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

～持続的な鉄道網の確立に向けて～

Ⅰ 検討の趣旨と考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1P
Ⅱ 持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方・・・・・・・・・ 2P
Ⅲ 鉄道網（維持困難線区）のあり方
［道北地域］
1. 宗谷線（名寄～稚内間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3P～ 4P
2. 根室線（滝川～富良野間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5P～ 6P
3. 根室線（富良野～新得間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7P～ 8P
4. 富良野線（富良野～旭川間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9P～10P
5. 留萌線（深川～留萌間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11P～12P
［道東地域］
6. 石北線（新旭川～網走間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13P～14P
7. 釧網線（東釧路～網走間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15P～16P
8. 根室線〔花咲線〕（釧路～根室間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17P～18P
［道央・道南地域］
9. 札沼線（北海道医療大学～新十津川間）・・・・・・・・・・・・・・ 19P～20P
10. 日高線（苫小牧～鵡川間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21P～22P
11. 日高線（鵡川～様似間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23P～24P
12. 室蘭線（沼ノ端～岩見沢間）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25P～26P
Ⅳ 終わりに～持続的な鉄道網の確立に向けて～・・・・・・・・・・・・・ 27P
【参考】地域協議における中間報告等の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28P～29P
【参考】各線区の概要・・・ 30P

平成30年2月10日

北海道運輸交通審議会

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

Ⅰ　検討の趣旨と考え方

○　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（以下、「当会議」 という。）は、JR北海道が平成28年11月に発表した事業範囲の見直しに関する状況把握及び当会議の前身である「鉄道ネットワーク・ワーキングチーム」が、平成29年2月に公表した鉄道網のあり方に関する報告のフォローアップを行うため、知事の附属機関である「北海道運輸交通審議会」の小委員会として、平成29年5月に設置された。

○　本年1月からは、「北海道運輸交通審議会」において検討を進めている「北海道交通政策総合指針（仮称）」に盛り込む「鉄道網のあり方」を示すため、3回にわたって集中審議を行ったものである。

審議に当たっての基本認識

1　当会議においては、JR北海道が発表した「単独では維持することが困難な線区（※）」（平成28年11月）に関し、昨年2月、鉄道ネットワーク・ワーキングチームが公表した鉄道網のあり方に関する6つの類型を基本に、鉄道網が直面する厳しい事業環境や地域で果たしている役割、地域におけるこれまでの検討・協議の状況等も踏まえて、地域の将来を見据えた鉄道網のあり方について、集中的に審議を行った。

2　当会議は、個別の線区について、存廃など直接結論を出すものではなく、道が総合的な交通政策を推進する上での基本的な考え方を全道的な観点から示すものである。

3　鉄道網のあり方については、中長期的な視点に立って検討する必要があり、「北海道交通政策総合指針（仮称）」の目標年次である、北海道新幹線の札幌開業が予定されている2030年度を念頭に検討を行った。

4　地域においては、今後、北海道運輸交通審議会や道議会での議論を経て策定される「北海道交通政策総合指針（仮称）」の方向性を参考に、地域の将来を見据えた鉄道網のあり方について、鉄道事業者はもとより、道や国も参画し、各々の実情や線区の特性を踏まえた検討・協議をさらに進めることが必要である。

（※）平成28年8月にバス転換に合意した石勝線（新夕張～夕張間）を除く。

【当会議の概要】

［位置づけ］

北海道運輸交通審議会

＜小委員会＞

- 総合交通政策検討会議
- 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

［構成員］

区分	職	氏　名
委員	北海道大学大学院 工学研究院准教授	岸　邦宏 （座　長）
	北海道大学大学院 公共政策学連携研究部特任教授	石井　吉春
	北海道大学大学院 経済学研究院教授	吉見　宏
	北海道旅客鉄道㈱ 専務取締役総合企画本部長	小山　俊幸
	北海道市長会長 （伊達市長）	菊谷　秀吉
	北海道町村会長 （白糠町長）	棚野　孝夫
参与	北海道運輸局長	石﨑　仁志
	日本貨物鉄道㈱ 取締役兼常務執行役員	玉木　良知
事務局	北海道副知事	山谷　吉宏
	北海道総合政策部 交通企画監	黒田　敏之

［開催経過（集中審議）］

■第1回　平成30年 1月13日（土）
・フォローアップ会議における検討の進め方

■第2回　平成30年 1月23日（火）
・鉄道網のあり方について

■第3回　平成30年 2月 3日（土）
・鉄道網のあり方について

Ⅱ　持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方

○　持続的な鉄道網の確立に向けては、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域においても可能な限りの協力、支援を行うことが重要である。

○　本道においては、鉄道施設の老朽化が著しく、財政状況が厳しい自治体が鉄道施設などを保有して鉄道運営を継続的に担っていくことは、現実的に難しいことから、道や市町村が行う協力・支援のあり方については、こうした点を十分踏まえ、具体的な制度設計に向け国なども含め、検討を急ぐ必要がある。

○　本道の社会経済や交通環境が大きな転換期にある中、2030年頃の北海道を力強く支える鉄道網を実現するためには、鉄道事業者、行政（国、道、市町村）や住民等が各々の役割を認識し、相互の理解と協力のもと、一体となった取組を展開していくことが必要不可欠である。

○　また、鉄道以外の交通機関を選択する場合にあっては、JR北海道においては、鉄道がこれまで果たしてきた役割を十分踏まえ、代替交通の確保をはじめ、鉄道施設の撤去や整理、交流人口の拡大に向けた支援などの対策を最大限講じるとともに、JR北海道はもとより、道、市町村や国、関係団体が緊密な連携のもと、活力ある地域づくりや観光振興、海岸保全などの観点に十分配慮しながら、より利便性の高い最適な交通ネットワークの確立に取り組んでいくことが必要である。

