

「美祢線沿線地域公共交通計画（素案）」に対する
パブリック・コメントの実施結果

1 意見募集期間

令和8年7月1日（水）から令和8年7月31日（金）まで

2 意見の件数

13名 44件

3 意見の内容と意見に対する県の考え方

（1）計画の内容等に関するもの（20件）

No.	意見の内容	意見に対する県の考え方
基本方針と基本目標		
1	美祢線はBRTではなく鉄道として復旧すべきであると考えます。現在示されている内容は一部区間を除いて一般道路を走行するものであり、本来のBRTと呼べるものなのか疑問があります。実態としては鉄道からバスへの転換であり、「復旧」という表現には強い違和感を覚えます。 まず立ち返るべきは「美祢線を鉄道として復旧するのか、それとも鉄道を廃止してバス転換するのか」という根本的な問題です。この点を曖昧にしたまま「BRTによる復旧」という表現で議論を進めるのではなく、鉄道復旧案とバス転換案の双方について、費用、利用者への影響、観光振興効果、地域活性化への効果などを分かりやすく住民へ示し、改めて議論を行うべきです。 また、鉄道は単なる移動手段ではなく、地域の重要な社会基盤です。生活交通としての役割だけでなく、観光や交流人口の拡大、地域の魅力向上にも大きく貢献しています。将来の地域づくりを考えるのであれば、鉄道復旧の可能性を十分に検討し、その内容を住民に示すべきです。 「BRTによる復旧」という誤解を	JR美祢線の復旧に向けた検討については、JR美祢線利用促進協議会の復旧検討部会において進めてきました。 復旧検討部会では、鉄道や鉄道以外のモードによる復旧パターンを示し、利便性やコスト（復旧費・運行費）、災害耐性等の観点から輸送モード別のメリットやデメリットについて、調査・検討を行ったところです。 沿線市の委員からは、10年以上の復旧期間が必要な鉄道での復旧は困難、いずれの復旧方法であっても一日も早い復旧が必要等の意見が出され、こうした検討結果等を踏まえ、JR美祢線利用促進協議会として「鉄道以外のモードによる復旧を考えていくこと」「県と沿線3市とで速やかに協議を行うこと」との方向性を整理し、令和7年8月に山口県及び沿線3市（美祢市、長門市、山陽小野田市）とで協議を行い、BRTによる復旧を目指すことを合意したところです。 また、本計画における「復旧」とは、鉄道施設を従前の形に戻すことではなく、豪雨災害により失われた交通機能を回復し、地域住民や来訪者の移動手

	招きかねない表現ではなく、「鉄道復旧」なのか「鉄道廃止・バス転換」なのかを明確にした上で、住民の理解と信頼を得られる形で議論を進めることを強く要望します。	段を再構築することを指しています。御意見を踏まえ、この考え方が明確に伝わるよう、「計画策定の趣旨」に追記しました。
2	美祢線の列車が廃止になりますこと残念ではありますが、赤字路線でありますとともに災害に弱いとなりますと仕方ないと思っております。バス運行に関して残していただけることはとても幸栄であります。	
3	以下の点が深刻な懸念となっております。 1. BRTの実態が当初のコンセプトから大きく乖離 専用道路が断念された今、BRTは実質的に一般道を走る路線バスとなり、定時性・速達性が大幅に低下する恐れがあります。 2. 現場の不便さと利用者の声 代行バスでは接続が悪く、高齢者や障害者の方が利用を断念せざるを得ないケースが発生しています。また、石灰石輸送トラックに阻まれて遅延するなど、日常の移動手段として信頼できない状況です。 3. 長期的な地域への影響 一度鉄道設備を撤去すると、後から復旧させるには莫大な費用と時間がかかります。美祢線を失うことは、市民の移動手段だけでなく、地域の活力や観光振興にも深刻な影響を及ぼします。 つきましては、県として以下の点を強く要望いたします。 1. BRTという名称の使用を慎み、実態に即した呼び方に改めること。 2. 鉄道として復旧する選択肢を、もう一度真剣に再協議すること。 3. 美祢線を在来線として復旧させ、観	J R美祢線の復旧に向けた検討については、J R美祢線利用促進協議会の復旧検討部会において進めてきました。 復旧検討部会では、鉄道や鉄道以外のモードによる復旧パターンを示し、利便性やコスト（復旧費・運行費）、災害耐性等の観点から輸送モード別のメリットやデメリットについて、調査・検討を行ったところです。 沿線市の委員からは、10年以上の復旧期間が必要な鉄道での復旧は困難、いずれの復旧方法であっても一日も早い復旧が必要等の意見が出され、こうした検討結果等を踏まえ、J R美祢線利用促進協議会として「鉄道以外のモードによる復旧を考えていくこと」「県と沿線3市とで速やかに協議を行うこと」との方向性を整理し、令和7年8月に山口県及び沿線3市（美祢市、長門市、山陽小野田市）とで協議を行い、B R Tによる復旧を目指すことを合意したところです。 速達性を重視した快速ルートの運行やJ R美祢線の1.5倍程度の運行本数、設定J Rの鉄道ネットワークと一体となった運行等、地域住民や観光客にとって利用しやすいB R Tとなるよう検討していきます。

