



2023年4月3日

令和5年度事業計画について

令和5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5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4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4年目として、新型コロナウイルス感染症の影響が残る中、「安全の再生」「お客様・社員への感染拡大防止」「収入挽回」「コスト削減」など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」に基づき重大事故に繋がる危険事象に対する再発防止対策を継続するなど安全性の維持・向上の取り組みを着実に推進したほか、令和3年度に発生した札幌圏の雪害を受けた冬期安定輸送対策を実施した。また、非対面・非接触サービスの強化、「花たび そうや」号等の観光列車の運行、鉄道開業150周年を記念した商品の販売、北海道の「ぐるっと北海道・公共交通利用促進キャンペーン」を活用した「HOKKAIDO LOVE! 6日間周遊パス」の販売、10月からの水際対策の大幅緩和によるインバウンドの再開を受けた取り組み等を実施した。

開発・関連事業においては、札幌駅周辺再開発事業を推進するとともに、旧極楽湯さっぽろ手稲店用地において当社オリジナルの賃貸マンションブランド「ジュノール」の第1号物件及び商業施設を開業した。また、既存ホテルからの業態変更を進めていたサービス付き高齢者向け住宅「ブランJR帯広駅前」を開業した。

持続可能な交通体系の構築については、留萌線（石狩沼田～留萌間）（令和5年3月末）、同（深川～石狩沼田間）（令和8年3月末）を鉄道廃止・バス転換することに関係自治体等の合意をいただいた。また、各線区において第2期アクションプランに基づく各種取り組みを推進した。

北海道新幹線札幌延伸に向けては、札幌駅の工事を進め10月に11番線の使用を開始したほか、東京～札幌間4時間半の実現をめざし、新函館北斗～札幌間の最高時速320km化工事の施工を（独）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。）へ委託する協定を締結するなど着実に進めた。

さらに、経営改善の取り組み状況の四半期毎の検証（KPI検証）については、コスト削減等多くの項目で目標を達成した一方、未達の項目については原因の分析と対策の実施に取り組むなど、PDCAサイクルが機能するよう取り組んでいるところである。

令和5年度は中期計画の最終年度となる。鉄道運輸収入が完全にはコロナ前の状況に回復しないと考えられることから、自助努力を最大限実施するとともに、国・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。

安全の再生については、函館線大沼駅構内における貨物列車脱線事故が発生してから10年の節目の年であるため、反省と教訓が風化することの無いよう一層取り組みを進めるとともに、「安全計画2023」に計画した各種施策を着実に実施し安全性の向上を図る。

営業利益の確保に向けては、引き続き感染防止に努めながら、「New RailLife」の取り組みを進めるほか、令和5年3月に開業した「北海道ボールパークFビレッジ」のアクセス輸送や、需要の回復傾向にあるインバウンドの取り込み、観光列車の運行などにより、鉄道運輸収入の確保に最大限努める。

鉄道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、Kitacaエリアの拡大などシステムチェンジを推進する。

開発・関連事業については、旧ホテルさっぽろ弥生用地（北3西12地区）、桑園社宅用地など、事業性の見込める札幌市内の不動産開発の早期事業化や観光地における新たなホテルブランドの開発に取り組む。

経営自立の核となる札幌駅周辺再開発事業で展開する「商業」「オフィス」「ホテル」の計画策定を行うとともに、新幹線札幌駅工事が本格化することから、道都札幌の玄関口にふさわしいまちづくりに貢献できるよう、物価高騰による事業費増大等のリスクを適切にコントロールしつつ、難易度の高い工事を計画通りに推進する。

コスト削減については、動力費や光熱費をはじめとする物価高騰に対応するため、長期経営ビジョンに計画した取り組みの前倒しを進めるなどグループを挙げて取り組む。

お客様満足度の向上については、駅・車両のバリアフリー化を進めるとともに、お客様へのアンケート結果等に対応し、サービス改善に努める。

持続可能な交通体系の構築については、留萌線（深川～石狩沼田間）において鉄道事業廃止後の代替交通について協議を進めるほか、根室線（富良野～新得間）において新たな交通体系の検討・準備を進める。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、監督命令における第2期集中改革期間の最終年度となることから、アクションプランの着実な推進に加え、調査・実証事業を実施し、「総括的な検証」を行うとともに「事業の抜本的な改善方策」を検討する。また、地域交通を持続的に維持する仕組み等の構築について主体的に関係者との検討・協議を進める。

人材の確保・育成については従業員エンゲージメントの向上のため、働き方の見直しや働きやすい環境の整備を行うとともに、社内コミュニケーションの充実を図る。このほか、系統間の異動や自己都合退職者を対象とした再雇用など、引き続き喫緊の課題である若年退職対策を進める。

