

2021年4月2日

令和3年度事業計画について

令和3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、先般（3／31）国土交通大臣より認可いただきました。

令和3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2年度は、「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。）を受け策定した「JR北海道グループ中期経営計画2023」（以下「中期計画」という。）及び令和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」（以下「長期経営ビジョン」という。）の2年目として、目に見える成果を挙げるべく各種取り組みを進めた。

このような中、全世界を襲った新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という。）が、グループの事業運営に深刻な影響を及ぼしたことから、お客様、社員の感染防止に全力を挙げ、公共交通機関の使命である安全な鉄道輸送サービスの提供に最大限努めた。また、減収影響を最小限に留めるため、特急列車等の減便・減車や、一時帰休の実施、役員報酬の自主返納等による人件費削減に取り組んだほか、設備投資の実行時期の見直しなどにより事業継続のための資金の確保に努めた。収入の回復に向けては、「Go To Travel」や「どうみん割」等の国や北海道の観光需要喚起策を活用した施策について、グループを挙げて展開した。

新型コロナへの対応を進める一方で、鉄道事業については、「安全計画2023」に基づく安全性の維持・向上の取り組みを着実に推進したほか、増発した快速「エアポート」のPRや、北海道新幹線の年末年始における青函トンネル内最高時速210km運転の実施、東急との共同事業である「THE ROYAL EXPRESS」や新製投入した多目的特急車両「はまなす編成」の運行、7月に開業したウポポイ（民族共生象徴空間）への送客等の取り組みを実施した。

開発・関連事業は、宿泊特化型ホテル「JRイン」を函館と札幌に2館開業したほか、サービス付高齢者向け住宅「ブランJR」2棟を札幌市内に開業し、経営基盤の強化を図った。

持続可能な交通体系の構築については、令和2年5月7日に札幌線北海道医療大学～新十津川間を廃止しバス転換したほか、日高線鷗川～様似間の鉄道事業廃止に関し沿線自治体の合意を得て、令和3年4月1日の廃止及び新たな交通体系への移行の準備を進めた。

四半期毎の経営改善状況のKPI検証については、コロナ禍により収入関連項目の目標設定を保留したものの、コスト削減等のその他の項目は着実に取り組みを推進し設定したKGI目標を大幅に上回る成果を得ることとなった。

こうした新型コロナへの対応や経営改善の取り組みを進める中、本年度以降の当社に対する国の経営支援策として、当社の置かれた状況を踏まえ、「経営安定基金の下支え」、青函トンネルの負担の見直しなど「構造的な経営課題への支援」、省力化・省人化等へのシステムチェンジなど「経営改革の推進に資する支援」を決定していただいた。また、北海道からも地域の行う協力・支援として車両に対して支援いただくこととなった。当社としては、経営支援策を継続・拡充していただくことに深く感謝申し上げるとともに、支援をいただく意味を重く受け止め、引き続き徹底した経営構造改革を背水の陣で断行していく。

令和3年度は、新型コロナの収束までその影響下に置かれるものの、最大限の自助努力を前提に、本年度からの支援措置を有効活用し、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、中期計画の目標を達成するとともに、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。

安全については、石勝線列車脱線火災事故から10年の節目として新たに「安全研修（第3期）」を開講するなど、「安全計画2023」に計画した各種施策に着実に取り組む。

営業収益の確保に向けては、引き続き感染防止策などの「Withコロナ」対策を実施しつ

つ、ご利用の回復に最大限努めるとともに、「A f t e r コロナ」のニューノーマルへの対応を進める。

具体的には、需要に応じた弾力的な列車運行、非対面・非接触ニーズを踏まえた販売方法の見直し等を行うとともに、北海道新幹線開業5周年企画や国や北海道の需要喚起策、観光列車の運行などによりご利用の回復に繋げる。

さらに、札沼線あいの里公園～石狩太美間の新駅開業工事を推進するほか、M a a S実証実験、新幹線荷物輸送の拡大などに取り組み、鉄道の魅力・利便性の向上、新幹線利用効率の向上・新サービスの展開を図る。

