

# 花咲線存続に係る検討・分析報告書

平成29年12月21日

根室地方総合開発期成会根室本線花咲線対策特別委員会

根室市 ・ 別海町 ・ 中標津町 ・ 標津町 ・ 羅臼町  
根室市議会 ・ 別海町議会 ・ 中標津町議会 ・ 標津町議会 ・ 羅臼町議会

【庶務：根室市総合政策部】

注) 当特別委員会に対しJR北海道より提供されたデータ、図表等には「JR北海道提供資料」と表示しています。また、釧路地方総合開発促進期成会JR花咲線・釧網線対策特別委員会において作成され、当特別委員会へ情報提供された資料については、「釧路地方総合開発促進期成会JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料」と表示しています。

# 花咲線の価値等を踏まえた路線維持に向けた考え方（花咲線存続に係る検討・分析結果）

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

## 沿線エリアの状況・路線の利用状況

- 少子高齢化等による利用減
- インバウンド等の誘客増
- 交流人口拡大

## 路線の必要性（価値の再認識）

- 北方領土隣接地域の振興及び住民生活の安定、平和条約締結に向けた動きの活発化（日露共同経済活動の展開への期待）など国策上重要な位置づけ
- 地域経済・住民生活の維持
- 広域観光周遊ルートの形成
- 環境保全

## 路線維持に向けた課題

- 線区の収支構造
- 土木構造物の大規模修繕・更新
- 車両の更新

## 路線の位置づけ（テーマ）

北方領土返還運動の拠点である北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定はもとより、日口間において平和条約締結に向けた動きが活発となる中、北方領土隣接地域と道央圏を結ぶ唯一の鉄路として、人的・物的交流を支える国策上重要な位置づけにあり、通学や通院など沿線地域住民の安全安心な生活を守りながら、広域観光周遊ルートの形成に重要な役割を持つ路線。

## 今後の取組の方向

- ①北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定や領土返還を見据え、道央圏と結ぶ唯一の鉄路として、国策上重要な位置づけにある花咲線を維持するため、現在、北海道が策定中の第8期北方領土隣接地域の振興及び住民生活の安定に関する計画に「花咲線を維持するための施策」を位置づけするよう求めていくものとし、国への働きかけやJRへの提言、また、それらを前提として地域で取り組む具体的方策について道と共に検討
- ②地域の様々な主体が一体となった利用促進、経費の節減や協力など、上下分離方式の調査・研究も含め、JRと連携した取組の検討・実施
- ③鉄路をかけがいのない生活産業基盤の一つとして、地域全体で認識し、その利活用や地域活性化を図るとともに、全国の方々に支援と協力を呼び掛けるなど、花咲線を地域で支える気運醸成に向けた取組の検討・実施

# 路線の必要性と可能性について（解説）

## 路線の位置づけ（テーマ）

北方領土返還運動の拠点である北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定はもとより、日口間において平和条約締結に向けた動きが活発となる中、北方領土隣接地域と道央圏と結ぶ唯一の鉄路として、人的・物的交流を支える国策上重要な位置づけにあり、通学や通院など沿線地域住民の安全安心な生活を守りながら、広域観光周遊ルートの形成に重要な役割を持つ路線。

### 【北方領土隣接地域】

根室地域は北方領土隣接地域として、北方領土返還運動の拠点であるほか、日露首脳会談（H28.12）で合意された「北方四島における共同経済活動」の実現に向けて政府間の作業が進められており、今後、積極的な人的・物的交流が見込まれるため、北方領土隣接地域と道央圏を結ぶ唯一の鉄路として、国策上重要な位置づけにある。加えて、日口間において平和条約締結に向けた動きが活発となる中、北方領土における日口共同経済活動や領土返還を見据えると、人的交流や物的・経済的交流の面でもその重要性はさらに高まると想定されており、北方領土隣接地域で唯一の鉄道である「根室本線花咲線」を単なる交通ネットワークとして取扱うことになれば、全く国益を無視した判断と言え、自ら北海道発展の可能性を閉ざすこととなる。

これらのことから、北海道が策定する第8期北方領土隣接地域の振興及び住民生活の安定に関する計画においては、鉄道に関する項目において「花咲線を維持するための施策」について、具体的に記述する必要があるものとする。

### 【生活路線】

本路線は、住民生活を支える重要な路線であり、特に定期利用のうち通学利用は9割にのぼり生徒には欠かせない地域の足としての役割を担っている。なお、根室管内、釧路管内の高校生の鉄道による通学生300名近くに及び、鉄道が無い場合、利便性が著しく低下することが見込まれる。また、生徒からも運行の定時性が低下することや所要時間が長くなることなどを懸念する意見があり、生活交通路線として路線が無い場合の影響は深刻である。また、より高度な医療を求めて、釧路や道央圏の医療機関へ通院する高齢者等にとってもその役割は大きい。

### 【広域観光周遊ルートの形成】

※以下、釧路地方総合開発促進期成会JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料より引用

本路線のエリアは、ラムサール条約登録湿地で学術的価値を有する「風蓮湖・春国岱」、「霧多布湿原」、「厚岸湖・別寒辺牛湿原」があり、また、知床国立公園にも隣接していることなど恵まれた自然環境を有しており、加えて、温泉地や新鮮な海産物等の魅力により、多くの観光客が訪れている地域である。豊かな観光資源を活かし、更に外国人観光客等の周遊を促すための、国の広域観光周遊ルートの広域観光促進地域に当エリアが含まれており、今後、国や道が進める観光立国の施策推進に寄与する大きな可能性を有している路線である。〔釧路・根室管内訪日外国人宿泊客数実績 H24：69,309人⇒H27：159,823人 **2.31倍**〕

### 【ネットワークとしての役割について】

本路線は、根室市と釧路市を結んでおり、根釧地域の行政・経済、医療などの都市機能をつなぐネットワークとして、地域経済や安全安心なまちづくりを支える重要な役割を担っている。また、釧路駅には、2,732人/日、根室駅には、264人/日の利用があるほか、当該地域には、2つの空港（釧路・中標津）があり、ビジネスや広域周遊観光の面における人の流動を促進する役割を有しているものとする。（※H27利用実績：JR提供データ 発売枚数からの一日当たりの利用者数（推計値））

### 【環境保全について】

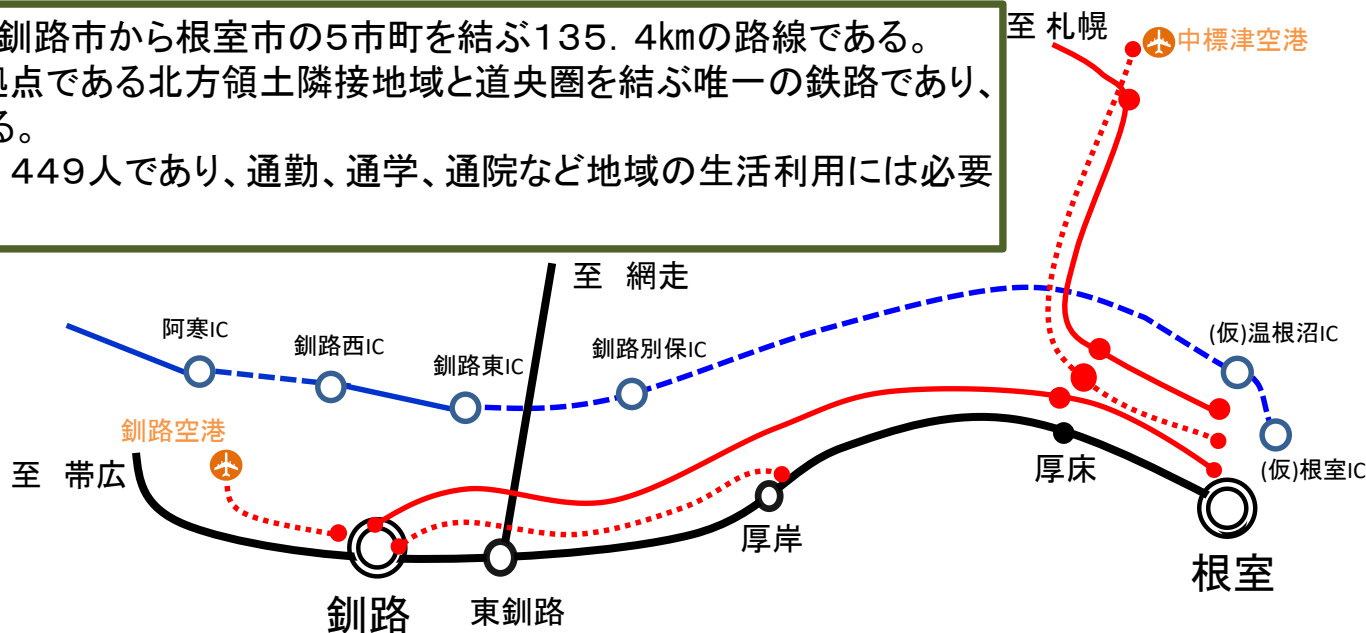
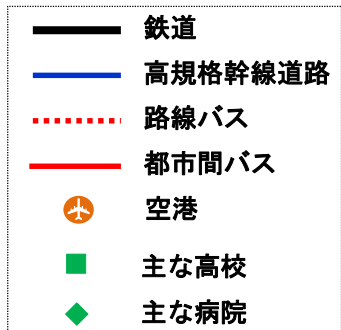
本路線は、道東地域を横断するルートとして、「霧多布湿原」も含まれる「厚岸道立自然公園」などを通り、また、知床国立公園とも隣接しているなど、貴重な自然環境の中を通過する路線である。他の交通機関と比べ、大量輸送によりエネルギー効率にすぐ優れ環境負荷の少ない特性を持つ鉄道が、自然との共生、環境保全の面において有効な交通モードとなりえるエリアである。

