

美祢線沿線地域公共交通計画策定に係る意見等について【とりまとめ】

1 「基本的な方針」について

目指すべき将来像・理念や公共交通が目指す役割を検討するにあたり、地域公共交通計画に記載すべき事項や、必要な視点などについて記入

意見の内容	主な意見区分
将来像・理念について	
● 将来像・理念の明示・・・「誰もが快適・便利に移動できる交通網の実現」「持続可能な地域社会の形成」など	①
● 各市が策定している地域公共交通計画の基本理念と整合を図るとともに、「安全で快適な公共交通ネットワークの構築」、「利便性が高く、利用し易い公共交通環境の創出」、「地域づくりと一体となった公共交通の維持・存続」、また、BRTが観光資源の一助となるといった視点が必要と感じている。	②⑪
● 地域内外の移動がわかりやすく、使いやすい交通ネットワーク	⑥⑬
BRTの役割について	
● 地域の『誇り』、『宝』、『シンボル』となるか。	⑧⑭
● 山陽と山陰を結ぶ二次交通としての役割を担いつつ、沿線3市を結ぶ交通基幹軸としての機能が鉄道以上に果たせるか。	⑧
● ・将来にわたって持続可能な地域公共交通としての役割 ・地域住民の生活路線、山陽と山陰を結ぶ二次交通の結節点としての役割 ・地域間交流の促進を図る地域経済活動の基盤としての役割 ・駅周辺のまちづくりなど地域活性化につなげていく役割	③⑧⑪
● 既存の路線バスとの違いを明確にしてはどうか。	⑧
● 美祢線という鉄道からBRTへの転換をするに当たり、既存するバス路線とははっきり区別して、広域交通、都市間交通としての役割の必要性和活用ができるものでないといけない。	⑧
● 公共交通が目指す役割・・・高齢化、人口減少、環境負荷の増大などに対し、公共交通が果たすべき役割を明確にする。	⑧
● 山口県の公共交通ネットワークを構成し、各市を結節する地域間幹線として位置付ける。	⑧
● 地域住民の生活路線、山陽と山陰を結ぶ二次交通の結節点としての役割	⑧
● 地域間交流の促進を図る地域経済活動の基盤としての役割	⑧
● 地域住民の生活を支える基盤	⑧
まちづくり・地域づくりとの連携について	
● 『地方創生（地域の活性化）』や『まちづくり』に繋がるか。	⑪

● まちづくりとの連携が重要と思う。	⑪
● 主要結節点にはモビリティハブが設定され、平時や発災時を問わず、地域や交通の情報が集まる場として機能できるか。	⑪⑬
● B R Tについて、鉄道と比べて路線、乗降場所等に柔軟に対応できるという点を生かし、鉄道（新幹線、山陽線、山陰線）、バス、乗合タクシー等の他の交通機関との接続や沿線3市のまちづくり、観光振興とも連携した、地域住民や観光客にとって使いやすい持続的な地域旅客運送サービスを提供することが必要である。	⑥⑪⑫
● 通学（地域）利便性の向上と観光利用促進の融合による、地域経済活性化の柱の一つとしての役割を担う。	⑤⑦⑪
● 駅周辺のまちづくりなど地域活性化に繋げていく役割	⑪
利便性の高いB R Tについて	
● 定時性、速達性、運賃など、鉄道と同等程度またはそれ以上に利便性が高い、未来感、刷新感のあるB R T	④⑬⑭
● 沿線居住者（通院や通学、買物利用者等）や観光客への移動が鉄道時よりも快適で便利になるか。	⑤⑦
● B R Tの特性を有効活用されているか。（例、鉄道時の運行ルートに捉われないルート設定等）	⑫⑬
● 一人でも多くの方（地域や観光客等）が「B R Tになって良かった」と思えるものか。	⑭⑫
● B R Tが地域の方々の利便性の良いものになるのかといった視点が必要	⑭⑫
● 定時性、速達性、運賃等において、従来の鉄道以上に利便性向上が図られ、刷新感のあるB R T	④⑬⑭
持続可能なB R Tについて	
● 将来にわたって持続可能な運行サービスが実現できるか。	③
● 少子高齢化及び人口減少が進む将来像が考えられる中で、B R Tが継続的に活用されるようにするということが必要である。	③
● B R Tが地域にとってより良いものとなるか、持続可能なものとなるかといった視点が必要。また、地域の方々が「乗りたい」と思うB R Tとなるかといった視点が必要。	③⑫
● 将来にわたって持続可能な美祢線B R Tを構築するべきと考える。美祢線の運行主体であるJ R西日本が責任を持って美祢線B R Tの運行主体であり続ける旨を明確にしておくべきではないか。	③⑨
● B R Tの利用度が高い沿線住民や通学通勤者等にとって利用しやすい公共交通として持続可能なものとなるかといった視点が必要	③⑫⑬

