全体版

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）

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..... 37
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（KPI）..... 51
７−２ 評価指標（KPI）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 ＰＤＣＡ*スケジュール..... 54
用語解説..... 55

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。

なお、本計画において、「復旧」とは、鉄道施設を従前の形に戻すことではなく、豪雨災害により失われた交通機能を回復し、地域住民や来訪者の移動手段を、将来にわたり持続可能な地域公共交通として再構築することを指します。

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。

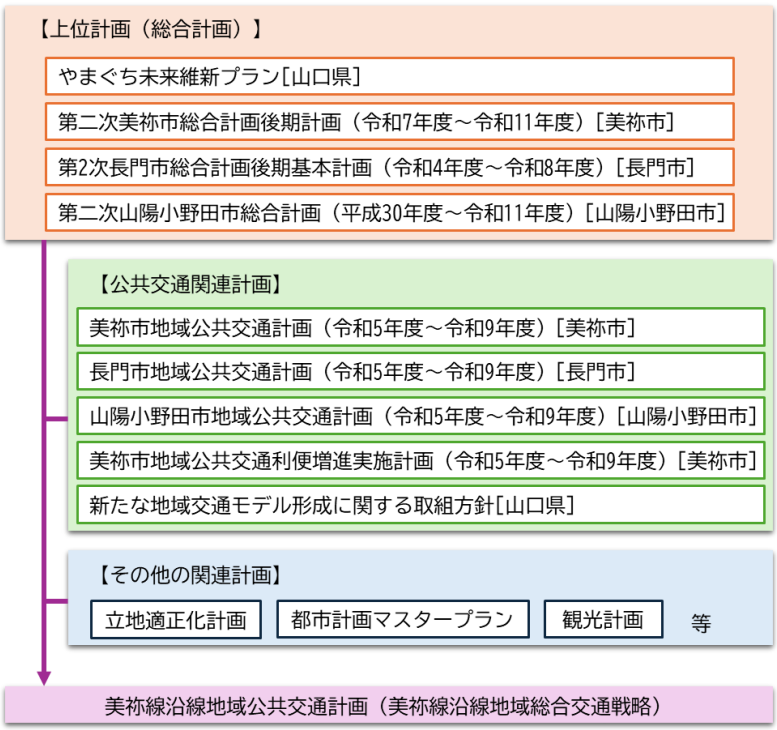


図 1　本計画の位置づけ

1-3　計画の区域

ＪＲ美祢線沿線の 3 市の全域（美祢線沿線地域）とします。

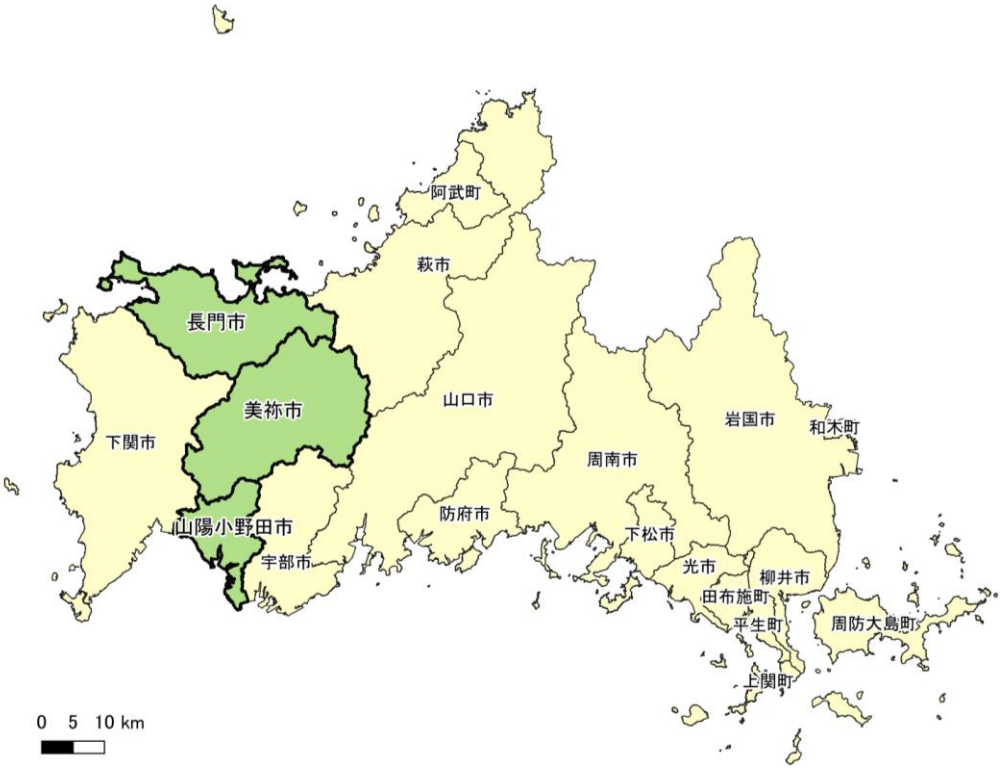


図 2　計画区域

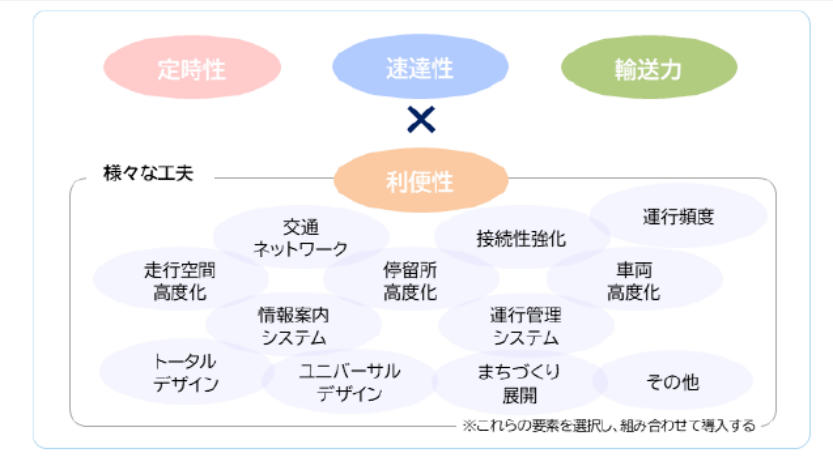
1-4　計画の期間

本計画の期間は令和 8 年（2026 年）10 月～令和 18 年（2036 年）9 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

