

平成 28 年度事業運営の最重点事項

平成 28 年度は、「安全の再生」「新幹線開業効果の最大化」「コンプライアンスの徹底」「事業範囲の見直し」を最重点事項と位置付け、全力をあげて取り組みます。

1. 安全の再生に向けては、引き続き「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」「安全投資と修繕に関する 5 年間の計画」の各種施策を全社一丸となって推進します。
2. 北海道新幹線については、安全かつ円滑にオペレーションするとともに、引き続き利用促進に取り組み収益の最大化を図ります。
3. コンプライアンスの徹底については、「JR 北海道社員としての自覚を持って行動する、社会のルールを守る、会社のルールを守る」ことを社員全員で実践していきます。
4. 鉄道特性が十分に発揮できない線区について、地域の皆様に現状を丁寧にご説明しご理解とご協力をいただきながら、持続可能な交通体系の実現に向けた事業範囲の見直しに取り組みます。

安全の再生を図ります

北海道新幹線の安全で円滑な運行と、
開業効果の最大化に取り組みます

コンプライアンスの徹底に取り組みます

事業範囲の見直しに取り組みます

平成28年度計画の前提となる考え方について

事業改善命令・監督命令を受けて以降、何よりもまず「絶対に守るべき安全の基準を絶対に維持する」考え方のもと、安全投資と修繕に関する費用はしっかり確保するため、安全に係る費用を先に決めたいうえで、全体の収支計画を策定することとしています。

この考えに基づいたうえで、平成28年度の収支計画は、北海道新幹線による増収等を見込み営業収益で920億円を計画するものの、安全に係る費用をしっかりと確保することに加え新幹線の収支が非常に厳しいことなどから、営業損益で▲465億円、経常損益で過去最低の▲175億円、当期純利益で▲44億円の計画とします。

当社の抱える問題は、安全の基準を維持するための費用を適切に確保する前提で今後の収支を見通した場合に、大幅な赤字となる状況が常態化してしまう点にあります。

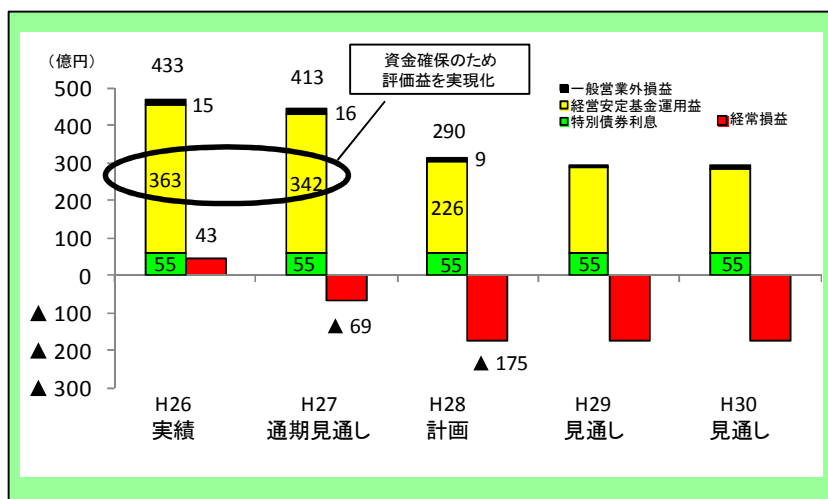
すなわち、このような赤字の計画は平成28年度に限ったことではなく、今後、必要な安全投資と修繕費を確保すると様々な自助努力を行ったうえでも、毎年、▲400億円を超える営業損失を計上することになり、それを補う経営安定基金の運用益が年々減少することから、経常損益では▲170億円を下回る収支構造となります。

当然のことですが、このような状況が続いた場合、早晚企業としての事業の継続ができなくなり、鉄道サービスを提供するという当社の使命を果たすことができなくなってしまいます。

当社が今後も安全な鉄道を担い企業として存続していくためには、収入の確保、経費の更なる節減にも取り組んでいかなければなりません、それだけで経常損益の▲170億円を埋め合わせることはできません。

