

根室線（滝川～富良野間）
事業の抜本的な改善方策の
実現に向けた実行計画

根室線（滝川～富良野間）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 根室線のおかれた状況	・・・ 3 ページ
（１）関係市町村の状況	
（２）根室線の状況	
（３）「北海道交通政策総合指針」（平成 30（2018）年 3 月策定） における根室線の位置づけ	
●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、根室線（滝川～富良野間）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、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「根室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。

※ 根室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
 - 根室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）
滝川市、赤平市、芦別市、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 根室線のおかれた状況

(1) 関係市町村の状況

- 別添資料 1～3 ページのとおり

(2) 根室線の状況

- 別添資料 4～13 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）における根室線の位置づけ

① 根室線の現状

- 本道の農産物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、旅客会社が線路の維持管理費の多くを負担している。
- 繁忙期には、臨時の観光特急も運行されるなど、札幌と富良野を結ぶ観光路線としての役割も果たしている。
- 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。
- 鉄道とバスが概ね全区間にわたって並行している。

② 根室線のあり方について

- 住民の利用状況や、鉄道貨物輸送が地域の農産物を輸送する役割を一部担っていることを踏まえ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。

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

- 根室線を持続的に維持していくためには、根室線の収入を徹底的に増やし、コストを徹底的に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

- 根室線のおかれた状況等をふまえ、「滝川・富良野間の相互の通院等を中心とした生活利用」と「札幌圏をメインとした道内客による観光利用」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（滝川～富良野間）
平成29（2017）年度（アクションプラン開始前） △1,270 百万円
（営業収益 138 百万円、営業費用 1,408 百万円）
 - ② 輸送密度（滝川～富良野間）
平成29（2017）年度（アクションプラン開始前） 428 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
- 根室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） $\Delta 1,270$ 百万円

② 輸送密度（目標）

令和 8（2026）年度（実行計画終了時期） 428 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、「生活利用」と「観光利用」という線区特性に応じた目標を設定する。
 - ・ 根室線については、「生活利用」と「観光利用」という線区特性を踏まえ、沿線住民の一定程度のご利用増を礎に観光客などの利用増等により公共交通機関としての社会的価値を高めていくことを目指す。
 - ・ そのためには、沿線住民の買い物・通院等を中心としたご利用の増加に資する各種取組を行うほか、札幌圏をメインとした道内客の観光利用の増加等に資する各種取組を行う。
 - ・ さらに、線区特性を踏まえた幅広い利用促進の取り組みやコスト削減の取り組みと合わせて収支改善を目指す。
- これらの考え方を踏まえ、収入のうち生活利用と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） 210 百万円
※目標達成時の線区収支 $\Delta 1,060$ 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

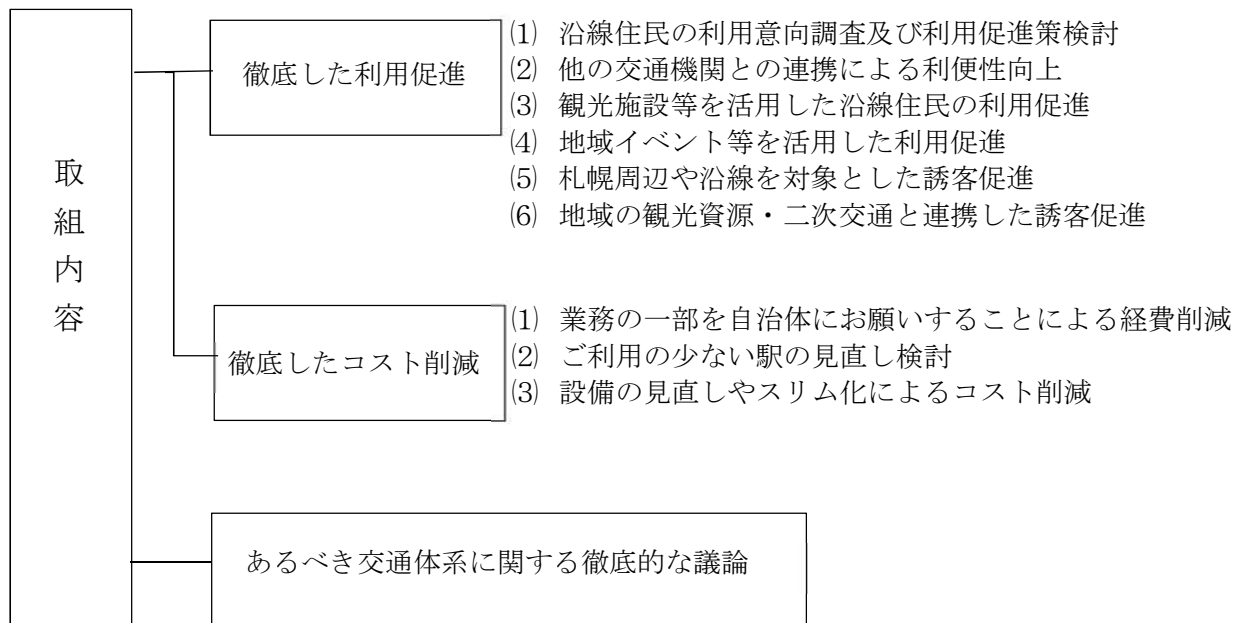
(1) 基本方針

- 滝川・富良野間の相互の通院等を中心とした生活利用、および札幌圏を中心とした道内客の観光利用という線区特性を最大限発揮する。
- 利用促進、コスト削減の取組を推進し、線区の収支改善を図る。
- 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、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））

根室線 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) 沿線住民の利用促進	① 沿線住民の利用意向調査及び利用促進策検討							
	ア. 沿線住民対象モニター調査事業	自治体 JR北海道						
	イ. 通勤定期券モニター調査事業	自治体 JR北海道						
	ウ. 鉄道利用促進のための補助制度等の検討・実施	自治体 JR北海道						
	エ. 沿線住民への鉄道利用促進情報の発信	自治体 JR北海道						
	② 他の交通機関との連携による利便性向上	JR北海道 自治体						
	③ 観光施設等を活用した沿線住民の利用促進	自治体 JR北海道						
	④ 地域イベント等を活用した利用促進	自治体 JR北海道						

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
(2) 観光客の誘客促進	① 札幌周辺や沿線を対象とした誘客促進							
	ア. JRヘルシーウォーキングを活用した札幌圏からの誘客	自治体 JR北海道						
	イ. 札幌圏における根室線プロモーションによる誘客	自治体 JR北海道						
	② 地域の観光資源・二次交通と連携した誘客促進							
	ア. 一日散歩きっぷ利用者を対象に沿線バスに 乗車できる取組等	自治体 JR北海道						
	イ. 各自治体博物館企画展と連動した利用促進	自治体 JR北海道						

II. 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) 業務の一部を自治体をお願いすることによるコスト削減	① ご利用の少ない駅の施設管理に関する自治体との協議	自治体 JR北海道						
(2) 設備の見直しやスリム化によるコスト削減	① ご利用の少ない駅の見直し検討	自治体 JR北海道						
	② 設備の見直しやスリム化に関する関係自治体との協議	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 「根室本線対策協議会事務レベル検討会議」調査検討報告書(ケーススタディに関する調査検討)のリバイス	全自治体 JR北海道						
	② 公共交通の便益を定量化する調査の実施	全自治体 JR北海道						

アクションプラン 総括的検証報告書 根室線

令和6年1月

根室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、根室線アクションプラン実行委員会が検証を行い、その結果を取りまとめたものである。
- 第1期・第2期計画期間ともに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたが、感染拡大防止に最大限留意しながら、線区を活性化するためアクションプランの推進に取り組んだ。加えて、令和5年度は、公共交通の利用実態・意向調査や公共交通全体の利用拡大に向けたバスとの連携強化に資する実証事業にも取り組んだ。
また、あるべき交通体系の検討を行い、富良野・新得間については令和6年4月から新しい交通体系に移行することとなった。
- 本検証を踏まえ、根室線（滝川・富良野間）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

- 根室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

- 「根室本線対策協議会」において検討を行った「利用促進策」「経費節減策」「意識醸成策」について内容充実も含め、この取組を通じて実行に移してゆく。
- 根室線（滝川～富良野間）については、国内外から根室線沿線にお越しいただくための取組等を通じて観光線区の特徴を発揮しつつ、通学や通院など、生活利用の観点から、地域住民の皆様へのマイルール意識を高める取組を図ることにより、線区利用維持に努めていく。
- 根室線（富良野～新得間）については、滝川～富良野間と同様の取組を行うとともに、生活・観光・物流の３側面からの検討・協議を進め、あるべき交通体系について、試行等も行いながら検討を進める。

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。
- ・29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)
◎	25 (48%)	・根室線の魅力を多くの人に知ってもらい、鉄道利用の需要喚起と沿線地域の活性化を図るため、根室線PR動画を作成 ・根室線赤平～茂尻間の「21線踏切」を廃止	24 (47%)	・根室本線（滝川～新得間）フォトコンテストを開催 ・富良野・新得間の鉄道存続の可能性と新たな交通体系について関係者間で協議を行い、鉄道廃止の合意に至った。	49 (48%)
○	2 (4%)	・PRツールの作成	0 (0%)		2 (2%)
△	15 (29%)	・鉄道教室の実施 ・地域住民との懇談会・意見交換会	14 (27%)	・利用実態調査 ・行事等での鉄道利用	29 (28%)
×	10 (19%)	・限りある車両でどのようなダイヤがよいかの意見交換の実施 ・老朽化した駅舎・跨線橋の見直し	13 (26%)	・線区毎のリーフレット作成 ・札幌駅や新千歳空港駅での宣伝協力	23 (22%)
合計	52		51		103

◎：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

×

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	29	2	11	9	51	・根室本線PR動画の作成・配信や駅的环境美化などは実施できたが、シンポジウムの実施などは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。
	生活利用	4	0	2	0	6	・鉄道利用促進のための補助制度等の検討及び導入は実施したが、行事等での鉄道利用については新型コロナの影響により、取組を実施したものの、効果検証が十分にできなかった。
	観光利用	4	0	7	1	12	・炭鉄港とコラボした鉄道利用周遊促進については実施できたが、新型コロナの影響により、効果検証が十分にできなかった。
	広域交通	0	0	4	0	4	・出張時の鉄道利用、学校行事における鉄道利用の提案については新型コロナの影響により、取組を実施したものの、効果検証が十分にできなかった。
経費節減		7	0	0	9	16	・ご利用の少ない踏切の見直しを第1期に実施したが、業務の一部を自治体へお願いすることは、新型コロナの影響により、予定された取組に影響が出る中、会議開催なども制約を受け、具体的な業務内容などの協議に至らなかったことにより実施できなかった。
その他		5	0	5	4	14	・観光ルートとしての交通体系確保・充実に向けたバスの検討・試行を実施したが、ヒアリングについては実施できなかった。
合計		49	2	29	23	103	

3 5年間の象徴的な取組について

トマム・富良野モニターバスの運行

利用
促進

富良野美瑛広域観光推進協議会は、ワーケーション実証実験をテーマとし、人気観光地であり、テレワーク施設がある富良野とトマムを結ぶモニターバスを令和2年～令和4年の夏期間の土・休日に運行し、3年間合計で約230人がご利用いただいた。



ご利用の少ない踏切の見直し

経費
節減

根室線赤平～茂尻間の「21線踏切」について、赤平市と協力し踏切の利用調査を行い、ご利用が少ないことが確認され、地域の皆様のご理解を得られたことから、令和4年11月25日をもって廃止した。
(経費節減想定 約年100万円)



炭鉄港コラボの「いつでもウォーク」コース設定

利用
促進

JRヘルシーウォーキング「いつでもウォーク」において、日本遺産「炭鉄港」とコラボした赤平駅、芦別駅を発着地とするコースを令和4年4月に新たに設定。関係自治体等のHPでも開催を案内して利用促進を図り、各コースにてこれまで約120名が参加している。

JRヘルシーウォーキング2023炭鉄港コラボ企画！



JR北海道主催イベント「JRヘルシーウォーキング2023」×炭鉄港コラボ企画を開催します！

小学校行事等における鉄道乗車体験の実施

意識
向上

根室線（滝川～新得間）沿線の小学校や子ども会の行事などで、鉄道への興味・関心を高めようと、鉄道乗車体験を実施しました。令和2年度から令和5年度までに15回実施し、273名の児童が乗車体験をしました。



