

全体版

美祢線沿線地域公共交通計画  
(素案)

令和 8年 6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)



# 目次

第1章 はじめに.....	1
1-1 計画策定の趣旨.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	1
1-3 計画の区域.....	2
1-4 計画の期間.....	2
第2章 美祢線沿線地域の現況.....	4
2-1 美祢線沿線地域の現況.....	4
2-2 美祢線沿線におけるまちづくりの方向性と地域公共交通の役割.....	12
第3章 美祢線沿線地域における公共交通の現状.....	19
3-1 美祢線沿線における地域公共交通の現状.....	19
第4章 美祢線沿線地域における公共交通の課題.....	31
4-1 美祢線沿線における地域公共交通の問題点・留意点.....	31
4-2 美祢線沿線の地域公共交通に関する対応の視点.....	34
第5章 基本方針.....	36
5-1 基本理念.....	36
5-2 基本方針と基本目標.....	36
5-3 美祢線沿線地域の公共交通の目指す姿.....	36
第6章 目標を達成するための事業内容.....	39
6-1 事業体系.....	39
6-2 事業の内容.....	40
6-3 事業スケジュール.....	50
第7章 計画の達成状況の評価.....	51
7-1 評価指標（K P I）.....	51
7-2 評価指標（K P I）の算出方法.....	51
第8章 実施体制.....	53
8-1 計画推進体制.....	53
8-2 P D C Aスケジュール.....	54

# 第1章 はじめに

## 1-1 計画策定の趣旨

山口県の南北を縦断し、沿線住民の日常生活や観光振興などにおいて、重要な役割を担ってきたJR美祢線は、令和5年の豪雨災害による運休が続いており、利用者は現在も代行バスによる輸送となっています。

こうした中、JR美祢線利用促進協議会の復旧検討部会において復旧に向けた検討が進められてきましたが、令和7年8月にこれまでの検討結果等を踏まえ、山口県および沿線3市（美祢市、長門市、山陽小野田市）とで協議を行い、BRT（バス高速輸送システム）による復旧を目指すことを合意したところです。

これを踏まえ、JR美祢線が担ってきた交通機能をBRT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。

## 1-2 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。

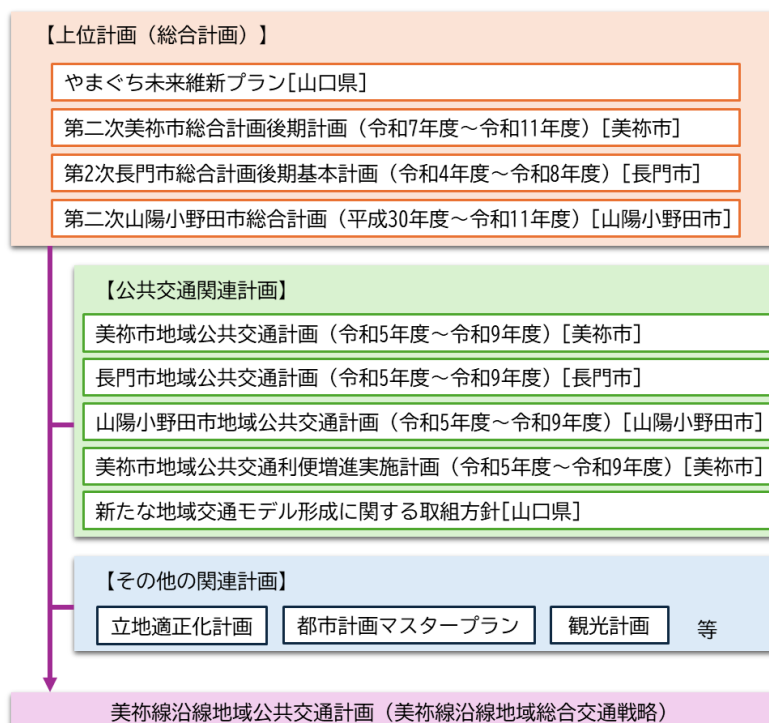


図1 本計画の位置づけ

### 1-3 計画の区域

J R美祢線沿線の3市の全域（美祢線沿線地域）とします。

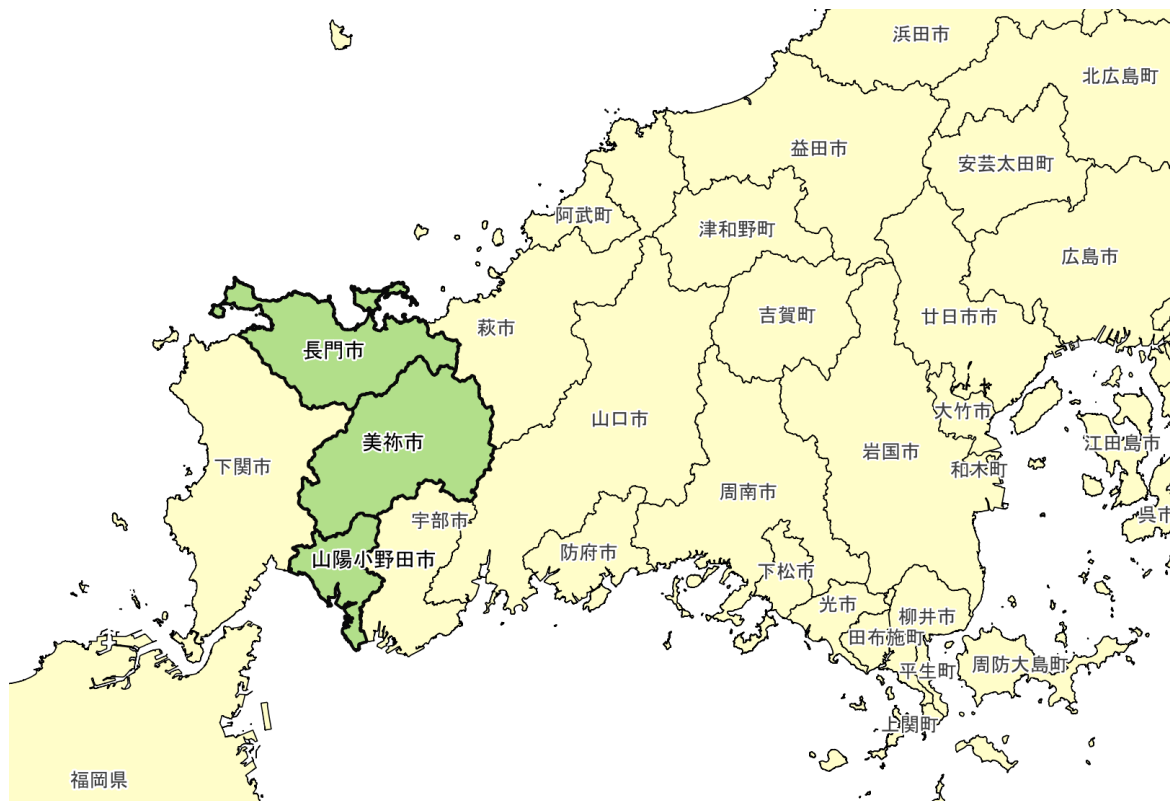


図 2 計画区域

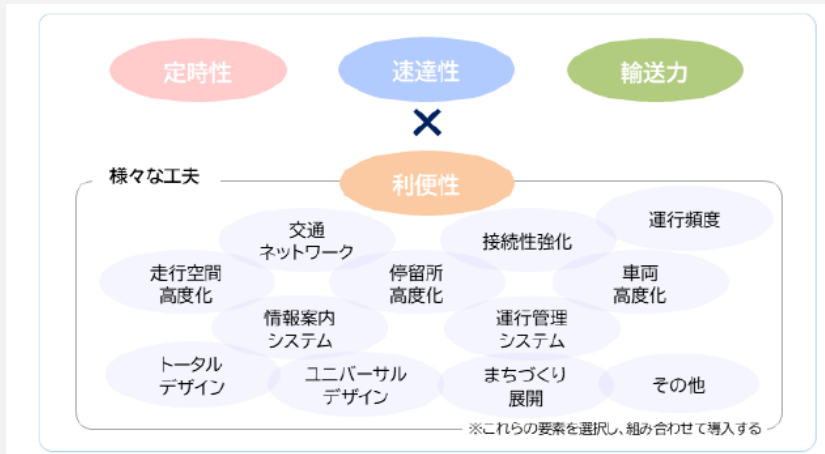
### 1-4 計画の期間

本計画の期間は令和8年（2026年）●月～令和17年（2035年）●月の10年間とします。

また、計画期間中であっても、社会情勢の変化や美祢線BRT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行います。

## 参考 BRT（バス高速輸送システム）とは

国土交通省の「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」では、BRT（バス高速輸送システム）は走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、従来のバスより高度な「速達性」「定時性」「輸送力」を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなどにより、高い「利便性」を提供する次世代のバスシステムと定義されています。



### ▲BRTに求められる性能（イメージ）

資料：国土交通省総合政策局・都市局・道路局

「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」P11より

BRTを構成する要素には、バス専用道やバス優先レーン、PTPSなどの走行空間や連節バスなどの車両の他にも、停留所、運行管理システム、情報案内システムなどの様々な要素があります。

