

**事業の抜本的な改善方策の
実現に向けた実行計画
検証報告書
宗谷線**

2025年10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、2024年8月に策定した「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」（以下「実行計画」という。）の2024年度の実組み状況について、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。
- 計画1年目である2024年度は、実行計画にもとづき、地域の関係者とJRが一体となって、都市間利用という宗谷線の特徴をふまえた利用促進、または、コスト削減に取り組んだほか、さらなる利用促進にむけ、国や北海道の補助制度を活用し、各種実証事業も実施した。
- 本検証を踏まえ、2026年度末までに宗谷線の事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめるため、引き続きJRと地域の関係者が一体となり、徹底した利用促進・コスト削減に取り組むとともに、あるべき交通体系に関する徹底的な議論を行う。

1 取組方針、線区特性、目標

(1)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、2026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)線区特性

- 「都市間利用」を線区特性とする。

(3)具体的取組に関する基本方針

- 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。

(4)基本指標

- アクションプランの計画期間（2019～2023年度）で目標を達成できなかったことから、引き続き2017年度実績を目標とする。
 - ①収支状況（目標） 2026年度（実行計画終了時期）（旭川～稚内）△5,564百万円
（名寄～稚内）△2,733百万円
 - ②輸送密度（目標） 2026年度（実行計画終了時期）（旭川～名寄）1,452人/日
（名寄～稚内）352人/日
- 基本指標は、これまでのアクションプランと同様に、その達成を引き続き目指す目標とする。

(5)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。
- 線区特性に応じた目標（収支改善目標）
 - 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、線区特性に応じた更なる収支改善の取組に努めていく方向性を示すものとする。

2 数値目標の検証①

	区間	2024年度 実績	基本指標 [2017年度実績] (2026年度目標)	差異	線区特性に 応じた目標 [収支改善目標] (2026年度目標)	目標達成時 の線区収支 (2026年度目標)	差異
		[A]	[B]	[C=A-B]	[D]	[E=B+D]	[F=A-E]
線区収支 (百万円)	旭川～稚内	△ 6,037	△5,564	△ 473	369	△ 2,364	△ 365
	名寄～稚内	△ 2,729	△ 2,733	4			
輸送密度 (人/日)	旭川～名寄	1,145	1,452	△ 307			
	名寄～稚内	273	352	△ 79			

線区収支

- 旭川～稚内では、各種利用促進に取り組んでいるものの、新型コロナの影響による大幅減収からの回復途上にあるほか、新車投入による減価償却費の増加（+148百万円）や原油価格高騰による動力費の増加（+140百万円）等により営業費用が増加したことなどから、2024年度は基本指標を473百万円下回った。一方、名寄～稚内では、各種コスト削減の取組み等により営業費用が減少していることから、2024年度の線区収支は基本指標を4百万円上回った。
- 基本指標達成に向けた、2024年度の収支改善の主な取組みは以下のとおり。

