

JR東海 YouTube用

2025/2/21

コロナ禍以降横ばい、24年以降下落している



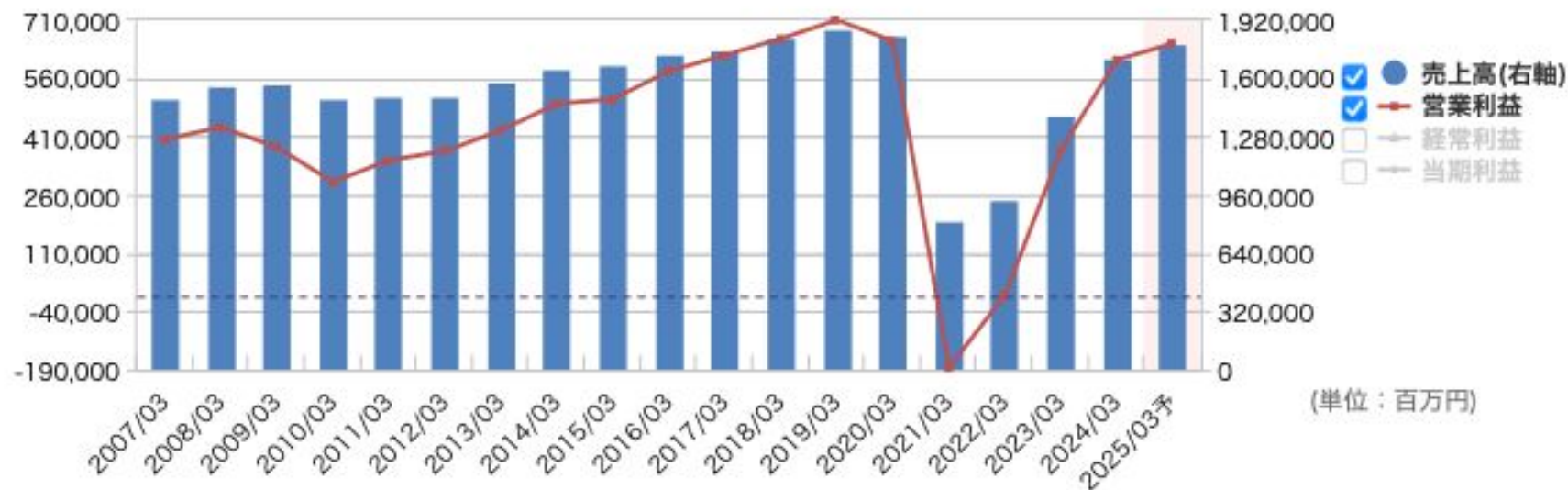
業績:コロナ禍以降順調な回復

通期業績推移

業績 前期比 指数 利益率 変動要因

全期間

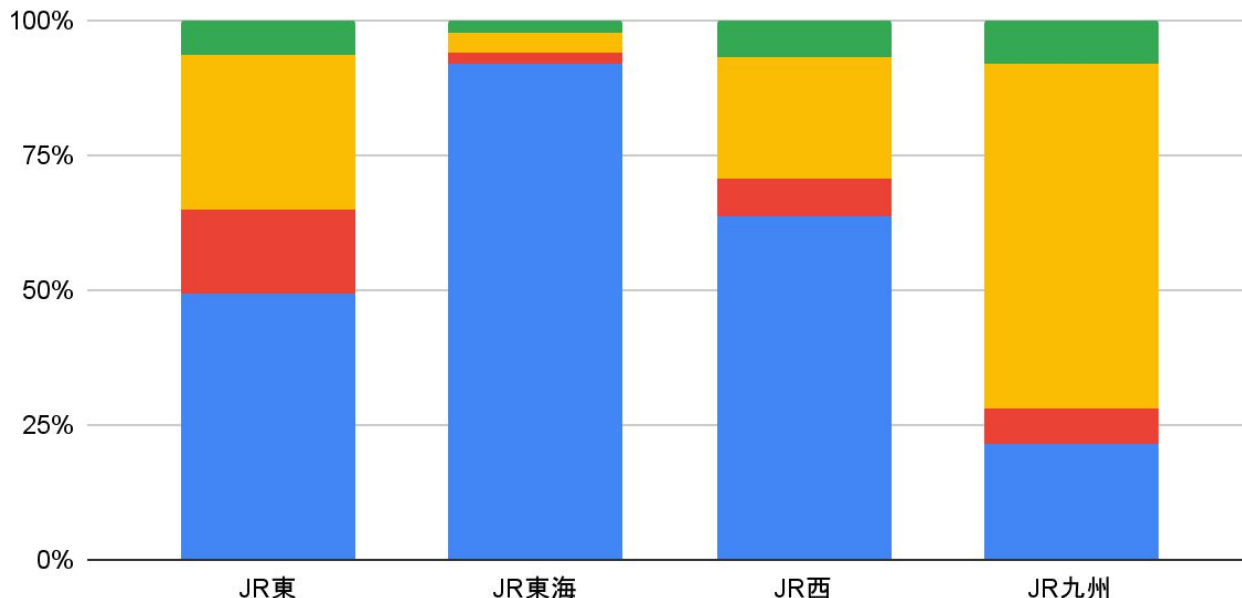
詳細



他社比較：利益に占める運輸の割合が高い

