

JR 北海道の路線問題が提起していること

「第3の時代」を支える鉄道政策と地域戦略の必要性

2026年9月17日 札幌自由学校「遊」
地方鉄道、JRローカル線の未来を探る

石北沿線ふるさとネットワーク 長南進一

石北沿線ふるさとネットワークの歴史ーふるさと銀河線の存続運動から、今日までー

(前史) 1987年 国鉄の分割民営化

1989年 第三セクターふるさと銀河線運行開始

2003年 第4回銀河線関係者協議会で、道庁が廃止方針を表明

- 2004年2月 「鉄路を考える会」(北見)
- 同 3月 「ふるさと銀河線存続運動連絡会議」(十勝含め、沿線の運動団体が一堂に)
- 2005年4月 「ふるさと銀河線再生ネットワーク」(北見)

※特区構想、減価式地域通貨構想、DMV運行構想、岡山電気軌道の誘致運動、国会行動、国会質問など

2006年4月20日 ふるさと銀河線廃止

- 2006年7月 「ふるさと銀河線沿線応援ネットワーク」に改組

※2007年方針書より「ふるさと銀河線なき後に懸念されるものが「地域の疲弊と過疎化」であるとするならば、我々が考えなくてはならないことは、地域を元気にすることです。昨年4月21日以降、生活路線として再生することは困難になったとしても、その鉄道財産を観光資源、観光鉄道として復活させることは可能です。」

※沿線の地域振興、観光振興活動の推進 2008年～今年までの間で、沿線応援ツアーを12回実施

https://www.okhotsk.biz/gingasen_net/history_ensentours.pdf

2016年7月 JR北海道「当社単独では維持することが困難な線区」の公表を表明

※11月に、赤線区5、黄線区8を公表

8月 「石北沿線ふるさとネットワーク」に改組



ふるさと銀河線の存続運動、沿線応援活動からの教訓 — **私たちの基本的スタンス** —

教訓① 何故、ふるさと銀河線を残せなかったか

法律がなかった！

国鉄→JRへ、JR→第三セクター鉄道への転換 法律の裏付けあり

第三セクター鉄道の破綻→ ? **裏付ける法律**がない

※廃止届けの出された鉄道の再生事業を可能とする「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」が制定されたのは、2007年。ふるさと銀河線廃線の翌年であった！

教訓② 鉄道が無くなるから地域が疲弊するのではない、地域が疲弊したから鉄道が無くなる

必要なのは沿線地域の振興戦略

廃線後に商業売上高を伸ばした町がある！ （私達は、2016年に「廃線前後20年調査」を実施）

陸別町（商業統計）

2004年 36億4900万円

2006年廃線

2007年 32億3700万円

2008年ふるさと銀河線りくべつ鉄道（動態保存鉄道）開業

2014年 42億6500万円

地域に鉄道を残すために必要なものは、法律（国の鉄道政策）と地域の振興戦略である！

JR北海道の上下分離「国全体の問題として考える」(道新「石破前首相インタビュー」)から抜粋

2026年4月27日 11:00(5月3日 13:36更新) 北海道新聞電子版

——JR北海道は単独では維持困難とする赤字8区間（通称・黄色線区）の存続について、上下分離方式を軸に自治体などと協議しようとしています。上下分離方式というのは避けられない議論なのでしょうか。

「避けられないも何も、鉄道は上下分離であるのが当たり前だ」と思ってる。同じ公共交通機関で、エア・ドウが滑走路を造りなさいと言われたらエア・ドウはやれんわね。十勝バスが道路を造りなさいと言われたら、十勝バスはやれんわね。道路でも飛行機でも、インフラは公の税金で負担するじゃないですか。その上を走らせるのが民間のあり方です。何で鉄道だけインフラも運行も事業者じゃなきゃいかんのかなということですよ。（略）本来あるべき上下分離っていうのがクローズアップされるのは当然のことでしょう」

——国土交通省は、「JRと地域が話し合う問題」とし、費用などを国が負担することは難しいとの姿勢です。

「（国交省）鉄道局の予算が非常に少なくて、その鉄道局（の予算）も新幹線にほとんど使われてるわけです。今の鉄道局の予算で上下分離のインフラ部分を国がみることはできないですよ。それはできない。だけど、じゃあ、本当にその鉄道局の予算はこれでいいですか、って話じゃないんでしょうか。」（略）東京の交通を便利にするのを少し落としてでも、地方のインフラを整備していく、ということは国としての判断だと思います。」

（略）

——上下分離をした際、インフラ部分は国・道・市町村のどこが、どのように負担すべきでしょうか。

「市町村は持てないでしょう。それは財政的に無理だと思いますよ。じゃあ、国が上下分離の下の部分を持つか」と言うと、乗りたくなる鉄道、乗って行きたくなるマチをつくる、それは国の仕事じゃないんだよね。だから、事業者が乗りたくなる鉄道を作るのであり、そして地方が行きたくなるマチを作る。それでこそ、上下分離の意味がある。鉄道を残すことに意味があるわけじゃなくて、どうやって乗りたいたい鉄道を作るか、どうやって行きたいマチを作るか、というのと一体になって議論しないと意味がない。自治体に上下分離のインフラ部分を持て、ということが無理なことはよく分かっています」

