

富良野線（富良野～旭川間）
事業の抜本的な改善方策の
実現に向けた実行計画

富良野線（富良野～旭川間） 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	
●第3章 富良野線のおかれた状況	・・・ 3ページ
(1) 関係市町村の状況	
(2) 富良野線の状況	
(3) 「北海道交通政策総合指針」（平成30（2018）年3月策定） における富良野線の位置づけ	
●第4章 取組方針	・・・ 3～5ページ
(1) 目的	
(2) 線区特性	
(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、富良野線（富良野～旭川間）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「富良野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。

※ 富良野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
 - 富良野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、美瑛町、上富良野町、中富良野町、富良野市
 - 広域行政機関
 - ・北海道
 - オブザーバー
 - ・国土交通省

第3章 富良野線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料 1～3 ページのとおり

(2) 富良野線の状況

- 別添資料 4～14 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）における富良野線の位置づけ

① 富良野線の現状

- 富良野、美瑛、旭山動物園など観光資源を有する路線である。
- 沿線地域は国の広域観光周遊ルートに指定されており、今後、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。
- JR北海道が単独では維持困難とされる路線の中で最大の輸送密度となっており、通学や通院等においても、多くの利用がある。

② 富良野線のあり方について

- 観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、関係機関が一体となって、観光路線としての特性を更に発揮するよう取組を行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線維持に最大限努めていくことが必要と考える。

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

- 富良野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) 線区の特性

- 富良野線のおかれた状況等をふまえ、「道外客、札幌圏をメインとした道内客、インバウンドによる観光利用」を線区の特性とする。

(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（富良野～旭川間）

平成 29（2017）年度（アクションプラン開始前）	△998 百万円
（営業収益 401 百万円、営業費用 1,399 百万円）	
- ② 輸送密度（富良野～旭川間）

平成 29（2017）年度（アクションプラン開始前）	1,597 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

- 富良野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）	△998 百万円
------------------------	----------
- ② 輸送密度（目標）

令和 8（2026）年度（実行計画終了時期）	1,597 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、観光利用線区という線区特性に応じた目標を設定する。

- 富良野線については、「観光利用」という線区特性を踏まえ、観光客などの利用増等により公共交通機関の付加価値を高めていくことを目指す。
- 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ほか、アクションプラン期間で醸成した沿線住民の「マイルール意識」を最大限活用し、沿線住民の観光等の非日常利用を増やす。
- これらの考えを踏まえ、収入のうち観光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負担等を含めた、収支改善目標を設定する。
- 線区特性（収支改善目標）
 令和8（2026）年度（実行計画終了時期） 261 百万円
 ※目標達成時の線区収支 △737 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利用促進、コスト削減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。

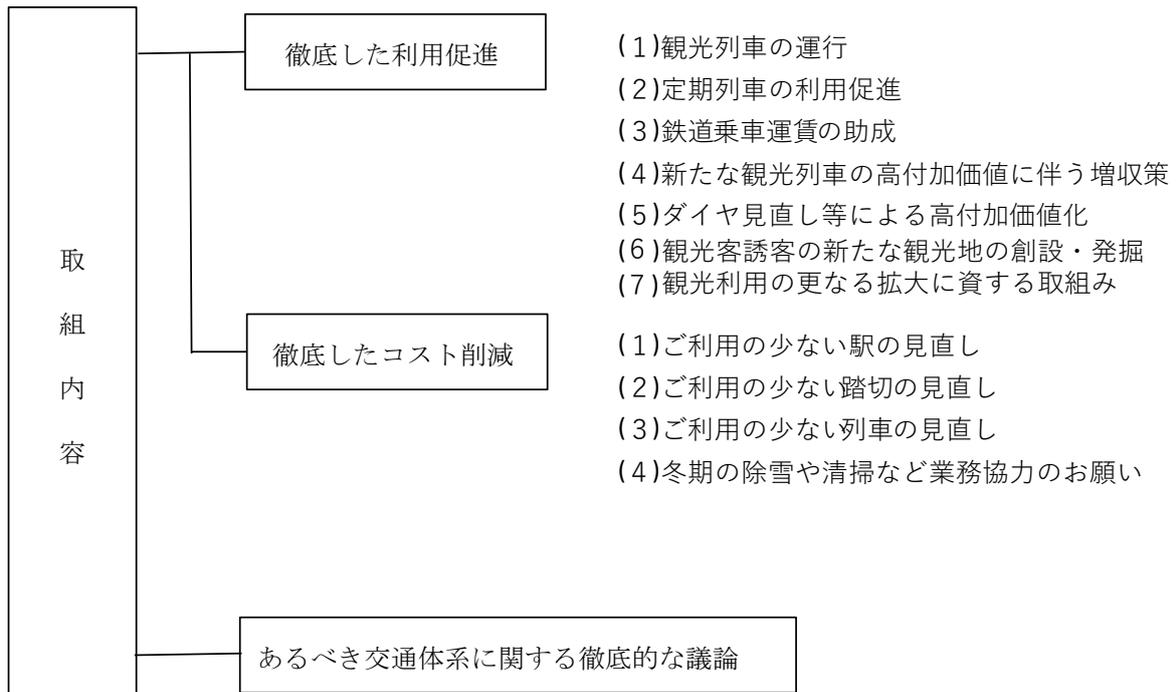
第5章 具体的取組内容

(1) 基本方針

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

富良野線 具体的取組

I. 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 定期列車の利用促進	自治体 JR北海道						
③ 鉄道乗車運賃の助成	自治体 JR北海道						
④ 新たな観光列車の高付加価値に伴う増収策	自治体 JR北海道						
⑤ ダイヤ見直し等による高付加価値化	自治体 JR北海道						
⑥ 観光誘客のための新たな観光地の創設・発掘	自治体 JR北海道						
⑦ 観光利用の更なる拡大に資する取組み	自治体 JR北海道						

Ⅲ. 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 ご利用の少ない駅の見直し	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 ご利用の少ない列車の見直し	自治体 JR北海道						
④ 冬期の除雪や清掃など業務協力をお願い	自治体 JR北海道						

Ⅳ. 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
富良野線

令和6年1月

富良野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、富良野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・意向調査や観光列車の利用促進に資する各種実証事業にも取り組んだ。**
- **本検証を踏まえ、富良野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

- 富良野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

- 富良野線の収入を増やし、経費を節減するにあたって、利用促進策、経費節減策について、具体的な検討や取り組みを行う。
- 日常の生活利用の観点から、地域住民の皆様へのマイレール意識醸成を進める。
- 日常の生活利用のほか、観光利用の観点においても欠かすことのできない重要な路線であり、更なる利用者の増加を目指し、インバウンド対策や地元住民への近場観光の提案、閑散期対策などを強化する。

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。
- ・ 20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)
◎	38 (73%)	・ 広報誌等による鉄道利用の呼びかけ ・ 鉄道絵画コンクールの実施	46 (70%)	・ 鉄道フォトコンテストの実施 ・ 富良野・美瑛ノロッコ号の運行	84 (71%)
○	2 (4%)	・ リーフレットの作成 ・ 駅舎バリアフリーに向けた検討協議	4 (6%)	・ バスとの閑散期限定便の実施用事業 ・ 駅舎のバリアフリーに向けた検討協議	6 (5%)
△	8 (15%)	・ イベント時の駅から無料シャトルバスの運行 ・ 鉄道施設を利用した乗車イベント	12 (18%)	・ 鉄道施設見学ツアーの実施 ・ イベント実施時のJR利用促進PR活動の実施	20 (17%)
×	4 (8%)	・ ご利用の少ない踏切の見直し ・ 当社の行き届かない取組に対するご協力	4 (6%)	・ ご利用の少ない駅の見直し ・ リーフレットの作成	8 (7%)
合計	52		66		118

◎：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	36	6	9	1	52	広報誌等による鉄道利用の呼びかけ、H100形ラッピング車両一般公開および駅内での観光案内の取組等は実施したが、イベント時の駅から無料シャトルバス運行の取組等が新型コロナの影響により実施できなかった。
	生活利用	7	0	1	0	8	鉄道利用促進のための補助制度等の検討および導入の取組等は実施したが、行事等での鉄道利用の呼びかけは新型コロナの影響により実施できなかった。
	観光利用	27	0	10	0	37	鉄道絵画コンクールや富良野線120周年イベントの取組等は実施したが、ご当地キャラクターによるイベントや駅等における乗車イベントの取組は新型コロナの影響により実施できなかった。
	広域交通	4	0	0	0	4	出張等での鉄道利用促進を実施した。
経費節減		6	0	0	7	13	地域自治会等が管理している駅待合室管理の取組の継続等は実施したが、ご利用の少ない踏切の見直しなどは実施できなかった。
その他		4	0	0	0	4	地域公共交通会議等を活用して、あるべき交通体系について地域の皆様と検討をした。
合計		84	6	20	8	118	

3 5年間の象徴的な取組について

「えきをめぐるなぞときのたび」の実施

利用促進

旭川市では、令和3年度から潜在的な公共交通利用者である小中学生に親しみを持ってもらうため、謎解きをしながら旭川市内の駅を巡りJRの利用促進に繋げるイベント「えきをめぐるなぞときのたび」を実施し3年間で約900名が参加した。



臨時観光案内所の設置

利用促進

富良野・美瑛キャンペーンにあわせて、上富良野駅と中富良野駅に臨時観光案内所を設置した。訪れたインバウンドのお客様等に5年間で約30,000名に富良野線沿線の観光施設や地域の魅力をご案内した。



鉄道絵画・フォトコンテストの実施

意識向上

JR富良野線連絡会議は、令和元年度から富良野線の魅力を発掘する取り組みとして絵画・写真・動画コンテスト・ぬり絵募集を実施し、5年間で約500点の作品が集まった。富良野線沿線の風景や鉄道旅における新たな観光スポットのPRに加え幼少期から鉄道に親しむ取り組みを行った。



旭川駅と運転所見学ツアー

意識向上

JR富良野線連絡会議では、令和元年度から富良野線沿線の小学生を対象とした「旭川駅&運転所見学ツアー」を実施。列車を運行するための色々な仕事と鉄道の魅力を学んだ。ツアーは、保護者同伴で計9回実施し5年間で親子がのべ152人参加した。



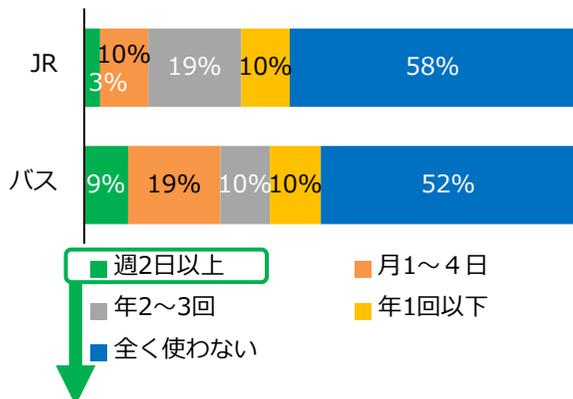
4 調査・実証事業 結果検証①

○「総括的な検証」を行うにあたり、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）

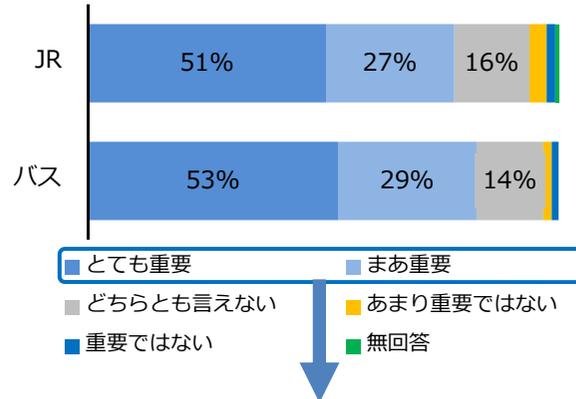
■ 調査期間: 令和5年8月中旬～9月中旬 ■ 調査対象: 沿線旭川市～富良野市5市町居住の800名
 (回答275名 34%) ※18歳以上高校生は除く無作為抽出

