

令和8年度第1回 美祢線沿線地域公共交通協議会 議事概要

- 1 日 時 令和8年6月4日（木）10：30～11：30
- 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

ご多用の中、本日の会議に御出席いただき、感謝申し上げます。

本日は令和8年度の第1回、通算第4回目ということになる。3月末に開催した前回会議では、BRT整備の大枠にかかる部分、特にルートの数や運行本数、専用道やPTPSといったものの取り扱いをどうするかというところについてご協議いただき、整備の基本的な方向性について決定させていただいた。

本日は、本協議会の令和7年度事業報告及び収支決算を審議いただいたのち、これまで議論してきた計画の骨子及びその方向性を踏まえた地域公共交通計画の素案について協議を致したいと考えているところ。また、BRTにおける停留所について、移設・新設の検討に係る事務局案を示させていただきたい。

美祢線BRTのより良い形での整備に向けて、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

第1号 令和7年度事業報告及び収支決算について

- 事務局より資料（P2～8）に沿って説明
- 議案第1号について、提案のとおり承認

第2号 美祢線沿線地域公共交通計画（素案）について

- 事務局より資料（美祢線沿線地域公共交通計画（素案））に沿って説明

【質疑・意見等】

(飯田委員) 地域公共交通計画の素案をまとめていただき感謝申し上げます。概ね必要なポイントが私共の目線から見ても入っていると思う。事業が16あるが、協議会としてきちんと取り組んで決めていくこととなると思うが、実務的には誰がどの程度関わっていくのか、また費用負担の問題もあると思うので、そういった役割分担についてもぜひ検討頂いて、一緒に協議に加わらせていただきたいと思いますと思うのでよろしく願います。とりわけ、次回、秋に最終案という話が平屋会長の方からあった。BRTの運行についてどのように進めていくかというところをしっかりと決めていかなければならないと思う。弊社のグループ会社を中心になって担っていくというところは間違いないが、ぜひ地域の雇用確保、地域経済の維持・拡大、そういったことにもつながると思うので、地域のバス事業者にもご協力いただきたいと思います。そういった運行体系について、次回の協議会で、成案を提出させていただきたいと思っている。これについては、知見をお持ちの運輸局様、それから協議会事務局の山口県様に進め方について相談させていただければと思っている。

それから運行体系とセットになると思うが、運賃についても協議会に運賃ワーキングという場が設定されているので、これについても具体的に検討して次回までにはしっかりと決めていきたいと考えているところ。地域交通法が改正になり、この協議会で、協議運賃ということで決めていただければ、鉄道と同等の運賃でできるということであるので、そういったことも踏まえながらと思っている。現時点においては、少なくとも沿線にお住まいの方々がご利用される場合には、鉄道と同額の運賃にしたいと弊社としては考えている。あと、主に県外からの観光客の方とか山陽新幹線を乗り継いで、BRTを利用される場合、弊社のシステム上の問題もあるので、そういったことも弊社内での確認をしながら、皆様と議論させていただいてしっかりと決めていきたい。この運賃ワーキングの活動開始についてもしっかりとお願いしたい。

それからもう1件、評価指標について、美祢線BRTの利便性を高めるために重要な必須の項目であると思う。目標値が定められているが、次回の協議会までに事業の中身が充実・具体化しているところもあると思われるので、その段階で今一度、目標値については確認・検証するもので、ここで決めた

ことがフィックスではないという理解でよいか確認したい。

(事務局) 1点目の今後の事業に係る役割分担についてだが、16の事業に沿った具体的な取組については、今後作成していく利便増進実施計画に盛り込んでいく予定である。利便増進実施計画の議論の中で、実務的な役割分担、費用負担についても検討して行きたいと考えている。

2点目、運賃ワーキングの活動開始について、運賃ワーキングを開催する前には、住民や利用者、その他の利害関係者の意見を反映するためのパブリックコメント等の実施が必要になる。そのためには、運賃の案を提示する必要があるため、今後スケジュール等を含めて調整をさせていただければと思う。

3点目の評価指標の設定について、次回会議でこの計画の最終案を示して、改めて御審議いただくということになるため、その段階で評価指標も確認いただければと考えている。

(飯田委員) 特に指標3の収支率については、私どもから一定のスタンスで事務局に提出させていただきたい。

(伊藤委員(成進高等学校)) 指標4のところ、現状18本/日のところが、令和17年度で27本以上となっているが、生活者・利用者の立場から申すと、私の受け止めとして1.5倍というのは、立ち上げ当初から1.5倍なのかなと思っていたが、10年後の目標値として上がっているところでちょっとどうなのかなと思っている。

