



2024年4月1日

令和6年度事業計画について

令和6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条の規程に基づき、先般（3／29）国土交通大臣より認可いただきました。

令和6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5年度は、「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受け策定した「JR北海道グループ長期経営ビジョン未来2031」の5年目として、また「JR北海道グループ中期経営計画2023」（以下「中期計画2023」という。）の最終年度として、新型コロナウイルス感染症が5類へと移行し人流が回復していく中、「安全の再生」「収入の挽回」「経営基盤の強化」「コスト削減」等、計画した各種施策に着実に取り組んだ。

鉄道事業においては、「安全計画2023」に基づき重大事故や重大労災、危険事象の未然防止・再発防止対策を継続する等、安全性の維持・向上の取り組みを着実に推進したほか、激甚化する自然災害への対策として鉄道施設の強靱化や札幌圏における除雪機械の増備等の設備強化を進めた。札幌圏輸送・空港アクセスの取り組みとして、令和5年3月に開業した「北海道ポールパークFビレッジ」の観客輸送、快速エアポート日中時間帯毎時6本化を実現したほか、回復する国内外の観光需要を取り込むべく「北海道レールパス」等の販売促進や「HOKKAIDO LOVE!ひとめぐり号」等の観光列車を運行した。また、収益の最大化を目指したイールドマネジメント強化の準備に取り組んだほか、利便性向上を図るため令和6年3月にKitacaエリアを函館・旭川地区へと拡大した。

開発事業においては、札幌駅周辺再開発を推進すべく工事費高騰を受けた計画の見直しを進めるとともに、旧ホテルさっぽろ弥生用地（北3西12地区）における分譲マンションの新築工事に着手した。また、桑園社宅用地における当社オリジナルブランド賃貸マンションの第2号物件「ジュノール桑園」を開業し、千歳地区においては無人型ホテル「JRモバイルイン」の2号店を開業した。物販・飲食事業では、北海道産の食材にこだわったプライベートブランド「DO3TABLE」を取り扱う「北海道四季マルシェ」2号店をすすきのに開業した。更に、廃線跡地の活用として、オープンイノベーションプログラムで採択した企業との協業を推進しているほか、開発事業本部内に市場開拓・価値創造グループを新設し、新たな事業領域の創出を目指し検討を進めているところである。

持続可能な交通体系の構築については、令和5年3月に根室線（富良野～新得間）を鉄道廃止・バス転換することに関係自治体の合意をいただき、新たな交通体系の構築に向けた準備を進めた。また、第2期アクションプランに基づく各種取り組みを進めるとともに、国の補助による調査・実証事業にて沿線住民等への公共交通利用実態調査やバスとの連携等、線区特性に応じた実証事業を行い、これらの結果を踏まえた「総括的な検証」を行った。

北海道新幹線札幌延伸に向けては、札幌駅新幹線駅舎工事や新函館北斗～札幌間の最高時速320km化工事を着実に推進した。青函共用走行区間については、時間帯区分方式による青函トンネル内最高時速260km化に向けたシステム改修工事を推進した。また、北海道等関係者が進める並行在来線に関する検討に対して、必要な協力を行っている。

経営改善の取り組み状況の検証（KPI検証）については、四半期毎に目標に対する達成度を確認するとともに、外部有識者で構成する第三者委員会である経営改善委員会に報告し、外部の視点からの意見・アドバイスを頂戴し、経営に反映する等着実に経営改善に繋げている。

「中期計画2023」全体を振り返ると、計画がスタートして間もなく新型コロナウイルス感染症が全世界で猛威を振るい始め、加えて、令和4年以降の燃料・電気料金の高騰による影響も大きく、結果として「中期計画2023」の数値目標を達成することはできなかった。しかしながら、安全の取り組み、経営基盤の強化、持続可能な交通体系の構築等の計画した各種施策は国・北海道の支援を活用しながら着実に推進したところである。

令和6年度は新たな監督命令を受け新たに策定した3カ年の計画である「JR北海道グル

一 中期経営計画2026（以下「中期計画2026」という。）の初年度となる。「中期計画2026」は、監督命令にあるインバウンド観光客を徹底的に取り込むための鉄道・非鉄道事業双方における取り組みの強化、持続的な輸送サービスを提供するために必要な安全投資の確保と輸送力の適正化等によるコスト削減、非鉄事業への投資戦略の具体化・実施とするために必要な体制・人材の強化、DXの推進による生産性の向上やカーボンニュートラルへの積極的な貢献をはじめとする収益の増加とコストの削減策を盛り込み策定した。

