

美祢線沿線地域公共交通協議会 第2回会議 議事概要

- 1 日 時 令和8年2月17日（火）15：30～16：30
- 2 場 所 県庁4階 共用第1会議室
- 3 参加者 出席者名簿のとおり
- 4 内 容

■ 会長挨拶

御多用の中、本日の会議に御出席いただき、感謝申し上げます。

本協議会については、昨年10月20日に第1回目の会議を開催し、その中で沿線地域の公共交通計画を策定していくこととし、策定に向けた各委員の皆様との意見照会の実施をお願いさせていただいた。

本日は、報告事項として、いただいた御意見を紹介し、こののち、議題として地域公共交通計画の骨子案及びBRTの整備内容などを議論していくこととしている。美祢線BRTを地域にとってより良い形で早期に整備し、さらに維持・活性化を図っていくため、丁寧にかつ迅速に議論を進めてまいりたいと考えている。皆様方の忌憚のない御意見や御提案を賜るようお願いする。

■ 定足数報告

■ 議事

（1）報告事項

第1号 計画策定に係る各委員の意見について

- 事務局より資料（P2～6）に沿って説明

【質疑・意見等】

（飯田委員）整理いただき感謝申し上げます。多数の意見を頂戴し、また前向きな意見が多かったと思っている。特に未来感・刷新感のある魅力的なBRTを目指すべき、とか、地域づくりやまちづくり、観光振興との連携や環境配慮、BRTの基本的な要件である速達性、定時性の高いサービスを目指すべき等、期待感が込められた前向きな意見をいただいたので、しっかりと弊社としても実現に向けて努力してまいりたい。また意見の中には停留所の増加、

快速便、増便、柔軟なダイヤなどにより利便性の向上を図るべき、という意見もあった。こちらについては協議会で計画を作り、BRTとしての開業を待たずに、早ければ次年度早々からできることがあると思うので出来ることから順次取り組んでまいりたい。ご支援、ご協力をお願いしたい。

(2) 議案

第1号 美祢線沿線地域公共交通計画骨子案について

- 事務局より資料（骨子案）に沿って説明
- 議案第1号について、提案のとおり承認

【質疑・意見等】

(榊原委員) 基本的に、骨子の方向性は賛同する。第4章の基本理念において、「BRTと交通ネットワーク」としていることが重要と思う。美祢線BRTで閉じるのではなく、他の交通機関とネットワークを構成する。その中で、全体として有効に機能させるといところが基本理念に打ち出されていると受け止めた。その方向性は正しいと思うし、その方向性で具体案を整理していただきたい。

第2号 BRT整備に向けた検討について

- 事務局より資料（P8～19）に沿って説明

(平屋会長) これから協議に入るが、具体的にはBRTの大きな特徴である速達性・定時性の向上という観点からの専用道及びPTPSの効果、あるいは利便性の向上を図るための便数の設定ということで検討結果について説明をさせていただいた。この結果を踏まえた方向性を19ページに示しているが、現時点ではあくまで事務局の案ということである。このあと意見を頂くが、本日方向性を決定するということではなくて引き続き検討を深め、次回以降に順次決めていければと考えている。

【質疑・意見等】

(藤原委員) 今回事務局から出された案については基本的にバスということで想定されている。現在、全国的にもそうだが、県内でもバスの運転士不足という状況がある。令和7年12月末時点、県内全体で916人のバスの運転士がいる。平成28年の1,214人から75.5%まで減少している。それと併せて運転士の高齢化が非常に進んでいる。61歳以上の割合が41.9%と、非常に高齢化が進んでいる。平成28年の状況では61歳以上の割合が22.4%という状況である。高齢化が進む中において、BRT、バスを使った交通ネットワークを将来にわたって維持していくためには運転士の確保をしっかりと考えて取り組む必要がある。今後の計画を進めるにおいてしっかりと検討していただきたい。予算的なことを考えると、専用道を区切るということがあるが、本当にできるのであればある程度の長い距離で、自動運転というのも将来的には検討されてはどうかと思うし、JR西日本におかれては広島の方で自動運転の実証実験等を実施しておられる。そういったノウハウもあると思うので、ただちに検討ということではないが、運転士不足の中ではそういう方向性もあるのではと思う。