① 利用頻度：JR・バス



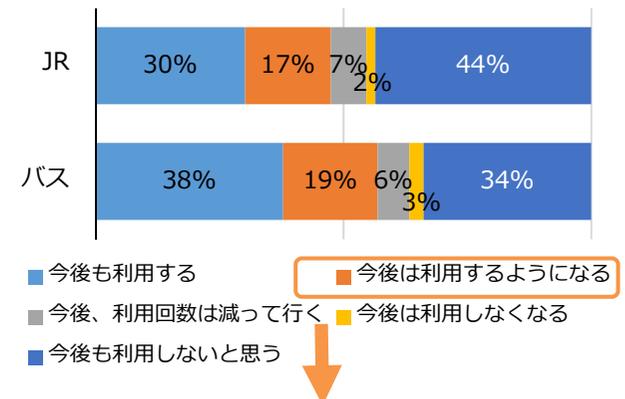
日常的な利用（週2日以上）が、JRで3%、バスで9%と少なく約5割がまったく使わないと回答。
JRを利用しない理由（160件中）
 ○車の方が自由度が高い121件(76%)
 ○乗る習慣がない41件(26%)
バスを利用しない理由（144件中）
 ○車の方が自由度が高い109件(76%)
 ○乗る習慣がない36件(25%)

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（214件中）
 ○通学に必要な122件(57%)
 ○観光客にとって必要119件(56%)
 ○なくなると地域がさびれる116件(54%)
バスが重要と思う理由（227件）
 ○高齢者・体の不自由な方のために必要135件(60%)
 ○通院に必要な132件(58%)

③ 今後の利用動向：JR・バス



今後の利用動向はJRが17%、バスが19%が利用するようになると回答。
JRの利用動向
 ○全体の47%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。

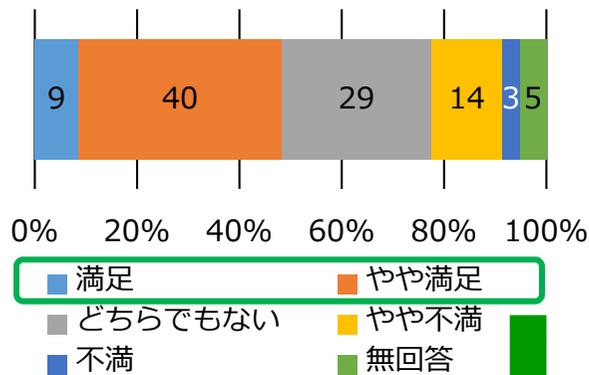
※鉄道・バス共通時刻表については鉄道とバスを組み合わせると便利とわかったことや鉄道やバスをもっと利用しようと思ったとの回答が延べ47%あった。

4 調査・実証事業 結果検証②

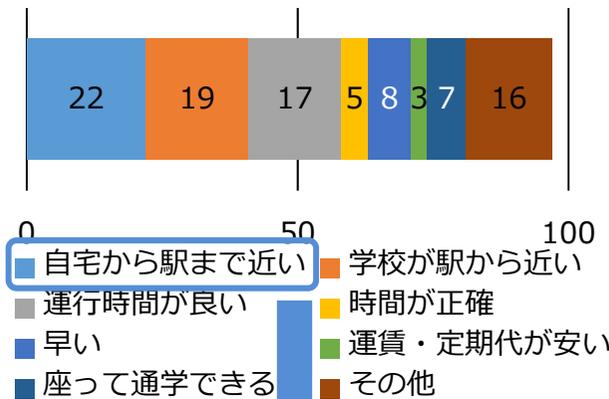
公共交通利用実態調査（高校生向け）

■ 調査内容：富良野線沿線の高校通学生678人対象調査（令和5年9月）・回答58人(回答率8.6%)

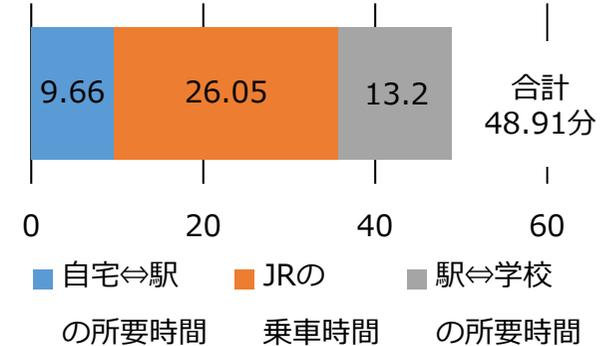
①JRの満足度（単位：％）



②JR通学の主な理由（単位：件）



③通学時間（平均）（単位：分）



全体では、満足（満足、やや満足）割合が49%、不満（やや不満、不満）割合は17%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） +10%
- ・ 駅待合施設（+評価） +10%
- ・ 運行本数（-評価） -24%
- ・ 運行時間帯（-評価） -16%

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の3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64%がJRの方が希望している時間に運行しているからと回答

通学時間合計が平均で48.9分となっており、旭川市では59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 64%
- ・ 徒歩 26%
- ・ 家族の送迎 19%

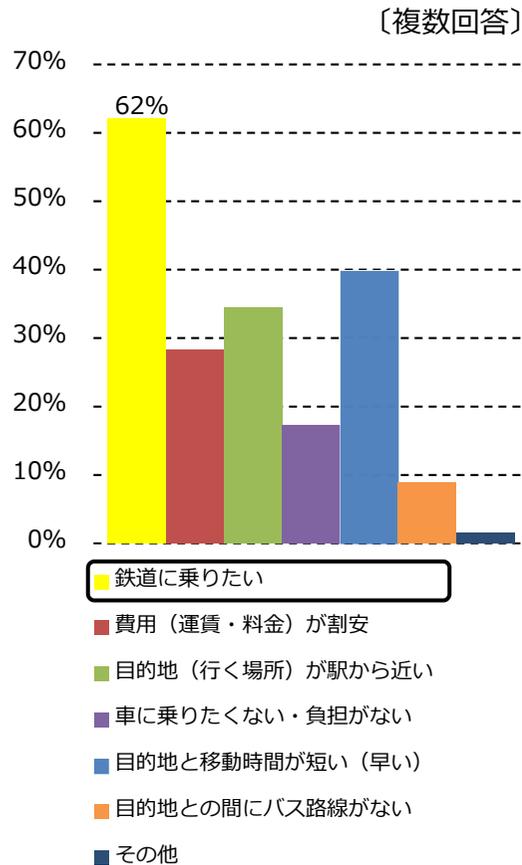
4 調査・実証事業 結果検証③

観光利用に関する意向調査

- 調査期間：令和5年8月 ○調査地域：札幌圏、関東圏、関西圏
- 調査対象：過去5年以内で観光旅行で富良野線を利用した者325名

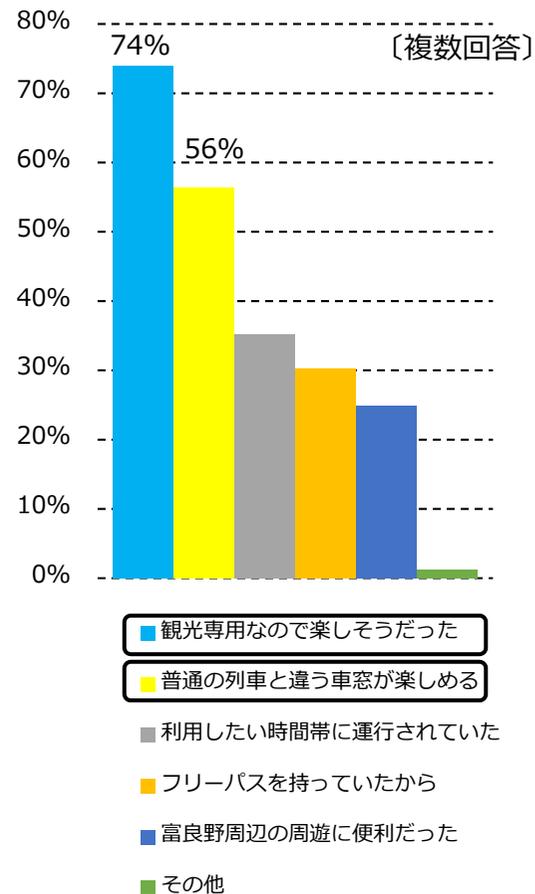
①JRを利用した理由

一番多い回答は鉄道に乗りた
いであり。全体の6割が回答
している。



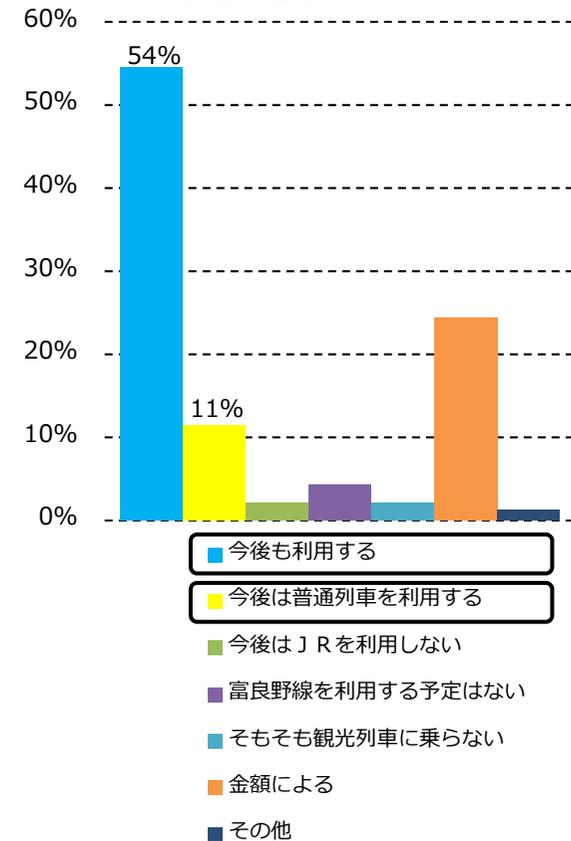
②観光列車を利用した理由

観光列車を利用した理由の7割以上は観
光専用なので楽しそうだったと回答、普
通の列車と違う車窓が楽しめるが次ぐ。



③富良野・美瑛ノロッコ号の全席指定席化

富良野・美瑛ノロッコ号が「全席指定席」
となった場合でも半数強は今後も利用する
と回答し、今後は普通列車を利用するとの
意向は1割に留まる。

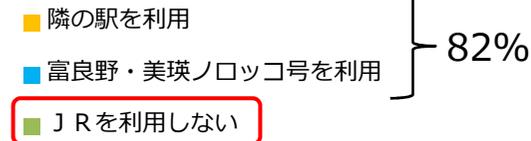
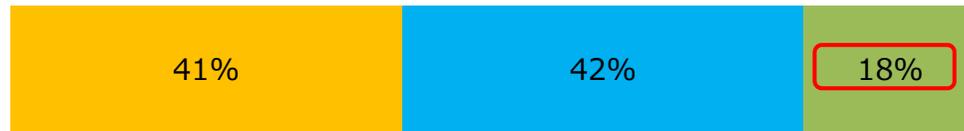


