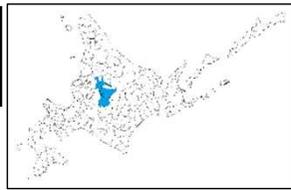


JR富良野線連絡会議

平成29年1月5日設置



概要

JR富良野線は、旭川～富良野間 18駅(うち有人駅 4駅・臨時駅 1駅)、54.8kmの路線で、旭川市・美瑛町・上富良野町・中富良野町・富良野市の2市3町にわたる路線である。

○JR北海道富良野線の輸送密度及び収支

(R6年度末現在)

- ・輸送密度 1,304人／日
- ・営業損益 △1,209百万円
- ・営業係数 404円

○JR北海道富良野線の課題

観光利用の促進

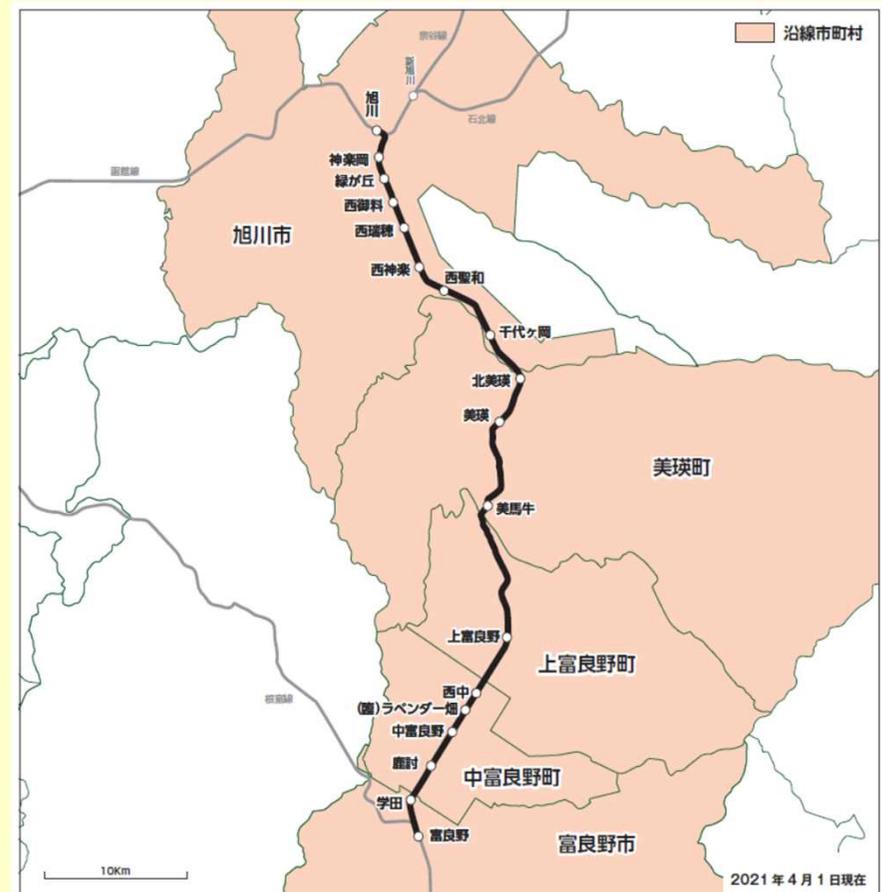
○地域公共交通再構築調査事業の主な内容

- ・札幌～富良野間全席指定特急列車の運行
- ・ラベンダー畑駅普通列車停車
- ・かみくるパスによる鉄道と路線バスの共通乗車
- ・「かみくるパスによる鉄道と路線バスの共通乗車」事業と連携した利用促進

○JR富良野線連絡会議開催状況

- 令和7年5月27日第1回連絡会議を開催
- ・令和6年度決算及び令和7年度予算について
- 令和7年9月3日第2回連絡会議を開催
- ・令和7年度補正予算(実証事業)について
- 令和8年1月5日第3回連絡会議を開催
- ・地域公共交通再構築調査事業の事業評価を承認

JR北海道富良野線の概要



●事業の結果概要

ラベンダー畑駅普通列車停車

○事業概要

実施期間令和7年9月2日～3日

「富良野・美瑛ノロッコ号」のみ停車するラベンダー畑駅に「富良野・美瑛ノロッコ号」が停車しない閑散期の平日に普通列車を停車させることによる利用効果及び沿線周辺の回遊性への効果を検証する。

○目標

1日当たりの利用人数166人

○実績 175人（1日あたり平均87.5人）目標達成率52.7%

	9月2日	9月3日	合計
乗車	42人	52人	94人
降車	35人	46人	81人
計	77人	98人	175人

・日本籍の利用者に対し外国籍の利用者が約2.6倍となった。（アンケート調査より）

日本籍(単位:名)		合計	外国籍(単位:名)		合計
9月2日の日本籍の利用者数	12	37	9月2日の外国籍の利用者数	51	95
9月3日の日本籍の利用者数	25		9月3日の外国籍の利用者数	44	



