

2024年4月30日

東日本旅客鉄道株式会社

## 2024年3月期決算および経営戦略に関するWeb一斉取材 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。

### [今後の収益見通し]

Q: TAKANAWA GATEWAY CITYの開業効果は来期以降の見通しにどのように織り込まれているか。

A: 2027年3月期までは不動産取得税等の開業経費の影響があり、2028年3月期から本格的に収益貢献すると見込んでいる。

Q: JRE BANKのサービス開始による2025.3期へのインパクトは。

A: 2025年3月期の業績予想において大きなインパクトは見込んでいない。お客さまとの長期的な接点の構築を視野に、今後のビジネスに繋げていきたい。

### [運輸事業の今後の見通し]

Q: 運輸事業の営業利益について、2026年3月期以降に減益となる要因は。

A: 社員数の減による影響がなくなることに加えて、一定の賃上げを見込んでいるためである。

Q: 2025年3月期の人件費について、全体としては減少見込みであるが、増減要素は。

A: JR東日本で約6%の賃上げを実施する一方で、社員数の減や前年度に発生した賞与追加繰入の反動減によるものである。

Q: 物件費の今後の見通しは。

A: 動力費は大きく増減しないと考えられるものの、修繕費や物件費その他(業務費・業務委託費)は物価高騰や労務単価上昇の影響を受ける見込みである。費用は増加傾向にあるが、トップラインの伸長や鉄道事業のオペレーションコスト削減の効果等により、2028年3月期の利益目標を達成していきたい。

Q: 従来、修繕費の水準は年2,850億円程度で推移と説明していたが、修繕費の水準を恒常的に上げるのか。

A: 2025年3月期の修繕費については、物価高騰や労務単価上昇の影響、コロナ禍に安全を担保した上で抑制した修繕の実施等により、約360億円の増加を見込んでいる。今後も一定の物価高騰・労務単価上昇影響は見込むものの、来期以降の水準は改めて検討していく。

### [運賃・料金施策]

Q: 運賃改定による増収も期待されるが、費用増の見込みも踏まえると、そこまでの増益効果はないか。

A: 現時点では、運賃改定による値上げ幅や増益効果をお示しできる状況ではない。

Q: オフピーク定期券の購入率向上に向けた取組みは。

A: 現在約 8%にとどまっている購入率を 17%へ高めていくために、3 月より JRE POINT 還元キャンペーンを実施しており、10 月にはオフピーク定期券の割引率を引き上げる。引き続き、購入されるお客さまと企業側の双方に働き掛けていきたい。

#### [不動産・ホテル事業]

Q: 回転型ビジネス(収益不動産販売事業)の実績は。不動産市況の影響はあるか。

A: 2024 年 3 月期の回転型ビジネスによる実績は、営業収益で約 340 億円、営業利益で約 170 億円であった。今後の販売規模としては、年平均 200~300 億円程度をめざしており、不動産市況の影響が大きく出ているわけではない。

Q: 都内オフィスの空室率が第 3 四半期より上がっているが、今後の見通しは。

A: 駅に近い物件が多いという当社グループの強みを活かし、今後も低い空室率を保っていきたい。

#### [資本政策]

Q: ROE をどの水準まで向上させていきたいのか。株主還元はこのままの考え方で良いのか。

A: 株主資本コストを継続的に上回るよう、ROE の更なる向上を目指していく。自社株買い等の資本政策というよりは、営業収益を高め ROA を向上させることで、ROE の向上につなげていきたい。

以上