全体版

美祢線沿線地域公共交通利便増進実施計画
（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）

目次

第１章 計画の概要 1

１－１ 計画策定の目的と位置づけ 1
１－２ 計画の位置づけ 1
１－３ 実施区域 2
１－４ 実施予定期間 2

第２章 利便増進事業の内容・実施主体 3

２－１ 公共交通計画の施策体系と地域公共交通利便増進事業の関連 3
２－２ 利便増進事業の概要 6
２－２－１ 事業概要 6
２－２－２ 事業の全体像 7
２－２－３ 利便増進事業の対象路線 9
２－３ 利便増進事業の内容 10
事業１　美祢線の鉄道から BRT への転換 12
事業２　美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備 16

第３章 地方公共団体による支援の内容 27

３－１ 運行維持および経営改善への財政的支援 27
３－２ 利用環境整備への支援 27
３－３ 美祢線ＢＲＴの運行開始に向けた機運醸成 27
３－４ 公共交通の利用促進への支援 27
３－５ 運転士等の担い手不足への支援 27

第４章　 事業の効果 28

４－１ 利便性向上及び効率性への効果 28
４－２ 地域公共交通計画の目標達成への寄与 29

第５章　 利便増進事業に関連して実施する事業 30

第６章 事業実施に必要な資金の額・調達方法 40

第１章　計画の概要

１-１　計画策定の目的と位置づけ

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、令和７年８月にＪＲ美祢線利用促進協議会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。

令和●年●月に策定した「美祢線沿線地域公共交通計画」で示す将来像を実現するため、関係者が協力し、計画的・効果的に利便性向上を図るため「美祢線沿線地域公共交通利便増進実施計画」を策定します。

１-２　計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通のマスタープランである「美祢線沿線地域公共交通計画」に位置付けられた公共交通ネットワークの再編などの利用者の利便の増進に資する実施事業について具体的な取組を定めるものです。

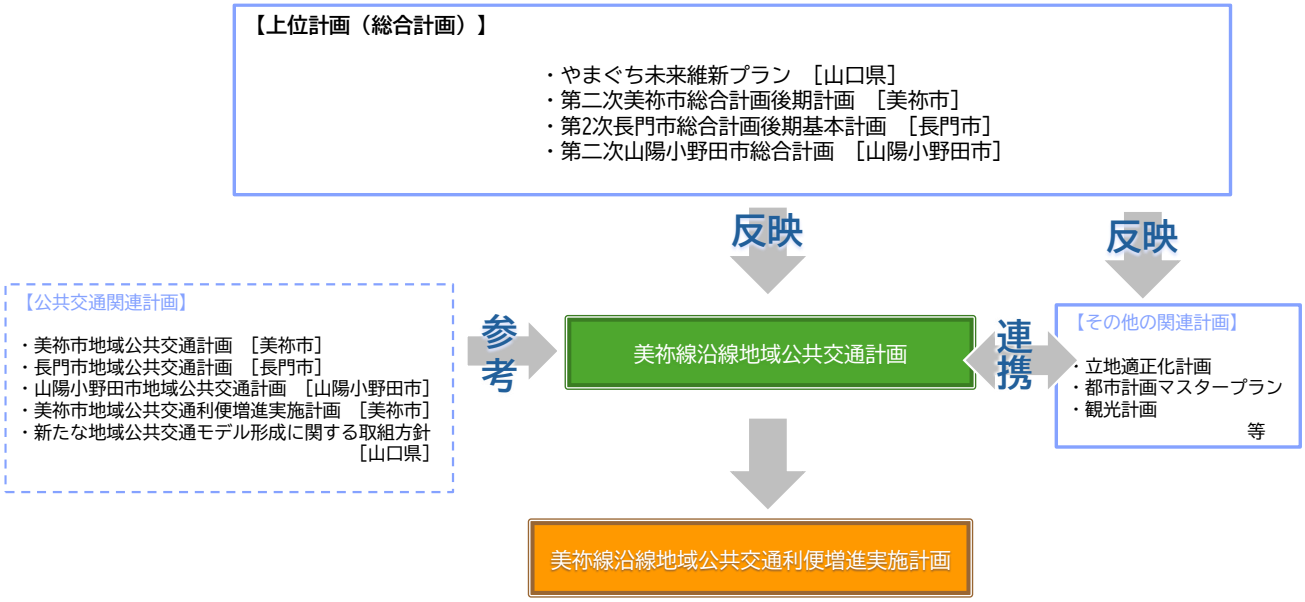


図 １　本計画の位置づけ

1-3　実施区域

ＪＲ美祢線沿線の 3 市の全域（美祢線沿線地域）とします。

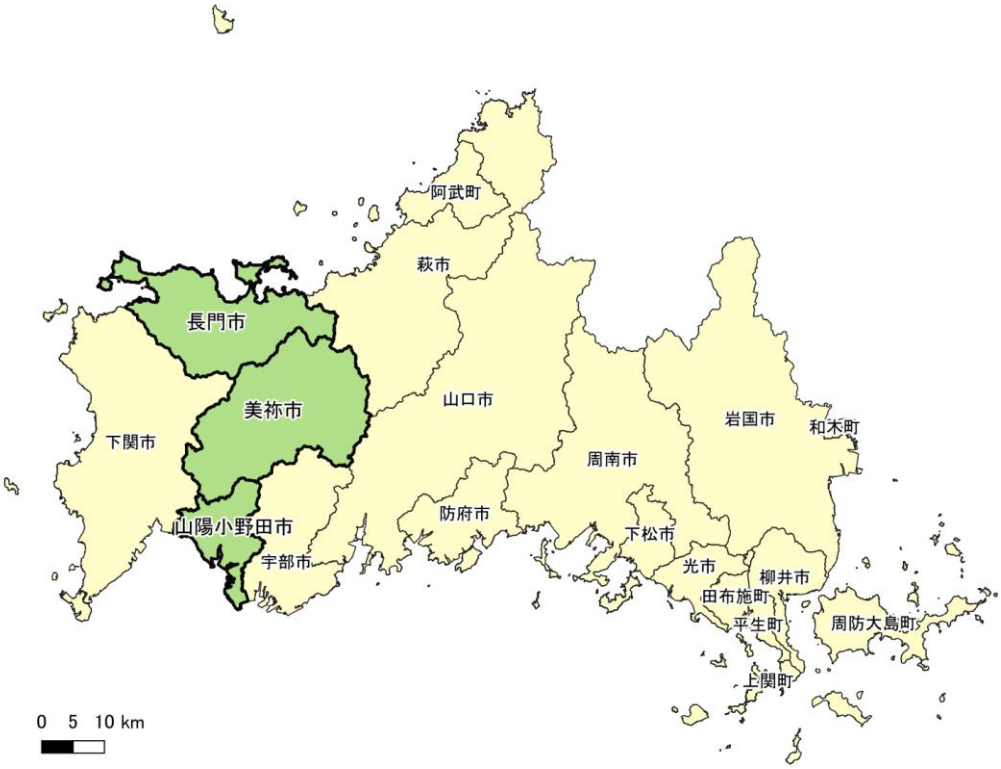


図 2　計画区域

1-4　実施予定期間

本計画の期間は令和 9 年（2027 年）4 月～令和 14 年（2032 年）3 月の 5 年間とします。

また、実施予定期間中であっても、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。

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
地域公共交通計画	作成			計画期間		
利便増進実施計画	作成・認定			計画期間		
事業１ 美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換		運行内容の検討・準備			美祢線BRTの運行	
事業２ 美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備	整備準備		開業前の整備事業		開業後の整備事業	
関連事業 利便増進事業の効果を高める事業	事業内容に応じた段階的な実施					

図 3　実施予定期間とスケジュール

第２章　利便増進事業の内容・実施主体

２-１　公共交通計画の施策体系と地域公共交通利便増進事業の関連

美祢線沿線地域公共交通計画では、『地域の生活･交流を支え続けるＢＲＴと交通ネットワーク』の基本理念のもと、基本方針と基本目標を定め、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の１６の事業を実施することとしています。

これらの１６の事業の中で、利用者の利便の増進に資する取組を地域公共交通利便増進事業（以下、「利便増進事業」という。）として位置付けるとともに、それら以外の事業についても、利便増進事業と連携しながら取組を行っていく関連事業として整理しています。

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

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

図 4　美祢線沿線地域公共交通計画の基本理念・基本方針

［参考　利便増進事業とは］

地域公共交通の利用の容易性の向上又は利用の円滑化その他の地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う以下の事業

イ　地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更

② 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）への転換

（ⅰ）旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）への転換

（ⅱ）一の種類の道路運送事業（路線バス・一般タクシー）から他の種類の道路運送事業への転換

（ⅲ）一の種類の旅客船（定期航路事業）から他の種類の旅客線（定期航路事業）への転換

③ 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

ロ　地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

① 運賃又は料金の設定

② 運行回数又は運行時刻の設定

③ 共通乗車船券の発行

ハ　イ又はロに掲げる事業と併せて行う以下の事業

≪事業例≫

① 乗継を円滑にするための運行計画の改善

② 交通結節施設における乗降場の改善

③ 乗継に関する分かりやすい情報提供

④ ＩＣカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化

⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入

⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置

⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

※関連事業：地域公共交通計画に利便増進事業に関連して実施される事業がある場合、地域公共交通計画における記載内容（施策体系、施策・事業名、事業概要、実施主体、実施時期等）を記載

資料：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【別冊】」より作成

利便増進事業 （第２章）	事業１　美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換
	事業２　美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備
関連事業 （第５章）	関連事業　利便増進事業の効果を高める事業