これらの要素を導入目的や地域の状況に応じて組み合わせることにより、BRTに求められる性能を発揮することが重要となります。



### ▲走行空間、車両など BRT を構成する要素（例）

資料：国土交通省総合政策局・都市局・道路局

「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」P12より

## 第2章 美祢線沿線地域の現況

### 2-1 美祢線沿線地域の現況

#### 位置・地勢

- ・ J R美祢線が走る沿線3市は山口県西部に位置し、北（長門市）は日本海、南（山陽小野田市）は瀬戸内海に面しています。

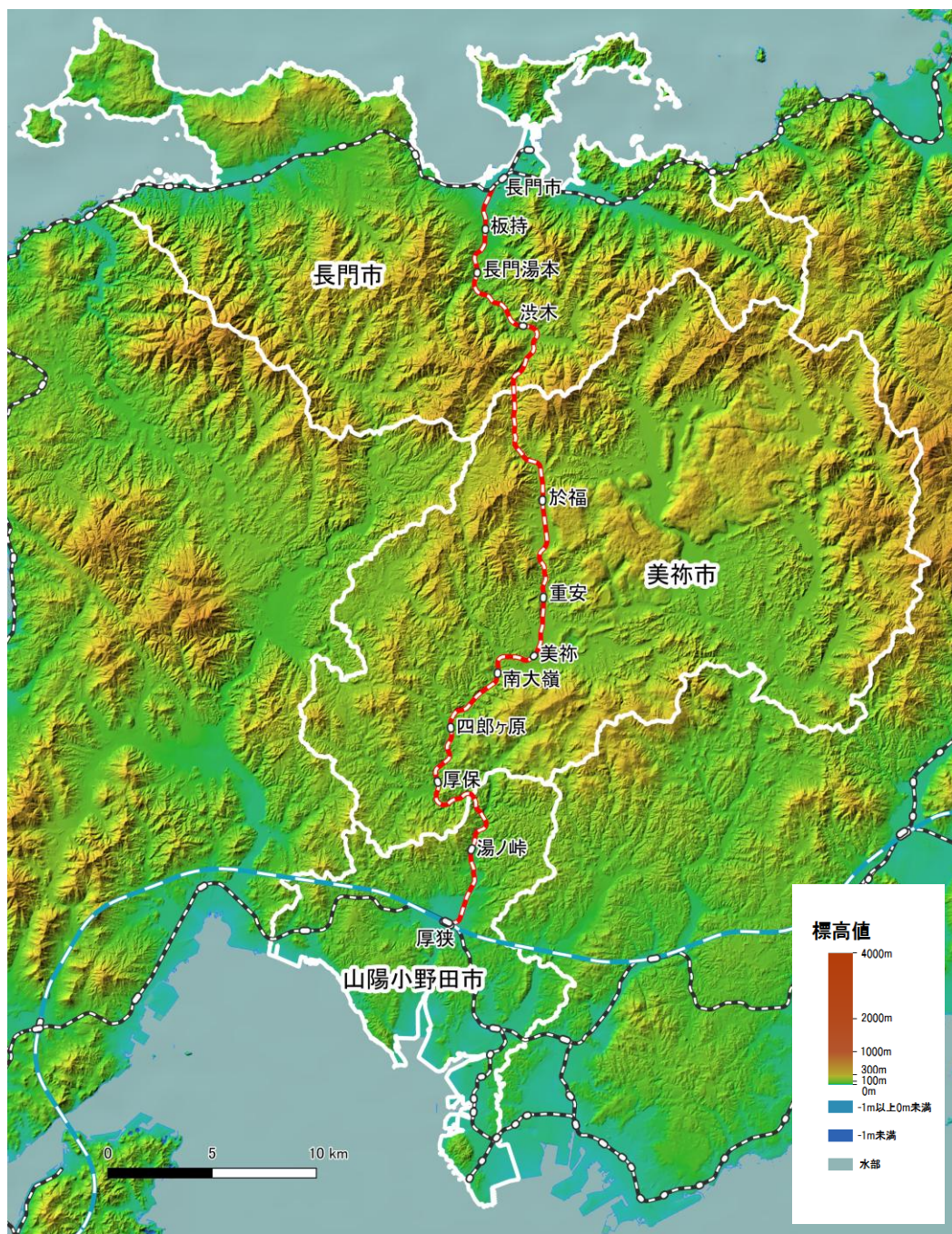


図3 地勢

資料：地理院タイル（色別標高図）から加工

## 人口・高齢化率

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

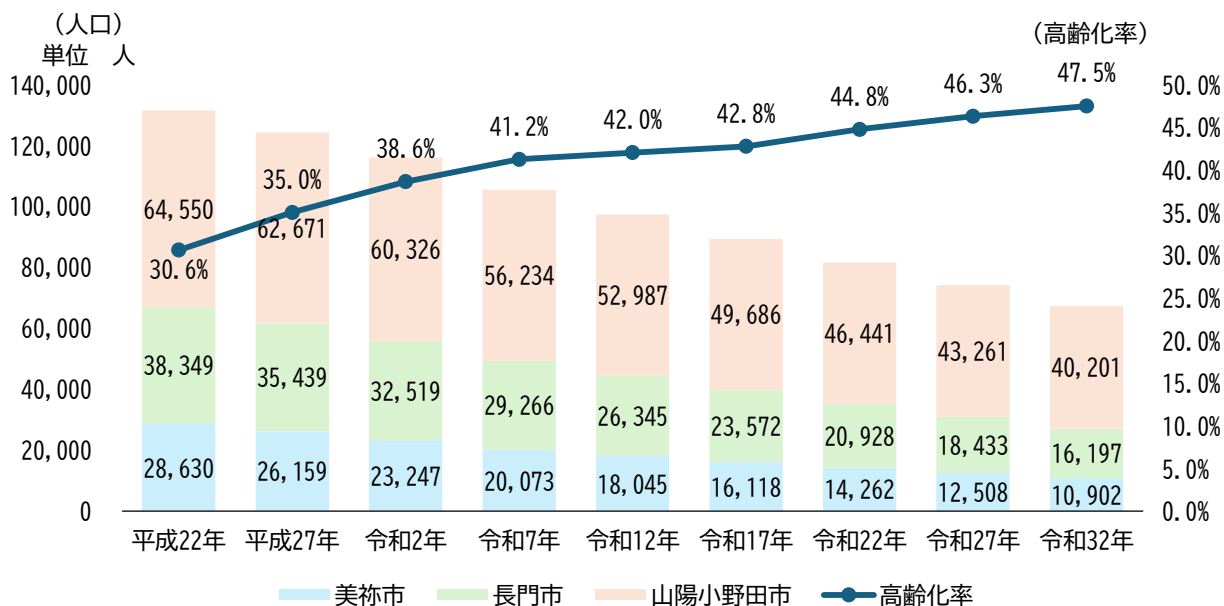


図4 沿線3市の人口・高齢化推移

資料：平成17～令和2年国勢調査（年齢不詳者を除く）、  
令和7～32年国立社会保障・人口問題研究所推計値

- ・また、沿線3市の19歳以下の人口は令和2年時点で約1万7千人ですが、令和32年までに約9千人が減少する見込みです。

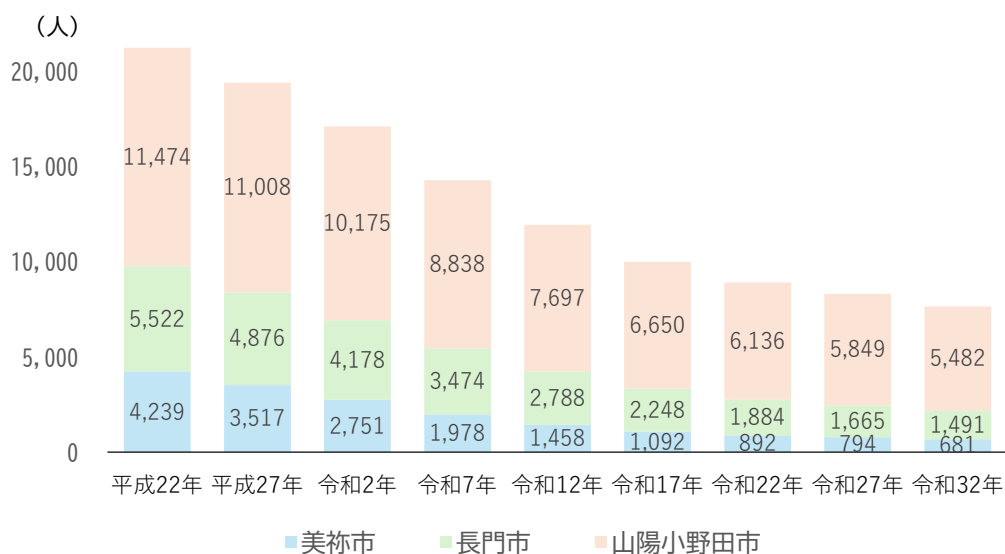


図5 沿線3市の19歳以下の人口推移

資料：平成17～令和2年国勢調査（年齢不詳者を除く）、  
令和7～32年国立社会保障・人口問題研究所推計値

## 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しています。
- ・JR美祢線のその他の駅周辺にも、規模は小さいものの人口集積が見られます。

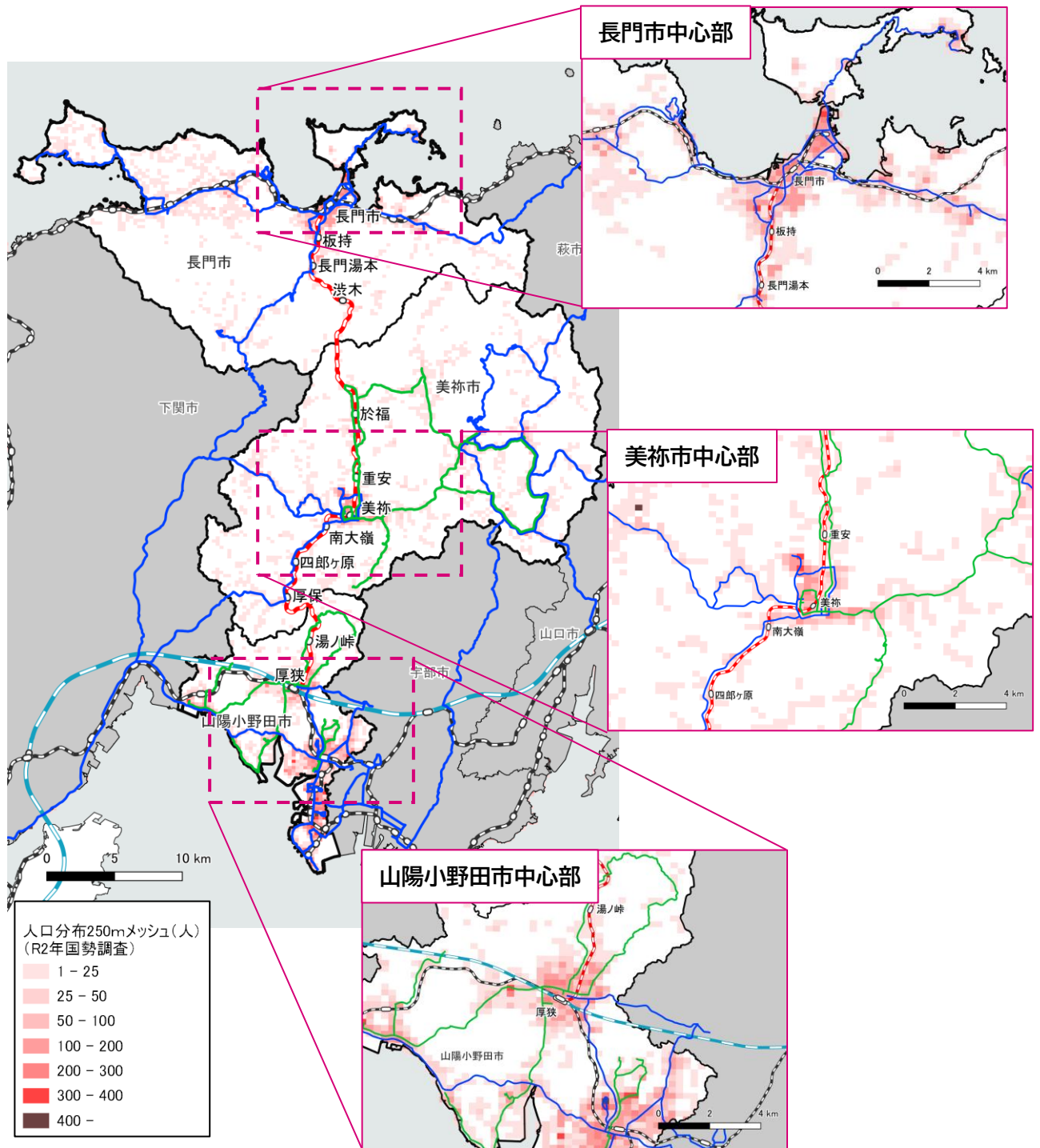


図 6 人口分布

資料：令和 2 年国勢調査

## 移動の目的地となる施設分布

- ・沿線3市には5校6校舎の高校が立地しています。
- ・また、沿線の近隣には医療機関や商業施設が多く集積しています。

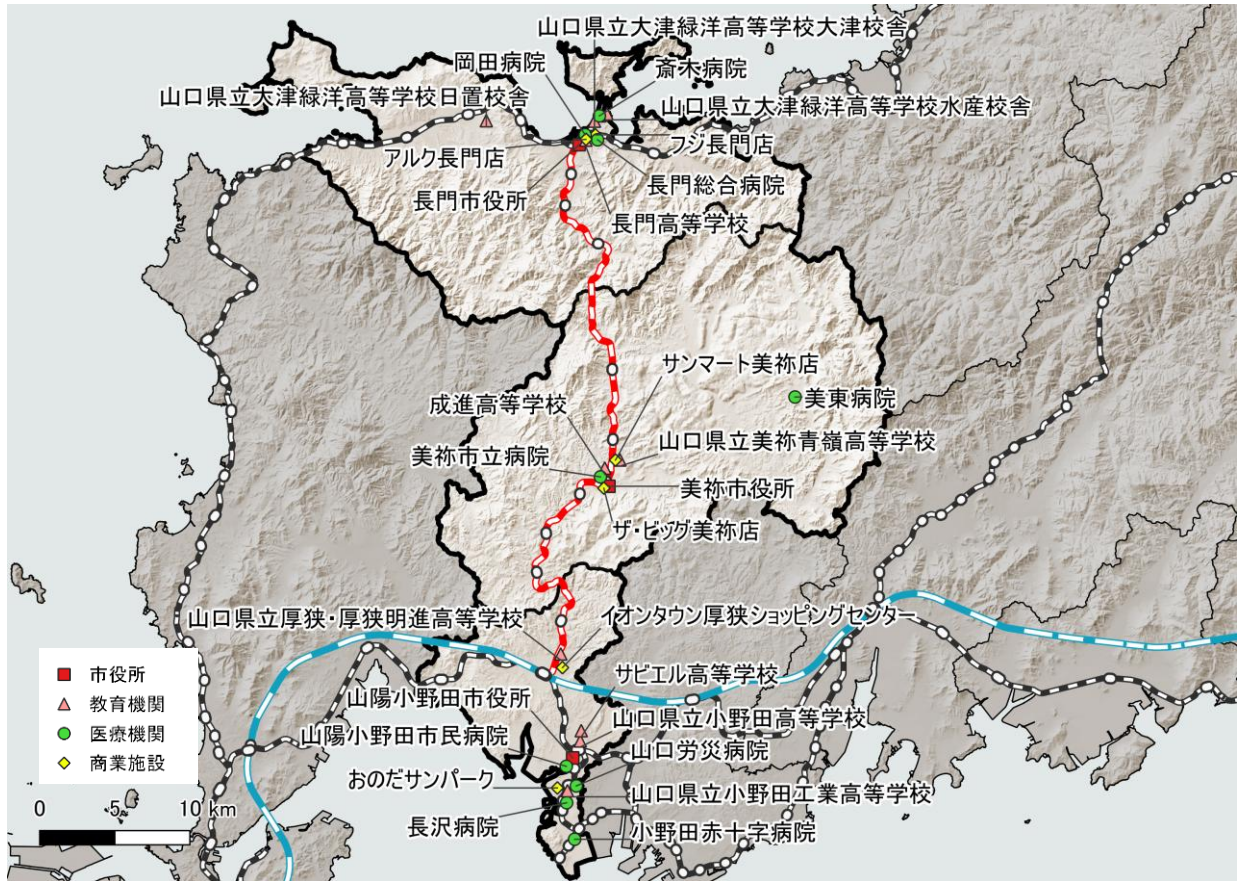


図 7 施設分布

資料：沿線住民アンケート等より作成

## 観光資源と来訪状況

- ・ JR美祢線沿線には多様な観光資源が広く分布しています。
- ・ 沿線3市の観光客はコロナ禍で著しく減少していましたが、令和4年度以降は3市とも増加傾向にあります。

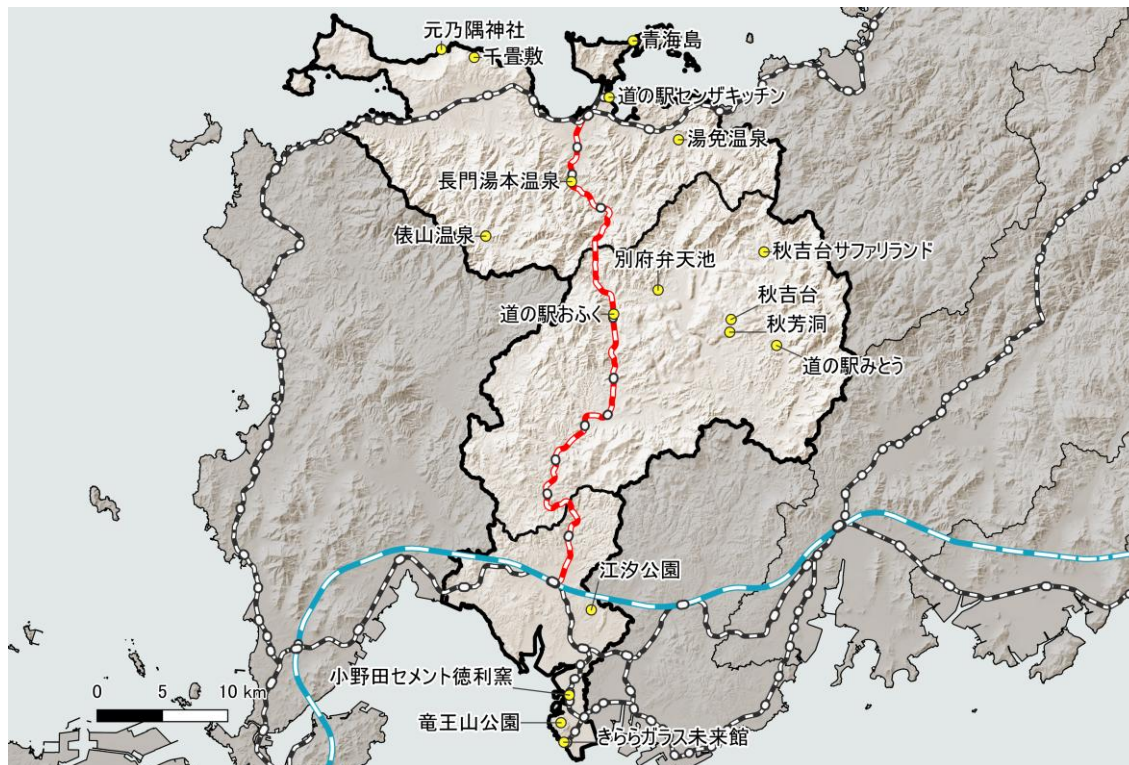


図 8 観光資源分布

資料：各市の地域公共交通計画及び山口県の宿泊者及び観光客の動向より作成

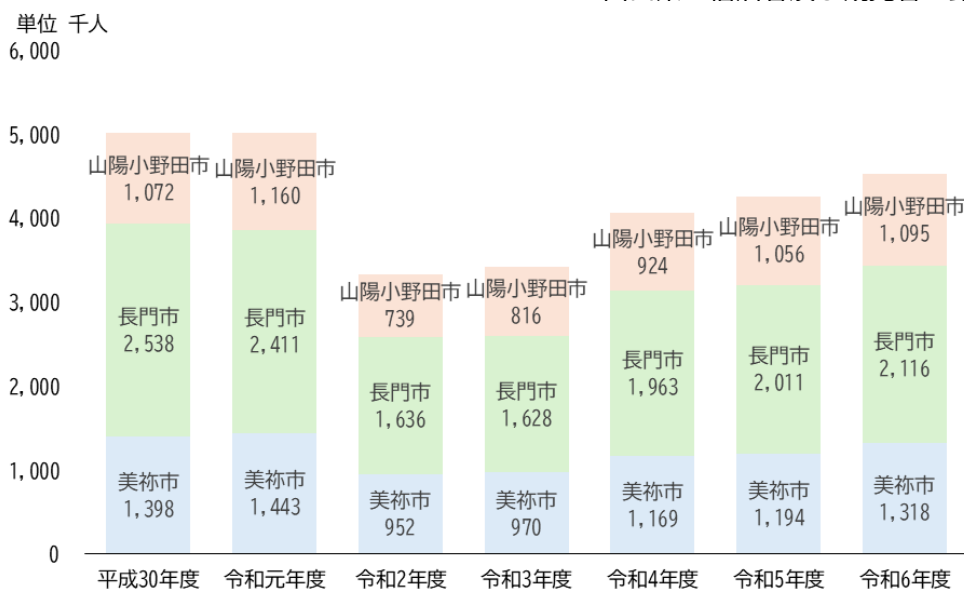


図 9 地域別観光客数の推移

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」

## 沿線地域全体の人の流れ

- ・ビッグデータを活用した人流分析によると、沿線3市は東西方向の市と結びつきが強く（山陽小野田市と宇部市・下関市、美祢市と山口市、長門市と萩市）、南北方向の流動は東西方向に比べて小さくなっています。

