

概要版

美祢線沿線地域公共交通計画 (素案)

令和 8年 ●月

山口県・美祢市・長門市・山陽小野田市
(美祢線沿線地域公共交通協議会)

計画策定の趣旨

J R美祢線が担ってきた交通機能をB R Tにより早急に回復し、将来にわたり地域にとってより良いものとしていくため、当該地域における地域公共交通の課題を整理し、目指す将来像、基本方針、基本目標、目標を達成するために行う事業等を取りまとめた「美祢線沿線地域公共交通計画」を策定し、取組を推進していきます。

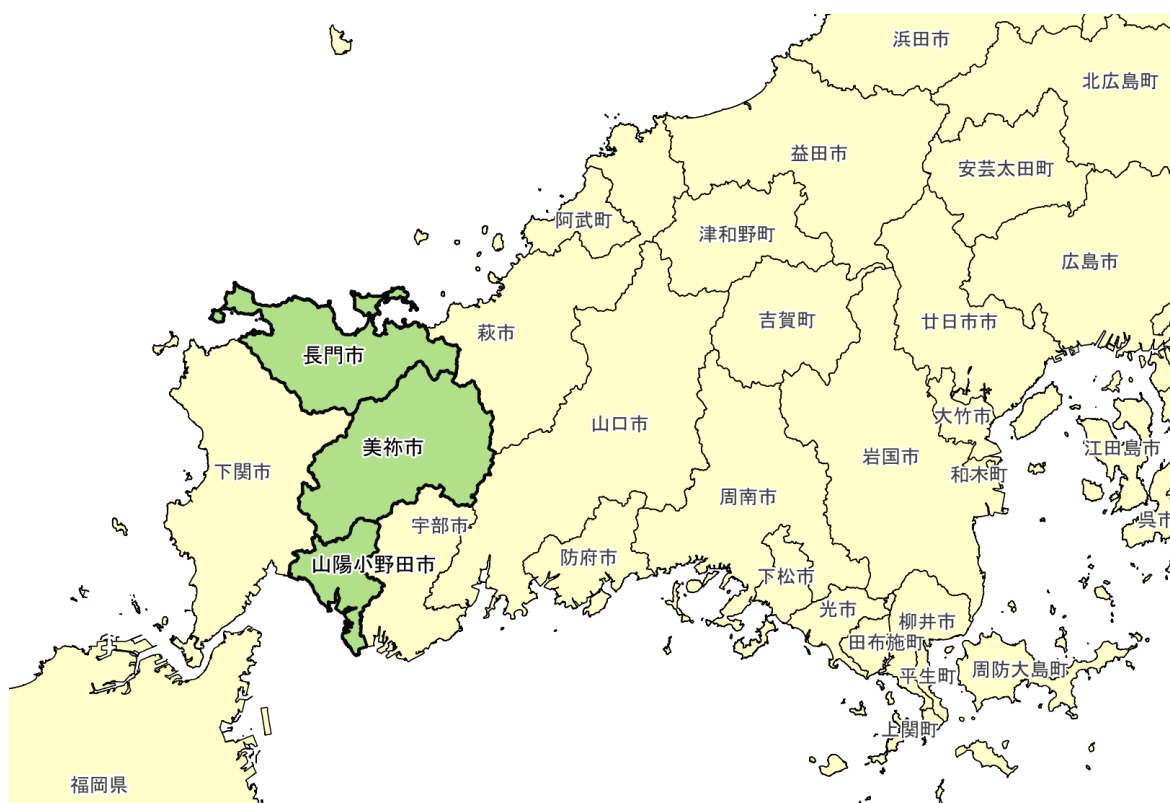
計画の位置づけ

本計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランである「地域公共交通計画」として策定します。

