令和８年度第２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１０月２０日（火）１４：００～１５：１０

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、感謝申し上げる。

本日は令和８年度の第２回会議、通算で５回目ということになる。６月に開催した前回会議では美祢線ＢＲＴに係る「地域公共交通計画」の素案や、停留所の移設・新設にかかる協議を行ったところ。

本日は、まず、前回承認いただいた地域公共交通計画の素案について、先般パブリックコメントを実施したため、その結果を踏まえて策定した計画の最終案を提示させていただき、協議をいただきたい。

また、今後の整備費用等に係る役割分担や、これまでも議論してきた停留所や実証運行についてもお諮りするとともに、地域公共交通計画の実行計画にあたる「利便増進実施計画」の素案を提示し、これについても協議をさせていただくこととしている。

このように、協議の内容も着実に具体的なものとなってきた。ＢＲＴをより良い形で整備できるよう、引き続き、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 美祢線沿線地域公共交通計画（最終案）について

- 事務局より資料（P2～5）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**）今回のパブリックコメントや関係機関との意見交換の結果を踏ま

え、計画内容をブラッシュアップしていただいたことに感謝を申し上げる。計画をしっかりと実効性あるものにしていくために、しっかり役割分担し、より具体化して、それぞれ責務を果たしていくことが大事だと思う。その上で、最終案ということで、いくつか確認をさせていただきたいのと、意見を申し上げたいと考えている。まず、運行開始時期について、全体版の最終案の 50 ページであるが、令和 11 年 3 月運行開始という記載がある。おそらく、運賃などの設定のタイミングによって、こういう設定をされているのだと思うが、もともと地域の皆様から、一日も早く早期復旧を実現してほしいというご意向があったので、なるべく早く運賃など、いろんな事柄を設定するなり決定するなりして、計画最終案には令和 11 年 3 月とあるが、弊社としては、少しでも早く、具体的には令和 10 年の 12 月頃の運行開始を目指していきたいと考えているので、そういった意味でも引き続きご協力をお願いできればと思っているところ。それから、トータルデザインについては、後ほどご説明の時間をいただけるとのことだが、こちらについても弊社だけではできないので、是非皆様のご意見を取り入れて進めたいと考えているので、検討ワーキングの立ち上げをお願いしたい。一つは、運賃の決定のところが、もちろん協議運賃で独占禁止法に抵触しないようにするということがあるので、慎重に取り扱われていると思うが、法定協議会において、運賃ワーキングを設定して検討していくというのは示されているけれども、この運賃ワーキングがいつ立ち上がって、どういうメンバーで、どういうステップで行うかというところが、法定協議会でまだ示されていないと思うので、事務局からもしお分かりであれば教えていただきたい。もし運賃の最初のたたき台の案を JR側から出すということになっているのであれば、できるだけ早く、おそらく次は 12 月だと考えるので、そのときにはお示しさせていただきたいと考えている。そういうところをぜひお願いしたい。それから、運賃の関係で 40 ページ、弊社内部で打ち合わせをしているが、いろんな解釈の仕方があるので、ぜひ確認させていただきたいが、事業１のＢＲＴ運行に向けた基本的な方向性の検討というのがある。下の方に、運賃の設定に関わって、「周辺線区との通し運賃や連絡乗車券の設定、利用しやすい運賃設定、ＪＲの鉄道ネットワークと一体となった運行を目指します。」という記載がある。「目指します」なので、いいかなとは思いつつ、確認で、まだ検討が立ち上がっていないし、検討に入ってない段階であるため、通し運賃になるかどうか、連絡乗車券になるかどうか今からゼロから検討する事柄なので、これ

が実現すると思われたら誤解を招くと思う。結果こうなるかもしれないし、ならないかもしれないということで、この場では共通認識を得ておきたいなということで考えているが、それでよいか。

（事務局）まずは運賃の決め方、スケジュールも含めてである。今回は 11 年 3 月と運行開始目標時期が示された。そこからＪＲさんから聞いているシステム改修期間、これを考慮すると令和 9 年の 5 月か 6 月ごろには運賃ワーキングで中身を決めていかないといけないと考えている。そこに向かうまでのプロセスとして、その前にＪＲさんで今から作っていただく運賃案をもとに、関係する交通事業者さんに説明が要るのと、その後パブリックコメント、これを実施する必要がある。それを経て最終的に 5 月 6 月に決めるという流れになる。運賃ワーキングの方は既に設置細則でメンバーを決めているので、決めていかないといけないのは住民代表、この方を誰にするかというのを決めて運営していくという形になる。