4 調査・実証事業 結果検証④

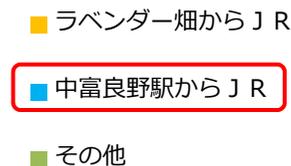
ラベンダー畑駅普通列車等停車

- 事業概要(R5年7月15日～23日 9日間実施)
 - ・ラベンダー畑駅に普通列車やフラノラベンダーエクスプレスを停車させる。
 - ※フラノラベンダーエクスプレスの停車は5日間
- 目標 乗降人数8,000人 (コロナ前の乗降数 1割増)
 - ※乗降客数816人 (令和元年7月) ×1.1×9日間≒8,000人
- 実績 乗降人数4,984人(ノロッコ号含む10,522人)
- アンケート調査の結果
 - ・普通、快速列車のラベンダー畑駅停車については、観光施設へのアクセスの良さからほぼ全員が満足している。(良い89%, まあ良い10%)
 - ・普通・快速列車がラベンダー畑駅に停車しなければJRを利用しないとの回答が18%

〔ラベンダー畑駅〕



- ・帰路について、再びラベンダー畑駅を利用するという回答が77%である一方、中富良野駅に移動しそこからJRを利用するという回答も13%あった。
(降車2,804人に対して乗車2,180人。その差624人の多くが中富良野駅から乗車していると考えられる)



〔ラベンダー畑駅周辺〕



- ・再利用意向は93%
- ・ファーム富田まで近くて便利との意見が多い。

4 調査・実証事業 結果検証⑤

フラノラベンダーエクスプレス延長運転

○事業概要（R5年7月の土日祝11日間で実施）

・フラノラベンダーエクスプレスを札幌から乗り換えなしで富良野線に直通

〔フラノラベンダーエクスプレス〕

○目標 利用者数5,000人（フラノラベンダーエクスプレス座席が全て埋まる）

※フラノラベンダーエクスプレス座席数226×1往復×11日間＝4,972席≒5,000席

○実績 利用者数 1,969人

○アンケート調査の結果

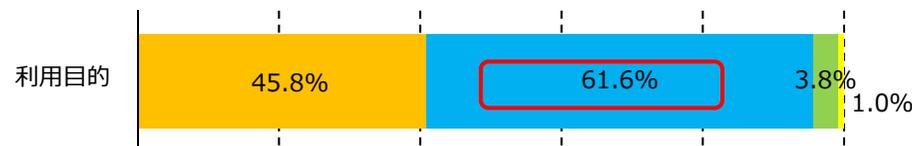
・延長運転に対する満足度は道外客・道内客ともに高い（満足78%、やや満足17%）

・車両については、ほぼ全員（97%）が満足と回答。

・再利用意向も87%ある。

・道路渋滞や観光施設の駐車場混雑のため鉄道利用が便利との評価。

・利用目的としては乗車自体が目的とする回答62%、ラベンダー畑へ行く、ファーム富田に行くとする目的が15%に留まった。



〇〇に行く・する・ため
乗車自体が目的
その他
無回答

うち、ラベンダー畑・ファーム富田へ行く目的が15%

・富良野駅での停車時間の長さに対する意見もあり。

【まとめ】

○フラノラベンダーエクスプレス延長運転、ラベンダー畑駅普通列車停車ともに利用者の満足度や再利用意向が非常に高い。また、新たな利用者の増加や沿線の回遊性にも寄与するなど、富良野線の活性化に資する取組となった。

○一方で、フラノラベンダーエクスプレス延長運転については、富良野駅での停車時間の長さや富良野線各駅のホームの長さ不足により車両の一部ドア利用ができないこと、ラベンダー畑駅停車については駅から観光地に至る沿道の継続的な安全確保など課題も見受けられた。

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▲1,132百万円となり、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134百万円下回った。
- ・輸送密度は1,053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544人/日下回った。

②令和5年度（上期）

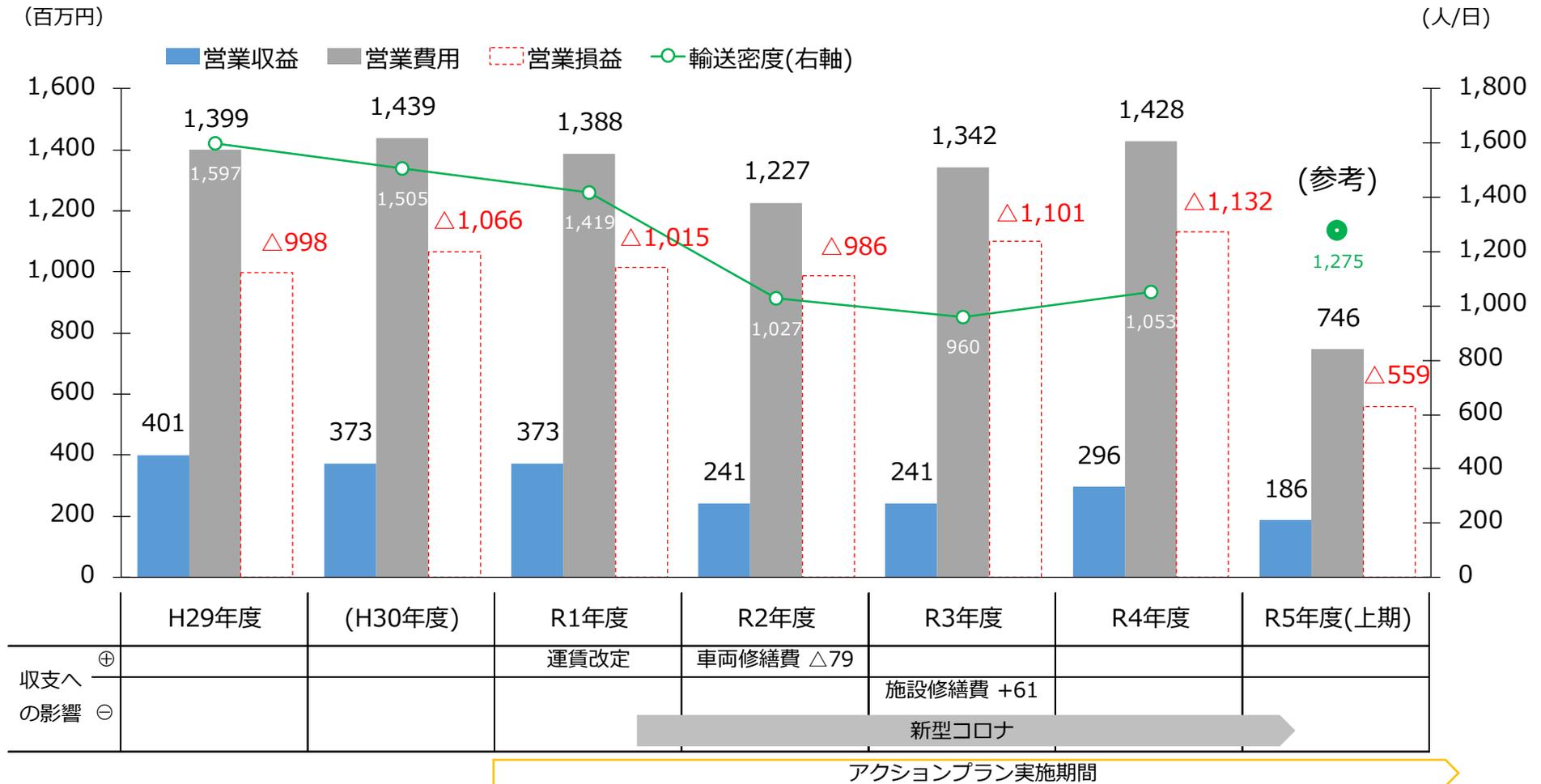
- ・線区別収支は▲559百万円となり、平成29年度より65百万円下回った。輸送密度は1,275人/日となり、基準とした平成29年度より463人/日下回った。

▼基本指標の達成状況
【年間】

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)	▲998	▲1,132	▲134	未達成	▲494	▲559	▲65
輸送密度 (人/日)	1,597	1,053	▲544	未達成	1,738	1,275	▲463

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

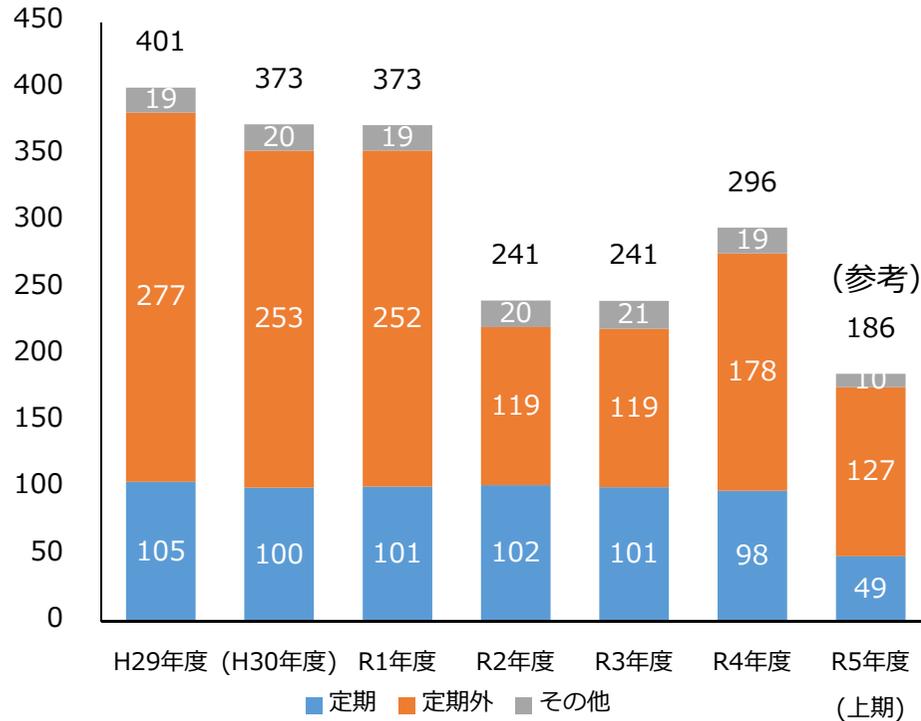


営業収益、輸送密度については令和元年度にかけて漸減傾向であったが、新型コロナウイルスの影響等により大きく減少し、現在は回復の途上にある。営業費用については車両の維持、修繕費が減少した一方、原油高の影響や施設の維持、修繕費が増加した結果、平成29年度より増加している。

