

2024年3月期第3四半期決算説明会 主なQ&A

【今期決算・通期業績予想】

- Q 運輸収入と鉄道ご利用状況を比較すると、運輸収入の伸び率の方が大きい。各種割引率見直し等による単価上昇効果が顕在化しているのか。
- A 輸送人キロより運輸収入が伸びており、単価上昇に資する取り組みが寄与している。具体的な取り組みとして、山陽新幹線は「のぞみ」・「みずほ」の指定席特急料金見直しやサービス向上とあわせた EX 商品価格見直しが挙げられる。ジャパン・レール・パスは10月に価格改定を実施したが、第3四半期においては旧価格でのご利用が一定数あったものと推察。値上げに伴う通常の切符へのご利用転移が発生する可能性もあり、第4四半期でしっかり分析したうえで結果をお示したい。
- Q 第4四半期見通しは第3四半期実績と比較すると保守的に見える。今回の修正は能登半島地震の影響を踏まえた修正なのか。
- A 能登半島地震の影響もあり、足元ご利用状況は、北陸新幹線がコロナ前比80%程度、特急「サンダーバード」や「しらさぎ」が70%程度で推移しており、12月より弱い。山陽新幹線も1月に入ってから弱含みの状況であり、今回の業績予想修正には、第3四半期の運輸収入上振れ分を織り込んだほか、足元ご利用状況を第4四半期に反映させた。
- モビリティ業以外は、引き続き物販・飲食業やSC業が好調だった。このトレンドは継続する見込みだが、第4四半期については、能登半島地震の影響や人財確保に向けた費用、ホテル業における大阪ステーションホテル開業準備に伴う経費などを織り込み、計画を策定した。

【中期経営計画2025の数値目標】

- Q 計画最終年度(25年度)の営業利益について、収益・費用それぞれ増減要素があることを勘案し、目標の1,500億円を修正する必要はないという認識か。または第4四半期決算発表に合わせて修正するのか。
- A 中期経営計画2025の戦略自体は堅持するが、数値目標については見直しの必要性を含めて検討し、適切なタイミングでお示したいと考えている。

【北陸新幹線の敦賀延伸】

- Q 北陸新幹線について、収支上プラス要素である敦賀延伸開業効果とマイナス要素である線路使用料増を勘案すると、来年度の収支はどのような想定か。
- A 金沢～敦賀間開業に伴う運賃・料金は決定したが、線路使用料は現時点で未確定であり、来年度の収支を合理的に見通すことが難しい。線路使用料は、開業後30年間で収支均衡となる水準で設定されるが、来年度は敦賀延伸開業初年度ということもあり、キャンペーン実施等を通じて開業効果の最大化を目指す。
- Q 運輸収入という点では、「受益の範囲内での収支均衡」が線路使用料の基本的な考え方であり、鉄道以外のホテル・旅行等を含め、JR西日本グループ全体で開業効果を楽しむというイメージか。
- A その通りであり、当社グループ全体で開業効果を楽しむよう取り組みたい。

以上