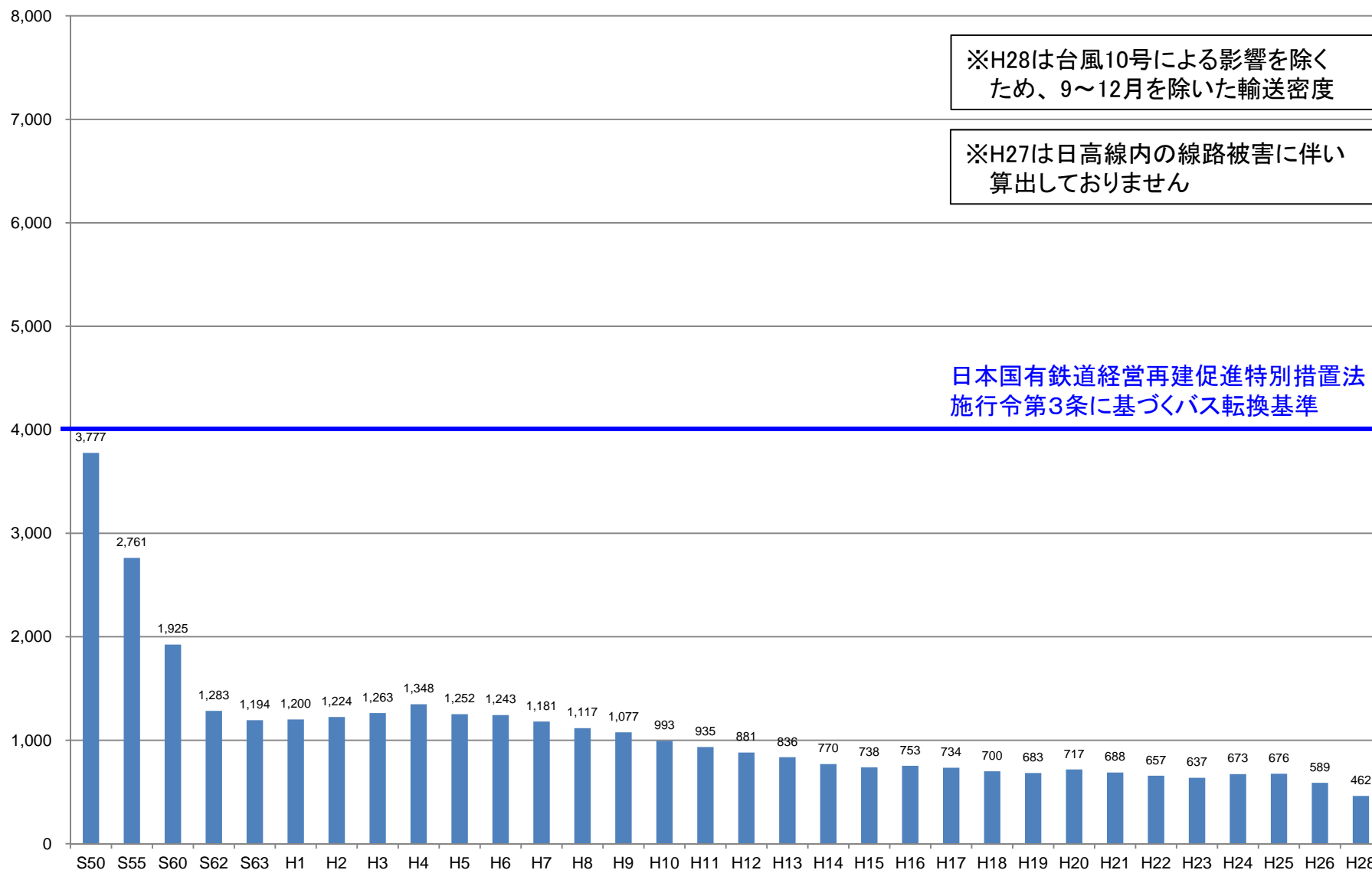


輸送密度の推移

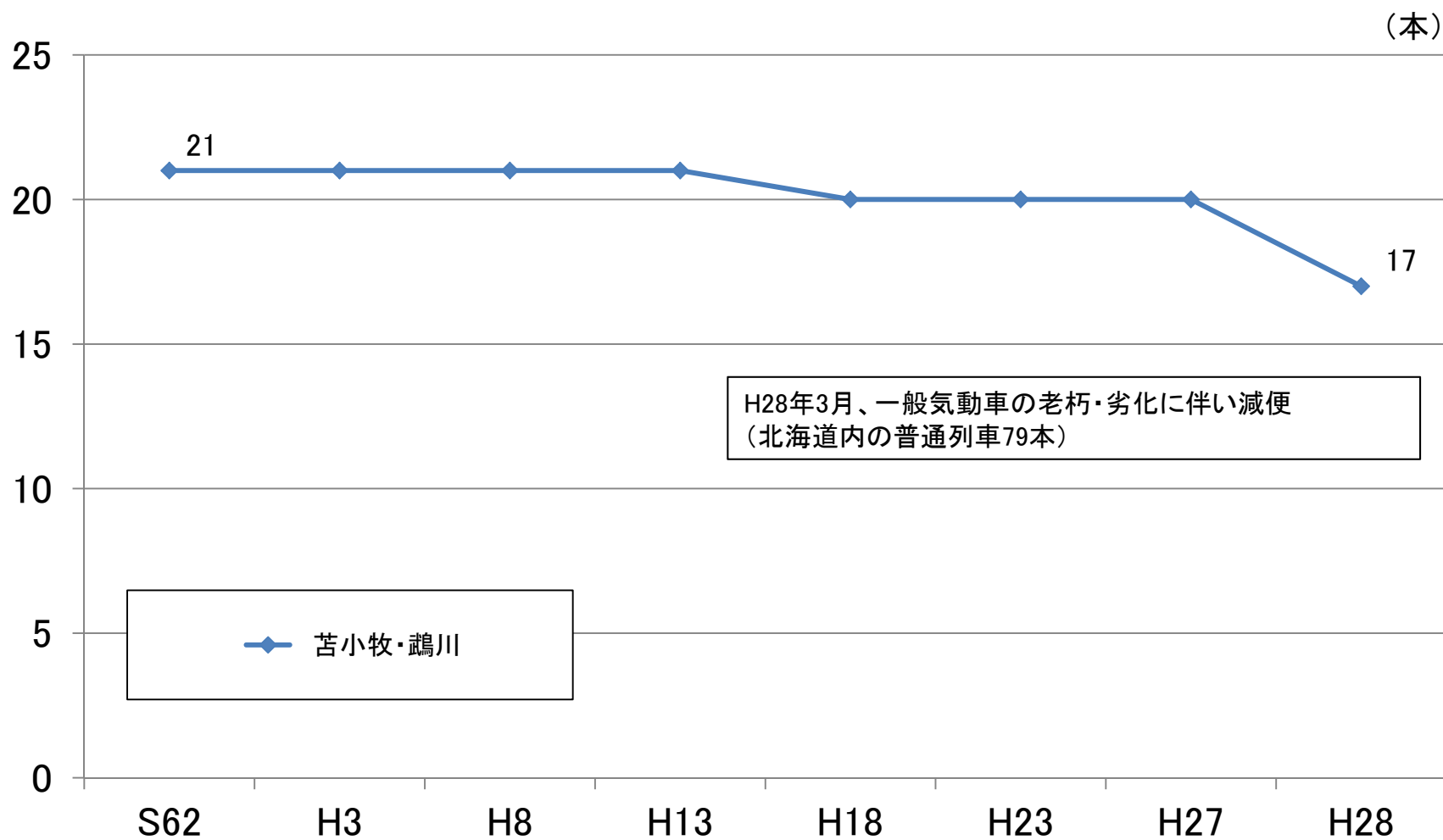
■ 日高線(苫小牧・鷗川間) (昭和50・55・60年度、昭和62年度～平成28年度)

(人/キロ/日)



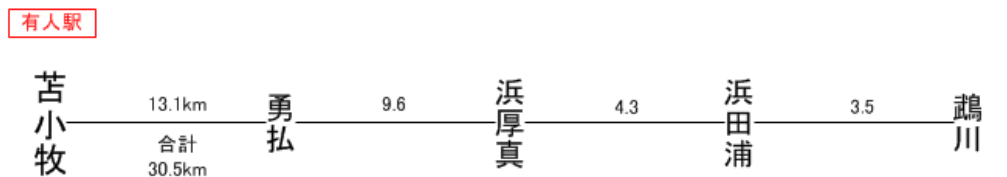
定期列車本数の推移 各年4月時点の本数

■日高線(苫小牧・鷗川間)

