

2 0 1 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

2018年度は、大型の台風や大規模地震など全国で多くの災害が発生し、北海道においても9月に観測史上最大の震度7を記録した北海道胆振東部地震が発生、全道停電と多数の軌道変位等が生じ、全路線で列車の運休を余儀なくされるなど大きな被害を受けた。経営面においても、鉄道運輸収入の減収や小売店舗の休業、ホテルのキャンセルなど多方面で影響を受けることとなったが、国や道とも連携し挽回キャンペーンに取り組み復興に努めているところである。

安全の再生については、2014年に受領した改善・監督命令を踏まえ、これまで「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」に全力を挙げ取り組むとともに、現状の全ての路線を維持する前提では安全のために必要な資金が確保できないとの問題認識に立ち、2016年11月に「当社単独では維持することが困難な線区」を発表し、持続可能な交通体系の構築について、地域との相談を重ねてきたところである。

このような状況の中、2018年4月に北海道から「北海道交通政策総合指針」が公表され、北海道の将来を見据えた鉄道網のあり方が示されたほか、国、北海道、北海道市長会、北海道町村会など関係6者が出席する「JR北海道の事業範囲の見直しに係る関係者会議」が設置され、当社の経営見通しや支援等についての議論を深めてきた。こうした関係者との議論経過を踏まえ、6月に当社からグループ一体となって最大限の経営努力・経営再生のための課題解決を行うことにより、2030年度の北海道新幹線札幌開業を機に経営自立を目指すとした「JR北海道グループ経営再生の見通し」(案)を公表した。さらに、7月には国土交通大臣から「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」(以下「監督命令」という。)を受領することとなった。

監督命令では、北海道新幹線の札幌延伸の効果が発現する平成43年度に経営自立を目指すこと、この目標に向けて当社グループが徹底した経営努力を行うこととされた。また、鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できる線区において、地域の足となる新たなサービスへの転換を進めること、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区について、平成31年度及び平成32年度を「第1期集中改革期間」、平成33年度から平成35年度までを「第2期集中改革期間」とし、当社と地域の関係者が一体となって、利用促進やコスト削減等の取り組みを行うこととされた。さらに、集中改革期間における取り組みの結果を毎年度検証し、平成35年度には総括的な検証を行い、目標に対する達成度合い等を踏まえ、事業の抜本的な改善方策についても検討を行うこととされた。

あわせて、平成31年度及び平成32年度の2年間において、国の支援として400億円を措置していただくこと、平成33年度以降については、その時点において、当社及び地域の関係者の取組状況を検証し、着実な進展が確認されることを前提として、JR北海道の経営自立に向けた国の支援を継続するため、所要の法律案を国会に提出することを別途検討するとされた。

当社としては、監督命令を重く受け止め、経営自立に向けた取り組みを着実に実行していく。

2019年度は、監督命令を受け策定する、2031年度を目標年度とする「グループ長期経営ビジョン」、ビジョンを実現するための2023年度までの5年間の「グループ中期経営計画」、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区毎の2年間の「事業計画(アクションプラン)(以下「アクションプラン」という。)」において計画する各種施策を着実に推進する。

また、第1期集中改革期間の1年目として、徹底した経営努力と地域の関係者と一体となった取り組みについて目に見える成果を創出し、2021年度以降の支援の継続に繋げる。

安全については、新たに策定した「安全計画2023」で計画した各種施策に取り組むとともに、「絶対に守るべき安全の基準を絶対に維持する」考えに基づき安全投資と修繕を実施するなど、鉄道の安全性の向上を図る。

経営基盤の強化に向けては、札幌圏における分譲マンションやホテルなどの開発・関連事業の拡大、新千歳空港アクセスにおける鉄道の競争力の一層の強化や、北海道新幹線の利用促進、観光列車の運行、インバウンド旅客の一層の取り込みなど収益の拡大に取り組むとともに、資材調達改革の推進などグループ全体を挙げてのコスト削減を推進する。

