

**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もちってもらうため、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。



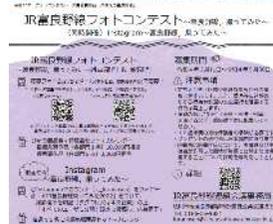
鉄道絵画・フォトコンテストの実施

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。



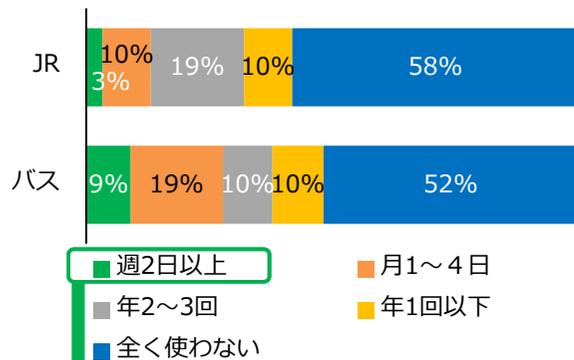
4 調査・実証事業 結果検証①

○「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。

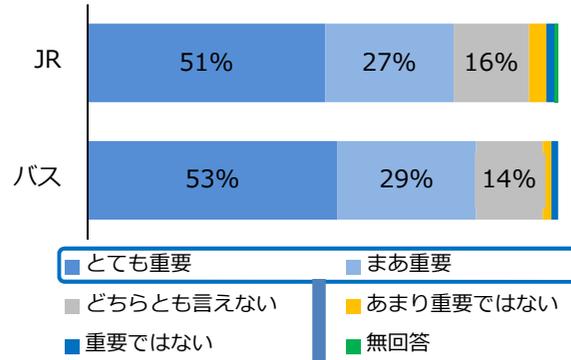
公共交通利用実態調査（地域住民アンケート・令和5年8～9月）

■ 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

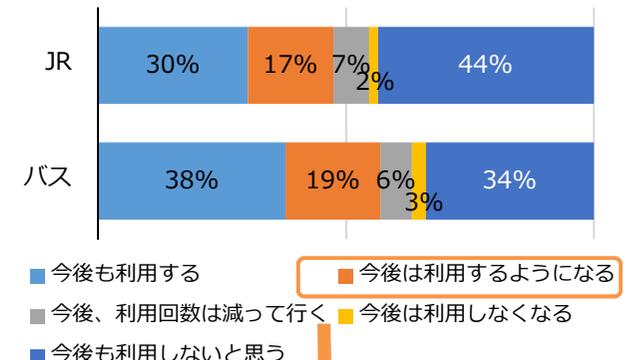
①利用頻度：JR・バス



②公共交通の重要度：JR・バス



③今後の利用動向：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%)

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%)

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。

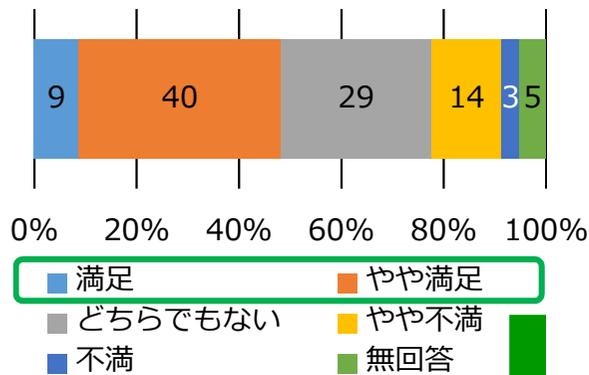
※鉄道・バス共通時刻表については鉄道とバスを組み合わせると便利とわかったことや鉄道やバスをもっと利用しようと思ったとの回答が延べ47%あった。

4 調査・実証事業 結果検証②

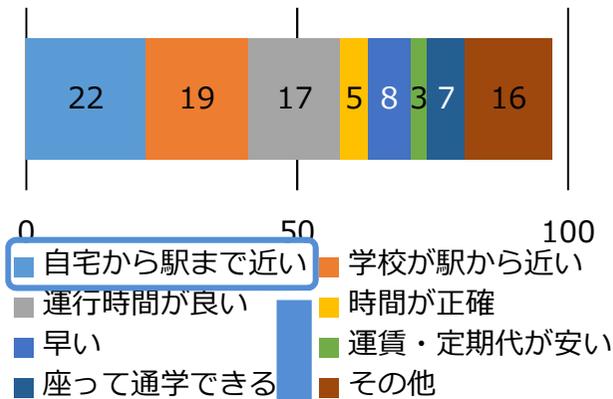
公共交通利用実態調査（高校生向け）

■ 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%)

