



JR美祢線BRTでの復旧に関する住民説明会

12月16日(火) 於福公民館
12月17日(水) 厚保公民館
12月18日(木) 美祢市民会館大会議室

目次

- JR美祢線被災以降の経緯 P2
- 鉄道とバス(BRTを含む)の比較 P18
- BRTとは P26
- JR西日本が考えるBRT素案 P30

JR美祢線被災以降の経緯

【被災前（令和5年6月末以前）】
第6厚狭川橋りょうを走るJR美祢線
（四郎ヶ原駅～南大嶺駅間）



【被災後（令和5年6月末以降）】
豪雨により第6厚狭川橋りょう流失
（四郎ヶ原駅～南大嶺駅間）



【被災後（令和5年6月末以降）】
豪雨により第7厚狭川橋りょう付近の盛土流失
（四郎ヶ原駅～南大嶺駅間）



【令和5年7月3日】 JR西日本にJR単独による早期の鉄道復旧等を要請

（ 鉄道は、通勤や通学など沿線住民の日常生活や観光振興等に重要な役割を果たしている
鉄道が被災した場合には、他の重要インフラと同様に、事業者の責任において速やかに復旧することが大原則 ）

広島JR広島支社長
(当時)

村岡知事

前田下関市長

篠田美祢市長

古川山陽小野田市副市長

大谷長門市副市長



【令和5年7月4日～現在】 JR西日本においてバスによる代行輸送



【令和6年5月29日】

自治体の要請（JR単独による早期の鉄道復旧等）を踏まえた

JR西日本の見解

- JR美祿線は大量輸送としての鉄道の特性が発揮できていない
- JR単独での鉄道復旧や復旧後の持続的な運行は困難
- 鉄道以外のモードも含めた復旧議論を行う部会の設置を要請

【令和6年7月～令和7年5月】 JR美祢線利用促進協議会 復旧検討部会 鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討

利便性やコスト（復旧費・運行費）、災害耐性等の観点から 輸送モード別のメリットやデメリットを調査・検討し取りまとめる

美祢線沿線住民アンケート

JR美祢線利用促進協議会では、美祢線の「鉄道による復旧の整理・検討」と「鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討」を行う復旧検討部会を2024年7月に設置しました。

2023年6月末の豪雨災害により列車の運転を見合わせているJR美祢線において、現在は西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)が代行バスを運行しています。本協議会では、2024年10月1日から2025年3月21日までの間、通常のJR美祢線代行バスの運行に加え、「快速便の運行」「乗降場所の拡充」を行うなど、輸送の利便性向上に関する調査・実証実験を実施中です。

沿線住民の皆様から厚狭～美祢～長門（南北間）の公共交通に求めるニーズを伺うため、このアンケートを実施するものです。皆様からいただいたご意見は、今後の厚狭～美祢～長門（南北間）の公共交通を検討するための貴重な資料として活用させていただきます。アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。



■注意事項

・世帯の中で公共交通を利用する可能性が高い方がご回答ください。ただし、高校生については、長門市、美祢市、山陽小野田市の高校には別途調査を予定していますので、それ以外の高校へ通学される方がご回答ください。

■回答方法

- 以下のいずれか方法でご回答ください。
- ①本調査票にご記入いただき同封の返信用封筒（切手不要）で返送
- ②右の二次元バーコードからwebで回答



■回答期限

2025年1月7日(火)

■問合せ先

JR美祢線利用促進協議会(美祢市、長門市、山陽小野田市、山口県、JR西日本等で構成)
(事務局:美祢市総務企画部地域振興課)
電話:0837-(52)-1128 *受付時間:8時30分～17時15分(土日祝及び12/29～1/3は除く)
メール:chiikishinkou@city.mine.lg.jp

JR美祢線利用促進協議会

鉄道や鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討 報告書



令和7年5月

復旧検討部会

【参考】 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】抜粋

【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	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)	
		運行・車両 鉄道施設・土地	JR JR	運行・車両 鉄道施設・土地		
復旧費(インシタルコスト)		58億円以上			55億円 (うち、専用道整備費 45億円)	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

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 <u>安い</u> 【参考】 約46km 860円 (厚狹駅⇄長門市駅間)		未定	路線バスと比べて <u>安い</u>	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 <u>安い</u> ※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				<u>鉄道と一体</u>	鉄道と一体ではない
	運行情報				<u>鉄道と一体</u>	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。