	光特急やリゾート列車として活用する案を具体的に検討すること。 4. 厚狭駅における山陽新幹線との接続強化を含め、広域交通ネットワーク全体での利便性向上を図ること。 5. 沿線住民の声を十分に反映した、透明性の高い議論の場を早急に設けること。	また、国のガイドラインでは、BRTの定義として、「走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供するシステム」とされています。美祢線BRTでは、PTPSや快速便の導入等、車両や運行管理等に工夫を施すことで速達性、定時性を高めることとしており、BRTに該当するものと考えています。
4	山口線にはSLという目玉があります。美祢線も目玉を作って全国から観光客や鉄道ファンが集まるようになることが私の夢です。	本計画の基本目標に「美祢線BRTを活用した観光交流の推進」を掲げ、「観光資源としての美祢線BRTの活用」に取り組むこととしています。 いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
5	BRTにすると運転手が市バスと競合する。市バスは今運転手不足に悩んでおり、便が以前より減っている。BRTが運行するようになれば、更に運転手不足は深刻化すると思います。この点から美祢線のBRT化には反対します。	運転士等の担い手確保に向けて、計画の素案に、「運転士等の担い手不足対策の実施」を掲げ、様々な取組を進めていくこととしています。
6	素案では、BRTの基本方針は示されていますが、停留所の配置や整備の考え方については具体的な記載がありません。しかし、利用者にとって停留所は利便性を大きく左右する重要な要素であり、計画の中で基本的な考え方を示すべきではないでしょうか。 市に問い合わせたところ、現在の鉄道駅に加え、新たに9か所程度の停留所設置を検討しているとのことですが、3市にまたがる美祢線沿線全体を考えると、BRTの特徴を十分に生かした計画とは言い難いように感じます。 BRTには速達性や定時性が求められることは理解しています。しかし、快速	停留所については、生活の足としての利便性を考慮した柔軟な設定を行う通常ルート、速達性を重視した設定を行う快速ルートという考え方について、素案（P37 図33 運行ルート、運行本数の方針）に明記しています。 この方針のもと、停留所の移設・新設を検討しており、集落や施設等の位置、利用者のニーズを踏まえ、計21か所程度の候補案について、現在、具体的な検証を行うため実証運行を実施しています。（実証期間 R8.10～R9.3） さらなる停留所の増設に関する御意見は、今後の参考とさせていただきます。

