

- I. ご利用状況
- II. 経営体力の再強化
- III. 気候変動対策の取組み
- IV. 株主還元

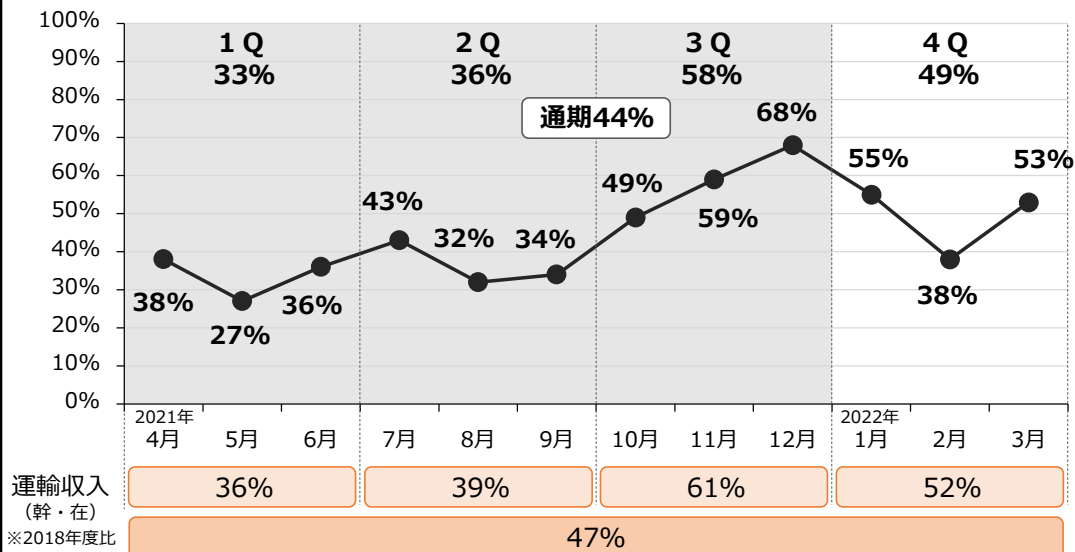


代表取締役社長
金子 慎

東海旅客鉄道株式会社
2022年4月27日

- 社長の金子です。
- 私からは、鉄道のご利用状況、現在進めている経営体力の再強化、気候変動対策の取組み、そして株主還元についてご説明します。

■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）

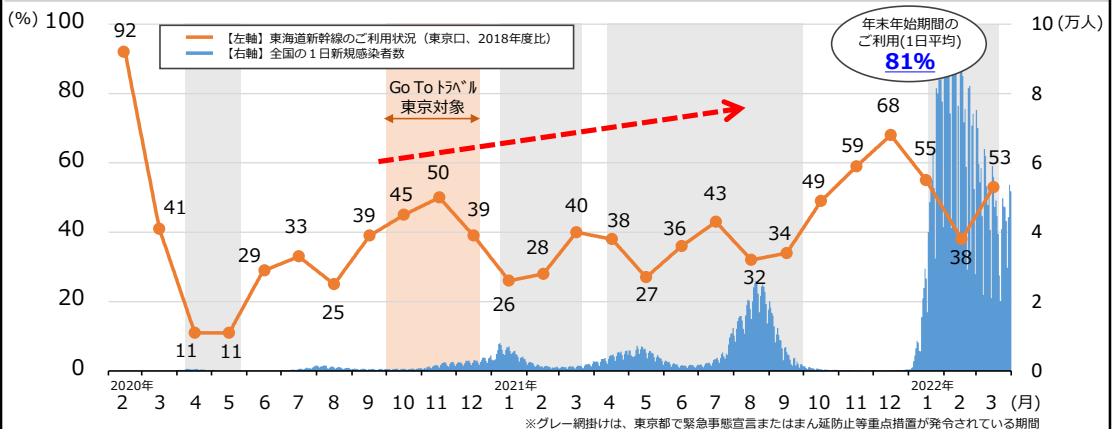


- 1月に入ってからオミクロン株の影響を受け、ビジネス・観光ともに低調に推移していたが、その後感染拡大が収まるにつれ、回復しつつある
- 通期の運輸収入は2018年度比で47%と、想定（52%）を下回る

- まず、当社の主力である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。
- 年末年始にかけて回復が続いていた東海道新幹線の東京口断面輸送量は、1月に入ってからオミクロン株の影響を受け、低調に推移していましたが、その後3月になり、感染拡大が収まるにつれ、回復しつつあります。
- その結果、東京口の断面輸送量は、2018年度比で1月が55%、2月が38%、3月が53%、第4四半期の3か月間で49%となりました。また、在来線の第4四半期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46%、名古屋近郊が72%となりました。
- 新幹線・在来線を合わせた運輸収入については、昨年10月27日にお示した業績予想では、2018年度比で第4四半期3か月間は78%、通期で52%と想定していましたが、実績としては第4四半期3か月間は同52%、通期で同47%となりました。