それともう一点、40 ページの通し運賃の記載である。運賃は確かに今から決めていくという話ではあるが、ここについては、今までの復旧検討部会の中でＪＲさんの方から鉄道並みの運賃、通し運賃にできるんだというご説明があって、今のこの復旧方針が決まってきたと考えているので、ここは目指すという記載にむしろとどめているという状況であり、ここは実現していくことが前提になっているんじゃないかなとは考えている。

（飯田委員）子細な言い方はちょっとよくわからないが、その前にワーキングメンバーが設定されているということであるが、ＪＲ側は入っているという認識で良いか。

（事務局）ＪＲさんは入っていない。

（飯田委員）そこでさらに確認だが、ＢＲＴの中、要するに美祢線で完結するものは、バス事業者さんで決定されれば、それで進めていくのは全然構わないと思うが、またがるところをどうするかというところを、ＪＲがいないところで決めていただいても、結局最後、ＪＲではできないとか、やらないとかなったら、今までせっかく議論されたことが、水の泡になってしまうので、法律の縛りがなければ、少なくともまたがったところをどうするかという議論には入れていただきたい。完結する部分はＪＲがいなくてもいいのかもしれない。それはお任せするが、いかがか。

（事務局）言われる通りだと思う。ただ、法律的に事業者ごとに運賃ワーキン

グを作って実施するという建付けになっている。今の鉄道との料金との絡みで、一緒に実施できるかどうかは、今後運輸局の方にも確認しながら進めていきたいと考える。

（飯田委員）お願いしたい。それから、復旧に際して、これまでと同じレベルというか、同じぐらいの運賃を実現したいというのは申し上げているが、必ず通し運賃にするというのは申し上げたつもりはないので、そこは誤解のないようにしていただきたい。物理的にできる・できないもあるし、いくらかかるかも、最近になってようやくわかってきたが、わからない段階であるため、そういうことはおそらく、確定的には申し上げてないと思う。

（篠田副会長）ただ今のＪＲ西日本さんの発言についてである。最初にＢＲＴの提案があったときに、鉄道と同等の、という提案があったと思うし、東京駅でも買えるというご説明を、ちょっとそれは確認しないといけないが、通し運賃は可能だというふうに私は認識している。バス事業者さんと重なる路線については、最初ＢＲＴ提案のときに、それを想定していなかったのではないかと思う。この路線が決まって、初めてここ競合するんじゃないかっていうのが出てきたんじゃないかと思っている。ただ、それをやると前に進めないという部分もあるかもしれないが、その辺はちょっと今のご発言は、私どもの認識とはちょっと違うなという部分がある。

（飯田委員）通し運賃という言葉の定義になるかもしれないが、現実的に、おそらく東日本のＢＲＴにしても、それからＪＲ九州の日田彦山線にしても、通し運賃ではないと思う。トータルで遜色ない、同じぐらいの金額になるという調整をされているということになると思うので、そういうことは目指していきたいと考えている。近づけていきたいと思うが、通し運賃というのは、つまり下関から美祢への切符は、ＢＲＴであっても買えるということなので、それはちょっとなかなか難しいのが実際であるため、ちょっとそこは、これからの検討であるが、なので、ありきじゃないですよ、ということにさせていただきたい。

（平屋会長）今、ご意見がいろいろと出てきた。それぞれ、いろいろと受け止めの違い等もあったかもしれないが、今、最終案として、我々が目指していく部分については、多分一緒だというふうに理解ができると思う。従来の鉄道と同等程度の運賃体系に近づけていく。その方法論として、どういうやり方ができるのか、望ましいのかというところは、今からさらに議論を進めていく必要

