

# 路線の必要性に係る検討・分析報告

## — 釧網線 —

**釧路地方総合開発促進期成会 JR花咲線・釧網線対策特別委員会**

# 目次

釧網線の概要	1
沿線エリアの状況	2
鉄道の利用状況等	4
検討経過	5
路線の必要性（価値の再認識）	
自然環境	6
観光施策	7
物流ネットワークを支える機能	16
交流人口	17
空港との連携	18
生活交通	20
路線の必要性と可能性について（まとめ）	23
路線維持に向けた課題	
巨額の収支不足の構造	24
今後の投資経費	25
釧網線の価値等を踏まえた路線維持に向けた考え方	26

# 釧網線の概要

○ 釧網線(東釧路～網走間)は、釧路市から網走市の8市町を結ぶ166.2kmの路線であり、通勤・通学、通院など、地域の生活を支えるとともに、釧路湿原国立公園、阿寒摩周国立公園、網走国定公園を通るなど、観光資源に恵まれている線区である。



## 1 運行区間の概要

- ・営業キロ 166.2km
- ・駅数 26駅(有人駅4駅、無人駅22駅)
- ・本数 上下18本

## 2 経営状況

- ・輸送密度 513人/キロ/日(H27)
- ・営業損益 Δ1,617百万円(H27)
- ・営業係数 561(H27)

## 3 並行する他の交通モード

### (1) バス

○ 都市間バス なし

○ 路線バス

- ・網走～知床斜里 4往復/日(網走バス)
- ・網走～女満別空港 13.5往復/日(網走バス)
- ・女満別空港～網走～斜里～ウトロ温泉バスターミナル 3往復/日(斜里・網走バス)
- ・知床斜里～緑 2往復/日(斜里バス)
- ・摩周～川湯温泉～川湯バスターミナル 3往復/日(阿寒バス)
- ・標茶～中標津 6往復/日(阿寒バス)
- ・中標津～中標津空港 4往復/日(根室交通)
- ・釧路～遠矢 8.5往復/日(釧路バス)
- ・釧路～釧路空港 15往復/日(阿寒バス)
- ・釧路～弟子屈間 並行して運行しているバスなし。

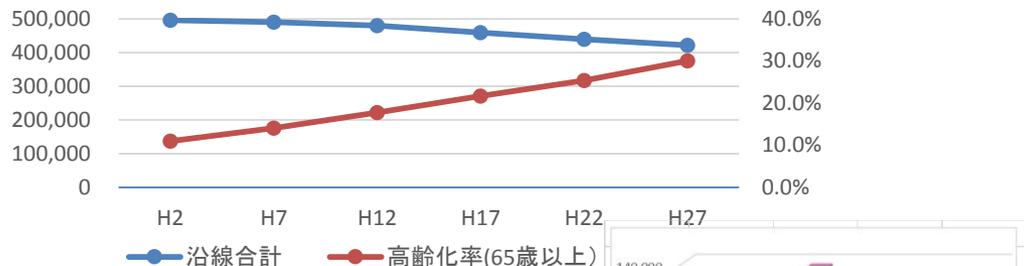
## 4 特記事項

- ・4月から10月上旬に観光列車「くしろ湿原ノロッコ号」を運行(釧路～塘路間、1日1～2往復)
- ・H28.2月末で運行を終了した「流水ノロッコ号」について、沿線市町の意向を受け、JR北海道が既存車両(2両編成)にラッピングを施し、H29.1月末～2月に「流水物語号」として運行(網走～知床斜里間、1日2往復)

# 沿線エリアの状況～(1) 沿線地域の現状

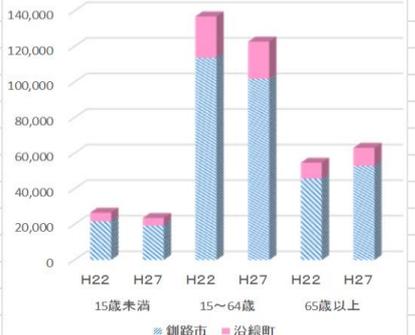
- 釧網線については、東釧路から網走を結び、釧路管内・オホーツク管内の2市、6町を沿線エリアとしている。
- 沿線エリアは、人口減少・少子高齢化が進行しており、公共交通網の維持確保はエリア全体の課題。
- 道東自動車道については、H27年度に阿寒ICと釧路外環状道路が開通。H30年度には、釧路別保ICの開通も予定されており、観光入込客数の増加・物流の効率化など様々な効果が期待されている。

## ● 沿線市町村の人口動向



## ● 沿線町村の人口動態 (H22～H29国勢調査比較)

		H 2 2	H 2 7	増減率
釧路市	15歳未満	21,772	19,400	-10.9%
	15～64歳	113,635	101,909	-10.3%
	65歳以上	45,737	52,867	15.6%
沿線町 (釧路町、標茶町、弟子屈町)	15歳未満	4,807	4,236	-11.9%
	15～64歳	23,326	20,868	-10.5%
	65歳以上	8,941	10,227	14.4%
合計	15歳未満	26,579	23,636	-11.1%
	15～64歳	136,961	122,777	-10.4%
	65歳以上	54,678	63,094	15.4%



## ● 道東自動車道の整備状況



# 沿線エリアの状況～(2) 路線・沿線エリアの特長

## 道東の都市機能を結ぶ路線

本路線は、道東地域における行政や経済・医療・教育などの様々な都市機能が集積した中核都市・中核都市群を結んでおり、地域の生活・産業を支える重要なネットワークであるほか、人口減少社会を見据えた、地域の連携・補完による地域づくりの軸としての役割を担っている。



## 広域観光周遊ルート

当該エリアは、国の広域観光周遊ルートに指定されており、インバウンドの増加や北海道新幹線開業も相まって、今後、国や道が進める観光立国に寄与する大きな可能性を有している。

[広域観光周遊ルート形成促進事業：観光庁]  
 アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北海道  
 認定：2015年6月  
 対象地域：釧路、摩周・川湯温泉、知床、網走、旭川、富良野、十勝川温泉

◆目標値(2020年)  
 道北・道東の外国人延べ宿泊数「300万人泊」

[参考]釧路管内・オホーツク管内 訪日外国人宿泊客数 (人)

	H24	H25	H26	H27	H24対比
釧路管内	66,788	90,951	109,737	154,588	231.5%
オホーツク管内	57,508	57,140	84,728	108,182	188.1%

## 交流人口の拡大

釧路管内においては、道東自動車道の阿寒ICの開通を契機に、交流人口の拡大に向けた様々な取組が地域全体で進められているほか、優れた自然環境や涼しい気候などの優位性を活かし、移住・定住や長期滞在者の受入れに向けて、官民の連携を図りながら、情報共有や受入体制の整備に向けて取組を進めている。

(参考) 体験移住「ちょっと暮らし」  
 釧路市：滞在日数6年連続北海道1位  
 (シニア層が全体の約96%)

[参考] 「ちょっと暮らし」実績 (滞在日数)

	H24	H25	H26	H27	H28
釧路管内	7,311	8,338	9,876	11,664	24,401

## 物流拠点としての役割 (国際バルク港湾)

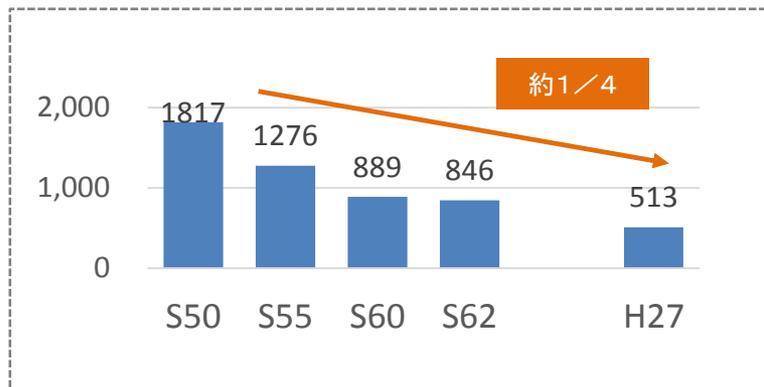
東北海道の拠点港である釧路港は、外貿・内貿の拠点であるとともに、我が国有数の酪農地帯である道東エリアにおいて飼料原料となる穀物の輸入基地であり、平成23年に国際バルク戦略港湾(穀物)に選定され整備が進められている。また、北海道の地理的優位性を活かした「北極海航路」のルートとしての活用を見据え、国際海上輸送網の拠点として期待されている。