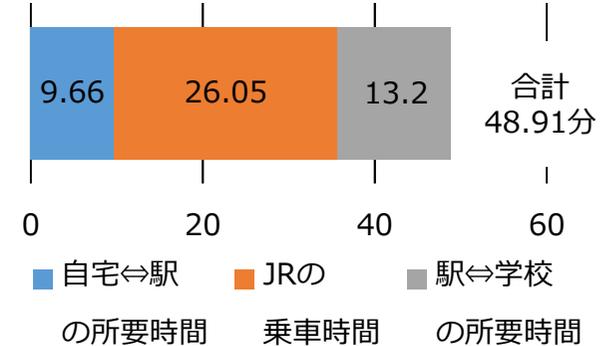
①JRの満足度（単位：％）



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%

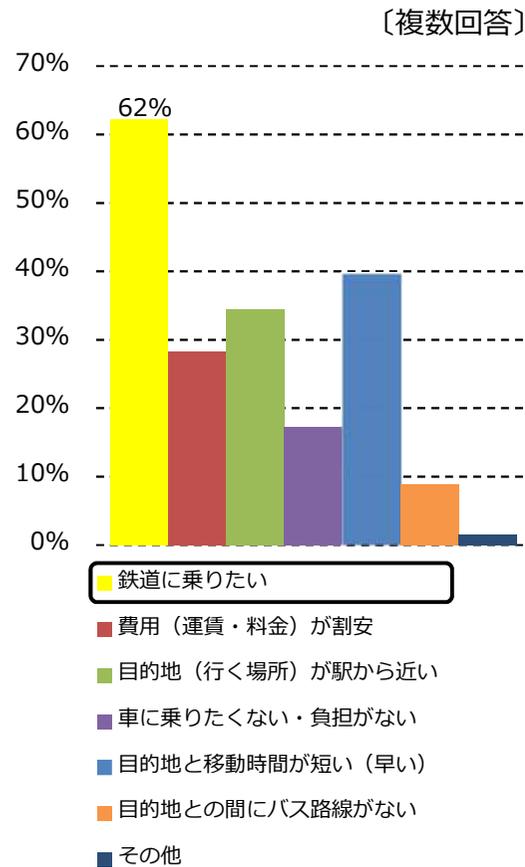
4 調査・実証事業 結果検証③

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

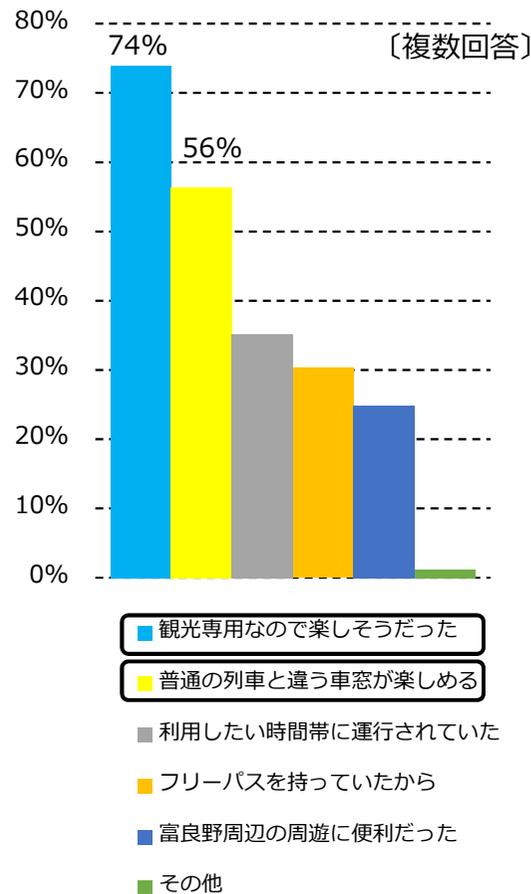
①JRを利用した理由

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。



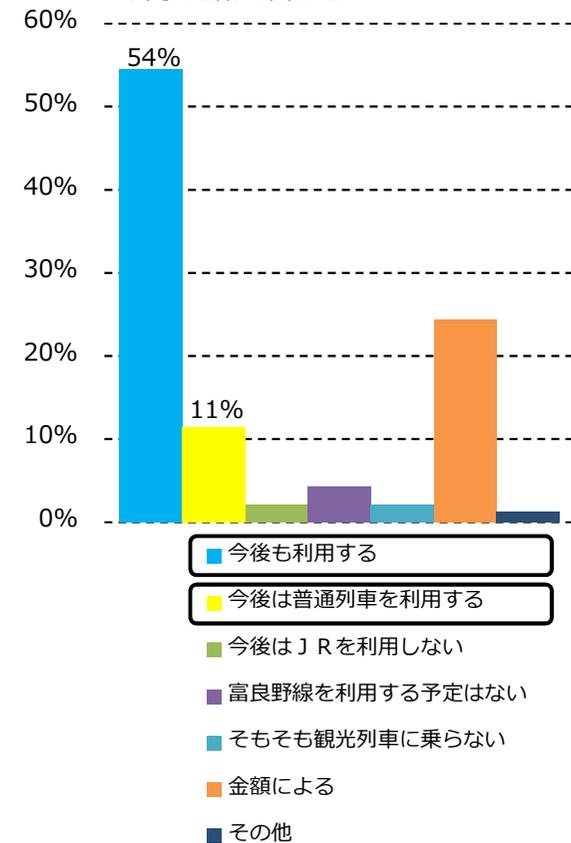
