

平成 28 年 12 月 21 日
北海道旅客鉄道株式会社

日高線（鷓川・様似間）の復旧断念、並びに
バス等への転換に向けた沿線自治体との協議開始のお願いについて

日高線（鷓川・様似間 116.0km）は、大正 2 年の苫小牧軽便鉄道（株）による苫小牧・佐瑠太（現：富川）間の開通から始まり、昭和 12 年に現状と同じ様似まで開業し、それ以来、80 年近くにわたり地域の重要な交通手段として皆様にご利用頂いて参りました。しかし、平成 27 年 1 月の高波被害以降不通となり、復旧とその後の持続可能な運営のあり方について、「JR 日高線検討会議」及び「JR 日高線沿線自治体協議会」などの場で協議を行ってまいりましたが、次の理由により復旧を断念せざるを得ないという結論に至りましたので、本日、沿線自治体の首長の皆様にご説明をさせて頂きました。

(1) 相次ぐ被災により、復旧費が約 86 億円にのぼると試算しており、当社単独では負担できないことに加え、復旧費とは別に、海岸侵食対策として、離岸堤の整備が必要であると考え、これを含めると、総額は 100 億円を超える規模となること

(2) 日高線（鷓川・様似間）を持続的に維持するために必要な、収支差額及び土木構造物老朽対策の単年度費用 16.4 億円について、当社単独では負担できないこと

(3) 単年度費用 16.4 億円のうち、当社で負担するとした列車運行に係る経費相当額 3 億円を差し引いた 13.4 億円について、地元自治体に、上下分離方式の導入または地元自治体による費用支援を提案したが、受け入れは困難とのご回答を頂き、復旧の前提である「鉄道を持続的に維持する仕組み」が合意に至らなかったこと

(4) モータリゼーションの進展、沿線人口・高校通学者の減少などの影響により、鉄道のご利用状況が、平成 26 年度の輸送密度で 186 人と、当社発足時の昭和 62 年度と比較して約 3 分の 1 となっており、収支状況も平成 26 年度で年間約 11 億円の赤字となっていること

(5) 高規格幹線道路である日高自動車道について、平成 29 年度には厚賀 IC（仮称）まで延伸予定であり、また静内 IC（仮称）まで事業区間とされていることから、鉄道のさらなる利用減が想定されること

今後は、バス等による代替交通をはじめとした新たな交通体系の確立や、さらなる地域振興への支援等について、協議を開始させて頂きたいと考えております。

これらにつきましては、沿線自治体の皆様のご意見を十分に反映し、できうる限りの協力をすべく、協議を進めていきたいと考えておりますが、当社としては、次の内容を考えております。

- (1) 国・道・町が補助するバス路線への、町負担分の一定程度の支援
- (2) 列車運行時と同等以上のバス運行便数を確保するための支援
- (3) 定期差額運賃の一定期間の補填
- (4) 用地及び施設の無償譲渡による、例えばサイクリングロード等での活用
- (5) 観光送客への支援
- (6) 当社の所有する社宅の自治体への寄贈または貸与
- (7) 鉄道公園等の駅舎周辺整備への協力
- (8) 鉄道用地を活用して行う地域振興のための整備費用の一部補填

なお、日高町長よりご要望のありました、「鶴川・日高門別間」の復旧及び維持費の試算につきましては、別途ご回答させて頂きたく考えております。

日高線（鷓川・様似間）の概要

1 日高線の沿革

- ・1913年(大正 2)10月 1日 苫小牧軽便鉄道(株)が、苫小牧・佐瑠太（現:富川）間開業
- ・1924年(大正13) 9月 6日 日高拓殖鉄道(株)が、佐瑠太・厚賀間開業
- ・1926年(大正15)12月10日 日高拓殖鉄道(株)が、厚賀・静内間開業
- ・1927年(昭和 2) 8月 1日 苫小牧軽便鉄道(株)および日高拓殖鉄道(株)を国が買収し、日高線となる
- ・1933年(昭和 8)12月15日 静内・日高三石間開業
- ・1935年(昭和10)10月24日 日高三石・浦河間開業
- ・1937年(昭和12) 8月10日 浦河・様似間開業により全通、木材輸送や住民の足として役割を果たす
- ・1982年(昭和57)静内・様似間、1984年(昭和59)苫小牧・静内間の貨物輸送廃止
- ・1986年(昭和61)急行列車廃止

