

室蘭線（苫小牧～岩見沢間）
事業の抜本的な改善方策の
実現に向けた実行計画

室蘭線（苫小牧～岩見沢間）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 室蘭線（苫小牧・岩見沢間）のおかれた状況	・・・ 3ページ
(1) 関係市町村の状況	
(2) 室蘭線（沼ノ端・岩見沢間）の状況	
(3) 「北海道交通政策総合指針」（平成30（2018）年3月策定） における室蘭線（沼ノ端～岩見沢間）の位置づけ	
●第4章 取組方針	・・・ 4～5ページ
(1) 目的	
(2) 線区の特性	
(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	
●別添資料	

序章（はじめに）

(1) はじめに

この計画は、室蘭線（苫小牧～岩見沢間）を維持・活性化するため、令和6～8年度の3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、JR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、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、JR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「室蘭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。

※ 室蘭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室蘭線活性化連絡協議会」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）
岩見沢市、栗山町、由仁町、安平町、苫小牧市
 - 広域行政機関
 - ・ 北海道
 - オブザーバー
 - ・ 国土交通省

(3) その他

- 本来、策定対象線区及び区間は、室蘭線の沼ノ端～岩見沢間であるが、各種取組の効果をより広範に波及させることが必要である。そのため、この計画については、列車の運行区間や利用実態を踏まえ、維持困難対象区間外の苫小牧～沼ノ端間も含めた苫小牧～岩見沢間を取組対象区間とする。

第3章 室蘭線（苫小牧・岩見沢間）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) 室蘭線（沼ノ端・岩見沢間）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）における室蘭線（沼ノ端～岩見沢間）の位置づけ

① 室蘭線の現状

- 道北や道東と本州方面を結ぶ鉄道貨物輸送のバイパスルートとしての役割を果たしているが、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。
- 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。

② 室蘭線のあり方について

- 住民の利用状況を踏まえ、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。
検討にあたっては、道北や道東と本州方面を結ぶ貨物列車のバイパスルートとしての役割など、全道的な物流網の観点にも考慮することが必要である。

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

- 室蘭線を持続的に維持していくためには、室蘭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、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。
※ 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) 線区の特徴

- 室蘭線のおかれた状況等をふまえ、「苫小牧および岩見沢への買物・通院等を中心とした生活利用」と「札幌圏をメインとした道内客による観光利用」を線区の特徴とする。

(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（沼ノ端～岩見沢間）
平成29（2017）年度（アクションプラン開始前） △1,233百万円
（営業収益123百万円、営業費用1,357百万円）
- ② 輸送密度（沼ノ端～岩見沢間）
平成29（2017）年度（アクションプラン開始前） 439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

- 室蘭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） △1,233 百万円

③ 輸送密度（目標）

令和8（2026）年度（実行計画終了時期） 439 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、「生活利用」と「観光利用」という線区特性に応じた目標を設定する。
 - ・ 室蘭線については、「生活利用」と「観光利用」という線区特性を踏まえ、沿線住民の一定程度のご利用増を礎に観光客などの利用増等により公共交通機関としての社会的価値を高めていくことを目指す。
 - ・ そのためには、沿線住民の買い物・通院等を中心としたご利用の増加に資する各種取組を行うほか、札幌圏をメインとした道内客の観光利用の増加等に資する各種取組を行う。
 - ・ 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、収入のうち生活利用と観光利用の収入に相当する「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） 607 百万円
※目標達成時の線区収支 △626 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。

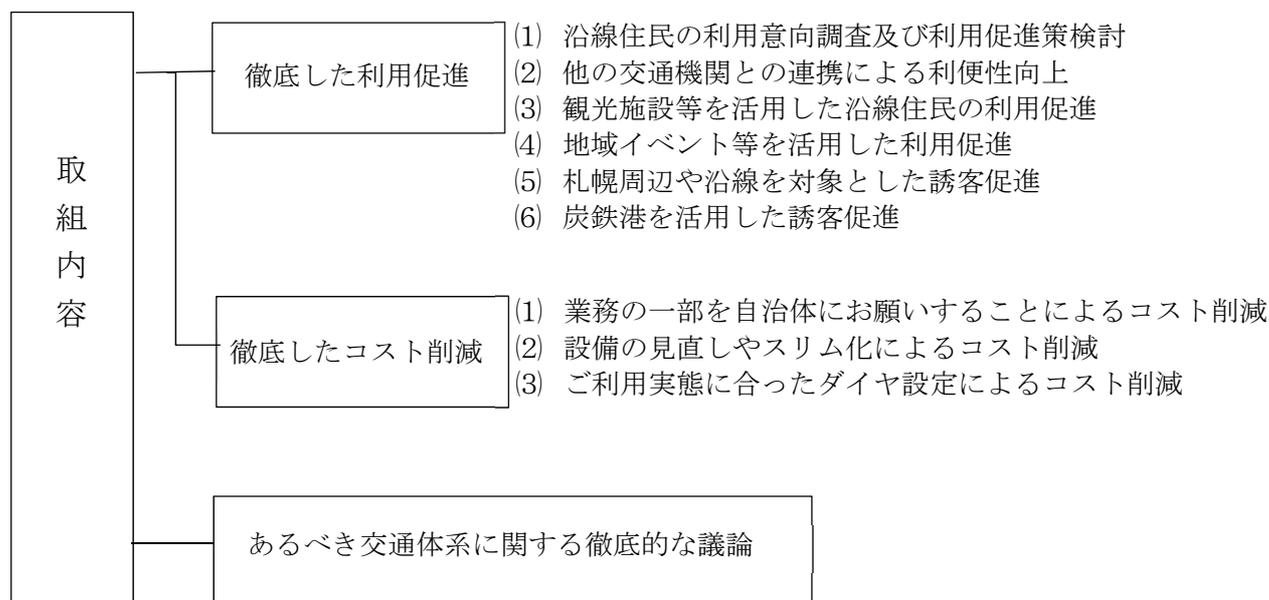
第5章 具体的取組内容

(1) 基本方針

- 苫小牧及び岩見沢への買い物・通院等を中心とした生活利用、および札幌圏を中心とした道内客の観光利用という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))

室蘭線 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) 沿線住民の利用促進	① 沿線住民の利用意向調査及び利用促進施策検討							
	ア. 沿線住民対象モニター調査事業	JR北海道 自治体			■	■		
	イ. 通勤定期券モニター調査事業	JR北海道 自治体			■	■		
	ウ. 鉄道利用促進のための助成制度の実施・創設	自治体	■	■	■	■	■	■
	エ. 沿線住民への鉄道利用促進情報の発信	自治体	■	■	■	■	■	■
	オ. 利用意向把握による新たな利用促進策の検討・実施	JR北海道 自治体			■	■	■	■
	② 他の交通機関との連携による利便性向上	JR北海道 自治体	■	■	■	■	■	■
	③ 観光施設等を活用した沿線住民の利用促進	自治体	■	■	■	■	■	■
	④ 地域のイベント等を活用した利用促進 お祭り・イベント等での鉄道利用促進事業・利用呼びかけ	自治体	■	■	■	■	■	■

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		
(2) 観光客の誘客促進	① JRヘルシーウォーキングを活用した札幌圏からの誘客	JR北海道 自治体								
	② 集客力のあるお祭り情報発信による誘客	JR北海道 自治体								
	③ 札幌圏を中心とした炭鉄港等を活用したプロモーション	JR北海道 自治体								
	④ 地域の観光資源・二次交通と連携した誘客事業	JR北海道 自治体								

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) 業務の一部を自治体をお願いすることによるコスト削減	① ご利用の少ない駅の施設管理の検討・協議	自治体								
(2) 設備の見直しやスリム化によるコスト削減	① 設備のスリム化に関する関係自治体との協議	自治体 JR北海道								
(3) ご利用実態に合ったダイヤ設定によるコスト削減	① ご利用の少ない列車・運行ダイヤの見直しに関する各自治体との協議	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
室蘭線

令和6年1月

室蘭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、室蘭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・意向調査や公共交通全体の利用拡大に向けたバスとの連携強化に資する各種実証事業にも取り組んだ。**
- **本検証を踏まえ、室蘭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

- 室蘭線を持続的に維持していくため、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。
- これにより、J R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

- 通学や通院など、住民の生活面での利用を促す取組を中心に進めながら、マイレール意識醸成を進める。
- 地域ごとの特色あるイベント等をきっかけとして、道内外から室蘭線をご利用いただくための取組及び沿線自治体間における相互送客の取組を実践することにより、日常以外でも利用される鉄道を目指していく。
- 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。

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ウイルス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。
- ・ 23件の取組については、新型コロナウイルスの影響により、効果を十分に検証できず。

※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)
◎	26 (53%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ SNS等による情報発信 ・ 鉄道利用のための助成制度 ・ 日本遺産炭鉄港を活用した利用促進 	28 (61%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ お客様層掌握のための実態調査 ・ バス等との相互連携の実施 ・ 鉄道とバスを組み合わせた時刻表配布 	54 (57%)
○	4 (8%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ お客様層掌握のための実態調査 ・ 鉄道とバスを組み合わせた時刻表配布 	0		4 (4%)
△	10 (20%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元住民との懇談会の実施 ・ 小学校への出前教室等による意識醸成 ・ 地域イベント等を活用した利用促進 	13 (28%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広報誌・SNS等による情報発信 ・ 小学校への出前教室等による意識醸成 ・ 地域イベント等を活用した利用促進 	23 (24%)
×	9 (18%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 業務の一部を自治体へお願いし経費圧縮 ・ あるべき交通体系についての検討開始 	5 (11%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 限りある車両でどのようなダイヤが良 いか、自治体との意見交換 	14 (15%)
合計	49		46		95

