

徳島県南部における共同経営計画

令和4年3月
令和5年3月改定
令和5年4月改定
令和6年3月改定
令和7年3月改定

徳島県徳島市出来島本町一丁目25番地

徳島バス株式会社

香川県高松市浜ノ町8番33号

四国旅客鉄道株式会社

令和4年3月
改定 令和5年3月
改定 令和5年4月
改定 令和6年3月
改定 令和7年3月

共同経営計画

徳島バス株式会社と四国旅客鉄道株式会社は、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律第9条及び第10条の規定に基づき、以下の事項及び内容について定めることとする。

1 申請者の名称	P 1
2 共同経営の対象とする区域	P 1
3 共同経営の対象とする路線	P 2
4 共同経営の内容	P 4
5 運賃の分配に関する事項	P 7
6 共同経営の目標	P11
(1) 収益性の向上にかかる目標	P11
(2) 基盤的なサービスの維持にかかる目標 (サステナブルな地域旅客運送サービスの構築に向けた目標)	P13
7 実施期間	P14

【添付書類】

- (1) 変更事項及び理由（添付資料1）
- (2) 協定の内容（添付資料2）
- (3) 事業の概要（添付資料3）
- (4) 収支の状況（添付資料4）
- (5) 路線図及び運行系統図（添付資料5）
- (6) 意見聴取の結果（添付資料6）

1. 申請者の名称

徳島県徳島市出来島本町一丁目25番地

徳島バス株式会社

代表取締役 金原 克也

香川県高松市浜ノ町8番33号

四国旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 四之宮 和幸

2. 共同経営の対象とする区域

阿南市、美波町、牟岐町及び海陽町の全域



3. 共同経営の対象とする路線

徳島バス「室戸・生見・阿南大阪線」：阿南駅～海部高校前（途中乗降区間内）

J R 牟岐線：阿南駅～阿波海南駅

注）途中乗降について

J R 牟岐線では、利用者の減少等に伴い令和元年3月ダイヤ改正にて阿南駅以南の運行本数が減少。徳島バス株式会社は、徳島県南部地域の地域旅客運送サービスの利便性を確保することを目的として、令和元年3月より、徳島バス（室戸・生見・阿南大阪線）のJ R 牟岐線と並行する一般道を運行する阿南駅～甲浦間のバス停留所において、途中乗降を可能としている。このことから、本計画では徳島バスの一部区間に係る運送サービスを独占禁止法特例法上の基盤的サービスとして扱うこととしている。



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

【行為対象路線における運行系統一覧】

事業者	路線		起点	主たる 経由地	終点	計画区域内 起点	計画区域内 終点	キロ程	収支
徳島バス株式会社	室戸・生見・阿南 大阪線	①	南海なんば	徳島駅 阿南駅	室戸	阿南駅	海部高校前	56.5km	添付書類 参照
		②	南海なんば	徳島駅 阿南駅	生見	阿南駅	海部高校前	56.5km	
		③	南海なんば	徳島駅 阿南駅	橘営業所	阿南駅	橘営業所	5.3km	
四国旅客鉄道株式会社	牟岐線	④	徳島駅	阿南駅	阿波海南駅	阿南駅	阿波海南駅	53.3km	添付書類 参照
	牟岐線	⑤	徳島駅	阿南駅	牟岐駅	阿南駅	牟岐駅	43.2km	
	牟岐線	⑥	徳島駅	阿南駅	桑野駅	阿南駅	桑野駅	8.1km	
	牟岐線	⑦	牟岐駅	浅川駅	阿波海南駅	牟岐駅	阿波海南駅	10.1km	

※③の系統については、深夜・早朝便のため、途中乗降対象外

4. 共同経営の内容

徳島県南部地域の地域旅客運送サービスの利便性を向上させ、共同経営の対象となる路線の増収を図ることを目的として、四国旅客鉄道株式会社（以下「JR四国」という。）の乗車券類（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、以下「JR乗車券類」という。）により、徳島バス株式会社（以下「徳島バス」という。）の室戸・生見・阿南大阪線の途中乗降利用を可能とする（あらかじめ定めた区間）。なお、共同経営において生じる余剰は対象路線そのものの維持に充てることとする。

