

2023年3月期 決算説明会

2023年4月28日

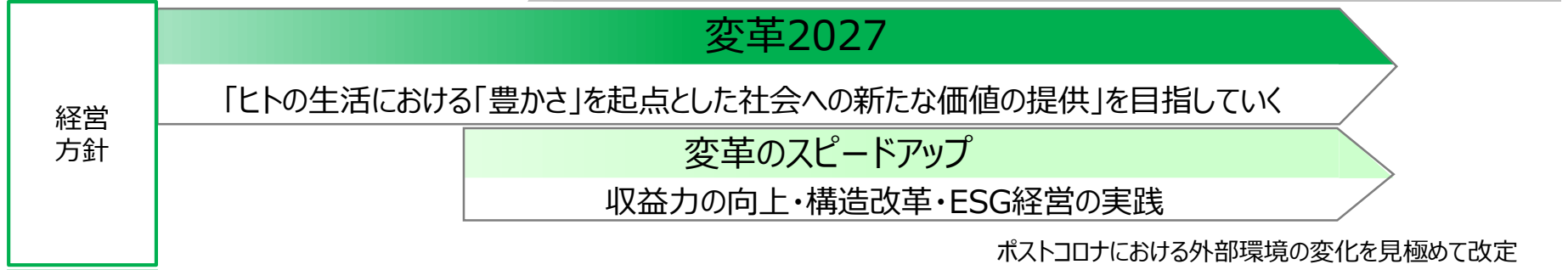
東日本旅客鉄道株式会社

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| I 「変革2027」の実現に向けた方針・施策について | 3 |
| II 2023年3月期決算実績・2024年3月期通期計画 | 25 |
| III 「変革2027」の数値目標（2027年度目標） | 43 |
| IV 参考資料 | 54 |

I 「変革2027」の実現に向けた方針・施策について

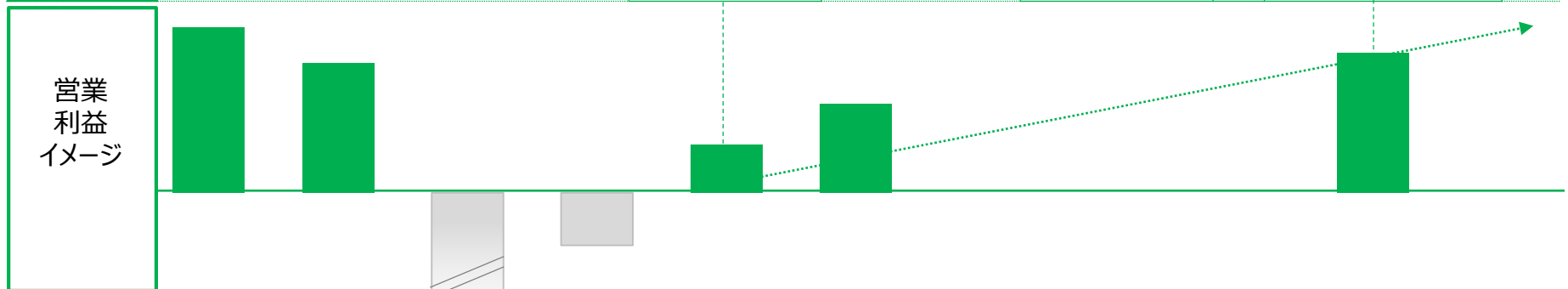
経営環境の変化・ポストコロナを見据えた数値目標

2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 (年度)



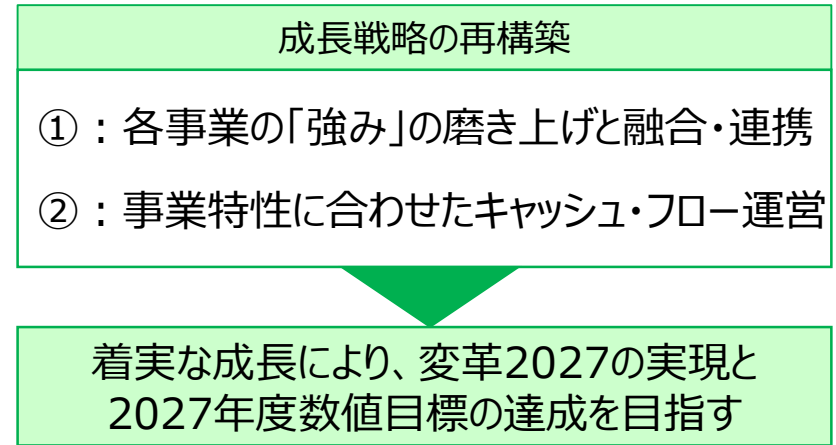
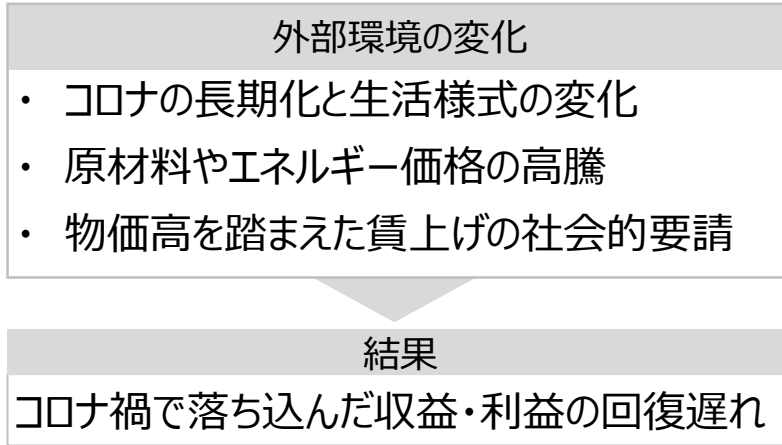
ポストコロナにおける外部環境の変化を見極めて改定

| 数値目標 | (参考) 2022年度実績 | 2025年度 数値目標 (2021年1月発表) | 2027年度 数値目標 (2023年4月発表) |
|---------------------|------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 連結営業収益 | 2兆4,055億円 | 3兆900億円 | 3兆2,760億円 |
| 連結営業利益 | 1,406億円 | 4,500億円 | 4,100億円 |
| 連結営業CF | 5,817億円 | 3兆6,930億円 (21~25年度総額) | 3兆8,000億円 (23~27年度総額) |
| 連結ROA | 1.5% | 4.5%程度 | 4.0%程度 |
| ネット有利子 負債/EBITDA | 8.6倍 | 5倍以下 | 中期的に5倍程度 長期的に3.5倍程度 |



ポストコロナにおける成長戦略の再構築

■ 外部環境の変化と今後の方針

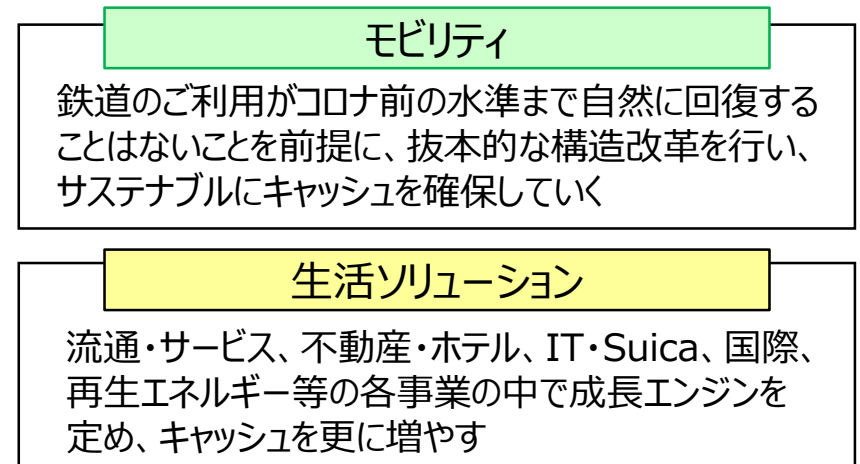


■ 成長戦略の再構築

① : 各事業の「強み」の磨き上げと融合・連携



② : 事業特性に合わせたキャッシュ・フロー運営



各事業における取組み

各事業において、変革2027の実現と2027年度数値目標の達成に向けてグループ一丸となって取り組む

| 事業 | 項目 | 事業 | 項目 |
|-----------------|------------------------|-----------------------------|------------------------|
| 2023年度の 重点戦略 | 流動創造に向けた取組み | 流通・サービス事業 | 新規事業 |
| | インバウンド需要の獲得 | 不動産・ホテル事業 | 不動産開発事業 |
| | JRE POINTを中心としたマーケティング | | 社宅跡地を活用したまちづくり |
| | デジタル化・チケットレス化推進 | | 不動産回転型ビジネスモデル |
| 運輸事業 | 運賃・料金に係る施策 | IT・Suica事業 国際事業 | システム共通基盤①（Suica改札システム） |
| | 羽田空港アクセス線（仮称）工事着手 | | システム共通基盤②（JRE BANK） |
| | 2023年3月ダイヤ改正 | | 国際事業 |
| | 技術革新による構造改革 | ESG経営 （環境・地方創 生・人的資本） | ゼロカーボン・チャレンジ2050 |
| | 地方ローカル線に係る協議状況 | | 地方中核都市の活性化 |
| | 鉄道事業におけるオペレーションコスト削減 | | 地域人材・地域産業への貢献 |
| 流通・サービス事業 | 物販・飲食事業 | MaaS活用による地域交通・観光活性化 | |
| | 広告事業 | 人材戦略の推進 | |

2023年度の重点戦略①

流動創造に向けた取組み

ポストコロナ社会への移行に合わせて、流動創造に向けた取組みを加速し、減退した需要の回復をはかる

地方から首都圏への流動創造



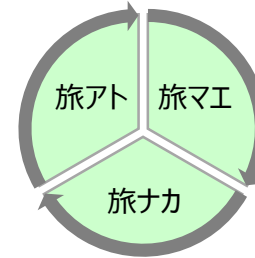
- ・当社全体の旅客流動の中でも、地方から首都圏への需要が、首都圏から地方への需要に対して弱い傾向
- ・首都圏を目的地としたキャンペーンを強化し、地方発首都圏のさらなる旅客流動の創造に取り組む

シニア世代の流動創造(大人の休日倶楽部)



- ・新規入会キャンペーンにおいて、当社として初めて再入会特典(ウェルカムバック特典)を付与する取組みを実施
- ・特典には東京ステーションホテル宿泊券やホテルメトロポリタンペラランチ券等、首都圏への流動を促す賞品を設定

インバウンド需要の獲得



- ・10月の水際対策緩和以降、鉄道・ホテル等様々なシーンで好調なご利用
- ・「旅マエ」「旅ナカ」「旅アト」の3つのフェーズでアプローチし、事業横断でインバウンド需要獲得・リピーター創出に取り組む

インバウンド収入実績・目標

| 年度 | 2022年度実績 | 2023年度目標 | 2027年度目標 |
|-------------|----------|----------|----------|
| 運輸収入 | 103億円 | 200億円 | 560億円 |
| 生活ソリューション収入 | 78億円 | 200億円 | 300億円 |

旅マエ

- ・ JAPAN RAIL CAFEや海外拠点でのプロモーション
- ・ SNSやオンラインイベントによる集客



旅ナカ

- ・ 鉄道利用時の接点を活かし、グループ全体の利用につなげる
- ・ インバウンド需要に対応した業態展開



旅アト

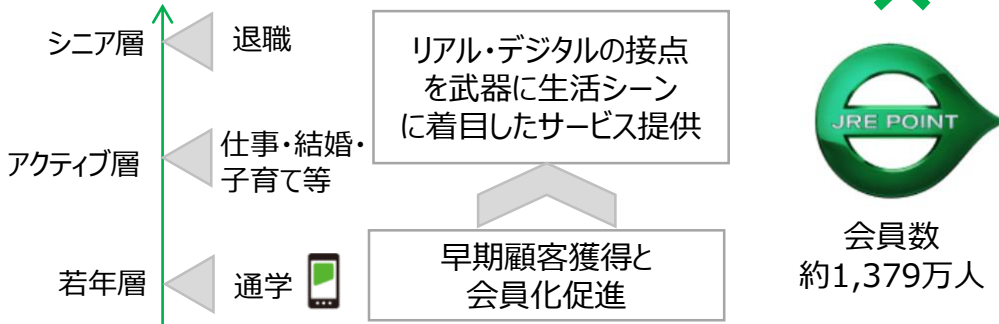
- ・ オンラインコミュニティ等継続的な発信やサブスクリプション提供によるリピーターづくり



2023年度の重点戦略②

JRE POINTを中心としたマーケティング

ライフステージの変化によらず顧客接点を継続させる



幅広いシーンでサービスを提供し顧客接点を増やす



JRE POINT ステージ

- 獲得数に応じた特典を提供するステージ制度の導入
- JRE POINTをマーケティングの中心に据えて、ステージアップを通じた当社グループのロイヤルカスタマー・LTV（顧客生涯価値）を拡大する

ステージ1 ★★★★★
ステージ2 ★★★★☆
ステージ3 ★★★☆☆
プレミアム ★★★★★

キャンペーンやお得情報 グループで利用可能な優待 ポイントアップCP割引クーポン ポイントアップCPホテルでのオプション等

デジタル化・チケットレス化推進

ご利用の変化に応じてデジタル化を推進していくとともに、磁気での取り扱いを縮小していく

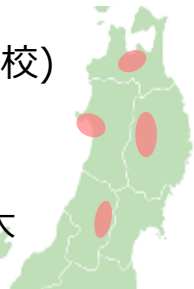
Suica・モバイルSuicaの普及

モバイルSuica

- モバイルSuica通学定期券(中学・高校)の発売開始

Suicaエリア拡大

- 2023年に青森・岩手・秋田県に拡大
- 2024年春以降山形県に拡大



チケットレス化の推進

- JRE POINT等を活用した販売促進による、チケットレスの訴求・販売促進

新幹線 チケット

【参考】2022年度実績

| モバイルSuica発行数 | 自社新幹線 チケットレス利用率 | えきねっと取扱率 |
|-------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 2,030万枚 (2027年度目標:3,500万枚) | 41.0% (2027年度目標:75%) | 37.3% (2027年度目標:65%) |

自社新幹線チケットレス利用率・えきねっと取扱率は、目標設定以降の最高数値

運賃・料金に係る施策

オフピーク定期券

概要：混雑緩和や多様な働き方を後押しするとともに、ご利用を平準化することで中長期的な構造改革・コスト柔軟化を目指す

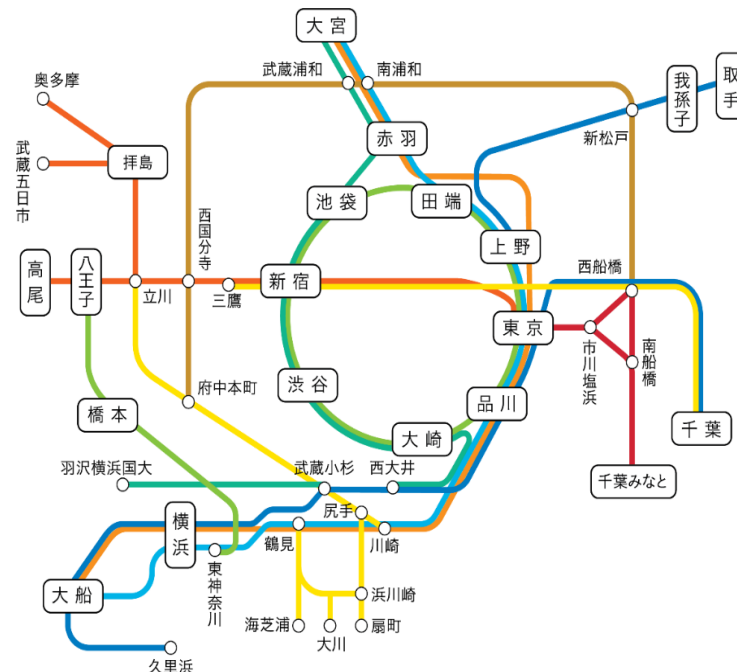
改定：通勤定期券
 通常の定期券（利用時間の制限なし） 約1.4%値上げ
 オフピーク定期券 約10%値下げ

鉄道駅バリアフリー料金

概要：ホームドアやエレベーター等のバリアフリー設備整備の推進に向けて、整備にかかるコストの一部をご負担いただく

改定：普通乗車券 1回の乗車につき10円値上げ
 通勤定期券 有効期間による（1カ月定期券は280円値上げ）

参考：バリアフリー整備計画額 約5,900億円（2021～2035年度※）
 改定に伴う徴収額見込み 約2,990億円（2023～2035年度※）
 ※2036年度以降も継続予定



東京の電車特定区間を対象に
2023年3月から開始

【参考】これまでの運賃・料金に係る施策

| 2022年 | | 2023年 | |
|------------------------|--------------------------------|--|---|
| 3月 グリーン料金改定 (届出) | 4月 指定席特急料金への 最繁忙期設定 (届出) | 3月 オフピーク定期券の設定及び 通常の通勤定期券の価格見直し (認可) 鉄道駅バリアフリー料金設定 (届出) | 4月 グリーン車・グランクラス等への 最繁忙期・繁忙期・閑散期 設定(届出) |

羽田空港アクセス線（仮称）工事着手



既存の鉄道ネットワークを活用し、多方面から羽田空港へのダイレクトアクセスを実現することを目的に羽田空港アクセス線構想を推進

東山手ルート・アクセス新線工事概要

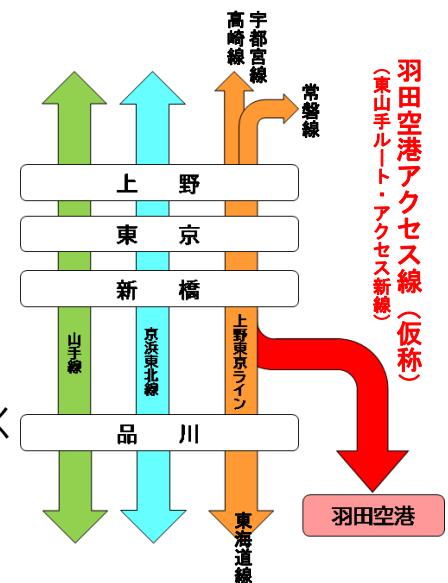
- 工事区間 : 港区芝浦一丁目～大田区羽田空港三丁目
- 工事延長 : 約12.4km
- 開業予定 : 2031年度
- 概算工事費 : 約2,800億円

国の空港整備事業のうち、JR東日本に関するトンネル本体などの工事費（約700億円）を含む



開業に伴う羽田空港へのアクセス向上効果

- ・宇都宮線・高崎線・常磐線方面から羽田空港へのダイレクトアクセスが実現
- ・東京駅から羽田空港まで、乗り換えせず約18分で到着
- ・羽田空港新駅（仮称）は、第2旅客ターミナルへ高低差なく移動することが可能



2023年3月ダイヤ改正

上越新幹線の速達性向上

- ・大宮～新潟間 最高速度240km/h→275km/hに
- ・東京～新潟間 最速1時間29分に（7分短縮）
- ・上越新幹線E7系に統一を完了



ワンマン運転の拡大

- ・青梅線青梅～奥多摩間、常磐線水戸～いわき間で開始
- ・ワンマン運転導入線区：47線区（全66線区中）



【参考】2025年から2030年頃にかけて山手線、京浜東北線、根岸線、横浜線、南武線など首都圏での拡大を予定

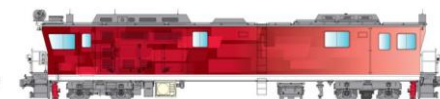
技術革新による構造改革

スマートメンテナンスの推進

- ・これまで在来線の線路設備、電気設備、車両で実施してきたが、今年度から新幹線へ導入開始予定
- ・引き続き検査や調査業務の効率化を推進していく
- ・新幹線レールモニタリング（2023年度から開始予定）
- ・新幹線線路設備モニタリング（2024年度から開始予定）

