

- I. 経営の現状と今後の展望
- II. 企業価値向上・株主還元についての
当社の考え方

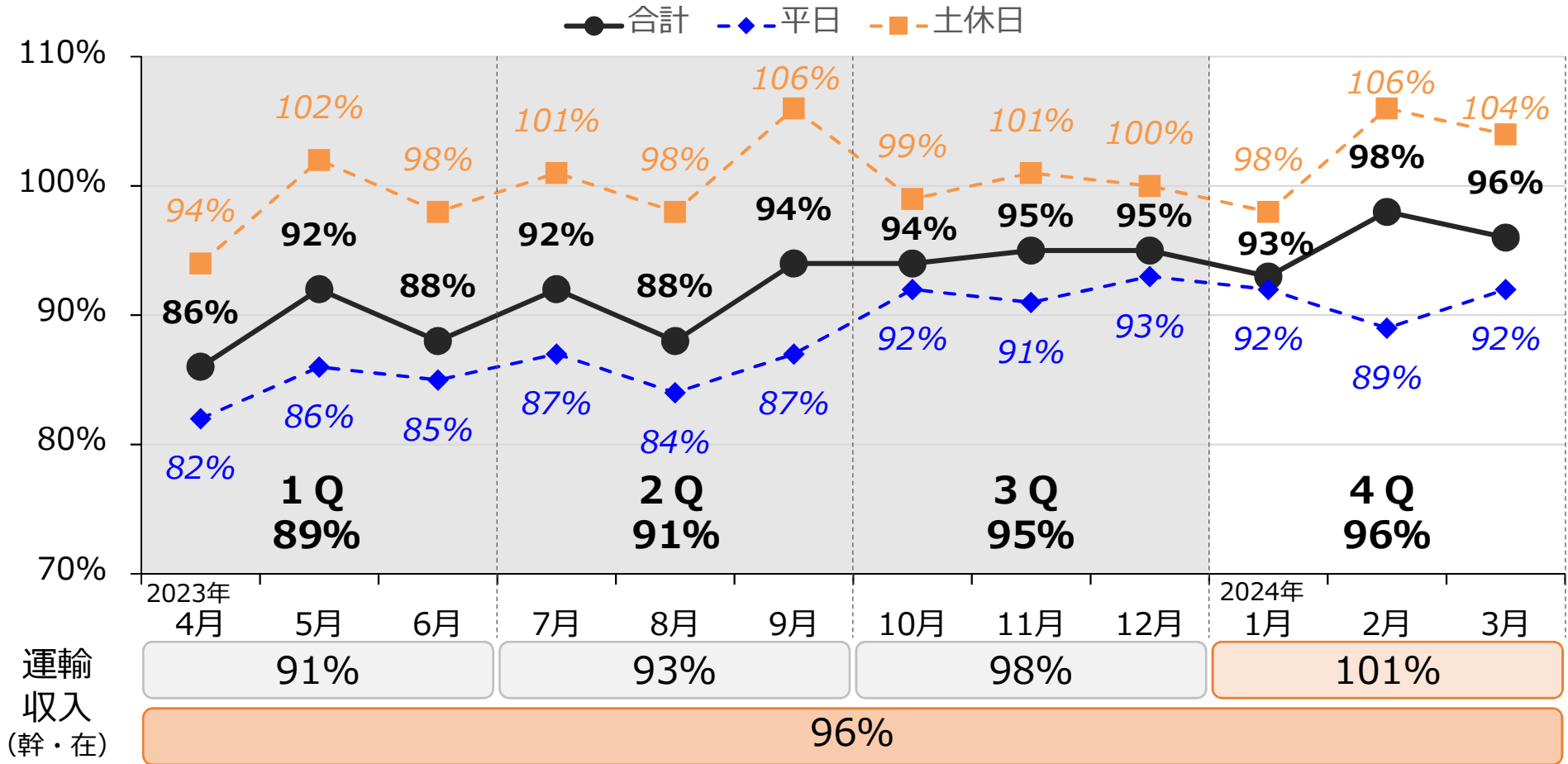


代表取締役社長
丹羽 俊介

東海旅客鉄道株式会社
2024年5月1日

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）



- コロナ禍からの回復に伴い、年度を通じてご利用の回復が継続
- ビジネス利用が中心の平日よりも、観光利用が中心の土休日が好調な傾向が続く
- 運輸収入は、業績予想を388億円上回る

東海道新幹線の事業戦略の変化

- 従来型の戦略に加え、新たな需要創出策や単価向上策に着手
- 従来のやり方にとらわれない新しい発想、他社・地域との連携強化による収益の拡大

コロナ前

コロナ後

輸
送
面

- のぞみ12本ダイヤを活用した座席供給力強化、弾力的な列車設定
- 新型車両N700S投入による安全性・安定性、快適性・利便性の向上 等
- E Xサービスの拡充等による利便性の向上

販
売
面

- ビジネスがメイン
- 国内顧客が中心
- マス向け施策が中心
- 目的地ベースの発想



- **ビジネス以外の需要にも一層注力**
- **インバウンドも重点ターゲット化**
- **多様なニーズの取り込み**
- **旅の目的の創出**

価
格
面

- 鉄道のご利用促進のための割引戦略



- **付加価値の向上と単価の向上**

戦略

施策

ビジネス

Face to Faceの
ビジネス需要を喚起

- 対面でのビジネスの機運醸成
(会いにいこうキャンペーン)
- M I C E 需要の獲得
- 新幹線車内での移動時間の有効活用



貸切車両パッケージ

非ビジネス

コンテンツを活用し、
移動目的を自ら創出

- アニメ・ゲーム・映画等の
外部コンテンツと協業
- コンサート・スポーツ等
との連携
- 当社鉄道資産の有効活用



株式会社カプコンと連携した企画

インバウンド

訪日外国人の
需要喚起、取り込み

- ジャパン・レール・パスの
商品性の見直し
- ユーザー動向に応じた
プロモーションの展開



インバウンド向けHP

戦略

施策と実績

価格設定

サービスに見合った
価格に改定

- エクスプレス予約の価格体系の見直し
→平均で約5%の改定
- ジャパン・レール・パスの価格改定
→約5～8割程度の改定

環境整備 ビジネス

乗車前後を通じ、
シームレスに仕事が
できる環境を充実

- EXPRESS WORK
→ブースタイプの設置を拡充
- S WorkPシート
→追加料金を設定
- 新幹線車内ビジネスブース
→全てのN700Sに拡大し、有料化