(事務局) 運転士不足の問題については非常に深刻な状況であるというのは承知している。ご意見を踏まえ、今後の計画策定の中でもしっかりと検討していきたい。

(平屋会長) 美祢線BRTだけでなく、山口県全体の問題である。そういった大きな視点からこの問題には取り組んでいきたい。

(村田委員) 地域の声が届けるという形でこの場に参加していると思っている。列車が運休になってから、運行本数が従来のままだったときがあったが、高校生が乗り遅れ、駅に取り残されることが多々あった。今、実証実験で増便いただき、そういったことが解消されてきた。やはり本数が多いことは高校生にとってとてもよいことだと思う。

(飯田委員) BRT整備に向けた検討だが、事務局でまとめられているように、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、慎重に検討ということであった。この資料からいくとそうなんだろうな、と思う。また、ご説明があったように社会資本整備総合交付金等の制度

を活用するという事で自治体の皆様にご負担いただくことになると思う。投資効果を見極めながら進めるということになると思う。藤原委員からの意見もあったように、運転士不足が厳しい状況である。そういった意味では刷新感、トータルデザイン、まちづくり拠点整備の観点も含めて良い物を作って、より魅力あるということで、運転士の方にも訴求する効果もあるのではないかと思う。

特に、デザイン・ブランディングについては、先日勉強会をさせていただき、山口県、美祢市、長門市、山陽小野田市の皆様にも出席いただき、大切な要素だということで一致したと受け止めているところ。そこで、第3回会議で線区のデザイン・ブランディングを含めて議論を進めていただきたいと考えている。藤原委員からも意見あったように、将来的に自動運転、新しい技術を活用し、運転士の人手不足を解消していくには美祢線BRTを魅力あるものにするのは大切だと思っているので、そういったことも今後の検討スケジュールに載せていただければありがたいと思う。

(榊原委員) PTPSについて、平均して所要時間を短くするというよりは、交差点における信号待ちによって生じる時間のばらつきを小さくするという理解である。赤信号のとき停まってしまふとき通れるようにする、所要時間の信頼性を向上するためのものかとも思うので、平均的な所要時間の減少だけでなく、時間信頼性の向上、ばらつきを小さくするという効果も見た方がいいと感じる。

速達性ということでは、専用道の効果は小さいということで検討はそのとおりだろうと思う。その場合に、通常便と快速便という形で、快速便は国道を運行することで速達性を確保していこうという方向性だと思うが、そのときに懸念として感じているのは、そうすると、美祢、厚狭間において、快速便と通常便の2ルートに分かれる。そうなるとおそらく、通常便の方が利用が少なく、快速便の方が利用が多いという状況が予想される。中長期的に見ると、通常便、具体的には厚保、四郎ヶ原、南大嶺の厚狭川流域の地域の便の維持が難しくなる可能性があるのでは、と思う。

速達性の効果が薄いことは理解したが、最終的に専用道の可否について議論する中で、美祢市南部方面の地域交通の確保について考えないといけないと思う。

仮に専用道がない場合、厚狭駅から厚保の区間で、現在県道を利用していると思うが、あの区間は美祢線全体で最も利用が多い区間になると思う。その区間は、道路の要件が沿線の中で一番厳しい要件ではないかと感じていて、その部分は現状の道路でよいのかとか、そういったことも含めた議論が必要になるのではないかと感じた。

(藤田副会長) 従来の JR 美祢線においては厚狭駅の次に湯ノ峠駅があって、それから厚保駅となる。通常ルートにおいては厚狭駅の次が厚保駅となっている。従来の湯ノ峠駅の取扱いについてどのようにお考えか。あるいは今後の課題ととらえているのかお尋ねしたい。

(事務局) 今現在、タクシーで運ぶことになっているが、今後、BRTという形で停留所、駅を設定する際に検討課題として考えていく必要があると認識している。

(野原委員) 貞任-厚保の4.2キロの専用道区間について、厚狭川沿いを走る想定となっているが、災害リスクについてはどうか。

(事務局) 厚狭川については河川改修も進んでいるが、もし建設するという事になればそうしたことも考えながら検討していくことになると思う。

(平屋会長) 今、一応の案ということで示している。実際どう進めていくかは、河川改修の工事の進捗等の兼ね合いをしっかりと考えながら具体化をしていくことになると思う。