また、本計画は、やまぐち未来維新プラン及び沿線3市が定める総合計画を上位計画とし、各市が定める公共交通関連計画やその他の関連計画との整合性を図り策定します。

計画の区域

J R美祢線沿線の3市の全域



計画の期間

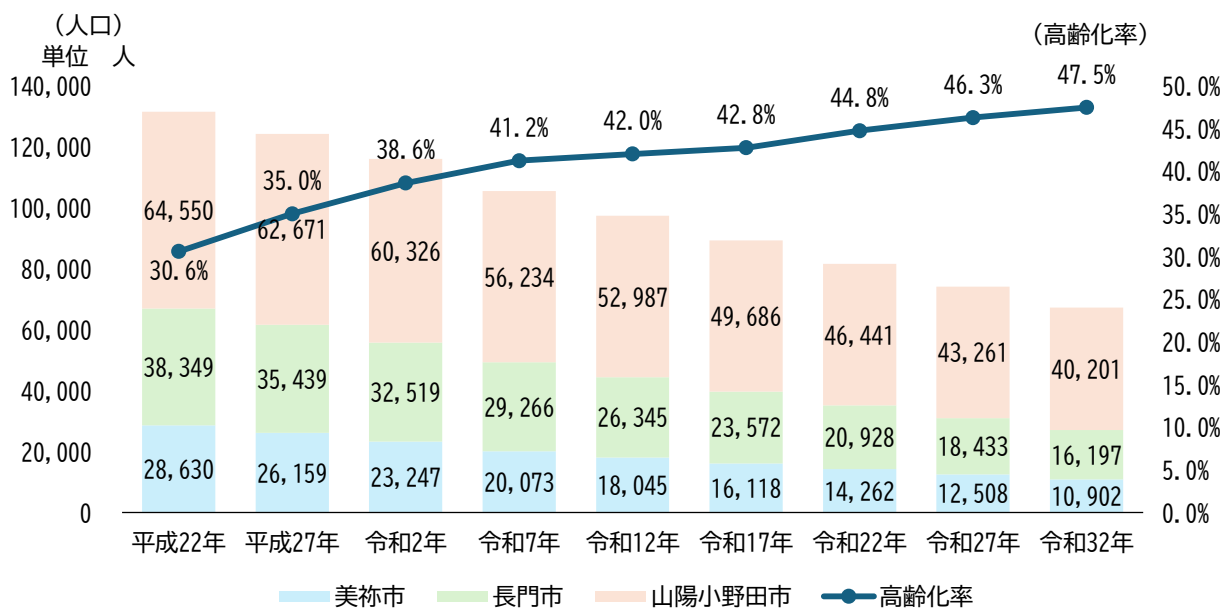
令和8年(2026年)●月～令和17年(2035年)●月(10年間)

※社会情勢の変化や美祢線B R Tに関する検討の進捗等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを実施

美祢線沿線地域の現況

人口・高齢化率の推移

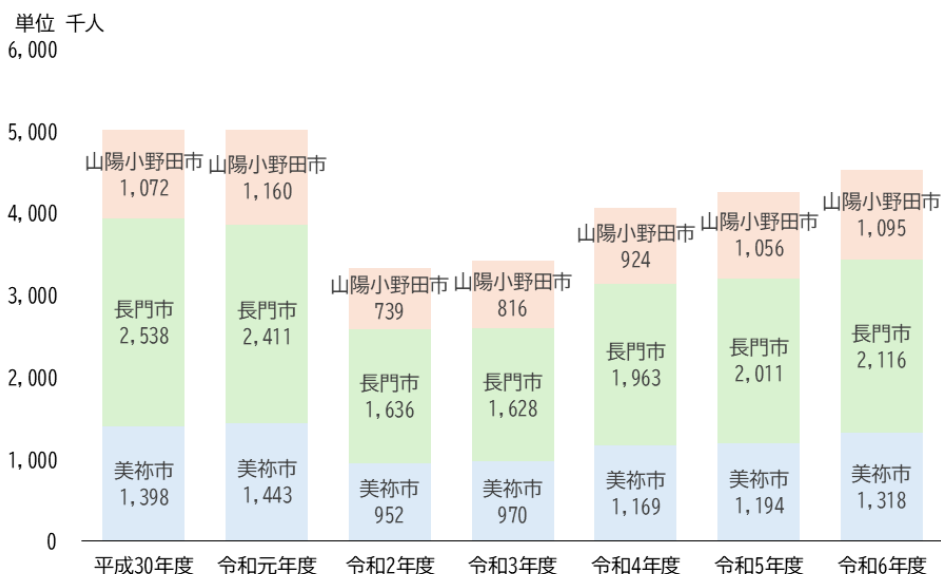
- ・美祢市、長門市、山陽小野田市の沿線3市の総人口は令和3年の約11万6千人から、令和32年までに約5万人が減少する見込み
- ・高齢化率は令和2年の38.6%から、令和32年には47.5%に達する見込み