S WorkPシート

上級 クラス

移動時間を一層快適
にお過ごしいただけ
る座席の設定

- 東海道新幹線への個室の導入
→N700S車両の一部に
個室を順次導入（2026年度～）
- ※新幹線の新たな座席のあり方について、
引き続き検討



個室（内装）のイメージ

沿線都市と移動の価値を高める

- 当社グループのアセットを最大限に活用して、沿線都市と移動の価値を高める
- グループ事業と鉄道事業の相乗効果を追求する

既存商業施設の再開発



アスティ静岡（西館）の
リニューアル



尾州ビレッジ
（尾張一宮駅）



アスティ岐阜リニューアルの
イメージ



ASTY SQUAREの
リニューアル（京都駅）

沿線地域との連携



関係人口創出サイト
「conomichi（コノミチ）」



中央新幹線神奈川県駅（仮称）
付近で運営する
「FUN+TECH LABO」

沿線観光都市におけるホテル開発



コートヤード・バイ・マリオット
京都駅の外観イメージ
（2026年度開業予定）



奈良で開発する
ラグジュアリーホテルの
外観イメージ

人的資本経営の取組み

- 「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」という企業文化を作り上げる
- 過去のやり方にとらわれることなく、前例のないことにも挑戦していく
- そのために、様々な人事施策により人的資本の強化・蓄積を図る

■ 最近の主な取組み

変革を担う人材の育成

- 社内公募制度の充実
- キャリア採用の拡大
- 全社員対象のICT教育

人事・賃金制度等を改正し 社員の意欲・能力を更に高める

- 人事・賃金制度改正（労組提案中含む）
 - 処遇のメリハリ化（総合職の制度見直し）
 - キャリアパスの多様化
 - 経営職マネジメント教育の充実
- 2024年度新賃金・夏季手当
 - 基準内賃金を+4.8%引き上げ
※定期昇給を除いた引上額は過去最高額
 - 夏季手当3.0箇月分（前年度+0.3箇月）

安心して長く働ける環境整備

- エンゲージメント調査の活用
- 新しい健康数値目標の設定
- 新幹線等での通勤時執務の導入
- フレックスタイム制の拡大・自由度向上
- 新幹線通勤の区間拡大
- 在宅勤務の拡大



