

平成30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、設備投資、生産の漸増や雇用・所得環境の改善が続くなど、緩やかに回復しており、米国経済の不透明感の強まりや中国経済の下振れ、北朝鮮情勢等の地政学リスク、物価上昇、人手不足といった懸念材料はあるものの、回復基調が続くと見込まれている。物流業界においても景気の回復基調を反映し国内総物流量は微増と見込まれるが、その一方でトラックドライバーをはじめとする輸送の担い手の高齢化・人手不足の深刻さが顕在化するなど事業環境は厳しさが増している。

こうした中、社会インフラとしての物流の重要性が改めて認識されるとともに、人手不足や労働時間の規制強化等からモダルシフトの流れは続いており、鉄道貨物輸送への期待は一層高まるものと思われる。

当社グループにおいては、こうした期待に応えるとともに「JR貨物グループ 中期経営計画 2021」のもと、鉄道ロジスティクス事業の収支改善の継続と総合物流企業への進化、事業開発の利益拡大に向けて、様々な施策を強力に推進していく。

コーポレート・ガバナンスとコンプライアンスは事業運営の土台であり、今後も引き続き充実強化に取り組む。

かねてより取り組んできた「経営改革の3つの柱」（意識改革、計数管理改革、組織改革）と「3つの構造改革」（構造赤字部門の抜本的改革、新商品・新技術の開発、連結決算の本格開始）は、当社グループの事業運営の推進力になっており、更に取り組みを深めていく。また、新たな視点からの経営改革である「業務創造推進プロジェクト」も活動を深度化させ、抜本的な業務改革を推し進めていく。加えて、自動化・省力化を図り生産性を向上させるため、IoT や AI といった最新技術の活用も検討しながら、変革に向けた動きを加速させる。

鉄道貨物輸送の収益力向上に向けては、輸送力再配置・再編による商品力強化により利用ニーズを確実に取り込むとともに、収益性を重視した営業活動を展開し、ラウンド輸送の需要マッチングや積載率向上を徹底して進め、鉄道輸送の収益力を高めていく。

また、総合物流企業への進化を図り、新たな鉄道貨物輸送の需要創出を目指す「東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクト」を推進する。平成30年度は、プロジェク

トの一環である日本最大規模かつ当社初のマルチテナント型大型物流施設（東京レールゲート WEST・EAST）の開設に向け、「東京レールゲート WEST」の工事に着手するなどプロジェクトを着実に前進させると同時に、鉄道輸送と連携したテナントリーシングも積極的に展開し、鉄道輸送との相乗効果をより一層生み出す仕組みを構築し、グループ一体となってこのプロジェクトに取り組んでいく。

事業開発では自社用地を最大限活用した新規開発を継続していくほか、更なる開発用地の生み出しや、外部から取得した不動産による賃貸事業の検討を進めることにより、利益拡大を目指す。

コスト面においては事業を継続する上で必要な費用が増えるものの、教育の充実や働きやすい環境整備の取組みなど、ヒトに対する投資や、会社の持続的成長に必要なモノへの投資も着実に行いつつ、コストコントロールを強化して利益の維持・拡大に努める。

本年度は「JR貨物グループ 中期経営計画 2021」の2年目を迎えるとともに、平成23年度から取り組んできた「経営自立計画」の最終年度でもある。緊張感を持って各般の施策を遂行し効率的な事業運営を進め、鉄道事業の黒字継続と単体経常利益 89 億円を計画するとともに、連結経常利益 100 億円以上の達成を目指し、グループ一体となって一層の利益の拡大に取り組んでいく。

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）コーポレート・ガバナンスとコンプライアンスの強化

コーポレート・ガバナンスとコンプライアンスの強化を経営上の最重要課題と位置付け、適法かつ透明性・効率性の高い経営による適正な事業運営と法令遵守の徹底を図る。

リスク管理については、事業リスクは、鉄道の事故や災害等に限らず、より広範囲に多様な形で存在しているため、社長を委員長とするリスク管理委員会において事業リスク全般について審議する体制を整え、リスク統括本部の下で一元的な管理を行い、PDCA サイクルに基づくリスク管理活動を推進するとともに、緊急事態への対応体制を確立していく。また、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ては、情報セキュリティ管理態勢の