さらに、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。

本年5月に新型コロナウイルス感染症が感染症法上の分類において第5類へ引き下げられる。これに伴い人流の回復も期待されることから、これに応じて商機を逃さず適切に対応していく。一方、今後も感染症の拡大をはじめ社会情勢の激変等に対する備えが不可欠であるとの認識のもと、鉄道事業においては、変動する需要に柔軟かつスピーディーに対応するとともに、開発・関連事業においては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」を強力に進めていく。厳しい経営環境が続くが、長期経営ビジョンに掲げた北海道新幹線の札幌延伸の効果が発現する令和13年度の経営自立を目指す。

以上の基本的な考え方に基づき、令和5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

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、ドア扱い誤り、待避誤り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。

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対して、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ほか、「安全アドバイザー会議」での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支援アプリの開発を進める。

「安全計画2023」の達成に向け、進捗状況を定期的にトレースし、計画を着実に進めるとともに、次期安全計画を策定する。

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を進め軌道強化を引き続き推進する。

車両故障対策については、H100形電気式気動車及び737系電車の新製による老朽取替、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。

電気設備については、室蘭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設備の老朽更新のほか、令和2年度に策定した踏切設備整備5ヵ年計画に基づく踏切の保安度向上対策を進める。

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

激甚化する自然災害への対策として、土砂崩壊や橋りょう洗堀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、令和3年度冬期に発生した雪害による大規模輸送障害の再発防止に向け検討した札幌圏大雪対策のトレースを実施するほか、除雪機械の増強等の設備強化を継続する。

(2) 経営基盤の強化

① 収益の確保

ア 鉄道事業

afterコロナの局面に即して行う「New RailLife」の取り組みを進める。Kitacaエリア拡大に合わせたチケットレス商品の拡大等の検討や、えきねっこの利用促進及び会員拡大の取り組みの強化、指定席券売機や「話せる券売機」の活用など非対面・非接触サービスの強化を図るほか、地域キャンペーンの充実、目的地の分散化、閑散期の需要掘り起こしなどを推進する。また、JREモールを活用した車両基地見学等の集客力あるイベントの計画・販売を行う。引き続き車両の換気、除菌などの感染防止策を徹底し「安全・安心・清潔」な鉄道輸送サービスを提供する。

札幌圏輸送については、令和5年3月に開業した「北海道ボールパークFビレッジ」における試合開催日の輸送力確保と試合終了時刻に合わせた臨時列車の運行を行うとともに、同施設と連携した利用促進企画を検討するほか、引き続き「北海道日本ハムファイターズ」とのタイアップ企画を実施する。また、「北海道ボールパークFビレッジ」に隣接する将来の新駅に関する関係者との協議を進める。都市間輸送については、利益の最大化を目指し、需要変動に合わせた在来線のイールドマネジメント強化の準備を進める。国や道の支援を受けた「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や沿線自治体との連携した取り組み等を実施するほか、JR東日本や航空会社などとの連携による鉄道利用促進を図る。さらに、観光列車により観光需要の創出を図るため「花たび そうや」号、「HOKKAIDO LOVE!ひとめぐり号」、「SL冬の湿原号」等を運行するほか、新たなコースを設定した「THE ROYAL EXPRESS」、JTBの実施する国内旅行キャンペーン「日本の旬」に合わせた団体臨時列車を運行する。また、サイクルトレインについては、今後の展開拡大に向け昨年度に引き続き釧網線において実証実験を実施するほか、他線区においても検討を進める。

インバウンド施策については、海外現地プロモーションや海外メディア・インフルエンサーの招請事業などによる北海道レールパスやエリアパスの販売促進を行うとともに、自社SNSや、海外旅行会社のWebサイト等を活用した情報発信を継続して実施するほか、ATWS（アドベンチャートラベル・ワールドサミット）開催を契機に、北海道鉄道旅への機運の醸成を図る。

イ 開発・関連事業

グループ会社と一体となって、不動産事業、ホテル事業及び小売業の収益拡大に努めるとともに、札幌駅周辺再開発事業を着実に推進し、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」を強力に進めていく。

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）における住居及び商業施設の複合開発計画の設計業務等を進めるとともに分譲マンションの工事に着手する。桑園社宅用地における賃貸マンション工事を進めるとともに、分譲マンション・商業施設等の開発計画の深度化を進める。また、当社オリジナルの賃貸マンションブランド「ジュノール」及びサービス付き高齢者向け住宅「ブランJR」の次候補地の検討を行う。

ホテル事業については、富良野や北海道新幹線札幌延伸時に新駅が開業する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の開発、主要都市における宿泊特化型ホテル「JRイン」の新規出店に向けた検討を進める。

