

# JR小野田線沿線 地域公共交通持続化プラン の策定に係る調査業務

## 報告書

### 1. データに基づいた検証

- (1) 高校、大学の市場分析
- (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析
- (3) 学校ヒアリングに基づく通学ニーズへの運行サービスの対応
- (4) 高校生アンケート調査で把握した通学以外の移動ニーズへの対応
- (5) 効果計測方法について

### 2. 鉄道・バスの共通乗車の事例整理

- (1) JR芸備線の路線バスとの連携の事例
- (2) JR牟岐線の共同経営の事例

# 1. データに基づいた検証

## <前提>

- (1) ターゲットは高校生、大学生
- (2) 実施可能性についてこれから検討
- (3) 共通乗車の利用履歴データは入手可能

## <データに基づいた検証>

- (1) 高校、大学の市場分析
- (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析
- (3) 学校ヒアリングに基づく通学ニーズへの運行サービスの対応
- (4) 高校生アンケート調査で把握した通学以外の移動ニーズへの対応
- (5) 効果計測方法について

# (1) 高校、大学の市場分析

## 通学市場の捉え方

- 「JR小野田線の通学定期（共通乗車券）購入者数をいかに増やすか」に焦点を当てて、市場分析を行う。
- 図1に小野田線の通学市場の分類を示す。施策の効果を高めるためには、これらの分類を意識した施策実施が重要。②潜在需要を①へ引き上げるような制度設計、関連施策の実施が望まれる。
- 表1に現時点で把握できている数値を示す。学生数、①小野田線通学利用者数は正確に把握できるが、②の数値は推定が必要。学生の居住地データ、アンケート調査結果などのデータを分析し推定を行う。

図1 小野田線通学定期（共通乗車券）販売促進を目的とした通学市場の分類（①+②+③=全学生）

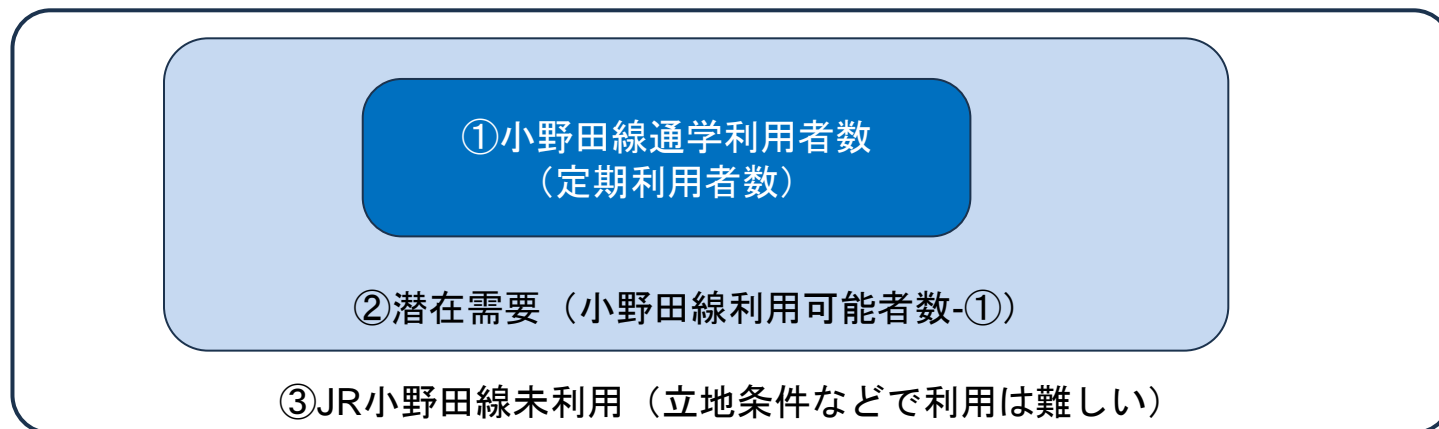


表1 JR小野田線の通学利用（全日制）

	理科大	小野田工業	小野田高	サビエル	香川高校
学生数（2024年1月）	1,686	277	455	193	455
①通学利用者数（定期利用）	86	45	33	5	25
小野田線利用可能者数	330	142	74	9	60
②潜在需要	244※	97	41	4	35

※現在の船鉄バス利用者を含む

# (1) 高校、大学の市場分析

## アンケート調査結果に基づく通学市場の傾向分析 小野田工業高校

- 下関市、美祢市、宇部市、山口市、山陽小野田市の厚狭方面からJR通学がある（図2）。JR利用は遠方からの通学が利用している傾向がある。
- 小野田市内に居住する学生はJR以外での通学が多い（図3）。

図2 小野田工業高校のJR通学分布

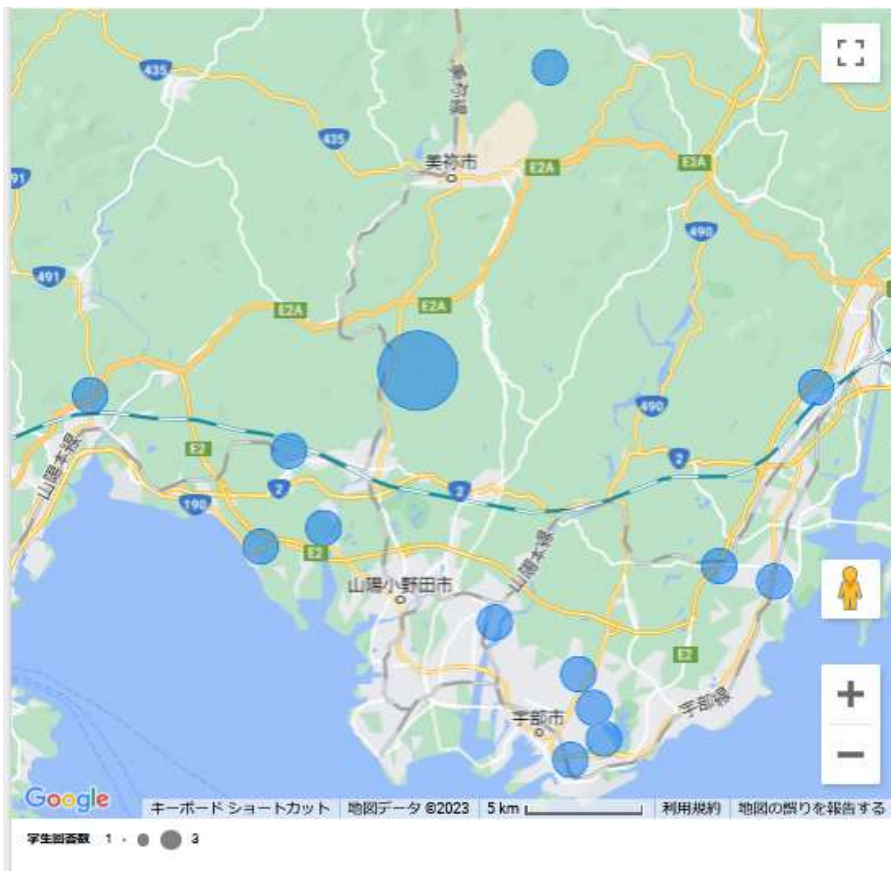
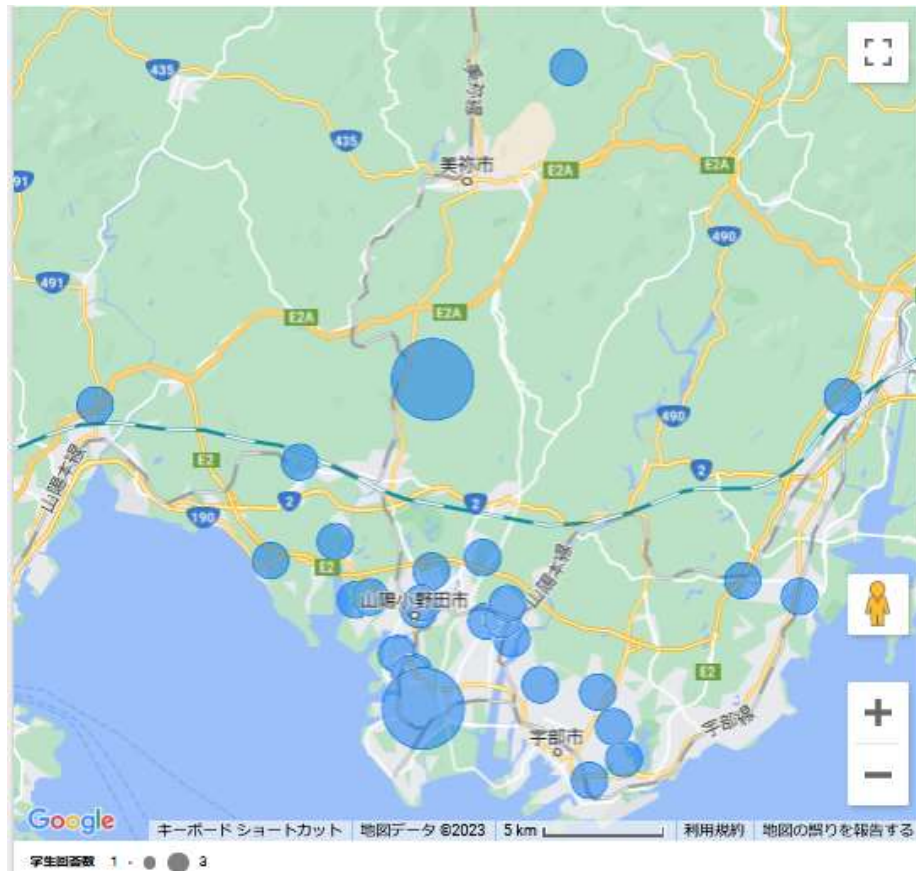


図3 小野田工業高校の学生回答者分布



# (1) 高校、大学の市場分析

## アンケート調査結果に基づく通学市場の傾向分析 小野田工業高校

- 図4, 図5より、JR利用と非利用が混在するエリアとして宇部駅周辺（赤丸）が挙げられる。小野田線の学校最寄り駅での待ち時間、山陽本線との乗継ぎ時間、自宅から宇部駅へのアクセスなどの要因でJR利用が決定されていると想定される。潜在需要が見込まれるエリアである。
- 小野田駅周辺（緑丸）エリアについては、共通乗車の導入によりバスと一体的な利用を可能とすることで、潜在需要が見込まれるエリアと想定される。

図4 小野田工業高校のJR通学分布

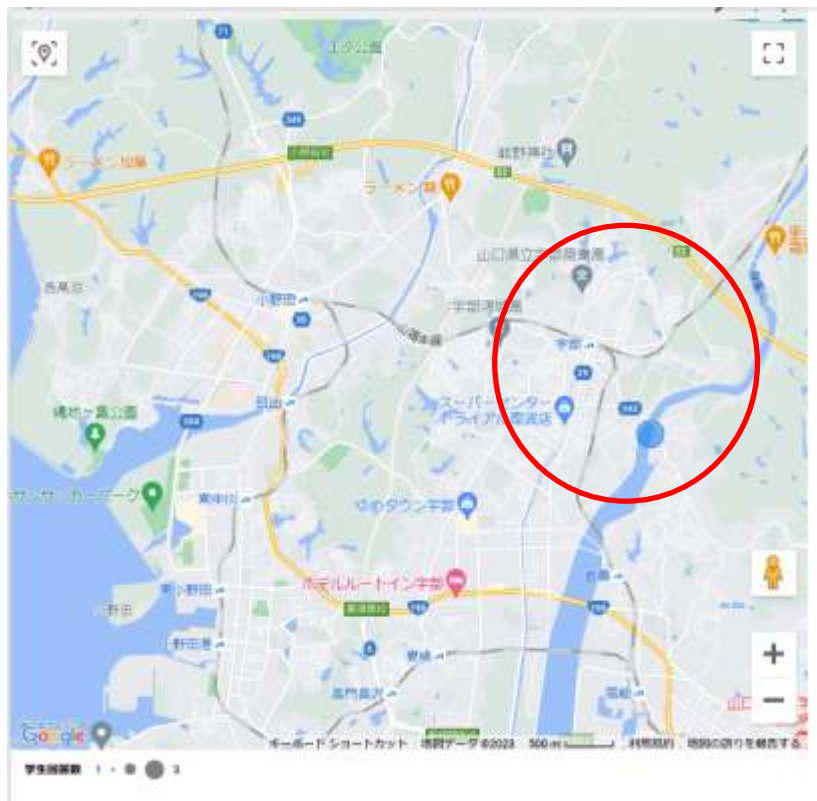
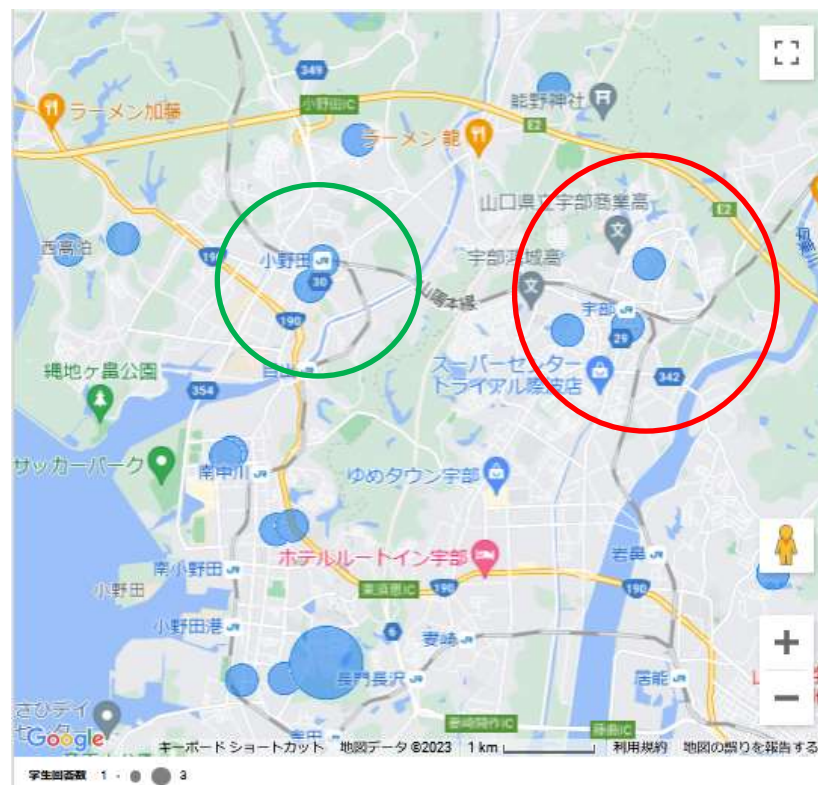


図5 小野田工業高校のJR以外通学分布



# (1) 高校、大学の市場分析

## アンケート調査結果に基づく通学市場の傾向分析 小野田工業高校

- 小野田工業高校の学生の居住地分布（郵便番号ベース）を図6に示す。
- 学生アンケート調査結果をもとに、JR小野田線利用の可能性のあるエリアを想定し、小野田線利用可能者数を試算した。
- 小野田工業高校の利用可能者数は、142人。

図6 小野田工業高校の学生の居住地分布およびJR小野田線利用の可能性のあるエリア





# (1) 高校、大学の市場分析

## アンケート調査結果に基づく通学市場の傾向分析 山口東京理科大

- 図9, 図10より、JR利用と非利用が混在するエリアとして小野田北部（高泊、高千帆、有帆）、宇部市中央部地域（新川・鶉の島・神原・見初・岬・藤山・小羽山・上宇部・琴芝・恩田・常盤）（赤丸）が挙げられる。小野田線の待ち時間、山陽本線との乗継ぎ時間、自宅から最寄り駅へのアクセスなどの要因でJR利用が決定されていると想定される。潜在需要が見込まれるエリアである。
- 宇部駅周辺（緑丸）エリアについては小野田工業高校の分析から潜在需要が見込まれるエリアである。

※高校アンケート調査よりも居住地の情報の粒度が粗いため結果の解釈は注意が必要

図9 山口東京理科大のJR通学分布

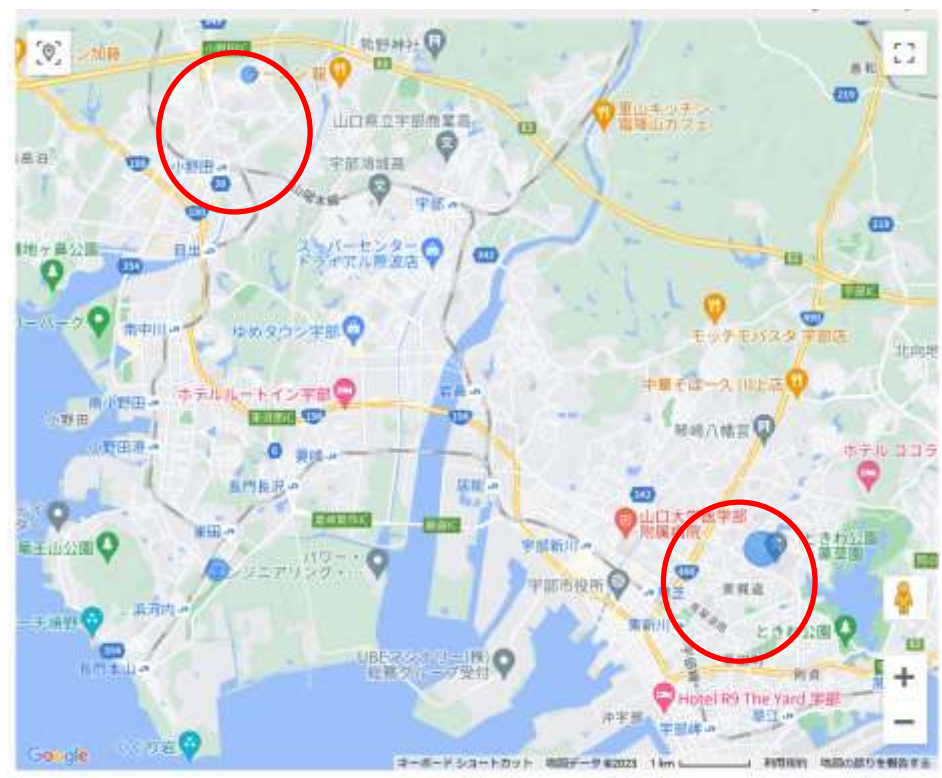
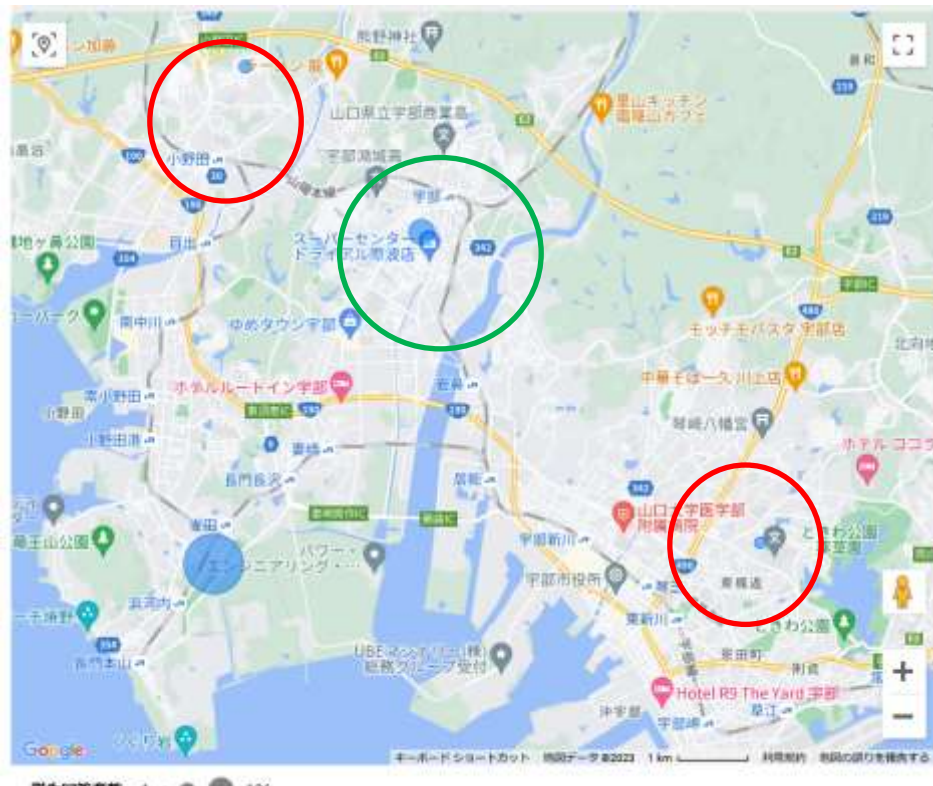


