

平成 28 年 10 月 28 日

東海旅客鉄道株式会社

平成 29 年 3 月期 第 2 四半期 決算説明会 主な Q & A

(輸送状況)

Q. 下期の運輸収入の考え方について確認したい。

A. 昨年度はうるう年だったことを考慮しても、現下のビジネスを中心とした堅調な輸送状況を踏まえ、対前年 100%としました。なお、10 月の東海道新幹線の断面輸送量は、速報ベースではありますが、27 日までで対前年 103%です。

(輸送状況)

Q. ビジネスと観光、そしてインバウンドについて、足元の需要をどのように評価しているか。

A. ビジネスと観光についてまず申し上げますと、上期では、ビジネス利用が多い平日のご利用の伸び率が、観光利用が多い土休日を上回りました。その一方、10 月に入ってから、観光需要が盛り返してきたと感じています。

また、インバウンドについては、今年度は訪日外国人が 2 割程度増えているということですが、当社のインバウンド向け商品についても、同様に 2 割程度増えています。ただ、絶対数としては少なく、収益への貢献規模は依然として小さいです。

(日本車輛製造)

Q. 日本車輛製造が今後さらに赤字を拡大するリスクはあるか。

A. 来期以降の業績については、申し上げる段階にはありません。北米事業の正常化を早く達成することに尽きるとしており、親会社として必要な支援を今後もしていきます。

(日本車輛製造)

- Q. 日本車輛製造の海外案件について、親会社としてどのように捉えていて、今後どのように関わっていくつもりか。
- A. 北米事業が軌道に乗れば、大きな山場は越えられると思っています。当社から人的支援として技術者を派遣しており、共に正常化に取り組んでいます。また、インドネシアの案件は設計の初期段階で発生した損失と聞いており、今後、日本車輛製造が経験を重ねる中で、損失の拡大を防ぎたいと思っています。

(中央新幹線計画)

- Q. 中央新幹線の工事の進捗状況について確認したい。順調に進んでいるのか。
- A. 今年度の中央新幹線に関する設備投資は 1,130 億円を計画していますが、上期の実績は 322 億円で、概ね計画通りに進捗しています。

(中央新幹線計画)

- Q. 足元では人手不足によって労務費の上昇も見られるが、中央新幹線の工事費は予算を超過することなく予定どおり進められているか。
- A. 東京五輪・パラリンピックを控え、足元の労務費等が上昇していると言われていますが、現時点では、予算を超過するおそれはないと考えています。中央新幹線の工事期間は長期に亘るため、全工程一括ではなく、工程を分割して発注するなど、工事費の低減に向けた工夫をしながら計画を進めています。

(財政投融資を活用した借入れ)

- Q. 具体的な借入れの金額やペースは決まっているのか。中央新幹線の工事の進捗状況を見る限り、向こう数年はそれほど大きな資金調達は不要ではないか。
- A. 今年度の第2次補正予算に 1.5 兆円が盛り込まれていますが、それ以上の詳細については調整中です。
- 借入れによって調達した資金を実際に工事に充当するのは先になりますが、当社にとっては、現下の低金利が反映された、長期・固定の資金を調達できることが大きなメリットです。

(財政投融資を活用した借入れ)

Q. 中央新幹線の建設を全額自己負担で進めるという方針を変えたのか。

A. 中央新幹線計画は、当社が建設費を全額自己負担し、民間企業として経営の自由、投資の自主性を確保し、将来にわたって健全経営と安定配当を堅持して建設を完遂する、というフレームで進められてきました。財投を通じて調達した資金は、利息分も含めて全額償還するものですので、建設費の全額自己負担という前提は、今回の融資によっていささかも変わるものではありません。

(財政投融資を活用した借入れ)

Q. 融資を受けた後、政府の介入が増えるのではないか。

A. 今後、機構と結ぶ融資契約の中で、借入れ条件等を定めることで、経営の自由と投資の自主性を確保して参ります。

(配当)

Q. 財投を活用した借入れを受けることによって、中央新幹線計画を進める上での経営リスクがかなり低減されることになる。それを踏まえて、今後の配当についての考え方を教えてほしい。

A. 従前より一貫して申し上げていますが、安定配当を継続することを基本に、具体的な配当は各期の経営環境や実績を踏まえて決定するという方針は、財投からの融資を受けようとも変わりません。中央新幹線の建設期間中も、変わらず健全経営と安定配当を継続する方針です。

以 上