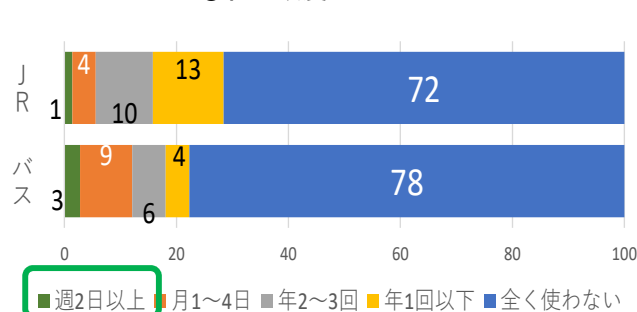
4 調査・実証事業 結果検証①

○「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。

沿線住民 公共交通利用実態調査（滝川・富良野間）

- 調査内容：根室線（滝川・富良野）沿線居住者800人対象調査（令和5年9月）（18歳以上高校生を除く無作為抽出）
- ・ 回答215人(27%)

①利用頻度：JR・バス



日常的な利用（週2日以上）が、JRが1.4%・バス2.8%と極めて少なく、JRの72%、バスの78%が、全く使わないと回答。

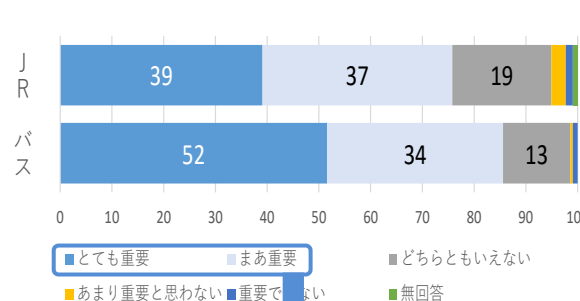
JRを利用しない理由

- ・ 車の方が自由度が高い 79%
- ・ 乗る習慣が無い 26%

バスを利用しない理由

- ・ 車の方が自由度が高い 83%
- ・ 乗る習慣が無い 26%

②公共交通の重要度：JR・バス



実際の利用者は極めて少ないが、公共交通としてJR・バスともにとても重要とまあ重要を合算するとJR76%、バス86%と回答。

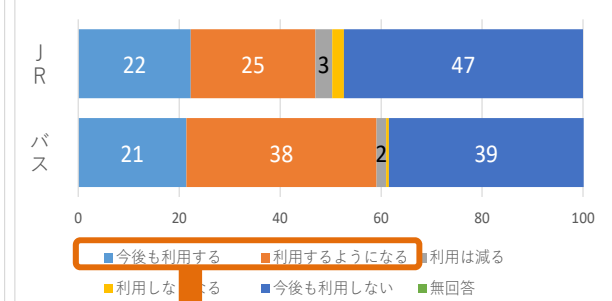
JRが重要な理由

- ・ 高齢者などのため 65%
- ・ 通学に必要な 53%

バスが重要な理由

- ・ 高齢者などのため 71%
- ・ 通院に必要な 61%

③今後の利用意向：JR・バス



今後の利用意向はJR25%、バス38%が利用するようになると回答。

JRの利用意向

- ・ 全体の47%が今後も利用する、利用するようになると回答。

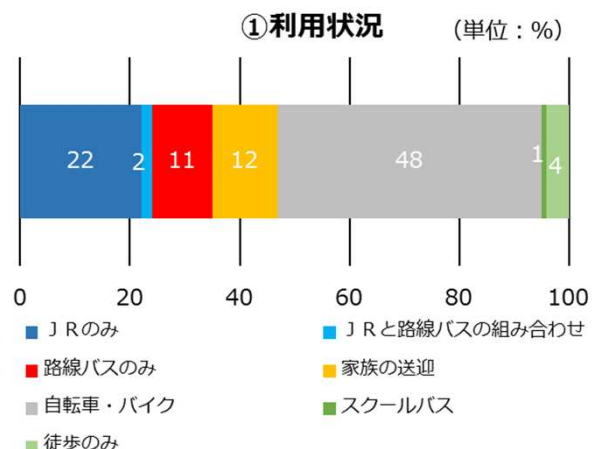
バスの利用意向

- ・ 全体の59%が今後も利用する、利用するようになると回答。

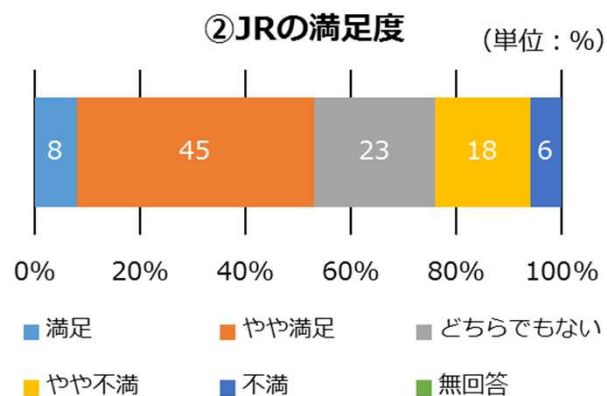
4 調査・実証事業 結果検証②

高校生 公共交通利用実態調査（滝川・富良野間）

- 調査内容：滝川市、芦別市、富良野市に所在する高校（7校）の全校生徒2,513人対象調査（令和5年9月）
・ 回答572人(23%)



通学でのJR利用は22%で、JRと路線バスの組み合わせ（2%）を合わせて24%である
路線バスのみ利用は11%であり、公共交通の利用は35%となっている。
全体の48%は自転車・バイクでの通学。



満足は8%、やや満足との回答が45%で、満足、やや満足で53%と半数を超え、やや不満、不満の24%を上回っている。

項目別満足度（満足と不満の差）

- ・ 車内サービス(+評価) + 32%
- ・ 他列車と接続(+評価) + 18%
- ・ 運行本数(-評価) - 50%
- ・ 運行時間帯(-評価) - 39%



JRを利用して通学している理由として、運賃・定期代が安いのが21件（40%）と最も多く、次いで早いのが16件（31%）となった。

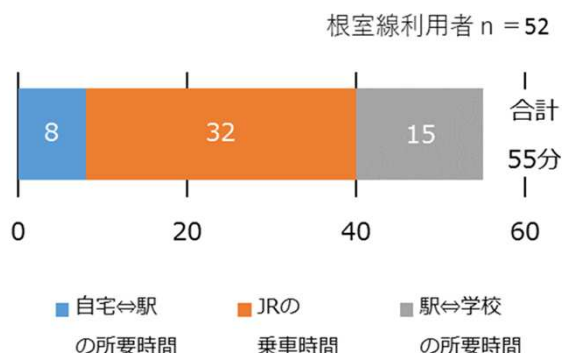
運行本数には不満があるものの、定期代の安さに一定の選択理由があると考えられる。

4 調査・実証事業 結果検証③

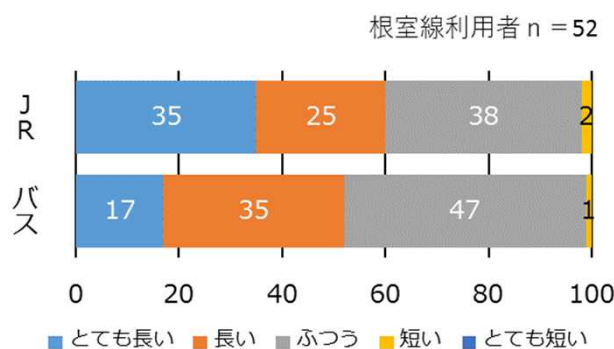
高校生 公共交通利用実態調査（滝川・富良野間）

- 調査内容：滝川市、芦別市、富良野市に所在する高校（7校）の全校生徒2,513人対象調査（令和5年9月）
・ 回答572人(22.8%)

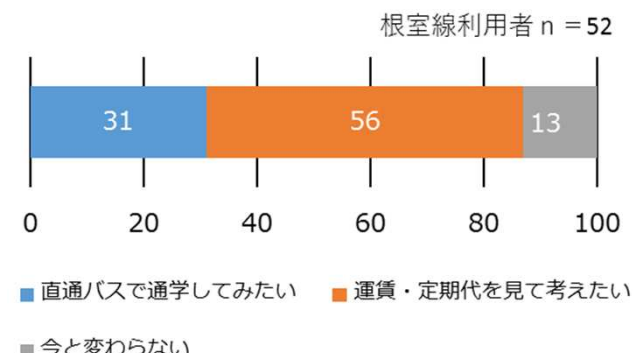
④通学時間（単位：分）



⑤通学の所要時間（単位：％）



⑥直通バスの利用意向（単位：％）



通学時間合計が平均で55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 46%
- ・ 家族の送迎 37%
- ・ 徒歩 14%

駅⇔学校の交通手段(複数回答)

- ・ 自転車・バイク 87%
- ・ 徒歩 10%
- ・ 路線バス 4%

通学に要する時間について、「自宅から学校までの通学時間」について、鉄道（根室線利用者）の60%、バスの52%が「とても長い」もしくは「長い」と回答している。

根室線利用者の87%が「直通バスで通学したい」「運賃・定期代を見て考えたい」と回答。

滝川西高校（68%）、星槎国際高校（67%）で利用意向が多い結果となっている。

4 調査・実証事業 結果検証④

沿線観光素材活用によるバスとの連携

1. 目的

○根室線沿線各地の観光素材をJRとバスで巡る利用環境を整備することによる利用増進の可能性を検証する。

2. 事業概要

①実施内容

- ・一日散歩きっぷの利用者を対象に、沿線観光素材へのアクセスとなるバスに乗りできる仕組みを構築する。
- ・滝川～富良野の沿線観光素材と周遊時刻表を掲載した宣伝物（ちらし5,000枚）を札幌圏で展開する。



②アンケート

- ・宣伝物にアンケート用のQRコードを記載し、利用者対象に実施する。

3. 実施期間

- 令和5年9月1日～30日の土休日（10日間）

4. 目標

- 100人（滝川・芦別間の定期外利用人員100人/日の10%増を見込み10日間の目標を設定。）

5. 結果

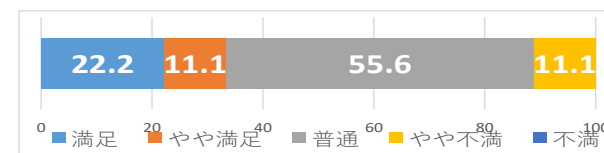
【利用者数】

- 35人（中央バス滝芦線27人、キラキラバス頼城線8人）
※アンケート回答数9件

【アンケート結果】

- 利用の満足度

- ・全体の33.3%が満足・やや満足と評価している。「料金」の満足度が最も高く約9割、「実証事業の期間」は周知など含め期間が短いとの声が多く約7割が不満となっている。



- 利用意向

- ・全体の88.9%が「今後も利用したい」との意向。鉄道では回れない観光地にも立ち寄れることからの高評価が見受けられる。

【まとめ】

○調査事業では、沿線居住者については日常的な公共交通の利用は5%以下と極めて少なく「車の方が自由に動ける」という意見が多かった。一方、全体の25%が「今後利用するようになる」と回答していることから、利用しやすい運行ダイヤの検討の必要性を確認した。

通学については24%の方が公共交通を利用しているが、鉄道の60%、バスの52%が通学時間が長いと感じており、鉄道利用者の87%が直通の手段があれば利用したいという意向を持っていることを確認した。

○実証事業では、周知を含め期間が短かったことから利用は少なかったが、鉄道だけでは回れない観光地をバスで周遊できることなどから、利用者からは今後の利用意向を確認した。

5 基本指標・関連指標の検証①

(1)基本指標の概況＜滝川・富良野間＞

①令和4年度（年間）

- ・線区別収支は▲1,103百万円となり、新型コロナの影響を受けご利用が減少したものの、廃止設備の維持修繕費の減少等により、基準とした平成29年度を167百万円上回った。
- ・輸送密度は266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162人/日下回った。

②令和5年度（上期）

- ・線区別収支は▲513百万円となり、平成29年度を21百万円上回った
- ・輸送密度は379人/日となり、平成29年度より141人/日下回った。

▼基本指標の達成状況

【年間】

項目	平成29年度	令和4年度	対目標	目標達成
線区別収支 (百万円)	▲1,270	▲1,103	167	達成
輸送密度 (人/日)	428	266	▲162	未達成

【上期】

平成29年度	令和5年度	増減
▲534	▲513	21
520	379	▲141

5 基本指標・関連指標の検証②

(1)基本指標の概況＜富良野・新得間＞

①令和4年度（年間）

- ・線区別収支は▲696百万円となり、新型コロナの影響を受けご利用が減少したものの、減価償却費の減少等により、基準とした平成29年度を9百万円上回った。
- ・輸送密度は53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39人/日下回った。