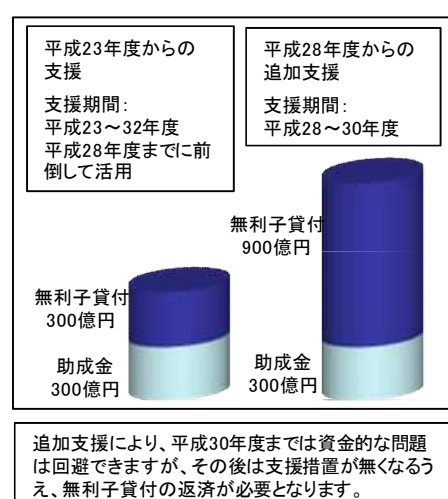
当社としてどうしても避けられない課題が「事業範囲の見直し」です。ご利用が少なく鉄道特性が十分に発揮できない線区については、収支状況が厳しいことに加え、土木構造物の老朽化が進み今後大規模な更新が必要となるなど、当社単独で将来にわたり鉄道を維持していくことは困難な状況にあります。地域の皆様に現状を丁寧にご説明しご理解とご協力をいただきながら持続可能な交通体系の実現に向けた「事業範囲の見直し」に取り組むなど、抜本的な経営改革に着手します。

■今後の収支見直し



※H27 通期見直しは第2四半期決算時点

■国からの支援措置



平成 28 年度 数値計画

1. 収支計画

(単位：億円)

	H26 実績	H27 通期見通し (A)	H28 計画 (B)	増減 (B - A)
営業収益	825	823	920	97
(うち鉄道運輸収入)	(668)	(673)	(750)	(77)
営業費用	1,215	1,305	1,385	80
(うち人件費)	(474)	(472)	(477)	(5)
(うち修繕費)	(274)	(323)	(347)	(24)
(うち減価償却費)	(166)	(189)	(225)	(36)
営業損益	▲389	▲482	▲465	17
営業外損益	433	413	290	▲123
(うち経営安定基金運用益)	(363)	(342)	(226)	(▲116)
(うち特別債券受取利息)	(55)	(55)	(55)	(0)
経常損益	43	▲69	▲175	▲106
特別損益	32	93	127	34
当期純利益	81	28	▲44	▲72

※H27 通期見通し(A)は第2四半期決算時点

【鉄道運輸収入】

○新幹線開業による増収のほか、札幌圏やインバウンドの増加による増収を計画します。

【営業費用】

○「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を踏まえ、修繕費と減価償却費を計画します。
○新幹線開業に伴う経費の増加を計画します。

【営業損益】

○H27 年度は新幹線開業準備費用を計上することから、営業損益が大幅に悪化する見通しです。

【経営安定基金運用益】

○H26・H27 年度は、安全投資と修繕に係る資金確保のため、経営安定基金の評価益を一部実現化しましたが、H28 年度は評価益の実現化を計画していないため、大幅に運用益が減少します。

【特別損益・当期純利益】

○特別利益において、国からの支援である設備投資助成金のほか、当社が保有する資産の売却益を見込むものの、H23 年度以来5期ぶりに赤字計画とします。

【経常損益】

○営業外損益の悪化等により、過去最大の経常赤字を計画します。

2. 設備投資計画

(単位：億円)

	H26 実績	H27 計画 (A)	H28 計画 (B)	増減 (B - A)
安全関連	222	259	241	▲ 18
新幹線関連	133	106	8	▲ 98
その他	82	105	95	▲ 10
合計	437	470	344	▲126

【安全関連】

○「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を着実に実行するため、昨年度と同規模を計画します。

【新幹線関連】

○開業準備のための設備投資が一段落するため、大幅な減少を計画します。

3. 資金計画

(単位：億円)

H27 年度末の資金残高		128
H28 年度の資金収支	資金収入計	1,599
	営業的収入	1,254
	資本的収入	345
	資金支出計	1,772
	営業的支出	1,183
	資本的支出	593
	その他	▲ 4
H28 年度末の資金残高		▲ 45

