

釧網線（釧路～網走間）
事業の抜本的な改善方策の
実現に向けた実行計画

釧網線（釧路～網走間） 事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画

－ 目 次 －

●序章	・・・ 1ページ
（１）はじめに	
（２）策定経緯	
●第１章 アクションプランの総括的な検証について	・・・ 1ページ
●第２章 基本的事項	・・・ 2ページ
（１）位置づけ	
（２）推進母体	
（３）その他	
●第３章 釧網線のおかれた状況	・・・ 3ページ
（１）関係市町村の状況	
（２）釧網線の状況	
（３）「北海道交通政策総合指針」（平成 30(2018) 年 3 月策定） における釧網線の位置づけ	
●第４章 取組方針	・・・ 3～5ページ
（１）目的	
（２）線区の特徴	
（３）基本指標	
（４）線区特性に応じた目標	
●第５章 具体的取組内容	・・・ 5～6ページ
（１）基本方針	
（２）具体的取組内容	
●第６章 今後の進め方	・・・ 6～7ページ
●別冊 アクションプラン総括的検証報告書報告書	
●別添資料	

序章（はじめに）

（1）はじめに

この計画は、釧網線（釧路～網走間）を維持・活性化するため、令和6～8年度の3年間でJ R北海道と地域の関係者が一体となって取り組む内容を実行計画としてまとめたものである。

（2）策定経緯

- 平成30（2018）年7月に国土交通大臣より発出された「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」に基づき、令和元年度から令和5年度までを第1期・第2期集中改革期間と設定し、J R北海道と地域の関係者が一体となって、事業計画（アクションプラン）を策定し、利用促進やコスト削減などの取組を行うとともに、令和5年度には国及び北海道の補助制度を活用した調査・実証事業を行い、これらの取組の結果について総括的な検証を行った。
- しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、一部の取組は計画通り実施できておらず、また、新型コロナウイルス感染症拡大やそれに伴う行動変容の影響等により、観光・生活面のいずれも利用者数が大幅に減少し、収支・輸送密度の目標は達成できず、監督命令に定められた事業の抜本的な改善方策の検討には至らなかった。
- 令和6（2024）年3月、国土交通大臣より発出された「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」に基づき、J R北海道と地域の関係者が引き続き一体となって徹底した利用促進やコスト削減などの取組を行い、持続的な鉄道網の確立に向け、二次交通も含めたあるべき交通体系について、徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ね、令和8年度末までに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめていくための実行計画を策定することとした。

第1章 アクションプランの総括的検証について

- 平成30（2018）年7月に国土交通大臣より発出された監督命令に基づき、令和元年度から令和5年度までの事業計画（アクションプラン）の取組及び令和5年度の調査・実証事業の取組結果について総括的な検証を行った。なお、報告書は別冊のとおりである。

第2章 基本的事項

(1) 位置づけ

- 実行計画は、J R 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 J R 北海道と地域の関係者が協力しながら、令和 6～8 年度の 3 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、令和 8 年度末までに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめる。

(2) 推進母体

- J R 北海道を代表とする委員会を引き続き設置し、地域の関係者と一体となって取り組む。
- このため、実行計画の推進を目的とする「釧網線アクションプラン実行委員会」（以下「委員会」という。）及び事務レベルの「幹事会」を引き続き設置する。

※ 釧網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 J R 北海道（委員会事務局）
- ② 関係者
 - 「J R 釧網本線維持活性化沿線協議会」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）
釧路市、釧路町、標茶町、弟子屈町、清里町、斜里町、小清水町、網走市
 - ・ 周辺市町村（釧網線の周辺に位置し関係する市町村）
鶴居村
 - 外部事業者
 - ・ WILLER 株式会社
 - 広域行政機関
 - ・ 北海道
 - オブザーバー
 - ・ 国土交通省

(3) その他

- 釧網線の線区としての区間は東釧路～網走間であるが、この計画での取組区間は釧路～網走間とする。

第3章 釧網線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料 1～3 ページのとおり

(2) 釧網線の状況

- 別添資料 4～13 ページのとおり

(3) 「北海道交通政策総合指針」（平成 30（2018）年 3 月策定）における釧網線の位置づけ

① 釧網線の現状

- 沿線に 4 つの国立、国定公園や世界遺産・知床を有し、世界的に貴重な釧路湿原を間近に体感できるなど、来道外国人観光客の鉄道利用が増えつつある中、道東方面の観光振興にとって大きな可能性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いるが、並行する高規格幹線道路の計画はなく、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、本線区が重要な役割を果たすことが期待される。
- 通学や通院など住民の日常生活で利用されているが、一般利用の少ない区間もある。

② 釧網線のあり方について

- 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。

第4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、徹底的な利用促進、コスト削減などの取組を進める。
- 監督命令に基づき、令和 8 年度末までに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめる。

(1) 目的

- 釧網線を持続的に維持していくためには、釧網線の収入を徹底的に増やし、コストを徹底的に削減することが必要不可欠である。

- このため、J R 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。
- ※ なお、収支改善については、この計画による具体的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、様々な変動要素について分析し、状況を把握することとする。

(2) 線区特性

- 釧網線のおかれた状況等をふまえ、「道外客、札幌圏をメインとした道内客、インバウンドによる観光利用」を線区特性とする。

(3) 基本指標

- アクションプラン開始前の基本指標は次のとおりである。基本指標とあわせ関連指標の推移も確認しながら進める。

- ① 収支状況（東釧路～網走間）

- 平成 29（2017）年度（アクションプラン開始前） △1,497 百万円
（営業収益 286 百万円、営業費用 1,783 百万円）

- ② 輸送密度（東釧路～網走間）

- 平成 29（2017）年度（アクションプラン開始前） 374 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

- 釧網線の基本指標について、アクションプランの計画期間で目標を達成できなかったことから、引き続き実行計画最終年度（令和 8（2026）年度）の目標とする。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（目標）

- 令和 8（2026）年度（実行計画終了時期） △1,497 百万円

- ② 輸送密度（目標）

- 令和 8（2026）年度（実行計画終了時期） 374 人/日

(4) 線区特性に応じた目標

- 基本指標となる収支・輸送密度に加え、観光利用という線区特性に応じた目標を設定する。
 - ・ 釧網線については、「道外客、札幌圏をメインとした道内客、インバウンドによる観光利用」という線区特性を踏まえ、観光客等の利用増等により公共交通機関の付加価値を高める必要がある。

- ・ そのためには、道外客、札幌圏をメインとした道内客、インバウンド観光客の利用増等に資する各種取組を行うほか、アクションプラン期間で醸成した沿線住民の「マイレール意識」を最大限活用し、沿線住民の観光等の非日常利用を増やす。
 - ・ さらに、線区特性を踏まえた幅広い利用促進の取り組みやコスト削減の取り組みと合わせて収支改善を目指す。
- これらの考え方を踏まえ、収入のうち観光利用収入に相当する「定期外収入」の増収の他、コスト削減、具体的取組への地域によるご負担等も含めた、収支改善目標を設定する。
- 線区特性に応じた目標（収支改善目標）
令和8（2026）年度（実行計画終了時期） 527 百万円
※目標達成時の線区収支 △970 百万円
- 線区特性に応じた目標は、線区特性を十分に発揮した利用促進、コスト削減に徹底的に取り組むため、難易度の高いチャレンジ目標として設定する。

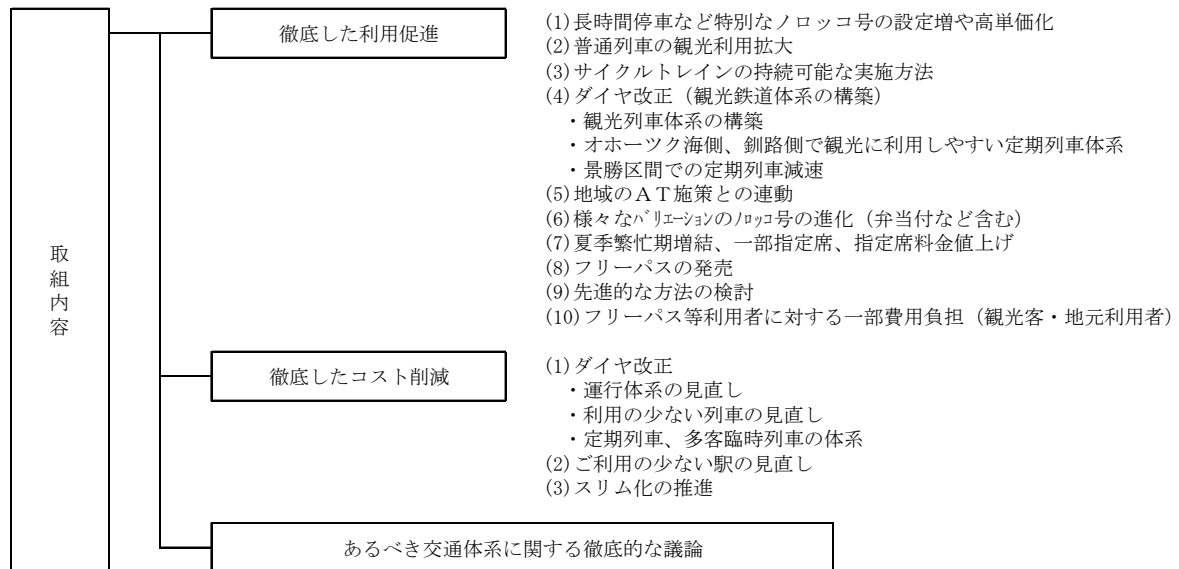
第5章 具体的取組内容

(1) 基本方針

- 道内外から釧網線にお越しいただくための取組などにより、観光線区としての線区特性を最大限発揮する。
- 利用促進、コスト削減の取組を推進し、線区の収支改善を図る。
- 持続的な鉄道網の確立に向け、二次交通も含めたあるべき交通体系について、徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ねる。

(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。
 - ・ 「徹底した利用促進」「徹底したコスト削減」「あるべき交通体系に関する徹底的な議論」の3つの観点から整理する。
 - ・ 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6章 今後の進め方

- 実行計画は、JR北海道と地域の関係者が一体となって取り組む。
- PDCA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、線区特性に応じた目標や計画に盛り込まれた取組内容に基づき、徹底した利用促進やコスト削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、必要に応じて実行計画の見直しを行う。

		令和 6 (2024)年度				令和 7 (2025)年度				令和 8 (2026)年度				令和 9 (2027) 年度
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
P	実行計画完成・公表		●											
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	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	取組の実施									←————→				
	状況報告・意見交換									・	●	・	●	
C	取組状況の検証									・	●	・	●	
A	持続可能な交通体系													————→

●：実行委員会、・：幹事会

P (PLAN)：計画（目標及び計画の策定）

D (DO)：実行（取組の実施）

C (CHECK)：点検・評価（取組状況や効果の把握・評価（実行委員会での意見を踏まえ改善する））

A (ACTION)：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））

釧網線 具体的取組

I. 徹底した利用促進

取組内容		事業主体	スケジュール					
			R6(2024)年度		R7(2025)年度		R8(2026)年度	
			上期	下期	上期	下期	上期	下期
(1) 利用促進の取組	① 長時間停車など特別なノロコ号の設定増や高単価化	自治体 JR北海道						
	② 普通列車の観光利用拡大	JR北海道 自治体						
	③ サイクルトレインの持続可能な実施方法	自治体 JR北海道						
	④ ダイヤ改正(観光鉄道体系の構築) ・観光列車体系の構築 ・オホーツク海側、釧路側で観光に利用しやすい定期列車体系 ・景勝区間での定期列車減速	自治体 JR北海道						
	⑤ 地域のAT施策との連動	自治体 JR北海道						
	⑥ 様々なバリエーションのノロコ号の進化(弁当付など含む)	自治体 JR北海道						
	⑦ 夏季繁忙期増結、一部指定席、指定席料金値上げ	自治体 JR北海道						
	⑧ フリーパスの発売	自治体 JR北海道						

