

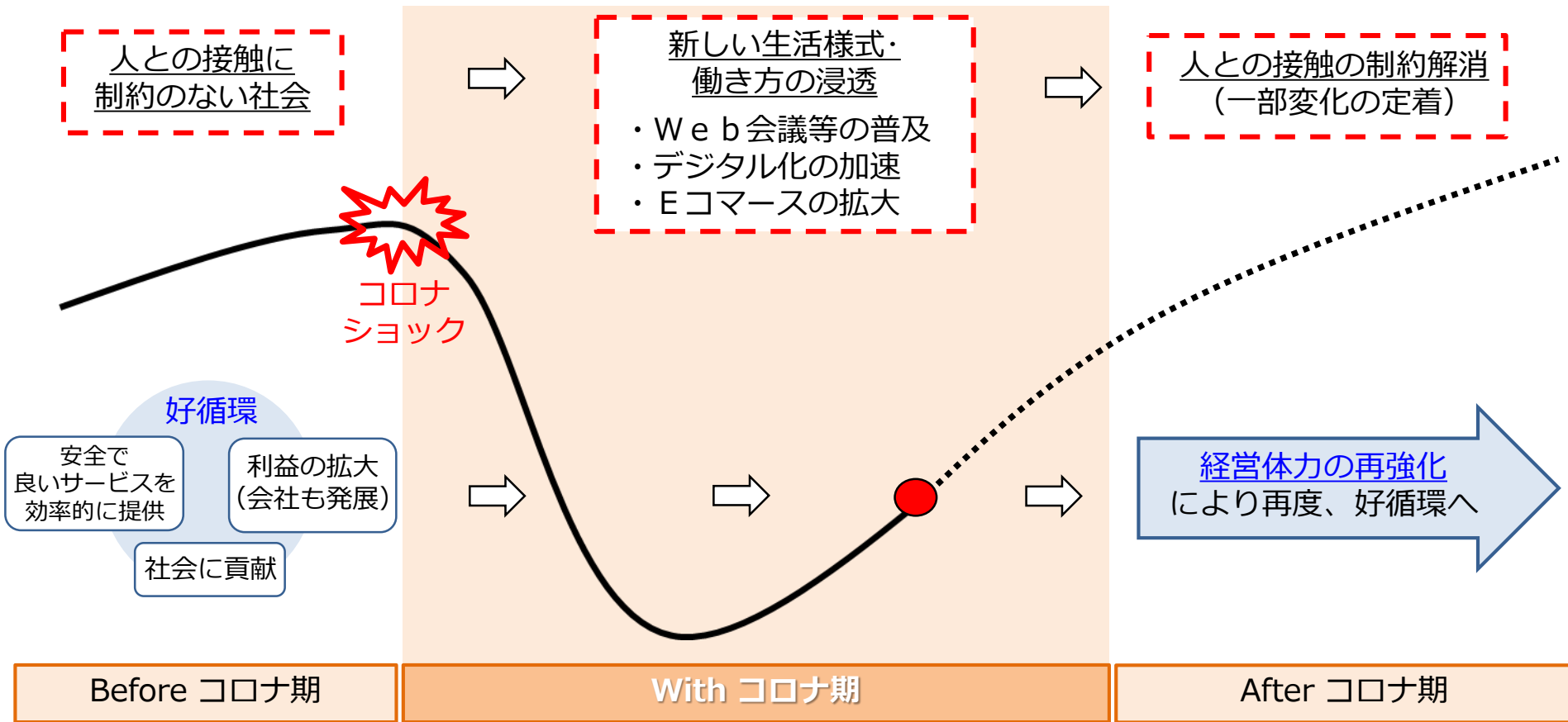
I. 厳しい経営環境下での 経営の考え方



代表取締役社長
金子 慎

東海旅客鉄道株式会社
2021年4月28日

「After コロナ」に対する認識



コロナにより受けた大きなダメージから回復し、再び成長していくために、経営体力の再強化に取り組む。

《取り組みの方向》

- ・コストを削減する（「業務改革」）
- ・収益の拡大を図る

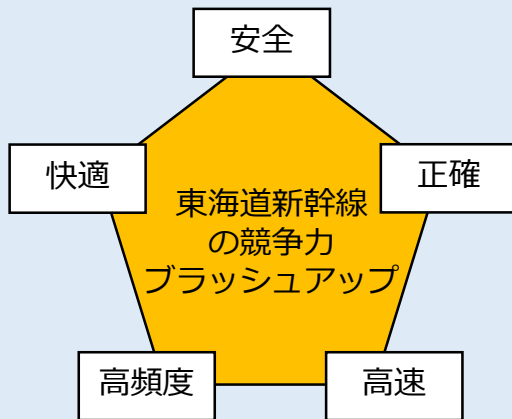
コストの削減に向けた取組み：「業務改革」

背景	<ul style="list-style-type: none">・コロナ禍で加速した社会の変化・労働力人口が減少する中での、グループ会社等を含めた人員確保
----	--

目標	<p>10～15年かけて定常的なコストを 800億円程度削減（単体）</p> <p>※中央新幹線を除く ※近年の営業費用の水準（約8,000億円）の1割程度に相当 ※削減額の内訳（目安）：人件費・物件費600億円、減価償却費200億円</p>
----	--



<安全で高品質なサービスに向けた基本戦略>



のぞみ12本ダイヤ

N700S投入

EXサービス拡充

⋮

コロナ禍

生活様式・働き方の
一部変化の定着

- ・ Web会議等の普及
- ・ デジタル化の加速
- ・ Eコマースの拡大

<一部変化に応じた方策>

EX-MaaS (仮称)

新しい働き方に応える
環境の整備

お客様の個々のニーズ
を捉えた商品提案

グループ事業の
収益力強化

⋮

■ 出張・旅行の予約が、一括で、シームレスに手配可能に

新幹線での出張の利便性向上

ネット予約



チケットレス乗車



EX

旅先でのニーズ



ホテル



二次交通



コンテンツ

EX-MaaS

発展可能性

ワーキング
ブース予約

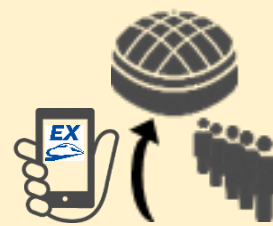
自己啓発
コンテンツ

移動中・出先での時間の有効活用

旅行の目的となる特別感あるコンテンツ



時間外入場



人気施設の優先入場



特別拝観

その他、サービス拡充

- チケットレス乗車、ネットで乗車直前まで列車変更が可能なEX旅行商品の展開
- 新幹線の予約早期化 (乗車日の約1年前)

考え方

「人と会って価値ある仕事をしたい・交流したい」というお客様の変わることのないニーズに加え、Web会議等の普及により生じた「場所を選ばずに仕事をしたい」という新しい働き方のニーズに応えるため、駅・車内の環境を整える。

