

第3回 美祢線沿線地域公共交通協議会

令和8年3月30日（月）10:30

山口県庁4階共用第1会議室

令和8年度事業計画及び予算（案）について

1 事業計画

■ 「地域公共交通計画」及び「地域公共交通利便増進実施計画」の策定

(1) 協議会会議の開催

【審議事項】 地域公共交通計画及び利便増進実施計画の策定
事業計画及び予算 等

【開催予定】 令和8年度は4～5回（予定）

(2) 計画策定支援業務委託

【委託内容】 計画の策定作業に係る助言及び情報提供、資料作成等の支援

■ 利用促進事業の実施

【事業内容】 利用促進部会の開催
快速便の運行事業 等

2 予算

I 収入

(円)

科目	8年度予算額	説明
負担金	99,129,000	運営費分 ・協議会…県(1/2:1,300千円)、美祢市、長門市、山陽小野田市、JR西日本(各1/8:325千円) 計2,600千円 ・利用促進部会…美祢市、長門市、山陽小野田市、JR西日本(各975千円) 計3,900千円 利用促進事業分 ・快速便運行 (JR西日本76,831千円) 利便増進実施計画策定費分 ・美祢駅前整備分以外…山口県(1/2:6,446千円)、美祢市、長門市、山陽小野田市、JR西日本(各1/8:1,612千円) 計12,894千円 ・美祢駅前整備分…美祢市、JR西日本(各1/2 : 1,452千円) 計2,904千円 合計15,798千円
補助金	14,113,000	地域公共交通確保維持改善事業 (国)、地方口一カ線活性化事業 (山口県)
繰越金、雑収入	1,270,000	前年度繰越金、預金利息
合計	114,512,000	

II 支出

(円)

科目	8年度予算額	説明
報償費	693,000	委員謝金
旅費	356,000	出張旅費
需用費	1,261,000	消耗品費、印刷製本費等
役務費	70,000	振込手数料、通信運搬費
委託料	15,798,000	地域公共交通利便増進実施計画策定支援業務 15,798千円 ・美祢駅前整備分以外：12,894千円 ・美祢駅前整備分：2,904千円
使用料及び賃借料	220,000	会場使用料
繰出金	94,845,000	利用促進部会事業費 (利用促進部会の開催、快速便運行経費等)
予備費	1,269,000	
合計	114,512,000	

3 利用促進部会予算

I 収入

(円)

科目	8年度予算額	説明
負担金	94,845,000	美祢線沿線地域公共交通協議会繰出金
合計	94,845,000	

II 支出

(円)

科目	8年度予算額	説明
報償費	130,000	委員謝金
旅費	300,000	出張旅費
需用費	195,000	消耗品費、印刷製本費等
役務費	20,000	振込手数料、通信運搬費
委託料	93,595,000	快速便運行経費（日常利用の促進、観光利用の促進）、ホームページ保守管理費
補助金	600,000	沿線地域等の利用創出
予備費	5,000	
合計	94,845,000	

4 利用促進事業の概要

▶ 日常利用や観光利用の促進を図るため、快速便の運行や利用を創出する取組を実施

快速便の運行等		沿線地域等の利用創出
(通学・通院・買物等) 日常利用の促進	観光利用の促進	
事業費 49,401 千円 《県補助の活用を想定》	事業費 43,694 千円 《国補助の活用を想定》	事業費 600 千円
増便(快速運行)	増便(快速運行)	沿線イベントの支援
<ul style="list-style-type: none">・ 国道316号を通るルート(美祢～厚狭間)を走行	<ul style="list-style-type: none">・ 国道316号を通るルート(美祢～厚狭間)を走行	<ul style="list-style-type: none">・ 駅前マルシェなど沿線地域の活性化を図るためのイベントを支援
校内乗入れやその付近に停車	DCとの連携(実証)	通勤の支援
<ul style="list-style-type: none">・ 美祢青嶺高校 → 乗入れ及び高校付近に停車・ 厚狭明進高校 → 高校付近に停車	<ul style="list-style-type: none">・ 沿線観光地(長門湯本温泉等)との連携・ 観光型バスの導入・ DC期間中は追加の増便等を検討中	<ul style="list-style-type: none">・ 通勤利用による美祢線代行バスの購入費の一部を支援
実施期間(運行曜日)	実施期間(運行曜日)	社会学習等の支援
<ul style="list-style-type: none">・ 4月～令和9年3月・ 平日運行	<ul style="list-style-type: none">・ 4月～令和9年3月・ 土休日運行	<ul style="list-style-type: none">・ 社会学習等で美祢線代行バスを利用する際の運賃を支援
運行区間	運行区間	実施期間
<ul style="list-style-type: none">・ 厚狭駅 ↔ 美祢駅 ↔ 長門市駅	<ul style="list-style-type: none">・ 厚狭駅 ↔ 美祢駅 ↔ 長門市駅	<ul style="list-style-type: none">・ 4月～令和9年3月