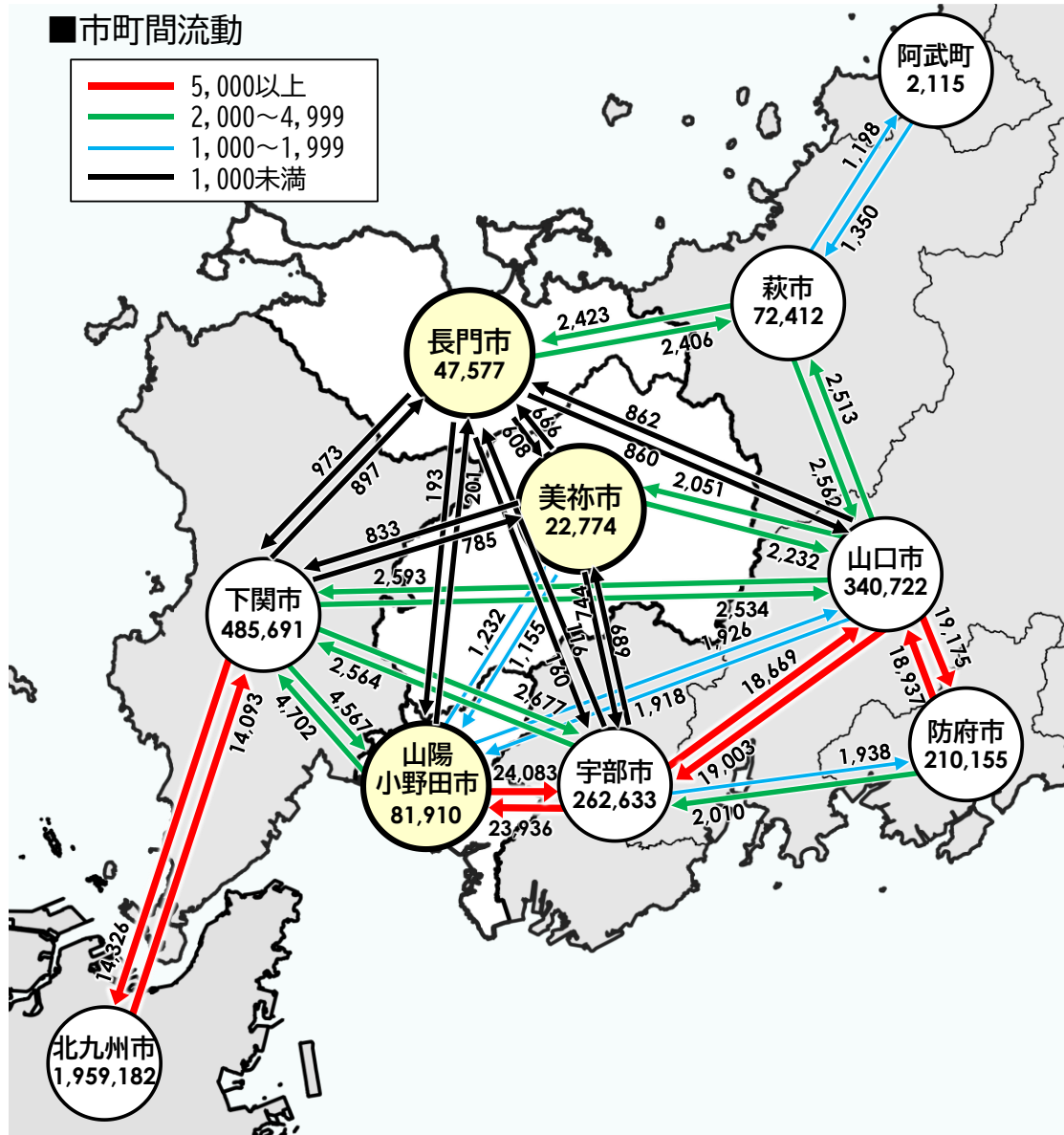


図 10 ビッグデータ活用による人流解析

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」

(データ期間：2019年7月1日～2020年3月31日)

## 通勤・通学における人の流れ

- ・国勢調査の居住地・通勤通学地データでは、美祢市の通勤流動は、山口市間の流動が計 2,090 人と最も多く、次いで山陽小野田市（計 1,267 人）、下関市（計 1,026 人）、宇部市（計 999 人）の順になっています。
- ・長門市の通勤流動は、萩市間の流動が計 1,353 人と最も多く、次いで美祢市（計 920 人）、下関市（計 706 人）の順になっています。
- ・山陽小野田市の通勤流動は、宇部市間の流動が計 13,166 人と最も多く、次いで下関市（計 3,310 人）、山口市（計 1,512 人）の順となっています。
- ・通学も同様の傾向となっており、美祢市は山口市（計 238 人）、長門市は萩市（計 286 人）、山陽小野田市は宇部市（計 1,302 人）との流動が最も多くなっています。

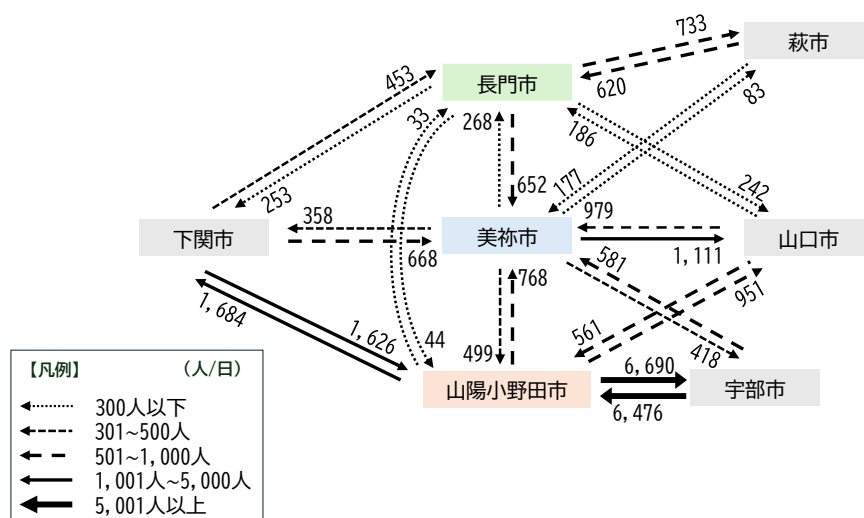


図 11 通勤流動（15 歳以上就業者）

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」※令和 2 年国勢調査を元に作成

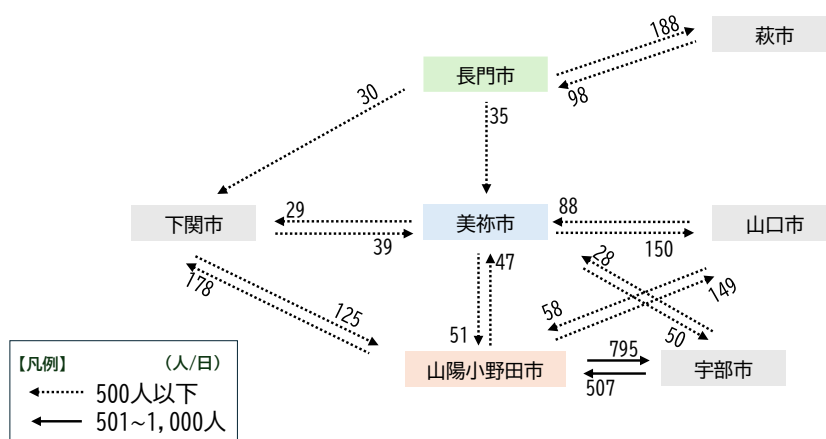


図 12 通学流動（15 歳以上通学者）

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」※令和 2 年国勢調査を元に作成



## 2-2 美祢線沿線におけるまちづくりの方向性と地域公共交通の役割

### 美祢線沿線のまちづくりの方向性

- やまぐち未来維新プラン（山口県）

表 1 やまぐち未来維新プランの要点

項目	内容
計画期間	令和 4（2022）年度～令和 8（2026）年度（5 年間）
基本目標	「安心して希望と活力に満ちた山口県」の実現
基本方針	「3つの維新」のさらなる進化
3つの維新	1. 産業維新：強みを最大限に活かし、産業力を大きく伸ばす 2. 大交流維新：潜在力を発揮し、新たな人・モノの流れを創出・拡大する 3. 生活維新：誰もが豊かさと幸せを感じ、安心して暮らし続けられる基盤を築く
4つの視点	施策を推進する上での横断的視点： 「安心・安全」「デジタル」「グリーン」「ヒューマン」
公共交通に関する記載	・ 県内 2 空港の利用促進 ・ 市町や関係団体と連携し、新幹線の利便性向上 ・ 交通拠点と観光地とのネットワーク強化 ・ 交通空白地における持続的な移動手段の確保に向けた取組の推進 ・ 生活交通の維持・活性化
J R 美祢線に関する記載	地方ローカル線の維持・活性化に向けた、沿線自治体、国、事業者等との連携による利用促進や利便性の向上等の取組の推進



図 14 やまぐち未来維新プランの基本方針

● 沿線3市の総合計画

表 2 沿線3市の総合計画の要点

	第二次美祢市総合計画 (後期計画)	第2次長門市総合計画 (後期基本計画)	第二次山陽小野田市 総合計画 (後期基本計画)
計画 期間	令和7(2025)年度 ～令和11(2029)年度	令和4(2022)年度 ～令和8(2026)年度	令和8(2026)年度 ～令和11(2029)年度
将来像	若者・女性・地域が かがやきこどもの笑い 声が響く「誇れる郷 土・秋吉台のまち」	ひとが輝き、やさしさ がこだまするまち長門	活力と笑顔あふれるま ち「スマイルシティ 山陽小野田」
公共交通 関連施策	施策4-3-4 公共交通の確保・充実	施策2 公共交通網の充実	基本施策19 道路・交通網及び 港湾施設の充実
JR美祢線に 関する記載	県及び沿線市と緊密に 連携し、復旧に向けて 鋭意取り組んでいる	JR美祢線マイレール 運動の推進	—

● 新たな観光県やまぐち創造プラン

表 3 新たな観光県やまぐち創造プランの要点

項目	内容
計画期間	2022(令和4)年度から2026(令和8)年度までの5年間
基本的な方向	新たな時代をリードする観光県やまぐちの創造
施策の4本の柱	1「新たなニーズを捉えた持続可能な観光地域づくり」 2「観光客の心をつかむ戦略的なプロモーションの展開」 3「やまぐちの多彩な魅力を活かした幅広い交流促進策の推進」 4「反転攻勢に向けた誘客対策の強化によるインバウンドの拡大」
公共交通に 関する施策	施策の柱3(5)交流を活発化する交通ネットワークの機能強化 ・新幹線のダイヤ改善等の利便性向上 ・ノンステップバス導入等によるバリアフリー化 ・交通系ICカードやAIを活用した新モビリティサービスの導入 促進、公共交通情報のデジタル化、オープンデータ化 ・二次交通の充実に向けた取組

● 沿線3市の都市計画マスタープラン

表4 沿線3市の都市計画マスタープランの要点

	美祢市都市計画 マスタープラン	長門市都市計画 マスタープラン	山陽小野田市都市計画 マスタープラン
計画 期間	平成29(2017)年度 ～令和18(2036)年度	平成29(2017)年度 ～令和18(2036)年度	令和元(2019)年度 ～令和11(2029)年度
理念 将来像	市民が『夢・希望・誇り』 をもって暮らす 住みたいと思うまち・交 流拠点都市 美祢市	自信と笑顔にあふれた 元気都市 ながと ～自然と文化の恵みを活か した 長門だからできる豊 かな暮らしを目指して～	住みよい暮らしの創造 活力と笑顔あふれるまち
公共交通 関連施策	方針2 取組② 誰もが利用しやすい公共 交通環境の整備・充実	4-3 交通体系整備の方針	3-(2)-2) ネットワークを活かした 住みよい暮らしの創造 4-(1)-3) 広域・地域間連携軸の活 用と強化 4-(3)-1) 交通体系整備の基本的 考え方 4-(3)-3) 公共交通及び歩行者空間 の整備方針

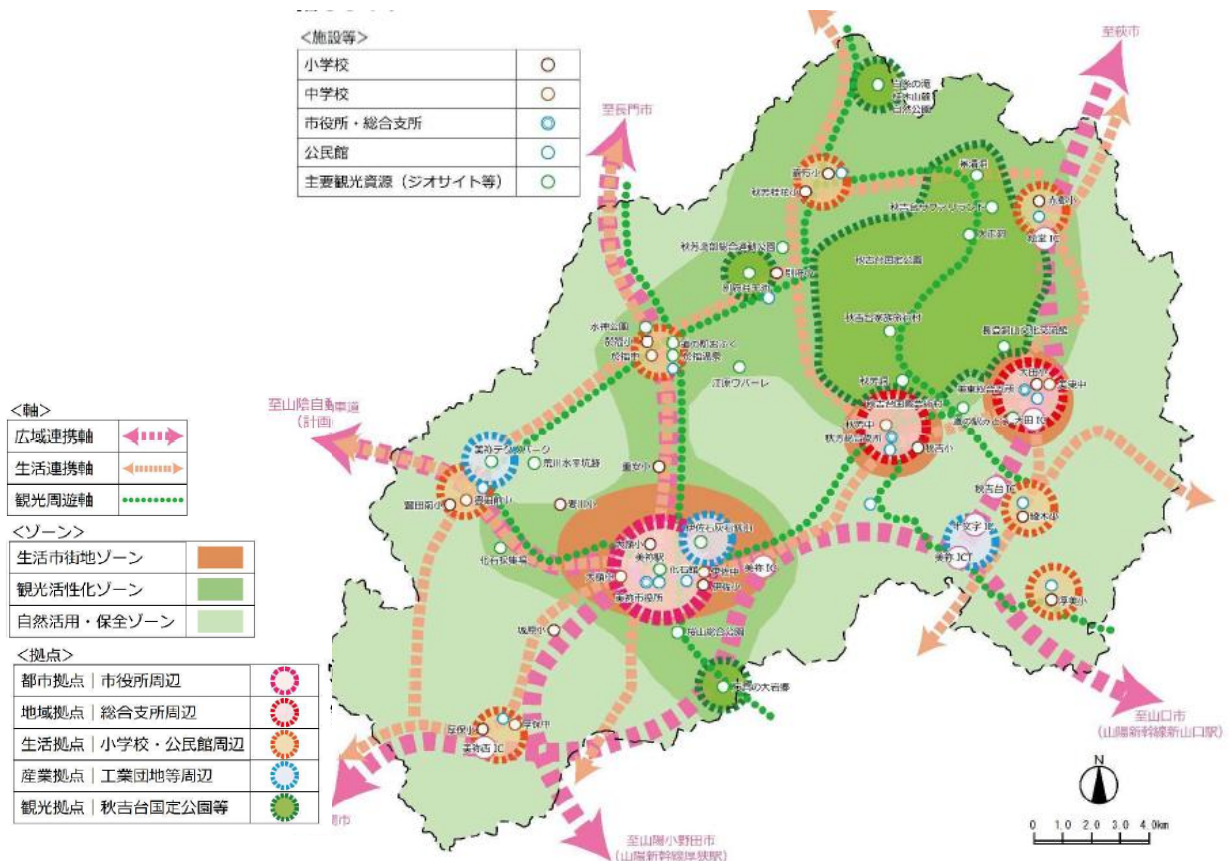


図15 将来都市構造(美祢市都市計画マスタープラン)