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

地域別観光客数の推移

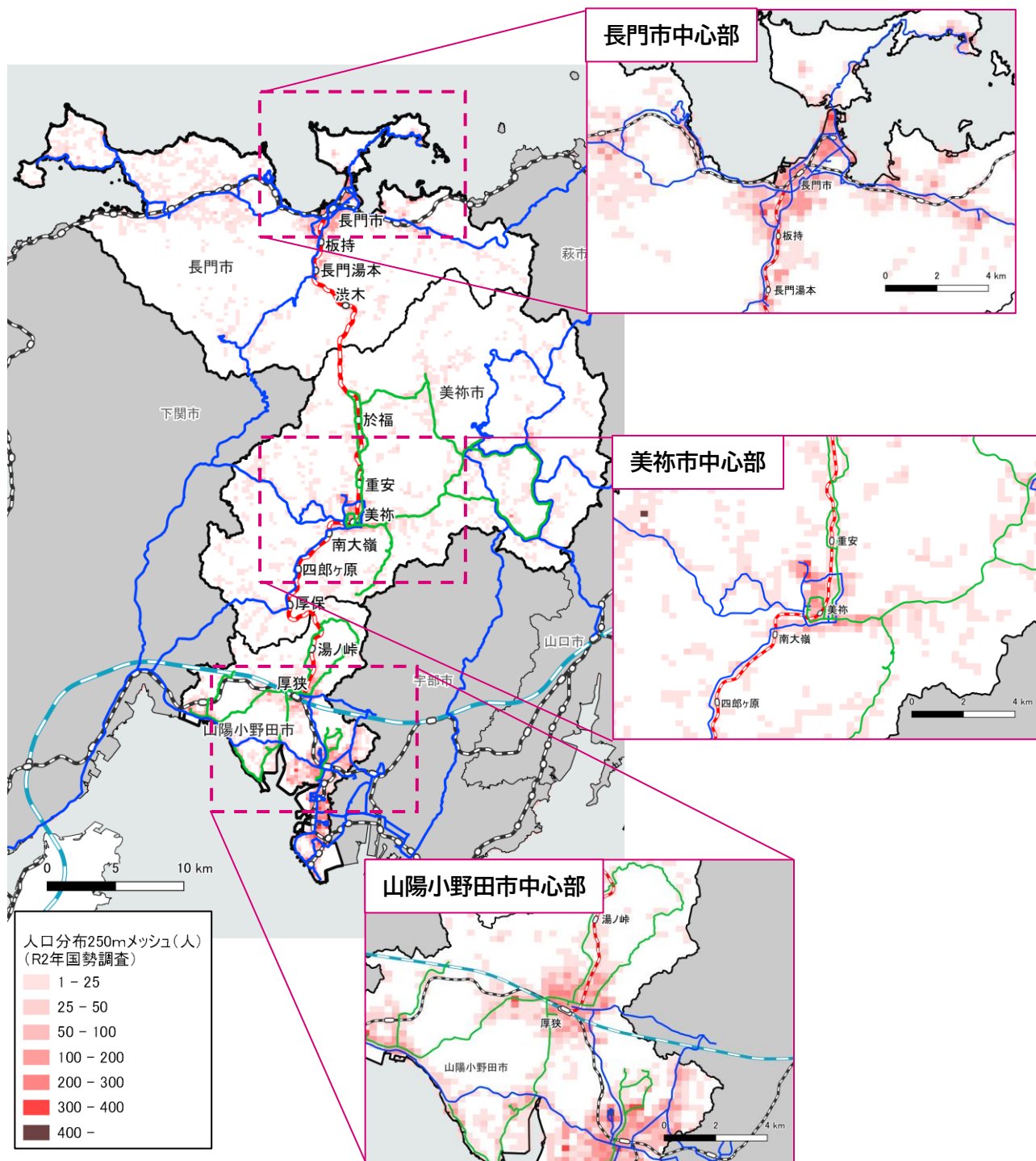
- ・沿線3市の観光客は、令和4年度以降は3市とも増加傾向



資料：山口県「山口県の宿泊者数及び観光客数の動向について」19歳以下の人口の推移

人口分布

- ・ 美祢駅、長門市駅、厚狭駅の周辺に特に人口が集積
- ・ J R 美祢線のその他の駅周辺にも、規模は小さいものの人口が集積

