中 心 市 街 地 等 再 編 調 査 特 別 委 員 会

1　日　　時　令和８年３月３日（火曜日）

　　午後１時00分～午後２時03分

2　場　　所　委員会室

3　出席委員

村　田　弘　司	委員長	竹　下　駿	副委員長
竹　岡　昌　治	委　員	山　中　佳　子	委　員
三　好　睦　子	委　員	岡　山　　隆	委　員
秋　枝　秀　稔	委　員	杉　山　武　志	委　員
戎　屋　昭　彦	委　員	藤　井　敏　通	委　員
末　永　義　美	委　員	山　下　安　憲	委　員
石　井　和　幸	委　員	井　上　　敬	委　員
三　善　庸　平	委　員		

4　欠席委員　な　し

5　委員外出席議員

　　荒　山　光　広　議　　長

6　出席した事務局職員

岡　﨑　基　代	議会事務局長	寺　埜　真　輔	議会事務局議事調査班長
中　島　高　輝	議会事務局庶務班長		

7　説明のため出席した者の職氏名

志　賀　雅　彦	副　市　長	佐々木　昭　治	総務企画部長
中　島　紀　子	地域振興課長		

8　会議の次第は次のとおりである。

午後１時00分開会

○委員長（村田弘司君）　ただいまより、中心市街地等再編調査特別委員会を開会をいたします。

議長、報告事項等ありましたら。

○議長（荒山光広君）　特にございません。よろしくお願いします。

○委員長（村田弘司君）　それでは、これより調査事項に入ります。

本日は、本特別委員会の調査事項に関連する美祢線の動向につきまして、説明のために執行部に出席をしてもらっております。それでは執行部、説明をお願いします。中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　それでは、２月17日に山口県庁で開催された第２回美祢線沿線地域公共交通協議会について御説明させていただきます。

この法定協議会では、JR美祢線が担ってきた交通機能の早期回復等に向けて、美祢線沿線地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うものです。

資料１の第２回美祢線沿線地域公共交通協議会を御覧ください。

こちらの資料は、協議会の事務局である山口県が作成したものです。

資料に沿って御説明します。

資料の２ページをお開きください。

前回の第１回協議会の後、委員へ計画策定に係る意見照会を行っておりましたので、報告の第１号として、各委員から提出された意見が紹介されました。提出された意見は――すみません、３ページをお開きください。

提出された意見は内容の重複も含みますが、全部で210件、この意見には協議会の委員のみでなく、12月に市内３か所で開催した住民説明会で出た意見、前回の特別委員会で委員の皆様にいただいた御意見も含まれております。この資料に全てを記載することができませんので、別紙資料２に取りまとめられております。また御覧いただけたらと思います。

では、資料１に戻っていただきまして、４ページを御覧ください。

意見が多岐にわたっていますので、計画の骨子（案）へ反映するものと今後検討するものとに分けて記載されております。

計画の骨子に反映する意見としては、こちら１から７まで上げておりますが、３番にあるように、利用促進や運転士不足にも取り組み持続可能なBRTを構築する

べき、５番の学生や通勤者、通勤利用者、高齢者にとっての利便性を高めるべき、また、６番の鉄道やほかの公共交通ネットワークとの接続・連携が重要であるといった意見がありました。

５ページをお開きください。

５ページと６ページに、今後検討していく意見が記載されております。

12番の魅力的な車両の導入、停留所の増加やバリアフリー化、交通系ICカード、バスロケーションシステム、自動運転、貸客混載等を検討すべき、あと15番の費用負担を抑制した形での復旧、運行を目指すべき、ページをめくっていただきまして、16番安心・安全な乗降場所、待合環境の充実や駅周辺の整備を検討すべき、などといった意見が出ております。

計画の骨子（案）については、提出された意見も反映し、資料の３のとおり示されました。資料の３を見ていただきまして、この案のとおり、会議では承認されました。ここでの御説明は省略しますが、JR美祢線に代わる新たな公共交通ネットワークを構築し、地域住民にとって利用しやすい、将来にわたって、持続可能で効率的な地域交通の実現を目指すことが計画の基本理念とされております。

資料の１に戻っていただきまして、８ページをお開きください。

議案の第２号として、BRTの整備に向けた検討について協議が行われました。

９ページを御覧ください。

具体的には、BRTの大きな特徴である速達性・定時性の向上の観点から、専用道及びPTPSの効果、また、利便性の向上を図る手法として、便数の設定について検討結果の説明がありました。

PTPSについては、後ほど御説明いたします。

11ページをお開きください。

まず、BRTの運行ルートについては、令和６年度に実証実験を行い、通常のJR美祢線に沿ったルート、（1）番ですね――とは別に、厚狭、美祢間を国道316号線を走る快速のルート、（2）番としております。こちらのルートを運行したところ、高校生など利用者に好評であったため、運行ルートについては、この２ルートでの検討が行われました。