BRT整備に向けた検討について

- I 前回協議会における事務局案と委員意見
- II 専用道に関する観光面からの検討
- III 車両や停留所等に関する委員意見と対応方針
- IV 車両や停留所等に関する事務局案
- V 整備の基本的な方向性（案）

I 前回協議会における事務局案と委員意見

【事務局案】

① 実証実験で運行した快速便の設定が効果的

▶ **通常便・快速便による2ルートでの運行**

② 乗降調査の結果等から、運行本数を増便することにより、より多くの地域住民のニーズに対応できるようになる見込み

▶ **運行本数はJR美祢線の1.5倍程度**

【委員意見】

- 系統が2ルートに分かれることで利用の偏りが生じると思われ、専用道がない場合の通常便の維持に向けた取組が重要である。
- 令和6年度実証実験における運行本数の増便により、高校生等、利用者の利便性が向上している。

I 前回協議会における事務局案と委員意見

【事務局案】

- ③ 運行時間の短縮が期待でき、整備費用が比較的小さいPTPSの設置が効果的

▶ P T P S を設置

- ④ 専用道は、速達性の向上効果はわずかであり、得られる効果に対するコストが大きくなる見込み

▶ 速達性・定時性の向上を目的とした専用道整備は費用対効果が低くなる見込みであり、**専用道の必要性は慎重に検討**

【委員意見】

- P T P S には所要時間の短縮だけでなく、ダイヤの信頼性を高める効果もある。

Ⅱ 専用道に関する観光面からの検討

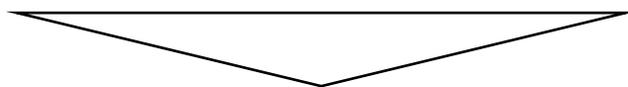
1 委員からの意見

◆第2回協議会での意見

- B R Tには速達性・定時性だけでなく観光の起爆剤としても期待している。
- 専用道はそれ自体が観光コンテンツになり得ることもあるのでは。

◆計画策定に係る意見

- B R Tが観光資源の一助となるといった視点が必要である。
- 専用道を於福駅～湯本温泉に設置し美祢市～長門市間の観光にB R Tを活用してはどうか。
- 「長門～於福間」をB R T専用道とする。



