

2022年5月13日

東海旅客鉄道株式会社

2022年3月期 決算説明会 主なQ&A

(足元のご利用状況)

- Q. 平日に比べ、土休日の方が鉄道のご利用の回復が早いということだが、予約状況等の直近のデータについて示せるものはあるか。
- A. 東海道新幹線の予約状況については、近年、ご利用時期が近づいてから列車を予約する傾向が強くなっており、コロナ禍ではその傾向が更に強くなっています。本年4月14日のプレスリリース（「2022年度 ゴールデンウィーク期間の指定席予約状況について」）でお示しした際には、東海道新幹線のゴールデンウィーク期間の指定席予約状況は2018年度比62%でしたが、現在は約8割まで上昇しており、より多くの方々にご利用頂けることを期待しています。

(運輸収入の想定)

- Q. 運輸収入の前提として、2022年度中に2018年度比80%まで回復すると想定した理由は何か。
- A. 東海道新幹線の足元のご利用状況については、土休日は早いペースで回復しているものの、平日は比較的緩やかなペースで回復しています。2022年度については、新型コロナウイルス感染症の影響による経営環境の不透明さも残りますが、2021年度の年末年始期間において2018年度比約8割まで回復したことも踏まえ、まずは2018年度比80%まで回復していくと想定しました。
- Q. 2022年度業績予想において、運輸収入が2018年度比80%まで回復していくと想定するにあたり、積極的に収益を回復させていくための取組みは何か考えているのか。
- A. この2年間、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅行をしたくてもしにくいという状況が続いてきました。また、移動を控えるべきという社会的な要請もあり、当社としても販売促進を行いにくい状況でした。しかし、今年度のゴールデンウィークは、

政府等からの行動制限も出ておらず、感染に気を付けつつ、以前よりは旅行をしやすい状況になってきています。当社としては、京都や奈良を始めとして、従来から行ってきたような様々な観光地を対象にしたキャンペーンを行っていくほか、ICT 技術を上手く取り込み、需要を生み出していきたいと考えています。その一例が、東海道新幹線の「S Work 車両」です。これは、コロナ禍で普及した Web 会議やテレワーク等の働き方の変化を踏まえ、東海道新幹線のご利用の前後を通して、シームレスに ICT を活用して仕事ができるようなサービスとして提供しているものです。

#### (コスト削減)

Q. コロナ禍で行っているコスト削減は、どの程度収益が回復すれば取組みを止めるのか、目途はあるのか。

A. 当社は、従前より効率化・低コスト化に努めてきましたが、この2年間で行ったコスト削減は、新型コロナウイルス感染症による厳しい経営環境を踏まえ、費用の先延ばしに加え、広告宣伝費や社員の賞与の抑制等を行ったものです。いつこの取組みを止めるのか、という時期は明言しかねますが、経営体力が回復してくれば、元の水準に戻していくつもりです。

#### (運賃・料金制度の見直し)

Q. 運賃・料金制度の見直しに対するスタンスを教えてください。

A. 国土交通省の小委員会で、運賃・料金制度の見直しに関する議論が始まっていますが、運賃・料金制度は、鉄道事業者の経営の根幹に関わる事項であるため、当社としても適宜意見を申し上げつつ、議論の動向を注視しています。当社は新幹線が収入の柱であり、在来線の収入割合の高いJR東日本・西日本とは事業環境も異なると考えており、勉強はしていますが、今すぐに運賃・料金制度を変えなければならないという認識ではありません。なお、バリアフリー化推進に向けた料金制度については、バリアフリー整備を引き続き着実に推進していくために活用する予定です。また、繁忙期・閑散期料金の見直しについては、JR東日本が先行し、新幹線について最繁忙期料金を設定しましたが、我々も検討を進めていきたいと考えています。

(中央新幹線)

Q. 昨日、中央新幹線南アルプストンネル工事における県外流出量を大井川に戻すための方策等についてプレスリリースしたが、事態の打開に向けてどのように取り組むのか。

A. 静岡県と山梨県の県境付近にある断層帯を掘ると、突発湧水が発生する可能性があります。その際、工事中にトンネルが水没しないよう、安全に工事を実施するため、山梨県側より上り勾配で掘削する必要があります。山梨県側から掘削する先進坑が県境を越えて静岡県側の先進坑とつながるまでの一定期間（約10ヶ月を想定）は、発生した湧水が静岡県側から山梨県側へ流出します。中下流域に位置する神座地点における大井川の河川流量は約19億 $\text{m}^3$ /年（年による変動：±9億 $\text{m}^3$ /年）とされるのに対し、水収支解析における県外流出量は、JR東海モデルで0.03億 $\text{m}^3$ 、静岡市モデルで0.05億 $\text{m}^3$ と予測しており、国土交通省が設置した「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」で取りまとめられた中間報告では、この間も、解析結果としては、中下流域の河川流量は維持されるとする一方、解析には不確実性が伴うとされています。当社は、大井川流域で水資源を利用されている皆様にご安心頂けるよう、工事の一定期間に静岡県から県外へ流出するトンネル湧水量と同量を大井川に戻す方策の検討を進め、昨日4月26日の「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議 地質構造・水資源専門部会」においてご説明しました。

A案は、山梨県内で発生するトンネル湧水を先進坑貫通後に大井川に戻すという方策です。B案は、山梨県側から掘削する先進坑が県境を越えて静岡県側の先進坑とつながるまでの期間に、静岡県から山梨県へ流出するトンネル湧水量（県外流出量）を計測しつつ、同時期に、県外流出量と同量の東京電力リニューアブルパワー株式会社による大井川からの発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策です。関係者のご理解のもとで、東京電力リニューアブルパワー株式会社に依頼して、実施を検討する案です。

引き続き、方策の実施に向けて検討を深めるとともに、関係者と協議していきます。

Q. 中央新幹線南アルプストンネル工事における県外流出量を大井川に戻すことによる工事費、工期への影響はないのか。また、生物多様性の問題は、どのような議論になっているのか。

A. 今回ご説明した方策は、全体の工事費及び工期に大きく影響を及ぼすものではないと

考えています。

生物多様性については、本年3月24日に静岡県生物多様性専門部会が開催されました。様々なご意見を頂き、議論は着実に進んでいると考えています。引き続き、しっかりと対応していきたいと思っております。

Q. 大深度地下のシールドトンネル工事について、今後どのように進んでいくと想定しているのか。

A. 現在、東京外環道の陥没事故等を踏まえ、沿線の皆様に安全・安心の取組みを丁寧にご説明するなどして進めているところです。第一首都圏トンネル北品川工区においては、シールドマシンを動かして安全・安心の取組みを実地で確認する調査掘進を行っています。調査掘進での確認結果について沿線の皆様にご説明した後、本格的な掘進に取りかかる予定です。

(配当等)

Q. 配当水準が他社と比べて低い中、投資家としてはリターンが期待しにくいと考えている。その点に関して考えを教えてください。

A. 当社は、社会的使命の強い鉄道事業を安定的に運営しつつ、必要な設備投資を長期的な視点から行うため、株主様のご理解を得ながら、内部留保を確保し、配当については安定配当を継続してきました。この2年間は赤字決算が続きましたが、安定配当を堅持するべく、中間・期末ともに65円という配当水準を維持してきました。これは運輸収入が2018年度比9割程度であった2015・2016年度あたりの水準であり、運輸収入を9割まで早く回復させていくことを視野に入れながら、株主様のご期待に沿えるよう、努力していきます。

以上