コロナ禍で落ち込んだ収益を挽回すべく自助努力を最大限実施するとともに、環境の変化に強い事業ポートフォリオへの変革を強力に推進し、国・北海道の支援を有効活用し、財務基盤の安定化と収益基盤の強化を図ることによって、令和13年度の経営自立を実現すべく、全力を挙げて取り組むこととする。

「中期計画2026」の初年度である令和6年度については、コロナ禍を経て人流が回復する中ではあるが、人々の行動が変容したことで、鉄道事業はコロナ禍前の輸送量には戻らないと想定される。厳しい経営状況が続くと想定される中、安全の再生、人材の確保・育成、経営基盤の強化等について引き続き取り組みを進めるが、観光・インバウンド需要の拡大は鉄道事業・開発事業において収益を挽回する大きな機会であり、各種施策を推進し需要の取り込みに注力する。

安全の再生については、「安全計画2023」の考え方や安全の取り組みを継続しつつ、石勝線列車脱線火災事故や大沼駅構内貨物列車脱線事故を風化・形骸化させない取り組み、頻発化・激甚化する自然災害や社内の急速な世代交代などへの柔軟な対応、社員や安全アドバイザー等からの様々な安全に対する意見等を反映し、新たに策定した「安全計画2026」に基づいた取り組みを進め、「あくなき安全の追求」を継続する。

人材の確保・育成については、近年の若年退職者の増加や採用環境の厳しさから働き手の確保が大きな課題となっている。このため、系統間の異動や自己都合退職者を対象とした再雇用、働き方の見直しや働きやすい環境の整備といった若年退職対策の継続並びに採用活動の強化を進めるとともに、膝詰め対話等の社内コミュニケーションの充実、従業員エンゲージメントの向上、ダイバーシティの推進等の取り組みを進める。また、人材育成として、組織・事業運営をリードする人材やICT人材の育成に取り組む。

営業利益の確保に向け、鉄道事業については、観光需要を取り込むべく、観光列車の運行やアドベンチャートラベル等のインバウンド施策を展開するとともに、イールドマネジメントの強化等により、鉄道運輸収入の挽回に最大限努める。

開発事業については、経営自立の核となる札幌駅周辺再開発事業を着実に推進すべく、工事費高騰への対応を適切に行う。また、旧ホテルさっぽろ弥生用地（北3西12地区）、桑園社宅用地における開発を進める等、事業性が見込める札幌市内の不動産開発の早期事業化に努める。ホテル事業では、観光地等におけるJRイン及びJRモバイルインの多棟化を進めるとともに、新たなホテルブランドの開発について検討を進める。

オペレーションの変革については、国からの支援を有効活用し、新製車両の導入、システム化など省力化・省人化を推進する。また、業務のデジタル化による業務プロセスの変革を進めるほか、経費の削減については、ご利用の少ない駅の見直し等、安全の確保を大前提にグループを挙げて取り組む。

北海道新幹線については、札幌延伸に向けた工事等の推進や高速化に向けた取り組み、また、収益の確保に向けた利用促進や荷物輸送等の取り組みを推進する。

お客様満足度の向上については、安全・安心・快適な移動サービスの提供や情報提供の一層の充実等に取り組む。

経営自立に向けた取り組みについては、当社単独では解決困難な課題の解決に向け、「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」において、監督命令に基づ

き、地域の関係者と一体となって徹底した利用促進やコスト削減の取り組みを行うとともに、維持する仕組みの構築に向け、事業の抜本的な改善方策をとりまとめるための議論を行う。

「青函トンネルの維持管理」、「貨物列車との共用走行」については、引き続き関係者と検討・協議を行い、解決を目指す。

更に、社会への情報発信、地域貢献や地域との連携、カーボンニュートラル及びコンプライアンスの徹底について、継続して取り組んでいく。

以上の基本的な考え方にに基づき、令和6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

「安全計画2026」に基づき、「安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動が実践できる社員の育成」「命を守るための仕組みの更なる充実と取り組みの徹底による安全レベルの向上」「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の強化」の取り組みを推進する。