図10 山口東京理科大のJR以外通学分布



資料：大学生アンケート調査（山口県2022年）（回答数221）

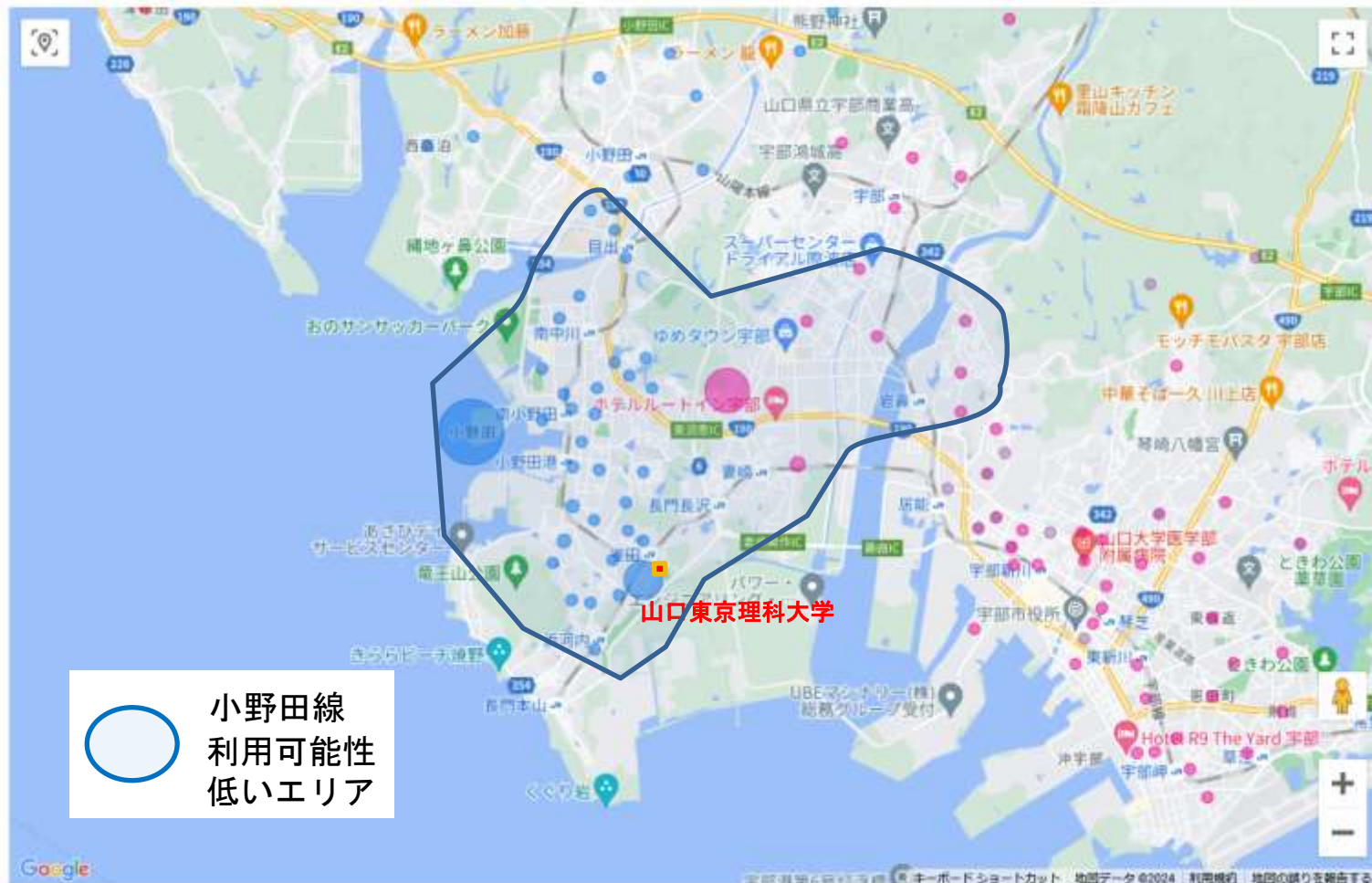


# (1) 高校、大学の市場分析

## アンケート調査結果に基づく通学市場の傾向分析 山口東京理科大

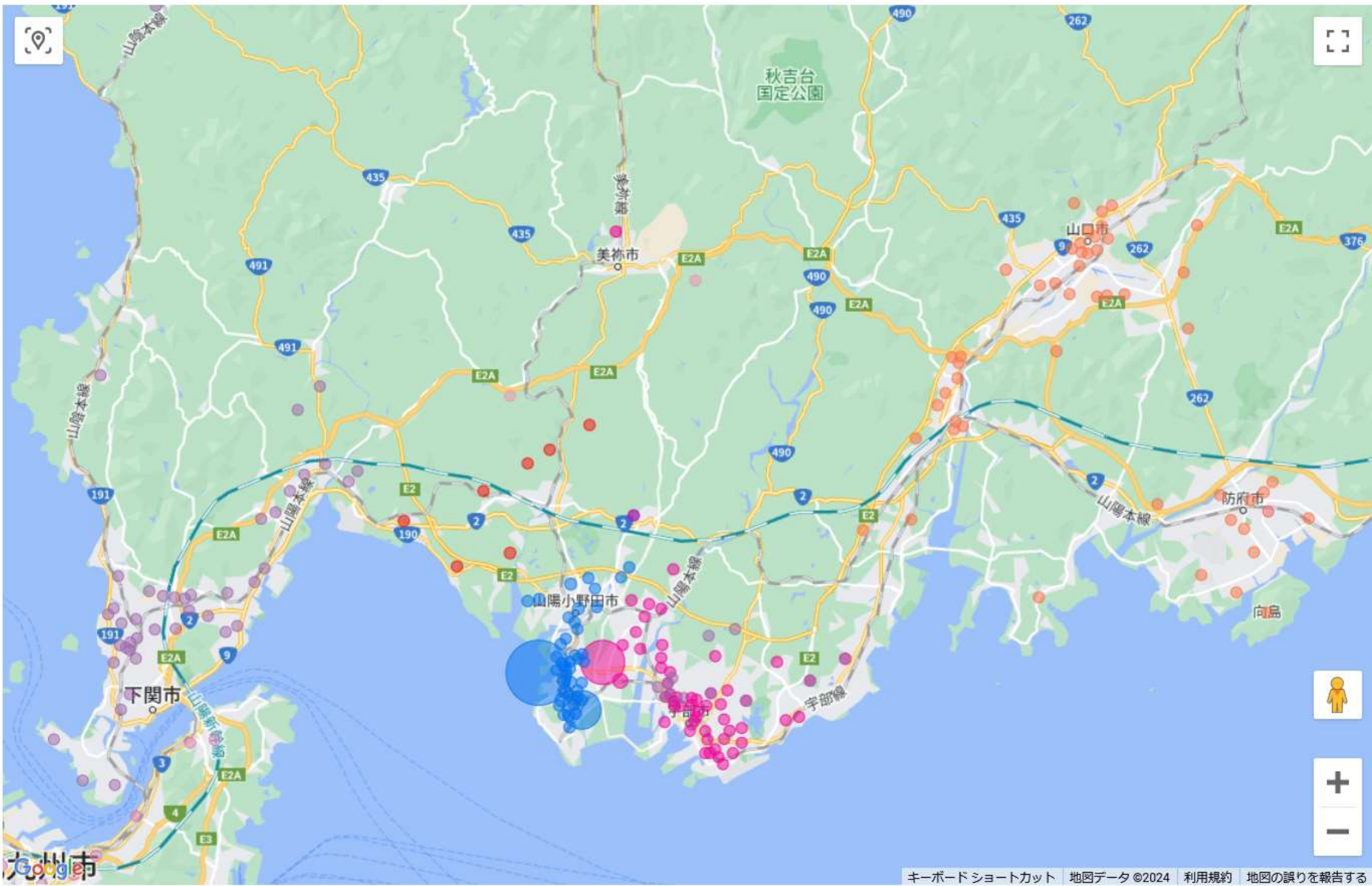
- 山口東京理科大の学生の居住地分布（郵便番号ベース）を図1-1に示す。
- 学生アンケート調査結果をもとに、JR小野田線利用の可能性の低いエリアを想定し、小野田線利用可能者数を試算した。
- JR小野田線利用の可能性の低いエリアに居住する学生数は1,356人。学生数1,686から1,356を減じると330人。
- 山口東京理科大の利用可能者数は、330人。

図1-1 山口東京理科大の学生の居住地分布およびJR小野田線利用の可能性の低いエリア（以外は利用可能性のあるエリア）



資料：学校アンケート調査（山陽小野田市2024年）

図 1 2 山口東京理科大の学生の居住地分布



- 人数  
1 ● ● ● 552
- JR利用可能性エリア**  
 ● 山陽小野田市 (利用可能性なし) ● 宇部市 ● 山陽小野田市 (利用可能性あり) ● 美祢市 ● 山口市 ● 下関市 ● 防府市 ● 北九州市 ● 周南市 ● 萩市 ● 下松市  
 ● その他県外 ● 柳井市 ● 光市

資料：学校アンケート調査（山陽小野田市2024年）

# (1) 高校、大学の市場分析

## アンケート調査結果に基づく通学市場の傾向分析 小野田高校

- 小野田高校の学生の居住地分布（郵便番号ベース）を図13に示す。
- JR小野田線利用の可能性のあるエリアを想定し、小野田線利用可能者数を試算した。
- 小野田高校の利用可能者は、74人。

図13 小野田高校の学生の居住地分布およびJR小野田線利用の可能性のあるエリア

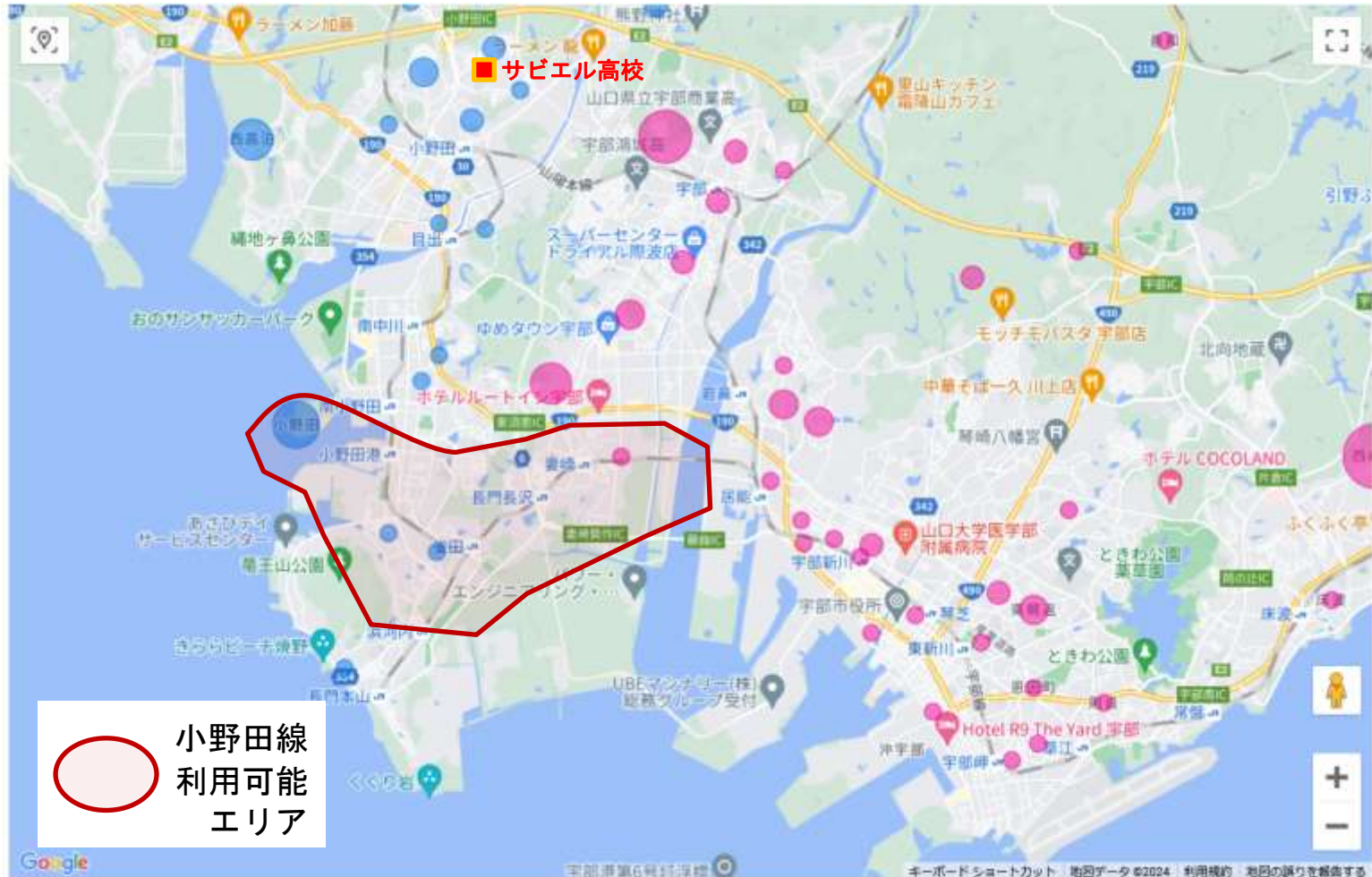


# (1) 高校、大学の市場分析

## アンケート調査結果に基づく通学市場の傾向分析 サビエル高校

- サビエル高校の学生の居住地分布（郵便番号ベース）を図14に示す。
- JR小野田線利用の可能性のあるエリアを想定し、小野田線利用可能者数を試算した。
- サビエル高校の利用可能者は、9人（小野田線沿線）。

図14 サビエル高校の学生の居住地分布およびJR小野田線利用の可能性のあるエリア

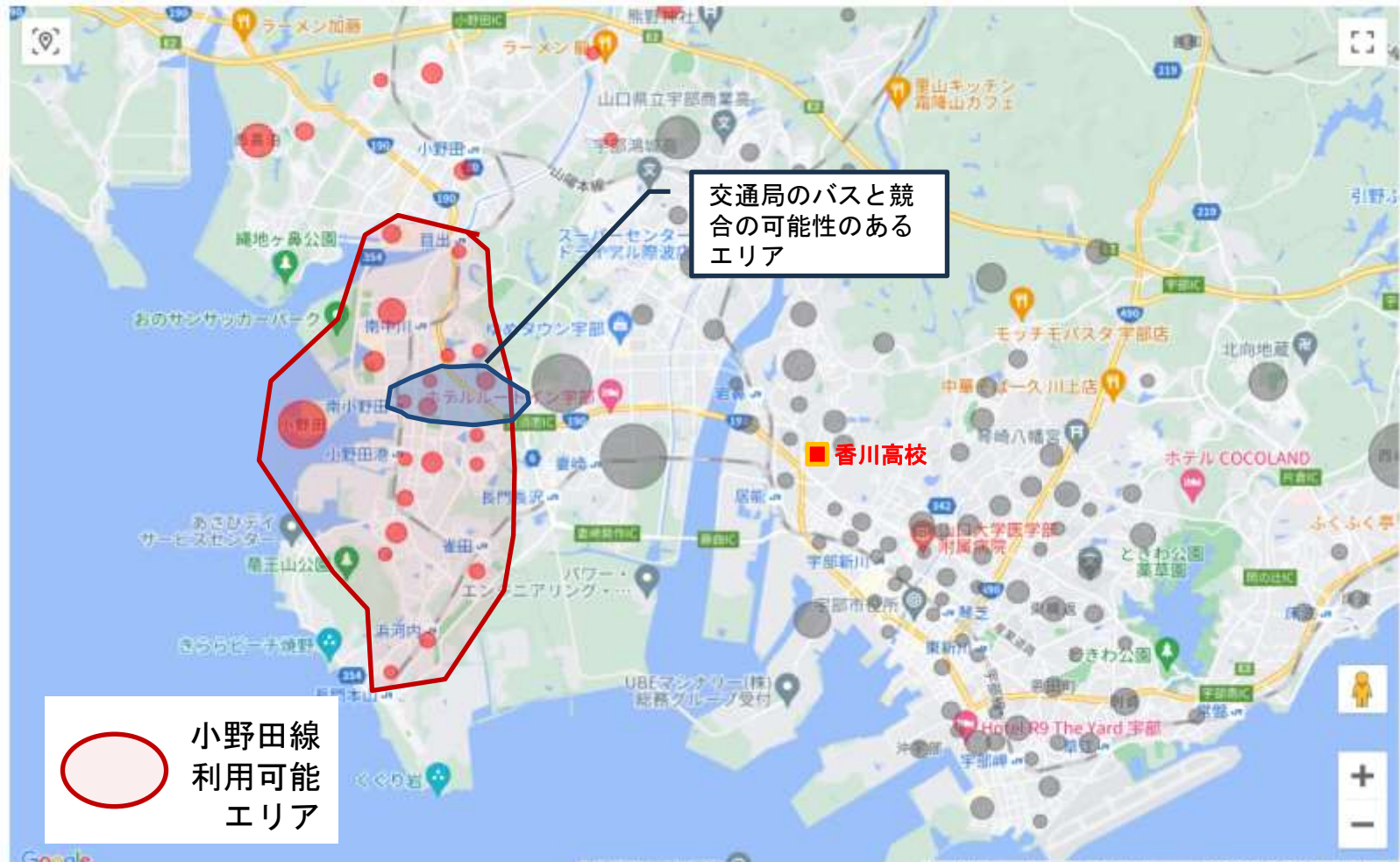


# (1) 高校、大学の市場分析

## アンケート調査結果に基づく通学市場の傾向分析 香川高校

- 香川高校の学生の居住地分布（郵便番号ベース）を図15に示す。
- JR小野田線利用の可能性のあるエリアを想定し、小野田線利用可能者数を試算した。
- 香川高校の利用可能者は、60人。うち、宇部市交通局との競合の可能性のあるエリアの居住者は8人。

