

2021年3月期第3四半期決算 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3四半期実績は、山陽新幹線が対前年 35.1%の 1,135 億円、北陸新幹線が対前年 35.1%の 111 億円だった。山陽新幹線の主な増減要因は、コロナ影響による国内旅客の減が▲1,948 億円、インバウンドの減が▲117 億円、昨年度の GW10 連休の反動減が▲30 億円、昨年度の台風 19 号による減収反動増が+4 億円である。北陸新幹線の主な増減要因は、コロナ影響による国内旅客の減が▲203 億円、インバウンドの減が▲12 億円、昨年度の GW10 連休の反動減が▲3 億円、昨年度の台風 19 号による減収反動増が+20 億円である。

Q 緊急事態宣言が再発出されたが、1 回目の発出時と比較し、鉄道、非鉄道事業に与える影響はどう違うのか。

A 1 回目の緊急事態宣言発出時は、殆どの方が外出せず、結果的に鉄道のご利用も大きく減少し、ご利用が対前年比 5%など 1 桁台に落ちる時期もあった。今回については、例えば山陽新幹線については 1 月のご利用が対前年 20%台に留まっており、1 回目の発出時ほどのご利用減には至っていない。しかし、いずれにせよ収入面では足元は想定よりも下振れており大変厳しい状況である。

また、流通業では、例えば出張や旅行機会の減少により、特に土産店への影響が大きい。不動産業では、住宅地に近い SC などは相対的に影響をあまり受けていないが、都心部の施設については、前回ほどではないにせよやはり影響が出ている。不動産賃貸・販売業については、現時点では大きな影響は受けていない。

Q 足元は大変厳しい状況かと思うが、それに対して 4Q では費用節減をどう深掘りしていくのか。

A 通期では、単体で約 400 億円、子会社で約 300 億円の費用節減を目指し、修繕費や業務費の削減を中心に取り組んでいるところであり、さらにその中で深掘りができないか検討している。なお、業績予想には、3Q 決算時点での賞与減に伴う人件費の減▲165 億円は織り込まれていないことにはご留意いただきたい。仮に収入が下振れてもコストをしっかりと節減し、今期の収支目標の達成に向け鋭意取り組む所存。

Q 22.3 期に効果が発現すると見込まれるコスト構造改革のメニューは。

A コスト構造改革は中長期的な取り組みであり、即座に大きな効果が出るものではない。しかし、例えばみどりの窓口の削減や、春のダイヤ改正から実施する終電の繰り上げについては、既にご案内の通りであり 22.3 期にも多少のコスト削減効果が見込まれる。こういった施策を積み上げてまいりたい。

以上