

2018年3月期第1四半期決算 電話会議 主なQ&A

- Q 第1四半期での運輸収入の上振れやお盆期間予約状況の好調さを考慮すると、第2四半期以降も好調なトレンドが継続するのではないかと考えています。
- A 運輸収入について、第1四半期の上振れ分はそのまま残る可能性があるものの、更なる上振れは想定しにくいと考えています。山陽新幹線は、熊本地震の反動が収束することなどで、第2四半期以降は想定に近い状況になると認識しています。また、第1四半期に軟調であった北陸新幹線については、3年目に入り、定着化に向けて観光需要を喚起していくものの、通期での下振れリスクは残ると考えています。コストについては、収入動向や計画したコストの動向を見ながら、後年度負担の軽減に資する項目について、追加実施する可能性があります。
- Q 高浜原発再稼働による関西電力の値下げに伴うコストダウンはどの程度か。
- A 値下げによる効果は業績予想に織り込んでいないが、今年度は約7億円のコストダウンがあると見込んでいる。
- Q 山陽新幹線の基礎値が前年を大幅に上回った理由の1つに、熊本地震の間接的影響の反動があるとのことだが、どの程度の影響か。
- A 間接的影響として一定の押し上げ効果があったと考えているが、具体的数値としてお伝えすることは難しい。
- Q 山陽新幹線の基礎値について、専用商品以外のインバウンド需要の伸びも要因の1つとのことだが、従来の説明では、インバウンド収入が定期外収入に占める割合は小さく、影響は些少とのことだった。状況が変化したのか。
- A 2年前の調査に基づき、定期外運輸収入に占めるインバウンド収入の割合は2%弱と申し上げてきたが、その後インバウンド需要は継続して伸びているため、割合は上昇している可能性はある。現時点では、専用商品以外の収入は高い精度では把握できていないが、現在改めて調査中。今後は、個札も含めた開示を検討したい。
- Q フリーゲージトレイン（FGT）について、軌間可変技術評価委員会が開催され、車軸の摩耗対策と経済性の検討について一定の結果が示されたが、影響はどうか。
- A 北陸ルートへの FGT 導入については、九州新幹線西九州ルートにおける技術開発が前提であることから、今後の動向等を注視していきたい。耐久走行試験再開へ向けた技術的課題の解決にはまだ時間がかかるものと認識している。FGT 車両は大きな設備投資となるため、導入決定の際には使用できる期間という要素も重要である。加えて、一般の新幹線車両の2倍程度のコストを要するという検討結果も導入に向けた大きな課題と考えている。