

2025年5月2日

東海旅客鉄道株式会社

2025年3月期 決算説明会 主なQ&A

(今後の株主還元)

Q. 自己株式取得に関して、運輸収入がコロナ禍前を上回ったことを一つの契機にしているが、株価水準、資本政策、財務戦略等を体系的に整理して実施する施策だと思う。スライド11ページの画では、中央新幹線の大阪開業までは株主還元が増えないようにも見えかねないが、今後は必要な資金と収入を踏まえた上で着実に株主還元ができる状況になるのかどうか教えてほしい。

A. 今後も継続的に安全投資、中央新幹線への投資等、様々な投資が必要であり、内部留保を蓄積していくという方針に変更ありません。他方で、株主還元も重視しており、安定配当を掲げながらもこれまでも着実に配当を増やしてきたことに加え、コロナ禍で純損失を計上した期間においても一定の配当を継続しました。その上で、今回、株主還元としての自己株式の取得を実質的に、初めて実施しました。今後、自己株式取得も株主還元の選択肢として持っていきます。

(自己株式取得枠の考え方)

Q. 自己株式取得枠を1,000億円に設定した考え方。また、今後、金融機関が保有するJR東海株式を自己株式取得により買い取る考えはあるか。

A. 株主還元としての自己株式取得であり、当社のメッセージを伝えるためには一定の規模感が必要だと考え、1,000億円という水準を決定しました。また、今後、金融機関が保有する当社株式を自己株式取得により買い取るかについては未定です。

(R O Eに対する考え方)

- Q. 今後も内部留保を蓄積していくとR O Eが下がっていく見通しだが、R O Eの低下をどこまで許容できると考えているのか。
- A. R O Eに定量的な目線は設けておりませんが、今後も「収益の拡大」と「業務改革」により、収益性を高めていきます。

(株価に対する考え方)

- Q. 過去1年株価は下がっており、P E R等からは資本コストの高さが意識されている。株価に対する問題意識を教えてほしい。また、今後も株価が低迷すれば、追加の対策を取る考えがあるのか教えてほしい。
- A. 株価の状況を注視しており、業績が株価に反映されていないのではないかと考えています。投資家の皆様からは、中央新幹線の不透明感、株主還元の不明瞭さ等のご意見を頂戴しています。中央新幹線については開業時期がお示しできない中ではありますが、様々な事柄に精力的に取り組んでいます。今回の自己株式取得は、もう一つのご意見の株主還元に関して、当社として株主還元もしっかりとやっていくというメッセージを示すために実施したものです。

(今後の輸送量の見通し)

- Q. 大阪・関西万博後の輸送量の反動はどのように見込んでいるのか。また、足元の円高状況を踏まえた今後のインバウンド需要はどのように見通しているのか。
- A. 万博効果は上半期のみに見込んでおり、下半期に関しては見込んでおりません。万博後も関西地区において開発効果等により輸送量への良い影響が継続する可能性もありますが、現時点では織り込んでおりません。また、インバウンド需要には為替動向に加え、内外価格差も影響すると考えており、足元の円高の影響が出ているとは考えておりません。

(単価上昇策の状況)

- Q. これまでの単価上昇策が寄与し、輸送量と比べて運輸収入の伸び率が大きい状況が続いてきたが、2023年度に実施したEX予約、ジャパン・レール・パスの価格改定からすでに1年以上が経過しており、今後、グリーン車の個室等の単価上昇策についてどのように期待しているか。
- A. グリーン車の個室、半個室に関しては、ハイグレードのサービスを用意し、それに見合った料金を頂きたいと考えています。その他、グリーン車のサービス向上に関しても検討を進めており、収益の確保に繋げていきたいと考えています。

(インフレへの対応)

- Q. 当面はインフレへの対応は可能だというご説明の一方で、今期の業績予想ではすでに費用増が収入増を上回っている。インフレによる費用増に今後どのように対応するのか。また、運賃・料金制度の見直しに関する手応え等について教えてほしい。
- A. 費用の増の中で人件費や外注費に含まれる人件費の影響が大きくなっています。期間の長い取り組みになりますが、その対策の一つとして業務改革を着実に進めています。こうした取組みはコスト削減だけではなく、労働力人口不足への対応にもなると考えています。
- 他方で、費用の増加に対し、収入をしっかりと伸ばしていくことが大切であると考えています。日本経済、世界経済に不確定な要因がある中ではありますが、本日ご説明しましたような需要創出策に取り組むことで輸送量を伸ばしていきたいと考えています。加えて、運賃・料金制度に関する国への要望もしっかりと続けていきます。

(賃上げの見通しと今後の対策)

- Q. 今後も賃上げの流れが継続する場合には費用が増加していくが、今後も利益を伸ばしていくことは可能なのか。

A. 貨上げの流れは今後もある程度継続すると考えています。その対応として、「業務改革」により仕事のやり方を抜本的に変えて人手のかからない仕組みにしていくことに加え、「収益の拡大」で収益を伸ばす余地もまだあると考えています。先ほどご説明しました通り、趣味で新幹線をご利用になる方はコロナ禍前から着実に増え続けており、今後もマーケットは拡大していくと考えています。さらに、インバウンド需要もまだ開拓余地があると考えています。

抜本的な対策としてはインフレに対応できるより柔軟な運賃・料金制度の実現であり、国に要望し、実現させたいと考えています。

(流通、不動産セグメントの業績予想)

- Q. 流通、不動産セグメントが增收・減益予想となっているが、これらのセグメントのコストの考え方を教えてほしい。
- A. 流通セグメントは人件費の増、不動産セグメントは修繕費の増が嵩むものと見込んでいます。

(南アルプス静岡工区の協議状況)

- Q. 中央新幹線計画に関し、南アルプストンネル静岡工区の工事着手に向けた諸課題の進捗状況について教えていただきたい。
- A. 大きく分けて、大井川の水資源と南アルプスの環境保全の2つの論点があり、国の有識者会議の報告書を踏まえて、静岡県との対話を重ねています。また、静岡市、大井川流域市町の皆様とも意見交換を重ねており、地域の皆様の理解を得られるよう取り組んでいます。
- 静岡県がまとめられた今後の主な対話項目28項目について、対話が完了した項目は限られますが、対話は深まっており、国土交通省のモニタリング会議の座長からも、協議が進んでいることを実感したとの評価をいただいています。

静岡県とは、丁寧かつスピード感を持って対話を進めていくという認識を

共有しています。引き続き、静岡工区のトンネル掘削工事の早期着手に向けて、地域の理解と協力を得られるよう、真摯に取り組んでいきます。

以 上