があると思うが、どこまでもそこに向けて目指していくということで、ご了解いただきたい。
（飯田委員）今の副知事のご発言であれば構わない。

（藤原委員）先ほどの説明の中で、公的資金のところが、前回までは公的資金の投入をしないという状況で説明されたかと思うが、そこがこの度、大きく公的資金を入れるというふうに変わったというところについて、前回の説明から、どうしてここまで大きく変わったかというところをもう少し詳しく説明していただけたらと思う。
（事務局）前回、輸送量 150 人という国の基準を超える利用を目指そうということでゼロを置いておいたが、実際に今の鉄道時代の 400 人程度の乗車、これを今回、ＪＲさんに収支率を出していただく過程で、今の系統が２つに分かれたという状況を踏まえて計算をしてもらった結果、輸送量が通常便の方で 60 人ぐらいにしかならない。快速便の方がもうちょっと低いというような試算が出た。その数字を見ると、現実的に 150 人を超えるという設定はちょっと難しいんじゃないかということで、今 4,700 万円とおいている。これは今の経費の見込みもＪＲさんに出していただき､その 20 分の 9 という国の支援額の上限、これが 4,700 万円という形でおいている。
（藤原委員）それとあわせて、前回の説明では、ＢＲＴの収支率も 17 年度の目標が 100%という説明であったかと思うが、この度 25%という説明に変わったというところについても、合わせてご説明をお願いする。
（事務局）前回の素案では、収支率は示していなかった。まだ算定中にしていた。やり取りの中で 100%を超えるのかというやりとりは協議会で確かにあったが、もともと最初に事務局で考えたのは鉄道より良くするというレベルぐらい。結果、ただそれを具体的に試算するということで算定中とされた。試算した結果が 25%ということになる。

第２号 今後の整備費用等の役割分担について

- 事務局より資料（P6～9）に沿って説明

【質疑・意見等】

（**飯田委員**）資料をまとめいただき感謝申し上げる。7 ページに、（１）と（２）があり、特に交通結節点の、駅の機能強化ということで４つの駅が出ている。こちらについては、美祢市さん、長門市さん、山陽小野田市さんと、いろいろ検討させていただいているので、しっかり成案に近づくようにしていきたい。今ここでは超概算であるが、できたら、次回の協議会では、これを「超」をとって概算レベルで諮っていきたいと思っている。それから 8 ページ、費用負担に関しての考え方がある。（１）で基本的な考え方となるが、（２）の費用分担等があり、一つ確認させていただきたいのが、（２）の①の被災からの復旧であることに鑑み、社総交対象外経費部分をＪＲが全額負担ということで、例示的にＤＶバスの車両購入費とか、営業所とかの用地取得費を想定しているということである。こちらについては、ＪＲの方で全額負担するという考えであるため、問題ないが、一方で（１）の基本的な考え方の＊のところで、国の補助額は制度上の上限を下回った場合の対応は別途検討ということである。これらを考えると、実際に国にも予算の関係があると思うので、国の制度として社総交の対象のものは、（１）の考え方でおいて、国の予算によって、国が３分の１つかなかった場合には、別途検討するということになっているということでよろしいか、ということであるとか、あとこの（２）は、今の想定ではこのＤＶバスと営業所等の用地取得費と、限定的に列挙されたものと私どもは捉えているが、それでよろしいか。

（**事務局**）（１）の＊、国の方の支援がつかなかった場合の対応は別途検討、これはここに書いてある通り。（２）の方の社総交対象外経費、これは今想定できるのがＤＶバスと営業所等の土地取得費だが、今整備内容をまだ詰めていただいている段階で、今後、社総交の整備計画に向けて、特に令和 10 年度が工事の営業所の工事等、具体的な話になってくると思う。そこの中身によっては、営業所の一部とか、これは当たらないよという部分が出てくる可能性はあるんじゃないかとは考えているが、大きな項目としては、今、この２つかなと考えている。

- 議案第２号について、提案のとおり承認

（**平屋会長**）今後、自治体の方では、役割分担の考え方に沿って、予算の確保

等に向けた調整を進めていくので、またＪＲの方にもご協力賜ればと思う。それから、事務局においては、事業実施に必要な経費や調達方法について改めて整理をよろしくお願いする。細かいところは状況を踏まえて詰めていく必要があると思う。

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

- 事務局より「美祢線地域公共交通利便増進実施計画（素案）」に沿って説明

【質疑・意見等】

（村田委員）ただいまの計画をお聞きしまして、市民の代表としては、とても利便性に配慮した素晴らしい計画だと思う。特に私、前ご提案申し上げた駅の改修を入れていただき、本当に関係者の皆さんに本当に心より感謝を申し上げる。これから実施に向けてよろしくお願いする。

