

産業建設常任委員会審査日程

日時 令和 7 年 7 月 9 日（水）

午前 9 時から

場所 第 1 委員会室

～審査内容～

- 1 所管事務調査 J R 美祢線の復旧について
- 2 その他



鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討 報告書



令和7年5月

復旧検討部会



I

経緯

P2

II

復旧検討部会の目的

P7

III

鉄道や鉄道以外のモードによる復旧パターンの整理

P9

IV

復旧に対するJR西日本の考え

P25

V

代行バスを増便した実証実験の結果

P28

VI

美祢線沿線の利用ニーズ等に関する調査結果

P37

VII

まとめ

P79

目次

Contents

I

經緯

被災直後の動向

令和5年

6/29~7/1

豪雨によりJR美祢線の第6厚狭川橋梁が流失するなどJR美祢線全線不通



自治体・協議会

7/3



第6厚狭川橋梁等
現地視察

JR広島支社長に
要望書提出(知事名)

於:JR広島支社

7/13

国土交通大臣に
要望書提出

於:国土交通省

7/19

美祢市長とJR広島支社長の
早期復旧に向けた意見
交換

於:JR広島支社

JR西日本

7/4~ 代行バス運行開始



7/20 JR西日本記者会見
『被害把握が最優先』

内容

■7/3 要望内容

- ①被災箇所の早期復旧を図り、早期の運行再開
- ②運行再開までの代替バス等の確保・運行



■7/13 要望内容

- ①完全復旧に向けた十分な財政支援
- ②存廃議論に結び付けないようJR西日本を指導
- ③鉄道復旧までの間の代替バスの確保についての必要な支援

■7/19 要望内容

- ①今回の災害によって再構築に関する議論と復旧に関する議論は別物として判断・整理
- ②運行再開までのJRによる代替バス等の維持・確保
- ③JRにおいて災害による橋梁の調査等を実施

復旧後の利用促進検討ワーキンググループ設置までの動向

自治体・協議会

JR西日本

9/1

美祢市総務企画部
地域振興課内に
『JR美祢線災害復旧対策室』
を設置



10/13

JR美祢線利用促進協議会
臨時総会(知事出席)

於:美祢市民会館

代行バス

9/19 広島支社長記者会見・プレス

- ・美祢線の被災状況及び被災原因等
- ・河川管理者において、厚狭川全体の河川計画の検討が必要
- ・今後の進め方については、関係自治体の皆さまと相談

10/26

知事がJR広島支社長に
厚狭川河川計画を説明

於:JR広島支社

10/30

第1回復旧後の利用促進
検討ワーキンググループ
(全6回)

第2回 R5/12/14 第3回 R6/1/30

第4回 R6/2/20 第5回 R6/3/28

第6回 R6/4/16

事務局

JR美祢線災害復旧対策室

■9/1 美祢市長コメント

住民の不安感、諦め感を払拭できるよう、関係自治体間で迅速な連携を図りながら、行政としてできることをやっていく

JR美祢線 災害復旧対策室の構成

美祢市職員	3名
山口県職員(併任)	1名
長門市職員(併任)	1名
山陽小野田市職員(併任)	1名

■10/13 主な会議内容

協議会規約の一部改正
※新たにワーキンググループの組織及び運営に関し必要な事項を定めるもの



■10/26 要望内容

厚狭川の河川改修計画(県作成)を提示した上で、JR美祢線の早期復旧を図られたい



■主な検討内容

- ①現状分析
- ②地域における美祢線の役割
- ③過去の取組の検証
- ④課題の整理
- ⑤復旧後の利用促進策の検討
- ⑥取組効果の試算等



内容

復旧検討部会設置までの動向

令和6年 5/29

JR美祢線利用促進協議会
総会

於:不二輸送機ホール(山陽小野田市)

7/30

JR美祢線利用促進協議会
臨時総会

於:不二輸送機ホール(山陽小野田市)

8/28

第1回復旧検討部会
(全4回)

第2回 R6/10/31

第3回 R6/12/19

第4回 R7/2/3

事務局
JR美祢線災害復旧対策室

10/1

10/1～ 代行バス実証快速便運行開始

■主な実証内容

- ✓増便(最大10便/日)
- ✓快速便の運行(所要時間の短縮)
- ✓バスロケーションシステムの導入(位置情報の把握)
- ✓新幹線との乗継がしやすいダイヤ設定(バスの位置情報の提供)

■5/29 主な会議内容

ワーキンググループによる検討
結果の報告

※(実現可能性は考慮せず)

1日当たりの輸送密度

最大1,292人(見込)

■5/29

JR広島支社長コメント

①WGの検討結果において、1日
当たりの輸送密度が2,000人未
満のため、当社単独での復旧や
持続的な運行は困難

②今後の議論の進め方を提案

■7/30 主な会議内容

協議会規約の一部改正

※新たに復旧検討部会の組織及
び運営に関し必要な事項を定め
るもの



■主な検討内容

- ①鉄道による復旧の整理・検討
- ②鉄道以外による復旧の整理・
検討
- ③復旧後の利便性向上に向けた
調査・実証



自治体・協議会

JR西日本

内容

復旧検討部会による取りまとめ結果の報告までの動向



Ⅱ 復旧検討部会の目的

復旧検討部会の目的

鉄道による復旧の整理・検討

鉄道の復旧費や復旧後の運営等に関すること
鉄道の特性等の調査に関すること



鉄道以外による復旧の整理・検討

鉄道以外の復旧費や復旧後の運営等に関すること
鉄道以外の特性等の調査に関すること



利便性やコスト(復旧費・運行費)、災害耐性等の観点から
輸送モード別のメリットやデメリットを調査・検討し、取りまとめる

Ⅲ 鉄道や鉄道以外のモードによる復旧パターンの整理

【仮に鉄道で復旧する場合】 復旧後の運営形態の例

JR単独

〈運営と費用負担の主体〉

運行・車両	JR
鉄道施設・土地	JR

【例】
被災前の美祢線
(山口県)



上下分離

〈運営と費用負担の主体〉

運行・車両	JR
鉄道施設・土地	自治体

【例】
只見線
(福島県・新潟県)



「只見線ポータルサイト」より

第三セクター (地域鉄道)

〈運営と費用負担の主体〉

運行・車両	第三セクター
鉄道施設・土地	第三セクター

【例】
山田線
(岩手県)



【仮に鉄道以外で復旧する場合】復旧後の運営形態の輸送モードの例

BRT	路線バス
Bus Rapid Transit(バス・ラピッド・トランジット)の略で、走行空間、車両、運行管理など様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム	決められた路線で定刻に運行される不特定多数の乗客を輸送するバスで、通勤、通学などに使われ、公共性が高く、道路運送法が定める一般乗合旅客事業者運行事業に該当する
バス専用道区間の設定可能	一般道路
【例】 日田彦山線BRT (福岡県・大分県)  バス専用道区間等を整備	【例】 JRバス  一般道路を走行

鉄道や鉄道以外による復旧費や輸送モードの特性の整理①

●輸送モードや運営形態のパターンと費用等

輸送モード		鉄道			鉄道以外	
					BRT	路線バス
運営形態		JR単独	上下分離	第三セクター	JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
復旧費 (イニシャルコスト)		58億円以上			55億円	9.6億円
運営費 (ランニングコスト)	年間 (想定)	5.5億円以上			2.5億円	
	10年間の合計額 (想定)	55億円			25億円	
復旧期間		最短10年程度			約3～4年 専用道整備以外は2年以内	約1～2年

※費用負担等の詳細については、P16、18を参照

鉄道や鉄道以外による復旧費や輸送モードの特性の整理②

輸送モード	鉄道			鉄道以外	
				BRT	路線バス
運営形態	JR単独	上下分離	第三セクター	JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
大量輸送性	約100名/両 (キハ120形の場合)			約80名/両 (大型バスの場合)	
速達性 (長門市⇄厚狭)	1時間4分 ※被災前鉄道ダイヤの平均所要時間			鉄道と同水準を目指す	1時間21分 ※代行バスの平均所要時間
定時性	定着運転率 92.9%			鉄道と同水準を目指す	定着運転率 56.7%
	10分以上の遅延率 2.8%				10分以上の遅延率 1.5%
運行ダイヤの 運行頻度・柔軟性	行き違い地点等の制約から運行本数を増やしにくい 走行ルートは線路上に限定 〔被災前鉄道運行本数:18本〕			鉄道と比較して運行本数を増やしやすい 柔軟な経路設定が可能 〔代行バス実証実験運行本数:29本〕	
乗降場所の柔軟性	駅の新設・移設は物理的・金銭的制約を大きく受ける 〔美祢線で最も新しい駅:板持駅(1958年)〕			比較的柔軟に設置・移設が可能 〔実証実験期間中の増設停車箇所:5箇所〕	
バリアフリー性	専用の乗車位置(駅ホーム)への移動や それに伴い跨(こ)線橋を渡る必要がある場合がある 〔美祢線で跨(こ)線橋のある駅:12駅中8駅〕			道路上での乗降に加え、車体傾斜装置や 乗り場の嵩上げで段差緩和することが可能	

※表の鉄道部分に関する記載については、被災前のJR美祢線の実績データによるものです。
※表の鉄道以外(路線バス)部分に関する記載については、JR美祢線代行バスの実績データによるものです。

鉄道や鉄道以外による復旧費や輸送モードの特性の整理③

輸送モード		鉄道			鉄道以外	
					BRT	路線バス
運営形態		JR単独	上下分離	第三セクター	JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
災害等の 運行安定性	遅延の発生	支障時の運行再開までに比較的時間を要する 〔10分以上の遅延率 2.8%〕			支障時の運行再開までに時間を要しない 〔10分以上の遅延率 1.5%〕	
	天候等 による運休	安全性確保等のため、計画的に運休することもある			公道(専用道除く)が運行可能であれば 基本的には運行	
運賃		JR西日本の運賃制度による (新幹線や山陽線等を乗り継いだ場合の運賃等) 【参考】 約46km (厚狹駅～長門市駅) 860円	未定		被災前のJR運賃と 同水準を目指す	一般的な 路線バス程度を想定 【参考】 約54km (俵山温泉～下関駅間の場合) 1,710円
鉄道との親和性 (交通ネットワーク)		—		未定	時刻表や運行情報の一体 化など鉄道との親和性の 向上を目指す	一般的な 路線バス程度を想定

※表の鉄道部分に関する記載については、被災前のJR美祢線の実績データによるものです。
※表の鉄道以外(路線バス)部分に関する記載については、JR美祢線代行バスの実績データによるものです。
※路線バスは、運送距離に応じて運賃が決まる仕組(距離制運賃)です。

【仮に鉄道で復旧する場合】 復旧費等を算出するための要素等

イニシャルコストの要素 (鉄道で復旧する場合に必要な初期費用)

〔復旧費の要素〕

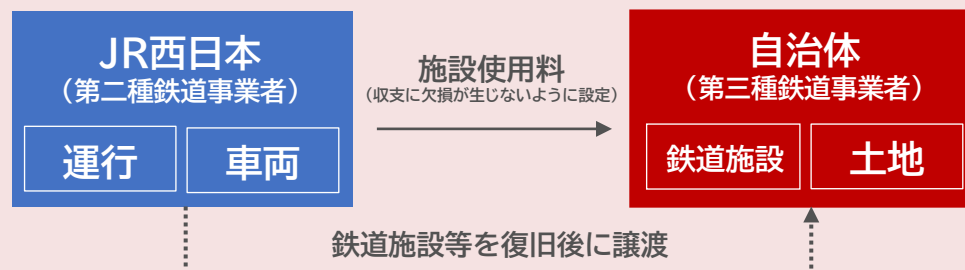
- ・第6厚狭川橋梁の改築費用
- ・その他被害を受けた設備の機能回復に要する費用
- ・厚狭川に架かる10橋梁の橋脚26基の補強対策工事に要する費用

ランニングコストの要素等 (鉄道で復旧した後に発生する継続的な費用)

〔ランニングコストの要素〕

- ・列車の運行に係る費用
- ・鉄道施設や土地等の維持・管理に係る費用
- ・その他の費用(固定資産税等)

〔上下分離による費用分担例〕



※イニシャルコストについては、厚狭川の河川改修工事が計画どおり実施されることが条件となります。
※イニシャルコスト及びランニングコストは、仮に鉄道で復旧するとした場合の一例として算出したものです。

【仮に鉄道で復旧する場合】 復旧費等の整理

運営形態		JR単独		上下分離		第三セクター		
		運行・車両 : JR 鉄道施設・土地 : JR		運行・車両 : JR 鉄道施設・土地 : 自治体		運行・車両 : 第三セクター 鉄道施設・土地 : 第三セクター		
イニシャルコスト (初期費用) 〔復旧費内訳〕 ・第6厚狭川橋梁の改築 約22億円 ・その他設備の機能回復 約10億円 ・橋脚の補強対策工事 約26億円	復旧費	58億円以上		事業構造を変更して国の補助制度を活用した場合の復旧費の負担割合				
				国補助の補助対象 32億円		国補助の補助対象外 26億円		要調整
	国			10.6億円				
	自治体			10.6億円	要調整			
	JR西日本	58億円以上		10.6億円				
ランニングコスト (運営費用)		年間 (想定)	10年間 累計(想定)	年間 (想定)	10年間 累計(想定)	年間 (想定)	10年間 累計(想定)	
	自治体			3.0億円以上	30億円以上			
	JR西日本	5.5億円以上	55億円以上	2.5億円	25億円			
	第三セクター					5.5億円以上	55億円以上	
備考					みなし上下分離は、施設所有者がJRのまま、毎年3.0億円以上を自治体が負担することとなる			
復旧期間		最短10年程度						

【仮に鉄道以外で復旧する場合】 復旧費等を算出するための要素等

イニシャルコストの要素等 (BRT・路線バスで復旧する場合に必要な初期費用)

〔復旧費の要素〕

- ・専用道整備等に係る費用【BRT専用道を設けた場合のみ】
- ・停留所・営業所整備等に係る費用
- ・車両購入に係る費用

〔イニシャルコストの変動要素〕

- ・専用道の区間【BRT専用道を設けた場合のみ】
- ・車両性能(DV:ディーゼル車・EV:電気車)
- ・運行本数に伴う購入車両台数

〔BRTに関するイメージ等〕

JR提案のBRT専用道区間
貞任第5踏切～厚保駅



ランニングコストの要素 (BRT・路線バスで復旧した後に発生する継続的な費用)

〔ランニングコストの要素〕

- ・運行に係る費用
- ・車両や停留所等の維持・管理に係る費用

※ランニングコストについては、BRT専用道を設けた場合、別途専用道の維持・管理(JR西日本の負担を想定)が発生。

【仮に鉄道以外で復旧する場合】 復旧費等の整理

輸送モード		BRT		路線バス	
インシヤルコスト (初期費用)	復旧費	55億円	〔条件〕 貞任第5踏切～厚保駅を専用道 運行本数は被災前鉄道の約1.5倍 車両はDV車両 〔内訳〕 BRT案区間の専用道 約45億円 停留所等整備等 約 7億円 車両購入 約 3億円	9.6億円	〔条件〕 運行本数は被災前鉄道の約1.5倍 車両はDV車両 〔内訳〕 停留所等整備等 約 7億円 車両購入 約 3億円
		〔復旧費の変動要素と金額〕 ①専用道の設置パターン i)専用道を設けない ▲約45億円 ii)厚狭駅～下河端第2踏切(1.2km) +約16億円 iii)南大嶺駅～美祢駅 (2.5km) +約23億円(超概算) iv)長門湯本駅～城山踏切 (4.6km) +約36億円(超概算)		〔復旧費の変動要素と金額〕(BRTも同様) ①車両をEV車に変更(運行本数は1.5倍) +約5億円 ②運行本数を被災前鉄道と同程度 ▲約1億円	
		JR単独	国の制度を活用する	JR単独	国の制度を活用する
	国		18.3億円		3.2億円
	自治体		18.3億円		3.2億円
	JR西日本	55億円	18.3億円	9.6億円	3.2億円
	備 考	国制度の活用は、JR西日本の負担を自治体と同程度とし、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)を用いたと仮定			
ランニングコスト (運営費用)		年間(想定)	10年間累計(想定)	年間(想定)	10年間累計(想定)
	自治体				
	JR西日本	2.5億円	25億円	2.5億円	25億円
	備 考	補助要件に合致した場合、地域公共交通確保維持改善事業の活用を想定			
復旧期間		約3～4年 専用道整備以外は2年以内		約1～2年	

鉄道と代行バスの定時性に関するデータ

- 1 比較対象 : 列車は美祢線 代行バスは(長門市駅～厚狭駅間の普通便)
- 2 比較区間 : 長門市駅～厚狭駅間全体の定時性(各駅間は考慮していない)
- 3 比較期間 : 列車は2022年・代行バスは2024年10月7日～3月21日

	定時運転率	10分以上の 遅延率	15分以上の 遅延率
列 車	92.9%	2.8%	1.1%
代行バス	56.7%	1.5%	0.7%

※定時運転率には1分以内の遅延を含む

※本データの遅れについては、走行上の遅れのみならず、旅客の乗降に時間を要した、動物との接触等のトラブル等全ての遅れ原因を含む

参考 輸送モードの特性に関するデータ②

代行バスの各停留所間の定時運転に関するデータ

- 1 対象：普通便の長門市～厚狭間の各停留所間の運転時間(※定着には早着を含む)
(バスが停留所を発車してから次の停留所に到着する時間)
- 2 期間：2024年10月7日～3月21日

《長門市駅⇒厚狭駅》

区間	定着	1分未満 遅延	2分未満 遅延
長門市－板持	3.0%	28.8%	62.7%
板持－長門湯本	98.6%	99.6%	99.7%
長門湯本－渋木	81.9%	95.3%	99.3%
渋木－於福	95.4%	97.8%	98.8%
於福－重安	97.4%	99.1%	99.5%
重安－美祢	43.6%	78.7%	96.2%
美祢－南大嶺	77.4%	92.6%	98.6%
南大嶺－四郎ヶ原	78.9%	94.7%	99.1%
四郎ヶ原－厚保	98.2%	99.4%	99.7%
厚保－厚狭	79.3%	93.4%	97.7%

《厚狭駅⇒長門市駅》

区間	定着	1分未満 遅延	2分未満 遅延
厚狭－厚保	40.1%	71.0%	88.0%
厚保－四郎ヶ原	93.8%	99.3%	99.7%
四郎ヶ原－南大嶺	69.7%	96.6%	99.1%
南大嶺－美祢	99.6%	99.7%	99.7%
美祢－重安	80.4%	94.3%	98.6%
重安－於福	62.4%	92.8%	97.9%
於福－渋木	92.8%	96.6%	98.5%
渋木－長門湯本	98.5%	99.3%	99.7%
長門湯本－板持	8.6%	57.0%	93.0%
板持－長門市	78.2%	94.8%	99.0%

