

**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鷗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。

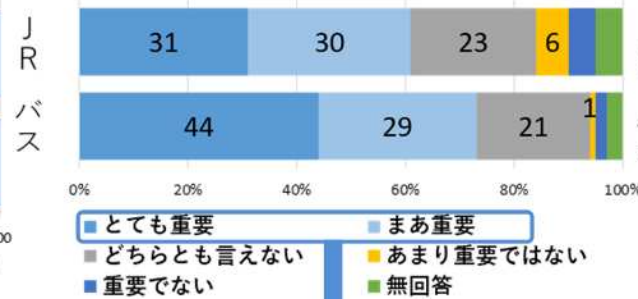
公共交通利用実態調査（地域住民アンケート・令和5年8月～9月実施）

■ 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%)

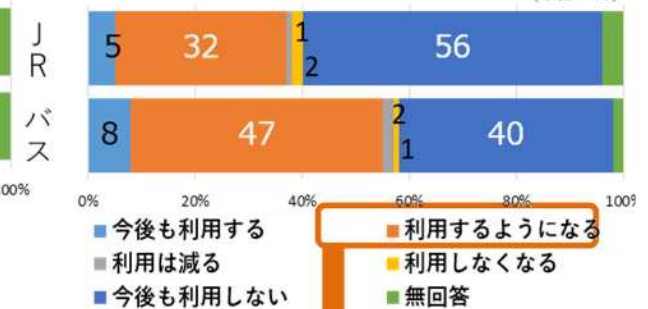
①利用頻度：JR・バス (単位：%)



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・バスともと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JR32%、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