専用道について、観光振興の視点からも検討を実施

Ⅱ 専用道に関する観光面からの検討

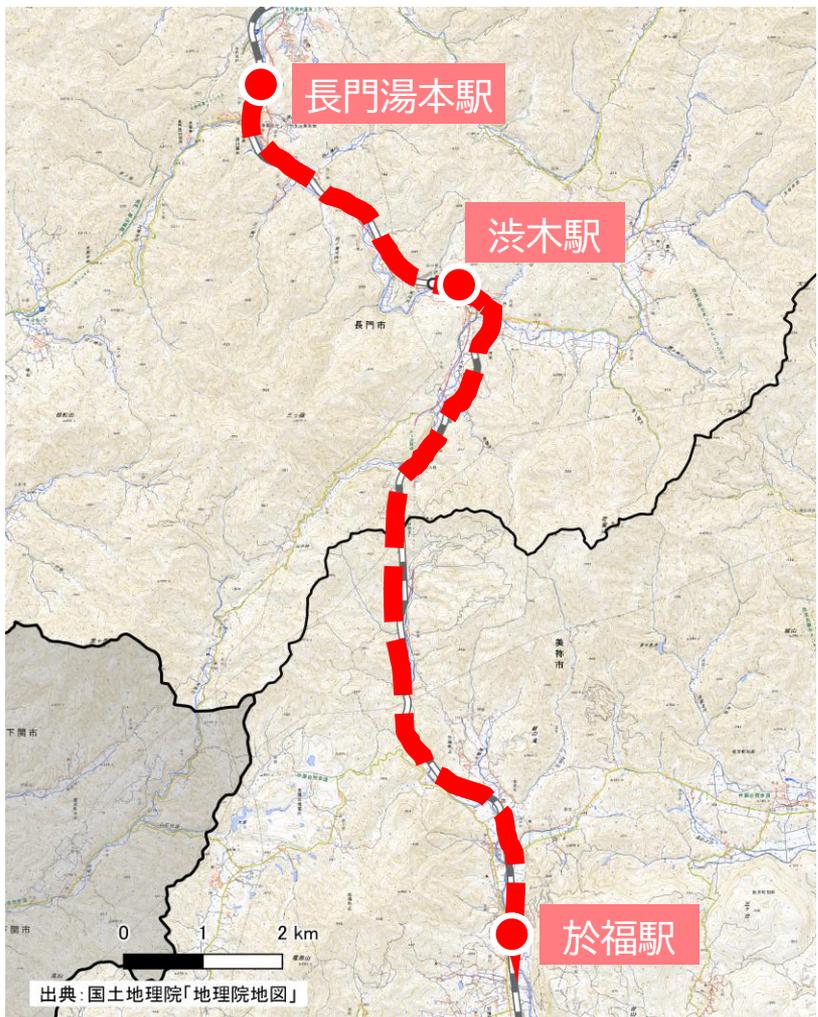
2 専用道の検討方針

- 委員からの意見・提案を踏まえ、専用道については速達性・定時性の観点だけでなく、特に**観光客を呼び込む効果**についてさらに検討
- 観光面の効果を追求することで地域住民にとっての使いやすさを損ねることがないように、**速達性・定時性や利便性向上の効果**についても併せて検討
- これらの検討に加え、**費用対効果**も踏まえた上で総合的に判断

Ⅱ 専用道に関する観光面からの検討

3 観光客を呼び込む専用道の案

◆検討区間：於福駅～長門湯本駅間【13.8km】



※効果の算定条件

- ・バス走行速度は、専用道では40km/h、一般道では法定速度として計算
- ・専用道と一般道の交差部では、専用道を走るバス側が一旦停止

◆想定される効果

- JR美祢線と同一ルートで運行可能
- 通常便ルート所要時間より約5分半増加

◆整備費用(超概算)：100億円を超える見込み

※費用にはシステム改修等の経費も含む

車窓からの景色（イメージ）



於福～渋木(下り) ※深川川並行部



渋木～於福(上り) ※国道316号交差点付近

Ⅱ 専用道に関する観光面からの検討

4 専用道の観光面の効果【先進事例から】

(1) BRTひこぼしライン(日田彦山線BRT)の概要

- 「平成29年7月 九州北部豪雨」により被災した日田彦山線添田駅～夜明・日田駅間について、2023年8月28日からBRT(バス高速輸送システム)が運行
- 彦山駅～宝珠山駅(約14km)を専用道区間とすることで速達性を確保(代行バスに比べて約20分短縮)

▶ 鉄道からBRTに転換した事例では西日本初

- 山あいの区間を多く運行しながら、添田駅(福岡県)と温泉郷があり観光客の多い日田駅(大分県)を結ぶ路線
- 添田駅からの乗継により新幹線が停車する小倉駅に接続

▶ 路線を取り巻く環境は美祢線と類似



出典：JR九州ホームページ



Ⅱ 専用道に関する観光面からの検討

(2) BRTひこぼしラインの利用者数

- 利用者数を示す平均通過人員(※)は、被災前の131人/日(参考値)から開業年度である2023年度は164人/日に増加
- ひこぼしラインの車両や専用道を目的とした観光客も多く、観光振興に一定の効果
- 一方で、2024年度の平均通過人員(※)は138人/日と被災前とほぼ同様の水準になっている。
- 地元自治体としても、徐々に話題性が低下しており利用者数をいかに維持していくかが今後の課題と認識

