

2023年3月期 第1四半期 決算説明会

---

# 東海旅客鉄道株式会社

2022年7月27日

## 目 次

I	2023年3月期第1四半期 決算実績等	… 3
II	気候変動対策の取組み	… 9
III	中央新幹線計画の状況	…11

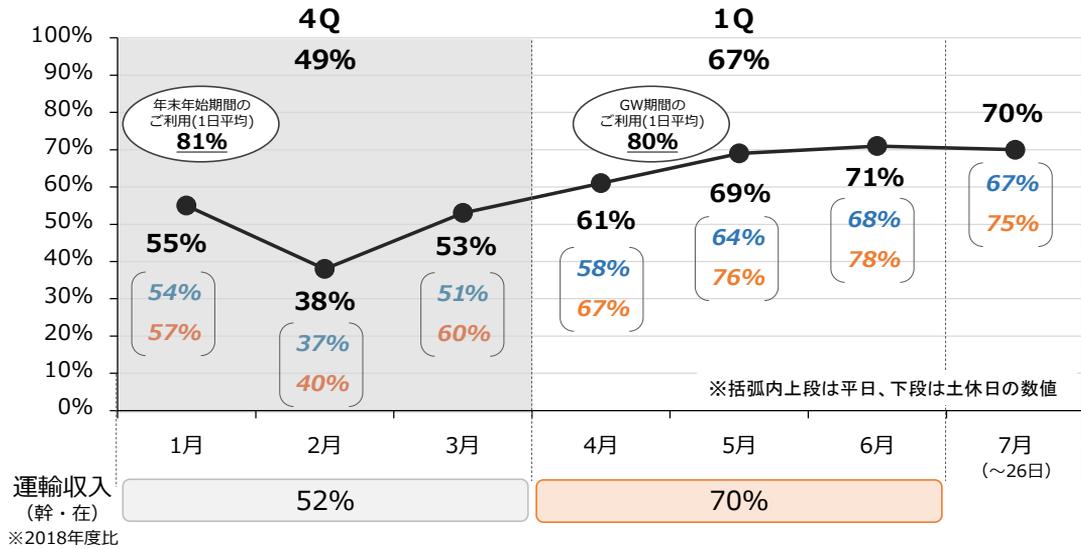
○ 経営管理部長の岩崎です。本日はスライド表示のとおりの内容で、ご説明します。

---

I 2023年3月期第1四半期 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）



- 第1四半期は、ご利用が緩やかに回復 特に土休日のご利用が回復を牽引
- 中でも、ゴールデンウィーク期間の1日平均のご利用は2018年度比で80%に
- この結果、第1四半期の運輸収入は、想定（2018年度比60%）を327億円上回った

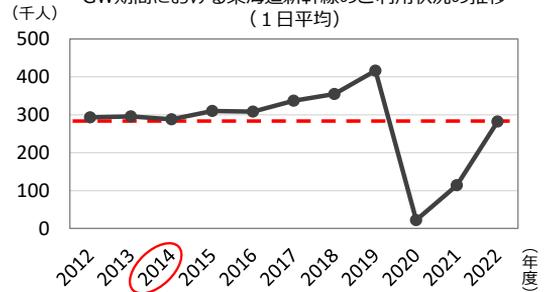
- まず、当社の主力である東海道新幹線のご利用状況と、運輸収入についてご説明します。
- 第1四半期における東海道新幹線の東京口断面輸送量は、3月から引き続き、ご利用が緩やかに回復しました。特に土休日のご利用が回復を牽引しました。
- 中でも、ゴールデンウィーク期間は帰省やご旅行も増え、1日平均のご利用は2018年度比で80%となりました。
- その結果、東京口の断面輸送量は、2018年度比で4月が61%、ゴールデンウィーク期間を多く含んだ5月が69%、6月が71%、第1四半期の3か月間で67%となりました。また、在来線の第1四半期3か月間のご利用状況については、2018年度比で特急列車が62%、名古屋近郊が82%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、本年4月にお示した業績予想では、2018年度比で第1四半期3か月間は60%と想定していましたが、実績としては同約70%と、想定を327億円上回って推移しました。
- なお、7月については、三連休のご利用が好調であった一方で、新型コロナウイルスの感染再拡大の影響もあり、26日までの実績で、2018年度比70%となっています。

- ゴールデンウィーク期間（4/28～5/8）のご利用は、前年を大きく上回る水準（2014年度の水準付近まで回復）
- 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・42時間帯で実施

GW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	274%	80%
在来線 特急列車	220%	68%