取組内容		事業主体	スケジュール					
			R6(2024)年度		R7(2025)年度		R8(2026)年度	
			上期	下期	上期	下期	上期	下期
(2) 地域との連携	① 先進的な方法の検討	自治体 JR北海道						
	② フリーパス等利用者に対する一部費用負担(観光客・地元利用者)	自治体 JR北海道						

Ⅱ. 徹底したコスト削減

取組内容		事業主体	スケジュール					
			R6(2024)年度		R7(2025)年度		R8(2026)年度	
			上期	下期	上期	下期	上期	下期
(1) コスト削減の取組に関する協議	① ダイヤ改正 ・運行体系の見直し ・利用の少ない列車の見直し ・定期列車、多客臨時列車の体系	自治体 JR北海道						
	② ご利用の少ない駅の見直し	自治体 JR北海道						
	③ スリム化の推進	自治体 JR北海道						

Ⅲ. あるべき交通体系に関する徹底的な議論

取組内容		事業主体	スケジュール					
			R6(2024)年度		R7(2025)年度		R8(2026)年度	
			上期	下期	上期	下期	上期	下期
(1) あるべき交通体系に関する徹底的な議論	① あるべき交通体系に関する徹底的な議論	全自治体 JR北海道						

アクションプラン 総括的検証報告書 釧網線

令和6年1月

釧網線アクションプラン実行委員会

はじめに

- 本報告書は、平成31年4月9日に公表されたアクションプラン第1期計画（令和元～2年度）および令和3年4月16日に公表された第2期計画（令和3～5年度）の5年間の取組状況について、釧網線アクションプラン実行委員会が検証を行い、その結果を取りまとめたものである。
- 第1期・第2期計画期間ともに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたが、感染拡大防止に最大限留意しながら、線区を活性化するためアクションプランの推進に取り組んだ。加えて、令和5年度は、公共交通の利用実態・意向調査や観光列車の利用促進に資する各種実証事業にも取り組んだ。
- 本検証を踏まえ、釧網線を持続的に維持する仕組みを構築するための検討等につなげていく。

1 目的・具体的取組の基本方針

(1)目的

- 釧網線を持続的に維持していくため、ＪＲ北海道と地域の関係者は、収支改善に資する具体的な取組を進める。
- 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。

(2)具体的取組の基本方針

- 道内外から釧網線にお越しいただくための取組や、外部事業者との連携などにより、観光線区としての線区特性を最大限発揮する。
- 利用促進、経費節減の取組を推進し、線区の収支改善を図る。
- 日常の生活利用の観点から地域住民の皆様へのマイレール意識の醸成を進める。

2 具体的取組の検証①

(1)実施状況

- ・総括的検証にあたり、取組実施及び効果検証における新型コロナの影響の有無を明確にし、第1期計画期間も含めた再検証を実施。
- ・41件の取組については、新型コロナの影響により、効果を十分に検証できず、うち3件については計画した取組そのものが実施できなかった。

※具体的取組、検証結果等の詳細は別紙を参照。

	第1期		第2期		合計
	件数 (割合)	主な取組	件数 (割合)	主な取組	件数 (割合)
◎	39 (56%)	・観光鉄道としての利用促進の取組	41 (59%)	・釧網線90周年の取組 ・極端にご利用の少ない駅の廃止	80 (58%)
○	3 (4%)	・学生の通学定期券購入に対する助成制度の検討	5 (7%)	・極端にご利用の少ない踏切の見直しについて各自治体との協議	8 (6%)
△	22 (31%)	・夏・冬の道東キャンペーンの実施	19 (28%)	・S Lや流水物語号など各種観光列車の運行と運行に対するご協力	41 (29%)
×	6 (9%)	・中長期的視野に立った利用促進策の検討	4 (6%)	・札幌駅や新千歳空港駅での宣伝協力	10 (7%)
合計	70		69		139

◎：計画した取組を全て実施し、効果検証できたもの

○：計画した取組の一部を実施し、効果検証できたもの

△：新型コロナの影響により、計画した取組が実施できなかったもの、または、取組を実施したものの、効果検証が十分にできなかったもの

×

2 具体的取組の検証②

(2)取組項目別実施状況

		実施状況					取組結果
		◎	○	△	×	計	
利用促進	共通	33	0	9	2	44	・ノロッコ号体験乗車の実施、限りある車両でのダイヤについての意見交換が実施できた一方、友好都市の小学生による釧網線乗車実施などは新型コロナの影響により、一部計画した取組が実施できなかった。
	生活利用	4	2	2	0	8	・スマホ定期券の活用や大規模輸送障害発生時の運休等の情報内容の充実は実施できたが、鉄道乗車運賃の助成などで新型コロナの影響により、効果検証が十分にできなかった。
	観光利用	28	0	25	3	56	・釧網線90周年の取組や外部事業者と連携した取組は実施できた一方、観光列車の利用増などで新型コロナの影響により、効果検証が十分にできなかった。
	広域交通	0	0	2	0	2	・官公庁、域内事業者による出張等での鉄道利用促進の取組を実施したものの、新型コロナの影響により、効果検証が十分にできなかった。
経費節減		10	2	3	0	15	・極端にご利用の少ない駅の見直し等は実施できた一方、観光案内や通訳業務等、SL期間中の学生ボランティア等は、新型コロナの影響により、一部計画した取組が実施できなかった。
その他		5	4	0	5	14	・鉄道設備を維持するための「線路集中メンテナンス」を令和元年度より5年間実施した一方、中長期的視野に立った利用促進施策の検討は実施できなかった。
合計		80	8	41	10	139	

3 5年間の象徴的な取組について

特別な「ノロッコ号」を運行

利用
促進

令和2年9月、世界3大夕日に数えられる釧路の夕日を楽しんでいただこうと「夕陽ノロッコ号」の運行を開始した。他にも川湯温泉駅延長運転、令和5年の実証事業では釧路湿原駅の長時間停車や10月の夕陽ノロッコ運行を初めて行った。令和元年からの輸送実績は22万9千人となっている。



「釧網線リモートトラベル」の実施

利用
促進

釧網本線維持活性化協議会とWILLER(株)は、令和3年と4年の2年間で3回「釧網線リモートトラベル」を実施した。沿線の風景等の映像をオンライン配信し、のべ約630人の参加者が有名タレントと同時に視聴し、共に旅行したような気分を味わっていた。コロナ後の旅行需要につなげる取組とした。



細岡駅の季節営業化

経費
節減

地域の皆様のご理解をいただき、令和5年3月のダイヤ改正で冬期間ご利用の少ない細岡駅を「季節営業駅」とした。4月25日から11月30日までを営業、12月1日から営業停止とし冬期除雪費、電気代等の年間約50万円の経費節減が期待できる。



小学生による駅舎ペインティング

意識
向上

自治体、学校関係者、地元の皆様等に協力頂き、令和元年9月、美留和小学校の児童7人が美留和駅舎のペインティングを行った。また、実施前に釧網線の現状や見どころを知ってもらうためのJR出前教室を開催した。9月30日にはJRから小学生の皆様に感謝状を手渡した。



4 調査・実証事業 結果検証①

- 「総括的な検証」を行うにあたり、データとファクトに基づき検証を行うため、国及び北海道の補助金を活用し、令和5年度に調査・実証事業を実施。

公共交通利用実態調査(地域住民アンケート)

■調査内容：釧網線沿線居住者800人対象（18歳以上・高校生除く無作為抽出）・回答235人(29%)

①利用頻度：JR・バス



日常的な利用（週2日以上）が、JRで0%、月1～4日でも3%と極めて少なく、80%が全く使わないと回答。※自家用車所持97%

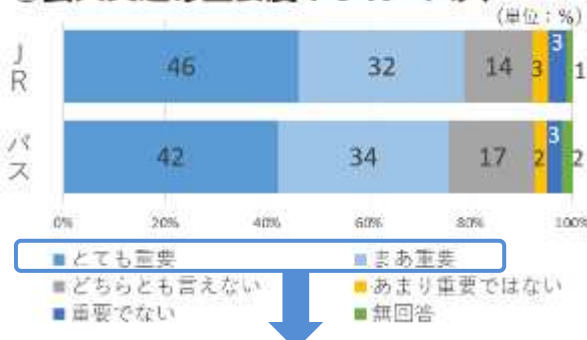
JRを利用しない理由(188件中)

- ・車の方が自由に動ける162件(86%)
- ・乗る習慣が無い57件(30%)

バスを利用しない理由(205件中)

- ・車の方が自由に動ける167件(82%)
- ・乗る習慣が無い71件(35%)

②公共交通の重要度：JR・バス



実際の利用者は少ないに関わらず、公共交通としてJR・バスとものとても重要とまあ重要を合算すると8割弱となる。

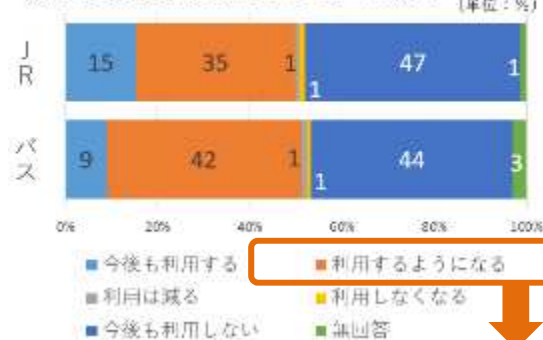
JRが重要な理由(185件中)

- ・通学に必要な125件(68%)
- ・高齢者などのため122件(66%)

バスが重要な理由(192件中)

- ・高齢者などのため121件(68%)
- ・通学に必要な110件(62%)

③今後の利用意向：JR・バス



今後の利用意向はJRで35%、バスで42%が利用するようになると回答。

JRの利用意向

- ・全体の50%が今後も利用する、利用するようになると回答。

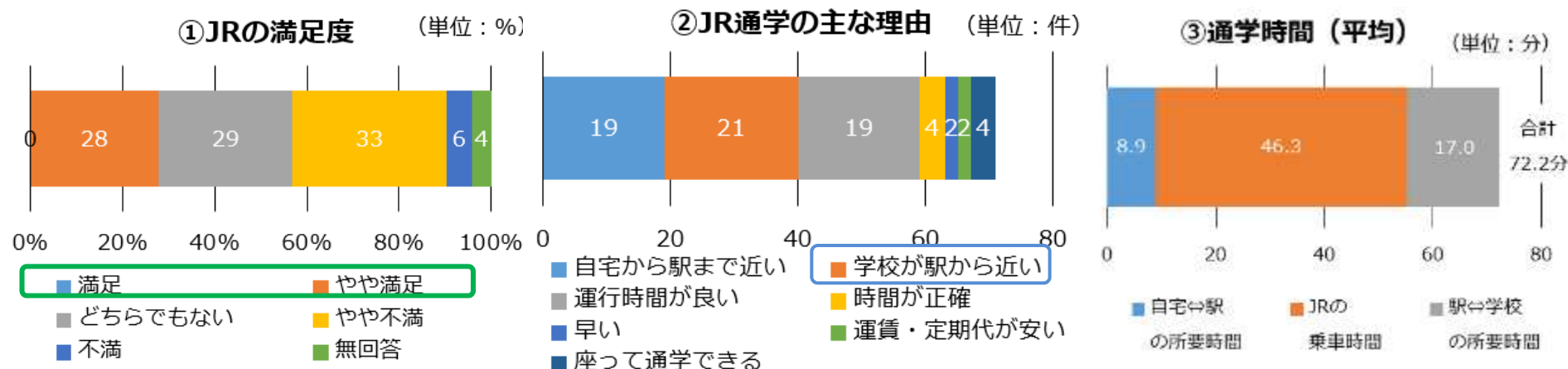
バスの利用意向

- ・全体の51%が今後も利用する、利用するようになると回答。

4 調査・実証事業 結果検証②

公共交通利用実態調査（高校生向け）

■ 調査内容：釧網線沿線の高校通学生380人対象調査（令和5年9月）・回答72人(19%)



