

平成筑豊鉄道のあり方検討について

1. 現状の分析

検討の背景

- 平成元年10月の開業以来、筑豊京築の地域の生活路線として重要な役割を担ってきた平成筑豊鉄道ですが、近年の沿線人口の減少、モータリゼーション（自動車の普及）による利便性の向上、少子高齢化による利用者の減少、さらには、施設の老朽化、資材価格や人件費の高騰によるコストの増加の影響など、経営状況は厳しさを増している。
- 沿線市町村の人口につきましては、開業前をピークに減少していくことが予想されている。65歳以上の「老年人口」はあまり変動しないが、利用者の約6割を占め通勤通学で利用する「生産年齢人口」（15～64歳）は減少が想定され、今後の収益改善は非常に困難であると考えられる。
- こうした状況を踏まえ、持続可能な交通手段を確保するため、現状分析や他の交通モードに転換した場合のシミュレーションを実施するなど、県や沿線市町村で構成される「平成筑豊鉄道推進協議会」で協議を重ね、令和6年12月、関係者協議や合意形成の場として「平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会」が設置され今後の方向性を検討していくこととなった。
- 令和7年1月31日に開催された第1回からこの度11月20日に開催された第6回まで様々な検討、調査、シミュレーションを実施し報告されてきましたが、「資料2」のスケジュールのとおり、今後その結果を基に協議会としての大きな方向性を決定する。



図 路線図

平成筑豊鉄道の現状

【概要】

- JR九州より伊田線、糸田線、田川線を継承し、平成元年10月1日に開業。
- 営業キロは49.1km、運転本数は上下合わせ241本、車両数は13両。

【乗車人員の推移】

- 令和4年度の一日当たりの平均乗車人員は3,320人で、コロナ前の8割程度で推移している。
- 線区別では、伊田線が1,792人、田川線が1,156人、糸田線は、372人。

【輸送密度】（営業1キロあたりの1日平均輸送人員）

- 輸送密度は、令和4年に682人でコロナ前の令和元年から18%減少している。
- 2023年（令和5年）に国土交通省と総務省から示された「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の「何らかの対策を講じることが急務」とする目安1,000人を下回る。

【沿線自治体による支援】

- 経営安定化助成金による支援額は、平成14年度の2,200万円（うち直方市は約380万円）から令和6年度の約4.5億円（うち直方市は約7,700万円）と増加し続けている。
- 軌道や電気設備等の著しい老朽化が施設点検により確認され、今後10年間における施設の健全化対策費用は30億円と想定され、今後も財政支援額の増加は避けられない見通し。
- 特に遠賀川に架かる嘉麻川橋りょう（上下線それぞれ約210m）は竣工（明治35年）後120年経過しており、修繕を繰り返してもいつまで延命できるかわからない状況である。



※竣工（明治35年）後120年経過している嘉麻川橋りょう

利用者の特性を把握するため、令和5年4月22日（土）～28日（金）までの7日間、乗客アンケート調査を実施。

【利用実態の分析】

- ・主に通学、通勤、買物等、日常生活の目的が中心で、複数市町村間の移動を担っている。
- ・乗車前と降車後の移動手段は「徒歩」が半数を占める。
- ・乗り換えは、「福北ゆたか線」と「日豊本線」、「バス」が多い。
- ・利用者の居住地は、「田川市」「福智町」ともに17.3%、次いで沿線外地域が続く。
- ・目的地は、「直方市」が18.94%と最も多く、平日の通勤通学のほか、休日の買物等にも利用されているが、「居住地」からは直方市民の利用者は8.59%とやや少ない。

