

第 1 回 平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会

平成筑豊鉄道(株)におけるこれまでの検討状況

令和 7 年 1 月 31 日



平成筑豊鉄道のあり方検討の概要について

1 経緯

- 平成筑豊鉄道は、平成元年 10 月の開業以来、筑豊・京築地域の生活路線として重要な役割を担ってきた。
- しかし、近年の沿線人口の減少や少子高齢化の進展による利用者の減少、既存設備の老朽化や原油価格高騰などによるコスト増の影響を受け、経営状況は厳しさを増している。
- 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、令和 4 年度から、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。

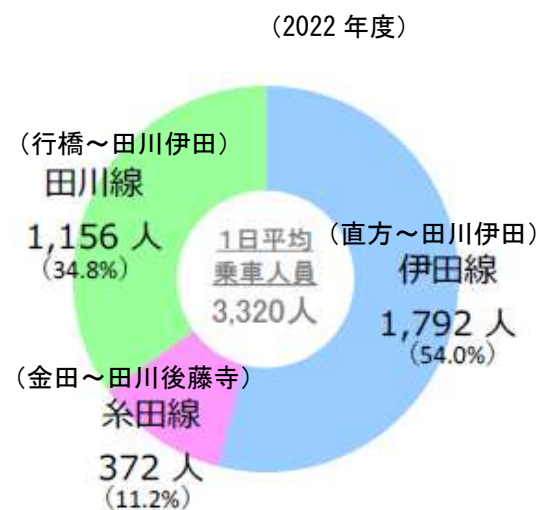
2 検討結果の概要

- 現状分析 ⇒ 下図 1～4
- 鉄道を維持した場合の見通し
⇒ 沿線人口の減少による利用者減少に加え、安全走行のための軌道関連の抜本対策や既存施設・設備の老朽化対策等のため、年間約 10 億円の赤字が継続的に発生
- 現状からの変更案の検討 ⇒ 2 ページ
- 利用促進策による収益改善の検討 ⇒ 3 ページ
- 今後の対応 ⇒ 広域的な法定協議会を設置して、再構築方針を策定するため、さらに検討を重ねていくべき

【図 1】 乗車人員の推移



【図 2】 線別乗車人員



【図 3】 営業損益



【図 4】 沿線自治体による財政支援

(経営安定化助成金)

年度	支援額
2002～2007	0.22 億円/年
2008～2010	0.48 億円/年
2011～2019	1.50 億円/年
2020～2022	2.41 億円/年
2023～2025	3.04 億円/年

○ 現状からの変更案(①路線バス案、②BRT案、③鉄道上下分離案)の検討

		①路線バス案	②BRT案 (バス高速輸送システム)	③鉄道上下分離案
考え方		一般道を使用し、既存駅に立ち寄ることを基本	線路跡をバス専用道として整備することを基本	上部(運行・運営)と下部(インフラ)の主体を分離
評価	費用 (自治体負担)	0円 400億円 ▶ 今後30年の間に発生する各案の自治体負担額 ▶ いずれの案でも自治体負担が発生		
	定時性	▲ (一般道を通行するため)	○ (一部区間で一般道を通行するため)	◎
	速達性	▲ (鉄道・BRTの約2倍の時間を要する場合あり)	◎	◎
	ルート設定 (柔軟性)	◎	○ (専用道以外のルート設定も可能なため)	▲
	輸送人員	▲ (小型バスしか通行できない区間があるため)	○ (中型バス1台で鉄道1両の1/2)	◎ (車両1両で120人輸送)
	事業開始までの時間	○ (既存道路を使用するが事業開始手続が必要なため)	▲ (専用道を整備するため)	◎ (現状の施設を使用するため)
	災害復旧 (迅速性)	◎ (災害時に柔軟なサービス展開が可能)	○	▲ (復旧までに時間を要することが多い)

※ 詳細なルートや部分的なモード転換については、今後検討が必要

※ 表中の◎・○・▲は、3案の中での相対比較による評価を示したもの

○利用促進策による収益改善の検討

既に実施済みの主な施策

ことこと列車、遠足・社会見学利用、日帰りツアー・ハイキング、毎月イベント（蔵開き等）、貸し切り列車（宴会、婚活等）、グッズ販売、車両基地公開・体験イベント、鉄道撮影会、観光事業（観光列車等）

新たな施策の検討

様々な利用促進を講じたとしても赤字想定額を大幅に軽減できる効果は期待できない。

田川伊田駅におけるエレベーター設置 (駅舎のバリアフリー化)	想定経費	1年間の想定収入	収益
	1億4,000万円	1万2,000円/年	赤字
伊田線を直方駅からJR福北ゆたか線 に乗り入れて田川伊田駅から折尾駅まで 直通運行	想定経費	1年間の想定収入	収益
	3億8,200万円	527万8,000円/年	赤字
クルーズ船の北九州港寄港にあわせた 「ことこと列車」の平日運行 (特定の金曜日運行)	1年間(11回分)の想定経費	1年間(11回分)の想定収入	収益
	681万2,000円/年	880万円/年	黒字
貨客混載 (列車の空いているスペースを活用した 宅配事業者との連携による貨物輸送)	1年間の想定経費	1年間の想定収入	収益
	0円/年	2万1,000円/年	黒字

