概要版

美祢線沿線地域公共交通計画

（最終案）

令和８年１０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

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とりまとめた「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。

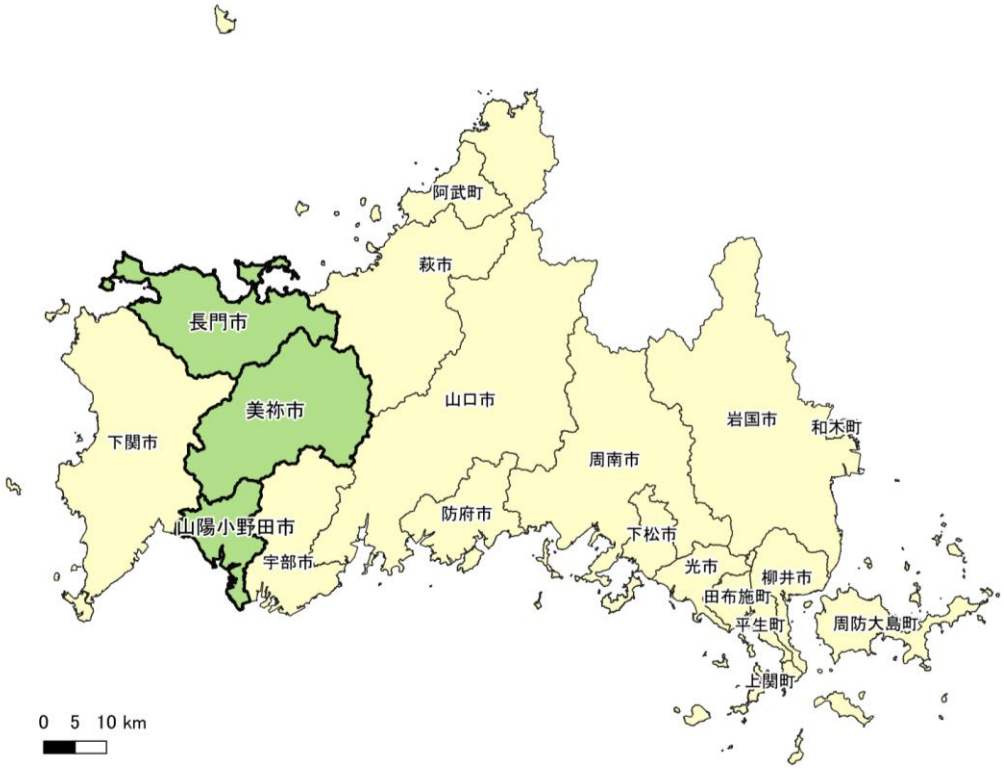
計画の位置づけ

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

ＪＲ美祢線沿線の 3 市の全域