・ＪＲ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。

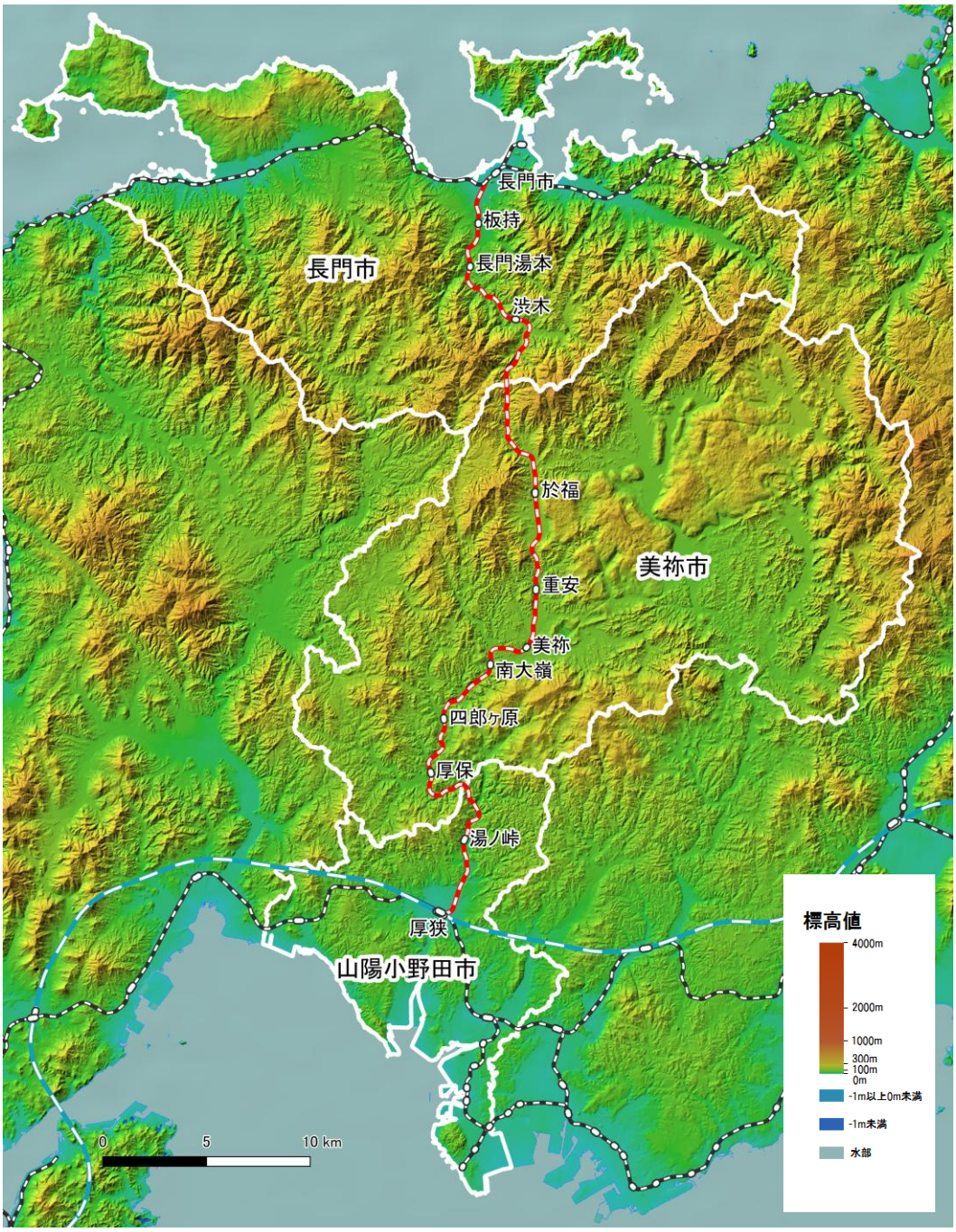


図 3　地勢

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。

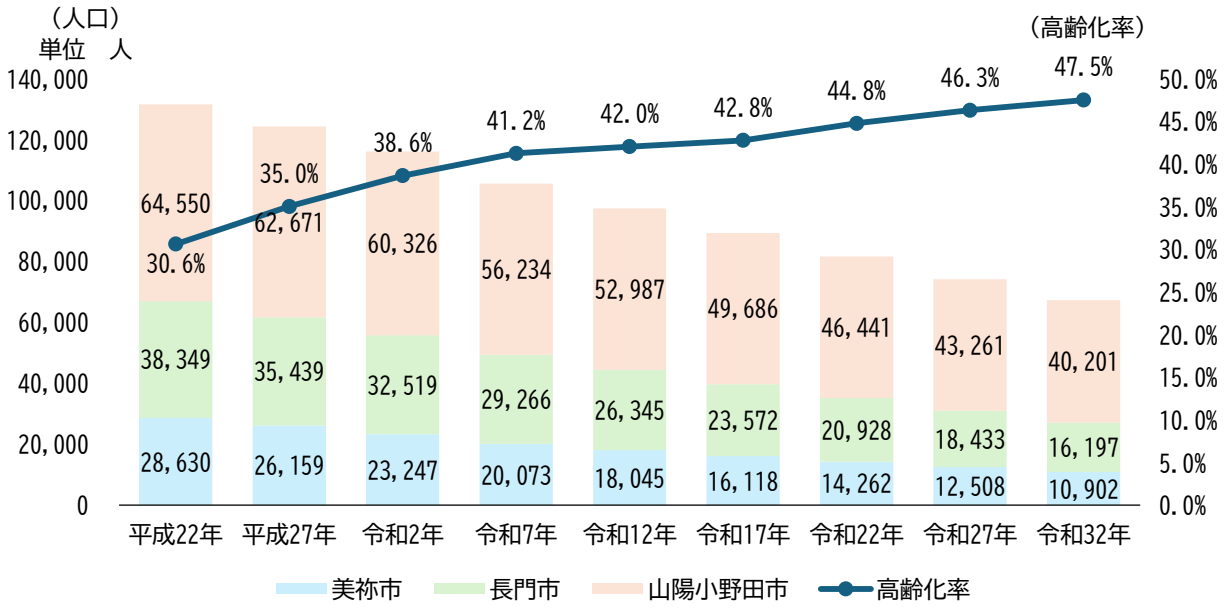


図 4　沿線３市の人口・高齢化推移

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。

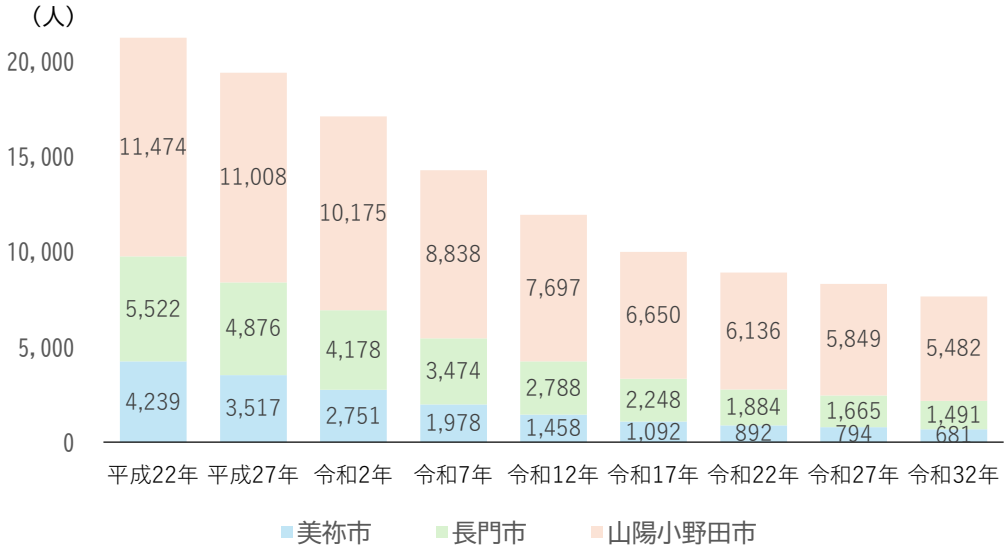


図 5　沿線３市の 19 歳以下の人口推移

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。

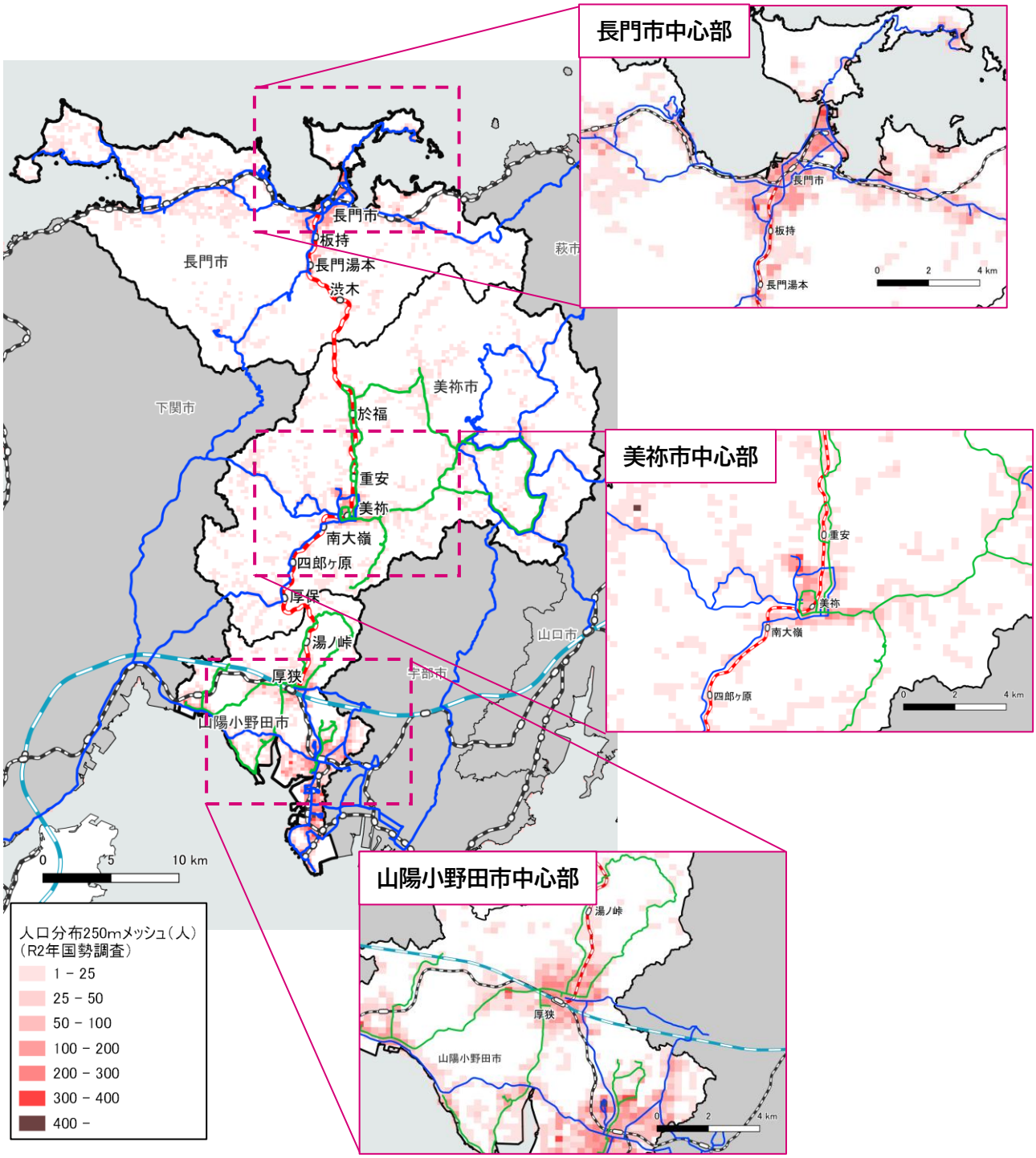


図 6　人口分布

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 8 校 10 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。

