

日高線（苫小牧～鷓川間）
事業計画（アクションプラン）

平成 31 年 4 月

J R 北海道

序章（はじめに）

この計画は、日高線（苫小牧～鶴川間）（以下「日高線」）を維持・活性化するため、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、地域の関係者との協議を行ってきた。
- このような中、平成30年7月国土交通省は、JR北海道に対して「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、監督命令を受けた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「日高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。

※日高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北海道の維持困難線区に関する東胆振首長懇談会」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）
苫小牧市、厚真町、むかわ町
 - ・周辺市町村（日高線の周辺に位置・関係する市町村）
 - 広域行政機関
北海道
 - オブザーバー
国土交通省

第2章 日高線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料 1～3ページのとおり

(2) 日高線の状況

- 別添資料 4～18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、関係者の間で日高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北海道は日高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「北海道交通政策総合指針」を策定した。

- これらの中では、日高線は次のとおり位置づけられた。

① 日高線の現状

- 通学や通勤など、住民の日常生活で利用されており、朝の苫小牧方面に向かう列車においては、最大 180 人を超える利用があるが、その他においては、利用者数が 10 人以下の時間帯が多くなっている。
- 鉄道とバスが、おおむね全区間にわたって並行している。

② 日高線のあり方について

- 他の交通機関での代替の可能性も踏まえつつ、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ことが必要と考える。

- J R 北海道が、平成 28 年 11 月に当社単独では維持困難な線区を公表後、これまでも多くの広域連携事業に取り組んできた、東胆振 1 市 4 町の首長が参加する懇談会において、地域における日高線について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 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、当社と地域が一体となって、利用促進や経費削減等に取り組む、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、日高線を維持するため、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（アクションプラン）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

- 日高線を持続的に維持していくためには日高線の収入を増やし経費を削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な取組以外にも、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。基本指標とあわせの関連指標の推移も確認しながら進める。

① 収支状況

平成 29 年度（計画開始前） △426 百万円
（営業収益 27 百万円）、営業費用 453 百万円

② 輸送密度

昭和 62 年度（国鉄分割民営化時） 1,283 人／日
平成 29 年度（計画開始前） 449 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、日高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などの関連指標も参考とする。

① 収支状況

平成 32 年度（計画終了時期） △426 百万円

② 輸送密度

平成 32 年度（計画終了時期） 449 人／日

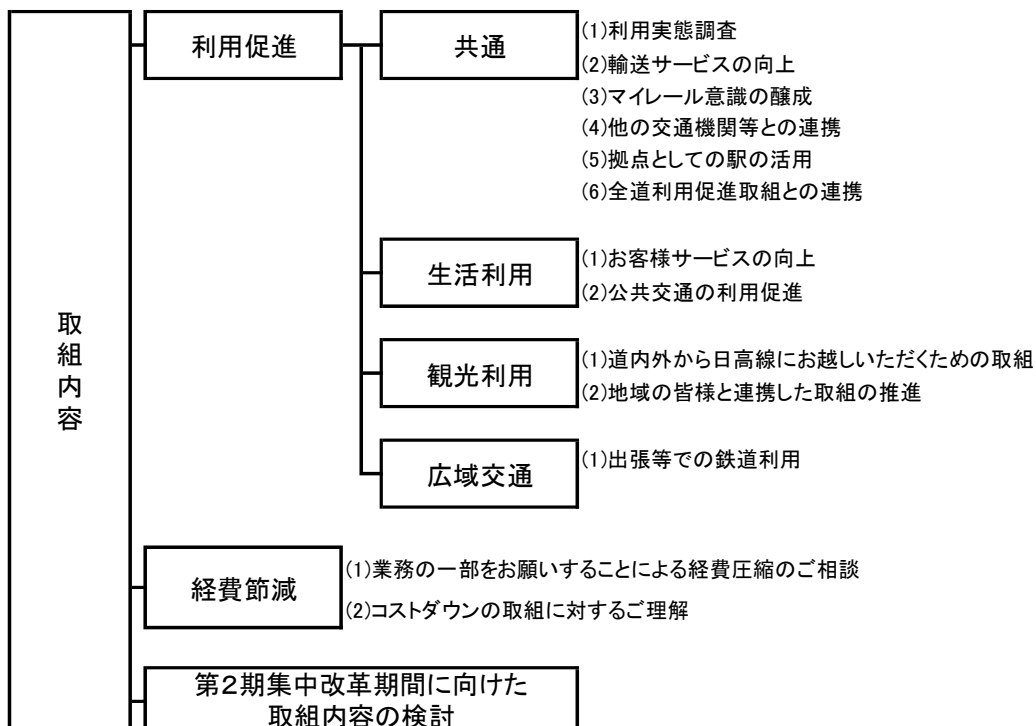
第4章 具体的取組内容

(1) 基本方針

- 通学や通院など、生活利用が多いという線区の特性を考慮し、必要不可欠な地域住民の足として維持存続を図るため、マイレール意識の醸成や利用促進などに取り組む。
- 沿線や周辺地域のイベント、見どころを活用した鉄道を利用する仕掛けづくりをJR北海道と周辺地域の関係者が一体となっていく。

(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

		第1期集中改革期間								第2期集中改革期間				
		30年度 IV	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))

日高線 具体的取組

I 利用促進
1 共通

区分	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実態調査の新設	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、地域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) マイレール意識の醸成	①JR北海道問題に対する関心を高める取組												
	ア. JRに関する利用促進特集等沿線自治体相互間の送客に向けた情報掲載	全自治体 その他											
	イ. 鉄道とバスを組み合わせた域内総合時刻表の作成・配布	自治体											
	ウ. 地元住民との懇談会等の実施 ・自治体主催出前講座への登録・開催	自治体 JR北海道											
	②リーフレットの作成 線区の状況、利用のお願い、集中改革期間の内容等について利用者にご理解頂く資料の作成	JR北海道											
(4) 他の交通機関等との連携	③出前教室等の実施 教育現場にJR社員が赴く出前勉強会や駅の課外授業受け入れ等で線区に関するPRを行う	JR北海道 全自治体											
	①バス、タクシー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の改善	全自治体 JR北海道 その他											
(5) 拠点としての駅の活用	①観光案内所・売店・飲食店等の設置の検討	自治体 JR北海道 その他											
	②駅舎の整備 ア. 駅舎・待合室の整備 ・自治体による駅舎・待合室の整備	自治体											

日高線 具体的取組

区分	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
	イ. 駅付帯バリアフリー施設・維持・管理 ・ホーム、改札に繋がるエレベーター付自由通路整備	自治体								
	・オストメイトトイレの設置	自治体								
	ウ. トイレ整備・維持・管理 ・洋式トイレの整備・維持・管理	自治体								
	③ 駅前の整備 ・駅前広場の整備・維持・管理	自治体								
(6) 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の検討	全自治体 JR北海道								

日高線 具体的取組

2 生活利用

区分	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サービスレベルの向上 ・大規模輸送障害発生時等の運休等の情報内容の充実	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	自治体										
	②行事等での鉄道利用 ・日中時間帯の鉄道利用を図るため行事等での鉄道利用を依頼	全自治体										

