

# 東峰村 BRT 沿線景観整備計画

令和 3 年度～令和 12 年度

令和 4 年 3 月

東峰村

## 目次

<b>1. 序論</b> . . . . .	<b>1</b>
(1) 背景と目的 . . . . .	1
(2) 計画期間 . . . . .	1
(3) 上位関連計画等の整理 . . . . .	2
(4) 先進地事例調査 . . . . .	6
<b>2. 計画地の現況</b> . . . . .	<b>10</b>
(1) 計画地の概要 . . . . .	10
(2) 現況の整理及び分析 . . . . .	11
(3) 課題の整理 . . . . .	12
<b>3. 伐採・植栽計画の作成</b> . . . . .	<b>20</b>
(1) 整備の基本方針 . . . . .	20
(2) ゾーニング . . . . .	21
(3) ソーンごとの樹木植栽・整理計画 . . . . .	22
<b>4. 関連機関との調整</b> . . . . .	<b>38</b>
(1) 関係機関との連携方針 . . . . .	38
<b>5. 整備・運営計画（スケジュール）</b> . . . . .	<b>39</b>

## 1. 序論

### (1) 背景と目的

JR 日田彦山線は、北九州市小倉南区の城野駅から大分県日田市の夜明駅を結ぶローカル鉄道で、村内には「筑前岩屋駅」「大行司駅」「宝珠山駅」の3駅が位置しています。しかし平成29年に発生した九州北部豪雨により、添田駅以南において大きな被害を受けており、村内でも筑前岩屋駅や釈迦岳トンネルへの土砂流入や大行司駅舎の倒壊等の被害が発生したことにより、災害から今日まで村内を走るJR路線の全区間が不通となっています。

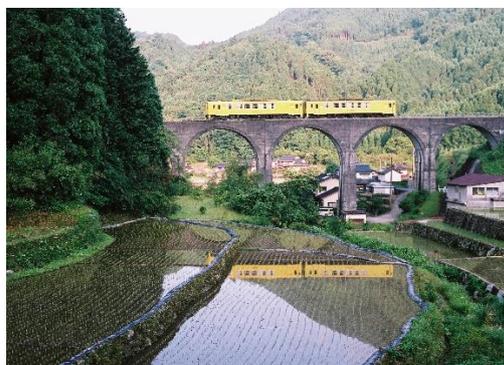
路線の復旧に関しては、災害発生当初、鉄道での復旧を模索していましたが、関係自治体とJR九州との協議により、令和2年に添田駅～日田駅間をBRT（バス高速輸送システム）で復旧することで合意し、これにより、村内を走る全ての路線がBRT区間となることになりました。村の活性化のためには、BRTとなっても多くの方が日田彦山線を利用し、村に訪訪していただくことが重要です。

そこで本計画では、村内を走る日田彦山線沿線の豊かな里山の景観を新たな観光資源の一つとすることを目指し、豊かな里山の景観を有する現在の日田彦山線沿線の魅力や課題を調査し、樹木及び植物の植樹、植栽及び必要に応じた伐採を実施するための計画を策定することを目的とします。

さらに近年ではSNS等の普及により、情報発信のツールや発信者が多様化していることから、写真撮影等において魅力的なビューポイントの設定や、撮影スポットの整備、さらに地域住民および都市住民の交流による体験イベントの実施等の方向性を検討し、より長期的な視点にたった計画とします。

### (2) 計画期間

令和3年度～令和12年度の10年間を計画期間とします。令和3年度は本計画の策定を主な取組みとし、具体的な景観整備については令和4年度から随時実施します。



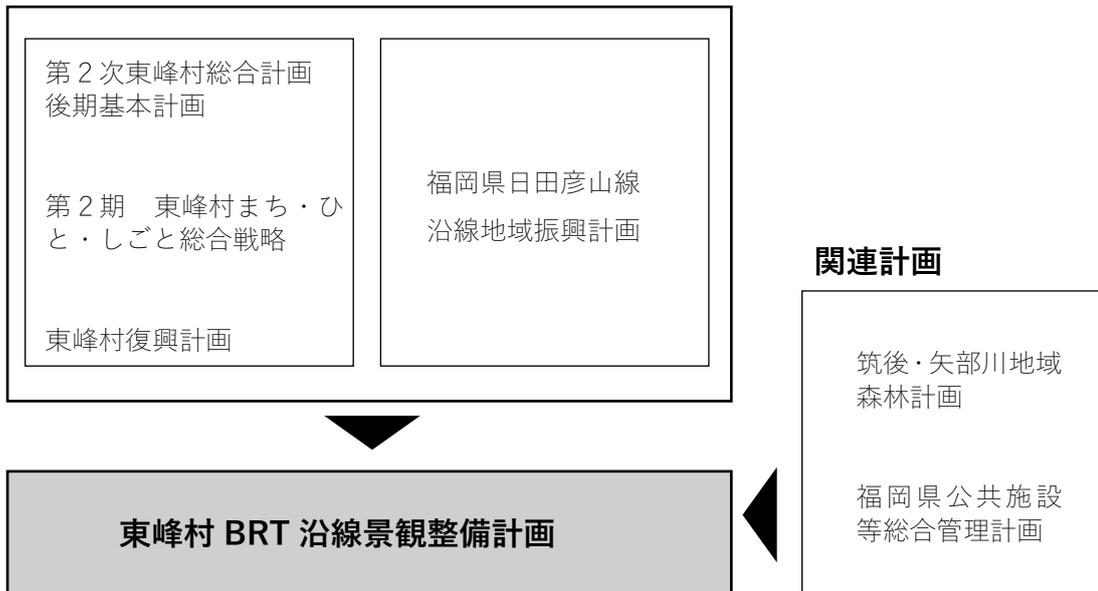
(3) 上位関連計画等の整理

本計画を策定するにあたり、関連する各種計画を把握するとともに、本計画の位置づけを整理します。

表：上位計画・関連計画一覧

計画名	策定主体	策定年月	計画期間
福岡県日田彦山線沿線地域振興計画	福岡県日田彦山線沿線地域振興推進協議会	R3.2月	-
第2次東峰村総合計画後期基本計画	東峰村	R2.3月	R2～R6年度
第2期 東峰村まち・ひと・しごと総合戦略	東峰村	R2.3月	R2～R6年度
東峰村復興計画	東峰村	H30.3月	H29～R6年度
筑後・矢部川地域森林計画	福岡県	H30.12月	H31～R11年度
福岡県公共施設等総合管理計画	福岡県	H29.3月	H29～R8年度