※平均通過人員・・・1日1kmあたりの利用人数

(3) その他

- 専用道は、集落や主要な道路から離れている区間が多く、柔軟なルート設定や停留所設置に課題

Ⅱ 専用道に関する観光面からの検討

5 専用道の検討結果【まとめ】

- ▶ 専用道により観光客を呼び込む一定の効果が得られる可能性
- ▶ 観光面の効果を持続させることが課題
- ▶ 日常利用者にとっては、所要時間の増加や停留所設置の制約等、利便性が低下する懸念
- ▶ 得られる効果に対し、多大なコストを要する見込み

Ⅱ 専用道に関する観光面からの検討

5 専用道の検討結果【まとめ】

区分	検討パターン	距離	速達性 効果	費用面	観光面 効果	事務局 案
前回検討	A 南大嶺駅 ～美祢駅	2.5km	有 通常便約1分 短縮	約28億円	▶専用道により観光客 を呼び込む一定の効 果が得られる可能性 ▶効果を持続させるこ とが課題 ※参考事例の平均通過人員 ・被災前：131人/日 ・開業年度：164人/日 ・翌年度：138人/日 ▶得られる効果に対し、 多大なコストを要す る見込み	慎重に 検討
	B 貞任第5踏切 ～厚保駅	4.2km	無 通常便と同 程度	約45億円		
	C 厚狭駅 ～下河端第2踏切	1.2km	有 快速便約1分 短縮	約21億円		
今回検討	於福駅 ～長門湯本駅	13.8km	無 通常便約5分 半増加	100億円超		

観光客の増加に向けては専用道の有無以外
のアプローチからの取組が必要

Ⅲ 車両や停留所等に関する委員意見と対応方針

協議会（利用促進部会を含む）委員からの意見（210件）

- ・ 利便性の高い車両、設備について
- ・ 停留所や待合環境について
- ・ 接続ダイヤ、ルートについて 等

委員意見を踏まえ、BRT詳細に関する案を提示【今回】

Ⅲ 車両や停留所等に関する委員意見と対応方針

BRTの詳細に関する委員意見

- 環境への配慮
- 魅力的な車両の導入
- 交通系 I Cカードやバスロケーションシステム等、利便性向上に資する設備等の導入
- 停留所の増加、柔軟なルート設定
- 安心安全な乗降場所
- バリアフリー化
- 待合環境の充実
- 地域づくり、まちづくり、観光振興との連携
- 未来感・刷新感のある魅力的な B R T

対応方針

先進的な車両の導入

利便性の高い機能・設備の導入

地域ニーズを踏まえた停留所の設定

通学利便性を考慮した停留所の新設

乗降場所等、待合環境の充実

駅を拠点とした観光地等へのアクセス向上

デザイン・ブランディングの検討

自動運転・隊列走行の実現に向けた検討

IV 車両や停留所等に関する事務局案

(1) 利便性の高い機能・設備を備えた車両の導入

◆フルフラットEV路線バス (大型)



画像出典：いすゞ自動車(株)ホームページ

(小型)



画像出典：BYD AUTO JAPAN(株)ホームページ

※車種についてはあくまで一例です。(EV、ディーゼル車含め検討)