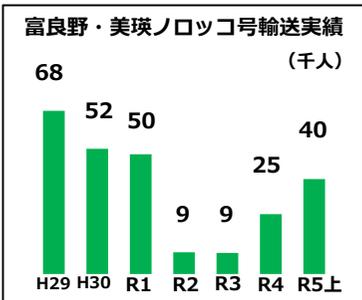
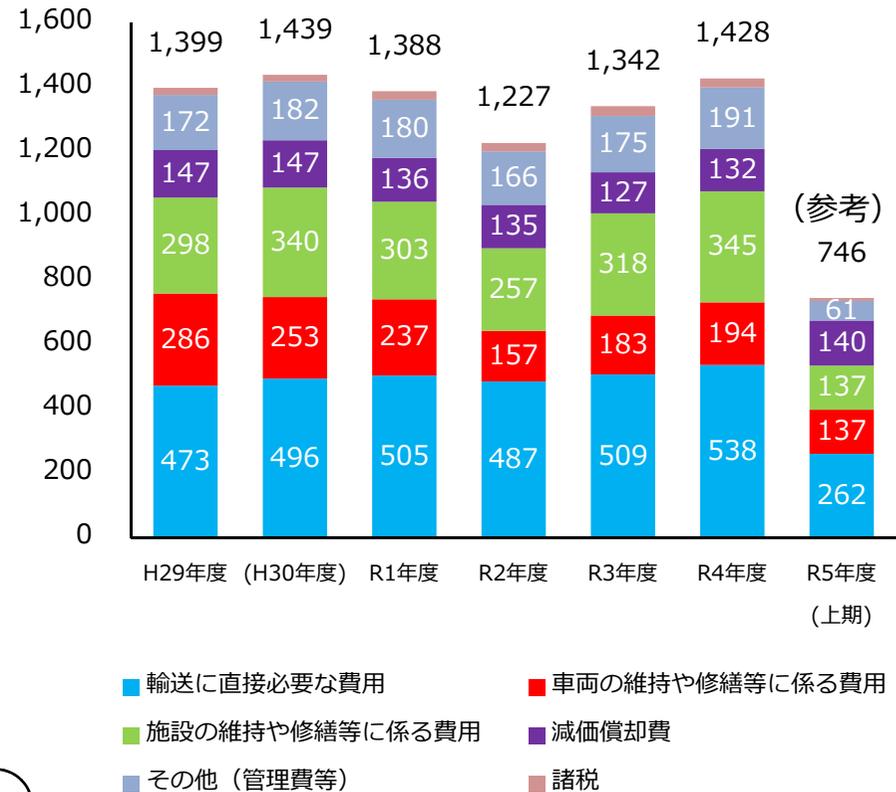
5 基本指標・関連指標の検証③

(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)



新型コロナウイルスの影響による観光列車利用減等により令和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。

新型コロナウイルスの影響等により観光列車運行本数が減少し、車両の維持や修繕等の費用が減少する一方、輸送に直接必要な費用が原油高による増加や施設修繕の増加などにより、令和4年度は平成29年度と比較して29百万円増加している。

6 5年間の総括的な検証①

- 富良野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、鉄道施設見学ツアーなど計画した取組を十分に実施できなかった取組があったものの、
 - ・ J R利用者への助成、鉄道絵画・フォトコンテストや富良野線全線開通120周年記念スタンプラリー等により鉄道利用促進の取組を実施したほか、
 - ・ 地域自治会等による無人駅の待合室等管理等のコスト抑制の取組を継続した。

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、鉄道絵画コンクールの実施やコンクールで集まった鉄道写真、絵画作品の駅での展示など富良野線を活性化する追加の取組の創出や実施につながった。

6 5年間の総括的な検証②

- ・一方、行事等での鉄道利用促進の取組などでは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により中止または規模縮小もあり、計画した118件の取組のうち、20件（鉄道施設見学ツアーやイベント実施時のJR利用促進PR活動など）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、8件（当社の行き届かない取組に対するご協力など）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、
 - ①公共交通利用実態調査
 - ②観光利用に関する意向調査
 - ・実証事業では、
 - ①ラベンダー畑駅普通列車停車
 - ②フラノラベンダーエクスプレス延長運転を実施した。

6 5年間の総括的な検証③

これにより、

- ・ 学生を除くと日常的に富良野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17%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64%と最も多い実態を確認したこと
 - ・ 観光利用に関する意向調査では富良野・美瑛ノロッコ号が全席指定席となっても54%が今後も利用するとの意向を示していること
 - ・ フラノラベンダーエクスプレス延長運転やラベンダー畑駅の普通列車停車は、利用者の満足度や再利用意向が非常に高く、富良野線の活性化に資すること
- が確認できた一方で、富良野駅での停車時間の長さや富良野線各駅のホーム長不足により車両の一部ドアが利用できないこと、ラベンダー畑駅からファーム富田までの沿道の継続的な安全確保など、実施における諸課題についても確認した。

- 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、インバウンドや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、徹底したコスト削減策を検討する。
また、令和5年度に実施した調査・実証事業の結果を基に、地域住民による利用に加え観光利用の増加を図るため、
 - ・ 沿線の集客力のある観光地（ファーム富田や青い池など）へのアクセス強化
 - ・ 観光列車の高単価化を検討・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、持続性の向上を追求する。

- 富良野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。

富良野線 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					
					上期	下期	上期	下期	R1		R2		R3		R4		R5	
(第1期)	(第2期)																	
(1) 利用実態調査	①統計値では把握したいお客様の層等を把握するための実態調査実施	JR北海道 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. ノーカーダーに対する積極的な取組	自治体		◎														
	②地元住民との懇談会・シンポジウム・意見交換会等の実施	全自治体 JR北海道	◎	—														
	③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 自治体	◎	◎														
	⑤公共交通機関利用の呼びかけ ア. 広報誌等による鉄道利用の呼びかけ	全自治体	◎	◎														
	イ. イベント実施時のJR利用促進PR会場でのチラシ配布	自治体	△	△														
	ウ. 鉄道施設見学ツアー実施 JR子ども見学ツアー	全自治体 JR北海道	△	△														
	エ. 地域住民向け特典付き沿線観光マップの作成・配布の継続	全自治体 その他	◎	◎														
	オ. ご当地キャラクターによる公共交通利用の呼びかけ ・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	全自治体	△	△														
カ. 利用促進パネル展の実施	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		◎															

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
(4) 他の交通機関等との連携	①バス等との相互連携のため勉強会の実施	自治体 JR北海道 その他	◎	◎													
	ア.ダイヤ改正時のダイヤの相互連絡																
	イ.バスとの2次交通の充実	自治体		◎													
	ウ.バスとの期間限定運行便の実証実験	自治体		○													
	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	△	△													
(5) 拠点としての駅の活用及びその検討	①駅内に観光案内所設置	自治体	◎	◎													
	②駅前の整備 ・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	◎	◎													
	③駅前広場駐車場との連携による利用環境の向上 ・駅前広場駐車場の割引実施	自治体 JR北海道	◎	◎													
	④駅の活用 ・駅舎の待合環境の向上	自治体 JR北海道 その他	◎	◎													
	⑤駅舎の整備 ・駅舎バリアフリーにむけた検討協議	自治体 JR北海道	○	○													
	⑥駅待合室の装飾	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					
(6) 当社の行き届かない取組に対するご協力	①外国人への通訳対応 通訳の配置、通訳機器の導入	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	全自治体 JR北海道																			
	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					
(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	JR北海道	◎	◎																	
(2) 公共交通の利用促進	①行事等での鉄道利用を呼びかけ	自治体	◎	◎																	
	ア.幼稚園、学校行事、自治会行事等																				
	イ.利用促進協議会総会において利用促進	自治体		△																	
	②鉄道利用促進のための補助制度等の検討および導入	自治体	◎																		
ア.通学定期への補助																					
	イ.JR乗車運賃等への助成	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) 道内外から富良野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 ・富良野・美瑛ノロコ号の運行 ・富良野・美瑛キャンペーンの実施 ・JAL/JR北海道 ひがし&きた北海道キャンペーンの実施 ・LCCとタイアップしたフリーバスの設定	全自治体 JR北海道 その他	◎	◎															
	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富良野線利用促進の取組	JR北海道	◎	△															
	③発地側での宣伝協力 ア. 駅等での宣伝協力	自治体 JR北海道 その他	◎	◎															
	イ. 東京のアンテナショップでの沿線PR	自治体		◎															
	④富良野線「音声ガイド」GPSアプリの実施	JR北海道	◎	◎															
(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イベントの実施	連絡会議 自治体 JR北海道	△	△															
	ウ. 市内のえきをめぐるなぞときのたび	自治体		△															
	エ. 鉄道施設を利用した乗車イベントの実施	自治体	△	△															
	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. 駅舎内及び駅前広場のイベント活用による賑わいの創出	自治体 JR北海道 その他	△	△															

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	
③観光資源の積極的な活用																	
ア. 鉄道フォトコンテストの実施	全自治体 JR北海道		◎														
イ. 鉄道絵画コンクールの実施	全自治体 JR北海道	◎	◎														
ウ. 特典付き沿線観光マップの作成・配布の実施	全自治体 その他		◎														
エ. JR路線案内も含めた観光案内の実施 HP, パンフレット等への掲載, 旅行代理店等への利便性のPR	自治体	△	△														
オ. 新聞広告等を活用した鉄道利用のPR	自治体	◎	◎														
カ. 鉄道利用のPRポスター・パンフレット作成・配布	自治体	◎	◎														
④町イベント等のポスターを駅舎に掲示	自治体 JR北海道	◎	◎														
⑤サイクリング観光客への鉄道利用PR	自治体 その他	◎	◎														
⑥富良野線120周年関連イベントの実施	JR北海道 自治体	◎															
⑦261系5000代ラベンダー編成「HOKKAIDO LOVE! FURANO号」お披露目運転と賑やかしの実施。	自治体 JR北海道		◎														
⑧「富良野・美瑛ノロッコ号」運行初日の賑やかし	自治体 JR北海道		◎														
⑨「HOKKAIDO LOVE!ひとめぐり号」企画	自治体 JR北海道		◎														
⑩旭川駅新駅舎グランドオープン10周年記念企画	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													
		(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	自治体 北海道	◎	◎														
②学校行事等での鉄道利用促進	自治体	◎	◎														

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)	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) 業務の一部をお願いすることによる経費圧縮	①無人駅の管理 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	◎	◎														
	(2) 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業務委託のご相談	◎	◎														
	②業務のお手伝いのお願い	全自治体 JR北海道 その他	×	◎														
	③当社の行き届かない取組に対するご協力	全自治体 JR北海道 その他	×	◎														
(3) 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ご利用の少ない踏切の見直し	全自治体 JR北海道	×	×														
(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	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													
					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) 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 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協議																	
	ア、地域公共交通会議の活用	自治体 JR北海道 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) 富良野線(富良野・旭川間)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ページ
⑦列車別乗車人員	.....	9～10ページ
⑧駅間別乗車人員	.....	11ページ
⑨駅間通過人員	.....	12ページ
⑩定期券発売実績	.....	13ページ
⑪線区別収支状況	.....	14ページ