**上位計画**



①福岡県日田彦山線沿線地域振興計画

■計画の概要：

平成 29 年 7 月九州北部豪雨により被災した JR 日田彦山線の復旧方針についてまとめられており、基本構想は「九州の自立を考える会」の策定した『日田彦山線沿線地域振興基本構想』を基にして作成されています。BRT が地域住民の生活路線であり続けると同時に、域内人口の確保、魅力ある地域づくり、産業振興等の施策を進めるため「地域の魅力を活かした地域振興・観光振興」「地域資源を活かした産業振興」「住みたい地域の魅力づくり」の 3 つを基本戦略として掲げ、それぞれに重点プロジェクトが設定されています。



図：日田彦山線沿線地域振興基本構想（福岡県日田彦山線沿線地域振興計画より）

■関連する施策：

- ・基本戦略「地域の魅力を活かした地域振興・観光振興」より
- 重点プロジェクト「日田彦山線沿線の美しい景観を活かした観光振興」

【主な取り組み】

- ・BRT 専用道の法面や車窓から見える山林等の不要木の伐採、広葉樹等の植栽
- ・撮影スポットとなる視点場や BRT バス停周辺を観光・交流拠点として整備
- ・散歩道の整備
- ・新たなバス停の整備

- 重点プロジェクト「人が集まる拠点づくり」

【主な取り組み】

- ・4 駅周辺整備

## ②第2次東峰村総合計画後期基本計画

### ■計画の概要：

「美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村」を将来像として、5つの基本目標から構成されています。

### ■関連する施策：

- ・基本目標「①自然・伝統・文化を活かした魅力あるものづくり」、基本施策「1. 産業の振興」、施策の大綱「(1) 農林業の振興」「(3) 観光の振興」
- ・基本目標「②美しく、安全で暮らしやすい村づくり」、基本施策「2. 交通・通信体系の整備等」、施策の大綱「(1) 道路・交通の整備」「(2) 自然環境・景観の保全・整備」

## ③第2期 東峰村まち・ひと・しごと総合戦略

### ■計画の概要：

「東峰村で見つける新たな暮らし方～魅力を活かした『しごと』と『ひと』の交流を通じた、新たな活力を呼び込む『むら』づくり～」を目指すべき方向性と定め、5つの基本目標によって人口減少に歯止めをかけ、定住を促進する取組みを展開しています。

### ■関連する施策：

- ・基本目標Ⅰ「地域資源を活かした魅力ある“しごと”をつくる」、主要施策②「滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進」

## ④東峰村復興計画

### ■計画の概要：

平成29年7月の九州北部豪雨災害からの復旧・復興に向けたむらづくりの指針として策定されました。復興の理念は東峰村第2次総合計画に合わせて「美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村」とし、それに基づき3つの基本目標を定めています。

### ■関連する施策：

- ・基本目標①「しぜん 美しい環境の復元・創出」、復旧の方向性「2. 景観の再生・保全」、2-1「森林景観の再生と保全」
- ・基本目標②「しごと 豊かな生業を支える基盤の復興」、復旧の方向性「5. 観光の振興」、5-1「村のシンボル、観光拠点である観光交流施設の復旧・活用」
- ・基本目標③「くらし 幸せな暮らしを育むつながりの強化」、復旧の方向性「6. 交通網の強化」、6-3「JR日田彦山線復旧の積極的な推進」

#### ⑤筑後・矢部川地域森林計画

##### ■計画の概要：

森林法第 5 条の規定に基づき、森林の有する多面的機能を持続的に発揮させることを旨として「全国森林計画」に即しつつ、平成 29 年 3 月に策定した「福岡県農林水産振興基本計画」の基本的な考えに基づき、計画対象とする森林区域、森林の整備及び保全の目標、森林施業の方法、林道の開設・改良、森林の土地の保全、保安林の整備等に関する事項を明らかにしています。

##### ■関連する施策：

- ・持続可能な林業経営を確立することを目指し、利用期を迎えた人工林は主伐を中心とした木材生産活動を推進し、森林の世代サイクルの回復を図ることとします。その一方で、適正な管理が見込めない人工林については、強度間伐による針広混交林化や伐採後の天然更新等による広葉樹林化への誘導を推進することにより、公益的機能の発揮を図ります。
- ・森林は健康の維持・増進や環境教育の場としての利用が期待されていることから、森林空間の総合的利用を併せて図ります。

#### ⑥福岡県公共施設等総合管理計画

##### ■計画の概要：

公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進していくための基本的な方針を取りまとめたもので、平成 32 年度までに策定を予定している「個別施設計画」の指針となるものであり、対象施設は本県が所有し、又は管理する全ての公共施設等とします。

##### ■関連する施策：

- ・予防保全による安全・安心の確保及び施設の長寿命化  
(点検・診断等の実施 ・維持管理・修繕・更新や長寿命化の実施 ・安全確保や耐震化の実施)
- ・施設の最適配置
- ・民間活力等の活用  
(PPP/PFI の活用について積極的な検討の実施 ・国等の施設との相互利用等の検討の実施、公民協同による 公共施設等の維持管理の促進)
- ・取組みを支える体制整備等の推進

#### (4) 先進地事例調査

##### ●箱根あじさい鉄道

【管轄・所在地】箱根登山電車

##### 【概要】

沿線に1万本を超えるアジサイを植栽した通称「あじさい電車」。アジサイは挿し木で増やす必要があり、職員や市民などが協力して株を増やし今に至ります。しかしアジサイ植栽の当初目的は観光ではなく沿線の土留めで、1975年頃から社員による「沿線美化委員会」が結成され、シーズン前に下刈りやメンテナンスを実施しています。

##### 【景観の特徴】

箱根湯本駅からスタートし強羅駅までを走る観光電車。高低差の大きい地形のため、6月中旬から7月下旬まで長く楽しめます。また、1994年からは「夜のあじさい号」の運行も始まり、ライトアップも実施しています。



標高とともにあじさいの見ごろも変わる



夜のあじさい号

(写真：箱根登山鉄道(株)HPより)

##### ●高千穂あまてらす鉄道

【管轄・所在地】高千穂あまてらす鉄道株式会社・宮崎県西臼杵郡高千穂町

##### 【概要】

災害の影響により2008年に全線廃止となった高千穂鉄道の施設を利用したアトラクション「グランド・スーパーカート」というディーゼルエンジンのオープントップの乗り物に乗り景観を楽しむことができます。公共交通機関ではなくあくまで観光用として利用しています。