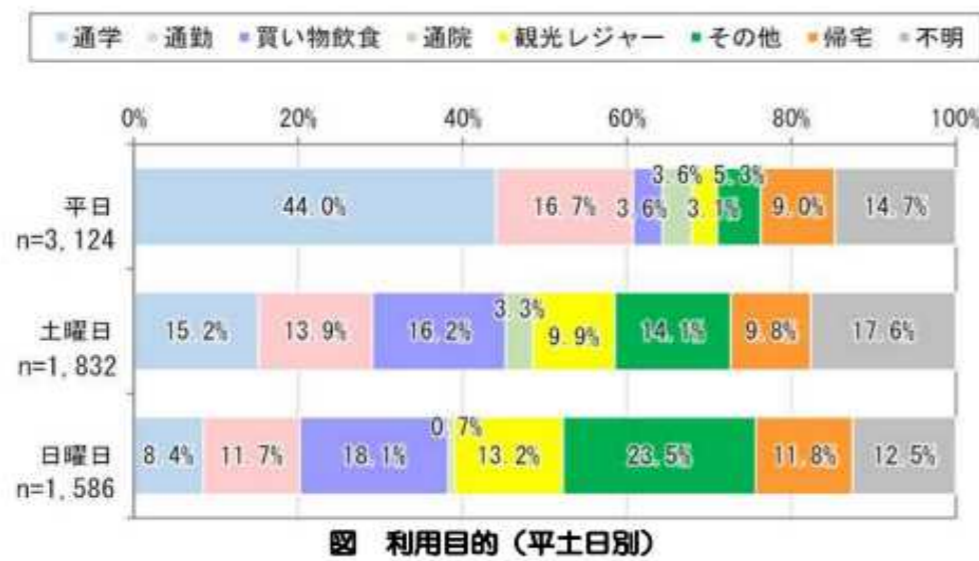


図 平成筑豊鉄道の利用範囲の内訳

「利用者年齢層」

割合(単位:%)	調査曜日			
	土曜	日曜	月曜	総計
14歳以下	4.42%	9.52%	4.03%	5.47%
15～18歳	26.20%	30.52%	44.49%	35.98%
19～25歳	8.62%	7.88%	11.17%	9.66%
26～64歳	29.53%	25.85%	15.62%	22.00%
65～74歳	9.61%	9.71%	6.53%	8.16%
75歳以上	7.97%	6.12%	5.73%	6.45%
複数回答	0.33%	0.57%	0.70%	0.57%
無回答	13.32%	9.84%	11.72%	11.71%
総計	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

利用状況



「居住地」

割合(単位:%)	調査曜日			
	土曜	日曜	月曜	総計
直方市	8.73%	11.85%	6.85%	8.59%
小竹町	0.44%	0.76%	0.80%	0.69%
福智町	15.61%	12.23%	20.93%	17.33%
田川市	15.94%	17.53%	18.05%	17.33%
系田町	5.29%	2.77%	5.63%	4.85%
香春町	2.73%	2.33%	2.88%	2.71%
赤村	2.73%	3.72%	3.33%	3.26%
みやこ町	9.44%	7.94%	9.35%	9.03%
行橋市	7.81%	5.74%	6.11%	6.50%
その他福岡県内	10.53%	15.45%	9.86%	11.40%
九州内	1.53%	2.84%	1.09%	1.64%
九州外	2.73%	4.92%	1.02%	2.45%
複数回答	1.75%	1.07%	1.57%	1.50%
無回答	14.74%	10.84%	12.52%	12.73%
総計	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

「目的地」

割合(単位:%)	調査曜日			
	土曜	日曜	月曜	総計
直方市	17.79%	19.23%	19.46%	18.94%
小竹町	0.22%	0.32%	0.22%	0.24%
福智町	9.12%	13.05%	8.64%	9.84%
田川市	14.74%	14.00%	18.44%	16.33%
系田町	3.06%	2.40%	2.24%	2.51%
香春町	2.40%	1.45%	4.51%	3.18%
赤村	1.91%	4.04%	1.66%	2.31%
みやこ町	5.95%	3.28%	6.72%	5.67%
行橋市	13.26%	10.84%	8.32%	10.32%
その他福岡県内	11.63%	15.64%	13.12%	13.31%
九州内	2.29%	2.40%	1.79%	2.08%
九州外	0.60%	1.58%	0.61%	0.84%
複数回答	1.86%	1.07%	1.63%	1.56%
無回答	15.17%	10.72%	12.61%	12.87%
総計	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