——財政負担は難しくても、自治体には自治体のできることがあるということですね。

「それをやっていただくということです」

地方鉄道を残すために必要な3つの事ー1つの前提と2つの課題ー

【前提】鉄道インフラを「公共インフラ」とすること

公共交通インフラで「上下分離」されていないのは鉄道だけ！

※国、都道府県、市町村のそれぞれが、鉄道インフラを担う必要がある（道路は国道、道道、市町村道）

※2007年、ふるさと銀河線沿線応援ネットワークは「北海道の公共交通政策に関する要望書」で、上下分離の導入を要望している

【課題①】「第3の時代」を担う鉄道政策（法律と財源）を確立すること

※あるのは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」）のみ

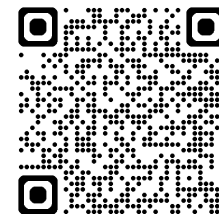
※鉄道政策刷新の議論は未だ途上にある

【課題②】「行きたい町、行きたい地域」になる地域戦略を作ること

観光戦略と「地域公共交通計画」の連動が必要

参考：「オホーツクの観光戦略と公共交通の在り方」

https://www.okhotsk.biz/gingasen_net/t2_5gatu.pdf



廃線問題に直面する全国の地方鉄道—鉄道「第3の時代」がもたらしているもの—

第1の時代：鐵道院、鐵道省、国鉄の時代

第2の時代：国鉄の分割民営化、JRの時代

第3の時代：2000年、鐵道事業法改正以後

需給調整規制の撤廃：参入は免許制から許可制に

撤退は許可制から届出制に

改正前後で、廃線延長は**大手私鉄で73.6倍、三セクは37.3倍**（全体で2・13倍）

2006年：ふるさと銀河線が廃線

2016年：JR北海道「維持困難線区」を公表

夕張支線、赤線区5，黄色線区8

2022年：10月にJR西日本、11月にJR東日本が
維持困難線区を公表

JR西日本17線区30区間 JR東日本34線区62区間

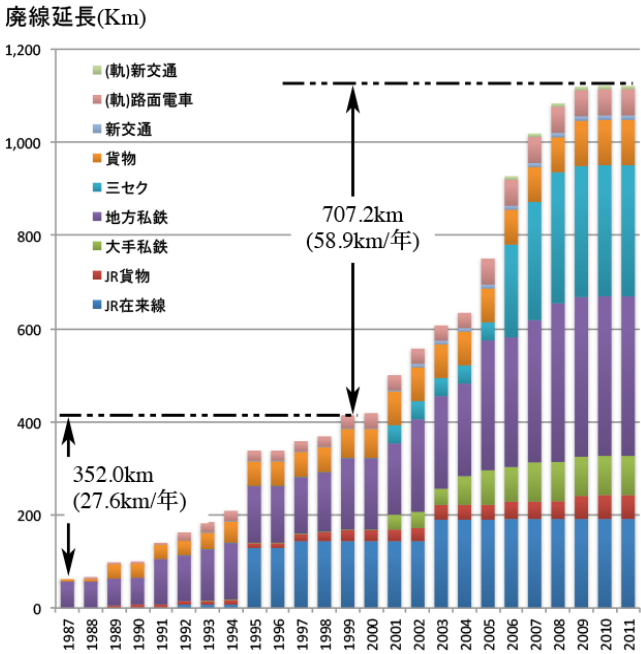


図-7 事業者形態別廃線延長累計推移

表-1 事業者形態別年間廃線延長の比較 (km/年)

	JR在来	JR貨物	大手私鉄	地方私鉄	三セク	貨物	新交通	(軌)路面電車	(軌)新交通	全
前	11.3	1.9	0.1	7.5	0.1	4.5	0.1	2.2	0.0	27.6
後	4.0	2.3	6.9	15.8	23.4	2.9	0.7	2.3	0.6	58.9
倍	0.4	1.2	73.6	2.1	373	0.7	6.8	1.1	∞	2.13

需給調整規制廃止前後における鉄軌道の廃止状況の変化に関する分析
大阪産業大学教授波床正敏・工学部山本久彰

国の鉄道政策の現在地点①ー活性化再生法では「第3の時代」は担えないー

・「地域公共交通活性化再生法」の改正経緯と現在地

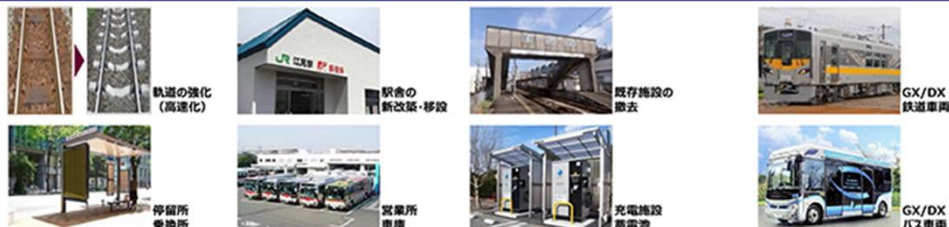
2007年制定 事業の廃止届出を延期させ、地方自治体の支援により鉄道事業の維持を図る「鉄道再生事業」を規定

