

JR美祢線BRTでの復旧に関する説明資料

12月24日(水) 長門市公共交通協議会

JR美祢線被災以降の経緯

【被災後（令和5年6月末以降）】
豪雨により第6厚狭川橋りょう流失
（四郎ヶ原駅～南大嶺駅間）



【被災後（令和5年6月末以降）】
豪雨により第7厚狭川橋りょう付近の盛土流失
（四郎ヶ原駅～南大嶺駅間）



【令和5年7月4日～現在】 JR西日本においてバスによる代行輸送



【令和6年5月29日】

自治体の要請（JR単独による早期の鉄道復旧等）を踏まえた

JR西日本の見解

- JR美祿線は大量輸送としての鉄道の特性が発揮できていない
- JR単独での鉄道復旧や復旧後の持続的な運行は困難
- 鉄道以外のモードも含めた復旧議論を行う部会の設置を要請

【令和6年7月～令和7年5月】 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

利便性やコスト（復旧費・運行費）、災害耐性等の観点から
輸送モード別のメリットやデメリットを調査・検討し取りまとめる

美祢線沿線住民アンケート

JR美祢線利用促進協議会では、美祢線の「鉄道による復旧の整理・検討」と「鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討」を行う復旧検討部会を2024年7月に設置しました。

2023年6月末の豪雨災害により列車の運転を見合わせているJR美祢線において、現在は西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）が代行バスを運行しています。本協議会では、2024年10月1日から2025年3月31日までの間、通常のJR美祢線代行バスの運行に加え、「快速便の運行」「乗降場所の拡充」を行うなど、輸送の利便性向上に関する調査・実証実験を実施中です。

沿線住民の皆様から厚狭～美祢～長門（南北間）の公共交通に求めるニーズを伺うため、このアンケートを実施するものです。皆様からいただいたご意見は、今後の厚狭～美祢～長門（南北間）の公共交通を検討するための貴重な資料として活用させていただきます。アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

■注意事項
・世帯の中で公共交通を利用する可能性が高い方がご回答ください。ただし、高校生については、長門市、美祢市、山陽小野田市内の高校には別途調査を予定していますので、それ以外の高校へ通学される方がご回答ください。

■回答方法
以下のいずれか方法でご回答ください。
①本調査票にご記入いただき同封の返信用封筒（切手不要）で返送
②右の二次元バーコードからwebで回答

■回答期限
2025年1月7日（火）

■問合せ先
JR美祢線利用促進協議会（美祢市、長門市、山陽小野田市、山口県、JR西日本等で構成）
（事務局：美祢市総務企画部地域振興課）
電話：0837-(52)-1128 ※受付時間：8時30分～17時15分（土日祝及び12/29～1/3は除く）
メール：chiikishinkou@city.mine.lg.jp

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

令和7年5月
復旧検討部会

【参考】 鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討 報告書【概要版】抜粋

【仮に鉄道で復旧する場合】復旧費等を算出するための要素等

〈復旧費(インシタルコスト)の要素〉

- ✓第6厚狭川橋梁の改築費用
- ✓その他被害を受けた設備の機能回復に要する費用
- ✓厚狭川に架かる10橋梁の橋脚26基の補強対策工事に要する費用

〈ランニングコストの要素〉

- ✓列車の運行に係る費用
- ✓鉄道施設や土地等の維持・管理に係る費用
- ✓その他の費用(固定資産税等)

