令和８年度 第２回
美祢線沿線地域公共交通協議会

令和８年10月20日（火）１４：００

山口県庁４階 共用第１会議室

【議案第1号】

美祢線沿線地域公共交通計画（最終案）について

1　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）主な意見（抜粋）

No.	計画の内容等に関する意見
1	実態として鉄道からバスへの転換であり、「復旧」という表現に違和感。鉄道としての復旧かバス転換かという問題に立ち返るべき。
2	列車が廃止になることは残念だがバスとして残していただけることは有難い。
5	ＢＲＴが運行するようになれば運転士不足が深刻化するのでは。
11	ＰＴＰＳや運行ルート、停留所の工夫により速達性を確保すべき。
15	ピーク時間に輸送力を集中させる具体的な車両運用計画を明記すべき。
17,18	目標設定は理解できるが目標に向けた施策や根拠を示すべき。
19	この計画を早期に、コストを低く実施していただきたい。

1　パブリック・コメントの実施結果

No.	美祢線ＢＲＴの詳細な仕様等に関する意見
21	バスは沿線地域の会社に委託してほしい。
24	駅に縛られず、高校や病院等への乗り入れルートを盛り込むべき。
26	観光客を優先するだけでなく、地元の高齢者にとって便利なバス停が残されることを望む。
30	板持駅や重安駅などは安全上、移設が必要ではないか。
31	バス停は雨風を極力防ぐ形としてほしい。
32	停留所の新設を検討いただいていると伺いありがたく思っている。
33	代行バスが通行している県道６５号線について、安全確保の観点から最適な道路環境の維持をお願いする。
38	地域のキャラクターをシンボルマーク等に活用してはどうか。
40	地元小中高生にデザインや製作に関わってもらってはどうか。
42	駅敷地の跡地について、地域が活用できる形で整地いただきたい。
43	駅舎やトイレの改築や活用について検討してほしい。

2　計画(最終案)の概要

（１）素案からの修正

　パブリック・コメントでの御意見や、国や交通事業者等、関係機関との意見交換を踏まえ、内容の拡充・記載の修正を実施

（２）主な修正箇所

- パブリック・コメントでの御意見を踏まえ、以下の点を修正
  - 本計画における「復旧の考え方」を追加（意見No1⇒計画P1「計画策定の趣旨」）
  - 輸送力の確保のため、ニーズを踏まえたダイヤ設定や必要に応じた車両の柔軟な運用について記載を追加（意見No15⇒計画P40「事業１」）
  - 各目標値に関連する主な事業について、事業番号の記載を追加（意見No17,18⇒計画P51,52「評価指標（KPI）の算出方法」）
- 各事業の実施主体について、実務的な役割分担を踏まえ修正（計画P41～49）
- ＢＲＴ運行開始(目標)時期（令和１１年３月）を追記（計画P50）
- ＫＰＩのうち、「公的資金投入額」について、運行経費の試算値を基に、活用可能な国庫補助額を算出し設定（計画P52）
- ＫＰＩのうち、算定中としていた「収支率」について追記（計画P52）
- 用語解説を追加（計画P55）　他

【議案第２号】

今後の整備費用等の役割分担について

1　今後予定される整備内容

（１）ＢＲＴの運行に必要な整備 [超概算事業規模１５億円程度]

- バス車両の導入
- 営業設備の整備
- ＰＴＰＳの整備
- 停留所の整備
- 利便性の高い設備の導入（交通系ＩＣカード、車内Wi-Fi等）
- サイネージの整備

（２）交通結節点（駅）の機能強化 [超概算事業規模３４億円程度]

- 美祢駅、於福駅、長門市駅、厚狭駅の機能強化にかかる整備

2　費用負担(案)の考え方

（１）基本的な考え方

○　国の補助制度を最大限に活用

○　「社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）」（以下、「社総交」）の活用にあたっては、鉄道の場合に準じ、ＪＲが３分の１を負担（国：自治体：ＪＲが各１／３）

※国の補助額が制度上の上限を下回った場合の対応は別途検討

（２）費用分担等

①　ＢＲＴの運行に必要な整備にかかる費用

○　被災からの復旧であることに鑑み、**社総交対象外経費分*を、ＪＲが全額負担**　＊DVバス車両購入費、営業所等の用地取得費を想定

○　地域間の人流を支え、交通ネットワークを構成する重要な広域路線の機能回復（災害復旧）であることに鑑み、社総交対象経費のうち、**自治体負担分は県が全額負担**

2　費用負担(案)の考え方

②　交通結節点（駅）の機能強化に係る費用

○　地域活性化に向けたまちづくりの観点にたった取組であることから、原則、**ＪＲと実施市で協議**し、事業内容等に応じて**負担割合を決定**

○　機能強化の一部に、ＢＲＴの運行に必要な施設の整備が含まれることから、社総交対象経費部分は、**市負担の２分の１を県が支援**

《負担割合イメージ》

区分	社総交対象				社総交対象外
	国	ＪＲ	自治体		
			県	市	
①BRT整備	1/3	1/3	1/3	-	JR 10/10
②駅整備	1/3	1/3	1/6	1/6	JRと市で協議

