

# 平成 2 9 年 度 事 業 計 画

北海道旅客鉄道株式会社

## 1. 事業運営の基本方針

当社は、石勝線列車脱線火災事故の反省に立ち、安全性の向上に取り組んできたが、平成25年に出火等の車両トラブルや社員の不祥事などを連続して発生させ、さらに、同年9月に発生した函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故を契機に、定めたルールどおりに線路の補修作業を行っていなかったことや、軌道変位データを改ざんしていたことなどが判明し、これら一連の事故・事象に対して、平成26年1月24日に国土交通大臣から「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」（以下「改善・監督命令」という。）を受けることとなった。また、平成27年6月には、「安全を最優先とする経営幹部の意識改革」「安全に対する意識・対策」「持続的な経営改革」などについて、「JR北海道再生推進会議」が当社の真の再生を図るために取りまとめた「JR北海道再生のための提言書」を受領した。

平成28年度は、日々の輸送の安全を確保しつつ、改善・監督命令を踏まえ策定した「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」（以下「措置を講ずるための計画」という。）及び「安全投資と修繕に関する5年間の計画」（以下「5年間の計画」という。）に基づき安全性向上、安全基盤の再構築、安全風土の構築に向けた各種取り組みを着実に推進した。

3月26日に開業した北海道新幹線については、安全安定輸送に全力で取り組むとともに、開業効果を最大化するための各種施策を展開したことなどにより好調に推移した。一方、在来線については、8月下旬に北海道を襲った一連の台風により全道各地で橋りょうや線路の流出が発生するなど当社発足以来最大の被害を受けることとなったが、特に被害が甚大であった札幌と帯広・釧路方面を結ぶ幹線輸送ルートである石勝線・根室線（トマム～芽室間）において、関係各位のご支援のもと全力で復旧にあたり、12月22日に運行の再開を果たすことができた。

当社は安全の再生を進めているところであるが、安全な鉄道輸送サービスを提供するためには、安全の基準を維持するために必要な設備投資や修繕費を適切に確保しなければならず、全ての路線を維持する前提ではこれらの費用を恒常的に確保することは困難との認識のもと、7月に「持続可能な交通体系のあり方について」、11月に「当社単独では維持することが困難な線区について」を発表し、地域の交通を如何に持続的に維持していくか等について地域との協議に向けた相談を開始したところである。

平成29年度は、「措置を講ずるための計画」及び「5年間の計画」を全社一丸となって推進し安全の再生を図るとともに、昨年発表した「当社単独では維持することが困難な線区について」の考え方に基づいて、それぞれの地域特性に応じた持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みを推進する。あわせて、北海道新幹線の開業効果を全道に波及させるなど経営基盤の強化に取り組むこととする。

具体的には、安全風土の構築に向け、役員・社員一人ひとりがとるべき行動について定めた行動指針「私たちの誓い」や、安全の基本方針として制定した「JR北海道 安全の再生」の全社員への浸透を図るほか、経営幹部と現場社員との「膝詰め対話」を継続して行い、安全に対する意識の共有化・意思の疎通を図る。

人材の育成については、平成29年2月に函館線稲穂駅付近に新設した社員研修センターを活用し、社員教育・技術教育の一層の充実を図る。また、新社員研修センターに併設

した「安全研修館」に展示している石勝線列車脱線火災事故等の教訓とすべき過去の事故事例を用いるなどして、安全に関する知識の向上、安全意識の醸成、自らルールの意味を考え行動できる社員の育成に取り組む。

また、輸送の安全確保が鉄道事業者にとって至上命題との認識のもと、現場における業務実施体制や本社の指導体制の確立等に取り組む。

さらに、平成23年度に講じられた独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）の特例業務勘定における利益剰余金等を活用した支援措置及び平成28年度に措置された安全対策に対する追加的支援を有効に活用し、「5年間の計画」を着実に実行することにより平成30年度までに安全基盤を再構築するほか、経営自立計画の実施状況について、第三者委員会による定期的なフォローアップを受けるなど、計画の実効性確保に努めていく。