運輸業界 事業別利益構造の比較

■ その他 ■ 不動産 ■ 流通 ■ 運輸



JR東海の特徴

運輸の利益率が
圧倒的に高い

JR東海 約40%
他社 10%前後

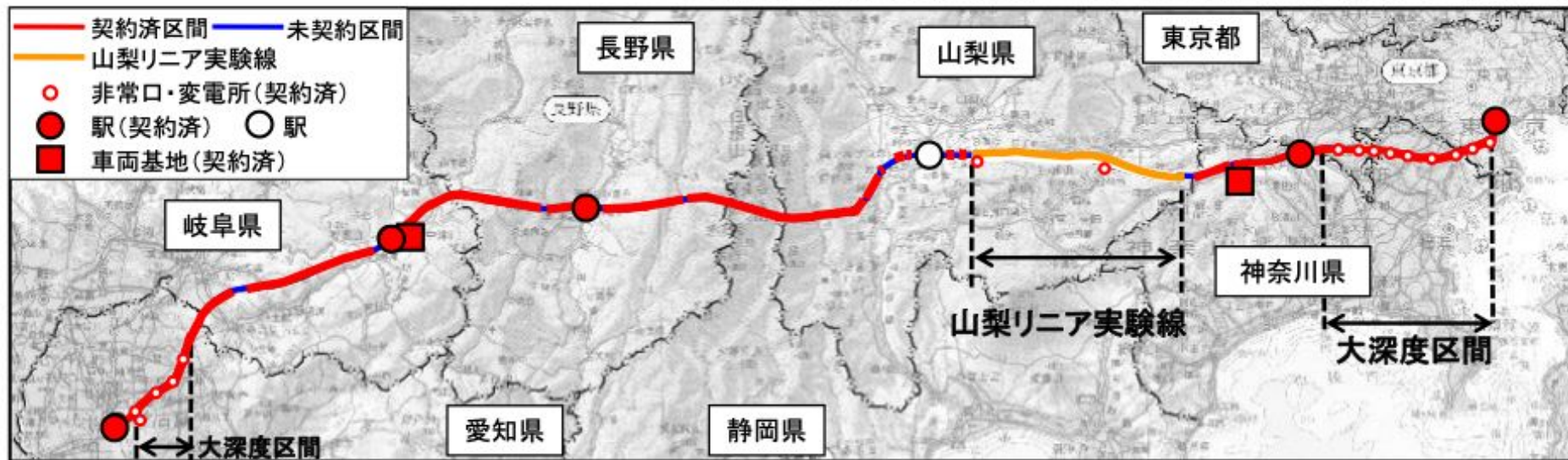


ビジネスマンを
「早く・大量に」
東海道新幹線がドル箱

【本体工事契約箇所（2024.12.31現在）】

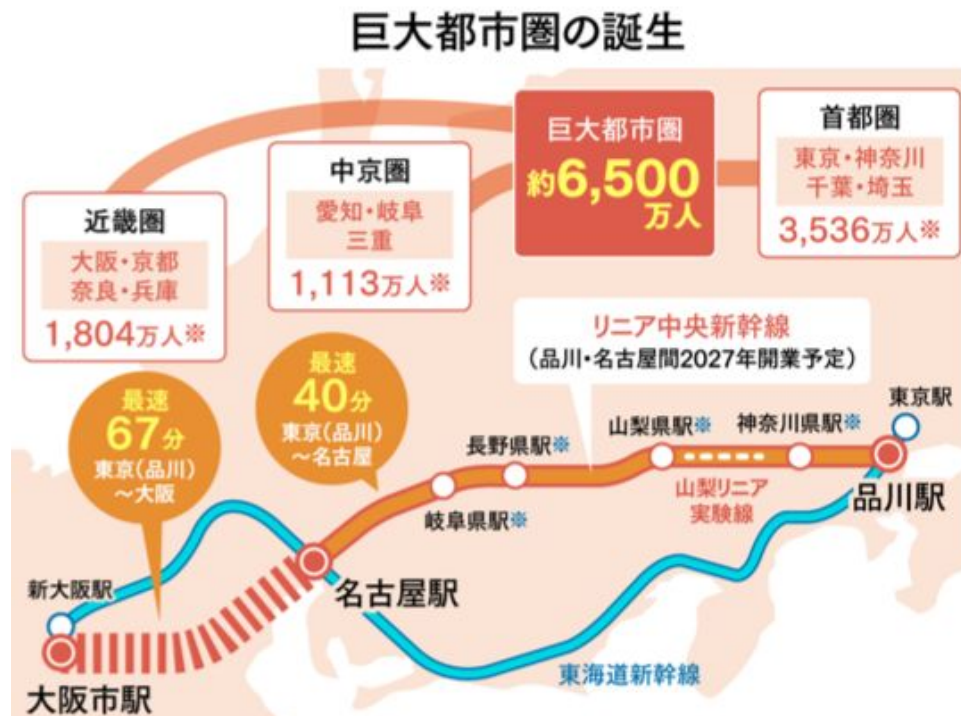