計画の期間

令和 8 年（2026 年）10 月～令和 18 年（2036 年）9 月（10 年間）

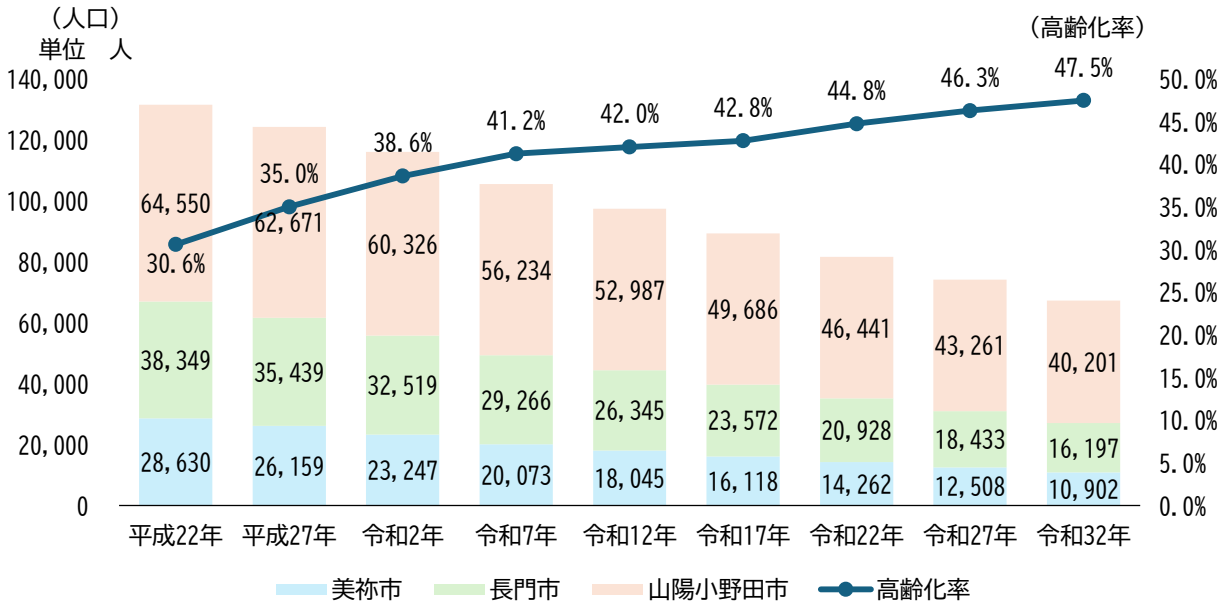
※社会情勢の変化や美祢線ＢＲＴに関する検討の進捗等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを実施

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

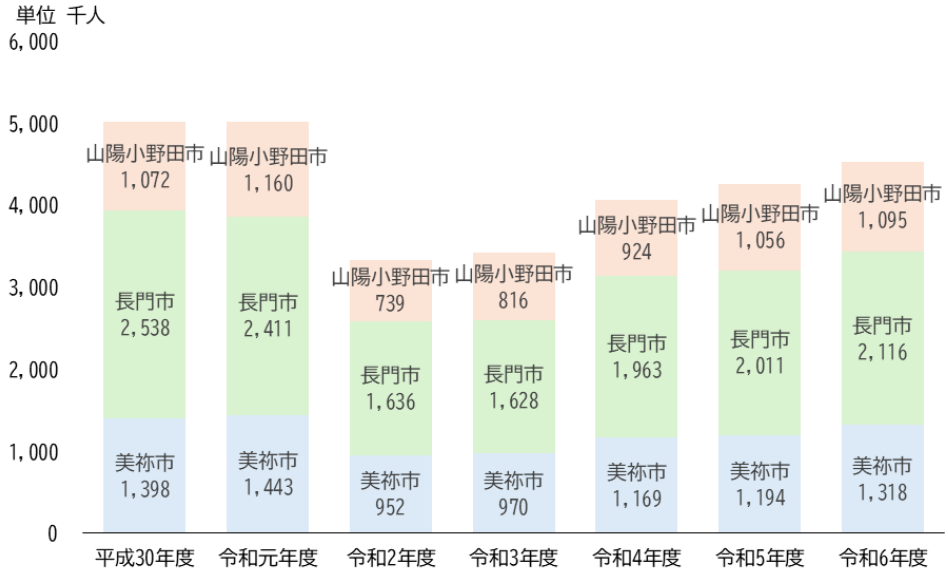
・高齢化率は令和 2 年の 38.6%から、令和 32 年には 47.5%に達する見込み