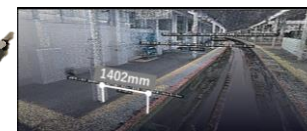


レールモニタリング車



線路設備モニタリング車

建設工事のスマートプロジェクトマネジメント



- ・点群データ等を活用し、監督・検査業務の効率化を推進

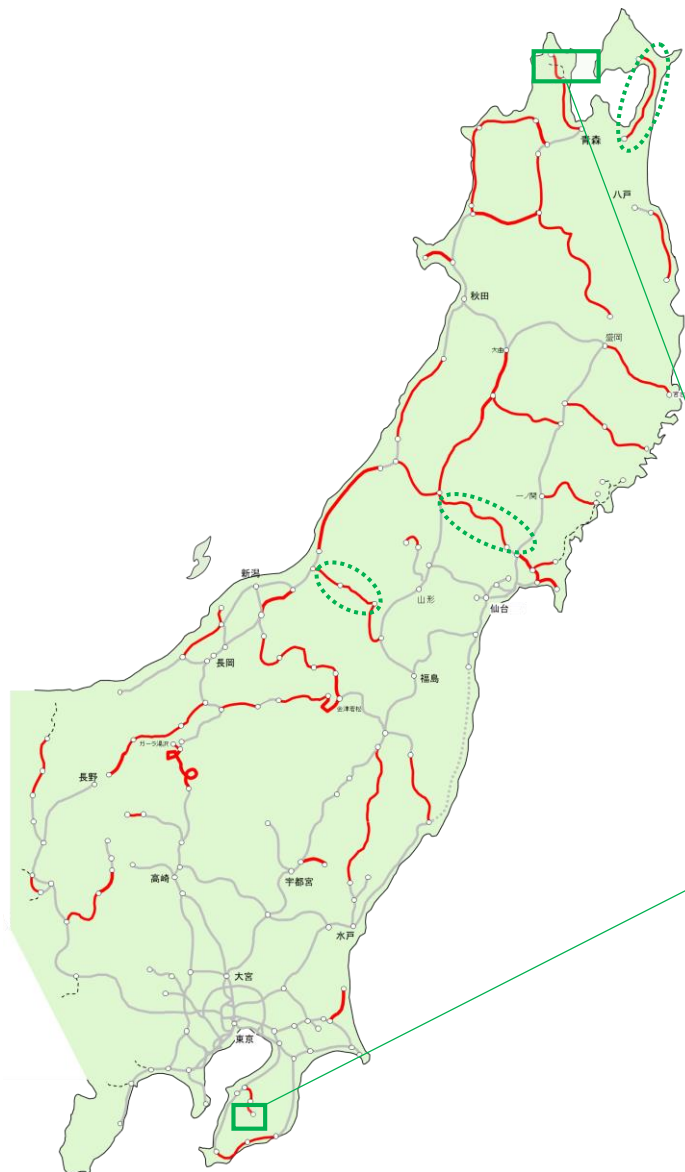
GNSSによる列車制御



- ・GNSS（衛星測位システム）と無線通信により踏切と列車速度の制御を行う

- ・八高線への2024年度の導入を目指して工事を進める

地方ローカル線に係る協議状況



■ 線区別収支開示状況

- 概要：2019年度において平均通過人員2,000人未満の線区について、線区別の収支を開示(— 線区)
- 目的：ご利用の状況を正しく理解してもらうとともに、地域のみなさまと最適な交通体系について議論すること

・収支

| 年度 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|------|--------|--------|--------|
| 運輸収入 | 58億円 | 34億円 | 36億円 |
| 営業費用 | 752億円 | 741億円 | 716億円 |
| 収支 | △693億円 | △707億円 | △679億円 |

数値切り捨ての関係で、収支は運輸収入と営業費用の計算結果と一致しない場合があります

■ 自治体との協議状況

線区 津軽線 蟹田・三厩間 (運休中)
 状況 「今別・外ヶ浜地域交通検討会議」発足 (2023年1月)
 第3回検討会においては当社より、「鉄道で復旧した場合、当社単独での負担は厳しい」との考えを提示

線区 久留里線 久留里・上総亀山間
 状況 総合的な交通体系に関する議論を申入れ (2023年3月)
 今後地域にとってふさわしい交通体系を具体的に議論していく

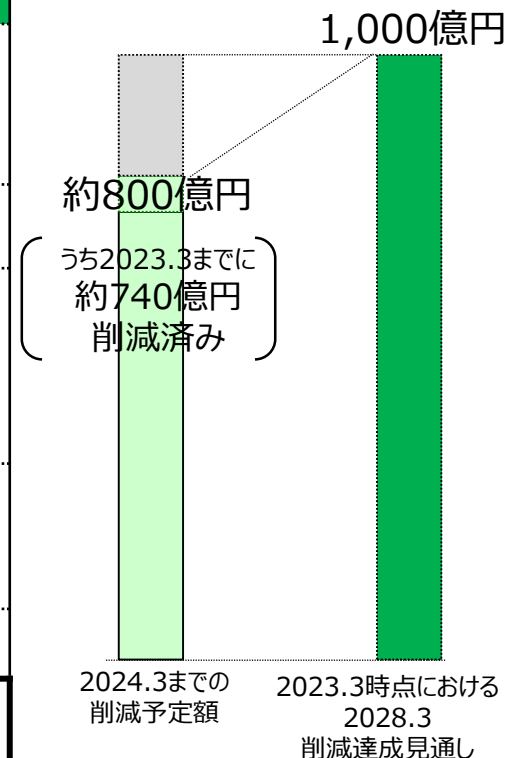
■ その他

- 米坂線 現在運休中であり、復旧に伴う工期・工事費を当社より提示
- 陸羽東線 協議会が設置され当社はオブザーバーとして参加
- 大湊線 協議会が設置され当社はオブザーバーとして参加

鉄道事業におけるオペレーションコスト※削減

※減価償却費・租税公課を除いた営業費用

| (単位:億円) | 2023.3までの削減実績 | 2024.3までの削減予定 | 2022.3時点見通し | 2023.3時点見通し |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 変革2027における主な構造改革 | | | | |
| 運行体制のスリム化 駅業務の変革等 ワンマン運転の拡大、みどりの窓口の配置見直し | ▲200 | ▲250 | ▲290 | ▲390 |
| ダイヤ改正等 | ▲40 | ▲50 | ▲50 | ▲60 |
| スマートメンテナンス (CBM等) システムチェンジ (新技術の活用等) 事業の基本事項見直し (終電繰り上げ等) 設備のスリム化 (券売機の削減等) | ▲170 | ▲170 | ▲200 | ▲210 |
| 効率的な販売体制 (チケットレス等) グループ会社の構造改革 (マルチタスク化等) ご利用に応じたサービス提供 (警備・案内委託等) | ▲330 | ▲330 | ▲330 | ▲340 |
| オペレーションコスト追加削減 (+a) | - | - | ▲130 | - |
| オペレーションコスト削減合計 | ▲740 | ▲800 | ▲1,000 | ▲1,000 |



- ・2027年度における鉄道事業のオペレーションコスト1,000億円削減の目標について、現時点で達成できる見通し
- ・今後は外部環境を考慮しながらコストダウンを含めた収支改善に努めていく

物販・飲食事業

エキナカ事業

- ・顧客需要の更なる獲得とエキナカ全体の最適化を目指した、店舗の再配置や業態転換を行う
- ・JRE POINT等によるデータマーケティングを活用し、顧客ニーズを的確に捉えた商品展開を実現
- ・インバウンド需要に即したマーチャндаイジング・販売促進を強化



NewDaysと駅弁屋の融合店舗



インバウンド向け販売促進

参考：エキナカ事業は、2021年4月に(株)JR東日本クロスステーションに統合

小売事業

飲食事業



自動販売機・飲料商品開発事業

エキナカ商業施設運営事業

紀ノ國屋

- ・プライベートブランド商品等、高品質高価格帯商品で広く需要を獲得
- ・ブランド力を活かし、大阪・名古屋・京都等エリア外へも出店拡大



みどりの窓口等の跡地活用

- ・びゅうプラザやみどりの窓口の跡地等は、高い集客力が期待できる立地であることから、テナント誘致や再配置により収益性を向上させる



いりり庵きらく・BECK'S COFFEE



Eki Tabi MARKET(イベント・飲食等)

流通・サービス事業②

広告事業

- 交通広告においては、媒体（デジタル化の推進や広告サイズの多様化）や商品性（掲載期間・掲載場所）の工夫等により需要を獲得していく
- (株)ジェアール東日本企画内に「デジタルサイネージソリューション事業局」を設立。蓄積したノウハウを活かし、デジタルサイネージの企画・導入から運用サポートまでワンストップでサービスを提供し、新規顧客・長期顧客の獲得につなげる



新規事業

コロナ禍でスタートした新規事業についても、引き続き拡大に向けて取り組む

STATION WORK (シェアオフィス)

- 当社エリア外全国規模に展開拡大し、拠点数は業界トップの水準まで成長
- シンガポール、台湾の海外施設との提携開始
箇所数：774箇所（2023年3月末時点）
（2027年度目標：1,400箇所）
会員数：約32万人（2023年3月末時点）



リアルとデジタルの融合

- JRE MALL事業における成城石井やサンドラッグ等外部提携による商品の拡充
- エキナカショールーミング店舗、商品受取・発送の利便性向上など、新たな顧客体験の実装

JRE MALL取扱高：51.1億円
（2027年度目標：3,000億円）

はこビュン (列車荷物輸送)

- 事前予約不要のはこビュンQuickを東京⇄仙台・新潟・盛岡・金沢で展開
- ラストワンマイルやファーストワンマイル（駅から・駅まで）の輸送拡充
1日あたりの輸送数：38本（2023年3月時点）
定期輸送の件数：27件（2023年3月末時点）



グランスタ東京内エキナカショールーミング &found (2023年2・3月実証実験)



不動産開発事業

開発コンセプト Tokyo Metropolis Project (世界を視野に入れたまちづくり)

アーバンゼーションの進行とグローバル都市間競争の時代において多層で複合的な東京の魅力・価値を向上・発信するまちづくり『Tokyo Metropolis Project』を推進

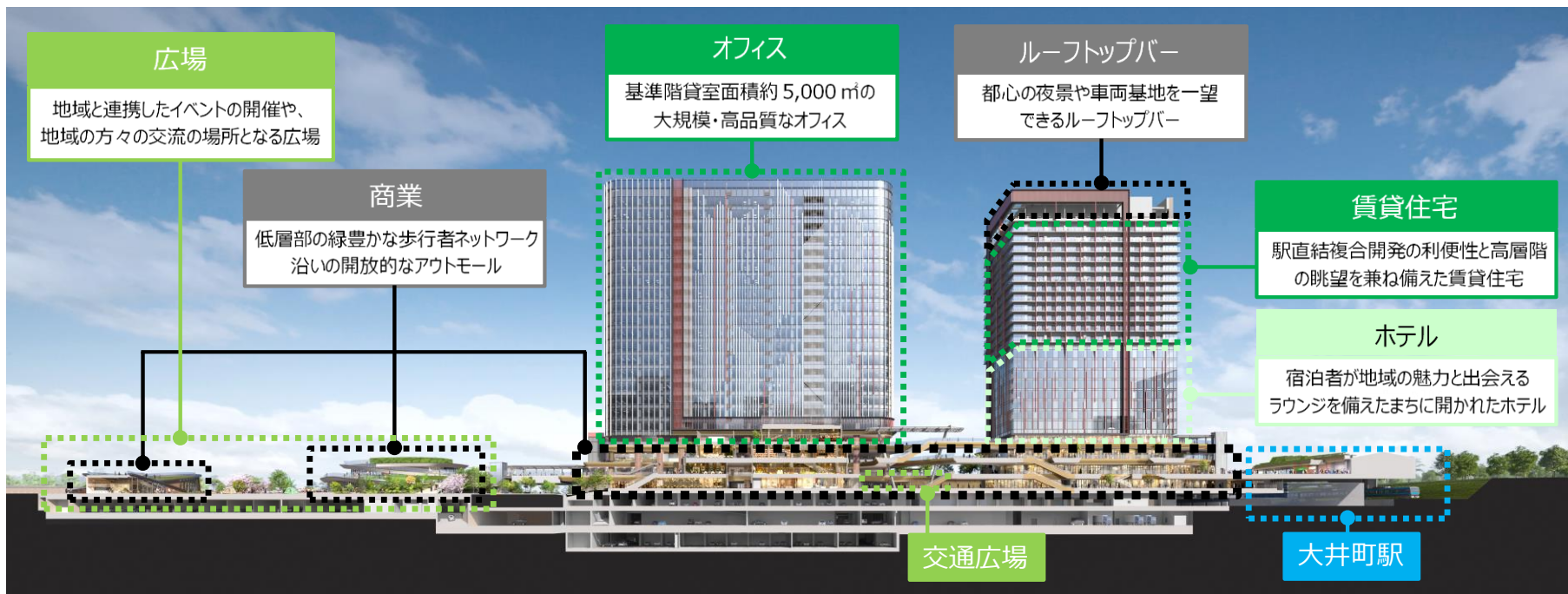
高輪ゲートウェイシティ (仮称) のまちづくり



| | 複合棟 I (4街区) | 複合棟 II (3街区) | 文化創造棟 (2街区) | 住宅棟 (1街区) |
|------|--------------------------------------|----------------|--------------|---------------------|
| 開業年度 | 2024年度末 | 2025年度中 | | |
| 延床面積 | 約460,000㎡ | 約208,000㎡ | 約29,000㎡ | 約148,000㎡ |
| 主な用途 | オフィス、ホテル、商業、コンベンション | オフィス、商業、フィットネス | 展示場、ホール、飲食施設 | 住宅、インターナショナルスクール、商業 |
| その他 | 予定事業費：約5,800億円、 営業収益見込：約560億円(通常稼働時) | | | |

大井町駅周辺広町地区開発（仮称）

| | A-1地区 | A-2地区 |
|-------|---|-----------|
| 開業年度 | 2025年度末予定 | |
| 敷地面積 | 約22,300㎡ | 約7,100㎡ |
| 延床面積 | 約250,000㎡ | 約9,100㎡ |
| 高さ | 約115m | 約16m |
| 階数 | 地上26階、地下3階 | 地上2階、地下2階 |
| その他 | 営業収益見込：約130億円 | |
| まちづくり | 歩行者ネットワークと広場の整備、大井町駅改良と交通広場整備 地域の防災力の強化、環境配慮のまちづくり | |



社宅跡地を活用したまちづくり

社宅跡地を再開発し、多機能・複合型のまちづくりを推進



(仮称) 船橋市場町プロジェクト

| | |
|------|-------------------------------------|
| 完成時期 | 2026年以降を予定 |
| 敷地面積 | 約45,000㎡ |
| 開発用途 | 住宅、商業施設、 再エネ発電施設、 コミュニティ施設 ほか |

参考:東急不動産ホールディングスとの包括連携協定

JR東日本グループ 東急不動産ホールディングス

- ・両社グループが持つまちづくりに関わるアセット、ノウハウ、人材などを活用した高いシナジー効果を追求
- ・住宅事業と再生可能エネルギー事業を軸に、海外事業展開などを含めた事業を推進していくとともに、幅広い事業連携を進める

不動産回転型ビジネスモデル

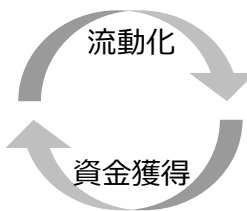
2023年3月に私募REITを組成、今後も長期保有型と回転型を戦略的に使い分け不動産事業の発展を目指す

JR東日本グループ

- ・長期保有型・回転型ビジネスを戦略的に使い分け
- ・流動化させる物件については、市況等を見極めながら検討し判断
- ・獲得資金は成長分野へ再投資し、グループの持続的な成長につなげる



スポンサー
サポート契約



JR東日本プライベートリート投資法人 (私募REIT)

- ・JR東日本グループの流動化資産や、外部資産の取得を促進
- ・REITとファンドを合わせた不動産ファンド事業全体で2027年度までの累計資産運用規模4,000億円を目指す（22年度までの実績約1,500億円）

資産運用委託

JR東日本不動産投資顧問

アセットマネジメント業務により、フィー利益を獲得

IT・Suica事業/国際事業①

システム共通基盤①（新しいSuica改札システム導入）

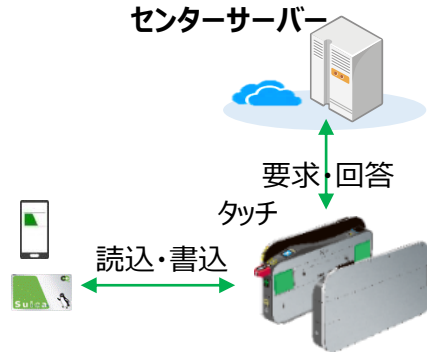
新しいSuica改札システムを導入することで、従来からの課題解決・新たなサービス提供を可能にし、Suicaの共通基盤化を深度化していく

現在のSuica改札機



- ・運賃計算を改札機で実施
- ・改札機での処理が多く、Suica本体が保有する容量も大きくなることから提供できるサービスに限り

新しいSuica改札システム



- ・運賃計算をセンターサーバーで実施
- ・2023年5月 北東北3エリアに
2023年夏から2026年度にかけて順次
首都圏・仙台・新潟エリアに導入予定

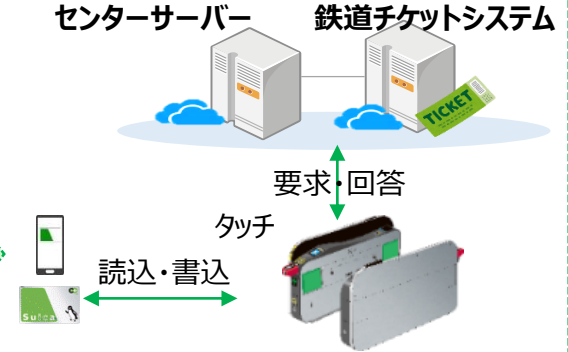
センターサーバーへの接続改札の導入で実現可能になること（イメージ）

- ・Suicaのエリアを跨った利用やエリアの統合



※仙台エリア、青森エリア、盛岡エリア、秋田エリアを示す。

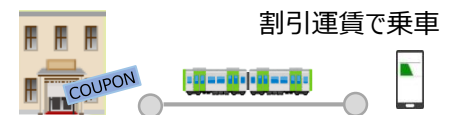
将来目指す姿



- ・サーバー上でチケット情報などを管理する
鉄道チケットシステムを構築し、Suica保有
容量の課題解消を目指す

鉄道チケットシステム構築で実現可能になること（イメージ）

- ・鉄道における柔軟なSF割引商品の提供
- ・新幹線や特急列車等の都市間移動もSuicaでシームレスに
- ・生活サービスと移動を融合した商品提供



これまでのサービスに加えた

新しいSuicaサービスの提供を目指す

- Webやスマホとの親和性の向上
・手軽な商品購入の実現
- 購入した商品はSuicaタッチの際の認証によって利用可能に
- 会員向けサービス対応、業態をまたがる商品設定

