

JR美祿線利用促進協議会

# 第4回復旧検討部会

令和7年2月3日(月)



A photograph of a meeting room with several people seated around a long table. A presentation screen in the background displays the text "第3回復旧検討部会". The text "前回会議の振り返り・復旧パターンの整理" is overlaid in large red characters across the center of the image.

# 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復旧パターンの整理

- 鉄道による復旧パターン整理表の復旧期間については、「10年」を「最短10年程度」に修正する

### ◎ 鉄道による復旧の整理・検討

- 部会の整理・検討としては、「みなし上下分離」の内容は、上下分離の備考欄に簡素化して記載する
- 中国運輸局は、第4回会議で第三セクターに移行した後に発生する費用に対する補助制度を説明する

### ◎ 鉄道以外による復旧の整理・検討

- JR西日本は、第4回会議でバスやBRTで復旧する場合の費用等を提示する

### ◎ 榊原教授のコメント

#### 〈“BRT”に関すること〉

---

- 専用道区間の設定については、速達性や定時性の機能を発揮できるか考慮することが重要である
- 速達性や定時性の機能を発揮できるのであれば一般道でも良いが、発揮できないのであれば専用道を設定すると良い。この場合、バスロケーションシステムのデータを利用して、頻繁に遅延が発生する場所を専用道にすることや信号制御との連携を図る検討が必要である

#### 〈“まちづくり”に関すること〉

---

- 仮に鉄道以外のモードで復旧した場合であっても、旧駅を中心とした“まちづくり”との連携を図ることは必要である
- 美祢線の利用者は、厚狭駅を經由して広域に移動する方が多いので、規模は小さいとはいえ、広域のネットワークの役割を果たしていることを考慮すると、広域のネットワークの中で機能する形を検討することが重要である

# 鉄道と鉄道以外による復旧パターンの整理(イメージ)①

項目	鉄道による復旧			鉄道以外による復旧	
	JR単独	上下分離	第三セクター	バス	BRT
イニシャルコスト	58億円以上				
ランニングコスト (年間)	5.5億円以上				
復旧期間	最短10年程度				
大量輸送性	大量輸送に適している			鉄道と比べて大量輸送には適していない	
速達性 (長門市⇄厚狭)	1時間2分			1時間21分	被災前鉄道と同程度を目指す
定時性	高い			低い	

※BRTは、バス・ラピッド・トランジット(Bus Rapid Transit)の略で、走行空間、車両、運行管理など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す。

※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ものです。

※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。

## 鉄道と鉄道以外による復旧パターンの整理(イメージ)②

項目	鉄道による復旧			鉄道以外による復旧	
	JR単独	上下分離	第三セクター	バス	BRT
運行本数	18本		未定	29本 (被災前鉄道の1.5倍)	29本 (被災前鉄道の1.5倍)
乗降場所の柔軟性	駅の新設・移設には、物理的・金銭的制約を大きく受けるため、 乗降場所の設置・移設は困難			直接目的地の近くでの乗降がしやすいなど、 比較的柔軟に乗降場所の設置・移設が可能	
運行ダイヤの柔軟性	単線区間には行き違いできる地点が限られ、走行ルートは線路上に限定されるなど多くの制約があるため、 運行本数が増やしにくい			行き違い等の物理的制約を受けにくく、柔軟な経路設定が可能であるため、 運行本数が増やしにくい	
バリアフリー性	専用の乗車位置(駅ホーム)への移動やそれに伴う跨線橋の段差などにより、 身体的負担が多い			鉄道と同程度の段差はあるが、車体傾斜装置や乗り場を嵩上げすることで、 段差を緩和することが可能であるため、 身体的負担が少ない	
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			運行再開までに比較的時間を要しない	
運賃	JR運賃を踏襲した場合 比較的安価		未定		

※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 JR(運行+車両)、自治体(鉄道施設+土地)				第三セクター (自治体等で構成)	
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	58億円以上
			国補助の補助対象外 26億円		要調整		
ランニングコスト (年間)	5.5億円以上	JR		自治体		5.5億円以上 (18本を想定)	
		2.5億円		3.0億円以上			
備考	「みなし上下分離」は、施設所有者がJRのまま、毎年3.0億円以上を自治体が負担することとなる						

※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			
	バス (代行バスレベル) ※各駅停車	BRT		
		例1	例2	オプション (例)
専用道区間			貞任第5踏切～ 厚保駅(4.2km)	…
BRT駅数		柔軟に対応	柔軟に対応	…
車両	大型DV	大型DV	大型DV	…
国補助制度				
イニシャルコスト				
ランニングコスト (年間)				
備考				

※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 faded background image of a train on tracks. The train is yellow and blue, moving towards the viewer. The tracks are surrounded by greenery and cherry blossoms in bloom. The overall scene is slightly hazy, giving it a nostalgic or historical feel.

# 鉄道による復旧の整理・検討

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

## 1. 安全輸送の確保

### ■鉄道施設総合安全対策事業費補助金【公共】

《鉄道軌道安全輸送設備等整備事業》

### ■地域公共交通確保維持改善事業費補助金【非公共】

《鉄道軌道安全輸送設備等整備事業》

○ 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の更新等に対し、支援を行う。

1. 補助対象設備 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 等
2. 補助率 国：1/3 以内 または 1/2 以内

(例)



軌道改良



ATSの整備



法面固定



車両の更新

## 2. 移動の利便性向上・利用環境の改善

### ■地域における受入環境整備促進事業補助金【非公共】

### ■公共交通利用環境の革新等【非公共】 ※国際観光旅客税財源

○ 訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上や利用環境の改善を促進するため、LRTシステムの整備やICカードの導入、鉄軌道車両設備の整備等に対し、支援を行う。

1. 補助対象設備 車両(インバウンド対応のもの)、低床式車両、停留施設、制振軌道、ICカードの導入、ロケーションシステム 等
2. 補助率 国：1/3 以内 等

(例)



車両の更新



車内案内表示  
の多言語化



車体の行先表示  
の多言語化



低床式車両  
(LRV) 導入



停留施設の整備



全国共通  
ICカードの導入



観光列車  
サイクルトレイン



# 鉄道駅のバリアフリー化に対する補助制度

## 鉄道駅のバリアフリー化設備

(代表的な設備)



エレベーター



ホームドア



内方線付き点状ブロック



バリアフريتイレ

## バリアフリー化等に対する補助制度

※どの補助制度も利用者数にかかわらず利用可能

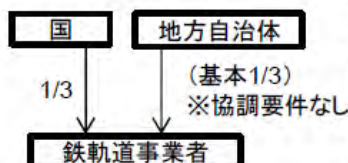
### 【地域公共交通確保維持改善事業】

(地域公共交通バリア解消促進等事業)