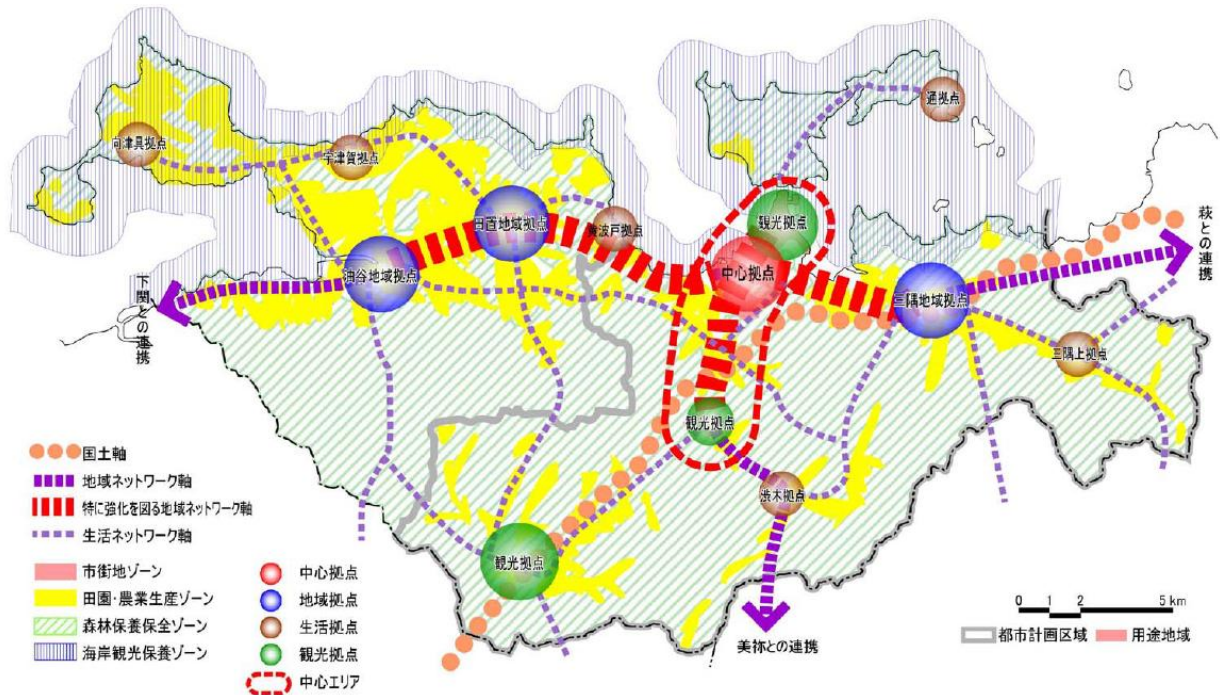


図 16 将来都市構造（長門市都市計画マスタープラン）

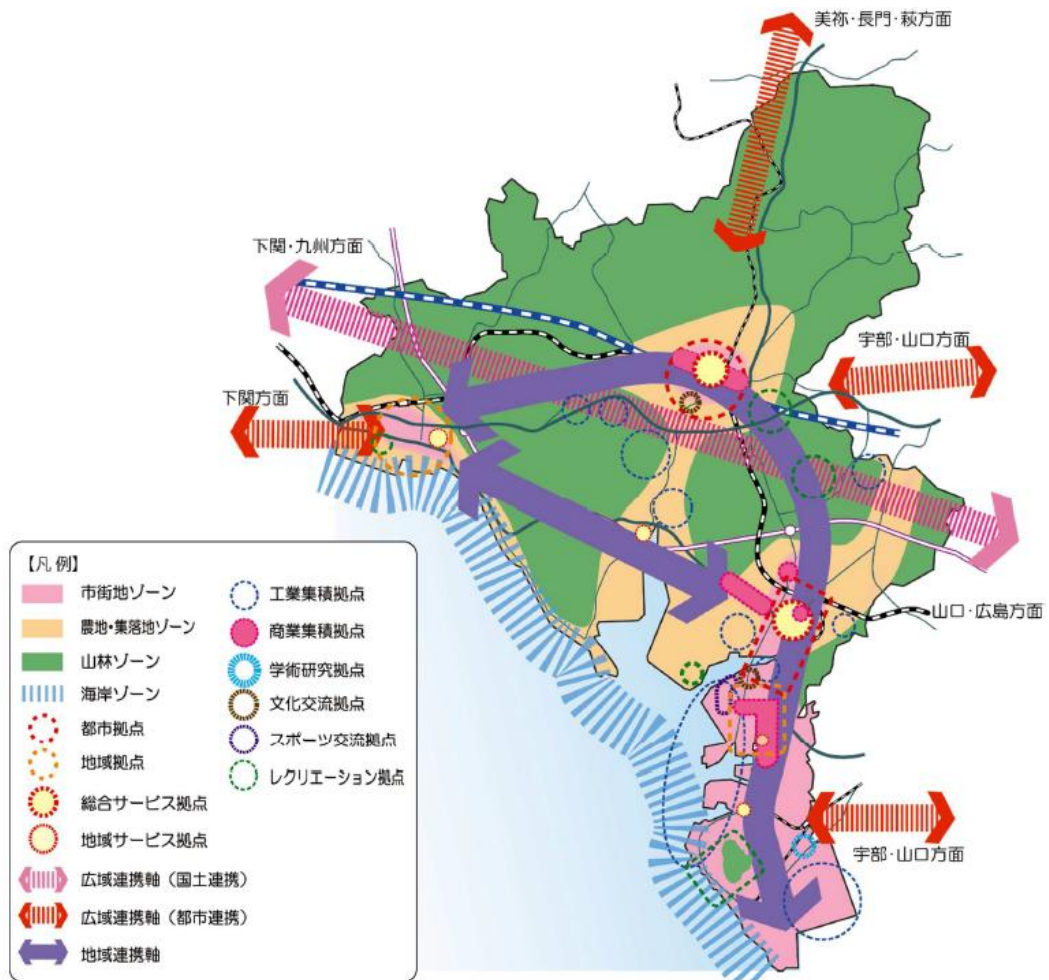


図 5 将来都市構造（山陽小野田市都市計画マスタープラン）

## 【まちづくりの方向性】

上位・関連計画を踏まえると、J R美祢線沿線のまちづくりの方向性は次のように整理できます。

### コンパクトなまちづくり

- ・住宅や福祉、商業施設等の都市拠点への集約と、日常生活機能を徒歩圏内に集めた地域拠点の整備により、公共交通や徒歩で移動可能なコンパクトなまちづくりを目指しています。
- ・都市拠点と地域拠点を結ぶ利便性の高い公共交通網を形成することにより、快適でにぎわいのあるまちづくりを進めます。

### 地域資源を活かした観光・産業の振興

- ・カルスト台地、温泉、日本海等の豊かな地域資源や自然環境を活かし、農林水産物の高付加価値化や持続可能な観光地域づくりを推進しています。
- ・地域の道の駅をアンテナショップとした地域内経済循環の拡大や、近隣の大学との産学官連携による経営支援など地域が一体となった観光・産業振興を推進しています。

### 安全・安心で持続可能な生活環境の実現

- ・誰もが暮らしやすいユニバーサルデザインのまちづくりや、住み慣れた地域で暮らし続けるための地域包括ケアシステムの構築等により、安全・安心で暮らし続けられる生活環境を目指します。
- ・災害に対しては、インフラの強靱化や情報伝達体制の構築などのハード整備と、自主防災組織の育成などによる地域防災力の向上などのソフト整備の両面での対策を強化していきます。

## 地域公共交通に求められる役割

- 新たな地域交通モデル形成に関する取組方針（山口県）

表 5 新たな地域交通モデル形成に関する取組方針

項目	内容
目指すべき将来の姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域住民にとって利用しやすい地域交通</li> <li>・ 観光客にとって利用しやすい地域交通</li> <li>・ 持続可能で効率的な地域交通</li> </ul>
取り組むべき7つの重要テーマ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 交通空白地の移動手段確保</li> <li>2. 幹線路線の維持</li> <li>3. 市街地における回遊性の向上</li> <li>4. 観光地等の移動利便性向上</li> <li>5. 運転手不足の解消</li> <li>6. 公共交通へのデジタル技術の活用</li> <li>7. 災害発生時における移動手段の確保</li> </ol>

- 沿線3市の公共交通計画

表 6 沿線3市の公共交通計画

	美祢市地域公共交通計画	長門市地域公共交通計画	山陽小野田市地域公共交通計画
計画期間	令和 5(2023)年度～令和 9(2027)年度	令和 5(2023)年度～令和 9(2027)年度	令和 5(2023)年度～令和 9(2027)年度
基本理念(基本方針)	「幸せを感じるまち」の礎となる地域公共交通の展開	市民生活を支え、ひとが輝く地域公共交通	活力と笑顔あふれるまちをいつまでも支え続ける地域公共交通
基本方針・目標(取組方針)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「誰も一人にさせないまち」の創造</li> <li>2. 未来につながる公共交通の形成</li> <li>3. 地域との共創共栄を目指した公共交通の構築</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 暮らしを支える公共交通</li> <li>2. 利用者にやさしい公共交通</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 快適・便利で持続可能なネットワーク</li> <li>2. わかりやすく利用しやすいサービス</li> <li>3. 関係者の連携・相互補完</li> </ol>
J R美祢線の位置づけ	【広域幹線】 通学、通勤、観光移動等での市内移動や隣接市への移動を担う	【広域幹線（鉄道）】 長門市駅を中心とした市内外の広域移動交通 市内外の通勤・通学・通院・買物等の移動手段	【都市間幹線】 主に周辺都市との連絡

- 地域公共交通に求められる役割

J R美祢線沿線の地域公共交通に関する計画の方向性を踏まえ、J R美祢線沿線の地域公共交通に求められる役割は次のように整理できます。

### 日常生活を支える基盤としての役割

- ・ 通学、通勤や買い物、通院といった日常生活に不可欠な移動を安心して行えるよう、安定的で利便性の高いサービスを提供する。

### 観光振興と地域間交流を促進する役割

- ・ 観光地や温泉地、道の駅などの交流拠点へのアクセスを担う二次交通と連携して、来訪者の周遊性を高める。
- ・ 鉄道とバス、タクシーなどが連携し、来訪者がスムーズに移動できるようなダイヤ編成や情報提供を行うことで、交流人口の拡大と地域の活性化に貢献する。

### ネットワーク型都市構造を支える役割

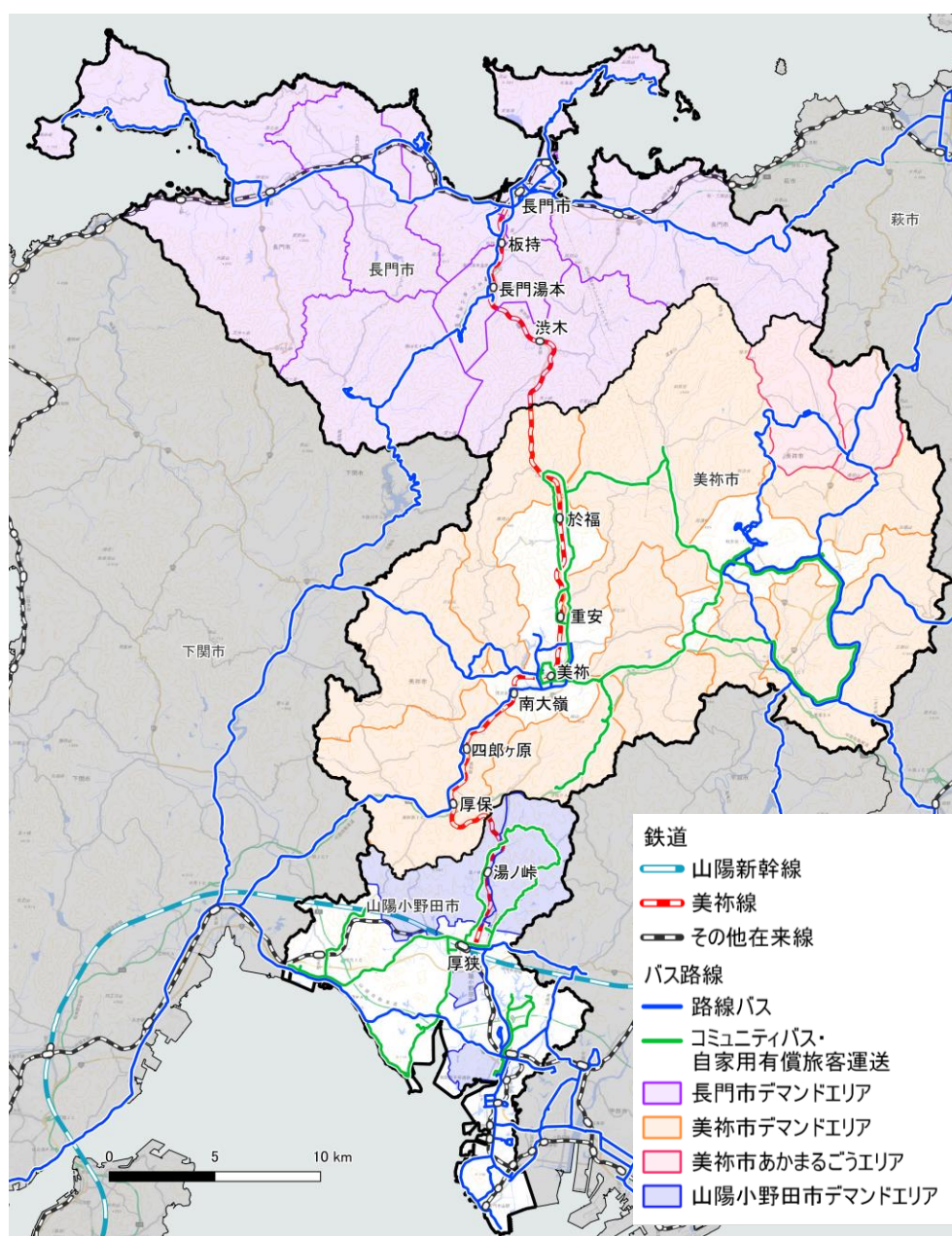
- ・ 美祢市・長門市・山陽小野田市といった沿線都市間や、宇部市・山口市・下関市・萩市などの主要都市とを結ぶ広域的な移動手段としての機能を維持・強化し、都市間連携を促進する。

## 第3章 美祢線沿線地域における公共交通の現状

### 3-1 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 山陰線に接続しています。
- ・ 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となっています。
- ・ J R 山陽新幹線から長門市方面に向かう場合、厚狭駅から J R 美祢線を利用する以外に、新山口駅から長門市直行便バスを利用することも想定されます。



## J R美祢線

### 運行状況

- ・ 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する路線です。
- ・ 全線単線・非電化であり、路線内に起終点駅を含め 12 の駅があります。
- ・ 被災前（令和 4 年）の運行本数は 9.0 往復／日（昭和 62 年の運行本数は 13.5 往復／日）です。

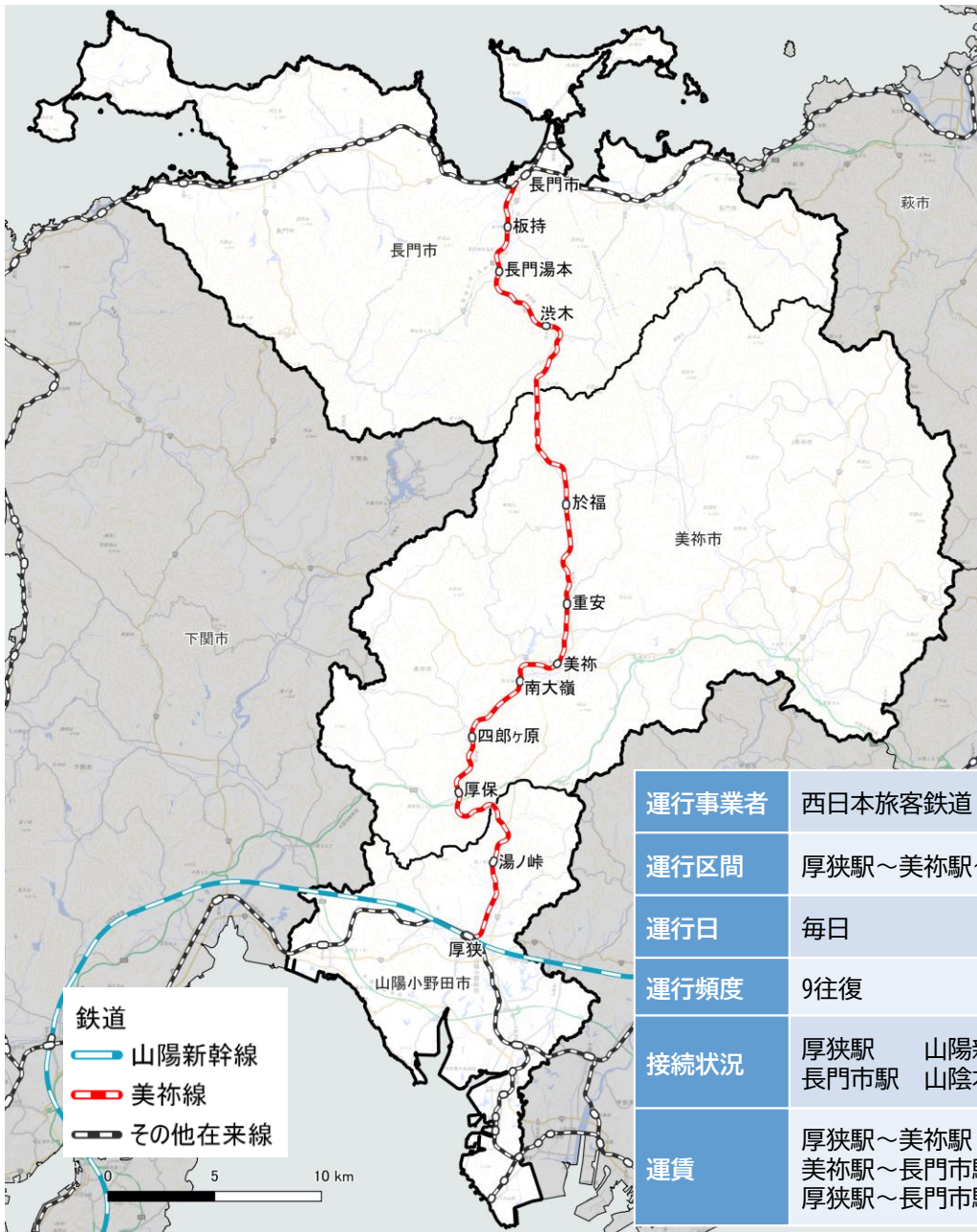


図 19 J R美祢線

資料：国土地理院地図（背景図）

## J R美祢線の歴史と水害による被災状況

- かつてのJ R美祢線では石灰石を中心とした貨物輸送が行われ、運賃設定上も幹線に指定されていました。しかし、平成 21 年には石灰石貨物列車が廃止され、平成 26 年には日本貨物鉄道の第二種鉄道事業も廃止され、旅客輸送のみとなりました。
- 平成 22 年には大雨による橋梁や盛土の流出で全線が不通となりましたが、懸命な復旧作業により 1 年 2 か月後には全線で運転を再開しました。
- そして、令和 5 年 6 月末の豪雨により橋梁が流失するなどの被害を受け、全線が不通となっており、代行バスによる輸送となっています。