<収支改善に向けた2024年度の主な取組み>

①-1 都市間利用収入増加に向けた地域の取組み

- ・ 子供体験乗車ツアーの実施
- ・ 鉄道乗車運賃への助成実施
- ・ 特急列車内での特産品販売の実施、等

①-2 都市間利用収入増加に向けたＪＲの取組み

- ・ 「花たび そうや」号の運行
- ・ 航空会社（ANA、Peach、FDA）と連携したフリーパス発売、等

上記の取組み等により、都市間利用収入（定期外収入）は、旭川～稚内で+69百万円、名寄～稚内で+39百万円（2023年度比）

②-1 地域と一体となったコスト削減の取組み

- ・ 抜海駅、佐久駅の行き違い設備の廃止（除雪費等の削減）
- ・ 抜海駅、雄信内駅、南幌延駅の廃止

②-2 ＪＲによるコスト削減の取組み

- ・ 土別駅の窓口営業時間の見直しによる業務削減
- ・ 被服配給制度の見直し

上記の取組み等により、25百万円のコスト削減

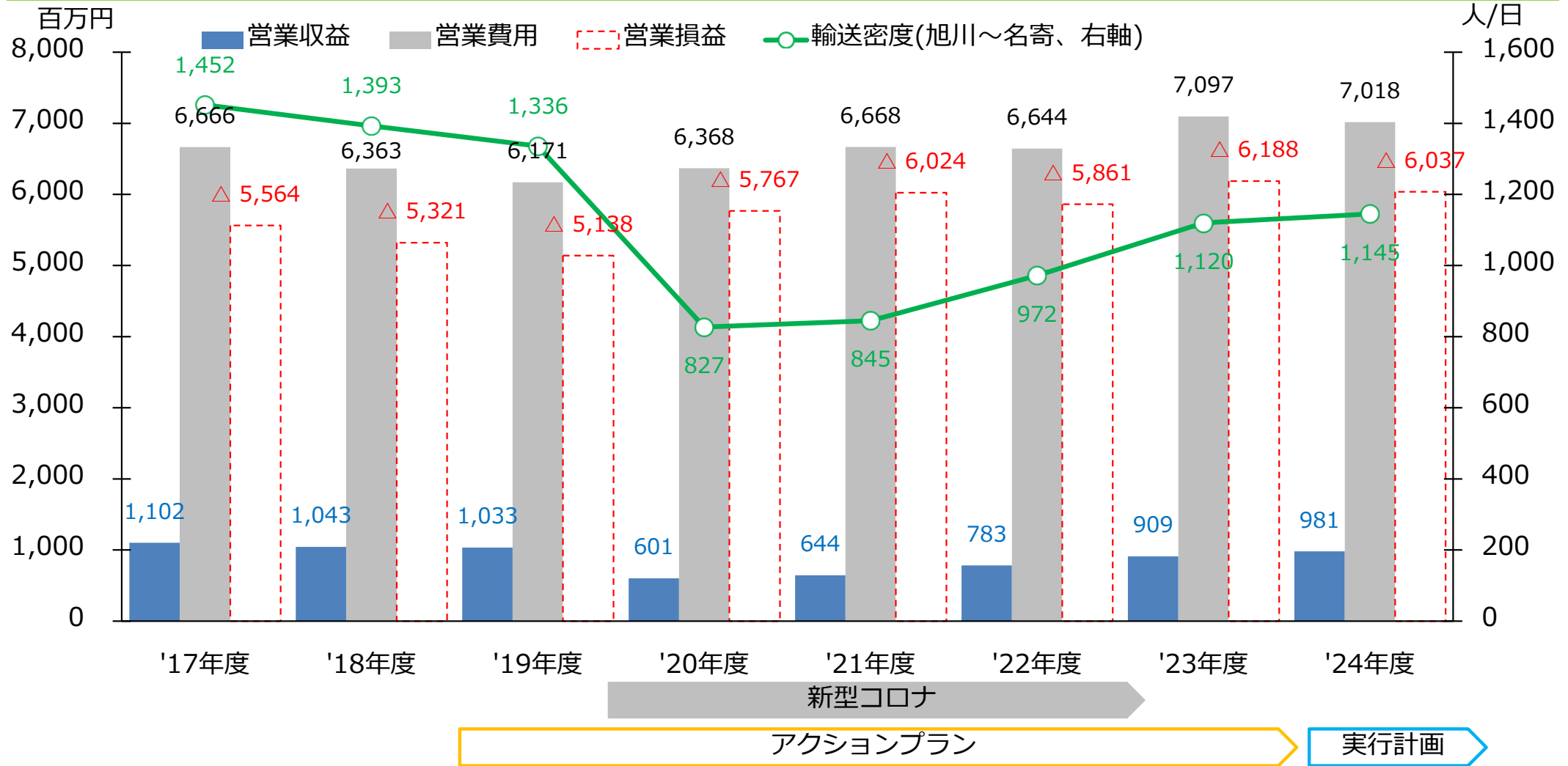
③ 具体的取組への地域によるご負担

