

# **第2回 美祢線沿線地域公共交通協議会**

**令和8年2月17日（火）15：30**

**山口県庁4階共用第1会議室**

# 【報告第1号】

## 計画策定に係る各委員の意見について

# I 委員（利用促進部会委員含む）への意見照会（概要）

## ■ 照会事項

- 地域公共交通計画の骨子案作成に向けて、検討すべき事項や視点
  - 1 「基本的な方針」について
  - 2 「計画の目標」・「事業」について
  - 3 その他について

## ■ 提出された意見

210件（内容の重複含む）

## Ⅱ 主な提出意見

### 1 計画骨子（案）へ反映した意見

- ① 将来像・理念を明示すべき
- ② 各市の地域公共交通計画等と整合を図るべき
- ③ 利用促進や運転士不足対策にも取り組み、持続可能なBRTを構築するべき
- ④ BRTによる速達性・定時性の高いサービスを目指すべき
- ⑤ 学生や通勤利用者、高齢者にとっての利便性を高めるべき
- ⑥ 鉄道や他の公共交通ネットワークとの接続・連携が重要
- ⑦ 観光資源としての活用や観光二次交通の充実を図るべき

## Ⅱ 主な提出意見

### 2 今後検討する意見（1／2）

- ⑧ 既存の路線バスと違うB R Tの役割を明確にすべき
- ⑨ J R 西日本による継続的な責任運行の担保が必要
- ⑩ 運行回数、利用者数、収支、行政負担等についての目標設定が必要
- ⑪ 地域づくりやまちづくり、観光振興との連携や環境への配慮が重要
- ⑫ 魅力的な車両の導入、停留所の増加やバリアフリー化、交通系 I C カード、バスロケーションシステム、自動運転の導入、貨客混載等を検討すべき
- ⑬ 信号でのバス優先、快速便、増便、柔軟な運行ダイヤやルート設定、運賃制度など、利便性向上に係る検討が必要
- ⑭ 未来感・刷新感のある魅力的なB R Tを目指すべき
- ⑮ 費用負担を抑制した形での復旧、運行を目指すべき

## Ⅱ 主な提出意見

### 2 今後検討する意見（2／2）

- ⑯ 安心安全な乗降場所、待合環境の充実や駅周辺の整備を検討すべき
- ⑰ 線路跡地の活用について検討すべき
- ⑱ 美祢線の起点となる厚狭駅の機能強化を検討すべき
- ⑲ 少ない専用道で美祢線沿線の魅力と活力を高められるのか
- ⑳ 於福－長門湯本間への専用道の設置等を検討し、観光に活用すべき
- ㉑ 湯ノ峰－厚保間の専用道等、厚保や湯ノ峰へのアクセス確保を検討すべき
- ㉒ B R T導入に際しては多様な意見を踏まえるべき

【議案第1号】

# 美祢線沿線地域公共交通計画骨子案

## 【議案第2号】

# BRT整備に向けた検討

# I 確認・検討事項

## ■ 確認事項

### 1 令和6年度実証実験の結果

## ■ 検討事項

### 2 速達性・定時性の向上

(1) 専用道の設置の有無

(2) PTPSの設置の有無

### 3 利便性の向上

(1) 便数の設定

※ バス停の位置や数、キャッシュレス決済の導入等、上記以外の整備の方向性については、第3回会議にて議論予定

# 1 令和6年度実証実験の結果

## (1) 実証実験の内容

- JR美祢線に沿った通常ルート便（以下、「通常便」という。）に加え、**国道316号を通る快速便（以下、「快速便」という。）を運行**し、利用者の状況を確認

## (2) 結果及び分析

- 厚狭駅～長門市駅間の代行バスによる所要時間は、通常ルートでは鉄道に比べ約19分多く必要だが、快速便ルートでは増加が3分程度となり、快速便ルートの設定により、**鉄道に近い速達性を実現可能**
- 快速便前後で通常便利用者の減少が見られたが、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**
- 同年実施した乗降調査結果では、「増便したバスの快速運転」と「既存の代行バスに加えたバスの増便」に対し、半数以上の方が利用が便利だと実感

