

**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
富良野線**

2025年10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、2024年8月に策定した「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」（以下「実行計画」という。）の2024年度の実行状況について、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。
- 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、観光利用という富良野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年度末までに富良野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、引き続き地域の関係者とJR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、線区の特性、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、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)線区の特性

- 「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)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。

(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） △998百万円
 - ②輸送密度（目標） 2026年度（実行計画終了時期） 1,597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、観光利用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） 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、線区の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

	2024年度実績 [A]	基本指標 [2017年度実績] (2026年度目標) [B]	差異 [C=A-B]	線区特性に応じた目標 [収支改善目標] (2026年度目標) [D]	目標達成時の線区収支 (2026年度目標) [E=B+D]	差異 [F=A-E]
線区収支 (百万円)	△ 1,209	△ 998	△ 211	261	△ 737	△ 472
輸送密度 (人/日)	1,304	1,597	△ 293			

線区収支

- ・ 営業収益のうち定期収入が減少するなか、インバウンド観光客のご利用増や地域の関係者とＪＲが一体となった沿線住民等の利用促進の取組みにより、定期外収入は増加した。その一方、新車投入による減価償却費の増加（+131百万円）や原油価格高騰による動力費の増加（+54百万円）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211百万円下回った。
- ・ 基本指標を下回ったものの、2024年度は収支改善に向け、主に以下の取組みを実施。

<収支改善に向けた2024年度の主な取組み>

①-1 観光利用収入増加に向けた地域の取組み

- ・ 定期列車を活用したスタンプラリー実施
- ・ 鉄道乗車運賃への助成実施
- ・ 臨時特急「冬のラベンダー号」実証運行、等

上記の取組み等により、観光利用収入（定期外収入）は+44百万円（2023年度比）

①-2 観光利用収入増加に向けたＪＲの取組み

- ・ 富良野・美瑛CP30周年と「富良野・美瑛ノロッコ号」運行
- ・ なかふらのラベンダー祭、花火大会での臨時列車運行
- ・ 冬季利用増に対応した定期列車の増結や駅頭案内の実施等

