

2021年11月8日
東海旅客鉄道株式会社

2022年3月期 第2四半期 決算説明会 主なQ&A

(足もとの動向と今後の需要見通し)

Q. 修正業績予想において、回復の立ち上がり時期を11月としたということだが、11月からの回復は見えてきているのか。

A. 修正業績予想では、前回の予想より回復の立ち上がり時期を2か月後倒し、11月としています。まず、足もとの状況ですが、10月に入り、当社の主力の東海道新幹線のご利用は、週を追うごとに増えている状況で、最近では東京口断面輸送量が2018年度比で50%を超える水準で推移しています。また、東海道新幹線の1か月先までの予約状況についても上昇してきていますが、最近では、ネット予約&チケットレス乗車サービスであるEXサービス（エクスプレス予約・スマートEX）が普及してきたことにより直前に予約をする方が多くなった分、予約状況の数値は少し低くなる傾向があります。新型コロナウイルス感染症の影響で、自由席志向が強くなっているという事情もあります。今後については、新型コロナウイルス感染症の第6波が来るかもしれないという不透明な要素はありますが、感染が拡大してもワクチンの接種が進み、重症化が防げるようになることで、これまで自粛をされていた方々が、この年末年始に帰省などで移動されるようになる状況となってくれば、回復のペースは早まってくるかもしれません。こうしたことも踏まえ、修正業績予想においては、足もとの状況から月を追うごとに運輸収入が上がっていく、第4四半期に向けて2018年度比80%程度に達するといった回復のペースを想定しています。

Q. ビジネスと観光の需要回復ペースに差があるということだが、具体的にはどういうことか。

A. ビジネスと観光は、週末は観光のご利用が多く、平日はビジネスのご利用が多いと考えて頂ければと思います。直近の東海道新幹線の東京口断面輸送量は、平日は2018年度比で40%台の日もありますが、週末の土休日は50%を超えている日が多いという状況です。ビジネスのご利用については、ウェブ会議の利用や在宅勤務等を継続している方々がまだいるほか、工場を持っている企業等は、感染者が発生すると稼働を止めなければならないという事情があり、出張に慎重だと聞きます。そういった要因もあり、ビジネスのご利用は観光に比べて回復に多少タイムラグが生じるのではないかと考えています。当社としては、まずは工夫をしながら観光のマインドを温めるような施策を打っていくことになると思います。

Q. ホテルの足もとの稼働率と予約状況について教えてほしい。

A. 当社のホテル事業の中心は、名古屋マリオットアソシアホテルとゲートタワーホテルになります。直近の稼働率は、9月については、マリオットは42%、ゲートタワーホテルは55%という状況です。緊急事態宣言が明けたので、今後このトレンドは変わってくると思っています。また、定性的な話にはなりますが、9月末に緊急事態宣言が解除され、宿泊や宴会の予約、お問い合わせ件数も増えてきています。名古屋マリオットアソシアホテルについては、足もとでの1日あたりの宿泊予約受付数は9月と比べて倍増しています。

(新幹線の料金体系)

Q. 新幹線の料金体系について、季節によって変動幅を拡大するといったことは考えているのか。JR東日本はグリーン料金の値上げも発表したが、そういう純粋な料金の値上げについても考えを教えてください。

A. 東海道新幹線の指定席特急料金は、現在も閑散期・繁忙期で変動させていますが、料金については、ご利用になるお客様の傾向を踏まえ、各社で有効

な施策をとるのが基本ですので、当社としては JR 東日本と全く同じ制度を適用することにはならないと考えています。JR 東日本は、過去に利用促進のためにグリーン料金を値下げした結果、JR 旅客各社でまたがって運行する列車の共通グリーン料金より低い金額設定となっています。2022 年春以降は、それを値上げし、当社の東海道新幹線、JR 西日本の山陽新幹線などに適用されている共通のグリーン料金とほぼ同水準にするということだと理解しています。なお、料金体系については当社も勉強していますが、ゴールデンウィーク輸送、年末年始輸送、秋の紅葉輸送等について、曜日配列も見ながら、繁忙期の中でも最もピークとなる日を特定し、需要を平準化できれば良いのではないかと考えています。現状の変動幅ではピークシフトには不十分なのではと考えています。

