

全国のローカル鉄道の動き

1 城端線・氷見線（富山県） → 令和 11 年移管予定（三セクへ移管）

- ・令和 5 年 7 月、地域の将来像の中で、どのような地域公共交通が必要なのかを自治体※が主体的に検討。

※ 富山県、沿線 4 市、J R 西日本、三セク（あいの風とやま鉄道）

- ・検討の結果、城端線・氷見線を三セクに移管することで合意。

2 芸備線（広島県・岡山県） → 再構築時期未定（方向性を検討中）

- ・令和 5 年 10 月、J R 西日本が利用の少ない区間（備中神代駅から備後庄原駅間）について、再構築協議会の設置を要請。
- ・協議開始（令和 6 年 3 月）から 3 年以内を目安とした再構築方針作成に向けて検討が行われている。

3 美祢線（山口県） → 復旧時期未定（B R T）

- ・令和 5 年 6 月の豪雨で被災し、その後、地域（山口県、沿線 3 市、J R 西日本）で検討が行われてきた結果、B R Tによる復旧を目指すことで決定。
- ・美祢線の場合、費用対効果が見込めないことから、バス専用道は整備せず、快速ルートの設定やP T P S（公共車両優先システム）の導入、運行本数・停留所の増加等により利便性を向上させることで、B R T化を目指している。
- ・令和 8 年 10 月 1 日から令和 9 年 3 月 31 日まで、B R T化に向けた実証運行を実施。

城端線・氷見線の鉄道事業再構築実施計画の概要

1. 対象路線

西日本旅客鉄道 城端線（高岡～城端間：29.9km）R4 輸送密度：2,481 人/日

氷見線（高岡～氷見間：16.5km）R4 輸送密度：2,157 人/日

2. 事業構造の変更の内容

（現行） 第一種鉄道事業者：西日本旅客鉄道（株）

（変更後） 第一種鉄道事業者：あいの風とやま鉄道（株）

（計画開始から概ね5年後を目途）

計画開始から概ね5年後を目途に西日本旅客鉄道株式会社からあいの風とやま鉄道株式会社に事業主体を変更する。

3. 計画期間

令和6年2月15日～令和16年3月31日（10年間）

4. 地方公共団体その他の者による支援の主な内容

- （1）鉄道施設等の更新、整備、修繕に要する経費は、県、沿線4市（高岡市、氷見市、砺波市、南砺市）、JR西日本の負担により支援
- （2）県及び沿線4市があいの風とやま鉄道に出資を行うとともに、「城端線・氷見線経営安定基金（仮称）」を設置し、あいの風とやま鉄道の経営安定を図るための支援を行う。
- （3）あいの風とやま鉄道に事業主体が変更した後の安全かつ円滑な運行を行うため、JR西日本は運転士や施設、電気、車両など技術系の要員の確保に当たり、協力を行う。
- （4）JR西日本は150億円を拠出する。使途としては、鉄道施設整備費の一部に充当するほか、事業主体の変更時に「城端線・氷見線経営安定基金（仮称）」に拠出する。

5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- （1）新型鉄道車両の導入（事業費173億円）

振動の抑制による乗り心地の改善、加速性能の向上による速達性の確保、カーボンニュートラルの要請に応える環境性能に優れた、電気式気動車など新しいタイプの気動車を導入する。

車両前面にオリジナルデザインを取り入れるなど、デザインを工夫することにより、利用者が愛着を持てる「乗りたくなる路線」を目指す。

- （2）交通系ICカードへの対応（事業費4.6億円）

事業開始から概ね2年後を目途に、城端線・氷見線の全駅に交通系ICカードに

対応した改札機等を設置し、キャッシュレス化による利便性の向上を図るとともに、既に交通系 IC カードに対応しているあいの風とやま鉄道など他路線とのシームレスな乗継ぎを実現する。