②令和5年度（上期）

- ・線区別収支は▲275百万円となり、平成29年度を32百万円上回った。
- ・輸送密度は64人/日となり、平成29年度を36人/日下回った。

▼基本指標の達成状況

【年間】

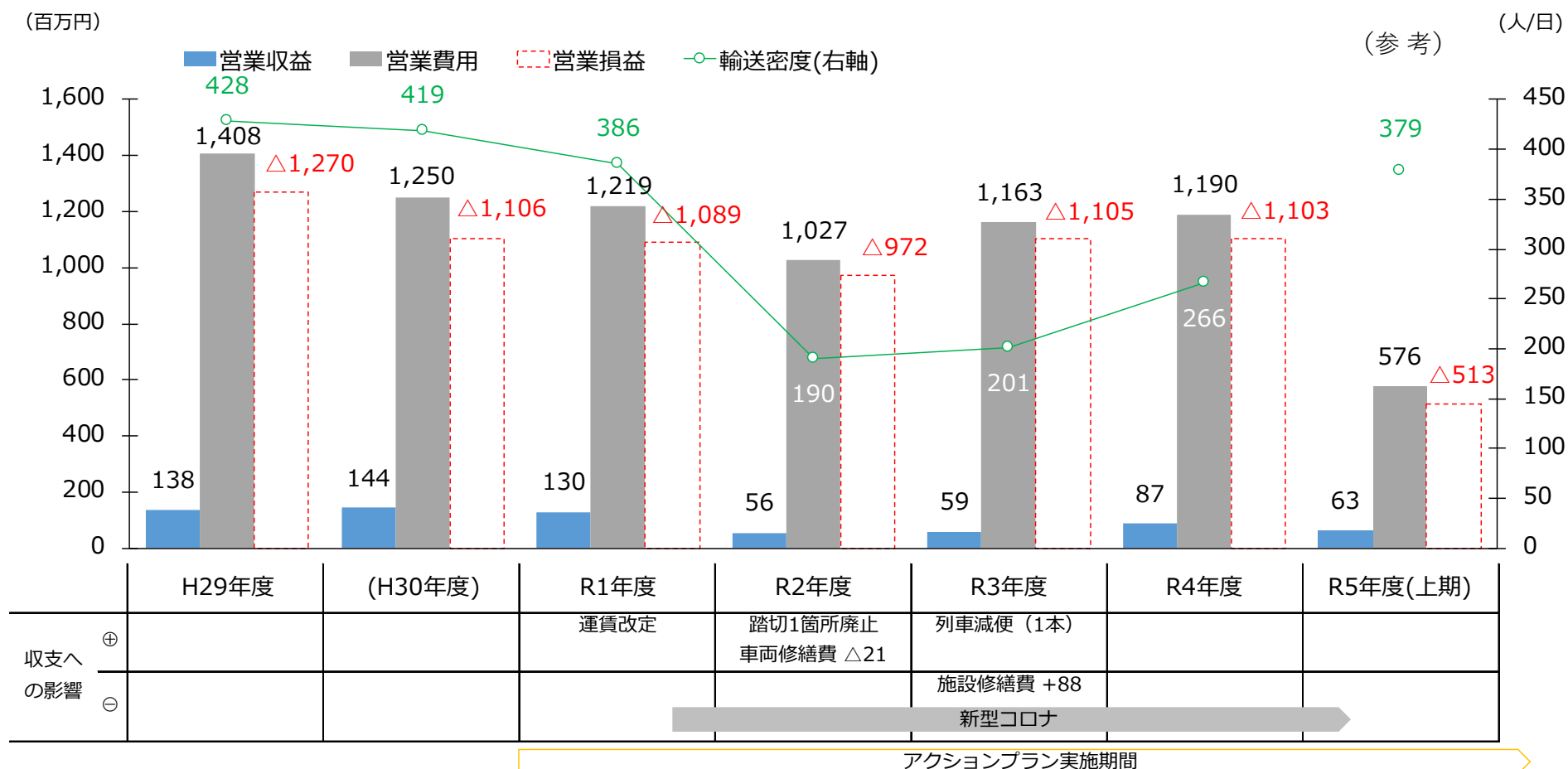
項目	平成29年度	令和4年度	対目標	目標達成
線区別収支 (百万円)	▲705	▲696	9	—
輸送密度 (人/日)	92	53	▲39	—

【上期】

平成29年度	令和5年度	増減
▲307	▲275	32
100	64	▲36

5 基本指標・関連指標の検証③

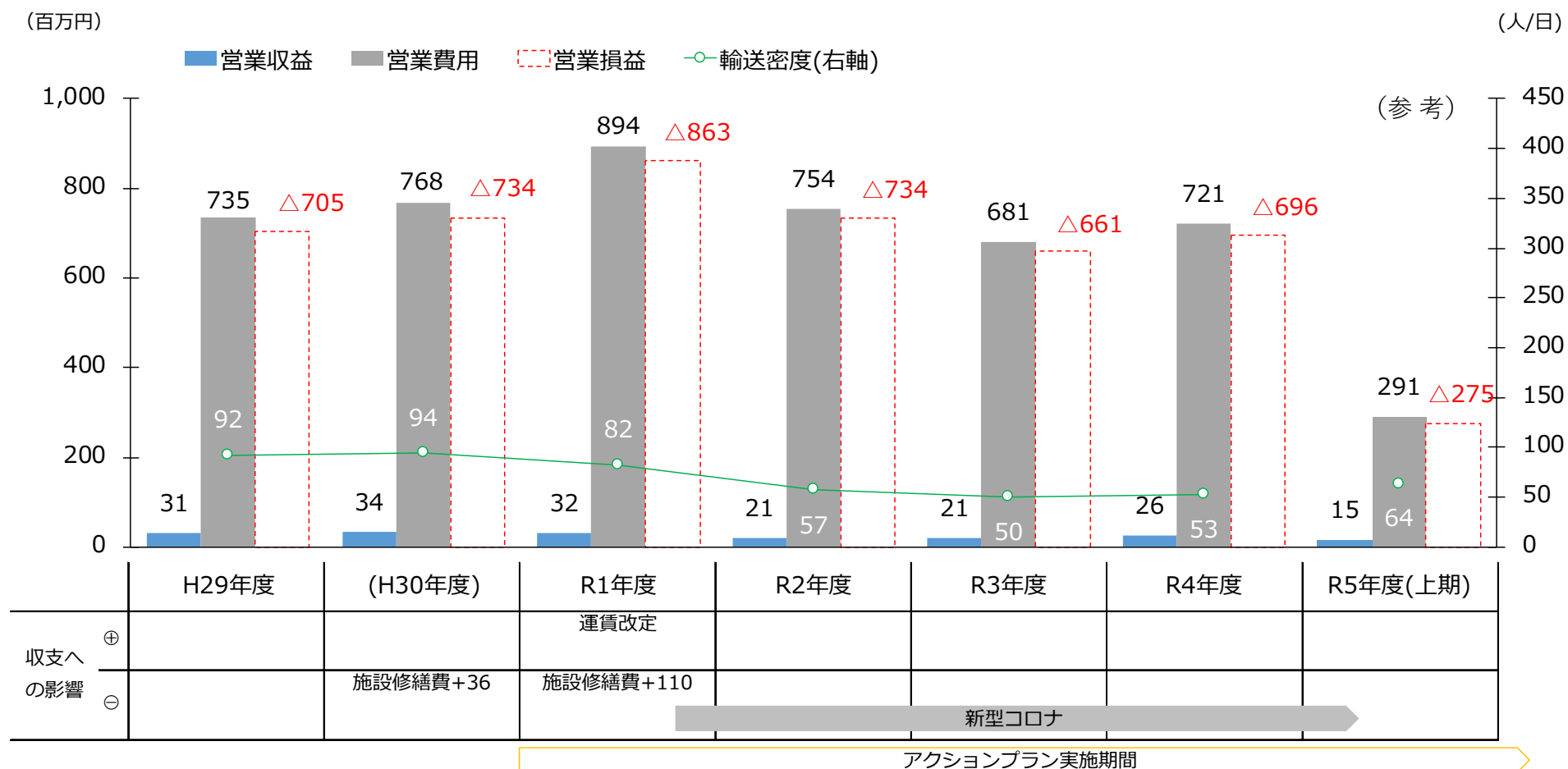
(2)線区収支・輸送密度の推移<滝川・富良野間>



収支については、営業費用の減少により平成29年度より改善したが、施設維持修繕費はここ数年は除雪費や駅のホーム修繕の関係で増加傾向にある。

5 基本指標・関連指標の検証④

(2)線区収支・輸送密度の推移<富良野・新得間>

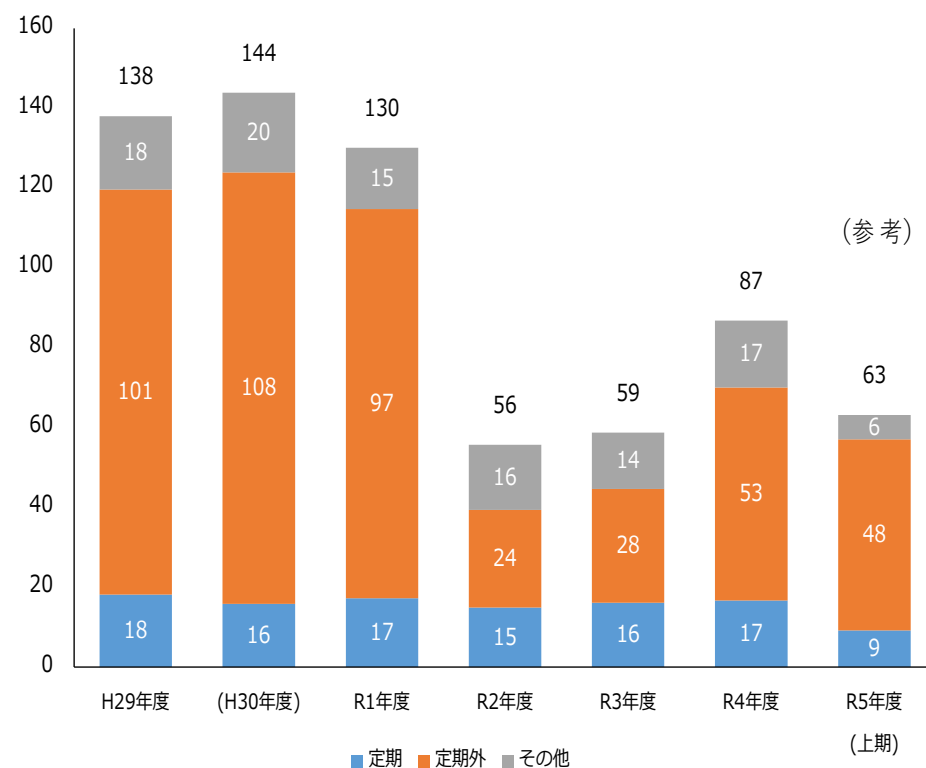


営業収益及び輸送密度については、令和2年度に新型コロナの影響等で大きく落ち込んだ後戻っていない。一方、営業費用については近年、車両維持修繕費や減価償却費が減少しており平成29年度より改善。

