

室蘭線（苫小牧～岩見沢間）
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、室蘭線（苫小牧～岩見沢間）を維持・活性化するため、当面の2年間でJ R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J R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、J R北海道に対し、「J R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、J R北海道と地域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、J R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、J R北海道と地域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じて、J R北海道と地域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

- J R北海道を代表とする委員会を設置し、地域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「室蘭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。

※ 室蘭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
 - 「JR室蘭線活性化連絡協議会」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）
岩見沢市、栗山町、由仁町、安平町、苫小牧市
 - 広域行政機関
 - ・ 北海道
 - オブザーバー
 - ・ 国土交通省

(4) その他

- 本来、策定対象線区及び区間は、室蘭線の沼ノ端～岩見沢間であるが、各種取組の効果をより広範に波及させることが必要である。そのため、この計画については、列車の運行区間や利用実態を踏まえ、維持困難対象区間外の苫小牧～沼ノ端間も含めた苫小牧～岩見沢間を取組対象区間とする。

第2章 室蘭線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料1～3ページのとおり

(2) 室蘭線の状況

- 別添資料4～19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、室蘭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、室蘭線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。
- 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、室蘭線は次のとおり位置づけられた。

① 室蘭線の現状

- 道北や道東と本州方面を結ぶ鉄道貨物輸送のバイパスルートとしての役割を果たしているが、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。
- 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 室蘭線のあり方について

- 住民の利用状況を踏まえ、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。
検討にあたっては、道北や道東と本州方面を結ぶ貨物列車のバイパスルートとしての役割など、全道的な物流網の観点にも考慮することが必要である。

- また、平成 30 年 11 月に「J R 室蘭線活性化連絡協議会」が設立され、地域における室蘭線についての協議が進められている。

- 平成 30 年 7 月 27 日には、国土交通省から J R 北海道に対して「J R 北海道の経営改善について」監督命令が発出され、J R 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、J R 北海道に対し、「維持する仕組み」を構築していくための前提として、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。

- J R 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、室蘭線を維持するため、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として策定し履行する。

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

- 室蘭線を持続的に維持していくためには室蘭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 収支状況（沼ノ端～岩見沢間）
平成29年度（計画開始前） △1,233百万円
（営業収益123百万円、営業費用1,357百万円）
 - ② 輸送密度（沼ノ端～岩見沢間）
昭和62年度（国鉄分割民営化時） 1,629人/日
平成29年度（計画開始前） 439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、室蘭線の基本指標について、長期減少傾向がある中でも、本計画の取組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。
 - ① 収支状況（目標）
平成32年度（計画終了時期） △1,233百万円
 - ② 輸送密度（目標）
平成32年度（計画終了時期） 439人/日

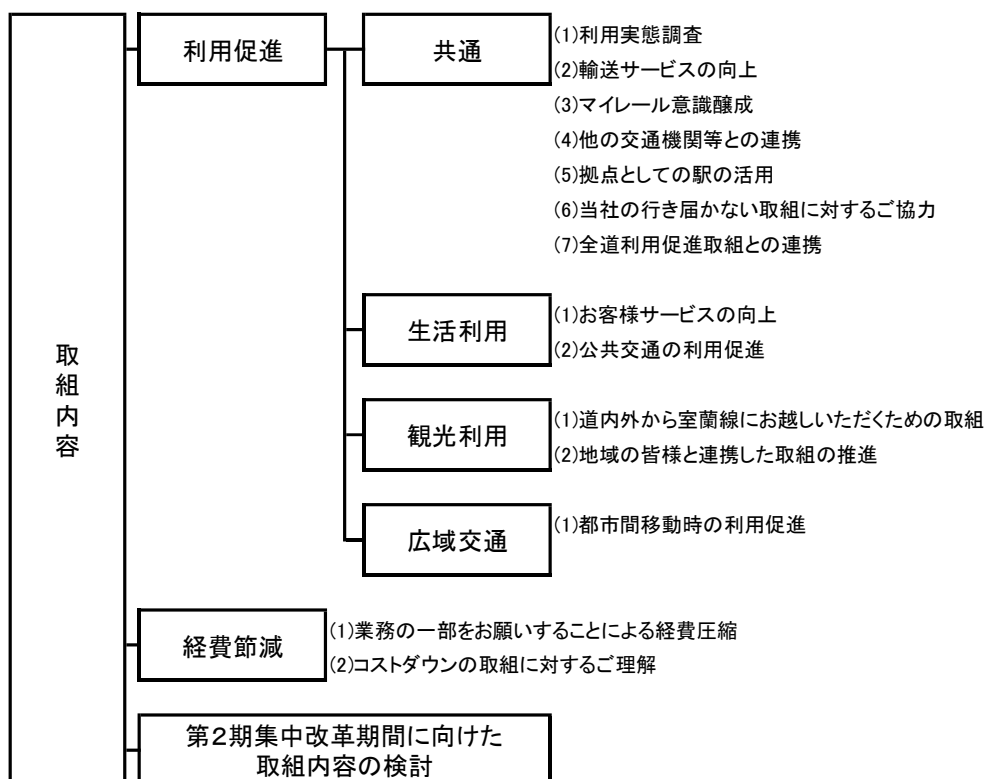
第4章 具体的取組内容

(1) 基本方針

- 通学や通院など、住民の生活面での利用を促す取組を中心に進めながら、マイルール意識醸成を進める。
- 地域ごとの特色あるイベント等をきっかけとして、道内外から室蘭線をご利用頂くための取組及び沿線自治体間における相互送客の取組を実践することにより、日常以外でも利用される鉄道を目指していく。

(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))

室蘭線 具体的取組

I. 利用促進

1. 共通

取組内容		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等を掌握するための実態調査実施	JR北海道 全自治体											
(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、自治体のご意見をお聞きする意見交換の実施	全自治体 JR北海道											
	②「地域公共交通網形成計画」における室蘭線利用に向けた取組の実施	自治体											
(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. SNS等による情報発信	全自治体											
	ウ. 鉄道とバス等を組み合わせた域内総合時刻表の作成・配付	自治体											
	エ. 地元住民との懇談会等の実施	自治体											
	オ. 利用促進ポスターの作成と掲示	全自治体											
	②ノーマイカーデー実施による鉄道利用促進	自治体											
	③エリア内地上一般放送活用による鉄道利用促進広報活動の実施	自治体											
	④車窓フォトコンテスト等の実施	全自治体 JR北海道											
	⑤リーフレットの作成 線区の状況、利用のお願い、集中改革の内容等について、利用者にご理解いただく資料の作成	JR北海道											
⑥出前教室の実施 教育現場にJR社員が赴きJR北海道及び線区に関するPRを実施	JR北海道 全自治体												