2008年改正 鉄道事業再構築事業として、現行法では実施できない公有民営の上下分離を可能にする

2023年改正 鉄道事業再構築事業を、社会資本整備総合交付金の対象とする

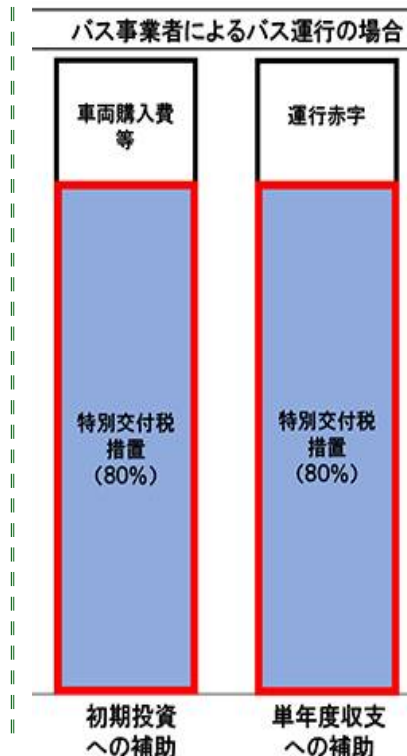
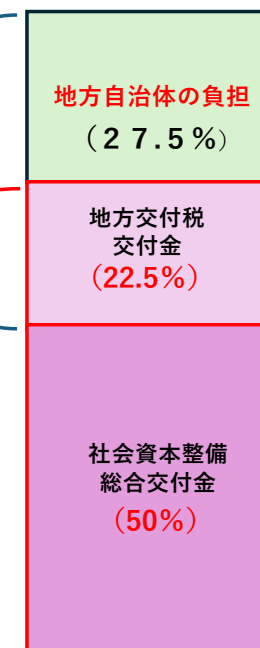
社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等) 国土交通省

地域公共交通再構築事業の概要	
交付金事業者等	地方公共団体、補助対象経費の1/2 ※JR本州3社又は大手民鉄の路線については1/3（補助対象経費は総事業費の2/3を上限とし、1/3は事業者の自己負担）
対象事業	地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備 ※まちづくりとの相互連携等が要件
地方財政措置	鉄道施設：地方負担分について、地方債 ※ 充当率100%、うち45%について交付税措置 （※）第三種事業者（自治体）又は第三セクター鉄道の場合 バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%



地方債
発行

国の
財政支援



現時点：施設整備には72.5%の交付金があるが、運行赤字補填への交付金はない！
必要なこと：バス同様の地方交付税措置を講ずること

道新インタビュー「もし北海道知事なら」石破前首相に聞く 聞き手・敦沢政俊 有料記事 2025年12月19日

--上下分離の場合、鉄道設備を保有するのは国ですか、地方自治体ですか。--

「どう負担を分担するか、じゃないですか。自治体が持つ場合、地方交付税でその分をケアしてくれるのかという話になるわけです。」

国の鉄道政策の現在地点②一活性化再生法と交通政策基本法の不整合一

地域公共交通活性化再生法

2007年制定 相次ぐローカル線廃線の**緊急避難**として、「鉄道再生事業」を規定

2008年改正 市町村等による**上下分離**を促す「鉄道事業再構築事業」を追加

※鉄道再生事業：市町村の支援により、事業の廃止届出がされた鉄道事業の、経営改善と市町村の支援計画を策定する事業

※事業主体は市町村（その後都道府県も）、法の範疇は「**生活圏における地域公共交通の確保維持**」にとどまる

交通政策基本法

2013年制定

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能※が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

※交通の役割として、生活移動、地域間移動、観光、物流の4つの機能を規定

※活性化再生法は、交通政策基本法の個別法としては機能していない（時系列と範疇）

※数次の改正にも関わらず、事業主体は市町村+都道府県にとどまる

※鉄道の持つ「4つの機能」を維持するための負担（＝上下分離）を、「生活圏の生活移動の確保」にあたるべき市町村に負わせることは著しい片務であり、著しい不正義である

国の鉄道政策の現在地点③—生活路線と基幹的ネットワーク路線の分断—

分断される鉄道政策

①生活路線に対する考え方

国交省ホームページ ホーム>政策・仕事>鉄道>地域鉄道対策 地域鉄道の現状 より（抜粋）

地域鉄道は、地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担うとともに、地域の経済活動の基盤であり、移動手段の確保、少子高齢化や地球環境問題への対応、まちづくりと連動した地域経済の自立・活性化等の観点から、その活性化が求められている**重要な社会インフラ**です。（中略）

地域の将来にとってどのような交通機関や輸送サービスが必要不可欠なのかについては、**まずは沿線地域において議論し、判断すべきであり、その結論に基づいて鉄道の活性化に取り組んでいく場合にあっては、地元自治体をはじめとする地域が中心的な役割を担うことが何より重要です。国においては、そのような地域が主導する意欲的な取組みに対し、積極的に支援**していくこととしています。

②基幹的ネットワークを形成する線区に対する考え方

- 1 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」 四 1 (1) 再構築協議会の組織に係る区間 より（抜粋）

J R 各社のローカル路線の区間のうち、**特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間**を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間のほか、**貨物鉄道が現に走行**しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている区間、**災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い区間**など、国と J R 各社との間で、**我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間として確認した区間**は、当面、再構築協議会における協議の対象としない。

- 2 「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第 2 期） 課題整理・今後取り組むべき方向性」 より（抜粋）

「維持すべき基幹的ネットワーク」を持続的に支えるに当たっては**安定的な 財源の確保が必要**ではないか。具体的には、（略）**幅広い受益者から負担を収受する仕組み**を導入することが考えられるのではないか。

※①の考え方は鉄道を「重要な社会インフラ」＝公的インフラと規定しながら、「**公**」の**範疇と責任を地方自治体にのみ負わせるための根拠**となっている。

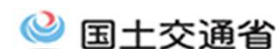
※鉄道インフラは全国を一本のレールによって繋いでおり、そのどの区間も生活移動、都市間移動、物流、観光の機能を果たすことのできるインフラである。

※**交通政策基本法**は、生活移動、都市間移動、物流、観光の機能の充足を求めている。鉄道はそのすべての機能を提供することが可能であり、**全国ネットワークの維持のために、財政を含めて、国が主体として係るべき根拠がある。**

