	5.0	32.1	102.9	134.2	228.2	255.2	270.1	268.8	229.8	340.0
安全関連投資の比率 ※中央新幹線を除く 設備投資額に占める割合	78%	41%	41%	34%	45%	63%	69%	76%	79%	67%	77%	76%	78%	83%	85%	78%

※1 平成3(1991)年10月に東海道新幹線に係る鉄道施設を譲り受け、その譲渡価額5兆956億円を鉄道施設購入長期未払金として計上

※2 令和5(2023)年度の予想値は、令和5(2023)年3月期決算公表時点のもの

※1 Long-term accounts payable -railway facilities were incurred in the amount of ¥5,095.6 billion in October 1991 for the purchase of the facilities of the Tokaido Shinkansen.

※2 The numbers forecasted for FY2023 are as of the publication of the financial report for the year ended March 31, 2023.

注 1.記載が省略されている年度の数値は以下のURL参照

https://company.jr-central.co.jp/ir/factsheets/

2.令和元(2019)年度~4(2022)年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

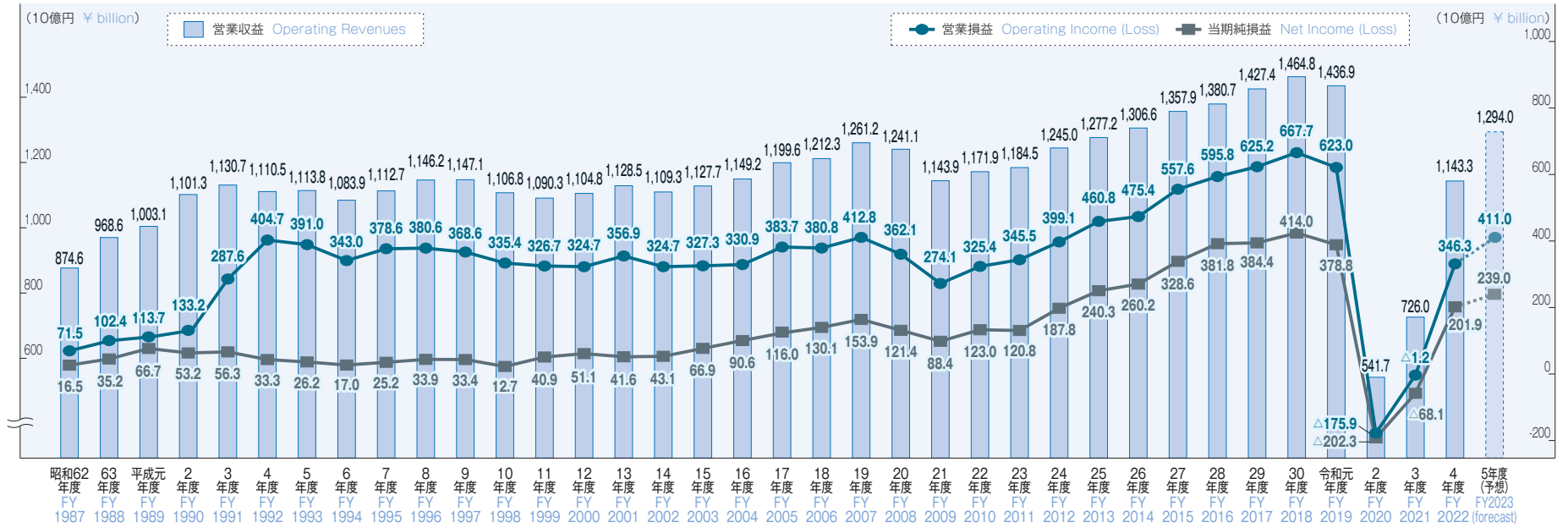
Note: 1.The data of each year omitted here can be found at the URL below.

https://global.jr-central.co.jp/en/company/ir/factsheets

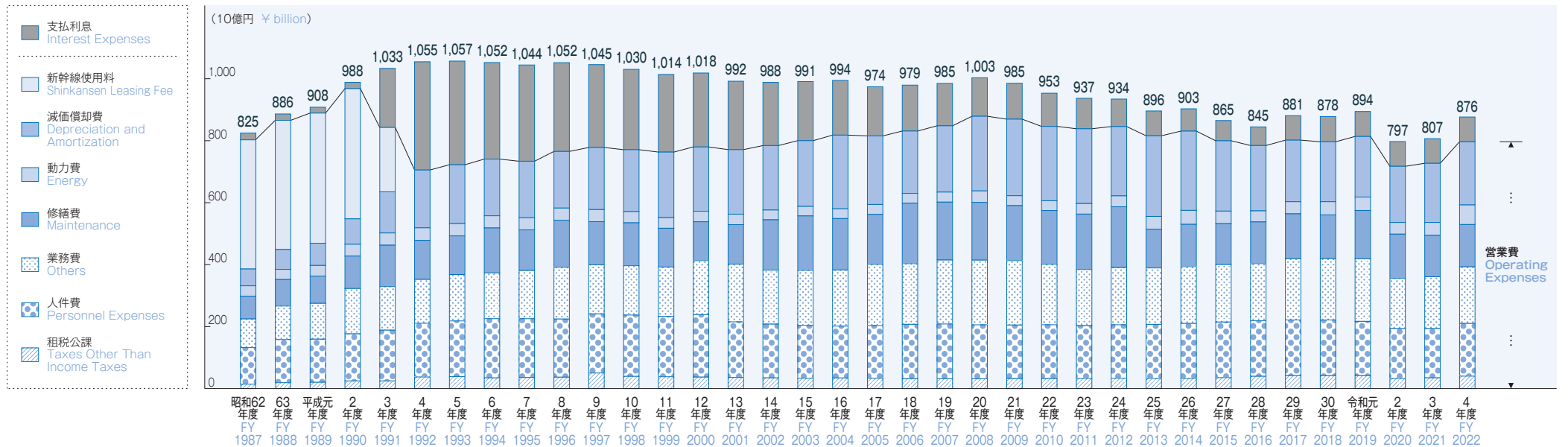
2.Some numbers for FY2019 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.