IT・Suica事業/国際事業②

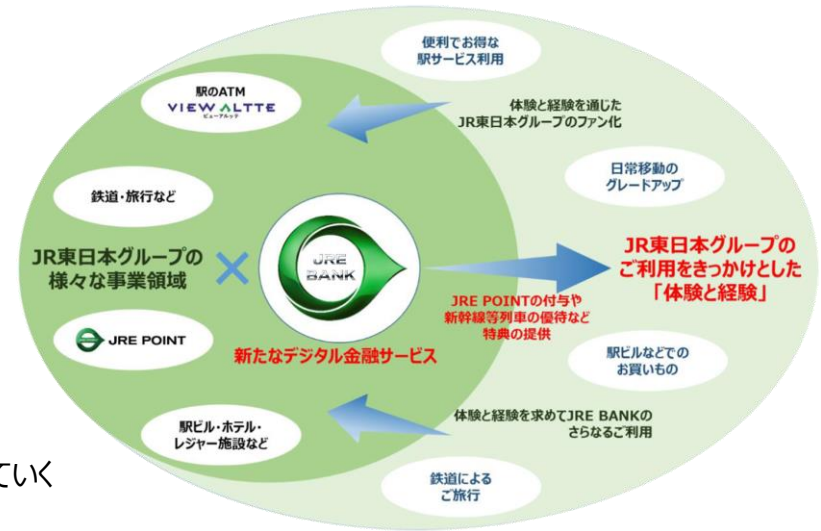
システム共通基盤② (JRE BANK)

(株)ビューカードを事業主体としたJR東日本ブランドの銀行口座
JRE BANK設立を決定(銀行代理業への参入)

開始予定：2024年春頃より

事業特徴：ご利用に応じたJRE POINTやJR東日本グループの特典を提供
駅のATM「VIEW ALTTE」での現金引出手数料無料
ブランドデビット機能付キャッシュカードのご利用が可能 等

開設効果：幅広いお客さまと長期での接点を持つことが可能に
JR東日本グループのビジネスプラットフォームの一つとして位置づけていく



国際事業

インド (ムンバイ～アーメダバード間) 高速鉄道プロジェクト

- 2022年4月 Key O&Mリーダー(運営・維持管理実務責任者 候補) 育成研修実施
- 2022年8月 JICC※1がインド高速鉄道公社と軌道・車両等(土木除く)に関する施工監理契約締結。12月より現地業務開始
- 2023年3月 JE※2がインド高速鉄道公社と発注者の代理・代行業務(施工段階)に関する契約締結



※1 日本コンサルタンツ(株)・日本工営(株)・(株)オリエンタルコンサルタンツ グローバル コンソーシアム(共同事業体)
 ※2 日本高速鉄道電気エンジニアリング株式会社
 (写真) Key O&M リーダー-育成研修 現場実習

シンガポール エキナカ開発



- トムソン・イーストコースト線ウッドランズ駅にエキナカ商業施設「STELLAR@TE2」を開業(30店舗、店舗面積約1,600㎡)
- 日本の鉄道会社として初めて海外でのエキナカ開発事業を展開

台湾 (台北) ジェクサーの出店



- 2023年7月 ホテルメトロポリタン プレミア台北内にジェクサー・フィットネス&スパを開業予定

ゼロカーボン・チャレンジ2050

再生可能エネルギー活用の取り組み

●再生可能エネルギー電源の開発



2030年度までに70万kWに向けて開発を進める（2022年度実績：13.6万kW）

2023年6月
瀬戸太陽光発電所運転開始予定
発電出力：2.8万kW

●再エネ価値活用によるCO₂排出量削減

・オフィスへのCO₂フリー電気の導入



対象：当社所有14棟のビルのオフィスエリア
（2023年度より導入）

削減：約1.8万t CO₂/年間

今後：所有ビルのオフィス使用電力全てを
実質再生可能エネルギー由来に
切り替えていく

・鉄道へのCO₂フリー電気の導入



対象：仙石線（2023年度導入）

削減：約1.1万t CO₂/年間

再エネ価値：茨城県大子太陽光発電所由来

その他：福島県内の常磐線には2022年度から
CO₂フリー電気を導入済み

・駅へのCO₂フリー電気の導入



対象：八戸駅（2023年度導入）

削減：約0.2万t CO₂/年間

再エネ価値：八戸バイオマス発電所由来

水素社会実現に向けた取り組み



水素ステーションの開発

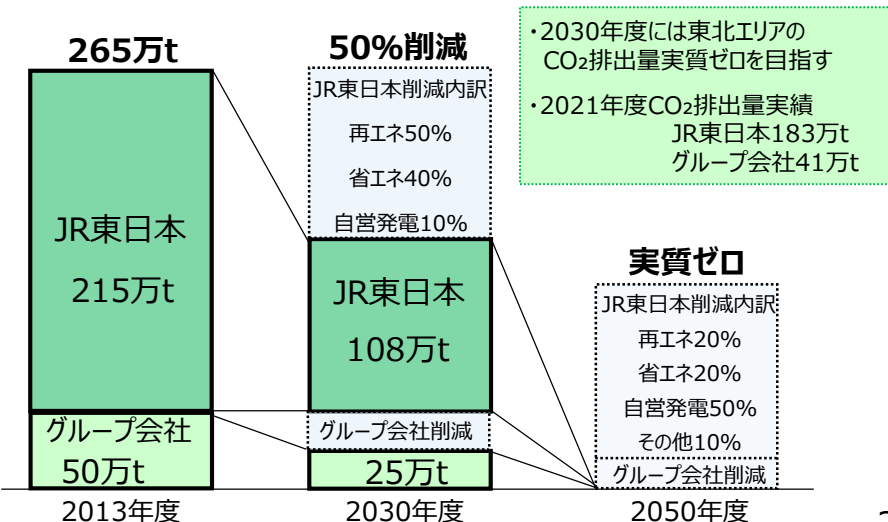


- ・水素電車HYBARI実証試験実施中
- ・走行性能検査やエネルギーマネジメントの検証、車両への水素充填方式等の検討を行い実用化を目指す

福島県での水素バス運行開始



【参考】ゼロカーボン・チャレンジ2050



ESG経営（地方創生①）

地方中核都市の活性化

青森駅東口開発計画



旧青森駅舎の跡地に開発
ホテル・商業等からなる
複合ビル

2024年度完成予定
延床面積 約 17,800㎡

新潟駅高架下開発



新潟駅の高架化に伴う
高架下商業開発

2024年春全面開業予定
店舗面積 約13,000㎡

いわき駅前 駅ビル開発



いわき駅直結の駅ビル
ホテル・商業からなる
ホテルB4TはSuicaを部
屋の鍵とし、少人化オペ
レーションにて展開

2023年1月開業
商業店舗数 12店舗
ホテル客室数 227室

地域人材・地域産業への貢献

JRE Local HUB

地域の駅を拠点「ハブ」として、エリア外のヒトやサービスを繋ぎ、地域の産業や人材の育成に貢献していく

燕三条



燕三条の高い技術を持つ工場のビジネスマッチングの窓口として国内外のメーカーを繋ぐコワーキングスペースを整備し地元企業の商談等の環境を整備

館山



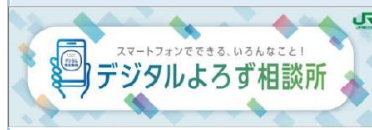
サテライトオフィスの整備やビジネススクールの開講等により地域ビジネスの創出と企業進出に貢献

那須塩原駅高架下 育成型「こども食堂」

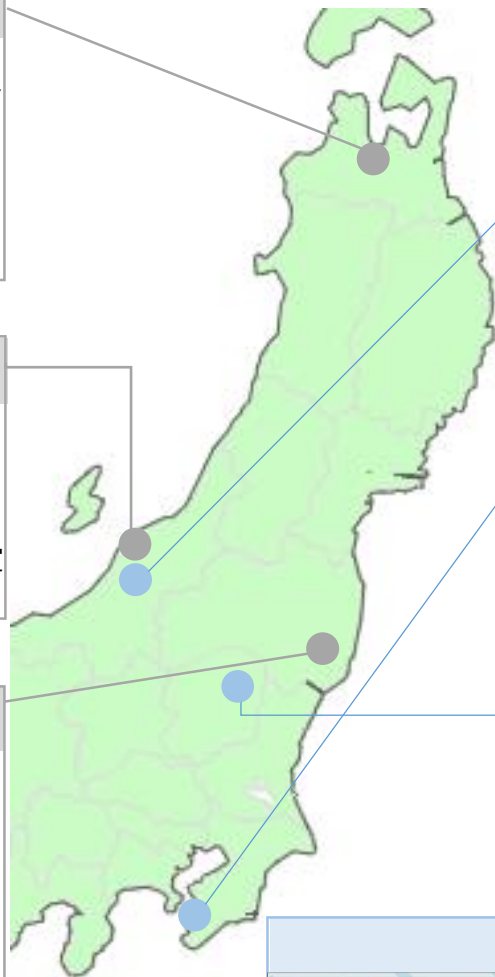


地元食材を活かしたこども向けの食事の提供や、オンラインによる英会話学習プログラムの提供

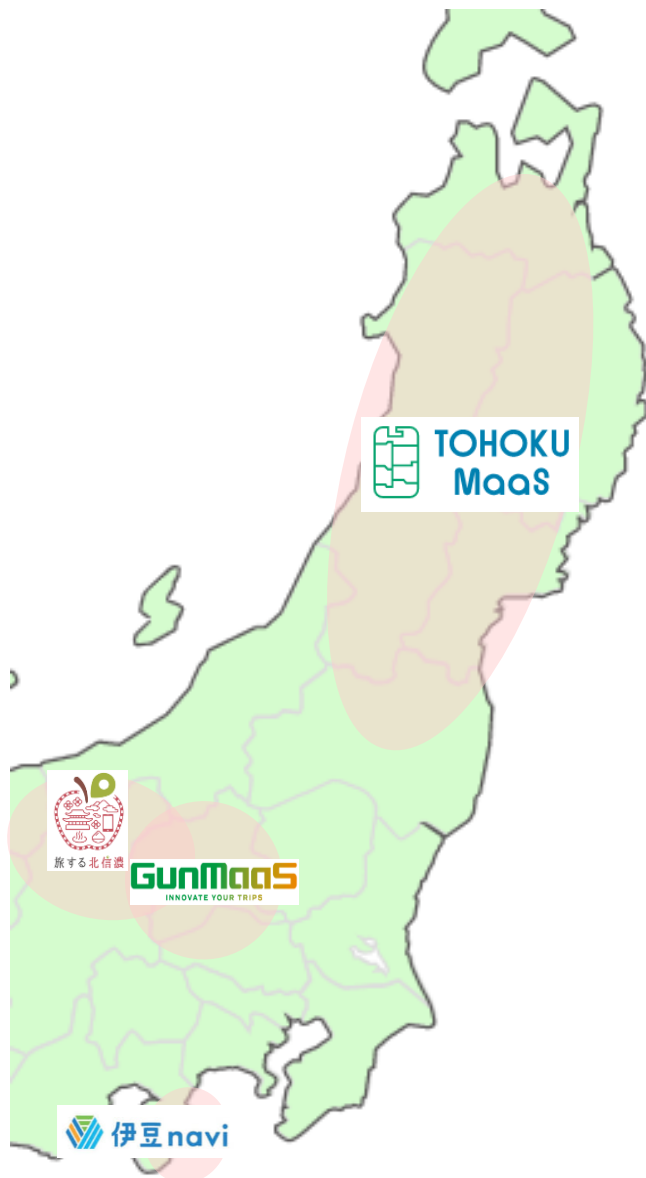
デジタルよろず相談所（各地で展開）



デジタル庁から任命された「デジタル推進委員」を中心とした社員が、駅でデジタル機器やサービスの利活用に不慣れな方をサポート



MaaS活用による地域交通・観光活性化



地域・観光型MaaSの展開

TOHOKU
MaaS

旅する北信濃

伊豆navi

プラットフォーム **Tabi=CONNECT**

- 旅行プランニングや、交通、観光、物販飲食に関する電子チケットを発売
- 現在3エリアでMaaSを社会実装しており、今後も他事業者との連携も図りながら、機能やサービスの向上・社会実装エリアの拡大を進める

公共交通の持続的発展を目指したGunMaaS

MaeMaaS
JUST MOVE FORWARD

GunMaaS

INNOVATE YOUR TRIPS

検索

リアルタイム
経路検索

予約

デマンド交通や
タクシー

決済

Suica/QRでの認証
(群馬県内3私鉄)

マイナンバーカード・Suica連携

マイナンバーカードとSuicaを情報連携し、Suica一枚で各種割引サービスを適用

Suica1タッチでの
市民割引認証・決済
(デマンド交通)

市民フリーパス
(バス・私鉄)

若年層限定定期券
(デマンド交通)

- 自家用車依存した生活からの転換と、持続可能な交通社会の構築を目指して群馬県が展開する「GunMaaS」を当社のMaaSプラットフォームで実現
- 2023年3月から、前橋市の「MaeMaaS」をベースに、コンテンツを拡充し、群馬県内エリアへ拡大

ESG経営（人的資本）

人材戦略の推進

組織再編と社員の働き方改革

- ・変革2027の実現・経営環境の変化に柔軟に対応することを目指して、組織再編を実施（2023年6月完了予定）
- ・権限移譲と事業の融合を進め、社員一人ひとりの働きがいの向上と生産性向上による経営体質の強化をはかる

組織再編概要

本社

- ・1室6本部16部から5本部5部に再編

権限移譲
(本社内)

支社等

- ・12支社を首都圏本部・東北本部・新潟支社の3エリアに区分け
- ・電気部門の工事事務所統合

権限移譲
(本社→支社等)

現業機関

- ・駅・乗務員：駅と乗務員職場統合（統括センター）
複数の駅の統合（営業統括センター）
- ・設備・電気：支社の担当課と技術センターを融合（設備技術センター）
- ・車両：2本部・新潟支社の現業機関に集約

権限移譲
(支社等→現業機関)

社員の働き方の柔軟化（統括センターにおける働き方イメージ）

駅業務



乗務業務



業務の融合



（輸送業務以外の業務に従事）企画業務や関係自治体との連携等

- ・社員一人ひとりの活躍フィールドを拡大し、より柔軟な働き方とキャリア形成を実現
- ・会社は各種制度（フレックス制度の拡大等）の整備により支援

事業戦略に応じた人材運用・人材育成

●公募制異動の充実

- ・チャレンジしたい事業領域へ社員自らが応募できる制度として2013年度に導入し、累計約1,000名が異動
- ・本制度の活用により、重点・成長分野への人材配置を促進（2022年度実績：198名）

●採用、人事運用強化

- ・重点・成長分野の事業を推進する人材を積極的に採用（2024年度採用では最大100名予定）
- ・「開発・不動産」「Suicaサービス」「データマーケティング」の3分野について、ジョブ型採用・人事運用を開始

環境整備

新卒初任給の引き上げ・ベースアップ、健康経営推進、ワーケーション推進、各種研修の充実、副業制度の整備・拡大 等



公募制異動による生活サービス事業のグループ会社出向（JR東日本商事）

Ⅱ 2023年3月期決算実績・ 2024年3月期通期計画

2023年3月期 期末決算のポイント・2024年3月期 業績予想

| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2024.3 計画 | 2023.3/2022.3 | | 2024.3/2023.3 | |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|-------|---------------|-------|
| | | | | 増減 | % | 増減 | % |
| 営業収益 | 19,789 | 24,055 | 26,960 | +4,265 | 121.6 | +2,904 | 112.1 |
| 営業利益 | △1,539 | 1,406 | 2,700 | +2,945 | - | +1,293 | 192.0 |
| 経常利益 | △1,795 | 1,109 | 2,110 | +2,904 | - | +1,000 | 190.2 |
| 親会社株主に帰属する 当期純利益 | △949 | 992 | 1,370 | +1,941 | - | +377 | 138.1 |

2023年3月期決算

連結決算

増収増益、3期ぶりの黒字転換

- コロナ影響からの回復により全てのセグメントで増収となり、営業収益は2期連続の増収
- 期末決算として、3期ぶりに営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益が黒字転換
- フリー・キャッシュ・フローが4期ぶりにプラスに転換

セグメント

全てのセグメントが増収増益、運輸事業は赤字

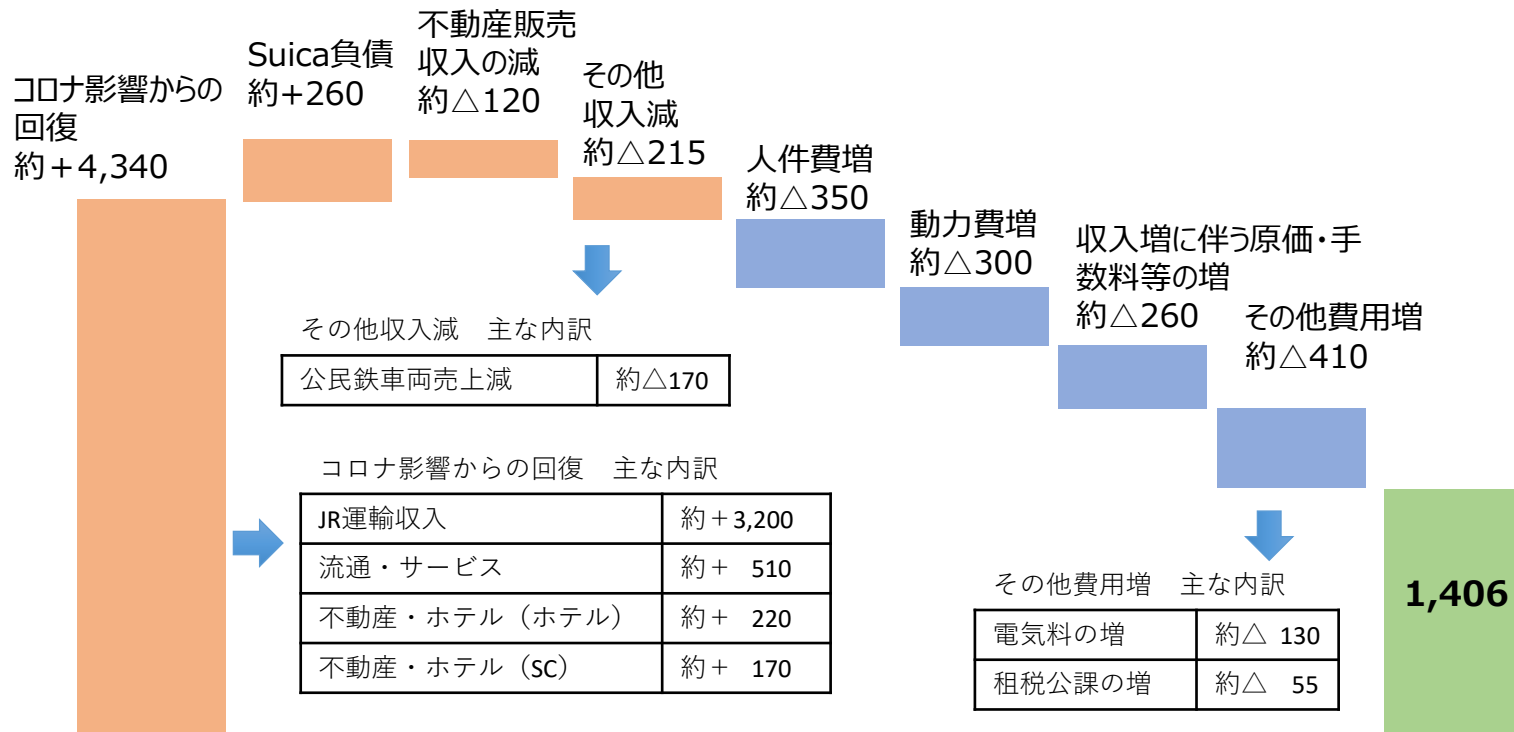
- 運輸事業は、鉄道運輸収入の増に加え、Suicaに係る負債の収益計上時期を変更したことなどにより増収増益となったが、**営業損失を計上**
- 流通・サービス事業は、エキナカ店舗の売上が増加したことなどにより**増収増益**
- 不動産・ホテル事業は、ホテルやショッピングセンターの売上が増加したことなどにより**増収増益**
- その他は、クレジットカード事業の売上が増加したことなどにより**増収増益**