12ページをお開きください。

では、この２つのルートを走る際に、速達性・定時性を向上させる手段として、

専用道とPTPSの設置について検討が行われました。

PTPSとは、公共車両優先システムというもので、下の四角の中に、国土交通省のホームページからの引用が記載されておりますが、分かりやすく言いますと、信号機がバスの位置を把握して信号を優先的に変えたりするもので、バスがスムーズに走れるようになる仕組みです。

13ページをお開きください。

専用道の必要性についてです。

専用道の設置箇所は、復旧検討部会で提案のあった箇所のうち即達性の向上が見込まれるとされる、まず、Ａ南大嶺駅から美祢駅の間、Ｂの報道等でも、専用道の例として挙げられております湯ノ峠駅付近の貞任第５踏切から厚保駅の間、Ｃとして、厚狭駅から下河端第２踏切、これは厚狭明進高校付近になりますが、そちらの３か所についての検討が行われました。

検討については、14ページ以降、３か所の専用道の設置について検討結果が記載されておりますが、いずれも所要時間は１分程度もしくは同等でありながら、金額は数十億円かかるとされております。

17ページをお開きください。

先ほど御説明しましたPTPSの設置について、検討箇所は５か所の交差点となっております。

Ａの長門市の正明市交差点、Ｂは美祢市の吉則の下です。Ｃとして、美祢駅の入口の交差点、Ｄの国行の交差点、そして山陽小野田市のＥとして、加藤の交差点となっております。

PTPSの設置によって、バスが交差点で停止することなく優先で走行できるようになりますので、交差点によっては、最大1.5分程度短縮できると想定されております。

費用については、５か所整備した場合、概算で約6,000万円となっております。

18ページをお開きください。

利便性の向上を図る手法の１つとして、便数についての検討です。

便数については、令和６年度の運行本数を増便した実証実験でも好評であり、また、沿線住民へのアンケートでも、増便に関しては多くの方が希望されておりました。

19ページをお開きください。

これらの検討結果を踏まえて、示された事務局案となっております。

まず、速達性・定時性の向上策としては、快速便の設定や整備費用が比較的小さく運行時間の短縮が期待できる、PTPSの設置が効果的と考えられるため通常便・快速便による２ルートで運行し、PTPSを設置することが提示されました。

専用道につきましては、費用対効果が低いことから、速達性・定時性を目的とした専用道整備は、その必要性を慎重に検討せねばならないこと、また、運行本数につきましては、より多くの住民のニーズに対応できるよう、JR美祢線の1.5倍程度とすることが事務局案としてまとめられました。

速達性・定時性という観点では、専用道の設置は難しいと理解されましたが、専用道にかかわらず、BRTを観光の要素として考えてはどうかという意見も委員から出ましたので、次回の会議で今回の事務局案に対する意見を踏まえ、方向性を決定していくこととなりました。

また、ルートに関しましては、市議会からの御意見として、現行の快速便・通常便に加えて、厚保から県道232号線を通って、国道316号線に抜けるルートを新設してはどうかという御意見をいただいておりました。

この御意見に関しましては、事務局である山口県、沿線３市、JRとも検討いたしましたが、運行事業者であるJRの見解として、BRTの特性である速達性・定時性の観点から、現在運行中の２つのルートが最適であると考えている、また、県道232号線には、幅員が狭い上、見通しも悪く、対向車両との離合が困難である、現行の道路状況を鑑みると、安全性の面からもバスの運行は難しいとJRからの回答もあり、早期の復旧を目指すという観点からも、現時点では、このルートを検討することは難しいとの結果になっております。

以上が、第２回美祢線沿線地域公共交通協議会の御報告となりますが、そのほかの資料４として挙げておりますが、12月に市内３か所でJRと共同で実施した住民説明会には、３か所合計で183人の出席がありました。資料は、また御覧いただけたらと思います。

説明会では、これまで、市民の皆様に対して直接説明をする機会がありませんでしたので、これまでの経緯や今後の方向性について、JRと市で説明いたしました。質疑応答の時間はたくさんの御意見をいただきました。意見については、法定協議

会にも上げております。今後の検討にさせていただき、全てを取り入れることは難しいこともあると思いますが、できる限り反映していきたいと考えております。

以上で説明を終わります。

○委員長（村田弘司君）　説明が終わりました。ただいまの説明、この件について質疑はありませんか。竹岡委員。

○委員（竹岡昌治君）　湯本駅から於福が、恐らくトンネルを通ってということだろうと思うんですが、その意見については検討されたんだろうか、何も書かれてないけど。

○委員長（村田弘司君）　執行部、どうでしょうか。

○委員（竹岡昌治君）　今、厚保駅から湯ノ峠、316抜けるとかいうのが検討された結果、難しいと。今、幅員が狭いとか言ったってそれは当たり前の話で、それをどうにかするというのが検討されてない。幅員が狭いからって、付けたような理由じゃろうけど。じゃあ逆に今度は於福、湯本間の意見も出てたと思うんですよね。それは検討されなかったんですか。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　御回答いたします。