小売業については、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」2号店出店を見込むとともに、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。

さらに、当社の経営自立の核となる札幌駅周辺再開発事業については、商業・オフィス・ホテルの運営計画の検討を深めるほか、札幌駅バスターミナル（北5西2）用地の一部取得等を行う。また、市街地再開発組合において事業計画の策定を行うとともに、閉店後のエスタの解体に着手する。

② 鉄道オペレーションの変革

業務のICT・AI等による省力化・省人化を推進する。

具体的には、Kitacaエリアを拡大するとともに、「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。

列車運行の省力化・省人化を進めるため、737系電車を導入しワンマン運転を拡大する。

また、リプレイスした財務システムの活用により業務の効率化を推進する。

オペレーターがサポートを行う「話せる券売機」の設置拡大や、線路閉鎖工事等の手続きのシステム化の検討、GNSS（全地球航法衛星システム）を活用した踏切制御システム等の技術的検討を進める。

このほか、更なる安全確保に向け運転支援アプリの開発を進める。

③ 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に取り組むなど最大限の自助努力を引き続き行う。

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とともに、複数工事の一括発注による工事費の削減に取り組むほか、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。

また、本社内における電子決裁システムの導入の検討や、業務へのRPAの導入を進めるほか、積算業務の簡素化、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し、業務プロセスの変革をめざす。

④ 財務基盤の強化

令和5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。

また、札幌駅バスターミナル整備等の大規模設備投資については事業を円滑に進めるため、有利な条件での資金調達に努める。

経営安定基金については、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。

（3）北海道新幹線の取り組み

札幌駅新幹線駅舎工事に着手するほか、引き続き南北乗換こ線橋工事、新幹線高架橋増設工事、耐震補強工事を進める。これら大規模工事の推進においては、昨今の物価高騰による工事費の増加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。

東京～札幌間4時間半の実現をめざし、新函館北斗～札幌間における最高時速320km化の工事について、当社負担により建設主体である鉄道・運輸機構が実施する。

また、新設した「第一類新幹線電気車運転講習課程」による新幹線運転士養成を実施するほか、社員の教育・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引き続き行う。

さらに、北海道と沿線自治体が進める並行在来線の在り方に関する検討に協力する。

既開業区間である新青森～新函館北斗間においては、北海道新幹線の安全・安定輸送のため、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、引き続き必要な保守間合いを確保する。また、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。冬期除雪体制について継続的に検討を行う。

収益の確保については、JR東日本と共同での「ツガルカイセン」プロモーションを継続して実施するほか、同社と連携した北海道新幹線のイールドマネジメントを実施する。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等を組み込んだツアーを実施する。

このほか、新函館北斗～新青森間において実施している新幹線の速達性を活かした新幹線荷物輸送の拡大を図る。

(4) お客様満足度の向上

駅・車両のバリアフリー化については、登別駅においてエレベーター新設工事等を推進するほか、261系特急車両の車椅子スペースを増設する。

また、新幹線において座席でのWEB会議や通話が可能なワーク&スタディ優先車両「TRAIN DESK」へのリニューアルを進める。

さらに、インバウンド旅客に対する施策として、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、新型車両の導入によるワンマン列車の英語自動放送の導入線区拡大など、継続して案内の充実に取り組む。

また、「お客様の声」や令和4年度に実施したアンケート結果に対応し、サービス改善に努める。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「CS推進委員会」において解決に向けた取り組みを進める。

(5) 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「当社単独では維持困難な線区」、「青函トンネルの維持管理」、「貨物列車との共用走行」に関する課題に取り組む。

「当社単独では維持困難な線区」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」のうち留萌線（深川～石狩沼田間）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。根室線（富良野～新得間）は、関係自治体とともに新たな交通体系の検討・準備を進める。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、監督命令における第2期集中改革期間の最終年度となることから、引き続き地域の皆様のご協力のもと、アクションプランの着実な推進に加え、国の補助による調査・実証事業を活用し、その結果も踏まえ「総括的な検証」を行うとともに「事業の抜本的な改善方策」を検討する。また、地域交通を持続的に維持する仕組み等の構築に向けて、主体的に関係者と検討・協議を進める。このほか、令和4年度にオープンイノベーションの手法を活用し、募集した提案の事業化を進める。

国家的プロジェクトとして建設された著大な施設である青函トンネルについては、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、特定時期（ゴールデンウィーク、お盆、年末年始）における青函トンネル区間での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、特定時期の最高時速260kmの営業運転にむけたシステム改修工事を進める。さらに札幌開業後の共用走行区間の最高時速260kmの営業運転実施をめざし、実施可能な方策について関係者と検討・協議を進める。