# 鉄道の利用状況等

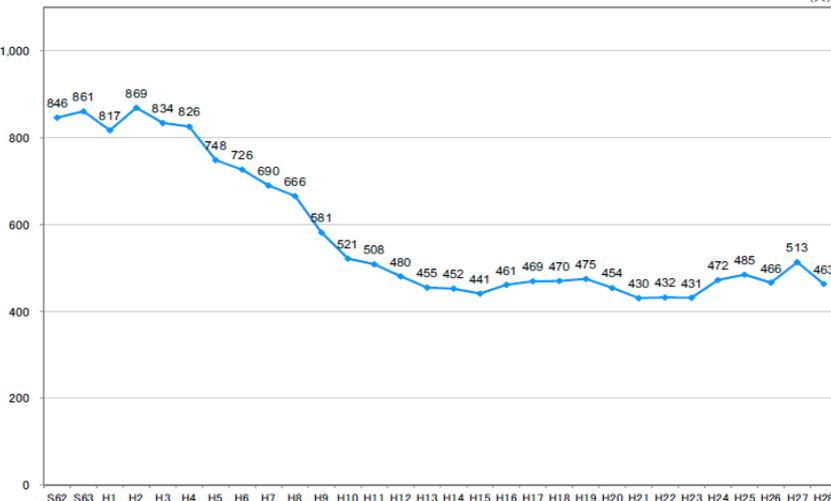
- 釧網線の輸送密度は、平成10年代から横ばいで推移しているものの、昭和50年度に比べ、約1/4となっているなど、沿線人口の減少及び高齢化の進行により利用者は大きく減少している。
- 利用傾向として、東釧路から標茶まで、網走から斜里までの区間が多く利用されており、都市部への通学や通院に利用されていると考えられる。
- 一方で、沿線地域については、道内有数の観光エリアであり、くしろ湿原ノロッコ号や流水物語号など運行に多くの観光客が訪れているほか、観光宿泊客数も増加傾向であり、特に外国人宿泊客数は、急激な増加となっている。

○輸送密度の推移(東釧路～網走間)



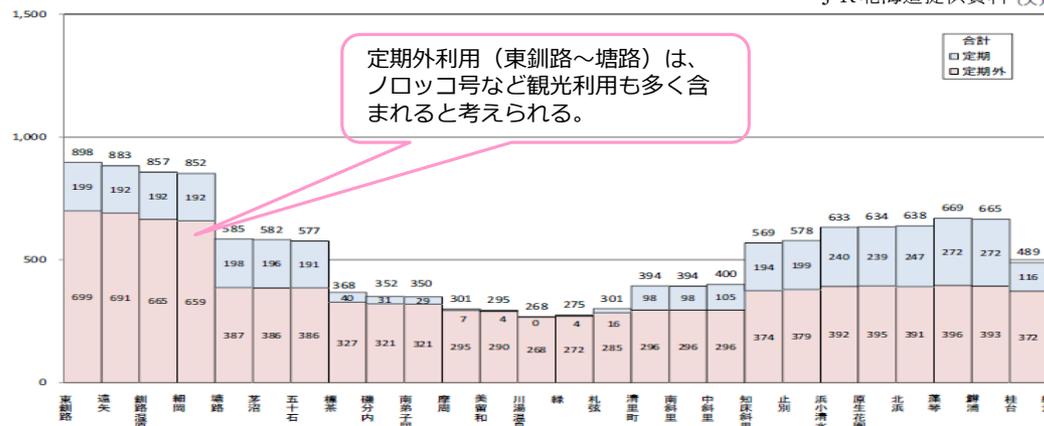
○輸送密度(昭和62～平成28)

■ 釧網線(東釧路・網走間) (昭和62年度～平成28年度) JR北海道提供資料 (人)

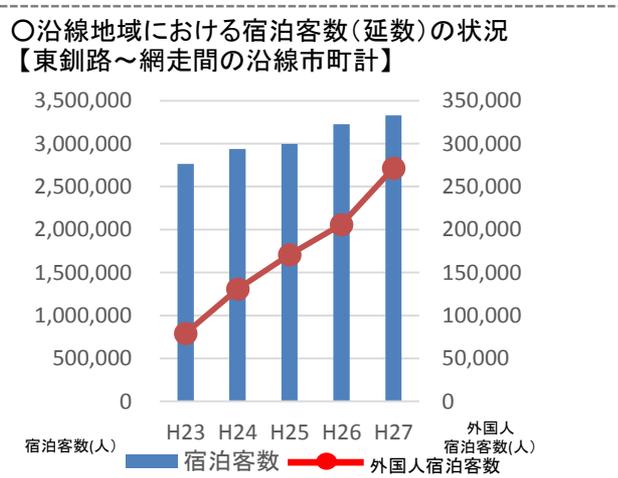


○釧網線 駅間の利用状況(平成27年度)

JR北海道提供資料 (人)



定期券利用のうち、通学が約95%。



- 平成29年4月18日 釧路地方総合開発促進期成会  
○常任理事会 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会の設置を決定  
○第1回 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会  
(役員選出、道交通企画監からの説明、意見交換)
- 平成29年5月18日 オホーツク圏活性化期成会釧網本線部会・  
釧路地方総合開発促進期成会 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会釧網線部会 第1回意見交換会  
同日 第2回 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会  
( J R 北海道からの路線の状況説明、意見交換)
- 平成29年7月4日 第3回 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会  
( J R 北海道からの説明、講演：道銀総研大熊特別研究員)
- 平成29年7月24日 オホーツク圏活性化期成会釧網本線部会・  
釧路地方総合開発促進期成会 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会 第2回意見交換会
- 平成29年8月24日 根室地方総合開発期成会 J R 根室本線花咲線対策特別委員会・  
釧路地方総合開発促進期成会 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会 第1回意見交換会
- 平成29年10月13日 第4回 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会  
(北大大学院工学研究院 岸准教授からの助言、山谷副知事出席)
- 平成29年10月20日 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会 第1回作業部会
- 平成29年10月23～27日 J R 花咲線・釧網線鉄道利用者アンケート調査
- 平成29年11月2日 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会 第2回作業部会
- 平成29年11月13日 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会 第3回作業部会
- 平成29年11月17日 第5回 J R 花咲線・釧網線対策特別委員会  
( J R 北海道からの説明、作業部会からの報告)

自然環境

◎3つの国立・国定公園を通る路線

○釧網線は釧路湿原、阿寒摩周、知床の各国立公園、網走国定公園をつなぐ広域観光の交通手段となっている。



東北海道MAP



釧路湿原

釧路湿原国立公園



釧路川(カヌーツアー)



くしろ湿原ノロッコ号



屈斜路湖

阿寒摩周国立公園

H29. 8. 8名称変更



摩周湖



硫黄山

網走国定公園



能取湖(サンゴ草)



小清水原生花園



瀧沸湖

**観光  
施策**

◎当地域で推進される国の観光施策

○当地域は「水のカムイ観光圏」、「広域観光周遊ルート」、「観光立国ショーケース」、「国立公園満喫プロジェクト」など、国の観光振興施策の展開地域としても位置付けられており、釧網線はこれら観光エリアをつなぐ交通手段の役割を担っている。

名称	省庁	認定日	エリア	2020年の目標値
水のカムイ観光圏	観光庁	平成27年 4月10日	北海道釧路市、 弟子屈町 (釧路湿原・阿寒・摩周)	圏域の延べ宿泊数を 「152万人泊」(2019年度)に (2013は147.7万人泊)
広域観光周遊ルート アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道	観光庁	平成27年 6月12日	富良野地区、 十勝川温泉地区、 知床地区、 釧路地区等	道北・道東の外国人延べ宿泊数を 「300万人泊」に (2017は170万人泊)
観光立国 ショーケース	観光庁	平成28年 1月29日	北海道釧路市	釧路市の訪日外国人延べ宿泊数を 「27万人」に (2014は14万人)
国立公園 満喫プロジェクト	環境省	平成28年 7月25日	阿寒摩周国立公園	阿寒摩周国立公園の訪日外国人の 利用者数を「15万人」に (2015は6.3万人)

