

2024年3月期第3四半期決算説明会 主なQ&A

※ 当日の質疑応答をそのまま書き起こしたのではなく、当社の判断で簡潔にまとめたものであることをご了承ください。

[運賃・料金制度]

Q: 今後、鉄道運賃の改定認可を申請する場合のタイムラインは。

A: 運賃改定にはシステム上の対応も必要であり、通常、検討開始から改定までは2年程度を要する。新たな収入原価算定要領が決定し、2023年度の各種コスト等が国交省から提示されるのが今夏以降になると聞いている。実質的な申請作業はそれ以降となるが、改定できるとなれば可能な限り早期に申請できるよう、当社としても一定の見込みをつけながら申請準備を進めていく。

Q: 運賃改定をする場合の値上げ幅はどうか。

A: 新たな算定要領が確定していないため、まだお示しできない。

Q: 運賃改定にあたり、改めて費用計画を見直すのか。

A: 現時点で運賃改定のために費用計画を修正することは考えていない。なお、ヤードスティック方式対象経費(人件費や動力費等)については、JR各社平均値や消費者物価指数等の前提を置いた数値が原価計算に使われ、当社で計上する費用がそのまま原価計算に反映されるわけではない。

[不動産・ホテル事業]

Q: 不動産の流動化について、今期の進捗は。

A: 回転型ビジネスについては、通期で営業収益300億円、営業利益100億円を見込んでおり、第4四半期に計画している。

Q: オフィス空室率が1.5%まで下がってきているとのことだが、TAKANAWA GATEWAY CITY等の開発案件のリーシング状況や、テナントからの引き合い状況は。

A: TAKANAWA GATEWAY CITYのリーシングは順調に進んでいる。公表済みのテナントの他にも具体的に交渉が進んでおり、進展したらお示ししたい。既存オフィスでは、一部の物件で大型テナントの退去があったが、同等以上の賃料で新たなテナントを獲得できている。結果として、都内オフィスの運営物件は増えてきたが、賃料水準を落とさずに空室率を5%以下に維持できている。

[通期業績予想の見直し]

Q： 単体におけるその他の収入の上方修正の要因は。

A： きっぷやジャパン・レール・パス等の相互発売手数料の増が中心である。

Q： 単体における物件費その他や減価償却費の見直し理由は。

A： 物件費その他については、燃料価格の実績を踏まえた公共料金の減少や、情報処理費の減少等を見込んだものである。減価償却費については、半導体不足の影響で工事が若干後ろ倒しになったことや、コロナ禍において設備投資を見直した影響等を反映したものである。

[今後の費用見込み]

Q： インフレや最近の輸送障害等を踏まえ、今後の修繕費を増やす予定はあるか。

A： 「変革 2027」において、2024 年度～2027 年度の修繕費を 2,850 億円／年と計画しており、この水準でコントロールしていく方向性に変わりはない。物価上昇等による費用増については、既に 2027 年度目標 1,000 億円のうち 8 割程度が進捗している「鉄道事業のオペレーションコストの削減」等で吸収していきたい。

Q： 世間的に賃上げのムードが高まる中、来期以降の人件費の見通しは。

A： 政府が賃上げを主導する中、当社としても、グループ会社を含め人的資本へしっかりと投資していくスタンスであるため、人件費の一定の増はあると考えている。

[その他]

Q： 社長交代が発表されたが、新たな経営計画の発表や、数値目標の修正などはあるか。

A： 2018 年に現在の中長期ビジョン「変革 2027」を発表して以降、2027 年度目標を掲げて各種事業を進めているところであり、現時点で新たな経営計画等を発表する予定はない。4 月に就任する新社長の方針を踏まえ、検討を進めていきたい。

以上