

美祢線沿線地域公共交通協議会 第3回会議 議事概要

- 1 日 時 令和8年3月30日（月）10：30～11：40
- 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

年度末の大変ご多忙の中、本日の会議に御出席いただき、感謝申し上げます。

2月17日に開催した前回会議では、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。また、BRT整備の方向性として、ルートの数や運行本数、専用道やPTPSについて、事務局案を示し、皆様から様々なご意見をいただいた。

本日は、本協議会の令和8年度事業計画と予算案を審議いただいたのち、前回意見があった専用道に関する観光面からの検討を行いたいと考えている。さらに、車両や停留所等についてもこれまで意見をいただいております、これらを踏まえた対応方針及び事務局案を示し、検討を深めたいと考えている。

美祢線BRTのより良い形で整備に向けて、皆様方の忌憚のない御意見や御助言を賜るようお願いする。

■ 定足数報告

■ 議事

第1号 令和8年度事業計画及び予算（案）について

- 事務局より資料（P2～6）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】

（飯田委員）本日が第3回の協議会ということで、ご出席の委員の皆様および事務局の皆様にご挨拶申し上げます。説明のあった第1号議案については意見なく賛成である。利用促進事業の概要について、私どもが中心にかかわることについて、補足的に説明させていただく。

まず4月1日より、バスのダイヤ改正を行うこととしている。前回の2月の際に、「停留所の増加、快速便・増便・柔軟なダイヤ設定などの利便性向上をいただきたいという意見があったので、協議会での結論を待たずに、出来ることから順次取り組んでいきたいと申し上げた。4月1日のダイヤ改正で、いくつか新しい取組みを行う。高校生の皆様とワークショップを行って、学校の近くに停車して欲しいとか、下校時に便利な便がなく長時間待たなくてはいけないので便利にしてほしいという意見があったので、高校に近い停留所を設定したり、下校時間帯に快速便を新たに運行することとした。

それから、土休日には午前、午後1往復ずつ新たに快速便を運行しているが、今秋のJR6社で行うデスティネーションキャンペーンの期間中においては、さらなる増便なども検討しているところである。このような取組を通じ、利用ニーズをできるだけ把握し、より利用しやすく刷新感のあるBRTの実現につなげていきたいと考えている。引き続きご協力をお願いしたい。

(平屋会長) さっそく対応いただき感謝する。

(榊原委員) 予算案については基本的には賛成であるが、質問と意見を1件ずつ述べさせていただく。まず質問だが、利便増進実施計画の策定について、美祢駅前整備分というのが別に記載されているが、これは具体的にどういったことを想定されているのか、可能であれば教示いただきたい。もう一点は、JRから話があった学校への乗り入れについて、青嶺高校への乗り入れは実施されていたかと思うが、今回、厚狭明進高校でも実施されるとのこと、大変いいことだと思う。これは意見であるが、今後BRTになっていく中で定着させていくために、高校生の皆さんに使っていただくことが大事だと思う。沿線3市で実施いただくことだとは思いますが、学校のある町と自宅のある町と、3市連携して高校の利用者に対して代行バスを利用していただけのような働きかけが必要だと思う。

(事務局) 質問のあった美祢駅前整備分について、美祢市の方で駅前のまちづくりを検討されている。そうしたことを併せて利便増進実施計画の方に盛り込んでいきたいと考えている。

第2号 BRT整備に向けた検討について

- 事務局より資料 (P7~26) に沿って説明

※P24、25については、JR西日本（飯田委員）より説明

（飯田委員） P 2 4 デザイン・ブランディングの検討について、地域の皆様や沿線に来られる方にとって、作ってよかった、乗ってみたいと感じていただけるような未来に資する刷新感のあるBRTを目指したいと思っており、美祢線BRT独自の価値、ストーリーを地域の方々と共有することで一種のブランドを確立して、BRTの信頼や愛着を育んでいきたい。そういった観点でBRTのデザインとかブランディングに力を入れていきたいと考えている。弊社の事例でいうと、山口県内の山陽線に新型の車両を導入するが、地域ごとにデザインを工夫しており、山口県内を走る車両については、「維新の陽光」をコンセプトに独特のデザインを施し「KIZASHI」という愛称をつけているところ。専門のデザイン会社に入ってもらいワークショップを何度も開催し、このデザインを作り上げた。美祢線でも知見のある会社に入ってもらい、地域の方々とワークショップを開催するなどして、皆様と一緒にデザインを作り上げたいと考えているところである。法定協議会の取組として進めていければと考えている。おおまかなスケジュールとしては令和8年度、9年度に進めさせていただきたい。

