

東峰村 BRT 駅周辺整備基本計画
(素案)

令和6年3月

東峰村

東峰村 BRT 駅周辺整備基本計画

【目次】

第1章 計画の前提

第1節 はじめに.....	1
1. 計画の背景と目的.....	1
2. 検討経緯.....	2
3. 対象地・対象範囲.....	3
第2節 上位関連計画・法規制.....	5
1. 上位関連計画の整理.....	5
2. 法規制.....	6
第3節 乗降客調査.....	8
1. 調査概要.....	8
2. 乗降客数調査.....	8
3. 乗降客アンケート調査.....	17

第2章 整備基本計画

第1節 筑前岩屋駅整備基本計画.....	23
1. 現状と課題の整理.....	23
2. 整備方針.....	30
（1）整備コンセプト.....	30
（2）基本方針.....	31
3. 整備基本計画.....	32
（1）施設整備計画.....	32
（2）動線計画.....	35
（3）植栽計画.....	36
（4）基本計画図.....	37
4. 整備の進め方.....	39
（1）整備の進め方.....	39
（2）整備スケジュール.....	39
（3）概算事業費.....	39

第2節 大行司駅整備基本計画.....	40
1. 現状と課題の整理.....	40
2. 整備方針.....	46
(1) 整備コンセプト.....	46
(2) 基本方針.....	47
3. 整備基本計画.....	48
(1) 施設整備計画.....	48
(2) 動線計画.....	50
(3) 植栽計画.....	51
(4) 基本計画図.....	52
4. 整備の進め方.....	54
(1) 整備の進め方.....	54
(2) 整備スケジュール.....	54
(3) 概算事業費.....	54
第3節 宝珠山駅整備基本計画.....	55
1. 現状と課題の整理.....	55
2. 整備方針.....	62
(1) 整備コンセプト.....	62
(2) 基本方針.....	63
3. 整備基本計画.....	64
(1) 施設整備計画.....	64
(2) 動線計画.....	64
(3) 植栽計画.....	67
(4) 基本計画図.....	68
4. 整備の進め方.....	70
(1) 整備の進め方.....	70
(2) 整備スケジュール.....	70
(3) 概算事業費.....	70

【資料編】

- ・ 検討経緯資料

第1章 計画の前提

第1節 はじめに

1. 計画の背景と目的

JR九州の日田彦山線は、筑豊地域や大分県日田市といった主要区間を連絡する基幹的な鉄道路線であり、通勤・通学の交通手段として利用されるとともに、地域のシンボルとしても親しまれていた。しかし、平成29年7月九州北部豪雨（以下「九州北部豪雨」という）により、添田駅以南で甚大な被害を受け、災害後は添田駅から夜明駅の区間において不通となった。その後、令和2年7月に開催された「第6回日田彦山線復旧会議」において、関係自治体（福岡県・大分県・東峰村・添田町・日田市）とJR九州の間で、彦山駅－宝珠山駅間を専用道とするBRT（バス高速輸送システム）で復旧することが合意され、令和5年8月28日に運行が開始されている。計画の当初は村内の既存3駅に加え、棚田親水公園にもバス停が新設される予定であったが、バス停までの高低差の解消が困難である等の理由により、設置は見送られている。

BRTという新しい交通システムの導入が決定してから、福岡県、東峰村、添田町は連携して「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」を策定した。この計画では沿線地域の持続的な発展を目指していくため、地域の人口確保や域外から人（観光客、移住者）を呼び込むための魅力ある地域づくり等が検討され、これに基づき地域が潤う産業振興施策等が進められています。

こうした状況をふまえ、本村では令和4年度（2022年度）にBRT駅周辺整備の基本的な方向性を取りまとめた『東峰村BRT駅周辺整備計画基本構想』を策定している。本計画では、この基本構想を上位計画として、東峰村内に位置するBRT駅及び周辺に必要な機能や役割を整理し、駅及びその周辺のもつ魅力を最大限活かした整備を行うための基本的な計画を示すものとする。



2. 検討経緯

日時	実施内容
2023.5.26 19:00～	令和5年度第1回日田彦山線沿線地域振興協議会
2023.7.25 14:00～	宝珠山駅に関するヒアリング（朝倉森林組合、木工塾）
2023.8.4 19:00～	第1回宝珠山駅部会
2023.8.23 19:00～	令和5年度第2回日田彦山線沿線地域振興協議会
2023.10.16 19:00～	第1回大行司駅部会
2023.10.31 16:00～	筑前岩屋駅に関するヒアリング（宝珠山ふるさと村）
2023.11.14 14:00～	筑前岩屋駅に関するヒアリング（村内関係各課）
2023.11.17 10:00～	筑前岩屋駅に関するヒアリング（湧水の里岩屋）
2023.12.4 19:00～	第1回筑前岩屋部会
2024.12.13 10:00～	筑前岩屋駅に関するヒアリング（東峰村ライスセンター、JA 筑前あさくら東峰支所、梶原氏（湧水横販売所について））
R5.12.20 16:00～	筑前岩屋駅に関するヒアリング（宝珠山ふるさと村）
R6.1.29 19:00～	第2回筑前岩屋駅部会
R6.2.7 19:00～	第2回大行司駅部会
R6.2.20 19:00～	第2回宝珠山駅部会
R6.2.27 19:00～	大行司駅住民説明会
R6.2.29 19:00～	宝珠山駅住民説明会
R6.3.4 19:00～	筑前岩屋駅住民説明会
R6.3.19 19:00～	第3回筑前岩屋駅部会
R6.3.21 19:00～	令和5年度第3回日田彦山線沿線地域振興協議会



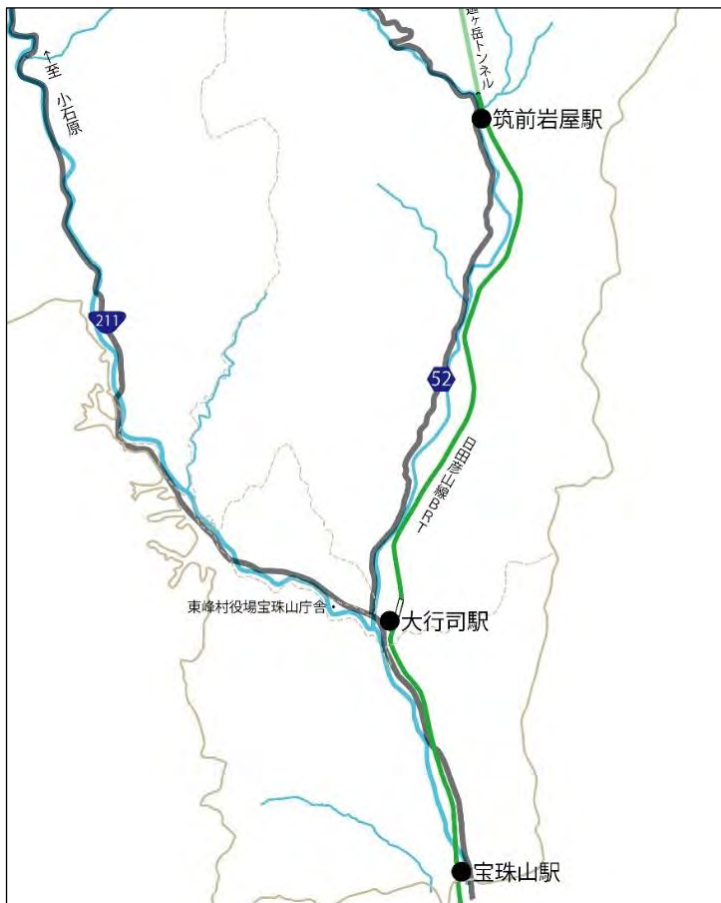
駅部会の様子（左から筑前岩屋駅部会、大行司駅部会、宝珠山駅部会）



住民説明会の様子（左から筑前岩屋駅説明会、大行司駅説明会、宝珠山駅説明会）

3. 対象地・対象範囲

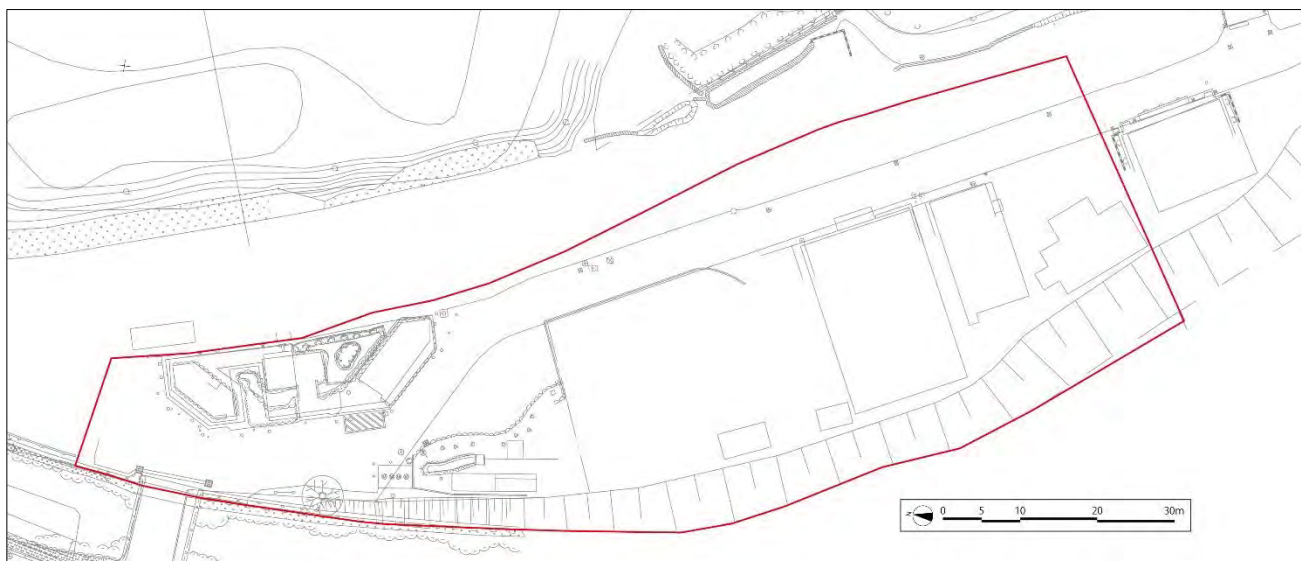
対象は村内の旧 JR 日田彦山線駅 3 箇所の敷地内とする。この 3 箇所については、日田彦山線 BRT のバス停として今後も利用される予定である。



図：3 駅位置図

(1) 筑前岩屋駅

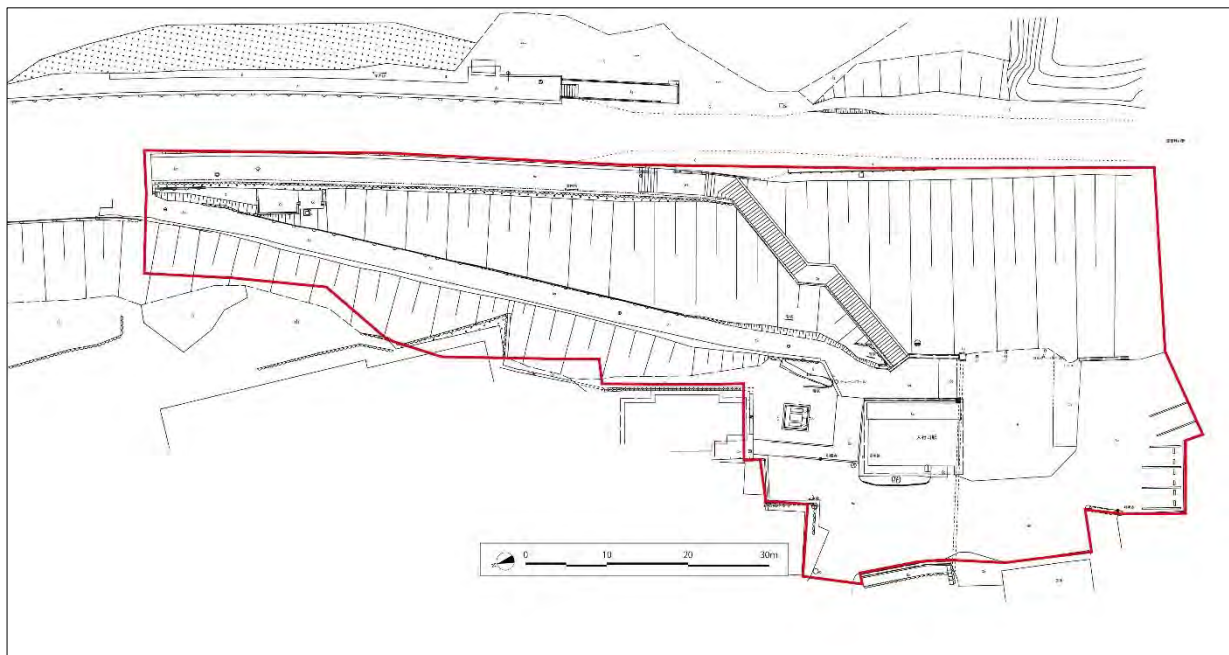
筑前岩屋駅の対象範囲は以下の赤枠の範囲とする。



図：筑前岩屋駅計画対象範囲

(2) 大行司駅

大行司駅の対象範囲は以下の赤枠の範囲とする。



図：大行司駅計画対象範囲

(3) 宝珠山駅

宝珠山駅の対象範囲は以下の赤枠の範囲とする。

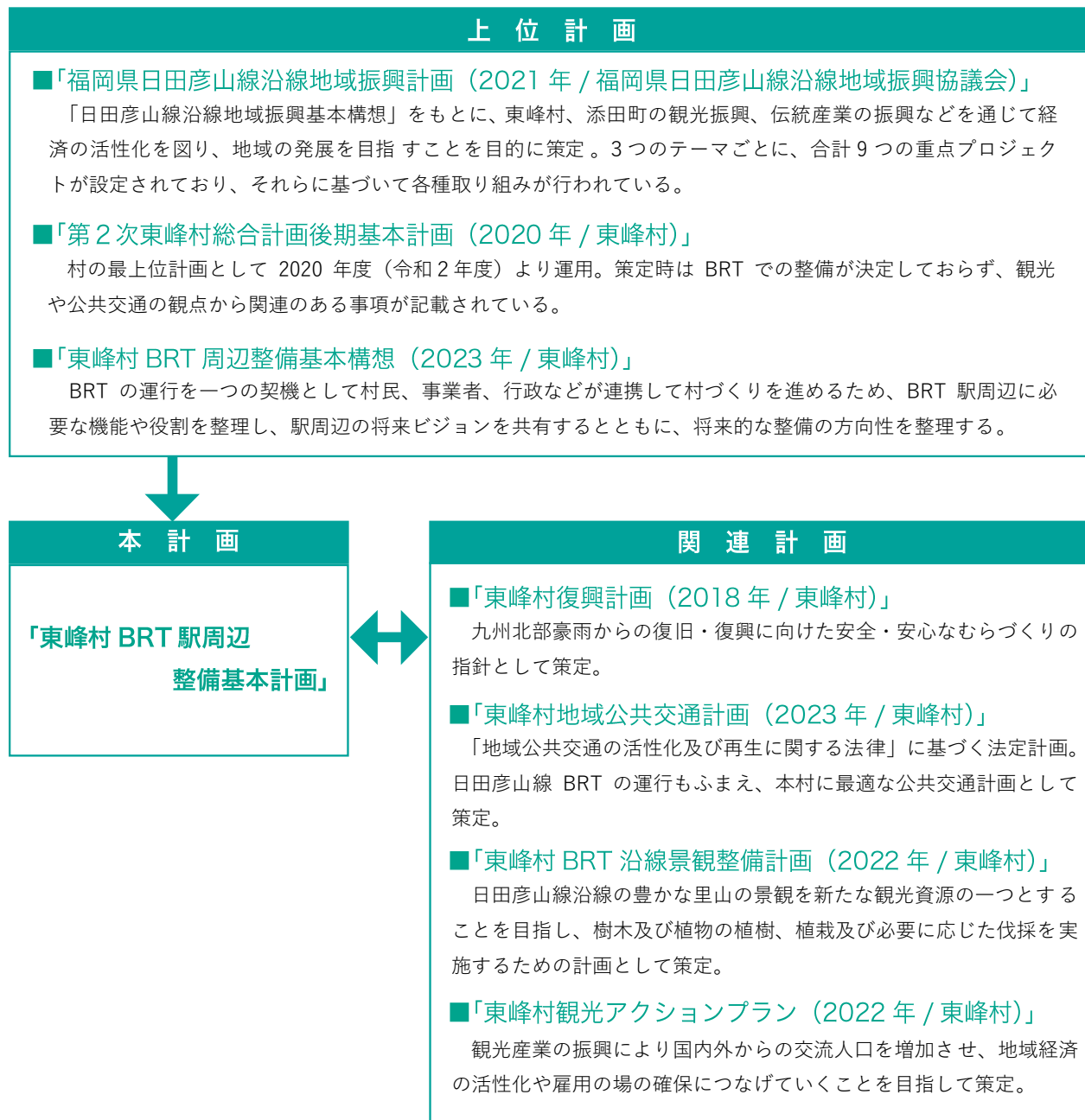


図：宝珠山駅計画対象範囲

第2節 上位関連計画・法規制

1. 上位関連計画の整理

本計画を策定するにあたり、上位計画及び関連計画を以下に示す。

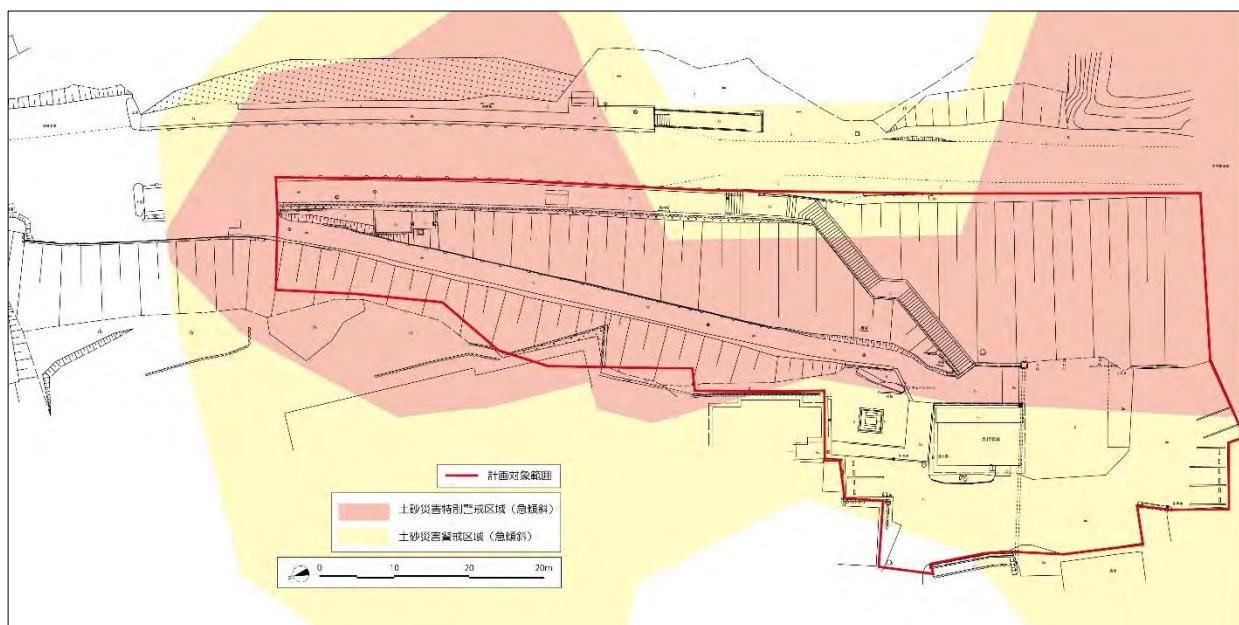


2. 法規制

計画を策定するにあたって関連する法律、条令等について以下に示す。なお、対象地の1つである宝珠山駅の一部は大分県日田市に位置することから、それについても併せて整理を行う。

