

2022年3月期 第3四半期 決算説明会

東海旅客鉄道株式会社

2022年1月31日

目 次

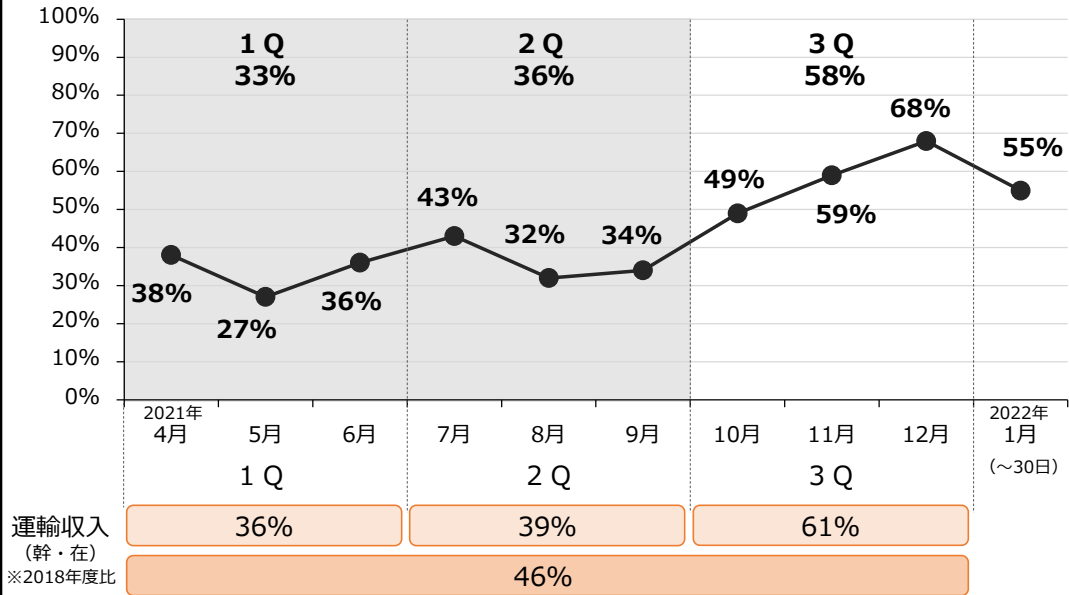
I	2022年3月期第3四半期 決算実績等	… 3
II	中央新幹線計画の状況	…10

○経営管理部次長の岩崎です。本日はスライド表示のとおりの内容で、ご説明します。

I 2022年3月期第3四半期 決算実績等

東海道新幹線のご利用状況と運輸収入

■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）



- 緊急事態宣言の解除以降、ビジネス、観光ともに回復傾向が続いた
- 第3四半期の運輸収入は2018年度比で61%と、想定（55%）を上回る

- まず、東海道新幹線のご利用状況と運輸収入についてご説明します。
- 沿線に出ていた緊急事態宣言が昨年9月30日に解除され、その後感染状況も年内は比較的落ち着いていたこともあり、ビジネス、観光ともに回復傾向が続きました。
- その結果、東京口の断面輸送量は2018年度比で10月が49%、11月が59%、12月が68%、第3四半期の3か月間で58%となりました。また、在来線の第3四半期3か月間のご利用状況については、2018年度比で特急列車が56%、名古屋近郊が78%となりました。
- また、昨年10月27日にお示した業績予想では、第3四半期3か月間の新幹線・在来線を合わせた運輸収入は2018年度比で55%と想定していましたが、実績としては61%となりました。これは、運輸収入の額にして想定を204億円上回る結果となっています。
- なお、1月に入ってから東海道新幹線の東京口断面輸送量は、年始期間を中心にご利用が多かったものの、その後のオミクロン株の影響もあり、30日までの実績で、2018年度比55%となっています。

- 年末年始期間（12/28～1/5）のご利用は、コロナ禍前には及ばないものの、前年を大きく上回る水準
- 東海道新幹線においては、十分な輸送力を確保するため、「のぞみ12本ダイヤ」を7日間・53時間帯で実施