持続可能な交通体系の構築に向けては、会社発足後30年の経過とともにお客様のご利用が大きく減少し「当社単独では維持することが困難な線区」とした13線区1,237kmについて、収支状況が厳しいことに加え、土木構造物等の老朽化が進み今後大規模修繕や更新が必要となっていることなどから、地域の交通を確保することを前提に、地域の皆様に現状をご説明しご理解とご協力をいただきながら、鉄道を維持するための仕組みづくりやバス等の利便性・効率性の向上が期待できる交通への転換などについて地域との協議を進める。

経営基盤の強化については、昨年開業した北海道新幹線の安全運行に万全を期したうえで、新幹線の開業効果の維持・拡大を図るため各種取り組みを展開する。また、積雪寒冷地走行に関する課題の解決に取り組むとともに、在来線との共用走行に伴う各種課題に対し関係機関と協力して対応することとする。

在来線については、札幌～函館間に引き続き261系特急気動車を新製投入することにより老朽化車両を更新し利便性の向上を図る。また、新千歳空港利用者の増加に対応するため、新千歳空港駅のリニューアルを推進するとともに、「快速エアポート」の輸送力増強に向けた検討を進める。

また、急増するインバウンド旅客に対し受入体制の強化を図るほか、海外に向けた情報発信の強化など各種施策を展開することにより、更なる誘致拡大を図る。

開発・関連事業においては、鉄道事業との連携を図りグループ一体となって収益の確保に向け各種施策を推進するほか、北海道新幹線札幌開業を視野に札幌駅周辺の開発等の検討を進める。

また、グループ再編などの取り組みを通じてJR北海道グループ全体の効率化を図るとともに、競争力を向上させグループとしての経営体力の強化に努める。

これらの施策の実施にあたっては、企業に求められる社会的責任を果たすとともに、お客様や地元自治体、関係機関の皆様などに対し広く情報を開示し、ご理解とご協力を得ながら進めることとする。

当社は昭和62年4月に自主自立経営、地域密着経営をめざして発足し、今年で30年を迎える。この間の経営環境の変化を踏まえつつ、安全性の向上と安全基盤の再構築にさらに取り組むとともに、将来にわたり持続可能な形で安全な鉄道輸送サービスを提供する鉄道会社への再生をめざしていく。

以上の基本的な考え方に基づき、平成29年度の事業運営の方針を以下のとおりとする。

## (1) 安全輸送の確保

### ① 安全運行体制の充実・強化

日々の輸送の安全確保に向け「JR北海道 安全の再生」に基づく「安全に運行できるか、危険な状態か判断に迷った場合は、躊躇なく列車を止め、安全を確認する」取り組みや、運転事故・危険事象など発生した事象をありのまま報告する制度の一層の浸透を図る。

「措置を講ずるための計画」に基づき再構築を進めている安全管理体制については、PDCAサイクルを繰り返すことで定着を図る。また、引き続き安全推進委員会及び同専門部会において重大事故・インシデントの原因究明、再発防止対策の策定並びに半年後、2年後のトレースを実施するほか、現場長による自主監査の継続実施、本社計画部門による現場指導や支援の実施、グループ会社と一体となった施工体制の整備、外注管理の徹底など技術部門の業務実施体制の改善に取り組む。

軌道部門においては、脱線に直結する検査データに対する多重チェックの実施や、新たな「保線設備管理システム」の一部使用開始、高速軌道検測車の新製など、検査から修繕までの適正化に向けた取り組みを進める。脱線防止に向けた取り組みとして、軌道の複合変位の適正な管理、曲線部の軌間拡大量（スラック）の適正化を推進する。また、軌道修繕のための保守間合いの確保に向け関係機関との調整を図るほか、平成25年に発生させた一連の事象を風化させないことを目的として「保線安全の日」の取り組みを継続する。

車両部門においては、車両の故障を防止するため、重大事故の風化防止や車両品質の管理体制の充実に向けた取り組みを引き続き推進する。また、石勝線列車脱線火災事故の原因となった車輪踏面の損傷への対応として在姿車輪旋盤を増備するとともに、車両保守管理システムの機能強化に取り組む。

さらに、各種実設訓練を実施し異常時対応力の強化を図るとともに、労働災害について、触車・感電・墜落の三大労災撲滅に向けた取り組みを推進する。あわせて、踏切事故防止の取り組みを進める。

### ② 輸送施設の安全性の向上

軌道設備の安全性向上策としては、引き続き札幌～釧路間におけるPCマクラギ化を実施するほか、レールシェリング対策としてレール交換を実施するとともに、軌道の重軌条化、道床交換を進める。

