



鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討 報告書

概要版



令和7年5月

復旧検討部会

鉄道や鉄道以外のモードによる復旧費等の整理

【参照】
報告書
P10～18

【仮に鉄道で復旧する場合】復旧費等を算出するための要素等

〈復旧費(インシタルコスト)の要素〉

- ✓第6厚狭川橋梁の改築費用
- ✓その他被害を受けた設備の機能回復に要する費用
- ✓厚狭川に架かる10橋梁の橋脚26基の補強対策工事に要する費用

〈ランニングコストの要素〉

- ✓列車の運行に係る費用
- ✓鉄道施設や土地等の維持・管理に係る費用
- ✓その他の費用(固定資産税等)

【上下分離による費用分担例】



【仮に鉄道以外で復旧する場合】復旧費等を算出するための要素等

〈復旧費(インシタルコスト)の要素〉

- ✓専用道整備等に係る費用【BRT専用道を設けた場合のみ】
- ✓停留所・営業所整備等に係る費用
- ✓車両購入に係る費用

〈インシタルコストの変動要素〉

- ✓専用道の区間【BRT専用道を設けた場合のみ】
- ✓車両性能(DV:ディーゼル車・EV:電気車)
- ✓運行本数に伴う購入車両台数

〈ランニングコストの要素〉

- ✓運行に係る費用
- ✓車両や停留所等の維持・管理に係る費用

〔BRTに関するイメージ等〕

JR提案のBRT専用道区間
貞任第5踏切～厚保駅



輸送モード		鉄道			鉄道以外	
					BRT※1	路線バス※2
運営形態		JR単独	上下分離		JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
		運行・車両 鉄道施設・土地	JR JR	運行・車両 鉄道施設・土地 自治体		
復旧費(インシタルコスト)		58億円以上			55億円	9.6億円
運営費 (ランニングコスト)	年間(想定)	5.5億円以上			2.5億円	
	10年間の合計額(想定)	55億円			25億円	
復旧期間		最短10年程度			約3～4年 (専用道整備以外は2年以内)	約1～2年

※1 BRTは、Bus Rapid Transit(バス・ラピッド・トランジット)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

※2 路線バスは、決められた路線で定刻に運行される不特定多数の乗客を輸送するバス(通勤、通学などに使われ、公共性が高く、道路運送法が定める一般乗合旅客事業者運行事業に該当する)

輸送モード	鉄道			鉄道以外	
				BRT	路線バス
運営形態	JR単独	上下分離	第三セクター	JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
大量輸送性	BRTや路線バスと比べて <u>(一度に)多数の人を輸送できる</u>			鉄道と比べて (一度に)多数の人を輸送できない	
速達性 (長門市⇄厚狭)	路線バスと比べて <u>速い</u>			路線バスと比べて <u>速い</u>	鉄道やBRTと比べて <u>遅い</u>
定時性	路線バスと比べて <u>遅れにくい</u>			路線バスと比べて <u>遅れにくい</u>	鉄道やBRTと比べて <u>遅れやすい</u>
	BRTや路線バスと比べて <u>大幅な遅れが発生しやすい</u> →車両と動物(鹿等)の接触等によるもの			鉄道と比べて <u>大幅な遅れが発生しにくい</u>	
運行頻度	BRTや路線バスと比べて <u>増便しにくい</u>			鉄道と比べて <u>増便しやすい</u>	
運行経路	BRTや路線バスと比べて <u>変更しにくい</u>			鉄道と比べて <u>変更しやすい</u>	
乗降場所の柔軟性	BRTや路線バスと比べて <u>新設(移設)しにくい</u>			鉄道と比べて <u>新設(移設)しやすい</u>	
バリアフリー性	BRTや路線バスと比べて <u>対応しにくい</u>			鉄道と比べて <u>対応しやすい</u>	

※1 表の鉄道に関する記載は、被災前のJR美祢線の実績データによるものです。
 ※2 表の鉄道以外(路線バス)に関する記載は、JR美祢線代行バスの実績データによるものです。
 ※3 特性については、JR美祢線沿線に関して端的に表現したものです。
 ※4 路線バスやBRTの特性等については、他県の先行事例等の傾向を含んでいます。

