

# 復旧後の利用促進策の検討結果

## 報告書

令和6年5月

復旧後の利用促進検討ワーキンググループ



# 目 次

---

I 復旧後の利用促進検討ワーキンググループ	.....P 1
II 美祢線の歴史	.....P 3
III 現状分析	.....P 5
IV 地域における美祢線の役割	.....P 15
V 過去の取組の検証	.....P 24
VI 課題の整理	.....P 30
VII 課題を踏まえた復旧後の利用促進策の検討	.....P 36
VIII 取組効果の試算等	.....P 49
IX 検討結果	.....P 53

# I 復旧後の利用促進検討 ワーキンググループ

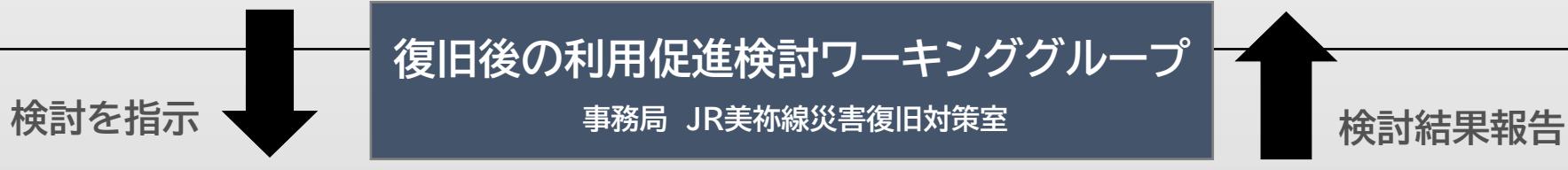
# I 復旧後の利用促進検討ワーキンググループ

令和5年6月末からの豪雨により全線不通となったJR美祢線の復旧後の利用促進等に向けて、効果的な取組の方向性を迅速に検討・整理し、検討結果をJR美祢線利用促進協議会(総会)に報告する。

## JR美祢線利用促進協議会(総会)

意思決定機関

### 事業計画等の審議決定



復旧後の利用促進等に向けて、実務者レベルでスピーディに議論を重ね、  
効果的な取組の方向性を整理・検討し、意思決定機関である総会に報告

#### ■ 組織

山口県 美祢市  
長門市 山陽小野田市  
JR西日本

↑ 必要に応じて招聘

学識経験者  
外部コンサルタント

#### ■ 所掌事務

- I 現状分析、過去の取組の検証及び課題の整理
- II 課題を踏まえた新たな利用促進策の検討及び取組効果の試算等
- III 地域におけるJR美祢線の役割等の整理
- IV その他、JR美祢線に係る検討・整理が必要な事項

## Ⅱ 美祢線の歴史

## II 美祢線の歴史

- 1905 年(明治38年)
- 1920 年(大正9年)
- 1922 年(大正11年)
- 1924 年(大正13年)
- 1987 年(昭和62年)
- 1997 年(平成9年)
- 2009 年(平成21年)
- **2010 年(平成22年)**
- 2011 年(平成23年)
- 2014 年(平成26年)
  - JR美祢線利用促進協議会  
各種利用促進策展開
- **2023 年(令和5年)**
- **2024 年(令和6年)**

山陽鉄道開業  
美祢軽便鉄道国有化  
美祢線に改称  
**美祢線全線開業**



貨物営業廃止  
(重安駅～長門市駅間)  
大嶺支線廃止  
(南大嶺駅～大嶺駅間)  
石灰石貨物列車廃止  
**厚狭川水害により全線不通**  
第3厚狭川橋梁流失・第7厚狭川橋梁付近盛土流失



**全線運転再開**  
日本貨物鉄道廃止  
(厚狭駅～重安駅間)

JR美祢線利用促進協議会発足(H22)

通勤・通学などの**生活路線**、広域**観光路線**、  
**貨物路線**として**JR美祢線の利用促進を図る**

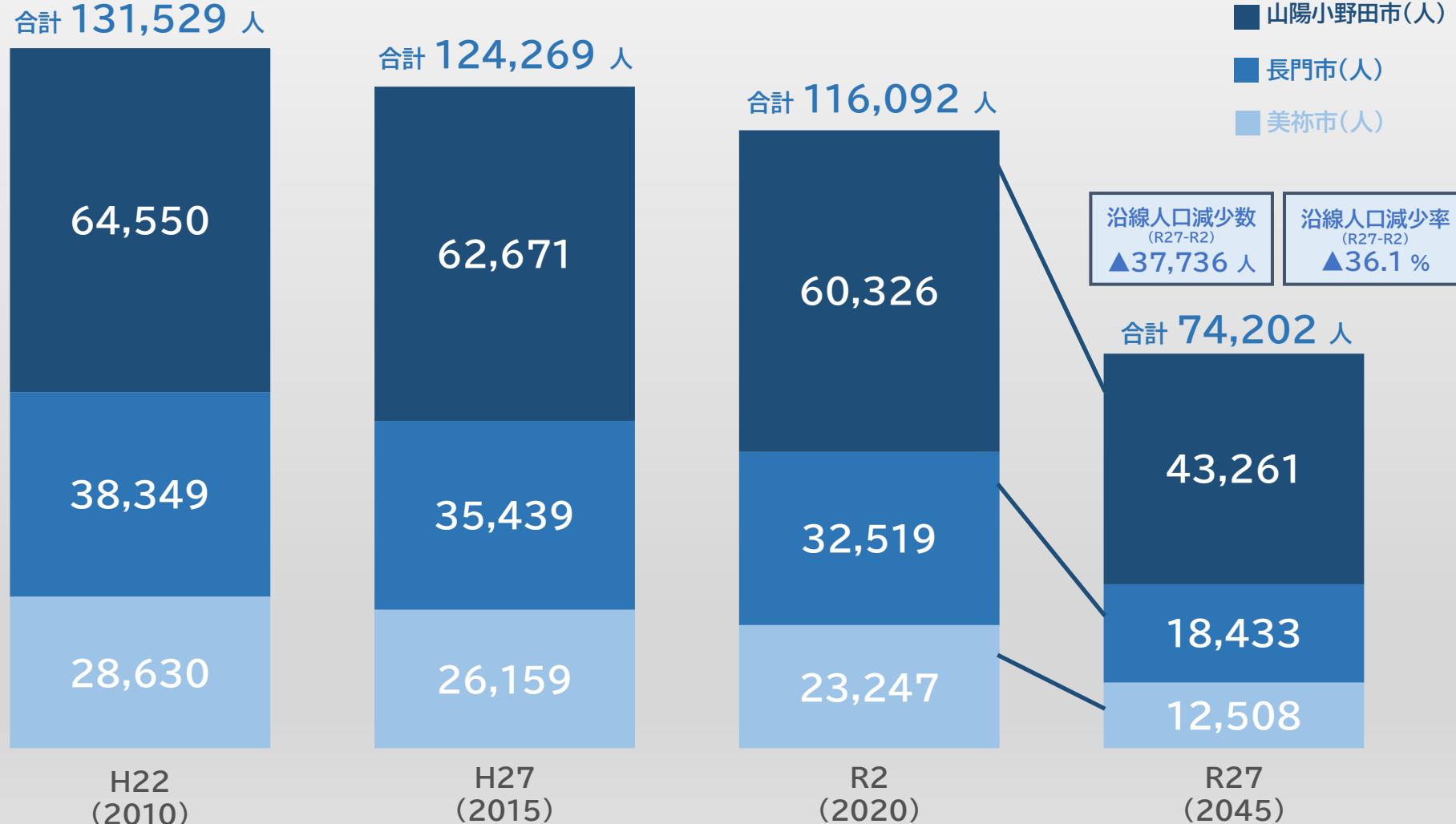


**厚狭川水害により全線不通**  
第6厚狭川橋梁流失・第7厚狭川橋梁付近盛土流失  
**美祢線全線開通100周年**

# III 現状分析

### III-1 沿線市の人口の推移

沿線市の人口は、少子高齢化の影響により、年々減少している。2045年(R27)は、4万人程度の人口減が想定される。

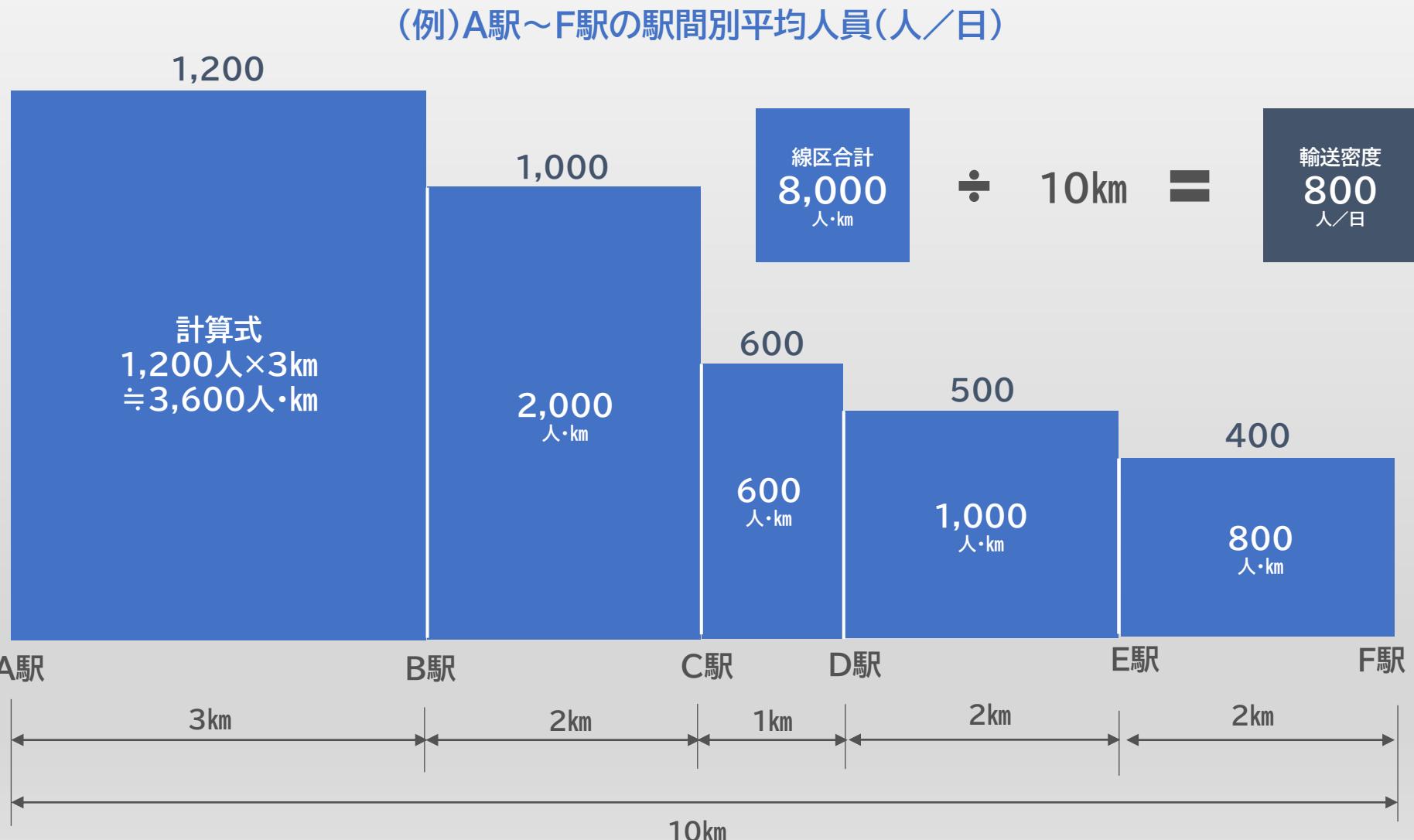


資料 国勢調査(H22, H27, R2)

資料 国立社会保障・人口問題研究所の公表数値(R27)