満足は0%、やや満足との回答が、3割弱と少なく、やや不満、不満が4割弱と上回っている。

項目別満足度（満足と不満の差）

- ・ 待合施設(+評価) +20%
- ・ 他列車との接続(-評価) -7%
- ・ 運行本数(-評価) -63%

JRを利用して通学している理由として、学校が駅から近いが21件（29%）と最も多く、次いで運行時間が良いと自宅から駅まで近いが19件（26%）となった。

運行本数には不満があるものの、学校に通学可能なダイヤに一定の選択理由があると考えられる。

通学時間合計が平均で72.2分と非常に長い。

総通学時間はとても長いと46%、長いと24%と7割近くが長いと感じている。

自宅⇄駅の交通手段(複数回答)

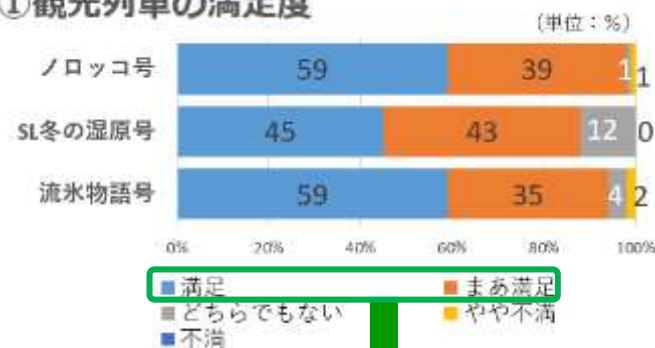
- ・ 家族の送迎 61%
- ・ 徒歩 18%
- ・ 自転車・バイク 18%

4 調査・実証事業 結果検証③

観光利用に関する意向調査

- 調査期間：令和5年8月 調査地域：札幌圏、関東圏、関西圏
- 調査対象：過去5年間で観光旅行で釧網線を利用した者216名

①観光列車の満足度



ノロッコ号、流氷物語号

満足+まあ満足で90%以上と非常に高い満足度となった。

SL冬の湿原号

相対的には低いが、88%と高く、不満及びやや不満は0%だった。

自由記述欄より

- ・暑かった、寒かったなど車内温度の不満
- ・混雑していた

②観光列車の指定席料金受容価格



ノロッコ号

現状の840円以上の容認は60%と半数を超えた。

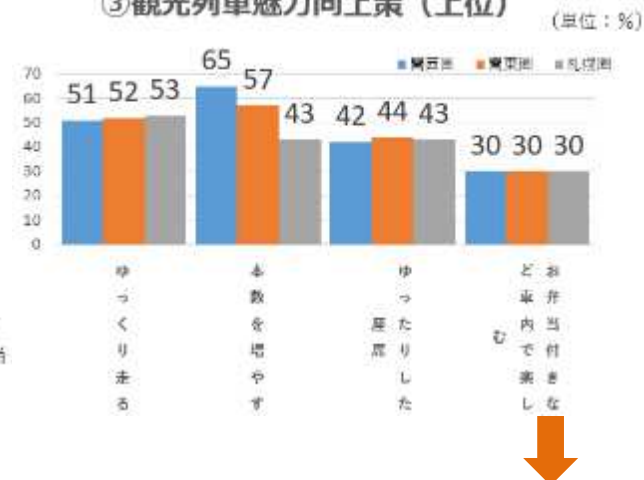
SL冬の湿原号

現状の1680円以上の容認は24%と低く、現状より低い価格が妥当との意見が63%となった。

流氷物語号

現状の530円以上の容認は55%と半数を超えた。

③観光列車魅力向上策（上位）



本数を増やすが特に道外のお客様から多い。増発は容易ではないが、運行時間など工夫の必要がある。

ゆっくり走る、ゆったりした座席、お弁当付きなどで一日楽しめるといった景色を楽しみつつ、ゆっくりした時間を過ごす意向が強い結果となった。

4 調査・実証事業 結果検証④

くしろ湿原ノロッコ号 実証運行

○運行日 : 10月8日(日)・9日(月・祝) 釧路湿原駅 約1時間停車
10月13日(金)～15日(日) 夕陽ノロッコ
(初の10月運行)

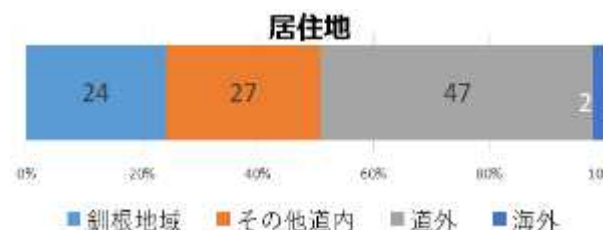
○目標 : 150人/便
(令和2年夕陽ノロッコ初運行平均147人/便より設定)

○実績 : 168人/便(長時間停車 146人/便、夕陽 182人/便)
目標を達成、10/9のみ低調だが新規誘発が多く効果高い。

○調査結果 : 調査回答数672名



10/8細岡展望台



- ・ 釧路市が128人(22%)と最も多く、地元のお客様に乗車していただいた。
- ・ 釧路市以下、札幌市81人、東京都65人と続く。海外は12人でうち8人が台湾。

- ・ はじめてが67%と非常に多く、新たな試みで新規のお客様につながった可能性がある。

- ・ 32%がノロッコがなければ釧路湿原に行かないとしており、旅行誘発につながっている。
- ・ また44%が普通列車や他の手段で湿原観光をされており、湿原自体の観光ポテンシャルも高い。

4 調査・実証事業 結果検証⑤

「いつもの列車で観光気分」周知強化

- 実施内容：周知用シール（左下参照）を54形13両の各座席窓下に貼付け、周知した
- 実施日：7月末より順次貼付け実施
- 目標：アプリアクセス数 昨年度比10%増（努力目標）
- 実績：目標を大きく上回った。

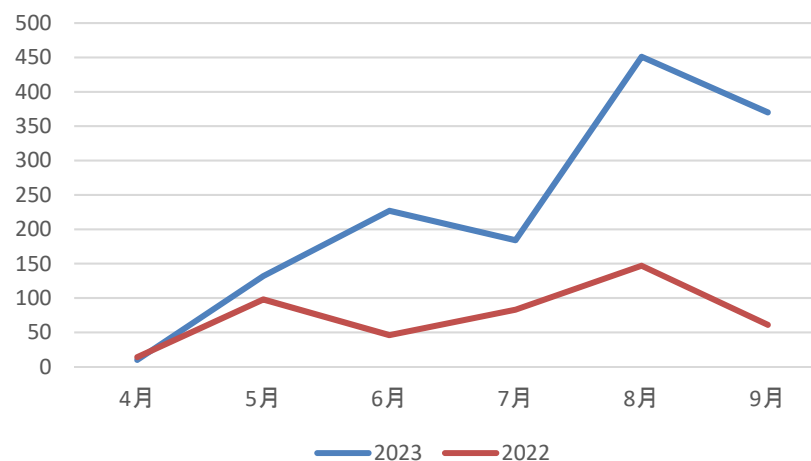
自動案内放送を聞きたいタイミングで聞けるようにアプリ画面を改修して増えたこともあるが、シールを貼って更に増加した。
音声ガイドの利用度向上に効果があったと考えられる。

対前年319%（6.7月）→395%（8.9月）

6.7人/日（6.7月）→13.5人/日（8.9月）



アプリアクセス数



4 調査・実証事業 結果検証⑥

サイクルトレイン 実証運行

- 運行日 : 9月3日(日)
- 車両 : H100形ラッピング車両 2両団体臨時列車
- 区間 : 上級者コース
行き: 東釧路駅～川湯温泉駅、
帰り: 摩周駅～東釧路駅 列車乗車
川湯温泉駅～摩周駅サイクリング
- 初級者コース
往復: 東釧路駅～川湯温泉駅列車乗車
川湯温泉駅～川湯温泉駅サイクリング
- 目標 : 自転車利用22人
(1両あたりの最大積み込み数11台を目標)
- 実績 : 自転車利用21人参加
最大積み込み数を目標にしていたため、
達成はできなかったが、初級者11人、上級者
10人の合計21人と概ね目標通り集客でき、
初級者、上級者共にそれぞれのレベルに合わ
せたコースを設定し、満足度が高かった。



- ・満足度は大変良い67%、良い33%と高い
- ・旅行商品化の際に4人(19%)が1万円以上と高評価
- ・モニターツアーとして参加費無料で実施したため支援なしでも実現可能な実施方法・価格設定の検討が課題

【まとめ】

- 釧網線の学生除く日常的な利用者はごく少なく、月1～4回利用が3%となった。
- 観光列車調査では各列車とも満足度が高く、ノロッコ号では値上げ許容度が60%あった。
- 閑散期に運行した特別なノロッコ号ではHP等のみの告知にも関わらず67%の新規誘発があり、更なる味付け、磨き上げにより、利用促進につながる可能性がある。

5 基本指標・関連指標の検証①

(1)基本指標の概況

①令和4年度（年間）

- ・線区別収支は▲1,606百万円となり、新型コロナの影響を受けご利用が減少したほか、線路の修繕費や動力費の増加等により、基準とした平成29年度より109百万円下回った。
- ・輸送密度は294人/日となり、新型コロナの影響等により、基準とした平成29年度より80人/日下回った。

②令和5年度（上期）

- ・線区別収支は▲625百万円となり、平成29年度より20百万円上回った。
- ・輸送密度は397人/日となり、平成29年度より30人/日下回った。

▼基本指標の達成状況

【年間】

項目	平成29年度	令和4年度	対目標	目標達成
線区別収支 (百万円)	▲1,497	▲1,606	▲109	未達成
輸送密度 (人/日)	374	294	▲80	未達成

【上期】

平成29年度	令和5年度	増減
▲645	▲625	20
427	397	▲30

5 基本指標・関連指標の検証②

(2)線区収支・輸送密度の推移



営業収益、輸送密度については令和元年度にかけて、概ね横ばいで推移したが、令和2年度に新型コロナの影響等を受け減少し、回復の途上にある。営業費用については、線路集中メンテナンス実施などにより施設修繕費が増加したことなどから、平成29年度を上回る水準で推移している。

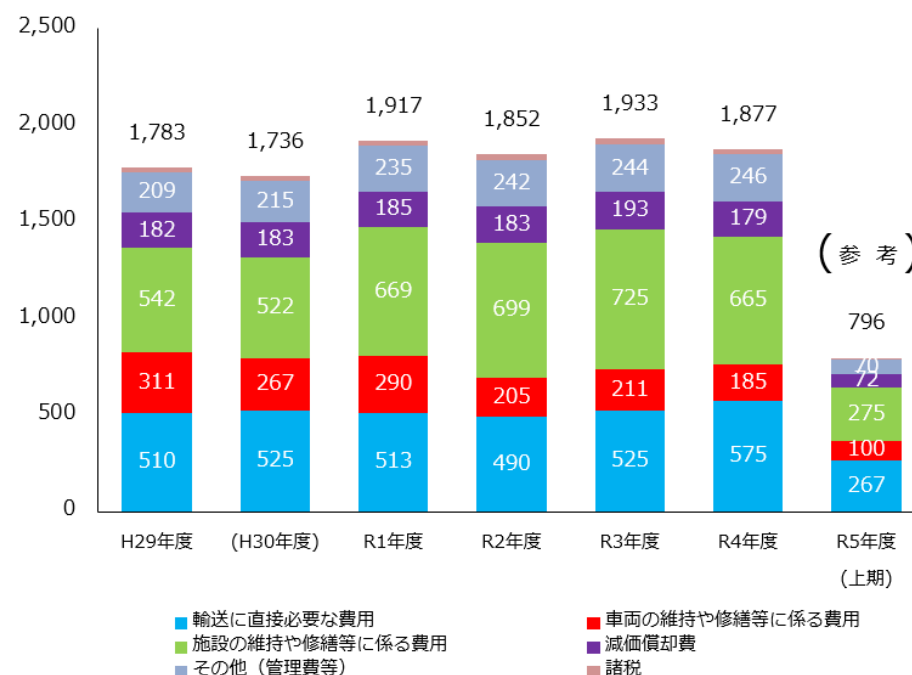
5 基本指標・関連指標の検証③

(3) 営業収益・営業費用の内訳

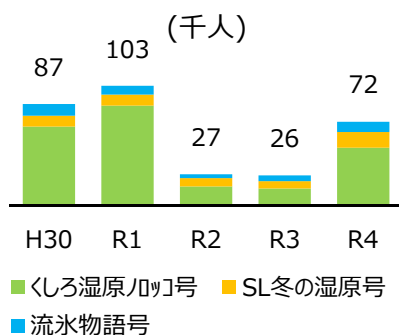
① 営業収益（単位：百万円）



② 営業費用（単位：百万円）



釧網線観光列車輸送実績



令和2年度に新型コロナの影響等により観光列車輸送実績と同様に定期外収入が大きく減少した後、回復途上にある。定期収入は堅調に推移している。

施設修繕費が令和元年度から線路集中メンテナンスの実施等で増加している。車両の修繕費は新型コロナによるノロッコ号減便等で減少している。輸送費用は横ばいであったが令和4年度に原油高により動力費が上がり、増加した。