整備を引き続き進め、浸透させる。

コンプライアンス強化に向けては、系統・階層別研修や法務担当者研修の継続実施、コンプライアンス意識調査に基づいた新たな教育方法など、従前の取組みを深度化するとともにより効果的な手法の導入を検討する。

さらにグループとしても、各社の状況に応じた個別支援や情報共有体制の構築を図り、グループ全体のコンプライアンスの強化・充実、リスク管理活動の展開、情報セキュリティ管理態勢の整備を図る。

このほか、グループ会社監査を含む内部監査等の計画的な実施により、その実効性を確保するとともに、グループ会社監査役勉強会の開催等により、グループ各社自身の内部統制の強化・充実を促進する。

(2) 鉄道事業の業務刷新と利益拡大

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」であるという認識と、リスクの大きな重大な事故や労働災害を絶滅させるという目標を共有したうえで、社員一人ひとりが人命を第一に考え、安全の主役となって、正しい作業を実行するという行動指針のもと、JR貨物グループ一体となって、更なる安全性の向上を目指す。

安全最優先の職場風土の確立に向けては、安全に対する認識の共有と安全意識の浸透を図ることにより、安全最優先の行動に結びつけていく。とりわけ、列車等の運転に関わる異常を認めた時や危険を感じた時は、直ちに列車、車両を止めることを徹底する。また、ルールに基づく正しい作業の実践や、管理者、社員双方のコミュニケーション、ヒヤリ・ハット活動の活性化等を通じて、自発的に安全の取組みを行う職場風土を醸成する。

安全管理面については、現場管理者による自職場の課題把握とPDCAサイクルに基づいた改善、鉄道事業従事者に対する資質管理を厳正に行うなどの自律的な安全管理と、本社、支社による輸送安全総点検や安全監査を通じた実態把握と改善指導を車の両輪として、安全のレベルアップを図る。

事故・事象の再発防止、未然防止では、速やかな正しい報告の定着をはじめ、事故・事象の調査・分析についてはリスクの大きさに応じた重点的な対応と的

確な対策策定を行うほか、利用運送事業者等と連携し、貨物の積み付けに起因する事故の防止に継続的に取り組む。

労働災害の防止では、昨年12月に鹿児島線千早操車場構内で触車死亡事故が発生したことを踏まえ、触車事故の防止に対する取組みを強化するほか、労働安全衛生教育や現場での5Sの推進、危険予知活動等を実施し、労働災害の絶滅を図る。

ハード面の改良については、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、保安装置に関わるヒューマンエラーを防止するためのATS電源未投入防止・ATS切換失念防止装置などのバックアップ機能の強化や、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、江差線脱線事故対策を継続実施するほか、コンテナ荷役機器や構内移送トラックの安全対策を進め駅構内における安全性を向上させる。

更に、AIやIoTなど最新の技術を取り入れたハード対策についても検討を進め、一層の安全性向上に取り組む。

② 安定輸送の確保

豪雨、台風など自然災害による列車運休や大幅な遅延を余儀なくされており、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する。

車両故障による輸送障害を未然に防止するため、グループ別保全検討会（EH800形式、コキ107形式）のほか、新たにDD200形式の初期故障防止対策検討会を開催する。新検修管理システムの導入により車両設備の着実な保守管理を実現するほか、検修部門では現場のレベルターゲットによる管理（年2回）を実践する。

保全部門では、技術の定着に向けて、教育・研修の充実及び採用活動の推進を図るとともに、旅客会社や協力会社の連携を図る。また、関係規程等について、実態に即した見直しを検討する。さらに、設備更新の推進、管理システム更新の検討、コンテナホーム舗装設計手引きの改訂について、新たな技術開発も取り入れ実施に取り組む。

③ お客様に選択されるための商品づくり

平成30年春ダイヤ改正では、積合せ貨物、自動車部品の新規定型販売開始にともない、関西～東北間での列車新設や関東発九州向けで輸送力を増強するとともに、効率的な輸送体系の構築を行った。平成31年春に向けても、引き続き輸送力再編による商品力の更なる向上と輸送規模の最適化を企図したダイヤ改正の検討を進め、鉄道事業の収入のさらなる拡大と輸送効率向上による収支改善の両立を目指す。