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。社員研修センターにおいて「JR北海道安全の再生」の考え方や、策定された背景について社員への理解の浸透を図る。石勝線列車脱線火災事故と函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故の反省と教訓を風化させないため、「安全研修館」を活用した安全研修（第3期）を実施する。更に、風化防止として、過去に発生した事故の背景と得た教訓を語る「安全の語り部」の活用に取り組むほか、これまでに発生した重大事故、重大労災、死亡労災、危険事象の再発防止、また、ATS-DN区間拡大に向けた工事着手やタブレット端末による運転支援アプリを活用した速度超過防止といった事故を未然に防止する取り組みを推進する。

この他、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対して、安全推進委員会及び同専門部会において、原因究明・再発防止策の策定並びに対策の進捗状況及び有効性について半年後、2年後のトレースを継続する。また、「安全アドバイザー会議」での外部有識者からの安全に関わる施策等への助言を取り組みに反映させる。

「安全計画2026」の完遂に向け、進捗状況を定期的にトレースし、計画を着実に推進する。

② 輸送施設の安全性の向上

車両については、H100形電気式気動車及び733系電車の新製による老朽取替、車両故障対策として789系特急電車や261系特急気動車等の重要機器取替を推進する。

線路設備については、橋マクラギ・分岐マクラギの合成マクラギ化やロングレール化等の軌道強化を引き続き推進する。

電気設備については、函館線の運行管理システムの更新工事を推進するとともに、青函トンネルき電用特高ケーブルや函館線電車線支持物及び室蘭線変電所等の老朽更新のほか、令和2年度に策定した踏切設備整備5カ年計画に基づく踏切の保安度向上対策を推進する。

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」を設定し、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 自然災害対策の推進

頻発化・激甚化する自然災害への対策として、鉄道施設の強靱化を推進する。

鉄道防災対策では新札幌駅高架橋の耐震補強工事や土砂崩壊・洗掘対策等を推進する。

雪害対策・冬期安定輸送対策として、除雪機械等の設備強化、駅構内における降雪前の除排雪の徹底、雪害時における外部機関との連携強化等に継続して取り組む。

また、巨大地震や津波に備え、避難誘導訓練や本社災害対策本部の設置・対応訓練等に取り組む。

(2) 人材の確保と育成

近年は厳しい採用環境の中、採用が困難な状況となるとともに若年退職が増加する状況が続いている。人材は会社の貴重な資産であるとの認識のもと、その確保に向けた取り組みを進める。

採用においては、新卒採用の確保に向けインターンシップの実施等により学生との継続的な接触機会を創出するほか、社会人採用の拡大に向け、広報の強化及び就職エージェントの積極的な活用に取り組む。また、不動産・ホテル事業や新規事業開発などの経験やスキルを有した即戦力となる人材の積極的な採用を行う。

若年退職対策として、系統間異動の実施や自己都合退職者を対象とした再雇用の実施等に継続して取り組む。

ダイバーシティについては、育児・介護を支援するリモートワーク等の導入や、女性が活躍できる雇用環境の整備を進め、職場・職種の拡大等の取り組みを推進するとともに、障がい者雇用の法定雇用率維持及び活躍できる体制の整備に取り組む。

企業活力の向上のため、従業員エンゲージメントの向上に取り組む。働き方の多様化を推進、老朽化した地方の社宅・寮の計画的な建て替え等を推進するほか、役員や会社幹部との意見交換を通じ、社員の安全意識の向上を図ることを目的とした膝詰め対話を継続して実施する。また、健康経営の取り組みを継続的に推進するとともに、年次有給休暇の積極的な取得を引き続き奨励する等、社員の健康の維持・増進を持続的に図る。

人材の育成については、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により専門技術の習得を図るほか、令和4年3月に発生した福島県沖地震により廃車となったH5系新幹線車両について、社員教育用としての改造を実施する。更に、集合研修等を活用し、現場の実務を支える主任職や管理者となる人材など組織・事業運営をリードする人材の育成に取り組む。この他、更なるデジタル化の推進に向け、ICT人材を社内各部に配置すべく、ITパートナー企業の協力によるICTの知識を幅広く備える人材育成プログラムに取り組む。

