

日高線（苫小牧～鷗川間）
事業の抜本的な改善方策の
実現に向けた実行計画

日高線（苫小牧～鷗川間）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	
第3章 日高線のおかれた状況	・・・3ページ
（1）関係市町村の状況	
（2）日高線の状況	
（3）「北海道交通政策総合指針」（平成30（2018）年3月策定） における日高線の位置づけ	
●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	
●別添資料	

序章（はじめに）

(1) はじめに

この計画は、日高線（苫小牧～鷓川間）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「日高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。

※ 日高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北海道の維持困難線区に関する東胆振首長懇談会」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）
苫小牧市、厚真町、むかわ町
 - ・周辺市町村（日高線の周辺に位置・関係する市町村）
 - 広域行政機関
 - ・北海道
 - オブザーバー
 - ・国土交通省

第3章 日高線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料 1～3ページのとおり

(2) 日高線の状況

- 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）における日高線の位置づけ

① 日高線の現状

- 通学や通勤など、住民の日常生活で利用されており、朝の苫小牧方面に向かう列車においては、最大180人を超える利用があるが、その他においては、利用者数が10人以下の時間帯が多くなっている。
- 鉄道とバスが、おおむね全区間にわたって並行している。

② 日高線のあり方について

- 他の交通機関での代替の可能性を踏まえつつ、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。

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

- 日高線を持続的に維持していくためには、日高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

- 日高線のおかれた状況等をふまえ、「苫小牧への買物・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（苫小牧～鶴川間）

平成29（2017）年度（アクションプラン開始前） △426百万円
（営業収益27百万円、営業費用453百万円）

② 輸送密度（苫小牧～鶴川間）

平成29（2017）年度（アクションプラン開始前） 449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

- 日高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）	△426 百万円
② 輸送密度（目標）	
令和8（2026）年度（実行計画終了時期）	449 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。
 - ・ 日高線については、「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）	139 百万円
※目標達成時の線区収支	△287 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。

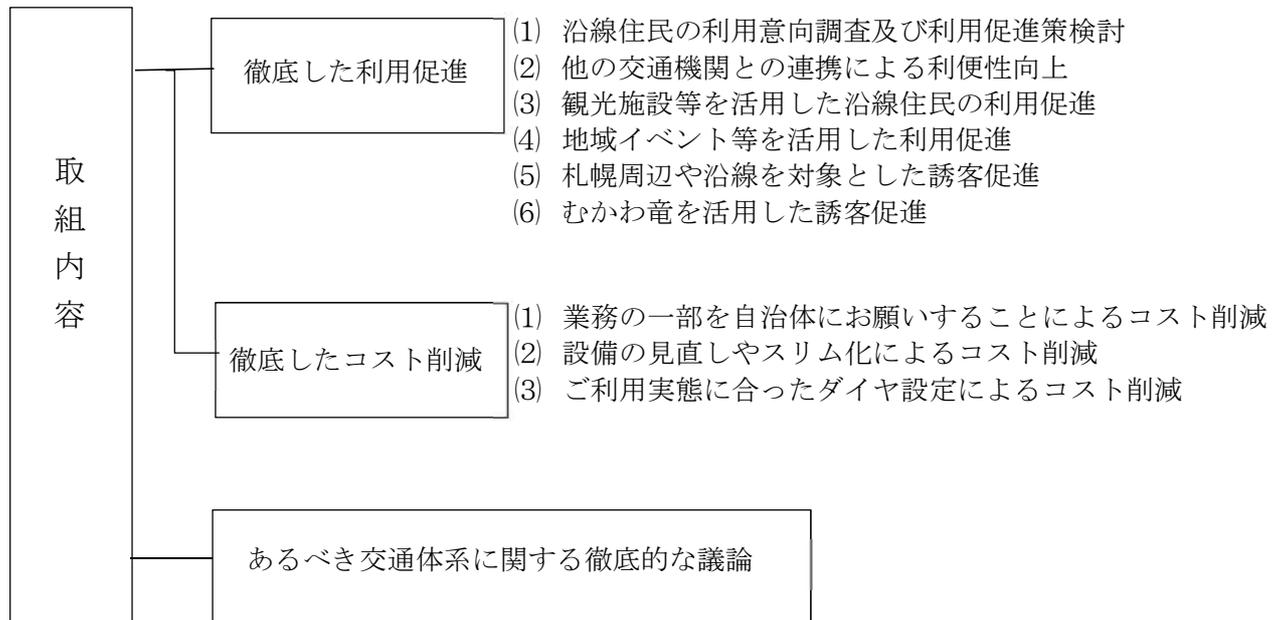
第5章 具体的取組内容

(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))

日高線 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策検討										
	ア. 沿線住民対象モニター調査事業	自治体 JR北海道									
	イ. 通勤定期券モニター調査事業	自治体 JR北海道									
	ウ. 鉄道利用促進のための補助制度等の検討・実施	自治体 JR北海道									
	エ. 沿線住民への鉄道利用促進情報の発信	自治体 JR北海道									
	オ. 利用意向把握による新たな利用促進策の検討・実施	自治体 JR北海道									
	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 JR北海道									
	④ 地域イベント等を活用した沿線を対象とした誘客促進 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 JR北海道									

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 地域の観光資源・二次交通と連携した誘客促進	自治体 JR北海道								
	③ むかわ竜を活用した誘客促進	自治体 JR北海道								
	④ 札幌圏における日高線プロモーションによる誘客	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) 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に関する自治体との協議	自治体 JR北海道								
(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
日高線

令和6年1月

日高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、日高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、日高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

- 日高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、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、生活利用が多いという線区の特徴を考慮し、必要不可欠な地域住民の足として維持存続を図るため、マイレール意識の醸成や利用促進などに取り組む。
- 沿線や周辺地域のイベント、見どころを活用した鉄道を利用する仕掛けづくりをJ R北海道と周辺地域の関係者が一体となっていく。
- 路線バスや地域交通との接続改善の取組を推進し、利便性向上を図る。
- 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。

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。
- ・ 22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、うち2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)
◎	10 (29%)	・ 鉄道利用のための助成制度実施 ・ ダイヤ改正時のバスとの相互連絡の改善	20 (57%)	・ 鉄道利用のための補助制度継続 ・ 極端にご利用の少ない駅の廃止	30 (43%)
○	4 (11%)	・ 沿線をPRするラッピング列車検討 ・ 線区毎のリーフレット作成	0		4 (6%)
△	11 (31%)	・ 広報誌を活用した情報発信 ・ 地域イベント等を活用した利用促進 ・ JR利用者への特典付与による利用促進	11 (31%)	・ 地域住民との地域懇談会 ・ 小学校への出前教室等による意識醸成 ・ 駅前広場に必要な機能・配置	22 (31%)
×	10 (29%)	・ 業務の一部を自治体をお願いすることによる経費圧縮	4 (11%)	・ 線区毎のリーフレット作成 ・ ご利用の少ない踏切の見直し	14 (20%)
合計	35		35		70

◎：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	15	3	10	3	31	・利用実態調査や輸送サービス向上、他の交通機関との連携等は実施できた一方、マイレール意識醸成のためのリーフレット作成や地元住民との懇談会等は一部実施できなかった。
	生活利用	4	0	2	0	6	・定期券助成によるスクールバスから列車通学へのシフトの実施・継続や行事等でも鉄道利用は目標を達成。
	観光利用	3	0	7	0	10	・1期目で達成出来なかったラッピング列車や札幌駅等での宣伝協力等の取組は、2期目に達成出来たが、地域のイベント等を活用した利用促進は新型コロナの影響で一部自粛。
	広域交通	1	0	3	0	4	・官公庁、域内事業者による出張等での鉄道利用促進等は目標達成。
経費節減		3	1	0	5	9	・極端に利用の少ない駅の廃止や駅清掃協力等は実施できた一方で、ご利用の少ない踏切の見直しは、1期・2期通じて実施できなかった。
その他		4	0	0	6	10	・沿線市町で「地域公共交通計画」策定に着手し、1期目には着手できていなかった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、2期目には調査・実証事業を通じて検討を開始。
合計		30	4	22	14	70	

3 5年間の象徴的な取組について

定期券助成による列車通学

利用
促進

むかわ町は、令和元年度から北海道鶴川高校に対する苫小牧市内からのスクールバスを取りやめ、JR定期券の助成を開始し、同校生徒のJR通学者を約70名増加した。助成は令和5年度まで継続して実施され、令和元年度から5年度までの累計で265名が助成を受けて苫小牧市内から通学している。



ラッピング列車の運行

利用
促進

むかわ町の全額支援により、キハ40車両に「カムイサウルス（むかわ竜）」のラッピングを施し、震災復興トレインとして令和3年10月より運行を開始した。恐竜フェスタ等の地域イベント開催時はもとより、日常の運用にも組み入れ、日高線への誘客を図っている。



浜田浦駅の廃止による経費節減

経費
節減

地域の皆様のご理解をいただき、令和5年3月のダイヤ改正で浜田浦駅を廃止。駅廃止により、駅設備維持管理や電気、除雪費用等の年間100万円の経費節減が期待できる。廃止前日の3月17日には、同駅において地元住民、町関係者の皆様によるセレモニーが行われた。



出前授業・体験乗車の実施

意識
向上

自治体、学校関係者の協力をいただき、令和4年7月、勇払小学校で1～3年生24名を対象に鉄道の仕事や列車の乗り方などをテーマに出前授業を実施し、勇払駅から苫小牧駅まで体験乗車も行い、普段見ることが出来ない苫小牧駅の内部の見学を実施した。