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 内方線付き点状ブロックの整備等

〈補助率上限〉 1/3

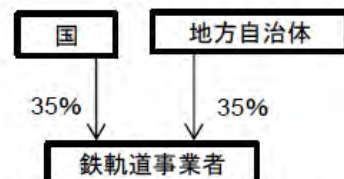


### 【都市鉄道整備事業】

〈対象事業者〉 地下鉄事業者

〈補助対象事業〉 エレベーター、ホームドア、多機能トイレの整備等

〈補助率上限〉 35%



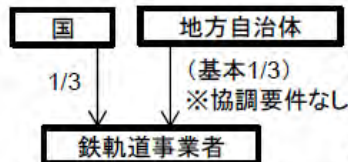
### 【地域における受入環境整備促進事業】

(交通サービス利便向上促進事業)

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 エレベーター、バリアフريتイレの整備等

〈補助率上限〉 1/3



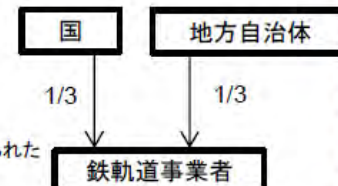
### 【鉄道駅総合改善事業】

(次世代ステーション創造事業)

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 駅改良と併せて行うバリアフリー施設等の整備

〈補助率上限〉 1/3 ※バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅は 1/2



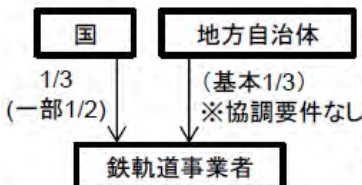
### 【観光振興事業】

(公共交通利用環境の革新等)

〈対象事業者〉 民鉄(大手の都市部を除く)  
※JR本州3社は対象外

〈補助対象事業〉 エレベーター、バリアフريتイレの整備等  
(注)外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応等とあわせた整備に限る

〈補助率上限〉 1/3(要件を満たせば1/2)



### 【鉄道施設総合安全対策事業】

(ホームドア整備事業)

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 ホームドアの整備

〈補助率上限〉 1/3 ※バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅は 1/2



## 鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置

※令和7年度税制改正大綱において、特例措置の2年間延長が盛り込まれている。

- 特例措置の対象 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助の交付を受けて取得した鉄道の安全性向上に資する償却資産
- 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を5年間1/3に軽減  
適用期限：令和7年3月31日まで



線路設備



電路設備



車両設備

## 鉄道事業再構築事業に係る固定資産税等の特例措置

- 特例措置の対象 鉄道事業再構築事業を実施する事業者が鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)等に係る補助の交付を受けて取得した償却資産・家屋
- 特例措置の内容 固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/4に軽減  
適用期限：令和7年3月31日まで



## 鉄道事業再構築事業を実施したローカル鉄道の資産取得に係る税制の特例措置

### ■ 特例措置の対象

鉄道事業再構築事業を実施する路線において、既存の鉄道事業者から鉄道事業者が鉄道事業の用に供する取得した不動産(土地・家屋)

### ■ 特例措置の内容

【登録免許税】適用期限: 令和9年3月31日まで

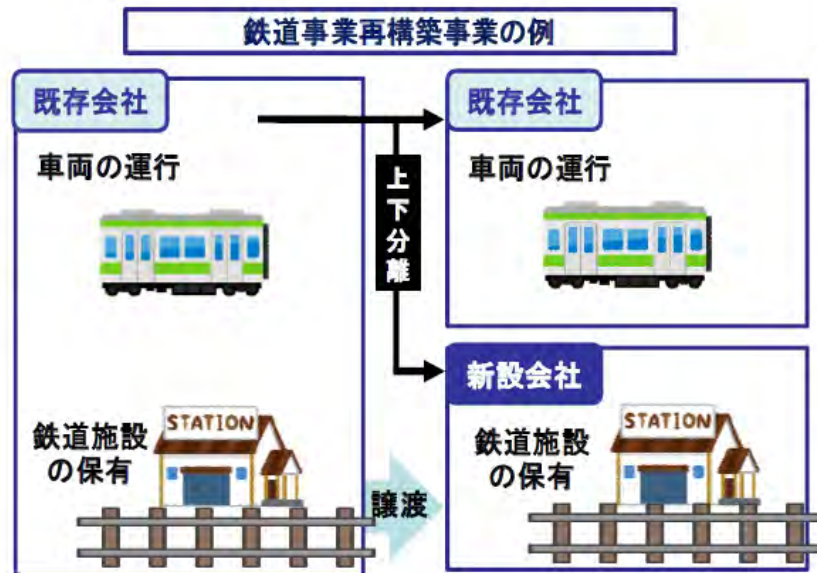
※期間中に鉄道事業再構築実施計画認定を受けたものに限る。

土地・家屋の所有権の移転登記(本則2%→特例1%)

土地に設定された地上権及び賃借権の移転登記  
(本則1%→特例0.5%)

