

2020年3月期第1四半期決算に関する電話一斉取材 主なQ & A

[運輸収入]

Q： 定期収入が前年、計画を下回った要因は。

A： 定期収入は、4月に発売した4月有効開始の定期券の実績が前年を下回っている。これは、GW10連休化による購入時期ずれが要因の一つとして考えている。5月、6月の発売は回復傾向にあり、基礎トレンドが大きく変化する要素は特に無いと分析している。

Q： 定期外収入において在来線関東圏の基礎が計画を下回った要因は。

A： 近距離は平日・休日とも前年を上回っているものの、常磐線・中央線の特急列車の輸送量が対前年100%にとどまり、計画ほど伸びなかった。第1四半期の短い期間での実績となるので、引き続き、夏季輸送を含め今後の動向を注視していく。

Q： お盆期間(8/9～18)の指定席予約状況について、新幹線の予約可能席数が前年比105%に対し、予約席数が前年比98%にとどまっている理由は。

A： 梅雨が続けていたこと等の影響で、レジャーを目的とした予約が遅れていたと考えるものの、今後、更なる増売に努めていく。

[営業費用]

Q： 物件費その他のうちALFA-Xの費用計上は。

A： 第2四半期以降に走行試験に伴う費用が計上される予定であり、試験結果等を見ながら段階的に計上される見込みである。

[その他の事業]

Q： 営業収益、営業利益の伸びは一時的な要因によるものなのか。また、年間計画の見込みに変化はあるのか。

A： 2019年度において、日本コンサルタンツのインド国高速鉄道建設事業詳細設計調査に伴う収益が、上期に多く計上される見込みであることに加え、2018年度において、JEISのシステム受託収入が、下期に伸びたという要因がある。そのため、その他の事業の営業収益、営業利益とも2019年度第1四半期の伸びが、年間を通して続くとは想定しておらず、現時点では、当初計画に落ち着くと考えている。

[MaaS]

Q： モビリティ・リンケージ・プラットフォームの最近の取り組み、およびマネタイズ  
の状況は。

A： 昨年7月のグループ経営ビジョン「変革 2027」公表以降、以下のとおり、2019年度  
に入ってから各種取り組みを実施している。また、現時点では収益化のタイミングを  
言及できる段階にはないものの、実証実験を積み重ねるとともに、様々な可能性を検  
討することで、MaaS 実現に向けて積極的に取り組んでいく。

《最近の取り組み》

- |         |   |
|---------|---|
| 2019年4月 | 静岡 DC に合わせ、東京急行電鉄と連携し、伊豆エリアにおいて、<br>「Izuko」による「観光型 MaaS」実証実験を開始 |
| 2019年4月 | 技術イノベーション推進本部内に MaaS 事業推進部門を設置                                  |
| 2019年4月 | 今後、JR 東日本が提供する MaaS において主要な役割を果たしていく<br>「JR 東日本アプリ」のサービスを一新     |
| 2019年5月 | 仙台圏の「観光型 MaaS 構築」に向け、宮城県・仙台市との連携を発表                             |
| 2019年7月 | 新潟県・庄内エリア DC に合わせ、新潟市内を中心とした「観光型 MaaS」<br>実証実験の実施を発表            |

以 上