IV 車両や停留所等に関する事務局案

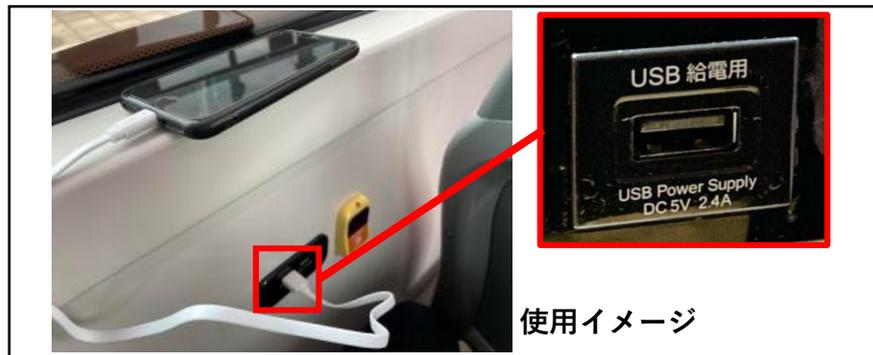
◆交通系 ICカード



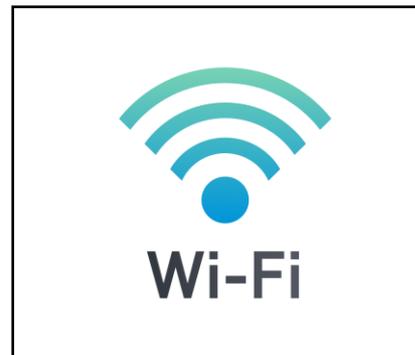
◆バスロケーションシステム



◆車内USB充電



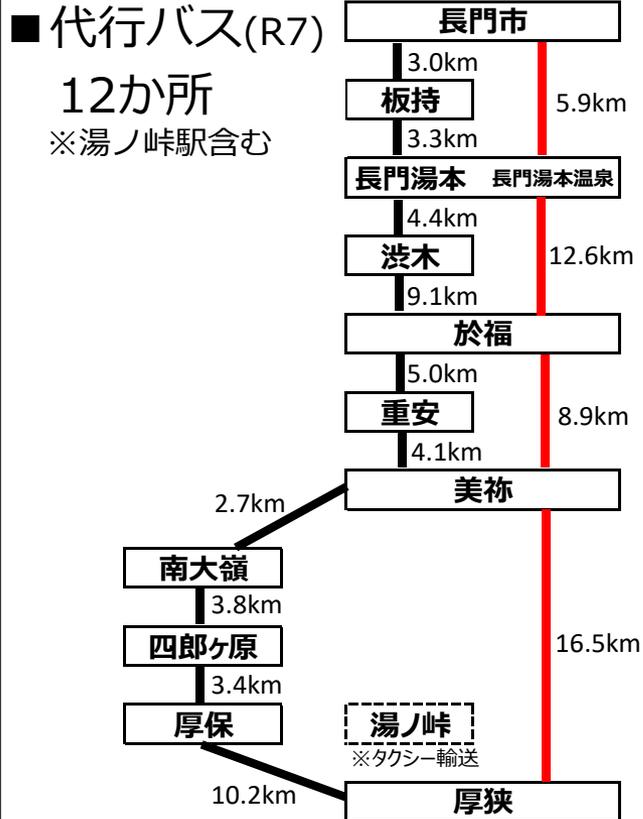
◆車内Wi-Fi



IV 車両や停留所等に関する事務局案

(2) 地域ニーズ等を踏まえた停留所の設定

※調整中の案であり、変更と
なることがあります。



① 通常ルート

長門市駅～美祢駅～
(厚保駅経由) 厚狭駅

② 快速ルート

長門市駅～美祢駅～
(国道316号経由) 厚狭駅

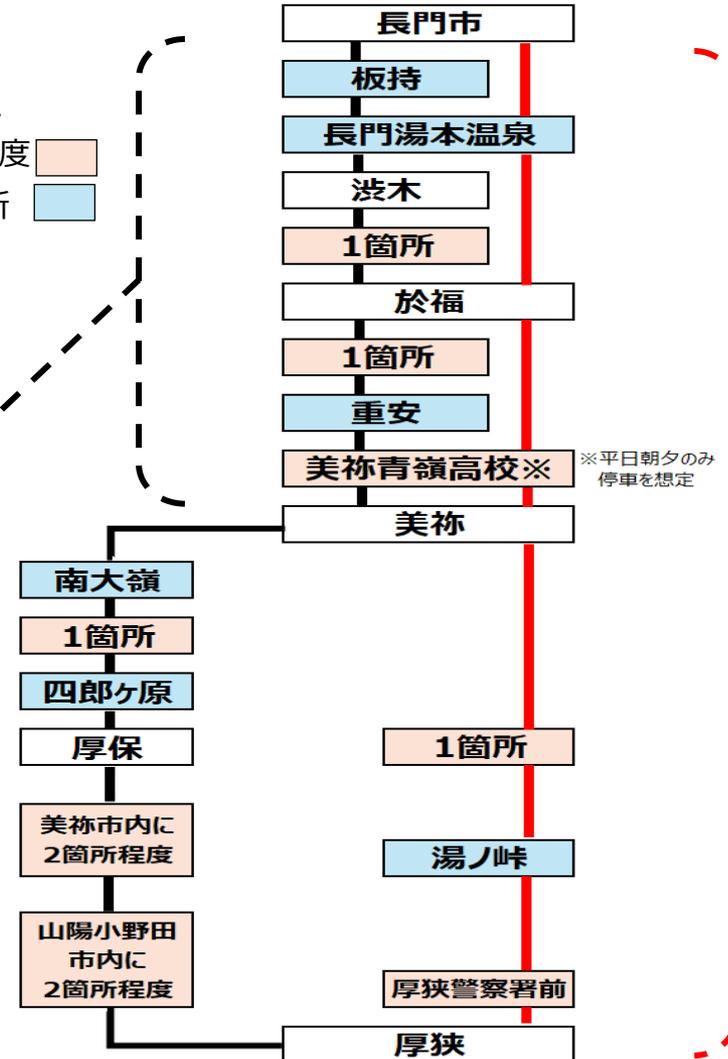
■ BRT案

22か所程度

新設(検討)10か所程度
移設(検討) 5～6か所

「通常ルート」

生活の足としての利便を考慮した柔軟な停留所設定



「快速ルート」
速達性を重視した停留所・ルート設定

IV 車両や停留所等に関する事務局案

(3) 乗降場所等、待合環境の充実

◆箱型待合所等の設置



写真：日田彦山線BRT



写真：気仙沼線BRT

【設置箇所】