於福から湯本というところでは、専用道にしてはどうかという御意見が住民の方からもあったということで、意見として、法定協議会のほうに上げております。

で、今回、専用道を敷いて、今回の２回目の協議会で検討されたところは、以前、復旧検討部会として検討した箇所に関しての検討結果を上げておられましたので、また、於福、湯本間っていうところの意見につきましては、次回の協議会のほうで検討するということになっております。

ただ、速達性と定時性の向上というところでいくと、そういうことを目的とした専用道というよりは、観光資源として、BRTを活かしていくという観点からの検討になると思われます。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　竹岡委員、いいですか。

○委員（竹岡昌治君）　だけど、いずれにしても検討するってことですよね。

○地域振興課長（中島紀子君）　はい。

○委員長（村田弘司君）　ほかにどうですか。お二人、手が挙がったね。まず、藤井

委員。

○委員（藤井敏通君）　先ほどの説明の何ページになりますかね、13ページか何かに路線図があるんですけれども、私、この辺の地図が全然頭に入ってないですけど、この快速ルートじゃなくて通常ルートっていうのは、厚保からどのルートを通って厚狭まで行くんですか。

○委員長（村田弘司君）　中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　御質問にお答えします。

通常ルートは、今、厚保から厚保本郷の交差点、そこを左に美祢から行くと左に曲がりまして、厚狭駅、沓野とかその辺りを通って厚保を抜けて……。

○委員（藤井敏通君）　65号ですね。

○地域振興課長（中島紀子君）　65号なんですかね。厚保の本郷の交差点のところを左に曲がって、厚狭まで入ってきます。

○委員長（村田弘司君）　藤井委員。

○委員（藤井敏通君）　これって、今もバス走ってるんですか、このルートは。

○委員長（村田弘司君）　中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　今、代行バスがそこを走っております。通常ルートと今私が御説明しましたのが、今代行バスが走っておる、もともと美祢線の沿線沿いを走っていたルートということで、厚保のところから湯ノ峠のところが行けませんので、橋がなくて行けませんので。

○委員（藤井敏通君）　要は、この今通常ルートで、実際に。

○地域振興課長（中島紀子君）　今実際走っておるルートです。

○委員長（村田弘司君）　藤井委員、いいですね。続いて、杉山委員。

○委員（杉山武志君）　乗降場所の柔軟性とかですね、いわゆるバス停の数を今から設定していくんだろうと思うんですけど、速達性ですね。速達性っていうのは、BRT方式を採用するに当たって、必ず守らないといけないものなのかどうかというところです。いわゆるバス停を増やせば増やすほどですね、速達性っていうのは遅れてくると、なくなってくると思うんですけど。

私は、この速達性、もともとJRは美祢線があったから、それと比較して時間を図ろうとしてるんでしょうけど、あまり速達性を重視すると、市民生活の構造ですとかバス停の数が減ってくるとかですね、そうなってしまうんですけど、この速達性

はあまり重視しなくともBRTでいいですよっていうお考えがあるのかないのか。そうなってもらわないと、利便性が高まらないんじゃないかなと思うんですが、そこの判断というのはどのようにお考えでしょうか。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　ただいまの御質問にお答えします。

速達性につきましては、やはり全部の便ということではなくてですね、例えば朝とあと帰りというか、高校生の通学ですとか通勤ですとか、そういった時間帯に関してはやはり早く着いたほうがいいと思いますので、そういったところはバス停を少なく快速便とかで運行するということで、そうでない時間帯、そういった時間帯は市民の方の利便性を考慮して、ここにバス停があったら、今までは鉄道ですから、なかなか駅まで行かないと乗れなかったところをこの車両がバスになりますので、家の近くというか、鉄道よりは近いところで乗れるというところがあります。

今まで止められなかったところに、鉄道では止められなかったところに止められるという点もありますので、そこのところは御意見をお聞きして、バス停を鉄道の駅より増やしていく、便利なところに設置するというところで考えておりますので、使われる方、時間帯っていったところでちょっとめり張りをつけて、早く着く便と速達性は少し落ちるけども、便利で乗れる便というところで考えております。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　杉山委員。

○委員（杉山武志君）　私個人の意見ですけど、せっかくバス、BRT方式を使ったバスで復旧ということで話が前へ進んでおりますんで、今、快速便ルートで65分ってなってますけど、やはり住民生活の向上というところに軸足を置いていただいて、少し時間がかかっても、バス停の数を増やしていただくようなお考えを持っていただけないかなという、これは要望です。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　ちょっと中島課長、私関連してお伺いしたいんですが、今杉山委員、この美祢市民にとって、バス停があって利便性が高いほうがいいというお話があったけども、その質問に対して、快速便、通勤・通学の朝夕のほうに速達性が高い便を走らせるという話があったんですが、先ほどの中島課長の説明で、法定協の中で、観光にこのBRTを大きく関与させたほうがいいんじゃないかという話

