

## 令和7年度 第3回長門市公共交通協議会議事録要旨

■日 時:令和7年12月24日(水)10:00~11:00

■場 所:長門市役所本庁 4階「会議室1・2」、Web

■出席者:22名(欠席4名)別紙のとおり

■次 第:

1 会長あいさつ

2 議事

(1)令和7年度長門市公共交通協議会事業計画について(現状報告)

(2)令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

(3)令和8年度デマンド交通運行計画について

(4)その他

・JR美祢線BRTでの復旧について

・ブルーライン交通クレジットカード等のタッチ決済による乗車サービスについて

■内 容

(1)令和7年度長門市公共交通協議会事業計画について(現状報告)

事務局から、資料2について説明を行った。

※質疑等なし

(2)令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について **《承認》**

事務局から、資料3、4について説明を行った。

※質疑等については以下のとおり

【榑原アドバイザー】

他市町の事業評価でよく拝見するのが、利用者数は順調に増えているが、収支率が改善していないという事例が多い状況であります。長門市では利用者数・収支率ともに概ね目標を達成されております。収支率向上に向けた工夫等がございましたら伺いできますでしょうか。

【事務局】

他市町が収支率の目標をどの程度に設定しているかという点もあるかと思いますが、本市においては、まず計画策定時に運行経費については、各事業者とも協議をし、運行経費の見込み等を踏まえた上で目標を設定していることが、達成につながっている要因の一つであると考えております。

一方で、路線バスの減便に伴うデマンド交通の増便等により運行経費も増加しておりますので、今後はより一層、デマンド交通の効率化を検討する必要があると考えております。

### (3)令和 8 年度デマンド交通運行計画(案)について《承認》

事務局から、資料5について説明を行った。

※質疑等については以下のとおり

#### 【委員】

私は三隅の野波瀬に居住しておりますが、本年、当地域にはバスが完全に入らなくなっております。そのため、近隣の高齢者の方々からは、買い物や通院の移動に大変困っているとの声がございました。そのような中で、ご配慮いただき、通学便(7時30分便、8時便)を利用できるようになり、現在利用しているところであります。

一方で、利用者の方々からの意見として、例えば8時便・9時便で病院へ行くと診察の順番が来るのが11時過ぎになることが多く、帰りの11時便に間に合わないため、次の14時便まで待たなければならないとのことでした。さらに、帰路はバスが野波瀬まで入らないため、三隅駅からタクシーを利用して帰宅する必要があるものの、タクシーが常に確保できるとは限らず、移動が難しいとのことであります。

そのため、可能であれば「11時便を12時に変更していただけないか」という要望が私の方に寄せられております。あくまで要望ではございますが、12時便としていただけますと大変ありがたいと考えておりますので、検討の余地がございましたらご検討いただきますようお願いいたします。

#### 【事務局】

ご意見ありがとうございます。

只今のご意見につきましては、運行事業者と協議の上、他の利用者の利用状況等も踏まえ、対応が可能であれば、ご意見を反映する形で変更を検討してまいりたいと考えております。協議結果につきましては、委員にご報告いたします。

#### 【大谷会長】

只今いただいたご意見につきましては、次回の協議会までに事務局においてご検討いただきますよう、お願いいたします。

### (4)その他

#### ①JR美祢線BRTでの復旧について

JR 西嶋委員より、参考資料 1,2 について説明を行った。

※質疑等については以下のとおり

#### 【榊原アドバイザー】

長門市の協議会でございますので、まず長門市に関係する観点から申し上げますと、長門市と美祢線の関係においては、湯本の観光に BRT をいかに活用できるかという

点が重要であると考えております。

もう少し具体的に申しますと、現在の長門湯本駅の位置が、例えば BRT の停留所として妥当であるのかといった点も含め、検討すべき重要なポイントではないかと思っております。

また、法定協の議論では新幹線との接続が重要であることは理解しておりますが、同時に、観光地間の周遊性の確保も検討すべきと考えております。例えば、湯本から他の観光地へ移動する際に、美祢線のラインをより活用し、秋芳方面や仙崎方面等への周遊にどのようにつなげられるかという点で、工夫できる余地があるのではないかと考えております。