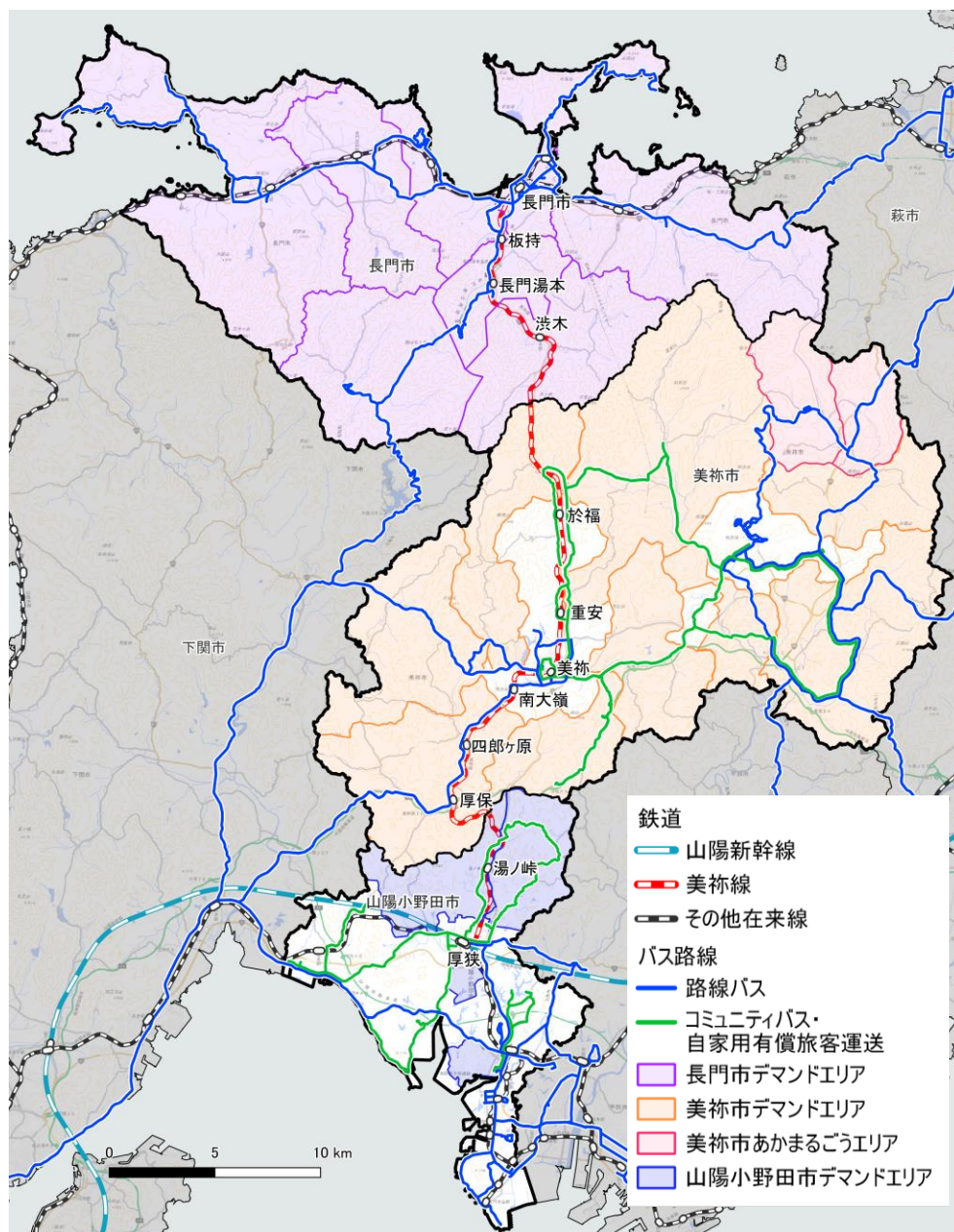


資料：令和2年国勢調査

美祢線沿線における地域公共交通の現状

沿線の公共交通網

- ・ J R 美祢線は厚狭駅で J R 山陽新幹線及び J R 山陽線に、長門市駅で J R 山陰線に接続
- ・ 厚狭駅、美祢駅、長門市駅は路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー等の乗継拠点



