

JR美祿線利用促進協議会

第3回復旧検討部会

令和6年12月19日(木)





前回会議の振り返り・復旧パターンの整理

◎ 前回会議の振り返りと今後の部会の進め方

- 第1回会議で大きなスケジュールを確認したことから、部会の最終的な取りまとめのイメージを共有し、復旧パターンを整理していくことを確認

◎ 鉄道による復旧の整理・検討

- 国の災害復旧助成制度を活用する場合の概算復旧費の補助対象経費と補助対象外経費を整理
- JR単独の意味と山陰線の復旧についてJR西日本の考えを確認
- 美祢線と山陰線の違いの説明を受け、山陰線の今後の進め方(あり方議論の基準等)をJR西日本に確認
- ローカル線を内部補助で維持する考えについてJR西日本と中国運輸局(国)の見解を確認
- 河川改修の工期を短縮する方法を県に確認
- 運営費の算出方法をJR西日本に確認
- 上下分離で復旧する場合の分担の詳細をJR西日本に確認
- 上下分離後の自治体が負担するランニング費用の国の補助制度の有無を確認

◎ 鉄道以外による復旧の整理・検討

- 鉄道以外の復旧事例を共有
- JR西日本は第3回会議で鉄道以外で復旧する場合の考えと地域との関わり方についての見解を提示することを提案

◎ 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証

- 代行バスを増便した実証実験の速報値(10月1日～18日)を確認
- 沿線住民アンケートの調査時期や調査項目等を整理

◎ 榊原教授のコメント

- 今回の実証は快速便による速達性と乗降ポイントの増加によるアクセス性の実証となるが、ある意味、速達性とアクセス性は相反するものであり、実証を通じて得た結果を踏まえて、速達性とアクセス性のどちらを重視するか検討する必要がある
- 美祢線は都市間輸送を担っており、ある程度の速達性は必要である
- 次回会議で他モードによる復旧に関するJRの考えが示されるとのことであるが、他モードの検討を行う場合は、運転士の確保についても考えていく必要がある

鉄道による復旧パターンの整理(イメージ)

項目	鉄道による復旧					
	JR単独	上下分離				●●●
国補助制度	活用しない	活用する		国	JR	自治体
イニシャルコスト	58億円以上	58億円以上	国補助の補助対象 32億円	10.6億円	10.6億円	10.6億円
			国補助の補助対象外 26億円		要調整	
復旧期間	10年					
ランニングコスト (年間)	5.5億円以上	JR		自治体		
		2.5億円		3.0億円以上		
速達性 (長門市⇄厚狭)	○(1時間2分)					
定時性	○(維持)					
災害等に対する運行安定性	運行再開までに比較的時間を要する					
運行頻度	往復18便					
バリアフリー性	…					
…	…					

※イニシャルコスト(58億円以上)は、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です。

※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。

鉄道以外による復旧パターンの整理(イメージ)

項目	鉄道以外による復旧		
	●●●	●●●	●●●
国補助制度			
イニシャルコスト			
復旧期間			
ランニングコスト (年間)			
速達性 (長門市⇄厚狭)			
定時性			
災害等に対する運行安定性			
運行頻度			
バリアフリー性			
...			

※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 river, surrounded by dense green trees. The image is semi-transparent, serving as a background for the title text.

鉄道による復旧の整理・検討

鉄道事業再構築事業の概要(令和5年法改正後)

鉄道事業再構築事業

- 大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線(旅客輸送密度4,000人未満の区間が目安)を対象
- 地方公共団体等と鉄道事業者が共同で当該路線(区間)の鉄道事業再構築事業実施計画を作成し、計画に記載の施策を実施

内容

- 地方公共団体等の支援
- 利便性向上施策を実施
- 事業構造の変更 例:上下分離

目的

当該路線における輸送の維持

国土交通大臣による計画の認定

支援措置

1. 地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画等において、中長期的に必要なネットワークを位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な鉄道施設整備等に関して、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)等の活用が可能
2. 鉄道施設整備等に対する『鉄道軌道安全輸送設備等整備事業』の予算(補助率かさ上げ等)、税制特例を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例

(※)地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。
この場合、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない。

事業構造の変更パターン

上下分離の例

既存事業者

運行

(無償貸与)

自治体等

鉄道施設保有

土地保有

重要な資産の譲渡の例

既存事業者

運行

鉄道施設保有

(無償貸与)

自治体

鉄道施設(一部)保有

土地保有

みなし上下分離の例

既存事業者

運行

鉄道施設保有

土地保有

(費用負担)

自治体

整備費
維持管理費

事業譲渡の例

新設事業者

運行

鉄道施設保有

土地保有

(事業譲渡)

既存事業者

運行

鉄道施設保有

土地保有

厚狭川の河川改修（美祢市区間）について

山口県土木建築部河川課

1 概要

- 厚狭川的美祢市区間については、昨年6月の梅雨前線豪雨により被災したことから、再度災害防止の観点から抜本的な河川改修を実施することとし、その後、測量・設計を行い、この度、河川改修の方針が定まったため、地元説明会を開催し、引堤などの抜本的な河川改修に着手する予定である。

2 河川改修の方針

- 事業区間：美祢市区間 約12km
- 事業内容：引堤、築堤、河道掘削、市道橋架け替え
- 事業期間：家屋浸水被害が大きかった区間を早期に実施するとともに、全体工期を短縮するため、事業区間を4ブロックに分割し、各ブロックを極力並行し施工することで、概ね10年での完成を目指す。