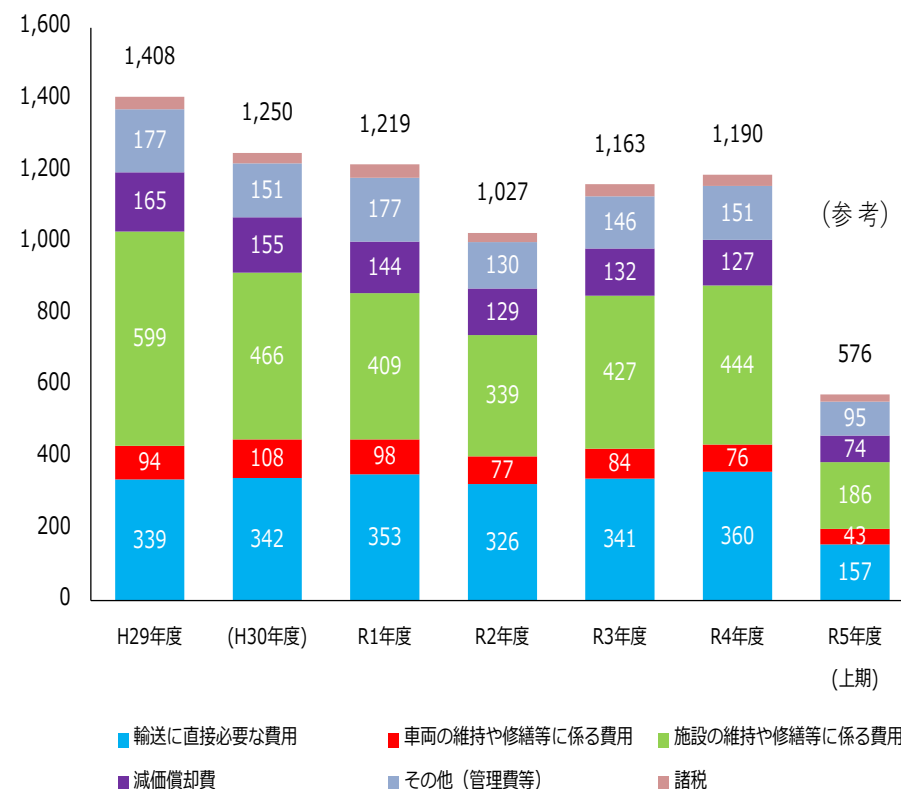
5 基本指標・関連指標の検証⑤

(3)営業収益・営業費用の内訳＜滝川・富良野＞

①営業収益（単位：百万円）



②営業費用（単位：百万円）



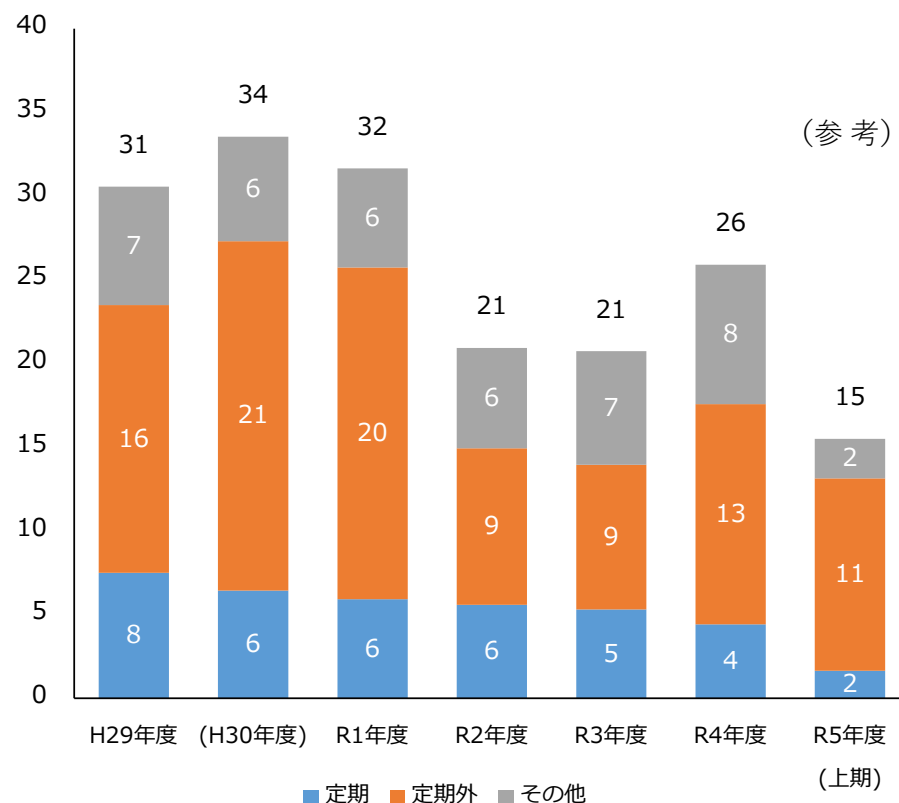
定期収入は概ね横ばいであったが、定期外収入が新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込み、近年は回復傾向にあるが5割程度しか戻っていない状況。収益全体でも目標とした平成29年度の6割程度。

施設維持修繕費について、平成29年度に廃止駅の設備撤去などがあったため、一時、駅設備の修繕などで増加はあったが最終的には減少しており営業費用は目標を大きく上回った。

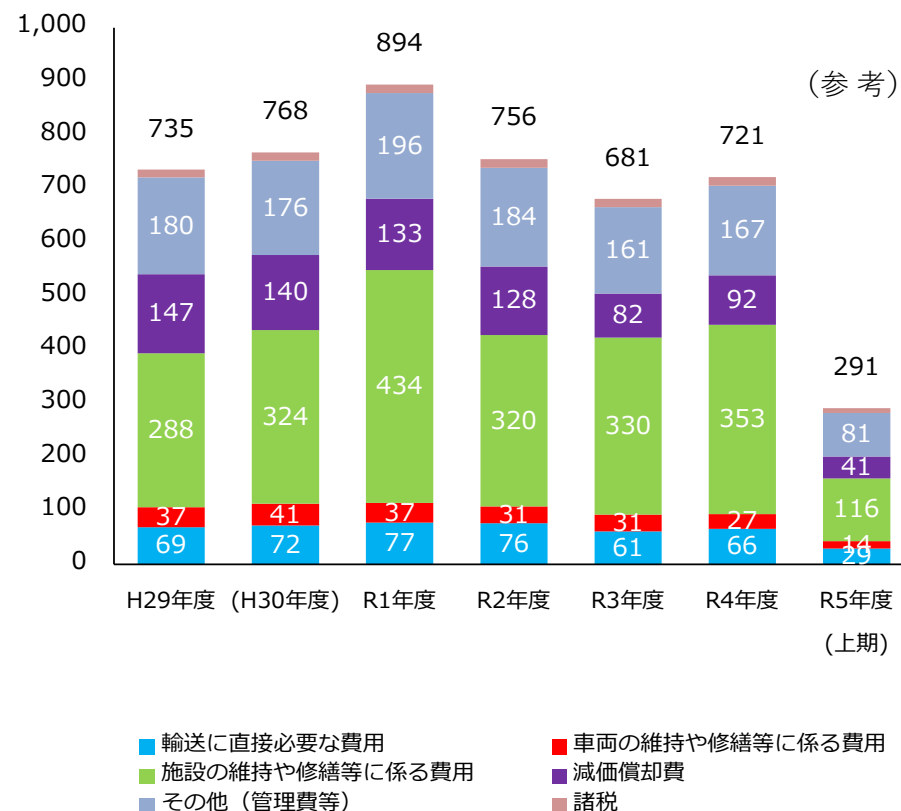
5 基本指標・関連指標の検証⑥

(3) 営業収益・営業費用の内訳＜富良野・新得＞

① 営業収益（単位：百万円）



② 営業費用（単位：百万円）



定期収入は半減している。また、定期外収入が新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込み、6割程度しか戻っていない状況。収益全体では目標とした平成29年度の8割程度。

施設維持修繕費について、令和元年にトンネルの漏水防止工事があったため、一時的に増えているが、車両維持修繕費や減価償却費の減少もあり目標とした平成29年度は上回った。

6 5年間の総括的な検証①

- 根室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、「ＪＲ北海道に対する関心を高める取組としてのシンポジウムの開催」など、予定どおり実施できなかった取組があったものの、
 - ・ ＪＲ根室本線ＰＲ動画の作成・配信
 - ・ 炭鉄港コラボの「いつでもウォーク」コース設定などの利用促進策を実施したほか、
 - ・ ご利用の少ない踏切の廃止によるコスト削減の取組も実施した。

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校や子ども会の行事での鉄道乗車体験といった、根室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、踏切の廃止による費用削減などの効果も見られた。

 - ・ 一方で、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103件の取組のうち29件（地域住民との懇談会・意見交換会など）については、期待された効果が発揮されず、その効果を十分に検証することができなかった。

6 5年間の総括的な検証②

- ・また、23件（業務の一部を自治体へお願いすることなど）については、新型コロナウイルス感染症拡大により、予定された取組に影響が出る中、会議開催なども制約を受け、具体的な業務内容などの協議に至らなかったことなどにより、計画した取組を実施できなかった。

なお、富良野・新得間については、関係者間で今後のあるべき交通体系の検討を続けてきたが、令和5年3月30日に合意に至り、令和6年4月1日から新しい交通体系を始動させることとなった。

- 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、沿線観光素材活用によるバスとの連携を実施した。
これにより、
 - ・沿線住民の方々の移動手段が車主体であり、日常的に根室線を利用する沿線住民の方は極めて少なく、通学生の利用が主体であることが明確となったが、一方で76%の方が根室線を重要・まあ重要と考え25%の方が今後の利用意向を持つことが分かった。高校生対象の調査では、鉄道利用者の通学時間が平均で55分であり、自宅から駅までの移動手段は自転車・バイクが46%で最も多いことがわかった。また、60%の方が通学時間が長いと感じており、87%の方が直通の手段があれば利用したいという意向を持っていることがわかった。

6 5年間の総括的な検証③

- ・沿線観光素材活用によるバスとの連携の事業からは、周知を含め期間が短かったことから利用は少なかったが、鉄道だけでは回れない観光地をバスで周遊できることなどから、利用者からは今後の利用意向を確認した。
- 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、生活面での利用はいずれも大幅に減少し、基本指標のうち線区収支は目標を達成したものの、輸送密度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により目標未達となり、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・実施するほか、公共交通の便益を定量化する調査の実施を検討し、より利用者にとって使いやすい鉄道を含む地域公共交通の実現に向けた議論を進め、不要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、今年度実施した調査・実証事業の結果を基に、圏外からの誘客による定期外利用者を確保できるよう、

- ・ 実施期間の拡大と周知方法の見直しなどバスと連携した取組を深度化することによる札幌圏からの誘客策

を検討・実施することに加え、利用しやすい運行ダイヤへの見直しを契機に生活路線として利便性の向上を図ることで、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実現できなかった利用者の確保を目指し、持続性の向上を追求する。

- 根室線（滝川・富良野間）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。

根室線 具体的取組

I. 利用促進

1. 共通

取組内容		区間		事業主体	目標達成		スケジュール													
		滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得				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) 利用実態調査	①統計値では把握しがたいお客様の層等を掌握する実態調査実施	◎	◎	全自治体 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、自治体の皆様のご意見をお聞きする意見交換の実施	◎	◎	全自治体 JR北海道	×	×														
(3) マイレール意識醸成	①JR北海道に対する関心を高める取組																			
	ア. 広報誌やホームページ等によるJRに関する情報掲載	◎	◎	全自治体	◎	◎														
	イ. 鉄道とバス等を組み合わせた域内総合時刻表の作成・配付	◎	◎	自治体	◎	◎														
	ウ. 自治体によるJR時刻表の作成・配布		◎	自治体	◎	◎														
	エ. 地元住民との懇談会・意見交換会等の実施	◎	◎	自治体 JR北海道	△	△														
	オ. シンポジウムの実施	◎	◎	協議会	△	△														
	カ. PRツールの作成	◎	◎	協議会	○															
	②ノーマイカーデーの実施		◎	自治体	×	×														
	③フォトコンテストの写真を活用した年間カレンダーの作成・配布	◎	◎	協議会 その他	◎	◎														
	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	○	×														
⑤JR根室本線PR動画の作成・配信 根室本線のPR動画による周知	◎	◎	協議会	◎	◎															
⑥JR根室本線フォトコンテストの実施	◎	◎	協議会		◎															
⑦鉄道教室の実施 教育現場にJR社員が赴き線区に関するPRを実施	◎	◎	JR北海道 全自治体	△																
(4) 他の交通機関等との連携	①バス等との相互連携の推進 ア. ダイヤ改正時のダイヤの相互連絡	◎	◎	自治体 JR北海道 他交通機関	×	×														

取組内容		区間		事業主体	目標達成		スケジュール															
		滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得				H29		H30		第1期集中改革期間				第2期集中改革期間							
							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				
					第1期	第2期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期				
(5) 拠点としての駅の活用	①観光案内所の設置	◎	◎	自治体	△	△																
	②駅舎の整備																					
	ア. 駅舎・待合室の整備	◎	◎	自治体	◎	◎																
	イ. トイレ整備	◎	◎	自治体	◎	◎																
	ウ. その他	◎	◎	自治体	×	×																
	駅舎のバリアフリーに向けた検討・協議			JR北海道																		
	③駅前の整備																					
	ア. 駅前広場の整備	◎	◎	自治体	◎	◎																
	イ. お客様向け駐車場の整備		◎	自治体	◎	◎																
	JR北海道			JR北海道																		
④駅の活用																						
ア. 地域の皆様に自由に使っていただく駅の拡大	◎	◎	自治体	◎	◎																	
⑤駅を中心とした街づくり																						
ア. 駅周辺に店舗・公共施設の設置拡大	◎		自治体	◎	◎																	
⑥駅前周辺の再整備		◎	自治体	◎	◎																	
JR北海道			JR北海道																			
(6) 当社の行き届かない取組 に対するご協力	①駅における大型荷物対応	◎	◎	自治体 その他	◎	◎																
	②駅的环境美化の取組	◎	◎	自治体 その他	◎	◎																
(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	△	△																