- ・ 利用促進、収支改善に向け、19百万円の費用をご負担いただき、ご利用の少ない駅の維持管理や鉄道乗車体験ツアー等を実施

輸送密度

- 地域とＪＲが一体となって利用促進等に取り組んでいるものの、2024年度は基本指標に比べ、旭川～名寄では307人/日、名寄～稚内では79人/日下回った。

2 数値目標の検証② 線区収支・輸送密度の推移（旭川～稚内）

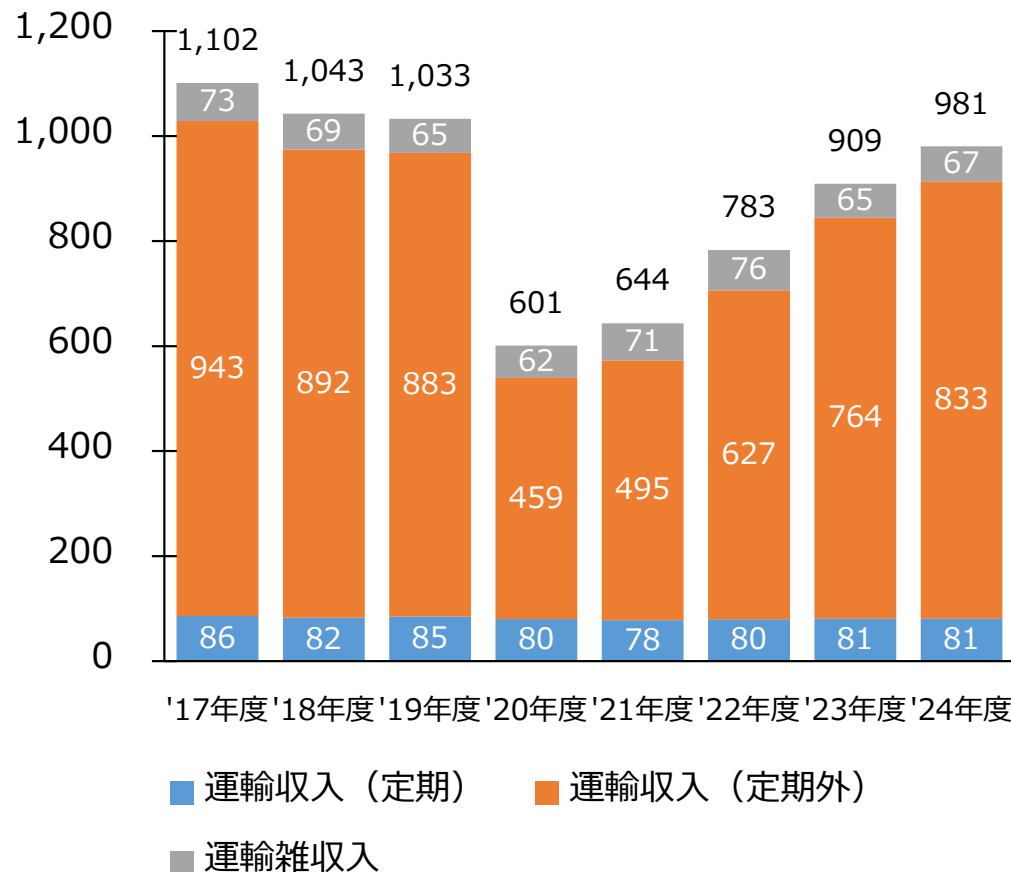


- 営業収益は、2019年度に運賃改定を実施したものの、2020年度に新型コロナウイルスの影響を受け大きく減少。その後、インバウンド観光客のご利用増や地域の関係者とJRが一体となった利用促進の取組み等により、回復基調にある。営業費用は減価償却費等が増加し、2017年度を上回る水準となり、営業損益（線区収支）は、2017年度を下回る水準で推移している。
- 輸送密度は、2020年度に新型コロナウイルスの影響等を受けて低下した後、インバウンド観光客のご利用増等により、回復途上にある。