(3) 持続性向上のための既存設備の改良（事業費 53 億円）

乗り心地の改善、将来の維持管理コストの縮減、将来にわたる安全な路線の維持を図るため、レール更新及び PC 枕木化等の既存設備の改良を行う。

(4) 運行本数の増加、パターンダイヤ化に向けた改良（事業費 44.8 億円）

朝・夕の通勤・通学時間帯には、増便や増車により混雑の緩和を図るほか、日中時間帯は 2 本/時のパターンダイヤ化を行う。

(5) 高岡駅での両線の直通化に向けた改良（事業費 37.8 億円）

城端線・氷見線両線が乗り入れる高岡駅において直通運転を行うための駅改良を行う。

(6) その他（事業費 28 億円） 合計 341.2 億円

※上記全ての項目について社会資本整備総合交付金を活用予定

6. 鉄道事業再構築事業の効果

○県及び沿線 4 市は公共交通を「社会インフラ」、地域公共交通サービスを「公共サービス」との考えのもと、自らの地域に対する「投資」として支援

○鉄軌道サービスの利便性・快適性向上、結節点となる駅の機能強化、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域公共交通サービスの実現

○地域の暮らしを支え、広域交流を促進し、まちづくりと連携した公共交通網を形成

○利便性向上施策等の取組により、実施計画期間中を通じて、城端線・氷見線の経営の安定化を図り、将来にわたって持続可能な地域公共交通の維持・確保の実現

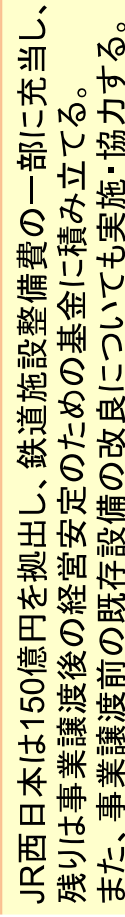
○年間利用者数

- ・計画開始前（令和 4 年度） 9,609 人/日
- ・計画最終年度（令和 15 年度） 12,000 人/日以上

○路線の収支

- ・計画開始前（令和 4 年度） △10.86 億円
- ・計画最終年度（令和 15 年度） △ 7.06 億円

(計画期間:令和6年2月～令和16年3月)



- ◇ライダー交通の導入促進
- ◇駅へのアクセス道路の整備
- ◇沿線の景観や立地環境を活かした観光関連施設や集客施設等の整備・拡充
- ◇アニメや漫画などを活用したまちづくりと連携した観光商品の造成、滞在型旅行の促進

JR西日本 城端線・氷見線に係る動き

城端線・氷見線

- 令和5年7月より、富山県、沿線4市※¹、JR西日本、あいの風とやま鉄道を構成員とする「城端線・氷見線再構築検討会※²」において、地域の将来像の中でのどのような地域公共交通が必要なのか、自治体が多角的に検討を進めている。
- 12月18日開催の第5回検討会において、あいの風とやま鉄道への移管も含めた鉄道事業再構築実施計画について、関係者で合意し、22日に国土交通大臣に計画の認定を申請。
- 令和6年2月8日、同計画を認定。

