

# 平成27年度事業計画

日本貨物鉄道株式会社

## 1. 事業運営の基本方針

わが国経済は、昨年4月に実施された消費税率引上げ以降、一時的な景気の停滞が見られたものの、平成26年10月～12月期の国内総生産速報値が3四半期ぶりにプラス成長に転じるなど、景気は上向きつつある。

物流業界では、一昨年度に発生した消費税増税前の駆け込み需要の反動減に加え、消費税に伴う需要減退等の影響により、昨年度は国内貨物総物流量がマイナスに転じた。本年度、総物流量は昨年度からさらに減少することが予想され、物流業界全体の先行きは厳しい見通しである。一方、トラックドライバー不足の傾向は構造的な問題として続いており、大量輸送という機関特性を持った鉄道が果たすべき役割は、ますます大きくなっている。

こうした状況の中、モーダルシフトに向けた機運は着実に高まっており、重要な社会インフラとして、鉄道貨物輸送への期待は一層高まるものと思われる。

昨年度の当社の鉄道事業は、安全最優先の意識のもと、積極的な営業を展開し、上半期は前年度を上回る運輸収入を達成したが、下半期は10月に発生した東海道線由比～興津間の土砂流入災害でコンテナ輸送の約半分が通過する区間が10日間にわたり寸断されたことが大きく影響し、昨年度全体の運輸収入は計画を達成することができなかった。しかし、営業施策の効果は着実に現れており、コンテナは平成25年10月以来、東海道線での土砂流入災害のあった平成26年10月を除き、平成27年2月まで16か月連続で前年を上回った。一方経費面では、災害経費のほか、東日本大震災以降の電力料金の高騰等による動力費の上昇に加え、鉄道輸送の保安度向上のための修繕費投入に伴い線路使用料が増加したことが経営に重大な影響を与え、営業収益の増が営業費用の上昇を吸収できず、鉄道事業の営業損失は計画に到達しない見込みである。

関連事業は安定した収益を上げ計画を上回る営業利益を上げたが、営業外損益を加味した経常利益は、東海道線土砂流入災害による収支悪化の影響が大きく、計画を下回ると見込んだ。特別損益・法人税等を加減した当期純利益は、青函トンネル共用走行用専用機関車関連の助成金や土地売却による特別利益が大きく影響して、計画を上回る結果を見込んだ。

昨年度は、3か年計画である「中期経営計画2016」のスタートの年として、新た

に各支社が売上・売上原価・粗利益に責任を持つ支社別利益管理と、営業・運輸・車両・保全など、各部門が全社横断的に施策と収支を管理する部門別管理を組み合わせた「マトリクス経営管理」を開始した。社員の知恵と努力から生まれるアイデアの自発的な噴き上げを促し、社員一人ひとりが参加するボトムアップ型の経営改革を推進し、各般の施策により収入拡大・経費削減に努めた。収入の拡大に向けた積極的な営業展開を図るべく営業社員を増員し、商品ラインナップの充実・マーケティングの強化・新規開発チームによる新しいお客様の拡大に努め、平成 26 年 12 月には異業種の企業間で共同利用していただく専用列車の運行を実現させた。コスト削減の取組みとしては、各現業機関の業務実態を検証しスリム化し、総務・経理業務を中心とした非現業部門の業務効率化による働き度向上に取り組んだ。「投資管理委員会」「調達委員会」を活用し、設備投資の必要性・規模・優先順位、モノの購入価格について厳しく精査する体制を敷き、経営資源の効率的活用に努めた。また、コンプライアンスに関する専門部署を設置するとともに、コンプライアンス委員会を立ち上げて社員のコンプライアンス意識を高め、社内の問題を早期に発見・解決できる仕組みを構築した。

