

石北線（旭川～網走間）
事業の抜本的な改善方策の
実現に向けた実行計画

石北線（旭川～網走間） 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 石北線のおかれた状況	・・・ 3ページ
(1) 関係市町村の状況	
(2) 石北線の状況	
(3) 「北海道交通政策総合指針」（平成30（2018）年3月策定） における石北線の位置づけ	
●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、石北線（旭川～網走間）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、収支・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「石北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。

※ 石北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
 - 石北線沿線自治体の首長（委員会）、担当者（幹事会）
 - ・沿線市町村（駅のある市町村）
旭川市、当麻町、愛別町、上川町、遠軽町、北見市、美幌町、大空町
網走市
 - 広域行政機関
 - ・北海道
 - オブザーバー
 - ・国土交通省

(3) その他

- 石北線の線区としての区間は新旭川～網走間であるが、この計画での取組区間は旭川～網走間とする。

第3章 石北線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料 1～3ページのとおり

(2) 石北線の状況

- 別添資料 4～18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）における石北線の位置づけ

① 石北線の現状

- 札幌圏と中核都市である北見市及び北見市と一体として都市機能を発揮する網走市を結ぶ路線であり、鉄道は、札幌と北見、網走間における旅客輸送において、最も高いシェアを占めている。また、他府県の県庁所在都市と比較して、絶対的な移動時間が大きい。
- 沿線地域は国の広域観光周遊ルートに指定されており、インバウンド等による交流人口の飛躍的な拡大に向け、重要な役割を果たすことが期待される。
- 網走市や紋別市と札幌圏を結ぶ高規格幹線道路等については、一部開通済であるが、未整備となっている区間がある。
- 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。
- 本道の農産品等を本州方面に輸送する広域物流ルートとしての役割を一部担っているが、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、旅客会社が路線の維持管理費の多くを負担している。

② 石北線のあり方について

- 国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域の協議を踏まえ、維持に向けて更に検討を進める。

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

- 石北線を持続的に維持していくためには、徹底的に収入を増やし、コストを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な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

- 石北線のおかれた状況等をふまえ、「都市間利用」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（新旭川～網走間）

平成29（2017）年度（アクションプラン開始前） △4,243百万円
（営業収益1,313百万円、営業費用5,557百万円）

② 輸送密度（新旭川～網走間）

平成29（2017）年度（アクションプラン開始前） 891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

- 石北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） △4,243 百万円

- ② 輸送密度（目標）

- 令和8（2026）年度（実行計画終了時期） 891 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、都市間利用線区という線区特性に応じた目標を設定する。
- 石北線については、「都市間利用」という線区特性を踏まえ、沿線住民と観光客などの利用増等により広域な北海道における基幹的交通機関としての役割を高めることを目指す。
- 沿線住民の都市間利用の増加に加え、道外客・札幌圏をメインとした道内客・インバウンド観光客の利用増等に資する各種取組を行う。
- これらの考えを踏まえ、収入のうち都市間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を含めた、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） 1,106 百万円
※目標達成時の線区収支 △3,137 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コスト削減、利用促進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。

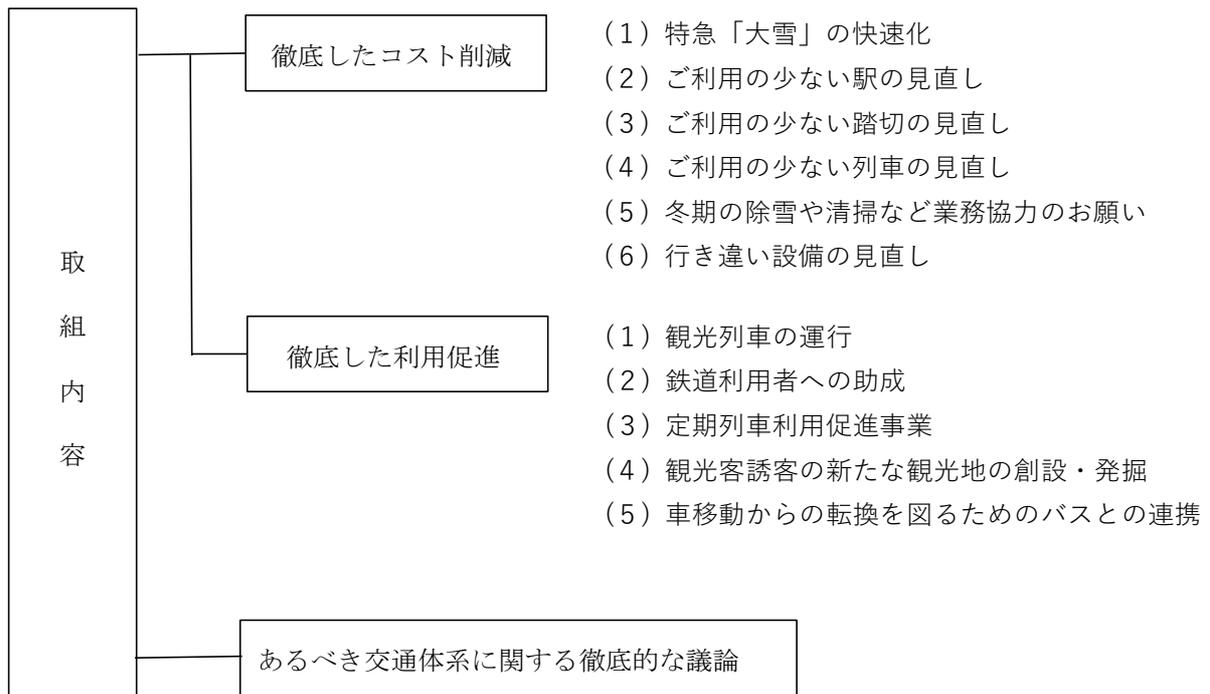
第5章 具体的取組内容

(1) 基本方針

- 線区特性を踏まえた徹底したコスト削減、徹底した利用促進の取り組みにより、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。
 - ・「徹底したコスト削減」「徹底した利用促進」「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))

石北線 具体的取組

I. 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) コスト削減の取組	① 特急「大雪」の快速化	自治体 JR北海道							
	② ご利用の少ない駅の見直し	自治体 JR北海道							
	③ ご利用の少ない踏切の見直し	自治体 JR北海道							
	④ ご利用の少ない列車の見直し	自治体 JR北海道							
	⑤ 冬期の除雪や清掃など業務への協力をお願い	自治体 JR北海道							
	⑥ 行き違い設備の見直し	自治体 JR北海道							

II. 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) 利用促進の取組	① 観光列車の運行								
	ア.ロイヤルエクスプレスの運行	自治体 JR北海道							
	イ.ひとめぐり号の運行	自治体 JR北海道							
	② 鉄道乗車運賃への助成								
	ア.個人・団体利用の助成	自治体 JR北海道							
	イ.民間団体等による利用促進活動に対する助成	自治体 JR北海道							

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) 利用促進の取組	③ 定期列車の利用促進								
	ア.石北線特急列車内での特産品販売	自治体 JR北海道							
	イ.ミステリートレイン等実施	自治体 JR北海道							
	ウ.えきねっとの活用	自治体 JR北海道							
	エ.流氷観光時期の利用促進	自治体 JR北海道							
	④ 観光客誘致の新たな観光地の創設・発掘	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	自治体 JR北海道							

アクションプラン
総括的検証報告書
石北線

令和6年1月

石北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、石北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・意向調査や鉄道とバスとの連携による都市間輸送の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、石北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

- 石北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。
- また、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

- 石北線の収支改善を図るため、収入を増やし、経費を節減する取り組みを行う。
- 都市間輸送など幹線交通や生活路線、物流としての特性を持つことから、これらの側面を活かした取り組みを行う。
- 地域のマイレール意識醸成など、J R北海道と沿線地域の関係者が石北線の維持・活性化に向けて、一体となって取り組む。

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。
- ・ 27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1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)
◎	53 (80%)	・ JR乗車運賃、通学定期等への助成 ・ ロイヤルエクスプレスのおもてなし	66 (70%)	・ ご利用の少ない駅の見直し ・ 鉄道施設見学ツアー ・ 鉄道の乗車につながる取組 ・ 駅周辺の賑わいにつながる取組	119 (74%)
○	3 (4%)	・ 駅周辺のスペースを活用した誘客事業 ・ リーフレットの作成	11 (12%)	・ 鉄道カレンダーの作成 ・ 利用促進パネル展の実施	14 (9%)
△	11 (16%)	・ 駅周辺の環境整備 ・ 鉄道施設を利用した乗車イベント	16 (17%)	・ 特急列車内での特産品販売 ・ ミステリートレインの運行	27 (16%)
×	0		1 (1%)	・ リーフレットの作成	1 (1%)
合計	67		94		161

◎：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	44	7	12	1	64	広報誌等による鉄道利用の呼びかけ等は実施したが、鉄道施設見学ツアーや駅周辺の環境整備などの取組が新型コロナの影響により実施できなかった。
	生活利用	11	0	0	0	11	行事等で鉄道を利用した際の運賃等への助成や大規模輸送障害発生時の運行情報等の内容充実等の取組を実施した。
	観光利用	38	7	15	0	60	「THE ROYAL EXPRESS」運行に伴う賑やかしや観光資源の積極的な活用をしたフォトギャラリーコンテスト等は実施したが、駅前広場イベント活用による賑わい創出などの取組が新型コロナの影響により実施できなかった。
	広域交通	7	0	0	0	7	出張等での鉄道利用促進を実施した。
経費節減		12	0	0	0	12	ご利用の少ない駅の見直しとご利用の少ない踏切の見直し等を実施した。
その他		7	0	0	0	7	中長期的に鉄道施設を維持するため、集中工事を行う取組を実施した。
合計		119	14	27	1	161	

3 5年間の象徴的な取組について

特急列車内での特産品の販売

利用促進

遠軽町、北見市、美幌町、大空町、網走市およびオホーツク総合振興局では石北線沿線地域のお菓子や珍味などの特産品を特急列車内のお客様にお楽しみいただくため、週末を中心に地域の皆様が車内販売を実施し、令和元年度は約80回、令和2年度以降は毎年度約50回実施している。



「謎解き列車の旅」の実施

利用促進

北見市では、令和3年から夏休み期間に北見駅から目的の駅まで往復JRを利用して地元高校生が考えたクイズを解くミステリートレイン「謎解き列車の旅」を実施した。令和3年度は約200人、令和4年度と令和5年度は約400人ずつと3年間で約1,000人がツアーに参加した。



ご利用の少ない駅の見直し

経費節減

地域の皆様のご理解をいただき、令和3年3月ダイヤ改正で將軍山駅、北日ノ出駅、東雲駅及び生野駅の4駅を廃止した。

また、令和3年4月から瀬戸瀬駅の維持費用負担と管理を遠軽町が行うこととなった。

(経費節減想定 約年0.1億円)



JR運賃等への助成

利用促進

JR利用促進を目的に、愛別町と上川町では通学定期に対する助成を実施。

また、旭川市、遠軽町、北見市、美幌町、大空町及び網走市ではJR利用団体や特急利用等の運賃等に対する助成を実施し、5年間で約4,000人の利用促進を図った。



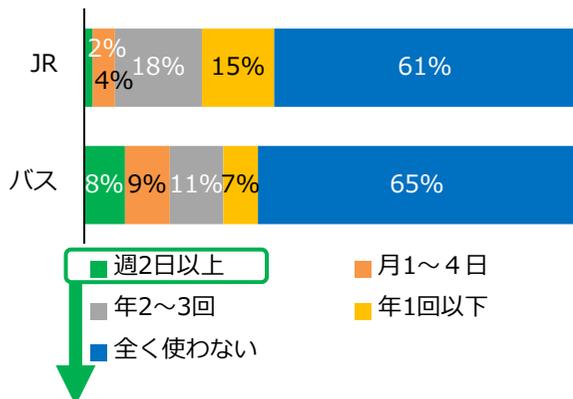
4 調査・実証事業 結果検証①

○「総括的な検証」を行うにあたり、データとファクト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）

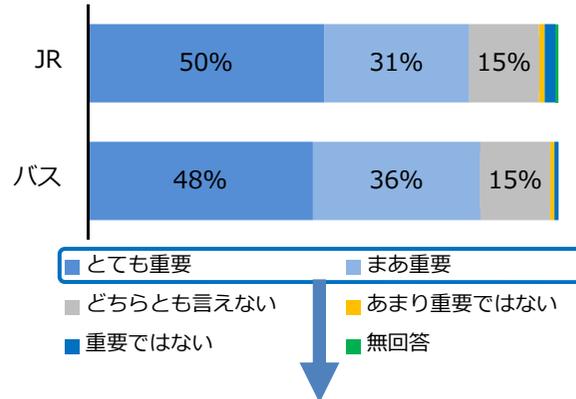
■ 調査期間:令和5年8月中旬～9月中旬 ■ 調査対象:沿線旭川市～網走市9市町居住の800名
(回答337名 42%)※18歳以上高校生は除く無作為抽出