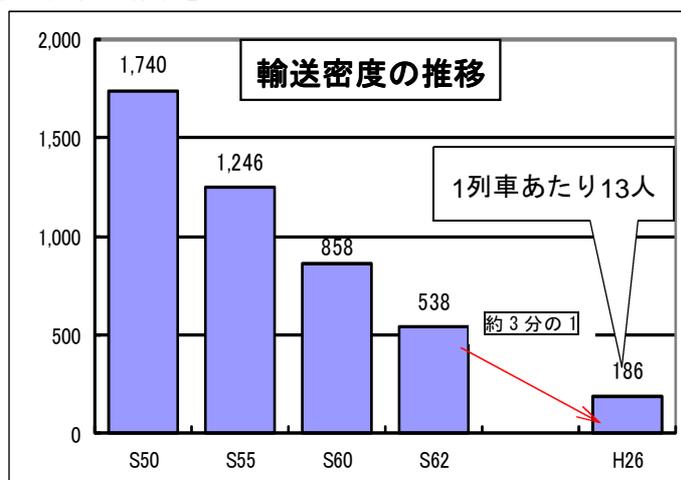
2 日高線（鷓川・様似間）の平成27年1月被災前の状況

【列車本数の推移】

	1987年(昭和62)4月発足時	2015年(平成27)1月被災前
鷓川・静内間	上り7本、下り9本	上り7本、下り8本
静内・様似間	上り7本、下り7本	上り7本、下り7本

- ・当社発足の昭和62年度以来、列車の運転本数をほぼ維持

【輸送密度の推移】



輸送密度は発足以降、昭和62年度の538人から平成26年度には186人と約3分の1に減少

モータリゼーションの進展、沿線人口・高校通学者の減少などの影響により利用者が減少の一途を辿っており、現状では地域における鉄道のご利用は通学などごく限られたものとなっている

- ・収支状況は、営業収入が平成26年度80百万円に対して経費は15倍近くを要し、年間約11億円の赤字

3 日高線（鷓川・様似間）の現況

【列車代行バス本数の推移】

(一部区間運転含む)

	2015年(平成27)1月開始当初		現在	
	平日	土休日	平日	土休日
鷓川・静内間	4往復	2往復	8往復	8往復
静内・様似間	3往復	2往復	上り6本、下り8本	上り6本、下り7本

- ・平成27年1月13日より列車代行バスの運行を開始し、利便性向上のため逐次増便
- ・このほか、路線バスが、鷓川・静内間に3往復、静内・浦河間に5往復、浦河・様似間に上り11本、下り14本運行（札幌発着の高速バス及び新千歳空港発着便を除く）

【日高自動車道】

- ・平成10年に苫小牧東IC・厚真IC間が供用開始、平成24年に日高門別ICまで延伸
- ・平成29年度に厚賀IC(仮称)まで延伸（予定）、厚賀IC(仮称)・静内IC(仮称)間が事業区間

日高線(鷓川・様似間)沿線の概況

【参考資料】



■鉄道諸元(鷓川・様似間)

- ・営業キロ 116.0km
- ・列車本数(平日)
 普通列車(平成27年1月時点)
 鷓川・静内間 15本(上り7本、下り8本)
 静内・様似間 14本(上り7本、下り7本)

※参考 代行バス(現在の本数)
 鷓川・静内間 16本(上り8本、下り8本)
 静内・様似間 14本(上り6本、下り8本)

- ・駅数 25駅(有人2駅、無人22駅、簡易委託1駅)
 ※有人駅: 静内、浦河 簡易委託駅: 様似

<凡例>

- : 線路
- : 高規格幹線道路
- : 国道
- : 駅
- ◆ : 高校
- ▲ : 主な病院

<参考: 災害復旧等に要する費用>

項目	試算額
・厚賀～大狩部間の運転再開に必要な防災対策費 ・厚賀～大狩部間におけるH27.9被災箇所復旧費 ・豊郷～清島間におけるH27.9被災箇所復旧費	38億円
・H28.8一連の台風による被災箇所復旧費 ・厚賀～大狩部間の追加対策費	48億円
合計	86億円

※上記費用に海岸保全に必要な離岸堤の整備費用は含まれていない
 ※上記費用とは別に、今後10年間にわたる最小限の防災対策及び老朽土木構造物の老朽対策費53億円が必要