取組内容		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			
(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 ダイヤ改正時のダイヤの相互連絡の改善	JR北海道 他交通機関											
(5) 拠点としての駅の活用	①観光案内所・売店・飲食店等の設置	自治体											
	②駅舎の整備												
	ア. 合築による駅舎・待合室整備	自治体 JR北海道											
	イ. 自治体による駅舎・待合室整備	自治体											
	ウ. 駅付帯バリアフリー施設の整備・維持・管理	自治体											
	エ. トイレ整備・維持・管理 ・地域による洋式トイレの整備・維持・管理	自治体											
	・公営トイレの駅利用者利用	自治体											
③駅の活用 地域の皆様に自由に使っていただく取組	自治体 その他												
④駅を中心としたまちづくり 駅周辺への店舗・公共施設等の設置	自治体												
(6) 当社の行き届かない取組 に対するご協力	①駅の環境美化の取組 ・花壇等の整備・管理	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		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鉄道利用促進のための補助制度等検討・実施 ・通学定期への補助	自治体										
	②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	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) 道内外から室蘭線にお越し いただくための取組	①沿線や札幌周辺地域にお住いの皆様を対象とした お出かけ勧誘 ア. ヘルシーウォーキングの開催情報の発信・PR	JR北海道 自治体										
	②宣伝協力 ア. 駅等での宣伝協力	JR北海道 自治体										
	③着地型観光の取組実施 ア. 周遊ツールとしてのレンタサイクルの取組	自治体 その他										
(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 ア. 地域イベント・お祭りの活用 ・鉄道利用者限定のお祭り会場利用クーポンの配布 ・地域イベント等と連動した鉄道利用策の実施	自治体 全自治体										
	②地域との各種連携、観光資源の積極的な活用 ア. 北の産業革命「炭鉄港」を活用した室蘭線の利用 促進 イ. 沿線の観光地、旅館、飲食店等と連携した取組の 実施 ・道の駅開業を活用した鉄道利用促進	自治体 JR北海道 自治体										

4. 広域交通

取組内容		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札幌等への出張時に、岩見沢・追分・沼ノ端・苫小牧までの鉄道利用	自治体										
	②学校行事等における鉄道利用の提案・呼びかけ ・修学旅行・部活動(全国・全道大会)	自治体 JR北海道										

Ⅱ. 経費節減

取組内容		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										
	②当社の行き届かない取組 ア. 防犯カメラの設置・運用	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	JR北海道 自治体										
	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	JR北海道 自治体										

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		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) あるべき交通体系について徹底的な検討	①あるべき交通体系について自治体の皆様と検討の開始	自治体 JR北海道									
	②2次交通との連携に向けた検討 鉄道とバスの連携により相互に成り立つ仕組み作りに向けた検討	自治体 JR北海道									
	③「地域公共交通網形成計画」における室蘭線を利用するための検討	自治体 JR北海道 その他									
(2) 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									
(3) 中長期的な経費節減策についての検討	①中期的視点に立った設備の見直しやスリム化策の検討・協議	自治体 JR北海道									
(4) 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) 室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)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ページ
⑤定期列車本数の推移	.....7ページ
⑥駅別乗車人員	.....8ページ
⑦列車別乗車人員	.....9ページ
⑧駅間別乗車人員	.....10ページ
⑨駅間通過人員	.....11ページ
⑩定期券発売枚数	.....12ページ
⑪線区別収支	.....13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	.....14～18ページ
⑬車両の更新費用	.....19ページ

注)

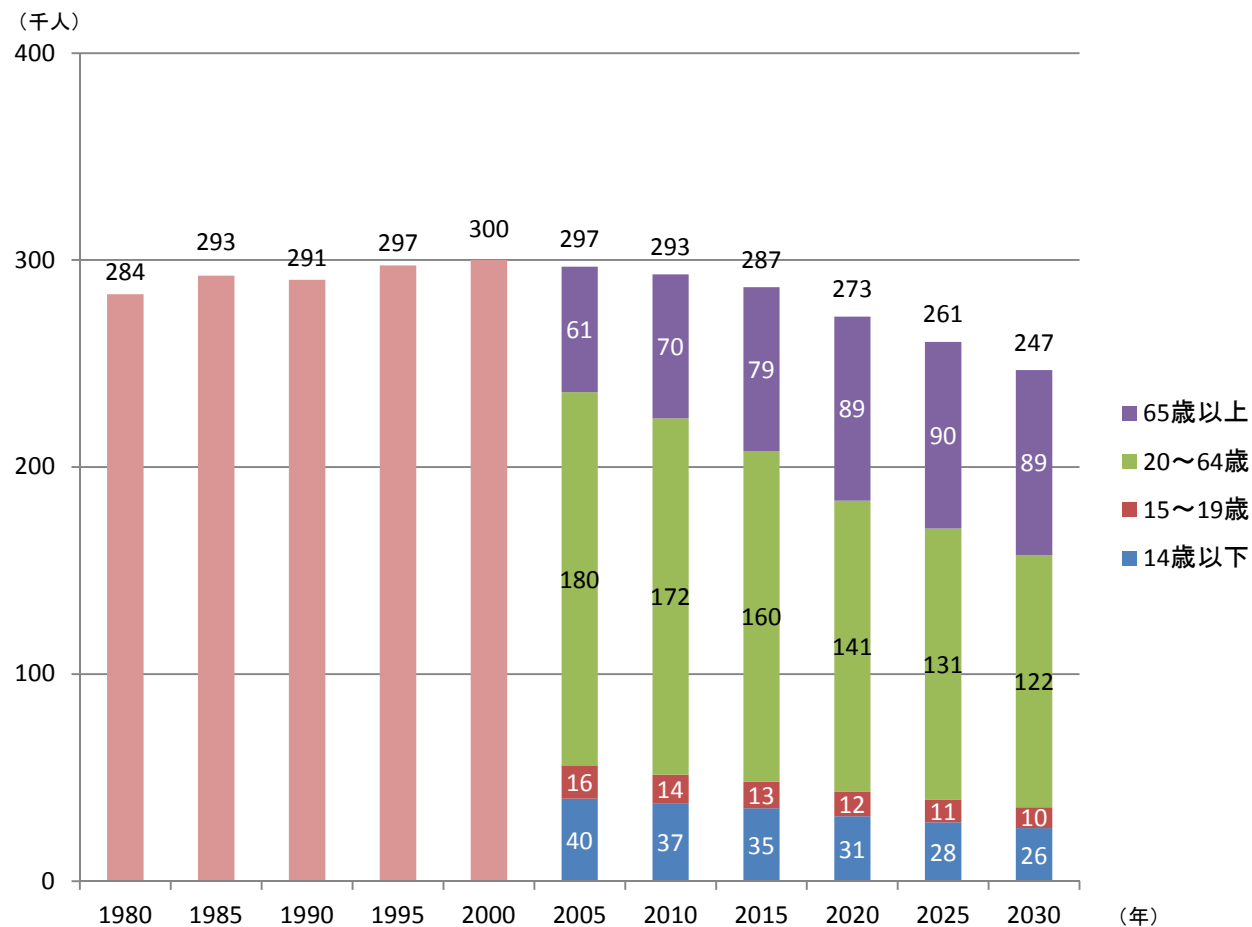
各データとも平成29年度

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〕



(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】
 ※2005年以前の岩見沢市には北村・栗沢町、安平町には早来町・追分町の実績を含む。

