

JR美祿線利用促進協議会

第2回復旧検討部会

令和6年10月31日(木)





前回会議の振り返り・今後の部会の進め方

美祢線に対する当社の考え方

※JR西作成資料(第1回復旧検討部会)を基に作成

■ 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

※JR西作成資料(第1回復旧検討部会)を基に作成

■ 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

■ JR“単独”の意味

河川改修が完了し、被災リスクが無い場合でも“単独”での復旧は困難か
約58億円以上の復旧費を“単独”で拠出することは困難という意味合いも含まれているか

■ 山陰線の復旧について

美祢線よりも輸送密度が低い山陰線を単独で復旧することと整合性がとれているのか

■ 復旧費の整理

復旧費における国補助制度の対象経費と対象外経費を整理すべきではないか

■ ローカル線を内部補助で維持する考え

国鉄改革時の基本的な考えによれば、黒字のJRにおいて維持することが最も持続可能ではないか
可能であれば中国運輸局に国としての見解を求めてはどうか

鉄道による復旧の整理・検討

- 第2回会議に中国運輸局をオブザーバーとして招聘する
- 復旧費における国の災害復旧助成制度(鉄軌道整備法)の補助対象経費を整理する
- JR西日本は、JR単独の意味及び山陰線の復旧についての考えを第2回会議で提示する
- JR西日本は、ローカル鉄道を内部補助により維持するという意見に対する考えを第2回会議で提示する
- ローカル鉄道を内部補助により維持するという国の見解を第2回会議で中国運輸局に可能な限り発言いただく
- JR西日本は、復旧した鉄道の事業構造(運営形態)の変更等に関する考えを第2回会議で提示する

鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討

- 第2回会議で鉄道以外のモードで復旧した事例を共有する

復旧後の利便性向上に向けた調査・実証

- 実証実験における増便や快速便、ダイヤ設定等の細部は、地元の意向も反映されたものとする
- 第2回会議に山口大学の榊原教授をオブザーバーとして招聘する

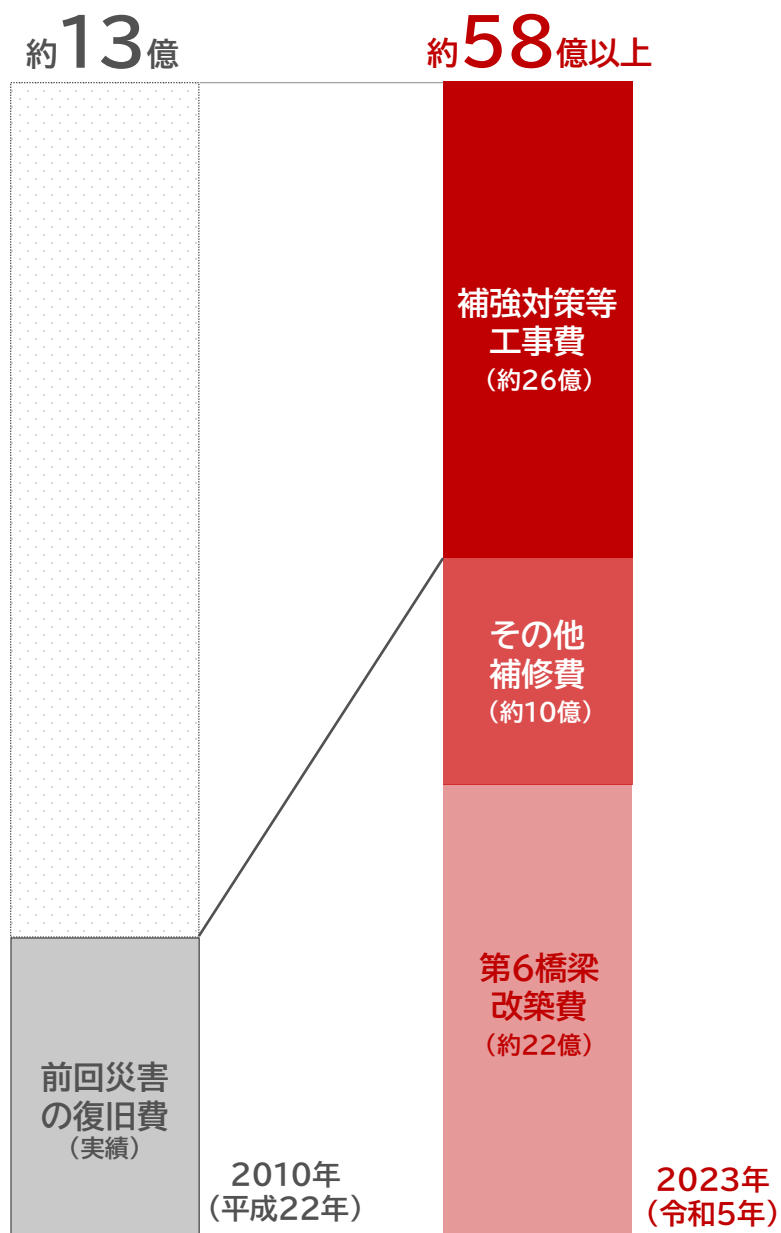
最終報告(取りまとめ)のイメージ

項目	鉄道による復旧			鉄道以外による復旧		
	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●
国補助の活用	...					
イニシャルコスト	...					
復旧期間	...					
ランニングコスト	...					
速達性	...					
定時性	...					
災害耐性 (災害等に対する運行安定性)	...					
運行頻度	...					
...	...					
...	...					

