

2018年3月期第2四半期決算説明会 主なQ & A

[北海道新幹線]

Q： 北海道新幹線について、計画をやや下回ったということで様々な施策を展開していると思うが、北海道新幹線の更なる増収施策、ひいてはJR北海道への更なる提携を検討しているのか。

A： 北海道新幹線の増収施策については、決算説明会資料に記載した通り、JR北海道との連携による旅行商品の増売など、営業面での連携はこれまで以上に深めていきたいと考えている。特に、東北エリアと北海道エリアを一体とした流動の促進も含めて取り組んでいきたい。

[在来線関東圏の定期外収入]

Q： 在来線関東圏の定期外収入について、ゴールデンウィークの好調等の特殊要因に関する説明があったが、特殊要因を除いた基礎収入も大きく増加している。この基礎収入の増加について、背景を正確に特定するのは難しいと思うが、社内でどのような認識を持っているのか。

A： 1つは首都圏への人口流入が継続していることが挙げられる。もう1つは、普通列車グリーン車について、上期は想定よりも5億円ほど上回ったことが挙げられる。下期についても、これらがどのように推移していくのかを見守っていきたいが、基本的には、東京を中心に人の動きが順調だと考えている。

[安全・安定輸送]

Q： 安全・安定輸送に係る重大な事象の数を見ると、2015年4月に発生した山手線での電化柱倒壊以降、あまり減っていないように見えるが、社内ではどのような認識を持っているのか。対策を実施しても新たな事象が発生してしまうという認識なのか、あるいは、この分野は対応できているが、まだこの分野は対応できていないなどの認識があるようであれば教えて欲しい。

A： 近年、当社設備に起因する輸送障害など、安全・安定輸送に係る重大な事象を相次いで発生させてしまい、会社全体として事態を重く受け止めている。電気関係の事象が多く、追加的な安全対策も実施しているところであるが、結果として今年また2件の事象を発生させたというのが事実である。事故防止の対策を具体的に検討しているところであり、会社を挙げてしっかりと取り組んでいきたい。

[費用]

Q： 建設附帯修繕が増加したのは、単価の増加によるものか、件数の増加によるものか。もし、件数の増加に起因するのであれば、安全・安定輸送に係る重大な事象が増えていくことが影響しているのか。

A： 建設附帯修繕が増加したのは、単価の増加というよりも、利根川橋りょうの撤去等の大きな工事があったためである。下期についても、東京駅北通路周辺再整備に伴う工事などを見込んでいることから、一定程度の影響が出るとみている。

[品川開発]

Q： 品川開発について、決算説明会資料に2020年に新駅の暫定開業と記載されているが、今後のスケジュールは。

A： 今後の大きなスケジュールは、決算説明会資料に記載した通り、2020年に新駅の暫定開業、2024年頃に街びらきを予定している。現在は、まさに新駅の開業に向けた準備を進めているところである。また、新駅の開業時期は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会前を予定しているため、新駅を含む周辺エリアの暫定的な利用方法を検討している。

街づくりが具体的な工事に入るのは2020年度以降と考えており、2024年に街びらきをして、その後2030年代に全体としての街が完成するようなスケジュールである。

決算説明会資料には、まちづくりガイドラインの策定などを記載しているが、まさに街づくりのための協議をしているところであり、また適切な時期に情報を伝えていきたい。

以 上