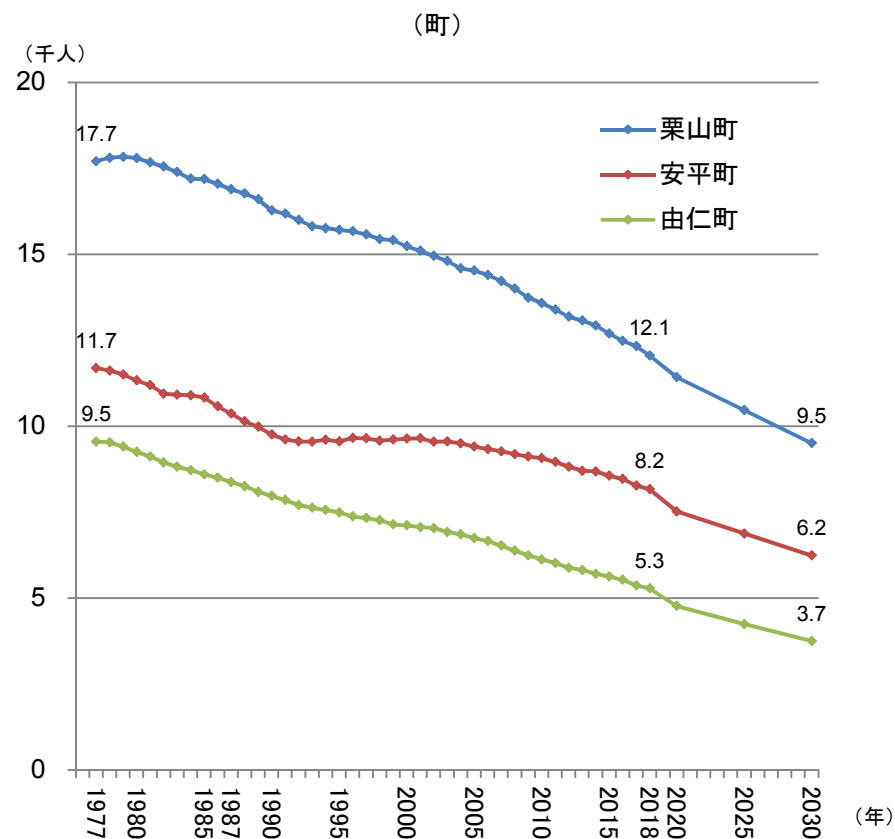
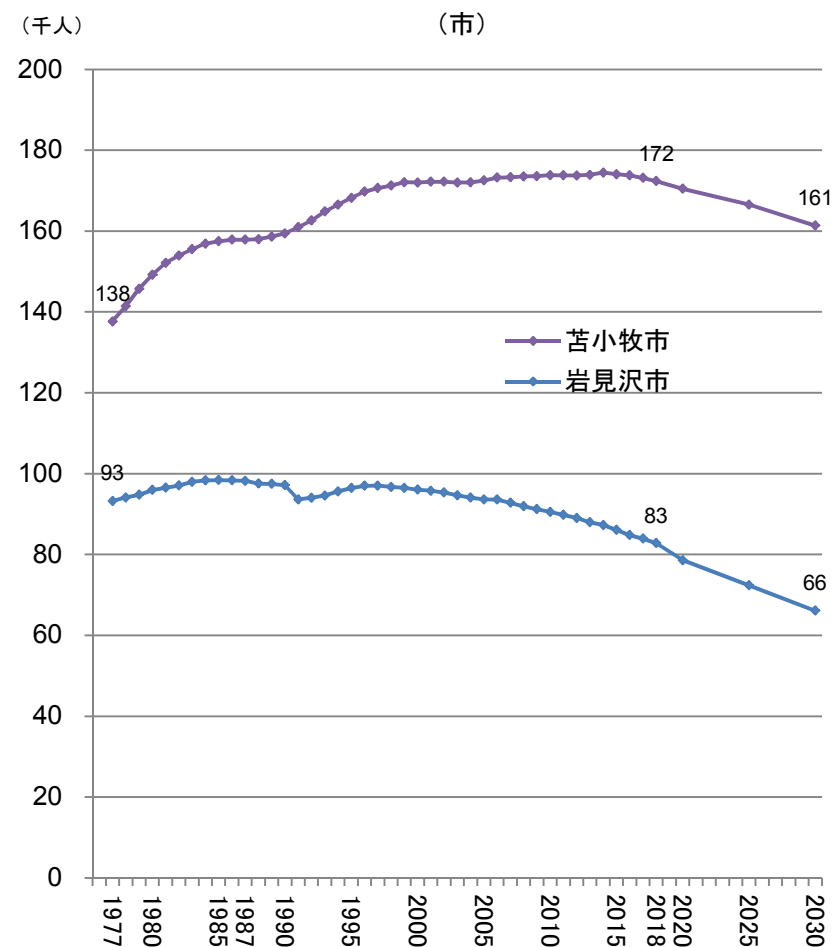
室蘭線(苫小牧～岩見沢間)の関係市町村の総人口は、約28.1万人(2018年)である。

その推移をみると、1999年をピーク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3.8%減少し、2030年(推計)では15.3%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53.3%増、2030年(推計)では60.7%増が見込まれている。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-44.9%と半減することが見込まれている。

市町村別では苫小牧市を除く市町で人口が減少しており、今後も減少が予測されている。また苫小牧市も2015年以降は減少に転じている。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。

②市町村別人口の推移



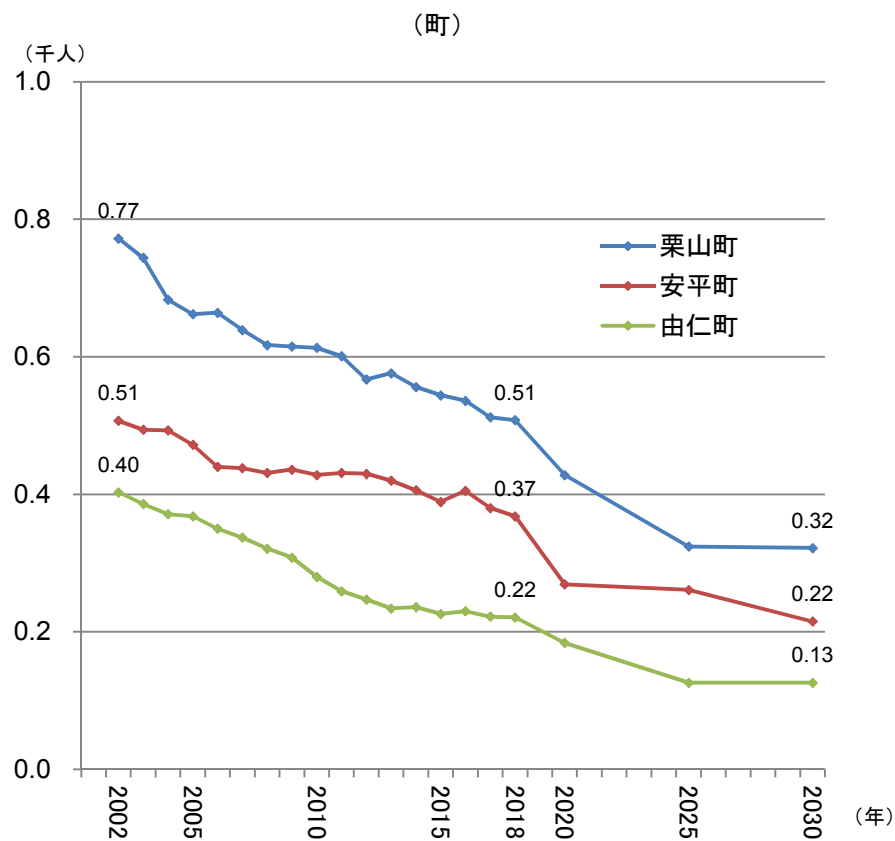
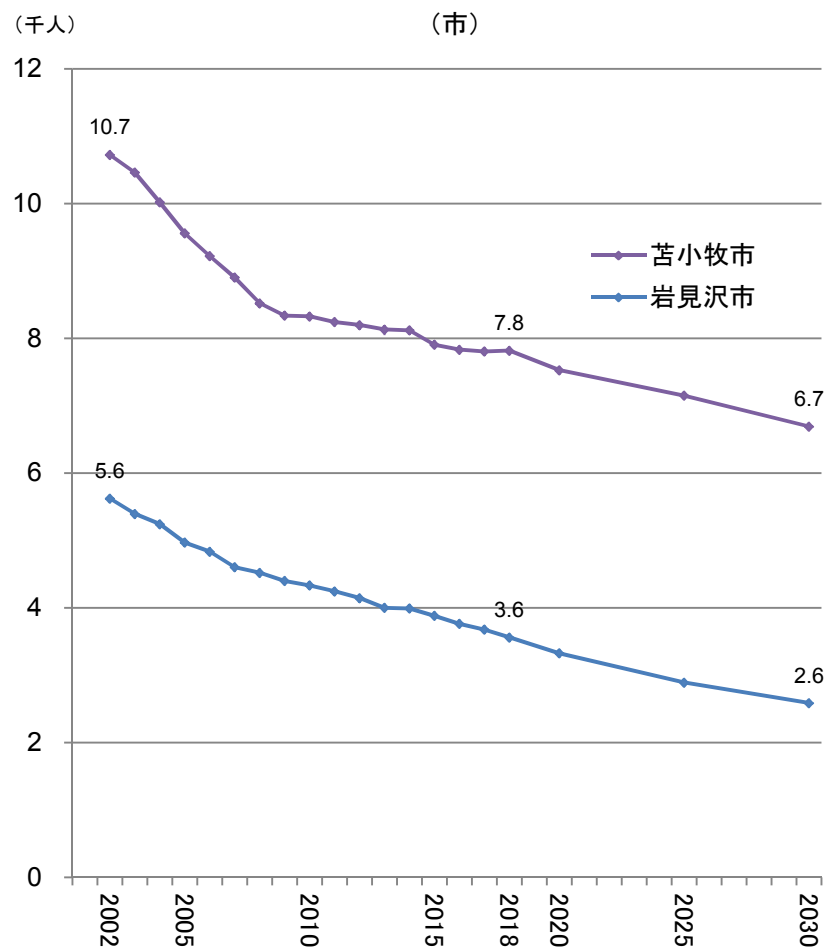
(出典)