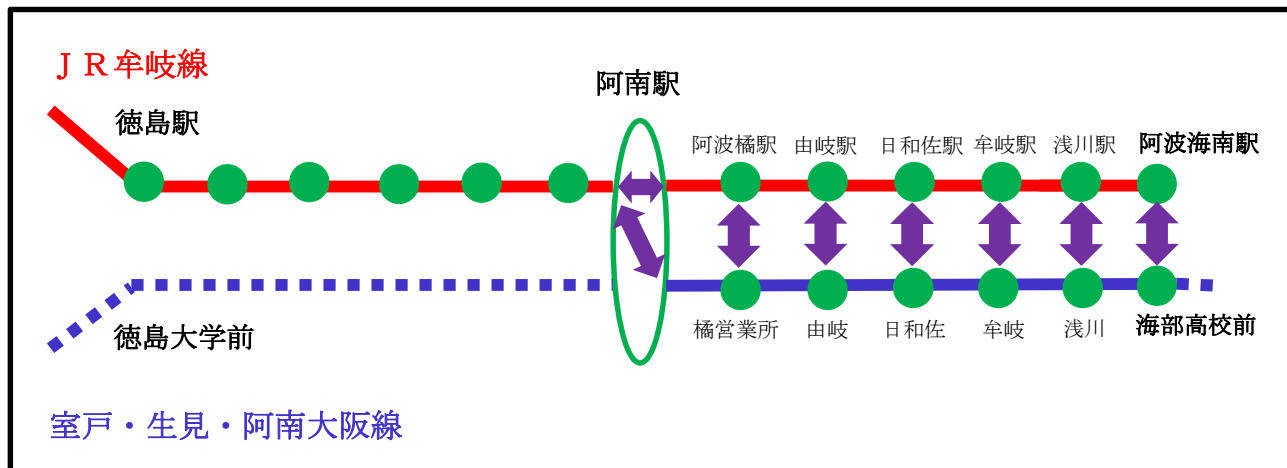
運賃設定の概要

対象となる阿南駅から海部高校前（阿波海南駅）までの区間において、JR乗車券類により、徳島バス途中乗降の利用を可能とする。また、阿南駅、阿波橋駅、由岐駅、日和佐駅、牟岐駅及び浅川駅にて鉄道とバスを乗継ぐ場合、JR乗車券類による通し運賃を適用する（対象区間の営業割引運賃の設定）。加えて、JR四国が運賃プールを行い、JR乗車券類で徳島バス途中乗降を利用したバス運賃の1/2をJR四国が徳島バスに支払う（※）。

※なお、JR乗車券類のうち、阿南駅～阿波海南駅間のみを有効区間とする普通乗車券については、徳島バスの運賃で精算を行うこととする。

通し運賃を適用する対象路線（区間）

※「3. 対象路線」に記載の路線と同様。

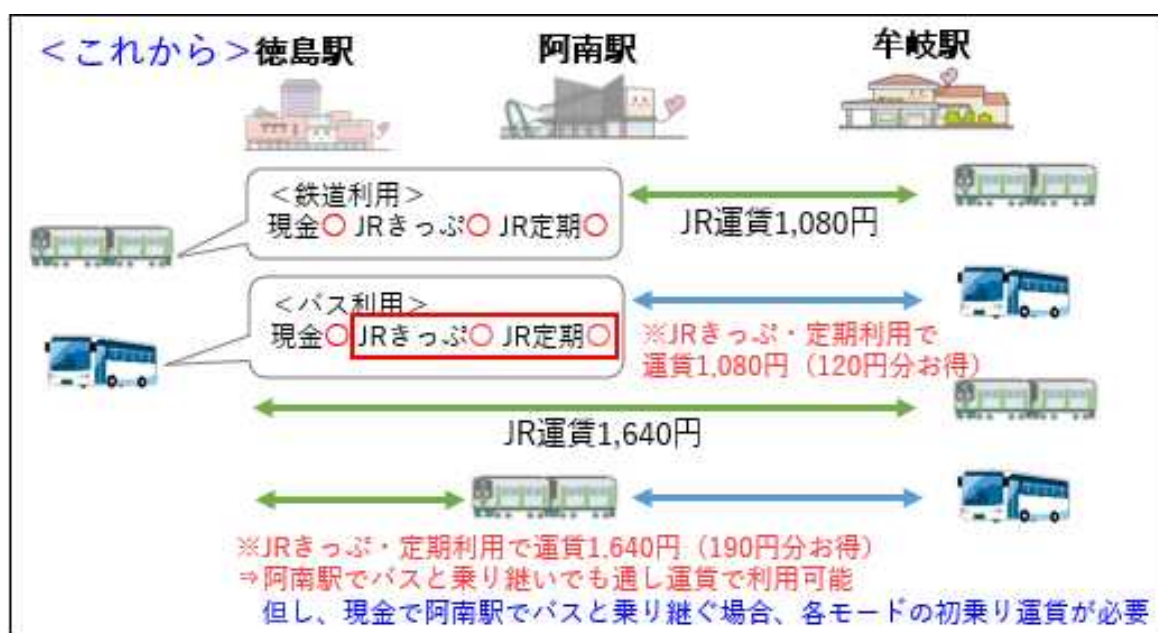
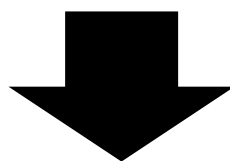