※上表の最終報告(取りまとめ)は、あくまでもイメージです。項目等については、議論の中で変更する可能性があります。

A photograph of a train crossing a bridge over a forested valley. The train is white and blue, and the bridge is made of metal. The background is a dense forest of green trees. The text "鉄道による復旧の整理・検討" is overlaid in red on the image.

鉄道による復旧の整理・検討



平成22年災害の復旧費と比べて

約4倍以上



物価や人件費等の高騰

山間部のため工事の難易度が高い

河川改修への対応が必要

JR西日本作成資料を基に作成

鉄道軌道整備法に基づく災害復旧補助制度の概要

1. 目的

【目的】地震や豪雨などの災害で被災した鉄道の早期復旧を支援する。

2. 制度の内容

対象路線	赤字事業者の赤字路線	黒字事業者の赤字路線 (平成30年6月の法改正により追加)			
対象災害	洪水、地震その他の異常な天然現象による大規模災害	激甚災害その他これに準ずる特に大規模の災害			
補助要件	以下のいずれにも該当することが必要 <ul style="list-style-type: none"> 災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 復旧費用が路線の年間運輸収入の1割以上 	以下のいずれにも該当することが必要 <ul style="list-style-type: none"> 災害を受けた路線が過去3年間赤字 復旧費用が路線の年間運輸収入以上 長期的な運行を確保する計画の作成 			
補助率	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>国:1/4</td> <td>地方:1/4*</td> <td>鉄道事業者:1/2</td> </tr> </table>		国:1/4	地方:1/4*	鉄道事業者:1/2
国:1/4	地方:1/4*	鉄道事業者:1/2			
補助率の 嵩上げ	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>国:1/3</td> <td>地方:1/3*</td> <td>鉄道事業者:1/3</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"> 負担減 </p>		国:1/3	地方:1/3*	鉄道事業者:1/3
国:1/3	地方:1/3*	鉄道事業者:1/3			
	<p>以下のいずれにも該当することが必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害を受けた鉄道に代わる公共交通機関の確保が困難 事業構造の変更等により、復旧した鉄道施設を公的主体が保有 				

※ 鉄道事業者が民間企業の場合:特別交付税措置50%充当

鉄道事業者が公的主体の場合:補助災害復旧事業値100%充当 元利償還金の95%に対して普通交付税措置

補助対象経費の整理

概算復旧費

約**58**億円以上

第6橋梁改築費

約**22**億円

その他補修費

約**10**億円

10橋梁の補強対策工事に要する費用

約**26**億円

約**32**億円

補助対象の可能性あり

約**26**億円

補助対象外

※第6橋梁を、河川改修を前提とした構造形式で復旧する場合、復旧費について、別途協議

※災害による直接的被害ではないため補助対象外となる
※厚狭川に架かる10橋梁の補強対策工事を河川改修に伴い実施する場合、復旧費用について、別途協議

※JR西日本作成資料を基に補助対象経費の内訳を中国運輸局に確認し整理したものです。状況によって、補助対象経費の額が変更となる場合があります。

事業構造を変更せずに国の災害復旧助成制度を活用した場合の復旧費の負担割合

32億円が全て補助対象になったと仮定した場合

復旧費		国	自治体	JR西日本
補助対象経費	32億円	8億円 (補助率1/4)	8億円 (補助率1/4)	16億円 (補助率1/2)
補助対象外経費	26億円	—	—	26億円
計	58億円	8億円	8億円	42億円

自治体の負担額

8億円

自治体の実質的な負担額 4億円	特別交付税措置 50%充当 4億円
--------------------	----------------------

国土交通省公表資料(国の災害復旧助成制度)を基に作成

事業構造を変更した場合の国の災害復旧助成制度の負担割合

負担割合

国	自治体	JR西日本
1/4	1/4	1/2



国	自治体	JR西日本
1/3	1/3	1/3

事業構造の変更(上下分離等)により

経営改善の見直しを行う場合、国と自治体の負担割合を

1/4 → 1/3 以内

に引き上げることが可能

国土交通省公表資料(国の災害復旧助成制度)を基に作成

事業構造を変更して国の災害復旧助成制度を活用した場合の復旧費の負担割合

32億円が全て補助対象になったと仮定した場合

復旧費		国	自治体	JR西日本
補助対象経費	32億円	10.6億円 (補助率1/3)	10.6億円 (補助率1/3)	10.6億円 (補助率1/3)
補助対象外経費	26億円	—	26億円 (= α + β) ※対象外経費の負担の在り方は、今後要調整	
計	58億円	10.6億円	10.6億円 + α	10.6億円 + β

