

2024年3月期 第1四半期 決算説明会

東海旅客鉄道株式会社

2023年7月28日

目次

I	2024年3月期第1四半期 決算実績等	… 3
II	収益の拡大に向けた取組みの状況	… 7
III	中央新幹線計画の状況	…11

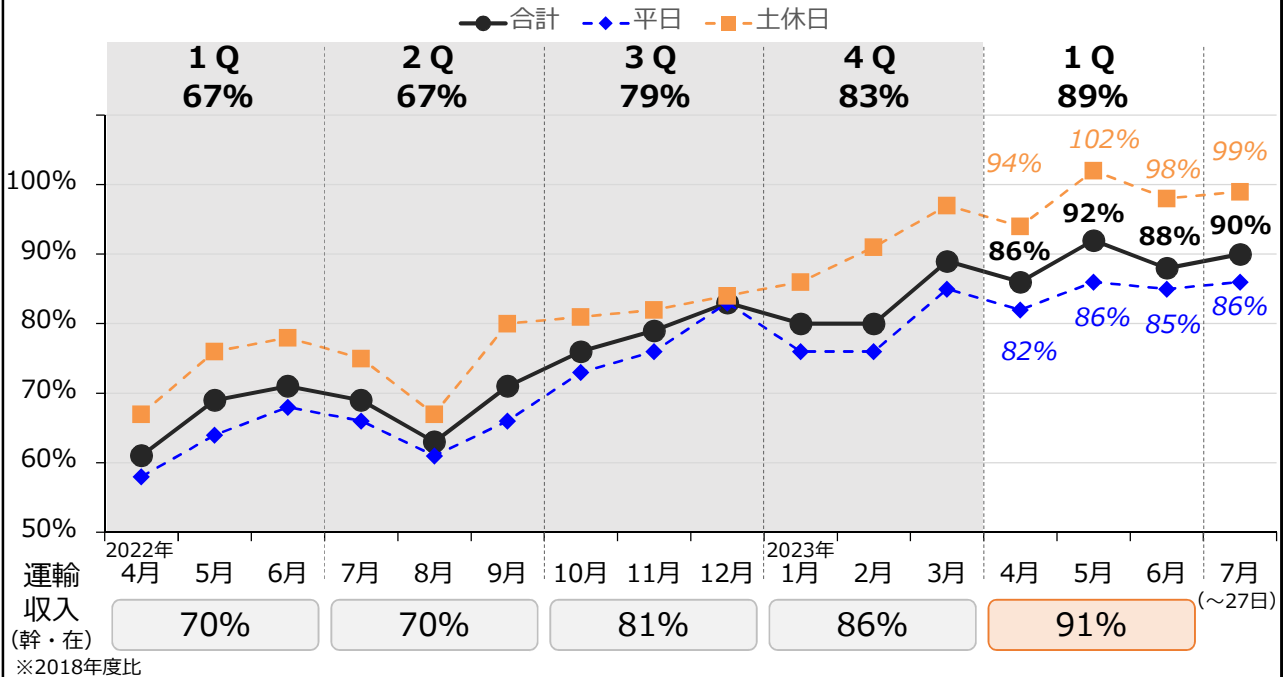
○経営管理部次長の泉です。本日はスライド表示のとおりの内容で、ご説明します。

I 2024年3月期第1四半期 決算実績等

○初めに、2024年3月期第1四半期決算実績等についてご説明します。

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）



- 輸送量は平日・土休日ともに前第4四半期よりも高い水準で推移
- 特に、ゴールデンウィーク期間を中心とする土休日のご利用が回復を牽引
- その結果、第1四半期の運輸収入は、業績予想を219億円上回る

- 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。
- 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、平日・土休日ともに前第4四半期よりも高い水準で推移しました。
- 特に、ゴールデンウィーク期間では1日平均のご利用が2018年度の水準を上回るなど、土休日のご利用が回復を牽引しました。
- また、5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が5類に変更となりました。色々な企業に聞いたところでは、対面での懇親会や研修などが解禁される動きがあるようです。足元では平日の輸送量の回復は土休日よりも遅れていますが、昨年度と比べると着実に回復してきており、土休日に続いて回復していくことを期待しています。
- 結果、東京口の断面輸送量は、2018年度比で4月が86%、ゴールデンウィーク期間を多く含んだ5月が92%、6月が88%、第1四半期3か月間で89%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87%、名古屋近郊が89%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85%と想定していましたが、実績としては同約91%と、219億円上回りました。

