

JR美祿線利用促進協議会

第1回復旧検討部会

令和6年8月28日(水)



復旧検討部会の構成

復旧検討部会

構成員		
	美祢市	総務企画部地域振興課長
	長門市	経済産業部産業政策課長
	山陽小野田市	経済部商工労働課長
	山口県	山口県観光スポーツ文化部交通政策課長
	JR西日本	中国統括本部広島支社地域交通課長

【事務局】 美祢市総務企画部地域振興課JR美祢線災害復旧対策室

関係者
学識経験者 (山口大学)
国土交通省 (中国運輸局鉄道部)
バス協会
経済団体 (観光協会、商工会)
まちづくり所管部署

必要に応じて招聘(オブザーバー)

etc

鉄道による復旧の整理・検討

復旧費や復旧後の運営等に関すること



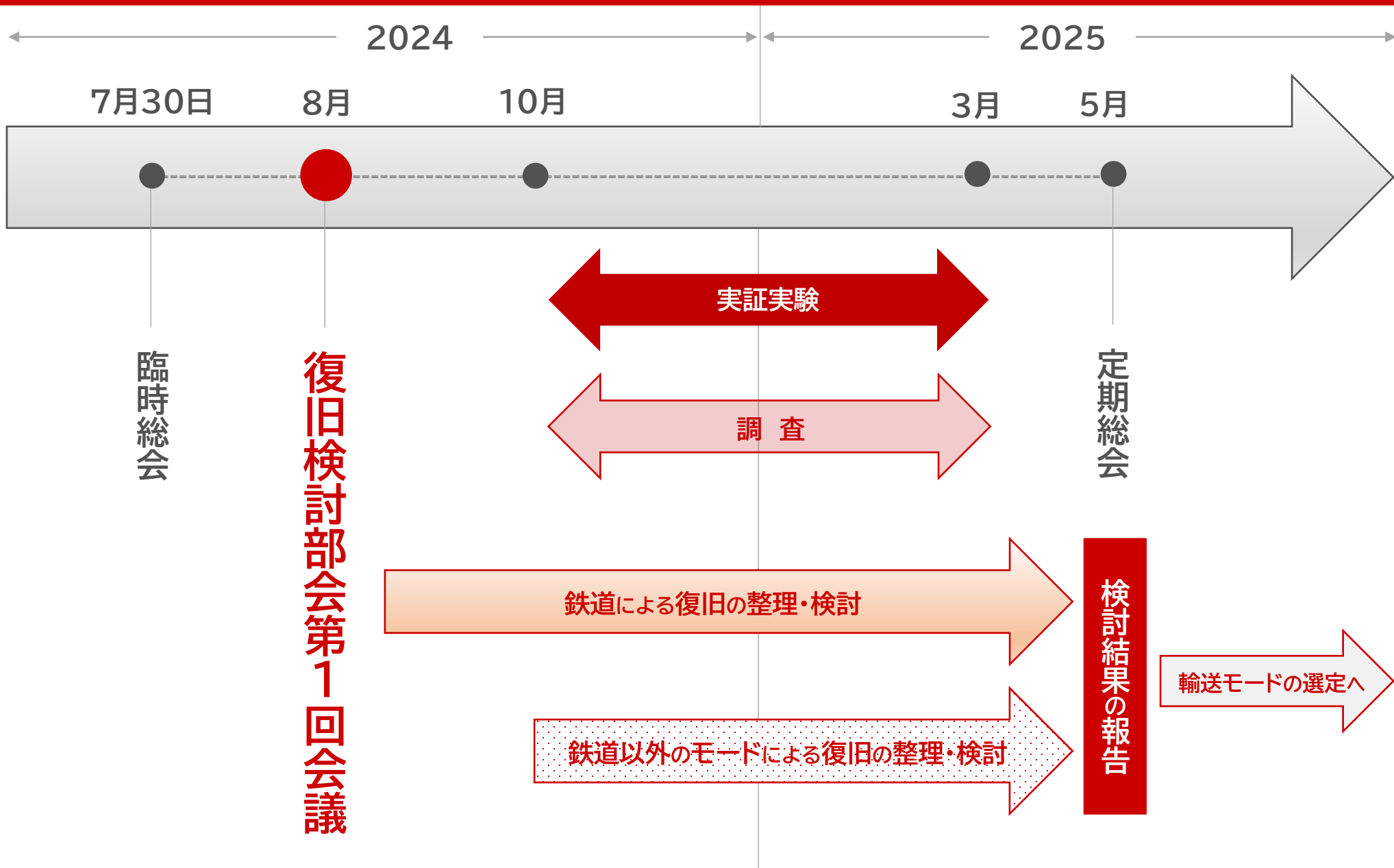
鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討

