

平成18年度事業計画 (案)

日本貨物鉄道株式会社

1 . 事業運営の基本方針

平成 18 年度のわが国経済は、民間需要中心の緩やかな景気回復が持続すると見込まれているものの、物流業界においては国内総輸送量の減少傾向が続き、トラックやフェリーなど他輸送モードとの競争はなお一層激化するものと考えられる。

一方、平成 17 年 2 月に京都議定書が発効し、「京都議定書目標達成計画」及び「総合物流施策大綱（2005-2009）」が閣議決定されるなど、CO₂排出量の削減に向けた官民を挙げた取り組みが活発化しつつある。さらに、平成 18 年 4 月からの改正省エネ法施行に伴い、各企業における物流の環境負荷低減への取り組みが本格化するものと想定される。

このような経営環境の中、平成 19 年度までの 3 カ年計画「ニューストリーム 2007」を着実に進捗させるための重要な年度として位置付けられる平成 18 年度は、モーダルシフトの担い手としてお客様に選択される輸送サービスの提供を目指し、安全・安定輸送の確保及び輸送品質の改善に万全を期すとともに、経営体質の改善・強化を図ることとする。

鉄道事業については、平成 17 年度に JR 西日本福知山線における列車脱線事故など死傷者を伴う事故が発生したことを当社としても重く受け止め、これまでの取り組みをさらに強化し、安全を最優先とする職場風土の確立に努めるとともに、ハード・ソフト両面にわたる安全対策を推進し、運転事故等の撲滅を目指す。また、平成 17 年度に度重なる災害等により鉄道輸送の定時性・安定性が損なわれたことを踏まえ、安定輸送を確保するため、機関車の新製など積極的な投資及びメンテナンスの強化を図ることに加え、異常時対策を強化する。

平成 14 年度から進めてきた山陽線鉄道貨物輸送力増強事業が平成 19 年 3 月に完成することに伴い、コンテナ輸送力の増強を実現する。これらの商品力改善の効果を十分に生かすとともに、戦略的な販売活動を展開し、収入を確保する。

「21 世紀型の鉄道貨物輸送」の構築に向けて、駅構内の入換作業の最小化や最高速度 75km/h 貨車の 95km/h 貨車への置換えなど鉄道事業の構造改革を進める。平成 17 年度に全面稼働させた「IT-FRENS & TRACE」システムについては、その機能を十分に活用し、輸送力の有効活用と業務の効率化を図る。このほか、各業務の徹底した見直しにより、経費の削減を進める。

開発・関連事業については、複合物流施設等の建設計画を着実に推進するとともに、既存事業の収益の拡大に向けた取り組みをきめ細かく行う。グループ会社については、物流関連企業等を中心に連携を強固にし、経営資源の有効活用を図る。

以上の認識に立ち、本年度の事業運営の基本方針を次のとおりとする。

(1) 経営基盤の整備

安全の徹底

「安全はすべてに優先する」との認識のもと、「ニューストリーム 2007」においては、行動指針として「急ぎ作業より安全、時間との競合では迷うことなく安全を優先する」等を掲げるとともに、列車事故など重大事故と6つの特定事故（居眠り運転、停止信号冒進、手ブレーキ扱い不良、軸受発熱、コンテナ開扉、化成品漏洩）の防止に努めている。

平成 18 年度は、引き続き、社員一人ひとりに安全最優先の意識と正しい作業を根付かせることを最重要課題とするとともに、事故の正しい報告を徹底し、お客様及び旅客鉄道会社など関係者からの信頼を確保する。

運転従事員への教育については、「安全を支える基盤は社員の知識・技能である」との考え方のもと、JR 貨物グループ一体となった教育の実施、管理者育成のためのリーダー教育及び駅社員・運転士のフォロー教育の充実に努める。また、平成 17 年 6 月に開設した「車両技術研修所」における教育を拡充し、検修社員の技術力を向上させる。

リスクマネジメント活動については、さらに充実に努めるとともに、ソフト対策にとどまらずハード対策、とくに本線にかかるリスク対策として、制限速度超過を防止する最新設備の導入などを推進する。また、作業委託会社への安全監査を一層充実にし、安全マネジメント体制の向上を図る。