旧美祢線の駅(移設含む)に設置する停留所について、現地の状況を踏まえ設置を検討

※長門市、於福、美祢、厚保、厚狭は駅舎を活用予定

◆デジタルサイネージの設置



【設置箇所】

長門市、長門湯本温泉、於福、美祢、厚保、厚狭への設置を検討

写真：日田彦山線BRT

IV 車両や停留所等に関する事務局案

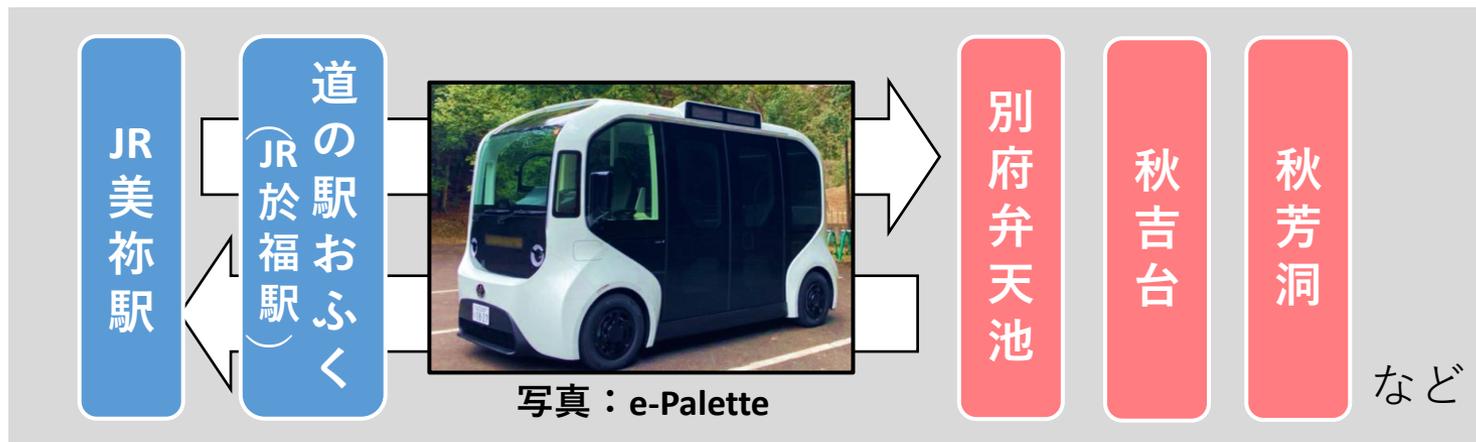
(4) 駅を拠点とした観光地等へのアクセス向上

◆今後の取組

【美祢市地域公共交通協議会事業】

- まちづくりとも連携しながらBRTと他の交通モードの接続性を高め、近隣観光地等への周遊性を向上
- 山口DC期間中に、美祢市とJR西日本が連携し、さまざまなモビリティサービスに活用できる17人乗りのバッテリーEV「e-Palette」(トヨタ自動車社製)を活用した実証的な取組を検討

(検討イメージ)



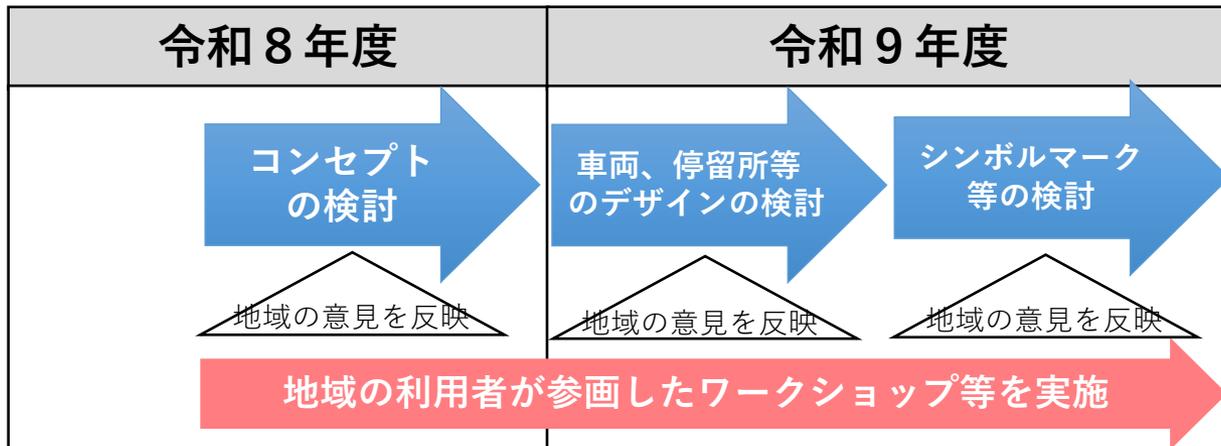
IV 車両や停留所等に関する事務局案

(5) デザイン・ブランディングの検討

◆検討の進め方

- 美祢線BRT（仮称）のブランディングを図る上で重要なデザインのコンセプト、車両や停留所のデザイン、シンボルマークや愛称等を検討