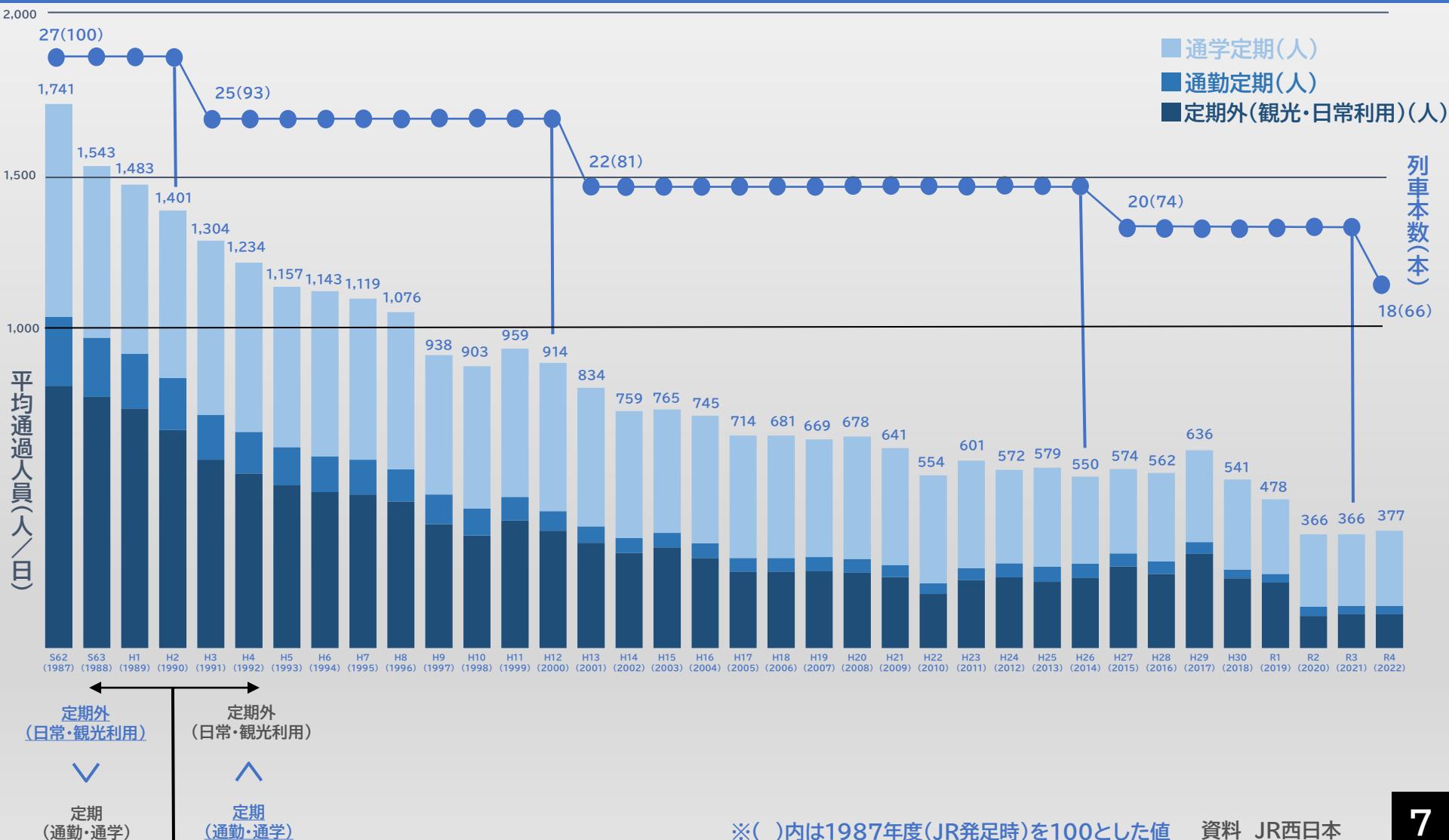
## III-2 平均通過人員(輸送密度)の考え方

線区全体の利用状況は、駅間ごとに凹凸があることが一般的であるが、駅間ごとの凹凸を加重平均化した数値が一日1km当たりの平均通過人員(輸送密度)として示される。



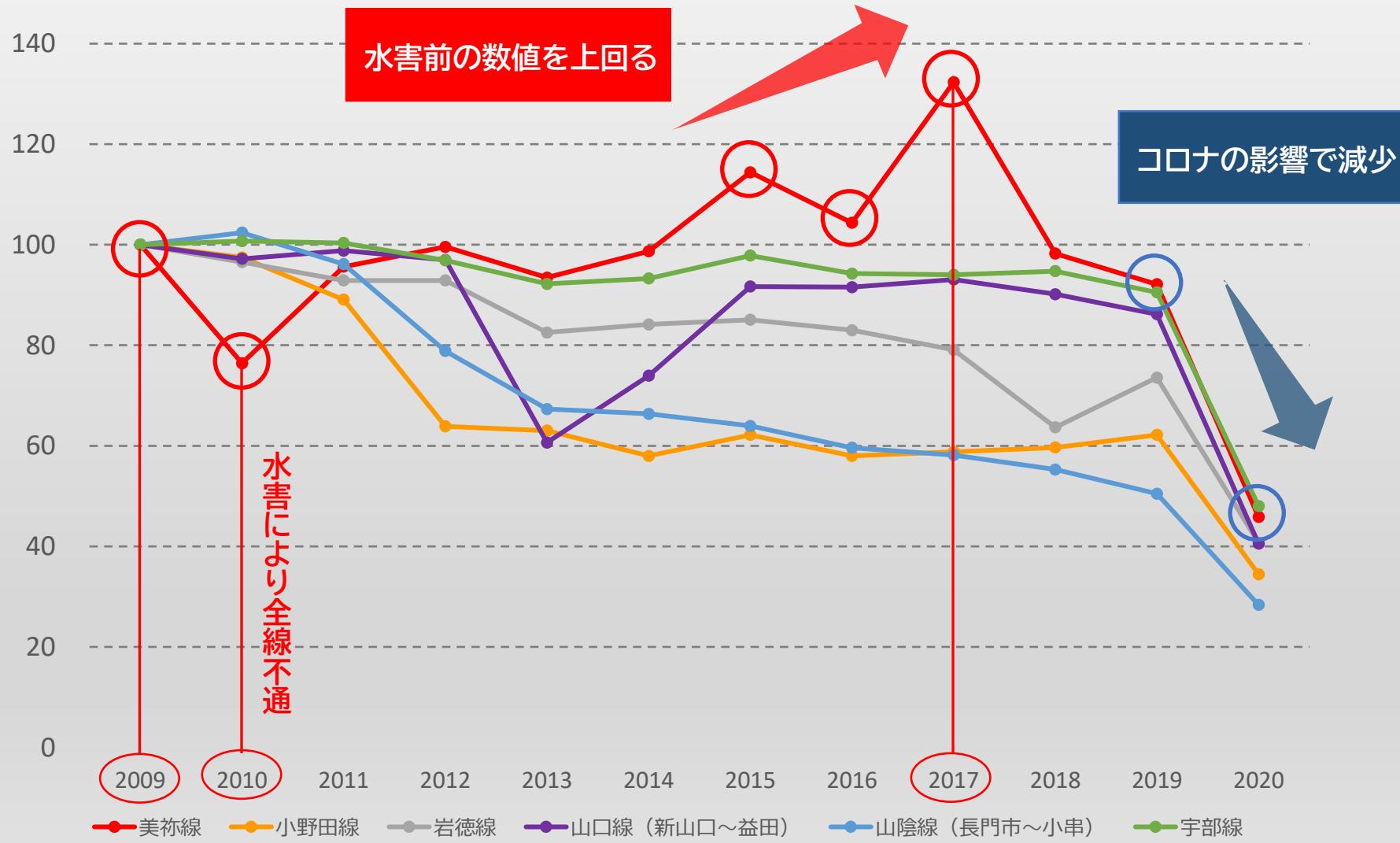
### III-3 美祢線の利用状況(輸送密度)と列車本数の推移

美祢線の利用者(輸送密度)は、沿線人口の減少やモータリゼーションの進展によるライフスタイルの変化等により、急激に減少している。定期(通勤・通学)と定期外(観光・日常)の比率は、1990年頃を境に逆転している。2020年(R2)以降は、コロナにより、リモートワークの進展などニューノーマルが拡大・定着し、アフターコロナにおいても旅客需要が元の水準に戻らないことが懸念される。



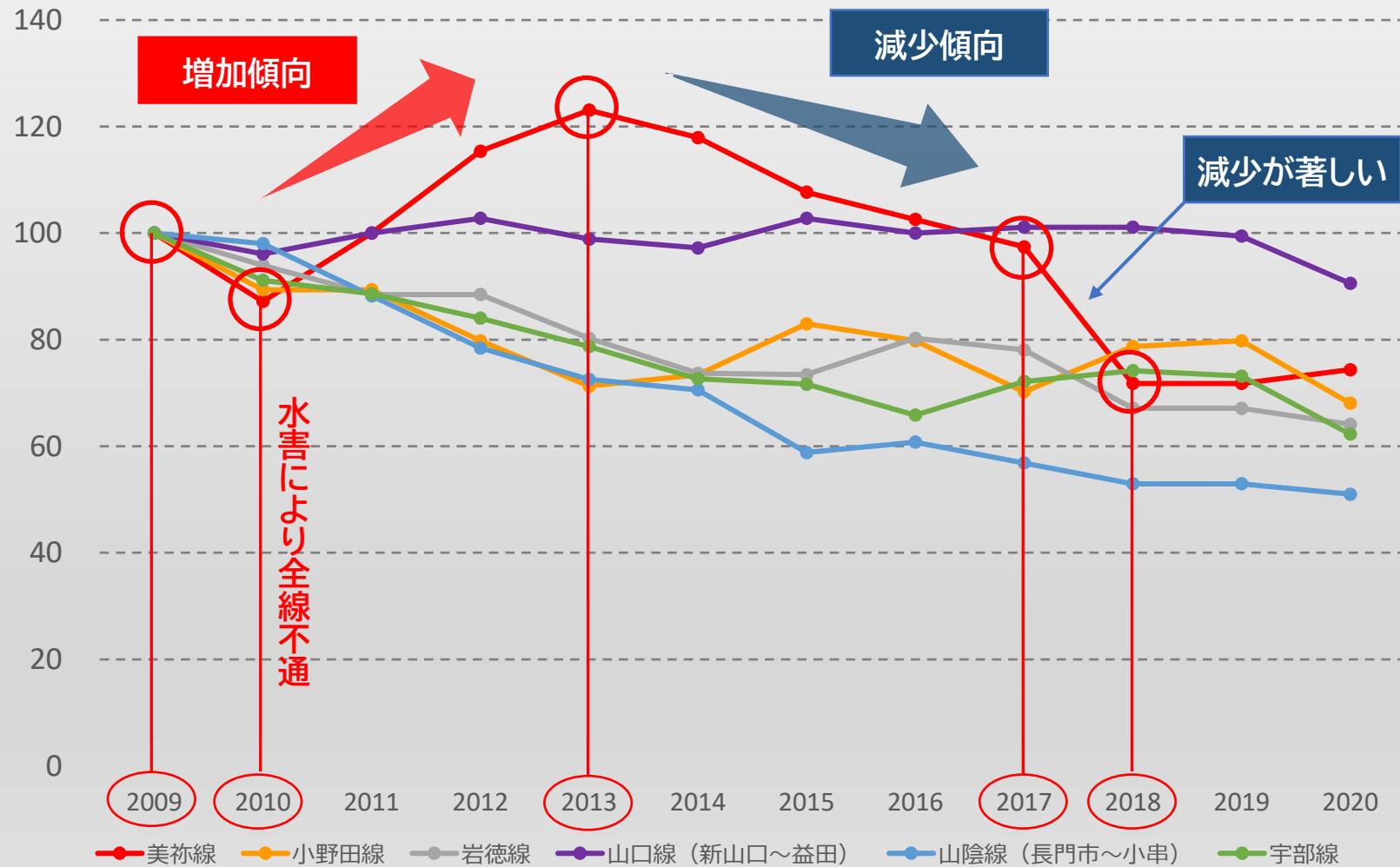
### III-4 県内各線区の輸送密度の推移(観光・日常利用)

観光や日常利用における美祢線の利用者数は、災害前の2009年(H21)と比較し増加しており、他線区と比較しても高い水準で推移している。特に2017年(H29)はDC(ディスティネーションキャンペーン)と連携した協議会の取組もあり、観光需要等の利用が増加した可能性が高い。2020年(R2)以降は、コロナの影響により減少が著しい。



### III-5 県内各線区の輸送密度の推移(通勤定期)

通勤定期における美祢線の利用者数は、災害前の2009年(H21)と比較すると、2013年(H25)までは増加傾向にあるが、2013年(H25)をピークに減少傾向となっている。特に2018年(H30)は2017年(H29)と比べて減少が著しい。

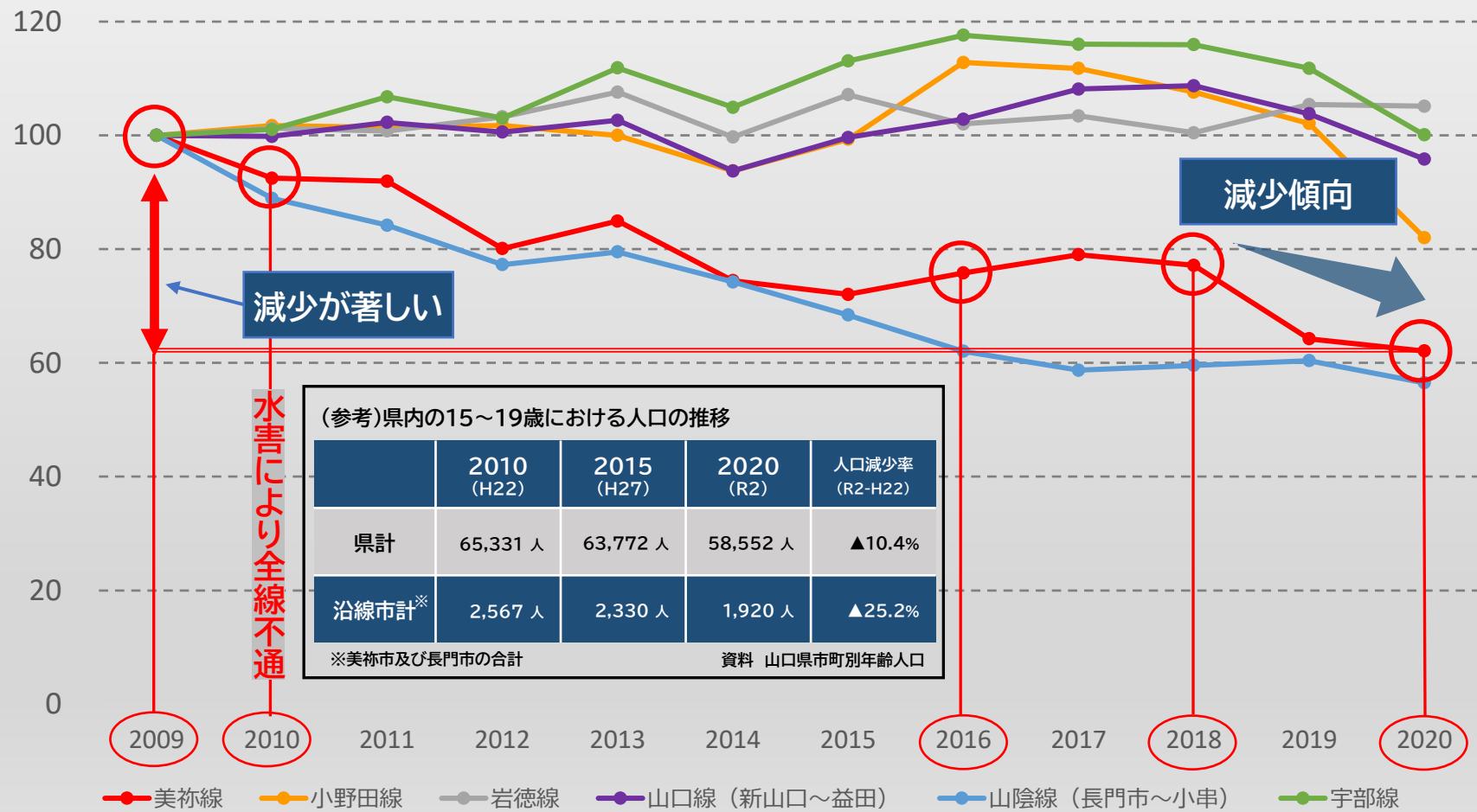


2009年度を100とした値を示す

資料 JR西日本

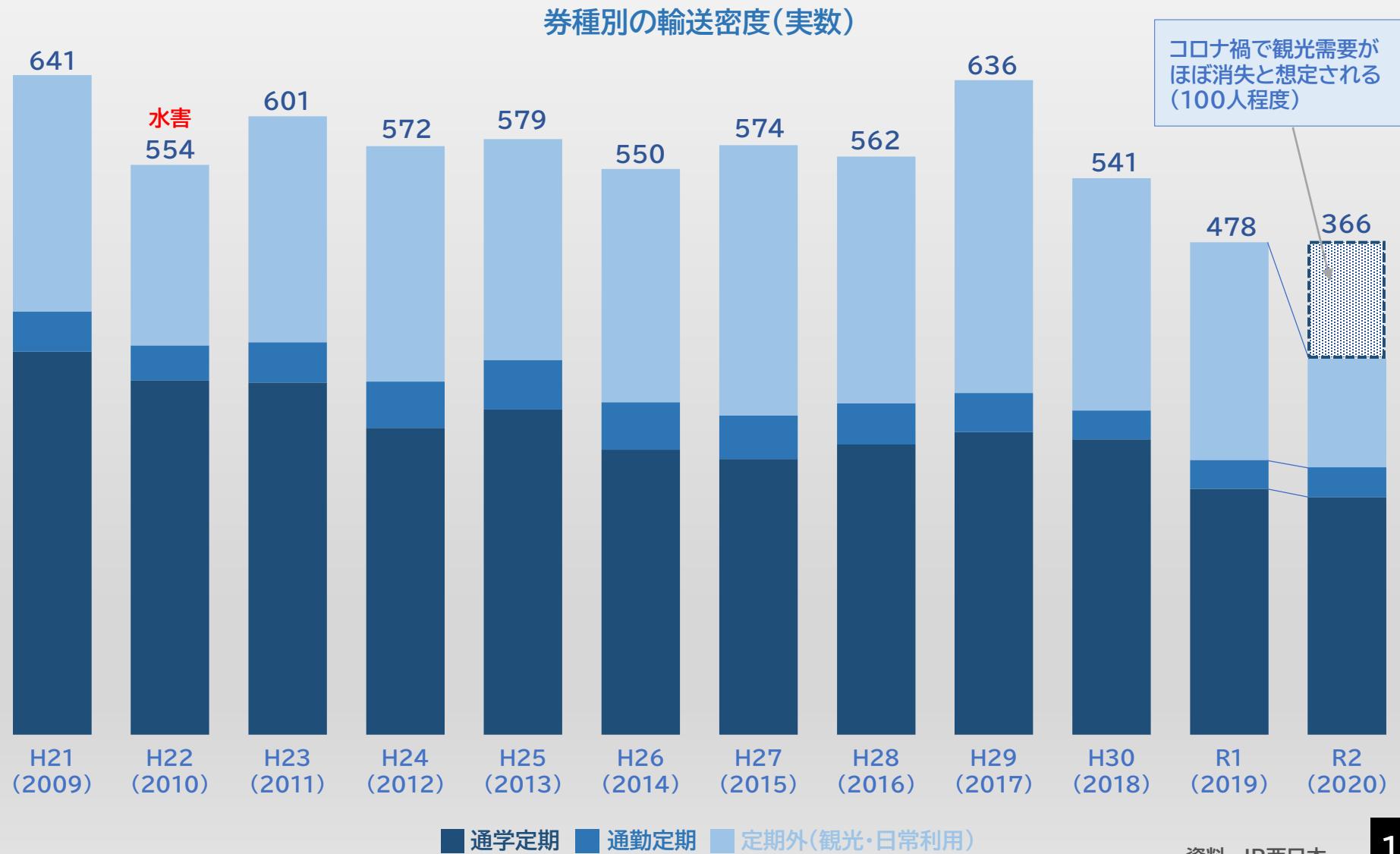
### III-6 県内各線区の輸送密度の推移(通学定期)

