

第2回 平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会

# BRT 転換案

(バス高速輸送システム/Bus Rapid Transit)

令和6年8月 平成筑豊鉄道あり方検討報告書（抜粋）

令和7年3月27日



# BRT（バス高速輸送システム/Bus Rapid Transit）とは

## 第3章 BRTの定義・概要

○本ガイドラインでは、BRTを次の通り定義

走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、**速達性、定時性、輸送力**について、従来のバスよりも**高度な性能を発揮**し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に**高い利便性を提供**するシステム

○BRTは、バス車両のほか、走行空間、停留所、運行管理システム、情報案内システム等によって構成され、導入の目的や地域の状況に応じて、各要素を組み合わせで整備・運営

BRTを構成する要素（例）

■専用道



■優先レーン、PTPS



■専用レーン

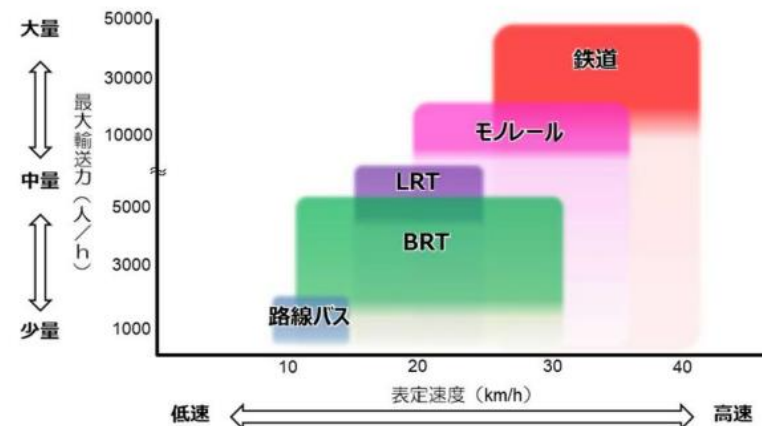


■連節バス



○BRTは鉄道・路線バスの中間的な輸送モードに分類され、道路を走行するため、比較的**ルート設定の自由度が高い**

|          | 鉄道                                                                                  | モノレール                                                                               | LRT                                                                                 | <b>BRT</b>                                                                          | 路線バス                                                                                |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 名称       |  |  |  |  |  |
| 導入費用     | 高価                                                                                  |  |                                                                                     |                                                                                     | 安価                                                                                  |
| ルート設定の特性 | 固定度高                                                                                |  |                                                                                     |                                                                                     | 自由度高                                                                                |