営業収益・営業損益・当期純損益(単体) Operating Revenues, Operating Income (Loss), and Net Income (Loss) (Non-consolidated)



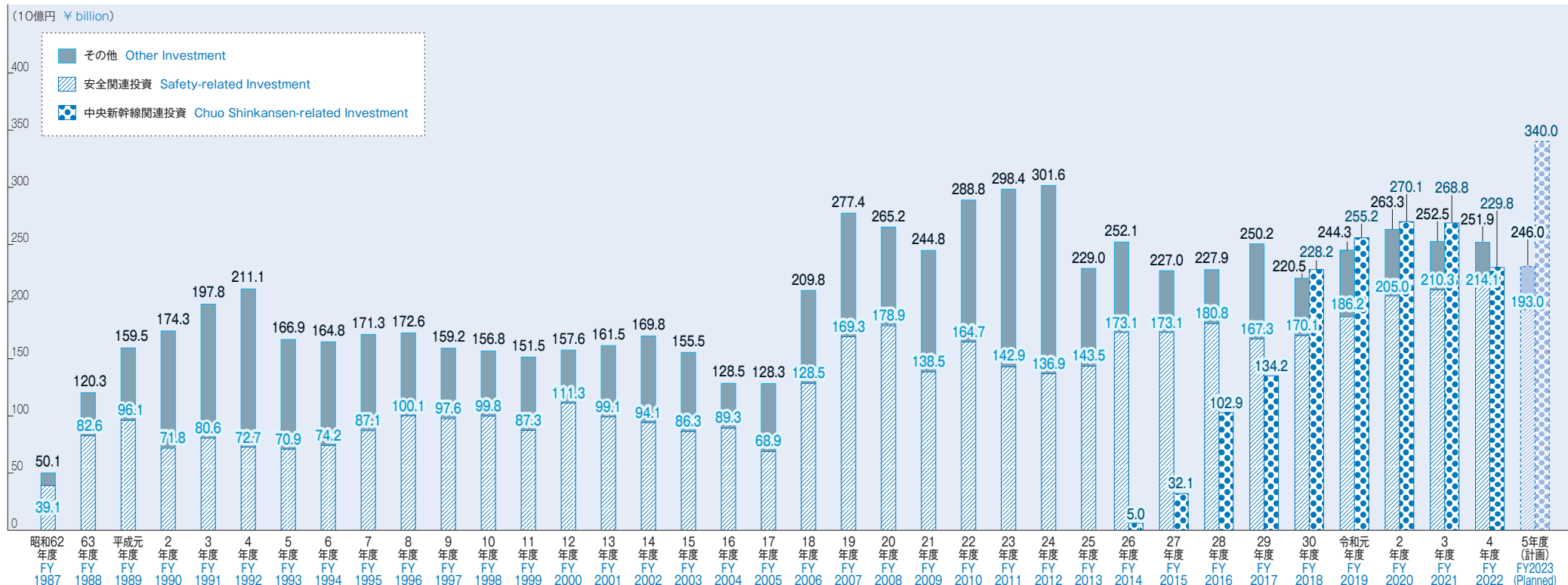
コスト構造(単体) Cost Structure (Non-consolidated)



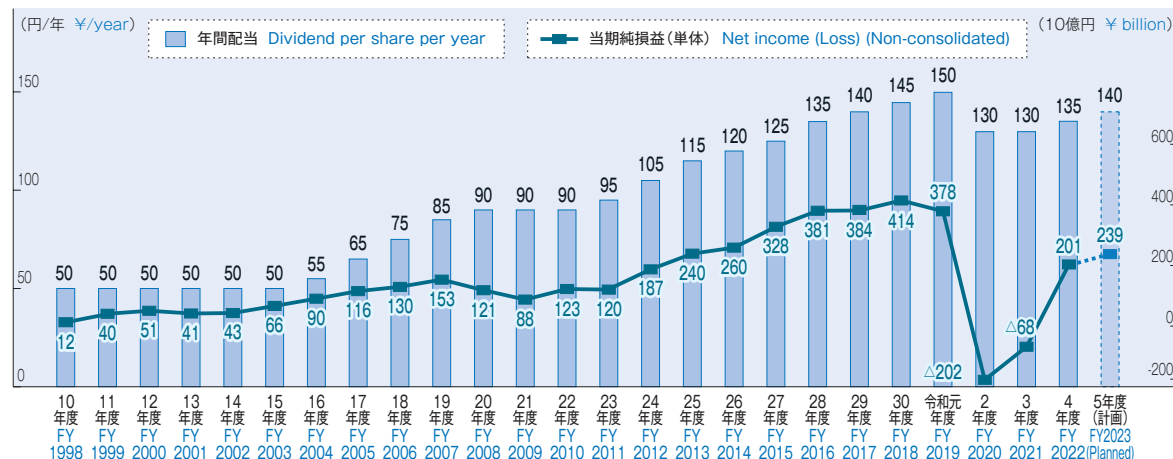
単体決算とコスト構造(単体) Financial Date and Cost Structure (Non-consolidated)