基本的な取組

○シームレスな交通体系の確立
［行政・交通事業者］

・鉄道やバス、タクシーなど、交通モード間の連携による、利便性が高く、ストレスのない移動の実現

○公共交通に関する主体的関与
［住民］

・公共交通を共に創造する主体として、日常生活における移動手段の再考も含めた意識改革

○　JR北海道の経営努力
- コスト削減・収益確保等の経営努力
- 経営情報の開示の徹底
- 関連事業の戦略的振興　等

○　国の実効ある支援
- 本道固有のコスト負担軽減
- 老朽施設等の保全・更新
- 耐震化の推進
- 増収策への支援　等

○　地域の可能な限りの協力・支援
- 鉄道運行の安全性の確保、利便性・快適性の向上などJR北海道が実施する取組に対する支援の検討

○総合的な施策の展開
［行政・交通事業者］

・公共交通と、観光振興やまちづくりなどとの連携により、幅広い観点から総合的に施策を展開

○広域的議論の展開
［行政・交通事業者］

・広域的な公共交通のあり方について、行政と交通事業者が一体的な議論を展開

1．宗谷線（名寄～稚内間：183．2km）

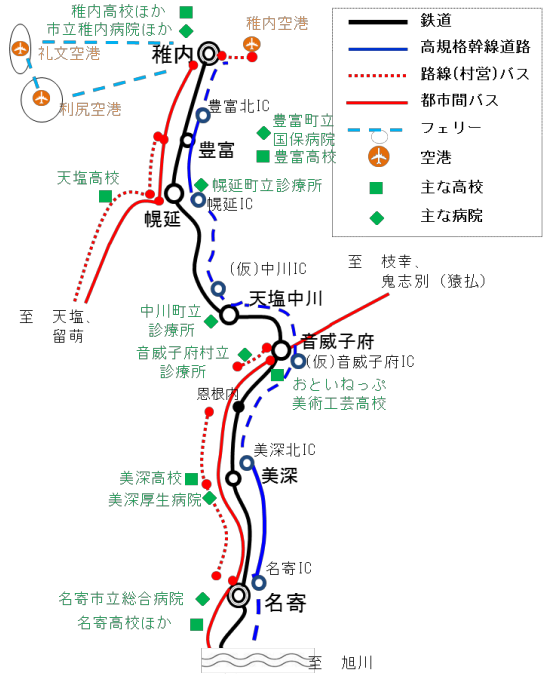
道北地域

鉄道網のあり方

○　ロシア国境に近接し、我が国の領海、排他的経済水域等の保全に重要な役割を果たしている特定有人国境離島地域　（利尻、礼文）を有する宗谷地域を結ぶとともに、今後のロシア極東地域と本道との交流拡大に向けた可能性を有する路線である。
○　札幌圏と中核都市から最も遠い地域中心都市である稚内市を結ぶ路線であり、鉄道は、札幌と稚内間における旅客輸送の半分以上のシェアを占めている。また、他府県の県庁所在都市と比較して、絶対的な移動時間が大きい。
○　沿線地域は国の広域観光周遊ルートに指定されており、インバウンド等による交流人口の飛躍的な拡大に向け、重要な役割を果たすことが期待される。
○　名寄～稚内間の高規格幹線道路については、一部が開通済であるが、未整備となっている区間がある。
○　通学や通院など、住民の日常生活で利用されているが、一部利用の少ない区間もある。

ロシア極東地域と本道との交流拡大の可能性も見据え、国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域での協議を踏まえ、維持に向けてさらに検討を進めるべきである。

【線区の現状】



1　運行区間の概要
・営業キロ　183．2km
・駅数　33駅（有人駅5駅、無人駅28駅）
・本数　特急上下6本、普通上下14本

2　経営状況
・輸送密度　364人/キロ/日（H 28）
※台風被害の影響があった9月～12月を除く（各線区同様）
・営業損益　△2，672百万円（H 28）
・営業係数　696（H 28）

3　他の交通モード
（1）バス
○都市間バス
・旭川～名寄～音威子府～鬼志別（猿払）　1往復/日（宗谷バス）
・旭川～名寄～音威子府～枝幸　2往復/日　（宗谷、道北バス）
・札幌～音威子府～枝幸　1往復/日　（宗谷バス）
・札幌～（留萌）～幌延～豊富　4往復/日　（沿岸バス）
・札幌～稚内　6往復/日　（宗谷バス、北都交通）
○路線バス
・名寄～恩根内　平日16便（上下　9便＋7便）/日（名士バス）
・音威子府村内　12便（上下　5便＋7便）/日（村営バス）
・豊富～幌延～留萌　5往復/日（沿岸バス）
・稚内～稚内空港　3往復/日（宗谷バス）
（2）高規格幹線道路
北海道縦貫自動車道（開通区間：名寄～美深北、幌延～豊富北）

【地域における検討・協議の状況】

◆宗谷本線活性化推進協議会（事務局：名寄市）

1　構成団体
沿線等58団体（市町村、市町村議会、商工会議所等）

2　主な経過
・　協議会及び幹事会で議論（H29.3～）
・　利用実態調査を実施（H29.6、8、11、H30.2）
・　中間報告を実施（H29.12）

3　中間報告等の取りまとめ状況（概要）　※詳細はP28参照
○　路線の位置づけ
・　ロシアとの国境に面する要衝。多様な産業が営まれる広大な生産空間を貫き、都市間を結ぶ国土の重要路線
・　学生、高齢者などにとっての重要な移動手段
・　観光立国の実現に大きく寄与する路線
○　今後の方向性
・　JRの最大限の自助努力を前提に国の実効性ある支援も求めつつ、路線維持方策について、費用負担のあり方も含め道と共に検討