【議案第３号】

美祢線沿線地域公共交通利便増進実施計画（素案）について

- ▶ 令和８年度第２回会議　素案の協議（今回）
- ▶ 令和８年度第３回会議　最終案の協議（12月頃）

【議案第４号】

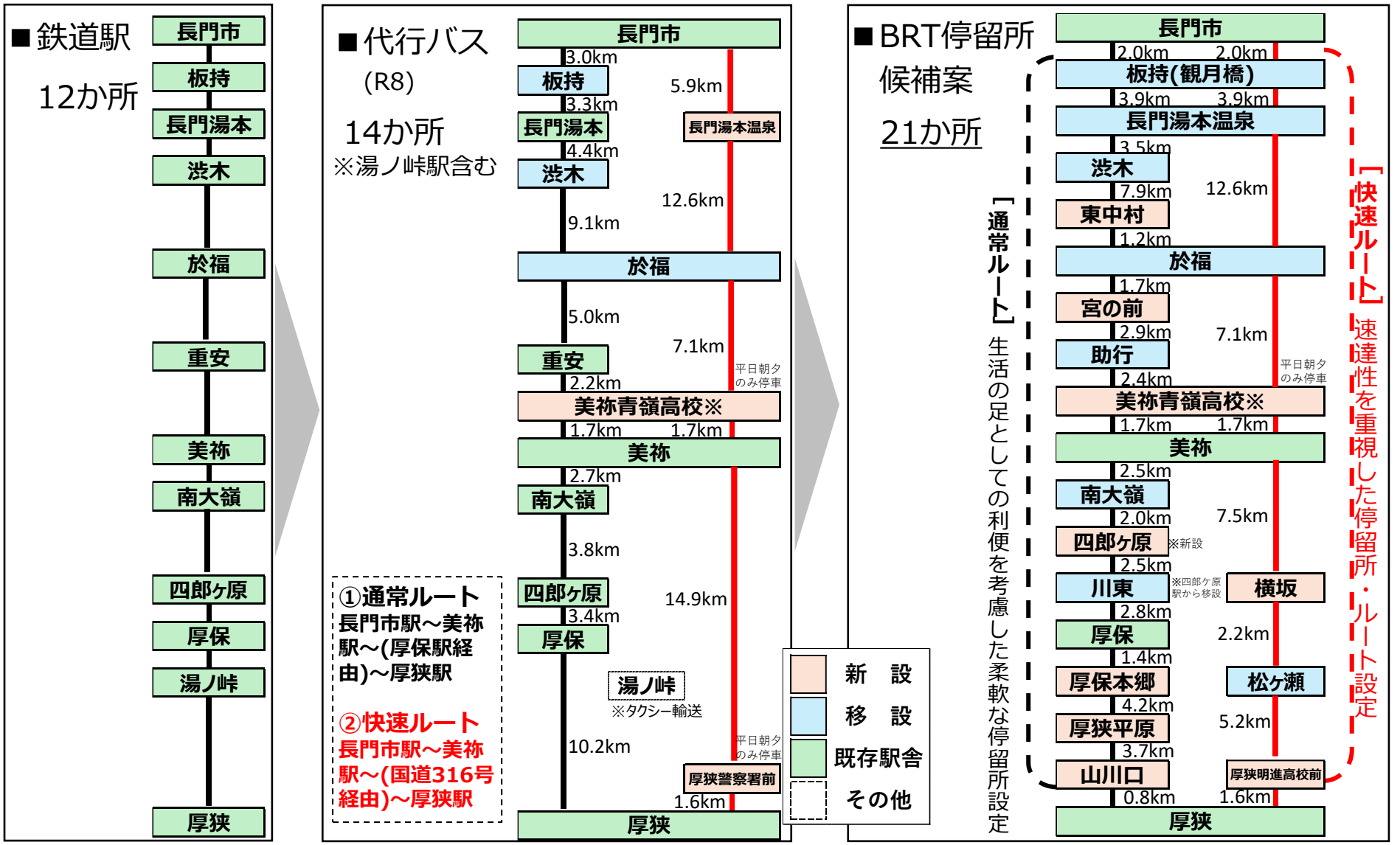
停留所(案)及び実証運行による検証について

（１）移設・新設停留所一覧

	移設･新設の考え方	停留所箇所（候補）
①	観光客のアクセス等を踏まえた移設	■長門湯本駅⇒長門湯本温泉バス停
	高校生の通学利便性を踏まえた新設	□美祢青嶺高校バス停　※R8.4～運用中 □厚狭明進高校前バス停（快速ルート）　※R8.4～運用中
	地域住民の利用ニーズを踏まえた新設	□東中村（ひがしなかむら）バス停 □宮の前（みやのまえ）バス停 □四郎ケ原バス停 □厚保本郷（あつほんごう）バス停 □厚狭平原（あさひらばら）（旧バス停） □山川口（やまかわぐち）バス停 □横坂（よこさか）（旧バス停・快速ルート）
②	安全なバスの乗入や乗降環境を踏まえた移設	■板持駅⇒板持(観月橋（つきみばし）)バス停 ■重安駅⇒助行（すけゆき）バス停 ■南大嶺駅⇒南大嶺バス停 ■四郎ケ原駅⇒川東（かわひがし）バス停 ■湯ノ峠駅⇒松ヶ瀬（まつがせ）バス停（快速ルート） ■渋木駅、於福駅⇒国道沿いへ移設　※代行バスで運用中

※■：移設　□：新設

（２）停留所の概要


■鉄道駅
12か所
長門市
板持
長門湯本
渋木
於福
重安
美祢
南大嶺
四郎ヶ原
厚保
湯ノ峠
厚狭
■代行バス
(R8)
14か所
※湯ノ峠駅含む
長門市
3.0km
板持
5.9km
3.3km
長門湯本
長門湯本温泉
4.4km
渋木
12.6km
9.1km
於福
5.0km
7.1km
重安
平日朝夕のみ停車
2.2km
美祢青嶺高校※
1.7km
1.7km
美祢
2.7km
南大嶺
3.8km
四郎ヶ原
14.9km
3.4km
厚保
湯ノ峠
※タクシー輸送
10.2km
平日朝夕のみ停車
厚狭警察署前
1.6km
厚狭
①通常ルート
長門市駅～美祢駅～(厚保駅経由)～厚狭駅
②快速ルート
長門市駅～美祢駅～(国道316号経由)～厚狭駅
新設
移設
既存駅舎
その他
■BRT停留所
候補案
21か所
長門市
2.0km
2.0km
板持(観月橋)
3.9km
3.9km
長門湯本温泉
3.5km
渋木
7.9km
12.6km
東中村
1.2km
於福
1.7km
宮の前
2.9km
7.1km