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

【令和7年5月22日】 JR美祢線利用促進協議会 総会 復旧検討部会による取りまとめ結果の報告

(復旧検討部会の報告を踏まえた)

JR西日本の見解

- JR単独での鉄道復旧や復旧後の持続的な運行は困難との考えに変わりはない
- 複数の選択肢の中から「BRT」による復旧が最も適当
- 輸送モードを絞って早期に検討を具体化させるべき

【令和7年7月16日】

JR美祢線利用促進協議会 臨時総会

復旧検討部会による取りまとめ結果報告書に対する委員の意見

《沿線市の委員の意見》

- どのような復旧モードであったとしても、地域住民の利便性を念頭に、具体的な議論が加速することを望む
- BRT整備費を最小限とするなど、条件付きで「BRT」での復旧が望ましい
- 10年以上の復旧期間が必要な鉄道での復旧は困難、1日も早く「BRT」での復旧を検討・決定すべき

《篠田会長（美祢市長）の意見》

- 被災から早2年が経過、自治体負担や復旧期間等を総合的に勘案すると、利用者が求める利便性向上を早期に実現するためには、JR提案の「BRT」での復旧を基軸に進めていくことを受け入れざるを得ないのではないか

（委員の意見を踏まえた）

JR美祢線利用促進協議会による大まかな方向性

- 鉄道以外のモードで復旧を考えていくべき
- 鉄道以外のモードであれば、先ずは「BRT」について復旧に係る役割分担や県と3市で速やかに協議等を行うことが必要

【令和7年8月7日】 JR美祢線の復旧に関する知事・沿線3市長協議 《協議結果》

美祢線の運休から2年以上が経過する中、地域住民が代行バスによる不便な移動を余儀なくされている状況を長引かせることは望ましいものではなく、1日も早く解消する必要がある

(復旧期間や利用者の利便性等を勘案すると)

自治体としては“BRTによる復旧を目指す”

県・沿線3市共同の法定協議会を新たに設置し、関係者との調整を進める



【令和7年10月20日】 美祢線沿線地域公共交通協議会第1回会議

《協議結果》

BRTでの復旧に向けて地域公共交通計画等を策定していくことを決定

※ 地域公共交通計画等は、復旧費に係る国の支援(自治体負担分の2分の1を補助)を得るために必要な計画で
運行ルートや停留所の位置等について記載したもの



《美祢線沿線地域公共交通協議会(法定協議会)の構成員》 (全23名)

- 自治体(山口県、美祢市、長門市、山陽小野田市)
- 交通事業者(JR西日本、JRバス中国等)
- 道路管理者、公安委員会、学識経験者、国土交通省
- 利用者(学校、駅舎地域交流ステーション運営団体、自治会等)

鉄道とバス(BRTを含む)の比較

鉄道とバスの輸送特性の比較【輸送量】

- ・一度に多くのお客様をお運びできる点で、輸送量の面では鉄道が優位
- ・鉄道は車両連結することもでき、1便あたり100名以上の大量輸送に適している

鉄道

○ローカル鉄道（キハ40・47系） 約110名／両



○ローカル鉄道（キハ120系） 約100名／両



バス

○大型バス 約80名



○小型バス 約30名



鉄道とバスの輸送特性の比較 【速達性・定時性】

- ・鉄道は専用の線路を走行するため、定速走行が可能
- ・鉄道は専用の線路のみの走行の為、行き違い等の走行上の制約を受ける

鉄道

〈優先通行による速達性・定時性の向上〉

- 鉄道は専用の線路を走行するため、道路の混雑や信号待ちの影響を受けず、定速走行が可能



〈線路走行の制約による速達性・定時性の低下〉

- 但し、単線区間が多いローカル線においては、反対列車との行き違い による待ち時間が発生



バス

- 一般交通と混在することによる道路渋滞や、信号機等の影響を受け、一般的に専用路と道路交差において優先通行権を有する鉄道よりも速達性は低下



- 狭隘道路でない限り、鉄道の単線区間のような行き違いによる待ち時間は発生しない



鉄道とバスの輸送特性の比較【利用しやすさ ～乗降場所の柔軟性～】

- ・バスは比較的柔軟に乗降場所の設置が可能
- ・バスは鉄道と比較し、直接目的地の近くでの降車がしやすい

鉄道

- 駅の新設・移設には、物理的・金銭的制約を大きく受ける



駅舎の解体、新設



線路の配線変更



運行管理等のシステム改修

- 利用しやすくするには二次アクセスとの連携が不可欠



バス

- 比較的柔軟に停留所設置・移設が可能



12/1からもっと便利になる注目ポイント

① 新たな停留所を追加します！



くたり
(厚狭駅→長門市駅)