新型コロナウイルス感染症発生以降のご利用状況

3

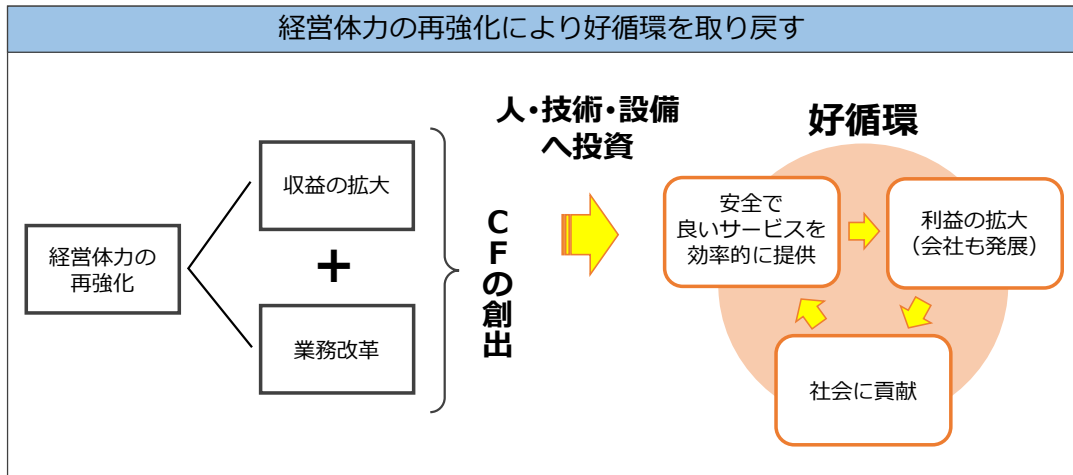


- ① 東海道新幹線のご利用は、政府等から移動の自粛が要請されると減少する一方で、感染者数が減少に転じると、ご利用が増加に転じる傾向
- ② ワクチン接種の拡大、経口治療薬の開発・普及、医療体制の拡充等に伴い、社会経済活動の回復力が高まる
- ③ 感染者数の推移が比較的長期間落ちていた2021年10月～2022年1月初めまでは、ご利用も順調に回復し、年末年始期間には1日平均のご利用が**2018年度比で81%に**

大きなトレンドとしては回復傾向にあり、感染症に対する社会の対応力が強化されていくことで、ご利用は継続的に回復していくと期待

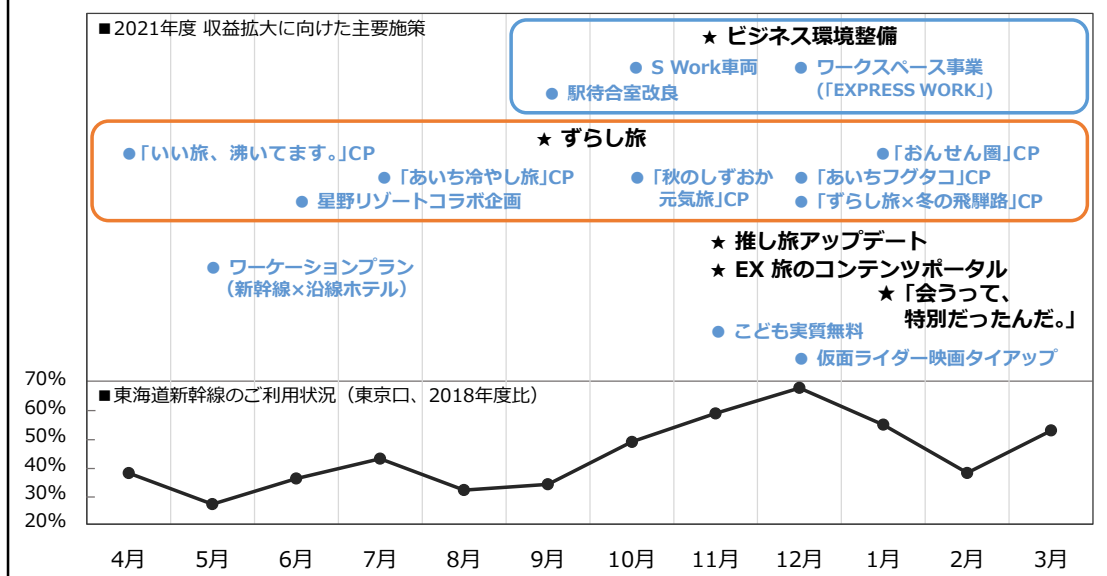
- 次に、新型コロナウイルス感染症の発生以降のご利用状況についてご説明します。
- 2020年4月以降、感染拡大が起これと、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置などの移動の自粛を伴う行動制限が、政府・自治体より発令されてきました。それに伴い、東海道新幹線のご利用は減少する一方で、感染者数が減少に転じると、ご利用は増加に転じるというのが、この2年余りの状況です。
- こうした中、ワクチン接種の拡大、経口治療薬の開発・普及、医療体制の拡充等に伴い、社会経済活動の回復力が高まってきており、感染拡大下でのご利用の落ち込み方は小さくなるとともに、感染状況が落ち着いた際の回復幅も拡大傾向にあります。
- 特に、感染者数の推移が比較的長期間落ちていた2021年10月～2022年1月初めまでは、ご利用も順調に回復し、12月のご利用は2018年度比68%、また、年末年始期間のご利用は1日平均で2018年度比81%となりました。
- 以上のように、大きなトレンドとしては回復傾向にあり、感染症に対する社会の対応力が強化されていくことで、ご利用は継続的に回復していくと期待しています。

- コロナ禍で受けたダメージから回復し、将来にわたって社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化を推進
- 安全で優れたサービスを効率的に提供することで利益を拡大し、それによってさらに安全でより良いサービスを提供し、社会に貢献するという好循環を取り戻す



- 一方、依然として厳しい経営環境が続いていることには変わりありません。当社では、コロナ禍で受けたダメージから回復し、将来にわたって社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化に取り組んでいます。
- 経営体力の再強化に向けては、収益の拡大と、中長期的な観点からICTも活用しつつ新たな仕事の進め方を追求し、効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」を進めており、この2つの取組みにより、キャッシュ・フローのさらなる創出を行っていきます。
- そうして生み出したキャッシュ・フローを、人、技術、設備等への投資に振り向けることで、安全で優れたサービスを提供し、より多くのお客様にご利用いただき収益を伸ばす一方で、効率性を追求することで、利益を拡大し、それによって、さらに安全で、良いサービスを提供し、社会に貢献するという好循環を取り戻していきます。