(1) 土砂災害防止法

大行司駅は BRT 専用道と駅舎裏の一部が土砂災害特別警戒区域（急傾斜）、それ以外の多くの部分が土砂災害警戒区域（急傾斜）の指定、筑前岩屋駅は BRT 専用道の一部が土砂災害特別警戒区域（急傾斜）、敷地内の3分の1ほどが土砂災害警戒区域（急傾斜、土石流）の指定をそれぞれ受けている。なお、宝珠山駅については土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域ともに指定はされていない。



図：大行司駅周辺ハザードマップ



図：筑前岩屋駅周辺ハザードマップ

(2) 河川法

筑前岩屋駅、棚田親水公園は「宝珠山川」、宝珠山駅は「大肥川」にそれぞれ隣接している。このうち棚田親水公園については河川域の中にプールが設置されており、宝珠山駅については一部護岸の整備が検討されているため、今後の整備にあたって留意する必要がある。

(3) 景観法（日田市）

宝珠山駅の計画対象地の一部が日田市大鶴地区に位置している。日田市は市全域を対象とした『日田市景観計画』及び『日田市景観条例』を定めており、対象地は「農山村景観ゾーン」となっている。このゾーンに置いて以下の行為を行う場合には届出が必要となる。

表：日田市景観計画における届出対象行為

		対象行為	対象規模
建築物		新築、増改築、移転、大規模な修繕若しくは模様替え 外観の色彩の変更	高さが13メートルを超え又は延べ面積が3,000平方メートルを超えるもの(ただし、商業地域においては、高さが15メートルを超えるものとする。)
建築物以外の工作物	擁壁、垣、さく、門、塀、その他これらに類するものの場合	新設、増改築、移転若しくは外観を変更することとなる修繕若しくは模様替え又は色彩の変更	高さが3メートルを超えるもの
	煙突、排気塔、その他これらに類するものの場合		高さが6メートルを超えるもの
	コンクリート柱、鉄柱木柱その他これらに類するものの場合		高さが15メートルを超えるもの
	広告塔、広告板、装飾塔、記念塔、ネオンサイン、その他これらに類するものの場合		高さが4メートルを超え、又は表面積の合計が10平方メートルを超えるもの
	高架水槽、サイロ、物見塔、石油タンク、ガスタンク、その他これらに類するもの		高さが8メートルを超えるもの
	ゴルフ練習場、アスファルトプラント、コンクリートプラント、クラッシャープラント、その他これらに類するもの		敷地面積が3,000平方メートル以上のもの(用途地域内においては面積による適用の除外はない。)
	屋外における物品の集積又は貯蔵の用に供する施設、その他これらに類するもの		敷地面積が1,000平方メートル以上のもの
	立体駐車場		築造面積が50平方メートルを超えるもの

第3節 乗降客数調査

1. 調査概要

【実施日】 R5年11月17日（金）、18日（土）

【時間】 始発～最終まで

【対象】 バス停からバスに乗車もしくは降車した人

【調査内容】

①乗降客数調査：バス停において、時間ごとに乗降客数及び年代を調査者の目視で調査

②アンケート調査：BRT利用者を対象に1グループ1枚で実施

※村内バス停において乗降どちらもした人または両日ともに乗降者した人については1回のみ回答

2. 乗降客数調査

(1) 全体集計

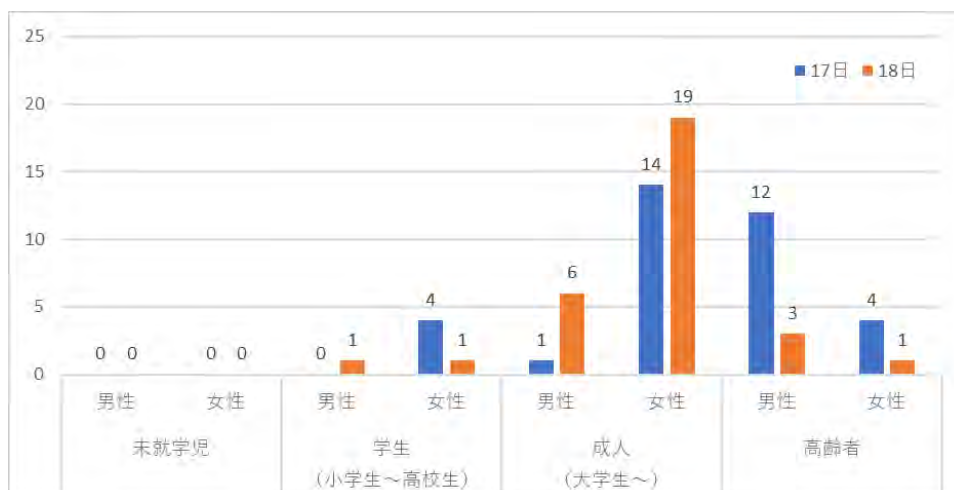
	筑前岩屋駅		大行司駅		宝珠山駅		計
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	
17日	13	22	8	6	24	19	92
18日	10	21	9	7	5	12	64
計	23	43	17	13	29	31	156

(2) 各駅集計

①筑前岩屋駅

- ・2日間を通して、未就学児の乗車はなかった。
- ・乗降した学生は全員、通学の高校生であった。
- ・成人については、両日とも大学生の団体利用による人数増である。

	未就学児		学生 (小学生～高校生)		成人 (大学生～)		高齢者		計
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	
17日	0	0	0	4	1	14	12	4	35
18日	0	0	1	1	6	19	3	1	31



【時間別内訳】 ※表は乗降客のあった便のみ抜粋、未就学児は全線通して0のため省略

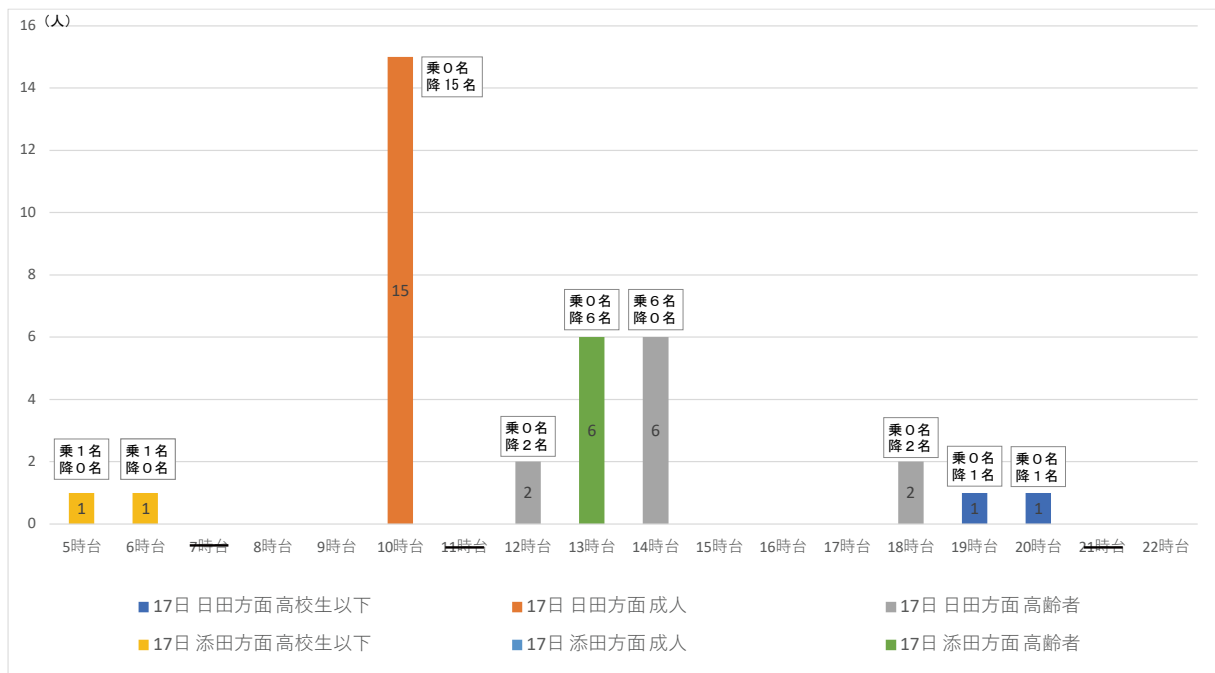
・17日(金)

①上り線(日田→添田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
10:34	乗車	0									
	降車	15	グループ			1	14			貸し切りバス	大学生団体
12:05	乗車	2	グループ					2		自家用車	
	降車	0									
14:53	乗車	6	グループ					4	2	徒歩	
	降車	0									
18:43	乗車	0									
	降車	2	グループ					2		自家用車	
19:42	乗車	0									
	降車	1	1人		1					送迎	
20:44	乗車	0									
	降車	1	1人		1					送迎	

②下り線(添田→日田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
5:52	乗車	1	1人		1					送迎	
	降車	0									
6:55	乗車	1	1人		1					送迎	
	降車	0									
13:20	乗車	0									
	降車	6	グループ					4	2	徒歩	



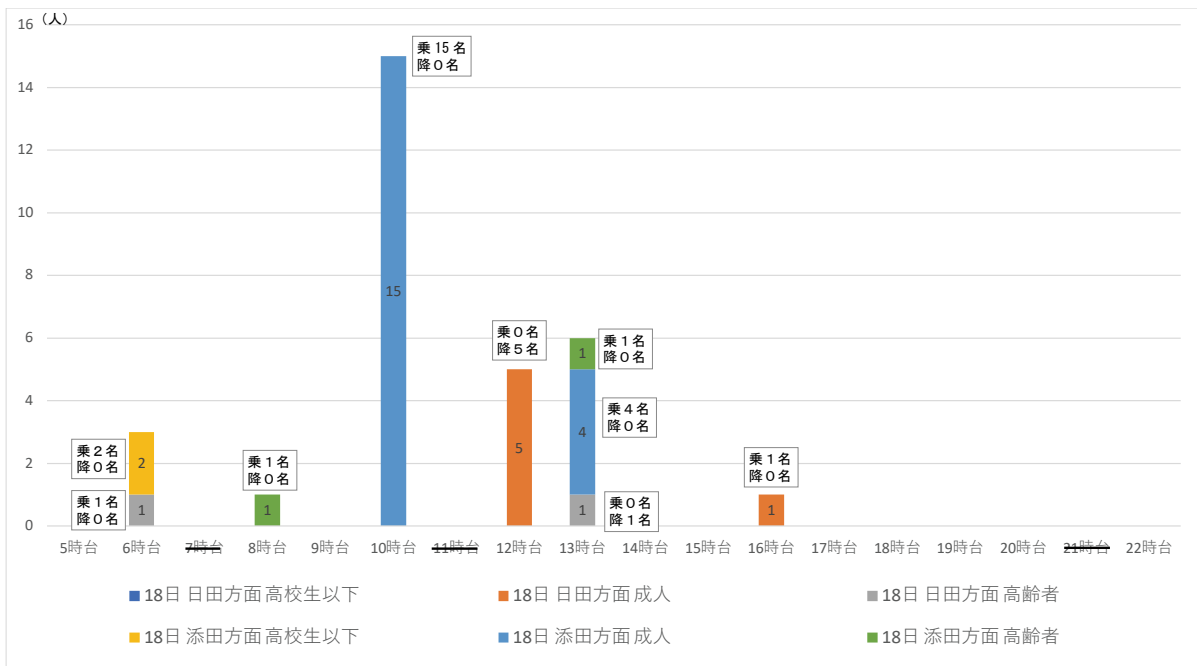
・18日(土)

①上り線(日田→添田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
6:55	乗車	1	1人					1		送迎	
	降車	0									
12:05	乗車	0									
	降車	5	グループ				5			貸し切りバス	大学生団体
13:49	乗車	0									
	降車	1	1人					1		徒歩	
16:10	乗車	1	1人			1				徒歩	
	降車	0									

②下り線(添田→日田)

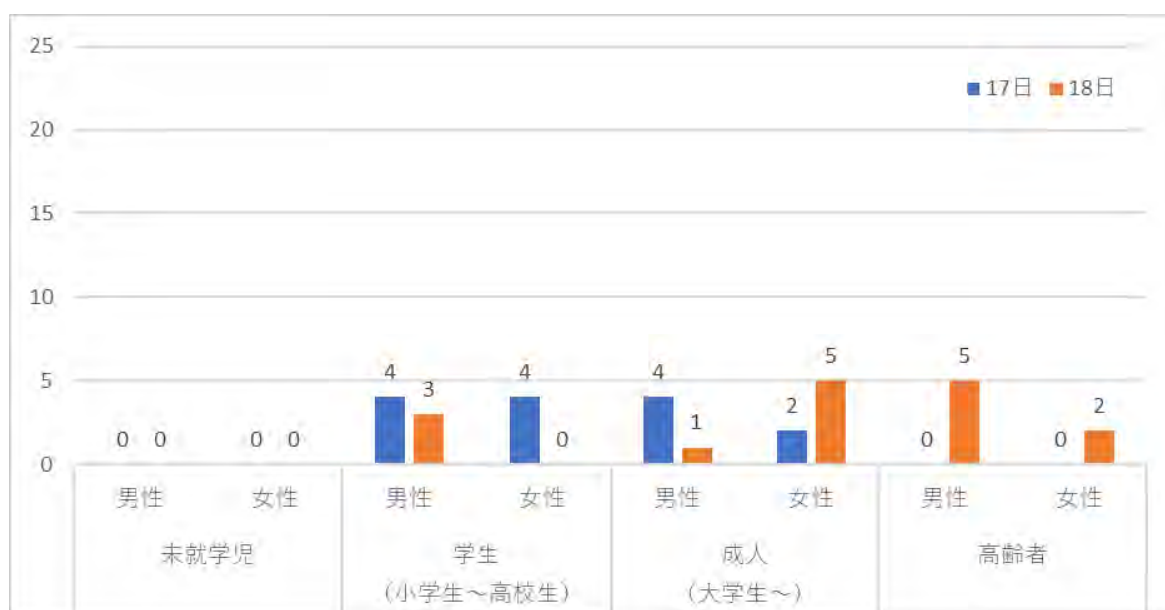
発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
6:55	乗車	1	1人	1						送迎	
	乗車	1	1人		1					送迎	
	降車	0									
8:43	乗車	1	1人						1	徒歩	
	降車	0									
10:10	乗車	15	グループ			1	14			貸し切りバス	大学生団体
	降車	0									
13:20	乗車	5	グループ			4			1	貸し切りバス	福島視察団
	降車	0									



②大行司駅

- ・ 2日間を通して、未就学児の乗車はなかった。
- ・ 乗降した学生は全員、通学の高校生であった。
- ・ 視察等の大人数グループでの乗車はなかった。

	未就学児		学生 (小学生～高校生)		成人 (大学生～)		高齢者		計
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	
17日	0	0	4	4	4	2	0	0	14
18日	0	0	3	0	1	5	5	2	16



【時間別内訳】 ※表は乗降客のあった便のみ抜粋、未就学児は全便通して0のため省略

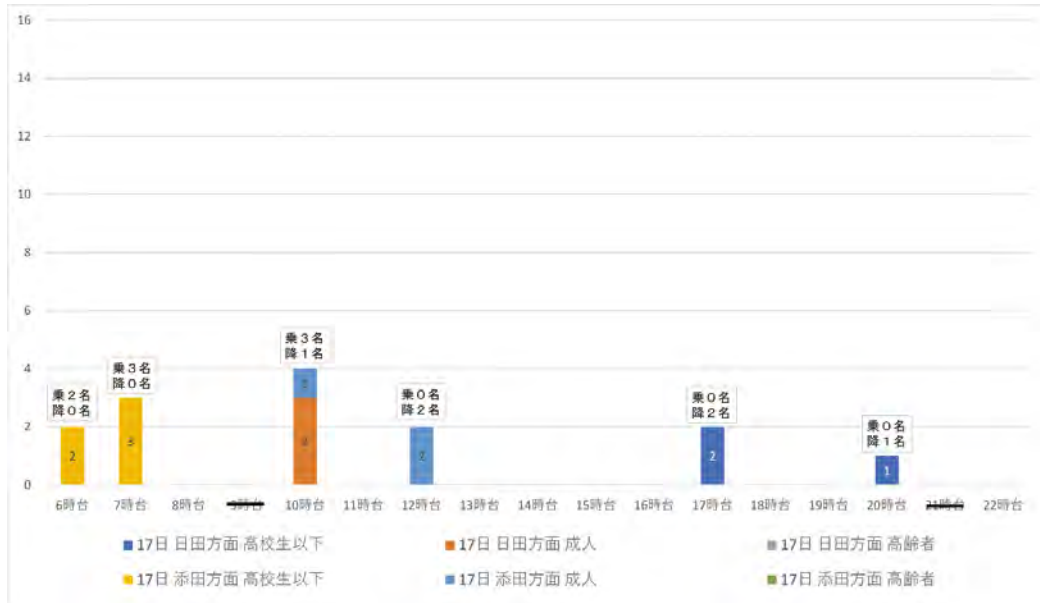
・17日(金)

①上り線(日田→添田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
10:26	乗車	1	1人			1				BRT	BRT 折り返し
	降車	2	家族			1	1			自家用車	
17:39	乗車	0									
	降車	1	1人	1						送迎	
20:36	乗車	0									
	降車	1	1人	1						送迎	

②下り線(添田→日田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
6:00	乗車	1	1人	1						送迎	
	乗車	1	1人		1					送迎	
	降車	0									
7:03	乗車	1	1人	1						送迎	
	乗車	1	1人		1					送迎	
	乗車	1	1人		1					送迎	
	降車	0									
10:18	乗車	0									
	降車	1	1人			1				BRT	BRT 折り返し
12:14	乗車	0									
	降車	2	家族			1	1			自家用車	



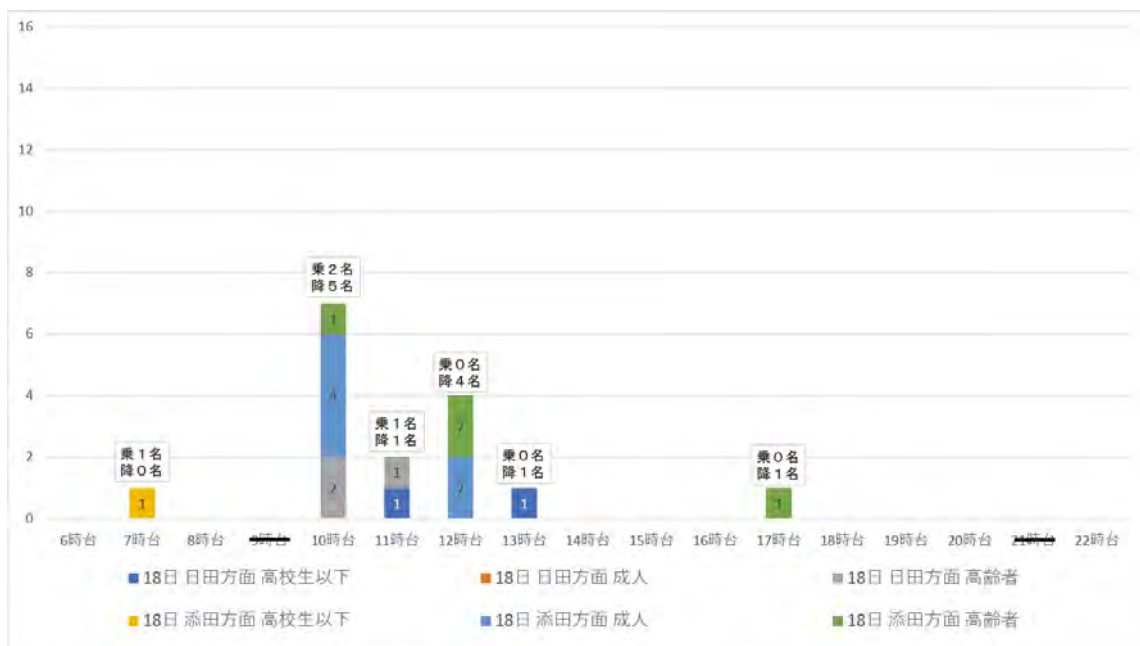
・18日(土)