商品の強化施策として、温度管理輸送ニーズに応えた新型コンテナの導入、リーファ対応給電コンテナの活用により定温輸送ニーズを取り込む。ニーズを踏まえ、駅構内及び周辺における積替え施設の設置拡大を検討する。このほか、新製の汎用コンテナにおいては従来よりも高さを上げることで内容積を拡大するとともに、パレット化を促進することで荷役に係る負荷軽減と労働力不足の解消にも対応していく。

物流関連業務を含めたトータルサービスの提案営業を強化するべく、東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクトとのシナジー効果を創出する営業展開を図り、鉄道輸送と保管事業をセットとした営業活動によりグループ会社と連携した元請一貫輸送機能を構築する。

④ 営業活動の強化・仕組みの刷新

新規開発営業では、未利用企業へのアプローチ、トップセールスを突破口とした客先への営業展開、私有31ftコンテナのラウンドユース、共同輸送の提案・コーディネートを推進していく。

収益力向上を果たし良質な物流サービスを今後も継続的に提供するため、基本運賃の改定、季節等に応じた契約の適正化、汎用性のないコンテナに関する往復ベースでの運賃適正化に取り組む。また既存のお客様の利用拡大、低積載率区間への戦略的運賃提示、着エリアインセンティブ施策による積極的誘致を通じた空コンテナ回送の積荷化、土休日列車の有効活用を促進し、積載率の向上につなげる。また、物資別に季節波動を分析し、平準化を図る。

さらに「収支意識の徹底」、「利益を拡大する営業活動」を一層促進させるため、本社に支社別担当者を指定し、収支改善に向けた取組体制の整備、各改

善項目のトレース、支社との協調を図る。

一方、小規模拠点の収支管理では、引き続き ORS（オフレールステーション）の拠点毎の収支改善状況に鑑み、利用運送事業者・お客様等と更なる収支改善及び「新営業所」等への形態変更を含めた検討を進める。臨海鉄道内の拠点についても、ご利用いただくお客様に対する積載率向上・運賃改定に向けた取組みを臨海鉄道会社とともに強化する。

⑤ コンテナ輸送品質の向上

「コンテナ輸送品質向上キャンペーン」はこれまで7年間継続して取り組み、フォークリフトオペレーター及び利用運送事業者を含め、社員の意識向上を図ってきた。①フォークリフトへの振動抑制装置の追加導入、②貨物事故率の高い紙輸送の改善を目的とした荷物事故要因の考察と現地関係者との対策討議、③フォークリフトオペレーター向け DVD の製作、④フォークリフト作業への意識・レベルの向上を図る全国荷役作業競技会の開催、⑤各駅での簡易アスファルトの舗装作業、⑥一斉点検日を設けた使用済封印環の撤去等を平成 30 年度においても引き続き展開していく。今までの実施事項を検証し、新たな施策も組み合わせて、現状改善に鋭意取り組む。

また、養生資材カタログやホームページに養生資材支援制度の活用事例を紹介するなど、具体例を参考にお客様や利用運送事業者が養生方法を検討・導入できるようにし、貨物事故の減少に向けた呼び水とする。

⑥ コスト削減・輸送体制の刷新

各支社が自支社の利益に責任を持つ支社別利益管理については、着実に浸透してきている。本社と支社が連携のうえ意見交換及び勉強会等を行い支社別利益管理を更に深度化させる。また精度向上及び業務効率化を目指して、他のシステム（新会計システム、IT-FRENS、新検修管理システム等）と連動したシステム開発を検討するとともに、新たに統計分析データの提供を行う。計数管理による収支改善を更に現場に浸透させ、鉄道事業の利益向上を達成する。

輸送体制については、現業機関の業務精査と中期経営計画に則った業務体制の見直し、非現業部門の業務見直しを通じて働き度を向上させる。収支管理を

踏まえた空コンテナ操配を徹底し、自動化による操配計画検討時間の短縮と操配の最適化を図る。車両については、機関車、貨車の各種検査周期の延伸、現場の知恵によるボトムアップ型コスト削減の水平展開を進める。