令和5年2月1日（水）～20日（月）までの期間で沿線住民意向調査を実施。

【普段の外出実態】

「買い物」

- ・主な外出先としては、沿線内の市町村が94%と大部分を占めるものの鉄道利用は7.8%に留まり、自家用車が89.5%で自動車利用が大部分を占める。

「通勤」

- ・主な勤務先としては、田川市、直方市、行橋市を中心に沿線内の市町村が60.1%を占め、移動手段としては自家用車が89.4%と大部分を占め、平筑利用は4.5%に留まる。

「通学」

- ・主な通学先としては、田川市、直方市を中心に沿線内の市町村が53.1%、福岡市、北九州市、飯塚市など沿線外の市町村が35.8%を占める。移動手段としては、平筑が37%、自家用車の送迎が38.3%で、平筑を中心とした公共交通への依存が高いことがうかがえる。

沿線住民意向

表 主な外出先と移動手段

		買物	通勤	通学
n		1,125	642	81
主な外出先	平成筑豊鉄道沿線内市町村	94.0%	60.1%	53.1%
	平成筑豊鉄道沿線外市町村	15.1%	37.9%	35.8%
主な移動手段	平成筑豊鉄道	7.8%	4.5%	37.0%
	J R	0.5%	4.2%	18.5%
	筑豊電鉄	0.3%	0.2%	0.0%
	路線バス	2.0%	0.8%	4.9%
	スクールバス	-	-	4.9%
	タクシー	2.7%	0.2%	0.0%
	自家用車(自分で運転)	72.6%	84.1%	-
	自家用車(送迎)	16.9%	5.3%	38.3%
バイク(原付含む)	1.5%	1.7%	2.5%	
自転車	3.6%	2.0%	17.3%	
徒歩	9.5%	4.8%	9.9%	

【必要性に対する意識】

「ご自分やご家族、地域にとって平筑は必要と思いますか？」との問いに対して、「その他」を含む7項目から選択。

- ・必要が84.7%と多数を占め、必要だと思わないは3.6%に留まる。
- ・内容としては、「自分や家族が運転できなくなった時に必要」が37%と最も多く、次いで「日常生活を送る上で必要」や「道路の積雪などで車やバスが利用できない時に必要」が続く。
- ・その他では、「通学ほか、通勤、買物、通院、高齢者の移動等に必要」との意見が最も多かった。
- ・質問の主旨から、「必要」とは鉄道維持ではなく、交通路線の維持ととらえる。



図 平成筑豊鉄道の必要性

表 平成筑豊鉄道の必要性

	全体		利用者		非利用者	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
自分の世帯が日常生活を送る上で必要	327	17.0%	167	19.5%	160	15.0%
外から観光客を呼び込み、地域が活性化する上で必要	186	9.7%	65	7.6%	121	11.3%
自分の地域の人口流出を食い止める上で必要	169	8.8%	81	9.5%	88	8.2%
道路の積雪などで車やバスが利用できない時の移動手段として必要	237	12.3%	115	13.5%	122	11.4%
自分や家族が運転できなくなった時に必要	711	37.0%	302	35.3%	409	38.3%
平成筑豊鉄道が必要だと思わない	70	3.6%	17	2.0%	53	5.0%
その他	75	3.9%	28	3.3%	47	4.4%
無回答	149	7.7%	80	9.4%	69	6.5%
合計	1,924	100.0%	855	100.0%	1,069	100.0%

【税金の使い方に対する意識】

「利用者」

- ・「税金を使ってでも維持すべき」が約4割と最も多く、次いで多いのが「税金がこれ以上増えないようにして維持すべき」で約3割を占める。

「非利用者」

- ・「税金がこれ以上増えないようにして維持すべき」が約4割と最も多く、次いで多いのが「税金を使ってでも維持すべき」で約3割を占める。

「分析」

- ・利用者は税金でのさらなる負担に対し賛同的。非利用者は否定的ではないが、税金での負担を現状維持に留めたいとのことで、税金投入に対する意識の違いは見られるものの、それぞれいずれも約7割が平筑を維持すべきとの意向であった。
- ・一方で、沿線住民の約5割は現在の自治体負担額をさらに増やすことに対しては否定的である。