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。

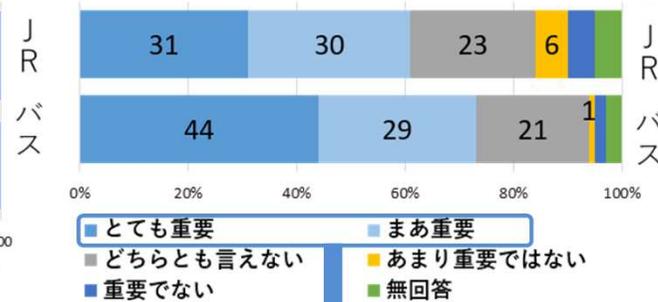
公共交通利用実態調査（地域住民アンケート・令和5年8月～9月実施）

■ 調査内容：JR日高線線沿線居住者800人対象調査(18歳以上高校生を除く無作為抽出)・回答172人(22%)

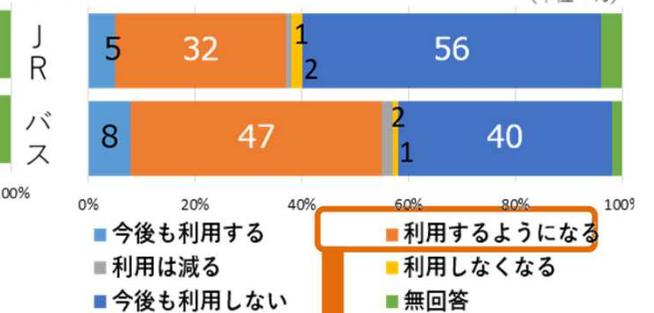
①利用頻度：JR・バス (単位：%)



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が1.2%と他線区と比較しても極めて低く、車移動が主体で約9割が全く使わないと回答している。

JRを利用しない理由(157件中)

- ・車の方が自由に動ける127件(81%)
- ・乗る習慣が無い45件(29%)

バスを利用しない理由(149件中)

- ・車の方が自由に動ける118件(79%)
- ・乗る習慣が無い47件(32%)

実際の利用者は極めて少ないが、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6割を超える。

JRが重要な理由(105件中)

- ・通学に必要な72件(69%)
- ・高齢者などのため66件(63%)

バスが重要な理由(126件中)

- ・高齢者などのため86件(68%)
- ・通院に必要な76件(60%)

今後の利用意向はJR 32%、バスで47%が利用するようになると回答。

JRの利用意向

- ・全体の37%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

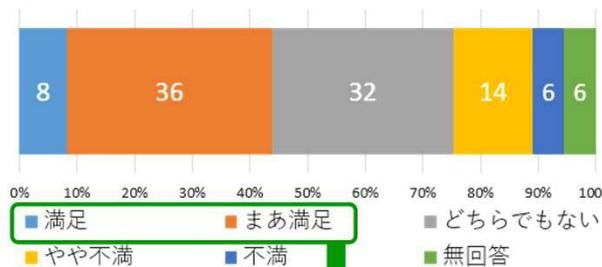
- ・全体の55%が今後も利用する、利用するようになると回答。

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：日高線（苫小牧～鷗川間）在所の高校・高専等(10校) を対象として調査（令和5年9月）
 配布数300通 回答数73通 回収率24.3%（R4通学調査通学生209人を基礎とした場合35%）
 沿線市町（苫小牧市、厚真町、むかわ町）全体には日高町、平取町等からの通学生を含む

① JRの利用満足度（単位：%）



② JRで通学する理由（複数回答/単位：件）



③ 通学移動時間（単位：分）



全体では、満足（満足+まあ満足）割合が44%、不満（不満+やや不満）は19%となっており、総体的に満足が上回っている。

項目別満足度（満足と不満の差）

- ・ 運賃（+評価） + 5.5%
- ・ 車内サービス（+評価） + 20.6%
- ・ 運行本数（-評価） - 38.4%
- ・ 他交通と接続（-評価） - 4.1%

JRで通学する理由は、自宅から駅までが近いが最多となっているが、駅から学校が近い、運行時間が良いが並び、次いで運賃・定期代が安いを選択されている。

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、44%が時間が適している。34%が定期代が安いからと回答。

通学時間合計は平均で65分となっており、学校最寄り駅から学校までは、徒歩が59%で最も多いことがわかった。

自宅⇄駅の交通手段(複数回答)

- ・ 自転車 34%
 - ・ 徒歩 32%
 - ・ 家族の送迎 30%
- ※厚真町居住者は全員が家族の送迎で自宅⇄駅を移動

4 調査・実証事業 結果検証③

観光利用でのバスとの連携

■事業概要

日高線と室蘭線を対象に、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、日高線は沿線路線バス(苫小牧・鶴川間)に乗車可能とし、アンケート調査実施。

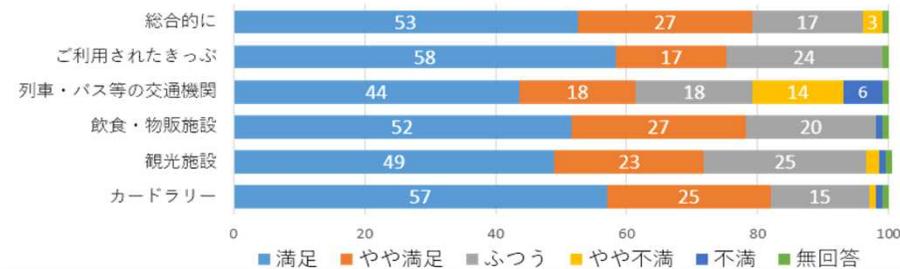
○一日散歩きっぷによる誘客目標及び実績

苫小牧・鶴川間の定期外利用人員25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1人2回路線バスを利用すると想定し算定。

- ・目標：52人→実績：14人未達（3%増程度）
- ・路線バス乗車数：117人（内日高線27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日高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・鶴川間）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

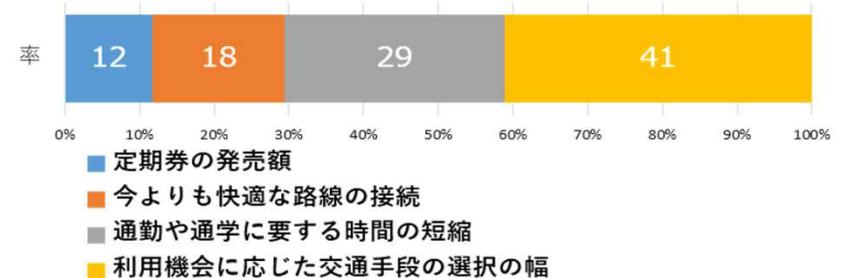
定期券利用者187人の8%が平日バス利用への移行を見込み43日間で目標を設定

- ・目標602人→実績176人未達（9月は3%利用）
（実績：7月3人、8月67人、9月106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】

- 日高線を日常的に利用される割合が、1.2%と極めて少なく、今後の利用意向も全体で37%となっている。
- 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のみならず、需要を掘り起こし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▲364百万円となり、新型コロナの影響を受け減少したものの、むかわ町による鶴川高校通学定期助成による下支えや施設や車両の維持・修繕に係る営業費用が減少したこと等より、基準とした平成29年度より62百万円上回った。
- ・輸送密度は398人/日となり、新型コロナ及び日高線（鶴川・様似間）廃止や定期減少等により、基準とした平成29年度より51人/日下回った。

②令和5年度（上期）

- ・線区別収支は▲168百万円となり、平成29年度より49百万円上回った。
- ・輸送密度は412人/日となり、平成29年度より70人/日下回った。

▼基本指標の達成状況

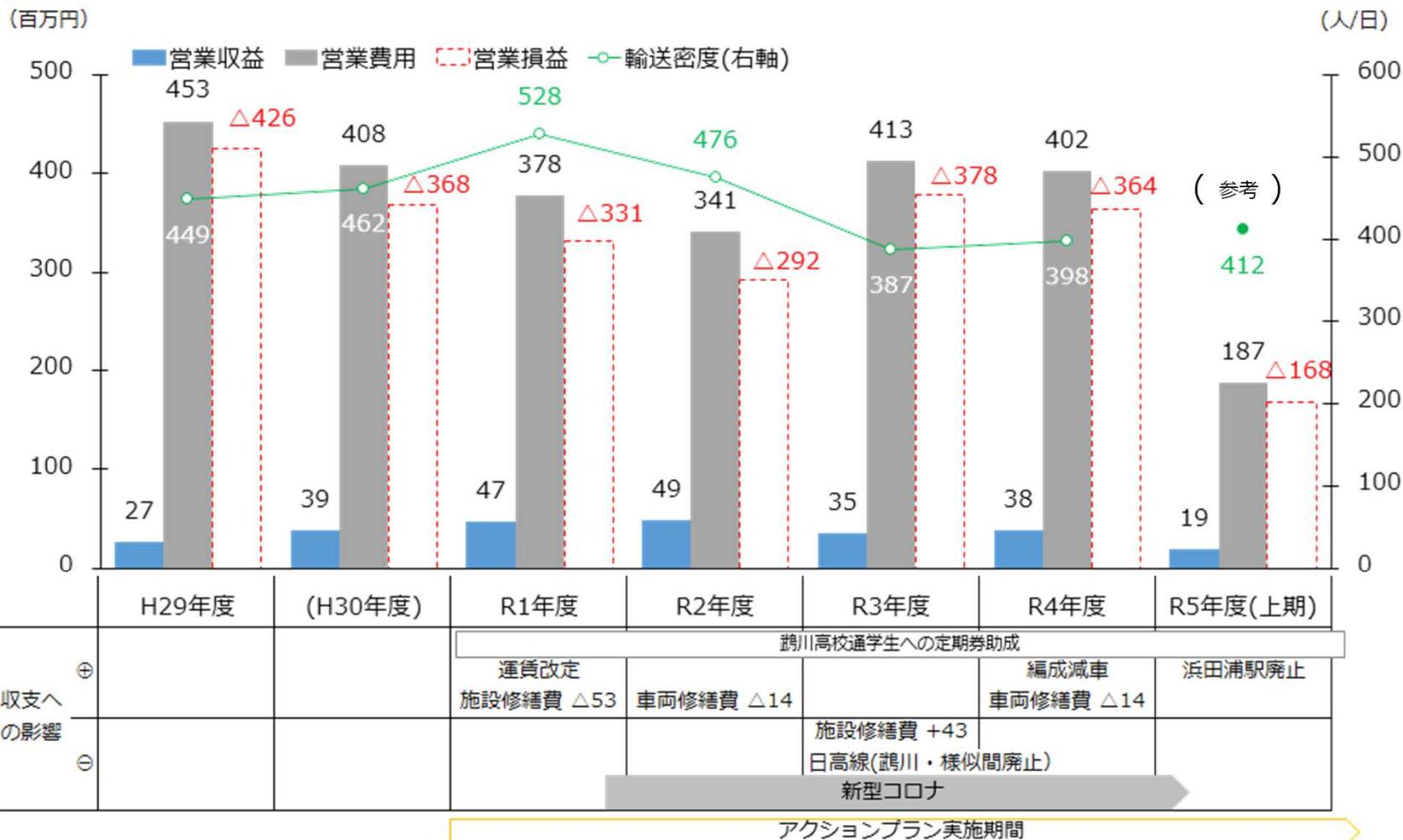
【年間】

【上期】

項目	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)	▲426	▲364	62	達成	▲217	▲168	49
輸送密度 (人/日)	449	398	▲51	未達成	482	412	▲70

