

平成29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、人手不足から雇用・所得環境に改善傾向が見られる中でも消費の伸び悩みが続いており、設備投資、輸出も海外生産の拡大等から本格回復への力強さが欠けている。景気の先行きについては、米国新政権の経済運営への期待感の一方、保護主義的貿易政策の導入リスクや原油価格の上昇傾向もあり、国内経済への影響は不透明な情勢にある。

昨年度の物流業界は、消費関連物資に一部持ち直しの動きが見られたものの生産関連物資が低迷し、建設関連物資も微減となった影響により、国内貨物総輸送量は減少した。本年度は、災害等の被害により前年不作となった農産物が持ち直す見込みであるものの、生産関連物資の動きに大幅改善は期待できず、公共投資に伴う建設関連物資も、規模や施工件数が限定される中で増加にまでは至らないと見込まれる。総貨物量は引き続き横ばいから微減傾向となると予想され、物流業界全体の先行きは依然として厳しい状況が続く見通しである。

一方、トラックドライバー不足や労働時間に関する規制強化等に伴い、鉄道へのモーダルシフトの流れは継続しており、大量輸送という特性を持った鉄道が果たすべき役割は、益々大きくなっている。こうした状況下で、重要な社会インフラとして鉄道貨物輸送への期待は今後高まるものと見られる。

昨年度は、3年間の「中期経営計画 2016」の最終年度に当り、計画達成に向けた仕上げの年として、最大の眼目である鉄道事業の黒字化に向け、役員・社員が一丸となって取り組んだ。

国内貨物総輸送量が減少する中、年度初に発生した熊本地震の影響に加え、秋口には台風上陸が相次ぎ、北海道地区で列車運行ルートが寸断されるなど自然災害に見舞われ、鉄道貨物輸送量は計画値を下回って推移した。収入の挽回に向けた積極的な営業展開を図るべく、首都圏エリアにおいて営業戦力の集中化を図り、新規営業活動を手掛ける「営業開発室」を新たに設置したほか、実務経験のある中途採用社員を中心とした新規開拓チームで営業展開を強化した。社員一人ひとりの努力の積み重ねにより、コンテナ列車積載率、定時運行率も昨年度からの高い水準を維持している。また、継続実施した「ボトムアップによるコスト削減」施策では、社員のアイディアにより

燃料費や修繕費の削減効果が数値に現れ、収支改善に貢献した。こうした地道な努力により、今後の事業運営に向けた基礎を築くことができた。

さらに計画達成に向けて、経営改革の3つの柱（①意識改革、②計数管理改革、③組織改革）および3つの構造改革（①構造赤字部門の抜本的改革、②新商品・新技術の開発、③連結決算の本格開始）に加えて、10月に新たに「業務創造推進プロジェクト」を立ち上げた。急速な技術革新、激しい環境変化の中で、真の自立と将来のあるべき姿を実現するため、業務そのものの進め方や諸制度等について全社を挙げて抜本的に見直すべく、推進体制を整備し変革の実行に向け検討を開始した。

本年度は新たな5年間の「中期経営計画 2021」の初年度として、安全の確立と安定輸送の確保を大前提に、盛り込まれた諸施策を確実に実施していく。線路使用料に加え燃料価格も上昇が見込まれ、外的要因によるコスト負担が増大する。さらに、車両修繕費、減価償却費も増加が避けられず、当社を取り巻く事業環境は厳しくなることが予想される。こうした状況下で鉄道事業の収支改善を継続し、不可避なコスト増による収支悪化を取り戻す困難な課題への挑戦が求められる。

このため、3月に実施したダイヤ改正で再編・強化した商品を積極的に販売し、モーダルシフトのうねりをさらに高めるとともに、ドライバー不足、規制の強化等を背景とした中長距離輸送ニーズを確実に取り込んで行く。さらに業務創造推進への取組みを深度化させることで、鉄道事業の黒字（営業利益0億円）を継続する。また、関連事業は同101億円、経常利益は81億円、当期純利益では64億円を計画する。