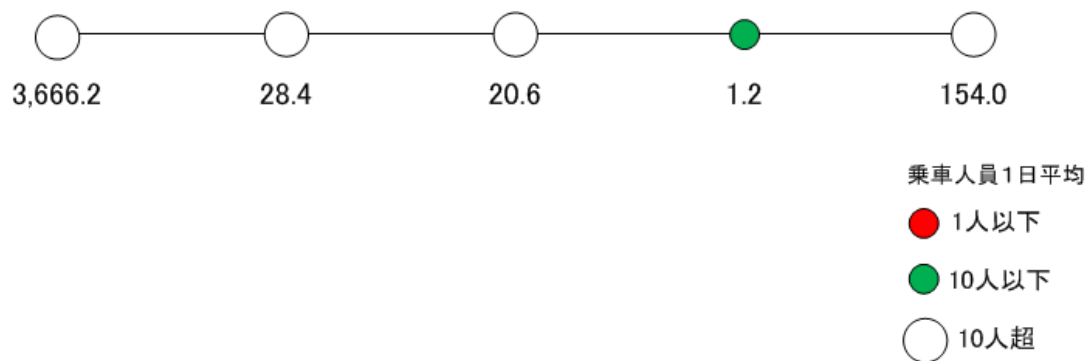


駅別乗車人員 特定日調査(平日)に基づく

■日高線(苫小牧・鷗川間)



駅別乗車人員 (H24-28の5年平均)



列車別乗車人員 平成28年度特定日調査(平日)に基づく



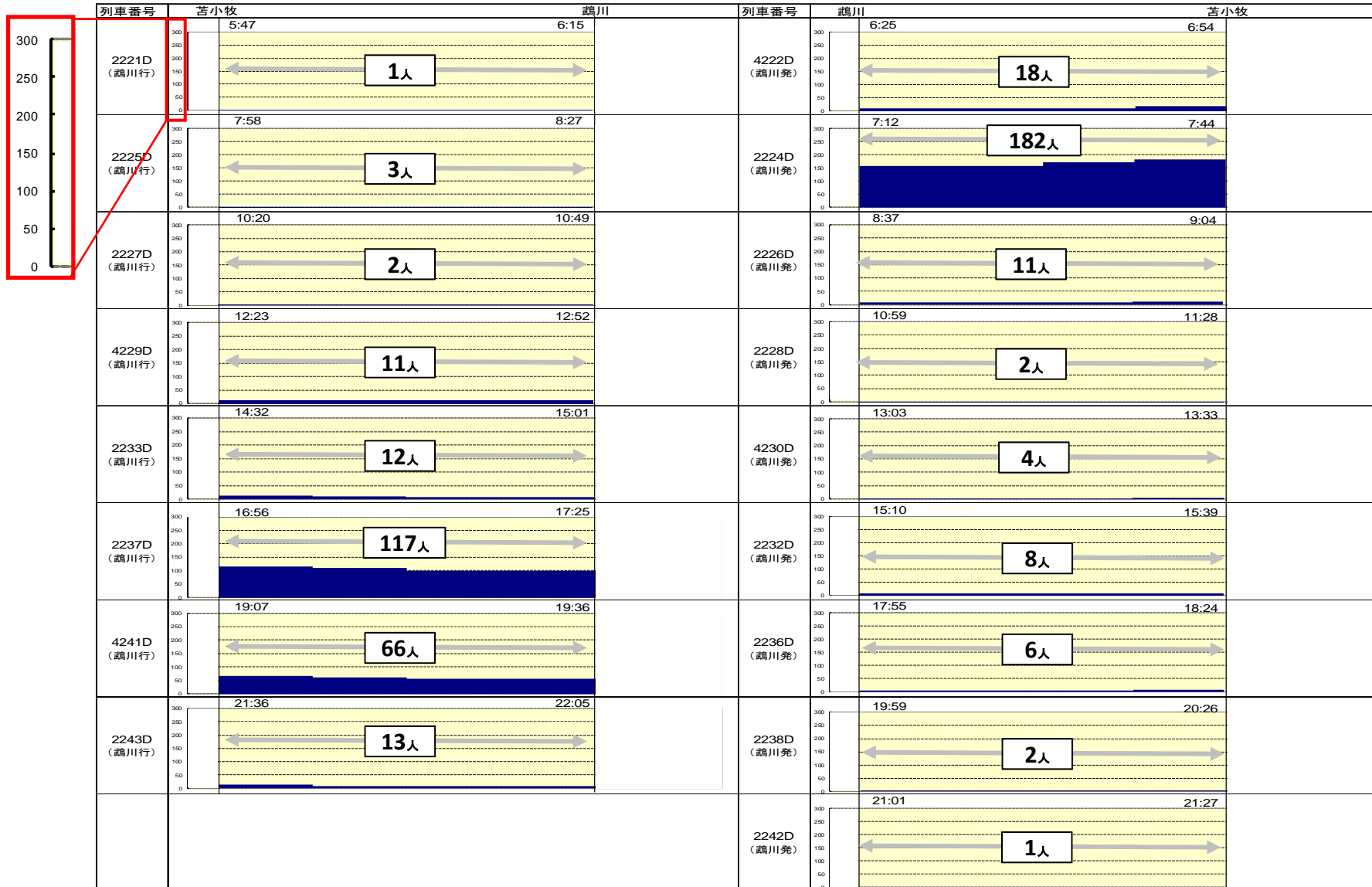
■日高線(苫小牧・鷓川間)