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

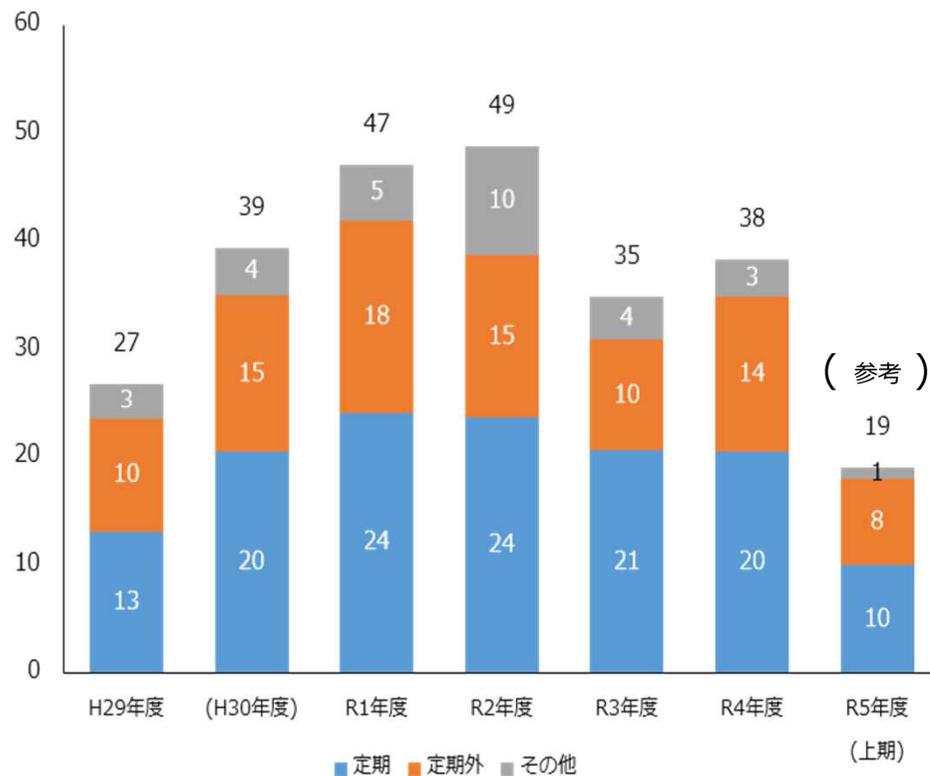


令和元年度から開始したむかわ町による定期券助成で営業収益や輸送密度が向上したが、その後の日高線（鷓川～様似間）廃止や新型コロナの影響等で減少に転じた。令和4年度からは新型コロナからの回復等により戻りつつある。一方営業費用は、減少傾向にあるものの燃料費の高騰等により、輸送費用は増加している。

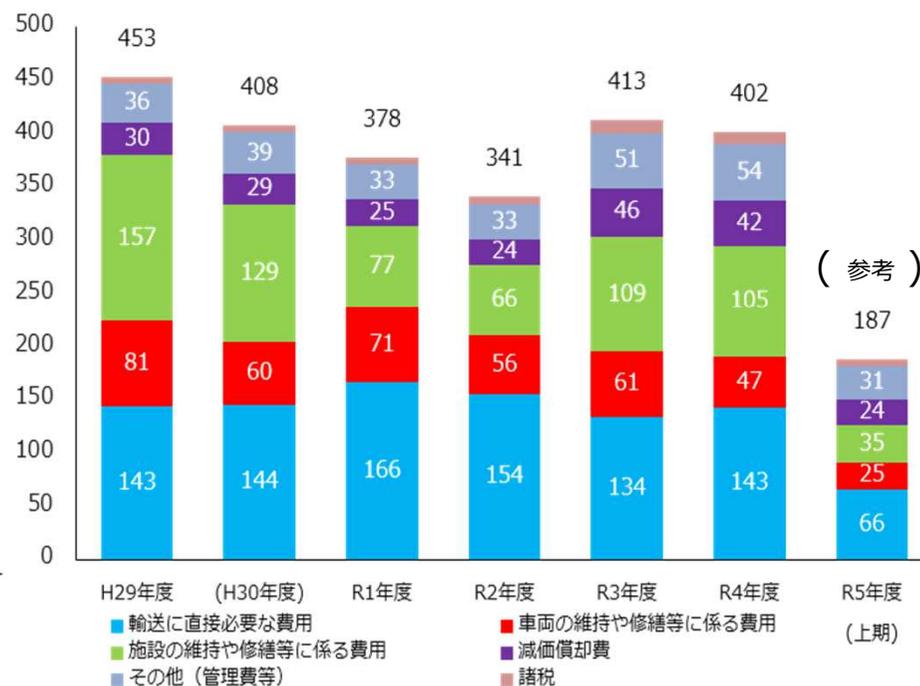
5 基本指標・関連指標の検証③

(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)



通学定期券利用が多数を占める線区で、令和元年度から開始されたむかわ町の定期券助成で収益拡大が図られたが、令和3年度は、新型コロナウイルスの影響並びに鶴川～様似間の廃止による通学生減少により、収益は大きく減少した。新型コロナウイルス前後でも定期外収入比率が低い状況は変わりがない。

令和4年ダイヤ改正で編成減車を実施し、車両の維持修繕費は減少したが、燃料費の高騰等により、輸送に直接必要な費用は増加している。施設の維持修繕に関しては、その年度の工事計画により増減が発生している。

6 5年間の総括的な検証①

- 日高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」など、予定どおり実施できなかった取組があったものの
 - ・ 広報誌を活用した情報発信
 - ・ 教育機関への出前授業
 - ・ 地域住民との懇談会などにより、生活路線としてマイレ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
 - ・ 浜田浦駅廃止などのコスト削減の取組も実施した。

6 5年間の総括的な検証②

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、地域提案による胆振東部地震からの復興の旗印としたむかわ竜ラッピング列車の制作や定期券助成による列車通学の取組継続等といった日高線を活性化する取組の創出や実施につながった。加えて、列車の編成減車や浜田浦駅廃止による経費節減などの効果もみられた。

- ・一方で、むかわグルメまつり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70件の取組のうち、22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（業務の一部を自治体をお願いすることによる経費圧縮など）については、予定された取組に影響が出る中、会議開催なども制約を受け、経費圧縮等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、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61%が日高線を重要・まあ重要と考え、32%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65分であり、自宅から駅までの移動手段では、自転車34%で最も多いことがわかった。学校最寄り駅から学校までは徒歩が59%で最も多く、苫小牧居住者は94%が徒歩のみ、むかわ町居住者は自転車46%、路線バス39%であることを把握した。
- ・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定期券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年度に実施した調査・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
 - ・ むかわ竜ラッピング列車の活用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。
- 日高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。

日高線 具体的取組

I 利用促進
1. 共通

区分	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					
(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実態調査の新設	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、地域の皆様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	×	◎																		
(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.JRIに関する利用促進特集等沿線自治体相互間の送客に向けた情報掲載	全自治体 その他	△	△																		
	イ.鉄道とバスを組み合わせた域内総合時刻表の作成・配布	自治体	○	◎																		
	ウ.地元住民との懇談会等の実施 ・自治体主催出前講座への登録・開催	自治体 JR北海道	△	△																		
	②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頂く資料の作成	JR北海道	○	×																		
	③出前教室の実施 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	△	△																		
(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																					
	ア.ダイヤ改正時のダイヤの相互連絡の改善	全自治体 JR北海道 その他	◎	◎																		
	②2次交通との連携に向けた検討 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	全自治体 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・飲食店等の設置の検討	自治体 JR北海道 その他	△	△																		
	②駅舎の整備																					
	ア.駅舎・待合室の整備 ・自治体による駅舎・待合室の整備	自治体	◎	◎																		

区分	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						
(5) 拠点としての駅の活用	イ. 駅付帯バリアフリー施設・維持・管理 ・ホーム、改札に繋がるエレベーター付自由通路整備 ・オストメイトトイレの設置	自治体	◎	◎																
	ウ. トイレ整備・維持・管理 ・洋式トイレの整備・維持・管理	自治体	◎	◎																
	③駅前広場に必要機能・配置の検討 ・駅前広場の再整備 バリアフリー化の検討	自治体		◎																
(6) 当社の行き届かない取組に対するご協力	①駅前の環境整備 ・駅前広場の整備・維持・管理	自治体	◎	◎																
(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の検討	全自治体 JR北海道	△	△																