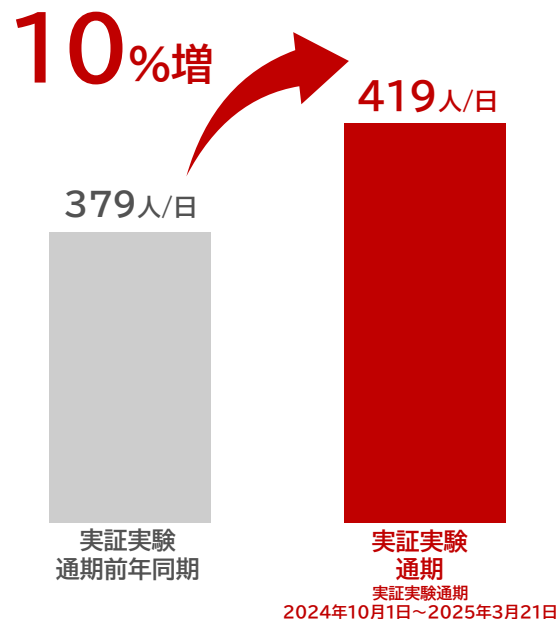
輸送モード		鉄道			鉄道以外	
					BRT	路線バス
運営形態		JR単独	上下分離	第三セクター	JR西日本グループでの運行を想定 (地域事業者等との連携を含めて丁寧に対話)	
運賃		路線バスと比べて 安い 【参考】 約46km 860円 (厚狹駅⇄長門市駅間)	未定		路線バスと比べて 安い	鉄道やBRTと比べて 高い 【参考】 約54km 1,710円 (俵山温泉～下関駅間の場合)
鉄道との親和性	山陽線等を 乗り継いだ場合の 運賃	路線バスと比べて 安い ※同一会社の路線のため、1回の乗車として計算			路線バスと比べて 安い ※同一会社の路線と同等を目指す	鉄道やBRTと比べて 高い ※バス、鉄道それぞれに 別路線として計算
	時刻表	同一会社の路線のため一体			鉄道と一体	鉄道と一体ではない
	運行情報	同一会社の路線のため一体			鉄道と一体	鉄道と一体ではない

※1 表の鉄道に関する記載は、被災前のJR美祢線の実績データによるものです。
※2 表の鉄道以外(路線バス)に関する記載は、JR美祢線代行バスの実績データによるものです。
※3 特性については、JR美祢線沿線に関して端的に表現したものです。
※4 路線バスやBRTの特性等については、他県の先行事例等の傾向を含んでいます。

【美祢線代行バスを増便した実証実験】

美祢線利用者等の利用ニーズを把握するため、令和6年10月1日から令和7年3月21日までの期間限定で運行本数を1日当たり最大10便増便の上、快速として運行したもの（快速運行により、厚狭駅から長門市駅間までの所要時間が12分短縮）。

令和6年12月からは、長門湯本温泉（駐車場）等の駅以外の停留所にも停車させるとともに、長門湯本駅の停留所の位置を見直したことにより、所要時間を更に4分短縮し、その利用ニーズの調査・検討を行った。



利用の分析・考察

いずれの月においても利用者数が前年度を上回っている。成進高校への通学生増に伴う通学定期の増もあるが、JRのデータによると、それ以上に利用者が増加しており、実証実験の実施による観光や日常利用が増加したと考えられる

JRのデータによると、美祢線代行バスと山陽線の跨り利用者の増加率は全体の増加率より高く、増便により山陽線との接続機会の増加が評価されたと考えられる

秋から年度末に向けて徐々に利用が減少したが、前年度も同様の傾向のため、季節的要因（観光客の波動、学校の冬季休暇、3学期は高校3年生が家庭学習で生徒が少なくなる等）と考えられる

便別にみると、快速便の前後の普通便利用者が減少しており、普通便の利用者の一部が快速便に移っている状況が想定されるが、以前から利用している人がより都合の良い時間の便を選択した結果であり、待ち時間の縮小や接続改善など、利便性向上に寄与していると考えられる

12月以降新設した停留所は、8～10便/日の実証快速便が停車した。多くの停留所では、1日当たりの利用者が数人であったが、長門湯本温泉は10人/日以上の利用があり、長門湯本温泉への観光ニーズ等には一定応えられたものと考えられる

沿線住民アンケート

I 沿線住民が重要視するサービス

- 1 移動が安全・安心である
- 2 山陽新幹線や山陽線、山陰線と接続している
- 3 乗継ぎ待ち時間が短い
- 4 居住地・目的地の近くで乗降できる
- 5 移動したい時に移動できる(運行本数が多い)