老朽化している車両の取替、更新工事及び車両のメンテナンスの強化にも積極的に取り組み、輸送の安全性・信頼性の向上を図る。地上設備については、鉄まくらぎの投入を推進するとともに、分岐器及び継目部の管理を強化し、道床・路盤・軌道の整備を図る。

鉄道の安全性を高く評価されている危険品輸送については、運送約款等の諸

規則を見直すとともに、事故の予防と事故時の応急処置の体制強化を図り、安全性のさらなる向上を図る。

選択される輸送モードを目指した輸送サービスの改善

平成 18 年度は、お客様に信頼され、選択される輸送サービスの必須条件である安定輸送の確保に向けての取り組みを強化し、輸送品質の向上を図る。輸送機材については、機関車を 25 両、コンテナ車を 100 両新製し、安全性・信頼性の向上を図るとともに、旺盛な需要に適合した輸送体制を構築する。輸送障害時においては、社内の対応体制を強化し、お客様へ迅速かつ的確な情報発信を行う。加えて、関係旅客鉄道会社との連絡を密にし、輸送障害により乱れたダイヤの早期回復に向けて必要な措置をとれるよう指令体制を強化するとともに、利用運送事業者等と連携して影響を最小限に抑える。

平成 18 年 3 月の全国的なダイヤ改正においては、鳥栖貨物ターミナル駅を E & S 駅（着発線荷役駅）としてリニューアル開業させることと併せて、名古屋～鳥栖・熊本間の高速コンテナ列車を新たに運転したほか、「グリーン物流パートナーシップ会議」のモデル事業に認定された「スーパーグリーンシャトル」を東京～大阪間で運転開始するなど輸送力の増強を図り、会社発足以来、最大規模のコンテナ輸送力を設定した。

平成 18 年秋には、名古屋～盛岡間に新たに自動車部品専用列車を運転し、お客様の効率的な物流体系の構築とCO₂排出削減の取り組みに貢献する。平成 19 年 3 月には山陽線鉄道貨物輸送力増強事業の完成に伴い、需要の旺盛な幹線輸送力の増強を図る。加えて、モーダルシフトへの対応、入換作業の最小化のため、駅構内の改良を実施する。

コンテナ列車については、需要動向に合わせた輸送力の配置を適時・的確に行うとともに、ピーク時の需要に合わせた臨時列車の運転を行う。翌日配送圏の拡大及び大型コンテナネットワークの拡大など輸送サービスの質的改善も推進する。「IT-FRENS & TRACE」システムの稼働により駅作業の指令塔として重要な役割を担うこととなったフォークリフトの配備の増強を図り、荷役の安定性・信頼性を高めるとともに、集荷・配達トラックとの連携を改善する。

車扱列車については、産業構造の変化とともに顧客企業の物流体系が大きく

変化してきたことを受け、物資別に輸送体系の再編を推進する。具体的には、最高速度75km/h貨車の95km/h貨車への置換えによる石油輸送の高速化を推進するとともに、輸送需要に合致した輸送力の適正配置を行う。

戦略的な営業・販売活動の展開

物流構造の変化、市場の動きをいち早く把握し、お客様毎の物流戦略に合わせた“提案営業”をさらに強化していく。

業種別・物資別の販売体制については、成長分野への営業展開を中心に、分野別戦略をもとに個別の具体的戦術を構築する。改正省エネ法の施行による各企業の環境対策の進展など鉄道貨物輸送への「追い風」を捉え、積極的な営業活動を行う。事業規模が大幅に拡大される「グリーン物流パートナーシップ推進事業」に全社を挙げて取り組み、CO₂排出量の削減に貢献するとともに、新規貨物の掘り起こしと既存顧客の増送等の営業展開を進める。加えて、「環境にやさしい」R貨物ブランド」を確立するために、積極的な広報・宣伝活動を行うとともに、「エコルールマーク」の普及に向けた取り組みに協賛する。

