

■JR 美祢線・BRT バス専用道路の概算事業費と所要時間の短縮効果

参考：第2回美祢線沿線地域交通協議会2/17開催「協議会資料」をもとに作成

検討区間	距離	概算費用	短縮効果
厚狭駅～下河端第2踏切	1.2Km	約21億円	約1分短縮（快速便と比較）
貞任第5踏切～厚保駅	4.2km	約45億円	ほぼ変わらず（通常便と比較）
南大嶺駅～美祢駅	2.5km	約28億円	約1分短縮（通常便と比較）
合計		約94億円	

▲上記3か所で、BRTバス専用道の設置が検討されている。短縮効果は現在の通常バス（厚狭駅～厚保駅経由）や快速便（厚狭駅～国道316号線経由）と比較した所要時間。仮に、上記「検討区間」すべてを整備した場合の費用は約94億円です。この費用については、国・県・JR・沿線3市が、社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）などを活用し負担することになります。この計画をもってしても、代行バスと比較した所要時間「短縮効果」は1～2分間です。これを受けて山口県は「費用対効果が極めて低い」美祢市は「速達性への効果が限定的な専用道路は、整備費の自治体負担が増えると考えたと現実的ではない」と協議会で発言されました。

これを受けて山口県は、バス専用道の必要性に「慎重に検討」するよう求めたのです。

▲バス専用道の整備に多額の費用がかかるため、バスBRTの速達性や定時性を確保するための「代替案」を用意しました。それが「PTPS（公共車両システム）」の導入です。

■PTPS設置箇所

①正明市交差点（長門市）
②吉則交差点（美祢市）
③美祢駅交差点（美祢市）
④国行交差点（美祢市）
⑤加藤交差点（山陽小野田市）

5か所の交差点に設置した場合は、バス優先信号により信号待ちは約1.5分短縮されます。設備費用は約6千万円。数十億かけて1～2分縮めるバス専用道よりも、数千万円で1分半縮めるPTPSを合わせて提案しました。これについては、公共交通の持続可能な観点で言えば合理的との説明がありました。

▲山口県の提言に、JR西日本は「専用道」にこだわることなく、地域づくりなどを指してどのように進めて行くのが大切と発言。バス専用道のないBRT（バス高速輸送）であっても、沿線自治体から速達性が低くても、観光交流の推進を図れる（新幹線さくら号停車）ことや、将来の自動運転を見据えて考えるべきだと、バス専用道の必要性を訴えています。