開発・関連事業については、札幌市内の好立地不動産の再開発の検討を進めるとともに、札幌駅「エキナカ」開発構想の策定、新札幌高架の耐震補強工事に向けた準備を進める。

コスト削減については、長期経営ビジョンに掲げた取り組みの前倒しに努めるとともに、国の「省力化・省人化に資する支援」を活用し、基幹システムの更新や苗穂工場の老朽化対策の検討などシステムチェンジ・鉄道オペレーションの変革を推進する。

持続可能な交通体系の構築については、留萌線深川～留萌間、根室線富良野～新得間について、地域の足となる新たな交通体系への転換に向け地域の皆様との協議を進める。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、地域の皆様と一体となり第2期アクションプランを実行するとともに、線区を持続的に維持する仕組み等の構築について関係者との検討・協議を進める。

北海道新幹線の札幌開業に向けては、札幌駅工事等を着実に進めるほか、在来線駅の支障移転など当社実施工事を推進する。また、青函トンネル区間の更なる高速化に向けた関係者との検討や、新函館北斗～札幌間の最高時速320km化に向け調整を進めるほか、共用走行区間に起因する課題の抜本的解決に向けて、関係者との検討を進め、「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、事業戦略の検討を進めるとともに、令和4年度の都市計画決定、令和5年度の着工に向け、施設設計及び環境アセスメントの諸手続きを進める。

コロナ禍を受け、大変厳しい経営状況が続くと想定されるが、当社の最大限の自助努力を前提に、国及び地域の支援を活用し、中期計画の目標を達成する。また、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に基づき、令和3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、日高線鷗川～様似間は、4月1日に鉄道事業を廃止しバス転換を実施する。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

に基づき、第2期のアクションプランの推進と検証を行い、利用促進やコスト削減による線区収支改善に取り組みながら、第2期集中改革期間終了時の「総括的な検証」に備える。また、線区を持続的に維持する仕組み等の構築について、関係者と検討・協議を進める。

さらに、国及び北海道から支援を受け、北海道高速鉄道開発(株)が取得し、当社に無償貸与される観光列車等の車両を有効に活用する。

(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、「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・再発防止対策に引き続き取り組み安全性の向上を図る。

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について、各系統における見直しを検討する。

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に反映させる。加えて、タブレット端末を活用した運転士の事故防止・業務支援システムの検討と開発を進める。

「安全計画2023」の達成に向けては、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

線路設備については、橋マクラギの合成マクラギ化や函館線、室蘭線のロングレール化等による軌道強化を引き続き推進するとともに、新たにトンネル展開図システムを導入し、トンネル管理の精度の向上に繋げていく。

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系特急電車や201系気動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の更新工事を推進するほか、令和2年度に策定した踏切設備整備5ヵ年計画に基づき、踏切の保安度向上対策を進めていく。

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」を石北線白滝

～遠軽間や釧網線浜小清水～網走間に設定し、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 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引き続き重点的に取り組む。

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、排雪モーターカーロータリー等の除雪機械の更新やラッセル車の更新計画を策定するなど、効率的な除雪体制の整備を進める。

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、高架橋等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」の通信回線の分散化やループ化を推進し、信頼度の向上を図る。加えて、荒天が予想される際に、必要により計画運休を実施するなど、災害時におけ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、令和2年度に導入した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、冬期除雪体制の確立に向けて継続的に検討を行う。

青函トンネルについては、関係者と連携し、国の「構造的な経営課題への支援」に基づく改修費用の負担見直しを進める。

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、北海道新幹線開業5周年プロモーションを展開するとともに、「お先にトクだ値スペシャル」を設定するほか、東日本大震災から10年の節目となる復興支援への協力として、東北デスティネーションキャンペーンと連携した施策を実施するなど、ご利用の回復に努める。また、引き続き北海道と東北・北関東の修学旅行の獲得に取り組む。さらに、「新幹線eチケットサービス」に「大人の休日倶楽部割引」「往復割引」を適用可能とするなど利便性の向上を図る。