図 20 J R美祢線の歴史



図 21 令和 5 年 (2023 年) の豪雨による被害状況

資料：美祢市

## 駅設備の状況

- ・ J R 美祢線の全 12 駅中 8 駅には跨線橋が設置されており、車いす利用者や高齢者には利用が困難な構造となっています。
- ・ また、於福駅では、駅前広場と代行バスの停留所が離れており、多くの地域住民にとっては代行バス利用のために陸橋を渡る必要があるなど、課題が顕在化しています。



図 22 厚保駅の跨線橋



図 23 於福駅と停留所をつなぐ陸橋

- ・ 山口県内では、J R 線及び路線バスで交通系 I C カードエリアは徐々に拡大していますが、J R 美祢線には交通系 I C カード（I C O C A 等）が導入されていません。



図 24 I C O C A 対応エリア（中国地方）

資料：JR 西日本 web サイト

## 主要駅での接続の状況

- ・ J R 美祢線の主要駅となる長門市駅、美祢駅、厚狭駅の 3 駅では、いずれの駅でも路線バスやコミュニティバスへの乗継ができるほか、長門市駅と厚狭駅では、J R 山陰線、J R 山陽線、J R 山陽新幹線などの他の鉄道への乗継を行うことができます。

表 7 長門市駅での接続路線（令和 8 年 4 月時点）

路線名・方面		平日運行便数	
鉄道	J R 山陰線	小串・下関方面	10 往復
		東萩・益田方面	10 往復
	J R 山陰線 (仙崎線)	仙崎方面	6 往復
路線バス	富士第一交通	J R 新山口駅⇔長門市直行便	4 往復
	サンデン交通	湯本・俵山方面	11.5 往復
		大泊・通方面	13 往復
	防長交通	三隅方面	6 往復
		青海大橋方面	6 往復
	ブルーライン交通	油谷・人丸方面	8.5 往復
仙崎方面		7.5 往復	

表 8 美祢駅での接続路線（令和 8 年 4 月時点）

路線名・方面		平日運行本数	
路線バス	サンデン交通	下関駅～美祢駅線	7.5 往復
	ブルーライン交通	豊田～来福台線（豊田町西市方面）	10 往復
		豊田～来福台線（来福台方面）	10 往復
コミュニティバス	あんもないと号 (市内主要幹線)	大田中央方面	10.5 往復
		美祢市立病院方面	8.5 往復
	あんもないと号 (通学・通勤おすすめ線)	大田中央方面（伊佐経由）	1.5 往復
		美祢市立病院方面	0.5 往復
		大田中央方面（嘉万経由）	1.5 往復
		美祢市立病院方面	0.5 往復
		大田中央方面（湯の口経由）	1 往復
	ジオバス	美祢市立病院方面	0.5 往復
			0.5 往復
堀越・根越線（堀越方面）		月水金 1.5 往復 火木 3.5 往復	
堀越・根越線（美祢市立病院方面）	月水金 1 往復 火木 3 往復		
於福線	時計回り 3 便 反時計回り 3 便		

表 9 厚狭駅での接続路線（令和 8 年 4 月時点）

路線名・方面			平日運行本数
鉄道	J R 山陽新幹線	広島・新大阪方面	20 往復
		小倉・博多方面	20 往復
	J R 山陽線	下関方面	30 往復
		徳山・岩国方面	27 往復
路線バス	船木鉄道	宇部方面	10.5 往復
		船木方面	10 往復
コミュニティバス	ねたろう号	梶汐湯方面	5 往復
		厚狭本町方面	5 往復
	いとね号	埴生方面	5 往復
		厚狭本町方面	5.5 便
	厚狭北部便	厚狭北部方面	循環 3 便

## 利用状況の推移

- ・ J R 美祢線の利用者（輸送密度）は、沿線人口の減少やモータリゼーションの進展によるライフスタイルの変化等により、昭和 62 年の 1,741 人／日から令和 4 年度の 377 人／日まで急激に減少しています。
- ・ 定期（通勤・通学）と定期外（観光・日常）の比率は、平成 2 年頃を境に逆転し、現在では定期（通学）が利用の約 7 割を占めています。
- ・ 令和 5 年以降は、代行バスの運行となっており、利用者の減少が見られます。

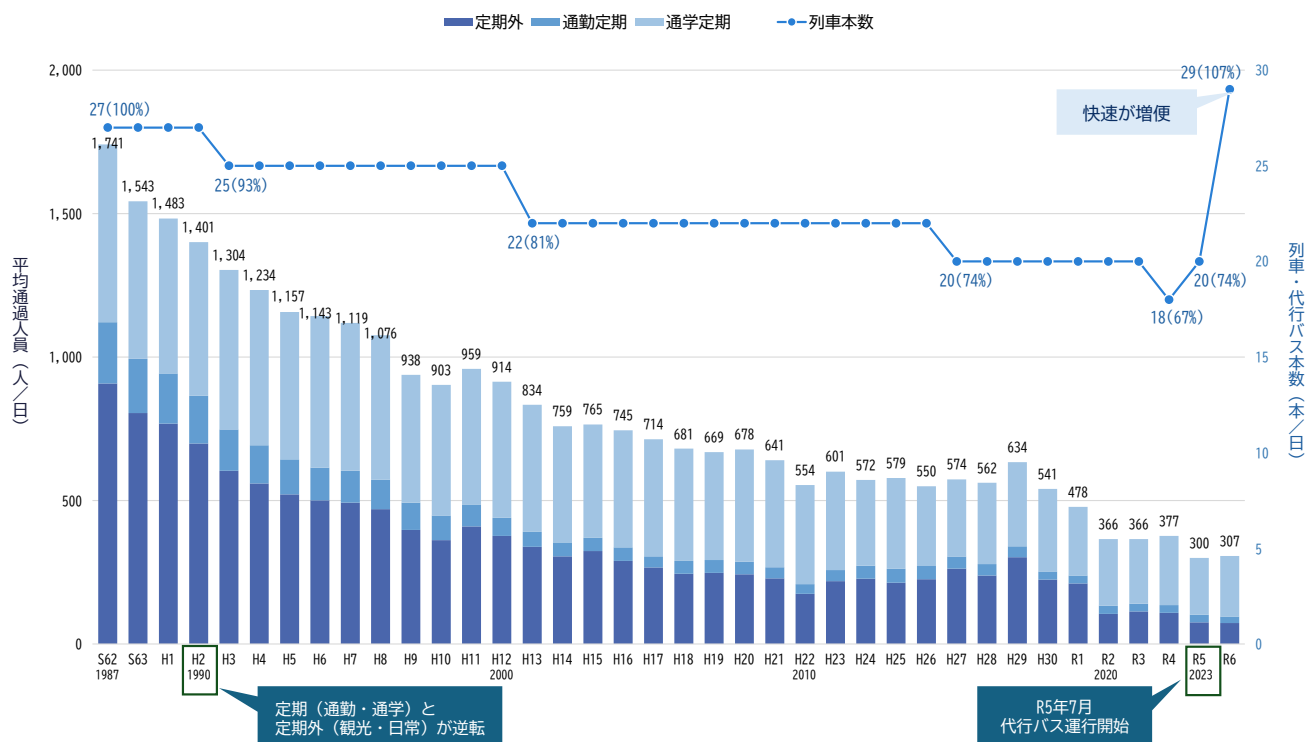


図 25 J R 美祢線の日利用者数と運行本数

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」

## 区間ごとの利用状況

- ・厚狭駅～長門市駅を通して利用する人よりも、厚狭駅～美祢駅間、美祢駅～長門市駅間の利用が多く、瀬戸内海側と日本海側の往来は限定的です。
- ・また、各市内駅相互間におけるJR美祢線の利用は限定的であり、特に山陽小野田市内・長門市内のみでの利用は僅少であることから、各市域内の輸送は担っておらず、専ら美祢駅を中心とし、厚狭駅・長門市駅との往来を担っています。

- 厚狭駅で下車される方よりも厚狭駅から山陽線等に乘換える利用が多い。
- JR美祢線利用者の目的地は厚狭駅周辺地域ではなく、下関市・山陽小野田市街・宇部市・山口市といった遠方と想定される。
- JR美祢線はJR山陽線やJR山陽新幹線へのアクセス手段としての役割を担っており、鉄道ネットワークの一端を形成している。

JR美祢線 2019年度起終点調査（普通・定期） 1日当たり起終点調査データ

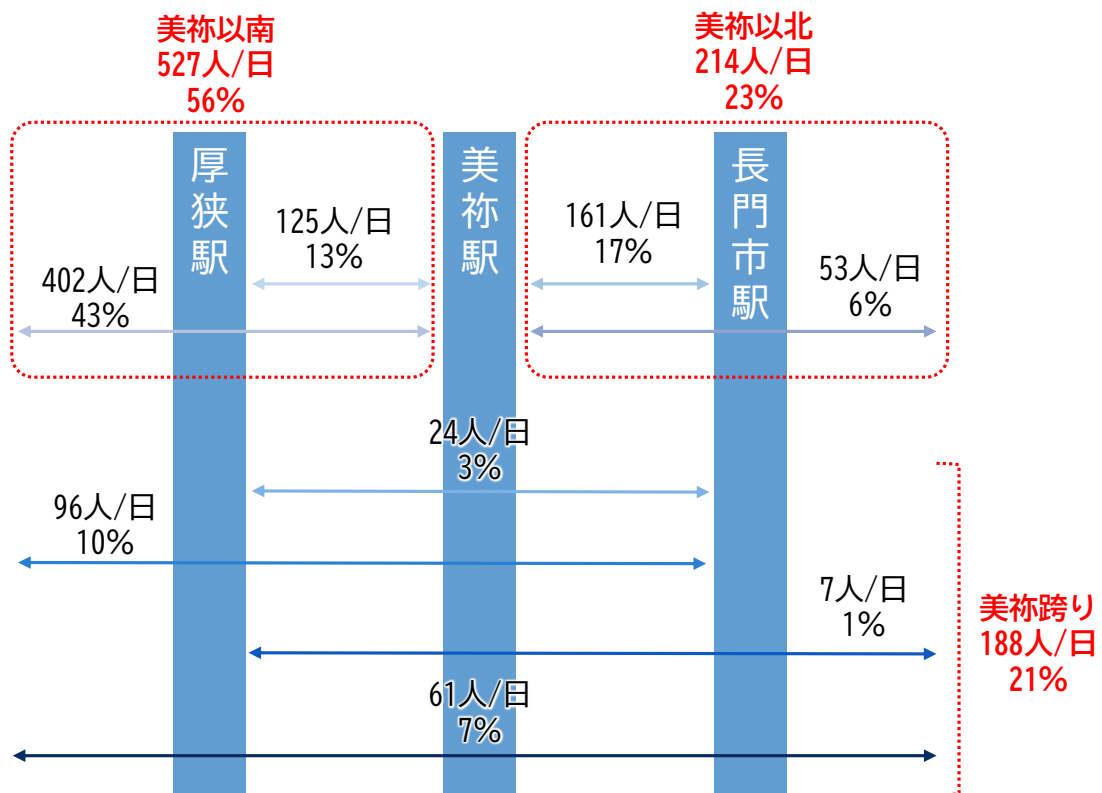


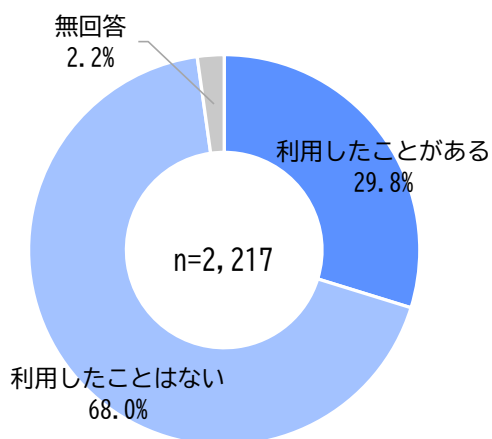
図 26 主要駅間の日利用者数

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」

## J R 美祿線の沿線住民の利用状況等

- 沿線住民アンケート（令和 6 年実施）において、被災前 5 年間に J R 美祿線を利用したことがあると回答した人の割合は 29.8%にとどまっており、利用したことがあると回答した人のうち、月 1 回以上利用と回答した人の割合は 24.4%にとどまっています。

被災前5年間のJR美祿線の利用有無



被災前5年間のJR美祿線の利用頻度

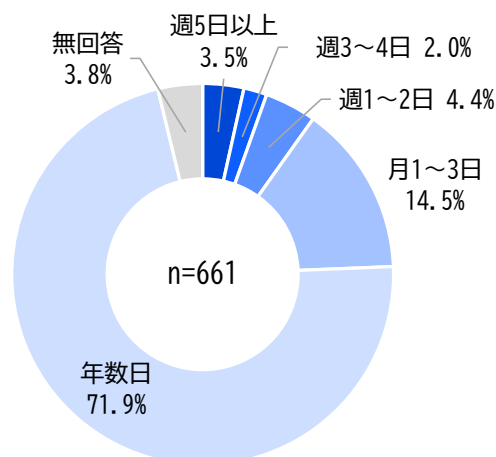


図 27 被災前 5 年間の JR 美祿線の利用状況

資料：JR 美祿線利用促進協議会 復旧検討部会  
鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討報告書

- 一方で重要視するサービス要素が改善されれば「これまで以上に利用する」「今まで利用しなかったが改善されたら利用する」と回答した人の割合は、53.2%に上ります。

サービスが改善した場合の利用意向

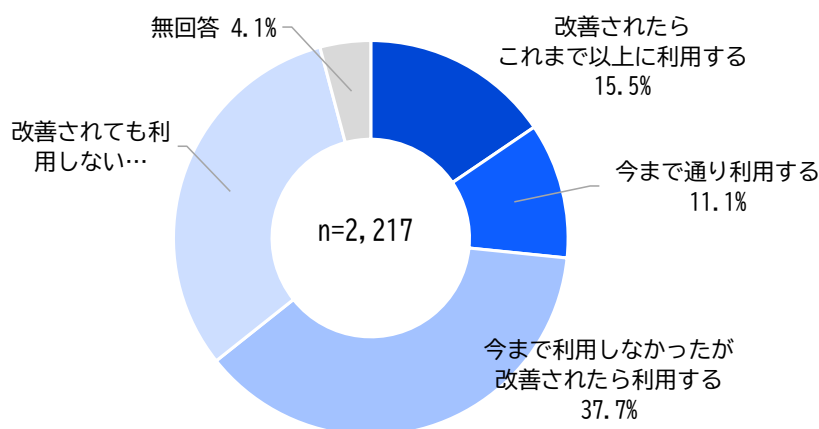


図 28 厚狹～美祿～長門間の公共交通サービスが改善した場合の利用意向

資料：JR 美祿線利用促進協議会 復旧検討部会  
鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討報告書

## 代行バスの運行状況

- ・令和5年の被災以降、代行バスによる輸送が行われています。
- ・代行バスは湯ノ峠駅を除くJR美祢線の各駅（於福駅、渋木駅、板持駅は国道316号沿いのバス乗り場）に停車し、所要時間は鉄道（被災前の平均所要時間：64分）に比べて17分長くなっています。