● 区間 ※1 高岡市、氷見市、砺波(となみ)市、南砺(なんり)市 ※2 地域交通法に よらない任意の検討会 ● 周辺路線図

城端線：高岡～城端 14駅、29.9km（単線非電化）
 氷見線：高岡～氷見 7駅、16.5km（単線非電化）

● ご利用状況（輸送密度）

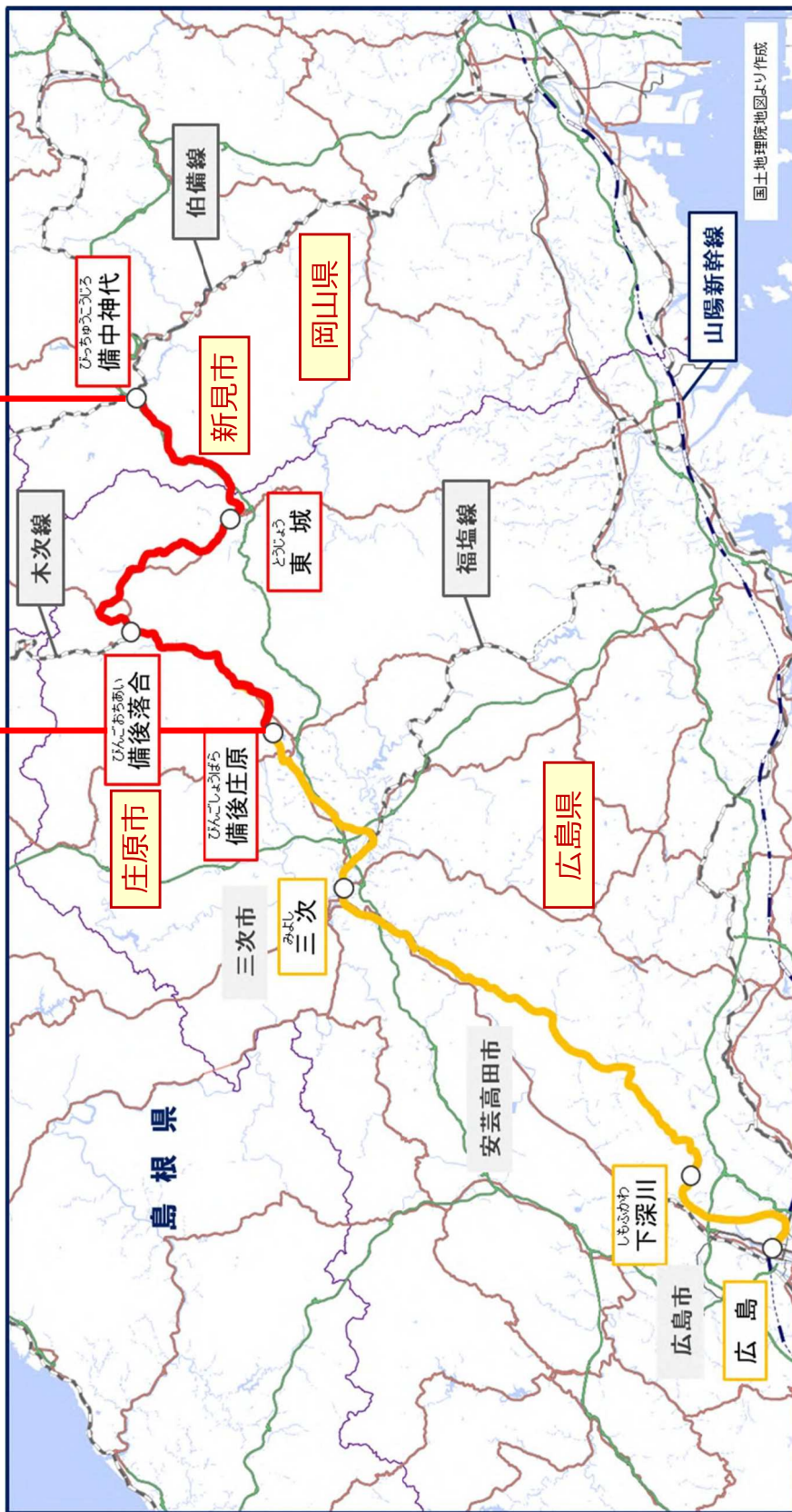
区 間	S62年度	R元年度	R4年度
城端線	4,479	2,923	2,481
氷見線	4,416	2,498	2,157

- 城端線・氷見線のこれまでの動きと現在の状況
- ◆ 昭和62年度に、城端・氷見線活性化推進協議会を立ち上げ、利用促進策を検討・実施
- ◆ 令和2年6月 城端線・氷見線LRT化検討会設立。
 （メンバー：富山県、沿線4市、JR西日本）
- ◆ 令和5年3月、LRT化せず、新型鉄道車両の導入を含めた、鉄道の利便性・快適性向上施策を図ることで合意
- ◆ 令和5年7月 第1回城端線・氷見線再構築検討会開催
- ◆ 10月 第3回検討会 あいの風とやま鉄道への移管を大筋合意
- ◆ 12月 第5回検討会 鉄道事業再構築実施計画案について合意
- ◆ 令和5年12月22日 国土交通大臣に実施計画の認定を申請
- ◆ 令和6年2月8日 同計画を認定



【芸備線再構築協議会】芸備線の現状

-
- 区間（芸備線全体）**
- 備中神代～広島 44駅、159.1km（単線非電化）



- ## ●利用状況（輸送密度）

区 間	S62年度	R元年度	R5年度
芸備線全体	2,561	1,323	1,206
備中神代～東城	504	81	81
東城～備後落合	476	11	19
備後落合～備後庄原	725	62	76
備後庄原～三次	1,257	381	370
三次～下深川	3,500	888	1,001
下深川～広島	10,556	10,953	8,829

- (単位：人／日)