輸送モードの特性等の調査に関すること

鉄道以外のモードの場合の運営等に関すること



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



鉄道による復旧の整理・検討

JR美祿線利用促進協議会 復旧検討部会第1回会議

ご説明資料

2024年8月28日

 西日本旅客鉄道株式会社

美祢線に対する当社の考え方

■ 当社発足以降の“ご利用状況や取り巻く環境の変化”を踏まえて

・国鉄改革時、美祢線は一定以上の貨物輸送を担っていたため、国鉄再建対策の対象（旅客輸送密度4,000人/日未満）から除外されたが、その当時から旅客輸送密度は2,000人/日未満であった。※貨物輸送については、2014年に取扱い廃止

・JR発足後も、列車本数を極力維持しつつも、ご利用の減少は止まらず、前回被災以降、JR美祢線利用促進協議会にて利用促進を図ったが、ご利用状況が戻ることはなかった。また、先のWGでも実現可能性を考慮せず、利用促進策を講じても、輸送密度は2,000人/日未満との試算結果であった。

⇒ **大量輸送としての鉄道の特性を発揮できていない線区**であり、将来にわたり**当社単独での運営継続は困難**であり、地域の皆さまと課題を共有し、地域のまちづくりや線区の特性・移動ニーズをふまえて、**地域とともに地域旅客運送サービスの確保に関する議論や検討を行う必要がある**と考えています。

■ 2023年6月末大雨被災を踏まえて

・2010年7月に引続いての厚狭川に起因した、橋りょう流失と広範囲にわたる被害を伴う大規模な被災である。
・流失橋りょうのみならず、広範囲の複数橋りょうで橋桁に至る水位上昇が確認され、大雨による被災リスクが顕在化しており、河川改修による地域の防災対策が不可欠である。

・同規模の大雨による再度災害の防止には、10年を要する新たな河川改修計画の完了が必要であり、当面被災リスクの可能性が残る。

⇒ 今後も**当面の間、被災リスクが残るため当社単独での復旧とその後の運営は難しい**と考えます。

よって、「**当社単独での鉄道としての復旧と、その後の運営を継続することは難しいと考えています**」

一方で、「**鉄道でもそれ以外の輸送モードでも、利便性と持続可能性を確保した地域公共交通の復旧は必要と考えている**」

鉄道での復旧費等について

■ 概算復旧費（2023年価格）等

河川改修工事が計画通り実施されることを前提に試算した
鉄道で復旧する場合の概算復旧費

約58億円以上

【内訳】

- ・第6 厚狭川橋りょう改築費：約 22 億円
- ・その他被害を受けた設備の機能回復に要する費用：約10 億円
- ・厚狭川に架かる10橋りょうの橋脚数26基における 補強対策工事に要する費用：約26億円

復旧工事に要する期間

着工後 約5年程度

※復旧工事の着工にあたっては、
河川改修工事完了時期との調和等の要件について整理されていることが必要

美祿線の費用内訳（2020年度～2022年度3ヶ年平均）

(参考)過去公表内容

2017～2019平均	2018～2020平均	2019～2021平均
0.8	0.7	0.6
5.2	5.4	5.2

※項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出しています。

※間接経費（保守管理費・輸送管理費）には、本社に関する費用は含んでいません。

※四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合があります。

区間	厚狭～長門市		
営業キロ	46.0km		
輸送密度	2020年度	2021年度	2022年度
	366人/日	366人/日	377人/日

2020年度～2022年度3ヶ年平均

単位：億円

営業収益（運輸収入）	0.5
営業費用	5.2
線路保存費	1.4
電路保存費	0.6
車両保存費	0.6
運転費	1.0
運輸費	0.4
固定資産税	0.2
減価償却費	1.0
営業損益（管理費除く）	▲ 4.7