(事務局) 10年後に27本にするということではなく、1.5倍を維持するということを目標にしているつもりだが、もしJRさんの方からご意見があれば願います。

(飯田委員) 大事な観点だと思う。今の協議会のスケジュールだと、今年中に成案を作り、来年度以降準備に入る。恐らく1年か2年かけて本稼働ということになるかと思うが、その時点で1.5倍の本数と私どもは考えておるので、その時点でこの27本以上が設定されて、ずっと維持していくという考えである。

(辻野委員) KPIについて、次回お示しするとのことだったが、指標2で公的資金を投入することなく維持していくということが書いてある。指標3の

方では収支率は算定中ということだが、公的資金を投入することなく、ということであれば、この収支率というのは当然 100%以上なのかなとは思いますが、その辺りはいかがか。

(事務局) 公的資金の考え方については、先ほど少し説明したが、国の幹線補助の要件として 15 人から 150 人の輸送量というものがある。その 150 人を上回れば、補助の対象にならないという意味で公的資金なし。ただ、そうなったからといって収支が 100%を超えるかということ、決してそうではないと考えている。

(篠田副会長) 飯田委員の話の中で確認だが、鉄道との親和性ということで BRT 案が出ている。運賃面については、鉄道と同料金ということだったが、色々のご配慮いただき感謝する。観光客はシステムの関係で別料金にされるということか。

(飯田委員) 別料金にしたいわけではなく、乗車券類の発売等の関係でどこまでできるか等まだ確認が取れていないので、その確認によるということである。別料金にしたいということではない。同等か近いところにはしたいと思っているが、システム上の制約について確認が取れていないという趣旨である。

(篠田副会長) BRT にするとき、住民の利便性と観光客にとっての利便性というのがあったと思う。従って、JR さんとしても、ダイヤの部分とかいろいろ配慮いただくと思うが、ぜひ観光客にとっても利用しやすいよう、システム改修がもし必要であればその辺の努力はいただきたいと思っている。

(飯田委員) そういった意味では、観光客の方については、おそらく IC カードを使われる方がほとんどだと思うので、私どもで実施している色んなデジタルのポイントの関係、ポイント還元等を組み合わせて観光客の方にも使いやすい形で施策を進めてまいりたい。また成案になれば改めて提示する。

(榊原委員) 事務局に確認だが、先ほど JR さんからお話があった運賃等は利便増進実施計画の方でという話だったと思うが、基本的にこの地域公共交通計画、マスタープランとしてのこの計画は、今後パブリックコメントに出されるということは、大枠ではこの内容でお考えで、より詳細な部分、具体の部分については、利便増進実施計画の方でやろうとされているかというところ

ろの確認が1点目である。

(事務局) ご発言のとおりマスタープランである今回素案として出させていた
だいているものは、大枠はこれでいきたいと考えている。具体的な事業や役
割分担というのは、利便増進実施計画の方に記載していきたいと考えている。

(榊原委員) 結構まだ色々詰めるべき内容があるろうかと思う。了解した。先ほ
ど運賃の話があったが、これは意見だが、運賃の中で恐らく重要になるのは、
美祢線BRT内で完結する移動もさることながら、地元の方でも高校通学等
で山陽線等のJRに乗り換えて行く方はかなりおられるのはもうデータで
も出てるところで、その乗り継ぎの運賃制度の設計もかなり大事じゃない
かと。高校生の負担にも直結するので、その辺りもすごく大事な議論だろ
うと思う。これは意見である。

(平屋会長) それも踏まえてまた検討してまいりたい。

- 議案第2号について、提案のとおり承認

第3号 BRT整備に向けた検討について

- 事務局より資料(P10~14)に沿って説明

【質疑・意見等】

(江原副会長) BRTは日本語で言うとバス高速輸送システムとなるわけだが、
当初から速達性、定時性、利便性をしっかりと確保していくということにな
っていたと思う。当初からの説明で、鉄道では厚狭駅・長門市駅間64分か
かっていたものが代行バスの国道快速便であれば65分で、ほぼ鉄道と一緒。
しかし、通常便だと代行バスで81分かかっているというふうにお聞きして
いるところ。前回も私ちょっと思っていたが、今回こういう形で21箇所程
度ということで示されている。そうした場合、このBRTの快速便、通常便
で何分くらいになるのかというのを、今回試行でやられるということなので、
ぜひ次回はその辺をはっきりさせていただければと思う。先ほども篠田市長
から観光者にも利用しやすいBRTであってほしいという話もあったが、実
際、今回の国勢調査の結果の速報値が出ているが、長門市を始め、美祢市さ
ん、山陽小野田市さんも人口減少が進んでいるわけで、放っておけば、皆が