観光  
施策

◎水のカムイ観光圏・広域観光周遊ルート

水のカムイ観光圏

■観光圏の区域■

北海道釧路市、弟子屈町

■観光圏整備計画の期間■

平成27年4月1日～平成32年3月31日

■主たる滞在促進地区■

釧路滞在促進地区、  
阿寒滞在促進地区、  
川湯・摩周滞在促進地区

■数値目標の設定■

(平成27年度→31年度：主たる滞在促進地区)

来訪者満足度(大変満足)：18.2→19.2%

来訪者旅行消費額：23→25千円/人

のべ宿泊数：1,490.0→1,520.0千人泊

宿泊者のリピーター率：58.7→61.0%

滞在プログラム参加者数：0→250人

滞在プログラム満足度：0→27.8%

■観光地域づくりプラットフォーム■

一般社団法人釧路観光コンベンション協会  
会長中山勝範



広域観光周遊ルート

平成27年、国土交通大臣認定の広域観光周遊ルート(訪日を強く動機づける骨太な「観光動線」を形成し、海外へ積極的に発信する第二のゴールデンルート)。

「アジアの宝 悠久の自然美への道ひがし北・海・道」は、世界に誇るミシュラングリーンガイドジャポンで三つ星として掲載された阿寒湖、摩周湖、知床を結ぶ「ひがし北海道3つ星街道」と「北海道ガーデン街道」などで自然美を堪能するルート。

広域観光周遊ルート形成促進事業及び認定された計画

参考



広域観光周遊ルート形成促進事業

○外国人旅行者の地方への誘客を図るため、複数の広域観光周遊ルートを認定し、関係省庁の施策を集中投入するとともに、地域が推進する取組をパッケージで支援し、海外に強力に発信。

これまでの状況

平成27年6月12日に、7ルートを認定  
平成28年6月14日に、4ルートを追加認定  
(全国11ルート)

各ルートでの取組例

- ・マーケティング調査
- ・計画策定(専門家の招へい等を含む)
- ・観光資源の磨き上げ
- ・受入環境整備  
(多言語表示、無料Wi-Fi環境など)
- ・海外プロモーションの実施
- ・広域周遊ツアーの企画・販売
- ・その他広域での地域共通の取組等

平成27年6月12日認定 ( )

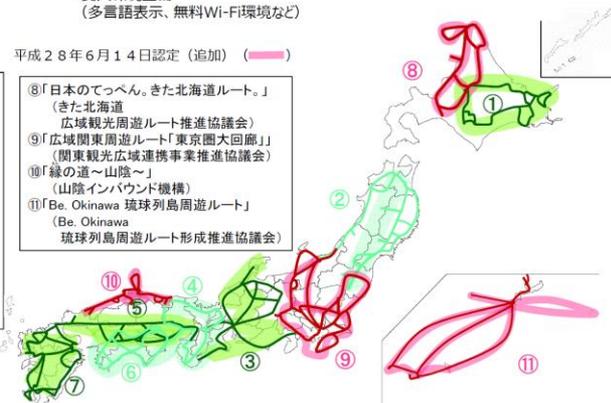
- ①「アジアの宝 悠久の自然美への道ひがし北・海・道」  
(「プライムロード ひがし北・海・道」推進協議会)
- ②「日本の奥の院・東北探訪ルート」  
(東北観光推進機構)
- ③「昇龍道」  
(中部(東海・北陸・信州)広域観光推進協議会)
- ④「美の伝説」  
(関西広域連合、関西経済連合会、関西地域振興財団)
- ⑤「せとうち・海の道」  
(せとうち観光推進機構、瀬戸内観光ルート誘客促進協議会)
- ⑥「スピリチュアルな島〜四国遍路〜」  
(四国ツーリズム創造機構)
- ⑦「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」  
(九州観光推進機構)

平成28年6月14日認定(追加) ( )

- ⑧「日本のでっぺん。きた北海道ルート。」  
(きた北海道広域観光周遊ルート推進協議会)
- ⑨「広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」」  
(関東観光広域連携推進協議会)
- ⑩「緑の道〜山陰〜」  
(山陰インバウンド機構)
- ⑪「Be. Okinawa 琉球列島周遊ルート」  
(Be. Okinawa 琉球列島周遊ルート形成推進協議会)

(注) 上段「」はルートの名称、下段「」は計画の実施主体

- モデルコース(平成28年4月26日公表)
- モデルコース(平成29年4月11日公表)



観光  
施策

◎観光立国ショーケース



Press Release

平成28年1月29日  
観光庁

「観光立国ショーケース」として3都市を選定  
～訪日外国人旅行者を地方へ誘客するモデルケースに～

○観光庁は、1月29日、「日本再興戦略 改訂 2015」に基づき、訪日外国人旅行者を地方へ誘客するモデルケースを形成する取組である「観光立国ショーケース」として、北海道釧路市、石川県金沢市、長崎県長崎市の3都市を選定いたしました。

観光立国ショーケースは、「日本再興戦略 改訂 2015」(平成27年6月30日閣議決定)に基づき、多くの外国人旅行者に選ばれる、観光立国を体現する観光地域を作り、訪日外国人旅行者を地方へ誘客するモデルケースを形成しようとするものです。(別添1)

これについて、平成27年11月19日から12月14日にかけて、提案の募集を行いました(別添2)、全国10都市から応募がありました。

これを踏まえ、有識者からなる観光立国ショーケース検討委員会(座長 石田東生 筑波大学システム情報系社会工学域教授)の意見をお聴きし、今般、以下の3都市を観光立国ショーケースとして選定することいたしました。

- 北海道釧路市
- 石川県金沢市
- 長崎県長崎市

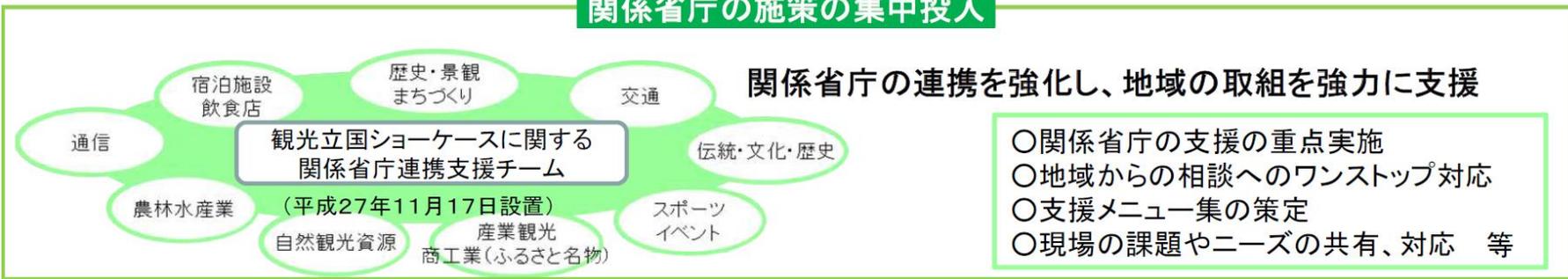
今後、上記3都市における観光資源の磨き上げ、ストレスフリーの環境整備、海外への情報発信などの取組に対して、関係省庁が連携した施策の集中投入により支援し、多くの訪日外国人旅行者に選ばれる、観光立国ショーケースの形成を図ってまいります。



ショーケースにおける釧路市の目標指標

目標指標	2015年 (H27)	2020年 (H32)
訪日外国人延べ宿泊客数	102,978人	272,754人
外国人旅行者旅行消費額	25,000円	27,000円
外国人旅行者来訪者満足度(大変満足)	20%	22%
外国人旅行者リピーター率	20%	22%

関係省庁の施策の集中投入



- 関係省庁の支援の重点実施
- 地域からの相談へのワンストップ対応
- 支援メニュー集の策定
- 現場の課題やニーズの共有、対応 等

観光  
施策

◎国立公園満喫プロジェクト

National  
Parks  
of Japan



「明日の日本を支える観光ビジョン」  
—世界が訪れたいくなる日本へ—

1 観光資源の魅力を極め、  
地方創生の礎に

「阿寒国立公園満喫プロジェクト  
ステップアッププログラム2020」(抜粋)