そして、新たに策定した「中期経営計画 2021」に掲げる目標である経常利益100億円以上の持続的な確保に向け、グループ一体となってより一層の利益の拡大に取り組む。

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」という認識と、リスクの大きな事故や労働災害を絶滅するという目標を共有した上で、一人ひとりが人命を第一に考え、安全確保の主役となって正しい作業を実行するという行動

指針のもとに、グループ一体となって安全性の向上を目指す。

安全最優先の職場風土を築くため、社員が事故の怖さ・安全の大切さを知ること、ルールを理解して守ることに重点をおき、現場が自発的に改善し支社・本社が助言・指導するという役割分担を明確にして取り組む。

安全管理面では、過去の保安監査で指摘を受けた仕組みの弱点を継続的に補強し、現場の自律的な改善と、管理部門による現場の実態把握・改善指導とが車の両輪となるよう、輸送安全総点検や安全監査方法の改善、安全自主チェックリストへの評価指標設定などを行う。また、適性検査管理システムの導入により資質管理の一層の厳正化を図る。

事故等の再発防止・未然防止を徹底するべく、昨年度全支社に導入した運転シミュレーターを効果的に活用していくとともに、重点的な現場指導、調査・要因分析・対策立案の力量を向上させる教育を行うほか、ヒヤリ・ハット情報を含む過去の蓄積データから発生傾向を分析し、重大な事故等の未然防止につなげる。また、利用運送事業者等と連携し、貨物の積付けに起因する事故の防止に継続的に取り組む。

労働災害は微減にとどまっており、死亡や重大な後遺症につながる可能性の高いものも発生しているので、取組みを従来よりも強化し、本社での重要度に応じた対応や現場での重大な労働災害の想定に基づく対策の検討などを行う。

また、安全の主役となる社員の成長のために、現場社員の知識・技能の維持向上、現場管理者や管理部門の安全マネジメント力向上のための教育を進める。

ハード面の改良は、老朽車両・設備の取替えのほか、重大な事故のリスク低減を目的として、保安装置を確実に使用するための ATS 未投入防止・切換失念防止装置などのバックアップ機能の強化、貨物駅への連続速度照査地上子設置等を継続して行う。また、貨車の走行安全性向上のため、ダンパ特性の見直しや状態監視機能の開発等を進める。人間系への依存度の高い駅作業のハード面からの改良策、リスクが小さくても高頻度で発生するものへの対応も検討する。

江差線脱線事故対策であるポータブル重量計によるサンプルチェック、トップリフターへの偏心荷重計装備等も継続し、輪重測定装置は運用しながら精度の向上に取り組む。

② マトリクス経営管理の強化

本年度でマトリクス経営管理の導入4年目を迎えるが、鉄道事業利益の維持・向上に向けて、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への取組みを深度化する。

特に収支改善の中核となる支社別利益管理では、支社が責任を持って列車別、支店別、駅別など細分化した収支から問題点を抽出し、自発的に的確な施策を立案、実施する。あわせて、安全など本社の主管部が主導する部門別管理により、支社を着実にフォローし、全社一丸で収支改善に努める。

③ 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大幅遅延が増加する傾向にある。輸送障害発生時、如何に柔軟な運転整理を行うかによって、遅延の収束具合が大きく異なってくるため、輸送障害時における旅客会社、三セク会社との連携を強化し、貨物列車の運転整理が柔軟に出来るよう対応力を向上させていく。特に、本年度北陸地区で第三セクター各社に運行管理が分離される輸送指令についても、情報伝達と連携を確認し、安定輸送の維持向上に努める。

また、昨今増えてきたオーダーメイド列車等、定時運行と情報提供の要請が強まっており、貨物指令体制の強化に努める。

鹿等との衝撃事故対策としては、個体数管理など鉄道事業者だけでは対応出来ず、行政も一緒になって取り組む必要があることから、多発地域の自治体への要請、衝撃対策の検証と展開を通じて発生件数の減少に努める。