②-1 地域と一体となったコスト削減の取組み

- ・ ご利用の少ない列車 2 本減便
- ・ ご利用の少ない踏切の休止（1 箇所）

上記の取組み等により、10百万円のコスト削減

②-2 ＪＲによるコスト削減の取組み

- ・ 窓口営業時間（富良野駅）と券売機（3 駅）見直しによる業務削減
- ・ 被服配給制度の見直し

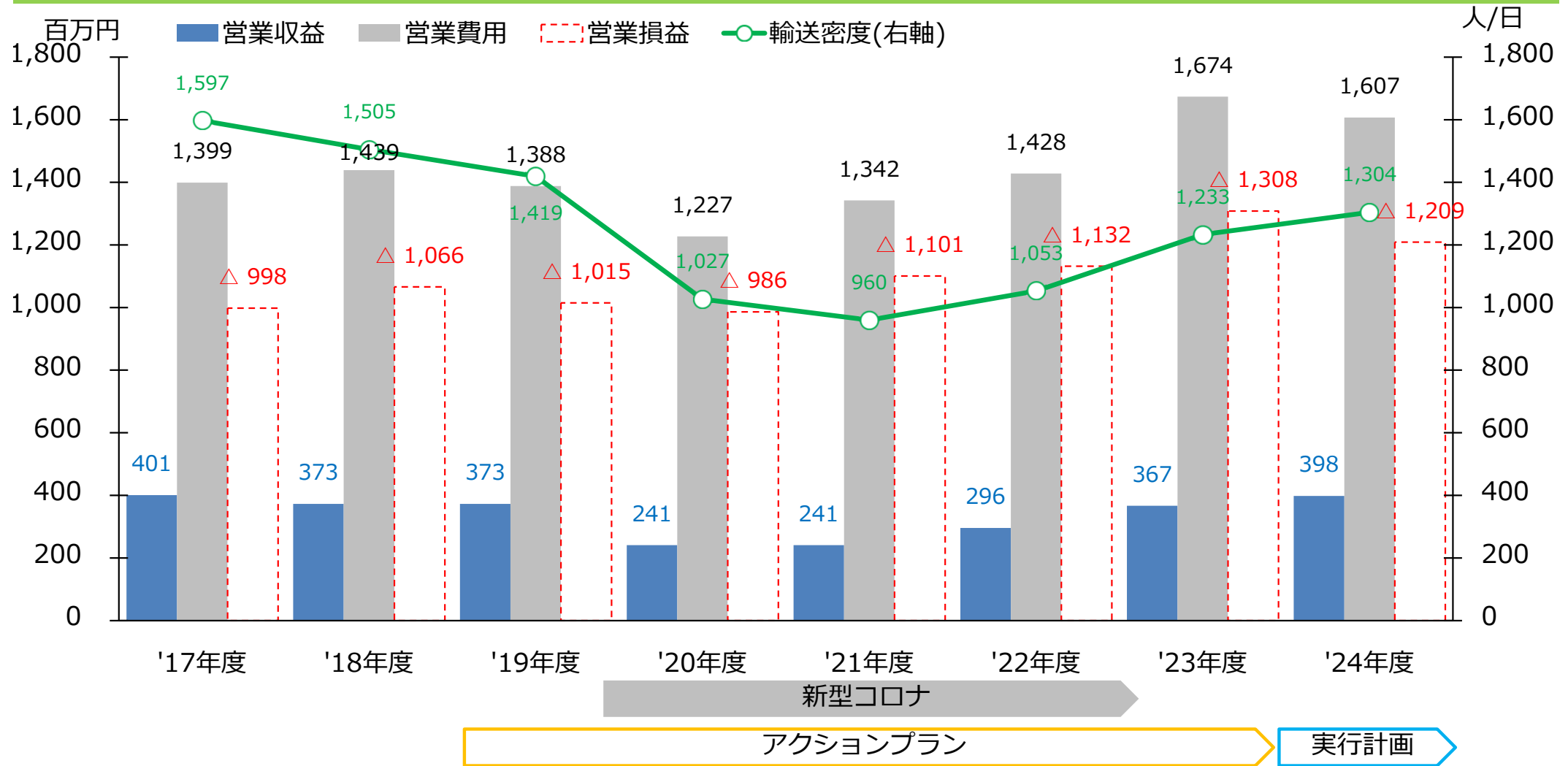
③ 具体的取組への地域によるご負担

- ・ 利用促進、収支改善に向け、3.3百万円の費用をご負担いただき、H100形ラッピング列車を活用した「ＪＲ富良野線満喫列車」や臨時特急「冬のラベンダー号」の運行、「かみくるパス」による鉄道とバスの共通乗車事業等を実施。

輸送密度

- ・ 地域の関係者とＪＲが一体となって利用促進等に取り組んでおり、冬季を含むインバウンド利用の増加が見られたものの、定期ご利用の減少により、2024年度は基本指標を293人/日下回った。

