

宗谷線（旭川～稚内間）
事業の抜本的な改善方策の
実現に向けた実行計画

宗谷線（旭川～稚内間） 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	
●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 宗谷線のおかれた状況	・・・ 3 ページ
（１）関係市町村の状況	
（２）宗谷線の状況	
（３）「北海道交通政策総合指針」（平成 30（2018）年 3 月策定） における宗谷線の位置づけ	
●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 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、宗谷線（旭川～稚内間）を維持・活性化するため、令和6～8年度の3年間でJ R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、J R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、J R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「宗谷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。

※ 宗谷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

- 宗谷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、士別市、名寄市、稚内市、比布町、和寒町、剣淵町、美深町、音威子府村、中川町、幌延町、豊富町
- 広域行政機関
 - ・北海道
- 商工会議所
 - ・旭川商工会議所、士別商工会議所、名寄商工会議所、稚内商工会議所、
- オブザーバー
 - ・国土交通省

(3) その他

- 宗谷線の当社単独で維持することが困難な線区としての区間は名寄～稚内間であるが、この計画での取組区間は旭川～稚内間とする。

第3章 宗谷線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料 1～3 ページのとおり

(2) 宗谷線の状況

- 別添資料 4～24 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）における宗谷線の位置づけ

① 宗谷線の現状

- ロシア国境に近接し、我が国の領海、排他的経済水域等の保全に重要な役割を果たしている特定有人国境離島地域（利尻、礼文）を有する宗谷地域を結ぶとともに、今後のロシア極東地域と本道との交流拡大に向けた可能性を有する路線である。
- 札幌圏と中核都市から最も遠い地域中心都市である稚内市を結ぶ路線であり、鉄道は、札幌と稚内間における旅客輸送の半分以上の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。
- 名寄～稚内間の高規格幹線道路については、一部が開通済であるが、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。

② 宗谷線のあり方について

- ロシア極東地域と本道との交流拡大の可能性も見据え、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での協議を踏まえ、維持に向けて更に検討を進める。

第4章 取組方針

- J R 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

- 宗谷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、徹底的にコストを削減することが必要不可欠である。
- このため、J R 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

- 宗谷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（旭川～稚内間）
 - 平成29（2017）年度（アクションプラン開始前）△5,564 百万円
（営業収益 1,102 百万円、営業費用 6,666 百万円）
 - ※参考 （名寄～稚内）△2,733 百万円
（営業収益 436 百万円、営業費用 3,169 百万円）
 - ② 輸送密度（旭川～稚内間）
 - 平成29（2017）年度（アクションプラン開始前）
 - 名寄～稚内 352 人/日
 - 旭川～名寄 1,452 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

- 宗谷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） △5,564 百万円

- ※参考（名寄～稚内） △2,733 百万円

- ② 輸送密度（目標）

- 令和 8（2026）年度（実行計画終了時期） 名寄～稚内 352 人/日

- 旭川～名寄 1,452 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。
- 宗谷線については、「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り組みを行う。
- これらの考え方を踏まえ、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） 369 百万円(名寄～稚内)
※目標達成時の線区収支 △2,364 百万円(名寄～稚内)
- 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。

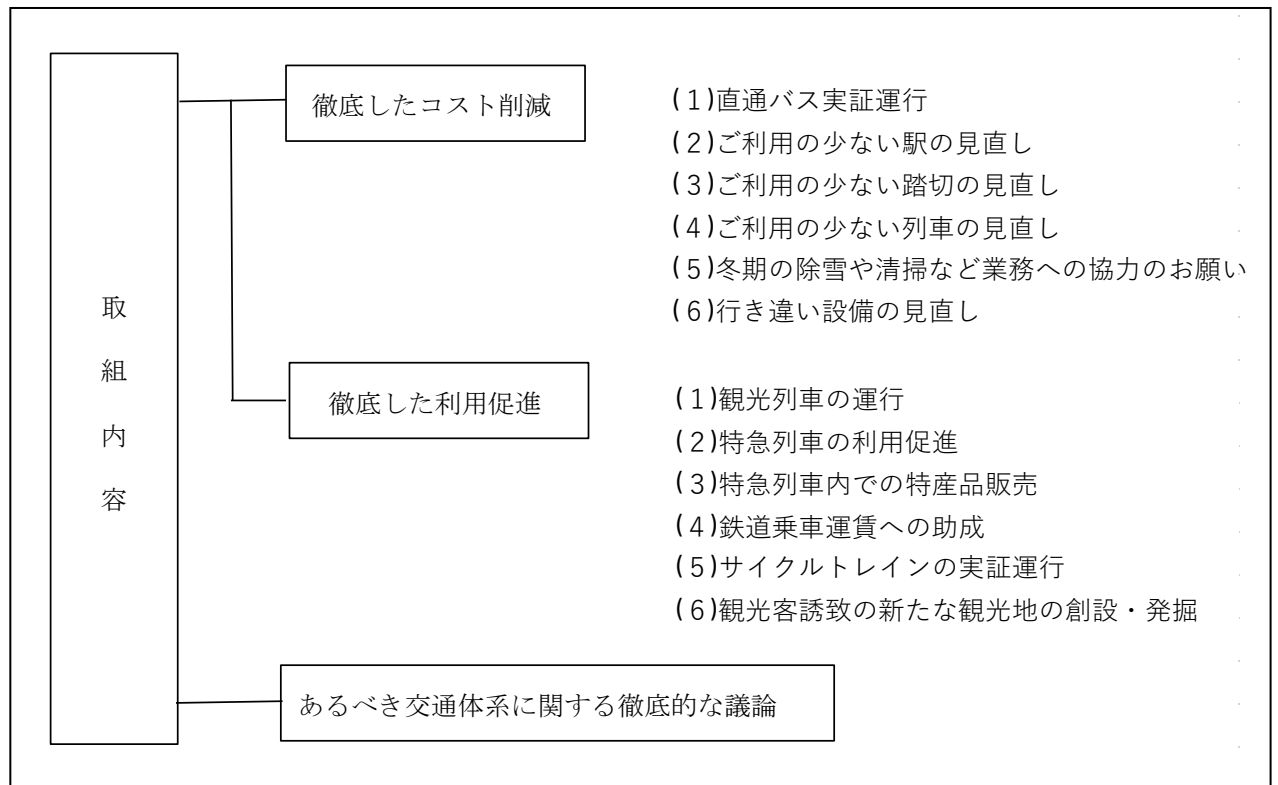
第 5 章 具体的取組内容

(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、J R北海道と地域の関係者が一体となって取り組む。
- P D C A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））

宗谷線 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 直通バスの実証運行	自治体等 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 観光列車の運行	自治体 JR北海道						
② 特急列車の利用促進	自治体等 JR北海道						
③ 特急列車内での特産品販売	自治体 JR北海道						
④ 鉄道乗車運賃への助成	自治体 JR北海道						
⑤ サイクルトレインの実証運行	自治体等 JR北海道						
⑥ 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	自治体						
	JR北海道						

アクションプラン 総括的検証報告書 宗谷線

令和6年1月

宗谷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、宗谷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、都市間移動の利用促進やバスとの連携に資する各種実証事業にも取り組んだ。
- 本検証を踏まえ、宗谷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

- 宗谷線を持続的に維持していくため、ＪＲ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、ＪＲ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

- マイレール意識醸成など、ＪＲ北海道と地域の関係者が宗谷線の維持・活性に向けて更に一体となって取り組む。
- 宗谷線の収入を増やし、経費を節減するにあたって、利用促進策、経費節減策、鉄道施設の見直しについて、具体的な検討や取り組みを行う。
- 地域関係者にとっての都市間輸送と生活路線としての特性を持つことに加え、交流人口を更に拡大していく観光路線としての特性も合わせ、これら３つの側面を活かした取り組みを行う。

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。
- ・38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6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)
◎	65 (76%)	・広報誌等による鉄道利用の呼びかけ ・観光列車「風っこそうや」による観光需要の創出	74 (64%)	・駅の移設・駅名改称 ・ご利用の少ない駅の見直し	139 (69%)
○	3 (3%)	・リーフレットの作成 ・駅の一部を移住促進の相談コーナーとして使用	7 (6%)	・高齢者へのJR回数券の交付 ・利用促進等市民ツアーの実施	10 (5%)
△	17 (20%)	・駅等におけるイベントの実施 ・地域のイベントと連携した鉄道利用促進の実施 ・特急列車内での特産品販売	21 (18%)	・観光列車「花たびそうや」運転による地域と一体になったおもてなし・賑やかなの取組 ・駅前広場のイベント活用 ・特急列車内での特産品販売	38 (19%)
×	1 (1%)	・業務委託のご相談	14 (12%)	・業務のお手伝いのお願い ・地元限定宗谷本線グッズの販売	15 (7%)
合計	86		116		202

◎：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	71	5	9	4	89	統計等では把握しがたいお客様の層等を把握する実態調査や通勤の際の鉄道を含めた公共交通利用促進等は実施したが、列車乗車体験等は新型コロナの影響により実施できなかった。
	生活利用	9	1	0	0	10	駅移設による利便性向上などを実施した。
	観光利用	37	1	27	5	70	観光列車「風っこそうや」による観光需要の創出は実施したが、駅舎のイベント活用・駅前まつりは新型コロナの影響により実施できなかった。
	広域交通	3	1	1	0	5	学校行事等での鉄道利用促進などを実施した。
経費節減		10	1	0	4	15	ご利用の少ない駅の見直し等は実施したが、業務委託のご相談等については実施できなかった。
その他		9	1	1	2	13	客貨混載などを実施した。
合計		139	10	38	15	202	

3 5年間の象徴的な取組について

観光列車の運行

利用
促進

「風っこそうや」号を令和元年7月28日～9月8日の14日運転(乗車効率70%以上:乗車計2,651人)、「花たびそうや」号を令和4年5月14日～6月5日の土・日曜日8日間(78人/日)、令和5年5月13日～6月4日の土・日曜日8日間(105人/日)に運行した。宗谷線各停車駅では、地域の皆様がお出迎え、お見送り、特産品販売、観光アナウンス等のおもてなしを行った。



名寄高校駅供用開始

利用
促進

名寄高校へ通学する生徒の利便性向上のため、名寄市の負担による単独事業として着工し、令和4年3月12日に稚内駅方面へ1.5 km 移設、東風連駅から名寄高校駅に改称し、すべての普通・快速列車(上下計24本)を停車とした。改称となった名寄高校駅で「供用開始セレモニー」を開催した。生徒作成のサインボード除幕、名寄高校吹奏楽部による演奏が行われた。〔乗降人員は約6倍となった〕



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12駅、令和4年3月ダイヤ改正で1駅、計13駅を廃止、また令和3年4月から16駅が自治体による維持管理駅となった(経費節減想定 年間約0.4億円)。

廃止前日、各駅において沿線自治体等による、さよならイベントが実施され、地域の皆様が横断幕やお手振り等で列車のお見送りをを行った。



「宗谷線ステーションカード」の配布

意識
向上

宗谷本線活性化推進協議会は、令和元年度から令和4年度までの期間、毎年度3,000枚(4年×3,000枚計12,000枚)を作成し、宗谷線12駅の概要や駅周辺の観光地等を掲載したオリジナルカードを宗谷線の利用者を対象に配布することにより、宗谷線の利用促進と沿線地域の魅力発信を図った。



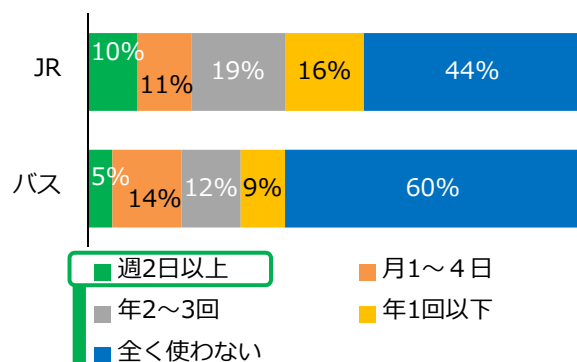
4 調査・実証事業 結果検証①

○「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～稚内市12市町居住の800名
(回答336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10%、バスで5%と少なく、JRで44%、バスで60%がまったく使わないと回答。

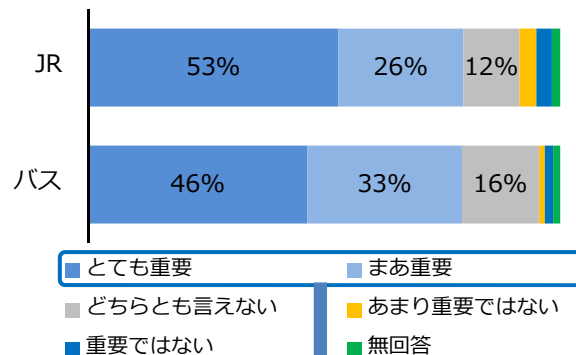
JRを利用しない理由（149件中）

- 車の方が自由度が高い109件(73%)
- 乗る習慣がない45件(30%)

バスを利用しない理由（201件中）

- 車の方が自由度が高い150件(75%)
- 乗る習慣がない69件(34%)

②公共交通の重要度：JR・バス



公共交通としてJR・バスともにとても重要とまあ重要を合算すると7割強となる。

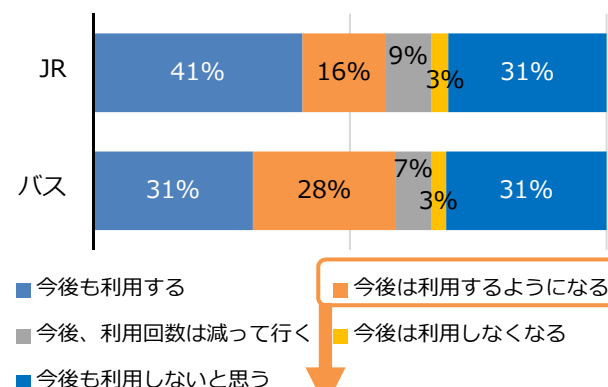
JRが重要と思う理由（267件中）

- なくなると地域がさびれる163件(61%)
- 通学に必要な145件(54%)
- 高齢者・体の不自由な方のために必要142件(53%)

バスが重要と思う理由（266件中）

- 高齢者・体の不自由な方のために必要152件(57%)
- 通院に必要な131件(49%)

③今後の利用動向：JR・バス



今後の利用動向はJRが16%、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3割は今は利用していないし、今後も利用しないとしているが、今は利用していないが今後は利用するも2割に上っている。

バスの利用動向

- 全体の3割が今は利用していないし、今後も利用しないとしているが、今は利用していないが今後は利用するも3割に上っている。

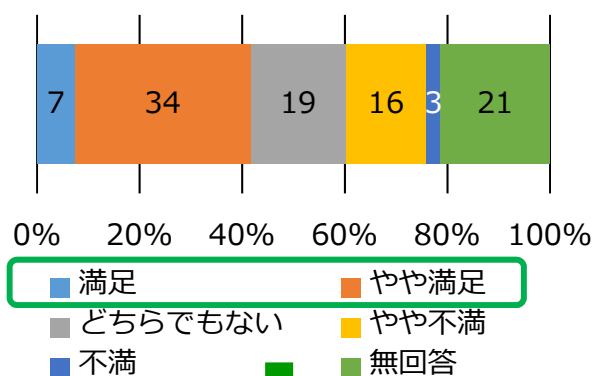
※鉄道・バス共通時刻表については、鉄道とバスを組み合わせると便利とわかったことや鉄道やバスをもっと利用しようと思ったとの回答が延べ50%あった。

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：宗谷線沿線の高校通学生600人対象調査（令和5年9月）・回答108人(回答率18.0%)

①JRの満足度 (単位：%)

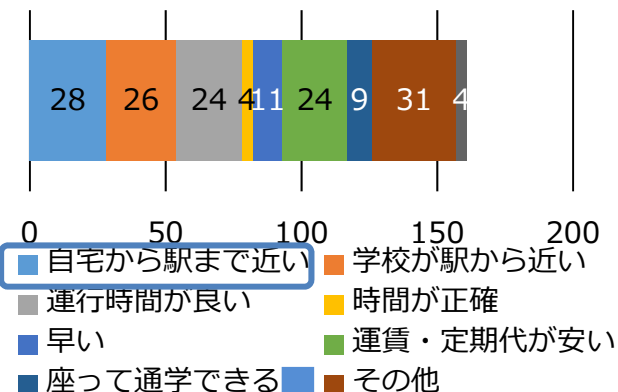


全体では、満足（満足、やや満足）割合が41%、不満（やや不満、不満）割合は19%となり、満足が上回っている。

項目別満足度（満足と不満の差）

- ・ 車内サービス（+評価） +36%
- ・ 他交通機と接続（+評価） +21%
- ・ 運行時間帯（-評価） -25%
- ・ 運行本数（-評価） -20%