健康経営優良法人2024
ホワイト500の認定

多様な社員の活躍を支援

- 育児休職期間が不利にならない取組み（チャイルドペナルティー解消）
- 男性育児休職の取得推進
- 育児社員用の勤務シフトの拡大
- 障がい者の職域拡大



プラチナくるみん
認定（2024年）

CO₂排出量削減に向けた取り組み

○直接排出の削減

- 水素を燃料とした水素動力車両の開発を目指す
- 燃料電池又は水素エンジンを動力源としたハイブリッドシステムの導入を検討



燃料電池車の模擬走行試験の報道公開

○間接排出の削減

- 東海道新幹線の「のり面」に太陽光パネルを設置予定
- 発電した電気を最寄りの新幹線駅の照明等で活用



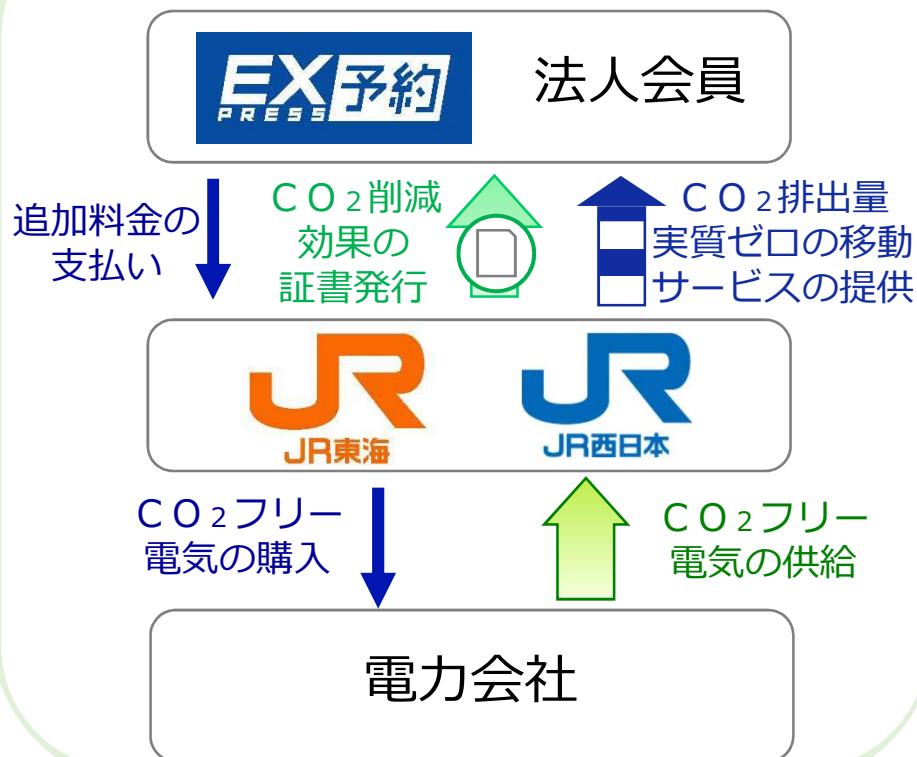
設置する太陽光パネルのイメージ

- 鉄道的环境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進することで脱炭素社会への移行に貢献する

東海道・山陽新幹線におけるCO₂排出量実質ゼロ化のサービス開始

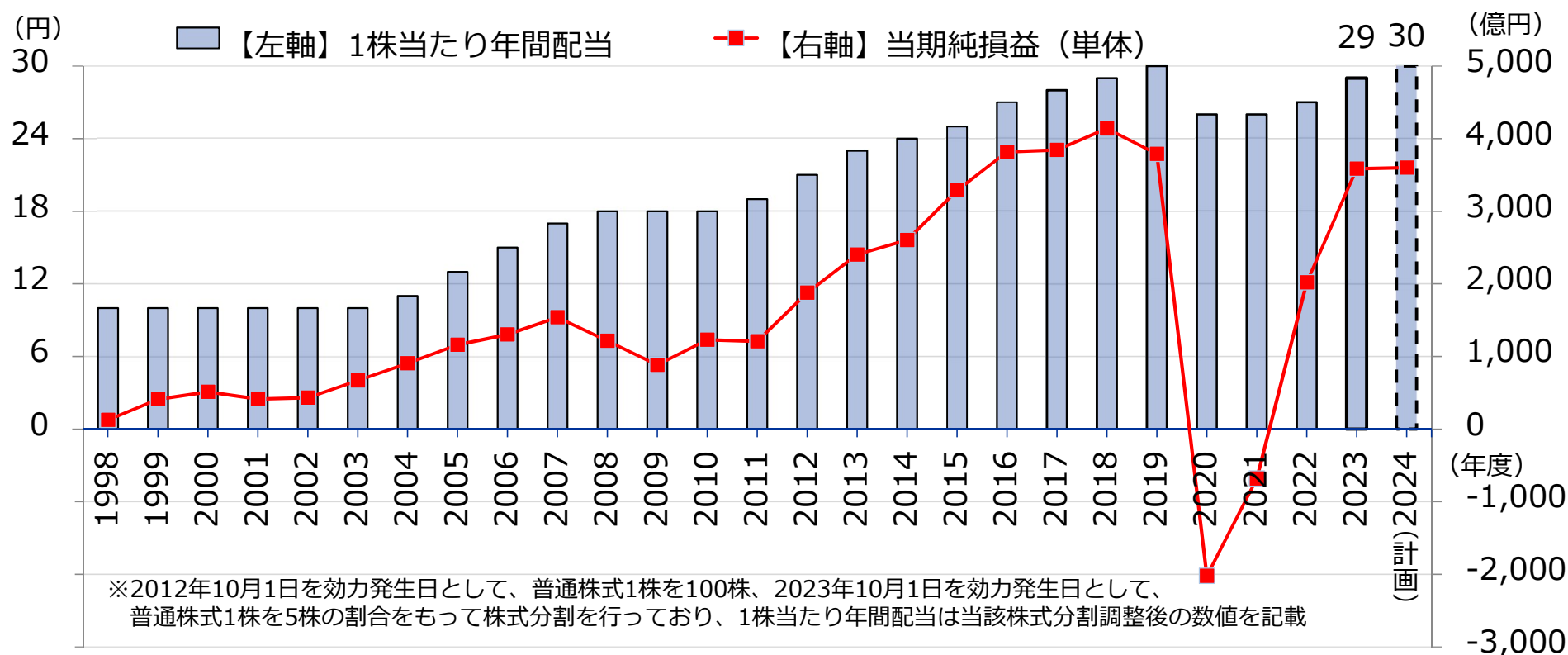
- エクスプレス予約法人会員に対して、新幹線での移動に伴うCO₂排出量が実質ゼロとなる国内初のサービスを開始

■サービスのスキーム（イメージ）



企業価値向上・株主還元についての当社の考え方 9

- 鉄道事業の特性や中央新幹線計画という当社特有の事情を踏まえ、持続的な企業成長を目指す
 - 安全の確保が大前提であり、長期的な視点に立った継続的な設備投資や人材育成が必要
 - 中央新幹線計画は全てのステークホルダーの利益を長期にわたり確保することに繋がる
 - 「経営体力の再強化」に取り組み、利益とキャッシュフローを増やしていく
 ⇒ 長期的な視点から資本コストや株価を意識しつつ、様々なステークホルダーを重視した経営
- 安定配当を継続することを基本方針とし、「経営体力の再強化」によって持続的な成長を目指した上で、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していく



Ⅲ. 2024年3月期 決算概要



執行役員 財務部長
井出 和史

東海旅客鉄道株式会社
2024年5月1日

2024年3月期 実績

■ 損益計算書 (連結)

(億円)

	2022年度 実績 A	2023年度 実績 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益	14,002	17,104	3,101	
運輸業	11,340	14,083	2,743	(+) JR東海(運輸業)
流通業	1,387	1,606	218	(+) JR東海リテイリング・プラス、JR東海高島屋
不動産業	773	832	58	(+) 東京ステーション開発、JR東海不動産
その他	2,494	2,552	58	(+) JR東海ホテルズ
営業費	10,257	11,030	772	
営業利益	3,745	6,073	2,328	
運輸業	3,385	5,596	2,211	(+) JR東海(運輸業)
流通業	83	138	54	(+) JR東海リテイリング・プラス、JR東海高島屋
不動産業	173	202	28	(+) 東京ステーション開発、JR東海不動産
その他	100	154	54	(+) JR東海ホテルズ
経常利益	3,074	5,469	2,394	
親会社株主に帰属 する当期純利益	2,194	3,844	1,649	

