

平成 29 年 10 月 30 日

東海旅客鉄道株式会社

## 平成 30 年 3 月期 第 2 四半期 決算説明会 主な Q & A

### (東海道新幹線の輸送状況)

- Q. 下期の東海道新幹線の輸送量の考え方について教えてください。10月の輸送量は昨日までの段階で+2%と堅調に推移しているにも関わらず、下期をフラットと見通した理由を教えてください。
- A. 第2四半期決算においても、輸送量は過去最高を記録しましたが、平成25年度から28年度にかけて4年連続で過去最高を更新し続けており、既に相当に高い水準にあることから、そこから更に上積みを目指すのは難しいと考えています。足元の輸送状況は堅調で、この先1カ月の予約状況も前年を上回っている状況ですが、その先については何も見込めるものがないので、下期についてはフラットな予想としました。冬の臨時列車の計画は既に発表していますが、「のぞみ10本ダイヤ」を活用して、年末年始期間も含めて昨年度を上回る輸送力を提供する計画としており、より多くのお客様にご利用頂き、結果として輸送実績も伸びてくれれば良いと考えています。基本的に、東海道新幹線の輸送量は日本経済の動向を反映したものになると考えており、引き続き、景気が緩やかに拡大していくことを期待しています。

### (「のぞみ10本ダイヤ」の次)

- Q. 「のぞみ10本ダイヤ」の導入以降、東海道新幹線の輸送量は伸びてきています。「10本ダイヤ」の活用余地はまだあると思いますが、中長期的に見て、「11本ダイヤ」導入に向けてコメントできることがあれば教えてください。
- A. 具体的なことを現時点で申し上げることはできませんが、平成32年春に実施される見込みのダイヤ改正をもって、古い車両である700系が最新車両のN700Aに置き換えられることにより、東海道新幹線のすべての車両が時速285キロ走行が可能となる「車種統一」が実現します。これにより、時速270キロ

走行を前提とした遅い列車が混在することがなくなるので、現在よりも自由度の高いダイヤにすることができるようになります。「11本ダイヤ」を実現するには、「車種統一」だけでなく、技術開発や設備投資が必要になり、そもそも需要があることが大前提となるため、総合的に判断していきたいと考えています。

#### (エクスプレス予約・スマートEX)

- Q. エクスプレス予約の導入以来、どの程度の増収効果やコスト削減効果があったと試算していますか。また、スマートEXについては、どの程度の効果が期待できると見込んでいますか。
- A. エクスプレス予約・スマートEX、いずれのサービスについても、直接的に増収を企図して導入した施策ではなく、お客様の利便性向上を主眼としています。結果的に、便利になった新幹線を選んで頂けるお客様が増えてきたのであれば、大変ありがたいことだと思っています。コスト削減効果については、輸送量の増に伴い他社に支払う発売手数料も増加しますが、エクスプレス予約の導入により、当社が直接発売する割合が増加しているので、発売手数料の増加を一定程度、抑え込んできた効果があると分析しています。

#### (中央新幹線計画)

- Q. 中央新幹線の設備投資計画については、期初に示された計画額は1,590億円でしたが、上期までの進捗はいかがでしょうか。
- A. 上期の決算額は301億円です。中央新幹線の工事は下期に計上するものが多く、年間を通じた決算額は、計画の1,590億円に近いところで落ち着くと思っています。

#### (中央新幹線計画)

- Q. 工事実施計画に関連して、車両・駅設備等については、いつ頃の申請を予定されていますか。
- A. 車両・駅設備等の申請時期や回数については未定です。車両の場合、開業前に試運転のスケジュールを確保するほか、車両メーカーの製造能力等を見極めて、

発注すべき時期の前までには認可が必要になるので、それまでに申請することになります。駅設備についても、同様に様々な条件を見極めて申請していきます。工事実施計画の「その1」、「その2」に関連する工事が着実に進んでいけば、その中で自ずと道筋が見えてくると思います。

#### (中央新幹線計画)

- Q. 三菱重工が量産車の製造から撤退したという報道がありましたが、競合環境が失われると、今後のコストダウンに向けて悪影響が出てくるのではないのでしょうか。
- A. 当社と三菱重工との間で量産車に関する契約は何もないので、「撤退」という表現は適切ではありません。現時点で何の影響もなく、すべてはこれからの話であり、今後のコストダウンに向けても特に心配していません。

#### (中央新幹線計画)

- Q. 超電導リニア技術のブラッシュアップに関連する費用として、期初時点では、今期は前年度に比べて40億円増の約110億円を見込まれていましたが、上期までの進捗状況はいかがでしょうか。また、来期以降のリニア関連の技術開発費の水準感を教えてください。
- A. 超電導リニア技術については、既に営業線に必要な技術開発は完了していますが、ブラッシュアップ及びコストダウンにつなげる様々な技術開発を行っており、今期についてはここまで順調に進捗しています。来期以降については、技術開発の内容により金額も左右されるため確たる見通しをお示しすることはできませんが、必要に応じて今後も取り組んでいきます。こうした技術開発の結果として、中央新幹線の総工事費の低減につながっていくので、非常に意味のある取組みだと考えています。

以 上