6 5年間の総括的な検証①

- 釧網線アクションプランは、利用者が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区において、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収支改善に資する具体的な取組を進め、取組を毎年度検証し、２次交通も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目的として、平成31年にスタートした。
- 第１期・第２期集中改革期間の５年間に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、「出張時の鉄道利用の促進」など、予定どおり実施できなかった取組があったものの、
 - ・地域の皆様や外部事業者と連携した流氷物語号運行
 - ・リモートトラベルの実施などにより観光線区としての特性を発揮するための取組を実施したほか、
 - ・ご利用の少ない駅の廃止
 - ・細岡駅の季節営業化
 - ・限りある車両でどのようなダイヤが良いかの意見交換の結果、ご利用の少ない早朝と夜間の一部列車の取りやめ等のコスト削減の取組も実施した。

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が着実に醸成され、当初計画になかった友好都市や地域の小学生のノロッコ号の体験乗車等といった、釧網線を活性化する追加の取組の創出や実施につながった。加えて、駅の廃止や季節営業化による経費節減などの効果も見られた。

6 5年間の総括的な検証②

- ・一方で、観光列車の運行などでは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、中止又は規模縮小もあり、計画した139件の取組のうち、41件（SLなど各種観光列車の運行、鉄道乗車運賃の助成など）については、期待された効果が発揮されず、その効果を十分に検証することができなかった。
- ・なお、10件（中長期的な視野に立った利用促進施策の検討など）については、新型コロナウイルス感染症拡大により、予定された取組に影響が出る中、中長期的な議論にまで至らなかったことなどにより、計画した取組を実施できなかった。

- また、令和5年度においては、これまでのアクションプランの取組に加え、データとファクトに基づく議論を行い、これまで以上に踏み込んだ線区評価と実効性のある対策案の検討を進めるべく、国や北海道より新たに措置された補助制度を活用し、
 - ・調査事業では、
 - ①公共交通利用実態調査
 - ②観光利用に関する意向調査
 - ・実証事業では、
 - ①観光のオフシーズンに新たな魅力付けをした「くしろ湿原ノロッコ号」の実証運行
 - ②普通列車で観光気分を味わえる「いつもの列車で観光気分」の周知強化
 - ③サイクルトレインの実証運行を実施した。

6 5年間の総括的な検証③

これにより、

- ・沿線住民の利用実態として、通学を除く日常的なご利用が極めて少ないが、一方で78%が釧網線を重要・まあ重要と考え、35%が今後の利用意向を持つことが分かった。高校生対象の調査では、通学時間が平均で72分であり、自宅から駅までの移動手段では家族の送迎が61%で最も多いことがわかった。
- ・観光利用については、夕陽ノロッコ号、釧路湿原駅の長時間停車など、新たな味付けによるノロッコ号の実証運行により、目標を上回る利用や新規誘発があり、満足度が高く、料金の値上げを相当程度容認する意向も見られた。また、アプリ周知強化により音声ガイドアクセス数増加が認められ、普通列車の観光利用者向けサービスの可能性を確認した。サイクルトレインは、参加者の満足度は高かった一方、継続的に実施可能な方法・価格設定について課題を残した。

- 上記のとおり、アクションプランに基づく取組等を進めてきたものの、約3年間にわたる新型コロナウイルス感染症拡大やそれに伴う行動制限・行動変容等により、観光面での利用は大幅に減少し、基本指標となる線区収支・輸送密度はいずれも目標未達が続いており、収支改善・利用拡大につながる事業の抜本的な改善方策の検討には至ることができなかった。
- 一方で、ポストコロナを迎え、令和5年度においては、インバウンドや国内旅行の増加の動きもみられるところである。

6 5年間の総括的な検証④

- このような状況を踏まえ、今後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により効果が発揮できなかった利用促進等の取組について、内容を見直し、実証事業として行うことも含めて検討・実施する。また、外部事業者との連携による観光列車等の運行や情報発信を実施するとともに、あるべき交通体系の議論を進め、極端にご利用の少ない駅の見直し等の徹底したコスト削減に取り組む。

また、令和5年度に実施した調査・実証事業の結果を基に、観光線区の特徴をより発揮できるよう、

- ・ 長時間停車など特別なノロッコ号の設定増や高単価化の検討
- ・ 普通列車の観光利用拡大の取組
- ・ サイクルトレインの持続可能な実施方法の検討

を実施することで、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実現できなかった収益の増加を目指し、持続性の向上を追求する。

- 釧網線を維持する仕組みの構築に向け、J R北海道と地域の関係者は、引き続き一体となって、これらの徹底した利用促進やコスト削減の取組を行うとともに、データとファクトに基づく議論を重ね、PDCAサイクルにより必要な見直しを行いながら、今後3年間を目途に、事業の抜本的な改善方策をとりまとめる。

釧網線 具体的取組

別紙

I. 利用促進
1 共通

取組内容		事業主体	目標達成		スケジュール														
					H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間						
			(第1期)	(第2期)	上期	下期	上期	下期	R1		R2		R3		R4		R5		
									上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
(1) 利用実態調査	統計値では掌握しがたいお客様の層等を掌握するため 実態調査の実施	JR北海道 全自治体	△	△															
(2) 輸送サービスの向上	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	JR北海道 全自治体	×	◎															
(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. 広報誌やホームページ等を活用し鉄道特集記事 を掲載	全自治体 その他	◎	◎															
	イ マイレール運動の提唱	自治体	◎	◎															
	ウ シンポジウム、意見交換会等の実施	全自治体 その他	△																
	エ フォトコンテスト等の実施	全自治体	◎																
	②「COOL CHOICE」の取組みやノーマイカーデー等実 施による鉄道利用促進	自治体	◎	◎															
	③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 利用者にご理解いただく資料の作成	JR北海道	△	×															
	④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	△																
	⑤友好都市厚木市からの小学生訪問団が、社会教育の 一環として釧網線に乗車、線区に関する説明やPRを 行う	自治体		△															
	⑥小学生による駅舎ペインティング	自治体	◎	△															
	⑦生活科見学の一環としてJR体験乗車の実施	自治体	◎	◎															
	⑧幼稚園児によるJR体験乗車	自治体	◎	◎															
	⑨小学生によるJR体験乗車	自治体		◎															
⑩公共交通の学習と湿原を活用した環境教育の一環とし 小学生のノロコ号乗車	自治体		◎																
⑪流水トラスト運動、「COOL CHOICE」と連動した 旅行商品造成販売	自治体		◎																

取組内容		事業主体	目標達成		スケジュール													
					H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間					
			(第1期)	(第2期)	上期		下期		R1		R2		R3		R4		R5	
(4) 他の交通機関等との連携	バス、タクシー等との相互連携の推進	全自治体 JR北海道 その他	◎	◎														
	ダイヤ改正時のダイヤの相互連絡の改善																	
(5) 拠点としての駅の活用	①地域の皆様のご協力による観光案内所・売店・飲食店等の設置	自治体 JR北海道	◎	◎														
	②駅舎の整備																	
	ア. 待合室、ホーム屋根、トイレ等の駅設備の新設改修	自治体 JR北海道	◎	◎														
	イ. Wi-Fi環境の整備・管理	自治体 JR北海道	◎	◎														
	③駅前の整備																	
	駅前広場の整備	自治体	◎	◎														
	④駅の活用																	
	ア. 特色ある駅舎の整備	JR北海道 自治体	◎	◎														
	イ. 駅の空スペースを事務所・会議室等として開放し、鉄道利用を促す取組	自治体	◎															
	⑤駅を中心としたにぎわい創出																	
	駅周辺に店舗・公共施設等の設置の拡大	自治体 その他	◎	◎														
(6) 当社の行き届かない取組に対するご協力	駅的环境美化の取り組み	自治体	◎	◎														
(7) 全道利用促進取組との連携	北海道鉄道活性化協議会との連携	全自治体 北海道 JR北海道	△	△														

2 生活利用

取組内容		事業主体	目標達成		スケジュール													
					H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間					
			(第1期)	(第2期)	上期		下期		R1		R2		R3		R4		R5	
(1) お客様サービスの向上	①「スマホ定期券」の活用	JR北海道	◎	◎														
	②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マイレール意識の醸成に向け鉄道利用をよびかけるとともに乗車運賃等への助成	自治体	△	△														
	②学生の通学定期券購入に対する助成制度の検討	自治体	○	○														

3 観光利用

取組内容		事業主体	目標達成 (第1期) (第2期)		スケジュール													
					H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間					
					R1		R2		R3		R4		R5					
					上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
(1) 国内外から釧網線にお越しいただくための取組	①観光列車の運行																	
	ア. くしろ湿原ノロッコ号の利用増、運行に対するご協力	JR北海道 自治体	△	△														
	イ. SL冬の湿原号の利用増、運行に対するご協力、SL協議会開催	JR北海道 自治体	△	△														
	ウ. 流水物語号の利用増、運行に対するご協力	JR北海道 自治体 その他	△	△														
	②商品造成やキャンペーンの実施																	
	ア. 夏・冬の道東キャンペーンの実施、利用増	JR北海道	△															
	イ. 観光型旅行商品の造成「道東周遊紀行」の継続、増売	JR北海道	△															
	ウ. LCCと釧網本線をセットした商品の継続・増売	JR北海道	△	△														
	エ. 鉄道を利用する観光客への助成	JR北海道 自治体 その他	△	△														
	オ. 駅を発着し観光地・観光施設を巡るバスの運行	自治体	△	△														
	カ. 観光施設巡りバスの運行	JR北海道 自治体 その他		◎														
	③閑散期の需要創出																	
	「フリーパス」等を活用した釧網線利用促進の取組	JR北海道	◎	◎														
	④PR活動の実績																	
	ア. 各種媒体によるPR	全自治体 JR北海道	◎	◎														
	イ. パンフレット等の作成	全自治体 JR北海道	◎	◎														
	⑤観光案内所の充実																	
	観光案内所において、鉄道利用観光客への対応充実を図る	自治体	◎	◎														
	⑥宣伝協力																	
	ア. 札幌駅や新千歳空港駅等での宣伝協力	JR北海道 全自治体	◎	×														
	イ. 管内各駅での宣伝協力	JR北海道		◎														
	⑦その他																	
	ア. スマホを使った観光案内・外国語対応の実施	JR北海道	◎	◎														
	⑧釧網線90周年事業の取り組み	自治体 JR北海道		◎														
	⑨「くしろ鉄道めぐり」インスタキャンペーンの実施	北海道		◎														