■国立公園の「ナショナルパーク」としてのブランド化

- ・2020年を目標に、全国5箇所の公園について民間の力を活かし、体験・活用型の空間へと集中改善
- ・2020年までに、外国人利用者数を1000万人に

5. プロジェクトの実施
- (1) アクセスルートに係る事項
  - (2) アクセスルート上で実施する事項

○2020(平成32)年度までに、主要交通拠点の3つの空港(釧路空港、女満別空港、中標津空港)及び新千歳空港からの二次交通の充実をはじめとした誘導策等を検討し、その結果を踏まえ充実を図る。(国土交通省、北海道、阿寒摩周国立公園広域観光協議会)

○2020(平成32)年度までに、阿寒国立公園内外のアクセス強化を図るため、新千歳空港～オンネトー～阿寒湖温泉～JR摩周駅～中標津空港、釧路空港～阿寒湖温泉～女満別空港、女満別空港～美幌峠～JR摩周駅～中標津空港間における二次交通のアクセス強化に向けた検討を進める。

(国土交通省、北海道、阿寒摩周国立公園広域観光協議会)



全国の国立公園の中で  
先行的・集中的な取組を  
実施する国立公園の一つ  
として、**阿寒摩周国立公園**  
が選定



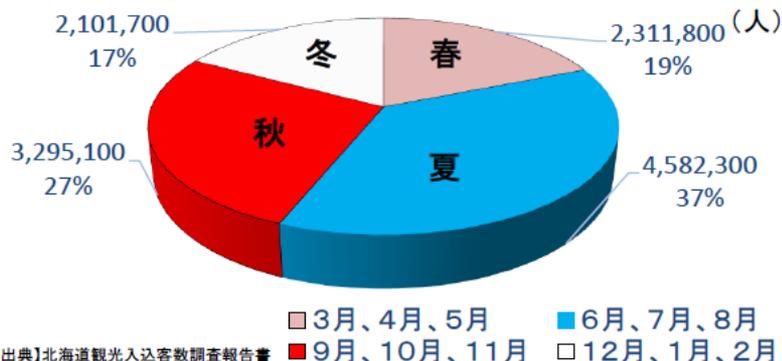
2020年度まで訪日外国人利用者数目標  
⇒15万人(H27年度6.3万人×2.4倍)

観光  
施策

◎当地域の観光客入込状況等

○釧網線沿線への観光客入込客数は季節ごとに分散しているが、夏と秋が比較的多くなっている。  
○訪日外国人観光客の来道数が増加する中、当地域での周遊を促すための交通基盤が必要である。

① 釧網線沿線自治体:平成27年度・季節別観光入込客数  
オホーツク圏活性化期成会(釧網線部会)及び釧路地方総合開発期成会(釧網線部会)の構成市町村



【出典】北海道観光入込客数調査報告書

③ 訪日外国人の推移



【出典】北海道観光入込客数調査報告書

② 釧網線沿線自治体:月別宿泊客延数  
オホーツク圏活性化期成会(釧網線部会)及び釧路地方総合開発期成会(釧網線部会)の構成市町村



【出典】北海道観光入込客数調査報告書

④ 外国人向けレールパスの販売状況

北海道レールパスの販売枚数は、全国以上の伸び率となっているが、全国に占めるシェアは、依然低い。

	H27	H28	対前年比
JR6社計	231.8万枚	273.1万枚	117.8%
北海道レールパス	7.9万枚	9.4万枚	119.0%
シェア	3.4%	4.1%	

北海道レールパス  
外国人旅行者専用割引切符  
(特急・急行列車が乗り放題)

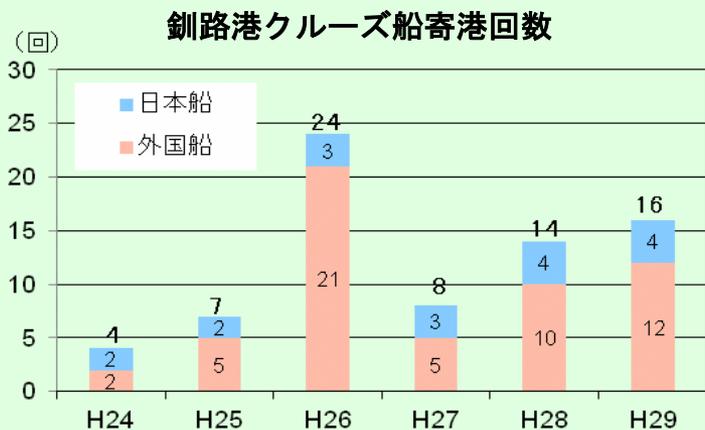
- ・3日間 16,500円
- ・5日間 22,000円
- ・7日間 24,000円

【出典】JR北海道資料、北海道調べ

5P

観光  
施策

◎インバウンド観光を支える観光インフラ



【耐震・旅客船岸壁に着岸するクルーズ船】



釧路市開催の各種大会等状況 (単位：件)

会議・スポーツ 合計	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26年 度	平成 27 年度	平成 28 年度
国際	2	7	5	2	3
全国	19	12	16	19	14
全道	42	56	51	35	51
地方	2	1	4	8	8
合計	65	76	76	64	76

観光  
施策

◎観光列車の現状

J R北海道提供資料

<現行の観光列車の運行時期、日数、利用実績>

■SL冬の湿原号

【運転期間】1月下旬～2月下旬  
(一部運休日あり)  
(平成28年度は延べ21往復運転)

【運転区間】釧路～標茶間

【乗車実績】約7,900人(平成28年度実績)

■流水物語号

【運転期間】1月下旬～2月末  
(一部運休日あり)  
(平成28年度は延べ64往復運転)

【運転区間】網走～知床斜里間

【乗車実績】約7,100人(平成28年度実績)



■くしろ湿原ノロッコ号

【運転期間】4月上旬～10月上旬  
(一部運休日あり)  
(6月上旬～9月下旬までは2往復運転)  
(平成29年度は延べ240往復運転)

【運転区間】釧路～塘路間

【乗車実績】約59,500人(平成29年度実績)

くしろ湿原ノロッコ号累計乗車実績

<186万7,153人>

平成元年6月24日運行開始

(H29.10月現在)



観光  
施策

◎個性の異なる3つの国立公園と1つの国定公園を結ぶ観光列車

「釧網線・花咲線の観光路線としての可能性」

株式会社道銀地域総合研究所 大熊 一精氏 講演

平成29年7月4日 釧路地方総合開発促進期成会  
第3回JR花咲線・釧網線対策特別委員会

1. 観光列車とは

- ・豪華列車(クルーズトレイン)
- ・各地の観光列車  
車輜、車内サービス、地域の関わり  
収益への貢献、地域経済への貢献
- ・観光列車の運行主体、運行形態

2. 観光鉄道としての釧網線・花咲線の可能性

- ・釧網線: 3つの国立公園と1つの国定公園、釧路湿原、タンチョウ、流氷  
地域で支えてきた歴史(藻琴、北浜、浜小清水、止別、川湯温泉)
- ・花咲線: 厚岸湾、別寒辺牛湿原、ユルリ島・モユルリ島  
宮脇俊三氏「もっとも北海道らしい線は釧路から根室まで」
- ・沿線観光地へのアクセス(観光路線)から、乗ることが目的となる観光鉄道へ
- ・「路線を残す」から「地域(国)に必要な存在とする」へ(新たな価値の創出)
- ・「観光列車」と「地域の足」の両立

釧網本線



- ・3つの国立公園と1つの国定公園
- ・車窓から釧路湿原、流氷を望む
- ・沿線に3空港  
(女満別、中標津、釧路)

