

2020年3月31日

令和2年度事業計画について

令和2年度事業計画を別冊のとおり策定し、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」第7条の規定に基づき、国土交通大臣に認可申請を行いました。

令和2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

令和元年度は、国土交通大臣より平成30年7月に受領した「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。）を受け、令和13年度の経営自立をめざしたJR北海道グループ長期経営ビジョン「未来2031」及び令和5年度までの5年計画となる「JR北海道グループ中期経営計画2023」（以下「中期計画」という。）を策定し、グループを挙げて各種施策の展開を開始した。また、「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、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。）に基づき、地域の皆様と一体となって利用促進やコスト削減等の取り組みを開始した。

具体的には、中期計画期間の安全に関する計画である「安全計画2023」に基づき安全の取り組みを着実に推進した。また、快速「エアポート」の列車本数を1時間に4本から5本に増便し、新千歳空港アクセス強化を図ったほか、お客様にご理解をお願いし実施した運賃改定に加え、JR東日本から車両を借り受けた「風っこ そうや」号の運行などにより収益の拡大を図った。一方、北海道新幹線の運輸収入の確保等については、開業3周年キャンペーンなどにより利用促進に努めたものの、設定した目標には至らない見込みである。さらに、経営自立に向けた柱の1つである札幌駅周辺再開発については、地権者である札幌市や当社グループ会社とともに「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発準備組合」（以下「再開発準備組合」という。）を立ち上げ準備を進めた。加えて、資材調達コストの削減や、情報処理コストの見直しなど徹底したコスト削減に努め、経営改善を着実に進めた。

このような状況の中、1月以降、新型コロナウイルス感染症の国内外における感染拡大を受け、鉄道事業や関連事業において減収が発生しているが、現時点において収束を見通すことができず、令和2年度も影響が避けられない情勢である。

令和2年度は、グループ一体となって経営自立に向けた経営改善に引き続き取り組み、令和3年度以降の支援の継続に向けて、所要の法改正に繋げるため、目に見える成果を挙げるものとする。

安全については、「安全計画2023」の2年目として計画した各種施策に着実に取り組むとともに、引き続き「絶対に守るべき安全の基準を維持する」ための設備投資・修繕を進めるなど、安全性の向上を図る。

経営基盤の強化に向けては、毎時5本に増便した快速「エアポート」や北海道新幹線の利用促進、インバウンド施策の推進、新製する多目的特急車両や他社車両などを活用した観光列車の運行、ウポポイ（民族共生象徴空間）開業に合わせた商品設定などによる観光流動の創出などにより、鉄道運輸収入の拡大に取り組む。加えて、東京オリンピック・パラリンピックの際に北海道にお越しになるお客様に円滑な鉄道輸送サービスを提供する。

また、開発・関連事業においては、宿泊特化型ホテル「JRイン」2館の開業やサービス付高齢者向け住宅「ブランJR」及び苗穂地区で開発を進めてきた分譲マンションの完成に加え、太陽光発電事業への参入など新規事業を推進し、収益の拡大を図る。

さらに、資材調達コストの削減をより一層進めるとともに、レール交換作業の効率化や

駅・車両の清掃頻度等の業務委託の仕様見直しなどグループを挙げて徹底したコスト削減に取り組む。また、旅行業の販売体制の見直しや、支社体制の見直しを実施するなど、業務運営の効率化を図る。

加えて、収入とコスト削減に直結する主要な施策にKPIを設定し、四半期毎に検証を行うことにより着実にPDCAサイクルを回すこととする。さらに、企業経営や金融、交通政策など様々な分野の有識者から構成される経営改善委員会において、専門的な観点から厳しい意見をいただき、経営に反映するなど経営改善を進めていく。

持続可能な交通体系の構築については、監督命令に記載された令和元年度及び令和2年度からなる第1期集中改革期間の最終年度となることから、引き続き着実に取り組みを進めていくとともに、令和3年度からの第2期集中改革期間に向けた取り組みを推進する。

「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、札沼線北海道医療大学～新十津川間の鉄道事業廃止を実施し、新しい交通体系に移行するとともに、残りの線区について地域の足となる新たなサービスへの転換に向けた協議を進める。

「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期集中改革期間の最終年度としてアクションプランを推進するとともに、第2期集中改革期間において取り組む第2期のアクションプランを策定する。また、線区を持続的に維持する仕組み等の構築を前進させるため、関係者と検討・協議を進める。