EXサービスによるシームレスな移動

発駅



車内

ビジネス向け車両

- ・プレゼン資料の仕上げや出張報告の作成など、パソコン利用を気兼ねなく行える車両を試行的に設定
- ・Wi-Fiを強化して、車内における通信環境を整備



駅待合室の改良

- ・待合室にビジネスコーナーを設置するなど、ビジネスに適したスペースを創出

ビジネスパーソン
新しい働き方に応える
環境を整える

シェアオフィス、ビジネスBOX

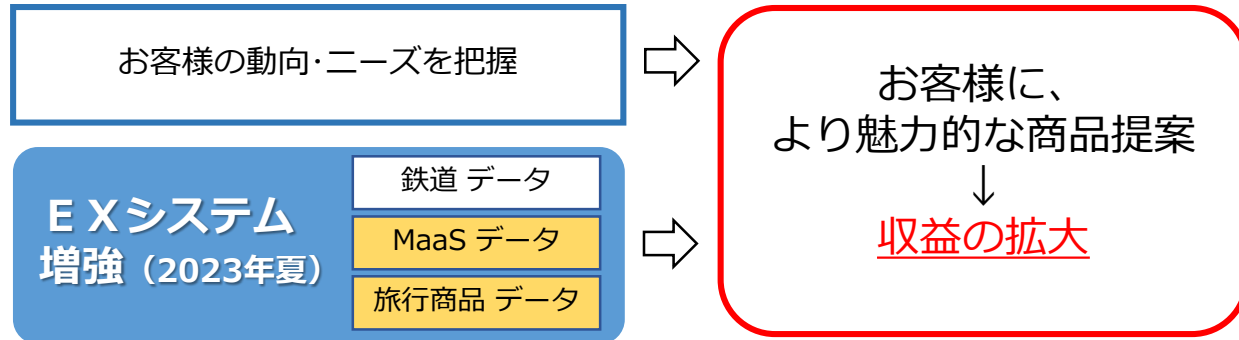
- ・一部駅のコンコース、又は周辺ビル等でお使い頂けるオフィススペースを展開
- ・着駅での作業や打合せニーズに対応

着駅

EXサービスによるシームレスな移動

考え方

多様化するお客様の動向やニーズに対応した商品を、より柔軟かつ迅速に提案することで収益の拡大を図る。



取組み (検討例)

継続的なコンテンツ開発

- ・ 京都・奈良等の地元と連携した魅力ある観光素材の開発 (見る・食べるなど)
- ・ 人気ゲーム等とのコラボ など



京都 (瑠璃光院)



「いい旅、湧いてます。」
キャンペーン

新しい生活様式に応じた商品

- ・ 星野リゾート×ずらし旅
- ・ ホテルグループと連携した新幹線乗り放題付きのワーケーションプラン
- ・ 沿線自治体とのタイアップ など

その他

- ・ インバウンド収入の拡大 など

考え方

鉄道旅客に依存しない収益の拡大。

※意識して伸ばす分野：駅立地以外での事業、ターゲットを絞った事業

取組み (検討例)

駅立地以外での事業展開



オフィス



周辺ニーズを捉えた高架下開発



大名古屋ビルディングに
「ウオッチメゾン」出店



街中における不動産開発
(賃貸マンション)

EC事業の強化

- ・「いいもの探訪」
「JR東海鉄道倶楽部」
の拡充



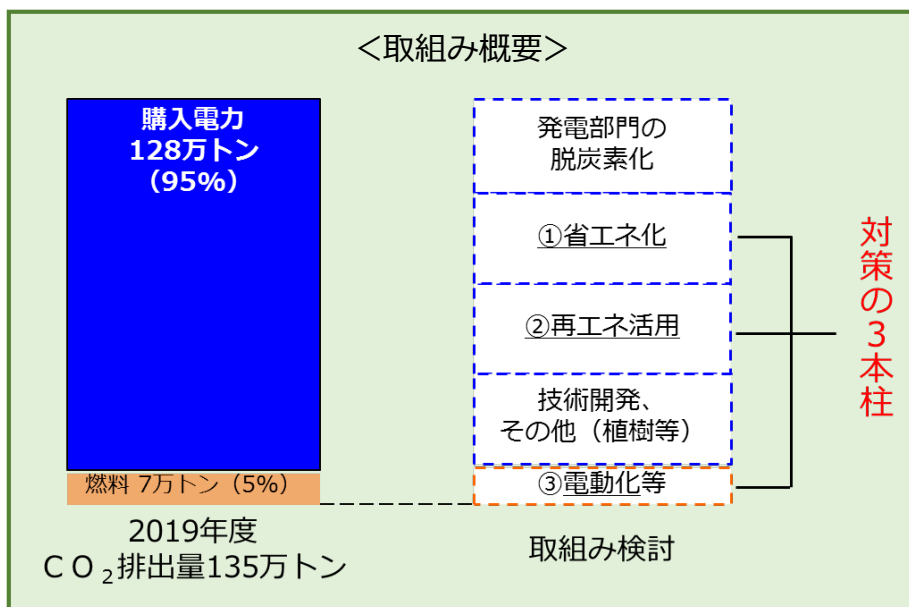
- ・「ECモール」立ち上げ
※沿線の土産品等、グルー
プ各社を中心とした幅広
い商品を取り扱うサイト

これまで取り組んできた省エネ化の取組みをさらに強化。加えて、最新技術を取り入れながらCO₂の排出削減、資源の有効活用等に取り組む、持続可能な社会の実現に貢献する。

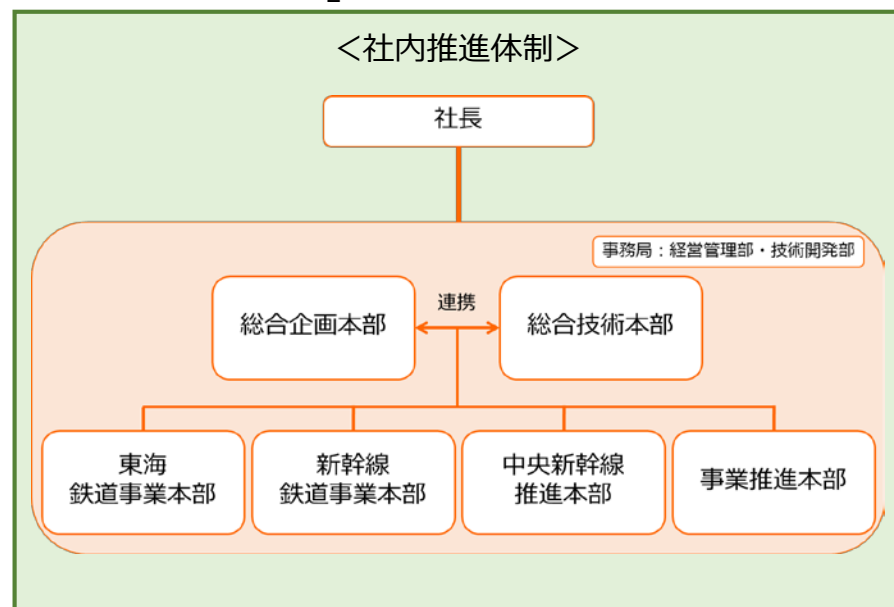
脱炭素社会の実現

- 政府の「2050年カーボンニュートラル」方針に沿って、省エネ型車両や設備の導入・再生可能エネルギーの活用・内燃車両の電動化等、新しい技術の開発・採用等を通じて、CO₂の排出削減に積極的に取り組む。