のぼり
(長門市駅→)

新たに日用品をお求めになるスーパー等の近くや、観光施設等、公共施設の近くに停留所を追加いたしました。

美祢線代行バス実証実験

- 目的地への乗り入れ（ダイレクトアクセス）も可能



鉄道とバスの輸送特性の比較【利用しやすさ ～運行ダイヤの柔軟性～】

- ・バスは道路を使用するため、運行ルート等について比較的柔軟性がある
- ・バスは鉄道と比較して運行本数が増やしやすい

鉄道

- 単線区間は行き違いできる地点に限られる



単線区間の行き違い設備



ダイヤグラム

- 走行ルートは線路上に限定



- 多くの制約から運行本数が増やしにくい

バス

- 行き違い等の物理的制約を受けにくい



一般道は基本2線以上



バスロータリー等で折り返し

- 柔軟な経路設定が可能



ご利用状況に応じた
走行ルートの変更

- 比較的運行本数が増やしやすい

1 現在よりも便数が増えます!

	平日 6月～8月	平日 9月～5月	土休日 6月～8月	土休日 9月～5月
厚狭駅～美祿駅間	19便	29便	18便	26便
厚狭駅～長門市駅間		26便		26便



鉄道とバスの輸送特性の比較 【利用しやすさ ～バリアフリー対応～】

- ・鉄道の場合、専用の乗車位置（駅のホーム）への移動やそれに伴う
こ線橋の段差など、バスと比較し身体的負担が多い

鉄道

- 乗降時の段差（旧型車両の場合）



[車両内までの高さ]
約26cm

- 駅によってはこ線橋での昇降が発生



バス

- 鉄道と同程度の段差がありますが、車体傾斜装置や乗り場を嵩上げすることにより、段差を緩和することが可能



出典：JR九州HP

- 道路上での乗降



鉄道とバスの輸送特性の比較【環境優位性：カーボンニュートラル】

- ・輸送量が少ない場合、バスの方が環境優位性に優れる
- ・EVに対応する場合、バスの方が低コスト

鉄道	バス
○車両 1 台あたりのCO2排出量はバスより多い (1,000~1,500kg/km) ○利用者が多ければ環境優位性は高い	○車両 1 台あたりのCO2排出量は鉄道より少ない (500~700kg/km) ○輸送量が少ない路線では、バスに優位性がある

一般に鉄道は次のような特長から、エネルギー効率が高く、環境にやさしい乗り物といわれます

一度に多くのお客様にご利用いただける

✕

走行時のエネルギー効率が高い

=

環境にやさしい鉄道
鉄道全体として
輸送人員 1 人あたりCO2排出量
乗用車の約 1/8 ※

※国土交通省HP資料

鉄道はお客様のご利用の多い線区、特に都市圏・都市間での大量輸送において大きな環境優位性を発揮します。

お運びするお客様が非常に少ない線区では、他のモードが環境の観点で優れています

イメージ

CO2排出量/km

1車両あたりCO2排出量イメージ

1両あたり およそ 1,000~1,500g-CO2/km

1台あたり およそ 500~700g-CO2/km

1台あたり およそ 100~200g-CO2/km

鉄道

バス

乗用車

1台

2台

50名程度以上

乗車人数

鉄道以外の輸送モードに環境優位性がある

鉄道に環境優位性がある

(注釈) 輸送モードごとのCO2排出量は車種・線区・運用条件等で異なり、上記は特定の人数や数値を正確に表したものではありません。
鉄道の数値は当社の線区をもとに試算、バス、乗用車の数値は国土交通省自動車燃費一覧(令和4年3月版)の代表的数値から概数として引用。