- 収益の拡大に向け、東海道新幹線のビジネス環境整備等、コロナ禍で加速した変化への対応を推進
- ご利用の回復期を中心に、「ずらし旅」「押し旅アップデート」をはじめ様々な営業施策を積極的に展開

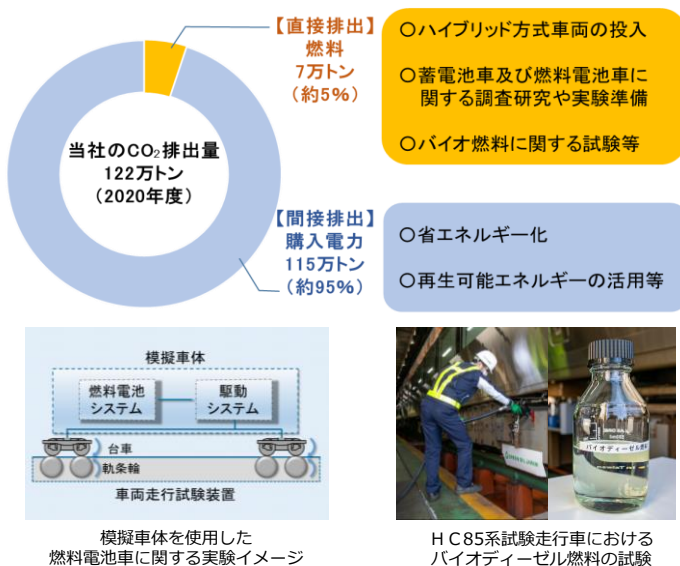


- 収益の拡大に向けては、2021年度は様々な施策を展開しました。
- このコロナ禍で、在宅勤務や出張抑制が広がる中、ICTを活用してオンラインで対話する新しいコミュニケーション手段が普及しましたが、当社でもこのICT技術を上手く取り込み、創意と工夫により新たなサービスを創出することで、利便性を向上させ、需要を生み出していきたいと考えています。
- 例えば、モバイル端末等を気兼ねなく使用できる「S Work (エスワーク) 車両」の運用を始めたほか、一部の車内無料Wi-Fiの強化や、駅におけるEXサービス会員向けワークスペース「EXPRESS WORK (エクスプレスワーク)」の展開等を進めました。5月以降には、一部のN700Sの7・8号車間のデッキ部に、打ち合わせ、Web会議、電話等にご利用いただける「ビジネスブース」を試験的に導入します。
- また、現在構築を進めている「EX-MaaS (仮称)」も、ICTを活用した利便性向上の取組みです。昨年11月に、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、ホテル、観光プラン、交通サービス、ビジネス向けサービス等を紹介していますが、今後はサイト内でシームレスに予約・決済まで完結できるよう、2023年夏のサービス開始に向けて準備を進めます。
- そのほか、2021年度は、観光需要の喚起に向けて、「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」や、自身の「押し」に会いに行く「押し旅」を、新しい内容にアップデートして提案する「押し旅アップデート」をはじめとして、ご利用の回復期を中心に、様々な営業施策を積極的に展開しました。
- 度重なる感染の拡大もあり、所期の目的を達することが難しい面もありましたが、収益拡大に向けた一歩を踏み出すことができたと考えており、新たな需要を創出する取組みも進めながら、引き続き収益の拡大を図っていきます。
- 経営体力の再強化のもう1つの柱である「業務改革」の進捗については、後ほど総合企画本部長の丹羽から説明いたします。

政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、以下を目指す

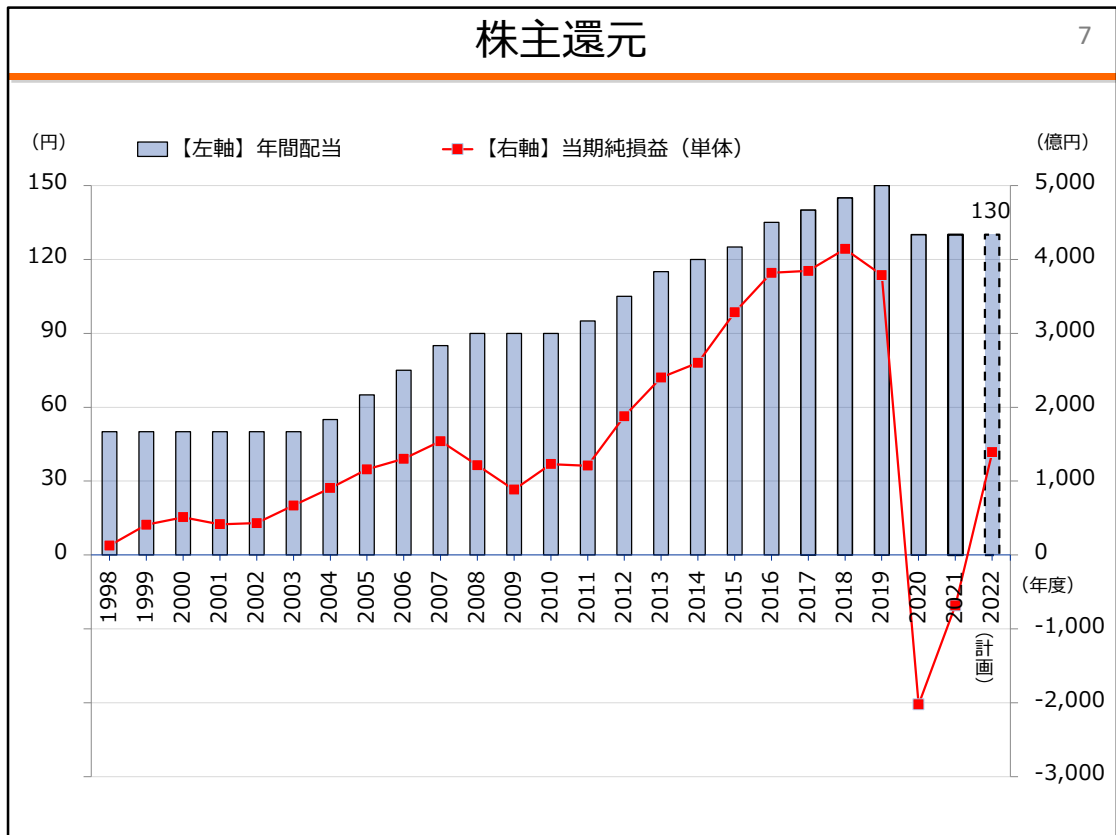
- 2050年 CO₂排出量実質ゼロ
- 2030年度 CO₂排出量▲46%（2013年度比）