参考 輸送モードの特性に関するデータ③-1

悪天候により鉄道は運休したが、美祢線代行バスは運転した日

月 日	運 休 し た 線 区	理 由
2023年 12月21日	・山陰線(宇田郷駅～木与駅間)	強風のため
2024年 1月24日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(小野田駅～宇部新川駅間)	大雪のため
2月19日	・山陰線(長門市駅～東萩駅間)	強風のため
3月28日	・山陰線(長門市駅～益田駅間)	強風のため
5月 5日	・山陰線(長門市駅～益田駅間)	強風のため
5月 6日	・山陰線(長門市駅～益田駅間)	強風のため
6月23日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(新山口駅～益田駅間) ・山陰線(益田駅～人丸駅間)	大雨のため
6月28日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(新山口駅～益田駅間) ・山陰線(益田駅～人丸駅間)	大雨のため
7月 2日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(新山口駅～益田駅間)	大雨のため

集計期間:2023年7月4日～2025年3月21日

参考

輸送モードの特性に関するデータ③-2

悪天候により鉄道は運休したが、美祢線代行バスは運転した日

月 日	運 休 し た 線 区	理 由
2024年 7月10日	・宇部線(新山口～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川～小野田駅間) ・山口線(新山口～益田駅間) ・山陰線(益田～人丸駅間) ・山陽線(厚狭～下関駅間)	大雨のため
7月12日	・宇部線(新山口～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川～小野田駅間)	大雨のため
7月14日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・岩徳線(岩国駅～徳山駅間) ・山陰本線(益田駅～人丸駅間、滝部駅～下関駅間)	大雨のため
7月15日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・岩徳線(岩国駅～徳山駅間) ・山陰本線(益田駅～人丸駅間)	大雨のため
7月19日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間)	大気の状態が不安定による運転見合わせ
7月20日	・山陰線(滝部駅～小串駅間等) ・山口線(仁保駅～三谷駅間)	大雨のため

集計期間:2023年7月4日～2025年3月21日

参考

輸送モードの特性に関するデータ③-3

悪天候により鉄道は運休したが、美祢線代行バスは運転した日

月 日	運 休 し た 線 区	理 由
2024年 7月24日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(宮野駅～益田駅間)・山陰線(益田駅～長門市駅間) ・山陽線(新山口駅～小月駅間)・岩徳線(岩国駅～徳山駅間)	大雨のため
8月25日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(益田駅～益田駅間)・山陰線(益田駅～人丸駅間等)	大雨のため
8月30日	・山陽本線(岩国駅～下関駅間) ・岩徳線(岩国駅～徳山駅間)・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(益田駅～益田駅間)・山陰線(益田駅～人丸駅間等)	台風10号接近による計画運休
8月31日	・山陽本線(岩国駅～下関駅間) ・岩徳線(岩国駅～徳山駅間)・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(益田駅～益田駅間)・山陰線(益田駅～人丸駅間等)	台風10号接近による計画運休
9月22日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(益田駅～益田駅間)・山陰線(益田駅～長門市駅間)	大雨のため
10月 6日	・宇部線(新山口駅～宇部新川駅間)	大雨のため
10月19日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(宮野駅～仁保駅間、津和野駅～青原駅間) ・山陰線(益田駅～長門市駅間)	大雨のため

集計期間:2023年7月4日～2025年3月21日

参考

輸送モードの特性に関するデータ③-4

悪天候により鉄道は運休したが、美祢線代行バスは運転した日

月 日	運 休 し た 線 区	理 由
2024年 11月 1日	・岩徳線(岩国駅～徳山駅間)・山陰線(益田駅～長門市駅間)	大雨のため
11月 2日	・山陽本線(岩国駅～下関駅間) ・岩徳線(岩国駅～徳山駅間) ・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(益田駅～益田駅間)・山陰線(益田駅～人丸駅間等)	大雨のため
11月 3日	・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間) ・山口線(益田駅～益田駅間)・山陰線(益田駅～長門市駅間)	大雨のため
11月27日	・山陰線(滝部駅～小串駅間)	強風のため
11月28日	・山陰線(益田駅～東萩駅間)	強風のため
12月19日	・山口線(宮野駅～益田駅間)	大雪のため
2025年 2月 7日	・山口線(宮野駅～益田駅間) ・山陰線(益田駅～東萩駅間)	大雪のため
2月24日	・山口線(宮野駅～益田駅間) ・宇部線(新山口駅～宇部駅間) ・小野田線(宇部新川駅～小野田駅間)	大雪が見込まれるため計画運休
2月25日	・山陰線(長門二見駅～湯玉駅)	大雪のため

集計期間: 2023年7月4日～2025年3月21日

IV

復旧に対するJR西日本の考え

【仮に鉄道で復旧する場合】 JR西日本の考え

鉄道の運営形態

JR単独

美祢線は大量輸送としての鉄道の特性を発揮できていない線区であり、将来にわたり当社単独での運営継続は困難であると考えています。

地域の皆様と課題を共有し、地域のまちづくりや線区の特性・移動ニーズを踏まえて、地域とともに地域旅客運送サービスの確保に関する議論や検討を行う必要があると考えています。

今後も当面の間、被災リスクが残るため、当社単独での復旧とその後の運営は難しいと考えています。

よって、当社単独での鉄道としての復旧と、その後の運営を継続することは難しいと考えています。

一方で、鉄道でもそれ以外の輸送モードでも、利便性と持続可能性を確保した地域公共交通の復旧は必要と考えています。

「第1回復旧検討部会より」

上下分離

JR(運行+車両)、自治体(鉄道施設+土地)

地域の皆様とともに、議論や検討を行った結果、仮に鉄道での復旧が選択されることとなれば、上下分離という形で、地域の皆様に運営に関与していただきたいと考えています。

「第2回復旧検討部会より」

第三セクター

第三セクターへの事業譲渡を選択されるのであれば、当社が経営に携わることはありませんが、この地域で鉄道事業を営んだものとして、運営ノウハウ等の支援についてできる部分はあると考えています。

「第3回復旧検討部会より」

【仮に鉄道以外で復旧する場合】JR西日本の考え

輸送モード

当社としては、この地域で公共交通を担ってきた交通事業者として、鉄道以外のモードにより復旧した場合についても、皆様とともに将来の地域交通を見据えながら地域の中での当社としての役割を果たしたいと考えています。
「第3回復旧検討部会より」

BRT

美祢線が担っていた輸送の機能を概ね補完することを基本とし、仮に鉄道以外での復旧が選択されるのであれば、様々な観点で地域の実情や変化に鉄道より低コストで対応できるBRTによる復旧が適当ではないかと考えています。

美祢線の単なる置き換えではなく、実証実験・調査等をもとに、鉄道では実現できないBRTならではの輸送特性を活かして、速達性、定時性、運行頻度（運行本数）、安定性、鉄道との親和性等を高めることにより、利便性と持続可能性を向上させたいと考えています。

加えて、先進的なDX・GX等を活用し、BRTによる輸送の提供と合わせて地域課題の解決にも積極的にチャレンジし、地域のシンボルとなり得る交通となることを目指したいと考えています。

当社としては、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通となるように法の枠組みは最大限活用したいと考えており、地域の皆様にご負担いただくことはあるかもしれませんが、地域の皆様とより良い地域交通を創り上げていきたいと考えています。
「第4回復旧検討部会より」

路線バス

バスでの復旧ということであれば、地域の皆様が一般的な路線バスをお望みであるかと思しますので、他の路線バスと同様の水準になるものと考えています。
「第4回復旧検討部会より」

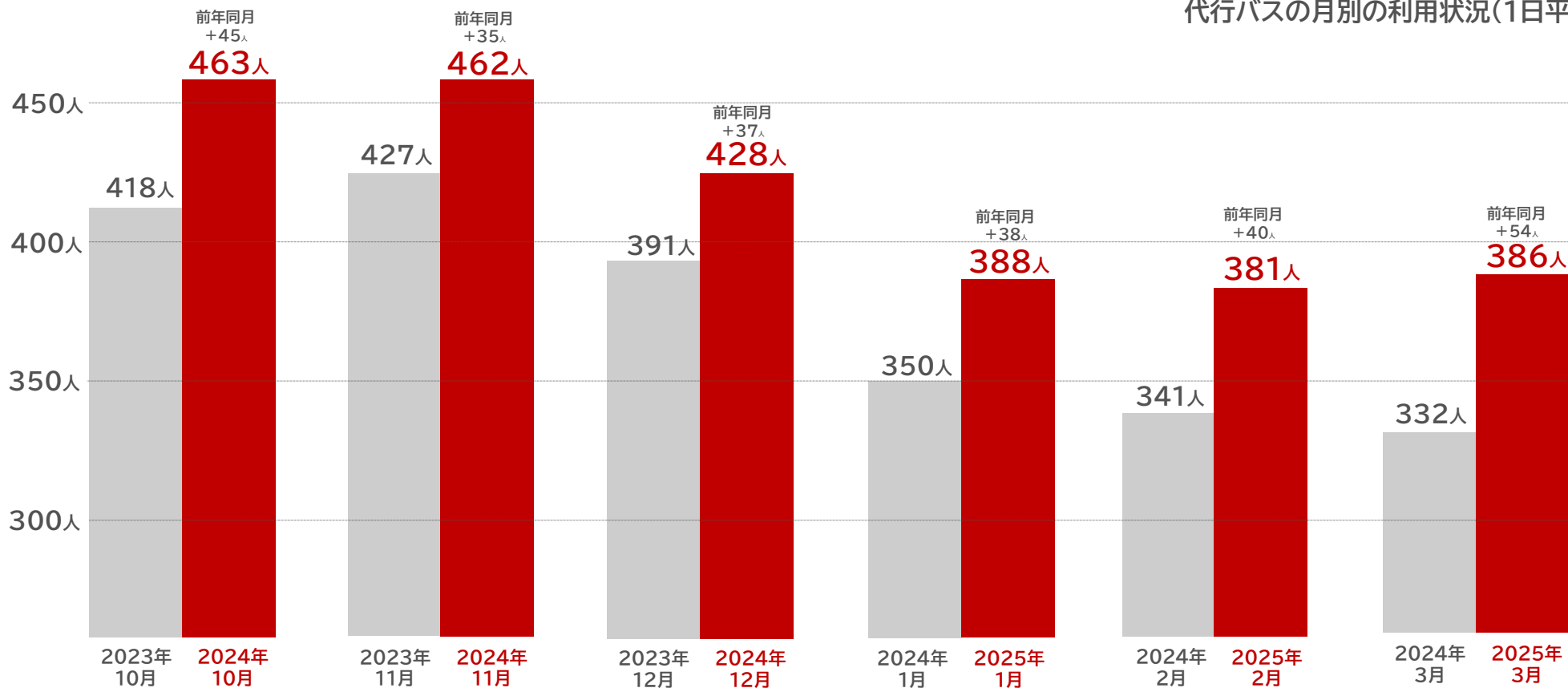
V 代行バスを増便した実証実験の結果

代行バスの月別の利用状況(1日平均)

美祢線代行バスを増便した実証実験は、美祢線利用者等の利用ニーズを把握するため、令和6年10月1日から令和7年3月21日までの期間限定で運行本数を最大10便増便の上、快速として運行したもの(快速運行により、長門市駅から厚狭駅までの所要時間が12分短縮)。

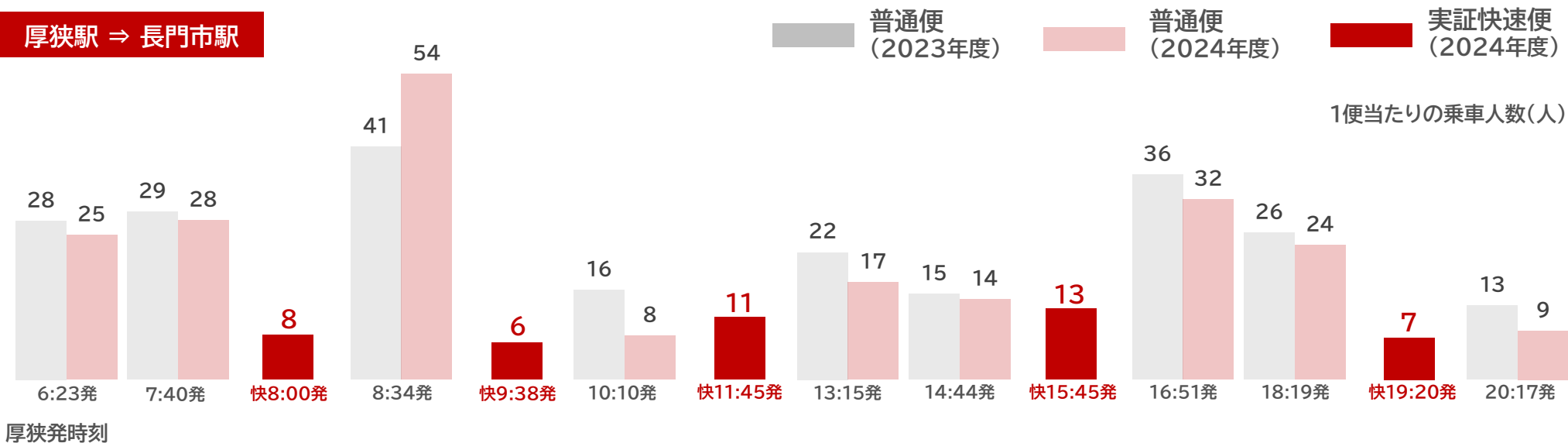
令和6年12月からは、長門湯本温泉(駐車場)等の駅以外の停留所にも停車させるとともに、長門湯本駅の停留所の位置を見直したことにより、所要時間を更に4分短縮し、その利用ニーズの調査・検討を行った。

代行バスの月別の利用状況(1日平均)

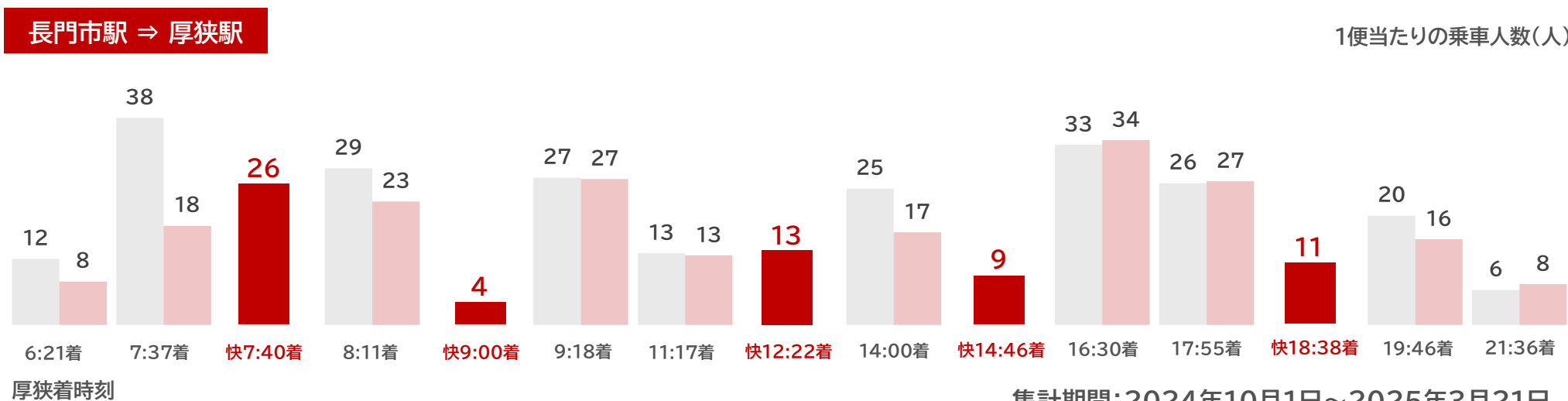


平日 各便別の1日当たりの乗車人数

厚狭駅 ⇒ 長門市駅



長門市駅 ⇒ 厚狭駅



集計期間:2024年10月1日～2025年3月21日

休日 各便別の1日当たりの乗車人数

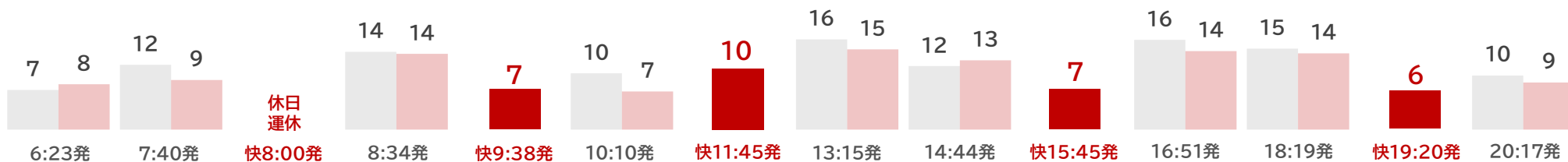
厚狹駅 ⇒ 長門市駅

普通便
(2023年度)

普通便
(2024年度)

実証快速便
(2024年度)

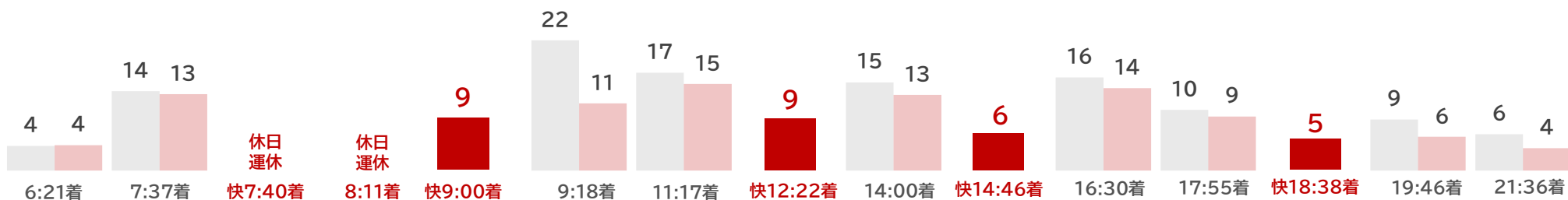
1便当たりの乗車人数(人)



厚狹発時刻

長門市駅 ⇒ 厚狹駅

1便当たりの乗車人数(人)



厚狹着時刻

集計期間:2024年10月1日~2025年3月21日

12月以降に新設した停留所の利用状況(12月1日～3月21日・乗降者数の合計)

単位:人

	(参考) 厚狭駅	加藤 【新設】	柳瀬 【新設】	美祢市役所前 【新設】	(参考) 美祢駅	(参考) 於福駅	長門湯本温泉 【新設】	長門市役所前 【新設】	(参考) 長門市駅
12月	2,508	34	1	108	1,915	126	330	77	960
1月	2,296	41	2	78	1,744	136	334	54	845
2月	2,089	27	3	86	1,556	131	373	62	801
3月	1,596	21	2	80	1,132	102	280	63	620
合計	8,489	123	8	352	6,347	495	1,317	256	3,226
1日平均	76.5	1.1	0.1	3.2	57.2	4.5	11.9	2.3	29.1

(既存停留所も含め、実証快速便の乗降者数のみを集計)

※「平均」は小数第2位を四捨五入

代行バスを増便した実証実験の結果の分析・考察

10%増

379人/日

実証実験
通期前年同期

419人/日

実証実験
通期

実証実験通期
2024年10月1日～2025年3月21日

利用の分析・考察

いずれの月においても利用者数が前年度を上回っている。成進高校への通学生増に伴う通学定期の増もあるが、JRのデータによると、それ以上に利用者が増加しており、実証実験の実施による観光や日常利用が増加したと考えられる