通学定期における美祢線の利用者数は、災害前の2009年(H21)と比較し年々減少している。他線区では2018年(H30)までは増加傾向にあるものの、美祢線は他線区と比べて急速に減少している。その主な要因として、沿線市の15~19歳の人口減少率が県内の他地域と比べて先行していることがあげられる。



### III-7 券種別の輸送密度の推移

美祢線の輸送密度の構成は、通学定期(約200人／日)が最多で、定期外(観光・日常利用)はそれぞれ約100人／日である。通勤定期での利用は限定的(約30人／日)である。



### III-8 沿線の高校に美祢線で通学する生徒の現状

沿線の高校に通学する生徒は、年々減少している。



#### JR美祢線を利用して通学する生徒の意見(R4調査)

##### ■車両又は便数(ダイヤ)に関するここと

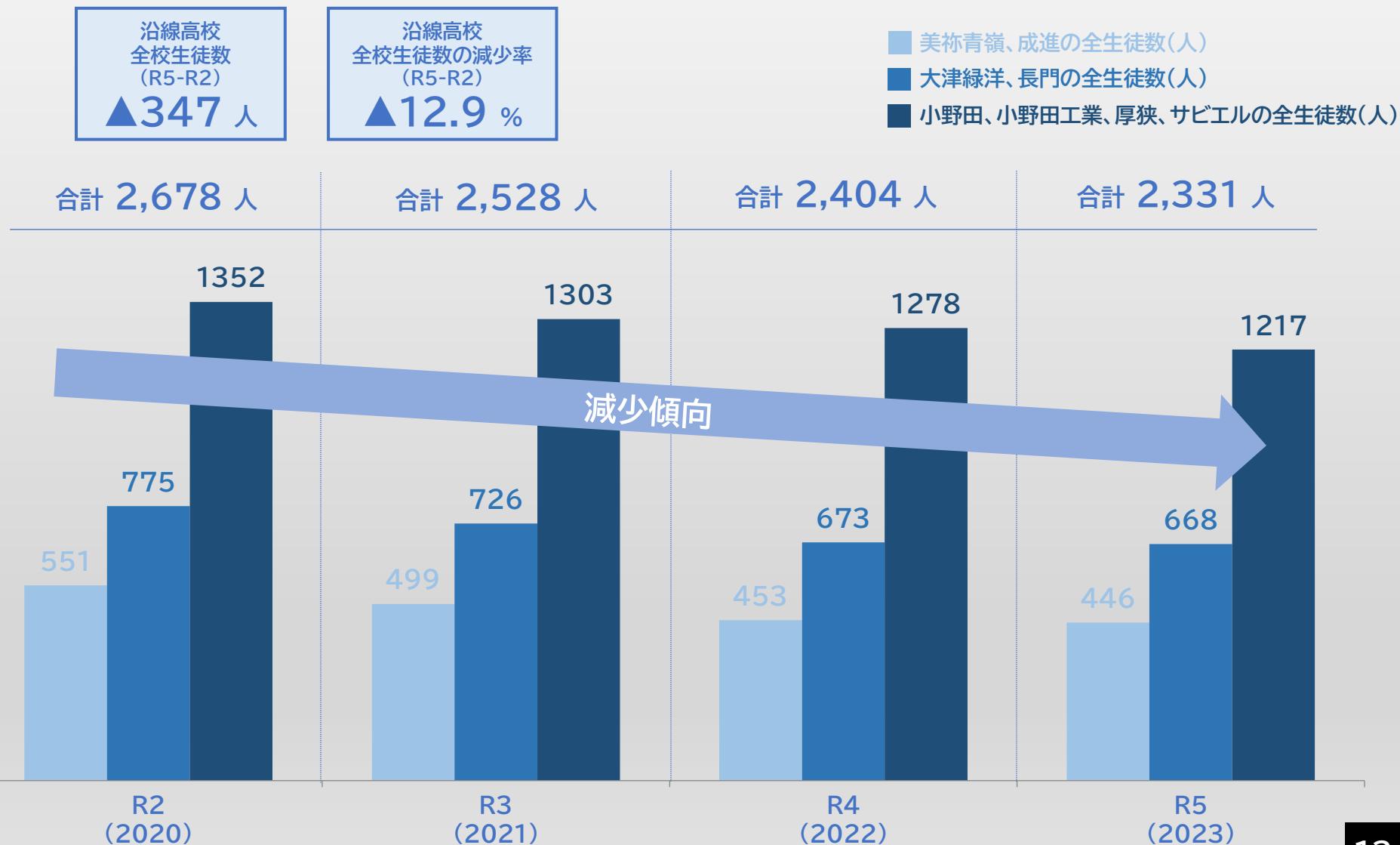
- 車両数の増(1両⇒2両)
- テスト期間中の増便(午後)
- 終電のダイヤ変更(部活動や塾によるもの)

##### ■その他(JR美祢線全般)に関するここと

- 美祢線の維持
- 山陽本線との接続強化
- 空調環境の整備(乗り心地)

### III-9 沿線高校の全校生徒数(年度当初)の推移

沿線高校の全校生徒数は、年々減少している。

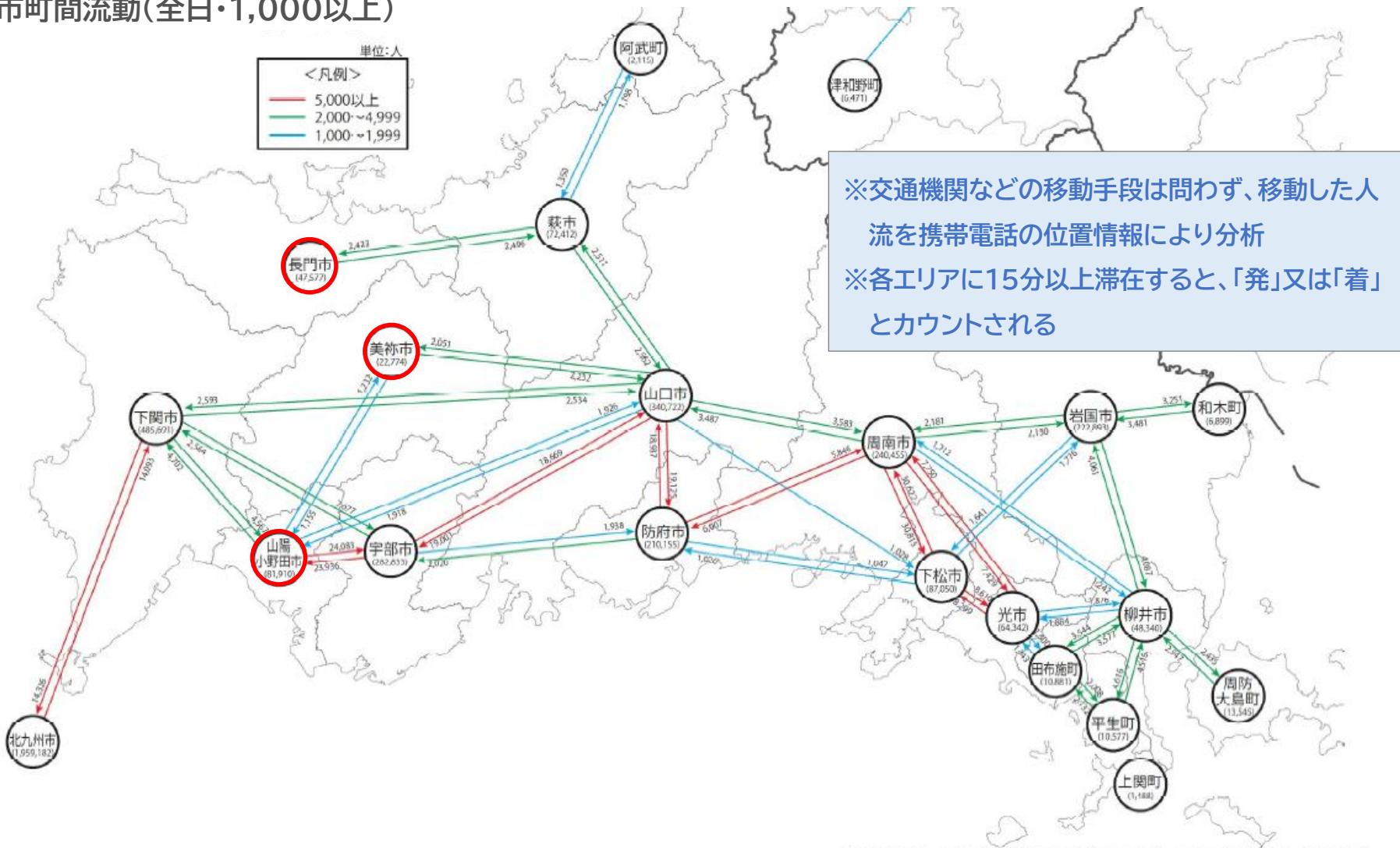


# IV 地域における美祢線の役割

# IV-1 沿線市の人流解析分析

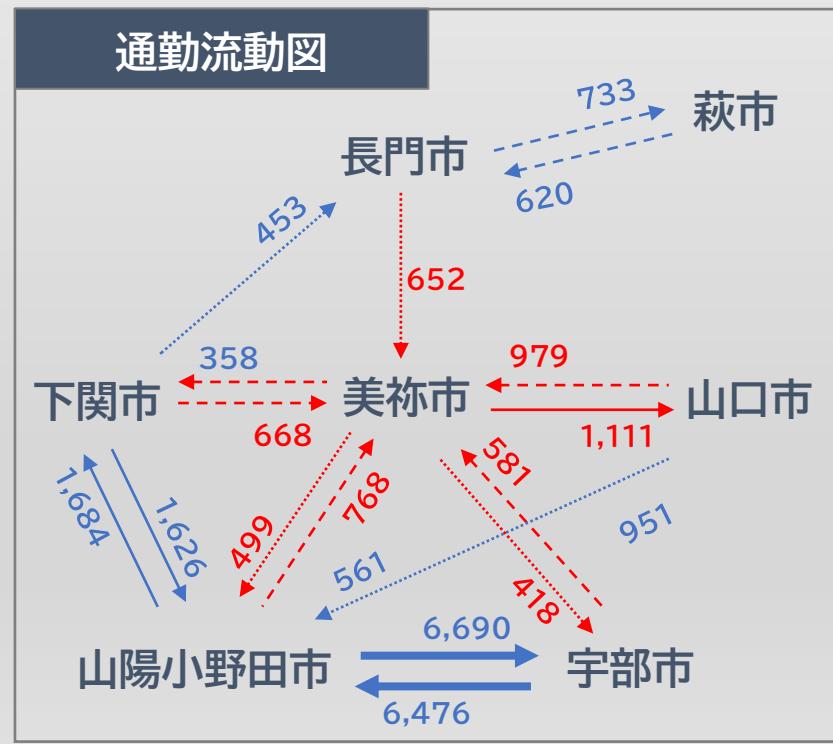
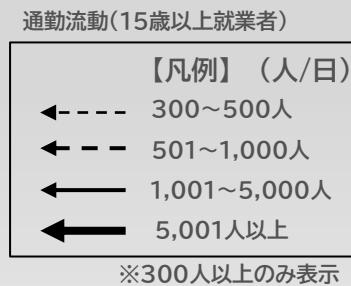
沿線市は、東西方向の市と結びつきが強く(山陽小野田市－宇部市・下関市、美祢市－山口市・長門市－萩市)、南北方向の流動は東西方向に比べて小さい。

## ■市町間流動(全日・1,000以上)



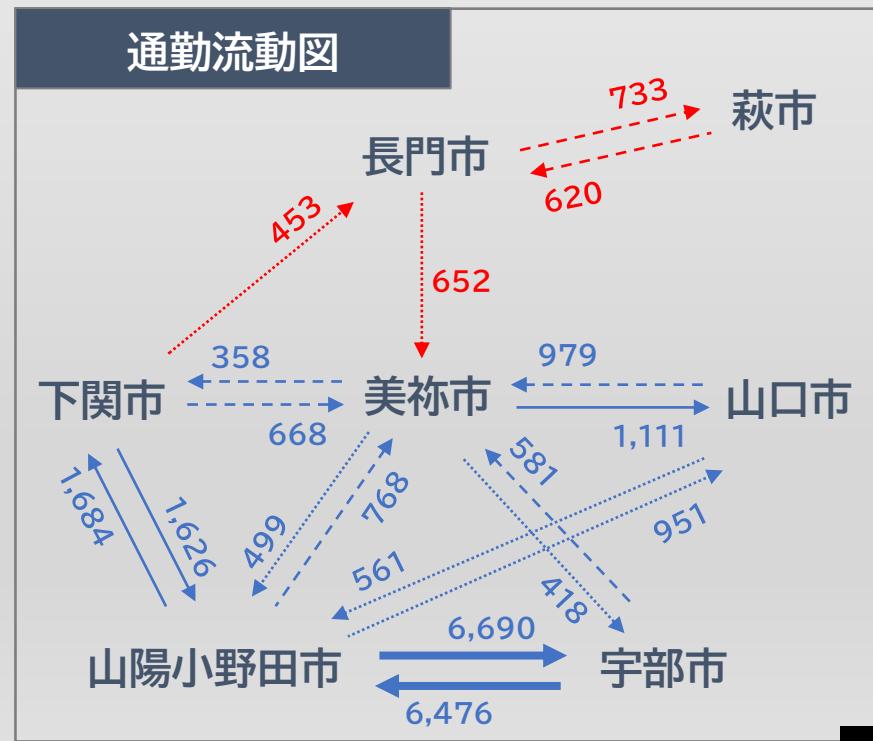
## IV-2 通勤流動の主な特徴(美祢市)

