

第5回日田彦山線復旧会議

2020年2月12日

議 題

○復旧案に対する地元意見について

○JR九州が考える新たな復旧案について

前回（第4回復旧会議）の振り返り

第4回復旧会議議事概要より抜粋

継続的な運行の確保について

- ・ネットワークの維持について、JR九州から考え方が示されました
- ・その考え方に基づく鉄道、BRT、バスについての復旧案の提示がJR九州からありました
- ・JR九州から提案のあった復旧案を、福岡県、大分県、東峰村、添田町、日田市にて一旦持ち帰り、地域の皆さまの意見を聞くということになりました

3案に対する地元の意見について（日田市）

日田市住民説明会の状況

1 地元説明会の開催状況

- 第1回 令和元年6月29日(土) 大明小中学校 体育館【参加者:約150名】
●日田市から経過報告、復旧案の説明
- 第2回 令和元年8月 6日(火) 大明小中学校 体育館【参加者:約110名】
●JR九州から復旧案の説明

2 住民からの主な意見等

【鉄道を求める声】

- ・鉄道は財産。鉄道で復旧しないと過疎化に拍車がかかる。
- ・列車はバスに比べ「安全性」が高い。
- ・地元負担なしにJRでの復旧を是非。

【BRTを求める声】

- ・免許返納した時に駅まで行くことができない。停留所を多く設けてもらうことにより利便性が高まる。
- ・車両は乗降時に補助ステップ(もしくはノンステップ)をつけてもらいたい。
- ・日田市内の4つの高校を通るルートは考えられないか。

【その他】

- ・1日でも早い災害復旧と日田彦山線の復旧を望む。

3 案に対する地元の意見について（東峰村）

地元説明会の開催状況（東峰村）

1 地元説明会の開催状況

- ◆村からの住民報告会 令和元年7月30日 参加者(138名)、アンケート結果(鉄道 96.4%、BRT 3.6%)
- ◆JRからの住民説明会 令和元年10月2日 参加者(173名) アンケート結果(鉄道 98.1%、代行バス 1.9%)

2 住民からの主な意見

- ・この鉄道は災害で失われたものであり、JR九州が原形復旧をすべきではないか、復旧をしたのちに、今後の運営方針については協議するべきではないか。
- ・鉄道を前提に利用促進策や運行費用の対策を論じてもらいたい。
- ・JRは鉄道復旧はあり得ないという立場を崩さない説明に徹していて残念でした。
- ・JRは鉄道での復旧にやる気が見えない。

3 住民意見を踏まえた村の考え

- ・JR九州には継続的な運行に関する財政負担がない鉄道での復旧を求めます。

3案に対する地元の意見について（添田町）

添田町住民説明会等の状況

【開催日】

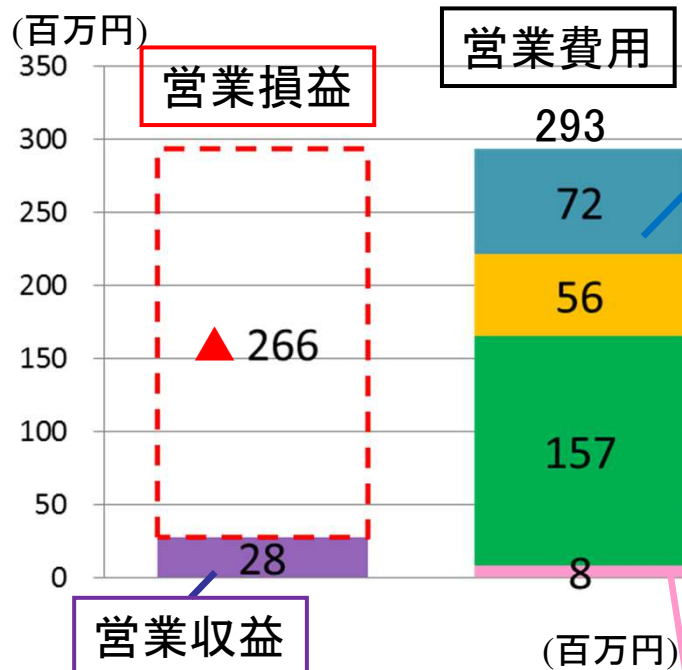
- 令和元年7月28日 JR日田彦山線協議経過報告会
- 令和元年9月13日 日田彦山線に関するJR九州の説明による住民説明会
- 令和元年11月17日 日田彦山線に関する町との意見交換会
- 令和2年1月8日 日田彦山線に関する町との意見交換会
- 令和2年1月9日 日田彦山線に関する町との意見交換会