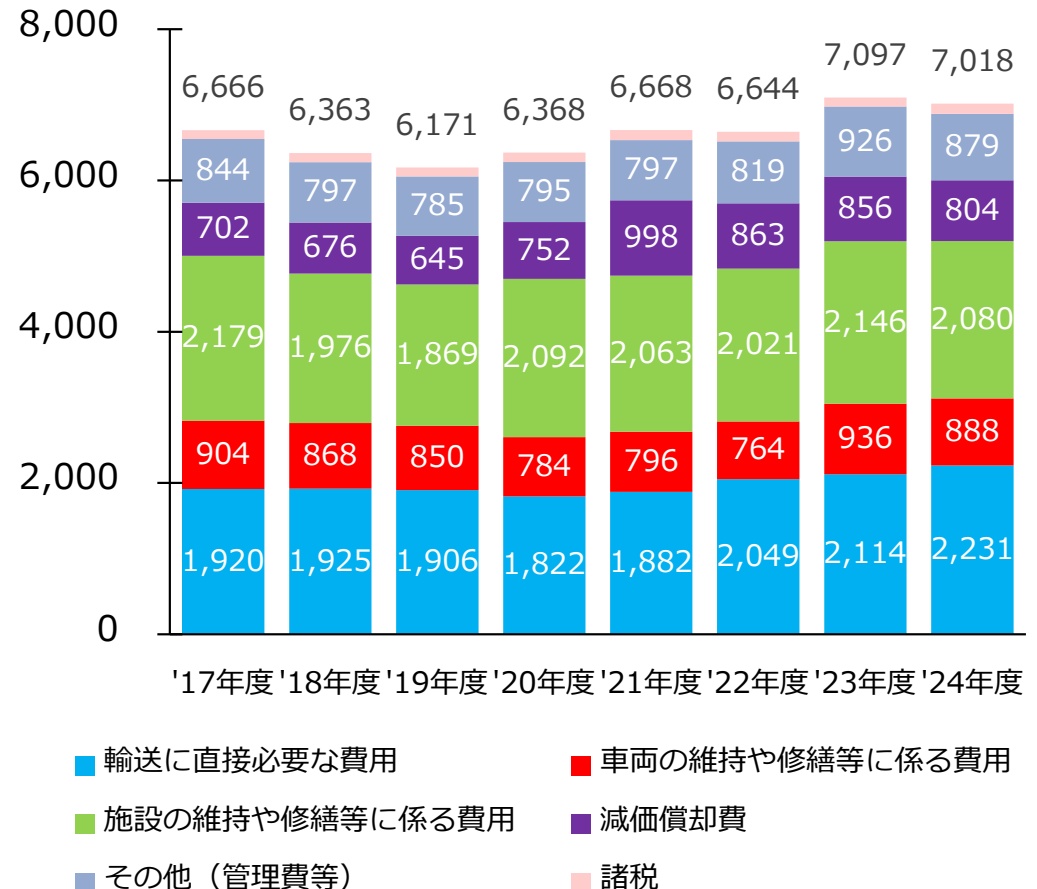
2 数値目標の検証③

営業収益・営業費用の内訳（旭川～稚内）

①営業収益（単位：百万円）



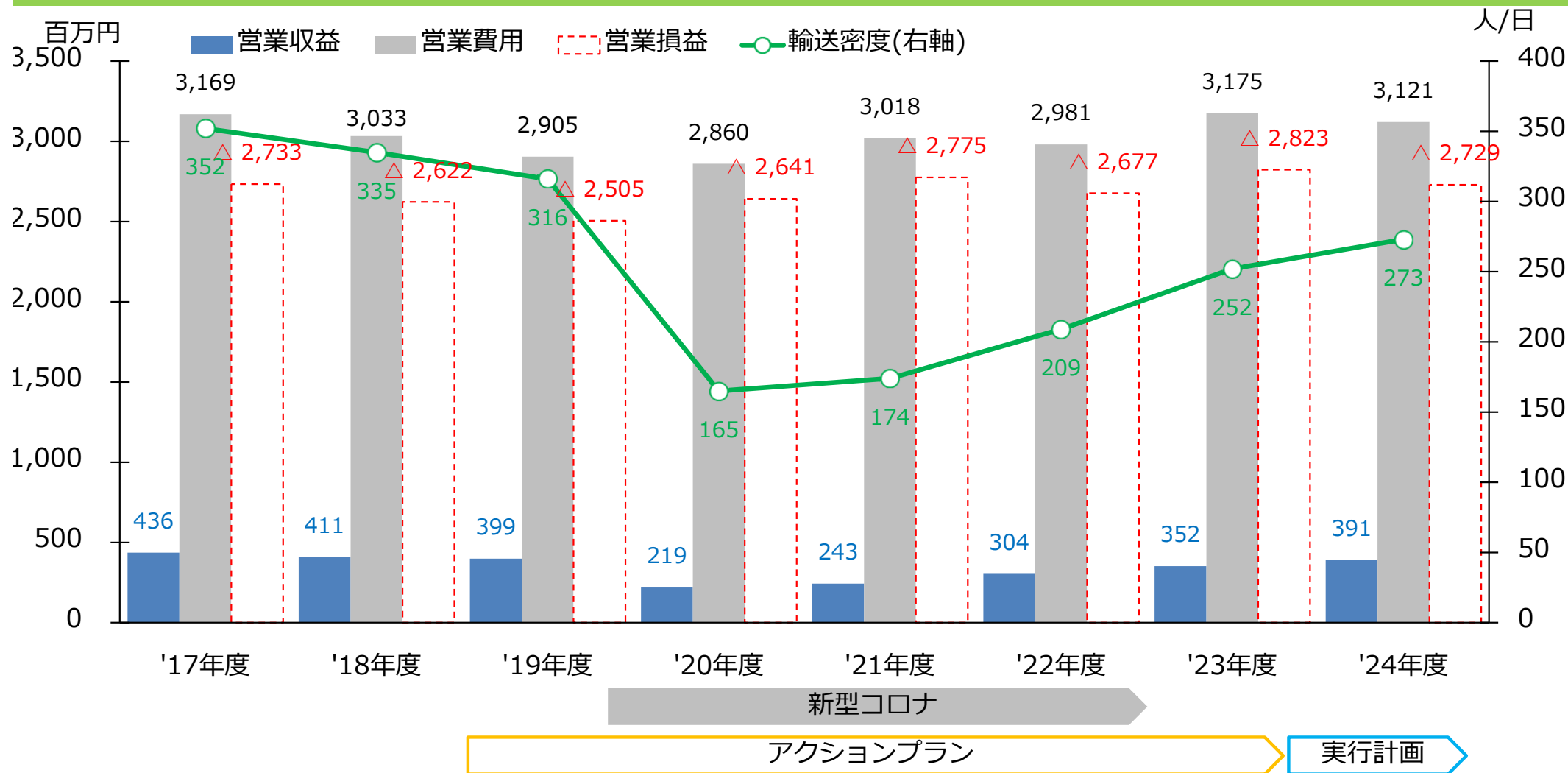
②営業費用（単位：百万円）



運輸輸入（定期）は少子化等の影響により減少している一方、営業収益の太宗を占める運輸収入（定期外）は2020年度に新型コロナの影響等をうけて大きく減少した後、インバウンド観光客のご利用増等により増加に転じている。この結果、営業収益全体では、コロナ前（2019年度）の水準にまで回復している。

施設の維持や修繕等に係る費用等は減少している一方、輸送に直接必要な費用が原油価格の上昇等の影響を受け増加傾向にあるほか、減価償却費が新車投入の影響により増加していることなどから、営業費用全体では、2024年度において2017年度を上回る水準となっている。