# 以下資料

花咲線の概要	1
沿線エリアの状況	2
鉄道の利用状況等	4
検討経過	8
路線の必要性（価値の再認識）	
北方領土	9
生活交通	13
自然環境	18
沿線景観	20
観光施策	21
交流人口	26
空港との連携	27
路線維持に向けた課題	
巨額の収支不足の構造	29
今後の投資経費	30

# 花咲線の概要

- 根室線(釧路～根室間)は、釧路市から根室市の5市町を結ぶ135.4kmの路線である。
- 北方領土返還要求運動の拠点である北方領土隣接地域と道央圏を結ぶ唯一の鉄路であり、国策上重要な位置づけにある。
- 平成27年度の輸送密度は、449人であり、通勤、通学、通院など地域の生活利用には必要不可欠な路線である。



## 1 運行区間の概要

- ・営業キロ 135.4km
- ・駅数 20駅(有人駅3駅、無人駅17駅)
- ・本数 上下16本

## 2 経営状況

- ・輸送密度 449人/キロ/日(H27)
- ・営業損益 Δ1,076百万円(H27)
- ・営業係数 517(H27)

## 3 他の交通モード

### (1) バス

#### ○都市間バス

- ・札幌～中標津～厚床～根室  
1往復/日(北都交通、根室交通)
- ・釧路～浜中～厚床～根室 3往復/日(くしろバス、根室交通)

### ○路線バス

- ・釧路～別保～双河辺 4.5往復/日(くしろバス)
- ・釧路～別保～厚岸～霧多布 4往復/日(くしろバス)
- ・浜中～霧多布 3.5往復/日(くしろバス)
- ・根室～厚床～中標津空港 4往復/日(根室交通)
- ・釧路～釧路空港 15往復/日(阿寒バス)

### (2) 高規格幹線道路

- ・北海道横断自動車道(開通区間:～阿寒IC、  
釧路西IC～釧路東IC)
- ・釧路東IC～釧路別保IC(H30開通予定)、  
(仮)温根沼IC～(仮)根室IC(H31開通予定)

## 4 特記事項

- ・アニメ「ルパン三世」が描かれたラッピング列車を運行  
(1両、1日1～2往復)

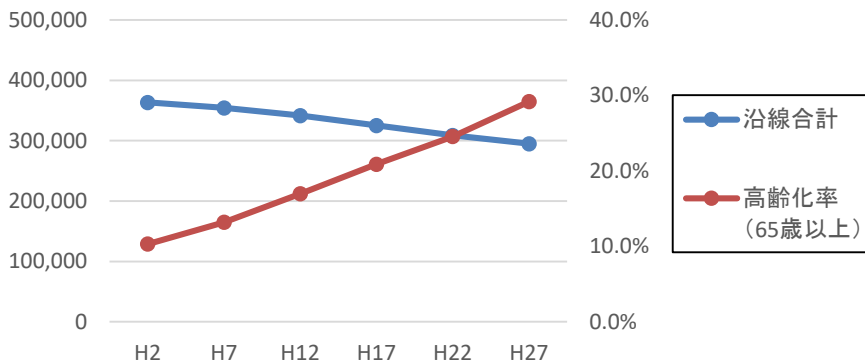
※釧路地方総合開発促進期成会

JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料

# 沿線エリアの状況～(1) 沿線地域の現状

- 花咲線については、釧路市から根室市を結び、2市、3町を沿線エリアとしている。
- 沿線市町は、人口減少・少子高齢化が進行。地域住民の交通手段確保・交通ネットワークの維持は重要な課題。
- 釧路～根室間においては、高規格幹線道路が未整備。広域的連携・交流を促進、安全・安心な地域づくりの観点から、北海道横断自動車道・阿寒～根室間の、早期整備を要望。

## ● 沿線市町村の人口動向

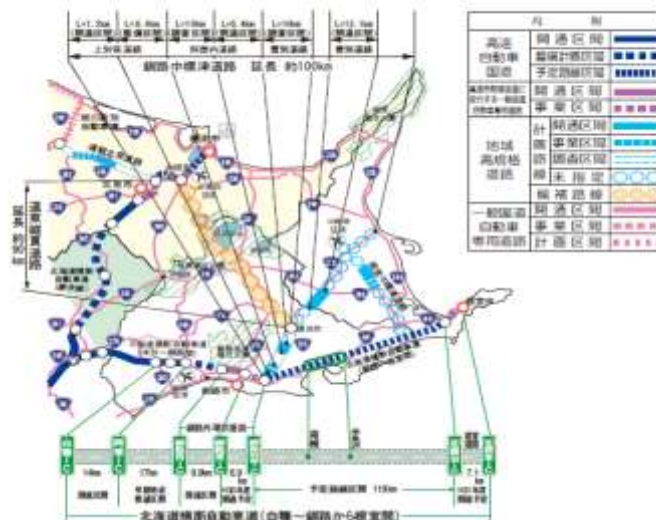


## ● 沿線市町の人口動態(H22とH27の国勢調査比較)

市町村	年齢層	H22	H27	増減率
根室市	15歳未満	3,565	3,033	-14.9%
	15～64歳	17,899	15,533	-13.2%
	65歳以上	7,732	8,285	7.2%
釧路市	15歳未満	21,772	19,400	-10.9%
	15～64歳	113,635	101,909	-10.3%
	65歳以上	45,737	52,867	15.6%
沿線町 (釧路町、厚岸町、浜中町)	15歳未満	4,931	4,344	-11.9%
	15～64歳	23,996	21,522	-10.3%
	65歳以上	8,728	9,799	12.3%
合計	15歳未満	30,268	26,777	-11.5%
	15～64歳	155,530	138,964	-10.7%
	65歳以上	62,197	70,951	14.1%

## ● 高規格幹線道路の整備状況

▶道内自動車道・地域高規格道路の整備要望路線図



※釧路地方総合開発促進期成会

JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料



# 沿線エリアの状況～(2) 路線・沿線エリアの特長

## 根釧地域の都市機能を結ぶ路線

花咲線は、根釧地域における行政や経済・医療などの都市機能を有し、国際交流拠点として発展してきた、釧路市（中核都市）と根室市（地方中心都市）を結んでおり、道東の経済・文化を支える重要な路線であるほか、釧路・根室連携地域政策展開方針による連携・補完による地域づくりの軸としての役割を担っている。



## 広域観光周遊ルート

国の広域観光周遊ルートの広域観光促進地域に、花咲線の沿線地域も含まれており、インバウンドの増加や北海道新幹線開業も相まって、今後、国や道が進める観光立国に寄与する大きな可能性を有している。

〔広域観光周遊ルート形成促進事業：観光庁〕  
アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北海道  
認定：2015年6月

対象地域：釧路、摩周・川湯温泉、**知床**、網走、旭川、富良野、十勝川温泉

◆目標値(2020年)

道北・道東の外国人延べ宿泊数「300万人泊」

〔参考〕釧路管内・根室管内 訪日外国人宿泊客数	(人)				
	H24	H25	H26	H27	H24対比
釧路管内	66,788	90,951	109,737	154,588	231.5%
根室管内	2,521	3,249	4,235	5,235	207.7%

## 北方領土隣接地域を結ぶ路線

根室地域は、領土返還運動の拠点として重要な役割を果たす北方領土隣接地域に位置づけられており、人口減少や高齢化が進行しており、公共交通の維持・確保が重要な課題となっているほか、地域内において高規格幹線網の整備が進んでいない状況を踏まえ、鉄道が重要な交通インフラを担っている。また、H28.12月に合意された「北方四島における共同経済活動」の具体化が見込まれる中、当該地域の、人的交流や、物的・経済的交流を支える交通ネットワークとして期待されている。

## 交流人口の拡大

釧路管内・根室管内においては、ラムサール条約登録湿地である「厚岸湖・別寒辺牛湿原」や「霧多布湿原」、「風蓮湖・春国岱」、「野付半島・野付湾」をはじめ、希少生物が生息するなど優れた自然環境を有しており、バードウォッチングやトレッキングなどを目的として多くの誘客があり、特に、長期滞在者の受入れに向けて、各種取組が進められている。

