

根室線（滝川～新得間）
事業計画（アクションプラン）

平成31年4月

JR北海道

序章（はじめに）

この計画は、根室線（滝川～新得間）を維持・活性化するため、及びあるべき交通体系の検討を行うため、当面の2年間でJR北海道と地域の関係者が一体となって取り組む内容を事業計画（アクションプラン）としてまとめたものである。

第1章 基本的事項

(1) 策定経緯

- 厳しい経営状況におかれたJR北海道は、平成28年11月に単独では維持困難な線区を公表して、地域の関係者と協議を行ってきた。
- このような中、平成30年7月国土交通省は、JR北海道に対し、「JR北海道の経営改善に向けた取組」を着実に進めるよう監督命令を発出した。
- 監督命令に基づき、平成31年度及び32年度を「第1期集中改革期間」とし、JR北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進やコスト削減などに取り組むとともに、持続的な鉄道網の確立に向け徹底的な検討を行うため、事業計画（アクションプラン）を策定することとした。

(2) 位置づけ

- この事業計画（アクションプラン）は、JR北海道の徹底した経営努力を前提として、鉄道を持続的に維持する仕組みを構築するために、JR北海道と地域の関係者が協力しながら、「監督命令」で命じられた「第1期集中改革期間」の2年間に具体的に取り組む内容を記載したものである。
- 将来に向けて線区の持続性を確保するため、この計画を共に取り組むことを通して、JR北海道と地域の関係者が一体となって取り組む気運を醸成する。

(3) 推進母体

- JR北海道を代表とする委員会を設置し、地域の関係者の協力を得ながら取り組む。
- このため、事業計画（アクションプラン）の推進を目的とする「根室線アクションプラン実行委員会」（以下「委員会」）及び事務レベルの「幹事会」を設置する。

※ 根室線アクションプラン実行委員会及び幹事会について

- ① 取組主体 JR北海道（委員会事務局）
- ② 関係者
 - 「根室本線対策協議会」構成市町村の首長（委員会）、担当者（幹事会）
 - ・ 沿線市町村（駅のある市町村）
滝川市、赤平市、芦別市、富良野市、南富良野町、新得町
 - ・ 周辺市町村（根室線の周辺に位置し関係する市町村）
占冠村
 - 広域行政機関
 - ・ 北海道
 - オブザーバー
 - ・ 国土交通省

(4) その他

- この計画は、これまで「根室本線対策協議会」で行ってきた議論経緯を踏まえ、滝川～新得間一体で策定する。なお、滝川～富良野間と富良野～新得間で利用状況や線区特性が異なることから、必要により区分けして記述する。

第2章 根室線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料1～3ページのとおり

(2) 根室線の状況

- 別添資料4～32ページのとおり

(3) これまでの協議状況

- 平成28年11月18日JR北海道が「当社単独では維持困難な線区」を公表した後、関係者の間で、根室線における持続的な鉄道網のあり方について議論が行われてきた。
- JR北海道は、根室線（滝川～富良野間）を維持していきたいと考えているものの、単独では維持することが困難な状況にあることから、持続可能な交通体系のあり方について地域の皆様に問題提起を行った。また、根室線（富良野～新得間）については、1日あたりのご利用が92人という状況（平成29年度輸送密度）にあり、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と考えている。JR北海道は、協議において、「地域の足となる新たなサービス」として、学校や公共施設の立ち寄り、本数の増便、観光地同士の接続など、生活利用、観光利用双方の観点から、具体的なご提案をさせていただき、最適な公共交通ネットワークについて相談したいと考えているが、異なる様々なご意見があることから、地域の理解を得て解決する方針にある。
- 北海道は、「鉄道ネットワーク・ワーキングチーム・フォローアップ会議」を開催し、地域での議論を踏まえて「北海道の将来を見据えた鉄道網（維持困難線区）のあり方について」をとりまとめるとともに、平成30年3月にはこれを踏まえて「北海道交通政策総合指針」を策定した。
- これらの中では、根室線は次のとおり位置づけられた。

<根室線（滝川～富良野間）>

① 線区の現状

- 本道の農産品等を本州方面に輸送する広域物流ルートとしての役割を一部担っているが、貨物列車の運行に関しては、現行のアボイダブル・コストルールのもと、旅客会社が線路の維持管理費の多くを負担している。
- 繁忙期には、臨時の観光特急も運行されるなど、札幌と富良野を結ぶ観光路線としての役割も果たしている。
- 通学や通院など、住民の日常生活で利用されているが、一部利用の少ない区間もある。
- 鉄道とバスが概ね全区間にわたって並行している。

② 線区のあり方について

- 住民の利用状況や、鉄道貨物輸送が地域の農産物を輸送する役割を一部担っていることを踏まえ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。

<根室線（富良野～新得間）>

① 線区の現状

- 通学や通院など、住民の日常生活で利用されているものの、輸送密度は154人／キロ／日^(※1)と極めて小さく、2016年8月からの大雨災害により、東鹿越～新得間が不通となっており、復旧に向けては、約10.5億円の費用が見込まれている。
- 上川と十勝を結ぶ役割を有しているものの、旭川と帯広間では1日4往復の都市間バスが運行される一方で、鉄道の直通列車は被災前においても1日1往復にとどまっている。
- 旭川～富良野～占冠間の地域高規格道路については、富良野市周辺の一部区間（8.3km）が2018年度に開通予定^(※2)であるが、未整備となっている区間がある。

（※1）平成28（2016）年度の輸送密度（9月～3月を除く）。

（※2）平成30（2018）年11月、富良野市周辺の一部区間（北の峰IC～布部IC間8.3km）開通。

② 線区のあり方について

- 圏域間のネットワーク形成や、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との連携、補完、代替も含めた利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、地域における検討・協議を進めていく。

検討にあたっては、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートとして、また、観光列車など新たな観光ルートの可能性といった観点も考慮することが必要である。

- 「根室本線対策協議会」（昭和56年設立）は、平成29年1月に新得町、同年4月には占冠村が加入し、地域における根室線についての維持存続に向けた協議が進められてきた。
- 平成30年7月27日には、国土交通省からJR北海道に対して「JR北海道の経営改善について」監督命令が発出され、JR北海道の経営改善に向けた取組を前提として鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区に対する方針が示された。
- 監督命令は、JR北海道に対し、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対して、地域の足となる新たなサービスへの転換を進めることを命じた内容となっている。また、「維持する仕組み」を構築することが必要な線区に対して、平成31年度及び平成32年度を「第1期集中改革期間」として、当社と地域の関係者が一体となって、利用促進や経費節減等に取り組み、持続的な鉄道網の確立に向け、2次交通を含めたあるべき交通体系について、徹底的に検討を行うことを命じた内容となっている。

- JR北海道は、監督命令を厳粛に受けとめ、北海道交通政策総合指針を尊重する所存であり、根室線（滝川～富良野間）を維持するため、また根室線（富良野～新得間）のあるべき交通体系を検討するため、地域の関係者のご理解とご協力を得ながら、2年間の取組を事業計画（アクションプラン）として策定し履行する。
- この期間において「根室本線対策協議会」では、様々な検討が行われてきた。平成29年11月には「利用促進策」「経費節減策」「意識醸成策」について、平成30年8月には「運賃改定」「上下分離方式」「バス転換」「国、道、市町村として考えられる支援」といった4つのケーススタディについての調査検討結果を報告した。同協議会では、これらの考え方を踏まえて、平成30年11月に生活面・観光面・物流面の3つの側面から路線のあり方の検討・協議を進めることとなった。
- なお、上記のとおり、滝川～富良野間と富良野～新得間は利用状況や線区特性が異なるが、これまで根室本線対策協議会で行ってきた議論経緯を踏まえ、この事業計画（アクションプラン）は滝川～新得間一体で策定するとともに、必要により区分けして記述する。
- また、富良野～新得間の持続可能な交通体系のあり方については、生活面・観光面・物流面の3つの側面から様々なご意見があることから、当事業計画（アクションプラン）期間において、あるべき交通体系について徹底的に検討を行う。

第3章 取組方針

- JR北海道は、徹底した経営努力を前提として、鉄道を持続的に維持する仕組みの構築を行うために、地域の関係者のご協力を得ながら、地域の関係者と一体となり、以下の取組を進める。

(1) 目的

- 根室線を持続的に維持していくためには根室線の収入を増やし経費を節減することが必要不可欠である。
 - このため、JR北海道と地域の関係者は、この計画を進めることにより、収支改善に資する具体的な取組を進める。また、これにより、JR北海道と地域の関係者が一体となって取り組む気運を醸成する。
- ※ なお、収支改善については、この計画による具体的取組以外にも、長期的な利用者の減少傾向や設備投資による減価償却費の増減など、様々な変動要素が考えられるが、これらの要素を分析し状況を把握することとする。

(2) 基本指標

○ 計画開始前の基本指標は次のとおりである。基本指標とあわせて関連指標の推移も確認しながら進める。

① 滝川～富良野間

ア 収支状況

平成 29 年度（計画開始前）△1,270 百万円
（営業収益 138 百万円、営業費用 1,408 百万円）

イ 輸送密度

昭和 62 年度（国鉄分割民営化時） 725 人/日
平成 29 年度（計画開始前） 428 人/日

② 富良野～新得間

ア 収支状況

平成 29 年度（計画開始前）△ 705 百万円
（営業収益 31 百万円、営業費用 735 百万円）

イ 輸送密度

昭和 62 年度（国鉄分割民営化時） 580 人/日
平成 29 年度（計画開始前） 92 人/日

※ 関連指標

駅別乗車人員、列車別乗車人員、駅間別乗車人員、駅間通過人員、定期券発売枚数 等

○ JR北海道は、根室線（滝川～富良野間）の基本指標について、長期減少傾向がある中でも、本計画の計画開始前と同水準を維持したいと考えている。検証の際は、以下の基本指標とともに、駅間輸送人員や発売実績等の関連指標も参考とする。なお、根室線（富良野～新得間）の目標値については、あるべき交通体系について検討を行う中で議論する。

<滝川～富良野間>

① 収支状況（目標）

平成 32 年度（計画終了時期）△1,270 百万円

② 輸送密度（目標）

平成 32 年度（計画終了時期） 428 人/日

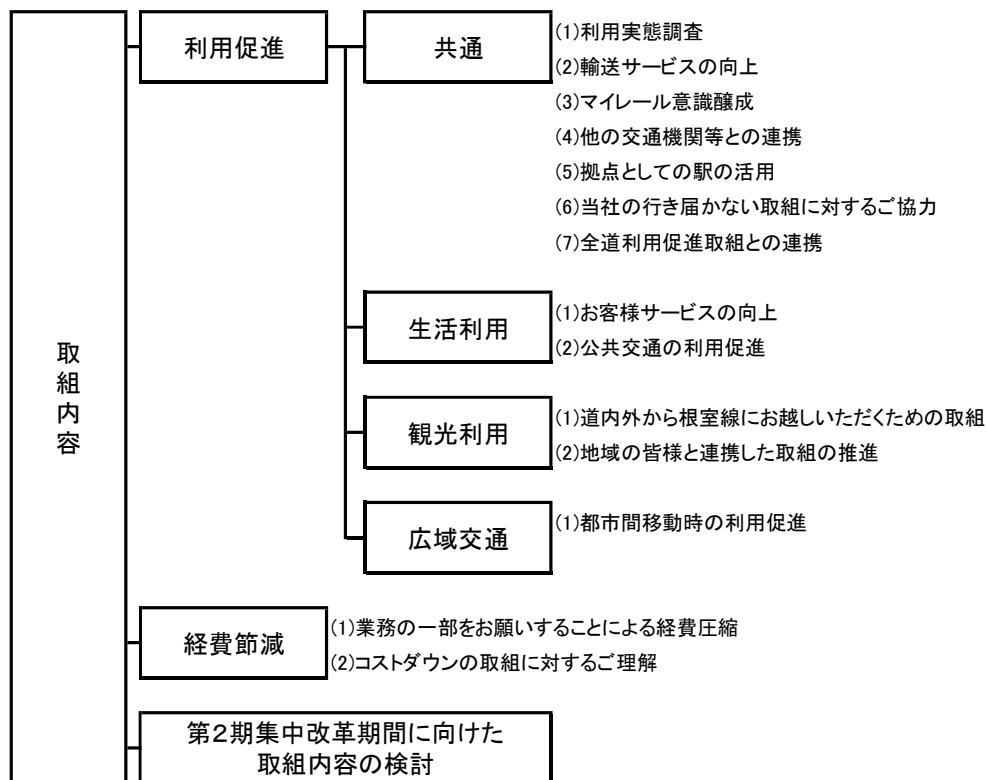
第4章 具体的取組内容

(1) 基本方針

- 「根室本線対策協議会」において検討を行った「利用促進策」「経費節減策」「意識醸成策」について内容充実も含め、この取組を通じて実行に移してゆく。
- 根室線（滝川～富良野間）については、国内外から根室線沿線にお越しいただくための取組等を通じて観光線区の特徴を發揮しつつ、通学や通院など、生活利用の観点から、地域住民の皆様へのマイレール意識を高める取組を図ることにより、線区利用維持に努めていく。
- 根室線（富良野～新得間）については、滝川～富良野間と同様の取組を行うとともに、生活・観光・物流の3側面からの検討・協議を進め、あるべき交通体系について、試行等も行いながら検討を進める。

(2) 具体的取組内容

- 取組内容の構成は以下のとおり。また、具体的取組は別紙のとおりである。
 - ・ 「利用促進」「経費節減」の二つの観点から整理する。
 - ・ 「利用促進」については、ご利用形態に即して「共通」「生活利用」「観光利用」「広域交通」に分類して整理する。
 - ・ それぞれの取組内容について事業主体と具体的な取組内容を記述する。
 - ・ 第2期集中改革期間に向けた検討内容についても記述する。



第5章 今後の進め方

- この事業計画（アクションプラン）は、J R北海道と地域の関係者が一体となって取り組むものとする。
- 事業計画（アクションプラン）は、P D C Aサイクルに基づき必要な見直しを行いながら進める。具体的には、基本指標、関連指標や計画に盛り込まれた取組内容に基づき、利用促進や経費節減に向けた取組の実施結果、指標の推移状況について、委員会・幹事会において状況報告・意見交換や取組状況の検証を行う。
- こうした状況報告・意見交換や取組状況の検証を踏まえ、必要に応じて事業計画（アクションプラン）の見直しを行うとともに、基本指標についても年度実績を基に必要により見直しを検討する。
- 平成 32 年度末を目処に着実な取組が行われていることを前提として、第2期集中改革期間に移行する。
- この際には、第1期集中改革期間の取組状況や検証結果を反映した、第2期集中改革期間の事業計画（アクションプラン）を策定するものとする。
- 集中改革期間の最終年度（平成 35 年度）には総括的な検証を行う。