表 １　公共交通計画の事業内容と利便増進事業の関連

公共交通計画の事業内容		該当する利便内容	事業分類
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	ＢＲＴ運行に向けた基本的な方向性の検討	イ②	事業１
2	トータルデザインによるブランドイメージ構築	関連事業	
3	誰もが快適に利用できるＢＲＴ車両の導入	ハ⑤	事業２
4	ＢＲＴ運行に向けた営業設備の整備	関連事業	
5	ＰＴＰＳ整備や快速便による速達性・定時性の確保	ハ⑥	事業２
6	持続可能な運営・運行体制の構築	関連事業	
7	運転士等の担い手不足対策の実施	関連事業	
8	ＢＲＴと鉄道・路線バス・コミュニティバスの接続改善	ハ①	事業２
9	沿線全体の公共交通マップや時刻表の制作・展開	関連事業	
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			
10	停留所環境の改善	ハ③ ハ⑦	事業２
11	利便性の高い機能・設備の導入	ハ③ ハ④	事業２
12	住民・企業・団体等が協働した利用促進の実施	関連事業	
基本方針３　美祢線ＢＲＴを軸とした地域活性化の推進			
13	交通結節点の機能強化	ハ②	事業２
14	駅舎や交通結節点を活用した賑わいづくり	関連事業	
15	観光二次交通との連携	関連事業	
16	観光資源としての美祢線ＢＲＴの活用	関連事業	

2-2　利便増進事業の概要

2-2-1　事業概要

本計画に定める利便増進事業の内容を以下に示します。

項目		内容	実施主体	利便増進
事業１　美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換				
①	鉄道からＢＲＴへの転換【計画事業①】	鉄道（鉄道事業）からＢＲＴ（一般乗合旅客自動車運送事業）への転換を行います。 【利便性向上の内容】 ・普通/快速の２ルート設定 ・柔軟な停留所配置による利便性向上 ・鉄道ネットワークと一体での運賃設定 ・鉄道運行時の 1.5 倍程度の運行本数による利便性の高いダイヤ設定	事業者	イ②
事業２　美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備				
①	接続を考慮したダイヤ連携【計画事業⑧】	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ります。	事業者 3 市	ハ①
②	交通結節点の機能強化【計画事業⑬】	沿線の拠点となる交通結節点の機能強化を図ります。	事業者 3 市	ハ②
③	わかりやすい情報提供【計画事業⑩⑪】	バスロケーションシステムを導入し、拠点停留所にはデジタルサイネージを設置します。	事業者 3 市	ハ③
④	利便性の高い設備導入【計画事業⑪】	交通系ＩＣカードを導入し、運賃の支払いを円滑に行います。	事業者	ハ④
⑤	ＢＲＴ車両の導入【計画事業③】	ＢＲＴにはバリアフリーに対応し、快適性の高い車両を導入します。	事業者	ハ⑤
⑥	速達性・定時性の確保【計画事業⑤】	ＰＴＰＳ整備や快速便の設定により、ＢＲＴの定時性・速達性を確保します。	事業者 県・3 市	ハ⑥
⑦	停留所環境の改善【計画事業⑩】	ＢＲＴとしての利便性を確保するため、快適に利用できる停留所を整備します。	事業者 3 市	ハ⑦

