

2017年3月期決算説明会 主なQ&A

- Q 今年度の新幹線収入の計画について、スマート EX、インバウンドやシニアといった施策効果をどの程度見込んでいるか。
- A 山陽新幹線については、対前年 70 億円増を見込んでいる。その内訳は、基礎値が対前年 100.6% の 24 億円増、特殊要因で最も大きな要因が熊本地震反動で 27 億円増、その他が主にインバウンド等の施策効果である。なお、北陸新幹線については、定着化を図る年と位置付け、ほぼ横ばいを計画している。
- Q 不動産賃貸・販売業の営業利益の成長イメージはどうか。シナジーによって営業収益以上の成長を実現できるのか。
- A 営業収益については、今年度見通しの 777 億円から 2023.3 期には約 1,000 億円に伸ばしたい。営業利益についても、具体的な数字は申し上げられないが、2017.3 期（2016 年 11 月時点の計画）からの倍増程度を実現するべく、取り組んでいく。
- Q ホテル事業の運営会社やセグメントが統一されていない現状は、効率的な状態か。今後、統合していく考えはあるか。
- A 現在、シティホテルと宿泊特化型ホテルの 2 業態を別のグループ会社で運営している。各々が強みを持つホテルの開発と運営をしており、ターゲットとする客層も異なることから、当面はこの体制で進める。また昨年度に新たに 2 業態のブランド設立を発表したが、一つは上質なサービスを強みとする既存のグループ会社が運営、もう一方のキャビンスタイルのホテルは、グループにノウハウがないため、外部企業との連携で拡大を図る。将来的にはこれらのホテル事業の再編を行うことも選択肢にはなり得るが、まずは新業態を軌道に乗せることに注力する。
- Q 関西では民泊の利用が多く、ホテルの競争が激しいと聞いているが、ホテル事業が民泊の影響で減益になっていることはないか。
- A 民泊利用者は価格感応度が高い層であり、当社で競合するのは主に宿泊特化型のヴィアインであるが、昨年度の稼働率は 93.5%、ADR は対前年 106% 超と好調を維持していることから、影響を受けているとは考えにくい。また、シティホテルであるグランヴィアの減収減益の要因は、宴会や料飲によるものである。宿泊は堅調を維持しており、現時点で民泊の影響はないと認識。
- Q M&A や出資について、菱重プロパティーズや日本信号などに立て続けに出資し、シナジーが見込める分野は一通り押さえたのではないかと思うが、今後、検討している業態やエリアはあるか。
- A 現時点で具体的な案件があるわけではないが、今後の成長に向けて何をするかは常に考えなければならない。一例として、JR 西日本イノベーションズの設定に伴い、これまで手を出せていなかった領域についても、シナジーが見込めるものがないか検討している。既存の領域にこだわることなく検討を進めていく。
- Q 会社発足から 30 年が経過し、人口減少等の問題がさらにクローズアップされている中、ローカル線のあり方についての方針はどうか。
- A 廃止届を提出した三江線のご利用は、会社発足時と比較して 9 分の 1 程度に減少している。こうした状況にある線区は他にもあり、鉄道事業者が単独で責任を果たしていくのは限界にきている。地域にとって相応しい交通モードは何かを地域に問いかけた上で、共に課題解決に向けて取り組んで参りたい。

- Q 次期中計期間において、北陸新幹線敦賀延伸以外に対応すべき課題はあるか。
- A 今中計については、各事業の数値目標を掲げて取り組んできた。そうした実績を踏まえ、次期中計でも新幹線、流通業、不動産業、インバウンドを成長の柱として育てていく。新幹線は、競争力の向上や観光需要の創出に引き続き取り組んでいく。北陸新幹線は敦賀延伸に向け、投資とコストが先行する期間となる。また、不動産分野については、当社と菱重プロパティーズでいかにシナジーを発揮させ、収益を伸ばしていくかが重要だと認識している。いずれにせよ、次期中計においても、現在の成長戦略をベースとして、成長の柱となる事業をさらに伸ばしていく。
- Q 次期中計期間における安全関連投資の水準は。
- A 福知山線列車事故後、安全性向上のためのハード対策を強化しており、投資総額（単体）の6割程度を安全関連投資に費やしてきた。現在も、ホーム上の安全対策や大地震を想定した耐震補強工事等、複数年にまたがる案件も数多くある。具体的な数字を持ち合わせているわけではないが、イメージとして現在の水準から大きく下がることはないのではないかと考えている。

以上