取組内容		事業主体	目標達成		スケジュール													
					H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間					
			(第1期)	(第2期)					R1		R2		R3		R4		R5	
					上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
(2) 外部事業者との連携	観光鉄道としての利用促進の取組	全自治体 WILLER JR北海道 その他	◎	◎														
(3) 地域の皆様と連携した取組の推進	①観光資源の積極的な活用	自治体 JR北海道 その他	△	△														
	②観光列車等利用促進や、駅装飾等にぎわいの創出に取り組む市民団体等に対する助成	自治体 その他	△	△														
	③沿線でのイベント・施設などに関する情報共有や利用の働きかけ	全自治体 その他	△	△														
	④ヘルシーウォーキングやエコツーリズム推進に伴うロングトレイル構想による利用促進	JR北海道 自治体	◎	◎														
	⑤釧網線とアクティビティをセットしたサービスの展開 温泉・カヌー体験等	自治体 北海道 JR北海道 その他	◎	×														
	⑥鉄道を利用した長期滞在者との交流事業	自治体	△	△														
	⑦「オホーツクSEA TO SUMMIT」の開催において、釧網線を活用したコース設定により、釧網線のPRと利用促進を図る	自治体 JR北海道 その他	△	△														
	⑧ふるさと納税返礼品等	自治体	◎	×														
	⑨ふるさと納税者特別企画の実施	自治体	◎															
	⑩仮想道の駅フェスティバルの実施	自治体	◎															
	⑪スタンプラリー＆鉄道まつり	自治体 その他	◎															
	⑫「THE ROYAL EXPRESS～HOKKAIDO CRUISE TRAIN沿線におけるおもてなし	全自治体 北海道 JR北海道	◎	◎														
	⑬釧網線の利用促進を目的としたツアーの実施	協議会		△														
	⑭「HOKKAIDO LOVE!ひとめぐり号」運転沿線におけるおもてなし	全自治体 北海道 JR北海道		◎														
	⑮市民団体、バス会社と連携した公共交通時刻表の作成	網走市		◎														

4 広域交通

取組内容		事業主体	目標達成		スケジュール											
					H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間			
									R1		R2		R3		R4	
			(第1期)	(第2期)	上期	下期	上期	下期	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	官公庁、域内事業者等による、出張等での鉄道利用の促進	全自治体 その他	△	△												

II. 経費節減

取組内容		事業主体	目標達成		スケジュール											
					H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間			
									R1		R2		R3		R4	
			(第1期)	(第2期)	上期	下期	上期	下期	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業務委託のご相談															
	ア. 乗車券の発売	自治体 その他	△													
	イ. 観光案内や通訳業務等、SL期間中 学生外国語通訳、ボランティア	自治体 その他	△	△												
	②業務のお手伝いをお願い															
	ア. 無人駅の施設管理	自治体	◎	◎												
(2) コストダウンの取組に対するご理解	イ. 除雪係員確保のお願い 等	自治体	◎	◎												
	ウ. 駅前除雪	自治体	◎	◎												
	①極端にご利用の少ない駅の廃止について各自治体との協議	自治体 JR北海道	◎	◎												
	②極端にご利用の少ない踏切の見直しについて各自治体との協議	自治体 JR北海道	○	○												
	③ご利用の少ない駅トイレの利用停止についての各自治体との協議	自治体 JR北海道	◎	◎												

Ⅲ. その他

取組内容		事業主体	目標達成		スケジュール													
					H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間					
			(第1期)	(第2期)					R1		R2		R3		R4		R5	
					上期	下期	上期	下期	上期	下期	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 北海道 JR北海道	×	○														
	②2次交通との連携に向けた検討	全自治体																
	ア. 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	北海道 JR北海道 その他	×	○														
	イ. 地域公共交通計画の策定 鉄道、バスなどの連携による地域に 最適な公共交通の検討	網走市 JR北海道 その他 北海道	◎	◎														
(2) 中長期的な利用促進施策につい	中長期的視野に立った利用促進施策の検討	全自治体 その他	×															
(3) 中長期的な経費節減策について	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	全自治体 その他	×															
(4) 街づくりについての検討	駅都心部まちづくりの検討	自治体 JR北海道 その他	○	◎														
(5) その他地域の皆様と 一体となった取り組み	相互連携の検討	全自治体 北海道 JR北海道 その他	×	○														
(6) 鉄道設備を維持するための 取り組みの検討	鉄道設備を維持するため、集中工事等を実施する仕組 み作りを関係自治体と協議し行う。	全自治体 北海道 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)釧網線の状況

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定期券発売実績	.....	12ページ
⑪線区別収支状況	.....	13ページ

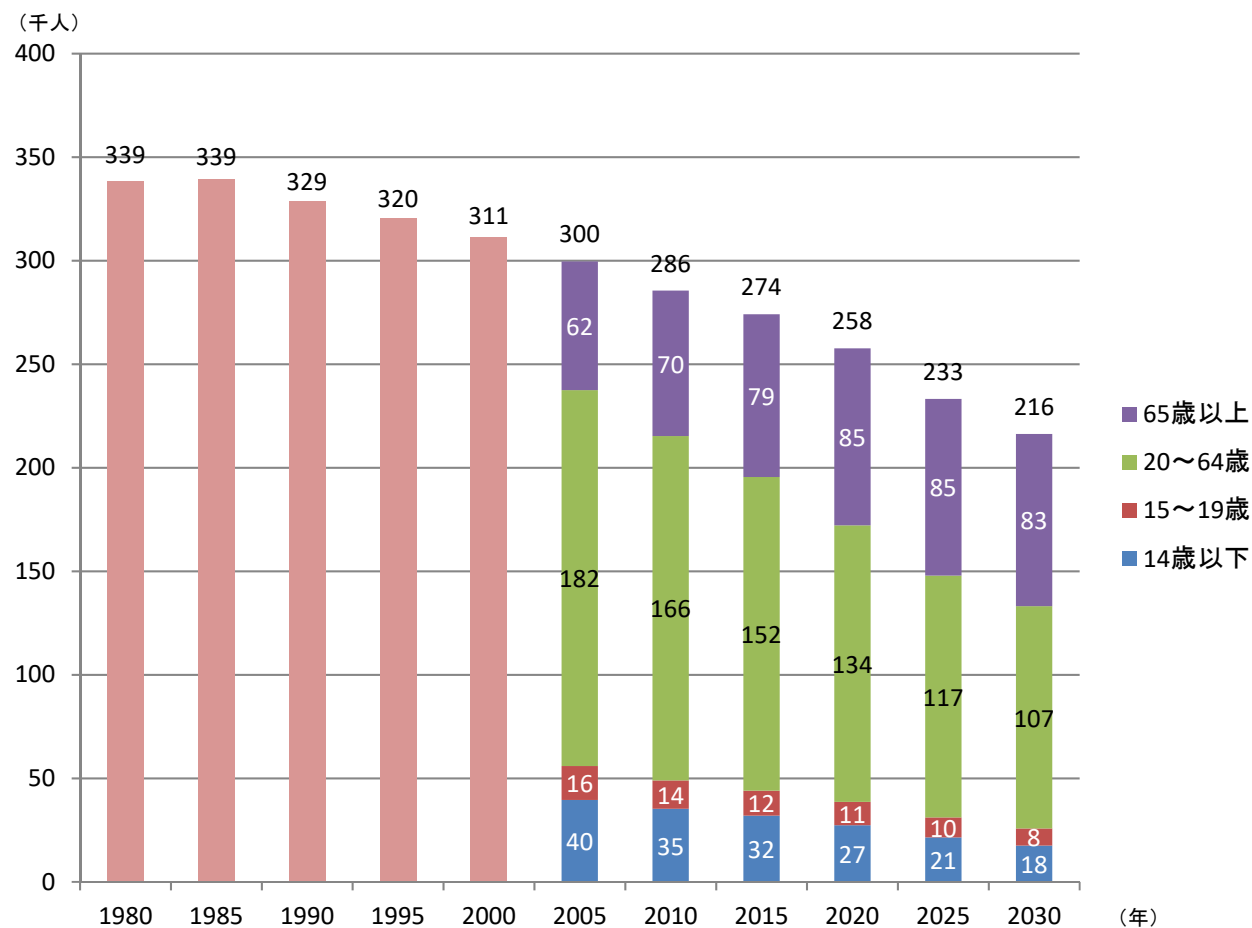
注)

各データとも令和5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～2020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】
 - ・2025年以降 日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】
- ※2005年以前の釧路市には阿寒町・音別町の実績を含む。

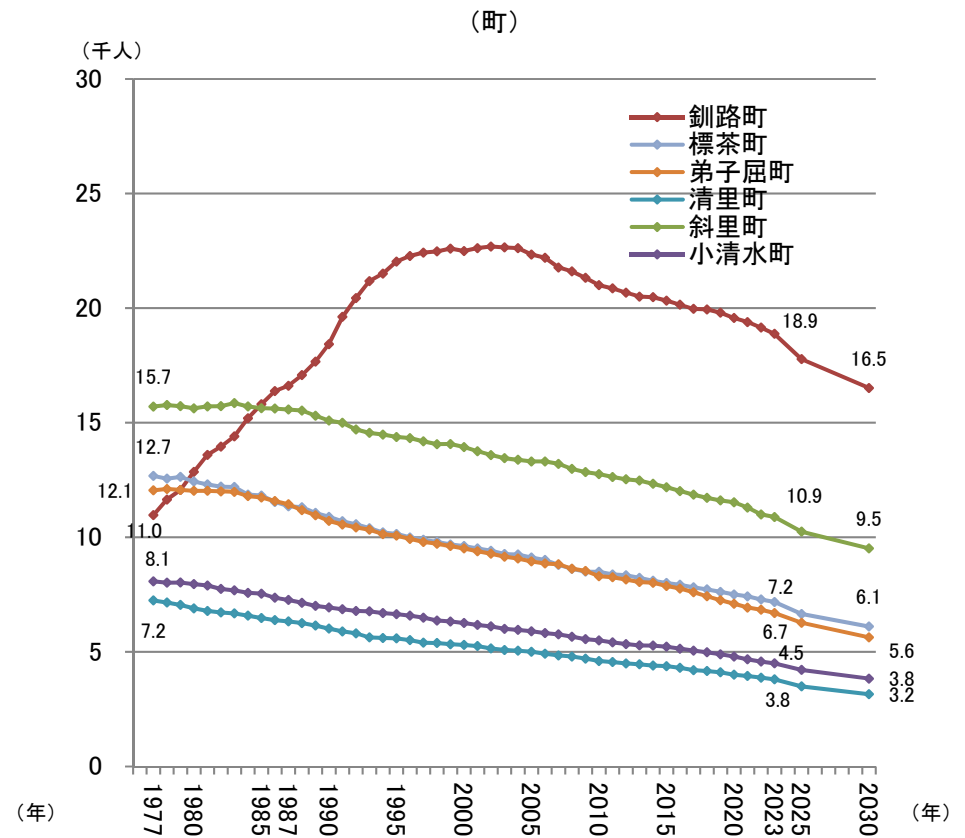
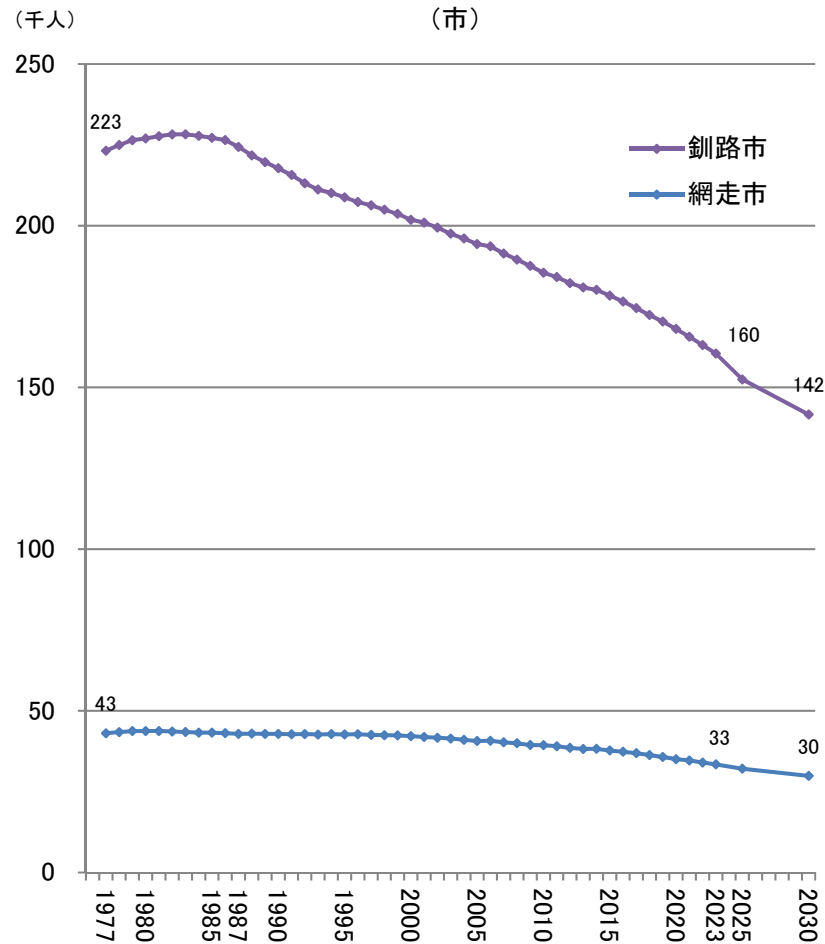
釧網線(釧路～網走間)の関係市町村の総人口は、約24.6万人(2023年)である。

