

- I. 足もとの業績、今後の見通しの考え方
- II. 今後を見据えた取組み（進捗状況）
- III. 純資産・資金繰りの状況及び配当

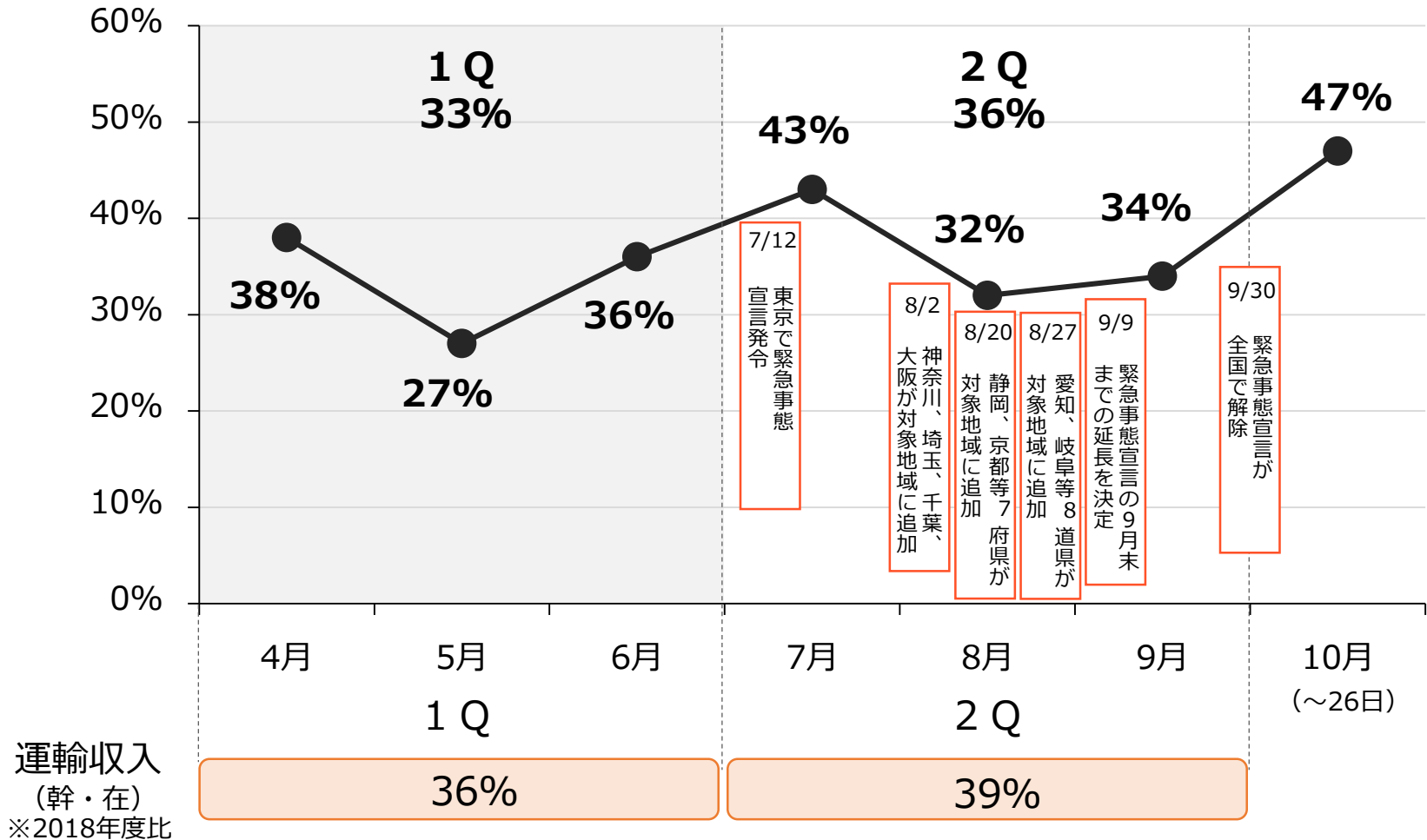


代表取締役
副社長
巢山 芳樹

東海旅客鉄道株式会社
2021年10月28日

東海道新幹線のご利用状況と運輸収入

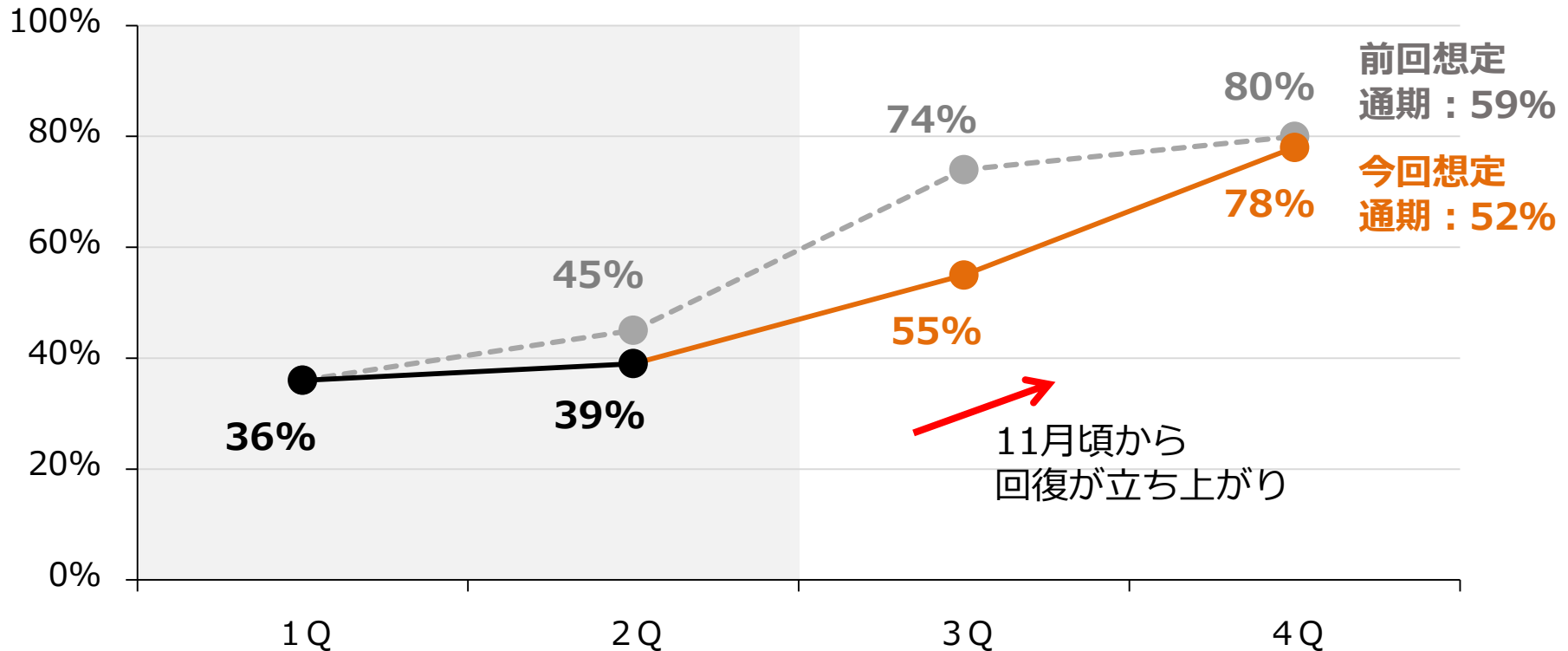
■ 東海道新幹線のご利用状況（東京口、2018年度比）



○ 緊急事態宣言対象地域の拡大に伴い、ご利用は下降傾向に

○ 第2四半期の運輸収入は2018年度比で39%と、想定（45%）を下回る

■ 運輸収入の想定（2018年度比）

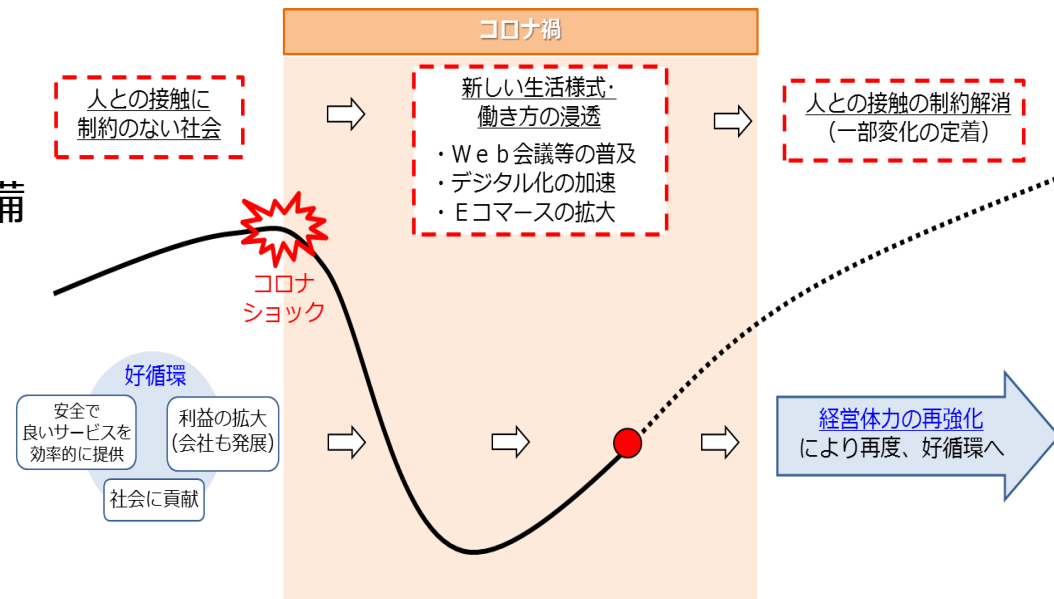


- 緊急事態宣言の発令期間が9月末まで延長されたことなどから、前幻想定よりも運輸収入の回復の立ち上がり時期が遅れているため、業績予想を修正
- 回復の立ち上がり時期を11月頃とし、第4四半期に向けて回復していくと想定

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む

【収益拡大】

- コロナ禍で加速した変化への対応
 - ✓ 東海道新幹線のビジネス環境整備
 - ✓ 営業施策の展開
 - ✓ グループ事業の収益力強化



【コスト削減】

- 足もとでは、安全・安定輸送に支障しない範囲でコスト削減を強力に推進
- 中長期的には、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」を進める

