

## 1. 基本的認識

わが国経済は、デフレの影響が慢性化する中で発生した東日本大震災の影響から徐々に持ち直しつつあるものの、景気は足踏み状態が続いており、本格回復には時間を要すると考えられる。また、物流業界においても、復興需要などは想定されるものの、生産拠点の海外移転や各輸送機関との熾烈な競争など、厳しい状況が続くものと考えられる。

一方、震災直後の緊急石油輸送など災害時におけるリダンダンシーの確保のほか、復興需要への対応などを図り、社会的使命を果たしていく。また、エネルギー政策の大幅な見直しが迫られているなか、モーダルシフトの推進は、CO<sub>2</sub>削減のための有効な手段とされており、長距離トラックドライバー不足等を背景に、社会インフラとして鉄道貨物輸送の役割はこれまで以上に大きくなるものと思われる。

昨年末に策定した、平成 30 年度までに経営自立を達成する「経営自立計画」を着実に実行していく。多少の経済変動等があっても安定的に利益を確保できるよう、スリムで強靱な経営体質への改善を図り、全国ネットワーク、安全性、定時性、大量定型輸送という鉄道特性を十分に発揮し、中長距離帯でのシェア拡大を目指す。

本年度は、安全・安定輸送の確保、コンテナ輸送品質の向上に全力で取り組むとともに、積極的な営業施策の展開等を図る。また、燃料価格上昇など、経費増嵩が懸念されるため、経費節減に努める。さらに、効率的な業務体制の確立、輸送量の変動に機動的な対応が可能となるような経費構造への変革等を進める。

## 2. 事業計画の概要

### (1) 経営基盤の整備

#### 安全の確立

##### ア. ソフト面の取り組み

- ・ 現場管理者が PDCA サイクルに沿った指導を行う安全管理体制の確立、事件事例教材の充実・活用等による教育訓練の充実など、安全最優先の意識の向上
- ・ 現場管理者の安全マネジメント能力向上に向けた教育訓練の充実
- ・ 「ヒヤリ・ハット」を活用したリスクマネジメントへの取り組み

##### イ. ハード面の取り組み

- ・ 新型 ATS 装置の機関車への搭載、貨物駅構内への速度照査機能付 ATS 地上子の新設の推進
- ・ 運転士異常時対応訓練用シミュレーターの導入、新形式機関車に対応した運転士養成用シミュレーターの更新着手
- ・ 鉄まくらぎの投入、連動装置取替え、入換信号機の LED 化など

#### 安定輸送の確保

- ・ 自然災害時の輸送障害の早期復旧、動物類との衝突事故対策としての各旅客会社・沿線自治体との連携強化
- ・ 「IT-FRENS」の機能活用によるお客様への迅速な列車遅延情報提供の実現
- ・ (社)全国通運連盟と連携したトラック代行手配の迅速化・効率化
- ・ フェリー代行輸送区間の拡大検討
- ・ 新形式車両投入、予防保全強化等による車両故障撲滅に向けた取り組み

## コンテナ輸送品質の向上

- ・ お客様・利用運送事業者・協力会社と一体となった荷崩れ・荷傷み対策のキャンペーンの実施
- ・ 「ドライレコーダー」のフォークリフト搭載による荷役指導及び荷役事故防止への活用
- ・ 新製コンテナの計画的投入、コンテナ品質情報システムを活用した質の高いコンテナの提供

## お客様に選択される魅力ある商品づくりと販売活動の強化

- ・ 「ソリューション活動」におけるマッチング提案の強化
- ・ 利用運送事業者との連携強化、トップセールス・オールセールス活動等による新規貨物の開拓
- ・ 顧客情報システムの運用開始
- ・ 10 トントラック単位での鉄道シフトが容易な汎用 31 フィートコンテナの投入
- ・ 鉄道を利用したことのないトラック事業者誘致のための PR 活動推進、駅構内バンニング設備の設置等の取組み
- ・ 京浜港近隣の貨物駅を結節点と位置づけた新たな「SEA & RAIL」輸送商品の開発
- ・ 災害廃棄物輸送の本格化に応じた専用列車の運転
- ・ 被災した製油所復旧までの間、関東地区から東北地区への長距離石油輸送の継続

