



画像は日田彦山線BRT
(福岡県～大分県)

住民説明会

～JR美祢線 BRTでの復旧に向けて～



画像は前回の住民説明会の様子



美祢市

8月1日(土)

於福公民館 / 厚保公民館

8月5日(水)

美祢市民会館大会議室





目次

- JR美祿線についてこれまで話し合ってきたこと
- 停留所の変更・追加
鉄道駅(停留所)からの移設 / 10月～3月の実証に基づく停留所の追加
- 美祿線沿線地域公共交通協議会で今後、決定していくこと

JR美祢線について これまで話し合ってきたこと

I これまでの経緯と現在の状況

令和5年6月末の豪雨で橋梁が流失したことから、これからの地域の乗り物について、美祢線沿線地域公共交通協議会（山口県、沿線3市、JR西日本らで構成）で何度も話し合いを重ねてきた結果、次の方向で進めることが決まりました。

- 鉄道ではなく、「新しいバスシステム(BRT)」で再出発します
 - 「ただの路線バス」ではなく、鉄道の良いところと通常の路線バスの良いところを合わせた「新しいバスの仕組み」に切り替えることを決定しました。
- BRTの車両は一般的なバス車両です



※画像はイメージです。

Ⅱ BRTとは何か(路線バスとの違い)

BRTは(Bus Rapid Transit)の略で、「バス高速輸送システム」と呼ばれています。
ストレスなく、スムーズに移動できるように、BRTには様々な工夫がされています。

比較項目		BRT	路線バス
 速達性・定時性 目的地までの 速さ・時間の安定性		バス停が少なく、すばやく移動 移動にかかる時間が短く、 時間通りに運行しやすい！	バス停が多く、時間がかかる 移動にかかる時間が長く、 時間通りに運行しにくい…
		 長門市駅～厚狭駅間（快道ルートの場合） 約 60分	 長門市駅～厚狭駅間（現状の代行バスルートの場合） 約 90分
 運賃 利用料金の目安		鉄道と同程度のわかりやすい運賃設定	鉄道と比べて高めの運賃設定
 鉄道との 相性	乗り継ぎのしやすさ	 鉄道との接続を考えたダイヤで運行 乗り継ぎが スムーズ ！	 鉄道との接続ダイヤが不十分
	時刻表のわかりやすさ	 鉄道と合わせた時刻表で、 計画が立てやすい ！	 時刻が不規則になりやすい
	運行情報の提供	 鉄道とあわせて、運行情報を わかりやすくお知らせ ！	 運行情報の提供が限定的

※表は現時点の想定です。

Ⅲ-① BRT化に向けて決まったこと

● BRT用のバス専用道は作らない！

「BRT＝バス専用の道路」というイメージを持たれがちですが、美祢線BRTの場合は、次のような理由からバス専用道は導入しません。

- 所要時間がほとんど変わらない(線路のすぐ近くを国道や県道が走っている区間が多いため)
- 多額の費用がかかる(費用対効果が見込めない)