◎：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

△：新型コロナウイルスの影響により、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

×：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	32	2	10	4	48	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態調査、鉄道とバス等を組み合わせた時刻表作成や他交通機関との連携、拠点としての駅の活用は実施。 ・ダイヤについての自治体との意見交換は実施できず。
	生活利用	3	0	3	0	6	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体による通学定期券購入者への助成制度拡充や室蘭線を利用したグループ旅行助成金制度は制定できた。 ・こども園や小学校の遠足における室蘭線利用は一部実施。
	観光利用	8	0	8	0	16	<ul style="list-style-type: none"> ・SNSを活用した地域PRや室蘭線130周年記念事業を実施 ・室蘭線でのウォーキングイベントや地域イベントの活用やお祭り会場利用クーポンを駅で配布などは一部実施。
	広域交通	1	1	2	0	4	<ul style="list-style-type: none"> ・官公庁、域内事業者による出張等での鉄道利用や学校行事における鉄道利用の提案、呼び掛けを実施した。
経費節減		5	0	0	6	11	<ul style="list-style-type: none"> ・極端にご利用の少ない踏切の見直しは進めた一方、業務の一部を自治体へお願いすることによる経費圧縮は実施できず。
その他		5	1	0	4	10	<ul style="list-style-type: none"> ・関係自治体と協議のうえ鉄道設備維持のため、一部列車を運休させ「線路集中メンテナンス」を日中時間帯に実施。 ・第1期では、2次交通との連携やあるべき交通体系の検討については着手出来ていなかったが、令和5年度は調査・実証事業を室蘭線活性化連絡協議会と一体となって実施。
合計		54	4	23	14	95	

3 5年間の象徴的な取組について

ウォーキングイベントによる利用促進

利用促進

令和元年度から、岩見沢駅、追分駅、沼ノ端駅、苫小牧駅で、延べ15回ウォーキングイベントを開催し、5,652人がJRを利用して参加した。

また、いつでも参加できるウォーキングコースを由仁駅、栗山駅に設定して5年間で1,678人が参加し、イベントウォークと合わせて、7,330人が参加された。



グループ旅行助成制度による利用促進

利用促進

安平町では、令和2年度から室蘭線利用のグループ旅行に対する助成金制度を創設し、モデルコースリーフ等も作成し、ウポポイや沿線の日帰り温泉等、グループ旅行の利用促進を推進している。今年4年度までに12件70名が利用し、令和5年度は7件115名の利用を見込んでいる。



お祭り会場利用クーポンを駅で配布

利用促進

安平町では、町内開催のお祭りに鉄道利用での来場者限定で、会場で使用できるクーポン券配布を事前に町民や沿線の駅でPRを行い、令和元年・4年・5年の3年間延べ5日間で657人にクーポンを配布。令和2年・3年は新型コロナウイルスの影響でお祭りは中止し、令和4年度も1日のみの開催。



出前授業・体験乗車の実施

意識向上

自治体、学校関係者の協力により、令和元年度から栗山小学校、栗沢小学校、追分小学校等で、鉄道の乗り方等を題材に出前授業・体験乗車を継続実施しマイルール意識の醸成を行った。延べ525人の児童・園児が参加した。



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、ファクトとデータ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。

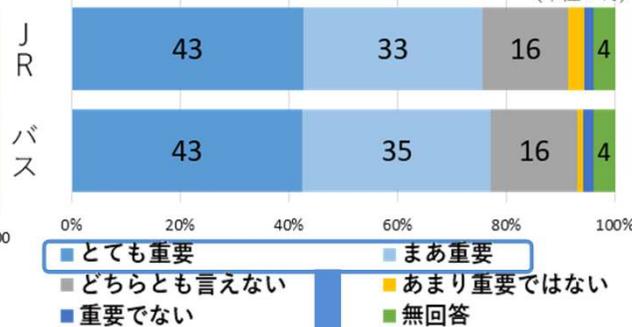
公共交通利用実態調査(地域住民アンケート・令和5年8~9月)

■調査内容：JR室蘭線沿線居住者800人対象調査（18歳以上高校生を除く無作為抽出）・回答249人(31%)

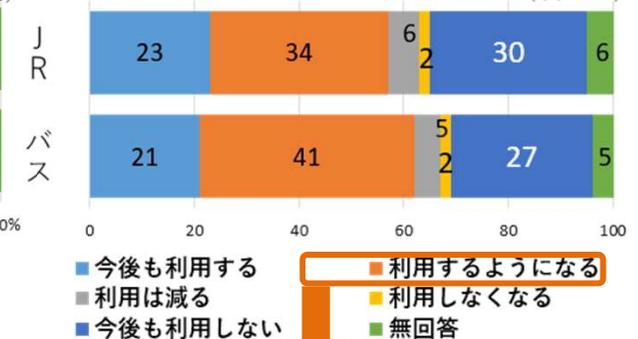
①利用頻度：JR・バス (単位：%)



②公共交通の重要度：JR・バス (単位：%)



③今後の利用意向：JR・バス (単位：%)



日常的な利用（週2回以上）が、JR・バスともに2.4%と極めて少なく、約7割が、全く使わないと回答。

JRを利用しない理由(169件中)

- ・車の方が自由に動ける134件(79%)
- ・乗る習慣が無い41件(24%)

バスを利用しない理由(180件中)

- ・車の方が自由に動ける131件(73%)
- ・乗る習慣が無い47件(26%)

実際の利用者は少ないが、公共交通としてJR・バスともにとっ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(189件中)

- ・高齢者などのため107件(57%)
- ・通学に必要な105件(56%)

バスが重要な理由(192件中)

- ・通院に必要な108件(56%)
- ・高齢者などのため107件(56%)

今後の利用意向はJR34%、バス41%が利用するようになると回答。

JRの利用意向

- ・全体の57%が今後も利用する、利用するようになると回答している。

バスの利用意向

- ・全体の62%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(高校生対象)

■ 調査内容：室蘭線（岩見沢～苫小牧間）在所の高校・高専等(16校) を対象として調査（令和5年9月）
 配布数480通 回答数125通 回収率26%（R4通学調査通学生316人を基礎とした場合40%）
 空知（岩見沢市、栗山町、由仁町）、胆振（安平町、厚真町、苫小牧市）

① JRの利用満足度 (単位：%)

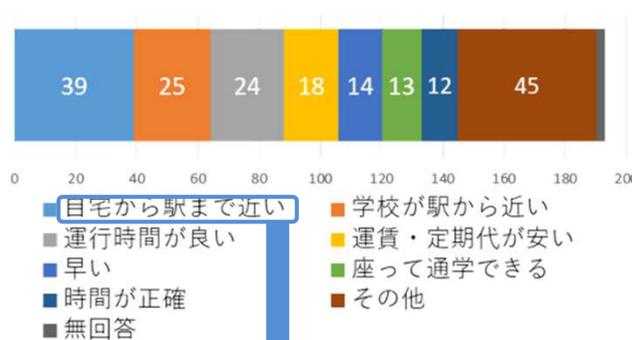


全体では、不満（不満+やや不満）割合は40%、満足（満足+まあ満足）割合が35%となり、不満が上回っている。

項目別満足度（満足と不満の差）

- ・ 運賃（+評価） +12%
- ・ 駅待合施設（+評価） +20%
- ・ 運行本数（-評価） -82%
- ・ 他交通と接続（-評価） -7%

② JRで通学する理由 (複数回答/単位：件)



JRで通学する理由は、駅までが近いが最多、次に駅から学校が近い、運行時間が良い、運賃・定期代が安い順となっている。

バスではなくJRを利用する理由

バスでも通学可能な生徒を対象として、バスではなくJRを利用する理由の問いには、66%が定期代が安いからと回答。

③ 通学移動時間 (単位：分)



通学時間合計は平均で59分となっており、JR乗車時間は胆振、空知とも同様である。駅から学校への通学手段は、自転車が64%で最も多く、空知方面では91%が自転車となっている。

自宅⇄駅の交通手段(複数回答)

- ・ 自転車 42%
- ・ 家族の送迎 35%
- ・ 徒歩 19%

4 調査・実証事業 結果検証③

バスとの連携による観光事業

■ 事業概要

室蘭線と日高線を対象に、7月29日～9月30日の間、JRで土日祝に発売するエリア周遊きっぷ（一日散歩きっぷ）で、室蘭線は沿線路線バス(岩見沢・由仁間、早来・苫小牧間)に乗り可能とし、アンケート調査実施。

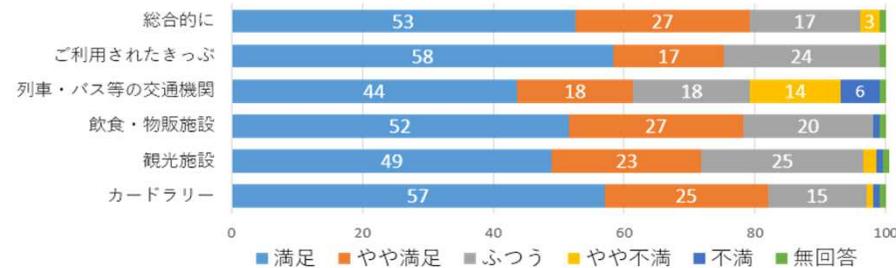
○ 一日散歩きっぷによる誘客目標及び実績

栗山・由仁間の定期外利用人員72人/日の10%増を見込み21日間の目標を設定。実績は沿線路線バスを各区間を1人2回路線バスを利用すると想定し算定。

- ・ 目標：151人→実績：47人未達（3%増程度）
- ・ 路線バス乗車数：117人（内室蘭線90人）

○ 満足度調査結果（室蘭線・日高線共通）

・ アンケート数：あびら63枚、むかわ38枚



JR定期券でバス乗車可能とする取組み

■ 事業概要

JR室蘭線の定期券所持者を対象に7月29日～9月30日の間、並行する路線バス（苫小牧・早来間）に無料で乗車可能とする利便性向上の取組と合わせWEBアンケート調査実施。

○ 路線バス利用目標と実績

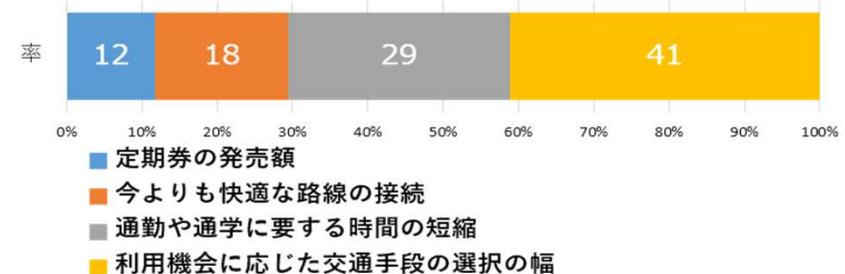
定期券利用者108人の10%が平日バス利用への移行を見込み43日間で目標を設定。

- ・ 目標430人→実績251人未達（9月のみ8%利用）
（実績：7月0人、8月77人、9月174人）

※ 高校通学生への周知が夏休み明けになった。

○ WEBアンケート結果：19件（室蘭線・日高線共通）

利便性を向上させる仕組みづくりで重要と考えること



【まとめ】

- 室蘭線を日常的に利用される割合が、2.4%と極めて少ないが、34%が今後の利用意向を示している。
- バス連携事業からは、JRとバスの接続改善や乗車機会の向上やモーダルミックスを望む意見もあった。
- 上記を踏まえると、今後の利用意向を持つ方を実際の利用に結びつけるための効果的且つ持続可能な施策の検討や交通機関相互間の調整の必要性が確認出来た。