一生懸命乗ろうとしても乗車数が減少していくのは仕方がないと思う。そうすると何で補完するかというと、やはり観光客にしっかりと乗ってもらうことが大切で、山陽小野田市さんが目指されている厚狭駅の新幹線の乗降客増加についてもやはり観光客がしっかりと乗降してもらわないと増えない。いかに観光客に便利だ、そして乗りたいと思ってもらえるBRTにしていくかというのがやはり将来このBRTを長く維持していくためのキーポイントになるのではないかと思う。

私が何を言いたいかというと2つあって、まず、山陽小野田市さん、美祢市さん、長門市、市が違うのでそれぞれ立場が違うがしっかりと尊重していかなければならないが、新設の停留所については、今バス停案が書いてあるが、代行バスのところはそれぞれのバス停との間の距離が示されているが、右側の案のところには距離が示されていない。先ほど偏った停留所の配置はしないというご意見もあったので、ぜひその辺や実証期間の乗降客数等、しっかりと数字を裏付けとした議論をしていただいて、次回はそういった数字を含めてここで議論できるような準備を事務局にしていただければありがたい。そして、便数を1.5倍にされるということだが、その中で観光客が求めるものは速達性、定時性、利便性。本当にこの3つというのは観光客が求めるものとしては大事だと思っている。便数1.5倍に合わせて、長門市としては、平日の厚狭・長門間は12便あるが、快速が3本ということで現在25%である。これを増便に合わせて最低でも5割以上快速便を走らせていただきたい。そして、観光客に非常に快適だ、メリットがあるという風に思っていただけるBRTにしていかないといけない。バスは斬新で新しいものだったけれども、乗ってみたら路線バスだったというふうに言われないようにしっかりとそういったところも検討していかないといけないと思っている。ぜひ増便に合わせて快速便の増加を、今回の乗降客数等を把握した上で議論していただければありがたいなと思っている。

(事務局) このたびの実証の結果については、先ほど言われた時間等のデータをしっかりと集めて、最終的に決める場合には、そこも示しながら協議をいただければと思っている。また、増便したところの快速便の割合については、また運行主体のJRさんと相談させていただきながら案として示させていただき、協議をいただければと考えている。

(村田委員) 停留所の関係で説明があったが、この資料をメールで送っていたときに、於福駅は移設済のところ載っており、今説明があつてホツとしたところだが、私共のところだけは、ちょっと他の地域と違って道路がない。駅舎から、今の代行バスの停留所まで渡るのに直接バス停に行けない状況がある。上に歩道橋があるが、もうボロボロで跨線橋も今閉鎖状態でアクセスが難しくなっている。鉄路のときには直接住民が乗ることができたが、代行バスの現在は大回りをしていくか、上の階段を上るお年寄りが多いが、危ない。もうボロボロになったところを上って下りるという作業が必要になっている。これから検討いただくとしたら、そのところも十分配慮していただきたいという希望である。

(平屋会長) 今のご意見を参考にさせて頂いて、これからの協議・検討を深めてまいりたい。

(篠田副会長) 村田委員の発言と重複するが、特に 11 ページで集落の施設等の位置、利用者のニーズを踏まえ設定ということで、於福駅については国道沿いへ移設と明記されているのが仮置きだというご説明があった。これについては、前回、私も申し上げたとおり、大部分、あの集落の位置が、ほとんどの利用者の方が駅の向こう側にあるということを配慮していただきたいという説明もさせて頂いたところである。従って確認だが、この 13 ページの青色というのはあくまでも BRT の検証、BRT 停留所の候補案ということでの協議だということによろしいか。

(事務局) 13 ページ、青色で表示をして、ちょっと誤解を招いた面もあるが、現行の代行バスが今、駅を使えておらず、道路上に停まっているということ、青色の移設としている。今後 10 月以降、実証する時も直ちに駅舎が使えるという状況になるわけではないし、その方針も決まっていないということで、青色にしている状況である。なので、実証は今の道路沿いを使ってやりたいと考えている。