<年末年始期間における1日平均の輸送量比較>

	2020年度比	2018年度比
新幹線	257%	81%
在来線 特急列車	228%	73%



12/29 東京駅改札内の様子



1/3 新大塚駅改札付近の様子

- 次に、年末年始期間のご利用状況についてご説明します。
- 年末年始期間のご利用は、新型コロナウイルス感染症の感染状況が落ち着いていたこともあり、コロナ禍前には及ばないものの、前年を大きく上回る水準でした。
- 1日平均の輸送量は、東海道新幹線については、前年度比で257%、2018年度比で81%、在来線特急列車については、前年度比で228%、2018年度比で73%となりました。
- また、東海道新幹線においては、多くのご利用が見込まれる時間帯に、十分な輸送力を確保するため、「のぞみ12本ダイヤ」を7日間・53時間帯で実施しました。

損益計算書（連結）

6

(億円)

	2020年度 3Q累計 A (基準適用前)	2020年度 3Q累計 A' (基準適用後)	2021年度 3Q累計 B	増減 (B-A)	増減 (B-A')	主な増減要因 (B-A')
営業収益	6,030	5,470	6,863	833	1,393	
運輸業	4,017	4,015	5,290	1,273	1,274	(+) JR東海(運輸業)
流通業	1,211	602	748	△462	145	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	517	515	541	23	26	(+) JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	1,608	1,637	1,540	△68	△97	(-) 日本車両
営業費	6,966	6,411	6,492	△474	80	
営業損益	△935	△940	371	1,307	1,312	
運輸業	△882	△882	322	1,204	1,204	(+) JR東海(運輸業)
流通業	△103	△107	△39	64	68	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	115	115	133	17	17	(+) JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	△42	△39	△29	13	10	(+) JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
経常損益	△1,477	△1,476	△147	1,330	1,329	
親会社株主に帰属 する四半期純損益	△1,114	△1,111	△123	991	987	

※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。

※A: 収益認識会計基準適用前、A'・B: 収益認識会計基準適用後(A'は参考値)

※ジェイアール東海ホテルズ、ジェイアール東海ツアーズ、ジェイアール東海エージェンシーは、決算短信では「ホテル・サービス」に含みますが、当資料では「その他」に含みます。

- 続いて、連結決算の概要についてご説明します。
- 連結の営業収益については、6,863億円と前年と比べて増加したものの、引き続き低い水準となりました。グループ会社も含めて費用削減を推進したこともあり、営業利益は確保したものの、経常損益、親会社株主に帰属する四半期純損益については、損失を計上しました。
- セグメント別の状況についてご説明します。
- 運輸業については、当社の運輸収入の増等により増収となり、営業利益を確保しました。
- 流通業については、対前年、増減B-A欄では462億円の減収となっていますが、これは今年度から適用した収益認識会計基準により、ジェイアール東海高島屋で大きなマイナスの影響が生じているためです。前年数値にも同基準を適用し、ベースを合わせると、増減B-A'欄のとおり、実質的に収益増であり、収支も改善しています。
- 不動産業については、ジェイアールセントラルビルや東京ステーション開発等の各地区における駅ビル収入の増等により、増収増益となりました。
- その他については、日本車両等の売上減により減収となりましたが、ジェイアール東海ツアーズの旅行商品収入やジェイアール東海ホテルズの宿泊収入の増等により、収支は昨年より改善しました。

損益計算書（単体）

7

（億円）

	2020年度 3Q累計 A	2021年度 3Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	4,084 (3,590)	5,357 (4,839)	1,272 (1,249)	新幹線+1,187、在来線+62
営業費	4,907	4,976	68	
人件費	1,255	1,201	△53	賞与引当金繰入の減、等
物件費	2,085	2,119	34	
動力費	289	286	△3	
修繕費	669	723	54	橋梁修繕の増、等
業務費	1,125	1,109	△15	広告宣伝費の減、等
租税公課	244	263	19	
減価償却費	1,322	1,391	68	車両、等
営業損益	△823	381	1,204	
経常損益	△1,396	△170	1,225	
四半期純損益	△979	△232	747	

