

2021年3月期 第2四半期 主なQ&A

(終電の繰上げ)

Q. 終電の繰上げに対する考え方を教えて欲しい。

A. まず終電の繰上げについて、当社としては現時点で実施する考えはありません。夜間の保守作業の時間を拡大するという観点から、他社において在来線の最終列車の繰上げが検討されていることは承知しています。一方、当社の在来線は首都圏や関西圏と異なり、最終の新幹線から各方面への接続はとりつつも、終電時刻を元々早く設定しています。

例えば名古屋駅では下りの最終の新幹線「ひかり669号」が到着するのが23:49であり、これに接続する形で東海道本線の上り・下り方面、中央本線、関西本線の各線で列車を設定しており、関西本線で言えば名古屋駅を23:57に出発する列車が最終となります。また、東海道本線及び中央本線では夜間のご利用が比較的多く、0:20に出発する列車が最終ですが、東海道本線の上り方面ではその直後から3時頃まで貨物列車が走り続けているためその間は保守作業が出来ず、最終列車を繰り上げたとしても効果はありません。

(今後の輸送力設定)

Q. 今後の輸送力設定に対する考え方を教えて欲しい。

A. 当社では来年6月時点で運輸収入が2018年度比80%の水準まで戻ると想定していますが、想定からの変動分については臨時列車の運転本数の調整により対応が可能です。仮に100%の水準まで戻った場合も「のぞみ12本ダイヤ」を活用すれば十分に対応でき、逆に少なければ今年の夏のように臨時列車の運転をやめて定期ダイヤで対応することも可能です。足もとのご利用の回復状況からすると、車内の感染拡大防止の観点から一定程度の臨時列車を走らせる必要があると考えていますが、今後も状況に応じた適切な列車設定を行います。基本ダイヤについても、本年3月のダイヤ改正により「のぞみ」を1時間あたり12本設定することが可能となりまし

たが、今後もこれをさらにブラッシュアップして、これまでのように、例えば東京・新大阪間の到達時分の短縮や早朝・深夜時間帯の利便性向上などの点について検討を深められればと思っています。次期ダイヤ改正については現在関係各社と調整しており、具体的な内容は12月頃にはJRグループとして発表できると思います。

(N700Sの投入計画)

Q. N700Sの投入計画についても見直しを検討しているか。

A. N700Sの投入については、当面は既にお示ししている計画通りに進めたいと考えています。N700Sの投入は、保有編成数を増やすために行っているものではなく、老朽取替期を迎えたN700系の置き換えとして行っているものであり、今後も一定程度のペースで進めていく考えです。設備投資については、中央新幹線を含めて、その時々を経営状況を反映させながらも、基本的には必要なものは着実に進めていく方針です。

(中央新幹線計画の状況)

Q. 中央新幹線計画について、工事实施計画の変更認可申請を行うタイミングは。

A. まずは、大井川流域の皆様の水資源への懸念を払拭するため、国土交通省主催の有識者会議において丁寧にご説明をしていきたいと考えています。10月27日の有識者会議で座長コメントが出されており、これによって理解が進めば良いと思いますが、静岡工区の見通しがある程度立ってこなければ、工事实施計画の変更について具体的なことは申し上げられません。

(今期の配当の考え方)

Q. 今期の配当の考え方について、年間で一株あたり20円の減配とした理由を教えてください。

A. 今期の配当については、中間・期末とも1株あたり65円、年間で130円という計画を立てました。過去に年間配当が130円程度だったのは5、6年前ですが、その当時の収入水準は2018年度比で90%程度でした。先ほど申し上げた通り、今後、2021年6月に2018年度比80%程度まで運輸収入が戻る想定としていますが、気持ちとしては90%程度までは戻したいという思いをこの金額に反映しています。

また、当社の配当に対する考え方として、安定配当の継続を基本に、具体的な配当金額については各期の経営環境、業績を踏まえて決定することとしており、それらを総合的に勘案した結果としてご理解頂きますと幸いです。

(中央新幹線計画の状況)