(平屋会長) 最終的な取扱いについてはまた議論させていただきたい。

(榊原委員) 先ほどあった停留所と快速便の話だが、多分今回いくつかの駅で今、代行バスが駅に入って出てっていうのをやってるところが、幹線道路をそのままパスするような路線の設定になるので、その部分で多分かなり時

間の節約ができるはずで、そういった部分と停留所が増える部分の若干の時間増の、その両方のプラスマイナスが最終的にどうなるかっていうのは確かに大事なところ。例えば南大嶺とか四郎ヶ原、それから重安のところの乗入れがかなり時間ロスになってると思うので、そこがなくなることの効果はあるはずで、そのあたりしっかり検証した方が良いのかなと思う。

それから、通常便と快速便の比率について、確かにおっしゃるところはよくわかる一方で、前回申し上げたが、やはり通常便の方がなかなか、例えば収支等で厳しくなる懸念もあるのかなということを感じている。先ほど停留所の議論と関わる場所ではないかと思うが、例えばこの辺り、併走する例えばサンデン交通さんや、あるいは、美祢市さんが運行されている路線とか、あるいは山陽小野田市さんも、たぶん通常便の区間でもいとね号等、コミュニティバスが走っていると思うが、そういった既存のバスとの協調もやっぱり大事だと思って、できればこの公共交通計画、あるいはその利便増進の枠組みの中で、そういった他の既存のバス路線とうまく協調して、利便性を向上するみたいなのところも入れていけるといいのではと思っている。

(事務局) 今の既存のバス路線との協調について、どう盛り込めるかということについて検討させていただきたいと思う。

(平屋会長) 今言われたように、定時性、速達性、利便性それぞれに、それをいかに高めていくかということにこだわっていく必要もあるが、それぞれが必ずしも全部伸ばせるかということ、なかなか難しい。バランスを考えないといけないという部分もあるので、いかにこの3つの最大化を図っていくかという点にこだわりながら、今から議論を進めていく中で、提案いただいたような様々な意見をしっかりとお聞きをし、反映させていきたいと思う。

今、頂いた意見を踏まえて、さらに検討を進めてまいりたい。改めて、次回以降の会議でお諮りをし、決定をしてまいりたい。引き続きよろしく願います。

(3) その他（会議全体を通じて）

(榊原委員) 計画のKPIで収支率を出すと言うことで、JRさんの方でご検討されるということで、おそらくバスになるので、鉄道よりは基本的には収支は改善されるはずだろうと思うが、昨今、各市町の地域公共交通計画のKPIとかを見ると、利用はそれなりにあっても経費の方がかなり増えて、結

果的に収支があまり良くないと言うような状況もあるように思う。現状やはりバスは人件費がすごく大きい割合を占めていることを考えると、昨今の運転手不足の状況を考えると、やはり基本的には運転手さんをちゃんと確保するために、ある程度人件費を削っていくということは、おそらく選択肢として考えづらい状況があると思うので、どうしても収支はもちろん効率的な運行は大事だが、どうしても必要な経費は基本的には増えていく傾向にあると思うので、そういうところも含めて議論が必要なのかなというふうに思っている。

(飯田委員) 全体を通してということであるが、第3号議案にもあったが、この秋に山口県においては、デスティネーションキャンペーンがある。この場面を活かして、快速便の増便を行ない、さらにはセンザキッチンまで延伸するところ。元々被災前の美祢線においては、約半数の列車が車両の運用上、厚狭から仙崎まで同じ車両で運行していたところだが、現在は長門市で、乗り換えが必須となっているので、再び直通で行けるといえるところがあるので、観光のお客様の利便性が向上すると考えているところ。併せて、BRTの運行を見据えた実証運行ということで、この秋から実施したいということがあるので、鉄道と比較して、ニーズに応じて、停留所を追加・移設できることもBRTの強みの一つであるので、もちろん速達性との兼ね合いがあるが、どういったニーズがあるかしっかりと数字で以て検証させていただきたいと思うので、よろしくお願ひしたい。