※本体工事契約区間等は概ねの位置を示したものです。

※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情複、第310号）



リニア中央新幹線計画

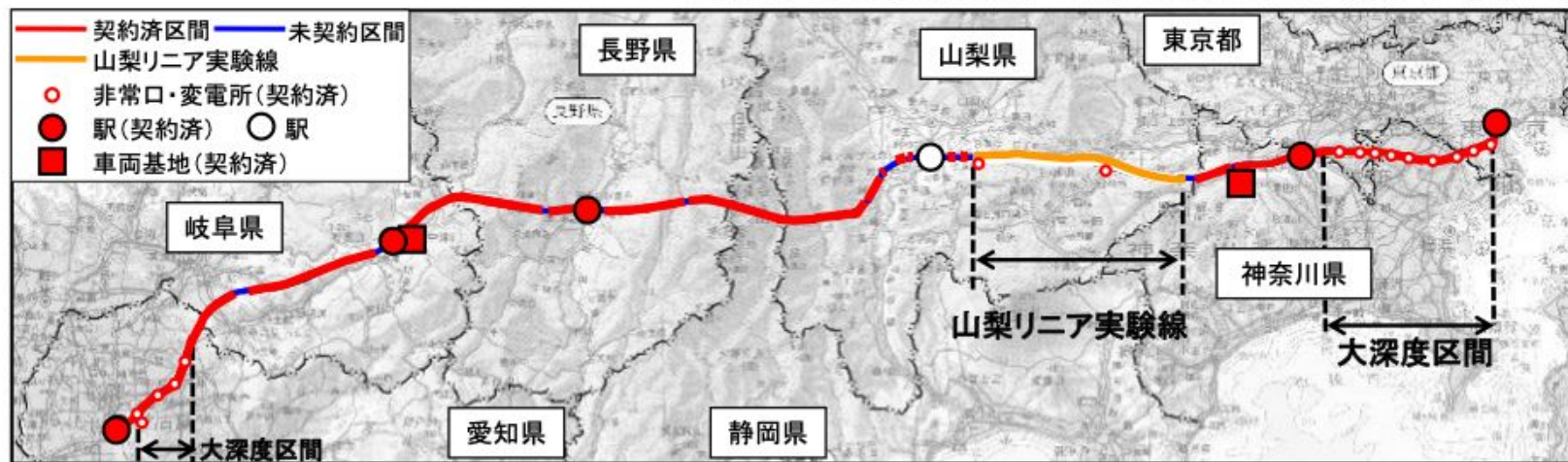
東京～名古屋間 1時間40分→40分(品川発) 東京～新大阪間 2時間30分→67分(同)