○対応した場合 DEC700



4.5億/車
1両約90名

○対応した場合 EV車



約0.5億/車
1両約80名

出典：ビーワイディージャパンHP

鉄道以外のモードによる復旧のパターン(バスによる検討)

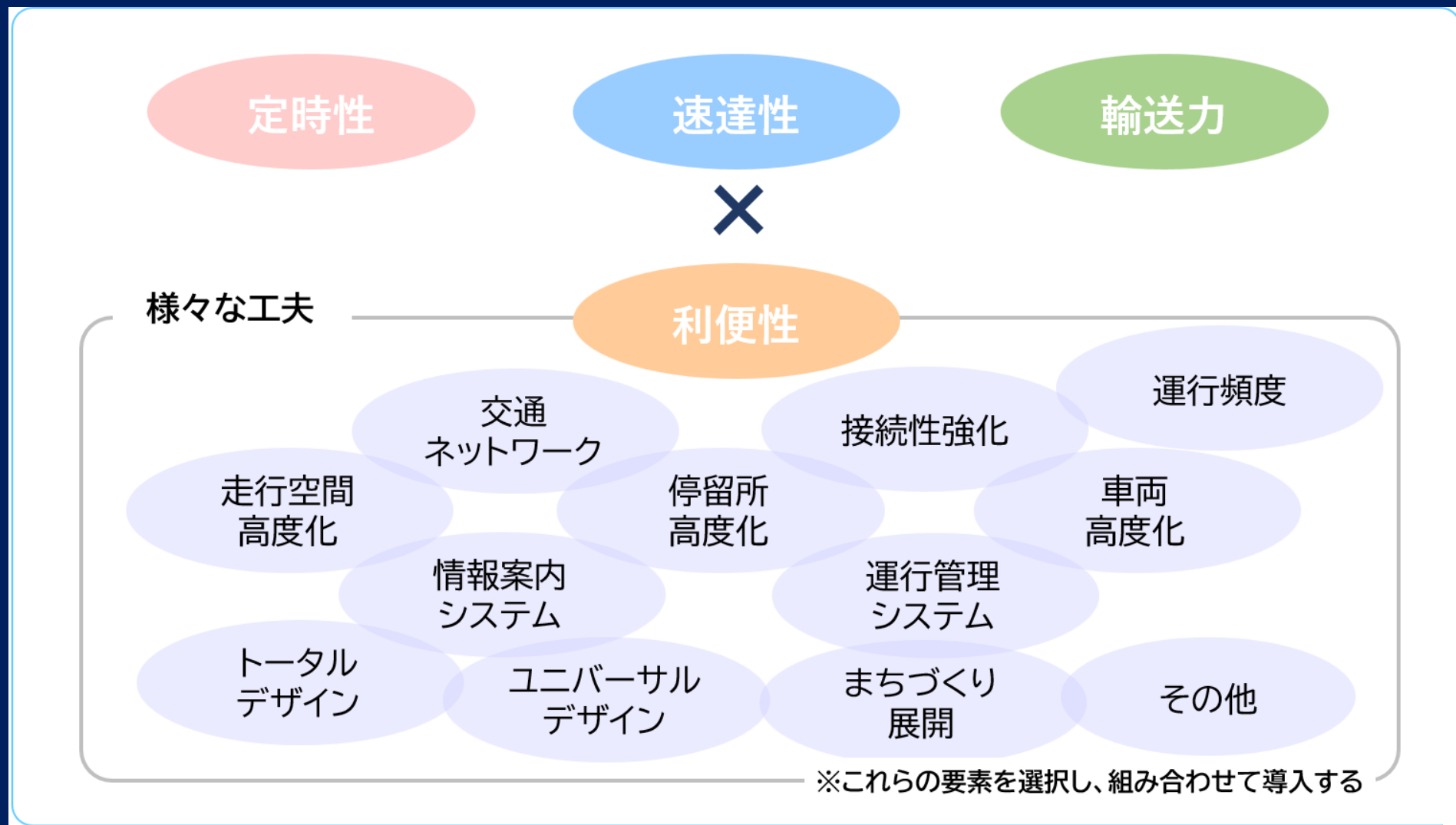
○バスによる復旧と鉄道(被災前)の諸元表

		9月以前の 代行バスレベル	実証快速便導入後の 代行バスレベル	【参考】鉄道(被災前)
イメージ				
最速 所要時間	厚狭～美祢	34分(普通便)	25分(快速便)	27分
	厚狭～ 長門市	81分(普通便)	65分(快速便)	62分
停留所・駅数		12 (被災前鉄道と同程度)	12+5	12
運行本数		19本 (被災前鉄道と同程度)	29本 (被災前鉄道の約1.5倍)	18本
運行経路		全区間公道 (厚狭～美祢間県道)	全区間公道 (厚狭～美祢間県道・国道)	全区間線路
バスロケ		×	○	×
キャッシュ決済		×	×	×
停留所・駅設備		バス停標識	バス停標識	駅

BRTとは

参考：BRTとは

BRTとは、走行空間、車両、運行管理などに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である。



BRTの定義

第3章 BRTの定義・概要

○本ガイドラインでは、BRTを次の通り定義

走行空間、車両、運行管理等に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**するシステム

○BRTは、バス車両のほか、走行空間、停留所、運行管理システム、情報案内システム等によって構成され、導入の目的や地域の状況に応じて、各要素を組み合わせ整備・運営

BRTを構成する要素（例）

■専用道



■優先レーン、PTPS



■専用レーン

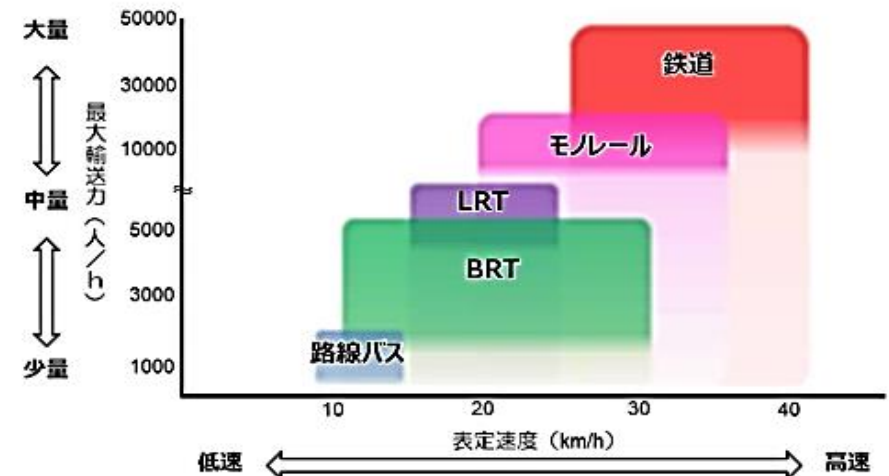


■連節バス



○BRTは鉄道・路線バスの中間的な輸送モードに分類され、道路を走行するため、比較的**ルート設定の自由度が高い**

