

2024年5月2日

東海旅客鉄道株式会社

2024年3月期 決算説明会 主なQ&A

(業績予想における旅客数の前提)

- Q. 業績予想において、旅客数の前提はどのように考えているのか。運輸収入については想定が示されているが、単価向上効果が含まれており、旅客数自体についてどのように考えているのか教えてほしい。
- A. 輸送量ではなく、あくまで運輸収入のベースで、期末の時点でコロナ禍前の2018年度比100%まで戻していくという計画にしています。単価向上の分も踏まえると、旅客数は100%ということにはなりません、概ねコロナ前の水準と考えています。

(インバウンドの売上の今後の見通し)

- Q. インバウンド収入の今後の成長性はどのように考えているか。海外で様々なキャンペーン等の取組みが行われているが、実際の観光客の増加に繋がっていると捉えているのか。
- A. 2023年度のインバウンド収入(推計値)は2018年度比で186%と大きく伸びている領域であり、社内の体制を強化した他、海外向けのWebサイトや動画を公開することで訴求する取組みを行っています。当社としてはインバウンド収入をさらに伸ばすことも期待したいですが、足元の数字は円安や内外物価差という追い風を受けた状況でもあるため、楽観できる状況ではないと考えています。

(インバウンド収入の内訳)

- Q. 2023年度インバウンド収入(推計値)810億円のうち、ジャパン・レール・パスの価格改定効果、その他価格改定以外の効果に分けるとどのような

内訳になるのか教えてほしい。

- A. 訪日外国人全体が増加傾向にあることや、通常の乗車券類や訪日外国人客向けのスマートEXをご利用の方も増えており、ジャパン・レール・パスの価格改定だけを取り出してどのような効果があったのかをご説明することは難しいと考えています。

(不動産開発の方針)

- Q. ホテルをはじめとした不動産開発について、運輸事業以外の収益拡大を目指すというよりは、本業とのシナジーを見込める案件を都度開発するという方針で良いか。
- A. ホテル事業単体における利益も当然確保していきますが、それに加えて、東海道新幹線で首都圏から京都や奈良に足を運んでいただくといった需要喚起も同時に行っていきたいと考えています。

(ホテル開発における資産保有の考え方)

- Q. 社有地以外におけるホテル開発において、将来的にも資産は保有し続ける考えなのか。それとも資産効率を考えて、オフバランス化して運営を継続するような形も検討しているのか。
- A. 先日発表しました奈良の案件につきましては、当社グループで保有・運営をしていきます。今後の案件につきましては、様々な可能性があるとは思いますが、現時点ではオフバランス化を具体的に検討している案件はございません。

(環境規制を踏まえた奈良ホテルの収益化の方向性)

- Q. 奈良市は高さ制限が厳しいことで知られているが、そのような環境下でどのように収益化を図るのか。
- A. 今回の案件は近鉄奈良駅からすぐ近くの立地で交通の便も良く、興福寺や東大寺等の奈良の社寺にもアクセスが良い立地です。奈良市内の環境に関

する規制が厳しいことは承知しており、規制を加味した計画を策定していますが、奈良もインバウンドが増えてきていることも踏まえ、ラグジュアリーなホテルに見合った料金を頂きながら、東海道新幹線の送客も活用する中でしっかりとした利益を上げていきたいと考えています。

(中央新幹線計画に関する財務面、業績面の影響)

Q. 中央新幹線に関して、2027年の名古屋までの開業が実現できないことが財務面、業績面でどのような影響を及ぼし得ると考えているのか教えてほしい。当初予定よりも開業時期が遅れることで、キャッシュフローが積みあがり、借入等のあり方が変わるといった影響があるのか。

A. 3月29日の第2回リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議において、残念ながら2027年の名古屋までの開業は実現できる状況になく、新たな開業時期についても、南アルプストンネル静岡工区のトンネル掘削工事に未だ着手の見込みが立たないことから見通すことができないが、引き続き、早期の開業を目指して、全力で取り組んで行くことをご説明しました。

中央新幹線の建設資金については、東海道新幹線等既存の事業が生み出すキャッシュフローを主体に、不足分については経営体力に見合った資金調達によって賄う計画です。一般論で申し上げますと、工期が延びた期間分、東海道新幹線等から得られるキャッシュフローが蓄積されることになり、必要となる資金調達の額が減少することから、結果として財務上の負荷は軽減される方向に働くと考えています。他方、開業までの期間が長くなり、工期が延びたとしても、工事のための人員や資機材等が必要となる期間が延びることで費用が増える可能性はありますが、全体のコストに大きな影響を及ぼすものではないと考えています。