◆下り列車(苫小牧⇒鷓川)

◆上り列車(鷓川⇒苫小牧)

人数は区間における最大乗車人員

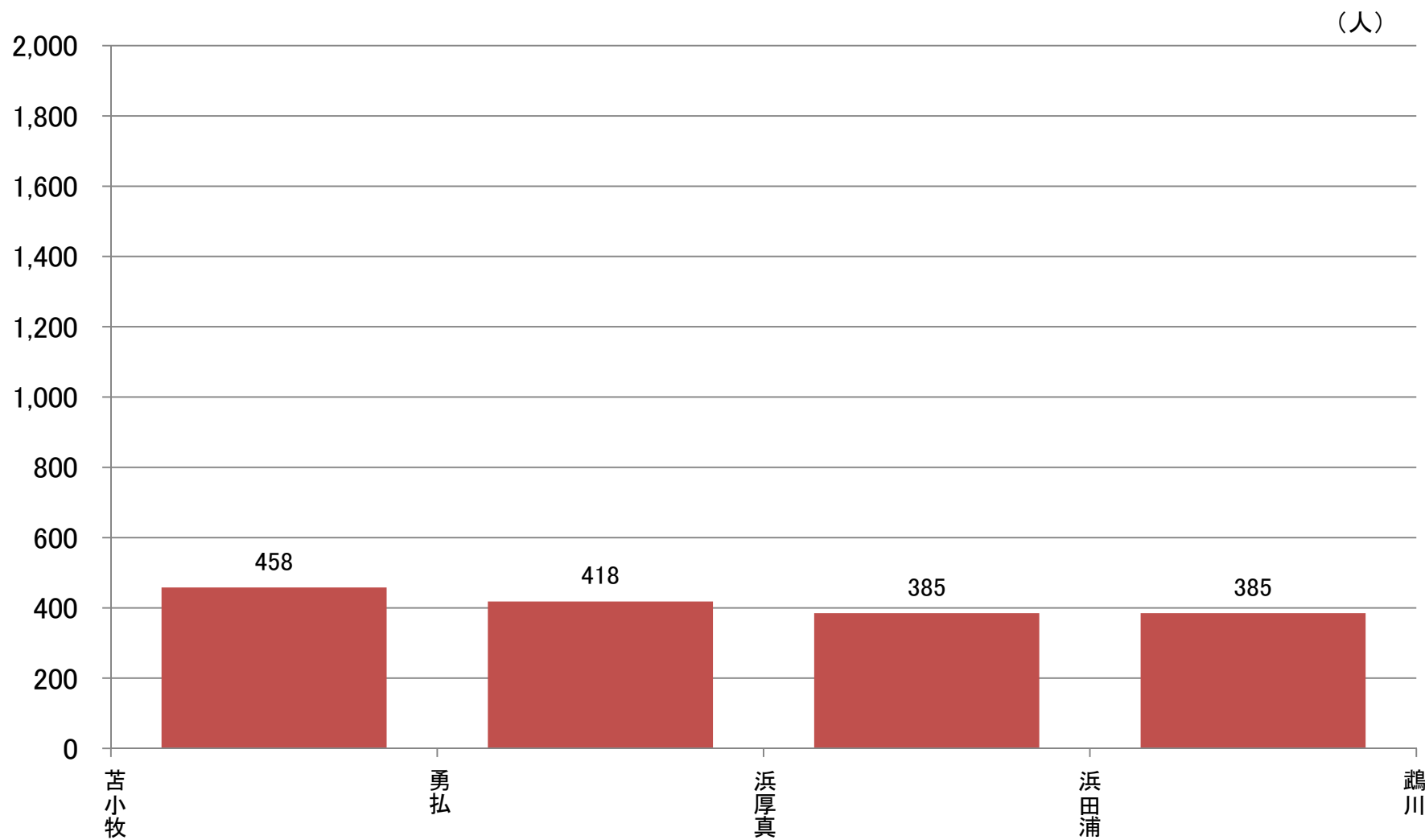
(人)