車両故障対策としては、老朽化が進行しているキハ40形気動車を更新するため新型一般気動車の量産先行車両を新製するほか、261系特急気動車を新製投入し老朽化した183系0代特急気動車を全て更新する。また、引き続き車両の重要機器の取替えを推進する。

電力・信号・通信設備については、東室蘭～函館間等において高圧配電線や転てつ器等の信号設備の大規模修繕を実施するほか、千歳線・室蘭線の運行管理システムの取替え、札沼線の通信搬送装置の取替え等を実施する。

防災対策としては、高架橋や駅舎等の耐震化を推進するほか、土砂崩壊や落石への対策を進めるとともに、局所的な集中豪雨に対応するため雨量計を増備する。

さらに、国家的プロジェクトとして建設され、掘削開始から50年以上が経過した青函トンネルの維持、並びに火災検知装置や排水ポンプなどの青函トンネル関連施設の更新等

に係る諸課題について、関係機関の協力のもとその解決を図る。

### ③ 冬期間の安全輸送の確保

除雪機械と列車の衝突や除雪作業員の触車事故など冬期型の事故防止に重点的に取り組む。

また、気象情報の早期把握と確実な予防除雪に取り組むとともに、排雪モーターロータリーや排雪モーターカー等の除雪機械の更新により、効率的な除雪体制を整備する。

#### (2) 持続可能な交通体系の構築

「当社単独では維持することが困難な線区」について、北海道が設置した「地域公共交通検討会議」で出された方針を踏まえつつ、地域の皆様に線区の状況等を丁寧に説明しながら、持続可能な交通体系の構築に向けた地域との協議を進める。

輸送密度が200人未満の線区については、鉄道よりもバス等の方が適しており、利便性・効率性の向上も期待できると考えられることから、持続可能な公共交通の手段として鉄道からバス等への転換について地域との協議を進める。

輸送密度200人以上2,000人未満の線区については、特急列車の運行や観光路線となっている線区もあり、ご利用が少なく、老朽土木構造物の大規模修繕や更新も含め安全な鉄道サービスを持続的に維持するための仕組みについて地域との協議を進める。

なお、鉄道を廃止しバス等に転換する方向性が確認された石勝線新夕張～夕張間については、夕張市と共に鉄道廃止後の効率的で持続可能な交通体系の実現に向けた検討を行う。また、当社として復旧を断念した日高線鷗川～様似間については、バス等への転換に向けた沿線自治体等との協議を進める。

#### (3) 北海道新幹線の取り組み

開業2年目を迎えた北海道新幹線の安全・安定輸送の確保に向けて、社員の知識と技能の向上、日常オペレーション業務の手順・手続き等の検証と見直しの継続的な実施、異常時訓練等に取り組むとともに、冬期間の安定輸送対策として、除雪方法の改善、車両着雪・分岐器不転換対策の効果の検証を行い、改善策を策定・実施する。

また、青函共用走行区間の設備の整備及び保守作業を確実に実施するため、関係機関と作業間合い確保に向けた協議を進める。当該区間における高速走行の実現に向けては、国が主催する青函共用走行区間技術検討WG等における検討に協力する。

さらに、北海道新幹線札幌延伸に向け、札幌駅ホーム位置に関する課題の解決に取り組むとともに、新幹線運転士の養成、札幌開業時の在来線の輸送体系や業務運営体制等の検討に着手する。

#### (4) コンプライアンスの徹底に向けた取り組み

全社員を対象としたコンプライアンス研修や職場内講習会における事例検討を実施するとともに、コンプライアンスの実務に精通した社外有識者等による勉強会を開催するなど、コンプライアンスの重要性の再認識を図る。

また、社外委員をメンバーに含む「コンプライアンス委員会」を開催し、重大なコンプライアンス違反事象の原因究明と再発防止について、第三者の視点を取り入れ検証を行う。さらに、内部通報制度において重要な役割を担う「JR北海道グループコンプライアンス相談窓口」が効果的に機能するよう引き続き社内周知に努める。