# 1 令和6年度実証実験の結果

# 運行ルート



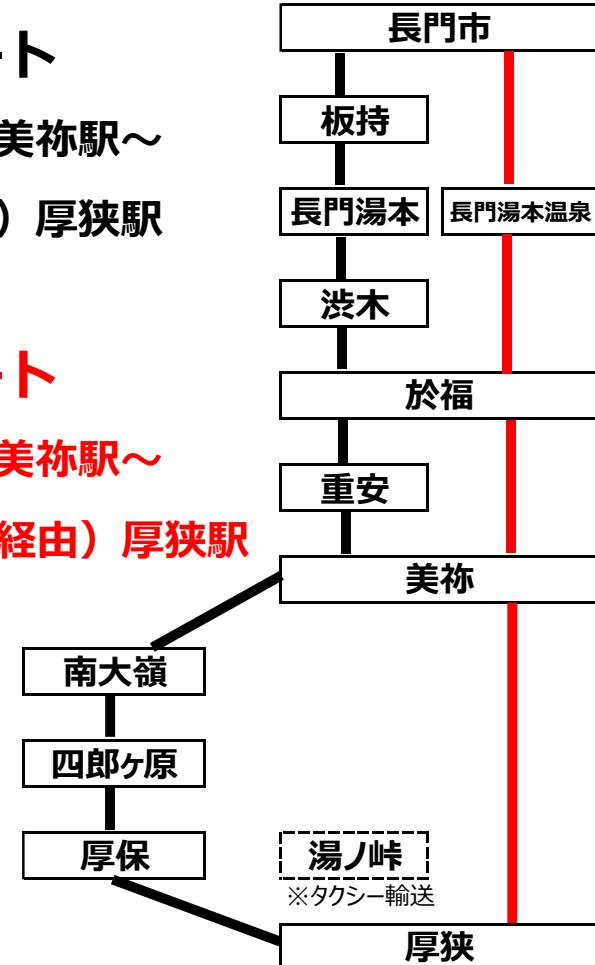
## ①通常ルート

# 長門市駅～美祢駅～ (厚保駅経由) 厚狭駅

## ②快速ルート

## 長門市駅～美祢駅～

## (国道316号経由) 厚狭駅



※R6.12～R7.3.21までの快速ルートでは加藤・柳瀬・美祢市役所前・長門市役所前にも停車  
※於福・濱木・板持は駅付近の国道上に停車

## 2 速達性・定時性の向上

- 速達性・定時性の向上を図る手法として、専用道及びPTPSを検討
- 専用道・PTPSとともに設置を必須とするものではなく、費用対効果を検証のうえ判断

※PTPS (Public Transportation Priority Systems) : 公共車両優先システム