①利用頻度：JR・バス



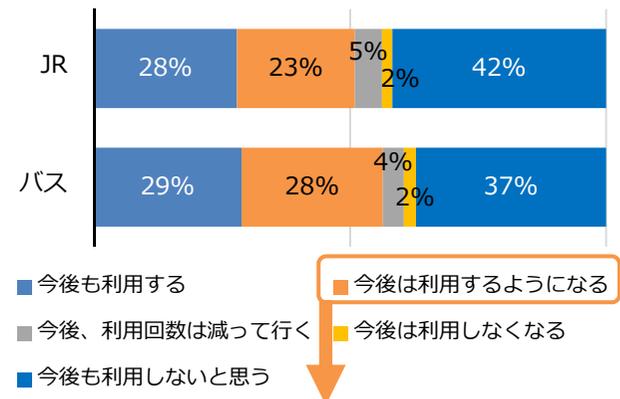
日常的な利用（週2日以上）が、JRで2%、バスで8%と少なく約6割がまったく使わないと回答。
JRを利用しない理由（208件中）
 ○車の方が自由度が高い149件(72%)
 ○乗る習慣がない45件(22%)
バスを利用しない理由（220件中）
 ○車の方が自由度が高い180件(82%)
 ○乗る習慣がない62件(28%)

②公共交通の重要度：JR・バス



実際の利用者は少ないが、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約8割となる。
JRが重要と思う理由（273件中）
 ○なくなると地域がさびれる178件(65%)
 ○高齢者・体の不自由な方のために必要168件(62%)
バスが重要と思う理由（281件中）
 ○高齢者・体の不自由な方のために必要190件(68%)
 ○通学に必要な145件(52%)

③今後の利用動向：JR・バス



今後の利用動向はJRが23%、バスが28%が利用するようになると回答。
JRの利用動向
 ○全体の51%が今後も利用する、利用するようになると回答している。
バスの利用動向
 ○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。

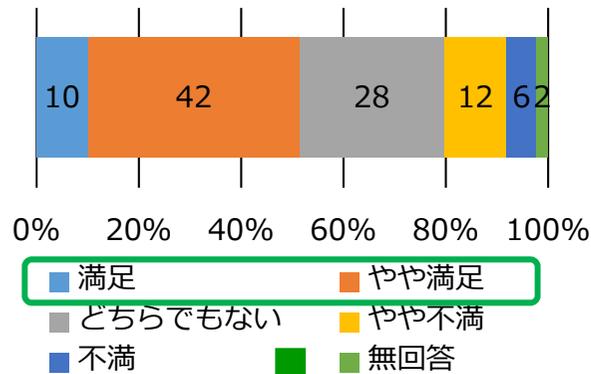
※鉄道・バス共通時刻表については鉄道とバスを組み合わせると便利とわかったことや鉄道やバスをもっと利用しようと思ったとの回答が延べ45%あった。

4 調査・実証事業 結果検証②

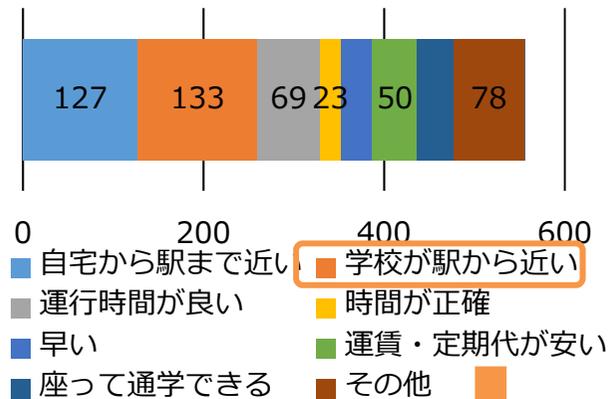
公共交通利用実態調査（高校生向け）

■ 調査内容：石北線沿線の高校通学生1,060人対象調査（令和5年9月）・回答359人(回答率33.9%)

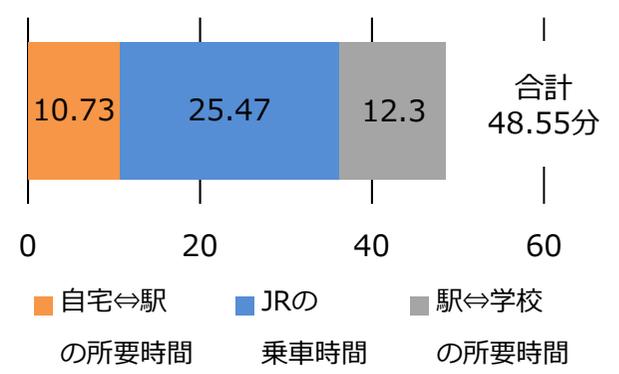
① JRの利用満足度 (単位：%)



② JR通学の主な理由 (複数回答/単位：件)



③ 通学移動時間（平均）(単位：分)



全体では、満足（満足、やや満足）割合が52%、不満（やや不満、不満）割合は18%となり、満足が上回っている。

項目別満足度（満足と不満の差）

- ・ 他交通機と接続（+評価） +14%
- ・ 運賃（+評価） +12%
- ・ 運行本数（-評価） -41%
- ・ 運行時間帯（-評価） -28%

JRを利用して通学している理由は、学校が駅から近いが最多、次に自宅から駅まで近い、ちょうどいい時間に列車があるの順になる。

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56%が定期代が安いからと回答。

通学時間合計が平均で48.6分となっており、旭川～上川(55分)、美幌～網走(58分)が長くなっている。

自宅⇔駅の交通手段(複数回答)

- ・ 自転車・バイク 38%
- ・ 家族の送迎 33%
- ・ 徒歩 26%

4 調査・実証事業 結果検証③

来訪者管内移動の利便性向上

○目的

- ・オホーツク管内の目的地に移動するため乗用車を選択するユーザーに対して、JR利用とセットで2次交通を提案し、公共交通利用へ転換を図ることにより都市間輸送の強化を図る。

○事業概要（R5年7月22日～9月20日で実施）

- ・石北本線利用が分かるきっぷの提示で、北見バスと網走バスのフリーパスに対して1,000円助成

○目標 100人(2019年石北線特急利用者〔2か月〕の1割増)

○利用者数 136人

○アンケート調査の結果

- ・道外の利用者も多く今回の実証事業は観光客の公共交通利用促進に効果があった。



- ・オホーツク地域に来訪した目的は観光が大半を占めている。
- ・JR+バスの組み合わせをまた利用する割合は約50%であった。



○結果を踏まえた評価

- ・石北線利用後の2次交通としてのバスの利用ニーズが明確となった。

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!

バス種別	1日券	2日券	3日券
北見バスフリーパス	2,000円 ▶ 1,000円	2,200円 ▶ 1,200円	3,300円 ▶ 2,300円
あばしりフリーパス	-	-	-

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(水)～9/22(金)まで

■利用方法

- 期間中のJR石北本線の利用が分かる乗車券(きっぷ)・フリーパス又は優待券をバスのフリーパス販売窓口へ提示すると割引が受けられます。
- 購入時に、申請書、アンケートの記入をお願いします。
- 期間中何度でも利用できます。(JR石北本線乗車券1回につき割引1回です)
- バスでのフリーパス・デジタルチケットは別府貸車です。
- フリーパスは入札入札の回数も限りなく、乗車時に本人確認が必要となります。

主催：石北本線調査・実証事業協議会 事務局：北見市地域振興課 ☎0157-25-1125

4 調査・実証事業 結果検証④

都市間移動の利便性向上

○目的

- ・ 定時性の高い鉄道とフリークエンシーのあるバスの利点を組み合わせることにより、多様な移動ニーズに応え、マイカーから公共交通への転移を促すことにより都市間輸送の強化を図る。

○事業概要（R5年8月21日～9月20日で実施）

- ・ オホーツク管内在住者が管内と札幌への往復利用の際、片道 J R、片道都市間バス利用に4,000円助成

○目標 100人(2019年石北線特急利用者〔1か月〕の2割増)

○利用者数 216人

○アンケート調査の結果

- ・ お盆の繁忙期期間後であったが、旅行、観光やイベントの移動が多かった。
- ・ J R とバスの相互利用をまた利用したいと回答した方が5割強いた。



- また利用したい
- J R 往復が良い
- バス往復が良い
- 自家用車が良い
- その他・無回答

- ・ ダイヤ・所要時間が良いとの回答が多く、組み合わせ利用の利点について高評価が多かった。

○結果を踏まえた評価

- ・ J R とバスそれぞれの利点を利用者が価格差が少ない状況で選択できることが公共交通の利用促進に繋がると思われる。



【まとめ】

- 日常利用ではマイカー移動が中心であり公共交通の選択率は低い。公共交通を利用してもらうため今回行った実証事業により、鉄道利用後の目的地までの2次交通としてのバスの利用ニーズが明確になったことに加え利用促進効果があった。また、都市間移動における鉄道と都市間バスの組み合わせにより選択肢が広がり利便性向上による利用促進効果が明確となったが、マイカーからの転換を一層促進するための方策や価格面等により継続可能かどうか課題がある。

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▲4,849百万円となり、新型コロナの影響を受けご利用が減少したほか、動力費の増加等により、基準とした平成29年度より606百万円下回った。
- ・輸送密度は525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366人/日下回った。

②令和5年度（上期）

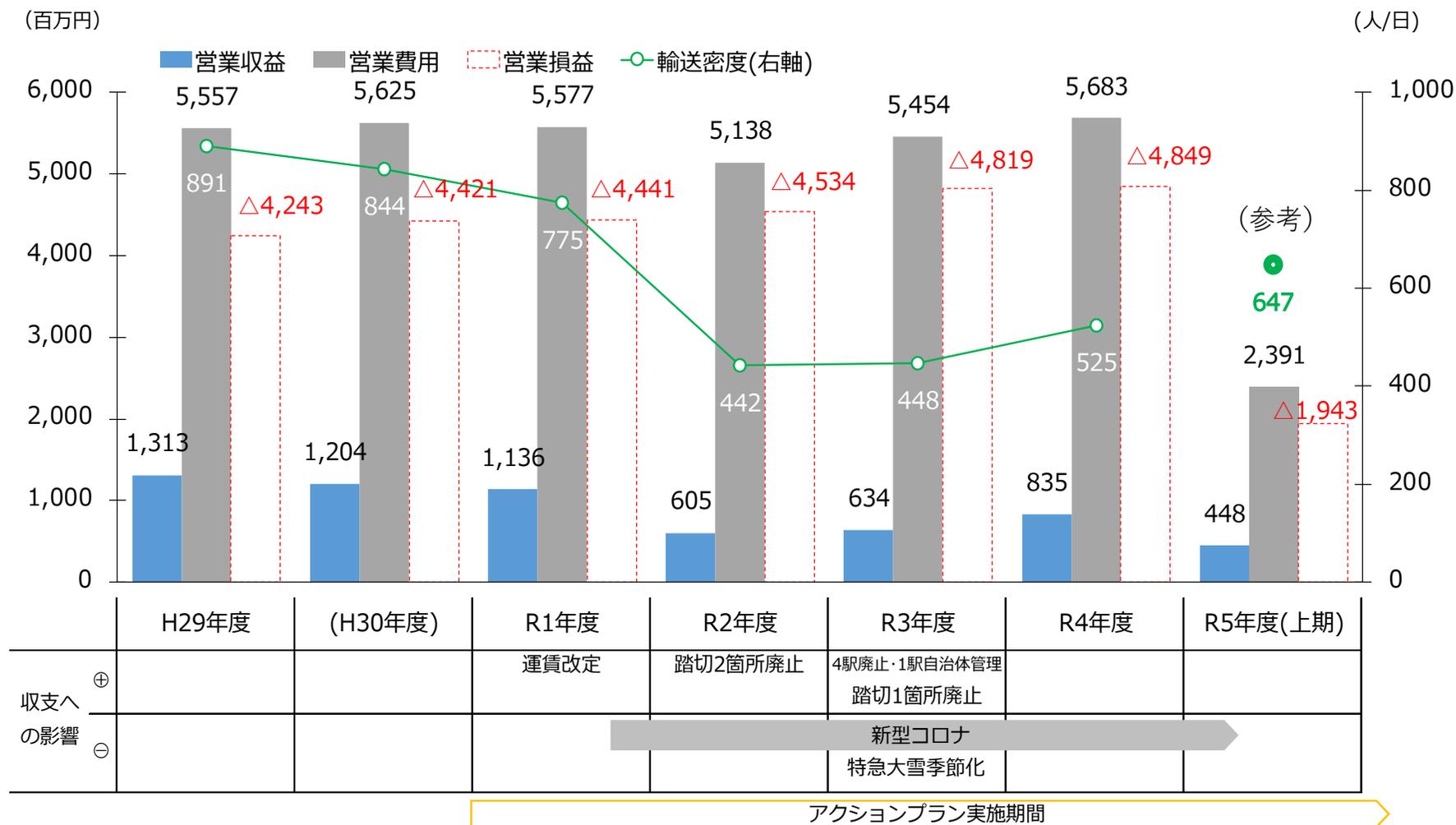
- ・線区別収支は▲1,943百万円となり、平成29年度より59百万円上回った。
- ・輸送密度は647人/日となり、平成29年度より217人/日下回った。