区 間	S62年度	R元年度	R5年度
芸備線全体	2,561	1,323	1,206
備中神代～東城	504	81	81
東城～備後落合	476	11	19
備後落合～備後庄原	725	62	76
備後庄原～三次	1,257	381	370
三次～下深川	3,500	888	1,001
下深川～広島	10,556	10,953	8,829

- 線区別収支（令和3～5年度の平均）

区 間	収支 (百万円)	収支率 (%)	営業係数 (円)
備中神代～東城	△ 200	2.4%	4,129
東城～備後落合	△ 260	0.4%	25,416
備後落合～備後庄原	△ 260	2.4%	4,127
備後庄原～三次	△ 250	11.5%	871
三次～下深川	△ 1,320	14.9%	671

※収支率：営業費用に対する運輸収入の割合
※営業係数：100円の運輸収入を得るのに要した営業費用

芸備線

【芸備線再構築協議会】設置経緯

令和5年

- 10月 3日 J R西日本が、地域交通法に基づき備中神代駅～備後庄原駅間における**再構築協議会の設置を要請**
- 10月13日 要請区間をその区域に含む自治体である**岡山県・広島県・新見市・庄原市**（2県2市）に対し、再構築協議会の設置に関する**意見聴取を実施**
- 11月27日 一度の期限延長を経て、意見聴取を実施した2県2市が、それぞれ意見を提出（**国が再構築協議会を設置する場合には参加する**との2県2市の意見）
- 11月30日 広島県からの「庄原市以外の全沿線市とも芸備線の広域的な取組について議論したい」との意見を受け、**三次市・安芸高田市・広島市**に対し、再構築協議会への参加意向に関する**意見聴取を実施**
- 12月11日 安芸高田市が意見を提出（**不参加意向**）※令和6年10月から参加
- 12月15日 三次市・広島市が意見を提出（**参加意向**）

令和6年

1月12日 中国運輸局は、要請区間を特定区間とする**芸備線再構築協議会の設置を決定**

3月26日 第1回芸備線再構築協議会開催

芸備線再構築協議会

- ・第1回開催 令和6年 3月26日
- ・第2回開催 令和6年10月16日
- ・第3回開催 令和7年 3月26日
- ・第4回開催 令和7年 7月 9日

芸備線再構築協議会幹事会

- ・第1回開催 令和6年 5月16日
- ・第2回開催 令和6年 7月10日
- ・第3回開催 令和6年12月25日
- ・第4回開催 令和7年 1月29日
- ・第5回開催 令和7年 5月19日（書面開催）
- ・第6回開催 令和7年10月10日

芸備線再構築協議会

特定区間：備中神代駅～備後庄原駅 **対象区間：**備中神代駅～広島駅
自治体構成員：岡山県、新見市、広島県、庄原市、三次市、安芸高田市、広島市

芸備線再構築協議会幹事会

芸備線再構築協議会 構成員

・中国運輸局長（議長）

・岡山県 副知事

・広島県 副知事

・新見市 副市長

・庄原市 副市長

・J R 西日本岡山支社長・広島支社長

・呉工業高等専門学校 神田佑亮教授

・広島県バス協会 専務理事

・岡山県バス協会 専務理事

・岡山県 土木部長

・広島県 土木建築局長

・新見市 建設部長

・庄原市 環境建設部長

・岡山県警察本部 交通部長

・広島県警察本部 交通部長

・中国地方整備局長

・三次市 副市長

・安芸高田市 副市長

・広島市 副市長

芸備線再構築協議会幹事会 構成員

・中国運輸局 交通政策部長・鉄道部長（幹事長）

・岡山県 県民生活部長

・広島県 地域政策局長

・新見市 市民生活部長

・庄原市 生活福祉部長

・J R 西日本岡山支社 副支社長・広島支社 副支社長

・呉工業高等専門学校 神田佑亮教授

・広島県バス協会 専務理事

・岡山県バス協会 専務理事

・岡山県 土木部技術総括監

・広島県 土木建築局土木整備担当部長

・新見市 建設部建設課長

・庄原市 環境建設部建設課長

・岡山県警察本部 交通部交通規制課長

・広島県警察本部 交通部交通規制課長

・中国地方整備局 建政部長

・三次市 地域共創部長

・安芸高田市 企画部長

・広島市 道路交通局長

特定区間自治体

鉄道事業者

学識経験者

バス事業者

道路管理者

公安委員会

地方整備局

対象区間自治体

【芸備線再構築協議会】全体スケジュール案(令和7年5月中国運輸局提示)

