

**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、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

- 「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ウイルス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、新型コロナウイルスの影響により、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

△：新型コロナウイルスの影響により、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。



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。

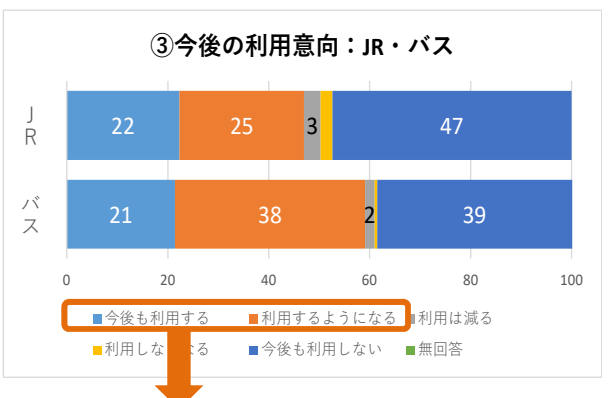
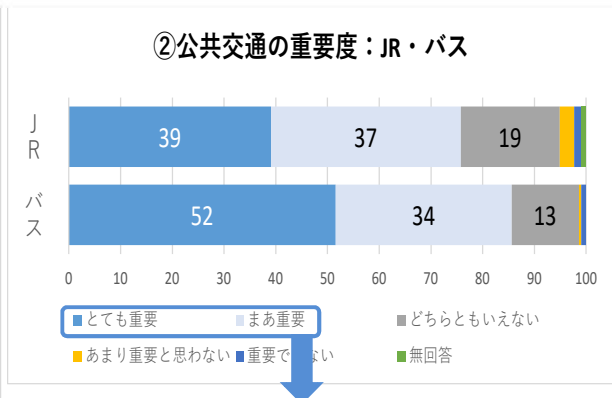
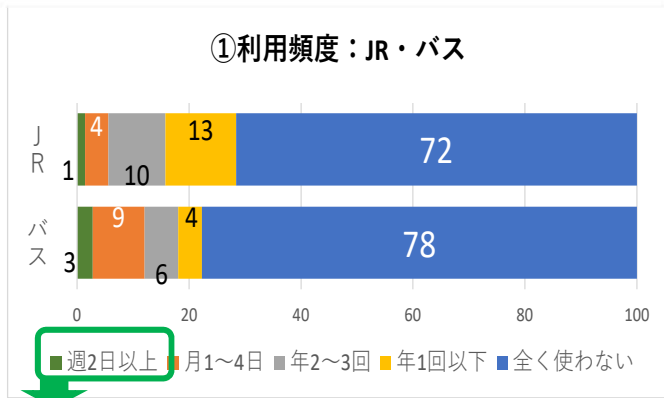


4 調査・実証事業 結果検証①

○「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%)



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%

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%

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。

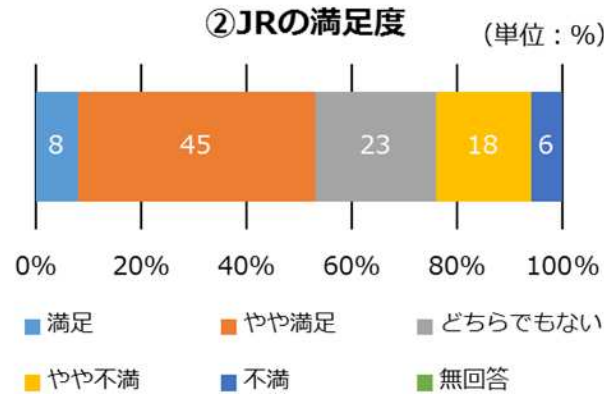
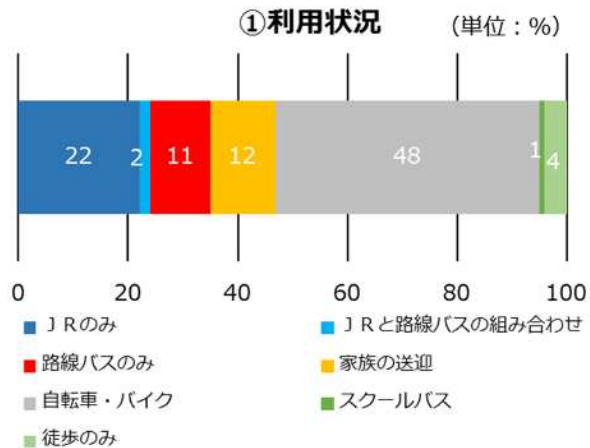
バスの利用意向