資料：国土地理院地図（背景図）

J R美祢線の概要

- ・ J R 山陽線の厚狭駅と J R 山陰線の長門市駅を結び、山口県西部を南北に縦断
- ・ 全線単線・非電化で、路線内に起終点駅を含め 12 の駅
- ・ 被災前 (令和 4 年) の運行本数は 9.0 往復/日 (昭和 62 年 13.5 往復/日)
- ・ 令和 5 年 6 月末の豪雨により橋梁流失などの被害を受け、全線が不通となり、バスによる代行輸送を実施

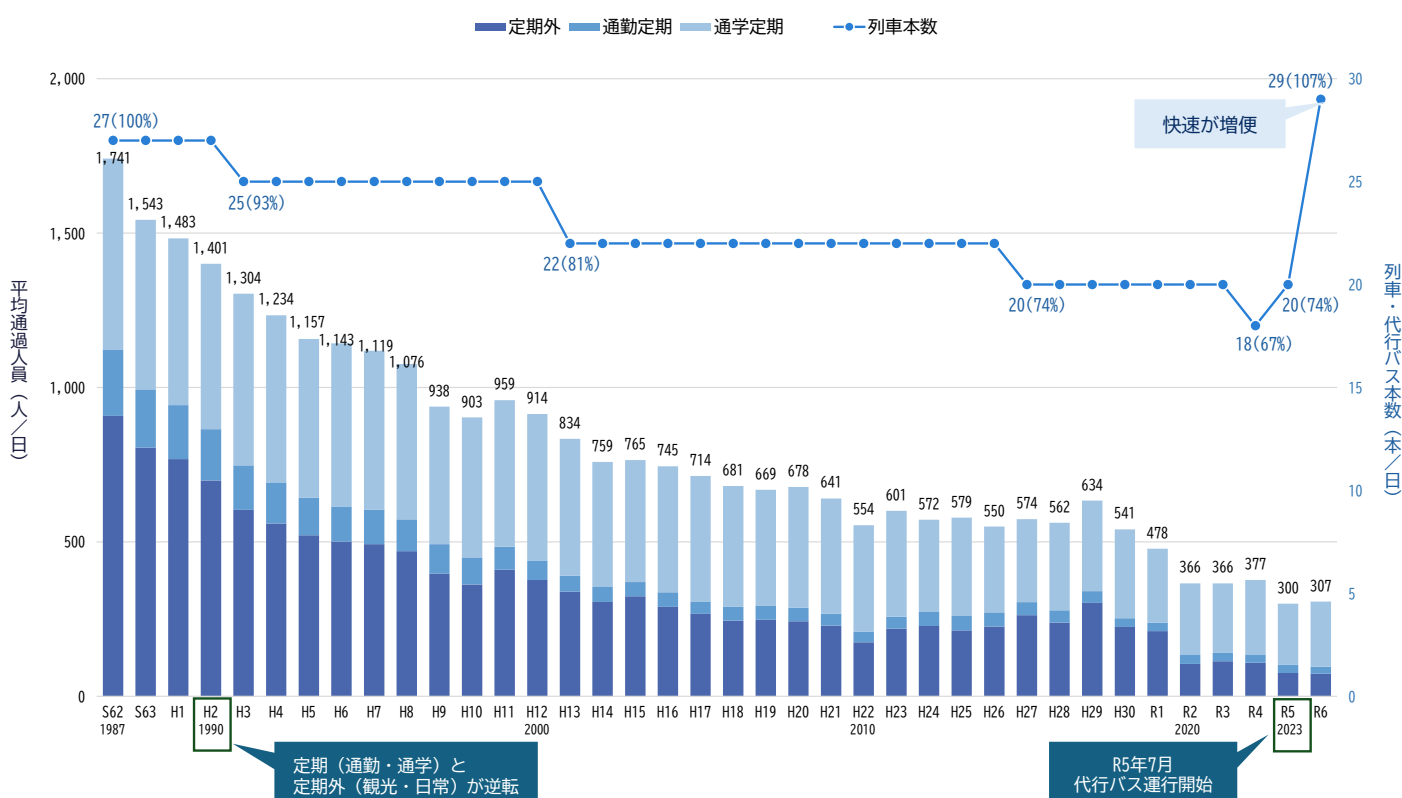


▲令和 5 年 (2023 年) の豪雨による被害状況

資料：美祢市

J R 美祢線の利用状況の推移

- ・ 美祢線の利用者 (輸送密度) は、昭和 62 年の 1,741 人/日から令和 4 年度の 377 人/日まで急激に減少
- ・ 令和 5 年以降は、代行バスの運行となっており、さらに利用者が減少



資料：JR 美祢線利用促進協議会 復旧後の利用促進検討WG 「復旧後の利用促進策の検討結果報告書」

美祿線沿線における地域公共交通の問題点・留意点と対応の視点