日高線 具体的取組

3 観光利用

区分	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) 道内外から日高線にお越しただくための取組	①沿線や札幌周辺地域にお住まいの皆様を対象にしたお出かけの勧誘	全自治体 JR北海道										
	②宣伝協力 ア. 札幌駅や新千歳空港駅等での宣伝協力(ポスター等の掲出・プロモーション等の実施)	JR北海道 全自治体										
(2) 地域の皆様と連携した取組の推進	①沿線人気イベントを活用した鉄道利用促進	全自治体 JR北海道										
	②沿線をPRするラッピング列車運行の検討	自治体 JR北海道										
	③JR利用者への地元施設特典を付与し、JR利用促進と地元施設の活性化を図る	自治体 その他 JR北海道										

日高線 具体的取組

4 広域交通

区分	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) 出張等での鉄道利用	①官公庁・域内事業所等において、札幌までの出張時等に、苫小牧～鷗川間の鉄道利用に取り組む	全自治体 JR北海道										
	②学校行事等における鉄道利用促進の提案・呼びかけ	全自治体 JR北海道										

日高線 具体的取組

Ⅱ 経費節減

区分	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のご相談	①業務のお手伝いのお願い ・駅清掃・巡回・ホーム除雪	自治体										
	②当社の行き届かない取組に対するご協力	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の各自治体との協議	全自治体 JR北海道										
	②ご利用の少ない踏切の見直しについての各自治体との協議	全自治体 JR北海道										

日高線 具体的取組

Ⅲ. 第2期集中改革期間に向けた取組内容の検討

区分	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地域の皆様と検討の開始	全自治体 JR北海道 その他										
	②2次交通との連携に向けた検討 ・鉄道とバスの連携による相互に成り立つ仕組み作りに向けた検討の開始	全自治体 JR北海道 その他										
	③「地域公共交通網形成計画」の策定 ・日高線と他の交通機関で連携した地域最適な公共交通ネットワーク再構築への検討	自治体										
(2) 中長期的な利用促進策についての検討	①中長期的な視点に立った利用促進施策の検討	全自治体 JR北海道 その他										
(3) 中長期的な経費削減策についての検討	①中長期的な視点に立った設備スリム化の可能性について検討可能性の検討	全自治体 JR北海道										
(4) 中長期的な駅前の整備についての検討	①中長期的な視点に立った駅前の整備 ・駅前広場の再整備駅前広場に必要機能・配置やバリアフリー化の検討	自治体										
(5) 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	全自治体 JR北海道										

【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) 日高線の状況

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土木構造物の概況	.....	14～16ページ
⑬土木構造物の大規模修繕・更新費用	.....	17ページ
⑭車両の更新費用	.....	18ページ

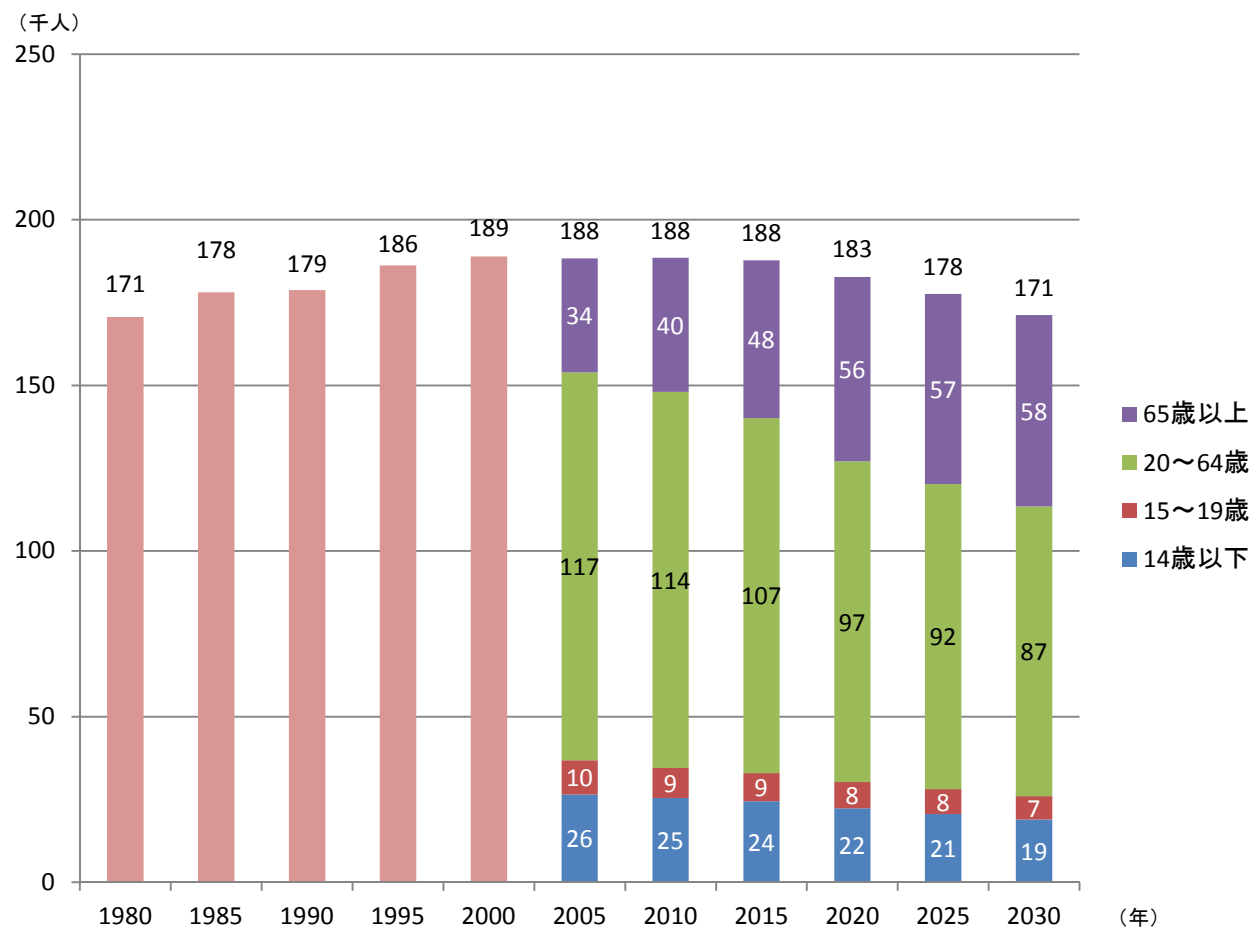
注)