(6) 人材の確保と育成

人材はコストではなく会社の貴重な資産であるとの認識のもと、従業員エンゲージメントの向上のため、働き方の見直しや、働きやすい環境の整備、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、会社幹部と現場社員との膝詰め対話、社員からの意見募集などにより社内コミュニケーションの充実を図る。特に喫緊の課題である若年退職対策として、引き続き入社後5年目、10年目の社員を対象としたセミナーを実施するほか、系統間の異動や自己都合退職者を対象とした再雇用などを進める。

企業活力の向上を図るため「JR北海道健康経営宣言」及び「健康経営計画2023」に基づく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など、社員の健康の維持・増進を持続的に図る。また、引き続き女性社員の活躍に向けて取り組むなどダイバーシティを推進する。

「JR北海道 安全の再生」の考え方や、作られた背景の理解を促し浸透を図るとともに、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。

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により専門技術の習得を図る。

（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

経営改善の取り組み、線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、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、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組状況について指導を受け、意見を経営に反映させる。

JR札幌病院においては新型コロナウイルス感染症への積極的な対応など、地域に根ざす基幹的な総合病院として地域に貢献する。

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。

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」の取り組みを推進してCO2排出量を縮減する。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ほか、経営安定基金の運用プロセスにおいてESG要素を考慮したESGインテグレーション手法を取り入れる。

（8）コンプライアンスの徹底に向けた取り組み

グループ会社を含めた社員を対象としたコンプライアンスアンケートの結果を踏まえた研修や社内報を活用した啓発を行うことにより、グループ全体の意識改革、内部統制の強化を図る。

また、グループ全体で不祥事対策やハラスメント対策を進めるとともに、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5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、新型車両の導入などにより、お客様の利便性を向上し、鉄道利用の回復を図る。

(2) 令和5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
117百万人	3,440百万人キロ	31百万キロ	129百万キロ

(注) 上記の数値は、コロナ禍の影響を加味しているが、今後の動向等により変動する可能性がある。

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やポイントヒーター等の導入により、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、Kitacaエリア拡大、札幌駅バスターミナル（北5西2）整備を進め、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。

「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 ・ ポイントヒーターや除雪機械等の増強 ・ 落石防護設備、土砂止設備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 ・ 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 ・ Kitacaエリアの拡大 ・ 札幌駅バスターミナル（北5西2）整備
(輸送力整備)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌駅南北乗換こ線橋の新設 ・ 新幹線車両基地の設備増強に向けた設計
(車 両)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 737系電車の新製 ・ H100形電気式気動車の新製 ・ 電車・気動車の重要機器の取替 ・ 車両検査機器等の導入

(添付資料1)

令和5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 0
(1) 営 業 収 入	7 9 4
(2) 一 般 営 業 外 収 入	4 9
(3) 経 営 安 定 基 金 運 用 収 入	3 2 2
(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	3 4 0
(1) 借 入 金	1 3 3
(2) 社 債	—
(3) 助 成 金 (支 援)	1 7 2
(4) そ の 他 の 資 本 的 収 入	3 5
3. 前 年 度 よ り の 繰 越 金	4 1 1
言 十	1, 9 7 1
II. 資 金 支 出	
1. 営 業 的 支 出	1, 2 5 0
(1) 営 業 支 出	1, 2 2 7
(2) 営 業 外 支 出	2 3
2. 資 本 的 支 出	6 5 6
(1) 設 備 投 資	2 7 7
(2) そ の 他 の 資 本 的 支 出	3 7 9
3. そ の 他	△ 1
4. 翌 年 度 へ の 繰 越 金	6 6
言 十	1, 9 7 1

(添付資料2)

令和5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	733
(1) 運輸収入	648
(2) その他収入	85
2. 営業費用	1,407
(1) 業務運営費	1,194
(2) 諸税	32
(3) 減価償却費	181
鉄道事業営業利益	△ 674
Ⅱ. その他事業営業利益	
1. 営業収益	61
2. 営業費用	33
(1) 業務運営費	18
(2) 諸税	7
(3) 減価償却費	8
その他事業営業利益	28
全事業営業損益	△ 646
(営業外損益の部)	
Ⅲ. 営業外損益	30
Ⅲの2. 経営安定基金運用益	322
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	△ 239
特別損益の部	
Ⅰ. 特別損益	150
税引前当期純利益	△ 89
法人税等	△ 7
当期純利益	△ 82

(参考資料)

令和5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	114
老朽設備取替	70
保安・防災対策	34
安定輸送対策	9
環境保全	1
経営の体質改善	76
業務運営方式の改善	63
技術開発・その他	13
輸送力整備	13
大都市圏輸送	1
新幹線輸送	12
幹線輸送	—
車 両	56
総 係 費	6
合 計	265