調達については、改定した調達方針に基づき、「調達委員会」等の活動を通じ、競合環境の強化、発注条件の見直し、工事・役務・ソフトウェア契約の精査等を行い、コストを削減する。また、グループ会社との共同調達の拡大を図るほか、平成 29 年度に本社に集約した支社調達業務のより一層の改善を図る。

⑦ 鉄道補完・附帯事業への取組み強化

総合物流企業への進化を図るべく、東京貨物ターミナル駅用地高度利用化を推進する。新駅事務所、立体駐車場は平成 29 年 12 月に竣工し、次の段階として「東京レールゲート WEST」について、同年 10 月から WTO 国際競争入札手続を開始、平成 30 年 1 月より実施設計、同年 8 月より新設工事を予定している。また「東京レールゲート EAST」について基本設計に着手する。グループ会社との連携による 3PL 事業展開に向け、物流倉庫の PM（プロパティマネジメント）業務及び BM（ビルマネジメント）業務をグループ内で実施していく体制を整備する。

さらに、賃貸収入の確保とともに鉄道輸送の拡充のため、首都圏以外の貨物駅構内における物流施設の整備を検討する。札幌貨物ターミナル駅の遊休地について市場調査を実施しており、物流施設等の開発手法を選定する。その他の主要拠点についても、需要を見極めながら開発可能性を検討する。

一方、既存賃貸物件の顧客満足度向上と賃貸物件のシステムティックな管理を推進するため、不動産管理システムとメンテナンスシステムの仕様を検討し、導入する。物件価値の維持向上とコスト削減、平準化を目的に予防修繕を計画的に実施する。あわせて収入を安定的に確保するため、建物及び設備のリニューアルを推進する。

⑧ 海外事業の展開

タイにおける鉄道貨物輸送事業への参画は、タイ国鉄との調整を踏まえ、事業リスクや採算性等を十分に考慮しながら出資や出向者派遣等の検討を進めて

いく。ミャンマーの鉄道改善調査業務は、引き続き案件の詳細設計業務の受託を目指す。

インドでは日系企業と現地企業による合弁会社が鉄道コンテナ輸送に参入する計画があり、貨物管理システムを中心としたアドバイスや業務支援に関するコンサルティング契約獲得に取り組む。このほかブラジルの貨物鉄道会社に対する事業改善に向けた調査検討とコンサルティング契約、ベトナムの日系子会社と現地企業共同での新規参入計画に対するアドバイスや技術支援に関するコンサルティング契約も受注ターゲットとする。

(3) 経営基盤の強化

① マトリクス経営管理の強化

各支社が自支社の利益に責任を持つ支社別利益管理と全社を部門別に管理する部門別管理を有機的に結び付けた「マトリクス経営管理」を更に強化し、利益の最大化に取り組む。

特に収支改善の中心である支社別利益管理では、データ分析の精度向上により一層の「見える化」を図り、問題点を抽出し改善策を講じるほか、部門別管理においては収支増減や予実差の分析精度を高めタイムリーに経営成績を把握し、収支改善に向けた各施策の具体化・実行をサポートする。

② 業務創造推進プロジェクト

新たな視点からの経営改革である「業務創造推進プロジェクト」を一層推進していく。本プロジェクトは、自由な発想に基づき、IoT や AI 等の新技術の取り入れも積極的に図りながら、仕事の進め方・諸制度を含めた業務の抜本的な見直しを行うもので、業務系統ごとに設置した 17 のワーキンググループがメインエンジンとなり活動を展開してきた。ワーキンググループは、本社・支社・現場問わず、改革意欲を持ち経験豊富な社員をメンバーとし、業務改革に向けて前向きな議論を積み重ねている。ワーキンググループで検討されている数々の革新かつ柔軟なアイデアの具体化に向けて引き続き活動を推進するとともに、これらのアイデアをもとに当社グループの目指す将来像をイメージ化し共有することで、業務改革に向けた意識を一層高めていく。

③ 新たな技術の活用

第4次産業革命とも言われる技術革新が進み、事業環境が急激に変化する中、中長期的な視野で新しい技術を活用した業務革新を進めていく必要がある。当社では、昨年6月に技術企画部を新設し、10年後を見据えて社会・経済の変化に対応しつつ、業務・サービスを改革していく動きを本格化させた。こうした動きを業務創造推進プロジェクト活動とも連携させ、新しい技術の活用と企業戦略を組み合わせるロードマップに落とし込み、経営課題の解決に有望な新技術の活用を戦略的に進めていく。当面の取組みとしては、積付検査やコンテナ荷役等の駅構内における作業の自動化等の検討や、IoTやビッグデータ等の技術を用いた状態監視や事故傾向分析への活用、自動車等の自動運転技術の鉄道貨物輸送への応用等のR&D（研究開発）投資の検討を進めていく。