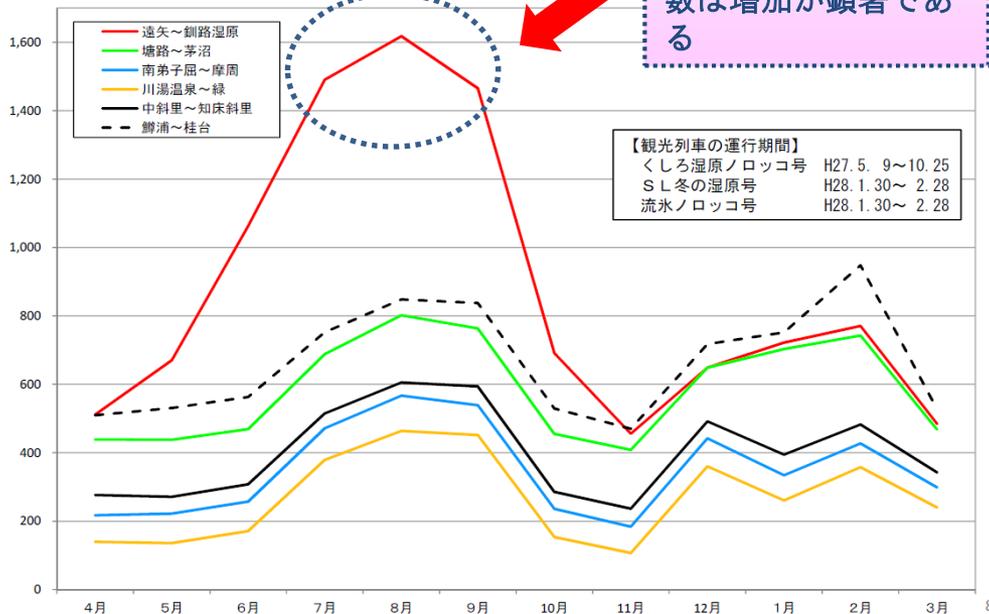
観光  
施策

◎観光列車の可能性を探る取り組み

J R北海道提供資料

釧網線の月別利用状況

■ 駅間通過人員(1日あたり平均) (平成27年度)



湿原ノロッコ号など  
観光列車を運行する  
月間の釧網線利用者  
数は増加が顕著である



釧路駅での歓迎

道東ハイライト・感動本線 添乗員同行  
ふれあいの旅・2泊3日(根室・釧網・石北本線)

旅行期間 2017年11月3日(金・祝)~11月5日(日) 出発日限定!

コースのポイント  
★道東を周遊する2泊3日の札幌発着の感動満喫ツアー  
★駅や町で、沿線のみならずまよるおもてなしも楽しみ!  
★3日目は海と山の観光を選択出来ます

旅行代金(お一人様/おとな・子ども(小学生以上)共)  
39,800円(2名様) ※1名様1室利用の場合は1室利用 4,000円増しとなります

お宿泊案内  
1日目 ホテルルートイン釧路駅前  
2日目 ホテルルートイン網走駅前

2017年10/21・22 阿寒周国立公園誕生を記念して実施された釧網線ツアー

くしろ湿原ノロッコ号 利用実績	約59,500人 (H29実績)
SL冬の湿原号 利用実績	約7,900人 (H28実績)

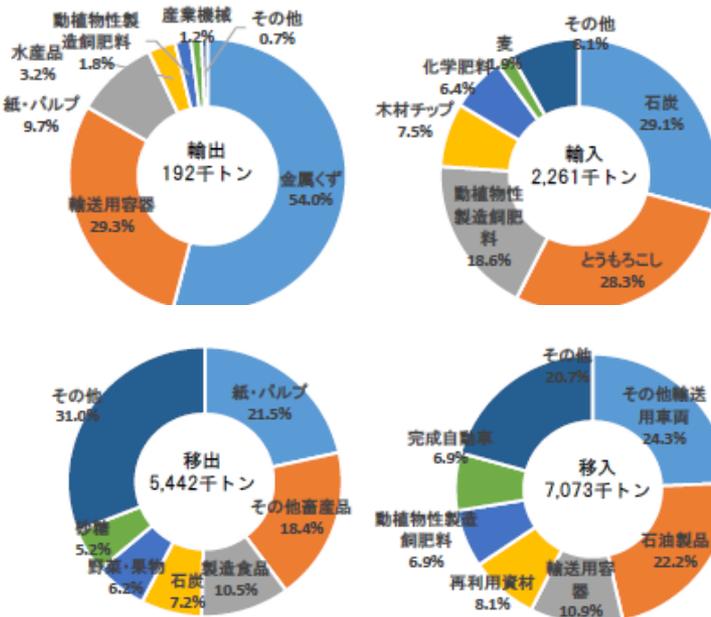
本年度実施された北海道観光列車モニターツアーは、発売開始直後に売り切れが発生し大好評を博した。

### ■ 品目別輸移出入取扱貨物量 (平成27年)【釧路港】

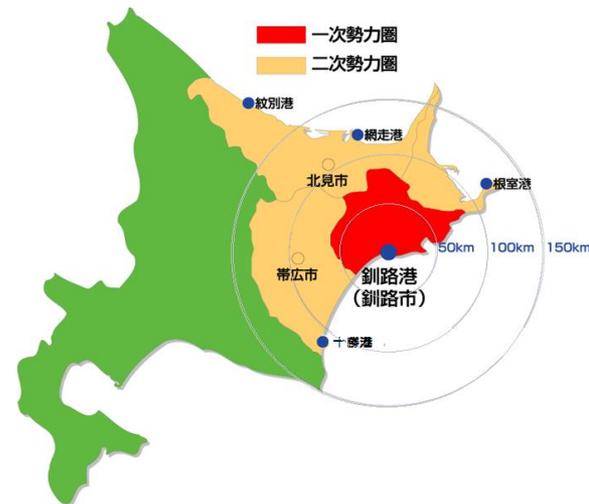
○釧路港は、外貿、内貿における東北海道の拠点港。また、国内有数の酪農地帯である東北海道において飼料原料となる穀物の輸入基地であり、また、背後圏には製紙業が立地していることから、紙パルプ、とうもろこしなど製紙や畜産関連品目を多く取り扱っている。

○また、同港は、国際バルク戦略港湾(穀物)に選定(H23)されており、穀物の大量一括輸送による、安定的かつ安価な海上輸送を可能とする大型船舶に対応するため、岸壁等を整備中である。

○全国有数の水産物水揚港(全国3位)としても機能している。



◆釧路港の背後圏はひがし北海道全域(釧路, 根室, 網走, 十勝)

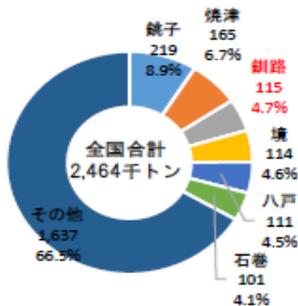


【出典】北海道港湾統計(北海道)

### ● 国際バルク戦略港湾 (イメージ図)



### ■ 産地上場水揚量 (平成27年)



【出典】産地水産物流通調査(水産庁)

新富士駅・音別駅はコンテナ取扱駅として鉄道貨物輸送の拠点となり、新富士駅からは貨物列車が毎日出発している。



JR北海道 新富士駅

鉄路については、物流ネットワークを支える機能を有する釧路地域と、本道有数の農業地帯である東北海道をつないでおり、今後、物流面での様々な役割を担う可能性を有している。

## 交流人口

### ◎長期滞在者(ちょっと暮らし)による 鉄道利用

長期滞在者の多くは滞在中に周辺への観光旅行に出かけており、その交通手段として鉄道の利用率が高くなっている。総合戦略にも位置付けられる長期滞在・移住政策にとって鉄道の存在は極めて重要である。