その推移をみると、全体的に減少傾向が続いており、JR北海道発足時(1987年)と比較すると、2023年で26.8%減少し、2030年(推計)では35.6%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、2023年で50.6%増、2030年(推計)では46.6%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2023年で-42.8%、2030年(推計)では-54.8%と半減することが見込まれている。

市町別では釧路町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。また釧路町も2003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



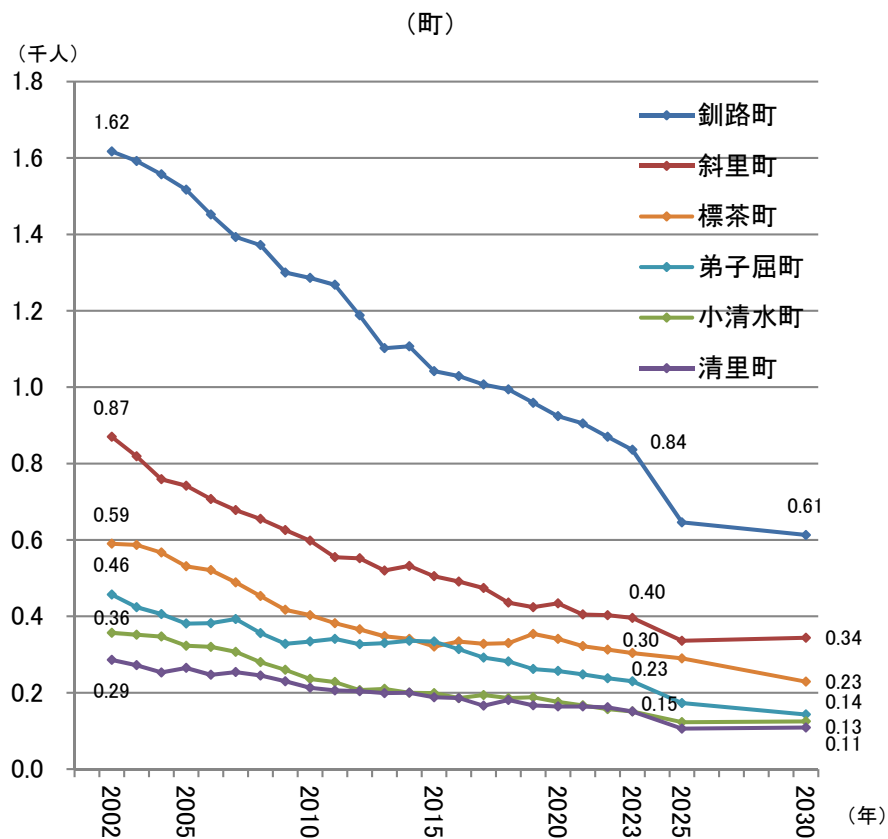
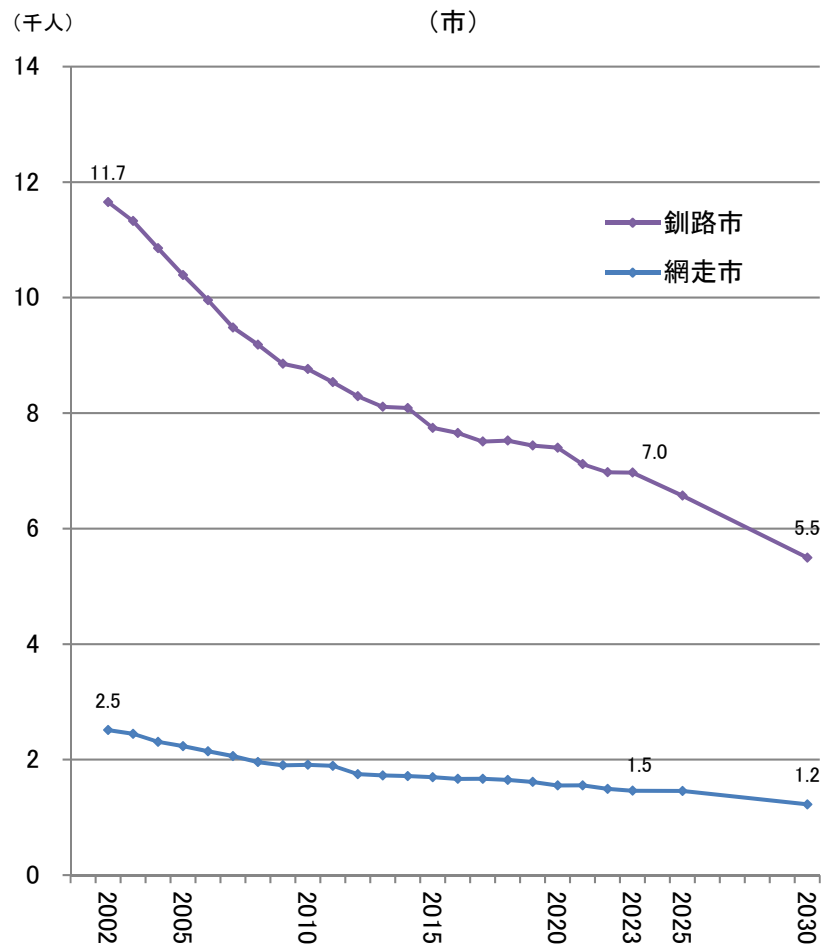
(出典)

・2023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】

・2025年以降 日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】

※2005年以前の釧路市には阿寒町・音別町の実績を含む。

③市町村別通学年齢人口(15～19歳)の推移



(出典)

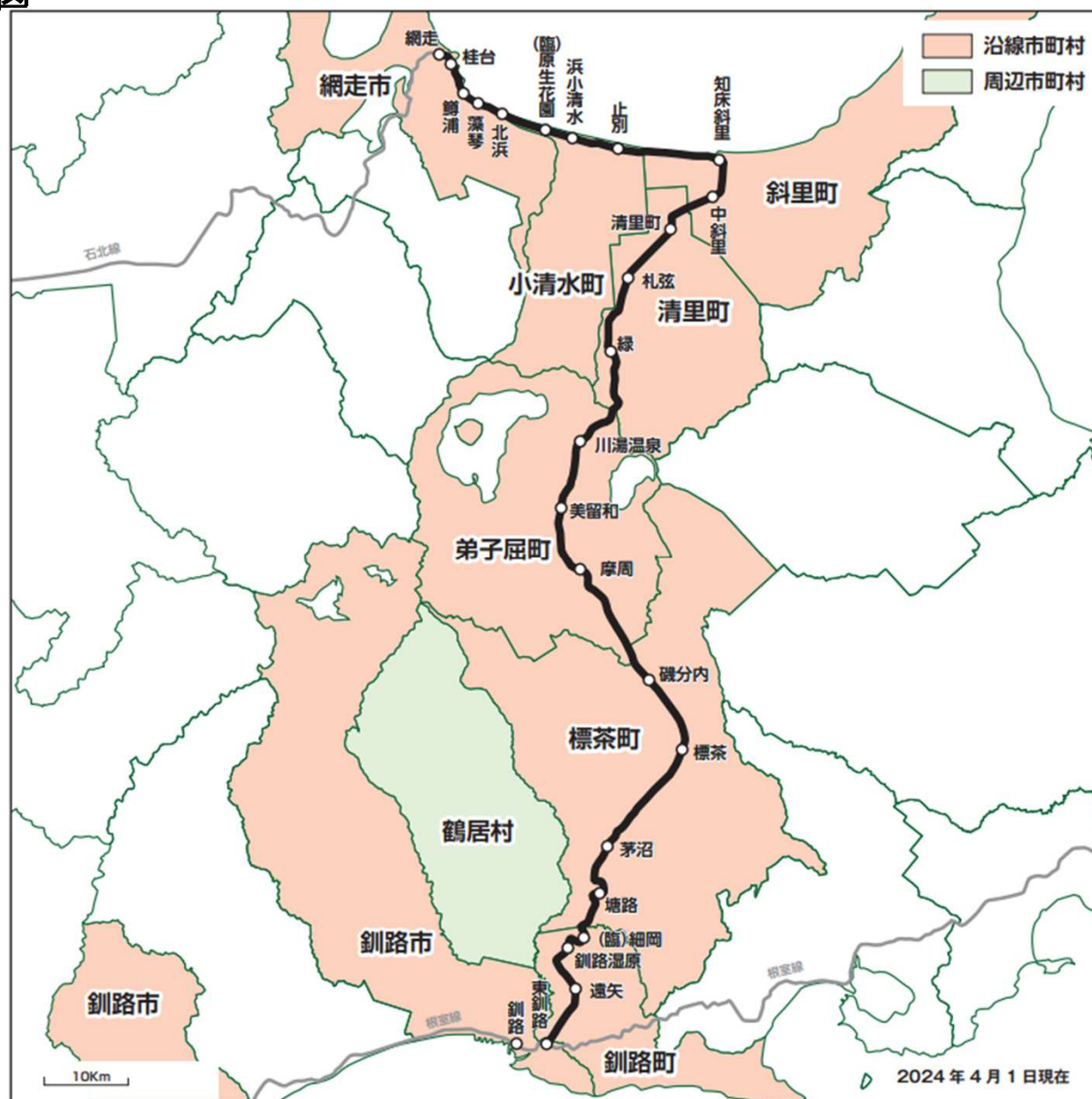
・2023年以前 振興局市区町村別年齢5歳階級別人口【北海道地域振興局町村課】

・2025年以降 日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】

※2005年以前の釧路市には阿寒町・音別町の実績を含む。

(2) 釧網線(東釧路～網走間) の状況

①沿線地図



②沿革

- ・釧網線東釧路・網走間は網走線として建設され、段階的に開業しながら、1931年（昭和6年）に開業しました。全線が開業して93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
1924(大正13)	網走～北浜
1925(大正14)	北浜～斜里(現知床斜里)
1927(昭和2)	釧路～標茶
1929(昭和4)	標茶～弟子屈(現摩周)、斜里～札鶴(現札弦)
1931(昭和6)	弟子屈(現摩周)～札鶴(現札弦)