国の鉄道政策の現在地点④ー交通政策基本法に基づく鉄道政策を求めー

2023年8月26日 国土交通大臣と関係知事との意見交換会から

鉄道ネットワークの在り方等に関する国と地方の意見交換の場 発言要旨①



＜地方側＞（発言順）

（広島県 湯崎知事）

- ・全国的な鉄道ネットワークは、国土の均衡ある発展や国土強靱化などの観点で重要な役割を果たしており、国として必要と考える鉄道ネットワークの範囲及びその考え方を示してほしい。JRが勝手に廃線する。
- ・JRの内部補助の考え方を確認してほしい。JR西の利益は大幅に増加している。上下分離はコストが増えて、住民負担が増える。バス転換しても長期的コストは自治体が負担し続ける。負担を国民に転嫁するのは適当ではないのではないか。
- ・国鉄改革の経緯も踏まえて、財政面も含めて地方ではなく国としてネットワーク維持に責任を持ってほしい。上下分離等をするならば、必要経費を普通交付税の基準財政需要額に算入するなどして支援を行っていただきたい。

（滋賀県 三日月知事）

- ・鉄道ネットワークは基盤である。滋賀県のJR路線は都市近郊ネットワークだが、コロナ下で減便して戻っていない。利便性を向上させて需要を喚起することが重要。
- ・交通政策基本法に基づいて法律を改正し、公共財であることを明示して財源の創設拡充を図り、それを地方に配分することが重要。

（新潟県 花角知事）※書面提出

- ・全国的な鉄道ネットワークは、国土の均衡ある発展や国土強靱化などの観点で重要な役割を果たしており、国として必要と考える鉄道ネットワークの範囲及びその考え方を示すこと。
- ・国鉄改革時の経緯等を踏まえ、ローカル線の維持に関する内部補助に係る考え方を示すこと。また、JRの内部補助による路線の維持が難しい場合には、その負担を地域に転嫁するのではなく、路線の維持に係る国の責任のあり方を示すこと。
- ・国は、JRが被災路線について沿線自治体の意向を十分尊重することなく安易に存廃や再構築の議論を行わないよう、JRに対し厳格に指導すること。併せて、早期復旧のためJRと地方に対し必要な支援を行うこと。

※全国的な鉄道路線問題の発端となった北海道は、明確な提言を一貫して行っていない！

北海道の鉄道路線問題ー上下分離の導入は「待ったなし」の課題ー

・ 今、起きている事態

相次ぐ貨物列車の運休 8月27日～9月10日室蘭線長万部-豊浦間、大雨で路盤流出、12日間貨物列車運休
2024年11月、函館線（森駅～石倉駅間）のレール破断、貨物列車の脱線事故
2021年～2022年 札幌大雪で貨物列車運休 etc.

函館山線で乗客積み残し

そもそものJR北海道路線問題の発端 石勝線の脱線炎上事故

※もはや、**JR北海道は当事者能力を発揮できる状況ではない**のではないかと！ 札幌大雪で露呈：JR単独では対応できない除排雪力

※観光客の積み残し、貨物の運休は**「食と観光」を創生戦略とする北海道の存立価値に関わる問題**（観光立国北海道、食糧供給基地の役割果たさず）

いさりび鉄道車両更新問題

懸念されるのは北海道の対応の冷淡さ

いさりび鉄道が無くなれば、北海道農業は崩壊する！ ※本州ー北海道間の全ての貨物列車が走る鉄道

JR北海道路線問題は国、道と協議会設置へ。上下分離は棚上げ

上下分離を議論させない北海道の姿勢

鈴木知事、長谷川岳氏の考え方：「JR北海道が稼ぐべき」

※北海道の創生戦略「食と観光」を支えるための「社会的・公的インフラ」との考えはない！

創生戦略(観光立国北海道)とリンクさせない北海道の存廃議論

北海道のJR路線問題への基本的認識

2020年1月、北海道議会地方路線問題調査特別委員会に、「持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方」を提出

「利用促進にかかるもの以外について、負担を求めることは受け入れられない」とした。

北海道の観光戦略・計画の認識

北海道創生総合戦略：観光立国北海道の実現／関係人口の創出・拡大、二地域居住の促進／地域を支える持続的な交通、物流ネットワークの構築／

航空ネットワークや北海道新幹線を活用した新たな人の流れの創出

北海道開発総合計画：多様な旅行者の地方部への誘客／インバウンド観光の経済効果を地方部へ波及させるための交通アクセスの改善

北海道観光機構グランドデザイン：空港、鉄道駅等を活用し、誰もが快適に道内各地を巡ることが出来る観光ルートづくり／地域公共交通の利便性

それぞれの戦略・計画が共通に認識している北海道観光の課題

■ 北海道観光の強み・弱み・機会・脅威

強み	弱み
・ 明瞭な四季・恵まれた自然環境 ・ 良質な食材 ・ 多様で豊かな歴史・文化（縄文・アイヌなど） ・ 豊富な体験メニュー ・ 空港民間委託、北海道新幹線（新函館北斗） ・ 新北海道スタイル ・ 住民による愛着度2年連続 No.1※①	・ 道内観光地間の移動時間・距離 ・ 脆弱な二次交通 ・ 欧米からのアクセス ・ 季節偏在、地域偏在 ・ オーバーツーリズム ・ ガイド等専門人材の不足
機会	脅威
・ インバウンド需要の拡大（アジア圏） ・ オリンピック ATWCS 北海道 / 日本^⑧	・ 自然災害・感染症 ・ 国際政治リスク