さらに、日田彦山線の事例をご紹介いただき、類似点も多いと感じる一方で、相違点もあると考えております。大きな点としては、沿線人口は美祢線の方がやや多いのではないかという点、また日田彦山線は日田市中心部からやや離れていること、加えて県境をまたぐ路線であることなどがあり、需要面では被災前の美祢線の方が一回り多かった印象もございます。特に美祢線は南側の需要が中心かと思いますが、一定の輸送力が必要になる可能性があるため、その点も踏まえて検討していく必要があるのではないかと考えております。

もちろん、先ほどの事例のように病院や高校への乗り入れなど参考とすべき点は多々あると思いますが、異なる点についても整理しながら議論していく必要があると考えております。

これらの点につきましては、法定協議会等でも申し上げていきたいと考えております。以上です。

#### 【JR 西嶋委員】

ありがとうございます。いまお話しいただいた点は、まさに重要なところだと感じております。今後、法定協議会でも検討を進めていくこととなりますが、沿線の皆様には、これまでの鉄道との違いに加えて、BRT だからこそできることやメリットを、分かりやすくお伝えしていくことが大切だと思っております。

また、長門市さんにも美祢市さんにも素晴らしい観光資源がございますので、そうした資源を生かしながら、周遊しやすい仕組みづくりなども含めて、新しい取組につなげていければと考えております。

美祢線の法定協議会には、当社からも委員が参加しておりますので、いただいたご意見も参考にさせていただきながら、皆様と一緒により良い形を作っていければと思っております。ありがとうございます。

#### 【委員】

資料を拝見し、確認を数点させていただきたいと思います。

最終的には法定協議会で整理・決定されていくものと承知しておりますが、長門市内に

おける BRT につきましては、基本的に現在の道路を走行することを想定されているという理解でよろしいでしょうか。

その場合、停留所等の停留設備を整備することになりますと、道路上に新たに設置する形となり、各種手続きが必要になるかと存じます。停留設備については JR 様が整備されるのか、あるいは一般的なバス停のように、待合所等を自治会等が整備し設置するケースもあるかと思いますが、そのあたりをどのようにお考えか、確認させてください。

また、利用者としての確認になりますが、災害による運休前、美祢線は下関方面や九州方面へ JR を利用して移動する際、山陰線経由よりも美祢線経由の方が早く到着できる場合があったと認識しております。BRT 化した場合、その所要時間がどのように変わる見込みなのか、お伺いしたいと思います。

併せて、定時性の確保という観点では、BRT の特性として専用道の活用や信号システムの改良等も考えられるかと存じますが、定時性の考え方や、新幹線・在来線等との接続をどのように検討されているのかについても、お聞かせいただければと思います。

#### 【JR 西嶋委員】

ありがとうございます。運行ルートにつきましては、今後、法定協議会の場で議論していく内容になるかと存じます。山口県は道路環境が比較的整っておりますので、例えば専用道をどのようにするかといった点も含め、効果や費用対効果等を見極めながら、今後検討してまいりたいと考えております。

また、先ほどご質問のございました速達性や定時性につきましては、鉄道時代は 9 往復でございましたが、現在は代行バスの段階におきましても、お客様の利便性を高めるため、増便等の対応を行っているところでございます。こうした利便性の向上も実現しやすい点が BRT の特長の一つであると考えております。

今後、よりご利用いただきやすく、「整備して良かった」と感じていただける BRT となるよう、法定協議会の中で皆様と一緒に議論を進めてまいりたいと考えております。

#### ②ブルーライン交通クレジットカード等のタッチ決済」による乗車サービスについて

ブルーライン交通(株)伊藤委員より参考資料 3 について説明を行った。

※質疑等なし

#### ③今後の手続きについて

##### 【会長】

本日ご承認をいただいた「令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」について、早速、国土交通省に提出したい。提出後、国における決定に際し、軽微な修正事項等が発生した場合は、会長並びに事務局に一任いただきたい。