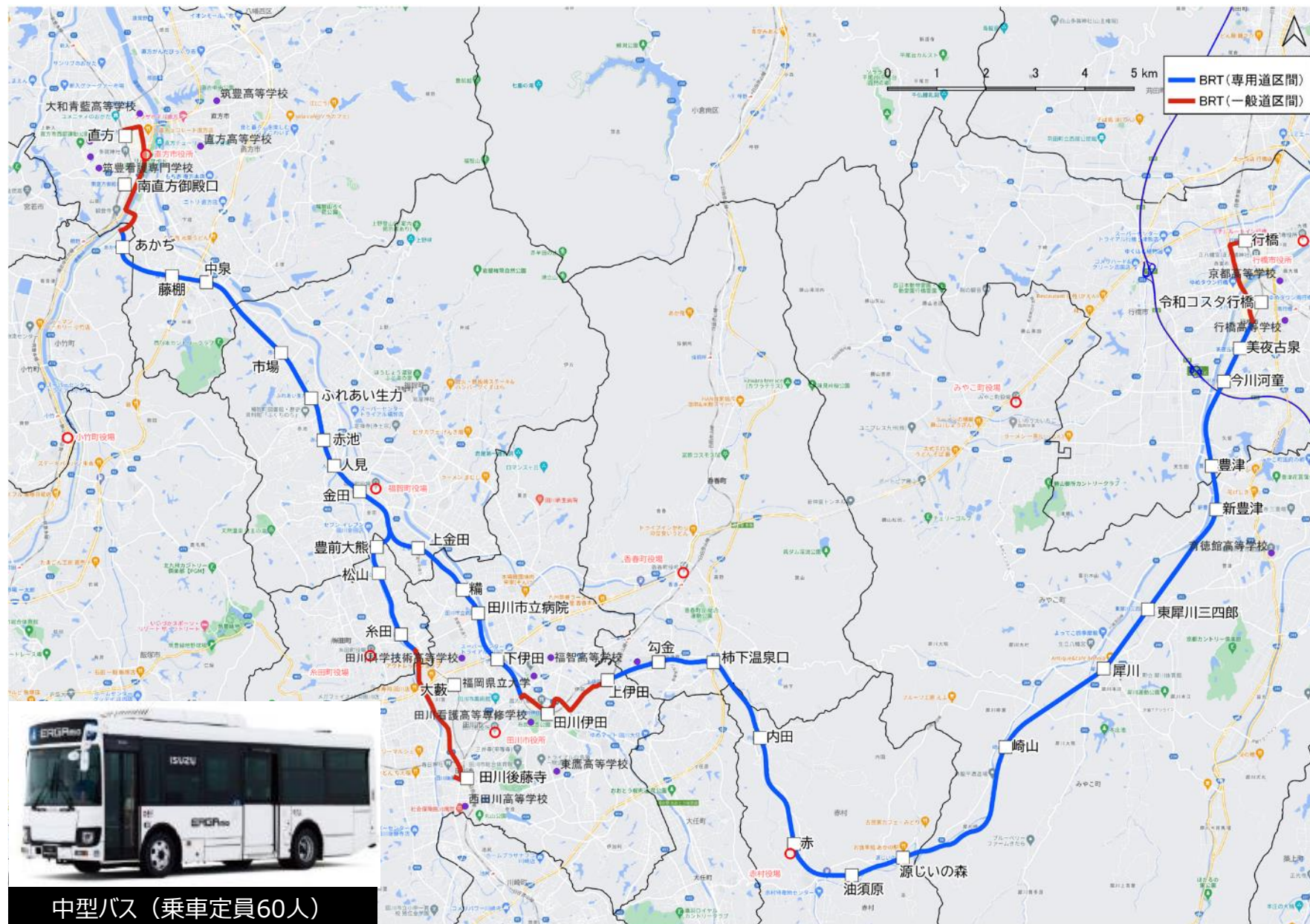
# BRT転換案

鉄道の「速達性」、「定時性」を維持するため、現在の鉄道敷を専用道として整備し、中型バスが通行する案を検討。

## ○転換案の考え方、前提条件

|      |                                                                                                                                          |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ルート  | 専用道を通行することを基本とするが、以下については一般道を活用。<br>・田川伊田駅、田川後藤寺駅及び行橋駅付近はJRの線路と錯綜し、専用道の整備が困難なため、一般道を活用。<br>・嘉麻川橋りょうの維持・補修が困難な観点から、直方駅から嘉麻川橋りょう区間は一般道を活用。 |
| 運行本数 | 現在の平成筑豊鉄道の利用状況を踏まえて設定（平日約32%、土曜約44%、日祝約51%の減便）。                                                                                          |
| 輸送人員 | 現在の平成筑豊鉄道の利用状況に一定の逸走率（37.09%）を乗じて設定。                                                                                                     |
| 営業収入 | 現在の平成筑豊鉄道の一人あたりの平均単価を採用し試算。                                                                                                              |
| 補助金  | 既存の国・県の補助金を活用できると想定し試算。                                                                                                                  |
| 支出   | 転換後の営業経費に加え、転換までの代替バス運行経費、BRT専用道整備費、車両購入費、踏切撤去費、開業にかかる経費（乗務員採用・教育費）等を計上。                                                                 |

# BRT轉換案



# BRT転換案収支シミュレーション

- ▶ 専用道の整備など、多額の初期投資が必要となるため、最初の3年間の赤字想定額は123億9,500万円が見込まれ、以降も毎年4億円前後の赤字が想定される。
- ▶ BRTの整備は、設計から工事まで5年間必要（転換するまでの間は代替バスの運行を想定）

※平成筑豊鉄道が行ったあり方検討では、日本銀行が公表している国内企業物価指数を用いて物価上昇率（毎年2.0%上昇）を設定（今後、最新値に置き換える）。

## 年度別収支の推移

### ● BRT会社の収入

#### BRT会社の支出

■ 支出1（営業経費に入るもの）

■ 支出2（営業経費外の必要資金）

◆ 補助金（国・県）

▲ 赤字想定額

収支シミュレーションにおける補助

- 国の社会資本整備総合交付金の活用により、BRTの走行空間（走行路面、停留所、シェルター等）整備に対して、補助率1/2。
- 県の福岡県生活交通確保対策補助金の活用により、運行により生じた欠損額（営業損失額）に対して、補助率1/10。