○株主還元の状況（配当の状況）

| | | |
|--------------|----------------|----------------|
| 2023年3月期 | 中間配当（1株当たり）50円 | 期末配当（1株当たり）50円 |
| 2024年3月期（予想） | 中間配当（1株当たり）55円 | 期末配当（1株当たり）55円 |

2023年3月期 連結営業利益増減

(単位：億円)



△1,539

2022.3

収入 +4,265

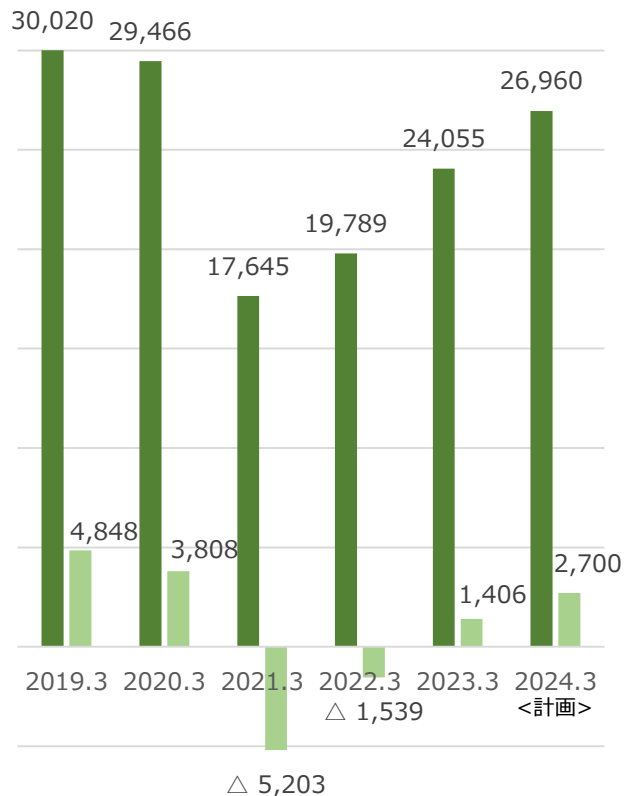
費用 △1,320 (費用増に伴う利益減)

2023.3

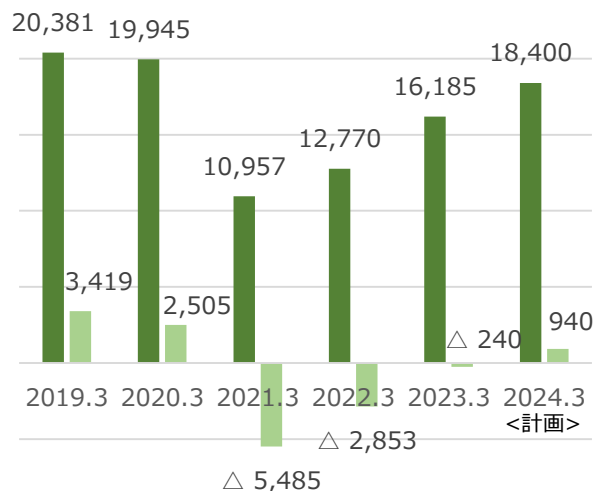
期末決算業績推移

(単位：億円) ■ 営業収益
■ 営業利益

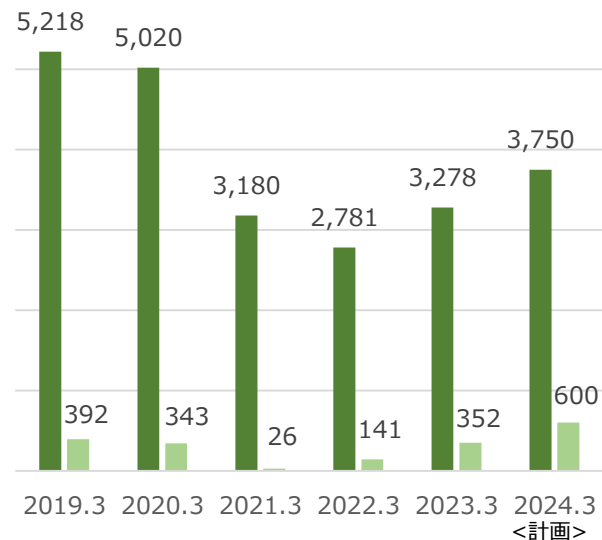
連結決算



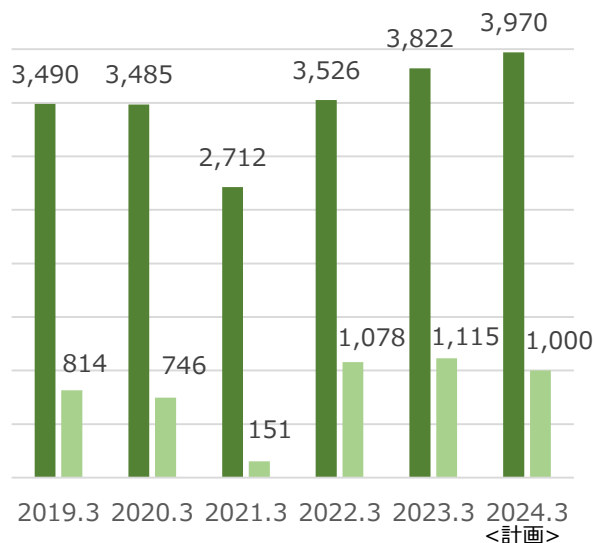
運輸事業



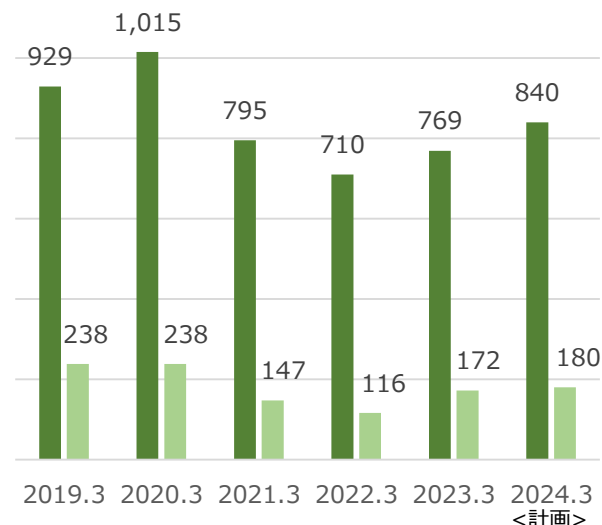
流通・サービス事業



不動産・ホテル事業



その他



※ 営業収益は外部顧客への売上高
 ※ 2022.3以降は収益認識会計基準適用
 ※ 2021.3以降はJR広告業のセグメントを
 運輸事業から流通・サービス事業に変更

連結 損益計算書

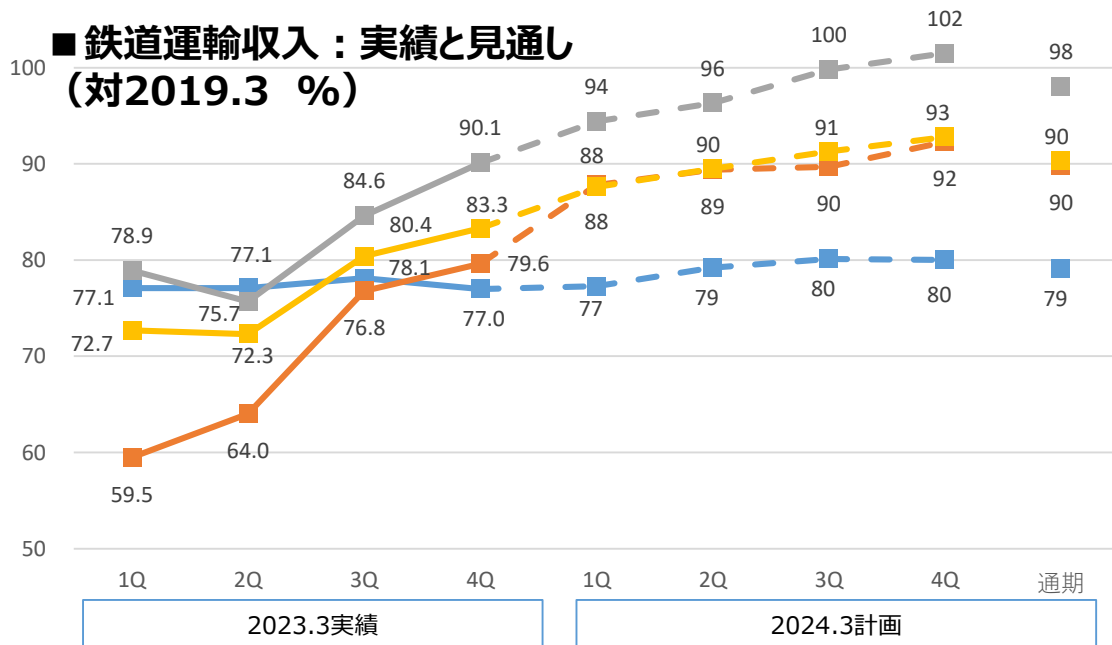
| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2023.3/2022.3 | | 主な増減事由 |
|---------------------|--------------|--------------|---------------|-------|---------------------------|
| | | | 増減 | % | |
| 営業収益 | 19,789 | 24,055 | +4,265 | 121.6 | |
| 運輸 | 12,770 | 16,185 | +3,415 | 126.7 | 鉄道運輸収入の増、Suica負債の収益計上時期変更 |
| 流通・サービス | 2,781 | 3,278 | +496 | 117.9 | エキナカ店舗の売上の増 |
| 不動産・ホテル | 3,526 | 3,822 | +295 | 108.4 | ホテルやショッピングセンターの売上の増 |
| その他 | 710 | 769 | +58 | 108.2 | クレジットカード事業の売上の増 |
| 営業利益 | △1,539 | 1,406 | +2,945 | - | |
| 運輸 | △2,853 | △240 | +2,612 | - | |
| 流通・サービス | 141 | 352 | +211 | 249.9 | |
| 不動産・ホテル | 1,078 | 1,115 | +37 | 103.5 | |
| その他 | 116 | 172 | +55 | 147.9 | |
| 調整額 | △21 | 6 | +28 | - | |
| 営業外損益 | △255 | △297 | △41 | 116.3 | |
| 営業外収益 | 442 | 420 | △21 | 95.1 | 協力金収入の減、受取配当金の減、持分法投資利益の増 |
| 営業外費用 | 698 | 718 | +20 | 102.9 | |
| 経常利益 | △1,795 | 1,109 | +2,904 | - | |
| 特別損益 | △10 | 174 | +184 | - | |
| 特別利益 | 641 | 932 | +290 | 145.4 | 受取補償金の増、工事負担金等受入額の増 |
| 特別損失 | 651 | 757 | +106 | 116.3 | 工事負担金等圧縮額の増 |
| 親会社株主に帰属する 当期純利益 | △949 | 992 | +1,941 | - | |

※ 営業収益のセグメント別内訳は外部顧客への売上高

| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2023.3/2022.3 | | 2024.3 計画 | 2024.3/2023.3 | |
|---------|--------------|--------------|---------------|-------|--------------|---------------|-------|
| | | | 増減 | % | | 増減 | % |
| 営業収益 | 12,770 | 16,185 | +3,415 | 126.7 | 18,400 | +2,214 | 113.7 |
| 営業利益 | △2,853 | △240 | +2,612 | - | 940 | +1,180 | - |

| 2023.3 営業収益（外部）の増減 | |
|--------------------|--------|
| JR東日本（運輸） | +3,441 |
| びゅうツーリズム&セールス | +40 |
| 東京モルール | +28 |
| 総合車両製作所 | △175 |

| | |
|--------|-------------------------------------|
| 鉄道事業 | 鉄道利用の回復により対前年で増収、運輸収入はコロナ前比で約75%の水準 |
| 車両製造事業 | 公民鉄向け車両売上の減により対前年で減収 |
| バス事業 | 高速バス回復により対前年で増収、高速線収入はコロナ前比で約50%の水準 |
| モルール事業 | 利用回復により対前年で増収、運賃収入はコロナ前比で約60%の水準 |



- 定期
- 定期外(新幹線)
- 定期外(在来線)
- 運輸収入合計

基礎需要の定常状態

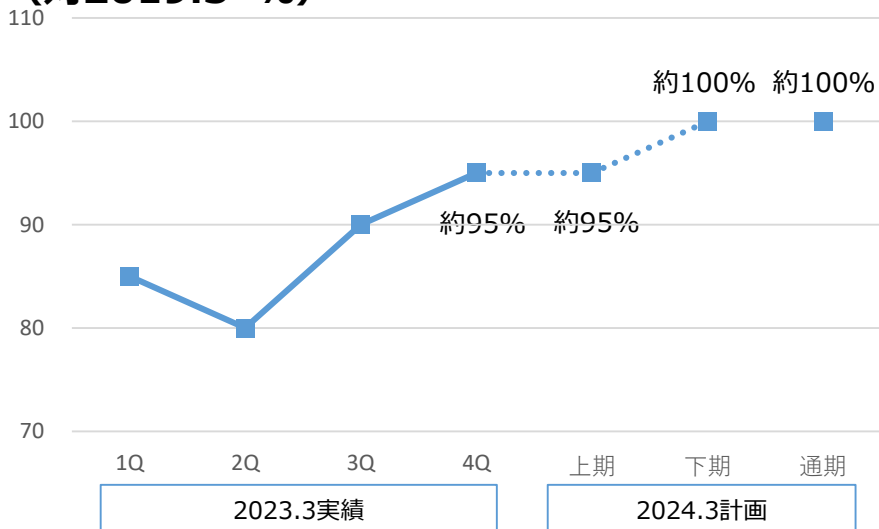
| | | 水準 | 到達時期 |
|-----|-----|--------|----------|
| 定期外 | 定期 | 約8割 | 2024年4月 |
| | 新幹線 | 約9割 | 2023年12月 |
| | 在来線 | ほぼコロナ前 | |
| 合計 | | 約9割 | |

| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2023.3/2022.3 | | 2024.3 計画 | 2024.3/2023.3 | |
|---------|--------------|--------------|---------------|-------|--------------|---------------|-------|
| | | | 増減 | % | | 増減 | % |
| 営業収益 | 2,781 | 3,278 | +496 | 117.9 | 3,750 | +471 | 114.4 |
| 営業利益 | 141 | 352 | +211 | 249.9 | 600 | +247 | 170.1 |

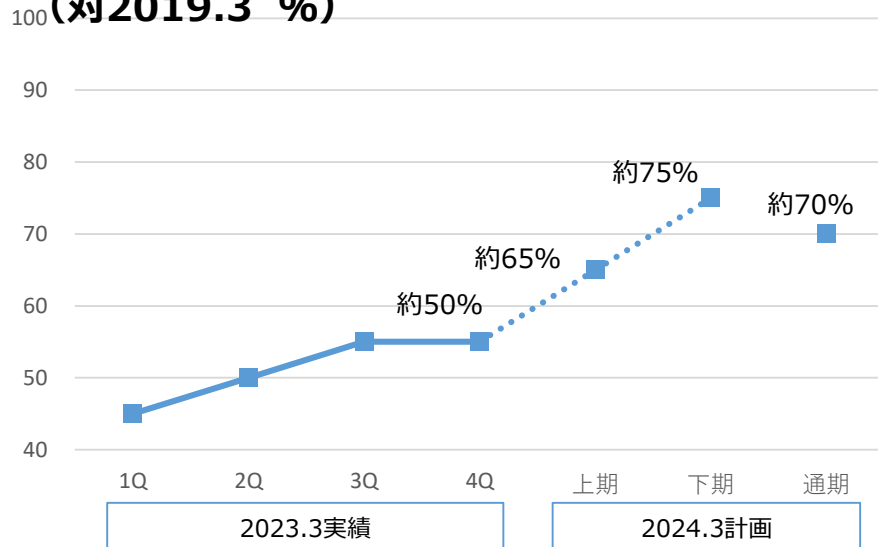
| 2023.3 営業収益（外部）の増減 | |
|--------------------|------|
| JR東日本クロスステーション | +422 |
| JR東日本東北総合サービス | +29 |
| ジエアール東日本企画 | +23 |
| JR東日本スポーツ | +16 |

| | |
|--------|--|
| エキナカ事業 | 鉄道利用の回復に伴うエキナカ店舗の売上増により対前年で増収 |
| 広告事業 | 前年度までは減収傾向であったが、今年度は対前年で増収 交通広告はコロナ前比で約50%の水準 |

■エキナカ：収入トレンド (対2019.3 %)



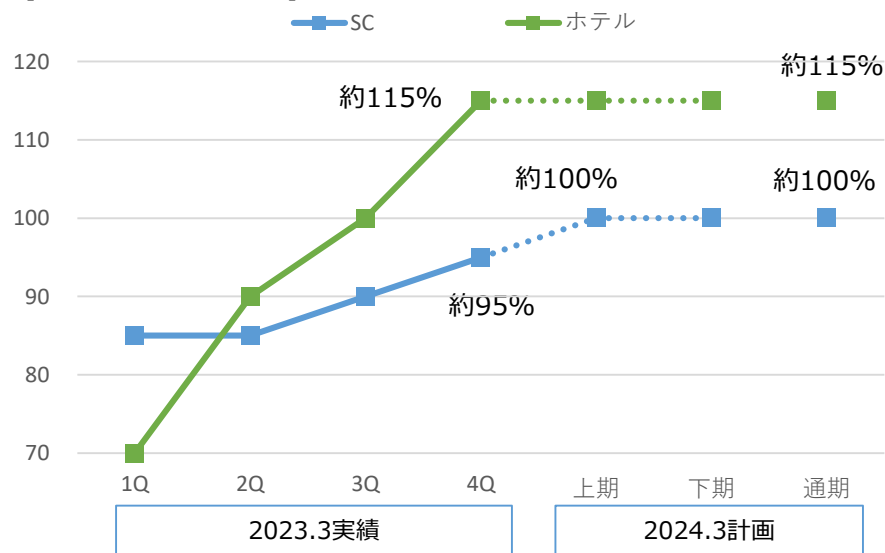
■広告：収入トレンド<交通広告> (対2019.3 %)



| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2023.3/2022.3 | | 2024.3 計画 | 2024.3/2023.3 | |
|----------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|
| | | | 増減 | % | | 増減 | % |
| 営業収益 () は不動産販売除く | 3,526 (2,830) | 3,822 (3,248) | +295 (+418) | 108.4 (114.8) | 3,970 (3,534) | +147 (+286) | 103.9 (108.8) |
| 営業利益 () は不動産販売除く | 1,078 (475) | 1,115 (667) | +37 (+192) | 103.5 (140.5) | 1,000 (874) | △115 (+206) | 89.6 (131.0) |

| 2023.3 営業収益 (外部) の増減 | | SC事業 | 駅ビルの売上増により対前年で増収 |
|----------------------|------|---------|---------------------------|
| 日本ホテル | +174 | オフィス事業 | 賃貸収入の減により対前年で減収 |
| ルミネ | +89 | ホテル事業 | ホテル利用増により対前年で増収 |
| JR東日本 (不木) | △133 | 不動産販売事業 | 回転型ビジネスモデルによる売上減により対前年で減収 |
| JR東日本ビルディング | △3 | | |