(中央新幹線に関する経営計画のアップデート)

Q. 南アルプストンネル静岡工区の着工の目途が立った段階で、投資額、開業スケジュール、開業前後の収益見通し等のアップデートをする考えはある

か。

- A. 現時点ではっきりとしたことは申し上げられませんが、少なくとも静岡工区のトンネル掘削工事に着手できなければ、開業時期の見通しを立てることはできません。今後、静岡工区やその他の箇所においても難易度が高い工事が控えており、課題を一つ一つ着実に解決しながら進めていきます。どの段階で今後の見通しをお示しできるか現段階ではわかりませんが、品川・名古屋間の早期開業に向けて、開業の遅れに直結している静岡工区に1日でも早く着手したいと考えています。

(中央新幹線の名古屋～大阪間の着工時期)

- Q. キャッシュフローの積み上がりを踏まえると、中央新幹線の名古屋～大阪間の着工を早める考えはないか。
- A. 中央新幹線計画は当社が自己負担で進めるプロジェクトであり、民間企業として健全経営と安定配当の堅持を大前提に計画を完遂するために、まずは名古屋まで開業し、開業後連続して、大阪への工事に速やかに着手し、大阪まで延伸する計画としており、この考え方に変更はありません。

(国土交通省主催のモニタリング会議での議論)

- Q. 国土交通省のモニタリング会議が2回開催されているが、会社としてどのような対応をされて、どのような進捗になっているのか。
- A. リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議はこれまで2回開催されており、第1回会議では、大井川水資源利用と南アルプスの環境保全に係るモニタリング計画について、第2回会議では、南アルプストンネル静岡工区の工事計画について、ご説明しました。
- また、第2回会議では、座長から事務レベルの協議に加え、各当事者を代表する立場の方が参加する協議体を設けて進めていただきたいとの意見が示されました。静岡県とは、国交省も参加して実務的な意見交換を重ねているところであり、引き続き静岡県との対話を精力的に進めてまいります。その

うえで、静岡県、国土交通省、当社の3者の代表者で建設的な対話ができる場が設けられるのであれば、大変ありがたいと考えています。

引き続き、静岡工区の1日でも早い着手に向けて、静岡県、静岡市、流域市町等との双方向のコミュニケーションを大切にしながら真摯に取り組んでまいります。

(東京証券取引所からの要請への対応)

Q. スライド9枚目は、東京証券取引所からの要請への対応だと思うが、この内容は従来からの方針と変わっていないと考えて良いのか。先ほどのご説明のように、財務面の余力が増えるのであれば、もう少し還元が増えても良いのではないかというマーケット側の意見もある。

A. 基本的な考え方は従来から変更ありません。「コロナ禍」中、2年間は大幅な最終赤字を計上しましたが、配当は大幅に減らすことなく安定的にお支払をいたしました。今回も増配の計画としていますが、「コロナ禍」前の水準までようやく戻すことができました。

繰り返しになりますが、「安全」が当社の礎になっており、「安全」が毀損されてしまうと全てのステークホルダーの利益を毀損してしまうため、安全投資は着実に、かつ資金をかけて進めていく必要があると考えています。

また、中央新幹線は非常に長い期間をかけて建設し、東海道新幹線と一体で長期間にわたり回収していくプロジェクトであります。その観点から、将来に向けて不断に収益性を高めていくことを当社の方針としています。

様々な指標が存在することは承知しており、それぞれに意義はあるものの、当社の事業はそうした指標だけでは測ることができないと考えています。

例えば、中央新幹線の建設に備えて内部留保を積み上げていくと株主資本が大きくなっていきますが、そうすると一部の指標は悪化することになります。こうしたことを長期のレンジで捉えて、当社の経営をご覧いただきたいと考えています。

(安定配当の定義)

- Q. 配当性向は過去の実績では5～10%程度に収まっているが、安定配当とはこの程度の水準感と考えているのか。安定配当の定義を確認させてほしい。
- A. 各期の具体的な配当金額は、配当性向などの率で考えるのではなく、各期の経営環境、業績を踏まえて決定していきます。配当金額を各期ごとに極端に変動させることなく、金額ベースで安定的に支給することが安定配当の考え方です。

以 上