収益拡大の取組み

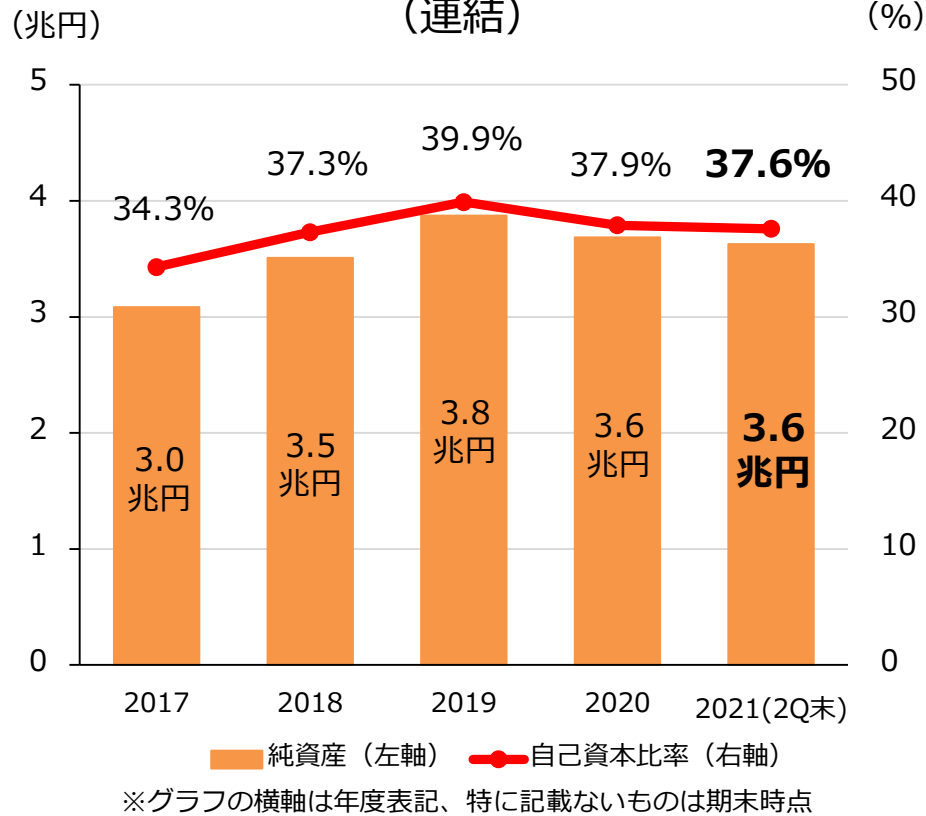
コロナ禍で加速した変化への対応

		1Q	2Q	3Q	4Q~2022年春
東海道新幹線のビジネス環境整備	車内			<ul style="list-style-type: none"> ● 「S Work車両」等   	<ul style="list-style-type: none"> ● N700Sデジタルファースト
	駅		<ul style="list-style-type: none"> ● 駅待合室改良 	<ul style="list-style-type: none"> ● ワークスペース事業 (「EXPRESS WORK」) 	
営業施策 (EX-MaaS(仮称)/魅力的な商品)		<ul style="list-style-type: none"> ● ワークेशनプラン (新幹線×沿線ホテル) 	<ul style="list-style-type: none"> ● ずらし旅  	<ul style="list-style-type: none"> ● EX 旅のコンテンツポータル ● 「押し旅アップデート」 C P 	<ul style="list-style-type: none"> ● 需要促進策 (感染状況次第)