また、新たな経営管理手法の試行的導入、線区別収支の四半期毎の公表等に取り組む。

さらに、当社の最大限の経営努力を前提に、地域やご利用の皆様のご理解をいただきながら、運賃改定についても、本年10月の実施に向けて、鉄道事業法上の手続きを進める。

持続可能な交通体系の構築については、北海道が策定した「北海道交通政策総合指針」で示された方針を踏まえつつ、それぞれのまちづくり等の観点から地域にとって最適な公共交通の再構築の方法を地域と一体となって検討するとともに、鉄道を維持する場合には地域と共に維持していく仕組みについて成案が得られるよう取り組む。

鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できる線区については、地域の足となる新たなサービスへの転換を進める。

利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区については、第1期集中改革期間の1年目として、地域の皆様のご理解とご協力を得て、アクションプランに基づき利用促進とコスト削減に取り組む。

これらの取り組みの状況については、地域の関係者と共に検証を行い、必要により見直しを行いながら進めることとする。

以上の取り組みを実施するにあたっては、当社の徹底した経営努力を前提として監督命令に基づき本年度から新たに措置される、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。)の特例業務勘定による国からの支援等を有効に活用する。

上記支援措置により、当社の収支構造は大幅に改善することとなる。当社としては、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区について、地方自治体等からのご協力を得て、安全な鉄道の維持に全力を挙げて取り組んでいく。

当社グループは、最大限の経営努力並びに経営再生のための課題解決に取り組む、2030年度の北海道新幹線の札幌開業を機に経営自立を図り、北海道に根差す企業グループとして、地域の発展に貢献する。

以上の基本的な考え方にに基づき、2019年度の事業運営の方針を以下のとおりとする。

(1) 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、地域の交通を確保することを前提に、より一層の情報開示や徹底した経営努力に取り組みつつ、北海道が策定した「北海道交通政策総合指針」で示された方針を踏まえ、持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みを着実に実行する。

鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できる線区については、地域の足となる新たなサービスへの転換を進める。

石勝線新夕張～夕張間については、2019年4月1日にバス転換を行うとともに、将来にわたる持続可能な市内交通体系の確立に向けて引き続き協力する。札沼線北海道医療大学～新十津川間については、2020年5月7日の鉄道事業廃止、バス転換の準備を進める。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、引き続き他の交通機関との代替も含めた協議を推進する。留萌線深川～留萌間については、バス等への転換について地域のご理解が得られるよう協議を進める。また、根室線富良野～新得間については、最適な公共交通ネットワークに関するご相談を継続し、地域の皆様のご理解が得られるよう取り組む。

利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区については、鉄道を維持するため当社ができる限りの負担をすることを前提に国及び地域の皆様にもご支援・ご協力をいただくことにより、安全な鉄道サービスを持続的に維持する仕組みの構築に向けて全力を挙げる。

具体的には、第1期集中改革期間の1年目として、アクションプランに基づき、利用促進、コスト削減、第2期集中改革期間に向けた取り組み内容の検討の3つの側面から具体的な取り組みを地域のご理解とご協力を得ながら推進する。

利用促進については、沿線地域の皆様の日常的なご利用を増やしていくための取り組みや、道内外から観光等にご利用いただくための取り組み、出張の際に鉄道をご利用いただく取り組みなどを推進する。コスト削減については、ご利用の少ない駅の見直しや踏切の見直し等に取り組む。

また、線区毎に「アクションプラン実行委員会(仮称)」を設置、具体的な取り組みを推進し、当社と地域の皆様が一体となって鉄道維持に向け取り組む機運を醸成する。

さらに、これらの取り組みの成果が最大限得られるよう、地域と共に効果等を検証し、改善を積み重ねるなどPDCAサイクルを効果的に回していく。

(2) 安全輸送の確保

安全輸送の確保に向け、これまで「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」に取り組み、安全性は着実に向上してきたが、鉄道の安全は「不断の努力」の積み重ねと「安全の仕組み」が重要であるとの認識のもと、安全の考え方やこれまでの取り組みを継続するとともに、重大事故や重大労災、危険事象の未然防止・再発防止についても徹底して取り組んでいく。