		30年度 IV	第1期集中改革期間								第2期集中改革期間			
			平成31年度				平成32年度				33年度	34年度	35年度	36年度
			I	II	III	IV	I	II	III	IV				
P	事業計画完成・公表	●												
	委員会・幹事会の設置		●											
D	取組の実施		←————→											
	状況報告・意見交換		・	・	・	・								
C	取組状況の検証		・	・	・	●								
A/P	必要な見直し		・	・	・	●								
D	見直した取組の実施					←————→								
	状況報告・意見交換					・	・	・	・					
C	第1期の検証					・	・	・	●					
A/P	第2期の事業計画の策定					・	・	・	●					
D	第2期に移行									●				
C	総括的な検証											●		
A	持続可能な交通体系												→	

●：委員会、・：幹事会

P (P L A N) : 計画 (目標及び計画の策定)

D (D O) : 実行 (取組の実施)

C (C H E C K) : 点検・評価 (取組状況や効果の把握・評価(委員会での意見を踏まえ改善する))

A (A C T I O N) : 見直し (取組の改善・見直し(年度毎に利用促進策やコスト削減策等を見直す))

根室線 具体的取組

I. 利用促進

1. 共通

取組内容	滝川～ 富良野	富良野 ～新得	事業主体	スケジュール									
				H29		H30		H31		H32			
				上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
(1) 利用実態調査	①統計値では把握しがたいお客様の層を掌握するための実態調査実施	◎	◎	全自治体 JR北海道									
(2) 輸送サービスの向上	①限りある車両でどのようなダイヤがよいか、自治体の皆様のご意見をお聞きする意見交換の実施	◎	◎	全自治体 JR北海道									
(3) マイレール意識醸成	①JR北海道に対する関心を高める取組												
	ア. 広報誌やホームページ等によるJRに関する利用促進特集等情報掲載	◎	◎	全自治体									
	イ. 鉄道とバス等を組み合わせた域内総合時刻表やJR時刻表の作成・配付	◎	◎	自治体									
	ウ. 地元住民との懇談会・意見交換会等の実施	◎	◎	自治体									
	エ. 根室線の維持・活性化に向けたシンポジウムの実施	◎	◎	全自治体									
	②ノーマイカーデーの実施		◎	自治体									
	③フォトコンテストの写真を活用した年間カレンダーの作成・配布	◎	◎	全自治体 その他									
(4) 他の交通機関等との連携	①バス等との相互連携の推進 ア. ダイヤ改正時のダイヤの相互連絡	◎	◎	自治体 JR北海道 他交通機関									

取組内容	滝川～ 富良野	富良野 ～新得	事業主体	スケジュール									
				H29		H30		H31		H32			
				上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
(5) 拠点としての駅の活用	①観光案内所の設置	◎	◎	自治体									
	②駅舎の整備												
	ア. 合築駅舎の整備	◎	◎	自治体 JR北海道									
	イ. トイレ整備 ・地域と共同による整備・維持・管理	◎	◎	自治体 JR北海道									
	・公営施設トイレの駅利用者利用	◎		自治体									
	③駅前の整備												
	ア. 駅前広場の整備	◎	◎	自治体 JR北海道									
	イ. お客様向け駐車場の整備		◎	自治体 JR北海道									
④駅の活用													
ア. 地域の皆様に自由に使っていただく取組	◎	◎	自治体										
⑤駅を中心とした街づくり													
ア. 駅周辺に店舗・公共施設の設置拡大	◎	◎	自治体										
(6) 当社の行き届かない取組 に対するご協力	①駅における大型荷物対応 ・宅配窓口の設置	◎	◎	自治体 その他									
	②駅的环境美化の取組 ・駅前花壇整備	◎	◎	自治体 その他									
(7) 全道利用促進取組との連携	①北海道鉄道活性化協議会との連携	◎	◎	全自治体 JR北海道									

2. 生活利用

取組内容		滝川～富良野 富良野～新得		事業主体	スケジュール								
					H29		H30		H31		H32		
					上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
(1) お客様サービスの向上	①大規模輸送障害発生時の運休等情報内容の充実	◎	◎	JR北海道									
(2) 公共交通の利用促進	①行事等での鉄道利用及び呼びかけ	◎	◎	自治体									

3. 観光利用

取組内容	滝川～ 富良野	富良野 ～新得	事業主体	スケジュール									
				H29		H30		H31		H32			
				上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
(1) 道内外から根室線にお越し いただくための取組	①商品造成やキャンペーンの実施 ア.「富良野・美瑛キャンペーン」の実施	◎	◎	JR北海道									
	②観光列車の運行 ・PR強化によるフラノラベンダーエクスプレ スの乗車人員増加	◎		JR北海道									
	③閑散期の需要創出 ア.フリーパス等を活用した根室線利用促進 の取組	◎	◎	JR北海道									
	④宣伝協力 ア.駅等での宣伝協力	◎	◎	JR北海道 自治体									
(2) 地域の皆様と連携した 取組の推進	①地域のお祭りやイベント等を活用した鉄道利 用促進の検討・実施	◎	◎	自治体 JR北海道									
	②地域との連携、観光資源の積極的な活用 ・北の産業革命「炭鉄港」を活用した根室線 の利用促進	◎		自治体									

4. 広域交通

取組内容		滝川～富良野 富良野～新得		事業主体	スケジュール								
					H29		H30		H31		H32		
					上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
(1) 都市間移動時の利用促進	①札幌等へのお出張時に、滝川・新得・富良野までの鉄道利用	◎		自治体									
	②学校行事における鉄道利用の提案・呼びかけ	◎	◎	自治体 JR北海道									

II. 経費節減

取組内容	滝川～ 富良野	富良野 ～新得	事業主体	スケジュール									
				H29		H30		H31		H32			
				上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
(1) 業務の一部をお願いすることによる経費圧縮	①業務委託												
	ア. 乗車券の発売	◎		自治体									
	イ. 駅の放送、清掃	◎		自治体									
	ウ. 駅舎の管理		◎	自治体									
(2) コストダウンの取組に対するご理解	①極端にご利用の少ない駅の廃止について各自治体との協議	◎	◎	自治体 JR北海道									
	②ご利用の少ない踏切の見直しについて各自治体との協議	◎	◎	自治体 JR北海道									
	③老朽化した駅舎・跨線橋の見直し	◎	◎	自治体 JR北海道									

Ⅲ. 第2期集中改革期間に向けた取組内容の検討

取組内容		滝川～富良野 富良野～新得		事業主体	スケジュール									
					H29		H30		H31		H32			
					上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
(1) 3つの側面からの検討・協議(生活・観光・物流)	①協議会の開催 ・協議会の方針に基づき、事務レベル会議を含めて、各種テーマの検討を進める	◎	◎	自治体 JR北海道										
(2) あるべき交通体系について徹底的な検討	①2次交通も含めたあるべき交通体系について検討の開始	◎	◎	自治体 JR北海道										
	②富良野～新得間における、あるべき交通体系の検討		◎	自治体 JR北海道						※協議に期限を設けない				
(3) その他地域の皆様と一体となった取り組み	①相互連携の検討	◎	◎	自治体 JR北海道 その他										
(4) 拠点としての駅の活用 の検討	①駅前周辺の再整備		◎	自治体 JR北海道										
	②駅舎の整備 ・駅舎のバリアフリーに向けた検討・協議	◎	◎	自治体 JR北海道										
(5) 中長期的な経費節減策の検討	①中長期的な視点に立った設備内容のスリム化検討	◎	◎	自治体 JR北海道										
(6) 業務の一部をお願いすることによる経費圧縮	①当社の行き届かない取組に対する自治体側での実施の検討	◎	◎	自治体 JR北海道 その他										

【別添資料】

(1) 関係市町村の状況

①総人口の推移[年齢別]	……1ページ
②市町村別人口の推移	……2ページ
③市町村別通学年齢人口(15～19歳)の推移	……3ページ

(2) 根室線の状況

①沿線地図	……4ページ
②沿革	……5ページ
③諸元	……5ページ
④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)	……6～7ページ
⑤定期列車本数の推移	……8～9ページ
⑥駅別乗車人員	……10～11ページ
⑦列車別乗車人員	……12～13ページ
⑧駅間別乗車人員	……14～15ページ
⑨駅間通過人員	……16～17ページ
⑩定期券発売枚数	……18～19ページ
⑪線区別収支	……20～21ページ
⑫土木構造物の現況、土木構造物の大規模修繕・更新費用	……22～31ページ
⑬車両の更新費用	……32ページ

注)

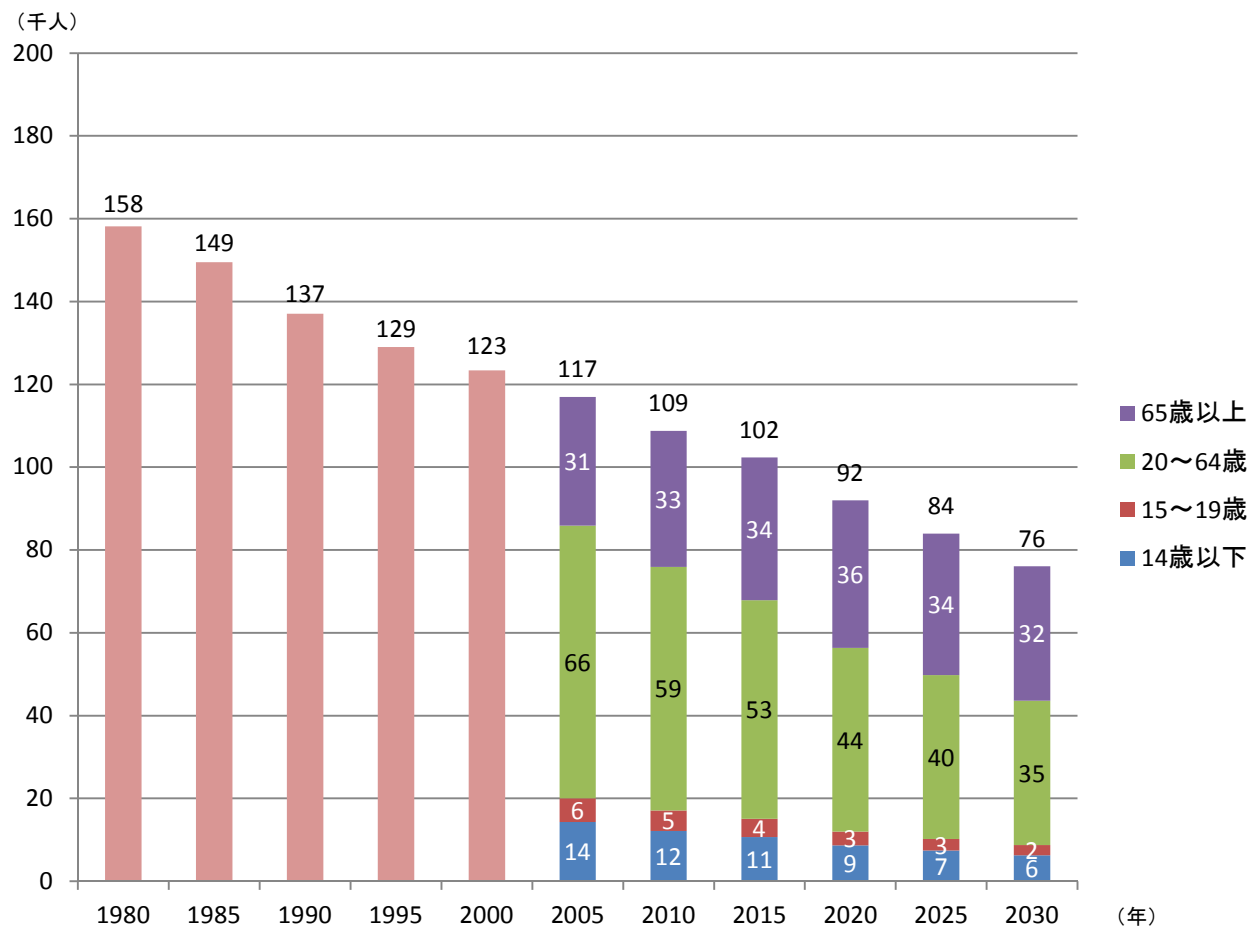
各データとも平成29年度

④輸送密度	: ご利用されるお客様の1日1kmあたりの平均人数
⑥駅別乗車人員	: 特定日の調査における、実際にご乗車されたお客様の駅ごとの人数(直近5年間の平均)
⑦列車別乗車人員	: 特定日の調査における、実際にご乗車されたお客様の列車ごとの人数
⑧駅間別乗車人員	: 特定日の調査における、実際にご乗車されたお客様の駅間ごとの人数
⑨駅間通過人員	: きっぷの発売状況に基づく、1日あたりのお客様の駅間ごとの人数
⑩定期券月平均発売枚数	: 1か月あたりの各駅相互間の通勤・通学定期券の発売枚数

別添

(1) 関係市町村の状況

① 総人口の推移〔年齢別〕



根室線(滝川～新得間)の関係市町村の総人口は、約9.8万人(2018年)である。

その推移をみると、全体的に減少傾向が続いており、JR北海道発足時(1987年)と比較すると、2018年で32.9%減少し、2030年(推計)では47.9%減少が見込まれる。