	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度～
開催	3/26 第1回 協議会	5/16 第1回 幹事会	7/10 第2回 幹事会	10/16 第2回 協議会
		12/25 第3回 幹事会	1/29 第4回 幹事会	3/26 第3回 協議会
			5/19 第5回 幹事会	7月 第4回 協議会
			8月 第6回 幹事会	11月 第5回 協議会
			10月 第7回 幹事会	1月 第8回 幹事会
				3月 第6回 協議会
				R7年度と同様に開催
協議内容	※協議状況等により内容・時期の変更の可能性あり			
	協議開始から3年以内を目安に再構築方針を作成			
	調査事業 A 10/16～3/31実施	新調査事業 (より専門的な分析等に関する調査事業) 7月～3/31実施	調査事業 (再構築方針作成に関する調査事業) 4月～1年間実施	
	事業内容検討	実証事業 A (9ヶ月) 7月～3/31実施	実証事業 A (3ヶ月) 4月～3ヶ月間継続	
	A 芸備線の可能性を最大限追求 B 最適な交通モードの在り方を検討		実証事業 B 4月～最適な交通モード実証	
	※このスケジュール案は、協議開始から3年以内を目安とした再構築方針作成に向けて、今後進めるべき議論のスケジュールの方向性を示すものとして、中国運輸局が幹事会において構成員に提示するもの			
	※この案をもとに構成員間で今後議論していくことについて、共通認識として構成員間で一致する			
	※ただし、協議状況等により内容・時期の変更の可能性があることが前提			
		事業内容検討	再構築方針案 協議	方針決定
			実証事業と並行して再構築方針案協議	
	住民等意見聴取（調査事業において実施）			



画像は日田彦山線BRT
(福岡県～大分県)

住民説明会

～JR美祢線BRTでの復旧に向けて～



画像は前回の住民説明会の様子



美祢市

8月1日(土)

於福公民館 / 厚保公民館

8月5日(水)

美祢市民会館大会議室



目次

- JR美祢線についてこれまで話し合ってきたこと
- 停留所の変更・追加
鉄道駅(停留所)からの移設 / 10月～3月の実証に基づく停留所の追加
- 美祢線沿線地域公共交通協議会で今後、決定していくこと

JR美祢線について これまで話し合ってきたこと

2

I これまでの経緯と現在の状況

令和5年6月末の豪雨で橋梁が流失したことから、これからの地域の乗り物について、美祢線沿線地域公共交通協議会(山口県、沿線3市、JR西日本らで構成)で何度も話し合いを重ねてきた結果、次の方向で進めることが決まりました。

- 鉄道ではなく、「新しいバスシステム(BRT)」で再出発します
 - 「ただの路線バス」ではなく、鉄道の良いところと通常の路線バスの良いところを合わせた「新しいバスの仕組み」に切り替えることを決定しました。
- BRTの車両は一般的なバス車両です



※画像はイメージです。

3

Ⅱ BRTとは何か(路線バスとの違い)

BRTは(Bus Rapid Transit)の略で、「バス高速輸送システム」と呼ばれています。ストレスなく、スムーズに移動できるように、BRTには様々な工夫がされています。

比較項目		BRT	路線バス
 速達性・定時性 目的地までの 速さ・時間の安定性		バス停が少なく、すばやく移動 移動にかかる時間が短く、 時間通りに運行しやすい！	バス停が多く、時間がかかる 移動にかかる時間が長く、 時間通りに運行しにくい…
		 長門市駅～厚狭駅間（快速ルートの場合） 約 60分	 長門市駅～厚狭駅間（現状の代行バスルートの場合） 約 90分
 運賃 利用料金の目安		鉄道と同程度のわかりやすい運賃設定	鉄道と比べて高めの運賃設定
 鉄道との 相性	乗り継ぎのしやすさ	 鉄道との接続を考えたダイヤで運行 乗り継ぎが スムーズ ！	 鉄道との接続ダイヤが不十分
	時刻表のわかりやすさ	 鉄道と合わせた時刻表で、 計画が立てやすい ！	 時刻が不規則になりやすい
	運行情報の提供	 鉄道とあわせて、運行情報を わかりやすくお知らせ ！	 運行情報の提供が限定的

