

I. 足元の輸送状況と 経営の考え方



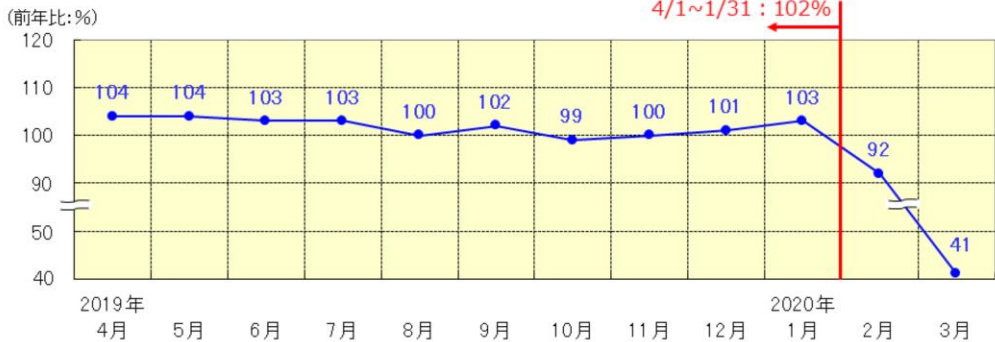
代表取締役社長
金子 慎

東海旅客鉄道株式会社
2020年4月28日

○社長の金子です。私からは、足元の輸送状況と経営の考え方についてご説明します。

新幹線のご利用状況（東京口）

2019年度（実績） 前年比**96%**（平日95%、土休日95%※）
※平日、土休日は一日平均の対比



- 2019年度は、1月まで堅調な水準を維持できたものの、2月以降は新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響を受け、前年比96%。
- 4月に入ってから、緊急事態宣言が出されたこともあり、企業の出張や旅行などの減少がより一層進んだことの影響を受け、さらにお客様のご利用が減少し、26日までの実績で前年比11%。

○まず、東海道新幹線の輸送状況について、東京口の断面輸送量を用いてご説明します。

○2019年度を振り返りますと、1月まではビジネス、観光ともにご利用が堅調に推移し、前年比102%でした。台風19号の影響で、10月12日にはほぼ全ての新幹線を計画運休したこともありましたが、4月から1月までの実績は、特にゴールデンウィークや年末年始などの繁忙期に多くのお客様にご利用をいただき、前年を上回る水準で推移しました。

○一方、2月は後半になるにつれ、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響が次第に大きくなり、前年比92%となりました。3月に入るとそうした動きがさらに強まり、お客様のご利用が低調に推移して、前年比41%となりました。

○その結果、2019年度の年度累計の輸送量は前年比96%と、前年を下回る結果となりましたが、運輸収入で見ると過去2番目の水準となりました。

○4月に入ってから、4月7日に緊急事態宣言が出され、企業の出張や旅行など、さらにご利用が減少し、26日までの実績で前年比11%と、大変厳しい状況です。

2019年度 決算への影響

- 運輸収入への影響： Δ 640億円程度
- 連結営業収益への影響： Δ 750億円程度

(参考) 各セグメントにおける収入への影響

| セグメント | 収入への影響 | 概要 |
|-------|------------------|------------------|
| 運輸業 | Δ 640億円程度 | 運輸収入の減、等 |
| 流通業 | Δ 70億円程度 | 店舗売上の減、等 |
| 不動産業 | Δ 10億円程度 | 各地区における駅ビル収入の減、等 |
| その他 | Δ 30億円程度 | 宿泊収入や旅行商品収入の減、等 |

今後の見通し

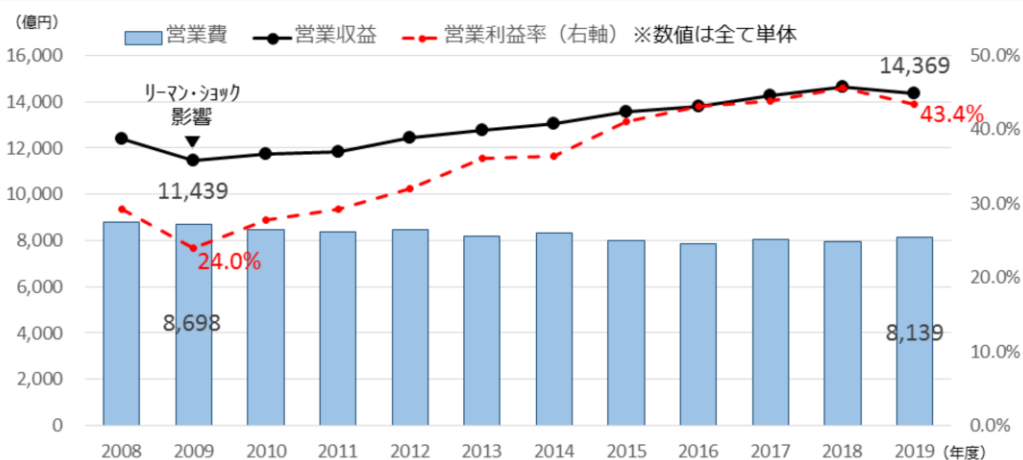
- 2020年度の業績への影響は、現時点で算定が困難。
 - ・グループ会社も含め、当面は資金繰りの懸念はない。
 - ・中央新幹線計画は、当面の工事資金は確保できており、着実に進めていく。