駅間別乗車人員 平成28年度特定日調査(平日)に基づく



■日高線(苫小牧・鷗川間)

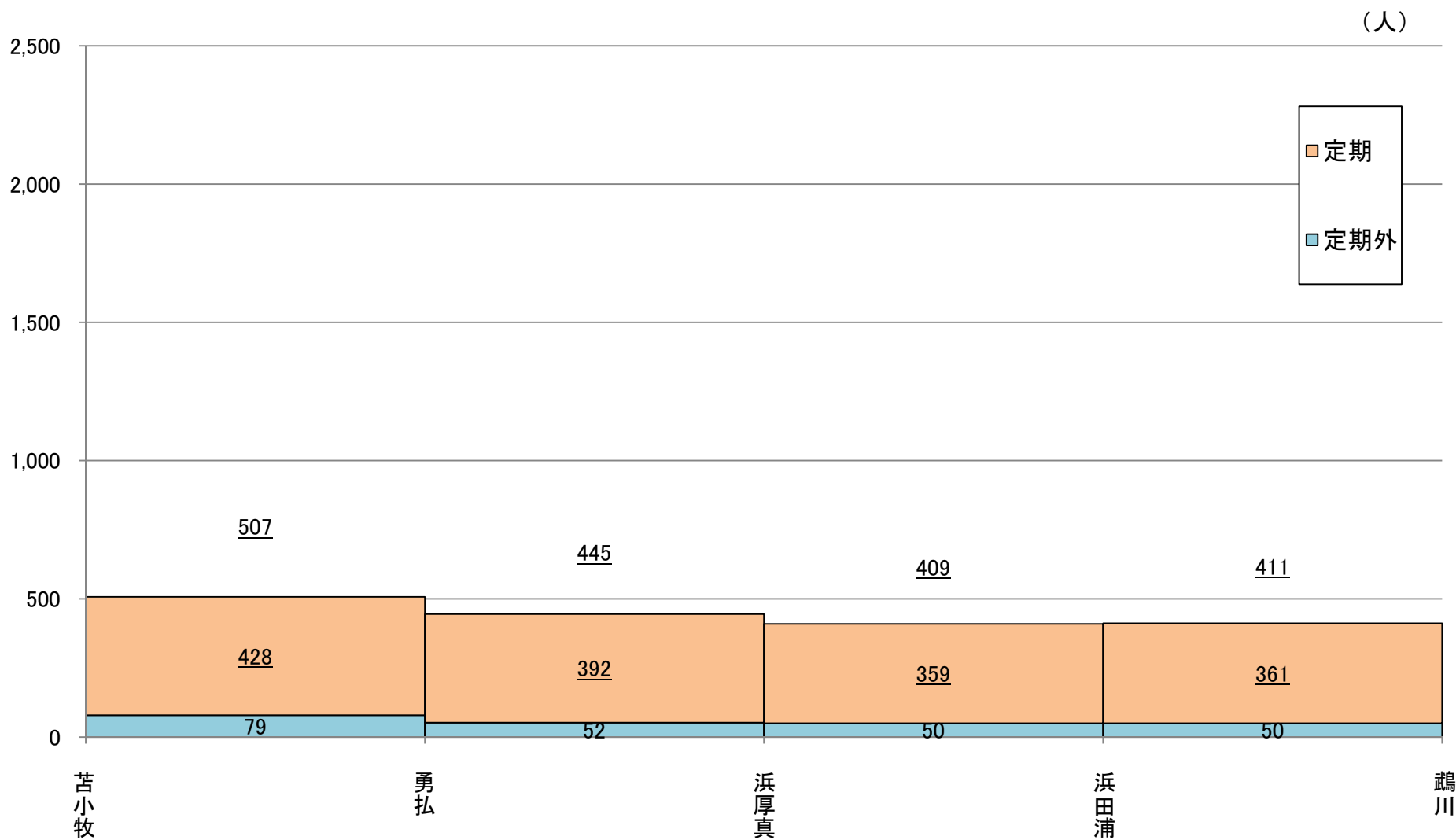


駅間通過人員 1日あたり平均(平成28年度)