- 山口市間の流動が最も多く、美祢市から山口市への流動が計1,261人のうち、約8割の1,111人が通勤の流動である。
- 山口市から美祢市への流動は計1,067人のうち、約9割の979人が通勤の流動である。
- 美祢市から山陽小野田市への流動が計499人、山陽小野田市から美祢市への流動は計768人である。美祢市から下関市・宇部市への流動よりも、下関市・宇部市から美祢市への流動が多い。
- 美祢市から長門市への流動は僅少である。



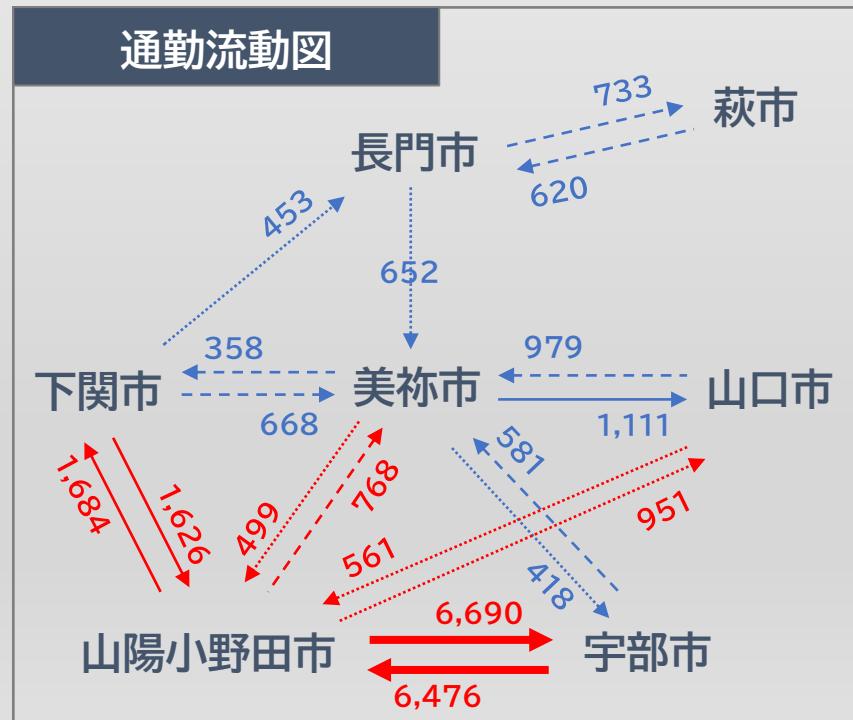
## IV-3 通勤流動の主な特徴(長門市)

- 萩市間の流動が最も多く、長門市から萩市への流動が計921人のうち、約8割の733人が通勤の流動である。萩市から長門市への流動は計718人のうち、約8割の620人が通勤の流動である。
- 長門市から美祢市への流動は計652人であるのに対し、美祢市から長門市への流動はごく少数である。また、下関市から長門市への流動が計453人であるのに対し、長門市から下関市への流動は少ない。
- いずれも通勤の流動が主となっており、他市と比較すると、流動の総数は少ない。



## IV-4 通勤流動の主な特徴(山陽小野田市)

- 宇部市間の流動が最も多く、山陽小野田市から宇部市への流動が計7,485人のうち、約9割の6,690人が通勤の流動である。宇部市から山陽小野田市への流動は計6,983人のうち、約9割の6,476人が通勤の流動である。
- 山陽小野田市から下関市への流動(計1,684人)、山口市への流動(計951人)、美祢市への流動(計768人)である。いずれも総数の8割以上が通勤であり、通勤の流動が主となっている。
- 美祢市間の流動は、山陽小野田市から美祢市への流動は計768人である。美祢市から山陽小野田市への流動は計499人である。



## IV-5 沿線市の通学流動の主な特徴

### 美祢市

山口市間の流動が計238人と最も多く、次いで山陽小野田市(計98人)、宇部市(計78人)、長門市(計71人)の順である。

### 長門市

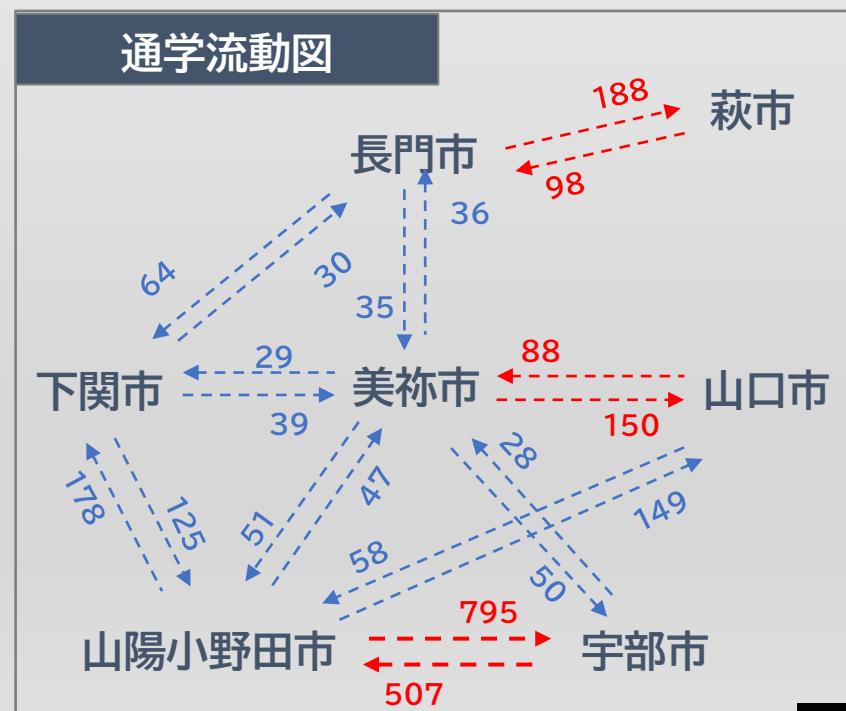
萩市間の流動が計286人と最も多く、次いで下関市(計94人)、美祢市(計71人)の順であり、美祢市間の流動は少ない。

### 山陽小野田市

宇部市間の流動が計1,302人と最も多く、次いで下関市(計303人)、山口市(計207人)の順であり、美祢市間の流動は少ない。

通学流動(15歳以上通学者)

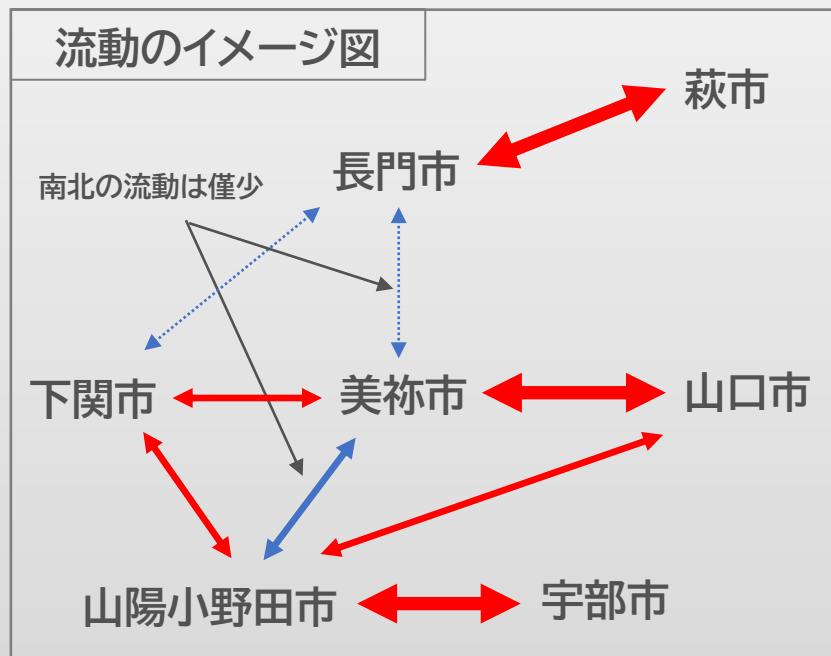
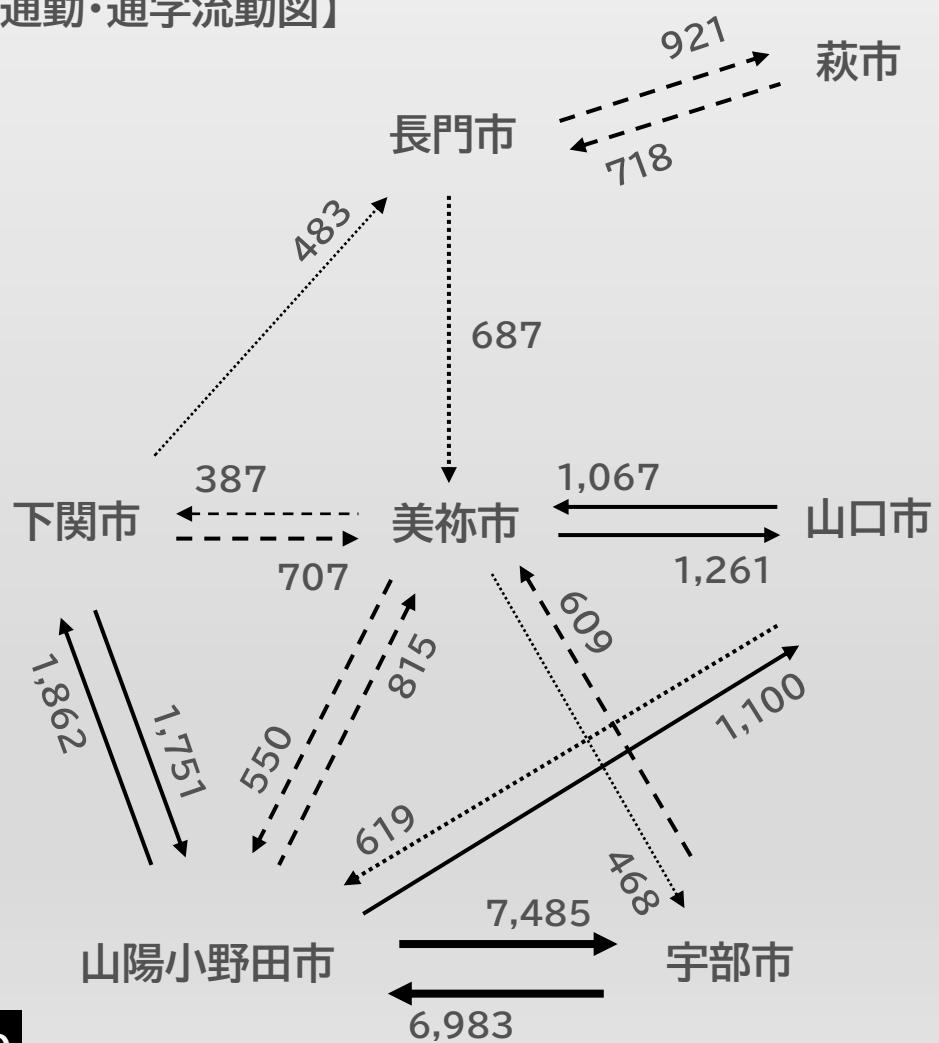
【凡例】 (人/日)  
---- 500人以下  
---- 501~1,000人



## IV-6 携帯電話位置情報による都市間人流解析結果

通勤や通学での流動は、沿線市とも東西方向における隣接市への流動が大きく、南北方向の流動は東西方向と比べて小さい。また、流動の多くは通勤であり、通学による流動は少ない。沿線市に限らず、県内の特徴として、東西方向の市との結びつきが強い傾向にある。

【通勤・通学流動図】



通勤・通学流動(15歳以上就業者)

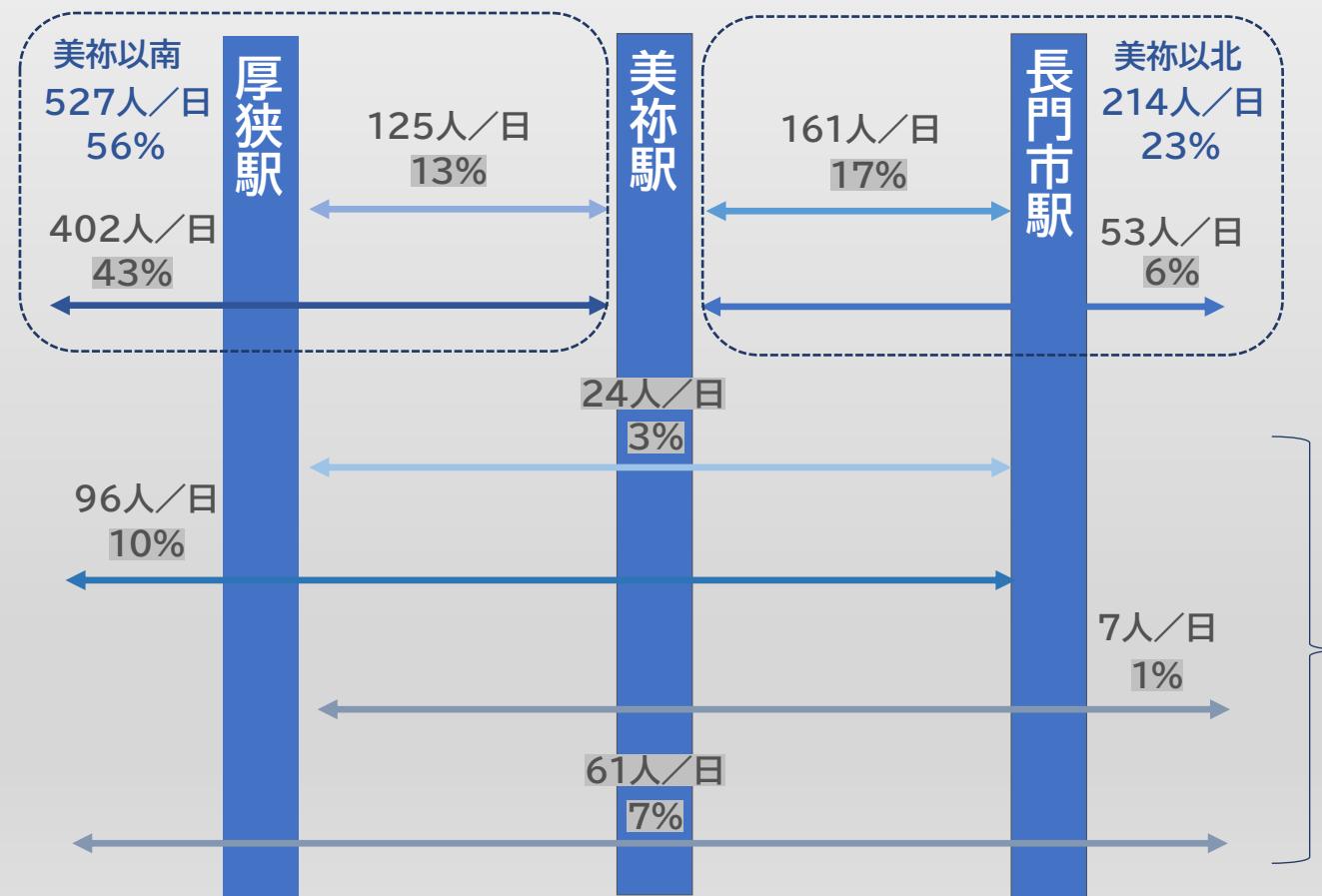
【凡例】	(人/日)
←-----	300~500人
←-----	501~1,000人
←-----	1,001~5,000人
←-----	5,001人以上