注）対象路線は実線にて記載。

路線（区間）	運行会社
室戸・生見・阿南大阪線（阿南駅～海部高校前）	徳島バス
JR牟岐線（阿南駅～阿波海南駅）	JR四国

注）阿南駅、阿波橋駅、由岐駅、日和佐駅、牟岐駅及び浅川駅で鉄道とバスを乗り継ぐ場合、通し運賃を適用する。但し、通しのJR乗車券類を所持する場合に限る。

実施する事業のイメージ



※イラストでは牟岐駅を記載しているが、先の阿波海南駅まで通し運賃の対象となる。

共同経営の対象となる区間の駅間の運賃表

①徳島バス

(単位：円)

海部 高校前	浅川	牟岐	日和佐	由岐	橘営業所	阿南駅	区間キロ
					300	橘営業所	5.39
				500	600	由岐	15.05
			400	700	900	日和佐	9.30
		500	700	1,100	1,200	牟岐	15.30
	400	600	900	1,400	1,400	浅川	8.50
300	500	700	1,000	1,400	1,400	海部高校前	2.80

② J R 四国

(単位：円)

阿波海南	浅川	牟岐	日和佐	由岐	阿波橋	阿南
					430	530
			280	630	740	
		430	630	980	1080	
	280	530	740	1240	1240	
190	330	630	850	1240	1240	

5. 運賃の分配に関する事項

(1) 運賃プールを適用する路線

路線：徳島バス：室戸・生見・阿南大阪線 阿南駅～海部高校前（途中乗降区間内）

J R 四国：牟岐線 阿南駅～阿波海南駅

※「3. 対象路線」に記載の路線と同様

(2) プールした運賃収入の分配基準とする要素とその考え方（*令和5年4月変更時点）

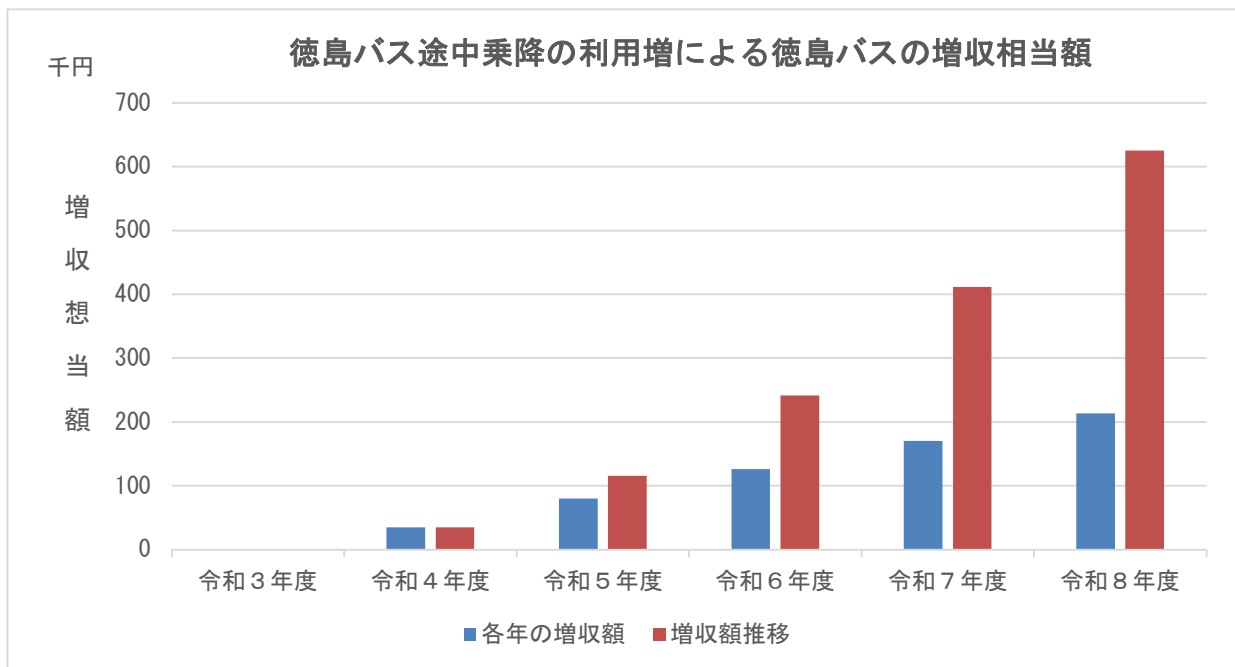
運賃プール適用路線	バス：阿南駅～海部高校前 鉄道：阿南駅～阿波海南駅
運賃プールの対象となる共同経営の行為	徳島バスと J R 四国による J R 乗車券類の共通利用
プールした運賃収入の分配基準とする要素	共同経営に伴う利便性向上による J R 四国の増収想定額と徳島バスの増収相当額
考え方	① 令和2年度に実施した実証実験（J R 定期保持者を対象とした徳島バス途中乗降を無料で利用できる実証実験）及び J R 牟岐線の利用実績等を基に、共同経営実施後の徳島バス室戸・生見・阿南大阪線及び J R 牟岐線の利用予測を算出する。 ・徳島バス室戸・生見・大阪阿南線の J R 乗車券類による途中乗降の利用想定については、令和2年度に実施した実証実験の利用実績等を基に利用予測を算出。J R 牟岐線から徳島バス途中乗降利用への転換者数が計画期間最終年度において 266 人/年にのぼると想定。（※1） ・J R 牟岐線の利用想定は、令和元年3月ダイヤ改正における J R 牟岐線徳島駅～阿南駅間のサービス改善（運行本数の増便）前後の利用実績を参考に、計画期間を通して概ね 0.6% 増となると想定（※2）。令和2年度における阿南駅、阿波橋駅、由岐駅、日和佐駅、牟岐駅、浅川駅及び阿波海南駅の利用実績（駅乗車人員（人/日））を基に、運賃改定時の定期外利用者の逸走率(3.327%)*を考慮し、計画期間最終年度において 218 人/年増加すると想定。 *平成8年に実施した運賃改定の逸走率を考慮して算出 ② ①の利用予測を基に、J R 四国の増収想定額を算出するとともに、徳島バスが J R 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）を算出する。 ・徳島バスと J R 四国の計画期間中（5年間）の利用増による増収相当額及び増収想定額は以下のとおり。 徳島バス：625,347 円（※3）【1】