## コスト削減・輸送体制の刷新

- ・ 駅業務における適切な要員配置、多能化の推進
- ・ 列車体系の変更にあわせた乗務員・車両基地配置の見直し、運用効率の向上
- ・ 機関車・運転士運用計画システムの試使用開始
- ・ 業務量精査による検修業務要員体制の適正化、検修基地配置の見直し
- ・ 機関車運用範囲の拡大、「貨車マネージメントグループ」の活動等による貨車運用効率の向上、保有数削減
- ・ 経費執行の見直し、組織・要員のスリム化による間接部門の経費削減
- ・ 「電子決裁システム」による事務作業の標準化・集約化
- ・ 決算の早期開示、連結決算対応のための「新会計システム」開発

## (2) 人材の育成と技術継承

- ・ 次世代を担う優秀な人材育成、技術継承推進のため、若手社員への教育訓練、若手社員を指導する管理者教育に注力
- ・ 教育効果を高めるためのフォローアップ研修の強化、指導者の育成
- ・ マネジメント力やコミュニケーション能力の向上のための管理者研修の充実
- ・ 次世代経営者育成のための経営幹部育成プログラムの新設
- ・ 提案活動、小集団活動、業務研究等の活性化

## (3) 新しい技術の開発

- ・ 津軽海峡線の新幹線共用走行専用の交流電気機関車（試作車）の性能確認試験の実施
- ・ ハイブリッド方式入換専用機関車（HD300 形式）の電池の経年変化検証、けん引力向上

## (4) 関連事業の着実な拡大

- ・ 女塚社宅跡地医療施設開発など新規開発の着実な推進
- ・ 宅地分譲など地方における開発案件の積極的取組み
- ・ 既存物件のリニューアル等の実施

## (5) グループ体制の強化

- ・ 資本関係の整理も含めた会社の再編成、ロジスティクス会社への業務一元化
- ・ グループ内金融の拡充

(6) 環境・社会経営

- ・ 鉄道へのモーダルシフト促進によるCO<sub>2</sub>排出量削減への貢献、自らの事業活動に伴うエネルギー使用量の削減
- ・ 化学物質の適切な管理、廃棄物の削減に向けた取組み、社員一人ひとりの環境意識強化
- ・ 「環境・社会報告書」の発行等を通じた環境に関する取組み、姿勢の積極的発信
- ・ 「エコレールマーク」の普及・啓発活動

(7) コーポレート・ガバナンス、内部統制の強化充実

- ・ コーポレート・ガバナンスの強化充実
- ・ コンプライアンス意識の向上、内部監査体制の強化等による内部統制システムの充実

(8) 設備投資

- ・ 安全投資の推進、老朽設備・車両の更新など総額 268 億円の設備投資  
(鉄道事業 223 億円、関連事業 44 億円)

平成 24 年度事業計画 収支想定

(単位：億円・単位未満切捨)

	22 年度 決 算	23 年度 事業計画 A	24 年度 事業計画 B	比 較 B - A
営業収益	1,536	1,553	1,551	1
運輸収入	1,151	1,159	1,189	+ 29
コンテナ	1,025	1,028	1,073	+ 45
車    扱	125	131	115	15
その他収入	384	393	362	31
営業費	1,499	1,511	1,510	0
人件費	453	441	430	11
物件費	780	798	792	5
減価償却費	200	199	201	+ 2
租税公課	70	69	71	+ 2
災害対応等予備費	-	8	20	+ 12
厚生福利施設費相殺	5	5	5	-
営業利益	37	41	40	1
営業外損益	33	36	35	+ 1
経常利益	3	5	5	0
特別損益	19	1	9	+ 7
税引前当期純利益	23	6	14	+ 7
法人税、住民税及び事業税	1	1	11	+ 9
法人税等調整額	11	3	4	8
当期純利益	10	1	7	+ 5

## 輸 送 量 比 較

輸送量(トン)

(単位：万トン)

	22年度 決 算	23年度 事業計画 A	24年度 事業計画 B	比 較	
				B - A	B / A
コンテナ	2,047	2,031	2,144	+ 113	105.6%
車 扱	1,051	958	931	26	97.2%
計	3,098	2,989	3,076	+ 86	102.9%

輸送量(トンキロ)

(単位：億トンキロ)

	22年度 決 算	23年度 事業計画 A	24年度 事業計画 B	比 較	
				B - A	B / A
コンテナ	184	187	195	+ 7	104.2%
車 扱	17	17	14	2	86.4%
計	202	204	209	+ 5	102.7%

端数処理のため、計が合わない場合があります。