2023年
11月28日
情報開示
プレスでの
公表内容

間接経費	0.7
保守管理費	0.2
輸送管理費	0.5
営業費用（管理費含む）	6.0
営業損益（管理費含む）	▲ 5.5

運行に関わる業務

乗務員

- ・ 運転士
- ・ 車掌



駅業務・指令業務

- ・ 接客サービス
- ・ 列車運行管理
(駅業務全般)



※指令業務は間接経費となります

電気(検査・保守・工事)

- ・ 踏切設備
- ・ 信号設備
- ・ 列車制御システム
- ・ 照明
- ・ 情報通信ネットワーク



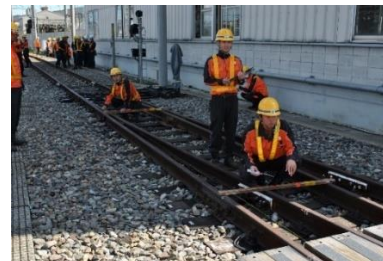
車両

- ・ 車両検査/修繕
- ・ 改造工事



施設(検査・保守・工事)

- ・ 保線 ・ 建築
- ・ 土木
- ・ 駅機械システム
- ・ 除草等メンテナンス



鉄道事業者の費用構造

鉄道事業会計規則により以下のように仕訳が決まっています。

鉄道事業営業費	
運送費	
線路保存費	有形固定資産運送施設中、電路、車両（線路保存用特殊車両を除く。）及び自動出改札装置等の営業用機械装置を除いた一切の固定資産の維持補修に要する作業費、保線区、営繕区、建築区等工務関係の現業従業員に係る人件費
電路保存費	有形固定資産運送施設中、電路、変電所機械、通信機械及び電路保存用特殊車両の維持補修に要する作業費、電力区、通信区、信号区、変電区等電気関係の現業従業員に係る人件費
車両保存費	有形固定資産運送施設中、車両（線路保存用特殊車両及び電路保存用特殊車両を除く。）の維持補修に要する作業費、検車区、車両修理工場、車庫等車両関係の現業従業員に係る人件費
運転費	列車の運転に要する作業費、機関区、電車区、車掌区等運転関係の現業従業員に係る人件費
運輸費	旅客及び貨物の取扱い、並びに列車組成及び車両の入換えに要する作業費、停車場、営業所及び信号場の業務に従事する者に係る人件費
保守管理費	有形固定資産運送施設の保守の作業管理に要する費用、本社の工務、電気及び車両関係の従業員に係る人件費
輸送管理費	運転及び運輸の作業管理に要する費用、本社の運転及び運輸関係の従業員に係る人件費
その他費用	
案内宣伝費	自線への旅客誘致に関する企画、広告宣伝等に要する費用、本社または旅客案内所の企画、広告宣伝等に従事する職員に係る人件費
厚生福利施設費	住宅施設、医療保険、給食施設、教習所等厚生福利施設に係る費用、厚生福利施設の業務に直接従事する者及びこれらの管理部門の従事員に係る人件費
一般管理費	鉄道事業の運営の全般に関連する総括的業務に係る費用、役員及び庶務、人事、会計、資材、企画等一般管理の業務に従事する者に係る人件費
諸税	
減価償却費	

補助制度の概要

1. 補助目的

- ・ 鉄道軌道整備法の規定に基づき、大規模の災害を受けた鉄道事業者が施行する災害復旧事業に要する費用の一部を国が補助。

2. 補助要件

項目	赤字会社の赤字路線を対象	黒字会社の赤字路線も対象
災害の種類	・ 大規模の災害	・ 大規模の災害 ・ 激甚災害の指定その他これに準ずる特に大規模の災害
赤字要件	・ 被害を受けた事業者が過去3年間赤字又は今後5年を超える赤字が見込まれること ・ 被災路線が過去3年間赤字であること	・ 被災路線が過去3年間赤字であること
災害の規模	・ 復旧費用が路線の年間収入の1割以上	・ 復旧費用が路線の年間収入以上
長期的な運行の確保	—	・ <u>長期的な運行の確保に関する計画の作成（交付基準）</u>