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▲1,069百万円となり、新型コロナの影響を受けご利用が減少したものの、営業費用が施設や車両維持・修繕に係る費用が減少したこと等により、基準とした平成29年度より164百万円上回った。
- ・輸送密度は326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113人/日下回った。

②令和5年度（上期）

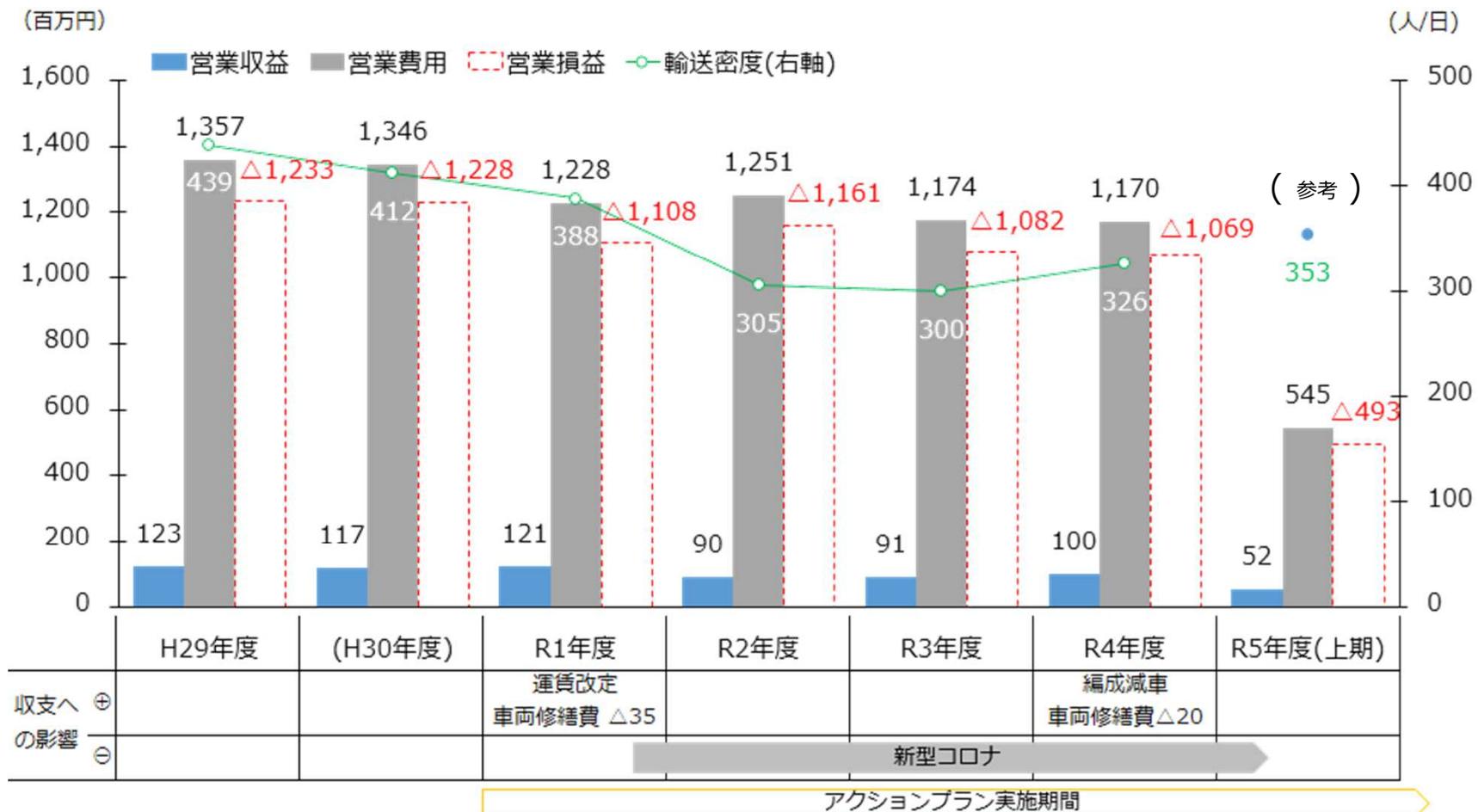
- ・線区別収支は▲493百万円となり、平成29年度より103百万円上回った。
- ・輸送密度は353人/日となり、平成29年度より109人/日下回った。

▼基本指標の達成状況

項目	【年間】				【上期】		
	平成29年度	令和4年度	対目標	目標達成	平成29年度	令和5年度	増減
線区別収支 (百万円)	▲1,233	▲1,069	164	達成	▲596	▲493	103
輸送密度 (人/日)	439	326	▲113	未達成	462	353	▲109

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

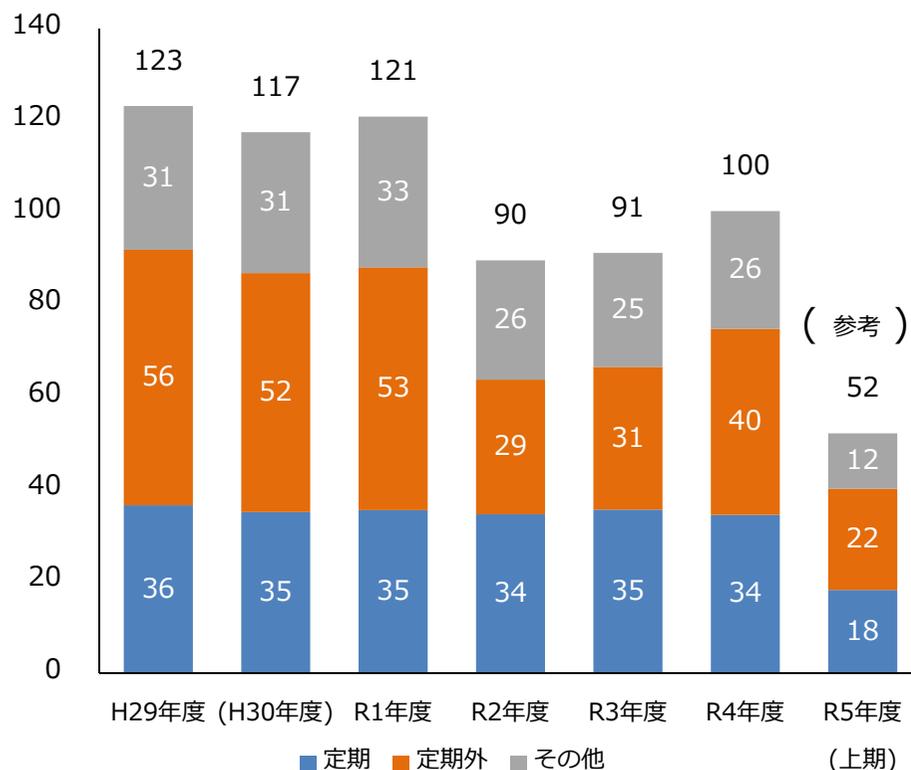


営業収益・輸送密度は、新型コロナの影響等により、令和2年度に大きく減少した。令和4年度からは行動制限の緩和で増加傾向にあるが、新型コロナ前には戻りきっていない。営業費用については、編成減車により車両の維持や修繕に係るもの等は、概ね減少傾向にある。

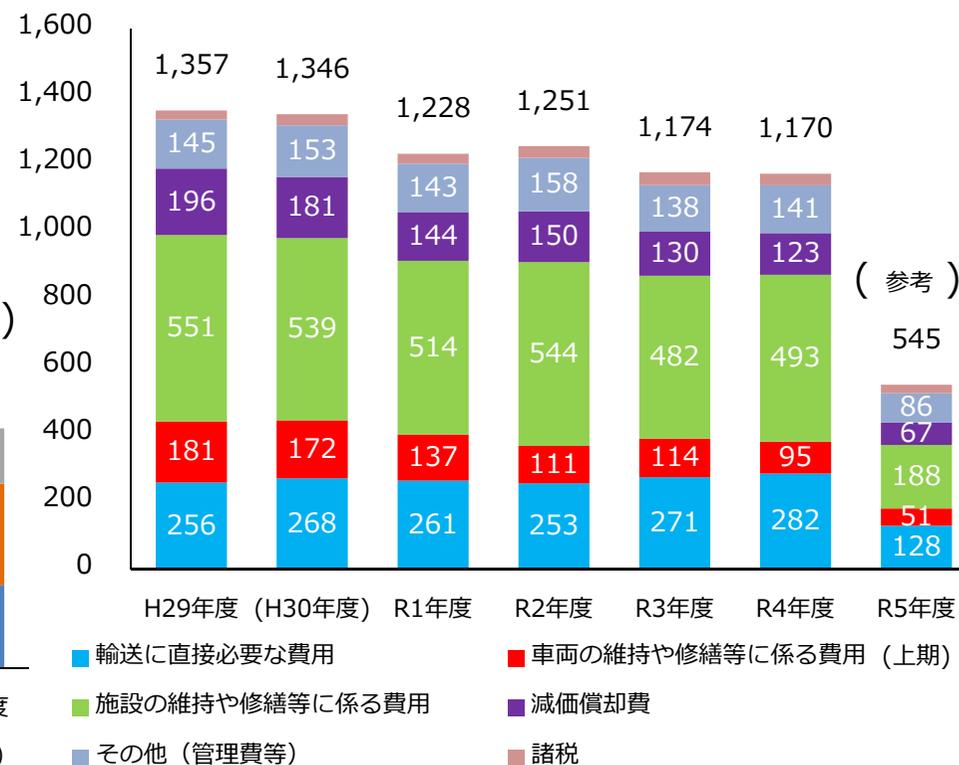
5 基本指標・関連指標の検証③

(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)



定期収入は横ばいで推移しているが、定期外収入は新型コロナウイルスの影響で、令和2年度に大きく落ち込み、行動制限が緩和された令和4年度から回復傾向にあるが、コロナ前には戻っていない。

平成31年4月の石勝線夕張支線廃止による回送列車の減少や令和4年ダイヤ改正による編成減車により、車両の維持修繕費は大幅に減少した。輸送に直接必要な費用は、燃料費等の高騰により増加傾向にある。