損益計算書（連結）

5

（億円）

	2022年度 1Q累計 A	2023年度 1Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益	3,093	3,950	857	
運輸業	2,510	3,250	739	(+) JR東海(運輸業)
流通業	314	377	63	(+) 東海キヨスク、JR東海パッセンジャーズ、 JR東海高島屋
不動産業	183	196	13	(+) 東京ステーション開発、JR東海関西開発
その他	503	535	31	(+) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
営業費	2,258	2,485	227	
営業利益	835	1,465	629	
運輸業	773	1,354	580	(+) JR東海(運輸業)
流通業	13	26	12	(+) 東海キヨスク、JR東海高島屋、 JR東海パッセンジャーズ
不動産業	50	58	8	(+) 東京ステーション開発、JR東海関西開発
その他	△0	23	23	(+) JR東海ホテルズ、JR東海ツアーズ
経常利益	668	1,293	625	
親会社株主に帰属 する四半期純利益	470	905	435	

※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。

- 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740億円増加したほかグループ会社の収益も増加し、対前年で857億円増の3,950億円となりました。
- 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1,465億円、経常利益は1,293億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は905億円と、増収・増益の決算となりました。
- 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パッセンジャーズ、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、東京ステーション開発の賃料収入の増やジェイアール東海関西開発の直営店舗の売上増等により、増収増益となりました。
- その他については、ジェイアール東海ホテルズの宿泊収入、ジェイアール東海ツアーズの旅行商品収入の増等により、増収増益となりました。

損益計算書（単体）

6

（億円）

	2022年度 1Q累計 A	2023年度 1Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	2,534 (2,358)	3,273 (3,098)	738 (740)	新幹線+709、在来線+30
営業費	1,738	1,897	158	
人件費	440	454	14	ベースアップ等
物件費	720	847	127	
動力費	126	164	37	単価の増等
修繕費	180	233	52	大規模改修引当金取崩し終了等
業務費	412	450	37	発売手数料の増等
租税公課	97	104	7	
減価償却費	481	491	9	
営業利益	795	1,375	579	
経常利益	622	1,201	578	
四半期純利益	435	851	416	

- 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740億円増加する等、前期に対して738億円の増となる3,273億円でした。
- 営業費は、前期に対し158億円増の1,897億円となりました。
- このうち、人件費については、ベースアップの実施等に伴い、14億円増となる454億円でした。
- また、物件費については、全体で127億円の増となる847億円でした。これは、燃料単価の上昇等に伴う動力費の増や新幹線鉄道大規模改修引当金の取崩し終了に伴う修繕費の増のほか、収入に連動する発売手数料の増等による業務費の増が要因です。
- これらにより、営業利益は1,375億円、経常利益は1,201億円、四半期純利益は851億円と、増収・増益の決算となりました。

Ⅱ 収益の拡大に向けた取組みの状況

○次に、収益の拡大に向けた取組みの状況についてご説明します。

機運醸成

- ◆ 「会いにいこう」キャンペーン (2023年2月～)



2023.7.21 新幹線車内チャームは「会いにいこう」に切り替わります。
キャンペーンポスター



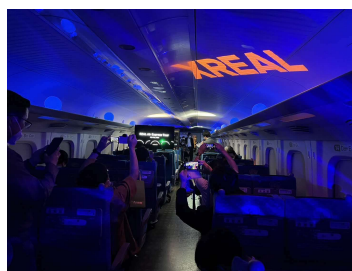
「会いたい顔が、目的地。」篇
CM動画の一部

ビジネス

- ◆ 貸切車両パッケージの拡販



麒麟ビール様による
新商品プロモーションの様子



日本Xreal様による
新商品プロモーションの様子

観光

- ◆ 「ラブライブ！サンシャイン!!」沼津ゲキ推しキャンペーン！ (2023年3月25日～8月31日)



