

2019年3月期 決算説明会 主なQ & A

(中央新幹線計画の南アルプストンネル静岡工区の状況)

Q. 中央新幹線計画の南アルプストンネル静岡工区について、工事着工に向けた状況は。

A. 南アルプストンネル静岡工区ではトンネルの掘削工事に着手できていませんが、昨年秋から、工事に使用する道路の整備や工事作業員等の宿舍の建設などの準備工事を行っています。南アルプストンネル工事は難易度の高い工事ですので、なるべく余裕を持って始めたいと考えていましたが、その余裕が少なくなっていますので、後から取り戻していかなければならないと考えています。今の状況としては、静岡県の地域の方の関心が高い環境問題について、県が開催する環境保全連絡会議において説明しています。当社としましては、リスクをしっかりと管理しながら、安全に、かつ環境に配慮して工事を進めていきたいと考えており、2019年度中にはトンネルの掘削工事に着手するという形で、予算を計上しています。

(「のぞみ12本ダイヤ」による供給力増強)

Q. 「のぞみ12本ダイヤ」について、来年のダイヤ改正で詳細が判明すると思うが、供給力がどれくらい増えて、どの程度の需要創出に繋がると期待すればいいのか。

A. 当社としても、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、サービス、フリークエンシーを向上して、より多くのお客様にご利用頂きたいと考えています。例えば、金曜夕方方の東京の発車場面などお客様のご利用が集中する時間帯では、現在は「のぞみ」を最大10本運転してもなお混雑しています。そのような時間帯を中心に、11本目、12本目の「のぞみ」を設定して、お客様が、ご自身の都合に合わせて列車を予約して頂けるようにしたいと思っています。

東海道新幹線の運転本数は、昨年度は一日あたり373本でしたが、今回の「の

ぞみ 12 本ダイヤ」により、それを更に増やすことができるポテンシャルが高まったこととなります。実際に運転する列車本数については、お客様の需要動向を見ながら、乗務員や車両の数などの制約条件も考慮して決めていくこととなります。

(中央新幹線計画の工事進捗)

Q. 中央新幹線計画の進捗について、手応えや不安を感じている点があれば教えてください。

A. もともと中央新幹線計画の工程は余裕のない厳しいものですが、全力で取り組み、工期が長期間に亘り難易度の高い工事から順に契約を締結し、工事に着手しています。一番心配しているのは先ほど申し上げたように南アルプストンネル静岡工区の状況であり、なるべく早くトンネル掘削工事に着手したいと考えています。一方、設備投資額については、今年度 3,100 億円を計画しています。中央新幹線計画の設備投資額は、工事の進捗に応じて支払う金額ですので、昨年度までの実績の累計で 5,026 億円、今年度の計画を含めて約 8,000 億円分の工事が進んでいることを示しており、工事が着実に進んでいると考えています。

(中央新幹線計画の名古屋駅周辺の用地取得の状況)

Q. 名古屋駅周辺の用地取得の状況について、定量的に状況を教えてください。

A. 名古屋駅の在来線部と新幹線部については用地取得を必要としないため、既に工事を進めています。用地取得の状況ですが、名古屋駅の西側については、件数で約 7 割の用地を取得できており、これからも進めていきたいと考えています。駅東側については、多くのテナントを有する大規模建物もありますが、用地取得の協議を着実に進めています。また、名古屋駅東側の道路の下の地下鉄東山線直下で行う工事について、契約を締結しています。このように、できることから工事を進めています。

(東海道新幹線の旅客需要の分析)

Q. 今年度に入っても、引き続き、東海道新幹線の旅客需要は旺盛であるように見える。その理由について「ビジネス、観光ともに順調」という説明があったが、

もう少し具体的に 2018 年度の増収要因を教えてください。また、ネット予約比率が高まっている中で、集まったデータを需要動向の分析に活用しているか教えてください。

- A. 旅客需要の正確な分析は難しいですが、2018 年度における東京口の断面輸送量については、ビジネス利用が多い平日は前年比 102%、観光利用が多い土休日は前年比 104%でした。輸送量が順調なのは景気の下支えによるところもありますが、当社の輸送サービス向上に向けた各種取組み、特にフリークエンシーの向上が大きな力になっていると考えています。東海道新幹線の運転本数は、昨年度は一日あたり 373 本でしたが、2020 年度には「のぞみ 12 本ダイヤ」の実現により更に増やすことが可能になります。

ネット予約については、多くのお客様に「スマート E X」サービスの便利さを実感して頂いています。ゴールデンウィーク期間中の予約状況は、23 日時点で前年比 146%となっており、多くのお客様が席を事前に予約されています。その背景には、従来のように駅に行くのではなく、ネットで予約ができるなら前もって予約をしようというお客様が増えており、この 1 ヶ月間の「スマート E X」の新規加入者は 18 万人と、普段の倍近いペースで増えています。今後も、ご利用の多い時間帯に「のぞみ」を十分に設定し、お客様がご自身の都合に合わせて列車をネットにより、便利で、いつでも簡単にご予約頂けるという好循環を生み出していきたいと考えています。それにあわせて、観光面でも様々なキャンペーンに積極的に取り組むとともに、ラグビーワールドカップ 2019 日本大会開催等による需要も取り込みながら、ご利用拡大を図りたいと考えています。

(2019 年度の営業費の増加理由)

- Q. 2019 年度の業績予想で営業費が前年度より大きく増加する理由について教えてください。先ほど説明のあったリニア関連の撤去工事費、技術開発費、その他の設備投資関連費用など今年度特有の要因を除いても大きく増えるように見えるが、これまでの営業費を抑制された状態と、状況が何か変わったのか。
- A. 先ほど説明したもの以外の増要素として、システム等の設備の増強に伴う費用の増、エクスプレス予約のシステム更新等に伴う減価償却費の増、あるいは燃料単価増に伴う電気料金の増加などが挙げられますが、これらは今年度営業費

が増える要因の大宗とはなっていません。今後も引き続き低コストで効率的な業務運営に取り組むことにより、営業費全体としての増加を適切にコントロールしていきたいと考えています。

(株主還元の方針)

Q. 御社の配当政策の考え方を教えて欲しい。配当性向などの基準があれば教えて欲しい。

A. 当社の配当に対する考え方は、長期的な視点に立って、安定配当を継続することを基本とする、というものです。「長期的な視点に立って」と申し上げているのは、一つは中央新幹線計画という大規模で長期的な事業に取り組んでいること、それから、新幹線の大規模改修工事や脱線・逸脱防止対策など、鉄道を長く安定的に運行していくために必要な取組みを、手を抜かずにしっかりと実行するという考え方で経営を行っているためです。こうした考えに対する株主様のご理解を頂くためには、安定配当の継続という基本方針が必要だと思っています。そうした中で、具体的な配当額については、各期の経営環境や業績も考慮しながら決定しています。これからの中央新幹線の建設を株主様のご理解を得ながら進めていくためにもこの基本方針は変わらず、安定配当を堅持していきます。

以 上