● 安定経営を長続きさせるため、観光やイベントよりも日常使い（通学、通院）での利用促進を重視した方がより良い。	③
魅力あるBRTについて	
● 100年の歴史ある鉄路がBRTに代わる事がメリットとなる様な施策を、最大限に盛り込むことが必要である。安全性・利便性・速達性・将来性を県全体、もっと広く考えれば全国規模から見た美祢線BRTを創造する事を視点として、BRTを地域の起爆剤と考えていただきたい。	⑫⑬⑭
● JR美祢線は、厚狭～長門間約46kmのうち4.2kmの専用道で美祢線沿線の魅力と活力を高める公共交通機関となり得るか。	⑰
通学や通勤の利便性向上について	
● 美祢線の主な利用者は学生や通勤客と思われる。学生や通勤利用者にとって利用しやすくなることを望む。（増便も含めて）	⑤
● 高校通学など、地域住民の移動ニーズに応えるサービス水準とする。	⑤
BRTを活用した観光振興について	
● 観光客にとっても新幹線との接続を強化し、利用しやすくなること。	⑥⑦⑪
● 観光地間の周遊・回遊など、観光にも資する路線とする。	⑦⑪
● 公共交通は地域住民の生活基盤であると同時に、観光来訪者の移動手段として重要な役割を担っている	⑦⑪
● BRT導入により、沿線観光地へのアクセス改善と交流人口拡大に繋げる視点が必要	⑦⑪
● 地域資源をつなぎ、交流・関係人口を生み出す装置	⑦⑪
● 観光二次交通等を含めた総合的な地域交通体系	⑦⑪
● 地域観光資源と連動し、観光・交流・経済活動を下支えする交通	⑦⑪
BRT導入や維持にかかる費用について	
● 自治体の費用負担を抑制した形での復旧、運行を目指すべき。	⑮
その他	
● 事業主体のJR西日本の提案が実現できれば良い。	⑨
● 地域としてのSDGs・環境に配慮したサステナブルな視点	⑪

2 「計画の目標」・「事業」について

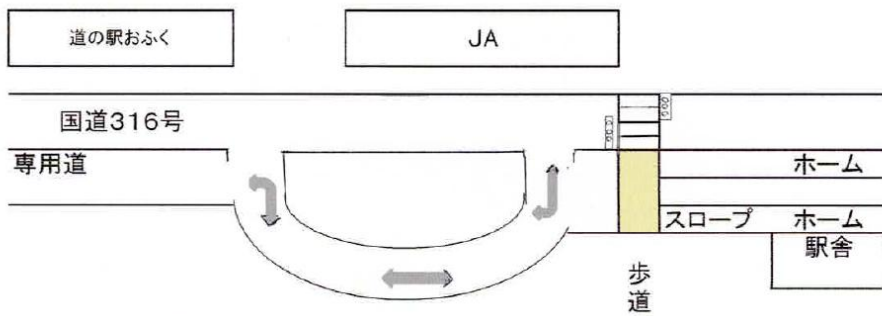
上記の「基本的な方針」に即した「基本的な目標」や、その目標達成のために「必要な事業」の設定などにあたり、地域公共交通計画に記載すべき事項や、必要な視点などについて記入

意見の内容	主な意見区分
目標・事業の設定の視点について	
● 「計画の目標」 美祢線BRTの利用者数（輸送密度）を目標に掲げるべき。	⑩
● 「利便性の向上」、「安心・安全」、「持続可能性」について、目標に掲げるべき。	⑩
● 目標の視点としては、利便性の向上、美祢線を軸とする公共交通ネットワーク、安心・安全に利用できる環境整備、観光客の来訪、維持・促進に向けた機運の醸成などが考えられる。	③⑦⑧⑪⑬
● 基本的な目標・・・BRTによる速達性・定時性の高い移動手段の提供・環境負荷低減など	④⑪
● 必要な事業・・・BRT路線の整備・拡充（段階的導入）・バス路線の再編・接続強化・駅、バス停留所のバリアフリー化や利便性向上・利用者に寄り添う路線計画	⑥⑫⑯
● 現実的な目標値の設定（例、輸送密度、収益性、行政負担等）	⑩
● 「利用人数」だけでなく、速達性、定時性、利便性（サービス）、未来感、まちづくりなど各項目に対する目標を設定する。	⑩
● JR西日本から示された叩き台や、今後協議される事業案について、現状診断の結果やBRTの特徴等を勘案したうえで検討し、地域での利用回数増加や潜在需要の掘り起こし等を加味し、利便性やサービス向上と公的負担額等のバランスも考慮した運行回数、利用者数、収支等についての目標を設定することが必要ではないかと考える。	⑩
● 地域の方々の利用人数と推移についての目標値を掲げるべき	⑩
● 「観光振興」、「交流人口」、「満足度」など、観光来訪者に対する目標を設定する。	⑩
通学の利便性向上について	
● 美祢線を利用する学生（高校生、大学生）の利便性向上に係る検討が必要 （事業例）・通学快速便の運行、増便 ・山口東京理科大学厚狭キャンパスの開設を見据えた大学生のニーズへの対応準備 等	⑤
● 通学の利便性が維持されること（路線バスとの乗り継ぎなど）	⑤⑥
● 通学生に適した車両（荷物スペース確保、車内Wi-Fi、充電機器の整備など）	⑤⑫
● 利用者の大部分は通学生であるが朝夕の約200名の乗車に対応できるように。また、通常の登下校時以外の天候等による一斉下校、考查日の下	⑤