○新型コロナウイルス感染症の業績への影響についてご説明します。

○正確に測ることはできませんが、2019年度の運輸収入には640億円程度、連結営業収益には750億円程度の減収影響があったと考えています。

○2020年度の業績への影響は現時点で算定することが困難ですが、当社の資金繰りについては、当面の間、懸念はありません。グループ会社の資金繰りについても、グループ内の資金を集中管理し、相互に融通するキャッシュ・マネジメント・システム(CMS)により資金不足のグループ会社へ資金を貸し付ける体制を整えており、グループ会社の資金繰りについても問題ありません。

○また、中央新幹線の工事に必要な資金は、当面、財政投融资を活用した中央新幹線建設長期借入金により確保できており、着実に計画を進めていく考えです。



- 公共的な役割を担う輸送機関として、その使命を果たしていく。
- 現時点においては、設備投資については安全の確保に必要なものであり、中長期的な観点から計画通り実施。
- 感染収束後には、「のぞみ12本ダイヤ」、N700Sの投入、EXサービスの利便性向上といった取組みを活かし、収益の回復・拡大に備える。

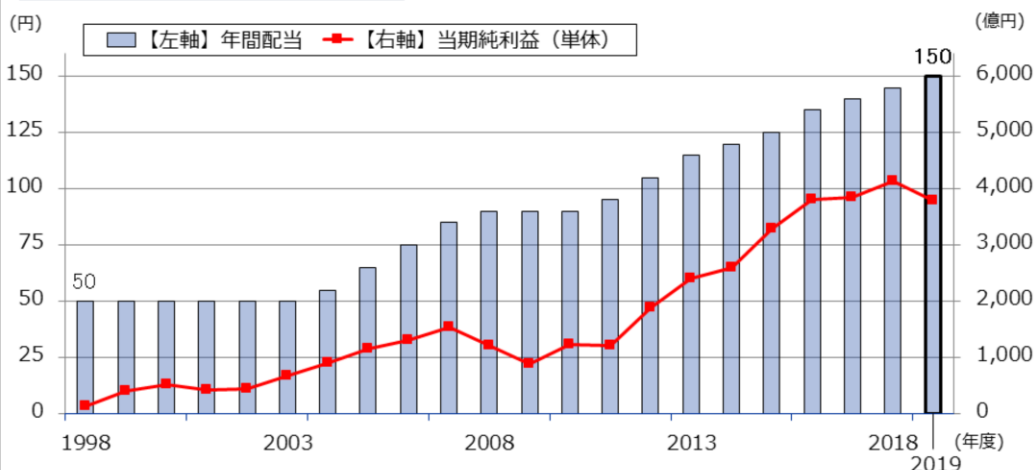
○次に、当面の鉄道事業運営の考え方についてご説明します。

○まず、鉄道の運行についてですが、先日、東海道新幹線の運転計画の見直しについて発表しました。今回の運転計画の見直しは、事業継続性の観点から、乗務員の余力を備えておくために、事業継続計画(BCP)を踏まえた運転計画へ移行するために実施したものであり、当社としては引き続き、公共的な役割を担う輸送機関として、その使命を果たしていく考えです。なお、列車運行を絞ることによる経費節減効果は限定的です。

○鉄道事業を営む当社の費用構造は、固定費の比率が高く、収益の伸びに応じて費用が増加するといったことがない一方で、逆に列車本数を削減して費用を大幅に削減することも困難という特徴があります。当社では、リーマンショックの減収局面を機に進めてきた低コスト化の取組みにより、筋肉質な経営基盤を構築し、利益を生み出す力を強化してきました。したがって、新型コロナウイルス感染症の影響は見通しがつきにくい状況であり、影響が長期化する場合に備え、様々な検討を行ってまいります。現時点においては、設備投資については安全の確保に必要なものであり、中長期的な観点から計画通り実施していく考えであります。また、中央新幹線についても着実に進めてまいります。

○その上で、感染収束後には、「のぞみ12本ダイヤ」、N700Sの投入、EXサービスの利便性向上といった取組みを活かし、収益の回復・拡大が図れるよう備えてまいります。

安定配当の継続が基本方針



- 2019年度の期末配当については、安定配当を継続するという基本方針に基づき、本年1月に公表した配当予想どおり1株当たり75円とする予定。
- 2020年度の配当については、安定配当を継続するという基本方針に変更はないが、現時点で業績予想の算定が困難であるため、配当予想は未定とし、可能となった時点で速やかに公表する。

○最後に、株主還元についてご説明します。

○当社の配当に対する考え方は、長期的な視点に立って経営を行う鉄道事業の性格から、従前より一貫して、安定配当を継続することを基本に、各期の経営環境、業績を踏まえて、具体的な配当額を決定するという方針です。

○この方針に基づき、2019年度の期末配当は、本年1月に公表した配当予想どおり1株当たり75円とする予定です。

○2020年度の配当については、安定配当を継続するという基本方針に変更はありませんが、現時点で業績予想の算定が困難であるため、配当予想は未定とし、可能となった時点で速やかに公表します。