【不動産取得税】適用期限: 令和8年3月31日まで

不動産取得税について非課税

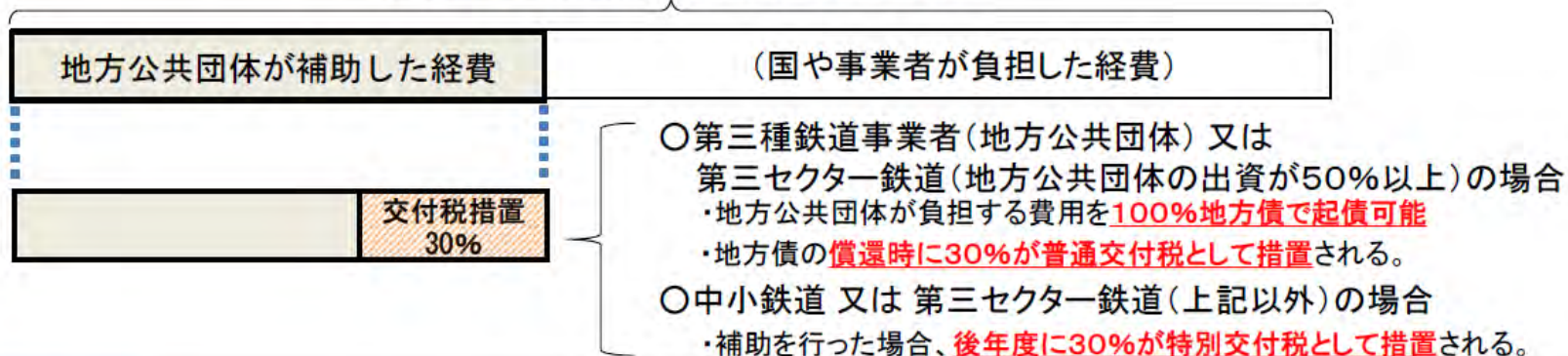




## 地方財政措置

○概要：地方公共団体が行う、地域鉄道事業者の実施する施設整備への補助について、地方財政措置を講じる。

○措置率：地域鉄道事業者が施設整備に要した経費

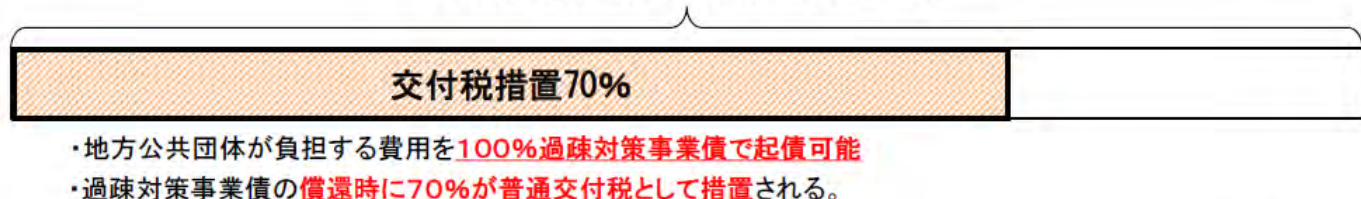


## 過疎対策事業債

○概要：過疎地域の市町村は、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に定める過疎地域持続的発展市町村計画に基づいて行う、地域鉄道事業者への施策の財源として、過疎対策事業債を発行することができる。

(例：通勤・通学定期券購入への補助、赤字補填、施設整備への補助等)

○措置率：地方公共団体が施策に要した経費




○対象地域：市町村毎に「人口減少要件」及び「財政力要件」により判定

かつ  
人口減少要件：S55～R2(40年間)の**人口減少率30%以上**  
財政力要件：H30～R2の**財政力指数0.51以下**

(過疎関係市町村数 / 全国市町村数)  
885市町村 / 1,718市町村  
**51.5%**  
(令和4年4月1日現在)





# 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4回復旧検討部会

## ご説明資料

2025年2月3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案の考え方
2. 鉄道以外のモード(BRT案)での復旧費等について
3. BRTで復旧した場合の地域公共交通イメージ

## ■ 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。



## ■ 輸送特性を踏まえて

- 美祢線は、WGの報告にあった通り、**大量輸送としての鉄道の特性は発揮できていなかったものの、南北を結ぶ交通軸として、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。
- 美祢線が担っていた輸送の機能を概ね補完することを基本とし、様々な観点で**地域の実情や変化に鉄道より低コストで対応できる、BRTによる復旧が適当**ではないかと考えています。

## ■ BRTによる利便性・持続可能性の向上

- 美祢線の単なる置き換えではなく、実証実験・調査等をもとに、鉄道では実現できないBRTならではの輸送特性を活かして、速達性、定時性、運行頻度（運行本数）、安定性、鉄道との親和性等を高めることにより、**利便性と持続可能性を向上させたい**と考えています。
- 加えて、先進的なDX・GX等を活用し、**BRTによる輸送の提供とあわせて地域課題の解決にも積極的にチャレンジし、地域のシンボルとなり得る交通**となることを目指したいと考えています。

## ○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)

## ○ 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



## ■ 概算復旧費等

### BRT案で復旧する場合の概算復旧費 **約55億円**

#### 【条件】

- ・貞任第5踏切～厚保駅を専用道とする
- ・運行本数は被災前鉄道の約1.5倍とする
- ・車両はDV車両とする

#### 【内訳】

- ・専用道整備等に係る費用 : 約45億円
- ・停留所・営業所整備等に係る費用 : 約7億円
- ・車両購入に係る費用 : 約3億円

### BRT案での復旧に要する期間 **着工後 約3～4年程度**

専用道整備以外は概ね2年以内で完了する為、その時点で新しい公共交通としての運行も可能

# 鉄道以外のモード(BRT)での復旧費のパターン

## ○ BRTによる復旧費概算のパターン

	BRT案	【機能①:車両】	【機能②:運行頻度】	【機能③:専用道】
条件	①車両はDV車 ②運行本数1.5 ③専用道 (貞任第5踏切 ~厚保駅)	車両はEV車	運行本数は 被災前鉄道と 同程度	i)専用道は 設置しない ii)厚狭駅~ 下河端第2踏切  【以下、自治体の意見を踏まえ 追加したパターン例】 iii)南大嶺駅~美祢駅 (2.5km) iv)長門湯本駅 ~長門市駅〔城山踏切〕 (4.6km)
金額 規模	約55億円	≪今回案からの加減額≫  +約5億円	≪今回案からの加減額≫  ▲約1億円	≪今回案からの加減額≫  i)▲約45億円 ii)+約16億円 iii)+約23億円(超概算) iv)+約36億円(超概算)

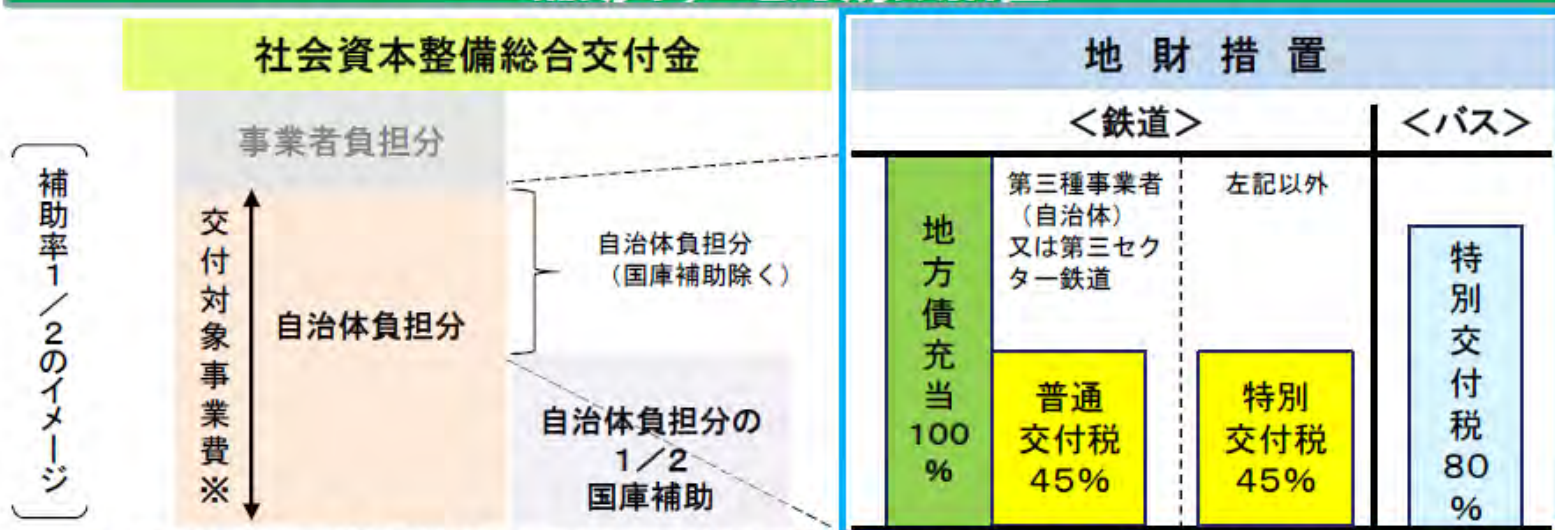
# 【参考：社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）】