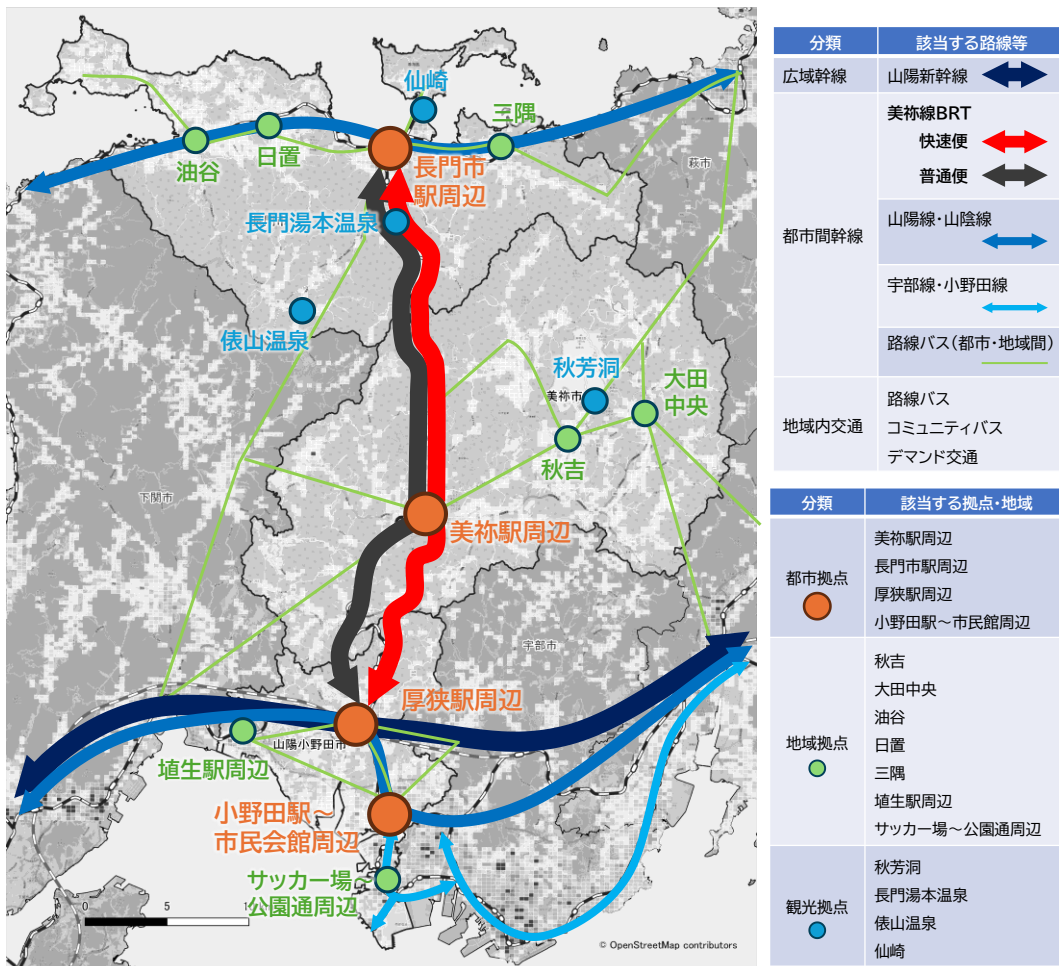
問題点・留意点	対応の視点
1 豪雨によるＪＲ美祿線の不通により地域住民の移動に大きな影響	1 　ＪＲ美祿線に替わる新しい公共交通（美祿線ＢＲＴ）の構築
2 　ＪＲ美祿線の利用者は減少傾向にあるが、地域住民の公共交通に対する期待は、今後高まっていく見込み	2 　地域の実情に応じた路線バスやその他の公共交通ネットワークの充実
3 　ＪＲ美祿線の主要駅は、地域住民にとって広域移動の重要な拠点	3 　美祿線ＢＲＴを中心とした公共交通の利用促進
4 　高齢者や高校生の移動手段の確保・充実が重要	4 　ＪＲ美祿線の駅機能の強化と乗継利便性の向上
5 　観光客等、来訪者の移動手段の確保・充実が重要	5 　高齢者や高校生が利用しやすい環境の整備
6 　多くの駅で跨線橋や段差等、利用にあたっての課題が存在	6 　観光客等、来訪者が利用しやすい環境の整備
7 　沿線住民や観光客の利用拡大に向けた取組が重要	7 　美祿線ＢＲＴの構築を契機とした地域振興や観光振興