#### (5) 人材の育成と組織の活性化

新社員研修センターを中核に社員教育の一層の充実・強化と徹底した技術教育に取り組み技術の継承を図る。

具体的には、併設した「安全研修館」の過去の事故事例展示などを活用した全社員を対象とする安全研修（第2期）を実施し「安全第一」の考え方を定着させるとともに、実習設備や実習線を活用した実践的な集合研修を実施することにより専門技術の習得を図る。

また、各種シミュレータを活用した訓練を実施するなど、必要な人材を育成するための各系統・各階層における社員教育を推進する。特に、現場の中核を担う管理者及び主任層に対する教育の強化を図る。

さらに、技術の向上を図るため各種研究発表会、技能訓練会を開催するとともに、ワークライフバランスの実現に向けた労働環境の整備を通じて安全風土構築の前提となる働きがいのある職場づくりに取り組む。

#### (6) 経営基盤の整備

##### ① 収益の確保

北海道新幹線の利用促進については、更なる認知度の向上と需要喚起を図るため、JR東日本との連携により開業1周年を記念した利用促進キャンペーンを実施するとともに、関係機関と協力しアフター青函DC期間に観光キャンペーンを実施するなど旅行需要の創出に努める。また、新幹線利用旅行商品の販売強化、北海道と東北・北関東の修学旅行の獲得に取り組むなど、新幹線開業により増加したお客様のご利用の定着・拡大を図るため各種施策を展開する。

さらに、日別、列車別、商品別に最適な座席数を配分するイールドマネジメントを徹底し収入の最大化を図る。

在来線については、261系特急気動車の新製投入により老朽化した特急気動車の取替えを進め車内の段差解消などの利便性の向上を図るほか、観光多客期に富良野・オホーツク方面へ臨時列車を設定するなど観光需要を喚起する取り組みを実施する。また、JR東日本が運営する会員制の個人向けインターネットJR券申込サービス「えきねっと」及びインターネット限定商品「えきねっとトクだ値」の宣伝展開とキャンペーンを実施し販売促進を図るなど、収入の拡大を図る。

インバウンド旅客に対しては、「北海道レールパス」、「ジャパン・レールパス」及びJR東日本との2社間パス「JR East-South Hokkaido Rail Pass」について積極的に宣伝展開し需要の取り込みを図る。また、札幌駅・新千歳空港駅の外国人インフォメーション体制の強化、観光駅への外国語対応スタッフの配置、外国人観光客向けWi-Fiサービス提供駅の拡大などインバウンド受入体制の強化に取り組む。さらに、海外メディアの招請や、ソーシャル・ネットワーキング・サービスを活

用したタイムリーな情報発信の充実、当社グローバルサイトのコンテンツの強化を図る。

## ② 業務運営の効率化と経費の節減

安全の確保を大前提に、各事業全般にわたり、効率化や経費の節減に取り組むこととする。

業務運営の効率化については、鉄道事業において、ご利用の少ない駅の見直し、副本線や踏切等の使用頻度の低い設備の使用停止を進めるほか、夜間の保守間合いの確保により施設の修繕について作業効率の向上を図る。

さらに、平成28年度に導入した事務用品のインターネット購入によるコストの削減、車両や施設・電気用品などの資材の調達に係るコストの削減に取り組むほか、現場の創意工夫による経費節減を推進する。

## ③ 経営安定基金の運用

経営安定基金の運用については、平成28年度末に鉄道・運輸機構への貸付金全額が償還され、超低金利が続く厳しい運用環境の中、平成29年度から全額自主運用となることから、分散投資と運用手法の多角化を図り安定的な運用収益の確保に努めるとともに、リスク管理の強化を図る。

また、経営安定基金の運用収益に加え、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の受取利息を見込む。

## ④ 企業グループの総合力向上

お客様の安全を最優先に事業運営に取り組むことを全社のミッションとし、安全性向上、コンプライアンス体制・リスク管理の強化、お客様満足の向上等に向けた取り組みをグループ全体で推進する。

また、グループの再編については、グループのガバナンスの強化や間接部門のスリム化等による経費削減などの観点から取り組む。

さらに、当社の「5年間の計画」の遂行に向けてグループを挙げて取り組むほか、グループ外からの工事の受注獲得を含め収益を最大化する取り組みを行う。

## (7) お客様満足度の向上

日々寄せられるお客様の声に迅速・誠実に対応し、サービスの改善に努める。また、お客様の声を一元的に管理・分析できるシステムによる傾向分析とお客様アンケート調査で得られるご意見をもとに、課題の抽出と解決に取り組む。加えて、「CS推進委員会」において異常時等における情報の収集・発信の強化など複数の部門に跨る課題について、具体的に取り組む方法や手段を明確化する。