平成29年12月25日修正



■日高線(苫小牧・鷗川間)



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

定期券月平均発売枚数 (平成28年度)



■日高線(苫小牧・鷗川間)

(単位:枚)

	苫 小 牧	勇 払	浜 厚 真	浜 田 浦	鷗 川	線 区 (鷗 川 以 遠 外)	合 計
線区外 (苫小牧以遠)		9.8	5.6		12.1	9.7	37.1
苫小牧		7.8	10.9		86.1	68.4	173.2
		0.7			2.4	0.6	3.7
勇払					0.3		0.3
浜厚真							
浜田浦							
鷗川						1.0	1.0
合計		17.5	16.5		98.4	78.1	210.5
		0.7			2.4	1.6	4.7

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

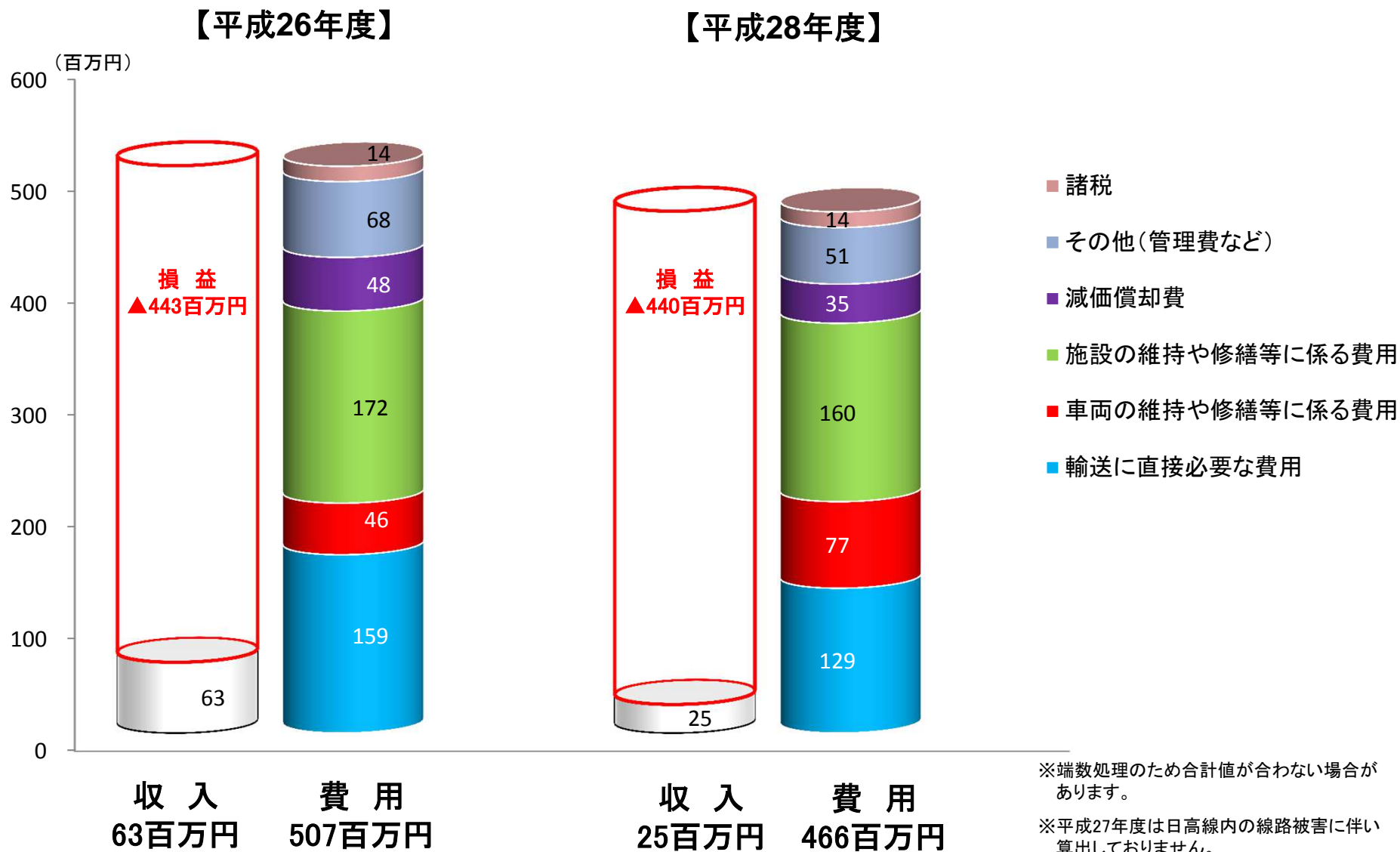
※1ヶ月定期は1枚、3ヶ月定期は3枚、6ヶ月定期は6枚として集計

※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

線区別収支状況

■ 日高線(苫小牧・鷓川間)