3 当面の予定

- 令和7年1月：全体地元説明会〈自治会長〉
- 令和7年2月～：各地区での地元説明会
- 令和7年度～：用地買収、引堤・築堤工事に着手予定

厚狭川の河川改修（美祢市区間）について【概略スケジュール】

ブロック	内容	R5 (補正)	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
①	測量設計											
	用地補償											
	工事											
②	測量設計											
	用地補償											
	工事											
③	測量設計											
	用地補償											
	工事											
④	測量設計											
	用地補償											
	工事											

- ※用地買収、他機関（JR等）との調整等の進捗状況により変更となる場合がある。
- ※各期間については、年度単位での着色としている。
- ※工事期間において、3つの整備方法（引堤、築堤、河道掘削）を適宜、組み合わせて実施する予定。
- ※①ブロック及び②ブロックについて、用地買収が不要な河道掘削を先行して実施予定。
- ※④ブロックについては河道掘削のみのため、用地買収は発生しない予定。

The background image is a composite of two scenes. On the left, a red Isuzu ERGO bus is parked at a station. The bus has a wheelchair accessibility symbol on its side and a license plate that reads '1824'. On the right, a train platform is shown with a train in the distance. The entire image is overlaid with a semi-transparent grey filter.

鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討

JR美祿線利用促進協議会 第3回復旧検討部会

ご説明資料

2024年12月19日

 西日本旅客鉄道株式会社

1. 鉄道以外のモードによる復旧に対する当社の考え方
2. 鉄道とバス(鉄道以外)の輸送特性の比較
3. 鉄道以外のモードによる復旧のパターン

■ 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、美祿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美祿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ます**」

■ 地域交通法等の趣旨を踏まえて

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく基本方針の通り、「地域の方々、地域へお越しの方々の移動手段の確保」「地域社会全体の価値向上」等について、**当社は、地域の方々と共に、まちづくりや観光施策等と連携した地域公共交通の早期復旧に取り組んでまいりたいと考えています。**
- ・また、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通となるように、法等に基づく枠組みは最大限に活用していきたいと考えています。

■ 地域交通等の地域に対する当社の関わり方

- ・当社としては、この地域で公共交通を担ってきた交通事業者として、**鉄道以外のモードにより復旧した場合についても、皆様と共に将来の地域交通を見据えながら地域の中での当社としての役割を果たしたいと考えています。**
- ・また、交通事業以外の分野についてもグループ一体となって、地域社会全体の価値を高め、観光分野をはじめとし、他の地域の方々とのつながりを強化していきたいと考えています。

参考：沿線市のまちづくり計画等

	長門市	美祢市	山陽小野田市
<p>関連するまちづくり計画骨子</p>	<p>・長門市駅の交通結節機能の充実に向けてバス、タクシーなどの利用利便の向上、駐車場の確保、駅前広场景観の整備などを図る</p> <p>・中心拠点と湯本観光拠点及び仙崎観光拠点が一体となって観光客に親しみと様々な体験ができるよう、これらをつなぐ道路、鉄道の効果的な活用を図る</p> <p>「長門市都市計画マスタープラン」より抜粋</p>	<p>・美祢駅前は、鉄道等の複数の公共交通の主要な結節点として、また地域の交流の場として、駅前広場の再整備を推進する</p> <p>「美祢市立地適正化計画」より抜粋</p> <p>・歩行者中心の空間づくりとともに、賑わい・交流が生まれる日常的な機能や利便性を考慮した駅前を含む賑わいゾーン</p> <p>「美祢デザインノート」より抜粋</p>	<p>・JR厚狭駅は、円滑な乗継が可能になるように交通事業者と連携を図り、利便性の高い公共交通サービスの構築を目指します。また、バリアフリー化及び南北連絡機能強化の検討を進め、安全性・利便性の高い施設整備を図ります。</p> <p>「山陽小野田市都市計画マスタープラン」より抜粋</p>
<p>まちづくり計画の方針図等</p>	<p>「長門市都市計画マスタープラン」より抜粋</p>	<p>「第二次美祢市総合計画」より抜粋</p>	<p>「山陽小野田市都市計画マスタープラン」より抜粋</p>

鉄道とバスの輸送特性の比較【輸送量】

- 一度に多くのお客様をお運びできる点で、輸送量の面では鉄道が優位
- 鉄道は車両連結することもでき、1便あたり100名以上の大量輸送に適している

鉄道

○ローカル鉄道（キハ40・47系） 約110名／両



○ローカル鉄道（キハ120系） 約100名／両



バス

○大型バス 約80名



○小型バス 約30名



鉄道とバスの輸送特性の比較【速達性・定時性】

- ・鉄道は専用の線路を走行するため、定速走行が可能
- ・鉄道は専用の線路のみの走行の為、行き違い等の走行上の制約を受ける

鉄道

〈優先通行による速達性・定時性の向上〉

- 鉄道は専用の線路を走行するため、道路の混雑や信号待ちの影響を受けず、定速走行が可能



〈線路走行の制約による速達性・定時性の低下〉

- 但し、単線区間が多いローカル線においては、反対列車との行き違いによる待ち時間が発生



バス

- 一般交通と混在することによる道路渋滞や、信号機等の影響を受け、一般的に専用路と道路交差において優先通行権を有する鉄道よりも速達性は低下



- 狭隘道路でない限り、鉄道の単線区間のような行き違いによる待ち時間は発生しない



鉄道とバスの輸送特性の比較【利用しやすさ ～乗降場所の柔軟性～】

- ・バスは比較的柔軟に乗降場所の設置が可能
- ・バスは鉄道と比較し、直接目的地の近くでの降車がしやすい

鉄道

- 駅の新設・移設には、物理的・金銭的制約を大きくうける



駅舎の解体、新設



線路の配線変更



運行管理等のシステム改修

- 利用しやすくするには二次アクセスとの連携が不可欠



バス

- 比較的柔軟に停留所設置・移設が可能



12/1からもっと便利になる注目ポイント

① 新たな停留所を追加します!