- ・ 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。

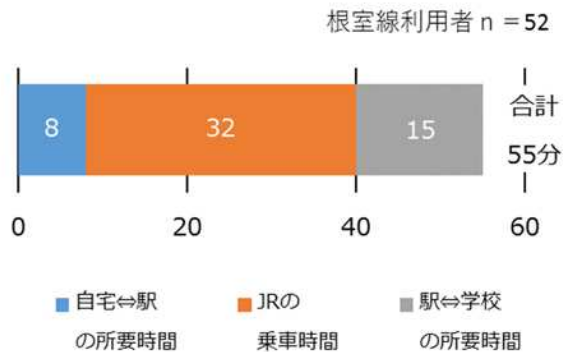
運行本数には不満があるものの、定期代の安さに一定の選択理由があると考えられる。

4 調査・実証事業 結果検証③

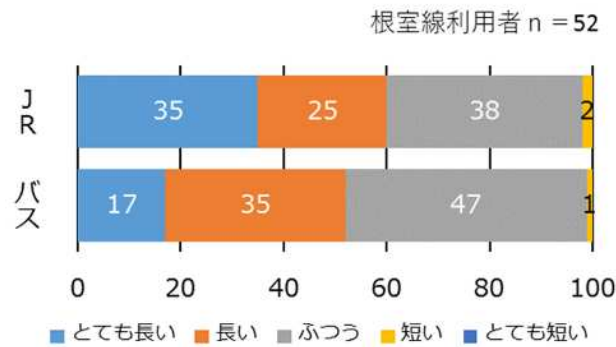
高校生 公共交通利用実態調査（滝川・富良野間）

- 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%)

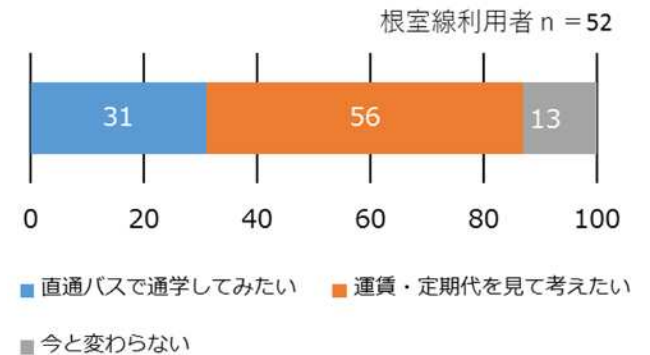
④通学時間 (単位：分)



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車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

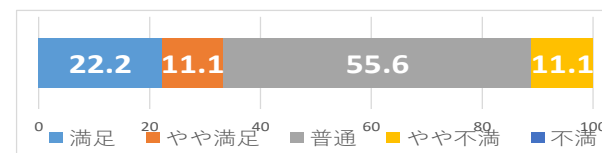
【利用者数】

- 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

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)	▲1,270	▲1,103	167	達成	▲534	▲513	21
輸送密度 (人/日)	428	266	▲162	未達成	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）

