

平成27年9月30日

ご利用の少ない列車や駅の見直しについて

当社は、安全最優先の鉄道会社への一日も早い再生に全力をあげて取り組んでいるところですが、一方で車両や施設の老朽・劣化が著しく進行しており、これらの更新・修繕に必要な資金が不足している状況にあります。安全を確保しつつ事業を継続するためには、ご利用の少ない駅や列車の見直しなど、様々な見直しを検討せざるを得ない状況です。この一環として、平成28年3月に以下の見直しを実施します。具体的実施内容につきましては冬頃にあらためてお知らせします。

1 ご利用の少ない列車の見直しについて

(1) 背景

- 当社の主力一般気動車である「キハ40系気動車」につきましては、老朽・劣化が著しく車両の故障・使用不能等が頻発し増加傾向にあり、安全・安定輸送を確保するためには、これ以上の使用に耐えない車両は廃車せざるを得ません。
(別紙)
- これらを見越して、残った車両でダイヤ設定せざるを得ない状況にあります。
- 気動車で運転する普通列車につきましては、お客様の長期減少傾向が続いているにもかかわらず、会社発足以来ほとんど運転本数を見直しておらず、1列車あたりのご利用人数が大変少なくなっている状況にあります。(表1)

(2) 今後の取り組み

- このようなことから、やむを得ず、気動車で運転する普通列車の運転本数・編成両数の見直しを行わざるを得ない状況にあります。このため、平成28年3月には、設定本数で15%程度(各線区平均)の見直しを行います。

2 極端にご利用の少ない駅の廃止について

(1) 背景

- 当社には、「ご利用実態がほとんどない駅」「駅周辺に生活上必要としている民家がない駅」が多数あります。(表2)
- ご利用実態がほとんどなくても定期的に巡回・施設の維持管理を行っており、人件費のほか、電気代、除雪費、修繕費などの維持費が発生し、特に除雪については要員の確保もできなくなっています。
- 施設の老朽化が進み、近い将来ホームや駅舎の抜本修繕・建て直しなどが必要となります。

(2) 今後の取り組み

- このようなことから、やむを得ず、極端にご利用の少ない駅の廃止を計画的に進めざるを得ない状況にあります。
- このため、平成28年3月に向けて駅廃止の調整を進めます。

(表1) 気動車で運転する普通列車の列車別乗車人員について

- 1列車あたりの乗車人員は、「5人以下」が約1割、「10人以下」が約1割となつています。
- 「5人以下」「10人以下」「20人以下」の列車の見直しを検討しています。

	乗車人員 0～5人 の列車	乗車人員 5～10人 の列車	乗車人員 10～20人 の列車	乗車人員 20～50人 の列車	乗車人員 50～100人 の列車	乗車人員 100人超 の列車
本数の割合	10%	11%	21%	31%	18%	9%

※乗降人員調査による(平成26年度)