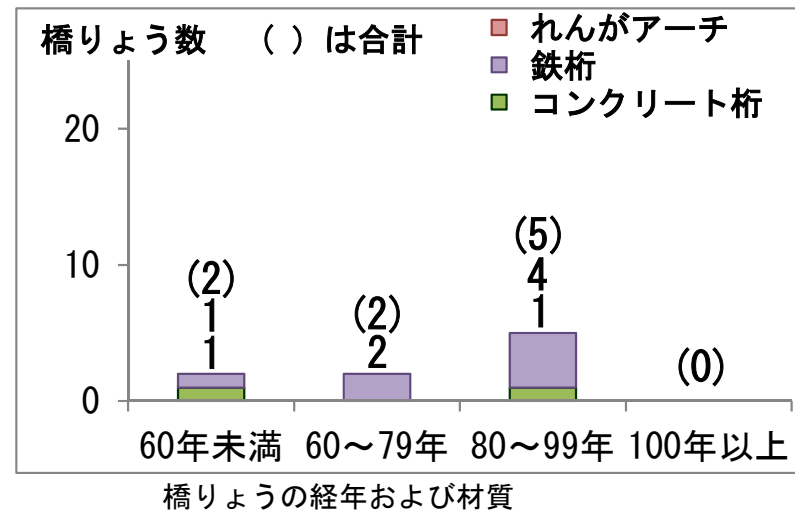
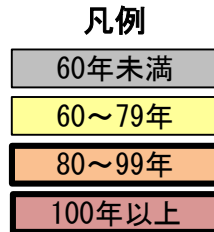
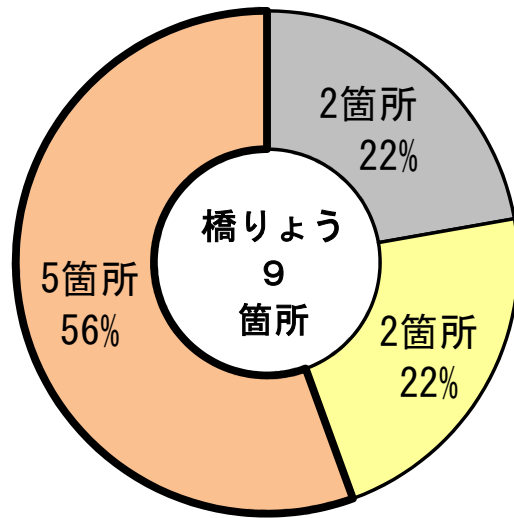