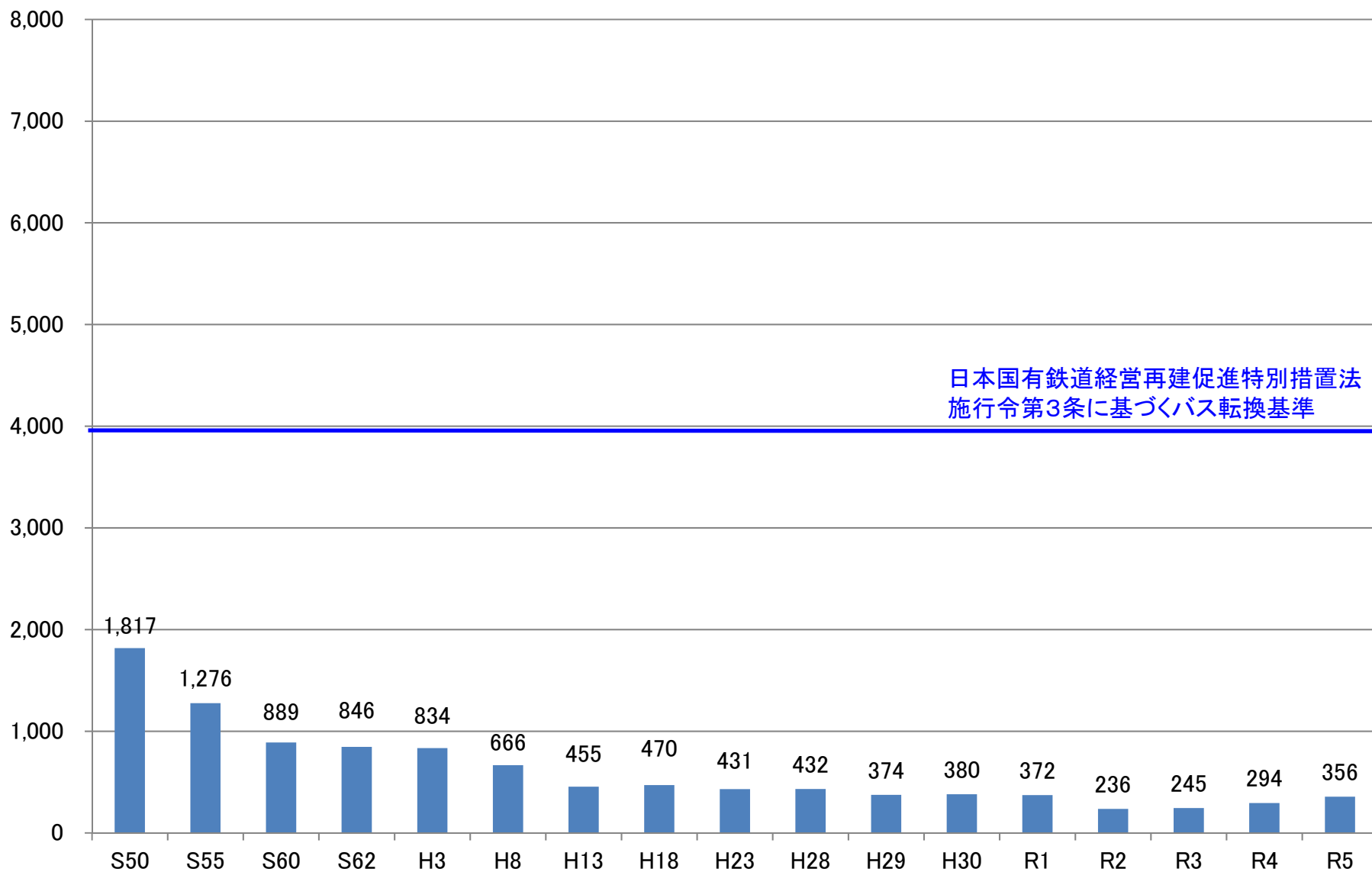
③諸元(2024年4月1日現在)

- ・区間 東釧路～網走
- ・営業キロ 166.2km
- ・列車本数 上下16本
- ・駅数 24駅 (うち有人4駅) (うち臨時2駅)
- ・沿線自治体 釧路市、釧路町、標茶町、弟子屈町、清里町、斜里町、小清水町、網走市

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

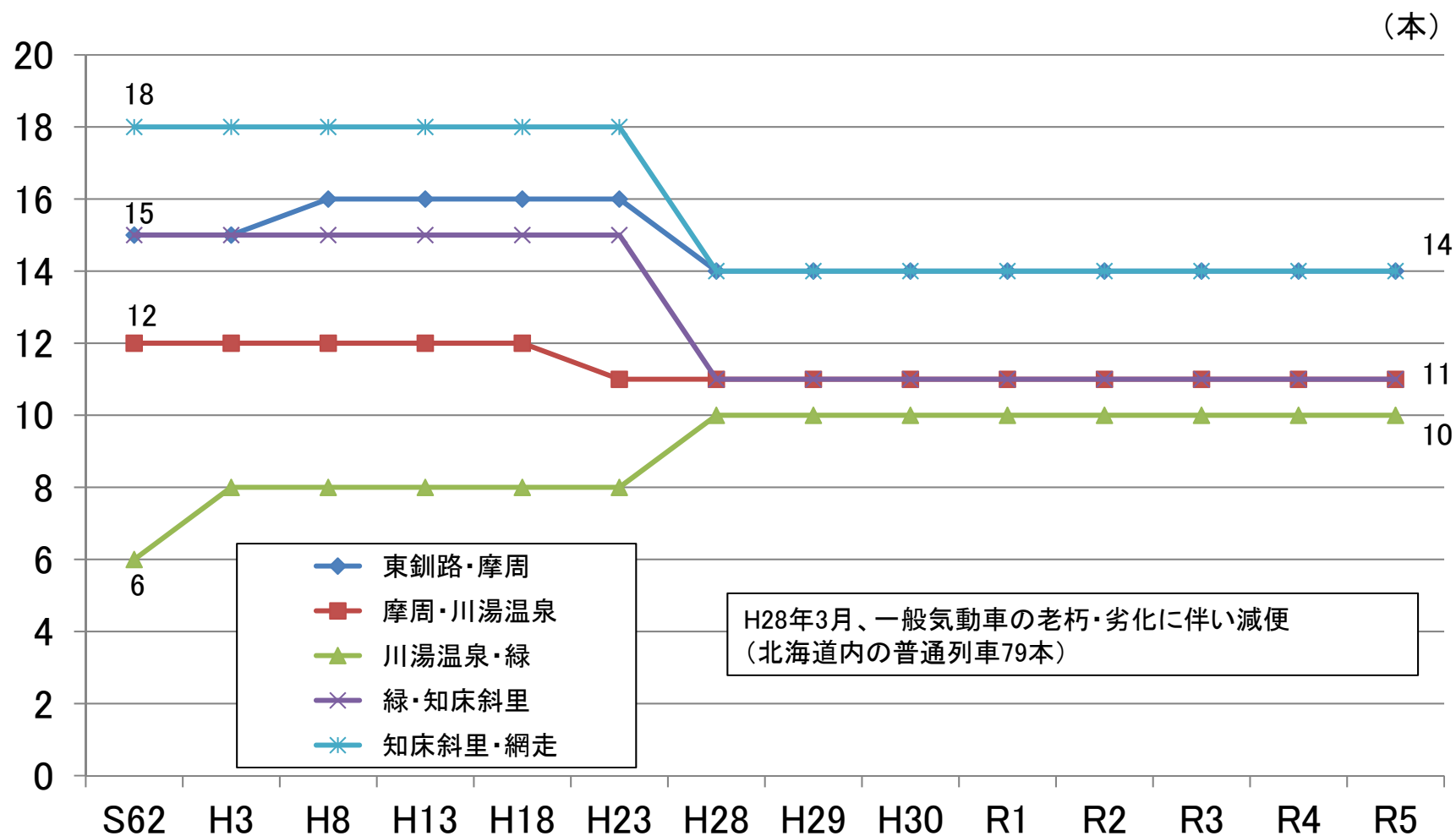
■釧網線(東釧路・網走間) (昭和50・55・60・62年度、平成3・8・13・18・23年度、平成28年度～令和5年度)

(人/キロ/日)



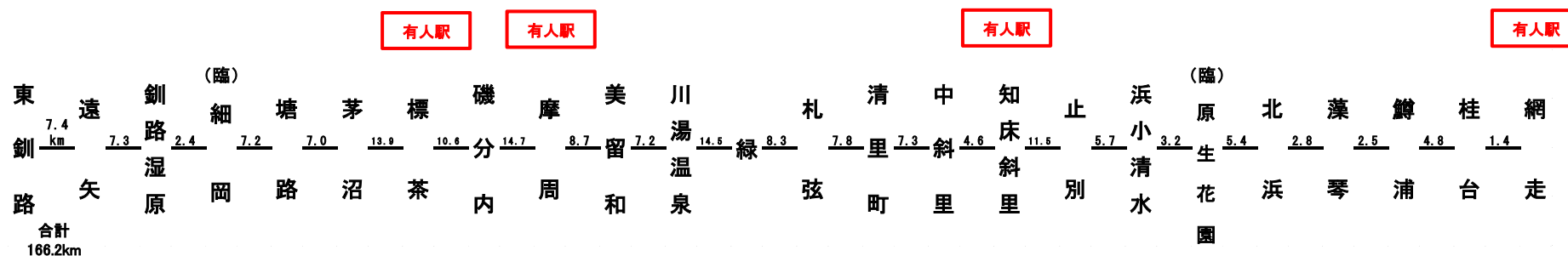
⑤定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■釧網線(東釧路・網走間)

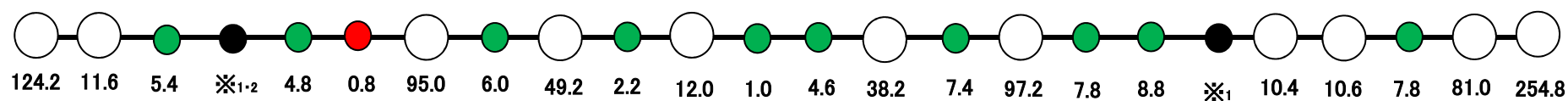


⑥ 駅別乗車人員（特定日調査(平日)に基づく）

■ 釧網線（東釧路・網走間）



駅別乗車人員 (R1-R5の5年平均)



乗車人員 1日平均

● 1人以下

● 10人以下

○ 10人超

● ※₁ データなし
(臨時駅のため)

※₂ 細岡駅は令和5年3月18日より4月25日から11月30日のみの営業となっております。

⑦列車別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

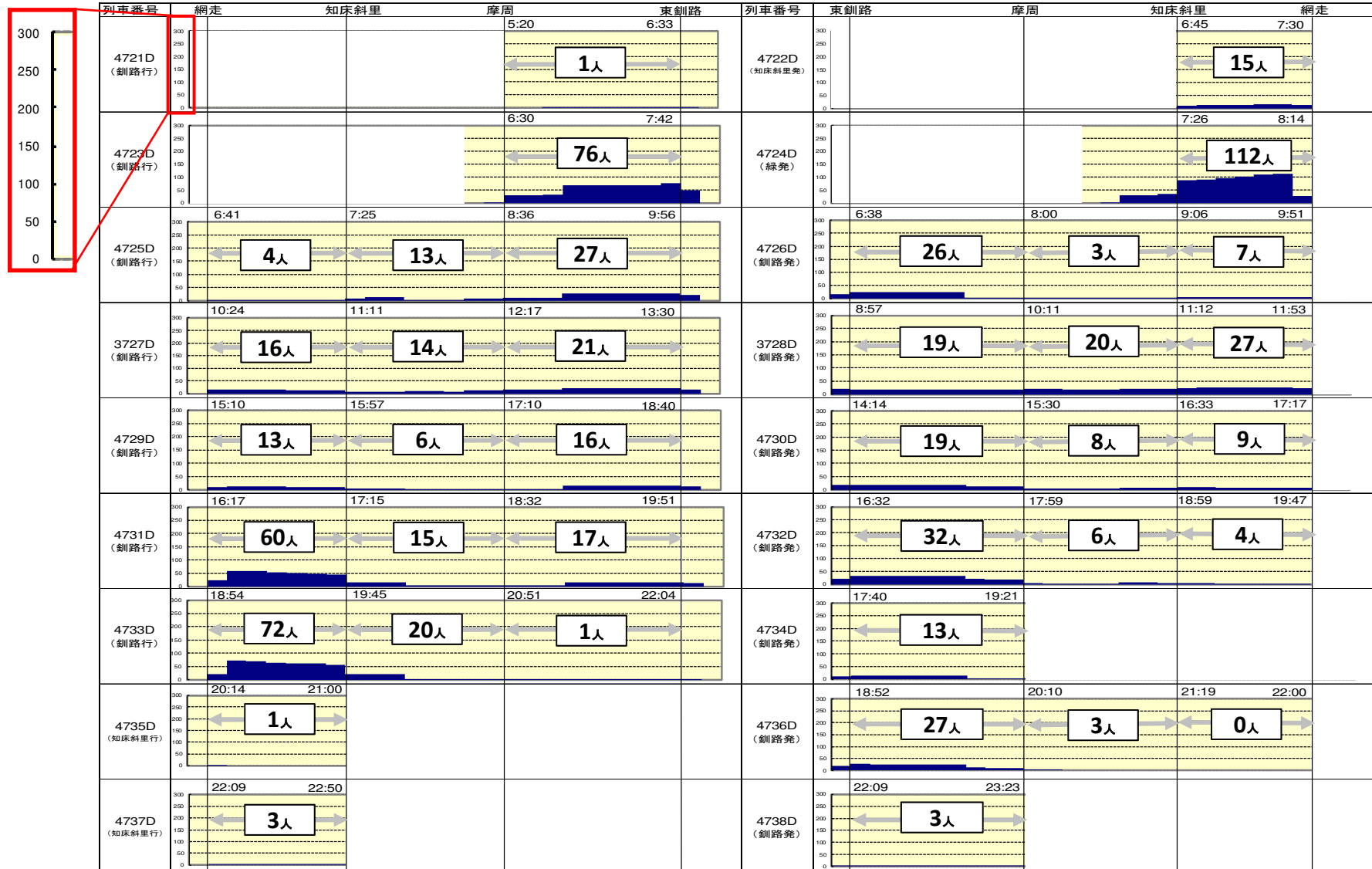
■釧網線(東釧路・網走間)