があったということだったですよね。

そうすると、市民の方にとっての利便性の高いのは、今まであったいろんなバス停がある、さらに増やしてもいい。それと併せて速達性の高い便、これは朝夕だけに限るとこの観光ルートとしてのBRT、BRTそのものがもう観光に寄与できるんじゃないかと私は思ってるんだけども、その辺を併せて、この次の、またその次の法定協議会で検討されるというふうに理解していいですか。まだ、朝夕で決まったわけじゃないでしょう。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　ただいまの御質問にお答えします。

ただですね、停留所の位置ですとかダイヤですとかそういったことは今後決めていきますので、今の御意見いただいたように、観光に活かすということであれば、例えば平日ではなく、土日に快速の便を設けるとかそういった方法もあると思いますので、そういったことも含めて今後検討していきます。

○委員長（村田弘司君）　三好睦子委員。

○委員（三好睦子君）　今の委員長の意見に関連するんですけど、朝の便――朝と夕方の便、高校生――県立高校を維持するためには、このBRTが大きな役を果たすと思うんですけれど、その朝と――あんまり朝早いと、運転者と働く時間がどうのこうのって、出せないとかいうこともちょっと聞いたことがあるんですけれど、この朝というのは、朝礼に間に合うとかそういった設定もしていただけるんですか。

それと――まず、それです。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　ただいまの御質問にお答えします。

ダイヤについても、まだこれから検討していくわけではありますが、高校生にも直接、美祢青嶺高校の生徒さんも部活をされてる方、あと成進高校の生徒さんにも御意見・御要望はお聞きしていますので、そういった学校の部活の時間ですとかそういったところも、考慮できるところは考慮して設定をして、最終的にはJRが運行するので決めるようになりますが、そこはまた今後の検討です。

○委員長（村田弘司君）　三好睦子委員。

○委員（三好睦子君）　もう１点なんですけど、観光に役立てるということなんですけど、いろいろ普通のバスでも、観光――二本いる、いや、バスが２回いるんじゃ

ないかと、いや観光――いやいや１台でいいかね。普通のバスじゃあ観光の意味がないと思うんですよ。何かお金もいるけど、何かそれに期待をすれば観光に――期待すればバスの――いろいろネットで見たんですけど、BPTのバスがいろんな奇抜なバスがあるんですけれど、やっぱり観光を主に置こうと思ったら、バスのかっこいいというか、おっとかいうような、これに乗ってみたい、これで長門まで行ったり、厚狭行ったりしたいとかあると思うので、そのバスの――奇抜なバスの考えられているのかどうか。

でも、当然の――そんなバスを朝の高校生の通学とか通勤に使うのはどうかなと思うけど、２台は大変だろうし、どういうところに重きを置かれるのかなと思ったんですけれど。

○委員長（村田弘司君）　三好睦子委員、今、中島課長が説明したのとちょっと関連が外れてると思うんだけど。それとも中島課長のほうから何かあればお答えください。中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　では、バスの車両についてお答えします。

バス車両につきましても、今後の第３回目以降の検討となっておりますので、デザインですとかそういったところも、全体のブランディングですとかそういったところも検討していくようになっておりますので、費用とのっていうこともありますが、バスの値段についても今後検討していきます。

○委員長（村田弘司君）　三好委員、いいですね。戎屋委員。

○委員（戎屋昭彦君）　ちょっと１点だけちょっと確認を取りたいんですけど、速達性と定時性の向上ということで今２つライン、通常ルートと快速ルートが載ってまして、赤と紺か――黒なわけなんですけど、朝夕の学生の通学のための快速ルートって分かるんですけど、この赤のルートでの通常便っていう運行というのは考えられるんですか。それとも通常ルートはもう紺というか、こちらのほうだけになるんでしょうか。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　ただいまの御質問にお答えします。

赤のほうの通常ルートというのはあれですか、316号線を走るときに、快速ではなくてどこかに止まるということですか。それももちろん検討しております。せっかく今まで走っていなかったところ316号線走りますから、ほかの快速とはまた別

に停留所を新しく設けて止まれるようにということも――もちろん御希望も、住民の方からの御要望もありましたので、そこは、全部が快速便ということはないかと、また、それも今後検討していきます。

○委員長（村田弘司君）　いいですか。竹岡委員。

○委員（竹岡昌治君）　今の戎屋委員の関連なんですけど、いわゆるどう言ったらいいですかね、厚保駅通る、通常の部分を通って、本久通って厚狭に出ると、それから片方は美祢からそのまま316通ると、で、方や、厚保駅から湯ノ峠駅まで。真面目に考えよってんですか、45億もかかる専用道路、全く話がおかしいよね。片や、２本のルートで、いや速達性・定時性が確保できますって言いながら、片や、また4.2キロを45億かけてやると。この45億というのは何なん。