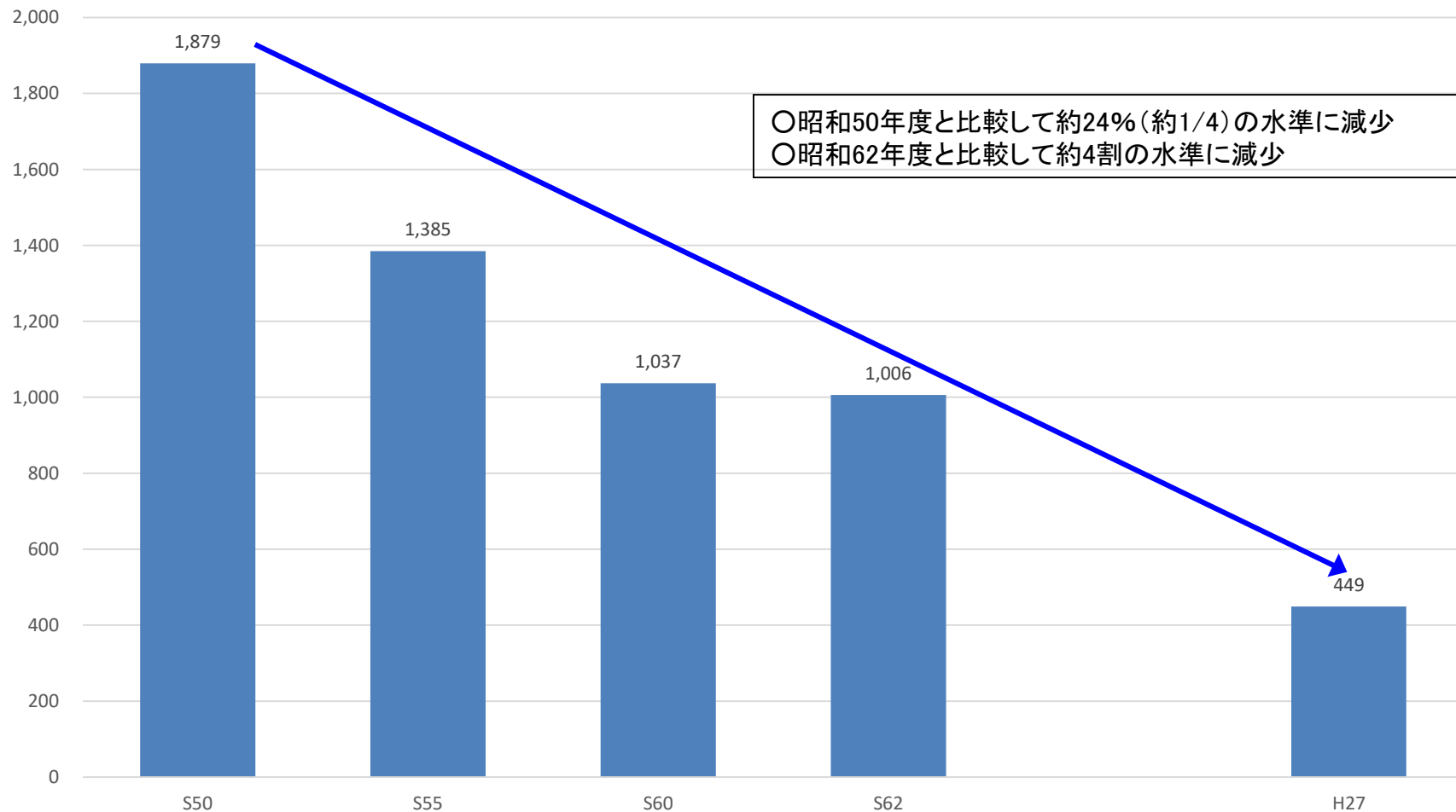


# 鉄道の利用状況等(1)

○ 花咲線の輸送密度は、平成10年代から横ばいで推移しているものの、昭和50年度に比べると、24%程度の利用状況であり、利用者は大きく減少している。

○輸送密度の推移(釧路～根室間)

(人)

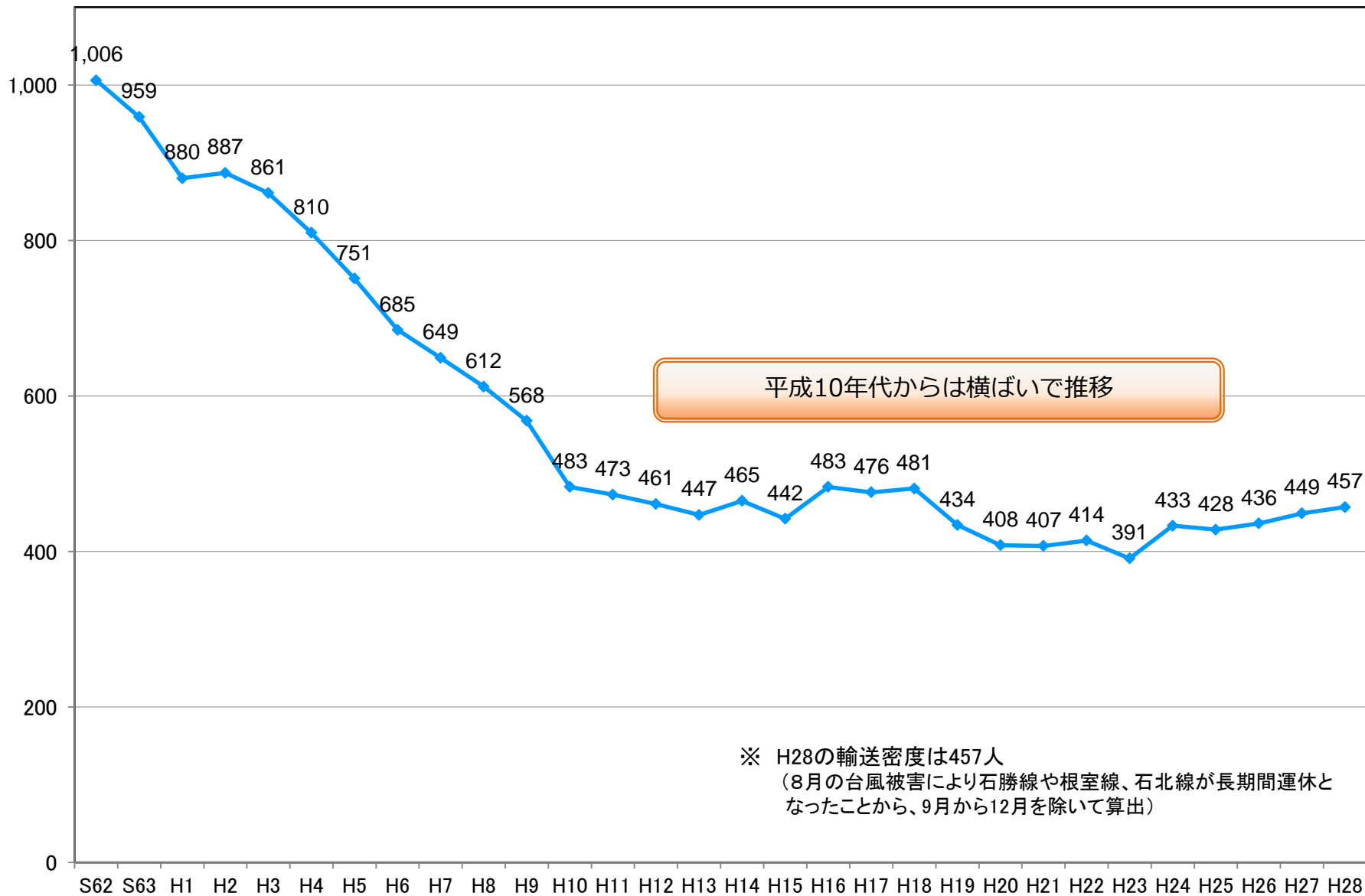




# 鉄道の利用状況等(2)

○ 輸送密度の推移(昭和62~平成28)

(人)