図15 香川高校の学生の居住地分布およびJR小野田線利用の可能性のあるエリア



## まとめ

### 市場分析結果

- 下関市、美祢市、宇部市、山口市、防府市、山陽小野田市の厚狭方面からの通学はJR利用が多い。
- 宇部駅周辺エリアはJR利用と非利用が混在している。
- 宇部線沿線エリア（宇部市中央部）はJR利用と非利用が混在している。
- 小野田駅周辺エリアのJR利用は少ない。
- 鉄道と路線バスで利用者の競合が懸念される

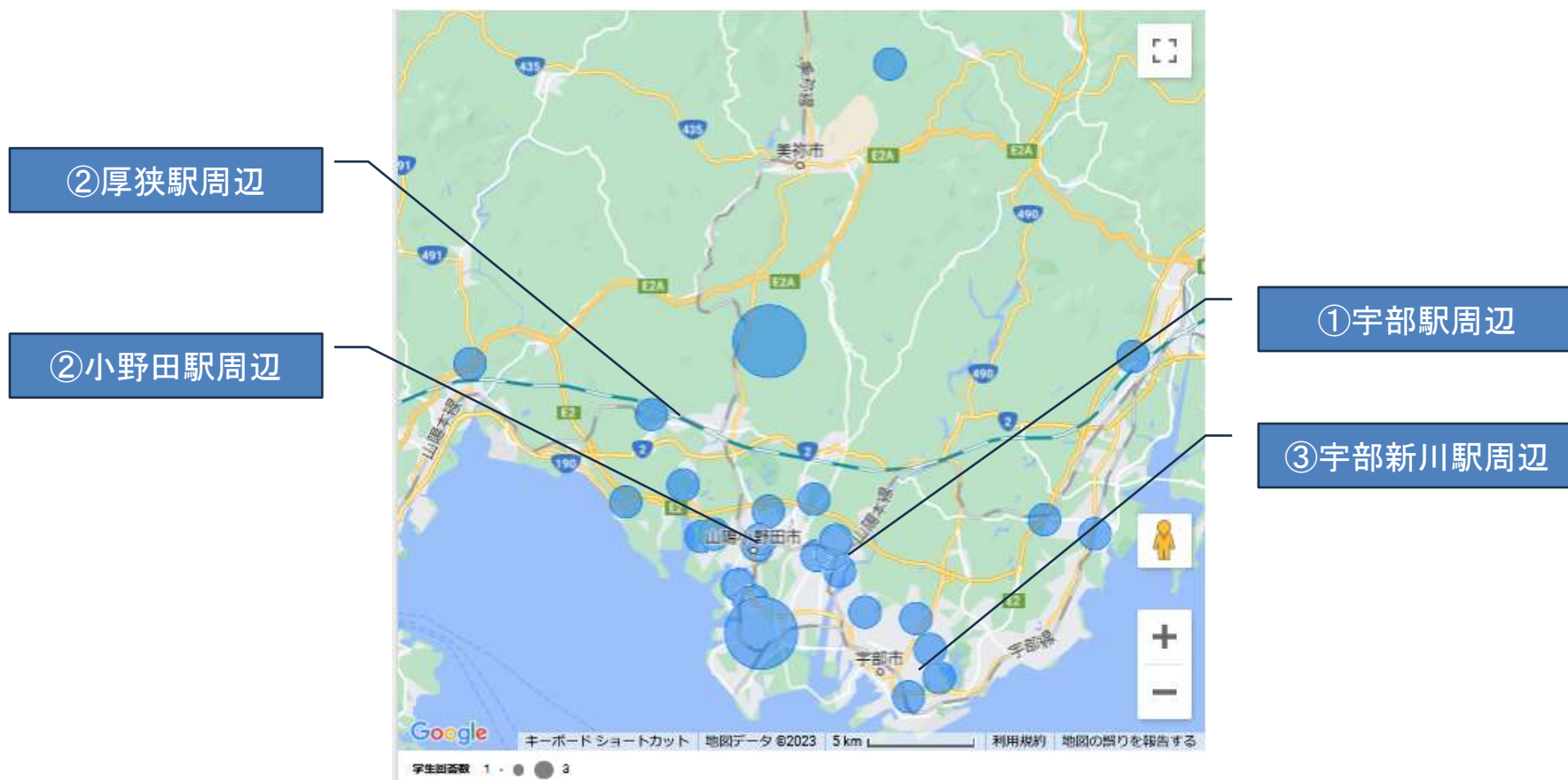
### 施策実施の方向性

- 対象エリアから共通乗車券利用で円滑な通学が可能であることをPRして、入学者数の増加を図る。
- 鉄道のダイヤ改正、路線バスとの連携による小野田線の学校最寄り駅での待ち時間、山陽本線の乗継時間の改善、その他施策の実施により共通乗車券利用の魅力を高め、利用者数を増やす。
- 鉄道のダイヤ改正、路線バスとの連携による小野田線の学校最寄り駅での待ち時間、宇部線の乗継時間の改善、その他施策の実施により共通乗車券利用の魅力を高め、利用者数を増やす。
- JR小野田線のダイヤ改善を検討し、通学利便性を高める。
- 路線バスとの連携による大きな利便性の向上が期待されるエリアでは、潜在需要の掘り起こしの試行錯誤を行う。
- 共通乗車券制度の検討にあたっては、既存のバス事業者に経営的なダメージを与えないよう特別な配慮が必要である。

### 分析方法

- これまでの勉強会では、アンケート調査、ヒアリング調査結果を集約した高校生、大学生の移動ニーズについて議論してきた。
- ここでは、移動希望時刻とJR西日本、船木鉄道の運行時刻に着目して、ダイヤ図を用いてより具体的な移動ニーズと運行サービスのギャップの分析を行う。
- 小野田工業高校、山口東京理科大を代表例として、移動ニーズと運行サービスのギャップを分析する。
- 以下の鉄道利用のパターンを設定し、分析する。
  - ①宇部駅周辺に住む学生
  - ②厚狭駅周辺に住む学生
  - ③宇部新川駅周辺に住む学生
  - ④小野田駅周辺に住む学生

図 1 6 小野田工業高校のアンケート回答者の居住地分布（再掲）



## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ 小野田工業高校

- 共通乗車制度の導入により、長時間の待ち時間の短縮が期待される。
- 現在の運行ダイヤでは、共通利用が可能となった後に、①宇部駅周辺、③宇部新川周辺は待ち時間が30分以上となるパターンが残る。

## ①宇部駅周辺に住む学生

		小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		小野田線利用不可 (山陽本線+船鉄バス)	
通常	登校	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
	下校	△	南小野田駅で1時間以上の待ち時間、小野田駅での山陽本線への乗継に30分程度の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮で、山陽本線の早い便で帰宅可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な下校可能
	部活下校	△	南小野田駅で30分以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮	△	公園通バス停で30分以上の待ち時間
テスト	下校	△	南小野田駅で1時間以上の待ち時間、小野田駅での山陽本線への乗継に30分程度の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮で、山陽本線の早い便で帰宅可能	△	小野田駅で30分以上の待ち時間
土日祝部活動	午前部登校	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
	午前部下校	○	小野田線から山陽本線は円滑な乗継が可能	○	小野田線から山陽本線は円滑な乗継が可能	△	小野田駅で30分以上の待ち時間
	午後部登校	×		△	宇部線、船鉄バス利用で通学可能だが学校についてから30分以上の待ち時間	△	到着が早い
	午後部下校	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	△	小野田駅で30分以上の待ち時間

※現在のダイヤに基づき以下の基準で評価。

推定待ち時間が30分以内○、1時間30分以内△、1時間30分超は×



## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ 小野田工業高校

## ②厚狭駅周辺に住む学生

		小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		小野田線利用不可 (山陽本線+船鉄バス)	
通常	登校	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○ (○) <○>	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
	下校	△	南小野田駅で1時間以上の待ち時間	○ (△) <△>	船鉄バス利用で円滑な乗継が可能	△	公園通バス停で30分以上の待ち時間
	部活下校	△	南小野田駅で30分以上の待ち時間	○ (△) <○>	船鉄バス利用で待ち時間短縮で、山陽本線の早い便で帰宅可能	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
テスト	下校	△	南小野田駅で1時間以上の待ち時間	○ (△) <△>	船鉄バス利用で乗継なしで厚狭駅へ帰宅可能	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
土日祝部活動	午前部登校	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○ (○) <○>	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
	午前部下校	○	小野田線から山陽本線は円滑な乗継が可能	○ (○) <○>	小野田線から山陽本線は円滑な乗継が可能	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
	午後部登校	×		○ (○) <○>	山陽本線、船鉄バス利用で通学可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
	午後部下校	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○ (○) <○>	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な下校可能

※船鉄バス（厚狭～公園通）系統の利用ができるという想定

※()の判定は船鉄バス（厚狭～公園通）系統の利用できない場合

※<>の判定は船鉄バス（厚狭～公園通）系統の（小野田駅～公園通）のみ利用できる場合

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ 小野田工業高校

## ③ 宇部新川駅周辺に住む学生

		小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		小野田線利用不可 (船鉄バス)	
通常	登校	△	到着が早い	△	学校についてから約1時間の待ち時間	△	到着が早い
	下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な下校可能	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
	部活下校	△	南小野田駅で1時間以上の待ち時間	△	船鉄バスに乗り換えても南小野田駅で30分以上の待ち時間	×	船鉄バスに便なし
テスト	下校	△	南小野田駅で1時間以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
土日祝 部活動	午前部登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
	午前部下校	△	南小野田駅で30分以上の待ち時間	△	南小野田駅で30分以上の待ち時間	△	公園通バス停で30分以上の待ち時間
	午後部登校	×		△	学校についてから30分以上の待ち時間	△	到着が早い
	午後部下校	△	南小野田駅で30分以上の待ち時間	△	JRでも船鉄バスでも南小野田駅で30分以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ 小野田工業高校

## ④小野田駅周辺に住む学生

		小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		小野田線利用不可 (山陽本線+船鉄バス)	
通常	登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
	下校	△	南小野田駅で1時間以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
	部活下校	△	南小野田駅で30分以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
テスト	下校	△	南小野田駅で1時間以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
土日祝 部活動	午前部登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
	午前部下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能
	午後部登校	×		○	船鉄バス利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
	午後部下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な下校可能	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能

## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

### 移動ニーズと運行サービスのギャップ 山口東京理科大

- 大学の場合は高校と異なり、登校、下校時刻が受講する授業によりかわる。各時限の登校、5限目終了後の下校について検討を行った。小野田工業高校を例に、移動ニーズと運行サービスのギャップを分析する。
- 以下の鉄道利用のパターンを設定し、分析する。
  - ①宇部駅周辺に住む学生
  - ②厚狭駅周辺に住む学生
  - ③宇部新川駅周辺に住む学生
  - ④小野田駅周辺に住む学生
- 共通乗車制度の導入により、長時間の待ち時間の短縮が期待される。①、②、④の通学環境は良好。

#### ①宇部駅周辺に住む学生

	小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		小野田線利用不可 (山陽本線+船鉄バス)	
登校 (1限)	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○	山陽本線から船鉄バスへ円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
登校 (2限)	△	小野田駅で30分以上の待ち時間	△	小野田駅で30分以上の待ち時間	△	小野田駅で30分以上の待ち時間
登校 (3限)	×		△	小野田駅で30分以上の待ち時間	△	小野田駅で30分以上の待ち時間
登校 (4限)	△	到着が早い	○	山陽本線から船鉄バスへ円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
登校 (5限)	×		○	山陽本線から船鉄バスへ円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
下校 (5限)	○	小野田線から山陽本線は円滑な乗継が可能	○	船鉄バスから山陽本線へ円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な下校可能

※現在のダイヤに基づき以下の基準で評価。

推定待ち時間が30分以内○、1時間30分以内△、1時間30分超は×

## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ 山口東京理科大

## ②厚狭駅周辺に住む学生

	小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		小野田線利用不可 (山陽本線+船鉄バス)	
登校 (1限)	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○ (○)	山陽本線から船鉄バスへ円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
登校 (2限)	○	山陽本線から小野田線は円滑な乗継が可能	○ (○)	山陽本線から船鉄バスへ円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
登校 (3限)	×		○ (○)	山陽本線から船鉄バスへ円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な登校可能
登校 (4限)	△	到着が早い	○ (○)	山陽本線から船鉄バスへ円滑な乗継が可能	○	船鉄バスで円滑な登校可能
登校 (5限)	×		△ (△)	小野田駅で30分以上の待ち時間	△	小野田駅で30分以上の待ち時間
下校 (5限)	○	小野田線から山陽本線は円滑な乗継が可能	○ (○)	船鉄バスから山陽本線へ円滑な乗継が可能	○	山陽本線と船鉄バスで円滑な下校可能

※現在のダイヤに基づき以下の基準で評価。

推定待ち時間が30分以内○、1時間30分以内△、1時間30分超は×

※()の判定は船鉄バス（厚狭～公園通）系統の利用できない場合

## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ 山口東京理科大

## ③宇部新川駅周辺に住む学生

	小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		小野田線利用不可 (船鉄バス)	
登校 (1限)	△	到着が早い	△	到着が早い	×	山陽本線と船鉄バスでは通学できず
登校 (2限)	△	到着が早い	△	到着が早い	×	山陽本線と船鉄バスでは通学できず
登校 (3限)	×		×		×	山陽本線と船鉄バスでは通学できず
登校 (4限)	△	到着が早い	△	到着が早い	×	山陽本線と船鉄バスでは通学できず
登校 (5限)	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線利用で円滑な登校可能	×	山陽本線と船鉄バスでは通学できず
下校 (5限)	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能	×	山陽本線と船鉄バスでは通学できず

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ 山口東京理科大

## ④小野田駅周辺に住む学生

	小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		小野田線利用不可 (山陽本線+船鉄バス)	
登校 (1限)	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
登校 (2限)	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
登校 (3限)	×		○	船鉄バス利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
登校 (4限)	△	到着が早い	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
登校 (5限)	×		○	船鉄バス利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
下校 (5限)	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な下校可能	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能

## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

### 移動ニーズと運行サービスのギャップ 山口東京理科大

- 朝の通学時間帯(ピーク)では船鉄バスの乗車人数が多い。理科大生の乗車人数が多い車両への乗車を見送り、自主的に次便を利用する高齢者もいるという報告がある。
- 山口東京理科大(雀田キャンパス)の学生数増が予定されており、朝の通学時間帯の移動サービスの供給力アップが期待される。

#### ◎理科大学生数の今後の推移

令和5年度 1,687人 (+188人)

令和6年度 1,807人 (+120人)

令和7年度 1,927人 (+120人)

令和8年度 2,052人 (+125人)

令和9年度 2,117人 (+65人)

数理情報科学科完成年度

医薬工学科完成年度



## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

### 移動ニーズと運行サービスのギャップ 小野田高校

- 以下の鉄道利用のパターンを設定し、分析する。
  - ①雀田駅周辺（山陽小野田市南部）に住む学生 ②宇部新川駅周辺に住む学生
- 共通乗車制度の導入により、長時間の待ち時間の短縮が期待される。
- 現在の運行ダイヤでは、共通利用が可能となった後に、②宇部新川周辺は待ち時間が30分以上となるパターンが残る。

#### ①雀田駅周辺（山陽小野田市南部）に住む学生

小野田高校⇄小野田駅 徒歩13分

		小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)	
通常	登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線利用で円滑な登校可能
	下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能
	部活下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能
テスト	下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能
土日祝部活動	午前部登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線利用で円滑な登校可能
	午前部下校	×		△	船鉄バス利用で通学可能だが、小野田駅バス停について30分以上の待ち時間
	午後部登校	×		△	船鉄バス利用で通学可能だが、学校に着いてから30分以上の待ち時間
	午後部下校	○	小野田線で円滑な下校可能	○	船鉄バス利用で円滑な下校可能

※現在のダイヤに基づき以下の基準で評価。

推定待ち時間が30分以内○、1時間30分以内△、1時間30分超は×

## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ 小野田高校

## ②宇部新川駅周辺（山陽小野田市南部）に住む学生

小野田高校⇔小野田駅 徒歩13分

		小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)	
通常	登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線利用で円滑な登校可能
	下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能
	部活下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能
テスト	下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能
土日祝部活動	午前部登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
	午前部下校	×		△	船鉄バス利用で通学可能だが、小野田駅バス停で1時間以上の待ち時間
	午後部登校	×		○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
	午後部下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能

## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

### 移動ニーズと運行サービスのギャップ サビエル高校

- 以下の鉄道利用のパターンを設定し、分析する。
  - ①雀田駅周辺に住む学生 ②宇部新川駅周辺に住む学生
- 共通乗車制度の導入により、長時間の待ち時間の短縮が期待される。
- 現在の運行ダイヤでは、共通利用が可能となった後に、①雀田駅周辺、②宇部新川駅周辺に待ち時間が30分以上となるパターンが残る。

#### ①雀田駅周辺（山陽小野田市南部）に住む学生

サビエル高校⇄小野田駅 徒歩24分

		小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)	
通常	登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線で円滑な登校可能
	下校	△	小野田駅で30分以上の待ち時間	△	小野田駅で30分以上の待ち時間
	部活下校 10月～3月	△	小野田駅で30分以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮
	部活下校 4月～9月	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能
テスト	下校	△	小野田駅で1時間以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮
土日祝部活動	午前部登校	△	学校についてから30分以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮
	午前部下校	△	小野田駅で1時間以上の待ち時間	△	船鉄バス利用で通学可能だが、小野田駅バス停について30分以上の待ち時間
	午後部登校	×		△	船鉄バス利用で通学可能だが、学校に着いてから30分以上の待ち時間
	午後部下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能

## (2) 高校生、大学生の移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

## 移動ニーズと運行サービスのギャップ サビエル高校

## ②宇部新川駅周辺（山陽小野田市南部）に住む学生

サビエル高校⇄小野田駅 徒歩24分

		小野田線		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)	
通常	登校	○	小野田線利用で円滑な登校可能	○	小野田線利用で円滑な登校可能
	下校	△	小野田駅で30分以上の待ち時間	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮。
	部活下校 10月～3月	△	小野田駅で30分以上の待ち時間	△	小野田駅バス停について30分以上の待ち時間
	部活下校 4月～9月	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な下校可能
テスト	下校	△	小野田駅で1時間以上の待ち時間	△	小野田駅で1時間以上の待ち時間
土日祝部活動	午前部登校	△	学校についてから30分以上の待ち時間	△	学校についてから30分以上の待ち時間
	午前部下校	△	小野田駅で1時間以上の待ち時間	△	小野田駅バス停で30分以上の待ち時間
	午後部登校	×		○	船鉄バス利用で円滑な登校可能
	午後部下校	○	小野田線利用で円滑な下校可能	○	小野田線利用で円滑な下校可能

### まとめ

#### 移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

- 共通乗車券制度の導入により長時間の待ち時間の短縮が期待され、移動環境が改善される。
- 一方で、30分以上の待ち時間の発生が残る。
- 朝の通学時間帯の移動ニーズへの対応。  
— 運転手不足の問題を抱えており船鉄バスのみでの対応には限界がある  
— 山口東京理科大は学生数増が予定されている
- 船鉄バスの運行が少ない宇部新川方面のサービス改善。

#### 施策実施の方向性

- 共通乗車券の実証実験の実施で向上する移動環境を利用者にしっかり伝え、より多くの学生に鉄道、バスの双方が利用可能となることによる利便性向上を体験してもらい通学定期券の購入数を増やすことを目指す。
- 共通乗車制度の導入にあわせ、①増便、ダイヤ調整等の移動の円滑化、②利用機会の拡大、乗継環境の改善、③広報の充実、利用促進ツールの作成などの公共交通の認知度、使いやすさの向上等、関連施策についても検討し、その実行性を高める。
- JR西日本、船木鉄道に加え、宇部市交通局、サンデン交通の運行時刻を精査し、連携の可能性を模索する必要がある。
- 適切な待ち時間となるように鉄道・バスのダイヤの検討を行い、改善を行う。
- 必要に応じて、ダイヤ改善を行う時間帯の優先度を設定する。  
例えば、通常の登校、下校、部活動の下校を最優先する等。
- 鉄道、バスのそれぞれの特徴を活かしつつ、一体的な運行サービスを提供することで移動ニーズへ対応。  

＜対応案＞	
→朝の通学時間帯	: JRとバスが協力して対応
昼間時間帯	: バスが柔軟に対応
夜間時間帯	: 2024年問題によるバス運転士不足の状況を踏まえ、JRの役割について検討
- 小野田線のダイヤ改善による移動ニーズへの対応を検討。  
※ 鉄道・バス等のダイヤ調整、増便の結果が、現在の高校、大学などへの通学利便性に与える影響を検証する必要がある。  
※ 宇部市交通局との連携や経済的影響を考慮する必要がある

# 船鉄バスのダイヤ改善では対応が難しい移動ニーズへの小野田線での対応可能性検討

## ①小野田工業の宇部新川方面からの通学

		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)	
通常	登校	△	学校についてから約1時間の待ち時間
	下校	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な下校可能
	部活下校	△	船鉄バスに乗り換えても南小野田駅で30分以上の待ち時間
テスト	下校	○	船鉄バス利用で待ち時間短縮
土日祝部活動	午前部登校	○	小野田線もしくは船鉄バス利用で円滑な登校可能
	午前部下校	△	南小野田駅で30分以上の待ち時間
	午後部登校	△	学校についてから30分以上の待ち時間
	午後部下校	△	JRでも船鉄バスでも南小野田駅で30分以上の待ち時間

## ②山口東京理科大の宇部新川方面からの通学

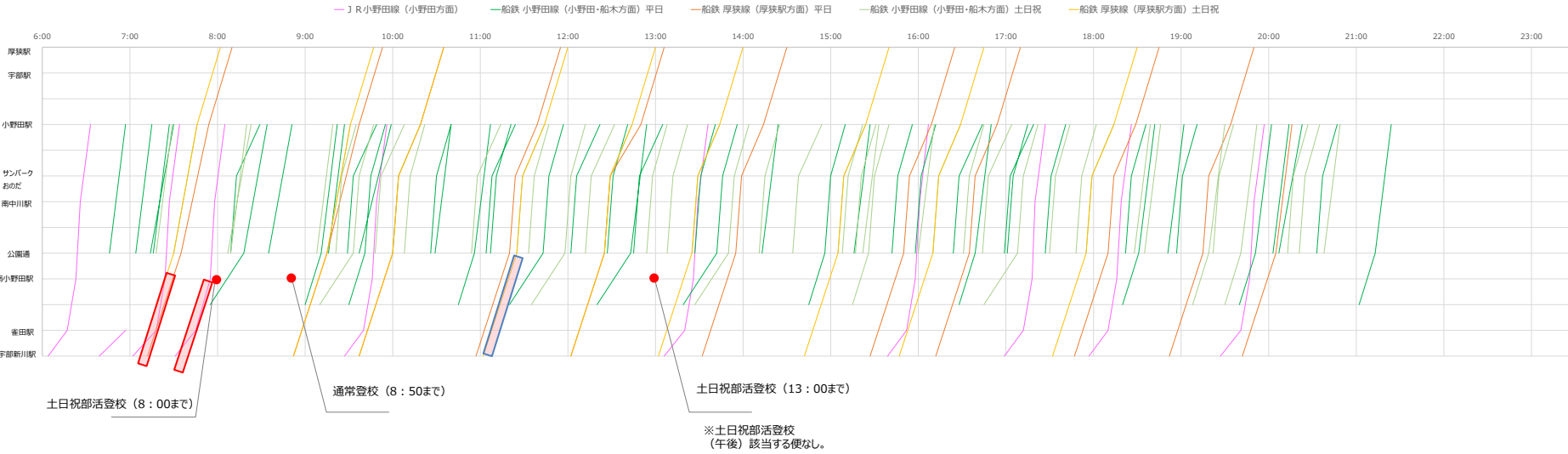
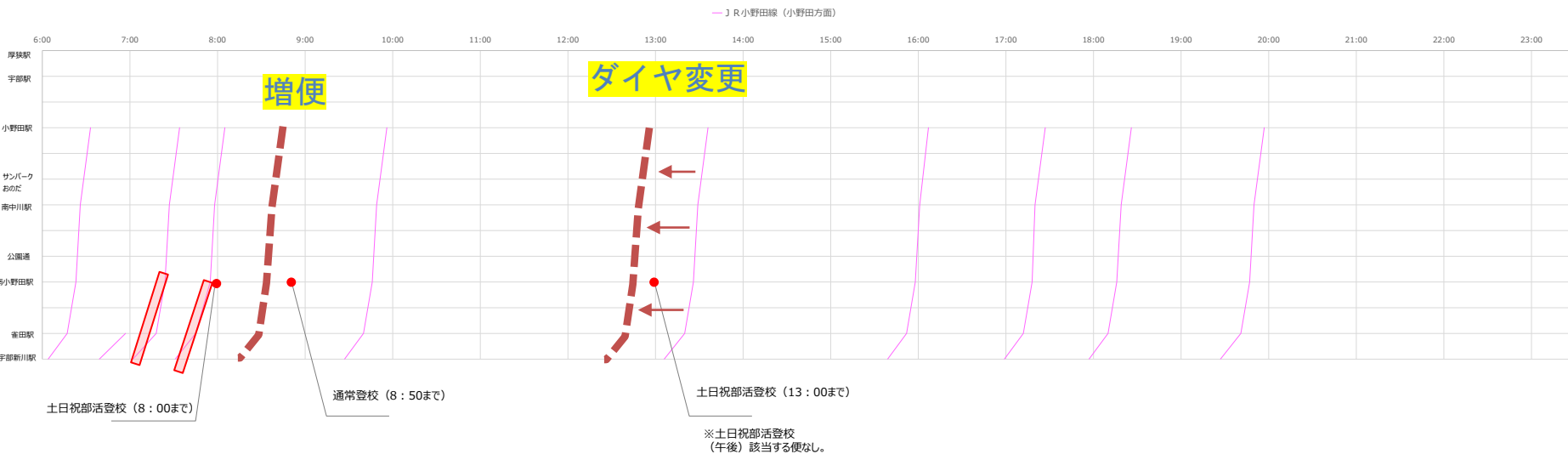
		共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)	
登校 (1限)	△	到着が早い	
登校 (2限)	△	到着が早い	
登校 (3限)	×		
登校 (4限)	△	到着が早い	
登校 (5限)	○	小野田線利用で円滑な登校可能	
下校 (5限)	○	小野田線利用で円滑な下校可能	

※ 実際のダイヤ改善にあたっては、宇部市交通局との連携による利便性向上の程度や経営上の影響を考慮する必要があります。

# ①宇部新川駅～小野田工業高校\_登校

▬ 現行の登下校手段  
▬ バス併用時の登下校手段

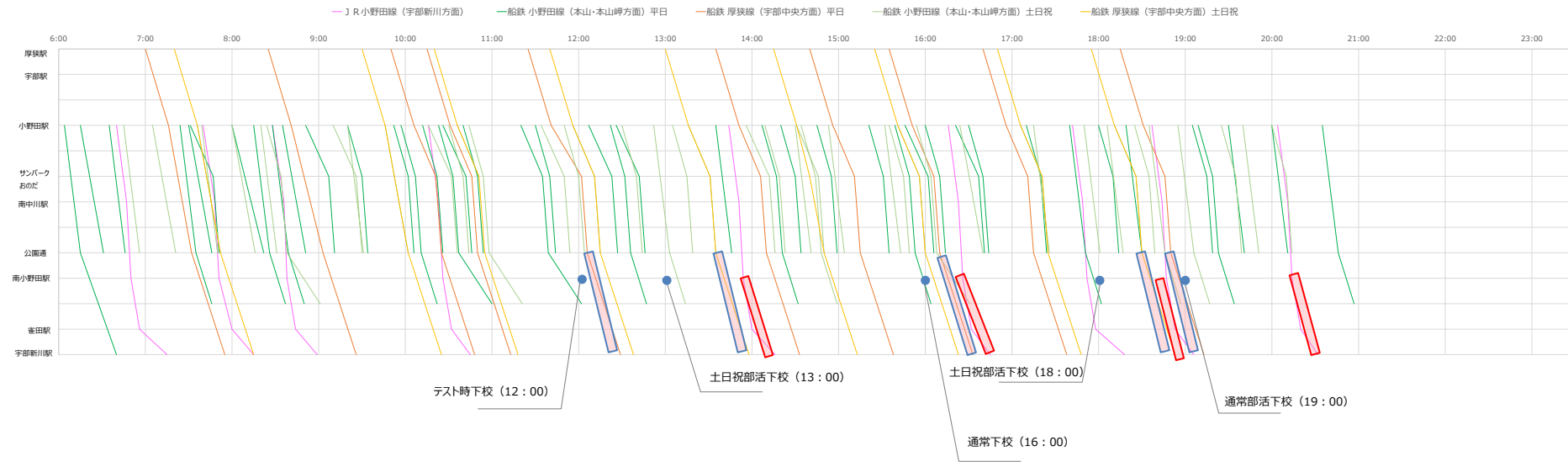
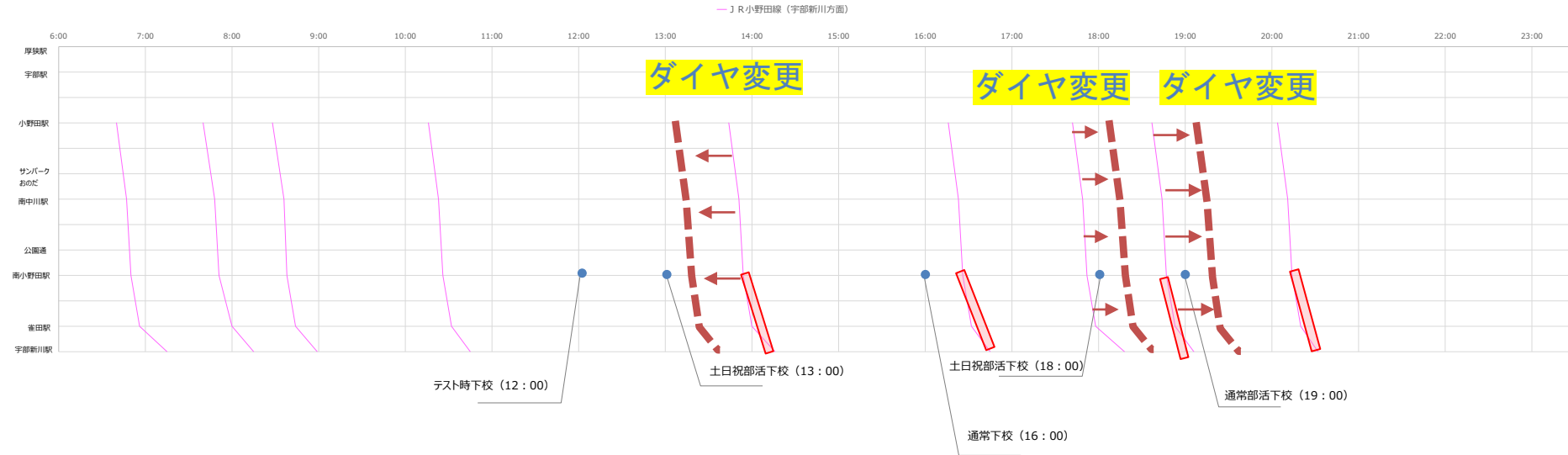
## 可能性検討



# ①宇部新川駅～小野田工業高校\_下校

▬ 現行の登下校手段  
▬ バス併用時の登下校手段

## 可能性検討

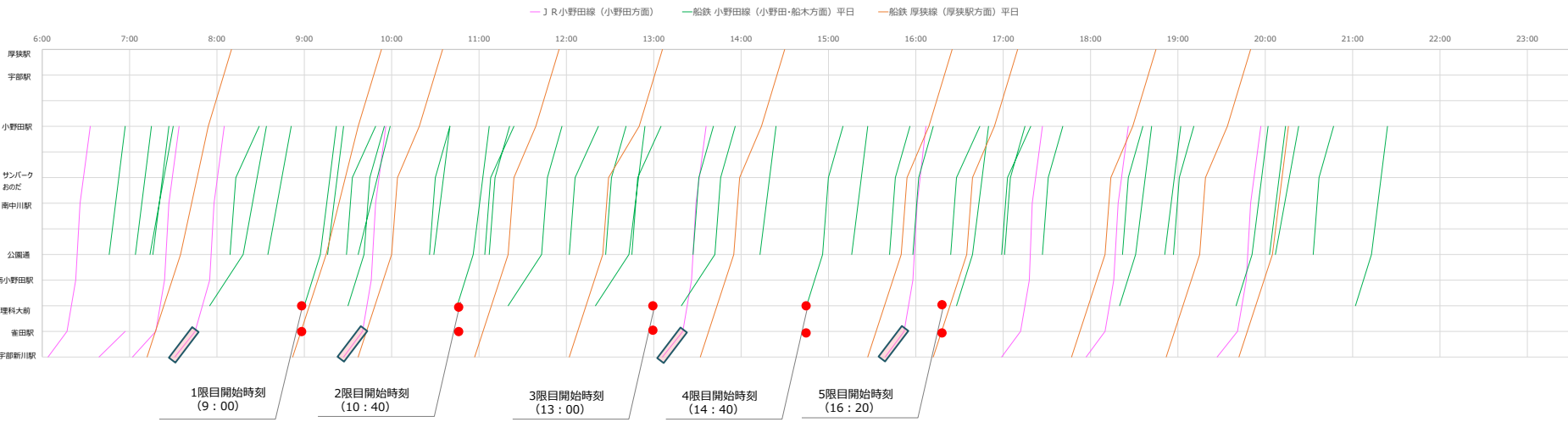
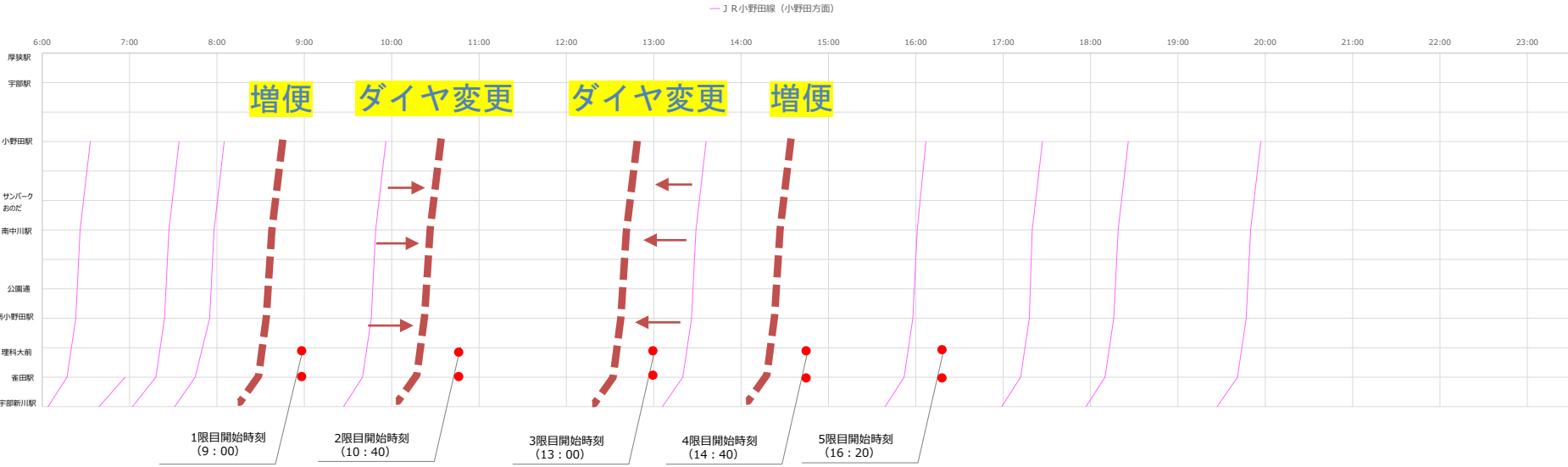