基本理念

地域の生活・交流を支え続けるBRTと交通ネットワーク

美祢線沿線地域の公共交通の目指す姿

- 山陽と山陰を結ぶ広域交通ネットワークの一部を担う重要路線としての美祢線BRTの運行
- 美祢線BRTと沿線地域の生活交通の連携を強化することで、地域住民にとって利用しやすい、将来にわたって持続可能で効率的な地域交通の実現
- 美祢線BRTの運行及び機能拡充により沿線地域へのアクセスが改善することで、国内外からの来訪者等の増加による観光や交流の拡大



- 通常ルートと快速ルートの2ルートで運行
- **通常ルート** 長門市駅～美祢駅～(厚保駅経由)～厚狭駅
- **快速ルート** 長門市駅～美祢駅～(国道316号経由)～厚狭駅
- 運行本数はJR美祢線の1.5倍程度

▲運行ルート、運行本数の方針

基本方針・事業体系

基本方針1 JR美祿線に替わる新たな公共交通ネットワークの構築

基本目標① 地域とともに進める美祿線BRTの検討

事業1 BRT運行に向けた基本的な方向性の検討

- JR美祿線のBRTへの転換
- 地域住民や観光客にとって、利用しやすいBRTの運行
- 通常のルートに加え、速達性を重視した快速ルートについても運行
- JR美祿線の1.5倍程度の運行本数
- JRの鉄道ネットワークと一体となった運行

事業2 トータルデザインによるブランドイメージ構築

- 美祿線BRTのブランディングを図る上で重要なコンセプト、車両や停留所やシンボルマークのトータルデザイン、愛称等を検討
- ワークショップの実施など、住民が主体的に関わる仕組みを検討



▲デザイン・ブランディングの事例
(山口地区新型車両「Kizashi」)

基本目標② 美祿線BRTの整備

事業3 誰もが快適に利用できるBRT車両の導入

- バリアフリーに対応し、乗り心地などの快適性も高い車両導入



▲バリアフリーに対応した利用しやすい車両の例
(資料：いすゞ自動車(株) Web サイト)

事業4 BRT運行に向けた営業設備の整備

- 営業所等の営業設備を整備
- 環境性能を向上した車両の導入及び燃料供給設備等の整備を検討

事業5 PTPS整備や快速便による速達性・定時性の確保

- BRTとしての速達性・定時性を確保するため、PTPS（公共車両優先システム）の整備や快速便を設定
- 定時性・速達性を確保するため、停留所設置場所の検討・移設

基本目標③ 美祢線BRTの運行

事業6 持続可能な運営・運行体制の構築

- 美祢線BRTの運行開始に向けて、運営・運行体制を構築
- 持続可能性や採算性などを踏まえて最適な事業スキームを検討

事業7 運転士等の担い手不足対策の実施

- バス運転士の不足に起因するサービス低下を招くことがないよう、担い手確保の取組を推進
- 美祢線BRTにおける自動運転・隊列走行の将来的な導入を目指し、段階的な実証実験を実施