校に配慮して頂けるか。	
● 時間通りに運行できる定時性を重視すべき。週 5 日以上利用している客、特に学生が安心して乗れる定員の確保と増便。	④⑤
● 利便性向上や持続可能性について目標に掲げるべき	③⑬
B R T を活用した観光振興について	
● 観光資源としての活用	⑦
● 観光客に分かりやすい案内表示や多言語対応の整備	⑦⑪
● 観光キャンペーンや地域イベント等と連携した利用促進策の実施	⑦⑪
● 沿線観光資源と結び付けた周遊ルートの形成	⑦⑪
● 観光やイベントは 1 年 365 日→永年、永続的に集客するほどの勢いがないと収益に結びつかず、事業主体のエネルギーの消耗も激しくなる。	⑦⑪
● DC のタイミングや刷新感という名目のもと、一瞬のマスコミ受けのためにオープンバス購入？などに多額の事業費を計上しているように感じるが、近い将来無用の長物になる可能性が高い。	③⑪⑮
利便性の高い B R T について	
● 鉄道と同水準の速達性や定時制を目指す。(例、快速便、PTPS の導入等)	④⑬
● 運行本数の増加 (例、被災前鉄道時 (18 本) の 1.5 倍以上)	⑬
● 所要時間、運行頻度等のサービス水準の設定	④⑬
● B R T は、バス専用道やバス専用レーン、連結バスの導入、信号でのバス優先、GPS による運行管理などを組み合わせて、従来の路線バスより高い速達性、定時性、輸送力を実現し、鉄道などとの接続性を高めるなど利便性を提供するシステムが求められる。	④⑥⑬
● 設定時間内に厚狭駅等に到着可能な正確性の高い運行や B R T 車両の快適性向上、BRT をより良くするための利用者等から意見要望の聞き取りなどが必要	④⑫⑳
● 通学や観光利用等に配慮した魅力的な車両の導入 (例、USB 充電ポート、IC カード、荷物置きスペースの確保、ノンステップ、EV 車両、観光型車両、車内 Wi-Fi、車内販売等)	⑫
● 柔軟な車両の運行：運行時間や利用者の属性に応じた車両の導入 (例、通学時間やテスト期間：大型車両、観光時間：観光型車両、日常利用時間：小型車両)	⑤⑫
● 交通系 IC カードや新たなキャッシュレス決済などの導入も検討する必要がある。	⑫
● 利便性向上に向けた運行ダイヤの設定や、IC カードの導入が必要	⑫⑬
● IC 化は必須条件であり時間をかけずに降車できるシステム造りを考えていく必要がある。	⑫
● 新幹線へのアクセス、他の路線の交通網の再編が必要である。	⑥
● 鉄道と同水準の運賃を設定 (例、通し運賃：東京駅～美祢駅)	⑬
● 鉄道と同水準の運賃設定、鉄道との親和性 (交通系 IC カードなど) 確	⑫⑬