2. 生活利用

取組内容		区間		事業主体	目標達成		スケジュール													
		滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得				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サービスレベルの向上 大規模輸送障害発生時等の運休等情報内容の 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	◎	◎	自治体	△	△														
	②鉄道利用促進のための補助制度等 の検討及び導入	◎	◎	自治体	◎	◎														

3. 観光利用

取組内容		区間		事業主体	目標達成		スケジュール													
		滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得				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) 道内外から根室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 ア.「富良野・美瑛キャンペーン」の実施	◎	◎	JR北海道	△	△														
	②観光列車の運行 ・PR強化によるフラノラベンダーエクスプレスの乗車人員増加	◎		自治体 JR北海道	△	△														
	③閑散期の需要創出 ア.「大人の休日倶楽部バス」を活用した根室線利用促進の取組	◎	◎	JR北海道	◎	△														
	④宣伝協力 ア.札幌駅や新千歳空港駅等での宣伝協力（ポスター等の掲出・プロモーション等の実施）	◎	◎	自治体 JR北海道	◎	×														
(2) 地域の皆様と連携した取組の推進	①地域のお祭りやイベント等を活用した鉄道利用促進の検討・実施	◎	◎	自治体	△	△														
	②地域との各種連携、観光資源の積極的な活用 ・北の産業革命「炭鉄港」とコラボした空知・室蘭・小樽の鉄道利用周遊促進の協力	◎		自治体	◎	◎														

4. 広域交通

取組内容		区間		事業主体	目標達成		スケジュール																	
		滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得				H29				H30				第1期集中改革期間				第2期集中改革期間					
							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						
(1) 都市間移動時の利用促進	①札幌等への出張時に、滝川・新得・富良野までの鉄道利用	◎		自治体	△	△																		
	②学校行事における鉄道利用の提案・呼びかけ	◎	◎	自治体 JR北海道	△	△																		

Ⅱ. 経費節減

取組内容		区間		事業主体	目標達成		スケジュール												
		滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得				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
(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																		
	ア. 乗車券の発売	◎		自治体	◎	◎													
	イ. 案内業務等	◎		自治体	◎	◎													
	ウ. 駅舎の管理		◎	自治体	◎	◎													
	エ. 当社の行き届かない取組に対する自治体側での実施の検討	◎	◎	自治体 JR北海道 その他	×	×													
(2) コストダウンの取組に対するご理解（個別協議）	①極端にご利用の少ない駅の廃止について 各自治体との協議	◎	◎	自治体 JR北海道	×	×													
	②ご利用の少ない踏切の見直しについて 各自治体との協議	◎	◎	自治体 JR北海道	◎	×													
	③老朽化した駅舎・跨線橋の見直し ・撤去、簡易なものへの置き換え等	◎	◎	自治体 JR北海道	×	×													
	④中長期的な視点に立った設備内容のスリム化 検討 ・設備投資、行き違い設備等	◎	◎	自治体 JR北海道	×	×													
(3) 中長期的な経費節減策の検討																			

Ⅱ. その他

取組内容		区間		事業主体	目標達成		スケジュール													
		滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得				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) 3つの側面からの検討・協議(生活・観光・物流)	①協議会の開催 ・協議会の方針に基づき、事務レベル会議を含めて、各種テーマの検討を進める	◎	◎	自治体 JR北海道	◎	◎														
	②ヒアリングの実施	◎	◎	自治体 JR北海道	×	×														
(2) あるべき交通体系について徹底的な検討	①2次交通も含めたあるべき交通体系について検討																			
	ア. 鉄道と各種バスと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 JR北海道	△	△														
	イ. 並行するバス、沿線住民の鉄道利用状況を踏まえた持続的な利便性の高い交通体系にむけた協議	◎	◎	自治体 JR北海道	△	△														
	ウ. 観光ルートとしての交通体系確保・充実に向けたバスの検討・試行		◎	自治体 JR北海道	◎	◎														
	②富良野～新得間における、あるべき交通体系の検討		◎	自治体 JR北海道	△	◎														
(3) その他地域の皆様と一体となった取り組み	①相互連携の検討	◎	◎	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) 根室線の状況

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ページ
⑧駅間別乗車人員	10ページ
⑨駅間通過人員	11ページ
⑩定期券発売実績	12ページ
⑪線区別収支状況	13ページ

注)

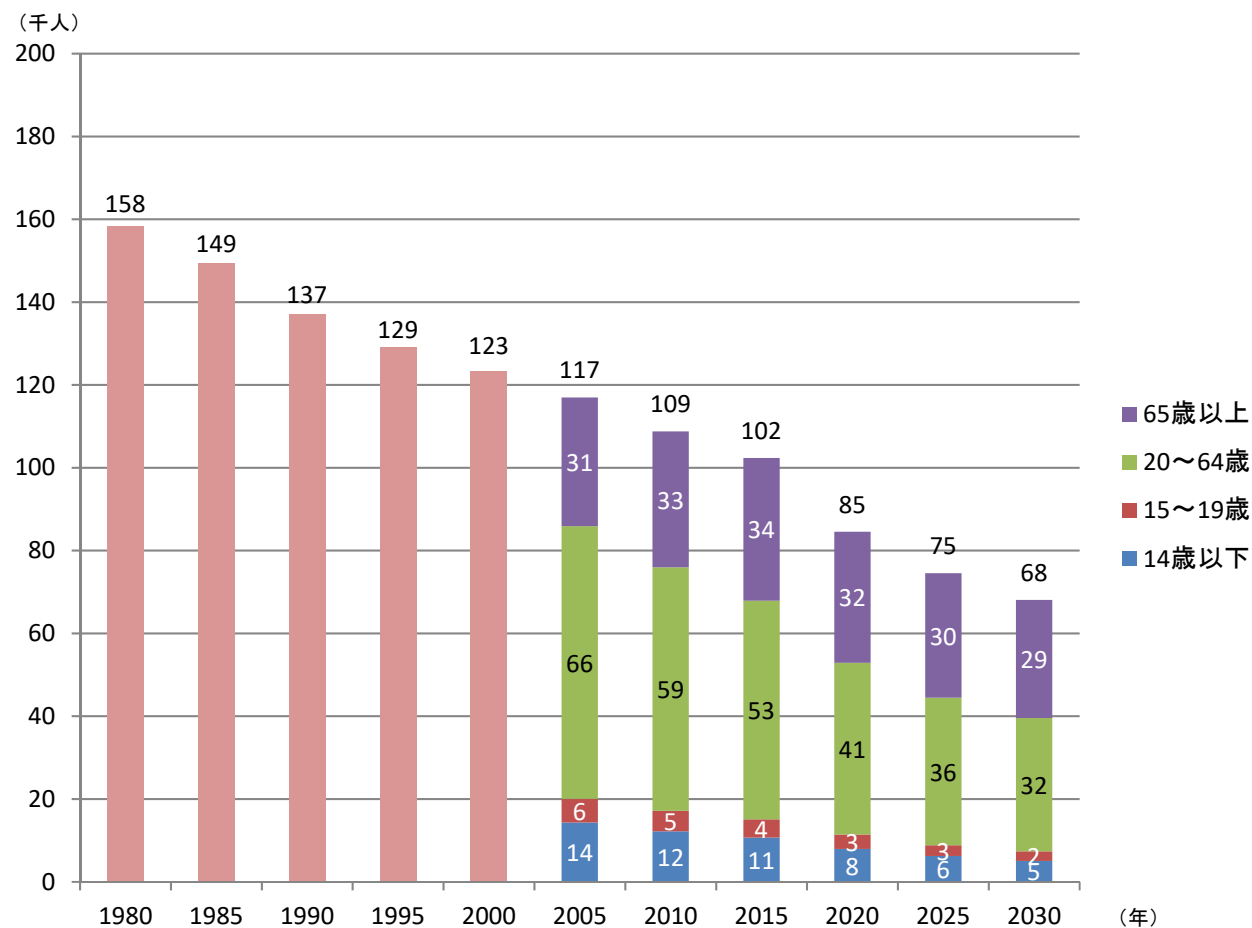
各データとも令和5年度

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

別添

(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】

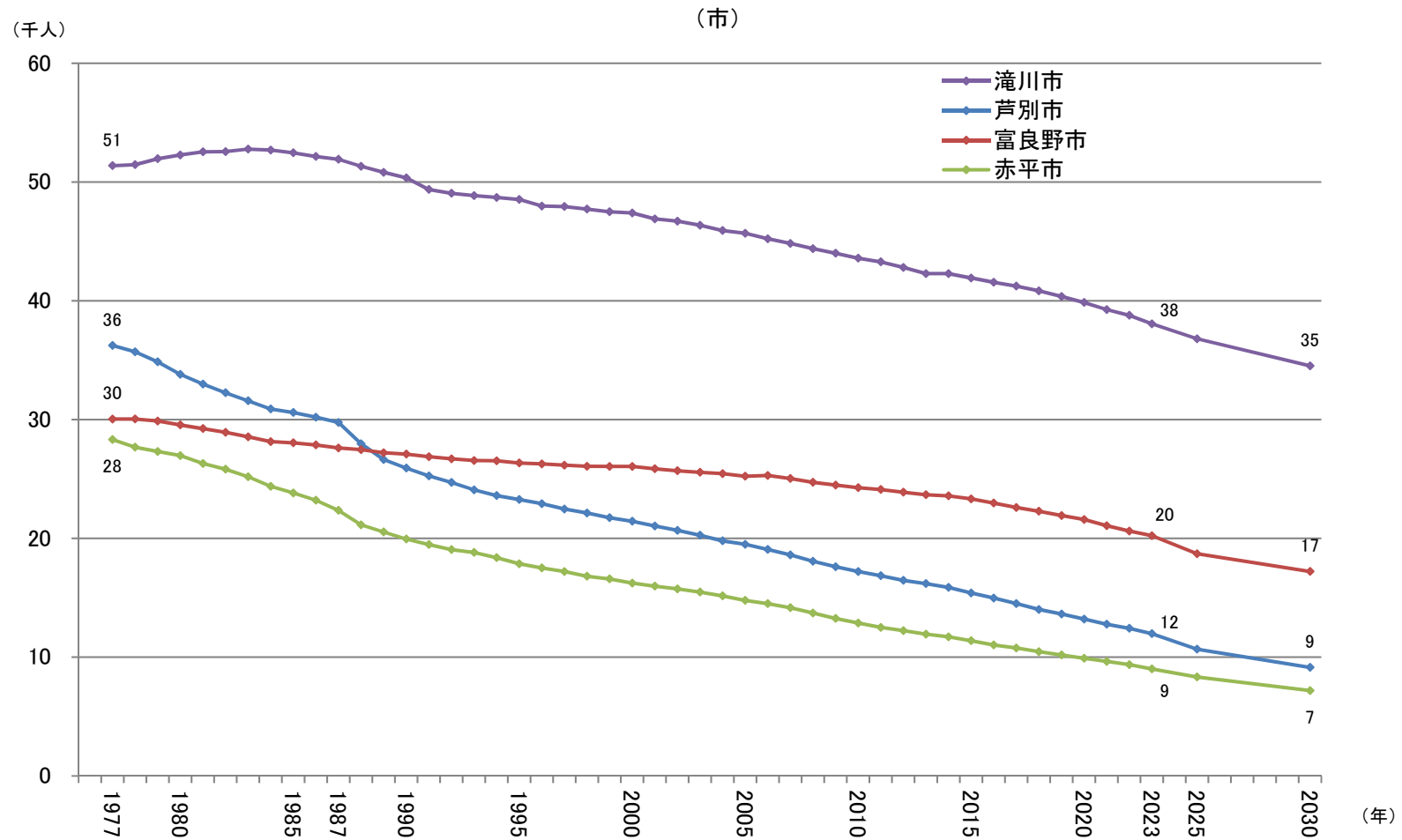
根室線(滝川～富良野間)の関係市の総人口は、約7.9万人(2023年)である。

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39.8%減少し、2030年(推計)では48.3%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16.3%増となるもののその後は減少が見込まれている。一方で、通学定期の主な対象者である15～19歳は2023年で-45.7%、2030年(推計)では-58.9%と半減することが見込まれている。

市別では全ての市で人口が減少しており、今後も減少が予測されている。15～19歳の人口は、各市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