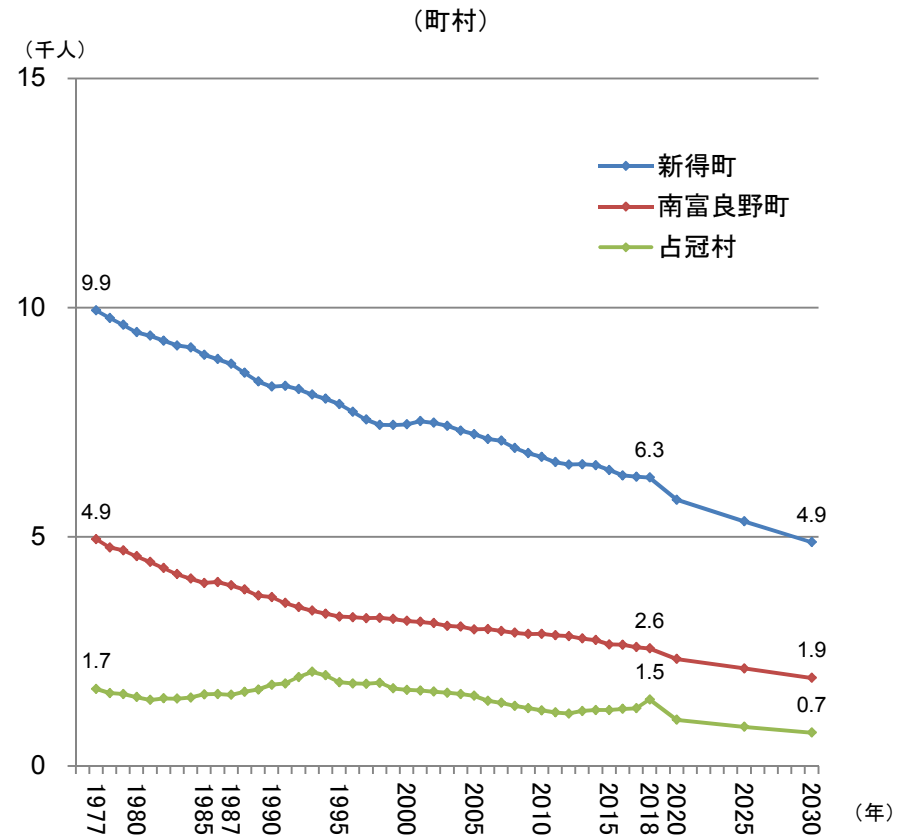
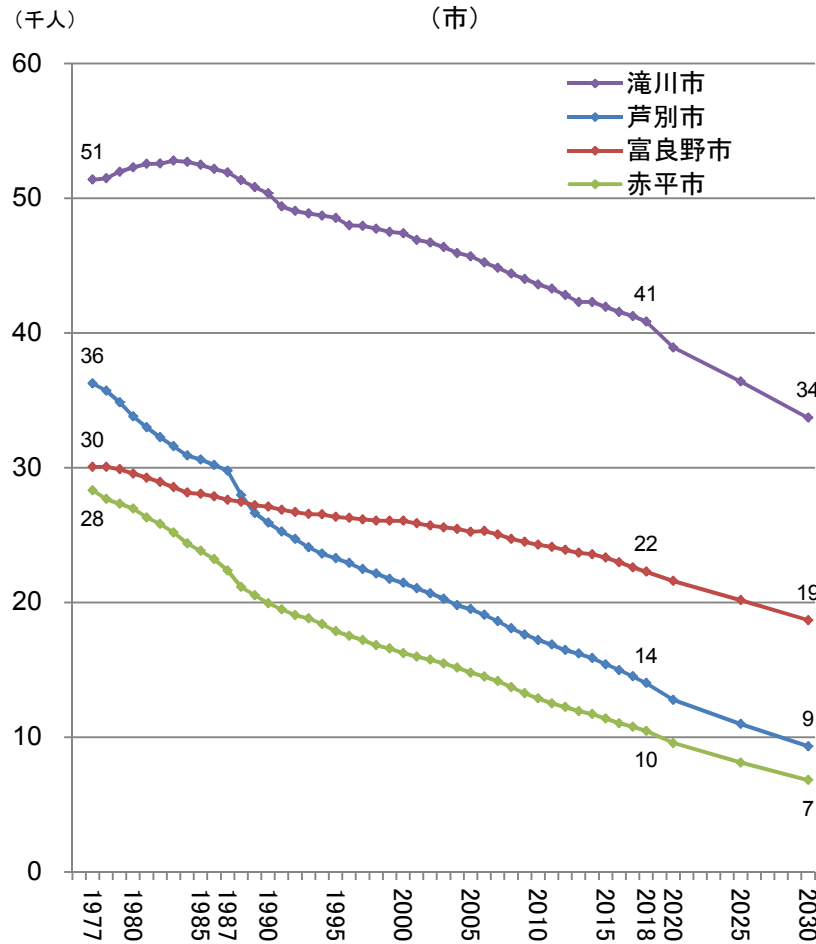
年齢別では、年齢別人口が公表された2002年と比較すると65歳以上が増加しており、2018年で20.1%増となるもののその後は減少が見込まれている。一方で、通学定期の主な対象者である15～19歳は2018年で-

30.8%、2030年(推計)では-61.1%と半減することが見込まれている。市町村別では全ての市町村で人口が減少しており、今後も減少が予測されている。15～19歳の人口は、各市町村とも大幅に減少しており、今後もさらに減少することが予測されている。

(出典)

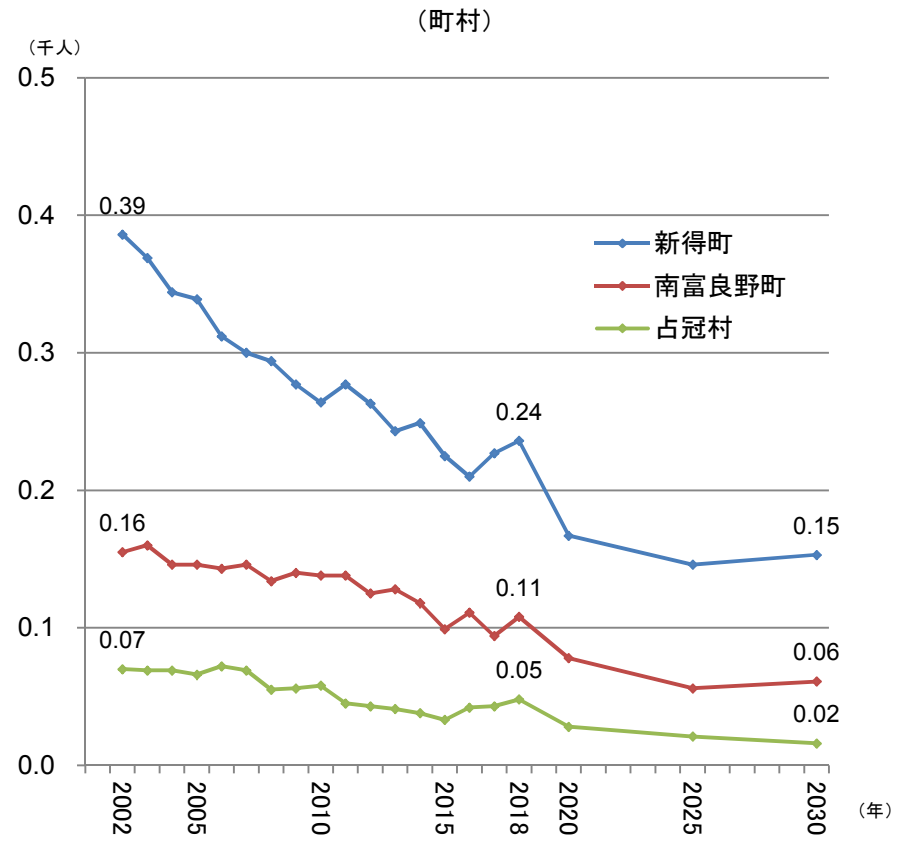
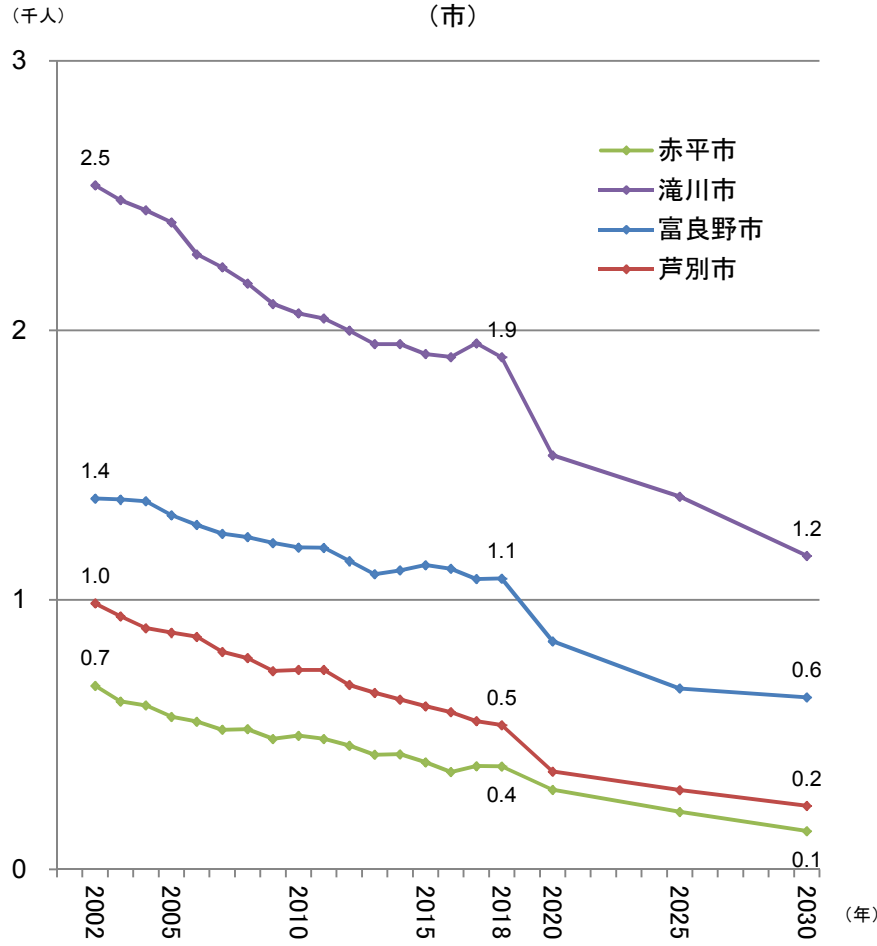
- ・2000年以前 住民基本台帳人口・世帯数【北海道地域振興局町村課】
- ・2005年～2015年 振興局市区町村別年齢5歳階級別人口【北海道地域振興局町村課】
- ・2020年以降 日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】

②市町村別人口の推移



(出典)
 ・2018年以前 住民基本台帳人口・世帯数【北海道地域振興局町村課】
 ・2020年以降 日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】

③市町村別 通学年齢人口(15~19歳)の推移



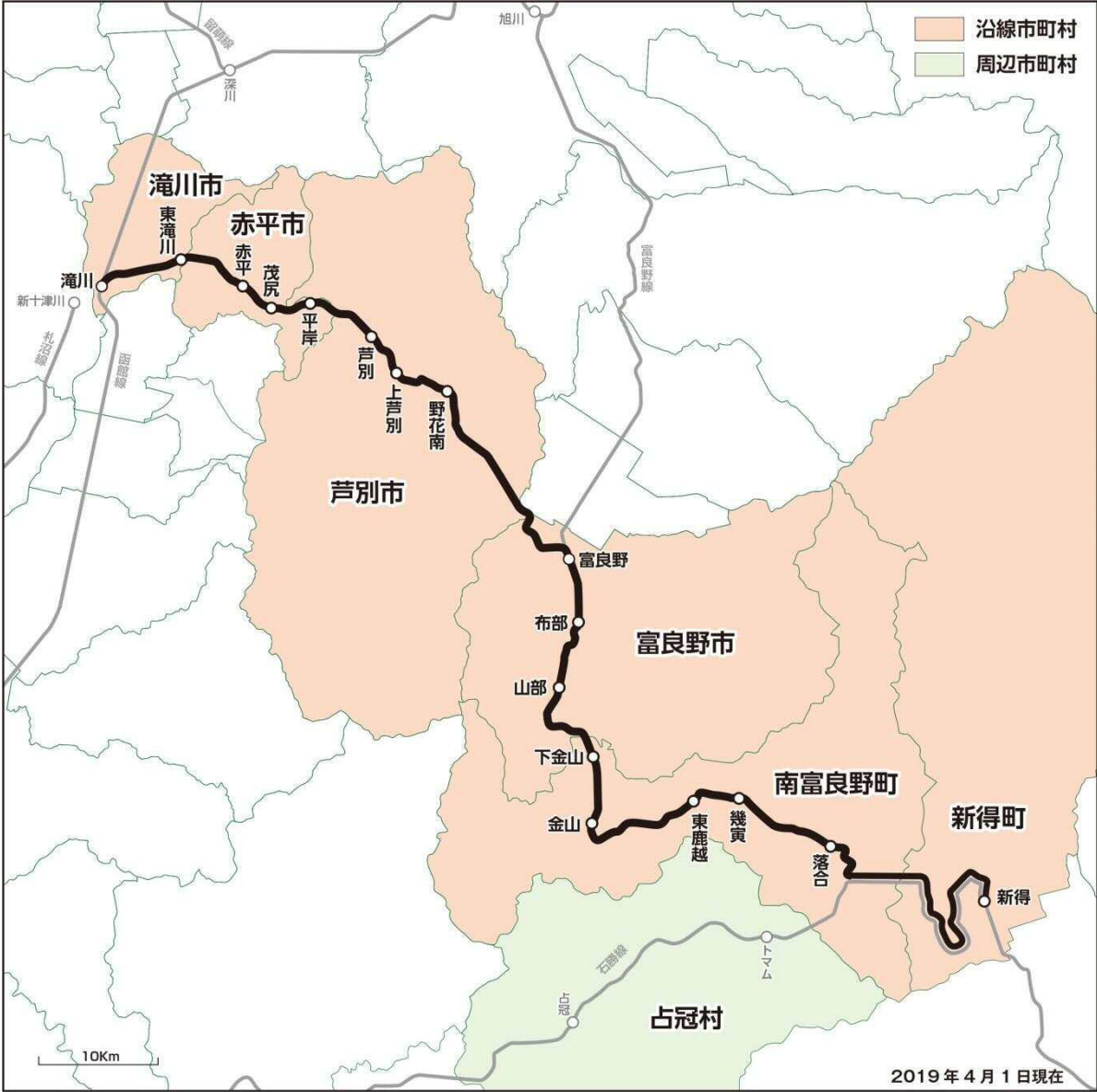
(出典)

・2018年以前 振興局市区町村別年齢5歳階級別人口【北海道地域振興局町村課】

・2020年以降 日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】

(2)根室線(滝川～新得間)の状況

①沿線地図



②沿革

<滝川～富良野間>

- ・根室線滝川・富良野間は、下富良野線として建設され、1913年（大正2年）に全線が開業しました。全線が開業して105年を経過しています。主な開業年と開業区間は右表となっています。

開業年	開業区間
1913(大正2)	滝川～下富良野(現富良野)

<富良野～新得間>

- ・根室線富良野・新得間は十勝線旭川・帯広間の一部として建設され、富良野より新得に向かって段階的に開業しながら、1907年（明治40年）に全線が開業しました。全線が開業して111年を経過しています。主な開業年と開業区間は右表となっています。

開業年	開業区間
1900(明治33)	下富良野(現富良野)～鹿越
1901(明治34)	鹿越～落合
1907(明治40)	落合～帯広
1966(昭和41)	落合～上落合～新得間の新区間の使用開始

③諸元

<滝川～富良野間>

- ・ 区間 滝川～富良野
- ・ 営業キロ 54.6km
- ・ 列車本数 上下19本
[貨物（滝川・富良野）：臨時上下4本]
- ・ 駅数 9駅（うち有人2駅）
- ・ 沿線自治体 滝川市、赤平市、芦別市、富良野市

