

新たな交通モード案の比較シミュレーション

①鉄道上下分離案、②BRT案、③路線バス案

資料2

	現状維持（鉄道）	新たな交通モード案		
		①鉄道上下分離案	②BRT（バス高速輸送システム）案	③路線バス案
考え方	▶ 平成筑豊鉄道(株)が、現状のまま鉄道を運行	▶ 上部と下部の主体を分離 ▶ 上部の主体が、現状のまま鉄道を運行 【上部】（鉄道運行・運営） 平成筑豊鉄道(株) 【下部】（鉄道インフラの所有・管理） 自治体又は自治体が設立する第三種鉄道事業者	▶ 路線定期運行の広域コミュニティバス ▶ 現在の線路敷をバス専用道として整備・走行 ▶ 一部区間については、専用道整備不可のため、一般道を走行 【一般道走行区間】 平成筑豊鉄道と結節するJR駅近辺 （直方駅、田川伊田駅、田川後藤寺駅、行橋駅）	▶ 路線定期運行の広域コミュニティバス ▶ 一般道を走行 ▶ 一部区間については、渋滞回避・車両通行困難のため、線路敷をバス専用道として整備・走行 【専用道整備区間】 ・人見駅（福智町）⇄赤池駅（福智町） ・上伊田駅（田川市）⇄柿下温泉口駅（香春町） ・油須原駅（赤村）近辺
路線	▶ 伊田線（直方～田川伊田） ▶ 田川線（田川伊田～行橋） ▶ 糸田線（金田～田川後藤寺）	▶ 伊田線（直方～田川伊田） ▶ 田川線（田川伊田～行橋） ▶ 糸田線（金田～田川後藤寺）	▶ 伊田線（直方～田川伊田） 大型車 ▶ 田川線（田川伊田～行橋） 大型車 ▶ 糸田線（金田～田川後藤寺） 大型車	▶ 筑豊線 ・特急便（直方～油須原） 大型車 ・各停便（直方～田川高校前） 小型車 ▶ 京築線（油須原～行橋） 小型車 ▶ 田川豊津線（金田～豊津支所） 大型車
今後30年間の赤字額計 ※1 【自治体負担】	473億円	439億円	148億円 〔 転換時の初期投資関係 24億円 通常運行関係 120億円 鉄道廃止関係 4億円 〕	110億円 〔 転換時の初期投資関係 3億円 通常運行関係 93億円 鉄道廃止関係 14億円 〕
営業距離	49.2km	49.2km	50.7km （うち専用道区間40.4km）	56.3km ※2 （うち専用道区間3.4km）
所要時間 （主な利用区間）	直方 ⇄ 金田 22分 直方 ⇄ 田川伊田 37分 金田 ⇄ 勾金 23分 行橋 ⇄ 犀川 20分 田川伊田 ⇄ 新豊津 43分	22分 37分 23分（勾金駅から田川高校まで徒歩8分） 20分 43分（新豊津駅から育徳館まで徒歩26分）	23分 37分 23分 21分 40分	27分 48分 27分（田川高校の校門近くで降車） 39分 39分（育徳館の校門近くで降車）※3
速達性・定時性確保手段	—	—	▶ ほぼ全ての区間で専用道を整備	▶ 直方⇄田川高校（香春町）間に特急便を設定 ※ 特急便は、沿線市町村の主要拠点にのみ停車 ▶ 渋滞頻発区間や道路狭隘区間に専用道を整備
輸送力	最大 120人/便	最大 120人/便	最大 80人/便 （大型バスの場合）	最大 80人/便 （大型バスの場合）
運行頻度 ※4 （例：直方駅発）	1.9本/時間	1.9本/時間	1.9本/時間	2.4本/時間
駅数 （バス停数）	36駅	36駅	36バス停	40バス停以上
ルート設定 （柔軟性）	ルート変更不可	ルート変更不可	一般道走行区間(10.3km)のルートは変更可能	一般道走行区間(52.9km)のルートは変更可能
その他			▶ 専用道整備に少なくとも5年必要 ※ 専用道開通まで、③路線バス案を一時的に導入 ▶ 専用道の維持・管理が必要 ▶ 新サービスの導入 利便増進 （ICカード決済、バスロケーションシステム等）	▶ 集客施設のより近くで降車可能 利便増進 （田川市立病院、田川高、田川科学技術高、育徳館等） ▶ 新たな地区にバス停を設置 利便増進 （福智町草場地区・方城地区、行橋市宝山区等） ▶ 新サービスの導入 利便増進 （ICカード決済、バスロケーションシステム等）