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

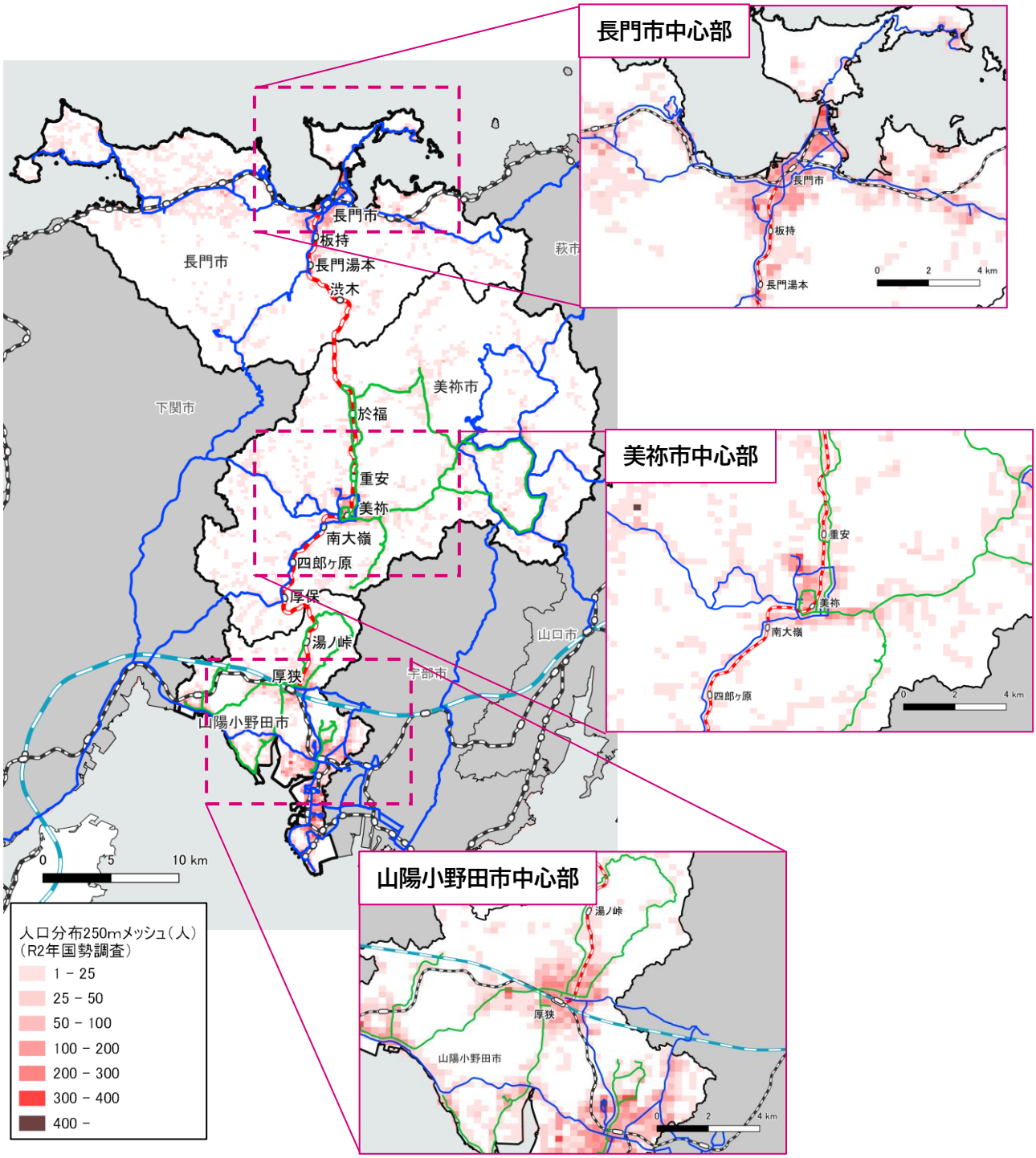


資料：山口県「山口県の宿泊者数及び観光客数の動向について」19 歳以下の人口の推移

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

・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