2 数値目標の検証② 線区収支・輸送密度の推移（名寄～稚内）

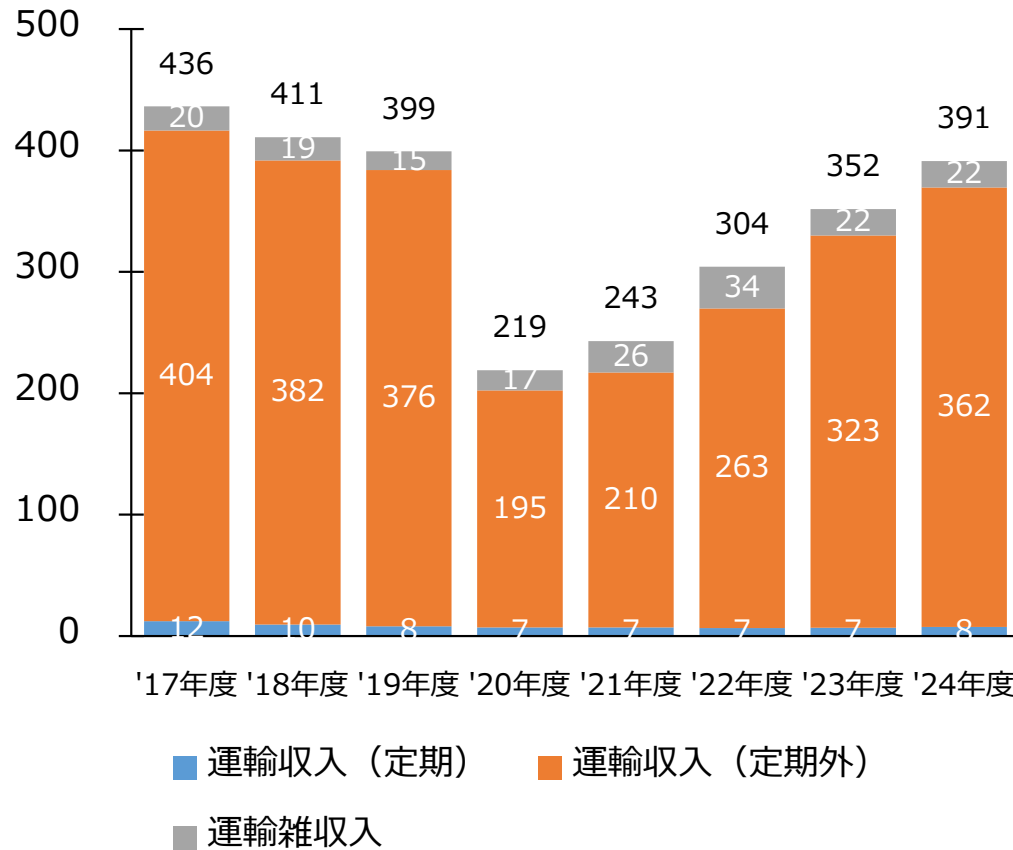


- 営業収益は、2019年度に運賃改定を実施したものの、2020年度に新型コロナの影響を受け大きく減少。その後、インバウンド観光客のご利用増や地域の関係者とJRが一体となった利用促進の取り組み等により、回復基調にある。営業費用は2021年度以降、増加傾向にあるものの、2024年度は2017年度に比べ減少している。この結果、2024年度の営業損益（線区収支）は、2017年度に比べ4百万円改善となっている。
- 輸送密度は、2020年度に新型コロナの影響等を受けて低下した後、インバウンド観光客のご利用増等により、回復途上にある。