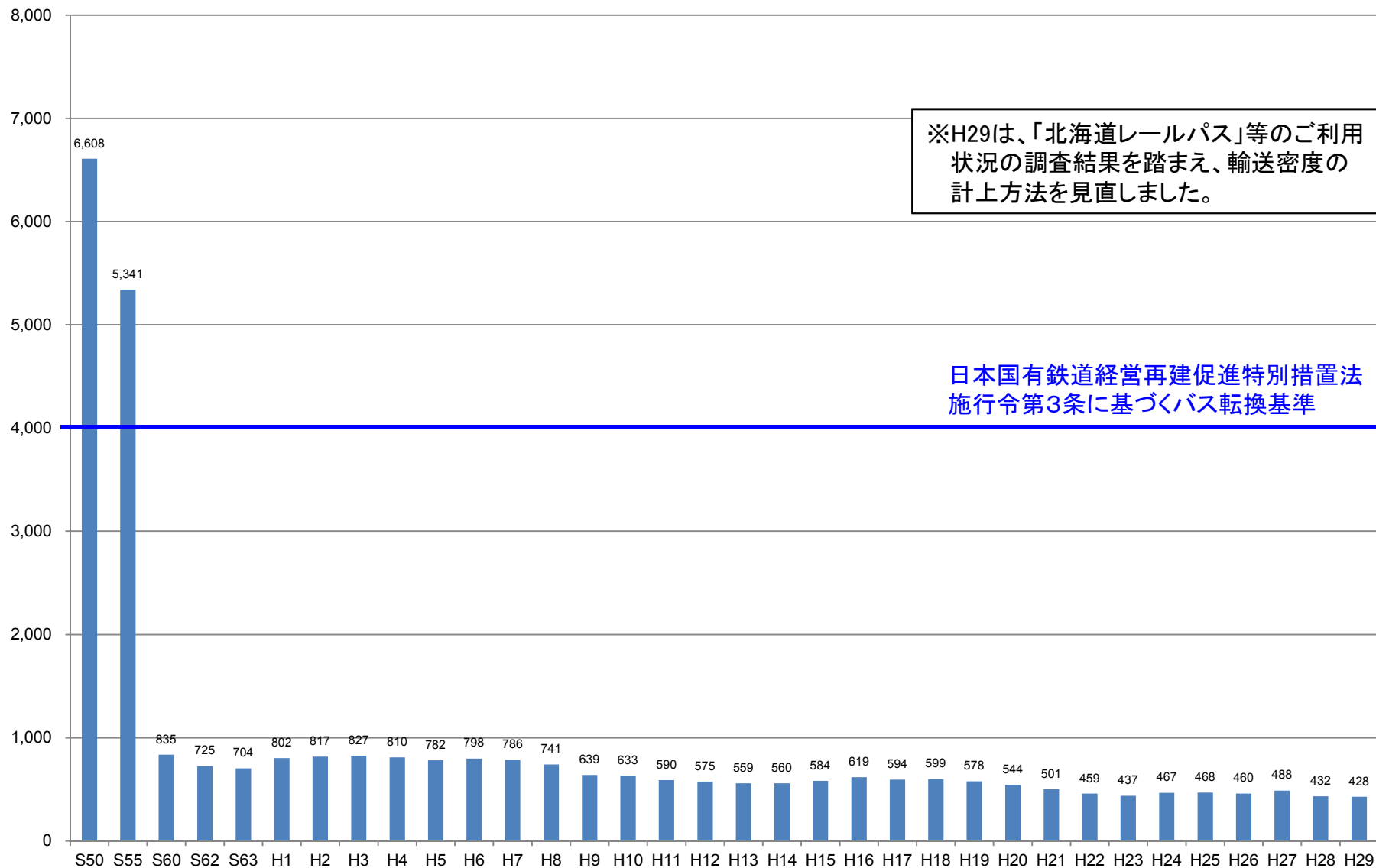
<富良野～新得間>

- ・ 区間 富良野～新得
- ※東鹿越・新得間は運転を見合わせ
- ・ 営業キロ 81.7km
- ・ 列車本数 富良野・東鹿越間 上り6本、下り5本
- ・ 沿線自治体 富良野市、南富良野町、新得町
- ・ 駅数 9駅（うち有人2駅）

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

<滝川～富良野間>

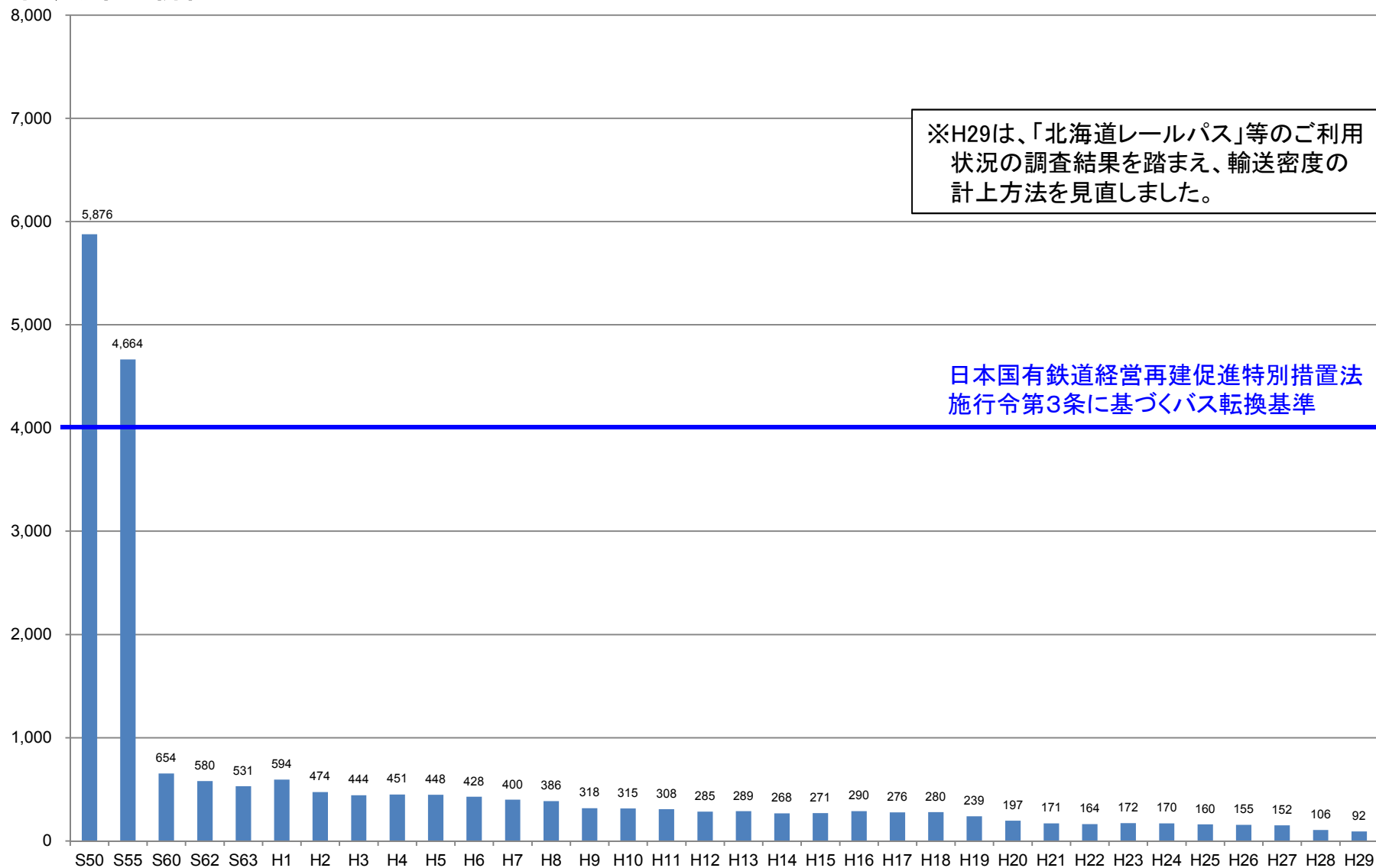
(人/キロ/日)



④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

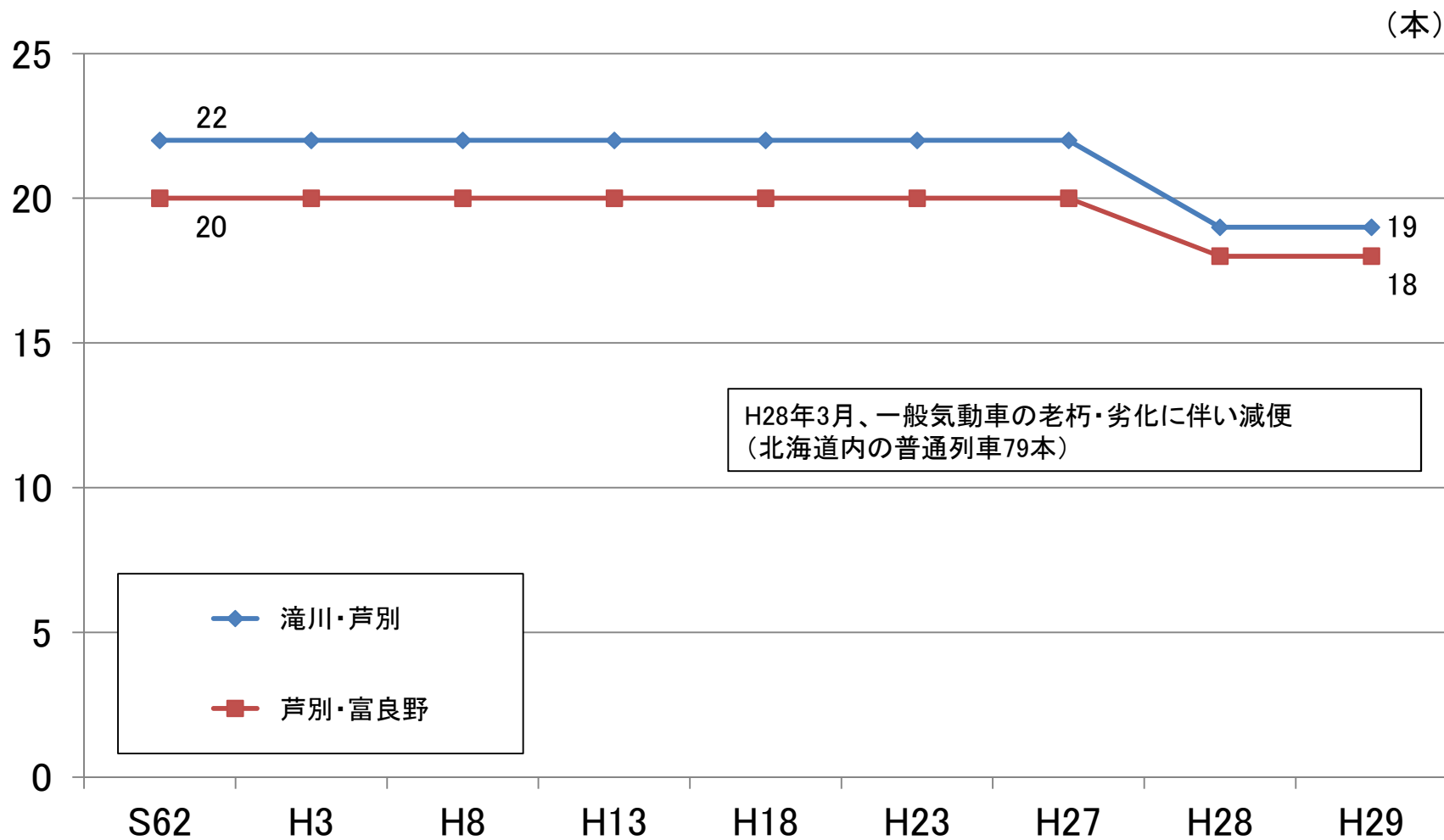
(人/キロ/日)