<取組み概要>



<社内推進体制>



循環型社会の実現

- 新幹線再生アルミの材料リサイクルを推進するなど、資源の有効活用を推進し、環境負荷の軽減に取り組む。

廃車となった新幹線車両



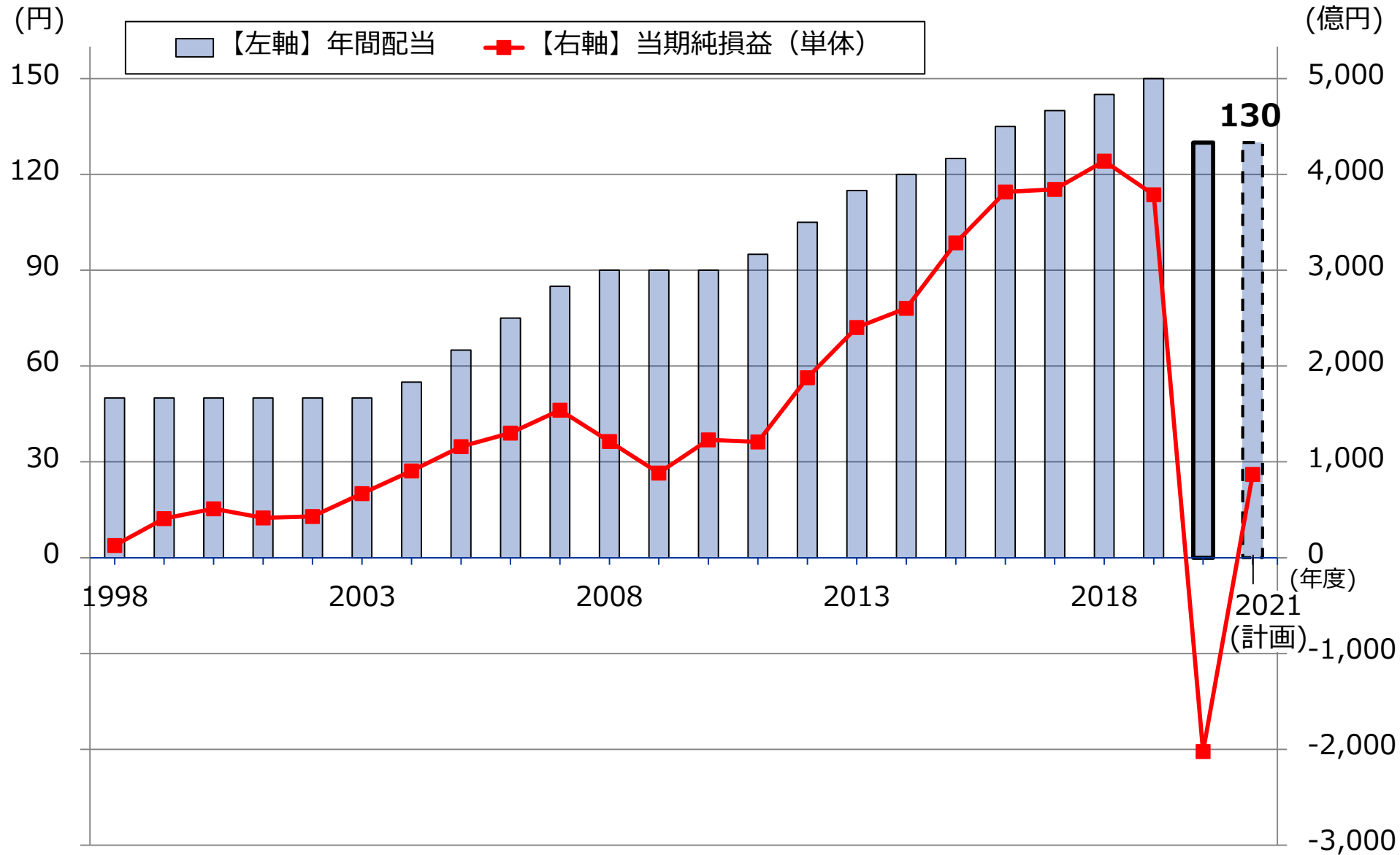
内装用建材等

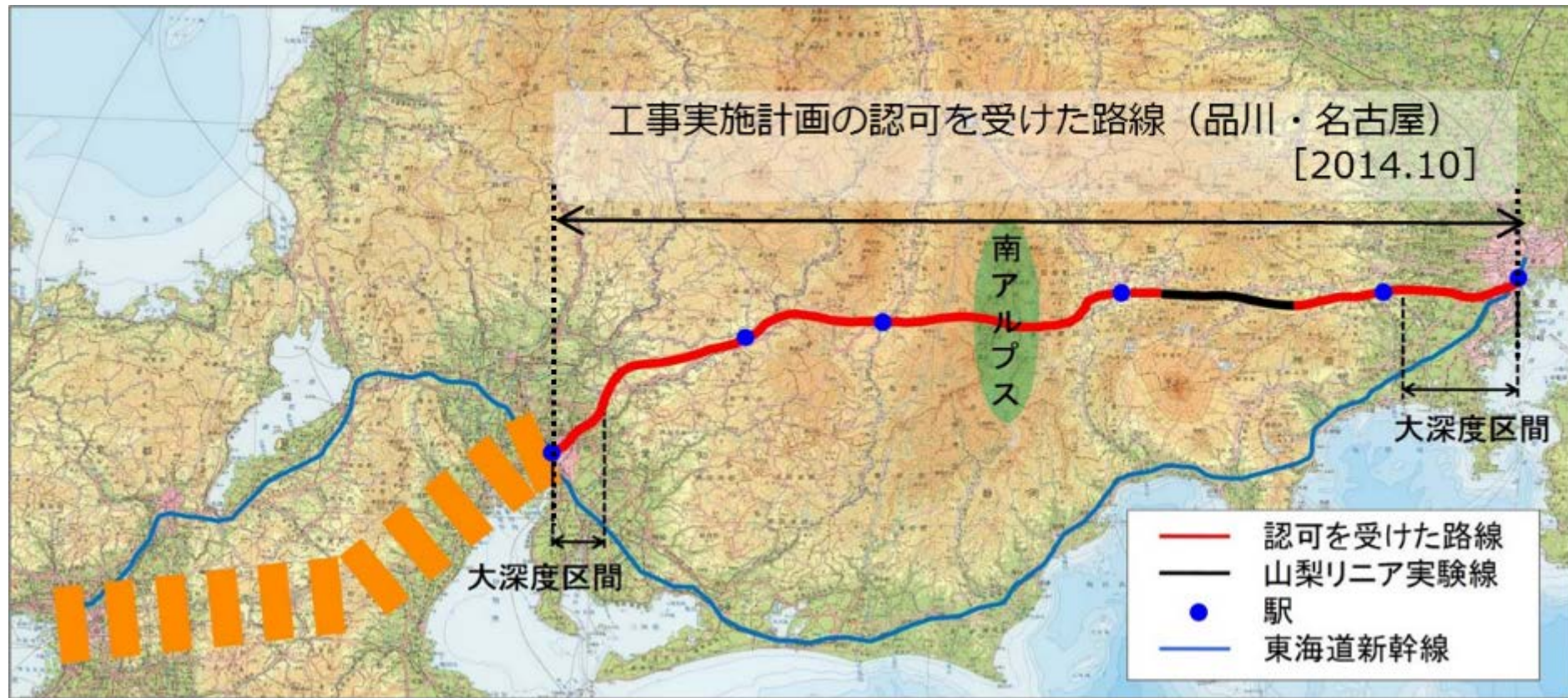


N700Sの内装部品



株主還元





- 中央新幹線計画は、大動脈輸送の二重系化を図るものであり、これを圧倒的な時間短縮効果を有する超電導リニアにより実現することで、将来にわたり使命を力強く果たしていく。
- このプロジェクトを、健全経営と安定配当を堅持しながら完遂することで、株主様をはじめとしたステークホルダーの利益を長期的に確保する。

Ⅱ. 2021年3月期 決算概要



執行役員 財務部長
早川 直樹

東海旅客鉄道株式会社
2021年4月28日

2021年3月期実績（連結）

13

■ 損益計算書

（億円）

	2019年度 実績 A	2020年度 実績 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益	18,446	8,235	△10,211	
運輸業	14,312	5,330	△8,982	(一) JR東海(運輸業)
流通業	2,632	1,747	△885	(一) JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	799	691	△108	(一) JR東海関西開発、JRセントラルビル
その他	2,722	2,516	△206	(一) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
営業費	11,884	10,082	△1,802	
営業損益	6,561	△1,847	△8,409	
運輸業	6,176	△1,833	△8,009	(一) JR東海(運輸業)
流通業	74	△122	△196	(一) 東海キヨスク、JR東海高島屋
不動産業	190	130	△59	(一) 名古屋ステーション開発、 JRセントラルビル
その他	135	13	△121	(一) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
経常損益	5,742	△2,620	△8,363	
親会社株主に帰属する 当期純損益	3,978	△2,015	△5,994	

※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・営業損益と一致しません。

2021年3月期 実績

■ キャッシュ・フロー計算書 (連結)

(億円)

	2019年度 実績 A	2020年度 実績 B	増減 (B-A)
営業活動によるCF	5,952	△1,693	△7,645