※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。

2024年3月期 実績

■ キャッシュ・フロー計算書 (連結)

(億円)

	2022年度 実績 A	2023年度 実績 B	増減 (B-A)
営業活動によるCF	4,867	6,728	1,861
投資活動によるCF	△1,750	△4,365	△2,615
有形・無形固定資産の取得等による支出	△4,452	△3,871	580
中央新幹線建設資金管理信託による収入	2,277	2,336	58
資金運用による収入・支出(純額)	424	△2,830	△3,254
財務活動によるCF	△2,206	△1,251	954
現金及び現金同等物の増減額	910	1,111	201
現金及び現金同等物の期首残高	6,194	7,105	910
現金及び現金同等物の期末残高	7,105	8,217	1,111

■ 長期債務実績 (連結・単体)

(億円)

期末残高	増減	中央除く	
		期末残高	増減
48,461	△1,036	18,461	△1,036

■ 設備投資実績

(億円)

連結	単体	安全関連投資	
		安全関連投資	中央新幹線
4,805	4,627	1,622	2,594

2024年3月期 実績

■ 損益計算書 (単体)

(億円)

	2022年度 実績 A	2023年度 実績 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	11,433 (10,699)	14,173 (13,428)	2,739 (2,728)	新幹線+2,617、在来線+110
営業費	7,970	8,510	540	
人件費	1,700	1,722	22	ベースアップ、賞与月数の増、 退職給付費用の減 等
物件費	3,826	4,335	508	
動力費	632	558	△74	単価の減 等
修繕費	1,366	1,813	446	大規模改修引当金取崩し終了 等
業務費	1,827	1,962	135	発売手数料の増 等
租税公課	402	437	35	
減価償却費	2,040	2,015	△25	
営業利益	3,463	5,663	2,199	
経常利益	2,788	5,045	2,256	
当期純利益	2,019	3,587	1,568	



- IV. 2025年3月期 業績予想
- V. 中央新幹線計画の状況

代表取締役副社長
武田 健太郎

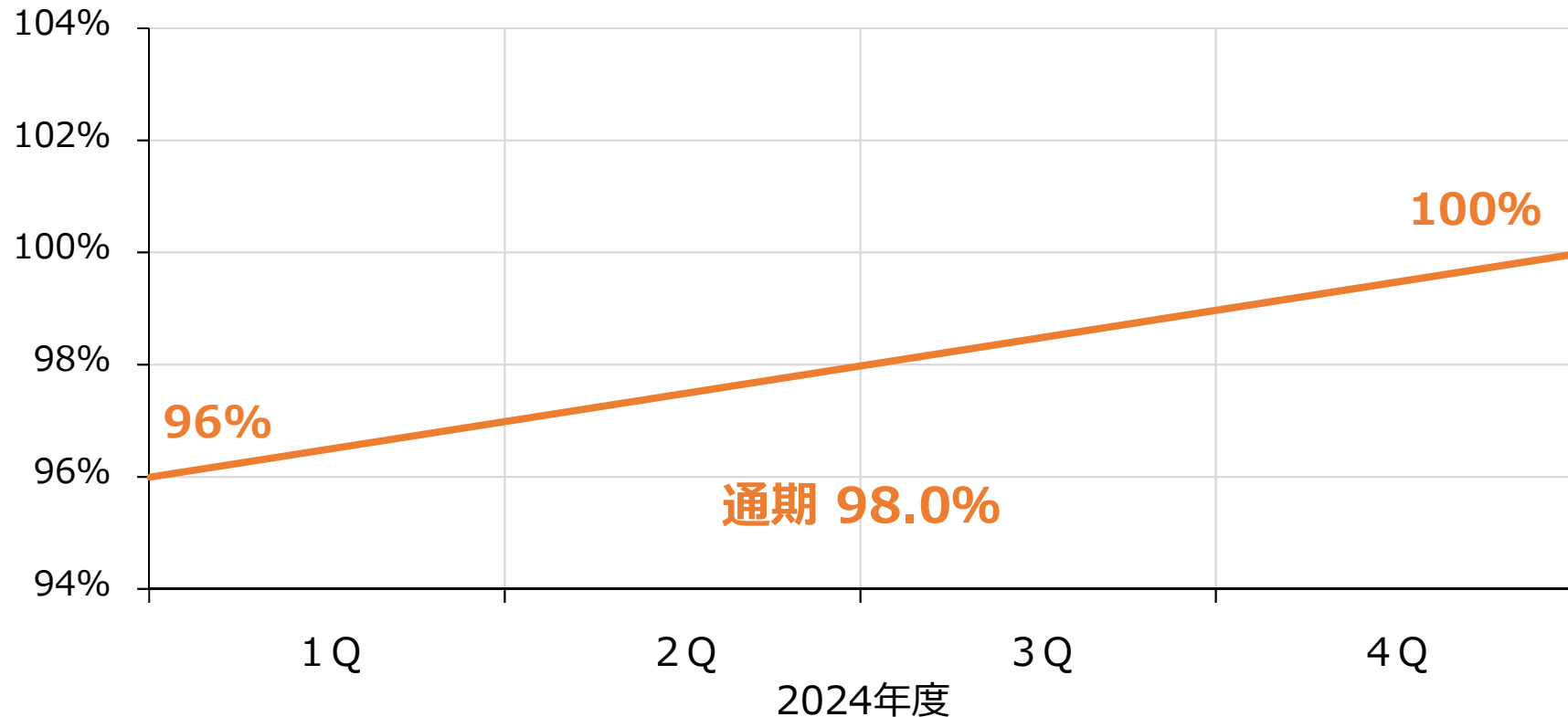
東海旅客鉄道株式会社
2024年5月1日

業績予想における主な前提条件

■ 運輸収入の想定

- 前年度実績である2018年度対比96%から、年度末に同100%に回復すると想定し、通期では同98.0%の13,690億円を見込む

(2018年度比)