	ルートと通常ルートを設定するのであれば、通常ルートは地域に密着した停留所をできるだけ多く設置し、きめ細かな運行を行うことが重要です。 鉄道は駅以外に停車できませんでしたが、BRT は道路上に柔軟に停留所を設置できることが最大の特徴です。この利点を生かして、「乗りたい場所の近くから乗れる交通」を実現することが、利用者の増加にもつながると考えます。 利用者が少ない停留所もあるかもしれませんが、公共交通は「いつでも利用できる環境」を整えること自体に大きな意義があります。また、市民にとって重要なのは、「利用するかどうか」だけではなく、「BRT になって便利になった」と実感できることです。 鉄道から BRT へ転換する以上、市民が最も分かりやすくメリットを感じられるのは、停留所が増え、身近な場所から乗れるようになることだと思います。 そのため、計画には停留所整備の基本的な考え方を明記するとともに、地域の実情を踏まえ、停留所の設置数についてさらに積極的に検討されることを要望します。	
美祢線沿線地域の公共交通の目指す姿		
7	北はセンザキッチンまで延伸する便があるといよい。	山口デスティネーションキャンペーンの期間において、センザキッチンへの観光アクセス改善にかかる実証運行として、代行バスの快速ルートのうち1日3往復でセンザキッチンへの延伸を実施します。実証運行での利用の状況を踏まえ、今後の方向性について検討していきます。
8	南はおのだサンパークまで延伸があるとよいが、船鉄バスに頼んで、厚狭止まりのバスを美祢駅までに乗り入れできないでしょうか。	BRT の導入は、JR 美祢線が担ってきた交通機能を早急に回復することを目的としており、鉄道や代行バスのルートを大きく超える新たな運行エリ

9	厚狭⇄美東秋芳ルートの新設のため、国行交差点にバス停「国行四角」を新設し、このルート名称は「内回り快速線」とする。	アについて、現時点では検討する予定はありませんが、他の路線バス・コミュニティバスとのダイヤ連携を図ることで、接続の利便性向上を目指します。
10	美祢線代行便の名称を「外回り各駅線」と「中央快速線」に変更する。	
事業の内容		
11	・速達性の低下（所要時間の増加） 鉄道に比べて所要時間が約17分長くなるため、専用道の整備や走行環境の高度化を進めるべきであるが、専用道案は無くなったためPTPSの導入や運航ルート、停留所の取捨選択等で時間短縮を実現する。	BRTとしての速達性・定時性を確保するため、PTPS（公共車両優先システム）の整備や、快速ルートの設定を行うこととしています。
12	他地域のBRT事例が紹介されていますが、成功事例として挙げるだけではなく、その地域が成功した要因を分析した上で、美祢線沿線においてどのように応用するのかを示すことが重要と考えます。	他地域のBRTで行われている取組について、写真等を掲載していますが、美祢線における具体的な取組内容については、今後策定する利便増進実施計画において、お示しすることとしています。
13	快速ルート便は、国行交差点しまむら前と丸喜前に新設して停留、美祢駅は経由せずそのまま南北を進行する。	美祢駅はまちづくりの拠点という側面を有することから、美祢駅を利用する運行ルートとなるよう検討を行っています。
14	BRTが1日の運行本数が増え、運賃が妥当であれば利用者也増加すると思います。	JR美祢線の1.5倍程度の運行本数、利用しやすい運賃設定等、地域住民や観光客にとって利用しやすいBRTとなるよう検討していきます。
15	気仙沼線・大船渡線BRTや日田彦山線BRTの成功・改善事例を参考に美祢線BRTをより良くするため以下の点を強化すべきと考える。 ・定員不足を補う増車、続行運転の計画的導入 通勤、通学時の定員不足に対し、先行事例では2台のバスを続けて走らせる続行運転や車体の長い連節バスを導入している。通学利用が7割を占める美祢線においても単に運行本数を1.5倍にするといった対応ではなく、ピー	代行バスでは、利用者のニーズを踏まえたダイヤ設定により、輸送力を確保できるよう対応を行ってきたところです。 現時点では増車や続行運転が必要な状況にはありませんが、今後の利用状況に応じて車両の柔軟な運用により対応することとし、事業1の内容に追記しました。

