

J R 小野田線沿線地域公共交通の持続化に向けた取組の方向性について（案）

1 趣 旨

地域公共交通は、人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、年々厳しい状況が続いている。特に、J R 小野田線をはじめとした一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できず、危機的な状況にあるとされている。

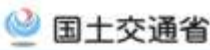
こうした状況を踏まえ、国は地域公共交通活性化再生法を改正し、令和5年10月から施行した。現下の需要の減少は、交通事業者個々の経営努力のみでは対応が困難であることから、同法では、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することを求めている。

他方、J R 小野田線沿線地域（以下、「沿線地域」）では、J R 小野田線に加え、複数社の路線バスが並行・複合して運行しており、それが利便性の高い公共交通を実現するポテンシャルの一つとなっている。

こうした状況を踏まえ、現在、J R 小野田線活性化委員会では、令和7年4月からの「鉄道とバスの共通乗車制度」の実施に向け、鉄道・バスの交通事業者と学識経験者、行政機関という地域の関係者で共創し、「J R 小野田線沿線地域公共交通持続化プラン」の策定に向けて議論しているところである。

今般、これまでの議論の経過をまとめ、それを踏まえた今後の対応案を作成した。今後、本案に掲げる方向性により一層議論を深め、利便性と持続可能性の高い地域公共交通の実現とその活性化を図っていくこととしたい。

■地域公共交通の再構築（「リ・デザイン」）について（国土交通省資料抜粋）




1. 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

- ローカル鉄道・路線バスなどの地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況。加えて、新型コロナの影響により、一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況。
- こうした需要の減少は、交通事業者等の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進める。
- これにより、『デジタル田園都市国家構想』及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『新しい資本主義』の実現を目指す。

交通DX


自動運転
地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援




▲交通現場での自動運転バスの運行

交通GX

MaaS
交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通のコスト削減・地域のCN化
車両電動化と効率的な運行管理・エネルギー・マネジメント等の導入を一体的に推進




3つの共創

官民の共創

一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通事業者連携 → ネットワークの統合 → エリア一括運行