■SC事業・ホテル事業：収入トレンド (対2019.3 %)



■オフィス事業：収入トレンド (対2019.3 %)

| 2023.3通期 | 2024.3上期 | 2024.3下期 | 2024.3通期 |
|----------|----------|----------|----------|
| 125% | 125% | 125% | 125% |

ホテル事業 (詳細)

営業収益 561億円、営業利益 △4億円
※各社ホテル事業の単純合算

| | | 2019.3 | 2021.3 | 2023.3 |
|------------------|-----|--------|--------|--------|
| 営業収益 (単位：億円) | メトロ | 377 | 118 | 300 |
| | メッツ | 106 | 71 | 138 |
| 稼働率 (単位：%) | メトロ | 82.9 | 28.5 | 73.8 |
| | メッツ | 89.9 | 56.4 | 85.5 |
| 客室平均単価 (単位：円) | メトロ | 14,269 | 11,358 | 12,833 |
| | メッツ | 9,618 | 7,036 | 10,325 |

| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2023.3/2022.3 | | 2024.3 計画 | 2024.3/2023.3 | |
|---------|--------------|--------------|---------------|-------|--------------|---------------|-------|
| | | | 増減 | % | | 増減 | % |
| 営業収益 | 710 | 769 | +58 | 108.2 | 840 | +70 | 109.2 |
| 営業利益 | 116 | 172 | +55 | 147.9 | 180 | +7 | 104.5 |

| 2023.3 営業収益（外部）の増減 | |
|--------------------|-----|
| ビューカード | +44 |
| JR東日本（その他） | +18 |

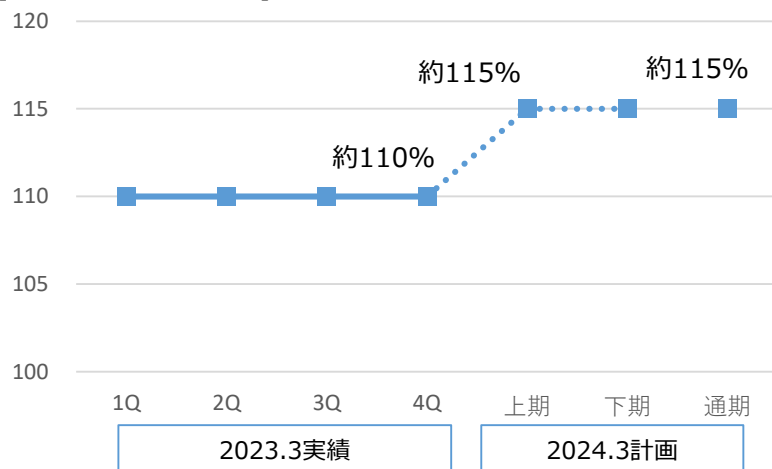
| IT・Suica 事業 |
|----------------|
|----------------|

クレジット：カード取扱高の増により加盟店手数料収入が対前年で増収
 電子マネー：電子マネー決済件数の増により加盟店手数料収入が対前年で増収
 ICカード関連：決済端末の販売増により対前年で増収

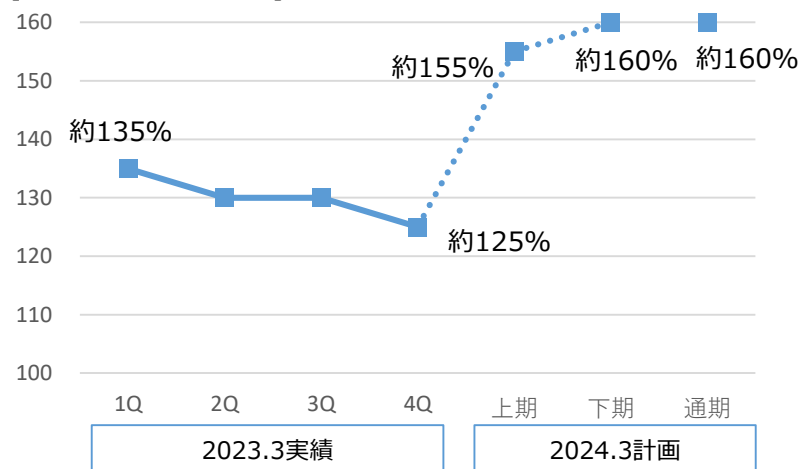
(参考) IT・Suica事業
の実績

| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2023.3/2022.3 | |
|---------|--------------|--------------|---------------|-------|
| | | | 増減 | % |
| 営業収益 | 436 | 515 | +78 | 118.0 |
| 営業利益 | 99 | 123 | +24 | 124.8 |

■ クレジットカード：収入トレンド<カード取扱高>
(対2019.3 %)



■ 電子マネー：収入トレンド<利用件数>
(対2019.3 %)



連結 キャッシュ・フロー計算書

| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 増減 |
|------------------------------|--------------|--------------|---------|
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 1,905 | 5,817 | + 3,912 |
| (主な内訳) | | | |
| 税金等調整前当期純利益 | △1,805 | 1,283 | + 3,088 |
| 減価償却費 | 3,926 | 3,898 | △27 |
| 売上債権・仕入債務の増減額 | △714 | 146 | + 861 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | △5,263 | △5,655 | △391 |
| (主な内訳) | | | |
| 有形及び無形固定資産の取得による支出 | △5,830 | △5,555 | + 274 |
| 投資有価証券の取得による支出 | △102 | △363 | △261 |
| 投資有価証券の売却による収入 | 401 | 219 | △182 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 3,046 | 268 | △2,778 |
| (主な内訳) | | | |
| 短期借入金、コマーシャル・ペーパーの増減額 (△は減少) | △3,242 | △3,907 | △664 |
| 長期借入、社債の発行による収入 | 9,109 | 7,186 | △1,923 |
| 長期借入金の返済、社債の償還による支出 | △2,293 | △2,530 | △236 |
| 配当金の支払額 | △377 | △377 | + 0 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 1,979 | 1,710 | △269 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | 1,710 | 2,150 | + 439 |
| フリー・キャッシュ・フロー | △3,358 | 162 | + 3,520 |

連結設備投資額の推移

| (単位：億円) | | 2019.3 実績 | 2020.3 実績 | 2021.3 実績 | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2024.3 計画 |
|-----------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| モビリティ | 成長投資 | 935 | 1,107 | 790 | 572 | 741 | 850 |
| | 維持更新投資 | 3,072 | 3,133 | 3,099 | 2,513 | 2,794 | 3,140 |
| | 重点枠 (イノベーション投資等) | 314 | 467 | 626 | 440 | 194 | 590 |
| | 合計 | 4,323 | 4,707 | 4,516 | 3,526 | 3,730 | 4,580 |
| 生活ソリューション | 成長投資 | 1,605 | 2,345 | 2,124 | 1,479 | 1,477 | 2,030 |
| | 維持更新投資 | 325 | 322 | 263 | 183 | 315 | 670 |
| | 重点枠 (イノベーション投資等) | 44 | 30 | 18 | 10 | 23 | 80 |
| | 合計 | 1,976 | 2,698 | 2,406 | 1,673 | 1,816 | 2,780 |
| | 成長投資 | 2,541 | 3,452 | 2,914 | 2,051 | 2,219 | 2,880 |
| | 維持更新投資 | 3,398 | 3,455 | 3,363 | 2,696 | 3,110 | 3,810 |
| | (減価償却費) | 3,687 | 3,747 | 3,888 | 3,926 | 3,898 | 4,080 |
| | 重点枠 (イノベーション投資等) | 359 | 497 | 644 | 451 | 217 | 670 |
| | 合計 | 6,299 | 7,406 | 6,922 | 5,200 | 5,547 | 7,360 |

※ 2021年3月期以前については、JR東日本の広告事業のセグメント区分変更前の投資額を記載

連結 有利子負債残高の推移

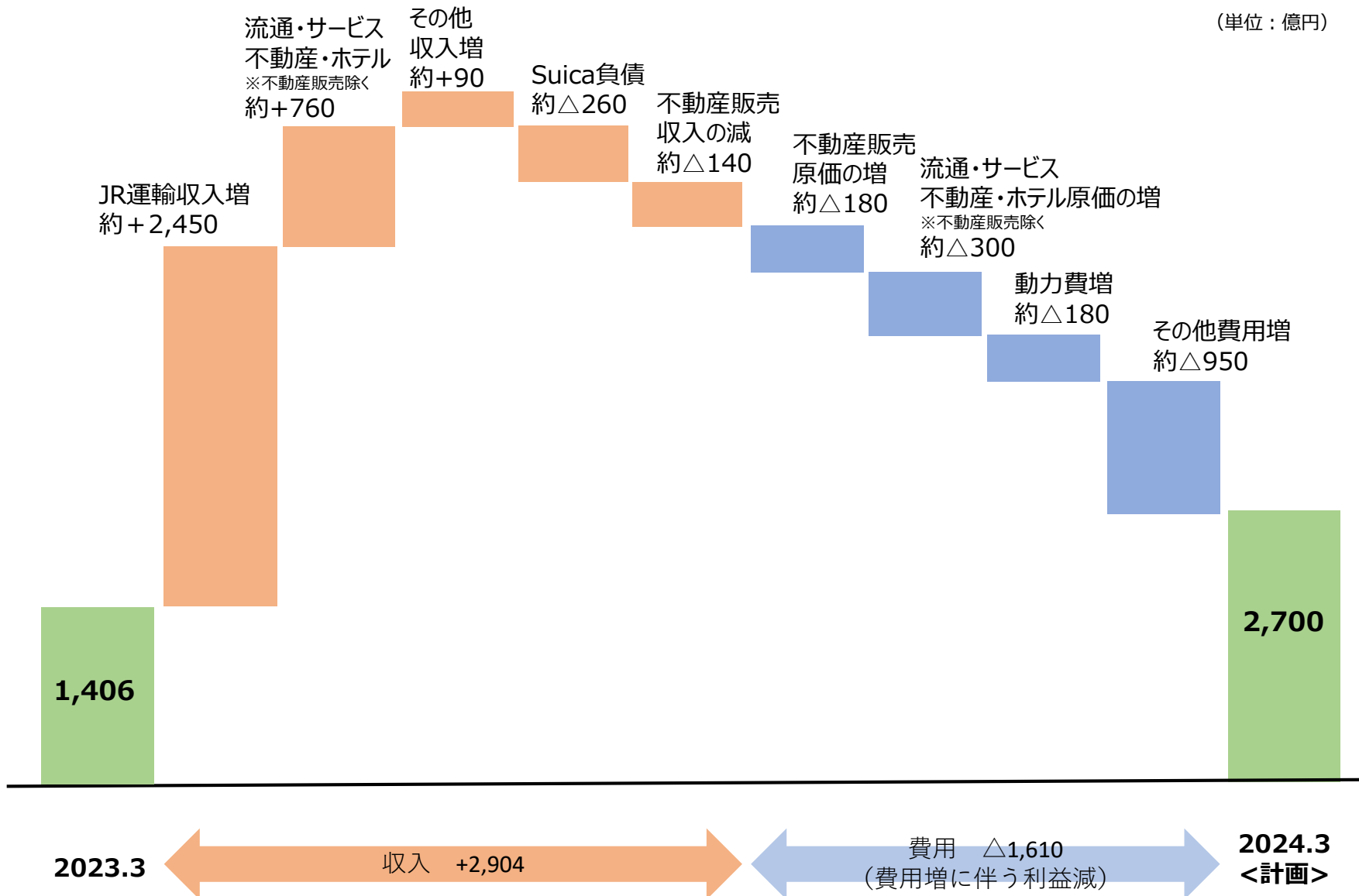
| (単位：億円) | 2019.3 | 2020.3 | 2021.3 | 2022.3 | 2023.3実績 | |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------|
| | 実績 | 実績 | 実績 | 実績 | | 平均年限 |
| 社債 | 17,301 (1.61%) | 17,102 (1.56%) | 20,203 (1.32%) | 25,426 (1.14%) | 29,758 (1.13%) | 14.60 |
| (外債比率) | 13.8% | 14.0% | 11.8% | 17.4% | 27.0% | |
| 長期借入金 | 11,014 (1.06%) | 11,243 (0.99%) | 12,918 (0.89%) | 14,514 (0.82%) | 14,839 (0.84%) | 6.20 |
| 鉄道施設購入 長期未払金 | 3,321 (6.49%) | 3,277 (6.51%) | 3,230 (6.53%) | 3,188 (6.54%) | 3,150 (6.54%) | 18.47 |
| その他 有利子負債 | — | 1,500 (—) | 7,150 (0.11%) | 3,907 (△0.00%) | — | — |
| 合計 | 31,637 (1.93%) | 33,123 (1.79%) | 43,502 (1.38%) | 47,037 (1.31%) | 47,748 (1.40%) | 12.24 |
| ネット有利子負債 | 28,999 | 31,585 | 41,522 | 45,327 | 45,598 | — |

(注) ネット有利子負債 = 連結有利子負債残高 - 連結現金及び現金同等物残高

上段：残高
下段：平均金利

2024年3月期 連結営業利益増減

(単位：億円)



連結 通期計画

| (単位：億円) | 2023.3 実績 | 2024.3 計画 | 2024.3/2023.3 | | 対2023.3 主な増減要素 |
|---------------------|--------------|--------------|---------------|-------|-------------------------------|
| | | | 増減 | % | |
| 営業収益 | 24,055 | 26,960 | +2,904 | 112.1 | |
| 運輸 | 16,185 | 18,400 | +2,214 | 113.7 | [+]鉄道運輸収入 |
| 流通・サービス | 3,278 | 3,750 | +471 | 114.4 | [+]広告事業、[+]エキナカ事業 |
| 不動産・ホテル | 3,822 | 3,970 | +147 | 103.9 | [+]ホテル事業、[△]不動産販売事業 |
| その他 | 769 | 840 | +70 | 109.2 | [+]クレジットカード事業、[+]Suica電子マネー収入 |
| 営業利益 | 1,406 | 2,700 | +1,293 | 192.0 | |
| 運輸 | △240 | 940 | +1,180 | - | |
| 流通・サービス | 352 | 600 | +247 | 170.1 | |
| 不動産・ホテル | 1,115 | 1,000 | △115 | 89.6 | [△]不動産販売事業 |
| その他 | 172 | 180 | +7 | 104.5 | |
| 営業外損益 | △297 | △590 | △292 | 198.5 | |
| 営業外収益 | 420 | | | | |
| 営業外費用 | 718 | | | | |
| 経常利益 | 1,109 | 2,110 | +1,000 | 190.2 | |
| 特別損益 | 174 | △130 | △304 | - | |
| 特別利益 | 932 | | | | |
| 特別損失 | 757 | | | | |
| 親会社株主に帰属する 当期純利益 | 992 | 1,370 | +377 | 138.1 | |

※ 営業収益のセグメント別内訳は外部顧客への売上高

単体 損益計算書

| (単位：億円) | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 2023.3/2022.3 | | 主な増減事由 |
|---------|--------------|--------------|---------------|-------|-------------------------|
| | | | 増減 | % | |
| 営業収益 | 14,241 | 17,655 | +3,413 | 124.0 | |
| 運輸収入 | 11,132 | 14,317 | +3,185 | 128.6 | |
| その他の収入 | 3,109 | 3,337 | +228 | 107.3 | Suicaに係る負債の収益計上時期変更による増 |
| 営業費用 | 15,737 | 16,745 | +1,008 | 106.4 | |
| 人件費 | 3,693 | 3,946 | +253 | 106.9 | 賞与関係の増 |
| 物件費 | 6,913 | 7,691 | +778 | 111.3 | |
| 動力費 | 614 | 913 | +299 | 148.8 | 燃料単価高騰による増 |
| 修繕費 | 2,454 | 2,563 | +108 | 104.4 | 一般修繕費、車両修繕費の増 |
| その他 | 3,844 | 4,213 | +369 | 109.6 | 部外委託関係の増 |
| 機構借損料等 | 847 | 843 | △4 | 99.4 | |
| 租税公課 | 988 | 1,044 | +55 | 105.6 | |
| 減価償却費 | 3,294 | 3,220 | △74 | 97.7 | |
| 営業利益 | △1,495 | 909 | +2,405 | - | |
| 営業外損益 | △281 | △449 | △167 | 159.7 | 受取配当金の減 |
| 経常利益 | △1,777 | 460 | +2,237 | - | |
| 特別損益 | △160 | 251 | +411 | - | 受取補償金の増 |
| 当期純利益 | △991 | 524 | +1,515 | - | |

旅客輸送量・鉄道運輸収入 実績

| | 旅客輸送量（百万人キロ） | | | 鉄道運輸収入（億円） | | | | | |
|------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------|--------|--------|--|
| | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 対前年 % | 2022.3 実績 | 2023.3 実績 | 対前年 | | 主な増減事由 | |
| | | | | | | 増減 | % | | |
| 新幹線 | | 10,384 | 16,494 | 158.8 | 2,580 | 4,219 | +1,638 | 163.5 | |
| | 定期 | 1,473 | 1,563 | 106.1 | 202 | 212 | +9 | 104.6 | |
| | 定期外 | 8,910 | 14,931 | 167.6 | 2,378 | 4,007 | +1,629 | 168.5 | ・新型コロナウイルス影響からの回復：+1,625 ・グリーン料金改定：+15 ・収益認識基準影響：△10 |
| 在来線 | | 80,866 | 90,983 | 112.5 | 8,551 | 10,098 | +1,546 | 118.1 | |
| | 定期 | 54,705 | 57,464 | 105.0 | 3,577 | 3,703 | +125 | 103.5 | |
| | 定期外 | 26,160 | 33,519 | 128.1 | 4,974 | 6,395 | +1,421 | 128.6 | |
| 在来線 関東圏 | (再掲) | 76,783 | 86,356 | 112.5 | 8,120 | 9,563 | +1,442 | 117.8 | |
| | 定期 | 52,049 | 54,766 | 105.2 | 3,417 | 3,541 | +124 | 103.6 | |
| | 定期外 | 24,733 | 31,590 | 127.7 | 4,703 | 6,021 | +1,317 | 128.0 | ・新型コロナウイルス影響からの回復：+1,340 ・バリアフリー料金：+5 ・グリーン料金改定：+5 ・天候災害：△15 ・収益認識基準影響：△15 |
| 在来線 その他 | (再掲) | 4,083 | 4,626 | 113.3 | 430 | 535 | +104 | 124.4 | |
| | 定期 | 2,655 | 2,697 | 101.6 | 160 | 161 | +1 | 100.8 | |
| | 定期外 | 1,427 | 1,929 | 135.2 | 270 | 373 | +103 | 138.3 | ・新型コロナウイルス影響からの回復：+100 |
| 合計 | | 91,250 | 107,477 | 117.8 | 11,132 | 14,317 | +3,185 | 128.6 | |
| | 定期 | 56,179 | 59,027 | 105.1 | 3,780 | 3,915 | +135 | 103.6 | ・新型コロナウイルス影響からの回復：+145 ・収益認識基準影響：△10 |
| | 定期外 | 35,071 | 48,450 | 138.1 | 7,352 | 10,402 | +3,050 | 141.5 | |