	ク時間に輸送力を集中させる具体的な車両運用計画（続行運転やスクールバス便等の設置）を明記すべき。	
16	・運賃決済システムの導入 交通系 I C が導入されていないため、都市部や他の主要幹線に比べてシームレスな乗降や乗換が出来ない。利便性の向上が必要となる。	交通系 I C カードによるキャッシュレス決済や、バスの運行情報をリアルタイムで提供するバスロケーションシステム等、利便性の高い機能・設備の導入を進めることとしています。
評価指標（K P I）		
17	美祢線 B R T 計画では、輸送密度や観光客数などの目標値（KPI）が示されており、目標設定自体は理解できます。一方で、観光客数増加や利用者増加について、どのような利用者層を想定し、どのような施策によって目標を達成するのかが十分に読み取れませんでした。特に観光利用については、「観光振興」や「観光客増加」が掲げられているものの、どの地域から、どのような観光客を呼び込み、その観光客がなぜ自家用車等ではなく B R T を利用すると見込んでいるのか、その根拠や具体的な戦略が示されていないように感じます。	地域公共交通計画の実行計画として、「利便増進実施計画」を策定するとともに、観光客等の利用促進に関する取組については、商工や観光等、専門的な知見を有する方々を委員とする利用促進部会において、毎年を取組内容や取組の効果等について協議し、実施していくこととしています。 また、御意見を踏まえ、各目標値に関連する主な事業について、事業番号を追記いたしました。
18	目標値の達成可能性を住民が理解し、評価できるよう、利用者増加の内訳や具体的な施策、期待される効果について、より詳細な説明を計画書へ追記していただくことを要望します。	
計画推進体制		
19	是非ともこの計画を早期に、しかもコストを出来るだけ低くして、実施していただきたいと思いました。	本計画に示した事業スケジュールに沿って、沿線 3 市や交通事業者等と連携し、計画の着実な実施や利用促進に取り組むこととしています。
P D C A スケジュール		
20	全面的にこの計画案に賛成です。微細な問題については毎年の見直しによって、適宜、改善の方針でよいと思います。	事業の実施状況及び目標の達成状況の検証は、毎年開催する美祢線沿線地域公共交通協議会において行うこととしています。 計画期間中であっても、社会情勢の

		変化や美祢線BRTに関する検討の進捗等を踏まえ、随時、必要に応じて計画の見直しを行うこととしています。
--	--	---

(2) 美祢線BRTの詳細な仕様等に関するもの (24 件)

No.	意見の内容	意見に対する県の考え方
運行体制		
21	バスは沿線自治体の長門地域、宇部地域のバス会社やタクシー会社に委託して下さい。	BRTについては、JRグループとして責任をもって運行することとされており、具体的な運行体制については現在調整を進めているところです。 いただいた御意見は、関係者に共有し、今後の参考とさせていただきます。
ダイヤや停留所の配置		
22	・通常便と快速便の役割分担の最適化 バスは鉄道車両に比べて1便当たりの定員が少ないため、利用の7割を占める通学ピーク時間帯に学生を運びきれぬかが課題。実証実験の結果、快速便に利用者がシフトした一方でその前後の通常便の利用者が減少する傾向があったが、これは快速便の利便性を求める利用者が多いということである。通学・通勤のピーク時と日中の高齢者・観光客利用時でダイヤや停留所の配置を更に精査する必要がある。	ダイヤや停留所の配置については、生活の足としての利便を考慮した柔軟な設定を行う通常ルート、速達性を重視した設定を行う快速ルートという考えに立ち、検討を進めています。 いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
停留所		
23	子どもたちが市外の高校にも行きやすくなればありがたいです。大津緑洋、美祢青嶺、厚狭明進それぞれの公立高校前にバス停ができれば、三市の子どもの通学の幅が広がり、利用数も上がるのではと考えます。	停留所については、生活の足としての利便を考慮した柔軟な設定を行う通常ルート、速達性を重視した設定を行う快速ルートという考えに立ち、停留所の移設・新設を検討しています。 集落や施設等の位置、利用者のニーズを踏まえ、計21か所程度の候補案について、現在、具体的な検証を行うため実証運行を実施しています。(実証期間 R8.10～R9.3) なお、高校生の通学利便性を踏まえ、美祢青嶺高校、厚狭警察署前の停留所も新設の候補案に含んでいます。