- 単体決算の概要についてご説明します。
- まず運輸収入ですが、第3四半期は回復傾向が続いたものの、引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、当第3四半期の運輸収入は、前年同期に対して1,249億円の増となる4,839億円でした。新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2018年度との比較では、46%にとどまっています。
- 営業費は、費用削減を進めた一方で、減価償却費の増加等もあり、前年同期に対し68億円増の4,976億円となりました。
- まず、人件費については、賞与引当金繰入が減少したことなどにより、前年同期に対し53億円の減となる1,201億円でした。
- 続いて物件費ですが、橋梁修繕が増加したことなどにより、修繕費が前年同期に対し54億円増えた一方、動力費、業務費が減少し、物件費全体で34億円の増となる2,119億円でした。
- 減価償却費は前年同期に対し68億円の増となる1,391億円でした。これは新幹線の新型車両N700Sの投入を進めたことなどによります。
- これらの結果、単体決算においても、スライド表示のとおり、営業利益を確保したものの、経常損益、四半期純損益については損失を計上しました。

回復局面における需要喚起



推し旅
OSHITABI UPDATE

○ 様々なニーズに応える営業施策

- ・「ずらし旅」CP（飛騨・愛知・静岡・伊豆・熱海・箱根等）
- ・「推し旅アップデート」CP（自身の「推し」に会いに行く旅を提案）
- ・エンタメ業界とのタイアップ企画（映画「仮面ライダービヨンド・ジェネレーションズ」）
- ・こどもは全員、実質無料！EXで「のぞみ」に乗って旅に出よう（11/24～12/19）

○ 「EXサービス」で出張・旅行をより幅広くサポート

- ・「EX 旅のコンテンツポータル」（11/1～）
- ・「EXPRESS WORK」（12/1～）

○ ビジネスシーンにおける「会うことの価値」を訴求

- ・『PRESIDENT』特別連載広告（2021年12月17日号～）
「Face to Face -場の共有が生み出すもの-」
- ・ポスター・WEB動画等「会うって、特別だったんだ。」（1/16～）



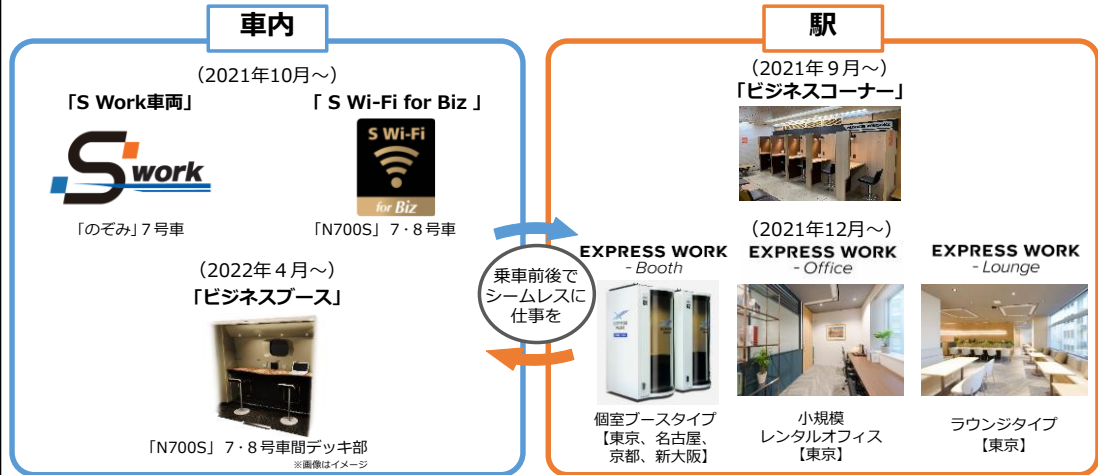
「会うって、特別だったんだ。」ポスター

コスト削減

- 損益について、通期で当社・グループ合わせて590億円の費用削減計画に対し、当第3四半期までで440億円の費用削減を実施
- 引き続き、業務全般を幅広く見直すことで継続的にコスト削減に取り組んでいく