沼津駅北口の様子



臨時急行「ラブライブ！サンシャイン!!」号の車内装飾

- お客様の「会いにいこう」をこれからも支えていく
- ビジネス、観光ともに、新しい発想による「収益の拡大」の取組みを進める

- 移動需要の喚起に関する主な取組みについて説明します。
- 対面で会いに行くことへの機運醸成に向け、今年2月より「会いにいこう」キャンペーンを展開したところ、SNS等を中心に多くの方から東海道新幹線でのご旅行を懐かしむ声をいただきました。また、報道・CMの世界で権威のあるギャラクシー賞のCM部門で優秀賞も受賞できました。こうした反響を踏まえ、今年の夏の展開として、出張に限らず、東海道新幹線をご利用いただく皆様の「会いにいこう」を応援していくことを目的に、様々な「会いにいこう」シーンを描いたCM動画を制作し、当社HP内の特設サイトやYouTubeで公開しています。夏休みに多くの方がご旅行いただく時期を見据えたタイミングで展開することで、東海道新幹線が皆様の「会いにいこう」を支え、応援していることを伝え、移動需要の喚起に努めていきます。
- ビジネス需要の喚起では、企業の報奨旅行や社員研修等の際に、東海道新幹線を号車単位で貸切り、車内でオリジナルイベント等を実施できる「貸切車両パッケージ」について、開始以降これまで六十数件受注しており、多くのお客様にご関心をお持ちいただいています。例えば、オリジナルヘッドカバーやカーペット等を設置した特別感溢れる演出により、新商品プロモーション等でご活用いただいています。
- 観光需要の喚起策として、今年3月に開始した「ラブライブ！サンシャイン!!」沼津ゲキ推しキャンペーン！では、アニメにも多数登場した沼津駅を舞台に、駅構内での特設展示・装飾、スタンプラリー企画、臨時急行「ラブライブ！サンシャイン!!」号の運転など、様々な企画を長期にわたって実施してきています。6月末までの間に約1.4万人の方にご参加いただきました。8月末までの間にさらに多くのお客様にご参加いただきたいと思います。
- 今後もビジネス、観光ともに、新しい発想による「収益の拡大」の取組みを進めていきます。

「ジャパン・レール・パス」の商品内容の拡充および価格改定

○概要

- 「のぞみ・みずほ利用券」を乗車前にご購入いただくことで、「ジャパン・レール・パス」で「のぞみ」もご利用可能に
- これまでのサービスアップに加えて、商品内容を拡充することに伴い、価格の改定を行い、JR指定販売店・代理店、専用サイトでの発売価格を統一

○実施時期（予定）

2023年10月1日購入分～

【改定前後の価格（7日間用）】

（単位：円）

種類	【現行】		【改定】	改定額
	代理店等	専用サイト		
普通車用 (大人用)	29,650	33,610	50,000	+20,350
グリーン車用 (大人用)	39,600	44,810	70,000	+30,400

※改定額は代理店等の【現行】と【改定】の差額

「エクスプレス予約」における価格体系の見直し

○概要

- 「EX旅先予約」、「EX旅パック」や、ご乗車日の1年前予約など、一層のサービス充実を機に、「エクスプレス予約」は新たな価格体系へ移行

○実施時期（予定）

2023年秋を目途に実施

【主な区間の改定前後の価格（おとな1名・片道・「のぞみ」普通車指定席・通常期）】（単位：円）

主な区間	所定運賃・料金	【現行】	【改定】	改定額
東京 ⇔名古屋	11,300	10,310	10,880	+ 570
東京 ⇔新大阪	14,720	13,620	14,230	+ 610

○第1四半期に発表した新たな価格設定についてご説明します。

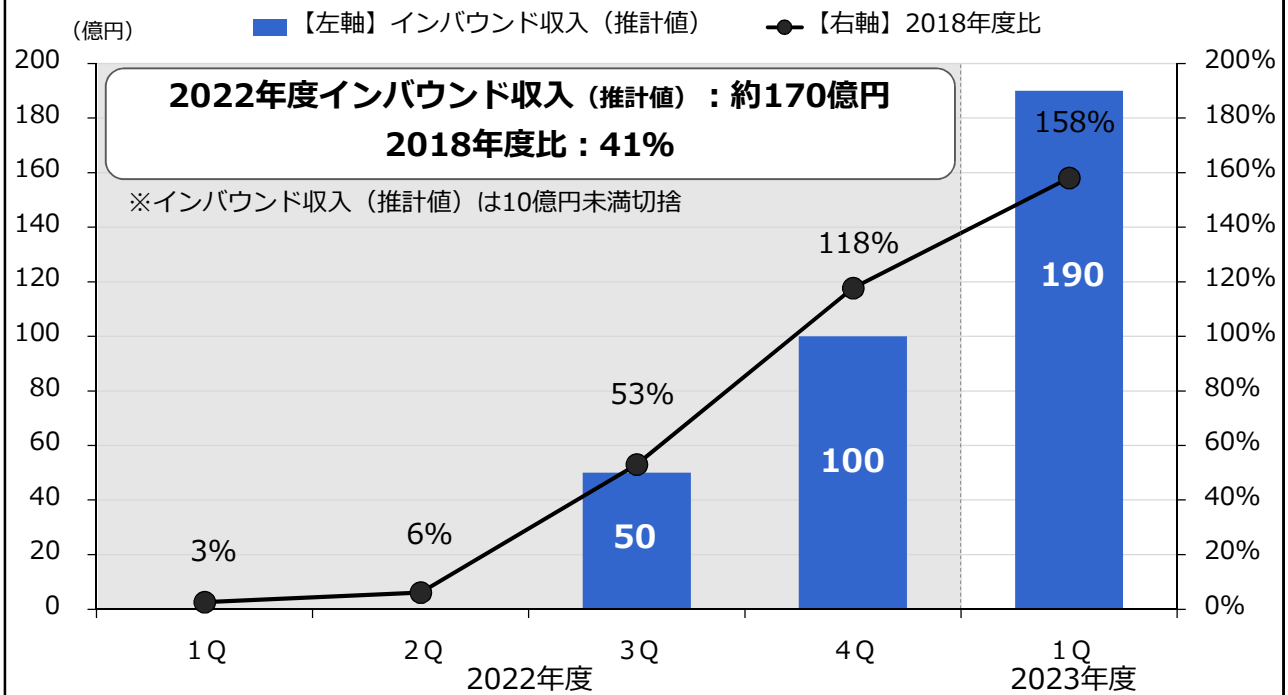
○訪日外国人向け商品の「ジャパン・レール・パス」では、「のぞみ・みずほ利用券」を乗車前にご購入いただくことで、「ジャパン・レール・パス」で「のぞみ」もご利用いただけるようになります。