GW期間における東海道新幹線のご利用状況の推移（1日平均）



- 次に、ゴールデンウィーク期間のご利用状況についてご説明します。
- ゴールデンウィーク期間のご利用は、緊急事態宣言などの行動制限がなかったこともあり、前年を大きく上回る水準となりました。
- 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274%、2018年度比で80%、在来線特急列車については、前年度比で220%、2018年度比で68%となりました。
- 東海道新幹線は、1日平均の輸送量において、2014年度時点の水準付近まで回復したこととなります。
- 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・42時間帯で実施しました。

# 損益計算書（単体）

6

（億円）

	2021年度 1Q累計 A	2022年度 1Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	1,379 (1,225)	2,534 (2,358)	1,155 (1,132)	新幹線+1,089、在来線+43
営業費	1,597	1,738	141	
人件費	437	440	3	
物件費	623	720	96	
動力費	87	126	38	単価の増等
修繕費	187	180	△6	新幹線車両修繕の減等
業務費	348	412	64	発売手数料の増等
租税公課	91	97	6	
減価償却費	445	481	35	新型車両の投入等
営業損益	△218	795	1,014	
経常損益	△382	622	1,004	
四半期純損益	△263	435	698	

- 続いて、単体決算の概要についてご説明します。
- まず営業収益ですが、運輸収入が1,132億円増加する等、前期に対して1,155億円の増となる2,534億円でした。
- 営業費は、前期に対し141億円増の1,738億円となりました。
- このうち、物件費については、全体で96億円の増となる720億円でした。これは、電力料金の上昇に伴い動力費が増加したことや収入増に伴う発売手数料等の増により業務費が増加したことが主な要因です。
- また、減価償却費は、N700S等の新型車両投入により、前期に対し35億円の増となる481億円でした。
- これらにより、営業利益は795億円、経常利益は622億円、四半期純利益は435億円となり、3期ぶりの黒字となりました。

# 損益計算書（連結）

7

（億円）

	2021年度 1Q累計 A	2022年度 1Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因 (B-A)
<b>営業収益</b>	1,806	3,093	1,287	
<b>運輸業</b>	1,357	2,510	1,153	(+) JR東海(運輸業)
<b>流通業</b>	220	314	94	(+) 東海キヨスク、JR東海高島屋
<b>不動産業</b>	167	183	15	(+) ジェイアールセントラルビル、 東京ステーション開発、JR東海関西開発
<b>その他</b>	436	503	67	(+) 日本車両、JR東海ツアーズ、 JR東海ホテルズ
<b>営業費</b>	2,059	2,258	198	
<b>営業損益</b>	△253	835	1,088	
<b>運輸業</b>	△238	773	1,012	(+) JR東海(運輸業)
<b>流通業</b>	△23	13	37	(+) 東海キヨスク、JR東海高島屋
<b>不動産業</b>	41	50	8	(+) ジェイアールセントラルビル、 東京ステーション開発、JR東海関西開発
<b>その他</b>	△28	△0	28	(+) 日本車両、JR東海ツアーズ、 JR東海ホテルズ
<b>経常損益</b>	△401	668	1,070	
<b>親会社株主に帰属 する四半期純損益</b>	△284	470	754	

※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。

- 次に、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、当社の運輸収入が1,132億円増加したほかグループ会社の収益も増加し、対前年で+1,287億円の3,093億円となりました。
- 営業費については、当社の物件費やグループ会社における売上原価の増等により増加したものの、営業利益は835億円、経常利益は668億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は470億円となり、3期ぶりの黒字となりました。
- 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増益となりました。
- 流通業については、東海キヨスクやジェイアール東海高島屋の売上増等により増収増益となりました。
- 不動産業については、ジェイアールセントラルビル、東京ステーション開発、JR東海関西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、日本車両の売上増や、ジェイアール東海ツアーズの旅行商品収入・ジェイアール東海ホテルズの宿泊収入の増等により、増収増益となりました。

- ご利用の回復を力強く進めるため、営業施策を積極的に展開
- 引き続き、これまでにない切り口や新しい発想による取組みを通じて、新たな移動需要を生み出していく

## 取組み例

### 読売巨人軍 臨場感溢れる特別観戦プラン (5/24~26)



東京ドーム（パーティールーム）イメージ

#### 「EX 旅のコンテンツポータル」にて 「読売ジャイアンツ戦・特別観戦プラン」を販売

- ・ 外野レフトスタンド真下に位置する「シークレットパーティールーム」を、EXサービス会員限定で特別貸切
- ・ 巨人軍OBレジェンズがパーティールームに入室して試合の生解説
- ・ 「オプションプラン」として現地までの交通手段や宿泊施設、その他サービスをお客様のご要望に応じてコーディネート