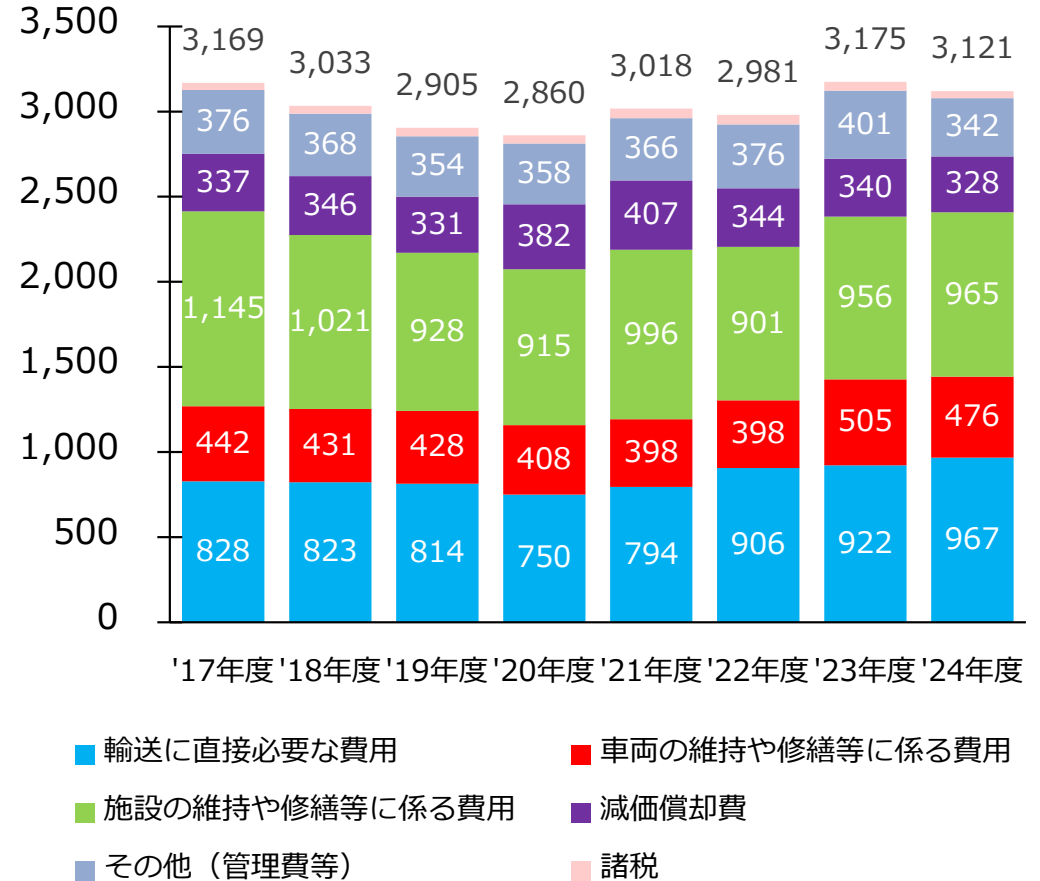
2 数値目標の検証③

営業収益・営業費用の内訳（名寄～稚内）

①営業収益（単位：百万円）



②営業費用（単位：百万円）



運輸輸入（定期）は少子化等の影響により減少している一方、営業収益の太宗を占める運輸収入（定期外）は2020年度に新型コロナの影響等をうけて大きく減少した後、インバウンド観光客のご利用増等により増加に転じている。この結果、営業収益全体では、コロナ前（2019年度）の水準にまで回復している。

輸送に直接必要な費用が原油価格の上昇等の影響を受け増加傾向にあるものの、施設の維持や修繕等に係る費用は減少傾向にあり、営業費用全体では、2024年度において、2017年度を下回る水準となっている。

3 利用促進・コスト削減の取組みの検証

(1)利用促進・増収施策

取組	目標	実績	差異
観光列車の運行（花たび そうやの運行）	乗車人数 90人/日	126人/日	36人/日
観光列車の運行（ロイヤルエクスプレスの運行）	運行回数 3往復	3往復	—
特急列車内での特産品販売の実施	実施回数 7回	6回	△1回
鉄道乗車運賃への助成	助成者数 124名	116名	△8名

- ・花たび そうや号は、列車編成をリニューアルして運行したほか、上り・下りで停車駅を分け各駅の停車時間を確保して沿線地域の皆様とともにおもてなしを行ったこと、また、道外からのご利用が増加したこと等により、目標を上回った。一方、特急列車内での特産品販売は計画時の実施日数から変更になり目標を下回った。鉄道乗車運賃への助成は、宗谷線単独では前年実績に基づき設定した目標を下回ったものの、助成対象線区（宗谷線、石北線、富良野線）全体では、事業費の予算上限額に達する実績となった。

(2)コスト削減

取組	コスト削減額
行き違い設備の見直し（佐久駅、抜海駅）	21百万円

- ・佐久駅・抜海駅の行き違い設備を廃止し、「棒線化」することにより、冬期の除雪費等のコスト削減を実施。
- ・その他、ご利用の少ない雄信内駅、南幌延駅、抜海駅の3駅を廃止。

4 具体的取組への地域によるご負担

(単位：千円)

自治体名	実施時期	具体的取組み	ご負担額
沿線8市町村	4～3月	蘭留駅（比布町）、塩狩駅（和寒町）、日進駅・智北駅（名寄市）、天塩川温泉駅・咲来駅・筏島駅（音威子府村）、佐久駅（中川町）、問寒別駅・糠南駅・雄信内駅・南幌延駅・下沼駅（幌延町）、兜沼駅（豊富町）、抜海駅（稚内市）の維持管理	16,004
旭川市	4～3月	鉄道乗車運賃への助成	462
稚内市	4～3月	勇知駅、抜海駅100周年記念事業	145
沿線市町村	5月	「花たびそうや」おもてなし	277
稚内市	6月	「ちょい旅ウォーキング（JR利用促進事業）」実施	22
和寒町	7月	「塩狩駅開駅100周年」おもてなし	290
宗谷総合振興局	5、9、10月	「乗ろう！学ぼう！てっぺん宗谷の乗りものの体験教室」実施	272
比布町	9月	「ぴっぷ駅マルシェ」実施	170
稚内市・和寒町	9月	「ザ・ロイヤルエクスプレス」おもてなし	1,278
旭川市	10月	J R 宗谷線で行く 「子ども体験ツアー」実施	37
宗谷本線調査・実証事業協議会	12月	高校等直通バスの実証運行（名寄～音威子府間、幌延～稚内間）実施	9