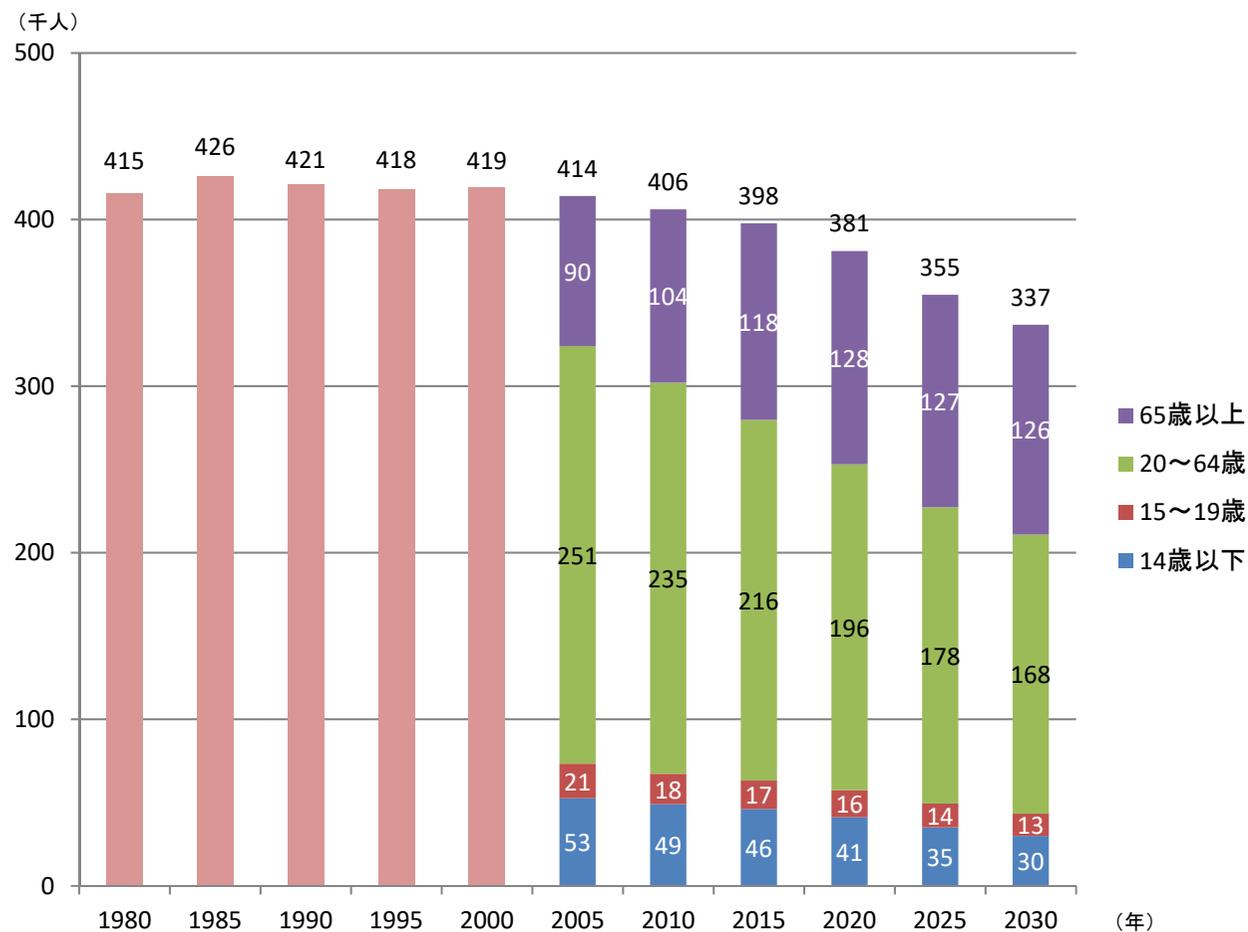
注)

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5(2023)年推計)【国立社会保障・人口問題研究所】

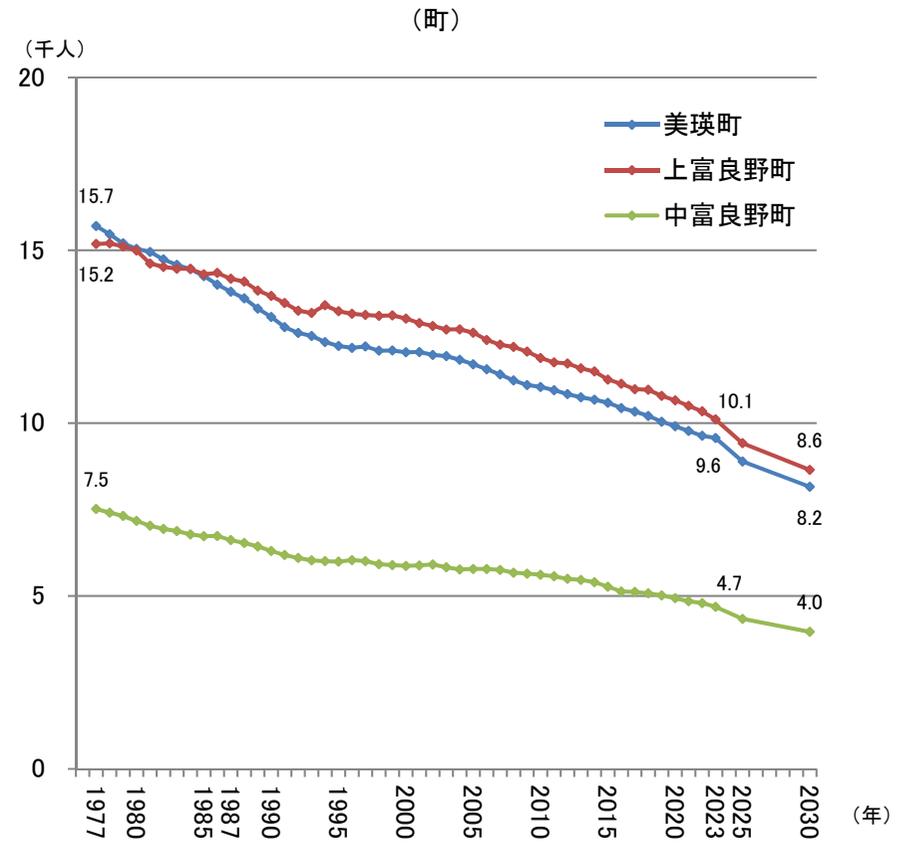
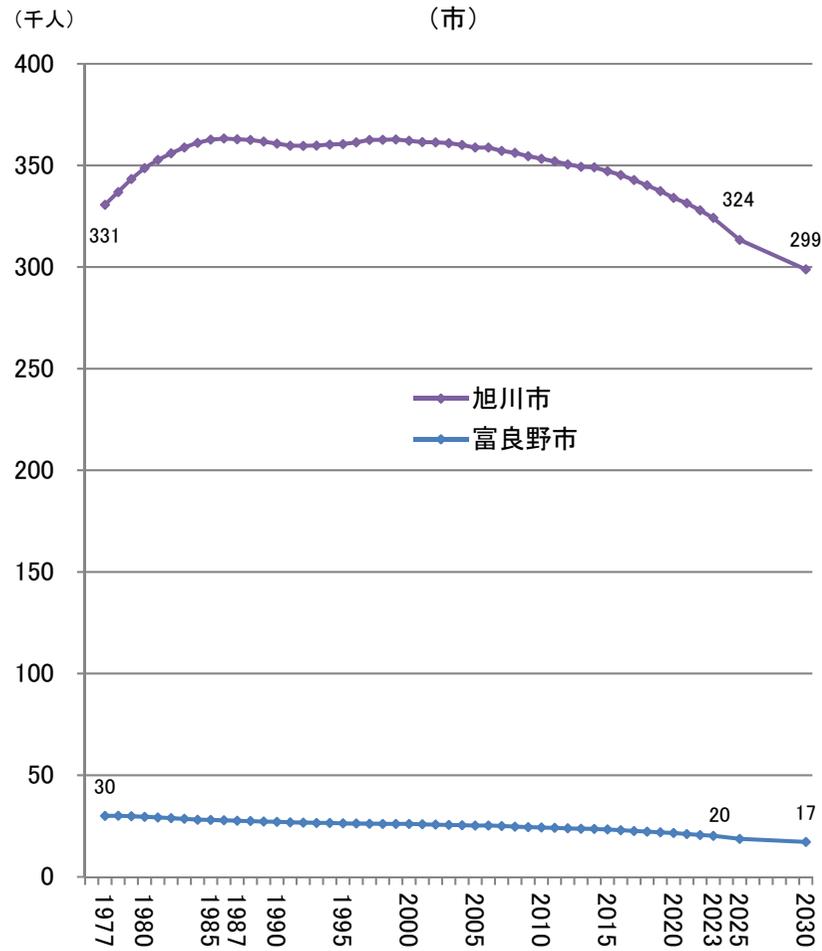
富良野線(富良野～旭川間)の関係市町村の総人口は、約36.9万人(2023年)である。

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13.2%減少し、2030年(推計)では20.8%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55.8%増、2030年(推計)では52.7%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-34.9%、2030年(推計)では-42.7%と半減することが見込まれている。

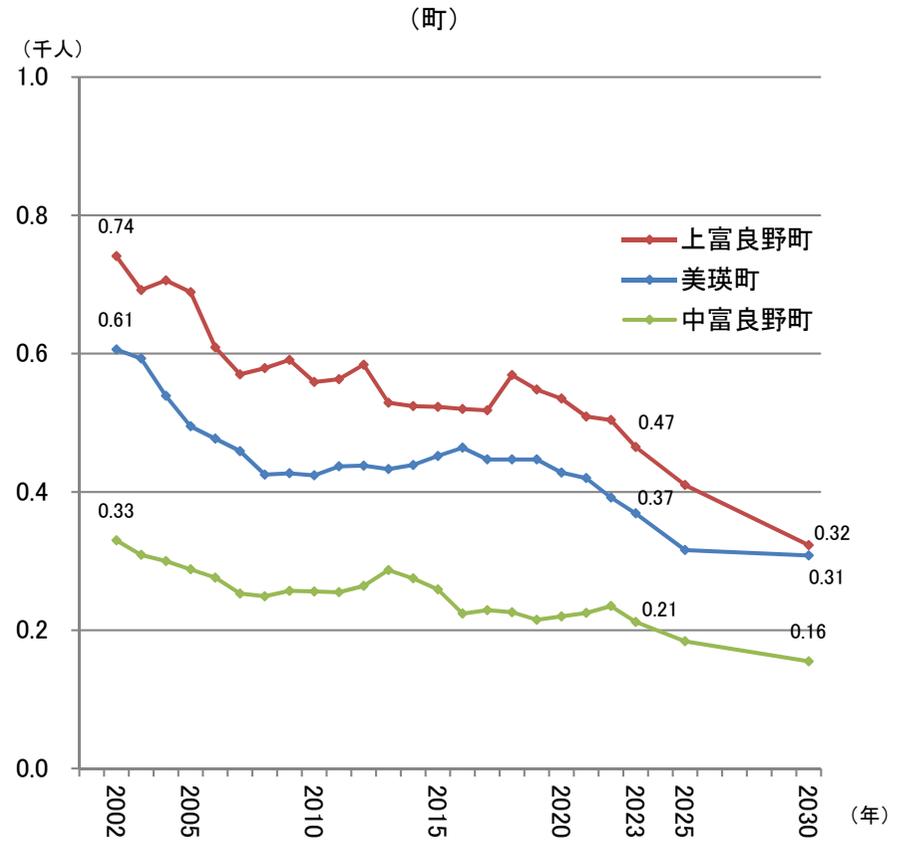
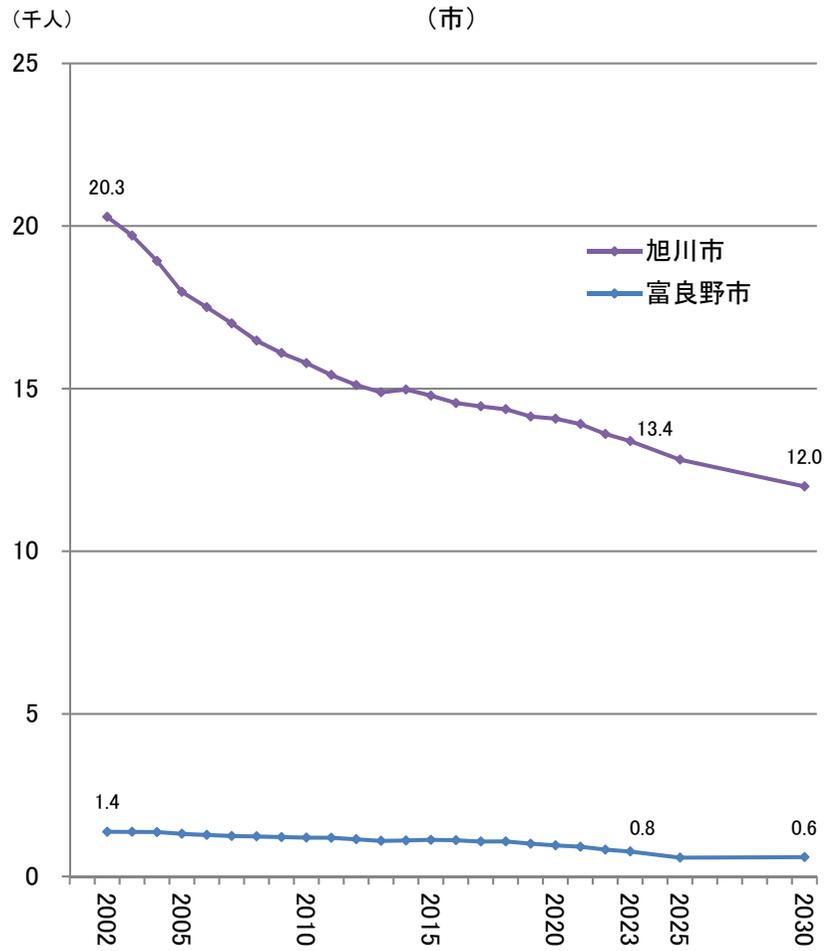
市町村別では全ての市町村で人口が減少しており、今後も減少が予測されている。減少率は、旭川市がもっとも緩やかである。15～19歳の人口は、各市町村とも大幅に減少しており、今後もさらに減少することが予測されている。

