

第11回 平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会

地域公共交通計画 (骨子) について

令和8年9月8日



地域公共交通計画の概要

地域交通法第5条第1項

地方公共団体は、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画を作成するよう努めなければならない。

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン

- ・全ての地方公共団体に対して作成の努力義務
- ・地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するため、協議会を設置可能
- ・計画は、都道府県単位、複数の市町村単位、単独の市町村単位で作成可能
- ・全国の計画作成数は1,244件※（うち本県は、県単位1件、複数市町村単位0件、市町村単位44件）

【今回作成するのは、複数市町村単位の計画（沿線の9つの市町村）】

※令和8年3月末時点

- ・計画には、「地域公共交通特定事業」を盛り込むことが可能

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するための法定事業

- ▶ **鉄道事業再構築事業**
鉄道の上下分離等

- ▶ **地域公共交通利便増進事業**
モード転換等によるサービス改善

等

※これまで県内において、鉄道に関する地域公共交通特定事業を盛り込んだ計画が作成された事例はない

実施計画（利便増進実施計画）

「地域公共交通計画」に「地域公共交通特定事業」を盛り込んだ場合

- ・個々の地域公共交通特定事業について、地域交通法に基づき地方公共団体や事業者が実施計画を作成
- ・実施計画について国土交通大臣の認定を受けた場合、予算上の措置（社会資本整備総合交付金等）や法律上のワンストップ特例（許認可手続の一元化）などの特例措置

名称

平成筑豊鉄道沿線地域公共交通計画

計画の構成

- 1 はじめに 平成筑豊鉄道の概要、計画策定の趣旨等
- 2 地域の現状等 地勢、地理、社会状況、経済状況
- 3 平成筑豊鉄道の課題 課題の抽出、会社及び本協議会での検討
- 4 基本的な方針
- 5 計画の目標
- 6 目標達成のための事業
- 7 計画の達成状況の評価

計画の目的

「平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会」において、鉄道を廃止しバスへの転換を決定。本計画はその決定に基づき、現状や課題を整理し、目指すべき将来像とその実現に向けた基本的な方針を示すもの。

計画区域

平成筑豊鉄道沿線地域
（直方市、田川市、行橋市、小竹町、香春町、糸田町、赤村、福智町、みやこ町）

計画期間

5年間（令和9年度～令和13年度）

関連する計画

福岡県における関連計画（総合計画、観光振興指針）や次期ビジョン「福岡県地域公共交通ビジョン」等との整合を図る。また、平成筑豊鉄道沿線市町村における関連計画や地域公共交通計画との整合を図る。

基本的な方針

目指すべき将来像

平成筑豊鉄道に替わる新たな広域移動の手段としてバスへ転換することにより、将来にわたる持続可能性を確保し、それが、地域に深く根ざし、愛され続けるよう、様々な分野との連携を強化します。



基本方針

- 1 平成筑豊鉄道がこれまで果たしてきた広域の移動手段としての役割を引き継ぎつつ、持続可能で利用しやすく、安全・安心なバスの運行体制を構築します。
- 2 バスによる新たな交通ネットワークが、地域に深く根ざし、愛され続けるよう、様々な分野との連携を強化します。

計画の目標値（令和13年度時点）

評価路線	利用者数 ※1	収支率 ※2	沿線市町村負担額※1	運転手充足率 ※3
京築地区 (京築線)	18万人以上	25%以上	2,700万円以下	100%以上
筑豊地区 (特急号、各駅停車号)	52万9千人以上		9,400万円以下	
筑豊地区 (田川豊津線)	2万3千人以上		800万円以下	

※1 昨年度法定協議会で実施した路線バス転換案のシミュレーション結果等をもとに目標値を設定。利用者数は、シミュレーション結果の値以上、沿線市町村負担額は、シミュレーション金額以下

※2 収支率は、県運行費補助金（生活交通確保対策補助金）における補助要件（25%）以上

※3 運転手充足率100%は、運転手不足を原因とする減便が無い状態

目標達成のための事業 ①

基本方針① 平成筑豊鉄道がこれまで果たしてきた広域の移動手段としての役割を引き継ぎつつ、持続可能で利用しやすく、安全・安心なバスの運行体制を構築します。

目標	事業
1 持続可能性の追求	①バス運行体制の構築
	②バスの運行に協力する事業者の確保
	③運転手確保対策の実施
	④自動運転技術の積極導入
	⑤ICカード等を活用したキャッシュレス決済導入と利用データに基づく運行改善
2 利便性の追求	⑥地域の拠点となるバスセンターの機能強化と利用環境整備
	⑦速達性を確保するための特急号の運行
	⑧学校、医療・観光施設等の立地状況に合わせたバス停の設定
	⑨道路インフラの整備・改良（速達性を確保するための専用道の整備を含む）
	⑩パークアンドライドの推進
	⑪バスロケーションシステムやデジタルサイネージ等の導入
	⑫JRや路線バス、コミュニティバス等へのスムーズな乗換が可能なダイヤの設定
	⑬MaaS等を活用したデジタル乗車券や企画乗車券の導入
	【再掲】⑤ICカード等を活用したキャッシュレス決済導入と利用データに基づく運行改善
3 安全・安心の追求	⑭鉄道事業の廃止に伴い、安全上必要となる施設撤去等の実施
	⑮災害等に備えた代替ルートの検討
	【再掲】⑥地域の拠点となるバスセンターの機能強化と利用環境整備
	【再掲】⑨道路インフラの整備・改良（速達性を確保するための専用道の整備を含む）

目標達成のための事業 ②

基本方針② バスによる新たな交通ネットワークが、地域に深く根ざし、愛され続けるよう、様々な分野との連携を強化します。

目標	事業
4 他の交通事業者との連携強化	⑩コミュニティバスやデマンド交通等の二次交通の整備、見直し
	【再掲】⑥地域の拠点となるバスセンターの機能強化と利用環境整備
	【再掲】⑫JRや路線バス、コミュニティバス等へのスムーズな乗換が可能なダイヤの設定
5 学校、医療、観光など、様々な分野と一体となった取り組みの推進	⑪学校行事や施設の営業時間等に合わせた柔軟なダイヤの設定
	⑬デジタルサイネージ等を活用した医療・観光情報等の情報発信
	⑭通学・通勤利用者などのターゲット層に合わせた利用促進
	⑮公共交通を組み込んだ地域の魅力溢れる観光商品等の造成
	【再掲】⑧学校、医療・観光施設等の立地状況に合わせたバス停の設定
6 地域に深く根ざし、長く愛され続ける取組の推進	⑯ラッピングバスの導入や乗り方教室等の実施
	⑰環境に配慮した先進車両の導入
	⑱バスセンターを活用した交流イベント等の開催
	【再掲】⑥地域の拠点となるバスセンターの機能強化と利用環境整備
	【再掲】⑬MaaS等を活用したデジタル乗車券や企画乗車券の導入
	【再掲】⑭通学・通勤利用者などのターゲット層に合わせた利用促進