※画像はイメージです。

美祢線BRTは既存の道路のみを走ります。

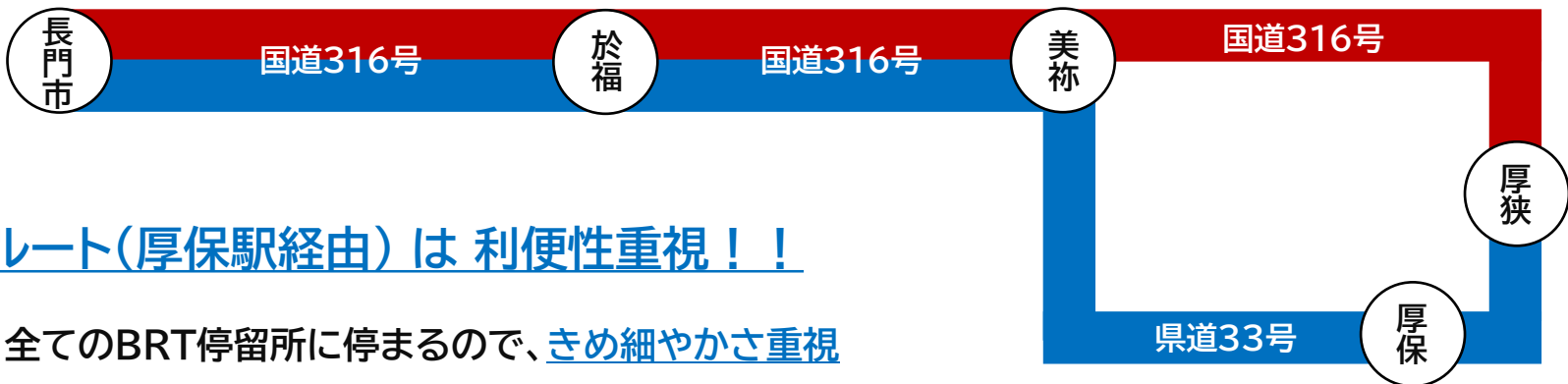
Ⅲ-② BRT化に向けて決まったこと

● 運行ルートは2ルート！

国道(316号)を走る快速ルートと県道(厚保駅経由)を走る通常ルートの2ルート
をバスが走ります。

快速ルート(国道ルート)はスピード重視！！

- バスが停まる停留所の数が限られているので、通常ルート(厚保駅経由)よりも早い
- 長門市駅～厚狭駅間の移動時間が通常ルートよりも短い



通常ルート(厚保駅経由)は 利便性重視！！

- 全てのBRT停留所に停まるので、きめ細やかさ重視
- 快速ルートと比べると、速達性は下がるものの、身近な場所に乗降ポイントを設定するので、利便性UP

Ⅲ-③ BRT化に向けて決まったこと

● 時間どおりに運行できるようにPTPSを導入！

PTPS(公共車両優先システム)は「Public Transportation Priority Systems)」の略で、信号を優先的にコントロールして、交差点をスムーズに通過できるようにするシステムです。美祢線BRTの場合は、主要な交差点(5か所想定)に設置します。



PTPSにより、一般道を走るBRTも「バス専用道のように快適に」走行できます！



※画像はイメージです。

Ⅲ-④ BRT化に向けて決まったこと

- 鉄道や代行バスよりも、運行本数が増加！

鉄道 (JR美祿線)	代行バス (令和8年4月時点)
運行本数 18本/日 〔 上り 9本 下り 9本 〕	運行本数 25本/日 〔 上り 12本 下り 13本 〕



BRT
運行本数 27 本/日 以上
鉄道と比べて 約1.5倍

Ⅲ-⑤ BRT化に向けて決まったこと

- 鉄道や代行バスと比べて、停留所(停車場所)の数が増加！

鉄道 (JR美祢線)	代行バス (令和8年4月時点)
鉄道駅 12か所	停留所 14か所 ※湯ノ峠駅含む



BRT
テスト(実証)の結果により判断
停留所 最大 21 か所
鉄道と比べて 9 か所増

🏠【注意】 テスト(実証)の結果によって、停留所数が減る可能性があります。

IV まとめ

- ① BRT用のバス専用道は作らない！
- ② 運行ルートは2ルート！
(快速(国道)ルートと通常(厚保駅経由)ルートをバスが走ります)
- ③ 時間どおりに運行できるようにPTPSを導入！
(運行ルート上の主要な交差点(5か所程度)に設置します)
- ④ 鉄道や代行バスよりも、運行本数が増加！
(鉄道の時よりも約1.5倍(最大27本以上/日)に増えます)
- ⑤ 鉄道や代行バスと比べて、停留所(停車場所)の数が増加！



停留所の変更 (移設)

V 鉄道駅(停留所)から移設します

- 代行バスが安全に走れるように鉄道駅から移設します。
- 道路が狭くて、トラックや一般車両とすれ違うことが難しいところやバスが乗入れることができない場所がいくつかあります。
- バスが時間どおりに安全に走れるように、今年の10月以降、現在の駅前から国道や県道上にあるバス停に移設します。

移設先

すけゆき 【助行バス停】（重安駅からの移設）

令和8年10月以降、現在の重安駅に停まっているバスは、「助行バス停」（あんもないと号のバス停と同じ）に停まります。

現 状

（現在、バスが停まっているところ）



- 今の重安駅までのルート（道）が狭く、トラックや一般車両とすれ違うことが難しい。
- 駅構内が狭く、バスが回転できるスペースが限られている。

助 行



- 上下ともに既にバスが停まれるスペースがある。
- 国道沿いのため、速達性が向上する。

※画像やマップはGoogle Maps

移設先

【南大嶺バス停】（南大嶺駅からの移設）

令和8年10月以降、現在、南大嶺駅に停まっているバスは、「南大嶺バス停」(サンデン交通のバス停と同じ)に停まります。

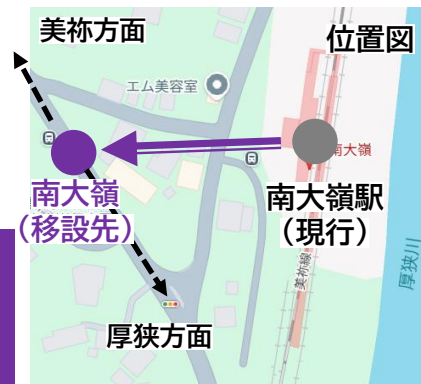
現 状

(現在、バスが停まっているところ)