これまでのサービスアップに加え、このように商品内容を拡充することに伴い、今年10月1日購入分から価格改定を行います。

○東海道・山陽・九州新幹線のネット予約・チケットレス乗車サービスである「エクスプレス予約」では、2023年秋からは、「EX旅先予約」、「EX旅パック」や、ご乗車日の1年前予約など、一層のサービス充実を機に、新たな価格体系へ移行します。

○具体的な改定額については、それぞれ記載の通りです。

インバウンドの状況



- 本年7月より社内の体制も強化し、効果的な宣伝・セールスや旅行者の様々なニーズを満たす商品展開に取り組む
- 当社エリアへの誘客強化を図り、増加傾向の訪日外国人の需要を取り込んでいく

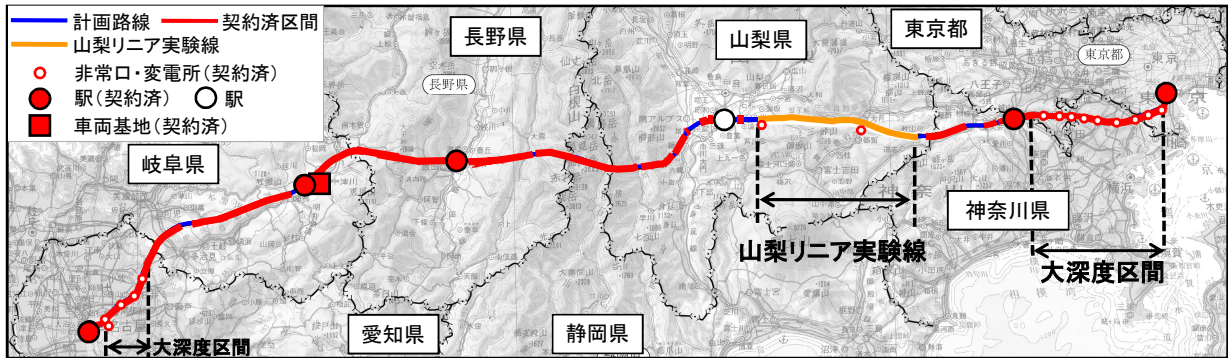
- インバウンドの状況についてです。昨年10月の水際対策の緩和以降、訪日外国人のお客様のご利用は増加傾向にあります。
- 当社のインバウンド収入(推計値)は、前第4四半期ですでに2018年度の水準を上回り、その後、第1四半期の3か月間でその伸びはさらに伸長し、2018年度比158%の約190億円となっています。
- 本年7月からは、社内公募により意欲・能力ある社員を選抜し、インバウンド担当部署の体制も強化しました。国や地域ごとの旅客の動向分析を進めるとともに、効果的な宣伝・セールスや旅行者の様々なニーズを満たす商品展開に取り組んでいきます。
- こうした取組みにより、当社エリアへの誘客強化を図り、増加傾向の訪日外国人の需要をさらに取り込んでいきたいと考えています。