○私からの説明は以上です。

Ⅱ. 2020年3月期 決算概要



執行役員 財務部長
山田 龍彦

東海旅客鉄道株式会社
2020年4月28日

損益計算書（連結）

7

| | 2019年3月期 実績 A | 2020年3月期 実績 B | 増減 (B-A) | (億円) |
|---------------------|------------------|------------------|-------------|------|
| 営業収益 | 18,781 | 18,446 | △334 | |
| 営業費 | 11,683 | 11,884 | +201 | |
| 営業利益 | 7,097 | 6,561 | △536 | |
| 営業外損益 | △771 | △818 | △47 | |
| 経常利益 | 6,326 | 5,742 | △583 | |
| 親会社株主に帰属する 当期純利益 | 4,387 | 3,978 | △408 | |

■長期債務実績（連結・単体）

| 期末残高 | 増減 | 中央除く | |
|--------|-----|--------|-----|
| | | 期末残高 | 増減 |
| 48,460 | △50 | 18,460 | △50 |

■設備投資実績（2020年3月期）

| 連結 | 単体 | 安全関連投資 | |
|-------|-------|--------|-------|
| | | 安全関連投資 | 中央新幹線 |
| 5,240 | 4,996 | 1,862 | 2,552 |

○財務部長の山田です。私からは、2020年3月期の決算概要についてご説明します。

○最初に、連結決算の概要ですが、減収減益の決算となり、営業収益・各利益ともに2年前と同程度の水準となりました。

○まず収益面では、2月以降の新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により、当社の運輸収入、グループ会社ともに減収となり、連結営業収益は、前年を334億円下回り、1兆8,446億円となりました。

○営業費は、当社の物件費が増加したことなどにより、201億円の増加となりました。

○これにより、営業利益6,561億円、経常利益5,742億円、親会社株主に帰属する当期純利益3,978億円となりました。

○長期債務の当期末残高は、連結、単体ともに4兆8,460億円となりました。また、中央新幹線建設長期借入金を除いたその他の長期債務は1兆8,460億円となり、50億円の減少となりました。

○設備投資については、概ね計画通り進めることができ、連結で5,240億円、単体で4,996億円の実績となりました。

セグメント情報（連結）

8

(億円)

| | 2019年3月期 実績 A | 2020年3月期 実績 B | 増減 (B-A) | 主な増減要因 |
|------|------------------|------------------|-------------|---------------------------------|
| 営業収益 | 18,781 | 18,446 | △334 | |
| 運輸業 | 14,613 | 14,312 | △300 | (-)JR東海(運輸業) |
| 流通業 | 2,649 | 2,632 | △17 | (-)東海キヨスク |
| 不動産業 | 821 | 799 | △21 | (-)JR東海不動産 |
| その他 | 2,610 | 2,722 | +111 | (+)日本車両 (-)JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ |
| 営業費 | 11,683 | 11,884 | +201 | |
| 営業利益 | 7,097 | 6,561 | △536 | |
| 運輸業 | 6,648 | 6,176 | △472 | (-)JR東海(運輸業) |
| 流通業 | 96 | 74 | △22 | (-)東海キヨスク |
| 不動産業 | 202 | 190 | △12 | (-)JR東海不動産 |
| その他 | 161 | 135 | △25 | (+)日本車両 (-)JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ |

※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業利益と一致しません。

○続いて、各セグメントの対前年の増減についてご説明します。

○運輸業は、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響による当社の運輸収入の減等により、減収減益です。

○流通業も、同様に、新型コロナウイルス感染症の影響などによる東海キヨスクの店舗売上の減等により、減収減益です。

○不動産業は、JR東海不動産のマンション販売収入の減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響などによる駅ビル収入の減等により、減収減益となりました。

○最後に、その他セグメントについては、当社の設備投資の増等に伴う受託会社の売上増や、日本車両における鉄道車両事業の売上増等により増収の一方で、新型コロナウイルス感染症の影響などによるJR東海ホテルズやJR東海ツアーズの売上減により減益となりました。

キャッシュ・フロー計算書（連結）

9

(億円)

| | 2019年3月期 実績 A | 2020年3月期 実績 B | 増減 (B-A) |
|-----------------------|------------------|------------------|-------------|
| 営業活動によるCF | 6,003 | 5,952 | △50 |
| 投資活動によるCF | △5,975 | △5,524 | + 450 |
| 有形・無形固定資産の取得等による支出 | △3,978 | △4,590 | △612 |
| 中央新幹線建設資金管理信託による収入・支出 | 1,703 | 2,355 | + 652 |
| 資金運用による収入・支出 | △3,700 | △3,289 | + 410 |
| 財務活動によるCF | △336 | △329 | + 6 |
| 現金及び現金同等物の増減額 | △308 | 97 | + 405 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 7,824 | 7,516 | △308 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | 7,516 | 7,613 | + 97 |

○続いて、連結キャッシュ・フロー計算書についてご説明します。

○営業活動によるキャッシュ・フローは、2月以降の新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により、当社の運輸収入、グループ会社ともに減収となったことなどから、資金収入は減少しました。