2. 生活利用

区分	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						
(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鉄道利用促進のための補助制度等検討・実施	自治体	◎	◎																
	②行事等での鉄道利用及び呼びかけ ・日中時間帯の鉄道利用を図るため行事等での鉄道利用を依頼	全自治体	△	△																

3. 観光利用

区分	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					
(1) 道内外から日高線にお越し いただくための取組	①沿線や札幌周辺地域にお住まいの皆様を対象にしたお 出かけの勧誘	全自治体 JR北海道	△	△														
	②宣伝協力 ア. 札幌駅や新千歳空港駅等での宣伝協力(ポスター等 の掲出・プロモーション等の実施)	JR北海道 全自治体	◎	◎														
(2) 地域の皆様と連携した取組 の推進	①沿線人気イベントを活用した鉄道利用促進	全自治体 JR北海道	△	△														
	②沿線をPRするラッピング列車運行の検討	自治体 JR北海道	△	◎														
	③JR利用者への地元施設特典を付与し、JR利用促進と 地元施設の活性化を図る	自治体 その他 JR北海道	△	△														

4. 広域交通

区分	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					
(1) 出張等での鉄道利用	①官公庁・域内事業所等において、札幌までの出張時等 に、苫小牧～鷗川間の鉄道利用に取り組む	全自治体 JR北海道	◎	△														
	②学校行事等における鉄道利用の提案・呼びかけ	全自治体 JR北海道	△	△														

II 経費節減

区分	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					
(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業務のお手伝いをお願い ・駅清掃・巡回・ホーム除雪	自治体	◎	◎														
	②当社の行き届かない取組に対するご協力	自治体	×	×														
(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 の各自治体との協議	全自治体 JR北海道	○	◎														
	②ご利用の少ない踏切の見直しについての 各自治体との協議	全自治体 JR北海道	×	×														
(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	全自治体 JR北海道		×														

Ⅲ. その他

区分	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		
(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 JR北海道 その他	×	◎																
	②「地域公共交通形成計画」の策定・日高線と他の交通機関で連携した地域最適な公共交通ネットワーク再構築への検討	自治体	×	◎																
(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	全自治体 JR北海道	×	◎																
(3) 中期的に鉄道設備を維持するための取り組みの検討	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		◎																
(4) 中長期的な利用促進策についての検討	①中長期的な視点に立った利用促進策の検討	全自治体 JR北海道 その他	×																	
(5) 中長期的な経費節減策についての検討	①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可能性の検討	全自治体 JR北海道	×																	
(6) 中長期的な駅前の整備についての検討	①中長期的な視点に立った駅前の整備・駅前広場の再整備駅前広場に必要機能・配置やバリアフリー化の検討	自治体	×																	

【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) 日高線の状況

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

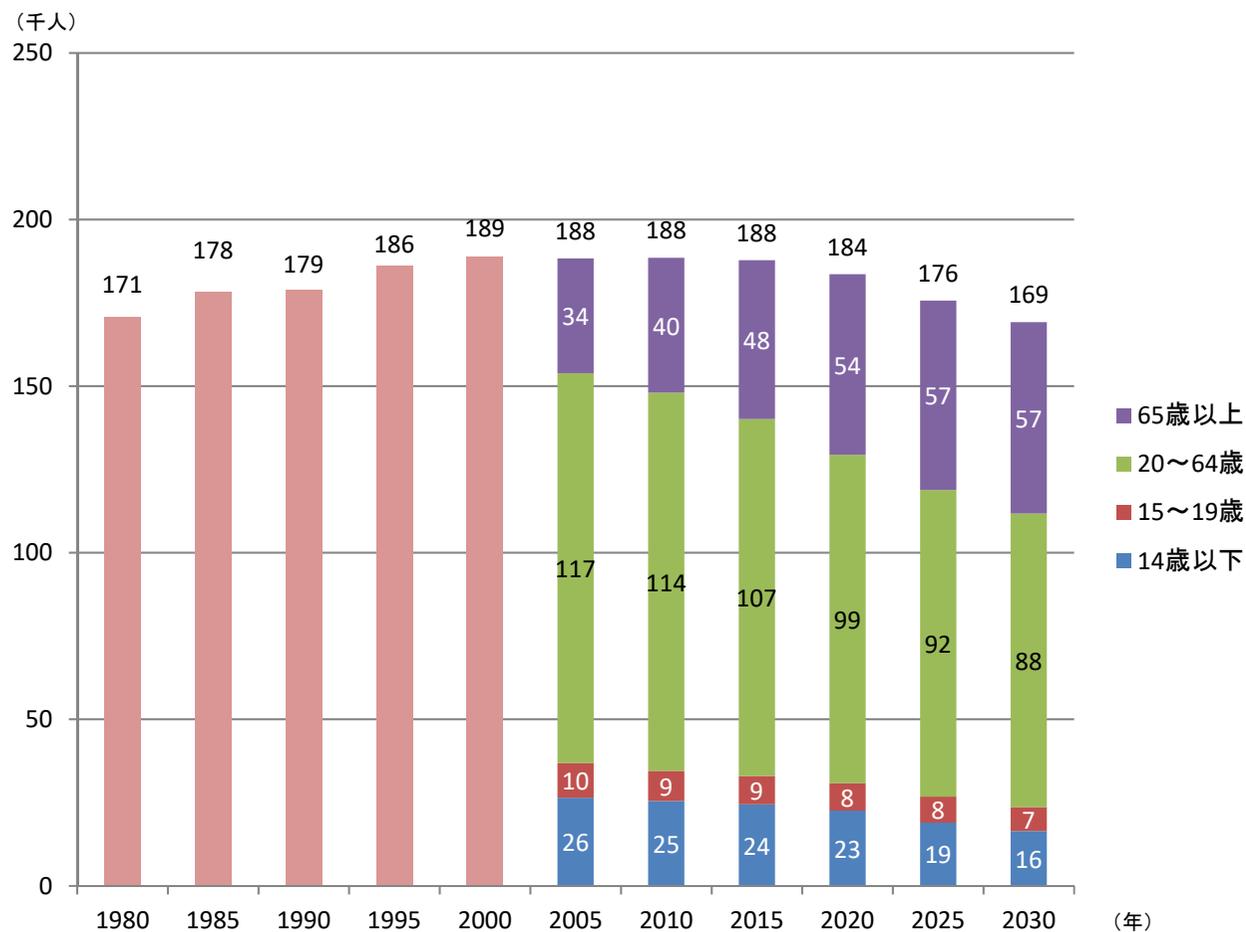
注)

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年以前のむかわ町には鷓川町・穂別町の実績を含む。

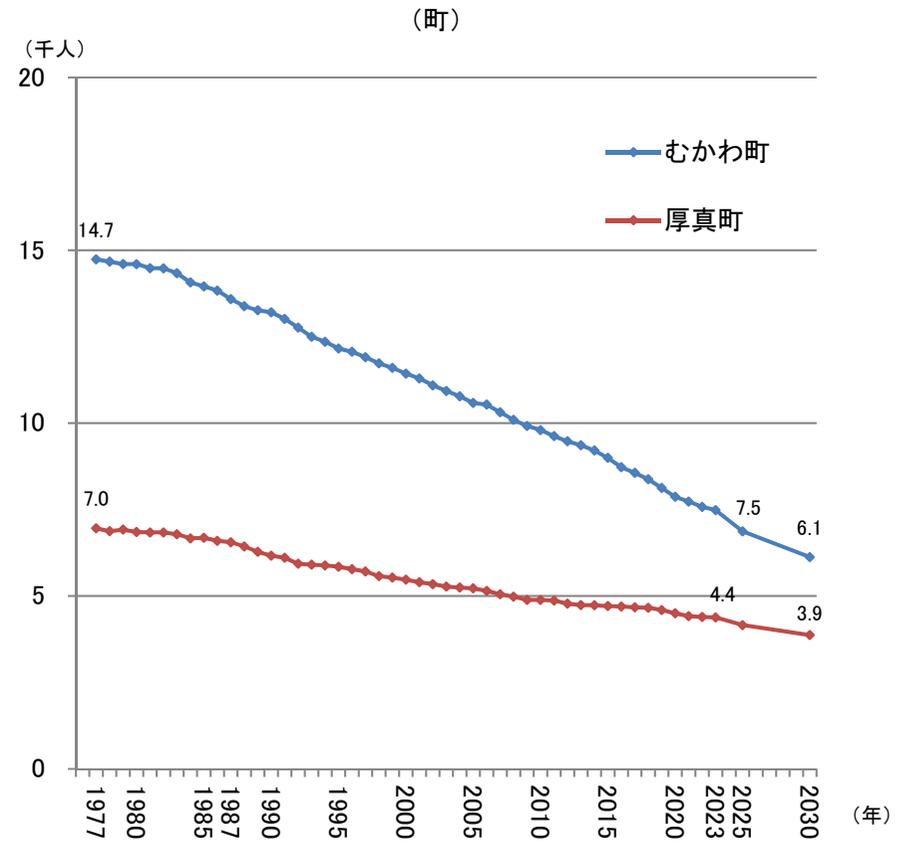
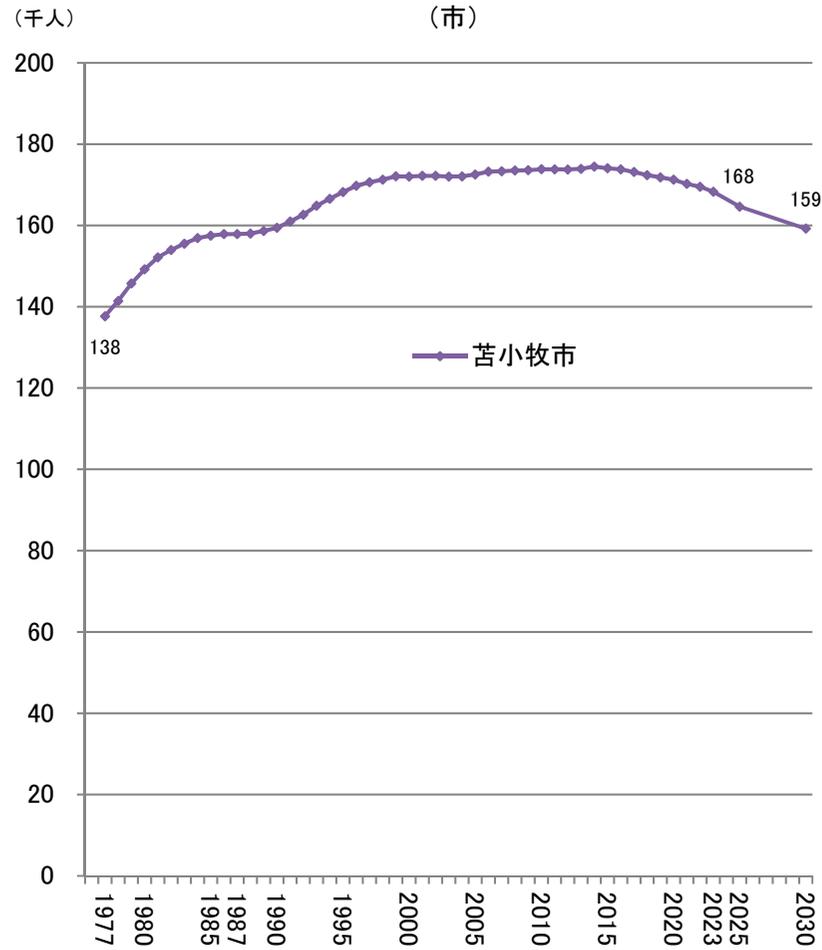
日高線(苫小牧～鷓川間)の関係市町村の総人口は、約18万人(2023年)である。