投資活動によるCF	△5,524	△1,347	+4,177
有形・無形固定資産の取得等による支出	△4,590	△4,935	△345
中央新幹線建設資金管理信託による収入・支出	2,355	3,588	+1,232
資金運用による収入・支出	△3,289	-	+3,289
財務活動によるCF	△329	2,626	+2,956
現金及び現金同等物の増減額	97	△414	△511
現金及び現金同等物の期首残高	7,516	7,613	+97
現金及び現金同等物の期末残高	7,613	7,199	△414

■ 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
49,326	+866	19,326	+866

■ 設備投資実績

連結	単体	安全関連投資	
		安全関連投資	中央新幹線
5,432	5,335	2,050	2,701

2021年3月期実績（単体）

15

■ 損益計算書

（億円）

	2019年度 実績 A	2020年度 実績 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	14,369 (13,656)	5,417 (4,761)	△8,951 (△8,894)	新幹線△8,440、在来線△454
営業費	8,139	7,177	△962	
人件費	1,751	1,607	△143	賞与等の減、等
物件費	4,013	3,427	△586	
動力費	433	377	△55	車両走行キロの減、等
修繕費	1,561	1,429	△131	設備投資関連、技術開発関連の減、等
業務費	2,019	1,620	△398	発売手数料の減、 広告宣伝費の減、等
租税公課	418	328	△90	事業税の減、等
減価償却費	1,955	1,813	△142	山梨リニア実験線、等
営業損益	6,230	△1,759	△7,989	
経常損益	5,400	△2,566	△7,966	
当期純損益	3,788	△2,023	△5,811	

■ 新型コロナウイルス感染症の収入への影響（前年度との比較）

- ・ 営業収益（単体）への影響：
△8,890億円程度
- ・ 営業収益（連結）への影響：
△10,220億円程度

（参考）各セグメントにおける影響

セグメント	収入への影響	概要
運輸業	△8,920億円程度	運輸収入の減、等
流通業	△980億円程度	百貨店・店舗売上の減、等
不動産業	△90億円程度	各地区における駅ビル収入の減、等
その他	△220億円程度	宿泊収入や旅行商品収入の減、等


■ コスト削減実績

（億円）

	当社		グループ会社		合計
	損益	設備投資	損益	設備投資	
2020年度 計画	400	150 付帯損益80含む	130	80	680 付帯損益80を除外
2020年度 実績	630	200 付帯損益80含む	150	100	1,000 付帯損益80を除外