【資本的収入】

○国からの支援（助成金及び無利子貸付）等を計画します。

【資本的支出】

○設備投資や借入金の返済を計画します。

借入金	70
H28 年度末の資金残高(借入後)	25

【年度末の資金残高（借入後）】

○資金不足を補う借入金 70 億円により、年度末における資金残高のマイナスを回避します。

【参考】借入金残高

(単位：億円)

H28 年度末の借入金残高	901
(うち無利子借入金)	(628)

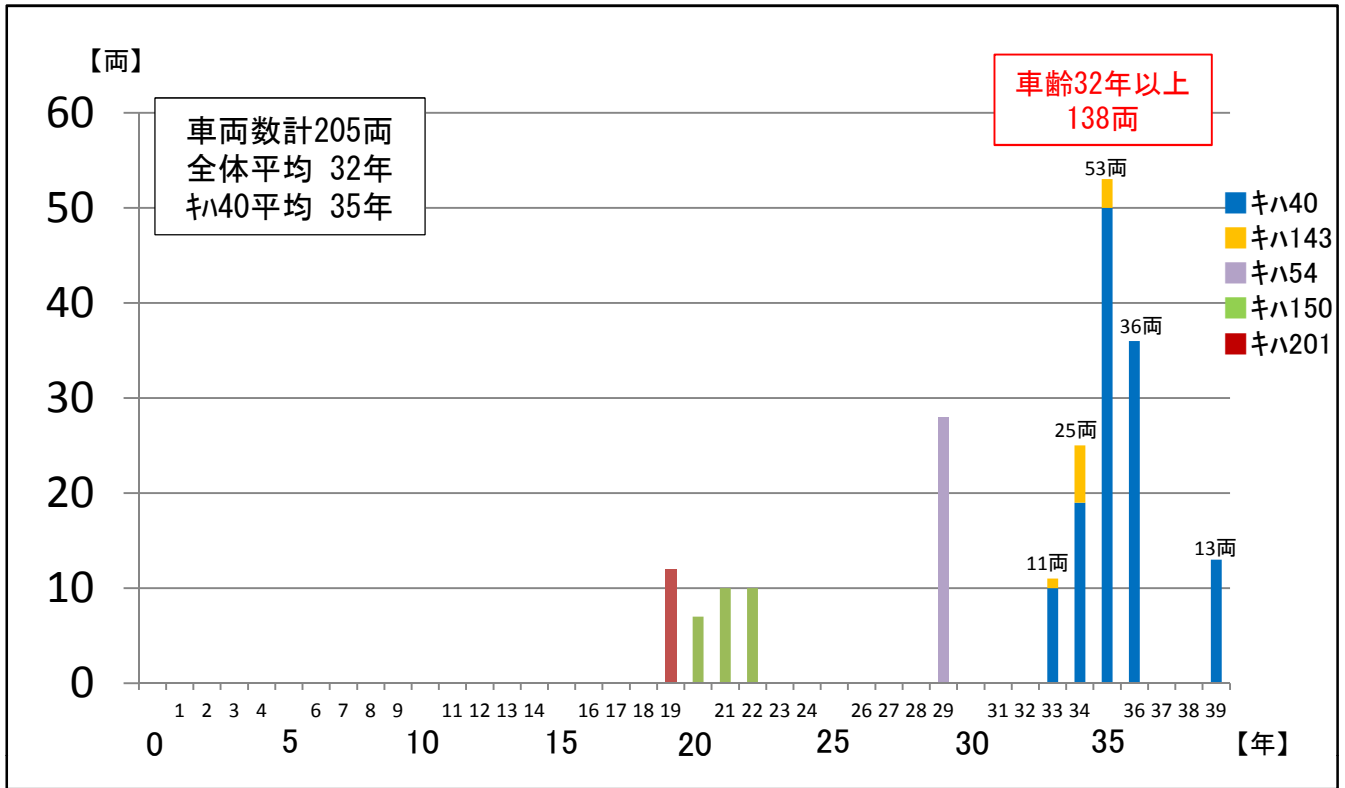
【無利子借入金】

○国からの支援によるもので、返済開始まで増加する見込みです。

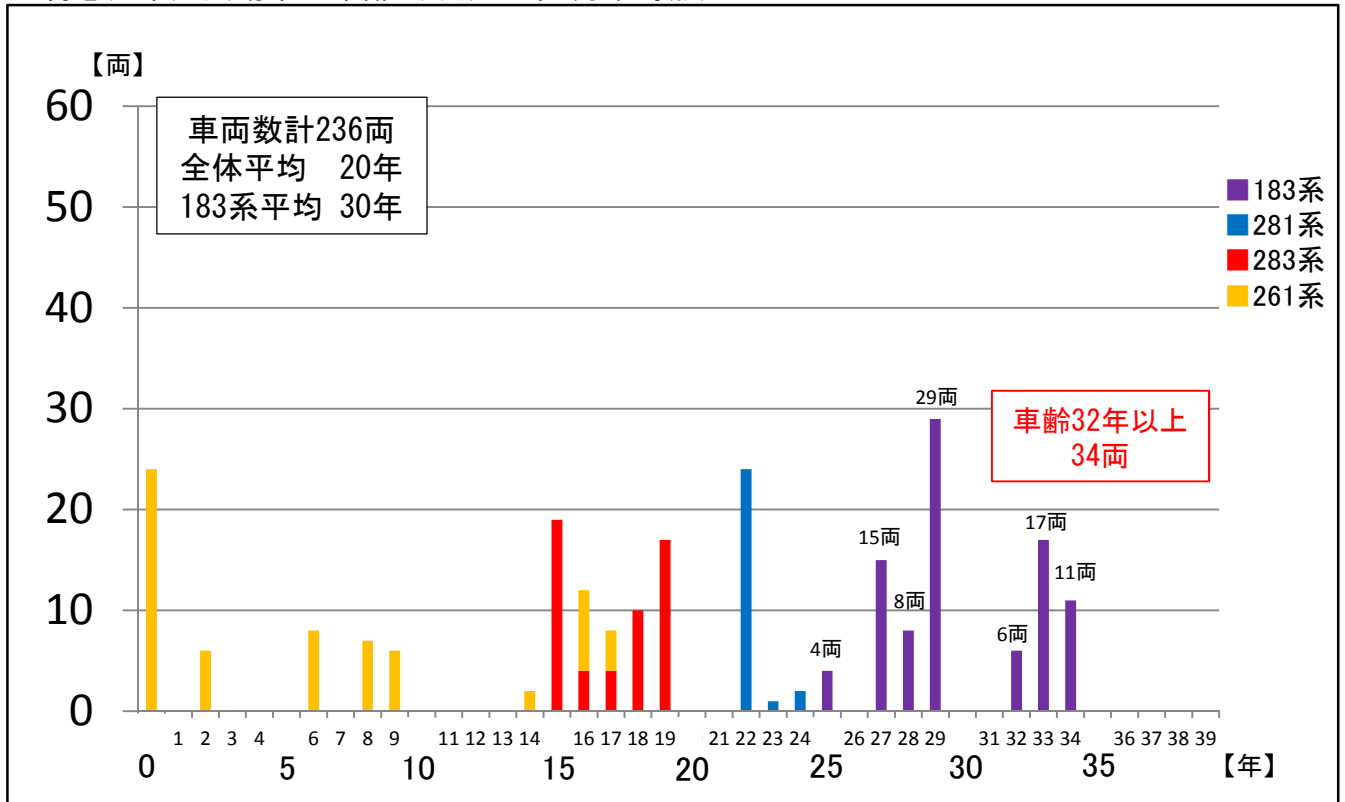
※機構特別債券の購入に係る無利子借入金 2,200 億円は含まない

[気 動 車 の 車 齢]