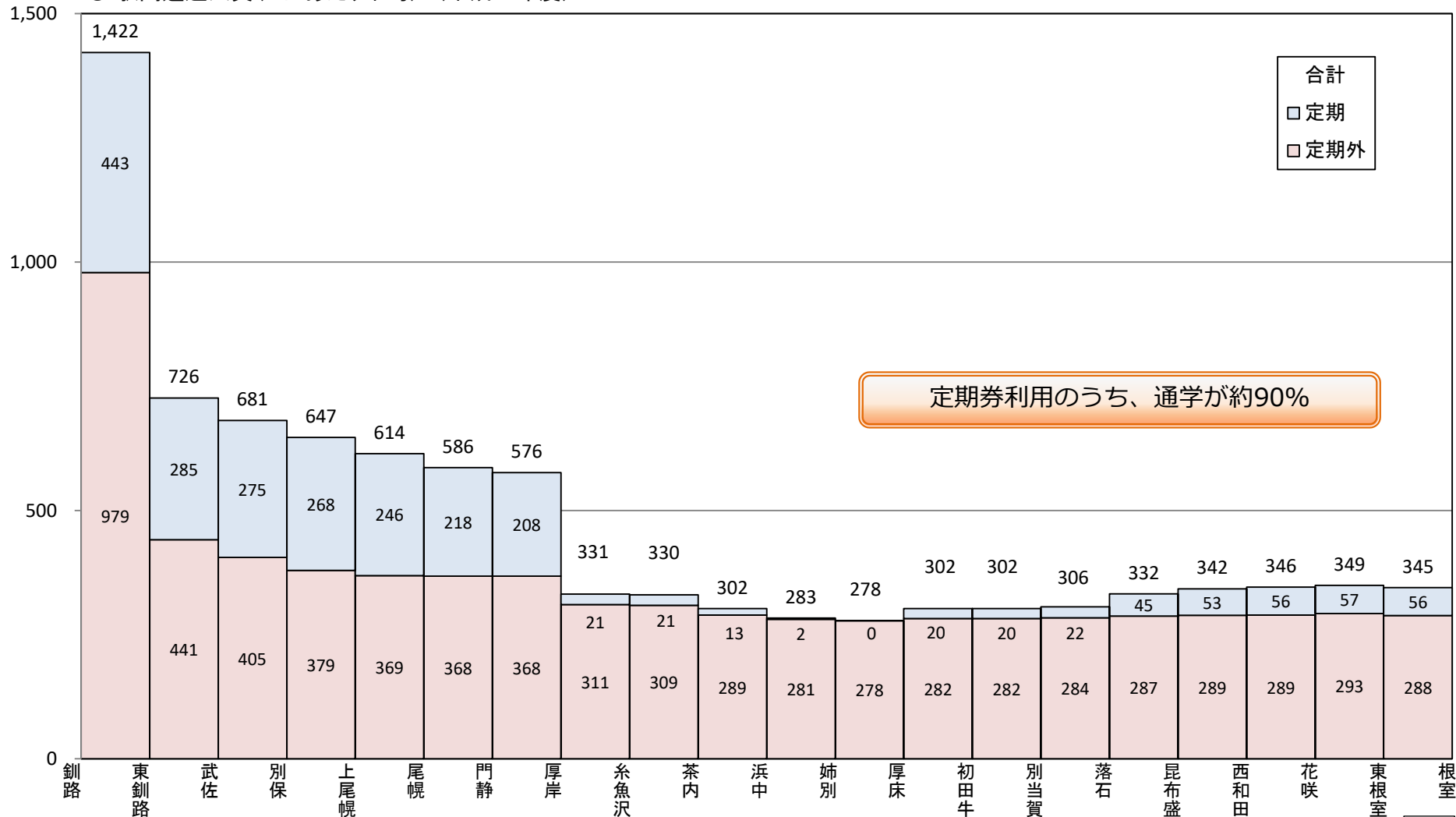


※ H28の輸送密度は457人  
(8月の台風被害により石勝線や根室線、石北線が長期間運休となったことから、9月から12月を除いて算出)

# 鉄道の利用状況等(3)

○ 利用傾向として、釧路から厚岸までが定期券利用を含め、比較的多く利用されている傾向があり、厚床から根室までも定期券利用がある。通学・通院等の利用が多いと考えられる。

○ 駅間通過人員(1日あたり平均) (平成27年度)

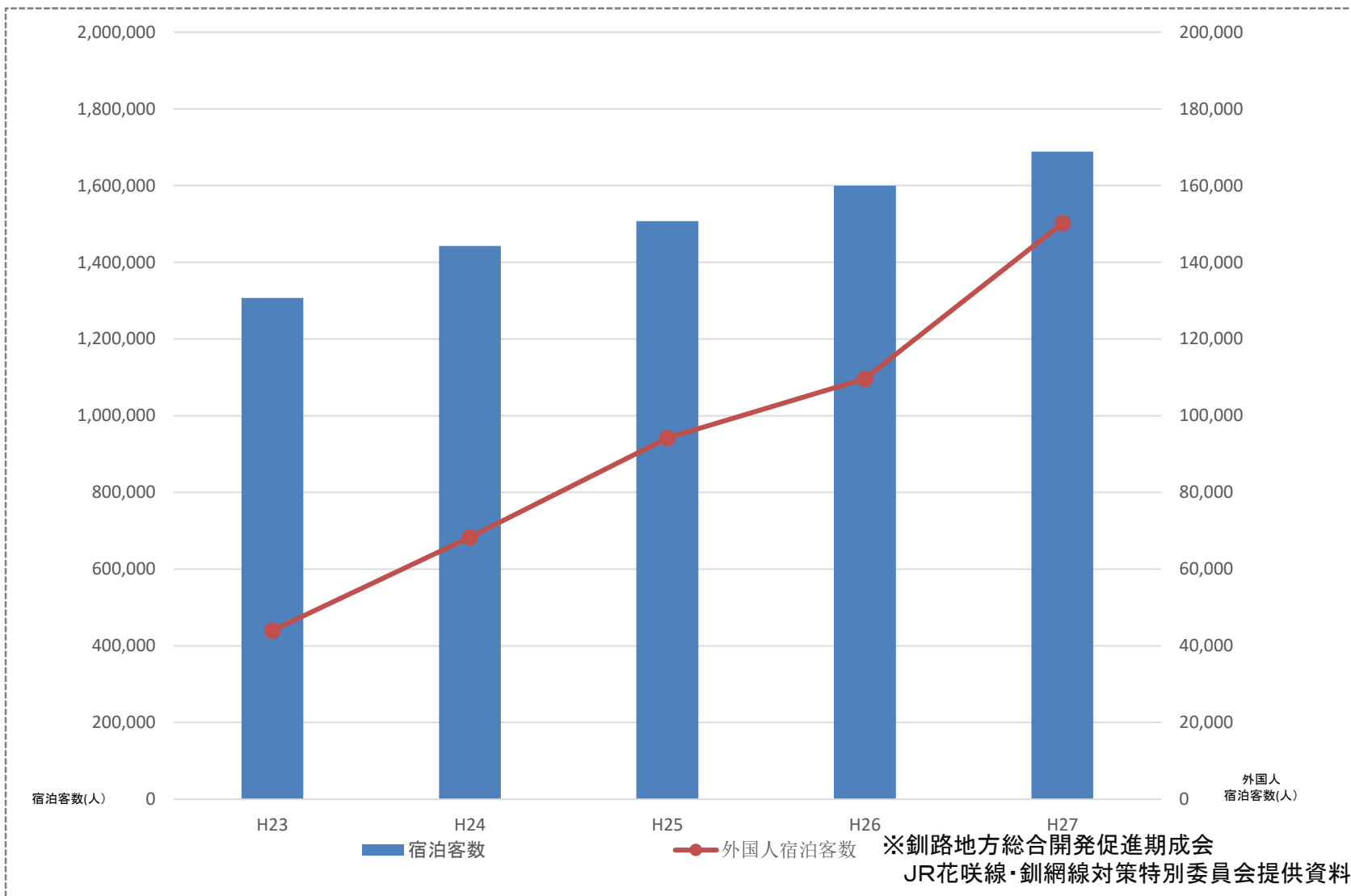


定期券利用のうち、通学が約90%

# 鉄道の利用状況等(4)

○ 釧根地域については、厚岸道立自然公園の厚岸湖・別寒辺牛湿原や霧多布湿原のほか、野付風連道立自然公園、知床国立公園などの貴重な自然環境を有する観光エリアであり、近年、多くの観光客が訪れており、観光宿泊客数も増加している。特に外国人宿泊客数は、急激に増加している。

○沿線地域における宿泊客数(延数)の状況【釧路～根室間の沿線市町計】



# 検討経過

平成29年5月26日 根室地方総合開発期成会

○総会 根室本線花咲線対策特別委員会の設置を決定、委員長選出

平成29年6月26日 第1回根室本線花咲線対策特別委員会

(JR北海道西野副社長から次の3点について説明を受け意見交換)

- ① JR北海道単独では維持することが困難な線区について
- ② JR北海道の経営状況について
- ③ JR花咲線の現状

平成29年8月24日 第2回根室本線花咲線対策特別委員会

釧路総合開発促進期成会 JR花咲線・釧網線対策特別委員会との第1回目の意見交換会

平成29年12月7日 根室本線花咲線対策特別委員会主催による地域住民向け講演会を開催

「JR根室本線花咲線の維持・存続について」を以下プログラムにて開催

- ① JR北海道西野副社長による説明「JR北海道の経営状況と現状について」
- ② 北大公共政策大学院石井特任教授の基調講演「花咲線の存続について」

同日 第3回根室本線花咲線対策特別委員会

(以下2点を受け意見交換)

- ① JR北海道西野副社長から花咲線維持に向けた仕組みづくりについて説明
  - ② 北大公共政策大学院石井特任教授による「花咲線の存続について」の講話
- 【花咲線の存続に係る検討・分析報告(素案)の報告】

北方  
領土

◎北方領土隣接地域としての必要性

「北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律(昭和57年法律第85号)」

北方領土隣接地域(根室市、別海町、中標津町、標津町及び羅臼町の1市4町)が置かれている特殊な事情にかんがみ、北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画の策定及びその実施の推進を図るために必要な特別な措置を定めることも目的

【国の責務】

北海道並びに北方領土隣接地域の市及び町をはじめとする地方公共団体並びに民間の団体との密接な連携を図りながら、北方領土問題等の解決の促進を図るため必要な施策を積極的に推進し、我が国固有の領土である北方領土の早期返還を実現するため最大限の努力をするものとする。

