

平成 27 年 4 月 30 日  
東海旅客鉄道株式会社

平成 27 年 3 月期 決算説明会 主な Q & A

Q. 鉄道事業に関して、訪日外国人利用の状況は。

A. 訪日外国人が対前年で 3 割程度増加しているなかで、FLEX JAPAN やジャパンレールパスなどの商品も対前年で同程度増えています。ただし、元々多くの国内のお客様にご利用いただいていますので、全体ではそれほど多くはありません。

Q. のぞみ 10 本ダイヤの次の、更なる増発が可能となるタイミングはいつ頃か。

A. 昨年、新大阪駅に引き上げ線を 2 本増設するなどして、のぞみ 10 本ダイヤが完成しました。現在、金曜日などのピーク時間帯は最大限走らせている状態であり、当面はいかに 10 本ダイヤを有効に活用できるかがポイントと考えています。

Q. 大規模改修について単価減などコスト削減があるとの言及もあったが、今後は工事のペースが上がるのか。

A. 単価減の例として、トンネルの工事があります。トンネルの裏側に空隙があり、山と一体性を持たせるため、モルタルを注入していますが、計画より注入量が少なくて済み、作業も進んだこと等もあって、単価の下がったところがあります。他の作業でもさらに作業に習熟すれば、単価の下がる可能性があります。

また、大規模改修工事は、ダイヤ改正などと違い、明確な期限までに決められた数量を絶対にやらなければいけない性格のものではなく、息の長い取組みですので、今後も計画的に進めていきます。来年以降の計画はまだこれからですが、当面は 300～350 億円程度の工事量が一つの基準と考えており、実績を見ながらできる限り施工をしていきたいと考えています。

Q. 今後 12 年後に向けて、利益最大化という話があったが、中央新幹線の名古屋開業までの間、費用を今の水準からどれくらい下げることができるか。  
また、中央新幹線開業後、新幹線の運営コストはどのようにしていくのか。

A. 最近の経営の状況は順調ですが、リーマンショックの時、収入は 1 年で 1,000 億円ほど下がる一方で、コストはすぐに下げることが難しく、苦しい思いをしました。それ以降、低コスト化に向け、地道にしっかり取り組んできており、毎年少しずつコストを抑え込んでいる状況です。ここ数年の電気料金の上昇など、我々のコントロールの及ばない要素もありますが、なるべくこういったものも吸収できるよう地道な積み上げを行っていきます。また、中央新幹線ができた後は、一体運用でコストを減らしたいと考えています。具体的にどうしていくかは今後の検討課題です。

Q. 平成 26 年度の中央新幹線投資は、実績が計画を下回ったが、進捗は順調か。

A. 中央新幹線について、平成 26 年度は 230 億円の計画に対して、約 50 億円が実績です。昨年 10 月 17 日に工事实施計画が認可されたところであり、かつ当社の持つ用地は少ないことから、都市部非常口用地の取得や、調査・設計を行いました。計画に大きな遅れはなく、今のところ当初の計画通り進んでいると考えています。平成 27 年度は 930 億円の計画です。品川・名古屋駅の本格工事が始まり、それ以外でも用地の取得や測量・設計などを行っていく予定です。

Q. 中央新幹線の用地取得の進捗状況はどうか。

A. 用地取得は、各県の協力のもと進めていきます。昨年度末までに各県に体制を整えてもらい、具体的に仕事を進められる状態になりました。今後も状態をしっかり見ながら、着実に進めていきます。

Q. 今後 2～3 年の設備投資の水準感は。

A. 今後の主たる変動要素は中央新幹線の工事費と考えています。平成 28 年度以降の中央新幹線関連投資は、平成 27 年度計画の 930 億円という水準より

当然大きくなり、それに伴って、設備投資の全体額も増大します。平成 27 年度の投資額は既存事業の投資も含め単体で 3,350 億円の計画です。その後については今後計画することになりますが、2、3年ほどすると、設備投資総額で 5,000 億円くらいの規模になるのではないかと想定しています。

Q. 設備投資で、安全関連投資以外はかなり小さくなってきているが、今後、中央新幹線建設が本格化していくなかで、この部分をどのくらい抑制していくのか。現状の新幹線のブラッシュアップはここで止まるのか。

A. 中央新幹線の投資は名古屋までで 5.5 兆円であり、これから投資額は膨らんでいきます。今後、既存の在来線・新幹線への投資は極力抑制し、中央新幹線工事費に回すこととなります。ただし、絶対欠かしてはいけないのが安全関連投資です。安全にかかる投資は、レベルと機能を落とさずとにかくコストを下げられるかが今後も重要と考えています。今までも効果が出ていますが、今後も引き続き、低コスト化に努め、中央新幹線の工事費も可能な限り抑えていきます。

Q. 足元の業績は非常に堅調でキャッシュフローも潤沢である。安定配当という方針や、中央新幹線の投資もあることは承知しているが、増配の可能性はあるか。

A. 基本的な考え方は安定配当の継続であり、具体的な配当は各期の経営環境や業績、当社の抱える課題などを勘案して決めています。例えば、中央新幹線を 12 年後に開業させなくてはならないなど、鉄道事業は長期的展望に基づいて経営を考えていく必要があります。色々な観点から、中長期的に企業価値をどのように向上させていくかが大切であると考えています。

Q. コーポレートガバナンス・コードについての検討状況は。

A. 今回のガバナンスコード制定の主な目的の一つは、会社の持続的な成長と中長期的な企業価値向上にあると考えています。こうした目的を達成するためにも、将来に亘って安全安定輸送を確保し、日本の大動脈輸送の維持・

発展という使命を果たしていくことが重要と考えています。この点、当社は中央新幹線という長期的プロジェクトを着実に進めており、中長期的な視点で企業価値の向上に向け、しっかりと取り組んできております。コードの中で様々なご指摘はありますが、趣旨に則って、きちんと対応していく考えです。

以 上