

復旧後の利用促進策の検討結果

報告書 (概要版)

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

■ 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)に報告するもの。

■ 報告の流れ

現状分析



- ✓沿線市の人口推移や美祢線の利用状況等の分析
- ✓地域における美祢線の役割
- ✓過去の協議会の取組の検証

課題の整理



- ✓美祢線の利用者数が伸び悩んだ社会的背景
- ✓美祢線の利用者数の増加に向けて解決すべき課題

復旧後の利用促進策の検討



- ✓ターゲットの設定
- ✓“通学”、“観光”、“まちづくり”の視点から短期的な施策と中長期的施策に分類し利用促進策を検討
- ✓利用促進策を踏まえ試算

検討結果



■ 現状分析

協議会発足(H22)以降の沿線人口と輸送密度の減少率

沿線市の総人口 < 輸送密度

		沿線市の総人口		輸送密度	
(参考)JR発足時	S62	(1987)	154,441 (117.1)	1,741	(272)
水害前	H21	(2009)	131,849 (100)	641	(100)
協議会発足	H22	(2010)	水害により全線不通(H22年7月)		
			131,529 (99.8)	554	(86)
	H25	(2013)	126,714 (96.1)	579	(90)
	H27	(2015)	124,369 (94.3)	574	(90)
	H29	(2017)	121,360 (92)	636	(99)
	H30	(2018)	119,623 (90.7)	541	(84)
	R1	(2019)	117,741 (89.3)	478	(75)
	R2	(2020)	116,092 (88)	366	(57)
	R4	(2022)	112,114 (85)	377	(59)

利用促進による一定の成果

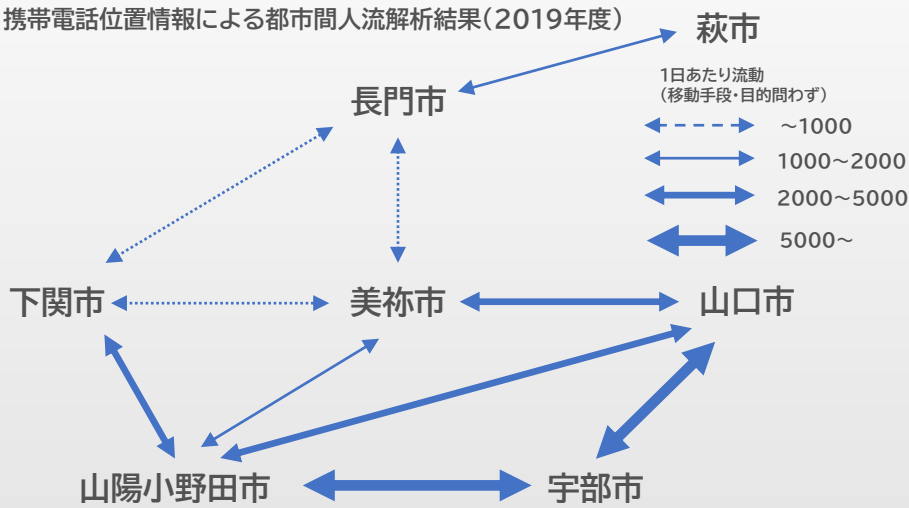
減少傾向

※()内は、水害前の2009年(H21)を100とした数値
 ※S62年の総人口は、合併前の旧市町の合計
 ※資料 山口県市町年齢別人口推計に基づく人口(総人口)、JR西日本(輸送密度)

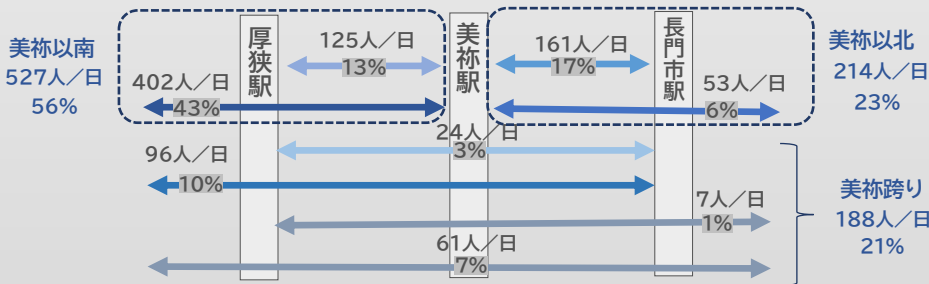
- 減少率は、沿線人口よりも輸送密度の方が大きい
- H23からH29まで(7年間)は沿線人口は年々減少しているものの、輸送密度は前年度と比較し維持又は増加している
- 輸送密度が伸び悩んだことは否めないが、協議会の取組に一定の成果があった
- H30～R1の輸送密度の減少の主な要因は、沿線通学利用の減少によるもの
- R2～R4はコロナにより輸送密度の減少に拍車がかかった

