

2021年3月期第1四半期決算 Web 会議 主な Q&A

Q 山陽新幹線・北陸新幹線の運輸収入の実績は。

A 第1四半期実績は、山陽新幹線が対前年▲836億円の減の210億円、北陸新幹線が対前年▲88億円の減の15億円。山陽新幹線の減収の主な内訳は、コロナ影響による国内旅客の減が▲762億円、インバウンドが▲41億円、GW10連休の反動が▲30億円など。北陸新幹線の減収の主な内訳は、コロナ影響による国内旅客の減が▲80億円、インバウンドが▲4億円、GW10連休の反動が▲3億円などである。

Q 資金調達の状況と今後の考え方は。

A 資金についてはまずは長期資金を基本として早め、多めに調達している。長期資金については第1四半期において1,900億円社債を発行したほか、7月に新たに3,000億円の社債発行枠を登録した。短期資金についてはCPを発行したほか、コミットメントラインの融資枠を3,000億円追加した。現時点で十分に資金は確保できていると考えているが、今後の資金需要にあわせて柔軟に対応していく。

Q 時間帯別運賃の考え方や検討状況を教えてください。

A 運賃は、総括原価方式の下での上限価格制により、上限の変更には認可が必要である。従って、今の仕組みでは運賃の上げ下げは簡単にできる話ではない。今後、こういった形でできるのか、他社様等ともご相談させていただきながら、様々な検討を進めていきたい。検討にあたっては、時間帯のみならず、例えばお盆や年末年始等の多客期とそれ以外の閑散期における料金のあり方なども含めて勉強していく。

Q 今期、及び中長期的なコスト節減に関する規模、メニュー、スケジュールは。

A 1Qでは連結で▲100億円の費用節減を実施した。21.3期通期では、業務費や安全に関わるもの以外の修繕費など、単体・グループ会社ともに不急の費用を積み上げ、単体▲300億円、グループ会社▲200億円の費用節減を実施する。今後もさらに積み増していきたい。一方、中長期的な固定費の節減については、メニューや時間軸は様々である。例えば、来年春以降の実施を目指している終電繰り上げに関しては、効率的な事業運営につなげることで極力早く成果を出したいと考えているが、中長期的なスパンになるものもある。また、今中計より本格化させている生産性向上の観点では、例えば遠隔MVの導入や列車のワンマン化は既に取り組みを進めており、今後も固定費節減につながるメニューを順次お示ししていきたいと考えている。

以上