自治体の負担額

10.6億円

自治体の実質的な負担額 5.3億円	特別交付税措置 50%充当 5.3億円
----------------------	------------------------

国土交通省公表資料(国の災害復旧助成制度)を基に作成

JR美祿線利用促進協議会 第2回復旧検討部会

ご説明資料

2024年10月31日

 **西日本旅客鉄道株式会社**

復旧した鉄道の事業構造（運営形態）などについての当社の考え

■ 美祢線の費用内訳（2020年度～2022年度3ヶ年平均）

単位：億円

営業収益（運輸収入）	A	0.5
営業費用	B：C+D+E+F+G+H+I	5.2
線路保存費	C	1.4
電路保存費	D	0.6
車両保存費	E	0.6
運転費	F	1.0
運輸費	G	0.4
固定資産税	H	0.2
減価償却費	I	1.0
営業損益（間接経費除く）	J：A-B	▲4.7
間接経費	K：L+M	0.7
保守管理費	L	0.2
輸送管理費	M	0.5
営業費用（間接経費含む）	N：B+K	6.0
営業損益（間接経費含む）	O：A-N	▲5.5
列車運行経費（車両含む）	P：E+F+G+M	2.5
鉄道施設経費（施設・電気）	Q：C+D+L	2.3
その他（固定資産税・減価償却費）	R：H+I	1.2

2023年
11月28日
情報開示
プレスでの
公表内容

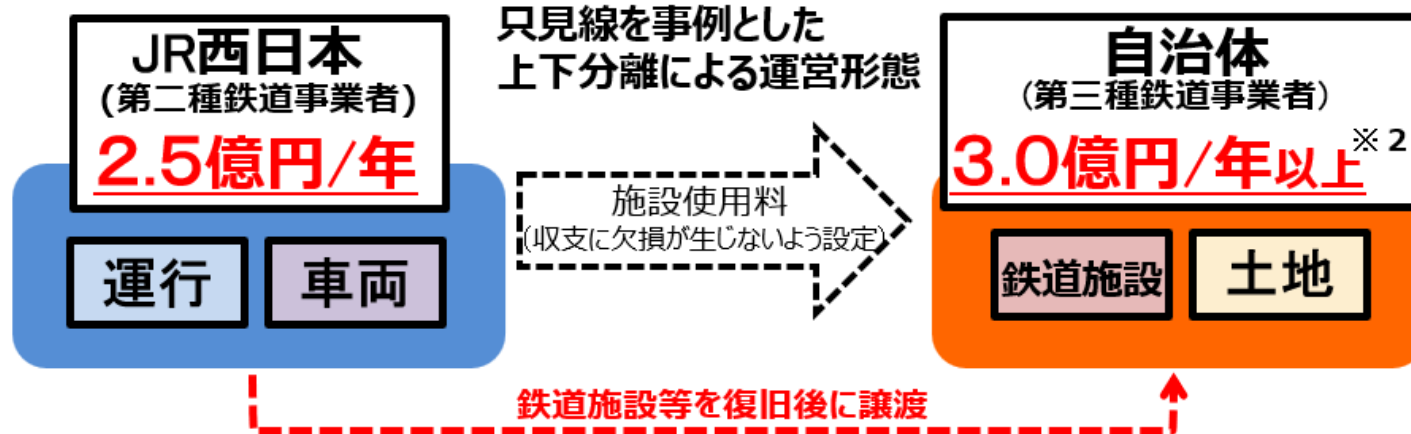
- ・項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出しています。
- ・間接経費（保守管理費・輸送管理費）には、本社に関する費用は含んでいません。
- ・四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合があります。

※1 鉄道施設経費（施設・電気）は、消費的経費であり、投資的経費である
設備投資(S) (0.7億円：2020～2022年度平均)
に関する内容は含んでおりません。