【住民の意見】

- ・災害復旧でありながらなぜ原形での復旧が出来ないのか。
- ・JR九州は経営状態もよく、この路線の維持運営は十分できるのではないか。
- ・3案は経営上の運営効率ばかりを主張した提案で納得できない。
- ・停留所を増やす、バリアフリーにするなど、誰でもが利用しやすい環境づくりをお願いしたい。
- ・どのような方法でも早急な復旧をお願いしたい。

【添田町としての意見】

現状のJR九州の3案では今後利用者は増えない。JR九州は運行の責任者として、住民の意見を汲み、地域住民に向き合った真摯な提案が必要。鉄道復旧が第1であるが、単に元のまま復旧するのではなく、新たな機会と捉えネットワークを維持し、利用者の利便性を更によくし、地域の活性化に資する復旧案を提示し、早期復旧を図るべき。



運行にかかる経費

乗務員、燃料費等



車両のメンテナンス費

車両の定期検査、修繕等



設備のメンテナンス費

線路、信号設備等鉄道設備のメンテナンス



その他の経費

諸税、減価償却費等

営業収益	28
旅客運輸収入	22
その他収入	5
営業費用	293
運行にかかる経費	72
列車を動かすのに必要な経費	65
駅業務にかかる経費	7
車両のメンテナンス費	56
設備のメンテナンス費	157
線路のメンテナンスにかかる経費	104
信号・電気のメンテナンスにかかる経費	53
その他の経費	8
諸税(固定資産税等)	7
減価償却費	2
営業損益	▲266

※端数処理のため合計値が合っていないところがあります。

日田彦山線の収支について

鉄道の運行にかかる費用について①

運行にかかる経費(添田～夜明間のみを抽出)

列車の運転に要する経費

- ・乗務員(運転士)にかかる経費
- ・車両を動かす動力費(軽油代)
- ・駅業務にかかる経費(駅舎の電気代など)



車両のメンテナンス費(添田～夜明間のみ抽出)

車両の維持補修に要する経費

- ・車両の検査・修繕にかかる費用
- ・検査・修繕を行う作業員の経費

〈例:車両の検査周期(気動車)〉

仕業検査:7日以内	交番検査:90日以内
要部検査:4年以内	全般検査:8年以内
臨時検査:必要の都度	



日田彦山線の収支について

鉄道の運行にかかる費用について②

設備のメンテナンス費(添田～夜明間のみを抽出)

線路・信号・通信設備の保守にかかる経費

- ・トンネル、橋りょう等の維持・補修にかかる費用
- ・線路の管理や道床・枕木等の保守にかかる費用
- ・信号制御機器、踏切、電灯やケーブル等の保守にかかる費用
- ・上記作業を直接行う作業員にかかる経費



その他の経費(添田～夜明間のみを抽出)

- ・減価償却費
- ・諸税



日田彦山線の収支について

鉄道の運行にかかる費用について③

- ・今回お示しした収支は、日田彦山線線(添田～夜明)の鉄道事業にかかる費用のみを抽出し、計上している。
- ・本社・支社にかかる費用、指令所等にかかる費用は計上していない。

項目	今回の経費に含まれるもの
本社・支社(一般管理部門)において発生する費用 ・ 本社・支社で勤務する人件費や鉄道事業の運営に関わる一般管理費等 ・ 指令所にて勤務する人件費や発生する費用等	×
鉄道事業部(※)において発生する費用	
→ 鉄道事業部の本所(事務所)で発生する費用 ・ 本所(事務所)のスタッフ人件費・その他作業費	×
→ 工務センターや乗務センター等で発生する費用 ・ 直接保線作業に従事する者や乗務員にかかる費用等	○