(3) 経営基盤の強化

① 収益の確保

ア 鉄道事業

急速に回復する観光・インバウンド需要の取り込みを図るため各種施策を推進する。

インバウンド施策として、昨年10月より新規設定した長期滞在者向けである「北海道レールパス」10日間用の利用促進や富裕層の需要が見込まれる欧米豪市場の開拓等を通じて、アドベンチャートラベル等サステナブル、高付加価値な旅行に対する需要の獲得に向けた取

り組みを実施するほか、フィリピンやインドネシアをはじめとする東南アジアの新興市場開拓にも取り組む。更に旅行博出展、セミナー開催、旅行会社セールス等の海外現地プロモーションや海外メディア・インフルエンサー等の招請事業等によるレールパスの販売促進を行うとともに、自社SNSによる情報発信や旅行会社のWeb販売サイトを活用したキャンペーン等のデジタルプロモーションを実施する。

観光需要の創出としては、北海道各地の沿線地域と連携した観光開発を継続する。観光列車ではJALとの連携による「HOKKAIDO LOVE! ひとめぐり号」、「花たびそうや号」、「富良野・美瑛ノロッコ号」、「SL冬の湿原号」等のほか、東急グループと連携した「THE ROYAL EXPRESS」の運行、更に新たな観光列車の製作に着手する。また、航空会社やJR東日本びゅうツーリズム&セールスをはじめとする旅行会社と連携した商品造成等の取り組みの継続や、車両基地での撮影会等の集客力のあるイベントの企画・販売、国や北海道の支援を受けた「はまなす編成」や「ラベンダー編成」、「H100形（ラッピング車両）」を活用した周遊企画等を展開する。

札幌圏輸送については、快速エアポートにおいて、令和6年3月のダイヤ改正で実施した日中時間帯毎時6本化及び733系電車を増備することにより利便性を向上するとともに輸送力を拡大する。更に指定席uシート販売席数拡大にともない、「えきねっと」を利用したチケットレス座席指定券の販売促進キャンペーンを展開し、購入の定着を図ることにより収益の確保を図る。また、「北海道ボールパークFビレッジ」においては、試合開催日の輸送力確保と試合展開に合わせた観客輸送を引き続き実施するほか、新駅設置に向けた工事を推進する。

都市間輸送については、一部特急列車の停車駅見直しによる速達化の検討を行う。また、需要変動に合わせた在来線イールドマネジメントシステムを活用するほか、道内企業・プロスポーツ・アニメ等異業種との連携を強化する。

あわせて、令和7年度の運賃改定の実施を検討する。

非対面・非接触サービスの強化として、Kitacaエリア拡大と連動したチケットレス商品を設定するとともに指定席券売機並びに「話せる券売機」の配備を拡大する。

イ 開発・関連事業

グループ会社と一体となり、不動産事業、ホテル事業及び物販・飲食事業の収益を拡大するとともに、札幌駅周辺再開発事業については、工事費高騰に対応し着実に推進する。更に、既存の事業の枠にとらわれず「事業ポートフォリオの変革」を強力に推進する。

不動産事業については、旧ホテルさっぽろ弥生用地（北3西12地区）では分譲マンション工事を推進するとともに、複合施設となる賃貸マンション「ジュノール」及び商業施設の建設工事に着手する。桑園社宅用地においては、分譲マンション、賃貸マンション及び商業施設の設計を推進するほか、野幌駅周辺では鉄道林跡地を活用した宅地開発に着手し、地域と連携した街づくりを推進する。千歳エリアではラピダス工場建設を踏まえ社宅用地等の有効活用について検討する。また、「ジュノール」とともにサービス付き高齢者向け住宅「ブランJR」の次候補地の開発計画を策定する。

ホテル事業については、宿泊特化型ホテル「JRイン」の北見地区への新規出店計画を推進するほか、無人型ホテル「JRモバイルイン」について道内主要都市や観光地において次出店地を検討し、多棟化を進める。また、富良野や倶知安等の国際的な観光地における新たなホテルブランド開発について検討する。

物販・飲食事業については、札幌駅エキナカ開発の商業計画策定及び基本設計業務を進めるほか、「北海道四季マルシェ」等のエキソトへの出店拡大に向けた検討を進めるとともに、