	J R 四国：474,101 円（※4）【2】 ③ 共同経営の実施に当たって生じる経費（J R 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 J R 四国及び徳島バスで分担して負担することとし、J R 四国から徳島バスへの配分額を決定する。 ・増収想定額及び増収相当額を基準に、共同経営の経費（コスト）となる J R 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）を以下の考え方で分担する。 ・増収想定額 J R 四国：474,101 円 ・増収相当額 徳島バス：625,347 円 ・増収比は徳島バス：J R 四国で 6:5 程度となるが、 明瞭性に鑑み両方で協議のうえ、1:1 の比率で分担することとする。 ・J R 四国から徳島バスへの配分額は、J R 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 2 分の 1 となる。 ④ J R 四国が J R 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、J R 四国が徳島バスに対して配分額を支払うこととする。 ※1 令和 2 年 10 月～令和 3 年 2 月、阿南駅以南の J R 牟岐線の定期保持者を対象に徳島バス途中乗降を無料で利用できる実証実験を実施。 ✓実証期間利用回数 62 回（151 日） これにより、J R 通学定期保持者の徳島バス途中乗降利用者数は計画最終年度で 150 人/年増と想定。J R 牟岐線阿南駅以南における令和 2 年度定期利用者数（通学定期 225 人、通勤定期 63 人）とそれ以外の利用者数（76 人）の比率（288：76（平均通過人員（人/日））により、徳島バス途中乗降の定期利用者とそれ以外の利用者についても同じ割合と想定。定期利用者（$150 \times 288 / 225 = 192$ 人）とそれ以外の利用者（$76 \times 192 / 288 = 51$ 人）を合算。さらに、共同経営の対象とする区間の拡大に伴う利用者増加想定分（23 人（徳島県立海部高校生へのアンケート調査により算出））を加えると、徳島バス途中乗降の利用者は計画最終年度で 266 人/年増と想定。 ※2 平成 31 年 3 月ダイヤ改正（J R 牟岐線の徳島駅～阿南駅間の増便（運行本数 8 本の増便））前後において、J R 牟岐線の定期外利用者が 0.6%増加。 共同経営の実施により、J R 乗車券類で徳島バス途中乗降が利用可能となることは、鉄道の増便と同じ利用促進効果があると想定する。
--	---