### 映画『五等分の花嫁』とのタイアップ企画 (5月~7月)



#### 「推し旅アップデート」で映画 『五等分の花嫁』とのタイアップ企画を実施

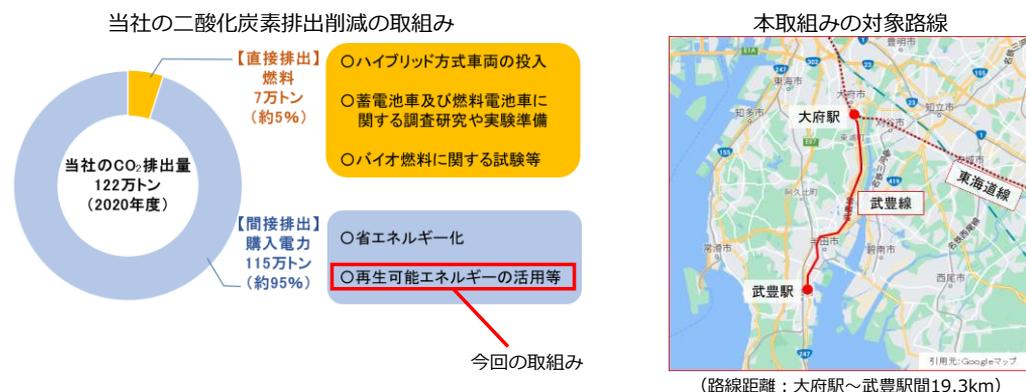
- ・ 開館30周年を迎える名古屋港水族館での「五つ子等身大パネル」等の展示や、東海道新幹線のぞみ停車駅でのモバイルスタンプラリー等、様々な企画を用意
- ・ 「EXサービス」会員限定で、オリジナル水族館チケット（ノベルティ付）を販売
- ・ 首都圏から名古屋圏までの往復新幹線パッケージ商品を販売

- 次に、収益拡大の取組みについてご説明します。
- 新型コロナウイルス感染症の発生以降、厳しい経営が続いてきましたが、本年度以降はそこから脱却し、経営体力の再強化を行っていきます。
- そのために、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」に取り組むとともに、ご利用の回復を力強いものとするため、積極的に営業施策を展開しています。
- 例えば、5月には「EX 旅のコンテンツポータル」にて、「読売ジャイアンツ戦・特別観戦プラン」を販売しました。特別な体験となるよう、「シークレットパーティールーム」にて巨人軍OBによる生解説付きのプランとしたほか、オプションプランとして、現地までの交通手段や宿泊施設、その他サービスを、お客様のご要望に応じてコーディネートするサービスも付けました。
- また、「推し旅アップデート」にて、映画『五等分の花嫁』とのタイアップ企画も行い、東海道新幹線のぞみ停車駅でのモバイルスタンプラリー等、様々な企画をご用意したり、「EXサービス」会員限定の現地プランやパッケージ商品を販売したりしました。
- このように、これまでにない切り口や新しい発想による取組みを継続し、新たな移動需要を生み出すことで、収益の拡大につなげていきます。

---

## Ⅱ 気候変動対策の取組み

- 電源開発株式会社（「Jパワー」）と連携し、武豊線電車運行の二酸化炭素排出量実質ゼロ化を行う ※本年7月1日より開始
- 今後も、当社とJパワーは、地球環境保全を通じた持続可能な社会の実現に向け、連携して検討を深めていく



### <具体的なスキーム>

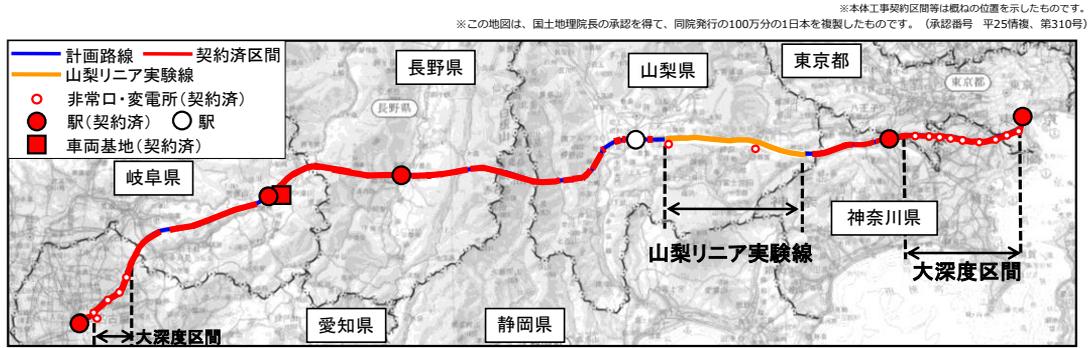
- ・ 武豊線の電車運行に使用する電力量相当分の「FIT非化石証書」をJパワーから購入して使用
- ・ 同線の電車を実質的に再生エネ由来電力100%で運行することとなり、年間約760tのCO<sub>2</sub>排出量が実質ゼロに