くんだり (津美駅→長門市駅) のぼり (長門市駅)

新たに日用品をお求めになるスーパー等の近くや、観光施設等、公共施設の近くに停留所を追加いたしました。

美祿線代行バス実証実験

- 目的地への乗り入れ（ダイレクトアクセス）も可能



鉄道とバスの輸送特性の比較【利用しやすさ ～運行ダイヤの柔軟性～】

- ・バスは道路を使用するため、運行ルート等について比較的柔軟性がある
- ・バスは鉄道と比較して運行本数が増やしやす

鉄道

- 単線区間は行き違いできる地点が限られる



単線区間の行き違い設備



ダイヤグラム

- 走行ルートは線路上に限定



- 多くの制約から運行本数が増やしにくい

バス

- 行き違い等の物理的制約を受けにくい



一般道は基本2線以上



バスロータリー等で折り返し

- 柔軟な経路設定が可能



ご利用状況に応じた
走行ルートの変更

- 比較的運行本数が増やしやす

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	実施期間中	2024年 9月末まで	実施期間中
厚狭駅～美祿駅間	19便	29便	18便	26便
厚狭駅～長門市駅間		26便		26便

鉄道とバスの輸送特性の比較【利用しやすさ ～バリアフリー対応～】

- 鉄道の場合、専用の乗車位置（駅のホーム）への移動やそれに伴う線橋の段差など、バスと比較し身体的負担が多い

鉄道

- 乗降時の段差（旧型車両の場合）



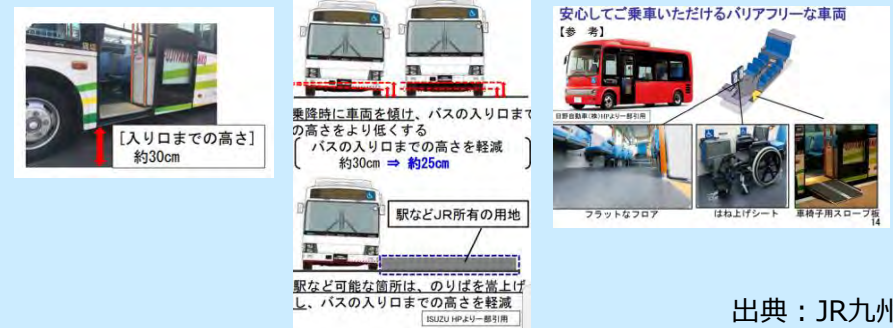
[車両内までの高さ]
約26cm

- 駅によっては線橋での昇降が発生



バス

- 鉄道と同程度の段差がありますが、車体傾斜装置や乗り場を嵩上げすることにより、段差を緩和することが可能



出典：JR九州HP

- 道路上での乗降



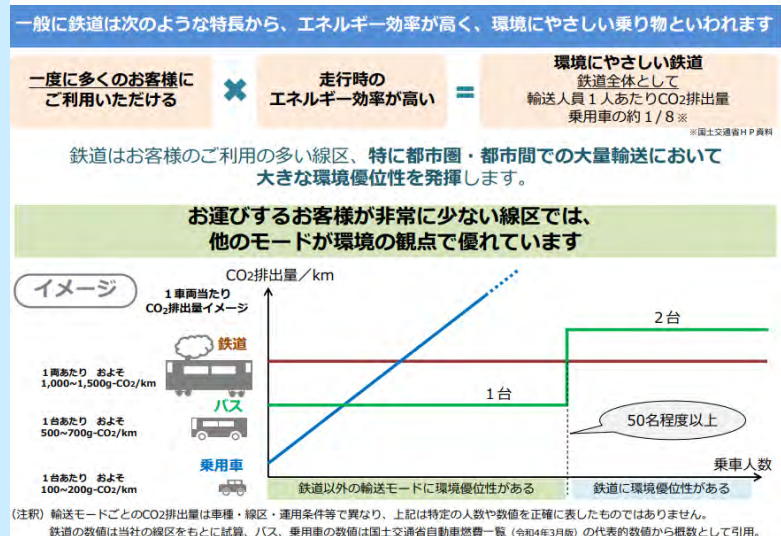
鉄道とバスの輸送特性の比較【環境優位性：カーボンニュートラル】

- ・輸送量が少ない場合、バスの方が環境優位性に優れる
- ・EVに対応する場合、バスの方が低コスト

鉄道	バス
----	----

- 車両 1 台あたりのCO2排出量はバスより多い
(1,000~1,500kg/km)
- 利用者が多ければ環境優位性は高い

- 車両 1 台あたりのCO2排出量は鉄道より少ない
(500~700kg/km)
- 輸送量が少ない路線では、バスに優位性がある



○対応した場合 DEC700



4.5億/車
1両約90名

○対応した場合 EV車



約0.5億/車
1両約80名

出典：ビーワイディージャパンHP

鉄道以外のモードによる復旧のパターン(バスによる検討)