費用分担については
只見線を参考

※1

■ 事業構造変更による費用分担例



只見線を事例として、
美祢線の費用内訳を
区分し算出。

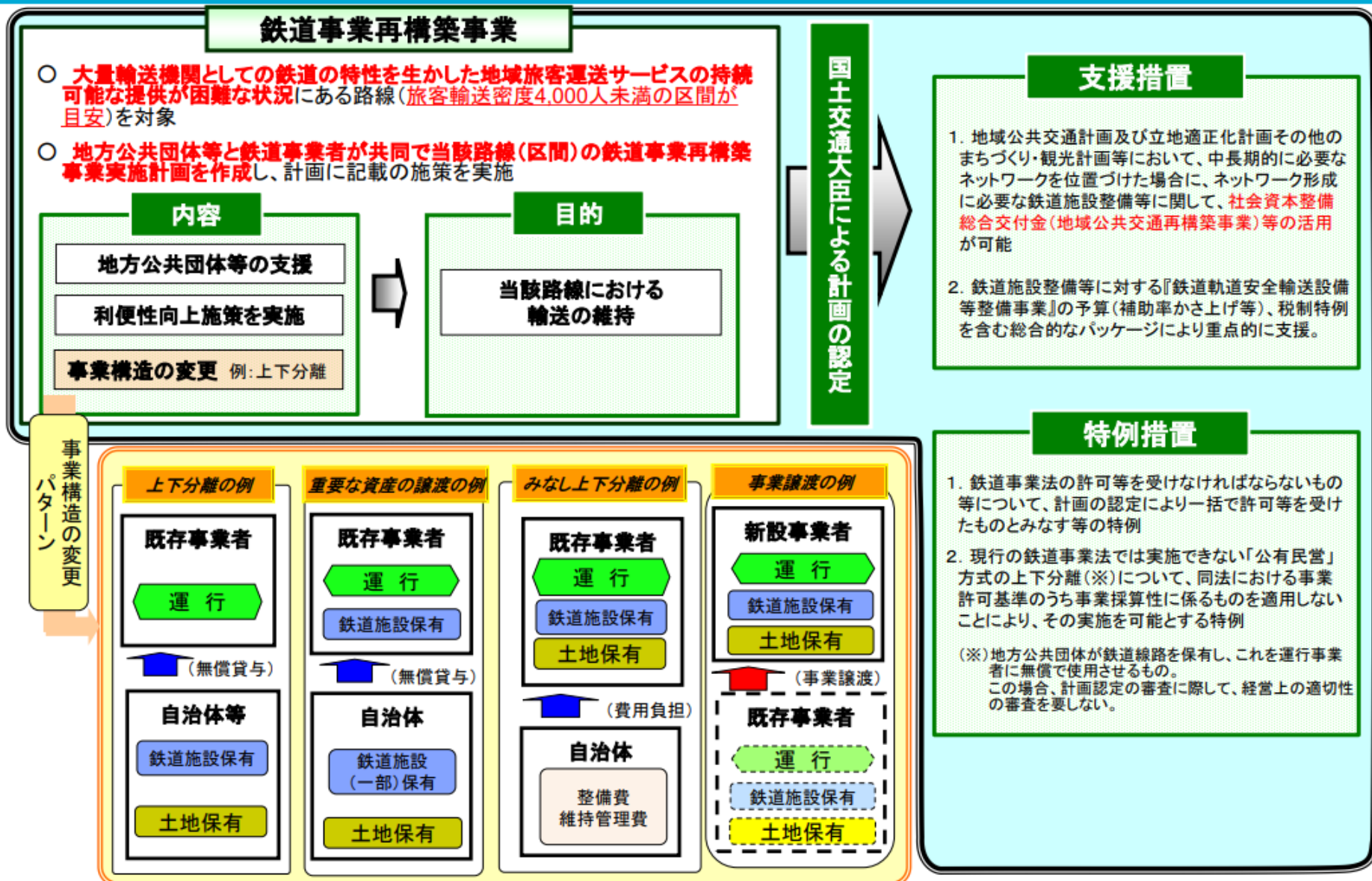
※2
2.3億円(Q)
〔鉄道施設経費
(施設・電気)〕
+0.7億円(S)
〔設備投資〕

※本費用は、現行のサービス水準にて運行する場合を示す。【2020年～2022年 3ヶ年平均】
(サービス向上に伴う新車導入や列車本数増発などには、別途改修・費用負担が発生)

「第1回 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」
【資料4】JR東日本説明資料 P7～P9

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001464076.pdf>

鉄道事業再構築事業の概要(令和5年法改正後)



鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討



●福岡県東峰村では、3つのBRT停留所について、単に停留所とするのではなく、乗合タクシーや自家用有償旅客運送等の他の地域交通の結節点としての機能を持たせる目的で、駅舎や駐車場の整備のほか、パーソナルモビリティの設置等を行い、公共交通の利便性向上を図る。

1. 事業概要

平成29年に被災・運休したJR日田彦山線（福岡～大分）が令和5年8月よりEVバスによるBRTとして復活したことから、東峰村内のBRT駅舎を整備するとともに、BRT駅舎へのアクセス改善を行う。

2. 事業効果

BRT 駅舎周辺の整備による公共交通の利便性向上及び地域活性化による観光客等の利用者数の増加

3. 事業期間

令和5年度～令和6年度

4. 地域公共交通計画における目標値 (R5→R9)