赤字想定額の大幅な軽減に効果があると言えない

赤字想定額の大幅な軽減に効果があると言えない

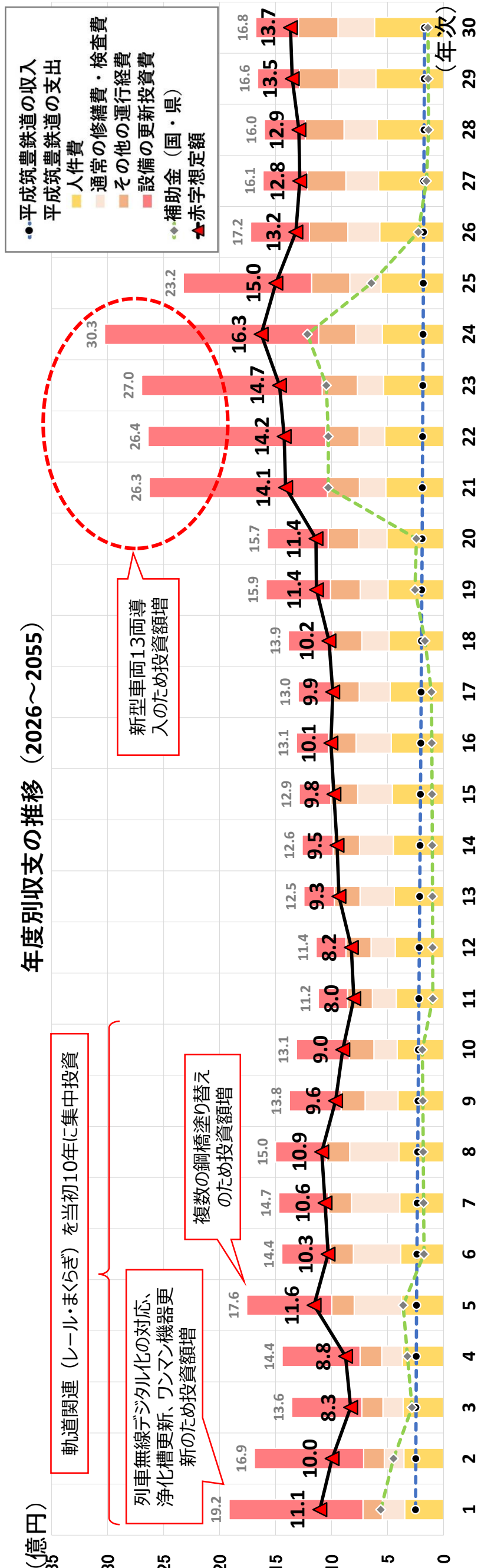
【参考】 路線図（営業キロ：49.2km）



平成筑豊鉄道を維持する場合

○現状維持案(収支シミュレーション)

施設の健全化対策を優先的に実施する場合、初年度の赤字想定額は11億500万円が見込まれ、以降も毎年10億円前後の赤字が想定される。



○鉄道施設の現状と健全化に向けた必要性

1. 走行安全性の確保

必要最小限の保全しか行うことができず、徐行している（50km/h）。現状の維持管理では脱線等のリスクが高まるため、抜本的な対策が早期に必要。

2. 列車運行及び
公衆の安全性確保

大雨の際に落石や法面崩落などの列車運行の安全性を脅かすものへの対策や駅利用者の安全性確保のために必要な設備の修繕・改修が早期に必要。

3. 電気施設
（老朽化・法改正対応）

電気設備の老朽化が進んでおり、将来的に設備故障による運休リスクが想定されるため、早期の対策が必要。また、列車無線は2024年の法改正に伴う更新が必要。

表 2026年度から10年程度で優先的対策が必要な施設

項目		目的			項目		目的			項目		目的						
全線	軌道	安全確保	老朽化	法改正	駅	諸設備	伊田線	橋駅	乗換こ線橋	伊田線	橋駅	乗換こ線橋	金田駅	浄化槽設備	安全確保	老朽化	法改正	
費用：20 億 5,700 万円 (10年間総額)		○	○				費用：600 万円 (5年間総額)			費用：800 万円 (5年間総額)			費用：9,000 万円 (2年間総額)			○		
																		
全線 土工 費用：4,100 万円 (5年間総額)		安全確保	老朽化	法改正			伊田線 嘉麻川橋りょう 費用：5,600 万円 (塗装費用のみ)			田川線 崎山駅 駅舎 費用：700 万円 (5年間総額)			列車無線			安全確保	老朽化	法改正
							○			○			費用：7 億円 (2年間総額)					
全線 諸設備 費用：300 万円 (5年間総額)		安全確保	老朽化	法改正			伊田線 中泉駅 乗換こ線橋 費用：1,000 万円 (5年間総額)			田川線 第四今川橋りょう 費用：3,100 万円 (塗装費用のみ)			信号機器室 費用：6,000 万円 (2年間総額)			安全確保	老朽化	法改正
							○			○			費用：6,000 万円 (2年間総額)					
		○					○			○			○					