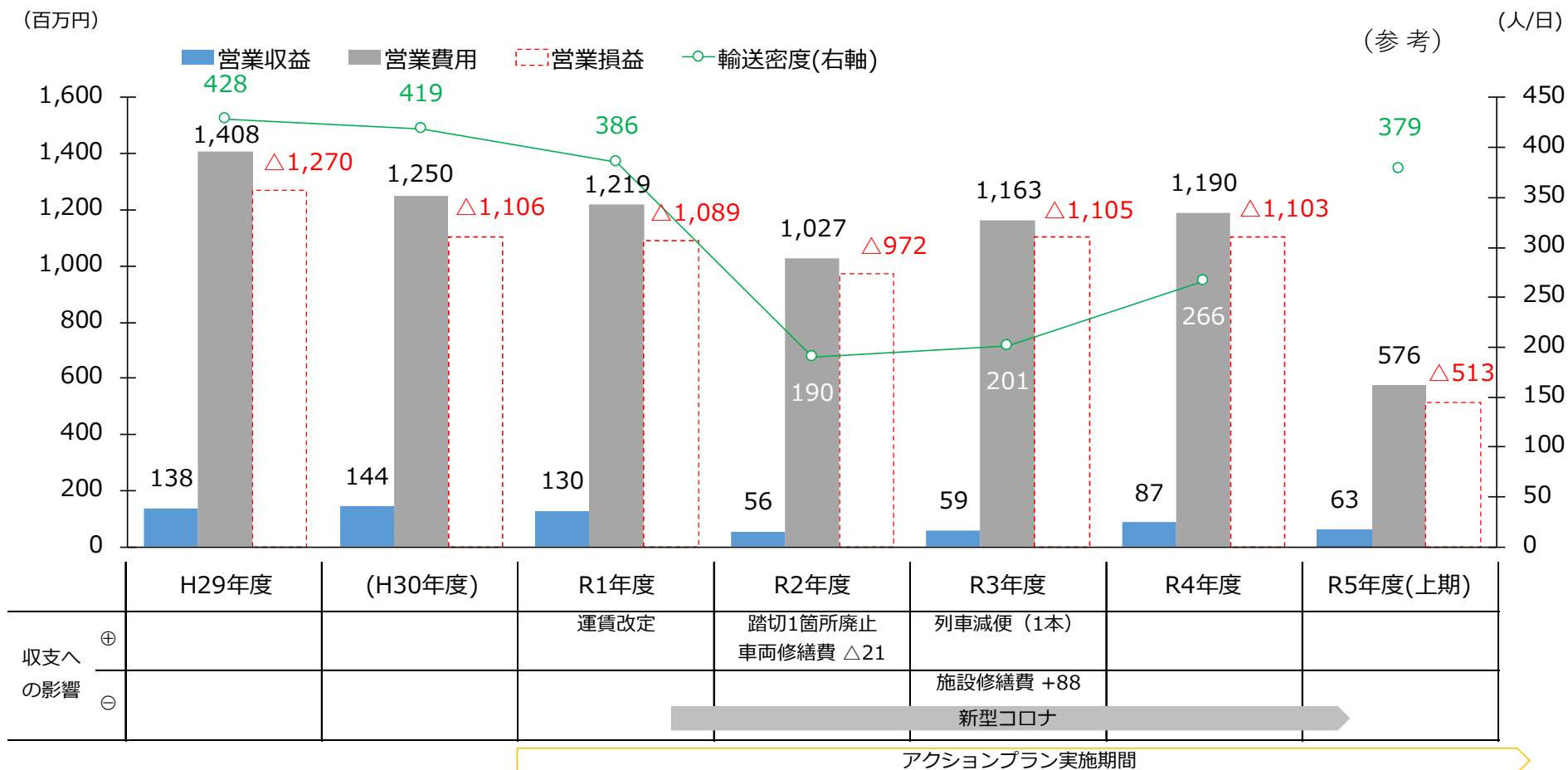
- ・線区別収支は▲275百万円となり、平成29年度を32百万円上回った。
- ・輸送密度は64人/日となり、平成29年度を36人/日下回った。

▼基本指標の達成状況

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)	▲705	▲696	9	—	▲307	▲275	32
輸送密度 (人/日)	92	53	▲39	—	100	64	▲36