①上り線(日田→添田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
10:26	乗車	2	家族					1	1	自家用車	
	降車	0									
11:57	乗車	1	1人					1		自家用車	
	降車	1	1人	1						徒歩	
13:41	乗車	0									
	降車	1	1人	1						徒歩	

②下り線(添田→日田)

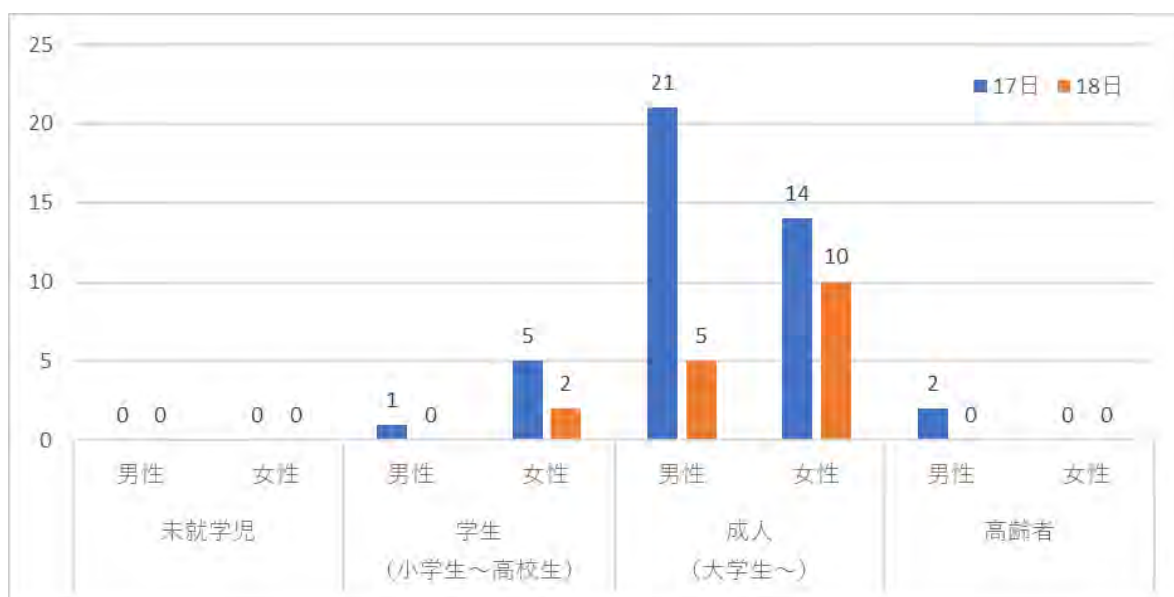
発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
7:03	乗車	1	1人	1						送迎	
	降車	0									
10:18	乗車	0									
	降車	5	グループ				4	1			大学生
12:14	乗車	0									
	降車	2	家族			1	1			徒歩	
	降車	2	家族					1	1	自家用車	
17:22	乗車	0									
	降車	1	1人					1		自家用車	



③宝珠山駅

- ・ 2日間を通して、未就学児の乗車はなかった。
- ・ 乗降した学生は全員、通学の高校生であった。
- ・ 成人については、両日とも大学生の団体利用による人数増である。

	未就学児		学生 (小学生～高校生)		成人 (大学生～)		高齢者		計
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	
17日	0	0	1	5	21	14	2	0	43
18日	0	0	0	2	5	10	0	0	17



【時間別内訳】 ※表は乗降客のあった便のみ抜粋、未就学児は全線通して0のため省略

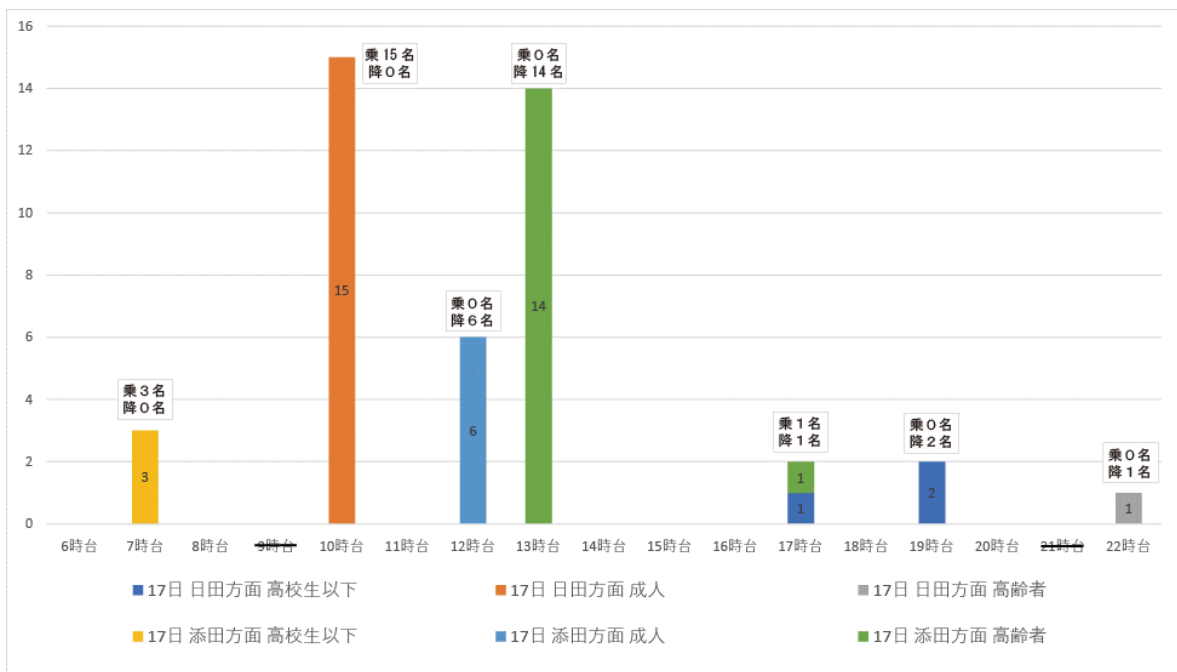
・17日(金)

①上り線(日田→添田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
10:22	乗車	15	グループ			1	14			貸し切りバス	大学生団体
	降車	0									
17:35	乗車	0								送迎	
	降車	1	1人		1						
19:30	乗車	0								送迎	
	降車	2	グループ		2						
22:03	乗車	0								送迎	
	降車	1	1人					1			

②下り線(添田→日田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
7:07	乗車	3	1人	1						送迎	
			1人		1					送迎	
			1人		1					徒歩	
降車	0	-									
12:18	乗車	0	-								
	降車	6	グループ			6				送迎	JR九州関係者
13:32	乗車	0	-								
	降車	14	グループ					14		貸し切りバス	災害復興視察団
17:26	乗車	1	1人					1		送迎	
	降車	0	-								



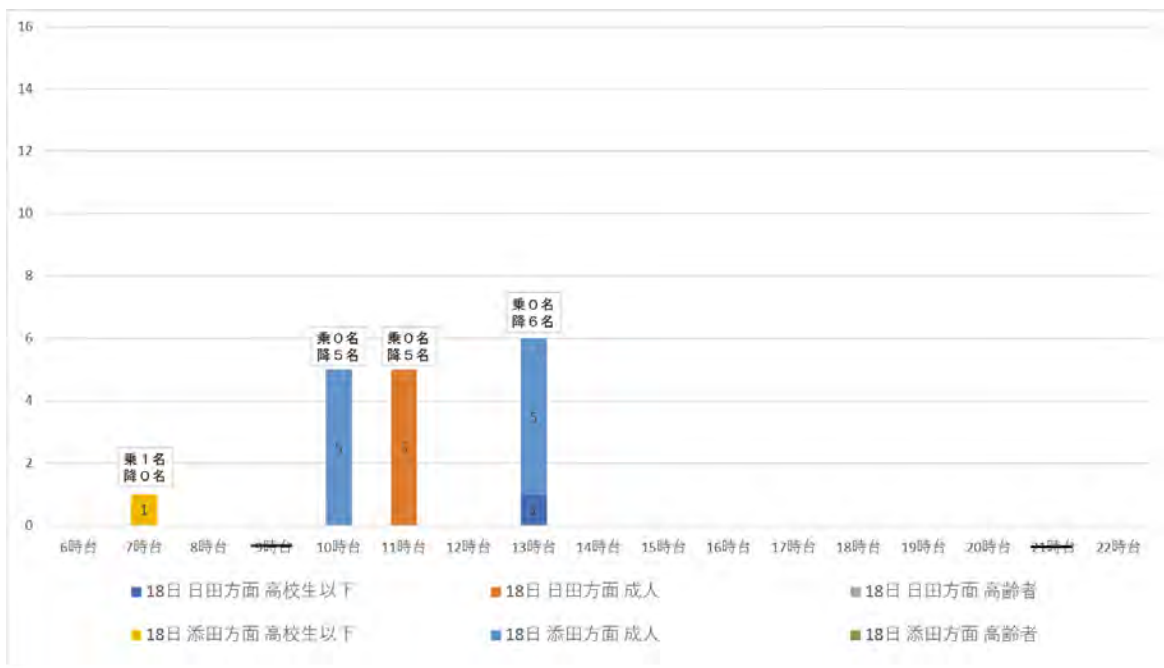
・18日(土)

①上り線(日田→添田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
11:53	乗車	5	グループ				5			送迎	大学生団体
	降車	0									
13:37	乗車	0								送迎	
	降車	1	1人		1						

②下り線(添田→日田)

発時刻	乗降車	人数	個人・団体	内訳						駅まで、駅からの移動手段	備考
				小中高校生		成人		高齢者			
				男	女	男	女	男	女		
7:07	乗車	1	1人		1					送迎	
	降車	0									
10:22	乗車	0								送迎	大学生団体
	降車	5	グループ				5				
13:32	乗車	0								送迎	
	降車	5	グループ			5					



3. 乗降客アンケート調査

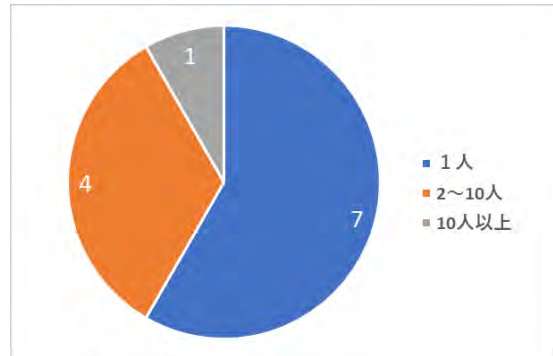
(1) 筑前岩屋駅

【回収数】 15 通（※有効回答数は 12 通）（個別人数は 37 人 ※大学生グループは 15 人で集計）

【グループの人数】

選択肢	グループ数
1 人	7
2～10 人	4
10 人以上	1

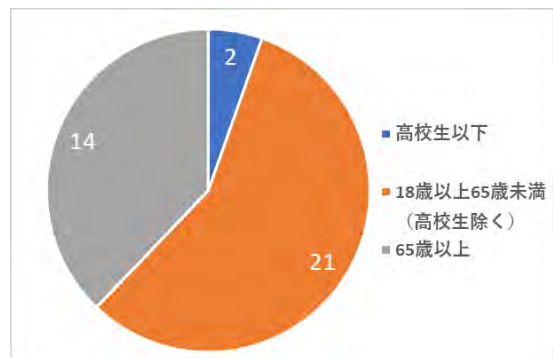
- ・通勤、通学、通院等 1 人で乗降者する人が多い



【回答者の年代】

選択肢	人数
高校生以下	2
18 歳～65 歳未満	21
65 歳以上	14

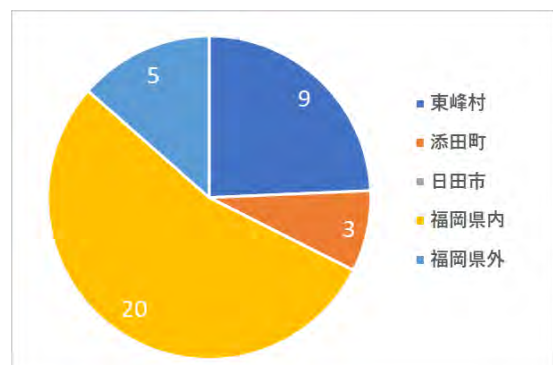
- ・18 歳～65 歳未満の利用が最も多いが、大学生の団体利用が主な要因である。
- ・視察等のない場合については、65 歳以上の利用が最も多いと想定される。



【居住地】

選択肢	人数
東峰村	9
添田町	3
日田市	0
福岡県内（東峰村、添田町除く）	20
福岡県外（日田市除く）	5

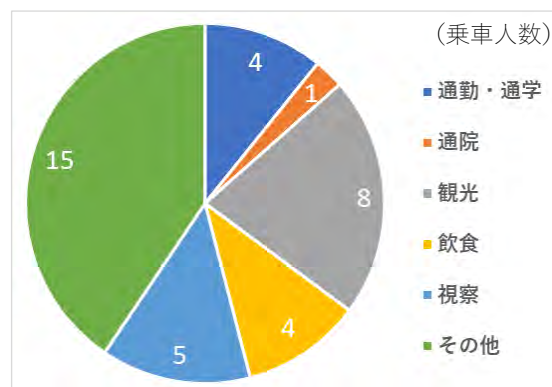
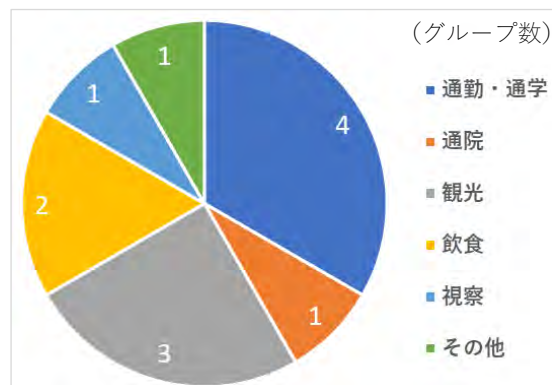
- ・福岡県内が最も多いが、視察等を除くと村内在住者の利用が最も多い
- ・県内は福岡市、糸島市、太宰府市、朝倉市
- ・県外は福島県



【乗車目的】

選択肢	グループ数	人数
通勤・通学	4	4
通院	1	1
観光	3	8
飲食	2	4
視察	1	5
その他	1	15

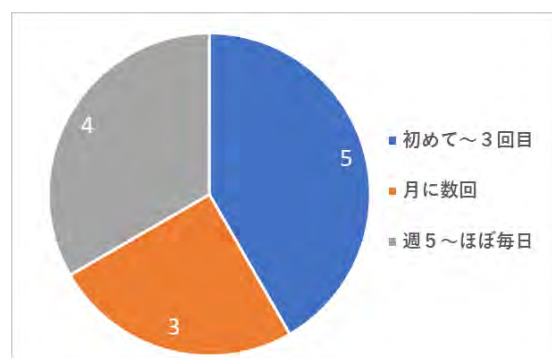
- ・グループ数は通勤、通学が最も多い
- ・個別の人数は、その他を除くと観光が最も多い
- ・その他は大学生の交流事業参加のため、グループ数は1だが人数は多くなっている
- ・通勤、通学、通院などの日常利用の人数は全体の15%程度である



【乗車頻度】

選択肢	グループ数
初めて～3回目	5
月に数回	3
週5～ほぼ毎日	4

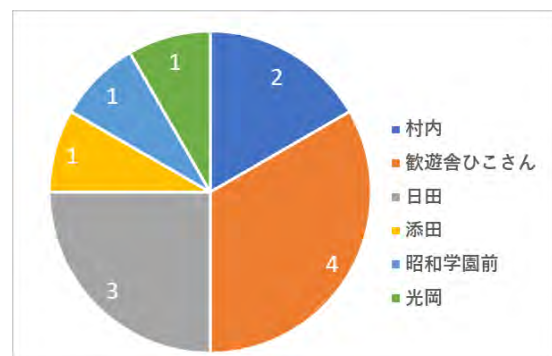
- ・初めて乗る人からほぼ毎日乗る人まで大きな差は見られなかった



【乗車区間】

選択肢	グループ数
村内	2
歓遊舎ひこさん	4
日田	3
添田	1
昭和学園前	1
光岡	1

- ・通勤、通学以外では歓遊舎ひこさんが目的地として多い
- ・視察等のように「宝珠山ー筑前岩屋」など村内の専用道のみ利用もある



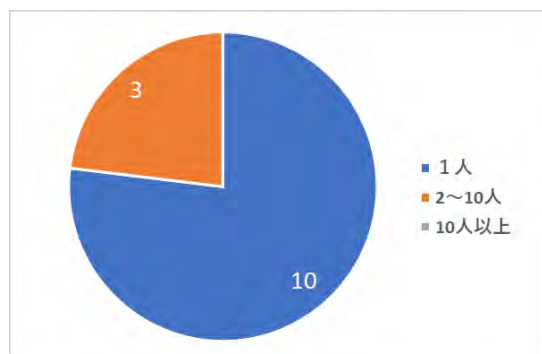
(2) 大行司駅

【回収数】 13 通（個別人数は 16 人）

【グループの人数】

選択肢	グループ数
1 人	10
2～10 人	3
10 人以上	0

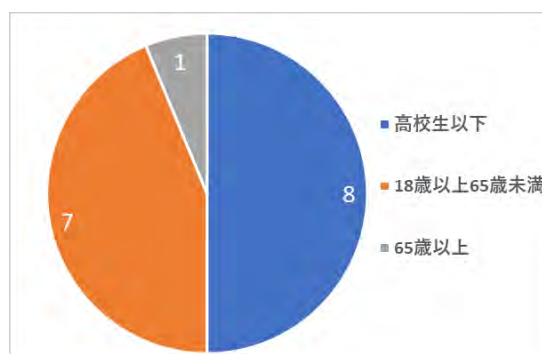
・通勤、通学、通院等 1 人で乗降者する人が多い



【回答者の年代】

選択肢	人数
高校生以下	8
18 歳～65 歳未満	7
65 歳以上	1

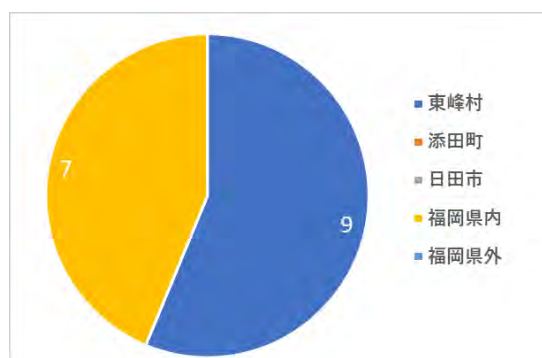
・高校生の利用が最も多く、高齢者の利用が少ない



【居住地】

選択肢	人数
東峰村	9
添田町	0
日田市	0
福岡県内（東峰村、添田町除く）	7
福岡県外（日田市除く）	0

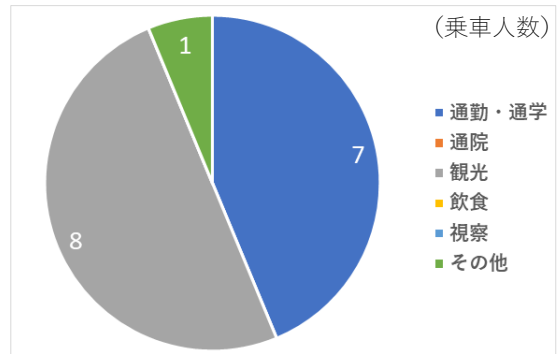
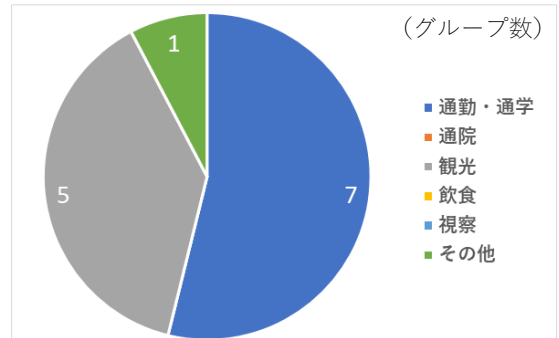
・村民の利用が最も多い
 ・福岡県内の具体的な市町村については、北九州市、飯塚市、久留米市
 ・県外者の利用はなかった