輸出入貨物については、国際海上コンテナの増送を図るとともに、「総合物流施策大綱（2005-2009）」に定められたスピーディーかつシームレスな国際物流の実現を目指して、日中及び日韓間でのRORO船やフラットラックコンテナを活用した“SEA & RAIL サービス”を提供する。循環型社会への移行を見据えて、安全、確実かつ安心な廃棄物輸送への取り組みも引き続き強化する。

車扱貨物については、鉄道輸送の特性を發揮できる物資・線区等を見きわめ、コンテナ化を含めた鉄道輸送システムの具体的な活用方法を個別に提案する。

営業活動支援システム「JR-navi」の活用を深度化し、営業ノウハウの蓄積と共有化を図り、より組織的な営業活動の実践のための取り組みを推進する。

「21世紀型の鉄道貨物輸送の構築」に向けた構造改革

平成18年度は、「ニューストリーム2007」計画達成のための重要な年度であり、各部門における構造改革を推進する。

駅業務では、荷役線等の延伸、入換機関車の動車化及び本線機関車による入換の実施などにより入換作業の最小化を推進する。また、業務委託先の一元化、

専用線入換業務の効率化を推進するほか、ネットワーク拠点としてのコンテナ代行駅のあり方について検討する。

運転業務については、基地の適正配置、業務の多能化及び運転士・機関車の運用効率の向上を行うことにより、効率的な業務体制への見直しを行う。

検修業務については、タスクフォースにより作業の実態を検証し、検査・修繕体制の見直し及び基地の再配置の検討を行い、働き度の向上を目指す。

一方、社員が大量に定年退職する時期が到来し、業務面での技術の継承が大きな課題となっている。こうした状況を踏まえ、嘱託社員制度の効果的な活用、関連会社での退職者の再雇用を積極的に実施する。

旅客鉄道会社との受委託の解消にあたっては、嘱託社員の活用やグループ会社への委託先変更等により経費の削減を図る。

ITの活用

「IT-FRENS & TRACE」システムについては、平成18年1月にコンテナの荷票を廃止することで、新しいコンテナ輸送サービスを実現するための仕組みづくりを完了した。

平成18年度は、同システムの機能を十分に活用し、駅業務のサービス向上に加え、土日の輸送力の有効活用及び平日の利用機会の実質的拡大により増送を実現するとともに、引き続き、要員効率化と業務委託体制の見直しを進める。また、輸送や荷役に関する蓄積情報の分析・活用により、効率的業務運営の推進を図る。加えて、IT時代に相応しい営業・販売体制のあり方について検討する。

運転報の伝達・抜粋作業、機関車・運転士の運用表の作成等の作業を自動化するために平成17年2月より稼動している「ACTIS（運転情報伝達システム）」の安定性及び信頼性をより一層高めるため、機能を追加するとともに、関係旅客鉄道会社とのデータ接続を拡大する。

技術開発への取り組み

技術開発については、輸送サービスの改善と環境負荷の低減に資する次世代の輸送に適した車両・コンテナなどの開発に取り組む。

機関車については、DE10形式入換用ディーゼル機関車の取替えを目的と

する新型ディーゼル機関車を試作する。試作にあたっては、排気ガス対策や騒音防止など環境面に配慮する。また、九州内で運用しているED76形式交流電気機関車の取替用として新形式交流電気機関車を開発する。貨車については、制輪子の脱落防止など安全性の向上を図った新形式コンテナ車の開発を行う。

このほか、検修業務の省力化、コストの低減及び車両故障の防止を目指し、車両等の仕様の見直しを行う。

開発・関連事業の拡大

東京貨物ターミナル駅構内における大型複合物流施設の開発プロジェクトを確実に推進する。また、都心部の大規模開発である小名木川地区については、着実にプロジェクトを推進する。

岩国における商業施設の賃貸、浜小倉における土地賃貸については、年度中に収入が確保できるよう、万全の体制で取り組む。灘の分譲マンションについても着実に計画を推進し、平成19年度の収入確保を目指す。