##### 【景観の特徴】

高千穂鉄橋からの眺めをはじめとして、周辺の里山の風景や溪谷、棚田などの景観が楽しめる。グランド・スーパーカート運行のために実施した整備ではなく、高千穂のもつ自然や暮らしの景観を楽しむことができます。



## ●こうや花鉄道天空

【管轄・所在地】南海電鉄・高野線（橋本駅～極楽橋駅）

### 【概要】

高野山を間近に控えた 19.8 k m を走る観光列車で、高野線で 1969 年から運行を開始した 22000 系「ズームカー」の改造によって生まれた車両を使用し、物質・モノ世界から、自然・精神世界へと向かうための、こころの準備、感受性の取戻しを誘う設計、旅の途中で、花・自然・旅の仲間との触れ合いなどによる、ゆるやかに五感を目覚めさせる時間を提供しています。

### 【景観の特徴】

「天空」をシンボルとして、世界遺産・高野山への旅の道中をいっそう魅力的にするため、地域住民とともに沿線の地域・自然・精神世界の魅力を開発、計画することで新たな旅の醍醐味を創出するさまざまな取り組みとして「こうや花鉄道プロジェクト」を実施しています。



## ●北近畿タンゴ鉄道

【管轄・所在地】WILLER TRAINS 株式会社・京都丹後鉄道

### 【概要】

「京都丹後鉄道」は、「北近畿タンゴ鉄道」の運行部分を引継ぎ、WILLER TRAINS 株式会社が運行する、京都府北部の丹波、丹後地域と兵庫県北東部の但馬地域を走る鉄道です。

### 【景観の特徴】

京都府や兵庫県、沿線市町の支援により運行。沿線地域では北近畿タンゴ鉄道利用促進協議会を設立し、取り組みを実施。それ以外でも沿線市町が独自で取り組みを実施しています。

沿線や駅に花苗や花木を植栽し、沿線の新たな魅力づくり等を目的とした「花いっぱい運動」や、駅舎、駅前などを美しくする美化活動を、地元の子もたちや、ボランティアの協力のもと行っています。



(写真：京都府 HP より)

## ●嵯峨野トロッコ列車

【管轄・所在地】嵯峨野観光鉄道(株) (トロッコ嵯峨野駅～トロッコ亀岡駅)

### 【概要】

JR 山陰線の複線化によって使われなくなった線路の観光利用を目的として、平成2年に嵯峨野観光鉄道が発足し、平成3年より運行しています。開業以来、窓ガラスのないオープン車両「ザ・リッチ号」の運行、駅舎の整備や駅ショップ、体の不自由な方にも利用できる施設の充実、乗車待ちの時間も楽しめるためのアミューズメント施設の開設、季節をより演出するストーブ列車の運行やライトアップなど、さまざまな取り組みを行っています。

### 【景観の特徴】

荒廃していた沿線の美化に取り組み、整備・清掃はもちろん、桜の植樹や楓の苗を植えた。保津川沿いの自然や溪谷美、片道7.3kmおよそ25分の間、春の桜、夏の新緑、秋の紅葉、冬の枯野や時には雪景色と、四季それぞれに違った風景を楽しめます。



(写真：嵯峨野観光鉄道(株)HP より)

## ●肥薩線 矢岳越え

【管轄・所在地】JR 肥薩線・「矢岳駅」付近の矢岳第一トンネル～矢岳第二トンネル間

### 【概要】

鉄道ファンの間でもすっかり定着している「日本三大車窓」の一つです。

### 【景観の特徴】

霧島連山とえびの高原を望む絶景が楽しめることで有名。肥薩線を走る観光列車「いさぶろう」(下り)・「しんぺい」(上り)は、この区間にさしかかると一時停止するので、ゆっくりと景観を味わうことができます。好天に恵まれれば、桜島や開聞岳が見えることもあります。矢岳駅手前の大畑駅は、日本で唯一ループ線内にスイッチバック構造を併せ持っている珍しい駅です。矢岳駅の次の真幸駅には、縁起のいい駅名にちなんで「幸せの鐘」が置かれるなど、周辺も見所が多くあります。



○調査のまとめ

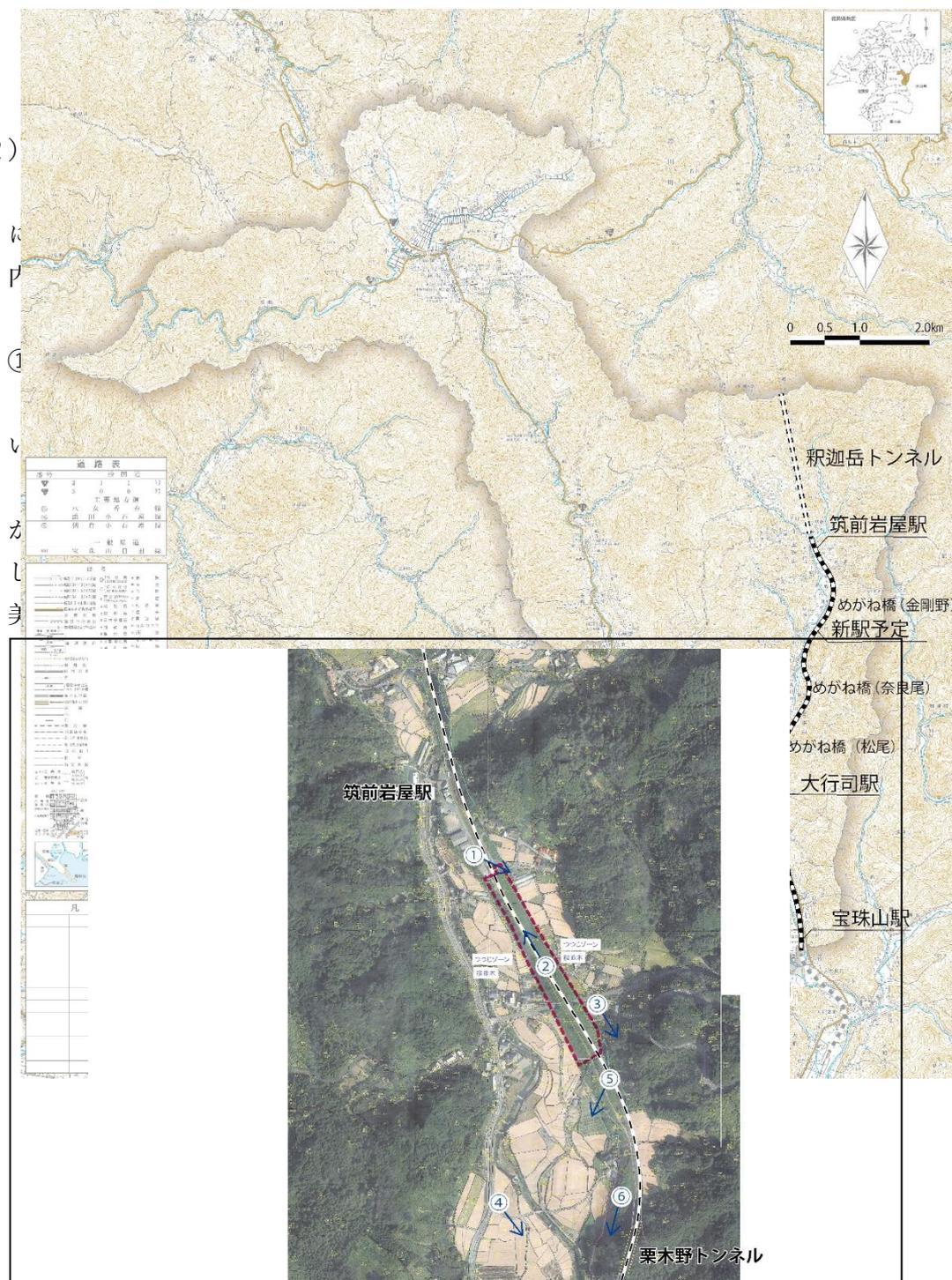
- ・鉄道職員や市民との協同体制で、美化や花や花木の植栽に取り組んでいる事例が多くみられました。
- ・観光利用を目的として、車両の改造や夜間のライトアップ、駅舎の整備など、アトラクションとして楽しめるように工夫していました。
- ・日本三大車窓と称される事例などは、元々の景色の良さに加え、絶景ポイントでは速度を落とすなどの工夫をしていました。