当社に起因する車両故障による輸送障害を未然に防止する施策として、「トライ A135」では車両故障（A 故障）件数の目標値を年間 135 件以下とし、「ターゲット 3」では各支社において再発件数の多い車両故障のうち 3 件について撲滅に取り組み、故障防止意識を向上させる。グループ別保全検討会においては、新形式車両に重点を置いた対策、装置別保全検討会では、各装置の不具合頻度に応じた対策を検討する。また、HD300 形式ハイブリッド機関車やコキ 107 形式貨車の新製投入、DF200 形式ディーゼル機関車の改造等を通じて老朽車両の取替えを進める。検修部門では、現場のレベルターゲットに基づき、業務管理 12 項

目について 5 段階のレベル評価を実施し、業務改善によるレベル向上を実践する業務管理体制を確立する。

輸送障害時に機関車運用管理に起因する事象を未然に防止する施策として、昨年度本稼動した機関車仕業検査管理システムを厳正に活用し、的確な機関車運用変更に努める。

新保全体制の定着に向けて協力会社との連携強化、資材業務におけるグループ会社の活用を図る。また、線路規程改正の深度化、教育の充実、電気関係規程類の現状に合った見直しを行う。機関車に搭載している運転支援システム（PRANETS）の車載端末について、本年度より順次更新を開始する。これにより列車位置表示精度の向上を図り、輸送障害時の早期復旧、お客様への情報提供サービスの改善を実現する。さらに、グループ会社でのトラック保有を拡大し、利用運送事業および異常時の緊急トラック代行体制において、グループの内製化を進めていく。

④ お客様に選択されるための商品づくり

「中期経営計画 2021」をベースとし、ダイヤ改正に合わせ、輸送力再配置・再編による商品力強化と輸送効率向上に向け、需要旺盛な発着区間における輸送力及び幹線直行輸送力を増強する一方、恒常的に収益性が低い列車を見直し、列車の再編を行うことで列車収支の改善を図る。今春の改正では、お客様のニーズを反映したオーダーメイド列車を新設・増発したほか、主要都市間を運行するコンテナ列車の速達化を実施し、サービスを向上させた。改正後の新しい列車体系をベースに、積極的な営業活動を展開することで、鉄道事業の収支改善を推進する。

輸送障害時に必要な情報をお客様に的確なタイミングで発信し、鉄道貨物輸送に対する信頼性を向上させる。

大型トラックとほぼ遜色のない容積である 31 フィートコンテナについては、貨物のマッチングによる運用効率の向上を図り、温度管理輸送については、ターゲット貨物品目に対応するコンテナを開発する。駅構内及び周辺において、お客様のニーズに対応した積替え施設を整備する。

ORS（オフルールステーション）については、引き続き収支状況等を踏まえ、

利用運送事業者・お客様とコスト低減、発着インバランスの解消、運賃改定等による収支改善および「新営業所」等新たな形態への転換の協議を進める。車扱輸送、臨海鉄道についても契約見直し、運賃改定等による収支改善交渉を継続する。

⑤ 営業活動の強化・仕組みの刷新

新規顧客開発のため、特に未利用上場企業へのアプローチやトップセールスを突破口とした営業展開を強化し、（公社）全国通運連盟の「鉄道コンテナお試しキャンペーン」とタイアップした新規獲得奨励インセンティブや、利用運送事業者への販売奨励策を継続実施する。複数のお客様のニーズをコーディネートする営業展開を実施し、増加している共同ラウンド輸送や共同輸送の案件を創出する。

トラックの自動運転・隊列走行や内航船舶の船腹拡大、省エネ化等競合輸送機関の状況や実勢運賃の動向など、マーケット情報の収集・分析をさらに拡充する。

往復輸送においてマーケット水準に見合った運賃を実現するために、「貨物運送約款」の割増・割引ルールを一部見直す。収支の最大化を図るために、ラウンド収支改善やイールドマネジメントを深度化し、戦略的運賃を提示する。着エリアインセンティブ施策による空コンテナ回送の実装化、オーバーフロー枠の活用拡大による積載率の極大化、休日列車の有効活用を図る支社別インセンティブ施策を継続し、地域毎のきめ細かい営業を展開する。