さらに、札幌圏の駅において、エレベータの整備などバリアフリー化を推進するとともに、観光駅のトイレをリニューアルするほか、一部駅において特急列車の乗車位置を多言語で表示する案内用ディスプレイを増備するなどお客様の利便性向上に取り組む。

## (8) 環境問題への取り組み

「エコロジー委員会」を中心に、CO<sub>2</sub>排出量の削減、リサイクルの拡大、廃棄物の削減などに向け、継続的な環境保全活動に努める。また、環境保全活動等を取りまとめた環境報告書を作成し公表する。

## (9) 社会への情報発信と地域貢献の取り組み

安全やコンプライアンスの取り組みに加え、特に「当社単独では維持することが困難な線区」に関して積極的に情報を公開する。また、社会的に影響が大きいと捉えられる事象が発生した場合は速やかに公表する。

さらに、北海道新幹線に関し当社ホームページや車内広報誌、各種報道媒体などで積極的に情報発信する。

地域社会への貢献としては、スポーツ・文化活動等へ協力するとともに、JR札幌病院の地域医療への取り組みを継続する。

## 2. 鉄道輸送に関する計画

### (1) 基本的な方針

道内人口の減少や高速道路の延伸などにより都市間輸送は減少傾向にあるものの、お客様のご利用が好調な札幌圏、北海道新幹線及び札幌～函館間を中心に利便性の向上に取り組むこととする。

また、平成29年3月に実施したダイヤ改正での列車設定を基本としつつ、各種臨時列車の設定等により、鉄道利用の拡大をめざす。

### (2) 平成29年度の鉄道輸送量の見通し及びこれに対し設定する運行量

輸送量の見通し		列車の運行量	
輸送人員	輸送人キロ	列車キロ	車両キロ
136百万人	4,383百万人キロ	32百万キロ	135百万キロ

(注) 上記の数値は、経済情勢の動向等により変動する場合がある。



### 3. 鉄道施設の整備に関する計画

鉄道施設等の安全性を向上させるため、「5年間の計画」に基づき、軌道強化や車両の新製など安全基盤の強化に係る設備投資を着実に進めるとともに、高架橋の耐震補強に着手する。

平成29年度については、平成23年度の支援措置（設備投資600億円）及び平成28年度の安全対策に対する追加的支援（設備投資600億円、修繕費600億円）のうち、設備投資と修繕合わせて500億円規模の支援を受ける計画であり、これを有効に活用し可能な限り早期に安全性向上の効果を発揮することとする。

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  保 安 ・ 防 災 対 策  安 定 輸 送 対 策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電気設備、線路保守用機械及び車両検修用機器等の取替えを進める。</li> <li>・ 千歳線・室蘭線の運行管理システムの取替えを進める。</li> <li>・ 木マクラギのPCマクラギ化を進める。</li> <li>・ 高架橋及び駅舎の耐震化を進める。</li> <li>・ 落石防護設備、護岸設備等の線路防災設備の整備を進める。</li> <li>・ 橋りょう、トンネル、停車場設備の保全工事を進める。</li> <li>・ 踏切事故防止のため、踏切保安設備の整備を進める。</li> <li>・ 保線設備管理システムを導入する。</li> <li>・ 車輪踏面管理強化のため、在姿車輪旋盤の整備を進める。</li> </ul>
(経営の体質改善) 業 務 運 営 方 式 の 改 善  技 術 開 発 ・ そ の 他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指定席券等を発売するマルス端末の更新を進める。</li> <li>・ 自動改札機の更新を進める。</li> <li>・ 駅のバリアフリー化を進める。</li> <li>・ 特急列車の乗車位置を多言語で表示する案内用ディスプレイの整備を進める。</li> </ul>
(輸送力整備)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 苗穂駅の移転・橋上駅舎化を進める。</li> </ul>
(車 両)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 261系特急気動車を新製する。</li> <li>・ 733系電車を新製する。</li> <li>・ 新型一般気動車（電気式気動車）を試作する。</li> <li>・ 特急気動車の重要機器の取替えを進める。</li> <li>・ 電車の重要機器の取替えを進める。</li> <li>・ 高速軌道検測車を新製する。</li> </ul>