6 5年間の総括的な検証①

- 室蘭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年間において、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、「地域イベントを活用した利用促進」や「地元住民との懇談会の実施」など、予定どおり実施できなかった取組があったものの、
 - ・ 小学校等の教育機関への出前授業
 - ・ お祭り会場で使用できるクーポンを駅で配布
 - ・ 広報誌やSNSを活用した情報発信などにより、生活路線としてマイルール意識の醸成を図る取組は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が一部あったものの可能な限り実施したほか、
 - ・ 列車の編成減車など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安平町によるグループ旅行助成制度や町内共通回数乗車券の駅での取扱い等といった室蘭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、列車の編成減車による経費節減などの効果もみられた。

6 5年間の総括的な検証②

- ・一方で、栗山老舗まつりやウォーキングなどイベントを活用した利用促進策などでは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、中止及び規模縮小もあり、計画した95件の取組のうち、23件（地域イベントを活用した利用促進、地元住民との懇談会など）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、14件（限りある車両でどのようなダイヤが良いか、自治体との意見交換など）については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、予定された取組に影響が出る中、会議開催などの制約もあり、ダイヤ編成の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出来なかった。
- 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、公共交通利用実態調査
 - ・実証事業では、
 - ①バスとの連携による観光事業
 - ②JR定期券でバス乗車可能とするモーダルミックスを実施した。

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は極めて少ないが、一方で76%が室蘭線を重要・まあ重要と考え、34%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、通学時間は平均で59分であり、自宅から駅までの移動手段では、自転車が42%で最も多いことがわかった。学校最寄り駅から学校までも自転車が64%で最も多く、空知方面では91%が自転車を利用している実態を把握した。
 - ・バスとの連携事業では、目標に及ばなかったものの、観光利用の取組ではJRと路線バス等の接続に課題があることを確認した。JR定期券で路線バス乗車可能とする取組では、学期内において路線バスの利用実績があったことやアンケート調査から、通学に適したダイヤ設定と乗車機会向上、モーダルミックスへの期待を確認した。
- 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、生活面・観光面での利用はいずれも大幅に減少し、基本指標のうち線区収支は目標を達成したものの、輸送密度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により目標未達となり、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。

6 5年間の総括的な検証④

- 一方で、ポストコロナを迎え、令和5年度においては、生活交通の利用者数の回復、国内旅行の増加の動きもみられるところである。
- 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制限を受け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、利用者確保のため、通学に適したダイヤ見直しや通学定期助成制度、グループ旅行助成制度を継続するとともに、あるべき交通体系の議論を進め、徹底したコスト削減に取り組む。

また、令和5年度実施した調査・実証事業の結果を基に、生活路線として利便性発揮と圏外からの誘客による定期外利用者を確保できるよう、

- ・ 今後の利用意向を持つ沿線住民の利用促進策の検討
- ・ 路線バス等との連携による利便性向上
- ・ 炭鉄港やウポポイなどの沿線観光素材や地域施設等との連携による札幌圏などからの誘客施策

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利用者確保を目指し、地域交通の利便性と持続性の向上を追求する。

- 室蘭線を維持する仕組みの構築に向け、JR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。

室蘭線 具体的取組

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														
		(第1期)	(第2期)	H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間						
				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	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の実態調査実施	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、自治体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	×	×														
	②「地域公共交通形成計画」における室蘭線利用に向けた取組の実施	自治体	◎	◎														
(3) マイレール意識醸成	①JR北海道に対する関心を高める取組																	
	ア. 広報誌やホームページ等によるJRに関する利用促進特集等情報掲載	全自治体	△	△														
	イ. SNS等による情報発信	全自治体	◎															
	ウ. 鉄道とバス等を組み合わせた域内総合時刻表の作成・配付	自治体	○	◎														
	エ. 地元住民との懇談会等の実施	自治体	△	△														
	オ. 利用促進ポスターの作成と掲示	全自治体	◎	△														
	②ノーマイカーデー実施による鉄道利用促進	自治体	◎	◎														
	③エリア内地上一般放送活用による鉄道利用促進広報活動の実施	自治体	△	◎														
	④車窓フォトコンテスト等の実施 (インスタおでかけコンテスト)	全自治体 JR北海道	◎	◎														
	⑤リーフレットの作成 線区の状況、利用のお願い、集中改革の内容等について、利用者にご理解いただく資料の作成	JR北海道	△	×														
⑥出前教室の実施 教育現場にJR社員が赴きJR北海道及び線区に関するPRを実施	JR北海道 全自治体	○	△															

取組内容	事業主体	目標達成		スケジュール																				
		(第1期)	(第2期)	H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間												
				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									
(4) 他の交通機関等との連携	①バス等との相互連携の推進 ダイヤ改正時のダイヤの相互連絡の改善	JR北海道 他交通機関	◎	◎																				
	②2次交通との連携に向けた検討	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	自治体	◎	◎																				
	②駅舎の整備																							
	ア. 駅舎・待合室の整備	自治体 JR北海道	◎																					
	イ. 自治体による駅舎・待合室の整備	自治体	◎	◎																				
	ウ. 駅付帯バリアフリー施設の整備・維持・管理	自治体	◎	◎																				
	エ. トイレ整備・維持・管理 ・地域による洋式トイレの整備・維持・管理	自治体	◎	◎																				
	・公営トイレの駅利用者利用	自治体	◎	◎																				
	③駅の活用 地域の皆様に自由に使っていただく取組	自治体 その他	◎	◎																				
④駅を中心としたまちづくり 駅周辺への店舗・公共施設等の設置	自治体	◎	◎																					
(6) 当社の行き届かない取組 に対するご協力	①駅の環境美化の取組 ・花壇等の整備・管理	自治体 その他	◎	◎																				
(7) 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	全自治体 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																	
		(第1期)	(第2期)	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								
(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の運休等情報内容の充実	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 ・通学定期への補助 ・グループ旅行助成、共通回数券の駅取扱い	自治体	◎	△																	
	②行事等での鉄道利用及び呼びかけ	自治体	△	△																	

3. 観光利用

取組内容	事業主体	目標達成		スケジュール																	
		(第1期)	(第2期)	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								
(1) 道内外から室蘭線にお越しいただくための取組	①沿線や札幌周辺地域にお住いの皆様を対象としたお出かけ勧誘 ア ヘルシーウォーキングの開催情報の発信・PR	JR北海道 自治体	△	△																	
	②宣伝協力 ア. 駅等での宣伝協力	JR北海道 自治体	◎	◎																	
	③着地型観光の取組実施 ア. 周遊ツールとしてのレンタサイクルの取組	自治体 その他	◎	◎																	
(2) 地域の皆様と連携した取組の推進	①地域のお祭りやイベント等を活用した鉄道利用促進の検討・実施 ア 地域イベント・お祭りrの活用 ・鉄道利用者限定のお祭り会場利用クーポンの配布 ・地域イベント等と連動した鉄道利用策の実施	自治体 全自治体	△	△																	
	②地域との各種連携、観光資源の積極的な活用 ア. 北の産業革命「炭鉄港」を活用した室蘭線の利用促進	自治体 JR北海道	◎	◎																	
	イ. 沿線の観光地、旅館、飲食店等と連携した取組の実施 ・道の駅開業を活用した鉄道利用促進	自治体	◎	◎																	
	ウ. 沿線自治体や観光協会等と連携したイベント等の企画・実施・協力	自治体	△	△																	

4. 広域交通

取組内容	事業主体	目標達成		スケジュール																	
		(第1期)	(第2期)	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								
(1) 都市間移動時の利用促進	①札幌等への出張時に、岩見沢・追分・沼ノ端・苫小牧までの鉄道利用	自治体	○	△																	
	②学校行事等における鉄道利用の提案・呼びかけ ・修学旅行・部活動(全国・全道大会)	自治体 JR北海道	◎	△																	

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						
			(第1期)	(第2期)	上期	下期	上期	下期	R1		R2		R3		R4		R5		
(1) 業務の一部をお願いすることによる経費圧縮	①業務委託 ア. 乗車券の発売	自治体	◎	◎															
	②当社の行き届かない取組 ア. 防犯カメラの設置・運用	自治体	◎	◎															
	③当社の行き届かない取組に対する自治体側での実施の検討	自治体 JR北海道 その他	×	×															
(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各自治体との協議	JR北海道 自治体	×	×															
	②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	JR北海道 自治体	×	◎															
(3) 設備の見直しやスリム化についての検討	①設備の見直しやスリム化についての検討・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)	上期	下期	上期	下期	R1		R2		R3		R4		R5		
(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自治体の皆様と検討の開始	自治体 JR北海道	×	◎															
	②「地域公共交通形成計画」における室蘭線を利用するための検討 ア. 鉄道とバス等との連携した仕組み作りに向けた検討の開始	自治体 JR北海道 その他	×	◎															
	イ. 「地域公共交通形成計画」策定・検討		○	◎															
(2) 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	自治体 JR北海道 その他	×	◎															
(3) 中長期的な経費節減策についての検討	①中期的視点に立った設備の見直しやスリム化策の検討・協議	自治体 JR北海道	×																
(4) 中長期的に鉄道設備を維持するための取り組み検討	①「線路集中メンテナンス日」を設定したマクラギ交換工事の実施	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) 室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)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)