交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを開発

山陽	山陽	山陽
ATC	山陽	山陽
BT	山陽	山陽
CT	山陽	山陽
DT	山陽	山陽
乗換拠点	山陽	山陽

他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



医療×交通 介護×交通 エネルギー×交通 教育×交通

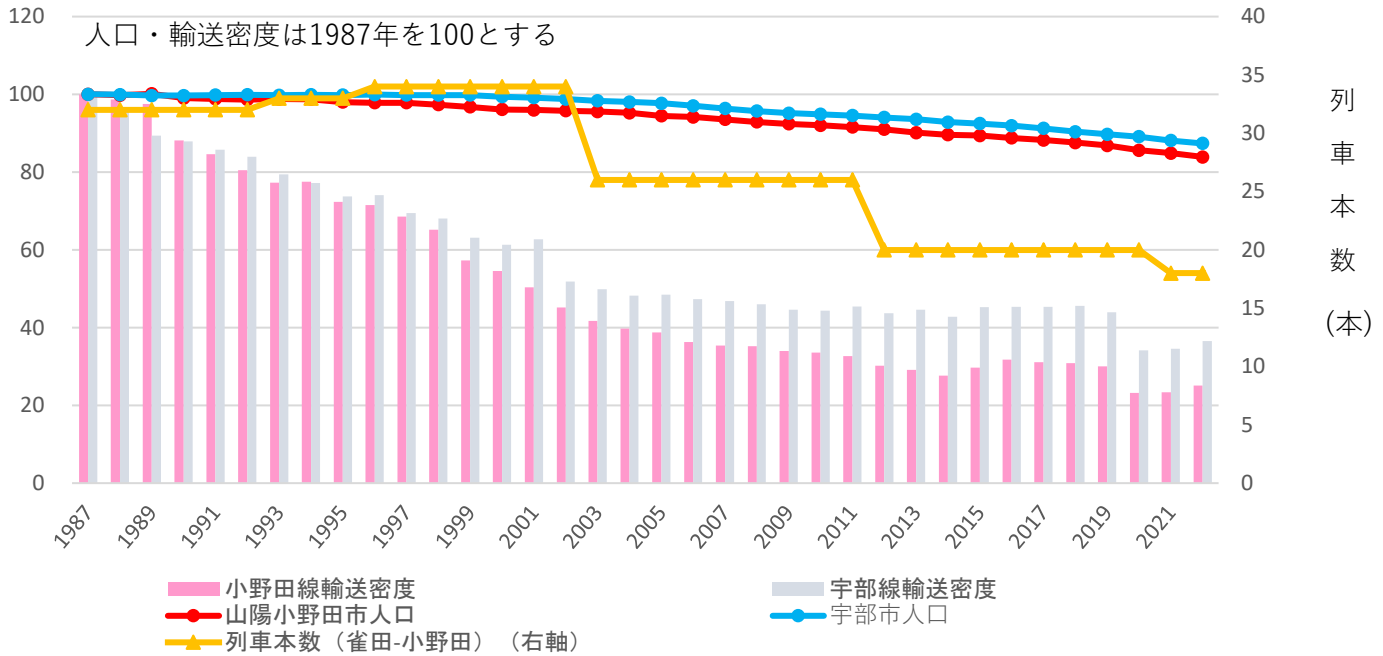
1

2 JR小野田線沿線地域の現状と課題

(1) JR小野田線

JR小野田線の利用者数（輸送密度）は、モータリゼーションの進展により、沿線市の人口減少の度合いを超えて年々厳しい状況となっている。

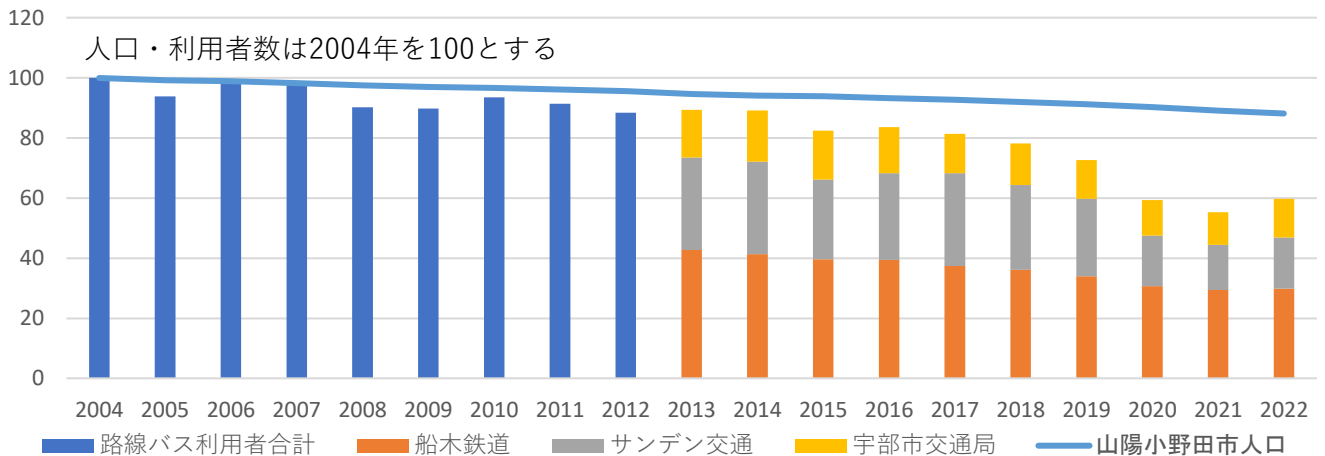
■関係市の人口・小野田線および宇部線利用状況（輸送密度）と列車本数の推移



(2) 路線バス

路線バスにおいても同様に厳しい状況にあり、コロナ禍がそれに拍車をかけている。

■山陽小野田市の人口と路線バス利用状況（利用者数）の推移



(3) 課題

現下の人口減少・少子高齢化社会においては、沿線地域内の需要だけではいずれ限界を迎えることが想定される。そこで、中長期的には、まちづくりの視点から沿線地域内の都市機能や魅力を高め人流の創出を促す必要があるが、当面の即効性のある施策として、沿線地域の公共交通のポテンシャルの発揮により需要の掘り起こしを図り、その活性化につなげる。

3 基本的な考え方

(1) 沿線地域の特性と対応の着眼点

- 沿線地域では、鉄道とバスが並行して運行し、両者の運行本数の総数は充実している。
- 住宅（人口）や学校・商業施設・企業等の都市機能も集積している
- ⇒沿線地域には、公共交通の利用拡大に向けたポテンシャルがある。