【線区の特性】

（1） ロシア国境に近接し、領土保全等に重大な役割を果たし、今後の交流拡大も見込まれる宗谷地域を結ぶ路線である。

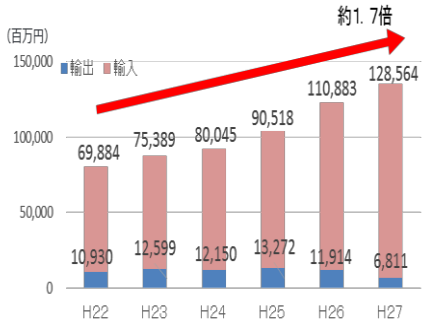
①特定有人国境離島地域の状況

（道内の指定地域）
礼文島、利尻島、奥尻島

【出典】総務省資料

平成29年4月、我が国の領海や排他的経済水域の保全など有人国境離島地域が果たしている重要な役割に鑑み有人国境離島地域の保全と地域社会の維持のため特措法が施行

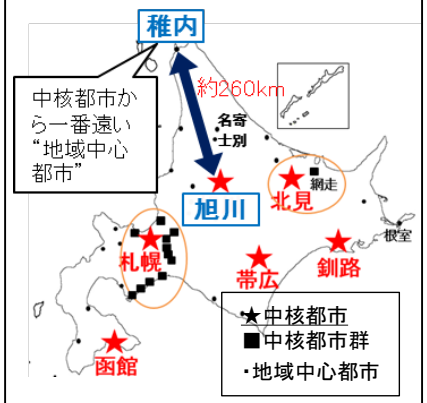
②北海道の対ロシア貿易額の推移



【出典】財務省貿易統計

（2） 札幌圏と、中核都市から最も遠い地域中心都市である稚内市を結ぶ路線であり、他府県と比較して移動時間が大きい。

①北海道総合計画の都市位置づけ



【出典】北海道総合計画（平成28年3月）

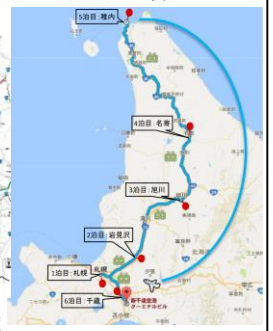
②都市間距離・所要時間の比較

【出典】北海道調（道内：特急列車、本州：新幹線で比較）

（3） 沿線地域は国の広域観光周遊ルートに指定されており、交流人口拡大に向けた役割を果たすことが期待される。

①国の広域観光周遊ルート「日本のてっぺん。きた北海道ルート」

参考）鉄道を利用したモデルルート例

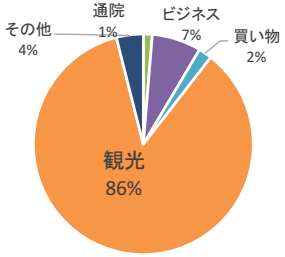


※地図中の数字は、平成28年度観光宿泊者数（延数）

【出典】観光庁資料

②乗降客の鉄道利用目的

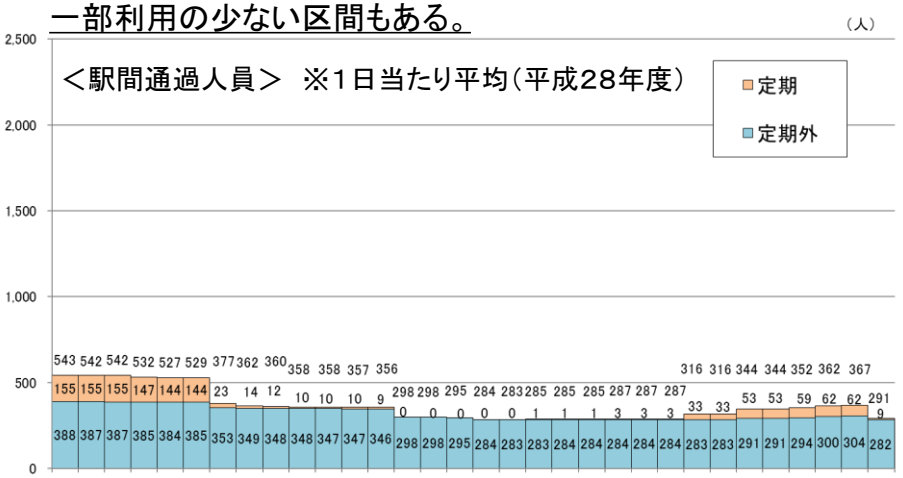
【稚内駅（153名）】



※（ ）内は、調査人数

【出典】宗谷線利用実態調査（H29.6）

（4） 通学や通院など住民の日常生活で利用されているが、一部利用の少ない区間もある。



【出典】JR北海道資料

2. 根室線（滝川～富良野間：54．6km）

道北地域

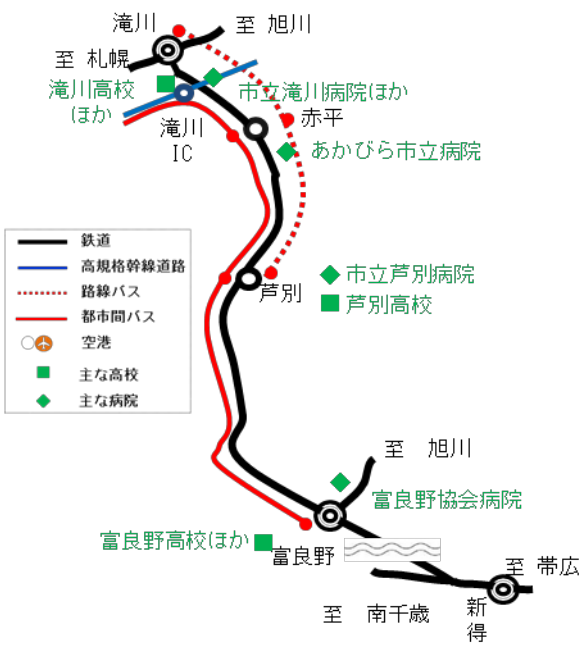
鉄道網のあり方

○ 本道の農産品等を本州方面に輸送する広域物流ルートとしての役割を一部担っているが、貨物列車の運行に関しては、現行のアボイダブル・コストルールのもと、旅客会社が線路の維持管理費の多くを負担している。
○ 繁忙期には、臨時の観光特急も運行されるなど、札幌と富良野を結ぶ観光路線としての役割も果たしている。
○ 通学や通院など、住民の日常生活で利用されているが、一部利用の少ない区間もある。
○ 鉄道とバスが概ね全区間にわたって並行している。

住民の利用状況や、鉄道貨物輸送が地域の農産物を輸送する役割を一部担っていることを踏まえ、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。

※ 鉄道貨物輸送のあり方については、輸送実績及び鉄道施設の維持に要する費用負担等を考慮するとともに、道内全体の物流の効率化・最適化の観点から、トラック輸送や海上輸送も含めて総合的に対策を検討していくことが適当であり、地域における検討・協議と並行して、関係機関による議論を進めていく必要がある。

【線区の現状】



1 運行区間の概要

・営業キロ 54．6km
・駅数 9駅（有人駅2駅、無人駅7駅）
・本数 上下19本
※貨物（滝川～富良野間 臨時上下2本）

2 経営状況

・輸送密度 432人/キロ/日（H28）※9月～12月を除く
・営業損益 △1，275百万円（H28）
・営業係数 1，210（H28）

3 他の交通モード

（1）バス
○都市間バス
・札幌～赤平～芦別～富良野 10往復/日（中央バス）
○路線バス
・滝川～赤平～芦別 21往復/日（中央バス）
・滝川～赤平 16往復/日（中央バス）
（2）高規格幹線道路
なし

4 特記事項

・ 夏季に臨時特急フラノラベンダーエクスプレスが運行（札幌～富良野最大2往復／日）。

【地域における検討・協議の状況】

◆根室本線対策協議会（事務局：富良野市）

1 構成団体
沿線等14団体（市町村、市町村議会）

2 主な経過
・ 協議会及び事務レベル検討会議等で議論（H29.4～）
・ 利用実態調査を実施（H29.6）
・ 中間報告を実施（H29.11）

3 中間報告等の取りまとめ状況（概要） ※詳細はP28参照

（滝川～富良野～新得間として取りまとめ）

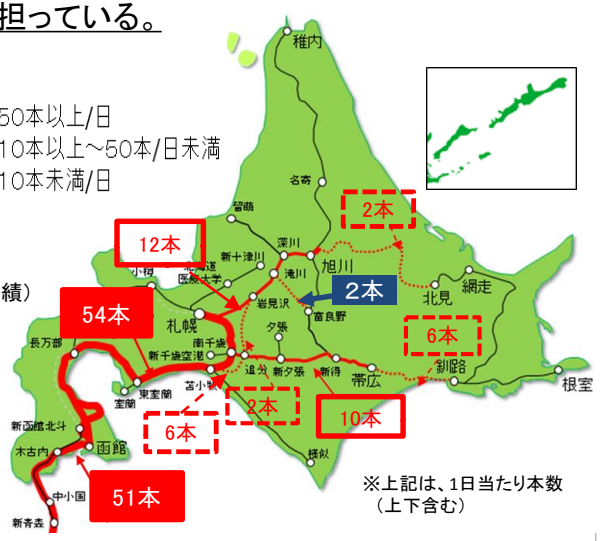
○ 路線の位置づけ
・ 通学を中心に地域生活を支える路線
・ 札幌や旭川・美瑛方面からの観光客の円滑な移動に欠かせない広域周遊ルートを形成する路線
・ 安定した農産品の輸送体系を維持していく広域物流ルートを形成する路線
○ 今後の方向性
・ 様々なケーススタディを想定し、調査分析を実施

【線区の特性】

（1） 本道の農産品等を本州方面に輸送する広域物流ルートとしての役割を一部担っている。

※貨物列車運行線区[赤線]

- ‥設定列車本数が上下50本以上/日
- ‥設定列車本数が上下10本以上～50本/日未満
- ‥設定列車本数が上下10本未満/日



※上記は、1日当たり本数（上下含む）

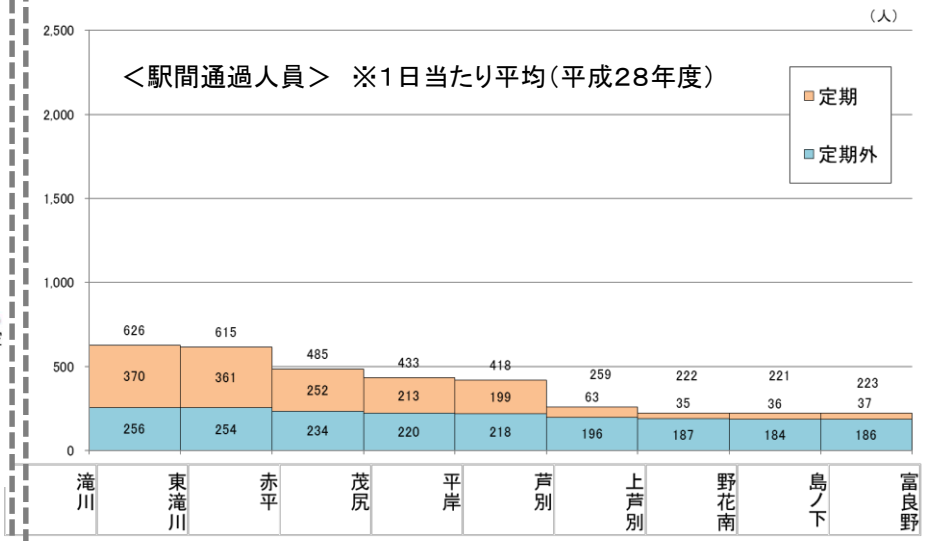
【出典】JR貨物 区間別設定列車本数（列車本数には、臨時列車を含む。）

線区別の線路使用料(H27年度実績)