第3回復旧検討部会  
配付資料より

## 交付対象事業費

- (1) 鉄道施設に関する事業  
**鉄道事業再構築実施計画**に基づき鉄道施設を整備する場合における「設計費」「施設整備費」
  - (2) 鉄道・軌道からバス等への転換に関する事業  
 軌道運送高度化実施計画（鉄道から軌道への転換に関する事業）、道路運送高度化実施計画、地域公共交通利便増進実施計画に基づきバス施設等を整備する場合における「設計費」「施設整備費」
  - (3) バス施設に関する事業※  
 道路運送高度化実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画、地域公共交通利便増進実施計画に基づきバス施設を整備する場合における「設計費」「施設整備費」
- ※ (3)のバス施設は、陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業の補助を受けている系統に係る補助対象事業者に関するものに限る

## 補助率／地方財政措置



※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）2

# 鉄道以外のモードで復旧した場合の費用概算比較

○事業者負担分を自治体と同程度として

社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）を用いたと仮定した場合

（単位：億円）

		国	自治体	JR西日本	合計	付 記
<b>BRT案による復旧</b> ≪条件≫ ・専用道 貞任第5踏切 ～ 厚保駅 ・運行本数1.5倍 ・DV車の場合	復旧費 〔イニシャル〕	18.3	18.3 〔3.7〕※ (18.3の20%負担)	18.3	55	整備決定着手後 約3～4年 【専用道整備以外は 概ね2年以内】
	単年 運行費 〔ランニング〕	—	—	2.5	2.5	補助要件に合致した場合には 地域公共交通確保維持事業 の活用を想定
<b>バスによる復旧</b> ≪条件≫ ・運行本数1.5倍 ・DV車の場合	復旧費 〔イニシャル〕	3.2	3.2 〔0.6〕※ (3.2の20%負担)	3.2	9.6	整備決定着手後 約1～2年
	単年 運行費 〔ランニング〕	—	—	2.5	2.5	補助要件に合致した場合には 地域公共交通確保維持事業 の活用を想定

※ 〔 〕は特別交付税が措置された場合に想定される実質的な負担額



# BRTで復旧した場合の地域公共交通イメージ ～BRT案の専用道より期待される効果～

## 速達性・定時性の観点で期待される効果

- 専用道により、鉄道と同等の速達性と定時性が確保できる

### ●厚保駅～湯ノ峠駅間の所要時間

鉄道  
7分

代行バス  
※代行タクシーと接続して  
31分

BRT  
9分程度を想定

### BRT案 計画概要図

位置	山陽小野田市 ～美祢市
1種踏切	2箇所
橋梁延長	263m



## その他の観点で期待される効果

- 専用道と一般道の活用により、災害等に対し、高い運行安定性を実現できる
- BRT車両のみが走行可能という非日常感を観光コンテンツとして活用できる
- 当社開発中の自動運転・隊列走行等の実証フィールドとして活用し、最先端の社会課題解決技術・手法を導入できる



