

第 1 回 美祢線沿線地域公共交通協議会

令和 7 年 1 0 月 2 0 日（月） 1 4 : 3 0

山口県庁 4 階共用第 1 会議室

【報告第1号】

J R 美祢線に係る経緯及び 美祢線沿線地域公共交通協議会について

1 JR美祢線に係る経緯

- R5.6** 6月29日から7月1日にかけての豪雨によりJR美祢線全線が運休
- R6.8** JR美祢線利用促進協議会に「復旧検討部会」を設置し、鉄道による復旧と鉄道以外による復旧について検討を開始
※代行バス実証快速便を運行（増便、快速便の運行等について実証）
- R7.5** JR美祢線利用促進協議会総会で「復旧検討部会」の検討結果を報告
- R7.7** JR美祢線利用促進協議会の臨時総会を開催し、復旧に係る期間や、利便性等を踏まえ、協議会として「鉄道以外のモードによる復旧を考えていくこと」「県と沿線3市とで速やかに協議を行うこと」との方向性を整理
- R7.8** 県・沿線3市の協議で、「BRTによる復旧を目指す」こと、「地域交通法に定める計画策定のため、県・3市が共同で法定協議会を新たに設置し、関係者との調整を進めていく」ことについて合意

2 美祢線沿線地域公共交通協議会

(1) 設置趣旨

J R 美祢線が担ってきた交通機能の早期回復等を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、美祢線沿線地域公共交通計画の策定及び実施に関し必要な協議を行う協議会を設置する。

(2) 設置日 令和7年10月7日

(3) 設置主体 山口県、美祢市、長門市、山陽小野田市

(4) 主な業務 地域公共交通計画の作成及び実施、利用促進

(5) 委 員 23名
会長：山口県副知事、副会長：美祢市長、長門市長、山陽小野田市長

(6) その他

- 協議会の事務局は県に設置
- 協議会の下に、利用促進に係る部会を設置し、これまでのJ R 美祢線利用促進協議会の取組を承継

【議案第1号】

監事の選任について

美祢線沿線地域公共交通協議会設置要綱（抜粋）

（役員）

第4条 協議会に、会長を1名、副会長を3名、監事を1名置く。

2 会長は山口県副知事を、副会長は美祢市長、長門市長及び山陽小野田市長をもって充てる。

3 監事は、委員の互選により選出する。

4 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。この場合において、会長があらかじめ指名した順序で、その職務を代理する。

6 監事は協議会の出納監査を行い、監査の結果を会長に報告する。

【議案第 2 号】

令和 7 年度事業計画・予算について

1 事業計画

■ 地域公共交通計画の策定

(1) 協議会会議の開催

【審議事項】 地域公共交通計画、事業計画及び予算等について

【開催予定】 令和7年度は2～3回（予定）

【場 所】 県庁（予定）

(2) 地域公共交通計画策定支援業務委託

【委託内容】 地域公共交通計画の策定作業に係る助言及び情報提供、
資料作成等に関する支援

【業者決定方法】 公募型プロポーザル方式

【スケジュール】 公募期間：10月下旬～11月上旬

業者決定：11月下旬～12月上旬

※別途、来年度の利用促進策の検討等のため、利用促進部会を開催

2 予算

I 収入

(円)

科 目	予算現額	説 明
	本年度予算額	
1 負担金	728,000	✓美祢市、長門市、山陽小野田市、JR西日本(各182千円)
	11,794,000	✓山口県
2 繰越金	0	
合 計	12,522,000	

II 支出

(円)

科 目	予算現額	説 明
	本年度予算額	
1 報償費	576,000	✓委員謝金
2 旅 費	467,000	✓出張旅費
3 需用費	246,000	✓消耗品費、印刷製本費等
4 役務費	35,000	✓振込手数料、通信運搬費
5 委託料	11,066,000	✓地域公共交通計画策定支援業務
6 使用料及び賃借料	132,000	✓会場使用料
7 負担金、補助及び交付金	0	
8 予備費	0	
合 計	12,522,000	

【議案第3号】

地域公共交通計画について

1 法定の計画記載内容

■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成19年法律第59号) 第5条

- 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域、目標、期間
- 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

2 地域公共交通計画の記載事項

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）」より

項目	概要
基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定める。 また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理する。 ▶ <u>BRTで復旧する方向で計画策定作業を進めていく</u>
計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定する。 ▶ <u>美祢線沿線の地域を想定</u>
計画の目標	上記基本的な方針に即して目標を設定する。
事業及び実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定める。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理する。
計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てる。
計画期間	原則 5 年程度だが、地域の実情に合わせて設定する。 ▶ <u>10年を想定</u>