▼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)	▲4,243	▲4,849	▲606	未達成	▲2,002	▲1,943	59
輸送密度 (人/日)	891	525	▲366	未達成	864	647	▲217

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

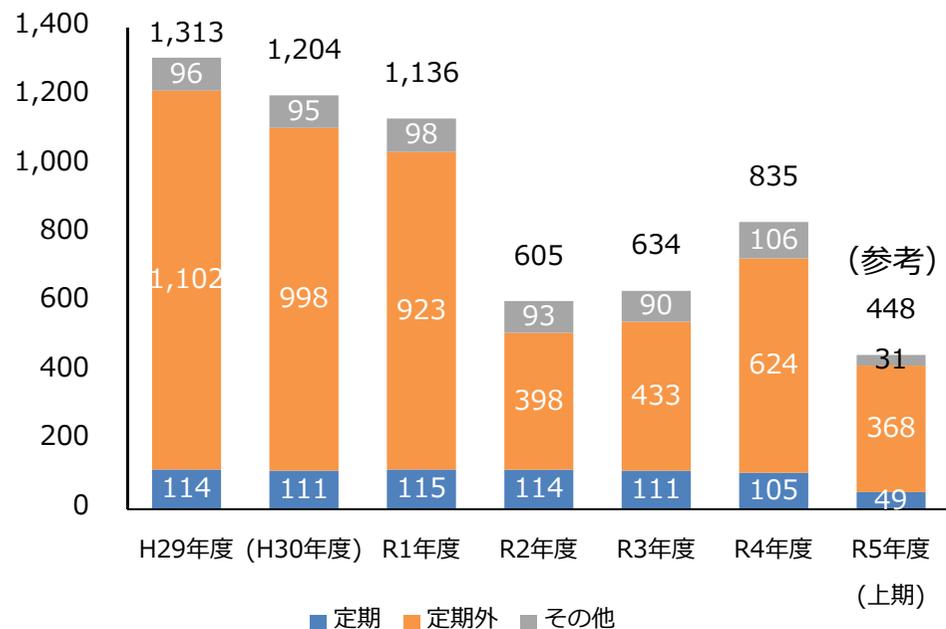


営業収益、輸送密度については令和元年度にかけて漸減傾向であったが、令和2年度に新型コロナウイルスの影響等により大きく減少し、現在は回復の途上にある。営業費用については車両の維持、修繕費等が減少した一方、動力費が増加した結果、平成29年度より増加している。

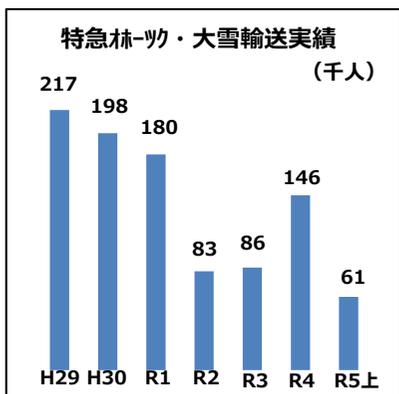
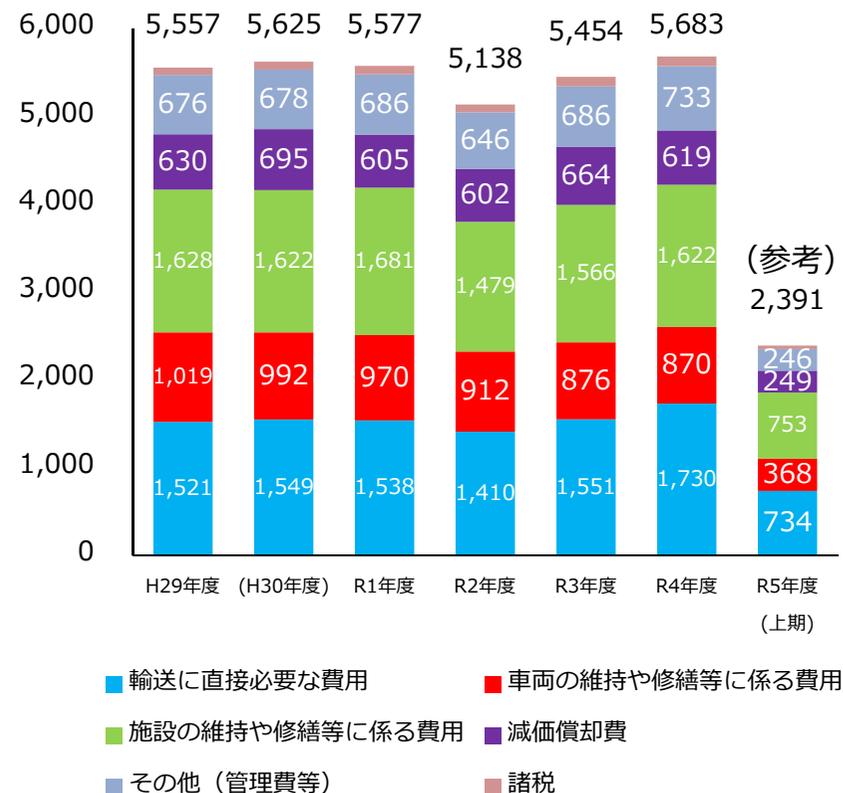
5 基本指標・関連指標の検証③

(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)



新型コロナの影響による特急利用の減等により、令和2年度から定期外収入が減少し現在は回復途上にある。定期収入は通学生の減により減少傾向にある。

車両の維持や修繕等に係る費用が令和3年度からの特急大雪の季節化等により減少する一方、輸送に直接必要な費用が原油高により増加したことなどにより、令和4年度は平成29年度と比較し126百万円増加している。

6 5年間の総括的な検証①

- 石北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、J R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、高校生や地域住民による駅舎周辺の環境整備や特急列車内での特産品販売など、計画した取組が十分に実施できなかった取組があったものの、
 - ・ 沿線自治体による通学定期、J R利用団体や特急利用等の運賃等に対する助成等の取組などにより鉄道利用促進の取組を実施したほか、
 - ・ 将軍山駅、北日ノ出駅、東雲駅及び生野駅の4駅を廃止
 - ・ 瀬戸瀬駅の維持費用負担と管理を遠軽町が行うこと等のコスト削減の取組も実施した。

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が着実に醸成され、当初計画になかった鉄道施設見学ツアー（石北本線バックヤードツアー）や鉄道の乗車につながる施策（クラフトビール列車の旅など）の実施、駅周辺の賑わいにつながる取組（遠軽町芸術文化交流プラザ建設など）等、石北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、ご利用の少ない駅の見直しによる経費節減などの効果も見られた。

6 5年間の総括的な検証②

- ・一方で、鉄道施設を利用した地域住民対象のミステリートレインの実施など、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、中止または規模縮小もあり、計画した161件の取組のうち、27件（駅周辺環境整備、特急列車内での特産品販売など）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、1件（リーフレットの作成）については、必要数を在庫や増刷にて対応したことにより2期目は作成を行わなかった。
- 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石北線を利用するオホーツク管内来訪者に対するバスフリーパスの割引
 - ②地域住民を対象に片道都市間バス、片道鉄道利用による都市間移動の利便性向上を実施した。
- これにより、
- ・学生を除くと日常的に石北線を利用する住民が極めて少ない一方で、今は利用していないものの今後は利用するとの回答が23%あること、また、高校生対象の調査では、通学時間が平均49分であり、自宅から駅までの移動手段は自転車・バイクが38%と最も多い実態を確認したこと

6 5年間の総括的な検証③

- ・ 鉄道利用後の目的地までの2次交通としてのバスの利用ニーズがあること
- ・ 都市間移動における鉄道と都市間バスの組み合わせにより選択肢が増えることが利用促進につながることを

が明確となった。

一方で割引施策を継続的に行う方策や、マイカーからの転換を一層促進するための方策について更なる検討が必要であることなど、石北線が抱える課題等を確認した。

- 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、基本指標となる線区収支・輸送密度はいずれも目標未達が続いており、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。
- 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。

6 5年間の総括的な検証④

- 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効果が発揮できなかっ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。さらに、鉄道設備のスリム化等の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、他の交通機関との連携等により都市間輸送等の増加を図るため、

 - ・ オホーツク管内来訪者の車移動からの転換を図るための2次交通との連携による利用者増加策
 - ・ 鉄道とバス等のさらなる相互連携による地域住民等の都市間移動の利便性向上策を検討・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収益の増加を目指し、地域交通の利便性と持続性の向上を追求する。
- 石北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。

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	
エ. 公共交通ご当地キャラクターイベントパンフレット等への掲載、グッズの作成・配布	自治体	△	△															
オ. 利用促進パネル展の実施	自治体	◎	○															
カ. 鉄道施設見学ツアーの実施	自治体	△	△															
キ. H100形ラッピング車両一般公開の実施	自治体 北海道 JR北海道		◎															
⑥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いただく資料の作成	JR北海道	○	×															
⑦鉄道施設見学会などの際にJR社員から線区に関する説明の実施	JR北海道	◎	◎															
⑧マイレール運動の提唱	自治体	◎	◎															

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					
(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	自治体 JR北海道	◎	◎																
	②イベント時の駅からの無料シャトルバスの運行	自治体	△	△																
	③石北線沿線(旭川市～上川町間)を運行する バス路線利用者に対するアンケートの実施	自治体		○																
(5) 拠点としての駅の活用	①駅前の整備																			
	ア. 駅前広場での乗り継ぎ環境 向上、案内強化の継続	自治体 JR北海道	◎	◎																
	②駅の活用																			
	ア. 駅舎の待合環境の向上	自治体 JR北海道 その他	◎	◎																
	イ. 駅の空きスペースの利活用	自治体	◎	◎																
	ウ. 駅クリスマスツリー飾り付け	自治体		◎																
	エ. 鉄道写真パネル展	自治体		◎																
	③駅を中心とした街にぎわい創出の検討																			
	ア. 駅周辺のスペースを活用した誘客事業	自治体	○	○																
	イ. 駅周辺整備によるにぎわいと 明るさあふれるまちづくりの創出	自治体		◎																
	④駅舎周辺の環境整備 公区及び高校生、町による環境整備 の実施	自治体 その他	△	△																
⑤駅前広場駐車場との連携による利用 環境向上 ・駅前広場駐車場の割引実施	自治体 JR北海道	◎	◎																	
(6) 当社の行き届かない 取組に対するご協力	①駅での観光案内、外国人通訳の確保 等																			
	ア. 駅での観光案内の取り組み	自治体 JR北海道 その他	◎	◎																

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				
(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	ア. 公共交通の利用促進に向けた道民運動の展開	◎	◎																	
		イ. 鉄道をはじめとする公共交通利用者の拡大 (乗車に繋がる施策の展開) ・道民の利用拡大 ・観光客の利用拡大 ・利用促進に向けた地域の取組との連携	◎	◎																	
		ウ. 道外、海外観光客の利用拡大	◎																		
		エ. 本道における鉄道網の重要性や地域の取組等の全国への発信	◎	◎																	
		オ. 感染症により失われた公共交通需要の回復		○																	