24	気仙沼線・大船渡線BRTや日田彦山線BRTの成功・改善事例を参考に美祢線BRTをより良くするため以下の点を強化すべきと考える。 ・駅（停留所）に縛られず、目的地（学校、病院、観光地）の近くへルートを柔軟に延伸する先行事例では高校前や公立病院の玄関前、商業施設前にダイレクトに停留所を設置して鉄道時代より利便性を向上させた。美祢線においては成進高校、美祢青嶺高校などの通学需要、美祢市立病院、長門総合病院などの医療ニーズがある。これらの学校や病院への乗り入れルートを最初から計画に盛り込むべき。	停留所については、生活の足としての利便を考慮した柔軟な設定を行う通常ルート、速達性を重視した設定を行う快速ルートという考えに立ち、停留所の移設・新設を検討しています。 集落や施設等の位置、利用者のニーズを踏まえ、計21か所程度の候補案について、現在、具体的な検証を行うため実証運行を実施しています。（実証期間 R8.10～R9.3） なお、高校生の通学利便性を踏まえ、美祢青嶺高校、厚狭警察署前の停留所も新設の候補案に含んでいます。 また、病院等へのアクセスについて、鉄道や代行バスのルートを大きく超える新たな運行エリアについて、現時点では検討する予定はありませんが、他の路線バス・コミュニティバスとのダイヤ連携を図ることで、接続の利便性向上を目指します。
25	美祢線代替バスが終了し、同線がBRT化されバスで運行となった際、通学通院対策として美祢市の美祢青嶺高校前バス停と成進高校（同校近くの道路にバス停新設）と宇部総合支援学校美祢分校（同線の四郎ヶ原、南大嶺、美祢の3駅から遠いため）と美祢市立病院に乗り入れるようにして下さい。	
26	「長門湯本駅」のバス停が、いずれなくなるということはとてもとても残念です。観光客の方々の為には「湯本温泉」のバス停が便利であること、そして、長門市において観光事業がとても大切であること、よく理解しているつもりでおります。ただ観光客を優先するあまり地元の学生や高齢者のこと何か置きざりにされている気が致します。たとえば県営住宅前から「湯本温泉」のバス停までの往復は距離もありますし、「湯本温泉」のバス停までの階段・スロープは、かなりハードルの高いものです。全ての便「長門湯本駅」バス停に停まって下さいと申すつもりはありません。始発便と最終便、そして途中の何便か「長門湯本駅」バス停に停まる	停留所については、生活の足としての利便を考慮した柔軟な設定を行う通常ルート、速達性を重視した設定を行う快速ルートという考えに立ち、停留所の移設・新設を検討しています。 長門湯本駅については、国道316号から離れた立地がバスの速達性の面から課題となっていること、狭隘な駅へのルートが運行の安全上課題となっていること等を踏まえ、国道316号沿いの長門湯本温泉バス停へ移設することにより、速達性や安全上の課題を解消するとともに、観光利用者の温泉街へのアクセスの改善も図ることとしています。 現在、新設・移設の停留所について、具体的な検証を行うための実証運行を