⑥ コンテナ輸送品質の向上

過去 6 回にわたり「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積載貨物の養生改善に焦点を当てた取組みを継続することで、オペレーター及び利用運送事業者の意識も高まってきた。本年度は、オペレーター向け DVD 教材製作、養生資材支援、改善事例の公開等の施策に加えて、昨年度に新たに取組んだ全国荷役作業競技会の継続実施、製紙会社発駅の管轄支店・営業所及び各支社駅指導担当者を集めた情報交換会の開催結果を踏まえたより効果のある改善策を検討し、一層のコンテナ輸送品質の向上を目

指す。

また、フォークリフト振動抑制装置は、実機に搭載し作業性の検証を行ってきたが、良好な結果が得られたため、事故防止効果の検証を行うために増備を進める他、新たな防振機能付コンテナの有効性の確認を行う。

⑦ コスト削減・輸送体制の刷新

支社別利益管理について、昨年度はデータ作成のシステム化によるデータ提供の早期化、担当者のレベルアップのための勉強会の開催等を実施した。本年度においては、各支社と連携の上、四半期に一度開催する勉強会を継続するほか、グループ経営を意識した収支管理を充実させ、支社別利益管理をさらに深度化させる。またシステム改修により、コンテナ営業所を発着するコンテナについても、採算分析の精度を向上させる。計数管理による収支改善をさらに現場に浸透させ、鉄道事業の利益向上を目指す。

運輸部門では、新たな視点に立った業務の見直しを進めるとともに、現業機関の作業を見直し、働き度向上・時間の生み出しを図る。フォークリフト燃料費削減、現行トラックの修繕費削減等に向けて、主要駅に既に導入している構内中継トラックの老朽取替を進めるほか、新規増備を進める。また、コンテナ操配のシステム化を構築することで、空コンテナ操配の適正化と更なる原価低減を進める。

車両については、外部委託業務の内製化を進めるほか、検修業務刷新プロジェクトによる車両保守に関する業務改善として、機関車、貨車の各種検査周期の延伸、検修系システムの刷新に取り組む。調達については、「調達委員会」等の活動を通じて、競合環境の強化と発注条件の改善、工事、役務、ソフトウェアの各契約についての精査等を行い、コストを削減する。また、不動産関連の設備点検等において間接購買コスト削減を実現する。

⑧ 鉄道補完・附帯事業への取組み強化

東京貨物ターミナル駅におけるマルチテナント型大型物流施設の開設準備を進め、陸・海・空の結節点という立地を活かし、物流施設を核とした保管、荷捌き機能の拡大による賃料収入の確保と鉄道貨物利用の促進に向けてプロジェ

クトを継続する。

昨年度は、新駅事務所・立体駐車場の工事に着手したほか、平成 31 年度の稼働に向けて「東京レールゲート WEST」の基本設計を行った。本年度は、新駅事務所・立体駐車場の完成および移転を滞りなく実施するとともに、「東京レールゲート WEST」の建設工事を発注し、旧駅事務所の撤去工事に着手する。

また、この工事進捗に合わせて、グループ会社の戦力を最大限活用した仲介業務、施設管理業務等のグループ内実施に向けて体制整備を図る。同時に、総合物流企業としての本格的な事業展開を目指し、物流施設と鉄道輸送を組み合わせた営業活動を推進し、新たな鉄道貨物輸送需要を創出していく。

⑨ 海外事業の展開

当社はこれまで、JICA が国際協力として実施する各国鉄道事業者向け技術支援や研修を受託してきたが、平成 27 年度に受注したインド国貨物専用鉄道 (DFC) 運営技術支援プログラムに続き、次の支援プロジェクトの受注に向けて取り組む。