## 設備投資と配当(単体) Capital Investment and Dividend (Non-consolidated)

### 設備投資額(単体) Capital Investment (Non-consolidated)

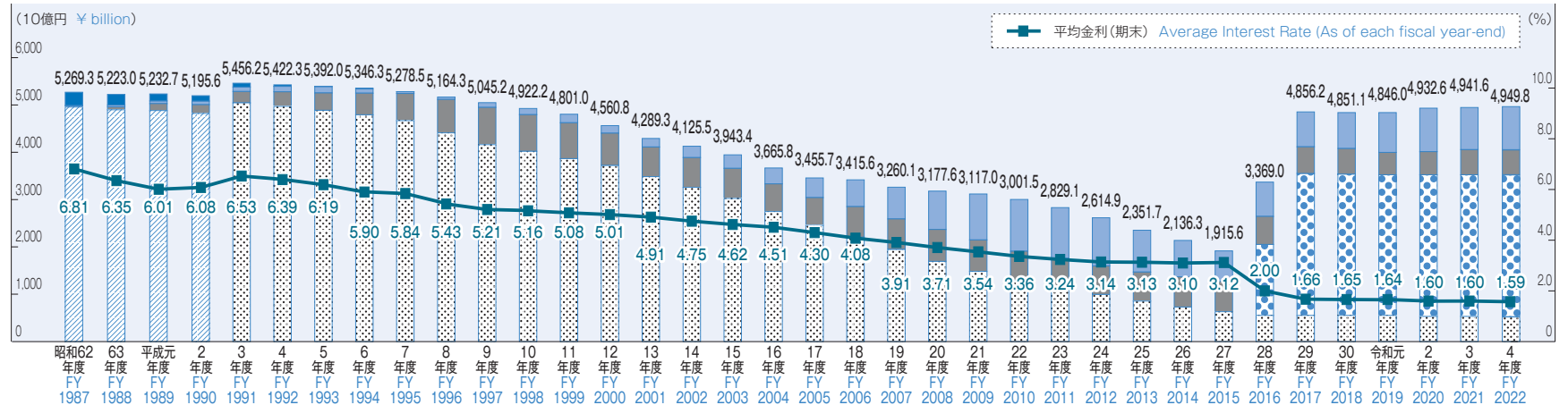


### 1株当たり配当額 Dividend Per Share



注 1.平成24(2012)年度の1株当たり配当額については、平成24(2012)年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定  
 2.平成23(2011)年度以前の1株当たり配当額については、平成24(2012)年度以降との比較を容易にするために100で除した値を表示  
 3.令和元(2019)年度~4(2022)年度の当期純損益は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている  
 Note: 1.As of the effective date, October 1, 2012, the Company split 1 share of common stock into 100 shares, and adopted a share unit system under which the number of shares constituting 1 unit is 100 shares. Therefore, the Company calculated dividends per share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous consolidated fiscal year and previous business year.  
 2.The numbers of dividends per share before FY2011 are dividend by 100 to make easy comparison among the numbers of dividends per share after FY2012.  
 3.Net income (loss) for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

長期債務総額(単体) Total Long-term Debt and Payables (Non-consolidated)



	昭和62年度 FY1987	63年度 FY1988	平成元年度 FY1989	2年度 FY1990	3年度 FY1991	4年度 FY1992	5年度 FY1993	6年度 FY1994	7年度 FY1995	8年度 FY1996	9年度 FY1997	10年度 FY1998	11年度 FY1999	12年度 FY2000	13年度 FY2001	14年度 FY2002	15年度 FY2003	16年度 FY2004	17年度 FY2005	18年度 FY2006	19年度 FY2007	20年度 FY2008	21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022		
承継債務 Inherited Liabilities	278.8	222.8	146.4	112.4	79.9	32.1	6.6	3.4	1.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
社債 Corporate Bonds	18.8	38.4	57.2	77.0	95.3	115.3	135.3	96.9	38.3	50.0	100.0	130.0	180.0	160.0	180.0	240.0	285.0	335.0	415.0	564.9	669.8	809.8	969.8	1,093.5	1,073.0	1,016.1	882.9	767.3	646.1	724.2	734.2	773.2	848.7	918.8	890.7	908.8		
長期借入金 Long-term Debt	16.0	64.1	147.4	184.9	239.6	307.5	367.0	457.4	573.2	706.7	786.6	774.7	757.9	681.8	625.9	628.9	635.4	584.7	584.5	646.6	644.3	674.6	665.4	620.9	612.3	604.1	612.8	639.2	637.9	590.9	572.8	533.9	458.7	481.1	524.4	521.0		
鉄道施設購入長期未払金 Long-term Accounts Payable-railway Facilities	-	-	-	-	5,041.2	4,967.2	4,882.9	4,788.3	4,665.7	4,407.5	4,158.5	4,017.5	3,863.0	3,718.9	3,493.4	3,256.6	3,023.0	2,746.1	2,456.2	2,204.0	1,945.8	1,693.0	1,481.6	1,287.0	1,143.7	994.7	855.8	729.6	631.5	553.8	549.0	543.8	538.4	532.6	526.5	519.9		
小計 Subtotal	313.6	325.3	351.0	374.3	5,456.2	5,422.3	5,392.0	5,346.3	5,278.5	5,164.3	5,045.2	4,922.2	4,801.0	4,560.8	4,289.3	4,125.5	3,943.4	3,665.8	3,455.7	3,415.6	3,260.1	3,177.6	3,117.0	3,001.5	2,829.1	2,614.9	2,351.7	2,136.3	1,915.6	1,869.0	1,856.2	1,851.1	1,846.0	1,932.6	1,941.6	1,949.8		
新幹線貸付制度下の実質的な債務 Latent Liabilities Born by the Shinkansen Leasing System	4,955.7	4,897.7	4,881.7	4,821.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
中央新幹線建設長期借入金 Long-term Debt for the Chuo Shinkansen Construction	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
長期債務合計 Total Long-term Debt and Payables	5,269.3	5,223.0	5,232.7	5,195.6	5,456.2	5,422.3	5,392.0	5,346.3	5,278.5	5,164.3	5,045.2	4,922.2	4,801.0	4,560.8	4,289.3	4,125.5	3,943.4	3,665.8	3,455.7	3,415.6	3,260.1	3,177.6	3,117.0	3,001.5	2,829.1	2,614.9	2,351.7	2,136.3	1,915.6	1,869.0	1,856.2	1,851.1	1,846.0	1,932.6	1,941.6	1,949.8		
資金調達額 Amount of Fund-Raising	34.8	67.7	102.1	58.1	75.8	92.7	85.5	98.7	126.3	178.0	147.5	40.0	105.0	-	73.0	99.5	82.0	123.6	170.0	321.8	209.1	247.4	288.3	235.9	174.7	184.0	189.6	259.6	195.6	1,640.2	1,595.2	94.5	116.6	177.3	145.5	102.4		
債務増減額 Change in Total Long-term Debt and Payables	△5.5	11.6	25.7	23.3	△21.3	△37.8	△31.3	△45.6	△67.7	△114.2	△119.0	△123.0	△121.1	△240.2	△271.4	△163.7	△182.0	△277.6	△210.0	△40.0	△155.5	△82.5	△60.6	△115.4	△172.4	△214.1	△263.2	△215.4	△220.6	1,453.4	1,487.1	△5.0	△5.0	86.6	9.0	8.1		
支払利息 Interest Expenses	21.9	20.5	19.0	20.5	190.6	349.3	334.6	311.6	310.7	286.5	267.5	259.3	250.5	238.7	220.7	204.0	190.7	176.6	158.6	148.2	136.7	124.3	115.8	107.1	98.3	88.7	80.0	72.1	65.3	60.1	79.1	81.2	80.5	79.8	79.7	79.8		

注 1. 昭和62(1987)~平成2(1990)年度の「債務増減額」の数値は「小計」の増減を示す  
 2. 平成3(1991)~5(1993)年度の「長期債務合計」の増減と「債務増減額」の不一致は、「鉄道施設購入長期未払金」の増加(平成3(1991)年度:51,032億円、平成4(1992)年度:39億円、平成5(1993)年度:9億円)による  
 Note: 1. For FY1987 through FY1990, the "Change in Total Long-term Debt and Payables" is based on the amount in the "Subtotal" category.  
 2. For FY1991 through FY1993, the "Change in Total Long-term Debt and Payables" is not equivalent to the difference from the previous term's "Total Long-term Debt and Payables" owing to increases in "Long-term Accounts Payable-railway Facilities" (¥5,103.2 billion in FY1991, ¥3.9 billion in FY1992, and ¥0.9 billion in FY1993).