JRのデータによると、美祢線代行バスと山陽線との跨り利用者の増加率は全体の増加率より高く、増便により山陽線との接続機会の増加が評価されたと考えられる

秋から年度末に向けて徐々に利用が減少したが、前年度も同様の傾向のため、季節的要因（観光客の波動、学校の冬季休暇、3学期は高校3年生が家庭学習で生徒が少なくなる等）と考えられる

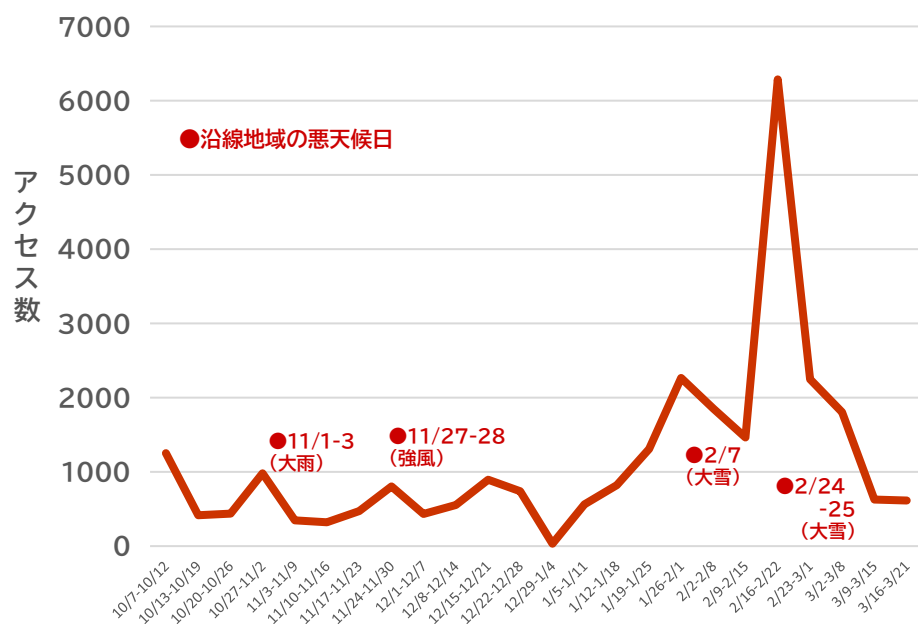
便別にみると、快速便の前後の普通便利用者が減少しており、普通便の利用者の一部が快速便に移っている状況が想定されるが、以前から利用している人がより都合の良い時間の便を選択した結果であり、待ち時間の縮小や接続改善など、利便性向上に寄与していると考えられる

12月以降新設した停留所は、8～10便/日の実証快速便が停車した。多くの停留所では、1日当たりの利用者が数人であったが、長門湯本温泉は10人/日以上の利用があり、長門湯本温泉への観光ニーズ等には一定応えられたものと考えられる

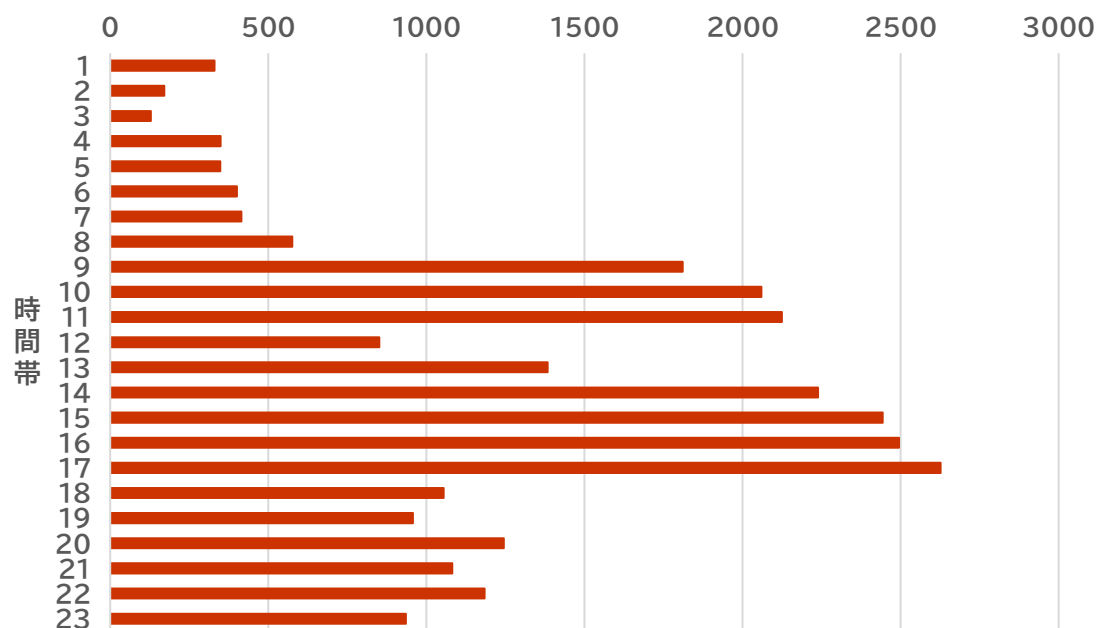
バスロケーションシステムは、バスに搭載されたGPSなどの位置情報機器を用いて、バスの現在の位置や運行状況をリアルタイムで把握し、運行管理や利用者への情報提供に役立てるシステム

10/7(稼働開始日)～3/21の期間の延バアクセス数:27,208回

アクセス数(週別)



アクセス数(時間帯別累計)



- ・悪天候によるバス遅延により列車と接続しないこと等が見込まれる日(特に冬季)はアクセス数が増加
- ・7～8時台の登校時間帯より午前中・夕方時間帯のアクセスが多い

⇒移動行動が習慣化している朝の通学時間帯ではなく、移動時間が一定にならない日中のお出かけ・下校時やバスの遅れが発生しやすい悪天候時に、バスの位置や時刻を確認する行動が見られ、バスロケが『時間の読める』交通機関となるためのツールとして機能していると考えられる

VI 美祢線沿線の利用ニーズ等に関する調査結果

美祢線沿線の利用ニーズ等に対する調査の概要について

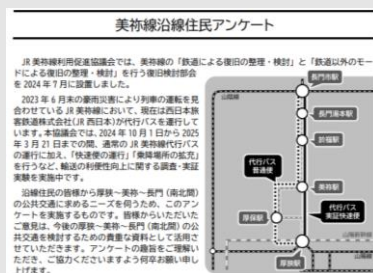
代行バスを増便した実証快速便に対する分析・検証や沿線住民等が厚狭～美祢～長門(南北間)の公共交通に求める利用ニーズ等を把握するもの

沿線住民アンケート

対象者を無作為抽出により選定し、アンケート用紙を郵送

調査期間

12月18日～令和7年1月7日



高校生アンケート

美祢線を利用して沿線3市の高校に通学する生徒にアンケート用紙を配付

調査期間

令和7年2月1日～24日



乗降調査

調査員が代行バスに乗車し直接アンケート用紙を配付

調査期間

令和7年2月10日～11日



インタビュー調査

調査員が主要駅への来往者や関係団体等に直接聞き取りを行う

調査期間

令和7年2月10日～11日



沿線住民アンケート

■調査対象者数 6,000人

※美祢市、長門市、山陽小野田市の沿線3市から各2,000人を無作為抽出

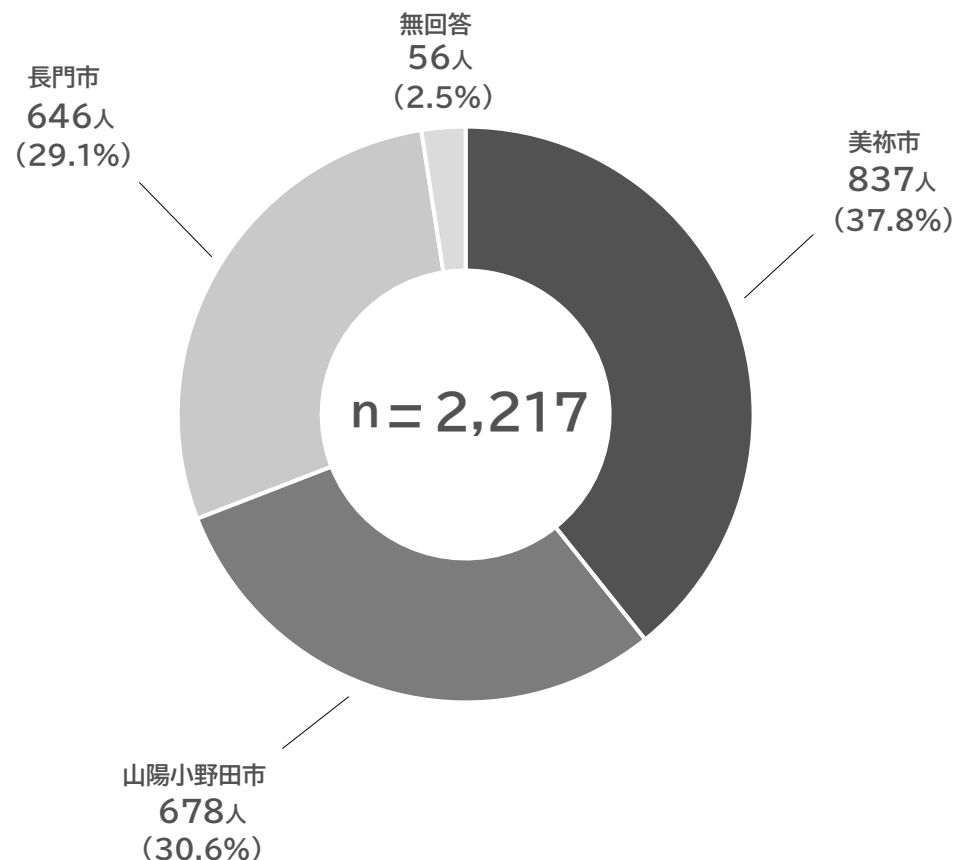
※世帯の中で公共交通を利用する可能性が高い人

※長門市、美祢市、山陽小野田市内の高校に通学する生徒を除く

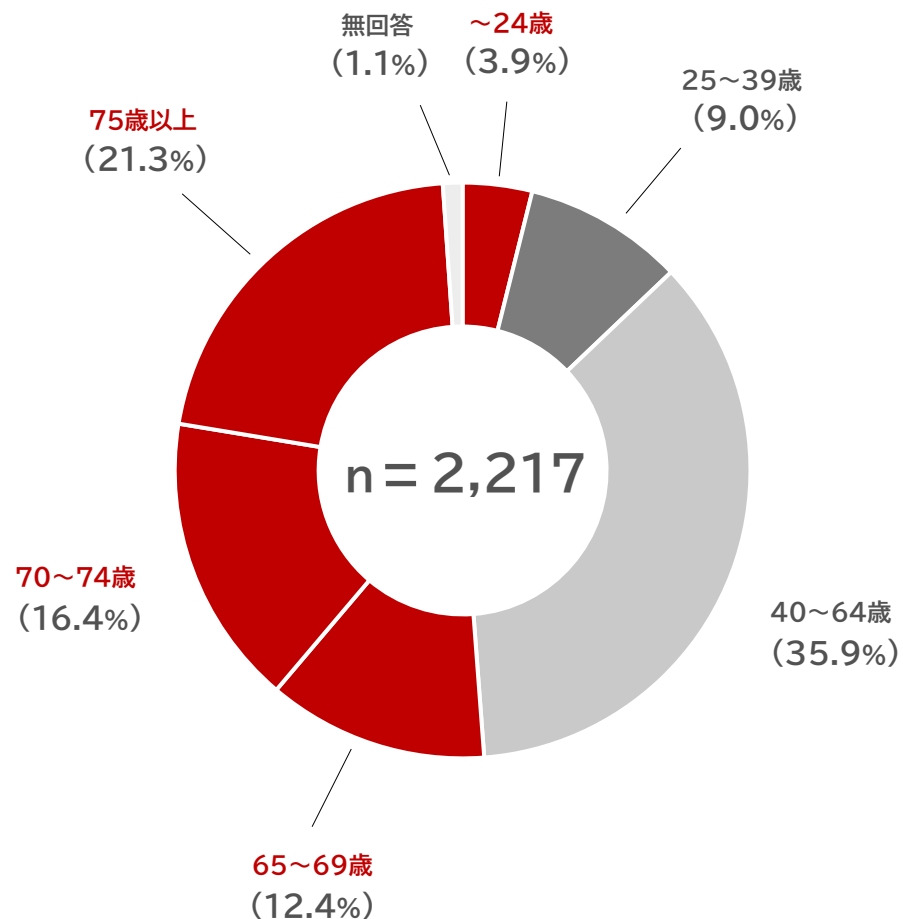
■調査票回収数 2,217人

■調査票回収率 37.0%

調査票回収数の内訳



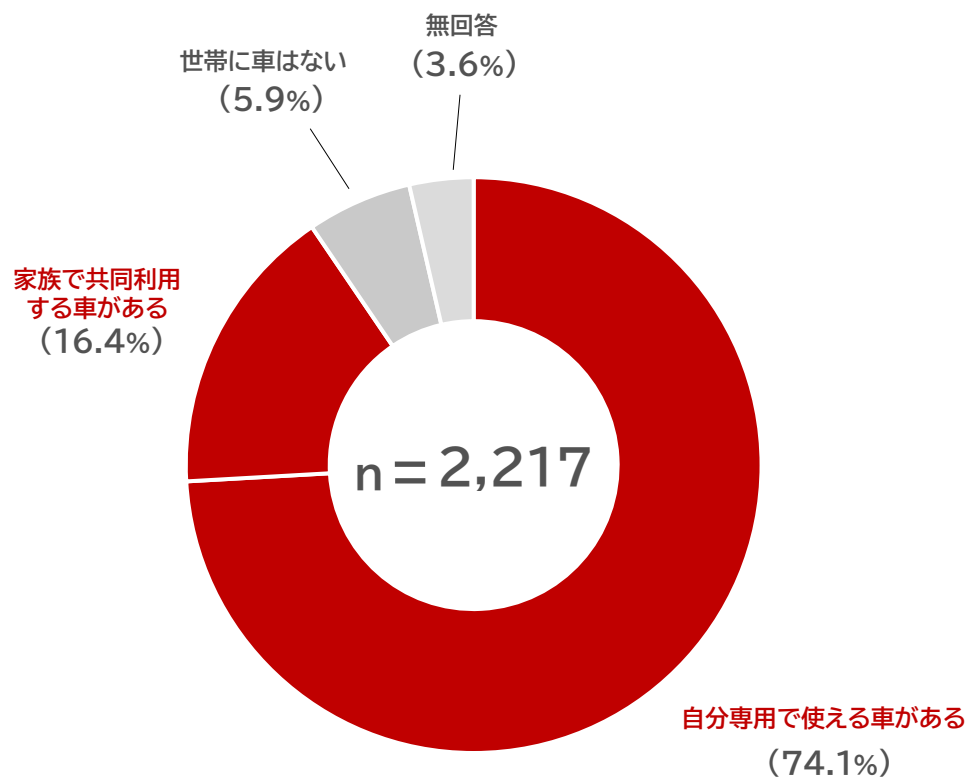
年齢別の構成比



高齢層及び若年層
(65歳～) (~24歳)