▲自動運転の実証実験（東広島市）

基本目標④ 美祢線BRTを中心とした公共サービスの充実

事業8 BRTと鉄道・路線バス・コミュニティバスの接続改善

- 美祢線BRTと接続する鉄道・路線バス・コミュニティバスとのダイヤ連携を図ることによる利便性向上

事業9 沿線全体の公共交通マップや時刻表の制作・展開

- 美祢線沿線地域全体の公共交通の情報を提供する公共交通マップや時刻表の制作・展開

基本方針2 誰もが安心して利用できる持続可能な美祢線BRTの提供

基本目標① 美祢線BRTの利便性向上

事業10 停留所環境の改善

- 快適に利用できる停留所の整備
- 停留所ごとに箱型待合所や上屋、案内表示の整備を検討
- 拠点となる停留所へのデジタルサイネージの設置



▲箱型待合所の例（日田彦山線BRT）

事業11 利便性の高い機能・設備の導入

- バスロケーションシステムの導入
- 交通系ICカードによるキャッシュレス決済の導入
- その他、車内USB充電や車内Wi-Fiの導入等、機能・設備の導入

基本目標② 美祢線BRTを中心とした交通ネットワークへの住民意識の向上

事業12 住民・企業・団体等が協働した利用促進の実施

- 交通事業者と自治体だけではなく、住民や沿線の企業・団体等、地域の多様な関係者が連携・協働した利用促進の取組を実施

基本方針3 美祢線BRTを軸とした地域活性化の推進

基本目標① 美祢線BRTと調和のとれたまちづくりの推進

事業13 交通結節点の機能強化

- 沿線の主要な乗継拠点となる交通結節点の機能強化
- 駅舎やBRT進入路の整備、駅周辺のアクセス改善等の取組を検討

事業14 駅舎や交通結節点を活用した賑わいづくり

- 地域の賑わいづくりのため、沿線の駅舎や交通結節点を活用したマルシェなどのイベント開催



▲賑わいづくりの取組例（美祢線マルシェ）

基本目標② 美祢線BRTを活用した観光交流の推進

事業15 観光二次交通との連携

- BRTと他の交通モードの接続性を高めることによる近隣観光地等への周遊性の向上

事業16 観光資源としての美祢線BRTの活用

- 美祢線BRTを観光資源と捉えた企画切符の設定や情報発信等の実施

評価指標 (KPI)

指標1 美祿線BRTの平均通過人員（輸送密度）	
現状値（令和6年度）	目標値（令和17年度）
307人/日 ※代行バスの実績	400人/日以上
目標値の考え方	被災以前の水準（R4：377人）を上回ることを目指す。
評価時期	運行開始後、毎年度

指標2 美祿線BRT運行への公的資金投入額	
現状値	目標値（令和17年度）
—	公的資金投入なし （補助要件を上回る輸送量の達成）
目標値の考え方	公的資金を投入することなく維持していくことを目指す。
評価時期	運行開始後、毎年度

指標3 美祿線BRTの収支率	
現状値（令和2～4年度平均）	目標値（令和17年度）
9.5% ※鉄道時の実績	（算定中）
目標値の考え方	物価や人件費の上昇が見込まれる中でも、利用者数が増え、収支が一定水準に維持されることを目指す。
評価時期	運行開始後、毎年度

指標4 美祿線BRTの運行本数	
現状値（令和4年度）	目標値（令和17年度）
18本/日 ※鉄道時の本数	27本/日以上
目標値の考え方	利便性確保と利用促進の観点から、運行本数の増加・維持を目指す。
評価時期	運行開始後、毎年度

指標5 美祿線近隣の観光拠点を訪れた観光客数	
現状値（令和6年度）	目標値（令和17年度）
2,197,315人	230万人以上
目標値の考え方	コロナ禍以前の水準（H30：約228万人）を上回ることを目指す。 （対象の観光地：秋吉台・秋芳洞、別府弁天池、道の駅「おふく」、長門湯本温泉、センザキッチン）
評価時期	運行開始後、毎年度