※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

※平成27年度は日高線内の線路被害に伴い算出しておりません。

土木構造物の概況

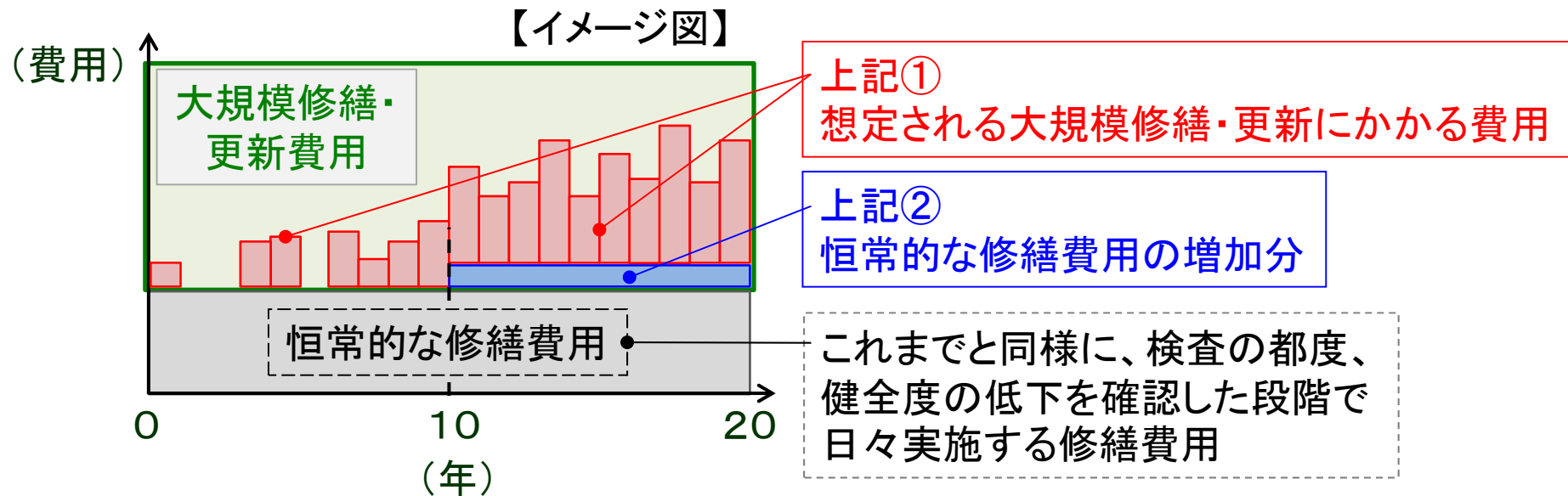
■日高線(苫小牧・鷓川間)



※平成29年1月現在

試算した大規模修繕・更新費用の考え方

- 試算した大規模修繕・更新費用は、大きく2つに分けられます。
 - ① 想定される大規模修繕・更新にかかる費用
 - ② 経年の進行に伴う修繕の増加を見据えた、恒常的な修繕費用の増加分
- 大規模修繕・更新費用とは別に、運営赤字に含まれる恒常的な修繕費用は、今後も必要になります。



○ 橋りょう

【鋼橋の腐食対策】

日高線 苫小牧・鷓川間: 2億円

- ・ 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】

日高線 苫小牧・鷓川間: 0億円

- ・ 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)

○ 橋りょう

【溶接補強桁の変状対策】

日高線 苫小牧・鷓川間: 該当なし

- ・ 明治時代に製作された古い鉄桁には、機関車の大型化に伴って、昭和初期に溶接補強されたものがある
- ・ 明治時代の鋼材は溶接に不向きであり、亀裂が発生しやすい一方、効果的な修繕方法がないことから、取替を実施



(例: 札沼線 知来乙・石狩月形間 須部都川橋りょう)

【橋脚の洗掘対策】

日高線 苫小牧・鷓川間: 1億円

- ・ 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)

○ トンネル

【地山の影響による変状対策】

日高線 苫小牧・鷓川間：該当なし

- ・ 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

【覆工材料の劣化・剥落対策】

日高線 苫小牧・鷓川間:該当なし

- ・ れんが等で造られた古いブロック積みトンネルは、ブロック本体およびブロック同士をつなぐ目地材料の劣化が進んでいる
- ・ れんが等の覆工材料の剥落を防止し、トンネルの寿命を延ばすため、覆工の改築・補強工事を実施



ネットによる
落下防止

劣化したれんがトンネル

(例:石北線 生田原・西留辺薬間 常紋トンネル)

【トンネルの漏水対策】

日高線 苫小牧・鷓川間:該当なし

- ・ 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



漏水の
染み出し

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)

○ ホーム・乗換跨線橋

【ホーム・乗換跨線橋の変状対策】

日高線 苫小牧・鷗川間:該当なし

- ・ 軟弱地盤上に造られたホームや乗換跨線橋には、経年の進行に伴い徐々に沈下や傾斜が進むものがある
- ・ 修繕により、変状をくい止めることが難しいものは、抜本的な対策として、新しい構造物への取替を実施



軟弱地盤上の乗換跨線橋

(例：宗谷線 幌延駅)

土木構造物の大規模修繕・更新費用

■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
日高線 苫小牧・ 鷗川間	橋りょう	9橋	①鋼橋の腐食対策	7橋(22連)	2	3
			②鋼橋の亀裂対策	4連	0	
			③鋼橋の洗掘対策	2橋(3橋脚)	1	
	経年進行に伴う恒常的な維持管理費用の増加				0	0
	計				3	3

※ 金額は億円未満を四捨五入して表示しています。

■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
日高線(苫小牧~鷗川間)	5	10

※ 金額は億円未満を四捨五入して表示しています。