○バスによる復旧と鉄道(被災前)の諸元表

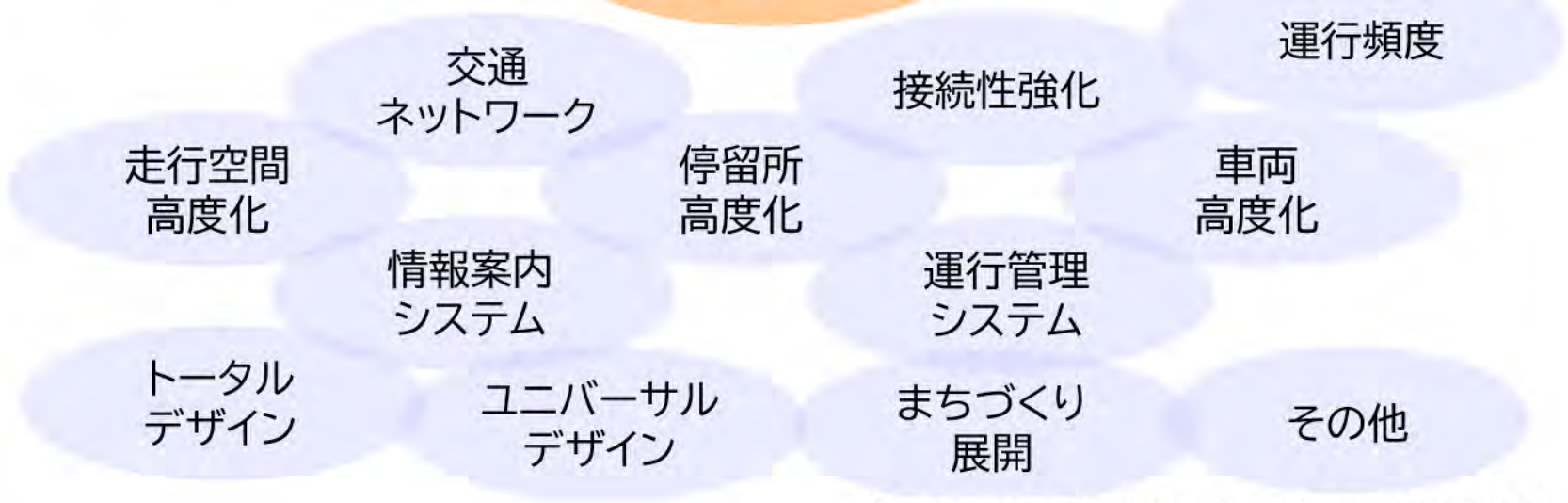
		9月以前の 代行バスレベル	実証快速便導入後の 代行バスレベル	【参考】鉄道(被災前)
イメージ				
最速 所要時間	厚狭～美祢	34分(普通便)	25分(快速便)	27分
	厚狭～ 長門市	81分(普通便)	65分(快速便)	62分
停留所・駅数		12 (被災前鉄道と同程度)	12+5	12
運行本数		19本 (被災前鉄道と同程度)	29本 (被災前鉄道の約1.5倍)	18本
運行経路		全区間公道 (厚狭～美祢間県道)	全区間公道 (厚狭～美祢間県道・国道)	全区間線路
バスロケ		×	○	×
キャッシュ決済		×	×	×
停留所・駅設備		バス停標識	バス停標識	駅

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。



様々な工夫



※これらの要素を選択し、組み合わせて導入する

表 3-1 BRT の構成要素と性能との関連性

	構成要素	速達性	定時性	輸送力
走行空間	①バス専用道 ②バス専用レーン ③バス優先レーン（一般車と共用） ④一般道（一般車と共用）	◎	◎	●
停留所	①道路中央への設置：千鳥式、対向式等 ②歩道上への設置：バスベイ型、テラス型等 ③他の公共交通機関やシェアサイクル、電動キックボードなど複数のモビリティとの接続	●	●	●
車両	①車体：単車バス、連節バス ②走行方式：従来式、ガイド式等 ③駆動方式：化石燃料、電気等			◎
運行管理システム	①路-車間通信（PTPS の導入等） ②料金收受（IC カード等） ③管制システム（GPS の活用等） ④データ活用による運行サービス最適化等	◎	◎	●
情報案内システム	①バスロケーションシステム （待ち時間ストレスの解消等） ②情報案内板（車内・車外） ③スマホアプリ等		●	

（◎：性能を特に向上させる構成要素 ●：性能に関連する構成要素）

『国土交通省 令和4年9月 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』より抜粋

鉄道以外のモードによる復旧のパターン(BRTによる検討)

○BRTで復旧した場合の輸送サービス概要案



ルート

鉄道線路に沿った経路での運行
一部区間はBRT専用道を走行

駅

主要目的地に沿った「駅」の設定
ご利用状況に合わせた「駅」の増設

本数

被災前鉄道の1.5倍の本数に増便

車両

先進車両の導入による運行

鉄道との親和性

鉄道と同等の運賃サービス・
時刻表や運行情報の一体化など
鉄道との親和性を高めることを目指す

運行体制

JR西日本グループでの運行を想定
(地域事業者等とも連携を含めて丁寧に対話)

鉄道以外のモードによる復旧のパターン(BRTによる検討)