地域へ誘客する二次交通の弱さ：空港から観光地への二次交通、三次交通

インフラの弱さ、地域偏在、連携システム【MaaS】の必要性

第5期「北海道観光のくにづくり行動計画」
第4 北海道観光が将来的にめざす姿
1 北海道観光の分析

鉄道運行が地域経済にもたらしている波及効果－黄色三線区のシミュレーション－

観点 I 観光

道内鉄道ネットワークは、釧網線や石北線等により周遊性が維持され、北海道を代表する観光地を沿線に有する各路線(富良野線、釧網線、花咲線等)が繋がっています。仮にネットワークが途切れ周遊性が失われた場合、沿線地域だけでなく、北海道全域において観光入込客や観光消費による経済効果が減少することが予想されます。

鉄道ネットワークの価値

令和5年度に北海道が実施したアンケート調査により、黄色三線区の中でも観光に特色を持った3線区の観光利用客が、鉄道ネットワークを活用して沿線だけでなく全道各地を周遊していることが明らかになりました。鉄道ネットワークを維持することで、道外や海外からの観光客が鉄道で北海道を周遊し、北海道全体へ経済効果が波及することが期待されます。

列車の運行により確保される経済波及効果(全道)

富良野線 約170億円
釧網線 約110億円
花咲線 約50億円

【算出方法】アンケートにより、鉄道の利用目的、観光客の行程や立ち寄り地、宿泊地、消費額を調査。この結果を基に、駅間通過人員(JR調べ)から各線区の観光利用客数を推計するとともに、産業連関表から経済波及効果を算出。このうち、アンケートで列車が運行しない場合は「旅行を断りやめる」と等と回答した者を「列車の運行により確保された観光客」として算出。

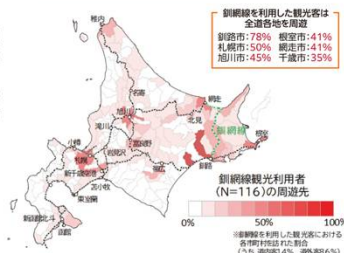
地域の声

鶴巻ホールディングス
副社長 大西 希氏

北海道の観光における一番の課題は「交通の便」です。今後、アドベンチャーラベルも含めてターゲットにしていきたい外国人観光客の増様は、特に冬期間はご自身でレンタカーを運転出来ないケースも多く、観光のポテンシャルが大きい地域へ交通手段がないために訪問することが出来ないという状況は、地域にとって非常にもったいないと感じます。鉄道の廃線によって「周遊観光」できなくなるこの観光地としての打撃は大きく、クルーズトレイン等と連携して地域を盛り上げていきたいと思っています。

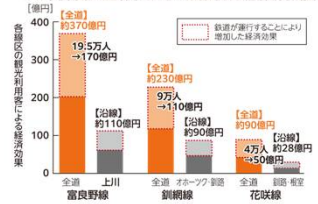


▼釧網線観光利用客の全道周遊状況



出典:令和5年度JR利用者を対象としたアンケート調査結果、JR北海道公表データ、平成27年度北海道内地域間産業連関表(北海道)等を用いて試算

▼各線区の観光利用客による全道への経済波及効果とこのうち列車が運行することで確保される経済波及効果



出典:令和5年度JR利用者を対象としたアンケート調査結果、JR北海道公表データ、平成27年度北海道内地域間産業連関表(北海道)等を用いて試算

各線区の観光利用客による全道への経済波及効果
富良野線 約370億円
釧網線 約230億円
花咲線 約90億円

列車が運行することで確保される観光客数
富良野線 約20万人
釧網線 約9万人
花咲線 約4万人

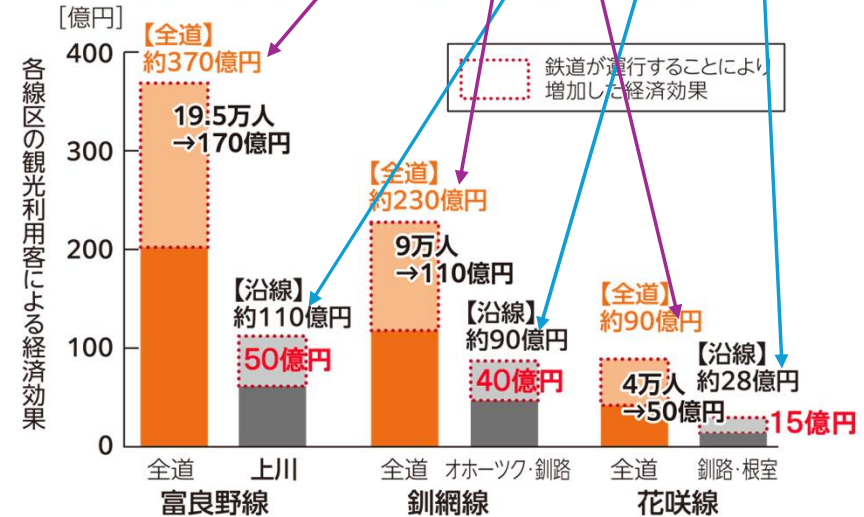
- 3つの鉄道が沿線にもたらしているお金は228億円

(110億円 + 90億円 + 28億円)