① 安全運行体制の充実・強化

新たに策定した「安全計画2023」に基づき、「安全意識を高め、命を守るためにと

るべき行動の定着」「命を守るための仕組み作りと取り組みの徹底」「安全管理体制の維持と安全確保を最優先とした事業運営」に取り組む。

具体的には、「お客様の命」「社員の命」を守るための行動として「安全第一、安定第二」「危ないと思ったらすぐに列車を止める」「現地の状況は現地にしか分からない。現地の判断が最優先である」など「JR北海道 安全の再生」に基づく行動を引き続き実践するとともに、鉄道運転事故・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、安全に関する社員教育の継続、ルールを守る意識の醸成を図る。また、検査・修繕データ管理の適正化と多重チェックを継続するとともに、労働災害の防止等についてグループ体となって徹底して取り組んでいく。さらに、安全推進委員会及び同専門部会において、重大事故やインシデント、重大な事故に至る可能性がある事象について、原因究明・再発防止策の策定並びに対策の実施状況の半年後、2年後のトレースを継続するほか、本社計画部門による現場への指導や支援、監査等を実施する。あわせて、踏切事故防止等の取り組みを進める。

② 輸送施設の安全性の向上

軌道設備については、PCマクラギ化や橋マクラギの合成マクラギ化、レールの重軌条化等の軌道強化を図るほか、ロングレール化を実施する。

車両故障対策としては、H100形電気式気動車量産車を新製し、老朽化が進行しているキハ40形気動車の更新を進めるとともに、261系特急気動車の新製投入、731系電車等の重要機器取替え工事を推進する。また、工場・運転所における車両検修機器の取替え等を継続して実施する。

電力・信号・通信設備については、根室線の運行管理システムの更新、総合防災情報システムの更新を進める。

防災の取り組みとしては、駅舎、高架橋、建物の耐震化を推進するほか、土砂崩壊や落石・雪崩への対策工事を実施する。

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ほか、新型ラッセル気動車を新製するとともに、排雪モーターカーロータリ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。

(3) 北海道新幹線の取り組み

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・手続等の継続的な検証と見直し、異常時訓練等に取り組むとともに、冬期間の除雪体制の確立に向けた検討や、車両着雪・分岐器不転換対策の効果の検証、青函トンネル区間における時速160km運行開始後の施設等の状態確認などを行う。

また、青函共用走行区間において、通常のメンテナンスに加え老朽化が進行する地上設備の更新に必要な時間に対して、現状の保守間合いでは作業時間が著しく不足しているこ

とから、当該区間の輸送の安全確保のため、JR貨物をはじめとした関係機関と保守間合いに関する協議を実施し、必要な保守間合いを確保する。

青函トンネルについては、先進導坑の変状への対応や変電所設備等の老朽化が進む青函トンネル関連施設への対応に関して、費用負担や施工体制など解決が必要な課題があり、関係機関の協力のもと課題解決に取り組む。

北海道新幹線新青森～新函館北斗間の利用促進については、開業3周年及び青函トンネル区間における時速160km運行開始を契機としたキャンペーンを実施するほか、JR東日本等と連携した北海道胆振東部地震からの旅行需要の回復に向けた取り組みや、「えきねっとトクだ値」の設定、「大人の休日倶楽部」会員を対象とした販売促進、北海道と東北・北関東の修学旅行の獲得、「新幹線IC乗車サービス」の導入、2018年度から順次利用可能となっている新幹線車内のWi-FiサービスのPR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、更なる拡大を図るための各種施策を展開する。また、区間別、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。