<富良野～新得間>



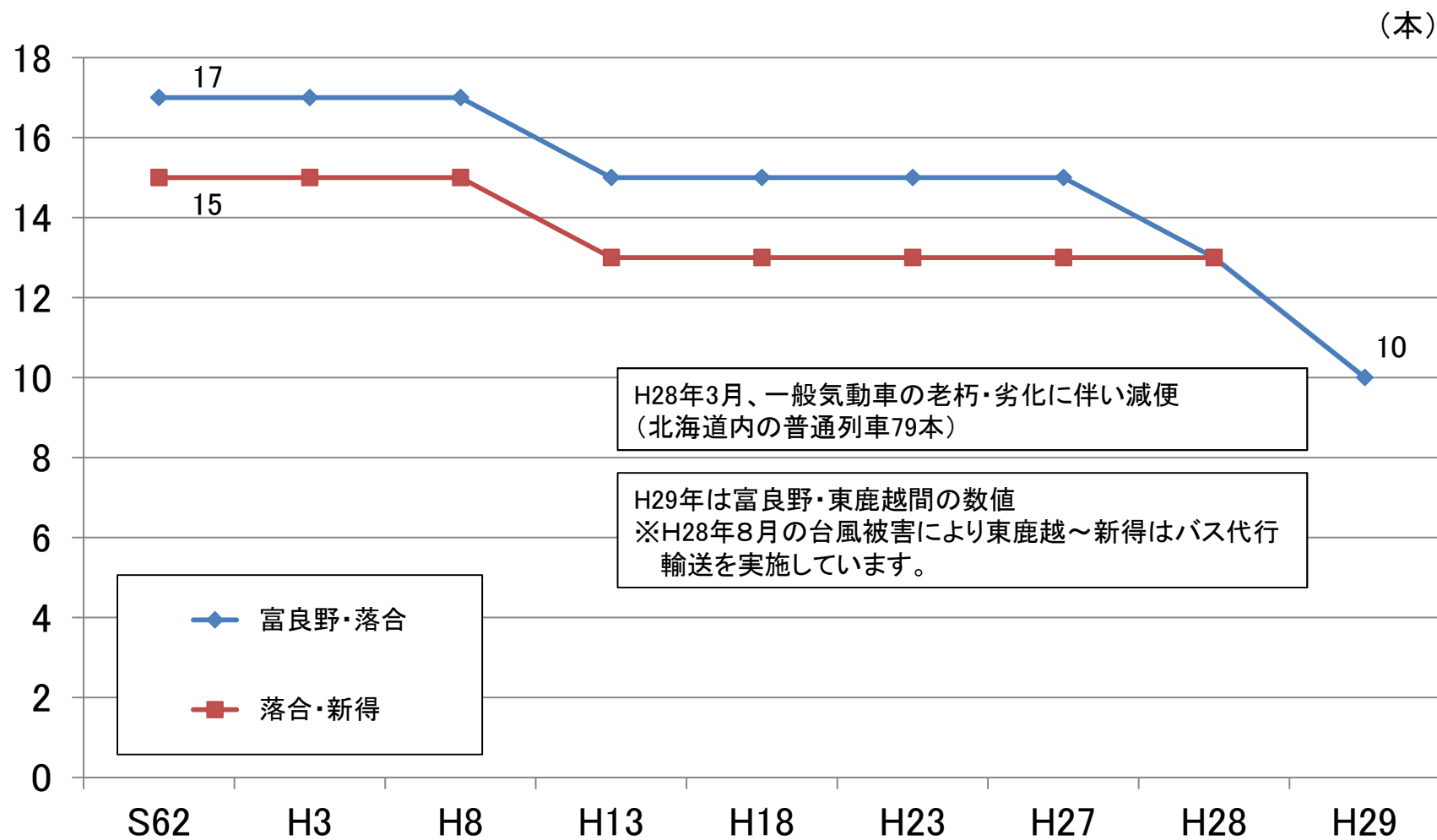
⑤定期列車本数の推移

<滝川～富良野間>



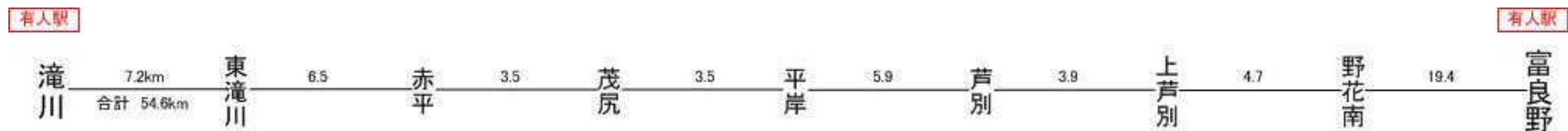
⑤定期列車本数の推移

<富良野～新得間>

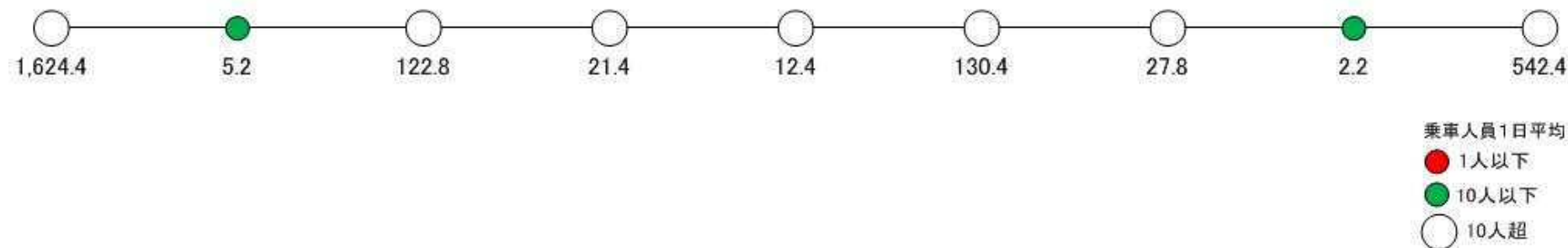


⑥ 駅別乗車人員

< 滝川～富良野間 >

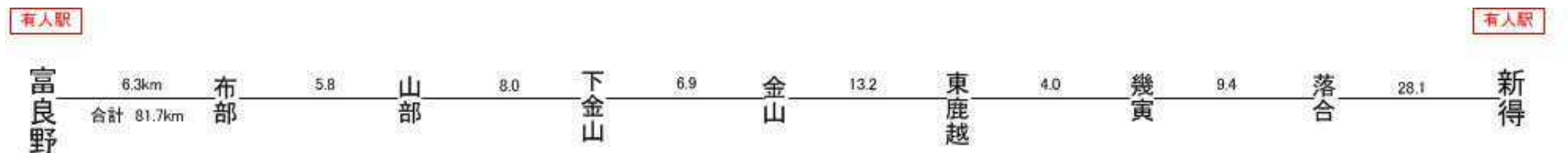


駅別乗車人員 (H25-29の5年平均)



⑥ 駅別乗車人員

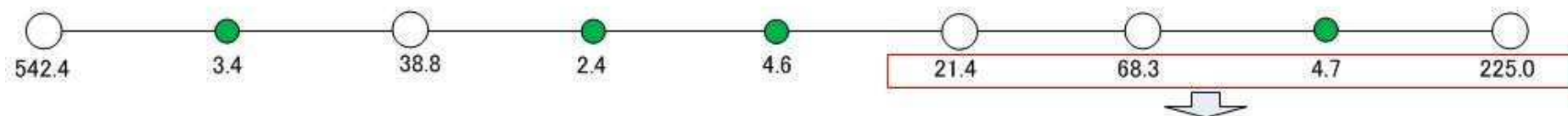
< 富良野～新得間 >



乗車人員1日平均

- 1人以下
- 10人以下
- 10人超

駅別乗車人員 (H25-29の5年平均) ※ただし、幾寅、落合、新得はH25-27の3年平均

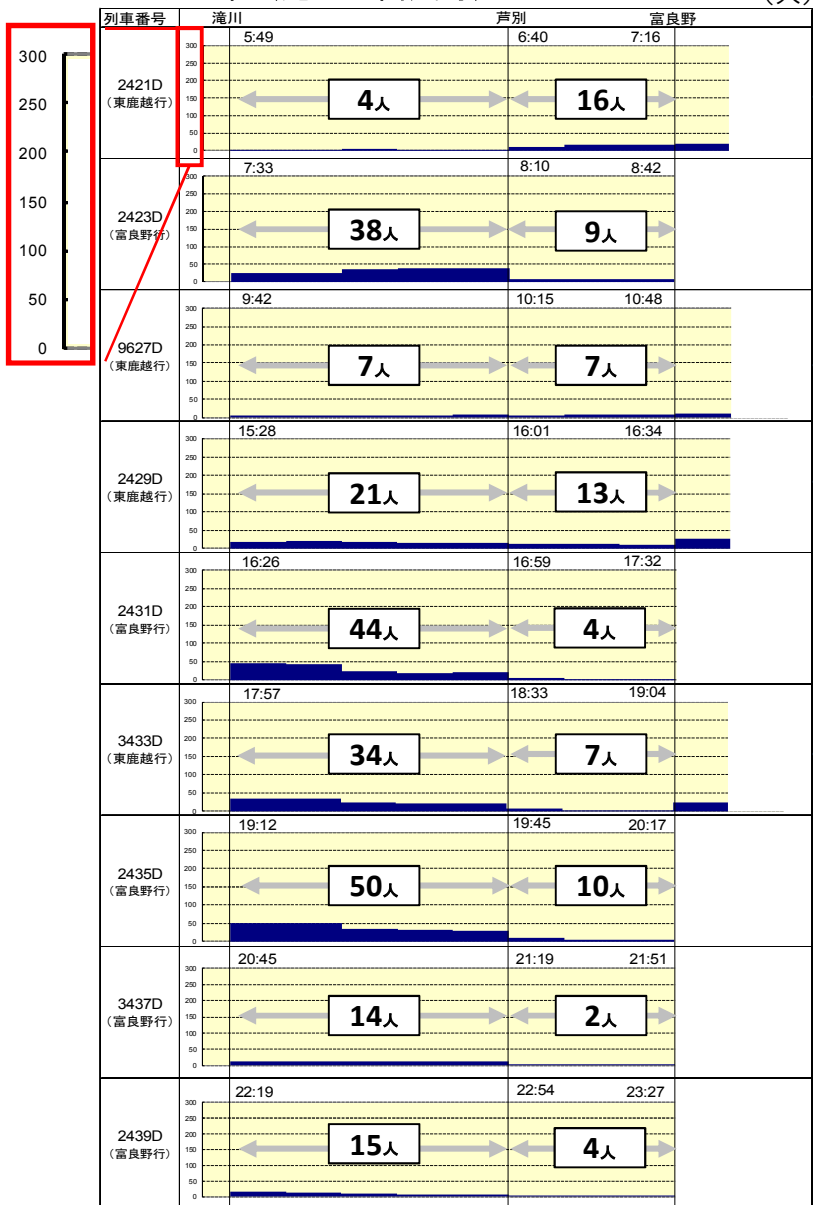


	(東鹿越)	(幾寅)	(落合)	(新得)
H29	57	バス代行のためデータなし		206
H28	49	バス代行のためデータなし		※
H27	1	59	5	245
H26	0	74	4	202
H25	0	72	5	247
年度別乗車人員				

※一連の台風に伴う不通によりデータなし

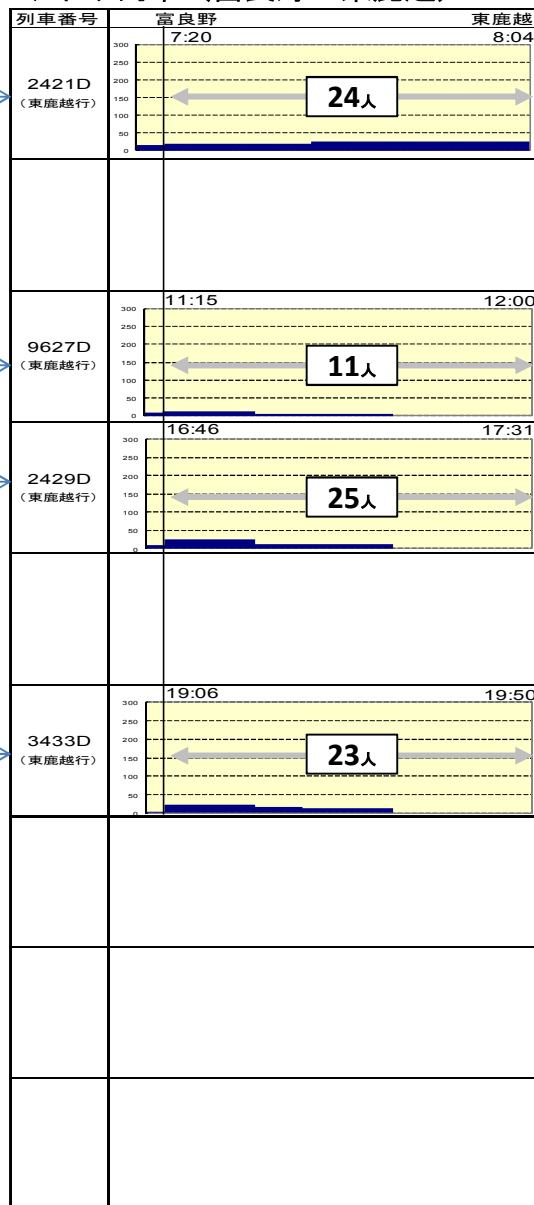
⑦列車別乗車人員
 <滝川～富良野間>

◆下り列車 (滝川⇒富良野)



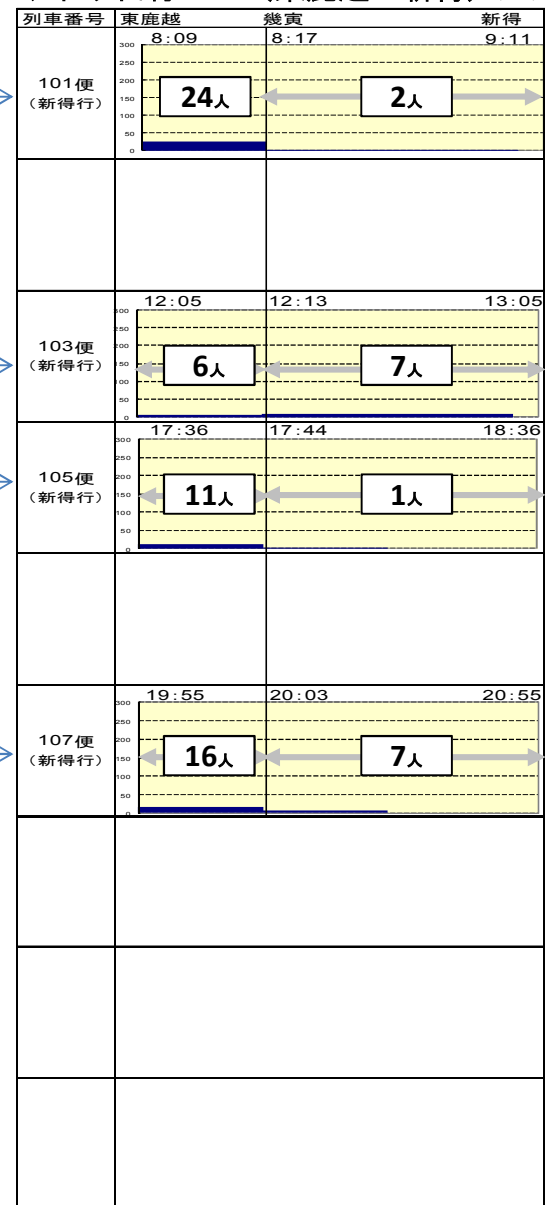
<富良野～新得間>

◆下り列車 (富良野⇒東鹿越) (人)



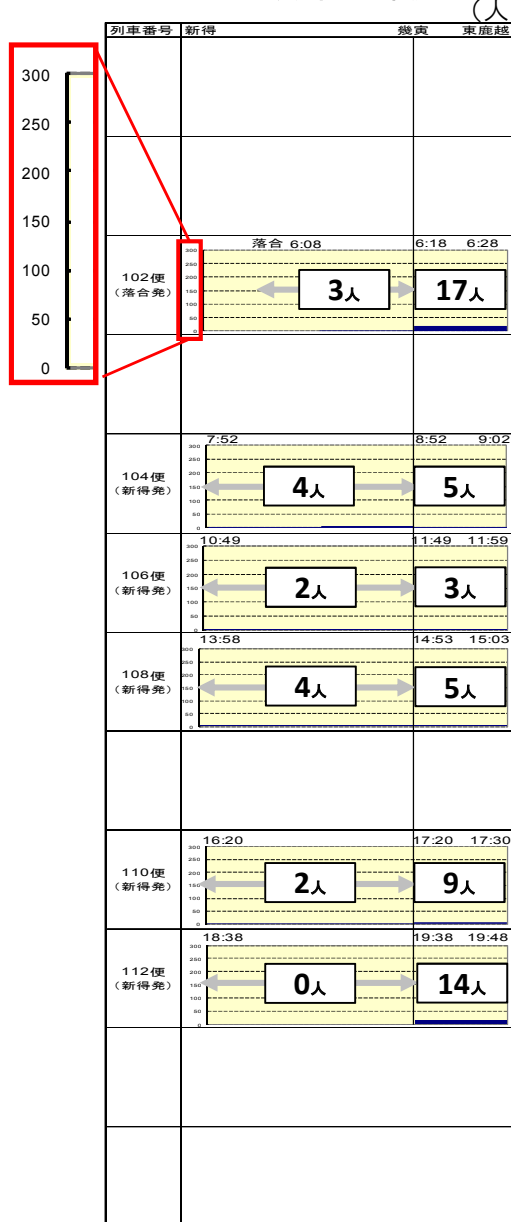
人数は区間における最大乗車人員

◆下り代行バス (東鹿越⇒新得) (人)