○投資活動によるキャッシュ・フローは、中央新幹線建設に伴う固定資産の取得等による支出は増加したものの、中央新幹線建設資金管理信託の取崩しによる収入により相殺された一方で、資金運用による支出が減少したことから、資金支出は減少しました。

○なお、中央新幹線の建設に係る資金については、「有形・無形固定資産の取得等による支出」として計上される一方、前年度下半期と本年度上半期の実績に基づく取崩し額が「中央新幹線建設資金管理信託による収入」にキャッシュインとして計上されます。

○財務活動によるキャッシュ・フローは、長期債務の返済による支出が増加した一方で、社債の発行による収入が増加したことにより相殺され、資金支出は前年並みとなりました。

損益計算書（単体）

10

| | 2019年3月期 実績 A | 2020年3月期 実績 B | 増減 (B-A) | 主な増減要因 | (億円) |
|----------------|--------------------|--------------------|----------------|------------------------|------|
| 営業収益 (運輸収入) | 14,648 (13,966) | 14,369 (13,656) | △278 (△310) | 新幹線△304、在来線△5 | |
| 営業費 | 7,971 | 8,139 | +168 | | |
| 人件費 | 1,797 | 1,751 | △46 | 退職給付費用の減 | |
| 物件費 | 3,817 | 4,013 | +196 | | |
| 動力費 | 431 | 433 | +2 | | |
| 修繕費 | 1,405 | 1,561 | +155 | 設備投資関連費用の増、 技術開発費の増 | |
| 業務費 | 1,980 | 2,019 | +38 | システム改修費用の増、 委託費の増 | |
| 租税公課 | 422 | 418 | △3 | | |
| 減価償却費 | 1,934 | 1,955 | +21 | 車両・地上設備等 | |
| 営業利益 | 6,677 | 6,230 | △446 | | |
| 経常利益 | 5,901 | 5,400 | △501 | | |
| 当期純利益 | 4,140 | 3,788 | △352 | | |

■ 運輸収入におけるインバウンド収入の影響・・・450億円（前年比105%）

○最後に、当社単体の決算についてご説明します。

○まず運輸収入ですが、1月まではビジネス、観光ともに多くのお客様にご利用いただき、輸送量は対前年102%と堅調に推移しておりましたが、2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、ビジネス、観光ともにご利用が大幅に減少した結果、通期では前年を310億円下回りました。単体の営業収益についても、前年を278億円下回り、1兆4,369億円となりました。

○続いて、営業費の主な項目についてご説明します。

○人件費は、退職給付費用が減少したことなどにより、対前年46億円の減となる1,751億円でした。

○物件費のうち、動力費は、前年並みの433億円でした。修繕費は、中央新幹線関連の一時的な撤去工事費をはじめとする設備投資に伴う費用の増加や、在来線次期特急車両に関する技術開発費の増加等により、対前年155億円の増となる1,561億円でした。業務費は、N700Sの営業投入に向けたシステム改修費用の増加や、新幹線の車内警備や清掃等に係る委託費の増加等により、対前年38億円の増となる2,019億円でした。

○減価償却費は、「エクスプレス予約」のシステム更新を行ったことなどに伴い、対前年21億円の増加となりました。

○これらの結果、減収減益の決算となりました。

○なお、今回からはインバウンド収入の推計値を公表することにしました。2019年度の運輸収入に占めるインバウンド収入は450億円となり、前年度より5%増えたと推計しています。

○私からの説明は以上です。

Ⅲ. 2021年3月期 業績予想
Ⅳ. 主な施策展開



取締役 執行役員
総合企画本部長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2020年4月28日

業績予想

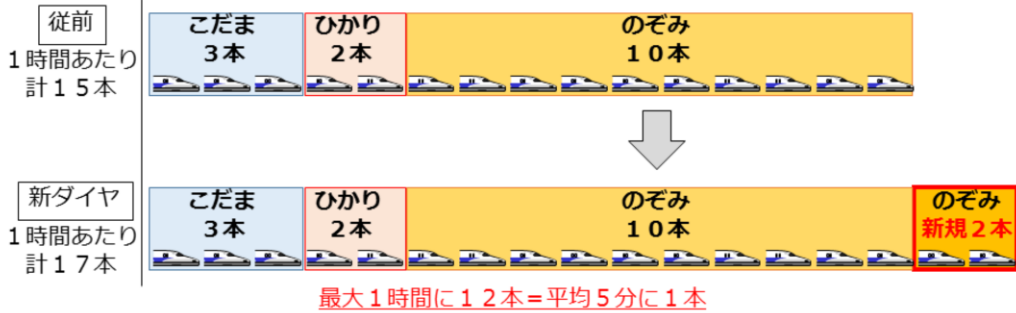
- 2021年3月期の業績予想については、現在、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により鉄道等のご利用が大幅に減少しており、今後も業績に影響を与える未確定な要素が多く、現時点で算定が困難であるため、未定とする。
- 今後、可能となった時点で速やかに公表する。