※1 国・県補助金のほか、交付税措置も踏まえて算出（いずれも各制度を最大限活用できた場合の理論値）。物価上昇率については、直近5年平均の数値を使用。

※2 筑豊線の特急便と京築線の距離を合算し算出（田川豊津線は算入していない。）

※3 国道201号線及び県道58号線を走行し、途中、香春町役場のみ停車し、速達性を確保（田川豊津線）

※4 平日における直方駅からの1時間当たりの出発本数（鉄道はAM6時台～PM11時台、BRT案はAM6時台～PM10時台、路線バス案はAM6時台～PM8時台の1時間当たりの平均本数を算出）

現状（鉄道）

今後30年間の赤字累計額（法定協議会推定額）

473億円

香春町負担

26.89億円

【内訳】

収入	営業収入	11,895百万円
	補助金	16,717百万円
	交付税等	3,009百万円
支出	運行経費	52,212百万円
	施設更新費	26,741百万円
差引計		▲47,332百万円



- ・直近の物価上昇を考慮し、5年で2割の運賃値上げを見込む。
- ・補助金・交付税等については、最大理論額を見込む。
- ・今後30年間の物価上昇率4.1%/年、建設費上昇率を3.4%/年として積算。
- ・町負担分の計算については、全体額に負担割合を乗じて算出。

①上下分離案（鉄道）

列車の運営・運行（上部）と鉄道インフラ部分（下部）を管理する業務を分離し経営を行う方式。

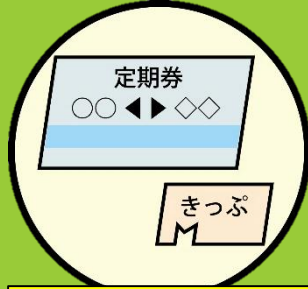
平成筑豊鉄道の場合、上部の運営は平成筑豊鉄道（株）、下部の管理は、沿線市町村もしくは共同の管理組合等となる。

- ◆ 利用者の視点からは、さほど変更されたという認識は少ない
- ◆ 設備（軌道・橋梁・踏切・駅等）の老朽化のため、莫大な設備の更新費用がかかる恐れがある

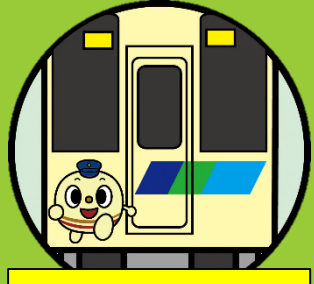
平成筑豊鉄道(現在)