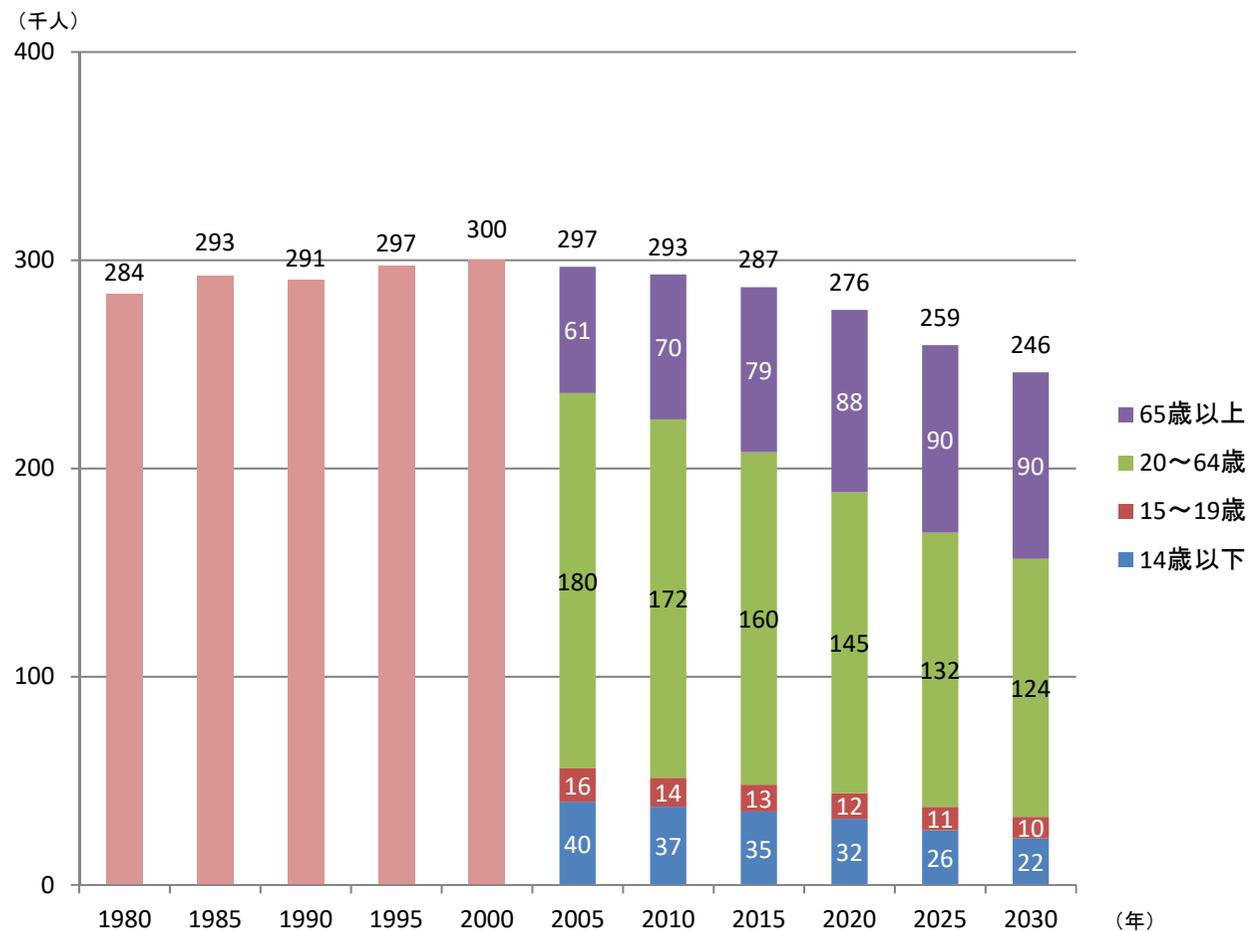
各データとも令和5年度

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

別添

(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年以前の岩見沢市には北村・栗沢町、安平町には早来町・追分町の実績を含む。

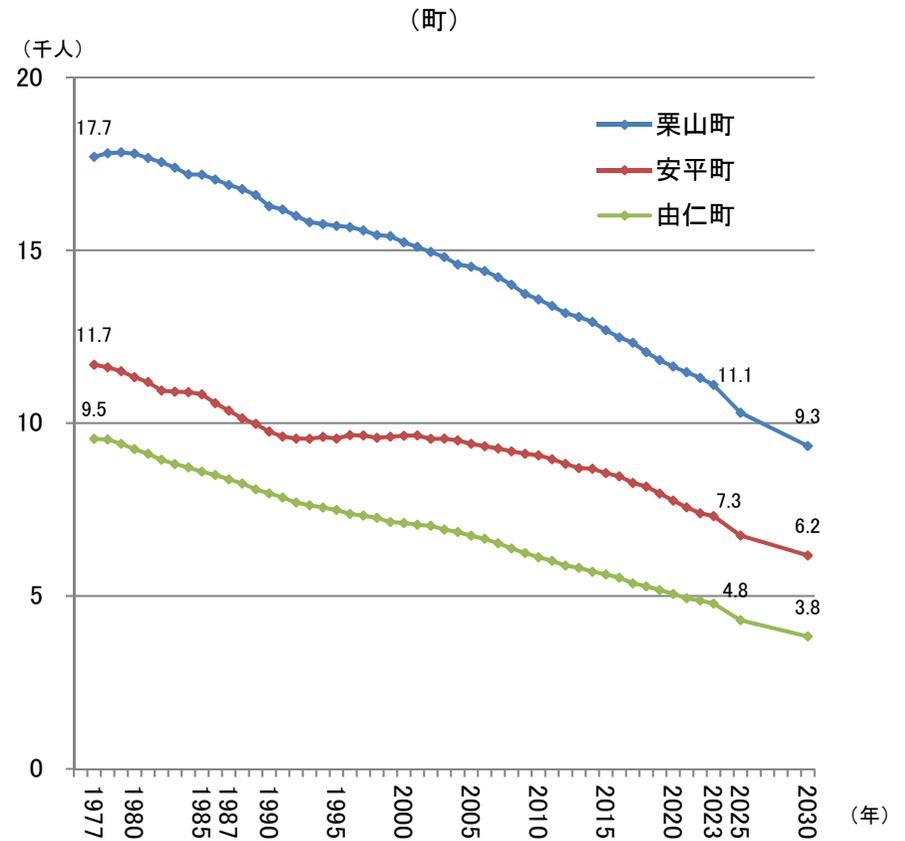
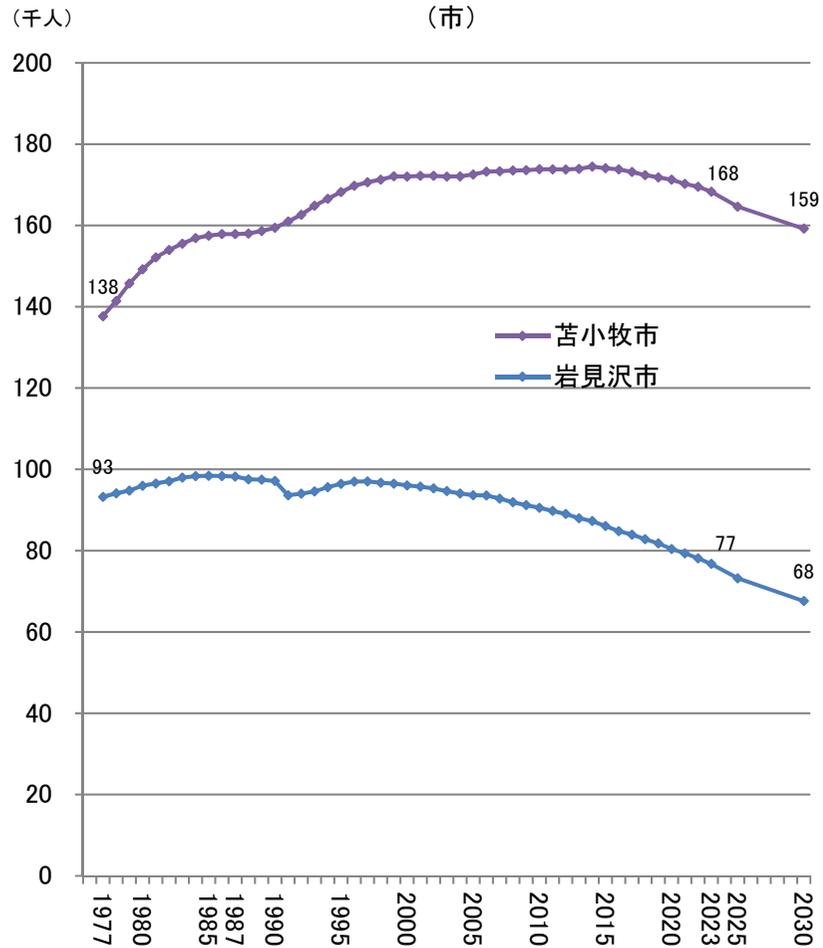
室蘭線(苫小牧～岩見沢間)の関係市町村の総人口は、約26.8万人(2023年)である。

その推移をみると、1999年をピーク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8.0%減少し、2030年(推計)では15.6%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59.3%増、2030年(推計)では61.1%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-35.6%、2030年(推計)では-42.5%と半減することが見込まれている。