道産の食材にこだわったプライベートブランド「DO3TABLE」の販路拡大を図る。また、新札幌駅の耐震工事に伴い、高架下商業施設のリニューアルを行い一部開業する。

新たな事業領域への挑戦として、将来的な私募リートの組成を目標とした私募不動産ファンドの立ち上げと体制の強化に取り組むほか、他企業との連携やM&Aを積極的に活用した新規事業を検討する。また、石勝線（新夕張～夕張間）及び日高線（鷗川～様似間）の廃線跡地の活用について、オープンイノベーションプログラムで採択した企業との協業を推進する。

更に、開発事業の更なる成長のため、外部企業との人事交流等を行い、事業推進体制の強化を進める。

経営自立の核となる札幌駅周辺再開発事業については、当社が参画する再開発組合が工事費高騰への対応方針を取りまとめ、設計や手続きなど必要な準備を進め年度内の工事着手を目指す。また、札幌駅バスターミナル（北5西2）の資産の一部を取得する。

② オペレーションの変革による業務運営の効率化と経費の削減

安全の確保を大前提に、ICT・AI等による業務の省力化・省人化を推進し、全社を挙げ業務運営の効率化や徹底的なコスト削減に取り組む。

駅においてはオペレーターが遠隔でサポートを行う「話せる券売機」の設置を拡大する。

列車運行の省力化・省人化を進めるためワンマン運転拡大に向けた検討を開始するほか、更なる安全確保に向け運転士を支援する運転支援アプリの使用を開始する。

また、線路閉鎖工事等の手続きのシステム化を検討する。

工務・電気においては車上撮影画像データを用いた線路総合巡視の導入を検討、電気設備状態監視システムの導入を拡大する。

更に、「北海道Maas」の実現を視野にデータプラットフォームの開発を検討するほか、本社内における電子決裁システムの対象拡大や、業務へのRPAの更なる活用等を進める。

コスト削減については、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、自動改札機のIC専用改札への改造によるメンテナンスコストの削減に取り組むほか、複数工事の一括発注による工事費削減、業務委託費等の削減を進める。

あわせて、当社におけるコスト削減策のグループ会社への水平展開をより一層推進する。

③ 財務基盤の強化

令和6年度も引き続き適切な資金調達により運転資金等を確保する。

経営安定基金については、下支え策である鉄道・運輸機構貸付のほか、自主運用においては分散投資を行い確実かつ有利な運用を図り収益を確保するとともに、リスク管理を徹底する。

（4）北海道新幹線の取り組み

札幌延伸に向けた取り組みについて、札幌駅部の工事としては、新幹線駅舎工事、南北乗換こ線橋工事、新幹線高架橋増設工事、耐震補強工事を推進する。これらの大規模工事の推進においては、工事費高騰が大きなリスク要因であるとの認識のもと、工程や材料調達等の適切なコントロールに努める。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や社員の教育・養成を進めるほか、北海道等関係者が進める「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流の在り方に関する有識者検討会議」への参画を引き続き行う等、並行在来線の在り方に関する検討に協力する。

高速化に向けた取り組みについて、特定時期（ゴールデンウィーク、お盆、年末年始）に、青函共用走行区間時間帯区分方式による青函トンネル内最高時速260km走行を実施する。また、新函館北斗～札幌間における最高時速320km化の工事を鉄道・運輸機構と連携し推進する。

安全・安定輸送の確保について、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することから、JR貨物をはじめとした関係機関と協議し、必要な保守間合いを確保する。冬期除雪体制については継続的に検討を行う。

収益の確保については、JR東日本と実施している道南・東北のプロモーション「ツガルカイセン」を展開するほか、同社と連携した北海道新幹線のイールドマネジメントに取り組む。引き続き北海道新幹線を利用した修学旅行の獲得に取り組むとともに、旅行会社と連携した函館新幹線車両基地見学を組み込んだツアーの実施や、新幹線利用促進に向け道南、胆振、後志、札幌エリアにおける広域観光周遊ルートの検討を行う。