(2) 人材の育成

厳しい競争下にある物流業界において、当社を選択してもらうためには、組織としての活力を高めるとともに、環境の変化に機敏に対応する柔軟性と現状を改革する情熱を併せ持った社員を育成することが重要である。

このような状況の中、安全を最優先とする企業風土を確立させるための教育をグループ会社と一体となって行う。また、大量退職時代を迎え技術・技能の継承が緊急の課題であるが、検修部門では「車両技術研修所」における教育の充実に加え、検修職場に教育的役割を担う技術養成要員を配置し、OJTを通じて技術・技能の着実な伝承を図る。駅業務等においても、運転取り扱いに必要な各種技能・知識を継承するための教育をグループ会社も含め実施する。

優秀な人材の採用に力を入れるとともに、これからの会社を担っていく新入社員や若年社員の教育、マネジメント能力を向上させるための管理者層への教育など階層別教育を充実させる。とくに、フォロー教育に力を入れることにより、研修効果の定着を図る。また、企業人としてのモラル向上とJR貨物社員としての責任と自覚を再認識させる教育を強化する。

社員一人ひとりを活性化させ、組織の活力を高めるために実施している小集団活動についても引き続き推進していくほか、教育環境・研修設備の改善を図る。職場の作業環境についても改善を進めることにより、社員の意欲の向上、事故の防止につなげていく。

人事・賃金制度については、社員のモチベーションを向上させる評価制度と年功要素の強い賃金体系及び賃金カーブの一部見直しを軸とした新しい仕組みについて平成19年4月の導入を目指して検討を進める。

(3) 環境経営の推進

CO₂排出量の削減に向けた取り組みが活発化する中、自らの企業経営においても、エネルギー使用の効率化等の環境配慮活動を行い、「環境にやさしい」鉄道貨物輸送を中軸に据える企業としての姿勢を明確にする。

近年、「企業の社会的責任(CSR)」の考え方が急速に普及しており、「ステークホルダー(利害関係者)」との対話が重視されている。当社においても、自らの事業活動において、環境・社会報告書の発行を通じた情報開示に努めるなどお客様をはじめ多様なステークホルダーとの対話を図り、社会的責任を果たしていく。

(4) グループ経営の強化

目標管理・業績評価制度等を活用して「JR貨物グループ理念」に沿った連結経営の強化に取り組む。

グループが有する経営資源を有効活用した総合物流企業グループ化を目指し、企業間の連携をさらに強化する。社員の大量退職時期に直面するフレートサービス系会社等については、技術の円滑な継承、効率的な業務運営の観点から、組織のあり方等を検討する。

グループ企業の統廃合・再編成、資本関係の見直しを行い、新しい企業グループの構築を推進する。

グループとしての社会的責任を踏まえ、コンプライアンスを重視した経営を推進する。

2 . 鉄道輸送に関する計画

(1) 基本的な方針

安全・安定輸送の確保のため、輸送機材の積極的な新製を行う。秋口には自動車部品専用列車を新たに運転するほか、平成 19 年 3 月の山陽線鉄道貨物輸送力増強事業完成に伴い、輸送力の増強を図る。加えて、輸送障害時の影響を最小限にし、早期に回復を図るべく、異常時対策の強化を行う。

(2) 平成 18 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	2,392万トン	213億トンキロ	66百万キロ
車扱	1,439万トン	26億トンキロ	8百万キロ
計	3,832万トン	239億トンキロ	75百万キロ

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

鉄道施設の整備については、引き続き、安全・安定輸送の確保を最優先に、機関車の新製など車両・施設の取替を促進するとともに、A T S - P Fの導入など保安設備の充実を図る。また、モーダルシフトへの対応を図るため、コンテナ車を新製するとともに、駅設備の改良を進める。

