

2015年3月期決算説明会 主なQ & A

[北陸新幹線]

Q： 北陸新幹線の増収計画は、ここ1ヶ月ぐらいの好調なご利用実績を反映したものなのか。

A： 開業フィーバーはあるものの、好調なご利用がある程度続くだろうと見ており、ここ1か月の数字をベースにしながら、1年の見通しを立てている。

Q： 北陸新幹線の2年目以降の更なる増収・ポテンシャルはどのように考えているか。

A： 東北新幹線等の開業と比べてみると、予約率やグランクラス・グリーン車といった高額商品の売れ行きが今までとは異なって高い。地域の盛り上がりという点でも北陸三県だけではなく、新潟・長野・岐阜を含めた広域観光圏を創り出そうという今までにはない動きが出ている。さらに、インバウンドの大きな動きが出ていることも考えると、2年目以降も大きな流動を作り出すことができ、地域の人と力を合わせれば必ず実現できると考えている。

Q： 北陸新幹線について、4月に入って状況に変化はあるか。

A： ゴールデンウィークの予約状況は好調で、北陸新幹線については、長野までであった前年の3倍程度になっている。なお、東北新幹線も対前年103%程度であり、3月の好調を4月も維持していると考えている。

Q： 2016年3月期の北陸新幹線増収見込295億円は、新幹線のみの方の増収見込なのか、在来線の減収分も考慮したネットの増収見込なのか。295億円の増収で施設利用料も含めて黒字という理解でよいか。

A： 並行在来線の分離による減収は、2015年度で10億円程度見込んでいます。295億円については、並行在来線の分離による減収を含めない新幹線のみの方の増収分である。貸付料は、単年度ではなく30年間の収益と費用から算出しているため、2015年度の見込みをもって、利益が上がっているとか上がっていないとか判断するものではない。

[北海道新幹線]

Q： 北海道新幹線について、北陸新幹線と比較すると、どのぐらいの増収で見れば良いか。

A： 金沢・富山開業ほどのインパクトはなく、それほど大きな数字にはならないだろうと考えている。

Q： 北海道新幹線については、JR 北海道の運営になると思うが、JR 東日本に使用料は発生しないという認識で正しいか。

A： 貸付料は、新幹線設備を借りることで発生するスキームになっている。借りる新幹線設備はないため貸付料は発生しないと考えている。

#### [非運輸業（駅スペース活用事業）]

Q： 駅スペース活用事業については、今期を底に来期から利益が回復してくるということだが、利益での成長を期待することはできるのか。

A： 工事支障等により減収減益が続いていたが、新宿駅新南口ビル、仙台駅東口開発、千葉駅駅舎・駅ビル建替、東京駅丸の内地下エリアなどの大規模開発に併せて取り組んでいく。リニューアルに加え、面積拡大などの新規分の要素もあるため、トータルでは以前より利益が増えていく計画になっている。丸の内地下エリアでいうと、開業は2017年の夏であり、通年で効いてくるのは2018年度からであるので、2018年度以降も利益も含めて伸びが期待できると考えて良い。

#### [インバウンド]

Q： 「インバウンド戦略の推進」のなかで、「生活サービス事業におけるインフラ・体制整備」とあるが具体的にどのようなことなのか。

A： 「インフラ・体制整備」とはWi-Fiの整備、外国人に対する言語対応等、様々な取組みを行っている。直近でいうと、ルミネで免税の取扱いを始める。また、神田万世橋のmAAchecute（マーチエキュート）でも取扱いを行っているところである。このような外国の方が買い物をしやすい環境を作るソフト面も指している。

Q： インバウンドなどで日本のホテル業界は好調であるが、当社のホテル事業はそれと比較すると数値が伸びていないのは、なぜなのか。今後の収益の伸びと、稼働率の向上は期待できるのか。

A： 当社の首都圏ホテルは、以前から稼働率が高く、現在も高い稼働率である。そのため、「上げ幅」という観点からみると他のホテルとはやや異なっているが、絶対的水準という観点からみると、従来から高い水準を保っている。東京ステーションホテルの高価格帯の宿泊は外国の方の利用が多く、ラッフルズホテルとの連携など、これからの受け入れ態勢

も積極的に進めていく。

#### [費用]

Q： 人件費と業務委託費の合計で最終的にどのくらい減らせると見ているのか。

A： この数年だと、数十億削減できる。3年過ぎたそれ以降は、さらに減少のペースが上がると考えている。

Q： 2016年3月期の自助努力によるコスト削減効果は。

A： 生産性向上、技術革新を踏まえ中身についてコストコントロールしていく。それぞれの項目について精査し、生産性向上、技術革新を踏まえたコストコントロールを行うことが重要であると考えている。

#### [品川開発]

Q： 品川開発について進捗状況はどのようになっているのか。

A： 品川開発のスケジュールについては順調に進んでいる。2020年には新駅開業、2023～2024年あたりに街びらきということで、駅前広場、ビルの開発を行う。東京都のまちづくりガイドラインに基づいて土地区画整理の都市計画決定を行うことが、今年度内のスケジュールとなっている。品川地区の開発は国家戦略特区の指定を受けているが、現在は、エリア内の道路などをどう整備するか、ということ等を東京都あるいは国と調整しており、今年度内にその計画を認めてもらいたいと考えている。これで基盤ができるので、その後は、建物について、どういうものを建てていくかを考えていくことになる。

#### [羽田空港アクセス線構想]

Q： 羽田アクセス線構想の進捗状況はどうか。

A： 合計で3,000億円を超える事業費となるため、事業スキームや費用負担の在り方について関係機関と検討を進めている。経営への影響を考慮したうえで、当社も一定の負担を行い整備するという考え方である。工期は10年程度かかるため、2020年のオリンピックに全体を間に合わせることは難しいと思うが、今後、関係各方面のご理解をいただきながら出来るだけ早い時期に着工し、完成させていきたい。当社の成長につながると確信しているプロジェクトであり、是非実現させていきたい。

[株主還元]

Q： 総還元性向 33%は 2018 年 3 月期を待たずして達成できるのか。33%より上げていく余地はあるのか。

A： 配当については、将来の見通しを含めて安定的に配当できる見通しが立てば増配を行うと申し上げてきており、2016 年 3 月期の配当を 130 円とした。景気の変動等も当然あるため、その部分については自社株買いで対応していく。トータルとしての 33%については、安全投資や街づくり、首都圏ネットワークの改善などこれからも一定の設備投資は必要であり、将来への成長のために使用していきたいと考えているため、33%については当面維持していきたいと考えている。

[その他]

Q： JR 北海道に対する金銭面の支援を考えているのか。

A： JR 北海道に対して金銭的支援・資本的支援を行う考えはない。あくまでも、JR 北海道に自立した経営をして頂くための人的支援・技術的支援を行う。

以 上