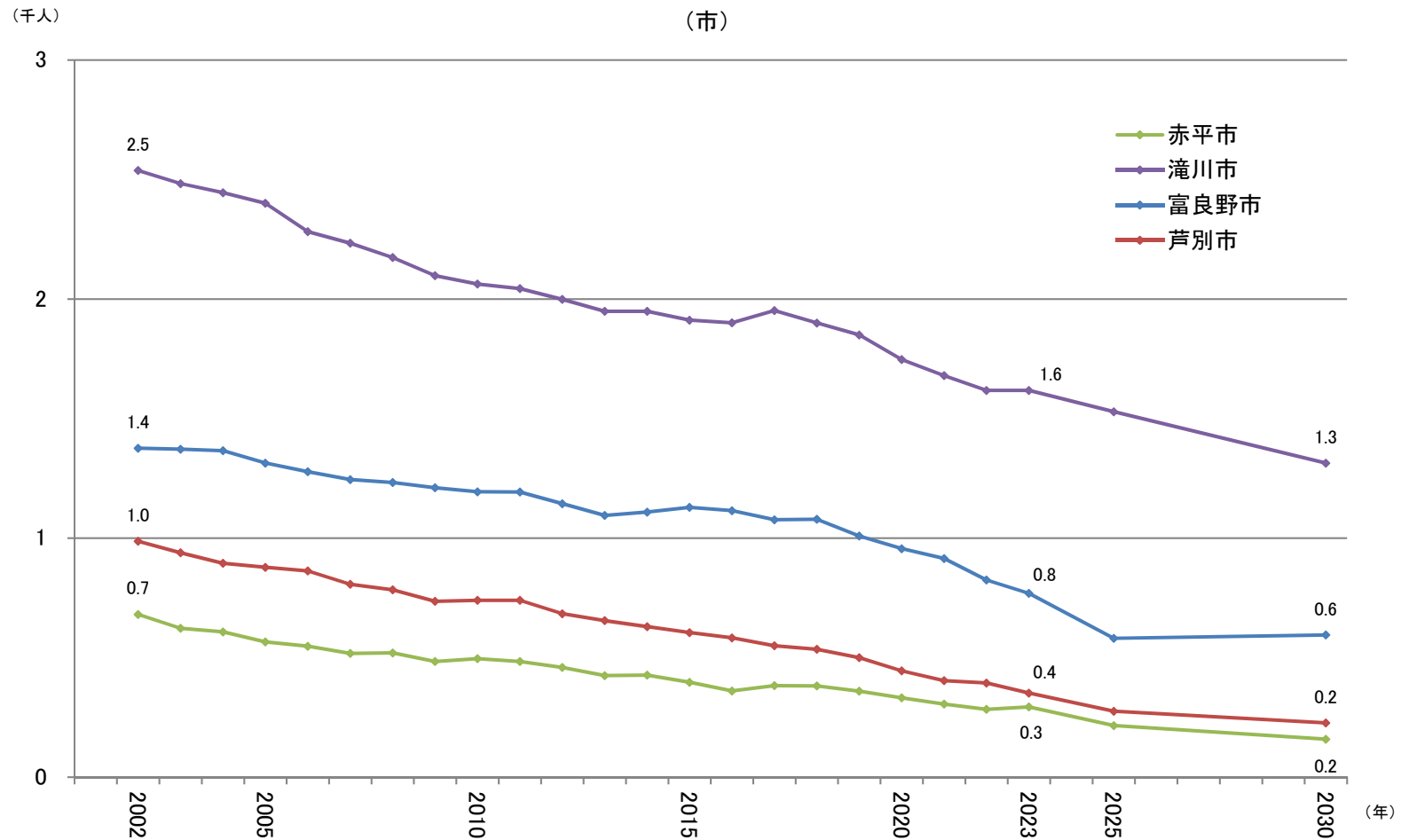


(出典)

・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



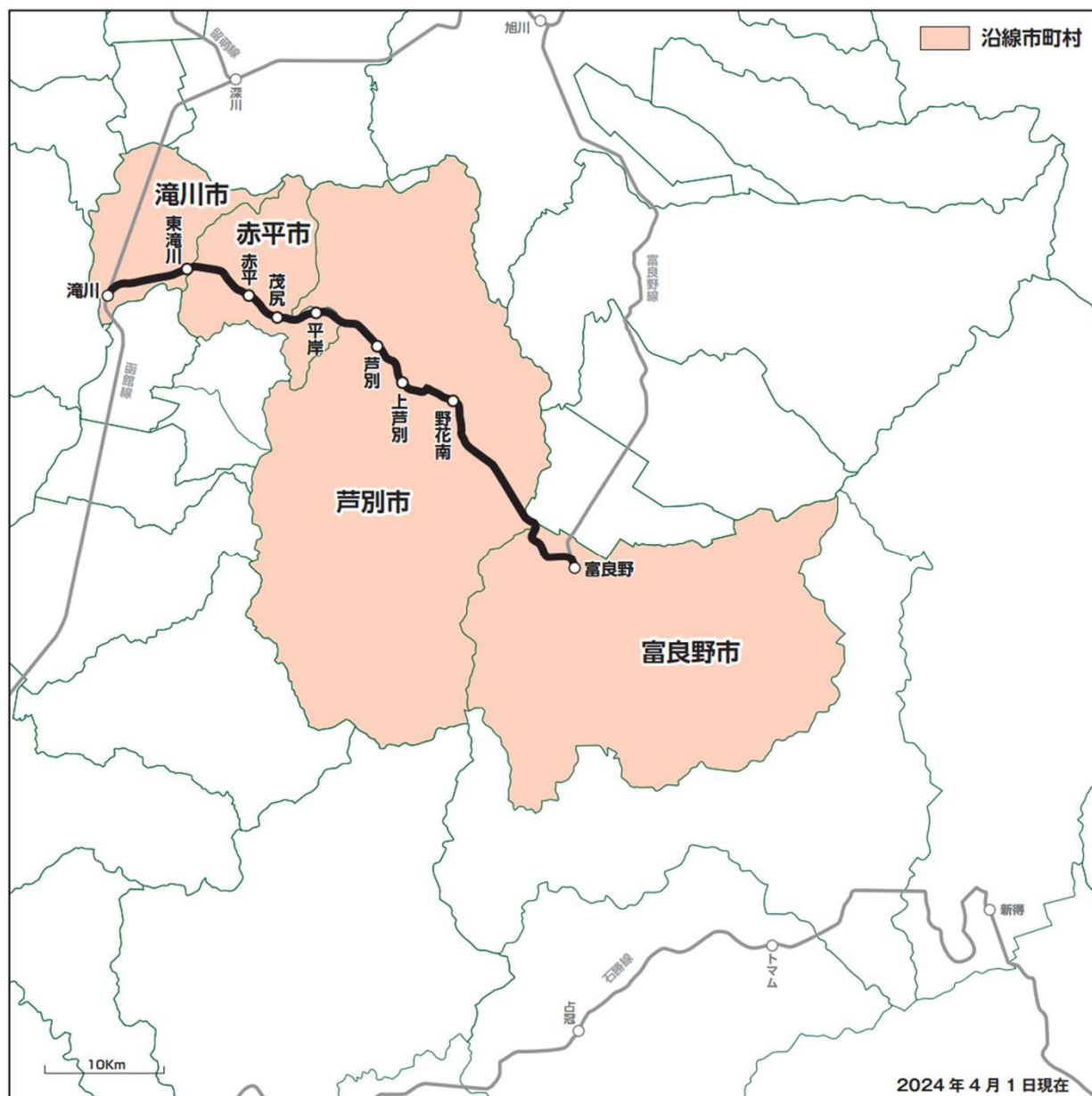
(出典)

・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)根室線(滝川～富良野間)の状況

①沿線地図



②沿革

- ・根室線滝川・富良野間は、下富良野線として建設され、1913年（大正2年）に全線が開業しました。全線が開業して111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
1913(大正2)	滝川～下富良野(現富良野)

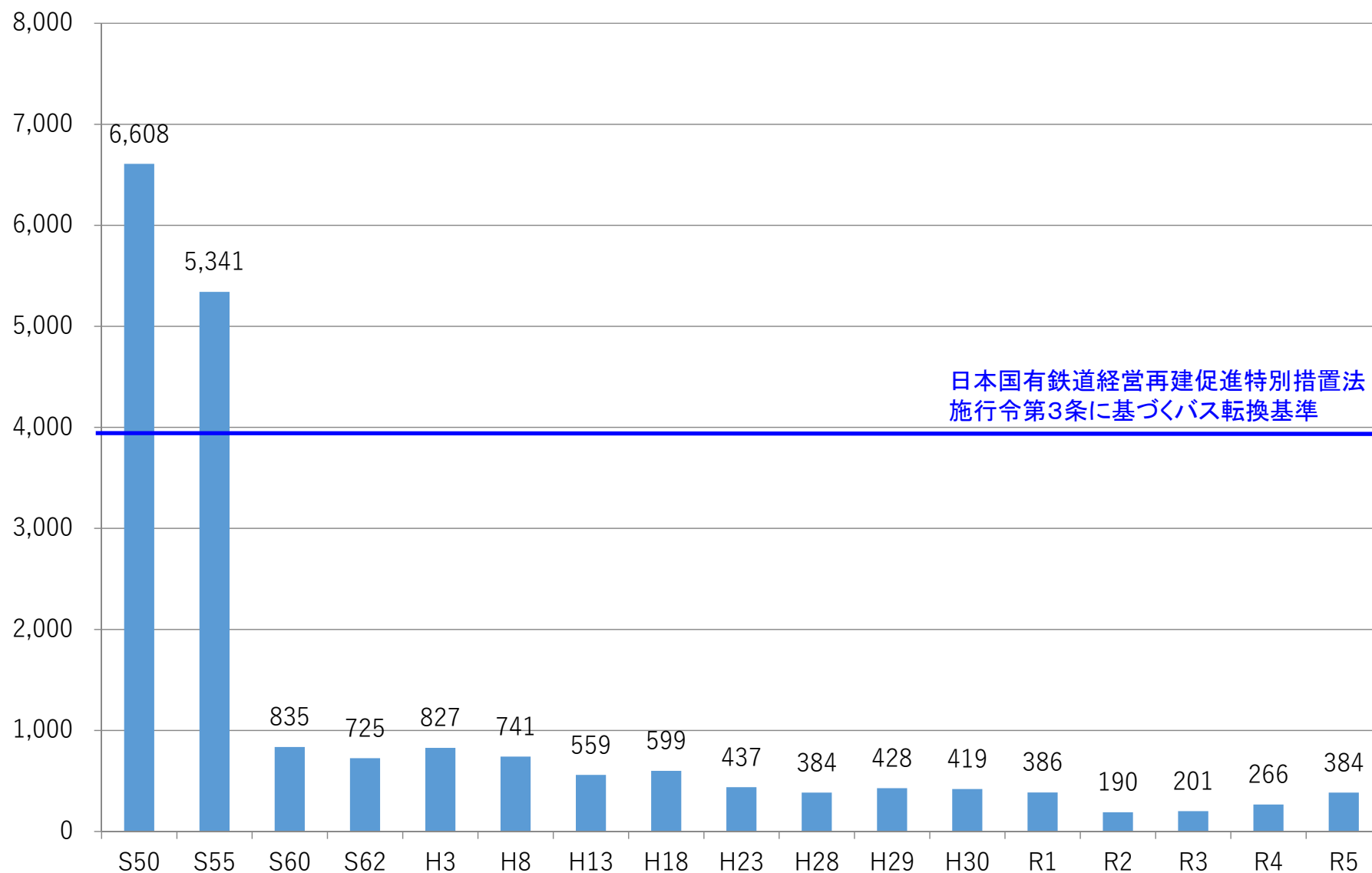
③諸元（2024年4月1日現在）

- ・ 区間 滝川～富良野
- ・ 営業キロ 54.6km
- ・ 列車本数 上下18本
 [貨物（滝川・富良野）：臨時上下4本]
- ・ 駅数 9駅 （うち有人2駅）
- ・ 沿線自治体 滝川市、赤平市、芦別市、富良野市

④ご利用状況の推移(輸送密度の推移)