※いずれもグループ含む



TCFDの提言を踏まえた取組み	
2021年 5月	TCFDの提言へ賛同
2021年 10月	定性情報の開示 ①ガバナンス ②戦略（気候変動によるリスクと機会） ③リスク管理 ④目標と指標
2022年 4月	定量分析の開示 東海道新幹線に係る風水害影響の「定量分析」結果

- 続いて、気候変動対策の取組みについてご説明します。
- 当社では、これまで、地球環境保全を経営上の重要なテーマとして、省エネ型の車両や設備を積極的に導入することで、他の輸送機関に比べてエネルギー効率が高く、環境負荷が少ないという鉄道の環境優位性を不断に高めてきました。
- また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、より一層のCO₂排出削減にも取り組んでおり、当社及び当社グループは、政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年におけるCO₂排出量実質ゼロに加え、その中間目標として、2030年度におけるCO₂排出量を2013年度比で46%削減することを目指すこととします。
- 当社が排出するCO₂ 122万tのうち、約5%は「燃料等の使用に伴う直接排出」が、残りの約95%は「電力使用に伴う間接排出」が占めています。
- したがって、目標達成に向け、当社のCO₂排出量の約5%を占める「燃料等の使用に伴う直接排出」については、環境負荷の低減を実現したHC85系を順次投入するほか、蓄電池車及び燃料電池車に関する調査研究や実験準備、バイオ燃料に関する試験等を進めます。
- また、当社のCO₂排出量の残りの約95%を占める「電力使用に伴う間接排出」については、N700S及び315系といった省エネルギー車両の追加投入を進めるほか、さらなる省エネルギー化や再生可能エネルギーの活用にも取り組みます。
- さらに、当社では、長期にわたる安定的な事業運営に活かすため、昨年5月にTCFDの提言に賛同し、TCFDの提言を踏まえて気候変動に関するリスクと機会の分析を進めてきたところです。
- 昨年10月には、気候変動によるリスクと機会の分析をはじめとしたTCFDが定める4項目について定性情報を開示したほか、昨日には、当社ホームページにて、東海道新幹線における河川氾濫に伴う設備損害に関する定量分析の結果について開示を行いました。
- 今後も、リスク分析をさらに深度化するとともに、自然災害に対する設備強化等の検討を進めていきます。



- 次に、株主還元についてご説明します。
- 当社は、社会的使命の強い鉄道事業を経営の柱としていることから、長期にわたる安定的な経営基盤の確保・強化に取り組むとともに、中央新幹線計画等の各種プロジェクトを着実に推進するため内部留保を確保し、配当については安定配当を継続することを基本方針としています。
- この方針を基本に、具体的な配当金額については各期の経営環境、業績を踏まえて決定することとしており、2021年度の期末配当については、昨年4月に公表した配当予想どおり、1株当たり65円とする案を株主総会に提案させていただく予定です。
- また、2022年度の配当予想につきましては、先ほど申し上げた基本方針に基づき、当面は不透明な経営環境が予想されることも踏まえて、中間・期末とも1株あたり65円としました。
- 私からは以上です。

V. 2022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
2022年4月27日

- 財務部長の早川です。
- 私からは、2022年3月期の決算概要についてご説明します。

2022年3月期 実績

9

■ 損益計算書 (連結)

(億円)

	2020年度 実績 A (基準適用前)	2020年度 実績 A' (基準適用後)	2021年度 実績 B	増減 (B-A)	増減 (B-A')	主な増減要因 (B-A')
営業収益	8,235	7,400	9,351	1,116	1,951	
運輸業	5,330	5,332	7,176	1,846	1,843	(+)JR東海(運輸業)
流通業	1,747	829	1,027	△719	197	(+)東海キヨスク、JR東海高島屋
不動産業	691	691	722	30	30	(+)JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	2,516	2,517	2,344	△171	△172	(-)日本車両
営業費	10,082	9,247	9,334	△748	86	
営業損益	△1,847	△1,847	17	1,864	1,864	
運輸業	△1,833	△1,833	△83	1,750	1,750	(+)JR東海(運輸業)
流通業	△122	△122	△37	84	84	(+)東海キヨスク、JR東海高島屋
不動産業	130	130	149	18	18	(+)JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	13	17	11	△1	△5	(-)日本車両
経常損益	△2,620	△2,619	△672	1,947	1,946	
親会社株主に帰属 する当期純損益	△2,015	△2,014	△519	1,496	1,495	