	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
名称					
導入費用	高価				安価
ルート設定の特性	固定度高				自由度高



BRTの特徴

第4章 国内のBRT導入事例とその特徴

○国内でBRTが導入されている28事例※を対象に、導入の背景や輸送の特性から4グループに分類し、グループ毎に**走行空間や車両などの特徴を整理**

輸送密度

高い輸送力を有するBRT

- ・PTPSや快速運行を導入して速達性を高めつつ、**連節バスや高頻度運行により多くの利用者を輸送**

(例) 東京都臨海部では、将来の交通需要増への対応に備え、連節バスを導入した「東京BRT」がプレ運行中



東京BRT

高い速達性・輸送力を有するBRT

- ・**基幹交通として専用走行空間を整備**
- ・専用走行空間の整備が難しい場合は**バス優先レーンやPTPSを導入**

(例) 名古屋市では、道路中央車線にバス優先レーンを整備した「中央走行方式」を採用し、速達性・定時性を確保した「名古屋市基幹バス」が運行



名古屋市基幹バス

観光需要等に対応した輸送力を有するBRT

- ・**主要鉄道駅と観光地、観光地と観光地などを結ぶ区間を定時制を高めつつ連節バス等で運行**

(例) 横浜市では、都心臨海部の回遊性の向上や街の魅力を高めることを目的に、街のシンボルとなる連節バスを導入した「ベイサイドブルー」が運行



ベイサイドブルー

高い速達性を有するBRT

- ・交通量の少ない一般道において、**快速運行により目的地までの所要時間を短縮して速達性を確保**
- ・鉄道の廃線敷を活用し**バス専用道を整備**

(例) 日立市では、廃線跡地を無償譲渡された市が、バス専用道として整備し、従来路線バスよりも速達性を確保した「ひたちBRT」が運行



ひたちBRT

表定速度

※国土交通省調べ

JR西日本が考えるBRT素案

BRTによる復旧での目指す姿と検討すべき項目(JR叩き台)