②JR通学の主な理由 (単位：件)

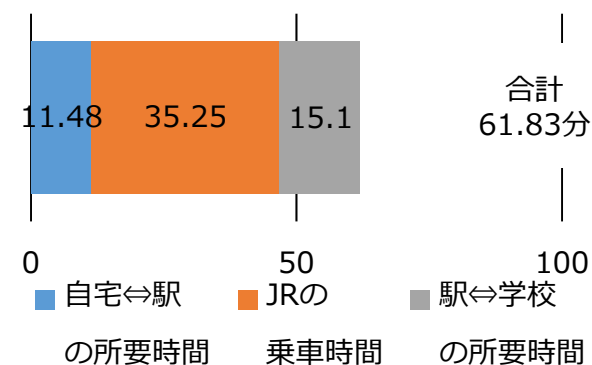


JRを利用して通学している理由は、自宅から駅まで近い、学校が駅から近い、ちょうどいい時間に列車がある、運賃・定期代が安いのが4つが主な理由である。

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69%が定期代が安いからと回答。

③通学時間（平均） (単位：分)



通学時間合計が平均で61.8分となっており、稚内～幌延では80分となっている。

自宅⇄駅の交通手段(複数回答)

- ・ 自転車・バイク 44%
- ・ 家族の送迎 31%
- ・ 徒歩 21%

4 調査・実証事業 結果検証③

高校直通バス実証運行

○事業概要

- ・R5年8月21日～8月29日で実施（土日除く7日間）
- ・幌延～稚内高校・稚内大谷高校間で登校時に利用されている普通列車(4321D)と同時間帯で乗車できる高校直通バスを運行。

○目標 21人/日（令和4年度の通学調査による人数）

○実績 19人/日

○アンケート調査の結果

- ・普段の通学は、85%がJRを利用している。（図1）
- ・通学所要時間は、61分から90分が半数以上が占める。
- ・直通バスは、「学校直通であること」について、全員がとても良いと評価（図2）。「乗車駅の出発時間」「学校到達時間」については、9割以上に良いと評価された。
- ・一方「JR駅で乗れること」については、6割がとても良いと評価した一方で、駅以外の停留所の希望も4割あった。
- ・実証運行の評価は、登校時のみの運行であったが、下校時もあると良いが8割であった。

○実施結果をふまえた評価

- ・高校直通バスの総合評価については、全員が好意的評価となった。（図3）
- ・意見としては、多くが「駅から学校までの移動が楽」と回答している。また、登校・下校とも直通バス運行への期待感が示された。
- ・利用意向は、登校・下校時の運行への期待が示された形だが、下校時間がバラついており、列車ダイヤに加えた運行が必要となるなど、課題が多い。

図1. 通学に利用している交通機関

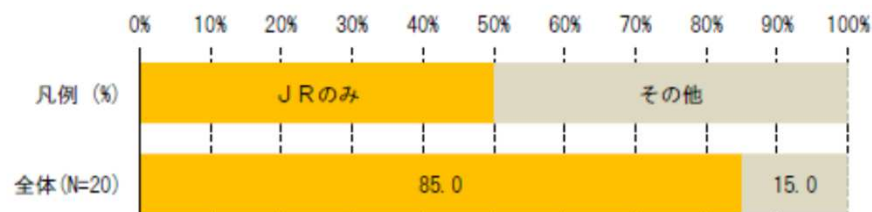


図2. 学校直通であること

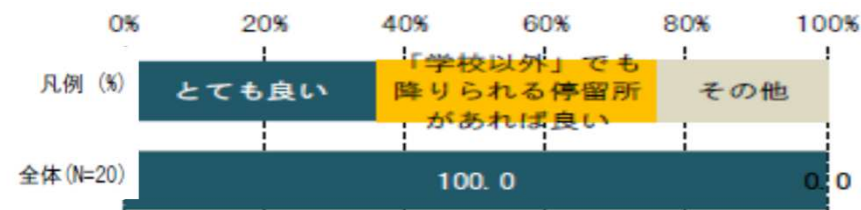
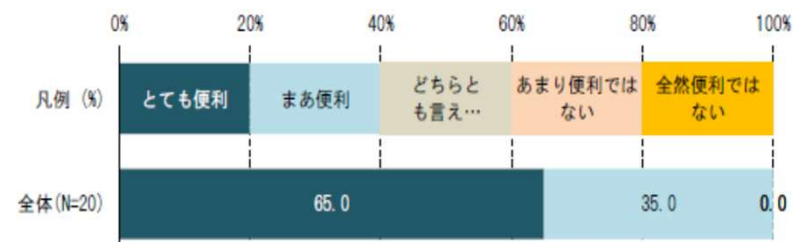


図3. 高校直通バスの総合評価について



4 調査・実証事業 結果検証④

比布駅・剣淵駅に特急列車を停車

○事業概要

- ・R5年8月21日～9月3日で実施(14日間)
- ・特急列車が停車していない比布駅・剣淵駅に特急列車を停車

○目標 比布駅126人、剣淵駅98人(1日あたりの駅乗車人員1割増) ※比布駅9人×14日間、剣淵駅7人×14日間

○実績 比布駅:71人、剣淵駅:23人

○アンケート回収数

- ・比布駅依頼分 配布38組 13人(回収率34.2%)
- ・剣淵駅依頼分 配布22組 9人(回収率40.9%)

○アンケート調査の結果

- ・利用者の居住地は比布駅利用者が5割強、剣淵駅利用者が4割強であり、半数は地元以外の利用者となった。(図1)
- ・日常の宗谷線利用頻度については、年2～3日の約5割で、年1日の1割を加えると約6割は月に1回にも満たない低頻度である。(図2)
- ・特急列車の停車については、9割が肯定的に評価している。また、期待感では6割が通年で続けてほしいと回答している。通年で実施してほしいは剣淵駅利用者が約8割に対して比布駅利用者は5割を割る回答となった。

○実施結果をふまえた評価

- ・特急列車による利用増の効果については、自分は大いに増えるが約4割、自分とはともかく利用する人は増える4割、一方、自分の利用は変わらないは約1割となっている。(図3)
- ・一日平均は2駅合計で8.6人(比布駅6.5人、剣淵駅2.1人)であり、サンプル数が僅少であった。
- ・日常的に実施するためにはホーム延長が必要ななどの課題がある。

図1. 居住地

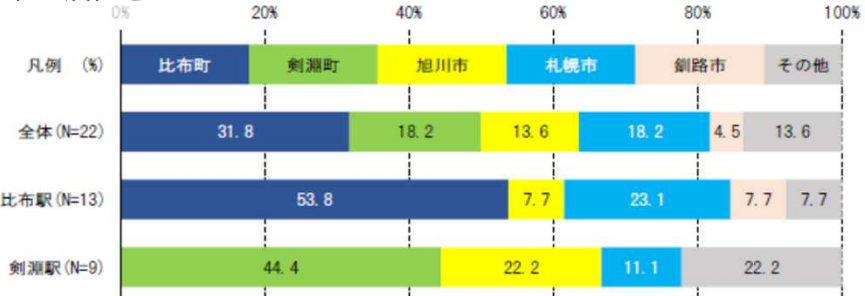


図2. 日常の宗谷線利用頻度

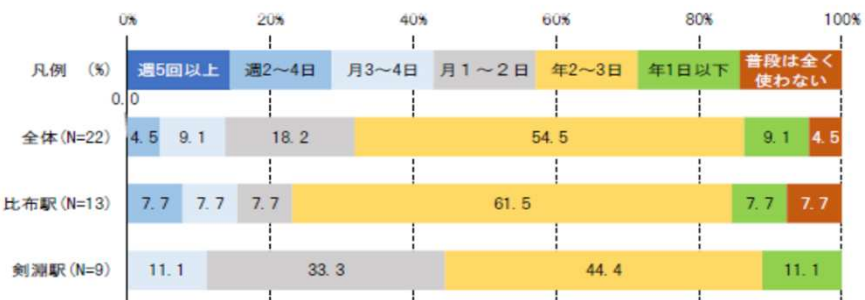
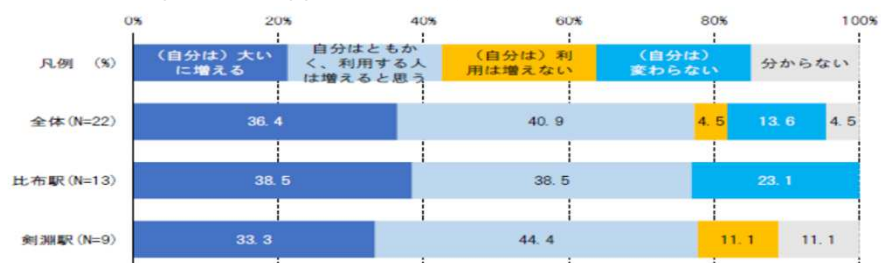


図3. 特急停車による宗谷線利用増の効果



4 調査・実証事業 結果検証⑤

地域住民向け特急利用の促進

○事業概要（R5年9月1日～9月30日で実施）

- ・名寄市、美深町、音威子府村、中川町、幌延町、豊富町、稚内市の地域住民を対象に、名寄駅・稚内駅間内の各区間の特急料金(指定席も可)から10円を差し引いた額を助成

○目標 125人増（月あたりの稚内・名寄間利用者数 1割増）

○申請実績 44件(片道で計上)

- ・利用申請人数：22件

○アンケート調査の結果

- ・名寄市10件、他の市町村12件

○利用目的(図1)

- ・観光・遊び（4人）、買い物・飲食（3人）、親戚・友人・知人宅訪問（2人）など幅広い目的で使われていた。
- ・その他（1人）は演劇鑑賞。

○普段の交通手段（複数回答）(図2)

- ・上記の目的での普段の交通手段は自家用車（5人）、JRの特急（5人）が多いが、JRの普通列車（4人）を併せると、JR利用の方が多くなっている。

○助成の効果(図3)

- ・大半は、特急利用を見直すきっかけになる（8人）とし、助成がなくても特急利用促進につながる（1人）を合わせると、事業自体の特急利用につながる効果は一定程度あったものと見られる。

図1. 利用目的

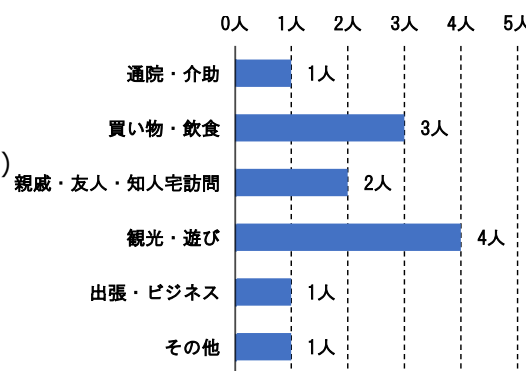


図2. 普段の交通手段

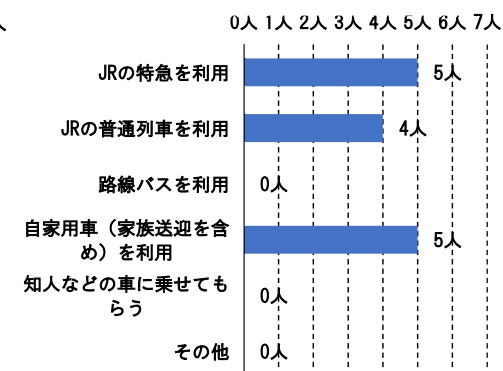
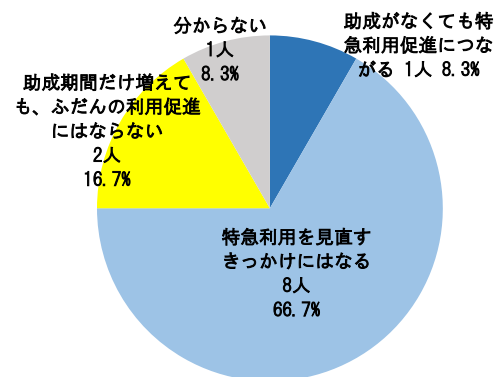


図3. 助成の効果



【まとめ】

- 学生を除くと日常的にJRを利用する住民が極めて少ない一方、今は利用していないものの今後は利用する割合が約2割ある。
- 高校直通バスは利便性が高く、沿線地域の公共交通の維持・利便性向上を図るための選択肢の1つであることが明確になった。
- 比布・剣淵駅への特急停車は通年実施の期待感があるものの、ホーム延長の必要があるなど課題がある。
- 地域住民向け特急列車助成は特急利用を見直すきっかけとなり、特急列車利用促進効果が一定程度あった。

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▲5,861百万円となり、新型コロナの影響を受けご利用が減少したほか、原油価格高騰による動力費の増加等により営業費用が増加し、基準とした平成29年度より297百万円下回った。
- ・輸送密度は名寄・稚内間で209人/日、旭川・名寄間で972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年度よりそれぞれ143人/日、480人/日下回った。

②令和5年度（上期）

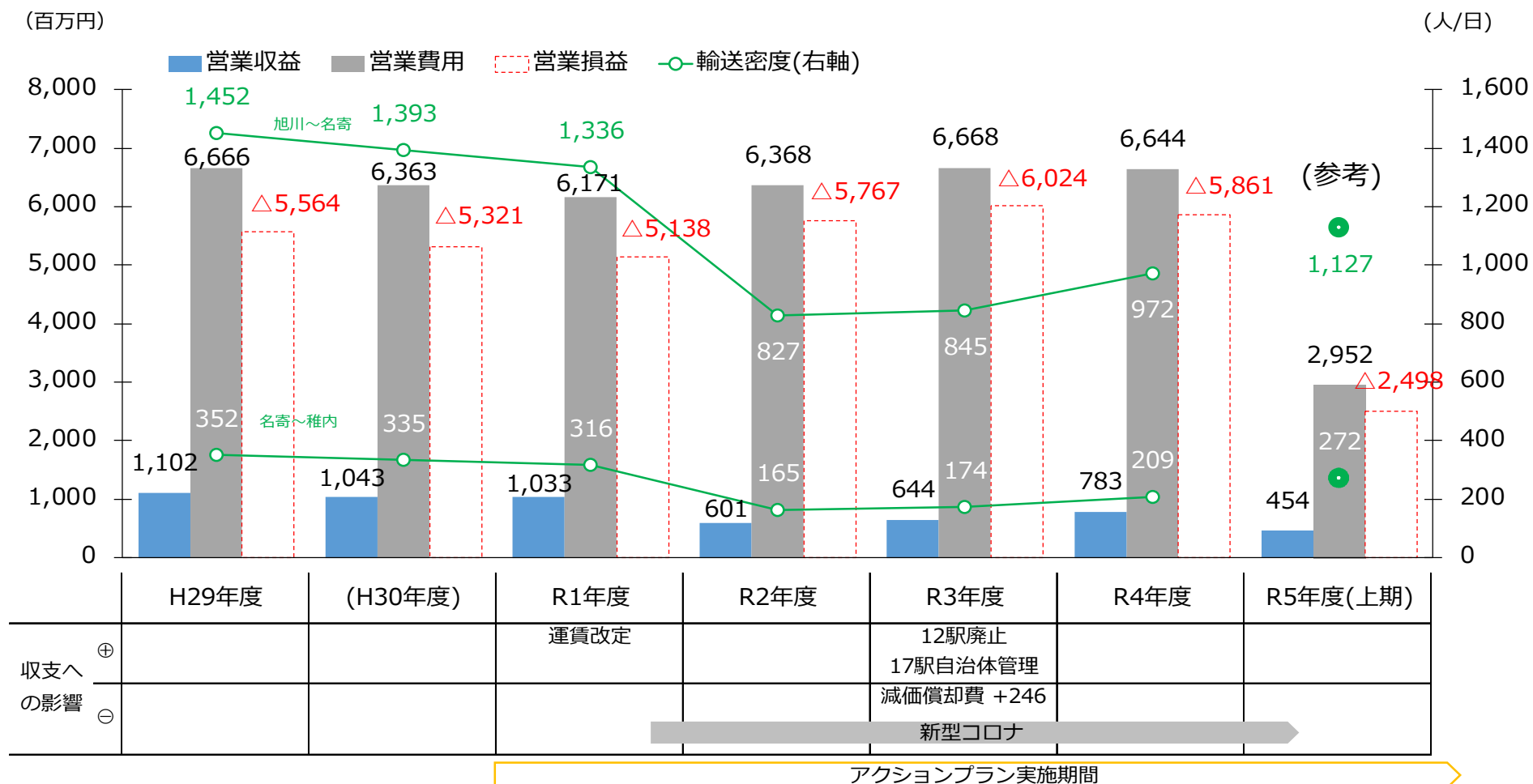
- ・線区別収支は▲2,498百万円となり、平成29年度より152百万円下回った。
- 輸送密度は名寄・稚内間で272人/日、旭川・名寄間で1,127人/日となり、平成29年度よりそれぞれ102人/日、321人/日下回った。