鉄道とバスが相互補完する「共通乗車制度」により実質的な増便が図られ、タイムリーかつ円滑な南北・東西の移動が可能に。



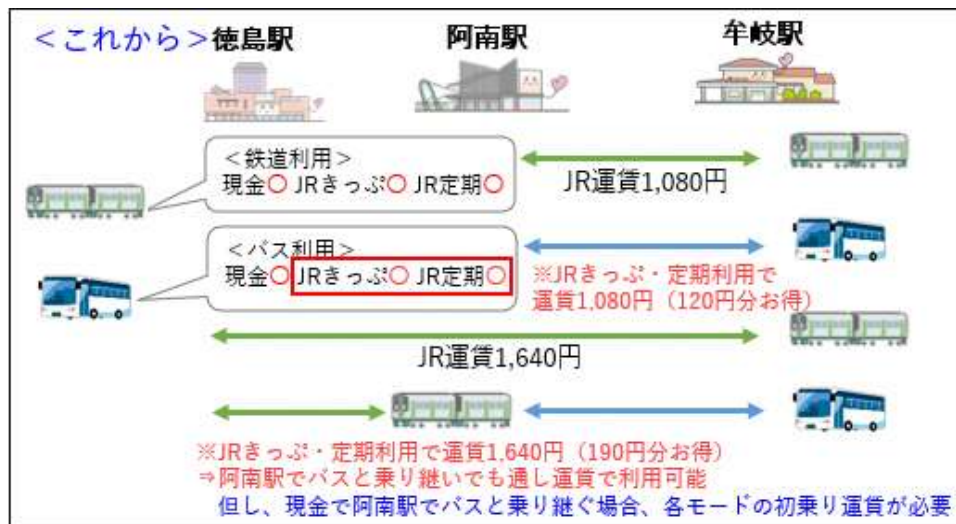
高い利便性が魅力となり、沿線地域内の移動はもとより、沿線地域外からの移出入の促進にもつながることから、公共交通の需要の維持に止まらず、更なる拡大・誘引が期待される。

⇒利便性と持続可能性の高い地域公共交通の実現



《参考》鉄道とバスの共通乗車制度の事例（徳島バス×JR四国）

徳島バス（室戸・生見・阿南大阪線）とJR四国（JR牟岐線）の両路線が一部並行している特徴に着目し、JR四国の乗車券類により、徳島バスの一定区間の途中乗降利用を可能とする制度。運賃はJR四国がプールし、JR乗車券類の売上額の一部を徳島バスに支払う。



(2) ターゲット

公共交通の依存度が高い沿線の高校生・大学生については、JR小野田線を利用して通学可能な範囲に居住しているが、利用していない者（潜在需要）の想定は約600人となっている。そこで、まずは高校生・大学生をターゲットとして「鉄道とバスの共通乗車制度」を構築し、それをベースに通勤や一般利用の拡大につなげていく。

■ JR小野田線の潜在需要（想定）

	大学	高校	計
学生数（2024年1月）	1,686	1,380	3,066
①通学利用者数（全日制定期利用）	86	108	194
JR小野田線利用可能者数	330	285	615
②潜在需要	244	177	421

※学生・学校向けアンケート調査等により推計。

(3) 沿線地域の高校・大学に係る通学市場の分析

高校生は通学時、鉄道を利用することが多いことから、「JR小野田線の利用者数の増加」を切り口として市場分析を行った。

市場分析結果

- 山陽小野田市外、市内厚狭方面からの通学はJR利用が多い。
- 宇部駅周辺・宇部線沿線エリアはJR利用と非利用が混在している。
- 小野田駅周辺エリアはのJR利用は少ない。

鉄道と路線バスで利用者の競合関係が確認される。



施策実施の方向性

共通乗車制度に加え、ダイヤ改善、待ち時間・乗継時間の改善等により、沿線地域公共交通の利便性の底上げ、周知の徹底を図り、潜在需要の掘り起こしを行う。また、それを高校・大学の魅力として内外に発信し、入学者の増大（新たな需要拡大）につなげる。