#### 4. その他事業の運営に関する計画

##### (1) 旅行業

北海道各地の魅力ある四季折々の観光素材を組み込んだ商品や、ビジネス向け商品を企画し販売するなど、鉄道会社の強みを活かした旅行業展開を図るとともに、旅行会社との連携を強化することにより販売促進を図る。また、観光開発の強化と地域連携、地域特性に合わせた二次交通の設定等による旅行需要の創出に努める。

具体的には、北海道新幹線とホテルを組み合わせた東北・関東方面への旅行商品を設定するほか、函館を起点とした着地型観光商品の充実と、道央方面への観光流動拡大に向けた取り組みを推進する。また、広域観光周遊ルートの認定を受けた道東・道北エリアへの送客に努める。

##### (2) 開発・関連事業

札幌駅商業施設の改装やテナントの入替えを推進するとともに、札幌市内等の社宅跡地の有効活用を検討・推進するほか、インバウンドへの対応の充実を図るなど、グループ一体となって収益の確保に向けた各種施策を展開する。

苗穂駅周辺整備については、駅移転・橋上駅舎化に向けた工事を進めるとともに、社員研修センターの移転跡地について、周辺と調和した開発を検討・推進する。

さらに、北海道新幹線札幌開業を視野に、札幌駅周辺の開発や新たなビジネスチャンスの発掘について検討を進める。

(添付資料1)

平成29年度資金計画書

(単位：億円)

区 分	金 額
I. 資 金 収 入	
1. 営 業 的 収 入	1, 231
(1) 営 業 収 入	909
(2) 一 般 営 業 外 収 入	38
(3) 経 営 安 定 基 金 運 用 収 入	229
(4) 鉄 道 建 設 ・ 運 輸 施 設 整 備 支 援 機 構 特 別 債 券 受 取 利 息	55
2. 資 本 的 収 入	429
(1) 借 入 金	318
(2) 社 債	—
(3) 設 備 投 資 助 成 金	108
(4) そ の 他 の 資 本 的 収 入	3
3. 前 年 度 よ り の 繰 越 金	20
言 十	1, 680
II. 資 金 支 出	
1. 営 業 的 支 出	1, 215
(1) 営 業 支 出	1, 212
(2) 営 業 外 支 出	3
2. 資 本 的 支 出	433
(1) 設 備 投 資	39
(2) 助 成 対 象 設 備 投 資	307
(3) そ の 他 の 資 本 的 支 出	87
3. そ の 他	△ 4
4. 翌 年 度 へ の 繰 越 金	36
言 十	1, 680

(添付資料2)

平成29年度収支予算書

(単位：億円)

区 分	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	847
(1) 運輸収入	740
(2) その他収入	107
2. 営業費	1,385
(1) 業務運営費	1,131
(2) 諸税	28
(3) 減価償却費	226
鉄道事業営業利益	△ 538
Ⅱ. その他事業営業利益	
1. 営業収益	62
2. 営業費	29
(1) 業務運営費	14
(2) 諸税	7
(3) 減価償却費	8
その他事業営業利益	33
全事業営業損益	△ 505
(営業外損益の部)	
Ⅲ. 営業外損益	32
Ⅲの2. 経営安定基金運用益	229
Ⅲの3. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券受取利息	55
経常利益	△ 189
特別損益の部	
Ⅰ. 特別損益	63
税引前当期純利益	△ 126
法人税	△ 4
当期純利益	△ 122

(参考資料)

平成 2 9 年 度 設 備 投 資 計 画

(単位：億円)

区 分	金 額
輸 送 設 備 の 維 持 更 新	1 8 0
老 朽 設 備 取 替	9 0
保 安 ・ 防 災 対 策	6 3
安 定 輸 送 対 策	2 7
環 境 保 全	—
経 営 の 体 質 改 善	3 5
業 務 運 営 方 式 の 改 善	1 7
技 術 開 発 ・ そ の 他	1 8
輸 送 力 整 備	9
大 都 市 圏 輸 送	2
新 幹 線 輸 送	7
幹 線 輸 送	—
車 両	1 1 5
総 係 費	7
合 計	3 4 6