【乗車目的】

選択肢	グループ数	人数
通勤・通学	7	7
通院	0	0
観光	5	8
飲食	0	0
視察	0	0
その他	1	1

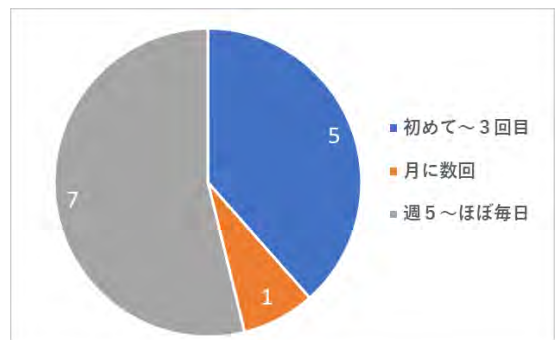
- ・通勤、通学で日常的に使う人が多い
- ・通勤、通学者は全員東峰村在住者であったが、観光については5組中4組が村外から東峰村への来訪であった
- ・その他は「親戚の家への訪問」であった



【乗車頻度】

選択肢	グループ数
初めて～3回目	5
月に数回	1
週5～ほぼ毎日	7

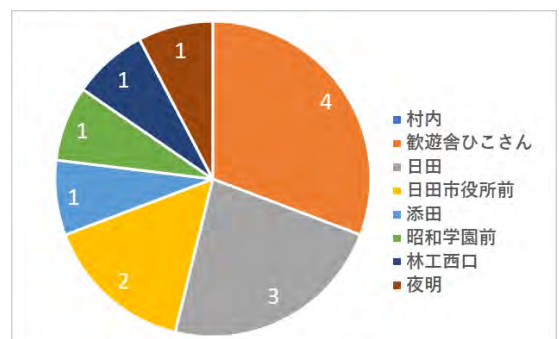
- ・通勤、通学者の割合が高いことに比例して、利用頻度も週5日以上の日常利用が半数以上を占めた



【乗車区間】

選択肢	グループ数
村内	0
歓遊舎ひこさん	4
日田	3
日田市役所前	2
添田	1
昭和学園前	1
林工西口	1
夜明	1

- ・歓遊舎ひこさんを目的地とする人が多く、特に観光と回答した5組中、4組は歓遊舎ひこさんを目的地としていた



(3) 宝珠山駅

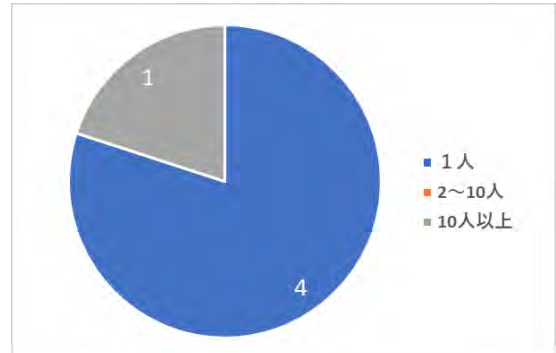
【回収数】 19 通（※有効回答数は 5 通）（個別人数は 18 人）

※無効回答 14 通に関しては筑前岩屋駅において重複回答したため筑前岩屋駅で集計（団体）

【グループの人数】

選択肢	グループ数
1 人	4
2～10 人	0
10 人以上	1

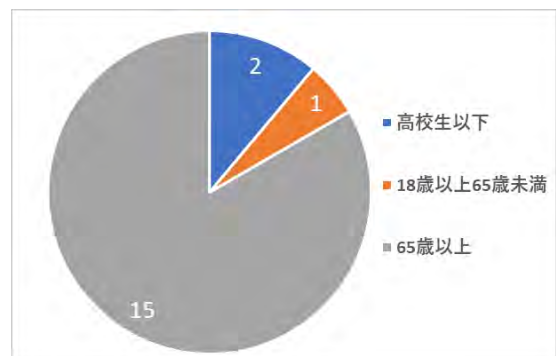
・ 1 人での利用が最も多かった。



【回答者の年代】

選択肢	人数
高校生以下	2
18 歳～65 歳未満	1
65 歳以上	15

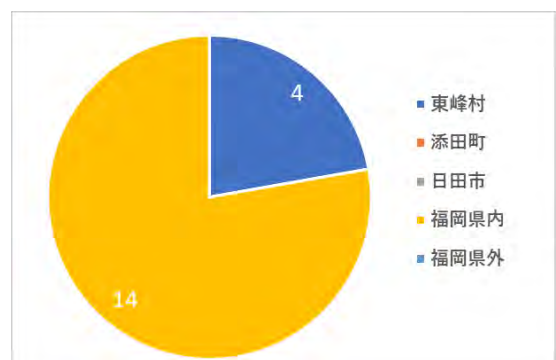
・ 高齢者の利用が最も多かった。ただし 65 歳以上と回答した 15 人のうち、14 人は視察による同グループである。



【居住地】

選択肢	人数
東峰村	4
添田町	0
日田市	0
福岡県内（東峰村、添田町除く）	14
福岡県外（日田市除く）	0

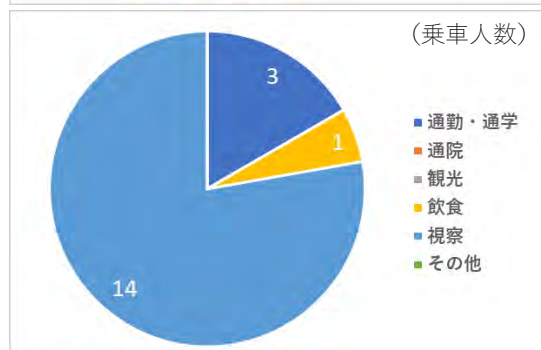
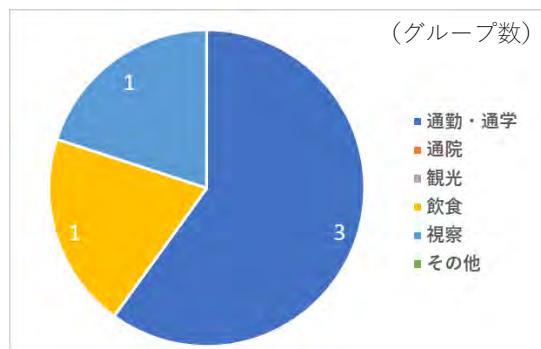
・ 視察グループを除くと利用者全員が村民であった。



【乗車目的】

選択肢	グループ数	人数
通勤・通学	3	3
通院	0	0
観光	0	0
飲食	1	1
視察	1	14
その他	0	0

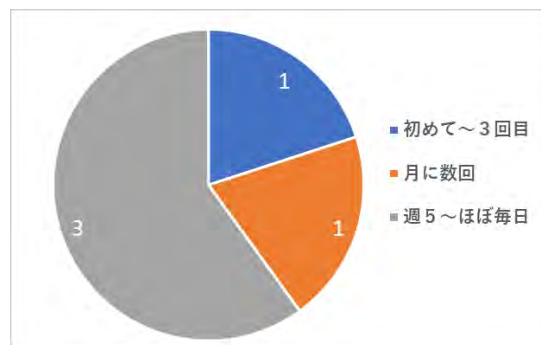
- ・通勤、通学の利用が最も多い。
- ・人数は視察が最も多い。



【乗車頻度】

選択肢	グループ数
初めて～3回目	1
月に数回	1
週5～ほぼ毎日	3

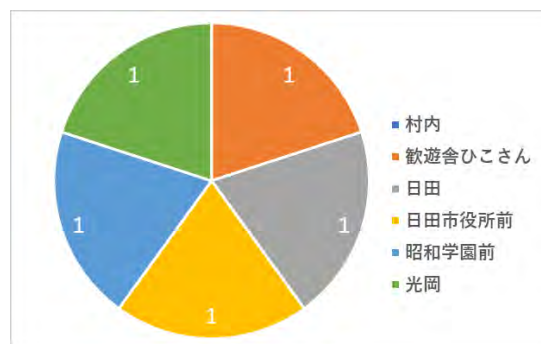
- ・通勤、通学者の割合が高いことに比例して、利用頻度も週5日以上の日常利用が半数以上を占めた



【乗車区間（グループごと）】

選択肢	グループ数
村内	0
歓遊舎ひこさん	1
日田	1
日田市役所前	1
昭和学園前	1
光岡	1

- ・乗車区間（目的地）はバラバラであった。



第2章 整備基本計画

第1節 筑前岩屋駅整備基本計画

1. 現状と課題の整理

(1) 対象地の概要

【所在地】福岡県朝倉郡東峰村大字宝珠山 4014

【開業】1956年（昭和31年）

【土地所有】村有地、九州旅客鉄道株式会社用地

【既存施設】駅舎、岩屋湧水販売所、JA乾燥加工所、岩屋公民館、村農産加工場、倉庫

【概要】1956年（昭和31年）に開業したのち、1971年（昭和46年）に無人駅となる。平成29年九州北部豪雨により被災した。駅の周辺には国の重要文化財に指定されている岩屋神社本殿をはじめとした文化財や、観光スポット、アウトドア拠点など多くの見どころがある。さらにそれらを活用した季節のイベントが定期的開催されている他、沿線にはサクラ並木と広範囲にわたるツツジの植栽が行われており、春には美しい景観を見ることができる。

(2) 周辺状況の現状と課題

【現況】

- ・駅周辺には国の重要文化財に指定されている岩屋神社本殿をはじめとした文化財や、竹の棚田、岩屋湧水等の観光スポット、岩屋キャンプ場等のアウトドア拠点など多くの見どころがある。
- ・それらを活用した季節のイベントが定期的開催されており、多くの来場者でにぎわっている。
- ・釈迦ヶ岳や浅間山など登山口が複数あり、日帰り登山を楽しむ人も多くみられる。

【課題】

- ・駅からそれぞれの観光資源を巡るためには、情報や案内、移動手段が不十分である。



岩屋神社本殿



岩屋キャンプ場



竹棚田



カフェ棚田屋

(3) 施設状況の現状と課題

① 駅舎

【現況】

- ・トイレ（男女及び多目的）、待合室、池、消防ポンプ車の格納庫等が整備されている

【課題】

- ・男性用トイレ及び女性用トイレの一部は和式であることから洋式化が必要である。また採光が不足しており昼でも暗い印象があることから、入りやすく使いやすいトイレとする必要がある。
- ・待合室は面積が狭く、ガラス張りの吹き抜け仕様で冷暖房が効きにくいいため、快適性に乏しい。
- ・池は被災前は鯉が泳ぐなど、訪れる人の目を楽しませていたが、現在では高低差の関係から水の取り入れが難しくなっており、利用されていない。



駅舎（BRT 専用道側）



駅舎（県道側）



待合室



バス停（下り）



駅舎の池



消防車倉庫

② 岩屋湧水販売所

【現況】

- ・岩屋湧水は 2008 年に福岡県で唯一「平成の名水百選」に認定されており、筑前岩屋駅敷地内に設置されている自動給水機では、誰でも有料で水を汲むことができる。
- ・以前は給水機横で農産物や加工品の販売等を行っていたが、現在は行われていない。

【課題】

- ・九州北部豪雨での被災後は利用客が 1 割程度まで落ち込みを見せ、徐々に回復しているものの被災前までは戻っていない。
- ・給水機の老朽化や給水機前に水路があり、駐車場からのアクセスが不便である。



岩屋湧水販売所

③駐車場・駐輪場

【現況】

- ・ 駐車場は駅舎北側に3台、岩屋湧水販売機前に6台分設置されている。
- ・ 上記に駐車できない場合は、岩屋湧水販売機横の砂利スペース等に適宜駐車している。
- ・ 駐輪場については、災害で失われた後は整備されていない。

【課題】

- ・ 岩屋湧水販売機前の駐車場は湧水購入者専用であるが、BRT利用者等が駐車したままにしてしまうこともあり課題となっている。
- ・ 大型バスも含めた一般車の駐車場をわかりやすく整備する必要がある
- ・ レンタサイクル等の導入も視野に入れ、駐輪場を設置する必要がある。



駅舎北側の駐車場



湧水販売機前の駐車場



一般車用駐車スペース

④休憩施設（あずまや・ベンチ等）・案内サイン

【現況】

- ・ 九州北部豪雨以前は県道から入口の橋の横にあずまやとベンチが設置されていたが、BRT専用道の整備に伴い撤去された
- ・ 敷地内には史跡案内サイン、岩屋湧水の解説サイン等、大型のサインが複数設置されている。

【課題】

- ・ サインは老朽化が進んでいるものや、内容が分かりにくいものもあるため、今後は内容の更新やデザインの統一などの整備が必要である。



敷地内の大型サイン

⑤その他の建築物

【現況】

- ・敷地内に駅舎をはじめとして、JA 筑前あさくらの乾燥加工場、村所有の加工場、倉庫、岩屋地区の自治公民館等が立地し、全ての施設が現役で稼働している。

【課題】

- ・施設の多くで老朽化が進んでいる。
- ・加工場等については移転もしくは整備を検討する場合には代替地の用意が必須である。
- ・JA 乾燥加工場については、大型乾燥機が基礎一体型で整備されているため、移転は困難である。



JA 筑前あさくら乾燥加工場



村農産加工場



村倉庫

⑥敷地内道路

【現況】

- ・計画地内の道路は村道である。

【課題】

- ・駅舎前の幅員が狭く、特に大型車はすれ違いが難しい。
- ・駐車場が分散されていて歩行者との動線が一部危険である。



敷地内の道路

(4) 植栽の現状と課題

【現況】

- ・ 駅周辺では土羽にツツジの植栽、BRT 専用道の沿線にはサクラが列植されており、岩屋地区住民による管理が行われている。
- ・ 花の時期には花見や写真撮影を目的とした見物客が多く訪れる。
- ・ 駅敷地内においては、湧水販売所のまわりにモミジ、ツバキ、ツツジ等が植栽されている
- ・ 入り口付近には大木が植えられており、ライトアップが行われている。
- ・ 河川との境界付近やのり面にもサクラやツツジが植栽されている。

【課題】

- ・ ツツジが成長していることや管理者の高齢化等により斜面での剪定、管理に困難が生じている。
- ・ サクラについては一部枯損も見られるため対応が必要である。



沿線のサクラ



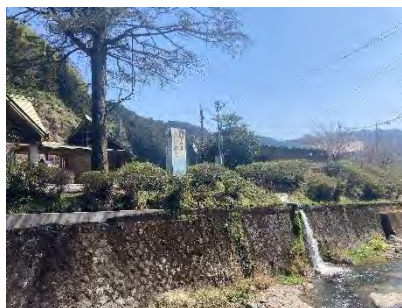
湧水販売所横の池と植栽



ライトアップ



ツツジ



県道からみた筑前岩屋駅

(5) 利用状況の現状と課題

①乗降客数

【現況】

- ・調査を実施した2日間を通して、乳幼児～中学生までの年代の子どもの乗車はなかった。
- ・平日は早朝から夜間まで乗降客が見られるが、土曜日は夜間の利用は見られなかった。
- ・通勤、通学を除いては団体やグループでの利用が多い。
- ・高齢者の利用割合が高い。
- ・他の2駅に比べて観光利用者の割合が高い。

【課題】

- ・子どもを含むファミリー層の利用がない。
- ・夕方～夜にかけての利用が少ない。



調査時の様子①



調査時の様子②

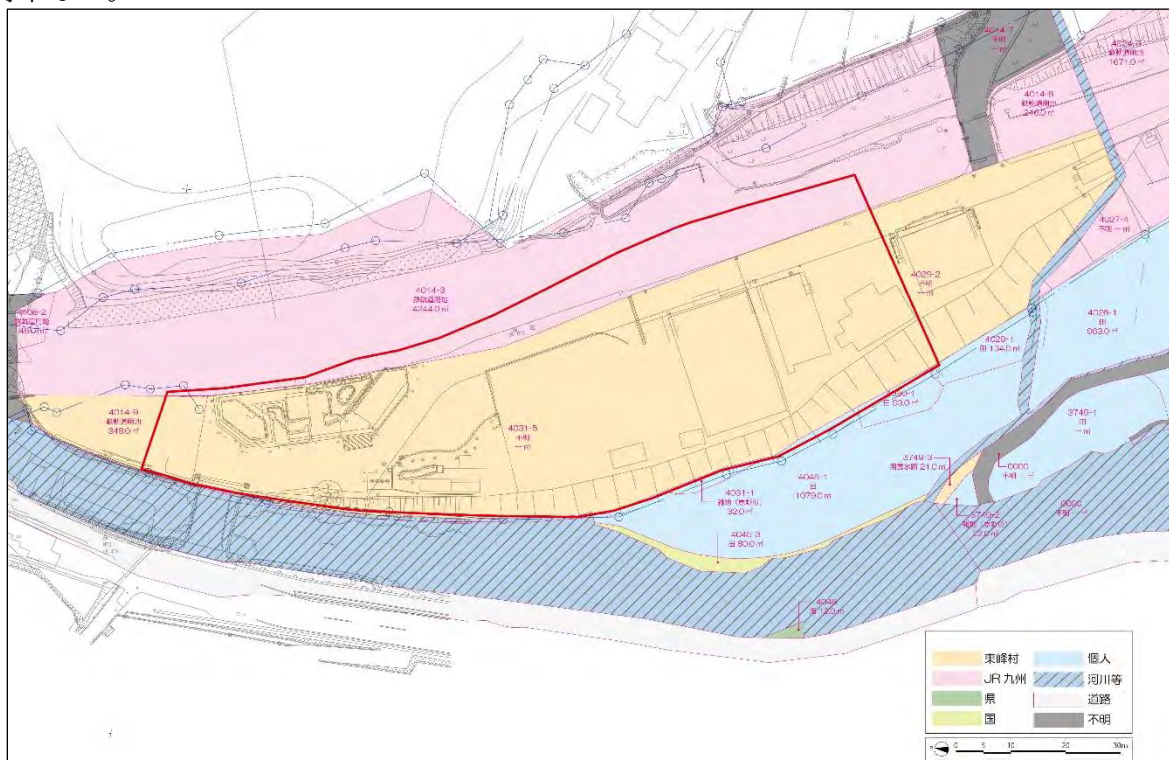
(6) 土地利用の現状と課題

【現況】

- ・計画対象地はほぼ全て東峰村有地であり、BRT専用道の沿線が一部九州旅客鉄道株式会社の所有である。
- ・計画地の東側はほぼ全てが個人所有の山林、西側は農地となっている。

【課題】

- ・特筆なし。



図：筑前岩屋駅周辺土地所有区分図

図：現況課題図



駐車場・駐輪場

- 【現況】**
- ・ 駐車場は駅舎北側に3台、湧水販売機前に6台
 - ・ 上記に駐車できない場合は適宜駐車されている
 - ・ 駐輪場はない
- 【課題】**
- ・ 駐輪場がない
 - ・ 一般車の駐車場位置を明確にする必要がある
 - ・ 湧水購入者用とその他の駐車場を明確に分ける必要がある

植栽

- 【現況】**
- ・ 周辺ののり面や BRT 沿線にサクラ、ツツジなどが植栽されており、花を目的に観光客が訪れる
 - ・ 池周辺にはモミジやツバキが植栽されている
 - ・ 地域住民による管理が行われている
- 【課題】**
- ・ 老木の更新や管理、枯損、病害への対応が必要
 - ・ 住民の高齢化によりツツジの剪定、管理に困難が生じている

駅舎

- 【現況】**
- ・ トイレ、待合室、池、消防ポンプ車格納庫が設置されている
- 【課題】**
- ・ トイレの洋式化が必要である
 - ・ 待合室の快適性向上を検討する必要がある
 - ・ 池の利活用を検討する必要がある

道路

- 【現況】**
- ・ 敷地内の道路は村道である。
- 【課題】**
- ・ 駅舎前の幅員が狭く一部すれ違いが難しい
 - ・ 駐車場が分散しており動線の整理が必要

