

2023年11月2日  
東海旅客鉄道株式会社

2024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量の動向・業績予想の修正)

- Q. 東海道新幹線のビジネス需要について、回復状況の評価、今後の見通しを教えてください。観光需要よりもビジネス需要の回復の速度が遅いというご説明があったが、平日も10月は29日までで91%という数字となっており、ウェブ会議の浸透等も考えると相当程度回復している印象を受ける。この水準で頭打ち感があるのか、あるいは、91%の中には平日の観光需要も入っているのか、今後伸びが期待できると考えているのか。
- A. 観光需要に比べて、ビジネス需要の回復が少し遅行していると受け止めています。10月は平日の数字も高く出てきていますが、平日においても観光でご利用される方や、インバウンドでご利用される方もいらっしゃるものが寄与していると考えています。
- この水準で頭打ちなのかという点につきましては、エクスプレス予約の法人会員の方々の話を聞きますと、出張がウェブ会議に代替されている面があるものの、現状はまだビジネス需要は回復の途上にあると考えています。
- Q. 年末年始の輸送量の見通しについて、インバウンドも含めて教えてください。
- A. 具体的な見通しを持っているわけではありませんが、昨年も年末年始は相応にご利用いただいております。今年度もご旅行等で多くのお客様がご利用になると考え、年末年始期間では過去最大となる1日平均434本の列車を設定することとしています。
- Q. 下期の運輸収入の想定を据え置かれている。足元の回復状況を踏まえると、もう少し高い水準としても良いのではと考えたが、想定を据え置いた理由

は何か。

- A. 上期の運輸収入は2018年度比92.4%とコロナ禍から順調に回復してきています。下期の想定を変えるかどうかにつきましては、それほど大きな上振れではないと判断し、下期の運輸収入は90%に据え置いたものであります。当社として上期よりも下期の方が下振れるという考えで、このようにしたわけではありません。下期については、EXサービスの新サービスと価格改定、ジャパン・レール・パスの商品内容の拡充と価格改定等の様々な施策の効果も含め、収入の確保に努めていきたいと考えています。

(インバウンド)

- Q. インバウンドの収入(推計値)が2018年度対比165%・380億円と増えているが、欧米の方のご利用が増えていることが理由なのか。他に理由があれば教えてほしい。
- A. コロナ禍前と比べると、アメリカ、ヨーロッパ、オーストラリアからの訪日客が増えている一方で、東アジアからの訪日客はその水準に及んでいません。アメリカ、ヨーロッパ、オーストラリアの方々は滞在期間が長く、これまでの傾向でいえば新幹線のご利用も多いということもあり、インバウンド収入の好調に繋がっていると考えています。
- これまでもインバウンドの方々が東海道新幹線をご利用いただきやすい環境を整えてきていますが、社内の体制を強化し、訪日された方々の動向を調査することも行っております。その結果、長期間日本に滞在される方の中でも首都圏に留まっている方がいることや、国内を移動される際に新幹線を利用されない方がいらっしゃるということがわかってきましたので、当社としても、京都を訴求し、新幹線をアピールする内容の動画も配信し、プロモーションに取り組んでいます。
- Q. インバウンド収入のうち、ジャパン・レール・パスの内訳は。また、10月の価格改定後も販売動向に変化はないか。

- A. ジャパン・レール・パスはJR6社で販売しているものであり、内訳についてはお示しすることは控えさせていただきます。また、ジャパン・レール・パスは有効期間が3か月ありますので、価格改定前に購入された方のご乗車がもう暫く続くと考えられるため、価格改定後の販売動向の評価はもう少し時間が経たないと難しいと考えています。

(東京証券取引所からの要請)

- Q. 東京証券取引所からPBR1倍割れ是正に関する要請が出ているが、JR東海の考え方を教えてほしい。
- A. 当社の株価がPBR1倍を割れていることは認識しています。配当に関するご説明の中でも申し上げましたが、中央新幹線という大きなプロジェクトを進めている途上にあって、得た資金については今後中央新幹線のための設備投資に備えて蓄えていきたいと考えています。

(EX新サービス・価格改定)