②観光列車を利用した理由

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。

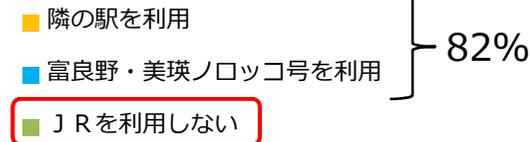
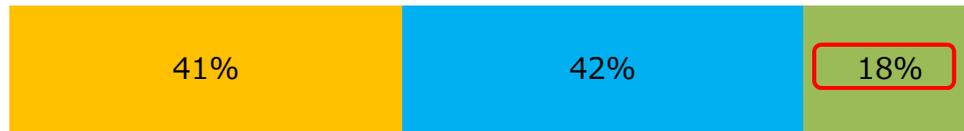


4 調査・実証事業 結果検証④

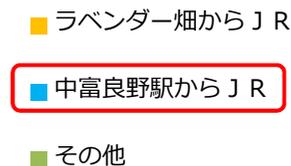
ラベンダー畑駅普通列車等停車

- 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

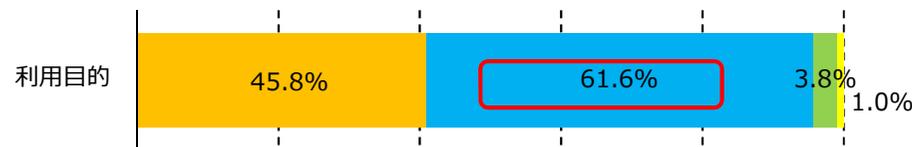
・延長運転に対する満足度は道外客・道内客ともに高い（満足78%、やや満足17%）