休憩施設・総合案内サイン

- 【現況】**
- ・ 橋横にベンチとあずまやがあったが九州北部豪雨後に撤去された
 - ・ 大型サインが複数設置されている
- 【課題】**
- ・ サインの老朽化や内容の更新がされていない

湧水販売所

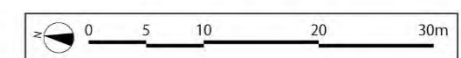
- 【現況】**
- ・ 県内唯一の「平成の名水百選」に認定
 - ・ コイン式の水汲み機が設置されている
 - ・ 横にある販売所は現在利用されていない
- 【課題】**
- ・ 九州北部豪雨以前の集客までは回復していない
 - ・ 給水機の老朽化が進んでいる
 - ・ 専用駐車場からのアクセスが悪い

敷地内の建築物（駅舎、湧水販売所を除く）

- 【現況】**
- ・ 敷地内に乾燥工場や倉庫等が立地しており、全て稼働状態である
- 【課題】**
- ・ 施設の多くで老朽化が進んでいる
 - ・ JA 乾燥工場については設備点から移転は困難である



	アスファルト舗装
	コンクリート舗装
	土（芝含む）
	砕石敷
	ブロック舗装



2. 整備方針

(1) 整備コンセプト

整備コンセプトについては『BRT 駅周辺整備基本構想』を踏襲する。

「自然と水と歴史を楽しむ、東峰村の観光拠点」

筑前岩屋駅は岩屋神社や岩屋キャンプ場、岩屋湧水、棚田親水公園、竹棚田、登山口など周辺に観光に資する資源が多くある。そのため、駅を拠点として東峰村の豊かな自然や水、歴史を楽しむことのできる周辺観光地への散策や、めがね橋等の写真スポットへのアクセスなどが可能となる整備を目指す。さらに地域の活動も活発であることから、地域連携も併せて取り組む。

(2) 基本方針

以下の5つの整備方針を設定する。

【方針1】 地域資源を活かした観光拠点づくりを推進する

岩屋湧水をはじめとした地域資源を活かした観光拠点としての整備を行う。岩屋湧水については販売機の更新や、駅舎内の池の活用、ヤマメの飼育など村内外へのPRを行うための施設整備を進める。さらに、来訪者に対しては周辺の案内や特産品の販売等ができる施設の整備と人材の確保を行う。

【方針2】 周辺観光への回遊を促す整備を行う

岩屋神社や竹棚田など周辺の観光拠点への回遊を促すための情報発信拠点としての整備を行う。駅からの移動手段としてマイクロモビリティの整備やデマンドタクシーの活用などを推進する。また、サイン整備や観光マップの作成、モデルコースの設定など他事業とも連携した取組みを進める。

【方針3】 駅舎や既存施設の改修、更新により利便性、機能性を向上する

駅舎については、改修等により利便性と快適性を向上する。また、駐車場の台数を増やして再整備し、BRT利用者だけでなく、多くの人々が駅を観光の拠点として利用できるような整備を行う。さらに敷地内の既存施設等については、老朽化の懸念もあることから、建替えや外壁の改修等を行い、施設の機能向上と景観形成に努める。

【方針4】 定期的な植栽管理を行い、季節の景観づくりを進める

筑前岩屋駅のサクラ並木やツツジは、以前からその花の時期になると多くの人々が花見や写真撮影に訪れている。これまでも地域主体での管理が行われているため、今後も地域との連携により定期的な管理・更新により、魅力の維持に努める。また、整備の過程で撤去が必要な樹木がある場合には、移植を検討する。

【方針5】 地域との連携を強化する

筑前岩屋駅周辺にはヤマメの養殖を行っている「湧水の里岩屋」や、竹棚田での保全活動等を行っている「一般社団法人竹棚田」など多くの団体が活動しており、また、駅周辺のツツジの管理も地域で実施されている。そのため、整備後に向けて各団体や地域と情報を共有し、協働で運営ができるよう調整を行う。

3. 整備基本計画

(1) 施設整備計画

①基本的な考え方

各施設については、利用者数や利用状況をもとに、適切な容量を検討する。新たな施設を整備する場合には、動線との関係を考慮した位置を選定する。また、デザインや素材は周辺の景観に調和したものになるよう配慮するとともに、誰もが使いやすいものになるよう検討を行う。

②具体的な考え方 ※イメージ写真等を追加予定

1) 駅舎

駅舎は部分的に改修を行い、快適性や利便性を向上させる。具体的にはトイレについては洋式化及び採光の確保、美装化を行い、入りやすい、使いやすいトイレとしてリニューアルする。

また待合スペースについては現在の吹き抜け仕様が特に夏、冬の気候に対して快適性が乏しいことから、最低限の改修を行い、待ち時間を快適に過ごせるように整備する。

さらに駅舎周辺の池については、水を入れる方法を再検討する。

2) 岩屋湧水関連施設

i) 岩屋湧水販売所（株式会社宝珠山ふるさと村管理）

岩屋湧水販売所については販売機の老朽化が進んでいることから、管理者である宝珠山ふるさと村が販売機の入替を予定している。それに合わせて建屋の美装化や利用者の利便性向上のための周辺の整備も併せて実施する。具体的には、販売機の入替に合わせて建屋の修繕、塗り替え等を行い、販売機横の販売所については、減築もしくは利活用の方法を検討する。

また、現在販売機と駐車場の間にある水路を撤去し、駐車場を販売機に近づけることで車からのアクセスを改善する。駐車場は販売機の数に合わせて最低5台の専用駐車場を整備する。専用駐車場については、サインや路面標示等により湧水購入者用専用であることに加え、駅施設を利用する場合には駐車場の移動が必要なことなどを分かりやすく表示し、湧水購入者がスムーズに利用できるよう配慮する。

ii) 岩屋湧水ボトリング施設

岩屋湧水を村内外へさらに PR していくため、岩屋湧水をペットボトル等に詰めるためのボトリング施設の整備を検討する。生産された商品は主にふるさと納税での返礼品や各駅での販売、イベント等での活用を想定している。設置箇所については、湧水販売所と JA 筑前あさくら乾燥加工場の間の広場の河川側を候補として協議を行う。

3) 加工施設

i) JA 筑前あさくら乾燥加工場（JA 筑前あさくら管理）

JA 筑前あさくら乾燥加工場については、移転、縮小が難しいことから、外壁の色の塗り替え等により修景を行う。ただし建物は築 40 年を超えており、老朽化は進んでいることから、将来的に建て替えや移転となった場合には、所有者である JA 筑前あさくらと協議し、駅周辺と一体的な活用が出来るよう検討を行う。

ii) 村加工施設、倉庫（ライスセンター管理）

村の加工施設についてはリノベーションによる修景と設備更新を行う。倉庫については、積極的な利用がされていないことから、利活用の方法を検討するもしくは将来的には撤去を検討する。

4) 物産販売、観光案内拠点

物産、観光案内等の施設については、可能な限り集約化して岩屋湧水販売機と JA 筑前あさくら乾燥加工場の間の広場スペースに整備する。

i) 物産販売、休憩施設

村の特産品、加工品、農産品等を販売する施設を設ける。販売スペースには無料の休憩施設を隣接し、来訪者の休憩や BRT の待合、地域の方の憩いの場として利用できる仕様とする。

ii) 観光案内拠点

筑前岩屋駅を中心とした観光案内拠点として整備する。おすすめルートの案内や観光スポットのパンフレットや写真等の掲示など行い、駅周辺の魅力を伝えることの出来る施設とする。

iii) 管理事務所

敷地内の施設管理や観光案内等を行う事業者のための事務所機能を整備する。面積等や必要機能、設備等については運営事業者と協議しながら決定する。

5) ヤマメ関連施設（湧水の里岩屋管理）

現在駅の東側にある農地で養殖されているヤマメについて、駅の敷地内に養殖施設を移転する。現在の養殖数を確保できる規模を最低限とし、鳥獣害、いたずら防止や転落等に対する安全対策のため建屋を設ける。その他必要な機能や設備については、運営主体である湧水の里岩屋と協議をしながら進める。

6) 駐車場・駐輪場

i) 駐車場

湧水専用駐車場の他に BRT 利用者、観光客、加工場で作業をする人などが利用する駐車場を JA 筑前あさくら乾燥加工場の向かいの BRT 専用道側に整備する。またデマンドタクシーを含む送迎専用および身障者用駐車場については、駅舎の近くに別途整備するものとする。

駐輪場については、一般の利用に加えて、レンタサイクルやマイクロモビリティのステーションを兼ねることから、管理事務所の近くを想定して整備する。

7) 敷地内道路

敷地内の道路は村道である。特に県道側の入り口から湧水販売機前が見通しが悪く、幅員も狭いことから、湧水専用駐車場を販売機に近づけることで出来るスペースを道路として整備し、車両の通行、すれ違いが円滑に行われるように整備する。

(2) 動線計画

①基本的な考え方

筑前岩屋駅はBRT利用者以外にも日常的な利用が多く、車両の出入りも多い。さらに敷地内に施設が点在する

②整備の方向性

1) 歩行者、自転車動線

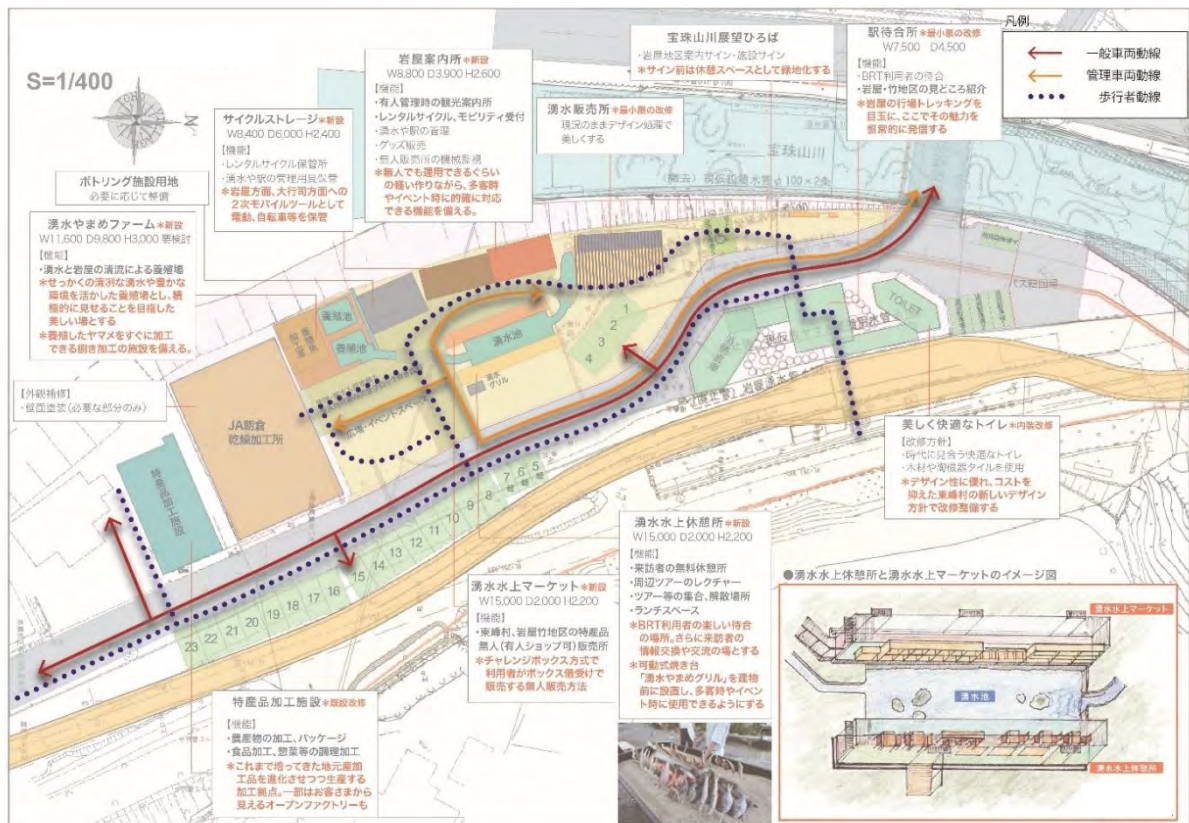
BRT利用者については駐車場もしくは送迎用駐車場から駅舎を通してバス停へアクセスする。村道の西側の敷地については、湧水購入者と管理車両以外は歩行者のみの通行を基本とする。

2) 車両動線（一般車）

一般車両については、送迎、タクシー、デマンドタクシー等の一時停車は現在の駅舎北側駐車場を利用する。また湧水購入者については、販売機前の駐車場を利用する。その他BRT利用者、観光客、加工所の作業者等についてはBRT専用道側に新たに駐車場を設ける。なお湧水購入後に駅施設を利用する場合は駐車場を移動するよう周知を行う。

3) 車両動線（管理車両）

加工場等への搬入、搬出や施設の整備を行う管理車両については、各施設の出入口へ向けて動線を整備する。



図：筑前岩屋駅動線計画図

(3) 植栽計画

①基本的な考え方

筑前岩屋駅は、沿線や建物のまわりにサクラ、土羽には広範囲にわたってツツジが植栽されており、以前より花の時期には写真撮影等に多くの人を訪れている。また、敷地内の池周辺にはモミジやツバキ等が植えられており、季節の景観を作っている。

岩屋地区では地域主体のツツジの管理が行われており、これまでも定期的に剪定や草刈り等が実施されていたが、木の生長が著しいことや、地区の高齢化等を背景に地域だけでは管理が難しくなっている。さらにサクラについては、枯損や病害が見られるものもあることから、定期的な管理や更新が必要である。そのため、地域と連携しながら適切な維持管理が継続できるよう整備の方向性を以下に示す。

②整備の方向性

1) 安全性の確保

枯損による倒木、落枝の危険のある樹木や、繁茂しすぎて安全性を損なう恐れのある樹木については、整備の段階で伐採、強剪定等を行うことで安全性を確保するとともに、その後は定期的な低木の剪定や草刈りを行う。また車両の通行や駐車に支障を及ぼす可能性のある樹木についても整理を行う。

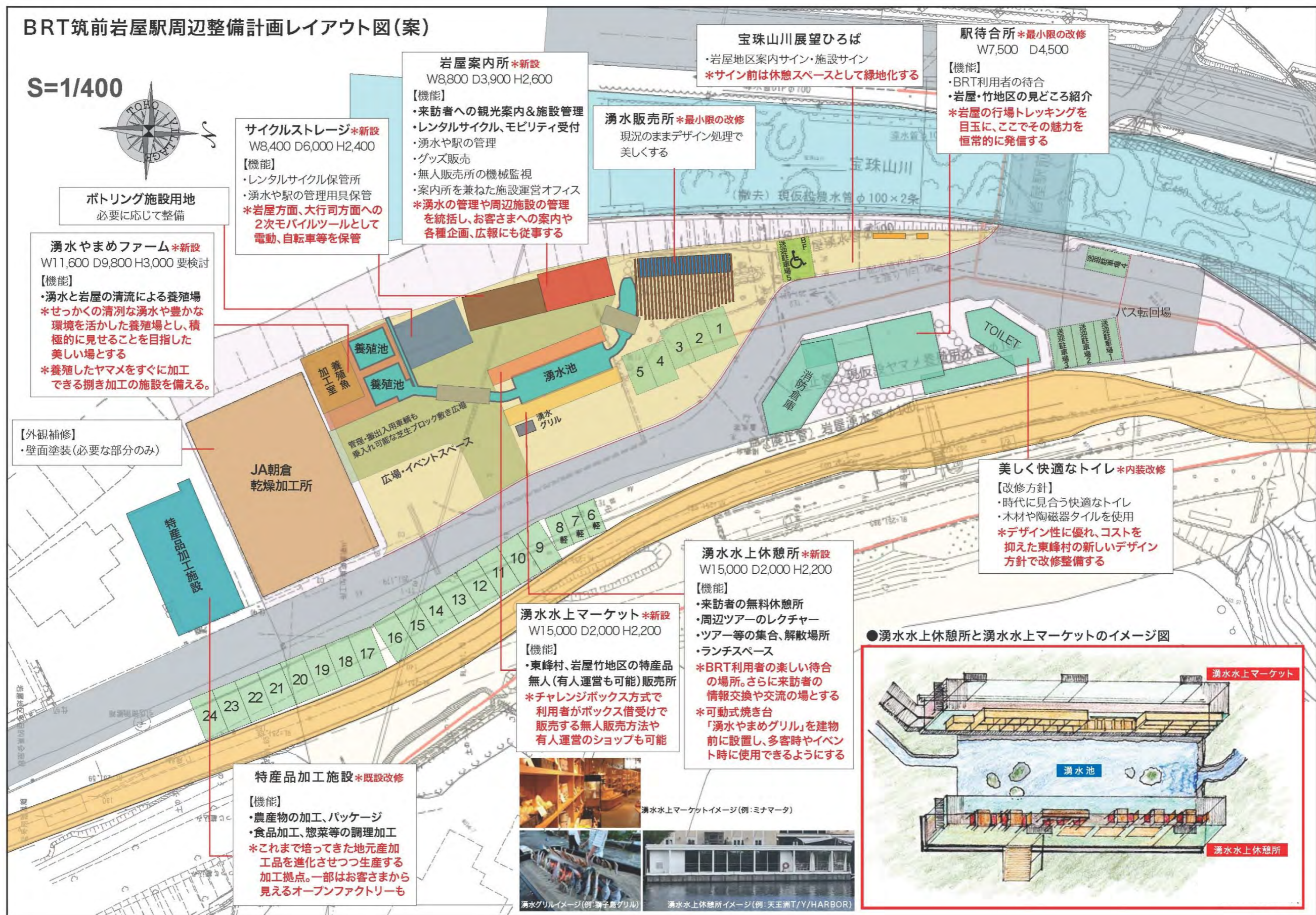
2) 植栽の新植、移植

モミジやツバキなど敷地内に植栽されている既存樹木については、そのまま残すもしくは撤去の必要がある場合には移植を検討する。また新設の建物周辺には緑地帯や花壇を設けたり、広場や駐車場に芝や緑化ブロックを用いるなど、周辺の景観と調和する緑豊かな駅となるよう整備を行う。