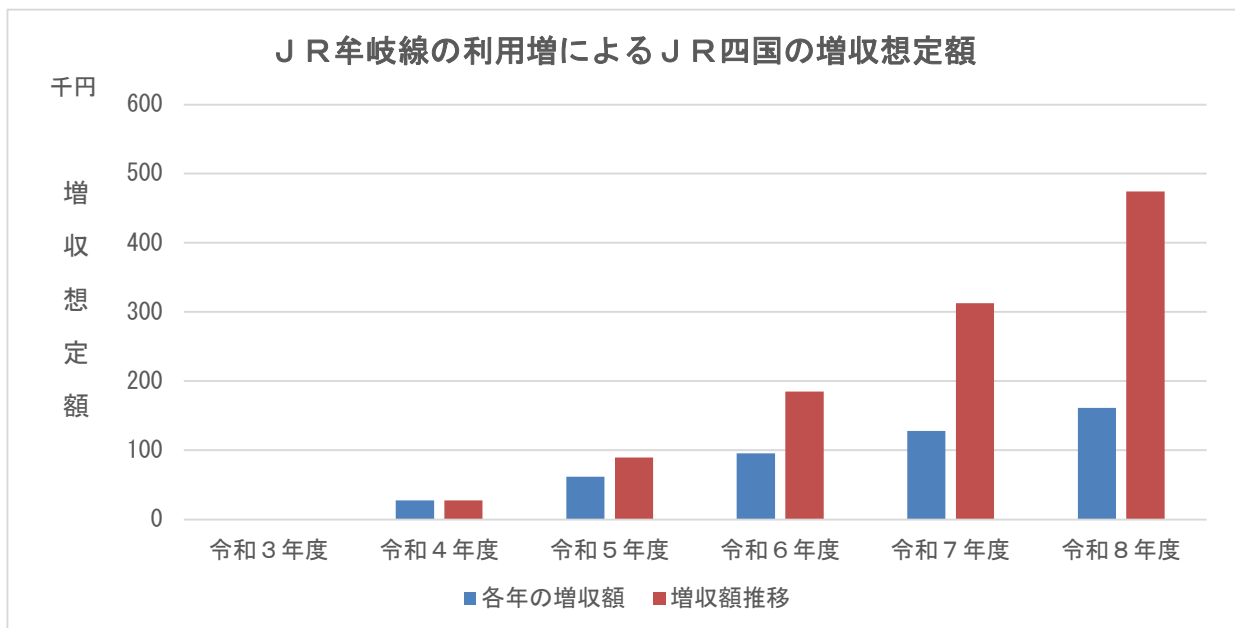
	※3 令和4年度：49人増×718円= 35,182円 令和5年度：97人増×718円×0.13*+102人増×803円× (1-0.13*) = 80,260円 *令和5年5月20日からの運賃改定を考慮した日数割 令和6年度：157人増×803円=126,071円 令和7年度：212人増×803円=170,236円 <u>令和8年度：266人増×803円=213,598円</u> 合計：625,347円 ✓803円：徳島バス途中乗降無料実証実験に基づき算出した平均利用額 (運賃改定前：718円) ※4 令和4年度：41人増×670円= 27,470円 令和5年度：82人増×670円×0.13*+85人増×740円× (1-0.13*) = 61,831円 *令和5年5月20日からの運賃改定を考慮した日数割 令和6年度：129人増×740円= 95,460円 令和7年度：173人増×740円=128,020円 <u>令和8年度：218人増×740円=161,320円</u> 合計：474,101円 ✓740円：中間距離地点であり、徳島バス途中乗降の利用が比較的多い 阿南駅～日和佐駅間運賃を採用 (運賃改定前：670円)
--	---