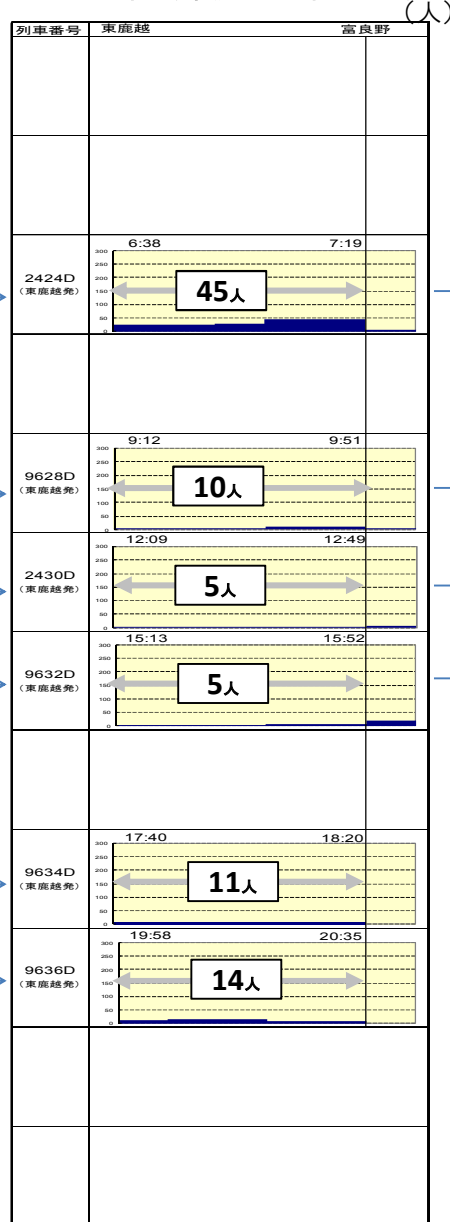


⑦列車別乗車人員
 <富良野～新得間>

◆上り代行バス（新得⇒東鹿越）



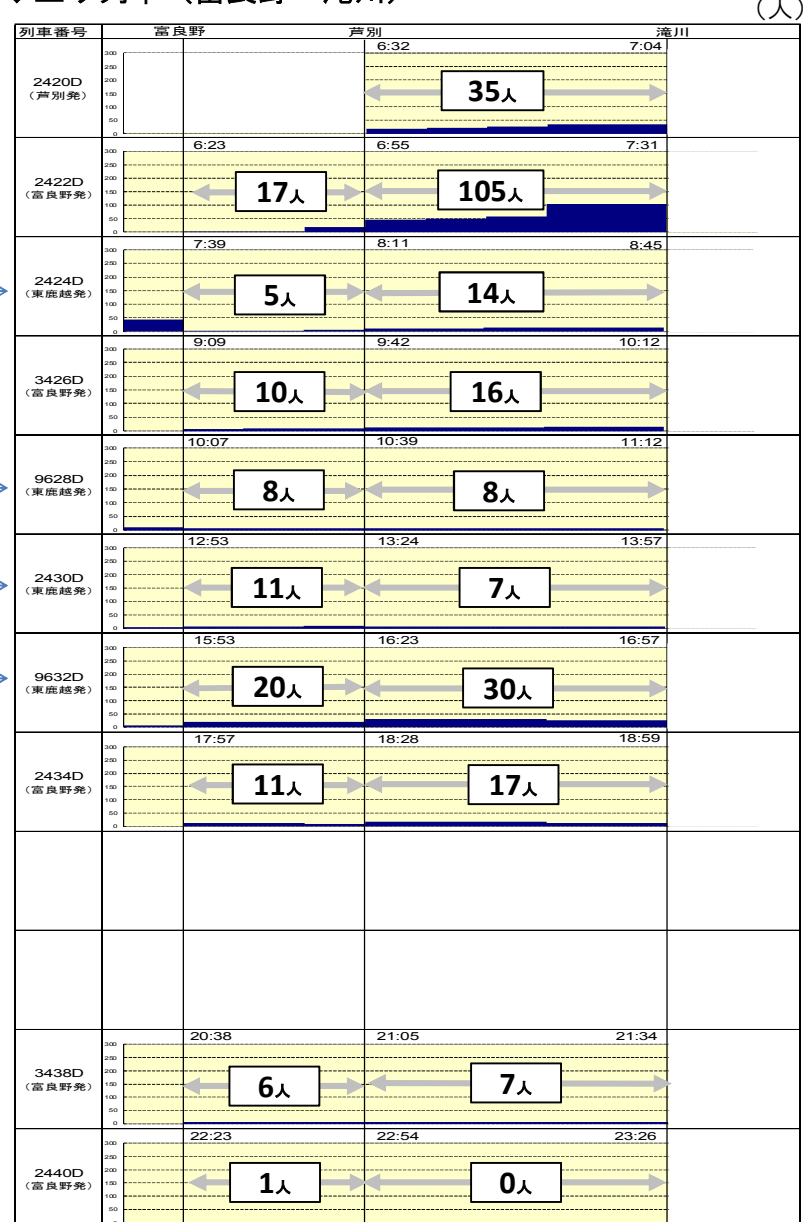
◆上り列車（東鹿越⇒富良野）



<滝川～富良野間>

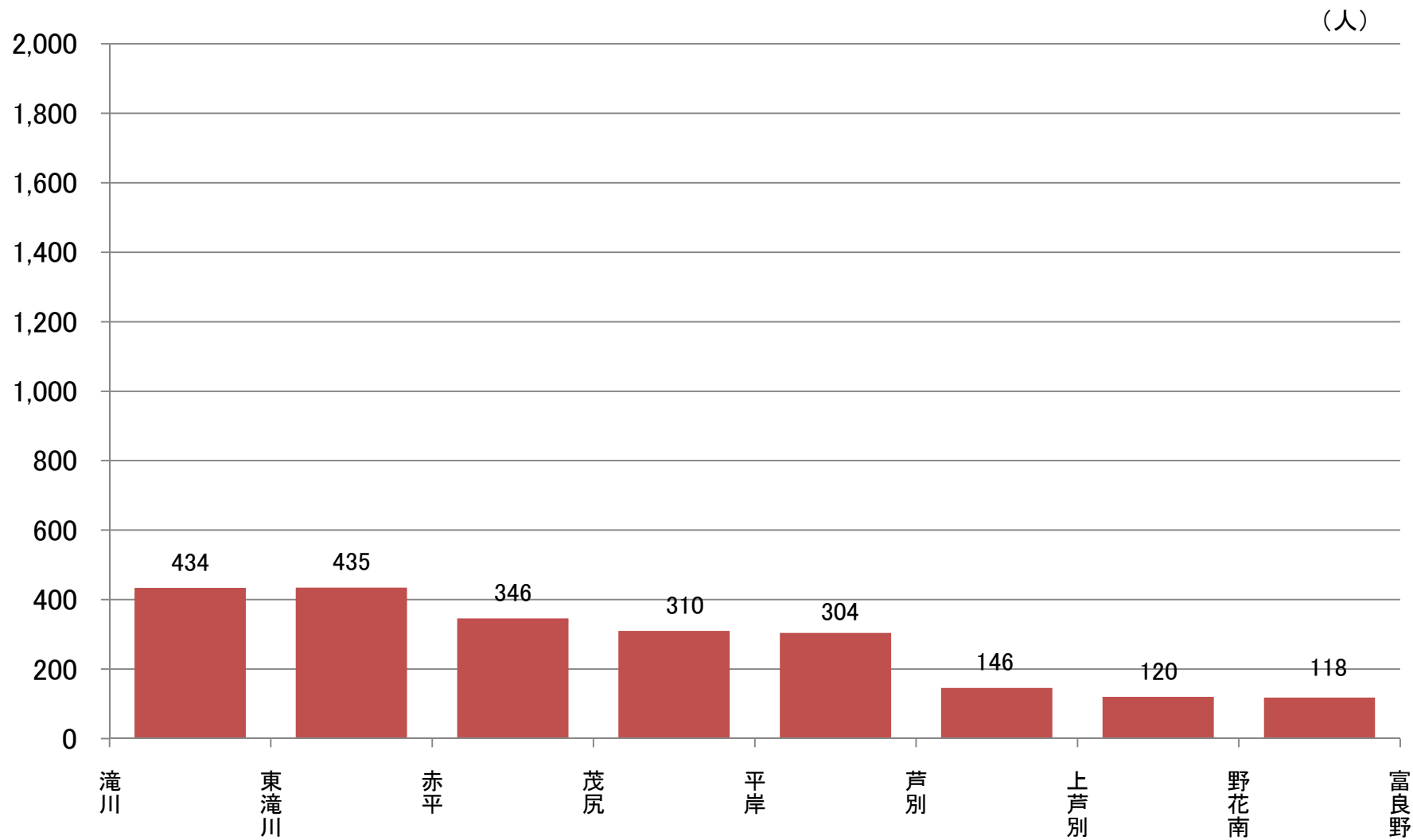
人数は区間における最大乗車人員

◆上り列車（富良野⇒滝川）



⑧ 駅間別乗車人員

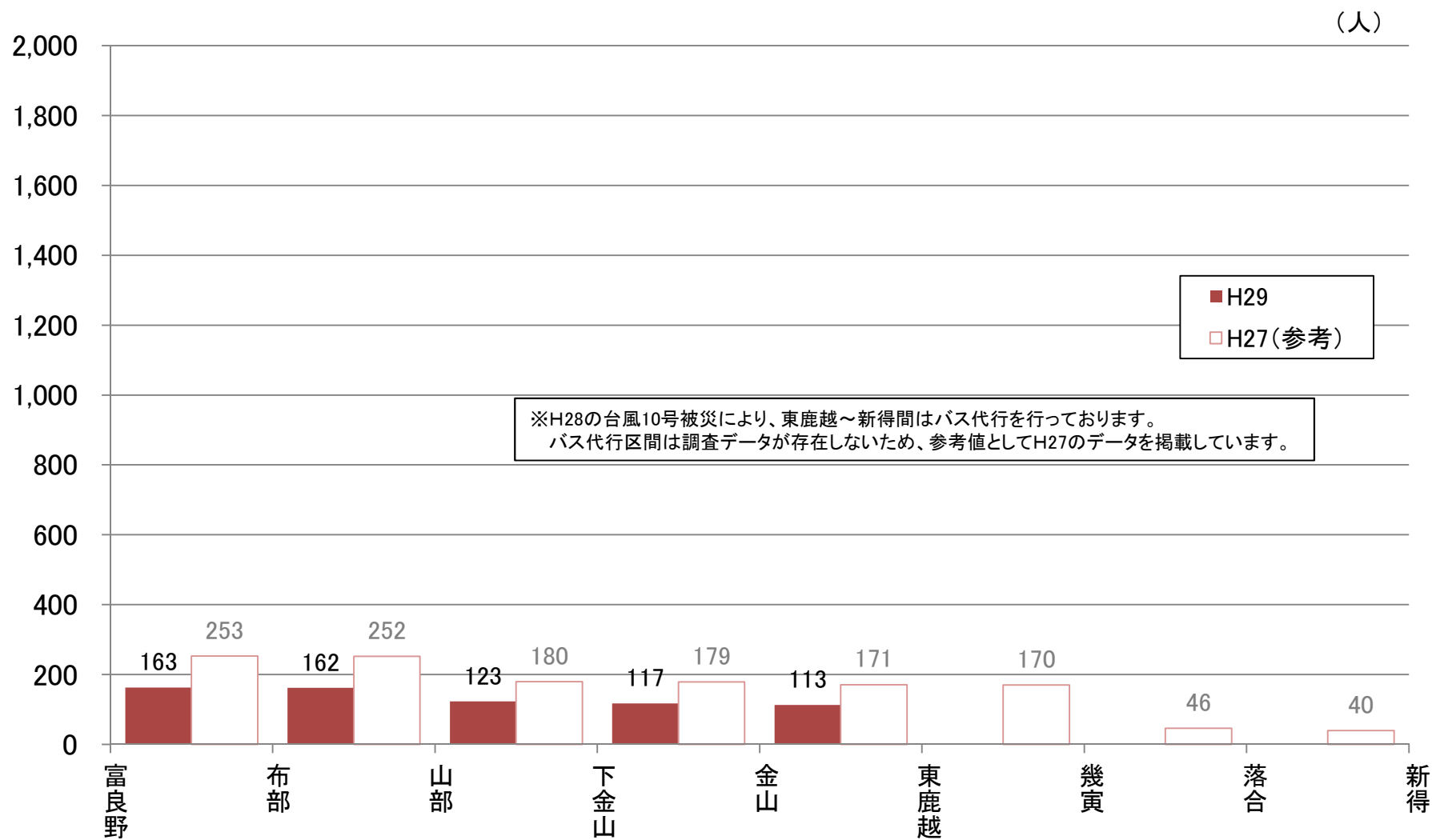
< 滝川～富良野間 >



※島ノ下駅は平成29年3月4日に廃止しております。

⑧ 駅間別乗車人員

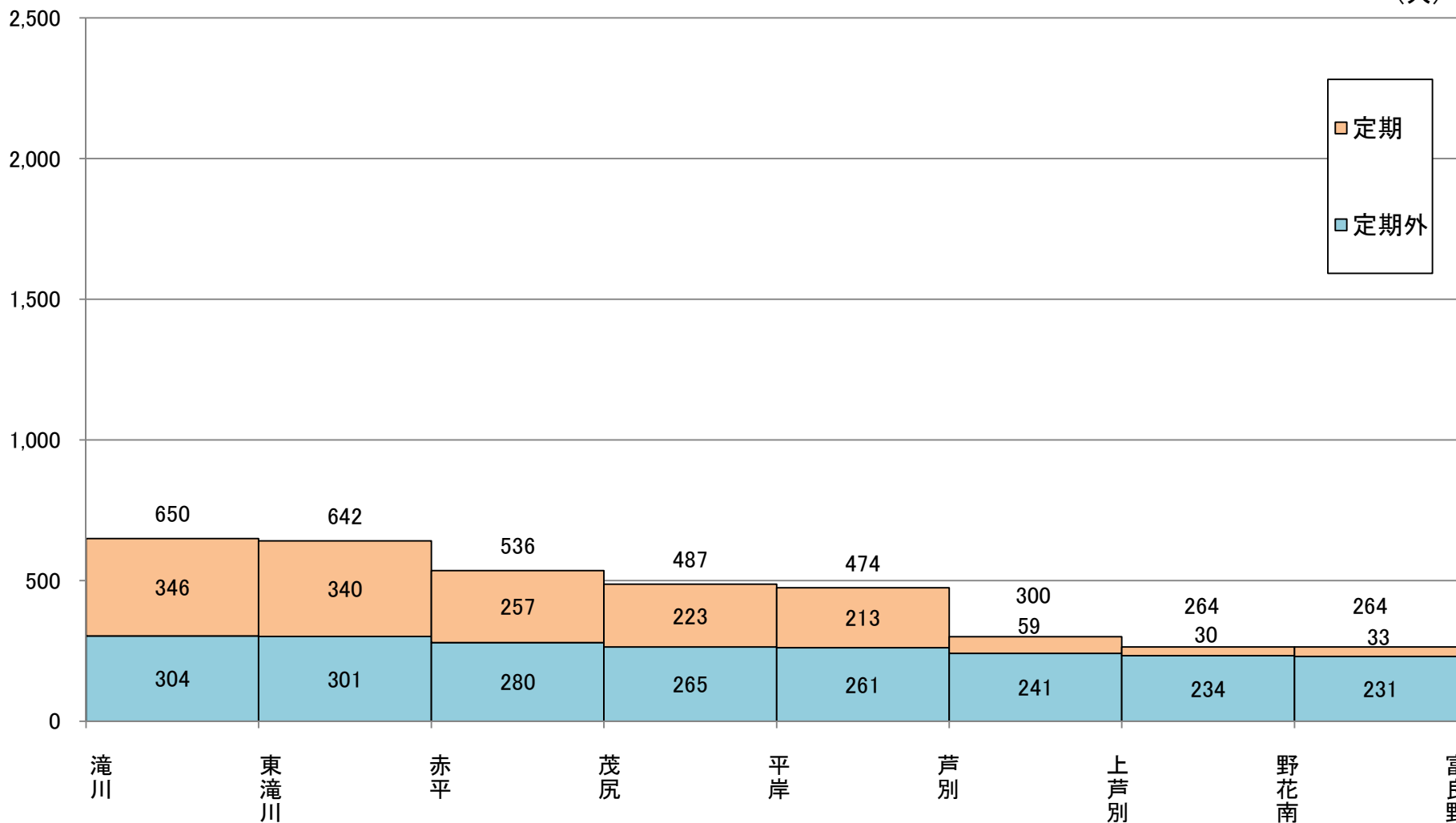
< 富良野～新得間 >



⑨ 駅間通過人員

< 滝川～富良野間 >

(人)

