

2022年3月期第3四半期決算説明会 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126.9%の1,441億円、北陸新幹線が対前年125.5%の139億円だった。コロナ影響がやや軽減したことによる国内旅客の増が主な増減要因であり、山陽新幹線は対前年+305億円、北陸新幹線は対前年+28億円だった。
- Q 1-3月は第6波の影響で不透明だが第3四半期期間(10-12月)では黒字だった。これまでの回復の推移をどのように評価しているか。各セグメントの状況は。
- A 回復の立ち上がりは、ワクチンの効果もあり感染状況が10月から12月までは非常に低い水準で推移をしていたことも相まって、当社の想定通りのご利用回復が見えてきていた。また、近畿圏は12月にはコロナ前比88%、新幹線は同73%、日ごとに見れば8割まで戻ってきていたため、コロナが収束すれば基礎的な運輸収入は9割まで戻るといった想定に近いものになるだろうという認識を持った。むしろ12月までは上位想定を上回る推移であったと思っている。しかし、1月以降は悲観的にならざるをえないことも事実。足元では新幹線はコロナ前比4割を割っており、業績予想という前提ラインにおいて貯金があったものを今後吐き出す可能性があってもおかしくない状況だと認識している。
- セグメント別では相対的にホテル業が弱含み、それを旅行業がリカバリーする概観である。ホテル稼働率実績は12月で8割弱まで回復していたが、1月の足元は5割程度まで落ちている。ホテルは新幹線のご利用にある程度連動している要素はあるものの、出張しても宿泊まではしたくないという感覚も一定あるのではと考える。流通業には宿泊特化型ホテルのヴィアインが含まれているが、同様に弱含みである。一方、旅行業は中計見直しを先般公表したが、店舗販売に依存した従来型の旅行業からデジタルベース、ソリューションビジネスへ転換するという方針を掲げている。現段階ではワクチン接種事務局の受注など一時的な要素もあるが、思ったよりいい方向に動いているという状況。結果、トータルとしては概ね業績予想通りと認識している。
- Q コスト構造改革の早期進捗の具体的内容は。来年度の構造改革も更に深掘りする余地があるのか。22年春のダイヤ改正ではどれくらいコスト削減ができるのか。
- A 鉄道の構造改革は大きく3つのカテゴリーに分けられる。1つめは線路や駅設備など地上設備のスリム化。2つめは列車ダイヤ・本数で変動するコストの削減。3つめは間接部門のコスト削減である。今年度及び来年度に向けてこれらのどれかが突出しているわけではなく、バランスよく進捗している。今年度は構造改革によって▲50億円削減を目指すと公表していたが、第3四半期までに▲60億円まで削減できたことはとても心強いと思っている。これは来年度に発現すると想定していたものを前倒しでその効果を享受することができているものと認識している。
- 22年春ダイヤ改正に係るコストは自治体との関係等もあることから個別具体的に開示はしていない。従来から23.3期の構造改革によるコスト削減を▲200億円程度目指すことを申し上げており、チャレンジングな目標ではあるが、ダイヤ改正による削減はこの一角を構成するものと認識している。
- Q 運賃値上げについて、他社の動きが出てきているが第2四半期以降のアップデートはあるか。
- A 運賃値上げという観点では問題意識、危機意識を持ちながら取り組んでいるところ。現行制度で届出の範囲内のものは需要動向や競合環境などを見極めながら準備ができたものから進めていく。一方で、認可の必要なものについて他社が現行制度下で申請されたことは承知しているが、事業ポートフォリオが当社とは全く異なるため、当社も同様というような単純な話にはならないと考えている。従前から申し上げているダイナミックプライシングを進めるには総括原価方式そのものの運用や制度に対して課題認識を持っており、国土交通省への働きかけや様々な意見交換を積み重ねている。これ以上は申し上げる段階ではないが、努力を続けていく所存。

以上