線区	線路使用料
石北線（新旭川～網走）	34百万円
根室線（滝川～富良野）	5百万円
室蘭線（沼ノ端～岩見沢）	17百万円
3線区計	56百万円
会社計	1,708百万円

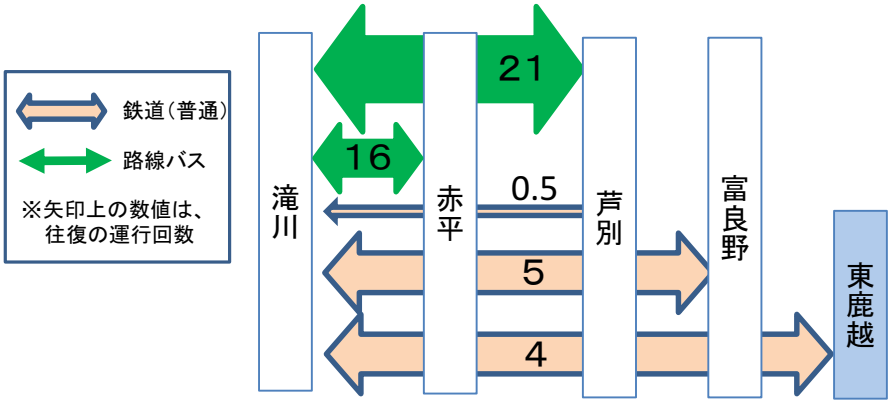
【出典】JR北海道資料

（2） 通学や通院など住民の日常生活で利用されているが、一部利用の少ない区間もある。



【出典】JR北海道資料

（3） 鉄道とバスが、概ね全区間にわたって並行している。



【出典】北海道調べ

（4） 繁忙期には、臨時の観光特急も運行されている。

■フラノラベンダーエクスプレス

【運転期間】6月～9月

【運転区間】札幌～富良野

【乗車実績】約31,800人 （平成28年度実績）

【出典】JR北海道資料

3. 根室線（富良野～新得間：81．7km）

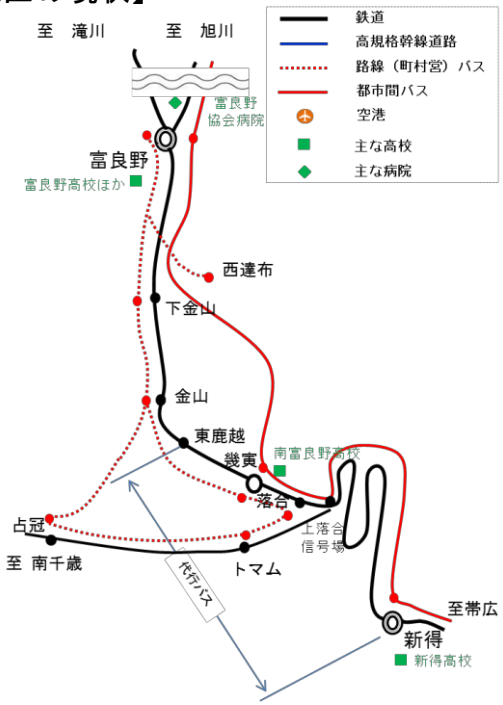
道北地域

鉄道網のあり方

○　通学や通院など、住民の日常生活で利用されているものの、輸送密度は154人／キロ／日と極めて小さく、2016年8月からの大雨災害により、東鹿越～新得間が不通となっており、復旧に向けては、約10．5億円の費用が見込まれている。
○　上川と十勝を結ぶ役割を有しているものの、旭川と帯広間では1日4往復の都市間バスが運行される一方で、鉄道の直通列車は被災前においても1日1往復にとどまっている。
○　旭川～富良野～占冠間の地域高規格道路については、富良野市周辺の一部区間（8．3km）が2018年度に開通予定であるが、未整備となっている区間がある。

圏域間のネットワーク形成や、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との連携、補完、代替も含めた利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、地域における検討・協議を進めていくことが適当である。

【線区の現状】



1　運行区間の概要

・営業キロ　81．7km
・駅数　9駅（有人駅2駅、無人駅7駅）
・本数　列車（富良野～東鹿越）上下10本
　　代行バス（東鹿越～新得）上下12本

2　経営状況

・輸送密度　154人/キロ/日（H28）※9月～3月を除く
・営業損益　△888百万円（H28）
・営業係数　2，636（H28）

3　他の交通モード

○都市間バス
・旭川～富良野～新得～帯広
　　3往復/日（道北、拓殖、十勝バス）
※上記のほか、旭川～層雲峡～帯広　1往復/日

○路線（町村営）バス
・富良野～西達布　5往復/日（ふらのバス）
・幾寅～下金山、金山、落合、北落合　デマンド方式
　　（南富良野町営バス）
・富良野～占冠　3往復/日（占冠村営バス）
・占冠～トマム～幾寅　2往復/日（占冠村営バス）

4　特記事項

・　平成28年8月の大雨により、不通となっている東鹿越～新得間については、バス代行輸送を実施中。（上下10本）
・　JR北海道は、被災した東鹿越～上落合間の復旧に要する概算費用は10．5億円と公表（H29.7）