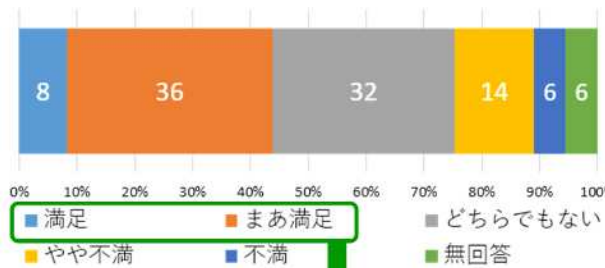
- ・全体の55%が今後も利用する、利用するようになると回答。

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・定期代が安いと選択されている。

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。

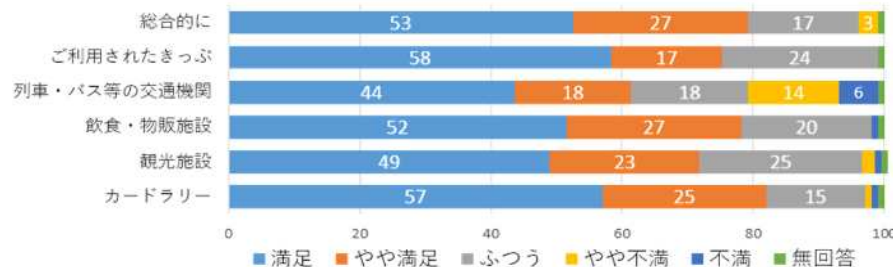
○一日散歩きっぷによる誘客目標及び実績

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

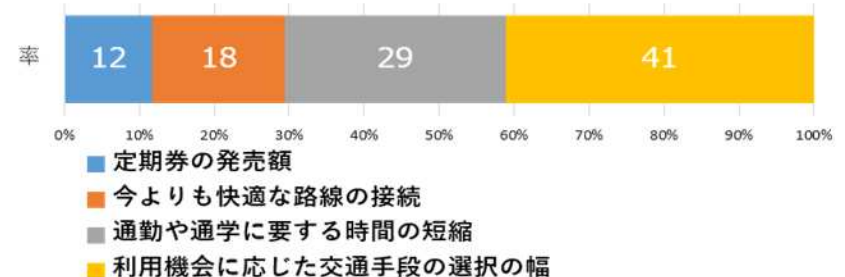
定期券利用者187人の8%が平日バス利用への移行を見込み43日間で目標を設定

- ・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）

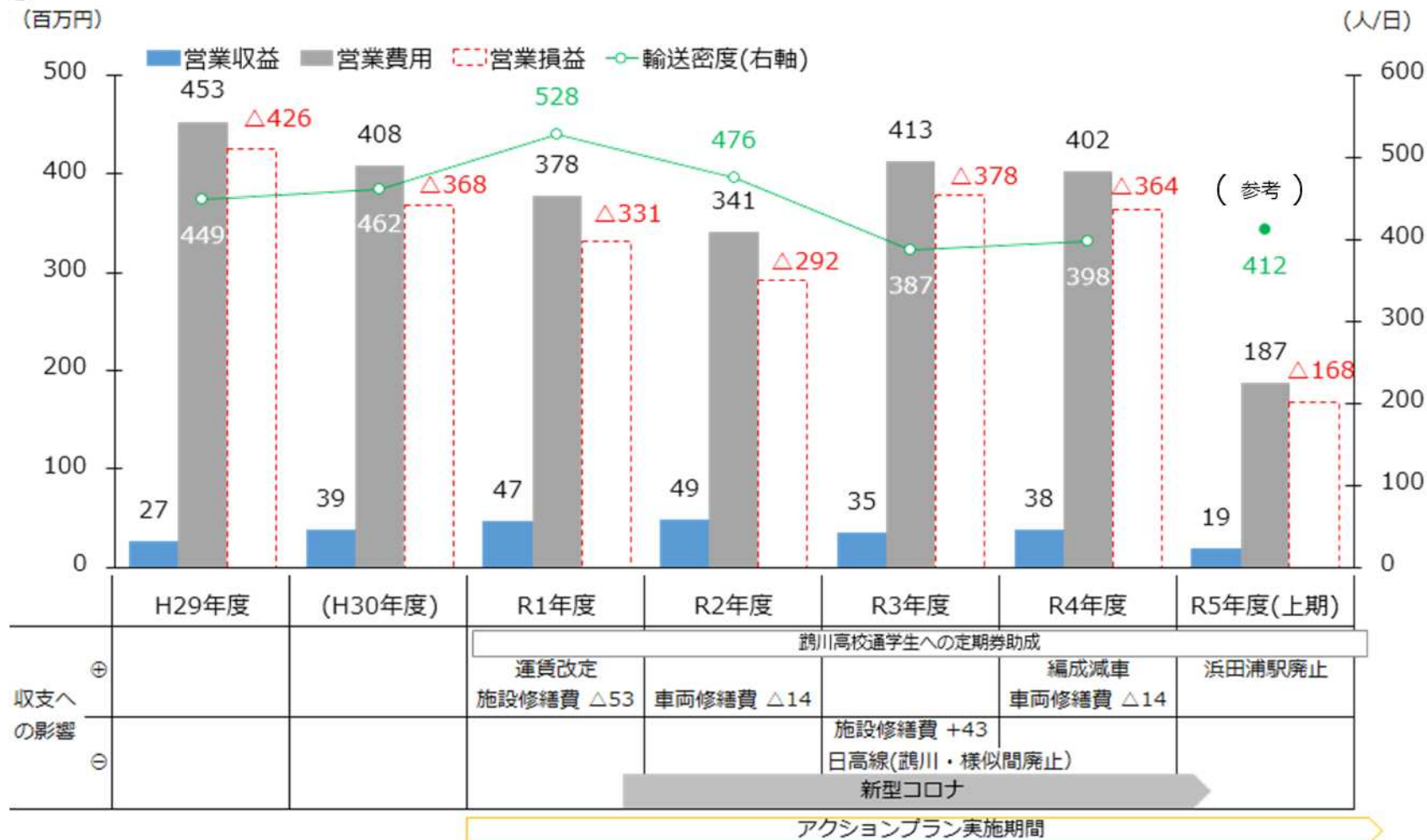
- ・線区別収支は▲168百万円となり、平成29年度より49百万円上回った。
- ・輸送密度は412人/日となり、平成29年度より70人/日下回った。

▼基本指標の達成状況

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)	▲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