・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】

※2005年以前の岩見沢市には北村・栗沢町、安平町には早来町・追分町の実績を含む。

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】

※2005年以前の岩見沢市には北村・栗沢町、安平町には早来町・追分町の実績を含む。

②沿革

- ・室蘭線沼ノ端・岩見沢間は「北海道炭砒鉄道」により室蘭（現東室蘭）・岩見沢間の一部として建設され、1892年（明治25年）に全線が開業しました。全線が開業して126年を経過しています。主な開業年と開業区間は下表となっています。

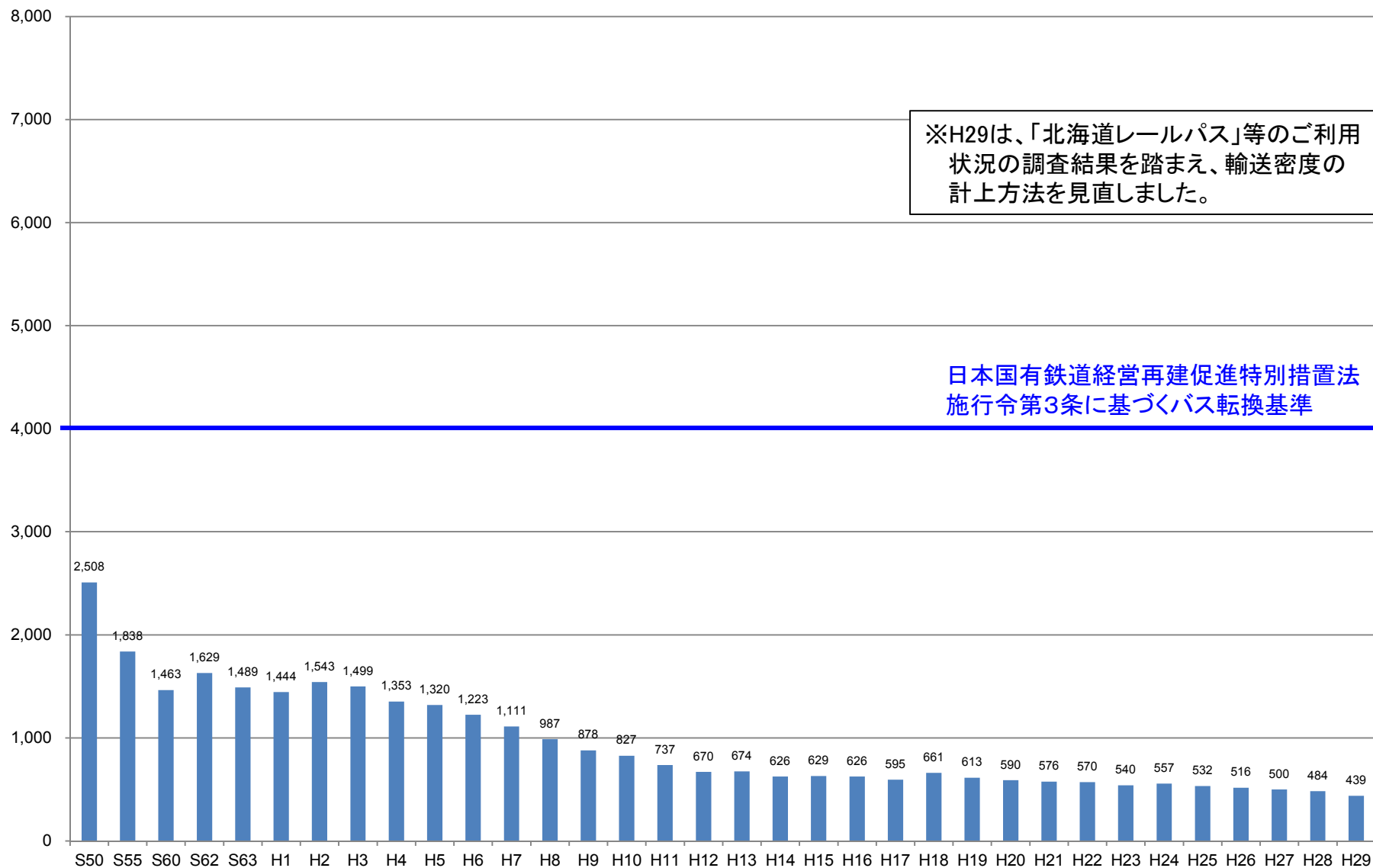
開業年	開業区間
1892(明治25)	室蘭(現東室蘭)～沼ノ端～岩見沢