※ 当社の設備投資には付帯損益を含むため、個別の積み上げは合計と一致しない

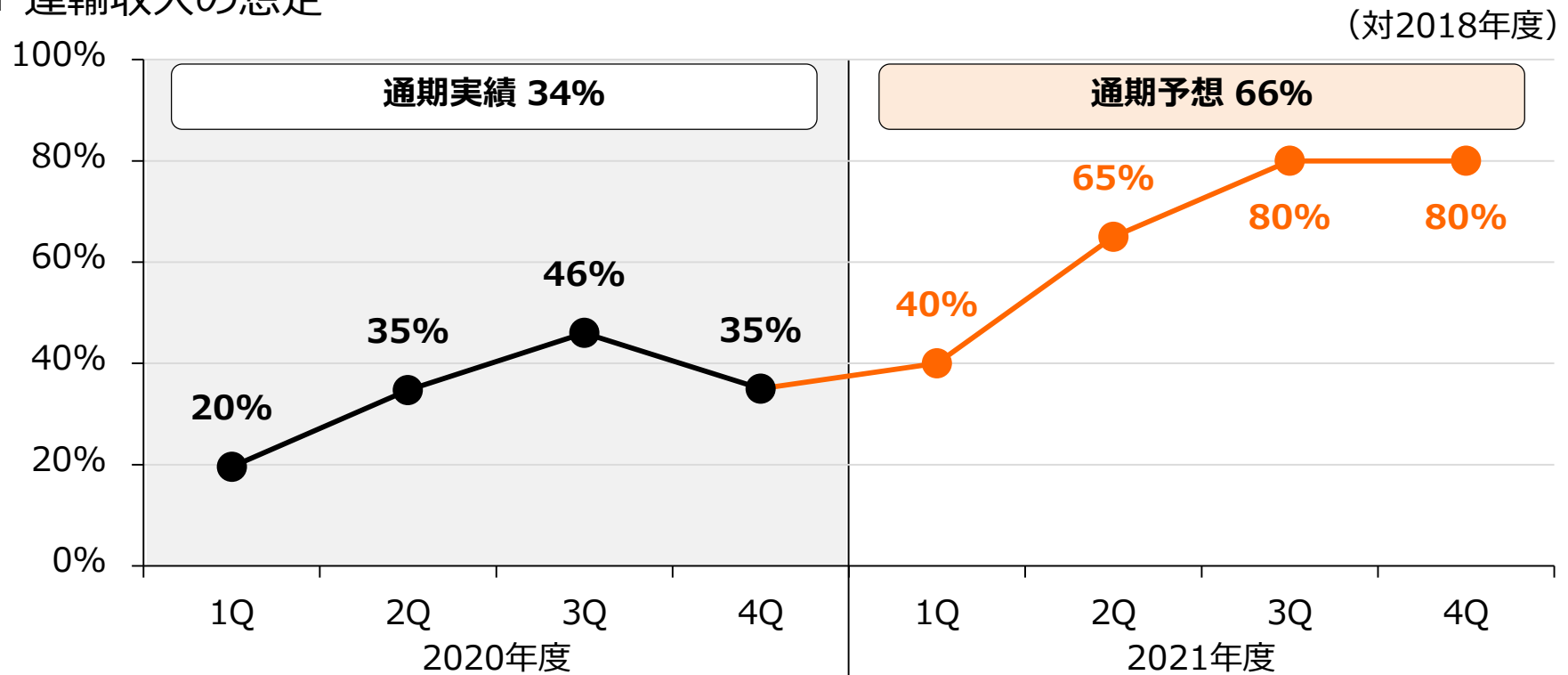
- Ⅲ. 2022年3月期 業績予想
- Ⅳ. 中央新幹線計画の進捗



取締役
常務執行役員
総合企画本部長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2021年4月28日

■ 運輸収入の想定



■ コスト削減計画

(億円)

	当社		グループ会社		合計
	損益	設備投資	損益	設備投資	
2021年度計画	300	400 付帯損益70含む	60	40	730 付帯損益70を除外

※ 当社の設備投資には付帯損益を含むため、個別の積み上げは合計と一致しない

2022年3月期 業績予想 (単体)

■ 損益計算書

(億円)

	2020年度 実績 A	2021年度 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)
営業収益 (運輸収入)	5,417 (4,761)	9,980 (9,280)	4,562 (4,518)	184.2% (194.9%)
営業費	7,177	7,860	682	109.5%
人件費	1,607	1,730	122	107.6%
物件費	3,427	3,810	382	111.2%
動力費	377	420	42	111.2%
修繕費	1,429	1,480	50	103.5%
業務費	1,620	1,910	289	117.9%
租税公課	328	380	51	115.7%
減価償却費	1,813	1,940	126	107.0%
営業損益	△1,759	2,120	3,879	-
経常損益	△2,566	1,390	3,956	-
当期純損益	△2,023	870	2,893	-

2022年3月期 業績予想 (連結)

■ 損益計算書

(億円)

	2020年度 (基準適用前) A	2020年度 (基準適用後) A'	2021年度 予想 B	増減 (B-A')	対前年 (B/A')
営業収益	8,235	7,400	12,340	4,939	166.8%
運輸業	5,330	5,332	9,900	4,567	185.6%
流通業	1,747	829	1,260	430	151.8%
不動産業	691	691	750	58	108.4%
その他	2,516	2,517	2,450	△67	97.3%
営業費	10,082	9,247	10,190	942	110.2%
営業損益	△1,847	△1,847	2,150	3,997	-
運輸業	△1,833	△1,833	2,050	3,883	-
流通業	△122	△122	△30	92	24.5%
不動産業	130	130	150	19	115.1%
その他	13	17	10	△7	56.9%
経常損益	△2,620	△2,619	1,420	4,039	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	△2,015	△2,014	900	2,914	-

※A: 収益認識会計基準適用前、A': 収益認識会計基準適用後(参考値)

※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・営業損益と一致しません。

中央新幹線計画の進捗

中央新幹線品川・名古屋間の
総工事費に関するお知らせ

■ 総工事費(品川・名古屋間)の見通し: 7.04兆円

※工事实施計画(その2)時の見込み額(5.52兆円)
に比べ約1.5兆円増

■ 工事費増の理由:

- 難工事への対応 (+0.5兆円)
- 地震対策の充実 (+0.6兆円)
- 発生土の活用先確保 (+0.3兆円) 等

■ 工事資金の確保と健全経営の確認

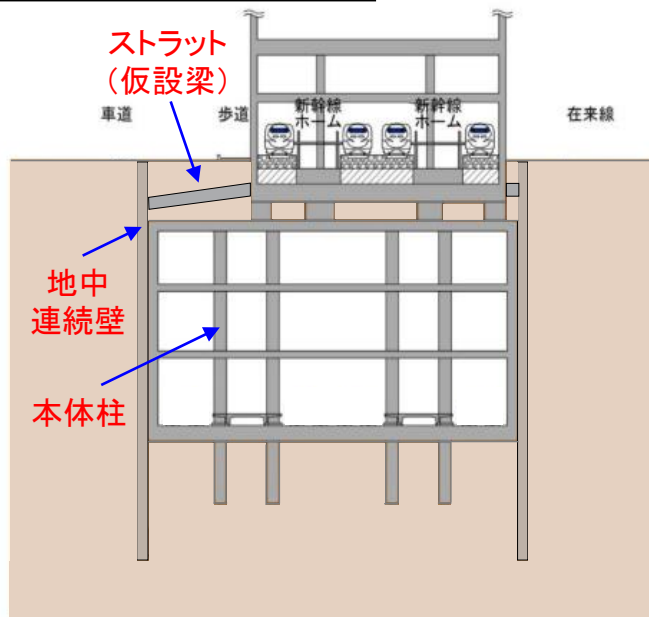
- 今回の工事費増を織り込んで、工事の完遂に必要な資金を確保できることを確認
- 当社としては、健全経営と安定配当を堅持しつつ、今後とも、中央新幹線の早期実現を目指して、計画を推進していく