タイにおいては、出資や出向者派遣等により貨物鉄道輸送への事業参画を検討する。そのほかミャンマーにおける鉄道改善調査、カザフスタンにおける技術支援業務等の受託に関して交渉を行う。また、海外への中古機関車・貨車の売却に向け、売却先の開拓を継続する。

(2) 事業基盤の強化

① 業務創造推進プロジェクト

IoT、AI やビッグデータといった先進技術の急速な発展は、物流業界にもトラックの無人走行など大きな影響を与えつつある。一方、社内では経営改革、構造改革の拡大・浸透から、いよいよ本体業務の見直しに着手する時期を迎えている。特に本年度は、会社発足から 30 周年の節目であり、新中期経営計画を確実に遂行し、真の自立と将来のあるべき姿を実現していく使命がある。そこで、仕事の進め方や諸制度等を、全社を挙げて抜本的に見直し実行することを目的として、「業務創造推進プロジェクト」を立ち上げ、変革の実践に向け検討を開始した。

推進体制は、①経営幹部層で最終的に議論し意思決定する業務創造推進委員会、②全社的・総合的観点から企画・立案・実行・調整を行い全部門の運動を推進する中心的存在であるプロジェクトチーム、③業務別・地域別に具体的な改革テーマを設定し、提言・実行するメインエンジンであるワーキンググループを整備した。今後創出される成果は必要に応じて、新中期経営計画に反映させていく。本体業務はグループ事業と直結しており、グループ各社を巻き込んで業務改革を展開する。

② 人材の育成と技術継承

「社員の成長こそが持続的な事業運営の基盤になる」という認識のもと、社会人としての基礎的能力を原動力に、それぞれのフィールドにおいて仕事のプロとしての役割をしっかりと担える人材の育成に取り組んでいく。

組織の中心的な存在となる中間管理者層に対して、マネジメント力強化に向けた教育を一層推進するとともに、次代の管理者として期待される主任クラスについても、より広い視野を持つことで自身のステップアップを実現できるようなカリキュラムを取り入れていく。

また、業務運営の中心が若いJ R採用世代に移りつつある現状を踏まえ、業務遂行体制の基盤強化に向けた知識・技能の着実な継承を図るべく各系統別の教育を推進するとともに、グループ会社など業務委託先と一体となって業務品質の向上に向けた教育訓練を進めていく。

一方、これまで進めてきた意識改革の流れをより一層加速していくため、引き続き小集団活動や業務研究などボトムアップによる改善活動を推進していく。また、企業としての存在価値や競争力を高めていくため、組織風土や社員意識の変革につながる新たな人事・賃金制度についての検討を深度化し、社員のチャレンジ精神やモチベーションの向上を図っていく。

③ リスク管理の一層の強化

危機管理への適切な対応が要請される情勢下において、リスクマネジメント専門部署を新設する。リスクマネジメントに関する広範かつ変化する様々なテーマ、課題に対応していくとともに、情報提供の強化等の観点から広報体制の

一層の充実を図る。

サイバー攻撃による情報漏洩やデータ破壊、内部不正による情報流出リスクに対し、情報セキュリティ管理態勢の整備を進める。輸送業務システムへの攻撃等によるネットワーク機能麻痺等へのリスク対策、機密情報に関する社内管理規程やルールの設定と運用、社員への教育を実施する。

(3) 新しい技術の開発

少子高齢化などの社会構造の変化に加えて第4次産業革命とも言われる技術革新が進む中、新しい技術を活用して業務を革新するための技術開発を、既成概念に捉われずに、ロードマップを描いて推進して行く必要がある。

「中期経営計画 2021」の初年度となる平成 29 年度については、業務創造推進プロジェクトにおける検討内容も踏まえて、技術開発項目の抽出と開発計画の策定に着手する。あわせて、IoT や AI 導入も視野に入れた情報システムの開発に向けた検討を開始する。