図 平成筑豊鉄道への税金の使い方に対する意識

【沿線住民意向のまとめ】

平成筑豊鉄道の沿線自治体の人口は今後も減少が予測され、さらなる利用減少による収入減が懸念されるうえ、施設等のハード保全にかかる費用負担増が自治体の課題になっている。

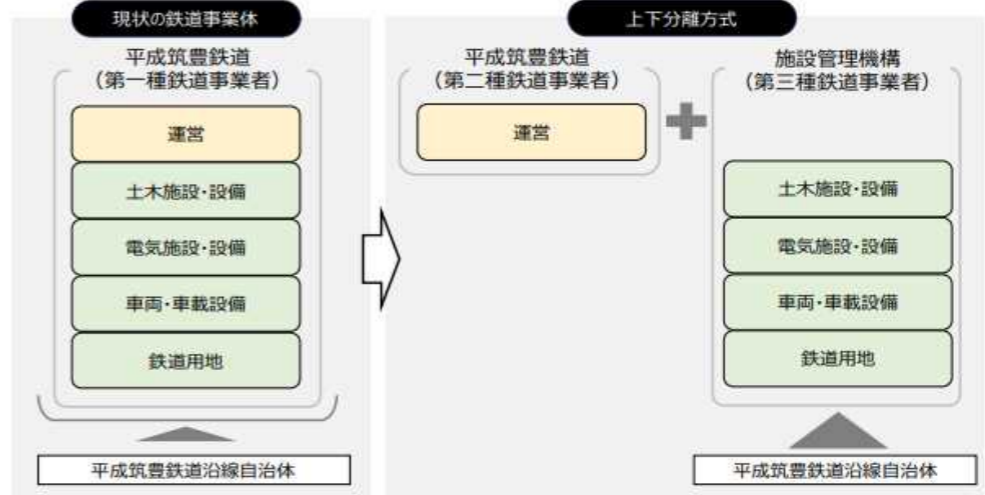
平成筑豊鉄道は主に通勤通学など日常生活における市町村間の移動に利用されており、沿線世帯に対するアンケートでは7割が「維持すべき」との結果がある一方で、現在の自治体負担額（令和5年のアンケート実施時点では2.4億円、うち「直方市」は約4,000万円）をさらに増やすことに対しては5割が「否定的」との結果が出ている。（令和6年度実績で4.5億円、うち「直方市」は約7,700万円）

今後も沿線地域の日常生活における市町村間移動を支える交通手段が必要であると考え、鉄道維持や新たな交通モード転換を検討する際には、赤字想定額（自治体負担額）について十分に配慮しなければならない。

また、多くの利用者に目的地とされている「直方市」ですが、「直方市民」の利用は8.6%で「田川市民」や「福智町民」の半数に留まっおり、「利用者が少ないのに負担金が高い」などといった不公平感が生じないよう利用者数と各自治体負担額のバランスについても十分な協議が必要である。

2. あり方の検討

現状分析のとおり、交通需要として市町村間の移動を伴う朝夕の通学・通勤等のニーズが存在することから、そのニーズに応えることができる新たな交通モード（鉄道維持上下分離方式・BRT・路線バス）に転換する3案について検討した。各モードの特徴や赤字想定額は「資料3」のとおり。

