

美祢線 B R T に関する説明会の概要について

- 1 日時：2026 年 8 月 24 日（月）18:30～19:30
- 2 場所：厚狭地区複合施設
- 3 説明者：山陽小野田市、JR 西日本広島支社
- 4 参加者：36 名
- 5 質疑の概要

質問	主な回答
鉄道と比べた運賃は？	現在の代行バスは鉄道と同額。BRT 化でも鉄道と同程度に設定する方向で協議中。並行バス路線との料金調整も必要。
速達性・定時性はどうか？	PTPS（公共車両優先システム）等を活用し、鉄道・2 次交通との乗換えを意識した計画。実証期間中にダイヤを検証し、必要に応じて調整。
便数は何本を想定か？	鉄道は往復 9 本（計 18 本）⇒ BRT は全体で 1.5 倍程度を目標。通常便と快速便の比率は今後検討。
利用者維持・利便性は？	代行バスで本数増加中。快速便は高校通学路を重視し、BRT でも利便性向上を図る。
10 月からの実証期間中の代行タクシーは？	継続運行する。BRT 実証と同時に走らせ、利用者の移行を観測する。
厚狭-厚保間に専用道は作られるか？	法定協議会で費用対効果が低いと判断し、専用道は見送った。
専用道が無い場合の定時性・GW 等の混雑は？	実証期間でダイヤ設定を検証。PTPS 等で混雑対策を行い、必要に応じて本数増でカバー。
BRT 復旧に対する市の負担額は？	国・自治体・JR で 1/3 ずつ負担。総額未確定のため現時点で回答不可。

事業費はいつ確定するか？	法定協議会で整備内容が決まった時点で確定。
鉄道復旧にかかる費用は？	58 億円以上と見積もり。橋梁・線路の損傷と厚狭川改修が必須で、短期的な復旧は困難と判断し BRT に転換の方針に至った。
全線を鉄道から BRT に変更した事例はあるか？	全線 BRT 化は初例。一部区間の BRT 化は過去にあり。
代行バスでの本数増はどれほどか？	10 月からの代行バスも約 1.5 倍で走行し、実証と合わせて乗客動向を観測。
現在の踏切は停車が必要か？	道路交通法上、停車が必要。線路は未廃止。
BRT 完全移行後は停車が不要になるか？	順次線路を撤去し、踏切を道路化した段階で、一旦停止は不要となる。
美祢線の除草や線路活用は？	優先順位を付け順次草刈りを実施する。線路は山口デスティネーションキャンペーンの一環で長門・湯本付近のアクティビティに活用予定の事案はある。
湯ノ峠駅が駅近くでない理由は？	道路状況・安全性を考慮し、公安委員会等と協議の上で決定。
トータルデザインの重要性	JR・山陽小野田市ともに地域全体の発展・魅力発信を重視。関係者で議論し、住民が愛着を持てるデザインを推進。
バス事業者は JR バス中国か？	JR グループが責任を持って実施。
EV（電気自動車）・自動運転は検討するか？	EV 導入は法定協議会で検討。開業時に自動運転は難しいが、実証を通じて将来的に導入を目指す。
乗務員確保の課題は？	代行バスでも人手不足が指摘されている。JR グループが主体的に乗務員確保に取り組み、また、他事業者の参画も阻害しない方針。