【地域における検討・協議の状況】

◆根室本線対策協議会（事務局：富良野市）

1　構成団体

沿線等14団体（市町村、市町村議会）

2　主な経過

・　協議会及び事務レベル検討会議等で議論（H29.4～）
・　利用実態調査を実施（H29.6）
・　中間報告を実施（H29.11）

3　中間報告等の取りまとめ状況（概要）　※詳細はP28参照

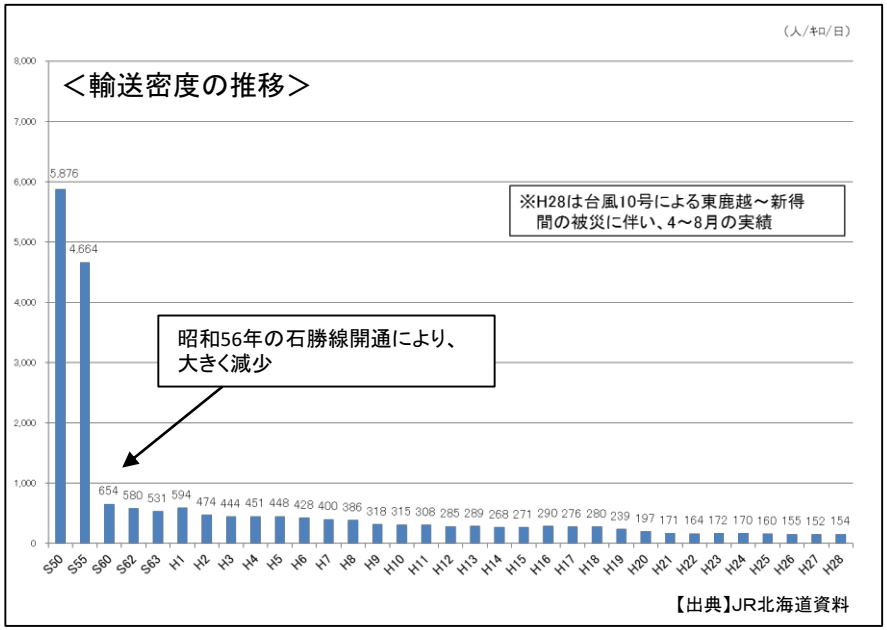
（滝川～富良野～新得間として取りまとめ）

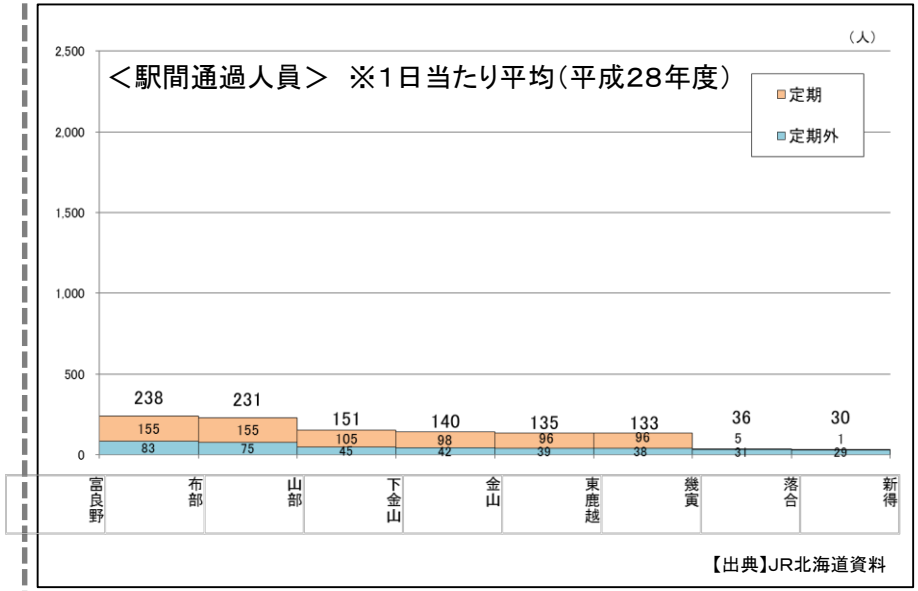
○　路線の位置づけ
・　通学を中心に地域生活を支える路線
・　札幌や旭川・美瑛方面からの観光客の円滑な移動に欠かせない広域周遊ルートを形成する路線

○　今後の方向性
・　様々なケーススタディを想定し、調査分析を実施

【線区の特性】

（1） 輸送密度は、154人／キロ／日と極めて小さい。





（2） 災害により、東鹿越～新得間が不通となっている。

根室線（東鹿越～上落合間）においては、平成28年8月からの大雨災害により、橋りょう及びトンネル周辺の斜面を中心に甚大な被害が発生し、現在も東鹿越～新得間が不通となっている。

被災現場（南富良野町内）

＜災害復旧の概算工事費＞

（単位：億円）

被災区間	系統別概算工事費内訳			合計
	土木	軌道	電気	
東鹿越～上落合	5.4	2.3	2.8	10.5

【出典】JR北海道資料より、道作成

（3） 旭川と帯広間の流動は、都市間バスが中心となっている。

＜旭川・帯広間における鉄道とバス（いずれも直行便に限る）の比較＞

区分	経路	所要時間	本数	運賃
バス	旭川～富良野～新得～帯広	4:00	3往復	3，240円
	旭川～層雲峡～帯広	3:45	1往復	3，240円
JR	旭川～富良野～新得～帯広	3:24 又は 3:53	1往復	3，670円

※JRについては、平成28年8月からの大雨災害による運休以前に運行されていた 直通快速列車のデータを記載

【出典】北海道調べ

4. 富良野線（富良野～旭川間：54．8km）

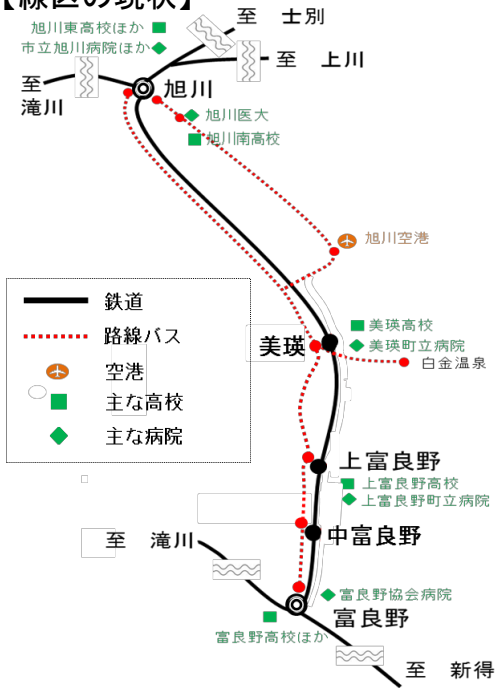
道北地域

鉄道網のあり方

○　富良野、美瑛、旭山動物園などの観光資源を有する路線である。
○　沿線地域は国の広域観光周遊ルートに指定されており、今後、インバウンド等による交流人口の飛躍的な拡大に向け、重要な役割を果たすことが期待される。
○　JR北海道が単独では維持困難とされる路線の中で最大の輸送密度となっており、通学や通院等においても、多くの利用がある。

観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、関係機関が一体となって、観光路線としての特性をさらに発揮するよう取組を行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていくことが必要と考える。

【線区の現状】



1　運行区間の概要
・営業キロ　54．8km
・駅数　17駅（有人駅4駅、無人駅13駅）
・本数　上下38本

2　経営状況
・輸送密度　1，545人/キロ/日（H28）※9月～12月を除く
・営業損益　△1，018百万円（H28）
・営業係数　381（H28）

3　他の交通モード
（1）バス
○都市間バス
なし

○路線バス
・旭川～旭川空港～美瑛～上富良野～中富良野～富良野
8往復/日　（ふらのバス）
・旭川～美瑛（白金温泉）　7往復/日（道北バス）

（2）高規格幹線道路
なし

【地域における検討・協議の状況】

◆JR北海道富良野線連絡会議（事務局：旭川市）

1　構成団体
沿線5市町

2　主な経過
・　第1回連絡会議（H29.5）
・　第2回連絡会議（H29.11）
・　作業部会等で議論（H29.5～）
・　利用実態調査を実施（H29.6、8、11、H30.2）

沿線の5駅において乗降客数及び利用実態アンケートを実施し、観光客が多い6月及び8月は、毎年JR北海道が調査を実施している11月に比べ、2倍程度の人数であることを確認