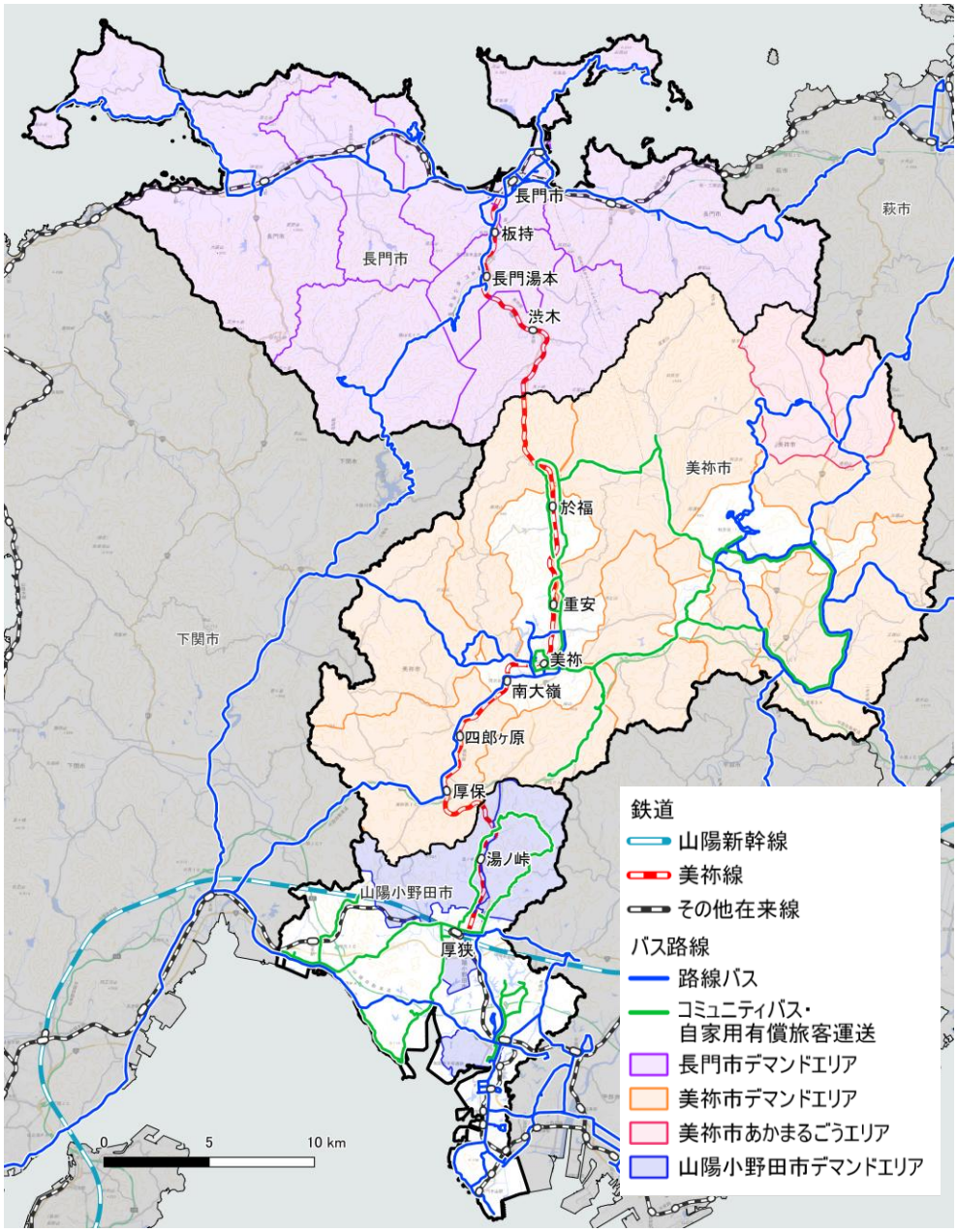
資料：令和２年国勢調査

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

・ＪＲ美祢線は厚狭駅でＪＲ山陽新幹線及びＪＲ山陽線に、長門市駅でＪＲ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）