## 速達性 美祢線代行バスよりも早い所要時間での輸送サービスを提供

- 一部区間でのBRT専用道の整備により、**鉄道沿線を最短経路での運行が可能**に
- 主要目的地の近くにBRT駅を設定することにより**所要時間を短縮**

### ●厚狭～長門市間の所要時間



日田彦山線BRTが病院近くに停車する様子

## 定時性 移動時間について高い信頼性を確保

- 一部区間でのBRT専用道の整備により、道路状況に左右されない**定時性を確保**
- ロケーションシステムの導入により、「**時間の読める交通**」に



美祢線代行バスに  
試行導入したバスロケーションシステムの画面



日田彦山線BRTの専用道走行の様子

## 運行本数

## 今より細やかにご利用ニーズに応えた輸送サービスを提供

- ・2023年発災前の鉄道(18便)と比べ、約**1.5倍の本数**に増便

## バリアフリー

## 安心してご乗車いただけるバリアフリーな環境の整備

- ・乗降のしやすい低床バスの導入
- ・鉄道運行時には身体負荷がかかった**跨線橋の昇降が不要**に

## デザイン

利用者に分かりやすく、**地域を象徴する**ような  
車両・待合等の  
デザインの統一



JR九州HPより



日田彦山線BRT  
ひこぼしライン  
HIKOBOSHI LINE

## 環境にやさしい移動（環境性）



BYDジャパンHPより



電気自動車の導入やエネルギーの再エネ活用等  
**環境負荷の低減を検討**

## デジタル・MaaS

ICカードによる  
**スムーズな移動の実現**と  
WESTERポイントによる  