保（２件）	
● 乗継利便性に配慮した運行ダイヤの設定（例、山陽新幹線（速達タイプを含む）や山陽線と接続等）	⑥
● 新幹線（厚狭駅）から美祢線ＢＲＴの接続を強化する事業（快速便、交通信号の改良）	④⑬⑱
● 他の交通機関（ＪＲ 他路線、バス路線）との接続上の連携	⑥
● 長門市、厚狭駅へホームへの乗り入れも検討（乗り入れにより乗車切符の一本化実現）	⑬
● ＪＲ 美祢線 ＢＲＴ と他交通機関の結節強化と観光二次交通の整備、商品化	⑥⑦
● 観光客にとって現金での支払いはできればしたくないと思っているのでは。交通系 IC カードまたはＱＲ決済が利用できるように。また、目的地までの切符（乗車券）がＢＲＴでも利用できれば良い。	⑫⑬
● 事業について、美祢線の起点となる厚狭駅の機能強化について検討すべき。例えば、厚狭駅への新幹線「さくら」の停車や美祢線ＢＲＴとの山陽新幹線、山陽線の接続強化などの検討が必要ではないか。	⑱
● 利用状況に応じた停留所の増加	⑫
● 利用ニーズに合わせた運行ダイヤ、乗降場所の設定（２件）	⑫⑬
● 主要な停留所の待合環境の整備・充実（例、雨風等を凌げる上屋、バスロケーションシステム、デジタルサイネージを用いた案内表示、自転車置き場等）	⑫⑬
● 主要結節点の整備・充実（例、高校生や観光客に配慮した待合スペースの確保等）	⑬
● 停留所の環境整備（バスロケーションシステム、デジタルサイネージの導入など）	⑫
● 快適な車両（ノンステップバスなど）、待合環境の整備	⑫⑬
● 駅・停留所の待合環境。（トイレ、待合設備等）	⑬
● 安全で安心な乗降場所の整備、良好な待合空間の確保	⑬
● 将来を見据えた新技術の導入の布石（IC カード、MaaS、自動運転等）	⑫
● IC カードの導入による利便性の向上	⑫
● 通学や通院への利便性向上を優先した地道な計画にした方がよい。	⑤
● 高齢者や学生をはじめとする地域住民が日常生活に必要な移動を無理なく行える交通環境	⑤
魅力あるＢＲＴについて	
● 美祢線ＢＲＴの創設にあたり美祢線を１本のラインと考え、「魅せるＢＲＴ」にする事を柱に掲げてほしい。ＢＲＴそのものが観光になる事が、持続可能で未来を創造できる。	⑦⑭
● ＢＲＴの特異性が重要だと考えると、ＢＲＴの内装・外装を従来のバスと異なる仕様（デザイン）が不可欠だと思われる。（インバウンド向けなら和テイスト等）	⑦⑫
● 専用道路を於福駅～湯本温泉に設置し美祢市～長門市間の観光にＢＲＴ	⑦⑳

<p>を活用していければと思う。</p> <p>来年世界ジオパークに認定が決定している。「Mine 秋吉台ジオパーク」認定を大いに活用でき、湯本温泉（長門市）との連携も素晴らしいものになると思う。</p> <p>「魅せるBRT」の実現も、於福駅から湯本方面に向かうと国道316号沿いよりトンネル通過で離れて行き、国道の下を通り渋木地域では国道沿いの山あいの上を通り、湯本地区ではまた国道の下をくぐり、四季折々に変化する車窓を眺めることができ、まさに「魅せるBRT」が実現できる。BRTの専用道は国道から認識できることが不可欠と考える。</p>	
多様なニーズの反映について	
<ul style="list-style-type: none"> ● BRTを導入するにあたっては、関係する自治体はもちろん、警察関係者、道路管理者、鉄道事業者、バス事業者、学校関係者、観光関係者、地元企業関係者、利用者（高齢者、学生、旅行者など）などから幅広く意見を聞き入れる必要がある。 	②②
<ul style="list-style-type: none"> ● 美祢線BRTの沿線は各地で異なる顔を持っている、利便性・速達性、定時大量輸送（通勤・通学）が求められる地域（美祢駅～厚狭駅）、それらのニーズに寄り添うことが必要であると思う。 	②②
<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線地域の多様なニーズに対応できるか。利用活性化（通学・通勤・観光等）をどう考えるか。 	⑤⑦②②
BRT導入や維持にかかる費用について	
<ul style="list-style-type: none"> ● 導入に係る費用及びその後のランニングコスト、メンテナンスコストについても算出して、その費用負担についてどのようにするかしっかり詰めておく必要がある。 	⑮
<ul style="list-style-type: none"> ● 導入等にあたり、国等の補助金の活用についても確認して入れておく必要がある。 	⑮
まちづくり・地域づくりとの連携について	
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域づくり、まちづくりとの連動 	⑪
<ul style="list-style-type: none"> ● サービス水準やまちづくりとの連動を実現するためのハード施設の要件 	⑪
持続可能なBRTについて	
<ul style="list-style-type: none"> ● 少子高齢化及び人口減少が進む将来像について、導入にあたってはしっかり見込んでおく必要がある。 	①③
<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な運行（例、運転士の確保策や複数事業者による共同運行、自動運転の導入、JR西日本による継続的な責任運行の担保等） 	③⑨⑫
<ul style="list-style-type: none"> ● 提供するサービス（運行回数や始発便時間・終便時間など）が提供できるだけの運転士の確保や自動運転の導入などについても検討する必要がある。 	③⑫
<ul style="list-style-type: none"> ● 運行主体と協力事業者等についても検討しておく必要がある。（単独でできれば問題ないが） 	③
安全面・バリアフリーについて	