②市町村別人口の推移



(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】

③市町村別通学年齢人口(15～19歳)の推移

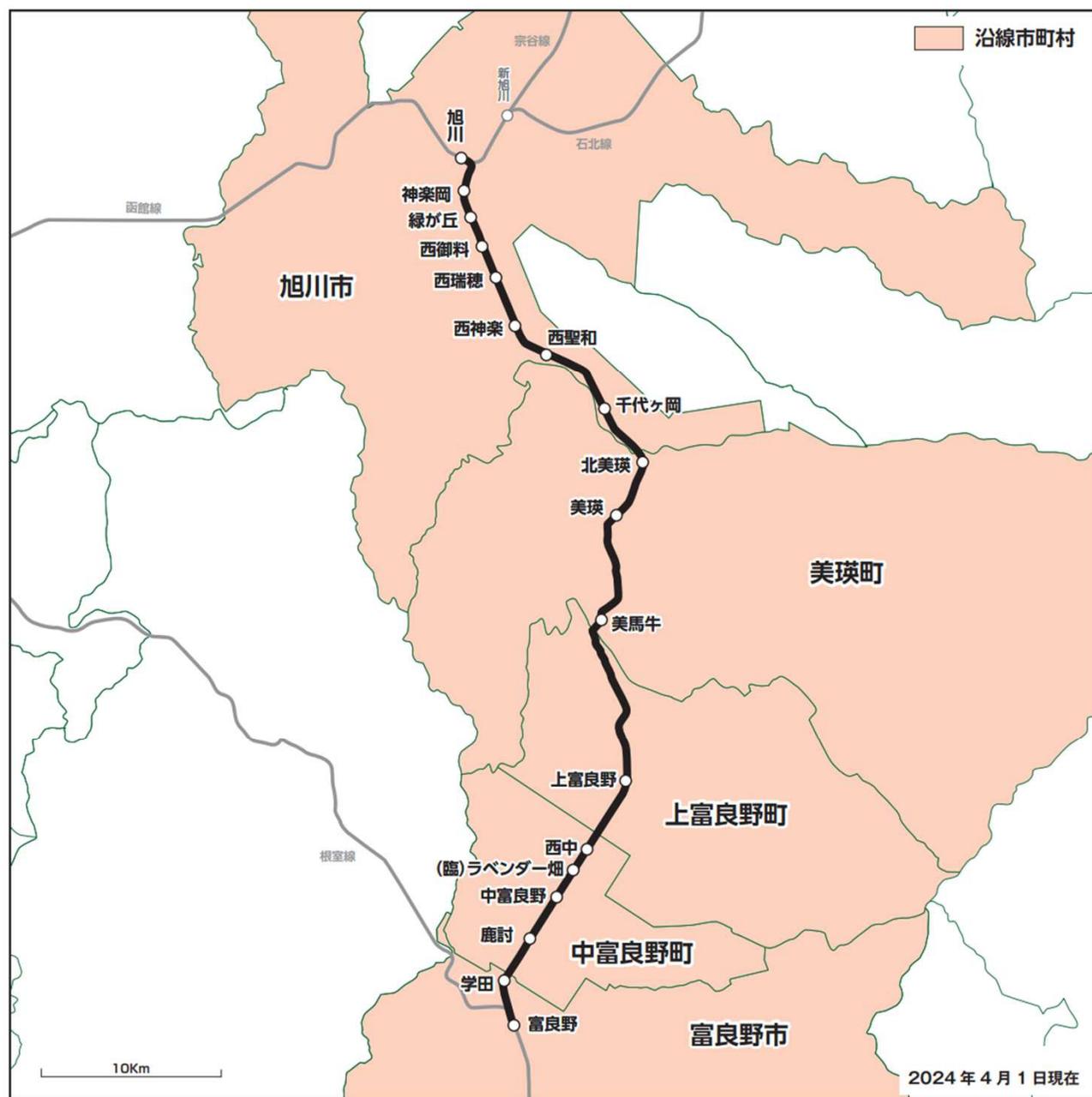


(出典)

- ・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】

(2) 富良野線(富良野・旭川間)の状況

① 沿線地図



②沿革

- 富良野線富良野・旭川間は十勝線として建設され、段階的に開業しながら、1900年（明治33年）に全線が開業しました。全線が開業して124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
1899(明治32)	旭川～上富良野
1900(明治33)	上富良野～下富良野(現富良野)

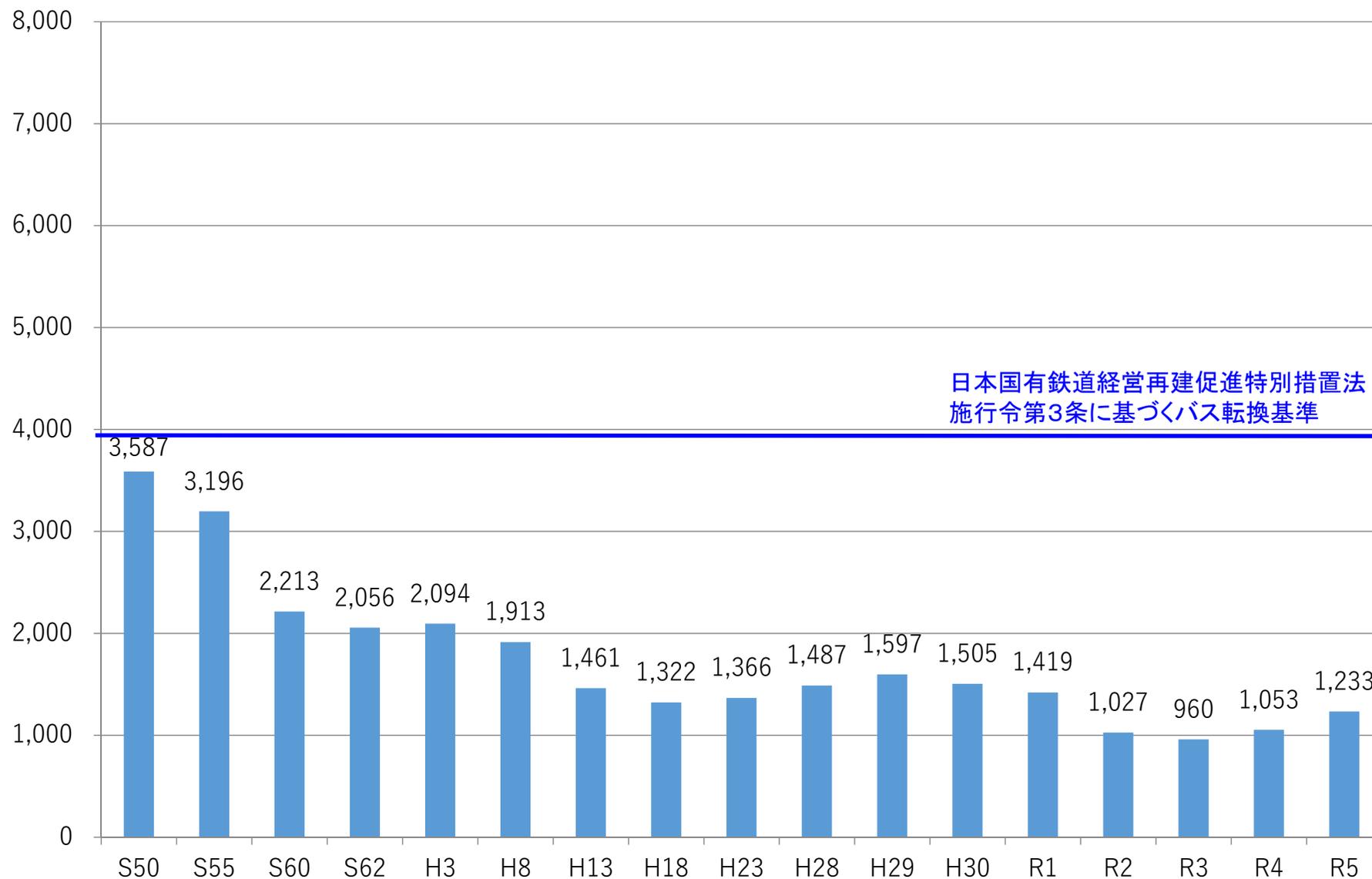
③諸元(2024年4月1日現在)

- ・ 区間 富良野～旭川
- ・ 営業キロ 54.8km
- ・ 列車本数 上下38本
- ・ 沿線自治体 富良野市、中富良野町、上富良野町、美瑛町、旭川市
- ・ 駅数 18駅（うち有人4駅）（うち臨時1駅）