村内タクシー利用者（初年度2750人→二年目以降3650人）
地域交通満足度向上 85%

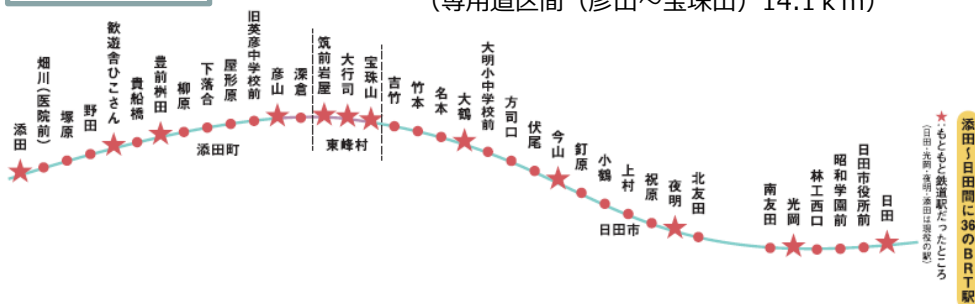


利便増進事業内容

- BRTからの二次アクセスの整備
BRTに接続する自家用有償旅客運送を導入し、村内での移動利便性の向上
- BRT駅舎及び周辺施設の整備
 - ①筑前岩屋 駅の利便性向上、アクセス整備（レンタサイクル等）
 - ②大行司 駐車場・駐輪場の整備・トイレ等の整備
 - ③宝珠山 駅及び駅前空間の整備

バス転換区間

【運行事業者】 JR九州バス株式会社
【運行区間】 添田～日田 約40km（幹線補助系統）
（専用道区間（彦山～宝珠山）14.1km）



気仙沼線・大船渡線 (JR東日本): 東日本大震災による被災から、BRTにより完全復旧。
 日田彦山線 (JR九州): 平成29年7月九州北部豪雨による被災から、BRTにより復旧が決定。令和5年8月28日に開業予定。

BRT転換による利便性向上

JRが土地、車両、駅・停留所、専用道を保有し、地元バス事業者やJRグループ会社に運行業務を委託

運行主体

【気仙沼線・大船渡線】

・地元バス事業者に運行を委託

【日田彦山線】

・JR九州バスに運行を委託

増便(乗車機会)

	鉄道	BRT
気仙沼線	22本 (90分)	65本 (106分)
大船渡線	19本 (65分)	53本 (77分)

※いずれも最大本数となる区間、最短となる系統を記載 (R5.2時点)

時刻表への掲載

DX・GX車両の導入



利便性の向上

鉄道との乗り継ぎ利便性向上(対面乗り換え化)



運行ルート工夫

役場・病院への乗入れ (気仙沼線・大船渡線)



専用道と一般道を組み合わせた運行ルート (日田彦山線)