<ul style="list-style-type: none"> ● 現在代行バスの路線が駅に入る事により、盲腸線となるバス運行の安全面には、再考が必要である。それらを実施の折にはバス停増設も必要不可欠であるとする。 	⑫⑬
<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎の改装が必要で、バリアフリー化や快適さ安全性等、「集える駅舎」を目指す事も大事である。(駅舎の活用方法について従来の規制より柔軟性が必要) 	⑫⑬
駅周辺の整備等について	
<ul style="list-style-type: none"> ● 於福駅周辺は駅の正面に道の駅おふく、又年間来場3万人超えの人気スポット於福水神公園を有し、名水百選の弁天池、梨狩り、秋吉台・秋芳洞につながる交通要所である事から、BRTその他交通のターミナル的な場所として考えていただきたいと思う。於福駅はかつて石炭や石灰の貨車輸送で広大な敷地に恵まれているので、是非於福駅前にBRT専用のロータリーを創設していただき、これにより線路で分断されている地域住民の国道316号へのアクセスが、バリアフリー化できると考える。又、待ち時間の道の駅おふくの利用で乗客の利便性が高まり、店舗側の増収も見込めると思う。 	⑪⑬
 <p>The diagram illustrates the station area layout. At the top, two boxes labeled '道の駅おふく' (Michi no Eki Ofuku) and 'JA' are shown. Below them is a horizontal line representing '国道316号' (National Route 316). A '専用道' (Dedicated Road) branches off to the left. A curved road with arrows indicates a loop around the station. The station itself consists of a 'ホーム' (Platform), a 'スロープ' (Slope), and a '駅舎' (Station Building). A '歩道' (Sidewalk) runs along the station. A yellow rectangular area is marked near the station building.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● 駅・停留所をまちづくりや観光に生かすための具体的方策 	⑪
美祢線の跡地について	
<ul style="list-style-type: none"> ● 線路跡地の整備維持と活用方法の検討（現在雑草の繁茂で地域交通に支障が出ている） 	⑮
その他	
<ul style="list-style-type: none"> ● 湯ノ峠駅周辺の住民がこれまで通りに生活の交通手段として利用できるようする。 	⑮
<ul style="list-style-type: none"> ● ジオパークやサステイナブルといった具体的な取組（脱炭素社会など） 	⑪

3 その他について

上記のほか、地域公共交通計画に記載すべき事項や、必要な視点などについて記入

意見の内容	主な意見区分
基本的な方針や目標の設定の視点について	
<ul style="list-style-type: none"> ● 「基本的な方針」の必要な視点 <ul style="list-style-type: none"> ① まちづくりとの一体性 B R Tを単なる交通手段ではなく、生活圏の再編と連動させる <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりや地域の実情にあった移動手段 ② 多様な移動ニーズへの対応 通勤・通学・買い物・観光など、目的別の移動特性を踏まえる <ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学での時間帯による乗客数の変化に対応する方法 ・観光については、美祢・於福からの秋芳洞へのアクセス 	⑤⑦⑪
<ul style="list-style-type: none"> ● 「基本的な目標」の必要な視点 <ul style="list-style-type: none"> ① 費用対効果の検証 投資に対する利用者数、地域効果の見極め ② 段階的・柔軟な導入 需要や地域開発の進行に応じてB R Tの運行範囲や頻度などの調整 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学の時間帯 ・日中の利用者が少ない時間帯 ③ 環境・景観への配慮 緑化、騒音対策、地域景観との調和 <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎周辺の整備・線路撤去後の土地などの活用方法 ・点在する観光スポットのアクセス ・バスロケーションシステムの整備 ・利用者の目線にたち、わかりやすい情報を提供する ・観光客を呼び込む魅力を作り、住民も積極的にB R Tを利用し乗客を増やす 	⑩⑫⑬⑮⑰
<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線市の既存計画との整合性（例、地域公共交通計画、立地適正化計画、都市計画マスタープラン、観光振興計画等） 	②
<ul style="list-style-type: none"> ● 県の既存計画との考えや整合性（例、美祢線に限らず、二次交通としての県の位置付けを明確化、県として二次交通をどう考えるか等） 	②
<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線3市においてもそれぞれ地域公共交通計画を策定しており、J R美祢線に係る課題や事業等について記載されている。今後、美祢線沿線地域公共交通計画の策定作業を行うにあたり、沿線3市の地域公共交通計画も美祢線B R Tに関連する事項を記載する必要があるため、4つの計画で内容の整合性をとることができるよう、沿線3市の協議会においても合意形成を図りながら作業を進めていくことが必要である。 	②
<ul style="list-style-type: none"> ● 山陰本線など他の交通モードを有効活用し、美祢線沿線地域の移動手段の『新たな軸』を構築するという視点 	⑧
<ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通省が公表している地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」の内容を踏まえ、モビリティデータを積極的に活用し、ま 	⑩