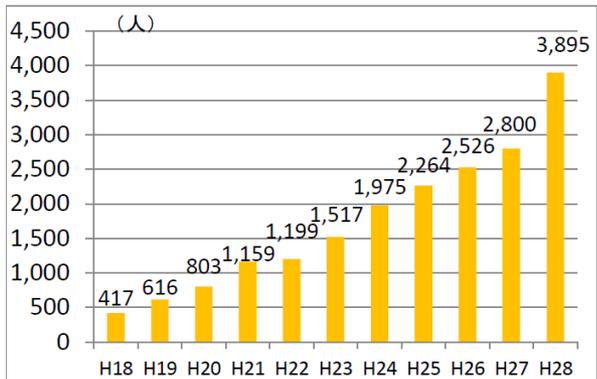


### 2016夏 涼しくして避暑生活 アンケート結果

Q. どこか観光地へ旅行されましたか。(上位6管内) [複数回答可]

Q. 滞在中に利用した主な移動手段(交通手段)を教えてください。[複数回答可]

5 利用者数の推移



釧路管内	70%
根室管内	54%
十勝管内	34%
上川管内	22%
網走管内	18%
後志管内	16%

自家用車	46%
レンタカー	16%
<b>JR</b>	<b>46%</b>
その他交通機関	30%
自転車	22%
徒歩	60%
その他	20%

### 鉄道利用者の声

#### ◎長期滞在者からの聞き取り

- ・主人と2人で釧路で通年滞在中。滞在中、観光などで鉄道をよく利用している。
- ・私はペーパードライバーであり、冬季間は非常に運転が怖い。
- ・主人はバスだと車酔いをするので、鉄道を使うことが多い。
- ・私たちのような旅行者にとって、鉄道はとても大切。無くなっては困る。
- ・旅行先は花咲線で根室の納沙布岬も行ったし、釧網線で網走の流水を見たりしている。
- ・鉄道の旅は、一番、風景をゆっくり楽しむことができる。
- ・釧網・花咲線の沿線風景は非常に素晴らしく、こんな地域は他に無いと思う。どこを走っていても退屈しないほどの景観が続いている。
- ・特に湿原の中を走るときの景観は素晴らしい。霧がかかっているのもそれ自体が味わいとなる。
- ・季節ごとに、それぞれの魅力がある。

3 利用者数等上位10市町村

順位	利用者数	順位	滞在日数
1	釧路市 1,311人	1	釧路市 22,105日
2	登別市 190人	2	浦河町 5,333日
3	上士幌町 151人	3	新ひだか町 3,167日
4	浦河町 120人	4	美瑛町 2,480日
5	中標津町 84人	5	上士幌町 2,398日
6	東川町 72人	6	根室市 2,191日
7	栗山町 71人	7	日高町 2,103日
8	根室市 69人	8	登別市 2,017日
9	美瑛町 61人	9	旭川市 1,934日
10	新ひだか町 60人	10	中標津町 1,864日

## 道内空港活性化ビジョン (平成22年3月)

### ●地域間・空港間の連携 ⇒道外観光客誘致等の取組

- ・ 路線が結ばれている地域や東北地方との連携
- ・ 近隣の空港など複数の空港の連携

### ●他の交通機関との連携 ⇒利用者利便の向上や多様な交通手段の選択肢を確保

- ・ 新幹線や鉄道、バス、船舶、タクシーなどとの連携

「ひがし北海道」が空港等で連携した交通ネットワークの形成による広域観光周遊ルートへの推進

### 取組展開

- ・ 大都市からの大動脈として、JRやそれを補完する広域観光周遊バスの運行
- ・ ひがし北海道の冬季の2次交通対策として、エクスプレスバスを運行し、釧網線、花咲線と有機的に組み合わせた交通網を構築
- ・ 今後さらに個人旅行化が進む訪日外国人観光客市場においては、現在ジャパンレールパスや航空路線の乗継にかかるインバウンド向けの割引制度など、既存公共交通のインバウンド向け施策の活用が必須であり、鉄道の持つ重要性はさらに高まっていく
- ・ 海外における当地域の認知度は高くなく、平成27年度より、釧路市、帯広市、網走市の3市が連携し、「ひがし北海道」として面でのプロモーションを展開
- ・ 石井兄弟社社長(明日の日本を支える観光ビジョン構想会議委員)が中心となり、航空3社、釧路・帯広・網走の3市等で組織する「ひがし北海道観光キャンペーン協議会」においても、広域観光の魅力を訴求しており、こうした展開をしていくうえでも、JR路線の維持は重要となる



生活交通

◎釧路管内を区域とする高等学校の通学の実態

釧路管内を一学区とする釧路学区内においては、花咲線では浜中町や厚岸町から、釧網線では弟子屈町（川湯温泉）や標茶町から釧路市内へ毎日遠距離通学している実態にあり、学区制度を維持していくためには、高速・大量輸送を可能とする鉄道路線が必要である。

北海道立高等学校通学区域規則 別表

学区名	就学すべき高等学校	通学区域
釧路学区	北海道釧路湖陵高等学校	釧路市
	北海道釧路江南高等学校	釧路町
	北海道阿寒高等学校	厚岸町
	北海道釧路東高等学校	浜中町
	北海道厚岸翔洋高等学校	標茶町
	北海道弟子屈高等学校	弟子屈町
	北海道白糠高等学校	鶴居村 白糠町

北海道立高等学校の全日制課程普通科については、19の通学区域（いわゆる「学区」）があり、保護者の住所により就学できる高校が定められています。

学校名	鉄道での通学人数
釧路湖陵	34人
釧路江南	32人
釧路東	2人
釧路北陽	60人
阿寒	0人
白糠	1人
弟子屈	1人
標茶	57人
霧多布	0人
釧路工業	36人
釧路商業	9人
釧路明輝	27人
厚岸翔洋	3人
合計	262人

釧路教育局提供データ

■平成28年台風による釧網線 長期運休対応【標茶町】

(1) 影響を受けた生徒数

- ア. 標茶高校の通学生 46名
- イ. 釧路市内の中学・高校への通学生 60名

(2) 対応内容

- 8月26日～31日の4日間を標茶町が運行。
- 9月1日から開通まではJRが運行。

(3) 課題

バスの車両手配の都合上、通学生への対応で精一杯であり、通院や買い物の人には対応できなかった。



平成28年8月27日付 釧路新聞

生活交通

◎花咲線・釧網線鉄道利用者アンケート調査より ～ 利用者が鉄道を選ぶ理由

Q. 他の交通機関ではなく『鉄道』を使っている理由は何ですか？

・ 時間どおりに運行される	定時性
・ 目的地に速く到着できる	高速性
・ 座席が多い	大量輸送
・ 運賃が安い	経済性
・ スーパーおおぞらへの接続が良い ・ 航空機との接続が良かった	他交通との連携
・ 冬道は路面が滑るので鉄道が安心	安全・安心
・ (出張利用者) 会社の規定で鉄道優先利用 ・ 目的地、自宅が駅に近い ・ 他の交通機関がない(釧網線)	その他

Q. 『鉄道』ならではの便利さ、楽しさなどがありますか？

・ トイレがついている ・ 鉄道の方が揺れが少なく、車酔いしづらい ・ 乗車中の時間を利用して勉強、読書ができる ・ 広い、ゆっくりできる、気持ちが落ち着く、身体が楽	快適性
・ 友人と交流できる ・ 他の学校の友人ができる ・ 学校が別々になった友人と会話できる ・ 地元の人と話せる時間がいい ・ 海外の人との交流	交流
・ 湿原を見ることができる ・ 風景や野生動物を見て楽しむことができる ・ 車では見られない風景が楽しめる ・ 山の中を通るので四季が感じられる	景観等

調査日	平成29年10月25日～27日
調査場所	【駅：9か所】 (花咲・釧網) 釧路駅、東釧路駅 (釧網線) 釧路湿原駅、標茶駅、 摩周駅、川湯温泉駅 (花咲線) 厚岸駅、茶内駅、浜中駅 【高等学校：3校】 標茶高校(標茶町) 江南高校(釧路市) 北陽高校(釧路市)
調査件数	279件 通学195件、通院18件、通勤18件、 買い物5件、観光17件、その他25件



釧路北陽高校での聞き取り調査

○朝の通学時間帯は常に満員状態であり、鉄道の特性である大量輸送の効果が発揮される。  
○鉄道の高速性により、早朝から長距離を通学する生徒・父兄の負担が軽減されるとともに、部活動など少しでも学校での滞在時間を長くすることにより学校生活を充実させることができる。

## 生活交通

### ◎花咲線・釧網線鉄道利用者アンケート調査より ～ 観光旅行者の声、鉄道への不満・要望等

Q. 鉄道(花咲線・釧網線)が無くなって困ることは何ですか？

- ・通学の手段がないと地方学生の進学幅が狭まる
- ・(釧網線)唯一の交通機関なので、他の交通機関では料金が高くなり訪れることが困難になる
- ・釧路市内に住まなければならなくなると、生活費がかかる
- ・釧路へ行く手段が1つ減ることであり不便になる
- ・鉄道自体が好きなので無くなってほしくない
- ・高齢者が多くなり通院患者も増えてくると思うので、生活交通は守るべき