2-2-2　事業の全体像

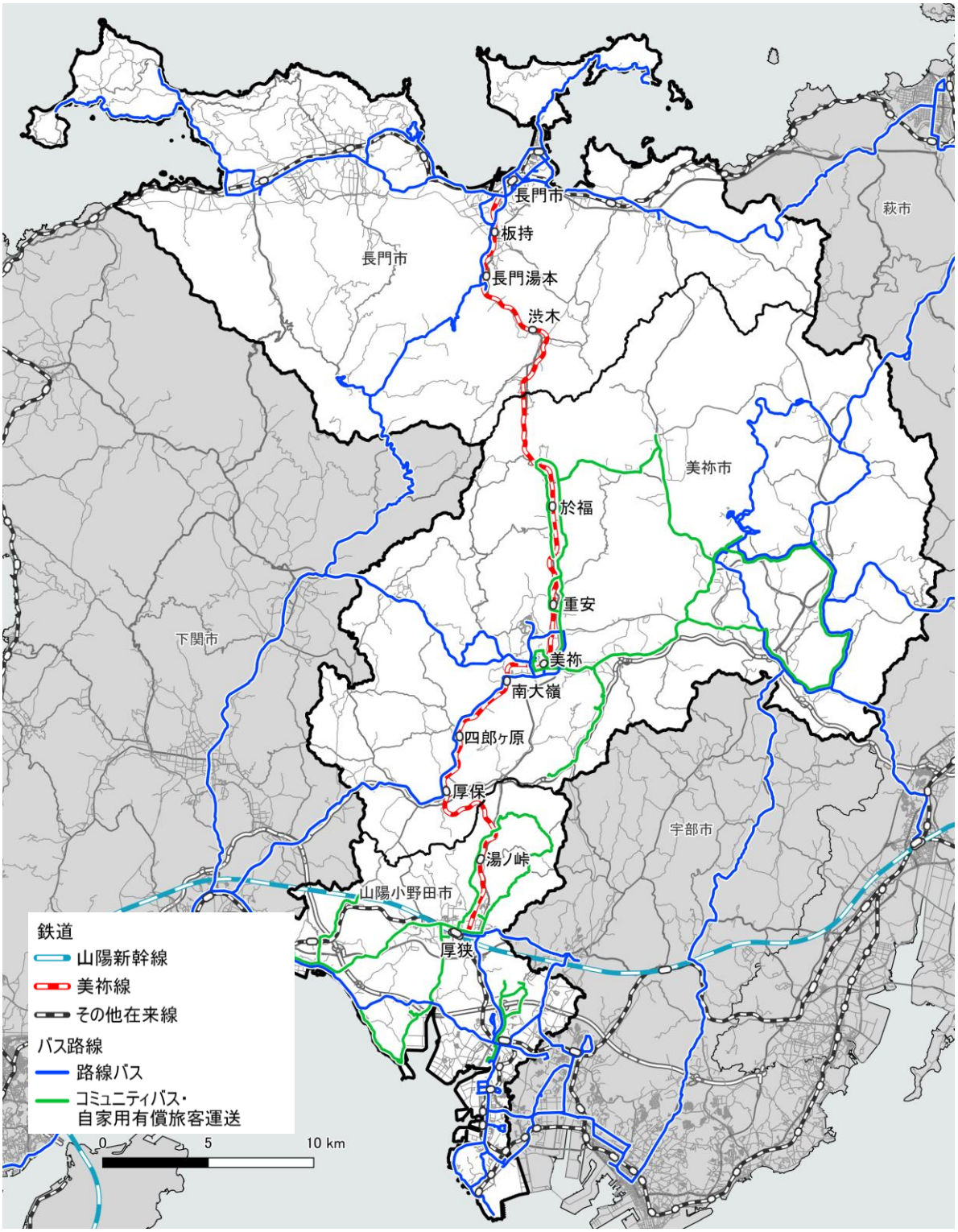


図 5　現状の公共交通ネットワーク（鉄道およびバス路線）

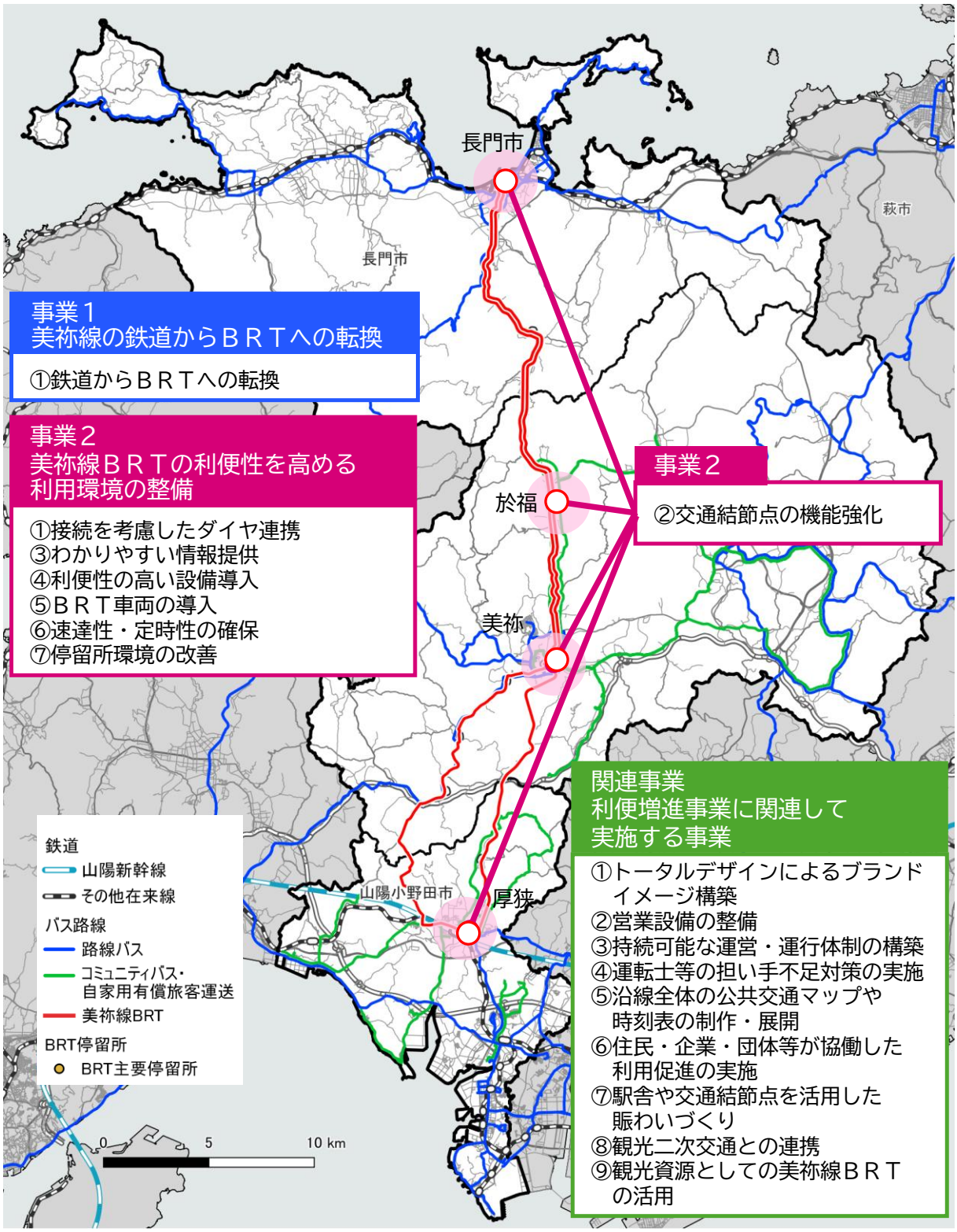


図 6　ＢＲＴ運行開始後の公共交通ネットワーク（鉄道および路線バス）と事業内容

2-2-3　利便増進事業の対象路線

本計画における利便増進事業の対象路線は以下に示します。

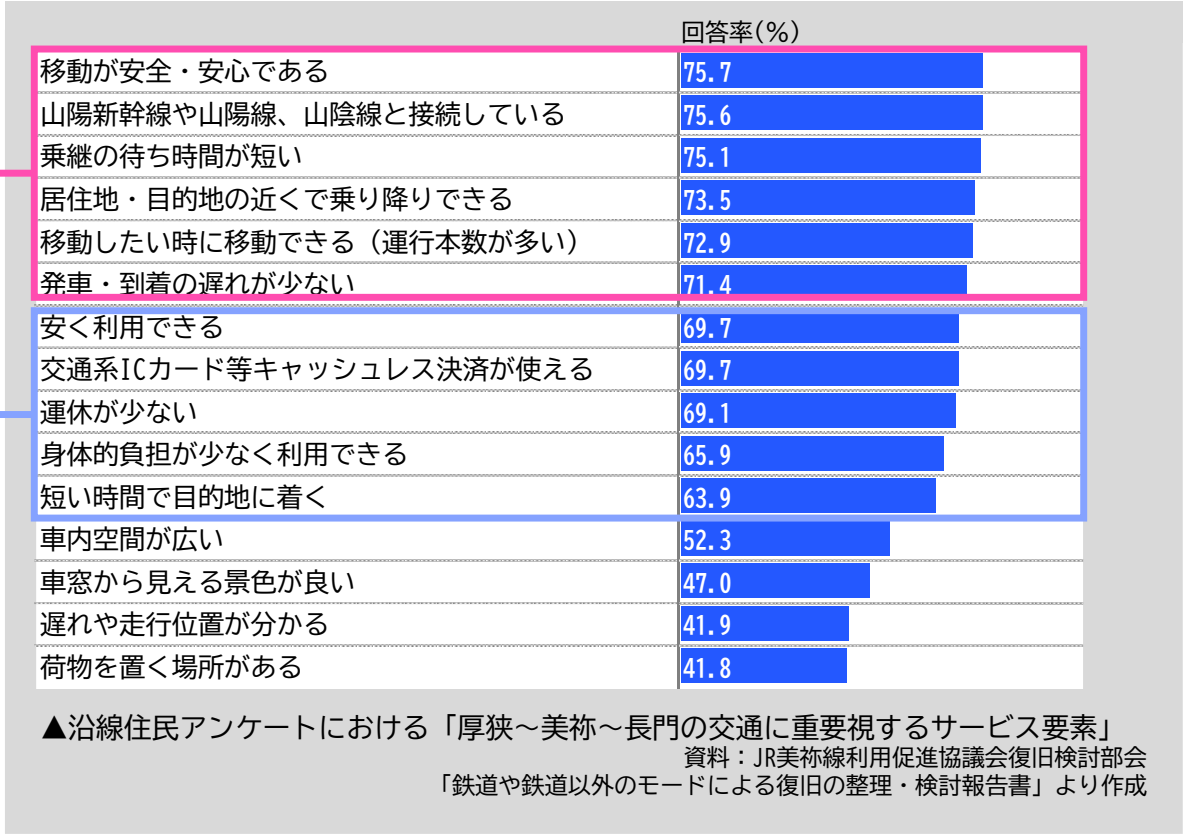
項目	対象路線（運行事業者）	事業内容
事業１-① 鉄道からＢＲＴへの転換	ＪＲ美祢線 （西日本旅客鉄道株式会社）	・鉄道事業の休廃止の届出
	美祢線ＢＲＴ （ＪＲバス中国株式会社）	・一般乗合旅客運送事業の登録申請 ・ＢＲＴ運賃の設定 ・運行ダイヤの設定 ・企画切符の設定
事業２-① 接続を考慮したダイヤ連携	美祢線ＢＲＴ （ＪＲバス中国株式会社）	・接続を確保するためのダイヤ連携
	美祢駅～下関駅線 （サンデン交通株式会社）	
	下関～俵山・長門・仙崎線 （サンデン交通株式会社）	

2-3　利便増進事業の内容

沿線住民の意見を踏まえた利便増進事業の構築

本節に定める利便増進事業は、いずれも「鉄道からＢＲＴへの転換」を単なる輸送手段の代替に終わらせず、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、一体的な取組として位置づけるものです。

令和５年６月豪雨災害以降の運休に伴い、ＪＲ美祢線利用促進協議会（復旧検討部会）が実施した沿線住民へのアンケート調査においては、「移動の安全・安心」を大前提として、「接続利便性（新幹線や在来線との接続・短い乗継待ち時間）」「自宅や目的地の近くでの乗降」「運行本数の増加」「遅れの少なさ（定時性）」などを求める声が多く寄せられました。



▲沿線住民アンケートにおける「厚狭～美祢～長門の交通に重要視するサービス要素」
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」より作成

「安全・安心」を前提としつつ、
「接続利便性」「自宅や目的地近くでの乗降」「運行本数」
「定時性」を求める意見が上位（70%以上）を占める

その他にも、「運賃」「決済方法」「運休の少なさ」
「身体的負担の少なさ」「速達性」等も比較的重視される（60%以上）
のサービス要素となっている。

図 7　厚狭～美祢～長門の交通で重要視されるサービス要素

こうした地域の声を踏まえ、「**事業１　美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換**」により輸送サービスそのもの（ルート・本数・運賃・停留所配置）を刷新するとともに、「**事業２　美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備**」により、その効果を利用者が実際に享受するために必要な利用環境（乗継ぎ、待合、情報提供、決済方法、車両、速達性・定時性）を整備します。

事業２の各事業は、事業１の効果を利用者に確実に届け、互いの事業効果を高め合うものであり、相乗効果を発揮しながら「鉄道と同水準の機能を維持しつつ、バスの柔軟性・きめ細やかさを最大限に活かした利便性の向上」の実現を目指すものです。

表 2　沿線住民が重視するサービス要素と利便増進事業の対応

沿線住民が重視するサービス要素（令和 6 年度沿線住民アンケート）	対応する利便増進事業	ＢＲＴ転換による利用者にとっての変化
1. 移動の安全・安心 回答率 75.7%	事業２-③（情報提供） 事業２-⑤（車両） 事業２-⑦（停留所）	バリアフリー対応車両や待合環境、運行情報の提供により、高齢者等の移動の不安が低減されます。
2. 接続利便性 （新幹線・在来線との接続、短い乗換待ち時間） 回答率 75.6%/ 75.1%	事業２-①（ダイヤ連携） 事業２-②（交通結節点） 事業２-⑥（定時性）	鉄道との接続を考慮したダイヤ設定により、安心して乗継が行えます。
3. 自宅や目的地の近くでの乗降 回答率 73.5%	事業１（柔軟な停留所配置） 事業２-⑥（停留所の移設） 事業２-⑦（停留所整備）	鉄道駅から距離が離れていた集落・学校等の近くでの乗降が可能となります。
4. 運行本数の増加 回答率 72.9%	事業１（運行本数） 事業２-⑤（車両整備）	鉄道 18 本/日から 1.5 倍程度へ増便し、「乗りたい時間に乗れる」状態に近づきます。
5. 遅れの少なさ（定時性） 回答率 71.4%	事業２-①（ダイヤ連携） 事業２-⑥（定時性）	道路混雑の影響を受けにくくなり、通学・通勤における確実性が確保されます。

事業１　美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換

①鉄道からＢＲＴへの転換を行う目的・意義

ＢＲＴへの転換は、鉄道が担ってきた南北軸としての交通機能を回復させつつ、鉄道では対応が難しかった課題解決を図るものです。

美祢線の交通機能の回復・向上を図るとともに、「高校生の通学」「地域住民の買物・通院」「来訪者の観光・帰省利用」など、様々な利用者にとっての利便性向上につなげます。