# ②宇部新川駅～理科大学\_登校

バス併用時の登下校手段

可能性検討

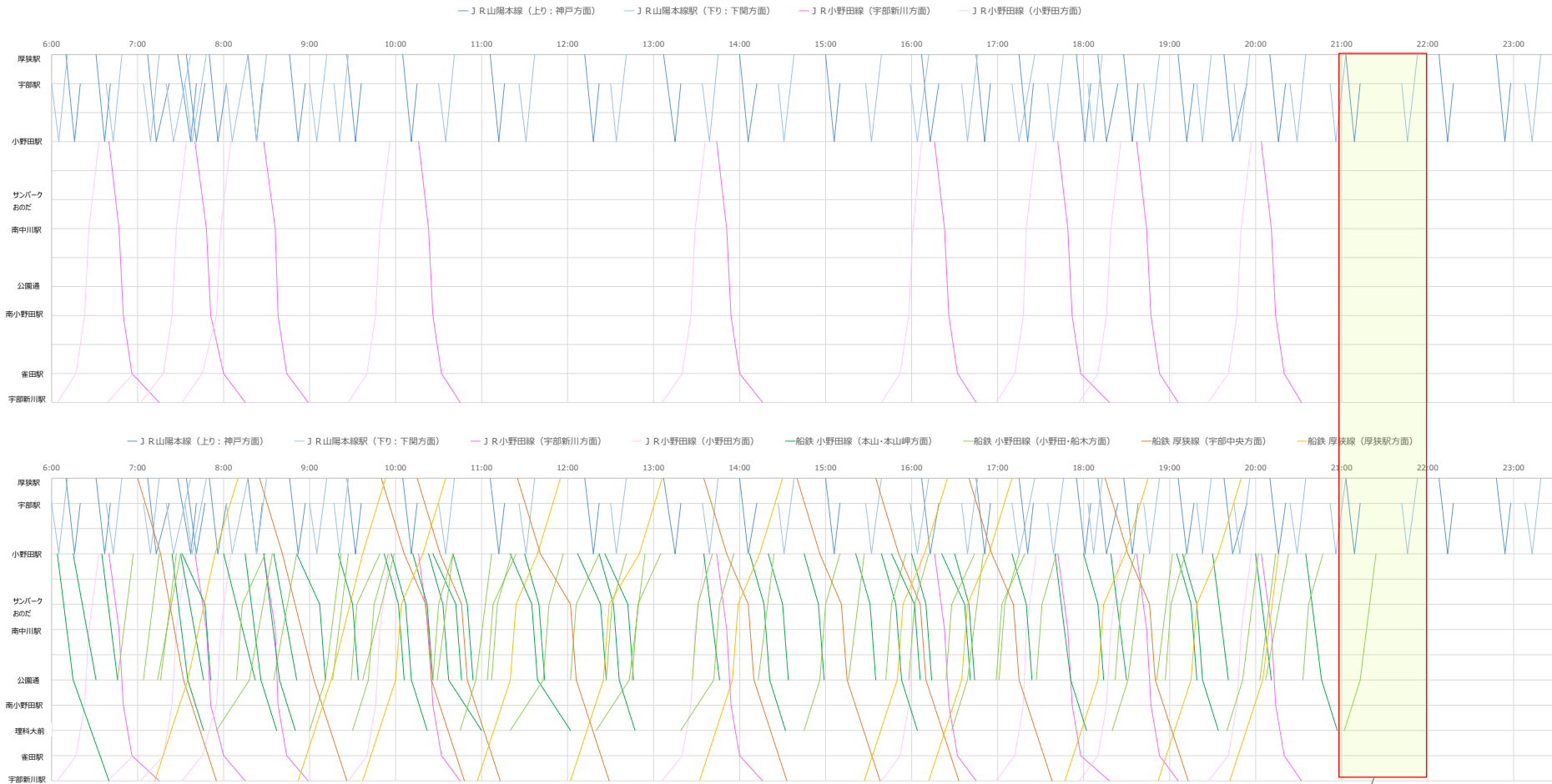




### (3) 学校ヒアリングに基づく通学ニーズへの運行サービスの対応

#### ヒアリング調査で把握した学校ニーズへの対応

- 山口東京理科大から夜間の移動ニーズが挙げられている。これらの時間帯では小野田線はなく、船鉄バスの運行も少ない。
  - 船鉄バスの調査によると、21時台の利用は少ない。乗務員の聞き取り調査では、利用者はもう少し早い時刻の運行を望んでいるという。
  - 一方で、学生数増加が予定されており、今後は夜間の移動ニーズが増大する可能性もある。
- 大学に対して需要調査を行い、夜間便の設定を検討



夜間研究や宴会帰りに週末（金・土）だけでも夜間便がほしい。（理科大）

## (4) 高校生アンケート調査で把握したその他施設への移動ニーズへの対応

### 連携策の方向性

- 高校生アンケート調査では、学校以外で日常的によく行く施設としてショッピングモール（サンパークおのだ）が挙げられた。
- 共通乗車制度の導入により鉄道、バスを一体的に利用可能となることで利便性が高まることが期待される。
  - ショッピングモール（サンパークおのだ）へ円滑に移動できることをPR
  - JR小野田線利用、共通乗車券利用の魅力を高めるショッピングモールとの連携策を検討

図 1 7 学校以外で日常的によく行く施設

	学習塾	ショッピングモール	スーパー	コンビニエンスストア	飲食店	喫茶店・コーヒーショップ	書店	その他店舗	公共施設	体育施設	文化施設	娯楽施設	医療施設	その他
小野田高校	7	16	1	2	1	1					5			
厚狭高校	1	11	2	3	1			1			1			
小野田工業高校		9		2										1
サビエル高校	2	9	2						1		1			
宇部高校	21	4	3	3	1	4		1	1	2	4			
宇部中央高校		10		3	2	3	1				1		1	
宇部西高校		5		1									1	
宇部商業高校		7	10	3				1					2	
宇部工業高校	1	4	2	4	6				1	4	2	1	1	1
宇部高専		12	2	7	3	2	1	2		3	3	3		
慶進高校	7	6	1	2		1	1	1		4	6	1		
香川高校	5	15	1	5		2								
宇部鴻城高校		16	10			2								
総計	44	124	34	35	14	16	3	6	3	13	23	9	1	2

図 1 8 訪問頻度

	週5日以上	週3〜4日程度	週1〜2日程度	月に数日程度	月に1回程度
学習塾	9	19	15		1
ショッピングモール		6	25	61	32
スーパー	1	9	12	11	1
コンビニエンスストア	1	12	12	9	1
飲食店		1	3	9	1
喫茶店・コーヒーショップ		1	4	9	2
書店			2	1	
その他店舗			2	3	1
公共施設		2	1		
体育施設	1	4	5	2	1
文化施設		2	7	13	1
娯楽施設				7	2
医療施設					1
その他		2			
総計	12	58	88	126	43

## (4) 高校生アンケート調査で把握したその他施設への移動ニーズへの対応

### 具体策の方向性の提案

〈今回の実証で求められる要素〉

- ・学生が何を求めてショッピングモールに行くかのインサイトを探り、ターゲットの関心事を捉えた連携策とすることが重要。
- ・ショッピングモール及び店舗にメリットがある。

〈今後の展開を踏まえた検討要素〉

- ・施策の対象を学生から一般へ拡大。
- ・連携先がショッピングモールから他の沿線施設へ拡大。

### ▽公共交通と飲食チェーンの連携の例 (両備バス・岡電バス)



対象期間中、両備バス・岡電バス沿線の対象店舗でご利用可能な、朝マック限定クーポン券付きチラシを路線バス車内に設置します。

単身世帯の  
通勤・通学を狙った策

沿道施設の連携  
の広がりを重視  
した策

### ▽公共交通と沿線施設の連携の例 (広島県東広島市)

## 乗車証明書



のんバスの乗車証明書があれば、協力店舗の特典がつけられるPON!

### 「乗車証明書」について

協力店舗で特典を利用するためには、のんバスで「乗車証明書」を受け取り、利用したい特典の店舗に、「乗車証明書」をお持ちいただく必要があります。「乗車証明書」は、のんバスの車内に設置している整理券発行機から発行されます。なお、乗車証明書の発行は1回の乗車につき、お一人1枚までとなります。

各店舗における乗車証明書の取扱い方法について	
中国産産	当日の乗車証明書を各店舗へお持ちいただくの特典サービスをご利用いただけます(各店舗毎日1回限り)。
フジグラン 東広島	当日の乗車証明書を食品部1階サービスカウンターにお持ちいただくこと①店内消費店舗で当日のみ使用できるクーポン券を贈呈。 ②エフカードをお持ちの方には、当日フジグランでのお買い上げ1,000円以上(税込)のレシートで200ポイントサービスを提供。
ゆめタウン 東広島	当日の乗車証明書を1階サービスカウンターにお持ちいただくこと①店内消費店舗で当日のみ使用できるクーポン券を贈呈。 ②ゆめカードをお持ちの方には、当日ゆめタウンでのお買い上げ1,000円以上のレシートで当日贈呈200円分を提供。
その他	当日の乗車証明書を各店舗へお持ちいただく特典サービスをご利用いただけます(各店舗・各消費額1回限り)。

乗車証明書の発行は1回の乗車につき、お一人1枚までです。



# (4) 高校生アンケート調査で把握したその他施設への移動ニーズへの対応

## 具体策の方向性の提案

- JR西日本開発予定のアプリで乗車証明できれば、
  - 共通乗車券利用であることを確認可能に
  - ショッピングモール、店舗が集客効果を把握可能に
- サンパークポイントアプリと連携できれば、
  - 各店舗との連携がスムーズに
  - ショッピングモール、店舗が集客効果を把握可能に



- 共通乗車券利用者だけでなく、公共交通利用者をターゲットとした連携策を実施すれば
  - 公共交通利用者として対象の規模を拡大し
  - ショッピングモール・連携策参加店舗の集客につなげる

- 共通乗車券利用者（学生）にはさらなる特典が付与されれば
  - 共通乗車券の魅力が高まる

自宅・学校以外の居心地の良い場所で勉強したい、友達と話したい・遊びたい



○連携の内容は実証期間中固定のサービスに加え、期間限定や各店舗が独自に検討できるものとしてはどうか。SNSやJR西日本開発アプリで学生とはコミュニケーションが図れるのではないかな。

### JR小野田線SNSアカウントイメージ



## (5) 効果計測方法について

### 評価の視点

#### ▼小野田線利用促進の視点から評価

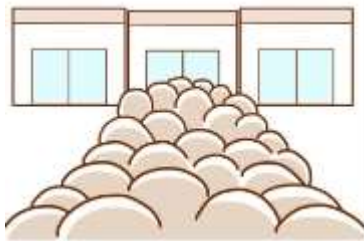
	理科大	小野田工業	小野田高	サビエル	香川高校
学生数（2024年1月）	1,686	277	455	193	455
①通学利用者数（定期利用）	86	45	33	5	25
小野田線利用可能者数	330	142	74	9	60
②潜在需要	244※	97	41	4	35

※現在の船鉄バス利用者を含む

※小野田線利用可能者数は、高校アンケート調査の郵便番号別学生数から推定。郵便番号無の回答をあわせて処理しているため数値の解釈は注意が必要。

#### ▼サービス提供の視点から評価

#### ▼連携の視点から評価



共通乗車制度導入後 (小野田線+船鉄バス)		
通常	登校	○
	下校	△
	部活下校	△
テスト	下校	○
土日祝部活動	午前部登校	○
	午前部下校	○
	午後部登校	○
	午後部下校	○

## (5) 効果計測方法について

### 効果計測方法・検証方法

#### ■小野田線利用促進のアウトカム指標

指標	検証方法
輸送密度	利用実績を基に把握
市場規模（生徒数）	学校アンケート調査で把握
小野田線通学定期購入者数	学校アンケート調査で把握
共通乗車券購入者数	実績データで把握
小野田線利用者数	実験前、中に乗降調査を実施し把握
共通乗車券を利用した路線バス利用者	アプリデータで把握
路線バス利用者総数	実験前、中に乗降調査を実施し把握
利用者の満足度	学生アンケート調査を実施し把握

#### ■沿線施設との連携のアウトカム指標

指標	検証方法
連携サービス利用者数	アプリデータで把握
連携サービス利用者の満足度	学生アンケート調査を実施し把握
連携策参加事業者の満足度	事業者アンケート調査を実施し把握

#### ■運行サービスのアウトプット指標

指標	検証方法
通常の登下校の対応	運行ダイヤをもとに検証
テスト時のサービス対応	運行ダイヤをもとに検証
土日祝部活時の登下校への対応	運行ダイヤをもとに検証



## 2. 鉄道・バスの共通乗車の事例

- (1) JR芸備線の路線バスとの連携の事例
- (2) JR牟岐線の共同経営の事例

# (1) JR芸備線における路線バスとの連携策の事例

- 路線バス運行事業者である備北交通により実施されている『ちょこっとパス』、『ちょこっとパスプラス』の2種類の連携策。『ちょこっとパス』はJR通学的定期券または備北交通の定期券を利用して対象駅から徒歩で通学する学生をターゲットに、庄原市または三次市のきめられたエリア内で自由に乗降できるエリア定期券。『ちょこっとパスプラス』は、JR通学定期券の利用者を対象に同区間のバス停を乗降できる備北交通応援パス。
- JR小野田線の共通乗車制度の検討にあたり、小野田線と並行するバス路線、小野田線の駅から目的施設までのフィーダーを担うバス路線との連携を検討の参考となる

### 社会実験

高校生限定 JR定期券記載駅の最寄バス停も使える

## ちょこっとパス+

アセンテーションの前後保存日数: 1ヵ月未満

サブスクサービス

通学に・塾に・買物に「ちょこっと」乗れる

2022年 4月1日から 発売開始

学生限定 **バス乗り放題**

## ちょこっとパス

CHOCOTTO PASS

庄原+高 庄原+平子 庄原+西城

1ヶ月 1,500円 3ヶ月 4,500円

1ヶ月 各500円 3ヶ月 各1,500円

備北交通通学定期、JR通学定期をお持ちの学生さん限定!

毎月500円で市内の決まったエリア内で備北交通のバスを乗り放題できる企画定期券です!