③諸元

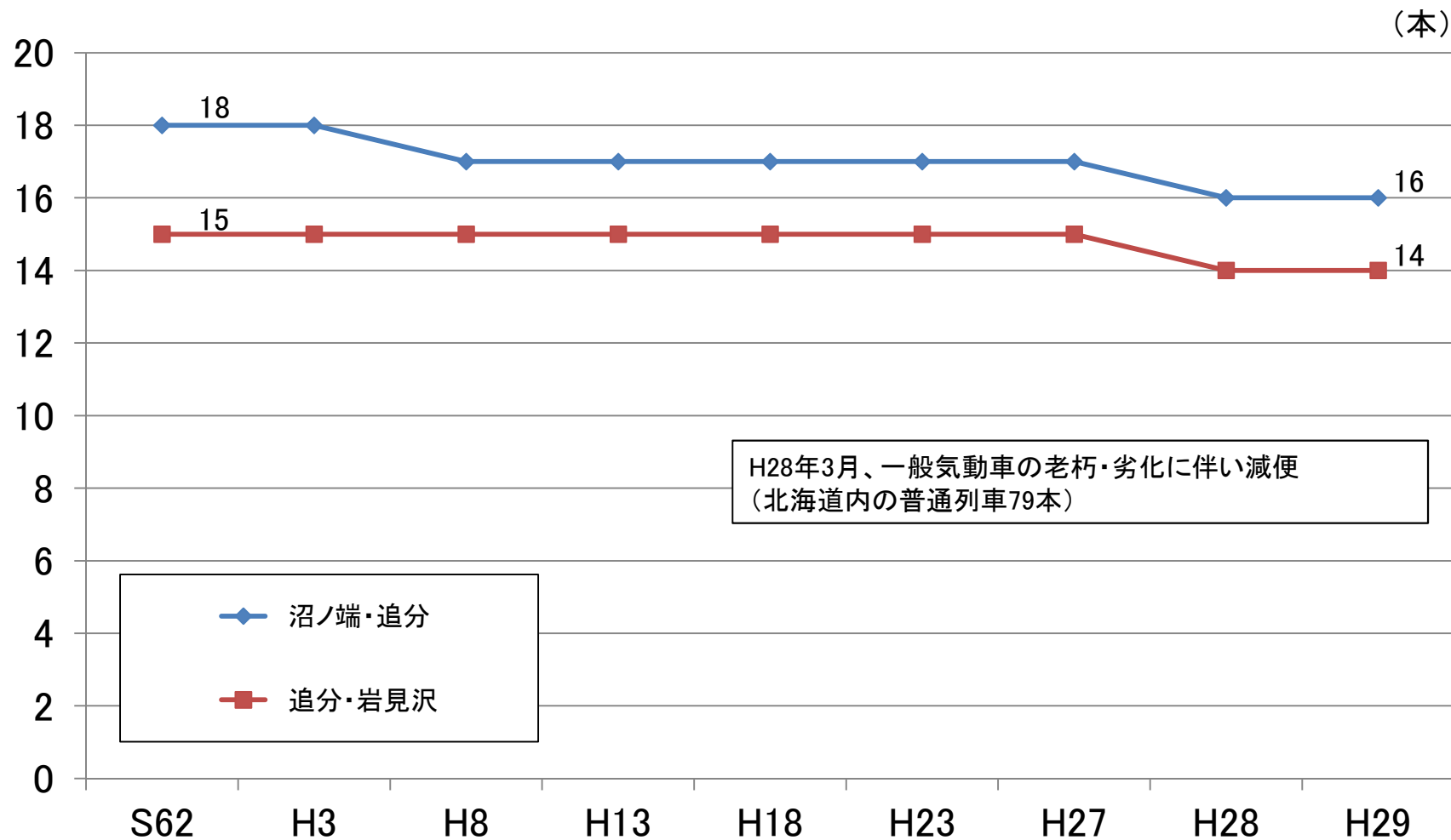
- ・ 区間 沼ノ端～岩見沢
- ・ 営業キロ 67.0km
- ・ 列車本数 上下17本
[貨物（沼ノ端・追分間）：定期上下6本]
[〃（追分・岩見沢間）：定期上り2本]
- ・ 沿線自治体 苫小牧市、安平町、千歳市、由仁町
栗山町、岩見沢市
- ・ 駅数 13駅（うち有人2駅）

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

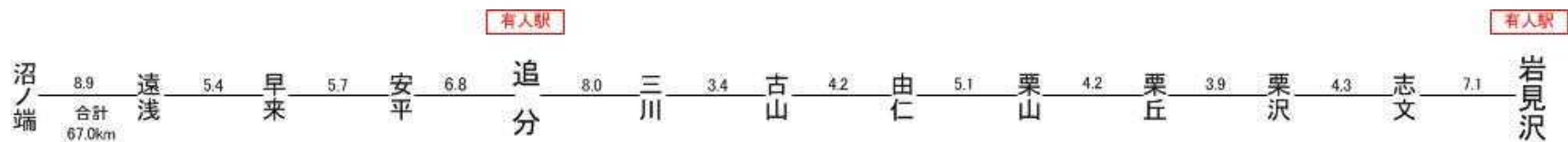
(人/キロ/日)



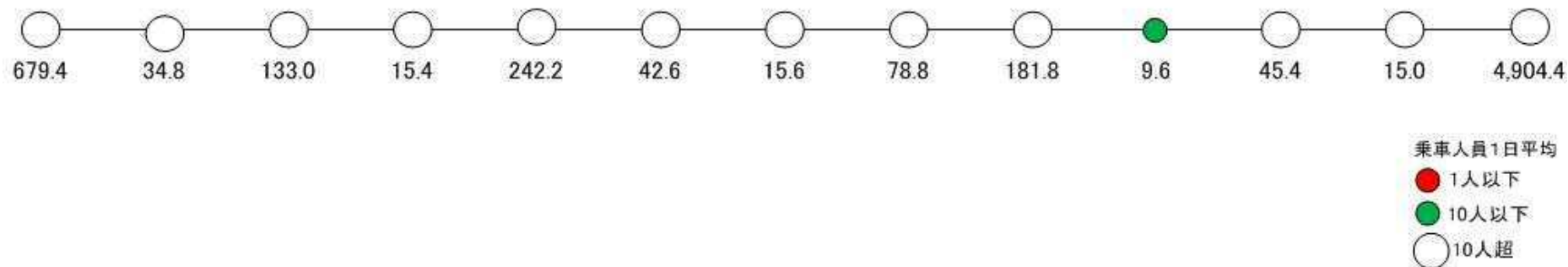
⑤定期列車本数の推移



⑥ 駅別乗車人員



駅別乗車人員 (H25-29の5年平均)