この他、非電化区間・構内入換用 DE10 形式ディーゼル機関車の老朽置換用となる新形式ディーゼル機関車の開発に引き続き取り組んでいく。また、新たな温度管理コンテナの技術を確立するため、蓄電池式温度管理コンテナの開発を行うとともに、各種温度管理コンテナ開発の技術支援を行う。

(4) 連結経営の強化

総合物流企業グループとして、グループ内各社の持つ経営資源・機能を連携させた物流サービスの展開により、連結ベースでの収益拡大を図る。グループ内での営業情報の共有化を図るため、事業横断的連絡会の開催等により、担当者ベースからの連携強化を進めていく。

また、グループ各社のミッションに基づいた会社再編および事業の見直しを進めることで、機能的な事業展開および資本効率の向上による連結ベースでの経営体質強化を図る。グループ各社に対する新業績評価制度および調達等に係るインセンティブ制度については、これまでの運用結果を踏まえ、更なる制度の進化を図る。

昨年度から本格的に連結決算を開始したが、本年度は連結ベースでの予実管理

を開始し、グループ全体の月次収支動向を把握できる体制を構築する。金融商品取引法に準拠する財務諸表の作成や決算早期開示など、将来の上場申請も可能な体制の整備に継続して取り組んでいく。業務の更なる集約化、標準化にあわせて連結子会社の経理業務の強化を図り、決算の精度向上に努める。連結子会社の経理業務支援、グループ内の経営資源の再配分機能の強化のためにシェアードサービスの検討を進める。

(5) CSR の推進

これまで環境報告書を発行してきたが、経営ビジョンと社会的責任を明示し、ステークホルダーとの関わり、事業の全容とガバナンス体制等を解説した「CSR 報告書」として全面刷新し、平成 27 年度より発行を開始した。

今後の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る。この課題に対し、当社は CO2 排出量の削減に貢献する鉄道へのモーダルシフトを一層促進するため、積極的な PR 活動を展開すると共に、ハイブリッド方式の入換専用機関車の増備、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の削減に努める。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。エコルールマークについては、(公社)鉄道貨物協会との連携の下、認定商品・企業のさらなる拡大、イベント開催、個別商品単位への表示拡大など普及・啓発活動を推進する。

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、生産活動に不可欠な物資の輸送を担い、経済活動を停滞させない役割を発揮して企業の BCP を支えると同時に、被災地に生活必需物資を届ける重要な使命を果たし社会貢献に努める。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

適法かつ透明性・効率性の高い経営により適正な事業運営を行うため、コーポレート・ガバナンスの一層の強化を図る。

コンプライアンスの確立に向けては、一昨年 4 月に発生した管理職社員による JR 会社法違反事件の反省に立ち、社内あるいは社外講師による従前の各層別研

修の継続実施に加え、分野・部門別研修の実施を検討し全社員の意識向上に注力するとともに、内部・外部通報制度等の活用により法令違反行為等の問題把握と早期対応に努め再発防止を徹底する。

さらにグループ全体のコンプライアンス経営を推進するため、グループ各社の推進状況に応じた個別支援を実施する。法務担当者の育成に向け新たに法務担当者研修を実施し、各支社や各主管部における法務業務の進展を図る。

また、長時間労働が社会問題となっている現状を踏まえ、社員の健康増進やワークライフバランスを実現していくため、引き続き適切な労働時間の管理に努めていく。

このほかグループ全体としての内部統制の強化・充実のため、グループ会社監査を含む内部監査の計画的な実施やグループ会社監査役勉強会の開催等により、コーポレート・ガバナンスの実効性を確保する。

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利便性の高い輸送サービスを提供するべく、専用列車の新設・増発、需要の旺盛な区間への輸送力付け替えを行い、輸送量の適正化を図った。合わせて、利用実態や需要動向を踏まえ、より効率的な輸送体系・業務運営体制を構築することで、鉄道輸送の収支改善と市場競争力を強化した。