(井畑委員) PTPSの検討の中で、例えば、正明市交差点だと国道316号と191号が交差するが、バスがスムーズに運行するために191号側の信号待ちが長くなるのか。

(事務局) バスが316号を通ってくるので、そこが赤信号の場合、短縮するので、結果としては、191号側の方が赤の時間が長くなる。ただ青信号であればそのまま通る。バスが辿り着いたときに短縮するので、バスがいないうちに長くなるわけではない。

(3) その他（会議全体を通じて）

(村田委員) 検討結果が示されたが、これを実施するという事ではないとい

うことだが、観光や地域振興についての議論は次回ということか。

(平屋会長) 今日には主要な事項についてお諮りさせていただいた。事務局案ということでお示ししているもので、これが確定しているものではなく、方向性を決めようということではないので、今日頂いた意見を踏まえて議論を深めていきたいと思う。他の項目についても次回以降の本会議でお諮りさせていただき、観光ということも含めてご意見を伺うこととしている。

(村田委員) 了解した。於福地域は観光でBRTを起爆剤として、という機運が高まっている。是非今度のとときに協議をいただきたい。市の方で3か所住民説明会を開催いただいたが、そのときも活発な意見が出たので、是非、活発な協議をして意見をまた皆様にお示しできたらと思う。

(平屋会長) また次回以降、地元の意見をしっかりとお伝えいただければと思う。

(飯田委員) 議案1号で公共交通計画の骨子案を示していただいたが、この骨子案に肉付けをして計画を策定していくものと思っている。第1回の会議で年内には、という話があったように、私どももしっかりと協力させていただき、いい計画を作りたいと思う。

先ほど村田委員からの意見でもあったが、今日議題に出ていないまちづくりの観点、自動運転、観光面、地域振興、そういったところもある。次回までにどんなふうに進めていくかということをお示しいただけると皆さん安心して議論できると思うので、是非よろしくお願ひしたい。

それから前半に村田委員から増便の意見もあったが、事務局の案でも1.5倍程度とあるが、元々私どもから提案させていただいたものであるもので、1.5倍の本数はしっかりとさせていただこうと思っている。

観光ということでは、今年の秋がJR6社の大型観光キャンペーンのDestinyネーションキャンペーンがあるので、きっちり活用して、於福の地域も盛り上げていきたい。

繰り返しになるが、地域の方やお客様にとって「作って良かった」「乗ってみたい」と感じていただける、未来に資する刷新感のあるBRTを作り上げることが大切だと思うし、広域ネットワークとか地域交通の利便性を向上することが大切だと思う。この延長でしっかりと皆様と議論してよりよいものを1日も早く作り上げていきたいと思うのでよろしくお願ひしたい。

(江原副会長) 事務局におかれては、各委員の意見のとりまとめ、計画骨子案の検討などにご尽力いただき、感謝申し上げます。委員の皆様の意見を拝聴し、様々な意見はあったが、総じて美祢線BRTを、市民にとって利便性が高く、未来感、刷新感のあるものにしたい、そして、観光促進や地域振興など地域の活性化につなげてほしいとの思いが伝わってきたところ。JR美祢線は、地域住民の日常生活に不可欠であるとともに、観光利用や二次交通との結節など、山陽と山陰を結ぶ地域間交流の促進を図る重要な基盤である。本示された美祢線沿線地域公共交通計画骨子案の基本方針には美祢線BRTを活用した観光交流の推進という項目もある。観光交流でいうと、長門市には、長門湯本温泉をはじめ多くの観光地があり、ここ2年、観光客数は200万人を超えており、年間100万人が訪れる「道の駅センザキッチン」などもある。こうした観光を促進していくためにも、新幹線厚狭駅から美祢線BRTを通じた仙崎へのアクセス充実など、観光地へ一層移動しやすくなるよう南北の交通軸を強化できるBRTにしていくことが大事と考えている。於福地区の村田委員からも観光面の意見があった。しっかりと一緒になって、南北の交通軸強化ということで、観光にも使えるBRTにしていきたいと考えている。