(※) 鉄道事業部は本社に付属する組織。本所(事務所)以外にも工務センター・乗務センターなどの現業機関を持ち、より地域に密着した業務を行っている。

議 題

○復旧案に対する地元意見について

○JR九州が考える新たな復旧案について

JR九州が考える新たな復旧案

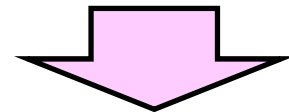
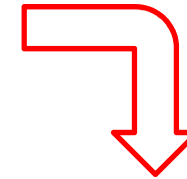
3つの復旧案

継続的に維持できる、
地域の生活の軸となる交通手段の提供



利便性の向上
使いやすい

地域振興
賑わい・交流



JR九州だけでなく、両県、沿線
市町村と一緒に磨いていく

新たな復旧案の提案

使いやすい

賑わい・交流

駅(停留所) 車両

運行体系(ダイヤ、システム)



地域の皆さまの更なるご意見を聞き深度化を図る

JR九州が考える新たな復旧案



お住まいのエリアの一般道を通ることで
「使いやすさ」を重視する区間

鉄道ルートの新潟岳トンネルを活かし
「速達性」「定時性」を重視する区間
(BRT専用道)

お住まいのエリアの一般道を通ることで
「使いやすさ」を重視する区間

JR九州が考える新たな復旧案

駅(停留所)

徒歩圏内の身近な停留所へ

～添田町～

慣れ親しんでいる停留所(町バス)等での乗降

添田駅～歓遊舎ひこさん駅(2.1km)