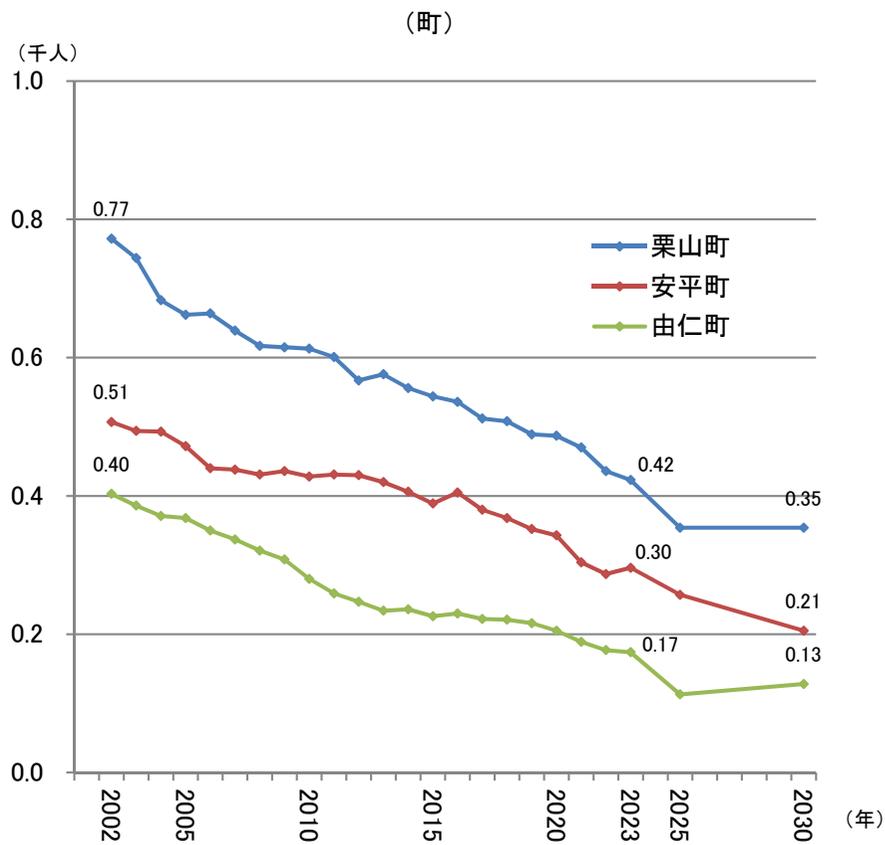
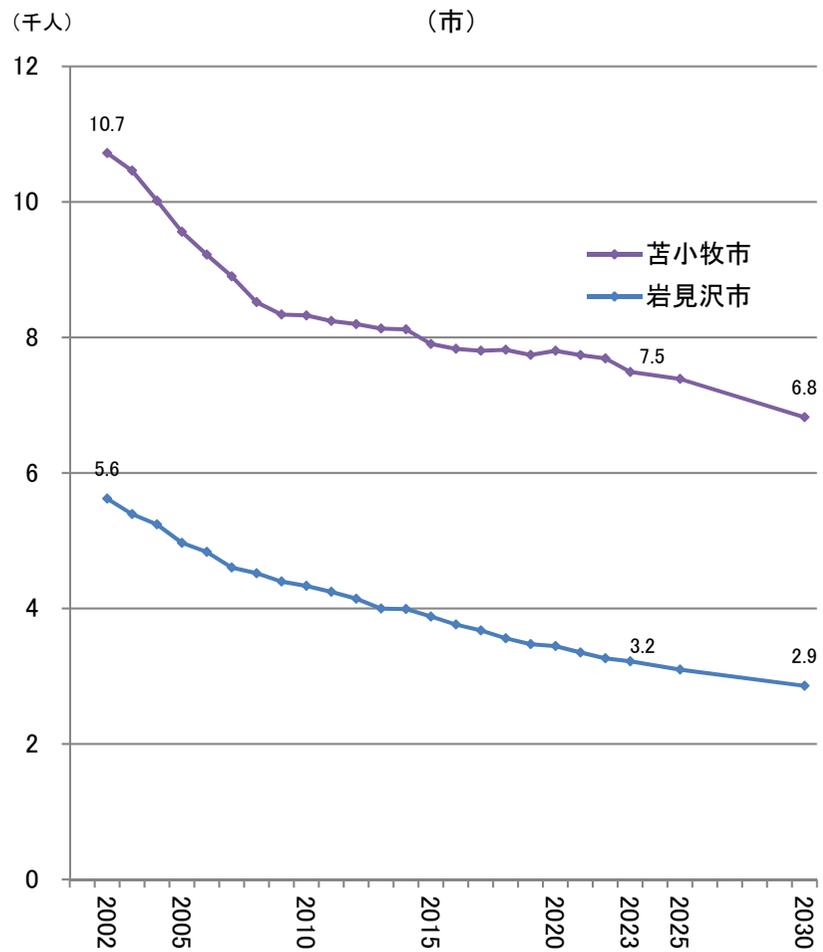
市町村別では苫小牧市を除く市町で人口が減少しており、今後も減少が予測されている。また苫小牧市も2015年以降は減少に転じている。15～19歳の人口は、各市町村とも大幅に減少しており、今後もさらに減少することが予測されている。

②市町村別人口の推移



(出典)
 ・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年以前の岩見沢市には北村・栗沢町、安平町には早来町・追分町の実績を含む。

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年以前の岩見沢市には北村・栗沢町、安平町には早来町・追分町の実績を含む。

②沿革

- ・室蘭線沼ノ端・岩見沢間は「北海道炭砒鉄道」により室蘭（現東室蘭）・岩見沢間の一部として建設され、1892年（明治25年）に全線が開業しました。全線が開業して132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
1892(明治25)	室蘭(現東室蘭)～沼ノ端～岩見沢

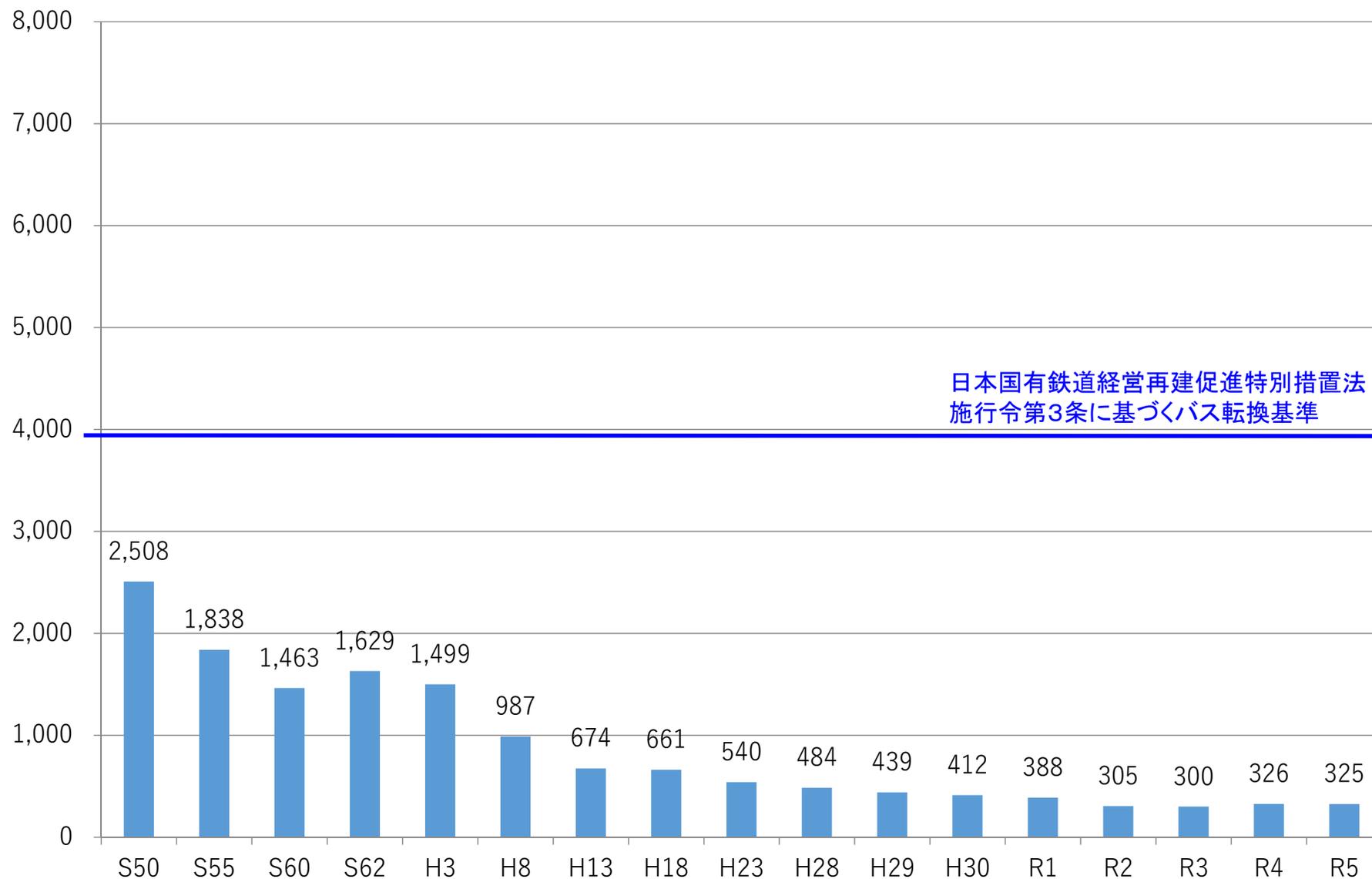
③諸元(2024年4月1日現在)

- ・ 区間 沼ノ端～岩見沢
- ・ 営業キロ 67.0km
- ・ 列車本数 上下17本
[貨物（沼ノ端・追分間）：定期上り4本 臨時上下2本]
[〃（追分・岩見沢間）：定期上り2本]
- ・ 沿線自治体 苫小牧市、安平町、千歳市、由仁町
栗山町、岩見沢市
- ・ 駅数 13駅（うち有人2駅）

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

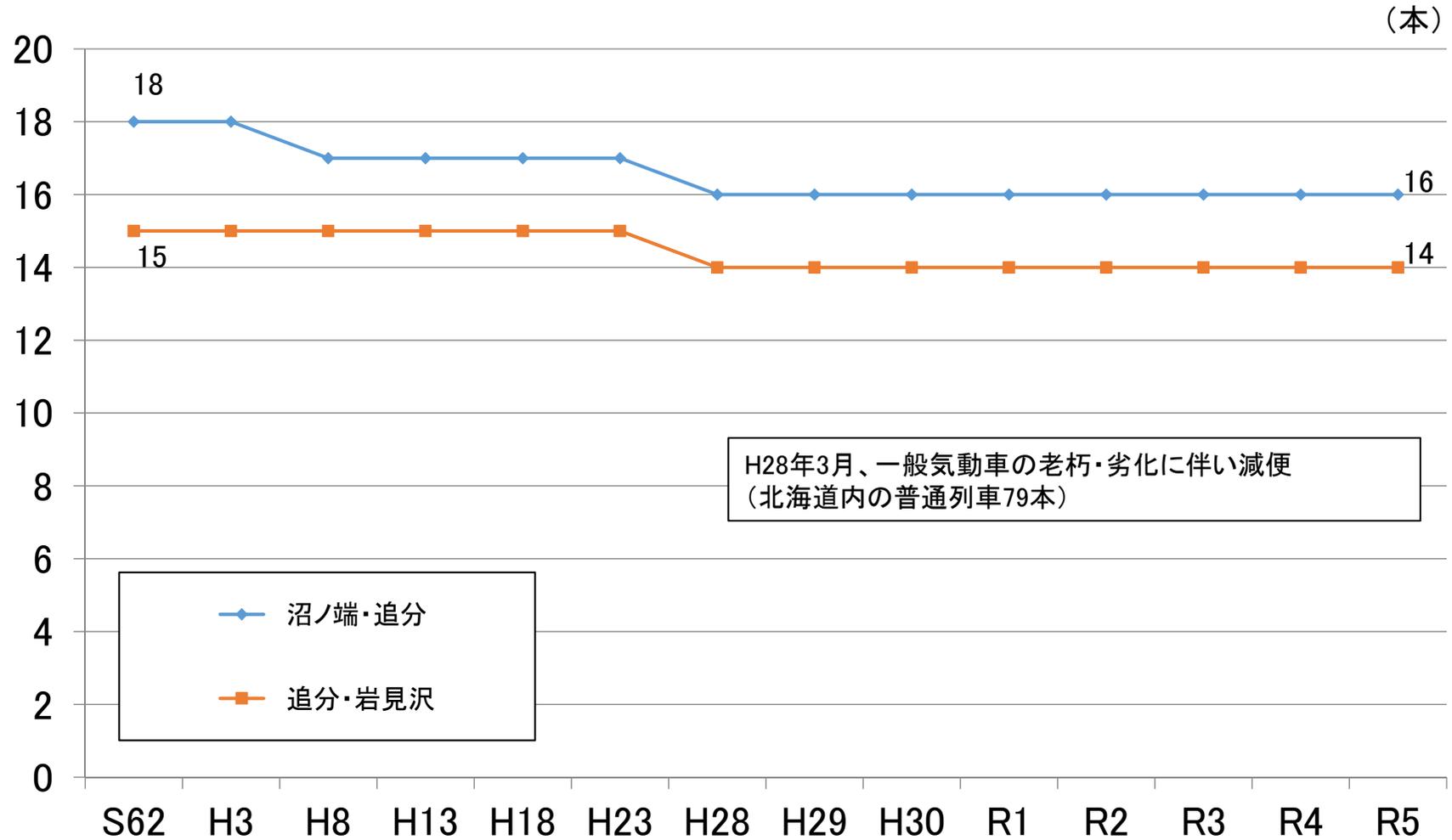
■室蘭線(沼ノ端・岩見沢間) (昭和50・55・60・62年度、平成3・8・13・18・23年度、平成28年度～令和5年度)