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						
				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) お客様サービスの向上	①「スマホ定期券」の活用																	
	ア. 利用実態の把握	JR北海道	◎	◎														
	イ. 「スマホ定期券」の利用者増加に向けた取り組み	JR北海道		◎														
	②大規模輸送障害発生時の運行情報等の内容充実	JR北海道	◎	◎														
(2) 公共交通の利用促進	①行事等での鉄道利用の促進																	
	ア. 行事等で鉄道を利用した際のJR乗車運賃等への助成																	
	①通学定期の助成	自治体		◎														
	②団体利用の助成	自治体		◎														
	③JR乗車運賃等への助成	自治体	◎	◎														
	イ. 行事等での鉄道利用の呼びかけ	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					
					上期	下期	上期	下期	R1		R2		R3		R4		R5	
(1) 道内外から石北線にお越しいただくための取組	①商品造成やキャンペーンの実施航空会社と連携した利用促進																	
	ア.JAL/JR北海道 ひがし&きた北海道キャンペーンの実施	JR北海道	◎	◎														
	イ.LCCとタイアップしたフリーバスの設定	JR北海道		◎														
	②お客様のご利用の少ない閑散期の需要創出・フリーバスを活用した石北線利用促進の取組	JR北海道 その他	◎	△														
	③宣伝協力 ・駅等での宣伝協力	自治体 JR北海道 その他	◎	◎														
	④鉄道利用旅行者への助成制度の導入※	自治体	◎	◎														
	⑤民間団体等による利用促進活動に対する支援	自治体	◎	◎														
	⑥観光列車「流氷物語号」の運転 ・流氷物語号の魅力向上に向けた取組	自治体 JR北海道 その他	◎	◎														
	⑦施設巡りバスによる着地型観光交通の取り組み	自治体 その他	◎	◎														
⑧オンデマンドバスの観光利用とシームレス交通の検討 (駅、バスターミナル、観光地・施設等の連携)	自治体		◎															
(2) 地域の皆様と連携した取組の推進	①沿線や周辺地域にお住まいの皆様にお出かけを呼びかけ																	
	ア.ヘルシーウォーキングの実施	自治体 JR北海道 その他	◎	◎														
	イ.ご当地キャラクターによる乗車イベントの実施	自治体 JR北海道	○	○														
	ウ.鉄道施設を利用した乗車イベントの実施	自治体 JR北海道	△	△														

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					
				上期	下期	上期	下期	R1		R2		R3		R4		R5	
⑤特急列車内の特産品販売・石北線における実施	全自治体 JR北海道 その他	△	△														
⑥スタンプラリー等による利用促進策の実施	全自治体 JR北海道 その他	△															
⑦サイクリング観光客への鉄道利用PR	自治体 その他	◎	◎														
⑧市民団体等による賑わいの創出に対する助成	自治体 その他	◎	◎														
⑨駅舎周年記念企画	自治体 JR北海道	◎	◎														
⑩「THE ROYAL EXPRESS」運行に伴う賑やかしの実施。	自治体 JR北海道	◎	◎														
⑪261系5000代ラベンダー編成「HOKKAIDO LOVE!」お披露目運転と賑やかしの実施。	全自治体 JR北海道	◎	◎														
⑫「HOKKAIDO LOVE! ひとめぐり号」運行に伴う賑やかしの実施。	自治体 JR北海道		◎														
⑬「いまこそ輝け! 北のキハ183系」キャンペーン企画	自治体 JR北海道		◎														
⑭「石北本線全線開通90周年記念企画」お披露目運転と賑やかしの実施。	自治体 北海道 JR北海道		◎														
⑮261系5000代ラベンダー編成運行に伴うキャンペーン企画	北海道		○														
⑯市民団体、バス会社と連携した時刻表作成	自治体		○														
⑰鉄道愛好家団体が路線PR	全自治体		○														

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					
				上期	下期	上期	下期	R1		R2		R3		R4		R5	
(1) 出張や学校行事、都市間移動等での鉄道利用	①官公庁、域内事業所等による出張等での鉄道利用の促進	全自治体 その他	◎	◎													
	②学校行事等での鉄道利用促進	自治体	◎	◎													
	ア. 修学旅行、合宿等におけるJR利用の呼びかけ																
	イ. 課外活動等におけるJR利用の呼びかけ	自治体		◎													
③えきねっとトクだ値による需要や動向を踏まえた割引の設定	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														
		(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	①業務委託の実施の検討	全自治体 JR北海道 その他	◎	◎														
	②当社の行き届かない取組について自治体側での実施の検討	全自治体 JR北海道 その他	◎	◎														
	③無人駅管理 地域自治会等が管理している駅待合の管理の継続	自治体 その他	◎	◎														
(2) コストダウンの取組に対するご理解	①ご利用の少ない駅の見直し ※令和3年度より自治体による維持管理する駅	自治体 JR北海道	◎	◎														
	②ご利用の少ない踏切の見直し	自治体 JR北海道	◎	◎														
	③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	全自治体 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														
		(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) 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	全自治体 北海道 JR北海道 その他	◎	◎														
	②2次交通との連携に向けた検討 ア.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	自治体 北海道 JR北海道	◎	◎														
		イ.地域公共交通計画の策定	自治体		◎													
	ウ.地域公共交通会議等の活用及び推進	自治体 JR北海道		◎														
(2) 鉄道施設を維持するための取組の検討	①中長期的に鉄道施設を維持するため、集中工事等を実施する仕組み作りを関係自治体と協議し行う。	全自治体 北海道 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) 石北線(新旭川・網走間)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	.....	8～9ページ
⑦列車別乗車人員	.....	10～13ページ
⑧駅間別乗車人員	.....	14ページ
⑨駅間通過人員	.....	15ページ
⑩定期券発売実績	.....	16～17ページ
⑪線区別収支状況	.....	18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〕



石北線(旭川～網走間)の関係市町村の総人口は、約52.6万人(2023年)である。

その推移をみると、全体的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15.4%減少し、2030年(推計)では22.9%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53.3%増、2030年(推計)では51.0%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-36.4%、2030年(推計)では-45.5%と半減することが見込まれている。

市町村別では全ての市町村で人口が減少しており、今後も減少が予測されている。減少率は、旭川市がもっとも緩やかである。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。

(出典)

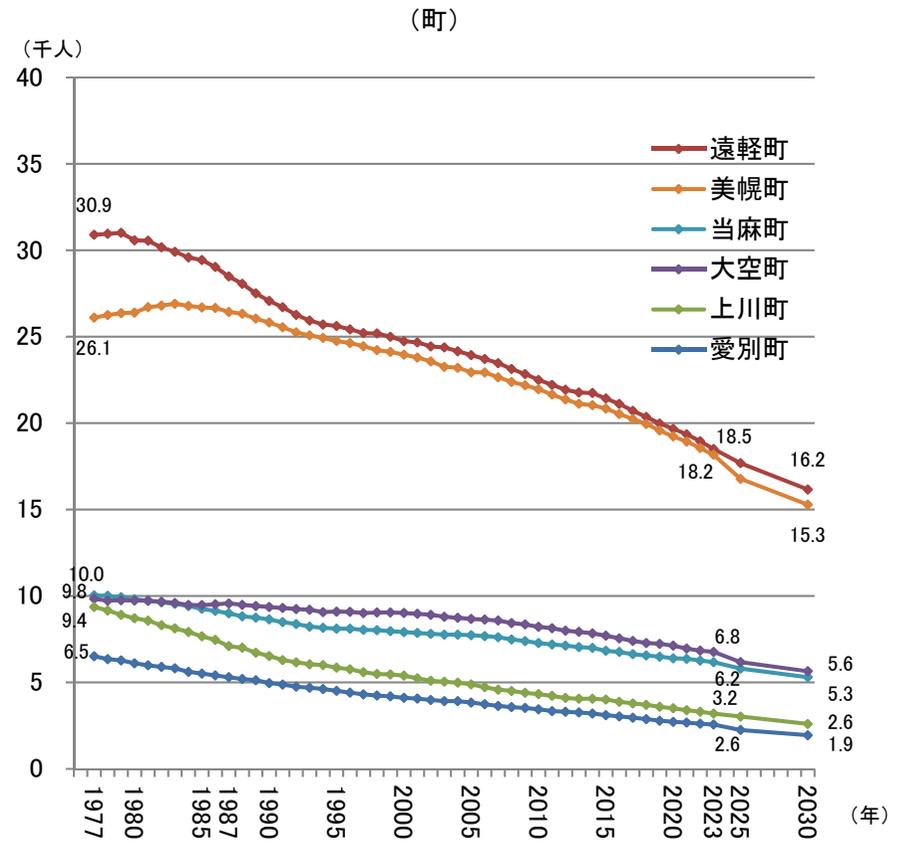
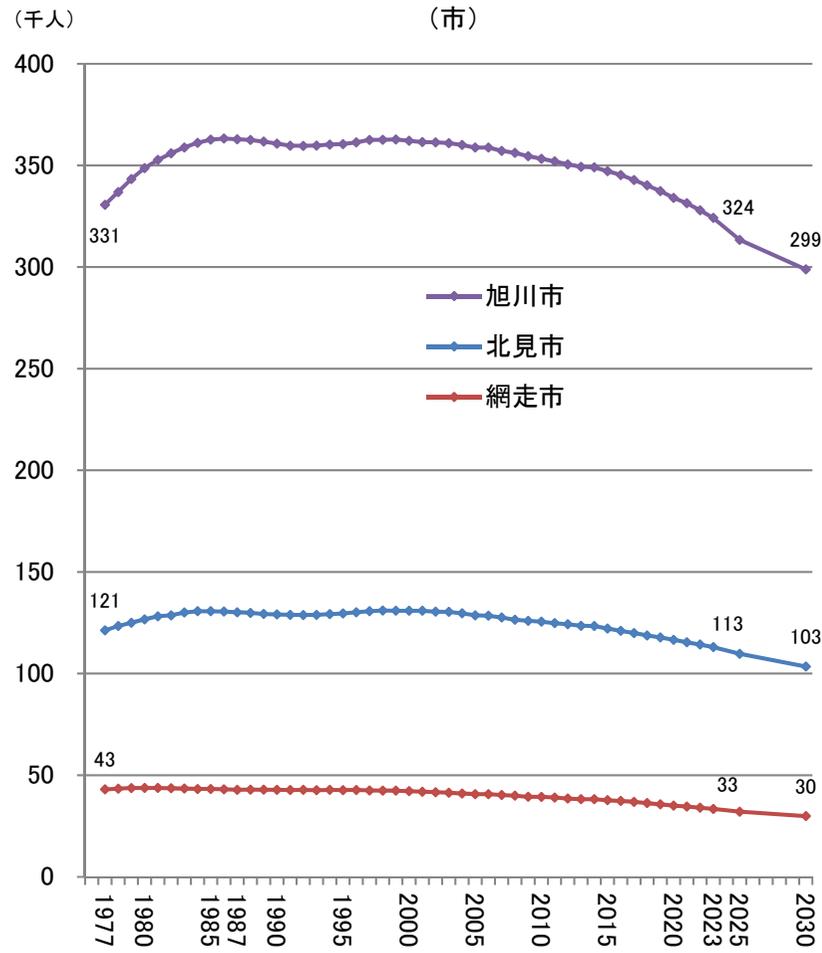
・2000年以前 住民基本台帳人口・世帯数【北海道地域振興局町村課】

・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年以前の北見市には端野町・常呂町・留辺蘂町、遠軽町には生田原町・丸瀬布町・白滝村、大空町には女満別町・東藻琴村の実績を含む。