※300人以上の表示

## IV-7 美祢線利用者の内訳(2019年度)

厚狭駅～長門市駅を通じて利用される方よりも、厚狭駅～美祢駅～長門市駅間の利用が多く、瀬戸内海側と日本海側の往来は限定的である。また、各市内駅相互間における美祢線の利用は限定的であり、特に山陽小野田市内・長門市内の利用は僅少であることから、各市域内の輸送は担っておらず、専ら美祢駅を中心とし、厚狭駅・長門市駅との往来を担っている。

美祢線 2019年度OD(普通・定期) 1日当たりOD



■ 厚狭駅で下車される方よりも厚狭駅から山陽本線等に乗換える利用が多い。

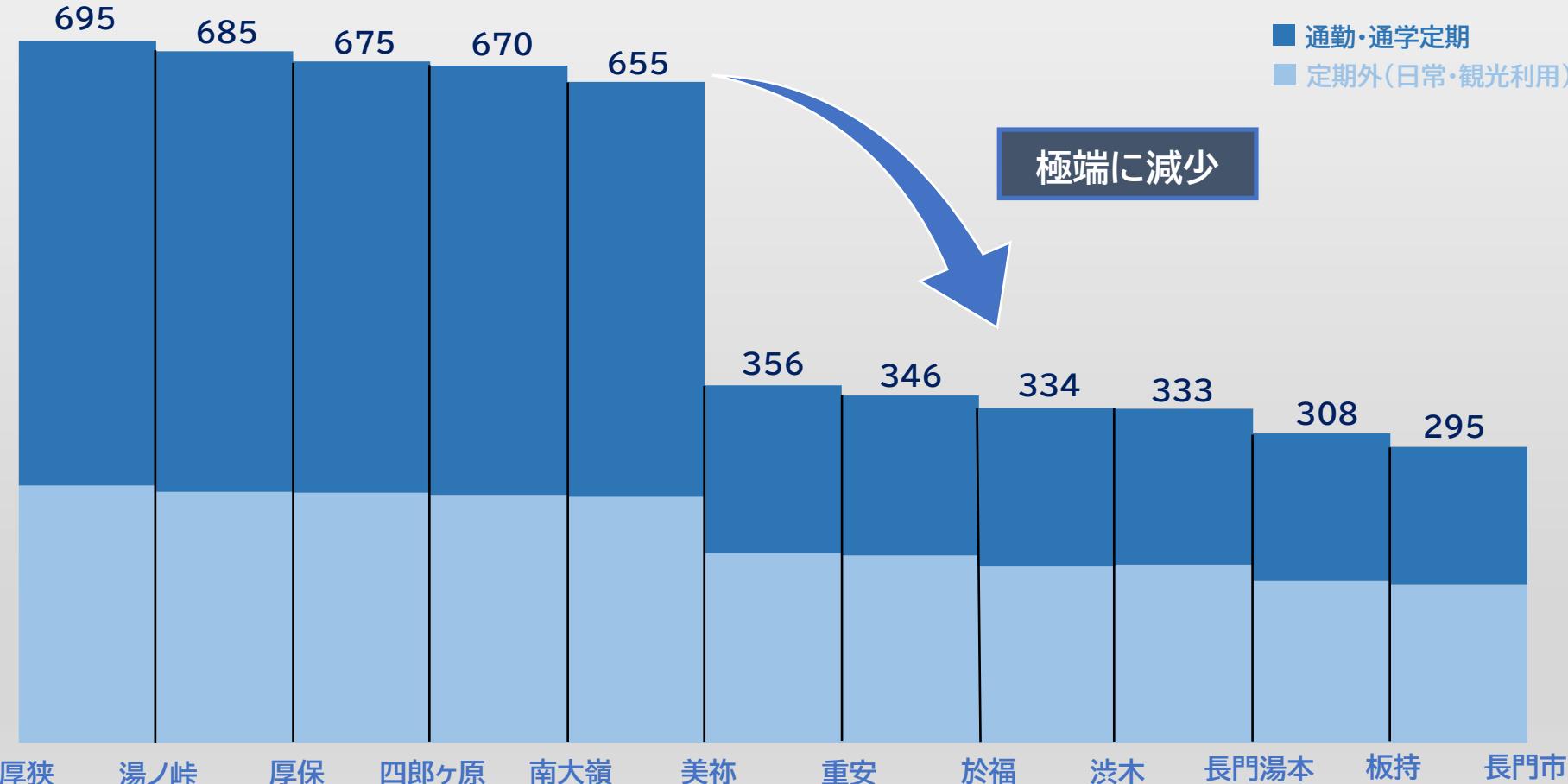
■ 美祢線利用者の目的地は厚狭駅周辺地域ではなく、下関市・山陽小野田市街・宇部市・山口市といった遠方と想定される。

■ 美祢線は山陽線や新幹線へのアクセス手段としての役割を担っており、鉄道ネットワークの一端を形成している。

## IV-8 美祢線の駅間別の利用状況

通学利用もあり、厚狭駅～美祢駅間の利用は、1日当たりの輸送密度(平均通過人員)は700人弱の利用があるのに対し、美祢駅～長門市駅間の利用は、極端に少ない。中間駅での乗降はほとんど無く、厚狭駅・美祢駅・長門市駅の利用が中心である。

※2019年の全区間の平均通過人員(輸送密度)は478(人／日)



▽過去の取組の検証

# V-1 過去の取組の検証(第1次(H23~H25)事業計画)

## 取組方針

■ JR美祢線マイレール運動

■ 運転再開記念観光キャンペーン

## 主な取組

H23

- ✓ 運転再開式典
- ✓ 沿線観光地の整備(沿線周辺の草刈り、植樹等)
- ✓ 国体選出の美祢線輸送

※1日乗り放題切符販売【9.20~10.30】(JR西日本)

H24

- ✓ ラッピング列車
- ✓ おいでませ！山口イヤー観光交流キャンペーン
- ✓ フォトコンテスト、駅舎地域交流ステーション連携
- ✓ 時刻表、チラシ配布及び旅行情報誌掲載
- ✓ 沿線イベント支援補助、回数券購入補助

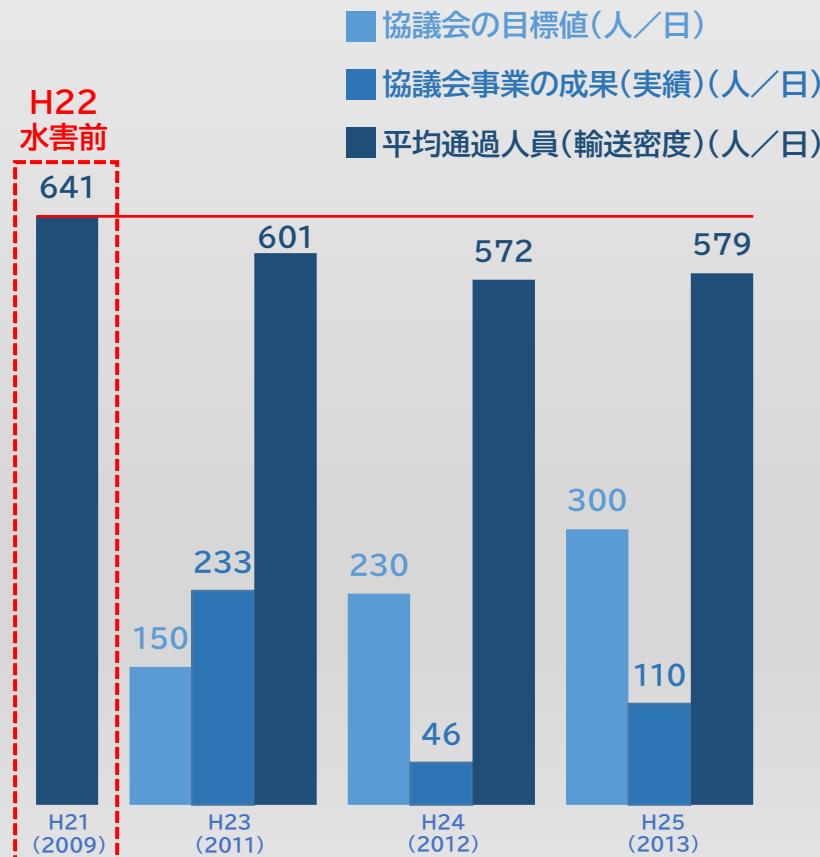


H25

- ✓ 協議会HP開設
- ✓ やきとり列車、ラッピング列車
- ✓ 定期券補助、社会学習補助、団体利用補助、列車旅行補助

## «検証結果»

- 平均通過人員(輸送密度)は災害前(H21)の数値には達していない
- 特にH23は災害復旧後による利用需要の増加や山口国体と連携した協議会の取組に一定の成果があった



# V-2 過去の取組の検証(第2次(H26~H28)事業計画)

## 取組方針

### JR美祢線マイレール運動

### イベント・観光事業等の実施

## 主な取組

### H26

- ✓ 観光列車の運行(大河ドラマ、明治維新150年と連携した“やきとり列車”的運行)
- ✓ JR小野田線利用促進協議会との連携

### H27

- ✓ 観光列車の運行(幕末ISHIN号やサロンカーなにわ等)
- ✓ 厚保駅サイクルポート(駐輪場の整備)
- ✓ “幕末ISHIN号”に伴う宿泊費助成

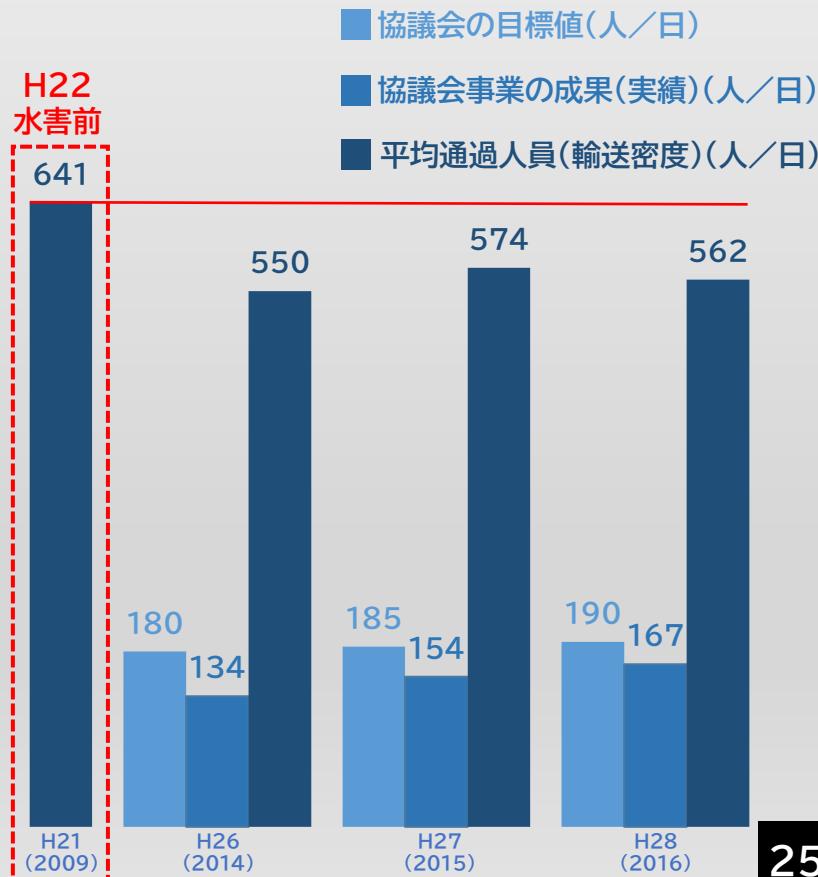
### H28

- ✓ イベント列車の運行
- ✓ 美祢線フラワープロジェクト
- ✓ “Mineにぎわいステーション”連携
- ✓ 美祢駅トイレ改修(美祢市実施)



## «検証結果»

- 平均通過人員(輸送密度)は災害前(H21)の数値には達していない
- 沿線人口が減少する中、観光列車の運行や地域と連携した取組(マイレールの推進)に一定の成果があった



# V-3 過去の取組の検証(第3次(H29～R1)事業計画)

## 取組方針

- DC、明治維新150年、長門湯本温泉まちづくり計画イベント・観光事業
- JR美祢線マイレール事業

## 主な取組

H29

- ✓ JR美祢線カード作成  
(切り絵画家:久保修氏デザイン)
- ✓ JR美祢線利用実態調査  
(美祢市内2校アンケート)
- ✓ ラッピング列車の活用  
(児童生徒絵画車内掲示)



H30

- ✓ JR美祢線プロモーション動画作成  
(タレント出演)
- ✓ JR美祢線カードの活用  
(ノベルティ等)



R1

- ✓ プロモーション動画の活用
- ✓ 鉄道路線カード配布(花の海、地域交流ステーション等)
- ✓ 美祢線サポーターズ事業(実証実験)
- ✓ 長門湯本温泉再開発、ラグビーワールドカップ等の情報発信

## «検証結果»

- 平均通過人員(輸送密度)は災害前の数値に達していない
- H26は災害前の輸送密度と同等の数値である。これは、DCと連携した取組やラッピング列車の車内掲示に一定の成果があった
- H30以降は幕末ISHIN号の運行終了に伴う利用者離れの加速や沿線人口の減少等が要因ではないか

H22

水害前

641

協議会の目標値(人／日)

協議会事業の成果(実績)(人／日)

平均通過人員(輸送密度)(人／日)

636

541

478

180

134

185

143

190

132

H21  
(2009)

H29  
(2017)

H30  
(2018)

R1  
(2019)

# V-4 過去の取組の検証(第4次(R2～R4)事業計画)

## 取組方針

■ 観光利用推進事業

■ 魅力発信事業

■ マイレール推進事業

■ 環境整備事業

## 主な取組

R2

- ✓ 観光列車「○○のはなし」運行⇒コロナ中止
- ✓ 美祢線サポーターズ事業(協賛店舗数強化)
- ✓ 定期券補助、情報発信等

R3

- ✓ JR美祢線復旧10周年記念(スタンプラリー、絵画コンクール等)
- ✓ 100周年ラッピング車両CF(美祢市)
- ✓ 美祢市住みます芸人連携(美祢線PR動画配信)