本年度は、「中期経営計画 2016」の 2 年目として、安全の確立と安定輸送の確保を大前提として、平成 28 年度の鉄道事業黒字化に向けた要の年と位置づけ、諸施策を着実に実施していく。足元の状況は、電力価格に加え、線路使用料の大幅な上昇が引き続き見込まれる。さらに、設備及び車両の老朽取替等に伴う設備投資の増加により、減価償却費も上昇する見込みである。このような状況の中でも平成 28 年度の鉄道事業黒字化を達成するべく、鉄道事業の利益率向上に向けた以下の重点取組み事項を定め、実行に移していくこととする。

- ① マーケティング力と営業力強化による営業収益の拡大
- ② 鉄道輸送の利益率向上に向けた輸送力再編と商品力の強化
- ③ 社員一人ひとりが主役となって取り組む「ボトムアップによるコスト削減」
- ④ 鉄道補完・附帯事業への経営資源の投入

このほか、海外の鉄道貨物輸送の調査・コンサルティング・研修等の業務を、当社の収益事業として積極的に育てていく。

こうした施策に積極的に取り組むことで収入を拡大し、営業費の上昇を極力抑制す

ることで、鉄道事業は39億円の営業損失を計画した。また、関連事業は新規分譲案件への取組みを強化し110億円の営業利益を目指す。営業外損益を勘案した経常利益は45億円とし、当期純利益では51億円を計画する。

会社が未来に向けて確かな発展を続けるために、本業である鉄道事業から利益を上げて行くことのできる会社作りを進め、平成30年度における「経営の自立」に向け全社を挙げて取り組んでいく。

上記を踏まえ、本年度の事業運営の基本方針を次の通りとする。

## (1) 経営基盤の整備

### ① 安全の確立

鉄道事業者にとって最大の事業基盤は「安全」であるという認識のもと、社員一人ひとりにおける安全最優先の意識の向上を図る。作業要領やマニュアルに則った正しい作業の実践によって、事故・事象の防止に努め、コミュニケーションの活性化、表彰制度等を通じて、社員一人ひとりが自発的に安全を築いていくという意識で取り組むことを促していく。

過去3年の間に、江差線では、3度にわたって貨物列車の脱線事故が発生した。このうち最初の平成24年4月に発生した事故に関し、昨年7月に運輸安全委員会が事故調査報告書を公表したが、その中で、事故の主たる原因がコンテナ内の積荷の偏積であるとの見解が示された。引き続き、事故の当事者として関係旅客会社と連携して、この種の事故の防止対策に万全を期する。また、リスク低減を図る観点から、輪重測定装置の開発を進めるなど、事故につながる可能性のある事象への対策を実施する。

ソフト面では、安全監査や安全総点検をより効果的に実施して、管理部門が実態を把握し、改善策を現場が理解した上で実行できる仕組みを強化し、現場管理者への教育を見直して、社員一人ひとりが自ら問題点を把握し改善する力を高めることで、安全管理体制を強固なものにしていく。

教育・訓練の充実と人材育成のため、現場管理者を対象とした安全研修を実施し安全マネジメント力を強化する。教材としては、これまでの運転士編・駅編に加え、検修編・保全編の事故防止DVDを新たに作成し、教育レベルを向

上させる。また、事故の速やかな正しい報告の徹底を図り、要因分析の深度化や「ヒヤリ・ハット」の活性化、他職場における事故・事象事例の活用等を通じて、事故等の未然防止・再発防止に取り組む。

危険品輸送に関する駅社員向けの教育用DVDを製作し、危険品の取扱いや漏洩発見時の初動体制等に関する理解度を向上させ、コンテナの過積・偏積など、貨物の積み付けに起因する事故防止の強化を図る。

ハード対策については、各旅客会社の地上設備に対応した連続速度照査機能を備えた新型ATSの機関車への搭載、同型ATS地上子の貨物駅構内への設置を引き続き進めていく。運転士異常時対応訓練用シミュレータの未配備の支社への導入、運転支援システム車載端末の更新も実施し、安全面での設備投資として198億円を投入する。また、入換信号機のLED化、鉄まくらぎへの交換、連動装置の取替えなど、設備の老朽化対策を計画的に推進する。