共通乗車制度の導入にあたっては、バス事業者との互恵関係を構築し、沿線地域の公共交通全体が活性化するような制度設計が求められる。

(4) 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

鉄道とバスを共通利用できると想定した際、運行サービスが、どの程度高校生・大学生の移動ニーズを満たすことができるか分析を行った。

移動ニーズと運行サービスのギャップ分析

- 共通乗車制度により、通常の登下校、土日祝の部活動の登下校など、多くの時間帯で駅や学校での待ち時間が30分以内に短縮可能となった。
- 一方で、30分以上の待ち時間となる時間帯が残る。



施策実施の方向性

- JR西日本、船木鉄道に加え、宇部市交通局、サンデン交通との連携を模索し、全体の運行時刻の妥当性・最適性を改めて精査する。
- 移動の円滑化に向けて、鉄道・バスのダイヤ調整・増便を検討する。

利用者がピークとなる朝の通学時間帯、利用者が分散化するものの、セーフティネットとして必要な夕方・夜間の時間帯の移動ニーズへの対応が課題。

- 一朝のピーク時間帯は、学生だけでなく、高齢者の快適な利用環境の確保も課題。
- 一山口東京理科大学は、今後学生数の増が予定されている。
- 一バス事業者は、運転手不足の問題を抱えており、対応に限界がある。



共通乗車制度の設計にあたり、鉄道、バスのそれぞれの特徴を踏まえた運行ダイヤを検討することで、移動ニーズへ対応する。

<対応案>

- 通学時間帯：鉄道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を踏まえ、鉄道の役割について検討

船木鉄道の路線バスの運行が少ない宇部新川駅方面のサービス改善を検討する必要がある。



- 宇部市交通局との連携を模索し、全体の運行時刻の妥当性・最適性を改めて精査する。
- 移動の円滑化に向けて、鉄道・バスのダイヤ調整・増便を検討する。

4 今後の施策展開

今後、「3 基本的な考え方」に基づき協議・検討を進め、令和7年3月に利便性と持続可能性の高い地域公共交通の形成に向けた、「JR小野田線沿線地域公共交通持続化プラン」を策定し、同年4月から「鉄道とバスの共通乗車制度」を核とした利便性向上・利用促進施策を重点的に展開する。

JR小野田線沿線地域公共交通持続化プラン（R7.3末策定予定）

(1) 趣旨

持続化プランに基づき、「共通乗車制度」とその利便性を基礎づける関連施策をパッケージ化し、事業を包括的・体系的に展開する（5年間の実証的实施）。

◆主要施策

鉄道とバスの共通乗車制度

◆関連施策

- ①移動の円滑化・利用機会の拡大（増便・ダイヤ調整等）
- ②利用環境の改善（乗り場、待合所等）
- ③公共交通の利便性の認知度向上（広報活動、利用促進等）

(2) ターゲット 高校生・大学生

(3) 計画期間 令和7年度（2025年度）～令和11年度（2029年度）

※JR小野田線活性化委員会での協議・調整、事業の実施状況・効果等に対する評価、交通事業者の理解等を踏まえ、2年間で段階的に発展・拡大を図り、R8年度末を目途に持続化プランを改定する。

(4) 施策評価

持続化プランの実施状況は、JR小野田線活性化委員会にて毎年評価を行い、R9年度末の中間評価、R11年度末の最終評価を通じて、R12年度以降の対応を定める。

5 施策目標

「持続化プラン」の実行を通じて、鉄道・バスの相互補完・互恵の関係を構築することにより、学生の公共交通利用拡大、通学手段に係る行動変容を促し、将来にわたって持続可能な地域公共交通網を形成する。

(1) 当面の目標

◆鉄道とバスの連携体制の構築

鉄道とバス双方の特性・相応の役割分担に応じた相互補完・互恵関係の構築

(2) 最終的な目標

◆J R 小野田線沿線地域における学生の公共交通の利用拡大、行動変容

◆利便性が高く、鉄道・バスの双方が持続可能な地域公共交通網の形成

まちの特性や利用者のニーズを踏まえた、将来にわたって地域に必要とされる公共交通の確立

(3) 施策指標 (R6.3 時点案)

最終的に「将来にわたって地域に必要とされる公共交通の確立」に向けて、以下の項目を総合的に評価し、多角的な視点から持続化プランの是非、改善点について判断する。

■制度利用促進のアウトカム指標

指標

J R 小野田線輸送密度

市場規模 (高校・大学の生徒数)