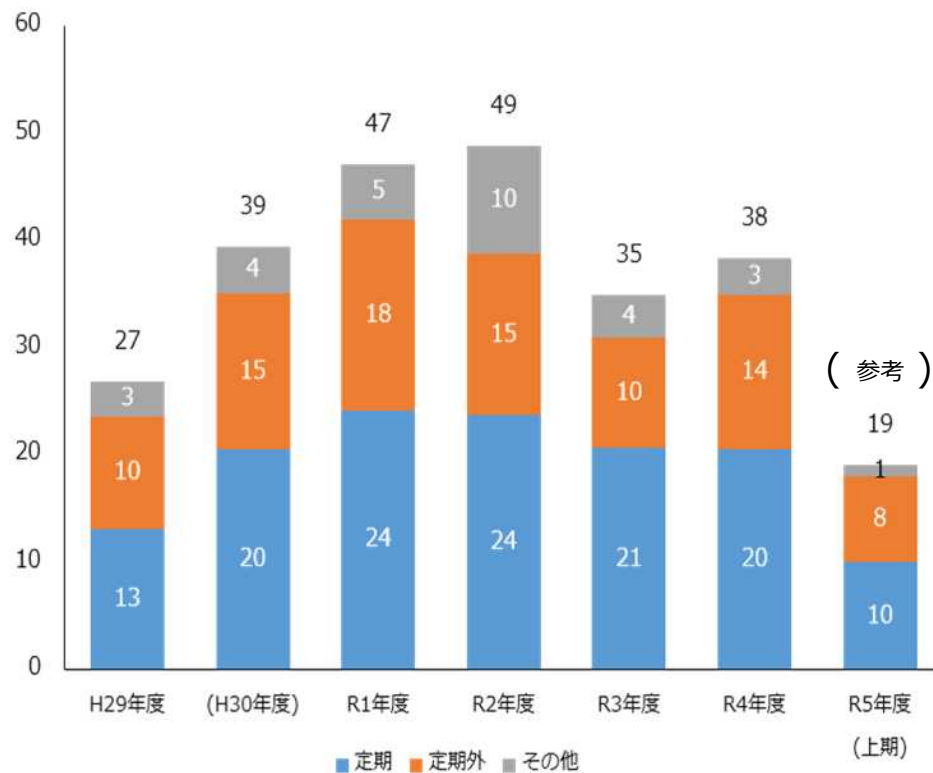


令和元年度から開始したむかわ町による定期券助成で営業収益や輸送密度が向上したが、その後の日高線（鶴川～様似間）廃止や新型コロナの影響等で減少に転じた。令和4年度からは新型コロナからの回復等により戻りつつある。一方営業費用は、減少傾向にあるものの燃料費の高騰等により、輸送費用は増加している。

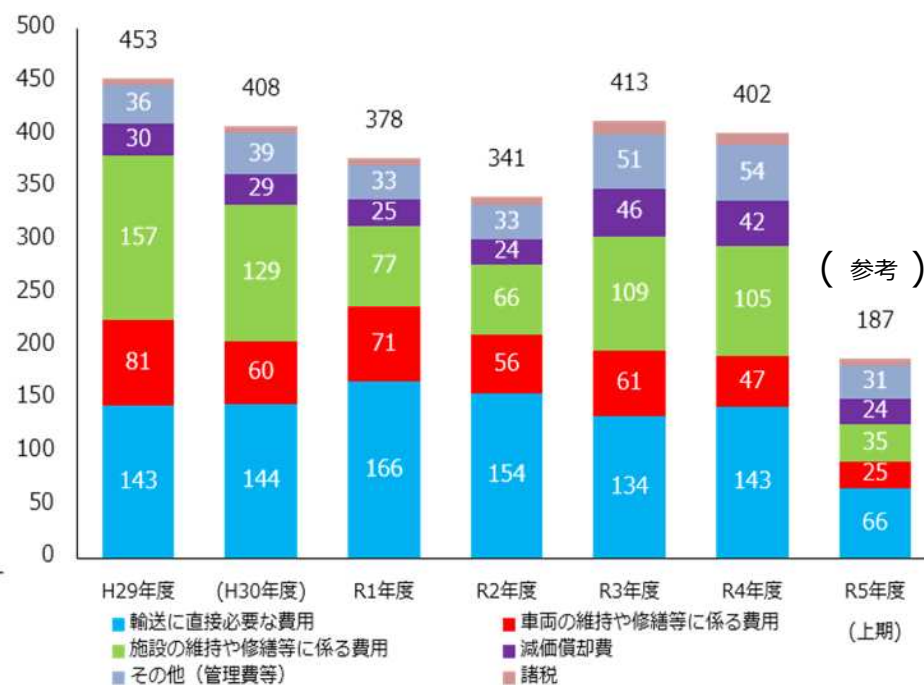
5 基本指標・関連指標の検証③

(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.JR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															
					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	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期				
(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															
					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	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期				
(1) 出張等での鉄道利用	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															
					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	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期				
(1) 業務の一部をお願いすること による経費圧縮のご相談	①業務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	×																	