一方、青函トンネル区間の速度向上に向けては、鉄道・運輸機構が実施する高速走行試験等に最大限協力するとともに、時速200km以上の走行に必要な軌道整備、運行管理システムの改修、貨物列車の誤進入防止に関するシステムの開発等に取り組む。

さらに、北海道新幹線札幌延伸に向け、函館線長万部駅、倶知安駅における支障移転工事や札幌駅ホーム等の設計を進めるほか、新幹線乗務員等の養成、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を行う。

また、貨物列車との共用走行に起因する課題の抜本的な解決に向け、関係者と共に具体的な検討を進める。

(4) コンプライアンスの徹底に向けた取り組み

JR北海道グループの全社員が、ルールを守ることの重要性をより一層認識するとともに、コンプライアンス事象を自分事化してとらえる意識の醸成を図るため、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を実施する。

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」を定期的開催し、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策及びその進捗状況等について、第三者の視点を取り入れ検証を行う。

グループ会社については、不正行為を連続して発生させたことを深く反省し、不正行為につながる可能性の高い業務を中心に、引き続きグループ全体で業務の進め方の是正に取り組むとともに、グループ全体のコンプライアンスに関する基本方針や取り組み計画の策定、内部統制の強化、外部調査機関による不正に関する調査を実施する。

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

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む技術の継承を図る。

安全の基本方針である「JR北海道 安全の再生」の浸透を図るとともに、2011年

以降に発生した一連の事故・事象から得た教訓に基づく行動を継続して実践していくため、社員研修センターの「安全研修館」を活用した全社員を対象とする安全研修(第2期)を継続実施するとともに、本年度からグループ会社社員向け安全研修(第2期)を開始することとし、グループ一体となった安全意識の醸成を図る。

また、社員研修センターにおける実習設備や実習線、各種シミュレータ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ほか、現場の中核を担う管理者及び主任層に対するマネジメントスキル等の習得など、各系統・各階層にあわせた社員教育を引き続き推進する。

さらに、技術の向上を図るための各種講習会や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て、福利厚生施策の充実や、生活習慣病リスクの低減、メンタルヘルス対策などによる社員等の健康づくりに取り組み、企業活力を高める。

(6) 経営基盤の強化

① 収益の確保

ア 鉄道事業

北海道胆振東部地震からの回復に向けた取り組みを継続するほか、鉄道運輸収入の拡大に向け、快速「エアポート」の毎時5本化による輸送力増強を実施する。また、2020年4月の民族共生象徴空間「ウポポイ」オープンに向け白老駅に停車する特急列車を増やす方向で検討する。加えて、航空会社とタイアップした商品や、インターネットできっぷの予約ができる「えきねっと」において早期申込み割引を設定するなど利用者の拡大に取り組むとともに、在来線特急のイールドマネジメントによる収益の拡大を図る。

観光列車については、富良野・美瑛ノロッコ号や30周年を迎えるくしろ湿原ノロッコ号等を運行することに加え、他社からの借り受け車両を用いた観光列車の運行に組み込み、地域と連携し観光需要の取り込みを図る。さらに、観光列車として使用できる多目的車両の新製に着手する。

インバウンド旅客に対する利用促進については、「北海道レールパス」をはじめとする各種レールパス等の積極的な宣伝展開を図るとともに、B to B施策の強化に向け販売チャネルや販売手法の拡大を検討する。さらに、アジア市場を中心に観光関連の外部団体等と連携したプロモーションの実施、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。

さらに、当社の最大限の経営努力を前提に、地域やご利用の皆様のご理解をいただきながら、運賃改定についても、本年10月の実施に向けて、鉄道事業法上の手続きを進める。

イ 開発・関連事業

北海道新幹線札幌開業を視野に、札幌駅周辺における再開発事業の実現に向け、社内体制を整備し具体的検討を推進する。

社宅跡地等の活用については、用途廃止した東京地区の社員寮をリノベーションし賃貸マンションとして貸付を行うほか、札幌市内社員寮跡地におけるサービス付き高齢者向け住宅の開発に着手するとともに、苗穂地区における分譲マンション等の開発を推進する。