○総合企画本部長の丹羽です。まず、来期の業績についてです。

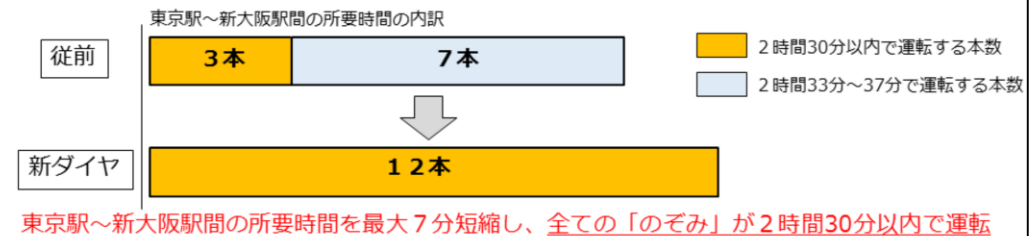
○2021年3月期の業績予想は、現在、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により鉄道等のご利用が大幅に減少しており、今後も業績に影響を与える未確定な要素が多いことから、現時点で算定が困難であるため、未定とさせていただきます。

○今後、可能となった時点で速やかに公表します。

「のぞみ」の運転可能本数の増加



「のぞみ」の所要時間の短縮



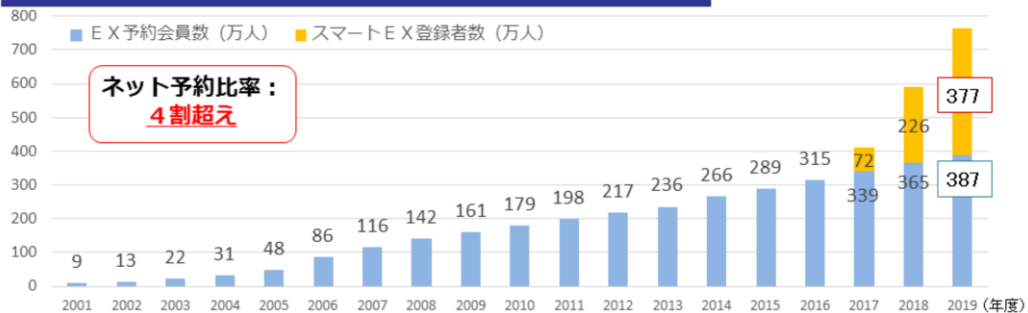
○続いて、2020年度の主要施策のうち、まずは、「のぞみ12本ダイヤ」による利便性向上についてご説明します。

○今は厳しい経営環境の中で、当面の間、全ての臨時列車の運転を取りやめることとしていますが、この「のぞみ12本ダイヤ」は東海道新幹線のフリークエンシーを高め、サービスの向上にきわめて大きな意義を持つものです。

○当社では、会社発足以降、東海道新幹線の輸送サービスを充実させるべく、一貫して輸送力の増強に取り組み、お客様のニーズにお応えしてきました。そして、今年3月14日のダイヤ改正では、お客様のご利用が多い時間帯には1時間あたりの「のぞみ」の運転可能本数を2本増やし、最大12本、平均で5分に1本、走らせることができるこの「のぞみ12本ダイヤ」を実現しました。また、「のぞみ」の所要時間の短縮も実現し、全ての「のぞみ」が東京~新大坂間を2時間30分以内で運転するようになりました。

○今後、事態が収束した後には、この「のぞみ12本ダイヤ」により増強された輸送力のポテンシャルを活用していきたいと思っております。

出発地から目的地までのトータルでの移動時間を短縮



2021年春 さらなるサービス拡充

- 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 (※右図参照)
- 複数人でのご旅行の際の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



○フリークエンシーの向上に加えて、ネット予約及びチケットレス乗車サービスを通じた利便性向上の取組みも引き続き進めます。

○スライド上段のグラフは、「エクスプレス予約」会員数と「スマートEX」登録者数を棒グラフで表したものです。2019年度末時点の「スマートEX」の登録者数は約377万人、従前の「エクスプレス予約」の会員は約387万人となり、指定席におけるネット予約の比率は4割を超えました。

○2021年春には、訪日外国人向けにQRコードによるチケットレス乗車サービスや、複数人のお客様でのチケットレス乗車サービス、また、遅延している列車の指定席の予約・変更サービスを開始することで、今後も、東海道新幹線をますます便利に使っていただけるよう取り組みます。

○本体工事契約箇所



《2019年度の工事契約締結件名》

| | |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| (40) 名古屋駅(東山線工区)[愛知](19.4) | (48) 名古屋駅(西工区)[愛知](20.1) |
| (41) 第一首都圏T(小野路工区)[東京・神奈川](19.4) | (49) 第一首都圏T(東百合丘工区)ほか [東京・神奈川](20.2) |
| (42) 神奈川県駅(仮称)[神奈川](19.6) | |
| (43) 第一中京圏T(名城工区)[愛知](19.7) | (50) 山梨県内高架橋ほか[山梨](20.3) |
| (44) 藤野T[神奈川・山梨](19.10) | (51) 中部総合車両基地ほか[岐阜](20.3) |
| (45) 第四南巨摩T(東工区)ほか[山梨](19.12) | (52) 岐阜県駅(仮称)ほか[岐阜](20.3) |
| (46) 駒場T[岐阜](19.12) | (53) 中央アルプスト(尾越)[長野](20.3) * |
| (47) 長島T[岐阜](19.12) | |