その推移をみると、1999年をピークに微減しているが、JR北海道発足時(1987年)と比較すると、2023年で1.2%増加しているものの、2030年(推計)では5.0%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78.5%増、2030年(推計)では85.1%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-32.0%、2030年(推計)では-38.4%と4割減少することが見込まれている。

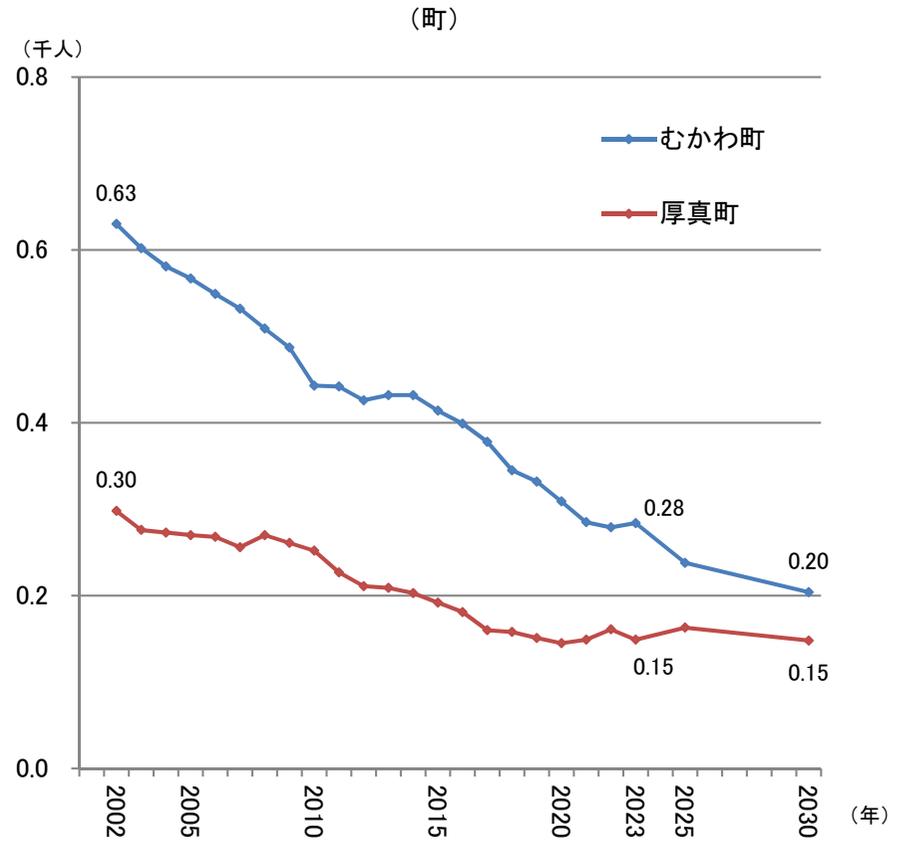
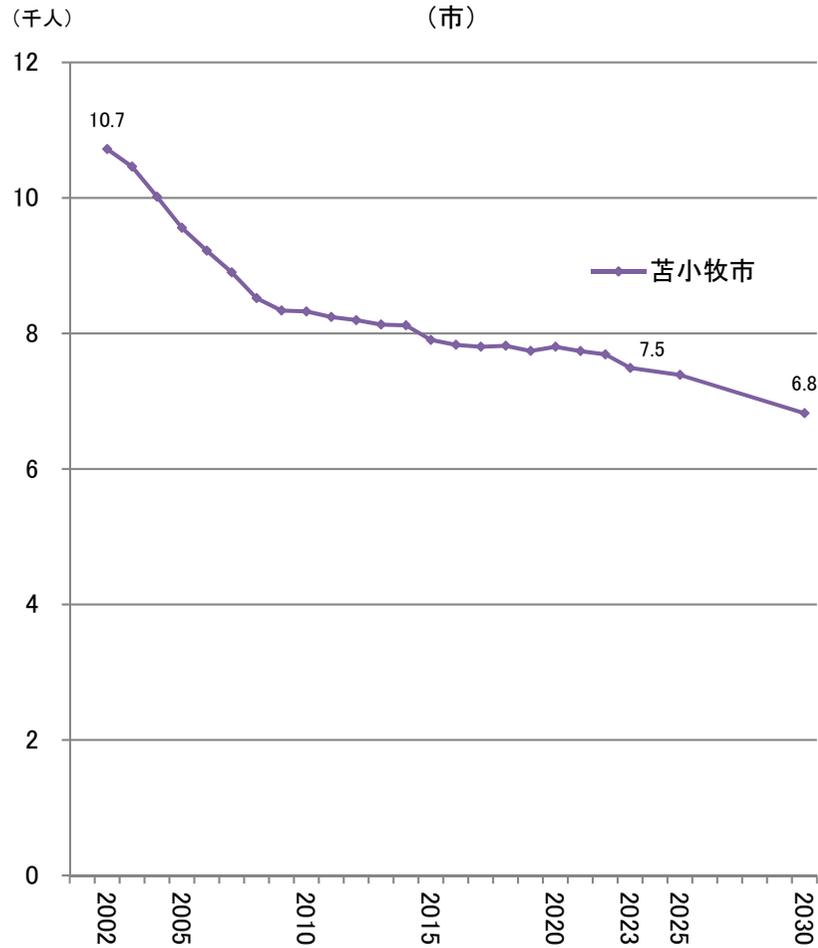
市町村別では苫小牧市を除く市町で人口が減少しており、今後も減少が予測されている。また苫小牧市も2015年以降は減少に転じている。15～19歳の人口は、各市町村とも大幅に減少しており、今後もさらに減少することが予測されている。