○ BRTによる復旧の諸元表

	【機能削減①:専用道】 専用道を設置しない	BRT基本案 BRTで復旧する場合 必要と考えるレベル	【機能付加①:車両】 EV化	【機能付加②:運行頻度】 実証快速便導入後 レベルの本数 【今回案】	【機能付加③:専用道】 厚狭駅構内にて 鉄道と同一ホーム乗換
専用道	専用道は 設置しない	貞任第5踏切～ 厚保駅(4.2km)	貞任第5踏切～ 厚保駅(4.2km)	貞任第5踏切～ 厚保駅(4.2km)	左記に加え 厚狭駅～ 下河端第2踏切 (1.2km)
所要時間	被災前鉄道と 同程度を目指す	被災前鉄道と 同程度を目指す	被災前鉄道と 同程度を目指す	被災前鉄道と 同程度を目指す	被災前鉄道と 同程度を目指す
BRT駅数	柔軟に対応	柔軟に対応	柔軟に対応	柔軟に対応	柔軟に対応
運行本数	19本 (被災前鉄道と同程度)	19本 (被災前鉄道と同程度)	19本 (被災前鉄道と同程度)	29本 (被災前鉄道の約1.5倍)	19本 (被災前鉄道と同程度)
車両	大型DV	大型DV	大型EV	大型DV (①大型EV)	大型DV
バスロケ	○	○	○	○	○
キャッシュレス 決済	○	○	○	○	○
その他	主要BRT駅にて 屋根付きを検討	主要BRT駅にて 屋根付きを検討	主要BRT駅にて 屋根付きを検討	主要BRT駅にて 屋根付きを検討	主要BRT駅にて 屋根付きを検討

※グレー文字は、基本案と同じ内容

参考：BRT事例の比較

○ BRTによる復旧の諸元表

	日田彦山BRT	気仙沼BRT	大船渡BRT
営業キロ	37.7km	55.3km	43.7km
うち専用道	14.1km	48.2km	18.8km
輸送密度 2023年度	164(131※) ※2016年度	206(898※) ※2009年度	207(453※) ※2009年度
最速所要時間	92(56)分	106(90)分	77(65)分
駅数	36(11)	25(19)	27(12)
運行本数	28(22)本 ※1 添田～彦山	65(22)本 ※1 気仙沼～本吉	53(19)本 ※1 盛～陸前高田
車両	小型EV4台 中型DV3台	台数不明全車HV	台数不明全車HV
バスロケ	対応	対応	対応
キャッシュレス決済	交通系IC対応 (BRT内完結のみ)	交通系IC対応 (BRT内完結のみ)	交通系IC対応 (BRT内完結のみ)
運賃体系	鉄道とほぼ同一運賃、 鉄道通し利用割引	鉄道とほぼ同一運賃、 鉄道通し利用割引	鉄道とほぼ同一運賃、 鉄道通し利用割引
運行会社 (委託先)	JR九州バス (一部日田バスに再委託)	ミヤコーバス	岩手県交通
委託元	JR九州	JR東日本	JR東日本

※1 最も本数が増えた区間を記載

()内は鉄道運行時

鉄道以外のモードによる復旧のパターン

○鉄道以外のモードによる復旧と鉄道(被災前)の諸元表

		バス		BRT		【参考】 鉄道(被災前)
		9月以前の 代行バスレベル	実証快速便導入後 代行バスレベル	BRT基本案 BRTで復旧する場合 必要と考えるレベル	今回案	
最速 所要 時間	厚狭～ 美祢	34分(普通便)	25分(快速便)	被災前鉄道と 同程度を目指す		27分
	厚狭～ 長門市	81分(普通便)	65分(快速便)			62分
停留所・駅数		12 (被災前鉄道と同程度)	12+5	柔軟に対応		12
運行本数		19本 (被災前鉄道と同程度)	29本 (被災前鉄道の約1.5倍)	19本 (被災前鉄道と同程度)	29本 (被災前鉄道の約1.5倍)	18本
運行経路		全区間公道を走行 (厚狭～美祢間県道)	全区間公道を走行 (厚狭～美祢間県・国道)	一部専用道[貞任第5踏切 ～厚保駅(4.2km)]を整 備し走行	同左	全区間線路
バスロケ		×※	○	○		×
キャッシュ決済		×※	×※	○		×
その他		バス停標識	バス停標識	主要BRT駅にて 屋根付きを検討	左記に加えて、 車両にEV車使用可	

※ 代行バスでは導入していないが、導入することも検討



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

きっぷ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。

- バス乗車の際は、ご予約は不要です。
- 厚狭駅、美祢駅、長門市駅から乗車する場合は、券売機できっぷを購入してください。
- 途中駅または停留所で降車される場合、右写真の停留所の集札箱に運賃またはきっぷを投入してください。
- 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。
- 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。



集札箱

美祢線「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、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」を美祢線代行バス（普通便）に加えて運行させることにより、美祢線沿線の方々が公共交通に求めるニーズを把握します。

●実施主体

JR美祢線利用促進協議会

●実証快速便

【運行期間】

2024年10月1日（火）～2025年3月21日（金）

【運行区間】

厚狭駅～長門市駅間（一部厚狭駅～美祢駅間）

●新たに追加する停留所（実証快速便のみ）

【期間】

2024年12月1日（日）～2025年3月21日（金）

凡例

- 普通便
- 実証快速便
（普通便は、「長門湯本駅」に停車しますが、実証快速便は「長門湯本温泉（長門湯本温泉駐車場内）」に停車します。）
- 在来線
- 新幹線
- 新たに追加の停留所

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



長門市駅

美祢線代行バスを増便した 実証実験 12月から もっと便利になります!