【北海道の役割】

北海道知事は、北方領土返還運動の拠点である北方領土隣接地域を安定した地域社会として形成するのに資するため、基本方針に基づき、北方領土隣接地域の市及び町の長の意見を聴いて、北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画を作成し、主務大臣に協議し、その同意を求めることができる。

【計画に定める事項】

- 一 北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する基本的な事項
- 二 交通施設及び通信施設の整備に関する事項ほか

このほか、各種計画における関連記述

- ・北海総合開発計画  
重点政策として「北方領土隣接地域の安定振興」
- ・北海道総合計画  
政策展開の基本方向として「北方領土の早期返還と隣接地域の振興」
- ・釧路・根室連携地域政策展開方針  
「北方領土の早期返還と隣接地域の振興プロジェクト」



これらの事を踏まえた時、法や政府方針等に反して、北方領土隣接地域の鉄道である「花咲線」を単なる交通ネットワークとして取扱うことにはならない。

北方領土

◎北方領土隣接地域としての必要性

② 北方四島における共同経済活動に向けた動き

- H28.12 日露首脳会談において、北方四島における共同経済活動の協議の開始について合意



【写真】毎日新聞(徳野仁子撮影)

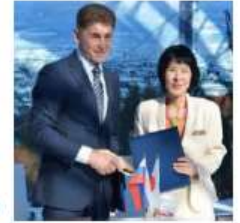
- H29.1 北方領土隣接地域1市4町、千島歯舞諸島居住者連盟とともに「北方四島連絡調整会議」を設置し、共同経済活動等に係る道の提言を取りまとめ

- H29.3.15 道が国に要望を実施

【要請内容】(抜粋)

- 北方四島との交流に関する基本的な考え方
  - 四島と隣接地域等の一体性を図る取組
    - ・隣接地域と四島を巡る周遊・観光ルート形成等
- 北方四島における共同経済活動について
  - 北方領土隣接地域を中心とし、道内企業等の多彩な技術・経験を活かした共同経済活動への参入
  - 共同経済活動の円滑な実施に寄与する、道路、港湾、空港、鉄道等、北方領土隣接地域のインフラ整備等の推進

- H29.9.6 高橋知事がサハリン州のゴジェマコ知事と会談。共同経済活動の具体化と早期実現に向け連携を図っていくことを確認



【写真】北海道新聞(則定隆史撮影)

- H29.9.7 日露首脳が共同経済活動として5項目の事業に絞り込むことで合意①海産物の共同増養殖②温室野菜栽培、③ツアーの開発、④風力発電の導入、⑤ゴミの減容対策



←H29. 10. 27付北海道新聞「日ロ共同経済活動 調査団出発」

同調査団を乗せた釧路駅発「快速ノサップ」↓



北方領土

◎北方領土隣接地域としての必要性

北方四島における日ロ共同経済活動の優先5項目

- ①海産物の共同増養殖
- ②温室野菜栽培
- ③島の特性に応じたツアーの開発
- ④風力発電の導入
- ⑤ゴミの削減対策

・平成29年11月24日の日露外相会談においては、来春に向けてプロジェクト候補を具現化するべく、今後の作業の進め方を確認



<北方領土隣接地域と道央圏を結ぶ唯一の鉄道>

北方領土との人的交流や物的・経済的交流の面でも国策上重要な路線の位置づけであり、今後の北方領土における日ロ共同経済活動を見据えるとその重要性はさらに高まる。

納沙布岬上空から北方領土を望む



納沙布岬の日の出



海面養殖の魚種絞り込む



**四島との共同経済活動 官民調査団が帰港 事業化に向け協議加速へ**  
 二十三日の北方領土の日ロ共同経済活動調査団は、四島を視察し、共同経済活動の推進に向けた協議を加速させるべく、今後の作業の進め方を確認した。調査団は、四島の海面養殖の魚種を絞り込むことについて、協議を加速させるべく、今後の作業の進め方を確認した。

先の日ロ共同経済活動調査団は、四島を視察し、共同経済活動の推進に向けた協議を加速させるべく、今後の作業の進め方を確認した。調査団は、四島の海面養殖の魚種を絞り込むことについて、協議を加速させるべく、今後の作業の進め方を確認した。

北方領土

◎北方領土隣接地域としての必要性

北方領土返還運動としての国民世論の喚起

花咲線は、北方領土視察者の貴重な交通手段として利用されており、根室駅で下車後には、根室交通の納沙布岬行きの路線バスに乗り継げるようバス時間が設定

- 8:01根室駅着 → 8:20根室駅前バスターミナル発
- 10:48根室駅着 → 11:00根室駅前バスターミナル発
- 13:22根室駅着 → 13:45根室駅前バスターミナル発
- 15:59根室駅着 → 16:10根室駅前バスターミナル発

また、北方領土返還運動全国強調月間である8月を含む、毎年7月～9月に運行している根室半島一周北方領土問題啓発バスにおいても、花咲線の根室駅到着時刻に合わせた時間設定のもと、納沙布岬や北海道立北方四島交流センターを回るコースを回り、花咲線の根室駅発車に乗り継げるものであり、北方領土視察者に欠かせない公共交通としての役割を持っている。

- のさっぷ岬コース(経由地:納沙布岬)
  - ・8:01根室駅着 → 8:20根室駅前バスターミナル発 → 10:50根室駅前バスターミナル着 → 11:00根室駅発
- 車石・風蓮湖コース(経由地:北方四島交流センター)
  - ・10:48根室駅着 → 11:00根室駅前バスターミナル発 → 15:00根室駅前バスターミナル着 → 16:09根室駅発

＜北方領土隣接地域と道央圏を結ぶ唯一の鉄道＞  
 北方領土返還運動原点の地において、国民世論の喚起のため、北方領土視察者の重要な移動手段としての役割

北方領土問題啓発バス「のさっぷ号」利用実績

	運行日数	乗客数	1日平均(人)
平成25年	73	721	9.9
平成26年	72	754	10.5
平成27年	75	695	9.3
平成28年	72	659	9.2
平成29年	66	881	13.3



生活  
交通

◎根室管内を区域とする高等学校の  
通学の実態

根室管内においては、根室市内の学生が厚床駅～西和田駅にかけて乗車し、根室市内の高等学校へ毎日遠距離通学している実態にある。花咲線沿線地域をカバーする代替交通は無く、定時性があり、高速・大量輸送を可能とする鉄道路線が必要である。

なお、北海道根室高等学校の通学利用者は、最寄駅である東根室駅にて降車した後、徒歩で登校しているほか、北海道根室西高等学校の通学利用者については、根室駅で降車した後、根室交通の路線バスへ乗り継ぎ、登校している。



東根室駅を利用する北海道根室高等学校の生徒

学校名	鉄道での通学人数
根室	25人
根室西	5人
合計	30人

※JR北海道提供資料

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

生活  
交通

◎釧路管内を区域とする高等学校の  
通学の実態

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

北海道立高等学校通学区域規則 別表

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

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

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

釧路教育局提供

■平成28年台風による  
釧網線 長期運休対応【標茶町】

- (1) 影響を受けた生徒数  
 ア. 標茶高校の通学生 46名  
 イ. 釧路市内の中学・高校への通学生 60名

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

(3) 課題  
通学生への対応が精一杯であり、通院や買い物の人には対応できなかった。



平成28年8月27日付釧路新聞

※釧路地方総合開発促進期成会  
 JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料

生活交通

◎根室管内から他地区への医療機関の通院等での必要性

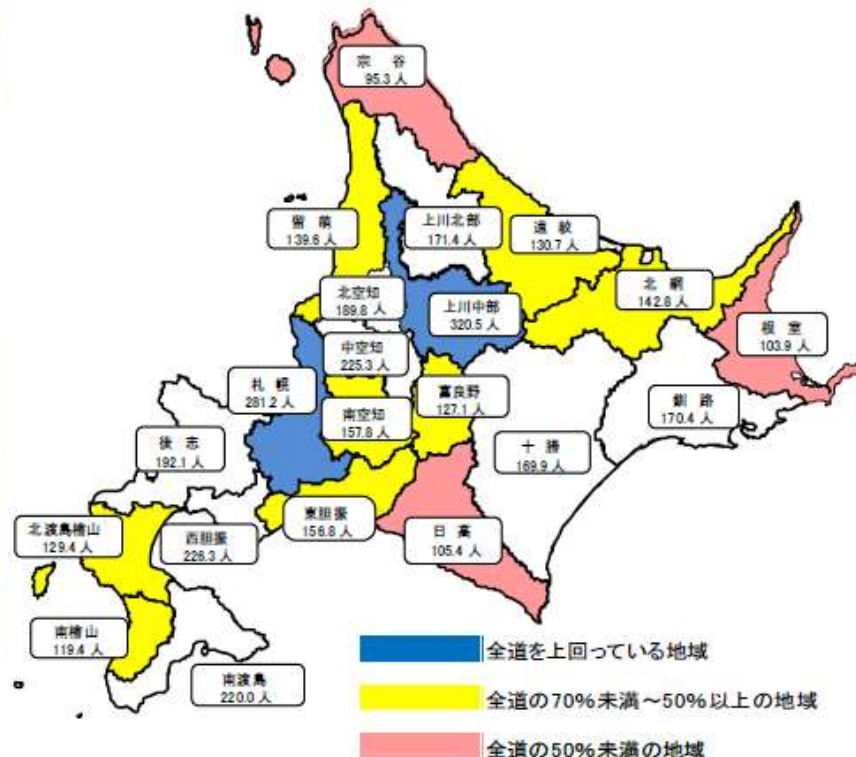
② 二次医療圏別医師数 (平成26年末)