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新幹線荷物輸送の拡大について検討を進める。

青函トンネル区間の速度向上については、令和2年度の年末年始に実施した特定時期（ゴールデンウィーク、お盆、年末年始）における時間帯区分方式による最高時速210kmの営業運転に継続して取り組むとともに、関係者と共に同方式による最高時速260kmの営業運転に向けた検討を進める。

北海道新幹線札幌延伸に向けては、新函館北斗～札幌間における当社負担で実施する最高時速320km化の工事について、建設主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構と連携して進め

ていく。

さらに、札幌駅11番線ホーム新設工事や札幌駅新幹線高架橋・幹在乗換二線橋の詳細設計、函館線倶知安駅、長万部駅における支障移転工事などを着実に進めるほか、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引き続き行う。

加えて、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北海道グループのコンプライアンス基本方針を策定するとともに、不正事象対策について、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引き続き実施する。

また、重大なコンプライアンス違反事象については、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。

さらに、駅において発生した金銭不祥事への対策として実施している現金の管理方法の見直しや、物品の適正な取扱いの徹底等の取り組みをより一層推進していく。

加えて、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、不祥事対策やハラスメント対策を進めていく。

(5) 人材の確保と育成

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。

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年に発生した石勝線列車脱線火災事故から10年の節目を迎えることから、事故の反省や教訓が風化しないように、社員研修センターの「安全研修館」を活用した安全研修（第3期）を開講し、安全意識を継続して高める。

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、バーチャル・リアリティを用いた教育など、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。

人材の確保に向けては、職場における新型コロナの感染防止策や、WEB会議等の活用の拡大など、コロナ禍においても社員が安心して働ける労働環境の整備を推進する。また、人材はコストではなく資産であるとの認識のもと、若年退職対策として、仕事への誇りと使命感を醸成し、会社の将来に展望の持てる取り組みを強化するほか、中途採用の継続など採用の多角化を進める。

「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引き続き奨励するほか、企業主導型保育園の活用を継続する。さらに、社員の健康づくりに向けて推進体制を整備するなど健康経営の取り組みを開始し、企業活力の向上を図る。

(6) 経営基盤の強化

① 収益の確保

ア 鉄道事業

新型コロナによる減収影響を最小限に抑え、鉄道利用の早期回復に全力を挙げる。

具体的には、車両の換気、除菌などの感染防止対策を徹底し、「安全・安心・清潔」な鉄道輸送サービスを提供するほか、需要動向に応じた臨時列車の運転や増結を行う弾力的な列車運行を行うとともに、新型コロナの状況に合わせ柔軟に対応できるダイヤを検討していく。また、「Withコロナ」、「Afterコロナ」を見据え、「えきねっと」の活用によるチケットレスサービスの拡充、指定席券売機や「話せる券売機」による非接触受取の利便性向上、北海道レールパスのEチケット引換証の導入、「道南Maas」の実証実験など、非対面・非接触サービスの提供による新たなニーズへの対応を図る。さらに、トンネル区間を含む携帯電話通話エリア拡大に関する検討を進め、今後のお客様の利便性向上に繋げる。

鉄道運輸収入の回復のための需要喚起策として、引き続き快速「エアポート」の利便性向上をPRするとともに、都市間輸送については、新幹線開業5周年や東北デスティネーションキャンペーン効果の道内各地への波及や、北海道の「交通事業者利用促進支援事業（ぐるっと北海道・公共交通利用促進キャンペーン）」や国の「GoToキャンペーン」等に合わせた営業施策の検討・展開や、「お先にトクだ値」の設定、航空会社との連携などにより利用促進を図る。また、「安全・安心・清潔」な旅行の提案や、マイクロツーリズムと「どうみん割」など国内観光客をターゲットとした利用促進策の展開、多様化する働き方に対するワーケーションへの取り組みなど、新たな旅のスタイルによるご利用を促進する。

さらに、新製した「はまなす編成」「ラベンダー編成」を活用した都市間輸送の販売強化や周遊企画、ウポポイ（民族共生象徴空間）への送客強化など北海道各地の観光素材を組み込んだ旅行商品の造成への働きかけ、沿線自治体と連携した観光素材の発掘・提案を行うほか、JR東日本・(株)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、旅行需要を喚起する。