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

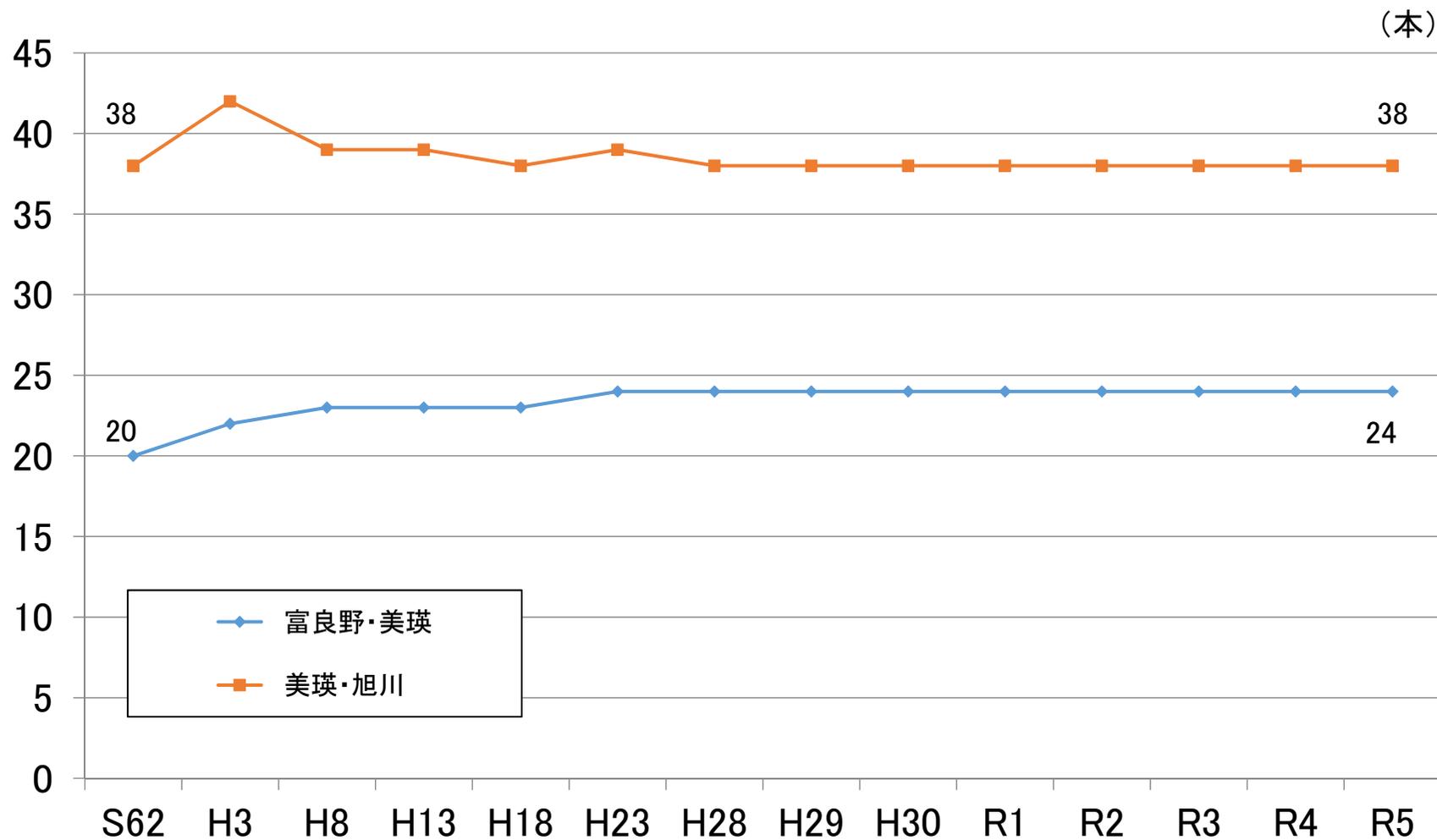
■富良野線(富良野・旭川間) (昭和50・55・60・62年度、平成3・8・13・18・23年度、平成28年度～令和5年度)

(人/キロ/日)



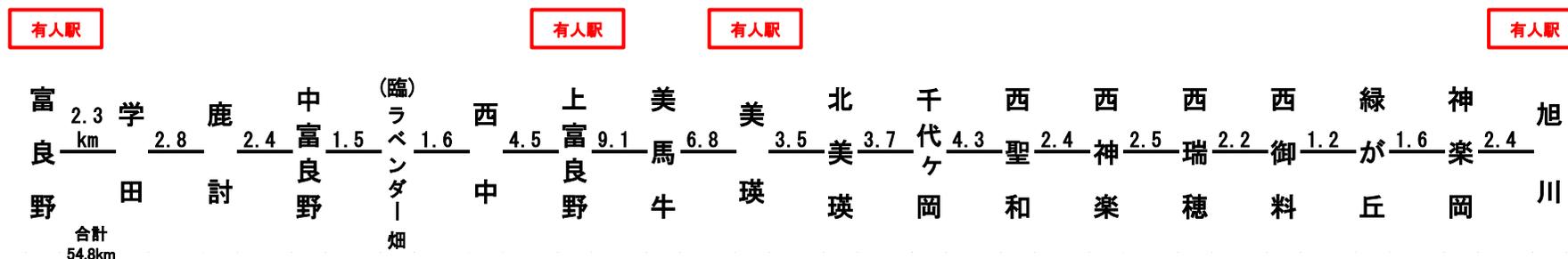
⑤定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■富良野線(富良野・旭川間)

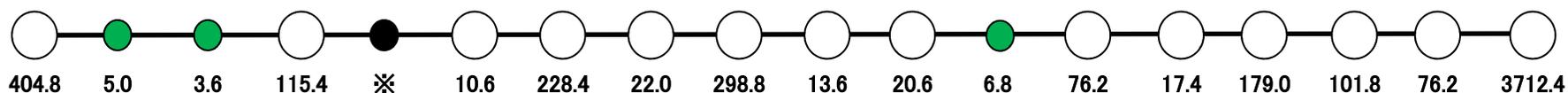


⑥ 駅別乗車人員 (特定日調査(平日)に基づく)

■ 富良野線(富良野・旭川間)



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
- ※データなし (臨時駅のため)

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)

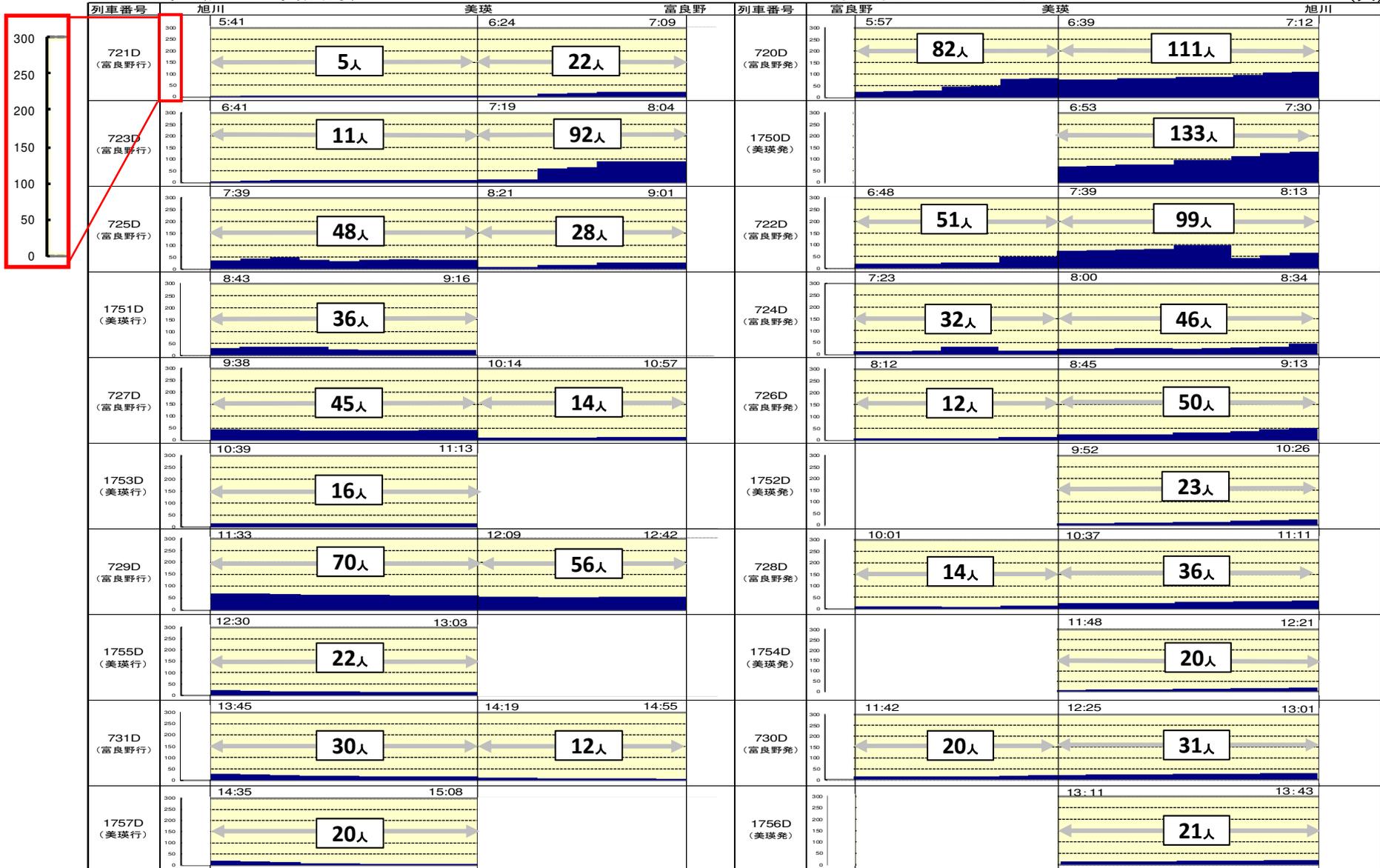
■富良野線(富良野・旭川間)①

人数は区間における最大乗車人員

◆下り列車(旭川⇒富良野)

◆上り列車(富良野⇒旭川)

(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)

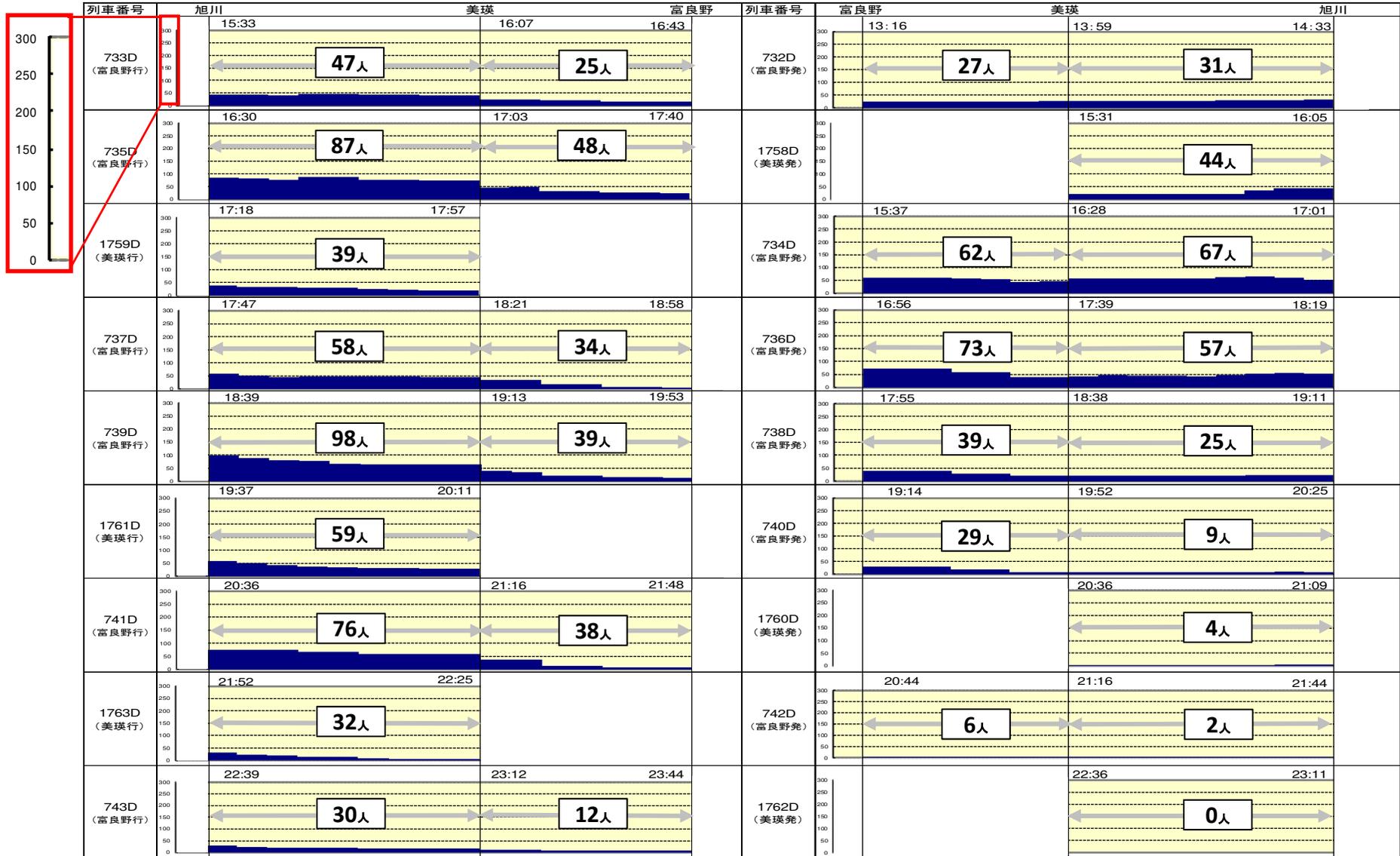
■富良野線(富良野・旭川間)②

人数は区間における最大乗車人員

◆下り列車(旭川⇒富良野)

