

2025年3月期決算第1四半期決算説明会 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。

[決算概要]

Q: 各セグメントの連結営業利益は、計画に対してどのような評価であったか。

A: 不動産販売が計画対比で上振れたため、不動産・ホテル事業の営業利益は計画対比で約50億円上振れた。その他のセグメントは概ね計画通りである。

[運賃改定]

Q: JR北海道やJR九州は2023年度の基準コスト発表前に運賃改定を申請したが、当社は2023年度の基準コスト発表前に運賃改定を申請することはできなかったのか。

A: 4月に収入原価算定要領が改正されたため、減価償却費などの整理をしているところ。更に2023年度の基準コストがこのタイミングで発表されるため、条件を満たせばこの秋にも申請するスケジュールを立てている。

Q: 国交省への申請が早まったとしても、システム更新の都合により、運賃改定の時期を前倒しすることはできないか。

A: 全体のスケジュール感はこれまでの案内通りである。条件を満たせばこの秋にも運賃改定を申請し、2024年度内に認可が下りることを想定している。そして、その1年後の2025年度末に運賃改定を実施するスケジュールを想定している。

[インバウンド]

Q: モビリティのインバウンド収入は、年間計画と比較して1Q実績が少なく見えるが、どの程度の進捗か。

A: インバウンド向けのパスは計画通りである一方で、個札が計画に達していない。今年度から個札は英字発券をベースに集計しているが、英字発券されたもの以外のご利用もあるのではないかと分析している。現時点で年間計画の430億円に変わりはない。

[新幹線]

Q: 他社と比較すると単価の伸びは大きくない印象であるが、今後どのように単価を伸ばしていくのか。

A: 今期の単価は大きく変わっていないが、東京から仙台・盛岡など距離の長い区間のご利用増に向けて、目的地づくりや販売促進に取り組むことで、1人当たりの単価増を目指していく。

[営業費用]

Q: 修繕費は前年比 360 億円増える計画であるが、1Q の進捗は控えめな印象である。修繕費の通期計画に変わりはないか。

A: 修繕費の第 1 四半期実績は前年をやや上回る程度であった。これは修繕工事の進捗や発注のタイミングが影響しているためであり、通期では物価高騰等の影響で前年比 200 億円、コロナ禍に安全を担保した上で抑制した修繕の実施で前年比 50 億円程度の増加などを見込んでいる。

Q: 修繕費以外の費用については概ね計画通りか。

A: 修繕費以外は概ね計画通りである。

[中長期ビジネス成長戦略 “Beyond the Border”]

Q: 市場全体で QR コードの利用者数が増加している。また、一部交通機関で交通系 IC カードの利用を中止するという報道もあるが、Suica をさらに使ってもらうための仕組みづくりをどのように考えているか。

A: 首都圏の複雑な運賃計算に対応するためには、現時点では Suica に優位性があると考えている。加えて、Suica のご利用によって移動をはじめとした様々なデータを取得できるということが、我々の強みと考えている。そのため、カードからモバイルへのシフトを進めてきた。Beyond the Border では、その先のフェーズとして Suica アプリを考えている。

[JRE BANK]

Q: JRE BANK について、現時点の手応えと今後の展開は。

A: JRE BANK では、2024 年度中に 100 万口座開設という目標を掲げている。口座を開設していただいたお客さまに、グループの様々なサービスをご利用いただくことで収益の増を見込んでいる。銀行代理業としての手数料は限定的であり、経営への影響も当初の見立てから変わっていない。

[羽田空港アクセス線(仮称)]

Q: 2031 年度に臨海部ルート開業という報道があったが、当社としてどのように取り組んでいくのか。

A: 東山手ルートの 2031 年度開業は以前から公表している通り。それとあわせて臨海部ルートも開業をめざすというものである。羽田・品川を中心とした首都圏の輸送ネットワークの拡充により鉄道収入の増につなげていきたい。

以上