このほか、新幹線の定時性や速達性を活かした新幹線荷物輸送の拡大に向けて、荷役体制の整備を検討するほか、関係者と連携した取扱い先の拡大を推進する。

（５）お客様満足度の向上

インバウンドのお客様を含めた情報提供の充実について、お客様の行動選択に資するわかりやすい情報発信、異常時等における駅や車内でのリアルタイムな放送案内に取り組む。また、新型車両の導入により英語自動放送に対応するワンマン列車を増備する。

バリアフリー化の推進については、登別駅においてエレベータ新設工事等を進めるほか、発寒中央駅においてエレベータ増設に向けた設計を実施する。また、障がい者を講師に招いた講習会の実施など「心のバリアフリー」の充実につながる取り組みを推進する。

安全・安心・快適な移動サービスの提供について、車両窓の鱗状痕除去と汚損防止による透明度回復に向けた取り組みを推進する。また、789系特急車両へのパソコン・スマホ充電設備の設置を推進する。

（６）経営自立に向けた取り組み

北海道新幹線の札幌延伸の効果が発現する令和13年度の経営自立に向け、当社単独では解決困難な3つの課題に関係者とともに取り組む。

「当社単独では維持することが困難な線区」については、「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」である留萌線（深川～石狩沼田間）では、令和8年3月末の鉄道事業廃止後の代替交通の確保について関係自治体と協議を進める。

「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、監督命令を受け、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により効果が発揮できなかった利用促進等の取り組みについて、内容を見直し、引き続き地域の関係者と一体となり実証事業として行うことも含め、徹底した利用促進やコスト削減の取り組みを行う。また、地域の関係者とともに観光線区、都市間幹線交通等の線区ごとの特性に応じた取り組みを行い、基本指標となる収支・輸送密度に加え、観光利用収入等の線区の特性に応じた目標を設定し、取り組みの結果や目標の達成度合いを検証し、PDCAサイクルを回すことにより必要な見直しを行いながら、維持する仕組みの構築に向け、令和8年度末までに事業の抜本的改善方策を確実にとりまとめるため、徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ねることとする。

国家的プロジェクトとして建設された青函トンネルの維持管理については、トンネル及び

トンネル固有施設に係る修繕等の業務（付随事業）の役割・責任分担について今後も関係者と協議を継続する。

「貨物列車との共用走行」問題の解決に向けては、引き続き、実施可能な方策について関係者と検討・協議を進める。

（７）社会への情報発信と地域貢献・連携、カーボンニュートラルへの取り組み

社会への情報発信について、経営改善の取り組み、線区別収支などの経営情報や安全・コンプライアンスの取り組みに関する情報等について、ホームページや各種報道媒体等を通じて積極的に公開・発信する。

また、監督命令を受け、引き続き第三者委員会である経営改善委員会において当社の経営改善に関する取り組みについて外部の視点からの意見・アドバイスを受け、経営に反映させる。

地域貢献・連携について、ＪＲ札幌病院においては、地域に根差す基幹的な総合病院として地域医療に貢献する。また、北海道や関係市町村への丁寧な情報提供、「当社単独では維持することが困難な線区」に関する線区データの公表、バスも含めた地域交通計画策定への参画、観光列車を活用した地域の魅力づくりの取り組み、地域と連携した駅及び駅周辺整備、雪害等における外部機関との連携強化等に継続して取り組む。

カーボンニュートラルについては、ＣＯ２排出量の縮減を図るため、令和３年度に策定した「ＪＲ北海道グループカーボンニュートラル２０５０」に基づく各種の取り組みを推進する。高効率な車両への更新のほか、駅舎屋根上を活用した太陽光発電設備の導入やオフサイトＰＰＡによる再生可能エネルギーの創出及び活用の検討、水素エネルギーの活用に向けた検討を進める。また、廃棄物の削減等の環境保全活動にも継続して取り組む。

（８）コンプライアンスの徹底に向けた取り組み

グループ全社員を対象としたコンプライアンスアンケートを実施し、アンケート結果を踏まえた教育や研修を実施することにより、グループ全体の意識改革を進める等、不祥事対策やハラスメント防止に取り組むとともに、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周知に努める。

重大なコンプライアンス違反事象については、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、原因の究明、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、対策に反映する。