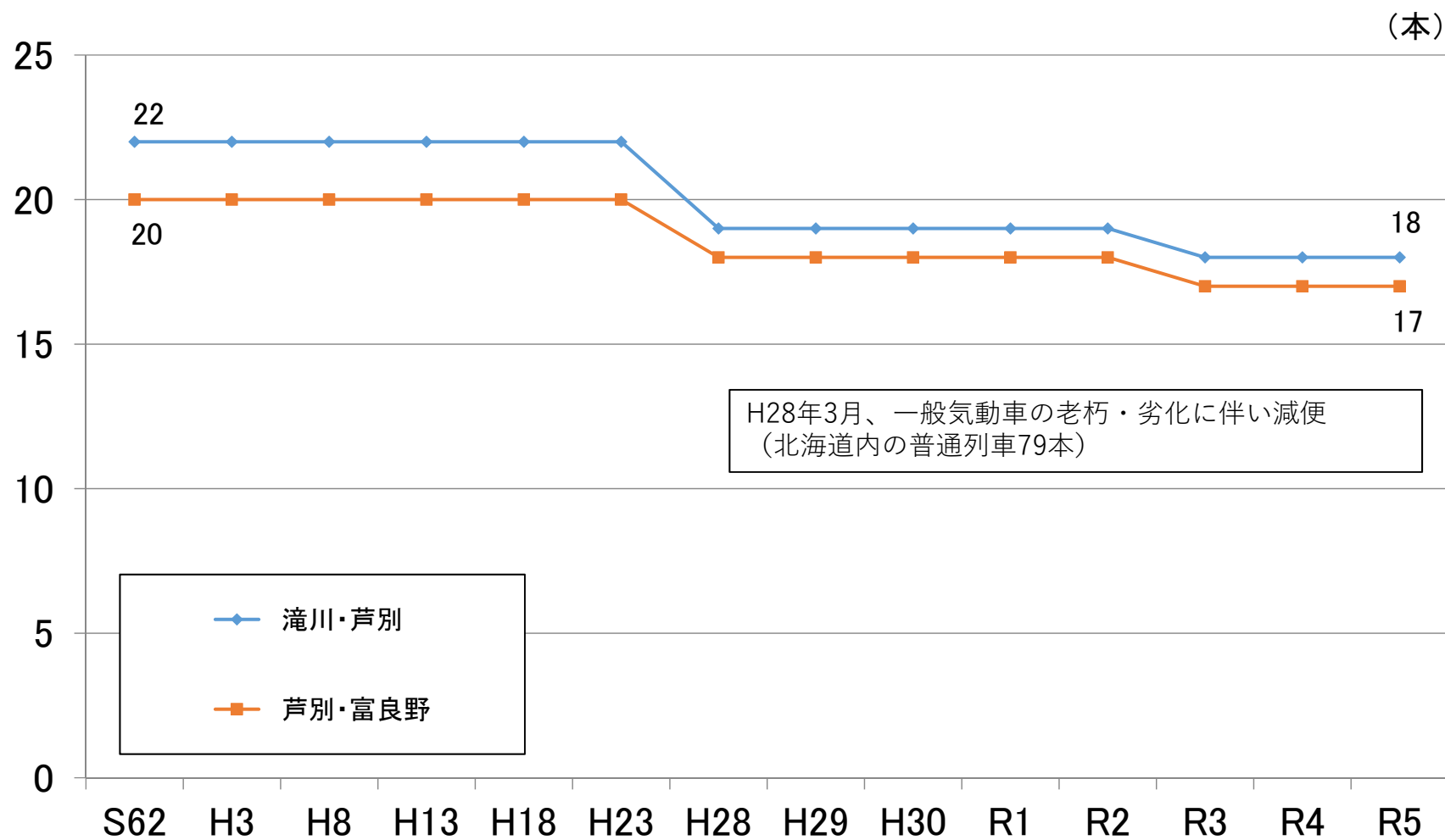
■根室線(滝川・富良野間) (昭和50・55・60・62年度、平成3・8・13・18・23年度、平成28年度～令和5年度)

(人/キロ/日)



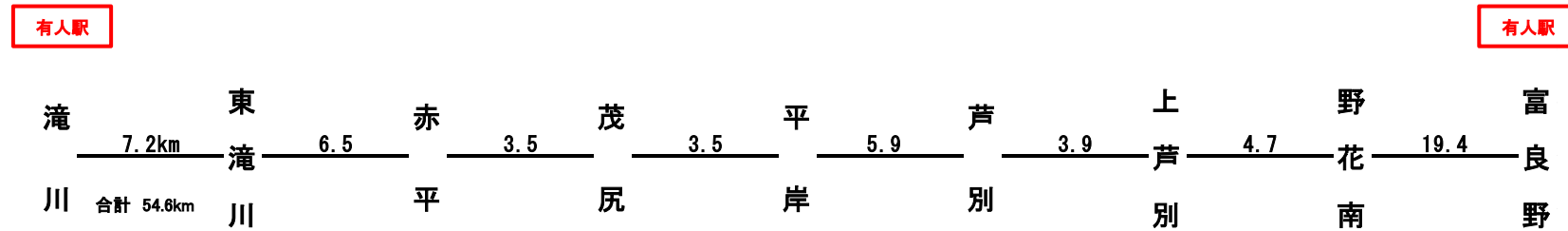
⑤定期列車本数の推移(各年4月時点の本数)

■根室線(滝川・富良野間)

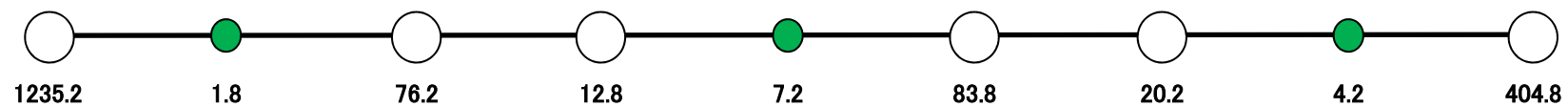


⑥ 駅別乗車人員 (特定日調査(平日)に基づく)

■ 根室線(滝川・富良野間)



駅別乗車人員 (R1-R5の5年平均)



乗車人員 1 日平均

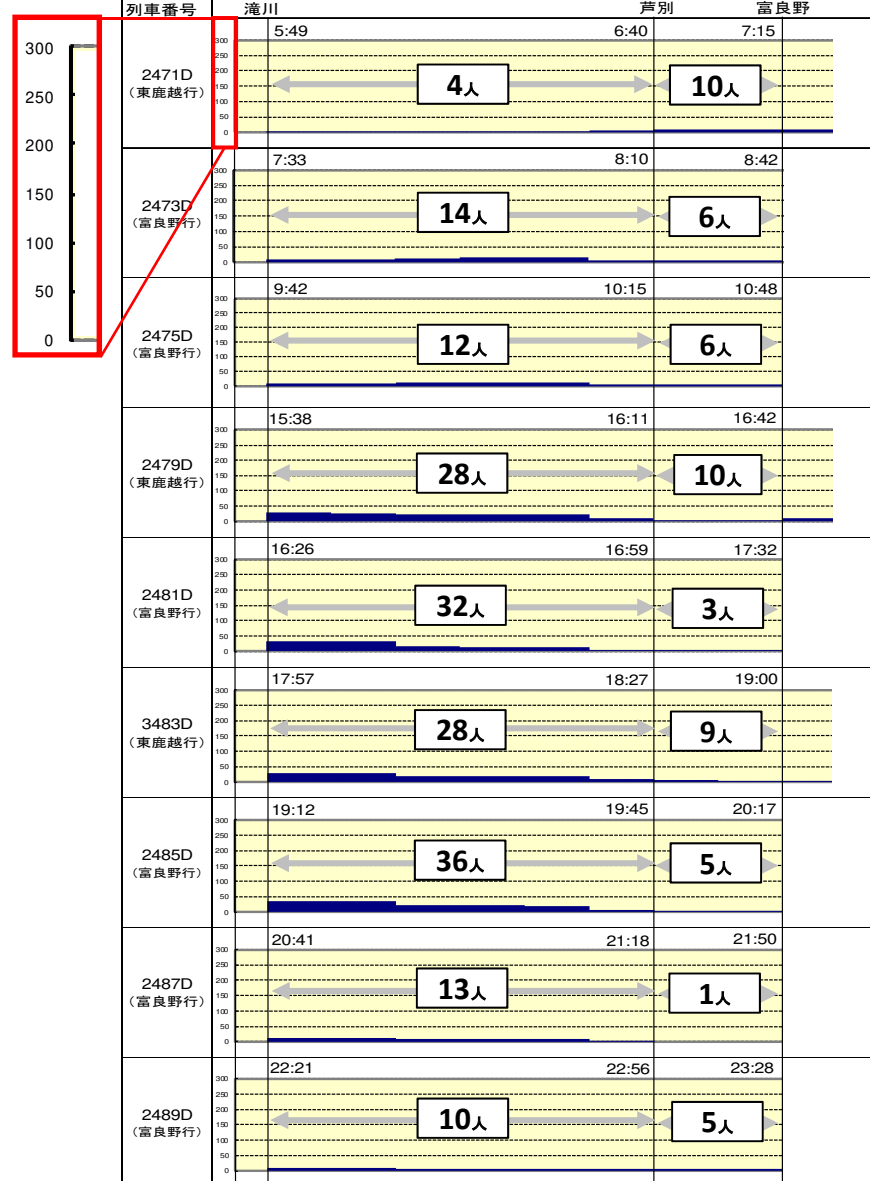


⑦列車別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■根室線(滝川・富良野間)

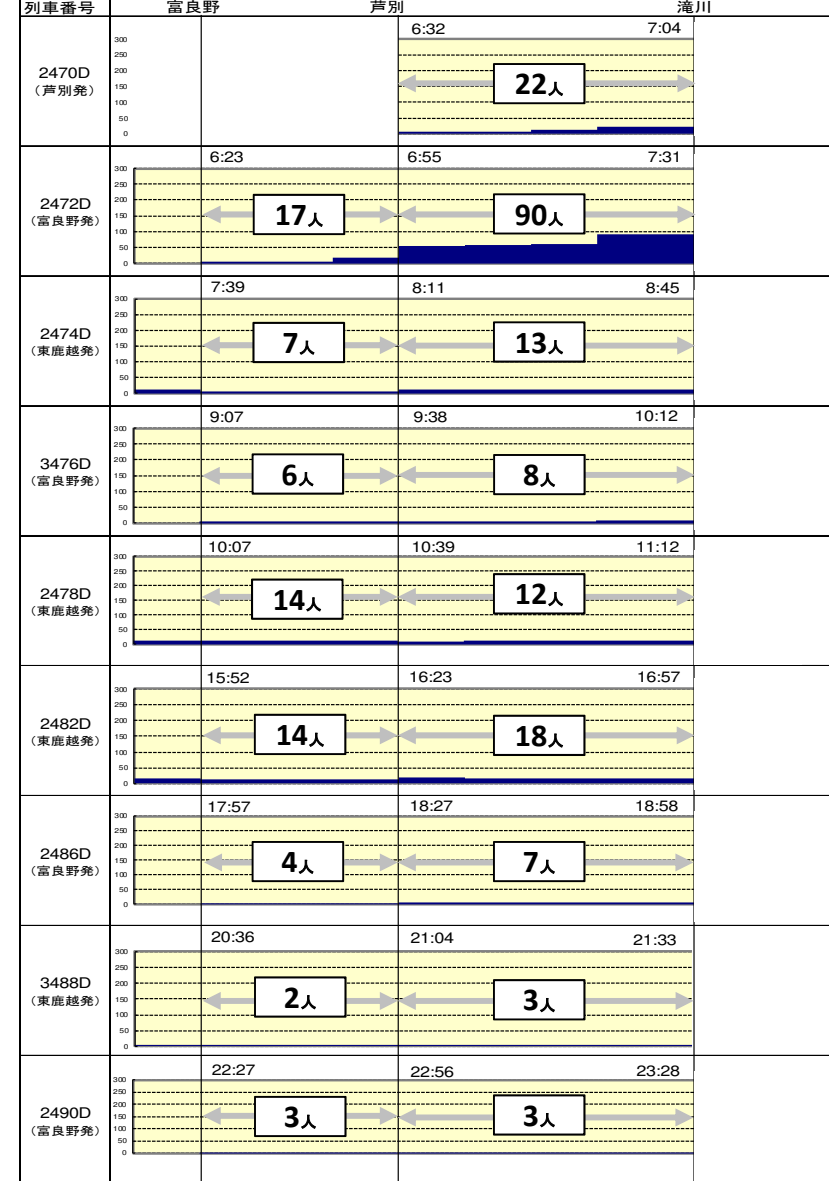
◆下り列車(滝川⇒富良野)

(人)



◆上り列車(富良野⇒滝川)