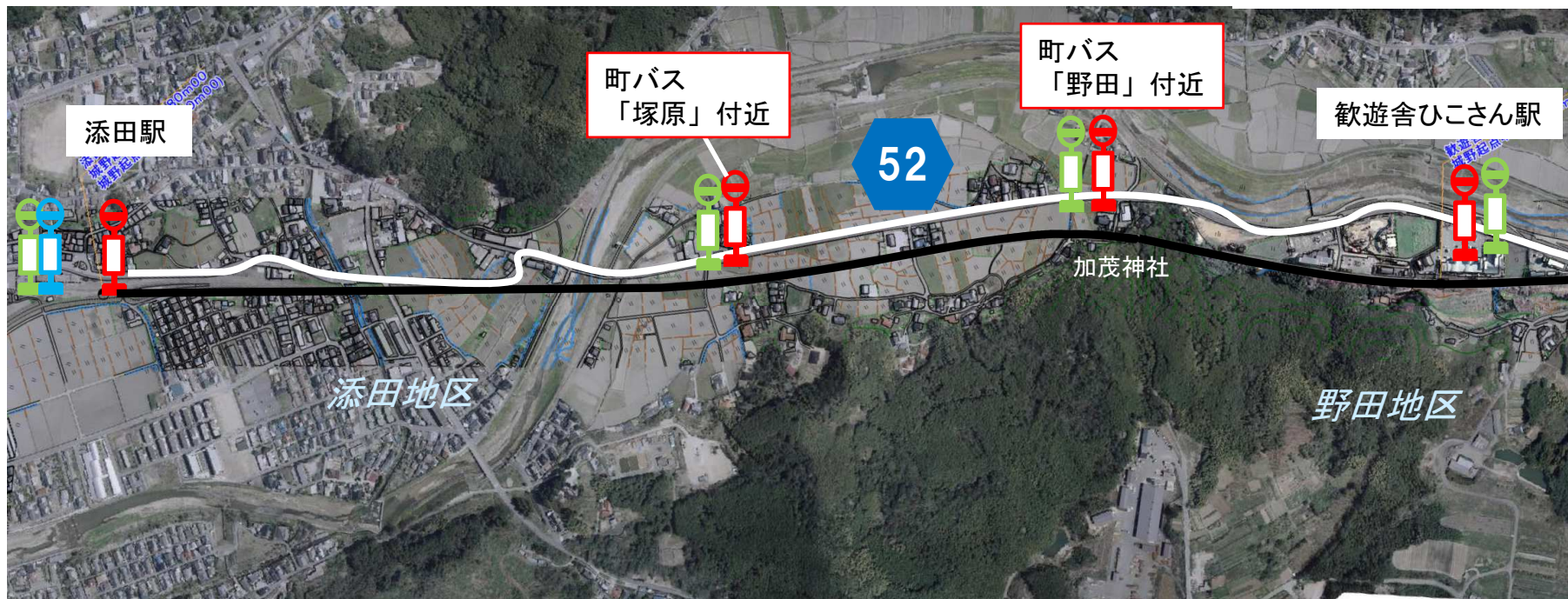
停留所案



西鉄バス



町バス



JR九州が考える新たな復旧案

駅(停留所)

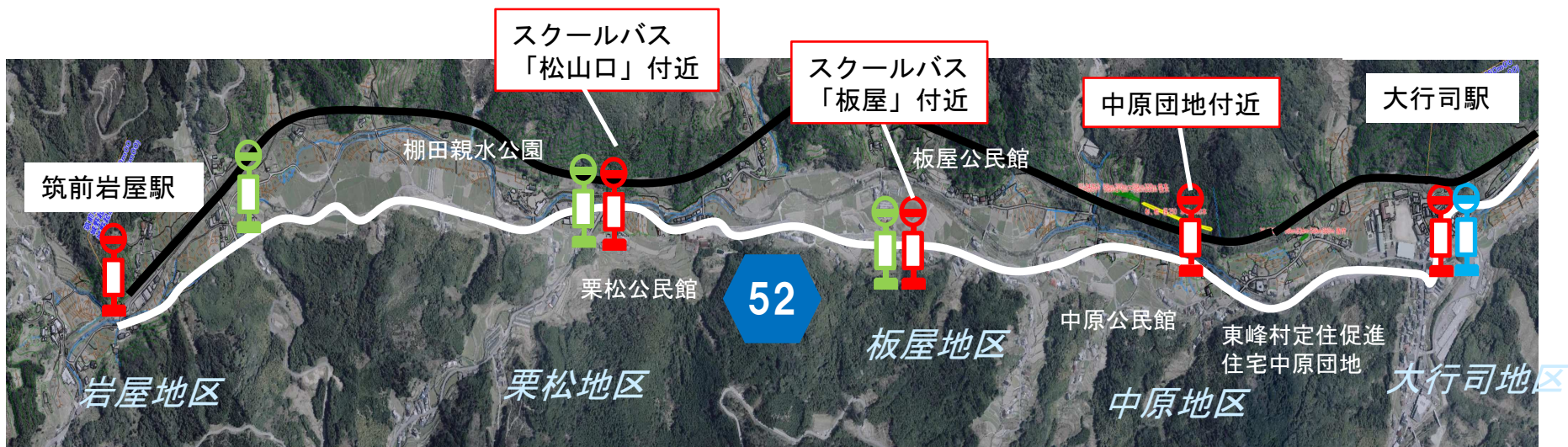
徒歩圏内の身近な停留所へ

～東峰村～

地域の皆さまのお住まいのエリアでの乗降

筑前岩屋駅～大行司駅(4.2km)

● 停留所案 ● 西鉄バス ● スクールバス



JR九州が考える新たな復旧案

駅(停留所)

徒歩圏内の身近な停留所へ

～日田市～

慣れ親しんでいる停留所(福祉バス)等での乗降

大鶴駅～今山駅(2.5km)