次に、P 2 5 自動運転、隊列走行の実現に向けた検討についてである。BRTは未来に資する刷新感のあるものにしたいということで、速達性や定時性とか、基本的な機能に加えて、まちづくりやブランディングも大切だと考えている。そうした観点に加えて自動運転や隊列走行も目指していきたいと考えているところである。JR西日本としては東広島市、津山市において、自動運転バスの実証運行を進めているところであり、美祢線でも同様に取り組みでいきたい。美祢線は山間部やトンネルもあるので、少し環境を整えていくところもあるので、ルートの実証実験を行って、本格的には令和10年度から実証実験を一部の区間から開始して、段階的に区間を延ばして、全線で実施していきたいと考えている。現在の法令上は、自動運転のバスは着座が原則となっているので、通学時間帯には複数の車両を重ねて走る隊列走行が必要な場面があるかと思うので、そういった技術を進めていきたいと考えている。

（平屋会長） 議案第2号については、BRT整備にむけた主要項目について協議を行うものである。説明のあった26ページにはこれまでの検討を踏まえ

た整備の基本的な方向性（案）ということを示しているが、前回から示しているBRTの大枠にかかる部分、すなわちルートの数、運行本数、PTPS、専用道の取扱いについては、本日、皆様からご意見いただいたのちにお諮りして基本的な方向性を決定したいと考えている。また車両や停留所等の事務局案については、今後の検討のベースとなるものとしてお示ししたものであり、委員におかれては、これらも含めてご意見いただきたい。

- 議案第2号について、提案のとおり承認

【質疑・意見等】

(村田委員) この資料をいただいたときにすごく地域住民の声を検証していただいているという印象である。私どもが提案した於福一湯本間の専用道は莫大なお金がかかるということも理解できた。デスティネーションキャンペーンでの観光振興を目的としたバス運行にも感謝している。検証結果を見せていただき、費用面で専用道が難しいということも理解できたが、厚狭に新幹線を降りて、途中で降りる方を引き留めるために北部地域のどこかに何か仕掛けを作っていたらと思う。武田委員とも話をしたが、美祢線がここにあったことを示すようなモニュメントのような、少し走る線路のようなものができるといいと思った。莫大なお金はかけられないと思うが、美祢線があった証というか。

(武田委員) 村田委員と話をしたのは、美祢線は100年前に当時の人たちが知恵を絞って作った線路なので、全くゼロにしてしまうのはちょっと情けないという気がしている。せめて美祢市内の中で、一部区間だけ、費用はかからないけど線路の上を専用道として利用してバスを通してもらえるとありがたいな、それが100年後に美祢線が走っていたことを知ってもらうことになるのでは。1～2年は人気があるかもしれないが、何年かすると記憶から消えてしまうこともあるが、モニュメント的な道路を作っておけば、人の心は美祢線から逃げないのではないかと思う。費用対効果を言われれば難しいのかもしれないが、ここに美祢線があった証となるような専用道路が、短くてもいいからあってもいいのではと思った。

(村田委員) 今現在も大切だが、20年後も継続してBRTが走れるように何か仕掛けを作ってほしいというのが希望である。於福地域はJRの駅と道の

駅が道路と線路を隔てて対面にある珍しい地域だが、そこを一体化するために専用道までいかなくても専用レーンを作っていただけないかな、と思っている。継続するということが一番大切だと思う。この資料だと利便性はすごく上がると思う。皆さんの検討は素晴らしいと思って拝見したが、そののところだけまた検討いただけたらと思う。