新幹線債務の残高 Long-term Accounts Payable-railway Facilities

	支払期間 Payment Schedule	支払方法 Payment Method	利率 Interest Rate	平成3(1991)年 10月1日 October 1, 1991	令和4年(2022)年 3月31日 March 31, 2022
				10月1日 October 1, 1991	3月31日 March 31, 2022
1号 No.1	平成3(1991)年10月1日~平成29(2017)年3月31日 October 1, 1991 to March 31, 2017	元利均等 半年賦支払 Interest and principal paid in equal installments, semiannually	変動 Floating	3,447,268	-
2号 No.2	平成3(1991)年10月1日~平成29(2017)年3月31日 October 1, 1991 to March 31, 2017	元利均等 半年賦支払 Interest and principal paid in equal installments, semiannually	固定 Fixed	1,047,197	-
3号 No.3	平成3(1991)年10月1日~令和3(2021)年9月30日 October 1, 1991 to September 30, 2021	元利均等 半年賦支払 Interest and principal paid in equal installments, semiannually	固定 Fixed	601,195	516,211
合計 Total				5,095,661	516,211

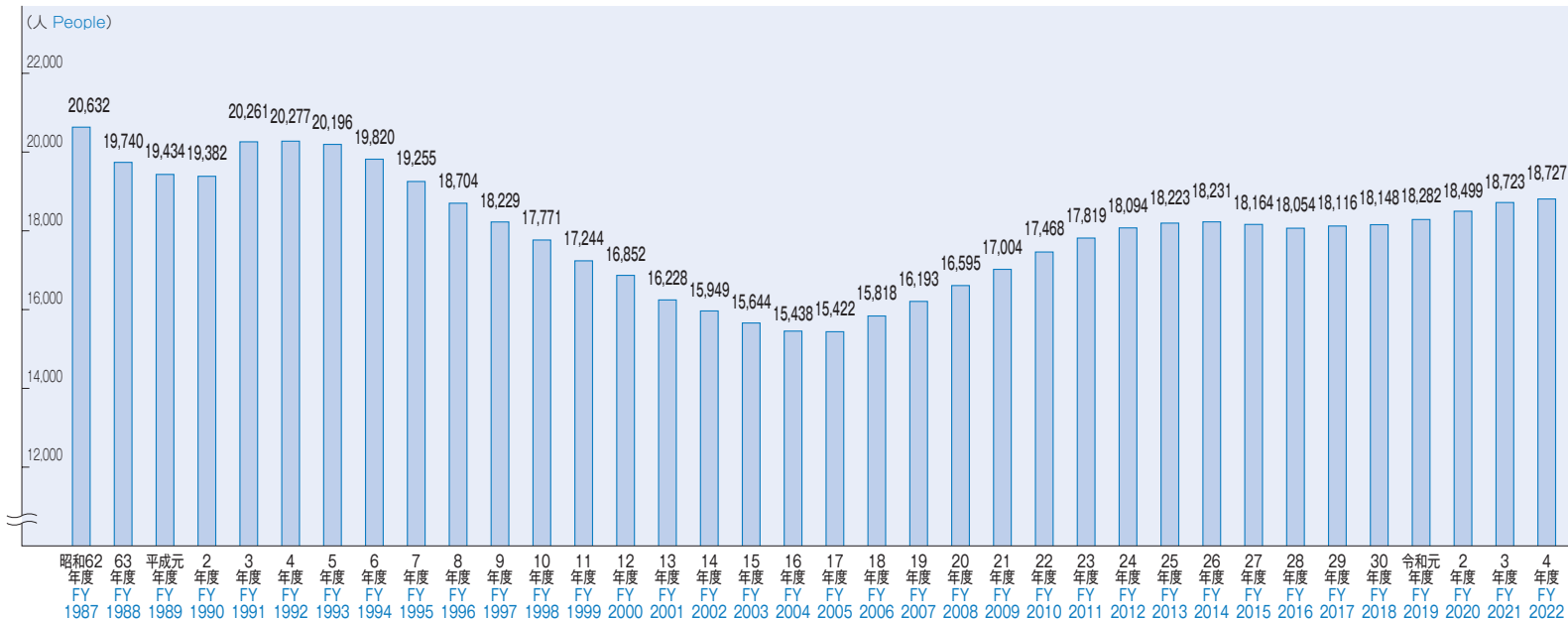
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの長期借入  
Long-Term Loan from the Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

	第1回 First	第2回 Second	第3回 Third	第4回 Fourth	第5回 Fifth
借入額 Amount	500.0	500.0	500.0	750.0	750.0
利率 Interest Rate	0.6%	0.8%	0.9%	0.9%	1.0%
借入実行日 Borrowing Date	平成28(2016)年11月29日 November 29, 2016	平成29(2017)年1月16日 January 16, 2017	平成29(2017)年3月10日 March 10, 2017	平成29(2017)年5月17日 May 17, 2017	平成29(2017)年7月12日 July 12, 2017
返済方法 Repayment Method	令和28(2046)年5月まで据置 Deferred up to May 2046	令和28(2046)年7月まで据置 Deferred up to July 2046	令和28(2046)年9月まで据置 Deferred up to September 2046	令和28(2046)年5月まで据置 Deferred up to May 2046	令和28(2046)年7月まで据置 Deferred up to July 2046
弁済期限 Maturity Date	令和37(2055)年11月29日 November 29, 2055	令和38(2056)年1月16日 January 16, 2056	令和38(2056)年3月10日 March 10, 2056	令和37(2055)年11月17日 November 17, 2055	令和38(2056)年1月12日 January 12, 2056
担保 Security	無担保 Unsecured				

長期債務(単体) Long-term Debt and Payables (Non-consolidated)

