

2016年3月期第2四半期決算説明会 主なQ & A

[北陸新幹線]

Q： 北陸新幹線が堅調に推移しているとのことだが、さらに伸ばす余地はあるのか。

A： 広域観光圏の確立と定着が課題である。飛騨回廊や飯山線、新潟方面なども回っていただくようにするとともに、リピーターを確保していきたい。

また、上信越から北陸を訪れるお客さまも潜在的にかなりいらっしゃるようなので、乗り継ぎの改善などをきめ細かく行うことを検討していきたい。

[北海道新幹線]

Q： 北海道新幹線については、対航空機のシェアなど、どのような効果を想定しているのか。また、相互直通に伴う費用は発生するのか。

A： 新幹線開業に伴う時間短縮効果はあるものの、航空機との到達時間の差を考えると、それほど大幅にシェアが上がることは想定していない。また、費用については、車両の増備や基地整備、指令間をつなぐコストなどが挙げられる。

[インバウンド]

Q： ホテルやルミネなど、非運輸業のインバウンド収入の動向について教えてほしい。

A： 駅ビルでは免税一括カウンターを設置を開始した。具体的な実績は集計中だが、まだ十分周知されていないため、爆発的に増えているわけではない。

ホテルはトータルとして順調に伸びており、単価も上昇している。池袋のホテルメトロポリタンは、宿泊者の半数以上が外国人であり、他のホテルも外国人比率が上昇している。

[安全対策]

Q： 修繕費に関して、事故を受けて、年間2,500億円という目線や考え方が今後変わるのか。

A： 修繕費については、当初計画していた2,490億円と安全対策の70億円について切り分けて考えていく。当初計画していた2,490億円については堅持していく。

安全対策については、下期で70億円の計画としているが、来年度以降どの程度の金額になるのかは、来年度計画の中で示していきたい。最近の事故等を受けた安全対策の中でも、高架橋等落下物対策や軌道パッド抜け落ち防止対策については、来年度以降も範囲や期間を見極めながら継続して行っていく。

Q： 安全対策を行う中で、社員の世代交代に伴う技術継承のために定年を延長することなどが考えられるが、人件費に与える影響の有無を教えてください。

A： 技術継承については、これまでもしっかりと取り組んできた。更に訓練方法の検討、訓練設備の充実に取り組んでいく。今後、人を増やすといった考え方を持っている訳ではなく、金額的な観点では人件費全体への影響はない。

[設備投資]

Q： 設備投資は、今後3ヵ年で約1.6兆円の計画であるが、工事価格が上昇する中、現行の中期計画以降の設備投資の水準は上がりそうか。

A： 設備投資については、現時点で計画を修正することは考えていない。工事価格は確かに上がっているものの、コストダウンにも取り組んでいることから、現行の計画の範囲内で行っていくことを考えている。

[プロジェクト]

Q： 品川開発や羽田空港アクセス線について、アップデートがあれば教えてください。

A： 品川開発については、今年度末に都市計画決定を得る予定であり、土地に関する計画が決まり次第、建物に関する計画に取り組んでいく。新駅については、2020年のオリンピックに間に合わせていきたい。計画自体は順調に進んでいる。

また、羽田空港アクセス線については、構想の実現に向け引き続き事業スキームや施設計画等について、関係者の協力も得ながら検討を進めているところである。

[Suica]

Q： Suica事業の収支状況について教えてください。

A： 電子マネーとしては、利用件数や加盟店数の拡大を通じて、引き続き手数料等が増加してきており、JR 東日本グループにおいて収益事業として確立する段階に達しつつあると考えている。

鉄道事業としては、Suica 導入により、自動改札のメンテナンス費用の低減や自動券売機の撤去によるコストダウン、不正乗車防止による増収に貢献しており十分に役割を果たしている。

[株主還元]

Q： 総還元性向 33%を中長期的な目標としているが、今期の配当を前提とすると配当性向は 20%となり、残り 13%（金額では 300 億円）分の自社株買いが必要となる。株価が上昇する中、どのようなタイミングで、どの程度の自社株買いを実施したいと考えているのか。

A： 株主還元については、中長期的なターゲットを示しているが、今年は、配当を中間 65 円、期末 65 円で合計 130 円に増配する予定である。自社株買いをどの程度行うかについては、利益水準やキャッシュの状況などを総合的に勘案して判断したい。

[海外戦略]

Q： 海外戦略をどのように進めていくのか、中長期的な戦略を教えてください。

A： 海外事業については、中長期的に重要な事柄であると考えている。鉄道事業者として最も強みがあるのはオペレーションであり、安全安定輸送やメンテナンスのノウハウを持っている。また、J-TREC（総合車両製作所）という車両メーカーを持っており、これらを組み合わせて取り組むことが大事である。

2016 年夏にタイでパープルラインが開業する予定であるが、J-TREC が車両を 63 両納入することが決まっている。また、技術や車両の支援としては、インドネシアにメンテナンスの指導を行っている。高速鉄道については、シンガポールやマレーシア、インドなどで計画があるが、政府と連携して、日本の高速鉄道のよさを売り込んでいく。中長期的な事業戦略については、個別案件の進捗を勘案しながら検討していきたい。

[今後の重点取組み事項]

Q： 今後の重点取組み事項の中で、「ひらく～技術革新」に新しい項目が盛り込まれた。今まで取り組んできた内容でも構わないが、長期的に収支改善につながるような項目があれば教えてください。

A： 中長期的に収支改善につながるものは、CBM（状態基準保全）によるメンテナンス業務の革新である。線路設備や電力設備、車両の機器の取り換えについては、一定の期間が来ると取り替える TBM（時間基準保全）であったが、データを取り設備の劣化状況を把握できるようになると、取り替えを的確な時期に実施することができる。

その他にも、回生エネルギーを融通する仕組み作りに取り組んでいるほか、再生可能エネルギーでは、風力発電に関する J R 東日本エネルギー開発株式会社を設立した。

Q： オリンピック開催までの使用開始に向けて、会場の最寄駅等における駅改良工事計画の投資金額や予定を教えてください。

A： 投資金額や時期については、まだ発表できる段階ではない。成案ができ次第発表していきたい。

以 上