グループ事業の収益力強化			<ul style="list-style-type: none"> ● JR WATCH MAISON 	<ul style="list-style-type: none"> ● ジェイアール名古屋タカシマヤ食料品売場 ● イオンモール岡崎出店 	<ul style="list-style-type: none"> ● グループ共通 E C モール

※第3四半期以降の施策は予定のため、状況により変更の可能性あり

- テレワークやWeb会議の普及、旅行予約のネットへの大幅なシフト等、コロナ禍で加速した変化に対応すべく各種施策を推進
- 今後需要の回復フェーズにおいては積極的な営業施策を実施し、需要促進を図る

純資産及び自己資本比率の推移
(連結)



<現金及び現金同等物> ※2021年9月末時点
・ 7,103億円

<当期の資金調達の状況>

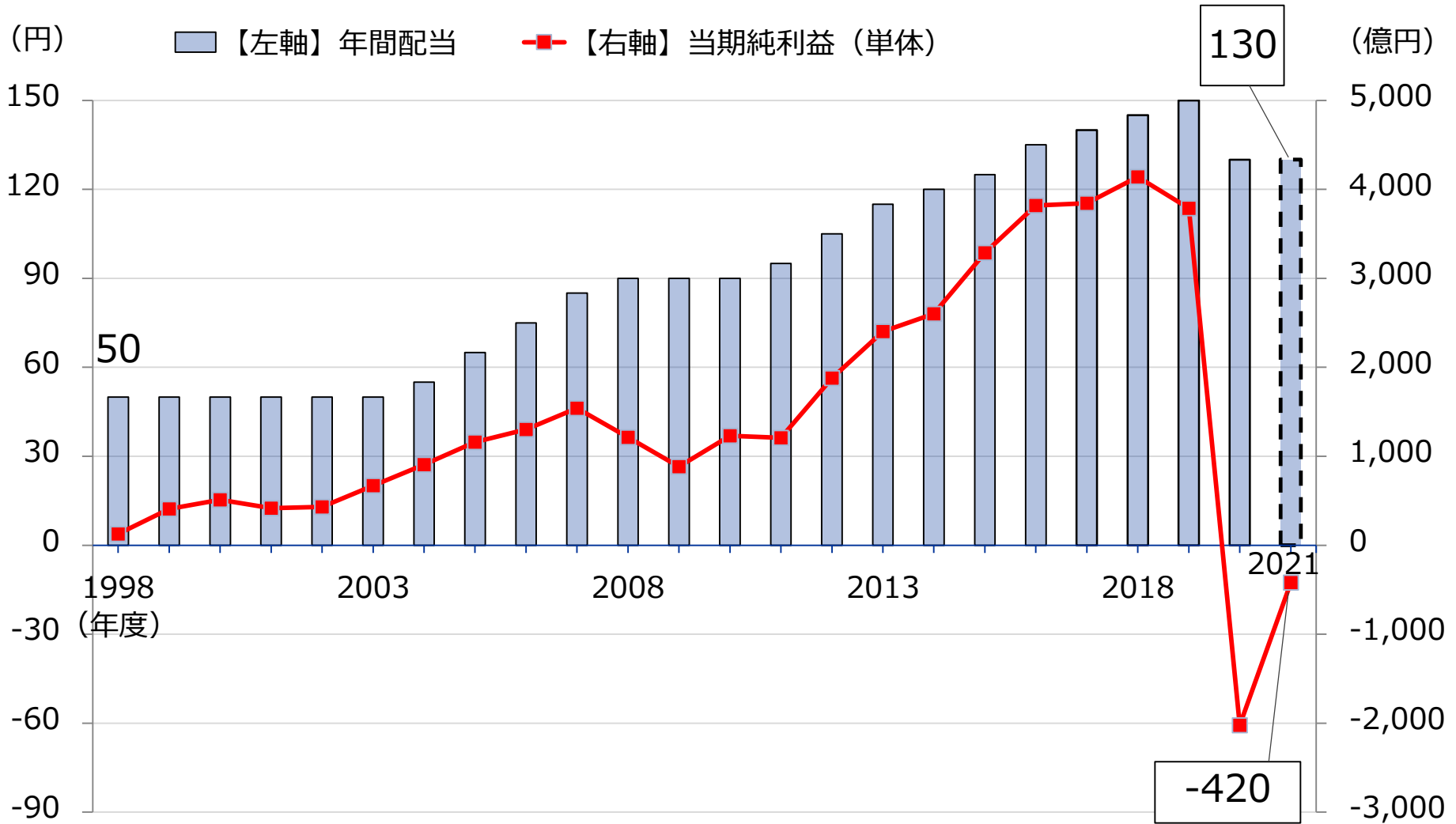
- ・ 社債発行 (2021年9月): 200億円 (35年、0.897%)
- ・ C P発行 (2021年9月): 2,000億円 (9か月、0%程度)

