

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、②B R T案、③路線バス案

資料3

	現状維持（鉄道）	新たな交通モード案		
		①鉄道上下分離案	②B R T（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㈱ 【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	22分	23分
	直方 ⇄ 田川伊田	37分	37分	37分
	金田 ⇄ 勾金	23分	23分（勾金駅から田川高校まで徒歩8分）	23分
	行橋 ⇄ 犀川	20分	20分	21分
	田川伊田 ⇄ 新豊津	43分	43分（新豊津駅から育徳館まで徒歩26分）	40分
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 ※ 特急便是、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、行橋市宝山地区等) ▶ 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、香春町役場にのみ停車し、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、B R T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）