## ② 安定輸送の確保

豪雨・台風・豪雪など、自然災害による列車運休や遅延が増加する傾向にある。輸送障害発生時の対応力強化に向けて取り組むべく、利用運送事業者との連携によるトラック代行輸送に加え、昨年度構築した、全国に所在する当社のグループ会社が保有しているトラック戦力を活用した代行輸送の仕組みを最大限活用する。また、輸送障害からの早期復旧に向け、災害発生時における旅客会社や第三セクター会社との指令等における協力・連携体制を強化する。

当社に起因する車両故障による輸送障害の防止に向け、老朽化した車両を更新するとともに、車両不具合対策をさらに強化していく。

昨年10月に発生した東海道線由比～興津間の土砂流入災害では、コンテナ輸送の約半分が通過する区間が10日間にわたり寸断され、大規模災害発生時における代替輸送の問題など、多くの問題点が浮かび上がった。それらの改善に必要な措置を着実に実施し、お客様に安心して鉄道をご利用いただける体制づくりを進める。

平成28年3月に開業が予定されている北海道新幹線(新青森～新函館北斗間)は、新幹線と貨物列車が三線軌条区間で共用走行することになるため、安全面に最大限の配慮をしつつ、関係機関と協議しながら諸準備を進めていく。

平成 27 年 3 月の北陸新幹線（長野～金沢間）開業で、貨物列車が走行する線区の経営は、沿線の各県が出資する第三セクター会社に移管された。当該区間の運行管理について、当面は一本化されているが、それが各社に分割された後においても、貨物列車が安定して運行し、円滑な輸送障害時の対応が可能となるよう、関係者との協議を進めていく。

### ③ お客様に選択されるための商品づくり

今春のダイヤ改正では、お客様のニーズを反映した列車の新設、需要旺盛な区間における輸送力の増強など、新しい商品の投入を図る一方、採算性の低い列車の見直しを行った。新しい列車体系をベースに積極的な営業を展開することで、収益を拡大する。さらに、12 月・3 月等の繁忙期における輸送ニーズに柔軟に応え、臨時列車設定・週末列車の運転等を実施し、「モーダルシフト推進強化月間」として鉄道の利用を増やしていく。

商品ラインナップの充実を図るべく、国からの支援を受け、利用が好調な汎用 31 フィートコンテナの増備を行うほか、温度管理輸送のニーズに対応した定温輸送システムの構築に向けた検討を行う。

国際物流においては、貨物駅構内積替施設と港湾エリアの連携を図り、輸出入貨物の国内配送における鉄道シェア拡大を推進し、国・自治体等と連携した、貨物駅と港湾の結節強化による陸海一体の物流システムの検討を引き続き進めていく。また、ハイキューブ海上コンテナの鉄道輸送用低床貨車については、実証実験等を通じて、実用化に向けた取組みを推進する。

### ④ 営業活動の強化・仕組みの刷新

収支改善のために、積載率向上と往復実車化及び賃率改定を適切に組み合わせた施策を展開していく。固定費が多い鉄道事業では、まず積載率向上のために新規顧客の開拓と既存顧客の増送に注力する必要がある、新しい列車体系をベースに積極的な営業を展開する。具体的には、過去 2 年にわたり実施してきた、積載率向上のための戦略的な運賃提示、空コンテナ回送区間への貨物の誘致、取引増加額に応じた販売促進施策に加え、採算性の低い貨物や競争力のある貨物に対する運賃改定施策を継続実施する。また、イールドマネジメントを

導入し、需要に応じた弾力的な価格設定を行い収益の最大化を目指す。

マーケティング戦略の強化に向けて、営業サービスの企画・立案、市場調査機能に加え、列車の販売状況やコストに関するデータ分析機能を統合して本社内に設置した「マーケティングセンター」が主体となって、お客様の声に即した営業方針を策定し収益力を高めていく。本社から各支社新規開発チームに対して積極的な情報発信を行い、鉄道未利用顧客の洗い出し、子会社の調査部門と連携した営業先リストアップ等を行うことで、新規顧客の開拓をより一層強化する。