このほか、非電化区間・構内用入換ディーゼル機関車の老朽化置換として新たに開発したDD200形式電気式ディーゼル機関車の量産車の開発を進めるなど、輸送機材の技術開発にも取り組む。また安全性や効率性の向上等のため、コンテナホーム舗装長寿命化といった設備の長寿命化の検討も進める。

④ 新たな人事制度の導入

会社発展の原動力は社員一人ひとりの成長であり、その成長を支援し社員の持つ能力と意欲を最大限に発揮させることは、会社の持続的な発展にもつながっていく。

そのため、社員の主体的な行動と成長を促すとともに、世の中の変化や多様な働き方・価値観にも対応し、生き生きと働きがいを持って仕事ができるよう、平成31年4月の制度改正に向け準備を進める。

また、制度改正にあわせ、より適切かつ戦略的な人材マネジメントを可能とする「人事管理システム」を導入し、社員それぞれの持つ能力を最大限に発揮できる環境を構築していく。

⑤ 人材育成と働きやすい環境づくり

技術開発や施設設備のみならず、教育の一層の充実、働きやすい環境整備へ

の取組み等の人に対する投資もバランスよく進め、社員の成長を促しモチベーション向上を図る。

教育に関しては、特に組織の中心的な存在となる中間管理者層に対するマネジメント力強化に向けた教育の充実及び確実な技術継承を主眼とした若年社員育成強化を図るほか、意識改革の流れをより一層加速していくため、小集団活動や業務研究などのボトムアップによる改善活動を引き続き推進していく。また新卒採用とともに社会人採用も併用し多様な人材の獲得を目指すほか、グループ全体を見渡した人材確保を推進する。

選択型福利厚生制度の継続をはじめ、引き続き、各種制度の整備や安全衛生の充実に取り組むほか、弾力的な勤務形態や多様なワークスタイルに対応するためペーパーレス化やオフィスのフリーアドレス化などのシステム環境の整備も検討し、柔軟な働き方の推進に取り組む。

⑥ 財務マネジメントの強化

会計業務においては、専門知識を有する人材不足に加え、グループ全体の会計レベルは上場基準に照らすと課題が多いため、標準化と業務の更なる集約化及びシェアードサービス事業の構築を進め、グループ全体の会計レベルの向上と体制強化を図る。あわせて金融商品取引法に準拠する財務諸表の作成など、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。また、グループ全体の資金調達コスト低減に向けたグループ内金融を推進する。平成 23 年度から続いてきた(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの総額 700 億円の無利子融資については、予定通りの借入を行った。今後、資金を市場から直接調達することができるよう会計レベルを上げ、資金調達手段の多様化と資金調達コストの一層の低減を図る。

⑦ 連結経営の推進

グループ各社の経営資源・機能を連携させた物流サービスを展開し、連結ベースでの収益拡大を図る。また各社のミッションを明確にし、グループの再編及び事業見直しにより機能的な事業展開を行い、連結経営を強化する。

グループ各社に対する業績評価制度及び調達等に係るインセンティブ制度に

については、業務の刷新や最先端技術の積極的な導入等の各社の創意工夫も評価対象とすることで、モチベーションを高め個社の強みを伸ばす経営環境を整備し、グループとして更なる成長を目指す。

また昨年度から開始した連結ベースでの予実管理は精度向上に努め、グループ全体での月次収支状況の把握に努める。

⑧ 社会・環境への貢献

鉄道へのモーダルシフト促進を通じてCO2排出量の削減に貢献するとともに、ハイブリッド方式の入換専用機関車の増備や照明の省エネ化等を通じて、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む。エコレ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。