2022年4月1日 発売開始

対象者: JR通学定期券(庄原+高、平子、西城)のいずれかを持つ高校生

有効路線: ちょこっとパス庄原の路線+「高駅前」「平子駅前」「ワイル西城」バス停

購入方法: 購入時に本人名義の有効期限内のJR定期券を窓口にお持ちください。[庄原⇄高]「庄原⇄平子」「庄原⇄西城」JRの定期券面と同じエリアのバスを作成します。

発売窓口: 備北交通本社 1階窓口 たび館庄原 平日9:00~18:00(休・土日祝) 庄原市東本町三丁目12-12 TEL:0824)72-2122 三次市交通観光センター 交通案内所 月~土8:00~18:00/日祝8:00~17:00 三次市十日市南一丁目2-23 TEL:0824)62-3154

お問い合わせ: 備北交通株式会社 TEL(0824)72-2122 庄原市東本町三丁目12-12 【平日9:00~18:00(休・土日祝)】

1ヶ月 1,500円 3ヶ月 4,500円

1ヶ月 各500円 3ヶ月 各1,500円

2022年4月1日 発売開始

対象者: JR通学定期券を持つ学生(小学生、中学生、高校生、専門学校生、大学生) 庄原エリア: 発着地のどちらかが庄原の有効エリア内であること 三次エリア: 発着地のどちらかが三次の有効エリア内であること

JR通学定期券を持つ学生(小学生、中学生、高校生、専門学校生、大学生) 庄原エリア: 発着地のどちらかが「高駅前」「平子駅前」であること 三次エリア: 発着地のどちらかが「三次」「三次西」であること

購入方法: 購入時に本人名義の有効期限内の定期券を窓口にお持ちください。

発売窓口: 備北交通本社 1階窓口 たび館庄原 平日9:00~18:00(休・土日祝) 庄原市東本町三丁目12-12 TEL:0824)72-2122 三次市交通観光センター 交通案内所 月~土8:00~18:00/日祝8:00~17:00 三次市十日市南一丁目2-23 TEL:0824)62-3154

1ヶ月 500円

1ヶ月 500円

1ヶ月 500円

備北交通株式会社

# (1) JR芸備線における路線バスとの連携策の事例

## 路線・バス停一覧

### 庄原 SHOBARA AREA エリア




**路線**

- ひまわりバス(市内循環線)
- 三良坂線(三良坂駅前～庄原)
- 日和線(庄原～モーター物産館～上大月)
- 本村線(上本吉備谷～庄原)
- 三城線(庄原～三次駅～三次中学校)
- 高野線(道の駅たかの～庄原)
- 三城線(西城～庄原)
- 泉大線(三良坂駅120～ローター～三良)



**停留所**

●庄原駅	●庄原交差点前	●駅前口	●福祉地域事務所前	●上野公園
●上野公園東	●美濃ハイイン入口	●道の駅ラフォーレ庄原	●ゆめおくら	●新庄
●ザビツ	●前子巻	●向來社庄原学生寮前	●成徳住宅口	●丘陵公園北口
●庄原文化センター前	●JA庄原前(原公前)	●庄原小学校前	●成徳橋入口	●市役所本庁舎前
●庄原郵便局前	●庄原中央	●みどり産金本込前	●庄原日赤病院	●格致高校入口
●三日月	●鶴宮	●ジョイフル	●新木田	●庄原大橋南
●庄原市ふれあいIC前	●下本町	●美濃高校入口	●西原	
●調峰富士	●庄原中学校前	●庄原市役所		

## 三次 MIYOSHI AREA エリア




**路線**

- くるるん(循環線)
- 作木線(至 伊賀和志・道の駅GR大和)
- 湯木線(至 湯木車庫)
- 宮内線(至 下宮内)
- 数名(塩町)線
- 数名(志和地)線
- 三城(吉田)線
- 三城(庄原)線
- 赤名線(至 赤名)
- 島敷線
- 上田小線
- 下高野線



**停留所**

●三次もののけミュージアム	●三次小学校前	●稲荷町	●巴南西店	●市町
●プラザ前	●三橋	●三次市役所前	●N.T.T前	●三次(たごび)
●三本駅前	●上原西(サングリーン前)	●岡竹口	●南宮敷	●南天下
●栄CC中継所前	●水の原前	●双葉	●道新	●塩田
●八次駅前	●生草原地入口	●三次高校前	●上野	●上原北
●JA三次	●三次温泉センター	●市立図書館前	●三次第1センター	●農工商議所前
●三次市民ホール(かりり)	●住吉神社	●三次資料館前	●本通り	

## (2) JR牟岐線の共同経営の事例

## 徳島南部における取組の概要

## 鉄道と高速バス途中乗降との連携について「共同経営開始前」の取組み

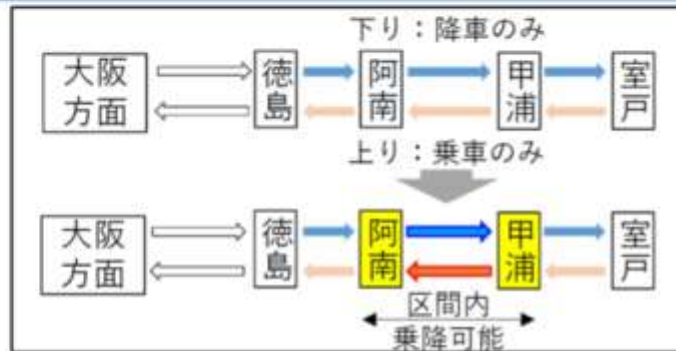


当社では、2019年3月ダイヤ改正にて牟岐線へのパターンダイヤ導入に伴い阿南以南での減便を実施。利便性低下を防ぐことを目的として、徳島バスが運行する高速バス（室戸・生見・阿南大阪線）と連携し、鉄道と並行する一般道を運行する阿南～海部・甲浦間のバス停留所において、途中乗降を可能とし、モーダルミックスによる地域間の移動の機会を確保。

なお、これまでJR四国ポケット時刻表やHPで鉄道・バスの共通時刻表を掲載する等の利用促進に取り組んでいる。

⇒但し、JR乗車券類で高速バス途中乗降は利用できず、別途、運賃が必要になる。

※JR乗車券類：普通乗車券、定期乗車券、回数乗車券、団体乗車券、特別企画乗車券の総称



JR牟岐線	徳島バス
徳島方面	大阪方面
阿南	阿南駅
見龍林	↓
阿波橋	橋営業所
桑野	↓
新野	↓
阿波福井	↓
由岐	由岐
木岐	↓
北河内	↓
日和佐	日和佐
山河内	↓
辺川	↓
牟岐	牟岐
緒瀬	↓
浅川	浅川
阿波海南	↓
	海部
	穴喰
	甲浦



## ○運行本数の推移

2018年ダイヤ改正(連携前) 2019年ダイヤ改正(連携後) 2021年3月ダイヤ改正(共同経営開始前)



※2020.10 阿波海南～海部間阿佐鉄へ移管

## ○運賃比較(単位:円)

区間 ※ ( ) 内バス停	J R	バス	差額
阿南～阿波橋(橋営業所)	190	300	110
阿南～由岐	460	500	40
阿南～日和佐	670	800	130
阿南～牟岐	970	1,100	130
阿南～浅川	1,110	1,200	90
阿南～阿波海南(海部)	1,110	1,200	90

## (2) JR牟岐線の共同経営の事例

## 徳島南部における取組の概要

## 徳島県南部における共同経営実施の背景

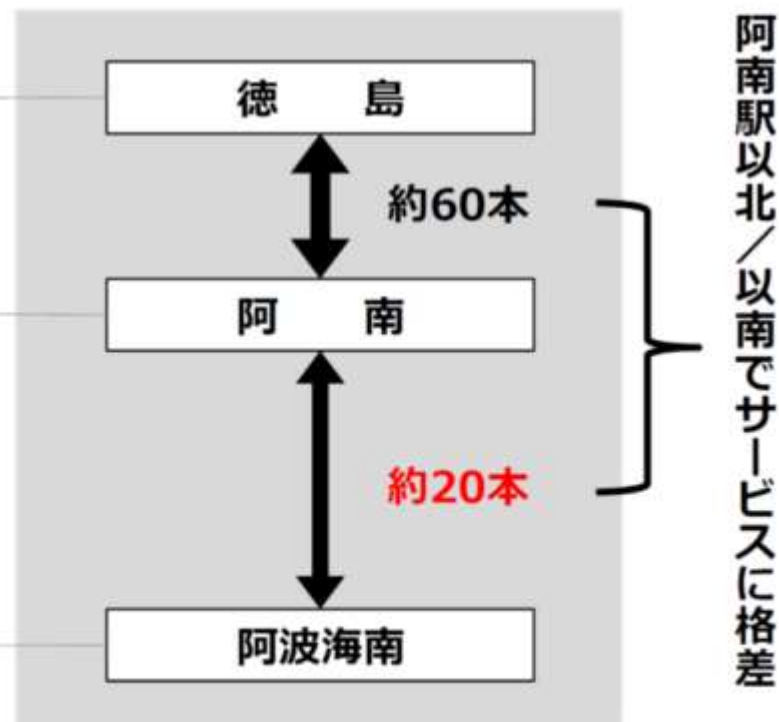
7 

## 【背景】

- ◆ 人口減少等による公共交通の利用者の減少、新型コロナウイルス感染症拡大による更なる利用者の減少
- ◆ 徳島県南部地域においては、2019年3月ダイヤ改正によるパターンダイヤ化に伴い、**阿南駅以南と阿南駅以北で、JR牟岐線の運行本数に格差**



## JR牟岐線の普通列車運行本数



徳島南部における取組の概要

徳島県南部における徳島バス(株)との共同経営(並行モード連携モデル)



経緯

**Phase1** 2019年3月ダイヤ改正による**牟岐線パターンダイヤ化と阿南以南(徳島県南部)の減便**

地域公共交通の維持を求める声

**Phase2** 2019年3月より**高速バス「室戸・生見・阿南大阪線」の途中乗降**が可能に(阿南以南の一般道走行区間)

ご利用に結び付かず、更なる利便性向上の必要性

**Phase3** 2020年10月~2021年2月 **JR牟岐線の通学定期保有者による高速バス「室戸・生見・阿南大阪線」の利用を無料**にする実証実験(徳島県)

本格検討

**Phase4** 四国運輸局から独占禁止法特例法等の紹介をいただき、具体的な検討を重ねた後、徳島バスと共に同法に基づく共同経営計画を策定

更なる利便性向上

**Phase5** 更なる利便性の向上を目的に、既存の路線バス停への新規停車による区間拡大を計画 ※2023年4月27日共同経営計画変更認可、5月20日~実施

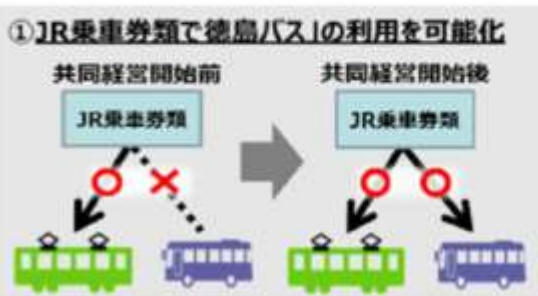


国土地理院ウェブサイト「地理院地図(電子国土Web)」を加工して作成

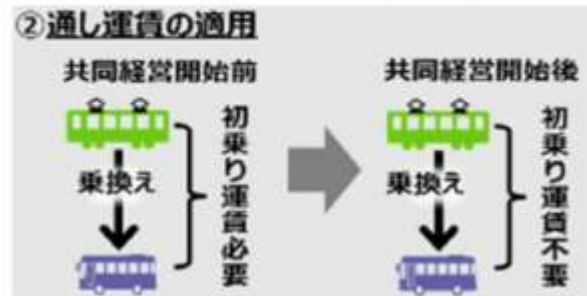
ポイント

- ① JR乗車券類で徳島バスの利用を可能化→実質的な増便効果
- ② 通し運賃の適用→バスに乗り換えの際、初乗り運賃が不要

鉄道とバスの双方を同じ地域旅客運送サービスとして、より便利にご利用いただくことが可能に



今まで	これから
12:21 (牟岐方面)	12:21 (牟岐方面)
14:21 (牟岐方面)	14:21 (牟岐方面)
15:30 (牟岐方面)	15:30 (牟岐方面)
19:22 (牟岐方面)	19:22 (牟岐方面)
22:12 (牟岐方面)	22:12 (牟岐方面)



## (2) JR牟岐線の共同経営の事例

## 徳島南部における取組の概要

## 利用環境整備及び周知展開

1. 駅発車時刻表、LED発車標でのバス案内  
(阿南駅下り発車時刻表)

JR	高速バス
22:00	
40:00	
11:00	
21:00	
21:00	08:00
21:00	03:00
21:50	33:00
20:00	
25:00	
21:00	
22:00	08:00

阿南駅改札LED発車標

◆鉄道に加えバスの時刻案内を実施

## 2. 車掌による高速バス乗換案内及びPR放送



阿南・牟岐到着前放送において鉄道に加えバスへの乗り換え案内を実施



徳島県下全路線において、車内放送によるPRを実施

3. 阿南駅自由通路等へのバスのりば案内表示の整備  
(阿南市協力)

◆案内サイン新設(5か所)



## 4. ポスター、駅デジタルサイネージ、SNSその他媒体による周知展開



## (2) JR牟岐線の共同経営の事例

## 徳島南部における取組の概要

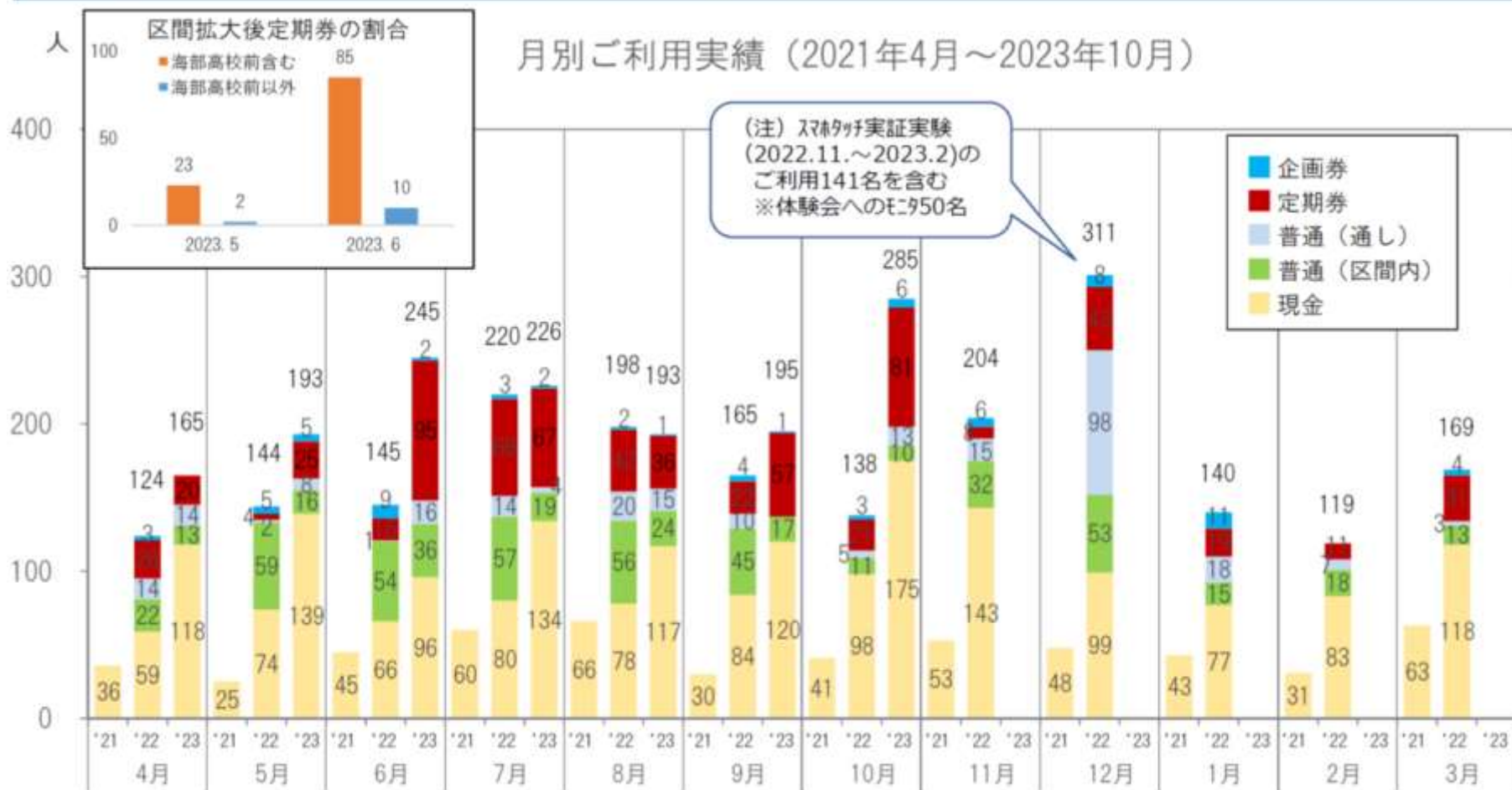
## 牟岐線・共同経営／高速バスのご利用状況(途中乗降区間) ※JR乗車券類細分化

10



## &lt;共同経営開始後のご利用状況&gt;

- ◆2022年度の1日平均ご利用者数は 5.69人/日 【参考】2021年度 1.48人/日
- ◆現金のご利用者も増加しており、牟岐線阿南駅以南の利便性向上に寄与(運行本数増加、平均運行間隔時間短縮)。
- ◆定期券(学生)は長期休暇・試験期間月のご利用が多く、早帰り等のニーズにもマッチしているものと考えられる。
- ◆共同経営区間拡大後は海部高校前を含む定期利用が増加→通学利便性の向上





## (2) JR牟岐線の共同経営の事例

### 徳島南部における取組のポイント

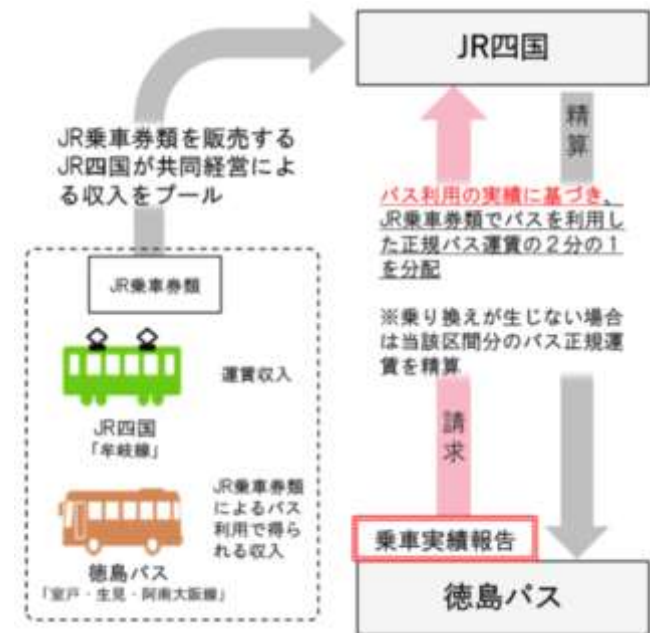
#### <オペレーション>

- 高速バス乗務員がJR乗車券類で乗車するお客様がいる場合、乗車時に「券種」「乗降停留所」「区分（大人・学生）」を確認
- 紙の様式に「日時」「券種」「乗車停留所」「降車停留所」「区分」を記録
- 徳島バスがJR乗車券類による乗車実績をとりまとめてJR四国に報告し、月ごとに精算
- JR四国は徳島バスに、乗車券類でバスを利用した区間の正規バス運賃の1/2を分配



#### <分配ルール> ※共同経営計画より

- ① 事前に実施していた実証実験（JR定期保持者を対象とした徳島バス途中乗降を無料で利用できる実証実験）とJR牟岐線の利用実績等を基に、共同経営実施後の鉄道・バスの利用予測を実施
- ② 共同経営実施後の鉄道・バスの利用予測を基に、JR四国の増収想定額を算出するとともに、徳島バスがJR乗車券類で旅客を輸送する役務を提供することにより本来得られた収入額（増収相当額）を算出
- ③ 共同経営の実施に当たって生じる経費（JR乗車券類で徳島バスを利用した旅客の運賃）については、増収想定額と増収相当額を基準にJR四国及び徳島バスで分担して負担することとし、JR四国から徳島バスへの配分額を決定  
 （JR四国の増収想定額：徳島バスの増収相当額 = 5：6となるが、明瞭性に鑑み両者で協議の上、経費の分担比率は1：1とし、JR四国から徳島バスへの配分額は、JR乗車券類での徳島バス途中乗降の利用分（バス運賃相当額）の1/2に）
- ④ JR四国がJR乗車券類の販売によりプールした運賃収入から、上記比率に応じて、JR四国が徳島バスに対して配分額を支払う