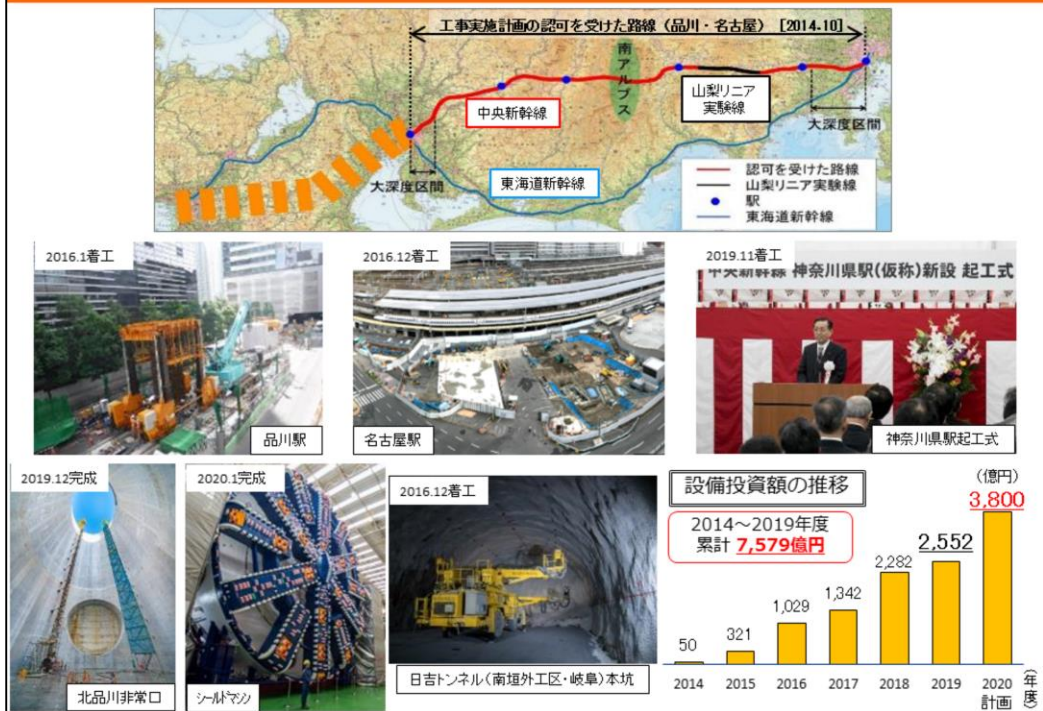
※*は鉄道・運輸機構による工事契約締結件名 ※Tはトンネルの略

○最後に、中央新幹線計画の状況についてご説明します。スライド上段の地図では、品川・名古屋間の計画路線のうち、オレンジの線が山梨リニア実験線で、赤い部分が既に工事契約を締結した箇所を示しています。

○トンネル工事の契約については、昨年12月に岐阜県内において、駒場トンネルや長島トンネル等の山岳トンネルの工事契約を締結するとともに、本年2月には、シールド工法で掘削する第一首都圏トンネル(東百合丘工区)で工事契約を締結しました。

○中間駅については、昨年6月に初めて工事契約を締結した神奈川県駅(仮称)は11月から本格的な工事に着手しており、岐阜県駅(仮称)でも本年3月に工事契約を締結しました。

○また、都市部非常口については、2019年度までに品川・名古屋間に設置する13箇所全てで工事契約を締結しました。さらに、車両基地については、3月に中部総合車両基地の工事契約を締結しました。



○続いて、工事の進捗についてです。

○上段の地図上、ほぼ直線で走る赤い線が中央新幹線のルートで、このうち、黒い線が山梨リニア実験線です。一方、海岸線に沿って走る青い線が東海道新幹線のルートです。写真でお示しているとおおり、中央新幹線の工事は、沿線各地で着実に進んでいます。

○ターミナル駅となる品川駅や名古屋駅では、工事桁等の施工を進めたほか、都市部非常口のひとつである北品川非常口は、昨年12月に立坑本体が完成するとともに、本年1月には同非常口からトンネルを掘削するシールドマシンが完成し、報道公開を行いました。なお、現在は、シールドマシンの現地への搬入、組立を進めており、万全な準備をしたうえで、2021年度から掘削を開始する予定です。

○また、岐阜県の日吉トンネル(南垣外工区)においても、昨年11月に本坑掘削の様子を報道公開しました。

○これらに伴う設備投資額の推移については、スライド右下に記載しています。2019年度の実績は2,552億円となり、2014から2019年度の累計で7,579億円まで積み上がっています。なお、2020年度においても3,800億円の工事費を計画しており、工事を着実に進めてまいります。



○ターミナル駅と並んで、工期が長期にわたり難易度が高い南アルプストンネルについては、2015年に山梨工区、2016年に長野工区において工事に着手したものの、静岡工区においては、未だ、坑口付近に通じる林道の整備や建設従事員の宿舎の建設等の工事にとどまっています。