※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・サービス業」、日本車両製造は「鉄道車両等製造業」に含みますが、当資料では「その他」に含みます。

- 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、9,351億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強力に推進したこともあり、営業利益を確保したものの、経常損益、親会社株主に帰属する当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収支も改善したものの、営業損失を計上しました。
- 流通業については、対前年、増減B-A欄では719億円の減収となっていますが、これは2021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等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、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はあったものの、日本車両等の売上減により、減収減益となりました。

■ キャッシュ・フロー計算書 (連結)

(億円)

	2020年度 実績 A	2021年度 実績 B	増減 (B-A)
営業活動によるCF	△1,693	717	+2,411
投資活動によるCF	△1,347	△1,530	△183
有形・無形固定資産の取得等による支出	△4,935	△4,161	+774
中央新幹線建設資金管理信託による収入・支出	3,588	2,630	△957
財務活動によるCF	2,626	△191	△2,818
現金及び現金同等物の増減額	△414	△1,004	△590
現金及び現金同等物の期首残高	7,613	7,199	△414
現金及び現金同等物の期末残高	7,199	6,194	△1,004

■ 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
49,416	+90	19,416	+90

■ 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
5,305	5,214	2,103	2,688

- 次に、連結キャッシュ・フロー計算書です。
- 営業活動によるキャッシュ・フローは当社の運輸収入が増加したことなどから、717億円のプラスです。
- 投資活動によるキャッシュ・フローは、必要な設備投資は進めたことなどから、1,530億円のマイナスです。なお、中央新幹線建設のための支出については、中央新幹線建設資金管理信託からの取り崩し資金により充当しています。
- 財務活動によるキャッシュ・フローは、191億円のマイナスです。
- これらの結果、期末の現金及び現金同等物は6,194億円となりました。引き続き高い水準を維持しており、資金繰りに関しては当面問題はありません。
- 長期債務は、90億円増加し、4兆9,416億円になりました。
- 設備投資実績は5,305億円です。2020年度に引き続き、全般的なコストダウンに加え、安全に支障しない範囲での工事費の抑制に努めました。安全に関する投資、中央新幹線にかかる設備投資の実績は、それぞれ2,103億円、2,688億円です。

■ 損益計算書 (単体)

(億円)

	2020年度 実績 A	2021年度 実績 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	5,417 (4,761)	7,260 (6,572)	1,842 (1,810)	新幹線+1,724、在来線+85
営業費	7,177	7,273	96	
人件費	1,607	1,597	△10	
物件費	3,427	3,415	△11	
動力費	377	410	33	単価の増、等
修繕費	1,429	1,348	△81	設備投資関連の減、等
業務費	1,620	1,657	36	発売手数料の増、等
租税公課	328	352	24	
減価償却費	1,813	1,907	93	車両、等
営業損益	△1,759	△12	1,746	
経常損益	△2,566	△740	1,826	
当期純損益	△2,023	△681	1,341	

- 続いて、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、前期に比べ回復傾向であったものの、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、当期の運輸収入は、前期に対して1,810億円の増となる6,572億円でした。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、47%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、前期に対し96億円増の7,273億円となりました。
- 物件費については、全体で11億円の減となる3,415億円でした。これは、原油価格の高騰により動力費が増加したことと、お客様のご利用の増により業務費が増加した一方で、設備投資関連の費用の減などにより、修繕費が前期に対し減少したためです。
- 減価償却費は、前期に対し93億円の増となる1,907億円でした。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、単体決算においては、スライド表示のとおり、営業損益、経常損益、当期純損益について、損失を計上しました。
- 私からは以上です。

- VI. 2023年3月期 業績予想
- VII. 中央新幹線計画の状況



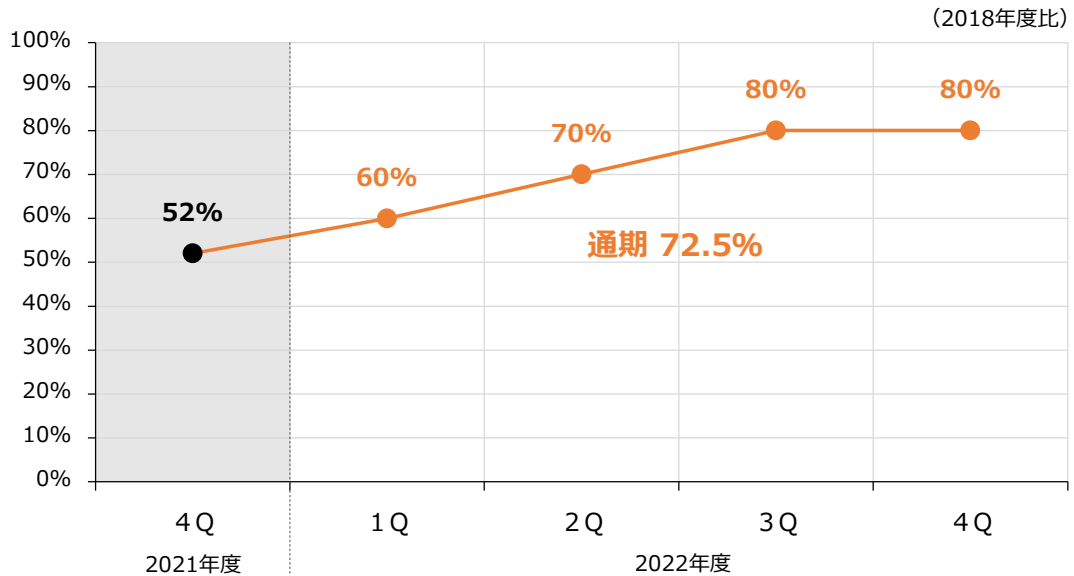
取締役
常務執行役員
総合企画本部長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2022年4月27日