<格付け>

格付け機関名	格付け
格付投資情報センター (R & I)	A A (安定的)
日本格付研究所 (J C R)	A A A (安定的)
スタンダード&プアーズ (S & P)	A + (ネガティブ)
ムーディーズ	A 2 (安定的)

- 純資産、自己資本比率、現金及び現金同等物のいずれも十分な水準
- 引き続き社債の発行・借入を基本に、必要に応じてCP発行も含めて資金調達を実施

配当



IV. 2022年3月期 第2四半期 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
2021年10月28日

損益計算書（連結）

（億円）

	2020年度 2Q累計 A (基準適用前)	2020年度 2Q累計 A' (基準適用後)	2021年度 2Q累計 B	増減 (B-A)	増減 (B-A')	主な増減要因 (B-A')
営業収益	3,378	3,036	3,869	490	833	
運輸業	2,172	2,171	2,900	727	729	(+) JR東海(運輸業)
流通業	702	334	449	△252	115	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	334	333	356	21	22	(+) JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	971	1003	943	△28	△59	(-) 日本車両
営業費	4,514	4,174	4,210	△304	35	
営業損益	△1,135	△1,138	△341	794	797	
運輸業	△1,040	△1,040	△325	714	714	(+) JR東海(運輸業)
流通業	△97	△99	△49	48	50	(+) JR東海高島屋、東海キヨスク
不動産業	67	67	83	16	16	(+) JRセントラルビル、東京ステーション開発
その他	△50	△48	△41	8	6	(+) JR東海ツアーズ、JR東海ホテルズ
経常損益	△1,507	△1,505	△670	836	834	
親会社株主に帰属 する四半期純損益	△1,135	△1,132	△444	691	688	

※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」に含みますが、当資料では「その他」に含みます。

損益計算書（単体）

（億円）

	2020年度 2Q累計 A	2021年度 2Q累計 B	増減 (B-A)	主な増減要因
営業収益 (運輸収入)	2,217 (1,893)	2,946 (2,600)	729 (707)	新幹線+658、在来線+48
営業費	3,218	3,231	13	
人件費	871	799	△72	賞与引当金繰入の減、等
物件費	1,336	1,349	12	
動力費	197	187	△10	
修繕費	413	448	35	橋梁修繕の増、等
業務費	725	712	△13	
租税公課	162	175	12	
減価償却費	846	908	61	車両、等
営業損益	△1,000	△285	715	
経常損益	△1,396	△636	760	
四半期純損益	△982	△512	470	

- V. 2022年3月期 業績予想
- VI. 中央新幹線計画の進捗



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
2021年10月28日

2022年3月期業績予想（単体）の修正

■ 損益計算書

(億円)

