

2027年3月期1Q決算説明会 主なQ&A

【1Q決算・通期予想】

Q. 万博反動がある中でも、運輸収入が堅調に推移している要因は。

A. 前年度下期は、万博終了後もご利用が堅調に推移しており、その基調が足元まで継続していると受け止めている。好調の要因については分析を進めているが、航空機との比較では、羽田-小松線や名古屋-博多線における減便に加え、当社が運賃・料金を改定していないこともあり、鉄道の相対的な価格競争力が高まっている可能性がある。また、学生など従来は利用頻度が高くなかった層にもご利用が広がっている可能性がある。物価上昇により生活必需品への節約志向が高まる中でも、レジャー・旅行や推し活等への需要は高まっており、国内需要が想定以上に堅調に推移している一因とみている。

Q. 1Qの単体費用について、人件費や業務費等の進捗率が高いが通期の見通しはどうか。

A. 全体としては、通期予想に対しては計画通りに進捗している。人件費については、ベースアップ等による増加がある一方、前年の一時金39億円の反動減がある。この影響を除くと、概ね計画通りの進捗である。業務費については、支出時期が1Qに偏った影響によるものであり、今後も同様の増加ペースが続くとみているわけではない。

Q. 運輸収入の上振れを踏まえ、追加で費用を執行する考えはあるか。

A. 修繕等を一部前倒しで実施する可能性はあるが、現時点で具体的に見込んでいるものはない。

【中東情勢による影響】

Q. 中東情勢による影響額130億円の減益想定について、1Qで顕在化しているものはあるか。

A. 原油価格の変動は3か月程度遅れて動力費に影響するため、1Qに限って申し上げると動力費への影響はなく、むしろ前年を下回った。もともと2Q以降に影響が出てくると想定しているが、影響額は今後の原油価格の動向によって変動する。足元の原油価格は期初に想定した水準ほどは上昇しておらず、インバウンドの減少についても現時点では大きな影響は出ていない。一方、先行きには不透明感が残っていることから、中東情勢による影響額についても通期予想を据え置いている。

【運賃改定】

Q. 運輸収入が堅調に推移していることを踏まえ、運賃改定に対する考え方に変化はあるか。また、グリーン個室の導入などのグリーン車のサービス向上施策は、運賃改定の申請に影響するか。

A. 運輸収入は堅調に推移している一方、賃金の上昇や物価高の影響は大きく、減益傾向が続いている。今後もコストの上昇傾向は続く想定していることから、従来の方針どおり、今中期経営計画のできるだけ早い時期に申請していきたいと考えている。なお、グリーン車のサービス向上施策のスケジュールにかかわらず、総括原価に基づく運賃改定は必要な時期に申請する方針である。

【整備新幹線】

Q. 北陸新幹線の延伸ルートに対するオペレーターとしての見解は。

A. 営業主体である当社としては、一日も早い新大阪までの全線開業に向けた今回の選定を受け止め、より多くのお客様に喜ばれるよう、安全で利便性の高い鉄道ネットワークづくりに努めていく。

また、桂川駅を経由する案となる場合には、新たな玄関口として、地元行政による駅前広場をはじめとした駅周辺のまちづくりが重要になると認識しており、当社も鉄道事業者の立場から協力していきたい。

Q. 整備新幹線の31年目以降の貸付料に対する見解は。JR他社と基本的な認識は同じか。

A. 31年目以降の取り扱いについては、民間企業に過度な負担を強いることを避け、経営努力が反映され、株主への説明責任を果たせるよう、民間企業としての自主性や健全経営が確保できる仕組みとしていただきたい。施設を借り受ける以上、受益の範囲内で対価を支払う必要はあると考えているが、健全経営が確保できる仕組みが必要という基本的な考え方は、JR他社とも共通していると認識している。

以 上