R4

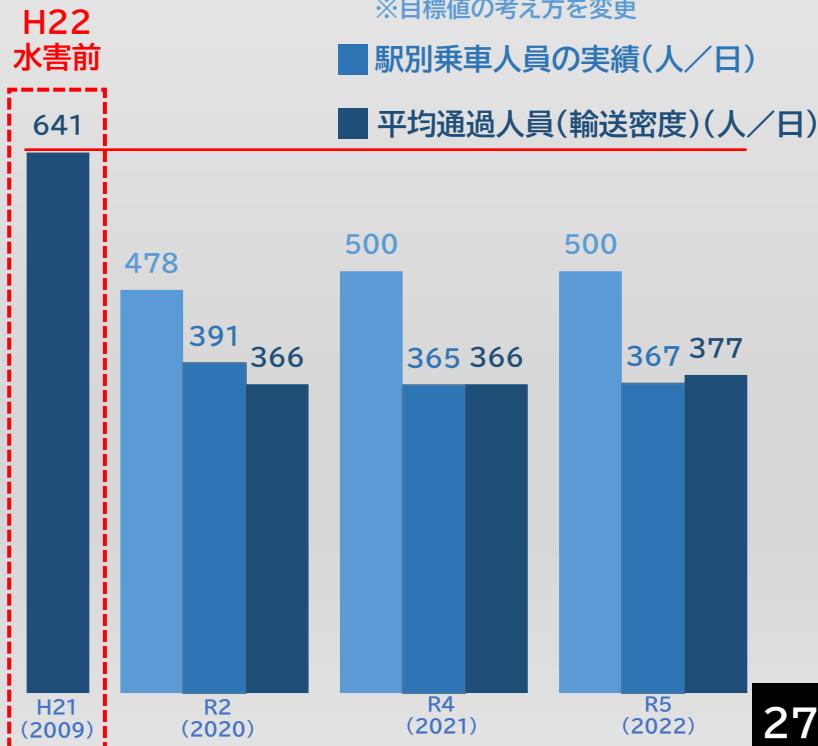
- ✓ 美祢線全線開通100周年プレ記念
- ✓ ラッピング車両お披露目式
- ✓ 美祢線マルシェ(於福駅、厚保駅)
- ✓ 美祢線の利用実態と利用ニーズに関するアンケート



## «検証結果»

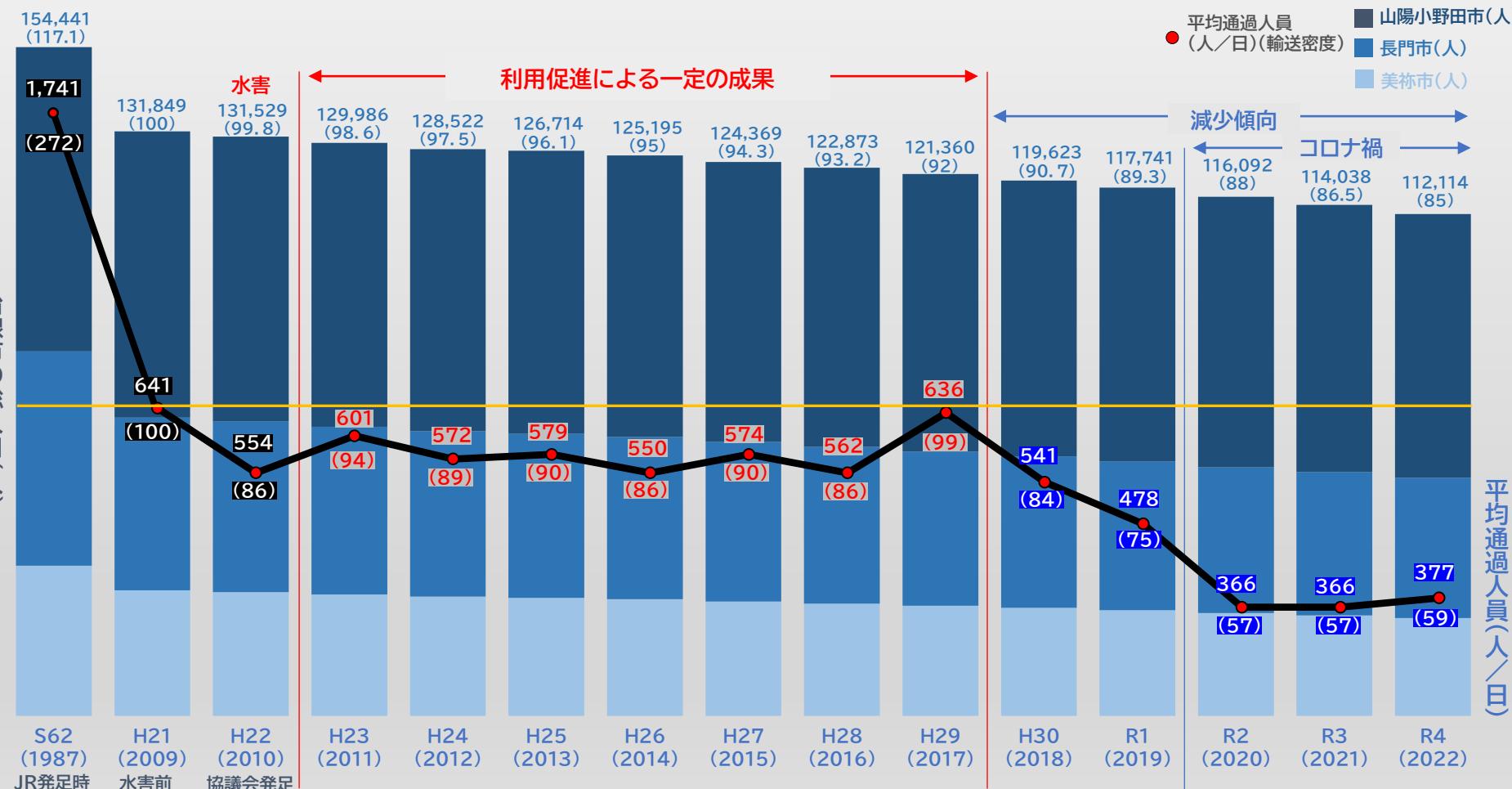
- 平均通過人員(輸送密度)は災害前(H22)の数値に達していない。また、災害前の数値と大きな乖離がある
- コロナにより外出機会の減少やリモートワークの進展などのニューノーマルの拡大・定着により美祢線の利用者離れが加速した
- 協議会の取組がコロナにより積極的に展開できなかった

- 協議会の目標値(人／日)  
※目標値の考え方を変更
- 駅別乗車人員の実績(人／日)
- 平均通過人員(輸送密度)(人／日)



# V-5 現状分析を踏まえた評価(沿線人口と平均通過人員の推移)

水害(H22)により発足した協議会の取組(利用促進)を振り返ると、水害前(H21)の沿線人口と輸送密度の減少率は、沿線人口よりも輸送密度の方が大きい数値となっている。しかしながら、H23からH29まで(7年間)は、沿線人口は年々減少しているものの、輸送密度は前年度と比較し維持又は増加している。輸送密度が伸び悩んだことは否めないが、協議会の取組に一定の成果はあったと評価できる。H30～R1の輸送密度の減少の主な要因は、沿線通学利用の減少によるもの。R2～R4は、コロナにより輸送密度の減少に拍車がかかった。



※()内は、2009年度を100とした値を示す  
※昭和62年の総人口は、合併前の旧市町の合計

資料 山口県市町年齢別推計人口  
資料 JR西日本

# VI 課題の整理

# VI-1 美祢線の利用者数が伸び悩んだ社会的背景

## ■ 道路整備によるモータリゼーションの進展

- ✓マイカーの利用が急増し、利用形態が発展・多様化している
- ✓公共交通機関の利用者離れが加速している（公共交通機関の衰退）
- ✓マイカー利用に対応した観光施設の駐車場整備



## ■ 沿線人口(特に若年層)や通学生の減少、高校の再編統合

- ✓想定よりも早いペースで沿線人口・生産年齢人口の減少が進行している
- ✓美祢線の通学利用の減少が著しい
- ✓利用促進の取組だけでは、歯止めがかかっていない



## ■ コロナによる生活スタイルの変化

- ✓テレワークなどの新たな生活様式が普及し、ライフスタイルが変化
- ✓コロナ禍において密接な空間を避ける行動変容により、外出や旅行の自粛が長期化した

# VI-2 美祢線の利用者数の増加に向けて解決すべき課題

## 1 取組が一過性

- ✓ 単発(継続性がない)の観光列車の運行



## 2 観光路線としてのポテンシャルを活かせていない

- ✓ 観光部署との連携が少なく、情報発信力が弱い
- ✓ 目新しい車両の活用等の列車そのものに価値を生み出す施策が展開できていない

## 3 各種取組にPR効果はあったが、需要の掘り起こし、定着に繋がっていない

- ✓ 過去の分析・検証に係るデータの材料等の不足
- ✓ ターゲットの設定が不十分
- ✓ 施策の定量的な効果が事前に設定できていない
- ✓ ニーズに基づく利用促進に繋がっていない
- ✓ 施策の効果検証が不十分
- ✓ 取組が目的化・惰性化(マンネリ化)、環境変化に追従できない硬直性

## 4 民間企業を巻き込んだ取組の欠如

- ✓ 民間企業へのアプローチ不足(企業の役割や目的が不明確)

## VI-3 美祢線の利用者数の増加に向けて解決すべき課題

### 5 交通・観光部局以外の部局と連携した沿線住民の行動変容に繋がる施策が基本であり、それを補完するような体系的な施策が不十分

- ✓ 行政間の連携が不十分(横断的な取組の欠如)
- ✓ 組織のみの議論で外部や利用者の意見を意思決定に反映できていない



### 6 既存の利用者への経済的支援に留まる

- ✓ 通勤定期券購入補助等を交付するのみ
- ✓ ターゲットとなる顧客の特性を捉えていない(分析・検証が不十分)
- ✓ 美祢線の強み・特長のPR不足
- ✓ ターゲットの設定が不十分

### 7 マイカーと比較して、鉄道としての優位性を明確に示していない

- ✓ 車窓の景色・風景の魅力発信が不十分
- ✓ モーダルシフト(環境優位性)推進のための支援策が展開できていない
- ✓ 美祢線ならではの特徴が整理できていない

# VI-4 美祢線の利用者数の増加に向けて解決すべき課題

## 8 運行本数の減少、終電の繰上げ(21時台)

- ✓ 終電の前倒しにより高校生の部活動や飲み会での利用が困難
- ✓ 利用者離れが加速する

## 9 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

- ✓ 途中の停車駅が多い
- ✓ 通学時間帯の便は乗降に時間を要する場合がある

## 10 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

- ✓ 山陽新幹線と山陽線との接続が優先される
- ✓ 運行本数の観点から接続が困難

## 11 沿線観光地(秋吉台・秋芳洞)へのアクセスの弱さ

# VI-5 美祢線の利用者数の増加に向けて解決すべき課題

12

## 跨線橋のある駅が多く、バリアフリーではない

- ✓ 沿線住民から跨線橋の利用が困難との意見が多い



13

## 主要駅の無人化

- ✓ 駅利用者の利便性(サービス)が低下し、利用者離れに繋がる
- ✓ 車いすの方を中心利用が困難
- ✓ 事故やトラブル発生時に適切な対応が困難

14

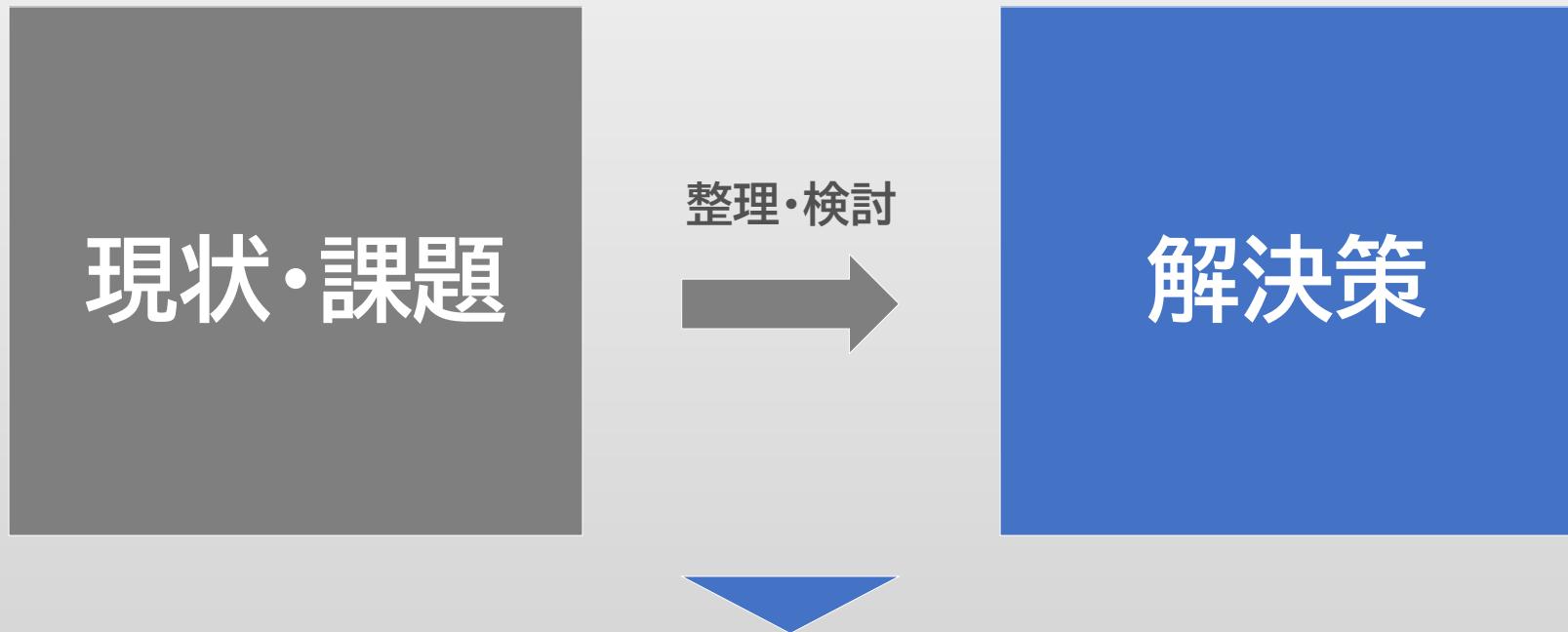
## 駅周辺のまちづくりやICカード等の環境整備が不十分

- ✓ 中長期的に一端的な沿線都市圏が形成できていない
- ✓ 鉄道沿線を軸としたコンパクト・プラス・ネットワークの形成が不十分
- ✓ 利用者の利便性向上策が展開できていない

# VII 課題を踏まえた復旧後の 利用促進策の検討

## VII-1 検討の方向性

検討の方向性を整理するため、現状及びこれまでの取組を振り返った上で、マーケティングの視点を加えた利用促進策の検討やマネジメントサイクルの構築を行った。



- ターゲットを明確化する
- 列車そのものに価値を生み出す施策を検討する
- 一過性の取組ではなく、沿線の“まちづくり”と連携した施策を検討する

## VII-2 ターゲットの設定

STP分析によりセグメンテーションで市場の全体像を把握し、ターゲティングでその中から狙うべき市場を決定する(ターゲットの設定)。

これまで

ターゲット

設定が不十分  
(曖昧)

STP分析



〈ステップⅠ〉  
どこにフォーカスするか方針を明  
らかにする

〈ステップⅡ〉  
分けた顧客セグメントに対して、  
どの層にもっとも価値を提供した  
いか特定する(ターゲティング)

復旧後

ターゲット

通学

観光

(新幹線・インバウンド)



まちづくり

- 美祢線利用の7割程度が通学利用であることから、通学する生徒の利便性向上等を意識し、利用促進策を検討する
- 県内有数の観光地である“長門湯本温泉”や“秋吉台・秋芳洞”へのアクセス強化(山陽新幹線の活用)や新幹線やインバウンドの需要を取り込むことにより、新たな需要を創出する
- 施設の配置や誘導、居住地誘導などの“まちづくり”に関する施策を検討する