※ 「関東圏」とは、当社首都圏本部（旧東京支社）、横浜支社、八王子支社、大宮支社、高崎支社、水戸支社および千葉支社管内の範囲

単体 通期計画

| (単位：億円) | 2023.3 実績 | 2024.3 計画 | 2024.3/2023.3 | | 対2023.3 主な増減要素 |
|---------|--------------|--------------|---------------|-------|--------------------|
| | | | 増減 | % | |
| 営業収益 | 17,655 | 19,690 | +2,034 | 111.5 | |
| 運輸収入 | 14,317 | 16,770 | +2,452 | 117.1 | |
| その他の収入 | 3,337 | 2,920 | △417 | 87.5 | [△]不動産販売収入 |
| 営業費用 | 16,745 | 17,920 | +1,174 | 107.0 | |
| 人件費 | 3,946 | 3,940 | △6 | 99.8 | |
| 物件費 | 7,691 | 8,700 | +1,008 | 113.1 | |
| 動力費 | 913 | 1,090 | +176 | 119.3 | [+]燃料単価増 |
| 修繕費 | 2,563 | 2,780 | +216 | 108.4 | [+]一般修繕費、[+]車両修繕費 |
| その他 | 4,213 | 4,830 | +616 | 114.6 | [+]不動産販売原価、[+]公共料金 |
| 機構借損料等 | 843 | 850 | +6 | 100.8 | |
| 租税公課 | 1,044 | 1,090 | +45 | 104.4 | |
| 減価償却費 | 3,220 | 3,340 | +119 | 103.7 | [+]資産取得による増 |
| 営業利益 | 909 | 1,770 | +860 | 194.7 | |
| 営業外損益 | △449 | △580 | △130 | 129.1 | |
| 経常利益 | 460 | 1,190 | +729 | 258.7 | |
| 特別損益 | 251 | △10 | △261 | - | |
| 当期純利益 | 524 | 830 | +305 | 158.3 | |

旅客輸送量・鉄道運輸収入 計画

| | 旅客輸送量（百万人キロ） | | | 鉄道運輸収入（億円） | | | | | |
|------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------|--------|--------|---|
| | 2023.3 実績 | 2024.3 計画 | 対前年 % | 2023.3 実績 | 2024.3 計画 | 対前年 | | 主な増減要素 | |
| | | | | | | 増減 | % | | |
| 新幹線 | | 16,494 | 21,074 | 127.8 | 4,219 | 5,354 | +1,135 | 126.9 | |
| | 定期 | 1,563 | 1,602 | 102.5 | 212 | 217 | +5 | 102.5 | |
| | 定期外 | 14,931 | 19,471 | 130.4 | 4,007 | 5,137 | +1,130 | 128.2 | ・新型コロナウイルス影響からの回復：+1,020 ・インバウンド：+50 ・天候災害：+50 ・うるう年：+10 |
| 在来線 | | 90,983 | 98,340 | 108.1 | 10,098 | 11,416 | +1,317 | 113.1 | |
| | 定期 | 57,464 | 58,852 | 102.4 | 3,703 | 3,792 | +89 | 102.4 | |
| | 定期外 | 33,519 | 39,487 | 117.8 | 6,395 | 7,623 | +1,228 | 119.2 | |
| 在来線 関東圏 | (再掲) | 86,356 | 93,222 | 107.9 | 9,563 | 10,773 | +1,210 | 112.7 | |
| | 定期 | 54,766 | 56,144 | 102.5 | 3,541 | 3,630 | +89 | 102.5 | |
| | 定期外 | 31,590 | 37,077 | 117.4 | 6,021 | 7,142 | +1,120 | 118.6 | ・新型コロナウイルス影響からの回復：+955 ・バリア料金：+145 ・インバウンド：+45 ・うるう年：+20 ・相鉄・東急相互直通：△45 |
| 在来線 その他 | (再掲) | 4,626 | 5,118 | 110.6 | 535 | 643 | +107 | 120.1 | |
| | 定期 | 2,697 | 2,708 | 100.4 | 161 | 162 | +0 | 100.4 | |
| | 定期外 | 1,929 | 2,409 | 124.9 | 373 | 481 | +107 | 128.7 | ・新型コロナウイルス影響からの回復：+100 ・インバウンド：+5 |
| 合計 | | 107,477 | 119,414 | 111.1 | 14,317 | 16,770 | +2,452 | 117.1 | |
| | 定期 | 59,027 | 60,455 | 102.4 | 3,915 | 4,010 | +94 | 102.4 | ・バリア料金：+80 ・新型コロナウイルス影響からの回復：+15 |
| | 定期外 | 48,450 | 58,959 | 121.7 | 10,402 | 12,760 | +2,357 | 122.7 | |

※ 「関東圏」とは、当社首都圏本部（旧東京支社）、横浜支社、八王子支社、大宮支社、高崎支社、水戸支社および千葉支社管内の範囲

Ⅲ 「変革2027」の数値目標（2027年度目標）

「変革2027」の数値目標（2027年度目標）

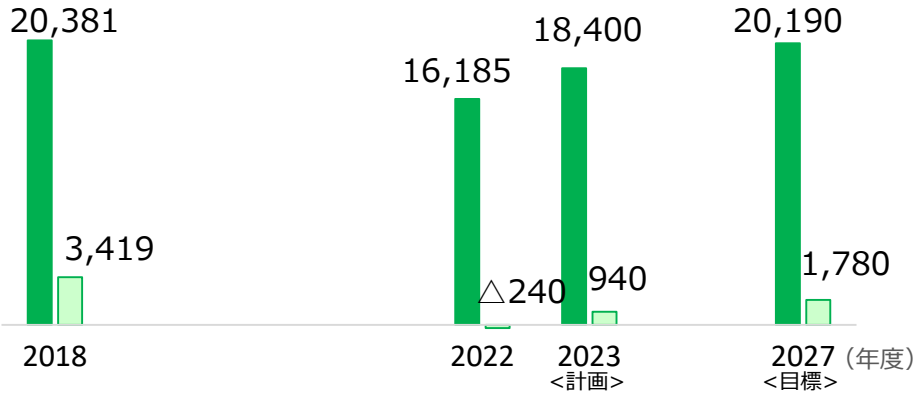
連結における営業収益：外部顧客への売上高 連結における営業利益：外部顧客への売上高＋セグメント間売上高－外部仕入－セグメント間仕入

JR東日本における広告事業は、2020年度まで運輸事業に計上していたが、2021年度から流通・サービス事業に計上

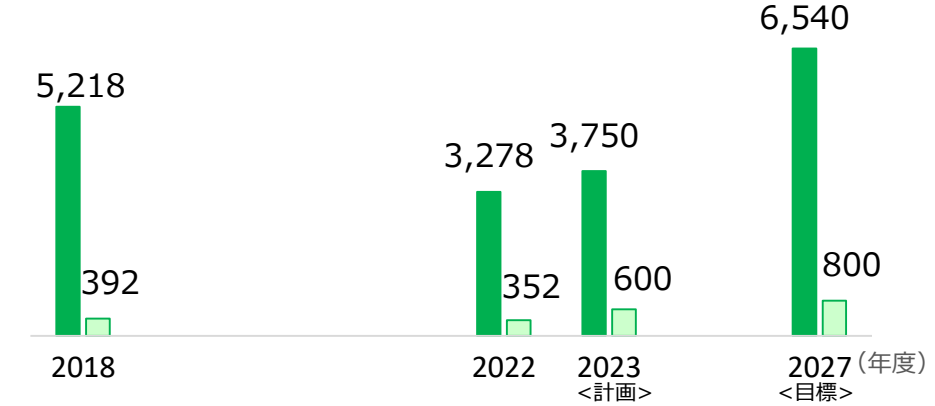
2021年度以降は収益認識会計基準適用後の数字

■ 営業収益 (単位：億円)
■ 営業利益

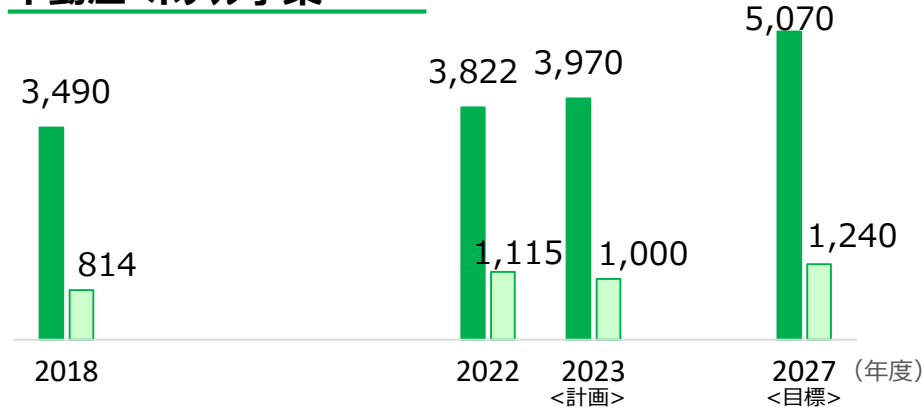
運輸事業



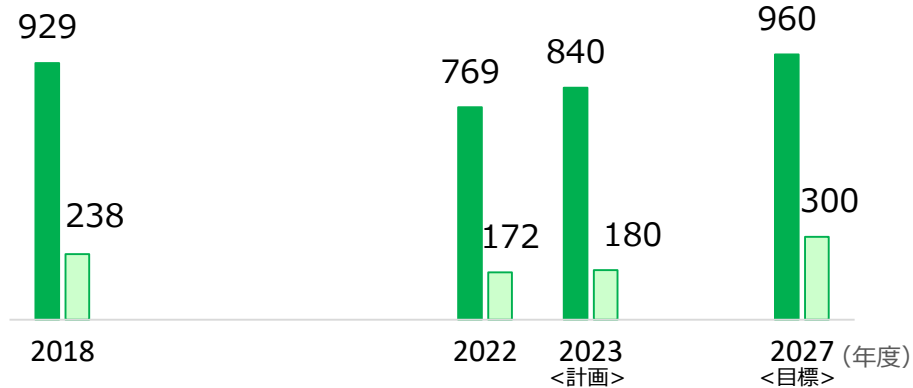
流通・サービス事業



不動産・ホテル事業



その他



連結営業収益 3兆2,760億円 連結営業利益 4,100億円

連結営業キャッシュ・フロー 3兆8,000億円（5年累計） 連結ROA 4.0%程度

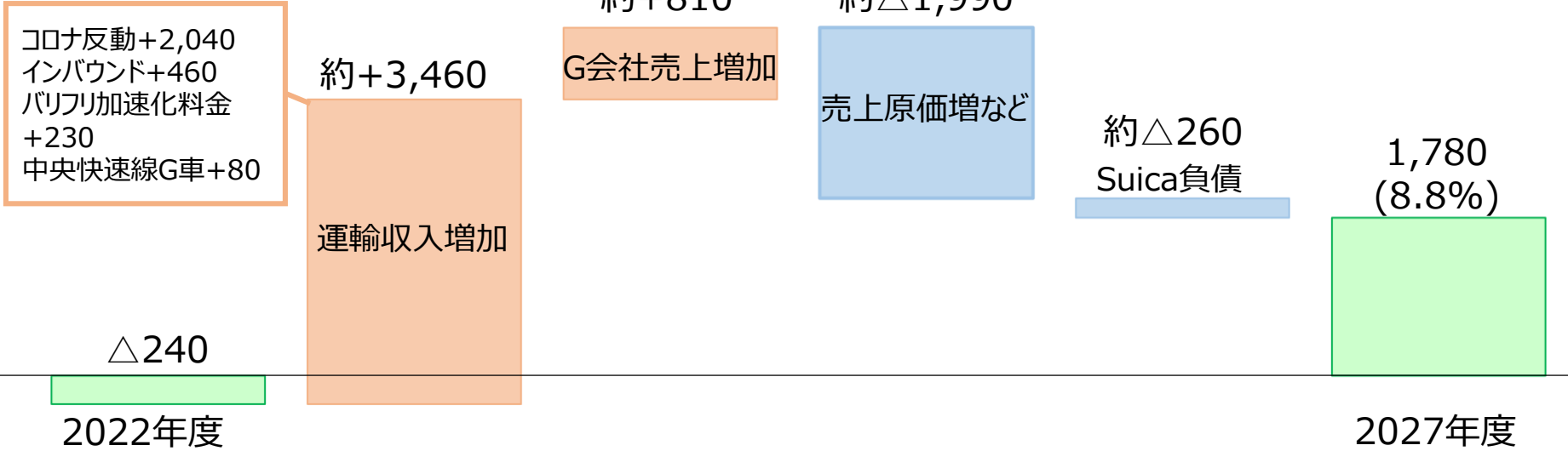
ネット有利子負債 ※1/EBITDA ※2 中期的に5倍程度、長期的に3.5倍程度

※1 ネット有利子負債＝連結有利子負債残高－連結現金及び現金同等物残高 ※2 EBITDA＝連結営業利益＋連結減価償却費

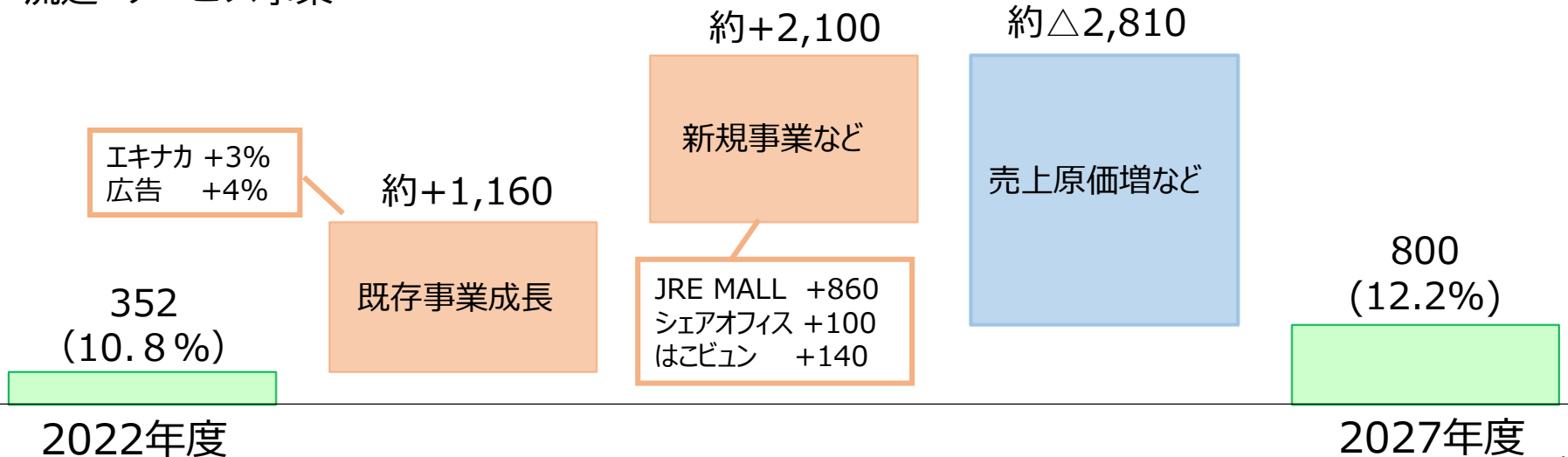
2027年度までの営業利益増減要素①

(単位:億円)
()内の数値は利益率

■ 運輸事業



■ 流通・サービス事業

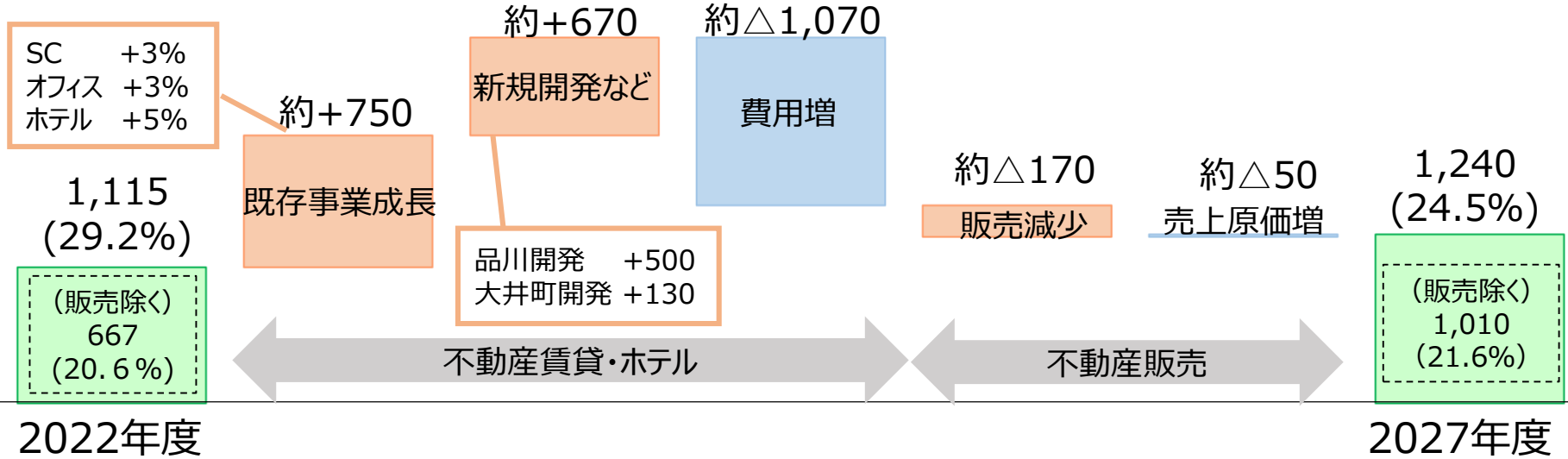


2027年度までの営業利益増減要素②

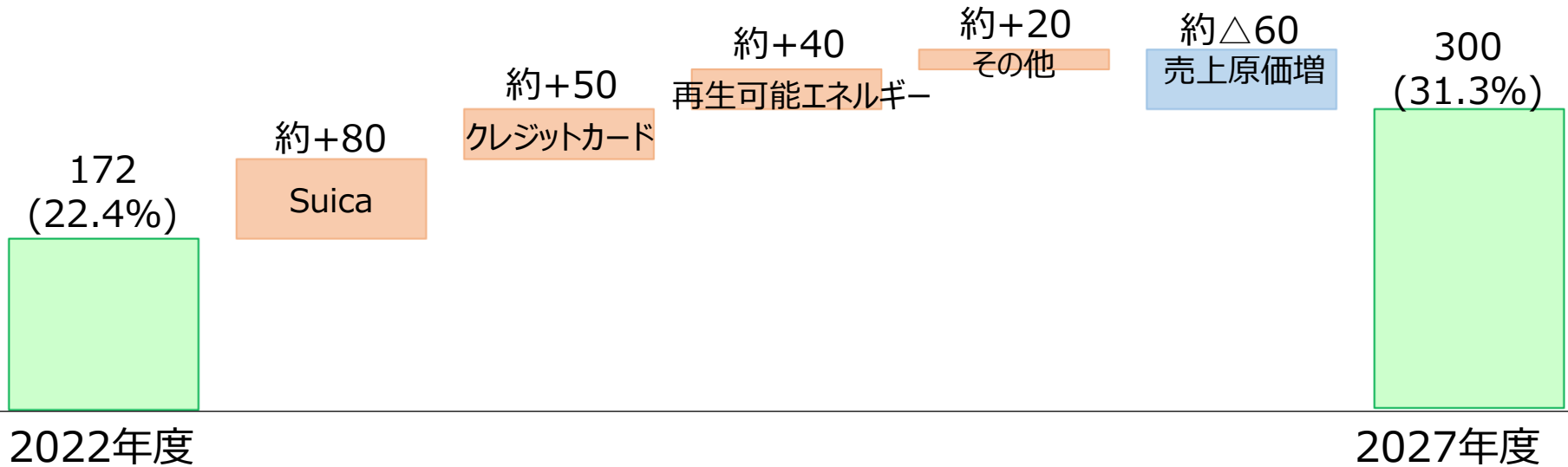
(単位：億円)