3　中間報告等の取りまとめ状況（概要）
・　これまで、路線の必要性、観光対策の強化、経費節減策等を検討しており、年度内に中間報告を取りまとめる予定

【線区の特性】

（1） 沿線に多くの観光資源を有する路線であり、交流人口拡大に向けた重要な役割を果たすことが期待される。

① 沿線の主な観光資源

旭川市 ■■ 美瑛町 ■■ 上富良野町 ■■ 中富良野町 ■■ 富良野市

（旭山動物園）

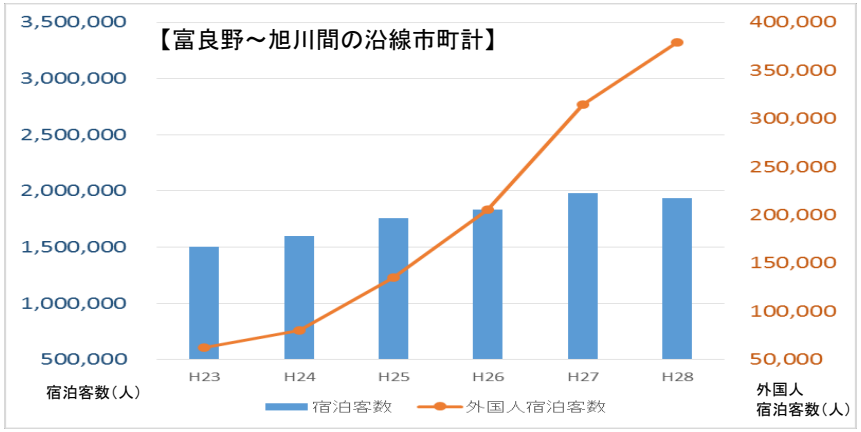
（青い池）

（吹上温泉）

（富田ファーム）

（ワイン工場）

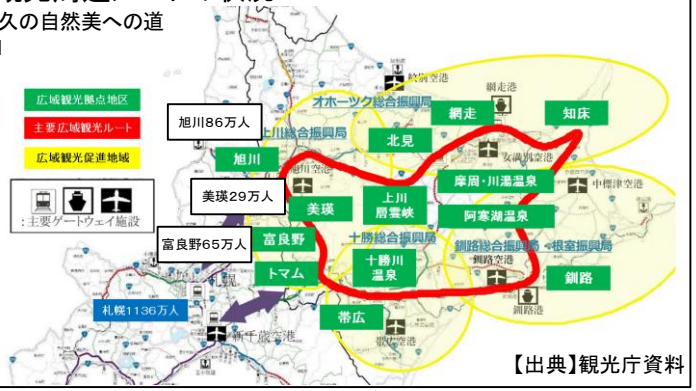
② 沿線地域における宿泊客数（延数）の状況



【出典】北海道観光入込客数調査報告書

③ 国の広域観光周遊ルートの状況

「アジアの宝　悠久の自然美への道
ひがし北・海・道」



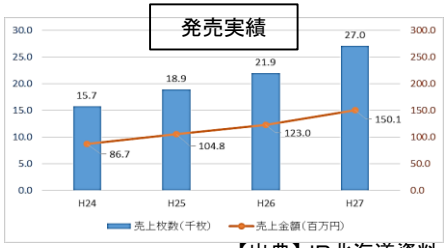
※地図中の数字は、
平成28年度
宿泊者数延数

【出典】観光庁資料

④観光列車の運行状況等

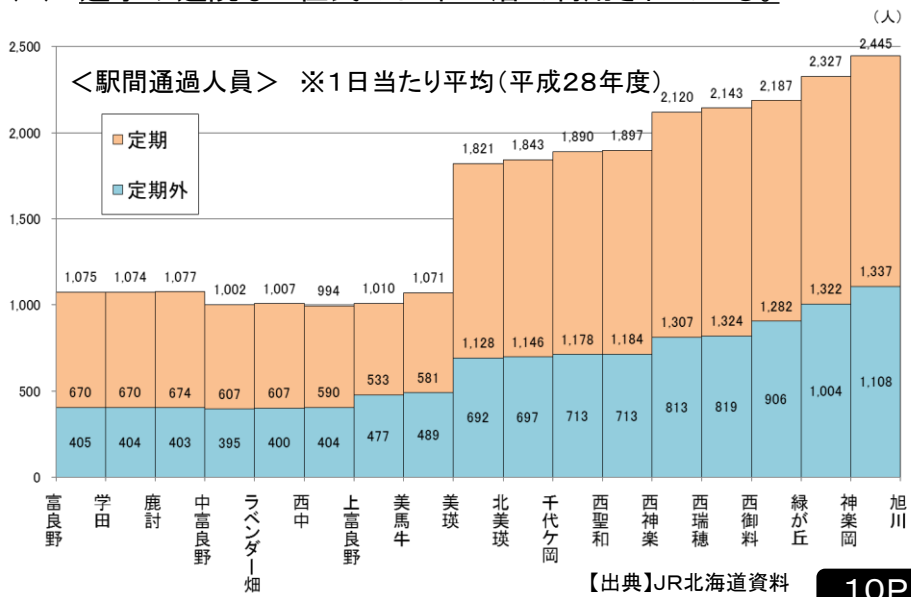
■富良野・美瑛ノロッコ号
【運転期間】6月～9月
【運転区間】旭川・美瑛～富良野
【乗車実績】約73,300人（平成28年度実績）

■ふらの・びえいフリーきっぷ
【　概　要　】
滝川～富良野～旭川間及び
富良野～幾寅間の乗り降り自由
【発売期間・価格（平成27年度）】
5月6日～10月9日・5,550円



【出典】JR北海道資料

（2） 通学や通院など住民の日常生活で利用されている。



【出典】JR北海道資料

5. 留萌線（深川～留萌間：50．1km）

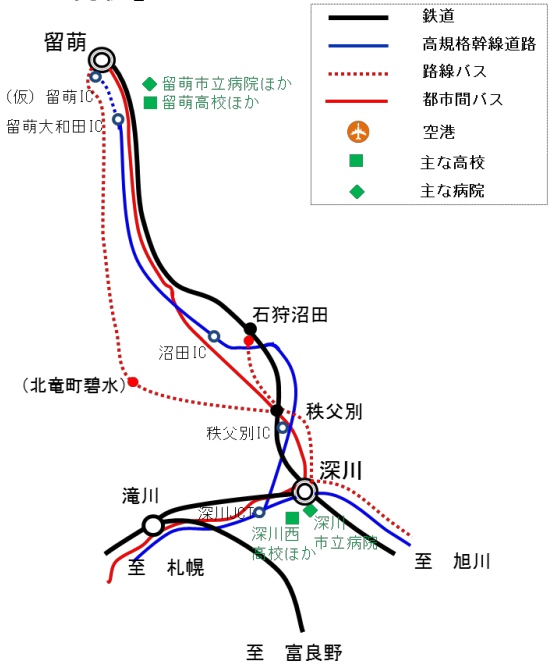
道北地域

鉄道網のあり方

○ 通学や通院など、住民の日常生活で利用されているものの、輸送密度は188人／キロ／日と極めて小さい。
○ 深川市と留萌市との間にはバスが運行されており、所要時間はやや鉄道が短いが、運賃は概ね同水準で、本数はバスの方が多い状況となっている。
○ 2019年度には、深川市と留萌市を結ぶ高規格幹線道路の全線開通が予定されている。

2019年度の鉄道路線と並行する高規格幹線道路の全線開通を踏まえ、利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていくことが適当である。

【線区の現状】



1　運行区間の概要

・営業キロ　50．1km
・駅数　12駅（有人駅2駅、無人駅10駅）
・本数　上下17本

2　経営状況

・輸送密度　188人/キロ/日（H28）※9～12月を除く
・営業損益　△671百万円（H28）
・営業係数　987（H28）

3　他の交通モード

（1）バス
○都市間バス
・留萌～札幌（深川経由）　4往復/日（中央バス）
※留萌－札幌間は、滝川経由や、深川を経由しない直行便もあり
○路線バス
・留萌～北竜町碧水～秩父別～深川～旭川　10往復/日（沿岸バス・道北バス共同運行）
・沼田～秩父別～深川　9往復/日（空知中央バス）
（2）高規格幹線道路
深川・留萌自動車道（開通区間：深川JCT～留萌大和田）
※ 平成31年度に全線開通予定