交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステムであり、全国で導入が進められています。

※国土交通省HPより引用

## 2 速達性・定時性の向上

### (1) 専用道の設置の有無

#### ◆専用道設置検討箇所

※復旧検討部会で提案のあった箇所のうち、  
速達性向上が見込まれる箇所について検討

A 南大嶺駅～美祢駅

B 貞任第5踏切～厚保駅

C 厚狭駅～下河端第2踏切

#### ◆基準となるルート所要時間

○通常便ルート 81分

○快速便ルート 65分

※現行ダイヤにおける厚狭駅⇒長門市駅間の所要時間

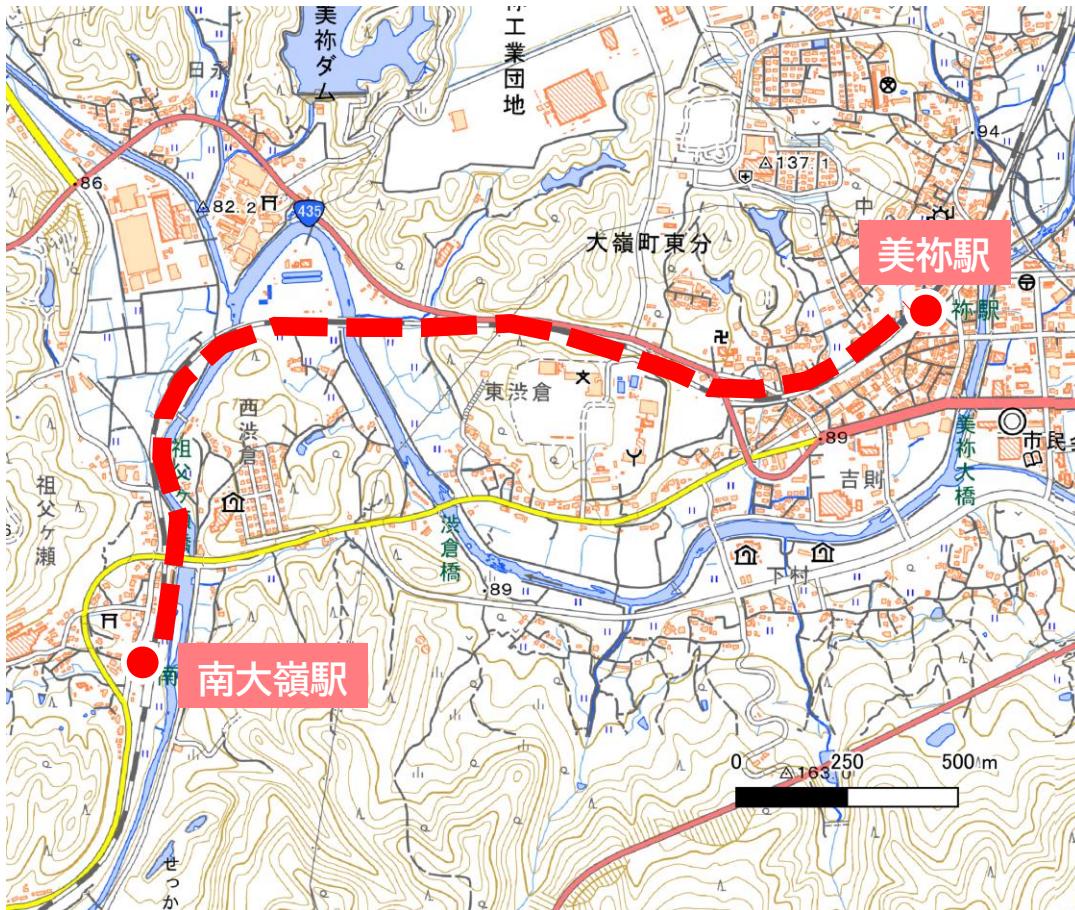


出典：国土地理院「地理院地図」

## 2 速達性・定時性の向上

### (1) 専用道の設置の有無

◆検討パターン A 区間：南大嶺駅～美祢駅間【2.5km】



