

2011年10月31日
東日本旅客鉄道株式会社

2012年3月期 第2四半期決算説明会 主なQ&A

Q： なぜ、業績予想を修正しなかったのか。

A： 単体決算、連結決算ともに上期は計画を上回りましたが、下期に向けて不透明感が残ることから、7月に示した通期の業績予想を修正しませんでした。

単体決算では、下期には東北地方の高速道路無料化による鉄道運輸収入の減収リスクがあると考えています。また、営業費用では、7月に新潟県および福島県で発生した豪雨により被害を受けた線区の復旧費用のほとんどが下期に計上される見込みです。

連結決算においても、上期に予定していた営業費用の一部に下期へのずれ込みがあると考えています。

Q： 東日本大震災の津波被害等により運転を見合わせている線区の復旧状況と今第2四半期決算への影響はどうか。

A： 津波被害等により運転を見合わせている区間は合わせて7線区、約320kmです(10月28日現在)。このうち、八戸線の種市～久慈間、石巻線の石巻～渡波間、仙石線の陸前小野～矢本間、常磐線の原ノ町～相馬間については現行ルートでの運転再開を決定しました。

これらの線区の復旧費用は、2012年3月期第2四半期決算で特別損失として計上した災害損失引当金繰入額122億円に含まれています。

Q： 海外鉄道コンサルティング業務を、中長期的に当社の事業ポートフォリオの中でどのように位置づけていくのか。

A： 海外における鉄道ビジネスの展開については、コンサルティングビジネス、車両等の製品の供給やインフラの建設、オペレーションと3つに分類することができると考えています。コンサルティング会社の設立、東急車輛製造株式会社の鉄道車両製造部門の経営権取得は、これらに向けたステップともいえます。

日本の鉄道ビジネスの補完という観点からも海外展開は長期的な課題であると考えています。

Q： 東急車輛製造株式会社の鉄道車両製造部門の経営権を取得することで期待できるシナジー効果は何か。

A： 東急車輛の車両開発設計力と新津車両製作所の生産力とのシナジーによる車両製造技術の蓄積を基に、JR東日本グループが保有する総合的かつ低コストの車両メンテナンス技術と一体化することで、競争力が高まると考えています。

また、新津車両製作所との材料調達機能の統合などによって、生産コストの低減についても図ることができると考えています。

Q： 取り下げている3ヵ年の数値目標をいつ改めて公表するのか。

A： 東日本大震災により、収入動向が不透明となったことに加え、被災地域の復興のペースや原子力発電所事故の収束の行方など、中期的な経営環境についての不確実性が増しているため、2010年4月に策定した数値目標については、前提条件を見直す必要があると考え、既にいったん取り下げています。

今後、業績の推移を注視しながら数値目標の見直しを進め、準備が整った段階で公表したいと考えています。

以上