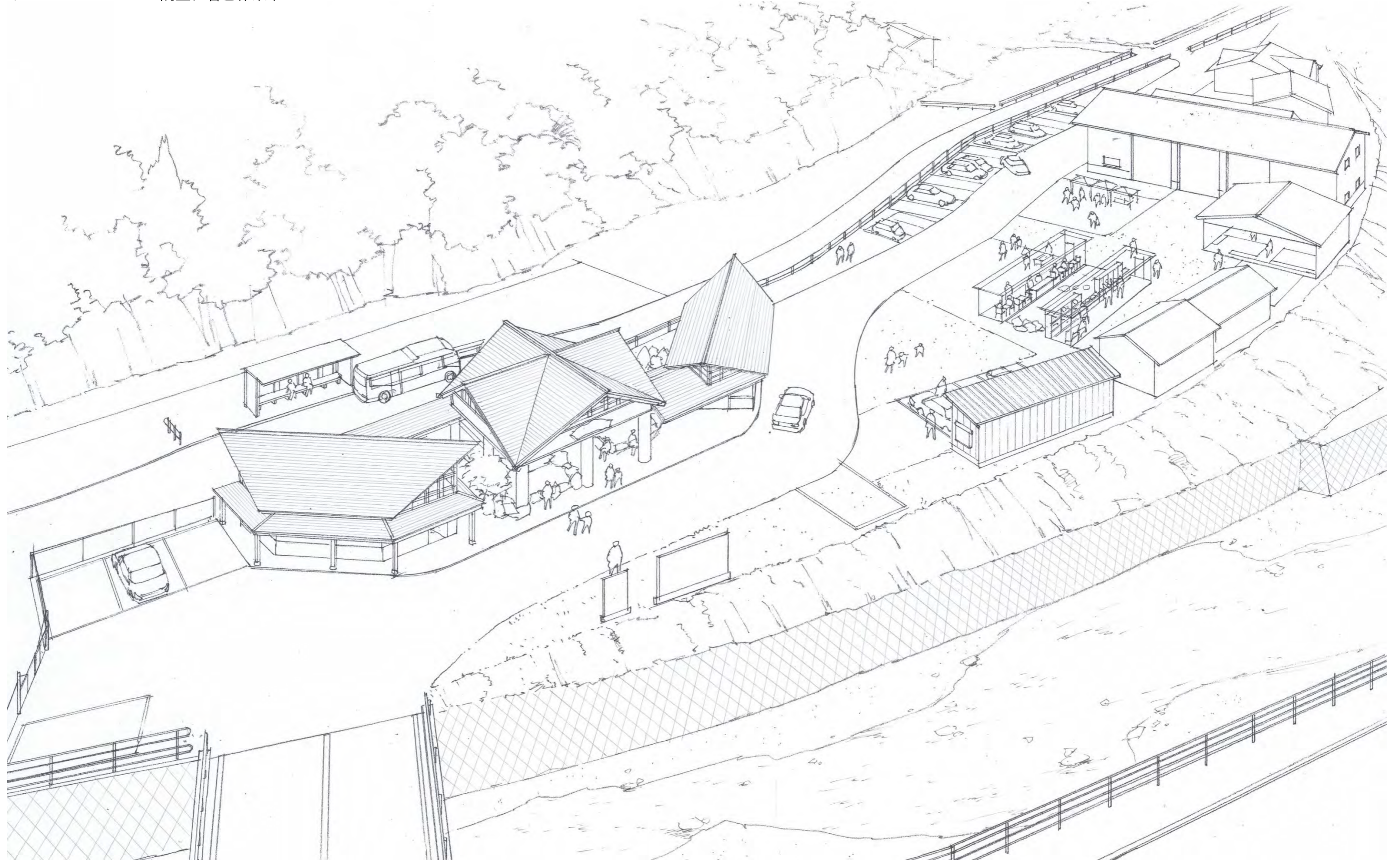
3) 地域との連携

地域によるツツジの管理等これまでも連携による剪定や草刈りが行われている。今後も地域や土地所有者である JR とも連携し、定期的な管理を行う。

(4) 基本計画図



イメージパース ※調整、着色作業中



4. 整備の進め方

(1) 整備の進め方

BRT の公共交通としての利便性の向上を迅速に進めるため、全ての整備を概ね5年以内に実施することとする。ただし、植栽の管理等継続して行うべき事項については、中長期的な視点をもって行うものとする。

(2) 整備スケジュール

整備スケジュールを以下に示す。

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
関係者協議等					
全体の基本設計・ 実施設計					
施工及び修景整備					
植栽の維持管理					
サイン整備※1					

※1：サイン整備は東峰村観光サイン計画に基づき整備を行う。

(3) 概算事業費 ※調整中

概算事業費を以下に示す。事業の推進にあたっては、国や県の補助金等を活用も検討してしていくこととする。

(金額単位：千円)

項目	単価	数量	金額
測量・設計	—	1式	4,000
駐車場整備	4,000 円/m ²	1200 m ²	4800
サイン設置	300 万円/基	3	9,000
EV 充電施設整備	施設：280 万円/1基 工事：800 万円/1式	1式	10,800

第2節 大行司駅整備基本計画

1. 現状と課題の整理

(1) 対象地の概要

【所在地】福岡県朝倉郡東峰村大字宝珠山 11

【開業】1946年（昭和21年）

【土地所有】村有地、九州旅客鉄道株式会社用地

【設置施設】駅舎、あずまや、駐車場

【概要】1946年（昭和21年）に開業したのち、2001年（平成13年）に無人駅となる。2008年（平成20年）に駅舎は東峰村に譲渡され、一部は飲食店として営業されていたが、九州北部豪雨による土砂崩れで駅舎は倒壊、その後令和元年に駅舎の復旧工事が完了した。小石原地区からは3駅の中で最も近い。

(2) 周辺状況の現状と課題

【現況】

- ・東峰村の中心地に最も近い駅で、周辺には行政機能、教育機関が集積している。
- ・高木神社や、味噌醸造所、造り酒屋なども周辺に立地しており、村外からも多くの人を訪れる。

【課題】

- ・駅が国道から見えない位置にあることから、村外からの来訪者にとって、目的地までのアクセスや散策ルートが分かりにくい。
- ・車にとっても国道からのアクセス路が狭く、出入口も分かりにくい。



東峰村役場（宝珠山庁舎）



高木神社



ホームからの景色

(3) 施設状況の現状と課題

① 駅舎

【現況】

- ・九州北部豪雨の際に土砂が流入して倒壊したのち、令和元年に復元した。
- ・駅舎の中は通り抜け出来る待合室と、ギャラリーが併設されている。

【課題】

- ・現時点では積極的な活用はされておらず、将来的な利活用検討が必要である。
- ・トイレが設置されておらず、周辺の公衆トイレまでのアクセスもわかりにくい。



駅舎内（ギャラリー）



駅舎内（待合スペース）



駅舎前の花壇

② 駐車場・駐輪場

【現況】

- ・駐車場は駅舎北側に民家と隣接して2台、駅敷地の南側に4台整備されている。
- ・駐輪場は九州北部豪雨以前は駅舎の南側に設置されていたが、現在はない。

【課題】

- ・駐車場が駅舎の北側と南側に分かれていることで歩行者との動線が危険である
- ・駅の駐車場であるという事が明記されていないため、利用者にとって停めてよい駐車場なのかがわかりにくい。
- ・レンタサイクル等も視野に入れた駐輪場の整備が必要。



駅舎北側の駐車場

③ホーム・バス停

【現況】

- ・ BRT のバス停は旧 JR ホーム横に設置されている。
- ・ 駅舎からのアクセスは階段とスロープが整備されているが、スロープについては BRT 専用道のための管理用通路としての位置づけであるため、入り口にはチェーンが設置されている。
- ・ 電車時代のホームがそのまま残されており、駅舎とホームに高低差があることから、村内を見渡すビュースポットとしても期待される。
- ・ ホーム上には花壇が整備されている。

【課題】

- ・ バス停までの階段が急であり、高齢者等には駅舎からバス停までのアクセスが困難である。
- ・ ホームの北側はホームから専用道へ降りるための整備がされていない。
- ・ ホーム上の花壇は、一部雑草等も見られ管理が行き届いていない状況がある。



バス停



ホーム



ホームまでの階段（上から）

④あずまや・ベンチ・総合案内サイン

【現況】

- ・ 駅舎の北側にあずまやとテーブル、ベンチが設置されており、その背後に東峰村の総合案内サインが設置されている。

【課題】

- ・ 総合案内サインは BRT 及び駅利用者の動線から外れた位置に設置されていることからわかりにくく、また、情報の更新も必要である。



あずまやと総合案内サイン

⑤安全施設

【現況】

- ・九州北部豪雨の際に、駅舎正面の民家が駅舎とともに倒壊しているため、民地との境目に高低差が生じている。
- ・バス停横、階段周辺、駅舎周りに照明が設置されている。

【課題】

- ・民家との境界は計画策定時点ではカラーコーンとポールで仮設の安全対策をしているが、転落等の危険がある。
- ・照明について夜間や早朝の暗い時間については階段を降りる際や防犯の視点から、数、光量ともに不足しているという指摘がある。



バス停横の外灯



駅舎正面の水路

(4) 植栽の現状と課題

【現況】

- ・大行司駅は山に囲まれた緑豊かな駅である。
- ・駅広場とバス停の間にあるのり面にサクラ、モミジ、ツツジ等が植栽され、旧 JR ホーム上や、駅舎の前面には花壇が設置されている。
- ・さらに近隣住民により植栽の管理や剪定、花壇の世話なども行われている他、アジサイ等の植栽も試みられている。

【課題】

- ・新たに植栽した樹木等についてシカによる食害が発生している。
- ・ホーム上から見下ろす景観をより豊かにするため、花木等を中心に植栽等を検討していく必要がある。
- ・階段横のツツジについては、防犯や安全性の面から不安がある。
- ・のり面等は所有者による管理が不十分であり、地域住民のボランティアで一部管理されている状況がある。



駅舎裏ののり面のサクラ



階段横のツツジ



旧 JR ホーム上の花壇

(5) 利用状況から見る現状と課題

【現況】

- ・調査を実施した2日間を通して、乳幼児～中学生までの年代の子どもの乗車はなかった。
- ・他の2駅に比べて高校生の利用が多い。
- ・グループ利用は少なく、1人や夫婦など少人数での利用が多い。
- ・村民の利用割合が高い。

【課題】

- ・子どもを含むファミリー層及び高齢者の利用がない。
- ・夕方～夜にかけての利用が少ない。



調査時の様子①



調査時の様子②

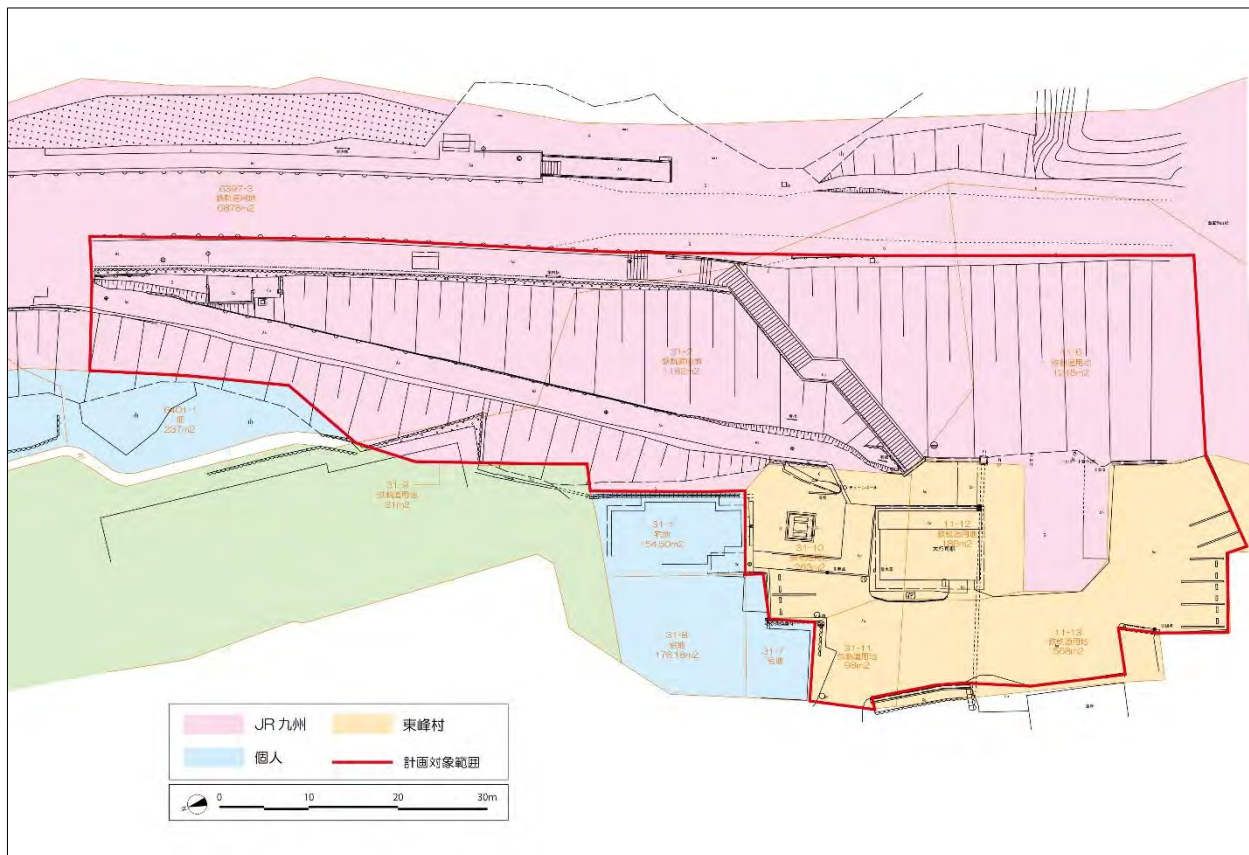
(6) 土地利用の現状と課題

【現況】

- ・計画対象地は東峰村有地と九州旅客鉄道株式会社有地である。
- ・地目は全て鉄軌道用地である。

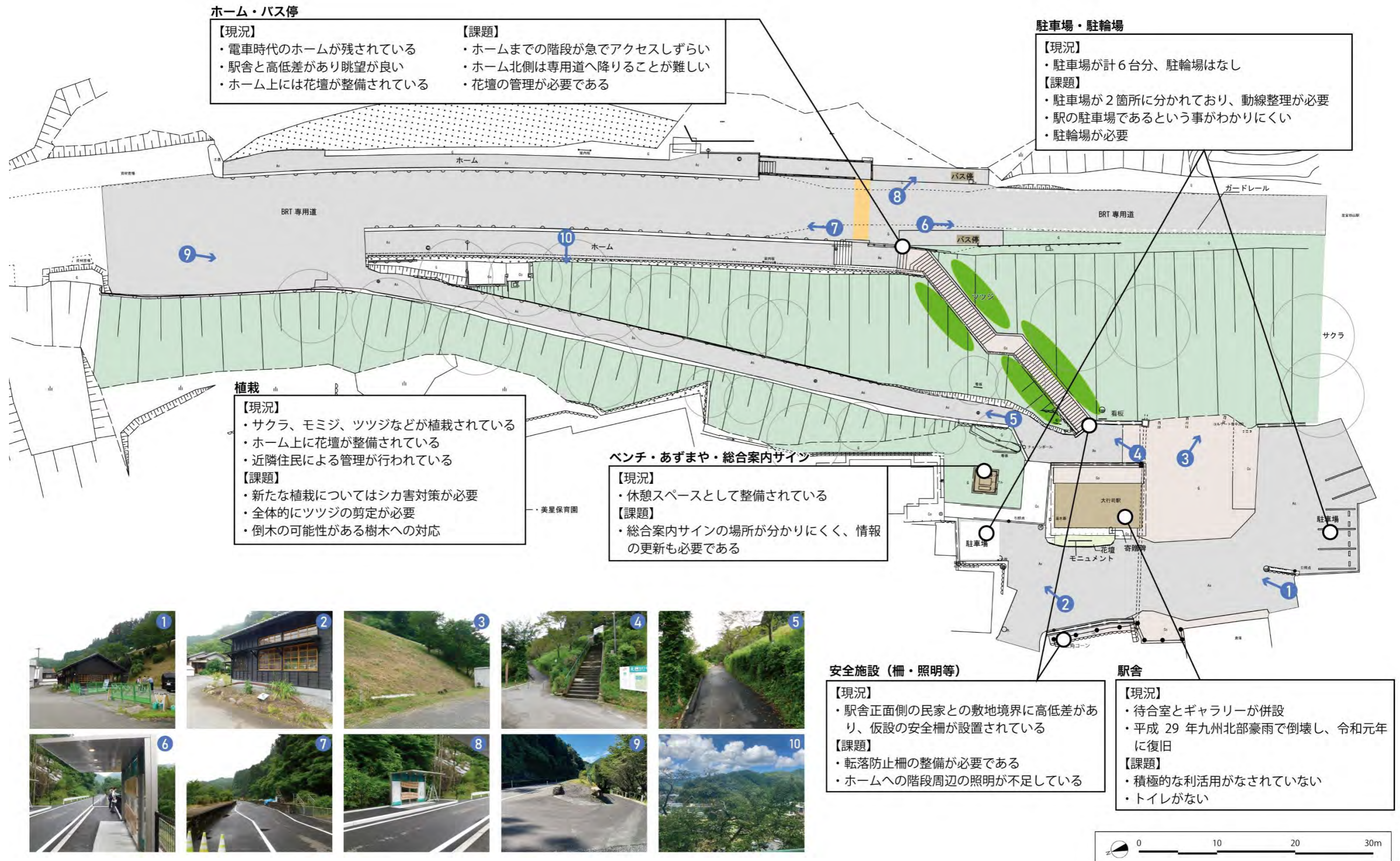
【課題】

- ・計画地の周辺は民地（民家）が近接して立地しており、各種整備や利活用の検討を行う際は配慮が必要である。



図：大行司駅周辺土地所有区分図

図：現況課題図



2. 整備方針

(1) 整備コンセプト

整備コンセプトについては『BRT 駅周辺整備基本構想』を踏襲する。

「誰もが便利で使いやすい、東峰村の交通拠点」

大行司駅は東峰村の中心地に最も近い駅で、周辺には商店や住宅があり、日常的にBRTを使う上での利便性が高い駅である。また小石原地区へは大行司駅が最も近く、村内交通拠点としても重要な駅となっている。大行司駅は駅舎とホームの高低差があることが課題となる一方で、村内を見渡す眺望景観やのり面に植えられたサクラ等それが魅力につながる部分もあるため、地域の人々の日常使いを中心に、東峰村の交通拠点としての利便向上を目指す。

(2) 基本方針

以下の5つの整備方針を設定する。

【方針1】 駅の利便性を向上する

駐車場、駐輪場、トイレ等の整備を行い、利用者の利便性を向上させる。また、駅舎からバス停までのバリアフリー整備を行うことで、高低差による不便を解消し、より多くの人々が利用しやすいように改善を行う。既存の駅舎については、今後の利活用についての検討を進める。

【方針2】 村内の交通拠点としての整備を行い、駅から村内への回遊を促す

デマンドタクシーをはじめとした村内交通の拠点として整備を進める。また将来的には周辺観光の手段として、レンタサイクル等の導入なども視野に入れた整備を行う。さらに、駅から公共施設や商店街に向けた回遊を促すため、サイン整備や案内マップの作成等、他事業とも連携しながら整備を進める。

【方針3】 安全に利用できる駅施設を整備する

国道からの入口については、転落防止柵の設置により安全性を確保する。またホームへの階段周辺は夜間の照明が不足しており、また既存のフットライトもツツジに隠れてしまっているため安全面に不安がある。そのため、植栽の管理に加えて、照明器具の追加や光量の調整を行い、安全に上り下りできるよう整備を行う。

【方針4】 定期的な植栽管理を行い、季節の景観づくりを進める

のり面を中心に植栽されている花木等については定期的な管理と更新を行う。また、駐車場の整備をする中で、花木等を増やす等より、植栽で四季を感じることのできる空間づくりを進める。

【方針5】 ホームからの眺望をPRする

ホームから村を見渡す眺望は大行司駅の魅力であるため、植栽管理等と連携しながら眺望を確保するとともにSNSなどを活用し、村内外へのPRを行う。

【方針6】 地域との連携を強化する

これまでも植栽の管理等、多くの地域の方々の協力をいただいている。そのため、今後も整備した施設等の管理に協働で取り組んでいくことのできるよう、連携しながら進める。

3. 整備基本計画

(1) 施設整備計画

①基本的な考え方

各施設については、利用者数や利用状況をもとに、適切な容量を検討する。新たな施設を整備する場合には、動線との関係を考慮した位置を選定する。また、デザインや素材は周辺の景観に調和したものになるよう配慮するとともに、誰もが使いやすいものになるよう検討を行う。

②具体的な考え方 ※イメージ写真等を追加予定

1) トイレ

現在駅の敷地内にはトイレが設置されておらず、現在は 200mほど離れた高木神社の公衆トイレや、東峰村村民センターの屋外トイレが利用されている。しかし駅から遠い、場所が分かりにくいという課題も指摘されていることから、既存のあずまやを撤去し、同場所に新たなトイレを設置する。トイレは洋式で男女各1穴、多目的1穴の計3穴を想定する。また団体利用者等に向けて、サイン設置等により高木神社の公衆トイレへの案内も併せて行う。ただし整備予定箇所には民家が隣接していることから、今後周辺住民との協議の上、場合によっては整備場所の再検討や見直しが考えられる。

2) バリアフリー施設

大行司駅は駅舎からホームまでの高低差があるが、アクセスが階段のみとなっているため、高齢者や車椅子利用者、ベビーカー利用者等には利用が難しくなっている。そのため、駅舎からホームまでのバリアフリー整備を検討する。具体的には跨座式モノレールの整備とし、階段登り口の南側とバス停の南側に乗降場所を設置する。