54%

自家用車の保有状況

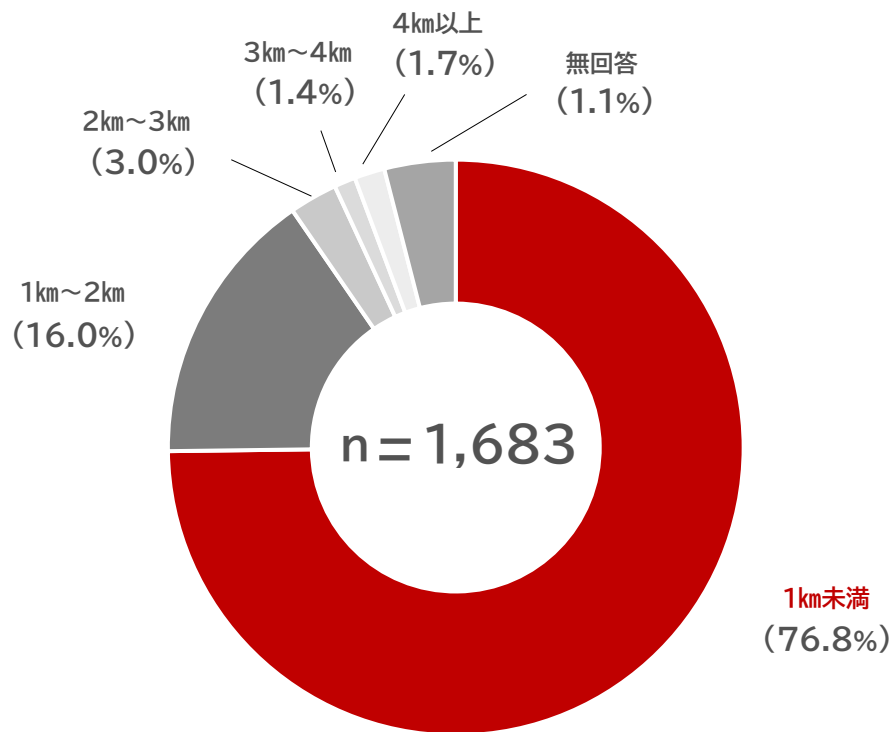


自家用車の保有率
90.5%

自宅から最寄のバス停やJR駅までの距離

沿線住民アンケート

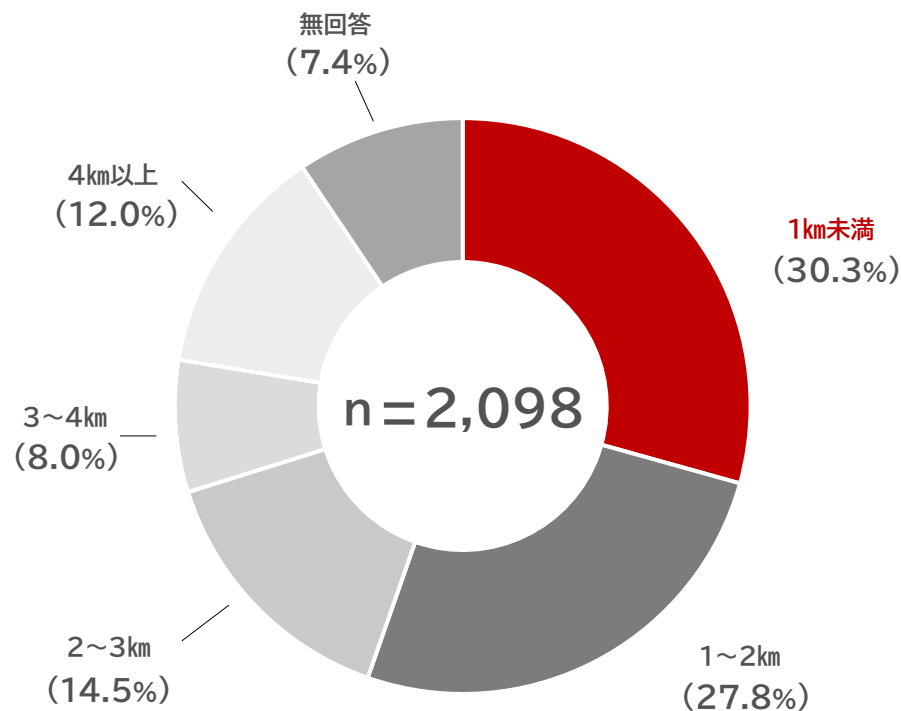
最寄のバス停までの距離



バス停まで徒歩圏内

76.8%

最寄のJR駅までの距離



JR駅まで徒歩圏内

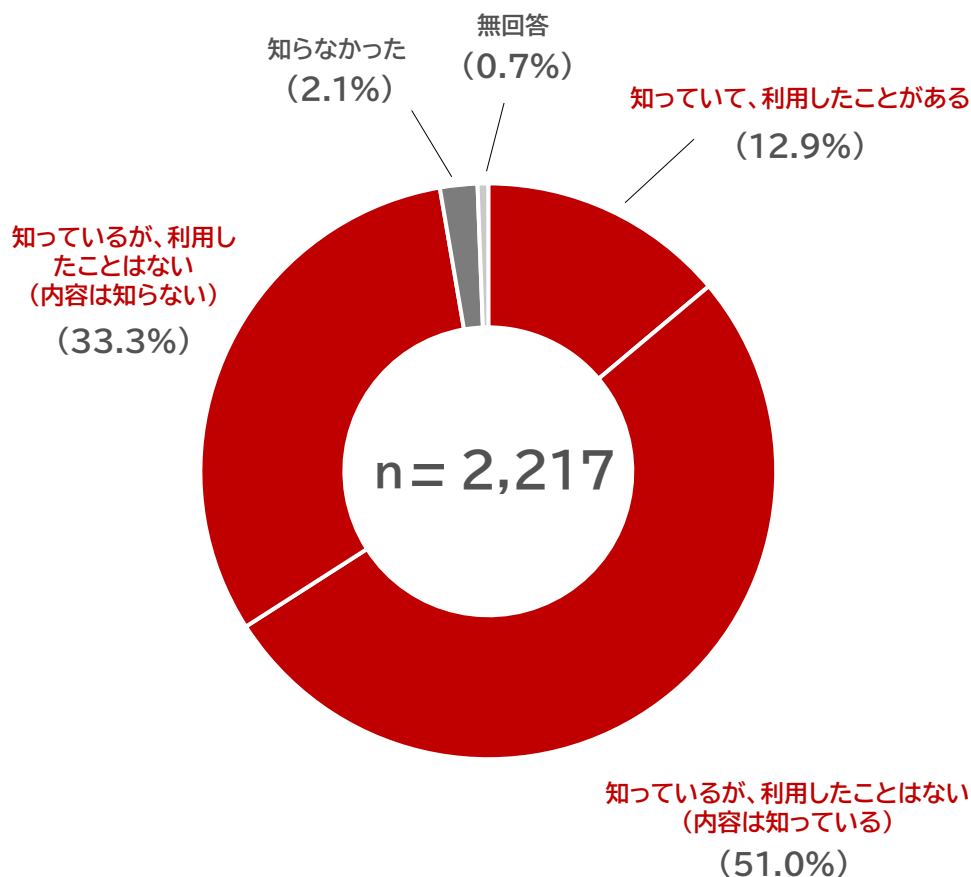
30.3%

JR美祢線(代行バスを含む)の利用や普段の外出状況

令和5年7月から運行しているJR美祢線代行バスの認知率

沿線住民アンケート

代行バスの認知率



認知率

97.2%



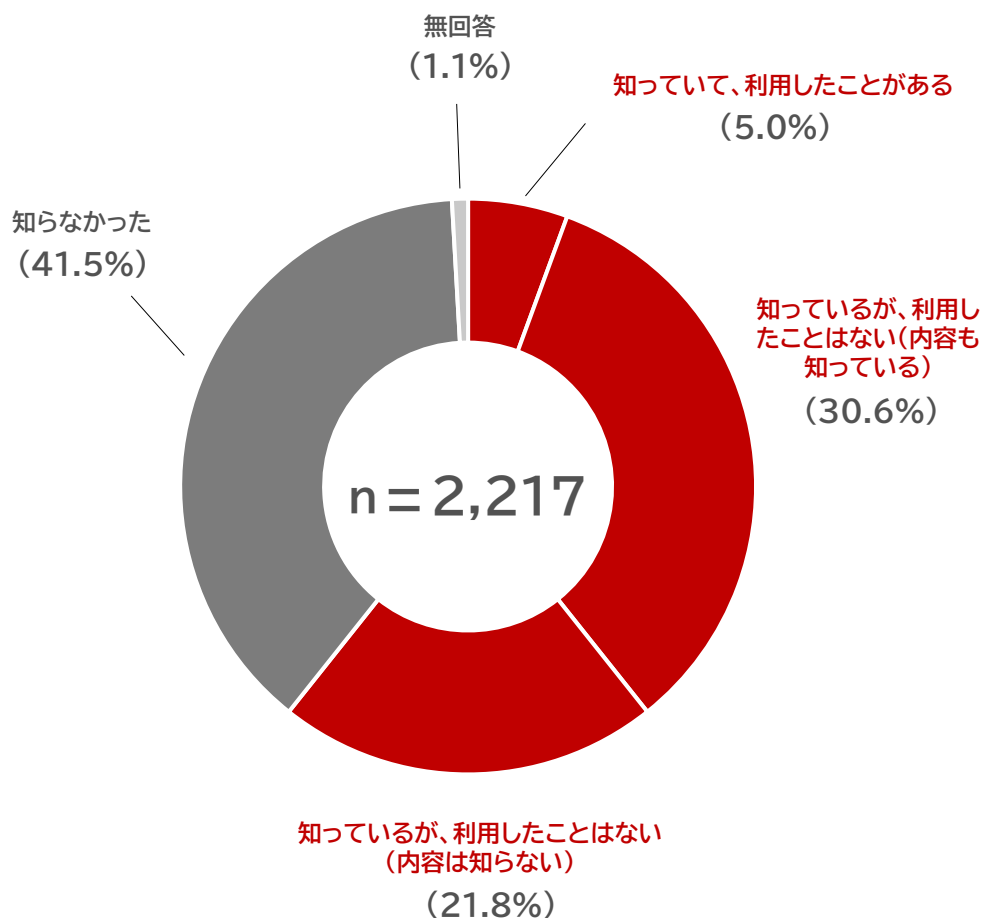
うち利用したことがある人の割合

12.5%

※クロス分析による

沿線住民アンケート

代行バス実証実験の認知率



認知率

57.4%



うち利用したことがある人の割合

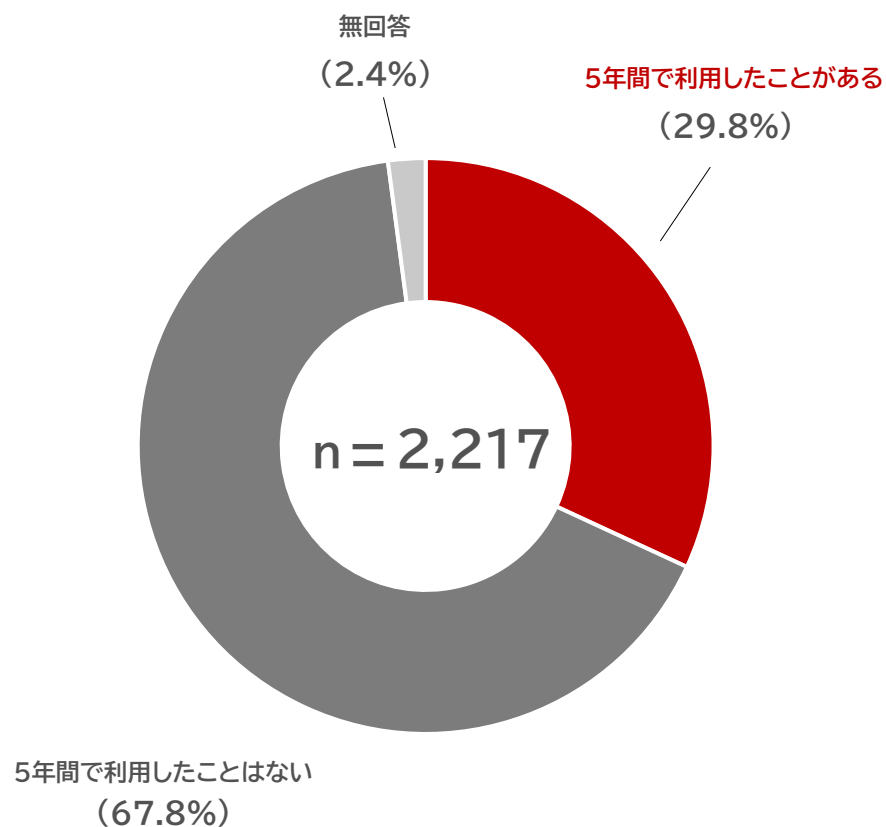
2.9%

※クロス分析による

被災前(令和5年6月末以前)5年間のJR美祢線の利用状況

沿線住民アンケート

被災前5年間の利用状況



利用率

29.8%



利用者のうち若年層の割合
(~24歳)

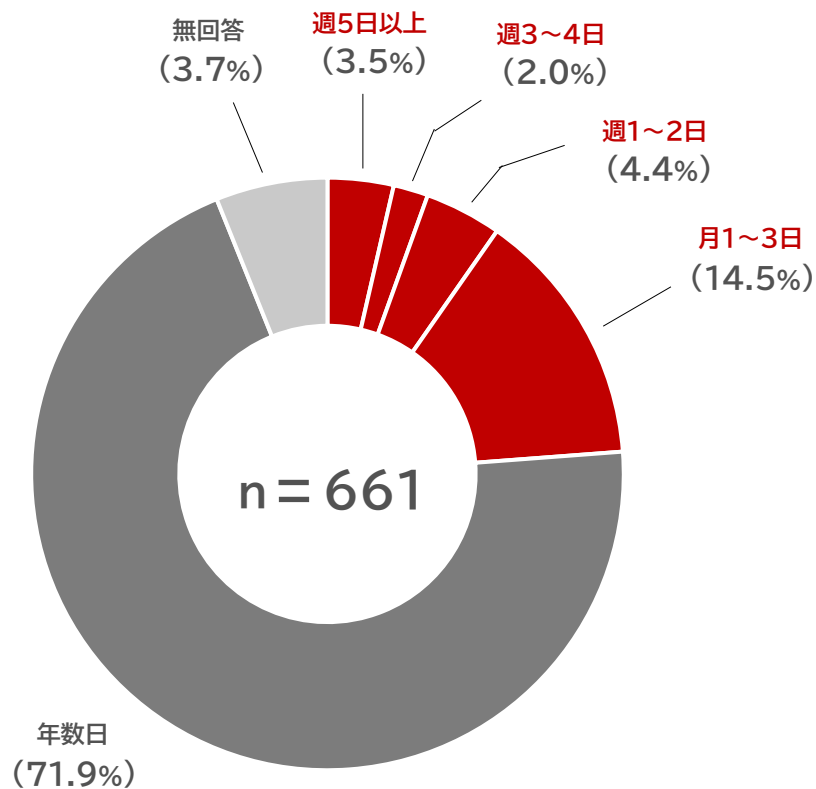
52.3%

※クロス分析による

被災前(令和5年6月末以前)5年間のJR美祢線の利用頻度

沿線住民アンケート

利用頻度



月1回以上の利用率

24.4%



月1回以上利用する人のうち
若年層(週5日以上)の割合
(～24歳)

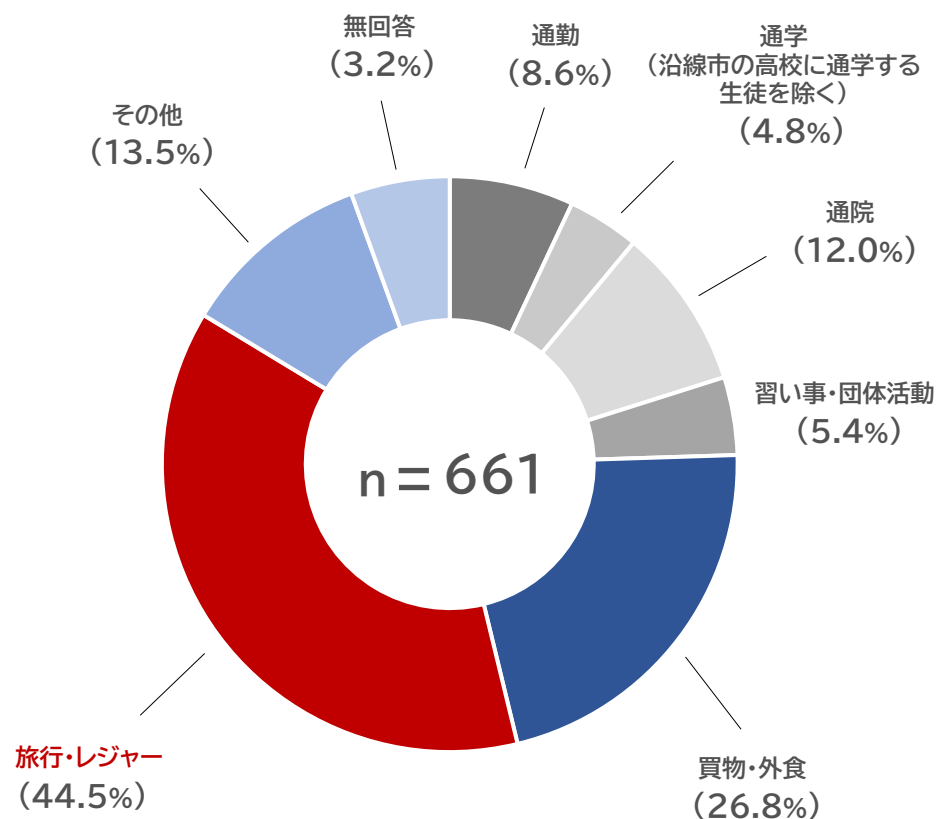
40.0%

※クロス分析による

被災前(令和5年6月末以前)5年間のJR美祢線の利用目的

沿線住民アンケート

主な利用目的



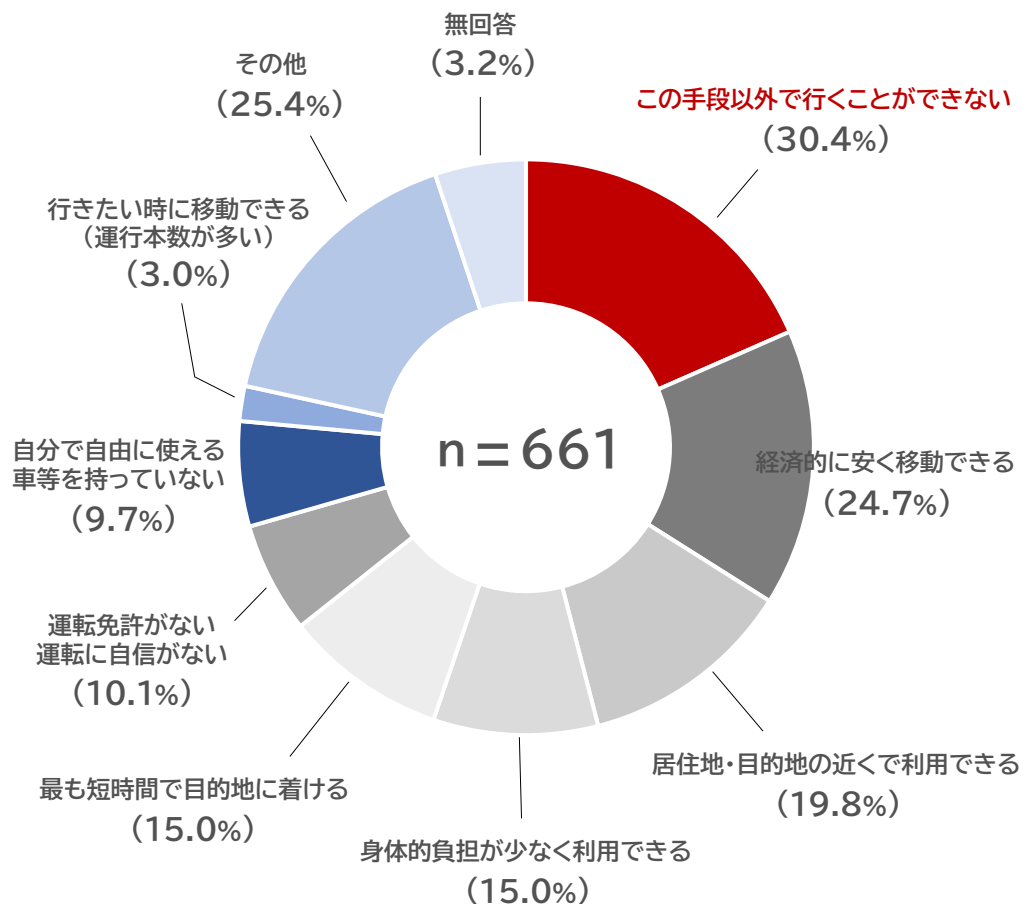
旅行・レジャー
44.5%

※複数回答

被災前(令和5年6月末以前)5年間のJR美祢線の選択理由

沿線住民アンケート

JR美祢線を選択した理由



移動方法がJR美祢線しかない

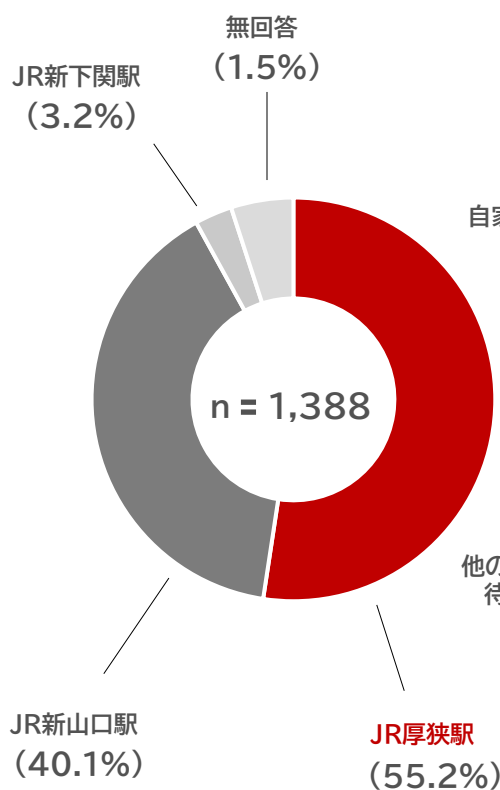
30.4%

※複数回答

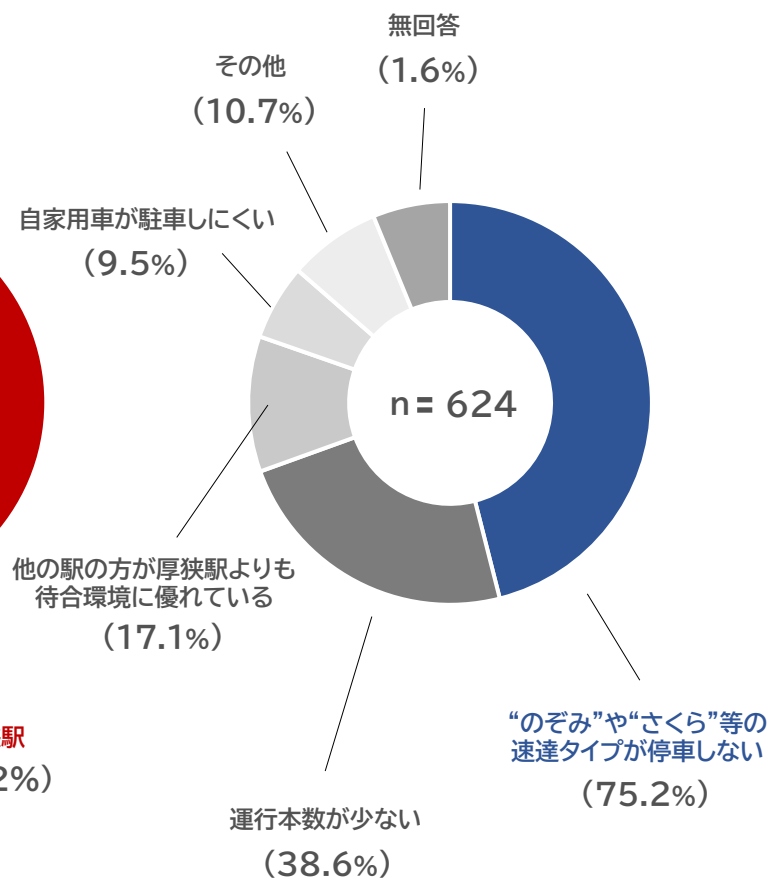
過去5年の山陽新幹線の利用状況

沿線住民アンケート

過去5年以内
新幹線の乗降駅



厚狭駅(新幹線)を利用しない理由



厚狭駅の利用率

55.2%

厚狭駅を利用しない理由
(新幹線)