※実施の有無を含めて検討

目指す姿		刷新感（＝地域の方・お客様にとって『良くなった』『乗ってみたい』と思っただけ）のあるBRT	
観点	実現 したいこと	計画策定時に検討すべき具体的項目	素案イメージ () 内は費用面あるいは技術面での検討を要するもの
速達性 ・ 定時性	時間通りの スムーズな移動	快速便の設定、交通信号の改良（PTPS導入）	快速便については鉄道と同程度を実現（鉄道より速達を目指す） 参考：鉄道 厚狹～美祢 27分・厚狹～長門市 62分
		バス専用道・専用レーン・優先レーンの設置の検討	（費用対効果を勘案し整備箇所を検討）
利便性 ・ サービス	使いやすいダイヤ	ダイヤ・運行本数・JR路線との接続	・運行本数については快速便を含め、鉄道の1.5倍（14往復程度） ・平日、土休日でそれぞれダイヤを設定 ・山陽線、新幹線、山陰線の順に可能な限り接続を確保
	鉄道との 高い親和性	運賃制度・連絡乗車券の設定・JR時刻表等への掲載	・鉄道と同程度の運賃（既存の路線バス運賃との調整） ・周辺線区との通し運賃の設定、連絡定期券の発売（JR西管内） ・大型時刻表、路線図、乗換検索等への掲載
	バリアフリー	誰もが利用しやすい設備や車両	・美祢線に比べ、バリアフリーに適した設備や車両の導入
	快適な設備・車両	乗降場所の仕様・バスの車種	・乗降場所については、上家、箱型等の快適な空間を目指す ・（大型、中型、観光特化型車両等を組み合わせた運行）
	柔軟な経路・停留所	運行ルート・乗降場所の位置	・普通便と快速便のルートを別々に設定 ・ニーズに応じた乗降場所の選定：温泉駐車場、高校近傍等
	美祢線に なかった便利な機能 ・ DXの活用	車内や乗降場所での交通情報提供 運賃支払い方法の多様化 車内USB（充電ポート）・Free Wi-Fi	・バスロケーションシステムによるBRT運行情報の提供 ・交通系ICカードによる支払い ・（クレジットカードや二次元コード等による支払い） ・（車内でスマホの充電やWi-Fiが利用可能）
未来感	未来に資する取組み	将来的な自動運転や隊列走行導入を目指した実証実験の実施	（実施区間等の検討）
	優れた環境性能	美祢線より環境性能を改善	（EVバス、バイオ燃料等の導入による脱炭素社会の実現に貢献）
まち づくり	地域との一体感	車両や乗降場所のデザインの一体化によるマイBRT意識醸成	（地域を巻き込んだデザインプロデュースにより、沿線のまちづくりと調和したデザイン・ブランディングを志向）
	まちづくりとの調和	美祢駅・長門市駅周辺整備事業との調和・整合性	（アクセスしやすい乗降場や他の公共交通機関との結節性向上）

重要視するサービス要素の割合

n = 2,217

移動が安全・安心である	75.7%
山陽新幹線や山陽線、山陰線と接続している	75.6%
乗継の待ち時間が短い	75.1%
居住地・目的地の近くで乗降できる	73.6%
移動したい時に移動できる(運行本数が多い)	73.0%
発車、到着の遅れが少ない	71.4%
安く利用できる	69.7%
交通系ICカード等のキャッシュレス決済が使える	69.7%

運休が少ない	69.1%
身体的負担が少なく利用できる	65.9%
短い時間で目的地に着く	63.9%
車内空間が広い	52.3%
車窓から見える景色が良い	47.0%
遅れや走行位置が分かる	41.9%
荷物を置く場所がある	41.8%

※複数選択可

☐ は美祢線に比べ改善する項目