②市町村別人口の推移



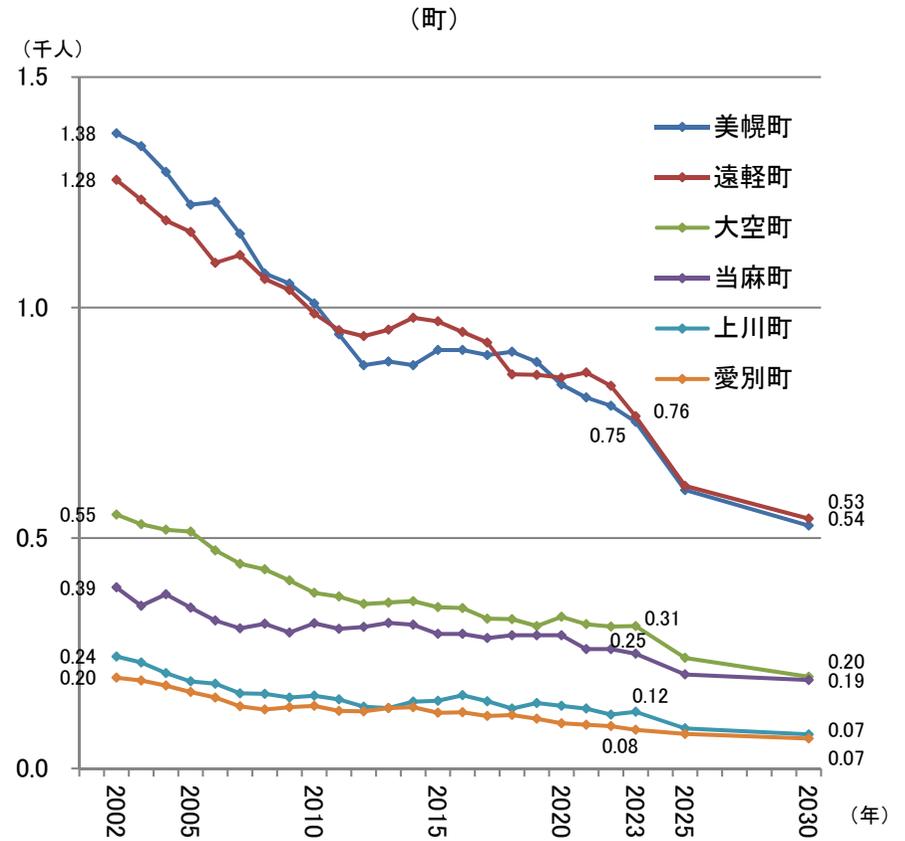
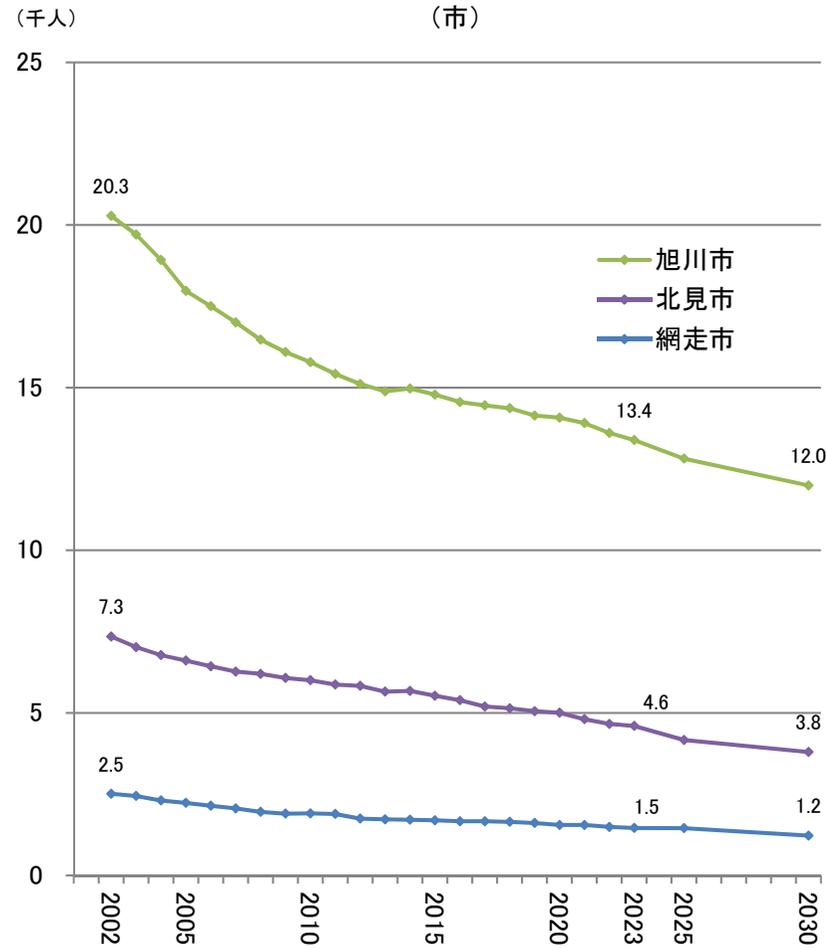
(出典)

・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年以前の北見市には端野町・常呂町・留辺蘂町、遠軽町には生田原町・丸瀬布町・白滝村、大空町には女満別町・東藻琴村の実績を含む。

③市町村別 通学年齢人口(15~19歳)の推移



(出典)

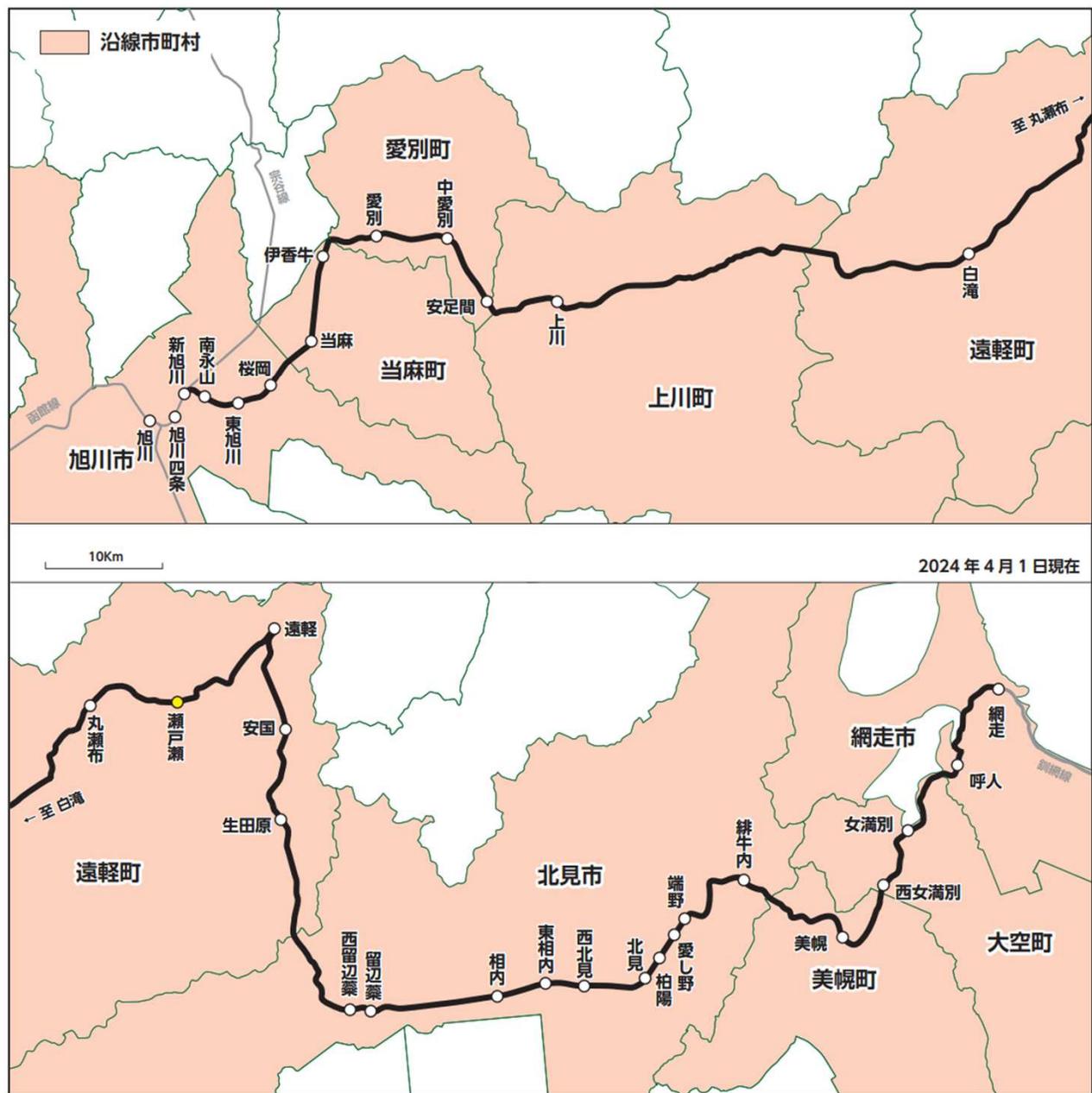
・2023年以前 振興局市区町村別年齢5歳階級別人口【北海道地域振興局町村課】

・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年以前の北見市には端野町・常呂町・留辺蘂町、遠軽町には生田原町・丸瀬布町・白滝村、大空町には女満別町・東藻琴村の実績を含む。

(2)石北線(新旭川・網走間)の状況

①沿線地図



②沿革

- ・石北線新旭川・網走間は、網走線、湧別線、ルベシベ線、石北線に分けて建設され、段階的に開業しながら、1932年(昭和7年)に全線が開業しました。全線が開業して92年を経過しています。主な開業年と開業区間は右表となっています。

開業年	開業区間
1912(大正1)	留辺蘂～野付牛(現北見)～網走
1915(大正4)	留辺蘂～遠軽
1923(大正12)	新旭川～上川
1932(昭和7)	上川～遠軽

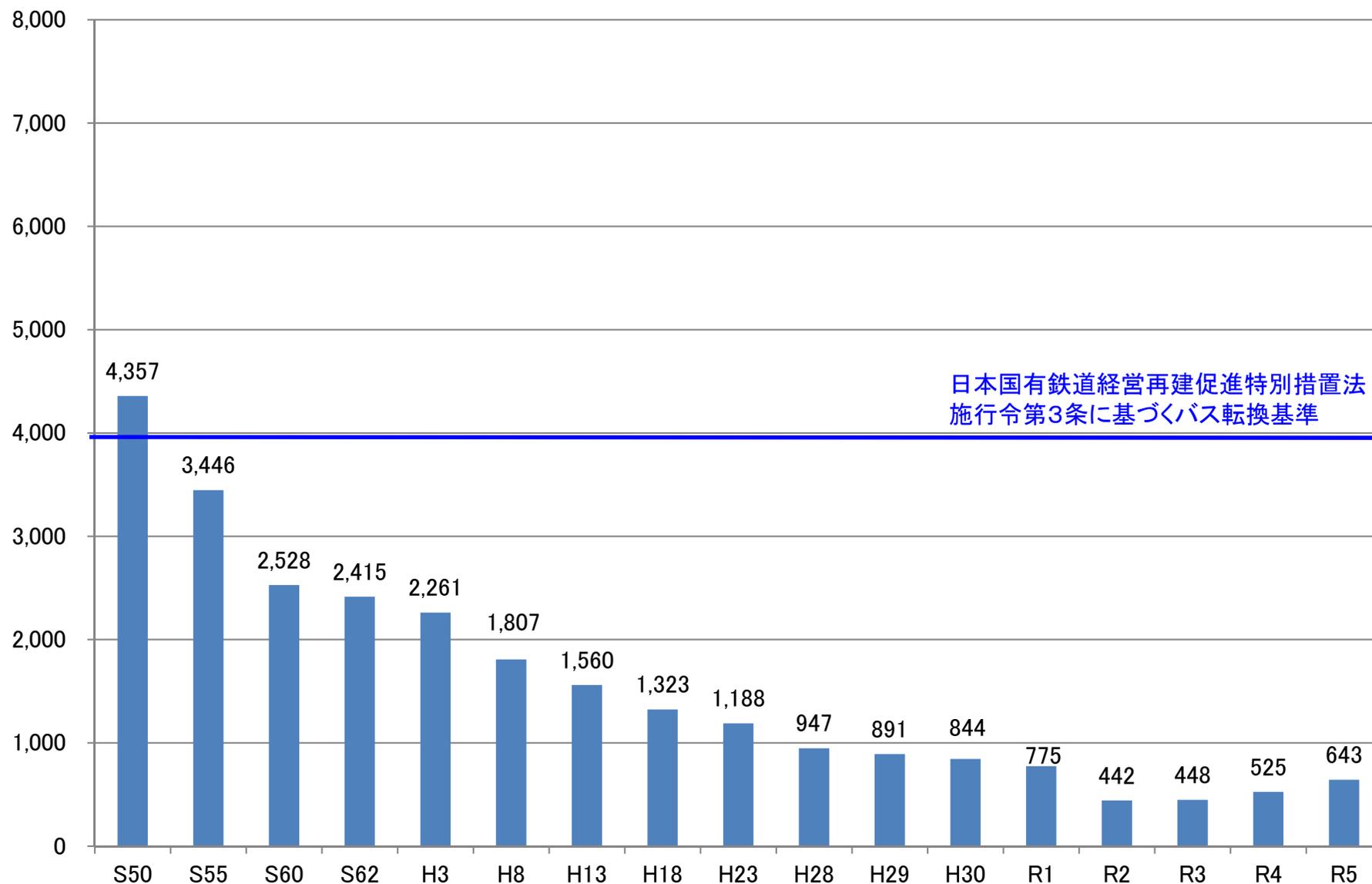
③諸元(2024年4月1日現在)

- ・ 区間 新旭川～網走
- ・ 営業キロ 234.0km
- ・ 列車本数 特急上下8本(うち臨時4本) 普通上下55本(うち臨時1本)
[貨物(新旭川・北見) : 臨時上下6本]
- ・ 駅数 31駅 (うち有人4駅)
- ・ 沿線自治体 旭川市、当麻町、愛別町、上川町、遠軽町、北見市、美幌町、大空町、網走市