■ 業務改革の進捗

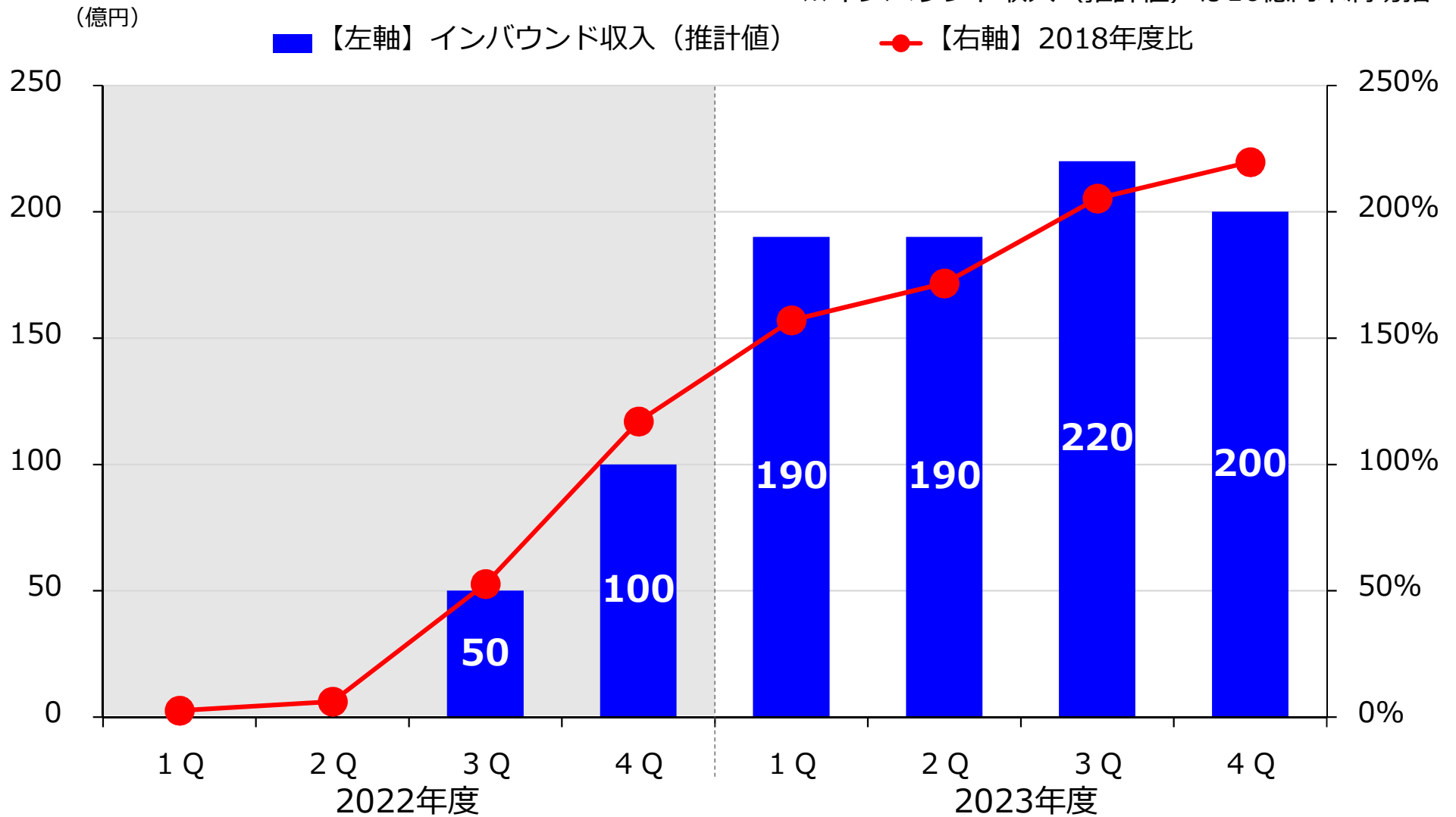
(億円)

	2023年度 実績	2024年度 計画
業務改革の効果	140	180

インバウンドの状況

○ 通期インバウンド収入（推計値）は約810億円（2018年度比：186%）

※インバウンド収入（推計値）は10億円未満切捨



2025年3月期 業績予想

■ 損益計算書 (単体)

(億円)

	2023年度 実績 A	2024年度 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)
営業収益 (運輸収入)	14,173 (13,428)	14,430 (13,690)	256 (261)	101.8% (101.9%)
営業費	8,510	8,700	189	102.2%
人件費	1,722	1,750	27	101.6%
物件費	4,335	4,590	254	105.9%
動力費	558	600	41	107.4%
修繕費	1,813	1,900	86	104.8%
業務費	1,962	2,090	127	106.5%
租税公課	437	430	△7	98.2%
減価償却費	2,015	1,930	△85	95.8%
営業利益	5,663	5,730	66	101.2%
経常利益	5,045	5,090	44	100.9%
当期純利益	3,587	3,600	12	100.3%

2025年3月期 業績予想

■ 損益計算書 (連結)

(億円)