2024. 12.1日 ▶▶▶ 2025. 3.21金

今年までの実証実験 5つのポイント

- 1 便数が多くなる!
- 2 実証快速便で所要時間が短くなる!
- 3 通学時間や通勤時間に実証快速便も運行!
- 4 乗りたいバスの現時点の位置が分かる!
- 5 新幹線との乗り継ぎがスムーズに!

12月からの実証快速便 2つのポイント

- 1 停留所が増える!
- 2 所要時間がさらに短くなる!

バス時刻表の
情報はこちらから

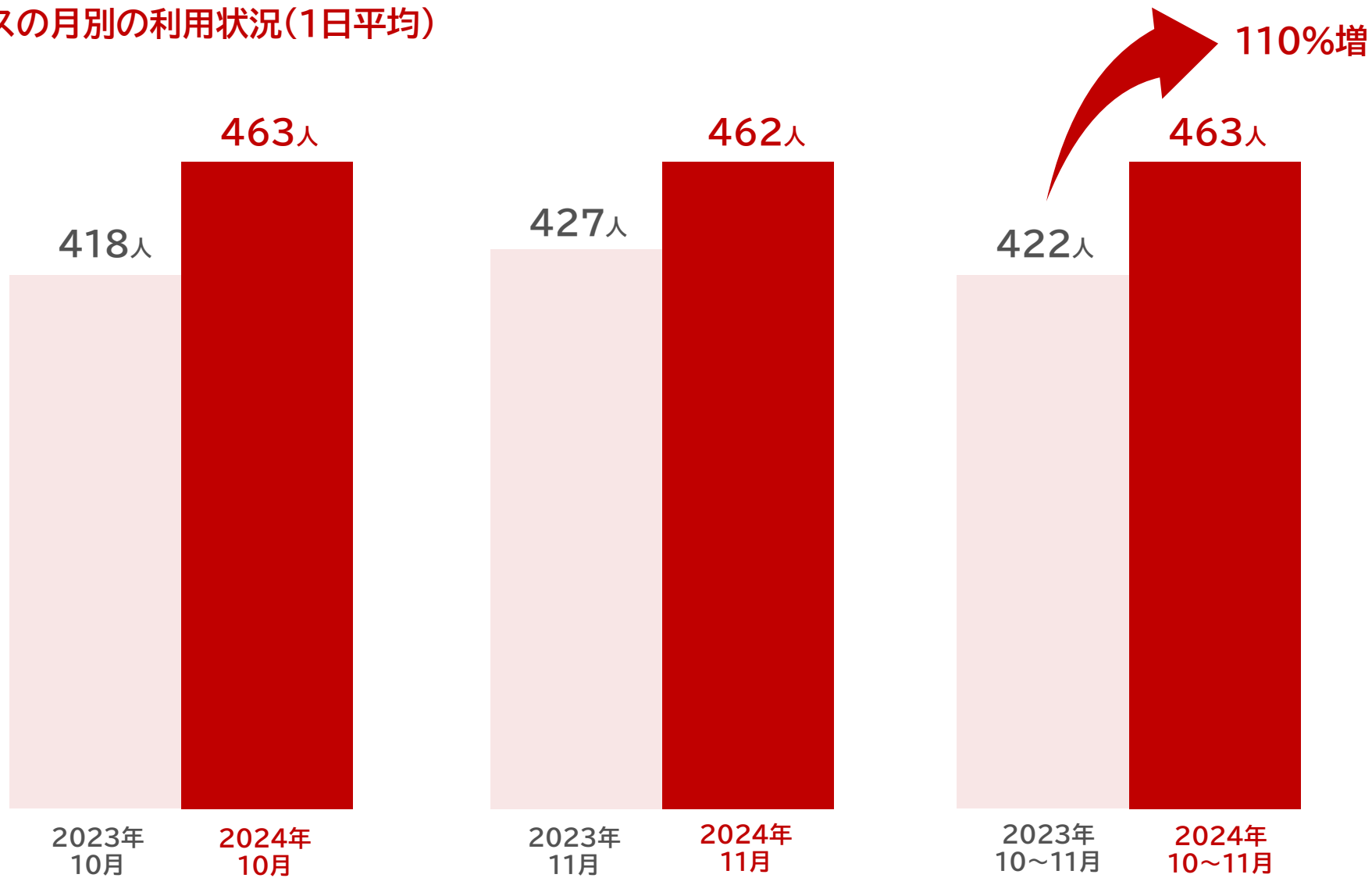
バスの乗車位置や
運賃の情報は
こちらから

厚狭駅

JR美祢線利用促進協議会

※実証実験中、車両以外のバスが運行している場合があります。
運行開始: 2024.12.1

代行バスの月別の利用状況(1日平均)



參考資料

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、令和5年度に新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目的）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

先進車両導入関連事業

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、先進的な車両を導入等する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。 ※対象車両は、地域公共交通再構築事業で導入する場合と同じ

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両など先進的な車両の導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両の導入、機能改良・高度化の実証研究に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業 (ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両など先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両※の導入、機能改良に関する経費 ※かつ、観光車両としての機能を備えた車両

(補助率) 補助対象経費の1/2

(補助対象事業者) 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金)と同様の考え方

・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限(1/3は事業者の自己負担)

※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

○地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行

- ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
- ・過疎地域等のコミュニティバス・デマンドタクシー・自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援

○離島航路・離島航空路の運航

- ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である、離島航路・離島航空路の運航等を支援

○エリア一括協定運行

- ・交通事業者が一定のエリアを一括して運行(**エリア一括協定運行**)する場合における長期安定的な支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