北海道新幹線の札幌開業に向けては、札幌駅11番線ホーム新設工事や札幌駅新幹線高架橋・幹在乗換こ線橋の詳細設計に着手するほか、倶知安駅・長万部駅の支障移転工事など、当社が行う工事を着実に推進する。

また、青函トンネル区間の高速化について、特定時期に新幹線が高速走行する時間帯を設ける時間帯区分方式による営業運転を実施する。さらに、新函館北斗～札幌間の最高時速320km化に向けた準備を進めるとともに、共用走行区間に起因する課題の抜本的解決に向けて、関係機関との検討を進め、「札幌～東京最速4時間半」の実現をめざす。

札幌駅周辺再開発については、新幹線札幌開業と合わせた成果の最大化をめざし、再開発準備組合において、再開発基本計画を策定するとともに、環境アセスメントの諸手続きに着手する。

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み、令和12年度の北海道新幹線の札幌開業を機に経営自立を図り、北海道に根ざ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基づき、令和2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

当社単独では維持困難な線区のうち、「鉄道よりも他の手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できる線区」について、札沼線北海道医療大学～新十津川間については、5月7日に鉄道事業を廃止しバス転換を実施する。日高線鷗川～様似間については、沿線各町と鉄道事業廃止後のバス路線等について協議を進めているところであるが、当社の支援内容などについて最終的な合意を得る。留萌線深川～留萌間、根室線富良野～新得間については、引き続き地域の皆様のご理解が得られるよう取り組みを進め、地域の足となる新たなサービスへの転換の合意をめざす。

「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、監督命令に基づき、アクションプランの推進と検証を行う。また、第2期のアクションプランとして、「事業の抜本的な改善方策についての検討」に資する、3年間の具体的取り組みを計画する。

また、線区を持続的に維持する仕組み等の構築に向けて、関係者と検討・協議を進めるとともに、所要の法改正に繋げるために、アクションプランの取り組み等を通じて、皆様のご理解に結び付けていく。

(2) 安全輸送の確保

安全輸送の確保に向け、「JR北海道 安全の再生」を基本方針として、「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」と、同計画を基本に中期計画期間の取り組みとして策定した「安全計画2023」に基づき、引き続き安全性の向上を図るとともに、重大事故や重大労災、危険事象の未然防止・再発防止対策に取り組んでいく。

① 安全運行体制の充実・強化

「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」を推進する。

具体的には、「お客様の命」「社員の命」を守るためにとるべき行動として「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」「現地の判断が最優先」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。また、線路閉鎖・保守用車の取扱いや移動禁止合図等に関わる重大事故に繋がる危険事象について、再発防止対策を継続するほか、複雑化したことにより実作業と適合しないルールの見直しを実施する。

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、「安全アドバイザー会議」による外部有識者からの鉄道の安全に関わる施策等への助言を取り組みへ反映させる。加えて「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」「安全計画2023」の進捗状況を定期的にトレースし、計画を着実に進める。

② 輸送施設の安全性の向上

軌道設備については、引き続き、橋マクラギの合成マクラギ化やロングレール化等による軌道強化を推進する。

車両故障対策については、H100形電気式気動車の新製によるキハ40形気動車の更新、261系特急気動車の新製投入、789系特急電車等の重要機器取替え工事を推進する。

電力・信号・通信設備については、函館線・室蘭線の運行管理システム更新や、踏切設備の整備と更新を実施する。

また、列車の運休により日中の作業時間を確保する「線路集中メンテナンス日」を設定することにより、集中的かつ効率的な修繕を実施し、設備の健全性の維持を図る。

③ 冬期間の安全輸送の確保

雪に乗り上げての脱線、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等の除雪機械の更新など、効率的な除雪体制の整備を進めるほか、新型ラッセル気動車を新製し各種試験を行う。

④ 自然災害対策の推進

激甚化する自然災害への対策については、土砂崩落や落石対策などを実施するとともに、高架橋の耐震補強工事を進め、鉄道設備の強靱化を推進する。また、総合防災情報システム（アリス）の観測箇所を増設し、解析雨量の予測精度を向上させる。加えて、計画運休の実施など大規模災害に対する被害の最小化を図る。

（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、青函共用走行区間において、日々の保守間合いでは老朽化が進行する地上設備の更新に必要な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と効率的なメンテナンスを実施するため、JR貨物をはじめとした関係機関と協議を実施し、引き続き必要な保守間合いを確保する。

また、新設する新幹線乗務員シミュレータを活用した訓練など社員の知識と技能の向上に取り組むとともに、積雪寒冷地を走行する新幹線が抱える車両着雪・分岐器不転換対策などの課題について、実施した施策をトレースし必要な見直しを行う。