○こうした状況を踏まえ、昨年8月に国交省・静岡県・当社の三者で、静岡工区の当面の進め方について合意書を締結し、10月には、鉄道局は、省・静岡県・当社の三者を構成員とする省主催の会議を設置して問題の解決を図ろうとしましたが、静岡県知事が他の省庁の参加を求めるなどしたため、会議の設置には至りませんでした。

○そして本年1月には、トンネル工学や水文学等の専門家からなる「有識者会議」を設置することを鉄道局が県に提起し、その後、委員の選定をめぐる調整が行われていましたが、4月27日に第1回目が開催されました。当社としては、有識者会議に真摯に対応し、問題が解決に向かって進むことを期待しています。

○新型コロナウイルス感染症流行による厳しい経営環境の中ですが、2020年度も、安全・安定輸送の確保を最優先に、幅広い課題に着実に取り組んでまいります。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) 運輸セグメント

| (単位:億円) | 2019.3 実績 | 2020.3 実績 | 2020.3 / 2019.3 |
|---------|--------------|--------------|-----------------------|
| 営業収益 | 14,613 | 14,312 | $\Delta 300$ 97.9% |
| 営業費 | 7,964 | 8,136 | +171 102.2% |
| 営業利益 | 6,648 | 6,176 | $\Delta 472$ 92.9% |

2020年3月期 主な増減要因

- 新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響による当社の運輸収入の減等により、減収減益。

※ 2021年3月期の業績予想については未定

(参考) 流通セグメント

| (単位:億円) | 2019.3 実績 | 2020.3 実績 | 2020.3 / 2019.3 |
|---------|--------------|--------------|----------------------|
| 営業収益 | 2,649 | 2,632 | $\Delta 17$ 99.4% |
| 営業費 | 2,553 | 2,558 | +5 100.2% |
| 営業利益 | 96 | 74 | $\Delta 22$ 76.8% |

2020年3月期 主な増減要因

- 新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響によるJR東海キヨスクの店舗売上の減等により、減収減益。

※ 2021年3月期の業績予想については**未定**

(参考) 不動産セグメント

| (単位:億円) | 2019.3 実績 | 2020.3 実績 | 2020.3 / 2019.3 |
|---------|--------------|--------------|----------------------|
| 営業収益 | 821 | 799 | $\Delta 21$ 97.4% |
| 営業費 | 618 | 609 | $\Delta 8$ 98.6% |
| 営業利益 | 202 | 190 | $\Delta 12$ 93.7% |

2020年3月期主な増減要因

- JR東海不動産のマンション販売収入の減に加え、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響による駅ビル収入の減等により、減収減益。

※ 2021年3月期の業績予想については**未定**

(参考) その他セグメント

| (単位:億円) | 2019.3 実績 | 2020.3 実績 | 2020.3 / 2019.3 |
|---------|--------------|--------------|-----------------|
| 営業収益 | 2,610 | 2,722 | +111 104.3% |
| 営業費 | 2,449 | 2,587 | +137 105.6% |
| 営業利益 | 161 | 135 | △25 83.9% |

2020年3月期 主な増減要因

- 当社の設備投資の増等に伴う受託会社の売上増や日本車両における鉄道車両事業の売上増等により、増収。
- 新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響によるJR東海ホテルズやJR東海ツアーズの売上減により、減益。

※ 2021年3月期の業績予想については**未定**

(参考) 主な子会社の実績 (連結修正前)

○2020年3月期実績

(億円)

| | 営業収益 | | | 営業利益 | | | 経常利益 | | |
|-----------|-------------|-------------|--------|-------------|-------------|--------|-------------|-------------|--------|
| | 20193 実績 | 20203 実績 | 前期比 | 20193 実績 | 20203 実績 | 前期比 | 20193 実績 | 20203 実績 | 前期比 |
| JR東海高島屋 | 1,435 | 1,437 | 100.1% | 49 | 45 | 92.7% | 51 | 47 | 93.1% |
| JRセントラルビル | 325 | 327 | 100.6% | 55 | 40 | 71.7% | 53 | 37 | 70.9% |
| JR東海ホテルズ' | 265 | 249 | 94.1% | 12 | 0 | 3.0% | 14 | 2 | 15.0% |
| 日本車両 | 892 | 927 | 103.9% | 79 | 83 | 105.6% | 82 | 85 | 103.6% |
| | | | | 日本車両 当期純利益 | | | 89 | 123 | 137.2% |