新幹線乗車等の  
**鉄道との親和性の向上**



ICOCA®



## 先進性

次世代モビリティの先行導入等  
**先進技術を活用した  
社会課題解決を検討**



トヨタ自動車HPより



# BRTで復旧した場合の地域公共交通イメージ

## ○ BRT案における整備イメージ（地域のシンボルとして）

EVの電源を太陽光発電にて確保し  
エネルギーの地産地消を検討

人々が行き交う  
交通と交流拠点としての整備

BRT車両のみ走行可能という  
非日常感の演出としても活用できる  
交通・観光シンボルとしての専用道

交通拠点としての  
既存路線バスの分岐点

利用者に分かりやすく、  
地域を象徴するような  
統一された車両や待合室等の  
トータルデザイン

当社開発中の自動運転等の実証フィールドとして活用し  
最先端の社会課題解決技術・手法の導入

コミュニティー輸送等への  
次世代モビリティの導入の検討

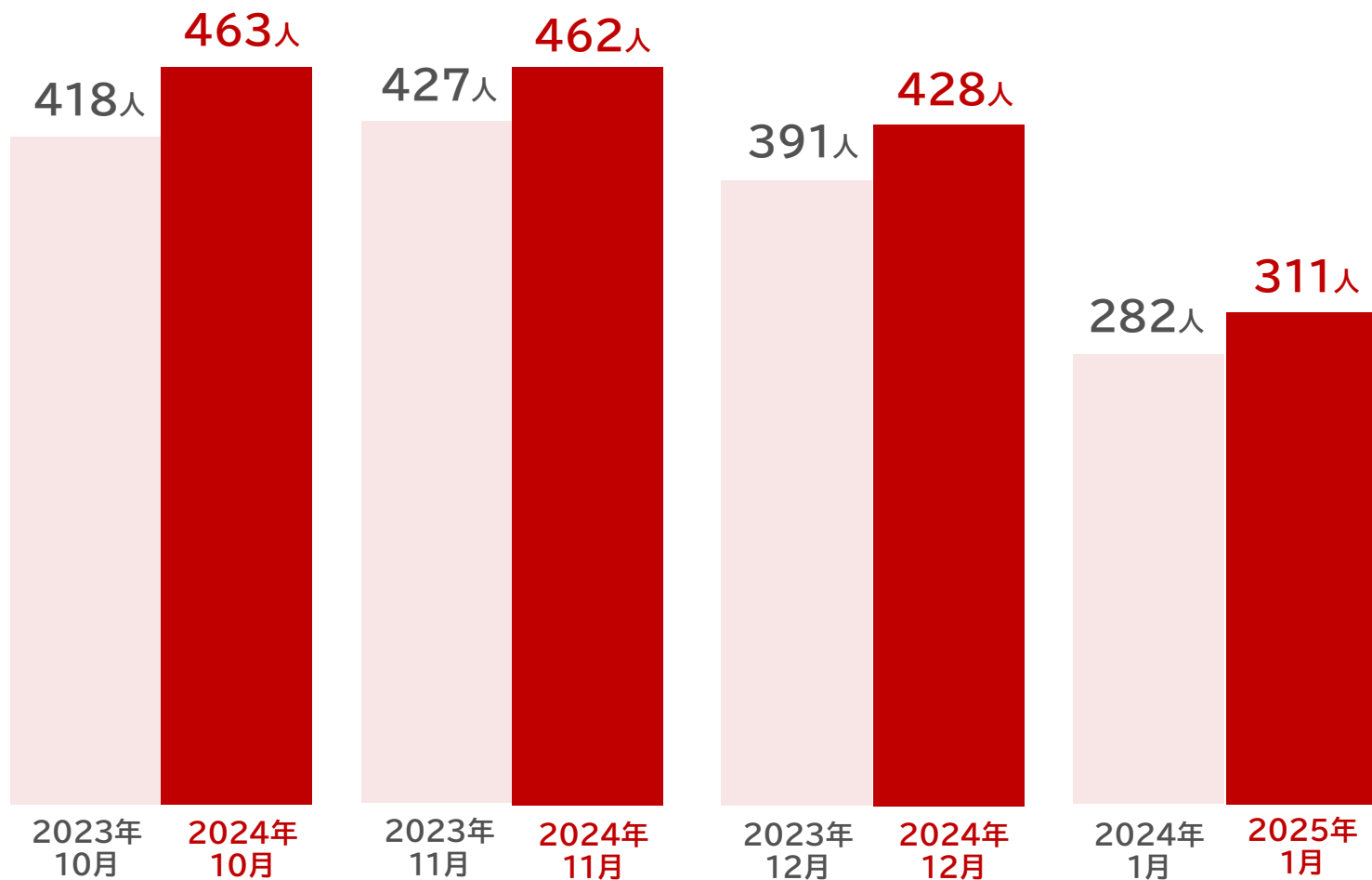
※現時点でのイメージであり、  
変更の可能性があります



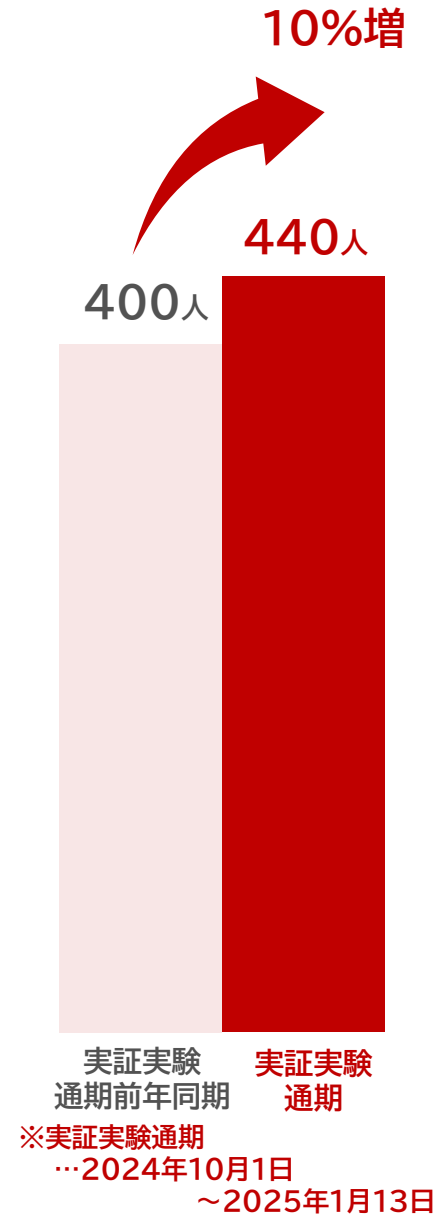


# 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証

## 代行バスの月別の利用状況(1日平均)



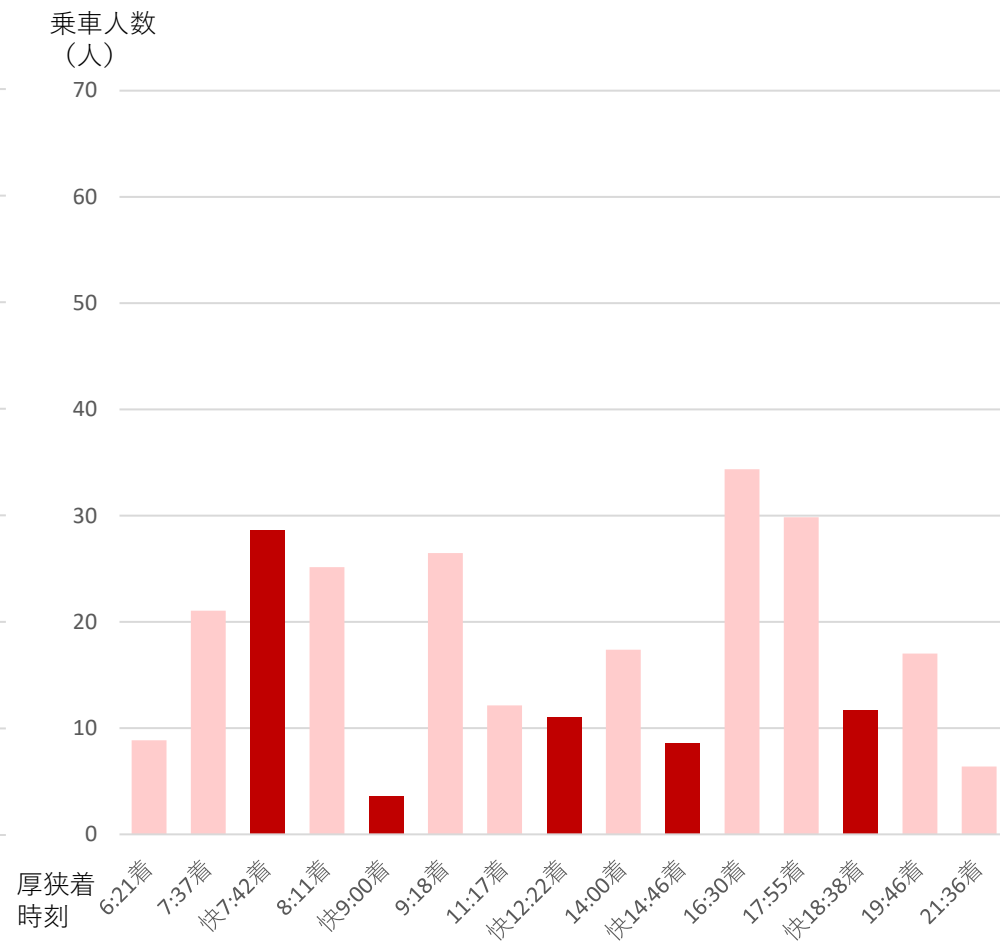
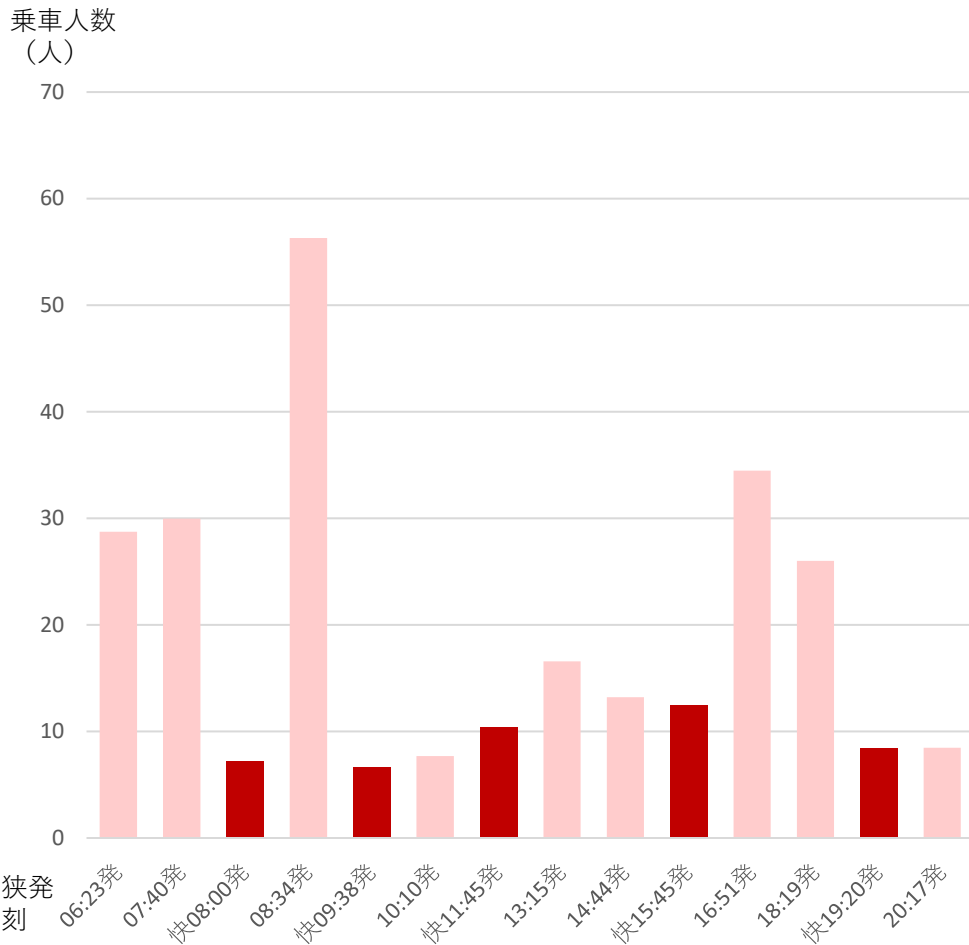
※1月1日~13日