(事務局) モニュメント的なものという提案があったが、今回専用道の整備を行わないというのは、例えばそうした駅のところ専用レーンという話があったが、例えば駅への進入路など、そういったものまでも否定するものではない。また別途の検討になろうかと思う。

(藤原委員) 示された方向性については基本的に賛同したい。バス業界においては、少子高齢化、人口減少という中において、事業者が減少している。さらに、運転手不足、燃料価格の高騰などバス事業においても経営が厳しいという状況である。先ほども村田委員からあったように20年後にもBRTが走ってほしい、継続可能性が非常に大事ということ、まさにそのとおりに思う。そういった中で、JR西日本から運転士不足への対応ということで自動運転の検討について話があった。こちらについても是非、進めていただきたいと思う。そうした中で、武田委員からもあったように、地元自治体が利用促進、単にBRTを作っただけでなく、利用促進をしっかりして、地域住民だけでなく、外からも来ていただくような、そういったことも考えていかないとBRTが20年後も残るということになっていかないと思う。そういった意味では路線バスが今の状況では減便、路線廃止という方向性が全国的にみられるという中において、BRTで地域を活性化することについて、自治体、県等が皆で考えてこの事業を進めていただきたいと思う。よろしくお願いしたい。

(平屋会長) 今の意見をしっかりと踏まえてこれからの検討を進めていきたい。持続可能性は非常に重要な視点だと思っている。いかに人を呼び込むか、先ほどのモニュメント的な要素もどういう形で入れ込めるか、ということも今後の検討の中で議論をしていきたい。

(篠田副会長) 村田委員、武田委員の意見と重複するが、美祢市ではBRT転換を契機として、美祢駅、於福駅の待合環境の充実や利便性向上の観点から、

駅周辺の整備にも取り組んでいくべきではないかと考えている。特に於福駅は、線路またいで利用者、住民の方が駅から乗ろうと思っても乗れないという状況がある。それと、P 2 2には駅舎を活用するというふうに書かれている。BRT専用の駅への進入路は今回の専用道にはあたらないというふうに事務局から回答いただいたので安心したわけであるが、速達性、定時性も大事であるが、やはり将来に向けた投資であるので、将来住民にとっても利便性が増すという観点からもこういったBRT専用の進入路等もお考えいただければということである。どうぞよろしくお願ひしたい。

(平屋会長) しっかりと取り組んでまいりたいと思う。

(榊原委員) 先ほどからの意見について、個人的に考えるのは、特に美祿線の中で於福駅、厚保駅については住民の方が管理されてきてイベント等も実施されてきた。そういうところで基本的には支えていただけてきたというところがあるので、そういったこれまでのつながりは大事にしていかないといけないと思っている。具体的な形として、レールが残った形など、いろいろ形はあると思うが、記憶を残していくというのは大事なことだと思っている。

私からの意見としては、1つ目は、専用道の議論は前回もあったが今回は専用道だけでなくパッケージ的な提案をお示しいただいて、具体案が明確になってよかったと思う。その中で前回も申し上げたが個人的には通常ルートの持続というところを少し懸念している。快速ルートの方に利用が集中すると、通常ルートの持続が難しくなるのではないかと懸念している。さきほどの停留所の増設の案だと既存のバス路線との重複が出てくるかな、と思うので、各社重複があると思うが、時刻や運賃についても通常と違った運賃体系になると思うので調整が必要になると思う。

それから2つ目だが、於福から弁天池、秋吉台方面の観光ルートについて、面白いとっていて、過去にも何度か開発しようということをやってきていて、美祿市では過去のデータなどもあると思うので、実効性の高いものにしていただきたいと思う。

それから3つ目だが、自動運転の提案いただいて、いいと思うが、東広島で実施している実証は3年目くらいになる。実装に持って行くのにかなり時間がかかる現実もあると思う。行政の方も何とか実装まで持って行くという気持ちでやっていただきたいと思う。あと東広島は都市的な地域なの