(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 | | |
| 19/04 | 104 | 104 | 104 | 103 | 101 | 109 | 105 | 107 | 102 |
| 19/05 | 104 | 104 | 103 | 103 | 102 | 104 | 104 | 105 | 99 |
| 19/06 | 103 | 103 | 103 | 101 | 103 | 102 | 104 | 102 | 99 |
| FY 1Q | 103 | 104 | 103 | 102 | 102 | 105 | 104 | 105 | 100 |
| 19/07 | 103 | 103 | 103 | 102 | 102 | 106 | 103 | 136 | 105 |
| 19/08 | 100 | 100 | 100 | 99 | 101 | 97 | 101 | 109 | 98 |
| 19/09 | 102 | 102 | 104 | 105 | 101 | 105 | 102 | 109 | 106 |
| FY 2Q | 102 | 102 | 102 | 102 | 101 | 104 | 102 | 116 | 103 |
| FY 1H | 103 | 103 | 103 | 102 | 102 | 105 | 103 | 110 | 101 |
| 19/10 | 99 | 98 | 102 | 98 | 105 | 85 | 98 | 101 | 96 |
| 19/11 | 100 | 100 | 101 | 101 | 101 | 98 | 99 | 104 | 100 |
| 19/12 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 | 103 | 100 | 101 | 102 |
| FY 3Q | 100 | 100 | 101 | 100 | 102 | 95 | 99 | 102 | 99 |
| 20/01 | 103 | 103 | 102 | 103 | 100 | 109 | 103 | 100 | 103 |
| 20/02 | 92 | 92 | 91 | 93 | 91 | 87 | 91 | 87 | 98 |
| 20/03 | 41 | 40 | 37 | 50 | 44 | 37 | 40 | 42 | 73 |
| FY 4Q | 76 | 76 | 74 | 80 | 76 | 75 | 75 | 76 | 91 |
| FY 2H | 89 | 88 | 88 | 90 | 90 | 85 | 88 | 89 | 95 |
| 年度累計 FY Total | 96 | 95 | 96 | 96 | 95 | 95 | 95 | 99 | 98 |

(参考) 輸送量の推移 (多客期利用状況)

◆多客期利用状況 Passenger volume during the peak holiday seasons

・ゴールデンウィーク "Golden Week" Holidays

| 期間 Period | 新幹線 Shinkansen | | | | 在来線 Conventional Railway | |
|--------------|-------------------|---------------|---------------|-------------|-----------------------------|-------------------------|
| | のぞみ Nozomi | ひかり Hikari | こだま Kodama | 合計 Total | 特急等 Express | 名古屋近郊 Nagoya Area(※) |
| 4/26~5/6 | 120 | 118 | 111 | 118 | 124 | 107 |

・お盆期間 Summer Holidays

| 期間 Period | 新幹線 Shinkansen | | | | 在来線 Conventional Railway | |
|--------------|-------------------|---------------|---------------|-------------|-----------------------------|-------------------------|
| | のぞみ Nozomi | ひかり Hikari | こだま Kodama | 合計 Total | 特急等 Express | 名古屋近郊 Nagoya Area(※) |
| 8/9~8/18 | 101 | 101 | 96 | 100 | 101 | 97 |

・年末年始 Winter Holidays

| 期間 Period | 新幹線 Shinkansen | | | | 在来線 Conventional Railway | |
|--------------|-------------------|---------------|---------------|-------------|-----------------------------|-------------------------|
| | のぞみ Nozomi | ひかり Hikari | こだま Kodama | 合計 Total | 特急等 Express | 名古屋近郊 Nagoya Area(※) |
| 12/27~1/5 | 104 | 105 | 103 | 104 | 102 | 103 |

(注) 新幹線・在来線特急等は特定の駅間(のぞみ、ひかり:小田原~静岡、こだま:新横浜~小田原)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

(Nozomi & Hikari → Odawara~Shizuoka, Kodama → Shin-Yokohama~Odawara)

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 タカシマヤグレートタワーモール JR Nagoya Takashimaya and Takashimaya Gate Tower Mall | | |
|--|---|-----------------------------------|
| 期間 Period | 売上高合計 2021年2月期 (百万円) Total Sales FY2020: 2020.3~2021.2 (Millions of Yen) | 前年同月比 (%) YoY Comparison |
| 19/03 | 15,276 | 104.3 |
| 19/04 | 13,046 | 103.3 |
| 19/05 | 12,360 | 100.3 |
| 19/06 | 13,646 | 106.2 |
| 19/07 | 13,369 | 98.1 |
| 19/08 | 11,933 | 105.9 |
| 19/09 | 15,935 | 129.5 |
| 19/10 | 11,094 | 83.3 |
| 19/11 | 13,766 | 98.3 |
| 19/12 | 18,044 | 98.0 |
| 20/01 | 15,397 | 103.3 |
| 20/02 | 11,446 | 92.2 |
| | | |

◆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グレートタワーホテル 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. |
| 19/04 | 85.4 | -5.0 | 96.4 | 2.0 |
| 19/05 | 79.2 | -5.4 | 89.3 | -1.2 |
| 19/06 | 75.7 | -8.0 | 91.5 | -1.3 |
| 19/07 | 77.2 | -5.3 | 95.6 | -0.2 |
| 19/08 | 75.7 | -6.7 | 97.1 | 0.7 |
| 19/09 | 79.2 | -1.5 | 93.8 | 0.2 |
| 19/10 | 88.6 | 4.9 | 95.4 | 1.4 |
| 19/11 | 90.1 | 3.6 | 96.8 | 1.4 |
| 19/12 | 81.7 | -1.7 | 92.2 | -1.4 |
| 20/01 | 74.1 | 1.7 | 85.8 | 1.9 |
| 20/02 | 67.9 | -16.0 | 80.3 | -11.0 |
| 20/03 | 34.6 | -47.6 | 39.8 | -47.4 |

(注) 各月の数値は速報値のため、確定値とは異なる場合があります。

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