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

■石北線(新旭川・網走間) (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)

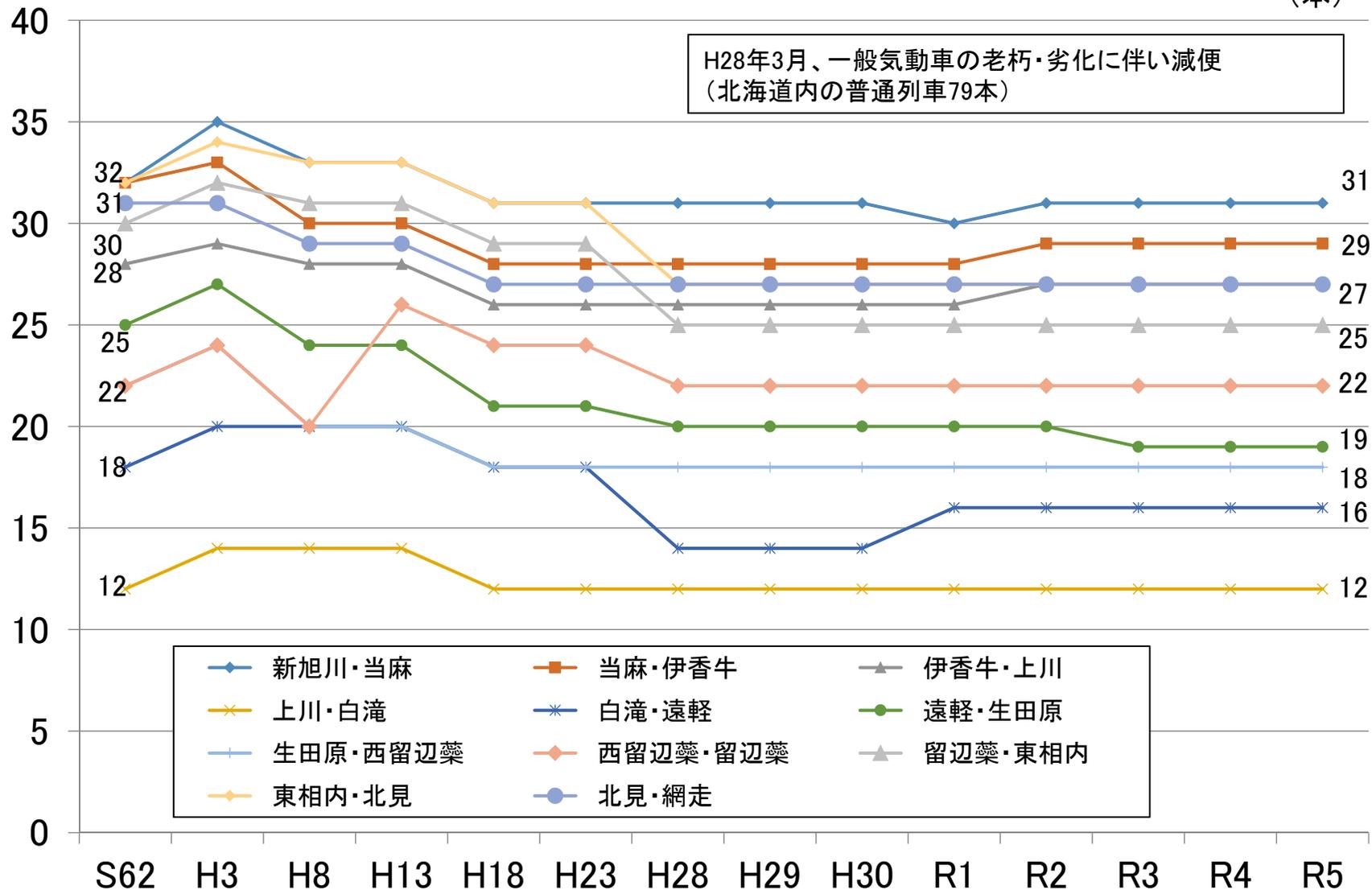
(人/キロ/日)



⑤定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■石北線(新旭川・網走間)

(本)

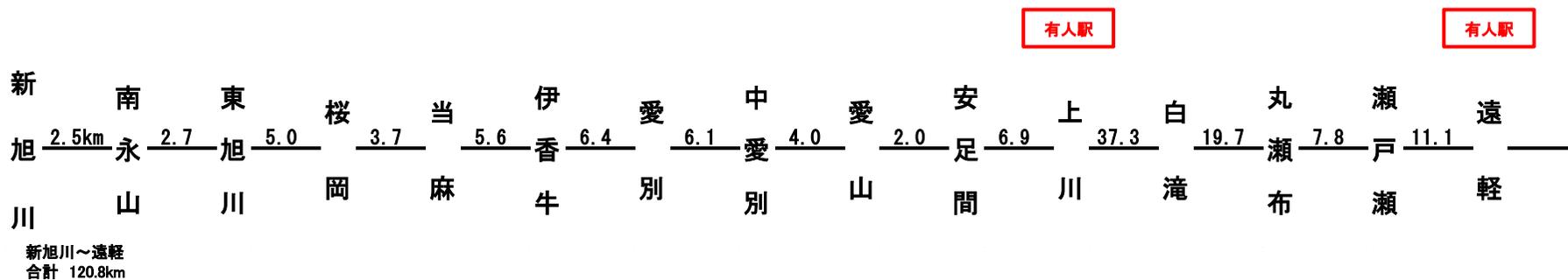


※特急、急行列車を含みます。

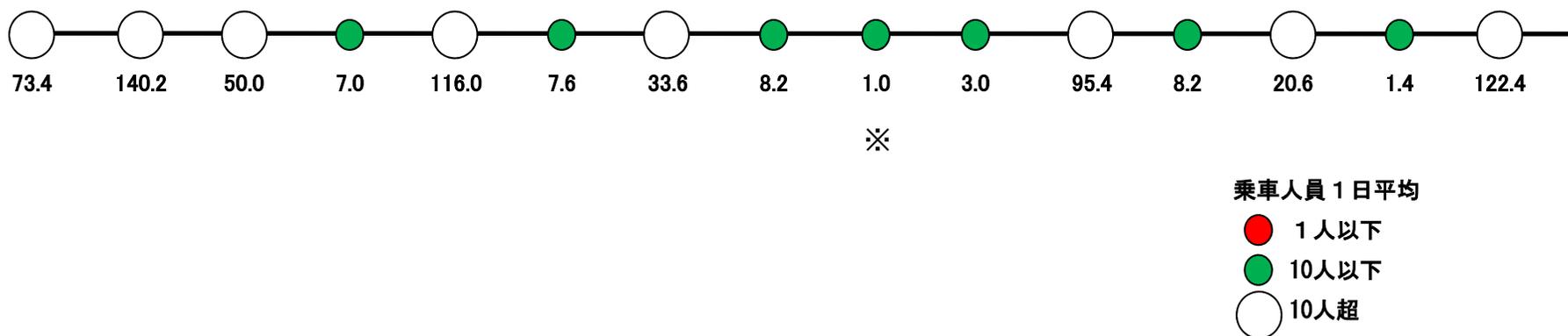
※生田原・西留辺蘂については、H27まで生田原・金華、西留辺蘂・留辺蘂については、H27まで金華・留辺蘂となります。

⑥-1 駅別乗車人員(特定日調査(平日)に基づく)

■石北線(新旭川・網走間①)



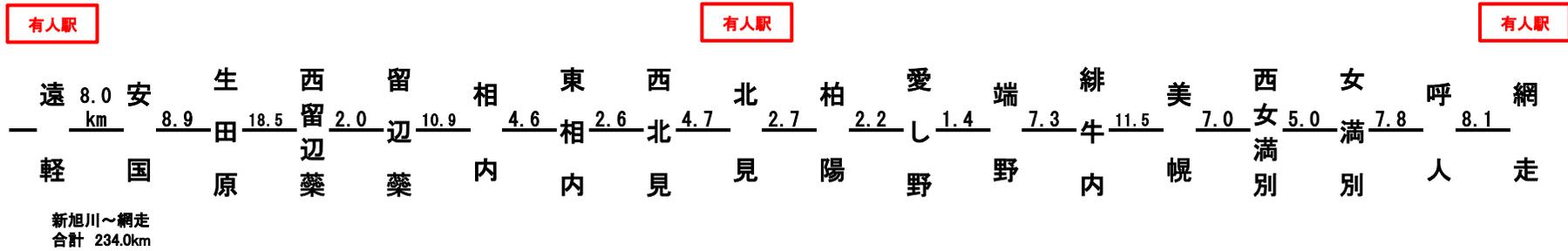
駅別乗車人員 (R1-R5の5年平均)



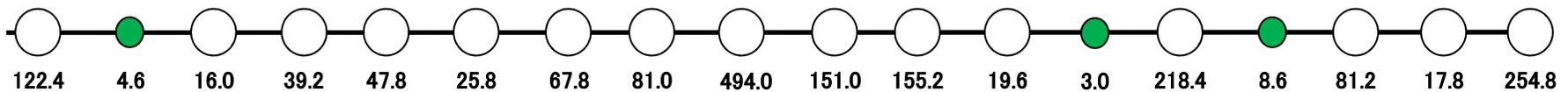
※ 愛山駅は令和6年3月16日に廃止しております。

⑥-2 駅別乗車人員(特定日調査(平日)に基づく)

■石北線(新旭川・網走間②)



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

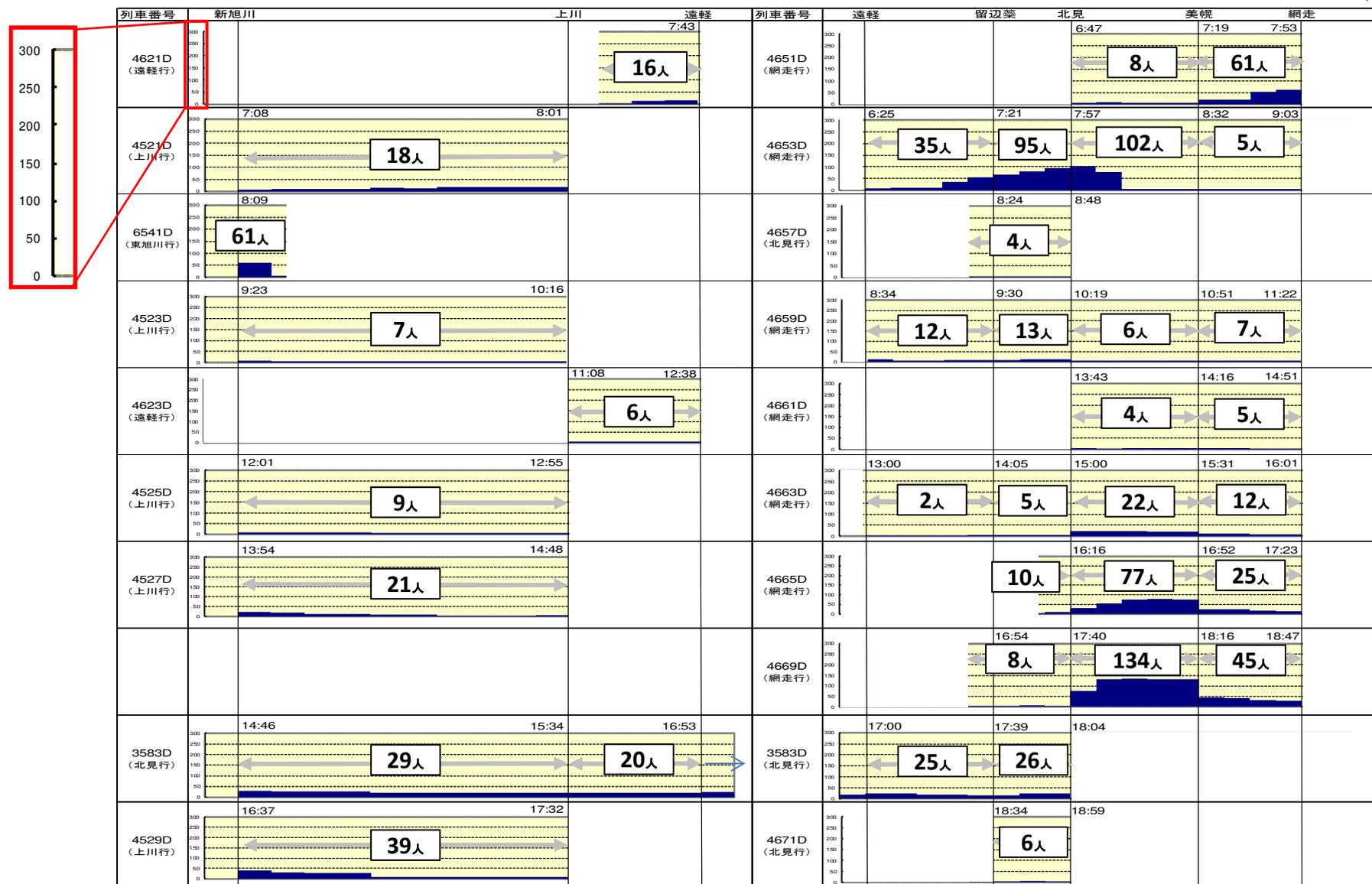
⑦-1 列車別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■石北線(新旭川・網走間)①