▼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)		▲5,564	▲5,861	▲297	未達成	▲2,346	▲2,498	▲152
輸送密度 (人/日)	名寄～ 稚内	352	209	▲143	未達成	374	272	▲102
	旭川～ 名寄	1,452	972	▲480	未達成	1,448	1,127	▲321

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

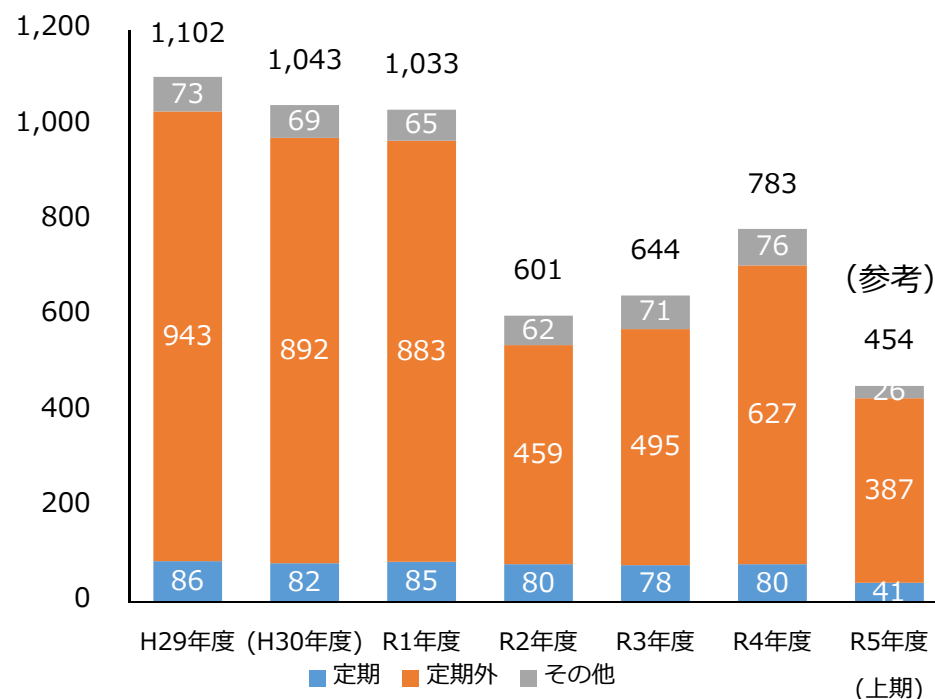


営業収益、輸送密度については令和元年度にかけて漸減傾向であったが、新型コロナの影響等により大きく減少し、現在は回復の途上にある。営業費用については令和3年度に新型車両による減価償却費増や動力費が増加した一方、車両や施設の維持、修繕費が減少した結果、平成29年度より減少している。

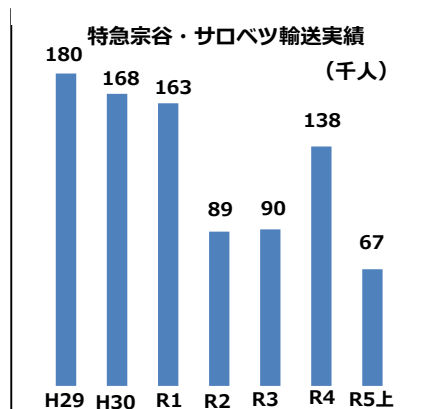
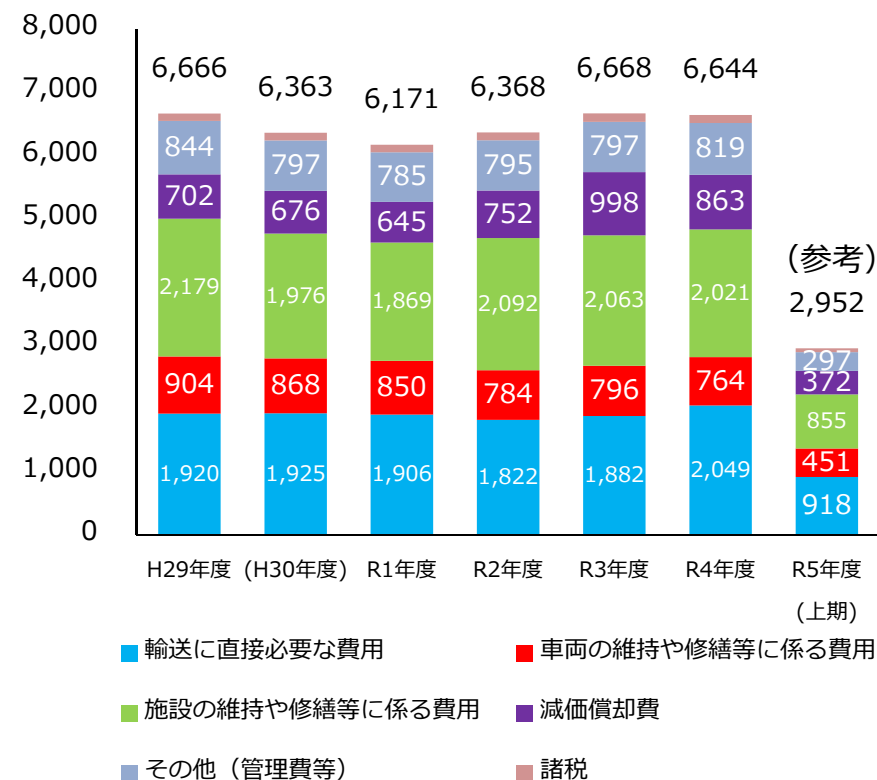
5 基本指標・関連指標の検証③

(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）



新型コロナウイルス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。

H100形投入による減価償却費や原油高による費用増加があった一方、車両修繕等に係る費用が令和3年度からの特急サロベツ季節化等により減少したことや施設修繕費の減により平成29年度と比較して22百万円減少している。

6 5年間の総括的な検証①

- 宗谷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年間に於いて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、駅等におけるイベントの実施など、予定どおり実施できなかった取組があったものの、
 - ・ 観光列車「風っこそうや」による観光需要の創出
 - ・ 東風連駅の移設・駅名改称（改称後：名寄高校駅）による利用拡大などの取組
 - ・ ご利用の少ない駅の見直し（13駅の廃止、16駅の自治体による管理）等のコスト削減の取組を実施した。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、当初計画になかった地域の小学生を対象とした鉄道乗車体験ツアー等といった、宗谷線を活性化する追加の取組の創出や実施につながった。加えて駅の廃止や自治体管理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

- ・一方で観光列車の運行や特急車内における特産品販売などでは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、中止又は規模縮小もあり、計画した202件の取組のうち、38件（地域のイベントと連携した鉄道利用促進の取組など）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、15件（業務のお手伝いのお願いなど）については、関係者との調整や協議に時間を要し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高校直通バス実証運行
 - ②比布駅・剣淵駅における特急列車の停車
 - ③名寄・稚内間における地域住民向け特急料金助成

を実施した。

これにより、

- ・学生を除くと日常的に宗谷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16%あること、また、高校生対象の調査では、通学時間が平均62分であり、自宅から駅までの移動手段は自転車・バイクが44%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

- ・ 高校直通バスは利便性が高く、沿線地域の公共交通の維持・利便性向上を図るための選択肢の1つであることが明確になったこと
 - ・ 比布・剣淵駅への特急停車は通年実施の期待感があるものの、ホーム延長の必要があるなど課題があること
 - ・ 地域住民向け特急列車助成は特急利用を見直すきっかけとなり、特急列車利用促進効果が一定程度あることを確認することができた。
- 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。限りある車両でどのようなダイヤが良いかの検討を行い、鉄道設備のスリム化等の徹底したコスト削減にも取組む。
また、令和5年度に実施した調査・実証事業の結果を基に、今後も宗谷線が持続可能性、利便性、生産性の高い地域公共交通への再構築を進めるとともに、地域住民等の都市間利用の増加を図るため、
 - ・ 通学生をはじめとした地域住民の利便性向上を図るためのバスとの相互連携
 - ・ 地域住民の特急列車の利用促進等を検討・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。
- 宗谷線を維持する仕組みの構築に向け、J R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。

宗谷線 具体的取組

I.利用促進

1. 共通

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	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) 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把握する実態調査の実施	自治体 JR北海道	◎	◎															
(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と意見交換を実施	自治体 JR北海道	◎	×															
(3) マイレール意識醸成	①通勤の際の鉄道を含めた公共交通利用促進		◎																
	ア. 市職員及び市内事業者のエコ通勤への取組	自治体 その他		◎															
	イ. 通勤・出張等の際の鉄道を含めた公共交通機関利用の呼びかけ	自治体		◎															
	②公共交通機関利用の呼びかけ																		
	ア. 市内資料館でのJR関係企画展の開催	自治体	◎	◎															
	イ. 図書館でのJR関係企画展の開催	自治体		◎															
	ウ. 広報誌等による鉄道利用の呼びかけ	全自治体	◎	◎															
	エ. 宗谷本線応援ポスターの掲示拡大	自治体	◎	×															
	オ. 自治体PRポスター（宗谷本線ラッセル車写真）の掲示拡大	自治体		◎															
	カ. 博物館等における鉄道の歴史学習等	自治体	◎	△															
	キ. 公共交通ご当地キャラクターの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	◎	◎															
	ク. イベント実施時のJR利用促進PR会場でのチラシ配布等	自治体	△	◎															
	ケ. フォーラムの開催	自治体	◎																
	コ. 利用促進パネル展の実施	自治体	◎	◎															
	サ. 地元住民との懇談会・意見交換会の実施	自治体	◎	◎															

1. 共通

取組内容		事業主体	目標達成 (第1期) (第2期)		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					
					上期		下期		R1		R2		R3		R4		R5	
					上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
(3) マイレール意識醸成	シ. 協議会等での取り組み	全自治体 JR北海道	◎	◎														
	ス. 園児列車乗車体験	自治体	△	△														
	セ. 中学生地域学習	自治体		△														
	ソ. 駅のアピールの募集・命名	自治体		◎														
	タ. 高校生による駅の美化活動	自治体		◎														
	チ. 駅内に鉄道模型を設置	自治体		◎														
	ツ. ワークショップの開催	自治体		○														
	テ. 沿線住民モニター乗車体験	自治体		○														
	ト. マイレール意識向上プロモーション (車内中吊り等)	自治体		×														
	ナ. 廃止2駅を活用した鉄道資料展示館	自治体		◎														
	ニ. 宗谷本線95周年ありがとう企画 (追加)	自治体		◎														
	③鉄道施設見学会などの際にJR社員 による線区に関する説明の実施	JR北海道	◎	◎														
	④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	○	×														
(4) 他の交通機関等との連携	①バス、フェリー等との相互連携の推進																	
	ア. JRダイヤ改正に合わせた地域バス 時刻の変更	自治体	◎	◎														
	イ. イベント時の駅からの無料シャトルバスの運行	自治体	△	△														

1. 共通

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	上期	下期									
(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																							
	ア. 駅と隣接する観光情報センターの設置及び町民乗車票の販売	自治体	◎	◎																				
	イ. 移住促進の相談コーナー、観光案内所、無料レンタサイクル、コーヒー等提供、町民乗車票販売	自治体		◎																				
	ウ. 駅舎内に交流スペースの設置及びカフェ営業、グッズの販売	自治体		◎																				
	②駅舎の整備																							
	ア. 町内無人駅の修繕等	自治体 JR北海道	◎	○																				
	イ. 駅の移設、駅名改称	自治体 JR北海道		◎																				
	③駅前の整備、活用																							
	ア. 駅舎前に花壇を設置する取り組み	自治体	◎	◎																				
	イ. パーク&トレインの拡大	自治体 JR北海道	◎																					
	ウ. 駅前広場の改修	自治体 JR北海道	◎																					
	エ. 駅前広場での乗り継ぎ環境向上、案内強化の継続	自治体	◎	◎																				
	オ. 駅前広場駐車場との連携による利用環境向上	自治体 JR北海道	◎	◎																				
	カ. 冬季における駅前の装飾	自治体	◎	◎																				
	キ. ポケモンマンホールの設置による駅舎利用の促進	自治体		◎																				
	ク. 駅前広場のイルミネーション	自治体		◎																				

1. 共通

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	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	④駅の活用																		
	ア. 駅の一部を移住促進の相談コーナーとして使用	自治体 JR北海道	○	◎															
	イ. 駅の未使用空間の利活用	自治体	◎	◎															
	ウ. 駅舎の待合環境の向上	自治体 JR北海道 その他	◎	◎															
	⑤駅の利便性の向上																		
	ア. 駅裏通路等の新設による利便性向上	自治体	◎																
	イ. 駅前トイレの設置	自治体	◎	◎															
(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、きっぷの販売等																		
	ア. 駅におけるきっぷ販売	自治体 JR北海道	◎	◎															
(7) その他地域の皆様と一体となった取り組み	①協議会等での取り組み	全自治体 JR北海道 その他	◎	◎															
(8) 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	全自治体 北海道 JR北海道	◎	◎															
	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		◎	◎															
	エ. 感染症により失われた公共交通需要の回復			△															
	オ. 子ども鉄道体験ツアー （追加）			◎															
	カ. 定期列車の観光利活用の取り組み		自治体		◎														

2. 生活利用

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	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大規模輸送障害発生時の運行情報等の内容充実 ・ホームページでの運行情報の充実 ・外国語での運行情報の充実	JR北海道	◎	◎																
	②駅移設による利便性の向上 (追加)	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の検討および導入																			
	ア. 高齢者へのJR回数券の交付	自治体	◎	○																
	イ. 高校通学生への通学補助	自治体	◎	◎																
	ウ. JR乗車運賃等への助成	自治体	◎	◎																
	エ. 市民限定ツアーの実施 (追加)	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															
					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	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) 道内外から宗谷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 ・LCCとタイアップしたフリーパスの設定 ・「ANAふるさと納税&きた北海道の返礼品の魅力をバンダー編成に乗って満喫しよう」の設定	JR北海道 自治体	◎	◎																
	②お客様のご利用の少ない閑散期の需要創出 ・フリーパスを活用した宗谷線利用促進の取組	JR北海道 その他	△	◎																
	③宣伝協力 ・駅等での宣伝協力	JR北海道 自治体 その他	◎	◎																
	④観光列車「風っこそうや」観光需要の創出	JR北海道 全自治体 その他	◎																	
	⑤観光列車「花たびそうや」運転による地域と一体になったおもてなし、賑やかしの取組	JR北海道 全自治体 その他	△	△																
	⑥261系5000代「はまなす編成」運転による観光需要の創出	JR北海道 全自治体 その他	△																	
(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を対象としたお出かけの呼びかけ																			
	ア. 地域住民を対象とした日帰り旅行の実施	自治体	◎	◎																
	イ. 町民乗車票販売による利便性確保	自治体 JR北海道	◎	◎																
	ウ. ヘルシーウォーキングの実施	自治体 JR北海道 その他	◎	◎																
	②地域のお祭りやイベント等を活用した鉄道利用促進																			
	ア. イベント時の特急列車増結への協力	自治体 JR北海道	△																	
	イ. 友好都市との各種イベントでのPR	自治体		△																
	ウ. 駅等におけるイベントの実施	自治体	△	△																
	エ. 地域のイベントと連携した鉄道利用促進の実施	自治体 その他	△																	
	オ. 駅前広場のイベント活用	自治体 その他		△																
	カ. 駅マルシェの開催	自治体		△																
	キ. イベント時のJR利用者に対する 特産品プレゼント	自治体	△	△																
	ク. さっぽろオータムフェストほか地域外イベントでの宗谷線PR	自治体	△	△																
	ケ. 鉄道関連イベントの実施による 鉄道利用促進の取り組み	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													
						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
(2) 地域の皆様と連携した取組の推進	コ. 駅舎内のイベントを活用した地域住民による賑わいの創出	自治体 JR北海道	◎																
	サ. 駅舎内交流スペースを活用した地域住民(実行委員会)によるイベントの実施	自治体		△															
	シ. 駅舎のイベント活用 駅マルシェの開催、パネル展実施	自治体 JR北海道		△															
	ス. 駅前まつりの実施 (追加)	自治体		△															
	③観光資源の積極的な活用																		
	ア. 駅舎や車両を題材とした絵画コンクール等の実施	自治体	◎	×															
	イ. 駅保存のための「ふるさと納税」創設、保全イベントの実施	自治体 JR北海道	◎	◎															
	ウ. 沿線PR活動等の実施	その他	△																
	エ. 冬季における鉄道沿線での撮影者に対するマナー啓発及び沿線PR活動	自治体		◎															
	エ. 宗谷本線や沿線写真展の開催	自治体		△															
	オ. 沿線観光名所の整備及び名所を活用したイベントの開催	自治体 JR北海道	◎	△															
	カ. サイクリング観光客への鉄道利用PR	自治体 その他	◎	◎															
	キ. 新聞広告等を活用した鉄道利用のPR	自治体	◎	◎															
	ク. 鉄道利用のPRポスター・パンフレット作成配布	自治体	◎	◎															
	ケ. 駅開駅10周年、100周年記念企画の実施	自治体 JR北海道		◎															
	コ. 宗谷線をテーマとしたツアーイベント (追加)	自治体		△															
	サ. 市内のえきをめぐるなぞとときのたび (追加)	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	
								上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
(2) 地域の皆様と連携した取組の推進	シ. JR宗谷線で行く「子ども体験学習ツアー」 (追加)		◎														
	④パンフレットやHPの作成連携																
	ア. イベントパンフレットや観光案内パンフレットによるJR利用の呼びかけ	自治体	◎	×													
	イ. 観光パンフレットで町内各駅紹介	自治体		◎													
	ウ. 秘境駅キャラクター活用(名刺・ラインスタンプ等)	自治体	◎	◎													
	エ. ホームページによる情報発信	自治体		×													
	⑤宗谷線を組み入れた旅行会社等と協力したイベント等の企画・実施																
	ア. 利用促進等市民ツアーの実施	自治体	◎	○													
	⑥特産品・グッズ等の企画・販売																
	ア. 地元限定宗谷本線グッズの販売およびふるさと納税返礼品化	自治体	△	◎													
	イ. 駅PRグッズ販売、ふるさと納税返礼品化	自治体		◎													
	ウ. 鉄道利用促進記念証等制作販売	自治体		◎													
	エ. 地元限定宗谷本線グッズの販売	自治体		×													
	オ. 宗谷本線グッズのふるさと納税返礼品化 (追加)	自治体		×													
	⑦特急列車内の特産品販売・宗谷線における継続実施	自治体 JR北海道 その他	△	△													
	⑧サイクリング観光客への鉄道利用PR	自治体 その他		◎													
	⑨駅新駅舎グランドオープン周年記念企画 (追加)	自治体 JR北海道		◎													