- 総合企画本部長の丹羽です。
- 私からは、2023年3月期の業績予想及び中央新幹線計画の状況についてご説明します。

■ 運輸収入の想定

ワクチン接種の拡大や経口治療薬の開発・普及等、新型コロナウイルス感染症の対策が進む中で、社会経済活動が活性化されていくことを考慮し、回復していくと想定



- まず、業績予想における主な前提条件として、運輸収入の想定についてご説明します。
- 運輸収入については、ワクチン接種の拡大や経口治療薬の開発・普及等、新型コロナウイルス感染症の対策が進む中で、社会経済活動が活性化されていくことを考慮し、回復していくと想定しています。
- 具体的には、2018年度比で、第1四半期が60%、第2四半期が70%、第3四半期及び第4四半期が80%、通期で72.5%と想定しています。

■費用の考え方

厳しい経営環境のもと、引き続き経費の抑制・設備投資の削減を継続するなど、コスト削減に取り組むほか、「業務改革」による定常的なコスト削減についても、業績予想に反映

■コスト削減

(億円)

		2021年度 実績	2022年度 計画
当 社	損益	630	300
	設備投資	460 <small>付帯損益80を含む</small>	360 <small>付帯損益120を含む</small>
グ ル ー プ	損益	150	70
	設備投資	120	50
合計		1,280 <small>付帯損益80を除外</small>	660 <small>付帯損益120を除外</small>
うち 業務改革の効果		30	50

※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

- 次に、費用についてご説明します。
- 費用については、厳しい経営環境のもと、引き続き経費の抑制・設備投資の削減を継続するなど、コスト削減に取り組むほか、「業務改革」による定常的なコスト削減についても、業績予想に反映しています。
- 具体的には、2022年度は、設備投資を含め、グループ全体で660億円のコスト削減を計画しています。
- このうち、定常的なコスト削減として取り組む「業務改革」の効果として、50億円を見込んでおり、計画に織り込んでいます。
- 「業務改革」については、次のスライドで進捗をご説明します。

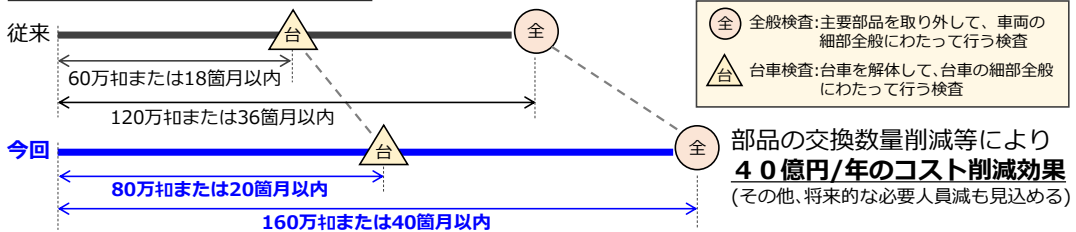
- 効率的な業務執行体制を構築し、10～15年かけて定常的なコストを単体で800億円（営業費用の約1割）削減するべく「業務改革」を推進

➡ 実現のためのメニューを検討し、個別施策の具体化を順次進めている

《業務改革の一例》

	新幹線	在来線
駅	ネット予約・チケットレスサービスの利用促進等による駅体制の適正化	
運輸	車内点検・整備業務の省力化	ワンマン運転の拡大
車両	全般検査・台車検査の周期延伸 状態監視強化等による車両検査方法の刷新	状態監視強化等による車両検査方法の刷新
工務 (施設・電気)	営業車検測等による検査方法の見直し	検査装置等の導入による省力化 検査車両の機能向上等による検査方法の見直し

全般検査・台車検査の検査周期の延伸



- 当社では、ICTをフルに活用し、もっとも望ましい業務体制を構築する「業務改革」を進めており、10～15年かけて新幹線・在来線にかかわる当社単体の定常的な費用の約1割にあたる800億円程度を削減することを目指しています。
- 現在、実現のためのメニューを検討し、個別施策の具体化を順次進めているところです。
- 業務改革の一例としては、例えば、本年2月にプレスリリースした新幹線車両の「全般検査・台車検査の周期延伸」があります。過去の検査・修繕実績、ならびに実際に検査周期を延伸させた車両での検証により、安全性を確認できたことから、2022年4月より新幹線の全般検査・台車検査の周期を延伸しました。
- この効果として、部品の交換数量が削減できることなどによって、年間約40億円のコスト削減が見込まれるほか、将来的には検査に必要な人員を減らすことができます。まずは、当面、2022年度以降に投入するN700Sの検査周期の延伸から始め、近い将来、コスト削減効果を発現させていきます。
- なお、先ほどご説明したとおり、一部、既に効果が発現している取組みもあり、2022年度の計画においては、「業務改革」の取組みとして、各種設備の取替・点検周期や検査・修繕方法の見直し等により、50億円のコスト削減を見込んでいます。
- 引き続き、個別施策の具体化を進め、今年の秋頃には「業務改革」の全体像を取りまとめたいと考えています。

■ 損益計算書 (単体)

(億円)