<p>現状維持案</p>	<p>【現状維持案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道維持は、定時性、速達性、輸送力などに優れているが、施設等の老朽化が激しいことが財政面で大きな負担となる。 ・現状を維持した場合、その赤字額は直近5年平均の物価上昇率ベース（4.1%）を加味し今後30年間で473億円（毎年約15.8億円）、うち「直方市」は80.4億円（毎年2.7億円）と令和6年度実績7,700万円の約3.5倍の負担が想定される。 ・現状では施設整備等の補助が限定的で補助率も1/3程度だが、上下分離方式に転換した方が、補助率が1/2に引き上げられるなど財政面において有利となるため、今後のあり方の選択肢から「現状維持案」は除外している。 																
<p>新たな交通モード案</p>	<p>【①上下分離方式案】</p> <p>■上下分離方式とは</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道における上下分離方式とは、運行や営業を行う「上部」の主体と、施設の保有や維持管理を行う「下部」の主体を分けること。 ・鉄道事業法において、鉄道事業者は下表のとおり3つに区分され、「上部」が第二種鉄道事業者、「下部」が第三種鉄道事業者にあたる。 <table border="1" data-bbox="638 892 1507 1071"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>所有</th> <th>運行</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第一種鉄道事業者</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>現在の平成筑豊鉄道</td> </tr> <tr> <td>第二種鉄道事業者</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>施設は所有せず、運行や営業を担う</td> </tr> <tr> <td>第三種鉄道事業者</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>施設の保有のみを担う</td> </tr> </tbody> </table> <p>【シミュレーション】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上下分離方式とは、運行や営業を行う「上部」と施設の保有や維持管理を行う「下部」に分け鉄道維持しようとするもので、施設等の整備に対し国庫補助を手厚く受けられるようになることが最大のメリットになります。 ・現在の平筑は第一種鉄道事業者で、施設整備等の補助が限定的で補助率も1/3程度となっているが、上下分離方式による「鉄道事業再構築事業」（原則10年以上）の計画に「社会資本整備総合交付金事業」を盛り込み、施設を第三種鉄道事業者として沿線自治体に保有させることで施設整備等に対する補助率が1/2に引き上げられるなど、今後30年間で約30億円の効果があると見込まれているが、その効果は思いのほか上がらない結果となった。 ・上下分離方式により鉄道を維持した場合、その赤字額は直近5年平均の物価上昇率ベース（4.1%）を加味し今後30年間で439億円（毎年平均14.6億円）、うち「直方市」は74.6億円（毎年平均2.5億円）と令和6年度実績7,700万円の約3.2倍の負担が想定され、「上部」（平筑）は「下部」（施設等）を分離しても黒字には至らない見込みである。 <p>【一部鉄道維持の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「伊田線のみ」（直方～田川伊田）、「伊田線及び田川線」（直方～行橋）、「直方～油須原間」（直方～赤村）の3案を検討したが、いずれも営業距離が短縮されることにより維持管理費を軽減できるものの、その効果は非常に薄い。 ・また、鉄道の負担は営業している沿線自治体での負担となることから、「直方市」の負担割合は「伊田線のみ鉄道維持」の場合約31%、「伊田線及び田川線」の場合約18%、「直方～油須原間」の場合約25%に上昇し、現状の17%を上回り財政面において非常に不利となることが想定される。 <p>【単線化による経費削減の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・往復で32.2kmある軌道延長が19.2kmに短縮され、併せて橋りょう等管理施設の保守費用が軽減されるが、一部新設分岐器や信号機等電気設備の更新による初期投資の増加、また、運行を継続しながらの作業等により費用と時間を要することが想定される。長期的に修繕費を削減できるが、切替時の単線化費用が高価であることから今後30年間では費用圧縮効果が期待できずその効果が表れるのは48年後になる見込みで、結果、今後30年間は現状の複線で運行を続けた方が費用が安くなる分析結果となる。 	区分	所有	運行	備考	第一種鉄道事業者	○	○	現在の平成筑豊鉄道	第二種鉄道事業者	×	○	施設は所有せず、運行や営業を担う	第三種鉄道事業者	○	×	施設の保有のみを担う
区分	所有	運行	備考														
第一種鉄道事業者	○	○	現在の平成筑豊鉄道														
第二種鉄道事業者	×	○	施設は所有せず、運行や営業を担う														
第三種鉄道事業者	○	×	施設の保有のみを担う														

【②BRT（バス高速輸送システム）案】

・BRTは、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で、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整備運営することができる。

・さらに、将来的な自動運転を想定した場合、一般道を走行する路線バス案と比較し専用道を走行するBRTの方が走行空間による安全性の向上や運転手不足という社会課題に対し、より効果的な運行が期待される。



「シミュレーション」

- ・路線定期運行の広域コミュニティーバスとし、現在の線路敷きをバス専用道として整備走行する。一部、直方駅や田川伊田駅、田川後藤寺駅、行橋駅のJR駅近辺の区間は一般道を走行する。
- ・路線は、伊田線、田川線、糸田線で、鉄道維持と同様。
- ・利用者は、鉄道利用者の7割（逸走率3割）を想定。
- ・専用道の整備等に少なくとも5年必要と考えられ、整備完成までは「路線バス案」を一時的に導入するよう検討されている。