	2020年度 実績 A	2021年度 前回予想 B	2021年度 今回予想 C	対前年実績 (C-A)	対前回予想 (C-B)
営業収益 (運輸収入)	5,417 (4,761)	8,900 (8,200)	7,950 (7,260)	2,532 (2,498)	△950 (△940)
営業費	7,177	7,830	7,570	392	△260
人件費	1,607	1,730	1,630	22	△100
物件費	3,427	3,790	3,650	222	△140
動力費	377	420	410	32	△10
修繕費	1,429	1,480	1,470	40	△10
業務費	1,620	1,890	1,770	149	△120
租税公課	328	370	360	31	△10
減価償却費	1,813	1,940	1,930	116	△10
営業損益	△1,759	1,070	380	2,139	△690
経常損益	△2,566	340	△350	2,216	△690
当期純損益	△2,023	120	△420	1,603	△540

2022年3月期業績予想（連結）の修正

■ 損益計算書

(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 前回予想 B	2021年度 今回予想 C	対 前年実績 (C-A)	対 前回予想 (C-B)
営業収益	8,235	7,400	11,150	10,080	1,844	△1,070
運輸業	5,330	5,332	8,820	7,860	2,529	△960
流通業	1,747	829	1,190	1,110	△637	△80
不動産業	691	691	750	730	38	△20
その他	2,516	2,517	2,410	2,370	△146	△40
営業費	10,082	9,247	10,090	9,710	△372	△380
営業損益	△1,847	△1,847	1,060	370	2,217	△690
運輸業	△1,833	△1,833	1,000	310	2,143	△690
流通業	△122	△122	△50	△50	72	—
不動産業	130	130	150	140	9	△10
その他	13	17	△10	△10	△23	—
経常損益	△2,620	△2,619	330	△330	2,290	△660
親会社株主に帰属 する当期純損益	△2,015	△2,014	150	△300	1,715	△450

※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・C: 収益認識会計基準適用後(A'は参考値)

- 極めて厳しい経営環境が続く中、安全・安定輸送に支障しない範囲でコスト削減を強力に推進
- 第2四半期までで、設備投資を含め単体で約340億円、グループ会社と合わせて約450億円のコスト削減を実施
- 通期については、厳しい経営環境を踏まえてコスト削減計画を積み増し、設備投資を含め当社・グループ合わせて、昨年度並みの1,000億円のコスト削減を計画

(億円)

		2020年度 実績	2021年度 計画 (年度初)	2021年度 計画 (今回)
当社	損益	630	300	500
	設備投資	200 付帯損益80 含む	400 付帯損益70 含む	430 付帯損益80 含む
グループ	損益	150	60	90
	設備投資	100	40	60
合計		1,000※ 付帯損益80 を除外	730※ 付帯損益70 を除外	1,000※ 付帯損益80 を除外