表 3　ＢＲＴへの転換によって実現する交通機能の向上

項目	鉄道（従前）	ＢＲＴ（転換後）	利用者にとっての利便性向上
運行本数	18 本/日	1.5 倍程度に増便	待ち時間の短縮、便の選択肢増加により、通学・通院・買物の時間の自由度が高まります。
運行ルート	単一（線路上）	快速･通常ルートの運行	広域移動は快速ルート、地域内移動は通常ルートという、目的に応じた使い分けが可能になります。
停留所・駅	鉄道駅 12 駅	停留所 14 箇所 ※現時点想定	自宅・目的地の近くで乗降でき、徒歩移動の負担が軽減されます。
運賃	鉄道運賃	利用しやすい運賃 鉄道ネットワークとの一体運行	乗継ぎの割高感を抑え、観光利用でも使いやすい運賃となります。
定時性･速達性	専用軌道による確保	PTPS 整備・快速便による確保	道路混雑時の影響を受けにくく、定時性が保たれます。

美祢線の主な利用者層に対する利便増進の効果

【高校生等の通学・通勤利用】

柔軟な停留所設定（美祢青嶺高校前、厚狭明進高校前等）や、朝夕時間帯の「通学・快速便」運行により、沿線の高校や事業所の集積する中心市街地へのアクセスと速達性を確保し、毎日の通学・通勤利用の移動負担が軽減されます。

【地域住民の買物・通院利用】

沿線地域での新たな停留所設定や、鉄道時代の約 1.5 倍程度の運行本数、鉄道や地域内交通（コミュニティバス等）との接続改善により、高齢者をはじめとする幅広い地域住民が外出しやすい環境が整います。

【来訪者の観光・帰省利用】

快速ルートの活用による所要時間短縮（厚狭～美祢：20 分台、厚狭～長門市：60 分台）に加え、厚狭駅での新幹線接続改善や二次交通との連携により、秋吉台やセンザキッチンなどの観光資源へのアクセスがしやすくなり、広域観光での利便性・周遊性が向上します。

②運行系統表

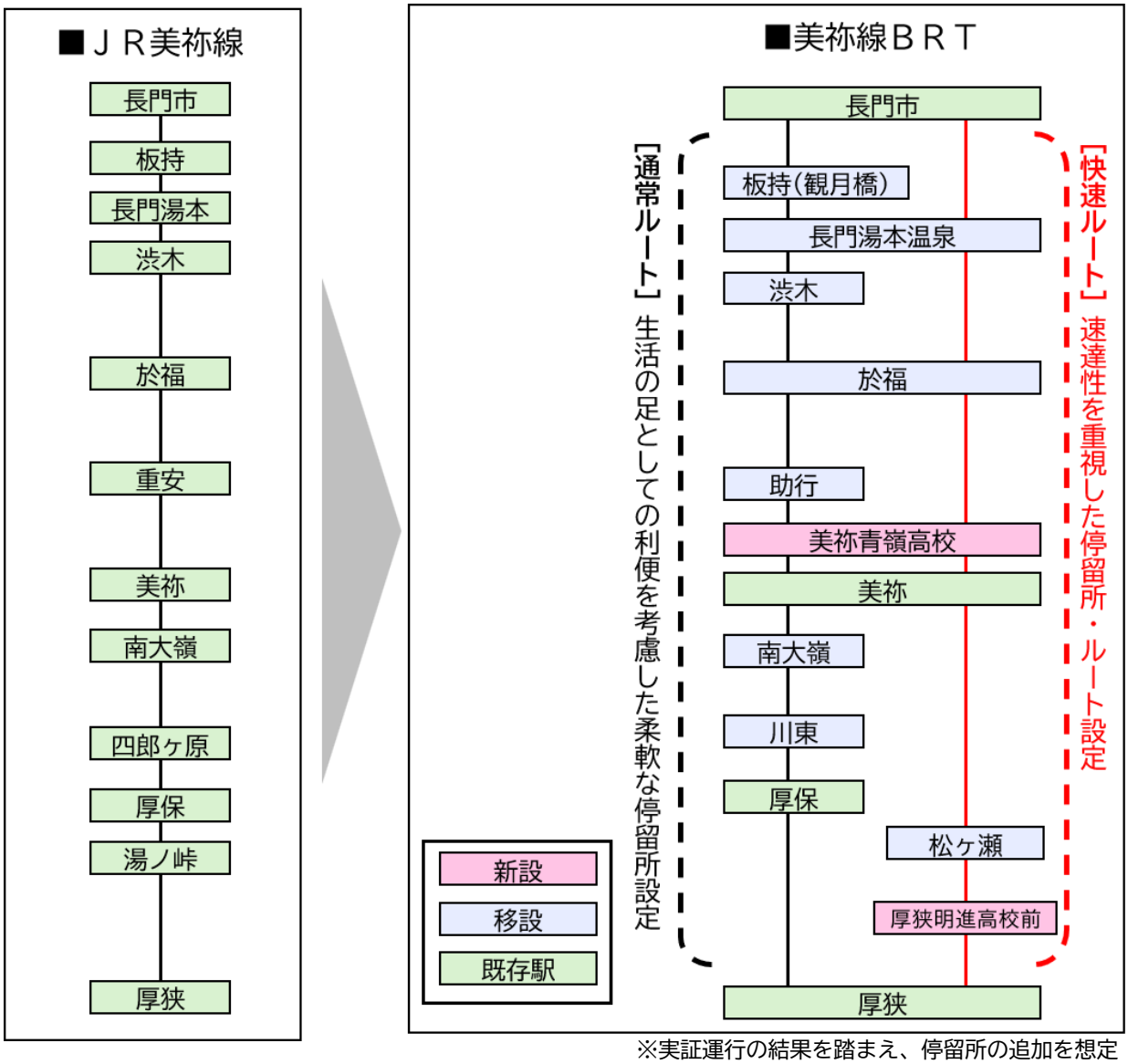
表 4　転換前後の運行系統表

系統番号	項目	内容
鉄道	届出内容	事業の休廃止の届出（鉄道事業法第 28 条第一項）
	事業の種類	第１種鉄道事業
	運行事業者	西日本旅客鉄道株式会社
	起点	厚狭
	終点	長門市
	キロ程	46.0km

系統番号	項目	内容
1	届出内容	運行系統の新設
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
	事業形態	路線定期運行（快速ルート）
	運行事業者	ＪＲバス中国株式会社
	起点	厚狭
	経由地	厚狭明進高校前、松ヶ瀬、美祢　等
	終点	長門市
	キロ程	43.7km（厚狭～長門市間）
	運行日	毎日
2	届出内容	運行系統の新設
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
	事業形態	路線定期運行（通常ルート）
	運行事業者	ＪＲバス中国株式会社
	起点	厚狭
	経由地	厚保、川東、南大嶺、美祢　等
	終点	長門市
	キロ程	47.1km（厚狭～長門市間）
	運行日	毎日
3	届出内容	運行系統の新設
	事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
	事業形態	路線定期運行（快速ルート）
	運行事業者	ＪＲバス中国株式会社
	起点	厚狭
	経由地	厚狭明進高校前、松ヶ瀬
	終点	美祢
	キロ程	16.5km（厚狭～美祢間）
	運行日	平日

※同じ系統でも、運行時間帯により美祢青嶺高校、厚狭明進高校前への停車の取扱いが異なる

③運行系統図



※実証運行の結果を踏まえ、停留所の追加を想定

図 8　新旧の運行系統図

④運行回数

表 5　系統別の運行回数（便数）

系統番号	平日		土日祝	
	旧	新	旧	新
鉄道	18	—	18	—
1（快速便：厚狭～長門市間）	—	10	—	10
2（通常便：厚狭～長門市間）	—	19	—	19
3（快速便：厚狭～美祢間）	—	1	—	—