速達タイプが停車しない

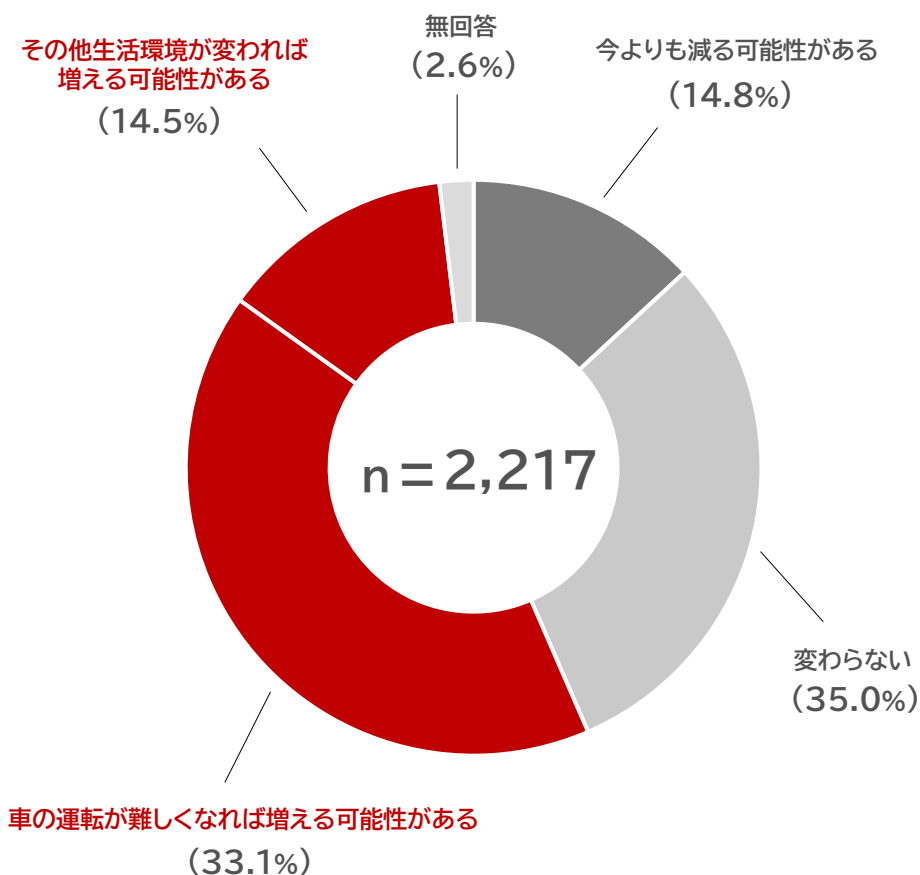
多数

※複数回答

今後の厚狭～美祢～長門(南北間)の公共交通利用

今後の利用増の可能性

今後5年以内に 公共交通の利用が増える可能性



沿線住民アンケート

増える可能性がある

47.6%



現在、利用していない人のうち
増える可能性がある人の割合

40.9%

※クロス分析による

沿線住民アンケート

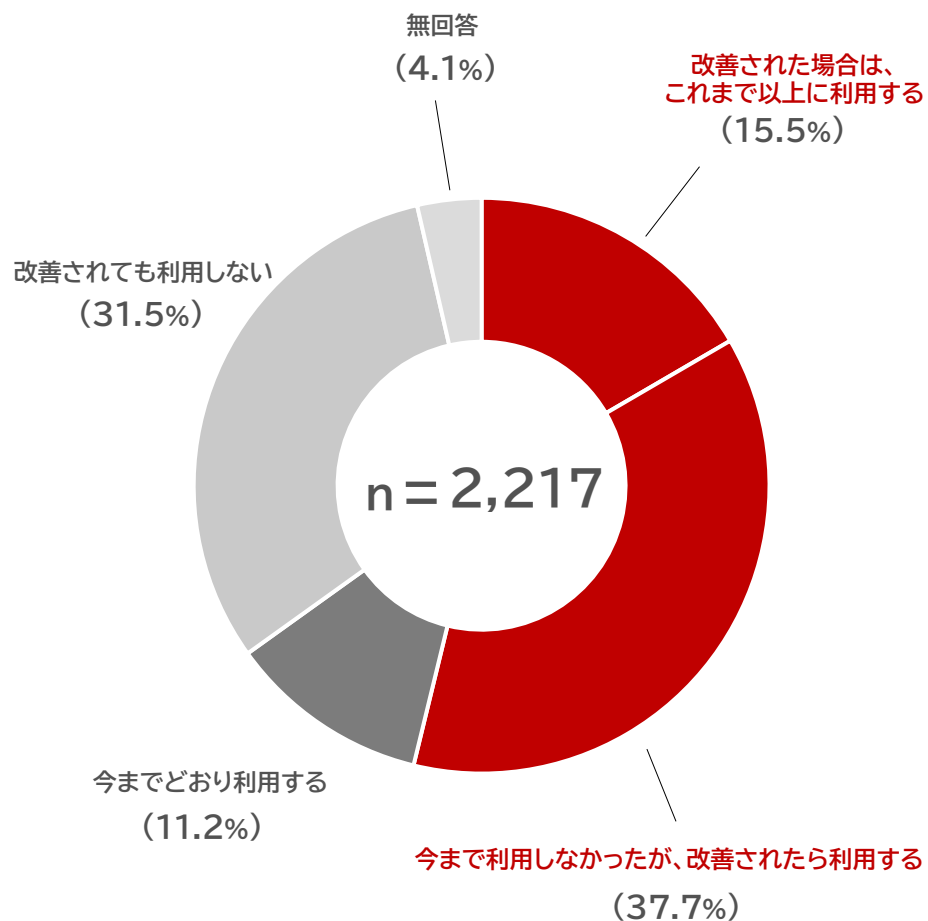
重要視するサービス要素の割合

n = 2,217

移動が安全・安心である	75.7%	運休が少ない	69.1%
山陽新幹線や山陽線、山陰線と接続している	75.6%	身体的負担が少なく利用できる	65.9%
乗継待ち時間が短い	75.1%	短い時間で目的地に着く	63.9%
居住地・目的地の近くで乗降できる	73.6%	車内空間が広い	52.3%
移動したい時に移動できる(運行本数が多い)	73.0%	車窓から見える景色が良い	47.0%
発車、到着の遅れが少ない	71.4%	遅れや走行位置が分かる	41.9%
安く利用できる	69.7%	荷物を置く場所がある	41.8%
交通系ICカード等のキャッシュレス決済が使える	69.7%		

※複数回答

サービス向上後の利用意向



これまで以上に利用する

53.2%

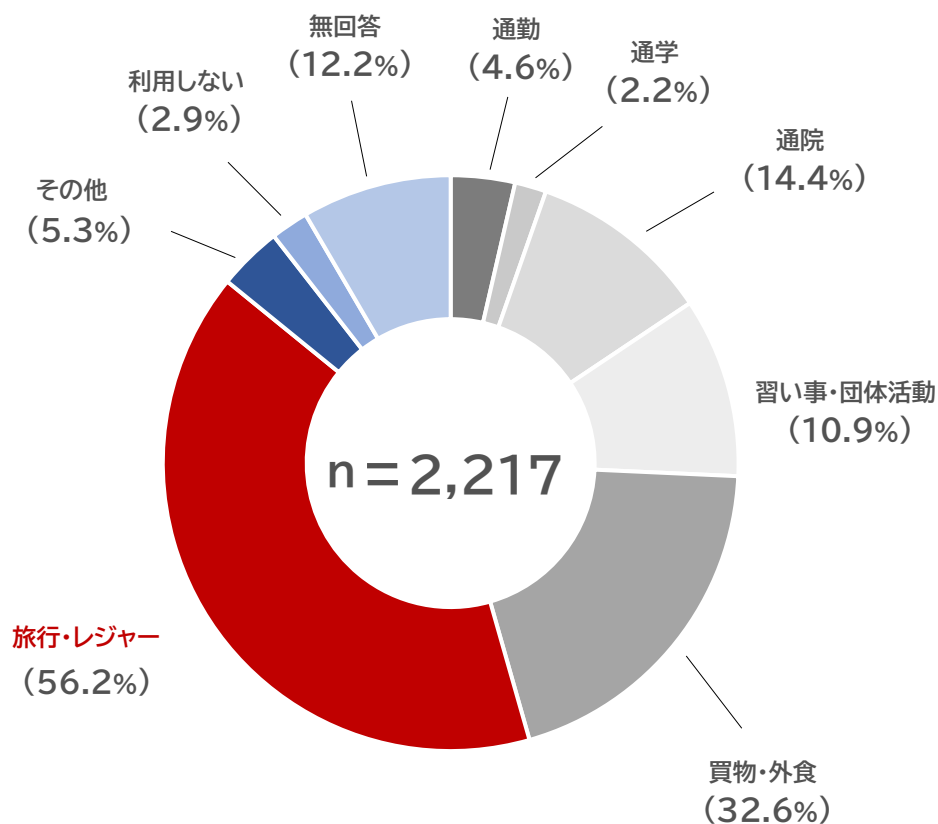
〈アンケート結果から増えることが想定される利用〉

長門市民 → 県外への旅行

美祢市民 → 山陽小野田市・宇部市・下関市への買物

山陽小野田市民 → 長門市への旅行

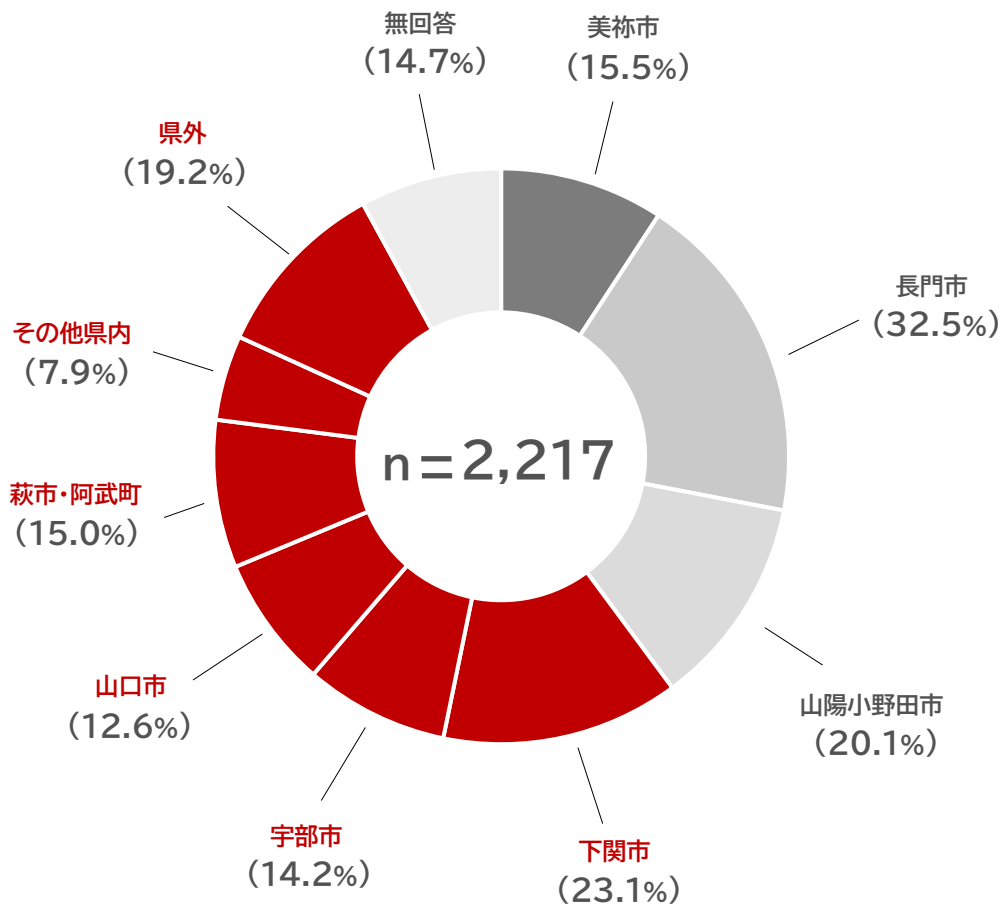
サービス向上後の主な利用目的



旅行・レジャー
多数

※複数回答

サービス向上後の最終目的地



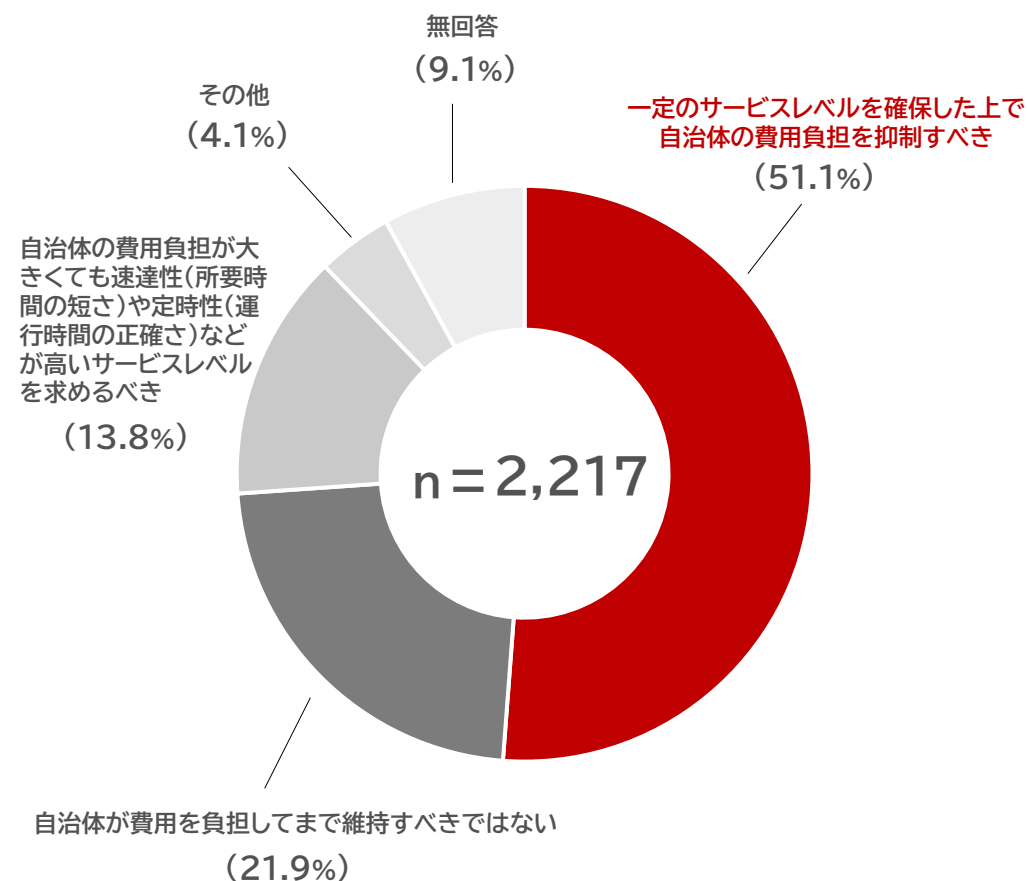
広域利用のニーズ

多数

※複数回答

厚狭～美祢～長門(南北間)の公共交通の自治体負担

自治体の費用負担



一定のサービスレベルを確保した上で
自治体の費用負担を抑制すべき

51.1%

高校生アンケート

調査の状況

■調査対象者

沿線3市の高校に通学するJR美祢線代行バス利用者
(1・2年生)

■調査期間

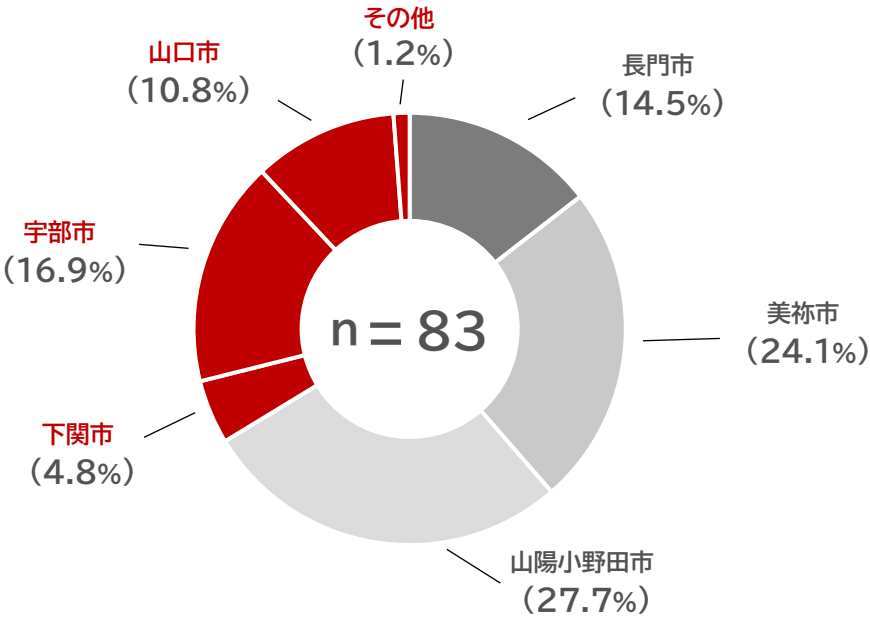
令和7年2月1日～24日

■調査対象者

	高校名		計
山陽小野田市	小野田高校	公立	4人
	厚狭高校	公立	4人
	小野田工業高校	公立	1人
	サビエル高校	私立	0人
美祢市	美祢青嶺高校	公立	13人
	成進高校	私立	56人
長門市	大津緑洋高校	公立	5人
	長門高校	私立	0人
計			83人