新規顧客の拡大に向け攻勢をかけ、既存顧客にも増送を積極的に働きかける。こうした攻めの営業展開を支える体制を充実させるべく、中途採用の実施により営業社員の増員を行う。

国際物流においては、京浜港発着の I S O 海上コンテナの利用拡大に努め、収益性向上に向けて輸出入貨物のマッチングに取り組む。また、「S E A & R A I L」サービスにおいては、中国・韓国の現地キャリアー・フォワーダーとの連携を深め、国際複合一貫輸送の商品群を強化する。

エコ関連物資輸送については、今春のダイヤ改正で設定した新列車の輸送力を最大限活用し、秋田地区に向けたエコ関連物資輸送の拡大を図る。都市圏を中心とした自治体が排出する焼却灰のセメントリサイクル輸送の拡大等により、各企業・自治体における廃棄物の資源化に向けたニーズを取り込んでいく。P C B 処理基本計画の変更に備え、P C B 廃棄物の北海道・九州向け輸送拡大への対応を着実に行う。

## ⑤ コンテナ輸送品質の向上

過去 4 年間にわたり「コンテナ輸送品質向上キャンペーン」を実施し、フォークリフト荷役作業及びコンテナ内の養生改善に焦点を当てた各種の取組みを継続している。フォークリフトオペレーターや利用運送事業者の貨物事故防止に対する意識の向上にあわせて貨物事故率も減少に転じており、取組みは着実に成果を上げてきた。

本年度はこれらの取組みに加えて、オペレーターの事故防止意識の持続、荷主別・区間別等の問題箇所にも焦点を当てた具体的対策に取り組む、フォークリ

フト振動抑制装置の導入等のハード対策を実施することで、一層のコンテナ輸送品質の向上を目指す。

## ⑥ コスト削減・収支管理

抜本的なコスト削減の実現に向け、経営の計数管理を強化する。コストに関するデータを詳細に分析しコスト構造を解明し、収支改善の取組みをさらに前進させる。

マトリクス経営管理の根幹は支社別利益管理にある。本社は列車別・対地別等の収支データをすべて支社に公開し、支社・現場等は、自らの手でデータを駅別・列車別・荷主別・品目別等の観点から詳細に分析し、収入増とあわせてコスト削減に努めている。

こうした取組みを強化し、本年度は社員一人ひとりが主役となって取り組む「ボトムアップによるコスト削減」を推進する。社員からアイデアを広く募り、主に列車の運行にかかる経費のコスト低減や業務改善策を実行に移し、成果を上げた社員や部署を積極的に評価していく。

本社内の各部署は、支社別利益管理を基本として、全社の施策と収支を横断的に管理する部門別管理を推進していく。本年度末に向けて、列車の利用実態や需要動向を見極め、より効率的な輸送体系、業務運営体制を構築できるダイヤ改正を計画、実施する。

要員については、運転士の勤務体制見直しなど、輸送効率の向上を引き続き検討しダイヤ改正施策を通じて深度化していく。現業・非現業を通じて、社員一人ひとりの働き度の向上によるスリム化を図る。車両については、配置両数の少ない区所の統廃合、メーカーへの委託業務の直営化によるコスト削減を行い、私有貨車検査費用を有料化することで収支を改善する。調達コストについては、「調達委員会」におけるトップ以下経営幹部のコミットメントを明確にしたコストの削減と原価低減を徹底し、調達構造の見直しを引き続き行っていく。水道光熱費・消耗品等の間接経費については、これまでも継続的に削減に取り組んできたが、さらなるコストダウンの余地が無いか再検証を行うなど、取組みの深度化を図る。