- 今の南大嶺駅の構内が狭い。
- 一般車両が駅前に停まっていると、バスが回転できるスペースが限られる。

南大嶺



- 上下ともに既にバスが停まれるスペースがある。
- 県道沿いのため、速達性が向上する。

移設先

かわひがし

【川東バス停】（四郎ヶ原駅からの移設）

令和8年10月以降、現在、四郎ヶ原駅に停まっているバスは、「川東バス停」（サンデン交通のバス停と同じ）に停まります。

現 状

（現在、バスが停まっているところ）



四郎ヶ原駅



- 今の四郎ヶ原駅までのルート（道）が狭い。
- 一般車両とのすれ違いが難しい。

川 東



上り
（厚狭方面）



下り
（美祢方面）

- 上下ともに既にバスが停まれるスペースがある。
- 県道沿いのため、速達性が向上する。

※画像やマップはGoogle Maps

移設先

【道の駅於福バス停】

(既に於福駅から移設済)

於福駅までの道が狭く、代行バスが乗入れることができないので、国道上の「道の駅於福バス停」(あんもないと号のバス停と同じ)に停まっています(令和8年10月以降も同じ)。

道の駅於福

(現在、バスが停まっているところ)



- 上下ともに既にバスが停まれるスペースがある。
- 国道沿いのため、速達性が向上している。



10月～3月の実証に基づく
BRT停留所の追加

VI まずは、実証的に追加します

- 美祢線BRT化に向けて、現在、代行バスが停まっていない新しい停留所の利用があるかどうかを確かめるためのテスト(実証)を行います。
- 実証期間は、令和8年10月から令和9年3月までの期間限定です。
- 次の理由により新たに追加する停留所を選定しました。

- 前回(昨年12月)の住民説明会で要望のあったところ
- 公安委員会や道路管理者、バス事業者等と現地確認を行い、安全に停車することができる場所だと判断されたところ
- 速達性の観点から、バス停とバス停の間隔が近すぎたりしないように整理

🏠 実証期間中の利用実態等を踏まえ、BRT停留所の追加の可否を美祢線沿線地域公共交通協議会で決定します。

今年の10月から来年の3月までの期間限定で、通常ルートを走るバスが「東中村バス停」(あんもないと号のバス停と同じ)に停まります(快速便は停まりません)。

東中村



上り
(美祢方面)



下り
(長門市方面)

➤ 上下ともに既にバスが停まれるスペースある。



今年の10月から来年の3月までの期間限定で、通常ルートを走るバスが「宮の前バス停」(あんもないと号のバス停と同じ)に停まります(快速便は停まりません)。

宮の前



- 上下ともに既にバスが停まれるスペースがある。



今年の10月から来年の3月までの期間限定で、通常ルートを走るバスが「四郎ヶ原バス停」(サンデン交通のバス停と同じ)に停まります。

四郎ヶ原



上り
(厚狭方面)



下り
(美祢方面)

- 上下ともに既にバスが停まれるスペースがある。



【厚保本郷バス停】

今年の10月から来年の3月までの期間限定で、通常ルート走るバスが上りは「厚保本郷バス停」（サンデン交通のバス停と同じ）、下りは運行ルートの関係からバス停ではなく、上りのバス停の対面付近に停まります。

厚保本郷



- 上りには既にバスが停まれるスペースがある。
- 代行バスの運行ルート上に既存のバス停がないので、その付近の広い場所に停車する。



よこさか 実証先 【横坂バス停】

今年の10月から来年の3月までの期間限定で、快速ルートを走るバスが「横坂バス停」(現在、使われていないバス停)に停まります。

横坂



- 上下ともに既にバスが停まれるスペースがある。





停留所の変更・追加 (まとめ)