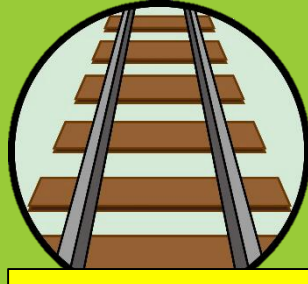
列車の運転



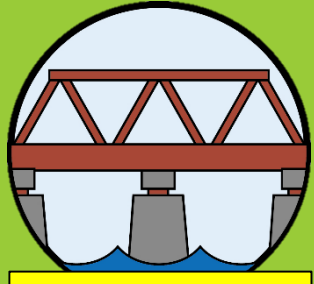
切符等販売



列車の管理



線路管理



橋梁管理



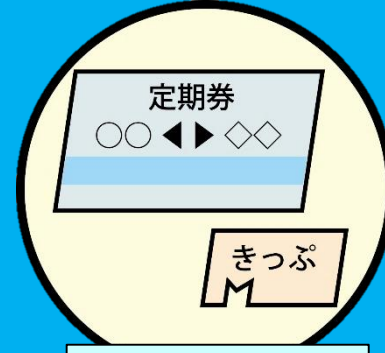
施設等管理

上部

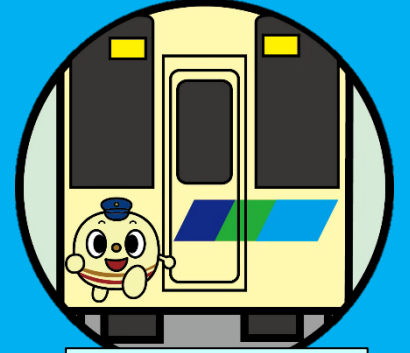
平成筑豊鉄道



列車の運転

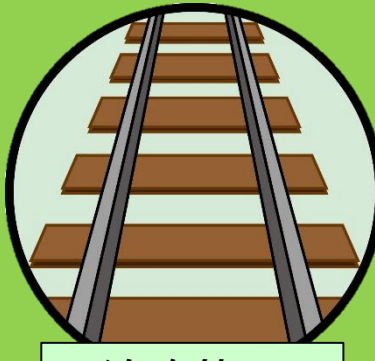


切符等販売

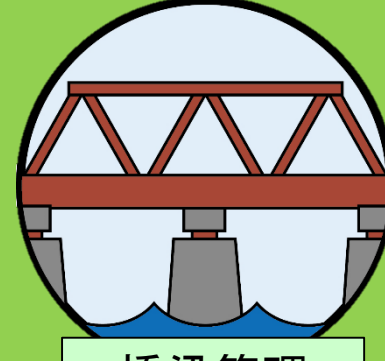


列車の管理

沿線市町村または共同の管理組合等



線路管理



橋梁管理



施設等管理

下部

自治体負担額の推計(上下分離)

今後30年間の赤字累計額(法定協議会推定額)

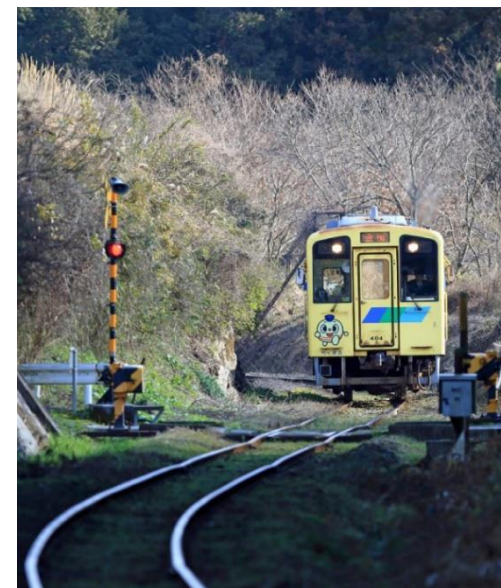
439億円

香春町負担

24.95億円

【内訳】

収入	営業収入	11,895百万円
	補助金	18,236百万円
	交付税等	4,148百万円
支出	運行経費	51,470百万円
	施設更新費	26,741百万円
差引計		▲43,932百万円



- ・直近の物価上昇を考慮し、5年で2割の運賃値上げを見込む。
- ・補助金・交付税等については、最大理論額を見込む。
- ・今後30年間の物価上昇率4.1%/年、建設費上昇率を3.4%/年として積算。
- ・町負担分の計算については、全体額に負担割合を乗じて算出。

バス高速輸送システム

②BRT案(バス)

BRT(Bus Rapid Transit)は、バス専用道や専用レーン、信号優先システム(PTPS)、大型車両(連節バスなど)を組み合わせることで、鉄道の持つ速達性・定時性・輸送力を実現した運送方式。