【地域における検討・協議の状況】

◆北空知JR留萌本線問題検討会議
（事務局：深川市）

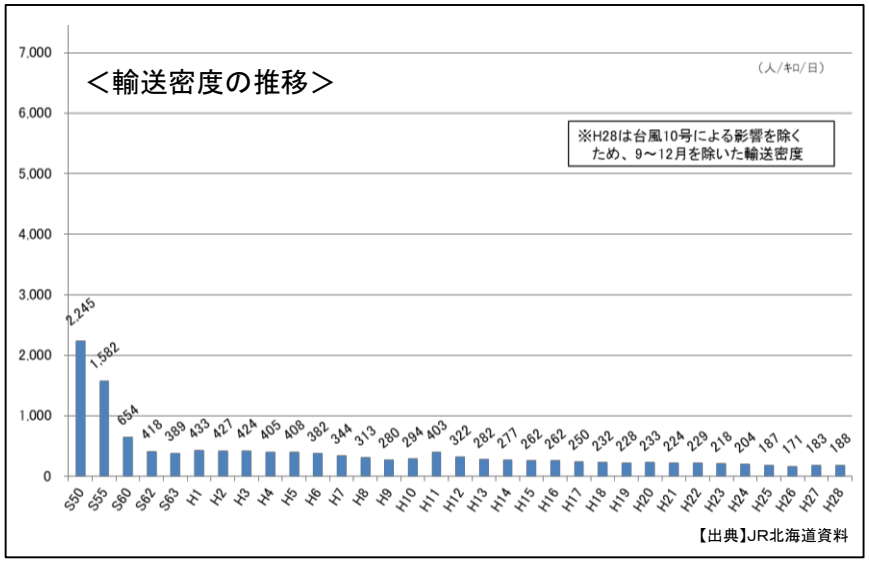
1　構成団体
・沿線等17団体

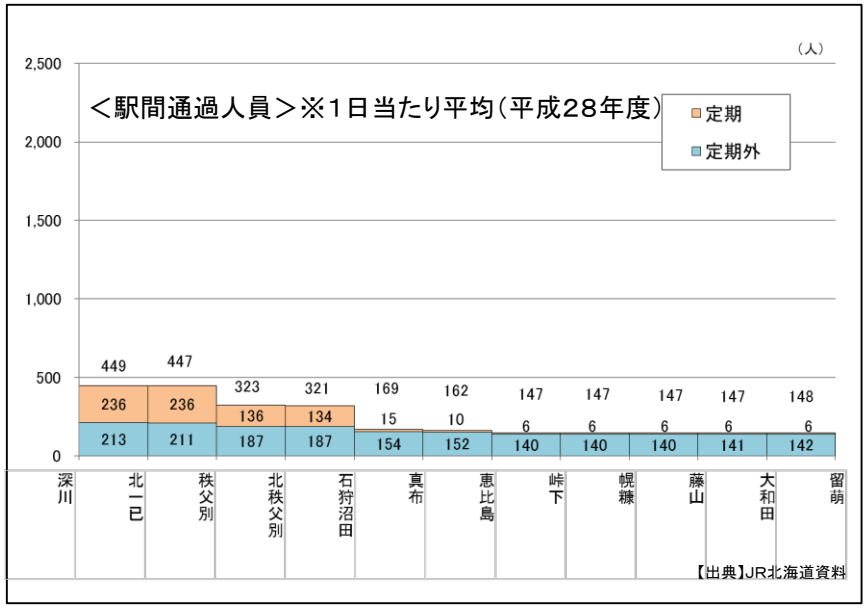
2　主な経過
・第1回検討会議（H29.1）
・第2回検討会議（H29.5）
・第3回検討会議（H29.12）
・幹事会等で議論（H29.5～）

3　中間報告等の取りまとめ状況（概要）
・ 現時点で取りまとめられていないが、第3回検討会議において、16の利用促進策を整理

【線区の特性】

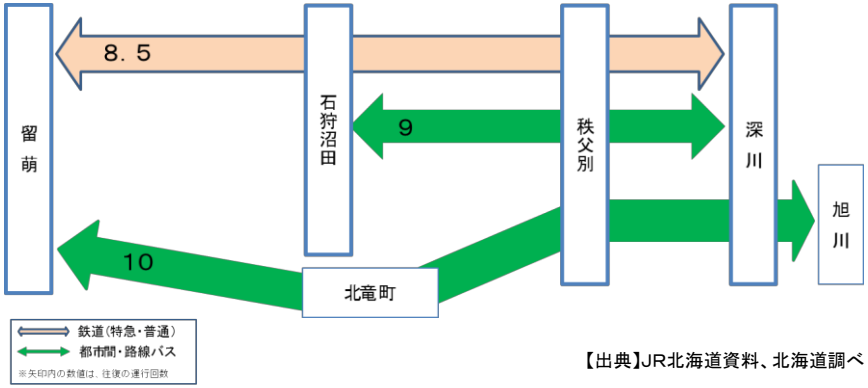
（1） 輸送密度は、188人／キロ／日と極めて小さい。





（2） 深川～留萌間にはバスが運行されており、所要時間はやや鉄道が短いが、運賃は概ね同水準で、本数はバスの方が多い。

区分	経路	所要時間	本数	運賃
バス	深川十字街～留萌駅前	63～69分	10往復	1，080円
JR	深川～留萌	51～62分	8．5往復	1，070円



【出典】JR北海道資料、北海道調べ

（3） 2019年度には、高規格幹線道路の全通が予定されている。

【出典】留萌開発建設部HP

6. 石北線（新旭川～網走間：234．0km）

道東地域

鉄道網のあり方

○ 札幌圏と中核都市である北見市及び北見市と一体として都市機能を発揮する網走市を結ぶ路線であり、鉄道は、札幌と北見、網走間における旅客輸送において、最も高いシェアを占めている。また、他府県の県庁所在都市と比較して、絶対的な移動時間が大きい。
○ 沿線地域は国の広域観光周遊ルートに指定されており、インバウンド等による交流人口の飛躍的な拡大に向け、重要な役割を果たすことが期待される。
○ 網走市や紋別市と札幌圏を結ぶ高規格幹線道路等については、一部開通済であるが、未整備となっている区間がある。
○ 通学や通院など、住民の日常生活で利用されているが、一部利用の少ない区間もある。
○ 本道の農産品等を本州方面に輸送する広域物流ルートとしての役割を一部担っているが、貨物列車の運行に関しては、現行のアボイダブル・コストルールのもと、旅客会社が線路の維持管理費の多くを負担している。

国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域の協議を踏まえ、維持に向けてさらに検討を進めるべきである。
※ 鉄道貨物輸送のあり方については、輸送実績及び鉄道施設の維持に要する費用負担等を考慮するとともに、道内全体の物流の効率化・最適化の観点から、トラック輸送や海上輸送も含めて総合的に対策を検討していくことが適当であり、地域における検討・協議と並行して、関係機関による議論を進めていく必要がある。

【線区の現状】

1 運行区間の概要
- 営業キロ 234．0km
- 駅数 36駅（有人4駅、無人32駅）
- 本数 特急上下8本
  快速上下2本
  普通上下50本

2 経営状況
- 輸送密度 980人/キロ/日（H28）
  ※9～12月を除く
- 営業損益 △3，900百万円（H28）
- 営業係数 389（H28）

3 他の交通モード
（1）バス
○都市間バス
- 旭川～北見 4往復/日（道北、北見バス）
- 旭川～遠軽 2往復/日（道北、北見バス）
- 札幌～北見～網走 9往復/日（中央、北見、網走バス）
- 札幌～北見 1往復/日（中央、北見、網走バス）
- 札幌～旭川～遠軽 2.5往復/日（中央、道北、北見バス）

