

平成 26 年 4 月 28 日
東海旅客鉄道株式会社

平成 26 年 3 月期 決算説明会 主な Q & A

- Q. 平成 26 年度の運輸収入予想を前期と同額としているが、伊勢神宮の式年遷宮等の反動減が見込まれる中で、どのような取組みをするのか。
- A. 平成 26 年度もこれまでのところ輸送量が前年を上回っており、ご利用状況は堅調です。この先の売れ行きも前年を上回っています。25 年度における伊勢神宮の式年遷宮や東京ディズニーリゾート開業 30 周年等による効果は一巡しますが、「東海道新幹線 50 周年」の記念商品やお得な商品の発売など、各種営業施策を強化するとともに、7 月には U S J で新アトラクションも開業しますので、当社の努力とイベントを合わせ、観光面でもより多くのお客様にご利用いただきたいと考えています。
- Q. 東海道新幹線の大規模改修工事について、平成 26 年度は工事額が大幅に増える計画だが、前期の工事が遅れている状況で、計画の達成は可能なのか。
- A. 当初 3 年間で全体工事費 930 億円という計画で大規模改修工事をスタートしましたが、1 年目の平成 25 年度は 220 億円の計画に対して 95 億円の実績でした。これは、初年度ということもあり、高架橋における足場の設計や各現場における施工等に想定以上の時間を要したことなどによるものです。2 年目の 26 年度は、工事も軌道に乗っていきますので、350 億円という計画は達成できると考えています。
- Q. 平成 26 年度は山梨リニア実験線の減価償却が通年化されるが、27 年度以降の減価償却費の見通しは。
- A. 平成 27 年度以降、山梨リニア実験線や新幹線車両・地上設備等の減価償却費は減少する見込みですので、全体の減価償却費は今後の設備投資件名にもよりますが、26 年度予想の 2,580 億円の水準より減ってくる可能性はあると考えております。

- Q. 中央新幹線計画について、あらためて収支見通しを公表する予定はあるか。
- A. 平成22年4月に当社が出した長期試算は、当社が中央新幹線の建設主体を担う十分な体力があることをお示しするために行ったものです。この試算はいわゆる経営計画とは異なり、この通りに経営していこうという性格のものではありませんし、もう一度試算を見直すということは考えておりません。むしろ当社にとって必要なのは、現実の生きた経済の中で常に足元を固めることであり、収益力を高めるとともに、効率的経営に努め、中央新幹線計画を完遂してまいります。
- Q. 昨今の工事価格の動向を踏まえ、中央新幹線の建設費を変更する必要はないか。
- A. 東京・名古屋間の建設費については、従来から中間駅を含め約5.4兆円という数字を置いておりますが、工事単価や労務単価の上昇等、様々な要素はあるものの、今のところ変えなくてはならないとは考えておりません。
- Q. 「大阪まで同時開業」という意見があるが、物理的に何年なら前倒しできるのか。
- A. 現在、東京・名古屋間の環境アセスメントが終盤ですが、最初の配慮書が出したのが平成23年6月・8月で、その前段の1年程度の準備期間も踏まえると、アセスメント全体で4年近くを要しています。名古屋・大阪間については、まだそれもできていません。一方で、工期は工事の難度が一番高いところで制約を受けます。東京・名古屋間において、地下駅の品川駅や名古屋駅、南アルプスなど工事の難しい箇所がありますが、名古屋・大阪間でも、地下駅である大阪のターミナル駅の工事は同様に難しく、工期を短縮することは困難です。スタート時点についている差を埋めていくことは難しいと考えています。
- Q. 自民党リニア特別委員会の大阪同時開業決議に対してどう考えているのか。
- A. 大阪まで早く開業したいという思いは当社も同じですが、民間企業として健全経営・安定配当を堅持するということを大前提として、名古屋までを先に開業して、経営体力を回復したのちに大阪まで延伸するという2段階方式の計画にしております。その大前提を維持するなかで、どのような案が考えられるか、ということで、当社から何かをお願いをするようなことはありませんが、政府から具体案を示されるようなことがあれば、検討させていただく考えです。今回の自民党の決議について、否定をしたつもりはなく、詳細を伺ってからということです。