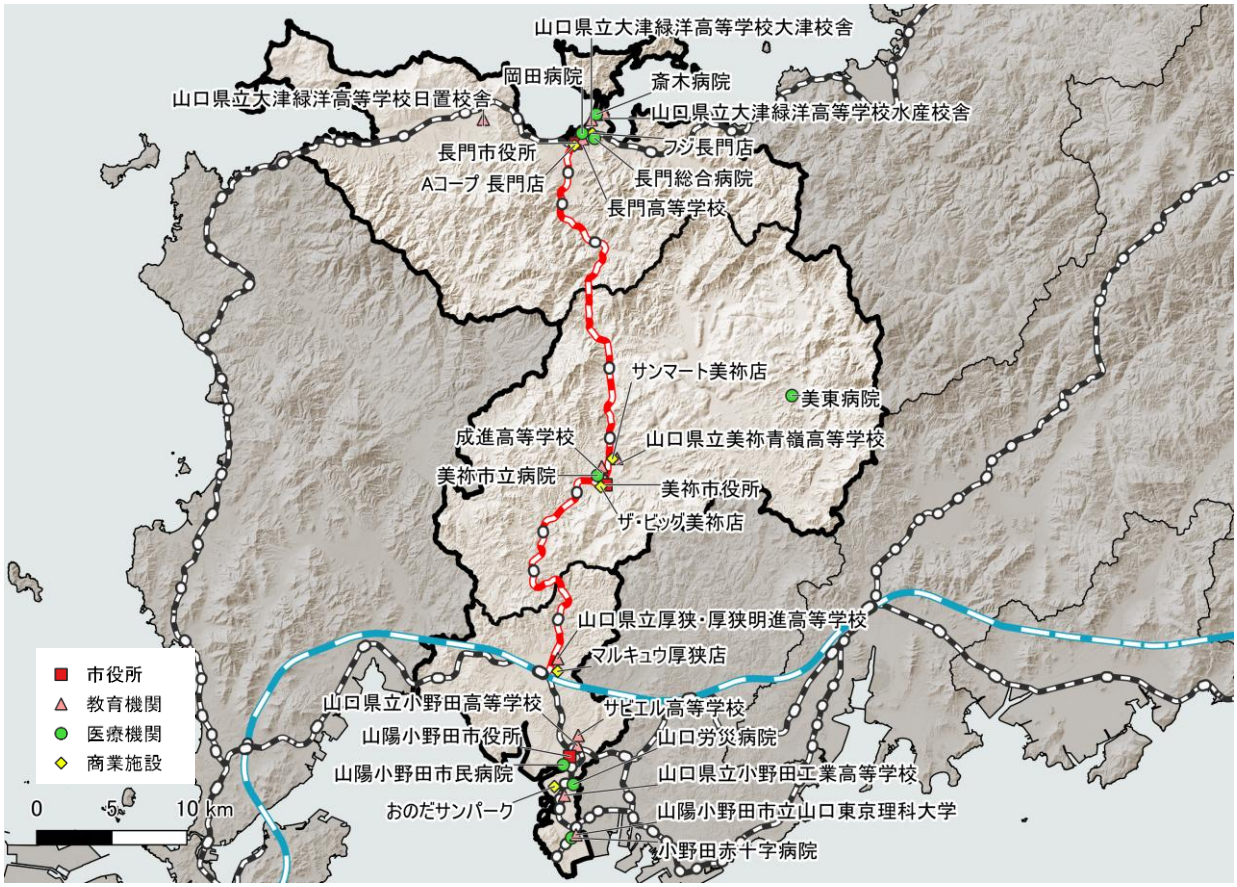


図 7　施設分布

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。

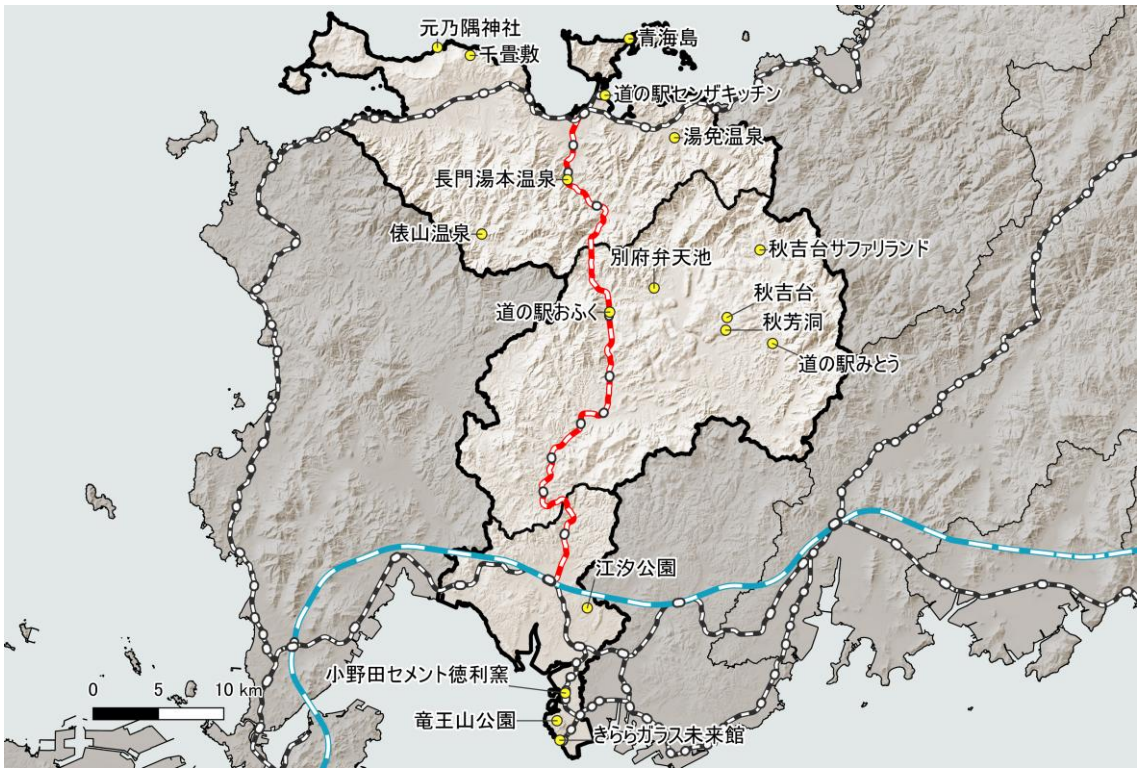


図 8　観光資源分布

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

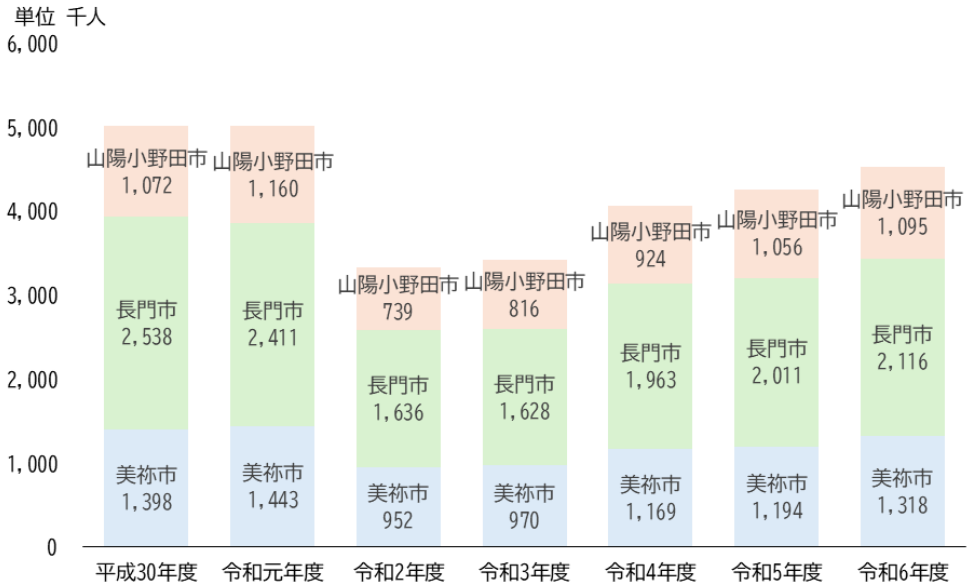


図 9　地域別観光客数の推移

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。

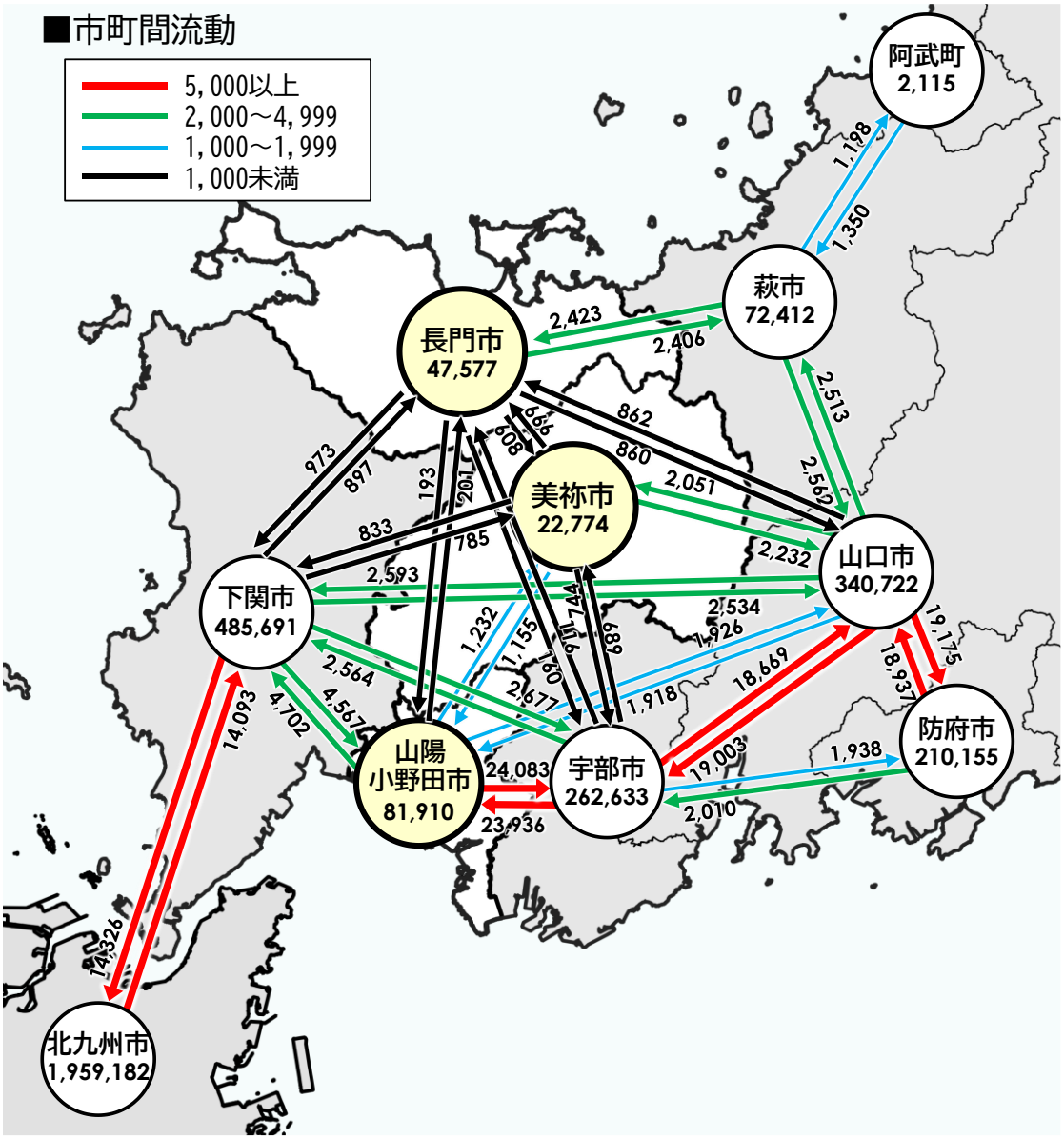


図 10　ビックデータ活用による人流解析

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。

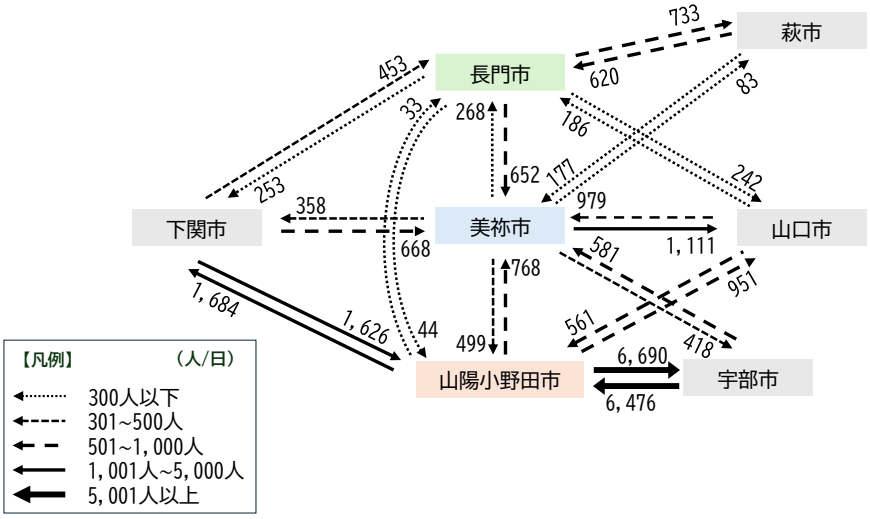


図 11　通勤流動（15 歳以上就業者）

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

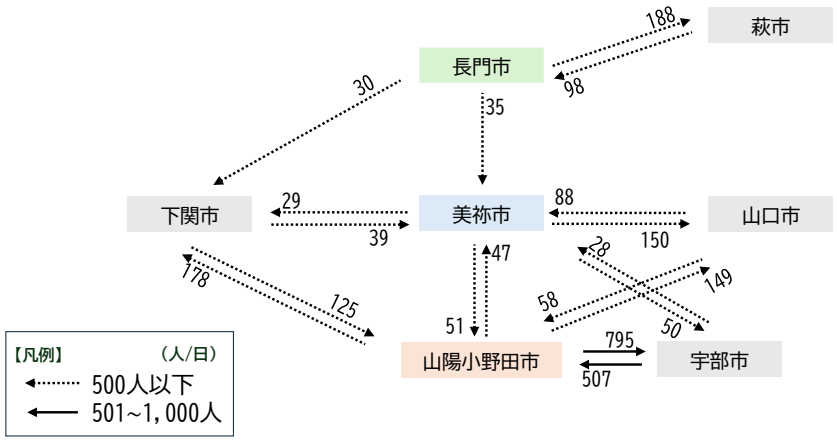


図 12　通学流動（15 歳以上通学者）

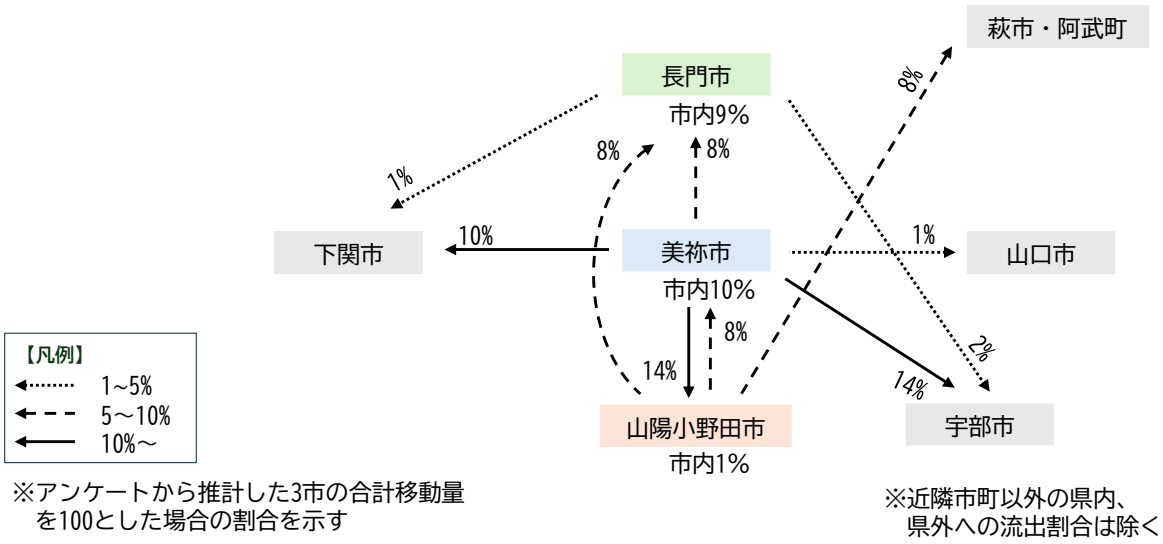
資料：JR 美祢線利用促進協議会 復旧後の利用促進検討WG
「復旧後の利用促進策の検討結果報告書」※令和２年国勢調査を元に作成

通院や買い物・外食における人の流れ

・沿線住民アンケート（令和 6 年実施）において、ＪＲ美祢線を利用した通院、買い物・外食を目的とした外出が多いのは美祢市民であり、通院では宇部市や山陽小野田市との間、買い物・外食では山陽小野田市や下関市、長門市との間で多くの利用が見られます。

・通院では、長門市内や美祢市内での利用、買い物・外食では、長門市内や美祢市内での利用も多くなっています。

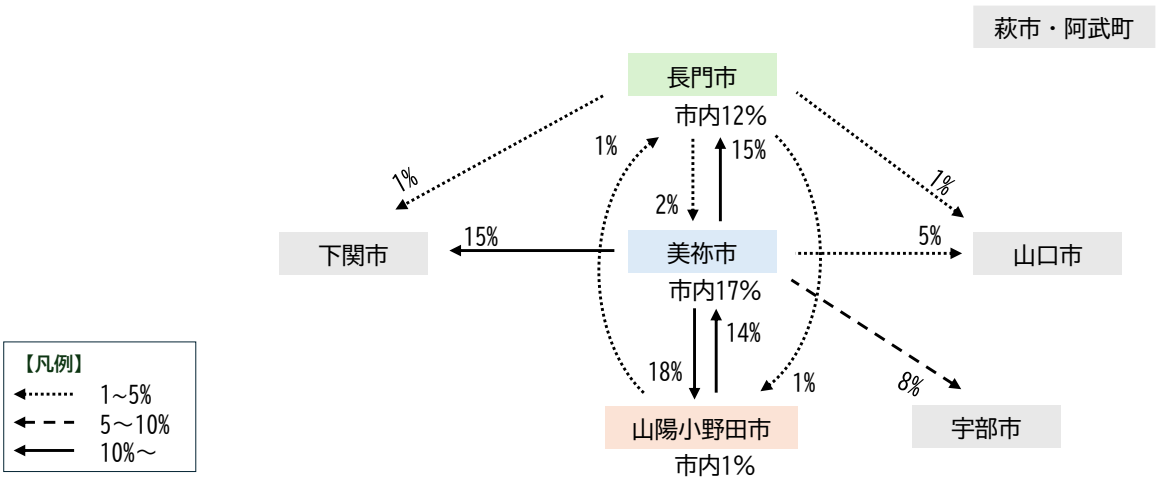
ＪＲ美祢線を利用した通院の目的地



※アンケートから推計した3市の合計移動量を100とした場合の割合を示す

※近隣市町以外の県内、県外への流出割合は除く

ＪＲ美祢線を利用した買物・外食の目的地



※アンケートから推計した3市の合計移動量を100とした場合の割合を示す

※近隣市町以外の県内、県外への流出割合は除く

図 13　ＪＲ美祢線を利用した通院、買物・外食における移動状況

資料：令和 6 年度沿線住民アンケート調査

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	「安心で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
ＪＲ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