Ⅲ 中央新幹線計画の状況

○最後に、中央新幹線計画の状況についてご説明します。

【本体工事契約箇所（2023.6.30現在）】

※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25情補、第310号）



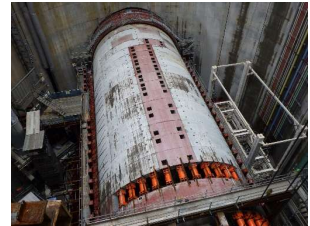
名古屋駅 中央東工区
薬液注入工（削孔）



瀬戸トンネル
本坑掘削工



利根川公園部高架橋
全景



第一首都圏トンネル 梶ヶ谷工区
調査掘進

- 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、大深度地下をシールドマシンで掘削する第一首都圏トンネル北品川工区、梶ヶ谷工区及び東百合丘工区で、安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進を進めるなど、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、各種工事を精力的に進めます。

【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》

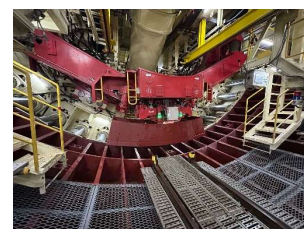
- 国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が2021年12月に取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域へのわかりやすい説明、リスク対応とモニタリングの具体化、工事の一定期間、例外的に県外へ流出するトンネル湧水量と同量が大井川に戻す方策の実現等に取り組んでいます。
- このうち、発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、本年6月に発電事業者との協議を開始しました。

《南アルプスの生態系等の環境保全》

- 昨年6月から、国土交通省主催の有識者会議において議論が進められており、12月に提示された論点①沢の水生生物等への影響、②高標高部の植生への影響、③地上部分の改変箇所における環境への影響、について説明しています。

【大深度区間のシールドトンネル工事】

- 大深度地下をシールドマシンで掘削する第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区・東百合丘工区において、調査掘進を進めるとともに、小野路工区において、本年7月に調査掘進を開始しました。



第一首都圏トンネル 小野路工区
発進の準備

- 一方で、南アルプストンネル静岡工区においては、静岡県等の理解が得られず、トンネル掘削工事に着手できない状態が続いています。
- こうした中、大井川の水資源利用への影響について、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2021年12月に取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、地域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、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が大井川へ戻す方策の実現等に取り組んでいます。
- このうち、発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策について、本年6月に発電事業者との協議を開始しました。
- また、南アルプスの生態系等の環境保全については、昨年6月から、国土交通省主催の有識者会議において議論が進められており、12月に提示された3つの論点①沢の水生生物等への影響、②高標高部の植生への影響、③地上部分の改変箇所における環境への影響、について説明しています。7月26日の第11回環境保全有識者会議では、沢の水生生物等に関するモニタリングと環境保全措置の計画等について説明し、委員のご意見・ご質問にお答えしました。引き続き、環境保全に関する課題の解決につながるよう、真摯に対応していきます。
- 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梶ヶ谷工区・東百合丘工区において調査掘進を進めるとともに、小野路工区において、本年7月に調査掘進を開始しました。

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			営業利益			経常利益		
	2022年度 1Q 実績	2023年度 1Q 実績	前期比	2022年度 1Q 実績	2023年度 1Q 実績	前期比	2022年度 1Q 実績	2023年度 1Q 実績	前期比
JR東海高島屋	125	133	106.6%	10	13	133.6%	10	14	132.0%
JRセントラルビル	77	79	102.4%	8	9	108.6%	8	9	107.7%
JR東海ホテルズ*	46	61	131.9%	△5	5	—	△4	5	—
日本車両	226	206	91.5%	12	13	107.9%	14	15	110.9%
日本車両 四半期純利益							13	15	115.8%

(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		
23/04	140 (86)	134 (87)	169 (87)	138 (81)	140 (82)	140 (94)	142 (88)	162 (85)	111 (89)
23/05	134 (92)	131 (94)	149 (92)	132 (87)	135 (86)	135 (102)	136 (95)	137 (90)	110 (88)
23/06	125 (88)	123 (90)	138 (90)	121 (83)	125 (85)	126 (98)	126 (93)	123 (85)	105 (90)
23/04-06	133 (89)	129 (90)	151 (90)	130 (84)	133 (84)	134 (99)	134 (92)	139 (87)	109 (89)

◆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
4/28~5/7	126 (101)	122 (103)	139 (98)	132 (93)	128 (90)	113 (91)

(※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 2024年2月期 (百万円) Total Sales FY2023: 2023.3~2024.2 (Millions of Yen)	前年同月比 (%) YoY Comparison
23/03	16,828	112.1
23/04	14,319	110.2
23/05	14,548	110.3
23/06	14,477	107.9

◆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IRゲートタワーホテル 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.
23/04	72.7	20.7	84.7	13.1
23/05	71.4	8.9	81.3	3.3
23/06	72.2	4.2	82.8	-2.1

(※) 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。

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