※気動車で運転する普通列車の本数:548本

(表2) 駅別乗車人員について

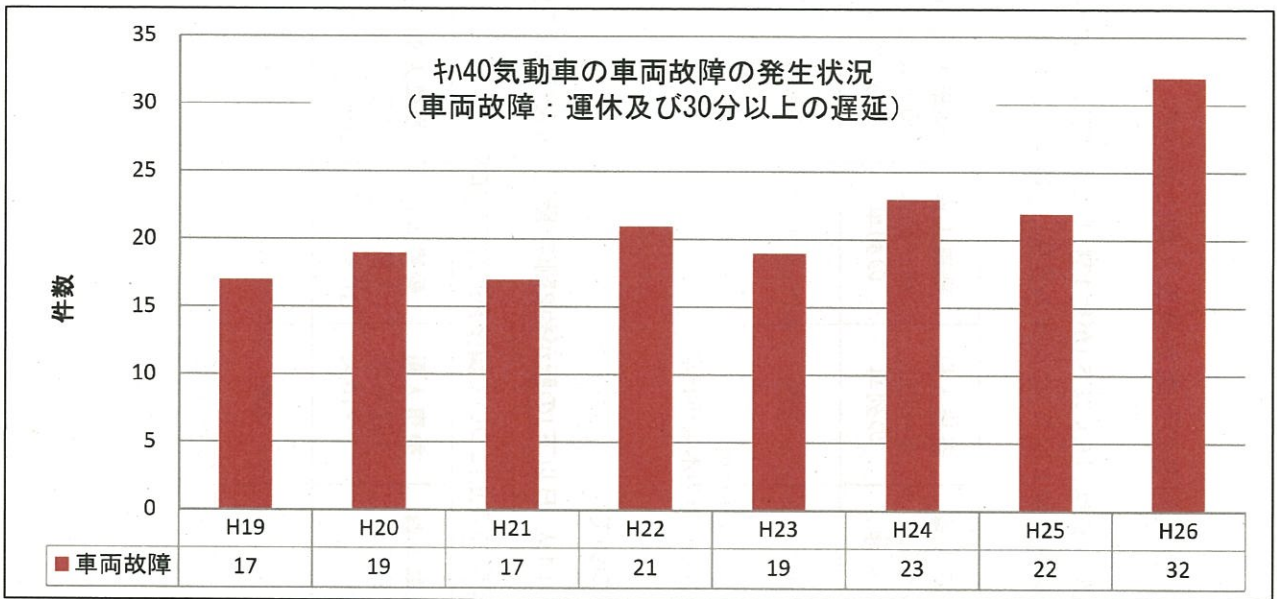
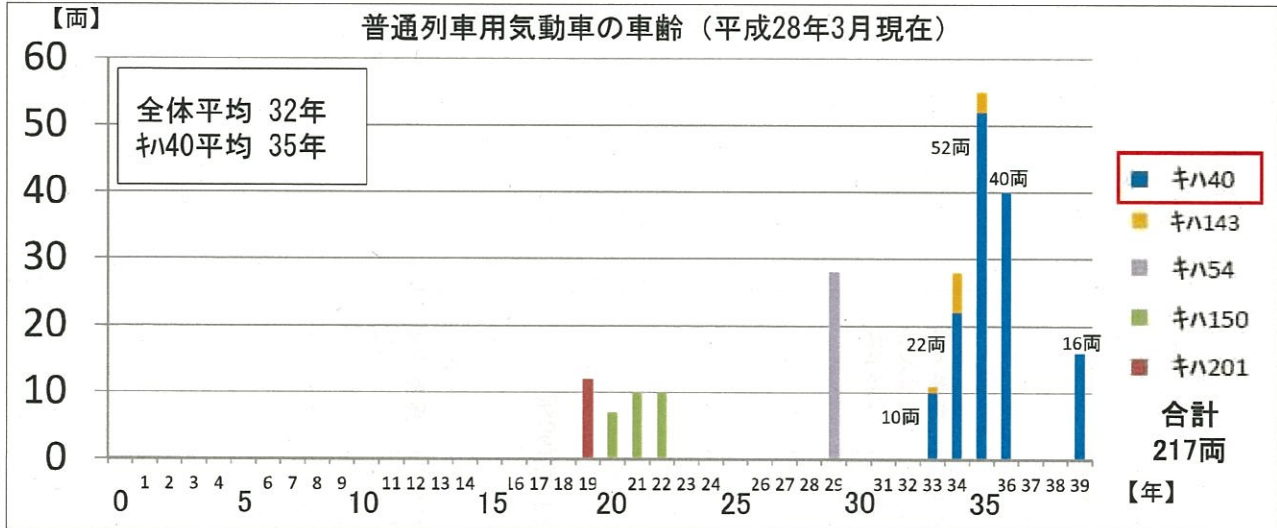
- 駅別乗車人員は、「1人/日以下」の駅が約2割(71駅)、「10人/日以下」の駅が約2割(90駅)となつています。
- この中から10駅程度の廃止について調整を進めています。

	乗車人員 1日平均 0～1人	乗車人員 1日平均 1～10人	乗車人員 1日平均 10～100人	乗車人員 1日平均 100～1,000人	乗車人員 1日平均 1,000～ 10,000人	乗車人員 1日平均 10,000人超
駅数の割合	16%	20%	31%	21%	11%	1%

※乗降人員調査による(異常値の影響を避けるため過去5年間の平均値を使用)

※全駅数:453駅

普通列車用気動車の車齢とキハ40気動車の車両故障発生状況



【キハ40気動車】

- 車齢は33年～39年となっている。
- 車両故障の発生状況は、年々増加傾向にあり、8年前と比較して約2倍となっている。
- 近年の車両故障については、劣化故障が多く発生している。
 - 車体が腐食し、雨水の浸水により電気機器の誤動作
 - 床下部品（ステー、枠）の亀裂による床下部品の落失等
 - 機関冷却水配管、空気配管の腐食による漏水等