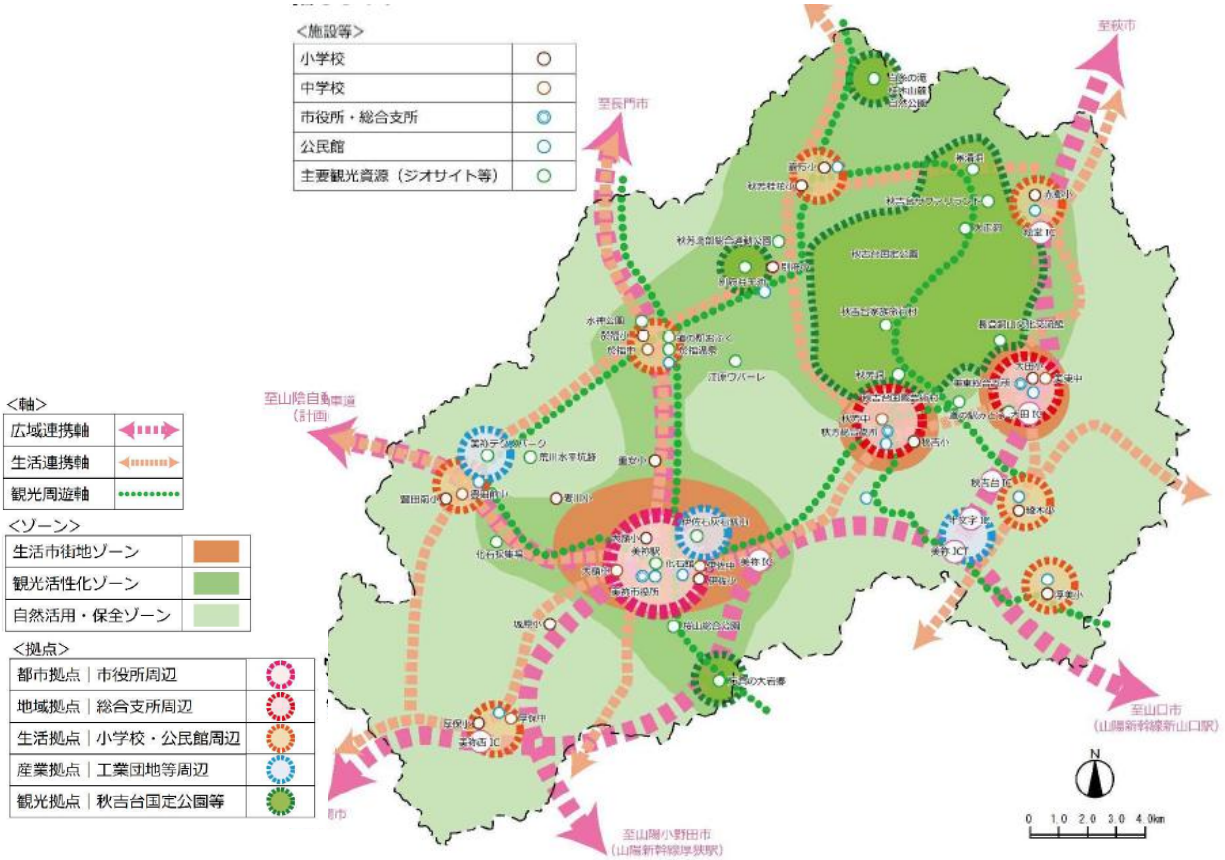


図 15　将来都市構造（美祢市都市計画マスタープラン）

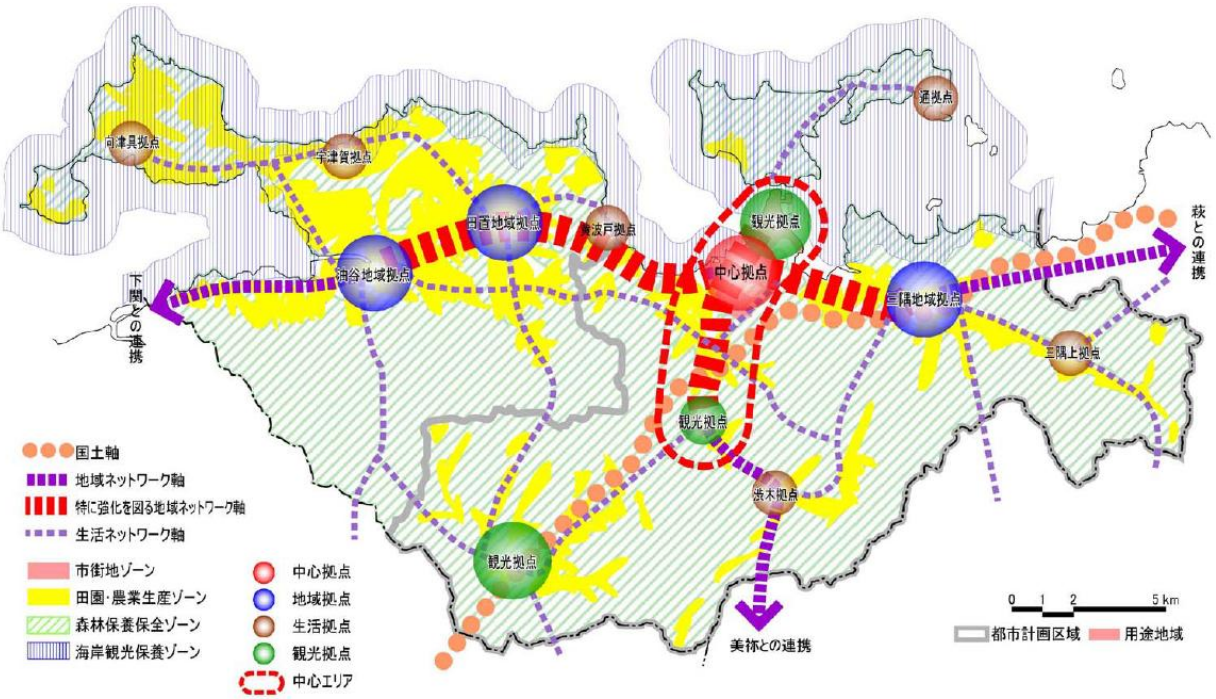


図 16　将来都市構造（長門市都市計画マスタープラン）

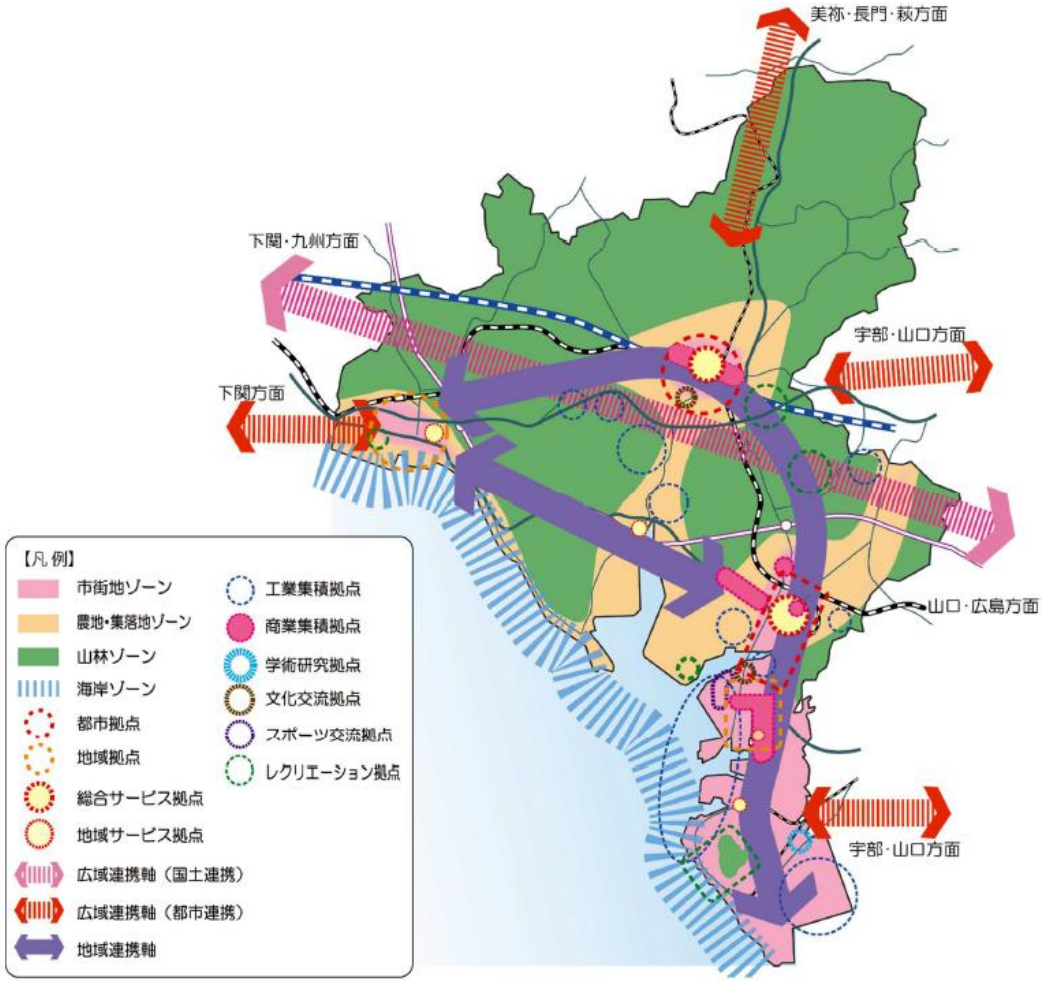


図 5　将来都市構造（山陽小野田市都市計画マスタープラン）

【まちづくりの方向性】

上位・関連計画を踏まえると、ＪＲ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、インフラの強靭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	・地域住民にとって利用しやすい地域交通 ・観光客にとって利用しやすい地域交通 ・持続可能で効率的な地域交通
取り組むべき7つの重要テーマ	1. 交通空白地*の移動手段確保 2. 幹線路線の維持 3. 市街地における回遊性の向上 4. 観光地等の移動利便性向上 5. 運転手不足の解消 6. 公共交通へのデジタル技術の活用 7. 災害発生時における移動手段の確保

- 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)	1.「誰も一人にさせないまち」の創造 2.未来につながる公共交通の形成 3.地域との共創共栄を目指した公共交通の構築	1.暮らしを支える公共交通 2.利用者にやさしい公共交通	1.快適・便利で持続可能なネットワーク 2.わかりやすく利用しやすいサービス 3.関係者の連携・相互補完
ＪＲ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

ＪＲ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、ＪＲ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

・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。

・ＪＲ山陽新幹線から長門市方面に向かう場合、厚狭駅からＪＲ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。