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

(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年以前のむかわ町には鶴川町・穂別町の実績を含む。

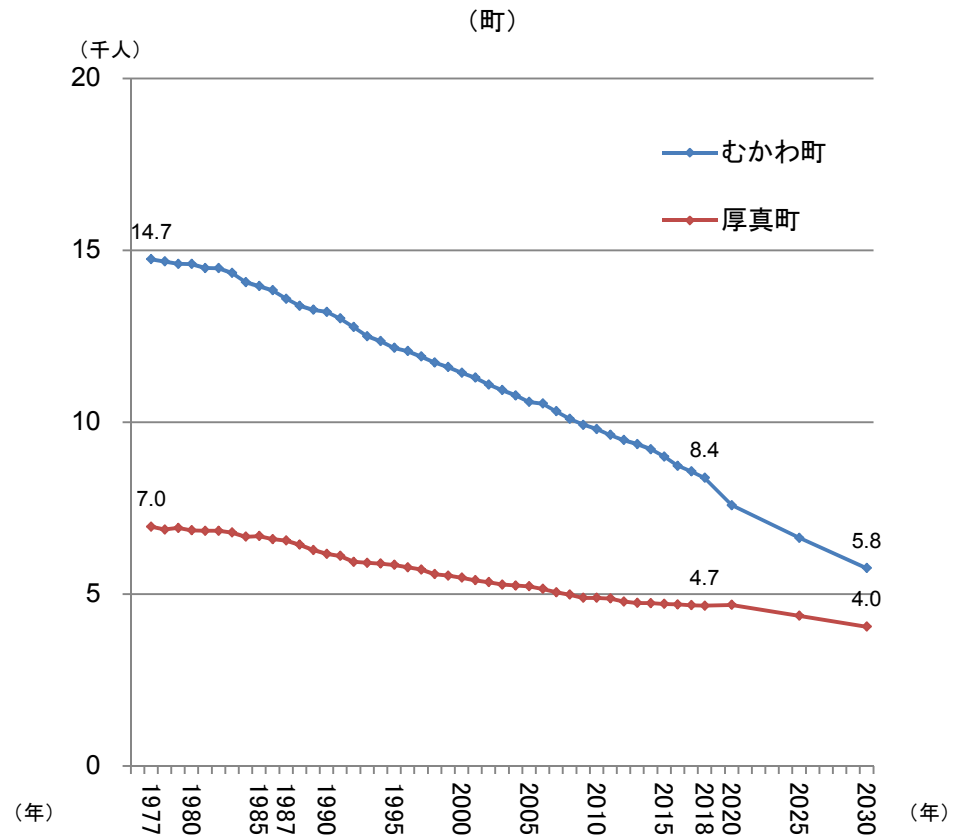
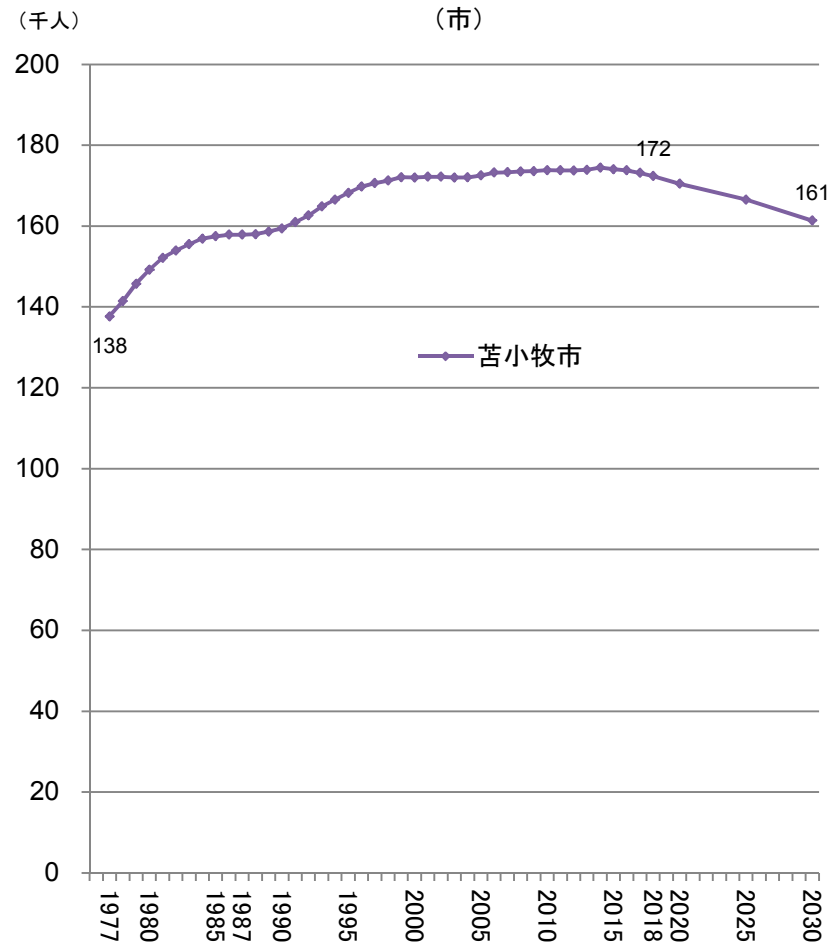
日高線(苫小牧～鶴川間)の関係市町村の総人口は、約18.5万人(2018年)である。

その推移をみると、1999年をピークに微減しているが、JR北海道発足時(1987年)と比較すると、2018年で4.2%増加しているものの、2030年(推計)では3.8%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68.7%増、2030年(推計)では85.9%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-28.6%、2030年(推計)では-39.9%と4割減少することが見込まれている。

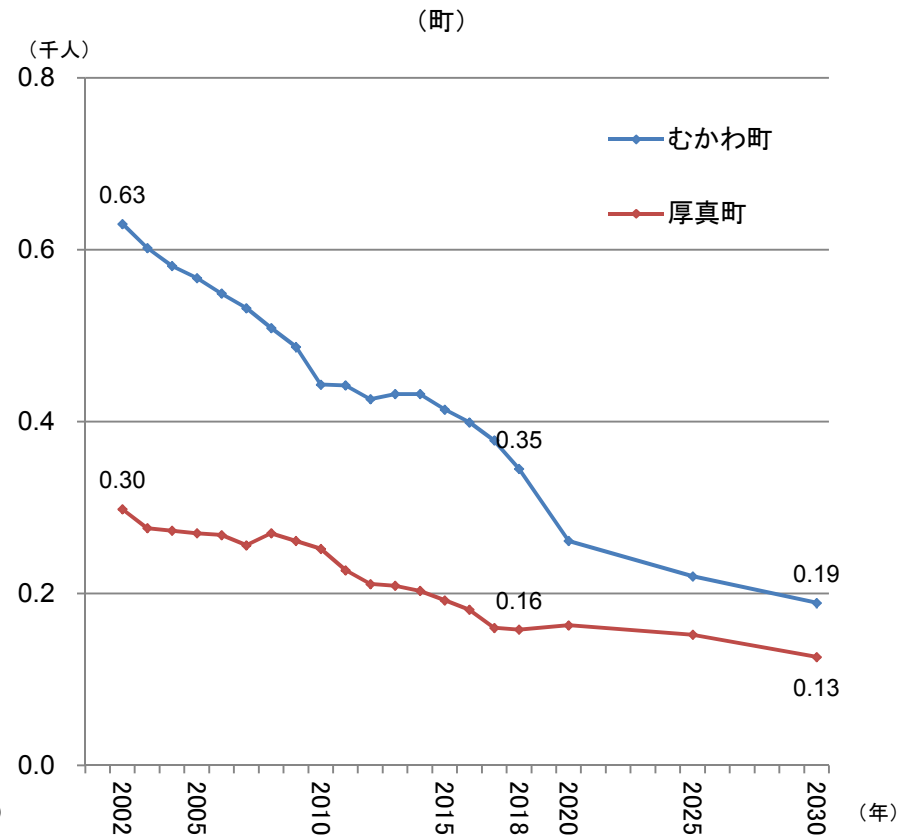
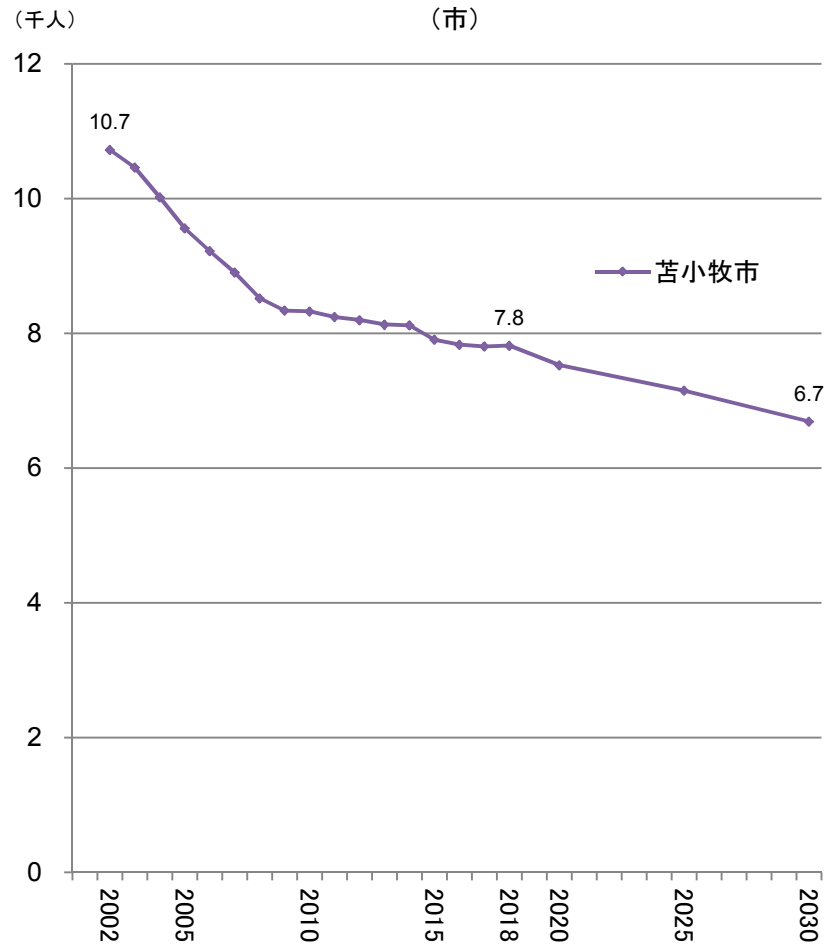
市町村別では苫小牧市を除く市町で人口が減少しており、今後も減少が予測されている。また苫小牧市も2015年以降は減少に転じている。15～19歳の人口は、各市町村とも大幅に減少しており、今後もさらに減少することが予測されている。