（榊原委員）ちょっと確認に近いが、3 つほど確認させていただきたいなと思っていて、実施計画の本編の方の各駅の整備概要について、P21 の厚狭駅について、結構大規模なことが盛り込まれていると考えている。自由通路化というようなことが記載されていて、確かに自由通路化されると利便性は非常にいいと思うが、自由通路化と、鉄道とＢＲＴの乗継利便性の向上は、必ずしもイコールでないように思われる。どういったイメージの整備を想定されているのかというのが一点、厚狭駅に関して確認できれば。

また、この度、実証実験で増設されている停留所については、現在の利用状況を踏まえて、最終的にどうするかを決定するという話であったが。関連して、センザキッチンの乗入れも今設定されていると思うが、そちらも含めて、実証実験を踏まえてということなのかというところも確認したいところである。

最後は先ほどの地域公共交通計画の関係になるが、ＢＲＴの実現が 11 年 3 月、あるいはＪＲさんからは令和 10 年末ぐらいを目指したいというような話があって、例えば駅施設関係の再整備のところは、確かに時間を要するようになるけども、サービスの内容というか、具体的には快速便であるとか、そ

ういったものは、現行もある程度実現されている部分もあると思うが、実証である程度行われているような、そういった運行体系は、令和 10 年、あるいは 11 年に先行して、例えば令和 9 年度にもやっていこうというお考えなのかどうか、以上 3 点確認できればと考える。

（**飯田委員**）厚狭駅の自由通路化についてはまだまだ検討途上であるが、イメージしているのは、この駅周辺にお住まいの方と、山陽小野田市民の方が南側と北側とを通り抜けられるように、何かしらのハードを設置して、それをタッチすることによって、あたかも南北自由通路みたいな形で利用いただくということを考えている。今の鉄道の跨線橋のところを純粋に自由通路にするということではない。

（**事務局**）センザキッチンの停留所の運用の扱いである。センザキッチンへの延伸については、ＤＣに合わせた今の 12 月までということで、一旦実証を終了し、その後の扱いについてはまだどうするかというのは決まっていないということである。あと、11 年 3 月や 10 年 12 月を待たずに先行しての取組についてである。ＢＲＴ整備分については、先に工事を済まして、11 年 3 月に運行を始めるという予定で、駅はそれより遅れる。さらに、その 11 年 3 月など以前に来年度からどうするかという話については、一旦この実証を 3 月で終わり、6 月頃の評価を踏まえて、その後、本格的な４条乗合に切り替えるのは、11 年 3 月だったり、10 年 12 月であるが、その間は今と同じ実証という形で、できるだけサービスは維持したいというふうな考えである。

（**榊原委員**）3 つ目に関して、令和 9、10 年あたりに、やっぱり復旧等も時間がかかっている中で、地元の方の利用の逸失を防ぐという意味では、やっぱり大事なように思う。ただ、もちろんＪＲもまだ依然として代行という形が令和９年度も続くと思うので、難しい部分もあろうかと思うが、今いろんな形で関係者のご協力で、快速便とかいろんな工夫も行われているのでそういった部分、ぜひこの移行期間についても維持されていくことが望ましいかなと考えている。

（**飯田委員**）4 ページ、事業 1「美祢線の鉄道からＢＲＴへの転換」について、系統番号 1 から 3 について、運行事業者がＪＲバス中国と記載されている。もともと弊社としては、ＢＲＴを運行することに対して、ＪＲバス中国が中心となっていくのは間違いないが、地域の雇用の面とか、地域の経済波及効

果とか、そういった観点もあるので、ＪＲバス中国が独占するのではなく、地域のバス事業者にも協力いただきたいということで申し上げていた。前回の法定協議会以降、ダイヤ関係、バス車両や運行の関係等、いろいろ検討が進み、当初の想定よりもバスの台数も少なく済むことが分かったし、それから運転士の人数も少なく運行できることが分かった。それからさらに言えば、早期に復旧してほしいという要望もいただいているので、そういった観点でもいろんな検討を迅速に進めるために、運行開始時はＪＲバス中国で実施させていただくということで、この系統番号１～３はＪＲバス中国が運行事業者とさせていただいているところである。その後、運行開始から一定期間経つと落ち着いてくると思うので、そういった意味では当初の目標に戻り、地域の雇用とか経済波及効果という観点から、他の地域のバス事業者の皆様に協力いただきたいと考えている。将来的にはいろいろと対応しながら進めてまいりたい。もちろん、他のバス事業者の経営判断になるが。