<参考> 利便増進実施計画

地域公共交通計画に加え、その実行計画となる利便増進実施計画を策定予定

【計画に盛り込む主な内容】

- ・ 実施区域
- ・ 事業の内容・実施主体
- ・ 地方公共団体による支援の内容
- ・ 実施予定期間
- ・ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ・ 事業の効果 等

※社会資本整備総合交付金を活用するためには、両計画の策定が必要

※社会資本整備総合交付金の都市・地域交通戦略推進事業の活用を見据え、要件となる「総合交通戦略」の必要記載項目を網羅した形で策定予定

3 BRT：バス高速輸送システム ～BRTの定義～

道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン（国土交通省）

第3章 BRTの定義・概要

○本ガイドラインでは、BRTを次の通り定義

走行空間、車両、運行管理等に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システム**

○BRTは、バス車両のほか、走行空間、停留所、運行管理システム、情報案内システム等によって構成され、導入の目的や地域の状況に応じて、各要素を組み合わせる整備・運営

BRTを構成する要素（例）

■専用道



■優先レーン、PTPS



■専用レーン

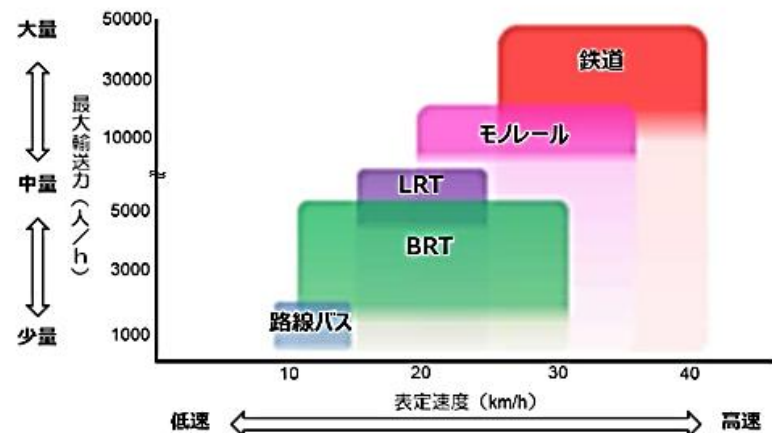


■連節バス



○BRTは鉄道・路線バスの中間的な輸送モードに分類され、道路を走行するため、比較的**ルート設定の自由度が高い**

	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
名称					
導入費用	高価				安価
ルート設定の特性	固定度高				自由度高