5 基本指標・関連指標の検証③

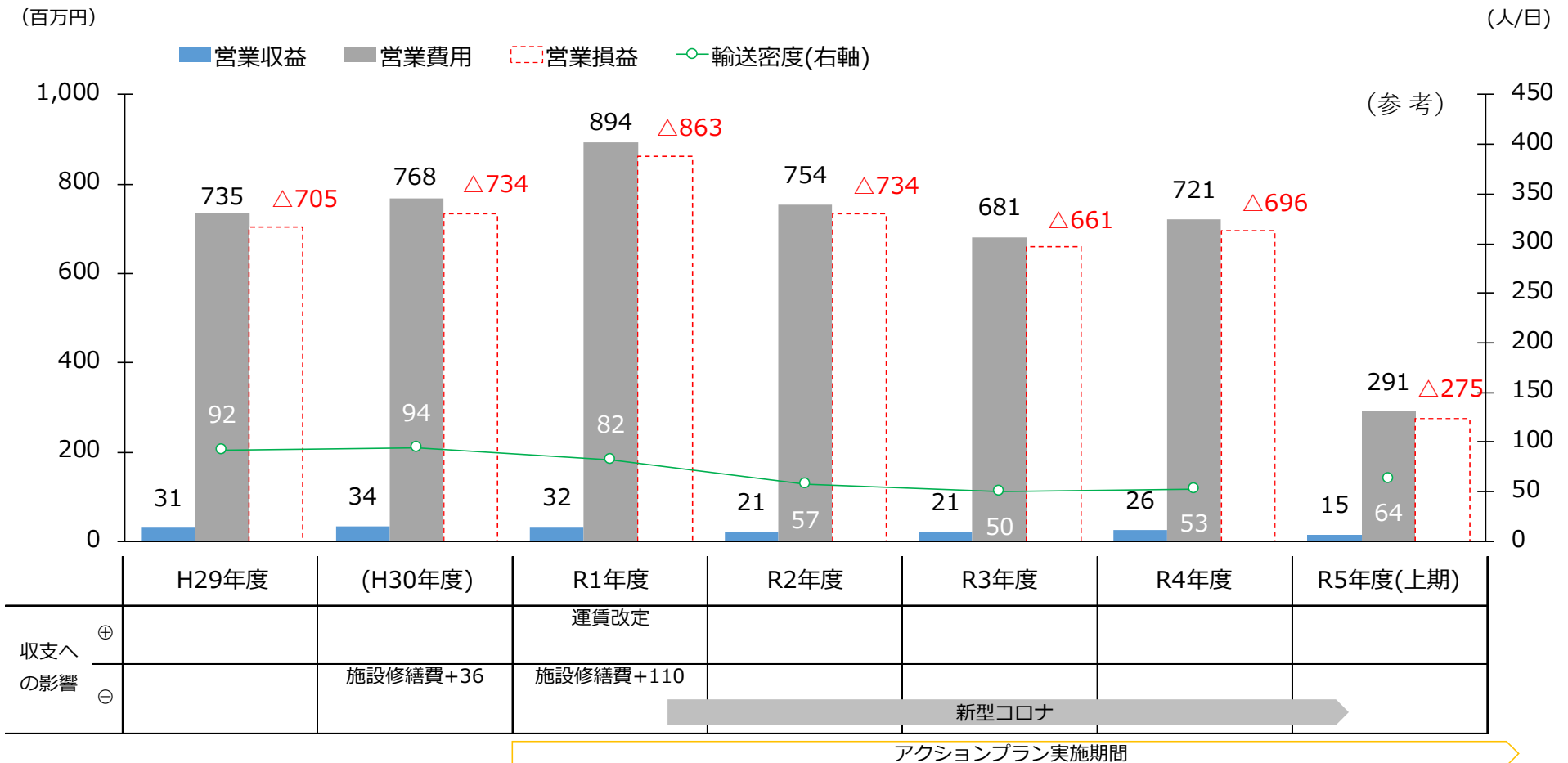
(2)線区収支・輸送密度の推移<滝川・富良野間>



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>