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年以前のむかわ町には鶴川町・穂別町の実績を含む。

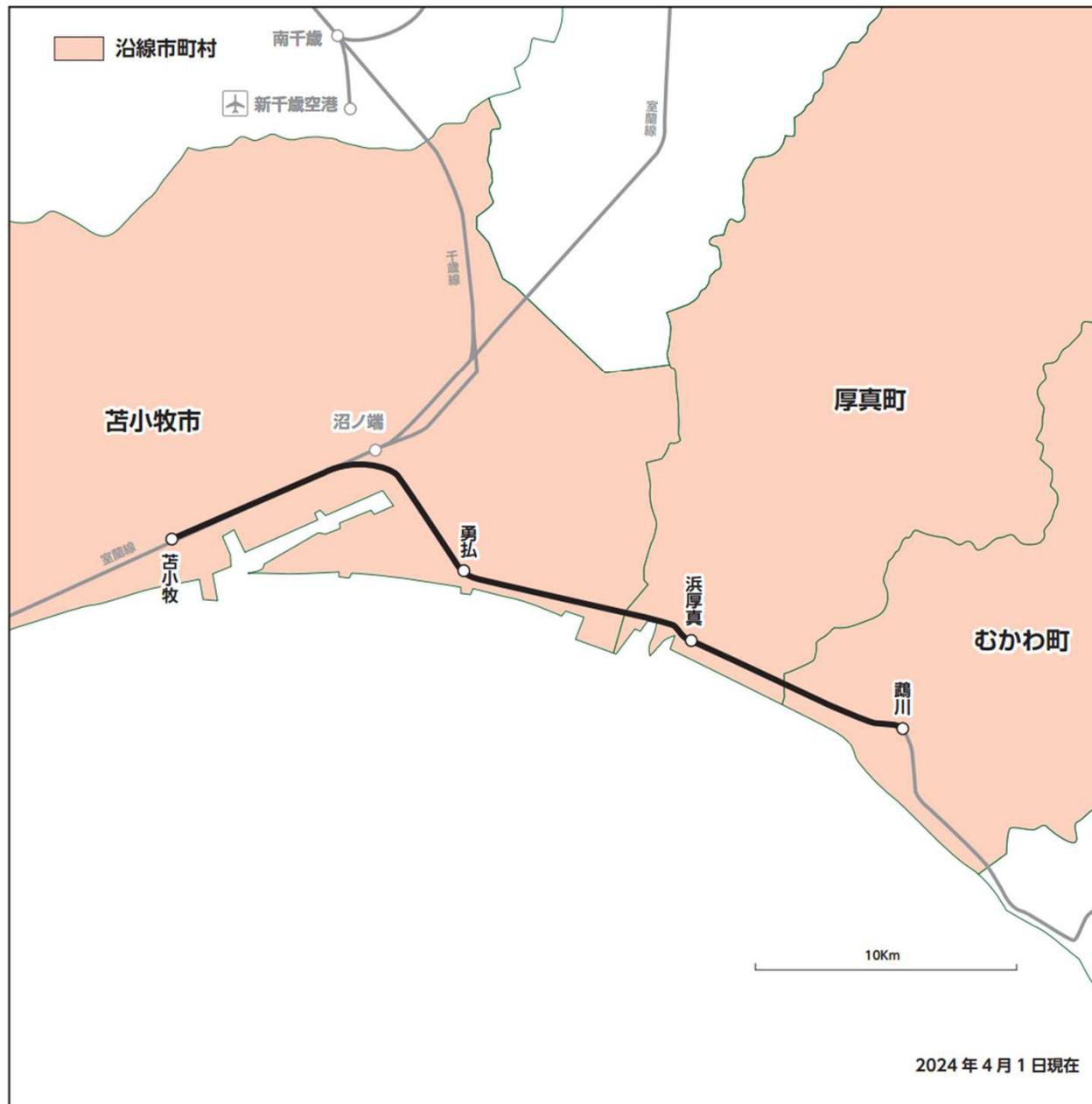
③市町村別通学年齢人口(15～19歳)の推移



(出典)
 ・2018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】
 ・2020年以降 日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】
 ※2005年以前のむかわ町には鶴川町・穂別町の実績を含む。

(1) 日高線の状況

① 沿線地図



②沿革

- ・日高線苦小牧・鷓川間は「苦小牧軽便鉄道」により苦小牧・富川間の一部として建設され、1913年（大正2年）に全線が開業しました。全線が開業して111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
1913(大正2)	苦小牧～鷓川～佐瑠太(現富川)
1929(昭和4)	苦小牧～鷓川～佐瑠太の軌間改築完了

※日高線鷓川・様似間は2021年(令和3年)4月1日廃止

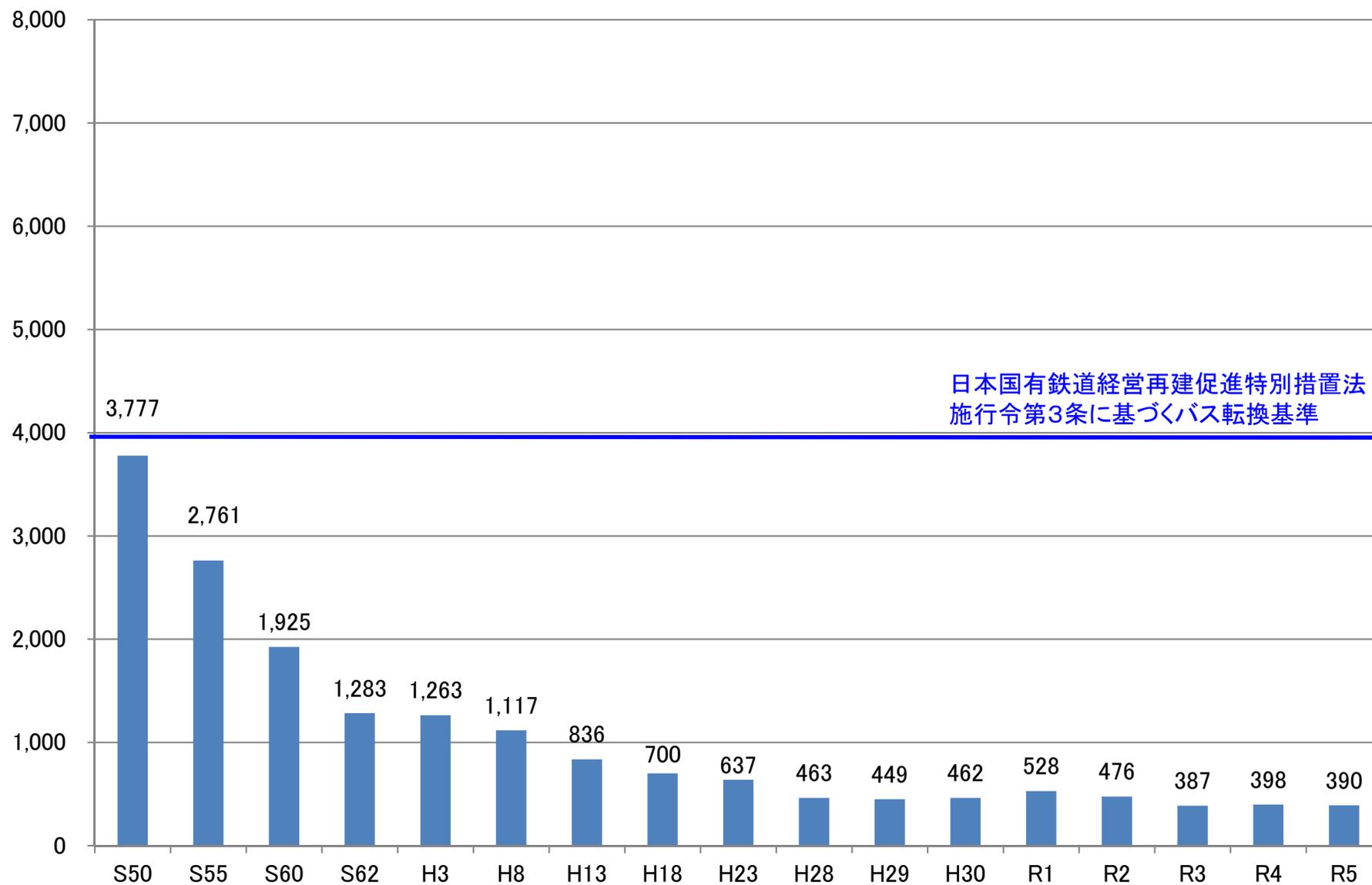
③諸元(2024年4月1日現在)

- ・ 区間 苦小牧～鷓川
- ・ 営業キロ 30.5km
- ・ 列車本数 上下17本
- ・ 沿線自治体 苦小牧市、厚真町、むかわ町
- ・ 駅数 4駅（うち有人1駅）

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

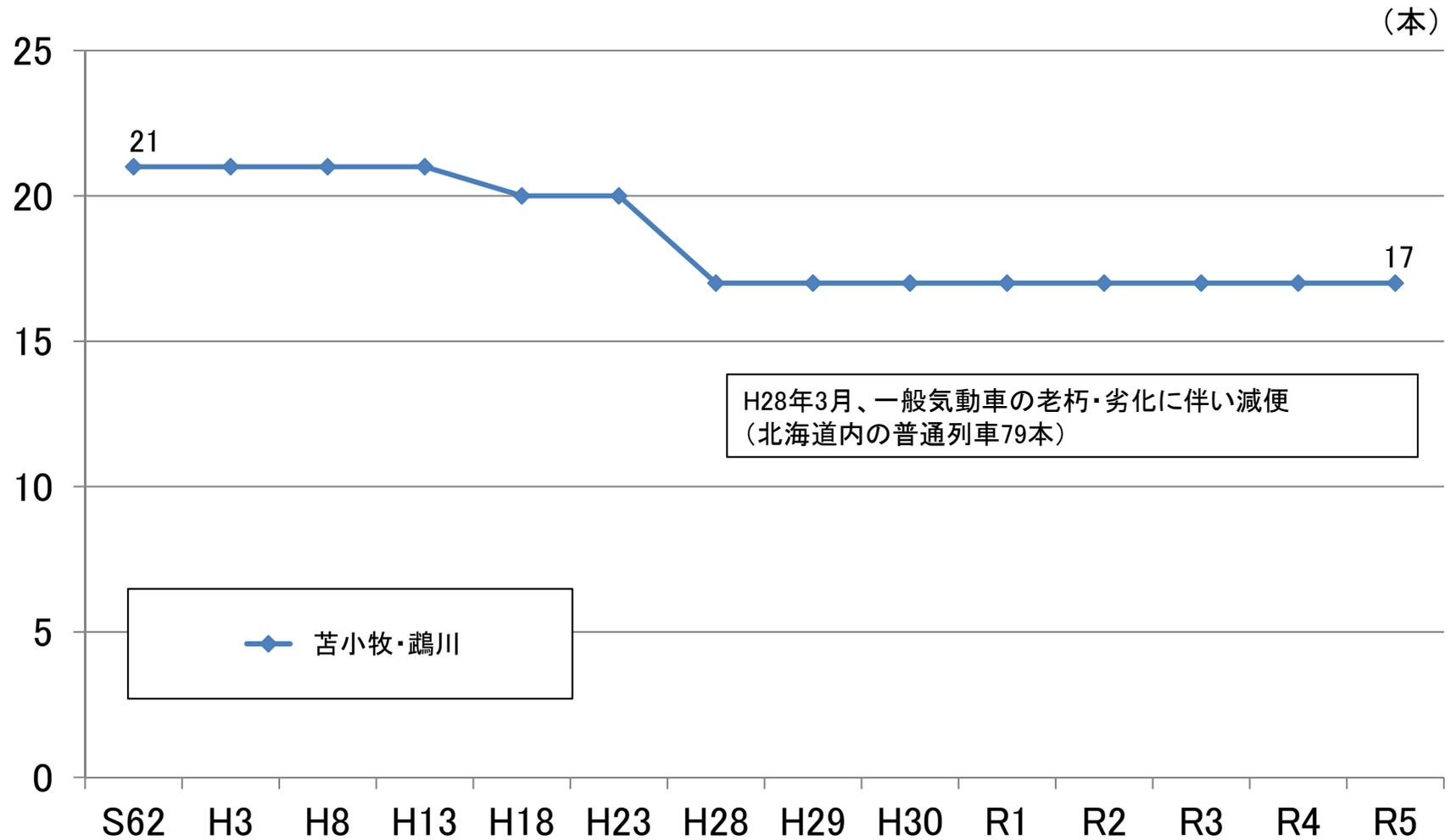
■日高線(苫小牧・鷓川間) (昭和50・55・60・62年度、平成3・8・13・18・23年度、平成28年度～令和5年度)