・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）

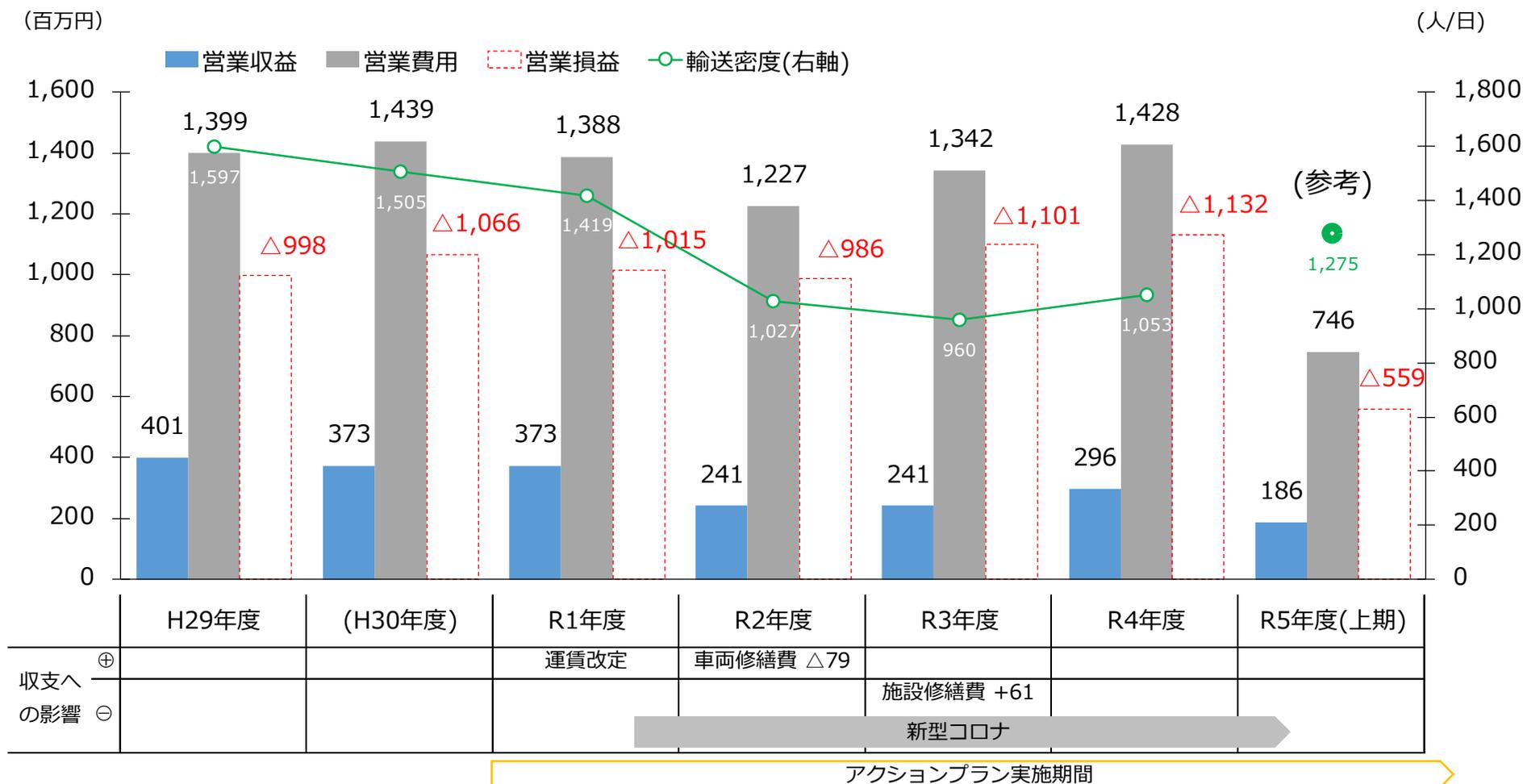
- ・線区別収支は▲559百万円となり、平成29年度より65百万円下回った。輸送密度は1,275人/日となり、基準とした平成29年度より463人/日下回った。