(人/キロ/日)



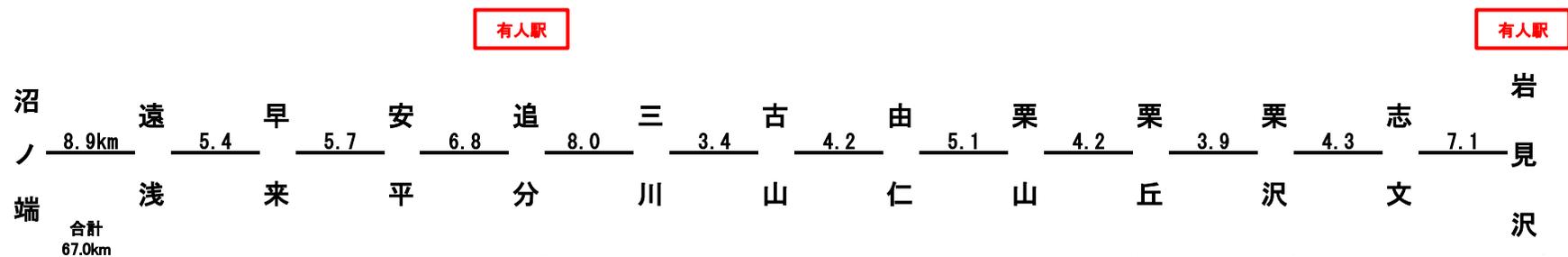
⑤定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)

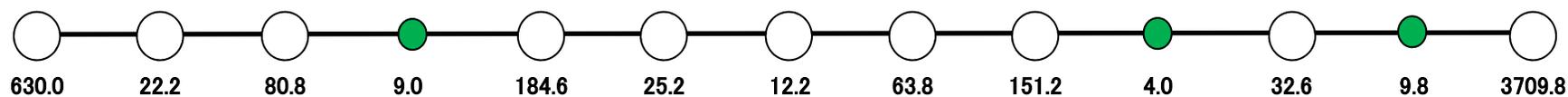


⑥ 駅別乗車人員 (特定日調査(平日)に基づく)

■ 室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)



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

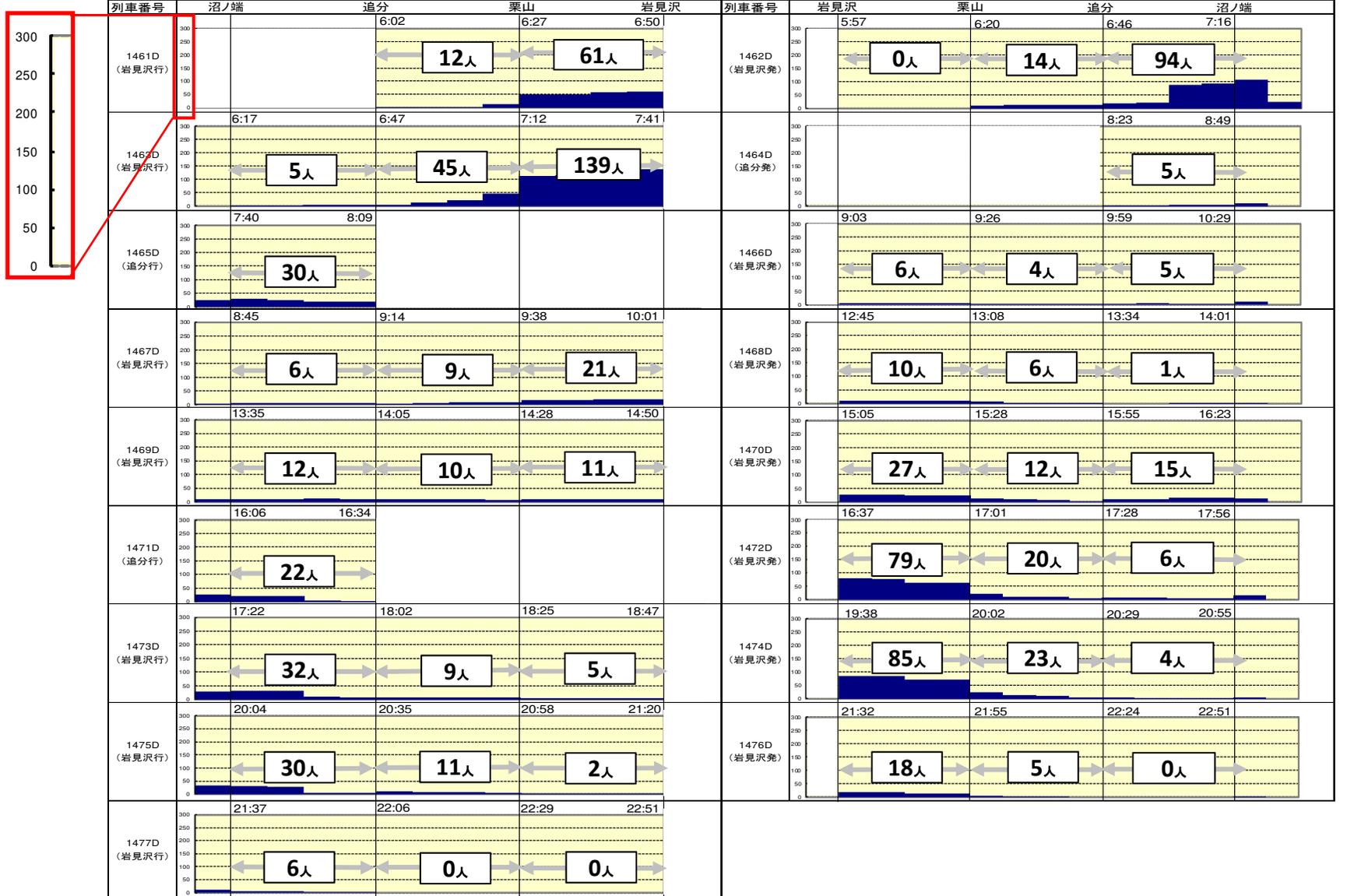
⑦列車別乗車人員 (令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)

人数は区間における最大乗車人員

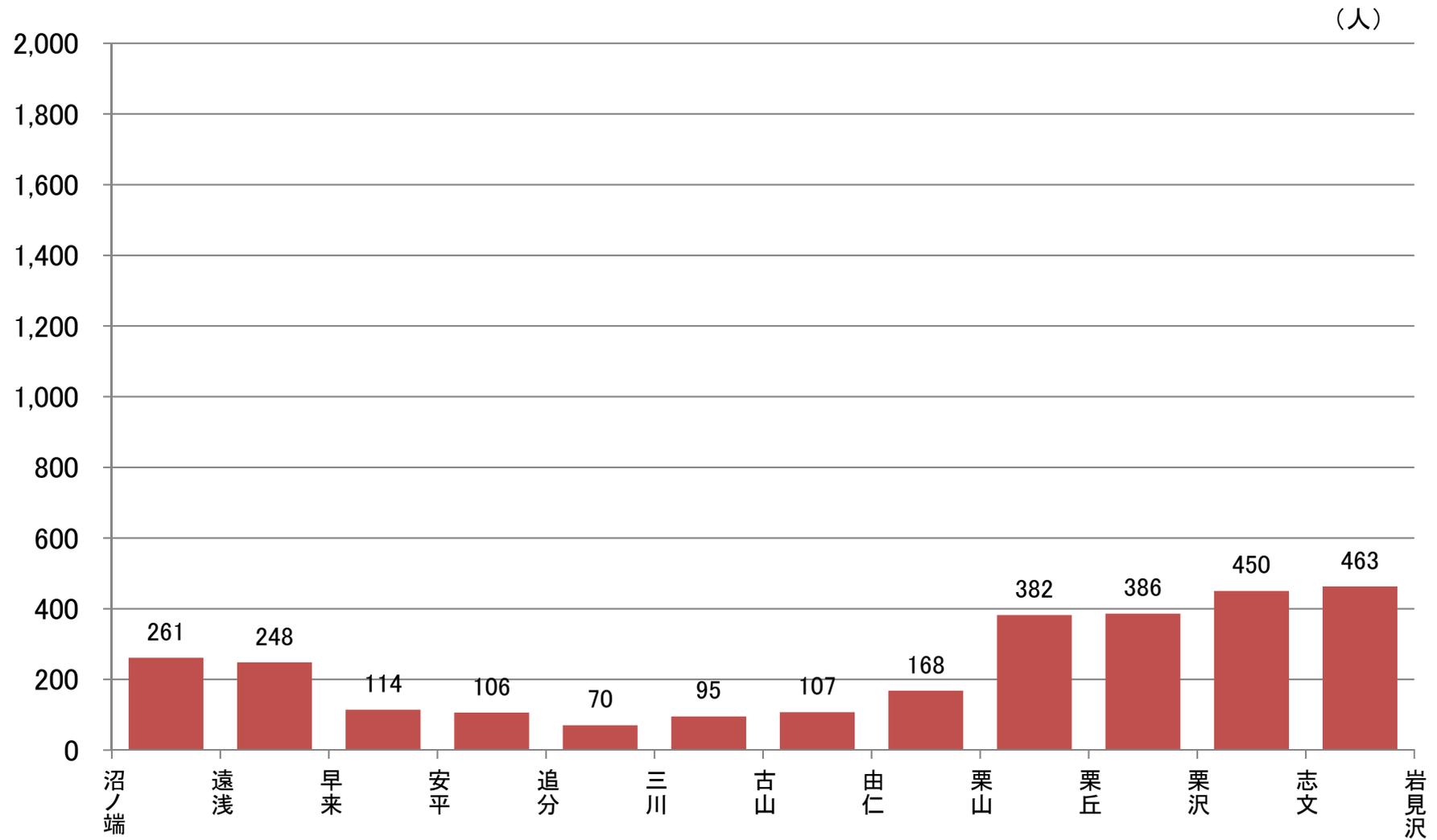
◆下り列車 (沼ノ端⇒岩見沢)

