

平成 27 年 10 月 29 日

東海旅客鉄道株式会社

平成 28 年 3 月期 第 2 四半期決算説明会 主な Q & A

(輸送状況)

Q. 下期の事業環境をどう見ているか。運輸収入について、例えばインバウンド商品の予約状況がスローダウンしているなど、これまでのトレンドと異なる要素はあるか。

A. 下期は当初計画同様、前年並みを見込んでいます。鉄道事業の特性上、収入に連動して機動的に費用を上下させるのは難しいことから、安易に輸送量が伸びる前提で予算を組むのは適切でないと考えています。なお、インバウンド関連は、現段階でご利用に顕著な変化はありません。

Q. 例えば年率 2 % 程度で輸送量が増え、列車の供給量も増やしていく場合、この先いつまで現行の「のぞみ 10 本ダイヤ」で対応できるのか。

A. 現在 1 時間に 10 本ののぞみを実際に運行しているのは、繁忙期その他、金曜日の夕方など、特に需要の集中する時間帯のみとなっています。今後も現行の設備を活用し、需要に応じてのぞみを 10 本運行することで対応していく考えです。車両についても多少余力を持った形で必要な編成数を算定していますので、現時点で中央新幹線が開業する直前まで対応できるのではないかと考えています。

(設備投資)

Q. 今後の車両投入スケジュールの考え方と、減価償却は今まで同様に増加償却しているのかについて教えてほしい。

A. N700A については、平成 31 年度末までに 20 編成を追加投入する計画であり、追加分は平成 28 年度に 1 編成、その後の 3 年度で 5～7 編成を投入します。なお、平成 28 年度は当初計画で 6 編成投入予定でしたので、今回の投資計画を加えて計 7 編成を投入することとなります。なお、減価償却については、既存の新幹線車両と同様に増加償却をする計画です。

Q. 大規模改修工事について変状発生抑止対策は順調とのことだが、全般的改修に入るかどうか、いつ頃判断するのか。

A. 東海道新幹線の大規模改修工事については、2年半ほど変状発生抑止対策を進めてきたところですが、今のところ、部材の取り替えといった全般的改修が必要と判断したケースはありません。今後もまずは変状発生抑止対策を着実に実施し、構造物の状態をよく見て全般的改修の必要性を個々に判断していく計画です。

(中央新幹線計画)

Q. 南アルプストンネルや品川駅の一部の工事について契約を締結したとのことだが、工事量としては5.5兆円のうちのどの程度を占めるのか。

A. 従前から申し上げておりますが、今後の契約に支障がありますので、個別の工事の金額やボリュームなどについてはご容赦ください。

多少協議に時間を要しましたが、8月に南アルプストンネルの山梨工区、9月に品川駅の北工区、10月に同駅の南工区の工事契約を締結しました。当社としましては、きっちりとした議論を経た結果の契約であり、妥当な価格でスタートしたと考えています。

Q. 仮にインフレなどにより建設コストが上昇した場合、中央新幹線の運賃・料金についても開業時点でインフレを考慮するのか。

A. 中央新幹線の運賃・料金については、他の新幹線の事例と同様に、開業前にその時点の市場の状況等も勘案して決定していくこととなります。

Q. 中央新幹線の建設コストの上昇を懸念する声のある一方で、2010年に公表した長期試算と比べると営業キャッシュフローは試算を上回っている。長期試算を見直す予定はあるか。また、中央新幹線計画を進める上で前提としている健全経営とはどういう考えか。数値基準などはあるのか。

A. 中央新幹線計画は10年以上の長期の5兆円を超えるプロジェクトですが、現時点で長期試算の前提と比べて状況が大きく変化したとは考えておりません。また、実

績は現時点では当時の試算よりも良い状況ですが、時々刻々と変化する条件の一つ一つに対応して計画を都度見直すことに意味はないと考えています。

また、健全経営については、当社としては収入の安定と適切なコスト管理によって、きちんと利益を確保することで健全経営を維持し、株主還元を実現していく考えですが、数値基準などはありません。

(日本車輛製造)

Q. 日本車輛は2年連続の不振に陥っているが、問題点はクリアになっているのか。また、今期・来期のJ R東海の業績への影響はどれくらいか。

A. 日本車輛の国内の業績・受注は順調に推移しており、不振の原因は米国子会社の日本車両U S Aの業績悪化によるものです。今回の損失引当等は、米国向け大型鉄道車両案件においてプロトタイプ車両の試験の結果、設計見直しを実施することとなり、当該案件に大幅な納期遅延が発生することとなったことに伴うものです。新たな構体を作って再度試験をする必要があることから、時間的にはもう少しかかるものと考えています。

今期の連結業績に関しては今後更に精査が必要ですが、中間決算時点で合理的に見積もれるコストは織り込んでいます。ただし、来期の計画については再試験のスケジュール等も含めて精査が必要なため、影響を具体的に申し上げる段階にありません。

(株主還元)

Q. 業績は上方修正されたが、中間配当は計画通りとなった。中央新幹線の建設期間中、増配は難しくなってくるということか。

A. 中央新幹線計画のために今後一切増配しない、ということではありません。中央新幹線計画を含めて健全経営を確保した上で、株主還元として配当は今後も適切な形で行っていく考えです。なお、具体的な配当は、各期の経営環境や業績を踏まえて、その時点時点で判断していきます。

以 上