- 次に、今後を見据えた取組みの進捗状況についてご説明します。
- 第2四半期の決算説明会でご説明したとおり、ご利用の回復局面においては、積極的な需要喚起策を打ちました。
- 様々なニーズに応えるための営業施策として、引き続き「定番」から時間、場所、旅先での移動手段や行動をずらした「ずらし旅」を展開し、観光エリアの分散化を図るため、広く様々なエリアの魅力をお伝えしています。
- また、自身の「推し」に会いに行く「推し旅」を、新しい内容にアップデートして提案する「推し旅アップデート」キャンペーンを開始したほか、仮面ライダーの映画最新作とのタイアップ企画も行いました。
- さらに、昨年11月から12月にかけては、「のぞみ」をご利用になる「エクスプレス予約」「スマートEX」会員を対象に、一定の条件のもと、「こども」を実質無料とするキャンペーンを行いました。期間中、キャンペーンの対象となる「おとな」と「こども」のEXでの同時のご利用は約3倍に増えるなど、多くの方にご利用いただきました。
- 加えて、後ほど詳しくご説明しますが、「EXサービス」をさらに充実させ、出張・旅行をより幅広くサポートする取組みも進めました。昨年11月1日には、EXサービス会員向けに、出張や旅行でご利用可能なホテルや二次交通等のコンテンツを紹介する「EX 旅のコンテンツポータル」を開始したほか、12月1日には、EXサービス会員向けワークスペースを東海道新幹線の4駅6箇所で開催しました。
- そのほか、ビジネスシーンにおける「会うことの価値」を訴求するため、雑誌『PRESIDENT』にてタイアップ広告を出稿し、特別連載「Face to Face -場の共有が生み出すもの-」として著名人へのインタビュー記事を公開したほか、「会うって、特別だったんだ。」というキャッチコピーで、ポスターの掲出やWEB動画の公開を行っています。
- 足元では、新型コロナウイルス感染症の感染再拡大が見られますが、今後も感染状況に応じて適切な需要喚起を行ってまいります。
- コスト削減については、損益について、通期で当社・グループ合わせて590億円の費用削減計画に対し、当第3四半期までで、単体で350億円、グループで90億円、合計440億円の費用削減を実施しました。
- 引き続き、業務全般を幅広く見直すことで、継続的にコスト削減に取り組んでまいります。

- EXサービス会員を対象に、ビジネスパーソン向け「S Work車両」及びワークスペース事業「EXPRESS WORK」を開始
- 2022年4月からは、N700Sの7・8号車間のデッキ部「喫煙ルーム」を改造し、打ち合わせ等で利用可能な「ビジネスブース」を順次導入（試行として3編成）



EX 旅のコンテンツポータル



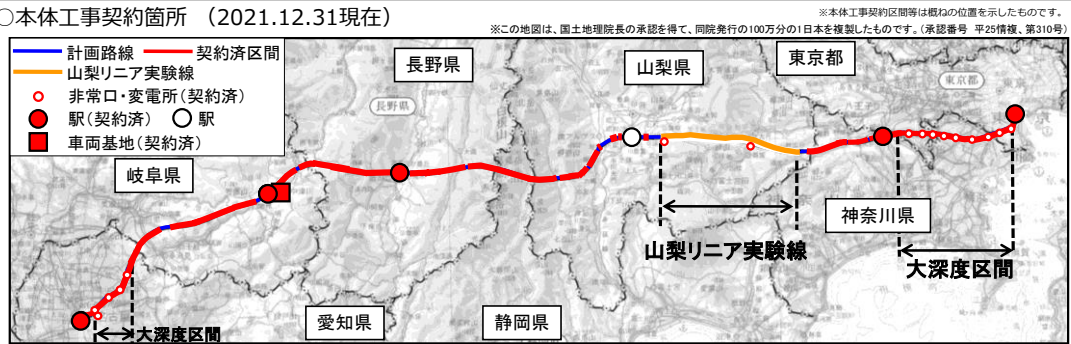
ホテル、観光プラン、交通サービス、ビジネス向けサービスを紹介
出張・旅行をより幅広くサポート（2021年11月～）