()内の数値は利益率

■ 不動産・ホテル事業



■ その他



運輸収入見通し（対2018年度）

18,568億円



2018年度

2018年度対比 約9割
 (内訳)
 定期 約8割
 新幹線 約9割
 在来線 ほぼコロナ前

定常状態

(GDP感応度)
 新幹線 0.5%/年
 在来線 0.5%/年

GDP成長による
 基礎需要の増加

インバウンド
 バリフリ加速化料金
 中央快速線G車 など

特殊需要の増加

約17,800億円

2018年度対比 約96%
 (内訳)
 定期 約80%
 新幹線 約100%
 在来線 約104%

2027年度

16,770 億円
 2018年度対比 約90%



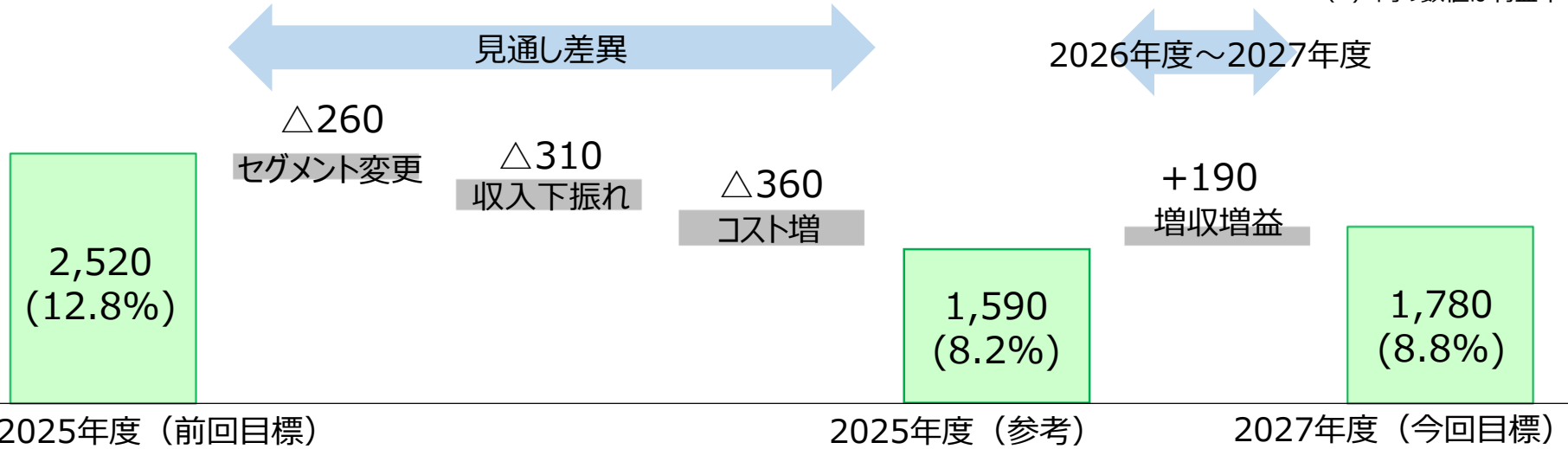
(参考)
 2023年度

2025年度数値目標の振り返り(営業利益)

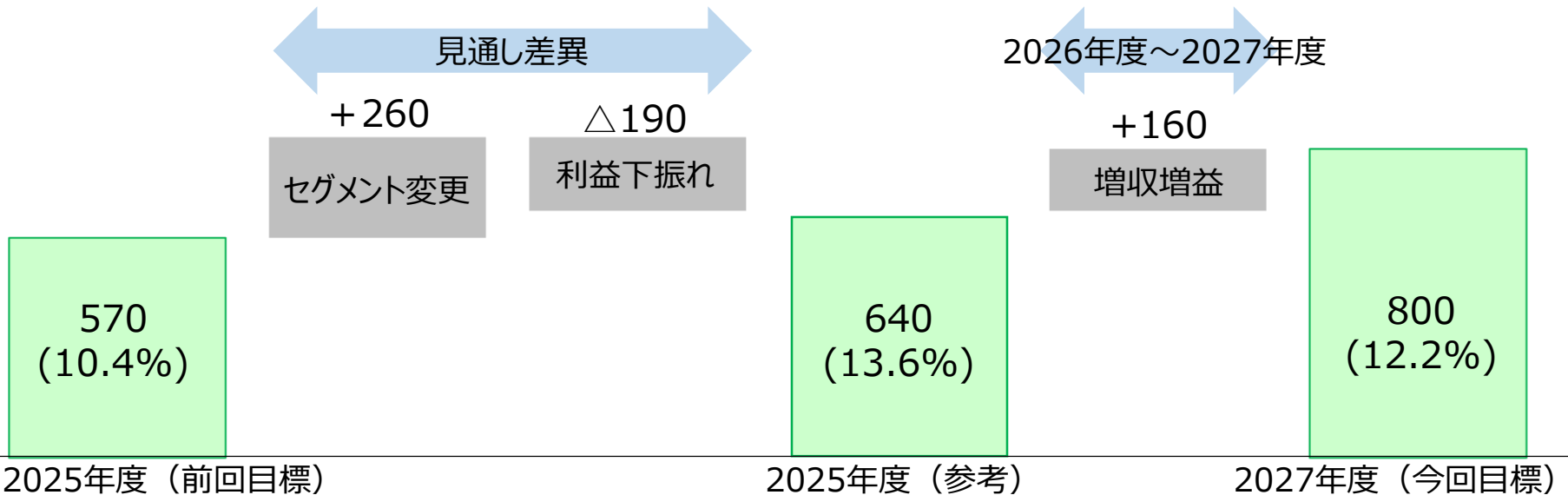
(単位：億円)

() 内の数値は利益率

■ 運輸事業

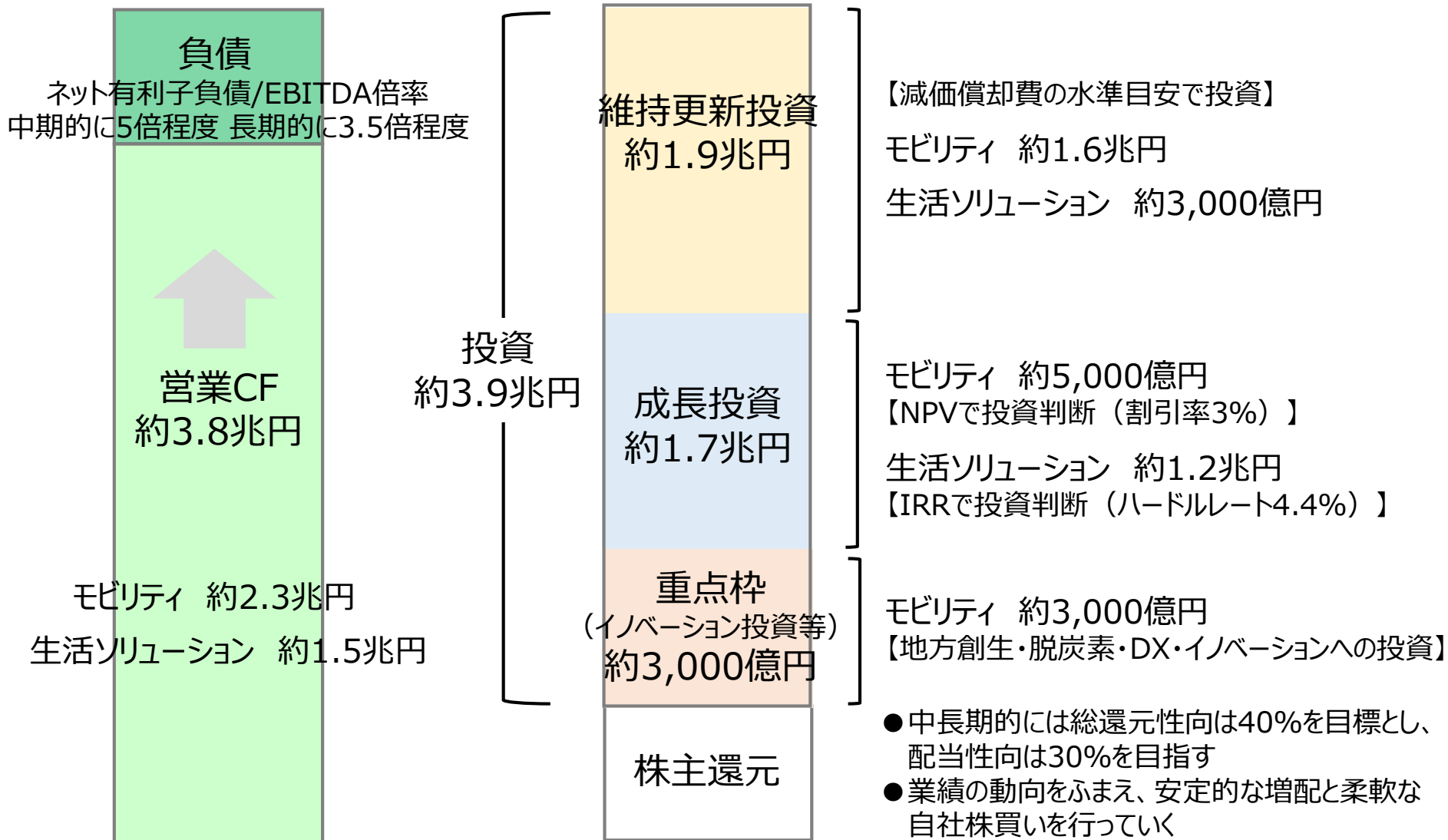


■ 流通・サービス事業



キャッシュの源泉

キャッシュの使途

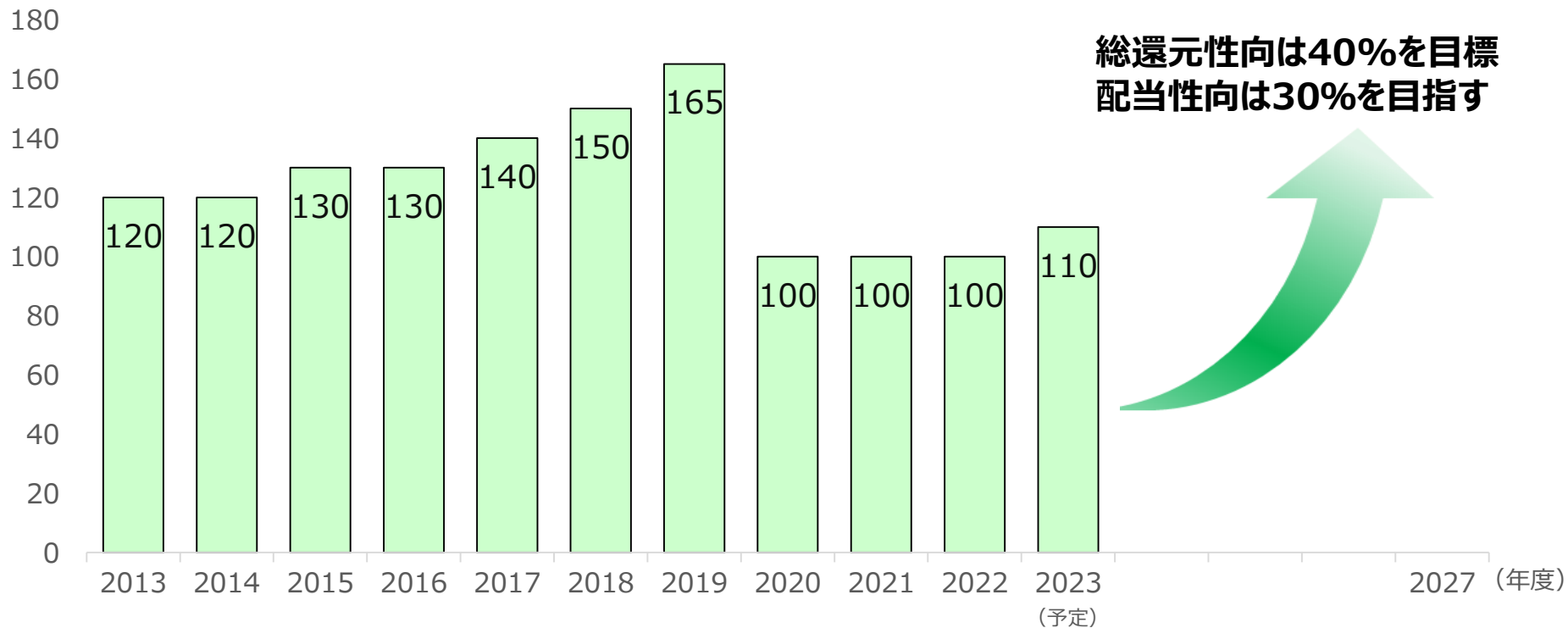


成長投資のパイプラインとリターン

| | 名称（仮称含む） | 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 ~ (年度) | | | | | | | | | | 安定稼働時 想定収益 | 想定 投資額 |
|----------------|---------------------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------------|----------------|
| | | | | | | | | | | | | | |
| モビリティ | 中央快速グリーン車の導入 | [Blue bar from 2023 to 2024] [Orange bar from 2025 to 2030] | | | | | | | | | | | |
| | 羽田空港アクセス線（仮称） | | | | | | | | | | | | |
| 生活 ソリューション | （仮称）新小岩駅南口駅ビル | [Blue bar from 2023 to 2024] [Orange bar from 2025 to 2030] | | | | | | | | | | 1,200 億円程度 | 14,000 億円程度 |
| | 高輪ゲートウェイシティ（仮称） | | | | | | | | | | | | |
| | 大井町駅周辺広町地区開発（仮称） | | | | | | | | | | | | |
| | （仮称）船橋市場町プロジェクト | | | | | | | | | | | | |
| | 渋谷スクランブルスクエア | | | | | | | | | | | | |
| | 中野駅 駅ビル開発 | | | | | | | | | | | | |
| | 板橋駅板橋口地区第一種市街地再開発事業 | | | | | | | | | | | | |
| | 中野駅新北口駅前エリア拠点施設整備事業 | | | | | | | | | | | | |
| | 新宿駅西南口地区開発計画 | | | | | | | | | | | | |
| | 浜松町駅西口開発計画 | | | | | | | | | | | | |
| | 芝浦プロジェクト | | | | | | | | | | | | |
| | 東京工業大学田町キャンパス土地活用事業 | | | | | | | | | | | | |
| 品川駅北口駅改良・駅ビル整備 | | | | | | | | | | | | | |

■ 工事中 ■ 稼働中

(円) 参考：1株当たり年間配当金の推移



| 年度 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | (予定) 2023 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|
| 総還元性向 (単位：%) | 29.3 | 32.3 | 33.0 | 32.6 | 32.9 | 32.9 | 31.4 | - | - | 38.0 | 30.2 |
| 配当性向 (単位：%) | 23.7 | 26.1 | 20.8 | 18.2 | 18.7 | 19.4 | 31.4 | - | - | 38.0 | 30.2 |

具体的な取組みの数値目標（2027年度）①

※1 2023年度目標 ※2 速報値 ※3 2031年度末頃までの目標、東京圏在来線主要路線の線区単位の数
 ※4 2025年度目標 ※5 2023年度以降の累計目標値 ※6 2030年度目標 ※7 2021年度実績 () は新規目標の参考値

| 数値目標の項目 | | 2027年度目標 [新] | <参考> 2025年度目標 [旧] | <参考> 2022年度期末実績 |
|--------------------|---|--------------------------|----------------------|--------------------|
| モビリティに関する目標 | 事故（部外原因を除く） | 0件 ^{※1} | 0件 ^{※1} | 0件 |
| | 重大インシデント | 0件 ^{※1} | 0件 ^{※1} | 0件 |
| | 鉄道運転事故（2018年度比） | 20%減 ^{※1} | 20%減 ^{※1} | 10%減 ^{※2} |
| | うちホームにおける鉄道人身障害事故（2018年度比） | 30%減 ^{※1} | 30%減 ^{※1} | 17%減 ^{※2} |
| | ホームドア整備駅数・番線数 | 330駅・758番線 ^{※3} | — | (99駅・197番線) |
| | 東京100km圏の在来線の輸送障害の発生率 （部外原因を除く）（2018年度比） | 55%減 | 70%減 | 9%減 |
| | 当社管轄エリアの新幹線の輸送障害の発生率 （部外原因を除く）（2018年度比） | 75%減 | 75%減 | 38%減 |
| | 東京100km圏の在来線の総遅延時分 （部外原因を除く）（2018年度比） | 70%減 | 70%減 | 20%減 |
| | インバウンド運輸収入 | 560億円 | — | (103億円) |
| | 自社新幹線のチケットレス利用率 | 75% | 70% | 41.0% |
| | えきねっと取扱率 | 65% | 60% | 37.3% |
| | 5G整備エリア | 累計100箇所 ^{※4} | 累計100箇所 | 累計21箇所 |
| | 光ファイバの心線貸出キロ数 | 累計400km ^{※5} | — | (—) |
| 架線設備モニタリング検査の導入キロ数 | 当社管内7,500km | — | (当社管内5,500km) | |

具体的な取組みの数値目標（2027年度）②

| | 数値目標の項目 | 2027年度目標 [新] | <参考> 2025年度目標 [旧] | <参考> 2022年度期末実績 |
|---|---|--------------------------|----------------------|----------------------|
| 生活ソリューションに関する目標 | 「JRE MALL」取扱高 | 3,000億円 | 1,300億円 | 51億円 |
| | シェアオフィスの展開 | 累計1,400箇所 | 累計1,200箇所 | 累計774箇所 |
| | インバウンド生活ソリューション収入 | 300億円 | — | (78億円) |
| | 不動産ファンド事業における資産運用規模 | 累計4,000億円 | — | (累計1,578億円) |
| | 住宅展開戸数 | 累計6,000戸 | 累計3,800戸 | 累計3,054戸 |
| | 子育て支援施設 | 累計175箇所 | 累計170箇所 | 累計165箇所 |
| | 「JRE POINT」会員数 | 3,000万人 | 2,500万人 | 1,379万人 |
| | Suica等交通系電子マネー利用 | 6億件/月 | 5億件/月 | 2.63億件/月 |
| | モバイルSuica発行数 | 3,500万枚 | 2,500万枚 | 2,030万枚 |
| | JR東日本が提供するMaaSプラットフォーム「モビリティ・リンケージ・プラットフォーム」のサービス利用件数 | 10,000万件/月 | 7,500万件/月 | 3,868万件/月 |
| 成長の基盤となる目標 | JR東日本グループ全体のCO ₂ 排出量（2013年度比） | 50%減 ^{※6} | 50%減 ^{※6} | 15.5%減 ^{※7} |
| | 再生可能エネルギー電源の開発 | 70万kW ^{※6} | 70万kW ^{※6} | 13.6万 kW |
| | 駅・列車ゴミにおけるペットボトルのリサイクル率 | 100% ^{※6} | — | (99%) ^{※7} |
| | 廃棄物（一廃・産廃）のリサイクル率（グループ会社）（2013年度比） | 73% ^{※6} | — | (73%) ^{※7} |
| | 重点成長分野への人材配置 | 累計2,000人以上 ^{※5} | — | (—) |
| | 管理職における女性比率 | 10% | — | (7.0%) |
| | 障がい者雇用率 | 2.70% | — | (2.63%) |
| | 男性の育児休職等取得率 | 85%以上 | — | (43.7%) |
| | サービス介助士資格の取得率 | 80% | — | (60.5%) |
| | 社員の死亡事故（グループ会社・パートナー会社含む） | ゼロ ^{※1} | — | (1件) ^{※2} |
| | DX、サービス関連の特許・意匠の出願数割合 | 50% | — | (45%) |
| 人権・環境等に関する取組みの主要サプライヤーへの浸透（サプライチェーン浸透率） | 100% | — | (55.6%) | |