高校生アンケート

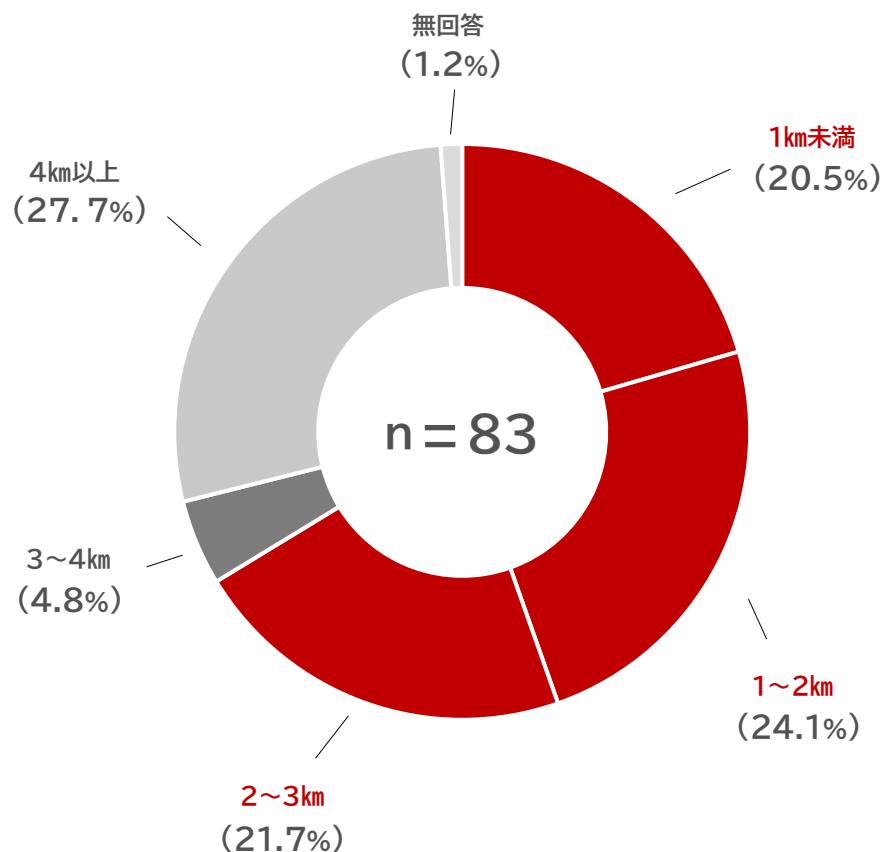
代行バスを利用する高校生の居住地



代行バスを利用する高校生のうち
沿線3市以外の居住者

33.7%

最寄のJR駅までの距離



JR駅まで3km未満

66.3%



JR駅まで徒歩又は自転車

84.4%

※クロス分析による

高校生アンケート

通学が便利だと感じたサービスの割合

n = 83

増便したバスの快速運転 (主要駅のみに停車し速達性向上)	74.7%
既存の代行バスに加えたバスの増便 (運行頻度増)	72.3%
バスの走行位置や遅れが分かるバスロケーションの試行	56.6%
既存の駅以外に利用が見込まれる観光施設 や公共施設に停留所を追加	41.0%

※複数回答

速達性や運行頻度増を重視

多数

乗降調査

乗降調査

■調査対象者

美祢線代行バス利用者(乗車者)
※沿線3市の高校に通学する生徒は対象外(高校校アンケートで実施)

■調査便数

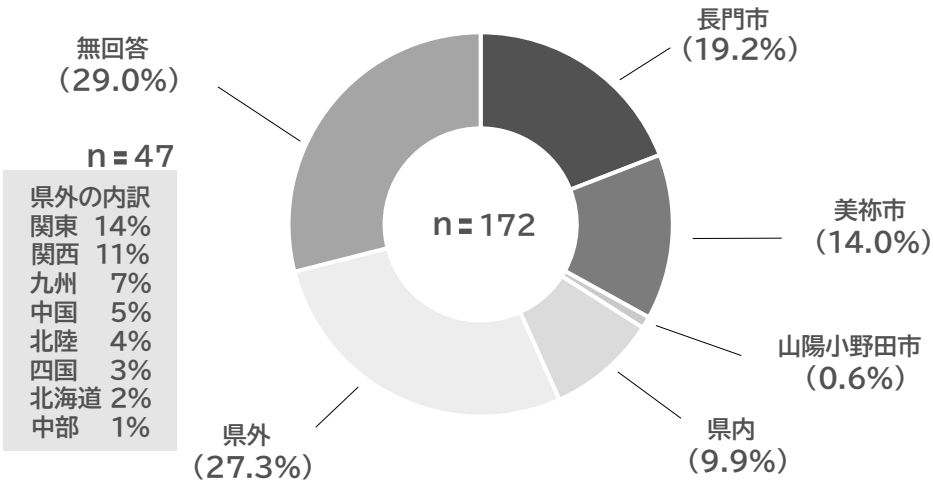
全29便

■調査日・乗車数

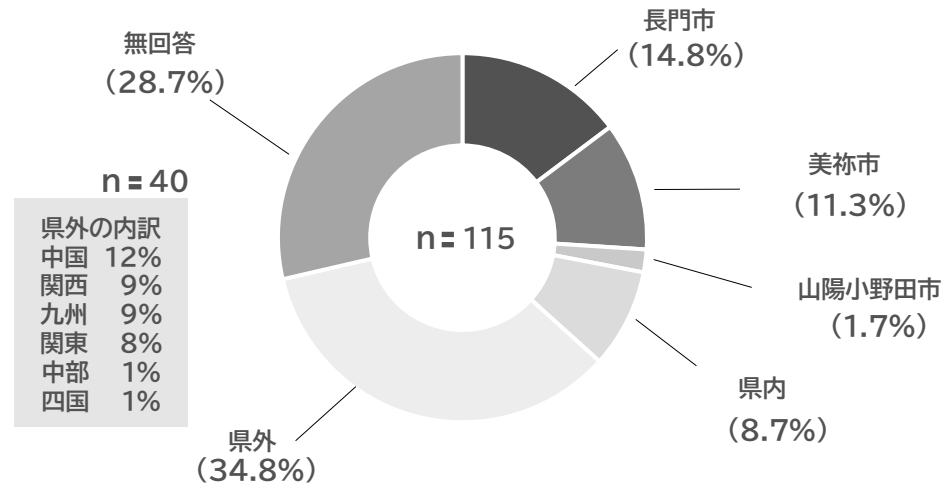
調査日		天候	乗車数 (高校生を除く)
平日	2月10日(月)	晴	172人
休日	2月11日(火・祝)	曇	115人
合 計			287人

平日利用者の居住地分布

乗降調査



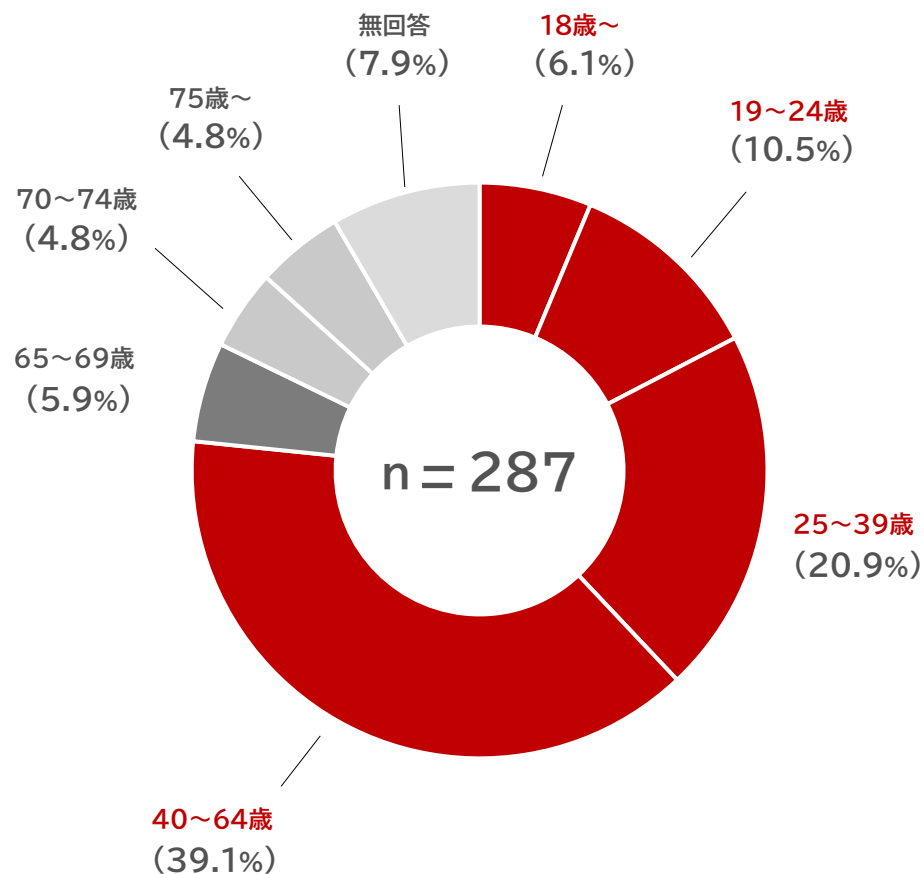
休日利用者の居住地分布



代行バス利用者の年齢層

乗降調査

年齢構成比



若年層及び中年層
(～24歳) (25歳～64歳)

76.6%



高齢層の割合
(65歳～)

15.5%

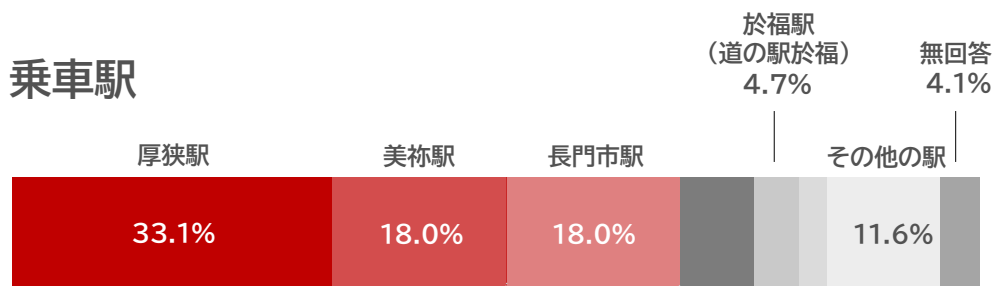
※沿線3市の高校に通学する生徒は対象外

JR美祢線の平日・休日の乗降駅

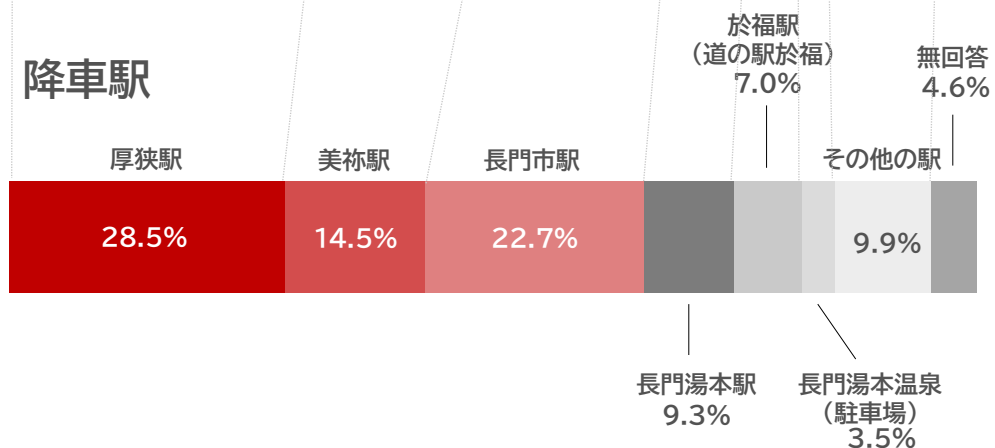
平日

n = 172

乗車駅



降車駅

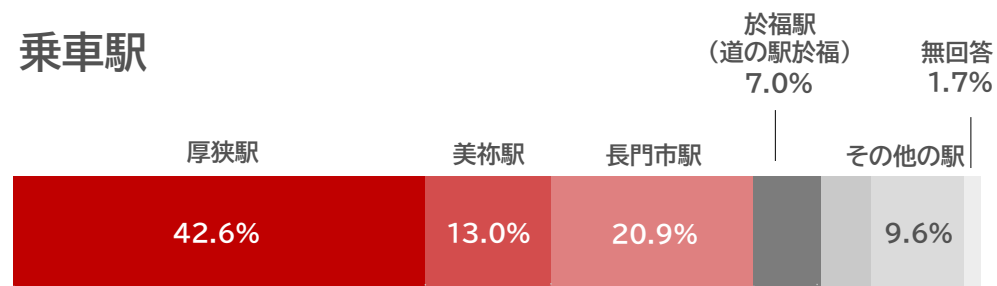


休日

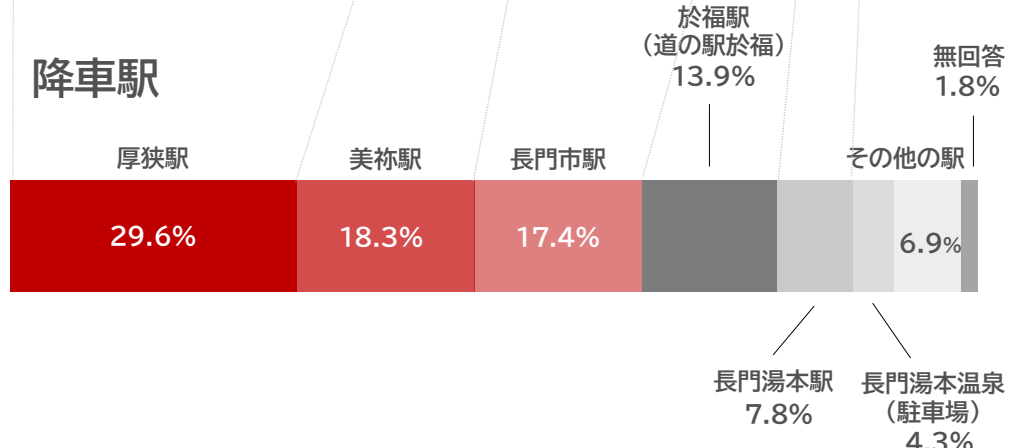
乗降調査

n = 115

乗車駅



降車駅



※沿線3市の高校に通学する生徒は対象外

目的別の利用割合

乗降調査

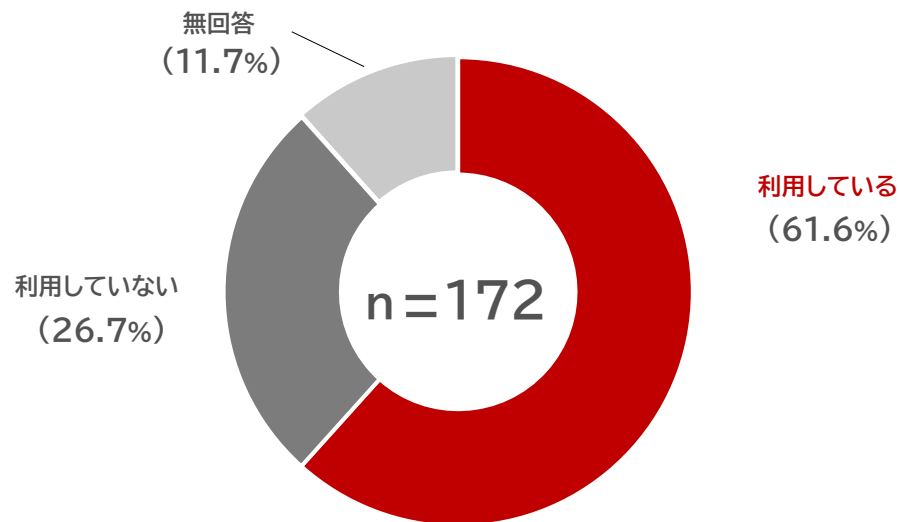
平日		n = 172	休日		n = 115
観光・旅行	33.7%	(約58人)	観光・旅行	31.3%	(約36人)
通勤（帰宅含む）	27.3%	(約47人)	通勤（帰宅含む）	23.5%	(約27人)
買物・食事	10.5%	(約18人)	買物・食事	18.3%	(約21人)
その他(帰省等)	9.3%	(約16人)	その他(帰省等)	14.8%	(約17人)
ビジネス（出張・用務）	7.0%	(約12人)	ビジネス（出張・用務）	6.1%	(約 7人)
通院	5.2%	(約 9人)	通学（帰宅を含む）	2.6%	(約 3人)
通学（帰宅を含む）	4.1%	(約 7人)	通院	0.9%	(約 1人)
無回答	8.7%	(約15人)	無回答	5.2%	(約 6人)

※通学(帰宅を含む)は、沿線3市の高校に通学する生徒(130人程度)を除く
※複数回答

JR美祢線代行バス利用前後のJR線の利用状況

乗降調査

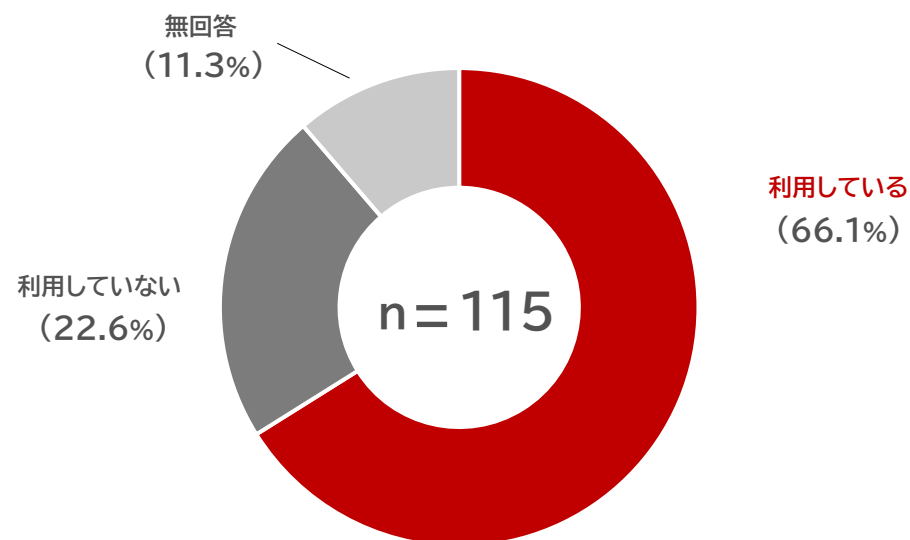
平日



■代行バス利用前後に利用しているJR線

山陽線	36.6%
山陽新幹線	22.7%
山陰線	11.6%

休日



■代行バス利用前後に利用しているJR線

山陽新幹線	36.5%
山陽線	35.7%
山陰線	13.0%

※沿線3市の高校に通学する生徒は対象外

乗降調査

利用が便利だと感じたサービスの割合

n = 287

増便したバスの快速運転（主要駅のみ停車し速達性向上）	56.4%
既存の代行バスに加えたバスの増便（運行頻度増）	54.0%
増便したバスは厚狭駅で新幹線と接続	48.0%
バスの走行位置や遅れが分かるバスロケーションの試行	44.4%
既存の駅以外に利用が見込まれる観光施設や公共施設に停留所を追加	43.6%