## ⑦ 鉄道補完・附帯事業への取組み強化

鉄道事業のさらなる利益率向上に向け、鉄道補完・附帯事業の強化を図る。これまで、自社用地での開発を前提に事業を行ってきたが、開発可能な用地が減少している状況を踏まえ、新たに物流施設を購入して賃貸する事業スキームを立ち上げる。これまで培ってきた賃貸のノウハウを活用し、新たな収益源に育てるとともに、平成 28 年度鉄道事業黒字化に向けて、鉄道輸送とのシナジー効果を最大限発揮する。

東京貨物ターミナル駅用地の高度利用化に向けた開発プロジェクトについては、当社が総合物流企業として発展するための布石と位置づけ、取組みを一層強化する。昨年度までに全体計画の調査設計など、初期段階の検討を終えたところであるが、本年度は、建設用地確保に向けた既存建物の移設工事など、次段階の取組みを着実にやっていく。また、今後の港湾との連携強化については、国・自治体と協力して検討を進めていく。

## (2) 事業基盤の強化

### ① 人材の育成と技術継承

JR採用の社員が全体の 7 割近くを占め、業務運営の大半を若い世代が担う状況となっていることを踏まえ、確実な業務運営を実現するための養成と技術継承を進める。

若手社員への教育については、社会人としての基礎教育を充実させ、プロフェッショナル意識を持ちつつ「自ら学び、考える」ことを重視した内容とする。

管理者の教育については、業務・人材のマネジメントを確実にできるよう管理者としての意識を醸成するとともに、管理業務の知識向上に努める。また、次世代経営者の育成のための経営幹部育成プログラムも継続して行う。

各支社で実施していた階層別教育を、本社の企画・実施に変更する。これにより、効率的な教育・研修の実施を目指すとともに、教育カリキュラムの全国統一化を行う。

小集団活動については、各チームに対する研修を継続し、現場の管理者やチームリーダーがこれまで以上にボトムアップによる業務及び環境改善を推進出来るよう、集合研修を再構築する。また、全社発表等の場で取り上げられた各

職場における取組みの水平展開を図り、社員と管理者が最前線で業務改善を率先して行う風土の醸成に取り組む。

日々の業務の中で教育の成果を積極的に活用することを通じ、社員がより働きがいを感じ、かつ努力が報われるような人事賃金制度の検討を進めていく。

貨物鉄道事業を支えるグループ会社社員の教育については、新入社員研修や幹部候補者研修を引き続き実施し、充実させていく。委託業務の職能教育については、系統別に行われている研修等への参加機会を可能な限り提供し、必要な業務知識及び技能の習得に向けて最大限バックアップしていく。

## ② 海外事業の展開

新たなビジネスとして海外の鉄道貨物輸送の調査・コンサルティング・研修等の業務を収益事業へと育てるべく「海外事業室」を設置して取り組んでおり、本年度はアジア諸国を中心に、鉄道貨物事業の運営システムの構築等への支援事業や輸送力増強事業に対して、当社のノウハウを提供し、事業参入することも視野に検討を進める。

## (3) 新しい技術の開発

平成 28 年 3 月に予定されている北海道新幹線（新青森～新函館北斗間）開業に向け、津軽海峡線における新幹線との共用走行用専用機関車 E H800 形式の走行試験を引き続き行い、その結果等に基づき仕様変更を実施する。

今後の成長分野である国際物流の強化に向け、ハイキューブ海上コンテナ輸送用の低床貨車については、実証実験等を通じて、実用化に向けた取組みを推進する。

## (4) グループ体制の強化

連結主体の事業運営に向け、本事業計画とあわせて、連結会計による計画も策定した。今後、連結ベースでの月次予実管理が可能な体制整備に向け、システムの導入など、平成 28 年度からの本格実施開始に向けた準備を行う。