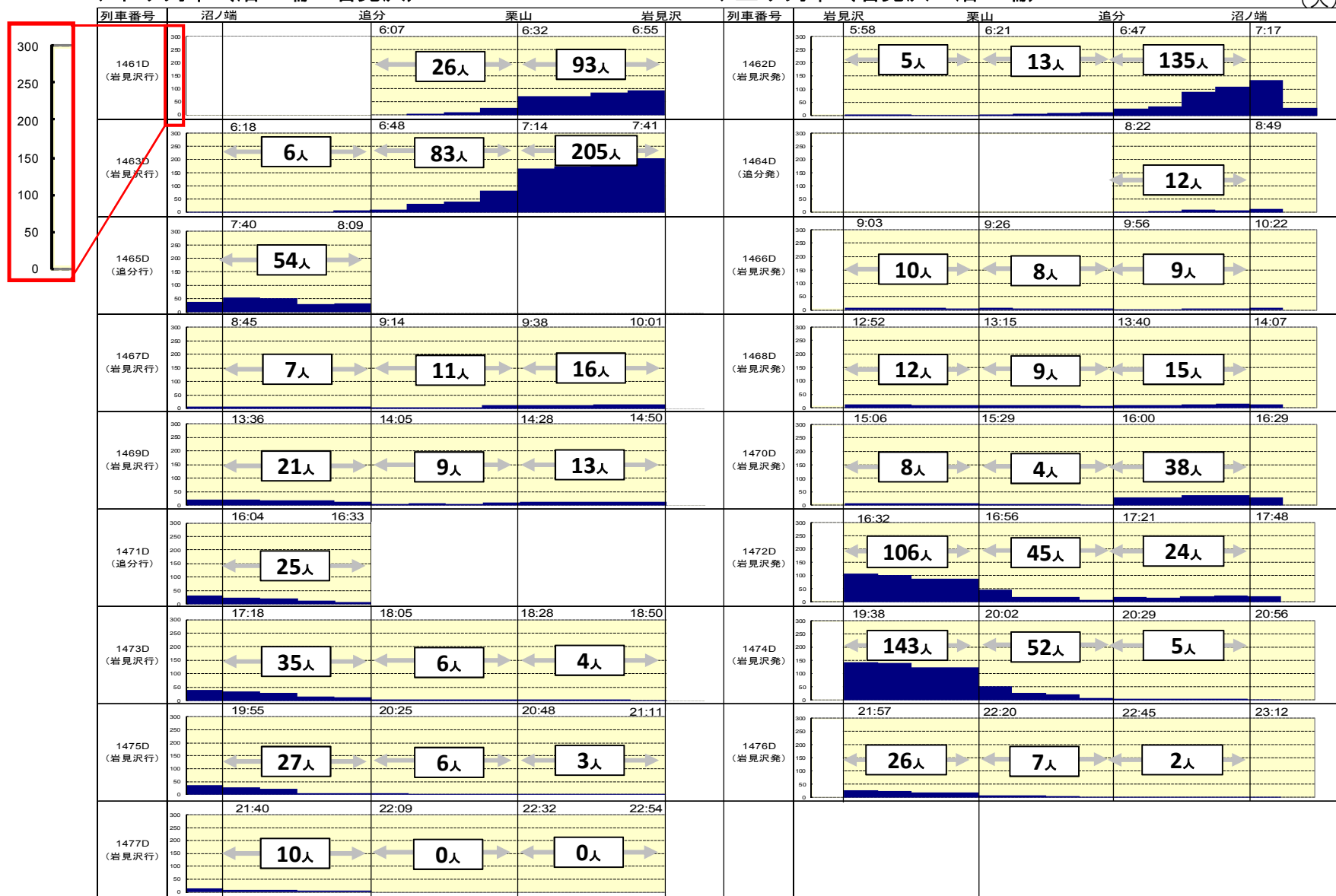


⑦列車別乗車人員

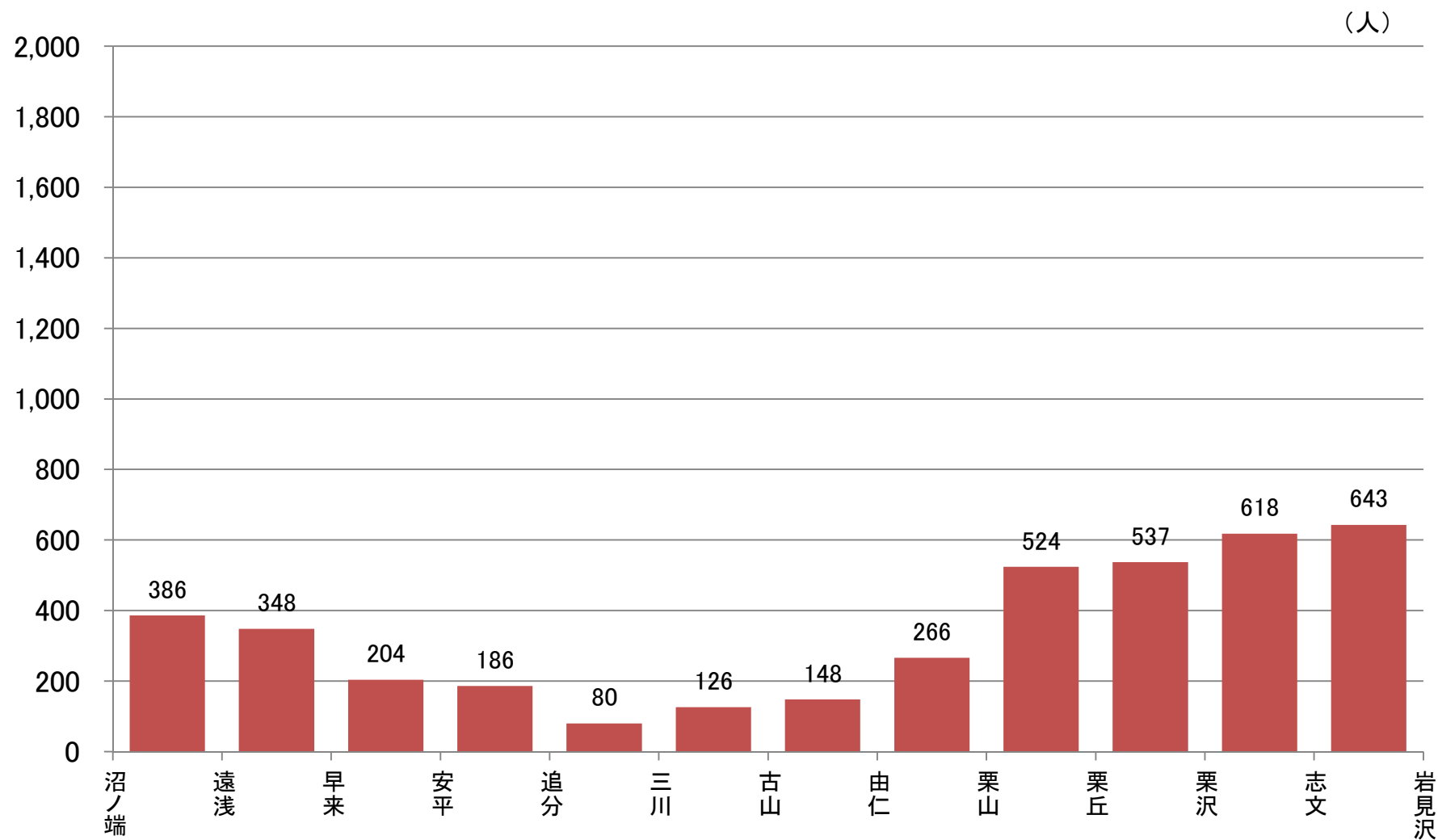
人数は区間における最大乗車人員

◆下り列車 (沼ノ端⇒岩見沢)

◆上り列車 (岩見沢⇒沼ノ端)