大規模災害発生時における支援物資輸送や早期の復旧・復興において、物流は重要な役割を担っており、こうした状況下において大量輸送・中長距離輸送という鉄道輸送の特性を生かし、緊急物資や生活必需物資輸送を迅速かつ円滑に行い、被災地及び国民生活を支えるとともに経済活動の停滞を防ぎ、社会インフラとしての責務を果たす。

このほか、統一デザインによる看板の設置、各種イベントや広告等の一貫的な展開により訴求効果を高め、グループの認知度向上を図る。また、当社の経営ビジョンやガバナンス、社会的責任、環境への取組みについて、報告書の発行等により開示情報のレベルを高め、ステークホルダーとのコミュニケーションを促進する。こうした取組みにより、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。

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、列車の新設や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。あわせて、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 30 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, 300万トン	202億トンキロ	59百万キロ
車扱	913万トン	13億トンキロ	3百万キロ
計	3, 213万トン	216億トンキロ	63百万キロ

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するとともに、業務創造推進プロジェクト、IoT やビッグデータ、AI 等の技術の進展を見据え時代を先取りした技術革新を具体化する投資に取り組み鉄道事業の基盤強化を図る。

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、土木・電気設備の更新 ○車両検修機械等の更新
	保安・防災 安定輸送 対策	○東京貨物ターミナル駅高度利用プロジェクトの推進 ○横浜羽沢駅 E&S 化工事 ○ATS 機器の改良
経営の 体質改善	業務運営 方式の改善	○拠点駅の設備改良、機能充実 ○運転系基幹システムの更新 ○システム導入による省力化等の推進
車 両		○機関車の新製

4. その他の事業運営に関する計画

関連事業については、自社用地による新規開発を推進するほか、物件の外部購入による賃貸事業にも取り組む。

具体的には、現行の建物貸付・分譲マンション等の収入規模の維持拡大に向けて新規開発を積極的に推進する。平成28年度末に竣工した茅ヶ崎分譲マンションの早期完売を目指すほか、今年度竣工予定の八王子商業施設の早期貸付及び、分譲マンションの早期完売に向けて販売を継続する。また、自社用地における開発と同時に、外部購入により不動産物件を取得し賃貸収入を得る新たなスキームの構築を目指すべく、不動産情報関係のマーケティングを実施する。

一方で、賃貸物件のシステムティックな管理を進めることで、不動産物件における予防修繕を計画的に実施し、不動産物件の価値を維持向上させるとともに、修繕コストの平準化と削減を図り、既存顧客の満足度向上を実現する。また、不動産管理及び物件管理のシステム化を推進し、契約関係事務及び点検・修繕履歴管理業務の効率化を図る。

(添付資料1)

平成30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	1,788
(1) 営業収入	1,783
(2) 営業外収入	5
2. 資本的収入	153
(1) 借入金	90
(2) 無利子借入	61
(3) 社 債	—
(4) その他の資本的収入	0
(5) 設備投資助成金	1
3. 前年度からの繰越金	147
計	2,089
II. 資金支出	
1. 営業的支出	1,504
(1) 営業支出	1,483
(2) 営業外支出	21
2. 資本的支出	388
(1) 設備投資	192
(うち支援措置対象分	9)
(2) その他の資本的支出	196
3. その他支出	20
4. 翌年度への繰越金	176
計	2,089

(添付資料2)

平成30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	1,435
(1) 運輸収入	1,258
(2) その他収入	176
2. 営業費	1,430
(1) 業務運営費	1,185
(2) 諸 税	61
(3) 減価償却費	182
鉄道事業営業利益	4
Ⅱ. 関連事業営業利益	
1. 営業収益	203
2. 営業費	102
(1) 業務運営費	62
(2) 諸 税	16
(3) 減価償却費	24
関連事業営業利益	100
全事業営業利益	105
(営業外損益の部)	
Ⅲ. 営業外損益	△ 16
経常利益	89
特別損益の部	
Ⅰ. 特別損益	5
税引前当期純利益	95
法人税、住民税及び事業税	29
法人税等調整額	1
当期純利益	64

(参 考)

平成30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	111
老朽設備取替	35
保安・防災対策	10
安定輸送対策	65
環境保全	—
経営の体質改善	72
業務運営方式の改善	54
技術開発・その他	18
輸送力整備	—
幹線輸送	—
車 両	34
総 係 費	—
合 計	219

※上記にはリースを含まない