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年以前のむかわ町には鶴川町・穂別町の実績を含む。

③市町村別通学年齢人口(15～19歳)の推移

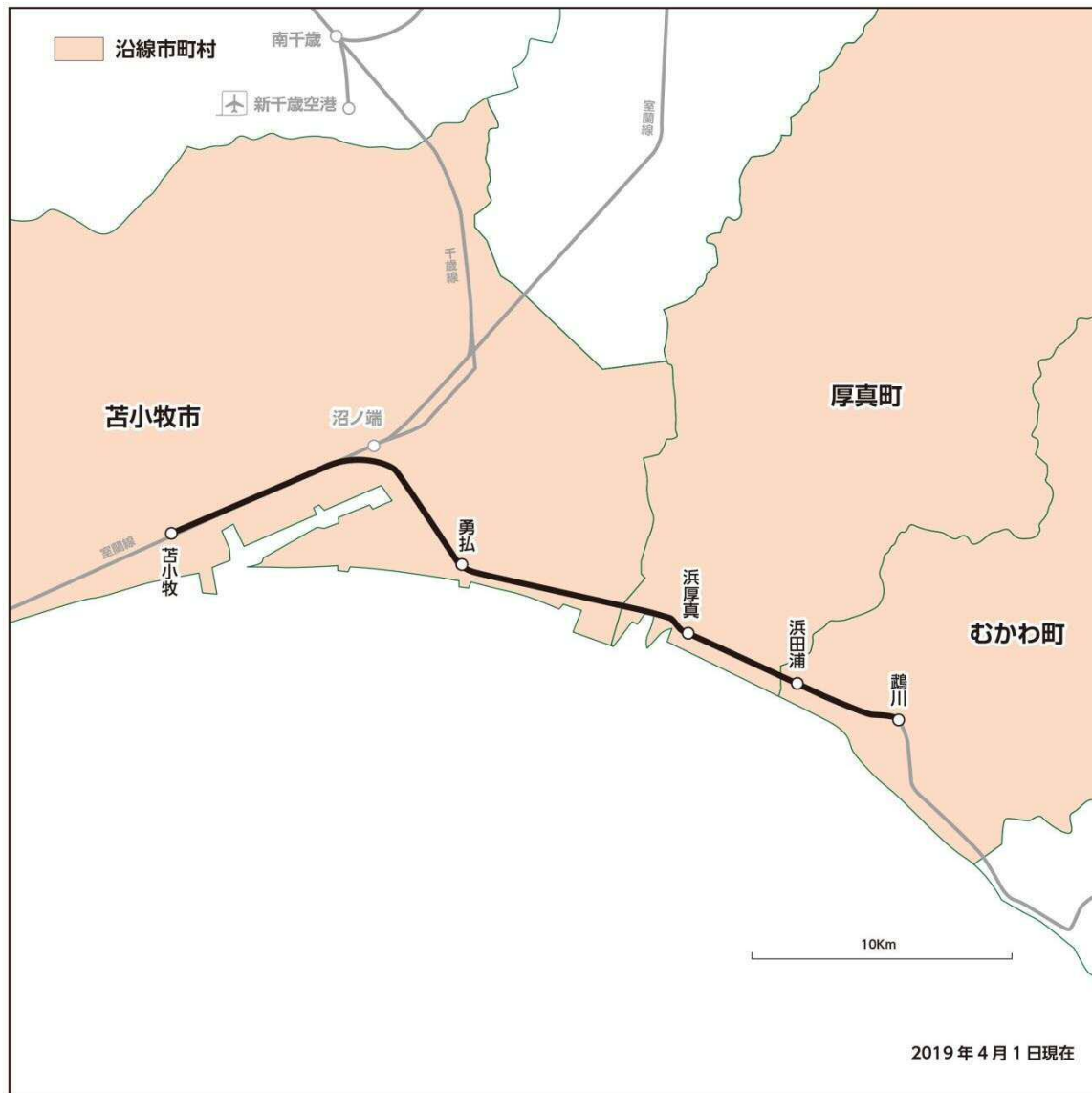


(出典)

- ・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年以前のむかわ町には鶴川町・穂別町の実績を含む。

(1) 日高線の状況

① 沿線地図



②沿革

- ・日高線苦小牧・鷓川間は「苦小牧軽便鉄道」により苦小牧・富川間の一部として建設され、1913年（大正2年）に全線が開業しました。全線が開業して103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
1913(大正2)	苦小牧～鷓川～佐瑠太(現富川)
1929(昭和4)	苦小牧～鷓川～佐瑠太の軌間改築完了