5 2024年度の主な取り組み

「花たび そうや」号の運行

5/11～6/2の土・日曜日に観光列車「花たび そうや」号を運行。列車編成をリニューアルして運行したほか、より楽しんでいただくために、上り・下りで停車駅を分け、各駅の停車時間を確保し、沿線地域の皆様によるおもてなしを実施。期間中に合計857名のお客様にご利用いただいた。



宗谷線特急利用促進のP R実施

宗谷本線活性化推進協議会は2/10、旭川駅で宗谷線の特急利用の促進を図るためのP Rを実施。沿線自治体の職員やご当地キャラクターが駅利用者に観光パンフレットやノベルティを配布したほか、宗谷本線フォトコンテストの過去受賞作品等を展示し、宗谷線の魅力をアピールした。



子供乗車体験ツアーの開催

宗谷総合振興局は、地域公共交通の将来の利用者となる子ども向けに、公共交通を身近に感じてもらうため、5/11、9/28、10/12の3日間、「乗ろう！学ぼう！てっぺん宗谷の乗りものの体験教室」を開催。宗谷管内全ての市町村から約100名の小学生が参加し、鉄道乗車体験や駅での改札体験、駅や保線施設の見学等を行った。



高校等直通バスの実証運行

地域公共交通の利便性向上と利用促進を図ることを目的に、12/16～20で病院や高校への直通バスを運行する実証事業を実施。

朝の通院時間等に音威子府から名寄市立病院、夕方の帰宅時間に稚内市内の高校から幌延の2区間で運行。名寄方面は1.4人/日、稚内方面は9.2人/日のご利用がありアンケートでは「便利」との回答が多数あった。



6 2024年度の検証

- 2024年度は、地域の関係者とＪＲが一体となり、実行計画にもとづき徹底した利用促進・コスト削減に取り組んだ。
- 具体的には、利用促進では子供体験乗車ツアーや鉄道乗車運賃への助成の実施、特急列車内での特産品販売、「花たび そうや」号の運行や航空会社と連携したフリーパス発売などの取組みを実施した。また、コスト削減では冬期の除雪経費等の削減を図るため、佐久駅、抜海駅の行き違い設備を廃止したほか、ご利用の少ない雄信内駅、南幌延駅、抜海駅の3駅を廃止した。
- また、地域公共交通の利便性向上と利用促進を図るための実証事業として、音威子府から名寄への通院・通学バス、稚内市内の高校から幌延への高校生下校バスを実証運行し、今後の利用促進の可能性を探る取組みも行った。
- これらの各種取組みにより、線区収支は基本指標に対して旭川～稚内では473百万円下回ったが、名寄～稚内では4百万円上回った。また、輸送密度は基本指標に対して旭川～名寄では307人/日下回ったものの、名寄～稚内では79人/日下回った。
インバウンド観光客等のご利用増や地域の関係者とＪＲが一体となった利用促進の取組みにより、宗谷線のご利用は回復しているものの、輸送密度は基本指標を20%強下回り、線区収支のうち営業収益は基準とする2017年度実績を10%程度下回ったことから、引き続き特急列車を中心に都市間利用拡大に向けた取組みを進めることが必要である。また、さらなる収支改善にむけ、安全確保を最優先としつつ、徹底したコスト削減にも取り組む必要がある。
- 今後は、2026年度末までに宗谷線の抜本的な改善方策を確実にとりまとめられるよう、2024年度の結果を踏まえ、PDCAサイクルにより必要な見直しを行いつつ、徹底した利用促進・コスト削減の取組みを進めていくとともに、二次交通も含めたあるべき交通体系に関する徹底的な議論を進めていく。