また、東京オリンピックの一部競技の札幌開催に向けて、観客輸送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。

観光列車については、「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」を運行するほか、SL冬の湿原号の客車リニューアル工事の実施など、地域と連携した新たな観光需要の創出を図る。

将来に向けた札幌圏輸送の基盤強化については、当別町及び(株)ロイズコンフェクトの請願により札沼線あいの里公園～石狩太美間に設置する新駅の開業に向けた工事を推進する。また、「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進めるとともに、請願駅の新設に向けた関係者との協議を引き続き進める。さらに、新千歳空港アクセス強化の課題解決に向け、関係者と共に検討を進める。その他、自治体と連携し駅の交通結節機能の強化等に取り組む。

インバウンド施策については、新型コロナ収束後の需要回復に備え、BtoB、BtoC向けプロモーション等の各種施策を実施するとともに、鉄道商品体系と販売手法の見直しによる

市場ニーズや旅行形態の多様化への対応を進める。

イ 開発・関連事業

開発・関連事業は、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業の収益回復に努めるとともに、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、新型コロナ収束後の需要回復を見越し、宿泊特化型ホテル「JRイン」の新規出店に向けた検討を進める。

不動産事業については、コロナ禍においても堅調であるサービス付高齢者向け住宅「ブランJR」の地方展開も含めた新規開発を進めるとともに、札幌市内の北3西12地区で営業しているホテルさっぽろ弥生、極楽湯さっぽろ弥生店用地の再活用策の検討を進めるほか、桑園社宅用地の開発やグループが保有する不動産の再開発を検討する。また、札幌駅の工事により支障する商業施設「パセオ」の休館準備を進めるほか、新札幌高架の耐震工事に向けた検討やエスタ帯広の運営方法の見直しの検討を進める。

小売業については、札幌駅南口の旅行センター店舗跡区画の商業店舗化や、北広島駅や恵庭駅などへのセブン-イレブンの出店を進めるとともに、札幌駅エキナカ開発の検討を推進する。

その他、鉄道車両部品販売の拡大やトレーラーハウス型無人宿泊施設「JR Mobile Inn」2号店の出店検討、副駅名称広告の拡充などにより収益の確保を図る。

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、商業施設・オフィス・ホテル等各用途のコンセプトと事業戦略の検討を進めるとともに、再開発準備組合において、令和4年度の都市計画決定に向けた施設設計や環境アセスメントの諸手続きを推進する。

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コスト削減策を推進するなど最大限の自助努力を引き続き行う。

業務運営の効率化については、国からの「省力化・省人化に資する支援」を活用してシステムチェンジを進め、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」の設置拡大や、分岐器検査装置の導入を進め、省力化・効率化を図るほか、次期財務システムと次期運輸業務システムの構築に向けて設計・開発・試験を進めるなど、将来を見据えた取り組みを推進する。

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る。

コスト削減については、通信費や業務委託費等の業務費の削減に向け、固定電話の削減の検討や、駅・車両の清掃頻度の見直しの継続などを進める。さらに、工事に関わる支給材料比率の向上による工事費の低減に取り組むほか、線路設備のデータ分析による検査方法・周期の見直しを検討する。

あわせて、現場の創意工夫による経費節減を進めるとともに、他の職場への水平展開を図り、節減効果を最大化する。

また、線路閉鎖工事等の手続きのシステム化や、ドローン等を活用した土木構造物の検査を行うなどメンテナンスの自動化・省力化などのシステムチェンジを図り、将来の人口減少社会を見据え、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より一層推進するとともに、不採算店舗の廃止や広告宣伝費の見直しの継続、事務作業のシステム化の対象拡大、電子契約サービスの導入による契約締結コストの削減など各社において徹底したコスト削減に取り組む。

グループの意識改革に向けて、引き続き、KPIを用いた検証を行うことによりPDCAサイクルの効果を高めるとともに、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む。

④ 経営安定基金の運用

国からの「経営安定基金の下支え」支援への対応を進めるとともに、当面の資金繰り対策等として評価益の実現化により収益を上積みし資金の確保に努める。

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確実かつ有利な運用を行い収益を確保するとともに、リスク管理を徹底する。