それから、全体を通して、BRTにして良かったとか乗ってみたいとかそういったふうに感じていただけるような未来に資する刷新感のあるBRTで早期復旧するところところが非常に大事なところであると認識しているところ。そういった意味では、広域ネットワークの形成であるとか地域交通との利便性を高めるといふところを目指して行くことになる。また、地域の拠点となる駅等街づくりに資する拠点整備を実施するとか、それから車両とか施設とか、沿線エリア全体の魅力向上、デザイン・ブランディングそういったことも早期に検討を始めさせていただきたい。皆様と一緒に始めたいと思っているところである。地域の皆様に愛着を持っていただけるように、しっかりと私ども尽力してまいりたいので、是非ご協力をお願いしたい。この法定協議会立ち上げに際して、やっぱり早期に復旧して欲しいと言うところが強く皆様あったと思うので1年ではちょっと難しいかもしれないが、計画が決まっ

たら2年とかそういったところで、早い段階で、しっかりと、さらにできる
ところから、刷新感のあるBRTの運行を目指してまいりたいと思う。スケ
ジュール感も皆様と共有しながら検討を進めてまいりたいと思うので、引き
続きご協力よろしく願います。

(篠田副会長) 改めて全体を通して一言申し上げさせていただきたい。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
向けて支援を賜り、厚くお礼申し上げます。先ほど事務局からこれまでの議論
を踏まえた計画の素案が示された。この計画案がマスタープラン、いわゆる
概要であるので、BRT整備に関する具体的な整備内容については、今回の
素案をベースに次回以降の協議会において議論していくものと認識してい
る。ただ、今後議論していく中で、国の支援制度を活用することになるか
と思うが、そうなると、当然のことながら自治体負担も発生する。その際、
BRT整備に必要となる費用のうち、自治体負担分についても考慮しながら
検討していかなければならないと考えているので、事務局におかれては、そ
のあたりも充分考慮された上で、より丁寧に進めていただくよう改めて願
いしたい。本市としては、住民の方向けに現時点決定しているBRT整備の
内容や、先ほど事務局から説明があった本年10月から来年3月までのBRT
停留所についての具体的な検証を行う実証運行の内容に関する説明会を
JRさんと共同で開催したいと考えている。住民説明会の実施に当たっては、
関係する委員の皆様や事務局のご支援とご協力をお願いしたいと考えてい
る。最後にJRに確認とお願いがある。当初、令和5年7月の美祢線被災以
降、知事も含め沿線3市としては、鉄道での復旧を要望し、復旧とあり方は
別問題として鉄道での復旧を求めてきたところ。BRTの復旧案がJRさん
の方から示され、復旧期間、費用、利便性、定時性、そして鉄道との親和性
を総合的に判断し、BRTを基軸に早期に復旧する選択をしたところ。JR
美祢線利用促進協議会の復旧検討部会の昨年5月、7月の総会において、B
RTであれば運行本数を被災前の鉄道と比べて1.5倍に増便すること、そし
て鉄道と同じ運賃設定が可能となること。そしてJRグループとして安全安
心な運行を実現し、継続して行くこと、そして刷新感のあるBRTを作っ
ていくというJRさんとの約束があったからこそ、BRTによる復旧を進めて
いるわけである。この大前提が崩れてしまうと、本市としては、これまで住
民の方や議会に対しての説明と齟齬が生じ、議論を前に進めていくことがな

かなか厳しくなっていくことも予想されることから、J Rにおかれては、B R Tによる運行開始以降も、グループとして責任を持って運行・対応していただくようお願いしたいし、B R T整備に掛かる費用が、自治体にとって大きな負担とならないよう、今もご尽力いただいているところだが、最大のご配慮をお願いしたい。