4. 広域交通

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	上期	下期	上期	下期
(1) 出張や都市間移動等での鉄道利用	①官公庁における出張時の鉄道利用の取り組み																	
	・出張時の鉄道利用促進	自治体	△	○														
	②学校行事等での鉄道利用促進 課外活動等におけるJR利用の呼びかけ	自治体		◎														
	③えきねっとクダ値による需要や 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													
					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	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	①業務委託の実施	自治体 JR北海道	◎	◎														
	②業務委託のご相談	自治体 JR北海道 その他	×	×														
	③業務のお手伝いをお願い	自治体 JR北海道 その他	◎	×														
	④当社の行き届かない取組に対するご協力	自治体 JR北海道 その他	◎	◎														
	⑤駅舎、待合室の自治体等による維持管理	自治体	◎	◎														
(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	自治体 JR北海道	◎	◎														
	②駅廃止に伴う企画実施	自治体		◎														
	③ご利用の少ない踏切の見直し	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													
					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	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さらに利用されるダイヤの構築の研究	自治体 JR北海道 その他	◎	×														
	②2次交通との連携に向けた検討	自治体 JR北海道	◎	○														
(2) 拠点としての駅の活用	①観光案内所・売店・飲食店等の設置拡大の検討	自治体 JR北海道 その他	◎															
	②駅を中心とした街づくり・駅周辺に店舗・公共施設の設置の推進のお願い	自治体 JR北海道	◎															
(3) 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の可能性について検討	自治体 JR北海道 その他	△	◎														
(4) 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	自治体 JR北海道	◎	×														
(5) 客貨混載の実施	①継続実施	JR北海道 自治体 その他	◎	◎														
(6) 中長期的に鉄道設備を維持するための取組の検討	①集中工事等を実施する仕組みづくりを関係自治体と協議を行う。	JR北海道 自治体 その他	◎															

【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)宗谷線(旭川・稚内間)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)	.....	6～7ページ
⑤定期列車本数の推移	.....	8～9ページ
⑥駅別乗車人員	.....	10～12ページ
⑦列車別乗車人員	.....	13～15ページ
⑧駅間別乗車人員	.....	16～17ページ
⑨駅間通過人員	.....	18～19ページ
⑩定期券発売実績	.....	20～22ページ
⑪線区別収支状況	.....	23～24ページ

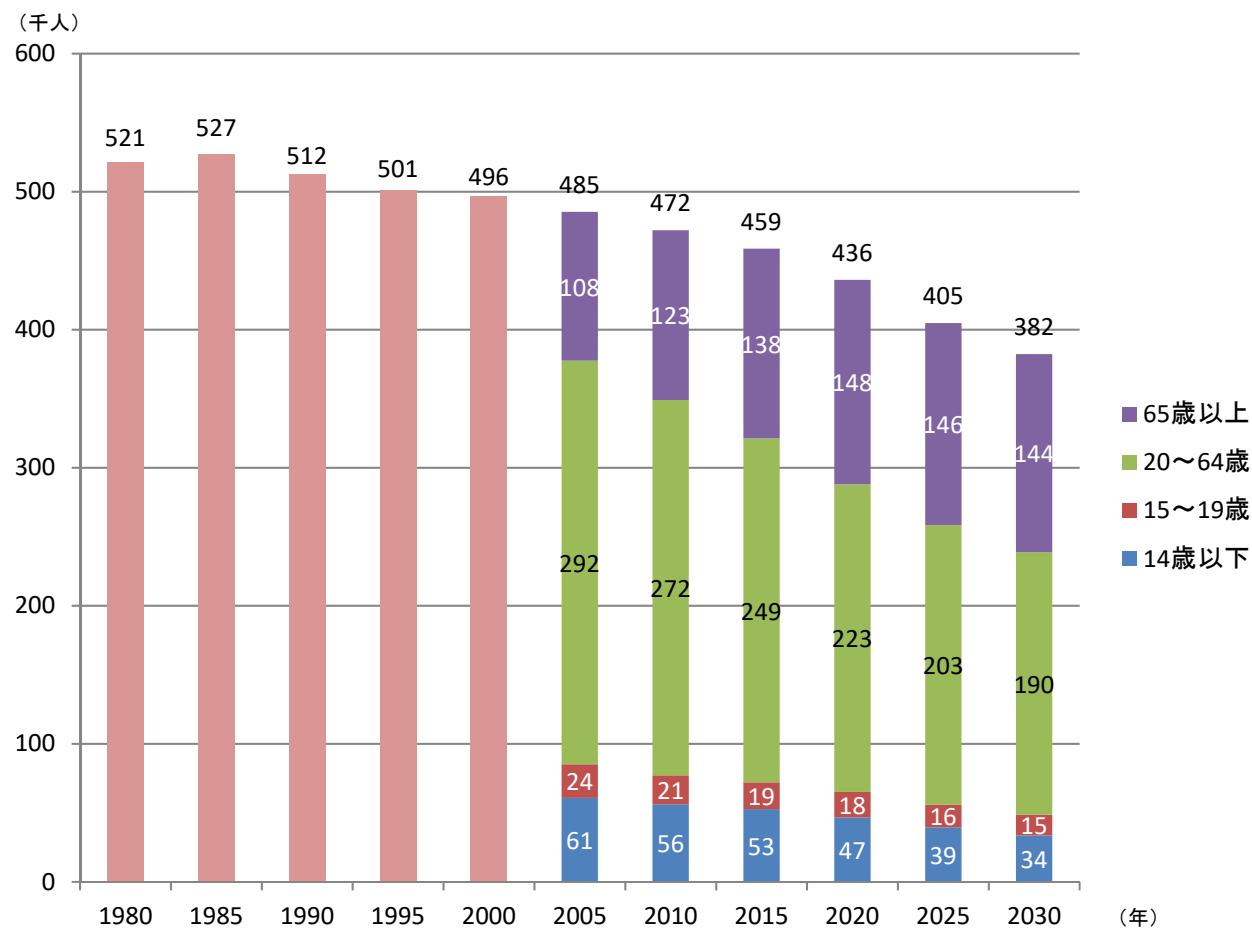
注)

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2(2020)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】
- ※2005年以前の士別市には朝日町、名寄市には風連町の実績を含む。

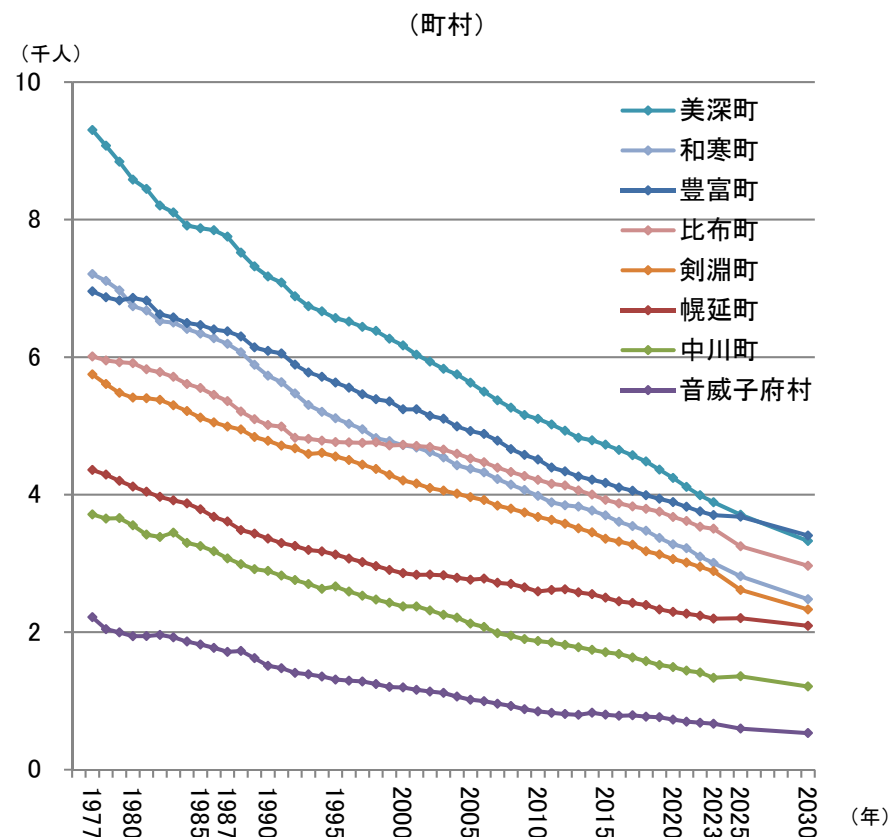
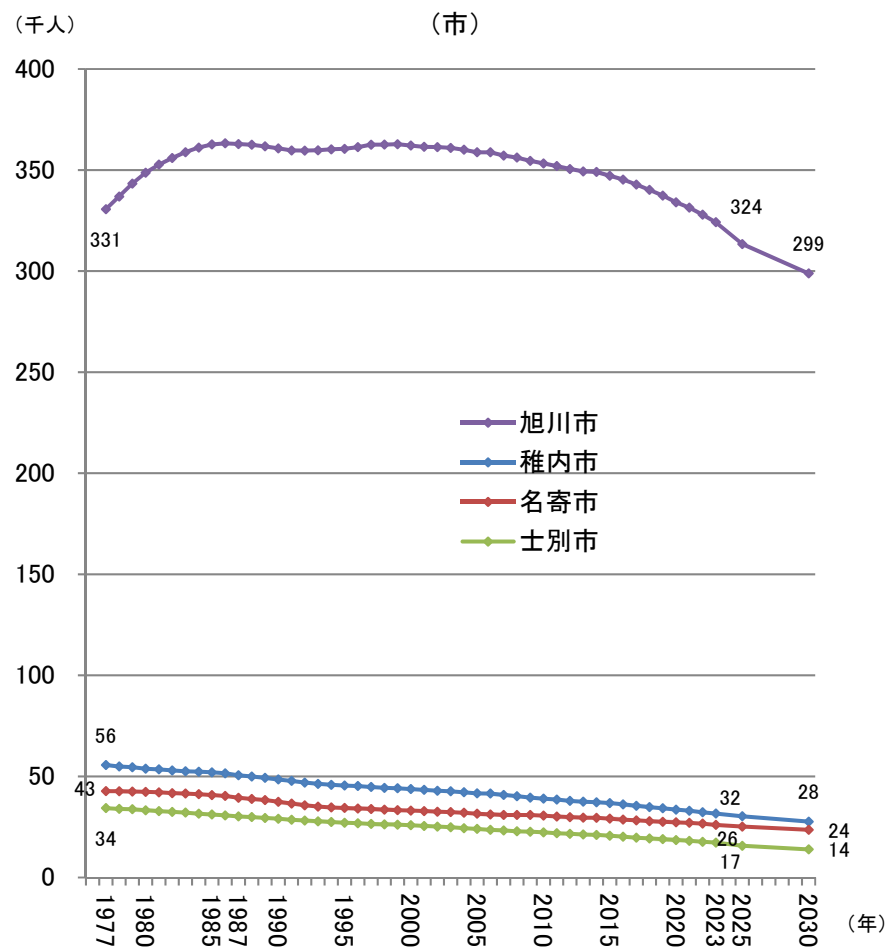
宗谷線(旭川～稚内間)の関係市町村の総人口は、約42万人(2023年)である。

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19.5%減少し、2030年(推計)では26.8%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48.5%増、2030年(推計)では44.2%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-37.5%、2030年(推計)では-45.7%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。

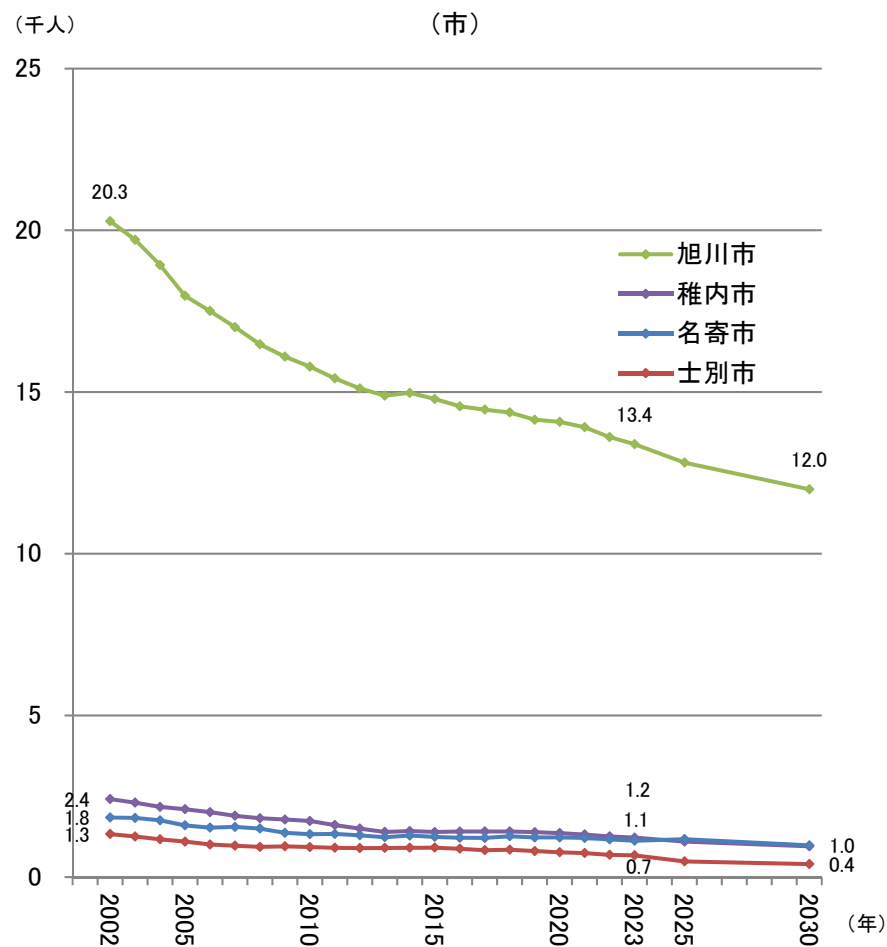
②市町村別人口の推移



	1977年	～	～	2023年	～	2030年
美深町	9.3			3.9		3.3
和寒町	7.2			3.0		2.5
豊富町	7.0			3.7		3.4
比布町	6.0			3.5		3.0
剣淵町	5.7			2.9		2.3
幌延町	4.4			2.2		2.1
中川町	3.7			1.3		1.2
音威子府村	2.2			0.7		0.5

(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2(2020)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】
 ※2005年以前の士別市には朝日町、名寄市には風連町の実績を含む。