- バリアフリー化のためのノンステップバス・福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 経営基盤の脆弱な地域の鉄道の施設・車両の更新
- 障害者用ICカードの導入 等



地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査
- ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築を促すため、協議会の開催、調査事業、実証事業等を支援

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



<補助対象経費算定方法>

予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

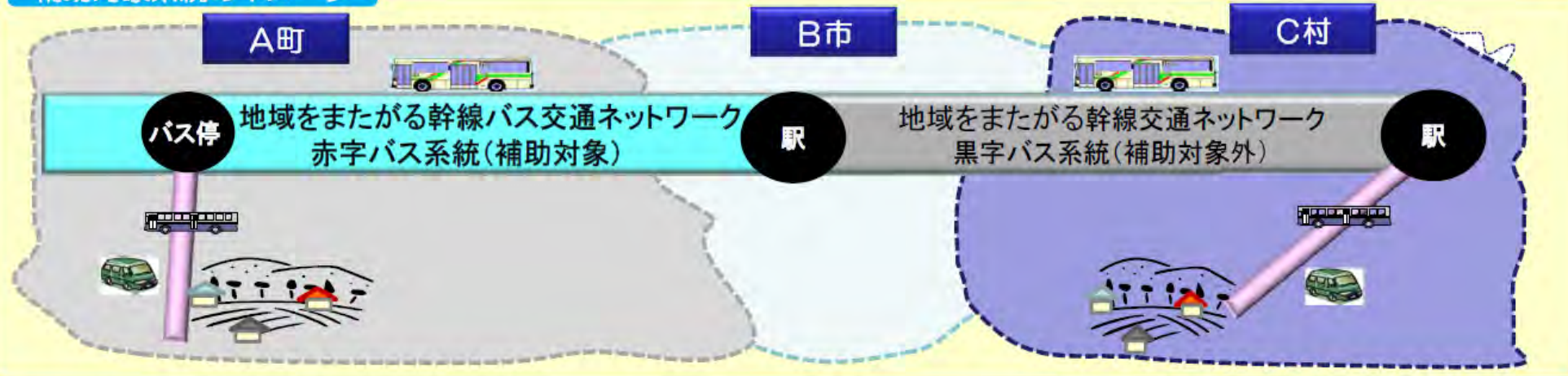
- 補助率
1/2

○ 主な補助要件

- 都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)
- 一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- 複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
- 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- 輸送量が15人～150人/日と見込まれること
 - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
 - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- 経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象系統のイメージ



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度まではバス事業者等も対象

○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



○ 補助率

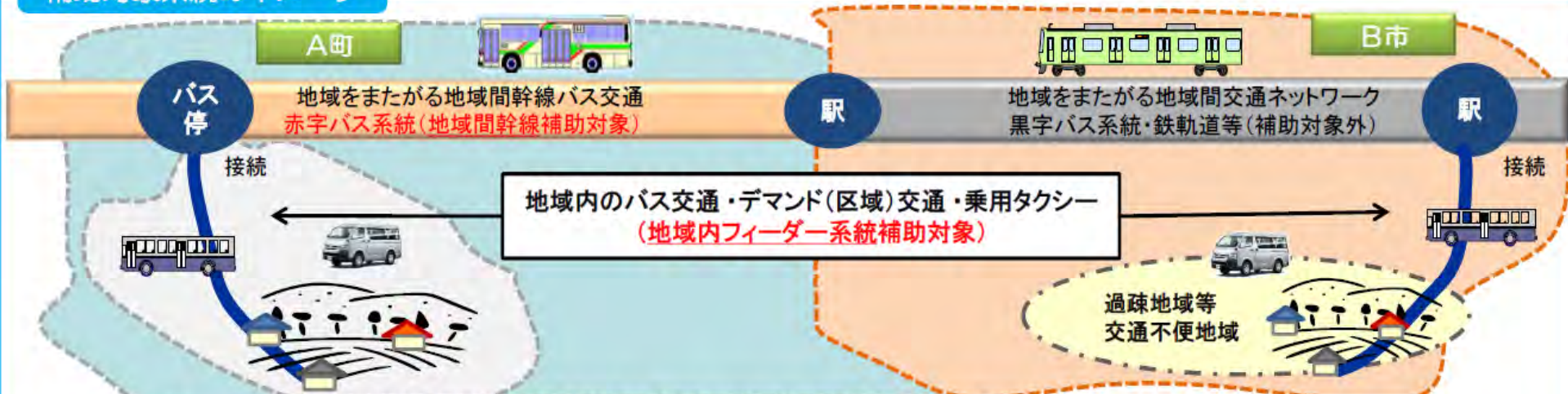
1/2以内

○ 主な補助要件

市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度まではバス事業者も対象

【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

○ 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び

当該購入に係る金融費用の合計額

(地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送

サービス継続計画に位置付けられた系統について、

車両購入費の一括補助も可)

【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

① ノンステップ型車両：1,500万円

② ワンステップ型車両：1,300万円

③ 小型車両：1,200万円

④ 都市間連絡用車両：1,500万円

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの

・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象システムの運行の用に供するもの

・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの

① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)