(飯田委員) これまで自治体の皆様に英断していただき、このB R Tでの復旧を目指す法定協議会を立ち上げていただき感謝する。その前提ということであった通り、運行本数については1.5倍、計画にも載っているけれども、それをしっかりと維持していきたいというふうに考えているところ。それから、運賃についても、弊社内の乗車券発券のシステム上の課題があるが、基本的には同等レベルにしたいと思っているし、沿線、特に高校生の方とか日常使用の方も、また乗り換えがあっても同じにしたいと考えているところ。それから、J Rグループとして安全安心な運行というところがあった。ちょっと補足させていただくと、これまで協議会で地域の事業者の方と連携させていただいて、弊社グループとして運行すると申し上げていた。これは、一つは現在の代行バスにおいても、J Rバス中国が中心になって、7割ぐらいを運行している。残りをサンデン交通様と船鉄バス様にご協力いただいで連携させていただいている。契約の細かい関係はちょっと違うかもしれないが、J R九州の日田彦山線が、九州のバス会社と共に地域のバス会社に一部委託という形で運行を手伝っているところ。そういったところで、連携して進めることで、地域の雇用確保とか、地域経済への波及効果とかそういったこともあると思うので、そういった形になればなと言うことで、今後の進め方についてまた相談させていただきたいと思っている。それから、収支率の話だが、B R Tになっても、収支率がおそらく100になることはないと思うので、どこまでできるかわからないが、当然のことながら、しっかりとB R Tを運行していただくために、弊社の方で一定の支援というのは考えているので、どういう枠組みにするかということも今後の相談かなと思っている。そういったことで、しっかりと持続可能性は確保してまいりたいと考えているところである。それからB R T整備で、より良いものにしていこうとすると、どうしても工事費等がかかるというところだが、国の社会資本整備総合交付金とか、いろんな国の制度があるので、それも活用させて頂きながら、しっかりといい形になるよう、いろいろ工夫のしどころがあると思うので、全体像

が見えたところでまた色々と相談させて頂ければというふうに考えている。

(江原副会長) 平屋会長をはじめ事務局の皆様におかれては、これまでの議論を踏まえた美祢線沿線地域公共交通計画の素案を取りまとめていただいたことにまずもって感謝申し上げたい。今回の計画の素案では、BRTにより充実した公共交通ネットワークが構築されている美祢線沿線地域の未来の姿をありありと想像できるものになっていると感じた。同時に、まだまだ課題が山積していると感じている。これまでも何度も申し上げている通り、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ったわけである。この度のBRT構築により、地域の魅力の向上や新たな観光コンテンツの創出に繋げ、県内だけでなく全国から、多くの観光客を誘致してまいりたいというふうに考えている。特に、本年は山口 DESTINATION キャンペーンが10月から12月にかけて実施されるが、その間、先ほど説明があったとおりセンザキッチンまで延伸された快速便の実証運行が計画されている。本市としても、これを観光誘客増加への大きなチャンスとして期待しているところであり、実証運行にかかる調整にご尽力いただいた関係の皆様にも心から感謝申し上げたい。観光路線としては、速達性・定時性の確保という視点が大変重要であるので、これからも運行体制や停留所など、具体的な整備内容や費用負担等についてもより一層議論を重ねて、より良い形での美祢線BRTを実現させてまいりたいと考えている。引き続き皆様のご理解とご協力を賜るよう、宜しくお願いする。

(藤田副会長) 本日の協議会では美祢線沿線地域公共交通計画の素案について事務局から説明があった。BRT整備の大枠については、委員の皆様の間で一定の共通認識がはかられたものと受け止めている。また停留所の検討については利用者ニーズ、安全な乗降環境、速達性などを十分に踏まえて、適切な設置場所を選定できるよう本市としても必要な調整を進めてまいる。今後は、地域公共交通計画の策定、そして10月からの実証運行に向けて、さらに具体的な調整が進められていくものと考えている。その一方で、BRTの詳細な整備内容や各市の費用負担のあり方についても、今後議論を深めていく段階に入るものと認識をしている。個別の整備内容を検討するにあたっては、利用者の利便性はもとより、各自治体の財政負担や事業の持続可能性、既存のバス路線との兼ね合いといった観点も重要であると考えている。実現

可能な事業として着実に進めていくためにも、こうした点について充分にご配慮いただきながら協議を進めていただければと思う。

(平屋会長) 最後に私の方からまとめの挨拶をさせて頂ければと思う。委員の皆様方には、長時間にわたり熱心なご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、地域公共交通計画の素案について協議して承認をいただいた。会議の中でも申し上げたとおり、今後パブリックコメントを実施し本日皆様からいただいたご意見、それから県民の皆様から寄せられたご意見、これらを踏まえて秋頃開催予定の次回協議会で最終案をお諮りしたいと思っている。それと合わせて具体的な事業内容を記載した利便増進実施計画、この素案についても示したいと考えている。停留所に関しても、本日提案した事務局案について、皆様から様々な御意見をいただいた。これを元に検討を行ない、また今後実証運行も行うので、この状況も踏まえながら対応を決定してまいりたいと考えている。計画の取り組みに向けて、引き続き精力的に議論を進めてまいりたいと思うので、皆様方のお力添え、ご協力よろしくお願い申し上げます、まとめの挨拶とさせていただきます。