厚岸駅構内での調査



早朝、通学生を厚岸駅に送る車両

Q. 現在の鉄道(花咲線・釧網線)への不満や要望はありますか？

- ・運行本数が少ない
- ・朝の便で座れない学生がかなりいるので2両にしてほしい
- ・帰りの列車が1両しかないので狭すぎる
- ・統計をとって乗車の多い時間は2両にすべき
- ・観光客が多いときは座れないことがある
- ・バスとの接続を良くすべき
- ・台風や積雪等でよく運休になる
- ・観光客のキャリーバッグなどの荷物が狭い通路をふさいでしまうことが多い
- ・車内の温度調整がおざなり
- ・走行中携帯電波のないところが多いので改善してほしい
- ・乗客マナーが良くなるよう呼びかけ(注意)もしてほしい

観光旅行者の声(東京都、愛知県、福岡県より)

- ・バス観光は定番の観光地ばかり行く。鉄道旅行は自分の行きたい場所へ行ける。
- ・ゆっくり走る普通列車ならではの魅力がある
- ・駅弁が楽しみ
- ・元々鉄道の旅が好きで、北海道にも何度か来ている。これまで札幌や小樽ばかりだったので、今回道東を選んだ。
- ・とにかく列車の本数を増やしてほしい
- ・ジャパンレールパス利用のスイス人旅行者→wi-fi設備を充実すべき
- ・駅の中などで買い物できる場所があれば良い

# 路線の必要性と可能性について（まとめ）

## 【路線の位置付け（テーマ）】

- 広域周遊観光の基幹的な役割を持ち、国・北海道・釧路地域の観光施策に必要不可欠な路線
- 都市機能の拠点をも有機的に結び、地域の経済・住民生活を支える路線

## 生活路線

- ◆定期券購入者の9割は通学利用であり、生徒には欠かせない地域の足。
- ◆管内高校生の通学での鉄道利用者は262名。バス(50人乗)転換した場合、同時間帯に5～6台必要。
- ◆バスへの転換で、運行の定時性の低下や所要時間の延長を懸念
- ◆特に冬季間における高齢者の通院等の手段として今後益々必要性が高まる

## 観光立国

- ◆3つの国立・国定公園や、温泉、流氷、海・山の幸など観光資源が豊富
  - ◆広域観光周流ルートや観光立国ショーケースなどの観光施策が集中的に推進されている
  - ◆インバウンド増加が見込まれる地域として、観光立国に大きく貢献できるポテンシャル
  - ◆乗ることが目的となる『観光鉄道』としての可能性
- 観光を軸とした本道経済の活性化に大きく寄与

## 交通ネットワーク

- ◆道東地域における中核機能を担う釧路市と網走市を結ぶ
  - ◆北海道総合計画における「釧路・根室」と「オホーツク」の2つの連携地域相互間をつなぐ
  - ◆2つの空港（釧路・女満別）が立地
- エリア内外との人的な流動の促進に寄与

## 物流ネットワークを支える機能

- ◆釧路港は、穀物の輸入基地であり道東地域の生産基盤を支える国際バルク戦略港湾に選定（H23）。
  - ◆路線は、物流ネットワークを支える釧路地域と、本道有数の食糧供給基地である東北北海道を結ぶ。
- 物流面での様々な役割を担う可能性（貨物運行の課題について検討が必要。）

## 環境保全

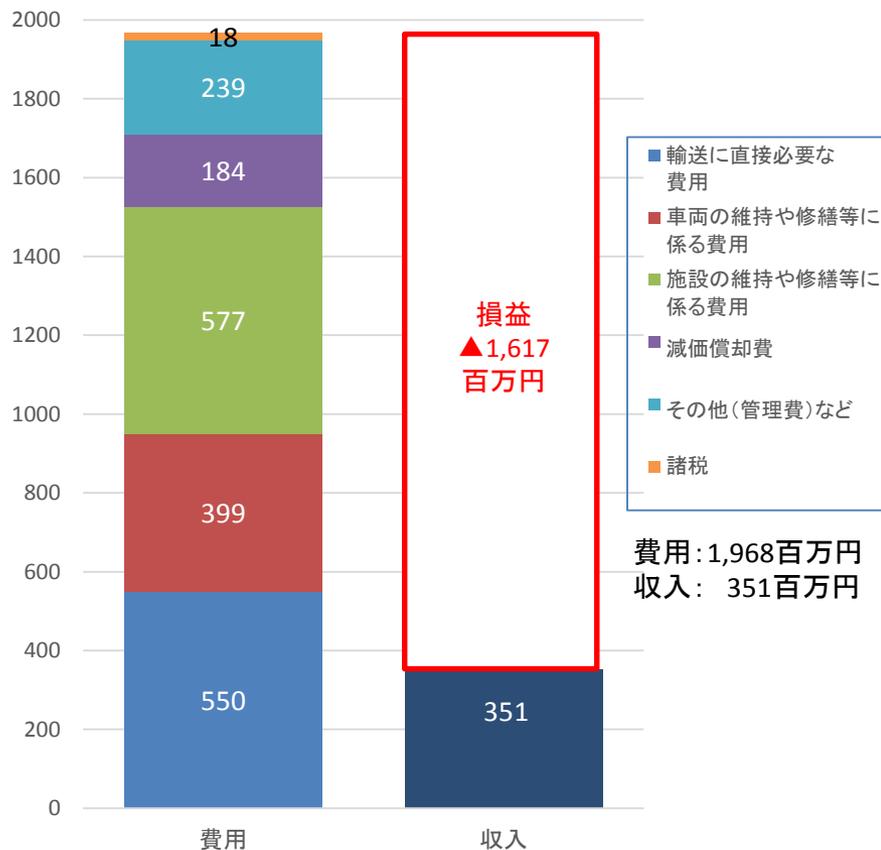
- ◆オホーツク海と太平洋を縦断するルートとして、3つの国立公園・国定公園の中を通る
  - ◆世界自然遺産「知床国立公園」と隣接
  - ◆大量輸送によりエネルギー効率に優れ、他の交通機関と比べ環境負荷が少ない
- 自然との共生、環境保全の面において有効な交通モードとなりえる

# 路線維持に向けた課題 ① ー 巨額の収支不足の構造

- 釧網線(東釧路～網走間)における年間の営業損失は、約16.2億円に及ぶ。(平成27年度決算)
- 費用の内訳及び、経費節減項目と箇所一覧については、次のとおり。

釧網線(東釧路～網走間)の収支構造

(単位:百万円)



## 経費節減に関する費用例

区分	節減経費
利用の少ない無人駅の見直し(維持費用) ※1駅あたり	約100～200万円/年
〃(ホームや駅舎の抜本修繕、立て直し費用) ※1駅あたり	約500～1,000万円
踏切の見直し ※1箇所あたり	約100万円/年
行き違い設備の撤去 ※1箇所あたり	約300～400万円/年
普通列車の見直し(H28.3.26ダイヤ改正における普通列車79本の減便) ※全道計	投資抑制20億円弱 経費縮減1.4億円/年

## <収支の各項目に含まれる内容>

収入	収入の内容
定期収入	・通勤定期券、通学定期券など
定期外収入	・乗車券、特急券など
運輸雑収入	・建物及び土地等賃付料、旅客雑収入(入場料金等)など

費用	費用の内容
輸送に直接必要な費用	・運転士、車掌、指令に係る費用、燃料費 ・駅などの旅客の取り扱いに係る費用
車両の維持や修繕等に係る費用	・車両の検査・修繕に係る費用など
施設の維持や修繕等に係る費用	・線路、橋梁、トンネル、建物などの修繕に係る費用 ・信号、通信設備、配電線などの修繕に係る費用
減価償却費	
その他(管理費など)	・施設、車両の維持、修繕の作業管理に係る本社、支社の費用 ・列車の運転及び旅客の取り扱いの作業管理に係る本社、支社の費用 ・一般管理費の費用など
諸税	・固定資産税など