「JRイン」については、更なる多棟化に向け札幌市内における新規出店準備を本格的

に進めるとともに、函館駅隣接地における建設工事を推進する。

キヨスク店舗については、札幌近郊の駅構内店舗のうち新たに2店舗をセブーンイレブンに転換する。

また、新たな取り組みとして、運転所跡地における太陽光発電所の開発に着手するほか、将来の札幌駅エキナカ開発や新規事業の創出に向けた検討を行う。

ウ 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旅行商品の販売や、沿線自治体と連携して観光素材を発掘・提案するなど、新たな観光流動を創出することで旅行需要を喚起し、鉄道利用促進に繋げていく。また、JR東日本や旅行会社との連携強化を図り、旅行商品を通じて北海道内各地との送客・観光開発を推進する。

また、JR東日本・株式会社びゅうトラベルサービスとの旅行分野での連携強化の一つとして、本年度上期商品より「JR東日本国内ツアー(えきねっと内)」で北海道内や北海道発の鉄道利用旅行商品の発売を開始するなど、インターネット販売サービスを強化していく。

② 業務運営の効率化と経費の削減

安全の確保を大前提に、グループを挙げて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。

事業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・廃止を進めるほか、遠隔地でもオペレーターと話しながらかっぷを買うことができる「話せる券売機」の設置拡大等を進める。

また、資材の調達に係るコストの抜本的な削減を図るため資材調達改革に全社を挙げて取り組むとともに、業務委託費の節減、機械化やシステム化による業務の効率化を進めるほか、新たな経営管理手法を試行的に導入し、コストの見える化を図ることなどにより社員のコスト意識の改革に着手する。

さらに、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。

③ 経営安定基金の運用

経営安定基金の運用については、超低金利が続く厳しい運用環境の中、分散投資と運用手法の多角化による安定的な運用収益の確保に加え、評価益の実現化により収益を上積みするとともに、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

JR北海道グループ長期経営ビジョンの実現をめざし、グループ中期経営計画の1年目として、計画した施策をグループ一体となって着実に実行する。

お客様の安全を最優先に事業運営に取り組みつつ、グループ経営の視点を一層重視し、当社及び当社グループを挙げて、お客様満足の向上に努めるとともに、グループ外への事業展開による収益最大化の取り組みを推進する。

さらに、グループ各社において徹底したコスト削減に取り組むとともに、グループ再編による間接部門のスリム化・効率化に取り組みグループとしての競争力の強化を図る。

(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基に、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、具体的にに取り組む方法や手段を明確化する。お客様志向を根付かせるための取り組みも継続する。

また、エレベータの整備などバリアフリー化、旅客トイレの洋式化等を推進するとともに、快速「エアポート」への車内Wi-Fiサービス導入の推進、QRコードを活用した乗車券類の発売など、お客様の利便性の向上に努める。

さらに、インバウンド旅客に対し、乗車位置を多言語で案内する案内ディスプレイの設置駅拡大、携帯自動翻訳機や列車内における外国人向け案内ツール及び多言語アプリケーション等を活用した案内や放送の実施、異常時等における駅や車内での多言語によるリアルタイムな運行情報発信体制の整備に向けて取り組む。

(8) 社会への情報発信と地域貢献・連携、環境問題への取り組み

当社の経営情報や安全・コンプライアンスの取り組みに関する情報等について、当社ホームページや車内広報誌、各種報道媒体などを通じて積極的に公開・発信する。また、線区別収支については、四半期に一度の公表頻度とするよう取り組んでいく。

アクションプランを地域と一体となり推進することなどにより、地域との連携強化を図っていく。

また、JR札幌病院の地域医療への取り組みを通じ地域への貢献を果たしていく。

環境問題に対しては、CO₂排出量の削減、廃棄物の削減などの環境保全活動に継続して取り組む。

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を中心に利便性の向上、輸送力の増強に取り組むこととする。