（2）高規格幹線道路
○旭川・紋別自動車道
- 開通区間：比布JCT～遠軽瀬戸瀬

○北海道横断自動車道
- 開通区間：陸別小利別～北見東、美幌～女満別空港

○路線バス
- 旭川～上川 7往復/日（道北バス）
- 丸瀬布～遠軽 4往復/日（遠軽町営）
- 遠軽～生田原 3.5往復/日（北見バス）
- 留辺蘂～北見 15.5往復/日（北見バス）
- 北見～美幌 11往復/日（北見バス）
- 美幌～網走 6往復/日（網走バス）
- 網走～女満別空港 12.5往復/日（網走バス）
- 美幌～女満別空港 2.5往復/日（網走バス）
- 北見～女満別空港 11.5往復/日（北見バス）

鉄道
高規格幹線道路
路線バス
都市間バス
空港
主な高校
主な病院

【地域における検討・協議の状況】

①オホーツク圏活性化期成会・石北本線部会
（事務局：北見市）
②上川地方総合開発期成会（事務局：旭川市）

1 構成団体
① 沿線等30団体（市町、市町議会）
② 沿線8団体（市町、市町議会）

2 主な経過
- 両団体合同会議等で議論（H29.3～）
- 利用実態調査を実施（H29.6、8、11、H30.2）
- 特急列車にて車内販売を実施（H29.12～）
- 中間報告を実施（H29.12）

3 中間報告等の取りまとめ状況（概要）
※詳細はP28参照

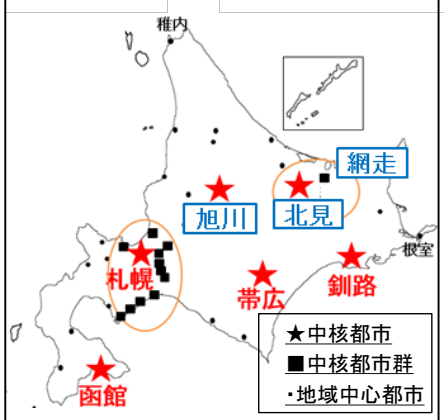
○ 路線の位置づけ
- 札幌圏と中核都市等を結ぶ路線であり、広域観光や物流に欠かせない路線
- 地域の経済や住民生活を支え、守る路線

○ 今後の方向性
- 路線維持方策について、費用負担を含め道と共に検討

【線区の特性】

（1） 札幌圏と中核都市等である北見市や網走市を結ぶ路線であり、他府県と比較して、移動時間が大きい。

①北海道総合計画の都市位置づけ



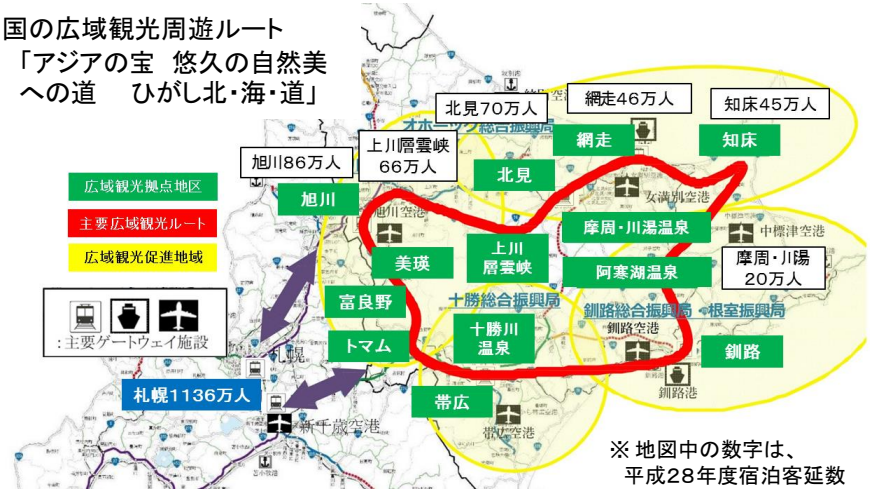
【出典】北海道総合計画（平成28年3月）

②都市間距離・所要時間の比較

【出典】北海道調（道内：特急列車、本州：新幹線で比較）

（2） 沿線地域は国の広域観光周遊ルートに指定されており、交流人口拡大に向けた役割を果たすことが期待される。

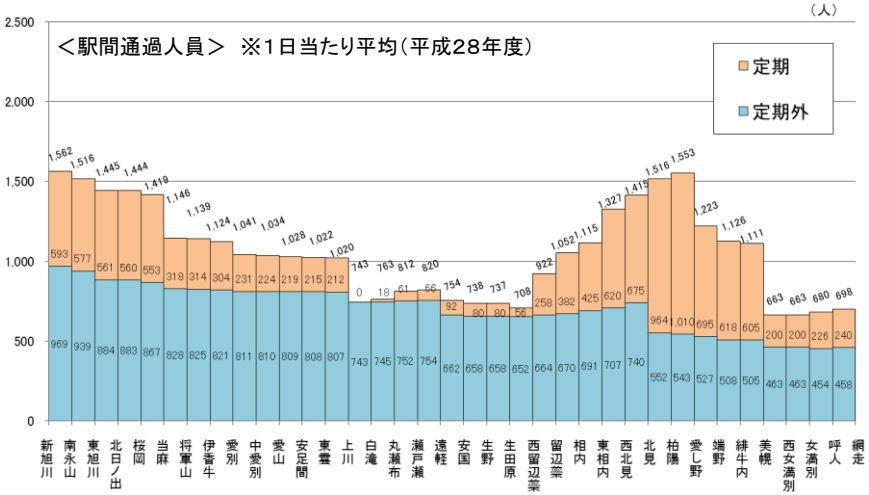
国の広域観光周遊ルート
「アジアの宝　悠久の自然美への道　ひがし北・海・道」



※ 地図中の数字は、平成28年度宿泊客延数

【出典】観光庁資料

（3） 通学や通院など住民の日常生活で利用されているが、一部利用の少ない区間もある。



【出典】JR北海道資料

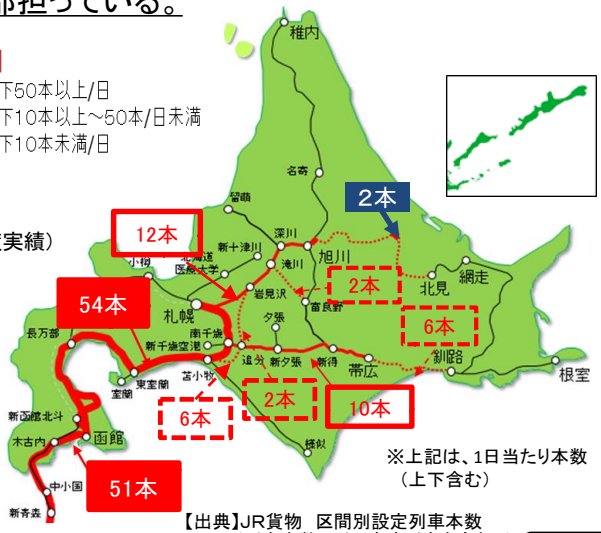
（4） 本道の農産品等を本州方面に輸送する広域物流ルートとしての役割を一部担っている。

※貨物列車運行線区[赤線]
- ‥設定列車本数が上下50本以上/日
- ‥設定列車本数が上下10本以上～50本/日未満
- ‥設定列車本数が上下10本未満/日

線区別の線路使用料(H27年度実績)

線区	線路使用料
石北線（新旭川～網走）	34百万円
根室線（滝川～富良野）	5百万円
室蘭線（沼ノ端～岩見沢）	17百万円
3線区計	56百万円
会社計	1,708百万円

【出典】JR北海道資料



※上記は、1日当たり本数（上下含む）

【出典】JR貨物　区間別設定列車本数（列車本数には、臨時列車を含む。）