- 東海道新幹線のビジネス環境整備については、新型コロナウイルス感染症を契機に広がったICTを活用した場所を選ばない新しい働き方への対応として進めてきましたが、この第3四半期に様々なサービスを開始しました。
- 車内においては、昨年10月より、「のぞみ」の7号車を、モバイル端末等を気兼ねなく使用して仕事を進めることができる「S Work車両」として設定しています。
- また、N700Sの7号車及び8号車において、従来より容量等を強化した無料Wi-Fiサービスを導入しています。
- さらに、本年4月からは、N700Sの7・8号車間のデッキ部に、打ち合わせ等でご利用可能な「ビジネスブース」を、まずは試行として3編成、導入します。
- 駅においては、EXサービス会員向けワークスペース「EXPRESS WORK」を昨年12月に開業しました。お客様のご利用シーンに合わせて、ブース型、ラウンジ型、オフィス型の3種のワークスペースをご用意しています。
- これらの施策により、東海道新幹線を利用されるお客様が、乗車前後を通してシームレスに仕事ができるなど、お客様のワークスタイルに応じた移動時間をお過ごしいただけるようにしています。
- また、昨年11月には、EXサービスの画面上からリンクする「EX 旅のコンテンツポータル」を開設しました。ホテル、観光プラン、交通サービス、そして「EXPRESS WORK」を含めたビジネス向けサービスを紹介し、お客様の出張・ご旅行をより幅広くサポートしています。
- そして、今後2023年夏には、「EX-MaaS(仮称)」として、EXサービスのサイト内で、シームレスに予約・決済まで完結できる本格的なMaaSに進化させる計画です。
- 今後も、東海道新幹線を利用されるお客様が、一層、便利で快適にお過ごしいただけるように、様々な面でサービスを磨いていきます。

Ⅱ 中央新幹線計画の状況

○本体工事契約箇所（2021.12.31現在）



中部総合車両基地



第四南巨摩トンネル（西工区）



梶ヶ谷非常口

- 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、工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間の計画路線のうち、オレンジの線が山梨リニア実験線を、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。
- 工事については、新たに中部総合車両基地等で本格的な工事に着手したほか、既に工事に着手している神奈川県の梶ヶ谷非常口では立坑本体が完成し、山梨県の第四南巨摩トンネル西工区・東工区では新たに本坑の掘削を開始するなど、沿線各地で着実に工事を進めました。
- 引き続き、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しつつ、各種工事を着実に進めます。

【南アルプストンネル静岡工区】

- 昨年12月19日に、国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」において、「大井川水資源問題に関する中間報告」が取りまとめられました。
- 中間報告を踏まえて、地域のご理解とご協力を得られるよう、真摯に対応していきます。

【首都圏及び中京圏の大深度区間のシールドトンネル工事】

- 第一首都圏トンネル北品川工区では、昨年10月に開始した、シールドマシンを動かして安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進を進めました。
- 第一中京圏トンネル坂下西工区では、昨年12月に工事説明会を開催し、現在調査掘進の準備を進めており、関係の皆様にお知らせしたうえで、調査掘進を開始する予定です。
- 両工区とも、調査掘進での確認結果については沿線の皆様にご説明し、その後、本格的な掘進に取りかかる予定です。

【工事の安全】

- 中央新幹線に関わる工事において労働災害の防止をより強力に進めていくため、昨年11月に施工会社と共に「中央新幹線安全推進協議会」を設置しました。

- 一方で、南アルプストンネル静岡工区においては、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いています。
- このような中、昨年12月に国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」において、「大井川水資源問題に関する中間報告」が取りまとめられました。
- 中間報告を踏まえて、地域のご理解とご協力を得られるよう、真摯に対応してまいります。
- また、首都圏及び中京圏の大深度区間のシールドトンネル工事について、第一首都圏トンネル北品川工区では、昨年10月に開始した、本格的な掘進の前にシールドマシンを動かして安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進を進めました。
- 第一中京圏トンネル坂下西工区では、昨年12月に工事説明会を開催し、現在調査掘進の準備を進めており、関係の皆様にお知らせしたうえで、調査掘進を開始する予定です。
- 両工区とも、調査掘進での確認結果については沿線の皆様にご説明し、その後、本格的な掘進に取りかかる予定です。
- さらに、昨年10月と11月に発生した労働災害をふまえ、中央新幹線に関わる工事において労働災害の防止をより強力に進めていくため、事故防止に関する情報及び認識を施工会社と発注者とで共有する「中央新幹線安全推進協議会」を昨年11月に設置しました。
- 説明は以上です。

本資料に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社および子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更等が挙げられます。

(参考) 主な子会社の実績

(連結修正前)

○実績

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2020年度 3Q実績	2021年度 3Q実績	前期比	2020年度 3Q実績	2021年度 3Q実績	前期比	2020年度 3Q実績	2021年度 3Q実績	前期比
JR東海高島屋 ^(※)	268	322	120.4%	△20	△3	18.4%	△19	△2	12.0%
JRセントラルビル	221	230	104.4%	30	34	115.8%	28	34	123.3%
JR東海ホテルズ [*]	88	103	116.5%	△52	△41	78.1%	△47	△35	73.9%
日本車両	701	656	93.5%	42	38	91.2%	44	39	89.7%
				日本車両 四半期純利益			41	41	99.3%