【本体工事契約箇所（2024.12.31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情複、第310号）



～静岡県にはリニア認可するメリットがない。工事計画には反対の姿勢～

2014年: **工事実施計画を認可**。12月より**工事着工**

2017年: 静岡県「大井川の水問題対策が不十分」川勝氏 工事着工に同意せず

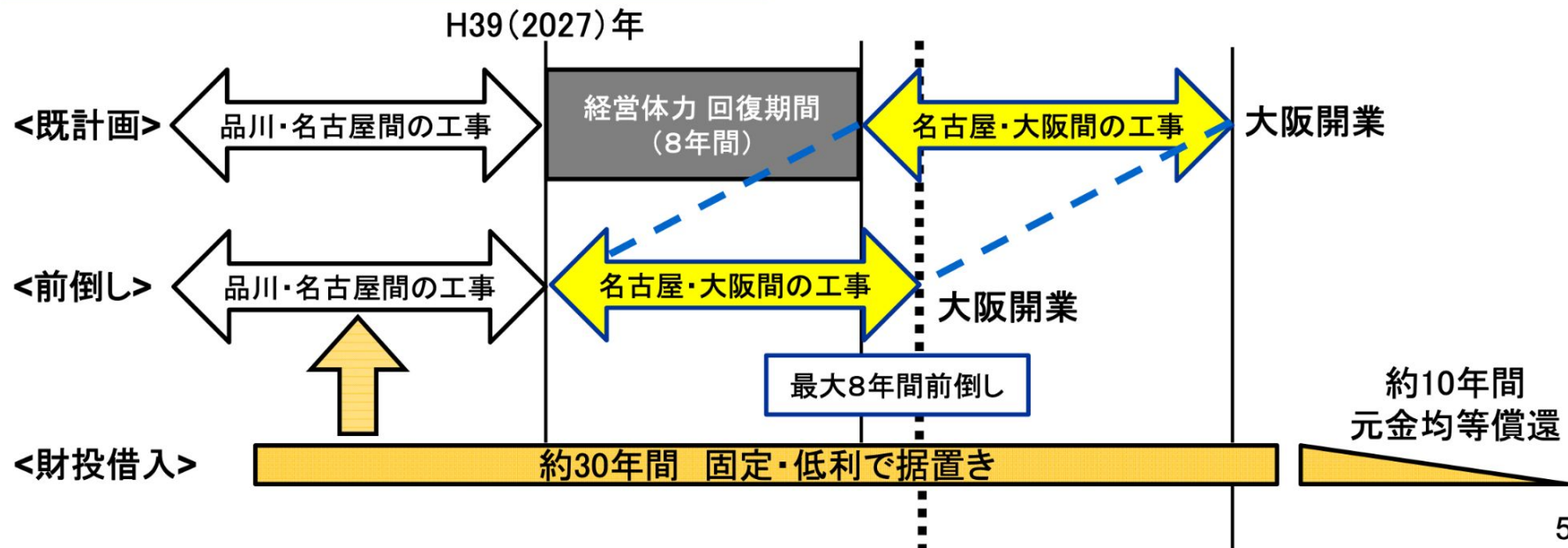
2019年: JR東海社長 静岡工事において懸念表明 議論は平行線

2020年: 川勝氏とJR東海社長のトップ会談も決裂「トンネル湧水全量戻し」

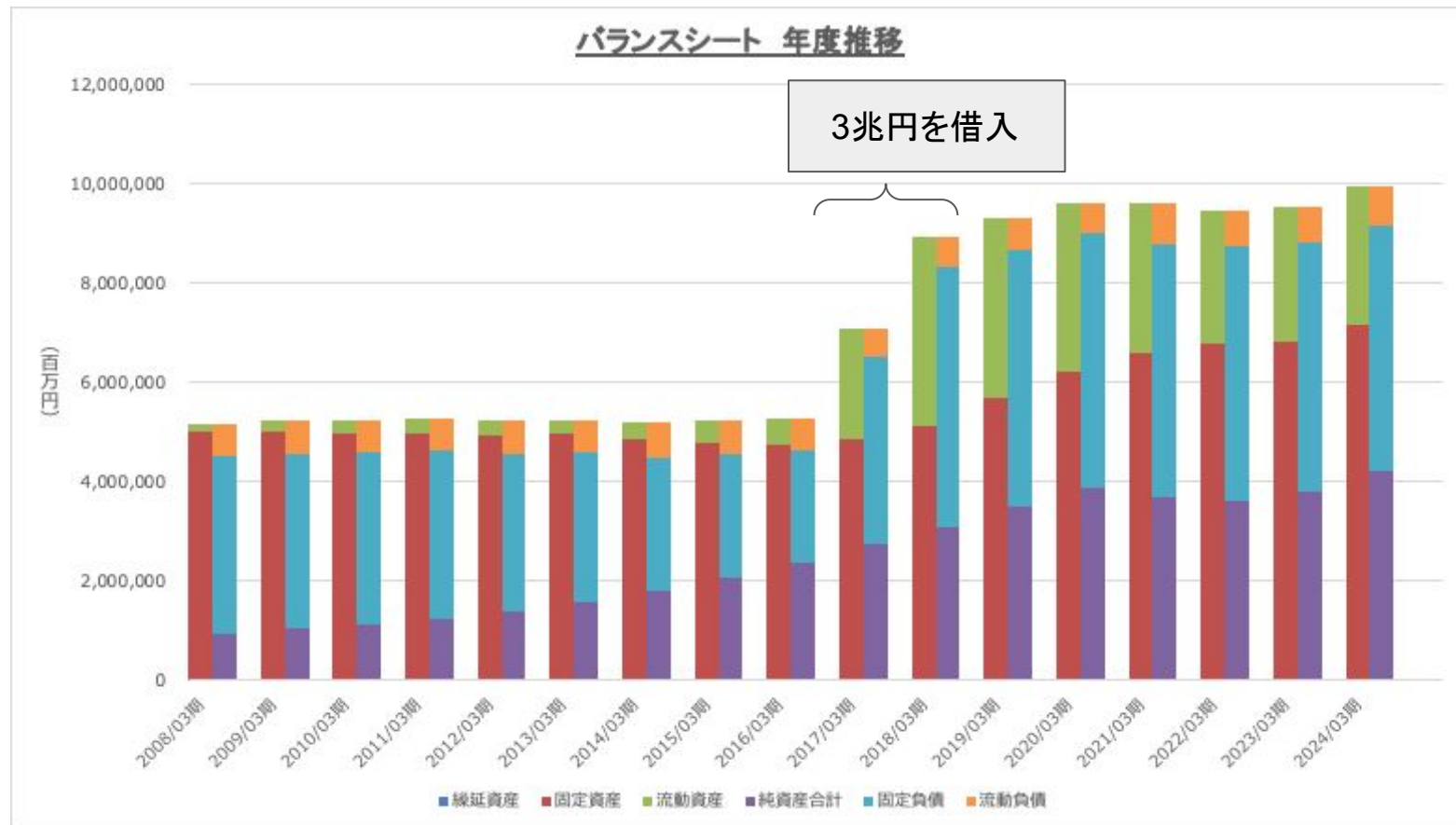
24年3月: JR東海 **リニア2027年開業断念**を正式発表

09年当時の工事計画は完全に達成不可能

まずは品川・名古屋間の工事に全力

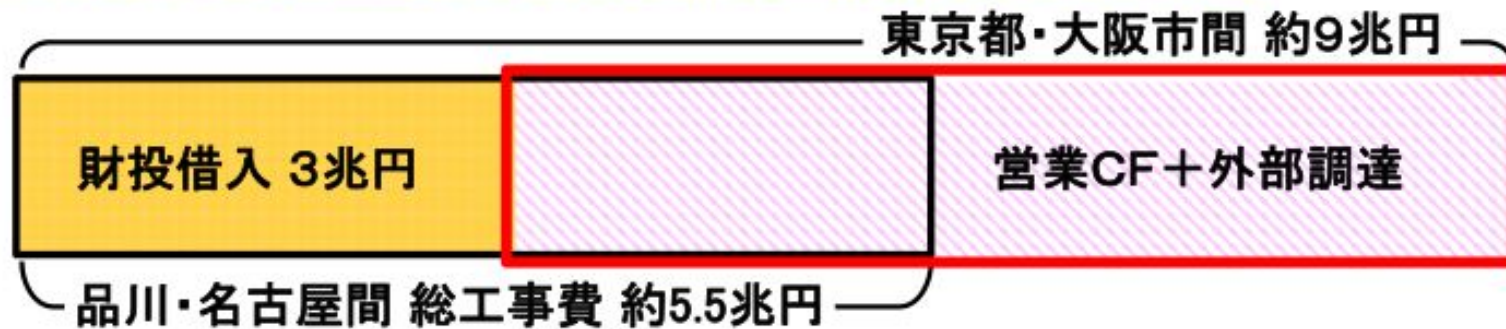


新幹線のための借入 (1.5兆円)が増加



中央新幹線に関わるキャッシュフロー

品川・名古屋間の工事に必要な外部資金は財投借入で確保