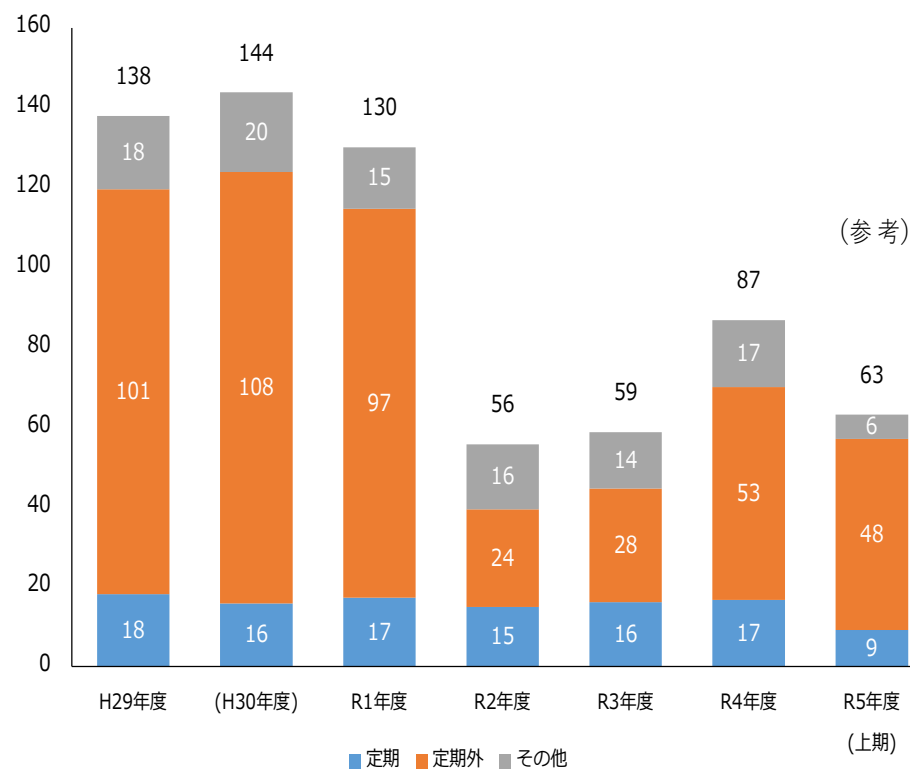


営業収益及び輸送密度については、令和2年度に新型コロナの影響等で大きく落ち込んだ後戻っていない。一方、営業費用については近年、車両維持修繕費や減価償却費が減少しており平成29年度より改善。