VII -①

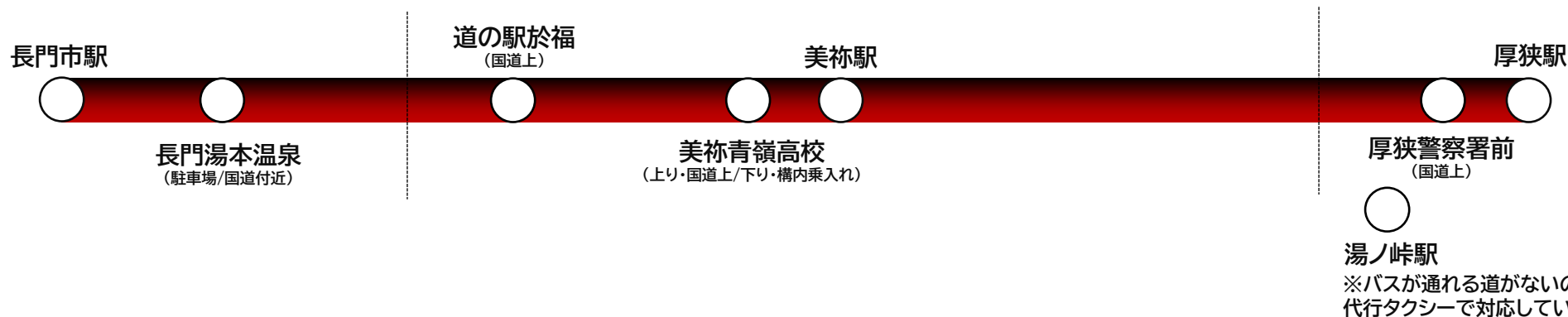
今～9月末

代行バスのルートと停留所

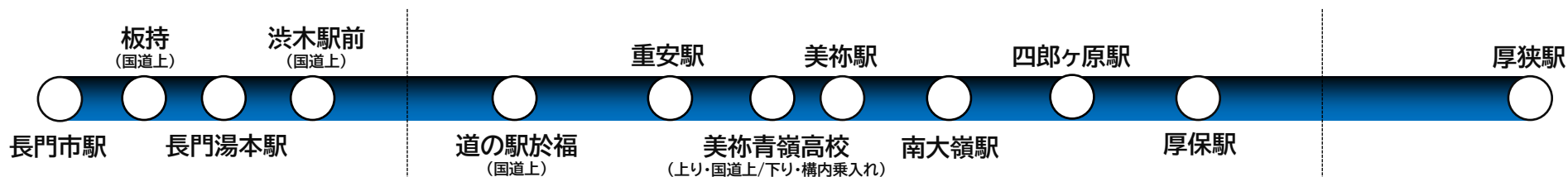
現状

○ 現在、代行バスが停まっているところです。

現在、快速ルート(国道ルート)でバスが停まっているところ



現在、通常ルート(厚保駅経由)でバスが停まっているところ



VII -②

10月～来年3月

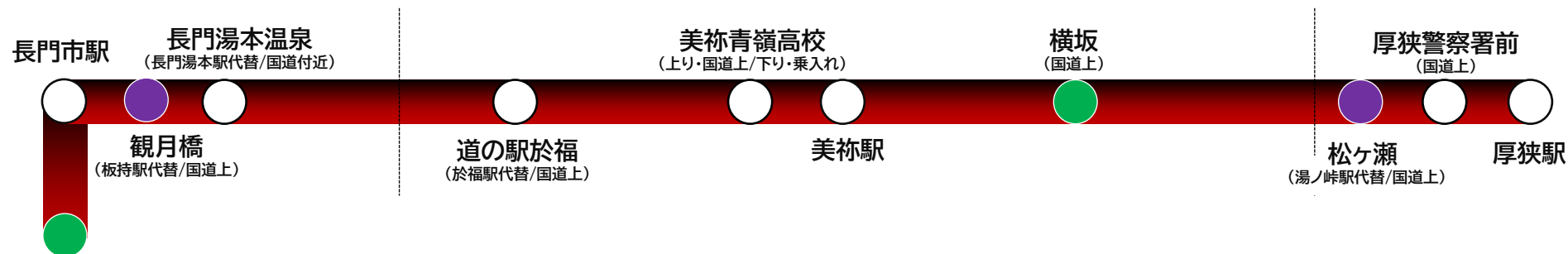
テスト(実証)の内容

○ これまでと一緒の場所にバスが停まります。

● 新しくバスが停まるところです。

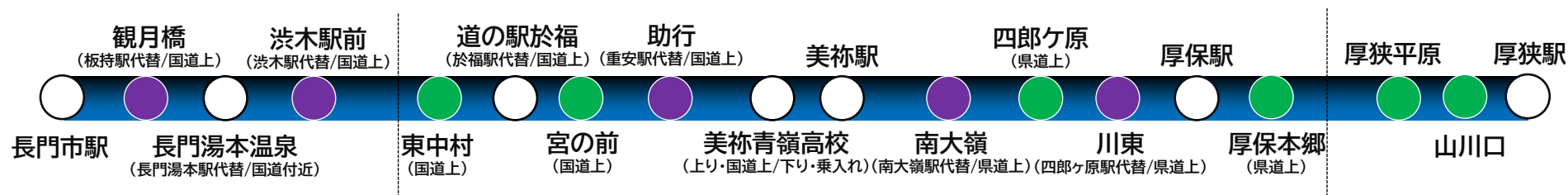
● 現在の鉄道駅には停まりません。鉄道駅ではない停留所に停まります(移設するところ)。

快速ルート(国道ルート)でバスが停まるところ



センザキッチン ← 10月～12月のみ

通常ルート(厚保駅経由)でバスが停まるところ

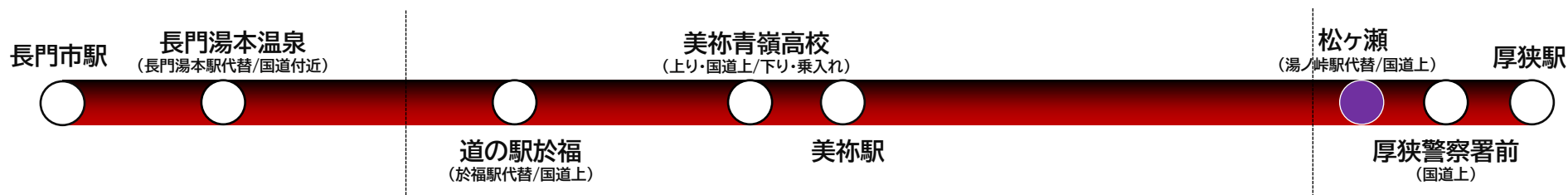


※バスが停まる場所は現時点の予定です。状況によって変更となる可能性があります。

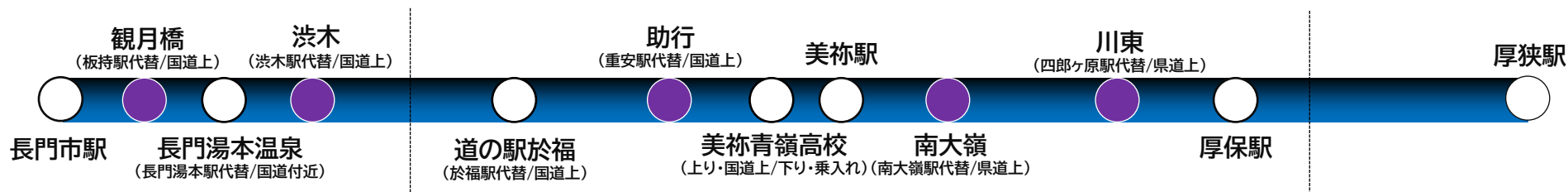
VII-③ 来年4月～(予定) 代行バスのルートと停留所

- 現在と同じ場所にバスが停まります。