で、いろいろと事情も違うかと思うので、息長く実装まで持って行っていただきたい。また関連して質問だが、自動運転が着座でないといけないということで、確かに隊列走行もあるかなと思う。隊列走行のもう一つの使い方として、おそらく途中から車両を分岐させてネットワークを面的にカバーすることが可能だと思う。そういったところが視野に入ってくるのかどうかというところをお聞きしたい。

それから21ページのBRTのルート案の中で、渋木は移設しない想定となっているが、渋木は現在旧駅に乗り入れていないと思うが、旧駅に乗り入れる想定ということか。

(事務局) 渋木は現在、旧駅に乗り入れていない。移設というのはあくまで現在の代行バスの停留所からの移設ということである。

通常ルートの持続性について、停留所案でも記載しているが通常ルートは地域住民の生活の足としての利便性を上げたいと思っている。また快速ルートも設定するのでどうした形の利用が多いのか等を踏まえ、ダイヤや運行本数等もこれから検討していければと思う。

(平屋会長) ターゲットを変えて対応して、利用者に見合ったダイヤや本数、そういったところも検討課題であると考えている。

(飯田委員) 自動運転については東広島や津山で実証を実施しているが、東広島は美祢線のところと環境が違うというところがあり、トンネルなどもあまりないところである。自動運転の実現については5年とかのスパンではなく、10年、20年というスパンで是非作り上げたいと思っているので中期的、長期的に取り組んでまいりたい。隊列走行については、榊原委員ご指摘のとおり、厚狭からスタートしたとすると美祢のところでは一つは長門市まで行くが一つは美祢から違うところに行くなど、そうした運用の仕方というのは技術の進展によっては可能性があると思うので、そうした使い方もできればより刷新感のあるものになると思う。

事務局から説明いただいたところでは、BRTの専用道の検討のところでは、観光の観点から費用が過大になるということではそれはそうだろうな、というところである。

またP23にあるように、e-palletを活用して、美祢市と連携してDCの期間中に二次アクセスの充実というところで観光の利用促進にチャレンジしていきたいと思っている。

線路の上を走るモニュメントを、というような意見もあった。篠田副会長からもあったが拠点の美祢駅等の駅前整備やまちづくり、そういった観点でルート上として線路敷を活用するということは、まちづくりをどうするかによって実現できることだと思う。そういった形で実現できればいいなと思っているので、そういった意味で、今後検討していければと思う。

(3) その他（会議全体を通じて）

(飯田委員) いろいろとご意見をいただき、心強い限りである。停留所について、地域のニーズを踏まえ、柔軟に設けることができるのもBRTの利点の一つであるので、候補に挙がっている場所を実証的にニーズを確認していくことになると思う。一方で停留所を増やしすぎると速達性・定時性に影響が出てくる懸念があるので、そこはバランスをとって検証していきたいと考えている。それから篠田副会長から話もあったが、拠点となる駅整備やまちづくりの観点について、BRTと併せて魅力を高めていく、ということがあると思うので具体的な検討を沿線市の方々と取り組んでまいりたいと思うので、法定協議会としてもご協力をお願いしたい。デザイン・ブランディングについても提案をさせていただいた。2年くらいしっかりと検討してまいりたいと思うので、令和8年度、なるべく速やかに検討を開始したいと考えているので、地域の皆様に愛着を持っていただけるよう、しっかり意見をいただきながら検討を進めていきたい。しっかり未来に資する刷新感のあるBRTにより、広域ネットワークの形成や地域交通としての利便性と持続可能性を高めることを目指したいと思っている。自動運転・隊列走行についても、しっかりと準備して中長期的には実現できるよう取り組んでいきたい。

(篠田副会長) 平屋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を賜り、厚くお礼を申し上げます。この法定協議会は、今回で3回目となるが、1日も早いBRTでの復旧に向けて、事務局を中心にスピーディに進められているものと認識しており、改めて感謝申し上げます。今後、BRT整備を検討するに当たっては、BRTになって良かったと一人でも多くの方に言ってもらうために、速達性や定時性だけではなく、利便性をいかにして高められるかといった視点も重要になってくる。利便性向上のための停留所設置についても住民の意見を尊重しながら進め