## (2) JR牟岐線の共同経営の事例

## 視察を踏まえた検討のポイント

検討項目	徳島南部	小野田線沿線（R7（2025）年度実証実験）	視察を踏まえた検討ポイント
ターゲット	・既存の牟岐線利用者（主に高校生）	①高校生（小野田工業等）を対象 ※大学生（理科大）はR9（2027年度）より実証実験開始	・まずは既存の利用者とその周辺からはじめ拡げる
共通乗車制度のサービス内容	・JR乗車券類による並行バス路線の途中乗降可	<高校生向け> JR定期券+対象区間バス乗り放題乗車券 ※<大学生向け> 理科大フリーパス+対象区間JR乗り放題乗車券	・精算や効果測定のための利用実態把握を最小限の現場の負担増かつ低コストでできる方法を検討
鉄道の対象エリア・対象路線	・牟岐線阿南～阿波海南（ダイヤ改正で減便された区間）	小野田駅～宇部新川駅間	・徳島南部では、高速バスの低利用区間で追加需要に対応する余裕があった ・小野田線沿線での実験にあたっては、共通乗車制度で需要がどのように変化し、その変化を受け止める余裕しるがあるかを簡単に確認する必要あり
路線バスの対象エリア・対象路線	・高速バス室戸・生見・阿南～大阪線の阿南駅～海部高校前（途中乗降区間内）	小野田駅以南（船木鉄道の路線バス）	
鉄道・路線バスの並行運行区間における増便・ダイヤ調整	-	小野田駅～宇部新川駅間	・主なターゲットとして想定される高校生・大学生の通学・帰宅時間帯の運行頻度確保
鉄道・路線バスの乗継を考慮したダイヤ調整	-	・小野田線、山陽線、宇部線との乗継 ・小野田駅からのバスへの乗継	・小野田駅での山陽線との乗り継ぎ ・宇部新川駅での宇部線との乗り継ぎ
オペレーション	・高速バス乗務員がJR乗車券類で乗車するお客様がいる場合、乗車時に「券種」「乗降停留所」「区分（大人・学生）」を確認し、様式に手書き	・スマイルパス（JR西日本）アプリを活用したオペレーションを検討 ・具体はこれから検討	・徳島南部では利用が少なく高速バスだったため、アナログ対応（手書きメモ）が可能であったが、小野田線沿線では需要を踏まえデジタル活用が必要と考えられる

## (2) JR牟岐線の共同経営の事例

## 視察を踏まえた検討のポイント

検討項目	徳島南部	小野田線沿線	視察を踏まえた検討ポイント
利用環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR四国は既存設備（発車時刻電光表示、駅構内やホームの時刻表等）を活用し徳島バスに係る情報を提供</li> <li>・改札を出た後のバス停までの経路上は自治体の協力を得てサイン等を整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既にJR小野田駅で路線バスの発着に係る情報提供あり（バスロケ情報をデジタルサイネージで表示）</li> <li>・その他はこれから検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・のりばの案内や時刻表上での併記など、鉄道とバスが一体で運用されていることが一目でわかる利用環境の整備が重要</li> <li>・バスは遅延も想定されるので、バスロケの活用が有効と考えられる</li> </ul>
広報活動・利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県や市町の教育部局や交通事業者が中心となり、ターゲットにPR（高校に向くこと）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生アンケートで目的地として多く挙げられた“おのだサンパーク”との連携策を検討</li> <li>・その他の具体策はこれから検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主なターゲットとして想定される高校生・大学生には県や市の教育部局等を介してPR</li> <li>・サンパークへの買い物・アルバイト通勤での利用も含めて効果的なPRを実施</li> </ul>
効果測定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実態を把握し、それに基づくJR四国、徳島バス双方の収支の変化で効果を測定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマイルパス（JR西日本）アプリで共通乗車券による路線バス利用者のODを把握</li> <li>・その他の事業効果測定方法については検討中、引き続き検討し目標設定を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本は利用実態を踏まえた収支の変化で効果測定することになるが、それ以外に、「利用者の満足度」等も重要な指標になると考えられる</li> </ul>
コスト負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験時は実施にあたって生じる経費をJR四国が負担</li> <li>・共同経営後は実験中のJR四国の増収想定額、徳島バスの増収相当額を踏まえ、共同経営の実施に当たって生じる経費を負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験で発生する費用、損失を事前に整理したうえで、各主体の役割分担を踏まえ、行政が適切に負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発生しうる費用、損失を事前に整理し、それを誰が負担するかを明確にしておくことが重要</li> </ul>
配分ルール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験時の利用実態等を基に、JR四国の増収想定額、徳島バスの増収相当額を踏まえ、共同経営の実施に当たって生じる経費を負担（1：1）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマイルパス（JR西日本）アプリで収集したODデータ等をもとに共通乗車制度導入による各主体の収入増額を算出し、配分ルールを検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まずは現状を踏まえてルールを事前に整理し、ターゲットを絞り実験を実施し、その結果を踏まえた詳細ルール設定が有効</li> <li>・配分に係る明瞭性や事務コスト軽減の視点も重要</li> </ul>
試行錯誤により策の実効性を高める検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ある程度のデメリットを許容し、利用者目線でまず実験的に「やってみる」体制を構築</li> <li>・ターゲットを踏まえた関係者の巻き込み（行政教育部局等）</li> <li>・国や県の協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の勉強会をベースにこれから検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まずは利用者目線で実験を「やってみる」という視点で行政と交通事業者が中心となった検討体制構築</li> <li>・高校生や大学生というターゲットを踏まえ、関係者を巻き込み</li> </ul>

## 参考資料

別添①共同経営計画の策定について

別添②独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き（抜粋）

別添③論点、検討課題、検討の方向性

## 共同経営計画の策定について（独占禁止法関係）

### 1 独占禁止法特例法成立の背景（R2.5.20 成立、27 公布）

- 乗合バス事業者は地域の主要な交通手段として、地域住民の生活を下支えする重要なサービスを提供しているが、人口減少等を理由として、それぞれ厳しい経営環境に置かれている。
- そこで、経営力の強化のための選択肢の一つとして、同業者間での経営統合や共同経営が考えられるが、これらが競争制限的である場合には、独占禁止法により禁止される。
- このため、人口減少下において地域における基盤的なサービスの提供を維持するという政策目的の限度において、独占禁止法の特例を設けるもの。

**乗合バス事業者及び地域銀行が行う経営統合及び共同経営について、主務大臣の認可を前提に、独占禁止法の適用を除外するもの。**

### 2 特例法による共同経営により可能となる新たな行為

- 本特例法による共同経営の取組は、地域の公共交通政策と調和し、公共交通の維持・利便性の確保に資することが重要。
- 【原則】 計画区域の存する地方公共団体が地域公共交通活性化再生法の「地域公共交通計画」を作成していることが前提。
- 【任意】 その上で、当該地方公共団体は、共同経営により可能となる事業メニューも盛り込んだ「地域公共交通利便増進実施計画」を作成。

「共同経営」は、特例法において定義が設けられていないが、事業者の合併等によらず、企業形態をそのまま維持しつつ、複数の事業者が、共同で、運賃・路線・ダイヤ等の設定を行うことにより、乗合バス事業等の経営を行うことを想定。

- 従前から独占禁止法上問題ないとされるケース

- ①地方自治体が複数の事業者と個別に調整し、各事業者が独自に路線、運賃、ダイヤ等を決定した場合（運賃プールを除く）
- ②共通運賃や共通定期券などについて、各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算するなど競争性が確保される場合 など

○特例法による共同経営に係る認可を受ける場合に可能となる取組

- ①複数の事業者同士で路線、運賃、ダイヤ等の調整に伴い直接協議することや、協議会などの場でも事業者が直接協議を行うこと（いずれも、本特例法による認可を受けることを前提として、当該認可申請の準備のために、認可を受ける具体的な行為に関して、必要な範囲内で、申請前に調整や合意を行うことも可能）
- ②複数事業者間における路線、運賃、ダイヤ等の取組に係る収入について、運賃プールによる収入調整を行うこと など

### 3 共同経営に係る認可の流れ

別添のとおり。

地域交通事業者の連携による新たなビジネスモデルの構築

独占禁止法特例法の  
共同経営計画等の  
作成の手引き

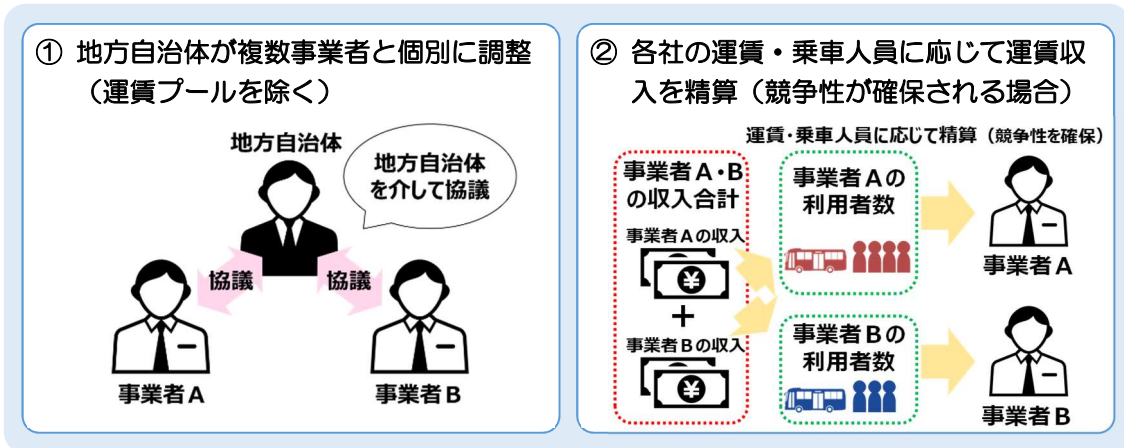
第3版（令和5年10月）



公共交通利用促進キャラクター  
のりたろう

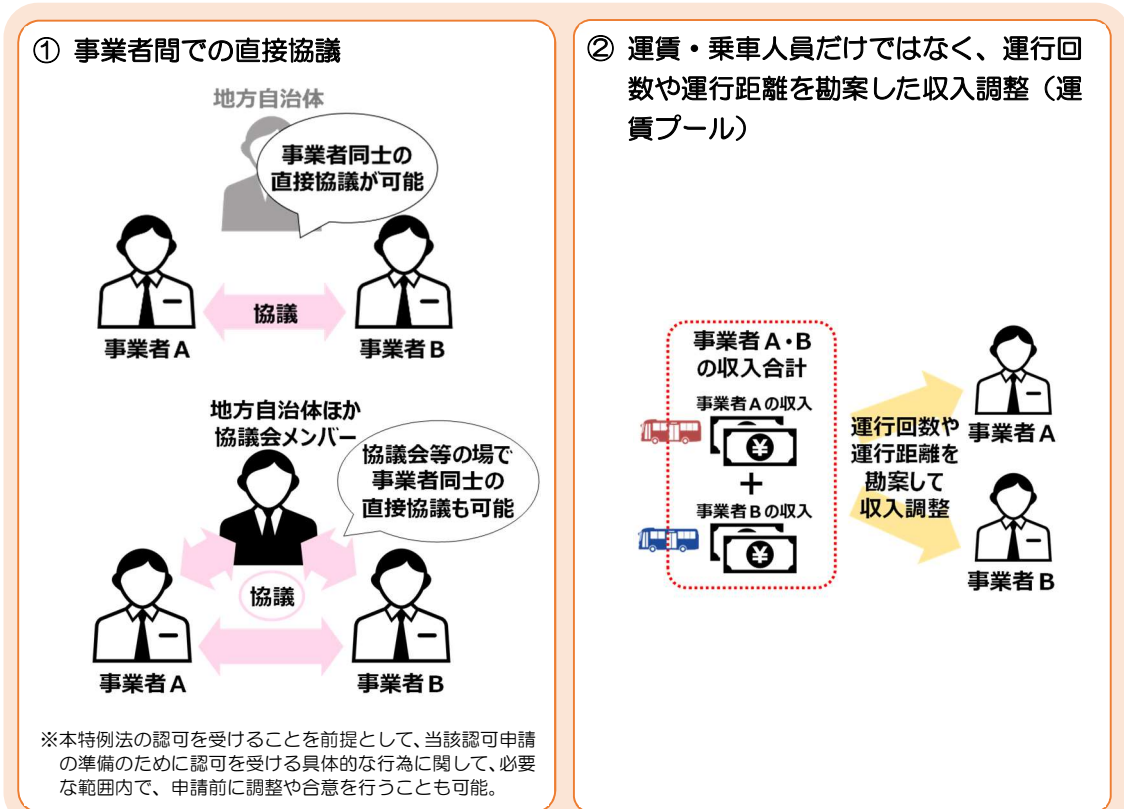
■ 共同経営に係る認可を受けることを前提として可能となる行為

【従前から独占禁止法上問題とないと思われる行為】



共同経営に係る認可を受けることにより、  
可能な行為が広がります。

【共同経営に係る認可を受けることにより可能となる行為】



上記の行為が可能となることにより、事業者間での調整や意思決定を迅速かつ円滑に行うことが可能となるほか、運賃プールを活用することで事業者間の収支への影響格差（経営リスク）を最小化することが可能となります。

このことにより、これまで以上に利便性が高く、かつ効率的なサービスの提供（運賃・路線網・ダイヤ）が実現しやすくなり、また単一の交通事業者では対応が困難なサービス改善が実現しやすくなります。





## (2) 共同経営による取組の分類

共同経営については、運賃・料金、路線、ダイヤなどの取組の内容に応じて、以下の分類をします。


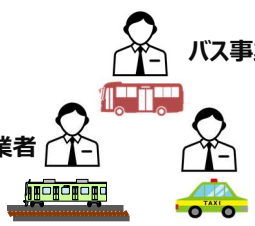
運賃・料金、路線、ダイヤの設定等に関する取組については、一の事業者が単独で行う場合のほか、複数の事業者間で路線、運賃、ダイヤ等の調整を行う場合であっても、各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算する場合で競争性が確保されるケースや運行回数等の競争手段に関する制限を伴わないケースにおいては、従前から原則として独占禁止法上問題ないとされているため、本特例法による共同経営計画の作成及び認可がなくても、地域公共交通活性化再生法の「地域公共交通利便増進実施計画」を活用することなどにより、引き続き行うことができます。

一方、複数事業者間において、定額制乗り放題運賃の設定、ハブ&スポーク型のネットワーク再編、等間隔運行などを行う場合で便数減少等を伴うケースや運賃プールによる収入調整を行うケースについては、独占禁止法上問題となるおそれがあることから、本特例法による共同経営計画の作成及び認可が求められます。また、複数の交通モード間で運賃設定や路線再編などを行う場合も同様です。

### 【本特例法を活用せずとも実現可能な取組の分類】

<p>① 個別の事業者による取組</p>  <p>事業者 A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃・料金の見直し</li> <li>・ 路線の見直し</li> <li>・ ダイヤの見直し</li> </ul>	<p>② 複数事業者による取組（実績配分等）</p>  <p>事業者 A      事業者 B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>乗車実績により収入の分配が行われる</u>「共通運賃」、「共通乗車券」の設定など</li> <li>・ <u>路線数・経路の制限を伴わない</u>単純な路線の調整</li> <li>・ <u>運行回数の制限を伴わない</u>単純なダイヤの調整</li> </ul>
---	---

### 【共同経営計画の作成及び認可が必要となる取組の分類】

<p>③ 複数事業者による取組（便数減少等）</p>  <p>事業者 A      事業者 B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「<u>定額制乗り放題運賃</u>」、「<u>通し運賃</u>」、「<u>ゾーン運賃</u>」などの運賃の設定</li> <li>・ 「ハブ・アンド・スポーク型」ネットワークなど、<u>路線の減少等を伴う</u>ネットワークの再編</li> <li>・ 「等間隔運行」、「パターンダイヤ」など、<u>便数の減少等を伴う</u>ダイヤの設定</li> </ul>	<p>④ 複数交通モード間による取組</p>  <p>バス事業者 鉄道事業者      タクシー事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者同士だけではなく、鉄道や路面電車、タクシー、フェリーなど<u>他の交通モードと連携した通し運賃、ネットワーク再編など</u>の共同経営</li> </ul>
--	--



【詳細を確認】

- ・ 共同経営編「第1章 1.3 本特例法における共同経営により提供されるサービス」

## ■ 共同経営により実現される具体的なサービス内容

前頁の「共同経営計画の作成及び認可が必要となる取組の分類」について、具体的には、下記を内容とする共同経営の協定の締結には独占禁止法の適用が除外されます。共同経営を前提として、これらのサービスを検討・実施する場合には、先述の通り「事業者間での直接協議」及び「運賃プール」が可能となることから、利用者にとってわかりやすく使いやすいサービスが、また事業者にとって効率的なサービス提供が、これまで以上に実現しやすくなります。