【上下分離による費用分担例】



【仮に鉄道以外で復旧する場合】復旧費等を算出するための要素等

〈復旧費(インシタルコスト)の要素〉

- ✓専用道整備等に係る費用[BRT専用道を設けた場合のみ]
- ✓停留所・営業所整備等に係る費用
- ✓車両購入に係る費用

〈インシタルコストの変動要素〉

- ✓専用道の区間[BRT専用道を設けた場合のみ]
- ✓車両性能(DV:ディーゼル車・EV:電気車)
- ✓運行本数に伴う購入車両台数

〈ランニングコストの要素〉

- ✓運行に係る費用
- ✓車両や停留所等の維持・管理に係る費用

〔BRTに関するイメージ等〕

JR提案のBRT専用道区間
貞任第5踏切～厚保駅



輸送モード		鉄道			鉄道以外	
					BRT※1	路線バス※2
運営形態		JR単独	上下分離	第三セクター	JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
		運行・車両 鉄道施設・土地	JR JR	運行・車両 鉄道施設・土地		
復旧費(インシタルコスト)		58億円以上			55億円 (うち、専用道整備費 45億円)	9.6億円
運営費 (ランニングコスト)	年間(想定)	5.5億円以上			2.5億円	
	10年間の合計額(想定)	55億円			25億円	
復旧期間		最短10年程度			約3～4年 (専用道整備以外は2年以内)	約1～2年

【令和7年5月22日】
JR美祢線利用促進協議会 総会
復旧検討部会による取りまとめ結果の報告

(復旧検討部会の報告を踏まえた)

JR西日本の見解

- JR単独での鉄道復旧や復旧後の持続的な運行は困難との考えに変わりはない
- 複数の選択肢の中から「BRT」による復旧が最も適当
- 輸送モードを絞って早期に検討を具体化させるべき

【令和7年7月16日】

JR美祢線利用促進協議会 臨時総会

復旧検討部会による取りまとめ結果報告書に対する委員の意見

《沿線市の委員の意見》

- どのような復旧モードであったとしても、地域住民の利便性を念頭に、具体的な議論が加速することを望む
 - BRT整備費を最小限とするなど、条件付きで「BRT」での復旧が望ましい
 - 10年以上の復旧期間が必要な鉄道での復旧は困難、1日も早く「BRT」での復旧を検討・決定すべき
-

《篠田会長（美祢市長）の意見》

- 被災から早2年が経過、自治体負担や復旧期間等を総合的に勘案すると、利用者が求める利便性向上を早期に実現するためには、JR提案の「BRT」での復旧を基軸に進めていくことを受け入れざるを得ないのではないか

（委員の意見を踏まえた）

JR美祢線利用促進協議会による大まかな方向性

- 鉄道以外のモードで復旧を考えていくべき
- 鉄道以外のモードであれば、先ずは「BRT」について復旧に係る役割分担や県と3市で速やかに協議等を行うことが必要

【令和7年8月7日】 JR美祢線の復旧に関する知事・沿線3市長協議 《協議結果》

美祢線の運休から2年以上が経過する中、地域住民が代行バスによる不便な移動を余儀なくされている状況を長引かせることは望ましいものではなく、1日も早く解消する必要がある

(復旧期間や利用者の利便性等を勘案すると)

自治体としては“BRTによる復旧を目指す”

