

「JR西日本グループ中期経営計画2022」及び2018年3月期決算説明会 主なQ&A

- Q 今計画期間において、インバウンド需要獲得で171億円増の計画となっているが、23.3期の運輸収入が221億円増にとどまっている。計画が保守的ではないか。
- A 運輸収入の基礎トレンドについては、人口減少等の影響で微減を計画。一方、特殊要因として310億円増を計画しているが、インバウンド需要獲得以外の約140億円はその他の施策で収益を伸ばしていく予定であり、保守的とは考えていない。
- Q 修繕費について、19.3期は1,700億円という高い水準であるが、今計画最終年度の23.3期見込みはどの程度か。
- A 安全対策については、今計画期間の早い段階に集中して実施することから、19.3期の設備投資や修繕費が増加する。また、設備投資増に伴い、撤去工事も発生することから修繕費が大きく増加する計画としている。23.3期は北陸新幹線敦賀開業に係る開業準備費用を除けば18.3期と概ね同水準を見込む。
- Q 新幹線重大インシデント対応の影響は19.3期でどの程度か。また今計画期間ではどの程度か。
- A 設備投資については、今計画期間累計で200億円を計画。一方、修繕費については19.3期や以降において大きな影響はない。
- Q 菱重プロパティーズの株式取得の際に、23.3期に不動産賃貸・販売業の営業利益を約100億円から倍増させるとのコメントがあったが、今計画では不動産業の営業利益は57億円増にとどまっているのはなぜか。
- A 不動産賃貸・販売業について、23.3期に連結営業収益1,000億円、営業利益200億円を目指すと申し上げたが、これらの目標については今計画で達成する計画としている。
- Q 19.3期の設備投資計画2,800億円について、具体的にどのような件名があるのか。
- A 安全関連投資が約1,300億円で、その内訳は、車両更新と地上工事で半々程度。車両更新については新幹線車両や広島近郊車両等、地上工事についてはホームの安全対策や大規模災害対策を計画。安全関連以外では、輸送改善・サービス改善・生産性向上、不動産賃貸物件の開発などを予定している。
- Q 今計画の成長投資4,600億円について、今計画期間でのリターンをどの程度見込んでいるのか。
- A 成長投資については、今計画以降をにらんだ大規模プロジェクト向けが多くなる。運輸業については、開業時期が今計画の最終年度となる北陸新幹線敦賀延伸の設備投資規模が大きい。不動産業についても、開業時期が今計画以降となる3大プロジェクト（大阪、三ノ宮、広島）の規模が大きい。いずれも投資効果は今計画以降に出てくることになる。
- Q 生産性向上のための投資について、どのような分野に投資して、どの程度のリターンが得られるのか。
- A 定量的に効果をお示しすることは難しいが、具体的な内容としては、枕木のPC化、マルチプルタイタンパ等の線路保守機械導入やセンサーを活用した状態監視などにより、保守業務の生産性を向上させていく。また、ICカードの利用率の向上により、駅販売体制の見直しも検討していく。

- Q 前計画期間中に菱重プロパティーズの株式取得があったが、今計画期間の M&A についてはどのように考えているのか。
- A 現時点で具体的な案件を検討しているわけではないが、今計画で掲げた地域価値向上や線区価値向上に資する優良な案件については、M&A の可能性を否定するものではない。今回、2030 年頃の連結営業収益 2 兆円を目標に掲げたが、その実現のためには非連続的な成長も必要であり、外部との連携も検討していきたい。
- Q 資金使途について、キャッシュフローが計画より上振れた場合、あるいは成長投資が計画未達となった場合、余剰資金をどのように活用するのか。
- A 資金使途の優先順位はお示ししている通りであり、基本的には投資案件に活用する。具体的なメニューはこれから検討するが、2030 年頃の連結営業収益 2 兆円達成に向けて成長投資を優先する。株主還元については、新しい株主還元方針をしっかりと実現していく。
- Q 配当性向を基準に株主還元を行うとのことだが、これまで特別損失が大きく出る年が多かったため、自己資本を基準にした従来の株主還元方針の方が安定的な還元を実現できるという意見もある。今後は当期純利益の変動が少ないという計画から、還元方針を変更したのか。
- A 特別損失について具体的な計画があるわけではないが、当期純利益を意識した経営を行っていく。
- Q 機動的に自己株式取得を行うとのことだが、設備投資水準が高いことから、フリーキャッシュフローが逼迫するように思える。自己株式取得のために負債を増やす可能性はあるのか。
- A 自己株式取得のために負債で資金調達を行うことは想定していない。ただし、追加の成長投資については、負債の活用を否定するものではない。
- Q ローカル線に対する考え方は。
- A 国鉄改革の経緯を踏まえ、現に営業している線区の維持に努める必要がある一方、エリアのニーズに相応しい公共交通を地域の皆様と共に検討することも重要。最近では、岡山県の吉備線 LRT 化について協議を進めている。今後も地元のニーズに寄り添い、且つ持続可能な交通モードを実現していきたい。

以上