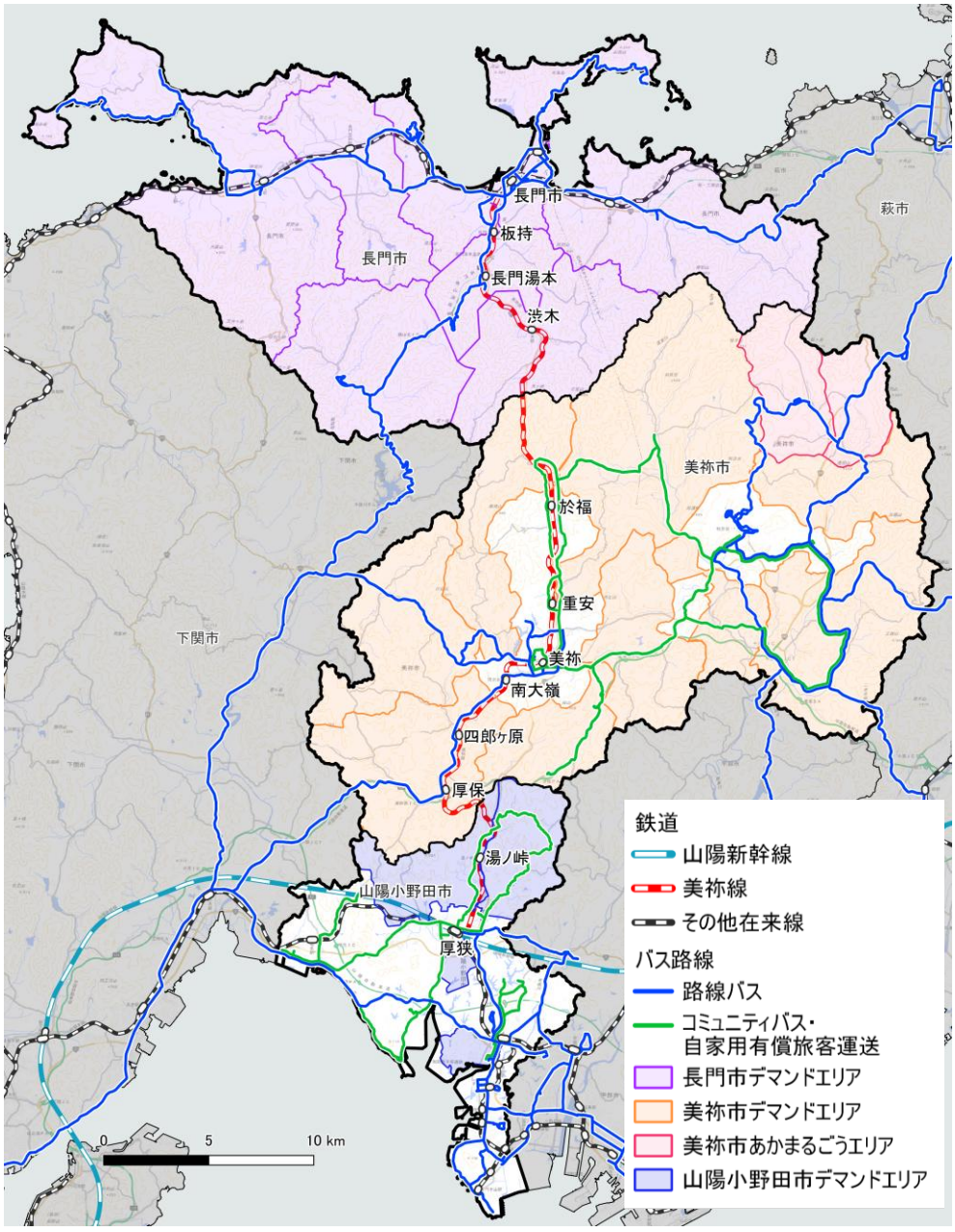


図 18　美祢線沿線の公共交通ネットワーク

資料：国土地理院地図（背景図）

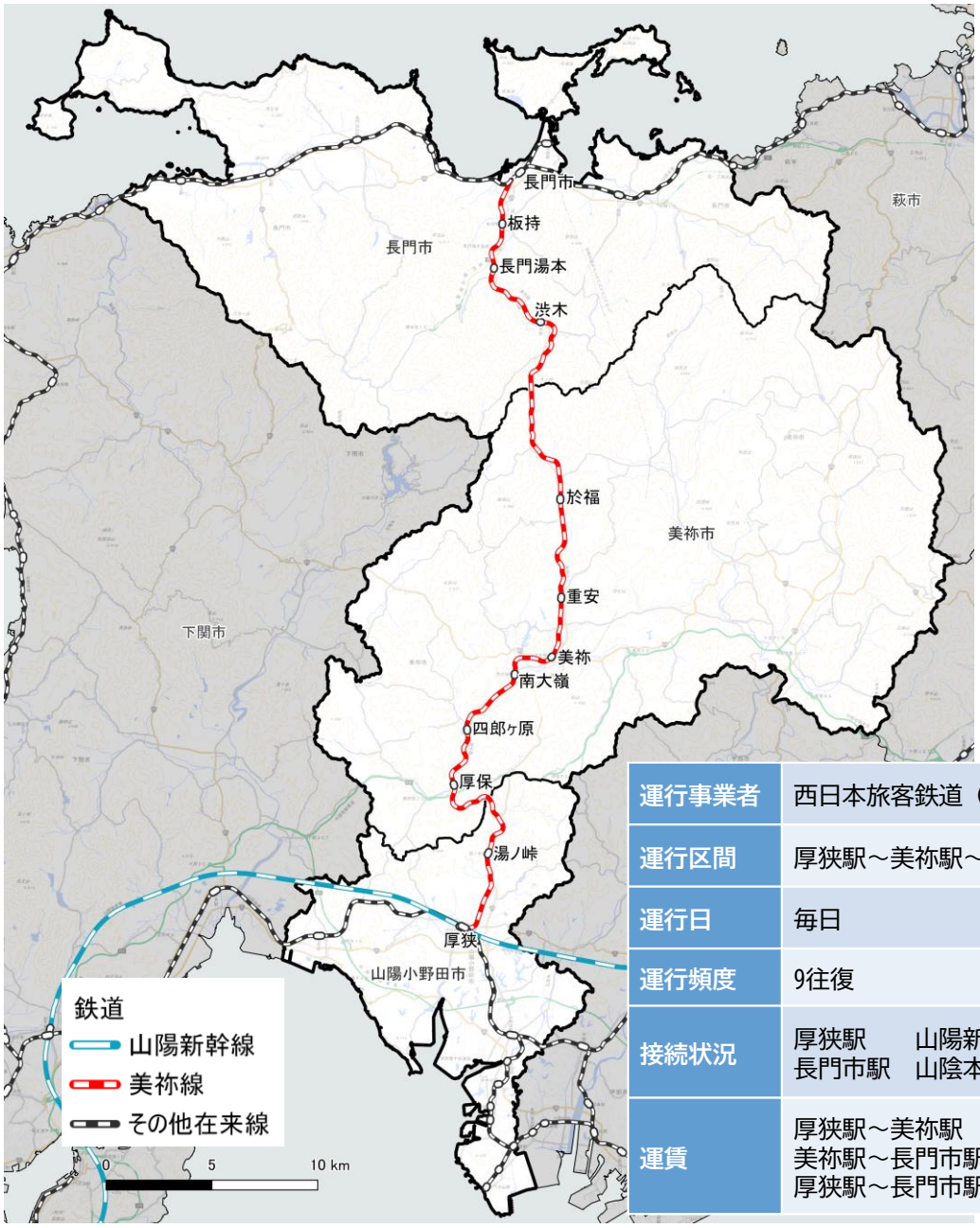
ＪＲ美祢線

運行状況

・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。



運行事業者	西日本旅客鉄道（株）
運行区間	厚狭駅～美祢駅～長門市駅
運行日	毎日
運行頻度	9往復
接続状況	厚狭駅　山陽新幹線・山陽本線 長門市駅　山陰本線
運賃	厚狭駅～美祢駅　330円 美祢駅～長門市駅　510円 厚狭駅～長門市駅　860円

図 19 ＪＲ美祢線

資料：国土地理院地図（背景図）

ＪＲ美祢線の歴史と水害による被災状況

・かつてのＪＲ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　ＪＲ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

・ＪＲ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、ＪＲ線及び路線バスで交通系ＩＣカード*エリアは徐々に拡大していますが、ＪＲ美祢線には交通系ＩＣカード*（ＩＣＯＣＡ等）が導入されていません。

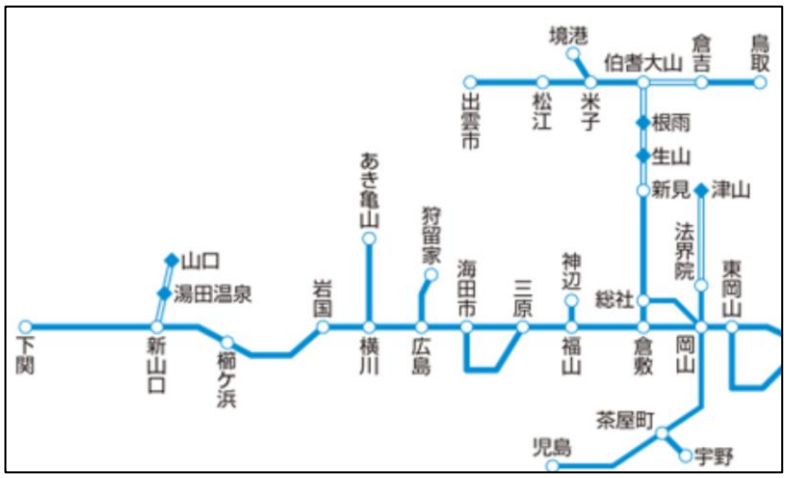


図 24　ＩＣＯＣＡ対応エリア（中国地方）

資料：JR 西日本 web サイト

主要駅での接続の状況

・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、ＪＲ山陰線、ＪＲ山陽線、ＪＲ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	ＪＲ山陰線	小串・下関方面	10 往復
		東萩・益田方面	10 往復
	ＪＲ山陰線（仙崎線）	仙崎方面	6 往復
路線バス	冨士第一交通	ＪＲ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
		美祢市立病院方面	0.5 往復
	ジオバス	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	ＪＲ山陽新幹線	広島・新大阪方面	20 往復
		小倉・博多方面	20 往復
	ＪＲ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

・ＪＲ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。

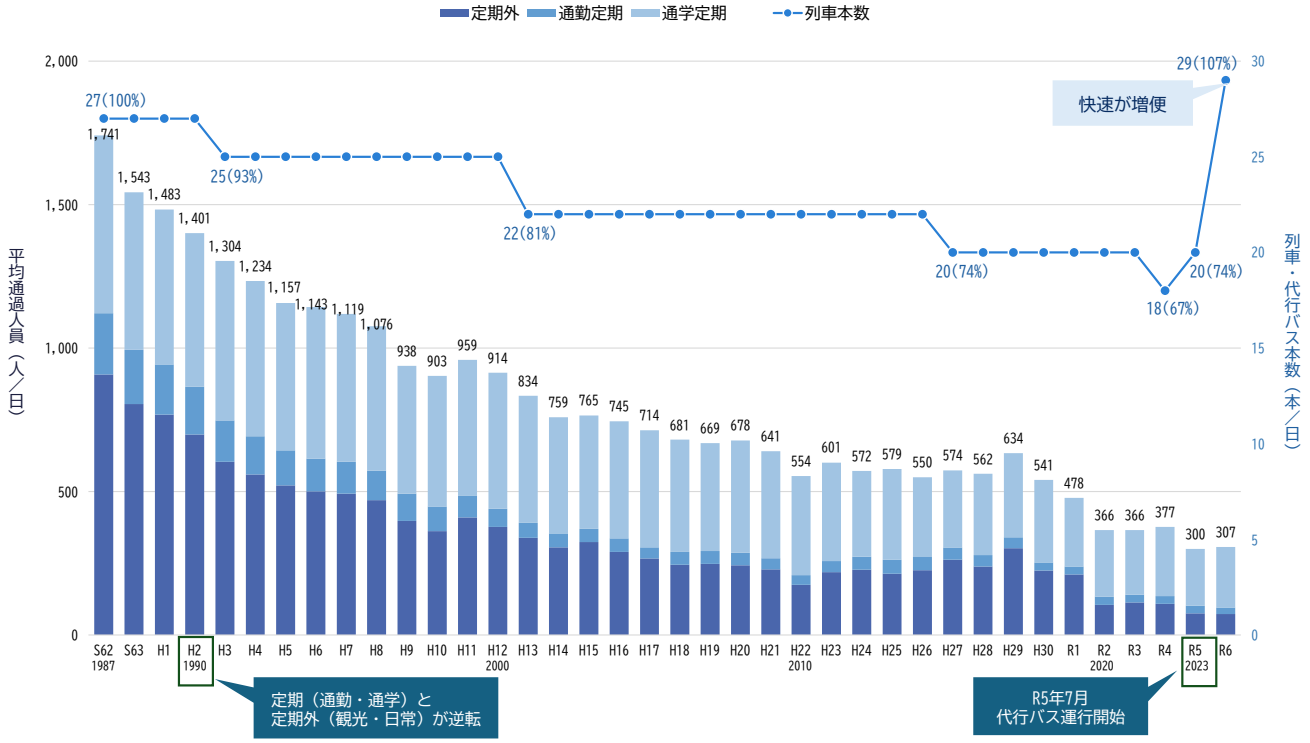


図 25　ＪＲ美祢線の日利用者数と運行本数

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～長門市駅を通しで利用する人よりも、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乗換える利用が多い。
■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