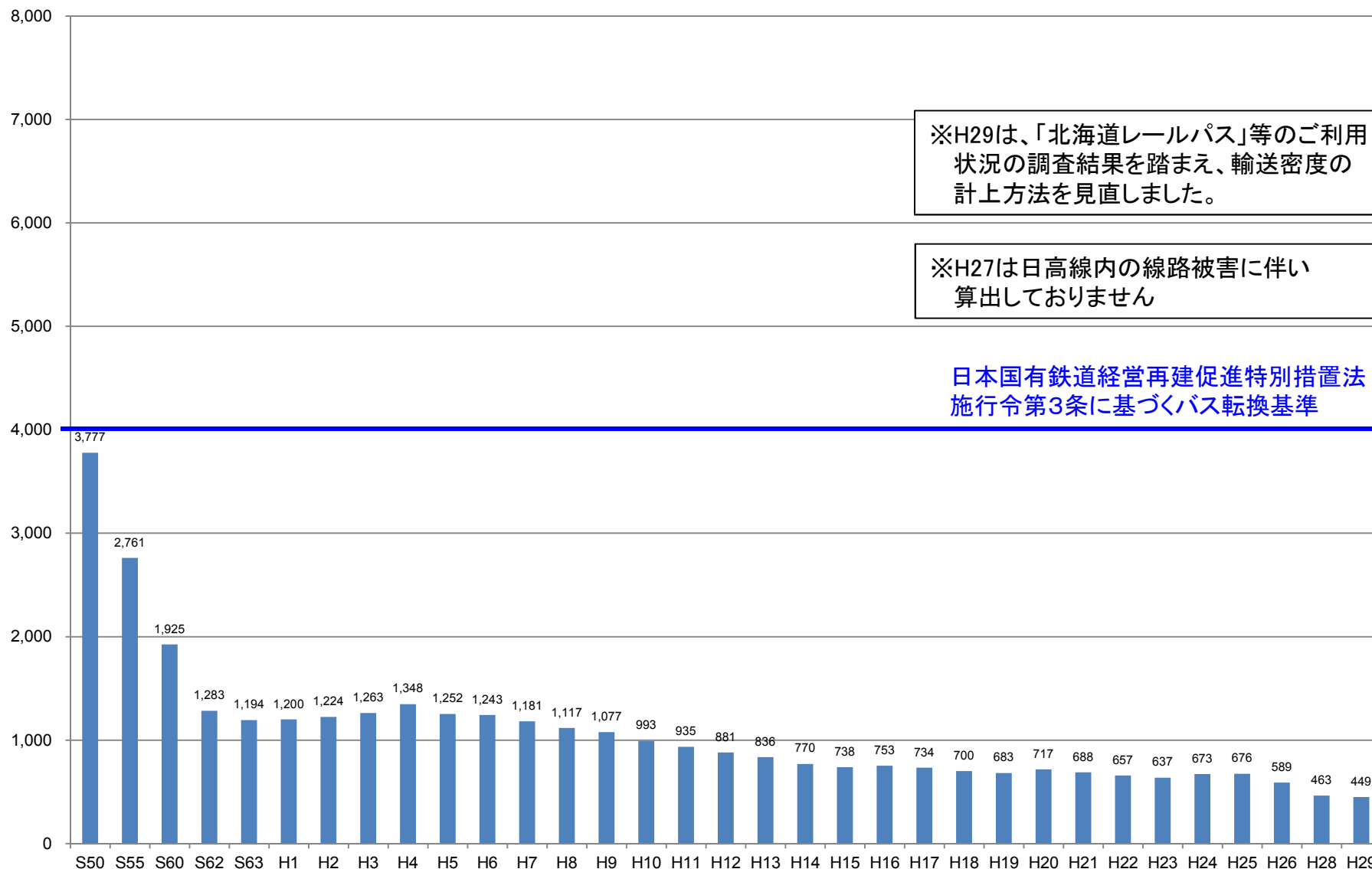
③諸元

- ・ 区間 苦小牧～鷓川
- ・ 営業キロ 30.5km
- ・ 列車本数 上下17本
- ・ 沿線自治体 苦小牧市、厚真町、むかわ町
- ・ 駅数 5駅（うち有人1駅）

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

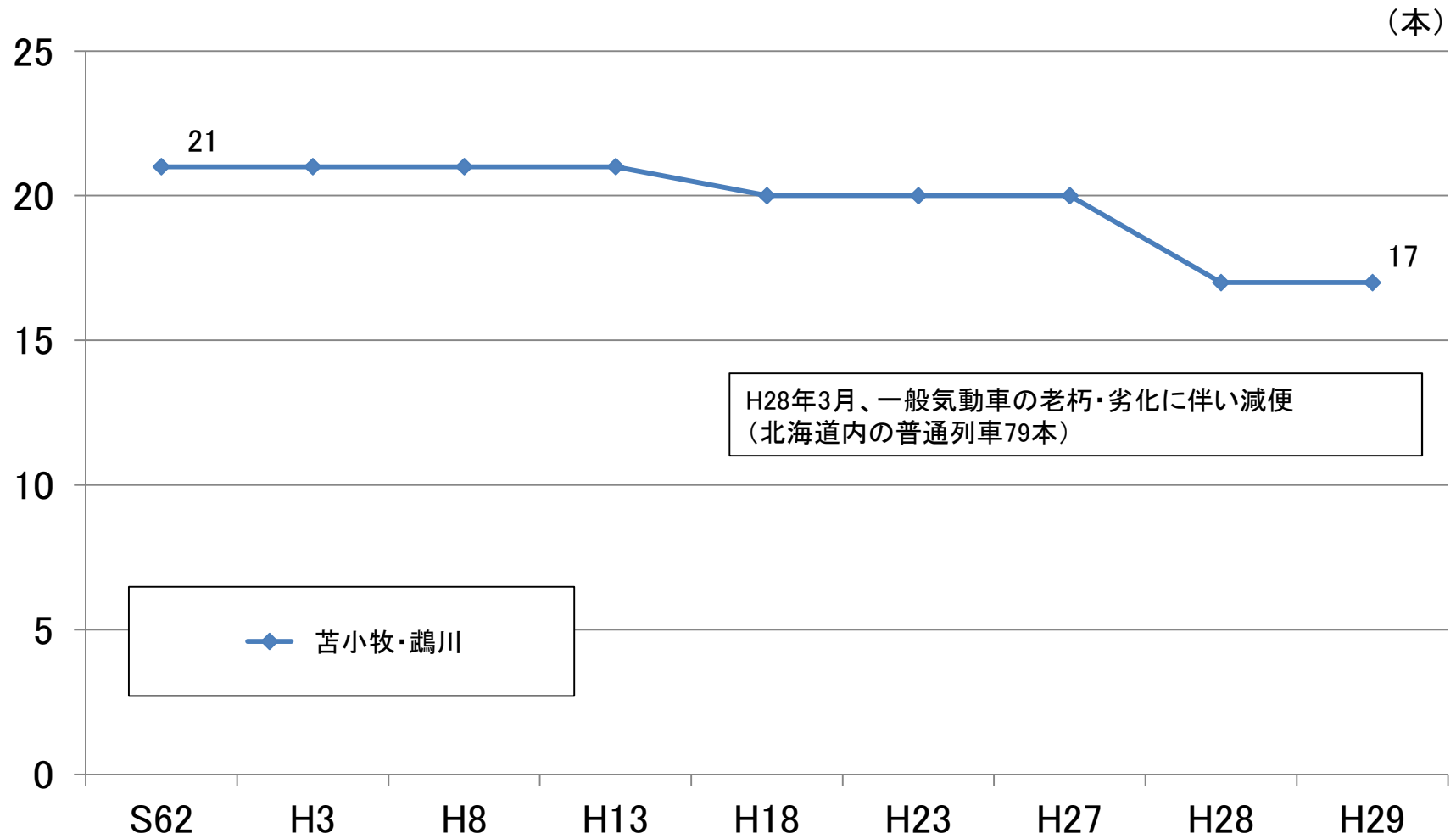
■日高線(苫小牧・鷗川間) (昭和50・55・60年度、昭和62年度～平成29年度)