※複数回答

インタビュー調査

インタビュー調査

■調査対象者

I 主要駅及び沿線観光地の利用者
(代行バス利用者以外を含む)

II 関係団体

■調査期間

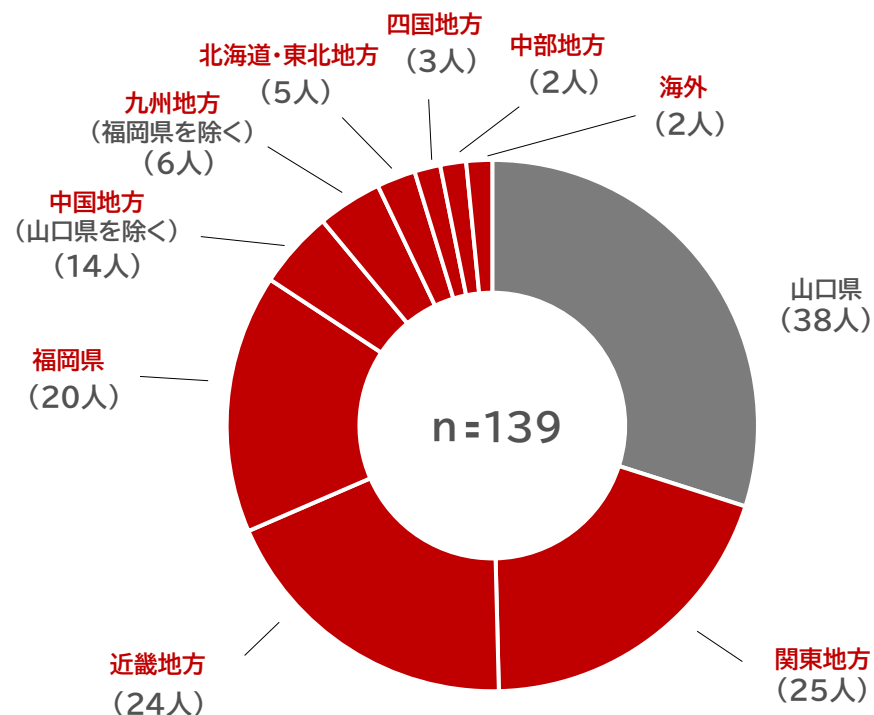
令和7年2月10日～11日

■調査数

調査先		調査数
I	主要駅(厚狭駅、美祢駅、於福駅、長門湯本温泉(恩湯広場)、長門市駅)や沿線観光地への来訪者(観光・ビジネス)	139人
II	沿線市の商工会、観光協会、私立高校	7団体

インタビュー調査

来訪者の居住地分布

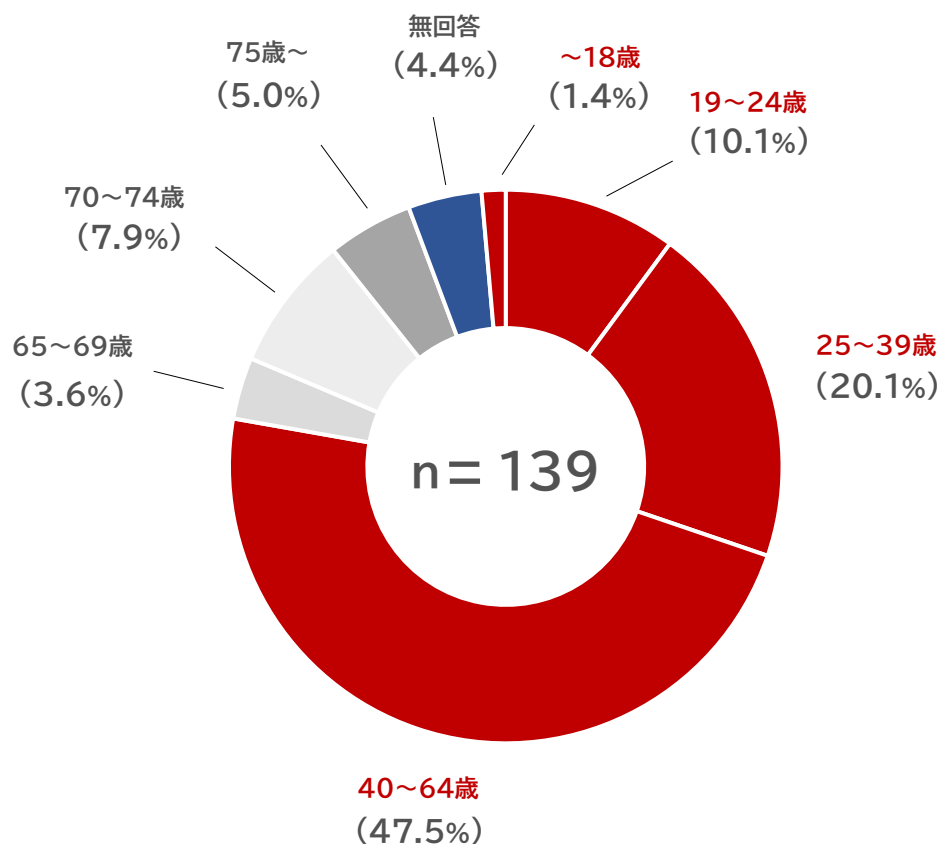


山口県外からの来訪者

72.7%

主要駅及び沿線観光地の利用者(代行バス利用者以外を含む)

年齢別の構成比



若年層及び中年層
(～24歳) (25歳～64歳)

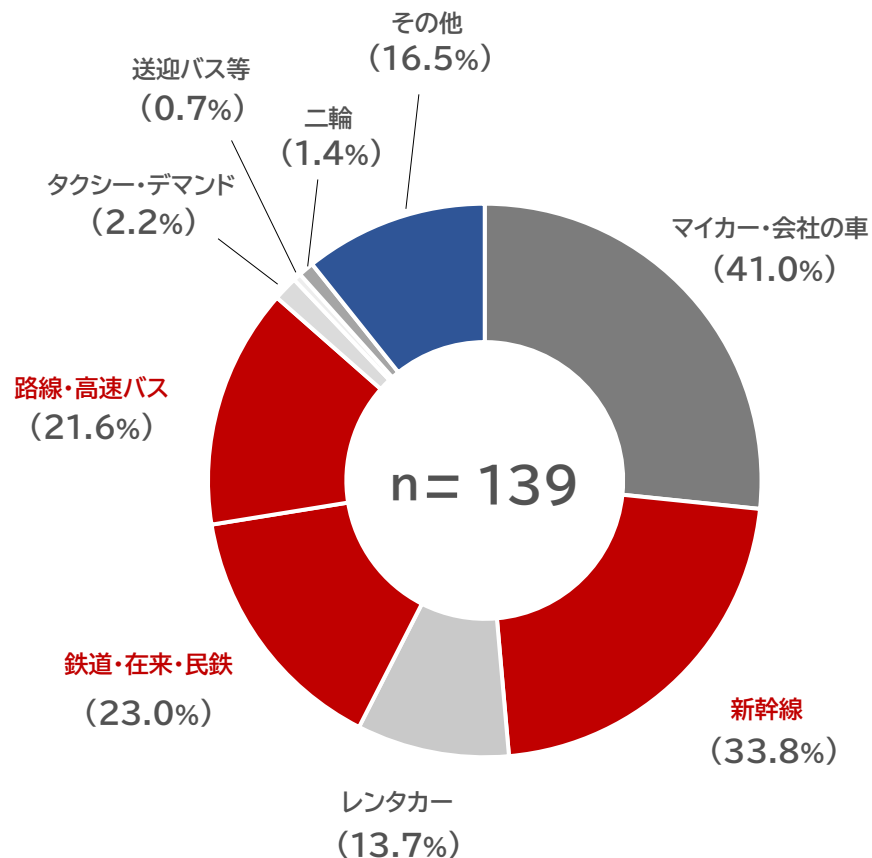
79.1%



高齢層の割合
(65歳～)

16.5%

移動手段



公共交通機関を利用

多数

※複数回答

インタビュー調査

主な選択理由

- 1 他に利用可能な交通手段がない
- 2 厚狭駅で新幹線との乗継が良い
- 3 長門市や萩市への訪問に便利
- 4 安価（JRのフリー切符が利用可能）
- 5 代行バスに乗ることが目的

※複数回答

目的地までの移動手段が代行バスに限定
新幹線との接続性を重視

多数

関係団体

関係団体が考えるJR美祢線を利用する人の特徴

インタビュー調査

団 体

特 徴

商工団体

- ✓ 駅周辺に居住し、自ら車を運転できない人
- ✓ 他に移動する手段がない人

観光団体

- ✓ 観光客は、時間的に余裕のある人
- ✓ 景色を楽しみたい人(外国人を含む)

私立高校

- ✓ 主な利用は山陽小野田市、宇部市、長門市の在住者
- ✓ スクールバスが運休する夏季休暇等の長期休暇中に利用する生徒

厚狭～美祢～長門(南北間)の公共交通で重視すること

インタビュー調査

団 体

重視すること

商工団体

- ✓ 駅周辺の購買者の多くは自家用車で来店するためそれほど重要ではない
- ✓ 駅まで徒歩圏内に居住する人や高齢者、若者などの車を運転できない人にとって重要
- ✓ 飲酒を伴う利用者等にとって重要
- ✓ 沿線企業の従業員が出張で新幹線を利用するためのアクセス手段として重要
- ✓ 厚狭地域に大学の新学部が設置予定のため、通学生にとって重要

観光団体

- 公共交通が無いと観光が成り立たないことはないが、一部の来訪者の選択肢が無くなる
- ✓ 厚狭～美祢～長門(南北間)の公共交通が無いとネガティブなイメージを持ってしまう
 - ✓ ツアーを企画する際のツールの一つとなる
 - ✓ 飲酒を含めた観光が可能

私立高校

- ✓ 広域の生徒が通学するためには重要
- ✓ 少子化等で生徒数が減少する中、公共交通がないと学校の運営自体も厳しい

厚狭～美祢～長門(南北間)の公共交通に求めること

インタビュー調査

団 体

内 容

商工団体

- ✓ 厚狭駅で新幹線とのスムーズな接続
- ✓ 長門市から厚狭駅までの所要時間が車と遜色が少ない速達性の向上

観光団体

- ✓ 厚狭駅で新幹線との接続を向上
- ✓ インバウンドの受入れ環境として、交通系ICカードを導入
- ✓ 長門湯本温泉付近での乗降場所の設置
- ✓ 新幹線とコラボした旅行商品等の販売

私立高校

- ✓ 山陽線との接続を向上
- ✓ 交通系ICカードの導入で乗継ぎ利便性を向上
- ✓ 広大な車両スペース(部活等の手荷物により車両スペースを確保)

VI

まとめ

アンケート結果に基づくターゲットとすべき主な利用層と利用特性の考察

主な利用層

内 容

通学生 (主に高校生)

- ✓ 全体の利用者数に占める割合が最も高い(朝夕に利用が集中)
- ✓ 美祢市内の高校に山陽小野田市、宇部市、長門市等から通学利用あり
- ✓ 山陽小野田市や宇部市の生徒は、宇部線、小野田線から代行バスに乗継いで利用している
- ✓ 長門市や山陽小野田市の高校に美祢市内から通学する生徒あり

来訪者 (主に県外からの観光客、帰省客)

- ✓ 新幹線から乗継いで厚狭駅から沿線の主な観光地(長門湯本温泉等)へ行き帰りの利用あり
- ✓ 沿線地域が故郷のため、帰省の際に代行バスを利用する場合もある
- ✓ ゆったりと景色を楽しみたい人やJRのフリー切符を持っている人、移動に係る費用を抑えたい人が代行バスを利用する傾向あり

地域住民 (日常生活の利用者)

- ✓ 美祢市の住民が通院や買物、外食で利用しており、通院では、宇部市や下関市との間で、買物・外食では、山陽小野田市、宇部市、下関市との間で多くの利用あり
- ✓ 通院では、長門・美祢市内での利用、買物や外食では、長門市内での利用あり

地域住民 (新幹線や山陽線等の利用者)

- ✓ JR美祢線を利用して厚狭駅から新幹線を利用する人が多い一方で、速達タイプ(“のぞみ”や“さくら”等)が停車する新山口駅の利用も多い
- ✓ 新幹線の利用時は自家用車で最寄りの新幹線駅まで直接アクセスする住民が多いと考えられるが、長門市や美祢市の住民を中心に厚狭駅(新幹線・山陽線)へのアクセスに代行バスを利用する層が存在

アンケート結果に基づく主な利用層に向けたサービスの方向性の考察

主な利用層

内 容

通学生 (主に高校生)

- ✓ 移動の安全性や安価な運賃サービス、遅延の少なさ、待ち時間の短縮に配慮が必要
- ✓ メインとなる美祢市内の高校の通学・帰宅時間帯を中心に運行本数の充実を図る
- ✓ 山陽線や宇部線、小野田線等からの乗り継ぎ利用も想定されるため、厚狭駅でのスムーズな乗継ぎ
- ✓ 山陽線の沿線ではICカードの利用も進んでおり、その対応が求められる
- ✓ 厚狭地域に2029年4月に大学新学部が開設される予定であり、沿線からの通学を想定したダイヤ設定等や需要の取り込みに向けた調整・準備が必要

来訪者 (主に県外からの観光客、帰省客)

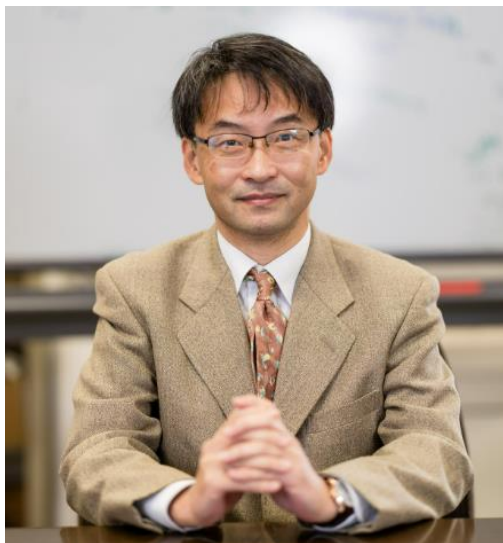
- ✓ 沿線では、長門湯本温泉への需要が大きい、新幹線や山口宇部空港を利用した来訪の場合、速達性に勝る「JR新山口駅⇄長門市直行便」とは異なる価値の提供が必要(美祢線ならではの景色、自然、スローな時間の流れ等) ✓ 沿線地域が故郷のため、帰省の際に代行バスを利用する場合もある
- ✓ 観光地として可能性のある場所(秋芳洞、元乃隅神社、萩城下町、角島等)も含めて公共交通によるアクセスを確保し、マイカーやレンタカー無しでも公共交通で時間を無駄にすることなく周遊できる移動環境を整備し、出発前の移動手段選択時に認知されるよう情報提供を行う
- ✓ 帰省時等に利用してもらえるよう、郷土愛を刺激し、マイレール意識を醸成するような仕掛けがあると良い(ふるさと納税、クラウドファンディング等)

地域住民 (日常生活の利用者)

- ✓ 山陽線や宇部線、小野田線等からの乗継ぎ利用が中心となるため、厚狭駅でのスムーズな接続
- ✓ 利用者は比較的高齢の層が中心となるため、乗継ぎにおける身体的負担にも配慮が必要

地域住民 (新幹線や山陽線等の利用者)

- ✓ 厚狭駅に速達タイプ(“のぞみや”さくら“等)の新幹線の停車が求められるとともに、新幹線とのスムーズな接続に配慮が必要



山口大学大学院創成科学研究科

教授 榊 原 弘 之

公共交通に対する投資について

公共交通はインフラの整備、維持及び日々の運行に多大な費用を要する。その費用の全てを運賃収入でカバーできるとは限らず、赤字となることも少なくない。この赤字の補填方法としては、一般的に①交通事業者自身による内部補助、②公的補助の2種類がある。実際には、①、②の一方のみではなく、両者を併用するケースが多いといえる。

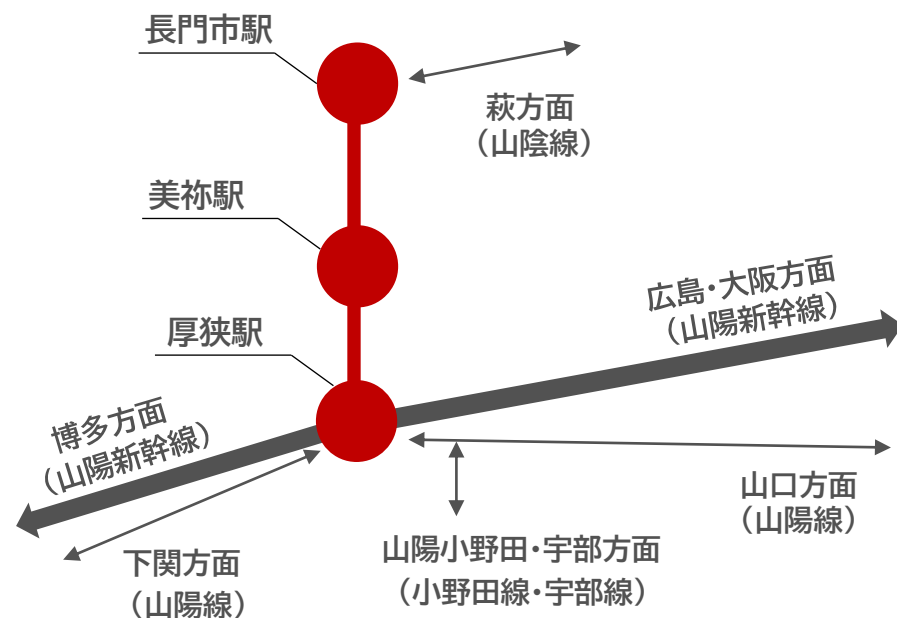
公共交通に対して②公的補助を行う理由としては、(ア)他の手段で同様の目的を達するよりも公共交通を支援した方が安価である、(イ)公共交通を維持・整備することがまちづくり、地域づくりのための投資となる、という2種類に整理できると考える。(ア)については近年では「クロスセクター効果」と呼ばれている。(イ)については、全国を見れば、富山市、宇都宮市のLRT整備や、城端線・氷見線の鉄道事業再構築など、公共交通への投資をまちづくり、地域づくりに生かすという視点からの事業は存在する。