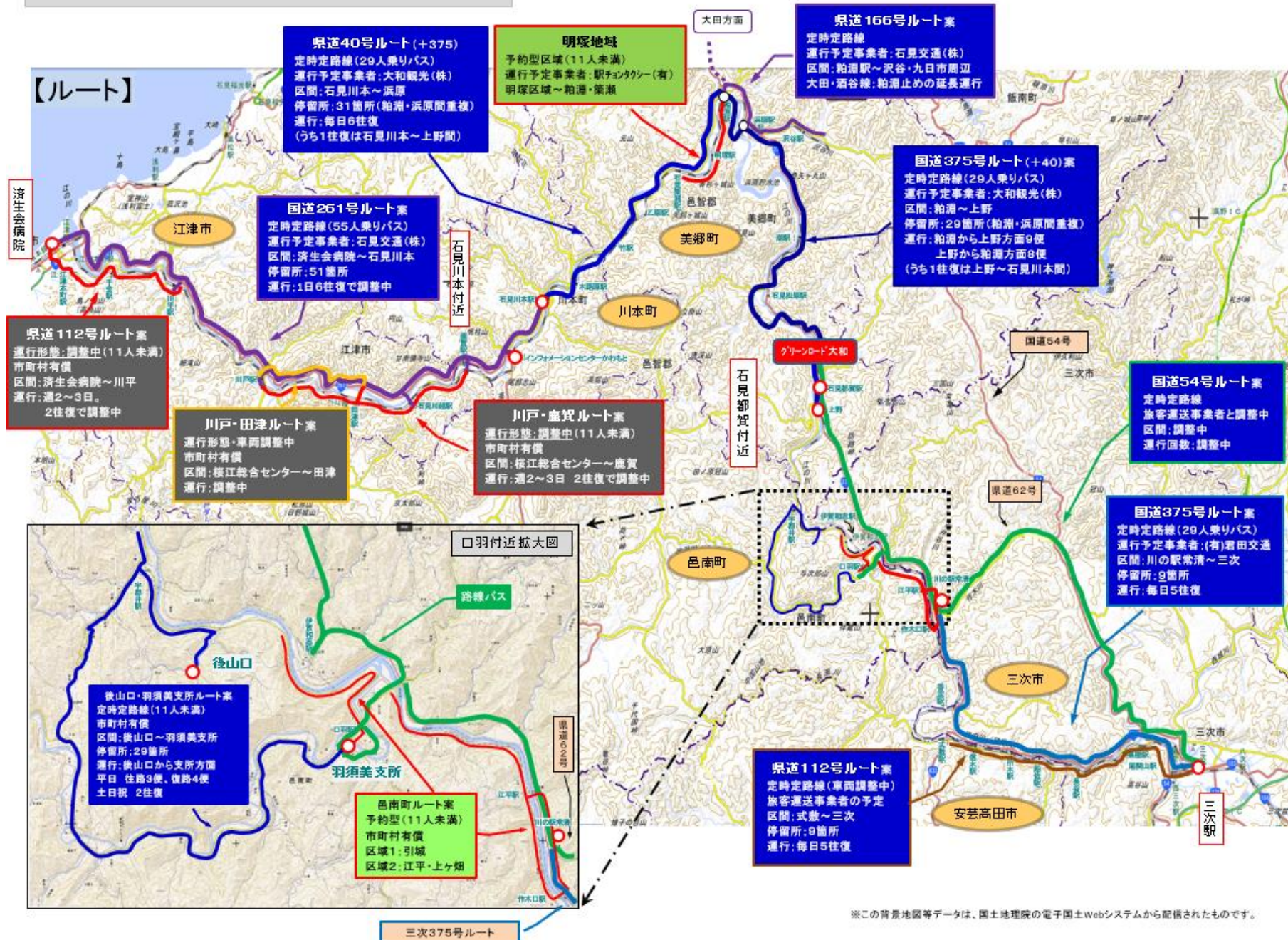


利便性の向上

利用者の声(気仙沼線・大船渡線)

- ・運賃も鉄道並みであり利用しやすい。運行本数が増えて便利になった。
- ・買い物がしやすい場所や病院前に駅が設置されて便利になった。
- ・交通系ICカード導入により、スムーズに乗降できる。
- ・スピードや到達時分、運行の安定性についても概ね満足・不都合ない。

三江線代替交通の運行計画案



※この背景地図等データは、国土地理院の電子国土Webシステムから配信されたものです。

復旧後の利便性向上に向けた調査・実証



実証快速便に乗る際の注意事項

現在運行中の代行バスと同じく、ご予約は不要です。

- 厚狭駅、美祿駅、長門市駅から乗車する場合は、乗車券で乗車券額を投入してください。
- 長福駅等で降車される場合、右写真の乗札箱に運賃またはきっぷを投入してください。



運賃は列車運賃と同額です。

- 厚狭駅、美祿駅、長門市駅以外から乗車する場合は、現金をご準備ください。
- あらかじめ乗車券額を購入できず、厚狭駅、長門市駅で降車される場合、降車場所付近の駅係員にお申し付けください。

乗車券類を予めお買い求めいただくか、現金をご準備の上、ご利用ください。

- ICOCA等の交通系ICカードは、運賃の支払いにはご利用いただけません。
- 代行バス車内では、精算および両替はご利用いただけません。あらかじめ小銭をご準備ください。

停車位置は代行バスと同じ場所に停車します。

- JRの通勤・通学定期をお持ちのお客様は代行バス運転士に提示し、ご利用ください。

美祿線「復旧後の利便性向上に向けた調査・実証事業」

● 実証概要

JR美祿線利用促進協議会では、美祿線の「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、検討を行っています。この実証事業は期間限定で、「実証快速便」を現行の美祿線代行バス(普通便)に加えて運行させることにより、美祿線沿線の方が公共交通に求めるニーズを把握します。

● 実施主体

JR美祿線利用促進協議会

● 実証快速便

運行期間
2024年 2025年
10月1日(火)～3月21日(金) [172日間]

運行区間
厚狭駅～長門市駅間(一部厚狭駅～美祿駅間)

路線図
右の路線図をご覧ください。

● その他

この実証実験の期間中に、停留所の拡充等更に利便性を向上させることを検討しています。

● 普通便 ● 在来線
● 実証快速便ルート ● 新幹線
(美祿～長門市間は現在(在来線)と同じ)

※この実証事業は、国土交通省の「地域公共交通回復等事業」を活用して実施しております。



長門市駅

美祿線代行バスを増便して

実証実験 スタート!

実証期間

2024. 10.1(火) ▶▶▶ 2025. 3.21(金)

美祿駅

厚狭駅

JR美祿線利用促進協議会

バス時刻表の
確認はこちらから

バスの現在位置や
遅れの確認は
確認はこちらから

※実証実験中、市外以外のバスが運行している場合があります。

実証実験の5つのポイント

1 現在よりも便数が増えます!

	平日		土休日	
	2024年9月末まで	実証期間中	2024年9月末まで	実証期間中
厚狹駅～美祿駅間	19便	29便	18便	26便
厚狹駅～長門市駅間		26便		26便

最大10便増える!



2 実証快速便により、所要時間が短くなります!

厚狹駅	長門市駅	間	美祿駅	長門市駅	間	厚狹駅	美祿駅	間
普通便	実証快速便で		普通便	実証快速便で		普通便	実証快速便で	
81分	69分		47分	44分		34分	25分	
	(▲12分)			(▲3分)			(▲9分)	

※厚狹は美祿駅内でご利用の多い停車駅(中間停車駅:美祿駅、於麻駅、長門市本駅)に就いた実証快速便として設定することにより、鉄道と同程度の所要時間に達しています。

3 通勤時間や昼時間帯に実証快速便を運行します!