(人/キロ/日)



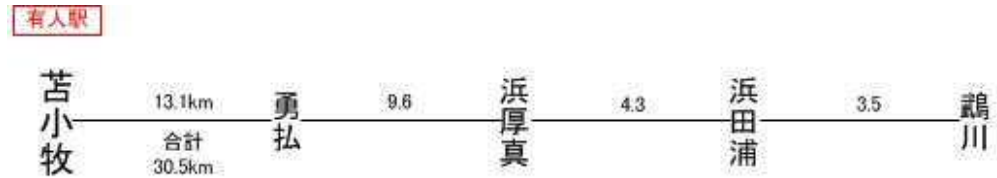
⑤定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■日高線(苫小牧・鷗川間)

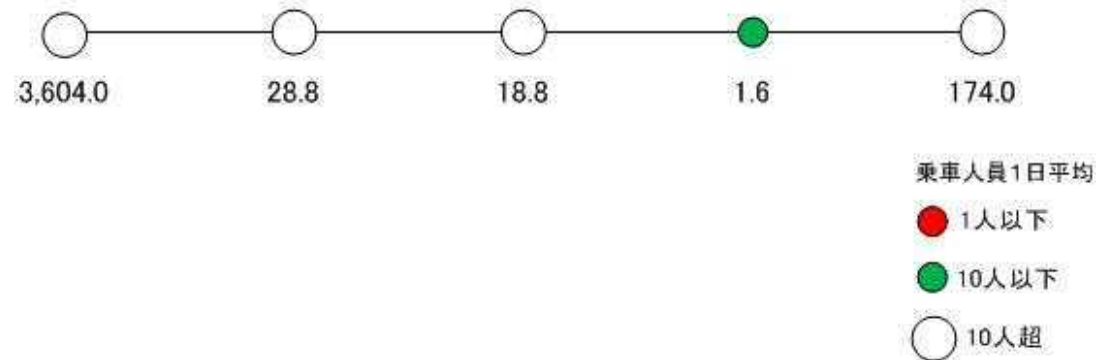


⑥ 駅別乗車人員(特定日調査(平日)に基づく)

■ 日高線(苫小牧・鷗川間)



駅別乗車人員(H25-29の5年平均)



⑦列車別乗車人員(平成29年度特定日調査(平日)に基づく)

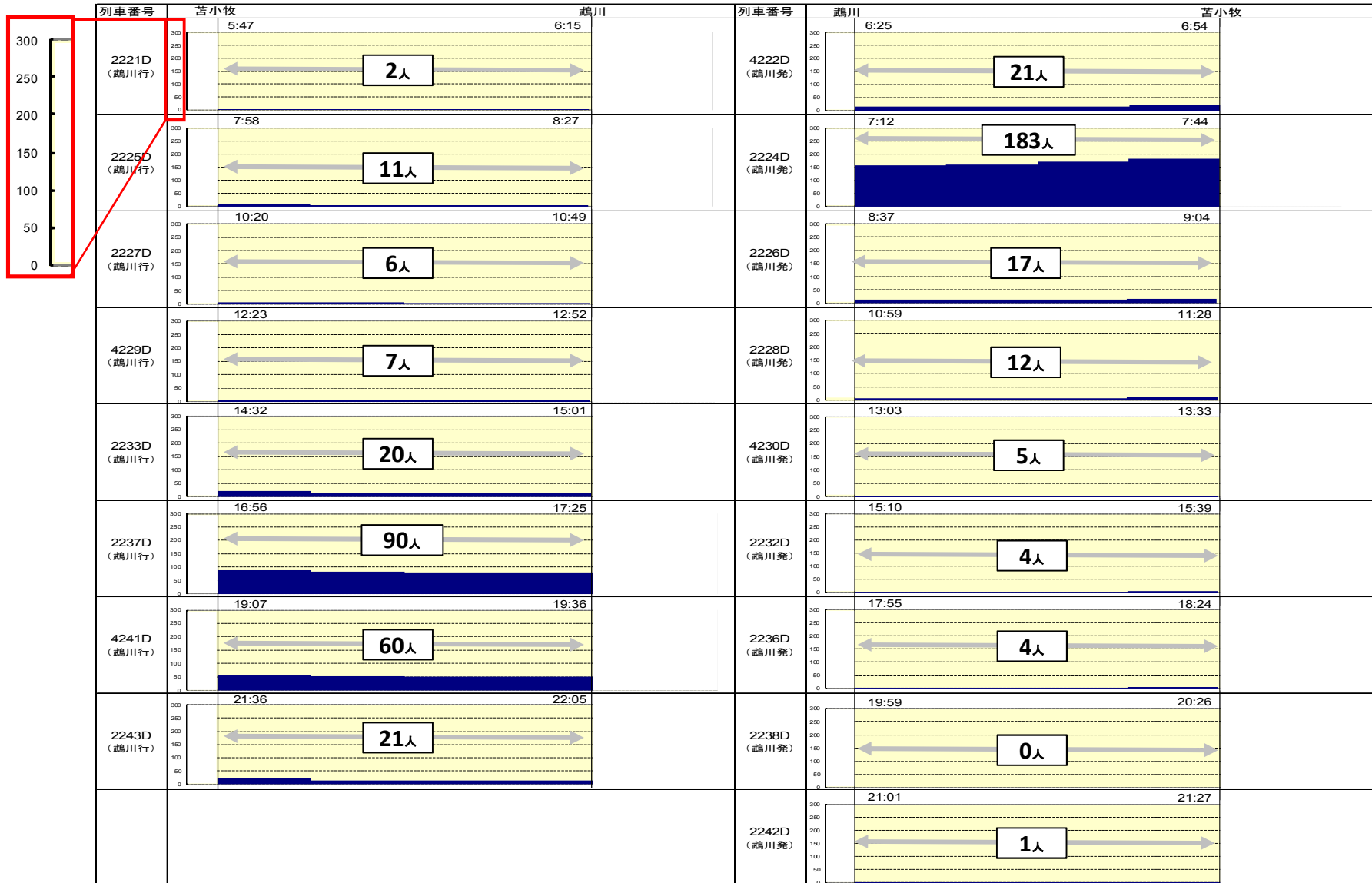
■日高線(苦小牧・鷓川間)

◆下り列車(苦小牧⇒鷓川)

◆上り列車(鷓川⇒苦小牧)