- 品川駅、名古屋駅の両ターミナルについて、工期が長期にわたる複雑な工事であり、契約の手続きを進める中で、リスクを見通せる範囲で工事を分割して発注。
- また、工事を進める等の過程で、地質の不確実性や狭隘な場所での施工上の制約の厳しさ等が判明。

【品川駅】

- ・ 地中連続壁構築時の地盤改良範囲の増
- ・ 狭隘で低空頭かつ営業線下での厳しい施工条件により、地中連続壁や本体柱を短く分割して施工
- ・ 支障する設備が当初想定以上に増加
- ・ 東海道新幹線駅・品川ビル・函体を支える本体柱及びストラットの強化

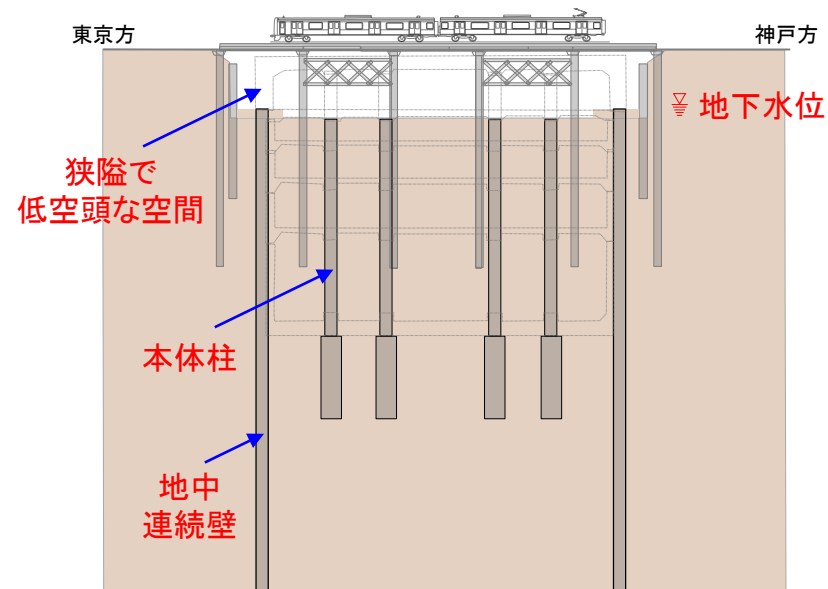
工事中の品川駅断面図イメージ



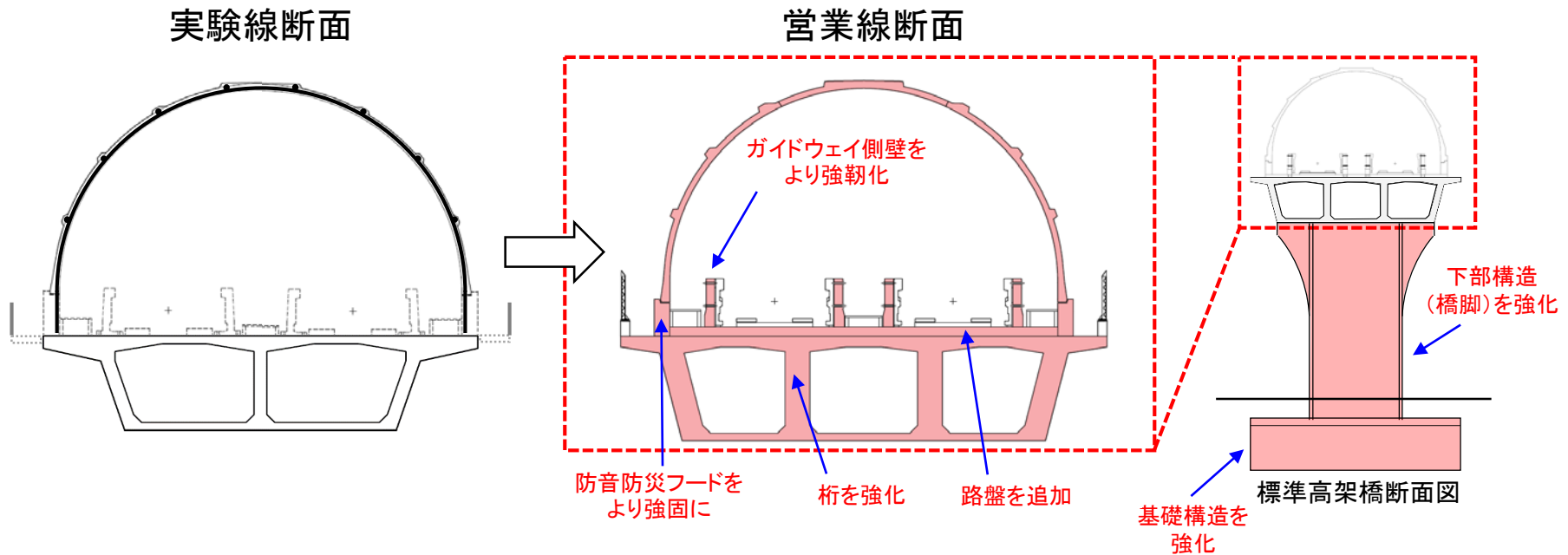
【名古屋駅】

- ・ 大量の被圧地下水を有し、崩壊しやすい複雑な地盤へ対応するため、薬液注入等による防護や本体柱の強化
- ・ 狭隘で低空頭かつ営業線下での厳しい施工条件により、地中連続壁や本体柱を短く分割して施工
- ・ 軌道下の地下にある多数の支障物の除去

工事中の名古屋駅(在来線部)断面図イメージ



- 明かり区間の構造物について、山梨リニア実験線における走行試験のデータを用いた解析及び小牧研究施設における試験装置での加振試験等で確証を得た対策に基づき、地震への更なる備えとして、構造物全体を強化。
 - ・ より強靱なガイドウェイ側壁の導入と、路盤の追加。
 - ・ より強固な防音防災フードを導入し、桁を強化するとともに最適化。
 - ・ これに伴い、下部構造、基礎構造も強化。（鉄筋量、コンクリート量が増加）