山陽線鉄道貨物輸送力増強事業については、工事の完成を図る。

一方、関連事業投資については、大型複合物流施設の建設等を着実に推進する。

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	老朽建物・機械の設備更新の促進を図り、作業の効率化と併せて、職場環境の改善を図る。 軌間拡大等に対する保安度の向上を図るため、老朽まぐらぎの鉄まぐらぎへの交換を行う。
	保安・防災 安定輸送 対策	安全・安定輸送の確保を図るため、フラット検知装置及び在姿車輪旋盤の導入拡大を行い車輪の踏面管理を強化する。また、昨年度に引き続き自動列車停止装置（A T S - P F）の整備及びデジタル式列車無線の導入を図る。 輸送サービスの向上及びモーダルシフトへの対応を図るため、駅設備の改良及び駅構内における大型複合物流施設等の新設を行う。
経営の 体質改善	業務運営 方式の 改善	駅構内の改良を行い、入換作業の最小化、経費の削減を図る。 主要駅にテレビモニターを設置し、荷役事故防止、盗難事故防止等を講じる。 分譲マンションの新設工事を推進する。
	技術開発 ・その他	排気ガス対策や騒音防止など環境面に配慮した次世代の入換用ディーゼル機関車を試作する。 制輪子の脱落防止など安全性の向上を図ったコンテナ車の開発を行う。
輸送力整備		山陽線鉄道貨物輸送力増強事業に併せて、検修設備の改良及び留置線の新設を行う。
車 両		老朽取替促進のための機関車新製及び更新等を行うほか、モーダルシフトへの対応としてコンテナ車を新製する。

4 . その他事業の運営に関する計画

東京貨物ターミナル駅において計画している大型複合物流施設エフプラザL棟については、鉄道事業との相乗効果が期待できる案件であることから、着実に計画の推進を図る。中規模の物流倉庫や配送センターの建設については、お客様のニーズを的確に捉えながら取り組んでいく。

物流系事業以外としては、灘における分譲マンション建設計画を推進するとともに、都心の大型プロジェクトである小名木川地区の開発計画を推進する。

今後は地方の中核都市における開発をいかに効率的に行っていくかが重要な課題となっており、支社主体での開発体制を構築する。

また、平成 18 年度は、「ニューストリーム 2007」以降の開発案件の検討を深度化する年度と位置付け、田端地区、八王子地区の開発や社宅跡地の開発などの検討を精力的に進める。温浴事業、ビデオCDレンタル事業、レコードマネジメント事業、損害保険代理業、駐車場業といった直営事業については、今後も収支状況を注視しつつ必要な改善施策を実施し、収益性の向上を図る。

(添付資料1)

平成18年度 資金計画書

(単位：億円)

区 別	金 額
・ 資金収入	
1 . 営業的収入	1 , 7 0 6
(1) 営業収入	1 , 7 0 2
(2) 営業外収入	3
2 . 資本的収入	4 0 4
(1) 借入金	3 4 0
(2) 社 債	-
(3) その他の資本的収入	6 4
3 . 前年度からの繰越金	9 6
計	2 , 2 0 6
・ 資金支出	
1 . 営業的支出	1 , 6 0 8
(1) 営業支出	1 , 5 7 6
(2) 営業外支出	3 1
2 . 資本的支出	4 9 8
(1) 設備投資	3 4 7
(2) その他の資本的支出	1 5 1
3 . その他支出	9
4 . 翌年度への繰越金	8 9
計	2 , 2 0 6

(参 考)

平成 1 8 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	8 5
老朽設備取替	1 6
保安・防災対策	2 4
安定輸送対策	4 3
環境保全	0
経営の体質改善	1 1 8
業務運営方式の改善	9 7
技術開発・その他	2 1
輸送力整備	2
幹線輸送	2
車 両	1 4 0
総 係 費	-
合 計	3 4 7

(添付資料2)

平成18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)	
・鉄道事業営業利益	
1. 営業収益	1,676
(1) 運輸収入	1,334
(2) その他収入	342
2. 営業費	1,627
(1) 業務運営費	1,376
(2) 諸 税	72
(3) 減価償却費	178
鉄道事業営業利益	48
(営業外損益の部)	
・営業外損益	-28
経常利益	20
特別損益の部	
・特別損益	22
税引前当期純利益	43
法人税、住民税及び事業税	1
法人税等調整額	18
当期純利益	23