- Q. エクスプレス予約の価格改定によって値上げとなるが、エクスプレス予約はすでに浸透したサービスなので、ご利用への影響は少ないと考えているのか。
- A. 価格が変わるため、ご利用の実態はしっかりと注視していきたいと考えています。
- エクスプレス予約は導入当初、多くのお客様にご利用いただきたいと考え、所定価格から割り引いた価格で提供し、誘導を図ってきました。また、最近では割引率が低いスマートEXの会員の方がより伸びています。現在では指定席予約の半数程度がEXサービスによるものとなっていますが、ご利用の状況は注視して参ります。
- Q. EXサービスは1年前予約等によりさらに便利になるが、EX会員の伸び、特に観光旅客の伸びはどうか。

A. 新サービスが始まる前にはなりますが、9月末時点でE Xサービスの会員・登録者数は延べ約1,157万人となっており、3月末時点では約1,046万人でしたので、半年で100万人以上登録者が増えました。その多くの部分がスマートE Xとなりますので、出張等のヘビーユーザーの方よりは、観光・その他のご利用でお気軽に登録される方が増えているのではないかと受け止めています。

1年前予約はご旅行の予定を立てる上では便利にご利用いただけていると考えています。サービス開始以降、年末年始のような期間には相応の予約が入っています。早めに予定を立てて、列車を予約いただけるという点で、狙い通りの形をご利用いただいていると受け止めています。

(ゲーム会社とのコラボ)

Q. 「信長の野望 出陣」とのコラボに関して、コーエーテクモゲームスの社長は長らくJ R東海と議論してきた中で決まったものと話していたが、今後、ゲーム会社とのコラボを強化していくのか。

A. ゲーム、アニメ、アイドルなど様々な「推し」になるコンテンツへの熱量が非常に高い方がいらっしゃり、当社としても「推し」に会いに行く「推し旅アップデート」に取り組んでいます。その中で、「信長の野望」というゲームに関する調整を続けてきましたが、今回位置情報ゲームを考案していただき、コラボすることができました。当社としては色々な形で新しいものを発掘して、収入の確保につなげていきたいと考えています。

(環境優位性のPR)

Q. 鉄道輸送の環境優位性について、PRに留まるのか、あるいは、再エネ電力調達を増やしてカーボンニュートラルによる輸送商品の検討はあり得るのか。

A. 説明会資料では鉄道の環境優位性について、鉄道のご利用がCO<sub>2</sub>の削減につながるというPRについてご紹介させていただきました。商品設定に

については、今のところ具体的な案があるわけではありませんが、鉄道は環境に優しい乗り物であるため、合理的な範囲で鉄道をご利用いただくことがお客様の環境への取組みにも繋がるということ働きかけていきます。

(中央新幹線)

Q. 水資源と生態系の保全に関して、国の有識者会議で議論がなされているが、JR東海の取組みに対する地域の理解の進捗状況はいかがか。また、今後、静岡県の工事の許可のプロセスについて確認させてほしい。

A. 水資源については、国の有識者会議の中間報告を踏まえ、工事の一定期間、例外的に静岡県から山梨県側に流出するトンネル湧水量と同量が大井川に戻す方策、いわゆるB案について、発電事業者と協議を進めてきました。協議を進める中で実現可能な案を取りまとめ、9月下旬から大井川流域関係者の方々にご説明しました。その際には、反対のご意見はなく、早く進めて欲しいというご意見をいただき、現在、大井川利水関係協議会の方々のご理解をいただくための文書を発出したところです。これからも、双方向のコミュニケーションを大切にしながら真摯に対応していきます。

一方で、生態系については、有識者会議で議論が行われているところであり、先日、報告書の案が国交省から提示されました。

静岡工区着工に向けたプロセスについては、水資源、生態系、発生土など、それぞれのご懸念について、県あるいは関係者の方々にご説明申し上げ、議論させていただいています。こうしたご懸念が解消に向かう中で、着工が見えてくるのだらうと考えています。

Q. 静岡工区は進捗しているように感じている。時期尚早かもしれないが、工期や工事費などを再精査しても良いのではないかと考えるが、いかがか。

A. 国の有識者会議を経て、水資源の問題については大井川流域関係者の方々のご理解が得られつつあるのではないかと感じています。

他方、生態系については、有識者会議で議論が進められているところであり、

有識者会議で方向性が示されれば、それに従って、静岡県や地域の方々のご懸念を払拭するため、説明に努めていきます。

以上の通り、関係者との調整にはもう少し時間がかかるため、工期や工事費などの再精査を検討する段階ではないと考えています。

以 上