○委員長（村田弘司君）　中島課長、ちょっと答えてください。中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　検討の材料というか、今まで復旧検討部会等も経て専用道ということで、厚保、貞任っていうのはJRから提案があった専用道の区間ではありますが、やはりこの検討結果にあるように、これだけの速達性がそこまで向上しないのにこれだけの費用がかかるということですから、ここに専用道を設けるということは、費用対効果の面からも難しいということは、今回の法定協議会のほうでも皆さんの見解というか、実際は難しいのではないかと思っております。

○委員（竹岡昌治君）　ありえん、ありえん。こんなことはね、最初から分かっちょるそい、何でずっと検討するんよ。

○委員長（村田弘司君）　ということでいいですか。ほかにありますか。末永委員。

○委員（末永義美君）　先ほどの三好睦子委員の発言と事務方の３回目からのこれからの検討内容ということを聞いて、どうしても発言をさせてください。

この資料の４ページにもある観光資源としての活用などいろんな方策があると思うんですね。駄目でもともと、ぜひ一度でもいいですから、次の法定協等で提示していただきたいという思いがあります。

いろんなバスとか車両あるんですけども、観光とか考えれば、せめて於福から長門の間、もしくは長門から仙崎の駅も私はいいと思うんですけども、道路の上と線路の上を相互利用できるような車両があって、JR北海道さんが活用されて、今、四国の徳島から高知の海岸線を走っていらっしゃいます。世界で２番目なんですけども。１両車両が１億二、三千万して、とても初期投資は高いです。

ただ１つの考え方として、こういうものがあれば、これに乗ってみたいと思う方がたくさんいらっしゃるし、いろんな考え方があります。ぜひ、普通のバス車両とともに、そういった目玉ではありませんが、土日・祝日ぐらいでもという意味で、そういった新しい奇抜な道路と今ある線路の上を同時活用できるような車両の導入をいかがなものかと。観光支援という形に特化したものではありますが、その辺について、ぜひ提示していただきいたと思いますけども、それについての御意見があればよろしくお願いします。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　お答えいたします。

前回もですね――も審議会からの意見ということで、DMVですかね、いただいておりますが、このたびBRTで復旧するということがもう県と沿線３市、JRで決定して設置した協議会になっております。

で、ずっと今まで被災してから話合いを続けてきたわけですが、JRとしては鉄道でJRが単独で復旧することは、もう難しいというところがもう変わりませんでしたので、それでは、もう今からずっと平行線ということで、今回BRTで復旧するということで意見がまとまっておりますので、先ほどのDMVといいますとやはり線路――鉄路――線路を使うようになりますので、現実的には、今回の法定協議会のほうで、このDMVというこの提案というのは難しいと考えております。

○委員長（村田弘司君）　岡山委員。

○委員（岡山　隆君）　今回いろいろ令和６年実証実験の結果等大体理解をしたかなと思います。

今後、いろいろと法定協議会で出るとは思うんだけれども、於福のターミナルステーションから明神池、秋吉台、弁天池、そして青景の銅山、こういったところに観光としてのバスとして、ゴールデンウイーク、また、夏場、観光客が多いときに、限定的にそういったバスの運行して、観光対策をしっかりと進めていくというこういったところも私は必要な案件と思ってますけど、これについては、まだ何も検討されてない。検討されるんかどうか、これについてちょっと伺います。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　ただいまの御質問にお答えいたします。

やはり観光資源としての活用というところで、皆さんから、委員の皆さんからも

御意見が出ておりますので、於福駅から今おっしゃられた弁天池と秋吉台に行くルートになると思いますけど、そこは観光の二次交通ということで、BRTで於福駅まで、例えば於福駅、それから美祢駅等に来ていただいて、そこからをつなぐ二次交通というところはしっかり考えていかなければならないと思ってますので、そこのところもしっかり検討していくつもりでおります。

○委員長（村田弘司君）　岡山委員。

○委員（岡山　隆君）　それは、BRTの中での対応としてできるんか。それはもう後は市でやらなくちゃならないのか、これについてはどのような御所見ですか。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　御質問にお答えします。

今時点はですね、BRTになって、バスになったと言いましても、今、鉄道が走っていた南北のルートということで検討が行われていますが、やはり鉄道ではなくバスになったというところで、将来的には、例えば於福からそのままバスが秋吉台に行くといったようなことも不可能ではないと思いますが、今時点はそこまでの大きな検討っていうのはされておりません。

ただ、美祢市としては、やはり観光の二次交通というところで、そこを結ぶ線は考えていかなければならないと思っておりますので、今時点、BRT全体の中での計画でそこまで延ばすということは今時点はありませんが、今後、できないことはないと言ったらあれですけど、バスになってできることっていうところで、全体でやるところとリースでやるところとなってくるんでしょうが、そこはしっかり考えたいと、美祢市として考えたいと思っております。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　三善庸平委員。