ちづくりや福祉、教育、観光などの分野の地域の多様な関係者と連携するとともに、目標については、観点ごとに短期及び中長期のそれぞれの視点で設定し、定期的に評価を行うことが必要である。	
<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線（厚狭駅）からのインバウンドの利用人数 →新幹線（厚狭駅）からのインバウンドが利用しやすくするためには、厚狭駅に「さくら」などの列車を停めること →乗換えをして厚狭駅に到着させることは、インバウンドの利用を阻害する部分がある →インバウンドの方々は乗換えを嫌う風潮がある 	⑩
● 観光客の利用状況や交流人口等を評価指標に含め、計画の改善に反映	⑩
● 交通計画と観光振興を一体的に進め、地域の活性化を図ることが重要	⑦⑪
速達性の確保について	
<ul style="list-style-type: none"> ● サービス水準について、速達性と各施設へのアクセス性は時として両立が難しい可能性がある。各施設への乗り入れは施設利用者の利便性を向上させるが、厚狭－美祢－長門市間の所要時間が増大する可能性がある。個人的には、速達性をあまりに犠牲にすることは避けるべきと考えており、他の公共交通機関との接続等により各施設へのアクセスを確保するのが望ましい。 	④
● 「長門市駅⇄美祢駅間」の快速便を導入する。	④⑬
まちづくり・地域づくりとの連携について	
● 美祢線BRT 終点となる長門市駅周辺環境整備など『新たなまちづくり』のデザイン（既存の各市計画との整合性）	②⑪⑬
● 美祢駅の待合環境を整備する。（例、座席数の増加、コンビニ、カフェスペース、マック、ゴミ箱の設置、駅舎内に充電スペース、冷暖房完備、案内サイン、学習スペース等）	⑬
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域づくり、まちづくりとの連動について、各市において以下のようなポイントがあると思う。 [山陽小野田市] ✓ 都市計画マスタープランで都市拠点と位置付ける厚狭地区のまちづくりとの関係 [美祢市] ✓ 都市計画マスタープランで生活拠点と位置付ける厚保地区の地域づくりとの関係 ✓ 立地適正化計画で都市機能誘導区域に設定されている美祢駅周辺地区のまちづくり。特に、交通拠点施設が誘導施設として挙げられていること、その他の誘導施設である市役所、子育て支援施設、大規模小売店舗、図書館、市民会館、地域交流・生涯学習施設の維持や整備の目標との連動 ✓ 道の駅おふくを拠点とした地域づくり、観光振興との連携 ✓ 厚保駅、於福駅の駅舎を活用した地域交流ステーションの活動実績の 	②⑪

<p>継承発展 [長門市]</p> <p>✓ 長門湯本温泉地区の観光施設との連動</p> <p>✓ 仙崎地区、日置・油谷・三隅など、市内の他の観光資源との周遊性の向上</p>	
<p>● 上記を実現するためのハード施設の要件に関して、以下のような論点があると思われる。</p> <p>① 速達性を実現するために何が重要か。地方部とはいえ、市街地の交差点箇所ですら一定程度の遅延が生じることをいかに改善するか。専用道やPTPS等の中で、費用対効果に優れた選択肢を検討すべきと考える。</p> <p>② 各種施設の中で、アクセス改善の対象として優先すべき施設は何かについての議論。</p> <p>③ 湯ノ峠－厚保間の専用路の必要性については、速達性確保のための必要性のほかに、仮に専用道がない場合に、厚保地区へのアクセスをどのように確保するかという点も議論すべき。現状の代行バスが厚狭－厚保間で経由する道路は、速達性以外にも、快適性や安全性の面でやや難があると考え。厚保地区へのアクセス確保の点から、専用路には一定の妥当性が認められると考える。</p> <p>④ 美祢線の各駅について、道路からのアクセスが困難な個所が複数あり、BRT化を契機とした施設も検討すべき。同時に、駅舎を地域コミュニティで活用する可能性も考えられるとよい。</p>	④⑬⑰
<p>● まちづくりや観光対策と一体化した美祢駅、於福駅及びその周辺の整備を検討する。</p>	⑪⑰
<p>● 於福駅前にロータリーを整備し、国道に近い場所での乗降が可能なものを検討する。(バリアフリー整備等)</p>	⑪⑰
<p>● 線路で自家用車による南北縦断不可な場所の改善策を検討する。(美祢駅付近等)</p>	⑪⑰
<p>利便性の高いBRTについて</p>	
<p>● 代行バスへの問題点としてトイレがないことが挙げられていると認識している。厚保駅、美祢駅、於福駅（あるいは道の駅おふく）などについては、既存の施設をうまく活用できればと思う。夏季や冬季の待合環境も、できれば改善できるとよいと思う。</p>	⑰
<p>● 新幹線（厚狭駅）と連携した旅行商品の開発・構築（例:WESTER、tabiwa と連携、観光列車（瑞風や〇〇のはなし）と連携等）</p>	⑥⑦⑪
<p>● JR 他路線とのダイヤ上の連携については、新幹線だけでなく、在来線との接続も重要と思う。特に通学利便性を考慮すると、厚狭駅での山陽本線との接続は重要。また、美祢駅でのバスやジオタク、ジオバス、長門市駅での山陰線やバスとの接続も重要と考える。JR 他路線との関係では、運賃制度、特に定期券や長距離切符の取り扱いも重要と考える。</p>	⑥⑬