(人/キロ/日)



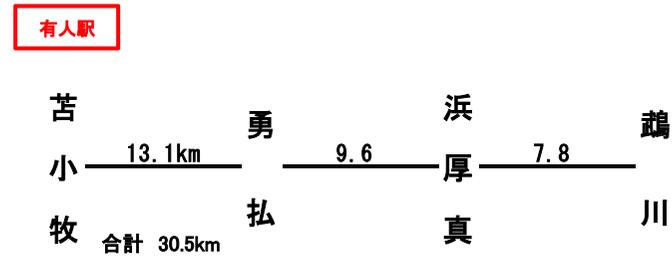
⑤定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■日高線(苫小牧・鷗川間)

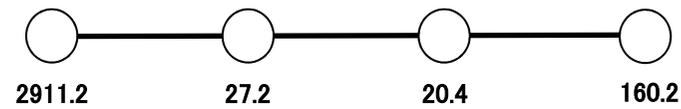


⑥ 駅別乗車人員 (特定日調査(平日)に基づく)

■ 日高線(苦小牧・鷗川間)



駅別乗車人員 (R1-R5の5年平均)



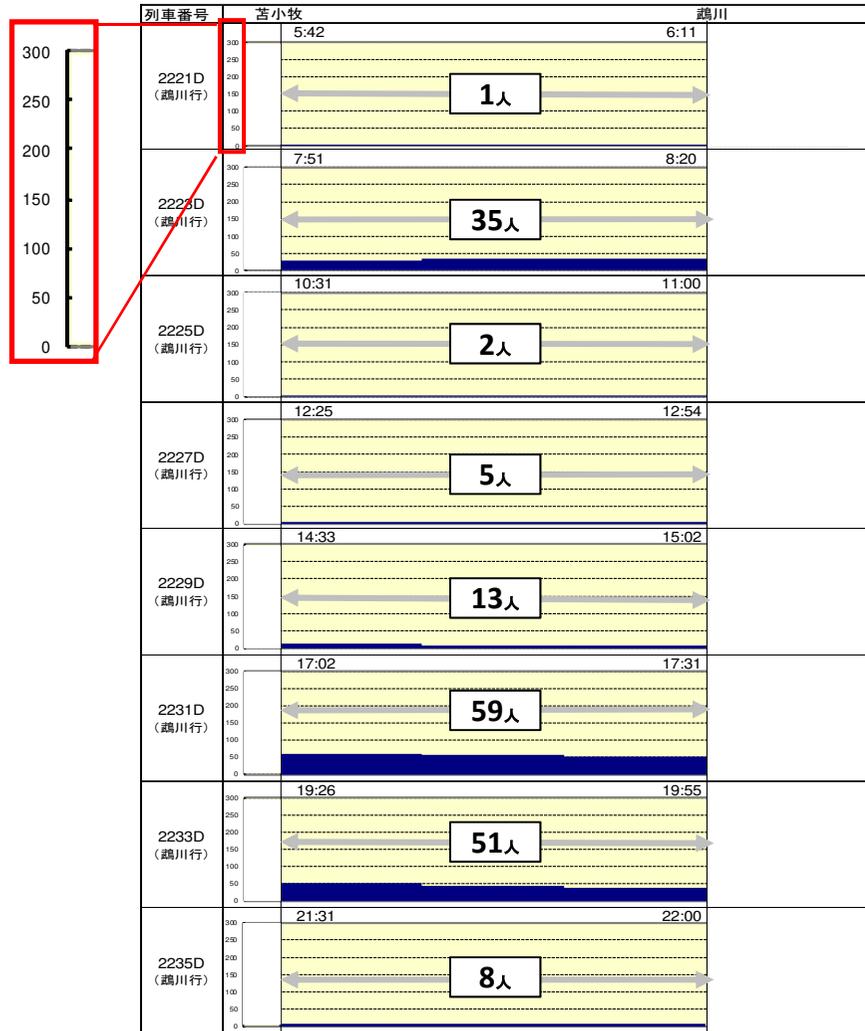
乗車人員 1日平均

- 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)

■日高線(苦小牧・鷓川間)

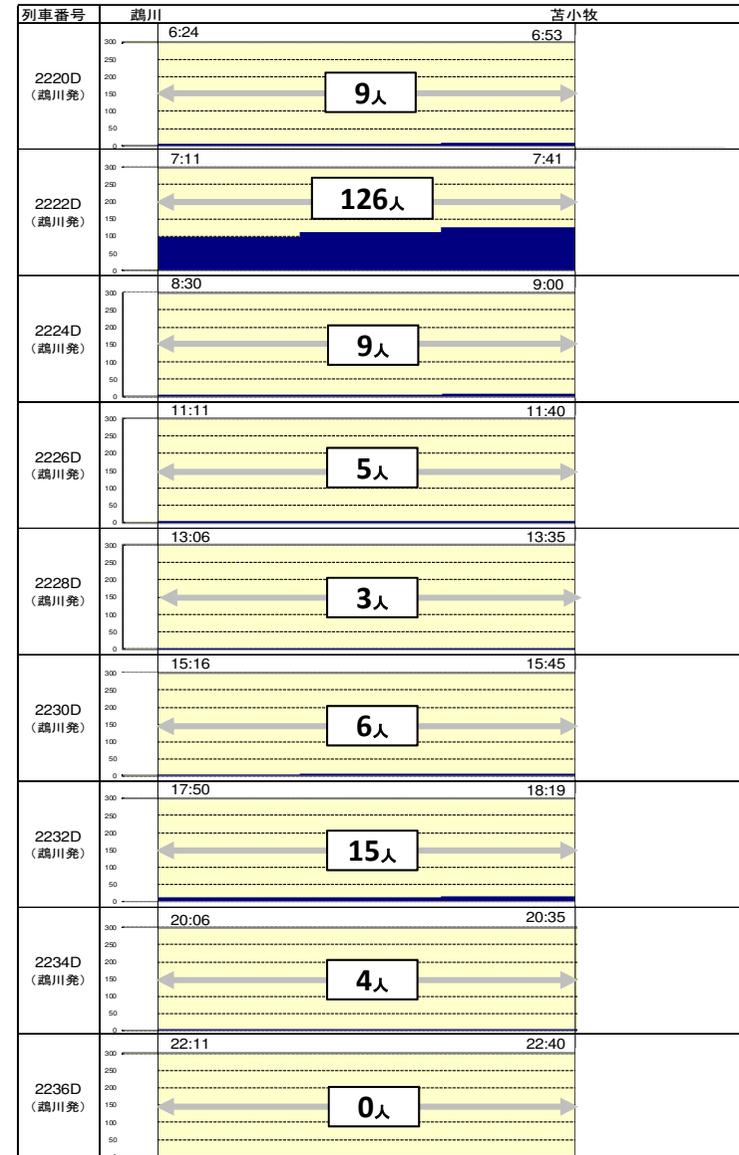
◆下り列車(苦小牧⇒鷓川)



人数は区間における最大乗車人員

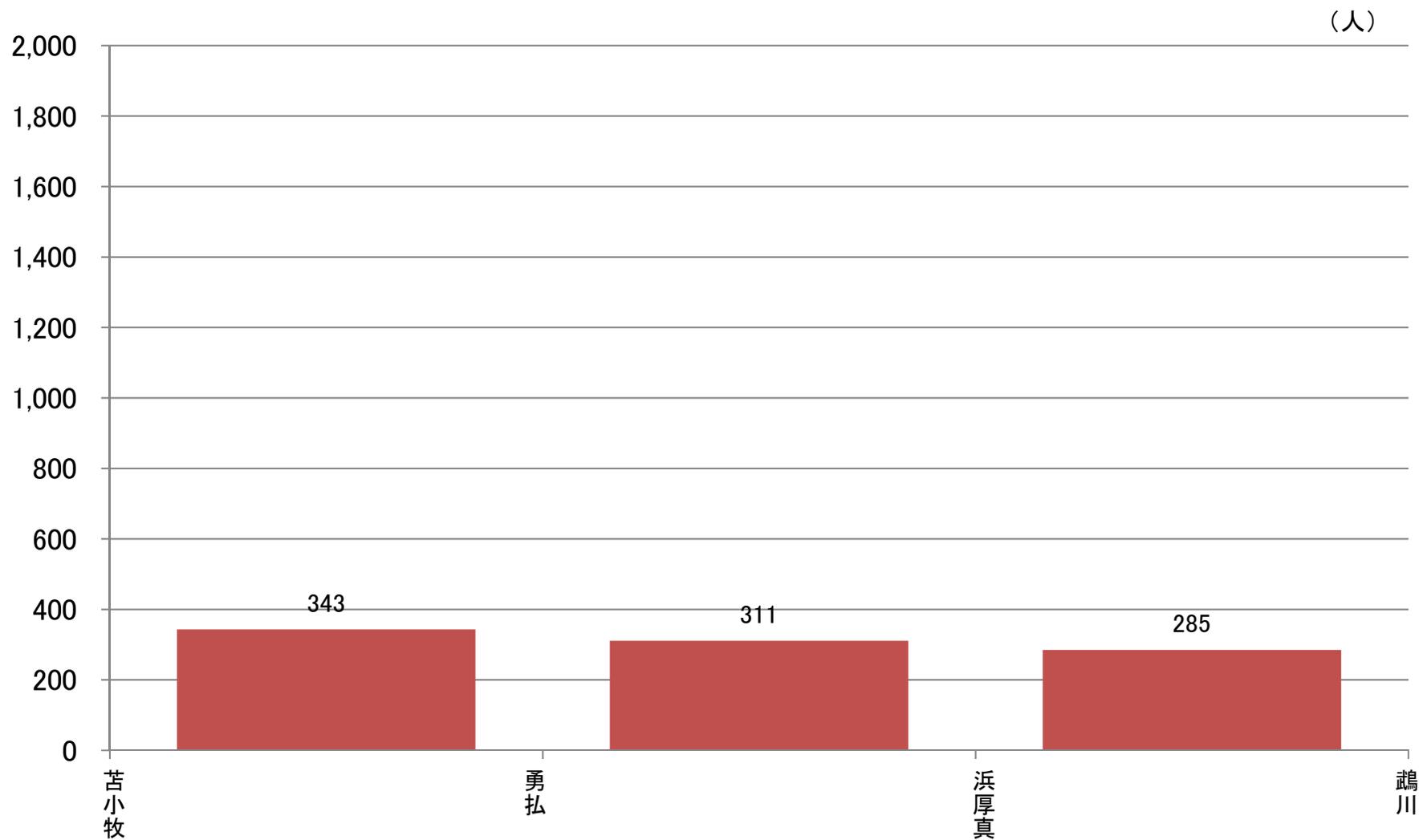
◆上り列車(鷓川⇒苦小牧)