停留所案



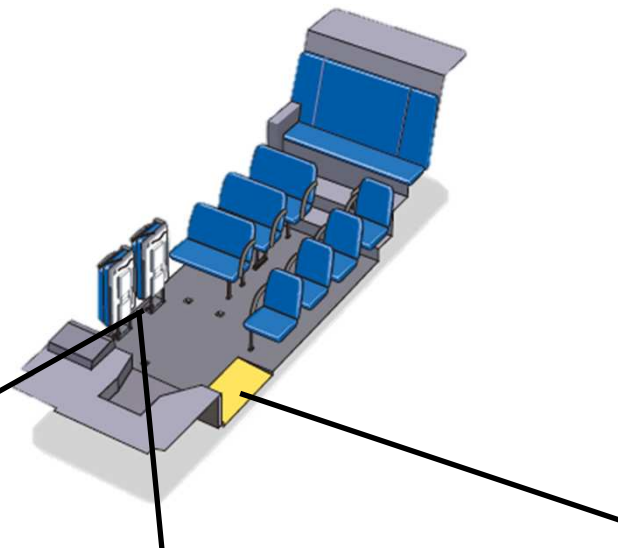
福祉バス



JR九州が考える新たな復旧案

安心してご乗車いただけるバリアフリーな車両

【参 考】



日野自動車(株)HPより一部引用



フラットなフロア



はね上げシート



車椅子用スロープ板

JR九州が考える新たな復旧案

車両

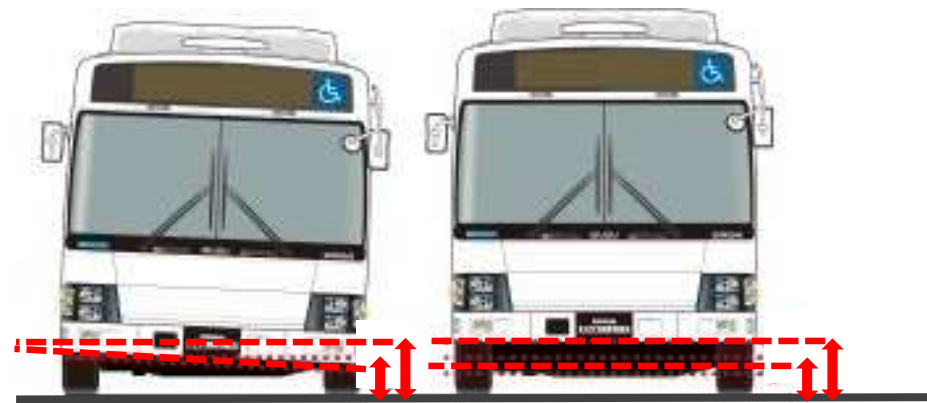


[入り口までの高さ]
約30cm

※鉄道の場合



[車両内までの高さ]
約28cm



乗降時に車両を傾け、バスの入り口までの高さをより低くする
〔 バスの入り口までの高さを軽減
約30cm ⇒ 約25cm 〕



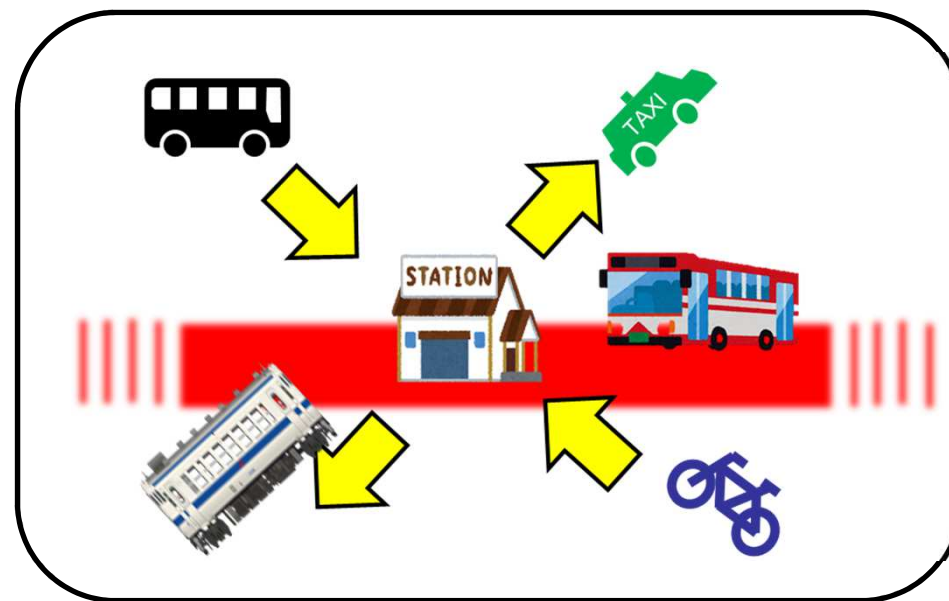
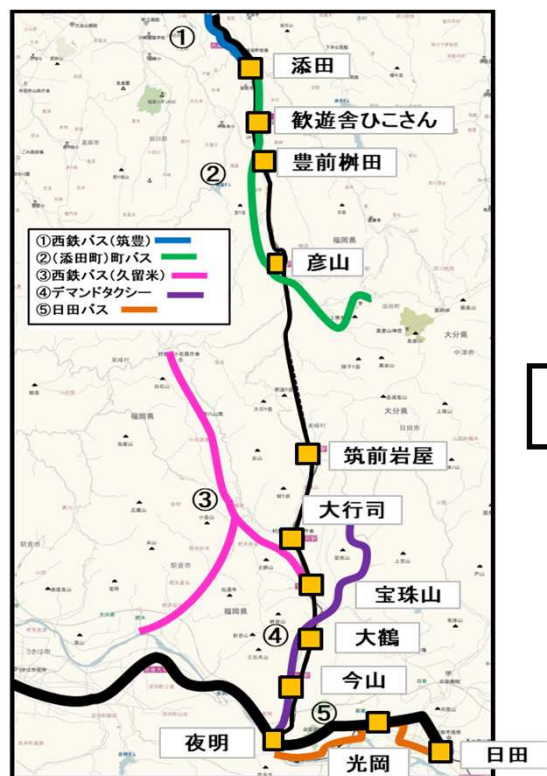
駅など可能な箇所は、のりばを嵩上げし、バスの入り口までの高さを軽減