- 現在の鉄道駅には停まりません。鉄道駅ではない停留所に停まります(移設するところ)。

快速ルート(国道ルート)でバスが停まるところ



通常ルート(厚保駅経由)でバスが停まるところ



※バスが停まる場所は現時点の予定です。状況によって変更となる可能性があります。

美祢線沿線地域公共交通協議会で
今後、決定していくこと

VIII 美祢線BRT化に向けた今後の検討事項

① 本格運行開始日

協議会や関係機関との調整等を踏まえ、本格運行の開始時期を判断します。



※画像はイメージ

② BRT停留所(新設分)

10月～3月のテスト(実証)を踏まえ、新たに追加する停留所を決定します。



※画像はイメージ

③ 運行ダイヤ

通勤・通学や観光の利用実態、鉄道との接続等を踏まえ、始発・終発時刻などのダイヤを検討します。



※画像はイメージ

④ 運賃

鉄道との整合性や利用者の負担等を考慮し、適切な運賃体系やキャッシュレス決済の導入を検討します。



※画像はイメージ

⑤ 車両のサイズや種類

利用者数やバリアフリー対応、環境性能などを考慮し、最適な車両のサイズや種類(EVバス等)を検討します。



※画像はイメージ

⑥ トータルデザイン

車両や停留所、シンボルマークのトータルデザイン、愛称等を検討します。



※画像は「日田彦山線BRTひこほしライン」の例

※今後の検討事項は現時点の予定(一例)です。状況によって変更となる可能性があります。