# 社員の状況(単体) Employees (Non-consolidated)

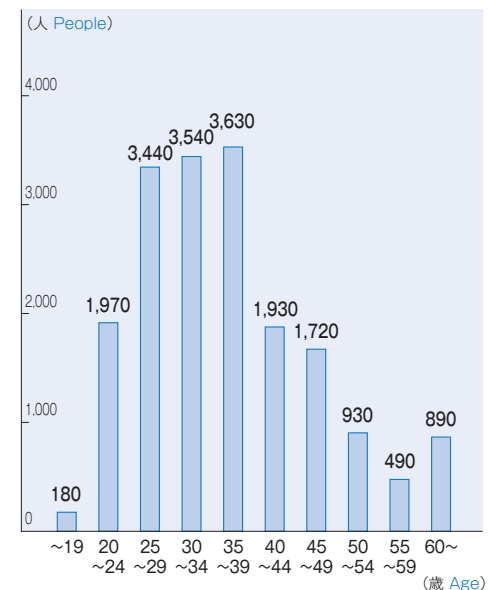
## 社員数 Number of Employees



注 1.年度末時点の社員数(出向者等を除く)  
2.昭和62(1987)年度初時点の社員数は21,410人

Note: 1.Number of employees as of each fiscal year-end (excluding the number of employees seconded or otherwise assigned to other companies).  
2.Number of employees at the beginning of FY1987 was 21,410.

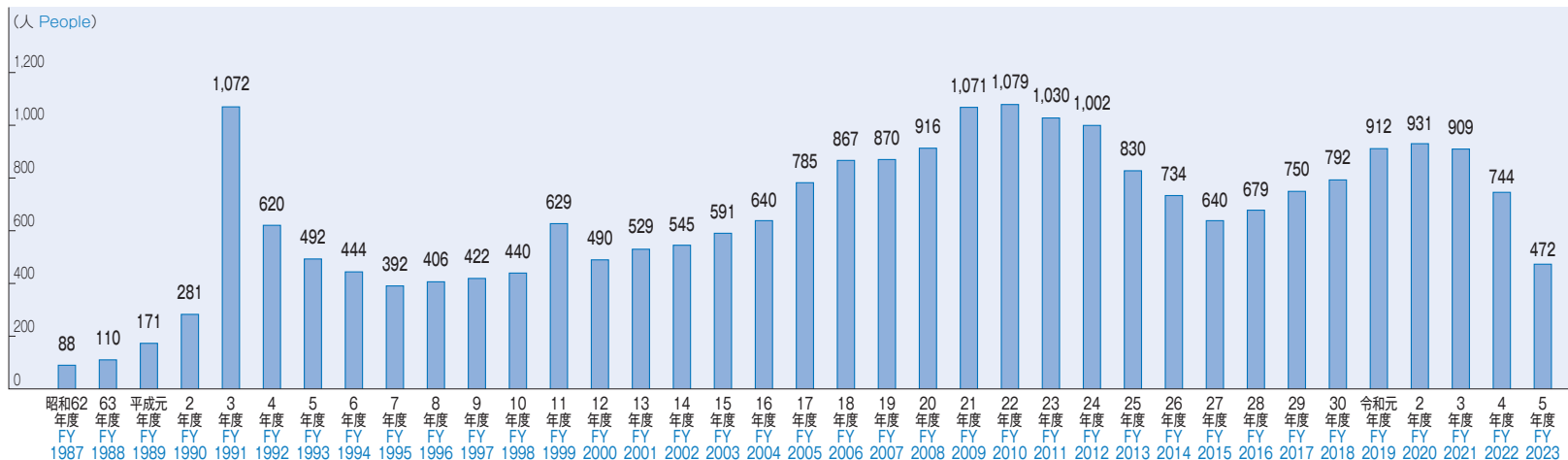
## 社員の年齢構成 Employee Age Distribution



注 1.令和4(2022)年度末時点の社員数(出向者除く)  
2.1の位を四捨五入

Note: 1.Figures at the end of FY2022 (excluding the number of employees seconded or otherwise assigned to other companies).  
2.Figures rounded to the nearest 10.

## 採用数 New Employees



注 1.令和5(2023)年度は年度初の数字  
2.平成3(1991)年度にそれまで停止していた新規採用(高校生)を再開  
3.令和6(2024)年度の新規採用計画数(医療職除く)約430名

Note: 1.The figure for FY2023 is the one at the beginning of the fiscal year  
2.Recruitment of high-school graduates began in FY1991 for the first time since the establishment of the Company  
3.The planned intake of new graduates in FY2024 is approx. 430 (excluding medical service personnel).

## 旅客運輸収入 Transportation Revenues

			21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022
旅客運賃・料金 Transportation Revenues	東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	16.2	16.5	16.6	16.6	17.1	16.9	16.8	17.3	17.6	18.1	18.4	12.0	11.7	12.9
		定期外 Others	957.3	983.0	994.4	1,053.0	1,096.7	1,126.5	1,175.2	1,194.5	1,235.5	1,273.6	1,242.9	405.2	578.0	973.2
		計 Total	973.6	999.5	1,011.0	1,069.6	1,113.8	1,143.4	1,192.0	1,211.9	1,253.2	1,291.8	1,261.3	417.3	589.8	986.1
	在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	33.9	34.1	34.0	34.0	34.3	34.0	33.9	34.8	35.1	35.2	35.4	28.7	29.5	30.1
		定期外 Others	65.2	64.5	62.9	65.3	66.6	65.7	68.7	69.1	69.9	69.5	68.8	30.0	37.8	53.6
		計 Total	99.2	98.7	97.0	99.4	100.9	99.7	102.6	103.9	105.1	104.8	104.2	58.8	67.3	83.8
	小計 Subtotal	定期 Commuter Passes	50.2	50.6	50.6	50.6	51.4	50.9	50.7	52.2	52.8	53.4	53.8	40.8	41.3	43.0
		定期外 Others	1,022.5	1,047.6	1,057.4	1,118.4	1,163.3	1,192.2	1,243.9	1,263.6	1,305.5	1,343.2	1,311.7	435.3	615.8	1,026.8
		計 Total	1,072.8	1,098.2	1,108.1	1,169.0	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9
小荷物運賃・料金 Parcel Fare			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計 Total			1,072.8	1,098.3	1,108.1	1,169.1	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9

注 端数処理により、内訳の積算と合計が一致しない場合がある Note: The figures do not always equal the totals due to rounding.

