

2022 年 11 月 1 日
東海旅客鉄道株式会社

2023 年 3 月期 第 2 四半期 決算説明会 主な Q&A

(輸送動向・ご利用状況)

Q. 政府が全国旅行支援を打ち出したが、10 月の旅客動向に変化が生じているのか。

A. まず東京口の断面輸送量で申し上げれば、10 月 30 日までの実績は 77% です。全国旅行支援の影響がどれだけあるかを定量的に示すのは難しいですが、例えば、向こう一カ月の指定席の予約状況はコロナ前の水準と比較して約 9 割となっているので、全体的に需要が回復してきているなかで、全国旅行支援の影響も出始めているのではないかと思います。

Q. 指定席予約状況がコロナ前と比較して 9 割とのことだが、今後利用実績ベースで見て 100%となる期待はあるか。仮に 100%に到達した場合、それが継続すると考えているのか。また、利用客について、ビジネス・観光の割合に変化はみられるか。

A. 1 か月先の指定席予約状況がコロナ前と比較して 9 割程度と申し上げましたが、この数字は、あくまで予約であり、近年は直前の予約や変更が増えている傾向がありますので、実績がどうなるかは分からない部分もあります。いずれにせよ、9 割というのは大変良い数字と捉えています。今後実績が 100%を超えるかというのはまだ見通しづらい状況ですので、今のところ、運輸収入の見通しとしては第 3、第 4 四半期で 80%程度とみているところです。

全体として、土休日・観光の回復が早いという傾向は続いています。それに対して平日の回復はまだ追いついていないという状況です。現段階で 100%を超えていくというような楽観はできませんが、様々な需要喚起施策

などによって早い回復を目指していきたいと考えています。

- Q. インバウンド需要の足元の回復について、ホテルの予約状況やツーリスト向けのパスの販売状況など明るい兆しがあれば教えてほしい。
- A. インバウンドについて、大幅に入国規制が緩和されて、外国からのお客様が増えている印象があります。ホテルについて、外国からのお客様が増えています。名古屋にあるマリオットアソシアホテルでは、外国からのお客様が全体の2割程度と聞いています。コロナ前はもう少し割合が多かったものの、ほとんどインバウンドがなかった1年前や半年前と比べれば増えています。ジャパンレールパスといった外国のお客様向けの商品について、顕著に実績が出ているわけではありませんが、徐々に販売が増えてきています。これからのインバウンドの伸びを期待しています。

(中間決算)

- Q. 決算数字を確認したい。上期の運輸収入の想定との差異を聞いたが、営業利益断面での計画との差異も教えていただきたい。
- A. 営業利益については、上期の計画を策定していないため、厳密には申し上げられません。収入が320億円増加した中で、コストを見ると、動力費が490億円という見込みに対して上期の実績が280億円弱という数字になっているため、動力費については上振れたと考えています。その他の費用については、当社として想定している範囲内で推移していると考えています。したがって、動力費部分が費用増という印象を持っています。
- Q. 不動産その他の利益計画を微修正しているが、その要因を教えてください。
- A. 不動産セグメントについて、名古屋にある子会社のジェイアールセントラルビル(株)の営業利益が減益になっています。その主な要因は水道光熱費、いわゆる電気代の増が影響しています。

(コスト削減)

- Q. 通期業績の下方修正の主要因は動力費の増ということであったが、オフセットできるくらいのコスト削減は難しかったのかをお聞きしたい。
- A. 動力費について、4月の業績予想時よりも上振れることは間違いないと考えて、今回見直すこととしました。コスト削減の努力もしていますが、動力費の想定は、当初よりも140億円引き上げています。また、水道光熱費等についても費用増となっており、業務費を20億円引き上げています。そうした中でコスト削減をさらに進め、単体の費用全体では120億円の増に抑制しました。引き続きこうしたコスト削減の努力は進めてまいります。

(中央新幹線計画)

- Q. 中央新幹線計画については各地で工事が始まっている。国としてはスーパーメガリージョン構想があるが、御社として「最新の技術を活用した経営体力の再強化」ということで、将来のあり方を示していただいたが、これには一体運営を掲げる中央新幹線は含まれていないと思う。御社として、工事が始まった後、社会的役割を果たしながら、投資家にどうリターンを返していくのか、検討している長期的なビジョンがあるのか、お聞きしたい。
- A. 中央新幹線の意義については、以前から申し上げているとおりです。大規模災害への備えと東海道新幹線の老朽化への対応ということに加え、抜本的なスピードアップによる移動時間の短縮、これはサービスアップにつながるため、経営に資するものであると考えています。工事が進んでいく段階においても、この計画の位置づけが変わるものではありません。

(経営体力の再強化 (業務改革))

- Q. グリーン車の上級クラスについて、価格設定などを含めて具体的に教えていただきたい。また、導入時期についてはどう考えているのか。
- A. どのような形でグリーン車の上級クラスを設定するかは未定ですが、サービスに見合った形での料金を頂戴したいと考えています。どういったニー

ズがあるのか、あるいは座席数をどうするかなど、様々な要素を加味しながら検討を進めていきたいと考えています。

また、導入時期についても未定です。実施する場合には設備投資を伴うこと、また、安全に支障がない設備を設計する必要があることから、これから時間をかけて検討していくことになります。

Q. 業務改革について、コストの削減効果はどういったスケジュールで発現していくのか。御社の中でコスト削減計画を持っているのか、あるいはこれから作っていくのか、考えをお聞きしたい。

A. 業務改革については、10～15年かけて定常的なコストを単体で800億円削減すると申し上げました。いくつか具体的なメニューをご紹介しましたが、これはごく一部です。中には時間を要するものもあり、例えば、新幹線の半自動運転についてご紹介しましたが、実施に向けては様々な手順が必要です。例えば新幹線の可動柵について、新大阪駅20番線の整備によりのみ停車駅への設置が完了しますが、今後中間駅へ可動柵を設置することを前提として半自動運転を進めていくことになります。車両側の開発についても、半自動運転に必要な車両側の様々な技術開発が必要です。こういった事情を考慮しますと、やはり10年程度はかかると考えています。一方で、車両の全般検査や台車検査の周期延伸に関しては、もっと早く実現できます。このように施策によりかなり差が出るものでもあり、コスト削減の効果について現時点でスケジュールは立てていませんが、令和4年度のコスト削減効果は50億円と見込んでおり、これが今後積み重なってまいります。いずれにせよ、抜本的に仕事を見直していく、ということでご理解いただきたいと思えます。

Q. 新幹線についてコスト削減の話があったが、中央新幹線との一体運営の中で効率化できる部分は織り込んでいないと理解した。東海道新幹線単体としてのコスト削減と考えてよいか、確認したい。

- A. 先ほどお示しした業務改革で見込んでいる営業費用 800 億円の削減は、在来線も含めた既存の鉄道事業全体でということであり、中央新幹線については考慮したものではありません。
- Q. 経営体力の再強化について、コスト削減額以外に、財務上の数値・指標で何か目指すものはあるか。
- A. 800 億円の費用を下げる、筋肉質な体質を作っていくというのが業務改革の目標です。将来の労働力不足という環境変化に対応していくことも目的で、そのために技術を駆使して仕事の仕方を抜本的に変えていくということでもあります。数字としては、10～15 年で 800 億円削減する計画です。細かな内訳はありませんが、200 億円は減価償却費と考えており、これは設備投資を抑制することで実現します。それ以外は人件費・物件費で削減します。その他の財務的な指標はありません。

以 上