(※) 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、2020年度実績について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				
21/04	349 (38)	374 (38)	386 (32)	268 (42)	318 (39)	458 (36)	333 (35)	299 (33)	173 (75)		
21/05	253 (27)	251 (26)	251 (24)	259 (35)	216 (27)	320 (26)	224 (24)	281 (26)	171 (61)		
21/06	125 (36)	123 (36)	126 (32)	128 (42)	119 (36)	142 (37)	116 (35)	108 (31)	105 (70)		
21/04-06	202 (33)	203 (33)	207 (29)	193 (40)	184 (34)	255 (32)	186 (31)	190 (30)	141 (69)		
21/07	130 (43)	132 (44)	134 (38)	120 (44)	122 (43)	152 (43)	127 (45)	153 (59)	106 (76)		
21/08	125 (32)	128 (32)	131 (28)	109 (34)	117 (32)	140 (31)	127 (32)	94 (25)	108 (63)		
21/09	87 (34)	86 (34)	89 (29)	88 (38)	87 (32)	87 (37)	83 (33)	73 (30)	88 (67)		
21/07-09	112 (36)	113 (36)	116 (32)	105 (38)	107 (35)	121 (37)	110 (36)	102 (35)	100 (69)		
21/04-09	142 (35)	142 (35)	148 (30)	136 (39)	134 (35)	159 (35)	135 (34)	130 (33)	118 (69)		
21/10	108 (49)	107 (49)	118 (45)	103 (49)	105 (49)	116 (47)	105 (49)	93 (46)	99 (75)		
21/11	118 (59)	116 (60)	129 (55)	119 (57)	115 (58)	124 (61)	114 (61)	101 (56)	108 (78)		
21/12	174 (68)	179 (70)	184 (62)	151 (64)	174 (69)	176 (66)	180 (70)	145 (66)	116 (83)		
21/10-12	131 (58)	131 (60)	141 (54)	123 (57)	130 (59)	132 (58)	129 (60)	111 (56)	107 (78)		
21/04-12	136 (43)	136 (44)	144 (38)	130 (45)	132 (43)	146 (42)	132 (43)	120 (41)	114 (72)		

◆ 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
4/28-5/5	526 (32)	511 (32)	584 (29)	544 (35)	736 (35)	345 (51)

・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
8/6-8/17	139 (34)	142 (34)	153 (31)	118 (35)	113 (27)	137 (55)

・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
12/28-1/5	257 (81)	263 (84)	264 (70)	222 (73)	228 (73)	158 (80)

(※1) 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。

Note1: Numbers in parentheses are compared to FY2018 (before the decline due to the COVID-19 pandemic).

(※2) 新幹線・在来線特急等は特定の駅間における月累計前年輸送量の対前年比。

Note2: The data of the Shinkansen and Express is based on the total passenger volume of each month at certain points.

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。

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

期間 Period	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	
	売上高合計 2022年2月期 (百万円) Total Sales FY2021: 2021.3~2022.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
21/03	13,990	147.5
21/04	10,591	383.3
21/05	8,479	210.0
21/06	9,867	88.9
21/07	12,395	116.4
21/08	8,917	116.0
21/09	9,548	91.5
21/10	13,026	111.2
21/11	14,128	115.3
21/12	17,850	119.0

◆ホテル Hotels

期間 Period	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)	
	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.
21/04	41.8	23.3	53.0	29.3
21/05	31.8	15.1	40.5	-
21/06	35.8	10.1	51.4	24.2
21/07	50.3	20.5	60.5	17.7
21/08	51.3	13.7	57.2	11.1
21/09	41.5	-7.7	54.7	-12.7
21/10	55.7	-14.4	74.8	-10.6
21/11	69.3	-2.1	80.6	-9.9
21/12	76.2	23.2	86.5	14.8

(※1) 名古屋JRゲートタワーホテルは2020年4月13日から5月31日まで休業。

Note1:Nagoya JR Gate Tower Hotel was closed from April 13th to May 31st, 2020.

(※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.