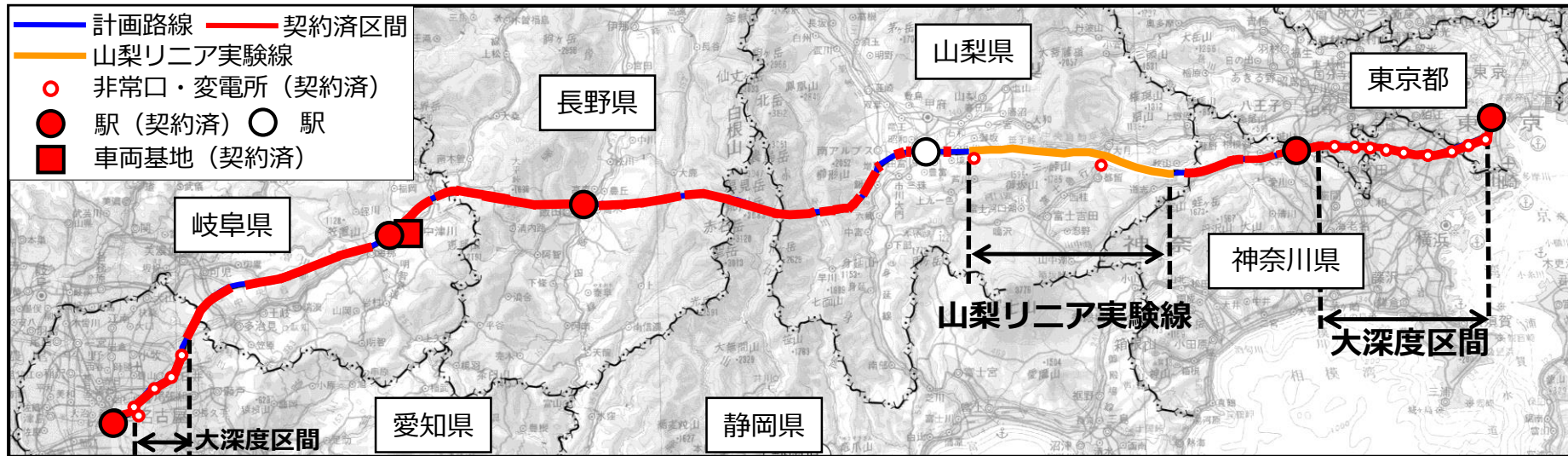
※ 当社の設備投資には付帯損益を含むため、個別の積み上げは合計と一致しない

中央新幹線計画の状況①

○本体工事契約箇所 (2021.9.30現在)

※本体工事契約区間等は概ねの位置を示したものです。

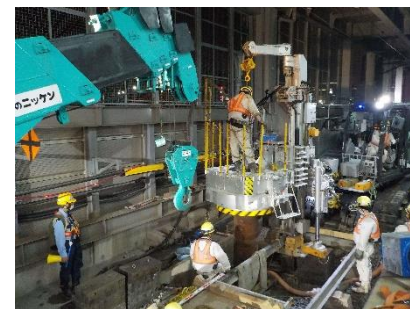
※この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本を複製したものです。(承認番号 平25情復、第310号)



名古屋駅



南アルプストンネル (山梨工区)



品川駅



伊那山地トンネル (青木川工区)



山梨県内高架橋



神奈川県駅 (仮称)



東百合丘非常口

【南アルプストンネル静岡工区】

- 9月18日に、大井川流域市町首長との意見交換会を開催しました。
- 9月26日に開催された国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」第12回会議では、「大井川水資源問題に関する中間報告（案）」について議論され、次回会議で取りまとめる方針が示されました。
- 引き続き、有識者会議に真摯に対応することや、大井川流域市町との意見交換を積み重ねることなどにより、流域の方々のご懸念の解消に努めます。

【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】

- 6月から9月にかけて、各工区で「シールドトンネルにおける安全・安心等の取組みに関する説明会」を開催しました。
- 加えて、第一首都圏トンネル北品川工区では、工事説明会を開催したうえで、本格的な掘進の前に安全・安心の取組みを実地で確認するためにシールドマシンを動かす「調査掘進」の作業を10月14日に開始しました。調査掘進での確認結果については同工区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。

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 2Q実績	2021年度 2Q実績	前期比	2020年度 2Q実績	2021年度 2Q実績	前期比	2020年度 2Q実績	2021年度 2Q実績	前期比
JR東海高島屋 ^(※)	158	209	132.5%	△18	△9	53.1%	△17	△8	50.6%
JRセントラルビル	142	151	106.1%	16	21	130.8%	15	21	141.3%
JR東海ホテルズ [〃]	40	56	138.1%	△44	△34	77.3%	△40	△32	79.0%
日本車両	444	413	93.0%	29	25	85.5%	31	26	83.4%
				日本車両	四半期純利益		30	22	75.6%

○業績予想 (億円)

	営業収益				営業損益				経常損益			
	2020 年度 実績	2021 年度 計画 (前回)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2020 年度 実績	2021 年度 計画 (前回)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回	2020 年度 実績	2021 年度 計画 (前回)	2021 年度 計画 (今回)	前回 vs. 今回
JR東海高島屋 ^(※)	383	515	500	96.9%	△13	3	3	119.2%	△11	5	5	112.0%
JRセントラルビル	299	317	312	98.3%	28	32	30	92.3%	28	31	28	92.8%
JR東海ホテルズ [〃]	114	156	148	94.7%	△73	△59	△54	90.9%	△70	△59	△51	86.6%
日本車両	979	910	920	101.1%	87	52	59	113.5%	90	53	59	111.3%
					日本車両	当期純利益			83	48	52	108.3%

(※) 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)

◆ 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)

(※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

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

(※1) 名古屋JRゲートタワーホテルは前年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.