

2024年10月31日

東海旅客鉄道株式会社

2025年3月期 第2四半期（中間期） 決算説明会 主なQ&A

（今後の断面輸送量）

Q. 今後の東海道新幹線の断面輸送量をどのように見通しているのか。第1四半期、第2四半期の数字を見ると頭打ち感があるのか。もしくは、10月28日時点で2018年度比99%となっており、まだ伸び代があるのか。

A. 自然災害はありましたが、その影響を除くと第2四半期の3か月間は2018年度比で96%と推定しており、第2四半期も引き続き、全体のトレンドは回復基調であったと考えています。先々を見通すことは難しいですが、観光はコロナ前を上回っている一方で、ビジネスはWEB会議への転移もあって回復が遅れていると考えています。ただ、EX法人会員の利用状況は回復が続いています。

また、伸びている分野はインバウンドで、2018年度比で大幅に伸びています。今後もこの傾向が続くことを期待するとともに、旅行代理店との連携による販路の拡大や、スマートEXの利便性向上を通じて、東海道新幹線のご利用を促進していきます。

（インバウンド収入）

Q. 第2四半期3か月間のインバウンド収入（推定値）の金額は第1四半期3か月間の金額を下回っているが、これは季節性なのか、自然災害影響なのか。また、下期のインバウンド収入（推計値）の見通しは。

A. インバウンド収入（推定値）の第1四半期、第2四半期の差額は季節性だと考えています。インバウンド需要は引き続き好調だと考えており、今後もこうした好調が続くように取り組んでいきます。

(断面輸送量と運輸収入の乖離の要因)

Q. 断面輸送量と運輸収入の乖離について具体的にはどのような要因が寄与しているのか。

A. 「ジャパン・レール・パス」や「エクスプレス予約」といった価格改定の効果が一つの要因です。

加えて、方面別に見ると東京～京都・大阪が好調となっている他、短距離利用を中心とする新幹線定期は2018年度比で7～8割と回復が遅れていることから平均乗車キロが伸びて単価が上がっていることも一つの要因です。

(需要創出の取組みによる増収効果)

Q. 様々な需要創出の取組みによる増収効果は上期では何億円ほど発現しているのか。

A. 具体的な増収効果について現時点では回答は控えますが、様々な施策を重ねる中で経験を積んできており、需要創出の取組みの成果は着実に出ていると考えています。

(豪雨に対する取組み)

Q. ご説明いただいた豪雨に対する取組みにより、計画運休の回数は減っていく見通しなのか。

A. 東海道新幹線の降雨規制に関して、これまでの対策に加えて、さらなる取組みによって降雨規制の閾値を上げることができれば、これまで以上に安定した輸送を提供できると考えています。

現在進めている試験の結果や、今年の夏の自然災害のデータも活用して、検討を重ねた上で、将来的には降雨規制の見直しも検討していきたいと思えます。

(届出で改定可能な料金)

Q. 届出で改定可能な料金でインフレ影響への対応をしていくということだ

が、これらの料金についての今後の価格戦略を教えてください。

- A. 「ジャパン・レール・パス」や「エクスプレス予約」の価格改定はすで
に実施しました。他にも、回数券の一部廃止や、割引制度を見直すことも行っ
てきており、そうした取組み全体として単価向上効果が出ていると考えて
います。「エクスプレス予約」の価格改定は昨年10月に実施しており、対前
年では一巡してきますが、「ジャパン・レール・パス」は昨年の第4四半期
から単価向上効果がフルに発現しており、第3四半期は対前年でもまだ効
果が残ると考えています。

今後の単価向上策については、先般発表した東海道新幹線に個室を設ける
ことで、新たな料金を設定するとともに、席数も純増することから増収効果
が期待できます。また、個室以外にも、上級クラス座席の検討を続けており、
単価の向上を図っていきます。

また、具体的な計画はありませんが、現在の「のぞみ料金」には認可上限価
格との差額があり、サービス内容や環境変化を踏まえて改定の余地があり
ます。

(下期のコストの見通し)

- Q. 費用の上期実績は年度計画に対して進捗率が低いと思うが、下期の費用の
見通しについて補足説明してほしい。
- A. 下期は収入、費用ともに従来の業績予想から修正していません。コストの
進捗についても計画通りであると考えています。

(ジェイアール東海高島屋の状況)

- Q. ジェイアール東海高島屋が好調だが、好調の要因は国内需要なのかインバ
ウンド需要なのか。来期以降も今期同様の増収率が期待できるのか。
- A. 国内需要、インバウンド需要ともに好調です。国内需要については、コロ
ナ禍以降、リニューアル効果もあり、単価の高い商品が売れている状況が続
いています。インバウンド需要についても、ジェイアール東海高島屋と東京

ステーション開発の上期の免税売上高の合計が96億円と2018年度比で2.8倍程度になっています。国内需要、インバウンド需要ともに今後も成長していくことを期待しています。

(中央新幹線の状況)

- Q. 静岡県知事が交代して静岡工区の状況に進展はあるのか。どのような要件がクリアされれば静岡工区の着工に至ることができるのか。
- A. 現任の鈴木知事は「スピード感を持って対話を進めていく」と仰っており、トップ交代によるスタンスの変化を感じています。静岡工区の状況が見通せない限り、開業時期は見通せない状況であり、静岡工区の水資源、生態系のそれぞれの課題を解決し、前に進めたいと考えています。
- Q. 水資源、生態系それぞれで静岡工区の着工のためには具体的にどのようなステップが必要なのか。
- A. テーマは細分化されており、静岡県が課題と考える28項目の課題に対して、議論を重ねています。現時点で3項目については対話が完了し、残り25項目についても解決に向けて対話を進めているところです。
- Q. 着工に向けた時間軸としては、具体的にはどの程度の時間を要する見通しなのか。
- A. 協議であるため時間的な区切りを持つことは難しいですが、説明できるものから順次説明していきたいと考えています。協議の中で新たに生まれた疑問や懸念についても順次対応することで、当社としてはできるだけ早く静岡県等からのご理解を得て、静岡工区の着工に目途を付けていきたいと考えています。
- Q. 最終的には着工のためには何が必要になるのか。
- A. 最終的には、大井川の下にトンネルを掘ることへの許可と、自然環境保全協定を結ぶことに対して静岡県からの了解を得ることなどが必要になります。

(中央新幹線に関するリスクに対する考え方)

Q. 東京証券取引所が要請している「資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応」に関して、現状、中央新幹線にどのようなリスクがあるから資本を持っておくかといった定量的な目線はあるか。見解を教えてください。

A. 中央新幹線プロジェクトは東京～名古屋間で7.04兆円の工事費を自己負担で建設しています。東海道新幹線からのキャッシュフローを中央新幹線の工事費に充当していくこととなりますが、今後、工事が本格化していくことを考えると、現時点では内部留保を蓄積していくことが必要であると考えています。内部留保を蓄積していくと、中央新幹線開業までの間は、その収入を得られないことからROE等の指標を改善していくことは難しいと考えています。

他方で、東海道新幹線の将来の経年劣化や大規模災害といった経営リスクに抜本的に備えることが必要であり、我々の経営基盤を強固にしていくために中央新幹線は不可欠なプロジェクトであります。名古屋や大阪まで開業した暁には、東海道新幹線の二重系化や飛躍的な時間短縮効果を通じて日本の社会・経済の活性化に繋がり、当社にも利益をもたらす事業であると考えており、引き続き、推進していきます。

以 上