ISUZU HPより一部引用

JR九州が考える新たな復旧案

使いやすいダイヤの設定

- ・日田駅までの直通運行
- ・添田駅、夜明駅、日田駅での鉄道との接続強化
- ・BRTを軸とし、駅(停留所)でのバス、タクシー等の他の交通機関との結節強化

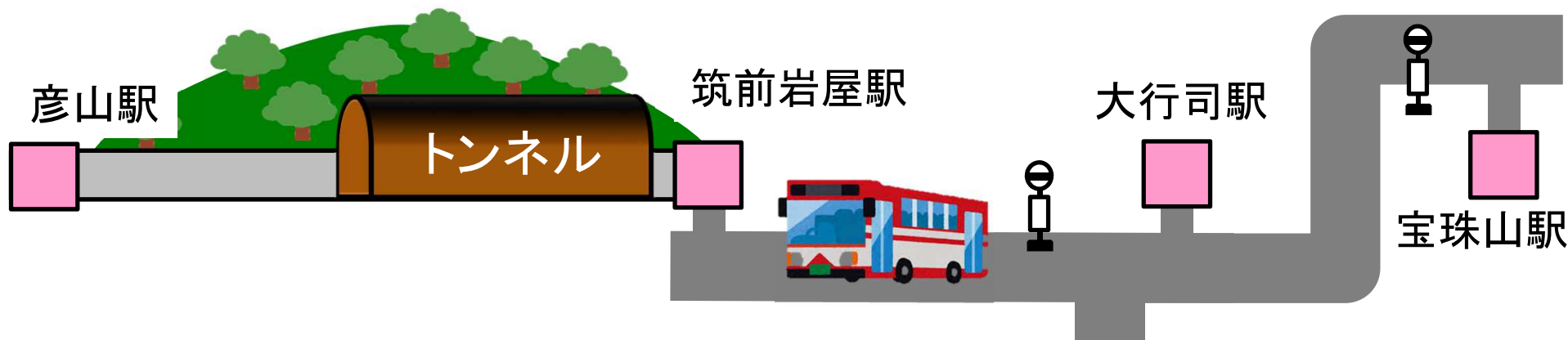


JR九州が考える新たな復旧案

運行体系

快適にバス待ちができる環境整備

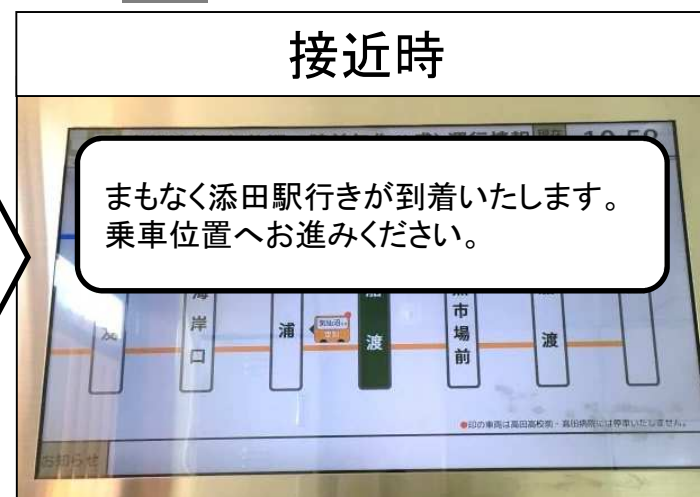