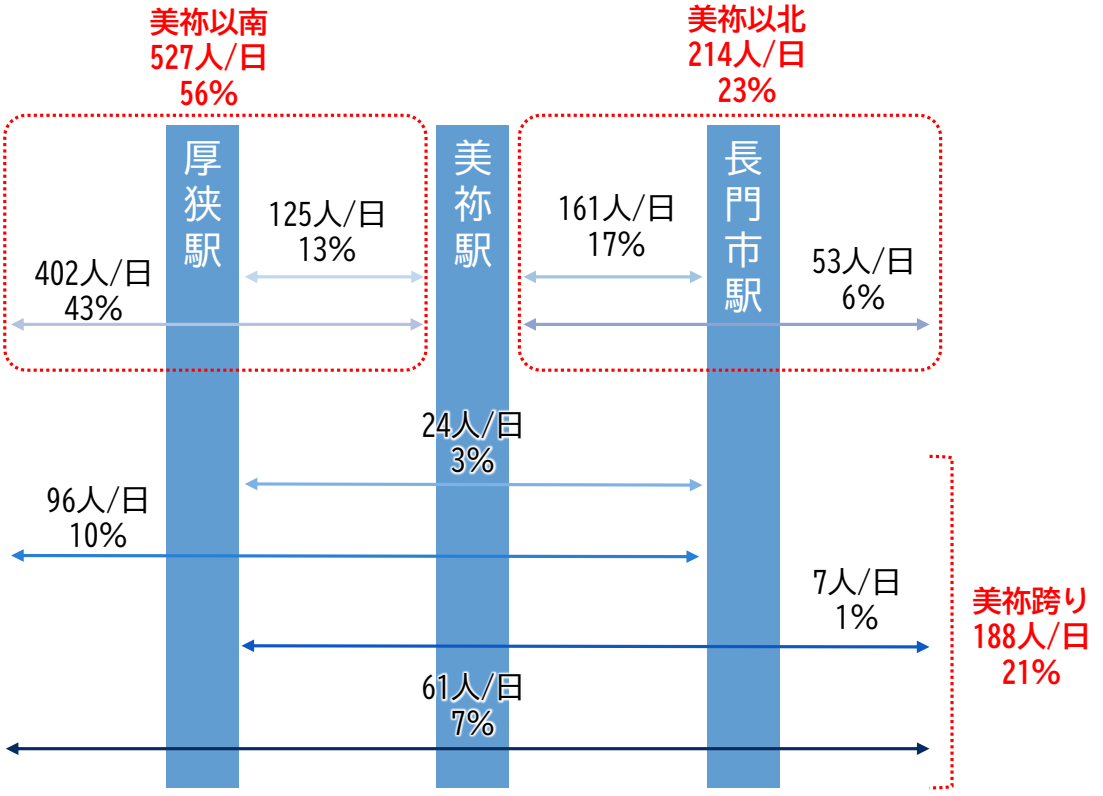


図 26　主要駅間の日利用者数

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」

ＪＲ美祢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ＪＲ美祢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。

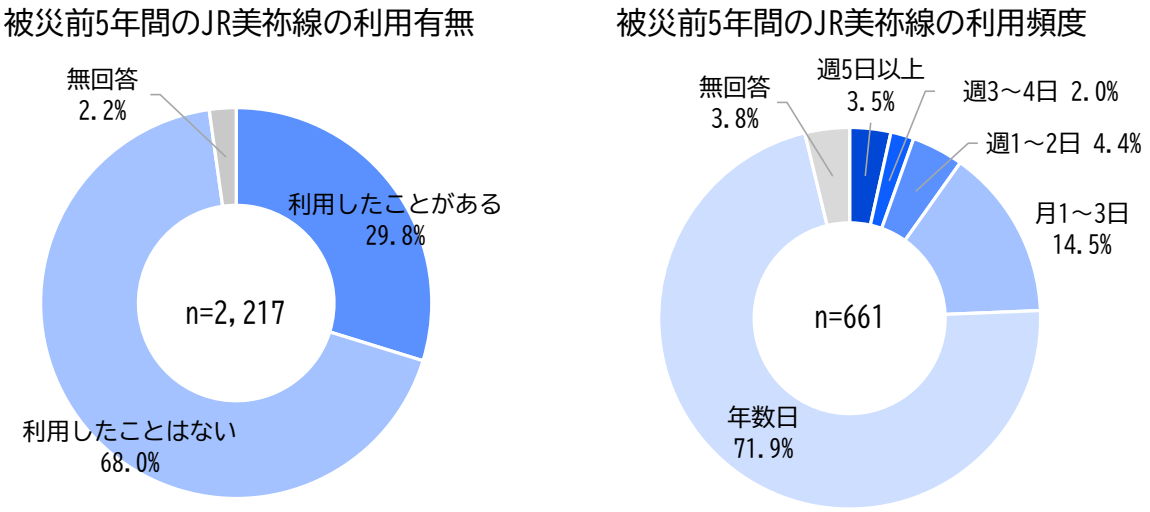


図 27　被災前 5 年間の JR 美祢線の利用状況

資料：JR 美祢線利用促進協議会 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。

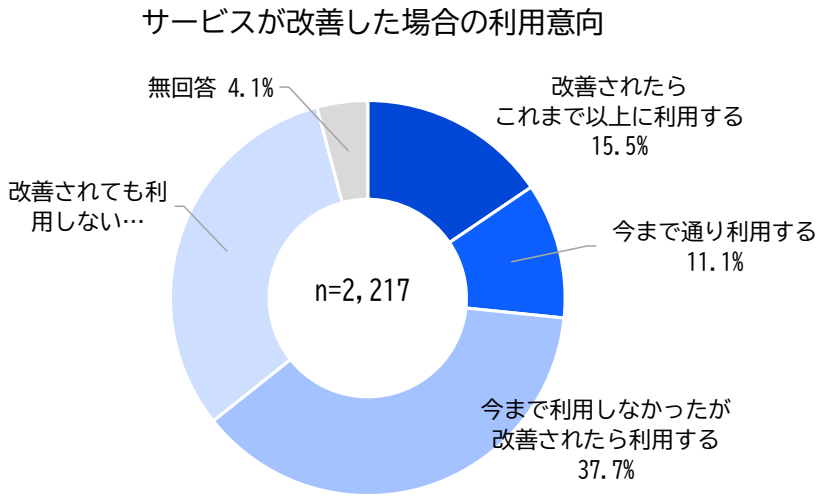


図 28　厚狭～美祢～長門間の公共交通サービスが改善した場合の利用意向

資料：JR 美祢線利用促進協議会 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。



運行事業者	西日本旅客鉄道（株）
運行区間	厚狭駅～美祢駅～長門市駅
運行日	毎日
運行頻度	平日　厚狭～長門市　11.5往復 厚狭～美祢　1往復 土曜・休日は11往復
接続状況	厚狭駅　山陽新幹線・山陽本線 長門市駅　山陰本線
運賃	厚狭駅～美祢駅　330円 美祢駅～長門市駅　510円 厚狭駅～長門市駅　860円

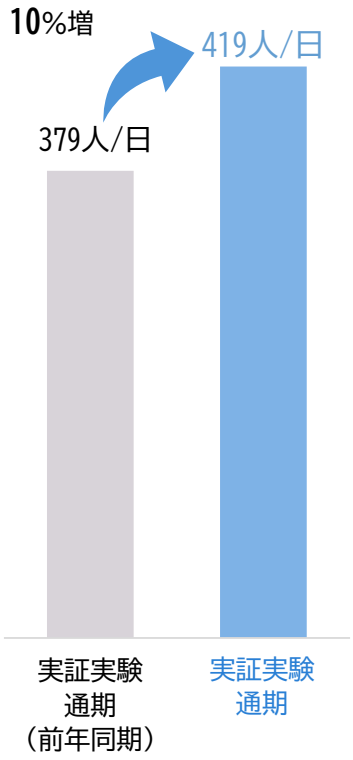
図 29　代行バス（令和 8 年 4 月時点）

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

・ＪＲ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、ＪＲ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。