③市町村別 通学年齢人口(15～19歳)の推移

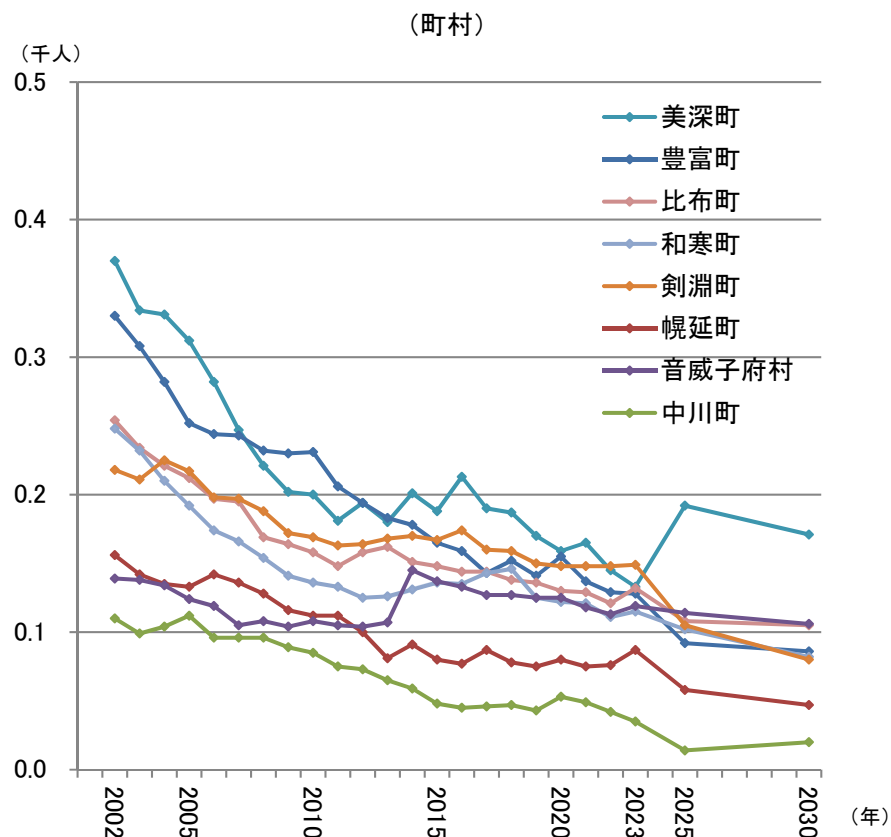


(出典)

・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2(2020)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】

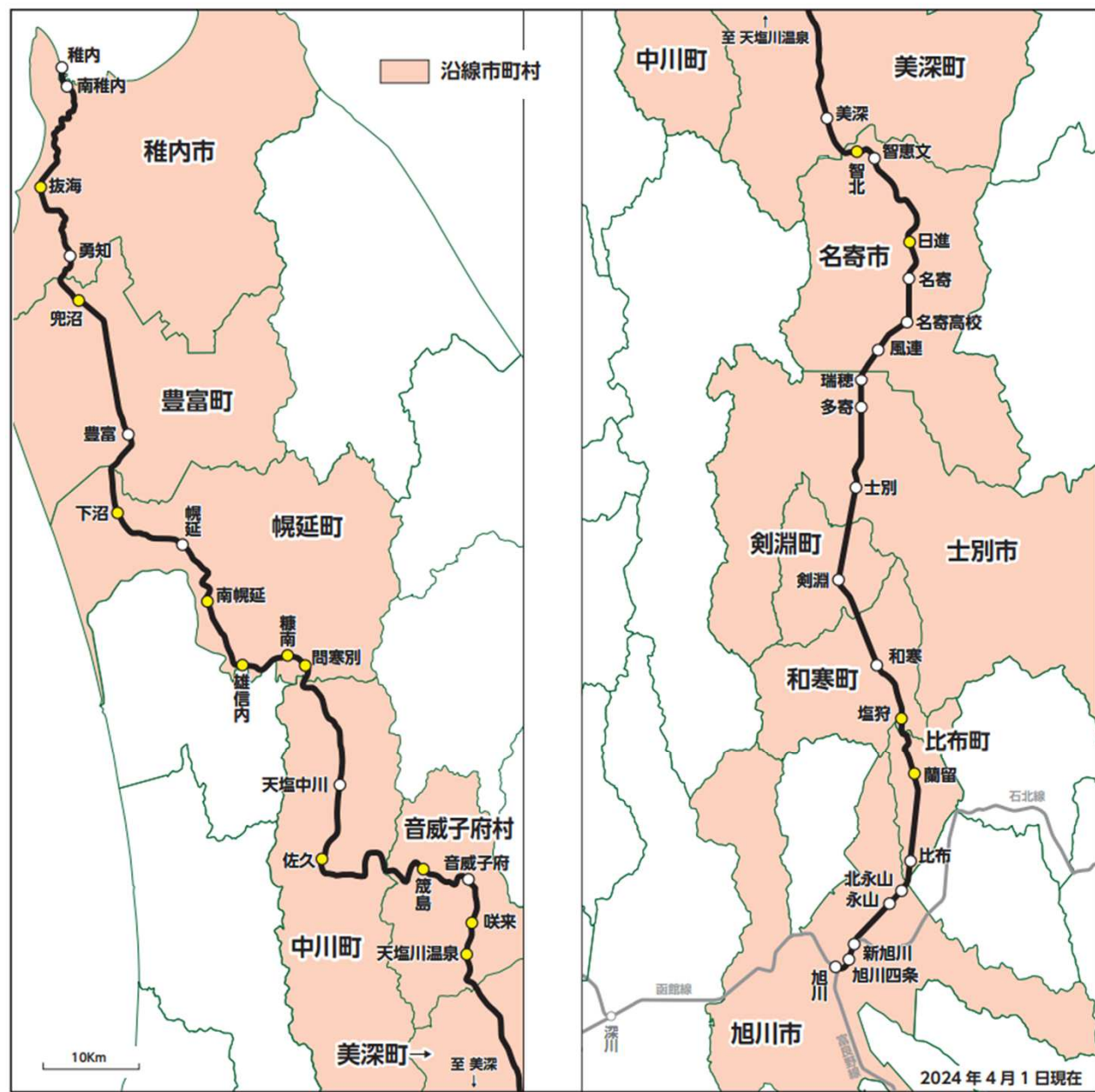
※2005年以前の士別市には朝日町、名寄市には風連町の実績を含む。



	2002年	～	2023年	～	2030年
美深町	0.37		0.13		0.17
豊富町	0.33		0.13		0.09
比布町	0.25		0.13		0.11
和寒町	0.25		0.12		0.08
剣淵町	0.22		0.15		0.08
幌延町	0.16		0.09		0.05
音威子府村	0.14		0.12		0.11
中川町	0.11		0.04		0.02

(2) 宗谷線(旭川・稚内間)の状況

① 沿線地図



②沿革

- ・宗谷線旭川・名寄間は、天塩線として建設され、旭川より名寄に向かって段階的に開業しながら１９０３年（明治３６年）に全線が開業しました。全線が開業して１２１年を経過しています。
- ・宗谷線名寄・稚内間は、天塩線、天塩南線、天塩北線として建設され、段階的に開業しながら、１９２６年（大正１５年）に全線が開業しました。全線が開業して９８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
1898(明治31)	旭川～蘭留
1899(明治32)	蘭留～和寒
1900(明治33)	和寒～士別
1903(明治36)	士別～名寄
1911(明治44)	名寄～恩根内
1912(大正1)	恩根内～音威子府
1926(大正15)	音威子府～稚内

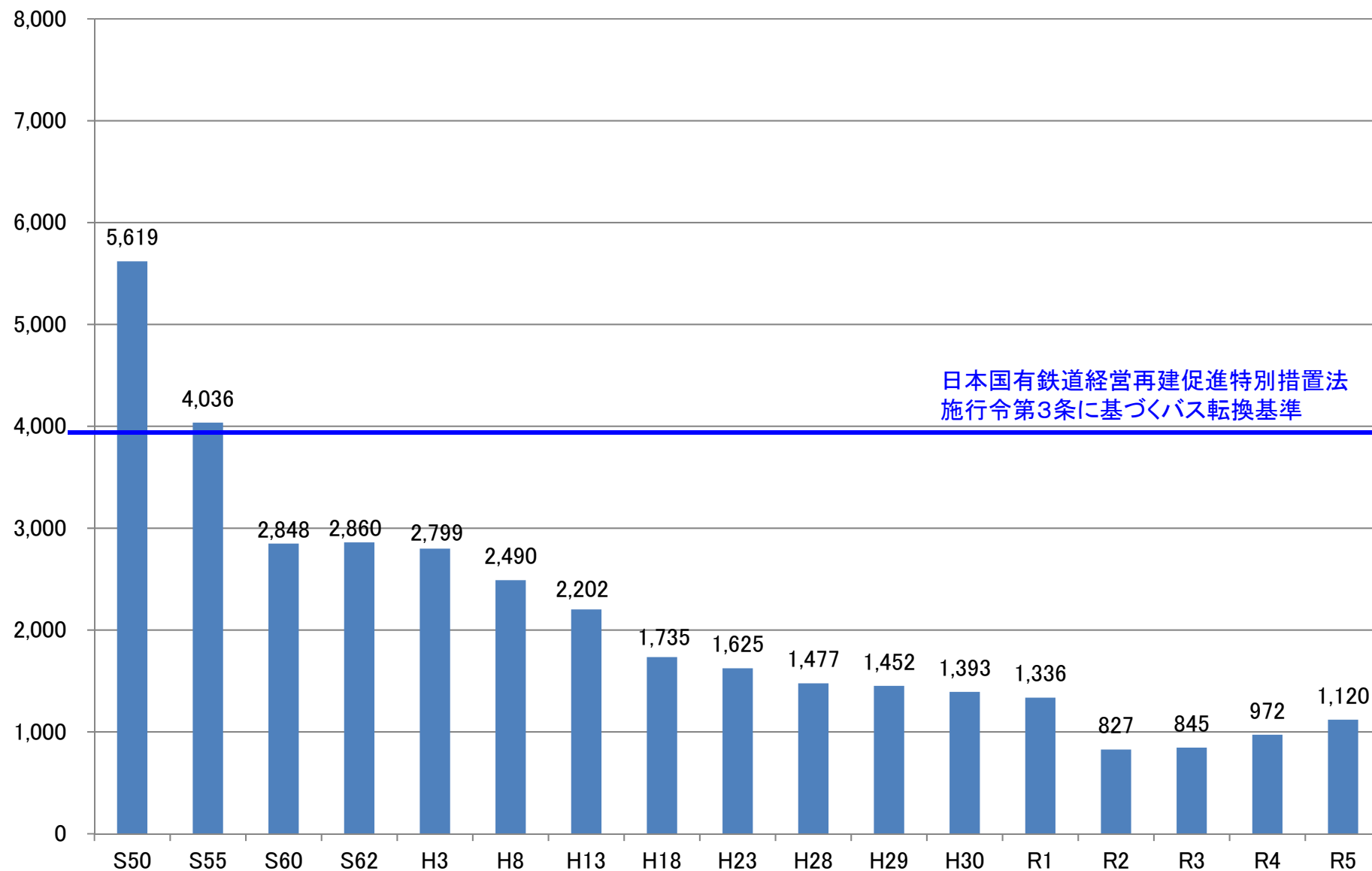
③諸元（2024年4月1日現在）

- ・ 区間 旭川～稚内
- ・ 営業キロ 259.4km
- ・ 列車本数 特急上下６本（うち臨時２本）普通上下50本
- ・ 駅数 38駅（うち有人8駅）
- ・ 沿線自治体 旭川市、比布町、和寒町、剣淵町、士別市、名寄市、美深町、音威子府村、中川町、幌延町、豊富町、稚内市

④-1 ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

■宗谷線(旭川・名寄間) (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)

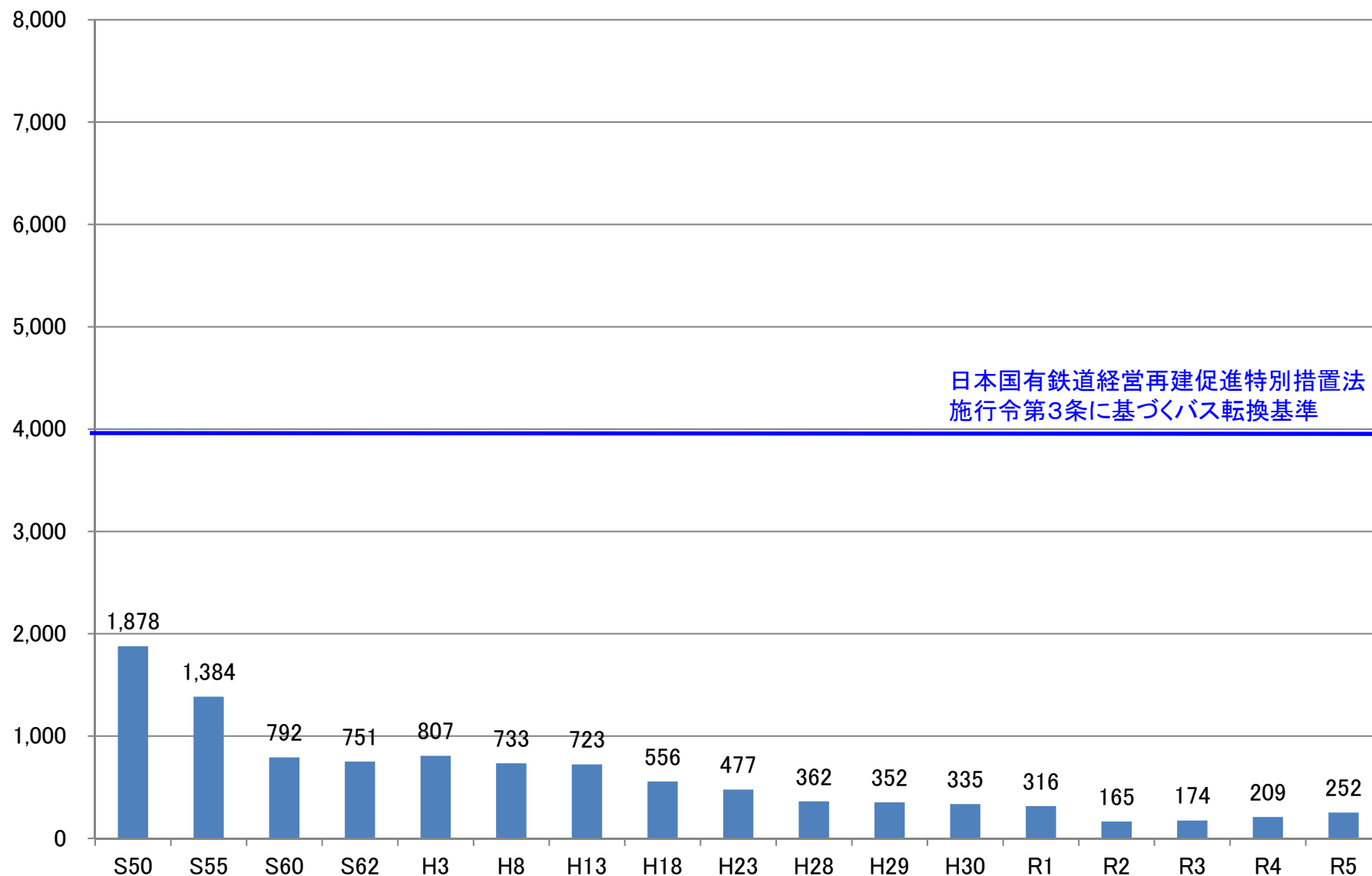
(人/キロ/日)