(2) 平成 29 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, 269万トン	202億トンキロ	60百万キロ
車扱	875万トン	12億トンキロ	3百万キロ
計	3, 145万トン	215億トンキロ	64百万キロ

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、更新を本年度も継続して適切に実施する。

また、収入の確保、サービス改善及び経費削減に直結する投資を推進し、鉄道事業の基盤強化を図る。

なお、鉄道施設の整備に当っては、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する。

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	○ 木まくらぎの鉄まくらぎ化、老朽化した土木・電気設備の更新・改良 ○ 車両検修機械等の更新
	保安・防災 安定輸送 対策	○ 保安度向上のためのATSの追加改良等 ○ 東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクトの推進 ○ 仙台貨物ターミナル駅の移転
経営の 体質改善	業務運営 方式の改善	○ 拠点となる駅設備の改良 ○ 運転系基幹システムの更新
車 両		○ 機関車やコンテナ車の新製

4. その他の事業運営に関する計画

持てる資産を最大限に活用する方針の下、建物貸付・分譲マンション・商業施設等の新規開発を積極的に推進する。茅ヶ崎社宅跡地では本年3月末に竣工する分譲マンションの販売を早期完売に向け継続するほか、八王子南口商業施設・分譲マンションの建設及び同分譲販売も開始する。低収益物件については、再開発の可能性を検討し、関連事業収入の拡大に向けて取り組んでいく。また、既存物件については、建物及び設備のリニューアル・修繕を適時適切に行い賃料収入の確保に努める。

一方、新たな収入源として、市場で物流施設等の不動産物件を取得し、賃貸収入を得るスキームを構築するとともに、不動産物件購入のノウハウ・実績を蓄積する。候補物件の情報収集を行い、物件の詳細調査の結果、購入に値すると判断した物件については、購入に向けた入札に参加する。

今後の開発可能用地の生み出しについては、引き続き、鉄道用地の見直しや社宅用地・跡地の活用検討を進め、具体的な開発に繋げていく。

(添付資料1)

平成29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 3 9
(1) 営業収入	1, 7 3 4
(2) 営業外収入	4
2. 資本的収入	2 5 1
(1) 借入金	8 0
(2) 無利子借入	1 5 0
(3) 社 債	—
(4) その他の資本的収入	1 1
(5) 設備投資助成金	9
3. 前年度からの繰越金	1 1 5
計	2, 1 0 6
II. 資金支出	
1. 営業的支出	1, 4 6 1
(1) 営業支出	1, 4 3 6
(2) 営業外支出	2 5
2. 資本的支出	5 1 7
(1) 設備投資	2 8 8
(うち支援措置対象分)	1 6 0)
(2) その他の資本的支出	2 2 9
3. その他支出	1 7
4. 翌年度への繰越金	1 1 0
計	2, 1 0 6

(添付資料2)

平成29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	1,406
(1) 運輸収入	1,231
(2) その他収入	174
2. 営業費	1,406
(1) 業務運営費	1,159
(2) 諸 税	62
(3) 減価償却費	184
鉄道事業営業利益	0
Ⅱ. 関連事業営業利益	
1. 営業収益	183
2. 営業費	82
(1) 業務運営費	43
(2) 諸 税	15
(3) 減価償却費	24
関連事業営業利益	101
全事業営業利益	101
(営業外損益の部)	
Ⅲ. 営業外損益	△ 20
経常利益	81
特別損益の部	
Ⅰ. 特別損益	15
税引前当期純利益	96
法人税、住民税及び事業税	27
法人税等調整額	5
当期純利益	64

(参 考)

平成 2 9 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	1 2 3
老朽設備取替	2 5
保安・防災対策	4
安定輸送対策	9 3
環境保全	—
経営の体質改善	5 2
業務運営方式の改善	2 4
技術開発・その他	2 7
輸送力整備	—
幹線輸送	—
車 両	1 1 2
総 係 費	—
合 計	2 8 8

※上記にはリースを含まない