### 【共同経営により実現されるサービス内容（その1）】

#### ① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定（定額制乗り放題、通し運賃 等）

##### 【定額制乗り放題のイメージ】

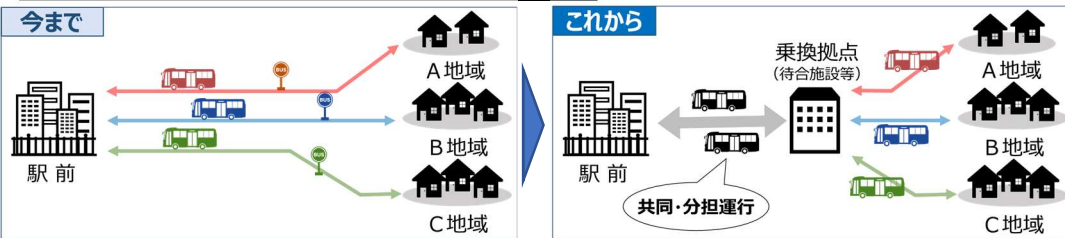


##### 【通し運賃のイメージ】

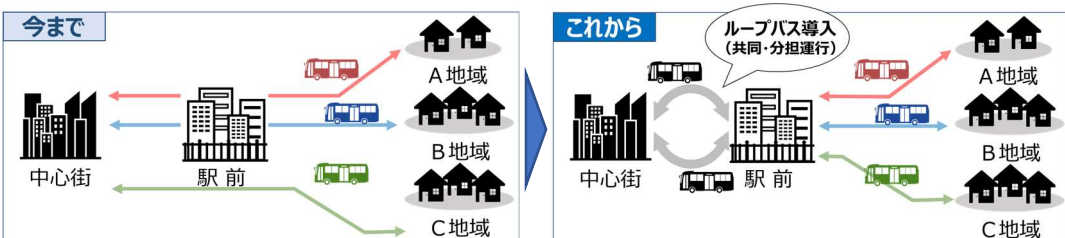


#### ② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行（「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバス 等）

##### 【「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編のイメージ】



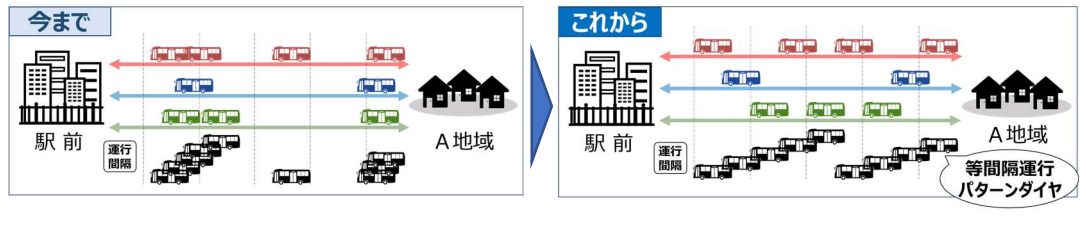
##### 【「ループバス」導入によるネットワーク再編のイメージ】



【共同経営により実現されるサービス内容（その2）】

③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定  
（等間隔運行、パターンダイヤ 等）

【等間隔運行、パターンダイヤのイメージ】



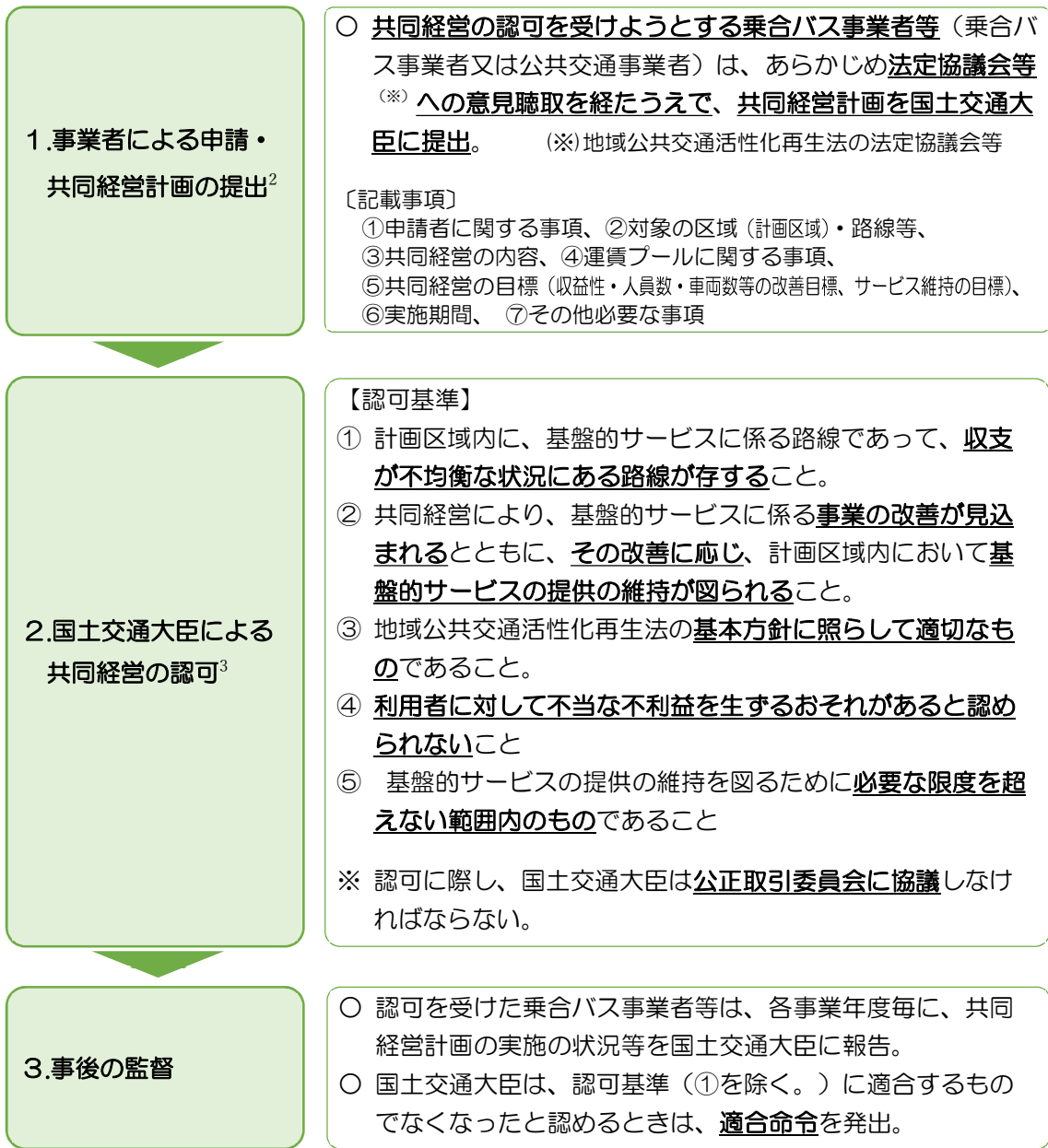
【 詳細を確認 】




- 共同経営編「第1章 1.3 本特例法における共同経営により提供されるサービス」
- 共同経営編「第1章 1.4 他の交通モードとの共同経営の例」
- 共同経営編「第1章 1.5 本特例法に基づく共同経営等と併せて行うことが想定される事業」

### (3) 共同経営に係る認可の流れ

共同経営に係る認可を受けようとする場合、下記の手続を経る必要があります。



 **〔 詳細を確認 〕**

- ・共同経営編「第2章 共同経営の特例の認可」
- ・共同経営編「第3章 公正取引委員会への協議・確認」
- ・共同経営編「第5章 法定協議会への意見聴取手続」
- ・共同経営編「第6章 共同経営開始後の手続」

<sup>2</sup> 共同経営の開始時期から逆算し、共同経営の内容・規模等や、認可等の手続に要する期間を踏まえて、共同経営計画の作成や関係者との調整に要する期間を十分に確保することが必要。

<sup>3</sup> 共同経営に関する協定の締結の認可及び同協定の内容の変更の認可に係る標準処理期間は、これらの認可の審査や公正取引委員会への協議・確認等の手続に係る期間を踏まえ、3ヶ月としています。

# 第1章 共同経営のポイント

## 1.1 共同経営の特例の概要

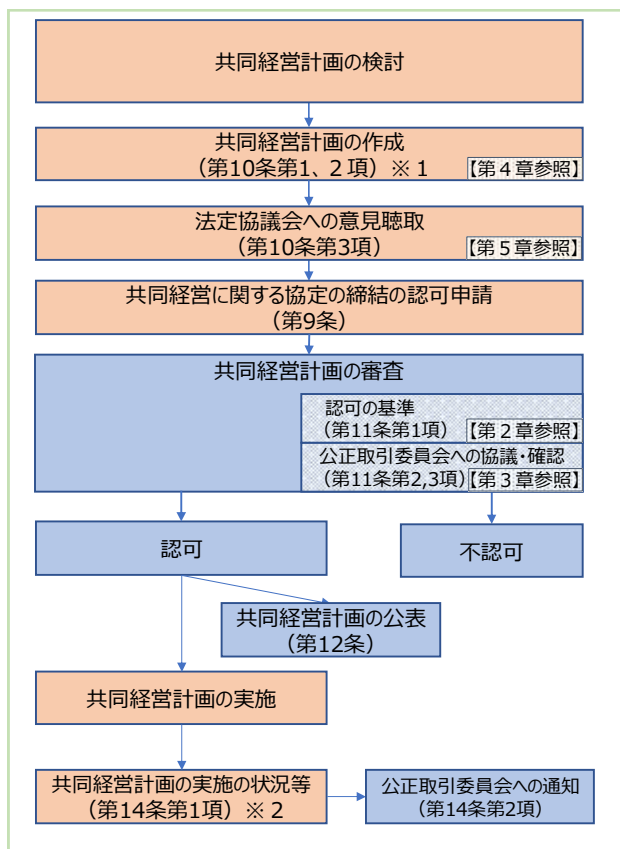
### (1) 本特例法の全体像

本特例法は、乗合バス等に関する共同経営等について国土交通大臣の認可を受けた場合に独占禁止法の適用を除外するものです。

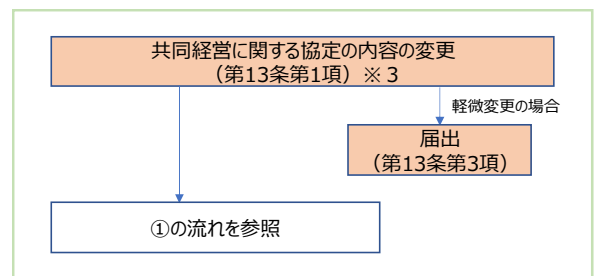
適用除外に向けた認可及びその変更等に関する手順の流れとしては以下のとおりです。

事業者において、作成・申請を行う内容について、(2)にて概要を、各章にて具体的な記載事項を詳述します。

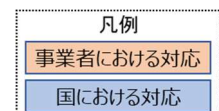
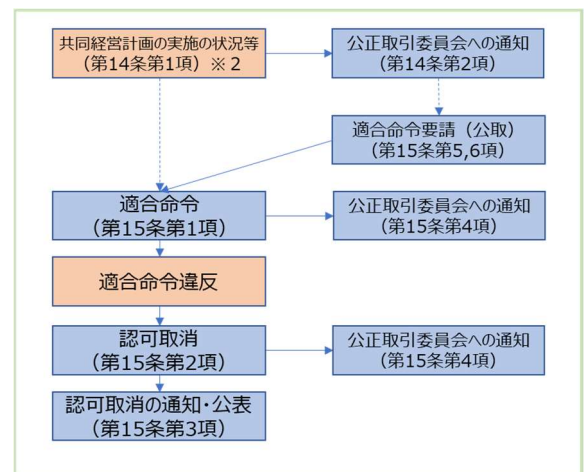
#### ▼①共同経営に関する協定締結の認可申請



#### ▼②協定内容の変更



#### ▼③適合命令・認可取消



「鉄道とバスの共通乗車制度実験」にかかる論点・課題、検討の方向性の整理

(実験では市場の反応、オペレーションの実行性、取引コストを含む費用を把握し、本格実施に向けた体制づくりを行う)

論点・検討課題
<p>誰をターゲットとするか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業、一般を含めてはという意見もある。</li> <li>・まずは小さくスタートし、実験を通じて費用や影響を確認しながら、許容できるリスクの範囲内で段階的に拡大する方法がベター。</li> </ul>
<p>共通乗車証として具体的にどのようなサービスを提供するか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実態、既存制度を考慮すると高校生、大学生別に検討が必要。</li> <li>・高校生、大学生にとって使いやすい、分かりやすいサービスであることが必要。</li> <li>・一方で、余りに多額の予算や時間等、事前準備に手間取って実証実験の着手が遅れることは避けたい。将来的に一般にも拡大することを念頭に。</li> </ul>
<p>具体的にどの区間（路線、バス停）を対象エリアとするのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実験で発生する費用、損失が許容できる範囲内か？                     <ul style="list-style-type: none"> <li>－実験実施者（現時点想定：JR西日本、船木鉄道）</li> <li>－実験実施者でない事業者のサービスとの競合（交通局サバスク等）</li> </ul> </li> <li>・オペレーションが実行可能か？</li> </ul>
<p>鉄道・バスの連携は利便性の高いダイヤが大前提。移動したい時に移動できる環境をどこまで整備できるか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数の増（鉄道とバスの特性に応じた効果的な増便）。</li> <li>・鉄道とバスのダイヤ調整（小野田駅、宇部新川駅での接続改善、同方向・同時間便の重複解消）。</li> <li>・制度的な限界（独禁法との関係、両社の社内的な制約等）を踏まえた最大公約数の改善。</li> </ul>
<p>鉄道・バスの双方を利用しやすい環境を整備できるか？</p>
<p>高校生、大学生の認知度向上のために効果的な取組は何か？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタル施策（せんナビ、Googleマップ、その他）の活用。</li> <li>・SNS（公式SNS開設、プレゼントCP等の話題促進策）の活用。</li> <li>・サンパークと連携した取組（お買い物券等の特典付与）。</li> <li>・高校、大学との連携体制の構築。</li> </ul>

項目	実証実験	
	実験内容案（現時点の候補）	実験内容設定の考え方
ターゲット	R7（2025）年度は高校生を対象とした実験を開始 R9（2027）年度から大学生を対象に加える	まずは、高校生・大学生を対象に行い、共通乗車制度導入の影響を把握し、ターゲット拡大の検討の基礎資料とする。
共通乗車証のサービス内容	>高校生向け ①JR定期券でバス乗り放題 ②JR定期券+共通乗車券でバス乗り放題	事例を参考に、高校通学で利用されているJR定期券を軸とした実験を実施して、今後の検討の方向性を探る。
	>大学生向け ①理科大フリーパスで、JR乗り放題 ②理科大フリーパス+JR乗り放題乗車券	事例を参考に、理科大フリーパスを軸とした実験を実施して、今後の検討の方向性を探る。
鉄道（JR西日本）の対象エリア・対象路線	①小野田駅～雀田駅間 ②小野田駅～雀田駅間、雀田駅～宇部新川駅間 ③JR小野田線+JR山陽線、JR宇部線	実験費用、実験の影響、オペレーションの実行可能性を考慮し、許容できる範囲内で設定する。
路線バスの対象エリア・対象路線	①小野田市内（船木鉄道の路線バス） ②小野田駅以南（船木鉄道の路線バス） ③小野田駅以南でJR小野田線の最寄りバス停のみ	実験費用、実験の影響、オペレーションの実行可能性を考慮し、許容できる範囲内で設定する。
オペレーション	・スマイルパス（JR西日本）アプリを活用したオペレーションを検討 ・具体はこれから検討	乗務員等の負担軽減を考慮しデジタル化を検討する。
鉄道・路線バスの平行運行区間における増便・ダイヤ調整	①小野田駅～雀田駅間 ②小野田駅～雀田駅間、雀田駅～宇部新川駅間	実験費用、実験の影響、オペレーションの実行可能性を考慮し、許容できる範囲内で設定する。
鉄道・路線バスの乗継を考慮したダイヤ調整	・小野田線、山陽線、宇部線との乗継 ・小野田駅からのバスへの乗継	実験費用、実験の影響、オペレーションの実行可能性を考慮し、許容できる範囲内で設定する。
利用環境整備	・既にJR小野田駅で路線バスの発着に係る情報提供あり（バスロケ情報をデジタルサイネージで表示） ・その他はこれから検討	・のりばの案内や時刻表上での併記など、鉄道とバスが一体で運用されていることが一目でわかる利用環境の整備が重要 ・バスは遅延も想定されるので、バスロケの活用が有効と考えられる
広報活動・利用促進	・高校生アンケートで目的地として多く挙げられた“おのだサンパーク”との連携策を検討 ・その他の具体策はこれから検討 ・既にJR小野田駅で路線バスの発着に係る情報提供あり（バスロケ情報をデジタルサイネージで表示） ・その他はこれから検討	事例などを参考に、高校、大学、サンパーク等と連携し、関係者が知恵、労力を出しあい、実験を通じた試行錯誤を行い、持続可能な方法を模索。

実験を通じて実施内容のブラッシュアップを行い、本格実施に臨む。本格実施後も目指す社会的インパクトを実現できるように試行錯誤を行う。



目指す社会的インパクト
✓ 高校生・大学生の鉄道・バスの利用者数が増加
✓ 鉄道・バス路線の沿線に大学生が居住
✓ 鉄道・バス路線沿線の高校に山陽小野田市、宇部市の学生が通学
✓ 「利用増→サービス充実→利用増」のポジティブフィードバックループの確立
✓ 企業・高齢者、その他一般などへサービス拡大
✓ 持続可能な交通体系の構築

<p>人的、時間的制約を踏まえた現実的、効果的な効果測定方法は何か？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士等のアナログ対応（目視、アンケート）は可能か？</li> <li>・ICカードは活用できるか？</li> <li>・その他ODデータを取得できるデジタル手法はないか？</li> </ul>
<p>実証実験、本格実施で生じるコスト、収益をどう対処するのか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コストの規模感は？</li> <li>・実験時の事業スキームはどうする？</li> <li>・持続化（自立化）に向けた事業スキームはどうする？</li> </ul>

効果測定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマイルパス（JR西日本）アプリで共通乗車券による路線バス利用者のODを把握</li> <li>・その他の事業効果測定方法については検討中、引き続き検討し目標設定を行う</li> </ul>	<p>事例などを参考に、関係者が知恵、労力を出しあい、実験を通じた試行錯誤を行い、効果的に効果測定する方法を確立する。</p>
コスト負担	<p>実験で発生する費用、損失を事前に整理したうえで、各主体の役割分担を踏まえ、行政が適切に負担。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証実験で発生するコストを洗い出し、規模感を把握する。実験中は適切な価格設定、収益の規模感の把握を行う。</li> <li>・得られた知見を本格実施に活かす。</li> </ul>
配分ルール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマイルパス（JR西日本）アプリで収集したODデータ等をもとに共通乗車制度導入による各主体の収入増額を算出し、配分ルールを検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まずは現状を踏まえてルールを事前に整理し、ターゲットを絞り実験を実施し、その結果を踏まえた詳細ルール設定が有効</li> <li>・配分に係る明瞭性や事務コスト軽減の視点も重要</li> </ul>
試行錯誤により策の実行性を高める検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の勉強会をベースにこれから検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まずは利用者目線で実験を「やってみる」という視点で行政と交通事業者が中心となった検討体制構築</li> <li>・高校生や大学生というターゲットを踏まえ、関係者を巻き込み</li> </ul>

--