## 輸送人キロ Passenger-Kilometers

(100万人キロ million passenger-kilometers)

東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	1,355	1,375	1,389	1,391	1,444	1,390	1,431	1,450	1,479	1,519	1,542	1,004	979	1,087
	定期外 Others	41,330	42,366	42,915	45,540	47,429	48,744	50,734	51,459	53,277	54,758	52,467	17,196	24,198	41,331
	計 Total	42,685	43,741	44,303	46,930	48,873	50,134	52,166	52,909	54,756	56,277	54,009	18,199	25,176	42,418
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	5,425	5,476	5,490	5,463	5,588	5,481	5,568	5,614	5,656	5,676	5,739	4,759	4,792	4,892
	定期外 Others	3,564	3,525	3,462	3,575	3,641	3,587	3,734	3,745	3,800	3,783	3,679	1,651	2,048	2,873
	計 Total	8,989	9,001	8,952	9,038	9,229	9,069	9,302	9,359	9,456	9,459	9,418	6,411	6,840	7,765
合計 Total	定期 Commuter Passes	6,779	6,851	6,879	6,854	7,032	6,871	6,999	7,064	7,135	7,196	7,281	5,763	5,771	5,979
	定期外 Others	44,895	45,891	46,377	49,114	51,070	52,332	54,468	55,205	57,076	58,541	56,146	18,847	26,245	44,204
	計 Total	51,674	52,742	53,255	55,968	58,102	59,203	61,467	62,269	64,212	65,736	63,427	24,610	32,016	50,183

## 輸送人員 Passenger Ridership

(100万人 million passengers)

東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	14	14	14	14	15	14	15	15	15	15	16	11	10	11
	定期外 Others	124	127	129	135	140	143	148	150	155	159	152	53	73	120
	計 Total	138	141	143	149	155	157	163	165	170	174	168	64	84	131
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	252	254	254	253	260	257	262	265	269	271	274	232	231	236
	定期外 Others	132	132	130	133	135	134	138	140	142	143	139	74	89	115
	計 Total	384	386	384	387	395	391	401	405	410	414	413	306	320	351
合計 Total	定期 Commuter Passes	264	266	266	266	273	269	275	278	281	284	287	240	240	246
	定期外 Others	247	249	249	259	265	267	276	279	286	291	281	123	156	227
	計 Total	511	515	516	524	538	536	551	557	567	574	568	364	396	472

注 輸送人員の合計は新幹線、在来線の重複人員を除いて計上 Note: A passenger using both Shinkansen and conventional lines in a single journey is counted as one ride in the Total rows.

## 輸送効率 Transport Efficiency

(%)

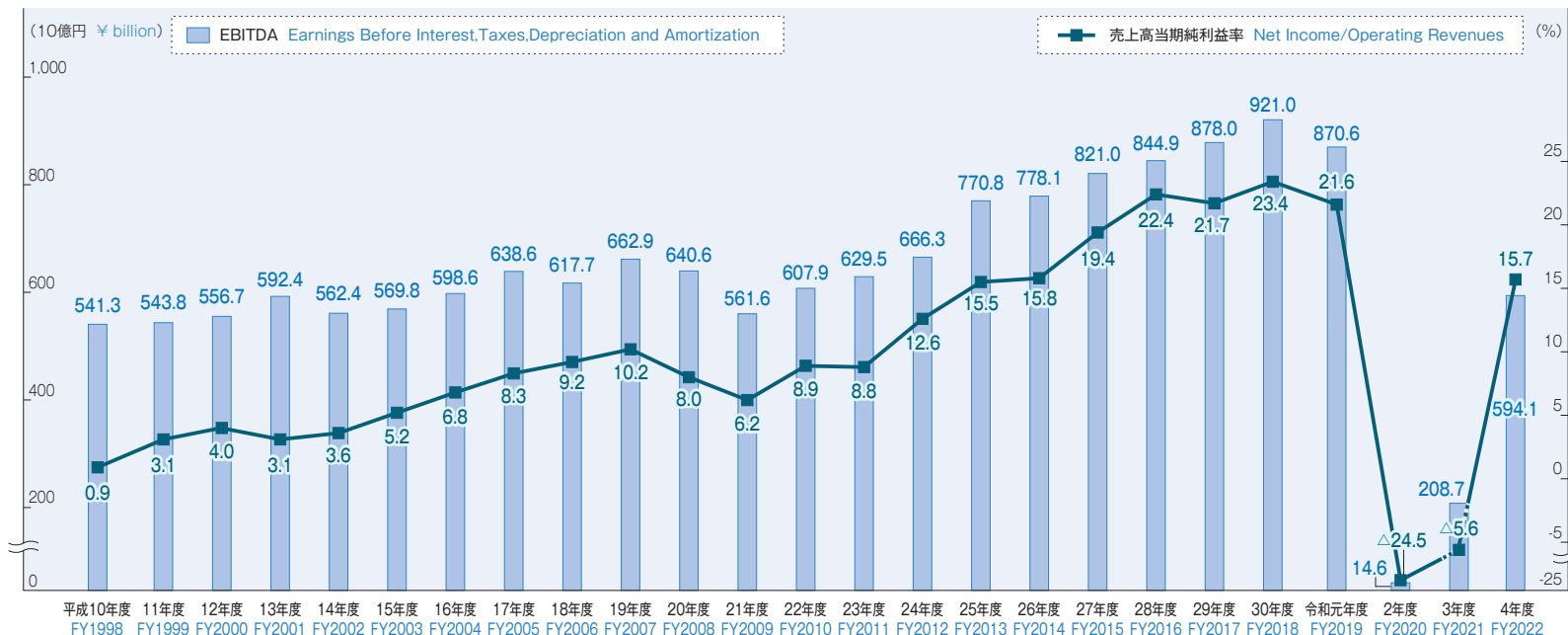
東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	55.6	58.0	59.1	62.2	63.5	63.6	64.3	63.9	65.5	66.4	62.7	23.7	33.4	52.9
在来線 Conventional Lines	32.8	32.7	32.3	32.7	32.9	32.4	32.8	32.4	32.7	32.5	32.2	22.1	23.7	26.2

注 輸送効率の算出方法は次の通り  
新幹線座席利用率=輸送人キロ/座席キロ(編成別列車キロ×座席数)×100  
在来線乗車効率=輸送人キロ/(客車走行キロ×平均定員)×100Note: Figures are calculated as below:  
For Shinkansen: Passenger-Kilometers / Available Seat Kilometers \*100  
For Conventional Lines: Passenger-Kilometers / (Rolling Stock Kilometers \* Average Passenger Capacity) \*100注 1.記載が省略されている年度の数値は以下のURL参照  
<https://company.jr-central.co.jp/ir/factsheets/>  
2.令和元(2019)年度~4(2022)年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けているNote: 1.The data of each year omitted here can be found at the URL below.  
<https://global.jr-central.co.jp/en/company/ir/factsheets>  
2.Some numbers for FY2019 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