グループの体質強化に向けて、所在地や業態が重複するグループ会社を統合し、当社からの業務受託会社の 100%子会社化を進め、グループ内の資本構成の見直し

を推進する。また、会社別ミッションの明確化と、各社の経営者に対する評価基準を明らかにした新評価制度を定着させ、グループの力を最大限発揮できる体制を整えていく。

#### (5) 環境・社会への対応

今後、わが国におけるエネルギー政策においては、原子力発電への依存度が低下していく中で、地球温暖化防止の目標達成が求められていくものと思われる。この課題に対し、当社は、CO<sub>2</sub>排出量の削減に貢献する鉄道へのモーダルシフトを促進するため、積極的なPR活動等を行い、ハイブリッド方式の入換専用機関車(HD300)の導入拡大、LED照明の導入など、自らの事業活動におけるエネルギー使用量を削減する。また、化学物質の適切な管理や廃棄物の削減に引き続き取り組んでいく。「エコレールマーク」については、公益社団法人鉄道貨物協会との連携のもと、認定商品・認定企業のさらなる拡大、PR活動の実施、個別商品への表示拡大など、普及・啓発活動に取り組む。

地震等の大規模災害発生時において、鉄道貨物輸送は、他輸送手段が寸断されている状況の中でも、全国ネットワークを活かした迂回輸送・代行輸送等を実施し、荷主企業の生産活動に不可欠な物資の輸送を担っていく。経済活動を停滞させない役割を果たす使命を持っていることを認識し、荷主企業の事業継続計画を支えることを通じて社会に貢献していく。

これら環境面での取り組みや、社会貢献活動により、お客様や地域社会から信頼される企業となることを目指す。

#### (6) コーポレート・ガバナンス、コンプライアンスの強化・充実

適法かつ効率性・透明性の高い経営により適正な事業を行うため、コーポレート・ガバナンスの一層の強化・充実を図るほか、コンプライアンスの確立に向けた取り組みとして、外部講師を活用した社員への教育・研修を実施する。昨年度、コンプライアンス違反事象等について、迅速に情報をキャッチし適切に対応するため、社内からの通報を一括して受け付ける「内部通報制度(JRFヘルプライン)」を導入したが、本年度は新たに、外部(取引先など)からの通報を一括して受け付ける窓口として「外部通報制度」の導入を検討する。あわせて、内部監査体制

を強化するなど、内部統制システムの充実を図る。

## 2. 鉄道輸送に関する計画

### (1) 基本的な方針

鉄道貨物輸送は重要な社会インフラであるという認識のもと、安全の確立・安定輸送の確保を徹底する。

今春のダイヤ改正では、お客様のニーズに適合した使いやすい輸送サービスを提供するべく、列車新設や輸送力増強を行い、需要の高い区間におけるコンテナ輸送の拡大を図った。あわせて、利用実態や輸送需要を踏まえ、より効率的な輸送体系・業務運営体制を構築することで、鉄道輸送の採算性と市場競争力を強化した。

来春のダイヤ改正に向けて、鉄道事業の収支改善に向けた輸送力再編と商品力の強化策を検討していく。

### (2) 平成 27 年度の鉄道輸送量の見通し及びこれに対して設定する運行量

	輸送量の見通し		列車の運行量
	輸送トン数	輸送トンキロ	列車キロ
コンテナ	2, 296 万トン	207 億トンキロ	61 百万キロ
車扱	836 万トン	12 億トンキロ	4 百万キロ
計	3, 132 万トン	219 億トンキロ	65 百万キロ

注：上記の数値は、経済情勢の動向等により変更する場合がある。

### 3. 鉄道施設の整備に関する計画

「安全の確立」「安定輸送の確保」に資する鉄道施設の整備を本年度も継続して促進することとし、運転保安設備の整備や老朽化した車両・駅設備の更新を実施する。そのほか、効率化に寄与する施設の整備を推進する。あわせて、鉄道補完・附帯事業の強化に向け、新たな物流施設を購入して賃貸する事業スキームを立ち上げる。これらの設備投資にあたっては、「投資管理委員会」により投資コストの回収計画を明確にするとともに、PDCAサイクルを活用することで設備投資計画を継続的にチェックしていく。