○ 札幌圏に全道の医師の約半数が集中しており、地域偏在が著しい。(単位:人)

区分	全国	北海道				
		全道	市部	町村部	最大圏域	最小圏域
医療施設 従事医師数	296,845	12,431 (100.0%)	11,549 (92.9%)	882 (7.1%)	札幌圏 6,626 (53.3%)	南檜山圏 29 (0.2%)
人口10万対 医師数	233.6	230.2 (100.0%)	263.5 (114.5%)	88.4 (38.4%)	上川中部圏 320.5 (139.2%)	宗谷圏 95.3 (41.4%)

資料  
北海道地域医師連携支援センター発行「北海道の医師確保対策(平成29年7月)」

圏域名	人口10万対医師数	全道との比較
1 上川中部	320.5	139.2%
2 札幌	281.2	122.2%
3 西胆振	226.3	98.3%
4 中空知	225.3	97.9%
5 南渡島	220.0	95.6%
6 後志	192.1	83.4%
7 北空知	189.8	82.5%
8 上川北部	171.4	74.5%
9 釧路	170.4	74.0%
10 十勝	169.9	73.8%
11 南空知	157.8	68.5%
12 東胆振	156.8	68.1%
13 北網	142.8	62.0%
14 留萌	139.6	60.6%
15 遠紋	130.7	56.8%
16 北渡島檜山	129.4	56.2%
17 富良野	127.1	55.2%
18 南檜山	119.4	51.9%
19 日高	105.4	45.8%
20 根室	103.9	45.1%
21 宗谷	95.3	41.4%
全道	230.2	100.0%
全国	233.6	101.5%



人口10万に当たりの医師数は、全道平均が230.2人の中にあって、根室圏域は103.9人と、道内の21の医療圏域のうち、2番目に低く、慢性的な医師不足の状況にあり、釧路や道央の医療機関を利用する地域住民も多い。

生活  
交通

◎根室管内から他地区への医療機関  
の通院等での必要性

平成28年度の根室市国民健康保険の医療機関別療給付費の実績を見てみると、給付件数では、根室市内の医療機関の割合は、全体の79.91%であり、市外医療機関の割合は、20.09%となっている状況にある。また、給付金額で見ると、根室市内の医療機関は55.29%に止まり、市外医療機関の割合は、44.71%と非常に高い割合となっている。

市外医療機関での給付件数割合と比較して給付金額割合が高いことを示している数字は、地域住民がより高度な医療等を求めて、釧路や道央圏の医療機関を利用していることを表している。地域の少子高齢化が一層加速する中、自ら移動手段を持たない高齢者等のほか、路面凍結によるスリップ事故が多発する冬期間に自家用車での移動を控える地域住民にとって、根室管内と道東の中核都市を結ぶ路線、さらに道央圏につながる唯一の鉄道の必要性は増すものと考えられる。

<根室管内と道東の中核都市とを結ぶ路線、道央圏を結ぶ唯一の鉄道>

地域住民が必要な医療を受けるための移動手段であり、安心して暮らしていくために必要不可欠な路線

根室市国保会計における医療機関別療養給付費の推移

●件数 (単位：件)

年度	市内医療機関		市外医療機関		合計
	件数	構成比	件数	構成比	
平成24年度	95,806	79.63%	24,504	20.37%	120,310
平成25年度	91,155	78.96%	24,288	21.04%	115,443
平成26年度	89,067	78.54%	24,338	21.46%	113,405
平成27年度	89,469	77.90%	25,381	22.10%	114,850
平成28年度	89,720	79.91%	22,560	20.09%	112,280

●金額 (単位：千円)

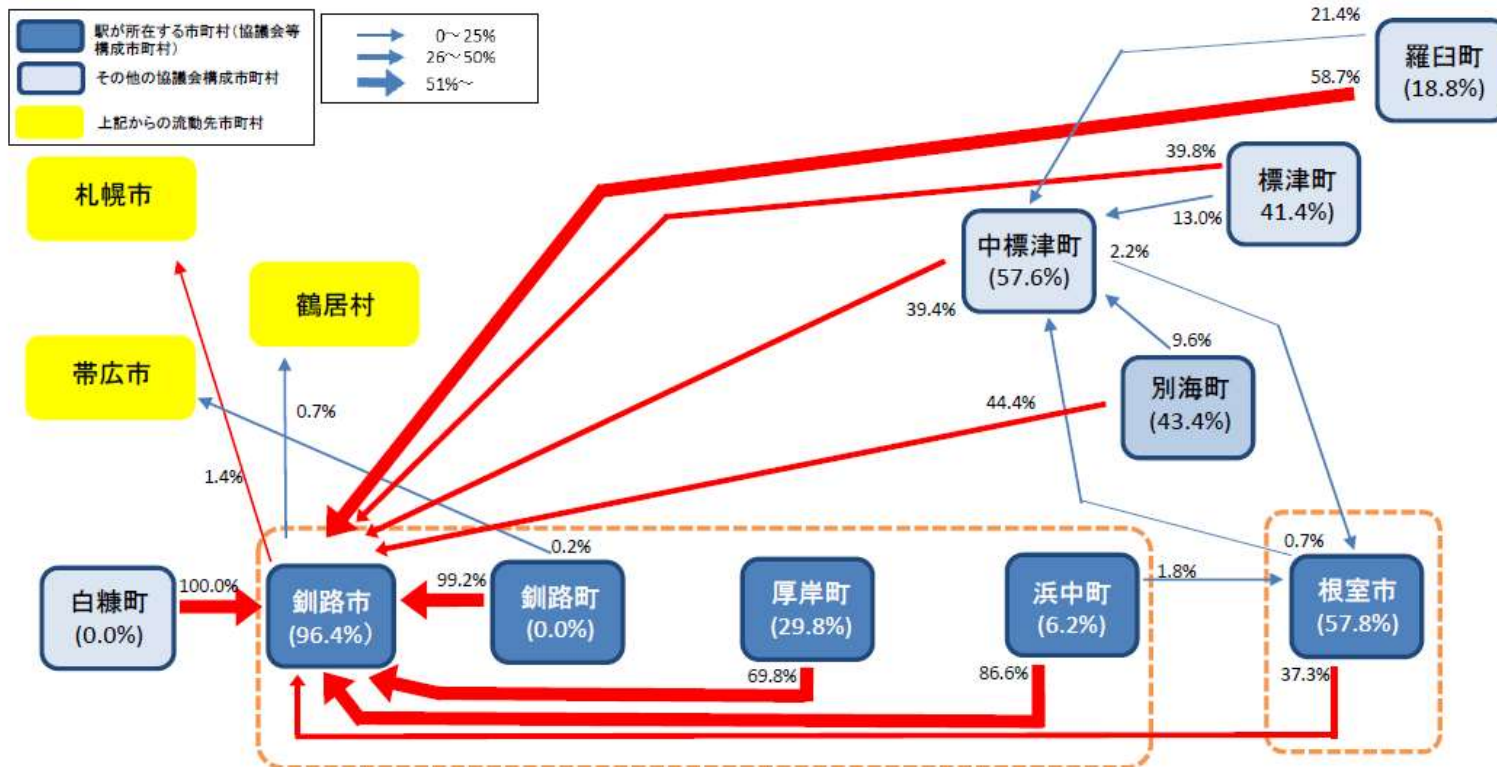
年度	市内医療機関		市外医療機関		合計
	金額	構成比	金額	構成比	
平成24年度	1,318,062	56.97%	995,700	43.03%	2,313,762
平成25年度	1,308,009	57.20%	978,596	42.80%	2,286,605
平成26年度	1,292,548	55.54%	1,034,666	44.46%	2,327,214
平成27年度	1,297,037	56.02%	1,018,281	43.98%	2,315,318
平成28年度	1,201,451	55.29%	971,728	44.71%	2,173,179

生活交通

生活交通路線としての役割

○ 入院については、釧路市への医療機関への流動が極めて多い。

<他市町村への入院に伴う移動実態(上位2市町村)>



※( )内数値は市町村内での受療割合、  
朱色の矢印は各市町村において最も割合が高い他市町村への移動

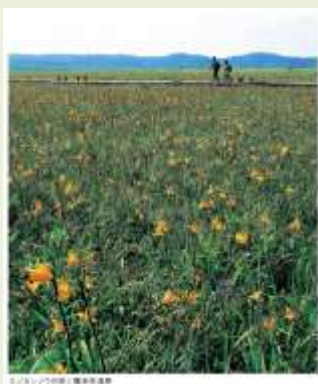
【出典】北海道総合保健医療協議会地域医療専門委員会資料より北海道作成

自然環境

◎ラムサール条約登録湿地等

霧多布湿原

霧多布湿原は、北海道東部の太平洋に面した琵琶瀬(びわせ)湾、浜中湾の海岸線に沿って広がる、南北約9km、東西約3km、面積3168ヘクタールの湿原である。湿原の主要部分と、湿原の西にある火散布(ひちりっぶ)沼と藻散布(もちりっぶ)沼の474ヘクタール、合計2504ヘクタールがラムサール条約湿地になっている。中央部の803ヘクタールは、泥炭形成植物群落として天然記念物に指定されている。