朝時間帯にご利用いただけるよう「美祿駅～厚狹駅間」で、実証快速便を1往復増便します。また、昼間時間帯や夕方下の校時にも実証快速便を設定し、概ね1時間～1時間半に1本の運行としています。

※実証実験中、イフサ以外のバスが運行している場合もあります。



4 バスロケーションシステムを導入し、乗りたいバスの現時点の位置がわかります!

新たにバスロケーションシステムを導入し、バスの現在位置や遅れ等についてお手持のスマートフォンやタブレットで確認することができます。

※バスの車内で確認する場合には、乗客専用のご利用マナーにご協力ください。

バスの位置・遅れ等については、こちらからご確認ください。



5 新幹線との乗り継ぎがスムーズに!

実証実験では、一日をとおして、厚狹駅でバス便と新幹線双方の乗継ぎがしやすいダイヤとなっています。通勤だけでなく、新幹線を利用したご旅行にもどうぞご利用ください。



この間の時間を短縮!



	10月1日	2日	3日	4日	5日
美祿駅発	5:47	7:03	7:15	7:37	8:35
厚狹駅発	6:21	7:37	7:40	8:11	9:00

	10月1日	2日	3日	4日	5日
新幹線・広島方面から	18:07	19:08	20:08		
新幹線・博多方面から	18:09	18:43	20:03		
		快速			
厚狹駅発	18:19	19:20	20:17		
美祿駅発	18:53	19:45	20:51		

※新幹線は10月1日現在のダイヤです。※時間帯によっては、写真以外のバスや新幹線が運行している場合もあります。※道路状況により、代行バスから新幹線及び他駅区間の乗継ぎの出発時刻が異なります。予めご了承ください。※道路状況により所要時間を変更することもあり、時刻と異なる場合があります。予めご了承ください。

実証実験中のバスダイヤ

バスくだり(厚狹駅→長門市駅)

駅名	8:23	7:40	8:00	8:34	9:38	10:10	11:45	13:15	14:44	16:45	16:51	18:19	19:20	20:17
厚狹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
瀬ノ井	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
厚保	6:38	7:55	-	8:49	-	10:25	-	13:30	14:59	-	17:06	18:34	-	20:32
四郎ヶ原	6:44	8:01	-	8:55	-	10:31	-	13:36	15:05	-	17:12	18:40	-	20:38
南大嶺	6:50	8:07	-	9:01	-	10:37	-	13:42	15:11	-	17:18	18:46	-	20:44
美祿	6:57	8:14	8:25	9:08	10:03	10:44	12:10	13:49	15:18	16:10	17:25	18:53	19:45	20:51
重安	7:04	8:24	-	9:15	-	10:51	-	13:56	15:25	-	17:32	19:00	-	20:58
於麻	7:12	8:32	-	9:23	10:16	10:59	12:23	14:04	15:33	16:23	17:40	19:08	19:58	21:06
洗木	7:24	8:44	-	9:35	-	11:11	-	14:16	15:45	-	17:52	19:20	-	21:18
長門市本	7:32	8:52	-	9:43	10:35	11:19	12:42	14:24	15:53	16:42	18:00	19:28	20:17	21:26
坂持	7:37	8:57	-	9:48	-	11:24	-	14:29	15:58	-	18:05	19:33	-	21:31
長門市	7:44	9:04	-	9:55	10:47	11:31	12:54	14:36	16:05	16:54	18:12	19:40	20:29	21:38