○委員（三善庸平君）　今、岡山委員からも観光面のことすごい言われてると思うんですけれども、何か私の感覚として、何か観光面でいろいろ観光列車でうまくいってる第三セクターでやってる鉄道会社がメインなのかなという印象を受けてて、JR単独で観光面を押し上げて移動交通とかやっていくみたいな、何かその面というか可能性みたいなので、何かほかのところでそういうふうに、何かJRが力を入れてるよみたいなことがあったりするんですか。答えられたら。

○委員長（村田弘司君）　答えられますか。中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　すみません、ただいまの御質問ですが、JRも――今、美祢線はJR西日本ですけども、JRも何社、JR九州ですとかありますので、そのJRによって考え方もされてることも違っておるんですが、今、JR西日本に関しても、BRTで復旧することによって、観光にもまちづくりにも活かしたものをJRも協力してやっていきますということを協議会の中でも言っておられますので、ここは今からしっかりやっていくことになると思います。

で、令和８年度は、DCのキャンペーンもありますので、そういったところで共同してやっていこうということで今お話もしておりますので、今、具体的にっていうことが言われないんですが、特別の例というのがちょっとすぐには出てこないんですが、協力してやっていくというところで話はしております。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　ちょっと今の関連ですけども、中島課長、観光の話が随分出てますよね、このBRT関連してね。

そうすると、どうしても今の於福駅、それから美祢駅はもちろんですけども、この美祢市内だと於福駅のターミナルとしての役割大きいと思います。

それから世界ジオパーク、まずなるだろうというふうに言われてますし、秋芳・美東に向かって走らせていくということなんだろうと思いますので、どうか今後法定協議会の中でもいろんな意見が出てくると思います。

恐らくJRサイドも於福駅の重要性を分かっておるとは思いますけど、美祢市としても、ひとつその辺は認識していただいてやっていただけたらというふうに思います。私は、これ今委員としての意見です。ほかにありますか。藤井委員。

○委員（藤井敏通君）　３点、ちょっと質問させてください。

まず、１点目なんですけども、この法定協議会、全体のスケジュール感というのはどういうふうになってるんでしょうか。

要するに、ある程度もう結論を出してどういうふうにやるっていうのが、例えば、令和もう９年度中とか10年度中とかあるのかどうなのかっていうか。やはり、そこがはっきりしてないと、だらだらだらだらっていうふうなことになってもいかんと思うんですね。だから、全体のこの法定協議会のスケジュールっていうのがどうなってるかというのが１点目。

２点目がですね、先ほどの資料の19ページ、ちょっと見ていただきたいんですけ

れども、ここに図がありますよね、社会資本整備総合交付金と。で、ここで、総事業費っていうのがあって、事業者負担分というのと自治体負担分というのがあって、自治体負担分のところは、２分の１が国庫、２分の１は、我々を含む地方自治体だと思うんですけど。

で、その右側に交付対象事業費っていうのがありますね。例えば、この市役所を建てたときに過疎債なんかを使われたと思うんですけど、その場合には、どうしても過疎債が使える範囲っていうのがあって、で、使えるところは使える、使おうと。それ以外は、例えばもう自前でやろうというふうなこともありましたけども、ここで言うところのこの負担割合っていうのは、何ていうか、この交付金っていうのは、こういうものについては使えるけども、こういうものについては使えないとかっていうのもあるんじゃないかなと。そうなってくると、事業者の負担というか、今回JRさんはやはり相応の負担をしていただきたいなと思うんですよね。

だから、そういう意味で、この負担割合っていうのが本当にこの事業者としては何を負担する、自治体として何を負担するというのがあるんであればちょっと教えてっていうか、ちょっと参考までに教えていただきたい。

３点目、先ほど観光資源としてのBRTでの活用ということで、美祢市にとっては、本当にこれはいい機会ですし、観光にも役立てたいっていうのがあると思うんですけれども、中島課長のほうから、例えば於福から弁天池通って秋吉台というようなことについては、二次交通というか、市として二次交通であれば、市のほうがいろいろ考えていかんのかなと思うんですけど、一方で、先ほど法定協議会でもその辺を加味して、今後いろいろ要望を出してやっていきますという話だったんですが、そこの本当に法定協議会でそこまでひっくるめて検討していただけるものなのか、検討するということは、それなりに費用も出してもらえるということだろうと思うんですけど、そこはどうなのかなっていうのを再度ちょっと聞かせていただきたいと思います。

以上３点です。

○委員長（村田弘司君）　いいですか。中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　ただいまの御質問にお答えします。

まず、１点目の法定協議会の全体のスケジュールということで御質問をいただきましたが、今、この法定協議会で作ろうとしている地域の交通計画と、あとそれが

マスタープランというか大元になって、アクションプランとして利便増進計画、詳細を決める計画を立てるんですけども、それは令和８年中に作成するということになっております。

で、その計画ができてから、今度BRTとして復旧するのに２年程度かかるのではないかと言われておりますので、法定協議会の計画も――この計画っていうのは、10年の――10年間の計画を立てるようになっておりますので、今後のスケジュールとしては、計画は10年ありますけど、その中で計画ができた後に、実際にBRTとして開業するというか走るようになるっていうところは、そこからまた２年程度かかるかと思います。