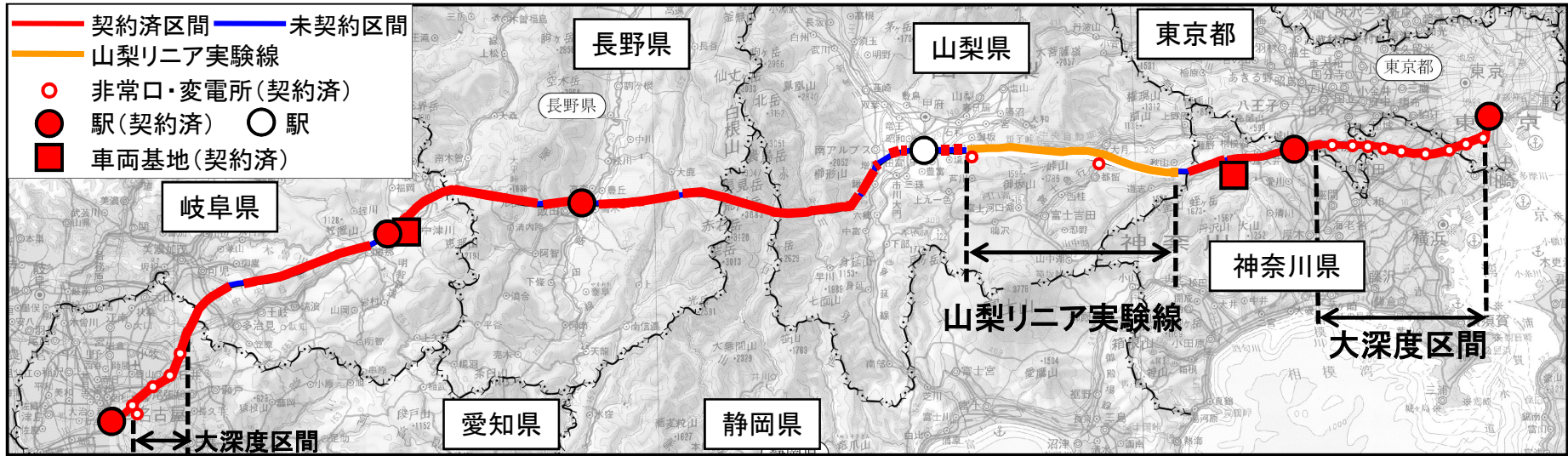
	2023年度 実績 A	2024年度 予想 B	増減 (B-A)	対前年 (B/A)
営業収益	17,104	17,400	295	101.7%
運輸業	14,083	14,340	256	101.8%
流通業	1,606	1,620	13	100.8%
不動産業	832	840	7	100.9%
その他	2,552	2,560	7	100.3%
営業費	11,030	11,320	289	102.6%
営業利益	6,073	6,080	6	100.1%
運輸業	5,596	5,660	63	101.1%
流通業	138	130	△8	94.1%
不動産業	202	210	7	103.7%
その他	154	100	△54	64.6%
経常利益	5,469	5,450	△19	99.6%
親会社株主に帰属する 当期純利益	3,844	3,810	△34	99.1%

※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。

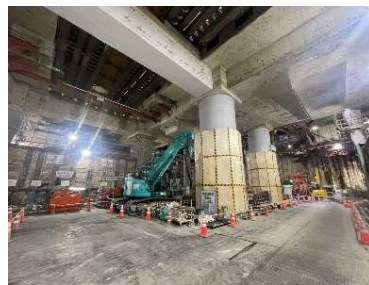
中央新幹線計画の状況①

○本体工事契約箇所 (2024.3.31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情復、第310号)
 ※本体工事契約区間等は概ねの位置を示したものです。



南アルプストンネル (山梨工区)
本坑掘削



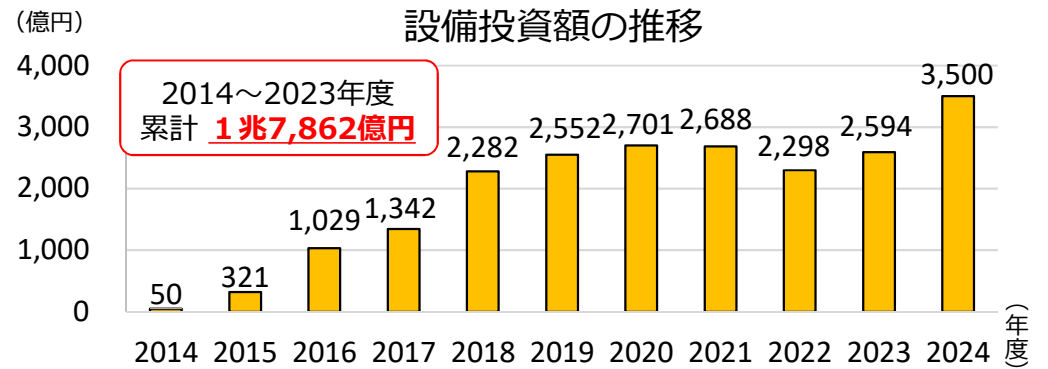
品川駅 軌道下掘削



天竜川橋りょう 橋脚工



等々力非常口 立坑本体



- 工事契約締結件数
77件 (品川~名古屋間延長約286kmのうち約9割)
- 用地取得状況
約75% (名古屋駅開削部は、西側・東側ともに完了)
- 発生土活用先の確定状況
約80%