現在は**7兆円**まで増加

資材高騰、工事期間延長などにより
追加コストが発生する可能性 がある

品川~名古屋間

名古屋~大阪間?

2035年 リニア開業後の純利益を予測

乗客がJR東海想定より5%減れば赤字に転落

リニア中央新幹線のプロジェクト収支試算

東京～大阪全線開業時

(億円)

シナリオ	A JR東海 予想ベース 試算	B JR東海 予想 +値上げ	C 乗客 5%減	D 乗客 10%減
収入※1	10337	10566	10038	9510
維持運営費※2	3080	3080	3080	3080
施設更新費※2	1210	1210	1210	1210
減価償却費※3	4185	4185	4185	4185
支払金利※4	1140	1140	1140	1140
固定資産税※5	494	494	494	494
損益	227	457	▲71	▲599

FY35 経常利益
1兆841億円

当期純利益
6,504億円
(24年 4,100億円)

リニア 経常
-5,577億円

既存 経常
1兆6,418億円

リニア
売上 1,030億円
コスト 合計6,600億円

既存
売上2兆834億円

※売上: 09年JR東海試算 増収効果
コスト: 右コストを名古屋・大阪までの距離比(286km/438km)で配分

2015年～2019年のCAGR(売上CAGR: 1.81%、経常利益CAGR: 10.51%)を用い、2024年3月期の数値を基準に計算

2035年 リニア開業後の純利益を予測

乗客がJR東海想定より5%減れば赤字に転落

リニア中央新幹線のプロジェクト収支試算

東京～大阪全線開業時

(億円)

シナリオ	A JR東海 予想ベース 試算	B JR東海 予想 +値上げ	C 乗客 5%減	D 乗客 10%減
収入※1	10337	10566	10038	9510
維持運営費※2	3080	3080	3080	3080
施設更新費※2	1210	1210	1210	1210
減価償却費※3	4185	4185	4185	4185
支払金利※4	1140	1140	1140	1140
固定資産税※5	494	494	494	494
損益	227	457	▲71	▲599

25年3月期 予想売上 1兆7,880億円 経常利益 5,890億円
34年3月期 予想売上 2兆0,834億円 経常利益 6,458億円
(売上CAGR1.81% 経常利益率31%で計算)