IV 參考資料

2022年3月期 新幹線・在来線別収支

| (単位：億円) | 新幹線 | | | | 在来線 | | | |
|------------------|---------|--------|--------|-------------------|---------|--------|--------|-------------------|
| | 2019.3 | 2021.3 | 2022.3 | 2022.3/ 2021.3 | 2019.3 | 2021.3 | 2022.3 | 2022.3/ 2021.3 |
| 営業キロ 〔キロ〕 | 1,194 | 1,194 | 1,194 | 100.0 | 6,207 | 6,108 | 6,108 | 100.0 |
| 輸送人キロ 〔百万人キロ〕 | 23,7442 | 7,950 | 10,384 | 130.6 | 113,856 | 76,599 | 80,866 | 105.6 |
| 営業収益 A | 6,116 | 2,023 | 2,720 | 134.4 | 13,757 | 8,598 | 9,540 | 110.9 |
| 営業費用 | 3,853 | 3,570 | 3,494 | 97.9 | 12,495 | 12,199 | 11,304 | 92.7 |
| 営業損益 B | 2,262 | △1,546 | △773 | - | 1,262 | △3,600 | △1,763 | - |
| 固定資産 C | 19,513 | 19,090 | 19,103 | 100.1 | 29,899 | 32,423 | 32,668 | 100.8 |
| 減価償却費 | 742 | 723 | 745 | 103.0 | 2,094 | 2,264 | 2,297 | 101.4 |
| B/A | 37.0% | △76.4% | △28.4% | - | 9.2% | △41.9% | △18.5% | - |
| B/C | 11.6% | △8.1% | △4.1% | - | 4.2% | △11.1% | △5.4% | - |

流通・サービス事業/不動産・ホテル事業/その他 参考

■ 流通・サービス事業 売上高の推移 (%)

※ (既存) における対2018年度は単純掛け算による概算値

| | 比較年度 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 累計 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 物販・飲食 | 対2021 | 119.4 | 136.4 | 125.8 | 118.3 | 133.6 | 131.4 | 125.5 | 115.2 | 111.4 | 123.1 | 141.2 | 134.3 | 125.6 |
| | 対2018 | 80.6 | 82.9 | 84.5 | 82.8 | 78.0 | 84.9 | 92.0 | 90.2 | 94.4 | 90.7 | 94.2 | 98.4 | 87.9 |
| JR東日本クロスステーション (リテール) (既存)※ | 対2021 | 113.8 | 129.0 | 120.9 | 113.7 | 129.0 | 123.2 | 123.6 | 113.7 | 111.1 | 121.0 | 137.8 | 129.8 | 121.6 |
| | 対2018 | 79.5 | 85.2 | 86.7 | 78.9 | 75.5 | 80.8 | 89.2 | 93.2 | 87.9 | 87.8 | 89.8 | 93.1 | 85.0 |
| JR東日本クロスステーション (フーズ) (既存)※ | 対2021 | 131.9 | 157.5 | 142.2 | 129.0 | 146.1 | 145.1 | 129.6 | 115.0 | 113.8 | 126.6 | 149.9 | 136.4 | 133.4 |
| | 対2018 | 65.4 | 68.7 | 80.9 | 67.8 | 63.6 | 70.0 | 74.9 | 75.0 | 77.4 | 75.7 | 77.2 | 80.3 | 73.1 |

■ 不動産・ホテル事業 売上高の推移 (%)

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 駅ビル | 対2021 | 119.5 | 135.8 | 113.7 | 111.5 | 121.4 | 118.2 | 117.5 | 106.0 | 105.2 | 115.3 | 126.0 | 115.4 | 116.2 |
| | 対2018 | 87.6 | 91.2 | 87.8 | 86.6 | 85.3 | 90.0 | 96.0 | 92.0 | 94.0 | 91.8 | 98.6 | 95.1 | 91.7 |
| ルミネ (既存)※ | 対2021 | 129.0 | 147.2 | 116.6 | 112.4 | 129.0 | 117.1 | 118.2 | 104.7 | 108.2 | 116.3 | 128.9 | 113.0 | 118.2 |
| | 対2018 | 87.1 | 89.8 | 87.7 | 84.9 | 82.9 | 87.8 | 97.6 | 89.8 | 94.1 | 86.4 | 99.2 | 91.8 | 89.9 |
| アトレ (既存)※ | 対2021 | 112.3 | 123.5 | 106.9 | 105.6 | 109.7 | 108.7 | 106.2 | 102.6 | 105.1 | 111.5 | 116.1 | 112.1 | 109.6 |
| | 対2018 | 85.2 | 86.8 | 85.5 | 83.8 | 84.5 | 85.5 | 91.7 | 87.8 | 93.4 | 90.3 | 94.0 | 92.0 | 88.4 |
| ホテル | 対2021 | 181.4 | 219.9 | 205.4 | 149.4 | 185.3 | 216.9 | 181.6 | 161.5 | 158.2 | 185.1 | 219.2 | 196.2 | 183.8 |
| | 対2018 | 69.4 | 81.8 | 83.0 | 84.7 | 90.2 | 88.8 | 94.4 | 99.7 | 112.1 | 105.2 | 108.2 | 109.8 | 93.8 |

■ その他 電子マネー月間利用件数の推移

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 電子マネー 月間利用件数 | 件数 (百万件) | 233 | 243 | 259 | 263 | 254 | 252 | 259 | 251 | 252 | 236 | 227 | 260 | 2,989 |
| | 対2021 | 111.8 | 122.7 | 118.0 | 112.9 | 118.4 | 120.4 | 111.7 | 108.1 | 106.3 | 111.9 | 121.3 | 114.3 | 114.6 |
| | 対2018 | 134.3 | 133.5 | 138.8 | 128.7 | 126.1 | 137.5 | 128.4 | 127.2 | 128.8 | 126.3 | 126.1 | 128.2 | 130.2 |

今後の主な開発①

事業費は当社グループにおけるものであり、有価証券報告書より記載。今後のプロジェクトに関する記載は現時点での予定。



| 名称 | 年度 | 面積 | 用途・その他 |
|--|--|---|---|
| ①高輪ゲートウェイシティ (仮称)  | 開業 2024年度末：複合棟Ⅰ 2025年度中：複合棟Ⅱ、 文化創造棟、住宅棟 | 延床面積 複合棟Ⅰ：約460,000㎡ 複合棟Ⅱ：約208,000㎡ 文化創造棟：約29,000㎡ 住宅棟：約148,000㎡ | オフィス、住宅、商業、ホテル等 事業費：約5,800億円 通常稼働時収益見込：約560億円 |
| ②大井町駅周辺 広町地区開発 (仮称)  | 開業：2025年度末 | 延床面積 A-1地区：約250,000㎡ A-2地区：約9,100㎡ | オフィス、ホテル、商業、住宅等 収益見込：約130億円 |
| ③ (仮称) 船橋市場町 プロジェクト  | 完成：2026年以降 | 敷地面積 約45,000㎡ | 住宅、商業、再エネ発電施設等 東急不動産HD (株) との 2社共同事業 |
| ④板橋駅板橋口地区第一種 市街地再開発事業  | 竣工：2027年6月 | 延床面積 約51,200㎡ | 住宅、商業等 野村不動産 (株) との 2社共同事業 |

今後の主な開発②

事業費は当社グループにおけるものであり、有価証券報告書より記載。今後のプロジェクトに関する記載は現時点での予定。

| 名称 | 年度 | 面積 | 用途・その他 |
|---|--|---|--|
| ⑤渋谷スクランブルスクエア  | 開業 東棟：2019年11月 中央棟・西棟：2027年度 | 延床面積 東棟：約158,000㎡ 中央棟・西棟：約80,000㎡ | 事業費：約423億円 商業、オフィス、展望施設等 東急（株）等との3社共同事業 |
| ⑥中野駅新北口駅前 エリア拠点施設整備事業  | 竣工：2028年度 | 施行区域面積 約23,000㎡ | ホール、オフィス、住宅、商業等 野村不動産（株）等 との5社共同事業 |
| ⑦新宿駅西南口地区 開発計画  | 工事期間 南街区：2023年度～ 2028年度 北街区：～2040年代 | 延床面積 南街区：約150,000㎡ 北街区：約141,500㎡ | 商業、オフィス、ホテル等 京王電鉄（株）等との 共同事業 |
| ⑧浜松町駅西口 開発計画  | 竣工：2029年度 | 延床面積 約314,000㎡ | オフィス、商業、ホテル等 （株）世界貿易センター ビルディング等との4社共同事業 |
| ⑨芝浦プロジェクト  | 竣工 2025年2月：S棟 2030年度：N棟 | 延床面積 約550,000㎡ | オフィス、商業、ホテル、住宅等 野村不動産（株）との 2社共同事業 |
| ⑩東京工業大学田町 キャンパス土地活用事業  | 共用開始：2030年6月 グランドオープン：2032年4月 | 延床面積 約250,000㎡ | オフィス、商業、ホテル等 NTT都市開発（株）等 との4社共同事業 |

■ 方針

- ・市場環境の変動に対応した安定的な資金調達と調達手段の多様化
- ・キャッシュ・フローに応じた有利子負債のコントロールによる財務健全性の着実な回復
(ネット有利子負債/EBITDA倍率を持続的に低減)
- ・ESG経営の推進に向けたESGファイナンスの継続・拡大

■ 資金調達の状況

- ・長期資金調達 (社債、借入) 2022年4月～2023年3月 合計6,151億円
(うち、ESG債 1,421億円)
- ・短期資金調達 (CP、特別当座借越等) 3月末残高ゼロ
(2021年3月末時点で7,150億円あった短期負債を長期化)

■ 発行枠・契約金額 (1兆3,600億円)

CP 7,000億円、特別当座借越 3,000億円、コミットメント・ライン 3,000億円、一般当座借越 600億円

■ 長期格付け

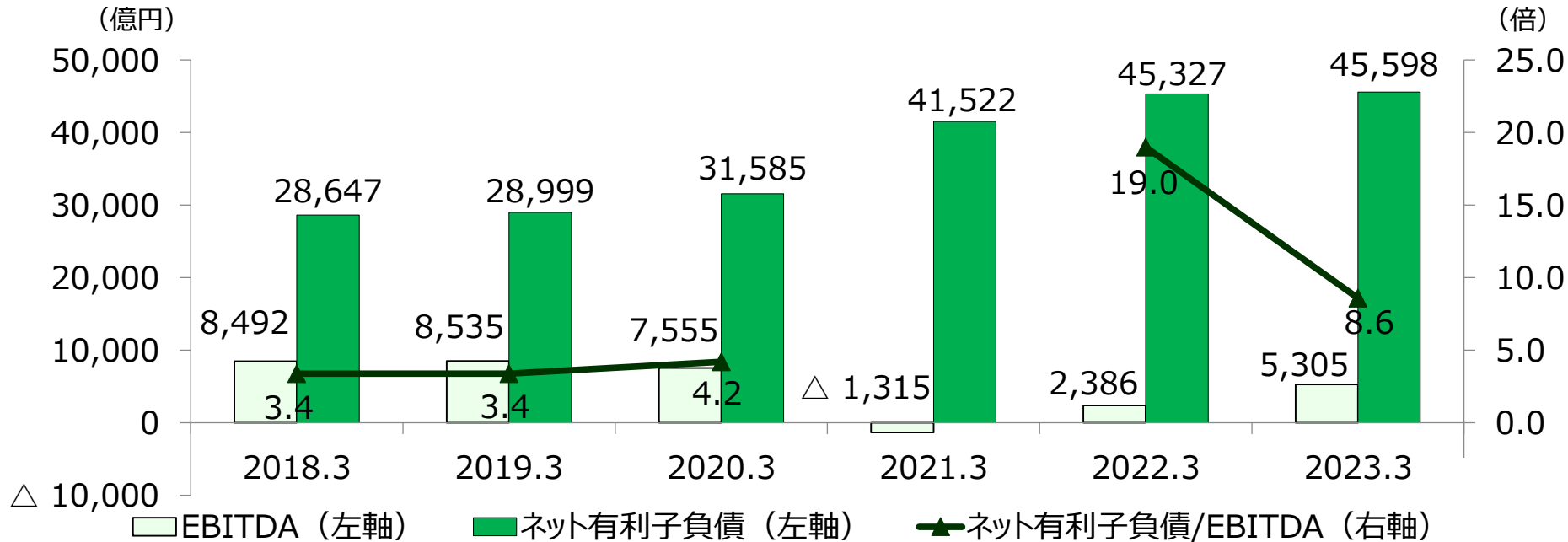
| 格付機関名 | 格付け |
|-------------------|-----------|
| ムーディーズ | A1 (安定的) |
| スタンダード&プアーズ (S&P) | A+ (安定的) |
| 格付投資情報センター (R&I) | AA+ (安定的) |

■ 短期格付け

| 格付機関名 | 格付け |
|------------------|------|
| 格付投資情報センター (R&I) | a-1+ |
| 日本格付研究所 (JCR) | J-1+ |

財務指標の動向

■ ネット有利子負債/EBITDAの推移



- (注1) ネット有利子負債 = 連結有利子負債残高 - 連結現金及び現金同等物残高
 (注2) EBITDA = 連結営業利益 + 連結減価償却費
 (注3) 2021年3月期のネット有利子負債/EBITDAについては、マイナスであるため記載しておりません。

■ インタレスト・カバレッジ・レシオとD/Eレシオの推移

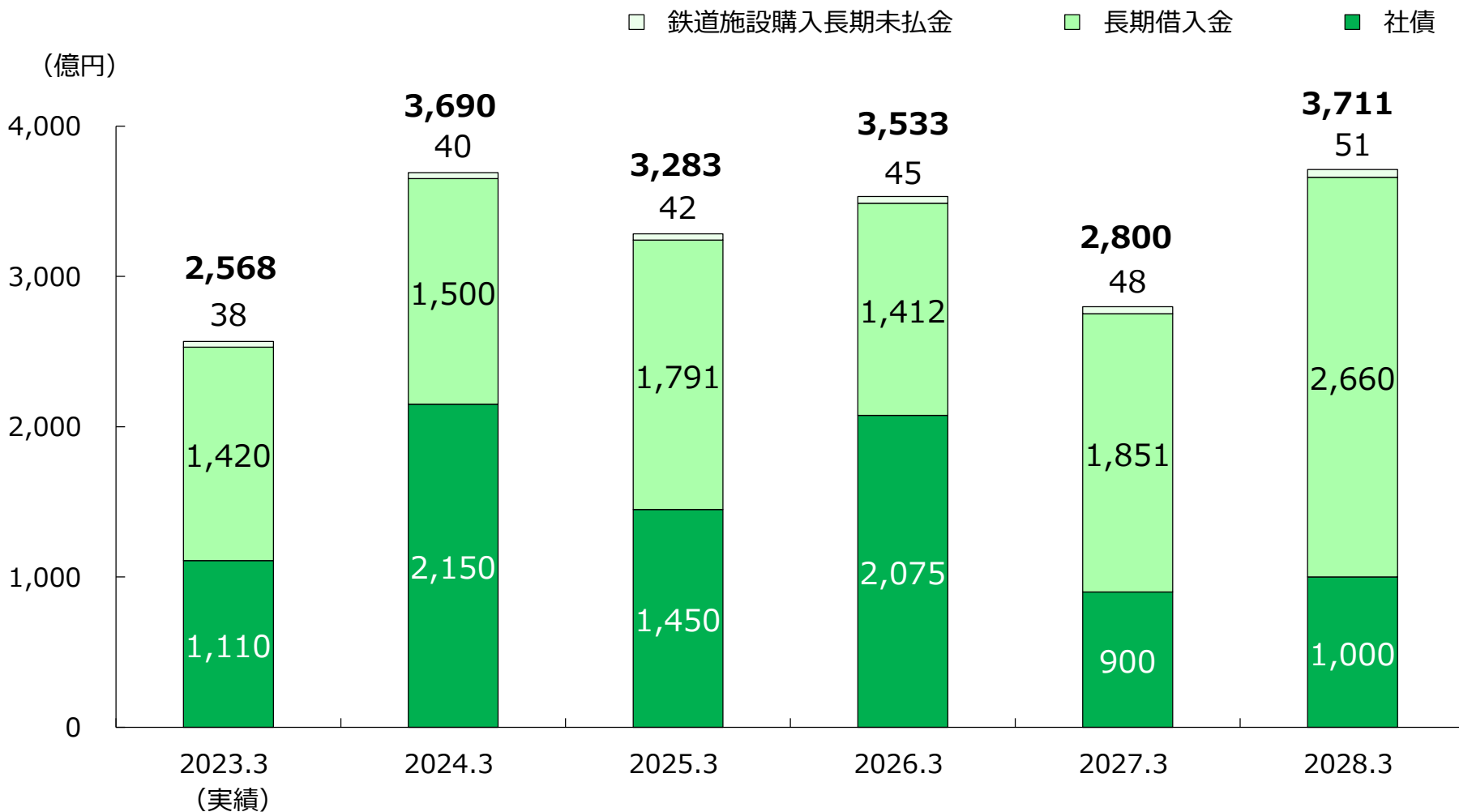
(単位：倍)

| | 2018.3 | 2019.3 | 2020.3 | 2021.3 | 2022.3 | 2023.3 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| インタレスト・カバレッジ・レシオ | 10.9 | 10.5 | 9.0 | — | 3.1 | 9.4 |
| D/Eレシオ | 1.1 | 1.0 | 1.1 | 1.7 | 2.0 | 1.9 |

- (注4) インタレスト・カバレッジ・レシオ = 営業キャッシュ・フロー / 利息の支払額
 (注5) D/Eレシオ = 有利子負債 / 自己資本
 (注6) 2021年3月期のインタレスト・カバレッジ・レシオについては、マイナスであるため記載しておりません。

有利子負債の償還見込み

有利子負債償還額（連結、短期除く）



(注1) 見込額は2023年4月28日現在

(注2) 社債償還額は額面金額

JR東日本ホームページ
「企業・IR・Sustainability」→「IR情報」→「財務情報」→「決算説明会」
<https://www.jreast.co.jp/investor/guide/>

将来の見通しの記述について

このレポートに記載されているJR東日本グループの現在の計画、戦略、確信などのうち、過去の事実以外のものはJR東日本グループの将来の業績に関する見通しの記述であり、現在入手可能な情報に基づく経営陣の仮定と確信に基づくものであります。これらの将来見通しの記述は、既に知られているリスク、知られていないリスクや不確かさ、その他の要因などを含み、JR東日本グループの実際の経営成績、業績などはこのレポートに記載した見通しとは大きく異なる結果となる可能性があります。これらの要因には以下のようなものなどが含まれます。

①鉄道事業の現在の利用者数を維持または増加させるJR東日本グループの能力、②鉄道事業その他の事業の収益性を改善するJR東日本グループの能力、③鉄道事業以外の事業を拡大するJR東日本グループの能力、④日本全体の経済情勢や法規制、日本政府の政策など。