Q. 中央新幹線の工事進捗について、現時点で遅れているのは南アルプストンネル静岡工区のみか。静岡工区において6月中にヤード整備に着手できなかったため、6月から遅れた分だけ開業が遅れる、と認識しておけば良いか。

A. 最も難易度が高い品川駅や名古屋駅の工事は着実に進んでいます。難しいと考えていた名古屋駅周辺の用地取得についても、契約件数の割合で言えば9割を超えています。また、北品川非常口では、シールドマシンを組み立てており、都市部トンネルの掘進に向けて概ね順調に進めています。このように、静岡工区以外の工区については、もともとタイトで余裕のない工程で、それぞれに苦労はありますが、工事を着実に進めています。

静岡工区で遅れた分だけ開業が2027年から遅れるのかという点については、静岡工区の今後の工程が見通せないため、現時点では、2027年の開業が難しい状況と認識している、としか申し上げられません。

(大規模改修工事)

Q. 東海道新幹線の大規模改修工事の計画も見直しているか。

A. 今期のコスト削減の取組みの一環として、大規模改修工事についても計画から一部先送りしています。大規模改修工事は予防保全の観点から取り組んでいるものですので、安全・安定輸送に支障しない範囲で工事のスケジュール変更が可能と考えています。

(コスト削減)

Q. 今期の680億円のコスト削減のうち、上期までの実績は。また、今回のコスト削減のうち来期へ先送りしている費用の規模感について教えて欲しい。

A. グループ全体のコスト削減として申し上げた680億円のうち、当社単体では損益160億円、グループ会社では損益80億円、設備投資30億円の合計270億円が第2四半

期までの実績として出ています。

来期以降に先送りする費用の規模については具体的には申し上げられませんが、今回のコスト削減は、安全・安定輸送に支障しない範囲で工事のスケジュールを変更しているものなど一時的な費用の見直しが大半です。当社は単体の営業費として毎年 8,000 億円程度を計上していますが、今期はその約 5% に相当する 400 億円を削減する計画としています。

Q. 680 億円のコスト削減計画について、修繕先送りや広告宣伝費見直しなど一過性要因を除いた恒常的な削減の規模は。また、2021 年度以降の追加的な削減余地は。

A. 先ほども申し上げた通り、今期のコスト削減計画は一時的な費用の見直しが大半です。将来の抜本的なコスト削減に向けては、ICT 等の技術を活用して、例えば車両の保守作業について、走行データの分析を活用した検査・保守等の省力化などにより長期的なコスト削減を一層徹底していきたいと考えています。

(旅行商品の販売方法)

Q. 「ずらし旅」の展開に関連して、従来の JR 東海ツアーズや大手旅行会社に加え、機動的な観光施策の展開という観点で今後ネット旅行会社との連携を強める考えはあるか。

A. JR 東海ツアーズでは、今期の前半は新型コロナウイルス感染症の影響で売上が大きく影響を受けましたが、足もとでは Go To キャンペーンの影響もあり売上は回復しています。当社としては、まずは JR 東海ツアーズを主体として、京都を中心とするエリア内の観光資源を活かした商品設定を行い、収益の確保に努めます。

(今後の需要喚起策)

Q. 来年 3 月に向け需要は以前の 60% 程度の水準まで戻る想定としているが、その際のビジネス需要の回復状況をどのように見ているか。また、「ずらし旅」などにより観光需要のテコ入れに注力することだが、EX 会員向けの料金政策の更なる見直しやダイナミックプライシングによる商品競争力の向上など、構造的な販売戦略の見直しは必要ないのか。

A. 当社としても、ビジネス需要の回復に向け如何に取り組むかが目下の課題と認識しています。足もとでは、平日のご利用状況は概ね前年比 40%~45%、土休日は Go

To トラベルの効果もあり 50%程度の水準で推移しています。様々な企業の方にお聞きしますと、出張を抑制されているのは感染防止の観点に加え、各社の経営状況を踏まえたコスト削減の観点もあり、今後の回復は全体としての経済・景気の回復状況にも左右されると考えられます。当社としては、まずは「ずらし旅」の提案等の需要喚起策によりお客様の流動の活性化に努めることが、経済の回復にも繋がり、企業の出張需要の回復にもプラスに働くと考えています。

加えて、ダイナミックプライシングについては、観光への EX サービスの活用等を今後考えていきたいと思えます。当社はこれまでも EX サービスを利用した早得型の割安商品など、空いている時間帯の列車に対して割安な商品を提供しておりますが、今後さらに検討を深めていきたいと考えています。

以 上