- 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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub> 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。
- この間接排出分を削減する取組みとして、電源開発株式会社と連携し、武豊線電車運行の二酸化炭素排出量実質ゼロ化を行う取組みを開始しました。
- この取組みでは、武豊線の電車運行に使用する電力量相当分の「FIT非化石証書」を電源開発株式会社から購入して使用することで、同線の電車を実質的に再生エネ由来電力100%で運行することとなり、CO<sub>2</sub>排出量が実質ゼロになります。
- 今後も、当社と電源開発株式会社は、地球環境保全を通じた持続可能な社会の実現に向け、連携して検討を深めていきます。

---

### Ⅲ 中央新幹線計画の状況

## 【本体工事契約箇所（2022.6.30現在）】



名古屋駅 中央東工区  
軌道下掘削工



岐阜県駅（仮称）  
ヤード全景



南アルプストンネル長野工区  
本坑掘削工



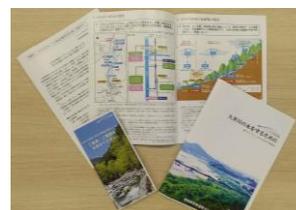
山梨県内高架橋  
上部工

- 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、新たに岐阜県駅（仮称）等で本格的な工事に着手したほか、南アルプストンネル長野工区では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】

## 《大井川の水資源に関する取組み》

- 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」が取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえ、当社は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へ戻す方策の検討などに取り組んでいます。
- 工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策については、検討を進め、4月26日と7月20日に静岡県に説明しました。
- また、大井川の水資源に関する今後の取組みや地域の方々へのご説明に活かすため、リーフレット、パンフレットを作成し、ご意見やご質問をお寄せいただく取組みを、7月13日から開始しました。



リーフレット、パンフレット  
(当社HPIに掲出・静岡県内の11駅に設置)

## 《南アルプスの生態系等の環境保全》

- 6月8日に国土交通省主催の有識者会議が開催され、議論が開始されました。

引き続き、地域の理解と協力を得られるよう、真摯に対応していきます。

- 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。
- 大井川の水資源利用への影響については、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」が取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえ、当社は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へ戻す方策の検討などに取り組んでいます。
- 工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策については、検討を進め、4月26日と7月20日に「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議 地質構造・水資源部会専門部会」に説明しました。
- また、大井川の水資源に関する今後の取組みや地域の方々へのご説明に活かすため、リーフレット、パンフレットを作成し、ご意見やご質問をお寄せいただく取組みを、7月13日から開始しました。  
リーフレット、パンフレットは当社ホームページに掲載するとともに、静岡県内の11駅に設置して自由にお取りいただけるようにし、ご意見やご質問はメールまたは電話で受け付けています。
- 南アルプスの生態系等の環境保全については、6月8日に国土交通省主催の有識者会議が開催され、議論が開始されました。
- 引き続き、地域の理解と協力を得られるよう、真摯に対応していきます。

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		
	2021年度 1Q 実績	2022年度 1Q 実績	前期比	2021年度 1Q 実績	2022年度 1Q 実績	前期比	2021年度 1Q 実績	2022年度 1Q 実績	前期比
JR東海高島屋	106	125	118.1%	△2	10	—	△1	10	—
JRセントラルビル	73	77	105.8%	10	8	84.9%	10	8	85.3%
JR東海ホテルズ*	27	46	169.1%	△16	△5	31.1%	△14	△4	32.2%
日本車両	183	226	123.6%	8	12	146.4%	10	14	140.9%
日本車両 四半期純利益							10	13	129.0%

## (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		
22/04	162 (61)	169 (65)	159 (52)	140 (59)	151 (58)	186 (67)	177 (62)	157 (52)	107 (80)
22/05	258 (69)	281 (72)	261 (62)	190 (66)	239 (64)	287 (76)	299 (70)	255 (66)	131 (80)
22/06	194 (71)	202 (73)	203 (65)	162 (69)	188 (68)	212 (78)	211 (73)	220 (69)	122 (85)
22/04-06	200 (67)	211 (70)	203 (59)	162 (64)	185 (63)	231 (74)	221 (69)	207 (62)	119 (82)

◆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
4/28~5/8	274 (80)	296 (84)	261 (69)	205 (70)	220 (68)	157 (80)

# (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 2023年2月期 (百万円) Total Sales FY2022: 2022.3~2023.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
22/03	15,006	107.3
22/04	12,998	122.7
22/05	13,149	155.0
22/06	13,413	136.0

## ◆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.
22/04	52.0	10.1	71.6	18.6
22/05	62.5	30.7	78.1	37.5
22/06	68.1	32.3	85.0	33.6