それから、5 ページの系統別運行回数について、ＢＲＴになると快速便が10、通常便が 19、系統３の厚狭から美祢が平日１本ということで示されている。こちらについては 1.5 倍程度に増便するということを約束する、ということで、それで言うと元々18 便であるため、1.5 倍すると 27 本ということで、ＫＰＩも 27 本以上ということであり、片道というのはなかなか難しいので、実際には 28 本設定するというふうに考えているところである。今回いろいろ検討する中で、本来であれば回送でも済むところをお客様ご利用の通常便で運行することが可能だということで、こういう数字になっているが、こちらについては今後の新幹線との接続をどうするかとか、それから各駅でのルートをどうするかとか、少しずつダイヤ設定が変わると運行形態も変わる可能性があるので、この数字がスタートで確約されたものではないということをご理解いただきたい。

それからトータルデザインによるブランドイメージ構築ということで、これは私どもから提案させていただいた内容なので、ちょっと説明をさせていただきたい。資料の 17 ページをご覧いただきたい。是非、未来に資する刷新感のあるＢＲＴを実現したいと思っているので、デザインとかブランドイメージが非常に大事だと思っているところである。そういった意味で、車両のデザインを単に決めるということではなく、一体的にコンセプトに基づいて、停留所とか愛称とか全体的に、一体的に反映していきたいと思っており、当

然私どもだけではなくて、自治体の皆様だけではなくて、実際に地域の方々、特にご利用される高校生とか、そういった方々のご意見も踏まえながら、このステップ 1 からステップ 4、それぞれコンセプトから、車両のデザイン、愛称、シンボル、乗り場のデザインということで、令和 10 年にきちんと決めて、スタートに間に合うようにしていきたいというところである。また山口エリアの山陽本線の新型車両のＫＩＺＡＳＨＩのデザインを作っていただいたＧＫデザイン総研という会社があり、そちらにこのデザイン・ブランディングについて、進めていただくということで話はしているので、ぜひ地域の皆様からもいろんな意見をいただきながら、地域にマッチしたより良いものにしていきたい思っているので、引き続き皆様のご協力が大切である。よろしくお願いする。

（篠田副会長）ＪＲ西日本におかれては、ＪＲと共同で、昨年 12 月と今年 8 月に住民説明会を開催し、多数のご意見をいただいたところである。先ほどの運行便数について、一言発言させていただきたい。中でも、厚保を通る通常ルートについては、鉄道の時よりも便数を増やしてほしいという地域の方の強い要望があったわけである。国道を通る快速ルートと比べると、どうしても快速ルートに利用が偏りがちになる懸念がある。だからこそ、通常ルートの利用を促進するためにも、便数を増やすことが非常に有効であると考えている。これは地域の切実な思いであったので、この点もぜひ今後の検討材料として十分ご認識をいただきたい。以上である。

（平屋会長）ただ今いただいたご意見を踏まえ、この利便増進実施計画について検討を深めてまいりたい。また、改めて、次回以降の会議で反映したものについて協議いただき、検討してまいりたいと考えているので、よろしくお願いする。

第４号 停留所（案）及び実証運行による検証について

- 事務局より資料（P10～15）に沿って説明

（平屋会長）これからの実証運行の結果等を踏まえて、さらに精査をして、次回以降の協議会で最終的なところをお諮りさせていただきたい。よろしくお願いする。

（３）その他（会議全体を通じて）

（飯田委員）弊社としては、かねてから申し上げているが、地域の方々と一緒になって、地域の方々とかお客様にＢＲＴにしてよかったとか、乗ってみたいなと感じていただけるような、未来に資するような刷新感のあるＢＲＴを実現していきたいと思っているので、今後、運営体制とか、運賃とか、施設整備とか、いろいろな取組があるが、協議会の方でさらに具体的に検討を進められると思うので、しっかりと一緒になって取り組み、私どもとしては、令和 10 年 12 月の運行開始を目指していきたいと思っているところである。それから 10 月から、ＢＲＴ運行を踏まえて、新規の停留所の追加の実証運行を始めさせていただいているところ。パンフレットとか、住民説明会とか、いろんな周知活動にご尽力を賜り感謝申し上げる。今後、協議会として、実証運行を振り返ることにより、適切に検証していくということだと考えるが、引き続き皆さんと一緒に頑張ってまいりたい。よろしくお願いする。