で、法定協議会もどこまで――10年間、毎年会議があるということはなかなかないのかなとは、そこのところはまだ未定ですけども、スケジュールというか、法定協議会のスケジュールというか復旧に向けてのスケジュールというとそういうところになっております。

ただ、ちょっと復旧に関してお答えしますと、快速便の運行ですとか増便ですとかそういったことは、車両購入したり駅ができたりとか、会議を待たずともやれることがありますので、できるところからやっていくということになるかと思います。

２点目の御質問が社会資本整備総合交付金の――補助金の御質問だったと思うんですけども、この補助金というのが国の補助金でして、自治体側が負担した分の２分の１を国が補助をするという補助金になっております。

で、自治体が今からかかる復旧費用のうち事業者がどれだけ負担するかというところで、そこの事業者が負担する部分とその中で事業者が負担しない部分、そこが自治体の負担分というところになるんですけども、そこの国の補助金はその２分の１が国の税金になりますが、残りはですね、特別交付税措置で８割、交付税措置があるとされております。

で、何に使えるかっていうところですけども、この社会資本整備総合交付金の中の地域公共交通再構築事業っていう補助金を使っていこうと思っておるんですが、この補助金は、バスの停留所ですとかあとバスの車庫、営業所、あと車両は通常のディーゼルの車両は出ないんですけども、EVバスであれば、EVバスに係る車両の経費とか充電設備ですとか、そういったものに使えることになっておりますので、今時点じゃあ何に使えるかっていうところが今からどう復旧していくかということに

なりますので、その辺りは国のほうとも相談をしてですね、できるだけ復旧に関するものは、この交付金――補助金、交付金で取っていけるようにということで今検討しておるところです。

３番目が、観光面、観光面にっていうところで、BRTで復旧するというところに決まった時に、しっかり県とも３市ともJRとも観光にも活かしていけるものをというところで話はしております。

ただ、各市の全体的に見れる部分と、あとそれぞれの市で見る部分っていうところがやはり出てくるとは思いますので、そういったところも、費用負担についても考え方についても、これから検討というか進めていくようになっております。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　藤井委員。

○委員（藤井敏通君）　今の説明で、最初のスケジュールですね、ちょっともう１回、計画が10年と、で、それの後、実際にBRTで走るようになるんだっていうふうに最初説明を聞いたんですが、ただ、それまでに準備できるものは準備しておくよっていう話もされましたけども、ぶっちゃけ、今から10年もかけて計画作って、10年後じゃないと復旧できないじゃ話にならんですよね。

だから、やっぱりもう少なくとも実際に、もう道路はある意味ちょっと手直しをせんといかんかもしれんけども、既存のやつを使うわけですから、やっぱりもう最短でも２年か３年後にはもう走るっちゅうぐらいのスケジュールじゃないんかなと思ってましたけど、いかがですか。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　ただいまの御質問にお答えします。

すみません、ちょっと私の説明が分かりにくくて申し訳ありませんでした。

計画が10年って言いましたのは、計画の期間が10年間ということになっております。

で、この計画自体は、令和８年中に今年の12月までには作る――作って――作るということが決まっておりますので、それを10年間、やはり計画ですので、今後事業の計画のとおりにできておるか、利用者はどうなっているかっていうところも評価をしていかないといけませんので、そういった意味で10年間の計画になっておりますが、作るのは、その10年間の計画を令和８年中12月までに作りますので、その

計画を12月の策定をして、そこから復旧ということで、ちょっと先ほど私の説明が分かりにくかったんですけど、２年程度、計画を作ってから２年程度で復旧ということは、今見通しですが、そういう予定になっております。

ただ、２年を――計画できてから２年を待たずともできることはもう先行してやっていこうということで話を進めております。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　藤井委員、いいですね。はい、杉山委員。

○委員（杉山武志君）　度々すみません。いろいろ、るるお話を伺ったんですけど、例えばですね、専用道をどこにもつくらないと、そして、PTPSを設置しないとなると、お金は要らないっていうことでよろしいんですかね。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　ただいまの御質問にお答えします。

今、復旧の費用というのが専用道ですとかPTPSという速達性のところだけではなくてですね、停留所も新しく設けるところもありますし、駅舎ですとかそういったところの改修をするところもあります。

あと、車両も購入するということになっておりますので、そういった費用は、別途かかってくるでしょう。

○委員長（村田弘司君）　ちょっといいですか。今関連して、今PTPSの質問があったんですよ。PTPSだからお金もかからんでしょうというお話だったんですが、今の説明やったら、PTPSの話じゃないですよね。PTPSはさっきの資料の19ページか、PTPSの設置が効果的と考えられるという事務局案にアンダーラインまで入ってますが、それは違うんですか。佐々木部長。