## VII-3 利用促進策の分類

“通学” “観光” “まちづくり”の視点から利用促進策を検討するに当たり、その利用促進策を短期的な施策と中長期的な施策に分類する。

通学

観光

まちづくり



利用促進策

短期的な施策

中長期的な施策

短期的な施策

実現可能性を精査した上で、政策決定から実行まで即時～5年以内が想定される施策

中長期的な施策

実現可能性を精査した上で、政策決定から実行まで5年以上が想定される施策

## IV-4 美祢市内の高校の通学における潜在需要の検討

美祢市内には、美祢青嶺高校(公立)と成進高校(私立)があり、その2校の美祢線の通学における現在の潜在需要を試算する。

### 検討方法

ステップⅠ

アンケート

ステップⅡ

全体把握

ステップⅢ

試算①

ステップⅣ

試算②

美祢線利用者及び郵便番号別の学生数を把握する。

郵便番号別の学生数を地図上にプロットする。

美祢線利用が想定されるエリアを特定し、美祢線利用可能な学生数を試算する。

実際の美祢線利用者数と美祢線利用が可能な学生数を比較し、現在の潜在需要を試算する。

## VII-5 現在の潜在需要の試算(美祢青嶺高校)

### 美祢青嶺高校(直近の美祢線利用者 45人)

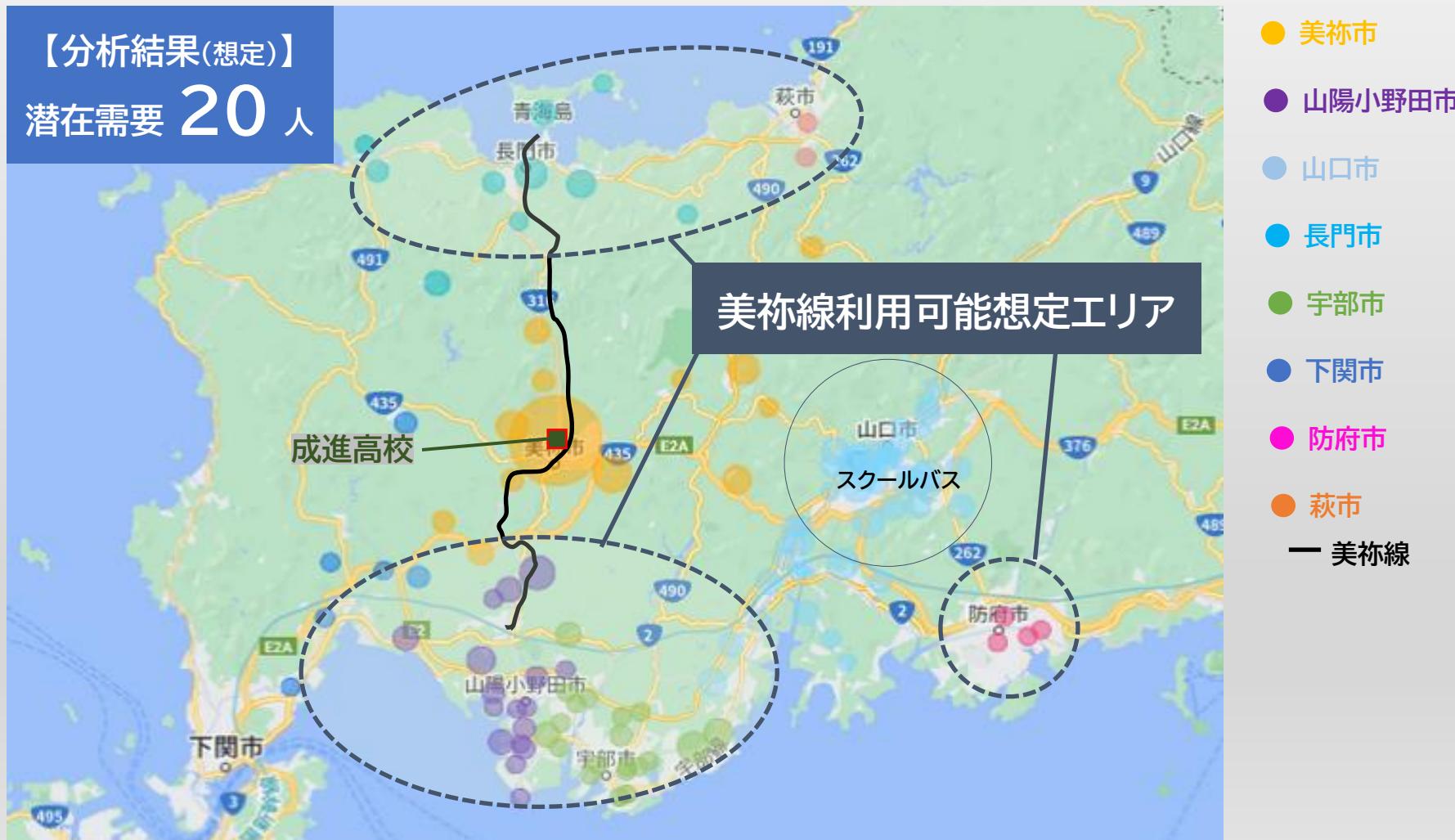
美祢線は山陽小野田市、長門市、下関市の一帯、美祢市の一帯に居住する生徒が通学で利用することが想定される。居住地分布から美祢線の潜在需要を分析した結果、利用可能な学生数の絶対値は51人である。よって、潜在需要の人数は、絶対値の人数と直近の美祢線利用者の人数を差し引いた6人を想定する。



## VII-6 現在の潜在需要の試算(成進高校)

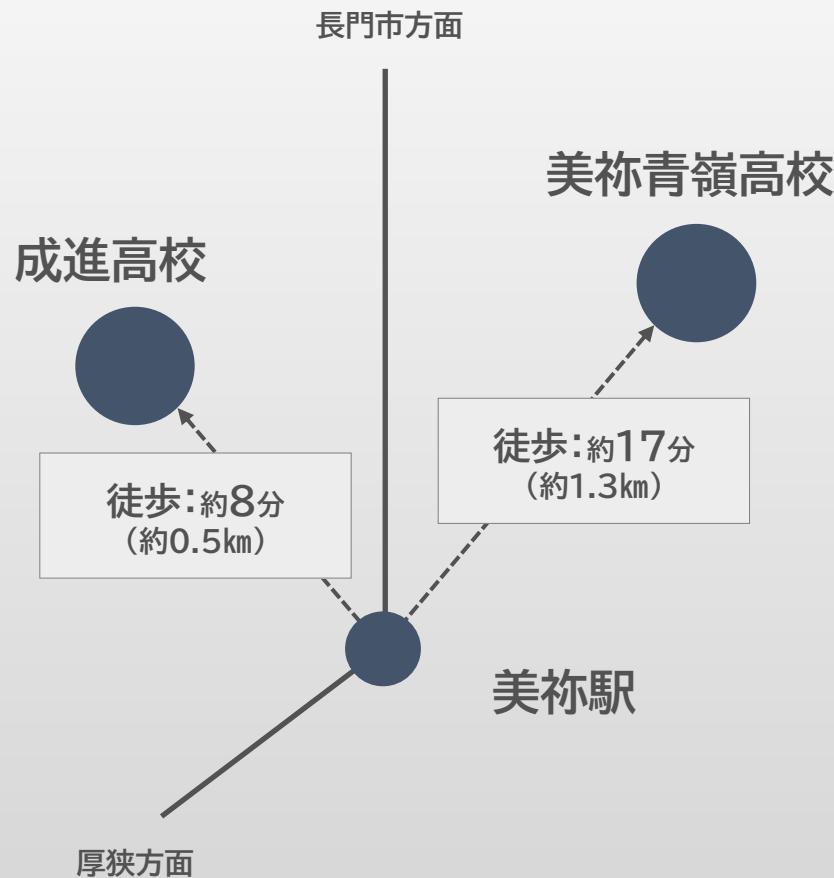
### 成進高校(直近の美祢線利用者 88人)

美祢線は山陽小野田市、長門市、宇部市、下関市の一帯、美祢市の一帯に居住する生徒が美祢線での通学を想定する。居住地分布から美祢線の潜在需要を分析した結果、利用可能な学生数の絶対値は108人である。よって、潜在需要の人数は、絶対値の人数と直近の美祢線利用者の人数を差し引いた20人を想定する。



## IV-7 通学の検討結果

- 現在の学生の居住地分布を基に潜在需要を試算した結果、現在、美祢線を利用して通学する生徒の人数と近い値となった。
- 美祢線の利用が想定されるエリアでは、現在多くの学生が美祢線を利用していると推察される。
- 美祢線の利用が想定されるエリアにおける潜在需要が、一定数存在することは事実である。
- 美祢線での利用を促進させる施策を展開することで、利用促進に繋がる可能性が期待できる。
- 例えば、入学者募集の段階で、鉄道で通学できることをPRし、遠方からの通学者を増やす方法や駅から学校までの移動手段を確保するなどの利便性を向上策を検討する方法も考えられる。



# VII-8 “通学”に関する利用促進策(案)

“通学”に関する利用促進策(主なもの)を、短期的な施策と中長期的な施策に分類し、それぞれの施策に対する課題を整理する。

## 短期的な施策

- 通学定期券購入費の支援(定期券保有者への優遇制度) 6

- 主要駅(高校の最寄駅)から高校までのアクセス強化 14

## 中長期的な施策

- 自宅から学校まで鉄道を活用したルートの作成(乗合バス、デマンド交通との連携) 5 14

- 登下校の時間帯に合わせたフリークエントな列車の運行 8 9

- 山陽線から美祢線を直通(乗換不要)で結ぶ便の運行 10

※表中の 数字 はP31以降の「課題」と連動する

## 施策の課題

✓ 既存制度との整理

財源の確保

✓ 実現可能性の調査

利害関係者との調整

✓ 政策決定から実行までの期間

# VII-9 “観光”に関する利用促進策(案)

“観光”に関する利用促進策(主なもの)を、短期的な施策と中長期的な施策に分類し、それぞれの施策に対する課題を整理する。

## 短期的な施策

- SNSによる情報発信

3 | 4 | 7

- 海外の旅行会社とのタイアップ

2 | 4

- 通常便又は臨時便の快速列車の運行(必要最低限の停車駅)

2 | 9 | 10

- 乗り放題切符の販売

1 | 6

- ICカードの導入

14

施策の課題

## 中長期的な施策

- 厚狭駅(山陽新幹線)から長門市駅又は仙崎駅までの観光列車の運行(継続的な運行)

1

- 列車そのものに価値を生み出す観光列車の運行(新幹線・インバウンド対策)

2 | 4 | 5

- 他線区(観光拠点駅)から美祢線への直通列車の運行(乗換不要)

2 | 10

財源の確保

✓ 実現可能性の調査

利害関係者との調整

✓ 政策決定から実行までの期間

# VII-10 “まちづくり”に関する利用促進策(案)

“まちづくり”に関する利用促進策(主なもの)を、短期的な施策と中長期的な施策に分類し、それぞれの施策に対する課題を整理する。

## 短期的な施策

- パークアンドライドの推進 5 | 14
- 沿線地域への居住誘導施策 5 | 14
- JR所有の遊休地や沿線の空き家等の活用 14
- 美祢駅前広場の再整備 5 | 14
- 駅舎の機能強化 12 | 13 | 14
- 駅舎地域交流ステーションの機能強化 13 | 14

## 中長期的な施策

- 駅周辺の既存の商業施設の整備 4 | 14
- 駅周辺に企業、教育機関や商業施設を誘致 14
- 高校や大学の新規入学促進策との連携 4 | 14
- 駅を中心に周遊バスを導入 11 | 14
- 新駅の設置、既存駅の移設 14