◆下り列車(新旭川⇒網走)

人数は区間における最大乗車人員

(人)



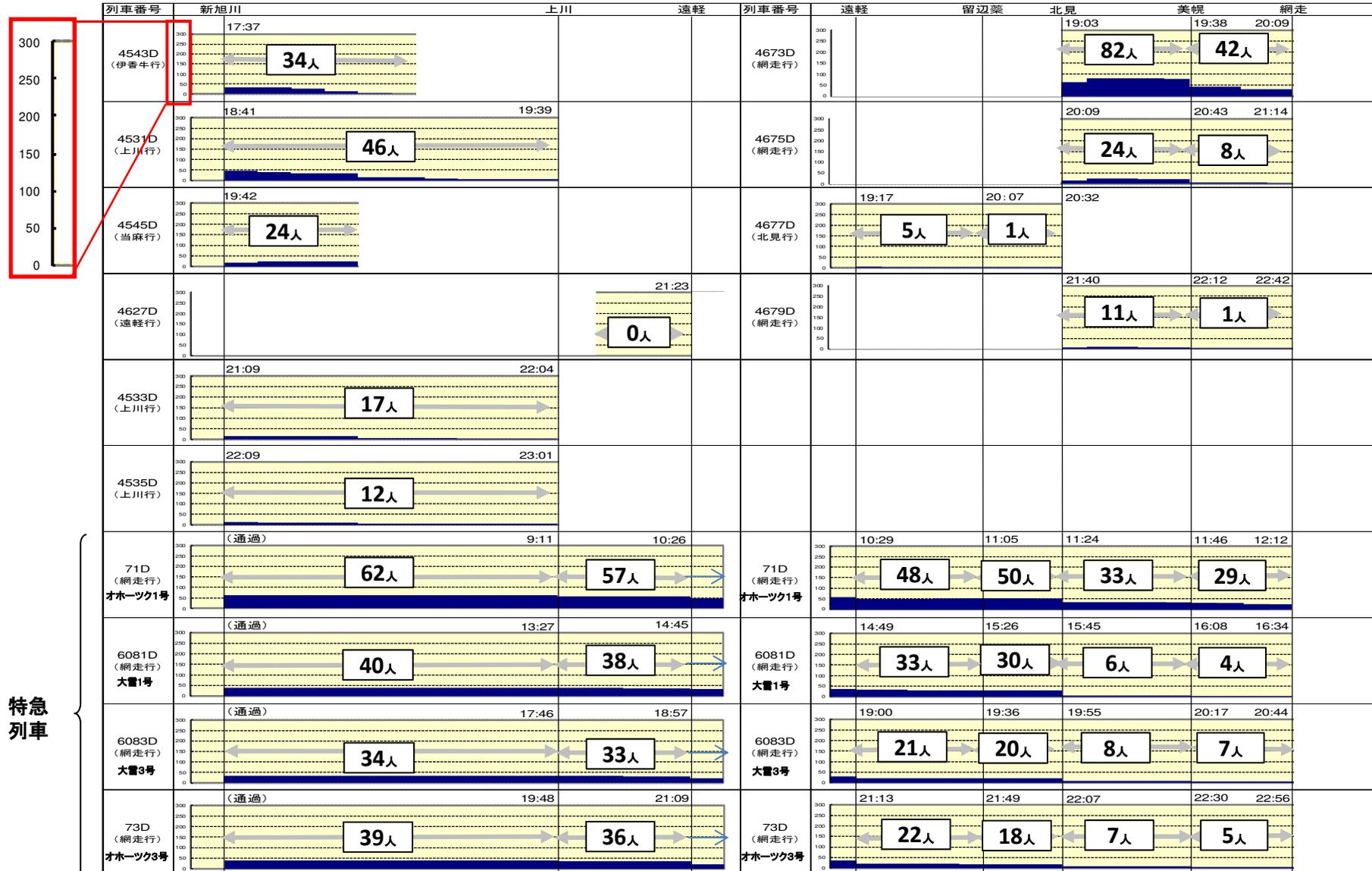
⑦-2 列車別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■石北線(新旭川・網走間)②

◆下り列車(新旭川⇒網走)

人数は区間における最大乗車人員

(人)



特急列車

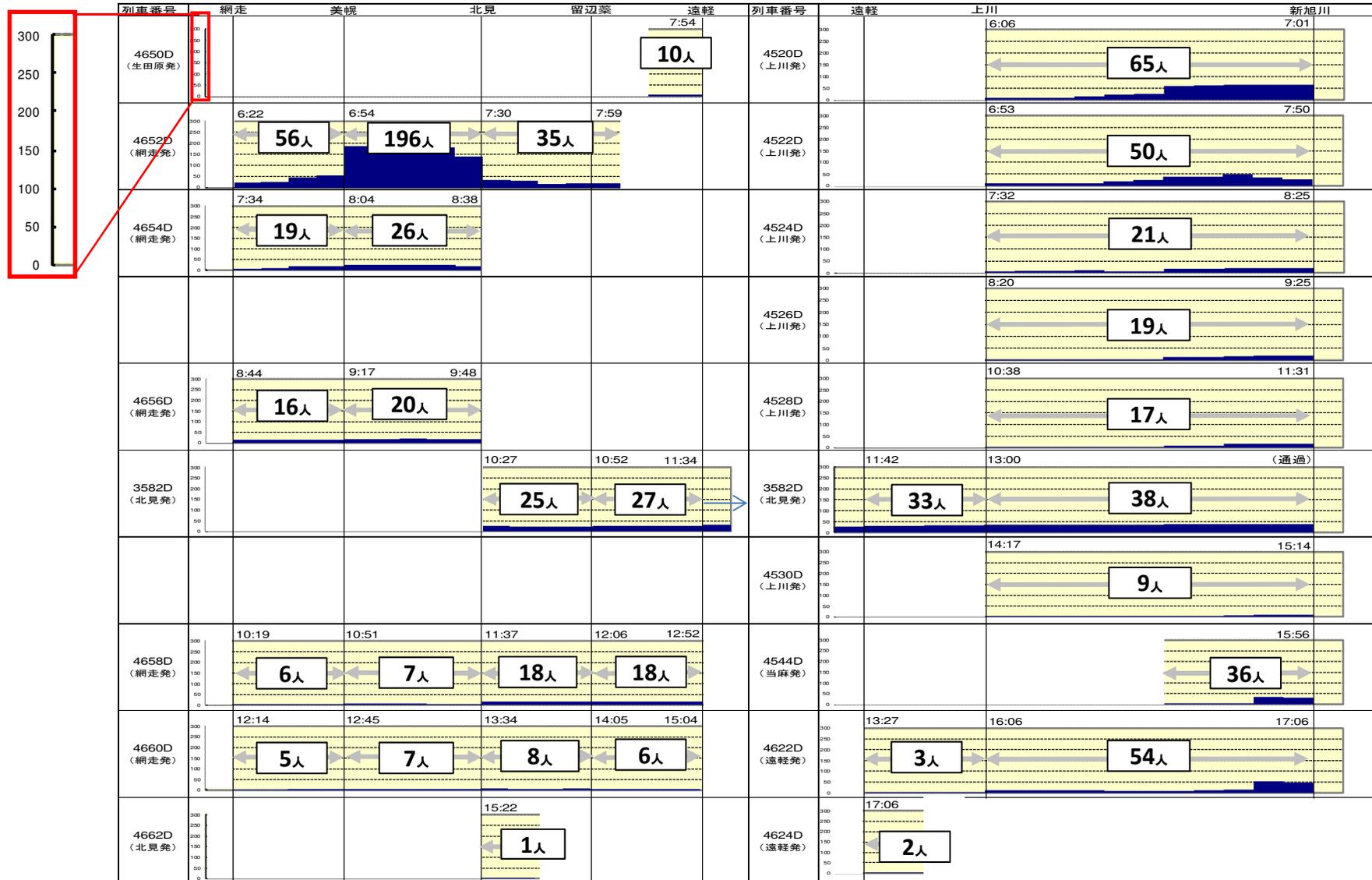
⑦-3 列車別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■石北線(新旭川・網走間)③

◆上り列車(網走⇒新旭川)

人数は区間における最大乗車人員

(人)



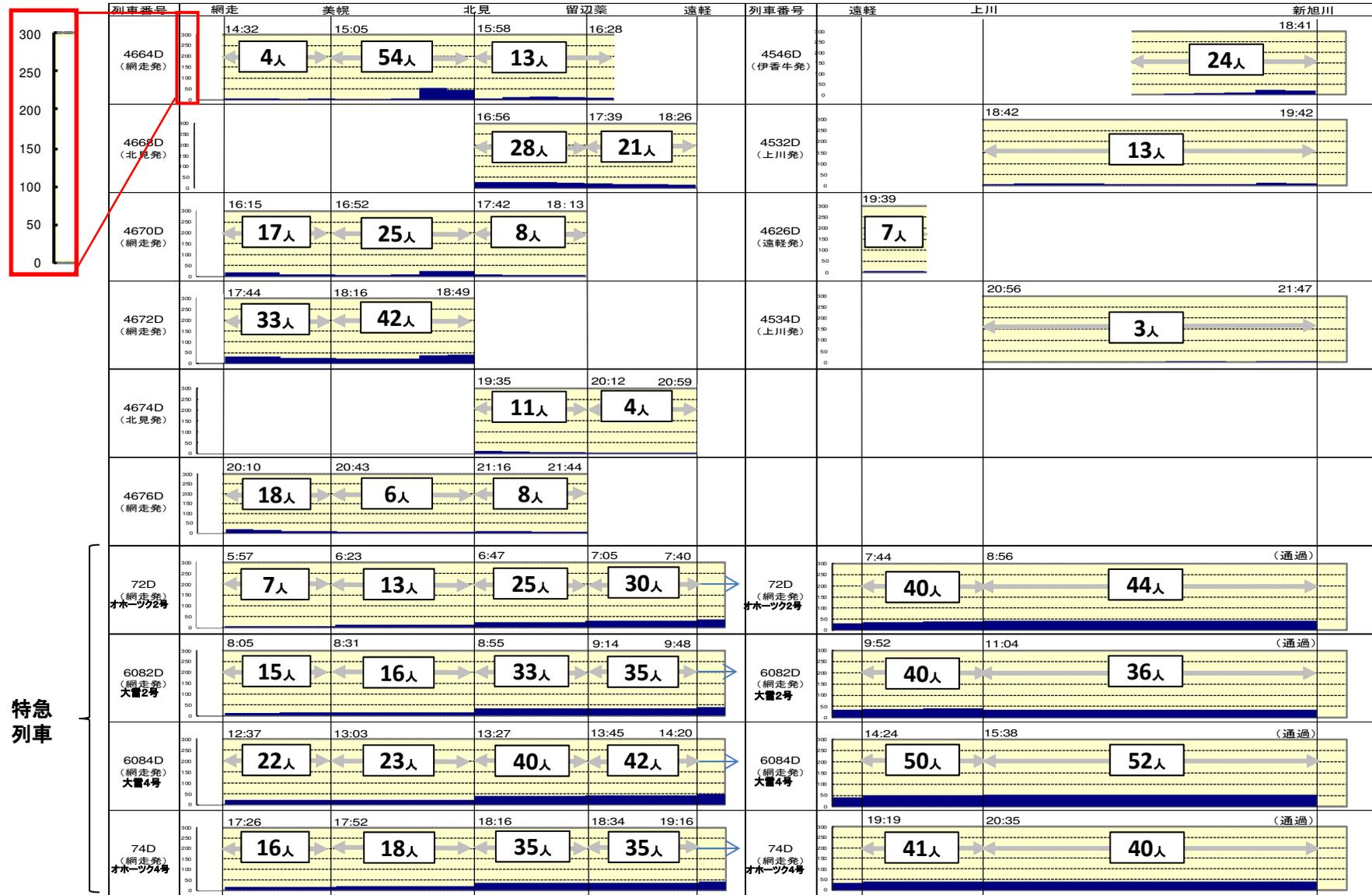
⑦-4 列車別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■石北線(新旭川・網走間)④