3 BRT : バス高速輸送システム ~BRTの特徴~

第4章 国内のBRT導入事例とその特徴

○国内でBRTが導入されている28事例※を対象に、導入の背景や輸送の特性から4グループに分類し、グループ毎に走行空間や車両などの特徴を整理

高い輸送力を有するBRT

- ・PTPSや快速運行を導入して速達性を高めつつ、連節バスや高頻度運行により多くの利用者を輸送

(例) 東京都臨海部では、将来の交通需要増への対応に備え、連節バスを導入した「東京BRT」がブレ運行中



東京BRT

高い速達性・輸送力を有するBRT

- ・基幹交通として専用走行空間を整備
- ・専用走行空間の整備が難しい場合はバス優先レーンやPTPSを導入

(例) 名古屋市では、道路中央車線にバス優先レーンを整備した「中央走行方式」を採用し、速達性・定時性を確保した「名古屋市基幹バス」が運行



名古屋市基幹バス

観光需要等に対応した輸送力を有するBRT

- ・主要鉄道駅と観光地、観光地と観光地などを結ぶ区間を定時制を高めつつ連節バス等で運行

(例) 横浜市では、都心臨海部の回遊性の向上や街の魅力を高めることを目的に、街のシンボルとなる連節バスを導入した「ベイスайдブルー」が運行



ベイスайдブルー

高い速達性を有するBRT

- ・交通量の少ない一般道において、快速運行により目的地までの所要時間を短縮して速達性を確保
- ・鉄道の廃線敷を活用しバス専用道を整備

(例) 日立市では、廃線跡地を無償譲渡された市が、バス専用道として整備し、従来路線バスよりも速達性を確保した「ひたちBRT」が運行



ひたちBRT

輸送密度

表定速度

※国土交通省調べ

3 BRT : バス高速輸送システム ~BRT導入事例~

国内のBRT導入箇所（令和4年4月1日時点）

No.	名称	BRT通過自治体	事業者	接続バス	走行空間
1	大船渡線BRT	岩手県陸前高田市、大船渡市、宮城県気仙沼市	JR東日本		専用道
2	気仙沼線BRT	宮城県石巻市、登米市、南三陸町、気仙沼市	JR東日本		専用道
3	白棚線	福島県白河市	JRバス関東		専用道
4	かしてつバス	茨城県石岡市、小美玉市	関鉄グリーンバス		専用道
5	ひたちBRT	茨城県日立市	茨城交通		専用道
6	幕張新都心線	千葉県千葉市	京成バス	○	優先レーン
7	東京BRT	東京都	京成バス	○	一般道、PTPS
8	ツインライナー（町田）	東京都町田市	神奈川中央交通	○	専用レーン
9	京王電鉄バス（八王子）	東京都八王子市	京王電鉄バス	○	一般道
10	京王電鉄バス（日野）	東京都日野市	京王電鉄バス	○	一般道
11	ツインライナー（藤沢）	神奈川県藤沢市	神奈川中央交通	○	優先レーン、PTPS
12	ツインライナー（厚木）	神奈川県厚木市	神奈川中央交通	○	一般道、PTPS
13	ベイサイドブルー	神奈川県横浜市	横浜市交通局	○	一般道

3 BRT : バス高速輸送システム ~BRT導入事例~

No.	名称	B R T 通過自治体	事業者	接続バス	走行空間
14	ツインライナー（相模原）	神奈川県相模原市	神奈川中央交通	○	一般道
15	萬代橋ライン	新潟県新潟市	新潟交通	○	優先レーン、PTPS
16	清流ライナー	岐阜県岐阜市	岐阜乗合自動車	○	優先レーン、PTPS
17	基幹バス [基幹2号系統]	愛知県名古屋市	名古屋市交通局、名鉄バス		専用レーン
18	ゆとりーとライン	愛知県名古屋市	名古屋ガイドウェイバス		専用軌道、PTPS
19	神都ライナー	三重県伊勢市	三重交通	○	一般道
20	サンサンシャトル	三重県四日市市	三岐鉄道	○	一般道
21	JOINT LINER	滋賀県草津市	近江鉄道	○	一般道
22	YELLOW LINER華連	京都府精華町	奈良交通	○	一般道
23	関西国際空港第2旅客ターミナル線	大阪府泉佐野市	南海バス	○	一般道
24	オレンジアロー 連 SANDA	兵庫県三田市	神姫バス	○	一般道
25	Port Loop	兵庫県神戸市	神姫バス	○	一般道
26	南海りんかんバス	和歌山県高野町	南海りんかんバス		専用道
27	福岡 B R T	福岡県福岡市	西日本鉄道	○	優先レーン
28	北九州 B R T	福岡県北九州市	西鉄バス北九州	○	専用レーン

**導入箇所
28**

【走行空間の内訳】
専用道 6、専用レーン 3、優先レーン 5、専用軌道 1、一般道 13
※PTPS導入は6箇所

3 BRT：バス高速輸送システム～復旧費の要素等～

イニシャルコストの要素等

〔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

〔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。

3 BRT：バス高速輸送システム～復旧費の要素等～

◆イニシャルコスト（初期費用） 復旧（整備）費：55億円

＜条件＞ 復旧検討部会でJRが提示した例

- ・ 貞任第5踏切～厚保駅間（約4.2km）を専用道
- ・ 運行本数は被災前鉄道の約1.5倍
- ・ 車両はD V車両

[内訳]

BRT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

費用負担の例

国	自治体	JR西日本
18.3億円	18.3億円	18.3億円

JR西日本の負担を自治体と同程度として、社会資本整備総合交付金を活用すると仮定

＜復旧費の変動要素＞ 専用道の設置パターン

- ①専用道を設けない ▲約45億円
- ②厚狭駅～下河端第2踏切（1.2km） +約16億円
- ③南大嶺駅～美祢駅（2.5km） +約23億円（超概算）
- ④長門湯本駅～城山踏切（4.6億円） +約36億円（超概算）

◆ランニングコスト（運営費用）

年間（想定）2.5億円 原則、運行事業者が全額負担

※ただし、補助要件に合致した場合は、地域公共交通確保維持改善事業の活用を想定

◆復旧（整備）期間 約3～4年 専用道整備以外は2年以内

4 スケジュール

R7.10.20 第1回会議

R7.11上旬 地域公共交通計画策定支援業務委託公募開始

R7.11下旬 委託業者決定

複数回の協議会での議論

**令和8年中をめどに
地域公共交通計画及び利便増進実施計画を策定**

※スケジュールは、今後変更の可能性あり

※利用促進部会のスケジュールは、部会会議にて決定

【その他】

計画に係る委員意見の提出について

【委員の皆様への依頼事項】

計画の骨子案作成に向け、検討すべき事項や視点等を別添の様式に御記入の上、下記までメールで送付いただきますようお願いいたします。

■提出期限 12月5日（金）

■送付先

山口県観光スポーツ文化部 交通政策課 担当：梅本・南部
TEL 083-933-3120 / FAX 083-933-2527
Mail nanbu.satoshi@pref.yamaguchi.lg.jp