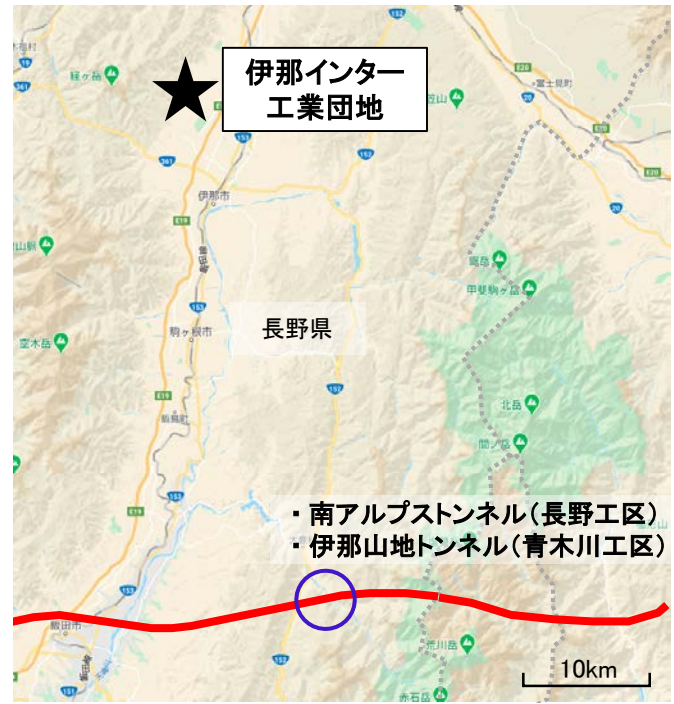
- 都市部の発生土については、活用先の確保が困難であったが、埋立事業における護岸工事等（横浜港新本牧ふ頭等）の費用を負担することで解決を図った。
また、山岳トンネルからの発生土については、活用先の候補地の状況を踏まえると、運搬費や受入費が増加する見込み。

首都圏の発生土の活用例（新本牧ふ頭、東扇島）



出典：Googleマップに加筆

山岳トンネルからの発生土の活用例（伊那インター工業団地）



出典：Googleマップに加筆

< 確認の前提条件等 >

運輸収入(幹/在)	2021年度 66%、2022年度 80%、2023年度 90%と段階的に回復し、2024年度以降、2028年度までに100%
費用	人件費は、現行の鉄道充当要員規模の維持を基本とし、物件費は2015年度実績から2019年度実績までの5年平均並みを基本として計上。また、「業務改革」により進めるコスト削減を一定程度考慮して計上
設備投資(中央)	7.04兆円
設備投資(幹/在)	必要な設備投資の積み上げを基本とし、「業務改革」によるコストダウンを考慮して、2028年度以降2,200億円程度/年で横ばい
その他	資金を調達する際の金利は3%

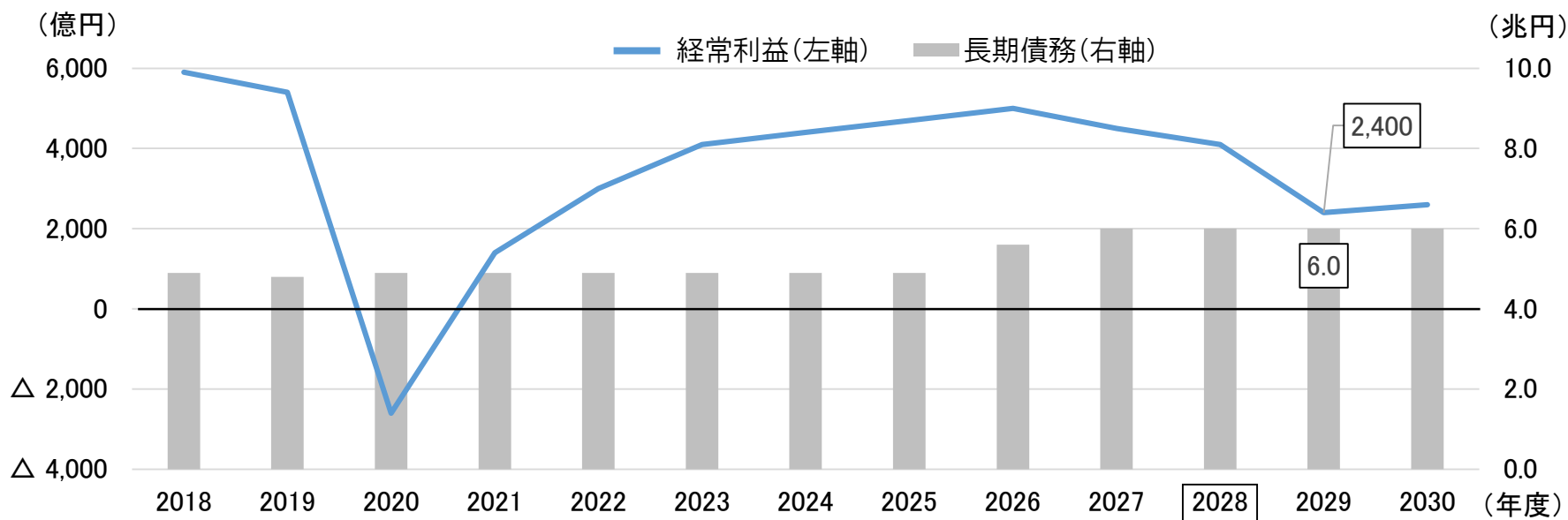
注) 新幹線・在来線の運輸収入の回復は2018年度対比。

< 確認の結果 >

中央新幹線計画に充当可能な資金の累計が、 総工事費を上回る時期※	2028年度
上記時期翌年度の営業収益	15,300億円
同、経常利益	2,400億円
同、長期債務残高	6.0兆円

注) ※の時期以降、営業収益及び経常利益の算出にあたっては、運輸収入がそれまでと比べて5%程度増えるとともに、中央新幹線に関する資産の減価償却費と維持運営費を計上するものと仮定しています。これは開業の目標時期を新たに設定したものではなく、あくまで参考として試算したものです。

< 経常利益・長期債務の推移 >



- 今までと同様に、健全経営と安定配当を堅持することを優先し、工事費に充てる資金は営業キャッシュフローを主体に、不足分について返済可能な借入資金によって賄っていく。
- 仮に健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復することで、工事の完遂を目指す。
- 今回の工事費増を織り込んでも、工事の完遂に必要な資金を確保できることを確認しており、当社としては、健全経営と安定配当を堅持しつつ、今後とも、中央新幹線の早期実現を目指して、計画を推進していく。

本資料に記載されている将来の計画や予想数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の経営成績、業績等は、本資料の予想値と大きく異なる結果となる可能性があります。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、自然災害等が挙げられます。

(参考) 運輸セグメント

(単位:億円)	2019年度 実績	2020年度 実績 (基準適用前)	対前年
営業収益	14,312	5,330	△8,982 37.2%
営業費	8,136	7,163	△972 88.0%
営業損益	6,176	△1,833	△8,009 —

※収益認識会計基準適用前

	2020年度 実績 (基準適用後)	2021年度 計画	対前年
	5,332	9,900	4,567 185.6%
	7,166	7,850	683 109.5%
	△1,833	2,050	3,883 —

※収益認識会計基準適用後(参考値)

2020年度 実績 主な増減要因

- JR東海の運輸収入の減等により、減収減益。



2021年度 計画 主な増減要因

- JR東海の運輸収入の増等により、増収増益。

(参考) 流通セグメント

(単位:億円)	2019年度 実績	2020年度 実績 (基準適用前)	対前年
営業収益	2,632	1,747	△885 66.4%
営業費	2,558	1,869	△689 73.1%
営業損益	74	△122	△196 —

