

2021年3月期 決算説明会 主なQ&A

Q 22.3期の運輸収入の前提は。

A 22.3期の運輸収入については、7月まで新幹線は4割程度、近畿圏は6割程度という足元の水準が続き、いずれも概ね3か月かけて9割程度まで回復する前提で計画を策定した。この根拠として、7月末までに高齢者のワクチン接種が完了する方針であることのほか、昨年の回復局面における傾向も勘案した。様々な見方があると思うが、当社としてはこの前提のもとで策定している。

Q 費用節減やコスト構造改革の実績および見通しは。

A 21.3期は想定よりも営業収益が下振れたため、費用節減の深度化を図り、連結で▲1,100億円を節減した。22.3期も同程度の節減を見込む。これからさらに上積みしていく余地があるかという点、当然努力はするが、事業の安定性・継続性の観点もあるので、例えばダイヤの削減、間接部門の生産性向上、メンテナンスフリー化、設備点数削減といったコスト構造改革をより一層進めていく。これは一朝一夕にできるものではないが、コスト構造改革による固定費の低減として、22.3期には▲50億円を見込んでおり、23.3期には▲200億円程度の実現を目指したい。

Q 非鉄道事業の今後の見通しは。大規模プロジェクトの計画変更などはあるのか。

A 鉄道事業だけに頼ってはいない安定的な経営が難しいことはコロナ禍で認識したところであり、非鉄道事業について、成長分野や主要なプロジェクトは内容を精査しつつ推進していく。主要なプロジェクトの開業は次期中計以降の予定であり、開業時にはコロナ影響から一定回復している点を見込むが、用途等、様々な工夫が必要だ。例えば、オフィスについて、間取りや空間の使い方に工夫を凝らすことも検討する。また、多拠点勤務の広がりを踏まえて、拠点、中継点として役割が発揮できるような利用方法も提案する。ホテルについても観光需要を踏まえつつ、規模やテイスト、価格帯などの想定を見直しながら開発を進めていく。

Q 現預金について、どの程度の水準が妥当と考えるのか。

A 21.3期末の現預金残高は約2,100億円だった。さらに、21年4月に1,600億円の社債を発行した。経営環境は厳しいものの、当面心配ない水準だと考えている。従来、事業規模、および定期的に現金が入ってくることを踏まえて、現預金残高は500億ないし1,000億円という水準を念頭に置いて差配してきた。コロナ影響も踏まえ、現在は引き続き早め厚めに資金調達しているという状況。

Q 安全関連投資が21.3期1,051億円から22.3期850億円と減少する計画であるが、その要因は。

A 中計期間における安全投資(5カ年累計で5,000億円)は、効果をより早く発現させるべく、既に期間の前半で重点的に実施してきており、元々期間後半には落ち着く計画である。中計見直し時における考え方を再度申し上げますと、安全性に直接関わるものについては投資をしっかりと行う。一方で、例えば機器類の老朽取替など安全性に直接関わらないものについては、丁寧なメンテナンスを前提として取替スケジュールの見直し等を行った。引き続き安全性を維持しながらもより効果的になるよう、精査して投資していく。

以上