④-2 ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

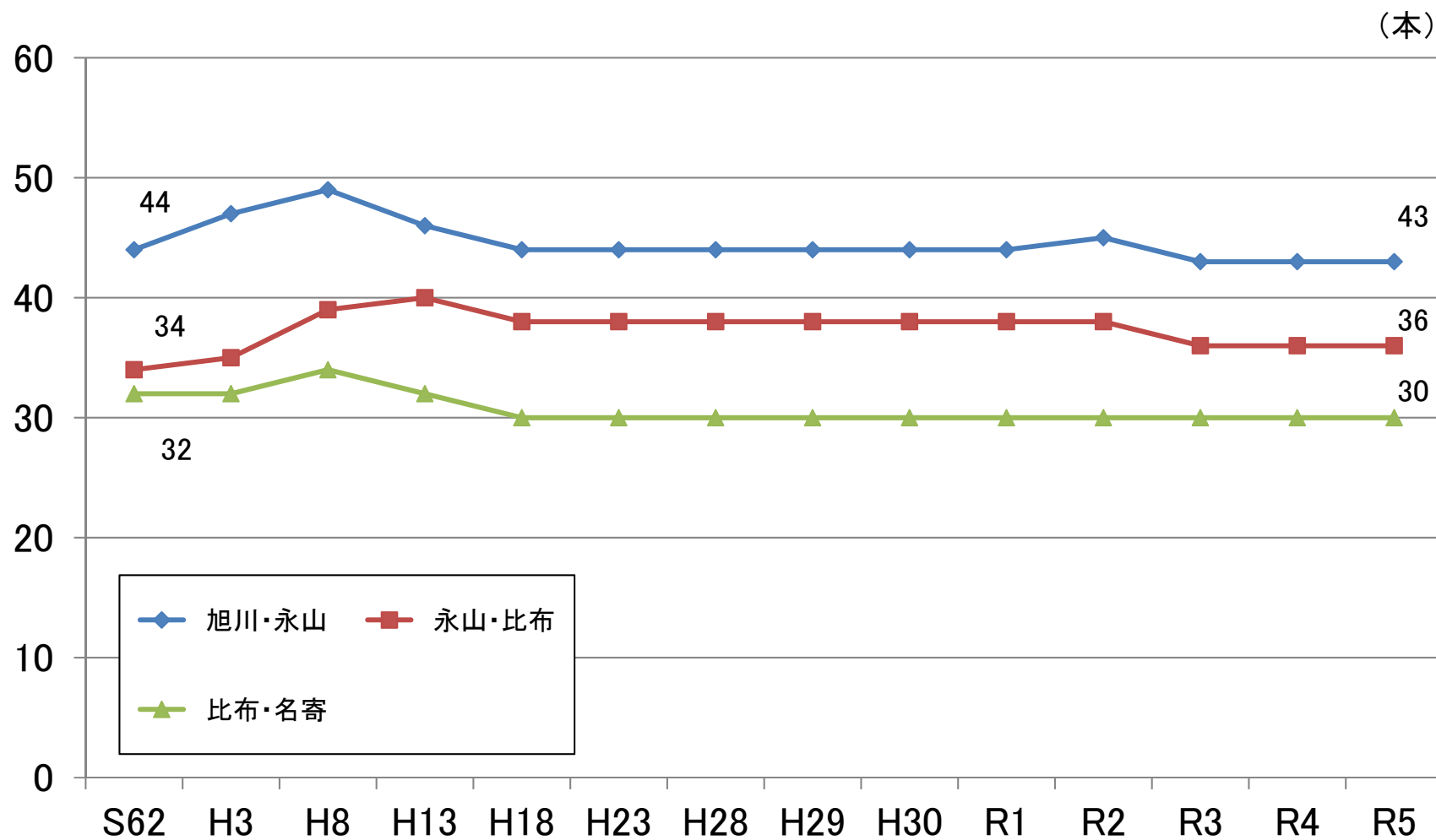
■宗谷線(名寄・稚内間) (昭和50・55・60・62年度、平成3・8・13・18・23年度、平成28年度～令和5年度)

(人/キロ/日)



⑤-1 定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■宗谷線(旭川・名寄間)

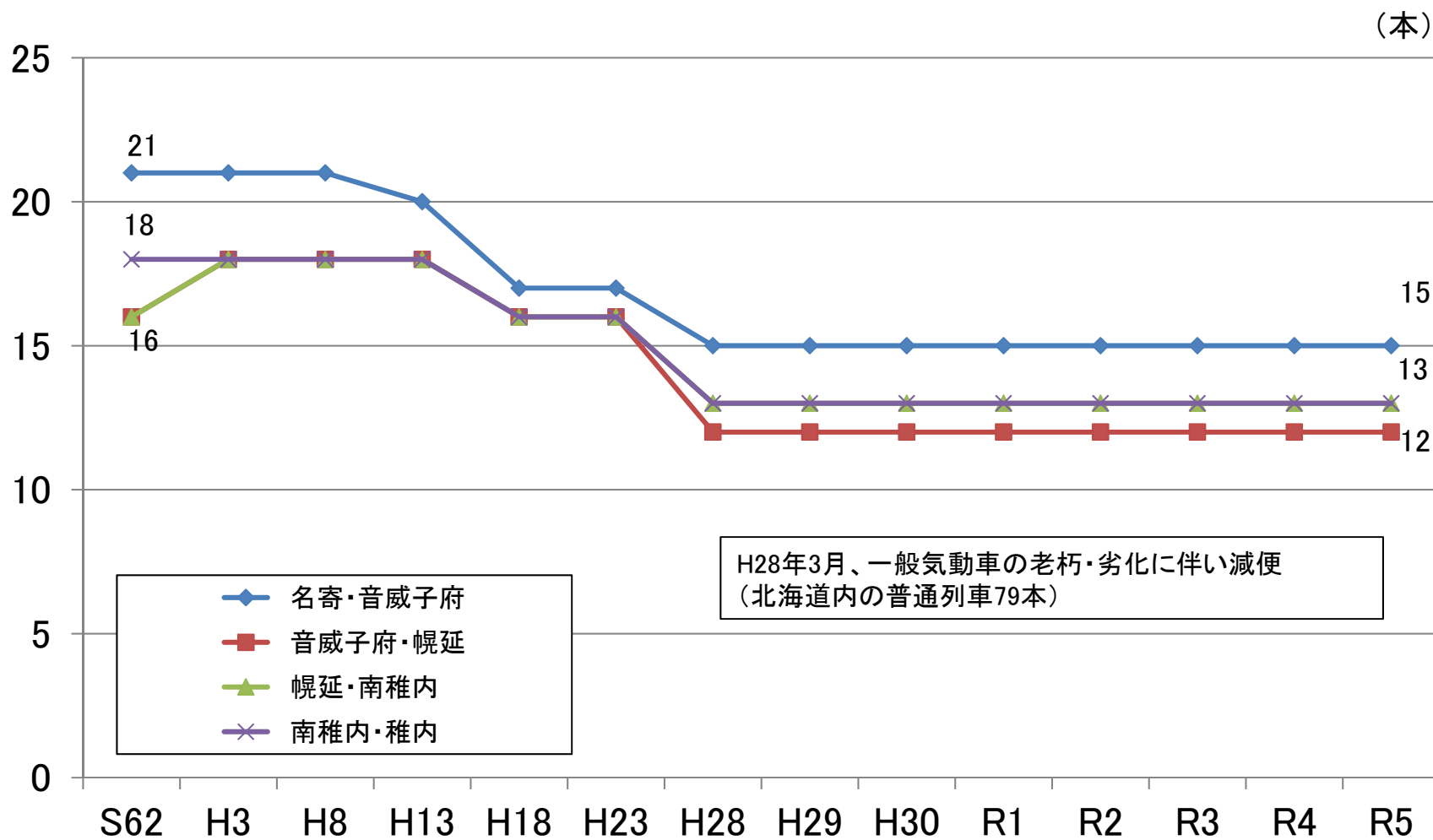


※特急、急行列車を含みます。

※S62は「急行天北」を除き、天北線直通列車は含んでおりません。

⑤-2 定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■宗谷線(名寄・稚内間)

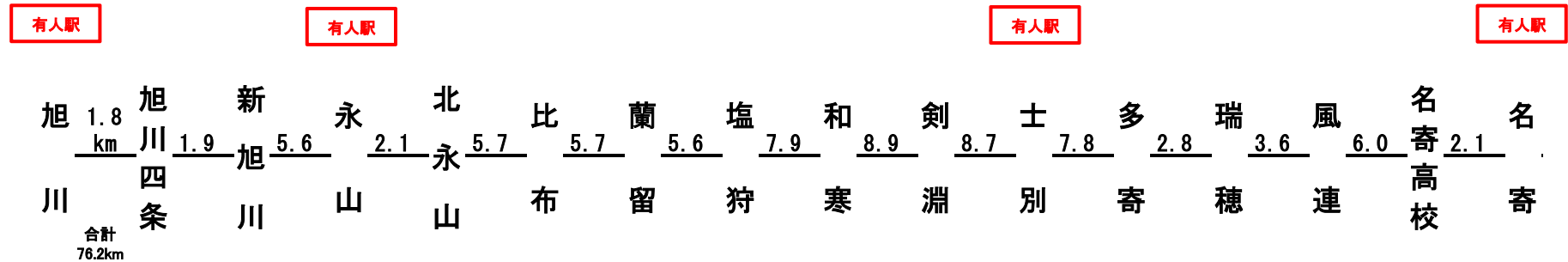


※特急、急行列車を含みます。

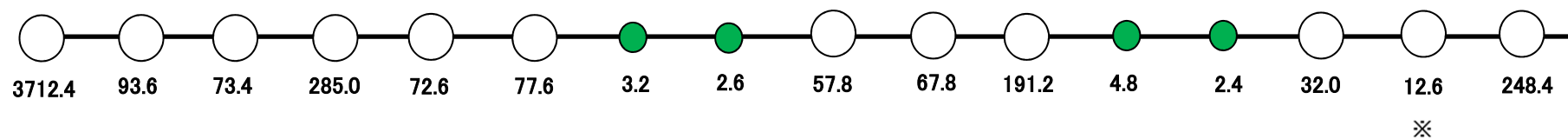
※S62は「急行天北」を除き、天北線直通列車は含んでおりません。

⑥-1 駅別乗車人員(特定日調査(平日)に基づく)

■宗谷線(旭川・名寄間)



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

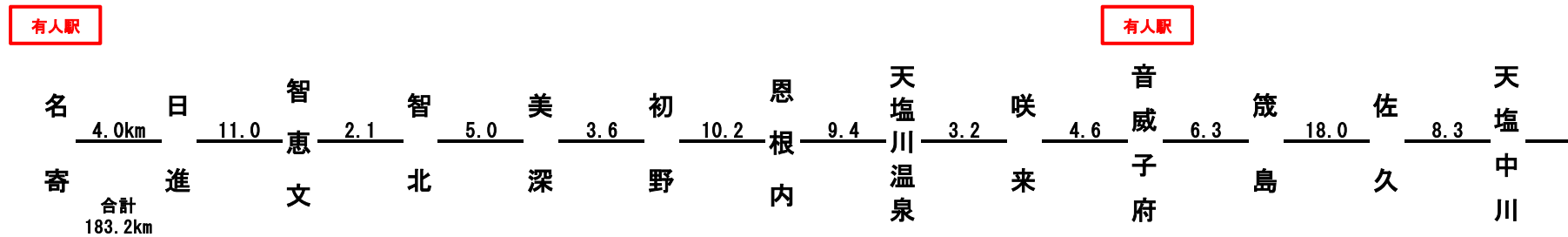
● 10 人以下

○ 10 人超

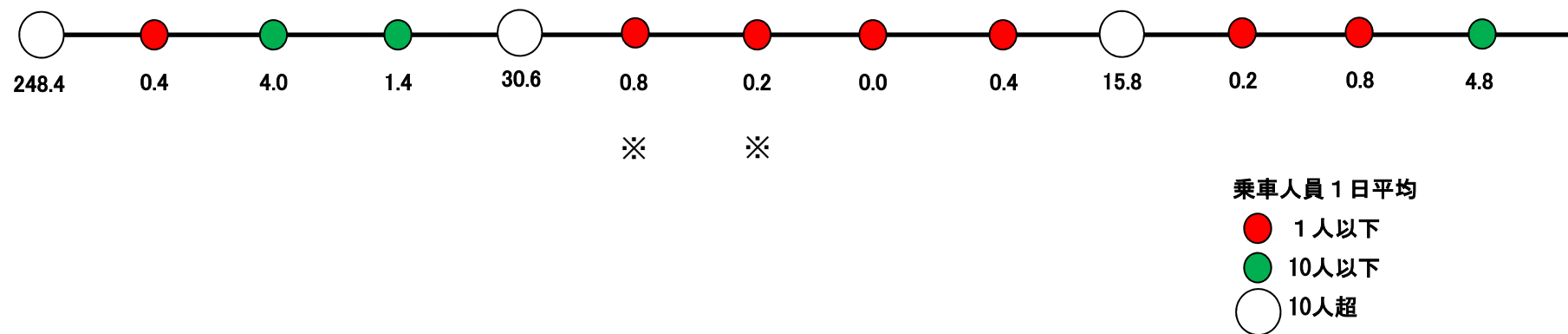
※ 名寄高校駅は令和4年3月12日に東風連駅から改称・移設しております。

⑥-2 駅別乗車人員(特定日調査(平日)に基づく)

■宗谷線(名寄・稚内間①)



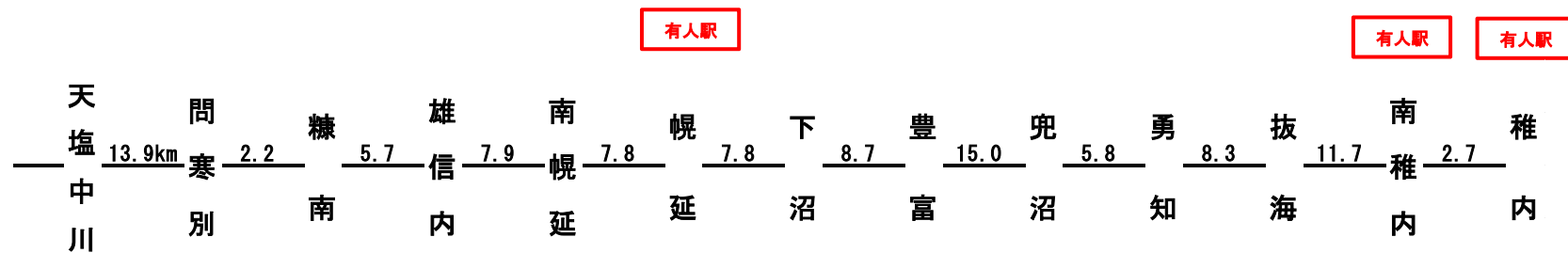
駅別乗車人員(R1-R5の5年平均)



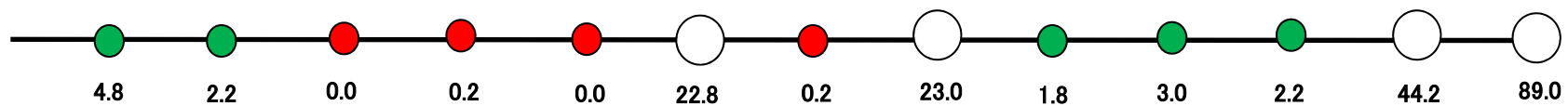
※ 初野駅、恩根内駅は令和6年3月16日に廃止しております。

⑥-3 駅別乗車人員(特定日調査(平日)に基づく)

■宗谷線(名寄・稚内間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

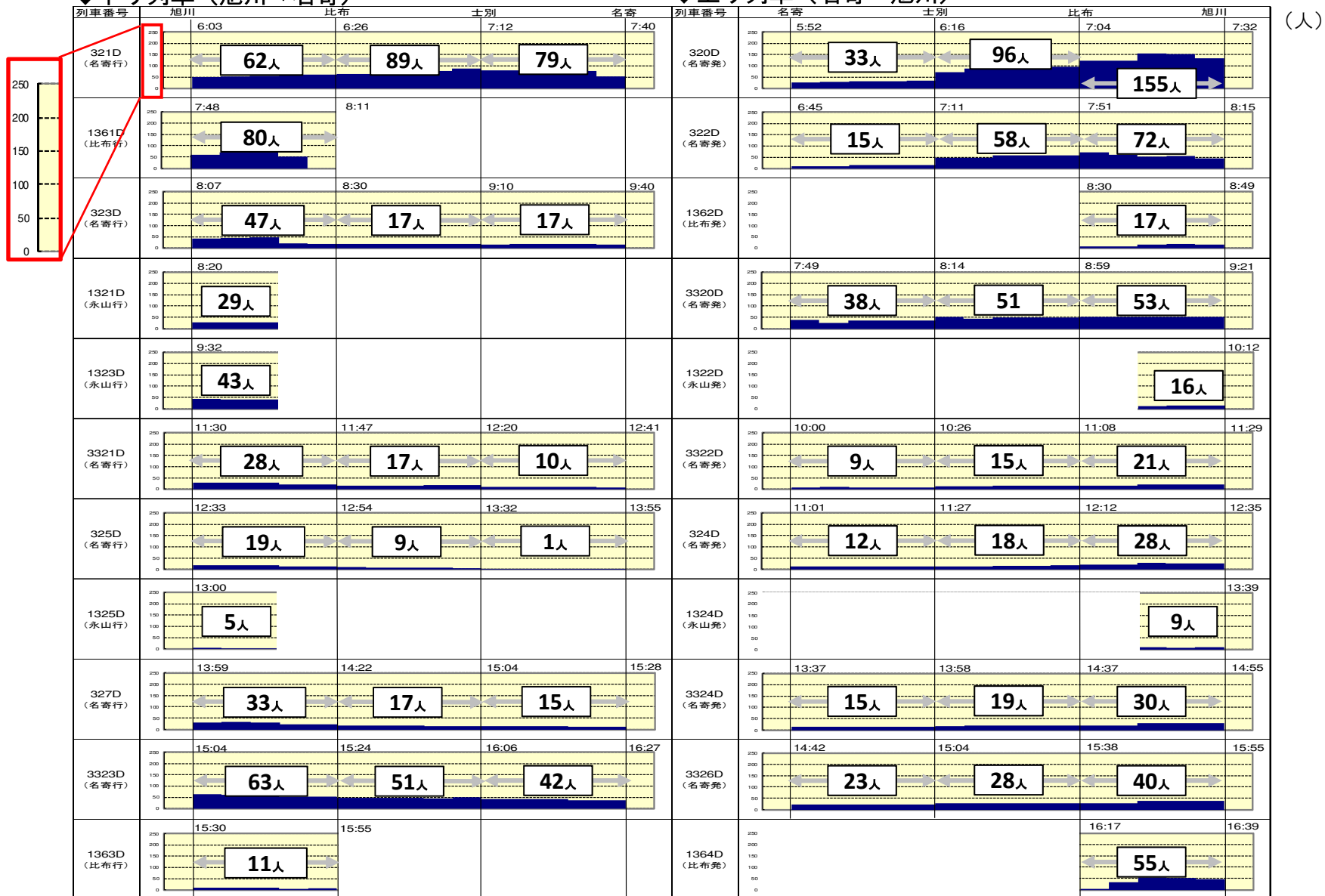
⑦-1 列車別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■宗谷線(旭川・名寄間)①