## 2. 計画地の現況

### (1) 計画地の概要

計画対象地は、釈迦岳トンネルから宝珠山駅ホームまでの約 6.4 kmの区間の日田彦山線沿線周辺です。JR 日田彦山線（添田駅～夜明駅間）については、彦山駅から宝珠山駅間を専用道区間とする BRT（バス高速輸送システム）で復旧することとなっており、現在専用道の整備工事が進められています。また、筑前岩屋駅、大行司駅、宝珠山駅の周辺整備や棚田親水公園付近への新駅整備などが予定されています。沿線には、近代土木遺産にも選ばれている美しい三つのめがね橋が架かり、7つのトンネルがあります。森林や田園風景の中を走るなど沿線景観が様々に移り変わり、桜やツツジで彩られている区間もあり、鉄道運行中は写真撮影場所としても親しまれていました。

### (2)



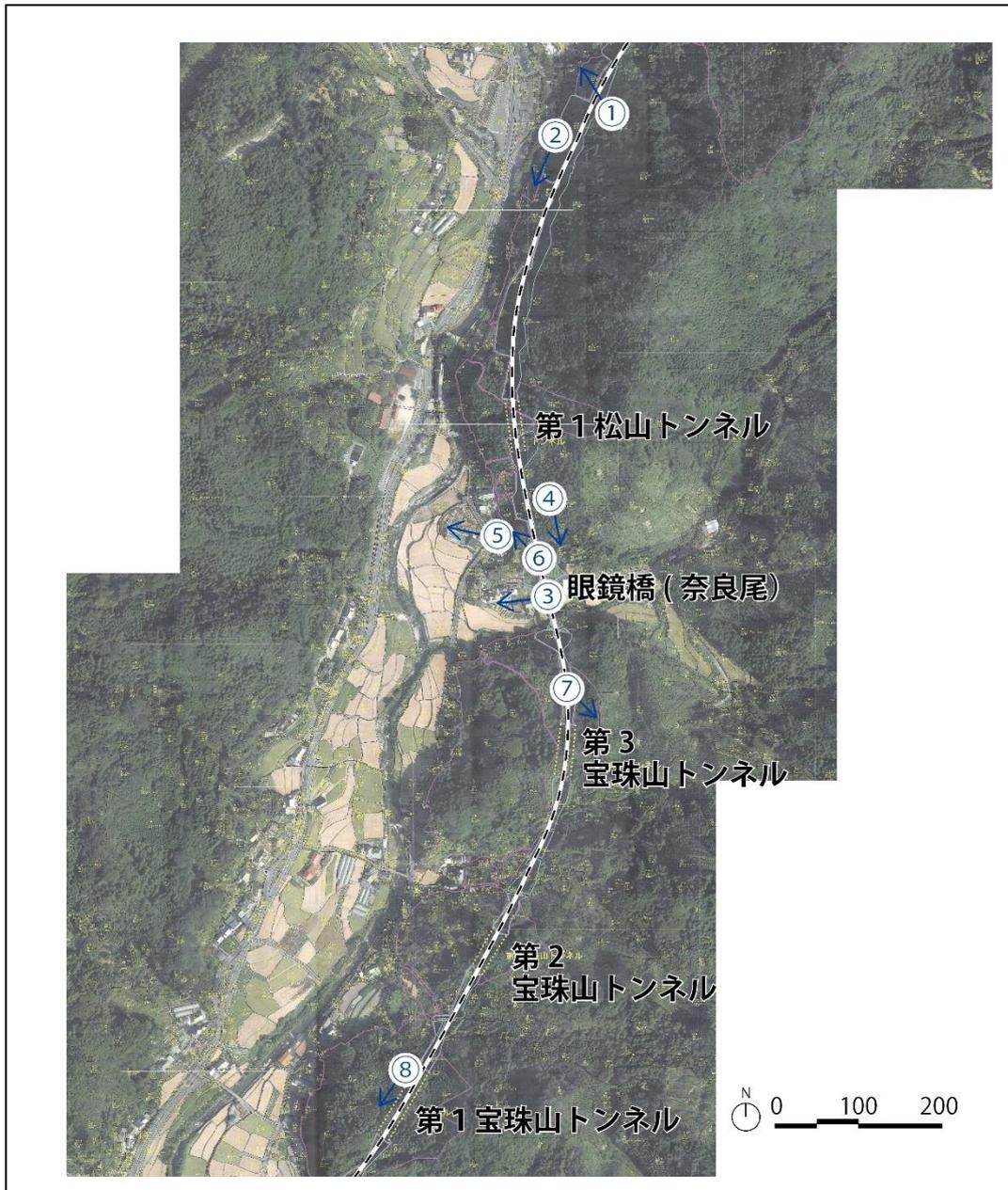
■現況写真（番号は前ページの図面上の番号と一致しています）

	
<p>①BRT 道路の路肩 雑草の管理が必要。路線整備後に花壇等の整備の検討が可能か</p>	<p>②サクラ及びツツジの植栽 植栽が行われているが、ツツジの樹高が高くなっており眺望が阻害されている</p>
	