（篠田副会長）本日、地域公共交通計画の最終案が承認された。策定にご尽力いただいた平屋会長をはじめ、委員の皆様、そして事務局の皆様に心から感謝を申し上げる。この計画は、ＪＲ美祢線が担ってきた地域の移動手段をＢＲＴによって回復し、将来にわたって、より便利で利用しやすい交通にしていくためのものだと認識している。計画を着実に実行していくため、引き続き皆様のご支援、ご協力をお願いする。皆様ご承知のとおり、計画を進めるためには、自治体にも一定の費用負担が伴う。そうした中、先ほど事務局からＢＲＴの整備については、社会資本整備総合交付金の対象経費のうち、自治体負担分の全額を県が支援されるということ、さらに、駅周辺の整備についても、市負担分の半額を県が支援されるということについてご説明があった。本市の意向に沿った手厚い支援であり、大変心強く感じている。感謝申し上げる。現在、本市では、美祢駅と於福駅の整備に向けた検討を進めている。先ほど村田委員の方からご発言があったように、於福の利用者が分断されているという状況は切実な思いである。関係機関と調整中でまだ決まっていない部分もあるが、利用される方が快適に利用でき、地域にとって価値のある空間となるよう、最善を尽くしてまいりたいと考えている。また、停留所の配置についても説明があった。停留所の配置を考える際は、ＢＲＴ導入

の際に知事から地域のニーズを踏まえた柔軟な停留所の設置が必要であるという発言もあった。まさにそのとおりだと私も感じている。乗降人数の実績だけで判断するのではなくて、地域の声や将来の利用の可能性も踏まえる必要があると考えている。特に通常ルートでは、停留所を増やし、より身近な場所で乗り降りできるようにすることが、利用者を増やし、路線を維持していくキーとなる。ぜひそのような視点も大切にしていただきたいと思っている。続いて、中国運輸局山口運輸支局長の木本委員にお願いする。美祢線のＢＲＴ化は、ＪＲから、国の補助金を最大限活用した上で、鉄路でなくＢＲＴによる復旧を目指したいという提案があったことを受け、本市としては、苦渋の決断ではあったが、ＢＲＴによる復旧を受け入れる選択をしたわけである。そのため、ＢＲＴ化は国の補助金が計画どおり措置されるという前提のもとで進めてきた事業であり、国の支援なくしてはなし得ないプロジェクトでもある。特に国の補助金を活用して鉄路からＢＲＴへ転換する、全国でも例のないケースであり、非常に注目度が高まっている。私自身も単独で国交省へ直接出向き要望を続けてきた。そういった背景も踏まえて、令和 11 年 3 月の本格運行に向けて、遅滞なく着実に進めていくためにも、国におかれては、ぜひ計画どおりの措置を講じていただくよう、本省に対して伝えていただきたいと思っている。最後に、ＪＲの飯田委員にもお願いがある。駅周辺を含めた路線跡地の環境整備が大変重要である。現在、ＪＲにおかれては、市も要望し続けているが、雑草に覆い尽くされた線路跡地の環境整備に取り組んでいただくよう、よろしくお願いしたい。1 人でも多くの方に、美祢線がＢＲＴになってよかったと実感していただけるよう、本市としても全力で取り組んでまいる。引き続きのご指導、ご鞭撻を賜るよう、よろしくお願いする。

（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、美祢線沿線地域公共交通計画の最終の取りまとめにご尽力いただいたこと、心から感謝申し上げる。また、利便増進実施計画の素案もお示しいただき、沿線地域の公共交通ネットワークの中心として、ＢＲＴが果たす役割やその具体的な姿が見えてきたところである。さらに本日、ＢＲＴ整備に係る費用負担案が示されたが、県の格別のご配慮により、沿線３市の負担が大幅に軽減される方向でご議論をいただいていることに対して、厚くお礼申し上げるところである。