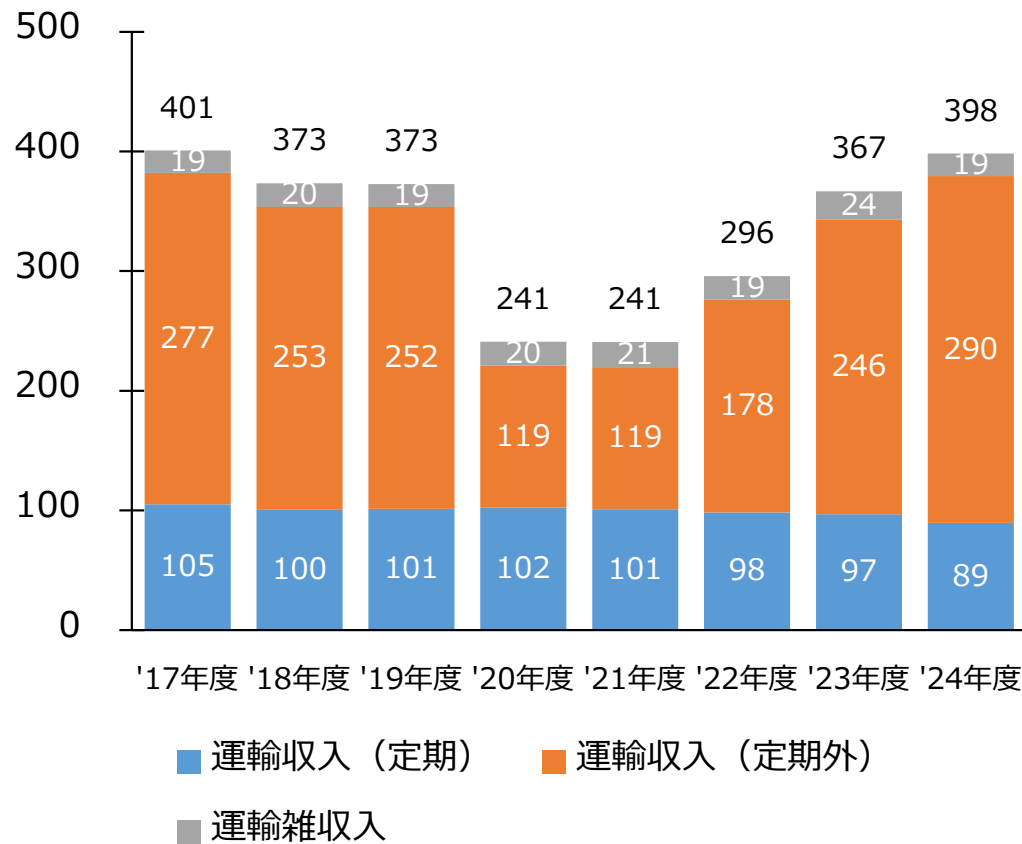
2 数値目標の検証② 線区収支・輸送密度の推移



- 営業収益は新型コロナの影響等を受け減少した後、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のほか、2019年度に実施した運賃改定等により2024年度は概ね2017年度水準にまで回復。営業費用は、減価償却費を中心に増加し、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。
- 輸送密度は、2020年度に新型コロナの影響等を受け低下した後、冬季を含む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。