(中央新幹線計画)

Q. 中央新幹線南アルプストンネル静岡工区について、報道等を見ていると静岡県の姿勢が強硬で、議論が平行線のように見える。落としどころは見えているのか。

A. 大井川流域の皆様のご懸念は、大井川の水が減ってしまうかもしれないということだと理解しています。国土交通省主催の「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」において、次回会議で中間報告を取りまとめる方針が示されていますが、それを踏まえて真摯に対応していくことが重要だと考えています。また、本年9月には流域市町の市長・町長と弊社の社長との意見交換を行いました。このような取組みを通じて、ご心配をされている地元の皆様に丁寧にご説明し、ご理解頂くことが重要だと考えており、そのための努力を継続し、誠実に対応していきます。

Q. 中央新幹線の工事が進む中で、安全面、費用面、工期面について想定と異なるようなことは起きていないか。

A. まず、昨日、岐阜県中津川市の瀬戸トンネル新設工事で切羽の肌落ちが発

生じた件については、亡くなられた方にお悔やみを、また、お怪我をされた方にお見舞いを申し上げます。警察の実況見分が行われますので、これに全面的に協力するとともに、原因の究明と対策の徹底を図っていきます。なお、本件を受けて、工期や工事費に大きな影響はないものと考えています。工事費については、本年4月に品川・名古屋間の総工事費が当初の見込み額から約1.5兆円増える見通しであることをお知らせしました。今回、当期の業績予想を下方修正しましたが、4月に示した総工事費に関する試算結果に大きな影響を与えるものではないと考えています。工期については、全体として工程はタイトであり、それぞれの工区において苦労はありますが、精力的に進めているところです。一方で、南アルプストンネル静岡工区はトンネル掘削工事に着手できる目途が立っておらず、現時点でどのくらい遅れるかは明言できません。今後については、国土交通省とも調整を行いながら、新しい開業時期を見定めることができた時点で、工事实施計画の変更を認可申請する考えです。

Q. リニア中央新幹線の来期以降の設備投資の考え方について教えてほしい。

A. 来期以降については、具体的な設備投資額をまだお示しできる段階ではありません。工事の進捗を踏まえ、必要な設備投資額を計画していきます。

Q. 財政投融資を活用した資金の残高について教えてほしい。

A. 貸借対照表上の中央新幹線建設資金管理信託という科目です。本年9月末時点で1兆9,481億円の残高があり、これまでに1兆500億円程度を取り崩しています。

(コスト削減)

Q. コスト削減については不急な案件の先送りだと説明があった。恒久的な効果の見込めるコスト削減について、何か進捗があれば紹介をしてもらいたい。

A. 足もとで行っているコスト削減は、安全・安定輸送に支障しない範囲での、

不急な案件の先送りや、広告宣伝費削減などの一時的なものが中心です。中長期的には、今年の春に説明したとおり、「業務改革」を進めており、今後10～15年かけて当社単体の定常的な費用について800億円程度削減することを目指しています。短期間で急速に成果が出てくる類のものではなく、現在はコスト削減メニューを洗い出しているところです。また、そのメニューを具体化するためには、設備投資や技術開発が必要となります。こうした点から、取組みが成果となって現れるにはある程度時間を要します。

(決算数値)

Q. 単体業績予想の経常損益と当期純損益の修正の内容について、特別損益や税効果会計の考え方を中心に教えてほしい。

A. 税効果会計の考え方はこれまでと変わっていません。

なお、特別損失として、日本車両の株式評価損を入れているほか、関係会社の業績悪化にともなう損失も計上しています。

以 上