助行
平日朝夕のみ停車
2.4km
美祢青嶺高校※
1.7km
1.7km
美祢
2.5km
南大嶺
2.0km
7.5km
四郎ヶ原
※新設
2.5km
川東
※四郎ヶ原駅から移設
横坂
2.8km
2.2km
厚保
1.4km
厚保本郷
松ヶ瀬
4.2km
5.2km
厚狭平原
3.7km
山川口
厚狭明進高校前
0.8km
1.6km
厚狭
【通常ルート】生活の足としての利便を考慮した柔軟な停留所設定
【快速ルート】速達性を重視した停留所・ルート設定

（３）実証運行の実施　※利用促進部会

■停留所について具体的な検証を行うため、実証運行を実施（10/1～開始）

▶実証期間　令和８年10月～令和９年３月

▶実証内容　・移設･新設の案に示した停留所を運用

・山口ＤＣ期間の取組として、センザキッチンへの観光アクセス改善にかかる実証を併せて実施（令和8年12月まで）

※具体的な内容は別添チラシのとおり

■実証運行の乗降人数等を踏まえ、停留所の再検討を実施

【再検討の考え方（案）】

- 停留所については、乗降人数、安全確保、停留所の間隔等を踏まえ総合的に判断
  （鉄道駅を移設した停留所については慎重に判断）

（３）実証運行の実施　※利用促進部会

【参考】平均所要時間（厚狭―長門市間）の比較　※ダイヤ上

区　　分	平均所要時間	備　　考
鉄道	１時間４分	
代行バス（通常ルート）	１時間２１分	
ＢＲＴ案（快速ルート）	**１時間５分**	**新設３か所　移設４か所**
〃　　（通常ルート）	**１時間１７分**	**新設７か所　移設７か所**

- 快速ルートでは、鉄道とほぼ同等の速達性を実現
- 通常ルートでは、停留所を７か所新設した場合であっても、移設の効果により、代行バスよりも４分程度短縮

【その他】

デザイン・ブランディングについて
（情報共有）

デザイン・ブランディングについて（情報共有）

○ステップ１【コンセプト策定】
地域の方々が共感し、機運・期待の醸成になるような
美祢線BRT最上位コンセプトの明文化

○ステップ２【車両デザイン策定】
美祢線沿線らしさや刷新感のある車両デザインをワークショップで検討

○ステップ３【愛称とシンボルマーク策定】
沿線市民や学生などからの愛称公募し、市民アンケートを実施

○ステップ４【BRT乗り場デザイン策定】
コンセプトに基づく沿線らしさのあるデザイン策定

※法定協議会メンバー等により各ステップを実施していく

【全体スケジュール】