*分配率に変更がない場合は、分配基準とする要素の数値等に変更があったとしても、上記考え方の変更等を行わないものとする。

【1】



【2】



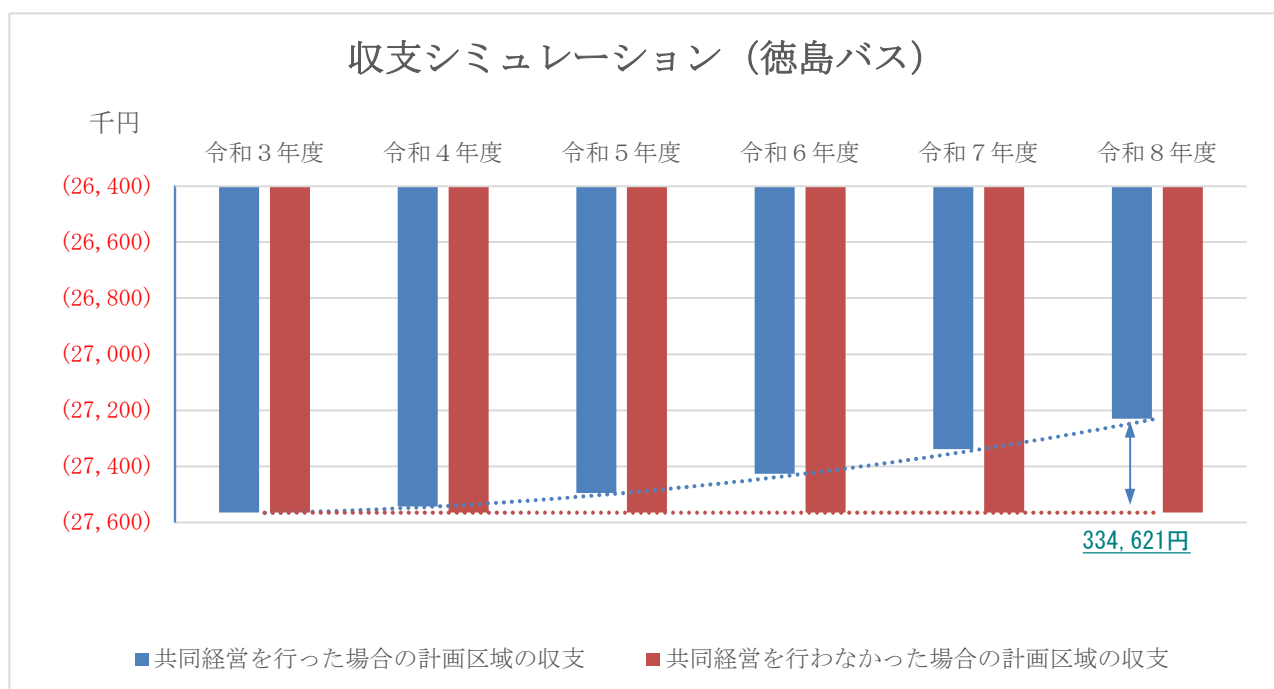
6. 共同経営の目標

共同経営による全体としての利便性の向上により、5. (2) [2]「J R 牟岐線の利用増による J R 四国の増収想定額」のとおり増収を見込む。この場合の増収分（余剰）の約 71%を徳島バスに充当し、室戸・生見・阿南大阪線（基盤的サービス）の維持等に充てることとする。

(1) 収益性の向上にかかる目標

運賃面での連携に伴う利便性向上により、徳島バスへの利用転換及び沿線の利用者数の増加を考慮し、収支を算出。

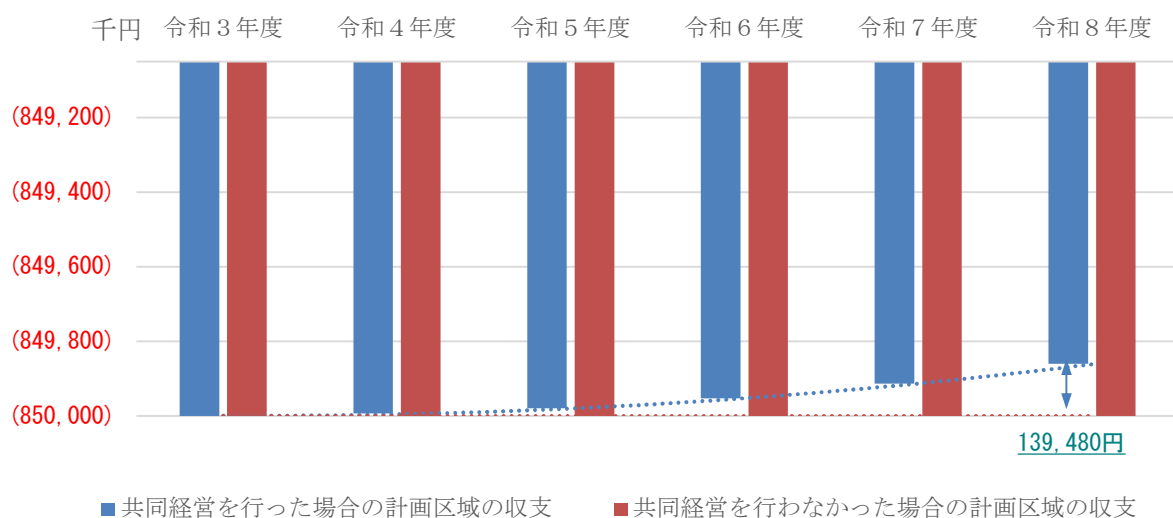
・徳島バス及び J R 四国の計画区域内の収支シミュレーション



【徳島バス】

- ・令和2年度に実施した実証実験結果をもとに、J R 牟岐線から徳島バス途中乗降利用への転換者数を算出。
 - ・室戸・生見・阿南大阪線の2020年度の経常損益に基づき「阿南駅～海部高校前」の経常損失を算出。
 - ・共同経営を行わなかった場合は、経常損失は改善しないと想定。
 - ・共同経営を行った場合は、利便性向上にかかる効果により利用者が増加し、増収となる見込み。
 - ・同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）を算出すると、559,506円となる。
 - ・J R 四国がプールした運賃を徳島バスに配分する額は、J R 乗車券類（阿南駅～阿波海南駅間のみを有効区間とする普通 J R 乗車券を除く。）による徳島バスの利用者が、5年間で187人増加すると想定されるため、449,769円の2分の1の224,885円となる。
 - ・なお、徳島バスの運賃で精算を行うこととなっている阿南駅～阿波海南駅間のみを有効区間とする普通 J R 乗車券を利用して、J R 牟岐線から徳島バス途中乗降利用への転換者数は、計画最終年度で39人（R6年3月ダイヤ改正により51人 $\times$ 0.76*(1)）、精算額は109,736円（ $51 \times 1/5 \times 718 + (51 \times 2/5 \times 718 \times 0.13*(2) + 51 \times 2/5 \times 803 \times (1 - 0.13*(2) - 0.044*(3))) + (51 \times 1/5 + 51 \times 1/5 \times (1 - 0.044*(3))) + 39 \times 1/5 \times 0.044*(3) \times 803 \times 0.044*(3) + (51 \times 2/5 + 39 \times 1/5) \times 803 + (51 \times 2/5 + 39 \times 2/5) \times 803 + (51 \times 2/5 + 39 \times 3/5) \times 803 = 109,736$ ）になると想定される。
- * (1) 令和6年3月のダイヤ改正に伴う利用者減少率
* (2) 令和5年5月20日からの運賃改定を考慮した日数割 $((30+19)/366=0.13)$
* (3) 令和6年3月16日からのダイヤ改正を考慮した日数割 $(16/366=0.044)$ ・増収により、224,885円+109,738円=334,621円の経常損失が減少すると想定。