※同じ系統でも、運行時間帯により美祢青嶺高校、厚狭明進高校前への停車の取扱いが異なる

⑤路線図

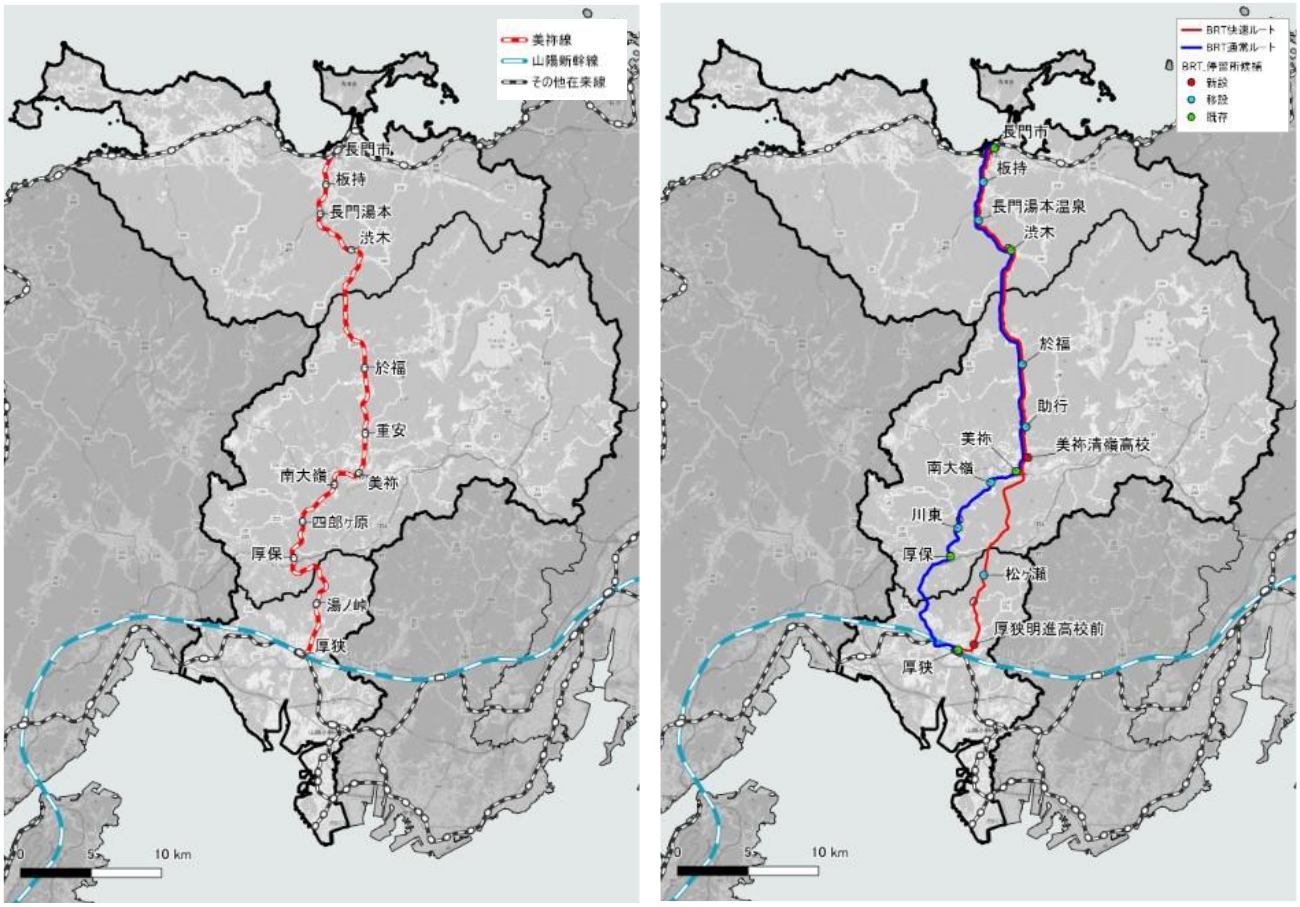


図 9　新旧の運行路線図

事業２　美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備

事業２は、事業１で実現するＢＲＴの輸送サービスを利用者が「実際に使いやすい」と実感できる形にするための利用環境整備です。

事業１で行う運行本数やルートの改善だけでは、乗継ぎの不確実性、待合環境への不安、運行情報の分かりにくさ、支払いの煩雑さといった要因により、利用がためらわれる場面が想定されます。事業２では、こうした「調べる・待つ・乗る・乗り継ぐ・支払う」という移動の各場面で生じる障壁を一つずつ解消し、事業１の効果の最大化を図ります。

事業２-①　接続を考慮したダイヤ連携

＜事業の背景＞

■　ＪＲ美祢線は主に美祢駅を中心として厚狭駅・長門市駅との往来を担うとともに、ＪＲ山陽線や山陽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した。

＜事業内容＞

■　美祢線ＢＲＴと鉄道・路線バス・コミュニティバスのダイヤ連携を図ります。

■　特に、通学・通勤に利用されるＪＲ山陽線、山陽新幹線に対しては 10～20 分での接続を目指します。

接続元（乗換前の交通機関）	接続先（乗換先の交通機関）		10分以上、20分以内での接続状況	
			接続本数	接続率（代行バス運行本数を母数として）
美祢線代行バスから ※厚狭駅着は13便/日	山陽新幹線	新大阪方面	5/13	38%
		博多方面	4/13	31%
	JR山陽線	新山口方面	3/13	23%
		新下関方面	8/13	62%
山陽新幹線から	美祢線代行バス ※厚狭駅発は12便/日	新大阪方面	4/12	33%
		博多方面	2/12	17%
JR山陽線から		新山口方面	5/12	42%
		新下関方面	1/12	8%

▲厚狭駅における代行バスと鉄道の接続状況（現状）

＜利便増進の効果＞

■　利用者にとっては、乗継ぎに伴う待ち時間が短縮され、目的地までの総所要時間（待ち時間を含む移動時間）の短縮・移動負担の軽減につながります。

実施主体	ＪＲ西日本、バス事業者、沿線３市											
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	調整										
	運行										

事業２-②　交通結節点の機能強化

＜事業の背景＞

■　美祢駅、於福駅、長門市駅、厚狭駅の４駅は、ＪＲ山陽線・山陽新幹線・ＪＲ山陰線との接続点、路線バス・コミュニティバスとの乗継点、および周辺の医療・商業・観光施設への玄関口として、沿線地域の交通結節点となっています。

＜事業内容＞

■　美祢駅、於福駅、長門市駅、厚狭駅の機能強化を図ります。
※結節点ごとの整備内容は次項以降に記載

＜利便増進の効果＞

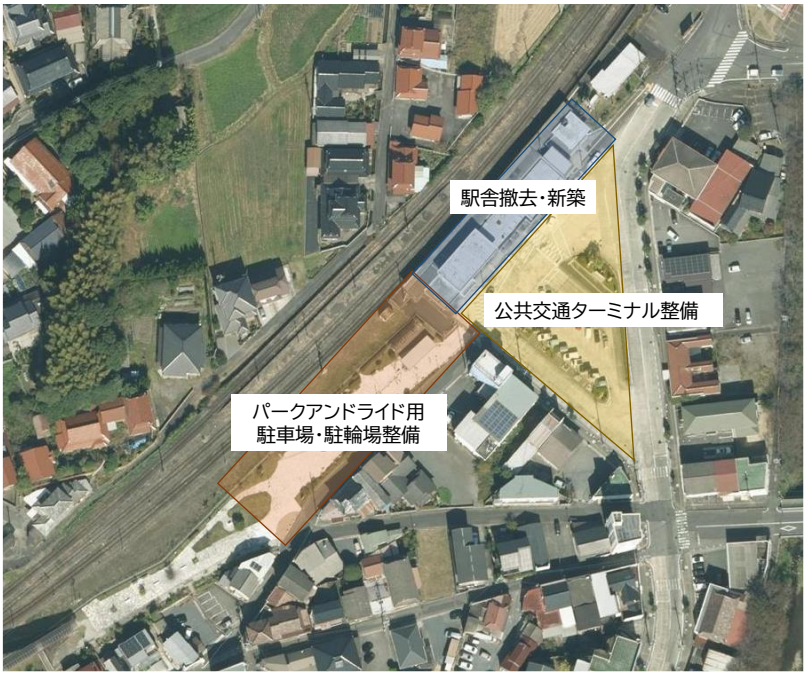
■　交通結節点の機能強化により、①乗継ぎ、②待合、③アクセスの３つの要素が一体的に改善されます。機能強化により、乗継ぎに伴う移動負担と不安が軽減され、快適な利用が可能となる他、パーク＆ライドやサイクル＆ライド等の多様な手段でＢＲＴにアクセスできるようになります。



▲美祢線沿線の交通結節点の現況

実施主体	ＪＲ西日本、バス事業者、沿線３市
スケジュール	結節点ごとのスケジュールは次項以降に記載

➢ 美祢駅（停留所）周辺整備

<table>
<tr><th>項目</th><th colspan="11">内容</th></tr>
<tr><td>概要･目的</td><td colspan="11">美祢駅は、美祢市中心市街地に位置しており、複数の交通手段の結節点としての機能を有しています。美祢市立地適正化計画（令和 6 年 3 月策定）及び Mine デザインノート（令和 6 年 2 月策定）においても、美祢駅周辺の交通結節点の機能向上や、ひとが交流する駅前づくりが掲げられています。
本整備では、既存駅舎・鉄道施設の撤去により生じる空間を活用して駅前交通ターミナルを整備し、ＢＲＴと他の交通手段の乗降場を集約することで、乗継ぎに要する歩行距離を短縮し、来訪者にも分かりやすい動線を確保します。
快適な待合環境や運行情報の提供によるＢＲＴの定時性向上も見込まれます。さらに、パーク＆ライド・サイクル＆ライド用の駐車場・駐輪場を整備することで、駅から離れた地域からのＢＲＴ利用も可能となり、ＢＲＴの利用圏域が拡大します。
これらの整備により、中心市街地の玄関口としての魅力が向上し、駅前の賑わい創出（関連事業⑦）にも寄与します。</td></tr>
<tr><td>整備内容</td><td colspan="11">■ 既存駅舎・鉄道施設の撤去
■ 待合施設の新設
■ 駅前交通ターミナルの整備
■ パーク＆ライド、サイクル＆ライド用の駐車場・駐輪場整備


▲美祢駅の整備イメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="11">ＪＲ西日本、美祢市、バス事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="4">スケジュール</td><td>年度</td><td colspan="2">Ｒ９</td><td colspan="2">Ｒ１０</td><td colspan="2">Ｒ１１</td><td colspan="2">Ｒ１２</td><td colspan="2">Ｒ１３</td></tr>
<tr><td>関係者調整</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>測量・設計</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>整備工事</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

➢ 於福駅（停留所）周辺整備

<table>
<tr><td>項目</td><td colspan="11">内容</td></tr>
<tr><td>概要・目的</td><td colspan="11">　於福駅は、道の駅おふく・於福地域交流ステーションと一体となった地域の生活・交流拠点です。一方で、線路により駅・集落側と道の駅側とが分断され、高齢者や子どもにとって安全に歩ける動線が確保されていないことが課題となっています。
　本整備では、バリアフリーに配慮した歩道を整備して線路・道路による地域の分断を解消し、ＢＲＴ停留所と道の駅おふく・地域交流ステーション・周辺集落との間を、高齢者や子どもが安全に移動できるようにします。パーク＆ライド用駐車場の整備により、自宅から自家用車でアクセスしてＢＲＴに乗り換えることが可能となります。
　これらにより、於福地区の住民にとっては通院・買物・通学の際の安全性と移動の利便性が向上し、来訪者にとっては道の駅とＢＲＴを組み合わせた周遊が行いやすい環境となります。</td></tr>
<tr><td>整備内容</td><td colspan="11">■　バリアフリーに配慮した歩道の整備（線路・道路による分断解消）
■　パーク＆ライド用駐車場の整備