## 各便別の1日あたり乗車人数(平日)

■ 実証快速便

■ 普通便

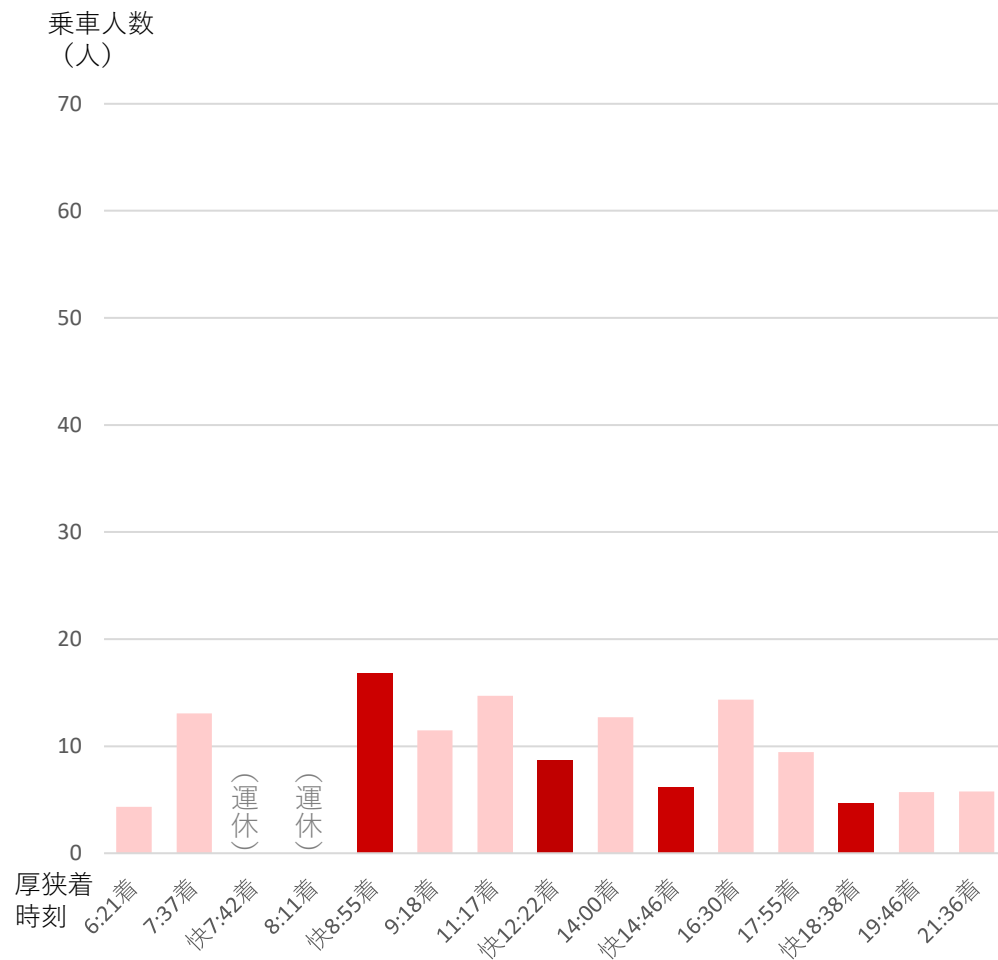
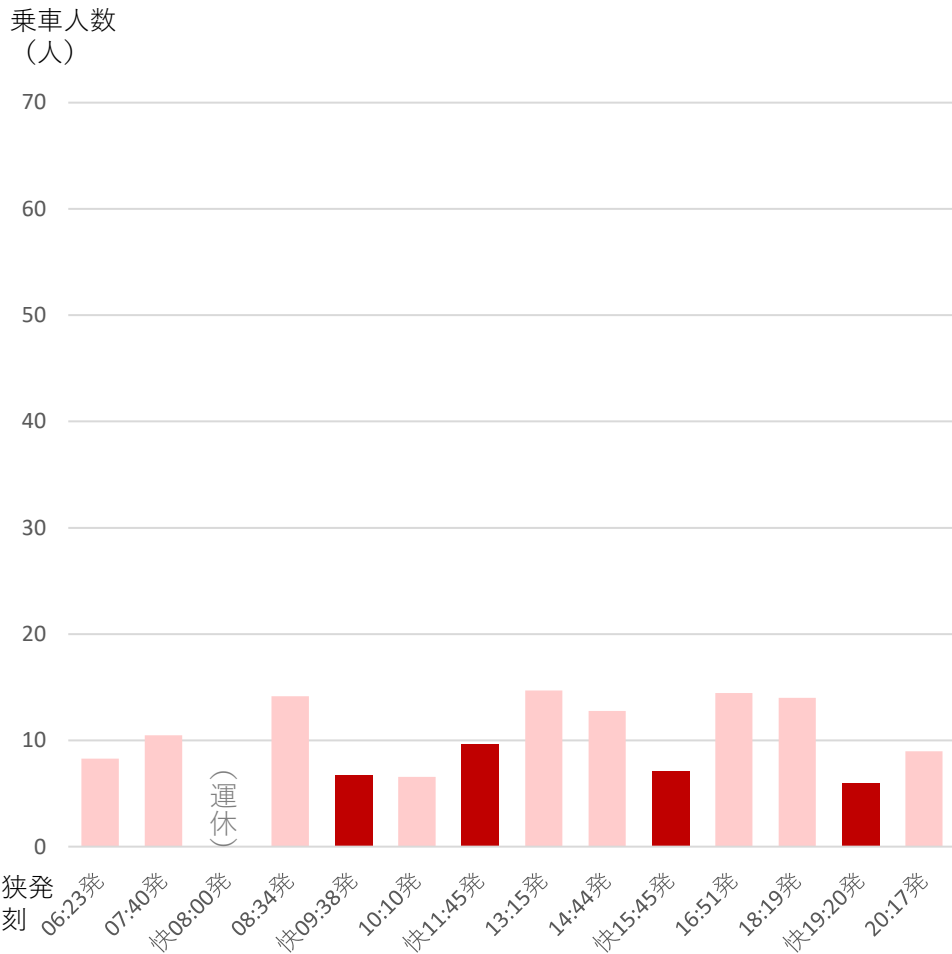


集計期間:2024年10月1日~2025年1月13日

## 各便別の1日あたり乗車人数(休日)

■ 実証快速便

■ 普通便



集計期間:2024年10月1日~2025年1月13日

# 代行バスを増便した実証実験の利用状況④

## 実証快速便の朝通学時間以外の特徴的なご利用状況(下り:厚狭～長門市)

日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
2024年10月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木
8:00発	5	6	8	8			7	7	6	9	8				7	7	7	6			12	13	1	12	8			7	5		5
9:38発	5	5	3	3	3	4	5	9	6	5	4	5	9	6	7	3	5	10	0	3	6	14	2	4	9	6	9	7	3	5	10
11:45発	8	2	3	3	4	5	1	9	8	21	10	8	17	5	22	6	15	5	11	6	13	9	8	15	16	6	6	3	7	5	7
15:45発	8	8	11	17	5	7	14	8	16	11	12	8	7	4	15	10	8	14	6	5	12	5	8	11	15	10	1	19	21	17	15
19:20発	9	9	6	7	5	6	4	10	9	4	10	3	5	12	6	10	6	10	1	6	12	5	13	6	9	2	4	15	9	12	9
沿線高校学校行事	← 中間考査 (大津緑洋) →				← 中間考査 (青嶺・厚狭) →				← 中間考査 (青嶺・厚狭) →				← 中間考査 (成進 ※23日は家庭学習日) →																		

2024年11月	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	
8:00発	6				5	8	9	9			4	8	8	11	15			4	4	7	9	8			8	8	9	4	7		
9:38発	16			2	6	3	4	5	5	14	4	11	6	2	14	5	2	11	5	31	7	2	8	14	10	3	1	5	5	7	8
11:45発	19			19	9	19	1	7	3	10	7	9	7	7	5	6	9	8	6	5	10	5	6	14	3	16	0	15	23	30	9
15:45発	6			5	5	15	8	10	13	4	10	20	12	9	9	11	9	8	15	10	14	14	18	13	5	18	24	14	7	7	7
19:20発	4			10	5	9	13	10	10	8	4	17	17	12	7	10	4	7	6	9	13	9	12	2	4	9	6	8	5	8	5
沿線高校学校行事	大雨で運休								← 文化祭 (成進) →								← 期末考査 (厚狭: 27日～ 各校: 28日～) →														