収支シミュレーション（ＪＲ四国）



【ＪＲ四国】

- ・令和元年3月ダイヤ改正における定期利用者の増加率をもとに増加する利用者を算出。
- ・ＪＲ牟岐線阿南駅～海部駅間の平成25～29年度平均値により経常損失を算出。
- ・共同経営を行わなかった場合は、経常損失は改善しないと想定。
- ・共同経営を行った場合は、利便性向上にかかる効果により利用者が増加し、増収となる見込み。
- ・利用者増に伴う運賃増収想定額は、474,101円となる。
- ・ＪＲ四国がプールした運賃のうち徳島バスに対して配分する額は224,885円、阿南駅～阿波海南駅間のみを有効区間とする普通ＪＲ乗車券の利用分の精算額は109,736円になると想定される。
- ・増収により、474,101円－224,885円－109,736円＝139,480円の経常損失が減少すると想定。

(2) 基盤的サービスの維持に係る目標（サステナブルな地域旅客運送サービスの構築に向けた目標）

鉄道とバスを相互利用可能とすることで、同じ料金体系（ＪＲ乗車券類）で利用可能な地域旅客運送サービスの平均運行間隔を、共同経営開始前より10～15分程度縮減させた状態を維持することを目標とする。

【参考】ＪＲ乗車券類で利用可能な地域旅客運送サービスの平均運行間隔

共同経営開始前の平均運行間隔 上り96分 下り100分

共同経営開始後（現況）の平均運行間隔 上り72分 下り74分

計画区間における運行時間、運行本数、運行間隔等

（ＪＲ四国：令和7年3月15日ダイヤ改正時点）

【下り】

鉄道及びバス

駅	停 留 所	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	バス	鉄道	バス	鉄道	鉄道	バス	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	運行本数 (本)	運行間隔計 (分)	平均運行間隔 (分)	
阿 南 駅	阿 南 駅		6:37	7:45	8:10	9:33	10:24	12:08	12:24	14:24	15:33	15:54		16:24	17:24	18:24		19:54	22:26	15		
運行間隔 (分)				68	25	83	51	104	16	120	69	21		30	60	60		90	152		949	67
阿 波 橋 駅	橋 営 業 所		6:43	7:52	8:18	9:55	10:30	12:30	12:30	14:30	15:55	16:00		16:30	17:30	18:30		20:00	22:32	15		
運行間隔 (分)				69	26	97	35	120	00	120	85	05		30	60	60		90	152		949	67
由 岐 駅	由 岐		7:12	8:14		10:25	10:54	13:00	12:54	14:54	16:25			16:54	17:50	18:50		20:22	22:54	13		
運行間隔 (分)				62		131	29	06	120	114	91			29	56	60		92	152		942	78
日 和 佐 駅	日 和 佐		7:31	8:25		10:35	11:06	13:10	13:06	15:06	16:35			17:06	18:02	19:02		20:34	23:06	13		
運行間隔 (分)				54		130	31	04	120	116	89			31	56	60		92	152		935	77
牟 岐 駅	牟 岐	6:34	7:51			10:54	11:29	13:29	13:29	15:29	16:54		16:49	17:39			19:33			11		
運行間隔 (分)			77			183	35	120	00	120	05		80	45			114			779	77	
浅 川 駅	浅 川	6:43	8:00			11:05	11:38	13:40	13:38	15:38	17:05		16:58	17:48			19:46			11		
運行間隔 (分)			77			185	33	02	120	118	07		80	43			118			783	78	
阿 波 海 南 駅	海 部 高 校 前	6:47	8:03			11:08	11:42	13:43	13:42	15:42	17:08		17:02	17:52			19:50					
																			計	5337	74	