■普通列車用気動車の車齢（平成28年3月末時点）



■特急列車用気動車の車齢（平成28年3月末時点）

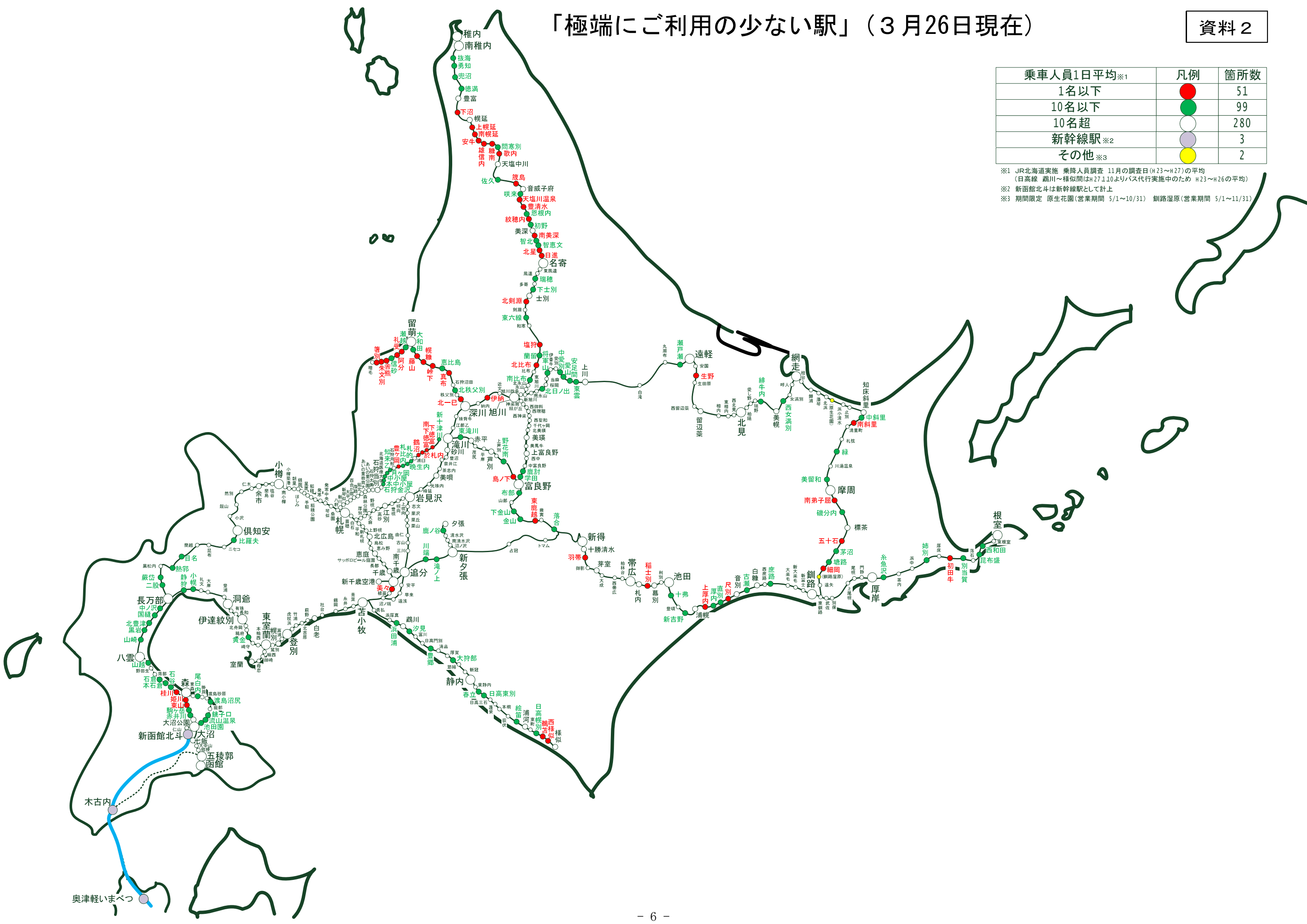


「極端にご利用の少ない駅」(3月26日現在)

資料 2

乗車人員1日平均※1	凡例	箇所数
1名以下	●	51
10名以下	●	99
10名超	○	280
新幹線駅※2	●	3
その他※3	●	2

※1 JR北海道実施 乗降人員調査 11月の調査日(H23~H27)の平均
(日高線 鷗川~様似間はH27.1.10よりバス代行実施中のため H23~H26の平均)
※2 新函館北斗は新幹線駅として計上
※3 期間限定 原生花園(営業期間 5/1~10/31) 釧路湿原(営業期間 5/1~11/31)



奥津軽いまべつ