ラムサール条約登録地・霧多布湿原

厚岸湖・別寒辺牛湿原

北海道東部を北から南に流れ下る別寒辺牛川は、全長43km、日本の主要な河川のなかでもっとも人工工作物が少ない自然度の高い川である。流域に約8300ヘクタールの別寒辺牛湿原が広がり、河口に3230ヘクタールの厚岸湖がある。

別寒辺牛湿原は、東の霧多布(きりたつぷ)湿原、西の釧路湿原の陰に隠れて長い間、開発の手が入らなかったため、日本で有数の原生的自然が残されている湿原である。別寒辺牛川流域に広がる大部分はヨシ、スゲ、ハンノキからなる低層湿原だが、1989年に人工衛星写真の解析から約100ヘクタールの高層湿原が、ほとんど手つかずの原生状態で発見された。湿原の発達過程を見られる貴重な湿原である。

厚岸湖は汽水湖で、湖畔の塩湿地には、ここで発見されて名前を冠したアッケシソウをはじめ塩性植物群落が点在し、潮汐の影響を受ける別寒辺牛川の右岸河口では、スゲ類などに特徴的な種構成を見ることができる。



別寒辺牛川と厚岸湖(右奥)



※釧路地方総合開発促進期成会  
JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料

自然環境

◎ラムサール条約登録湿地等

風蓮湖・春国岱

風蓮湖は、北海道根室半島の付け根にある海跡湖である。南から延びる春国岱と、北から延びる走古丹（はしりこたん）の二つの砂州でオホーツク海と隔てられ、中央部と南東端の2カ所の開口部で海とつながっている汽水湖である。東西約20km、周囲約65km、面積は約5600ヘクタール。面積に比べて湖岸線の長い、複雑な形をし、湖岸には広大な干潟が形成されている。流入河川は13本あり、河口付近には塩湿地が発達し、とくに風蓮川河口のそれは広大で、独特の景観を見せている。

春国岱は、オホーツク海の海流が運ぶ砂が堆積した砂丘で、風蓮湖にふたをしたような形になっている。約3000年前から1500年前にかけて形成された、年代の違う三列の砂丘で構成されている。長さ約8km、最大幅1.3km、面積は約600ヘクタール。砂浜海岸から草原、森林、塩性湿原、干潟と異なる生態系に、多様な野生生物を見ることができる。とくにアカエゾマツ林は、砂丘上に形成された世界でも珍しい例である。

風蓮湖は海産資源に恵まれた湖で、ホッキ貝やアサリ、コマイ、ワカサギなどの漁がおこなわれている。



風蓮湖の景観

野付半島・野付湾

野付半島は、北海道東端の根室半島とその北側の知床半島の間、根室海峡に突き出た、釣りばり状に湾曲した半島である。対岸の国後島との間の根室海峡を南下する潮流で運ばれた砂が堆積してできた、長さ28kmの日本最大の砂嘴である。標高はほとんどなく、平坦な砂浜と湿地だけがつついている。あちこちにトドワラ、ナラワラと呼ばれる荒涼とした独特の景観が見られる。トドマツやミズナラの樹林帯だったところが、地盤沈下と海水の浸食によって立ち枯れ、白く風化した姿である。直線的な外海部に対して、エビの腹部のように湾曲した内湾には、複雑な形に突出した干潟が形成され、汀線付近には塩湿地が広がり、甲殻類、貝類、魚類、ゴカイ類などが多く生息している。

こうした自然度の高い、多様な湿地環境を反映し、ここには毎年、春と秋、2万羽以上の渡り鳥が飛来し、重要な中継地となっている。とくに、キアシシギ、オオハクチョウ、コクガン、ヒドリガモ、スズガモ、ホオジロガモは、地域個体群の個体数1%以上を支えている。アカアシシギの繁殖も確認されている。



野付半島の景観(写真: 藤林 隆)

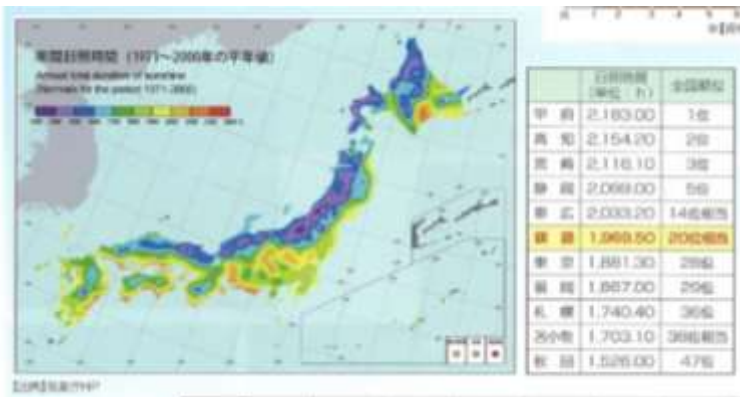
※釧路地方総合開発促進期成会  
JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料

沿線  
景観

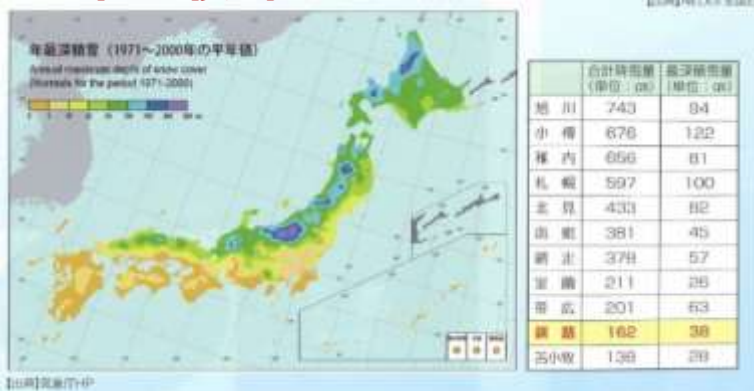
◎優れた自然環境や雄大な大地

日照時間

- ・全国的に見ても日照時間の長い地域
- ・特に冬～春にかけて長くなる傾向がある



降雪量・積雪量・北海道内でも最も雪の少ない地域



別寒辺牛湿原



厚岸海岸



落石海岸



観光  
施策

◎道東の広域観光ルートの可能性

「アジアの宝悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」形成計画」  
計画に位置付けられている「広域観光促進地域」の取り組みを鉄道(花咲線・釧網線)が支える

**実施主体**

- 名称 『プライムロードひがし北・海・道』推進協議会
- 会長 上野 洋司 (ひがし北海道観光事業開発協議会 会長)
- 事務局 ひがし北海道観光事業開発協議会、北海道観光振興機構、北海道
- 構成員 ひがし北海道観光事業開発協議会、北海道観光振興機構、広域観光団体(観光連盟、観光圏等)、拠点地区観光協会、拠点地区市町村、各地方空港誘致協議会、JTB北海道、NEXCO東日本、JAL、ANA、AIRDO ほか

**目標設定・成果把握・計画期間**

- 目標の設定
  - 道北・道東の外国人延べ宿泊者数 3,000千人泊(H32年) (中間年H29:1,700千人泊)
  - 観光消費額(1人あたり)及び満足度 調査結果を踏まえ設定
- 成果の把握方法
  - 北海道「北海道観光入込客数調査」調査データにより把握
- 計画期間
  - 平成27年度から平成31年度まで

**事業の概要**

- 広域で取り組む主な事業
  - 事業計画認定・マーケティング
    - レンタカーデータ、本道最大の滞在拠点・札幌からの導線の調査
  - 受入環境整備・交通アクセスの円滑化
    - 移動wifiの整備や、地方空港のゲートウェイ化を見据えた地上ルート形成施策
  - 滞在コンテンツの充実
    - SNSによる商品開発、SNSから北海道各地の世界一
    - 対象市場に向けた情報発信・プロモーション
  - 総合WEBを観光圏などと連携で実現(ロマンチック街道HP参考)



知床方面への観光ルート



観光  
施策

◎道東の広域観光ルートの可能性

	H27観光入込数
釧路市	425.6万人
釧路町	11.7万人
厚岸町	42.2万人
浜中町	43.5万人
根室市	39.4万人

※H27北海道観光入込客数調査報告

花咲線沿線自治体の観光客入込数を見ると、釧路市までは400万人を超える入込数となっているものの、その他の自治体への流入は限定的であります。

今後、より効果的な情報発信をすることにより、道東の広域観光ルートの一つとして、花咲線沿線の魅力も高まるものと考えます。



観光  
施策

◎インバウンドの増加

③外国人向けレールパスの販売状況

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

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

北海道  
レールパス  
外国人旅行者  
専用割引切符  
(特急・急行列  
車が乗り放題)  
・3日間16,500円  
・5日間22,000円  
・7日間24,000円