▲於福駅の整備イメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="11">ＪＲ西日本、美祢市、バス事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="4">スケジュール</td><td>年度</td><td colspan="2">Ｒ９</td><td colspan="2">Ｒ１０</td><td colspan="2">Ｒ１１</td><td colspan="2">Ｒ１２</td><td colspan="2">Ｒ１３</td></tr>
<tr><td>関係者調整</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>測量・設計</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>整備工事</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

➢ 長門市駅（停留所）周辺整備

<table>
<tr><th>項目</th><th colspan="10">内容</th></tr>
<tr><td>概要・目的</td><td colspan="10">　長門市駅は、ＪＲ山陰線との接続駅であり、長門市の中心市街地、医療機関、高等学校、観光拠点（仙崎・青海島方面）への玄関口として、沿線北部の広域移動の要となる結節点です。ＢＲＴ転換後も、長門市駅における乗継ぎ利便性と待合環境の質が、長門市地域全体の公共交通の使いやすさを大きく左右します。
　そのため、ＢＲＴ乗降場の整備を行うとともに、駅舎の機能改善及び駅周辺の整備・改良を一体的に実施します。駅舎及び待合所の改修により、快適な待合環境を整えるとともに、ＢＲＴ乗降場および駅前広場の整備により、鉄道ホームとＢＲＴ乗降場との間の乗継ぎでの移動負担を軽減します。また、駅周辺の整備により、路線バスなど２次交通との乗継利便性の向上に対応します。
　これらにより、ＪＲ山陰線とＢＲＴを乗り継ぐ通学・通院・通勤利用者の乗継ぎの負担が軽減されるとともに、観光客が鉄道からＢＲＴへ、またＢＲＴから観光二次交通（関連事業⑧）へ円滑に乗り継げる環境が整い、沿線北部における広域移動の利便性が向上します。</td></tr>
<tr><td>整備内容</td><td colspan="10">■　駅舎及び待合所の改修
■　ＢＲＴ乗降場の整備
■　駅周辺の整備


▲長門市駅の整備イメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="10">ＪＲ西日本、長門市、バス事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="4">スケジュール</td><td>年度</td><td colspan="2">Ｒ９</td><td colspan="2">Ｒ１０</td><td colspan="2">Ｒ１１</td><td colspan="2">Ｒ１２</td><td colspan="2">Ｒ１３</td></tr>
<tr><td>関係者調整</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>測量・設計</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>整備工事</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

➢ 厚狭駅（停留所）周辺整備

<table>
<tr><td>項目</td><td colspan="11">内容</td></tr>
<tr><td>概要・目的</td><td colspan="11">厚狭駅は、山陽新幹線及びＪＲ山陽線との接続駅であり、美祢線ＢＲＴの南の起点として、沿線地域と県内外の主要都市を結ぶ広域移動の玄関口となる結節点です。現状では駅の南北の行き来やＢＲＴ乗降場までの動線に制約があり、特に大きな荷物を持つ来訪者や高齢者等にとって、乗継ぎ動線の分かりにくさと乗継負担は公共交通の利用における大きな障壁となります。
このため、駅舎の南北自由通路化、情報・誘導サインの整備、滞在空間の機能向上、待合室の拡充及び駅前ロータリーの路盤塗装整備を実施します。南北自由通路化により、鉄道ホームからＢＲＴ乗降場までの移動距離と所要時間が短縮されます。情報・誘導サインの整備により、初めての利用者や観光客でも迷わず乗継が行えるようになり、待合機能の強化によって、乗継ぎ時間を快適に過ごせる環境も確保します。これらにより、ＢＲＴ利用者の待合環境および乗継利便性が向上し、「新幹線から美祢線沿線へ」「沿線から都市圏へ」という広域移動が円滑になることで、通勤・通学などの日常利用と観光誘客の双方に寄与します。</td></tr>
<tr><td>整備内容</td><td colspan="11">■ 駅舎の南北自由通路化
■ 在来線口の待合機能強化


▲厚狭駅の整備イメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="11">ＪＲ西日本、山陽小野田市、バス事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="4">スケジュール</td><td>年度</td><td colspan="2">Ｒ９</td><td colspan="2">Ｒ１０</td><td colspan="2">Ｒ１１</td><td colspan="2">Ｒ１２</td><td colspan="2">Ｒ１３</td></tr>
<tr><td>関係者調整</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>測量・設計</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>整備工事</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

事業２-③　わかりやすい情報提供

＜事業の背景＞

■　ＢＲＴ転換による運行本数の増加や、快速・通常ルートの設定に伴い、利用者へのわかりやすい情報提供は、より重要になります。

＜事業内容＞

■　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。

バスロケーションシステム利用画面



■　拠点となる停留所にデジタルサイネージを設置します。

大型デジタルサイネージ





※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

＜利便増進の効果＞

■　バスロケーションシステムで出発前に運行状況を確認できるようになり、待ち時間の短縮とともに、乗り遅れへの不安も軽減されます。

■　デジタルサイネージの設置により、運行情報にアクセスできる環境を確保し、インバウンドを含む来訪者の利用のしやすさを高めます。

実施主体	バス事業者、ＪＲ西日本											
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	仕様調整										
	設置工事										
	運用										

事業２-④　利便性の高い設備導入

＜事業の背景＞

- 美祢線ＢＲＴへの転換に当たっては、日常利用者や県外からの来訪者の利便性向上を図るため、ＪＲ山陽線とＢＲＴとの乗継ぎや運賃の支払いを円滑にする決済環境を整備する必要があります。
- また、厚狭駅から長門市駅までの広域移動や、通学・通勤等での日常的な利用が想定されることから、乗車中も快適に過ごし、移動時間を有効に活用できる車内環境を整備することが求められます。

＜事業内容＞

- 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。
- 車内ＵＳＢ充電や車内Ｗｉ-Ｆｉなどの利便性の高い機能・設備を導入します。

キャッシュレス決済装置



ＵＳＢ充電ポート



車内 Wi-Fi



▲導入を検討する利便性の高い設備例

＜利便増進の効果＞

- 交通系ＩＣカードによるキャッシュレス決済の導入により、運賃の支払いを円滑にし、乗降時間の短縮及び定時性の向上を図ります。
- 鉄道と共通して利用できる交通系ＩＣカードに対応することで、鉄道とＢＲＴとの乗継時における支払手続を簡便にし、日常利用者や来訪者の利便性を高めます。
- 車内ＵＳＢ充電設備及び車内Ｗｉ-Ｆｉの導入により、通学・通勤や長距離移動における乗車時間を有効に活用できる、快適な車内環境を整えます。

実施主体	バス事業者、ＪＲ西日本									
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	仕様調整										
	設置工事										
	運用										

事業２-⑤　ＢＲＴ車両の導入

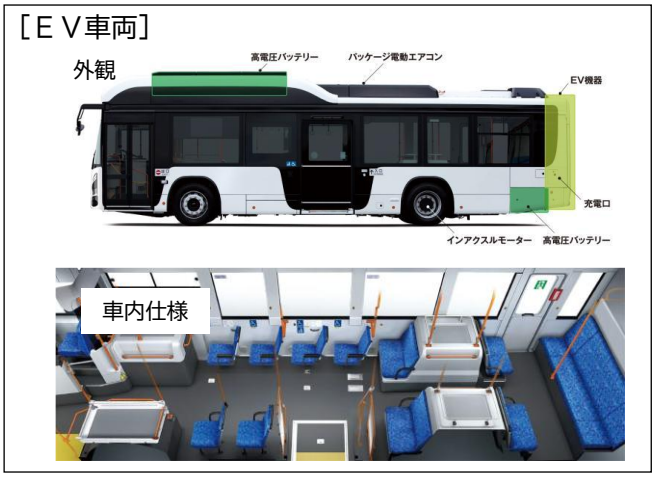
＜事業の背景＞

- 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%まで上昇する見込みとなっています。
- ＪＲ美祢線の鉄道駅では、跨線橋やホーム上の段差、陸橋が移動の障壁となっており、代行バスにおいても観光バスタイプの 1 ドア車両が多く運行されるなど、バリアフリー対応は十分ではありません。

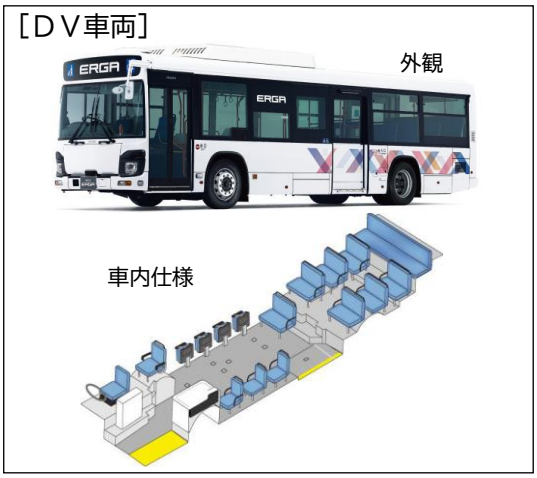
＜事業内容＞

- ノンステップやスロープ設置等のバリアフリーに対応した車両を導入します。
- ＢＲＴの運行に向けては、1 日 27 本以上の運行ダイヤを確実に実施するために必要な計８台（ＥＶ２台、ＤＶ６台）を導入します。