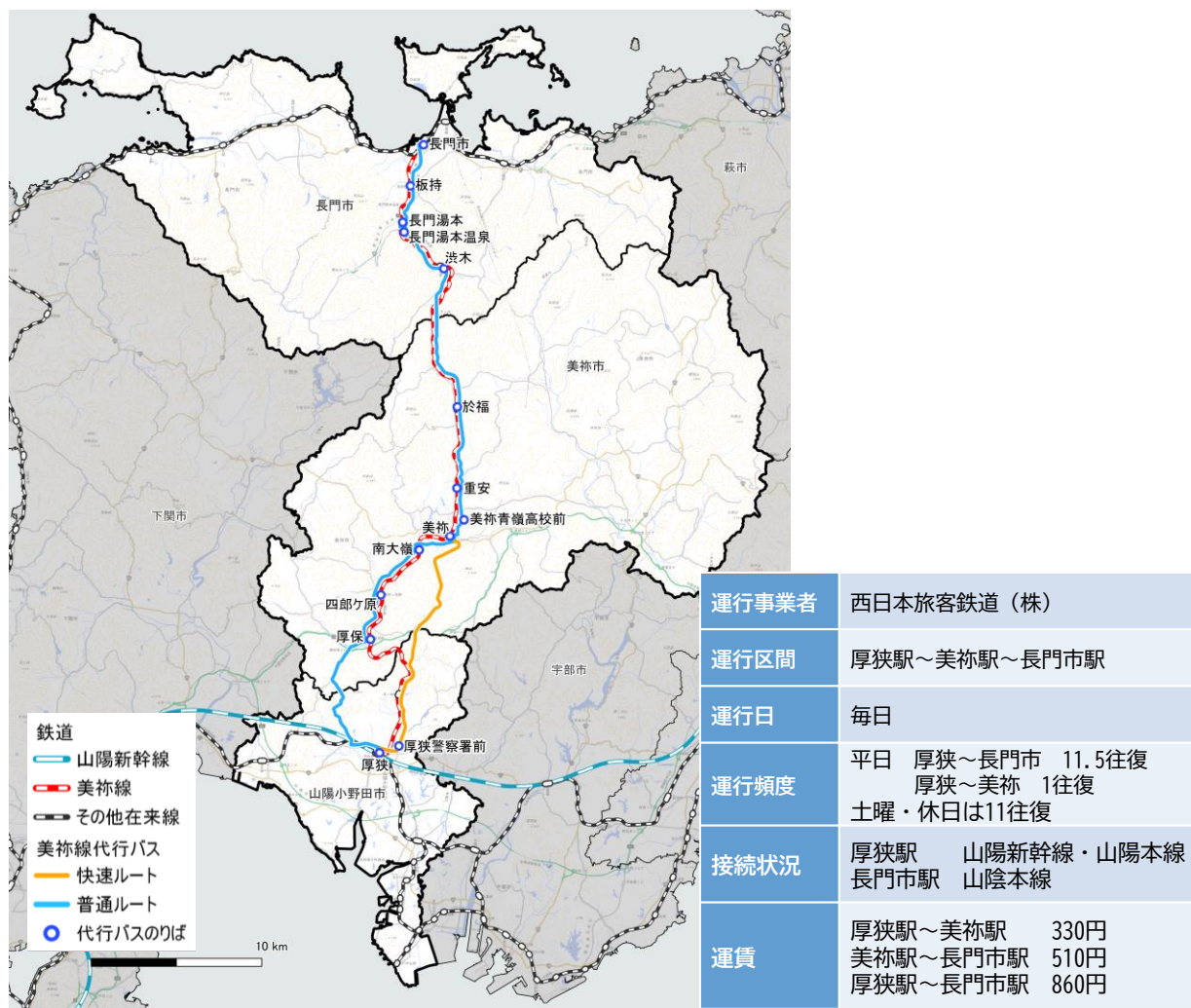
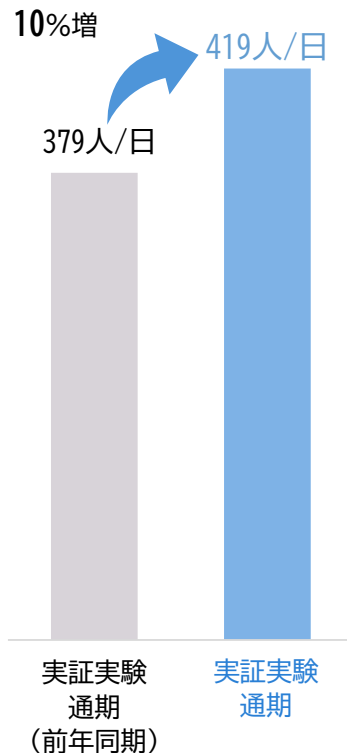


図 29 代行バス（令和8年4月時点）

資料：国土地理院地図（背景図）

## 代行バスでの実証実験

- ・令和6年10月から令和7年3月には、運行本数の増や快速便の運行等の実証運行が行われました。
- ・実証運行により、利用者数は前年度に比べ、10%増加しています。



### 利用の分析・考察

#### 利用者数の概況

- 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。

#### 山陽線との接続

- JRのデータによると、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い。
- [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。

#### 季節的傾向

- 秋から年度末に向けて徐々に利用が減少した。
- 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。

#### 通常便と快速便の利用傾向

- 便別にみると、快速便の前後の通常便利用者が減少している。
- 通常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。

#### 新設した停留所の状況

- 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。

資料 JR美祢線利用促進協議会 復旧検討部会検討結果報告書

## 路線バス

### 運行状況

- ・ J R美祢線の沿線においては、サンデン交通（株）、ブルーライン交通（株）、防長交通（株）、船木鉄道（株）の4社が、各市及び県内の各地域を結ぶ路線を運行しています。
- ・ 主要結節点から隣接市等を結ぶ広域移動を担っているほか、車を持たない住民の日常の交通手段としても広く利用されています。
- ・ 長門市駅、美祢駅、厚狭駅は、J R美祢線と路線バスの乗換えの重要な拠点となっています。

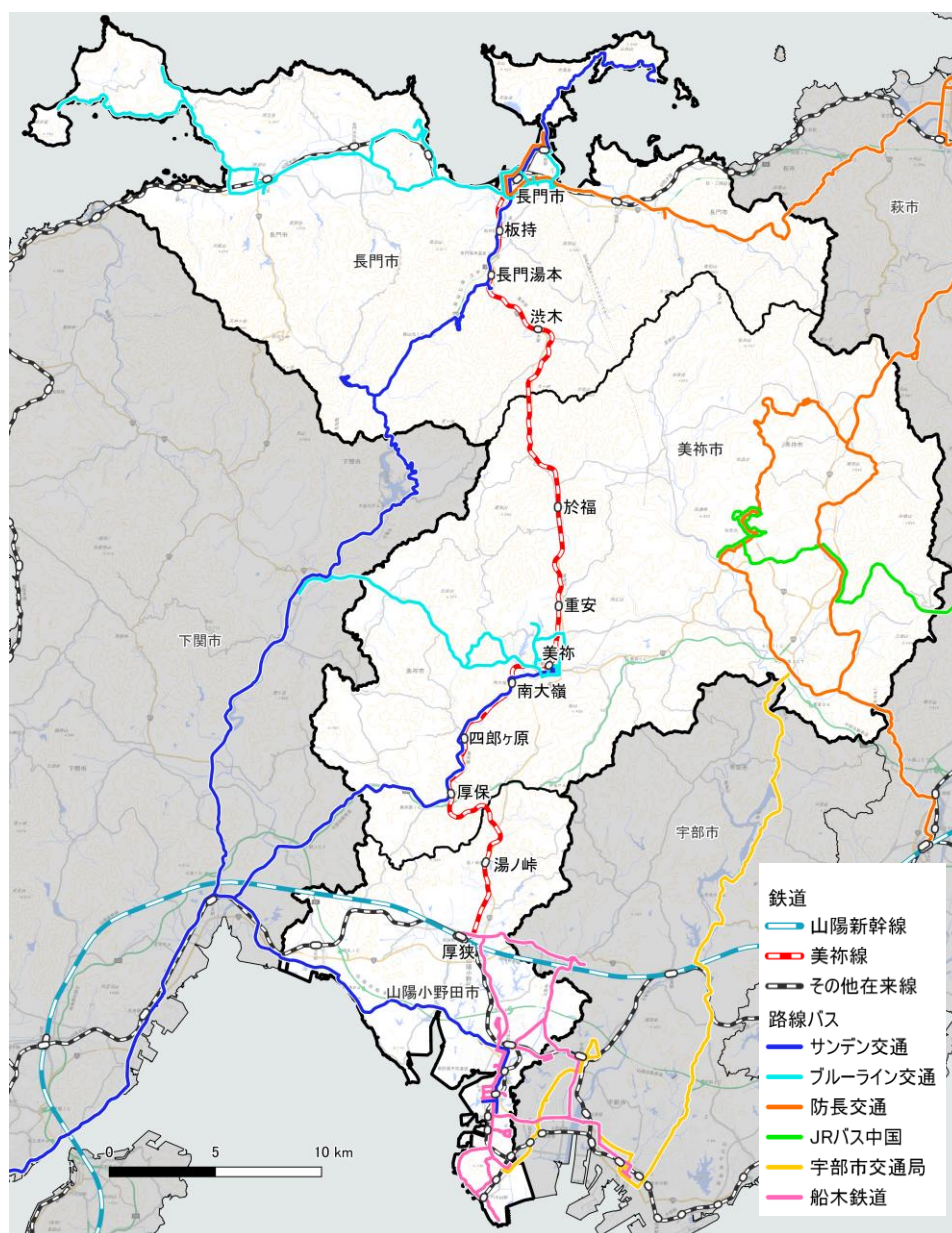


図 30 路線バス

資料：国土地理院地図（背景図）

## コミュニティバス・デマンド交通

### 運行状況

- ・路線バスが運行していない地域を中心に、各市が独自の施策として、コミュニティバスやデマンド交通を運行しています。
- ・車を持たない地域住民の通院や買物利用などの日常生活に欠かせない地域生活交通として利用されています。
- ・この場合においても、長門市駅、美祢駅、厚狭駅が、乗換えの重要な拠点となっています。

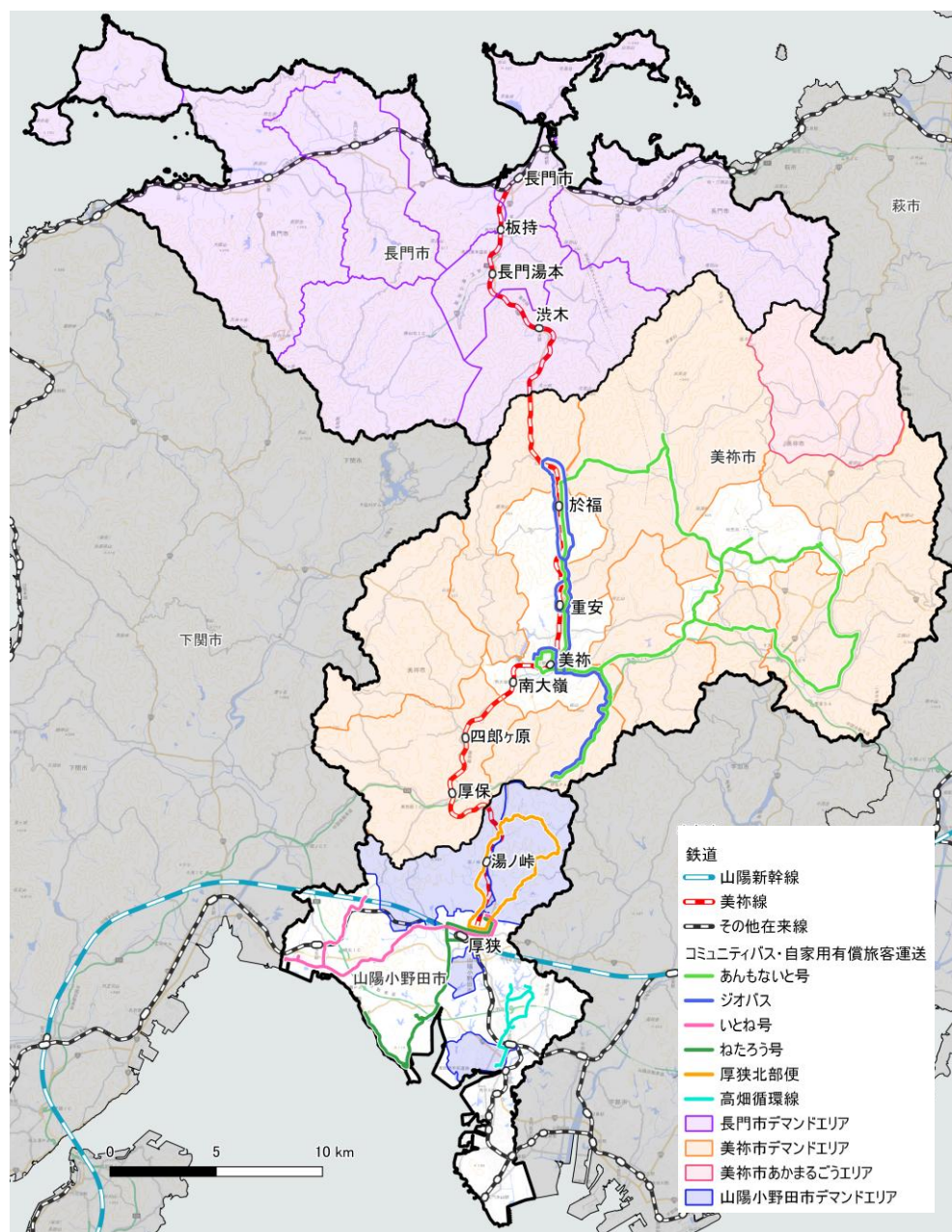


図 31 コミュニティバス・デマンド交通

資料：国土地理院地図（背景図）

## 第4章 美祢線沿線地域における公共交通の課題

### 4-1 美祢線沿線における地域公共交通の問題点・留意点

美祢線沿線地域の現状診断を踏まえ、美祢線沿線地域の公共交通における問題点・留意点を以下のとおり整理します。

#### 問題点・留意点1 豪雨によるJR美祢線の不通により地域住民の移動に大きな影響

- 代行バス運行での速達性の低下

▶ P27 代行バスの運行状況

現在の代行バスは、駅への乗り入れ等により、鉄道に比べ、所要時間が17分長くなっています。

- 通学利用への影響

▶ P24 利用状況の推移

JR美祢線全体の利用者数に占める通学利用の割合は約7割程度と高く、JR美祢線の不通による影響を大きく受けています。

- 被災リスクへの備えが必要

▶ P21 JR美祢線の歴史と水害による被災

JR美祢線は平成22年、令和5年の2度の水害により全線不通となっているため、今後も被災リスクへの備えが必要です。

#### 問題点・留意点2 JR美祢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

- JR美祢線の利用者数の減少

▶ P24 利用状況の推移

マイカー利用の増加や沿線人口の減少により、JR美祢線の輸送密度はJR発足時の1,741人/日（昭和62年）から377人/日（令和4年）に大きく落ち込んでいます。

- 公共交通に対する沿線住民の期待

▶ P26 沿線住民の利用状況

沿線住民アンケート（令和6年実施）では、重要視するサービス要素が改善されれば「これまで以上に利用する」「今まで利用しなかったが改善されたら利用する」の回答が53.2%に上り、公共交通に対する期待の高さが伺えます。

#### 問題点・留意点3 JR美祢線の主要駅は、地域住民にとって広域移動の重要な拠点

- 主要駅では、鉄道やバス路線と接続されている

▶ P23 主要駅での接続状況

JR美祢線の主要駅となる長門市駅、美祢駅、厚狭駅の3駅では、いずれの駅でも路線バスや他の鉄道への乗継を行うことができます。

- **J R美祢線が広域ネットワークの一端を担っている** ▶ P25 区間ごとの利用状況

J R美祢線の各市内駅相互間における利用は限定的であり、主に美祢駅を中心とした厚狭駅・長門市駅との往來を担っています。また、J R美祢線がJ R山陽線や新幹線へのアクセス手段として広域ネットワークの一端を形成しています。

#### 問題点・留意点4 高齢者や高校生の移動手段の確保・充実が重要

- **沿線地域の高齢化の進行** ▶ P5 人口・高齢化率

国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計では、沿線3市の高齢化率は令和2年度の38.6%から令和32年度には47.5%に達する見込みです。