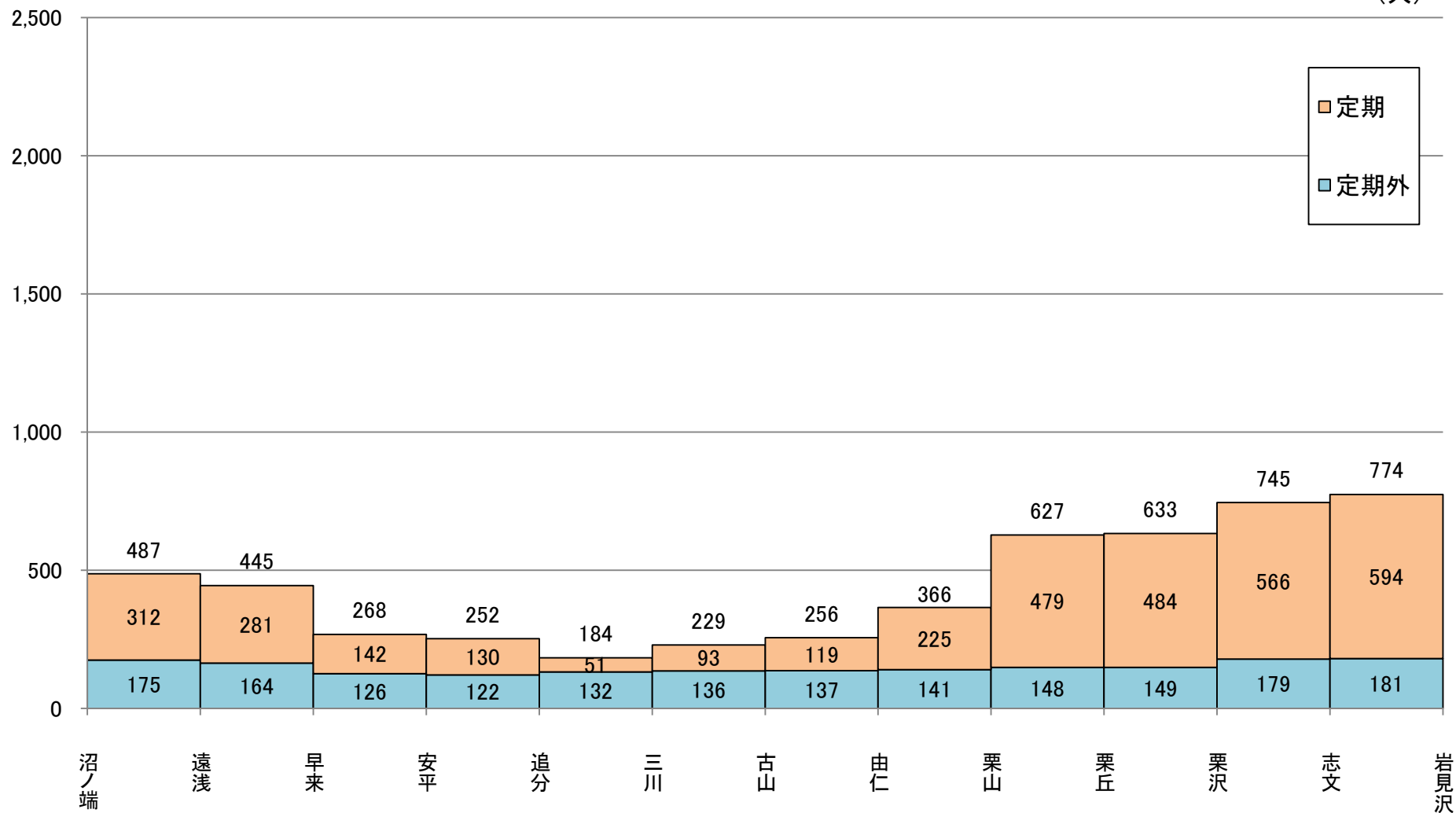


⑧ 駅間別乗車人員



⑨ 駅間通過人員

(人)



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

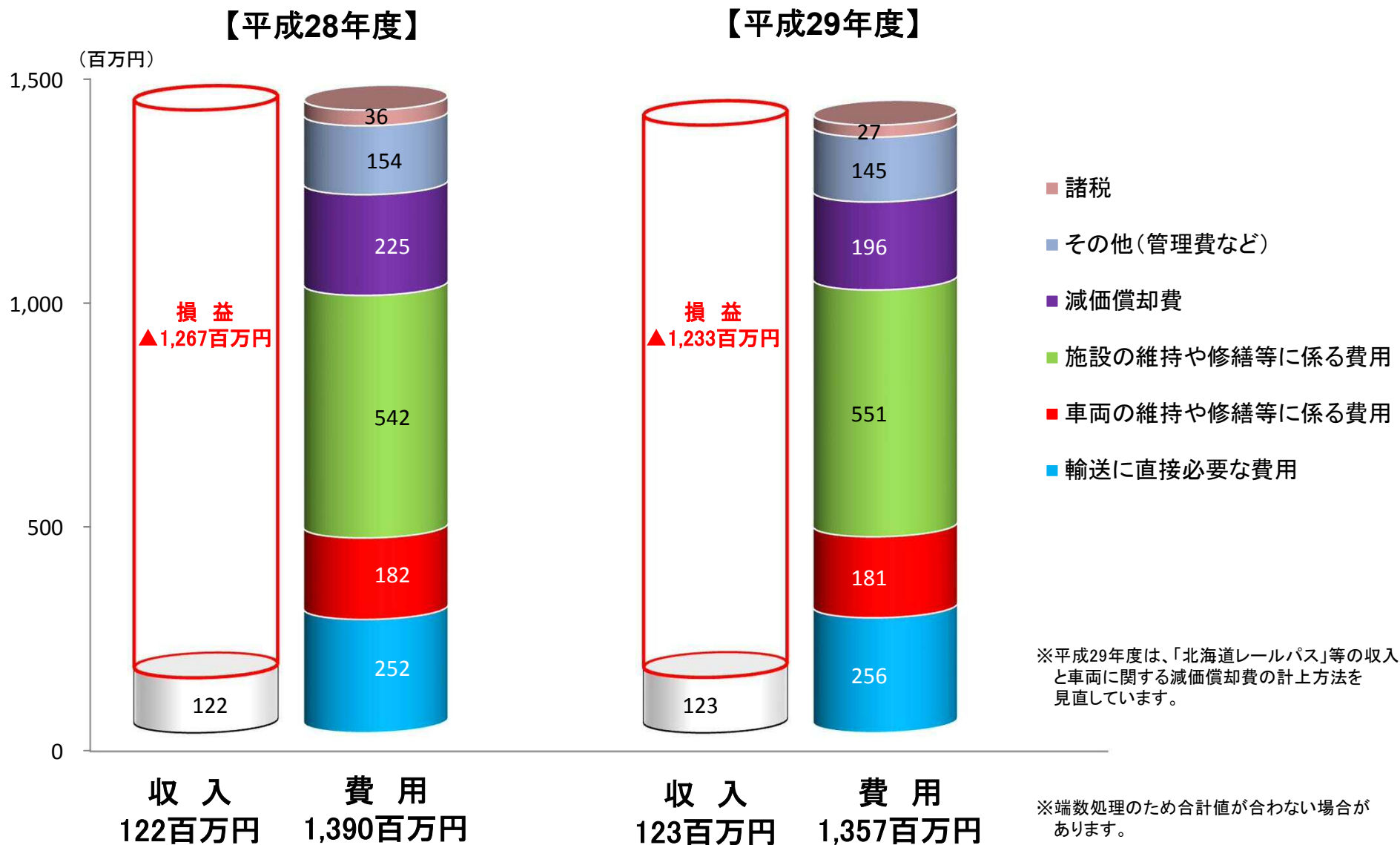
⑩定期券発売枚数

(単位:枚)