平成筑豊鉄道のBRT転換方式としては、旧鉄道線路にバス専用道を整備して運行する。

JR乗入駅(行橋・田川伊田・田川後藤寺・直方)については、直接バス乗入れができないので付近の一般道に乗り換え駅付近のバス停に停車する。

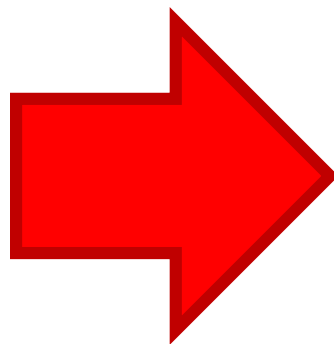
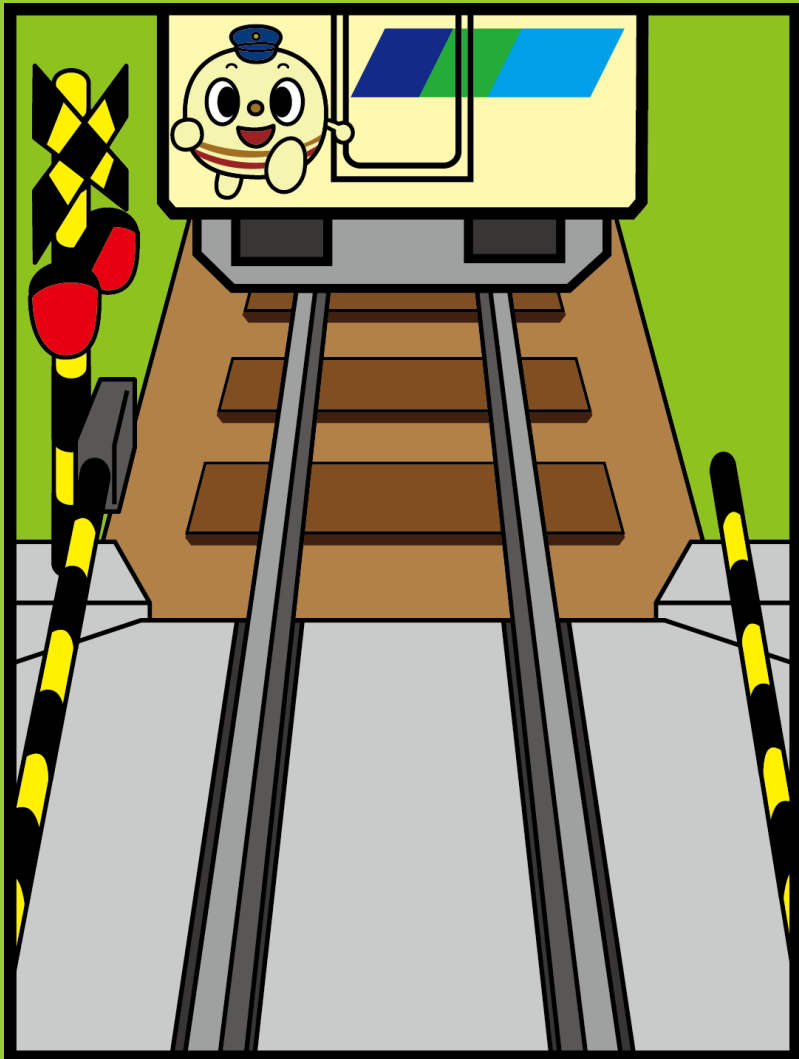
専用道整備に、5年以上の期間が必要なため、整備期間中は、路線バス運行となる。