- 全道にもたらしているお金は690億円。
- 鉄道がなくなると、全道で330億円、沿線で105億円がなくなる。

- ※2023年度 JR北海道の赤字599億円、石北線38億円、釧網線18億円

▼各線区の観光利用客による全道への経済波及効果とこのうち列車が運行することで確保される経済波及効果



出典:令和5年度JR利用者を対象としたアンケート調査結果、JR北海道公表データ、平成27年度北海道内地域間産業連関表(北海道)等を用いて試算

黄色線区が道内観光を支えている一都市間移動とされる石北線も三人に一人は観光客一

全道でも乗っているお客様の**3人に1人は観光客**

(1) 各線区の利用特性



※特急大雪：流氷観光シーズンの乗客数は年末年始と変わらない混雑！

(遠軽 - 上川間の乗客数)

2024年12月28日：上り83名、下り178名 1月4日：上り143名、下り86名 → 2025年2月24日上り93名、下り112名

観光戦略と公共交通の連携①—斜網エリア：—自然や環境に根ざし、両立する観光—

国際的エコツーリズム、アドベンチャーツーリズム、スポーツツーリズムの展開と支える公共交通の新路線を構想する。



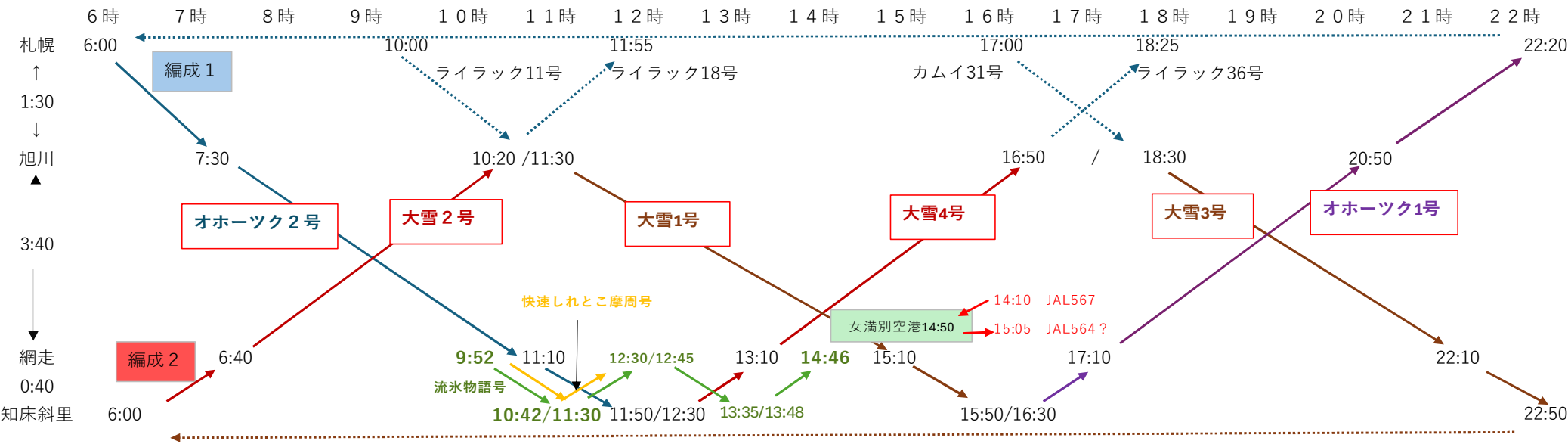
- ・斜網エリアを世界屈指のアドベンチャーツーリズムのメッカに育て上げることを地域共通の目標とする。
- ・オーソリティメーカー（企業）の誘致。
- ・イベントに終わらない通年のコンテンツ提供と提供環境の再構築が必要。
- ・情報発信と受入れのためのプラットフォームの設置が必須。
- ・地域に誘引し、地域内を移動を支える公共交通の再構築をする。

- ・コネクトリップ、小清水観光センター、きよーるの連携。これらを統合するプラットフォーム＝ゲートウェイセンターとしての「女満別空港 & 空港駅※ゲートウェイ」の新設。※西女満別駅の移設・空港への直結
- ・ラベンダー & はまなす編成特急の知床斜里駅乗り入れ
- ・「網走湖コネクトリップ駅」の新設または臨時駅設置
- ・空港連絡バスの新路線：東藻琴-小清水-清里-斜里線、卯原内-常呂-佐呂間線
- ・川湯-女満別線の復活、浜小清水-川湯線の新設。
- ・原生亭温泉の復興
- ・ハイランド小清水の通年営業、藻琴山BCスキーの普及、もことやま山荘の復興
- ・SHIMANO（バイク、釣り）直営店の誘致、きよーるをサイクリングツーリズムの拠点に。

(2024年9月5日提言 石北沿線ふるさとネットワーク)

新幹線札幌延伸後の新しいオホーツク観光を作るために！

旭川ー知床斜里間 特急3往復ダイヤを提案します。(注：発着時間は仮置きです。)