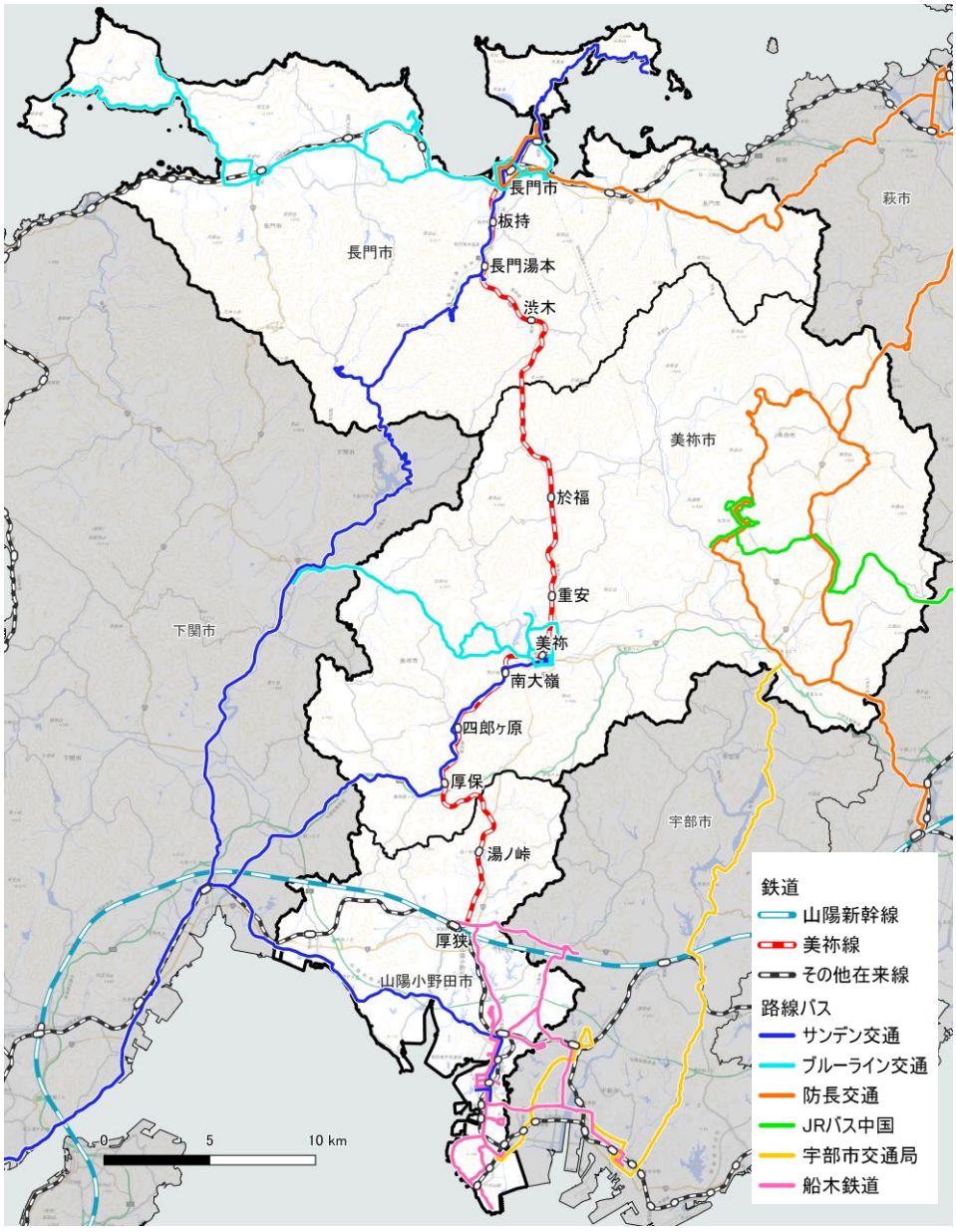


図 30　路線バス

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。

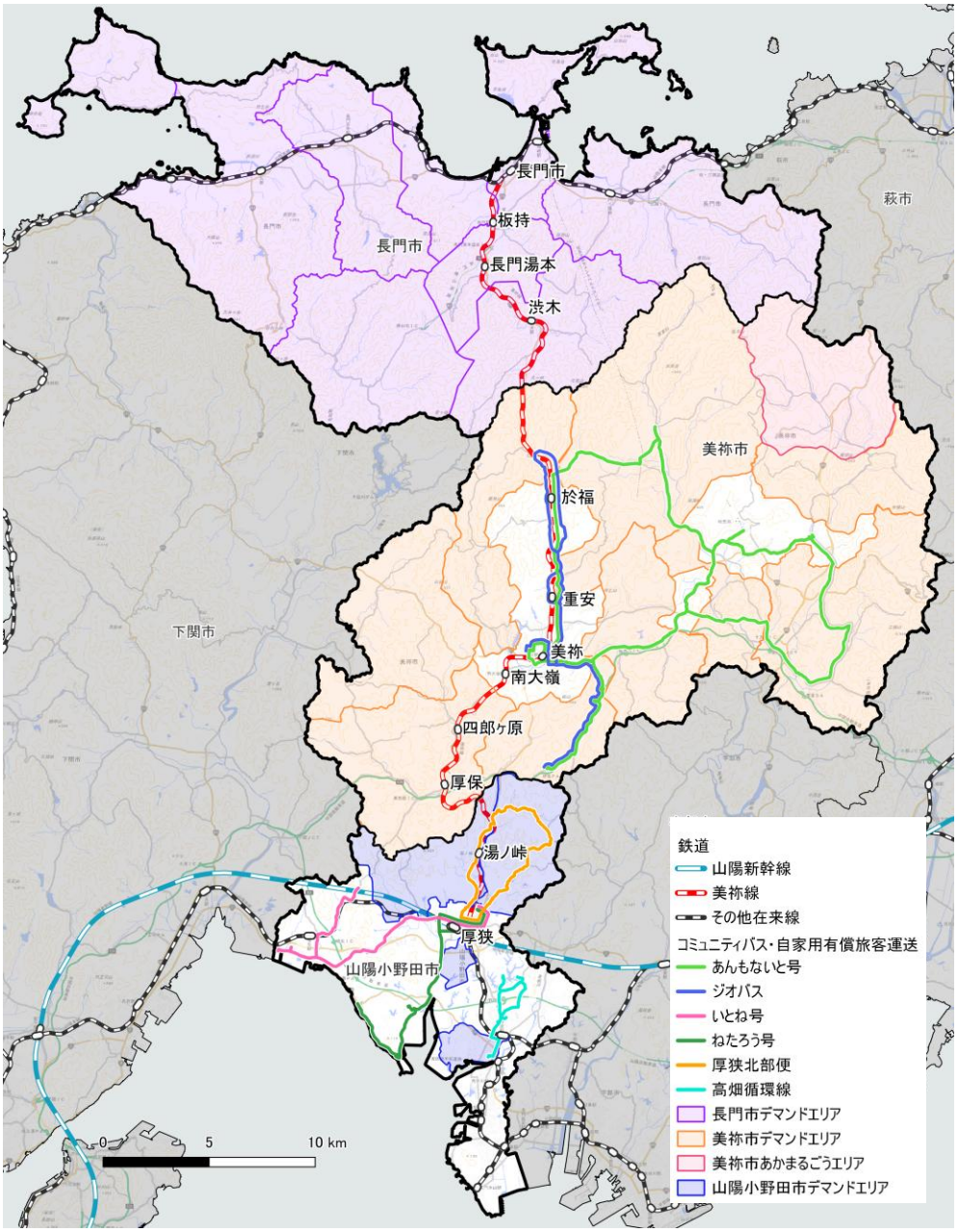


図 31　コミュニティバス*・デマンド交通*

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。

- **ＪＲ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

　ＪＲ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・長門市駅との往来を担っています。また、ＪＲ美祢線がＪＲ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

　ＪＲ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ＪＲ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

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　美祢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	ＪＲ美祢線に替わる新しい公共交通（以下、「美祢線ＢＲＴ」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ＪＲ美祢線の不通により、地域住民の移動に大きな影響が生じています。特にＪＲ美祢線の利用の約 7 割を占める通学利用者が大きな影響を受けており、ＪＲ美祢線に替わる「美祢線ＢＲＴ」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

美祢線沿線地域全体の人口は減少が続くと予測される中、ＪＲ美祢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	美祢線ＢＲＴ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ＪＲ美祢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	ＪＲ美祢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

ＪＲ美祢線各駅の機能強化を進めるとともに、ＪＲ美祢線が厚狭駅を経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、美祢線ＢＲＴは重要な移動手段となります。一方でＪＲ美祢線にはバリアフリー*に未対応の駅も多く、美祢線ＢＲＴ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

ＪＲ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、ＪＲ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

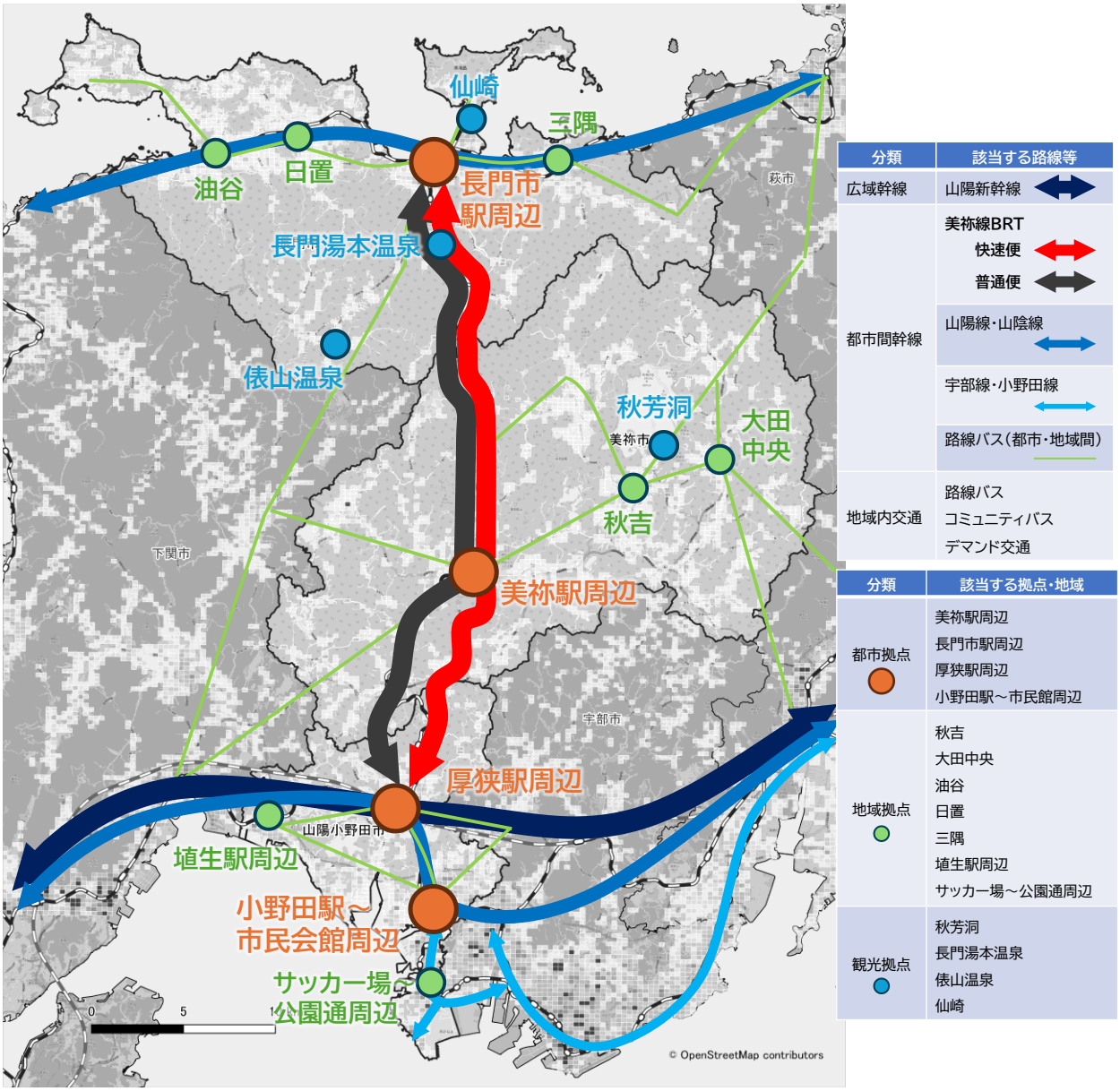


図 32　将来ネットワークのすがた

- 通常ルートと快速ルートの 2 ルートで運行
  - 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

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

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	ＪＲ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ＢＲＴ
	山陽側の東西方向の都市間アクセスを確保する	ＪＲ山陽線 ＪＲ小野田線
	山陰側の東西方向の都市間をアクセス確保する	ＪＲ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	ＰＴＰＳ*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

6-2事業の内容

個別の事業の内容については、以下のとおりです。

なお、事業の実施にあたっては、国からの補助制度等の活用も検討し、活用の候補となる制度について事業名の右側に表示します。

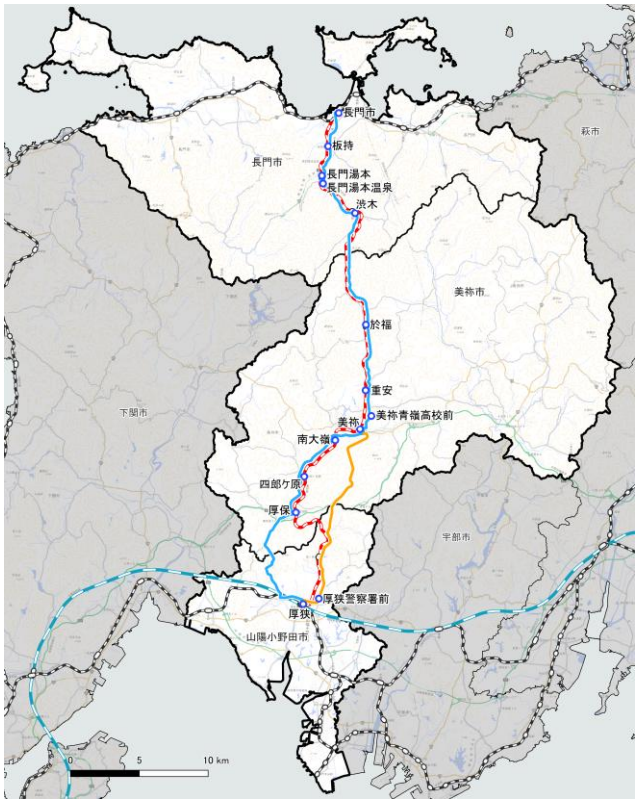
表記	事業の名称
再構築	社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）

また、併せて策定する利便増進実施計画の対象事業（地域交通法第２条第 13 項に定める地域公共交通利便増進事業）に該当する可能性のあるものについても表示します。

表記	事業の名称
利便	地域公共交通利便増進事業

事業１　ＢＲＴ運行に向けた基本的な方向性の検討　　利便

- ■　ＪＲ美祢線をＢＲＴへ転換します。
- ■　地域住民や観光客にとって、利用しやすいＢＲＴの運行を目指します。
- ■　運行ルートは、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します。
- ■　ＪＲ美祢線の 1.5 倍程度の運行本数を目指します。



▲ＢＲＴへのモード転換後の美祢線ルート

- ■　周辺線区との通し運賃や連絡乗車券の設定、利用しやすい運賃設定、ＪＲ路線図への掲載など、ＪＲの鉄道ネットワークと一体となった運行を目指します。
- ■　利用者のニーズを踏まえたダイヤ設定を行うとともに、必要に応じた車両の柔軟な運用（臨時便や続行便）により輸送力を確保します。

実施主体	ＪＲ西日本、バス事業者、山口県、沿線 3 市
実施時期	整備開始まで

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、沿線３市、山口県
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、沿線３市
実施時期	運行開始まで（運行開始後は随時）

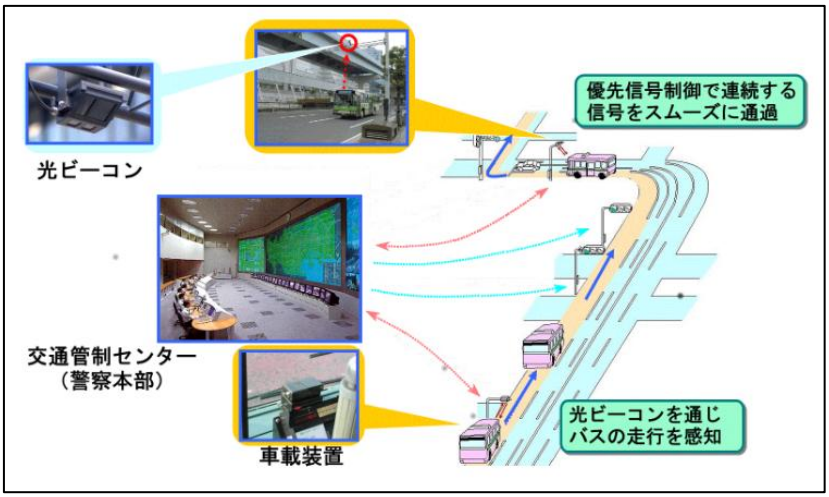
事業４　ＢＲＴ運行に向けた営業設備の整備　再構築

■　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	バス事業者、ＪＲ西日本
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	バス事業者、山口県、沿線３市
実施時期	運行開始まで