J R 小野田線通学定期購入者数

共通乗車制度利用者数

J R 小野田線利用者数

共通乗車制度を利用した路線バス利用者

路線バス利用者総数

利用者の満足度

■沿線施設との連携のアウトカム指標

指標

沿線施設と連携した利用促進サービス (インセンティブ) 利用者数

利用促進サービス利用者の満足度

利用促進サービスに参加した沿線施設の満足度

■運行サービスのアウトプット指標

指標

通常の登下校の対応

テスト時のサービス対応

土日祝部活時の登下校への対応

6 今後の具体的な対応

(1) 鉄道とバスの共通乗車制度の詳細設計

検討項目	具体的な検討・調整内容
対象者	J R 通学定期券の購入条件、一定の区間・回数 of J R 利用条件等
サービス内容	共通利用の具体的なあり方、サービス利用に係る価格設定等 ※山口東京理科大学の船木鉄道フリーパスとの整合性
参加事業者	J R 西日本と船木鉄道以外のバス事業者の参画可能性等
対象エリア	J R 小野田線沿線を基本とした詳細なサービス対象範囲等
増便・ダイヤ調整	参加事業者を確定したうえで、現行の全体ダイヤと移動ニーズのギャップ分析、増便・ダイヤ調整の必要性等（詳細は6（2））
オペレーション	利用者側の利用、事業者側の認証、インセンティブ付与、効果測定等、一連の制度運用方法等（詳細は6（3）） ※山口東京理科大学の船木鉄道フリーパスとの整合性
利用環境整備	交通結節点における乗継利便性の向上等（詳細は6（2））
広報活動・利用促進	沿線公共交通の利便性の認知度向上等（詳細は6（2））
効果測定	施策指標に基づく具体的な効果測定方法等
施策評価	施策指標、評価方法等
コスト負担	行政、交通事業者側の負担、県補助金・国実証事業の活用等
運賃精算・配分ルール	鉄道、バスの各交通事業者に一定のメリットが生じる運賃精算・配分ルール、具体的な配分方法等
自立化に向けた道筋	令和12年度以降、民間事業者での自立化を見据えた制度設計
検討体制	プランの策定、進行管理、施策評価の主体

(2) 鉄道とバスのダイヤ改善等、関連施策

検討項目	具体的な検討・調整内容
移動の円滑化・利用機会の拡大	J R 小野田線やバス各社の運行ダイヤを再精査し、乗継利便性等を最大限に高めるダイヤ調整、増便・バス路線の再編等の必要性。
利用環境の改善	J R 小野田駅前バス停の再配置やバスロケーションシステム等のデジタル施策の推進等、分かりやすく乗継しやすい利用環境の整備。
公共交通の利便性の認知度向上	鉄道・バスの利用ガイド（共通時刻表・マップ等）の作成や、沿線商業施設とのタイアップやJ R 小野田線活性化委員会公式SNSを活用したキャンペーン、高校・大学と連携したPRの展開等、沿線公共交通の利便性の周知徹底

(3) 共通乗車制度利用に係るシステム開発

■システムのイメージ（JR西日本開発中）



検討項目	具体的な検討・調整内容
不正使用防止方法	アプリの不正取得、第三者使用等の防止策等
乗降認識方法	乗降の認証方法（NFCタグ、QRコード等）、設置箇所（バス車内、バス停）、認証の不具合時の対応等
効果測定	利用日時や場所、利用者の属性・行動傾向等、今後の利用促進策に生かすために、事業の実施を通じて把握すべきデータ等
インセンティブ	商業施設等と連携した利用促進策、付与方法等
コスト負担	開発に係る費用の負担割合等

(4) 沿線商業施設等と連携したインセンティブ施策の検討

検討項目	具体的な検討・調整内容
参加事業者	山陽小野田市・宇部市の事業者
インセンティブの内容	共通乗車制度利用に係るインセンティブ、付与条件等
オペレーション	システム上での利用状況把握、インセンティブ付与方法・タイミング、事業者での確認方法等
PR方法	JR小野田線活性化委員会公式SNS、市広報ツールの活用、交通事業者、商業施設等の広報媒体の活用