なお、鉄道施設の整備にあたっては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等による支援措置を活用していく。

区 分		施設の整備の概要
輸送設備 の 維持更新	老朽設備 取替	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 木まくらぎの鉄まくらぎ化及び連動装置の取替など、老朽設備の更新・改良を行い保安度の向上を図る。</li> <li>○ 老朽化した検修設備の取替を行う。</li> </ul>
	保安・防災 安定輸送 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 機関車に新型ATS装置等の取付を実施する。</li> <li>○ 青函トンネル共用走行用専用機関車検修設備を整備する。</li> </ul>
経営の 体質改善	業務運営 方式の 改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車両配置に適した検修設備を整備する。</li> <li>○ 鉄道補完・附帯事業の強化を目的とした、新たな物流施設の購入</li> </ul>
車 両		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 機関車やコンテナ車を新製する。</li> <li>○ 汎用31フィートコンテナを新製する。</li> </ul>

## 4. その他の事業運営に関する計画

今後、契約満了物件が増え、既存物件による収益の低下が見込まれるため、社宅跡地や未利用の鉄道用地における分譲マンション・宅地造成事業に取り組むほか、貨物駅構内の未利用地等を活用した物流施設・商業施設等の新規開発を推進し、収益の確保に努める。

開発案件の進捗とともに開発可能な用地が絞られつつあるなか、関連事業収益を安定的に確保すべく、開発可能用地の生み出しを重点的かつ継続的に取り組んでいく。あわせて、重要な財産である用地の資産価値の維持・向上を図るため、社員教育を充実させるなど引き続き用地管理体制の強化に努める。

(添付資料1)

## 平成27年度 資金計画書

(単位：億円)

区 別	金 額
I. 資金収入	
1. 営業的収入	1, 7 1 6
(1) 営業収入	1, 7 1 0
(2) 営業外収入	6
2. 資本的収入	3 5 1
(1) 借入金	1 2 2
(2) 無利子借入	1 1 4
(3) 社 債	—
(4) その他の資本的収入	8 9
(5) 設備投資助成金	2 5
3. 前年度からの繰越金	3 7
計	2, 1 0 5
II. 資金支出	
1. 営業的支出	1, 5 0 2
(1) 営業支出	1, 4 7 0
(2) 営業外支出	3 1
2. 資本的支出	5 3 1
(1) 設備投資	2 5 9
(うち支援措置対象分)	(1 7 6)
(2) その他の資本的支出	2 7 1
3. その他支出	4 1
4. 翌年度への繰越金	2 9
計	2, 1 0 5



(添付資料2)

## 平成27年度 収支予算書

(単位：億円)

区 別	金 額
経常損益の部	
(営業損益の部)	
I. 鉄道事業営業利益	
1. 営業収益	1,388
(1) 運輸収入	1,208
(2) その他収入	179
2. 営業費	1,427
(1) 業務運営費	1,189
(2) 諸 税	62
(3) 減価償却費	175
鉄道事業営業利益	△ 39
II. 関連事業営業利益	
1. 営業収益	188
2. 営業費	78
(1) 業務運営費	38
(2) 諸 税	15
(3) 減価償却費	25
関連事業営業利益	110
全事業営業利益	71
(営業外損益の部)	
III. 営業外損益	△ 25
経常利益	45
特別損益の部	
I. 特別損益	37
税引前当期純利益	83
法人税、住民税及び事業税	32
法人税等調整額	△ 0
当期純利益	51

(参 考)

## 平成 2 7 年度 設備投資計画

(単位：億円)

区 別	金 額
輸送設備の維持更新	6 5
老朽設備取替	2 2
保安・防災対策	2 4
安定輸送対策	1 8
環境保全	—
経営の体質改善	5 5
業務運営方式の改善	3 4
技術開発・その他	2 0
輸送力整備	—
幹線輸送	—
車 両	1 3 8
総 係 費	—
合 計	2 5 9