※ 線区別収支は、会社全体の決算のうち鉄道事業の営業損益をベースとしており、関連事業の営業損益、営業外損益、特別利益、特別損失、法人税等は含まれません。また、当社の線区にかかわらず、出向社員給与等は除いています。

※ 経常安定基金運用益は、営業外損益に計上しています。また、経常安定基金運用益等は各線区の運営赤字を埋めるためのものではなく、会社全体の各施策に優先順位を付けて充当していくものだと考えているため、個別線区に配賦し、赤字を圧縮する試算は行っていません。

# 路線維持に向けた課題② — 今後の投資経費

- 同区間における今後20年間の老朽土木構造物の大規模修繕や更新費用は、33億円に及ぶほか、車両の更新費用も16億円に及ぶ。

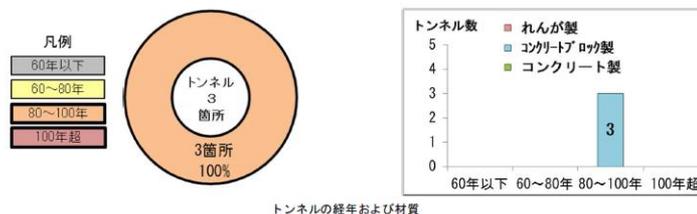
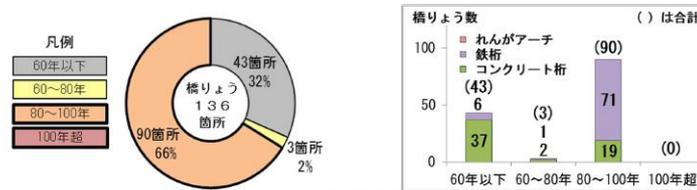
## 今後(20年間)の大規模修繕・更新費用

### <土木構造物>

線区	橋りょう、トンネル等
釧網線(東釧路～網走)	33億円

線区	更新車両数	更新費用
釧網線(東釧路～網走)	8両	16億円

## 土木構造物の概況(釧網線)



## 大規模修繕・更新の一例

### ○ 橋りょう

#### 【鋼橋の腐食対策】

花咲線：6億円    釧網線：8億円

- ・ 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】

花咲線：2億円    釧網線：3億円

- ・ 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



(例・石北線 丸瀬布・瀬戸瀧間 金山湧別川橋りょう)

## 大規模修繕・更新の一例

### ○ 釧網線の代表的な構造物

#### 【釧北トンネル(川湯温泉・緑間)

覆工材料の劣化・剥落対策 14億円】

- ・ トンネル壁面がコンクリートブロック積みでできた古いトンネルです。
- ・ 現在も老朽化による影響で補修を重ねていますが、将来的には補修箇所などの抜本的な改築が必要です。
- ・ 諸元

経過年数86年  
延長549.2m  
コンクリートブロック製



# 釧網線の価値等を踏まえた路線維持に向けた考え方

釧路地方総合開発促進期成会としては、構成市町村の総意として「釧網線を維持」をしていく意向を確認しているところであるが、当報告書による、利用状況や、路線の必要性（価値の再認識）、実態を踏まえた課題把握などから、その考え方を整理し、共通認識のもと、地域が一体となって路線維持に向けた取組を進める。

## 沿線エリアの状況・路線の利用状況

- 少子高齢化等による利用減
- インバウンド等観光入込増
- 交流人口拡大

## 路線の必要性（価値の再認識）

- 観光立国への貢献
- ネットワーク間の有機的な連結
- 地域経済（観光・物流等）・住民生活の維持
- 環境保全

## 路線維持に向けた課題

- 線区の収支構造
- 土木構造物の大規模修繕・更新
- 車両の更新

## 利用促進に向けた課題（利用者アンケート）

- 利用実態から鉄道以外では通学・通勤などへの影響が大きく、就学環境等が悪化。
- 他交通モードとのネットワーク強化（本数増・接続向上）、wi-fi設備の充実など環境整備

## 路線の位置づけ（テーマ）

道東地域における広域周遊観光の基幹的な路線であり国・北海道・釧路地域が進める観光施策の推進には欠かせない路線。また、都市機能の拠点をつなぐ有機的に結び、地域の経済・住民生活を支え、守る路線。

## 今後の取組の方向

- ① 道東地域の都市機能を結ぶ釧網線を維持するため、国への働きかけやJRへの提言、また、それらを前提として地域で取組む具体的な方策について道と共に検討
- ② 地域の様々な主体が一体となった利用促進、経費の節減や協力などJRと連携した取組の検討・実施
- ③ 鉄路をかけがいのない生活産業基盤の一つとして、地域全体で認識し、その利活用や地域活性化を図るなど、釧網線をコミュニティで支える気運醸成に向けた取組の検討・実施

## 路線の位置づけ（テーマ）

道東地域における広域周遊観光の基幹的な路線であり国・北海道・釧路地域が進める観光施策の推進には欠かせない路線。また、都市機能の拠点性を有機的に結び、地域の経済・住民生活を支え、守る路線。

## 【生活路線】

通学や通院などの住民生活を支える重要な路線であり、定期利用の95%は通学に利用されている。管内高校生の鉄道の通学利用者は262名で、バス（50人乗り）で輸送する場合は、同時間帯に約5台～6台必要となり、鉄道がない場合は、利便性の低下が懸念される。また、生徒からも運行の定時性が低下することや所要時間が長くなることなどを懸念する意見がある。

また、本地域は、移住・定住や「ちょっと暮らし（体験移住）」の積極的な取組により、多くの長期滞在者が訪れており、その移動手段として鉄道が多く利用されている実態から、今後も、更に路線利用の増加が見込まれる。

【ちょっと暮らし実績（釧路市）：H28 1,311人（シニア層：約96%） アンケート結果：JRの利用46%】

## 【観光立国の推進に向けて】

本路線の周辺地域は、3つの国立・国定公園や、様々な泉質の温泉、流水、魅力ある海・山の幸など、優れた観光資源を有し、本道の観光価値を最も体感できるエリアであり、広域観光周流ルートや観光立国ショーケースをはじめとした観光施策が集中的に推進されているなど、今後、多くのインバウンドをはじめとした誘客が見込まれる地域として、国・道が進める観光立国に向け、大きく貢献できるポテンシャルを持っている。また、本年度、実施される「観光列車モニターツアー」の中心的なモデルコースとして設定されており、乗ることが目的となる観光鉄道としての可能性を有しているなど、様々な観光需要を引き出し、観光を軸とした本道経済の活性化に大きく寄与する路線である。

【釧路・オホーツク管内訪日外国人宿泊客数実績 H24：124,296人⇒H27：262,770人 **2.15倍**】

## 【ネットワークとしての役割について】

本路線は、道東地域の行政や経済、医療、教育などの中核機能を担う釧路市と網走市を結んでおり、北海道総合計画における「釧路・根室」と「オホーツク」の2つの連携地域相互間をつなぐ路線としても機能している。釧路駅には、2,732人/日、網走駅には、800人/日の利用があるほか、当該地域には、近年、利用者数が伸びている、2つの空港（釧路・女満別）が立地しており、観光面をはじめとしたエリア内外との、人的な流動の促進に向けて、それらをつなぐ路線の意義・役割は大きいものとする。

（※H27利用実績：JR提供データ 発売枚数から一日当たりの利用者数（推計値））

## 【物流ネットワークを支える機能について】

釧路地域は、穀物の輸入基地として国際バルク戦略港湾に選定されている釧路港をはじめ、物流の拠点機能を有しており、その中で、鉄道については、物流ネットワークを支える釧路地域と、本道有数の食糧供給基地である東北海道をつないでいることから、今後、物流面での様々な役割を担う可能性を有している。（車両重量や路盤耐性等、貨物運行の課題について検討が必要。）

## 【環境保全について】

本路線は、東北海道のオホーツク海と太平洋を縦断するルートとして、3つの国立公園・国定公園の中を通り、また、知床国立公園とも隣接しているなど、貴重な自然環境の中を通過する路線である。他の交通機関と比べ、大量輸送によりエネルギー効率に優れ、環境負荷の少ない特性を持つ鉄道が、自然との共生、環境保全の面において、有効な交通モードとなりえるエリアである。