ていかなければならないと思っている。ただ、速達性や既存の交通事業者への配慮も意識する必要もあると思うので、この辺り、今後、より丁寧な議論を行っていくべきだと思う。また地域の意見や利用ニーズをしっかりと把握した上で検討すべきと思う。というのも、本市では昨年3会場で住民説明会を開催した。想定以上の方にお越しいただき、前向きな意見を数多くいただいた。改めて住民の関心の高さを実感したところである。美祢線に対する地域の思いは特別強い。昭和40年末頃の美祢駅の取扱金額は当時17億円を超えており、広島管区では1位、全国9位といった歴史もある。先ほど村田委員、武田委員の発言もあったが、何とかして歴史を次世代につないでいく必要もあると思う。住民説明会にはJRからも出席いただき、丁寧な説明をいただき感謝申し上げます。同時に住民からは鉄道の雑木や雑草、そういった環境面の整備というのも議論となった。住民からの率直な意見を踏まえながら、地域にとって利便性の高いBRTでの復旧を目指していきたいと考えているので、引き続き、委員の皆様には、御支援と御協力をお願いしたい。

(江原副会長) 平屋会長はじめ事務局におかれては、前回協議会における意見を踏まえ、BRT整備案を丁寧に取りまとめ、説明いただいたことに、まずもって感謝申し上げます。先ほどの観光客を呼び込む専用道としての長門湯本駅～於福駅間の専用道設置案については、その意義や期待される観光効果については理解するところであるが、費用対効果や整備に要する期間、維持管理を含めた将来的な負担等を総合的に勘案すると、本案を採用することは困難であると判断せざるを得ないところである。したがって、今後の検討にあたっては、専用道の整備を前提としない形で、速達性、定時性の確保を、より実効性の高いものにしていくことが大事であると考え、早急に議論を進めていく必要があると考えている。地域の魅力を高め、観光振興につながるBRTとするためには、事務局から提案のあった最新設備を備えたデザイン性のある車両の導入やデジタルサイネージの設置等による待合環境の充実、さらには停留所周辺のまちづくりなど、複数の施策を一体的に推進していくことが重要である。現在長門市の観光客の9割以上が自動車、自家用車等が中心である。これをBRTに移行していくためにはやはりBRTそのものが観光資源となる必要があると思うので、これからの議論の中で、BRTそのものが観光資源になるような、乗りたいと思ってもらえるものにしていくことが

大事だと思っているのでしっかりと議論をしていきたいと思っている。JR 美祢線は、地域住民の日常生活を支える重要な交通手段であるとともに、観光利用や二次交通との結節を通じて、山陽・山陰を結ぶ広域的な交流を促進する基盤である。こうした観点からも、美祢線 BRT が広域交通ネットワークとして機能を十分に発揮できるよう、具体的な整備内容については丁寧な議論を重ね、地域の魅力向上等につながるような B R T をしっかりと作り上げていきたいと思っている。引き続きお願いする。

(藤田副会長) 本日の協議会では、美祢線 BRT において重要な項目であるルートや運行本数、PTPS、専用道について、整備の基本的な方向性が決定された。とりわけ、専用道については事務局から説明があったように、専用道がなくても地域の魅力を高め、観光振興にもつながる BRT を目指していくという方向性については、私も非常に重要であると考え、賛同するところである。次回以降の協議会では、本日決定した美祢線 BRT 整備の基本的な方向性に基づき、より詳細な内容について議論が進んでいくものと想定しているが、費用負担についてもあわせて検討していく段階に入っていくものとする。個別の BRT の整備内容について、実現可能かどうか判断するための重要な材料となるため、この点についても配慮いただくようお願いする。

(平屋会長) 委員の皆様には熱心な審議をいただき感謝申し上げます。本日の議事においては基本的な方向性について承認をいただいた。この方向性に基づいて B R T の全体像の詳細について、さらに議論を深めていくことを考えている。次回の協議会は新年度となるが、引き続き精力的に議論を進めてまいりたいと思うので、よろしくお願いする。