(下り) 旭川→富良野

旭川発	11:33	13:45	15:33
ラベンダー畑発	12:33	14:46	16:35
富良野着	12:43	14:59	16:47

(上り) 富良野→旭川

富良野発	13:16	15:44	16:57
ラベンダー畑発	13:29	15:58	17:11
旭川着	14:33	17:01	18:19

11時～18時台の普通列車6本(上り3本、下り3本)が対象

アンケート調査より

- ・利用者からは「再利用の予定が95%、満足度(とてもよい・まあよいの合計)が94%」と多くの利用者が支持している結果となった。
- ・ラベンダー畑駅に停車しない場合JRを利用しないとの回答が19%、今回富良野線を初めて利用したとの回答が81%を占め、観光利用の促進に効果的であったことがわかった。
- ・ラベンダー畑駅以外の観光地に立ち寄るとの回答は約2割となった。

●事業の結果概要

札幌～富良野間全席指定特急列車の運行事業



札幌～富良野間を「秋のラベンダー号」として特急運行

○事業概要

実施期間令和7年10月31日～11月1日

閑散期に札幌～富良野間を全席指定で特急列車を運行することにより、閑散期の観光客の利便向上を行うことで、観光輸送の増加や増収を図る。富良野線内の停車駅は、旭川駅、美瑛駅、富良野駅の3駅。

○目標 乗車人数291人

○実績 乗車人数191人 目標達成率65.6%

	10月31日	11月1日	合計
下り(旭川→富良野)	56人	76人	132人
上り(富良野→旭川)	25人	34人	59人
計	81人	110人	191人

アンケート調査より(主な回答)

【利用の目的】

「乗車自体が目的」が全体の56%で最多となった。

【富良野線の利用頻度】

非定期的な観光利用者が最多で、初めての利用者が57%で最多となった。

【満足度】

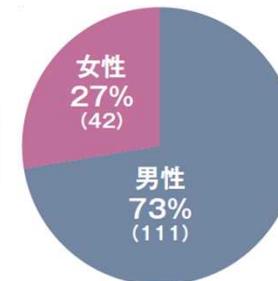
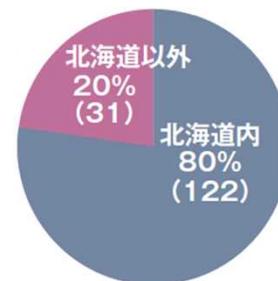
「総合的に満足」、「やや満足」と合わせ、87%から好評を得た。中でも「車両 設備」と「経路停車駅等」については75%以上が「満足」と回答した。

【今後の利用意向】

77%が「今後も利用する」と回答した。

アンケート調査より(利用者属性、利用動向)

- ・居住地は道内:道外=4:1で、道外は東京・神奈川・大阪の首都圏でおよそ半数を占めた。
- ・男性の一人旅の利用が多くを占めた。
- ・外国籍の割合は11%であった。
- ・最も利用者が多かった区間は「札幌⇄富良野」区間で、60%がこの区間を利用した。次に多かったのは「旭川⇄富良野」区間で、全体の27%がこの区間を利用した。



●事業の今後の改善点(特記事項含む)

(ラベンダー畑駅普通列車停車)

- ・現地でラベンダー畑駅の普通列車停車を知った観光客の利用が一定数あったことから、定期運行に向けて、最寄りの観光施設での周知や経路検索システム等を利用した周知を充実させる必要がある。
- ・最寄りの観光施設への立ち寄りだけでなく沿線周辺の回遊性を高めるための工夫等を検討する必要がある。

(札幌～富良野間全席指定特急運行事業)

- ・閑散期での運行であったため、乗車率は4割程度に留まる結果となり、大幅な利用増には至らなかった。今後は更に効果的な運行となるようアンケート結果を踏まえ、実施日、停車駅、停車時間のほか利用を促進するための付加価値等を検討する必要がある。

●事業実施の適切性

計画通り事業は適切に実施された。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果

- ・事業は計画通りに実施されている。
- ・ラベンダー畑駅普通列車停車事業の本格運行に向けては、インバウンド比率の高さを踏まえ、列車案内の分かりやすさ向上、旅行前の早期情報公表、SNSや交通系アプリを活用した誘客方法など、さらに実効性のある改善策をご検討いただきたい。
- ・札幌～富良野間特急運行事業の本格運行に向けて、費用対効果の観点から運行日程の見直し、また、付加価値 サービスをさらに磨き上げ、「特別な旅の体験」を創出することをご検討いただきたい。
- ・今後、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築に向けて取り組んでいただきたい。