▼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

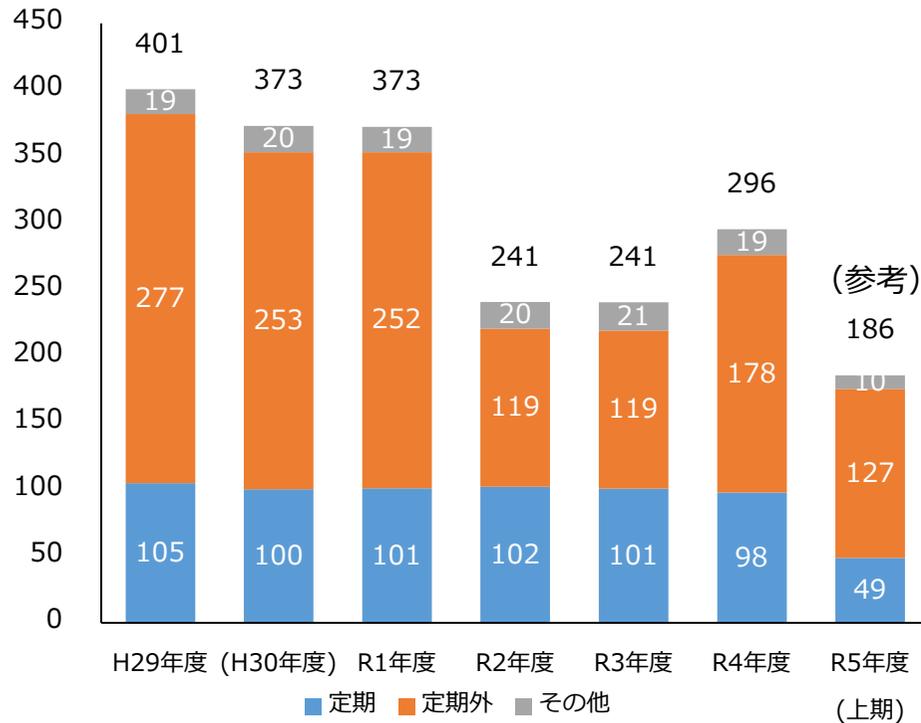


営業収益、輸送密度については令和元年度にかけて漸減傾向であったが、新型コロナの影響等により大きく減少し、現在は回復の途上にある。営業費用については車両の維持、修繕費が減少した一方、原油高の影響や施設の維持、修繕費が増加した結果、平成29年度より増加している。

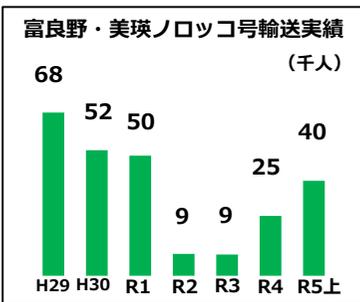
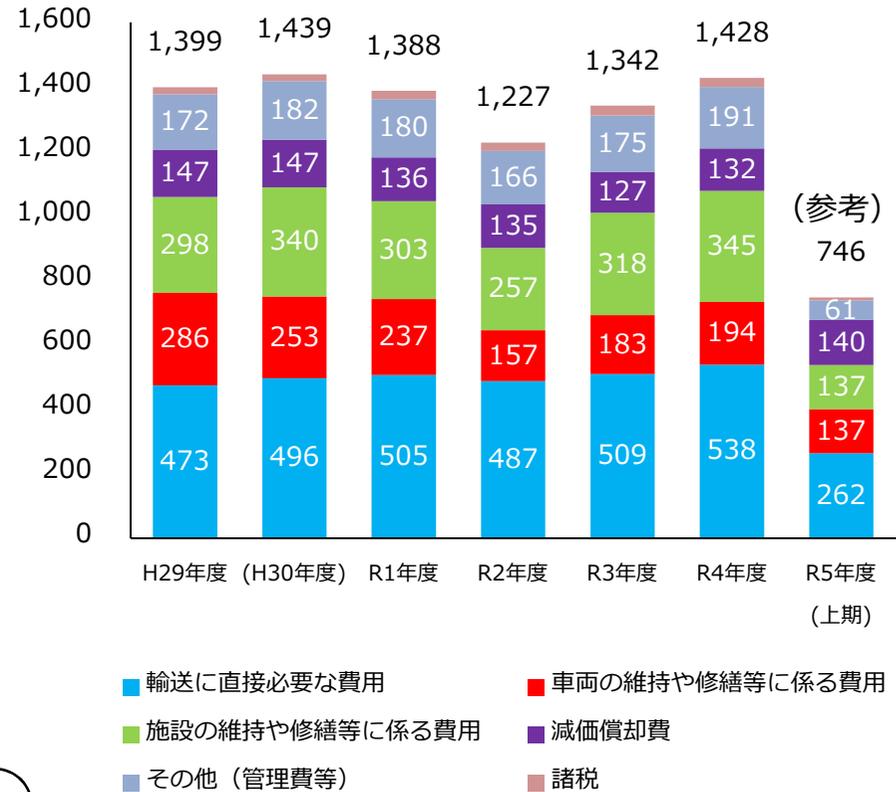
5 基本指標・関連指標の検証③

(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、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、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、
 - ・ JR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、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、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

1. 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																
		(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) 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	◎	◎														
	ア.ダイヤ改正時のダイヤの相互連絡																
	イ.バスの2次交通の充実		◎														
	ウ.バスの期間限定運行便の実証実験		○														
	②イベント時の駅からの無料シャトルバスの運行	△	△														
(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	◎	◎														
	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	◎	◎														
	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	◎	◎														
	④駅の活用 ・駅舎の待合環境の向上	◎	◎														
	⑤駅舎の整備 ・駅舎バリアフリーにむけた検討協議	○	○														
	⑥駅待合室の装飾		◎														

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	
								上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
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	
								上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
(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																
		(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			
(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	全自治体 JR北海道 その他	◎	◎																
	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																	
		(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				
(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	◎	◎																	