公共交通に対する公的支出の是非の判断には、支出規模の大小のみならず、(ア)、(イ)のような効果も含めて検討する必要がある。

厚狭～美祢～長門市(南北間)を結ぶ公共交通の存在意義について

山口県は、中小規模の都市が連坦する地域構造となっている。そのため、県庁所在地である山口市と他の各都市を結ぶ交通のみならず、各都市間を結ぶ交通も重要であると考える。厚狭－美祢－長門市間は、そのような県内の交通ネットワークを構成する路線といえる。

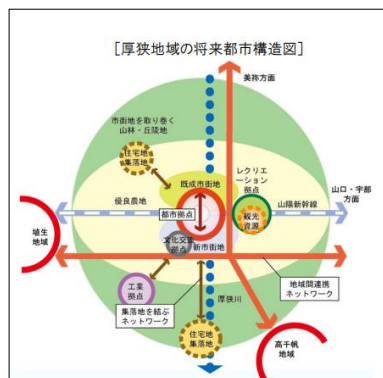
美祢線運行時の利用状況でも、美祢線内で完結する移動よりも、厚狭駅で山陽線や新幹線に乗り換える利用が多いことが示されている。また、このたびの高校生アンケートでは、山陽小野田市、宇部市、山口市などから代行バスにより沿線高校へ通学している状況が明らかになったほか、高校生以外の利用者アンケートでも県外居住者が多いことが示されている。以上より、需要規模が小さいとはいえ、地域内交通ではなく、広域交通ネットワークを構成する地域間交通としての役割が大きいと考えられる。



そのため、今後の厚狭－美祢－長門市間の公共交通を考えるにあたっては、モードの種類に関わらず、他の鉄道ネットワークとの結節性の確保が重要と考える。また、地域間交通としての機能を持つことから、この区間の公共交通の整備、維持に向けては、沿線3市のみならず、山口県が果たすことができる役割もあると考える。

モード選択・まちづくり・地域づくり

1



「長門市都市計画マスタープラン」抜粋

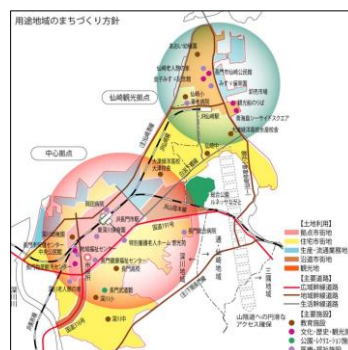
BRT案採用の場合、より高質なものを目指されることを希望する。具体的には、速達性や定時性、快適性において、**鉄道に匹敵するサービス水準を目標とできれば**と考える。専用区間の設定についても、これらのサービス水準を高める効果と、必要な費用の比較の中で決定されるべきと考える。バスロケーションシステムで取得されたデータ等を活用することができるのではないかと考える。



「美祿市都市計画マスタープラン」抜粋

2

また、沿線各市のまちづくり、地域づくりの中で、復旧後の公共交通を生かせるよう、明確に位置づける必要がある。南北方向の需要創出のための取り組みは、どのようなモードであっても必須となる。



「山陽小野田市都市計画マスタープラン」抜粋

3

沿線への都市機能の集積、観光周遊ルートとしての位置づけ、結節点で接続する他の鉄道、バスなどの乗継ぎ利便性向上、駅施設の地域拠点化などが考えられる。

復旧検討部会の構成員等

復旧検討部会 ◎ 部会長 ○ 副部会長

構成員

	美祢市	◎ 総務企画部地域振興課長
	長門市	○ 経済産業部産業政策課長
	山陽小野田市	○ 経済部商工労働課長
	山口県	山口県観光スポーツ文化部交通政策課長
	JR西日本	中国統括本部広島支社地域交通課長

関係者

【オブザーバー】
学識経験者
山口大学大学院創成科学研究科

教授
榊 原 弘 之

【オブザーバー】
国土交通省
中国運輸局鉄道部

調整官
遠 北 俊 貴

【委託事業者】
利用実態調査の分析・検証

交通コンサルタント
株式会社バイタルリード

【事務局】 美祢市総務企画部地域振興課JR美祢線災害復旧対策室

復旧検討部会の開催実績

開催日		内容		
		鉄道による復旧の整理・検討	鉄道以外による復旧の整理・検討	復旧後の利便性向上に向けた調査・実証
第1回	令和6年 8月28日	✓美祢線に対するJRの考え方 ✓鉄道で復旧する場合の概算復旧費や復旧工事に要する期間等の整理 ✓事例紹介 ■只見線 上下分離 ■肥薩線 上下分離(R15目途) ■山田線 第三セクター		✓利用意向調査のスケジュールの確認 ✓10月以降の代行バス実証快速便の実施内容を協議
第2回	令和6年 10月31日	✓鉄道軌道整備法に基づく災害復旧補助制度を活用した場合の復旧費の負担割合等の整理 ✓復旧した鉄道の事業構造(運営形態)等についてのJRの考え(上下分離)	✓事例紹介 ■日田彦山線 BRT ■気仙沼線・大船渡線 BRT ■三江線 路線バス	✓代行バス実証快速便の進捗管理 ✓利用意向調査の実施内容の確認
第3回	令和6年 12月19日	✓事業構造の変更パターンの整理 ✓厚狭川の河川改修(美祢市区間)の概要や方針を確認	✓国の支援制度の整理 ✓鉄道以外で復旧する場合のJRの考え ✓鉄道と鉄道以外の輸送特性の比較 ✓鉄道以外による復旧パターンの整理(BRT・バスによる検討)	✓代行バス実証快速便の進捗管理 ✓12月以降の代行バス実証快速便の実施内容を協議
第4回	令和7年 2月3日	✓第三セクターで復旧する場合の国の支援制度を整理	✓鉄道以外(BRT・バス)で復旧する場合の復旧費や復旧工事に要する期間等の整理 ✓鉄道以外(BRT・バス)で復旧した場合の復旧費の負担割合等の整理	✓代行バス実証快速便の進捗管理



鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討 報告書

概要版



令和7年5月

復旧検討部会



鉄道や鉄道以外のモードによる復旧費等の整理

【参照】
報告書
P10～18

【仮に鉄道で復旧する場合】復旧費等を算出するための要素等

〈復旧費(インシタルコスト)の要素〉

- ✓第6厚狭川橋梁の改築費用
- ✓その他被害を受けた設備の機能回復に要する費用
- ✓厚狭川に架かる10橋梁の橋脚26基の補強対策工事に要する費用

〈ランニングコストの要素〉

- ✓列車の運行に係る費用
- ✓鉄道施設や土地等の維持・管理に係る費用
- ✓その他の費用(固定資産税等)

【上下分離による費用分担例】



【仮に鉄道以外で復旧する場合】復旧費等を算出するための要素等

〈復旧費(インシタルコスト)の要素〉

- ✓専用道整備等に係る費用【BRT専用道を設けた場合のみ】
- ✓停留所・営業所整備等に係る費用
- ✓車両購入に係る費用

〈インシタルコストの変動要素〉

- ✓専用道の区間【BRT専用道を設けた場合のみ】
- ✓車両性能(DV:ディーゼル車・EV:電気車)
- ✓運行本数に伴う購入車両台数

〈ランニングコストの要素〉

- ✓運行に係る費用
- ✓車両や停留所等の維持・管理に係る費用

〔BRTに関するイメージ等〕

JR提案のBRT専用道区間
貞任第5踏切～厚保駅



輸送モード		鉄道			鉄道以外	
					BRT※1	路線バス※2
運営形態		JR単独	上下分離		JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
		運行・車両 鉄道施設・土地	JR JR	運行・車両 鉄道施設・土地 自治体		
復旧費(インシタルコスト)		58億円以上			55億円	9.6億円
運営費 (ランニングコスト)	年間(想定)	5.5億円以上			2.5億円	
	10年間の合計額(想定)	55億円			25億円	
復旧期間		最短10年程度			約3～4年 (専用道整備以外は2年以内)	約1～2年

※1 BRTは、Bus Rapid Transit(バス・ラピッド・トランジット)の略で、走行空間、車両、運行管理など様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム

※2 路線バスは、決められた路線で定刻に運行される不特定多数の乗客を輸送するバス(通勤、通学などに使われ、公共性が高く、道路運送法が定める一般乗合旅客事業者運行事業に該当する)

輸送モード	鉄道			鉄道以外	
				BRT	路線バス
運営形態	JR単独	上下分離	第三セクター	JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
大量輸送性	BRTや路線バスと比べて <u>(一度に)多数の人を輸送できる</u>			鉄道と比べて (一度に)多数の人を輸送できない	
速達性 (長門市⇄厚狭)	路線バスと比べて <u>速い</u>			路線バスと比べて <u>速い</u>	鉄道やBRTと比べて <u>遅い</u>
定時性	路線バスと比べて <u>遅れにくい</u>			路線バスと比べて <u>遅れにくい</u>	鉄道やBRTと比べて <u>遅れやすい</u>
	BRTや路線バスと比べて <u>大幅な遅れが発生しやすい</u> →車両と動物(鹿等)の接触等によるもの			鉄道と比べて <u>大幅な遅れが発生しにくい</u>	
運行頻度	BRTや路線バスと比べて <u>増便しにくい</u>			鉄道と比べて <u>増便しやすい</u>	
運行経路	BRTや路線バスと比べて <u>変更しにくい</u>			鉄道と比べて <u>変更しやすい</u>	
乗降場所の柔軟性	BRTや路線バスと比べて <u>新設(移設)しにくい</u>			鉄道と比べて <u>新設(移設)しやすい</u>	
バリアフリー性	BRTや路線バスと比べて <u>対応しにくい</u>			鉄道と比べて <u>対応しやすい</u>	

※1 表の鉄道に関する記載は、被災前のJR美祢線の実績データによるものです。
※2 表の鉄道以外(路線バス)に関する記載は、JR美祢線代行バスの実績データによるものです。
※3 特性については、JR美祢線沿線に関して端的に表現したものです。
※4 路線バスやBRTの特性等については、他県の先行事例等の傾向を含んでいます。

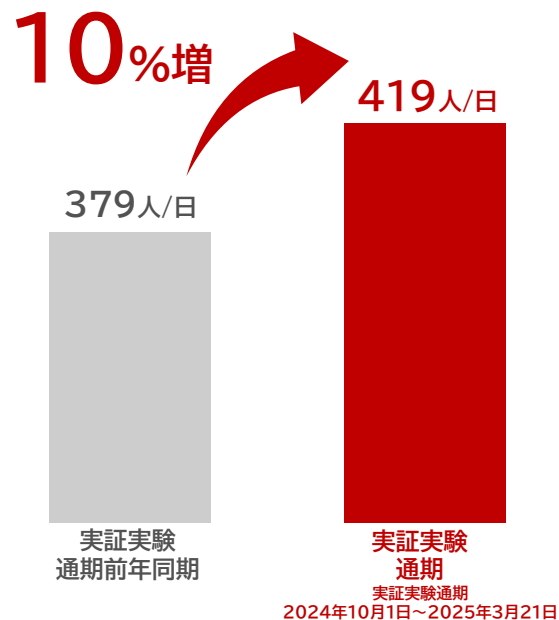
輸送モード		鉄道			鉄道以外	
					BRT	路線バス
運営形態		JR単独	上下分離	第三セクター	JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
運賃		路線バスと比べて <u>安い</u> 【参考】 約46km 860円 (厚狹駅⇄長門市駅間)	未定		路線バスと比べて <u>安い</u>	鉄道やBRTと比べて 高い 【参考】 約54km 1,710円 (俵山温泉～下関駅間の場合)
鉄道との親和性	山陽線等を 乗り継いだ場合の 運賃	路線バスと比べて <u>安い</u> ※同一会社の路線のため、1回の乗車として計算			路線バスと比べて <u>安い</u> ※同一会社の路線と同等を目指す	鉄道やBRTと比べて 高い ※バス、鉄道それぞれに 別路線として計算
	時刻表	<u>同一会社の路線のため一体</u>			<u>鉄道と一体</u>	鉄道と一体ではない
	運行情報	<u>同一会社の路線のため一体</u>			<u>鉄道と一体</u>	鉄道と一体ではない

※1 表の鉄道に関する記載は、被災前のJR美祢線の実績データによるものです。
 ※2 表の鉄道以外(路線バス)に関する記載は、JR美祢線代行バスの実績データによるものです。
 ※3 特性については、JR美祢線沿線に関して端的に表現したものです。
 ※4 路線バスやBRTの特性等については、他県の先行事例等の傾向を含んでいます。

【美祢線代行バスを増便した実証実験】

美祢線利用者等の利用ニーズを把握するため、令和6年10月1日から令和7年3月21日までの期間限定で運行本数を1日当たり最大10便増便の上、快速として運行したもの（快速運行により、厚狭駅から長門市駅間までの所要時間が12分短縮）。

令和6年12月からは、長門湯本温泉（駐車場）等の駅以外の停留所にも停車させるとともに、長門湯本駅の停留所の位置を見直したことにより、所要時間を更に4分短縮し、その利用ニーズの調査・検討を行った。



利用の分析・考察

いずれの月においても利用者数が前年度を上回っている。成進高校への通学生増に伴う通学定期の増もあるが、JRのデータによると、それ以上に利用者が増加しており、実証実験の実施による観光や日常利用が増加したと考えられる

JRのデータによると、美祢線代行バスと山陽線の跨り利用者の増加率は全体の増加率より高く、増便により山陽線との接続機会の増加が評価されたと考えられる

秋から年度末に向けて徐々に利用が減少したが、前年度も同様の傾向のため、季節的要因（観光客の波動、学校の冬季休暇、3学期は高校3年生が家庭学習で生徒が少なくなる等）と考えられる

便別にみると、快速便の前後の普通便利用者が減少しており、普通便の利用者の一部が快速便に移っている状況が想定されるが、以前から利用している人がより都合の良い時間の便を選択した結果であり、待ち時間の縮小や接続改善など、利便性向上に寄与していると考えられる

12月以降新設した停留所は、8～10便/日の実証快速便が停車した。多くの停留所では、1日当たりの利用者が数人であったが、長門湯本温泉は10人/日以上の利用があり、長門湯本温泉への観光ニーズ等には一定応えられたものと考えられる

沿線住民アンケート

I 沿線住民が重要視するサービス

- 1 移動が安全・安心である
- 2 山陽新幹線や山陽線、山陰線と接続している
- 3 乗継ぎ待ち時間が短い
- 4 居住地・目的地の近くで乗降できる
- 5 移動したい時に移動できる(運行本数が多い)

※複数回答

乗降調査

III 観光客が便利だと感じたサービス

- 1 増便したバスの快速運転（主要駅のみ停車し速達性向上）
- 2 既存の代行バスに加えたバスの増便（運行頻度増）
- 3 増便したバスは厚狭駅で新幹線と接続
- 4 バスの走行位置や遅れが分かるバスロケーションの試行
- 5 既存の駅以外に利用が見込まれる観光施設や公共施設に停留所を追加

※複数回答

高校生アンケート

II 通学生が便利だと感じたサービス

- 1 増便したバスの快速運転（主要駅のみに停車し速達性向上）
- 2 既存の代行バスに加えたバスの増便（運行頻度増）
- 3 バスの走行位置や遅れが分かるバスロケーションの試行
- 4 既存の駅以外に利用が見込まれる観光施設や公共施設に停留所を追加

※複数回答

インタビュー調査

IV 観光客等が代行バスを選択した理由

- 1 他に利用可能な交通手段がない
- 2 厚狭駅で新幹線との接続が良い
- 3 長門市や萩市への訪問に便利
- 4 安価（JRのフリー切符が利用可能）
- 5 代行バスに乗ることが目的

※複数回答

通学生
(主に高校生)

- ✓ 移動の安全性、安価な運賃サービス、遅延の少なさ、待ち時間の短縮に配慮が必要
- ✓ メインとなる美祢市内の高校の通学・帰宅時間帯を中心に運行本数の充実を図る
- ✓ 山陽線や宇部線、小野田線等からの乗り継ぎ利用も想定されるため、厚狭駅でのスムーズな接続
- ✓ 山陽線の沿線ではICカードの利用も進んでおり、その対応が求められる

来訪者
(主に県外からの観光客、帰省客)

- ✓ 沿線では長門湯本温泉への需要が大きいですが、新幹線や山口宇部空港を利用した来訪の場合、速達性に勝る「JR新山口駅⇄長門市直行便」とは異なる価値の提供が必要(美祢線ならではの景色、自然、スロウな時間の流れ等)
- ✓ 観光地として可能性のある場所(秋芳洞、元乃隅神社、萩城下町、角島等)も含めて公共交通によるアクセスを確保し、マイカーやレンタカー無しでも公共交通で時間を無駄にすることなく周遊できる移動環境を整備し、出発前の移動手段選択時に認知されるよう情報提供を行う

地域住民
(日常生活の利用者)

- ✓ 山陽線や宇部線、小野田線等からの乗継ぎ利用が中心となるため、厚狭駅でのスムーズな接続
- ✓ 利用者は比較的高齢の層が中心となるため、乗継ぎにおける身体的負担への配慮が必要

地域住民
(新幹線や山陽線等の利用者)

- ✓ 厚狭駅に速達タイプ(“のぞみ”や“さくら”等)の新幹線の停車を求めるとともに、新幹線とのスムーズな接続に配慮が必要

I 公共交通に対する投資について

- ✓公共交通はインフラの整備、維持及び日々の運行に多大な費用を要するため、その費用の全てを運賃収入でカバーできるとは限らず、赤字となることも少なくない。
- ✓公共交通に対する公的支出の是非の判断には、支出規模の大小のみならず、クロスセクター効果やまちづくり、地域づくりのための投資のような効果も含めて検討する必要がある。

II 厚狭～美祢～長門市(南北間)を結ぶ公共交通の存在意義について

- ✓厚狭～美祢～長門市間は、県内の交通ネットワークを構成する路線である。
- ✓美祢線内で完結する移動よりも、厚狭駅で山陽線や新幹線に乗り換える利用が多く、高校生アンケートでは、山陽小野田市、宇部市、山口市などから代行バスにより沿線高校へ通学している状況が明らかとなったほか、県外居住者の利用も多いことが示された。
- ✓需要規模が小さいとはいえ、地域内交通ではなく、広域交通ネットワークを構成する地域間交通としての役割が大きい。
- ✓モードの種類に関わらず、他の鉄道ネットワークとの結節性の確保が重要である。
- ✓地域間交通としての機能を持つことから、この区間の公共交通の整備、維持に向けては、沿線3市のみならず、山口県が果たせる役割もある。

III モード選択・まちづくり・地域づくり

- ✓BRT案採用の場合、より高質なもの(鉄道に匹敵するサービス水準)を目指されることを希望する。
- ✓南北方向の需要創出のための取り組みは、どのようなモードであっても必須となる。
- ✓沿線への都市機能の集積、観光周遊ルートとしての位置づけ、結節点で接続する他の鉄道、バスなどの乗継ぎ利便性の向上、駅施設の地域拠点化などが考えられる。