- **沿線地域の通学移動への対応** ▶ P7 移動の目的地となる施設分布

J R美祢線沿線には5校6校舎の高校が立地しており、通学におけるJ R美祢線の役割は大きく、通学手段を確保していくことが必要です。

#### 問題点・留意点5 観光客等、来訪者の移動手段の確保・充実が重要

- **観光振興につながる移動手段の確保** ▶ P16 まちづくりの方向性

カルスト台地、温泉、日本海等の豊かな地域資源を観光振興に活用するためには、観光客や来訪者の移動手段を確保する必要があります。また、観光振興につながるモビリティとなるよう、車両の仕様や利便性についても検討する必要があります。

#### 問題点・留意点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

- **バリアフリー化への対応** ▶ P22 駅設備の状況

多くの駅には跨線橋や段差、陸橋があり、車いす利用者や高齢者にとって利用が困難な構造となっています。

#### 問題点・留意点7 沿線住民や観光客の利用拡大に向けた取組が重要

- **キャッシュレス決済の未整備** ▶ P22 駅設備の状況

交通系ICカード（ICOCA等）が導入されておらず、利用者（特に都市部からの来訪者等）の利便性向上策が展開できていません。

- **需要喚起の長期的な継続ができていない** ▶ P24 利用状況の推移

過去の取組にPR効果や単年度での利用増加効果はあったものの、需要の掘り起こしや継続的な利用定着には繋がっていません。沿線住民が新たな地域公

公共交通に誇りや愛着を持つことができるよう、住民が地域公共交通の検討に主体的に関与するとともに、刷新感・環境性能を備えた地域公共交通の導入に向けた検討に取り組んでいく必要があります。

- **行政間・部局間の連携**

▶ P18 地域公共交通に求められる役割

観光での利用拡大には、交通部局と観光・教育・まちづくり部局との横断的な取組が必要です。

## 4-2 美祿線沿線の地域公共交通に関する対応の視点

整理した問題点・留意点を踏まえ、沿線地域で今後取り組むべき対応の視点を次のように設定します。

対応の視点1	J R美祿線に替わる新しい公共交通 (以下、「美祿線B R T」という)の構築	対応する問題点・留意点						
		1	2	3	4	5	6	7

豪雨によるJ R美祿線の不通により、地域住民の移動に大きな影響が生じています。特にJ R美祿線の利用の約7割を占める通学利用者が大きな影響を受けており、J R美祿線に替わる「美祿線B R T」の構築は急務となっています。

対応の視点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	対応する問題点・留意点						
		1	2	3	4	5	6	7

美祿線沿線地域全体の人口は減少が続くと予測される中、J R美祿線の駅を拠点とした地域内の移動を担う公共交通サービスについて、地域のニーズに応じた内容の充実が必要とされています。

対応の視点3	美祿線B R Tを中心とした公共交通の 利用促進	対応する問題点・留意点						
		1	2	3	4	5	6	7

以前から行われているJ R美祿線の利用促進の取組には一定の成果がみられますが、継続的な利用定着には至っていません。今後は行政内の連携だけでなく、地域の多様な関係者の連携・協働による長期的・継続的な利用促進の取組が求められています。

対応の視点4	J R美祿線の駅機能の強化と 乗継利便性の向上	対応する問題点・留意点						
		1	2	3	4	5	6	7

J R美祿線各駅の機能強化を進めるとともに、J R美祿線が厚狭駅を經由してより広域の交通へのアクセスとして機能していることを踏まえた乗継利便性の向上が重要となります。

対応の視点5	高齢者や高校生が利用しやすい環境の 整備	対応する問題点・留意点						
		1	2	3	4	5	6	7

自動車を運転できない高齢者や高校生にとって、美祿線B R Tは重要な移動手段となります。一方でJ R美祿線にはバリアフリーに未対応の駅も多く、美祿線B R Tにおいても高齢者や高校生が利用しやすい環境の整備が重要となります。

対応の視点6	観光客等、来訪者が利用しやすい環境の整備	対応する問題点・留意点						
		1	2	3	4	5	6	7

J R美祢線の近隣には秋吉台や仙崎などの観光地が所在していますが、J R美祢線主要駅からのアクセスの弱さなどから観光路線としてのポテンシャルを生かせていません。来訪者が利用しやすい環境整備は観光振興にもプラスに働きます。

対応の視点7	美祢線BRTの構築を契機とした地域振興や観光振興	対応する問題点・留意点						
		1	2	3	4	5	6	7

公共交通によって、来訪者が利用しやすい環境を整備するとともに、美祢線BRTの開業を契機とした観光客の呼び込みやPRもこれからの地域振興・観光振興には欠かせません。

## 第5章 基本方針

### 5-1 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

### 5-2 基本方針と基本目標

---

#### 基本方針1 JR美祢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>

- 1-①地域とともに進める美祢線BRTの検討
- 1-②美祢線BRTの整備
- 1-③美祢線BRTの運行
- 1-④美祢線BRTを中心とした公共交通サービスの充実

#### 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>

- 2-①美祢線BRTの利便性向上
- 2-②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

#### 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>

- 3-①美祢線BRTと調和のとれたまちづくりの推進
- 3-②美祢線BRTを活用した観光交流の推進

### 5-3 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

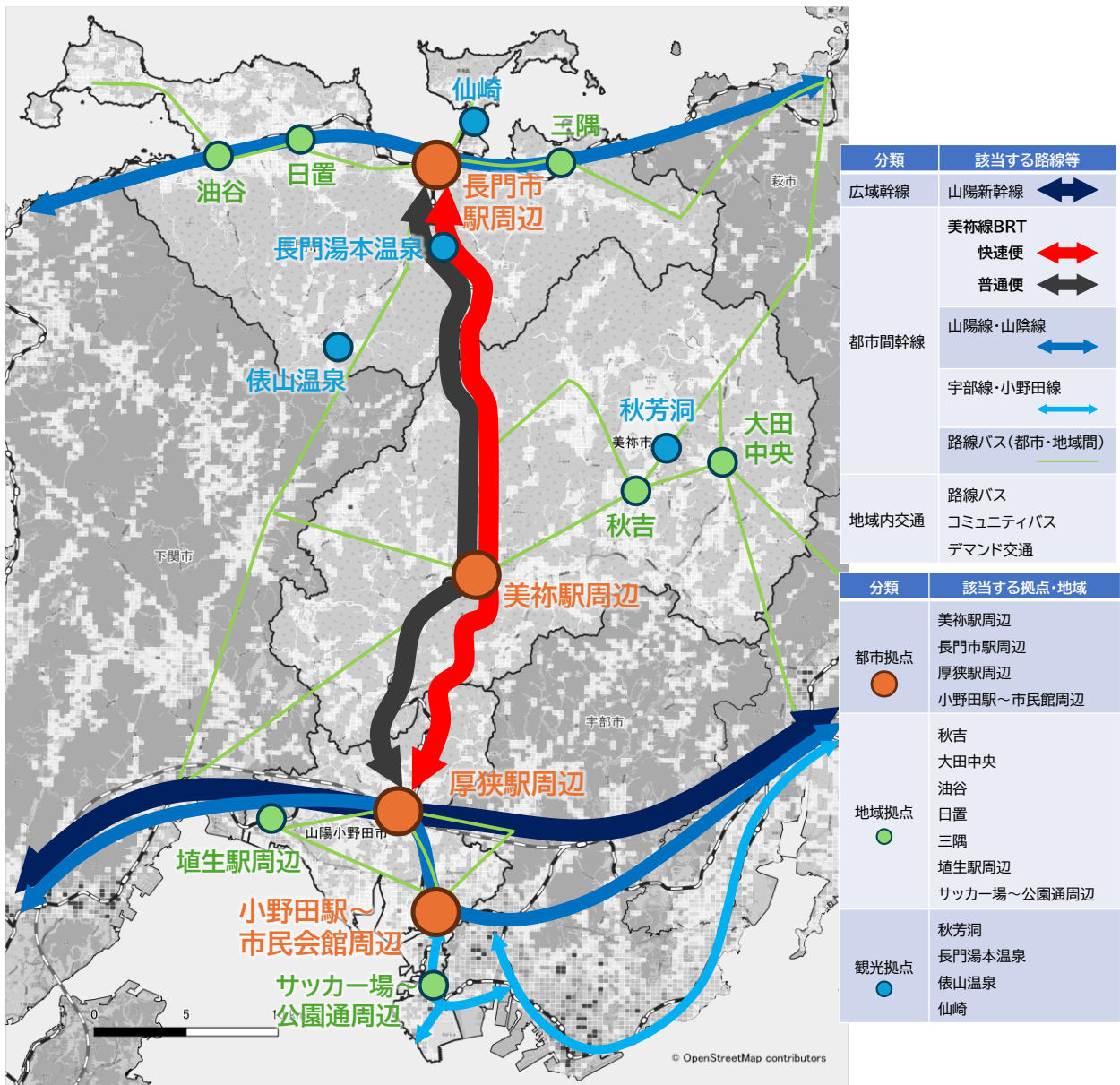


図 32 将来ネットワークのすがた

- 通常ルートと快速ルートの2ルートで運行
- 運行本数はJ R美祢線の1.5倍程度

<b>通常ルート</b>	長門市駅～美祢駅～(厚保駅経由)～厚狭駅	<b>通常ルート</b>	生活の足としての利便を考慮した柔軟な停留所設定
<b>快速ルート</b>	長門市駅～美祢駅～(国道316号経由)～厚狭駅	<b>快速ルート</b>	速達性を重視した停留所・ルート設定

図 33 運行ルート、運行本数の方針

区分	路線の役割	対象となる公共交通
広域幹線	主に県外との間の広域なアクセスを確保する	J R 山陽新幹線
都市間幹線	南北方向の都市間アクセスを確保する	美祢線 B R T
	山陽側の東西方向の都市間アクセスを確保する	J R 山陽線 J R 小野田線
	山陰側の東西方向の都市間アクセスを確保する	J R 山陰線
	鉄道を補完する形で都市間アクセスを確保する	路線バス
地域内交通	地域内での移動や、居住地域と地域拠点・都市拠点間の移動を担う	路線バス コミュニティバス デマンド交通

表 10 公共交通の役割と分類

区分	役割	該当する拠点
都市拠点	美祢線沿線地域の中でも、住宅や福祉、商業、教育等の都市機能が集積し、沿線地域の中核となる拠点	美祢駅周辺 長門市駅周辺 厚狭駅周辺 小野田駅～市民会館周辺
地域拠点	日常生活機能がコンパクトに集まり、美祢線沿線地域での生活を支える拠点	秋吉 大田中央 油谷 日置 三隅 埴生駅周辺 サッカー場～公園通周辺
観光拠点	美祢線沿線地域の中でも、県内・県外からの観光の目的地となる拠点	秋芳洞 長門湯本温泉 俵山温泉 仙崎

表 11 美祢線沿線地域の拠点の位置づけ

## 第6章 目標を達成するための事業内容

### 6-1 事業体系

基本目標	事業	
基本方針1 JR美祢線に替わる新たな公共交通ネットワークの構築		
①地域とともに進める美祢線BRTの検討	1	BRT運行に向けた基本的な方向性の検討
	2	トータルデザインによるブランドイメージ構築
②美祢線BRTの整備	3	誰もが快適に利用できるBRT車両の導入
	4	BRT運行に向けた営業設備の整備
	5	P T P S整備や快速便による速達性・定時性の確保
③美祢線BRTの運行	6	持続可能な運営・運行体制の構築
	7	運転士等の担い手不足対策の実施
④美祢線BRTを中心とした公共交通サービスの充実	8	BRTと鉄道・路線バス・コミュニティバスの接続改善
	9	沿線全体の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		
①美祢線BRTの利便性向上	10	停留所環境の改善
	11	利便性の高い機能・設備の導入
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	12	住民・企業・団体等が協働した利用促進の実施
基本方針3 美祢線BRTを軸とした地域活性化の推進		
①美祢線BRTと調和のとれたまちづくりの推進	13	交通結節点の機能強化
	14	駅舎や交通結節点を活用した賑わいづくり
②美祢線BRTを活用した観光交流の推進	15	観光二次交通との連携
	16	観光資源としての美祢線BRTの活用



## 事業2 トータルデザインによるブランドイメージ構築

- 美祢線BRT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、車両や停留所やシンボルマークのトータルデザイン、愛称等を検討します。
- 地域住民が美祢線BRTに誇りや愛着を持てるよう、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します。



▲デザイン・ブランディングの事例（山口地区新型車両「Kizashi」）

資料：JR西日本

実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 整備開始まで

## 事業3 誰もが快適に利用できるBRT車両の導入

再構築

利便

- 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を目指します。



資料：いすゞ自動車（株）Web サイト



資料：BYD AUTO JAPAN（株）Web サイト

▲バリアフリーに対応した利用しやすいBRT車両の例

実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 運行開始まで（運行開始後は随時）

#### 事業4 BRT運行に向けた営業設備の整備

再構築

- BRTの運行開始に向けて、必要となる営業所等の営業設備を整備します。
- 環境性能を向上した車両を導入するものとし、車両に電力や燃料を供給する設備等についても整備を検討します。

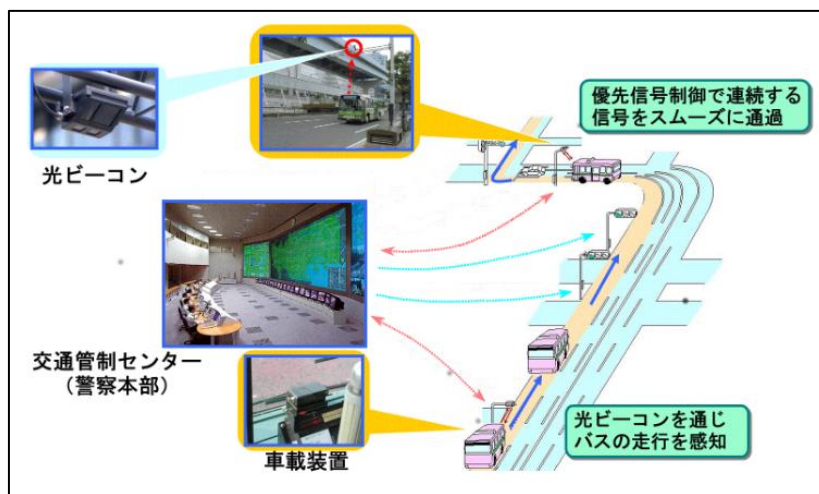
実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 運行開始まで

#### 事業5 PTPS整備や快速便による速達性・定時性の確保

再構築

- 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）の整備や快速便の設定を行います。



▲PTPS（公共車両優先システム）概念図

資料：警察庁 Web サイト

- 停留所について、速達性・定時性を確保するため、設置場所の検討・移設を行います。

実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 運行開始まで

#### 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・運行体制を構築します。
- 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します。