	ことは不可能でしょうか。 市の財政面において観光客を優先されることよくわかります。でもその陰で、昔、頑張って今につなげて下さった地元の高齢者の方々に、便利で「どこかへ行ってみよう」と思わせるバス停が残されること切に望みたいです。	実施(実証期間 R8. 10～R9. 3)しており、いただいたご意見や実証運行での利用状況等を踏まえながら、今後、さらに検討を深めていくこととしています。
27	長門湯本駅に向かう分岐点までは少し角度がある上に道路の幅が狭く、バスとの離合が大変な時があること。そして代行バスは長門湯本駅のロータリーを回ってまた戻ってくるので通行回数が多く、ご迷惑がかかっていること知りました。 いつか河原地区で工事があり、サンデンバスは河原に向かえず、向陽小学校手前の踏み切りを渡り、観陽橋を渡り、左折して義隆橋に出るのではなく、直進して、国道316号に出るルートで運行されていました。もしそういう運行ルートを選ぶことができるならば向陽小学校～県営住宅前の山肌と線路の間の道路の拡張工事が実現できれば、サンデンバスと代行バスの離合も見易くなるのではないのでしょうか。	
28	厚狭警察署前の停留所から厚狭明進高校までかなり距離があります。いっそのこと、スクールバスを仕立てて生徒を運んだらよいのではないのでしょうか。電車で厚狭駅に降りた生徒を厚狭駅に迎えに行ったり、美祢方面から来る生徒は厚狭警察署前から高校の門まで運ぶのがよいでしょう。田部高校が閉校になっており遠くから生徒が通学しているのではないのでしょうか。	いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきますとともに、関係機関に情報提供させていただきます。
29	厚狭駅新幹線口に停留所「厚狭駅新幹線口」を新設して駅南北で乗降可とする。厚狭駅新幹線口バス停新設に伴い、「厚狭駅」を「厚狭駅在来線口」に名称変更する。近くの看板も変更。	停留所については、生活の足としての利便を考慮した柔軟な設定を行う通常ルート、速達性を重視した設定を行う快速ルートという考えに立ち、停留所の移設・新設を検討しています。

		集落や施設等の位置、利用者のニーズを踏まえ、計21か所程度の候補案について、現在、具体的な検証を行うため実証運行を実施しています。(実証期間 R8.10～R9.3) いただいた御意見は、停留所検討の参考とさせていただきます。
30	板持駅は国道沿いに停車するため、最寄の月見橋バス停に移設する。 重安駅は駅前が狭く、重安駅前バス停は国道沿いに停車するため、駅付近の広い場所に移設するか通過をする。	停留所については、生活の足としての利便を考慮した柔軟な設定を行う通常ルート、速達性を重視した設定を行う快速ルートという考えに立ち、停留所の移設・新設を検討しています。 現在、板持駅や重安駅の移設を含む新設・移設の停留所について、具体的な検証を行うための実証運行を実施（実証期間 R8.10～R9.3）しており、いただいたご意見や実証運行での利用状況等を踏まえながら、今後、さらに検討を深めていくこととしています。
31	バス停（待合室）は雨風を極力防ぐ形がよい。厚狭駅の在来線口で乗り降りする場所も雨に濡れないように、大きな屋根を作るとかが良いと思います。	いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
32	昨年末の住民説明会で JR の方から「BRT は、鉄道よりも停留所を増やせることが大きな利点です。」と説明がありました。その後、説明会で要望のあった「厚保本郷」や「横坂」への停留所の設置を検討していただいていると伺い、地域の人々の声を受け止めていただいたことを大変ありがたく思っています。 私たち住民が、一番気になっているのは、「どこから乗れるようになるのか」ということです。家の近くに停留所があるだけで、利用のしやすさは大きく変わります。高齢者の多い美祢市では、近くに停留所があれば「車に乗れなくなっても生活できる」という安心につながり、住み慣れた地域で暮らし続	停留所については、生活の足としての利便を考慮した柔軟な設定を行う通常ルート、速達性を重視した設定を行う快速ルートという考えに立ち、停留所の移設・新設を検討しています。 現在、厚保本郷や横坂を含む新設・移設の停留所について、具体的な検証を行うための実証運行を実施（実証期間 R8.10～R9.3）しており、いただいたご意見や実証運行での利用状況等を踏まえながら、今後、さらに検討を深めていくこととしています。