## 輸送データ Transportation Data



**EBITDAと売上高当期純利益率**  
EBITDA and Net Income/Operating Revenues



**連結 Consolidated**

		平成10年度 FY1998	11年度 FY1999	12年度 FY2000	13年度 FY2001	14年度 FY2002	15年度 FY2003	16年度 FY2004	17年度 FY2005	18年度 FY2006	19年度 FY2007	20年度 FY2008	21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022
自己資本当期純利益率 (ROE) Return on Equity	%	2.3	7.1	8.7	6.5	7.2	9.9	11.9	13.4	15.6	18.7	13.1	8.7	11.6	10.5	14.1	15.7	14.0	15.6	15.7	13.8	13.4	10.9	△5.4	△1.4	6.0
売上高当期純利益率 Net Income/Operating Revenues	%	0.9	3.1	4.0	3.1	3.6	5.2	6.8	8.3	9.2	10.2	8.0	6.2	8.9	8.8	12.6	15.5	15.8	19.4	22.4	21.7	23.4	21.6	△24.5	△5.6	15.7
総資産回転率 Asset Turnover	回 Times	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1
財務レバレッジ Financial Leverage	倍 Times	12.7	10.4	9.4	8.6	8.0	7.1	6.2	5.5	6.5	5.6	5.2	4.8	4.4	3.9	3.5	3.0	2.6	2.3	2.6	2.9	2.7	2.5	2.6	2.7	2.5
総資産営業利益率 Operating Income/Total Assets	%	5.6	5.4	5.6	6.4	6.1	6.2	6.5	7.6	7.7	8.4	7.4	5.6	6.7	7.1	8.2	9.5	9.7	11.0	10.1	8.3	7.8	6.9	△1.9	0.0	3.9
自己資本比率 Equity Ratio	%	7.9	9.6	10.6	11.6	12.4	14.0	16.0	18.3	15.3	17.8	19.4	21.0	23.0	25.3	28.9	33.9	38.7	44.0	38.2	34.3	37.3	39.9	37.9	37.7	39.5
負債比率 Debt to Equity Ratio	%	1,164.9	936.2	843.4	760.6	702.1	613.0	522.7	443.8	552.1	461.0	412.8	371.7	332.1	291.4	242.7	192.5	156.1	125.9	160.7	190.6	166.7	149.6	162.4	163.9	151.8
インタレストカバレッジレシオ Interest Coverage Ratio	倍 Times	1.3	1.3	1.4	1.7	1.6	1.8	1.9	2.5	2.7	3.2	3.0	2.5	3.2	3.8	4.8	6.2	7.0	8.9	10.3	8.5	8.9	8.3	△2.3	0.1	4.8
EBITDA Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization	10億円 ¥Billion	541.3	543.8	556.7	592.4	562.4	569.8	598.6	638.6	617.7	662.9	640.6	561.6	607.9	629.5	666.3	770.8	778.1	821.0	844.9	878.0	921.0	870.6	14.6	208.7	594.1
1株当たり当期純損益 Earnings per Share	円 ¥	4,860	16,820	23,643	18,790	21,801	32,172	42,806	54,560	69,407	81,106	64,023	46,574	67,990	674	1,016	1,299	1,342	1,714	1,996	2,015	2,238	2,027	△1,025	△263	1,114
1株当たり純資産 Book-value per Share	円 ¥	211,339	260,872	279,733	295,144	310,030	342,126	379,871	434,917	400,896	464,467	513,233	555,999	613,134	6,715	7,689	8,911	10,265	11,770	13,681	15,602	17,703	19,514	18,510	18,110	19,101
1株当たり配当額 Dividend per Share	円 ¥	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,500	6,500	7,500	8,500	9,000	9,000	9,500	105	115	120	125	135	140	145	150	150	130	130	135
配当性向 Dividend Payout Ratio	%	102.9	29.7	21.1	26.6	22.9	15.5	12.8	11.9	10.8	10.5	14.1	19.3	13.2	14.1	10.3	8.9	8.9	7.3	6.8	6.9	6.5	7.4	-	-	12.1
純資産配当率 Dividend on Equity Ratio	%	2.4	2.1	1.8	1.7	1.7	1.5	1.5	1.6	1.8	2.0	1.8	1.7	1.5	1.5	1.5	1.4	1.3	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.7

**単体 Non-consolidated**

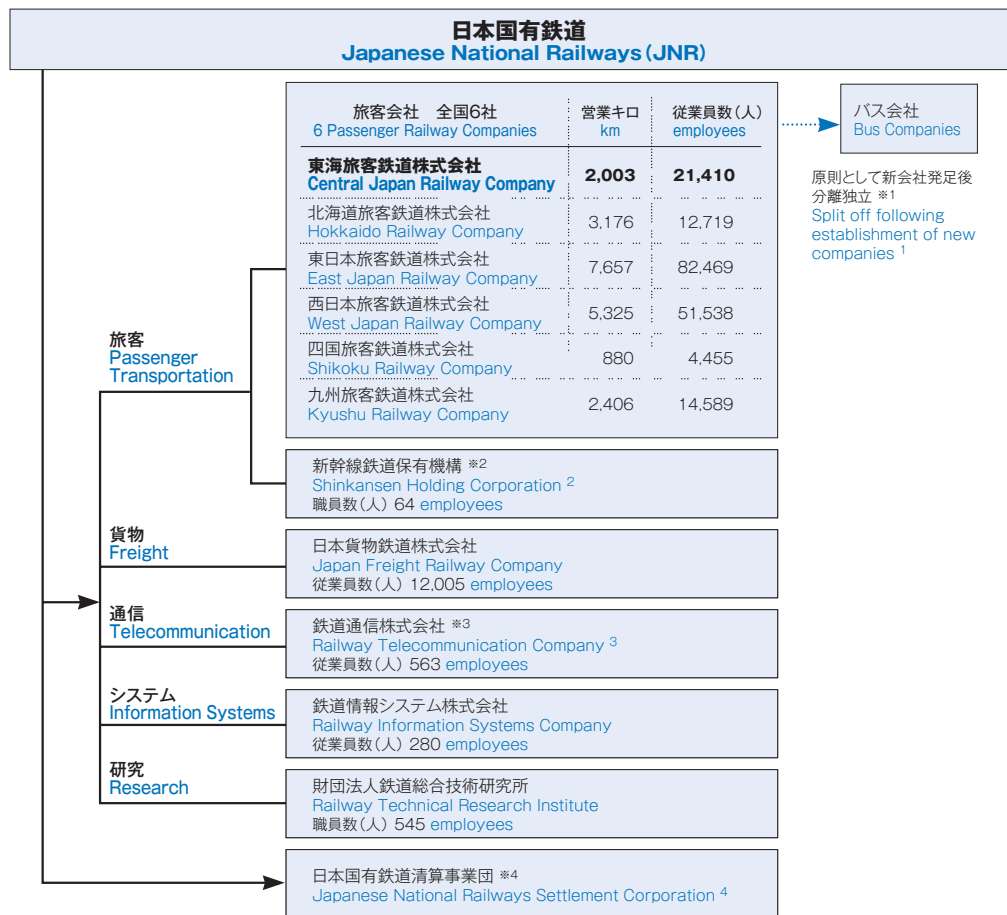
		平成24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022														
売上高営業利益率 Operating Income/Operating Revenues	%	30.3	30.0	29.4	31.6	29.3	29.0	28.8	32.0	31.4	32.7	29.2	24.0	27.8	29.2	32.1	36.1	36.4	41.1	43.2	43.8	45.6	43.4	△32.5	△0.2	30.3
売上高経常利益率 Ordinary Income/Operating Revenues	%	6.5	6.4	5.9	7.5	8.2	10.4	11.1	16.3	17.9	20.3	16.1	13.0	17.7	20.2	24.3	29.1	30.4	36.1	39.2	38.4	40.3	37.6	△47.4	△10.2	24.4
売上高当期純利益率 Net Income/Operating Revenues	%	1.1	3.8	4.6	3.7	3.9	5.9	7.9	9.7	10.7	12.2	9.8	7.7	10.5	10.2	15.1	18.8	19.9	24.2	27.7	26.9	28.3	26.4	△37.3	△9.4	17.7