リニア開業に伴う売上+1,030億円 コスト+6,600億円

売上: 09年JR東海試算 増収効果

コスト: 左コストを名古屋・大阪までの距離比 (286km/438km)で配分

35年3月期 予想売上 2兆1,864億円 経常利益 888億円

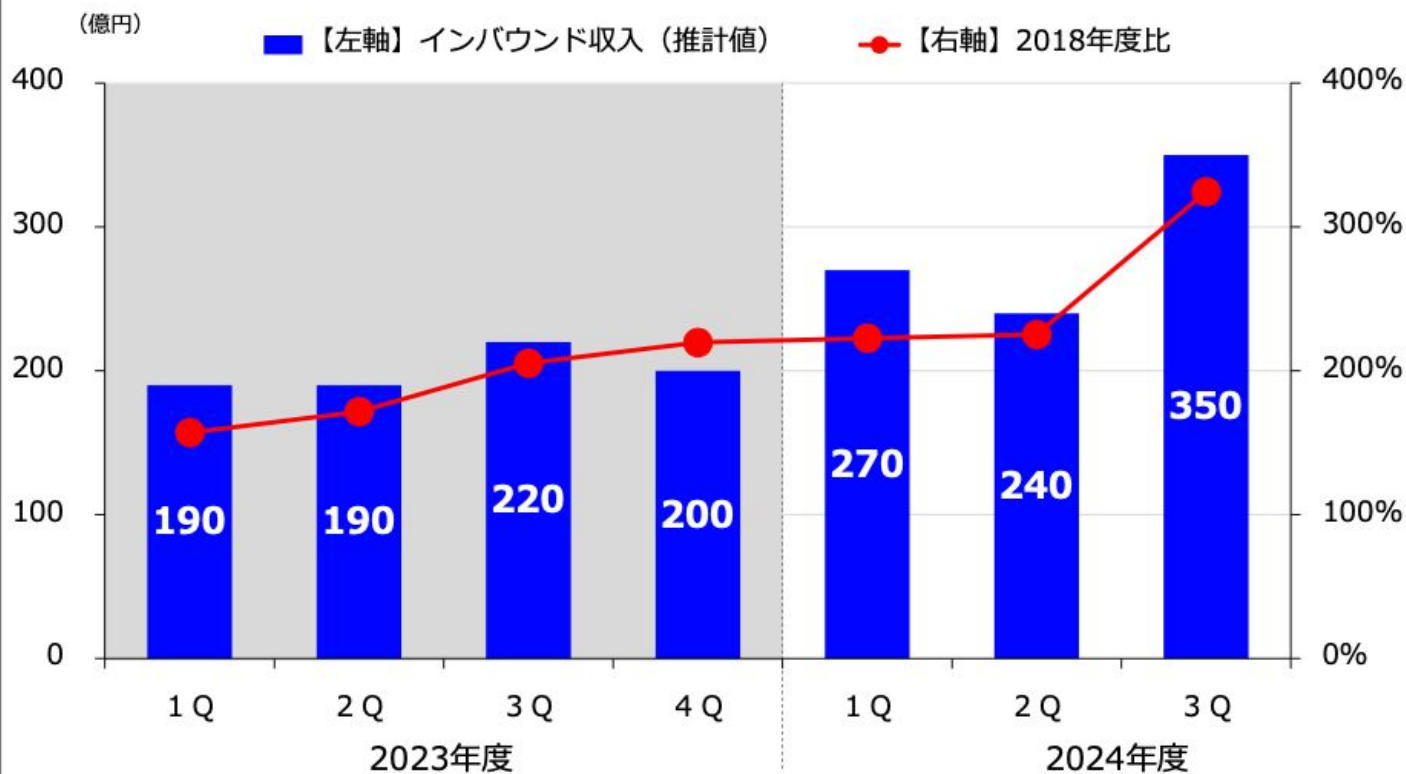
当期純利益予想 **532億円**(25年3月期 予4,100億円)

→参考PER 25年2月 時価総額2兆9,000億円

推定PER約50倍?

○ 3 Q累計インバウンド収入（推計値）は約870億円

※インバウンド収入（推計値）は10億円未満切捨



リニアに対する論点まとめ

リニアの存在価値とは？

- ・地震・劣化リスク回避
 - ・移動時間短縮
- のぞみは東京駅出発だが
リニアは品川発

収益上の問題点

- ・対飛行機シェア100%?
- ・開業延期リスク
- ・「のぞみ」利用減少の代わりに
「ひかり」「こだま」本数増加

投資家としての見方

- ・株主還元は期待できない
- ・そもそもリニアは成長投資とは言えない
- ・JR東海「投資資金回収は投資判断のポイントではない」