※収益認識会計基準適用前

2020年度 実績 (基準適用後)	2021年度 計画	対前年
829	1,260	430 151.8%
952	1,290	337 135.5%
△122	△30	92 24.5%

※収益認識会計基準適用後(参考値)

2020年度 実績 主な増減要因

- JR東海高島屋の百貨店売上の減や東海キヨスクの店舗売上の減等により、減収減益。

2021年度 計画 主な増減要因

- JR東海高島屋の百貨店取扱高の増や東海キヨスクの店舗売上の増等により、増収増益。

(参考) 不動産セグメント

(単位:億円)	2019年度 実績	2020年度 実績 (基準適用前)	対前年
営業収益	799	691	△108 86.4%
営業費	609	561	△48 92.0%
営業損益	190	130	△59 68.6%

※収益認識会計基準適用前

2020年度 実績 (基準適用後)	2021年度 計画	対前年
691	750	58 108.4%
561	600	38 106.9%
130	150	19 115.1%

※収益認識会計基準適用後(参考値)

2020年度 実績 主な増減要因

- 各地区における駅ビル収入の減等により、減収減益。



2021年度 計画 主な増減要因

- 各地区における駅ビル収入の増等により、増収増益。

(参考) その他セグメント

(単位:億円)	2019年度 実績	2020年度 実績 (基準適用前)	対前年
営業収益	2,722	2,516	△206 92.4%
営業費	2,587	2,503	△84 96.7%
営業損益	135	13	△121 9.7%

※収益認識会計基準適用前

2020年度 実績 (基準適用後)	2021年度 計画	対前年
2,517	2,450	△67 97.3%
2,500	2,440	△60 97.6%
17	10	△7 56.9%

※収益認識会計基準適用後(参考値)

2020年度 実績 主な増減要因

- JR東海ホテルズの宿泊収入やJR東海ツアーズの旅行商品収入の減等により、減収減益。



2021年度 計画 主な増減要因

- JR東海ホテルズの宿泊収入やJR東海ツアーズの旅行商品収入の売上増はあるものの、受託会社の売上減等により、減収減益。

(参考) 主な子会社の実績、業績予想 (連結修正前、収益認識会計基準適用前)

○実績

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2019年度実績	2020年度実績	対前年	2019年度実績	2020年度実績	対前年	2019年度実績	2020年度実績	対前年
JR東海高島屋	1,437	1,011	70.4%	45	△12	—	47	△10	—
JRセントラルビル	327	299	91.5%	40	28	70.6%	37	28	75.7%
JR東海ホテルズ [△]	249	114	45.8%	0	△73	—	2	△70	—
日本車両	927	979	105.6%	83	87	104.0%	85	90	105.6%

日本車両 当期純利益 123 83 68.0% (億円)

○業績予想

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2020年度実績	2021年度計画	対前年	2020年度実績	2021年度計画	対前年	2020年度実績	2021年度計画	対前年
JR東海高島屋 ^(※)	383	515	134.4%	△13	3	—	△11	5	—
JRセントラルビル	299	317	106.1%	28	32	115.6%	28	31	109.7%
JR東海ホテルズ [△]	114	171	149.7%	△73	△46	—	△70	△46	—
日本車両	979	910	92.9%	87	52	59.6%	90	53	58.8%

日本車両 当期純利益 83 48 57.3%

(※) JR東海高島屋のみ、収益認識会計基準適用による収益への影響が大きいため、基準を適用した場合の参考値としている。

(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
20/04	10	10	8	15	12	7	10	10	43
20/05	10	10	9	13	12	8	10	9	36
20/06	28	28	25	32	29	26	29	29	67
FY 1Q	16	16	14	20	18	12	16	15	49
20/07	32	32	27	36	35	27	34	28	68
20/08	25	25	22	32	27	23	25	24	60
20/09	38	39	32	41	37	40	40	38	72
FY 2Q	32	32	27	36	33	30	33	30	67
FY 1H	24	24	20	28	26	21	24	23	57
20/10	46	47	37	49	44	48	48	49	79
20/11	50	52	42	48	50	50	54	54	72
20/12	39	39	34	42	39	37	39	45	70
FY 3Q	45	46	38	46	44	46	47	50	74
21/01	25	25	22	28	26	24	26	27	62
21/02	31 (28)	30 (28)	29 (26)	35 (32)	31 (28)	33 (28)	31 (29)	32 (28)	66 (65)
21/03	96 (40)	100 (40)	96 (36)	83 (41)	90 (39)	112 (41)	104 (42)	97 (41)	102 (74)
FY 4Q	42 (32)	42 (32)	39 (29)	43 (35)	43 (32)	41 (31)	44 (33)	43 (32)	74 (68)
FY 2H	43 (39)	44 (39)	38 (34)	45 (41)	44 (39)	44 (37)	46 (40)	47 (42)	74 (71)
年度累計 FY Total	33 (32)	33 (32)	28 (27)	36 (35)	34 (33)	31 (30)	34 (33)	34 (34)	65 (64)

(注)21/02以降及び年度累計のカッコ内は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2018年度との比較。

Note: Numbers in parentheses after 21/02 and FY total are compared to FY2018 (before the decline due to the COVID-19 pandemic).

(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
4/24~5/6	6	5	5	7	4	16

・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
8/7~8/17	24	24	20	30	24	42

・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
12/25~1/5	32	33	27	33	35	53

(注)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 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
20/03	9,489	62.1
20/04	2,758	21.1
20/05	4,036	32.6
20/06	11,019	80.8
20/07	10,642	79.6
20/08	7,723	64.7
20/09	10,436	65.5
20/10	11,717	105.6
20/11	12,245	88.9
20/12	15,008	83.2
21/01	10,064	65.3
21/02	9,408	82.2

◆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ゲートタワーホテル Nagoya JR Gate Tower Hotel (※1)		
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.
20/04	18.6	-66.9	23.7	-72.7
20/05	16.7	-62.5	-	-
20/06	25.7	-50.1	27.3	-64.2
20/07	29.7	-47.4	42.8	-52.8
20/08	37.6	-38.0	46.1	-51.0
20/09	49.2	-30.0	67.3	-26.4
20/10	70.1	-18.5	85.4	-10.0
20/11	71.4	-18.7	90.5	-6.3
20/12	53.0	-28.8	71.7	-20.5
21/01	25.8	-48.3	33.0	-52.7
21/02	28.1	-39.8	37.7	-42.6
21/03	40.5	5.8	58.7	18.9

(※1) 名古屋JRゲートタワーホテルは4月13日から5月31日まで休業したため、4月は12日までの実績。

Note1:Nagoya JR Gate Tower Hotel was closed from April 13th to May 31st. The figure for April show the results up to April 12th.

(※2) 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。

Note2:The number for each month comes from a quick estimation, which might differ from the actual results.