3) 駐車場

既存の駐車場は駅利用者用の駐車場であるという事がわかりにくいことから、サイン等で適切な誘導を行う。また、現在は駅の入口から駅舎を挟んで南側と北側に駐車場が整備されており、歩行者と動線が混線しているため、北側の駐車場は撤去し、南側の駐車場の台数を増やして対応する。またタクシー等の待機場所についても路面標示等で明示することにより、利用者の利便性を図る。

4) 駐輪場

現時点では自転車、バイク等を利用した来訪者は多くないが、将来的なレンタサイクルの導入や二輪車の利用、シニアカーなどの利用が増えた場合等を想定し、撤去予定の北側駐車場跡地に再整備を行う。



駐輪場設置イメージ

5) 安全施設（転落防止柵）

駅舎の西側は九州北部豪雨の際に駅舎とともに建物が倒壊し、現在は更地（所有者が農地として利用）となっている。しかし、駅の敷地との高低差があり、危険であることから、安全柵の設置を行う。ただし倒壊した建物のあった土地は民地であるため、所有者との協議により位置等の詳細は検討する必要がある。また、境界の民地側にある擁壁についても劣化が見られることから、所有者との協議を行いながら補強と修景の検討を進める。

6) 照明施設

駅の敷地内には各所に照明設備が設置されているが、適切な場所へ適切な光が届いていない状況も見られることから、改善を行う。特にバス停へのアクセス路である階段周辺については、階段そのものを照らす街路灯が設置されておらず、灯りが届かない部分もあるため、階段用の照明を追加し、安全に通行できる明るさを確保する。さらに駐車場の新設に合わせ、照明の追加や既存の照明の明るさの調整を行う。ただし、駅敷地周辺には民家が近接しているため、夜間環境の悪化につながらないように配置と明るさを検討する必要がある。

7) ホーム

BRT 専用道の脇にはホームが残されているが、スロープ側の端が整備されておらず、安全性に乏しい。そのため、ホームへの乗降が容易になるよう、整備を行う。

(2) 動線計画

①基本的な考え方

大行司駅は駅の敷地が狭いことから歩行者と車両の完全分離は難しいが、自転車を除く車両は駅舎南側、歩行者、自転車については駅舎北側及び駅舎内と大きく分けることで、基本的な安全対策を講じる。

②整備の方向性

1) 歩行者、自転車動線

自動車を利用せずに来訪した歩行者については、駅舎の中を通過して専用道へアクセスする。また残っているホームについても自由に歩いて景色等を楽しむことができるようにする。

自転車については、駐輪場に駐輪したのち駅舎北側もしくは駅舎の中を通過して歩行者と同じように専用道にアクセスする。

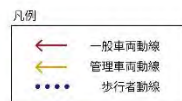
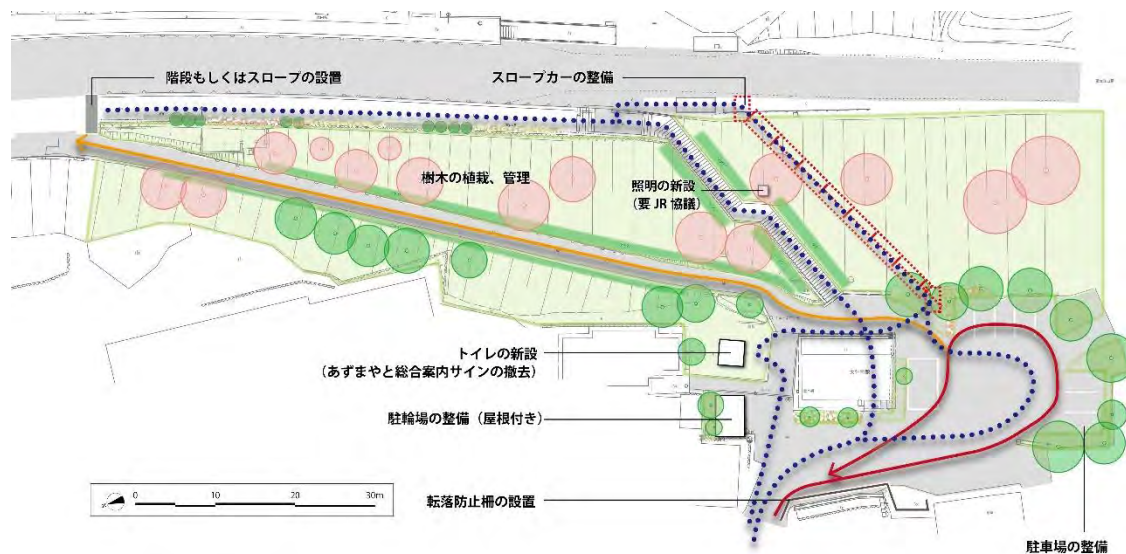
2) 車両動線（一般車）

一般車両は入口から駅舎南側の駐車場への動線のみとする。ただし周辺の民家への立ち入りに必要な場合についてはこの限りではない。

タクシーやデマンドタクシー等の営業車両については、駅舎南側の専用待機スペースを利用することとし、待機場所については路面標示を設置し、わかりやすくする。

3) 車両動線（管理車両）

BRT専用道へ侵入する管理車両については、駅舎南側を通行し、スロープを利用して専用道への出入りを行う。敷地内に駐車が必要な場合には一般車両と同じ駐車場を利用する。



図：大行司駅動線計画図

(3) 植栽計画

①基本的な考え方

大行司駅は山に囲まれた位置にある、緑豊かな駅である。サクラ、ツツジ等様々な花木が植えられ、のり面も芝で整備されている。また、地域住民による有志で草刈りや剪定、植栽等も実施されている。しかし、樹木の生長が著しく、地域だけでは管理できないものが出てきたり、新規の植栽についてシカによる食害が発生する等の課題も見られている。そのため、地域と連携しながら適切な維持管理が継続できるよう、整備の方向性を以下に示す。

②整備の方向性

1) 安全性の確保

枯損による倒木、落枝の危険のある樹木や、繁茂しすぎて安全性を損なう恐れのある樹木については、伐採、強剪定等を行い、安全性を確保する。また土地所有者とも連携し、車両の通行に支障を及ぼす可能性のある樹木についても、整理を進めるとともに、定期的な低木の剪定や草刈りを行う。



管理用道路周辺（夏季・現況）

2) 眺望の確保

ホーム上から見下ろした際に、眺望を阻害する樹木については、剪定・伐採等による樹木整理を行う。特にホームの北側にいくほど、のり面に植栽されている樹木によって眺望が遮られていることから、整理を行う。また実生木として成長している樹木も複数確認できることから、眺望の確保に支障があるものについては適宜整理する。



階段上からの眺望（夏季・現況）

3) 樹種ごとの適切な管理

敷地内にはサクラ、ツツジ、モミジ、アジサイ等様々な樹種が植えられているため、それぞれに応じた生育環境を整え、管理を行う。また新植の際にはシカをはじめとした野生動物の食害についても、対策を行う。

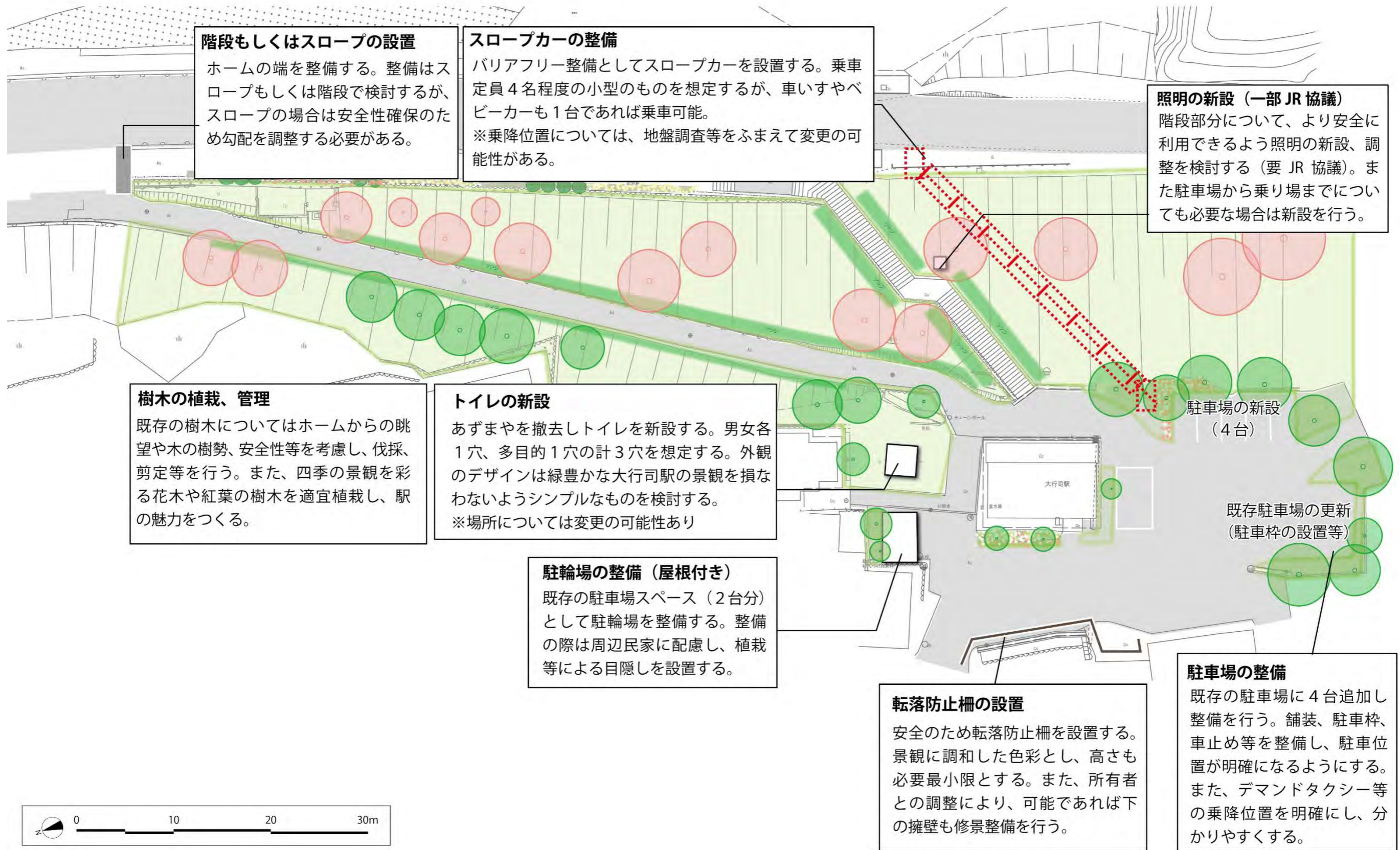
4) 地域との連携

これまでも地域との連携による剪定や草刈りが行われている。今後も地域や土地所有者である JR とも連携し、定期的な管理を行う。



「ふるさと水と土保全対策事業」看板

(4) 基本計画図



階段もしくはスロープの設置
ホームの端を整備する。整備はスロープもしくは階段で検討するが、スロープの場合は安全性確保のため勾配を調整する必要がある。

スロープカーの整備
バリアフリー整備としてスロープカーを設置する。乗車定員4名程度の小型のものを想定するが、車いすやベビーカーも1台であれば乗車可能。
※乗降位置については、地盤調査等をふまえて変更の可能性がある。

照明の新設 (一部 JR 協議)
階段部分について、より安全に利用できるように照明の新設、調整を検討する (要 JR 協議)。また駐車場から乗り場までについても必要な場合は新設を行う。

樹木の植栽、管理
既存の樹木についてはホームからの眺望や木の樹勢、安全性等を考慮し、伐採、剪定等を行う。また、四季の景観を彩る花木や紅葉の樹木を適宜植栽し、駅の魅力をつくる。

トイレの新設
あずまやを撤去しトイレを新設する。男女各1穴、多目的1穴の計3穴を想定する。外観のデザインは緑豊かな大行司駅の景観を損なわないようシンプルなものを検討する。
※場所については変更の可能性あり

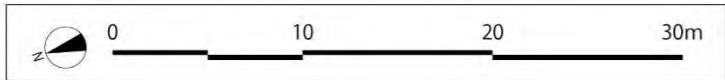
駐輪場の整備 (屋根付き)
既存の駐車場スペース (2台分) として駐輪場を整備する。整備の際は周辺民家に配慮し、植栽等による目隠しを設置する。

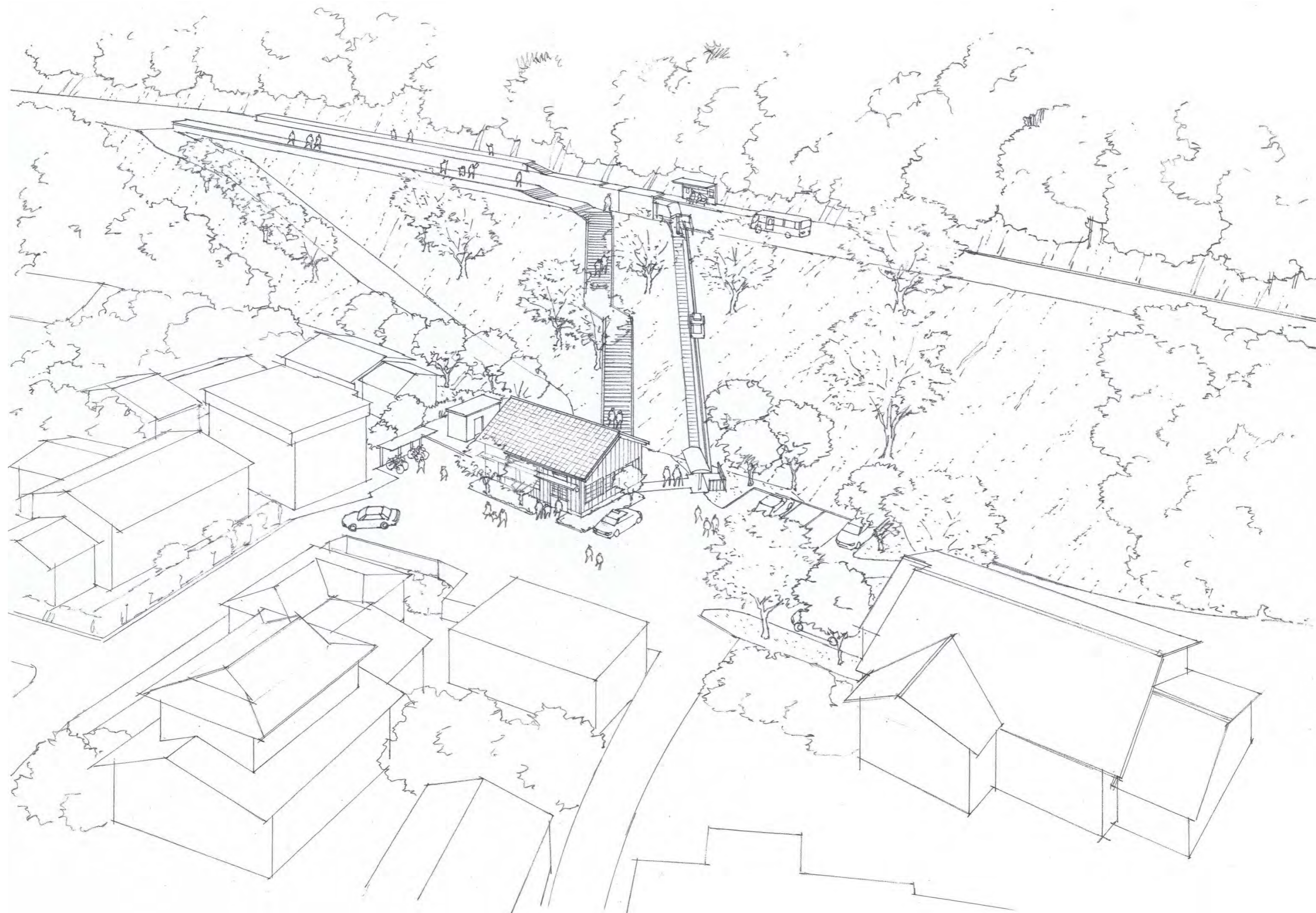
転落防止柵の設置
安全のため転落防止柵を設置する。景観に調和した色彩とし、高さも必要最小限とする。また、所有者との調整により、可能であれば下の擁壁も修景整備を行う。

駐車場の整備
既存の駐車場に4台追加し整備を行う。舗装、駐車枠、車止め等を整備し、駐車位置が明確になるようにする。また、デマンドタクシー等の乗降位置を明確にし、分かりやすくする。

駐車場の新設 (4台)

既存駐車場の更新 (駐車枠の設置等)





4. 整備の進め方

(1) 整備の進め方

BRT の公共交通としての利便性の向上を迅速に進めるため、令和7年度を目標に整備を実施することとする。ただし、植栽の管理等継続して行うべき事項については、中長期的な視点をもって行うものとする。

(2) 整備スケジュール

整備スケジュールを以下に示す。

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
関係者協議等					
全体の基本設計・ 実施設計					
施工及び修景整備					
植栽の維持管理					
サイン整備※1					

※1：サイン整備は東峰村観光サイン計画に基づき整備を行う。

(3) 概算事業費 ※調整中

概算事業費を以下に示す。事業の推進にあたっては、国や県の補助金等を活用も検討してしていくこととする。

(金額単位：千円)

項目	単価	数量	金額
測量・設計	—	1式	13,126
トイレ整備	1,000万円	1棟	10,000
バリアフリー整備	1億円	1式	100,000
修景整備(安全柵等含む)	4万円/m ²	1式	56,000
サイン設置	300万円/基	3基	9,000
EV充電施設整備	施設：280万円/1基 工事：800万円/1式	1式	10,800

第3節 宝珠山駅整備基本計画

(1) 対象地の概要

【所在地】福岡県朝倉郡東峰村

【開業】1937年（昭和12年）

【土地所有】村有地、九州旅客鉄道株式会社用地、個人用地

【設置施設】駅舎、ゲートボール場、駐車場、民間施設

【概要】1937年（昭和12年）に開業したのち、1971年（昭和46年）に無人駅となる。九州で唯一プラットホームが県境をまたいでいる駅であり、県境の駅の碑が設置されている。駅舎は1998年（平成10年）に建替えられたもので、福井地域のコミュニティセンターが入っている。

(2) 周辺状況の現状と課題

【現況】

- ・大分県日田市との県境に位置する駅である。
- ・周辺には福井神社、東峰村宝珠山グラウンド、村営住宅、福祉施設などが立地し、地域の人の集まる場所となっている。
- ・大行司駅へ向かう間の周辺の農地の景観も魅力である。

【課題】

- ・駅から徒歩で移動できる観光資源は多くないため、駅そのもので楽しむ工夫も必要である。



宝珠山グラウンド



福井神社



次郎坊太郎坊摩崖仏群



宝珠山グラウンドから駅舎



村営住宅

(3) 施設状況の現状と課題

① 駅舎

【現況】

- ・駅舎は平成10年に建替えられており、九州北部豪雨でも目立った被害を受けずに残されている。
- ・駅舎の北側に待合スペース、南側に福井地区のコミュニティセンターが整備されており、その間をBRT専用道へ抜ける通路が位置している。
- ・駅舎正面の花壇の手入れや、コミュニティセンターの入口周辺にも花が飾られていたり、定期的な駅舎周辺の清掃を行ったりと、地域住民の協働での管理が行われている。

【課題】

- ・トイレは駅舎の裏側に整備されているが、正面からは見えないため分かりにくいことが課題である。



駅舎（国道側）



駅舎内（待合スペース）



福井地区コミュニティセンター



駅舎（BRT専用道側）



駅舎正面の花壇



バス停へ抜ける通路

② 駐車場・駐輪場

【現況】

- ・駐車場は駅舎の正面に3台程度整備されている。
- ・駐輪場は駅舎の正面に整備されており、サイクルスタンドも設置されている。

【課題】

- ・車で訪れる者が多く、駐車場の数が不足している。
- ・BRT専用道の整備等に伴い、駐車場のラインが消えていたり、利用者が使いにくい状況となっている。



駐車場と駐輪場

③ホーム・バス停

【現況】

- ・ BRT のバス停は、駅舎を通り抜けたほぼ正面に設置されている。
- ・ 宝珠山駅はホームが県境をまたぐ「県境の駅」として知られており、BRT となった現在でもホームの一部と県境の碑が残されている。