<p>③竹林・雑草の管理 竹林や雑草の繁茂が複数地点で見られるため伐採、管理が必要</p>	<p>④めがね橋への眺望 農地と山肌のコントラストが美しいため、沿線の外から見た景観の強化が必要</p>
	
<p>⑤農地への眺望 西側は村内の農地への眺望が期待できる地点が多くあるが、視界を遮らないよう草刈り等の管理が必要</p>	<p>⑥コナラ・モミジの植林 部分的に広葉樹の植林あり</p>
	
<p>⑦砂防ダムの修景 BRT 関連以外の構造物についても、沿線に近いものは積極的な修景が必要</p>	<p>⑧トンネル出入口（第2松山トンネル） 出入口周辺の植栽管理と、トンネルそのものの修景が必要</p>

② 柵田親水公園～めがね橋（松尾）区間

この区間は柵田親水公園周辺に新駅の設置が検討されています。県道や村内の農地より標高が高い位置を走行するため、バスからの眺望が期待できる区間です。また、柵田親水公園は河川プール等の利用者で夏場の利用ニーズが高い区間となっています。

沿線は第1松山トンネル、第1～第3宝珠山トンネルの4本のトンネルとめがね橋（奈良尾）が位置しており、めがね橋上と親水公園周辺を除くと両側を山林に囲まれた環境をバスが走る場所も多くなっており、美しいスギ・ヒノキ林の形成も重要です。



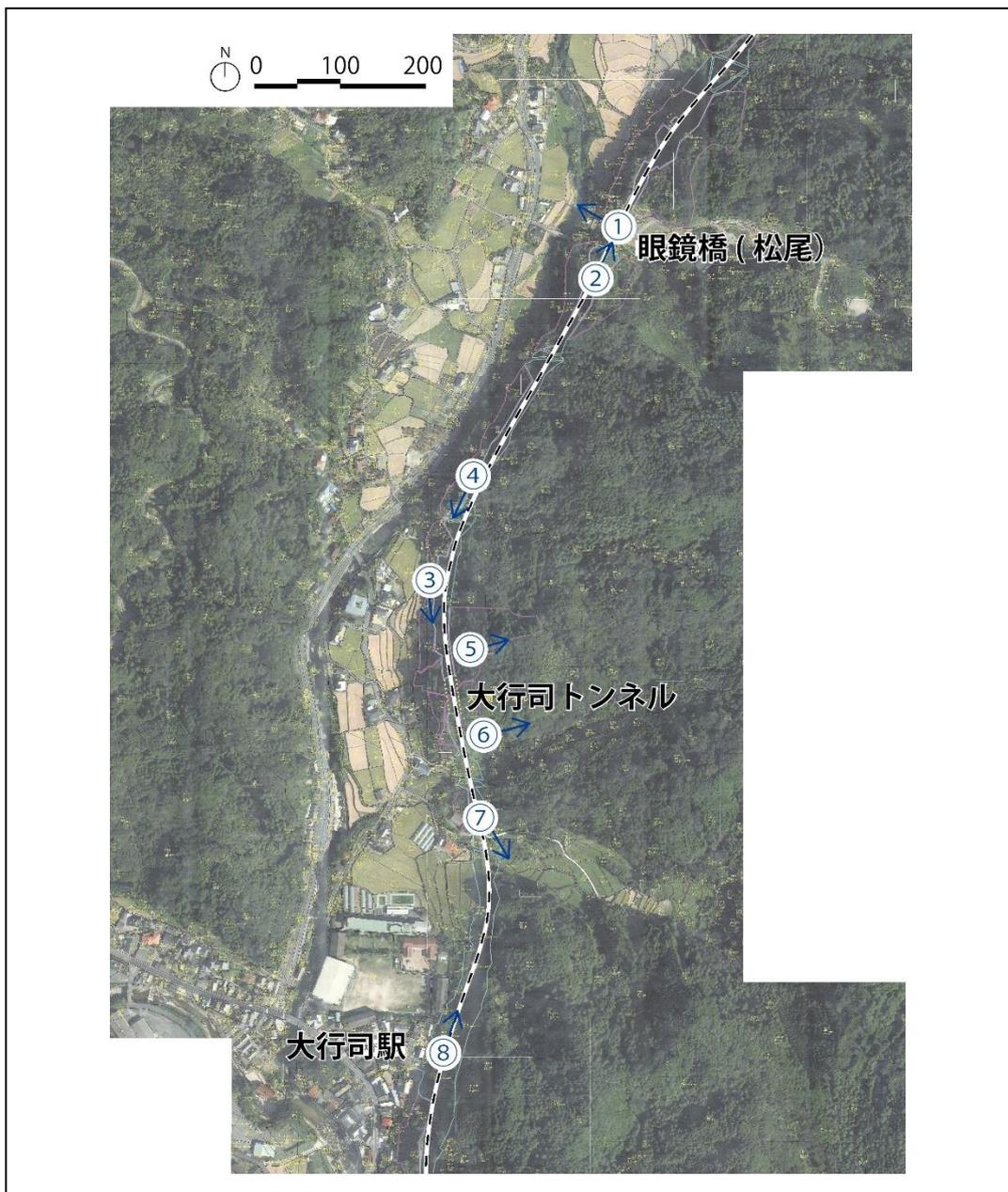
■現況写真（番号は前ページの図面上の番号と一致しています）

	
<p>①棚田親水公園への眺望 新設駅の整備に合わせた計画が必要</p>	<p>②のり面の整備 のり面の雑草管理とスペースがある場所には植栽の検討が可能</p>
	
<p>③めがね橋（奈良尾）からの眺望 県道等の村内から見た際の周辺の植栽管理が必要</p>	<p>④フェンス等の修景 沿線に設置されているフェンス等についてはその役割を考慮して可能な限りでの修景が望ましい</p>
	