	2021年度 実績 A	2022年度 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)
営業収益 (運輸収入)	7,260 (6,572)	10,840 (10,130)	3,579 (3,557)	149.3% (154.1%)
営業費	7,273	8,070	796	111.0%
人件費	1,597	1,730	132	108.3%
物件費	3,415	3,870	454	113.3%
動力費	410	490	79	119.3%
修繕費	1,348	1,450	101	107.6%
業務費	1,657	1,930	272	116.5%
租税公課	352	400	47	113.4%
減価償却費	1,907	2,070	162	108.5%
営業損益	△12	2,770	2,782	-
経常損益	△740	2,040	2,780	-
当期純損益	△681	1,390	2,071	-

- 次に、業績予想の内容について、当社単体からご説明します。
- 運輸収入については、さきほどご説明した運輸収入の想定に基づき、2021年度実績から3,557億円の増となる1兆130億円とし、営業収益については1兆840億円を見込みました。
- 営業費については、厳しい経営環境が続くことから引き続きコスト削減に努めるものの、人件費に含まれる賞与を平年度ベースで見込んだほか、物件費において、燃料単価の上昇による動力費の増、運輸収入に連動する発売手数料やご利用回復に向けた広告宣伝費が増えることによる業務費の増等を見込んだこと、そして、新幹線及び在来線で新型車両を投入することによる減価償却費の増を見込んだことなどにより、2021年度実績から796億円の増となる8,070億円を見込みました。
- その結果、スライド表示のとおり、営業利益2,770億円、経常利益2,040億円、当期純利益1,390億円を見込んでいます。

■ 損益計算書 (連結)

(億円)

	2021年度 実績 A	2022年度 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)
営業収益	9,351	13,320	3,968	142.4%
運輸業	7,176	10,740	3,563	149.7%
流通業	1,027	1,370	342	133.4%
不動産業	722	750	27	103.8%
その他	2,344	2,510	165	107.0%
営業費	9,334	10,420	1,085	111.6%
営業損益	17	2,900	2,882	-
運輸業	△83	2,690	2,773	-
流通業	△37	30	67	-
不動産業	149	150	0	100.5%
その他	11	50	38	425.9%
経常損益	△672	2,170	2,842	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	△519	1,460	1,979	-

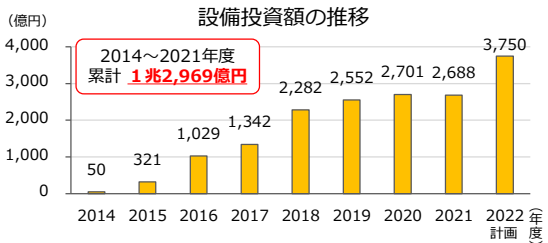
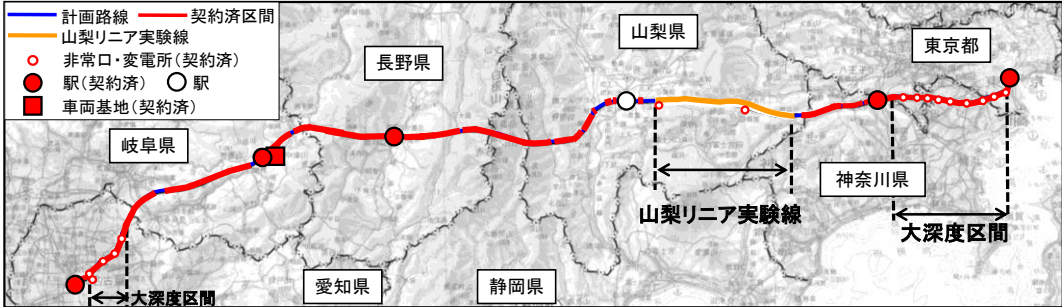
※セグメント別の内訳はセグメント間取引の相殺消去を行う前の数値です。内訳の合計値は営業収益・営業損益と一致しません。
 ※ジェイアール東海ホテルズ、ジェイアール東海ツアーズ、ジェイアール東海エージェンシーは、決算短信では「ホテル・サービス業」、
 日本車輛製造は「鉄道車両等製造業」に含みますが、当資料では「その他」に含みます。

- 続いて、連結の業績予想の内容についてご説明します。
- グループ会社においても、先ほどご説明した当社単体の運輸収入の見通しをベースに、各社の個別の事情を踏まえて見込みを策定し、連結営業収益については2021年度実績から3,968億円の増となる1兆3,320億円を見込みました。
- 一方、営業費については、売上増に伴う売上原価の増を踏まえた上で、グループ会社で計画している70億円の費用削減を織り込み、2021年度実績から1,085億円の増となる1兆420億円を見込みました。
- その結果、スライド表示のとおり、営業利益2,900億円、経常利益2,170億円、親会社株主に帰属する当期純利益1,460億円を見込んでいます。

○本体工事契約箇所（2022.3.31現在）

※本体工事契約区間は概ねの位置を示したものです。

※この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本を複製したものです。（承認番号 平28情標、第310号）



- 工事契約締結件数
73件 (品川～名古屋間延長約286kmのうち約9割)
- 用地取得状況
約55% (名古屋駅開削部は、東側、西側ともに9割超)
- 発生土活用先の確定状況
約75%

- 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。
- 2021年度は、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東百合丘非常口及び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東工区等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。用地取得については、大規模な物件はピークを越え、2022年3月末時点で、全線の用地取得率は約55%と着実に上がってきており、地元の協力を得ながら9割を超える用地を取得した名古屋駅について、4月13日に報道陣に公開したところです。
- 一方で、シールドトンネルにおいて、東京外環道の陥没事故等を踏まえ、沿線の皆様に安全・安心の取組みを丁寧に説明するとともに、北品川工区の調査掘進を慎重に進めたことや、山岳トンネルの肌落ち労災に伴い一部のトンネルで掘削が中断したことのほか、新型コロナウイルス感染症の影響等により用地取得や工事に関わる協議、説明会が計画通り実施できなかった影響もありました。
- この結果、2021年度の中央新幹線の設備投資の実績は、2,688億円となり、2014年度からの累計で、1兆2,969億円となりました。2022年度は、3,750億円の設備投資を計画しています。
- 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と地域連携の強化】