地域における美祢線の役割

携帯電話位置情報による都市間人流解析結果(2019年度)



美祢線利用者の内訳(2019年度)



- 沿線市では東西方向の流動が主で、南北方向の流動は小さい
- 通勤・通学流動のうち、通勤が8割以上を占めているが、美祢線利用者は通学定期が約半数を占めており、通勤輸送はほぼ担っていない
- 山陽側～山陰側を通して乗車する利用は全体の2割程度であり、美祢以北のみ・美祢以南のみの利用が8割を占める。
- 美祢以外の途中駅での乗降は僅少で、厚狭・美祢・長門市駅それぞれの間の利用が主体である。
- 利用者の6割以上は厚狭駅ではなく、厚狭以遠が最終目的地であり、山陽線や新幹線へ乗り継ぐため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。

課題の整理

美祢線の利用者数が伸び悩んだ社会的背景

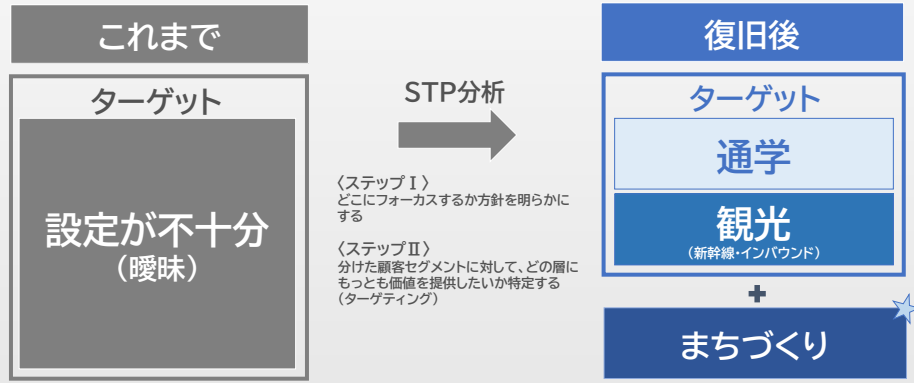
- 道路整備及びモータリゼーションの進展
- 沿線人口(特に若年層)や通学生の減少、高校の再編統合
- コロナによる生活スタイルの変化

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
- 2 観光路線としてのポテンシャルを活かせていない
- 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
- 4 民間企業を巻き込んだ取組の欠如
- 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
- 6 既存の利用者への経済的支援に留まる
- 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
- 8 運行本数の減少、終電の繰上げ(21時台)
- 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
- 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
- 11 沿線観光地(秋吉台・秋芳洞)へのアクセスの弱さ
- 12 跨線橋のある駅が多く、バリアフリーではない
- 13 主要駅の無人化
- 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

■ 復旧後の利用促進策の検討

ターゲットの設定



“通学”に関する利用促進策(案)

- 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)
 - 主要駅(高校の最寄駅)から高校までのアクセス強化
- 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
 - 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
 - 山陽線から美祢線を直通(乗換不要)で結ぶ便の運行

“観光”に関する利用促進策(案)

- 短期的な施策
- SNSによる情報発信、海外の旅行会社とのタイアップ
 - 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)
 - 乗り放題切符の販売、ICカードの導入
- 中長期的な施策
- 厚狭駅(山陽新幹線)から観光拠点駅までの観光列車の運行
 - 列車そのものに価値を生み出す観光列車の運行
 - 他線区から美祢線への直通列車の運行(乗換不要)

“まちづくり”に関する利用促進策(案)

- 短期的な施策
- パークアンドライドの推進、沿線地域への居住誘導施策
 - JR所有の遊休地や沿線の空き家等の活用
 - 美祢駅前広場の再整備、駅舎や地域交流ステーションの機能強化
- 中長期的な施策
- 駅周辺の機能強化
 - 高校や大学との連携
 - 新駅の設置、既存駅の移設