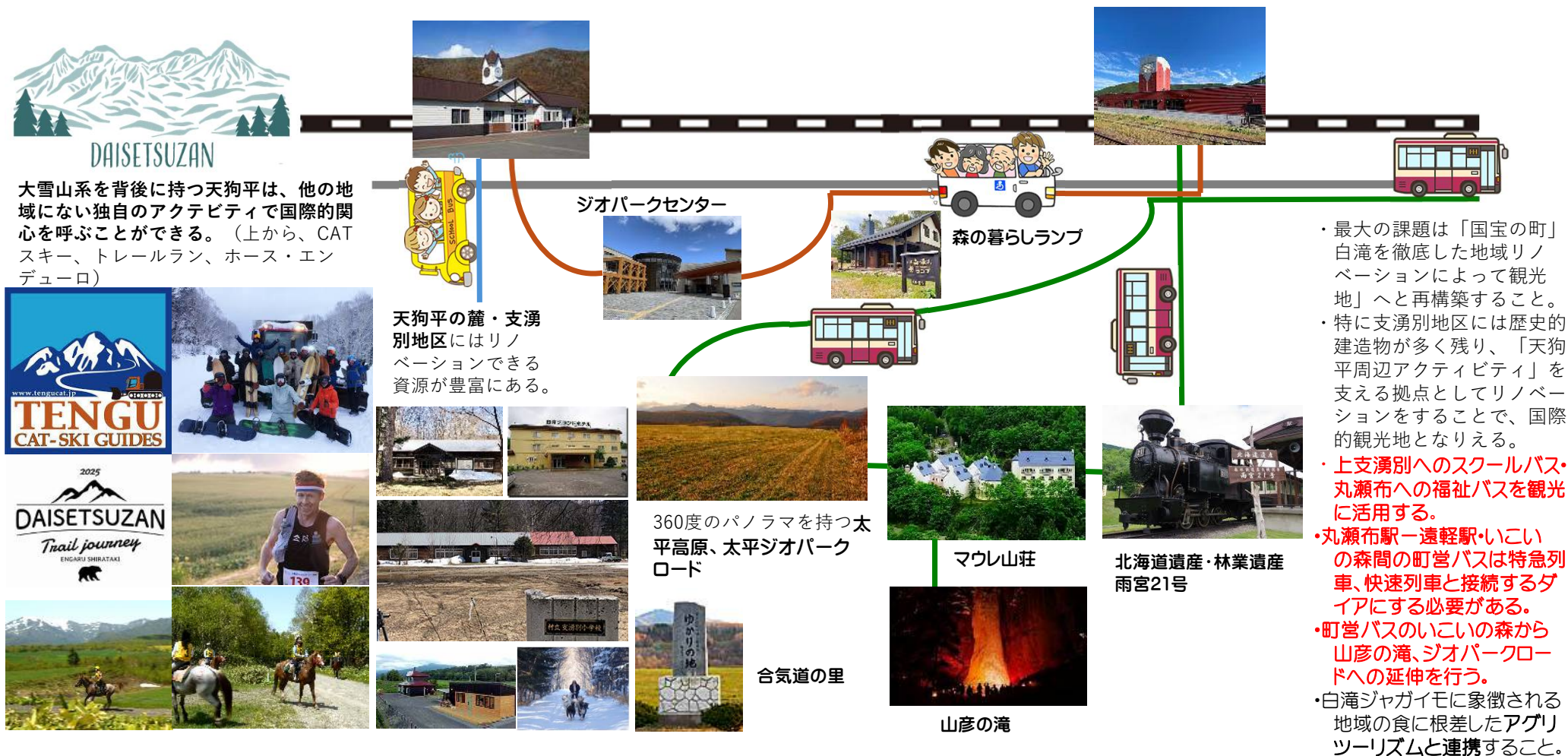
大雪快速化の背景は新幹線札幌延伸の延期（2030年→2035年？）にある。それまで現在の283系車両を運行させるための「緊急避難」である。
しかし、特急車両を現行の3編成運行から2編成運行にしたとしても、旭川ー網走間の3往復は可能である。更に知床斜里まで運行を伸ばすことにより収益増が可能になる！

- ・ 特急はすべて知床斜里まで運行する。途中は浜小清水駅のみに停車。浜小清水はアウトドアツーリズムのベースとして発展可能となる。
- ・ 特急は旭川ー知床斜里の3往復を確保する
- ・ 朝の札幌発はビジネスの利便を確保するため直通運行を維持する。夕方の札幌戻りも疲れを考慮し直通を維持する。
- ・ 昼間の特急運行は観光客の移動、チェックアウト＆チェックインの理にかなっている。
- ・ 夕方の旭川発、知床発の特急は昼間の十分な観光行動を保証できる。
- ・ 西女満別駅を移転し女満別空港駅として特急停車駅とする。昼間のJAL便との接続可能性があり、知床観光への有効な後押しになる。（※564便は出発時間変更が必要になるが）

将来、261系の引退後はラベンダー＆ハマナス編成車両（261系 - 6000代）に置き換えるべきである！そのためには社会資本整備総合交付金の適用とプラスアルファしての「北海道特例」を持続可能な交通体系の枠組みとして国に要求することが必要！

観光戦略と公共交通の連携②ー白滝・丸瀬布エリア：ー世界的価値を持つジオを観光にー

黒曜石国宝指定&地域ジオの「独自性」を国際的ステージにする「白滝・支湧別リノベーション計画」と町営バス・福祉バス・スクールバスの活用。



白滝地域スクールバス・福祉バス運行時刻表

令和3年4月1日

1号車 【北見200さ95】

福祉バス

スクールバス（上支湧別方面）（往路）（丸瀬布方面）月・水・金（往路）

停留所	1便	2便	2便（土曜日）	3便	4便	停留所	1便	2便
白滝駅前発	7:30	13:00	12:00	15:40	16:20	ほのぼの発	8:00	13:30
中学校前	7:33	13:03	12:03	15:43	16:23	白滝駅前	8:05	13:35
一線	7:34	13:04	12:04	15:44	16:24	中央団地入口	8:06	13:36
三線	7:35	13:05	12:05	15:45	16:25	東区停留所	8:07	13:37
五線	7:36	13:06	12:06	15:46	16:26	祥蔵寺前	8:08	13:38
七線	7:37	13:07	12:07	15:47	16:27	白滝総合支所前	—	13:39
支湧別小前	7:38	13:18	12:08	15:48	16:28	斉藤農場前	8:12	13:42
中山商店着	7:45	13:15	12:15	15:55	16:35	丹羽農場前	8:15	13:45
						数田牧場前	8:18	13:48
						丸瀬布厚生病院	8:30	14:00
						丸瀬布駅前	8:35	—