◆下り列車(旭川⇒名寄)

◆上り列車(名寄⇒旭川)

人数は区間における最大乗車人員



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)

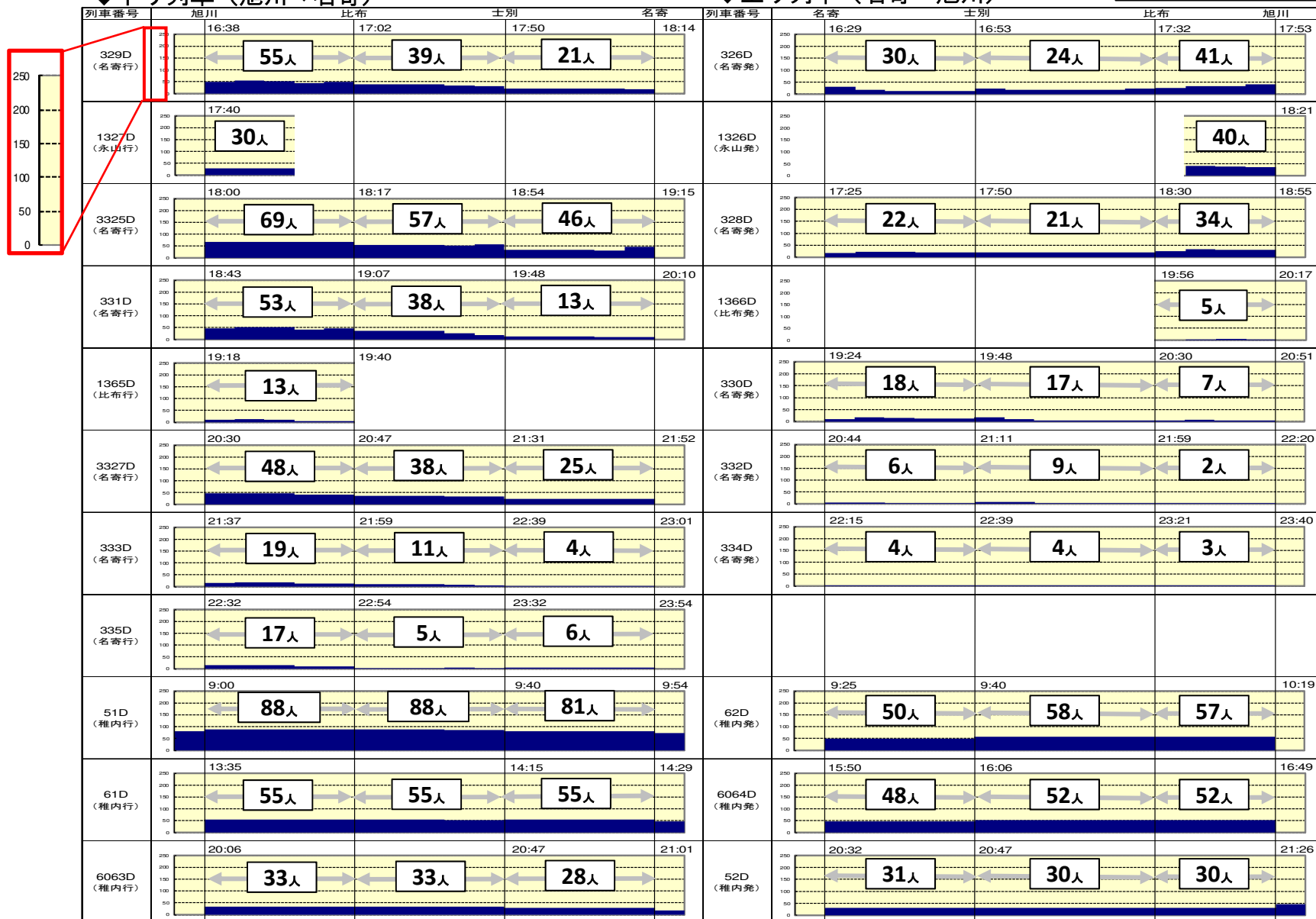
■宗谷線(旭川・名寄間)②

◆下り列車(旭川⇒名寄)

◆上り列車(名寄⇒旭川)

人数は区間における最大乗車人員

(人)



※令和5年(平日)調査による

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)

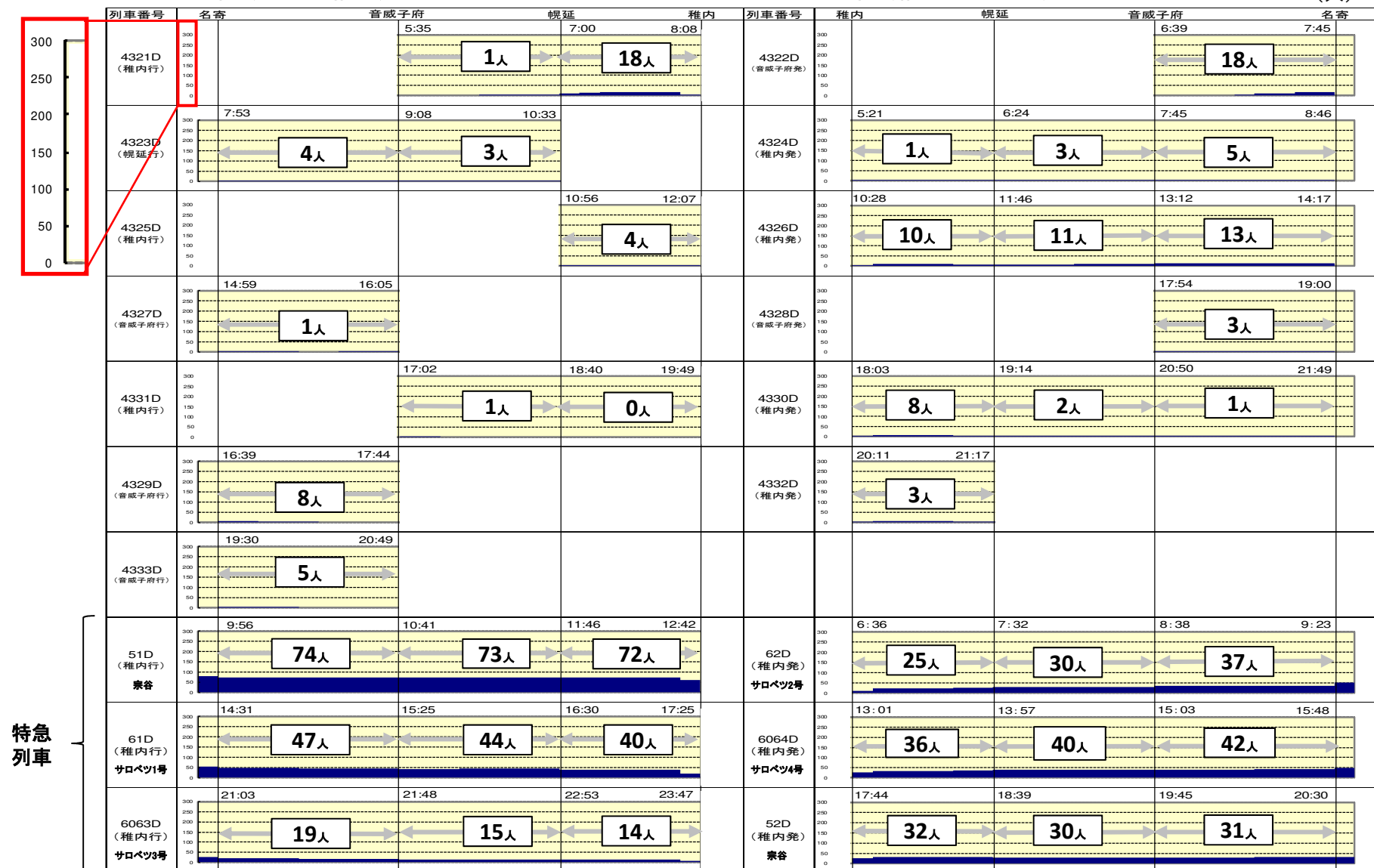
■宗谷線(名寄・稚内間)

人数は区間における最大乗車人員

◆下り列車(名寄⇒稚内)

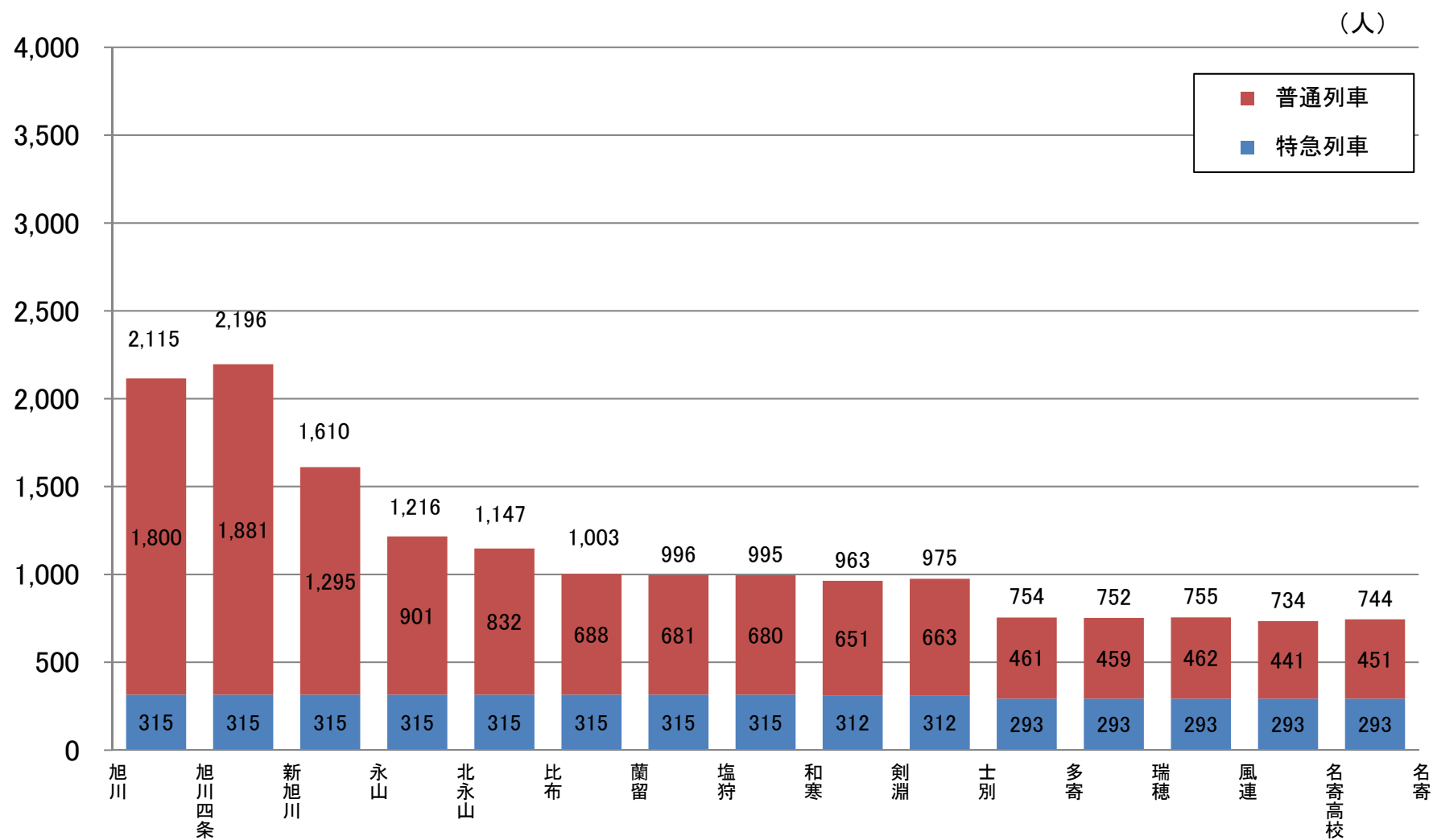
◆上り列車(稚内⇒名寄間)

(人)



⑧-1 駅間別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

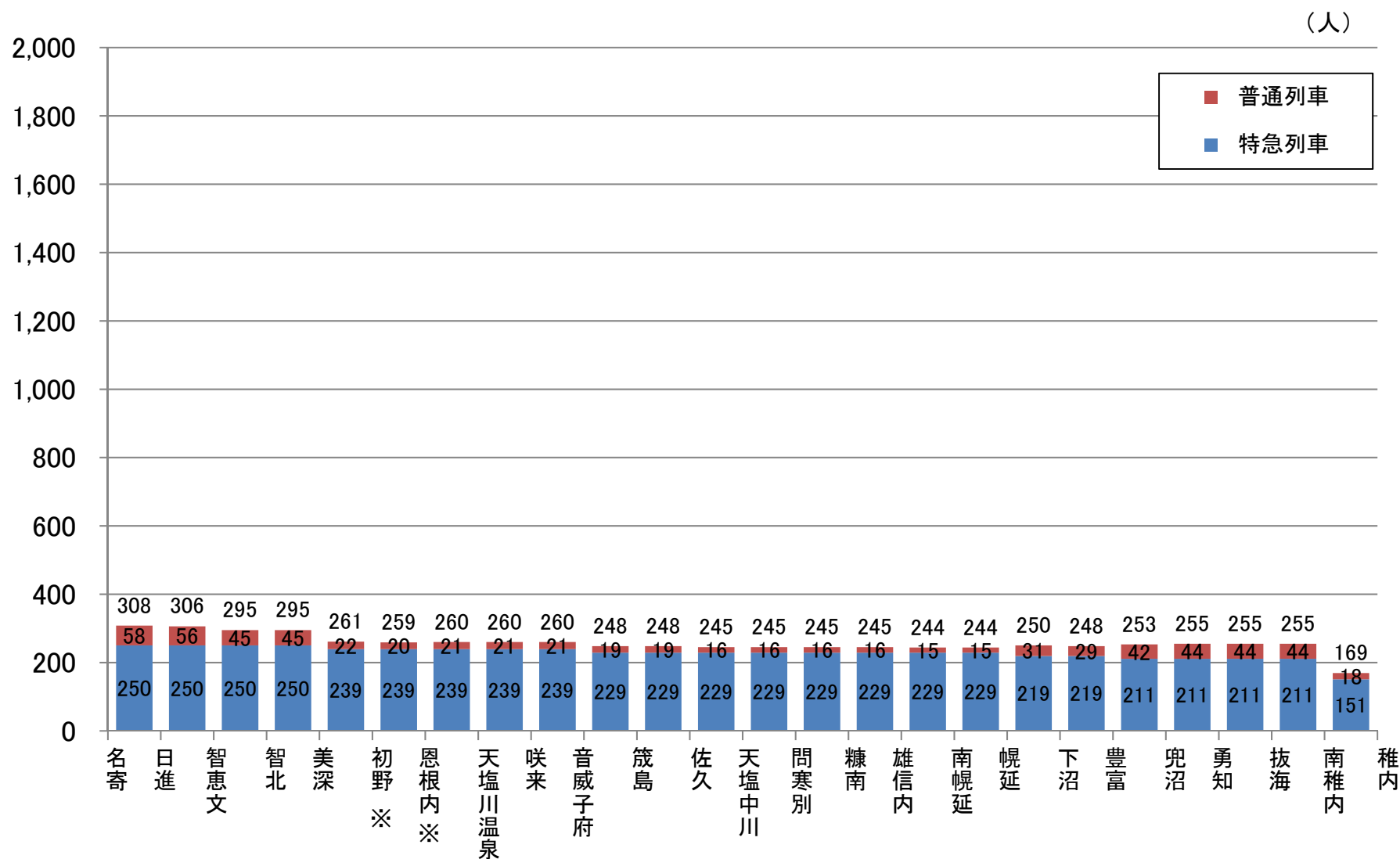
■宗谷線(旭川・名寄間)