出典：国土地理院「地理院地図」

#### ※効果の算定条件

- ・バス走行速度は、専用道では40km/h、一般道では法定速度として計算
- ・専用道と一般道の交差部では、専用道を走るバス側が一旦停止

#### 想定される効果

- 通常便ルート所要時間を約1分短縮

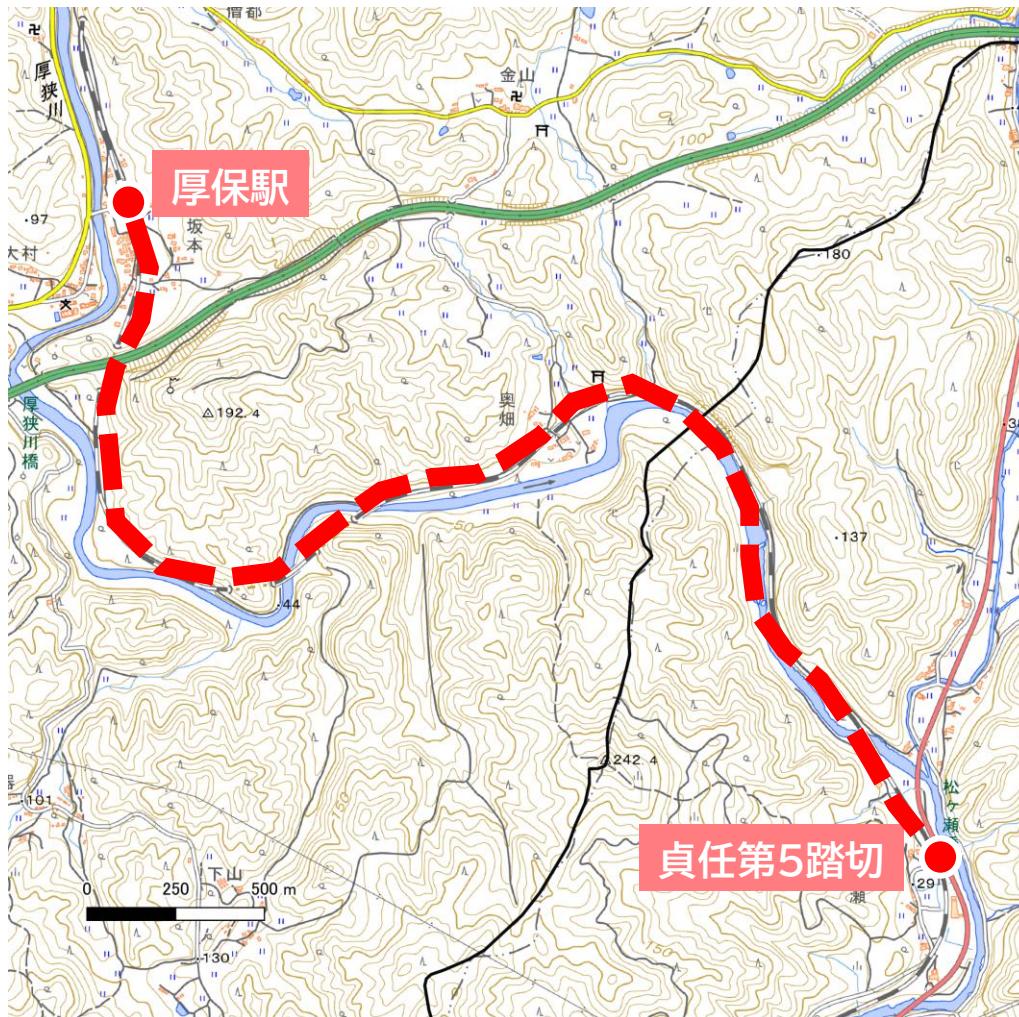
**費用(超概算)：約28億円**

※費用にはシステム改修等の経費も含む

## 2 速達性・定時性の向上

### (1) 専用道の設置の有無

◆検討パターン B 区間：貞任第5踏切～厚保駅間【4.2km】



### 想定される効果

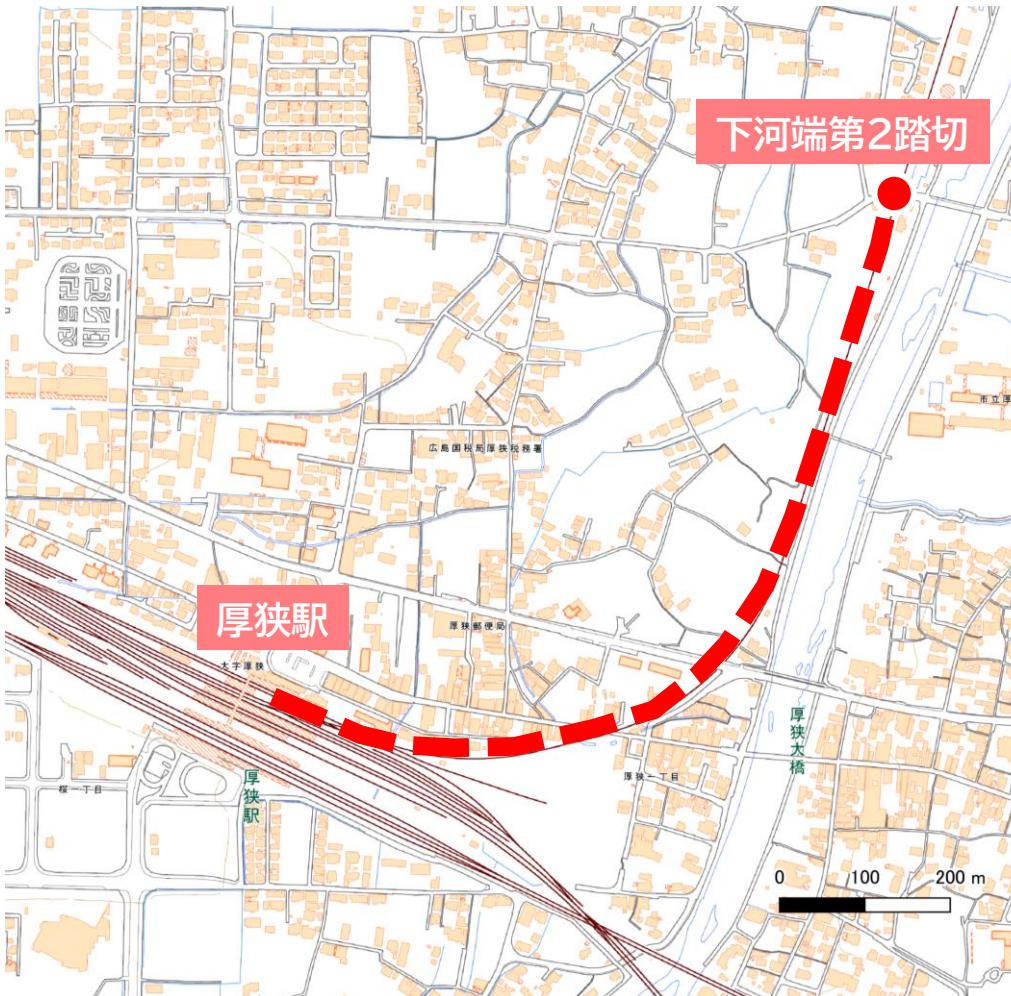
- JR美祢線と同一ルートで運行可能  
(厚狭一湯ノ峰一厚保)
- 通常便ルート所要時間と同程度