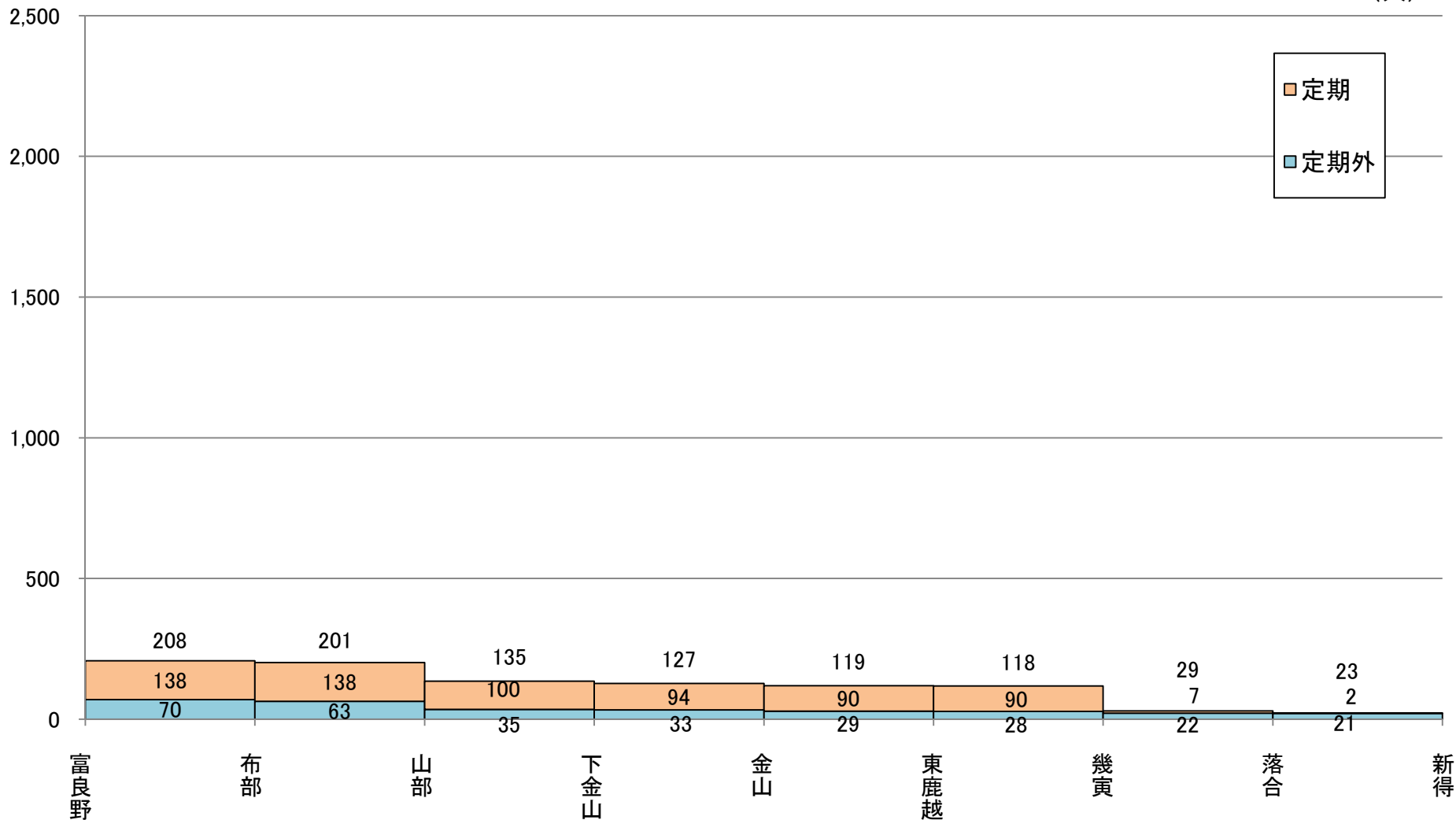


※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

⑨ 駅間通過人員

＜富良野～新得間＞

(人)



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

⑩定期券発売枚数

<滝川～富良野間>

(単位:枚)

	滝川	東滝川	赤平	茂尻	平岸	芦別	上芦別	野花南	富良野	線区外 (富良野以遠)	合計
線区外 (滝川以遠)		1.1	6.6	2.2		7.8	0.8				18.4
		0.3	1.1	1.9		0.4					3.7
滝川		1.7	53.9	12.0	5.0	52.5	15.1				140.2
			2.8	0.6		4.7	1.5		1.1		10.8
東滝川											
赤平						13.2			0.6		13.8
				0.2		6.4	2.3				8.9
茂尻											
平岸											
						0.1					0.1
芦別									6.5		6.5
							0.1		1.5		1.6
上芦別									5.3		5.3
									0.2		0.2
野花南											
									1.5		1.5
富良野											
合計		2.8	60.5	14.2	5.0	73.4	15.9		12.4		184.2
		0.3	3.9	2.7		11.6	3.9		4.3		25.8

凡例: 通学定期券月平均発売枚数
 通勤定期券月平均発売枚数

※1ヶ月定期は1枚、3ヶ月定期は3枚、6ヶ月定期は6枚として集計

※経路は最も安価な経路で集計

※小数点第1位未満は四捨五入

※島ノ下駅は平成29年3月4日廃止

⑩定期券発売枚数

<富良野～新得間>

(単位:枚)

	富 良 野	布 部	山 部	下 金 山	金 山	東 鹿 越	幾 寅	落 合	新 得	線 区 外 (新 得 以 遠)	合 計
線区外 (富良野以遠)							1.0				1.0
富良野			17.8 5.1	2.8	2.0		37.4	2.8			62.8 5.1
布部											
山部							3.8				3.8
下金山											
金山											
東鹿越											
幾寅									0.8		0.8
落合											
新得											
合計			17.8 5.1	2.8	2.0		42.2	2.8	0.8		68.4 5.1

凡例: 通学定期券月平均発売枚数

通勤定期券月平均発売枚数

※1ヶ月定期は1枚、3ヶ月定期は3枚、6ヶ月定期は6枚として集計

※経路は最も安価な経路で集計

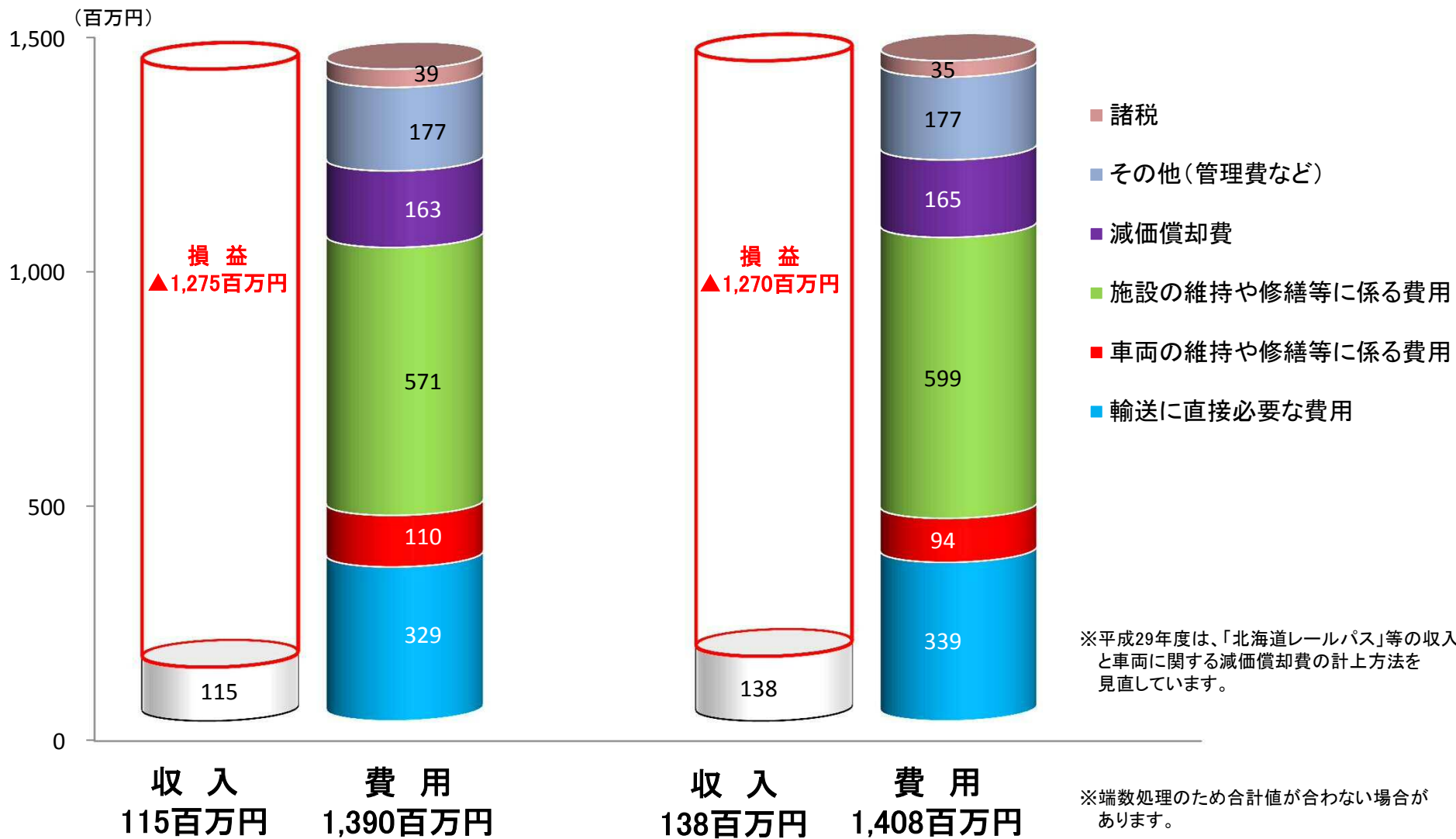
※小数点第1位未満は四捨五入

⑪線別収支

＜滝川～富良野間＞

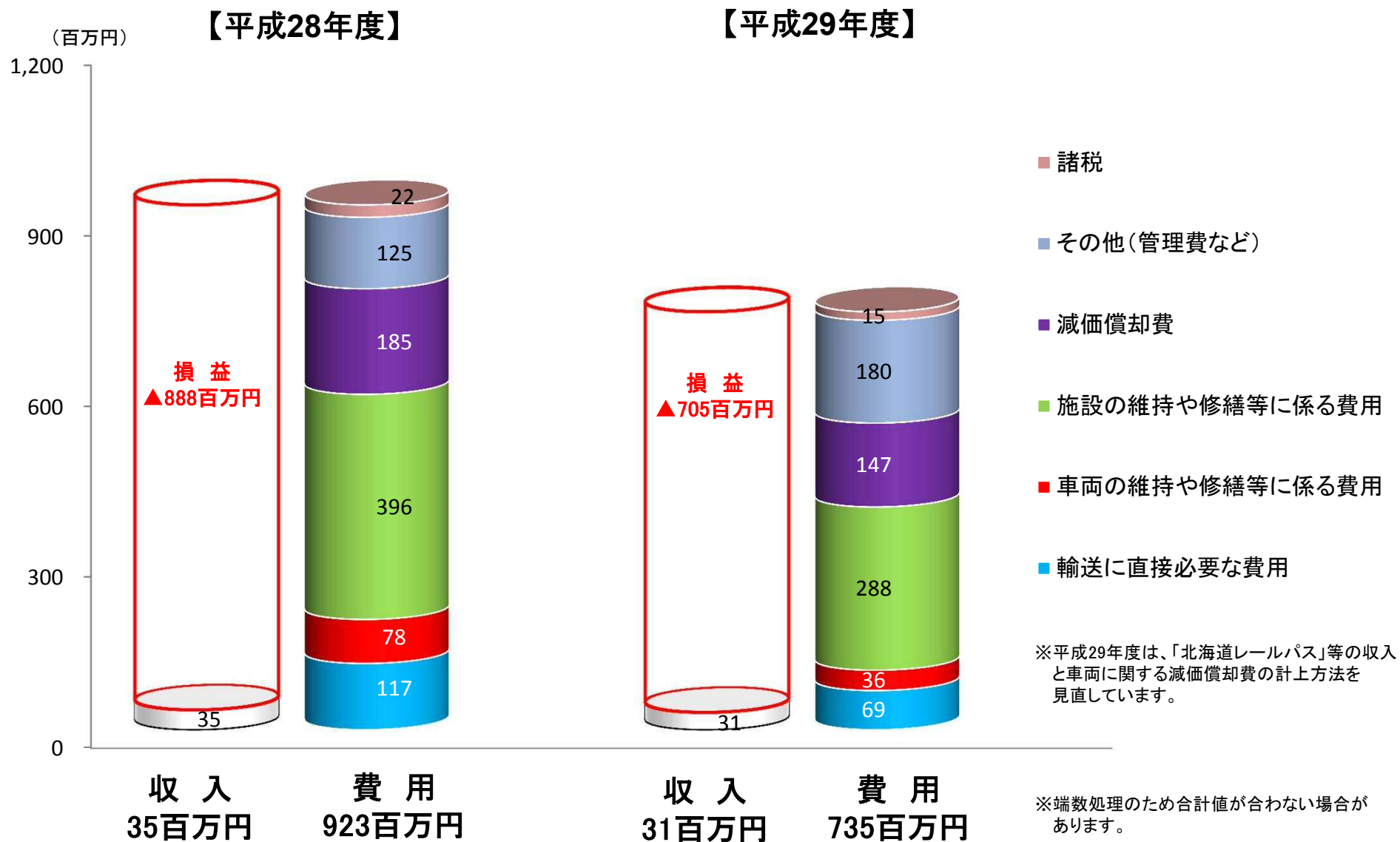
【平成28年度】

【平成29年度】



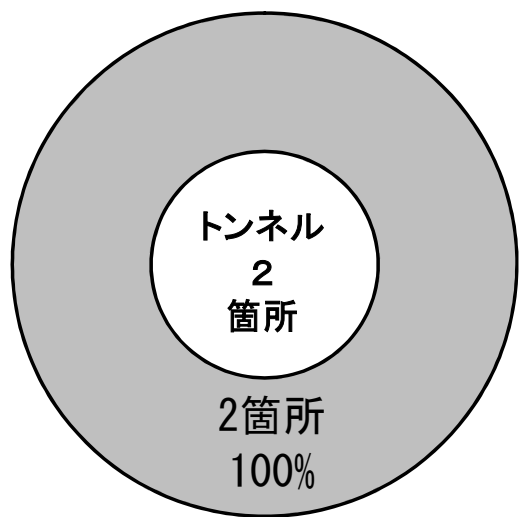
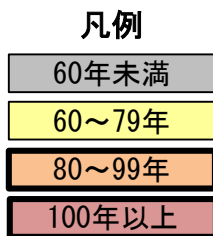
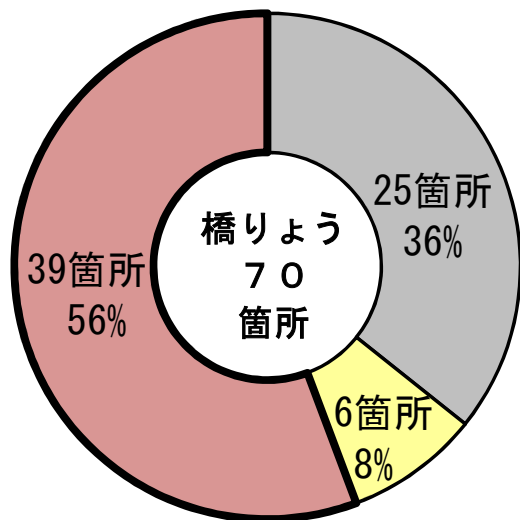
⑪線区別収支