（復路）

停留所	1便	2便	2便（土曜日）	3便	4便	停留所	1便	2便
中山商店発	7:47	13:17	12:17	15:57	16:37	丸瀬布厚生病院	11:10	14:05
上支湧別公住前	7:48	13:18	12:18	15:58	16:38	数田牧場前	11:22	14:17
支湧別小前	7:49	13:19	12:19	15:59	16:39	丹羽農場前	11:25	14:20
七線	7:50	13:20	12:20	16:00	16:40	斉藤農場前	11:28	14:23
五線	7:51	13:21	12:21	16:01	16:41	白滝総合支所前	—	14:26
三線	7:52	13:22	12:22	16:02	16:42	祥蔵寺前	11:32	14:27
一線	7:54	13:24	12:24	16:04	16:44	東区停留所	11:33	14:28
中学校前	7:57	13:27	12:27	16:07	16:47	中央団地入口	11:34	14:29
ほのぼの	8:00	13:30	—	—	—	白滝駅前	11:35	14:30
白滝駅前着	8:05	13:35	12:30	16:10	16:50	営林署車庫前	11:37	14:32
						ほのぼの着	11:40	14:35

※運行日は、日曜日・祝祭日を除く毎日。（年末年始運休あり）
 2便は、土曜日の運行時間が変わります。
 3便は、土曜日・春休み・夏休み・冬休みは運行しません。
 また、小中学校が共に臨時休校の場合は運休します。
 ◎気象状況等により臨時運休する場合があります。

●丸瀬布厚生病院発について
 利用者の診療終了次第発車しますので、発車時刻が変更になる場合がありますのでご了承ください。（運転手さんに確認願います。）
 なお、天候・交通事情により時刻通り運行できない場合がありますので、併せてご了承ください。

運行に関するお問い合わせ先
 白滝総合支所地域福祉課 電話 0156-42-0041

JR白滝駅時刻表

<下り>オホーツク1号9:54 大雪14:01 きたみ16:41 オホーツク3号18:30

<上り>オホーツク2号9:19 大雪10:32 きたみ12:27 オホーツク4号17:02

町営バス時刻表

丸瀬布駅発	マウレ山荘着		マウレ山荘発	丸瀬布駅着
7:15	7:35	1便	7:40	8:00
14:15	14:35	2便	14:40	15:00
15:30	15:50	3便	15:55	16:15

丸瀬布駅前		
丸瀬布駅前着	遠軽行発	12月31日～1月2日 まで全便運休
1 9:01	9:10	
2 12:01	12:10	
3 14:11	14:20	
4 16:11	16:20	

JR丸瀬布駅時刻表

<下り>オホーツク1号10:13 大雪14:19 きたみ17:02 オホーツク3号18:48

<上り>オホーツク2号9:00 大雪10:13 きたみ12:08 **オホーツク4号16:41（乗継可）**

観光戦略と公共交通の連携③北見エリア：—古代史と近代史を辿る歴史遺産観光—

重文「常呂遺跡」、北海道遺産「ピアソン記念館」、産業遺産「ハッカ記念館」等の他、古代史と近代史に係わる多様なテーマやツールを観光化する「地元プレーヤー」の育成、各地の遺跡・遺産観光を巡る広域ツアーの造成から「広域観光プラットフォーム」（MaaS運営）の創生へ。



2022年3月版

どこバス

実証運行時間 9:00～16:00 

※運行時間は予告なく変更になる場合がございます

できる！

「どこバス」のご予約・お問い合わせは
☎0152-67-5611

乗り合いでも必ず座れる!
完全予約制のため定員になった時点で締め切り。
必ず座席が割り当たります。



何度でも乗り降りできて
 どんどん使うほどお得！
 スマホで、北見市の観光が
 さらに便利に快適に！

ISSN 1040-6016/98/0005-0000\$05.00/0

**北見・網走を
たっぷり
乗り放題!**

北見バス・網走バス

フリーパス割引!

JR石北本線を利用すると、北見バスと網走バスの
フリーパスが「**1,000円割引**」で購入できます!

おはな電車



- 園遊会やイベントでは、おはな電車も登場
- 売場のフリーパス等



北見バスフリーパス

18号 3,000円 → **1,000円**



おはなフリーパス

18号 3,000円 → **1,200円**
19号 3,000円 → **2,300円**





北見バスフリーパス販売窓口

- 観光バスセンター
- 北見駅前
- 北見バスセンター



おはなフリーパス販売窓口

- 園遊会やイベント
- おはなセンター



フリーパス販売期間 令和5年 7/22(土)～9/20(水)まで

フリーパス利用期間 令和5年 9/20(土) 9/21(日) 9/22(月)

●利用方法

- ①利用中の1日定本橋の時刻がわかる乗車券(アップ・フリーパス又は積込券)をバスのアリーバス販売窓口にて換取すると割引が受けられます。
- ②購入時に、申請書、アンケートの記入をお願いします。
- ③乗降中何処でも利用できます。(本橋北本越乗車1回以上につき割引増えます)
- ④バスのアリーバス・アップ・フリーパスは本橋北本越以外で使えません。

①②の両方を1日分は毎日利用可能となります。乗車料に本人が支払うことになります。お返金はございません。



ひがし北海道ネットワークバス
乗り放題バス

事前予約制 | 乗り放題パス

ひがし北海道
一般社団法人