実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 運行開始まで

## 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進めます。



▲どらなび EXPO での出展



▲バス・タクシー合同就職説明会 & バス運転体験会

- 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、段階的な実証実験に取り組みます。



▲自動運転・隊列走行の実証実験（東広島市）

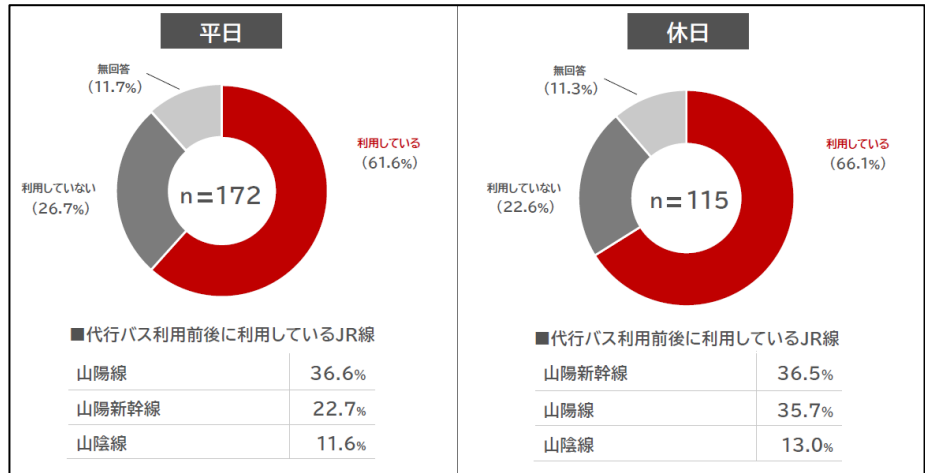
資料：（左）JR 西日本 Web サイト、（右）実証実験の様子

実施主体	J R西日本、バス事業者、山口県、沿線3市
実施時期	随時

事業8 BRTと鉄道・路線バス・コミュニティバスの接続改善

利便

- 美祢線BRTと鉄道・路線バス・コミュニティバスとのダイヤ連携を図ることで、接続の利便性向上を目指します。



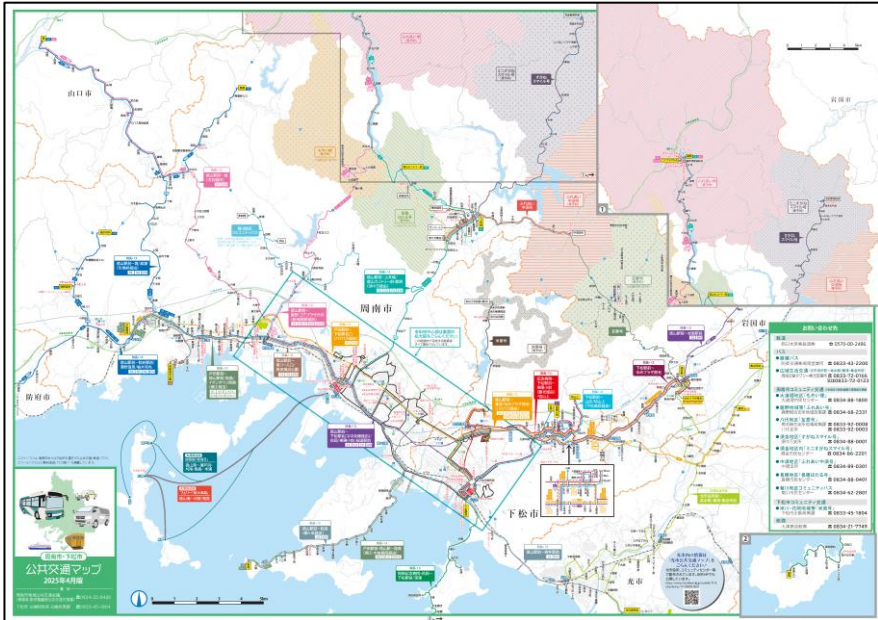
▲JR美祢線代行バス利用前後のJR線利用状況

資料：JR美祢線利用促進協議会「鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討報告書」

実施主体	JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市
実施時期	随時

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を利用するための情報を提供する公共交通マップや時刻表を制作し、デジタル配信等により展開します。



▲市域をまたいだ広域の公共交通マップの例（周南市・下松市公共交通マップ）

資料：山口県オープンデータカタログサイト

実施主体	JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市
実施時期	運行開始まで

## 事業10 停留所環境の改善

再構築

利便

- 快適に利用できる停留所の整備を行います。
- 停留所ごとに箱型待合所や上屋、案内表示の整備を検討します。



▲待合所の例（箱型待合所）

写真：日田彦山線BRT、気仙沼線BRT

- 拠点となる停留所において、デジタルサイネージの設置を検討します。



▲デジタルサイネージの例

写真：日田彦山線BRT

実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 運行開始まで

- バスの運行情報をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムを導入します。



▲ J R 美祢線代行バスでのバスロケーションシステム

- 交通系 I C カードによるキャッシュレス決済を導入します。



▲ I C カード車載器 ( J R 西日本仕様 )



▲ I C O C A



▲ モバイル I C O C A

- その他、車内 U S B 充電や車内 W i - F i の導入、利便性の高い機能・設備を導入します。



▲ 車内 U S B 充電



▲ 車内 W i - F i

実施主体	J R 西日本、バス事業者、山口県、沿線 3 市
実施時期	運行開始まで

## 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・協働して利用促進に取り組みます。



▲ J R 美祿線における利用促進の取組例

資料：J R 美祿線利用促進協議会

実施主体	J R 西日本、バス事業者、山口県、沿線 3 市
実施時期	運行開始後

### 事業13 交通結節点の機能強化

再構築

利便

- 沿線の主要な乗継拠点となる交通結節点の機能強化を図ります。
- 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します。

実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 随時

### 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の開催などのイベントを行います。



▲賑わいづくりの取組例（美祢線マルシェ）

資料：美祢市

実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 運行開始前、運行開始後

### 事業15 観光二次交通との連携

- 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の向上を図ります。



▲JR美祢線沿線の近隣観光地の例（秋吉台、センザキッチン）

実施主体 JR西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 運行開始前、運行開始後

## 事業16 観光資源としての美祢線BRTの活用

利便

- 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による観光誘客に取り組みます。

2024.3.23 美祢線全線開通100周年 プレ記念事業

美祢線×小野田線  
国鉄 あたしの旅  
復古  
スタンプラリー

実施期間:7月29日～  
令和5年1月31日

美祢線 & 小野田線の両方に乗車し、9駅のスタンプを全部押すと、コンプリートスタンプが押せる！記念乗車証(2種類)もGETできる！

この台紙の中間に、9駅のスタンプを全て押印

美祢線と小野田線の両方に乗車したことが分かるもの※  
※台紙、記念乗車証、スタンプは駅事務室または駅事務室の写真など

今しが押せない！コンプリートスタンプが押せる

今しがも押せない！レトロ風記念乗車証(2種類)がもらえる

記念乗車証

※イメージです。

美祢線

小野田線

令和6年(2024年)1月23日に迎える美祢線全線開通100周年を記念して、美祢線×小野田線がコラボした「国鉄あたしの復古スタンプラリー」を実施します。開通時代の昭和55年(1980年)から全線の設定駅(約740駅)の外に設置されている「あたしの旅」スタンプを復刻して、当時と同じ6駅(厚狭駅、美祢駅、長門市駅、小野田駅、宇部新川駅)に設置するほか、沿線は設置のなかった厚狭駅、宇部駅にも、新たに押しやすめのトログスタンプを作成して設置します。

※記念乗車証は、無くなり次第終了となります。あらかじめご了承ください。  
※乗車券は併せてお持ちください。美祢線×小野田線がコラボした「復古スタンプラリー」

JR 西日本商品化課

「あたしの旅」(復刻版) 美祢線×小野田線

記念乗車証配付窓口	
場所	対応可能時間
長門市駅	7:30～18:00
厚狭駅	7:30～20:00
宇部新川駅	9:00～19:30
美祢市役所(地域振興課)	8:30～17:15(土日祝・年末年始を除く)
山陽小野田市役所(観光労働課)	8:30～17:15(土日祝・年末年始を除く)

留意事項

- ・記念乗車証は、無くなり次第終了となります。
- ・台紙は、お一人様1枚までとし、記念乗車証の引き換えも1回限りとさせていただきます。

### ▲ J R美祢線を観光資源と捉えた観光誘客の取組例

資料：J R美祢線利用促進協議会

実施主体 J R西日本、バス事業者、山口県、沿線3市

実施時期 運行開始前、運行開始後

## 6-3 事業スケジュール

年度 計画年度		R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
全体スケジュール		運行準備									
		整備工事									
		美祿線BRTの運行(時期未定)									
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		R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
1-① 地域と共に進める美祿線BRTの検討	1	BRT運行に向けた基本的な方向性の検討									
	2	トータルデザインによるブランドイメージ構築									
1-② 美祿線BRTの整備	3	誰もが快適に利用できるBRT車両の導入									
	4	BRT運行に向けた営業設備の整備									
	5	PTPS整備や快速便による速達性・定時性の確保									
1-③ 美祿線BRTの運行	6	持続可能な運営・運行体制の構築									
	7	運転士等の担い手不足対策の実施									
1-④ 美祿線BRTを中心とした公共交通サービスの充実	9	BRTと鉄道・路線バス・コミュニティバスの接続改善									
	10	沿線全体の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祿線BRTの提供		R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
2-① 美祿線BRTの利便性向上	11	停留所環境の改善									
	12	利便性の高い機能・設備の導入									
2-② 美祿線BRTを中心とした交通ネットワークへの住民意識の向上	13	住民・企業・団体等が協働した利用促進の実施									
基本方針3 美祿線BRTを軸とした地域活性化の推進		R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
3-① 美祿線BRTと調和のとれたまちづくりの推進	14	交通結節点の機能強化									
	15	駅舎や交通結節点を活用した賑わいづくり									
3-② 美祿線BRTを活用した観光交流の推進	16	観光二次交通との連携									
	17	観光資源としての美祿線BRTの活用									

凡例 実施 検討・準備

## 第7章 計画の達成状況の評価

### 7-1 評価指標 (KPI)

評価指標		関連する基本方針		
		基本方針1	基本方針2	基本方針3
指標1	美祢線BRTの平均通過人員（輸送密度）	◎	○	○
指標2	美祢線BRT運行への公的資金投入額	◎	○	
指標3	美祢線BRTの収支率	○	◎	
指標4	美祢線BRTの運行本数	◎	○	
指標5	美祢線沿線の観光拠点を訪れた観光客数	○		◎

◎特に関連の強い指標 / ○関連の強い指標

### 7-2 評価指標 (KPI) の算出方法

指標1 美祢線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
算出方法	平均通過人員＝年間輸送人キロ÷営業キロ÷365日 美祢線BRT（運行開始までは代行バス）の毎年度の平均通過人員を評価する。
目標値の考え方	美祢線BRTの利用者数が維持されていることを確認する。 ※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 美祢線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)
算出方法	美祢線BRTの運行に対する地方自治体からの公的資金投入額を合計する。(再構築に係る経費は除く)
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。 ※幹線バス補助（運行経費及び車両減価償却費補助）の補助要件（1日当りの輸送量：15～150人）を上回る利用者を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 美祢線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)
算出方法	収支率＝収入額／支出額 交通事業者から提供を受けた収支資料から算出する。
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 美祢線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
算出方法	毎年度10月1日時点のダイヤから算出する。 上り下りに関わらず路線の全運行本数を合計する。
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。 ※鉄道時から比べて1.5倍の本数の実現・維持を目指す。(18便*1.5=27便)
評価時期	運行開始後、毎年度

指標5 美祢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
算出方法	山口県観光客動態調査の結果から、JR美祢線拠点駅近隣の観光地(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)の観光客数を合計して算出。
目標値の考え方	美祢線BRTが沿線地域の観光交流を推進することを目指す。 ※コロナ禍以前の水準(H30:約228万人)を上回ることを目指す。
評価時期	運行開始後、毎年度

## 第8章 実施体制

### 8-1 計画推進体制

本計画の推進と進行管理は、美祢線沿線地域公共交通協議会が行います。  
美祢線沿線地域公共交通協議会は、沿線3市の地域公共交通協議会等と連携し、計画の着実な実施や利用促進に取り組みます。

表 12 美祢線沿線地域公共交通協議会の設置概要

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
設置日	令和7年10月7日
設置主体	山口県、美祢市、長門市、山陽小野田市
主な業務	地域公共交通計画の策定及び実施、利用促進
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

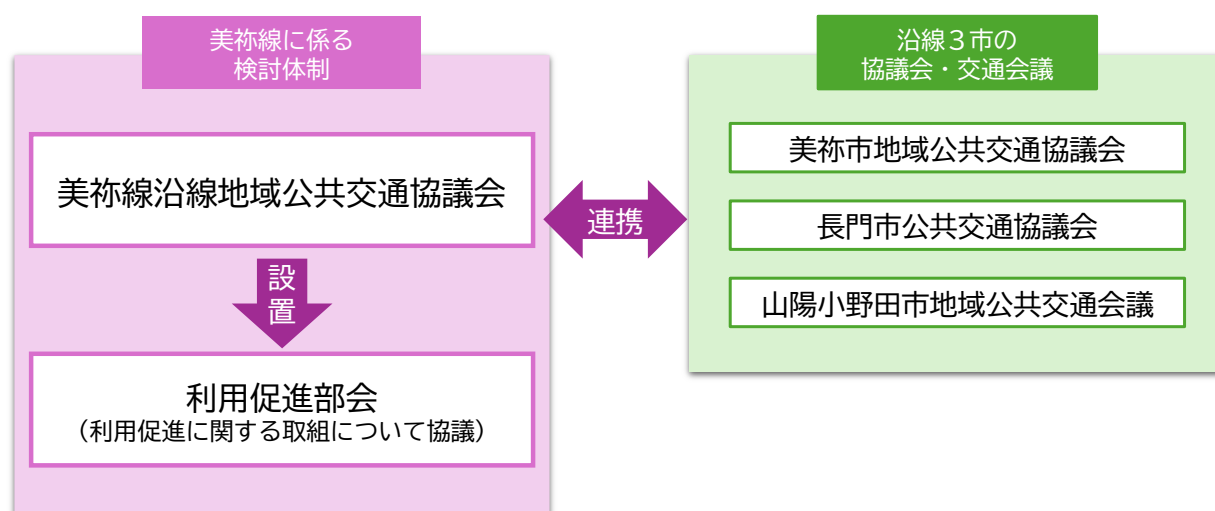


図 34 計画推進に係る体制図

## 8-2 PDCAスケジュール

事業の実施状況及び目標の達成状況の検証は毎年9月頃に開催する美祢線沿線地域公共交通協議会において行い、次年度の事業内容については翌年2～3月頃に開催する同協議会において議論を行います。ただし、美祢線BRTに関する検討進捗状況に応じて必要なタイミングで協議会を開催します。

また、計画期間中であっても、社会情勢の変化や美祢線BRTに関する検討の進捗等を踏まえ、随時、必要に応じて計画の見直しを行います。

計画の最終年度には、事業の実施状況と目標の達成状況の最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。

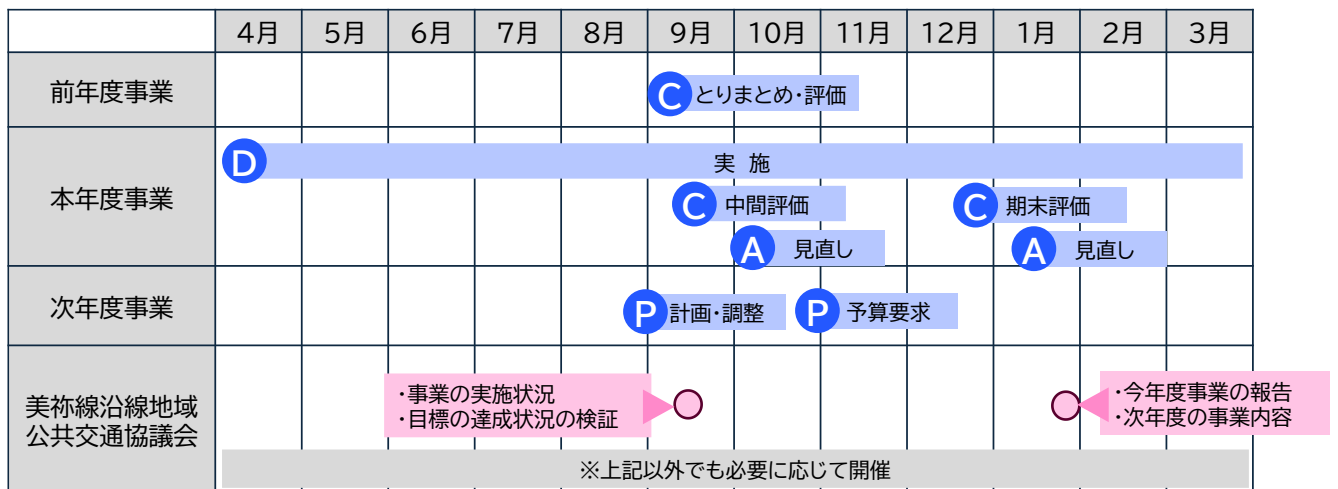


図 35 年間スケジュール

## 用語解説



発 行

令和8年●月策定

美祢線沿線地域公共交通協議会

事務局：山口県観光スポーツ文化部交通政策課（地域交通班）

Email：[a11300@pref.yamaguchi.lg.jp](mailto:a11300@pref.yamaguchi.lg.jp) TEL 083 933 3120