注 1. EBITDAは 営業損益+減価償却費により算出  
 2. インタレストカバレッジレシオは(営業損益+受取利息・配当金)/支払利息で計算  
 3. 平成24(2012)年度の1株当たりの数値については、平成24(2012)年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定  
 4. 令和元(2019)年度~4(2022)年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

Note: 1. EBITDA represents operating income (loss) plus depreciation and amortization.  
 2. Interest coverage ratio is calculated as "the sum of operating income (loss) and interest and dividend income" divided by "interest expense".  
 3. As of the effective date, October 1, 2012, the Company split 1 share of common stock into 100 shares, and adopted a share unit system under which the number of shares constituting 1 unit is 100 shares. Therefore, the Company calculated Book-value per Share, EPS and Dividend per Share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous consolidated fiscal year and previous business year.  
 4. Some numbers for FY2019 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

# 国鉄改革 Restructuring of Japanese National Railways (JNR)

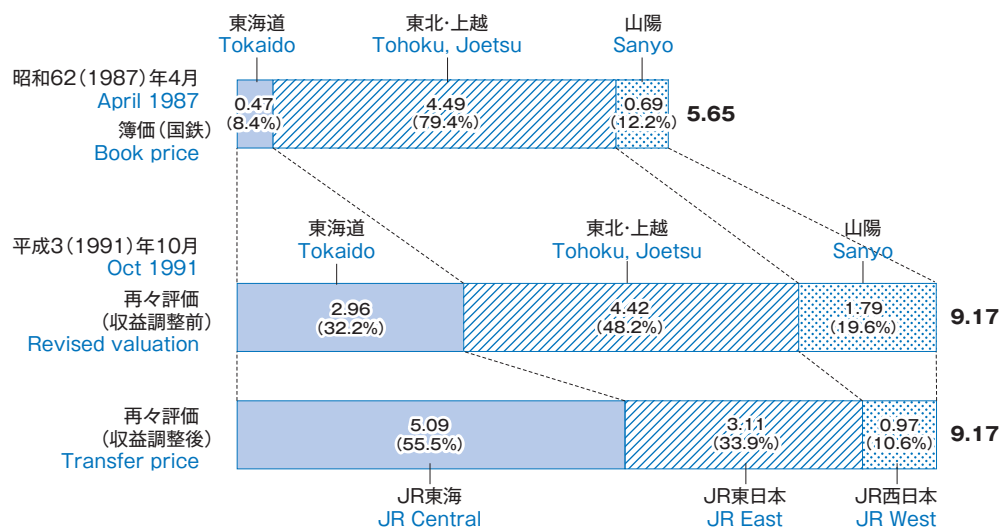
## 国鉄の分割・民営化の概要 Outline of the Breakup and Privatization of JNR (April 1, 1987)



注 1.本州旅客3社のバス事業は、昭和63(1988)年4月に分離され、当該旅客会社の100%出資会社となりました。  
2.新幹線鉄道保有機構は、平成3(1991)年10月に鉄道整備基金に承継されました。その後、運輸施設整備事業団を経て、平成15(2003)年10月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継されました。  
3.鉄道通信株式会社は、平成元(1989)年5月に(旧)日本テレコム株式会社と合併し、商号を日本テレコム株式会社に変更し、さらに平成18(2006)年10月にソフトバンクテレコム株式会社に変更しました。ソフトバンクテレコム株式会社は、平成27(2015)年4月にソフトバンクモバイル株式会社に吸収合併されました。  
4.日本国有鉄道清算事業団は、平成10(1998)年10月に解散し、日本鉄道建設公団に承継されました。日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団は平成15(2003)年10月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継されました。

Notes: 1.The bus operations of three JR companies on Honshu (JR Central, JR East, and JR West) were split off as wholly owned subsidiaries in April 1988.  
2.The Shinkansen Holding Corporation was succeeded by the Corporation for Advanced Transport and Technology (CATT), and the CATT was succeeded by The Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRJT) in October 2003.  
3.The Railway Telecommunication Company merged with former Japan Telecom in May 1989. The new company retained the name Japan Telecom Co., Ltd., and the company changed the name to Softbank Telecom Corp. in October 2006. Softbank Telecom Corp. was taken over by Softbank Mobile Corp. in April 2015.  
4.The Japanese National Railway Settlement Corporation was succeeded in October 1998 by the Japanese Railway Construction Public Corporation (JRCC). The JRJT was established in October 2003 as a result of the merger of the JRCC and the CATT.

## 新幹線資産・債務の配分 Valuation of Shinkansen Assets (兆円 ¥ trillion)



## 旅客会社6社の営業エリア Operating Areas of Six Passenger Railway Companies