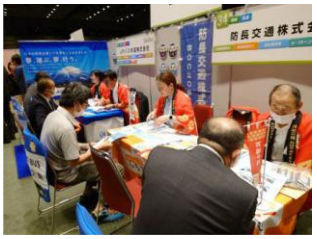
事業６　持続可能な運営・運行体制の構築

■　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。





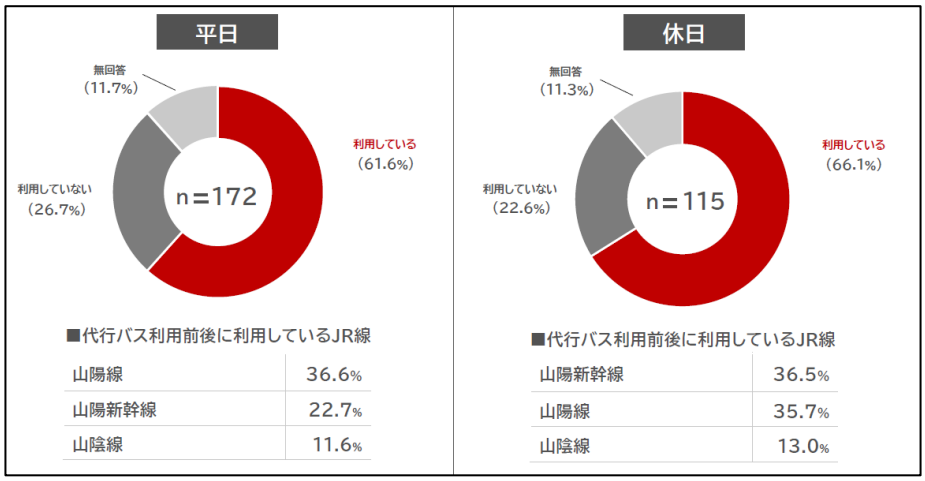
▲自動運転・隊列走行の実証実験（東広島市）

資料：（左）JR 西日本 Web サイト、（右）実証実験の様子

実施主体	ＪＲ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。



■代行バス利用前後に利用しているJR線

山陽線	36.6%
山陽新幹線	22.7%
山陰線	11.6%

■代行バス利用前後に利用しているJR線

山陽新幹線	36.5%
山陽線	35.7%
山陰線	13.0%

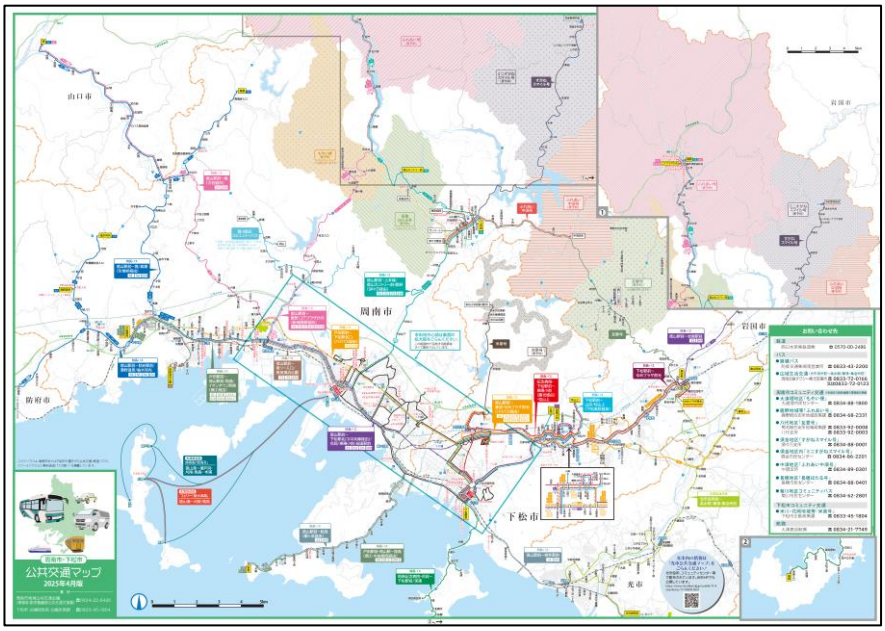
▲ＪＲ美祢線代行バス利用前後のＪＲ線利用状況

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、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	利用促進部会（ＪＲ西日本、山口県、沿線３市）、バス事業者
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、沿線３市
実施時期	運行開始まで

事業１１　利便性の高い機能・設備の導入　再構築

■　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。



▲ＪＲ美祢線代行バスでのバスロケーションシステム*

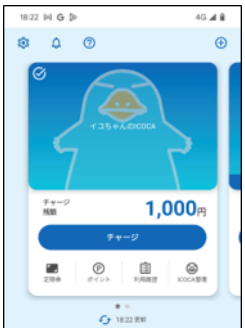
■　交通系ＩＣカード*によるキャッシュレス決済を導入します。



▲ＩＣカード車載器（ＪＲ西日本仕様）



▲ＩＣＯＣＡ



▲モバイルＩＣＯＣＡ

■　その他、車内ＵＳＢ充電や車内Ｗｉ－Ｆｉの導入、利便性の高い機能・設備を導入します。



▲車内ＵＳＢ充電



▲車内Ｗｉ－Ｆｉ

実施主体	ＪＲ西日本、バス事業者、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。



▲ＪＲ美祢線における利用促進の取組例

資料：ＪＲ美祢線利用促進協議会

実施主体	利用促進部会（ＪＲ西日本、山口県、沿線３市）、バス事業者
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、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	利用促進部会（ＪＲ西日本、山口県、沿線３市）、バス事業者
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	バス事業者、ＪＲ西日本、沿線３市、山口県
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。



▲ＪＲ美祢線を観光資源と捉えた観光誘客の取組例

資料：ＪＲ美祢線利用促進協議会

実施主体	利用促進部会（ＪＲ西日本、山口県、沿線３市）、バス事業者
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 1	R9 2	R10 3	R11 4	R12 5	R13 6	R14 7	R15 8	R16 9	R17 10
全体スケジュール			運行準備									
					整備工事							
						美祢線BRTの運行：令和11年3月運行開始【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			R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
1-① 地域と共に進める美祢線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										
1-② 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	ＰＴＰＳ整備や快速便による速達性・定時性の確保										
1-③ 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										
1-④ 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			R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
2-① 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										
2-② 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			R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
3-① 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										
3-② 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										

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。
関連する主な事業	事業１ 事業２ 事業３ 事業５ 事業８ 事業９ 事業 12 事業 13 事業 14
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

算出方法	美祢線ＢＲＴの運行経費想定額を基に、活用可能な地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の額を算出し、設定する。
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。
関連する主な事業	事業１ 事業２ 事業３ 事業４ 事業６ 事業 10 事業 11 事業 12
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	
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。 ※指標１（平均通過人員）を踏まえた収支率の達成を目指す。		
関連する主な事業	事業１ 事業２ 事業３ 事業４ 事業６ 事業 10 事業 11 事業 12		
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）		
関連する主な事業	事業４ 事業６ 事業７ 事業 12		
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。		
関連する主な事業	事業１ 事業２ 事業３ 事業５ 事業 13 事業 15 事業 16		
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	ＪＲ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

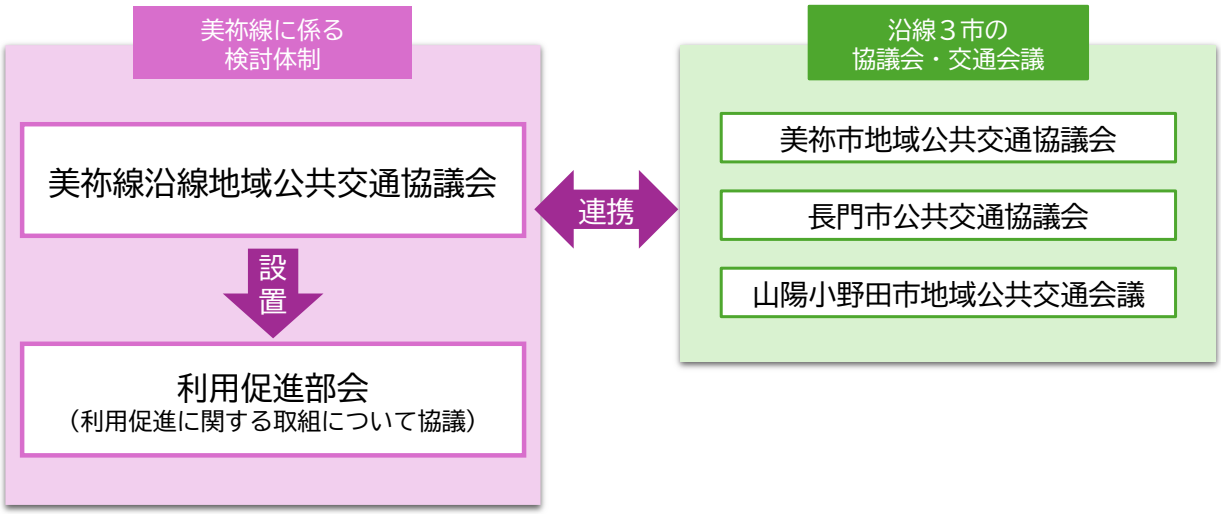


図 34　計画推進に係る体制図

8-2ＰＤＣＡ*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。

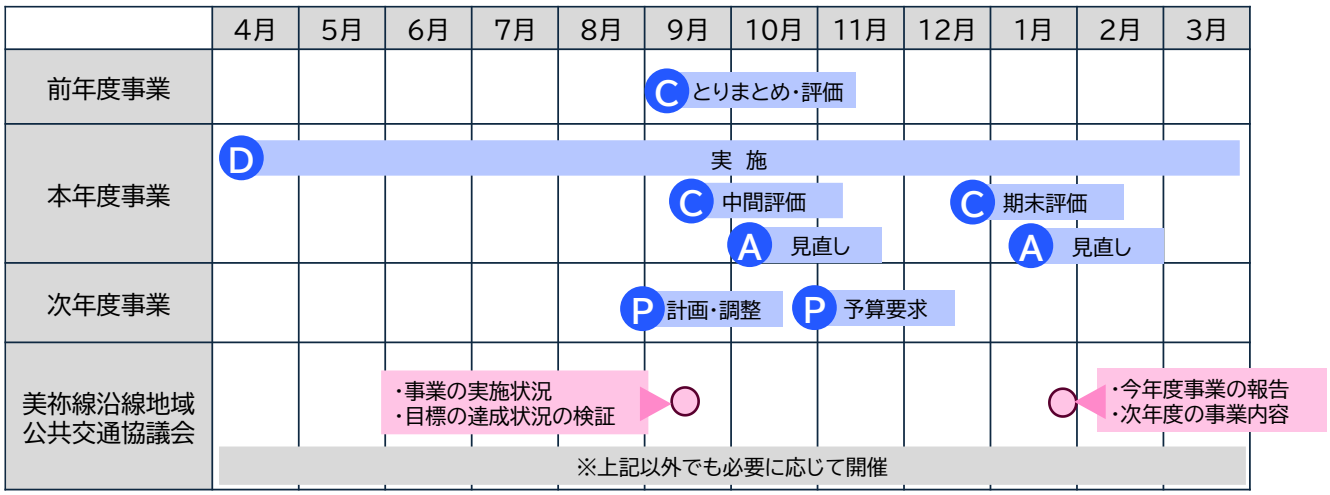


図 35　年間スケジュール

用語解説

用語	ページ	内容
交通空白地	12,17	一定の距離に駅やバス停などがない地域のこと。
交通系ＩＣカード	13,22,32,46	交通事業者等が発行しているＩＣカードを指し、主に鉄道やバス等の公共交通機関で利用可能なＩＣカードのこと。代表的なものとして「Suica」「ICOCA」「PASMO」等がある。
交通結節点	39,48,50	鉄道やバス、タクシー、車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所のこと。
コミュニティバス	19,23,30,38,39,44,50	自治体等が主体となり、地域住民の日常生活に必要な移動手段を確保するため運行するバスのこと。
人流分析	9	携帯電話位置情報などのデータを活用し、人の移動状況や流動を分析する手法のこと。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	53	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。
デマンド交通	30,38	利用者の予約に応じて運行する公共交通サービスのこと。
二次交通	13,18,39,48,50	空港や鉄道の主要駅から目的地までの交通のこと。
乗合タクシー	19	定員が 10 人以下の車両で運行されるタクシー車両を用いて運行される乗合運送事業のこと。
バスロケーションシステム	46	無線通信やＧＰＳ（全地球測位システム）などを活用して、バスの現在位置や運行情報をバスターミナル等に設置したモニターやスマートフォン等に情報提供するシステムのこと。
バリアフリー	13,32,34,41	高齢者や障害のある人をはじめ、誰もが安全に利用できるよう障壁を取り除く考え方のこと。
ＰＴＰＳ（公共車両優先信号システム）	3,39,42,50,	公共交通車両を優先的に通行させるため、信号制御などを行うシステムのこと。
ＰＤＣＡ	54	事業を計画通りに進め、その改善を図ることを目的としたマネジメント手法の一つ。Plan（従来の実績や将来の予測などをもとに事業計画を作成する）、Do（事業を実施する）、Check（事業が計画に沿っているかどうかを点検・評価する）、Action（事業の改革・改善を行う）、といった４段階を順次行って繰り返すことで、継続的な業務改善をしていくこと。
モータリゼーション	24	自動車が普及し、一般の生活の必需品となる現象のこと。
ユニバーサルデザイン	16	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。

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　　TEL 083 933 3120