◆上り列車(網走⇒新旭川)

人数は区間における最大乗車人員

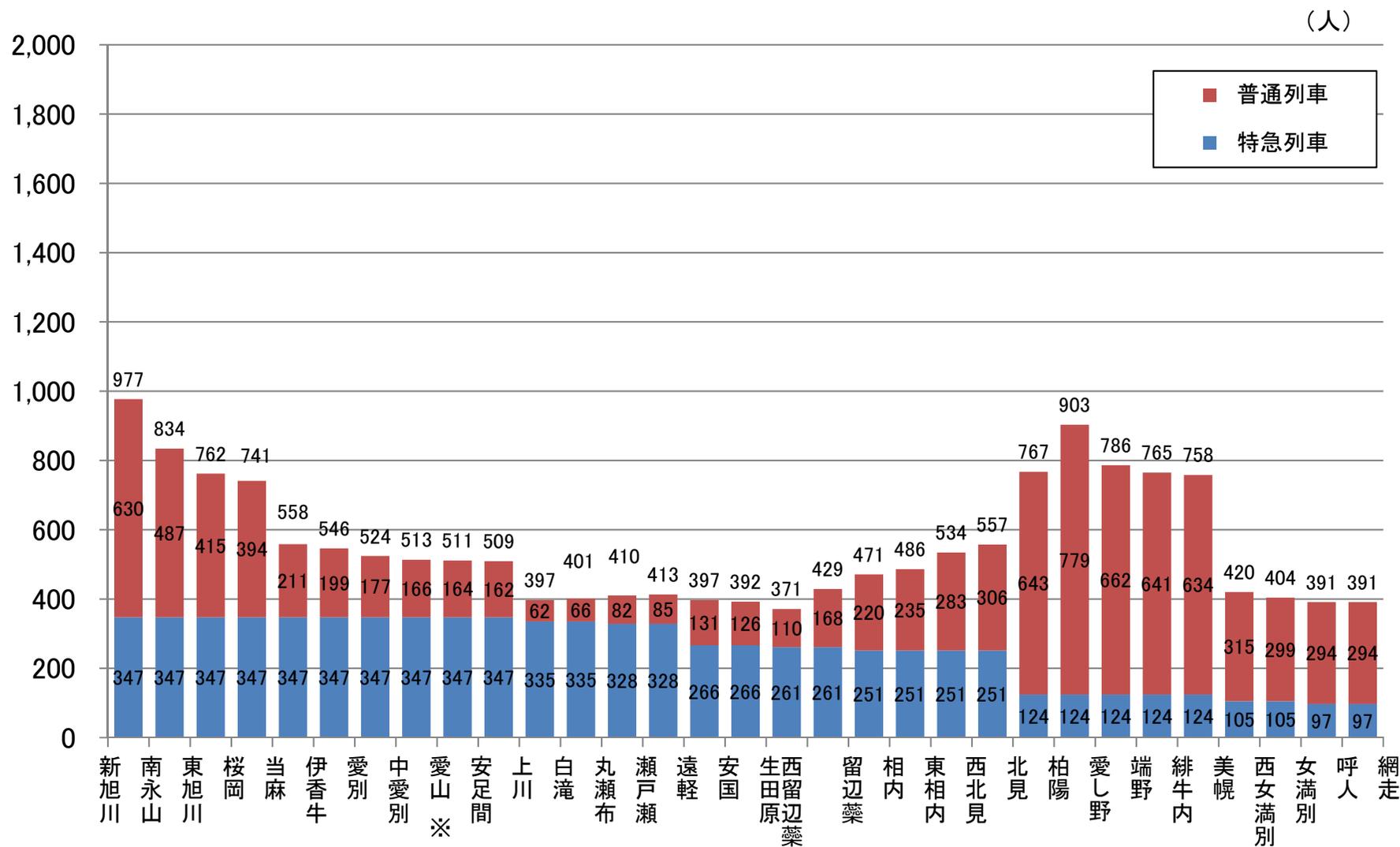
(人)



特急列車

⑧ 駅間別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■ 石北線(新旭川・網走間)

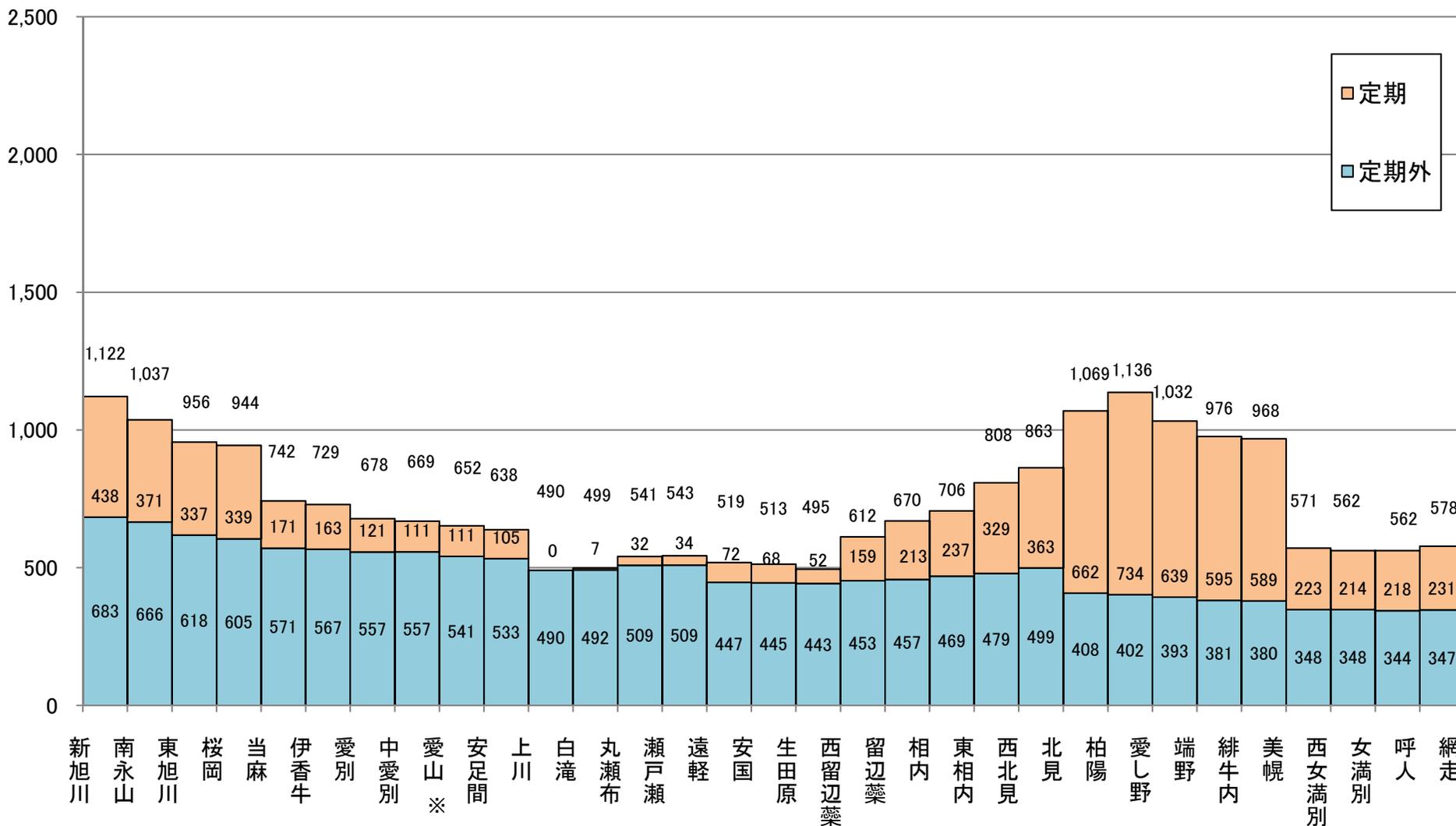


※ 愛山駅は令和6年3月16日に廃止しております。

⑨ 駅間通過人員 [1日あたり平均(令和5年度)]

■ 石北線(新旭川・網走間)

(人)



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

※愛山駅は令和6年3月16日に廃止しております。

⑩-1 定期券発売実績(令和5年度)

■石北線①(新旭川・遠軽間)

(単位:枚)

	旭川	旭川四 条	新旭川	南永山	東旭川	桜岡	当麻	伊香牛	愛別	中愛別	愛山	安足間	上川	白滝	丸瀬布	瀬戸瀬	遠軽	(線区 遠軽以 遠)外	(線区 名寄方 面)外	合 計
線区外 (旭川以遠)				24.9	2.7		2.1	0.8	0.4				0.8							31.7
				2.4	1.5		0.2													4.1
旭川		0.1	0.2	14.1	0.2		55.1	0.8	19.2	4.2	0.1		17.8							111.6
		0.3	4.5	9.4	15.8		21.8		1.6				1.0							54.3
旭川四 条				1.6			0.3						2.6							4.4
			2.1	2.0	0.1		0.3		1.0											5.4
新旭川				13.1			0.5						1.7							15.3
							1.1			0.6										1.7
南永山					1.6		7.0	1.0	8.3				9.4						1.3	28.5
					2.0		2.3						0.3							4.5
東旭川													2.8						0.3	3.2
							2.8						1.2						0.1	4.1
桜岡													0.6							0.6
													0.5							0.5
当麻								0.8					7.6							8.3
								1.0												1.0
伊香牛																				
愛別												2.0	6.5							8.5
												1.0								1.0
中愛別																				
愛山																				
安足間																				
上川																			0.8	0.8
白滝																	2.7			2.7
																	0.9			0.9
丸瀬布																	12.3			12.3
																	0.1			0.1
瀬戸瀬																	1.2			1.2
遠軽																				
合計		0.1	0.2	53.7	4.4		64.9	3.4	27.8	4.2	0.1	2.0	49.7				16.2		2.3	228.9
		0.3	6.6	13.8	19.3		28.3	1.0	2.6	0.6		1.0	2.9				1.0		0.1	77.6

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

⑩-2 定期券発売実績(令和5年度)

■石北線②(遠軽・網走間)

(単位:枚)

	安 国	生 田 原	西 留 辺 薬	留 辺 薬	相 内	東 相 内	西 北 見	北 見	柏 陽	愛 し 野	端 野	緋 牛 内	美 幌	西 女 満 別	女 満 別	呼 人	網 走	(線 走 区 以 外)	合 計
線区外 (遠軽駅以遠)																			
遠 軽	3.3 0.8	7.6 1.3	1.5	1.2	0.3	0.8		15.4 0.2	1.0				0.8		0.9		1.0		32.3 3.8
安 国								1.0 0.1	1.0										2.0 0.1
生 田 原								0.8											0.8
西留辺薬					3.7	4.4	12.4	16.4	10.9	4.1									51.9 3.2
留 辺 薬					1.0		0.8	7.0	7.3	3.0									21.3 6.8
相 内							0.5	5.2	6.5	2.8									14.9 1.9
東相内							7.1	20.9	10.5	3.0	6.3	1.0	2.2	1.1	0.9		1.7		54.7
西北見								0.9 0.3	5.7	14.6			17.4		0.2				38.8 0.3
北 見								2.3	57.0	13.4	1.0	81.8	0.8	10.8	1.6	32.8	0.6		202.1 20.6
柏 陽								7.9 0.5	0.8	1.0	51.0	3.6	15.7		3.6	0.1	0.5		83.6 1.3
愛し野												0.8 0.1	38.3 3.0		1.9		1.0		42.0 3.7
端 野																	0.2		0.2
緋牛内													0.8						0.8
美 幌															3.5		15.1		18.6 3.1
西女満別																	3.1		3.1
女 満 別																	0.9		0.9
呼 人																	37.7		37.7 1.8
網 走																	8.3		8.3
合 計	3.3 0.8	7.6 1.3	1.5	1.2	3.9 1.0	8.5	20.8 1.1	67.7 5.8	45.3 3.4	92.3 0.9	20.6 1.8	3.8 0.1	192.3 12.1	5.4 0.1	33.9 3.4	1.6 0.1	102.1 12.9	0.6	610.8 46.3
石北線 総計																			839.7 123.8

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線別収支状況

■石北線(新旭川・網走間)

【参考】輸送密度

平成29年度	令和5年度	同期比
891	643	▲248

【平成29年度】
(百万円)

【令和5年度】