3. 補助率

国(※)	地方(※)	鉄道事業者
1/4	1/4	1/2

4. 予算額

- ・ 910百万円(平成30年度当初、国費)

(※) 災害を受けた鉄道の地域の交通手段の状況、事業構造の変更による経営改善の見通しその他の事情を勘案して、国土交通大臣が特に必要と認める場合には、補助割合を1/3以内に引き上げることが可能。

復旧後の利便性向上に向けた調査・実証

復旧後の利便性向上に向けた調査・実証①

目的

鉄道や鉄道以外の輸送モードによる復旧の整理・検討に当たり、公共交通の輸送のもつ特性等について様々な観点で復旧後の利便性向上の効果を検証するとともに、住民アンケート等を実施し、その利用ニーズを調査・整理する。

調査方法



速達性
定時性
フリークエンシー
利便性(乗継ダイヤ)
利便性(乗降場所)



バス便増による
利便性向上実証

利用者分析
(定量調査)
アンケート
(定量分析)
インタビュー
(定性調査)

美祢線沿線
の方等が公
共交通で重
視するポイン
トの整理

- ① 復旧後の利用促進検討WGで得られた美祢線の担う輸送の課題について、特性等で着目するポイントを整理
- ② 現行の代行バスに、バス便を加え、ポイントを改善させる運行を実証
- ③ 代行バス利用者、利用者以外の沿線の方等にアンケート・インタビューを実施し、美祢線沿線の方等が公共交通に求めるニーズ(ポイント)を分析・整理

