

第4回日田彦山線復旧会議

2019年4月23日

- 地域の皆さま方の生活の軸となる交通手段について、J R九州がネットワークとして確保する
- 提供するネットワークは速達性、定時性、利便性に重点を置いたものであるとともに、J R九州として継続的な運行が確保できるものである必要がある
- 地域の皆さまにこれまで以上にご利用いただき
自治体や地域の皆さまと一緒にネットワークを
維持していきたい

ネットワーク維持のためJR九州が考える復旧案

JR九州

バス

BRT

鉄道

7.7km 13分

22km 34分

13.6km 22分

43.3km 69分

添田

歓遊舎ひこさん

豊前桝田

彦山

釈迦岳トンネル

筑前岩屋

大行司

宝珠山

大鶴

今山

光岡

夜明

日田

バスと同様

【専用道】

7.9km 14分

（トンネル）
4.4km

バスと同様

29.2km 49分

29.2km 44分

29.2km 44分

BRT(Bus Rapid Transit)は、連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムである。

<事例(海外)>

低コストで地下鉄やモノレールと同水準の輸送力を目指す

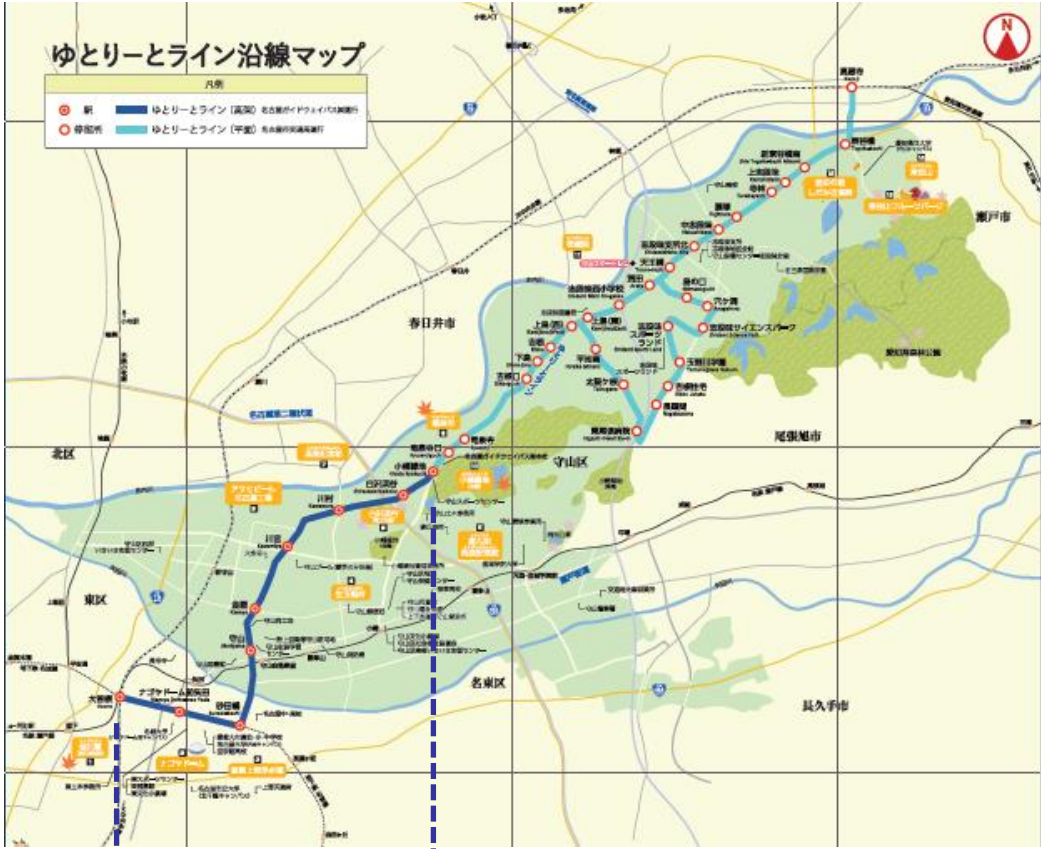


クリチバ市(ブラジル連邦)



ボゴタ市(コロンビア)

<事例(国内)> ゆとりーとライン(名古屋ガイドウェイバス)



専用道区間 約6.5km
(大曽根～小幡緑地間)

鉄道とバスの利点を組み合わせた新交通システム

名古屋ガイドウェイバスHPより引用

<事例(国内)> JR東日本 大船渡線・気仙沼線



震災復興で鉄道の代替手段として高速輸送サービスを提供

＜前提＞

- 運行主体はＪＲ九州（委託の可能性あり）
- 継続的な運行の確保が可能な復旧案を提案する
- 継続的な運行の確保のために、地域の利用促進策による収益増加は、いずれの案においてもご協力いただきたい