2. 鉄道輸送に関する計画

(1) 基本的な方針

令和6年3月のダイヤ改正で見直した輸送体系を基本とし、臨時列車の運転や増結により需要に応じた弾力的な列車運行を行う。また、737系電車やH100形電気式気動車の投入などにより、お客様の利便性を向上し、鉄道利用の回復を図る。

(2) 令和6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
119百万人	3,714百万人キロ	30百万キロ	130百万キロ

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、車両の新製等、安全基盤の強化に係る設備投資を着実に進めるほか、令和4年2月の記録的な大雪の影響による雪害を踏まえた対策として、排雪モーターロータリーの大型化・強馬力化により、冬期の安定輸送を確保する。

また、駅のバリアフリー化や「話せる券売機」の設置拡大など、旅客サービスの向上を図るほか、経営自立に向け業務システムの改修等、生産性の向上に資する設備の整備を進める。

なお、「省力化・省人化に資する支援」を有効活用し、経営基盤の強化に向けてシステムチェンジを積極的に進める。

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"> ・ 電気設備の取替 ・ 排雪モーターロータリーの大型化・強馬力化 ・ 駅舎、旅客上家、運転所等の鉄道事業建物の改修 ・ 運行管理システムの取替 ・ 砂防えん堤、護岸壁等の線路防災設備の整備 ・ 電気ケーブルのコルゲート化 ・ 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 ・ 橋マクラギ・分岐マクラギの合成化、重軌条化、ロングレール化等の軌道強化の推進 ・ 配電線路の改修
(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"> ・ 駅のバリアフリー化 ・ 「話せる券売機」の設置拡大 ・ 札幌駅バスターミナル（北5西2）整備 ・ 次世代運輸業務システムの構築
(輸送力整備)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌駅南北乗換こ線橋の新設 ・ 新幹線札幌開業を見据えた札幌駅改修
(車 両)	<ul style="list-style-type: none"> ・ エアポート用電車の新製 ・ H100形電気式気動車の新製 ・ 気動車の観光列車化改造 ・ 電車・気動車の重要機器の取替

(添付資料1)

令和6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, 2 2 8
(1) 営 業 収 入	8 5 7
(2) 一 般 営 業 外 収 入	2 7
(3) 経 営 安 定 基 金 運 用 収 入	2 8 9
(4) 鉄 道 建 設 ・ 運 輸 施 設 整 備 支 援 機 構 特 別 債 券 受 取 利 息	5 5
2. 資 本 的 収 入	6 4 6
(1) 借 入 金	2 5
(2) 社 債	—
(3) 助 成 金 (支 援)	1 9 7
(4) そ の 他 の 資 本 的 収 入	4 2 4
3. 前 年 度 よ り の 繰 越 金	3 5 7
計	2, 2 3 1
II. 資 金 支 出	
1. 営 業 的 支 出	1, 2 6 5
(1) 営 業 支 出	1, 2 5 9
(2) 営 業 外 支 出	6
2. 資 本 的 支 出	6 4 1
(1) 設 備 投 資	2 8 3
(2) そ の 他 の 資 本 的 支 出	3 5 8
3. そ の 他	△ 5
4. 翌 年 度 へ の 繰 越 金	3 3 0
計	2, 2 3 1

(添付資料2)

令和6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	802
(1) 運輸収入	712
(2) その他収入	90
2. 営業費用	1,450
(1) 業務運営費	1,234
(2) 諸税	33
(3) 減価償却費	183
鉄道事業営業利益	△ 648
Ⅱ. その他事業営業利益	
1. 営業収益	55
2. 営業費用	38
(1) 業務運営費	21
(2) 諸税	7
(3) 減価償却費	10
その他事業営業利益	17
全事業営業損益	△ 631
(営業外損益の部)	
Ⅲ. 営業外損益	22
Ⅲの2. 経営安定基金運用益	289
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	△ 265
特別損益の部	
Ⅰ. 特別損益	174
税引前当期純利益	△ 91
法人税等	△ 8
当期純利益	△ 83

(参考資料)

令和6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	127
老朽設備取替	87
保安・防災対策	30
安定輸送対策	9
環境保全	1
経営の体質改善	73
業務運営方式の改善	61
技術開発・その他	12
輸送力整備	24
大都市圏輸送	2
新幹線輸送	22
幹線輸送	—
車 両	53
総 係 費	6
合 計	283