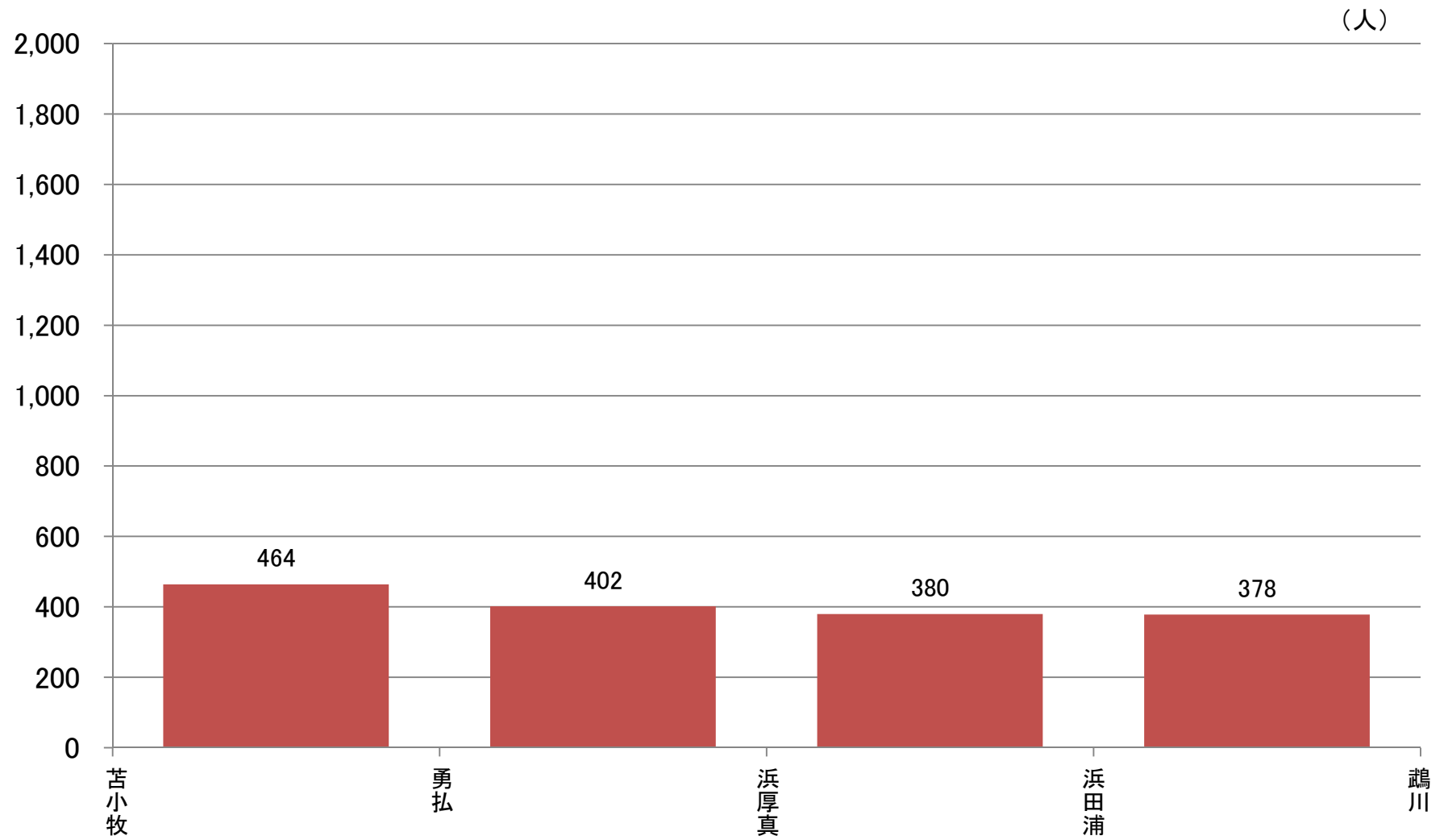
人数は区間における最大乗車人員

(人)



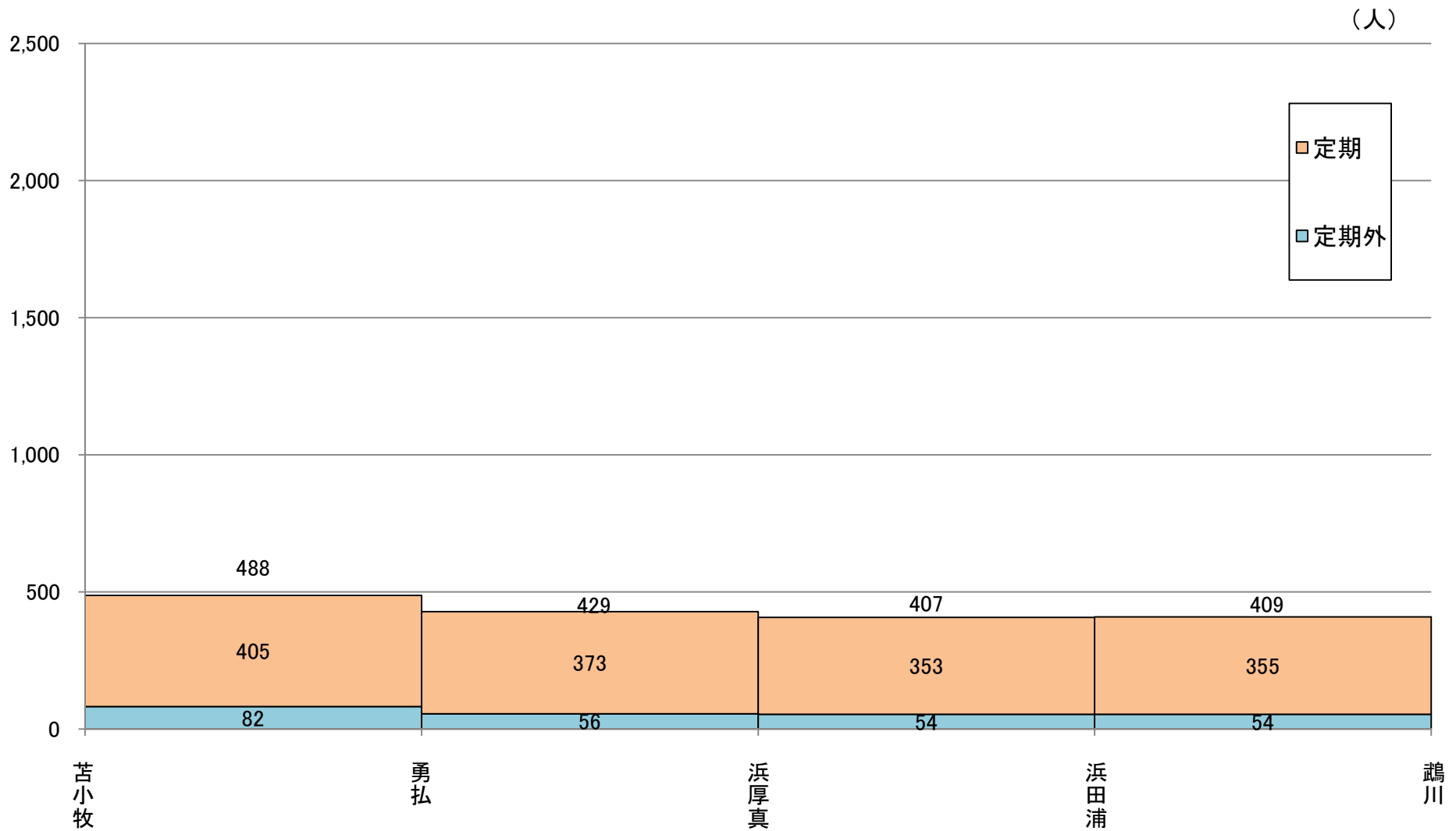
⑧ 駅間別乗車人員 (平成29年度特定日調査(平日)に基づく)

■ 日高線(苫小牧・鷗川間)



⑨ 駅間通過人員 [1日あたり平均(平成29年度)]

■ 日高線(苦小牧・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。

⑩定期券発売枚数 (平成29年度)

■日高線(苫小牧・鷓川間)