ＪＲ九州が提案した復旧案について、どの案であれば、皆で継続的に活用していけるかという視点で、皆さまにご検討いただきたい

ネットワーク維持のためJR九州が考える復旧案

JR九州

バス

BRT

鉄道

7.7km 13分

22km 34分

13.6km 22分

43.3km 69分

添田

歓遊舎ひこさん

豊前桝田

彦山

釈迦岳トンネル

筑前岩屋

大行司

宝珠山

大鶴

今山

光岡

夜明

日田

バスと同様

【専用道】

7.9km 14分

（トンネル）
4.4km

バスと同様

29.2km 49分

29.2km 44分

29.2km 44分

ネットワーク維持のためJR九州が考える復旧案

JR九州

	鉄道	BRT	バス
速達性 (所要時間) [添田～夜明間の 平均時間]	約44分	約49分	約69分
定時性	— (鉄道を基準とする)	専用道区間は鉄道と 同等の定時性が期待 できる	鉄道と同等の定時性は 期待できない
利便性	乗車機会が駅に 限定される	鉄道に比べて本数の 設定が柔軟にできる 駅以外での乗車機会 が提供できる	左記に加え、 小石原地区で乗車機会 が提供できる

ネットワーク維持のためJR九州が考える復旧案

JR九州

	鉄道	BRT	バス
ネットワーク維持のスキーム	約1.6億円/年の収支改善が図れることを前提にJR九州が運行	運行主体はJR九州	運行主体はJR九州
イニシャルコスト	約56億円※1	約10.8億円※2	約1.8億円※2
ランニングコスト※3	約2.9億円／年	約1.1億円／年	約1.4億円／年
その他	利用促進による収益増加を前提とする		

- ※1 鉄道軌道整備法の補助申請を予定
- ※2 鉄道設備の撤去費は含まない
- ※3 被災前と同水準の本数とし、諸税(固定資産税等)、減価償却費は含まない
- 気象条件による運行規制

【大雨・積雪・凍結による運休日数(過去5年の実績)】

	2014	2015	2016	2017	2018
	鉄 道			代行バス	
大 雨	4	1	3	(0)※4	2
積雪・凍結	0	5	0	0	1

※4 九州北部豪雨による運休は除く

<事例(国内)> JR東日本 大船渡線・気仙沼線

お祭り・催事への参加や協力を地域と共に

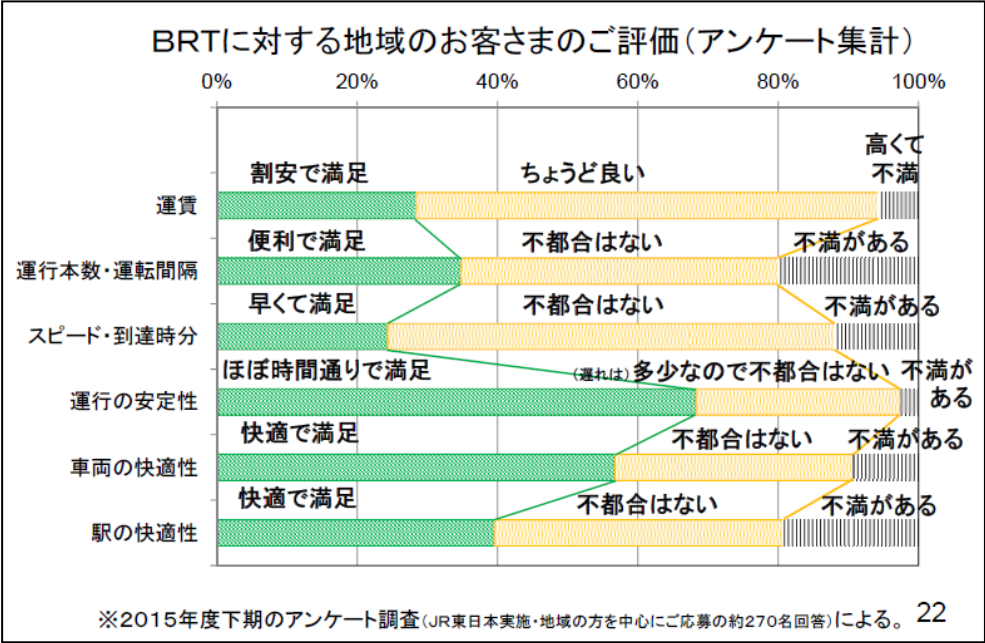


学校の社会科見学受入、遠足への協力

新しい需要創出への取り組み



BRTも利用できる企画きっぷの販売
観光型BRTなどの乗って楽しい車両を運行



- ・JR東日本 HPより一部引用
- ・「地域公共交通シンポジウムin旭川」事例発表資料より一部引用

JR北海道 江差線



新規バス設定のポイント

ご利用形態に応じバス路線を
江差高校、江差病院まで延長

利用者のニーズに応じてバス停を新設
(旧鉄道区間10駅→29停留所)