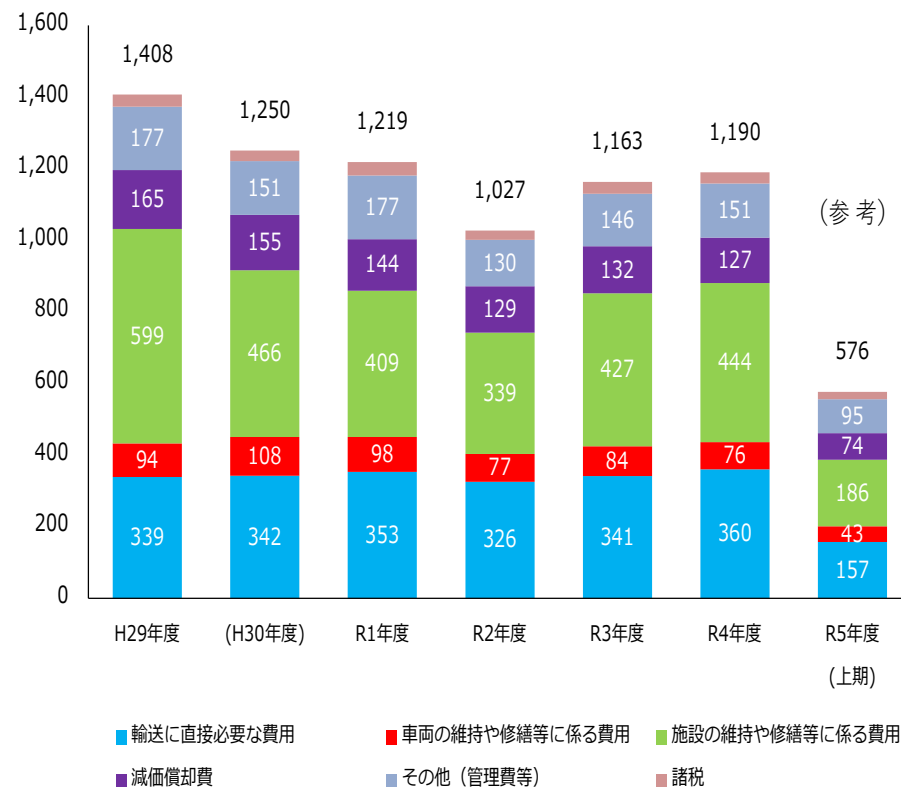
5 基本指標・関連指標の検証⑤

(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)



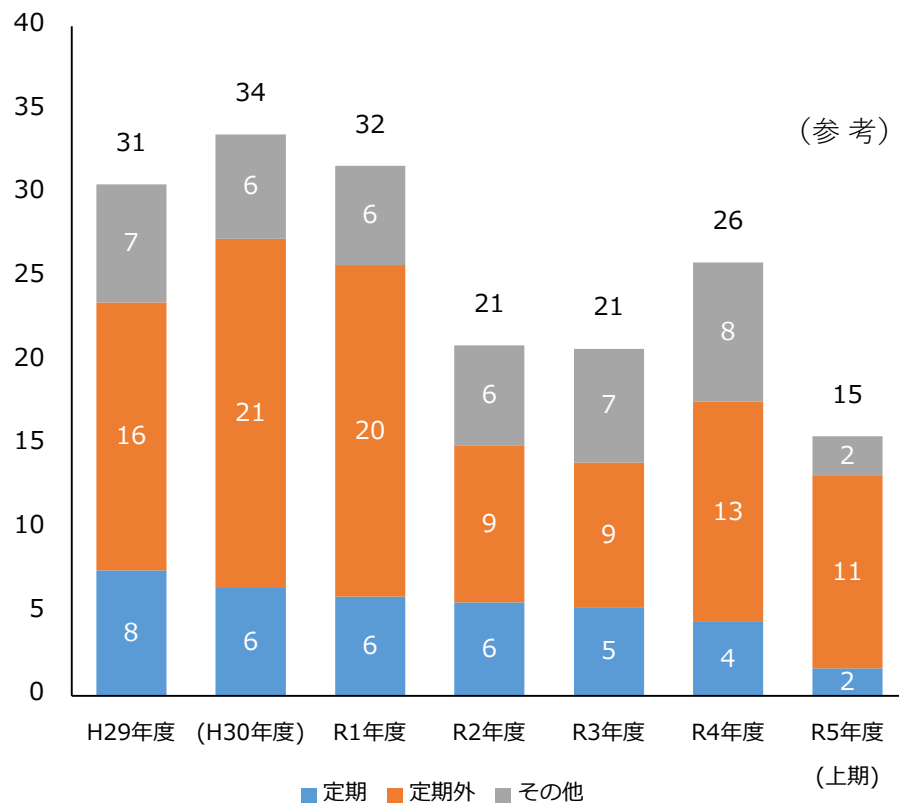
定期収入は概ね横ばいであったが、定期外収入が新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込み、近年は回復傾向にあるが5割程度しか戻っていない状況。収益全体でも目標とした平成29年度の6割程度。