(単位:枚)

	苫 小 牧	勇 払	浜 厚 真	浜 田 浦	鷓 川	(線 区 外 鷓 川 以 遠)	合 計
線区外 (苫小牧以遠)		10.4 0.3	3.9	1.0	12.4 0.8		26.8 2.1
苫小牧		6.1	5.8		85.7 1.4	70.5	168.1 1.4
勇払					0.4		0.4
浜厚真							
浜田浦							
鷓川						1.0 1.1 0.8	1.0 1.1 0.8
合計		16.5 0.3	9.8	1.0	98.5 2.3	71.6 1.8	196.3 5.3

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

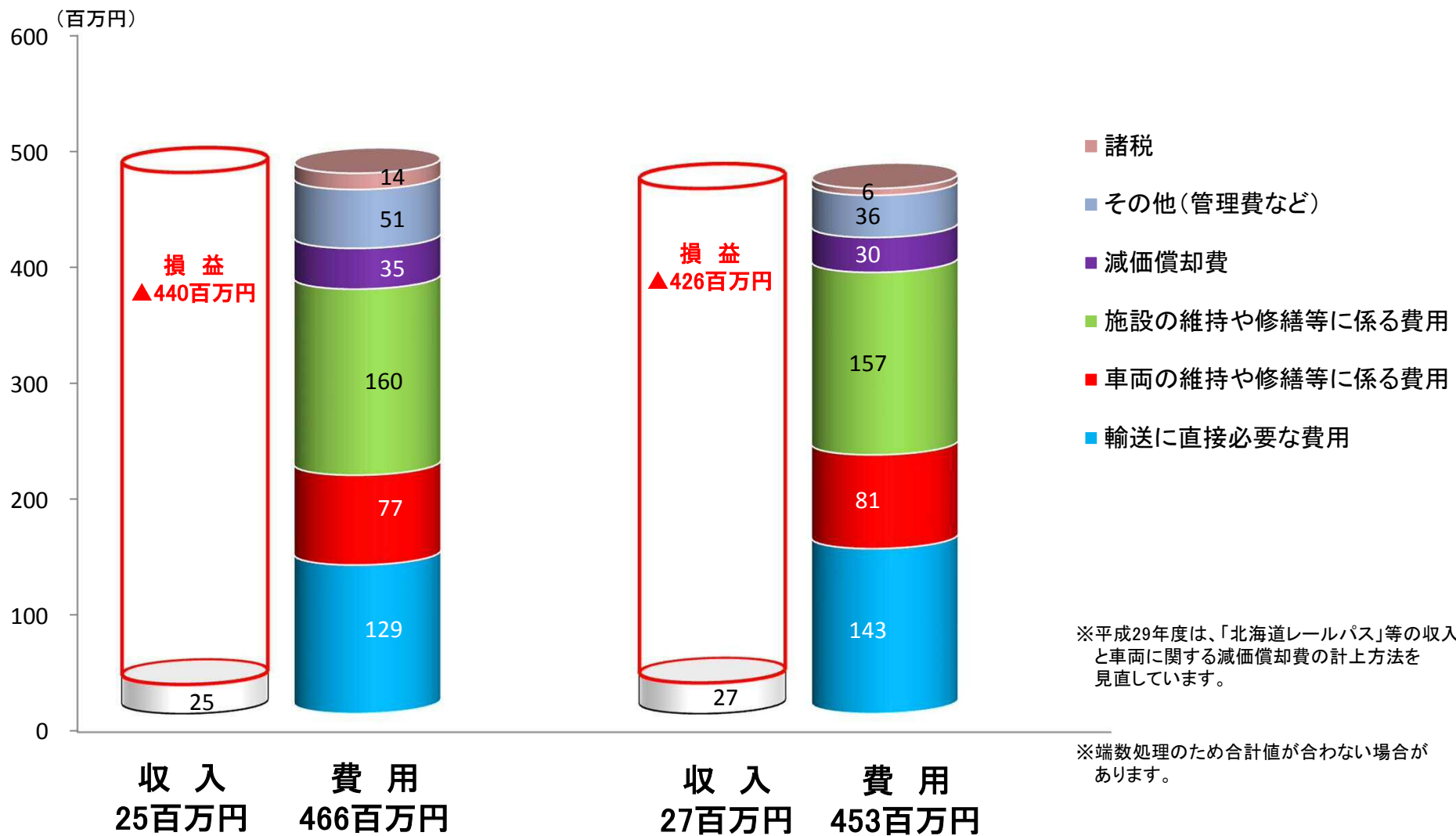
※小数点第1位未満は四捨五入

⑪線別収支

■日高線(苫小牧・鷗川間)

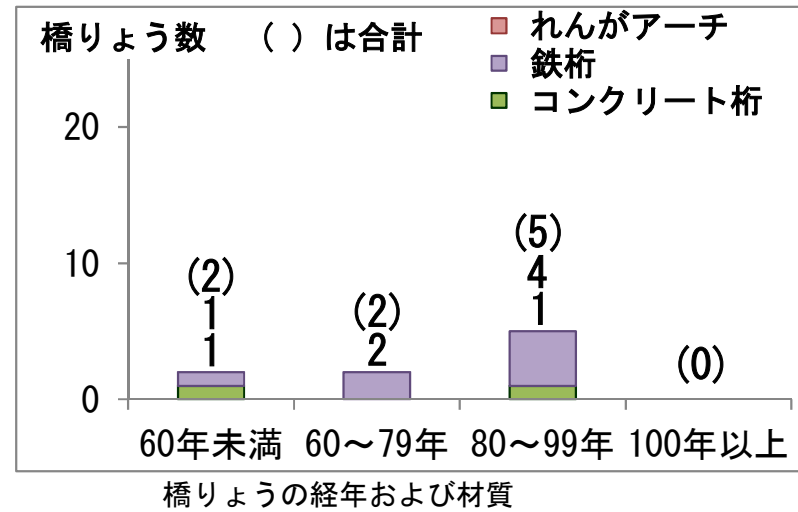
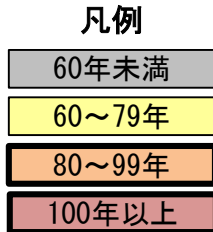
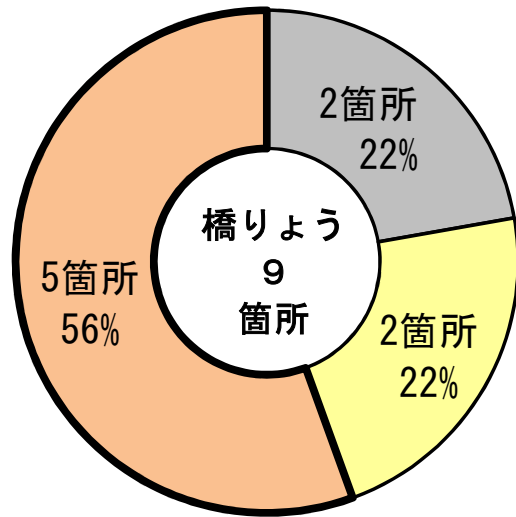
【平成28年度】

【平成29年度】



⑫土木構造物の概況

■日高線(苦小牧・鷓川間)



※平成29年1月現在

(大規模修繕・更新の一例)

○ 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)

(大規模修繕・更新の一例)

○ 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)

⑬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 苦小牧・ 鷓川間	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。

⑭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
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。