※実施のためにはバス運転手の確保が必要。

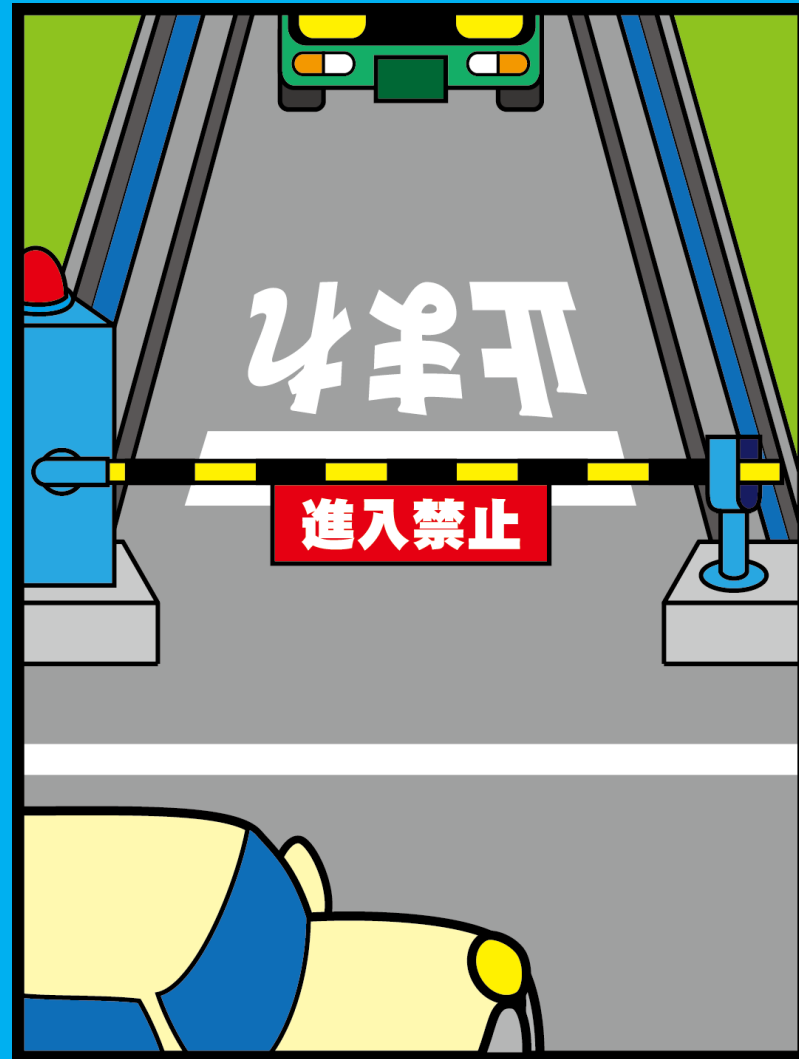


JRひこぼしラインBRT

現在



BRT轉換後



自治体負担額の推計(BRT)

今後30年間の赤字累計額(法定協議会推定額)

148億円

香春町負担

7.74億円

【内訳】

収入	営業収入	6,814百万円
	補助金	13,886百万円
	交付税等	25,092百万円
支出	営業経費	32,150百万円
	営業外経費	28,436百万円
差引計		▲14,794百万円



- ・直近の物価上昇を考慮し、5年で2割の運賃値上げを見込む。
- ・補助金・交付税等については、最大理論額を見込む。
- ・今後30年間の物価上昇率4.1%/年、建設費上昇率を3.4%/年として積算。

③路線バス案(バス)

一般道を走行し、現在の鉄道駅付近にバス停を設置し運行する。

【香春町内を走る路線の運行内容】

- ◆筑豊線(特急号) …… 主に通勤・通学利用を想定し、沿線自治体の主要拠点を結ぶ、大型バスを使用(定員80人程度)
- ◆筑豊線(各駅停車号) …… 特急号を補完する路線として、沿線自治体の各拠点及びほぼすべての駅を結ぶ、小型バスを使用(定員30~35人程度)
- ◆田川豊津線 …… 田川市郡からみやこ町育徳館中学校・高等学校への利用を想定、大型バスを使用