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。

北海道新幹線新函館北斗～新青森間の収益の確保については、JR東日本等と連携したプロモーションや、「えきねっとトクだ値」の設定、函館発の青森・盛岡・仙台への日帰り旅行商品や道内各地発の東北・関東への宿泊パック商品の継続、北海道と東北・北関東

の修学旅行の獲得などに取り組む。また、令和元年度に導入した「新幹線 e チケットサービス」や北海道新幹線全区間のトンネルで利用可能となった携帯電話サービス及び北海道新幹線全編成で導入が完了した新幹線車内の Wi-Fi サービスにより向上した利便性を PR し利用促進を図る。さらに、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。

加えて、新函館北斗～新青森間において、新幹線の速達性を活かした貨客混載事業の実施に向けた検討と準備を進める。

一方、青函トンネル区間の速度向上については、特定時期における時間帯区分方式による運行に向け必要な運行管理システムの改修や運行体制の準備を進め、最高時速 210 km の営業運転を実施する。

さらに、北海道新幹線札幌延伸に向け、札幌駅 11 番線ホーム新設工事や札幌駅新幹線高架橋・幹在乗換こ線橋の詳細設計への着手、函館線俱知安駅、長万部駅における支障移転工事などを進めるほか、新幹線乗務員の自社養成に向けた準備や、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、コンプライアンス違反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、重大なコンプライアンス違反事象は原因究明を行い、社外委員をメンバーに含む「コンプライアンス委員会」を定期的に開催し、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い、対策に反映していく。

グループ会社については、連続して発生させた不正行為の撲滅に向け、引き続きグループ全体の意識改革、内部統制の強化の取り組みを進めるほか、外部調査機関による不正に関する調査を踏まえた改善策を実施する。

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) 人材の確保と育成

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、平成 23 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」を活用した安全研修（第 2 期）について、JR 北海道全社員及び鉄道事業に従事しているグループ会社社員が受講し、グループ一体となった安全意識の醸成を図る。また、安全意識を継続して高めていくため、安全研修（第 3 期）の実施に向けてコンセプトや研修内容の検討を進める。

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、ベテラン乗務員のフォローを目的とした集合研修の新設など、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。

加えて、人材の確保に向けて、政府が検討を進めている70歳までの就業機会確保に向けた対応、生産年齢人口の減少に伴い厳しさを増す採用及び若年退職への対策を進める。

「ワーク・ライフ・バランス」の実現に向けては、年次有給休暇の積極的な取得を奨励するほか、試行的に企業主導型保育園を活用するなど、社員が働きやすい労働環境の整備を推進する。

また、福利厚生充実を進めるとともに、社員の健康づくりに向け、生活習慣病リスクの低減、メンタルヘルス対策などに取り組み、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

鉄道運輸収入の拡大に向け、快速「エアポート」については、毎時5本化及び特別快速・早朝列車新設により大きく向上した利便性を、道外・海外のお客様へ広くPRすることにより、新千歳空港アクセス需要の更なる取り込みを図る。また、都市間輸送については、「お先にトクだ値」の設定・期間の拡大や、航空会社との連携などにより利用促進を行う。さらに、ウポポイ（民族共生象徴空間）の開業を受け、特急列車停車本数を拡大した白老駅の利用促進を強化するとともに、北海道鉄道開通140年に合わせた記念企画を推進する。

東京オリンピックの一部競技が札幌で開催されることから、観客輸送の計画の策定や警備体制の整備を進め、円滑な鉄道輸送サービスの提供を行う。

インバウンドのお客様に対する利用促進については、B to B施策として販売チャネルや販売手法の拡大を継続するほか、当社グローバルサイトやソーシャル・ネットワーキング・サービスを活用したB to Cの情報発信を強化する。また、JR他社と連携した「ジャパン・レール・パス」のインターネット予約を開始するほか、航空会社や海外の旅行会社等と連携し、東京オリンピック・パラリンピック開催期間中の混雑や滞在費の高騰等を懸念されないよう対策を実施する。

観光列車については、キハ40形車両を改造した「山紫水明」シリーズを用いた「花たび そうや」号の運行や、東急との共同事業である「THE ROYAL EXPRESS」の運行、新製投入する261系5000代多目的特急車両の活用などにより、地域と連携したにぎわい作りによる新たな観光需要を創出する。