＜富良野～新得間＞

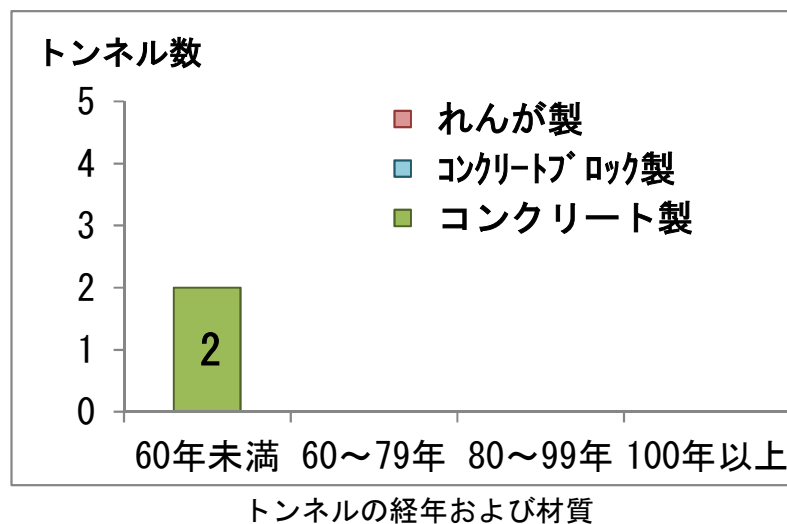
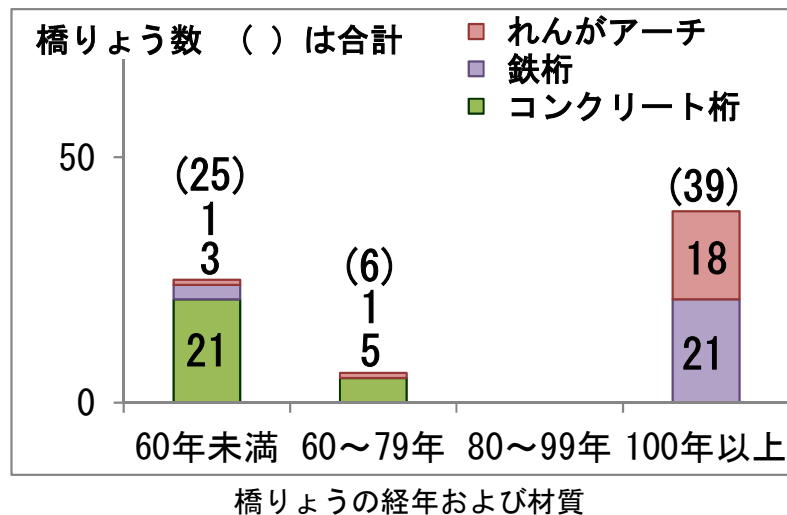


⑫土木構造物の現況、土木構造物の大規模修繕・更新費用

<滝川～富良野間>



※平成29年1月現在



<滝川～富良野間>

○ 橋りょう

【鋼橋の腐食対策】

根室線 滝川・富良野間: 6億円

- 広範囲にわたって腐食が進むと、橋りょうの寿命が短くなる
- 経年の進行を踏まえ、鋼橋を永続的に使用するため、定期的な塗装の塗替えを実施



腐食が発生した橋りょう

(例:根室線 東滝川・赤平間 第3空知川橋りょう)

【鋼橋の亀裂対策】

根室線 滝川・富良野間: 1億円

- 経年が進むにつれて、桁に亀裂が発生することがある
- 亀裂発生を防ぐ予防的な措置として、亀裂の原因となる橋桁を支える台座部分(支承部)の不具合の修繕を事前に実施



亀裂が発生した橋りょう

(例:石北線 丸瀬布・瀬戸瀬間 金山湧別川橋りょう)

<滝川～富良野間>

○ 橋りょう

【橋脚の洗掘対策】

根室線 滝川・富良野間: 2億円

- 増水時に川底が削られる（洗掘）ことで、橋脚の安定性が損なわれる恐れのある橋脚に対して根固め工を実施



(例:宗谷線 糠南・雄信内間 問平陸橋)

<滝川～富良野間>

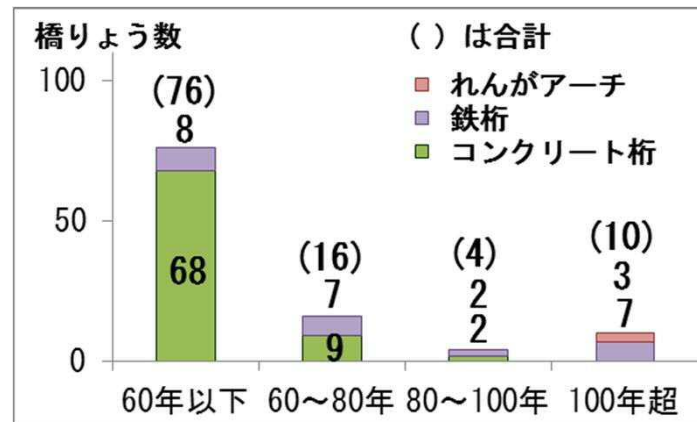
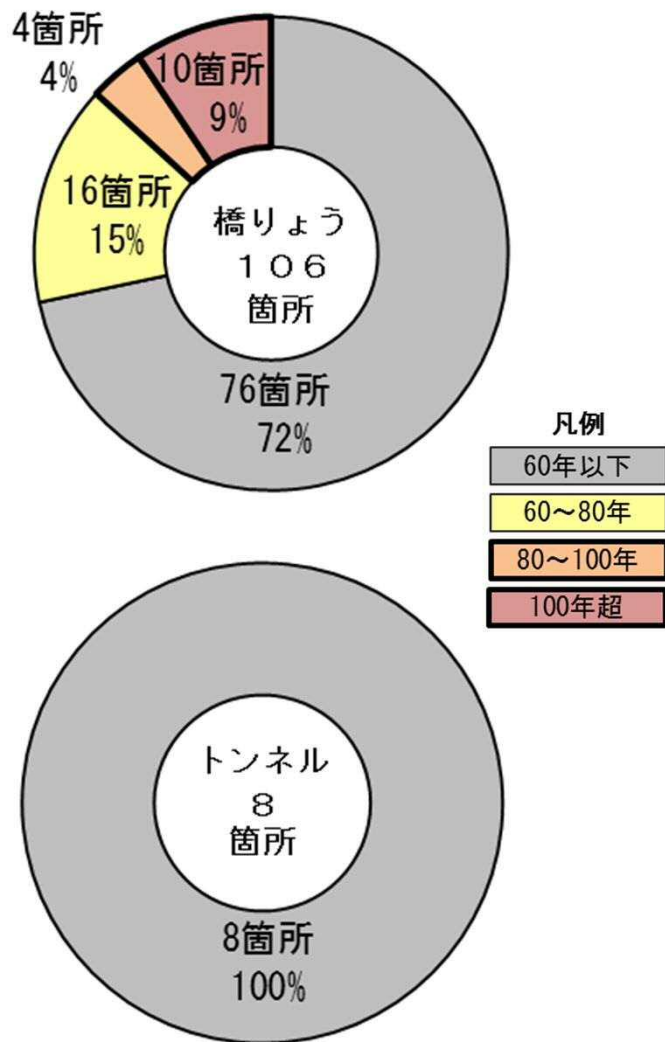
■ 今後20年間で運営赤字とは別に必要となる土木構造物の大規模修繕・更新費用

根室線 滝川・富良野間	設備概況		費用内訳(単位:億円)			
	種別	数量	項目	数量	費用	計
橋りょう	70橋	①鋼橋の腐食対策	24橋(64連)	6	10	
		②鋼橋の亀裂対策	13連	1		
		③橋脚の洗掘対策	3橋(8橋脚)	2		
経年進行に伴う恒常的な維持管理費用の増加				1	1	
計				11	11	

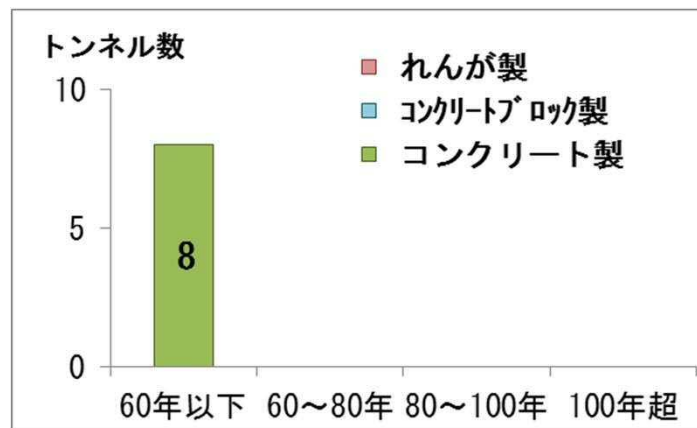
※ 金額は億円未満を四捨五入して表示しています。

⑫土木構造物の現況、土木構造物の大規模修繕・更新費用

＜富良野～新得(上落合)間＞



橋りょうの経年および材質



トンネルの経年および材質

※平成29年1月現在

<富良野～新得(上落合)間>

○ 橋りょう

【鋼橋の腐食対策】

富良野・新得間: 4 億円

- 広範囲にわたって腐食が進むと、橋りょうの寿命が短くなる
- 経年の進行を踏まえ、鋼橋を永続的に使用するため、定期的な塗装の塗替えを実施



腐食が発生した橋りょう

(例:根室線 東滝川・赤平間 第3空知川橋りょう)

【鋼橋の亀裂対策】

富良野・新得間: 1 億円

- 経年が進むにつれて、桁に亀裂が発生することがある
- 亀裂発生を防ぐ予防的な措置として、亀裂の原因となる橋桁を支える台座部分(支承部)の不具合の修繕を事前に実施



亀裂が発生した橋りょう

(例:石北線 丸瀬布・瀬戸瀬間 金山湧別川橋りょう)

<富良野～新得(上落合)間>

○ 橋りょう

【橋脚の洗掘対策】

富良野・新得：0億円

- 増水時に川底が削られる（洗掘）ことで、橋脚の安定性が損なわれる恐れのある橋脚に対して根固め工を実施



増水時に洗掘の
恐れのある
橋りょう

(例：宗谷線 糠南・雄信内間 問平陸橋)

<富良野～新得(上落合)間>

○ トンネル

【地山の影響による変状対策】

富良野・新得間: 9億円

- ・ 周辺地山からの外力に耐えられなくなり、トンネルの内部空間の縮小や線路の隆起などの変形が起きたトンネルについて、補強工事を実施

《根室線(富良野・新得)の代表的な構造物》

第4落合トンネル(落合・新得間)

地山の影響を受けるトンネルの変状対策 4億円

- ・ 地山からの影響を受けやすい斜面地形に造られたトンネルです。
- ・ 過去に補強を実施しましたが、将来的には周囲の類似箇所にも対策が必要です。
- ・ 諸元
経過年数51年 延長129.0m コンクリート製



(例:根室線 落合・新得間 第4落合トンネル)



(ロックボルト施工状況)

※ロックボルトとは、棒状の鋼材をトンネル内側から地山に向けて打設する工法で、地山がトンネル側に変形しようとする力に対抗します。

<富良野～新得(上落合)間>

○ トンネル

【トンネルの漏水対策】

富良野・新得間：5億円

- つらら防止のため過去に設置された古い漏水防止工の劣化が進み、材料が剥がれたり、漏水が染み出てつららが発生し列車の運行に影響を及ぼす恐れがある
- 経年の進んだ古い漏水防止工から新型の漏水防止工への取替を実施



劣化した漏水防止工

(例：函館線 熱郛・目名間 第2白井川トンネル)

<富良野～新得(上落合)間>

	設備概況		費用内訳(単位:億円)			
	種別	数量	項目	数量	費用	計
根室線 富良野・新得	橋りょう	106橋	①鋼橋の腐食対策	24橋(38連)	4	5
			②鋼橋の亀裂対策	8連	1	
			③橋脚の洗掘対策	1橋(1橋脚)	0	
	トンネル	8箇所	①地山の影響を受けるトンネルの変状対策	2箇所	9	14
			②トンネルの漏水対策	5箇所	5	
	経年進行に伴う恒常的な維持管理費用の増加				3	3
計				22	22	

※ 金額は億円未満を四捨五入して表示しています。

⑬車両の更新費用

■今後20年間で運営赤字とは別に必要となる車両の更新費用

1 車両の現状及び更新の考え方

- ・ 全車両が更新時期を迎えるため、新製車両への更新が必要
- ・ 一般用の新製車両については、現在試作車を製作中である電気式気動車を想定

2 今後20年間の車両更新費用

1の考え方に基づき算出した今後20年間の車両更新費用は以下のとおりです。
なお、更新車両数は平成29年4月時点の予定ダイヤを前提として算出しています。
また、観光列車用（フラノラベンダーエクスプレス等）の車両は含んでいません。

（単位：両、億円）

線 区	更新車両数	車両更新費用	備考
根室線（滝川～富良野間）	7	14	
根室線（滝川～新得間）	9	18	滝川～新得間の場合は上記7両に加え、2両が必要となります

※ 金額は億円未満を四捨五入して表示しています。