地域の高齢化に対応し乗り降りの楽な
バリアフリー対応車両の導入

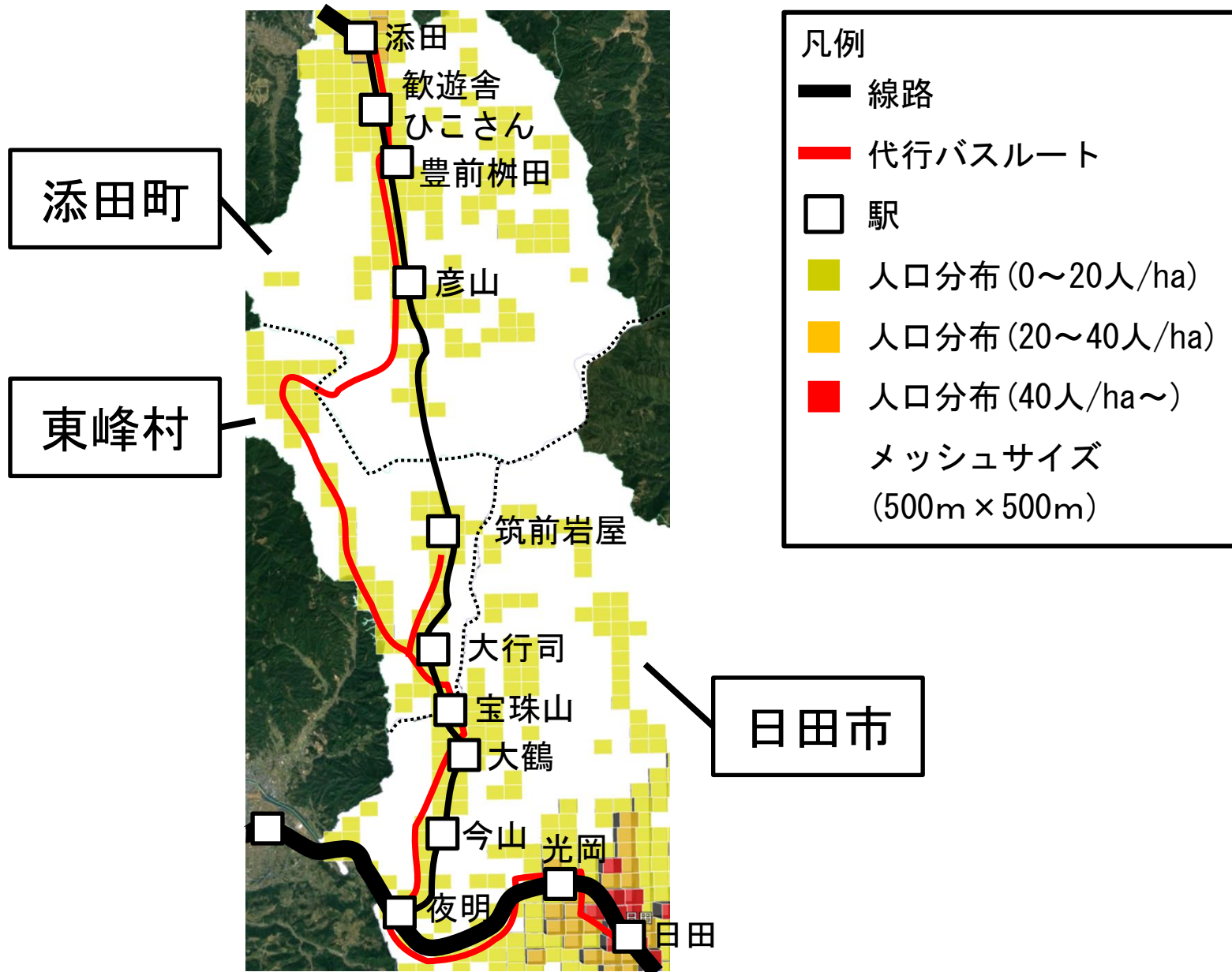
他のバス路線や鉄道・フェリーへの
接続を考慮した
ダイヤ設定による利便性の向上

既存路線も含め地域バス路線の
効率的な見直し

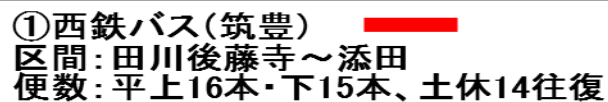


日田彦山線沿線の人口分布

JR九州



JR九州



②(添田町)町バス
 区間:添田～彦山
 便数:平上6本・下5本、土休4往復

③西鉄バス(久留米) 
区間:(小石原庁舎)～宝珠山
便数:平7往復、土休6往復

④大鶴地区乗合デマンドタクシー
 区間:大鶴～夜明
 便数:平上2本・下3本、土休運行無

⑤日田バス
区間：夜明～日田
便数：平土2往復、休運行無

⑥代行バス
区間：添田～日田
便数：4往復

区間: 添田～彦山
便数: 上10本・下9本

区間: 筑前岩屋～日田
便数: 上4本・下5本