◆上り列車 (岩見沢⇒沼ノ端)



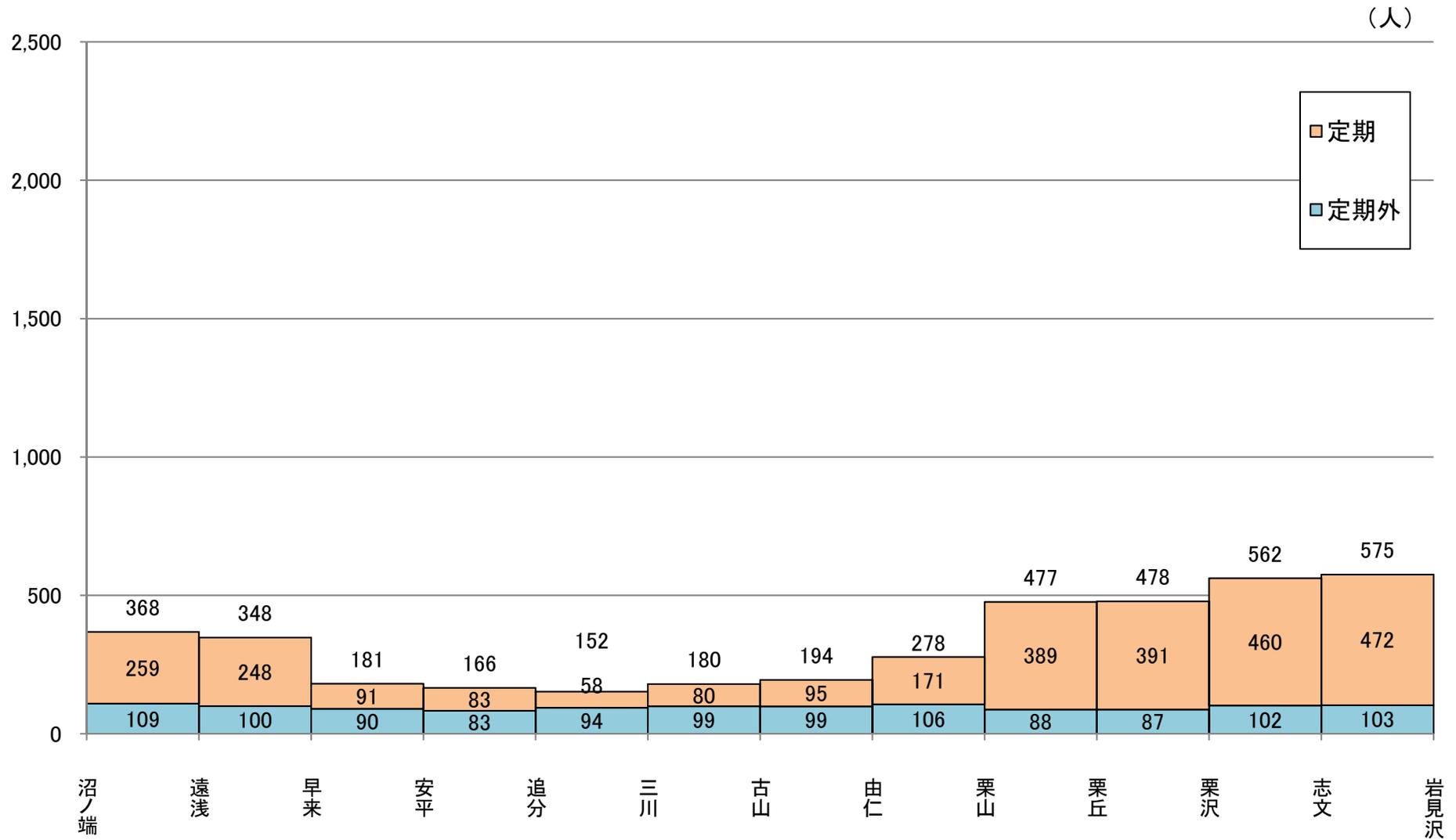
⑧ 駅間別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■ 室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)



⑨ 駅間通過人員 [1日あたり平均(令和5年度)]

■ 室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)



※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)

■室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)

(単位:枚)

	苫 小 牧	沼 ノ 端	遠 浅	早 来	安 平	追 分	三 川	古 山	由 仁	栗 山	栗 丘	栗 沢	志 文	岩 見 沢	(線 区 外 岩 見 沢 以 遠)	(線 区 外 追 分 以 遠)	合 計
線区外 (苫小牧以遠)			1.1 1.0	30.7	1.9	4.7											38.3 1.0
苫小牧	14.6 30.7	5.6 1.2	50.8 1.1	1.8 0.4	20.5 1.7	0.2			0.9	0.1	0.4	1.0	0.2	1.0			95.8 36.2
沼ノ端						2.8	1.0		0.2					0.7			4.5 0.4
遠浅													0.8	0.1			0.8 2.7
早来				1.0		1.7											2.7 4.0
安平					0.7	0.2											0.8 0.9
追分										0.7				1.2			1.8
三川										3.5 1.6				11.7 0.8	1.1	4.3	20.5 2.3
古山														7.8	0.7	1.0	9.5
由仁														38.4 0.8	1.3 1.0	3.0 0.3	42.7 2.0
栗山														95.8 1.2	20.8 3.4	7.3	123.9 4.6
栗丘														0.9			0.9
栗沢														26.9 1.0	5.1 1.7		32.0 2.7
志文														0.7	2.3		2.9 3.3
岩見沢															3.3	1.7	1.7
合計	14.6 30.7	6.7 2.4	81.4 2.1	3.8 1.1	29.0 3.5	1.0 0.2			5.1 1.6	0.1	188.3 4.7	31.4 9.4	19.1 0.3	380.3 56.0			

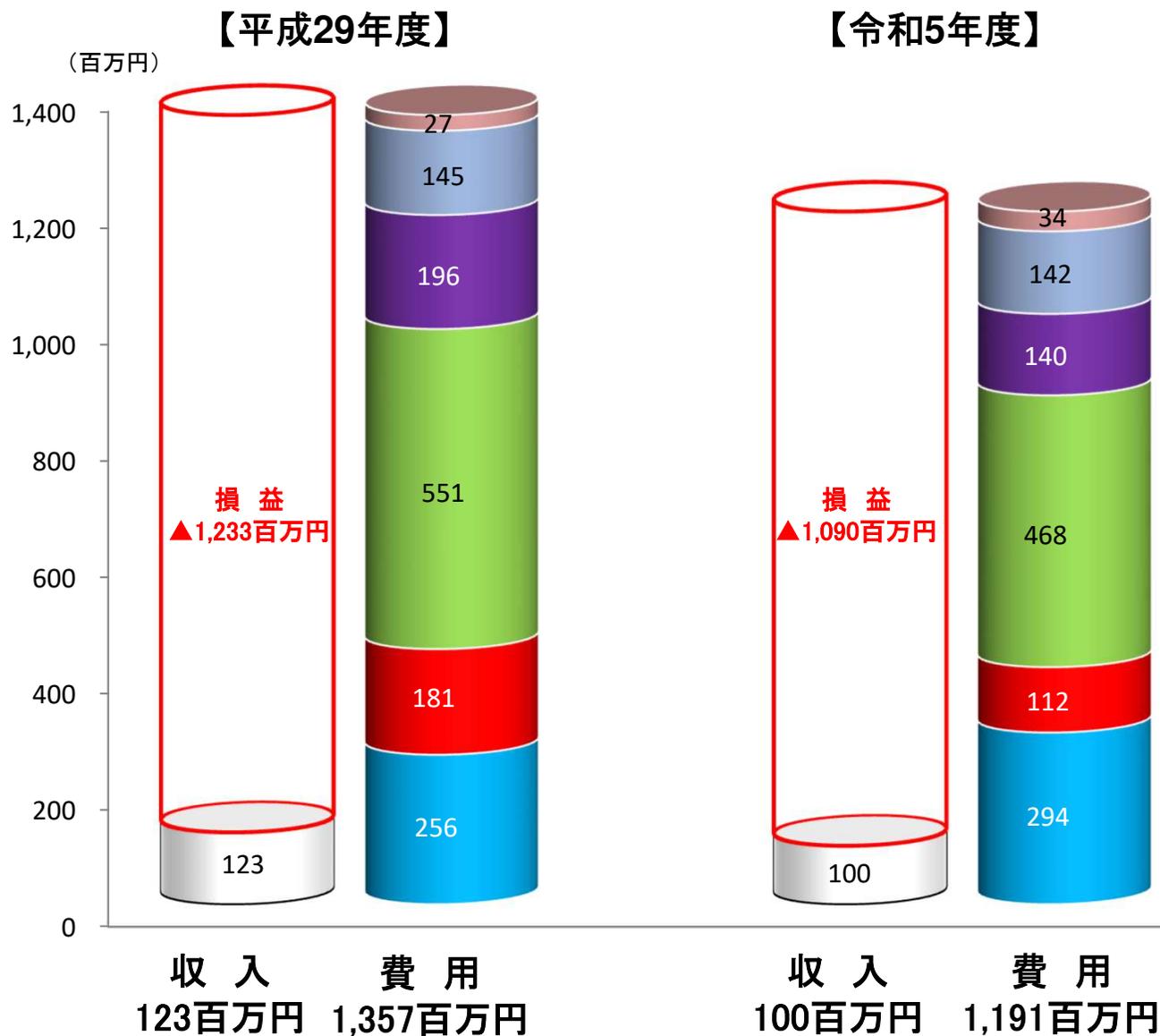
凡例: 通学定期券月平均発売枚数
 通勤定期券月平均発売枚数
 ※1ヶ月定期は1枚、3ヶ月定期は3枚、6ヶ月定期は6枚として集計
 ※経路は最も安価な経路で集計
 ※小数点第1位未満は四捨五入

⑪線区別収支状況

■室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)

【参考】輸送密度

平成29年度	令和5年度	同期比
439	325	▲114



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。