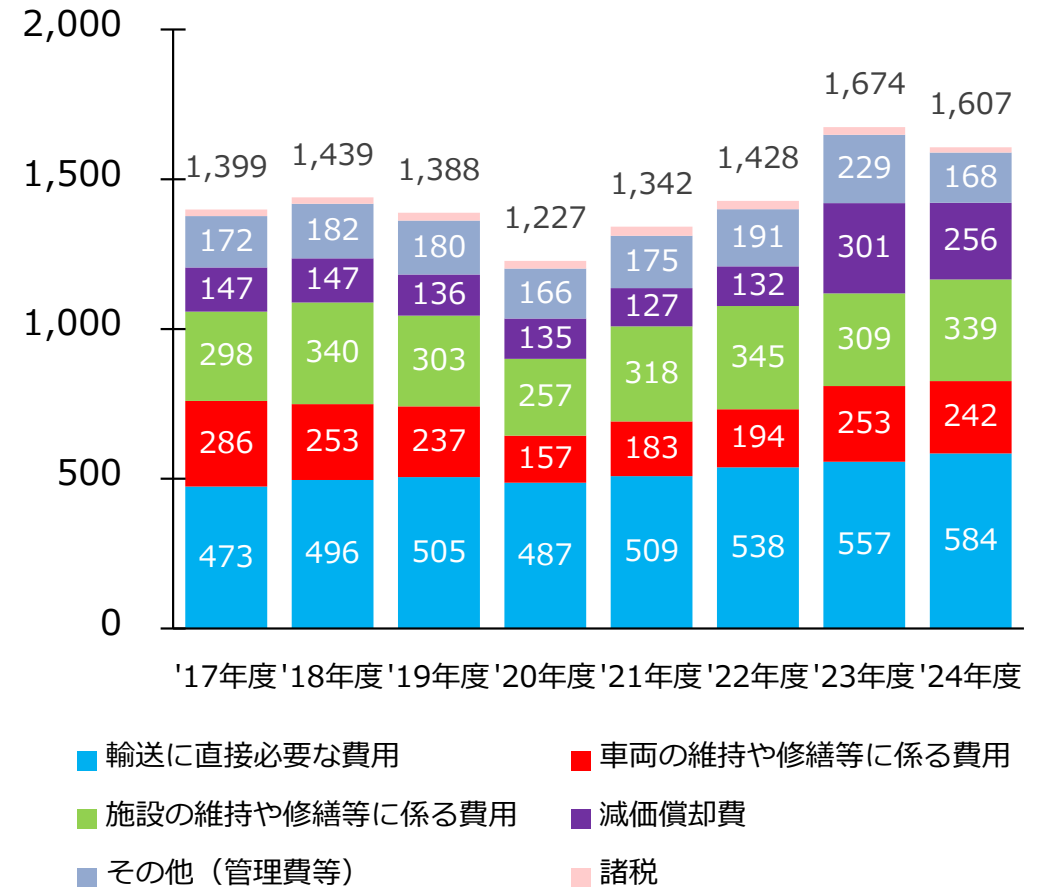
2 数値目標の検証③ 営業収益・営業費用の内訳

①営業収益（単位：百万円）



運輸収入（定期）は少子化等の影響により減少している一方、運輸収入（定期外）は2020年度に新型コロナウイルスの影響等を受け、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、2024年度は2017年度を上回る水準となり、営業収益全体では、概ね2017年度水準にまで回復している。

②営業費用（単位：百万円）



車両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2017年度を上回る水準で推移している。

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（ロイヤルエクスプレスの運行）	運行回数 2回	2回	—
観光列車の運行（ひとめぐり号の運行）	運行回数 2回	2回	—
観光列車の運行（富良野・美瑛ノロッコ号の運行）	運行日数 75日	75日	—
「旭川市内駅をめぐるなぞときのたび その4」実施	参加者数 284名	191名	△93名
鉄道乗車運賃への助成	助成人数 91名	182名	+91名

- ・観光列車は「富良野・美瑛ノロッコ号」を中心に計画どおり運行。鉄道を利用して謎解きをしながら旭川市内の駅をめぐるとの企画は市内児童の減少傾向に加え、実施期間中の猛暑による出控えにより目標を下回ったものの、鉄道乗車運賃への助成は制度の知名度向上により、目標を大きく上回る実績となり、旭川市では助成対象線区（宗谷線、石北線、富良野線）全体でも事業予算の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
ご利用の少ない列車の見直し （2本減便）	1.3百万円
ご利用の少ない無人駅券売機の見直し （神楽岡・緑が丘・西神楽）	3.8百万円
ご利用の少ない踏切の見直し （1箇所休止）	1.1百万円