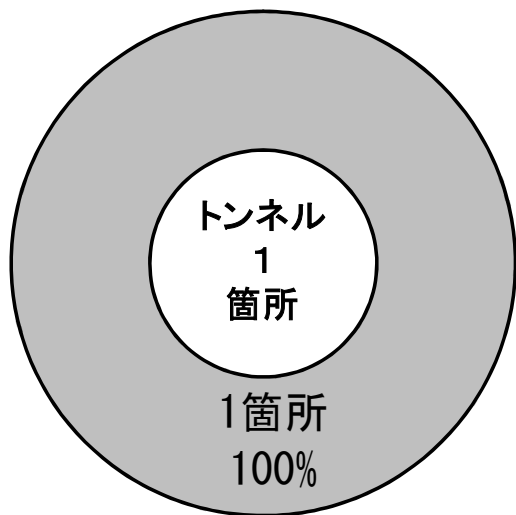
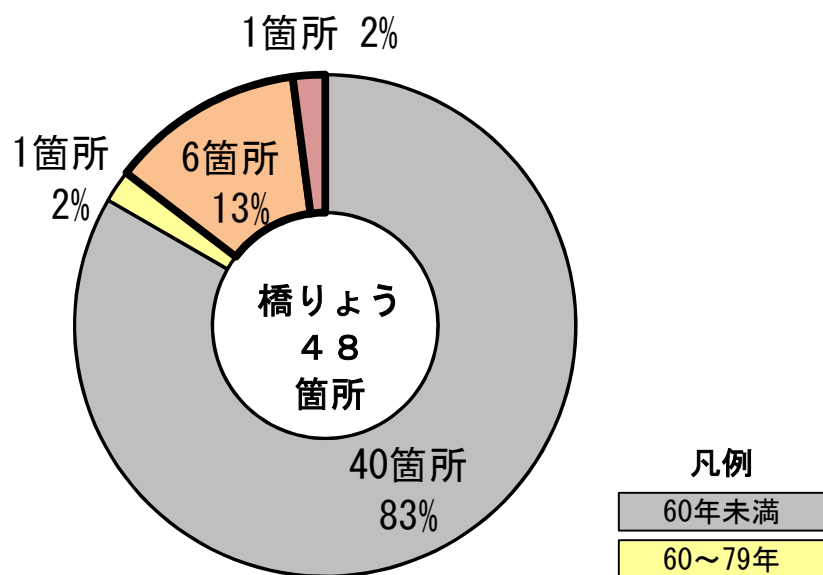
	苦 小 牧	沼 ノ 端	遠 浅	早 来	安 平	追 分	三 川	古 山	由 仁	栗 山	栗 丘	栗 沢	志 文	岩 見 沢	線 区 外 (岩見沢以遠)	線 区 外 (追分以遠)	合 計
線区外 (苦小牧以遠)			5.5 1.3	11.9	1.0	7.0											25.4 1.3
苦小牧			11.4 0.5	54.2 2.9	4.8 0.3	32.8 2.1	0.9			1.8				0.9			106.8 5.8
沼ノ端			0.3 0.6	2.3 1.3		9.3 0.5				0.8							12.5 3.3
遠浅						3.2								0.8			0.8 3.2
早来					1.0	0.6								0.2 1.1		0.7	0.8 2.7
安平							0.8							0.8			0.8 0.8
追分										0.1				3.3			3.3
三川									0.8	3.0				21.7	0.9	2.3	28.7 0.7
古山														12.8	0.7	0.6	14.0
由仁														49.7 0.3	4.5 2.6	3.3	57.5 2.9
栗山														112.7 1.8	14.0 5.8	1.6 0.3	128.3 7.8
栗丘														2.8			2.8
栗沢														32.9 0.9	5.5 0.5	0.9	39.3 1.4
志文														2.0	6.8 4.4	0.7	9.4 4.4
岩見沢																3.8	3.8
合計			17.2 2.3	68.3 4.2	5.8 1.3	49.0 6.3	0.9 1.7		0.8	5.7				240.3 4.2	32.3 13.3	13.8 0.9	434.3 34.2

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

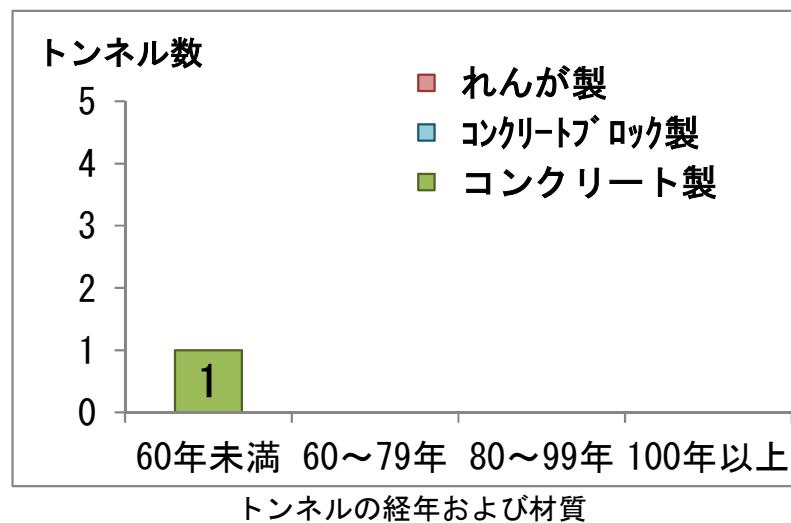
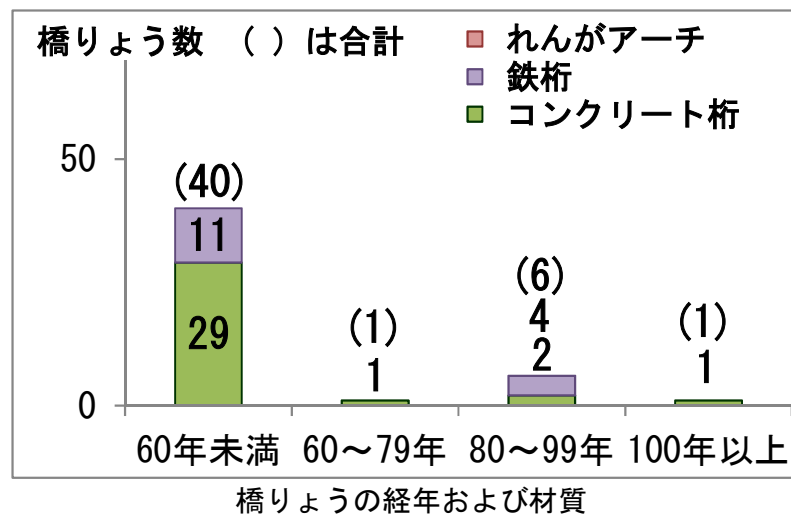
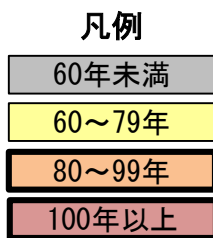
⑪線区別収支



⑫土木構造物の現況、土木構造物の大規模修繕・更新費用



※平成29年1月現在



○ 橋りょう

【鋼橋の腐食対策】

室蘭線 沼ノ端・岩見沢間: 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】

室蘭線 沼ノ端・岩見沢間: 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)

○ トンネル

【地山の影響による変状対策】

室蘭線 沼ノ端・岩見沢間：1億円

- ・ 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

※ 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。



棒状の鋼材を地山に打込む
(例:長さ6m、太さ25mm)

(ロックボルト施工状況)

(例:根室線 落合・新得間 第4落合トンネル)

○ トンネル

【トンネルの漏水対策】

室蘭線 沼ノ端・岩見沢間: 1億円

- ・ 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)

■ 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

	設備概況		費用内訳(単位:億円)			
	種別	数量	項目	数量	費用	計
室 蘭 線 沼 ノ 端 ・ 岩 見 沢 間	橋りょう	48橋	①鋼橋の腐食対策	15橋(27連)	4	5
			②鋼橋の亀裂対策	5連	1	
	トンネル	1箇所	①地山の影響を受けるトンネルの変状対策	1箇所	1	1
			②トンネルの漏水対策	1箇所	1	
	経年進行に伴う恒常的な維持管理費用の増加				1	1
	計				7	7

※ 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月時点のダイヤを前提として算出しています。
また、観光列車用（ノロッコ号、SL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
室蘭線（沼ノ端～岩見沢間）	10	20

※ 金額は億円未満を四捨五入して表示しています。