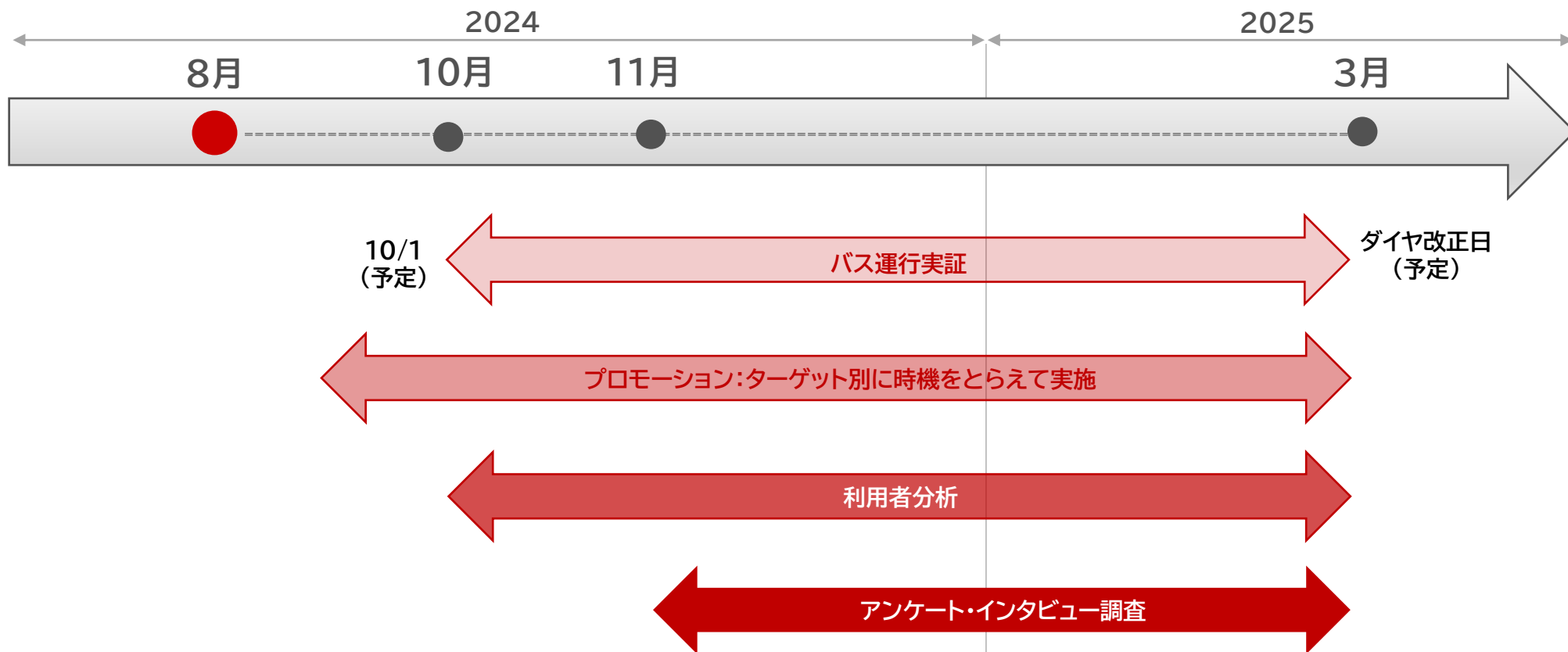
復旧後の利便性向上に向けた調査・実証②

■ 実施主体

JR美祿線利用促進協議会



■ 主なスケジュール(予定)



復旧後の利便性向上に向けた調査・実証③

WGで得られた課題の特性等のポイントと実証メニュー

WGで得られた課題等	調査のポイント	利用者の視点	バス実証メニュー
厚狭駅から長門市駅までの 所要時間 が自動車と比べて長大	速達性	短い時間で目的地に着く	快速運行
運行本数 の減少	フリークエンス (運行頻度)	移動したい時に移動できる	増便
美祢線と山陽新幹線、山陽線及び山陰線との 接続が不十分	乗継ぎ [ダイヤ]	山陽新幹線等と接続している	増便
沿線観光地(秋吉台・秋芳洞)への アクセスの弱さ	乗継ぎ [二次アクセス]	目的地(観光地)までのアクセスが繋がっている	二次アクセス
跨線橋のある駅が多く、 バリアフリーではない	利便性 [身体的負担]	身体的負担が少なく利用できる	乗降場所
課題にはなっていないが取組めるもの	利便性 [乗降場所]	目的地の近くで乗降りできる	乗降場所
課題にはなっていないが取組めるもの	利便性 [ロケーション]	遅れや走行位置が分かる	ロケーションシステム

復旧後の利便性向上に向けた調査・実証④

具体的な利便性向上メニュー

共通	ポイント
速達化	増便バスを 快速便 として運行
増便	運行本数 を現行の1日9往復から 1日13往復(1.5倍)
ロケーション	バスの 走行位置の把握 等による利便性向上

ターゲット	ポイント
新幹線利用者	厚狭駅にて 新幹線 をご利用のお客様の実態に合わせ、 接続時分を改善
通学	登下校の時間帯(試験期間等を含む)に合わせた 運行頻度の高い 運行
観光	他の交通と連携した観光アクセスルート を構築

※利用者のニーズ等を踏まえ、乗降場所の増設等も計画

復旧後の利便性向上に向けた調査・実証⑤

参考

プロモーション・調査分析のための顧客の利用行動のイメージ



復旧後の利便性向上に向けた調査・実証⑥

ターゲット別プロモーション



ターゲット	プロモーション案
共有	<ul style="list-style-type: none">・ダイヤ、利用方法に関する基本情報のHP・市報等の既存媒体等を活用したプロモーション
新幹線	<ul style="list-style-type: none">・厚狭駅での新幹線利用者へのプロモーション
通学	<ul style="list-style-type: none">・学校を經由したお知らせ(試験期間、休み前等)
観光	<ul style="list-style-type: none">・観光協会等のHP、各観光施設・宿泊施設・新幹線テロップ等JR媒体の活用

※ 顧客の行動変容を促すため、単発のプロモーションではなく、ターゲットにあわせた、時機をとらえた働きかけを実施

復旧後の利便性向上に向けた調査・実証⑦

調査構造

ターゲット		利用者分析 (定量調査)	アンケート調査 (定量調査)	インタビュー調査 (定性調査)
		実際のバスの利用者数による 実証の分析	今後の会議等を通じて 調査内容の具体を決定	
新幹線利用		定点観測調査 発券データ		
通学	既存顧客	定期券		
	新規顧客	定点観測調査 発券データ		
旅行者 ※基本的に新規顧客を想定		長門湯本温泉での乗降		
地域の方		—		