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。

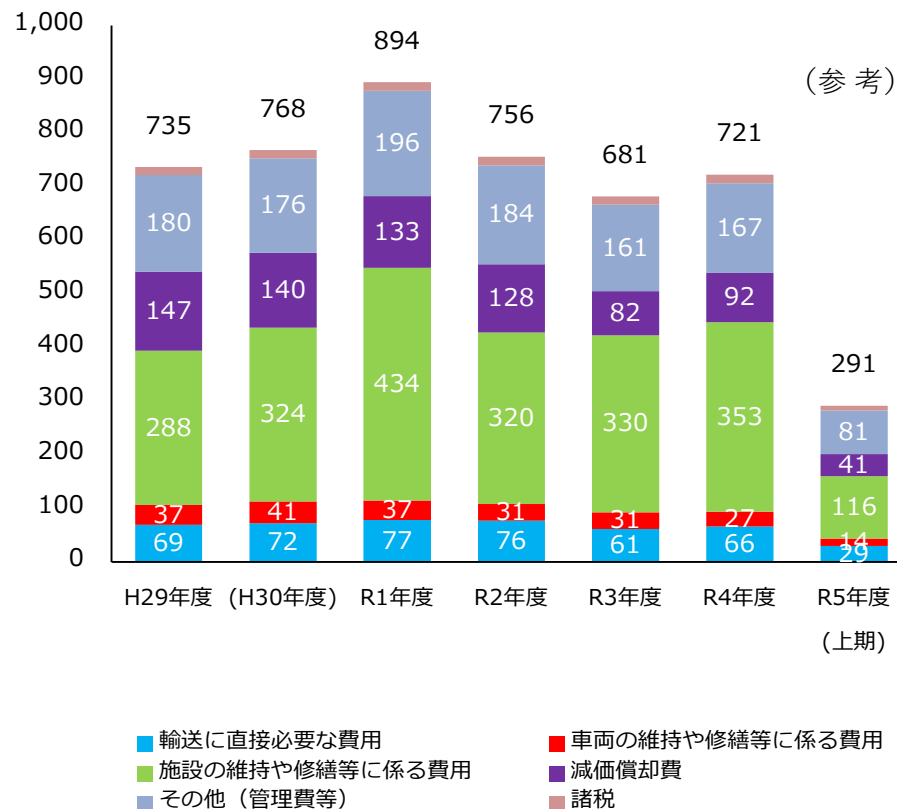
5 基本指標・関連指標の検証⑥

(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年間において、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 滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得	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	
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	上期	下期		
(1) 利用実態調査	◎	◎	全自治体 JR北海道	△	△												
(2) 輸送サービスの向上	◎	◎	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	◎	◎	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															
					H29		H30		第1期中改革期間					第2期中改革期間						
					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
滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得																			
(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 JR北海道	◎	◎														
	イ. トイレ整備	◎	◎	自治体 JR北海道	◎	◎														
	ウ. その他 駅舎のバリアフリーに向けた検討・協議	◎	◎	自治体 JR北海道	×	×														
	③駅前の整備																			
	ア. 駅前広場の整備	◎	◎	自治体 JR北海道	◎	◎														
	イ. お客様向け駐車場の整備		◎	自治体 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	◎	◎														
(6) 当社の行き届かない取組 に対するご協力	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	◎	◎														
(7) 全道利用促進取組との連携	①駅における大型荷物対応	◎	◎	自治体 その他	◎	◎														
	②駅の環境美化の取組	◎	◎	自治体 その他	◎	◎														
	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 滝川 富良野 富良野 新得	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								
(1) お客サービスの向上	①サービスのレベルの向上 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 滝川 富良野 富良野 新得	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								
(1) 道内外から根室線にお越しいただくための取組	①商品作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 滝川 富良野 富良野 新得	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								
(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 滝川 富良野 富良野 新得	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								
(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	×	×																		
(3) 中長期的な経費節減策の検討	①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	×	×																		

II. その他

取組内容	区間	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						
									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)	滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得	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	滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得	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	滝川 ～ 富良野	富良野 ～ 新得	自治体 JR北海道 その他	×	×																		
				◎	◎																		