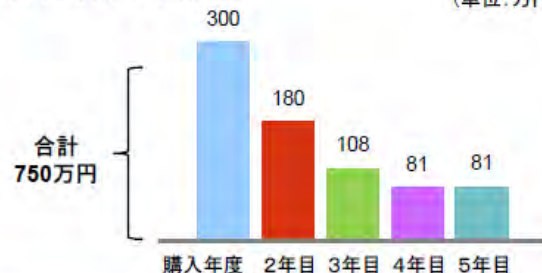
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象システムの運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合>

(単位：万円)

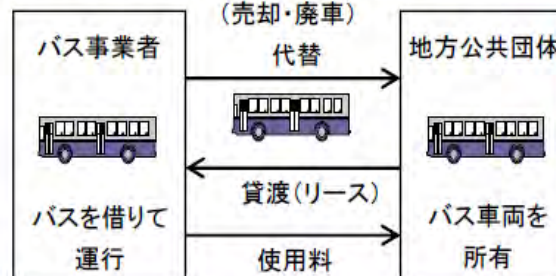


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付
1年目 375万円
2年目 375万円

需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバンやセダンといった車両へのダウンサイジングと合わせて増便や定時性の向上などのサービス改善やデマンド交通への転換を行う取組等に対して支援を拡充し、地域公共交通ネットワークの効率化・再編を推進(地域公共交通利便増進実施計画に基づく特例)

【地域間幹線系統】

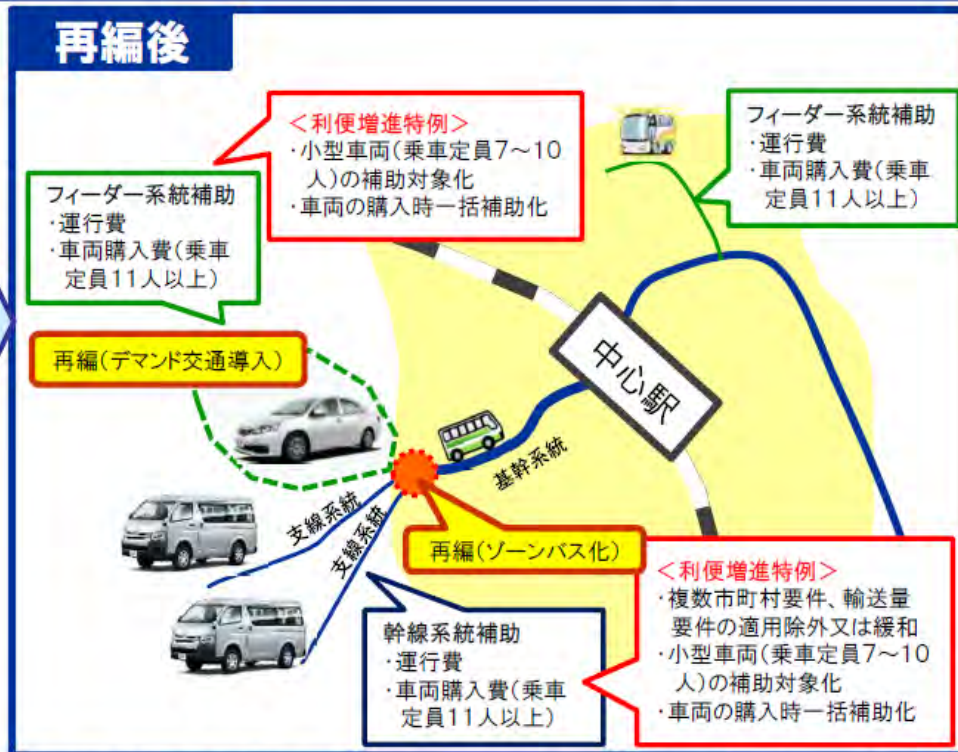
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【地域内フィーダー系統】

- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【共通】

バス会社の資金繰りや金融費用削減のため、車両の購入時一括補助化



※「ゾーンバス化」:運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等 ・補助率：1／3等

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消（※）、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

補助率：1／3



車椅子用階段昇降機



視覚障害者誘導用ブロック



○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1／2のいずれか低い方（上限140万円）



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率：1／3



福祉タクシー

※駅等のエレベーター整備など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等において支援。

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境改善を支援。

- ・補助対象事業者：交通事業者等
- ・補助率：1／3等

支援対象メニュー(例)

○LRTシステムの導入に要する経費



<低床式車両の導入>



<停留施設の整備>

※ LRT:低床式路面電車による幹線的な交通システム

○BRTシステムの導入に要する経費



<連節バスの導入>

※ BRT:連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

◆LRT・BRTの導入について、下表の左欄に掲げる事業は、それぞれ右欄のとおり補助率をかさ上げ。

事業	補助率
「地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画に基づいて実施される事業	2／5
地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される事業	1／2
地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画並びに軌道運送高度化実施計画又は道路運送高度化実施計画に基づいて実施される事業	1／2

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援。

■ 補助対象事業者：鉄軌道事業者等

■ 補助対象事業

- ・車両設備の更新・改良
- ・レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル等の修繕 ※1

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、上記設備の整備も支援

■ 補助率：国 1/3 または 1/2 ※2

※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、財政
状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、
補助率 1/2



車両の更新



レールの修繕

(参考) 鉄道事業再構築事業

- 継続が困難又は困難となるおそれのある
旅客鉄道事業の経営改善を図る
- 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、
国土交通大臣による認定を経て実施

<実施中の事業者>

三陸鉄道、北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろう鉄道、
伊賀鉄道、養老鉄道、南阿蘇鉄道



▶ 自治体が鉄道施設を保有し、設備更新経費を負担する等して支援

※地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業においても支援。