<p>⑤遠景の眺望への配慮 専用道路上から見る遠景の山林や砂防等の構造物、耕作放棄地等の修景が必要</p>	<p>⑥雑木林（クヌギなど） 部分的に広葉樹の植林あり</p>
	
<p>⑦人工林の管理 倒木等により危険な箇所もあるため、所有者との協議による間伐等が必要</p>	<p>⑧トンネル出入口（第1宝珠山トンネル） 出入口周辺の植栽管理と、トンネルそのものの修景が必要</p>

### ③めがね橋（松尾）～大行司駅区間

この区間はめがね橋（松尾）から大行司駅までの区間で、西側は眺望がよく開けていて、東側は山林や擁壁となっている箇所が多く見られます。前の区間から引き続き道路や農地に比べて標高の高い位置を走行しており、眺望が楽しめる区間です。

沿線は大行司トンネルとめがね橋（松尾）が位置しています。大行司トンネルは北側入口が独特なデザインとなっていたり、広葉樹の植栽がところどころに見られたりと、景観の変化を楽しめる区間となっています。またより一層、季節の変化を感じることができる彩り豊かな落葉樹の植栽が求められます。

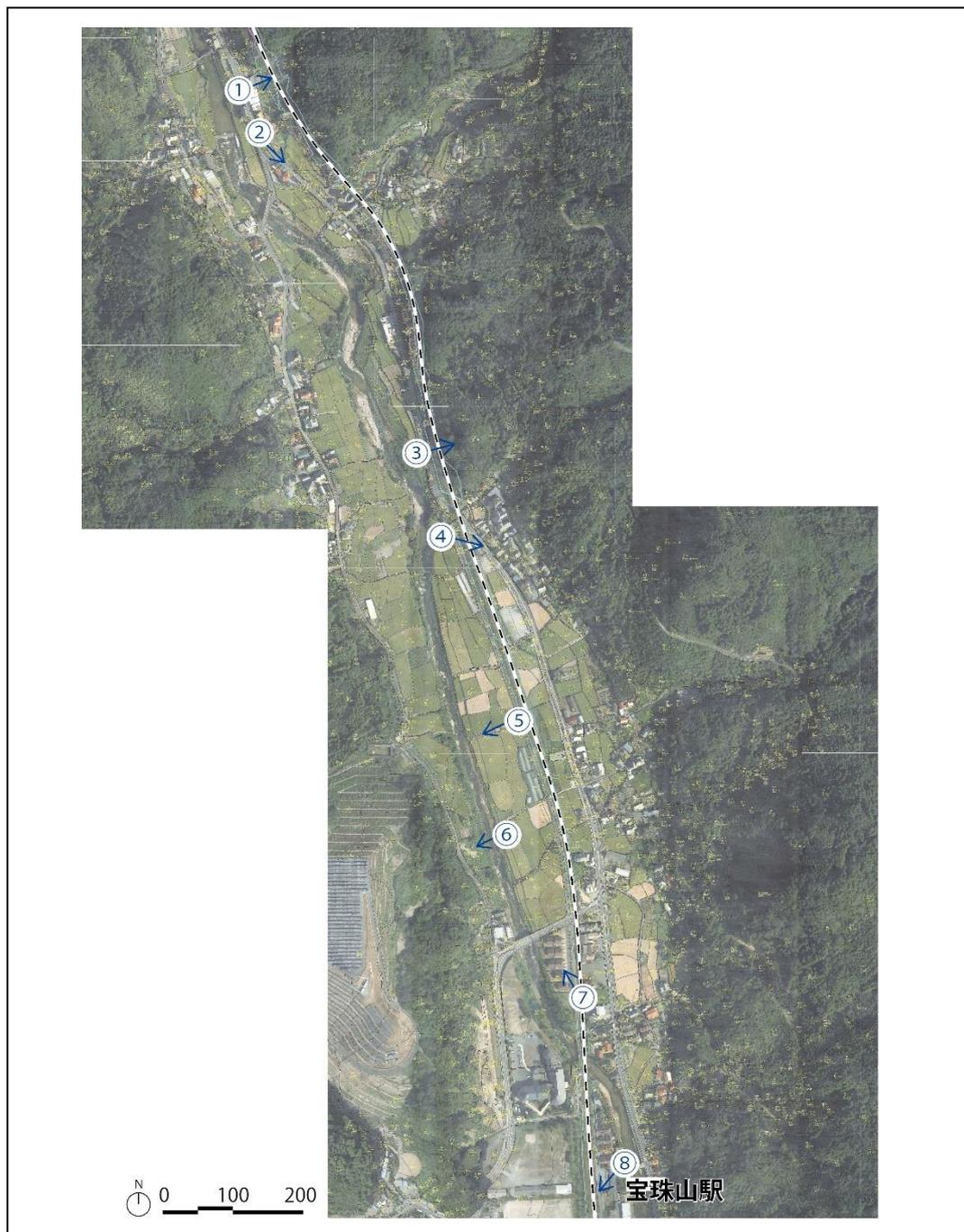


■現況写真（番号は前ページの図面上の番号と一致しています）

	
<p>①めがね橋（松尾）からの眺望 県道等の村内から見た際の周辺の植栽管理が必要</p>	<p>②擁壁の植物管理 擁壁の雑草管理が必要</p>
	
<p>③トンネル出入口（大行司トンネル） 出入口周辺の植栽管理と、トンネルそのものの修景が必要</p>	<p>④人工林の整備 人工林の間伐や整備によって明るく雰囲気の良い並木道</p>
	
<p>⑤作業ヤード周辺の管理 工事用作業ヤードの利用後の管理が必要</p>	<p>⑥広葉樹の植栽 モミジの植栽あり</p>
	
<p>⑦竹や雑草の管理 繁茂した竹や雑草の管理が必要</p>	<p>⑧大行司駅周辺 ホーム周辺の樹木整理と駅舎と一体となった修景が必要</p>

#### ④大行司駅～宝珠山駅区間

大行司駅から宝珠山駅に近づくと、専用道路の高さが下がり県道や農地、住宅地に近くなっていきます。大行司駅付近では、東側に擁壁や山林、西側に農地の開けた景観を見ることができますが、国道 211 号と交差する辺りからは、周辺の施設や住宅地の庭木や植栽が専用道路からの景観に影響を与える部分が多くなります。また、宝珠山駅は東峰村への玄関口として利用者が多い駅であり、彩のある景観づくりが求められます。



