

平成 28 年 4 月 28 日

東海旅客鉄道株式会社

平成 28 年 3 月期 決算説明会 主な Q & A

Q. 東海道新幹線の平成 28 年度の運輸収入を横ばいとしているが、分析としてはどんな増減要素があるのか。

A. 平成 27 年度の東海道新幹線の輸送量は前年比 4 % 増で、ビジネス主体の平日、観光主体の土休日の双方ともに同じ割合で伸びました。

平成 28 年度は前年度にあったシルバーウィークやうるう年がなくなるのは不利な条件ですが、ビジネス需要に関しては、東京・名古屋・大阪の大企業の活動が引き続き活発であることや、景気は若干の懸念があるものの緩やかに回復しているとされていることから、堅調に推移するものと考えています。また、観光需要についても、東京・大阪にあるテーマパークの 15 周年イベントやサミットが開催される伊勢志摩に関連した旅行商品も積極的にプロモーションしていきます。

新年度に入り 4 月は 27 日までの経過ですが、新幹線の輸送量は対前年 101% となっており、ゴールデンウィーク期間の予約も順調です。

Q. 4 月の輸送量はこれまでの途中経過で 101% ということだが、一方で今年 3 ～ 6 月の東海道新幹線の列車本数は対前年 103% という計画になっている。現状の輸送量をどうみているか。

A. 昨年度の新幹線輸送量は過去最高となりました。東日本大震災後、平成 23 年 8 月からここまでの間、毎月、輸送量は前年実績を上回ってきており、既に相当高い水準に達しています。この水準を更に上回るのとは簡単なことではないと考えています。

平成 28 年度は昨年度と同じ水準を確保することを目指していますので、ここまでの実績は年度のスタートとして順調と評価しています。

Q. 新幹線の新しいネット予約・チケットレス乗車サービスの導入によって、どのように増収につなげていくのか。

A. 新サービスは来年夏に導入しますが、ネットショッピングのように簡単に予約でき、お手持ちの交通系 IC カードを使ってチケットレスでご利用いただけるようになります。多くのお客様にとって利便性が圧倒的に高まりますので、お客様の裾野の拡大につなげていきたいと考えています。

Q. 新幹線の大規模改修工事について、変状発生抑止対策は4年後の平成31年度に完了するのか。全般的改修に取り組む見通しは。

A. 東海道新幹線の大規模改修は、ひび割れなどの変状の発生を抑止する変状発生抑止対策にまず取り組み、その効果を見極めながら、必要があれば大がかりな部材交換等を行う全般的改修に取り組むという二段階の計画としています。

平成27年度までの3年間に引き続いて、平成31年度までの4年間で1,450億円の設備投資を計画していますが、これはすべて変状発生抑止対策です。また、変状発生抑止対策は10年程度を一区切りとした取り組みですので、平成31年度以降も続けていく予定です。

一方、全般的改修については、変状発生抑止対策を進めながら、必要と判断する箇所があれば実施していきます。現時点で全般的改修が必要と判断した箇所はありません。

Q. 中央新幹線の投資のペースが遅いという印象を受ける。改めて、2027年開業に向けた投資スケジュールについて教えてほしい。

A. 平成27年度の投資額は年度初に計画していた額を下回りましたが、これはまだスタートしたばかりであり、地元への説明や協議を丁寧に進めたこととともに、一部の工事で契約締結までに少し時間がかかったことなどによるものです。

平成28年度に入り、4月に名城非常口や北品川非常口・変電施設の契約を締結しました。現在協議中・公募中の案件も早晩契約を結び、本格工事が進んでいくこととなりますので、設備投資の金額も増えていきます。元々、工

期についてはタイトと申し上げてきましたが、現時点の投資水準が低いからといって、2027年の開業見込みがずれるとは思っていません。今後も全力で取り組んでいきます。

Q. 中央新幹線の建設工事について、ゼネコンとの交渉状況はどうか。昨年是一部メディアが価格交渉で難航と報じたこともあったが、資材価格が安定してきて、ゼネコンの業績も粗利が改善されてきており、交渉しやすい環境になっているのではないか。

A. 先行して契約の手続きをしてきたのは品川駅、名古屋駅、南アルプストンネルなど、大規模でかつ難しい工事となる箇所です。当社の技術陣を挙げて契約の中味を詰めてきていますが、客観的に見ても難しい工事に我々は取り組んでおり、いろいろと提案してもらった中で、安く、かつ効率的な方法を選ぶのに時間を要した部分はあります。

名古屋駅の契約手続きに時間を要しているのは、複雑な構造であり、将来に禍根を残さないようにしっかり工事をするためであり、現在、年内の契約締結を目途に交渉を進めています。

Q. 日銀のマイナス金利政策により、今後の資金調達の考え方に変化はあるか。また、株価が同業他社に比べて割安なのは、中央新幹線計画に伴う金利上昇リスクが織り込まれているのではないか。計画の進捗により長期債務残高が増えていくのは3～4年後と予想しているが、足元の低金利環境を活用して資金調達を増やす考えはないか。

A. 金利の動向はこれまでも注視してきましたが、長期的、安定的に資金調達するという基本方針に変化はありません。4月に発行した社債は20年債で利率は0.421%と、当社の20年債として過去最低の利率となっており、低金利環境の恩恵を受けています。

しかしながら、資金調達だけを先に進めるわけにもいきませんので、今後の調達については工事の進捗や足元の資金の余力を見ながら、柔軟に対応していきます。

Q. 中央新幹線の大阪同時開業に関する考え方を教えてほしい。また、同時開業を実現するための条件は何か。

A. 「同時開業」の意味するところが、東京～名古屋と同時に名古屋～大阪も開業する、ということであれば、物理的に不可能です。名古屋～大阪の工事に10年程度、その前段の環境アセスにも数年程度はかかりますので、合わせて少なくとも10数年は要することになります。可能性として残るのは同時開業ではなく早期開業です。

当社は民間企業であり、経営体力を回復させる期間が必要であることから、やむを得ず東京～名古屋／名古屋～大阪という二段階に分けて工事する計画としています。

元々、中央新幹線計画は自己負担で実現すると言ってスタートしたことから、当社から国に対して何か条件を要求するような性質のものではありません。ただ、大阪までできる限り早期にという気持ちは従前から申し上げているとおりですので、国からご提案があれば、当社の健全経営と安定配当を大前提として検討させて頂く考えです。

Q. 日本車輛の業績改善の見通しは。

A. 日本車輛製造は、すでにお知らせした米国向け鉄道車両案件で、設計のやり直しに取り組んでいる段階です。当社から日本車輛へは、二桁の人数に上る高い技術を持った社員を、支援のために送り込んでいます。

平成29年度以降の業績見通しはまだありませんが、米国事業を安定軌道に乗せるよう、今後も可能な限り支援をしていく考えです。

Q. 中央新幹線への投資が増えていく中で増配した狙いは。

A. これまでも重ねて申し上げていますが、鉄道事業は長期的かつ安定的に経営基盤を確保することによって企業価値を高めていくものです。今後も、中央新幹線計画等を進めるための内部留保を確保しつつ、安定配当を継続していきます。この基本方針に加えて、平成27年度はビジネス、観光ともに輸送量が順調に推移したことなどを踏まえ、期末配当を1株あたり5円増額の65円とする予定です。

中央新幹線計画を進める上での大前提が健全経営と安定配当の堅持であることは、今後も変わりありません。

以 上