※複数回答

乗降調査

III 観光客が便利だと感じたサービス

- 1 増便したバスの快速運転（主要駅のみ停車し速達性向上）
- 2 既存の代行バスに加えたバスの増便（運行頻度増）
- 3 増便したバスは厚狭駅で新幹線と接続
- 4 バスの走行位置や遅れが分かるバスロケーションの試行
- 5 既存の駅以外に利用が見込まれる観光施設や公共施設に停留所を追加

※複数回答

高校生アンケート

II 通学生が便利だと感じたサービス

- 1 増便したバスの快速運転（主要駅のみに停車し速達性向上）
- 2 既存の代行バスに加えたバスの増便（運行頻度増）
- 3 バスの走行位置や遅れが分かるバスロケーションの試行
- 4 既存の駅以外に利用が見込まれる観光施設や公共施設に停留所を追加

※複数回答

インタビュー調査

IV 観光客等が代行バスを選択した理由

- 1 他に利用可能な交通手段がない
- 2 厚狭駅で新幹線との接続が良い
- 3 長門市や萩市への訪問に便利
- 4 安価（JRのフリー切符が利用可能）
- 5 代行バスに乗ることが目的

※複数回答

通学生
(主に高校生)

- ✓ 移動の安全性、安価な運賃サービス、遅延の少なさ、待ち時間の短縮に配慮が必要
- ✓ メインとなる美祢市内の高校の通学・帰宅時間帯を中心に運行本数の充実を図る
- ✓ 山陽線や宇部線、小野田線等からの乗り継ぎ利用も想定されるため、厚狭駅でのスムーズな接続
- ✓ 山陽線の沿線ではICカードの利用も進んでおり、その対応が求められる

来訪者
(主に県外からの観光客、帰省客)

- ✓ 沿線では長門湯本温泉への需要が大きいですが、新幹線や山口宇部空港を利用した来訪の場合、速達性に勝る「JR新山口駅⇄長門市直行便」とは異なる価値の提供が必要(美祢線ならではの景色、自然、スロウな時間の流れ等)
- ✓ 観光地として可能性のある場所(秋芳洞、元乃隅神社、萩城下町、角島等)も含めて公共交通によるアクセスを確保し、マイカーやレンタカー無しでも公共交通で時間を無駄にすることなく周遊できる移動環境を整備し、出発前の移動手段選択時に認知されるよう情報提供を行う

地域住民
(日常生活の利用者)

- ✓ 山陽線や宇部線、小野田線等からの乗継ぎ利用が中心となるため、厚狭駅でのスムーズな接続
- ✓ 利用者は比較的高齢の層が中心となるため、乗継ぎにおける身体的負担への配慮が必要

地域住民
(新幹線や山陽線等の利用者)

- ✓ 厚狭駅に速達タイプ(“のぞみ”や“さくら”等)の新幹線の停車を求めるとともに、新幹線とのスムーズな接続に配慮が必要

I 公共交通に対する投資について

- ✓公共交通はインフラの整備、維持及び日々の運行に多大な費用を要するため、その費用の全てを運賃収入でカバーできるとは限らず、赤字となることも少なくない。
- ✓公共交通に対する公的支出の是非の判断には、支出規模の大小のみならず、クロスセクター効果やまちづくり、地域づくりのための投資のような効果も含めて検討する必要がある。

II 厚狭～美祢～長門市(南北間)を結ぶ公共交通の存在意義について

- ✓厚狭～美祢～長門市間は、県内の交通ネットワークを構成する路線である。
- ✓美祢線内で完結する移動よりも、厚狭駅で山陽線や新幹線に乗り換える利用が多く、高校生アンケートでは、山陽小野田市、宇部市、山口市などから代行バスにより沿線高校へ通学している状況が明らかとなったほか、県外居住者の利用も多いことが示された。
- ✓需要規模が小さいとはいえ、地域内交通ではなく、広域交通ネットワークを構成する地域間交通としての役割が大きい。
- ✓モードの種類に関わらず、他の鉄道ネットワークとの結節性の確保が重要である。
- ✓地域間交通としての機能を持つことから、この区間の公共交通の整備、維持に向けては、沿線3市のみならず、山口県が果たせる役割もある。

III モード選択・まちづくり・地域づくり

- ✓BRT案採用の場合、より高質なもの(鉄道に匹敵するサービス水準)を目指されることを希望する。
- ✓南北方向の需要創出のための取り組みは、どのようなモードであっても必須となる。
- ✓沿線への都市機能の集積、観光周遊ルートとしての位置づけ、結節点で接続する他の鉄道、バスなどの乗継ぎ利便性の向上、駅施設の地域拠点化などが考えられる。