［ＥＶ車両］



［ＤＶ車両］



▲導入を検討するＢＲＴ車両

＜利便増進の効果＞

- バリアフリー対応車両の導入により、高齢者や車椅子・ベビーカー利用者、大きな荷物を持つ来訪者の車両乗降時の負担を軽減できます。
- 座席配置や空調、乗り心地に配慮した快適性の高い車両とすることで、厚狭～長門市間の長距離乗車における身体的負担を軽減します。
- ＥＶ車両の導入により、脱炭素社会の実現にも貢献します。
- 車両のデザインは、トータルデザイン（関連事業①）と一体で検討し、地域のシンボルとして親しまれる車両とすることで、路線全体の魅力を高めます。

実施主体	バス事業者、ＪＲ西日本											
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	車両選定										
	仕様調整										
	車両手配										
	試運転										
	運用										

事業２-⑥　速達性・定時性の確保

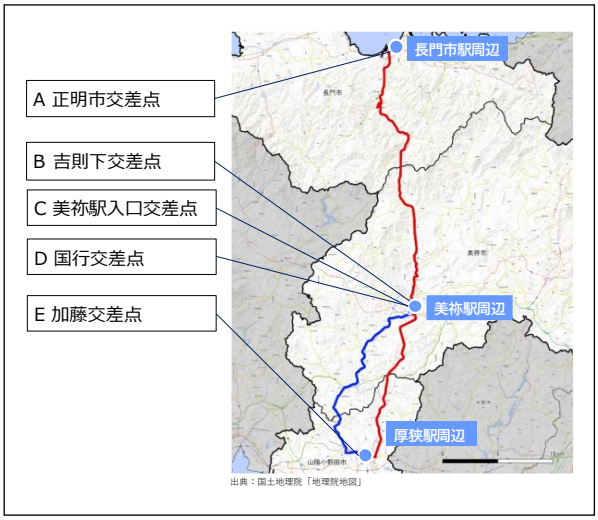
＜事業の背景＞

■　ＢＲＴ転換後も、鉄道が有していた速達性と定時性の維持が求められています。

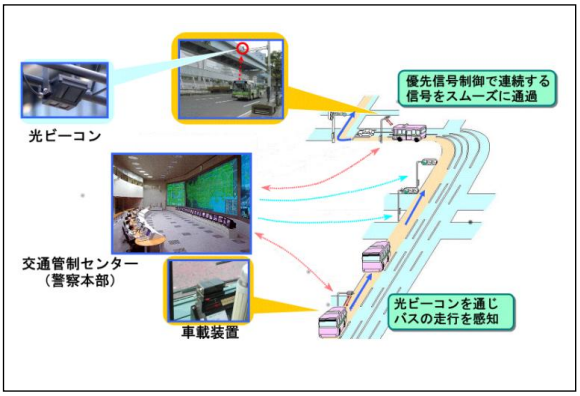
■　交差点における信号待ちや市街地の混雑による到着時刻の変動を最小限に抑え、通学・通勤における遅れの不安を低減する必要があります。

＜事業内容＞

■　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うとともに、停留所の設置場所の移設を行います。



▲ＰＴＰＳの整備箇所



▲ＰＴＰＳの概念図

資料：警察庁 Web サイト

＜利便増進の効果＞

■　ＰＴＰＳによる定時性が向上するとともに、停車する停留所を絞った快速便の設定により広域移動の所要時間が短縮されます。

■　鉄道等への乗継ぎの確実性が高まり、利用者の遅れの不安が低減されます。

実施主体	山口県、バス事業者									
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	仕様調整										
	設置工事										
	運用										

事業２-⑦　停留所環境の改善

＜事業の背景＞

- ■　ＢＲＴ転換により、多くの乗降場所は駅舎からバス停留所へと変わります。
- ■　停留所の環境は、待ち時間の快適性と安全性を左右し、特に高齢者や高校生などの日常利用者にとっては公共交通を選ぶかどうかの判断に直結します。

＜事業内容＞

- ■　快適に利用できる停留所の整備を行います。
- ■　停留所ごとに周辺環境や安全性を踏まえ、箱型待合所や上屋、案内表示の整備を行います。

［箱型待合所や上屋の整備について］

- 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、美祢、厚保、厚狭は駅舎を活用予定
- 箱型待合所や上屋を整備しない停留所については、標識型の設置を検討



▲箱型待合所の整備イメージ

※道路の現況及び関係機関（道路管理者、公安委員会等）との協議・調整により、上屋等の設置内容は変更となる可能性があります。

＜利便増進の効果＞

- ■　鉄道駅が担ってきた待合機能をＢＲＴ停留所においても確保し、天候や時間帯にかかわらず安心して利用できる環境を実現します。
- ■　路線のトータルデザイン（関連事業①）により、「美祢線ＢＲＴの停留所」としての分かりやすさと路線全体のイメージ向上につながります。

実施主体	ＪＲ西日本、バス事業者、山口県、沿線３市									
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	関係者調整										
	測量・設計										
	整備工事										

第３章　地方公共団体による支援の内容

３-１　運行維持および経営改善への財政的支援

美祢線沿線地域の生活を支える公共交通を維持・確保していくため、国・県・沿線３市の役割分担を踏まえた上で、路線を運行する交通事業者に対して必要な支援を行います。

３-２　利用環境整備への支援

本計画の事業として実施する停留所環境の改善や交通結節点の機能強化に合わせ、必要な支援を行います。

３-３　美祢線ＢＲＴの運行開始に向けた機運醸成

美祢線ＢＲＴの運行開始に向けて、車両や停留所、シンボルマーク等のトータルデザインの検討を進めるとともに、愛称募集やワークショップなど、住民が主体的に関わり、美祢線ＢＲＴに誇りや愛着を持てるような取組の支援を行います。

３-４　公共交通の利用促進への支援

乗り方教室の開催や沿線全体での公共交通マップ作成など、利用促進の取組を支援します。

３-５　運転士等の担い手不足への支援

交通事業者と連携し、バス運転士等の担い手確保の取組を支援します。

また、将来的な美祢線ＢＲＴにおける自動運転・隊列走行ＢＲＴの導入を見据えた段階的な実証実験への支援も行います。

第４章　事業の効果

４-１　利便性向上及び効率性への効果

利用者数、収支率の改善、移動時間の短縮など、定量的・定性的な指標を用いて事業の効果を示します。

項目	期待される効果		地域公共交通計画の評価指標	目標値
	利便性	効率性		
事業１ 美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換	運行本数の増加や鉄道と一体の運賃設定等により、地域住民と来訪者の両方の利便性が向上	維持コストが大きな鉄道からの転換により、収支を改善	指標１ 平均通過人員	400 人/日 以上
			指標２ 公的資金投入額	47,000 千円 程度
			指標３ 収支率	25%以上
			指標４ 運行本数	27 本/日 以上
事業２ 美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備	美祢線沿線全体での乗継利用を想定したダイヤ連携や結節点整備等により、公共交通全体の利便性が向上	美祢線ＢＲＴとそれに接続する他路線との役割分担により、地域全体での公共交通の事業効率を改善	【再掲】指標１ 平均通過人員	400 人/日 以上
			指標５ 沿線の観光客数	230 万人 以上

4-2　地域公共交通計画の目標達成への寄与

本事業が上位計画の将来像や数値目標の達成にどのように貢献するかを整理します。

事業		指標１ 平均通過人員	指標２ 公的資金投入額	指標３ 収支率	指標４ 運行本数	指標５ 沿線の観光客数
事業１　美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換						
①	鉄道からＢＲＴへの転換【計画事業①】	◎	◎	◎	◎	○
事業２　美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備						
①	接続を考慮したダイヤ連携【計画事業⑧】	◎	○	○	－	○
②	交通結節点の機能強化【計画事業⑬】	◎	○	○	－	◎
③	わかりやすい情報提供【計画事業⑩⑪】	◎	○	－	－	○
④	利便性の高い設備導入【計画事業⑪】	◎	○	－	○	○
⑤	ＢＲＴ車両の導入【計画事業③】	◎	○	－	◎	○
⑥	速達性・定時性の確保【計画事業⑤】	◎	○	○	◎	○
⑦	停留所環境の改善【計画事業⑩】	◎	○	○	－	○

◎：大いに貢献する　○：貢献する

第５章　利便増進事業に関連して実施する事業

本章に掲げる事業は、地域公共交通利便増進事業そのものには該当しないものの、いずれも第 2 章に定める利便増進事業の効果を確実に発現させ、又は高めるために不可欠な事業です。

利便増進事業が「移動サービスと施設の質」を高めるものであるのに対し、関連事業は、

①それを支える運営基盤（関連事業②③④）

②利用者に効果を届けるための情報・認知（関連事業①⑤）

③利用そのものを促し、地域の活動と結びつける取組（関連事業⑥⑦⑧⑨）

を担うものです。両者を一体的に推進することにより、ＢＲＴ整備効果の最大化を目指します。

項目	内容
①	トータルデザインによるブランドイメージ構築
②	営業設備の整備
③	持続可能な運営・運行体制の構築
④	運転士等の担い手不足対策の実施
⑤	沿線全体の公共交通マップや時刻表の制作・展開
⑥	住民・企業・団体等が協働した利用促進の実施
⑦	駅舎や交通結節点を活用した賑わいづくり
⑧	観光二次交通との連携
⑨	観光資源としての美祢線ＢＲＴの活用

関連事業①　トータルデザインによるブランドイメージ構築

＜事業の背景＞

■ トータルデザインは、路線全体のイメージを向上させるとともに、地域住民に路線への愛着を持ってもらうためにも重要な取組です。

＜事業内容＞

■ 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、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取組を実施します。