- 県、3市、JR西日本が協力して検討を推進
- ワークショップ等の実施により、地域の方々と対話をしながら検討を深度化

◆スケジュール



デザインの事例



イメージ：JR西日本 山口地区新型車両
デザイン時のコンセプトシート



イメージ：JR西日本227系電車（Kizashi）

IV 車両や停留所等に関する事務局案

(6) 自動運転・隊列走行の実現に向けた検討

◆検討の進め方

- 将来的には、美祢線BRT (仮称) 全線での自動運転・隊列走行を目指す
- 当面、快速ルートでの実装を目指し、一部区間での段階的な実証実験の実施
- 事業者と自治体が連携し、沿線住民に対する説明や機運醸成を実施
- 早ければ令和10年度頃から実車による実証実験を開始



写真：東広島市での実証実験



隊列走行 (イメージ)

◆スケジュール



V 整備の基本的な方向性（案）

- ▶ 通常便・快速便の2ルートで運行する
- ▶ 運行本数はJR美祢線の1.5倍程度とする
- ▶ P T P Sを設置する（5箇所）
- ▶ 専用道の整備は行わない
- ▶ 専用道がなくても地域の魅力を高め、観光振興にもつながるBRTとなるよう、車両や停留所等については委員意見を十分に取り入れた整備内容とし、今回提示した事務局案をベースに検討