	ける支えにもなると思います。 BRT の良さを生かし、これまで以上に利用しやすい公共交通になることを期待しています。	
道路環境		
33	現在、代行バスの厚狭一美祢間は県道 6 5 号線を通行しているが、美祢市の西円寺から万国峠及び柏原に抜ける道路は特にカーブが多く、且つ夏場は雑草や枝が生い茂りは道路を塞いだり、カーブミラーもカビやコケが付着して見づらい状況が続いている。また、万国峠の美祢市と山陽小野田市の境界の木々が腐りかけて道路に傾いている。昨年も 7 月に道路の草刈りを山陽小野田市土木課にお願いするも草刈りが行われたのは 8 月下旬であった。今後このルートが通常便として運用されるのであればバスの運行や一般住民の通行により配慮した行政が必要であり、美祢線 B R T 化の安全の確保の観点から最適な道路環境の維持をお願いします。	いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきますとともに、関係機関に情報提供させていただきます。
34	向陽小学校～県営住宅前の間の山肌と線路に挟まれた道は自家用車同士での離合も大変な時がありますが、バスと自家用車、バス同士での離合にはかなりの緊張感がいます。もし、美祢線の線路の撤去計画があれば、道路の幅を広げる工事はできないものでしょうか。	
専用道		
35	専用道は作らないようですが、厚狭駅に行く快速便が厚狭川の橋を渡ってすぐ商店街の方に降りて踏切の所から線路（道路に改造）を走って直接に駅構内に行き、一、二番ホームで乗客を降ろす（又は乗せる）ことは不可能でしょうか。駅手前で平日の朝夕に渋滞する所があるなら、専用道などの対策が必要	専用道整備による速達性の向上効果はわずかであり、得られる効果に対し多大なコストを要する見込みであることから、専用道の整備は行わないこととしています。 速達性・定時性の向上策としては、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 P T P S

	と思います。	の設置を行うこととしています。
B R Tのデザイン・愛称		
36	B R Tの愛称は「あきよしライン」とか「カルストライン」にしたらいかがでしょうか。かつて急行あきよしが島根県の方から美祢線を通して九州まで走っていました。	美祢線B R Tのブランディングを図る上で重要なデザインのコンセプト、車両やシンボルマークのトータルデザイン、愛称等を検討することとしており、地域住民が美祢線B R Tに誇りや愛着を持てるよう、ワークショップの実施など、住民が主体的に関わる仕組みを検討します。
37	市内を運行するバス業者（車両）を色で視覚化する。	
38	シンボルマークデザインとして美祢市に関連するミネドンやこぶっちゃん、秋芳中の秋太、山陽小野田市に関連するイケメン又兵衛や恋する和泉ちゃん、長門市に関連するわっちゃんやほえっぴーをデザイン化する。	
39	各路線を東京地下鉄のように〇〇線と命名する。	
40	地元小中高生に協力してもらいデザインや製作に関わってもらう。	
利用促進		
41	ガチャや路線カード（オリジナル）を製作提供する。	いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
駅施設や跡地の活用		
42	重安駅構内敷地（美祢線駅の中で一番広い）について強く要望いたします。 整地クオリティーの徹底（公園として使える土台づくり）、J R西日本の責任と費用において鉄道用の危険な粗い砂利（バラスト）はすべて撤去・回収させ段差のない完全なフラット（平坦）な状態に整地させて下さい。 また将来的に子供たちが安全に遊べる「公園や多目的広場」として美祢市がスムーズに整備できるよう敷地全体に転んでも怪我をしない綺麗な真砂土（山砂）を一面に敷き詰め土壌の安全性を確保した状態での引き渡しをJ R西日本に義務付けて下さい。 美祢市による引き受けと「地域の公園・広場」としての整備、J R西日本が	駅施設や跡地の具体的な管理や活用については、施設所有者と地元市の協議が基本になるものと考えています。 いただいた御意見は、関係者と共有し、今後の参考とさせていただきます。

	完璧に整地した後の重安駅敷地については J R 側に固定資産税逃れの放置を許さず、速やかに美祢市が土地の譲渡（無償）を受け地域住民が憩える「地域の公園、コミュニティー広場」に整備活用する計画を進めて下さい。 黙って手を引かせるのではなく、J R 西日本に最後の片付け（完璧な整地）の社会的責任を 1 0 0 % 果たせるよう、市からも強く求めていただくことを要望します。	
43	長門湯本駅の駅舎を JR から購入し、改築（トイレのバリアフリー化、駅舎を厚保、於福の両駅のように憩いの場）して下さい。	
44	渋木駅の水洗式トイレは解体せず地域の方が利用しやすいようにして下さい。	