- 昨年12月、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。中間報告を受けて当社が取り組むべき課題である、地域の方々へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、県外流出量を大井川に戻す方策などについて、昨日4月26日「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議 地質構造・水資源専門部会」においてご説明しました。ご説明した内容について、地域の方々との双方向のコミュニケーションを図ってまいります。
- また、在来線、新幹線、そして中央新幹線についても地域の皆様とのコミュニケーションの充実を図るため、今年3月、静岡支社に副支社長等を配置する体制強化を行いました。

【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において、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たほか、第一中京圏トンネル坂下西工区において、調査掘進の準備を進めています。
- 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。
- 中央新幹線のシールドトンネル工事は、昨年12月に国土交通省が策定した「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」を考慮したものになっていることを、専門家によるトンネル施工検討委員会シールドトンネル部会において、今年1月に確認いただいています。
- 引き続き、安全を最優先に、慎重に工事を進めていきます。

- 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。中間報告を受けて当社が取り組むべき課題である、地域の方々へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、県外流出量を大井川に戻す方策などについて、昨日4月26日「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議 地質構造・水資源専門部会」においてご説明しました。ご説明した内容について、地域の方々との双方向のコミュニケーションを図ってまいります。
- また、鉄道事業は、沿線の自治体をはじめ、地域の皆様と連携し、コミュニケーションを図りながら進めることが重要であるため、今年3月、静岡支社において、副支社長及び担当課長等を配置する体制強化を行いました。在来線、新幹線、そして中央新幹線を含めて、地域の皆様とコミュニケーションの充実に努めていきます。
- 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は、第一首都圏トンネル北品川工区において、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たほか、第一中京圏トンネル坂下西工区において、調査掘進の準備を進めています。
- 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。
- 中央新幹線のシールドトンネル工事は、昨年12月に国土交通省が策定した「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」を考慮したものになっていることを、今年1月に当社が開催した専門家によるトンネル施工検討委員会シールドトンネル部会において、確認いただいています。
- 引き続き、安全を最優先に、慎重に工事を進めていきます。
- 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・業績予想 (連結修正前)

○実績

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2020年度 実績	2021年度 実績	前期比	2020年度 実績	2021年度 実績	前期比	2020年度 実績	2021年度 実績	前期比
JR東海高島屋(※)	383	454	118.5%	△13	6	—	△11	8	—
JRセントラルビル	299	310	103.8%	28	33	119.5%	28	33	118.7%
JR東海ホテルズ*	114	137	119.9%	△73	△54	73.6%	△70	△47	66.7%
日本車両	979	923	94.3%	87	58	67.3%	90	59	66.3%

(※)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。

日本車両 当期純利益 83 57 68.5%

○業績予想

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2021年度 実績	2022年度 計画	前期比	2021年度 実績	2022年度 計画	対前年	2021年度 実績	2022年度 計画	前期比
JR東海高島屋	454	570	125.5%	6	20	295.0%	8	21	242.7%
JRセントラルビル	310	317	102.1%	33	17	52.0%	33	16	48.1%
JR東海ホテルズ*	137	206	150.7%	△54	△15	28.5%	△47	△15	32.2%
日本車両	923	1,000	108.3%	58	50	85.2%	59	51	85.4%

日本車両 当期純利益 57 38 66.2%

(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		
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)
22/01	212 (55)	220 (57)	213 (48)	184 (54)	208 (54)	220 (57)	209 (56)	193 (52)	115 (73)
22/02	134 (38)	137 (38)	128 (34)	130 (42)	130 (37)	143 (40)	130 (37)	126 (35)	102 (66)
22/03	134 (53)	137 (55)	129 (47)	129 (53)	129 (51)	146 (60)	131 (55)	119 (49)	101 (75)
22/01-03	154 (49)	158 (50)	150 (43)	144 (50)	147 (48)	169 (52)	151 (50)	142 (46)	106 (72)
21/10-22/03	140 (54)	141 (55)	144 (49)	132 (53)	137 (53)	147 (55)	138 (55)	122 (51)	106 (75)
FY Total (21/04-22/03)	141 (44)	141 (45)	146 (40)	134 (46)	136 (44)	152 (45)	137 (45)	125 (42)	112 (72)

(※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。

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

The data of the Nagoya area is based on the passenger ridership of each month counted by automatic ticket gates.

※The data of the Nagoya area regarding the peak holiday seasons is based on the passenger ridership excluding commuter passes.

(参考) 輸送量の推移 (多客期利用状況)

◆多客期利用状況 (東京口) Passenger volume during the peak holiday seasons (Tokyo Gate)

・ゴールデンウィーク "Golden Week" Holidays

期間 Period	新幹線 Shinkansen				在来線 Conventional Railway	
	合計 Total	のぞみ Nozomi	ひかり Hikari	こだま Kodama	特急等 Express	名古屋近郊 Nagoya Area
4/28~5/5	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。

Note2: 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 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
22/01	12,763	126.8
22/02	10,139	107.8

◆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.
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
22/01	47.5	21.7	61.2	27.1
22/02	44.1	16.0	59.5	21.8
22/03	52.1	11.7	71.1	12.4

(※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.