【訪日外国人推移】



【出典】北海道観光入込客数調査報告書、JR北海道資料、北海道調べ

4P



根室・釧路管内は、バードウォッチングの聖地

落石ネイチャークルーズの利用者推移

年度	利用人数	うち国外 利用人数	構成比
平成22年度	576	19	3.3%
平成23年度	785	15	1.9%
平成24年度	891	52	5.8%
平成25年度	801	83	10.4%
平成26年度	857	130	15.2%
平成27年度	1,048	115	11.0%
平成28年度	909	165	18.2%

根室・釧路管内は、バードウォッチングの聖地であり、根室市内の落石ネイチャークルーズは、絶滅危惧種の珍鳥「エトピリカ」の繁殖地でもある、ユルリ、モユルリ島周辺を、落石漁協の漁船をクルーズ船として登録し、地域密着型の遊覧事業として実施している。国外利用者が年々増加しており、近年では、約2割を占めている。



観光  
施策

◎駅を起点とした体験型観光（「フットパス」の魅力）

花咲線沿線のフットパス

イギリスが発祥の歩行者専用の道「フットパス」、それぞれが自分の考え、思い、楽しみをもって歩くことができる場所で、根室の風土、開拓の歴史を歩きながら肌で感じることができる。

花咲線沿線にも多くのフットパスが存在し、都会では味わうことのできない、体験型観光を楽しむことができ、JR沿線地域と都市住民との交流の場としても、その存在価値が高まっている。

- 厚床パス
  - ・厚床駅が起点
- 初田牛パス
  - ・初田牛駅が起点、終点
- 別当賀パス
  - ・別当賀駅が起点、終点
- 浜松パス
  - ・落石駅が起点、終点





交流人口

◎長期滞在者(ちょっと暮らし)による  
鉄道利用

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



2016夏 涼しくして避暑生活 アンケート結果

Q. どこか観光地へ旅行されましたか。

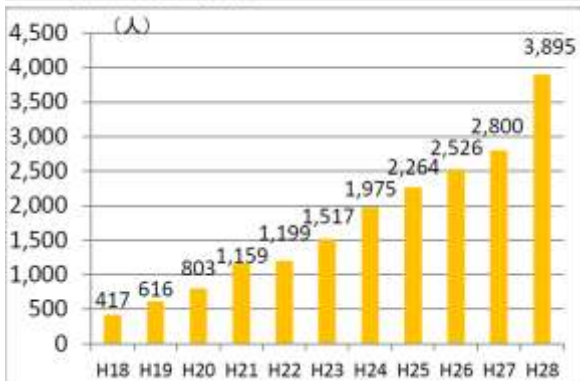
(上位6管内) [複数回答可]

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

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

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

5 利用者数の推移



3 利用者数等上位10市町村

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

鉄道利用者の声

◎長期滞在者からの聞き取り

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

## 道内空港活性化ビジョン (平成22年3月)

### ●地域間・空港間の連携 ⇒道外観光客誘致等の取組

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

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

- ・新幹線や鉄道、バス、船舶、タクシーなどとの連携

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

### 取組展開

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

※釧路地方総合開発促進期成会

JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料

空港との  
連携

◎「ひがし北海道観光キャンペーン協議会」  
～空港を核とした広域交通アクセスのPR



※釧路地方総合  
開発促進期成会  
JR花咲線・釧網線  
対策特別委員会  
提供資料

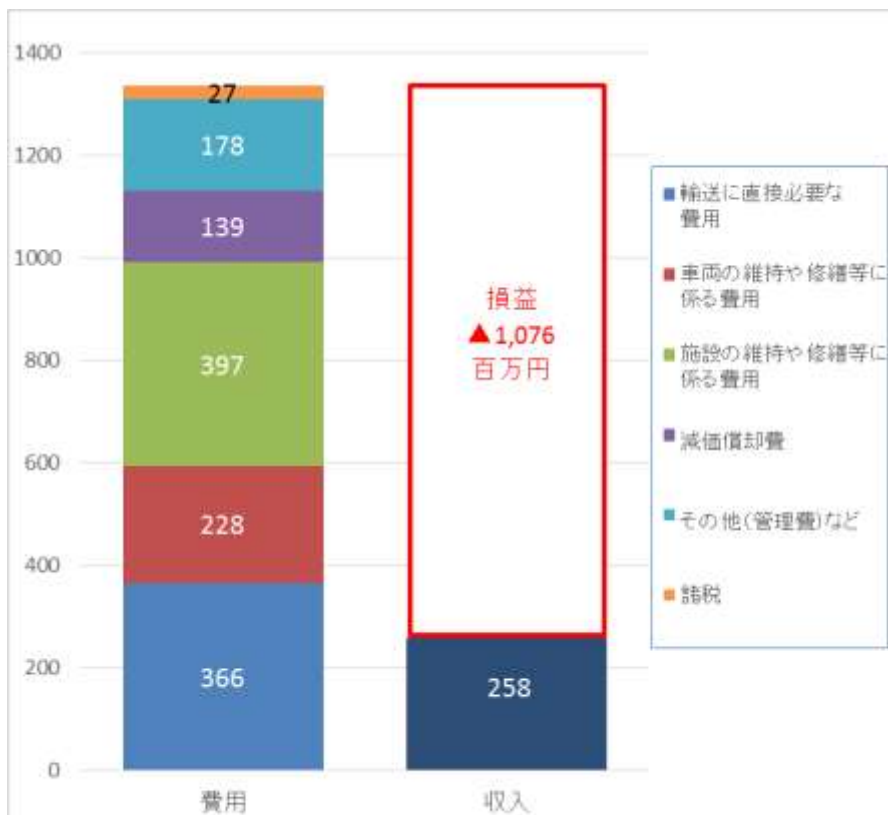


# 路線維持に向けた課題① — 巨額の収支不足の構造

- 花咲線(釧路～根室間)における年間の営業損失は、約10.8億円に及ぶ。(平成27年度決算)
- 費用の内訳及び、経費節減項目と箇所一覧については、次のとおり。

花咲線(釧路～根室間)の収支構造

(単位:百万円)



【出典】JR北海道資料より、北海道作成

## 経費節減に関する費用例

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

【出典】JR北海道資料より、北海道作成

## <収支の各項目に含まれる内容>

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

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

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

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

J R 北海道提供資料 ※釧路地方総合開発促進期成会

JR花咲線・釧網線対策特別委員会提供資料

# 路線維持に向けた課題② — 今後の投資経費

- 同区間における今後20年間の老朽土木構造物の大規模修繕や更新費用は、30億円に及ぶほか、車両の更新費用も12億円に及ぶ。

## 今後(20年間)の大規模修繕・更新費用

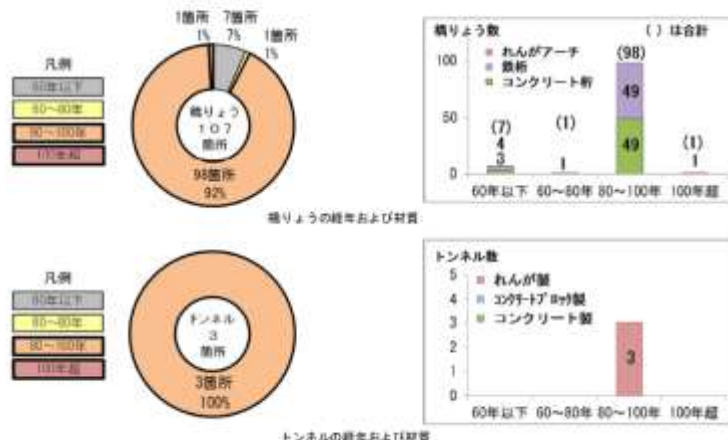
### <土木構造物>

線区	橋りょう、トンネル等
花咲線(釧路～根室)	30億円

線区	更新車両数	更新費用
花咲線(釧路～根室)	6両	12億円

【出典】JR北海道資料より、北海道作成

## 土木構造物の概況(花咲線)



## 大規模修繕・更新の一例

- 花咲線の代表的な構造物

【尾幌トンネル(別保・上尾幌間)  
覆工材料の劣化・剥落対策 7億円】

- ・トンネル壁面がれんが積みでできた古いトンネルです。
- ・現在も老朽化による影響で補修を重ねていますが、将来的には補修箇所などの抜本的な改築が必要です。
- ・諸元  
経過年数99年  
延長171.0m  
れんが製



## 大規模修繕・更新の一例

- 橋りょう

### 【鋼橋の腐食対策】

花咲線：6億円 釧網線：8億円

- ・ 広範囲にわたって腐食が進むと、橋りょうの寿命が短くなる
- ・ 経年の進行を踏まえ、鋼橋を永続的に使用するため、定期的な塗装の塗替えを実施



### 【鋼橋の亀裂対策】

花咲線：2億円 釧網線：3億円

- ・ 経年が進むにつれて、桁に亀裂が発生することがある
- ・ 亀裂発生を防ぐ予防的な措置として、亀裂の原因となる橋桁を支える台座部分(支承部)の不具合の修繕を事前に実施