2024年12月	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	
8:00発		8	7		8	11			7	8	9	9	8			11	6	9	8	10			8	9	2	1						
9:38発	6	6	2	4	11	2	6	3	14	4	4	5	3	6	6	18	8	7	5	3	7	6	4	12	7	9	11	15	7	8	9	
11:45発	8	13	22	9	12	15	13	5	2	7	11	9	9	12	11	6	8	6	8	12	15	4	20	24	12	9	14	21	18	20	11	
15:45発	11	10	10	13	8	19	8	5	15	17	12	11	21	10	5	20	12	10	11	7	7	8	10	10	5	6	5	13	7	13	13	
19:20発	9	7	8	10	9	5	7	2	3	5	9	2	8	2	4	7	9	5	5	9	6	2	12	3	10	5	6	12	15	13	6	
沿線高校学校行事	← 期末考査 (厚狭: ~2日・青嶺、緑洋~: 3日・成進: ~5日) →												← 短縮授業 (成進) →				← 短縮授業終業式 補習日 (成進) (各校) (青嶺) →															

2025年1月	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月
8:00発							3	7	11	4			
9:38発	7	12	7	4	5	4	14	7	2	5	13	4	3
11:45発	11	9	7	12	8	8	14	10	8	14	13	3	1
15:45発	4	4	8	7	3	3	9	11	12	14	9	5	5
19:20発	6	8	15	11	4	3	3	10	3	9	2	6	4
沿線高校学校行事	← 始業式 (各校) →												

沿線高校学校行事：厚狭高・成進高・美祢青嶺高・大津緑洋高の4校の行事を抽出(各校HPより)

# 代行バスを増便した実証実験の利用状況⑤

## 実証快速便の朝通学時間以外の特徴的なご利用状況(上り:長門市・美祢～厚狭)

日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
2024年10月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木
(平日)7:42着	35	29	33	33			32	28	33	37	32				33	30	31	30			31	30	35	32	31			31	27	30	35
(平日)9:00着	3	2	1	1			2	2	2	3	3				3	4	5	2			2	3	8	5	3			7	3	6	5
(土休)8:55着					15	19						24	22	13					19	13						16	15				
12:18着	10	6	8	2	7	0	4	7	2	8	17	6	3	7	16	7	6	3	7	2	33	15	5	26	31	2	1	4	4	2	2
14:42着	2	6	6	3	6	3	3	6	1	0	17	24	3	2	8	4	6	7	8	0	12	8	4	6	4	1	4	3	6	5	6
18:34着	4	10	16	13	3	2	7	6	14	10	7	8	6	1	8	7	10	12	2	6	9	11	4	8	35	5	11	17	9	11	9
沿線高校学校行事	← 中間考査 (大津緑洋) →				← 中間考査 (青嶺・厚狭) →				← 中間考査 (青嶺・厚狭) →				← 中間考査 (成進 ※23日は家庭学習日) →																		

2024年11月	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	
(平日)7:42着	33				33	20	30	36			36	32	32	33	36			30	33	35	31	34			34	26	30	23	33		
(平日)9:00着	5				3	3	4	2			1	7	9	4	5			1	3	2	1	25			3		6	2	1		
(土休)8:55着			16	9					19	15					23	33							18								24
12:18着	3		14	16	3	2	4	10	8	16	4	9	3	4	2	7	2	8	4	17	8	2	8	4	5	2	8	8	22	16	
14:42着	25		3	2	9	8	4	12	12	1	6	2	11	18	1	4	5	8	2	3	4	13	11	4	12	1	3	27	15	13	
18:34着	6		3	4	4	12	14	14	1	3	17	12	10	9	11	7	3	18	11	17	19	23	10	9	28	14	14	3	5	6	
沿線高校学校行事	大雨で運休				← 文化祭 (成進) →				← 文化祭 (成進) →				← 文化祭 (成進) →				← 文化祭 (成進) →				← 期末考査 (厚狭:27日～各校:28日～) →										

2024年12月	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火
(平日)7:42着		33	29	31	29	32			27	23	24	24	28			30	25	25	30	33			26	28	10	7	9			5	
(平日)9:00着		6	4	3	6	4			3	3	4	1	8			3	1	3	1	1			3	2	9	3	15			7	
(土休)8:55着	36						10	15						29	12						15	17					10	16		18	
12:18着	5	18	34	14	34	26	7	8	4	2	9	0	5	11	4	6	11	2	3	36	17	9	40	39	14	19	17	15	16	7	7
14:42着	4	17	20	6	13	8	7	3	2	6	8	6	6	7	7	11	3	3	23	12	2	9	9	11	12	6	5	6	14	8	5
18:34着	4	4	1	9	8	15	4	4	13	12	16	16	22	2	3	28	19	15	10	17	1	8	13	5	12	8	9	6	5	8	7
沿線高校学校行事	← 期末考査 (厚狭:～2日・青嶺、緑洋～:3日・成進:～5日) →				← 期末考査 (厚狭:～2日・青嶺、緑洋～:3日・成進:～5日) →				← 期末考査 (厚狭:～2日・青嶺、緑洋～:3日・成進:～5日) →				← 短縮授業 (成進) →				← 短縮授業終業式 補習日 (成進) (各校) (青嶺) →														

2025年1月	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月			
(平日)7:42着						5	5	32	30	30						
(平日)9:00着						2	8	1	1	3						
(土休)8:55着	12	13	9	12	20						10	24	17			
12:18着	12	20	11	9	12	16	5	38	7	9	13	7	6			
14:42着	4	10	5	6	8	5	8	6	52	8	9	7	5			
18:34着	8	5	3	9	7	7	5	5	13	12	3	3	3			
沿線高校学校行事					← 始業式 (各校) →											

沿線高校学校行事：厚狭高・成進高・美祢青嶺高・大津緑洋高の4校の行事を抽出(各校HPより)

12月以降に新設した停留所の実証快速便の利用状況(12月1日～12月31日・乗降計)

(単位:人)

	停留所名	乗降者数
山陽小野田市	厚狭駅	2,508
	加藤	34
	柳瀬	1
美祢市	美祢市役所前	108
	美祢駅	1,915
	於福駅	126
長門市	長門湯本温泉	330
	長門市役所前	77
	長門市駅	960