## 施策の課題

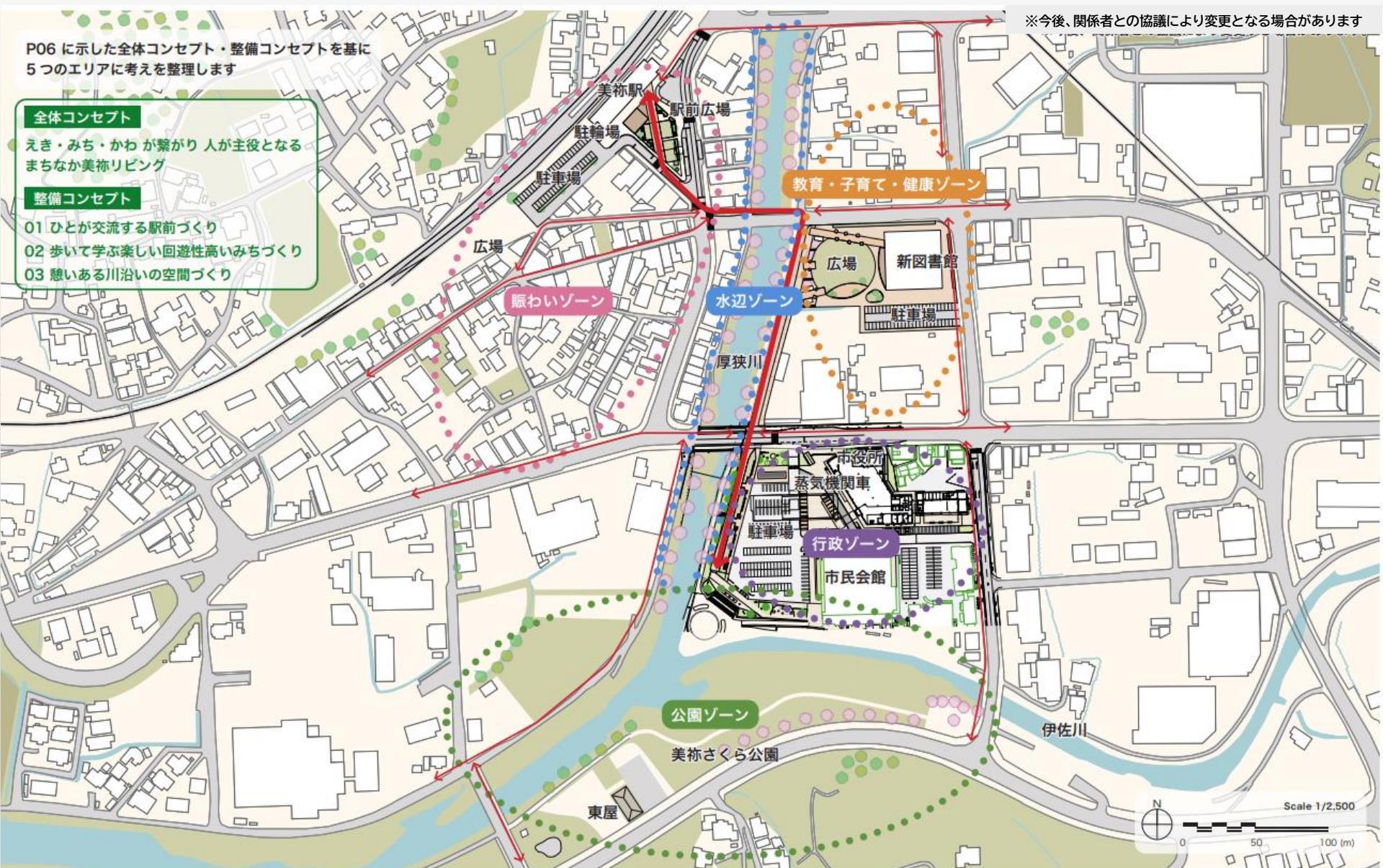
✓ 複数の部署との連携

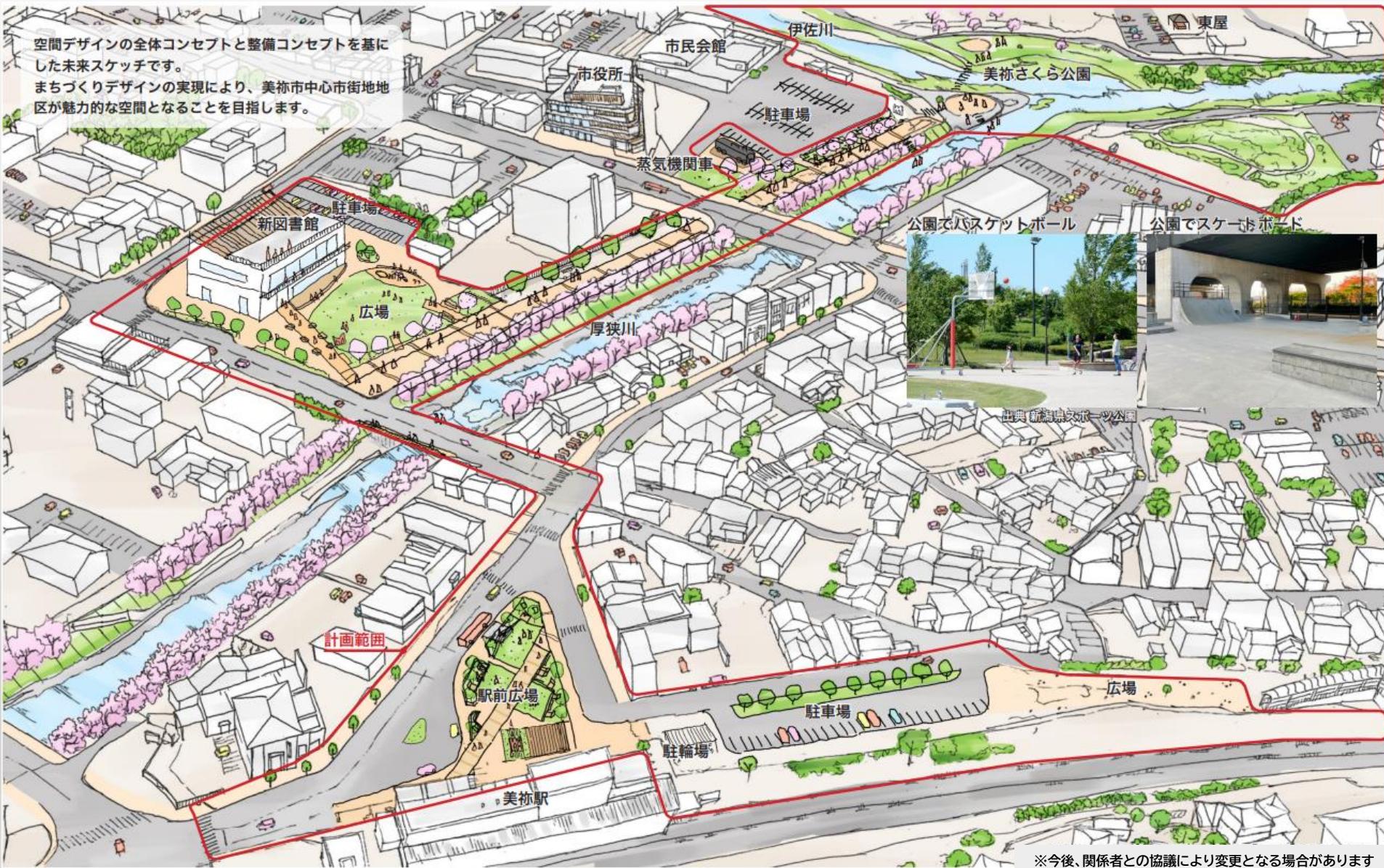
## 財源の確保

✓ 実現可能性の調査

## 利害関係者との調整

✓ 政策決定から実行までの期間





# VIII 取組効果の試算等

# VIII-1 試算の考え方

項目	試算Aの考え方	試算Bの考え方
■ 国立社会保障・人口問題研究所が推計する生産年齢人口の減少率(約50%)に対する美祢線利用者数の推移	美祢市の立地適正化計画を考慮したとしても、美祢線利用者は <u>同様に減少(約50%)し続ける</u> と仮定	美祢市の立地適正化計画を考慮し、美祢線利用者は <u>緩やかに推移(約30%)</u> すると仮定
■ NYタイムズで山口市が高評価を得たことによるインバウンド波及効果	<u>効果は一時的であり、インバウンドの需要は従来と同等</u> と仮定	従来の3倍のインバウンド需要が <u>将来にわたって継続的に見込まれる</u> と仮定
■ 沿線居住誘導施策を展開した場合の沿線住民の鉄道利用率(現状:約1.0%)	沿線に居住区域が近い線区の実態を踏まえ、 <u>2.9%</u> と仮定	鉄道バス等の付与で <u>20%に高まる</u> と仮定
■ 直通列車や周遊バス施策における利用率	同種施策の <u>実績による利用率</u> を仮定	定員乗車( <u>利用率100%</u> )と仮定

## VIII-2 取組効果の試算(分類別)

短期的な施策と中長期的な施策について、新たに利用促進策を展開した場合の取組効果(輸送密度)を分類別に試算した。

※中長期的な施策は、将来の人口減少等の一定の前提をおいて試算

短期的な施策



### 試算A

計 590 人／日  
(輸送密度)



### 試算B

計 713 人／日  
(輸送密度)



中長期的な施策



計 573 人／日  
(輸送密度)



計 1,057 人／日  
(輸送密度)



## VIII-3 取組効果の試算(全体)

短期的な施策と中長期的な施策の両方の利用促進策を展開した場合の取組効果(輸送密度)を試算した。

抜本的な利用促進策

中長期的な施策



短期的な施策

試算A

計 685 人／日  
(輸送密度)

95人  
112人

478人  
(2019年の輸送密度)

試算B

計 1,292 人／日  
(輸送密度)

579人

235人

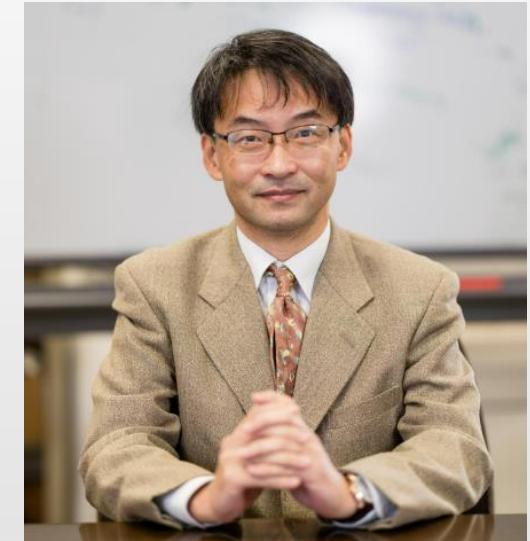
478人  
(2019年の輸送密度)

# IX 檢討結果

## IX-1 学識経験者の助言①

山口大学大学院創成科学研究科

教授 樺原 弘之



本ワーキンググループの開催意義は、関係諸団体が地域交通の将来像に対する立場の違いがありながらも、認識を共有できる事項について理解を深め、地域交通の今後のあるべき方向性を検討する作業を共同で遂行した点にある。

“IV 地域における美祢線の役割”では、①沿線地域の南北方向(美祢線に沿った方向)の流動規模が小さいことが示された一方、②美祢線は都市内移動よりも都市間移動、さらには厚狭駅を経由したより広域の交通へのアクセスとして機能していることが示された。

分析により、南北を結ぶ公共交通そのものの存在意義やネットワークとしての機能について示されたものと考える。

## IX-2 学識経験者の助言②

中小都市が多数分布する山口県の多極分散型の地域構造を考えると、南北を結ぶ交通軸の維持は必要であり、この点については、広域自治体としての山口県におかれても議論を深められることを期待したい。

“VII 利用促進策の検討”で重要な点は、利用の根本的な底上げのためには、①観光列車などの鉄道事業者の努力のみならず、②駅周辺への施設の集約や教育機関との連携、沿線への居住誘導施策、新駅の設置や移転など、沿線の“まちづくり”施策が必要であることを示した点にある。

人々がより公共交通を利用するような地域構造を実現しなければ、いかなるモードの公共交通も持続可能とはならない。

一方、“まちづくり”的には、相当規模の投資が必要となることも事実である。美祢市は令和6年3月に立地適正化計画を策定しており、今後この計画に沿った“まちづくり”が進められるものと考えるが、同計画の想定を超える投資については、費用対効果の評価や他の施策のために必要な経費との比較検討が必要と考える。

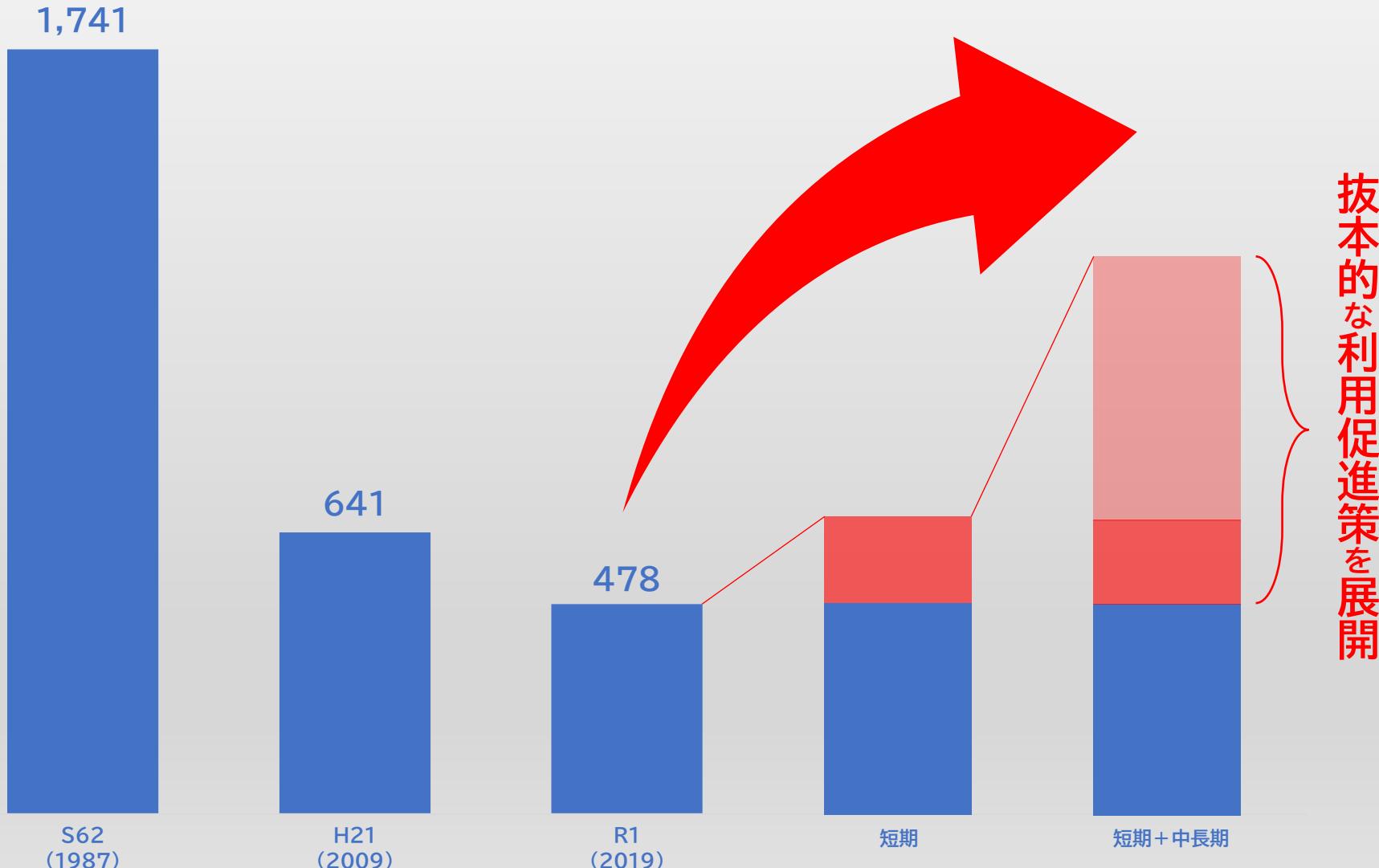
美祢線の再建は、地域の将来を左右し得る選択であり、地域で真剣な議論が行われることを期待する。

## IX-3 まとめ

- 令和5年10月の復旧後の利用促進検討ワーキンググループ設置以降、民間団体や地域団体の意見を吸い上げるとともに、学識経験者や外部コンサルタントの客観的な意見を取り入れるなど、これまでにない効果的な議論を展開した。
- 美祢線の役割を再認識し、人口減少時代において直視せざるを得ない美祢線の課題認識も深まった。
- 実現可能性は考慮せず、発案された多様な利用促進策を全て実施した場合の利用増を見込むと、1日当たりの輸送密度は、最大1,292人の結果となつた。
- これまでにない施策として、新たに“まちづくり”的視点を盛り込んだ。
- 行政が“まちづくり”施策に積極的な投資を行い、魅力ある“まちづくり”を展開することにより、これまで以上の利用増が期待できる。

## IX-4 復旧後の利用者数(輸送密度)の推移

### 復旧後の輸送密度(平均通過人員)の推移 試算Bのイメージ



# 復旧後の利用促進検討ワーキンググループの構成員名簿

## 【メンバー】 ◎:リーダー

山口県観光スポーツ文化部交通政策課長

◎ 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次長

西日本旅客鉄道株式会社広島支社地域交通課長

## 【学識経験者】

山口大学大学院創成科学研究科 教授 榊原 弘之

## 【ファシリテーター】

株式会社バイタルリード(交通コンサルタント)

## 【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

# 復旧後の利用促進検討ワーキンググループの開催実績

開催日	内容
第1回 令和5年10月30日	✓ワーキンググループの検討体制 ✓協議会発足(H22)以降の美祢線の利用状況の推移等 ✓今後のワーキンググループの進め方
第2回 令和5年12月14日	✓これまでの協議会活動における課題等の整理 ✓復旧後を見据えた利用促進策の方針・方向性の検討
第3回 令和6年1月30日	✓復旧後を見据えた利用促進策の検討 ✓代行バスの運行状況及び課題の整理
第4回 令和6年2月20日	✓復旧後の利用促進策の効果試算 ✓民間団体及び地域団体から集約した利用促進策の整理
第5回 令和6年3月28日	✓復旧後の利用促進策の効果試算 ✓地域における美祢線の役割等の整理 ✓他の被災線区視察の結果の共有 ✓最終とりまとめの方向性に関する自由討議
第6回 令和6年4月16日	✓報告書案の議論