また、2019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、鉄道利用の拡大を目指す。

(2) 2019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	4,301百万人キロ	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

鉄道の安全確保を優先的に取り組み、鉄道施設等の安全性を向上させるため、軌道強化や高架橋の耐震補強、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。また、駅のバリアフリー化や利用者が増加している快速エアポートの輸送力増強に向けた施策を推進し、旅客サービスの向上を図る。

なお、安全基盤の強化に係る設備の整備にあたっては、鉄道・運輸機構の支援措置を有効に活用し、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"> ・ 青函トンネル施設について、引き続き鉄道・運輸機構の施行により、列車火災検知装置等の改修事業を行う。 ・ 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。 ・ 運行管理システムの取替えを進める。 ・ 電気設備の取替え並びに機能強化を進める。 ・ 落石防護設備、排水設備、土砂止設備等の線路防災設備の整備を進める。 ・ 橋りょう、トンネル、停車場設備の保全工事を進める。 ・ 高架橋の耐震化を進める。 ・ 踏切事故防止のため、踏切保安設備の整備を進める。 ・ 総合防災情報システムの更新を進める。 ・ 部分PCマクラギ化等の軌道強化対策を進める。
(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"> ・ 話せる券売機の設置拡大を進める。 ・ 駅のバリアフリー化を進める。 ・ インバウンド対応として、多言語で乗車位置を案内するディスプレイの整備を進める。
(輸送力整備)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 白老駅周辺整備を進める。 ・ 快速エアポート輸送力増強に向けた運転所設備の整備を進める。
(車 両)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 261系特急気動車を新製する。 ・ H100形電気式気動車を新製する。 ・ 気動車の重要機器の取替えを進める。 ・ 電車の重要機器の取替えを進める。

(添付資料1)

2019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, 233
(1) 営 業 収 入	919
(2) 一 般 営 業 外 収 入	35
(3) 経 営 安 定 基 金 運 用 収 入	224
(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	527
(1) 借 入 金	226
(2) 社 債	—
(3) 助 成 金 (支 援)	301
(4) そ の 他 の 資 本 的 収 入	—
3. 前 年 度 よ り の 繰 越 金	149
計	1, 909
II. 資 金 支 出	
1. 営 業 的 支 出	1, 201
(1) 営 業 支 出	1, 198
(2) 営 業 外 支 出	3
2. 資 本 的 支 出	469
(1) 設 備 投 資	377
(2) そ の 他 の 資 本 的 支 出	92
3. そ の 他	△ 6
4. 翌 年 度 へ の 繰 越 金	245
計	1, 909

※ 本資金計画書については、2019年10月に運賃改定を実施する前提で作成している。

(添付資料2)

2019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	853
(1) 運輸収入	748
(2) その他収入	105
2. 営業費用	1,367
(1) 業務運営費	1,136
(2) 諸税	29
(3) 減価償却費	202
鉄道事業営業利益	△ 514
Ⅱ. その他事業営業利益	
1. 営業収益	66
2. 営業費用	31
(1) 業務運営費	14
(2) 諸税	7
(3) 減価償却費	10
その他事業営業利益	35
全事業営業損益	△ 479
(営業外損益の部)	
Ⅲ. 営業外損益	24
Ⅲの2. 経営安定基金運用益	224
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	△ 176
特別損益の部	
Ⅰ. 特別損益	167
税引前当期純利益	△ 9
法人税	△ 8
当期純利益	△ 1

※ 本収支予算書については、2019年10月に運賃改定を実施する前提で作成している。

(参考資料)

2019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	163
老朽設備取替	74
保安・防災対策	67
安定輸送対策	22
環境保全	0
経営の体質改善	73
業務運営方式の改善	59
技術開発・その他	14
輸送力整備	17
大都市圏輸送	11
新幹線輸送	4
幹線輸送	2
車 両	117
総 係 費	7
合 計	377