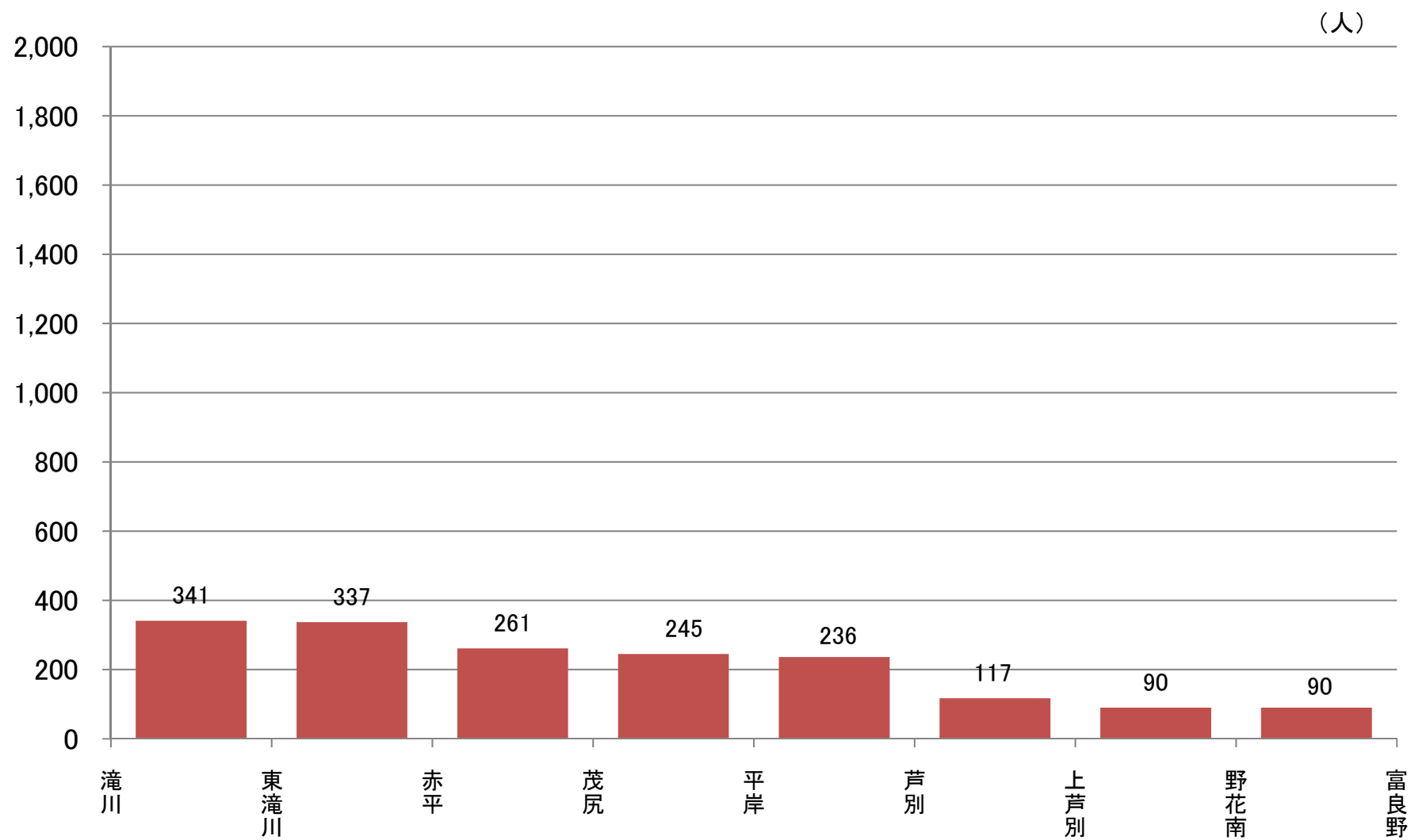
(人)



人数は区間における最大乗車人員

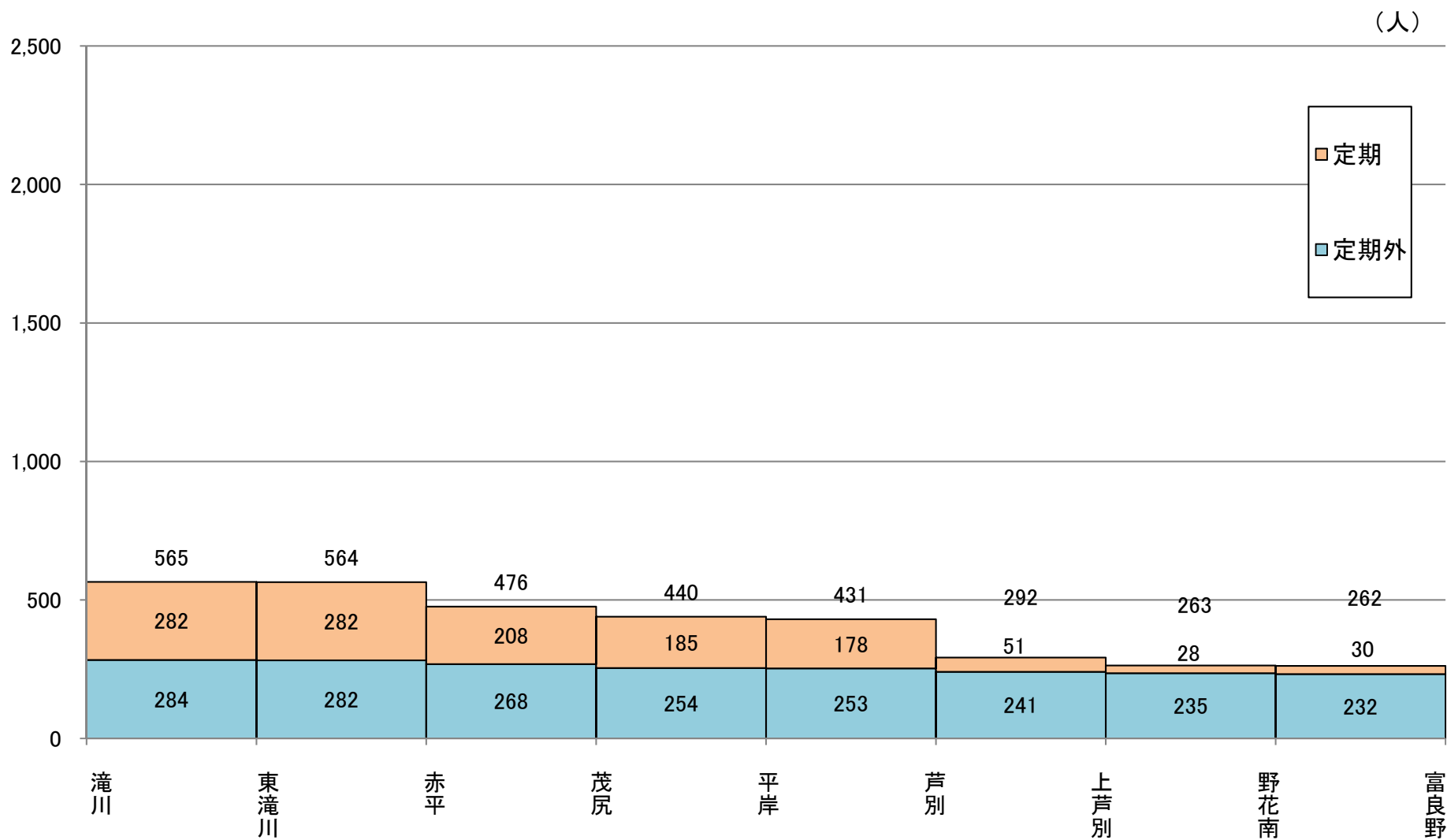
⑧駅間別乗車人員(令和5年度特定日調査(平日)に基づく)

■根室線(滝川・富良野間)



⑨駅間通過人員[1日あたり平均(令和5年度)]

■根室線(滝川・富良野間)



※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)

■根室線(滝川・富良野間)

(単位:枚)

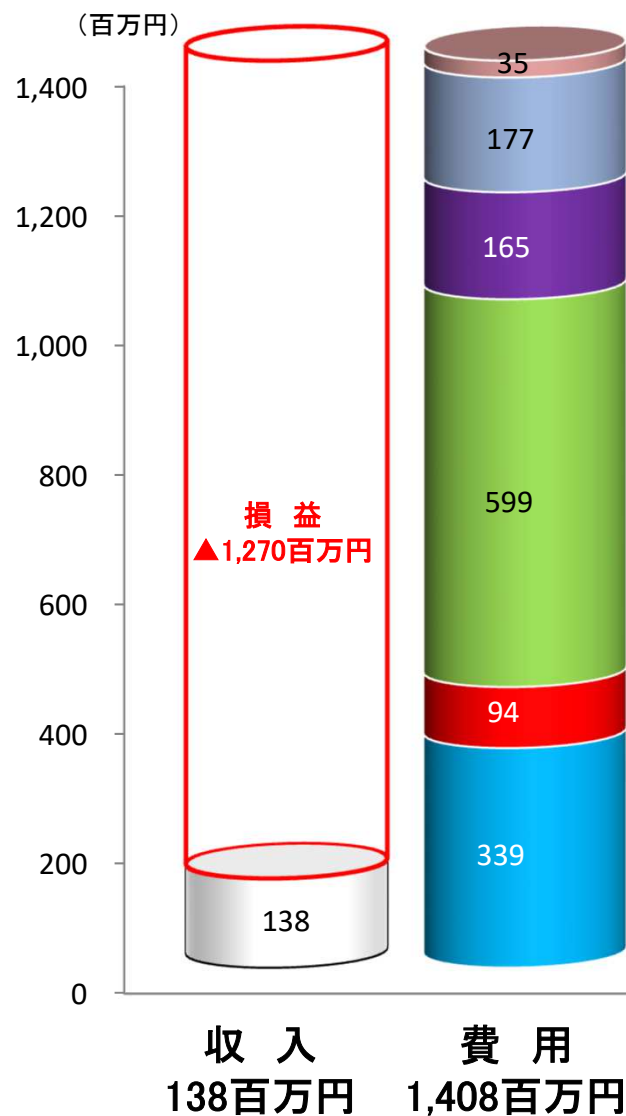
	滝 川	東 滝 川	赤 平	茂 尻	平 岸	芦 別	上 芦 別	野 花 南	富 良 野	(線 区 外 富 良 野 以 遠)	合 計
線 区 外 (滝川以遠)			6.9	1.6	0.6	4.8					13.9
				0.6		0.7					1.3
滝 川		0.6	40.9	8.4	3.5	50.7	13.0	1.0	1.0		119.1
			2.3	1.0	0.1	1.5			1.0		6.1
東 滝 川						0.1					0.1
			0.7								0.7
赤 平						7.4					7.4
				0.3		3.1	2.1		0.7		6.1
茂 尻						0.8					0.8
平 岸							0.2				0.2
						0.1					0.1
芦 別									3.2	0.5	3.7
							0.1	0.1	2.2		2.3
上 芦 別									3.6		4.2
									0.7		0.7
野 花 南									1.0		1.0
									0.9		0.9
富 良 野											
合 計		0.6	47.8	10.0	4.1	63.8	13.2	1.0	8.8	1.1	150.3
			3.0	1.8	0.1	5.3	2.2	0.1	5.4	0.2	18.1

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

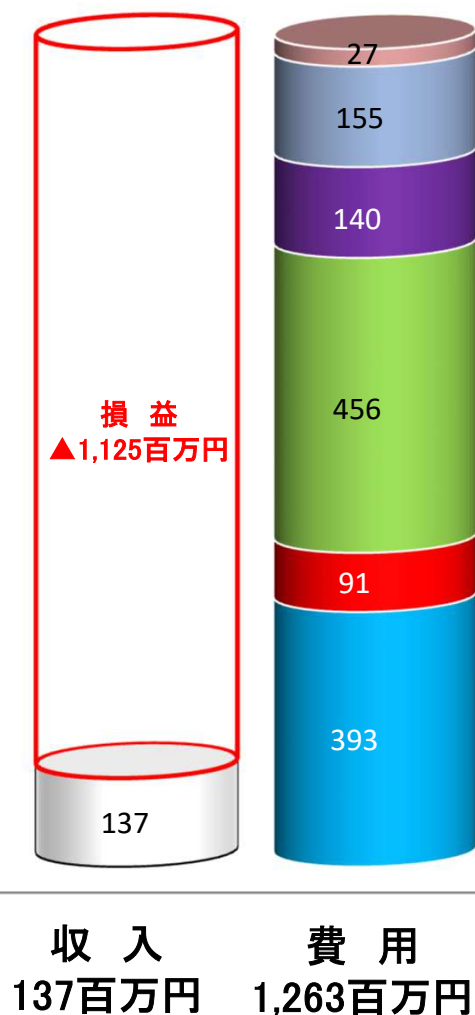
⑪線区別収支状況

■根室線(滝川・富良野間)

【平成29年度】



【令和5年度】



【参考】輸送密度

平成29年度	令和5年度	同期比
428	384	▲44

- 諸税
- その他(管理費など)
- 減価償却費
- 施設の維持や修繕等に係る費用
- 車両の維持や修繕等に係る費用
- 輸送に直接必要な費用

※端数処理のため合計値が合わない場合があります。