(人)



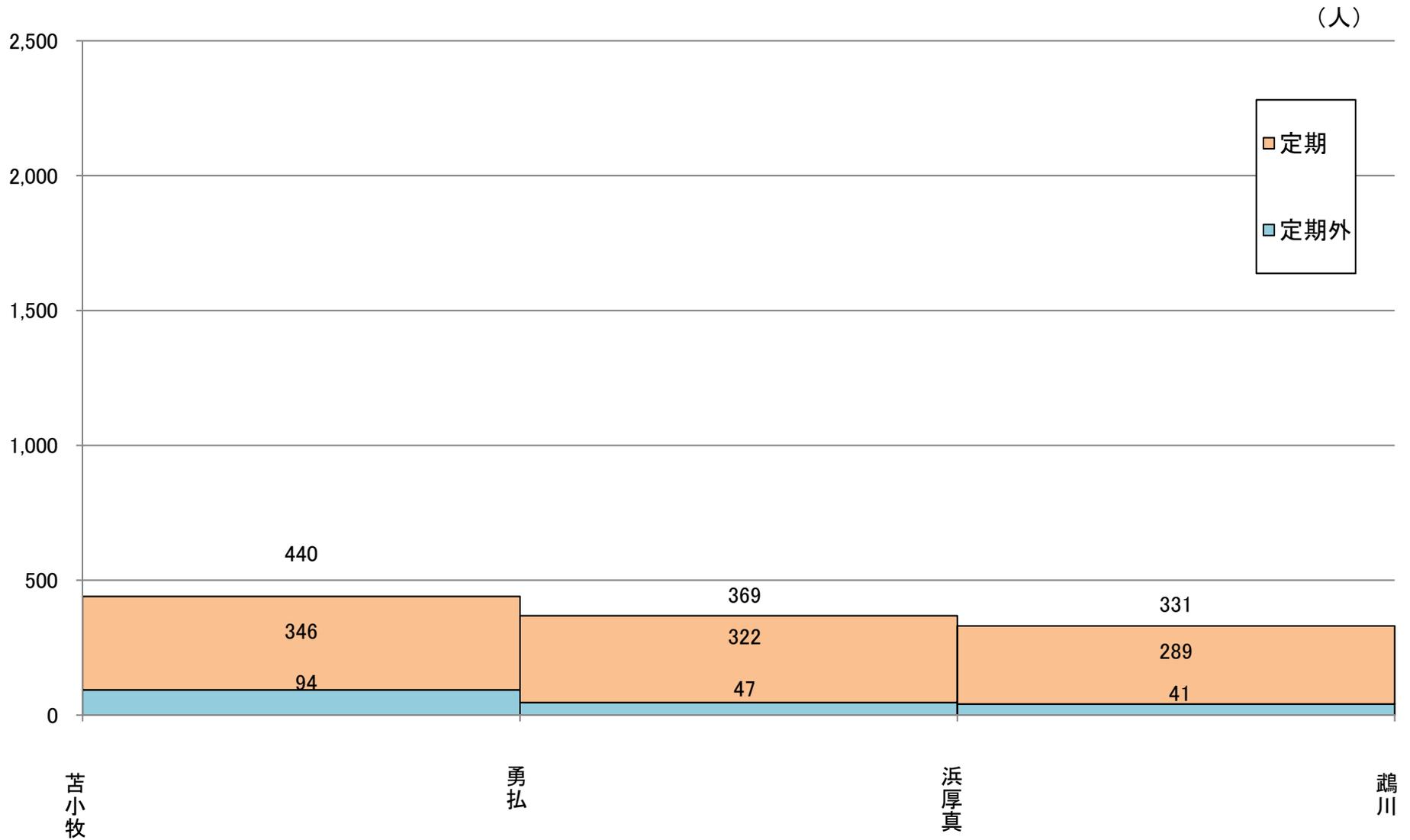
⑧ 駅間別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■ 日高線(苫小牧・鷗川間)



⑨ 駅間通過人員 [1日あたり平均(令和5年度)]

■ 日高線(苫小牧・鷗川間)



※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)

■日高線(苫小牧・鷓川間)

(単位:枚)

	苫 小 牧	勇 払	浜 厚 真	鷓 川	合 計
線 区 外 (苫小牧以遠)		13.9	1.6	41.0	56.5
				1.1	1.1
苫 小 牧		1.6	14.7	95.7	111.9
		0.9		2.8	3.7
勇 払				4.3	4.3
浜 厚 真					
鷓 川					
合 計		15.5	16.3	140.9	172.7
		0.9		3.8	4.8

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

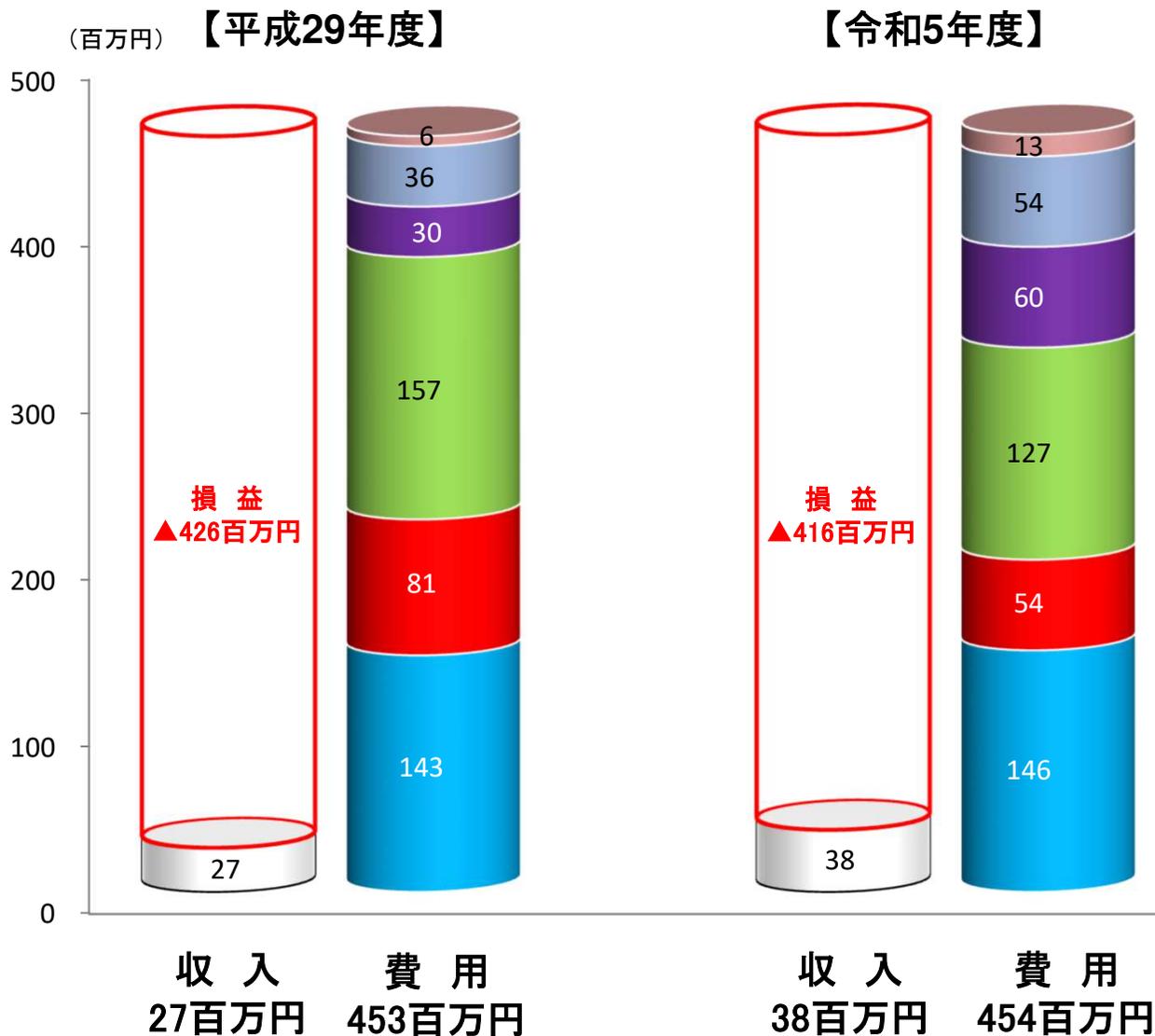
※小数点第1位未満は四捨五入

⑪線区別収支状況

■ 日高線(苫小牧・鷗川間)

【参考】輸送密度

平成29年度	令和5年度	同期比
449	390	▲59



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。