■現況写真（番号は前ページの図面上の番号と一致しています）

	
<p>①竹や雑草の管理 繁茂した竹や雑草の管理が必要</p>	<p>②人工林の整備 人工林の間伐や整備によって明るく雰囲気の良い並木道</p>
	
<p>③既存樹の管理 部分的に植樹されている広葉樹やサクラ等についてはそれを活かした修景が必要</p>	<p>④景観の切り替わり 山林から平地（農地）が中心の景観に切り替わる</p>
	
<p>⑤両側に広がる田園風景 両側に農地が広がる開放的な景観</p>	<p>⑥フェンスやガードレールの修景 道路に付帯する構造物も含めて、その機能を損なわない程度の修景が必要</p>
	
<p>⑦村営住宅の植栽 土手上にツバキとキンモクセイが列植されており、管理も行き届いている</p>	<p>⑧宝珠山駅周辺 既存のサクラの管理とともに東峰村への玄関口として印象的な整備が必要</p>

### (3) 課題の整理

現地調査等の結果をふまえ、課題を以下のように整理します。

#### ①維持管理の不足

- ・沿線のスギ、ヒノキ林の間伐や枝落としが不十分で枯損や倒木が見られ、危険性が高まりや搭乗者へ不快感を与える。
- ・道路際や林辺部が笹、竹、セイタカアワダチソウなどが繁茂して藪になっている。
- ・トンネルの出入口が藪化しており、どんよりして暗い印象。
- ・めがね橋のたもとは低木等が繁茂しており、景観を阻害している。



#### ②農村景観への影響

- ・コンクリート吹付けがされた法面が圧迫感を与える。
- ・電柱やフェンスなどの人工物が自然景観を阻害している。できるだけなくすか、自然景観と調和するように修景。
- ・主に道路の西側は視界が開けて水田や棚田を望むことができるが、耕作放棄地や荒れた森林が目につく。



#### ③魅力の乏しい植栽

- ・四季を感じさせる花木、落葉樹がところどころ植栽されているが、まとまりがないので印象が薄い。
- ・宝珠山駅近辺は住宅と専用道路が近い。緩衝地等となり、彩りのある植栽が必要。
- ・工事用作業ヤードが放置されると藪になる。重点的に修景するポイントにするなど活用できないか。
- ・背景となる山並みは、針葉樹が多く季節感に乏しい。



### 3. 伐採・植栽計画の作成

#### (1) 整備の基本方針

現状と課題をふまえ、基本方針を以下のように整理します。

#### ①整備方針1：森林、空地の維持管理と花木や紅葉による四季の変化を感じさせる 沿道の創出

既存の森林、空地については、維持管理を定期的実施することにより、良好な状態を維持することに努めます。また、既存の樹木を活かし、沿線をゾーニングすることによって、四季の変化を感じることでできる沿道景観を創出します。

##### 【具体的な整備の方向性】

- ・ 間伐や草刈りをする。
- ・ 区間ごとにテーマのある植栽

#### ②整備方針2：水田や棚田の風景と調和しつつ、観光資源となるめがね橋や親水公園を 引き立たせるビュースポットの創出

日田彦山線沿線には農地や住宅の広がりを見ることでできるポイントが多く、のんびりとした田園景観を楽しむことができます。また、村内に3箇所あるめがね橋や棚田親水公園などは観光資源となり、人の訪れも期待できることから、バスの乗客だけでなく、沿道を見上げる状況においても美しい景観となるように配慮します。

##### 【具体的な整備の方向性】

- ・ 田畑にレンゲ、菜の花を植える
- ・ 耕作放棄地にウメや果樹を植える



#### ③整備方針3：玄関口の賑わいを下支えし、観光客を迎える華やかな緑の創出

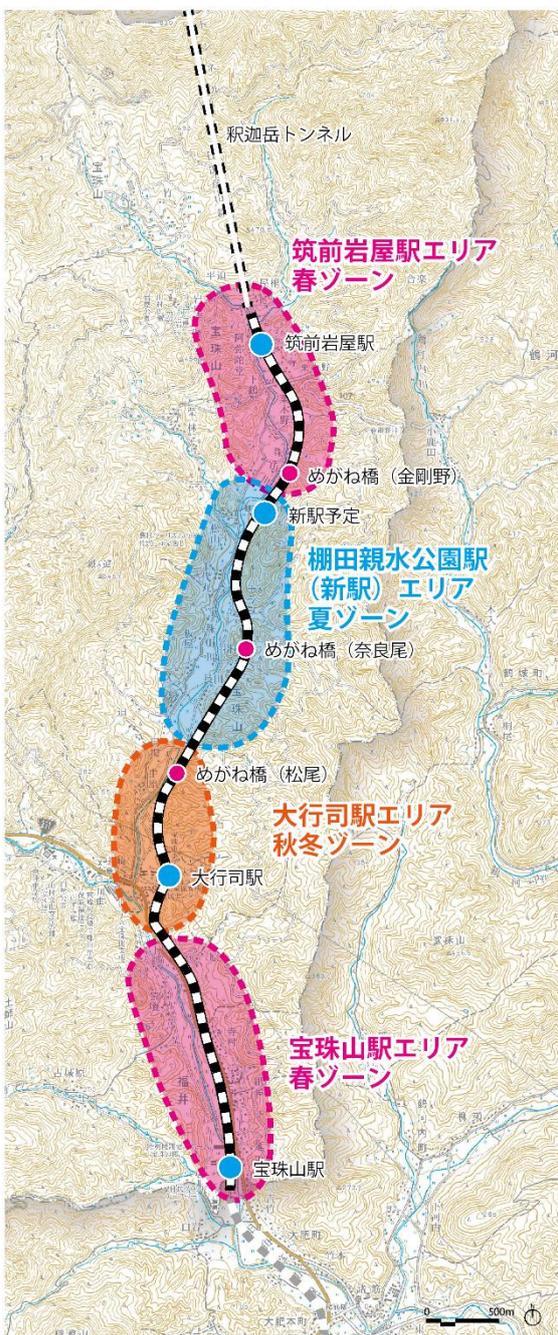
筑前岩屋駅と宝珠山駅はそれぞれ添田町と日田市との境に位置し、東峰村への玄関口となっています。東峰村へ訪れる来訪者に対し、華やかな緑で迎える演出を図るとともに、BRTを日常の交通手段として利用する人や、周辺の住民にとっても四季を感じる憩いの場となるよう整備を行います。