○総務企画部長（佐々木昭治君）　先ほどの杉山委員の御質問の中に、PTPSを外した場合は、ほかに費用かかるんですかというお話だったので、今、先ほど中島が申しましたように、先般行われた協議会では、PTPSを設置する方向性で、定時性・速達性を確保する観点から、PTPSをできるだけしたほうがいいのではないかという内容の提案がなされたというふうに理解しております。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　杉山委員。

○委員（杉山武志君）　速達性を確保しないといけないのは、先ほど通勤・通学の時

間帯だけとおっしゃって、それに0.6億、6,000万を費やすのはいかがなものかと思います。PTPSも設置しなくて、どうせバス停を今から設置してやるとなると速達性は必ずなくなってくると思います。不要なお金につながるんじゃないかと。

で、先ほど藤井委員のほうからお話がありましたけど、事業負担、負担分を減すという意味も含めて、PTPSもなくなくしてしまえばいいんじゃないかなと思っております。

ちょっと私一般質問でいろいろこれやろうと思ってたんで、あんまり質問するとなくなっちゃいます。

○委員長（村田弘司君）　今、答えは要らないそうですから。ほかに意見ありますか、質問。井上委員。

○委員（井上　敬君）　19ページの今の中で、事務局案ということで出てるんですけど、今通常便・快速便による２ルートでのPTPS設置ということで、この形で、例えば今代行運転がされてて、この形で例えば進んでいったときに、先ほどバスを購入ということで聞こえたんですけど。

だから、JRは今の状態であれば代行運転で進めていってるんですけど、その形が整えば、バスはこちらが購入して運行するというか、JRがやってくれる。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　御質問にお答えします。

車両購入費も普通のディーゼルのバスは補助の対象外なんですけども、EVバスですと、先ほどの御説明しております補助金の――国の補助金の対象になりますので、そういったものは補助金を使って――使えるものは使って整備をするようになると思います。ただ……

○委員（井上　敬君）　運行主体。

○地域振興課長（中島紀子君）　運行主体はJRです。ただ、この交付金の中に、バスの車両の購入っていうのも認められておるので、認められている部分は、この交付金を使ってはどうかということで。

台数も、今美祢線の1.5倍程度っていうところで提案をされてますので、それによって、また、バスが何台要るかっていうところもまたこれから決まっていきますので。

○委員長（村田弘司君）　井上委員、いいですか。三善委員。

○委員（三善庸平君）　例えば、今のこのPTPSの状態でいったときに、運行料金って、バス料金なのか鉄道料金なのかどうなりますか。

○委員長（村田弘司君）　中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　御質問にお答えします。

BRTでの復旧ですので、今、料金として、鉄道と同等ということで協議しております。

○委員長（村田弘司君）　三善委員、いいですか。ほかにありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君）　それでは、いろいろ意見がありました。どうぞ執行部のほう、よろしく対応お願いいたします。ほかに質疑なしと認め、質疑を終わります。

ここで、執行部は退席をお願いしたいと思います。お疲れでした。

ただいま執行部の説明が終わりまして、続いてやりたいと思います。

現在、美祢線の復旧に関して協議が進められておるところでございますけれども、本特別委員会の調査事項であります中心市街地のまちづくりに関連する事項として、駅舎を含む駅周辺の整備について検討される予定です。つきましては、今会期中に何回か委員会を開催し、駅周辺の整備に係る事項について意見を取りまとめたいというふうに考えております。

各分科会で検討を行っていただきたいと、もう既にしておられると思いますけれども、引き続きよろしくお願いしたいと思います。よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君）　なお、次の委員会なんですが、ちょうど１週間後なんかな。１週間よりもっと手前か、３月９日月曜日予算決算委員会がございますんで、そちらが終了次第、開催を予定をしたいというふうに思いますのでよろしくお願いをいたしたいと思います。２つの分科会の部会長、よろしくお願いします。

その他、委員の皆さんから何かありましたら発言をお願いいたします。藤井委員。

○委員（藤井敏通君）　今委員長、９日の日にやるという話ですね。で、それまでに、各２つの分科会はそれぞれちゃんと、何ていうか、話してこいということですか。それとももう次の９日は合同でやるということが、ちょっとそこがどうなのかなと思いました。

○委員長（村田弘司君）　もう内々で、それぞれ委員会、分科会、協議しておられる

と思いますけれども、この９日の日にそれぞれの分科会が取りまとめられたものを一応ここで出していただきたいと思います。そして、それを受けて、また１週間なんか、またそのあともう一度ですね、この本委員会を開催したいというふうに思ってますんで、取りあえず９日の日までに各分科会は取りまとめていただいて、この本特別委員会の会で、それを提示をしていただきたいというふうに思っております。よろしくお願いしたいというふうに思います。よろしいでしょうか。ほかにはないですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君）　ないようでしたら、本特別委員会はこれにて散会をいたします。お疲れさまでした。

午後２時03分閉会

上会議の顛末を記載し、相違ないことを証するためここに署名する。

令和８年３月３日

中心市街地等再編調査特別委員長