【南アルプストンネル 静岡工区】

《大井川の水資源及び南アルプスの生態系等の環境保全に関する取組み》

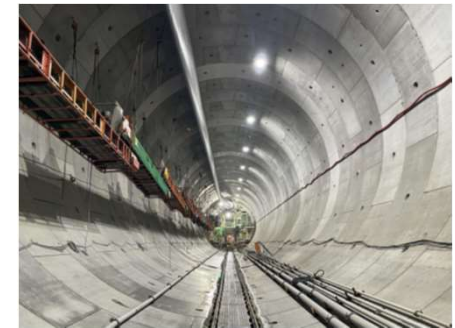
- 国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」が2021年12月に取りまとめた「大井川水資源問題に関する中間報告」を踏まえて、発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策（田代ダム案）について、昨年12月に発電事業者と基本合意書を締結しました。
- 有識者会議において議論が進められ、昨年12月に「リニア中央新幹線静岡工区に関する報告書（令和5年報告）～環境保全に関する検討～」が取りまとめられました。
- 昨年9月に続いて、2月に大井川流域市町首長との意見交換会を開催しました。

《リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議》

- 水資源、環境保全に関する有識者会議の報告書で整理された対策について、科学的・客観的観点から、その状況を継続的に確認することを目的として、2月に国土交通省の「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」が設置され、これまでに2回開催されました。

【大深度区間のシールドトンネル工事】

- 4月8日に、第一首都圏トンネル北品川工区において、安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進を再開したほか、第一中京圏トンネル坂下西工区及び名城工区において、調査掘進を開始しました。
- 第一首都圏トンネル梶ヶ谷工区において、調査掘進が適切な施工管理のもとで行われ、確認の結果、掘進による周辺への影響が見られなかったことについて、4月に計画路線周辺にお住いの皆様へご説明しました。

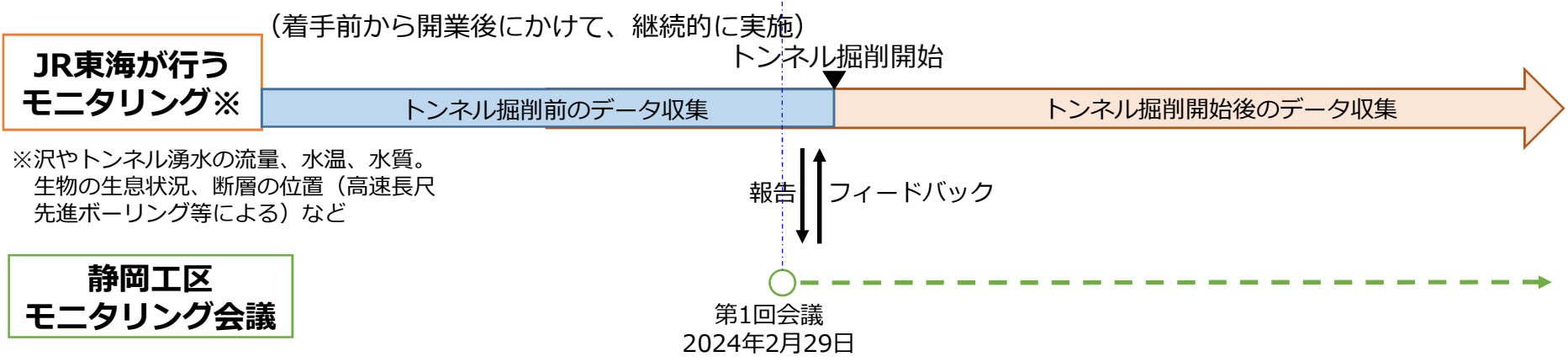
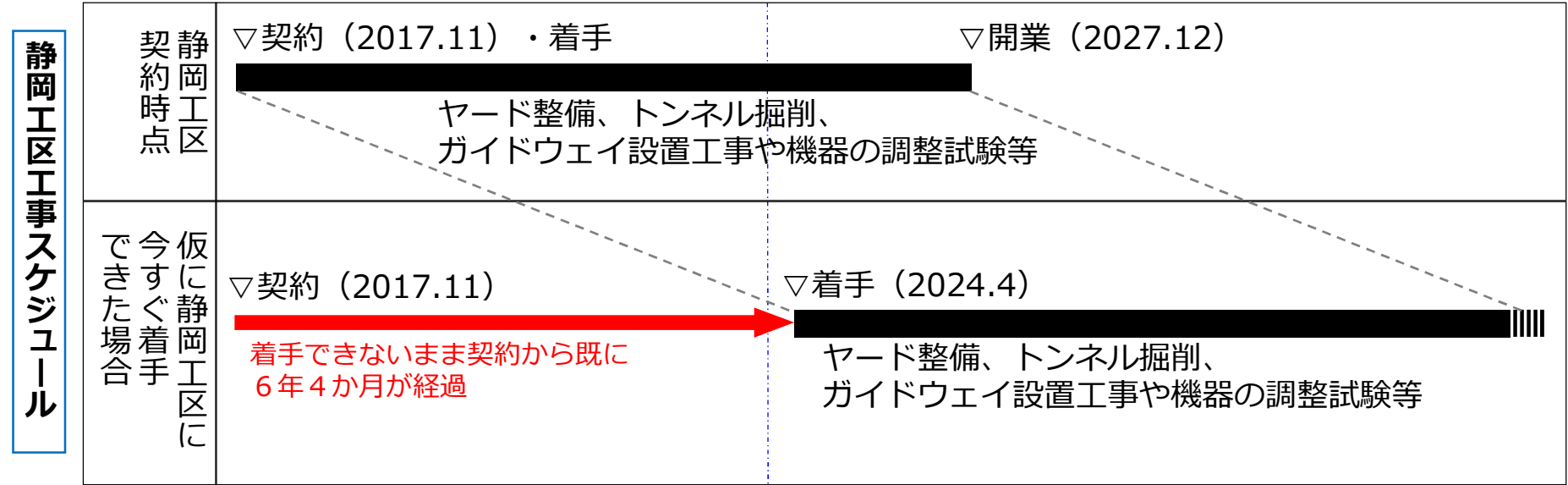