鉄道のみのみ

駅	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道		鉄道	鉄道		鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	運行本数 (本)	運行間隔計 (分)	平均運行間隔 (分)
阿南駅		6:37	7:45	8:10		10:24		12:24	14:24		15:54		16:24	17:24	18:24	19:54	22:26	12	
運行間隔 (分)			68	25		134		120	120		90		30	60	60	90	152	949	86
阿波橋駅		6:43	7:52	8:18		10:30		12:30	14:30		16:00		16:30	17:30	18:30	20:00	22:32	12	
運行間隔 (分)			69	26		132		120	120		90		30	60	60	90	152	949	86
由岐駅		7:12	8:14			10:54		12:54	14:54				16:54	17:50	18:50	20:22	22:54	10	
運行間隔 (分)			62			160		120	120				120	56	60	92	152	942	104
日和佐駅		7:31	8:25			11:06		13:06	15:06				17:06	18:02	19:02	20:34	23:06	10	
運行間隔 (分)			54			161		120	120				120	56	60	92	152	935	103
牟岐駅	6:34	7:51				11:29		13:29	15:29			16:49	17:39			19:33		8	
運行間隔 (分)		77				218		120	120			80	50			114		779	111
浅川駅	6:43	8:00				11:38		13:38	15:38			16:58	17:48			19:46		8	
運行間隔 (分)		77				218		120	120			80	50			118		783	111
阿波海南駅	6:47	8:03				11:42		13:42	15:42			17:02	17:52			19:50			
計																		5337	100

【上り】

鉄道及びバス

駅	停 留 所	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	バス	鉄道	鉄道	鉄道	バス	鉄道	鉄道	バス	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	運行本数 (本)	運行間隔計 (分)	平均運行間隔 (分)
阿波海南駅	海 部 高 校 前				6:57		8:15	8:25		12:08	12:50	14:08		15:20	16:08	17:26	18:26	20:34	11		
運行間隔 (分)							78	10		223	42	78		72	48	78	60	128		817	81
浅 川 駅	浅 川				7:01		8:18	8:29		12:12	12:53	14:12		15:23	16:12	17:29	18:29	20:38	11		
運行間隔 (分)							77	11		223	41	79		71	49	77	60	129		817	81
牟 岐 駅	牟 岐	5:40		6:32	7:12		8:32	8:54	10:24	12:24	13:07	14:24		15:37	16:24	17:41	18:41	20:57	14		
運行間隔 (分)				52	40		80	22	90	120	43	77		73	47	77	60	136		917	70
日 和 佐 駅	日 和 佐	5:58		6:50	7:31		8:52	9:13	10:43	12:43	13:27	14:43		15:57	16:43	18:02	19:02	21:20	14		
運行間隔 (分)				52	41		81	21	90	120	44	76		74	46	79	60	138		922	70
由 岐 駅	由 岐	6:10		7:04	7:43		9:07	9:25	10:55	12:55	13:42	14:55		16:12	16:55	18:14	19:14	21:32	14		
運行間隔 (分)				54	39		84	18	90	120	47	73		77	43	79	60	138		922	70
阿 波 橋 駅	橋 営 業 所	6:31	7:07	7:26	8:04	8:36	9:34	9:46	11:16	13:16	14:09	15:16	16:16	16:39	17:16	18:43	19:35	21:55	17		
運行間隔 (分)			36	19	38	32	58	12	90	120	53	67	60	23	37	87	52	140		924	57
阿 南 駅	阿 南 駅	6:36	7:13	7:33	8:09	8:43	9:51	9:52	11:22	13:22	14:26	15:22	16:22	16:58	17:22	18:49	19:41	22:00			
計																			5319	72	

鉄道のみ

駅	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	鉄道		鉄道	鉄道	鉄道		鉄道	鉄道		鉄道	鉄道	鉄道	鉄道	運行本数 (本)	運行間隔計 (分)	平均運行間隔 (分)
阿波海南駅				6:57			8:25		12:08		14:08			16:08	17:26	18:26	20:34	8		
運行間隔 (分)							88		223		120			120	78	60	128		817	116
浅川駅				7:01			8:29		12:12		14:12			16:12	17:29	18:29	20:38	8		
運行間隔 (分)							88		223		120			120	77	60	129		817	116
牟岐駅	5:40		6:32	7:12			8:54	10:24	12:24		14:24			16:24	17:41	18:41	20:57	11		
運行間隔 (分)			52	40			102	90	120		120			120	77	60	136		917	91
日和佐駅	5:58		6:50	7:31			9:13	10:43	12:43		14:43			16:43	18:02	19:02	21:20	11		
運行間隔 (分)			52	41			102	90	120		120			120	79	60	138		922	92
由岐駅	6:10		7:04	7:43			9:25	10:55	12:55		14:55			16:55	18:14	19:14	21:32	11		
運行間隔 (分)			54	39			102	90	120		120			120	79	60	138		922	92
阿波橋駅	6:31	7:07	7:26	8:04	8:36		9:46	11:16	13:16		15:16	16:16		17:16	18:43	19:35	21:55	14		
運行間隔 (分)		36	19	38	32		70	90	120		120	60		60	87	52	140		924	71
阿南駅	6:36	7:13	7:33	8:09	8:43		9:52	11:22	13:22		15:22	16:22		17:22	18:49	19:41	22:00			
																		計	5319	96

7. 共同経営の実施期間

令和4年4月1日～令和9年3月31日

以 上