● 山陽線や山陰線との乗継利便性を確保する。	⑥
● 車内の座席数を増やす。	⑫
● 乗降口は1箇所ではなく、2箇所の車両を導入する。	⑫
● バスロケーション（デジタルサイネージの活用）を設置する。	⑫
● トラブルや遅延が発生した場合、情報発信が行き届くようにする（バスロケーションやデジタルサイネージ等の設置）	⑫
● 車内フリーWi-Fi やUSB充電ポートを設置する。	⑫
● （利用が多い時間帯は）大型バスを導入する。（EVバスの活用）	⑫
● ICカードを導入する。（モバイルICOCA等）	⑫
● 車内テレビや荷物置場を設置する。	⑫
● 可能であれば、ICカードの導入が望ましいと考える。観光面でのMaaSの取り組みも考えられる。自動運転については、実装を視野に入れていけるとよいと考える。	⑫
● 車内での運賃収受（決済）を可能とする	⑫⑬
● 運賃は鉄道と同程度とする。	⑬
● 運賃は鉄道並みとする。	⑬
● 移動したい時に移動できる公共交通サービスが実現できれば良いが、現在の運行便数では利用したいとは思わない。	⑬
● 新幹線利用者を考慮し、運行ルート上に厚狭駅（新幹線口）を含めて検討する。	⑫⑬
● 運行ルートは「既存の代行バスルート」と「国道316号の快速ルート」の2ルートとする。	⑬
● 「既存の代行バスルート」と「国道316号の快速ルート」の2ルートとする。	⑬
● 美祢線のルートに拘らないルートの設定を検討する。	⑬
● 便数の増加や停留所を増設する。（例、厚狭明進高校前、スーパー、厚保本郷等）	⑫⑬
● 現行の重安駅への乗入れは一般車や事業用車両の通行に支障があるため、国道316号沿いの停留所を検討する。	⑫⑬
● 「厚保～県道232号～国道316号線」に抜けるルートの新設を検討する。（県道232号線を活用した運行ルートの設定）	⑬
● 於福に最低3箇所のバス停の設置を検討する。	⑫
● 山中地区の住民が乗降可能な運行ルートや停留所等を検討する。	⑫⑬
● 新たな停留所（バス停）を設置する場合は、地域の意見を踏まえた上で判断する。	⑫
● 通学時間帯は定時性の確保が必須であるが、日中は柔軟な停留所を設置するなど、きめ細やかな対応を行う。	⑫
● 現行の長門湯本駅ではなく、長門湯本温泉街付近（駐車場）の停車を検討する	⑫
魅力あるBRTについて	

● B R T車両のデザインは、地域が誇れる魅力的なものとし、停留所や営業所等のデザインと統一感のあるものとする。	⑫⑭
● JR 西日本管内初（鉄道からB R T転換）を魅力的にP Rでき、かつ、他地域のモデル線区とする。	⑭
● 導入バス車両（エリアならではの・コンセプトにマッチした車両）には独自性を求める（目的型の例、自転車を積み込める仕様にするなど）	⑫
● 「乗りたいくなる」、「乗って楽しい」車両を導入する。	⑫⑭
● “不便でも乗りたい”と思わせるためには、利用者に対する独創的な付加価値の高いサービスが必要	⑭
● “●●できるのはBRT の車内に限る” というような「付加価値の高いサービス」のアイデアが命運を分ける	⑭
● 高齢者、学生の満足度、観光客の回遊性向上、地域価値を生む交通へ	⑤⑦
● 「長門～於福間」をB R T専用道とする。	⑳
● 於福駅～長門湯本駅間を専用道とし、観光として魅せるB R Tを検討する。	⑳
● J R初のB R Tを売りとし、美祢市の土地を最大限活用しながら、観光を含めて検討する。（ジオパーク構想等との連携）	⑪⑭
持続可能なB R Tについて	
● 便数を増加すれば乗車率が減少し経営が圧迫する	③
B R Tを活用した観光振興について	
● 「Mine 秋吉台ジオパーク」との連携。	⑦⑪
● 各自治体はこれまで以上に観光振興策を考えなくてはならない。JR に全てお任せではB R Tの運営も困難になるのでは。各自治体の覚悟が問われる。	⑦⑪
● 現美祢線の終点である長門市駅周辺環境整備は当然行われるべきであるが、通学生や観光客の移動に更なる利便性向上を図るためには、仙崎地区へのルート延伸についても重要な視点となる	⑬⑳
● BRT 復旧を契機に、観光事業者や地域団体と連携した利用促進の体制を構築することが重要	③⑪
● 新幹線さくら号の停車による県外からの誘客	⑥⑱
● 観光にはプロモーションが重要（導入後の販促計画プロセス案を明記）	⑦⑪
● 利用ターゲット層の明確化（特に訪日客には）	⑦⑪
● 県あるいは地域の観光戦略との方向性（目標）の一致	⑦⑪
● 観光による経済効果予測の検証（地域企業にとってどんなメリットがあるか）→企業も賛同 協力できる体制を構築させる必要性	⑦⑪
● BRT として注目される中、新幹線さくら臨時列車停車等での BRT 利用促進に繋げるなどの観光促進も大切	⑦⑪⑱
● 外国人向けの案内サイン（英語表記等）を設置する	⑦
通学の利便性向上について	
● 高校生の通学が円滑にいくように願います。また、関係高校の行事、	⑤