第一首都圏トンネル 梶ヶ谷工区
坑内の状況

中央新幹線南アルプストーンネル静岡工区の事業計画 21

(参考) 第2回リニア中央新幹線静岡工区
モニタリング会議 (3月29日) 資料より抜粋

- ・ 静岡工区は、2027年の開業を目指して2017年11月に工事契約を締結。
- ・ 不確実性を伴うトンネル工事の中でも極めて難易度が高く、掘削延長が長いにも関わらず、工事に着手できないまま、工事契約締結から既に6年4か月が経過している静岡工区が、名古屋までの開業の遅れに直結しており、2027年の開業は実現できない。
- ・ 静岡工区の工事に未だ着手の見込みが立たないことから、現時点で新たな開業時期を見通すことはできないが、引き続き、早期の開業を目指して、全力を挙げて取り組んでいく。



※ 沢やトンネル湧水の流量、水温、水質。
生物の生息状況、断層の位置 (高速長尺
先進ボーリング等による) など

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			営業利益			経常利益		
	2022年度 実績	2023年度 実績	前期比	2022年度 実績	2023年度 実績	前期比	2022年度 実績	2023年度 実績	前期比
JR東海高島屋	522	571	109.5%	45	66	147.5%	47	69	145.9%
JRセントラルビル	324	329	101.5%	25	31	124.8%	24	31	130.7%
JR東海ホテルズ [※]	218	260	119.2%	0	24	-	1	24	-
日本車両	967	866	89.5%	41	57	138.4%	42	59	142.0%

日本車両 当期純利益 29 51 175.1%

○業績予想

(億円)

	営業収益			営業損益			経常損益		
	2023年度 実績	2024年度 計画	前期比	2023年度 実績	2024年度 計画	前期比	2023年度 実績	2024年度 計画	前期比
JR東海高島屋	571	571	100.0%	66	67	100.8%	69	69	100.5%
JRセントラルビル	329	332	100.7%	31	29	94.2%	31	28	91.3%
JR東海ホテルズ [※]	260	261	100.5%	24	14	59.1%	24	14	57.6%
日本車両	866	900	103.9%	57	53	92.9%	59	55	91.8%

日本車両 当期純利益 51 48 92.8%

(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)
23/07	133 (92)	129 (93)	159 (94)	131 (86)	133 (87)	134 (101)	132 (95)	135 (116)	112 (91)
23/08	139 (88)	137 (90)	159 (87)	135 (83)	136 (84)	146 (98)	140 (90)	142 (89)	115 (86)
23/09	132 (94)	131 (95)	145 (94)	127 (88)	133 (87)	132 (106)	134 (96)	152 (99)	113 (96)
23/07-09	135 (91)	132 (92)	154 (92)	131 (86)	134 (86)	137 (102)	135 (93)	143 (99)	113 (91)
23/04-09	134 (90)	131 (91)	153 (91)	131 (85)	133 (85)	135 (101)	135 (93)	141 (93)	111 (90)
23/10	123 (94)	122 (96)	133 (93)	120 (87)	125 (92)	122 (99)	123 (97)	133 (99)	108 (90)
23/11	121 (95)	120 (97)	125 (92)	117 (86)	119 (91)	123 (101)	119 (96)	126 (97)	108 (89)
23/12	115 (95)	115 (99)	115 (92)	111 (86)	112 (93)	119 (100)	113 (97)	112 (96)	109 (93)
23/10-12	119 (95)	119 (97)	124 (93)	116 (86)	118 (92)	122 (100)	118 (97)	123 (97)	108 (91)
23/04-12	128 (92)	126 (93)	141 (91)	125 (85)	127 (87)	130 (101)	129 (94)	134 (95)	110 (90)
24/01	117 (93)	119 (98)	115 (87)	110 (84)	120 (92)	113 (98)	116 (96)	115 (88)	109 (91)
24/02	122 (98)	126 (102)	113 (90)	112 (87)	117 (89)	117 (106)	122 (101)	119 (92)	109 (93)
24/03	109 (96)	112 (101)	99 (88)	103 (86)	108 (92)	107 (104)	108 (99)	101 (90)	102 (90)
24/01-03	115 (96)	119 (100)	108 (88)	108 (86)	114 (91)	113 (103)	114 (99)	110 (90)	106 (91)
23/10-24/03	117 (95)	119 (99)	116 (90)	112 (86)	116 (91)	118 (101)	116 (98)	117 (94)	107 (91)
FY Total (23/04-24/03)	125 (93)	124 (95)	132 (91)	120 (85)	124 (88)	126 (101)	125 (95)	127 (93)	109 (90)

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

・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
8/10～8/17	125 (86)	121 (89)	140 (80)	131 (80)	123 (80)	111 (80)

・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
12/28～1/4	108 (101)	107 (103)	116 (101)	105 (92)	107 (91)	111 (92)

(※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
23/07	15,515	112.3
23/08	13,254	114.9
23/09	15,112	116.7
23/10	16,734	109.5
23/11	16,604	108.5
23/12	22,260	114.2
24/01	17,938	114.0
24/02	16,509	120.1

◆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 (※)		
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
23/07	69.5	2.3	85.4	4.8
23/08	76.0	8.1	88.0	2.3
23/09	77.3	6.7	85.5	-1.5
23/10	83.1	5.7	89.4	-0.5
23/11	86.2	0.4	93.8	-0.7
23/12	78.9	-6.7	90.1	-5.2
24/01	67.4	7.3	77.2	-4.6
24/02	78.7	16.4	83.6	-1.3
24/03	76.6	12.6	84.9	-3.9

(※) 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.