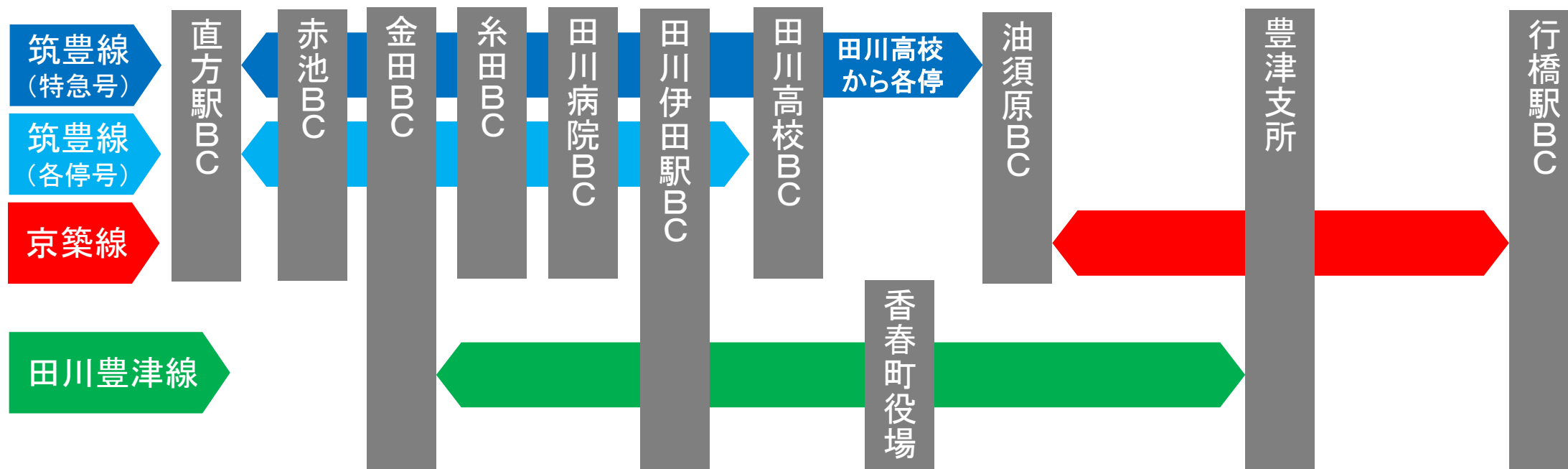
※実施のためにはバス運転手の確保が必要。

路線について

運行路線は4路線[筑豊線(特急・各停)・田川豊津線・京築線]

定時性・安全性の確保から一部バス専用道を整備する。[赤池⇄人見(福智町0.8km)

・油須原駅付近(赤村0.3km)・上伊田⇄柿下温泉間(田川市・香春町2.3km)]



自治体負担額の推計(路線バス転換)

今後30年間の赤字累計額(法定協議会推定額)

110億円

香春町負担

9.38億円

【内訳】

収入	営業収入	6,814百万円
	補助金	6,128百万円
	交付税等	21,378百万円
支出	営業経費	39,357百万円
	営業外経費	5,963百万円
差引計		▲11,000百万円



- ・直近の物価上昇を考慮し、5年で2割の運賃値上げを見込む。
- ・補助金・交付税等については、最大理論額を見込む。
- ・今後30年間の物価上昇率4.1%/年、建設費上昇率を3.4%/年として積算。

香春町

人口9,827人 (2025.10.31時点)

※「乗降人数」：本協議会で実施した0D調査結果
(2025年7月11日(金)～17日(木)のうち14日(月)以外の平日1日平均)
※「近隣主要施設」：駅から1km圏内に立地する施設

① 基礎情報 R7平成筑豊鉄道支援額 25,159千円

平成筑豊 鉄道駅	勾金駅	乗降人数	212人(全36駅中 6位)	近隣主要施設	【高校】田川高校(県立) 【病院】一本松すずかけ病院
	柿下 温泉口駅	乗降人数	24人(全36駅中 36位)	近隣主要施設	
管内交通インフラ		JR九州、路線バス(西鉄バス、太陽交通)、デマンド交通			

② 意見集約のための取組事項

- ・住民説明会の実施(対象者：住民及び利用者、開催日：R8.1/25(日)、参加者数：15名)
- ・議会への報告
R7.12/16(火) → 法定協議会の概要や進捗状況、各種調査の結果、収支シミュレーション等を報告。
R8.2/17(火) → 香春町が支持する選択肢の報告。

③ 意見集約の状況・主な意見

- 【議会】
- ・利用者が困ることがないような方向性を選択してほしい。
- 【住民説明会での意見】
- ・通学で利用中だが、バス停が自宅や学校に近くなるので路線バス案がいい。

④ 支持する選択肢とその主な理由

(支持する選択肢)	(左記の選択肢を支持する主な理由)
・ 路線バス案	・ 自治体全体の財政負担を勘案。 ・ BRT案が香春町の財政負担が最も少ない試算だったが、路線バス案において、町内の線路敷を専用道化せず、既存の公道のみを走行するルート設定が可能であり、その場合路線バス案が最も香春町の財政負担が少なくなると考えるため。