施策の課題

財源の確保

利害関係者との調整

実現可能性の調査

政策決定から実行までの期間

■ 検討結果①

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、美祢線利用者は同様に減少(約50%)し続けると仮定

■ 美祢市の立地適正化計画を考慮し、美祢線利用者は緩やかに推移(約30%)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

■ 効果は一時的であり、インバウンド需要は従来と同等と仮定

■ 従来の3倍のインバウンド需要が将来にわたって継続的に見込めると仮定

■ 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%)

■ 沿線に居住区域に近い他線区の実態を踏まえ、2.9%と仮定

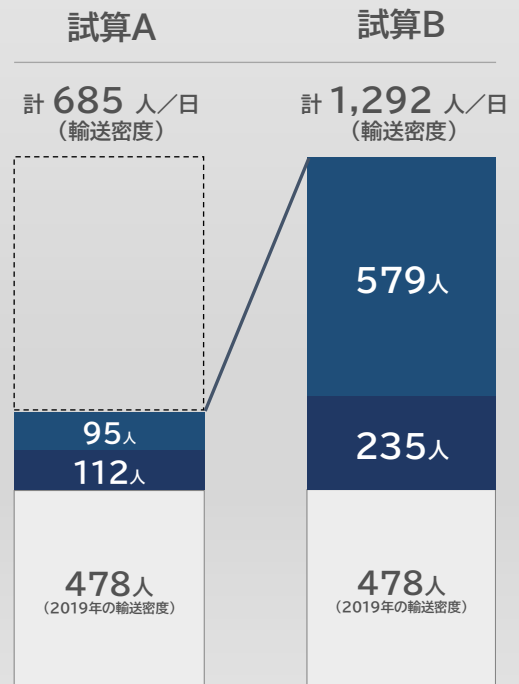
■ 鉄道パス等の付与により20%に高まると仮定

■ 直通列車や周遊バス施策における利用率

■ 同種施策の実績による利用率を仮定

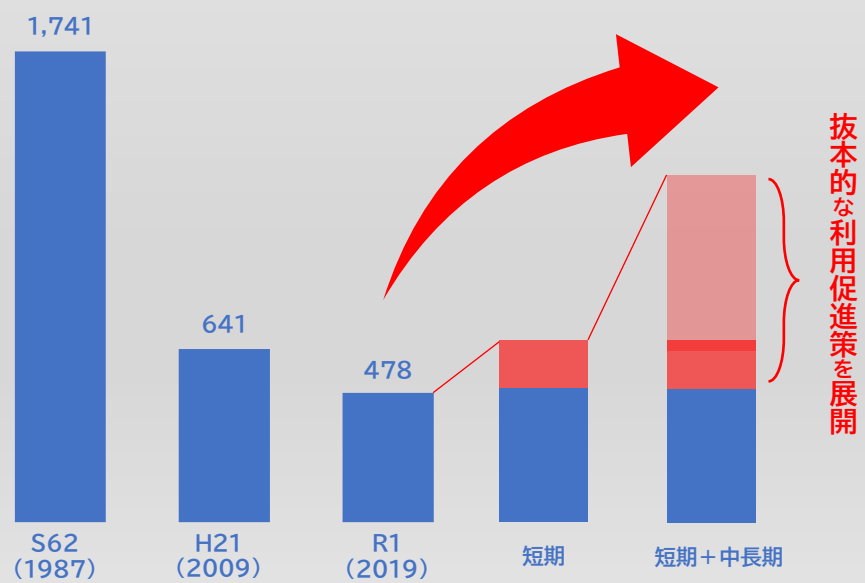
■ 定員乗車(利用率100%)と仮定

抜本的な利用促進策



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



■ 検討結果②

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)の助言

- ワーキンググループの開催意義は、関係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、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。
- 中小都市が多数分布する山口県が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る。
- 利用促進策の検討で重要な点として、沿線の“まちづくり”を施策に盛り込んだ点にある。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、いかなるモードも持続可能とはならない。
- “まちづくり”のためには相当規模の投資が必要となることも事実である。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である。
- 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。

まとめ

- 美祢線の役割を再認識し、人口減少時代における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人の結果となった。
- これまでにない施策として、新たに“まちづくり”の視点を盛り込んだ。
- 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。