- ・ご利用の少ない列車を2本減便したほか、ご利用の少ない設備の見直しによるコスト削減を実施。

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
旭川市	4～3月	「鉄道利用促進事業助成金」実施	246
JR富良野線 連絡会議	4～3月	歓迎イベントなどで掲げる「沿線市町のぼり」作成	12
JR富良野線 連絡会議	7、8月	「旭川駅&運転所見学ツアー」実施	20
JR富良野線 連絡会議	7～8月	「JR富良野線ふらっとスタンプラリー」実施	242
旭川市	7～8月	「旭川市内駅をめぐるなぞときのたび その4」実施	62
北海道上川 総合振興局	8～9月	「富良野・美瑛ノロッコ号利用促進キャンペーン」実施	438
JR富良野線 連絡会議	11月	「JR富良野線満喫列車企画」実施	233
JR富良野線 連絡会議	12～2月	「観光地、観光施設等と連携した利用促進実証事業」実施	319
JR富良野線 連絡会議	12～2月	「富良野・美瑛ノロッコ号の思い出写真」募集	28
旭川市	1月	「JRで行く『子ども体験ツアー』」実施	41
JR富良野線 連絡会議	2月	「札幌～富良野間臨時特急『冬のラベンダー号』運行実証事業」実施	809
JR富良野線 連絡会議	2月	「『かみくるパス』による鉄道とバスの共通乗車実証事業」実施	943

5 2024年度の主な取組み

「JR富良野線満喫列車」運行

H100形ラッピング車両で鉄道の旅と地域の魅力を再発見する「JR富良野線満喫列車」を11/16に運行。

29名が参加し、旭川駅を見学した後、ラッピング車両に乗車して富良野へむかい、バター・チーズ作り体験やワイン工場を見学。

また、車内イベントとして、JR社員による富良野線や列車運行にかかわる仕事の紹介や沿線自治体職員による市町の紹介等も行った。



富良野・美瑛キャンペーン30周年記念の取組み

「JRで行く 富良野・美瑛」キャンペーンが2024年で30周年を迎えたことを記念し、6/8の「富良野・美瑛ノロッコ号」等の運転初日に出発セレモニーやイベントを実施。

また、地域の皆様の協力のもと、沿線の飲食店等できっぷの提示により割引やサービスを受けることができる店舗を拡大して実施したほか、沿線の飲食店と共同で「富良野線まんきつスタンプラリー」も実施した。



臨時特急「冬のラベンダー号」実証運行

冬期間の観光客の利便性向上、観光輸送の増加を図ることを目的に、2/8～9の2日間、札幌～旭川～富良野で臨時特急「冬のラベンダー号」を実証運行。

インバウンドのお客様を含め、合計662名が乗車し、約8割の方が「総合的に満足」と回答。

また、さらなる利用促進にむけて、地域の皆さまによる特産品の車内販売のほか、到着駅での沿線キャラクターによるお出迎えを実施した。



観光施設等と連携した利用促進実証事業

冬期の観光利用促進を図ることを目的に、12/14～2/28の間、富良野線利用者を対象に、観光地への二次交通や沿線の観光施設等をお得に利用できる実証事業を実施。

美瑛駅から白金温泉への路線バスや沿線の美術館、温浴施設、スポーツ施設を対象に実施し、460件の利用があり、利便性向上やバスのスムーズな乗降につながったほか、インバウンドのSNS等を通じた発信により鉄道の利用促進にもつながった。



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、利用促進では定期列車を活用したスタンプラリーの実施や鉄道乗車運賃への助成、「富良野・美瑛ノロッコ号」の運行、「ＪＲで行く 富良野・美瑛」キャンペーン30周年を記念した取組みを実施した。また、コスト削減ではご利用の少ない列車の見直しや踏切の休止等の実行計画に掲げた取組みのほか、富良野駅の窓口営業時間の見直し等の取組みも実施した。
- また、冬期の観光利用拡大にむけた実証事業として、臨時特急「冬のラベンダー号」の実証運行や富良野線利用者を対象とした観光地への二次交通や観光施設等の料金を一部割引する等の新たな事業を行い、線区特性に応じた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、線区収支及び輸送密度は2023年度に比べ改善したものの、基本指標に対しては、線区収支は新車投入による減価償却費の増加や原油価格高騰による動力費の増加等により211百万円下回り、輸送密度は293人/日下回った。
営業収益は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、2019年度に実施した運賃改定等により、基準とする2017年度実績401百万円と同水準の398百万円となったものの、輸送密度は目標に対し18%下回っていることから、引き続き観光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年度末までに富良野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。