◆下り列車(網走⇒東釧路)

◆上り列車(東釧路⇒網走)

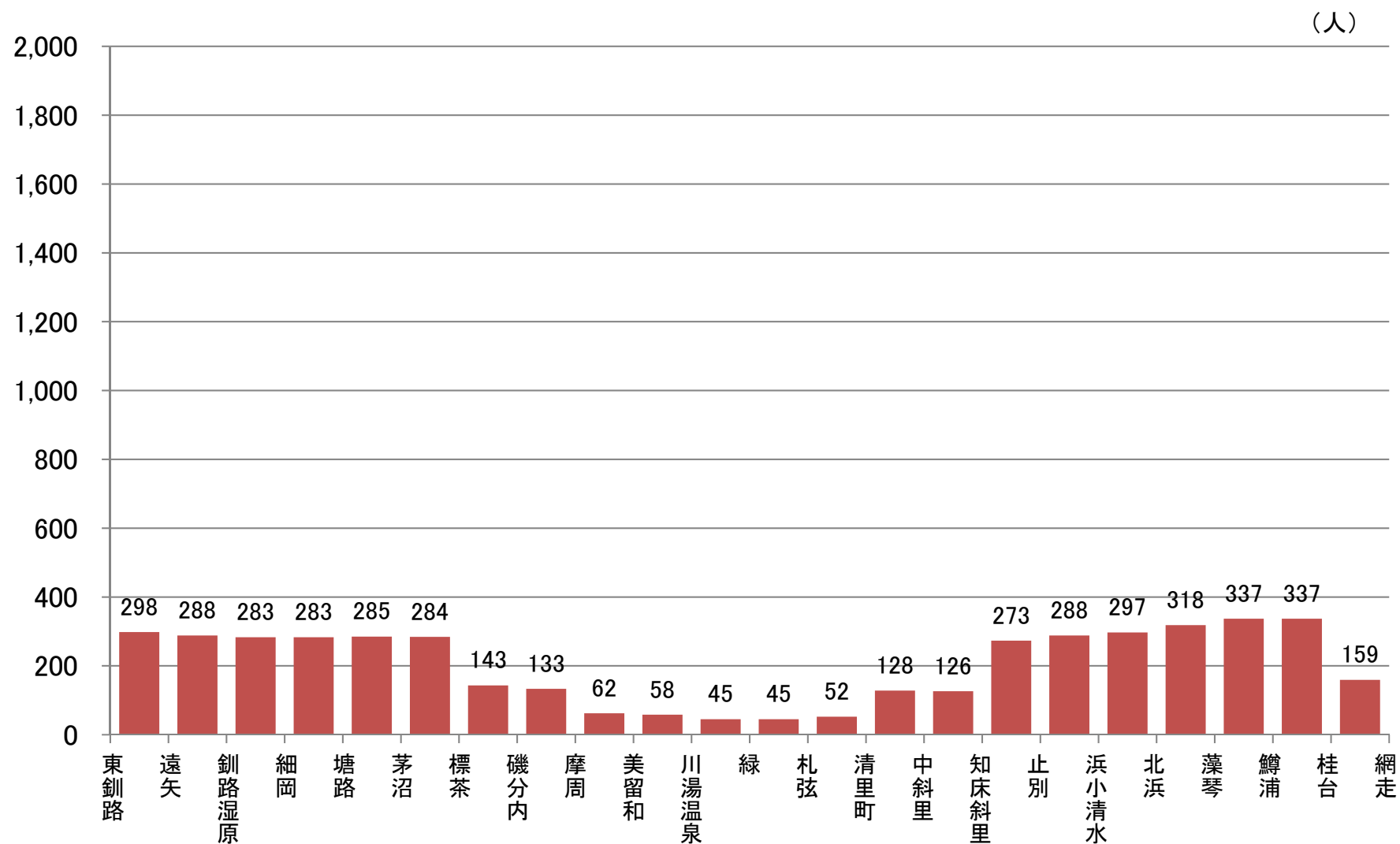
人数は区間における最大乗車人員

(人)



⑧駅間別乗車人員（令和5年度特定日調査(平日)に基づく）

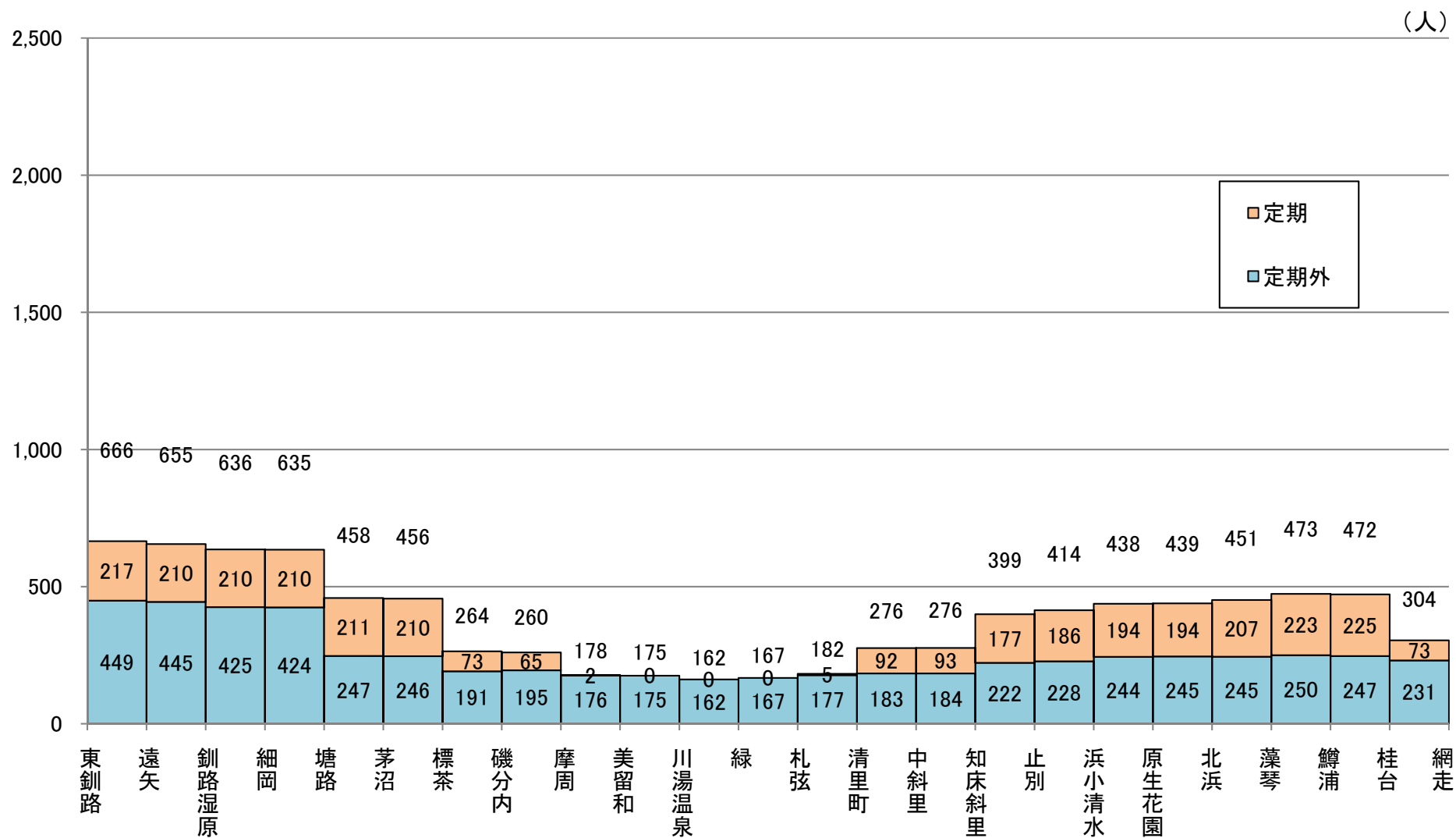
■釧網線（東釧路・網走間）



※原生花園駅は調査当日、営業期間外のため記載しておりません。

⑨駅間通過人員 [1日あたり平均(令和5年度)]

■釧網線(東釧路・網走間)



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

⑩定期券発売実績(令和5年度)

■ 釧網線(東釧路・網走間)

(単位:枚)

	釧 路	東 釧 路	遠 矢	釧 路 湿 原	細 岡	塘 路	茅 沼	標 茶	磯 分 内	摩 周	美 留 和	川 湯 温 泉	緑	札 弦	清 里 町	中 斜 里	知 床 斜 里	止 別	浜 小 清 水	原 生 花 園	北 浜	藻 琴	鱒 浦	桂 台	網 走	(線 走 区 以 遠) 外	合 計
線 区 外 (釧路以遠)								1.8																			1.8
釧 路			0.1 3.0			2.1		47.6 1.8	1.8	20.9 0.3																	72.4 5.1
東 釧 路								20.5 0.3	2.1	5.2 1.0																	27.8 1.3
遠 矢																											
釧路湿原																											
細 岡																											
塘 路							0.8	1.8																			1.8 0.8
茅 沼																											
標 茶									4.4	0.8																	5.3
磯 分 内																											
摩 周																											
美 留 和																											
川湯温泉																											
緑																											
札 弦																								1.0 0.3	1.0 0.3		2.0 0.4
清 里 町															4.2	12.8 1.6						1.0		17.5 0.3	5.5 0.9		41.0 2.8
中 斜 里																								3.0			3.0 1.3
知床斜里																								37.5 0.9	18.7 0.3		56.2 1.7
止 別																							0.4	1.0 3.8			4.8
浜小清水																								2.1 1.5			3.6
原生花園																											
北 浜																								5.8 0.8			6.6
藻 琴																								6.8 0.3	2.3 0.3		9.1 0.3
鱒 浦																									0.6 0.7		0.6 0.7
桂 台																											
網 走																											
合 計			0.1 3.0			2.1		71.7 2.1	3.8	30.5 1.3	0.8				4.2	12.8 3.0						1.0		74.8 1.3	33.4 2.5	0.6	235.8 14.3

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線区別収支状況

■釧網線(東釧路・網走間)

【平成29年度】

【令和5年度】

【参考】輸送密度

平成29年度	令和5年度	同期比
374	356	▲18