<p>特に考査期間などの配慮をお願いできればと思う。</p> <p>○美祢線利用高校生徒（2025 年度）</p> <p>成進高 93 名、美祢青嶺高 42 名、大津緑洋高 19 名、厚狭明進高 16 名、（小野田高 15 名、）計 185 名〔+他の公立・私立 200 名超え〕</p> <p>美祢市は人口県下最小市だが、地理的な位置から交流拠点都市である。そのなかで、J R 美祢線の重要性は大きい。通勤・通学の足で、高校にとっては市外へ出る生徒、市外から来る生徒それぞれあるが、本校を初め美祢青嶺高校、大津緑洋高校、厚狭明進高校にとっては学校存続の重要な問題になる。</p> <p>本校は来年創立 60 年になるが、開校以来美祢線のダイヤに合わせた始業時間、9:00 美祢駅着の列車をもとに、9:15 S H R と長いことやってきた。美祢線と一緒に歩んできた学校である。</p> <p>J R 美祢線が廃線になると不安があったが、B R T での復旧が決まり、安心している。できるだけ早期に願います。</p> <p>災害後の、市当局、J R 西日本の対応に感謝している。本校は、美祢市、美祢線あつての学校であり、美祢駅から徒歩 8 分を大事にしていることから、駅を残して欲しい。</p>	
● テスト期間中に配慮したダイヤを設定する。	⑤
利用促進について	
● 持続可能な利用促進（例、通学や観光に特化した利用促進のほか、鉄道では成し得なかった日常利用を如何に取り込めるか等）	③
● B R T 復旧後も、県・市・J R や関係団体が一体となり、利用促進を実施していく体制、計画の記載	③
● 廃線阻止のための関係者の動員あるいは地域の協力、貢献、義務などを考えて利用することには限界があり長続きしない・ビジネス（通勤、出張）利用を勧めることは、タイムパフォーマンスに優れないので非常に困難	③
● 自身が自動車を所有し運転できる状況にあるうちは、自家用車に勝るものはない。美祢線沿線地域外に居住し、自動車が運転できる現役世代への利用促進は困難	③
● 高齢者や免許返納者、運転免許証を所有しない人への支援策も検討の余地がある	⑤
安全面・バリアフリーについて	
● 今から、5 年先・10 年先、車の運転が出来ない後期高齢者が多くなると思うので、バス停留所を多くして乗り降り出来る様に。出来ればバリアフリーを希望する。	⑤⑫
● 重安駅にバスが乗り入れると、大型バスとの離合など支障があるため、国道上の停留所の活用を検討する（重安住民への代替案：重安住民にタクシーチケット配付等）	⑬
駅の活用等について	

● 沿線中間駅である厚保駅、美祢駅、於福駅、長門湯本駅等はまちづくりや観光で重要な意味を持つと思う。イベントなど、ソフト施策で現在の駅の空間を活用できるとよいと思う。長門湯本駅については、再整備が進む湯本温泉中心部への移設も視野に入れるのが良いと思われる。	⑪⑫
B R T 導入や維持にかかる費用について	
● コストを抑え、利便性を重視する。	⑮
貨物の輸送について	
● 貨客混載といった視点を取り入れる。	⑫
● 貨物輸送は考えないのか。	⑫
美祢線の跡地について	
● 鉄道跡地（駅舎や線路等）の適切な管理（高校生とのタイアップ等）	⑰
● 線路や駅舎等の有効活用の検討	⑰
● 地域公共交通計画とは関係がないと思うが、使われなくなる線路はどうなるのか。気になる。	⑰
● 廃線後の駅舎や観光での活用	⑰
その他	
● 「道路空間を活用した地域公共交通（B R T）等の導入に関するガイドライン」を参考にして進めていただきたい。	⑳