◆上り列車(富良野⇒旭川)

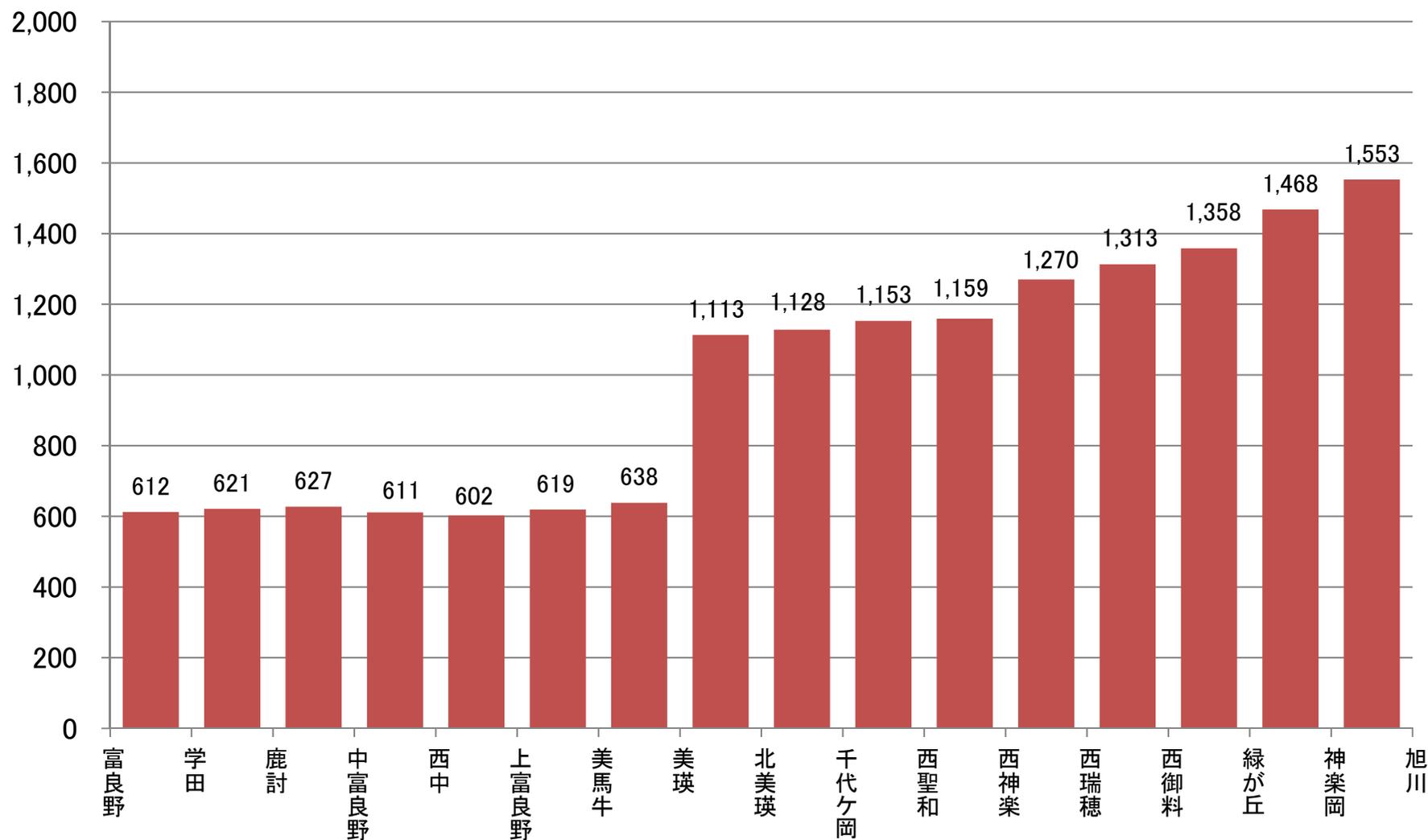
(人)



⑧ 駅間別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■ 富良野線(富良野・旭川間)

(人)

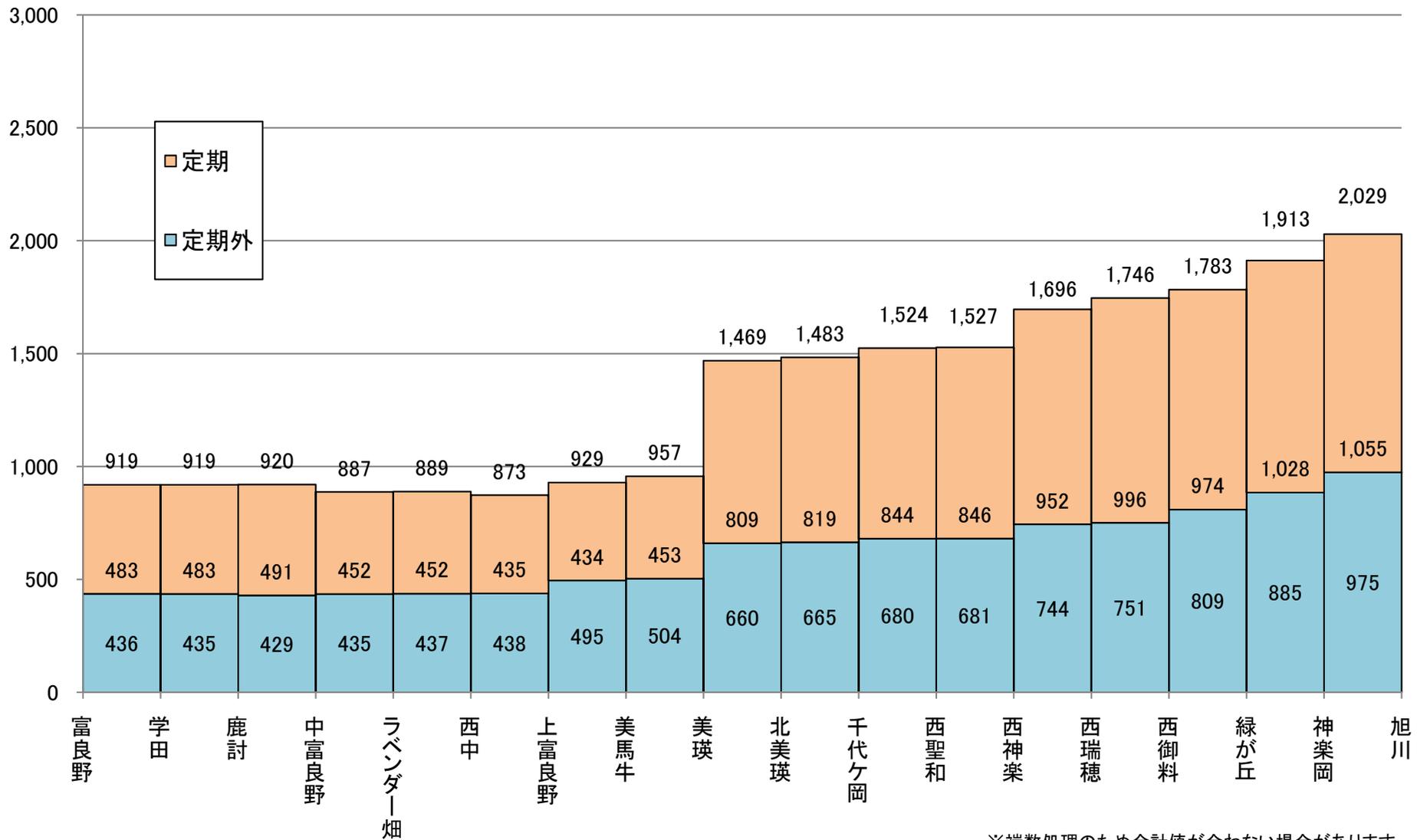


※ラベンダー畑駅は調査当日、営業期間外のため記載していません。

⑨ 駅間通過人員[1日あたり平均(令和5年度)]

■ 富良野線(富良野・旭川間)

(人)



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

⑩定期券発売実績(令和5年度)

■富良野線(富良野・旭川間)

(単位:枚)

	富 良 野	学 田	鹿 討	中 富 良 野	西 中	上 富 良 野	美 馬 牛	美 瑛	北 美 瑛	千 代 ヶ 岡	西 聖 和	西 神 楽	西 瑞 穂	西 御 料	緑 が 丘	神 楽 岡	旭 川	(旭 川 区 以 遠 外)	合 計
線区外 (富良野以遠)		0.8		0.4	0.9	0.5											0.6		2.8
富良野				50.8	6.3	85.0	1.0	3.9			0.8		2.8		1.3	48.9	1.8		202.6
学田				11.8	1.0	6.4		2.0		0.9	1.4		1.0		2.0	9.3	0.3		36.3
鹿討						2.9							1.0						3.9
中富良野						13.3		1.1					3.2			14.3			31.9
西中					0.2	4.5				0.1			0.4	1.3	0.3	4.1	0.8		11.6
上富良野							0.8	2.8			2.0		20.2		0.8	68.9	4.5		99.2
美馬牛								3.0	0.7		0.9		0.3	0.8	0.6	6.4	0.2		12.9
美瑛								0.4					0.4			5.5	3.8		10.4
北美瑛										0.4	1.0	0.5	38.7	7.4	5.8	85.4	16.9		156.2
千代ヶ岡											1.0	0.2			1.4	28.8	3.3		34.8
西聖和													0.4			4.0			4.4
西神楽																1.3			1.3
西瑞穂													1.8	1.0		3.1	1.0		6.9
西御料											0.1					6.3	0.1		6.5
緑が丘											0.6		0.8			1.5			2.8
神楽岡													10.6			15.4	5.6		31.6
旭川													1.1	0.4		26.3			27.8
合計		0.8		50.8	7.3	101.8	1.0	7.8	0.7	0.4	4.3	0.5	82.4	9.2	11.3	284.3	72.3		634.8
				12.3	1.2	10.9	0.8	5.4		0.9	1.1	2.4	2.8	2.8	7.5	156.0	15.3		219.6

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

⑪線区別収支状況

■富良野線(富良野・旭川間)

【参考】輸送密度

平成29年度	令和5年度	同期比
1,597	1,233	▲364

【平成29年度】

【令和5年度】