ロケーションシステムを導入し、お客さまへ運行情報を提供



・待合室に運行
情報モニタ設置



・現在の**バスの位置**と
遅れ時間を表示

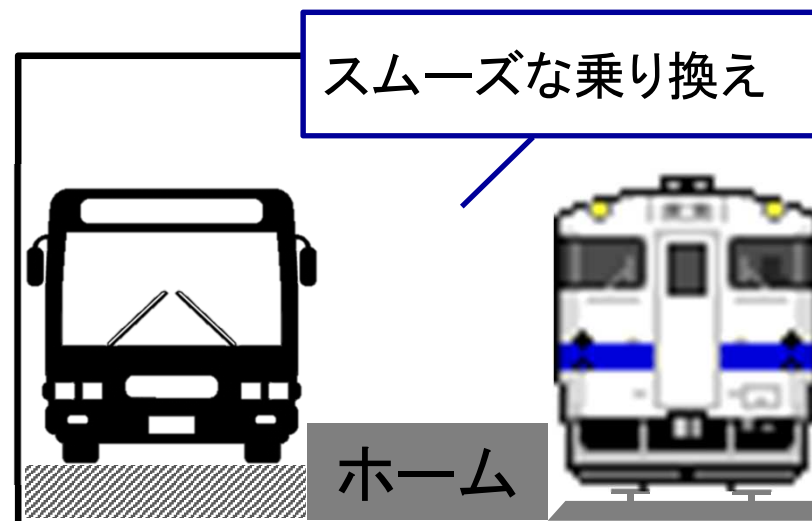
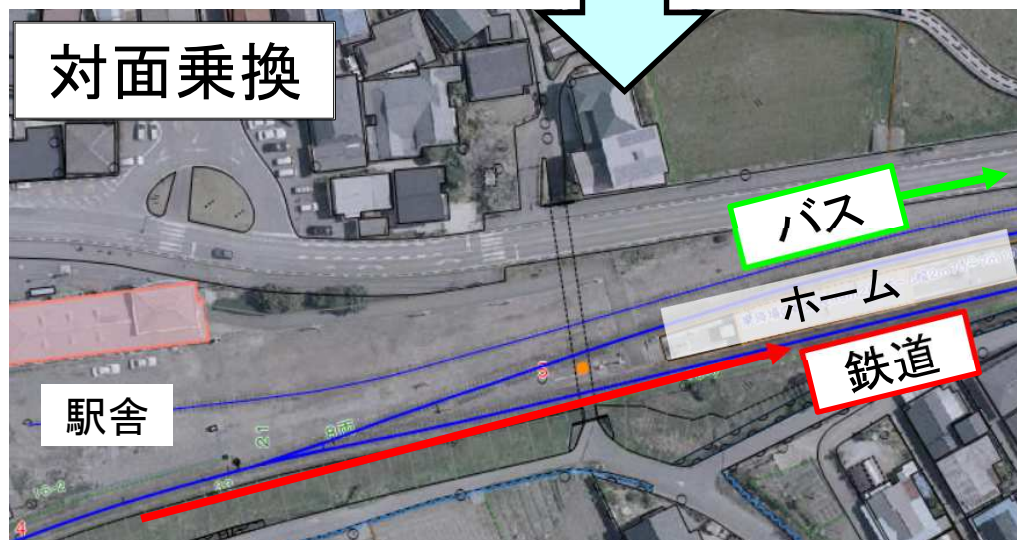
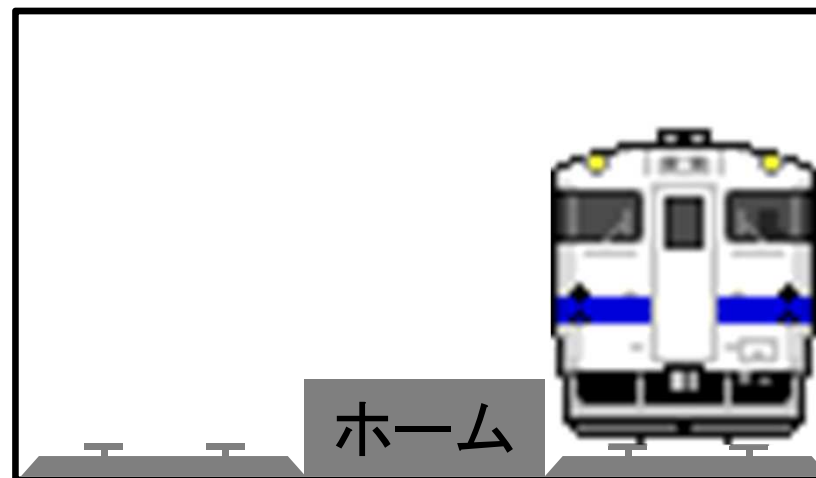
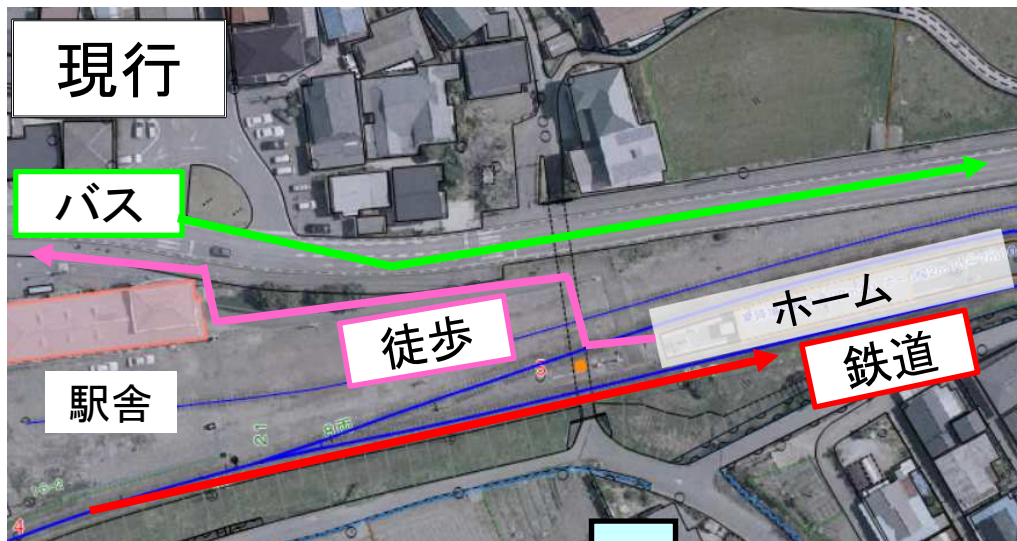


・到着前に**接近表示**と
音声案内

JR九州が考える新たな復旧案

駅(停留所)

鉄道とのスムーズな乗り換え(添田駅)



駅舎とホームとの結節強化(添田駅)

駅舎とホームの距離感を感じさせない取り組み



皆さまに親しまれてきた鉄道駅での乗降

代行バスでは、立ち寄れなかった鉄道駅へ乗り入れることで待合機能、寄合機能を付加する



宝珠山駅前での乗降



今山駅前での乗降

鉄道用地の利活用 (遊歩道)



旧国鉄 宮原線(熊本県小国町)



旧国鉄 信越線(群馬県安中市)

(サイクリングロード)



旧耶馬溪鉄道(大分県中津市)



旧日豊本線(大分県大分市)