▲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

＜事業の効果＞

■ デザインを統一することは、意匠上の効果にとどまらず、利用者が美祢線ＢＲＴを一目で判別できるという実用的な利便向上にもつながります。

■ 住民が主体的に関わる仕組みを通じて、地域に愛着を持って使われる交通機関とすることで、利用の定着に寄与します。

実施主体	ＪＲ西日本、沿線３市、山口県											
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	実施										

関連事業②　営業設備の整備

＜事業の背景＞

■　美祢線ＢＲＴの運行サービスを実現するためには、営業所・車庫・給電設備等の営業設備の整備が欠かせません。

＜事業内容＞

■　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し、車両に電力や燃料を供給する設備等についても整備します。

想定する営業設備と機能	整備位置
①厚狭営業所 ＜想定機能＞ 事務所、検修設備、進入路、車両基地(EV 充電設備、燃料設備)     資料：JR 西日本	厚狭駅周辺
②乗務員宿泊所 ＜想定機能＞ 宿泊施設、車両基地(ＥＶ 充電設備)	長門市駅周辺

＜事業の効果＞

- 適切な位置への営業設備の整備により、回送距離の短縮と車両運用の効率化が図られ、朝夕の増便や快速便の設定といったダイヤ上の工夫が可能となります。
- また、ＥＶ車両への充電設備を確保することにより、環境性能の高い車両を安定的に運用でき、静粛性の高い快適な乗車環境（事業２-⑤）の維持につながります。

実施主体	バス事業者、ＪＲ西日本										
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	設計										
	施工										
	使用開始										

関連事業③　持続可能な運営・運行体制の構築

＜事業の背景＞

- 持続可能な運営・運行体制と最適な事業スキームを構築することは、本計画に基づき整備する利用環境等を計画期間終了後も継続的に提供するための前提となります。

＜事業内容＞

- 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。

＜事業の効果＞

- 持続可能な運営・運行体制と最適な事業スキームの構築により、沿線住民に対して美祢線ＢＲＴがこれからも継続して南北の移動軸であるという安心感を持ってもらい、自家用車から公共交通への転換を促します。

実施主体	ＪＲ西日本、バス事業者、山口県、沿線３市										
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	検討･構築										

関連事業④　運転士等の担い手不足対策の実施

＜事業の背景＞

■ 運転士の確保は、鉄道時代の 1.5 倍程度となる運行本数を実際に提供できるかどうかを左右する利便性の根幹に関わる課題です。

＜事業内容＞

■ 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。

■ 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・隊列走行の導入に向けた取組］

- 将来的には、美祢線ＢＲＴ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



▲東広島市での実証実験

＜事業の効果＞

■ 交通事業者と連携した運転士の確保・育成の取組を進めるとともに、自動運転・隊列走行の将来的な導入により、労働力に制約がある中でも運行水準を維持・向上が可能となります。

実施主体	ＪＲ西日本、バス事業者、山口県、沿線 3 市										
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	実施										

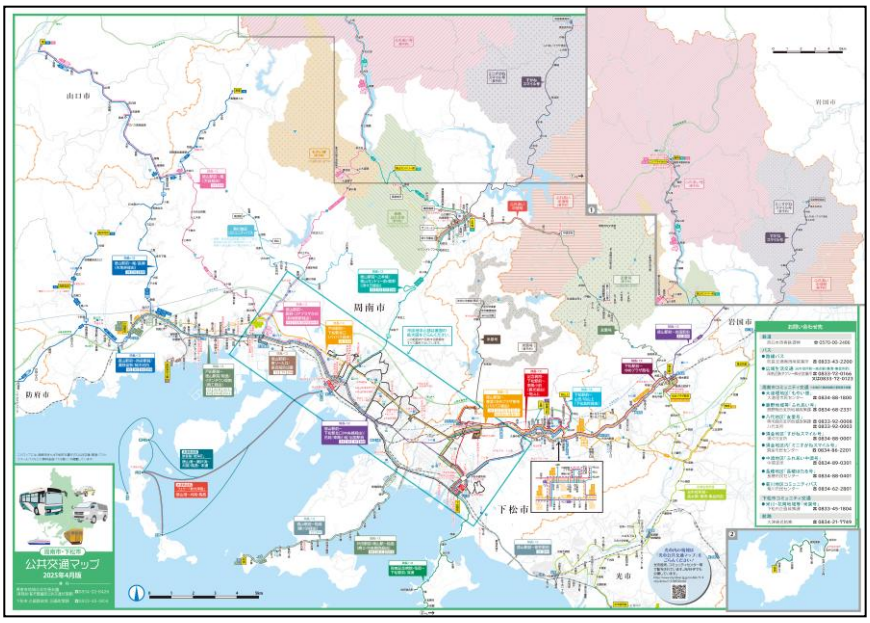
関連事業⑤　沿線全体の公共交通マップや時刻表の制作・展開

＜事業の背景＞

■　ＢＲＴの運行開始により、運行系統や停留所が変わることから、利用者が「どの便に乗れば、どこへ、何時に着けるか」を容易に把握できるようにすることが必要です。

＜事業内容＞

■　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

＜事業の効果＞

■　デジタル配信等により展開することで、利用者が必要な情報に容易にアクセスできるようになります。

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										
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	実施										

関連事業⑥　住民・企業・団体等が協働した利用促進の実施

＜事業の背景＞

■　ＢＲＴ転換による利便性向上は企業・学校・病院等と連携した利用促進の取組を通じて、沿線住民や利用者に認知されることで、初めて実際の利用につながり、効果を発揮します。

＜事業内容＞

■　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

＜事業の効果＞

■　利用促進の取組を通じて、ＢＲＴの新たな運行内容の沿線住民への浸透を促進します。

■　利用者の声を継続的に把握し、サービス内容の見直しに反映させることで、利便増進事業の内容を実態に即したものへと改善が可能となります。

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											
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３		
	実施											

関連事業⑦　駅舎や交通結節点を活用した賑わいづくり

＜事業の背景＞

■　美祢線ＢＲＴの構築を契機として、交通とまちづくりが連携した地域振興が求められています。

＜事業内容＞

■　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）

＜事業の効果＞

■　交通結節点の機能強化（事業２-②）により生まれる駅前空間・待合空間を、マルシェ等のイベントや地域活動の場として活用することで、駅・停留所の賑わいが生まれます。

■　ハード整備（事業２-②⑦）とソフトの取組を組み合わせることで、交通結節点の価値を高めます。

実施主体	沿線３市										
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	実施										

関連事業⑧　観光二次交通との連携

＜事業の背景＞

■　秋吉台・秋芳洞、センザキッチン、青海島などの沿線の主要観光地への移動には、いずれもＢＲＴ停留所から二次交通による移動が必要です。

＜事業内容＞

■　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）

＜事業の効果＞

■　来訪者は自家用車によらずに沿線を周遊できるようになり、公共交通のみで到達可能な観光地の範囲が広がります。

■　事業２-①（ダイヤ連携）、事業２-②（結節点）、事業２-③（情報提供）と連携し、二次交通の時刻・乗り場・運賃を一体的に案内することで、来訪者にとっての分かりやすさを確保します。

実施主体	バス事業者、ＪＲ西日本、沿線３市、山口県										
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	実施										

関連事業⑨　観光資源としての美祢線ＢＲＴの活用

＜事業の背景＞

■　美祢線ＢＲＴの構築を契機として、交通とまちづくりが連携した観光振興が求められています。

＜事業内容＞

■　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

＜事業の効果＞

■　企画切符は、来訪者にとって運賃の分かりやすさと割安感をもたらし、乗継ぎを伴う広域観光の利用障壁を下げます。

■　地域住民にとっても、沿線の魅力を再発見し、日常的にＢＲＴを利用する契機となります。

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											
スケジュール	年度	Ｒ９		Ｒ１０		Ｒ１１		Ｒ１２		Ｒ１３	
	実施										

第６章　事業実施に必要な資金の額・調達方法

事業実施に必要な経費と調達方法を以下に示します。事業実施にあたっては、国の財政支援制度を活用し、関係者間での適切な役割分担を図りながら、必要な資金を確保します。

事業１　美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換

項目	金額（千円）						
	内訳	R9	R10	R11	R12	R13	合計
事業１-① 運行補助	国						
	県						
	3 市						
	事業者						
事業費計							

事業２　美祢線ＢＲＴの利便性を高める利用環境の整備

項目	金額（千円）						
	内訳	R9	R10	R11	R12	R13	合計
事業２-② 交通結節点の機能強化	国						
	県						
	3 市						
	事業者						
事業費計							
事業２-③ サイネージ整備	国						
	県						
	3 市						
	事業者						
事業費計							
事業２-④ 利便性の高い設備導入（ＩＣカード、Wi-Fi）	国						
	県						
	3 市						
	事業者						
事業費計							
事業２-⑤ ＢＲＴ車両導入	国						
	県						
	3 市						
	事業者						
事業費計							
事業２-⑥ ＰＴＰＳ整備	国						
	県						

	3 市						
	事業者						
事業費計							
事業２-⑦ 停留所整備	国						
	県						
	3 市						
	事業者						
事業費計							

※事業２-②～⑦の整備には、社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の活用を想定

関連事業　利便増進事業の効果を高める事業							
項目	金額（千円）						
	内訳	R9	R10	R11	R12	R13	合計
関連事業② 営業設備の整備	国						
	県						
	3 市						
	事業者						
事業費計							

※関連事業②の整備には、社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の活用を想定

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