・財政面においては、専用道の整備費や車両購入費、踏切撤去費など、転換時の初期投資が大きく、5年間で約28億円の自治体負担が想定されているが、BRTの走行空間整備等については「社会資本総合交付金（補助率1/2）」、運行により生じた営業損失額についてはICカード決済やバスロケーションシステムなど新サービスを導入することによる「地域内フィーダー補助（補助率1/2）」、運行に係る自治体の赤字負担分については「特別交付税」を措置率80%受けられることができると見込んでおり、鉄道維持と比較し非常に有利な結果となっている。

・その赤字額は直近5年平均の物価上昇率ベース（4.1%）を加味し今後30年間で148億円（毎年平均4.9億円）、うち「直方市」は仮に鉄道維持と同様の負担割17%で試算すると約25.2億円（毎年平均8,400万円）と令和6年度実績7,700万円の約1.1倍の負担が想定される。

【③路線バス案】

・路線バスは、BRTと比較し同等の輸送力を確保できるものの速達性や定時性がやや劣るが、基本的に一般道を走行するため維持管理等の費用が軽減され、財政面において非常に有利となる。また、運行状況により一部専用道を追加整備するなど、より柔軟に地域の状況に応じ路線の選定、変更を行うことができる。

・課題は運転手不足で、バス事業者（8社）へのサウンディング調査では「行政の支援により新たに運転手を確保できれば運行可能」と厳しい現状もある。

「シミュレーション」

・路線定期運行の広域コミュニティーバスとし、基本的に一般道を走行する。一部区間については、渋滞回避・車両通行困難なため線路敷を専用道として整備・走行する。

・路線は、筑豊線の特急便（直方～油須原）および各駅停車便（直方～田川高校前）、京築線を各駅停車便（油須原～行橋）、田川豊津線の特急便（金田～豊津支所）の3路線。使用する車両は、朝夕ピーク時の輸送需要に対応するため、筑豊線特急便と田川豊津線を大型バス、筑豊線各駅停車便と京築線を小型バスとしている。

・財政面においては、営業所の整備費や車両購入費、鉄道撤去費や一部専用道整備費など、転換時の初期投資に5年間で約17億円の自治体負担が想定されているが、BRTと同様に設備投資や利便増進、運行経費に関し、国県の補助を手厚く受けられるとされている。

・その赤字額は直近5年平均の物価上昇率ベース（4.1%）を加味し今後30年間で110億円（毎年平均3.7億円）、うち「直方市」は仮に鉄道維持と同様の負担割17%で試算すると約18.7億円（毎年平均6,200万円）と令和6年度実績7,700万円を下回る負担が想定される。

・路線バス案を選択した場合、不要となる鉄道敷は沿線各自治体へ贈与されその維持管理費や道路等施設整備費は沿線各自治体の負担となるが、その金額については今後30年間の赤字額に含まれていない。



大型バス（最大定員80人）



小型バス（最大定員30人）

▶大きな方向性決定までの流れ

会 議	時 期	内 容
第6回	今 回	▶路線バス転換案調査報告 ▶大きな方向性の選択肢（検討）
第7回 書面決議	11月下旬 ～12月上旬	▶大きな方向性の選択肢（決議）
～沿線市町村において、地元の意見集約～		
第8回	2月下旬	▶沿線市町村からの意見集約状況の報告・意見交換
第9回 書面決議	2月下旬 ～3月中旬	▶大きな方向性（決議）

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

	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 (毎年平均 15.8億円)	439億円 (毎年平均 14.6億円)	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 〕 (毎年平均 4.9億)	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 〕 (毎年平均 3.7億)
直方市の負担額	負担割合	17%	17% (仮定)	17% (仮定)
	(今後30年)	80.4億円	74.6億円	25.2億円
	(毎年平均)	2.7億円	2.5億円	8,400万円
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)
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）