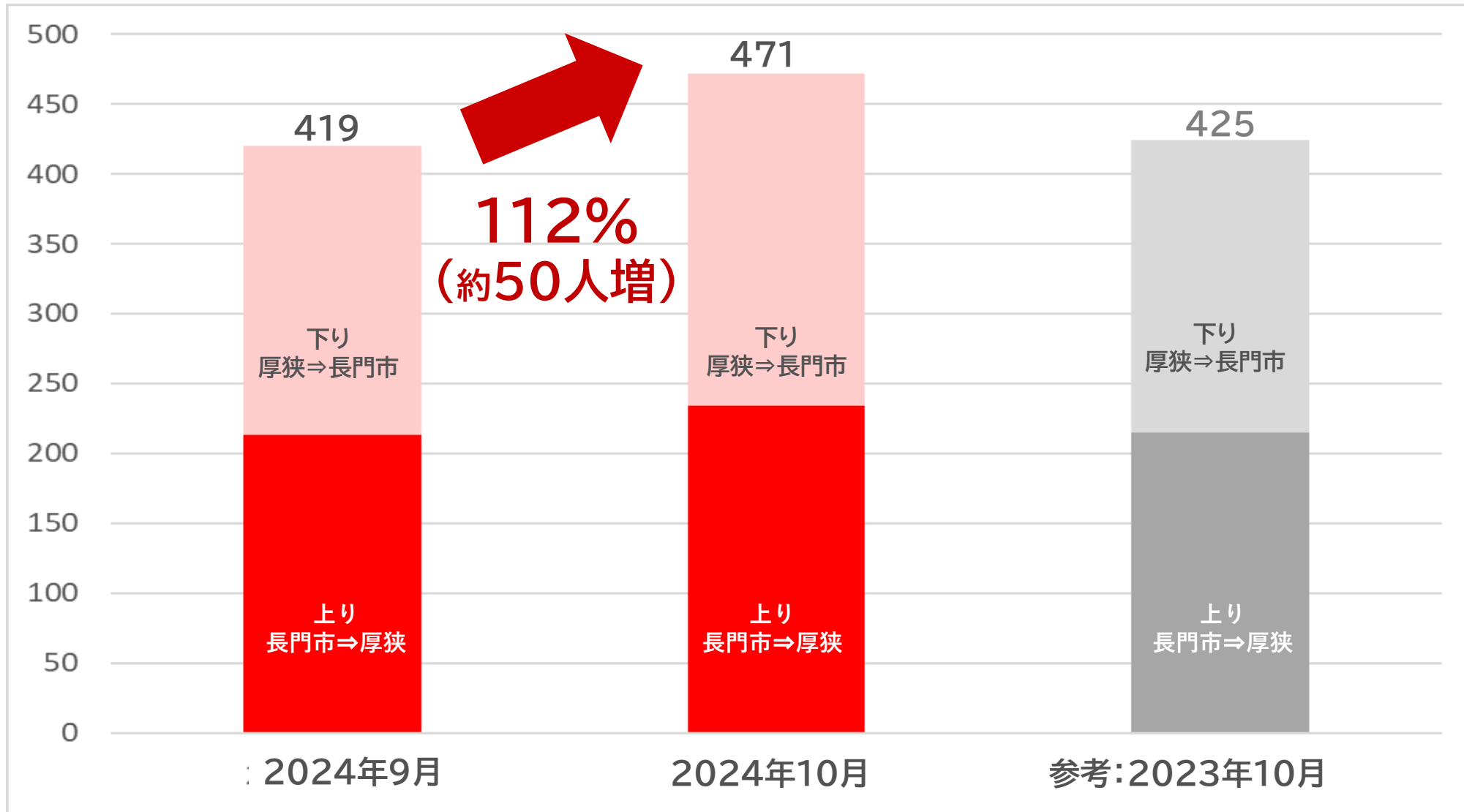
バスのぼり(長門市駅→厚狹駅)

駅名	5:00	6:16	6:50	7:50	7:57	9:56	11:13	12:39	13:37	15:09	16:34	17:29	18:25	20:15
坂持	5:08	6:21	6:55	-	8:02	10:01	-	12:44	-	15:14	16:39	-	18:30	20:20
長門市本	5:12	6:28	7:02	8:02	8:09	10:08	11:25	12:51	13:49	15:21	16:46	17:41	18:37	20:27
洗木	5:20	6:36	7:10	-	8:17	10:16	-	12:59	-	15:29	16:54	-	18:45	20:35
於麻	5:32	6:48	7:22	8:21	8:29	10:28	11:44	13:11	14:08	15:41	17:06	18:00	18:57	20:47
重安	5:40	6:56	7:30	-	8:37	10:36	-	13:19	-	15:49	17:14	-	19:05	20:55
美祿	5:47	7:03	7:15	7:37	8:36	8:34	8:44	10:43	11:57	13:26	14:21	15:56	17:21	18:13
南大嶺	5:53	7:09	-	7:43	-	9:40	-	13:32	-	16:02	17:27	-	19:18	21:08
四郎ヶ原	5:59	7:15	-	7:49	-	9:46	-	13:38	-	16:08	17:33	-	19:24	21:14
厚保	6:05	7:21	-	7:55	-	9:52	11:01	13:44	-	16:14	17:39	-	19:30	21:20
瀬ノ井	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
厚狹	6:21	7:37	7:40	8:11	9:00	8:59	9:18	11:17	12:22	14:00	14:46	16:30	17:55	18:38

※ 快速便です。

実証実験の利用状況(速報値:10月1日~10月18日)

代行バスの1日平均乗車人数



※2024年10月については、10月1日~18日

利用意向調査(アンケートの実施)

調査の目的

代行バスを増便した実証実験における利用満足度や沿線住民等の利用ニーズを把握する

調査の概要

手段	方法	主な質問内容	調査数
乗降調査	調査員が代行バス乗車し、直接アンケート用紙を配付する	個人属性(高校生、高齢者、観光客等) 利用目的、乗降場所 実証実験における利用満足度 実際に求めるサービス水準 サービスを改善した場合の今後の利用可能性	300人
沿線住民アンケート	アンケートの対象者を無作為抽出により選定しアンケート用紙を郵送する	個人属性(居住地、年齢、代行バス運行前の美祢線利用の有無) 実際に求めるサービス水準 サービスを改善した場合の今後の利用可能性	6,000人
街頭インタビュー	調査員が主要駅等で直接聞き取り調査を行う	個人属性(居住地、年齢、代行バス運行前の美祢線利用の有無) 実際に求めるサービス水準 サービスを改善した場合の今後の利用可能性	100人

今後の予定