【課題】

- ・ バス停が駅舎の正面からは見えない位置にある。
- ・ 県境の駅の PR を進める必要がある。



バス停



バス停



県境の駅のホーム

④休憩施設・サイン

【現況】

- ・ 駅舎正面に総合案内サインが設置されている。
- ・ 休憩施設については、ゲートボール場の中にベンチや藤棚の下にテーブルとイスが設置されている。

【課題】

- ・ サインの情報更新が必要である。
- ・ 本計画では旧 JR 線路（BRT 専用道を除く）が整備対象となるため、鉄道が通っていた時と比較して、より駅の奥まで活用することが可能となる。そのため奥への誘導サイン等を検討する必要がある。



総合案内サイン



藤棚とベンチ

⑤ゲートボール場

【現況】

- ・ 駅舎の南側にはゲートボール場が設置されており、地域住民の憩いの場となっている。
- ・ 場内には休憩用のベンチやスコアボード、用具入れなども設置されている。
- ・ 今後も継続した利用の意向がある。

【課題】

- ・ 用具入れ等の施設の老朽化が進んでいる。
- ・ 利用者が限定されることから、再整備にあたっては設置場所等を考慮する必要がある。



ゲートボール場

⑥敷地内道路

【現況】

- ・ 計画地内の道路は村道となっているが、駅前の広場から奥へ向かう車両は森林組合、木工塾等に限られている。

【課題】

- ・ 道幅が狭く、車両同士のすれ違いが難しい。
- ・ 将来的に利用者が増えた場合は、子どもを含む歩行者が敷地内を移動することが想定されるため、自動車と歩行者の安全性を重視した検討が必要である。

⑦その他の施設

【現況】

- ・ 敷地内には民間の自動車整備工場や木工塾、朝倉森林組合といった事業所の作業場が立地している。
- ・ 九州北部豪雨以前は遊具が設置されており、子どもの遊び場としての機能も有していた。

【課題】

- ・ 民間施設については計画策定時点において全て稼働していることから、将来的に老朽化等による更新や移転が必要になった際に駅との連携や修景について共同で検討を行うことができるよう、取組みを進める必要がある。
- ・ 遊具の再設置の要望が多かったことから、設置を検討する必要がある。



宝珠山木工塾



朝倉森林組合

(4) 植栽の現状と課題

【現況】

- ・ 駅舎の裏や宝珠山グラウンドにサクラが植栽されており、のり面には一部ツツジも植えられている。
- ・ ゲートボール場の周辺にはケヤキの植栽や藤棚、木工塾の周辺にはイチョウの大木など敷地内に多様な四季を感じる樹木が植えられている。

【課題】

- ・ 沿線のサクラについてはツタが巻き付いたり、枯損、病害が見られたりするものがある。
- ・ 敷地の南側は竹林と雑草により、地形の把握ができない状態となっている。



藤棚



沿線沿いのサクラ



南側の竹林

(5) 利用状況の現状と課題

【現況】

- ・ 調査を実施した2日間を通して、乳幼児～中学生までの年代の子ども乗車はなかった。
- ・ 視察等の団体での利用が他の2駅よりも多い。

【課題】

- ・ 土曜日の乗車人数が少ない。



調査時の様子①



調査時の様子②

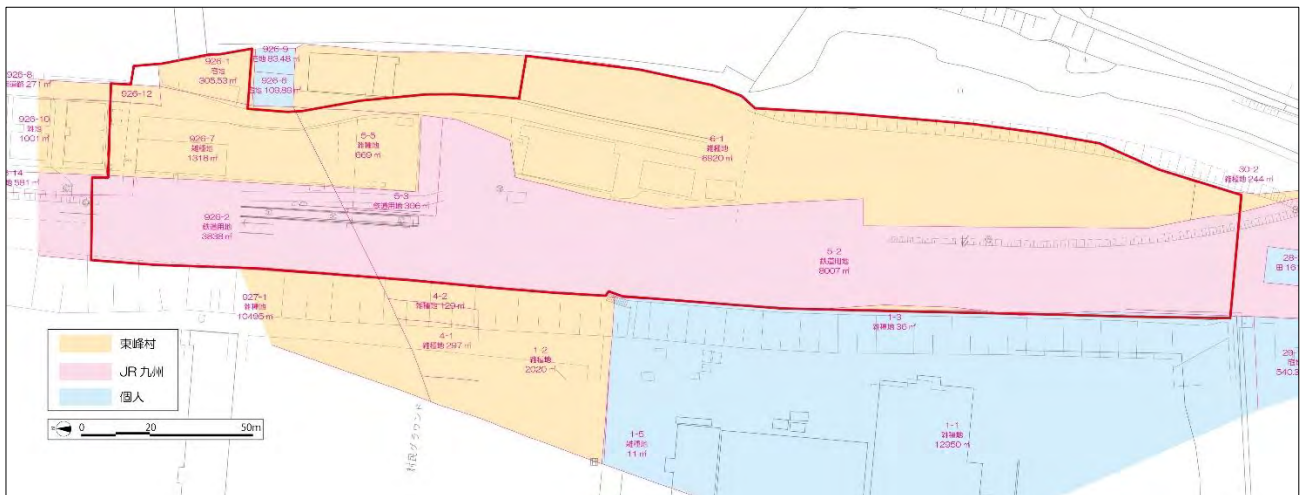
(6) 土地利用の現状と課題

【現況】

- ・対象地の大部分は東峰村村有地及び九州旅客鉄道株式会社の所有地であるが、周辺に一部個人所有地がある。
- ・地目は村有地は雑種地の割合が高く、九州旅客鉄道株式会社の用地は全て鉄道用地である。
- ・村有地の一部は法人や個人に貸し出している状況があるため、その部分については今回の計画対象からは外れている。

【課題】

- ・村有地の半分以上は大分県日田市に位置しており、計画・整備を行う際には、日田市の都市計画や土地利用等にも留意する必要がある。
- ・個人所有地が点在しており、一体的な整備を行うためには調整が必要である。



図：宝珠山駅周辺土地所有区分図

図：現況課題図



2. 整備方針

(1) 整備コンセプト

整備コンセプトについては『BRT 駅周辺整備基本構想』を踏襲する。

「誰でも楽しい！県境の駅」

宝珠山駅は広い敷地や近接する宝珠山グラウンドとの連携により賑わい拠点としての可能性を持っている。また、BRT 専用道への出入口であるということや県境の駅であるということ、桜並木や大行司駅へと向かう中での美しい農の景観など、周辺ではなく BRT と駅そのもので楽しむことができる要素が多くあるため、美しい景観を維持しつつ、子どもから大人まで誰もが楽しむことのできる駅を目指す。

また、駅舎については令和 5 年度に実施設計が行われており、駅舎整備のコンセプトキャッチフレーズとして以下が設定されている。

「立ち寄らずにはいられない…旅を彩る素敵な駅へ。」

駅舎を使った遊びや飲食を通して、ここで過ごすひとときを楽しく演出する。また、宝珠山・小石原の魅力を再発見するトランジット・ポイントとして、東峰村エリアとその周辺地域や日田彦山線沿線の魅力をさまざまな視点から紹介し、観光案内や周辺地域への更なるルート観光を提案する。

(2) 整備方針

以下の5つの整備方針を設定する。

【方針1】人が集まる賑わい拠点としての整備を行う

駅舎のリノベーションを核として村内外から人が集まる施設を整備する。カフェや遊具、農園、ゲートボール広場など日常的に人が集まる場所を整備することに加え、イベント広場やMTBなど休日の村外からの観光客の集客も目指す。

【方針2】子どもの遊び場としての整備を行う

駅舎及び広場には子どもを主なターゲットとした体験施設を整備する。

【方針3】定期的な植栽管理を行い、景観づくりを進める

現在植栽されている花木等については定期的な管理と更新を行う。また、敷地南側の竹林と雑地については竹の伐採、除草を定期的に行う。さらに広場全体の整備の中で、敷地の境界等に新たな植栽を検討するとともに、実のなる木や農作物等を植えることにより、体験の場を確保する。

【方針4】地域との連携を強化する

これまでも駅舎の管理や除草等、多くの地域の方々の協力をいただいている。そのため、今後も整備した施設等の管理に協働で取組んでいくことのできるよう、連携しながら進める。

【方針5】関係者との連携を図る

敷地内には自動車整備工場や朝倉森林組合、木工塾などの施設があるほか、村営住宅も駅前を通過してアクセスする。今後は新たに運営事業者が選定される予定であることから、地域以外の関係団体とも情報共有等の連携を図る。

3. 整備基本計画

(1) 施設整備計画

①基本的な考え方

各施設については、利用者数や利用状況をもとに、適切な容量を検討する。新たな施設を整備する場合には、動線との関係を考慮した位置を選定する。また、デザインや素材は周辺の景観に調和したものになるよう配慮するとともに、誰もが使いやすいものになるよう検討を行う。

②具体的な考え方 ※イメージ写真等を追加予定

1) 駅舎

駅整備の拠点として位置づける。現在コミュニティセンターとなっている部分はカフェに、待合所となっている部分は子どもの室内遊びスペースとして改修を行う。また既存の待合所がなくなることから、BRT 専用道側を待合スペースとして快適に利用できるよう整備する。

2) ホーム

i) ギャラリー

駅を訪れた人の憩いの場となるようホームの上に建屋を設け、ギャラリー、休憩スペースとして整備する。現在ホームには県境の駅の碑が建っているが、建屋を設置した後もデザイン等の工夫により県境がわかるようする。

ii) ディスティレーションファクトリー（蒸留工場）

ギャラリーの一角にディスティレーションファクトリーの整備を検討する。村内保有の森林資源や農作物等を用いた商品開発を行う拠点とする。

3) 広場

i) マルシェ広場

現在ゲートボール場がある場所をマルシェ広場及びキッチンカースペースとして整備する。マルシェ広場はウッドチップ舗装とし、イベント等がない場合には子どもの遊び場として、地域の憩いの場として活用する。

ii) ゲートボール広場

マルシェ広場の南側に既存のゲートボール場と同規模のゲートボール広場を整備する。

iii) ウッドチップパーク

ホームの東側、桜並木の周辺に整備する。ここには遊具等を設置し、子どもが安全に遊ぶことの出来るスペースとする。またウッドチップパークとホームの間に廃線となった JR 日田彦山線のレールを用いたレールバイクを設置する。

4) 農園・果樹園

ウッドチップパークの南側に農園・果樹園を整備し、体験農園、市民農園として活用する。

5) MTBトレイルコース及び雑木の森

現在竹林となっている部分に MTB トレイルコース等の整備を検討する。対象地は地形的に起伏があることから、既存の地形を生かして整備を行う。また自転車に乗る事の出来ない幼児等を対象にした三輪車広場も近くに整備する。

6) 芝生広場

敷地内に芝生広場を2箇所整備する。1箇所目は木工塾の南側で、広場内にはデッキステージやデッキツリーハウスを整備し、イベント広場としても活用を想定している。2箇所目は MTB トレイルコースの周辺で遊んでいる子どもなどを見守ったり、休憩したりする憩いのスペースとする。

7) 道路・駐車場

既存の村道は線形を維持して一部拡幅し、車同士のすれ違いを容易にする。駐車場については、駅舎周辺に駅利用者向けを数台と、木工塾の東側に整備する。木工塾側の駐車場へのアクセスは BRT 専用道入口横に入口を設ける。

8) 宝珠山グラウンドへのアクセス

イベント時など人が多く集まる際には駐車場が不足することが懸念される。そのためホーム裏の擁壁に階段を設置することで宝珠山グラウンドとのアクセスを改善し、駐車場の不足を補うことが出来るよう整備する。

9) 大肥川の護岸整備

現在の竹林周辺は護岸整備がされていないことから、今後広場として活用するためには安全性の担保として護岸整備が必要である。しかし、対象地は大分県であることから、今後大分県及び関係機関と協議を行いながら、整備を働きかけていく。

(2) 動線計画

①基本的な考え方

宝珠山駅は国道からのアクセスは駅舎前の橋のみである。さらに敷地内には一般車両だけでなくBRTや西鉄バスなどの公共交通や自動車工場、木工塾等で使われる作業用車両、将来的には公園等の管理や資材運搬のための管理用車両など多くの車両が出入りすることが考えられる。特に一般車両については駐車場が駅舎前から視認しにくい場所にあることからサイン等で各車両の動線について明確に示すことが必要である。

②整備の方向性

1) 歩行者、自転車動線

徒歩、自転車、公共交通等で訪れたBRT利用者については、駅舎を抜けてバス停へ向かう動線となる。駐車場利用の歩行者については駅舎までは新設の道路に歩行者用通路を設ける。

2) 車両動線（一般車両、公共交通車両）

一般車両については、駅舎周辺及び木工塾東側の駐車場への動線のみとなる。一部自動車整備工場及び木工塾、朝倉森林組合を利用する車両については、現在の村道を利用して奥へアクセスする。一般車両用の駐車場は駅入口から分かりにくいいため、サイン等で案内を行う。

また西鉄バス、東峰村のデマンドタクシーについては駅前での転回のみ、BRTについては専用道への出入りのみとする。

3) 車両動線（管理車両）

農園や樹木等の管理を行う管理車両については資材搬入等のため、レールバイク横に作業道を設置する。なお一般車両の進入を防ぐためサイン等で案内を行う。



図：宝珠山駅動線計画図

(3) 植栽計画

①基本的な考え方

宝珠山駅は敷地は広いが現時点では木工塾から南側はほぼ活用されていない状態となっており、竹や雑草が繁茂している。一方で駅舎の周辺にはサクラが、駅舎から宝珠山グラウンドに向かうのり面にはツツジなどが植えられており、地域で草刈り等も定期的に行われている。しかし、サクラは枯損や病害が見られるものもあり定期的な維持管理が必要となっていることから、整備の方向性を以下に示す。

②整備の方向性

1) 既存樹木の維持管理

既存のサクラやツツジについては、定期的な管理を行う。枯損や病害が見られるものについては、状態に応じた対処を行い、場合によっては伐採を検討する。

現在のゲートボール場の北側にフジ、東側にケヤキが植えられているが、これについてはそのまま残し、必要に応じた管理を行う。

2) 竹林、雑草の除去、管理

木工塾の南側の雑草、竹林については一部を残して除去する。竹については繁殖力の強さが指摘されていることから、定期的な管理が必要である。

3) 樹木等の新植

i) 果樹・農作物

果樹園及び農園には果樹や農作物を新植する。特に農作物については季節や年に応じて定期的に更新する。

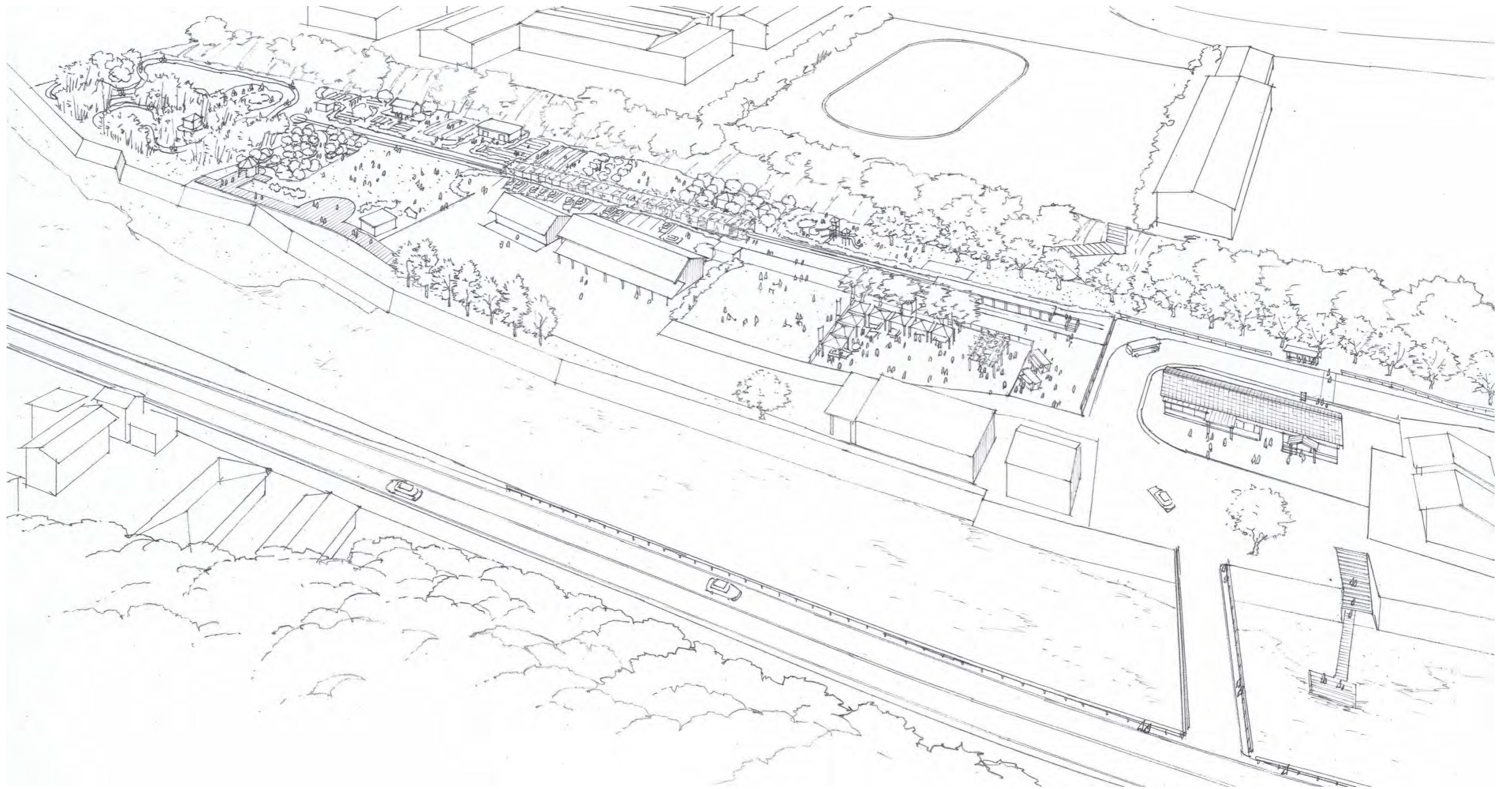
ii) その他の植栽

駐車場の周辺や木工塾とゲートボール場の間等、各ゾーンをゆるやかに区切るために植栽を用いる。

(4) 基本計画図



イメージパース ※調整、着色作業中



4. 整備の進め方

(1) 整備の進め方

BRTの公共交通としての利便性の向上を迅速に進めるため、全ての整備を概ね5年以内を実施することとする。ただし、植栽の管理等継続して行うべき事項については、中長期的な視点をもって行うものとする。

(2) 整備スケジュール

整備スケジュールを以下に示す。

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
全体の基本設計・ 実施設計※1	■				
施工及び修景整備	■	■			
植栽の維持管理	■	■	■	■	■
サイン整備※2		■			

※1：駅舎・ホームについては令和5年度に実施設計を実施

※2：サイン整備は東峰村観光サイン計画に基づき整備を行う。

(3) 概算事業費 ※調整中

概算事業費を以下に示す。事業の推進にあたっては、国や県の補助金等を活用も検討してしていくこととする。

(金額単位：千円)

項目	単価	数量	金額
測量・設計	—	1式	14,000
駅舎整備	9,200万円	1棟	92,000
道路整備	4,000円/㎡	1,500㎡	6,000
公園整備	13,000円/㎡	4,000㎡	52,000
駐車場整備	4,000円/㎡	1式	4,000
サイン整備	300万円/基	5	15,000

東峰村 BRT 駅周辺整備基本計画

2024 年（令和 6 年）3 月

発行：東峰村

〒838-1792

福岡県朝倉郡東峰村大字宝珠山 6425 番地

編集：ふるさと推進課



TOHO VILLAGE
東峰村