将来に向けた札幌圏輸送の基盤強化については、「北海道ボールパークFビレッジ」の開業に向け北広島駅の改修及びアクセス輸送の検討を推進するとともに、請願駅の新設に向けた関係者との協議を進める。また、新千歳空港アクセス強化の課題解決に向けた検討を進める。さらに、自治体からの要望による新駅の設置を検討する。

加えて、MaaSなど将来のモビリティサービスへの対応を見据え、社内体制の整備や他事業者との連携などの取り組みを進めていく。

イ 開発・関連事業

開発・関連事業の収益拡大に向けて、グループ会社と一体となって、ホテル事業、不動産事業及び小売事業を展開するとともに、札幌駅周辺再開発を着実に推進する。

ホテル事業については、宿泊特化型ホテル「JRイン」を函館、札幌に開業するとともに、更なる多棟化に向けて苫小牧など新規出店に向けた準備を進める。

不動産事業については、サービス付高齢者向け住宅「ブランJR」を札幌市内に2棟開業するほか、苗穂駅北口分譲マンションの工事を進め、完成させる。

小売業については、キヨスク店舗のセブン-イレブン化を引き続き推進するほか、旅行センター店舗跡地を商業店舗へ転換し収益の拡大を図るとともに、札幌駅の新幹線工事支障への対応を着実に推進する。

また、岩見沢の運転所跡地における太陽光発電事業を開始するほか、鉄道車両部品販売の拡大や副駅名称広告の拡充など新規事業展開による収益の拡大を図る。

さらに、北海道新幹線札幌開業を見据えた札幌駅周辺再開発については、再開発準備組合において、バスターミナル等の交通基盤施設や周辺街区との連携について検討を進め、再開発基本計画として取りまとめるとともに、環境アセスメントの諸手続きに着手する。

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・提案するほか、ウポポイ（民族共生象徴空間）への日帰り商品の設定など、新たな観光流動を引き続き創出し、鉄道の利用促進に繋げていく。

また、インターネット販売の強化に向けてJR東日本・㈱びゅうトラベルサービスと連携した「JR東日本国内ツアー（えきねっと内）」における北海道内や北海道発の鉄道利用旅行商品を設定し、旅行需要を喚起していく。

さらに、市場環境の変化を踏まえ、道外・海外からの集客を強化し、道内観光流動の拡大を図る。

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、全社を挙げ業務運営の効率化や徹底的な経費の節減に取り組む。

業務運営の効率化については、旅行業の販売体制の見直しや、支社体制など計画部門の見直しを実施するとともに、遠隔地でもオペレーターと話しながらきっぷを買うことができる「話せる券売機」の設置駅の拡大や、分岐器検査装置の導入などにより、省力化・効率化を図る。

また、ご利用の少ない駅の見直し、副本線や不要ホーム等の使用頻度の低い設備の使用停止・廃止を引き続き進めていく。

コスト削減については、ロングレール運搬車の導入によるレール交換作業の効率化を図るとともに、サプライヤ間の競争による価格協議の強化や、駅・車両の清掃頻度の見直しなど、業務委託の仕様の見直しによるコスト削減を進める。また、通信費、出張費、印刷

コストの削減や、対象品を拡大したインターネット購買などによる底値購買の徹底による経費節減など、資材調達コストの削減を引き続き進める。さらに、現場の創意工夫による経費節減を進めるとともに、他の職場への情報共有を図り、節減効果を最大化する。

加えて、将来の人口減少社会を見据え、ドローンを活用して土木構造物の検査を行うなどメンテナンスの自動化・省力化など労働集約型業務の軽減に向けて、鉄道オペレーションの変革に取り組んでいく。

③ グループを挙げたコスト削減

グループが一体となって経営改善を着実に進めるため、コスト削減策のグループ会社への水平展開を推進するとともに、不採算店舗の廃止や広告宣伝費の見直し、事務作業のシステム化など各社において徹底したコスト削減に取り組む。

また、本年4月に合併するグループ会社については、業務体制の見直しや業務経費縮減等を進め、経営基盤の強化を図る。

グループの意識改革に向けては、引き続き、KPIを用いた検証を行うことによりPDCAサイクルを効果的に回すとともに、経営改善に向けてグループの「稼ぐ意識」と「コスト意識」の向上を図るなど、計画した施策の着実な実現に向けて取り組んでいく。