キハ40気動車の老朽化の実態



屋根構体腐食



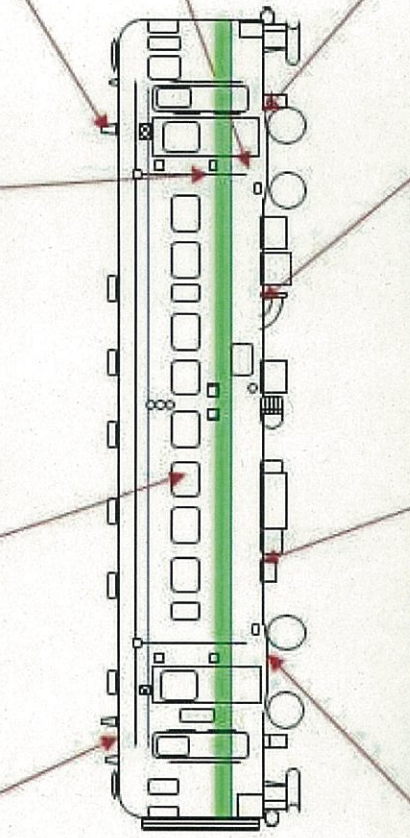
窓廻り腐食



雨樋腐食



水タンク内部腐食



便所内部腐食



台枠部腐食



排気管腐食



側構体部腐食



側引戸部腐食

石勝線（新夕張・夕張間）老朽化構造物の更新費用について

石勝線（新夕張・夕張間）においては、第8志幌加別川橋りょうと稚南部トンネルの2構造物の老朽化による変状が顕著であり、将来に亘り列車運行を継続していく場合には、これら構造物の老朽更新等の抜本的な対策費用が必要となります。以下に対策費用についての試算結果を示します。



新夕張・夕張間全体図

(1) 第8志幌加別川橋りょう

位置 南清水沢・清水沢間
完成年 大正7年(1918年) 経年97年
諸元 鋼桁3連(12.9m-19.2m-12.9m)
変状 老朽化に伴う鋼材の腐食等



橋りょう全景



鋼材腐食状況

橋りょう対策工事 : 概算 90 百万円

- ・ 鋼桁3連を新品に交換(既存の橋台および橋脚は継続使用)

(2) 稚南部トンネル

位置 清水沢・鹿ノ谷間
完成年 大正7年(1918年) 経年97年
諸元 単線トンネル(延長161.3m)
変状 老朽化に伴うレンガ覆工の劣化、漏水による結氷
不良路盤による軌道の凍上※H26年2月より列車徐行(25km/h)を実施



トンネル全景



覆工劣化・結氷発生の状況

トンネル対策工事 : 概算 650 百万円

- ・ 既存覆工の内面に補強層(高耐久ボード+珪砂注入)を構築
- ・ 不良路盤を置換

(3) まとめ

老朽化による変状が著しい上記の2構造物について、列車運行を継続しながら対策工事を行った場合、合わせて約7億円の対策費用が必要との試算結果となっています。

また、新夕張・夕張間には、上記2構造物のほかに経年が100年近い橋りょうが13橋あり、いずれ老朽更新等が発生することが見込まれます。

<参 考> 新夕張・夕張間における老朽化橋りょう

駅区間	橋りょう名	延長	完成年	経年
新夕張～沼ノ沢	マヤチ川橋りょう	84.2m	大正7年	97年
沼ノ沢～南清水沢	上迷地川橋りょう	9.1m	大正7年	97年
	第1夕張川橋りょう	102.9m	大正7年	97年
南清水沢～清水沢	沼清第1号橋りょう	1.8m	大正7年	97年
清水沢～鹿ノ谷	清鹿第1号橋りょう	1.2m	大正7年	97年
	第7志幌加別橋りょう	59.7m	大正7年	97年
	第6志幌加別川橋りょう	46.0m	大正7年	97年
	清鹿第2号橋りょう	2.4m	大正7年	97年
	清鹿第3号橋りょう	1.2m	大正7年	97年
	清鹿第4号橋りょう	1.8m	大正7年	97年
	清鹿第5号橋りょう	1.2m	大正7年	97年
鹿ノ谷～夕張	第5志幌加別川橋りょう	33.5m	大正7年	97年

石勝線(新夕張・夕張間)輸送密度推移