また、今回、事務局から示された速達性、定時性、利便性の向上の方向性についても、本協議会の中で、これから具体的に議論し、広域交通ネットワークとしての機能を十分に発揮できる美祢線BRTを長門市としても是非、実現したいと考えているので、よろしく願います。

(藤田副会長) 本日の協議会では、美祢線BRTの整備内容についての事務局からの説明があった。専用道やPTPSの設置の有無、便数の設定等、重要な内容の議論がスタートした。美祢線BRTの利用者がより便利に乗車できる整備内容を検討していくことは大変大切なことである。一方で、国の交付金を活用して整備していくということは、あわせて自治体負担が生じるということでもあるので、費用対効果の視点も必要になると考えている。この美祢線BRTの整備については、自治体にとりましても「投資」という側面があることから、整備内容が投資に見合う価値を有しているかは、慎重に見極めていかなければならない。今後、こうした自治体の費用負担という観点も

持ちながら、持続可能な美祢線BRTの整備内容について議論を進めていただければ幸いです。

(美祢市志賀副市長) 会長をはじめ委員の皆様、そして事務局におかれては、美祢線BRTの整備に向けて御支援、御協力を賜り、厚くお礼申し上げます。今回はBRT整備に向けた主要な項目についての協議ということで、検討事項の評価を踏まえた方向性について事務局としての案が示された。まず、BRTは、速達性や定時性をいかにして鉄道と同水準又はそれ以上の効果が発揮できるかといった視点が重要だと認識している。美祢線においては、PTPSの設置と快速便の導入によって、速達性や定時性がある程度確保されるものと今日の説明の中で理解したところ。

一方で、一般的に速達性や定時性の向上策として考えられるのは、専用線というイメージを皆さんお持ちかと思う。ただ、先程、説明があったとおり、美祢線の場合は、速達性への効果が非常に限定的であり、かつ、その整備費用、つまり自治体の費用も負担が増えるということを考えると、速達性や定時性を確保するという観点で言うと、専用道を整備するというのは、現実的ではないのかな、というのが正直な感想である。ただ、専用道は速達性や定時性という観点のみならず、村田委員も言われたように、それ自体が観光コンテンツに成り得ることもあるかと思う。

最後に運輸局に要望させていただきたい。鉄道の再構築に当たっては、国、JR、自治体がそれぞれ費用を負担し合うスキームになっているかと思うが、現状としては、予算の関係で国の負担額がルール上の上限額に満たない可能性があると同っている。そうすると、自動的に事業規模を縮小せざるを得なくなり、結果として、中途半端なものになってしまうのではないかな、と懸念している。元々、この再構築については、国も率先して進めていく立場にあると認識している。特に美祢線に関しては、災害を契機としてこのような状況に至ったわけであり、全国に先駆けて鉄道からBRT転換への方針を決め、早い段階から議論を重ねてきたわけであるので、その辺りも考慮していただいた上で、上限額分の予算の配分、確保していただくようお願いしたい。

(平屋会長) 委員の皆様には長時間にわたり、熱心な協議をいただき感謝申し上げます。いろいろと意見をいただいたが、これをしっかりと踏まえて次の議

論に反映していきたいと思う。今日の議事においては、地域公共交通計画の骨子案について、委員の皆様から承認をいただいたので、今後、これに沿って素案に落とし込んでいく作業を進めていく。また、BRTの整備の主要な方向性については、今日、事務局案という形でお諮りして、いろいろと意見をいただいたところである。これをまとめながら、さらに議論を深めていくという中で具体的な方向性を決めていく。次回の会議の場では、今回お諮りした主要部分については決定をしていきたい。そういうスピード感で考えている。併せて、他の項目についてもこの場であげさせていただきたいと思うので引き続きよろしくお願ひしたい。冒頭申し上げたように、丁寧に、かつ迅速にということですからも精力的に議論を進めていきたいと思うのでこれからもよろしくお願ひする。