費用：約45億円

## 2 速達性・定時性の向上

### (1) 専用道の設置の有無

◆検討パターン C 区間：厚狭駅～下河端第2踏切間【1.2 km】



出典：国土地理院「地理院地図」

想定される効果：

- 厚狭駅構内への乗り入れが可能
- 快速便ルート所要時間を約1分短縮

費用(超概算)：約21億円

## 2 速達性・定時性の向上

### (2) PTPSの設置の有無

#### ①PTPS設置検討箇所（5交差点）

A 正明市交差点

B 吉則下交差点

C 美祢駅入口交差点

D 国行交差点

E 加藤交差点

#### ②想定される効果

○バスが交差点で停止することなく走行  
できるよう、信号機の制御を行う。

⇒ 赤信号待ち時間を交差点によっては  
最大1.5分程度短縮

#### ③費用（概算）約0.6億円

※上記5箇所を整備した場合



出典：国土地理院「地理院地図」

### 3 利便性の向上について

#### ○ 利便性の向上を図る手法の一つとして、便数の設定について検討

- ・ 令和6年度の実証実験において、運行本数を10本増便した結果、乗降調査結果では、「増便したバスの快速運転」と「既存の代行バスに加えたバスの増便」に対し、半数以上の人利用が便利だと感じている。
- ・ 復旧検討部会において実施した住民アンケートでは、増便に関して多くの希望が寄せられている。

## II 検討事項の評価を踏まえた方向性 [事務局案]

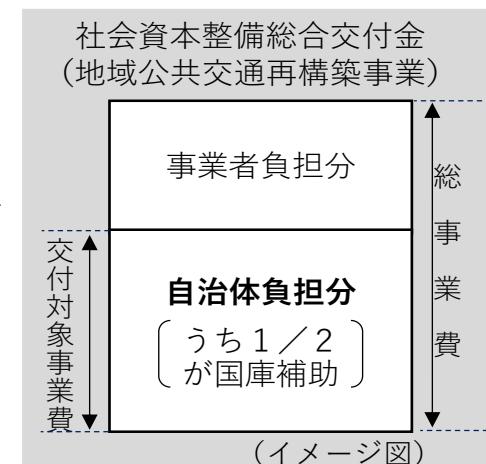
- ① 速達性・定時性の向上策としては、実証実験で運行した快速便の設定や、運行時間の短縮が期待でき、整備費用が比較的小さいPTPSの設置が効果的と考えられる。

### ▶通常便・快速便による2ルートでの運行、PTPSの設置

- ② また、専用道については、検討した3つのパターンに示されるように、速達性の向上効果はわずかであり、得られる効果に対するコストが大きくなる見込み

### ▶速達性・定時性の向上を目的とした専用道整備は費用対効果が低くなる見込みであり、専用道の必要性は慎重に検討

※ BRTの整備については、国の社会資本整備総合交付金の活用を想定



- ③ 運行本数については、乗降調査の結果等から、増便することにより、より多くの地域住民のニーズに対応できるようになると考えられる。

### ▶運行本数はJR美祢線の1.5倍程度