※表は現時点の想定です。

4

Ⅲ-① BRT化に向けて決まったこと

● BRT用のバス専用道は作らない！

「BRT＝バス専用の道路」というイメージを持たれがちですが、美祢線BRTの場合は、次のような理由からバス専用道は導入しません。

- 所要時間がほとんど変わらない(線路のすぐ近くを国道や県道が走っている区間が多いため)
- 多額の費用がかかる(費用対効果が見込めない)



※画像はイメージです。

美祢線BRTは既存の道路のみを走ります。

5

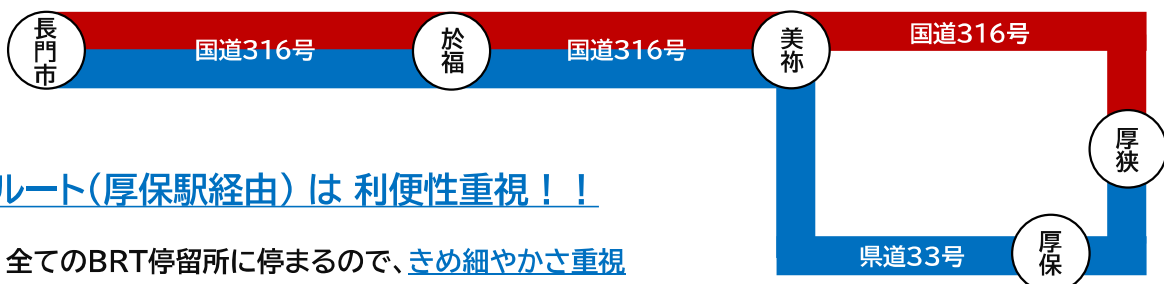
Ⅲ-② BRT化に向けて決まったこと

● 運行ルートは2ルート！

国道(316号)を走る快速ルートと県道(厚保駅経由)を走る通常ルートの2ルート
をバスが走ります。

快速ルート(国道ルート) は スピード重視！！

- バスが停まる停留所の数に限られているので、通常ルート(厚保駅経由)よりも早い
- 長門市駅～厚狭駅間の移動時間が通常ルートよりも短い



通常ルート(厚保駅経由) は 利便性重視！！

- 全てのBRT停留所に停まるので、きめ細やかさ重視
- 快速ルートと比べると、速達性は下がるものの、身近な場所に乗降ポイントを設定するので、利便性UP

6

Ⅲ-③ BRT化に向けて決まったこと

● 時間どおりに運行できるようにPTPSを導入！

PTPS(公共車両優先システム)は「Public Transportation Priority Systems」の略で、信号を優先的にコントロールして、交差点をスムーズに通過できるようにするシステムです。美祢線BRTの場合は、主要な交差点(5か所想定)に設置します。



※画像はイメージです。

7

Ⅲ-④ BRT化に向けて決まったこと

- 鉄道や代行バスよりも、運行本数が増加！

鉄道 (JR美祢線)	代行バス (令和8年4月時点)
運行本数 18本/日 (上り 9本 下り 9本)	運行本数 25本/日 (上り 12本 下り 13本)



BRT
運行本数 27本/日 以上 鉄道と比べて 約1.5倍

8

Ⅲ-⑤ BRT化に向けて決まったこと

- 鉄道や代行バスと比べて、停留所(停車場所)の数が増加！

鉄道 (JR美祢線)	代行バス (令和8年4月時点)
鉄道駅 12か所	停留所 14か所 ※湯ノ峠駅含む



BRT
テスト(実証)の結果により判断 停留所 最大21か所 鉄道と比べて 9か所増

☞【注意】 テスト(実証)の結果によって、停留所の数が減る可能性があります。

9

IV まとめ

- ① **BRT用のバス専用道は作らない！**
- ② **運行ルートは2ルート！**
(快速(国道)ルートと通常(厚保駅経由)ルートをバスが走ります)
- ③ **時間どおりに運行できるようにPTPSを導入！**
(運行ルート上の主要な交差点(5か所程度)に設置します)
- ④ **鉄道や代行バスよりも、運行本数が増加！**
(鉄道の時よりも約1.5倍(最大27本以上/日)に増えます)
- ⑤ **鉄道や代行バスと比べて、停留所(停車場所)の数が増加！**