ＪＲ美祢線の概要

・ＪＲ山陽線の厚狭駅とＪＲ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



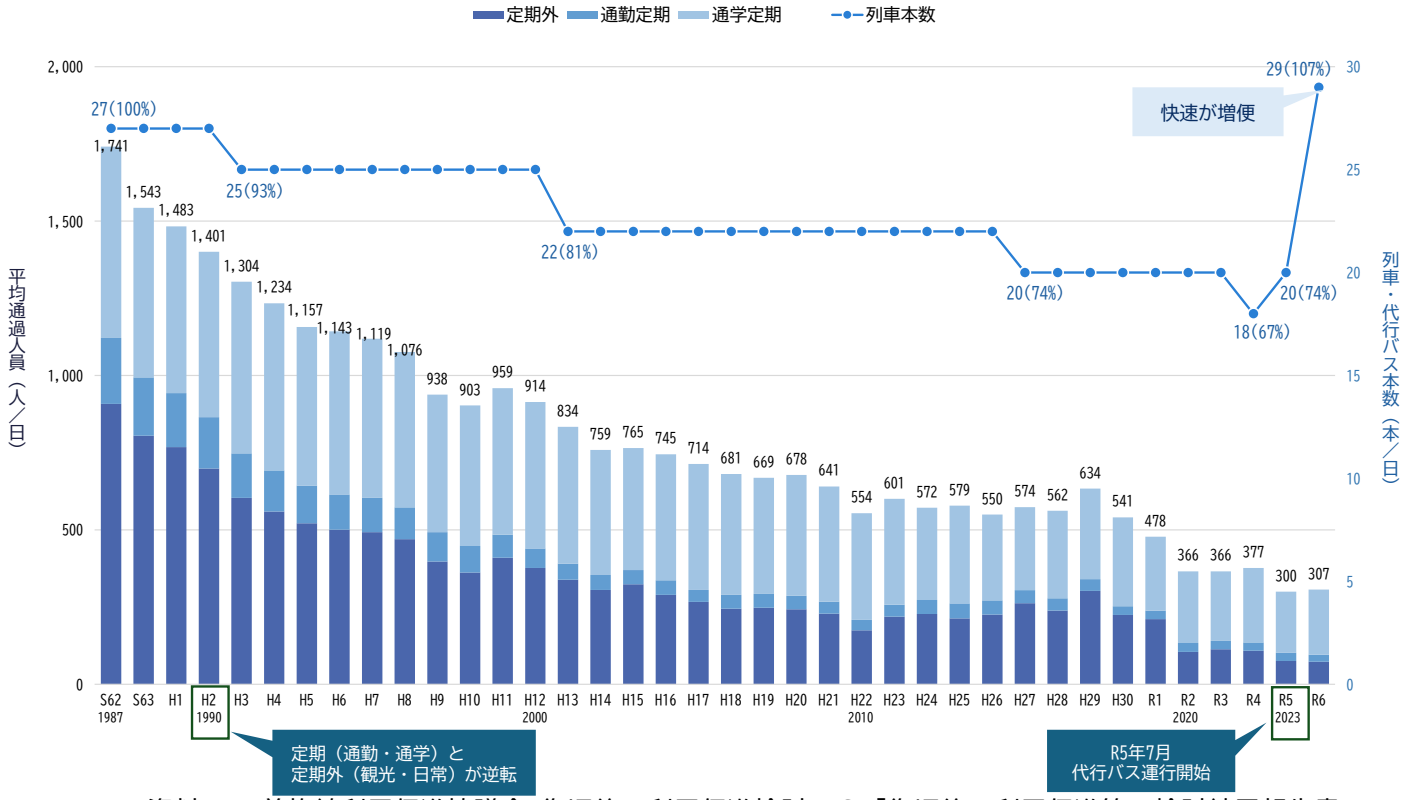
▲令和 5 年（2023 年）の豪雨による被害状況

資料：美祢市

ＪＲ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」

美祢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

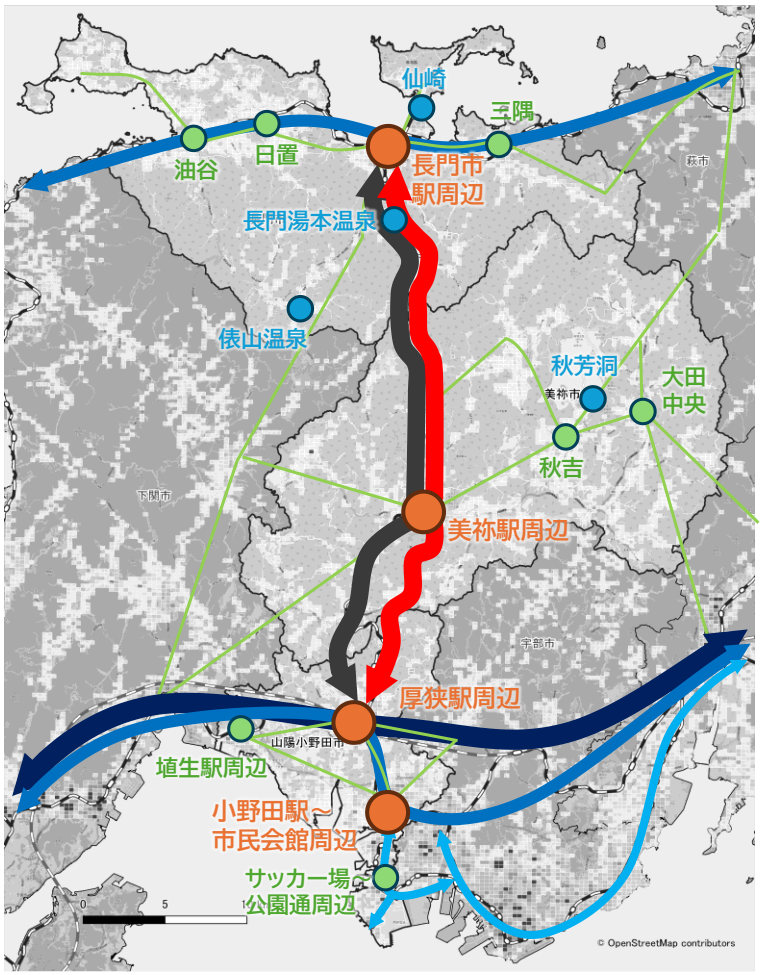
問題点・留意点	対応の視点
1 豪雨によるＪＲ美祢線の不通により地域住民の移動に大きな影響	1 ＪＲ美祢線に替わる新しい公共交通（美祢線ＢＲＴ）の構築
2 ＪＲ美祢線の利用者は減少傾向にあるが、地域住民の公共交通に対する期待は、今後高まっていく見込み	2 地域の実情に応じた路線バスやその他の公共交通ネットワークの充実
3 ＪＲ美祢線の主要駅は、地域住民にとって広域移動の重要な拠点	3 美祢線ＢＲＴを中心とした公共交通の利用促進
4 高齢者や高校生の移動手段の確保・充実が重要	4 ＪＲ美祢線の駅機能の強化と乗継利便性の向上
5 観光客等、来訪者の移動手段の確保・充実が重要	5 高齢者や高校生が利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 美祢線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



分類	該当する路線等
広域幹線	山陽新幹線
都市間幹線	美祢線BRT 快速便 普通便 山陽線・山陰線 宇部線・小野田線 路線バス（都市・地域間）
地域内交通	路線バス コミュニティバス デマンド交通

分類	該当する拠点・地域
都市拠点	美祢駅周辺 長門市駅周辺 厚狭駅周辺 小野田駅～市民館周辺
地域拠点	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	秋芳洞 長門湯本温泉 俵山温泉 仙崎

- 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　地域とともに進める美祢線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美祢線の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美祢線の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
- ■　ニーズに応じたダイヤ設定や車両の柔軟な運用による輸送力の確保

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　美祢線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を中心とした公共交通サービスの充実

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
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）
47,000 千円 ※地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 試算額	47,000 千円程度
目標値の考え方	公的資金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を適切に活用し、路線の維持を目指す。
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	25%以上
目標値の考え方	指標１（平均通過人員）を踏まえた収支率の達成を目指す。
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
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
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