※旭川・新旭川間は石北本線の乗車人員も含みます。

⑧-2 駅間別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

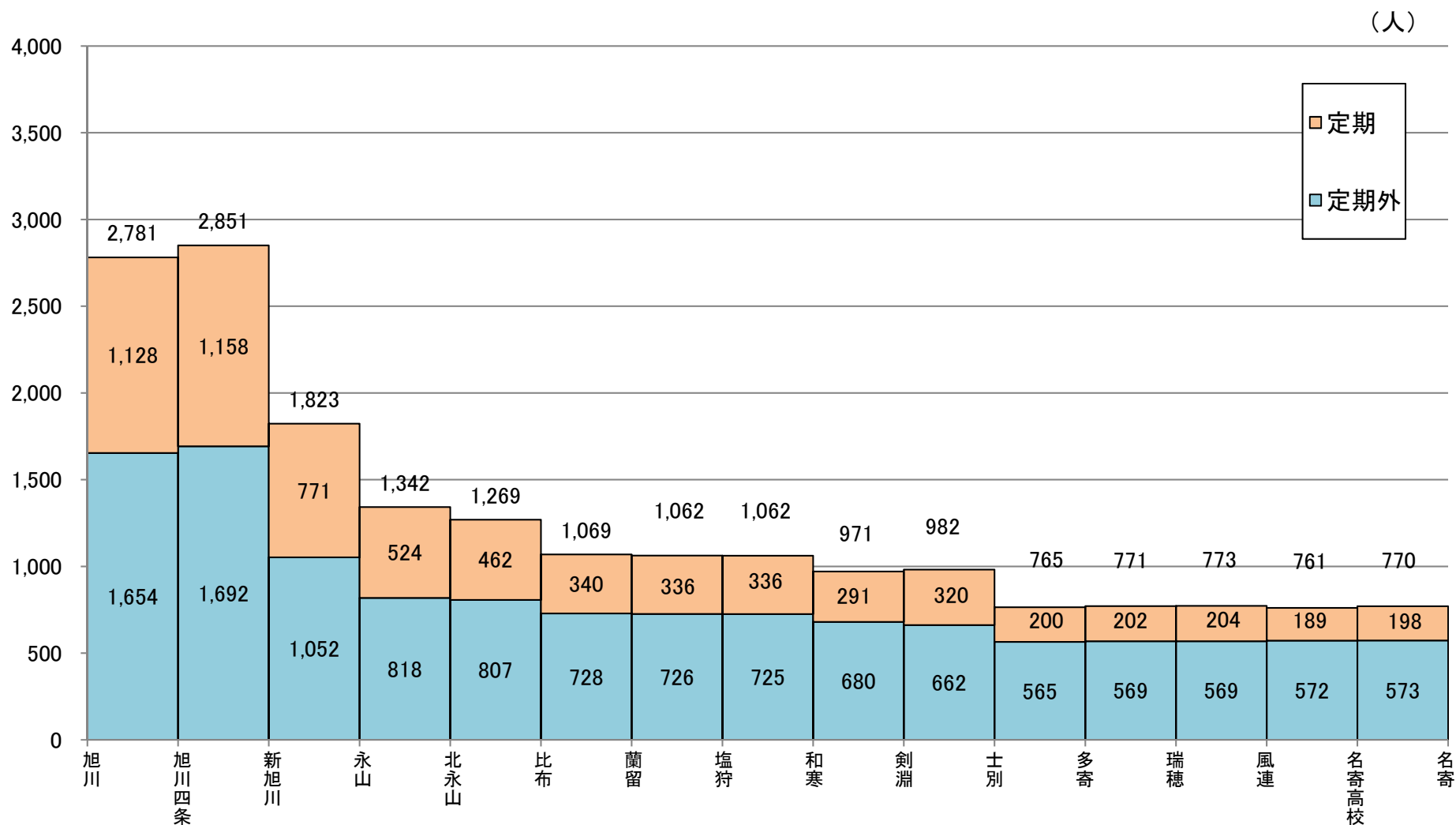
■宗谷線(名寄・稚内間)



※ 初野駅、恩根内駅は令和6年3月16日に廃止しております。

⑨-1 駅間通過人員[1日あたり平均(令和5年度)]

■宗谷線(旭川・名寄間)

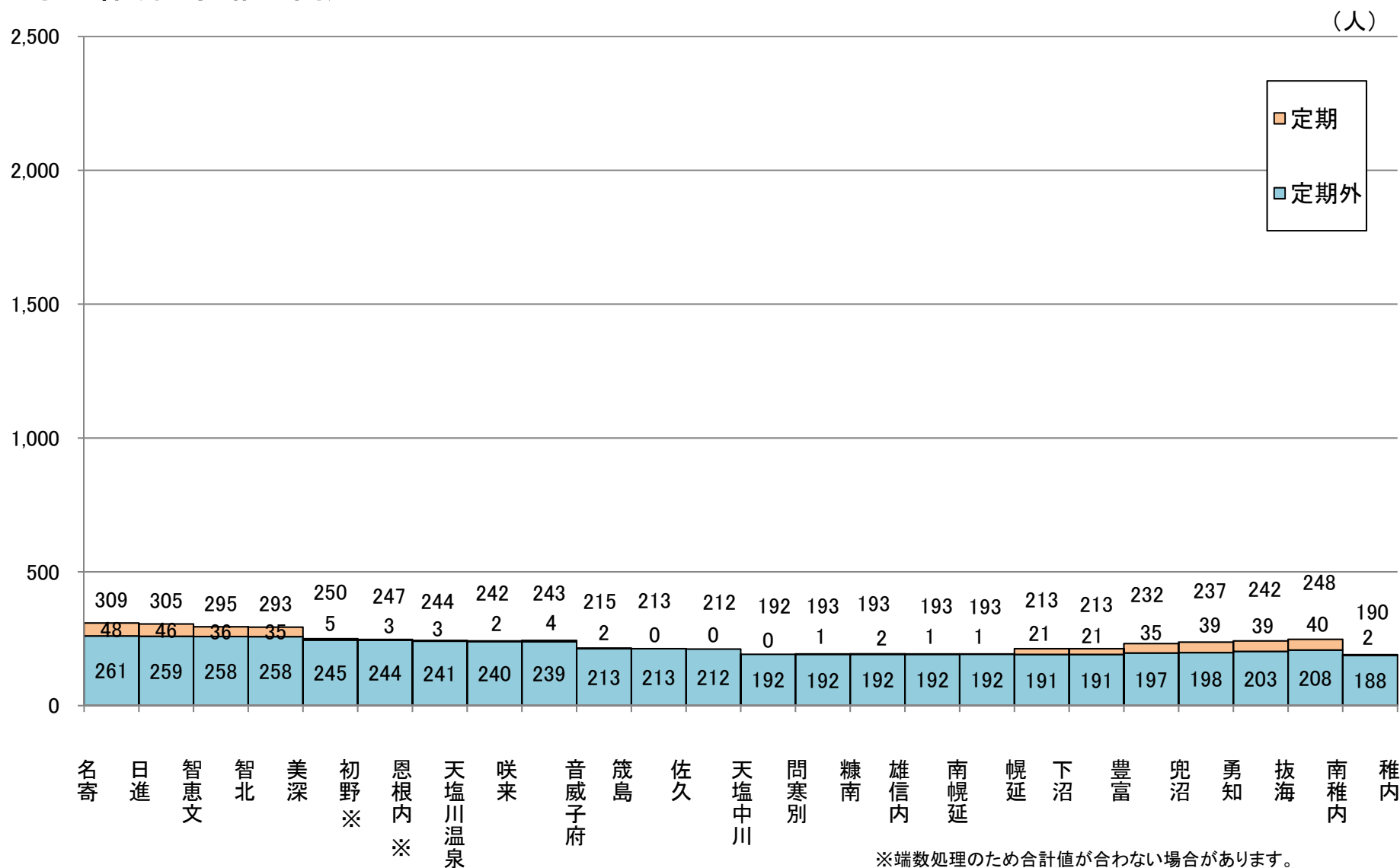


※旭川・新旭川間は石北本線の乗車人員も含まれます。

※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

⑨-2 駅間通過人員[1日あたり平均(令和5年度)]

■宗谷線(名寄・稚内間)



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

※初野駅、恩根内駅は令和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)

■宗谷線①(旭川・名寄間)

(枚)

	旭川	旭川四 条	新旭 川	永山	北永 山	比布	蘭留	塩狩	和寒	剣淵	士別	多寄	瑞穂	風連	東風 連	名寄	線区外 (名寄以遠)	線区外 (石北方面)	合 計
線区外 (旭川以遠)		1.7	1.3	26.3	17.3	8.1			1.9	0.9									57.6
		6.2	2.9	11.6	0.9														21.6
旭川		0.1	0.2	52.6	13.2	29.0	1.9		23.1	13.0	45.4			3.4		26.6	0.1		208.5
		0.3	4.5	56.5		15.6			2.0	1.1	6.3								86.3
旭川四 条				1.3	5.9					1.0						0.2		4.4	12.8
			2.1	3.1		0.1									1.1	1.0		3.3	10.7
新旭川				1.1	2.8						0.8								4.7
				5.0		1.0													6.0
永山						5.9			3.7	3.0	8.8			0.8	0.5	3.3		0.1	26.2
						1.6			1.0		2.5	1.0				2.2		0.5	8.8
北永山						1.3			8.5	2.7								2.9	15.3
										0.7								0.1	0.8
比布																0.8			0.8
蘭留																			
塩狩																			
和寒											14.6					1.6			16.2
											1.3								1.3
剣淵											21.7				4.0	9.8			35.4
											1.5								1.5
士別														13.8	4.0	17.8		0.9	36.4
														0.8		7.5			8.3
多寄															1.9				1.9
瑞穂															1.0				1.0
風連															1.5	4.1	0.8		6.4
																4.8			4.8
東風連																0.4	18.0		18.4
名寄																			
合 計		1.8	1.5	81.3	39.3	44.3	1.9		37.2	21.3	91.3			18.0	12.9	63.7	18.9	8.4	441.5
		6.5	9.5	76.2	0.9	18.3			3.0	1.1	11.7	1.0		0.8	1.1	16.3		3.8	150.1

凡例： 通学定期券発売枚数
 通勤定期券発売枚数
※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

⑩-2 定期券発売実績(令和5年度)

■宗谷線②(名寄・天塩中川間)

(単位:枚)

	名	日	智	智	美	初	恩	天	咲	音	箴	佐	天	合
	寄	進	恵	北	深	野	根	塩	来	威	島	久	塩	計
線 区 外 (名 寄 以 遠)		1.0	5.1	0.5	11.5	0.8								18.9
名 寄					1.8									1.8
					2.8		0.1	0.1		0.3				3.3
日 進														
智 恵 文					0.3									0.3
智 北														
美 深														
初 野						0.2				0.8				1.0
恩 根 内							0.1							0.1
天 塩 川 温 泉								0.1						0.1
咲 来														
音 威 子 府											1.0			1.0
箴 島														
佐 久														
天 塩 中 川														
合 計		1.0	5.1	0.5	13.6	0.8				1.2	1.0			21.0
					2.8	0.2	0.2	0.2						5.4

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

⑩-3 定期券発売実績(令和5年度)

■宗谷線③(天塩中川・稚内間)

(単位:枚)

	問 寒 別	糠 南	雄 信 内	南 幌 延	幌 延	下 沼	豊 富	兜 沼	勇 知	抜 海	南 稚 内	稚 内	合 計
天 塩 中 川													
問 寒 別			0.3		0.5								0.8
糠 南				0.1									0.1
雄 信 内													
南 幌 延													
幌 延											10.7		10.7
下 沼													
豊 富											5.0	1.0	6.0
											1.0		1.0
兜 沼											1.8		1.8
勇 知													
抜 海											0.5		0.5
南 稚 内													
稚 内													
合 計			0.3	0.1	0.5						18.0	1.0	19.0
											1.0		1.8
宗 谷 線 総 計													40.0
													7.3

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

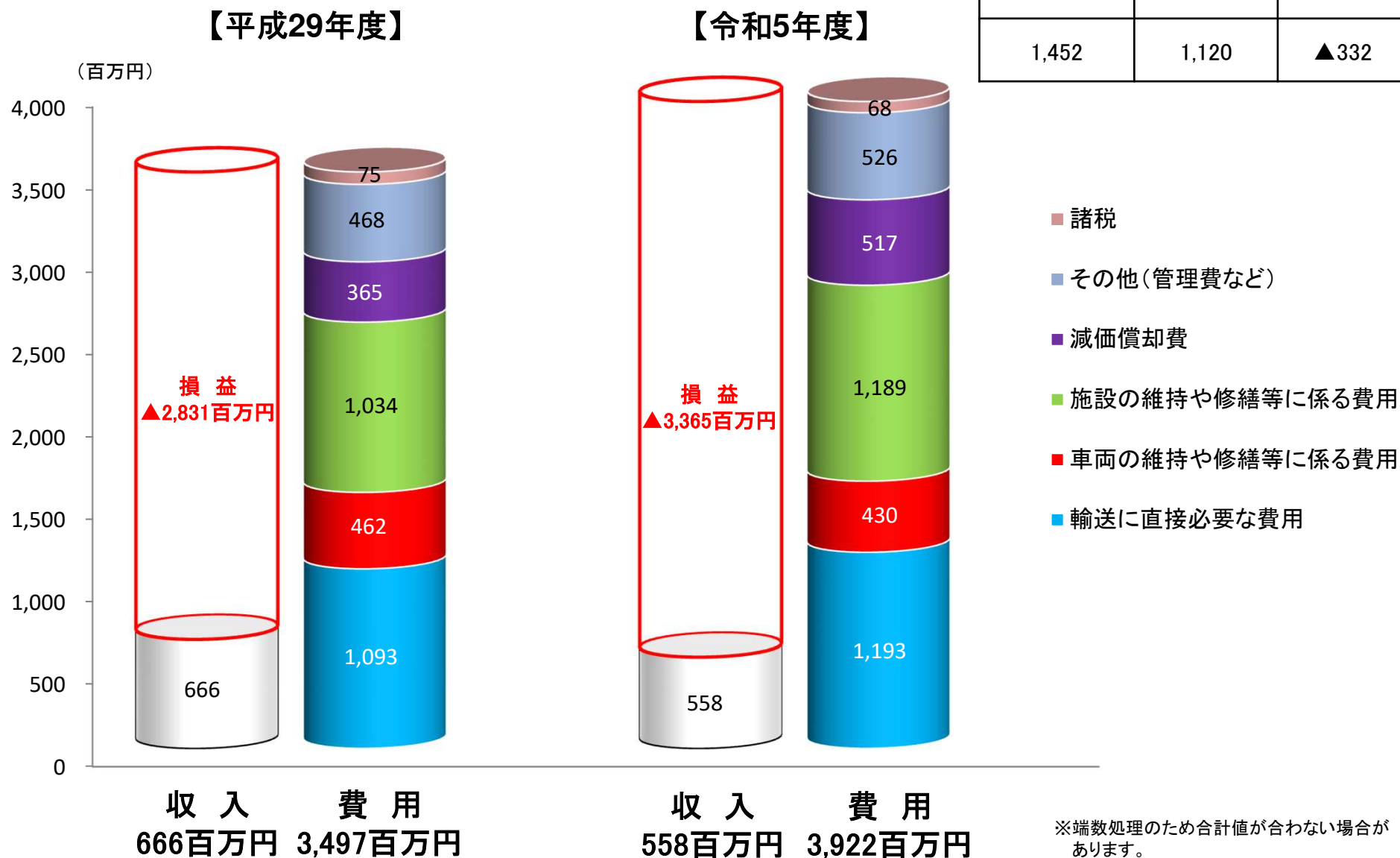
※1ヶ月定期は1枚、3ヶ月定期は3枚、6ヶ月定期は6枚として集計
※経路は最も安価な経路で集計
※小数点第1位未満は四捨五入

⑪-1 線区別収支状況

■宗谷線(旭川・名寄間)

【参考】輸送密度

平成29年度	令和5年度	同期比
1,452	1,120	▲332



⑪-2 線区別収支状況

■宗谷線(名寄・稚内間)

【参考】輸送密度

平成29年度	令和5年度	同期比
352	252	▲100