県・沿線3市共同の法定協議会を新たに設置し、関係者との調整を進める



村岡知事

篠田美祢市長

江原長門市長

藤田山陽小野田市長

【令和7年10月20日】 美祢線沿線地域公共交通協議会第1回会議

《協議結果》

BRTでの復旧に向けて地域公共交通計画等を策定していくことを決定

※ 地域公共交通計画等は、復旧費に係る国の支援(自治体負担分の2分の1を補助)を得るために必要な計画で運行ルートや停留所の位置等について記載したもの



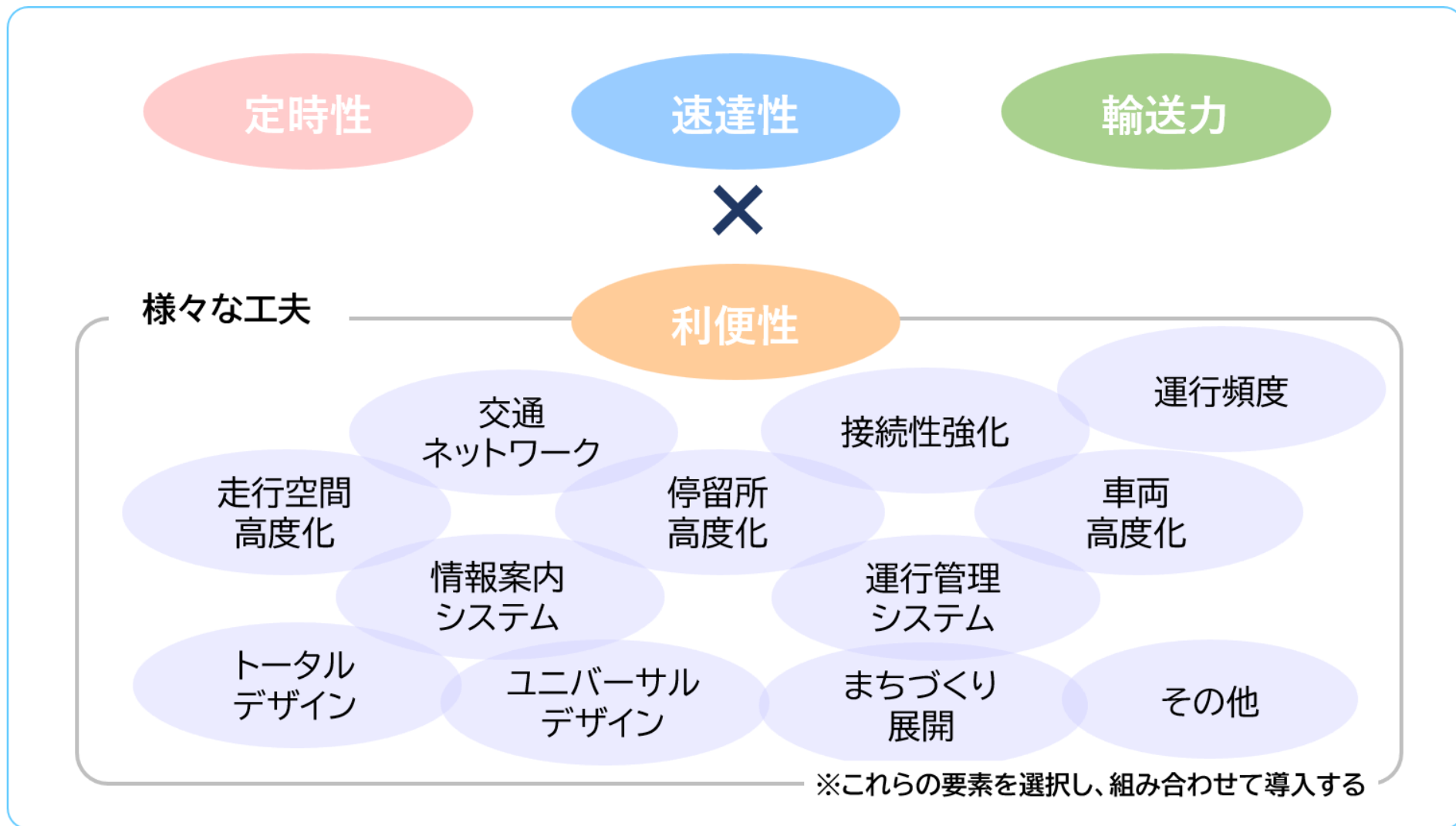
《美祢線沿線地域公共交通協議会(法定協議会)の構成員》 (全23名)

- 自治体(山口県、美祢市、長門市、山陽小野田市)
- 交通事業者(JR西日本、JRバス中国等)
- 道路管理者、公安委員会、学識経験者、国土交通省
- 利用者(学校、駅舎地域交流ステーション運営団体、自治会等)

BRTとは

参考：BRTとは

BRTとは、走行空間、車両、運行管理などに様々な工夫を施すことにより、**速達性**、**定時性**、**輸送力**について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い**利便性**を提供する次世代のバスシステムである。



BRTの例（JR九州 日田彦山線BRT）



デザイン性のあるEVバスを導入



見やすい車内ディスプレイや充電ポートの設置



医院玄関前に停留所を設置



JR線と通しの乗車券が購入可能



デジタルサイネージによるリアルタイムな時刻・運行情報表示



地域の特色を表現した待合ブース