④ 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。

(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を議論し、解決に向けた取り組みを進める。

また、新幹線車両の車椅子スペース拡大の検討や新幹線車椅子対応座席のインターネット受付の導入を進めるとともに、南小樽、島松駅のバリアフリー化、苫小牧駅などの旅客トイレの洋式化等を推進する。加えて、新製投入する261系5000代多目的特急車両への全席コンセントの設置や札幌圏無人駅への案内モニターの設置など、お客様の利便性の向上を図る。

さらに、インバウンドのお客様に対しては、大型荷物をお持ちのお客様が多い観光駅である洞爺、登別駅の段差の解消を進める。また、グローバルサイトへの「バリアフリーガイド」の開設や、QRコードを活用したホームページ列車運行情報への誘導、タブレット端末等を活用した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放送案内な

どにより、情報発信を強化する。加えて、乗車位置を多言語で案内するディスプレイの設置駅の拡大、H100形電気式気動車の導入と合わせたワンマン列車への英語自動放送の導入などによりお客様案内の充実を図る。

(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、当社の経営改善状況、線区別収支については、引き続き四半期毎に公表を行い、広くご理解いただけるように努める。

地域との連携強化については、アクションプランを地域の皆様と一体となり推進するとともに、北海道や関係市町村への丁寧な情報提供や、単独維持困難線区に関する線区データの公表を継続する。

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に取り組むこととする。

また、令和2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) 令和2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
135百万人	4,190百万人キロ	32百万キロ	140百万キロ

(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

鉄道の安全確保を最優先に取り組み、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多目的特急車両の新製等を進め、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、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）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"> ・ 鉄道・運輸機構の施行による青函トンネル施設内の列車火災検知装置・避難誘導用照明装置等の改修 ・ 電気設備、排雪モーターカー等の線路保守用機械及び車両検修用機器等の取替 ・ 運行管理システムの取替 ・ 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 ・ 橋りょう、トンネル、停車場設備の改築等 ・ 高架橋の耐震化 ・ 踏切事故防止のための踏切保安設備の整備 ・ 総合防災情報システムの端局装置の整備・取替 ・ ロングレール運搬車の導入 ・ 橋マクラギ合成化、重軌条化、ロングレール化等の軌道強化対策の推進
(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 ・ 駅のバリアフリー化 ・ インバウンド対応としての多言語で乗車位置を案内するモニターの整備
(輸送力整備)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「北海道ボールパークFビレッジ」開業へ向けた北広島駅の改修 ・ 新幹線乗務員シミュレータの新設
(車 両)	<ul style="list-style-type: none"> ・ H100形気動車の新製 ・ 261系特急気動車の新製 ・ 261系5000代多目的特急車両の新製 ・ 気動車の重要機器の取替 ・ 電車の重要機器の取替

(添付資料1)

令和2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, 252
(1) 営 業 収 入	950
(2) 一 般 営 業 外 収 入	37
(3) 経 営 安 定 基 金 運 用 収 入	210
(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	406
(1) 借 入 金	139
(2) 社 債	—
(3) 助 成 金 (支 援)	267
(4) そ の 他 の 資 本 的 収 入	—
3. 前 年 度 よ り の 繰 越 金	8
言 十	1, 666
II. 資 金 支 出	
1. 営 業 的 支 出	1, 246
(1) 営 業 支 出	1, 169
(2) 営 業 外 支 出	77
2. 資 本 的 支 出	386
(1) 設 備 投 資	327
(2) そ の 他 の 資 本 的 支 出	59
3. そ の 他	△ 8
4. 翌 年 度 へ の 繰 越 金	42
言 十	1, 666

(添付資料2)

令和2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	870
(1) 運輸収入	768
(2) その他収入	102
2. 営業費	1,345
(1) 業務運営費	1,114
(2) 諸税	29
(3) 減価償却費	202
鉄道事業営業利益	△ 475
II. その他事業営業利益	
1. 営業収益	80
2. 営業費	37
(1) 業務運営費	22
(2) 諸税	8
(3) 減価償却費	7
その他事業営業利益	43
全事業営業損益	△ 432
(営業外損益の部)	
III. 営業外損益	33
IIIの2. 経営安定基金運用益	210
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	△ 134
特別損益の部	
I. 特別損益	102
税引前当期純利益	△ 32
法人税	△ 8
当期純利益	△ 24

(参考資料)

令和2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	129
老朽設備取替	56
保安・防災対策	53
安定輸送対策	19
環境保全	1
経営の体質改善	54
業務運営方式の改善	40
技術開発・その他	14
輸送力整備	22
大都市圏輸送	4
新幹線輸送	18
幹線輸送	—
車 両	115
総 係 費	7
合 計	327