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

南小樽、島松駅のバリアフリー化、桑園駅などの旅客トイレの洋式化等を推進するとともに、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、新幹線車両の客室内の荷物置き場の増設と261系特急車両の車椅子スペースの増設を進めるほか、利便性の向上に向けて遅延証明書のホームページ掲載について検討する。

さらに、新型コロナ収束後を見据えインバウンドのお客様に対し、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る情報発信、H100形電気式気動車の投入によるワンマン列車の英語自動放送の導入線区の拡大などによりお客様案内の充実を継続していく。

また、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ほか、「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またがる課題を議論し、解決に向けた取り組みを進める。

(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。

さらに、外部の厳しい意見・アドバイスを経営に反映させる仕組みとして、第三者委員会である経営改善委員会を開催し当社の経営改善に関する取組状況を確認していただき必要なご指導をいただくとともに、社外委員をメンバーとするコンプライアンス委員会、安全アドバイザー会議

における意見や、社外役員やJR東日本からの出向人材などの新しい視点からの意見を経営に反映させる。

地域との連携強化については、8線区で策定した第2期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。

環境問題に対しては、将来のカーボンニュートラルの実現をめざした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。

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。

2. 鉄道輸送に関する計画

(1) 基本的な方針

令和3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、H100形電気式気動車の投入や、国や北海道の需要喚起策と連携した鉄道利用促進施策の推進などにより、お客様の利便性を向上し、鉄道利用の回復を図る。

(2) 令和3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
102百万人	2,775百万人キロ	31百万キロ	126百万キロ

(注) 上記の数値は、新型コロナの影響を加味しているが、今後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「話せる券売機」の設置拡大、「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等を進め、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など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、排雪モーターロータリー等の線路保守用機械及び車両 検修用機器等の取替 ・ 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 ・ 落石防護設備、土砂止設備等の線路防災設備の整備 ・ 橋りょう、停車場設備の改築等 ・ 高架橋等の耐震化 ・ 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 ・ 次期運輸業務システムの構築
(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 ・ 札幌駅幹在乗換こ線橋の新設（設計）
(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 ・ 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3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, 144
(1) 営 業 収 入	655
(2) 一 般 営 業 外 収 入	27
(3) 経 営 安 定 基 金 運 用 収 入	407
(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	633
(1) 借 入 金	145
(2) 社 債	—
(3) 助 成 金 (支 援)	488
(4) そ の 他 の 資 本 的 収 入	—
3. 前 年 度 よ り の 繰 越 金	20
計	1, 797
II. 資 金 支 出	
1. 営 業 的 支 出	1, 208
(1) 営 業 支 出	1, 151
(2) 営 業 外 支 出	57
2. 資 本 的 支 出	574
(1) 設 備 投 資	345
(2) そ の 他 の 資 本 的 支 出	229
3. そ の 他	△ 5
4. 翌 年 度 へ の 繰 越 金	20
計	1, 797

(添付資料2)

令和3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	580
(1) 運輸収入	489
(2) その他収入	91
2. 営業費	1,342
(1) 業務運営費	1,104
(2) 諸税	30
(3) 減価償却費	208
鉄道事業営業利益	△ 762
Ⅱ. その他事業営業利益	
1. 営業収益	75
2. 営業費	35
(1) 業務運営費	17
(2) 諸税	8
(3) 減価償却費	10
その他事業営業利益	40
全事業営業損益	△ 722
(営業外損益の部)	
Ⅲ. 営業外損益	8
Ⅲの2. 経営安定基金運用益	407
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	△ 252
特別損益の部	
Ⅰ. 特別損益	103
税引前当期純利益	△ 149
法人税等	△ 4
当期純利益	△ 145

(参考資料)

令和3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	102
老朽設備取替	51
保安・防災対策	40
安定輸送対策	10
環境保全	1
経営の体質改善	47
業務運営方式の改善	34
技術開発・その他	13
輸送力整備	53
大都市圏輸送	9
新幹線輸送	44
幹線輸送	—
車 両	136
総 係 費	7
合 計	345