さて、今月からやまぐちデスティネーションキャンペーンが始まっているが、ＪＲ西日本をはじめ、関係者の皆様のご尽力により、センザキッチンや青海島、長門湯本温泉、元乃隅神社など、本市の主要観光地にも多くのお客様をお迎えしているところである。また、本日から美祢線の駅舎や線路を活用したレイルランがＪＲ西日本により実施されており、新たな観光アクティビティとして期待を寄せているところでもある。本市にとって、観光は基幹産業であり、こうした取組に加えまして、美祢線ＢＲＴそのものが新たな魅力と話題性を備えた観光資源となり、沿線地域への誘客につながることも大いに期待しているところでもある。そして何より、地域住民にとって、速達性と利便性を兼ね備え、観光客にも選ばれる、末永く愛される交通機関となるよう、引き続き関係者の皆様と議論を重ね、より良い形での美祢線ＢＲＴの実現を目指してまいりたいというふうに考えているところである。引き続き皆様のご理解とご協力を賜るよう、よろしくお願いする。

（**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最終案が承認をされ、また、整備費用に関する超概算や費用分担、さらには利便増進実施計画の素案が示された。美祢線のＢＲＴによる復旧に向け、具体化が着実に進んでいるものと受け止めている。費用分担については、被災からの復旧であることを踏まえ、社会資本整備総合交付金の対象外となる経費をＪＲさんにご負担いただくこと、また、山口県におかれては、ＢＲＴ整備に係る同交付金の対象経費のうち、自治体負担分の全額をご支援いただくことなど、また、さらに駅整備についても市負担分の半額を支援いただくことについても説明があり、関係者の皆様方のご理解とご配慮に深く感謝を申し上げる。引き続き、強固な協力体制のもと、事業を進めてまいりたい。本市における駅整備であるが、厚狭駅が山陽新幹線およびＪＲ山陽線との接続駅であり、美祢線ＢＲＴの起点として、沿線地域と県内外の主要都市を結ぶ広域移動の玄関口となる重要な結節点であると認識している。また、10 月から 12 月の山口デスティネーションキャンペーンにおいて、新幹線「さくら」を厚狭駅に７便停車いただくことについて、ＪＲの関係者の皆様方に感謝申し上げる。本市では、「さくら」の利用促進に関する補正予算を計上したところである。美祢線代行バスへの乗継も含め、今後更なる利用促進に努めてまいる。こういった状況を踏まえ、厚狭駅整備に関し、ＢＲＴ利用者の待合環境や乗継利

便性の向上に向け、ＪＲさんと連携しながら整備を進めてまいりたいと考えている。今後の実証運行と並行いたしまして、ＢＲＴの整備事業が進んでいくものと考えており、引き続き各自治体の財政負担や事業全体の持続可能性にも十分ご配慮いただきながら、また、今日のご発言の中で飯田委員から開始時期を 3 か月前倒ししたらどうか、そういうありがたいご発言があった。利用者の方は本当に一日も早い再開を望んでおられる。関係者の皆様が丁寧に、そしてかつスピーディーに協議を進めていただきたい。

（**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議論をいただき感謝申し上げる。本日の議事におきまして、地域公共交通計画の最終案について共有して、皆さんのご承認をいただいた。今後はこれをマスタープランという形で具体的な取組を検討、実施していくという段階に入る。その実行計画に当たる利便増進実施計画の素案についても協議をさせていただき、皆様からいろいろなご意見をいただいたところである。さらに詳細を詰めていかなくてはならないということも数々あるわけであるが、これについてスピード感を持って進め、12 月頃に開催を予定している次回の協議会に、最終案という形でお諮りをさせていただきたい。費用負担や停留所に関しても、本日いただいたご意見を踏まえながら検討を深めて実施計画の方に落とし込んでまいりたい。ＢＲＴの一日も早い運行と同時に、より利便性が高く、そして持続可能性が高まって、運営であるとか、利用促進についてもしっかりと議論を尽くしてまいりたい。それを踏まえて、きちんと計画を取りまとめていきたいというふうに思っているので、皆様方には引き続き精力的な議論に参加をいただき、いろいろなご意見、ご提案を賜ればというふうに考えるので、引き続きどうぞよろしくお願いする。