##### 【具体的な整備の方向性】

- ・ 既存のサクラの樹勢回復と補植
- ・ 夏、秋、冬も彩りのある植栽

## (2) ゾーニング

周辺の植生、地形、景観等の特性を基に以下のようにゾーニングを設定します。  
ゾーンごとに四季の風情を高め、特徴づけることで景観の魅力向上を図ります。



### 筑前岩屋駅エリア 春ゾーン

筑前岩屋駅周辺はサクラとツツジの植栽による春の景色づくりがされており、フォトスポットとしても親しまれている。サクラ並木の延伸や花木による春の彩りを強化する。

### 棚田親水公園駅(新駅)エリア 夏ゾーン

棚田親水公園付近に新駅が設置される予定であり、夏場の利用者が増加することが見込まれる。専用道路から水田や川を望むことができ、夏の景色を楽しむ。眺望の確保と夏の花木を植栽することで夏の景色を強化する。

### 大行司駅エリア 秋冬ゾーン

大行司駅エリアは、谷地形が顕著になり、民家の裏山には、クリ、モミジなどの雑木や果樹が植えられていることから里山らしさを感じられる。モミジや冬に花をつけるツバキを植栽し、秋の景色や里山の魅力を強化する。

### 宝珠山駅エリア 春ゾーン

宝珠山駅に現存するサクラも大変大きく育ち、観光客にも親しまれている。また、北側は田畑の中を専用道路が走り、主要道路からも高土手の上をBRTバスが走るのを確認できる。駅のサクラの樹勢回復や補植、土手上を花々で緑化することで主に春の景色を強化する。

(3) ゾーンごとの樹木植栽・整理計画

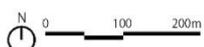
1) 筑前岩屋駅エリア

重点整備

既存の桜並木を延伸し、根締めめに芝ザクラを植えることで春の景色を向上させる。

樹木植栽	ヤマザクラ シバザクラ
整理・管理	竹林伐採 トンネル出入口の伐採 眺望支障木伐採 除草

①植栽計画平面図



②植栽樹種写真（イメージ）



ヤマザクラ



シバザクラ



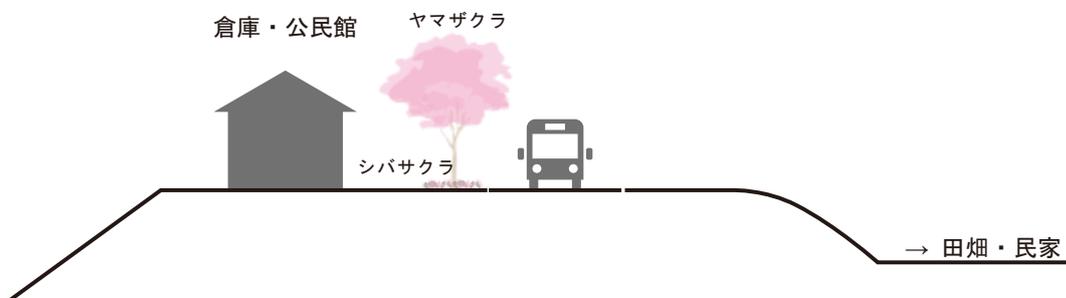
サルスベリ



ネムノキ

③植栽イメージ案

A-A'断面



④維持管理年間スケジュール

区間	管理項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
筑前岩屋駅 ～ 県道107号	剪定（高木）								← サクラ等（年1回） →				
	刈込（低木）			← ツツジ等（年1回） →									
	施肥			← 年2回 →							← →		
	除草			← 年3回 →									
県道107号 ～ めがね橋（金剛野）	剪定（高木）								← サクラ等（年1回） →				
	刈込（低木）			← ツツジ等（年1回） →									
	施肥			← 年2回 →							← →		
	除草			← 年3回 →									
めがね橋（金剛野） ～ 第2松山トンネル	剪定（高木）								← （年1回） →				
	除草			← 年3回 →									
水田・畔	遠望景観					稲作			← レンゲ・ナノハナ種まき →				

### ⑤概算事業費

区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
筑前岩屋駅 ～ 県道107号	伐採	地上部のみ 搬出含む	300	㎡	450	135,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む		㎡	300		
	低木剪定		450	㎡	580	261,000	
	除草	搬出含む	200	㎡	105	21,000	
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	9	本	65,000	585,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本		本	6,500		
	地被植栽	10cmpot 44pot/㎡	200	㎡	13,000	2,600,000	
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		㎡	7,000		
	種子撒種	地寄せ、覆土等		㎡	1,000		播種量は種類による
合計						3,602,000	
区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
県道107号 ～ めがね橋 (金剛野)	伐採	地上部のみ 搬出含む	6,800	㎡	450	3,060,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む		㎡	300		
	低木剪定			㎡	580		
	除草	搬出含む	3,400	㎡	105	357,000	
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	25	本	65,000	1,625,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本		本	6,500		
	地被植栽	10cmpot 44pot/㎡	480	㎡	13,000	6,240,000	
	苗木植林	地寄せ シカ食害防止含む	800	㎡	400	320,000	
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		㎡	7,000		
種子撒種	地寄せ、覆土等		㎡	1,000		播種量は種類による	
合計						11,602,000	
区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
めがね橋 (金剛野) ～ 第2松山 トンネル)	伐採	地上部のみ 搬出含む	5,200	㎡	450	2,340,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む		㎡	300		
	低木剪定			㎡	580		
	除草	搬出含む		㎡	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	8	本	65,000	520,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本		本	6,500		
	地被植栽	10cmpot 44pot/㎡		㎡	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		㎡	7,000		
	種子撒種	地寄せ、覆土等		㎡	1,000		播種量は種類による
合計						2,860,000	
工事監理費及びイベント運営費						3,000,000	
オープニングイベント費						2,000,000	
筑前岩屋駅エリア総事業費						23,064,000	

※経費30%と消費税も含む

### ⑥土地所有者割合

エリア	区間	土地所有者比率(%)		備考
		JR	私有地	
筑前岩屋駅 エリア	筑前岩屋駅～ 県道107号	83%	17%	山林 保安林
	県道107号～ めがね橋(金剛野)	58%	42%	畑 原野
	めがね橋(金剛野)～ 第2松山トンネル	52%	48%	鉄道用地

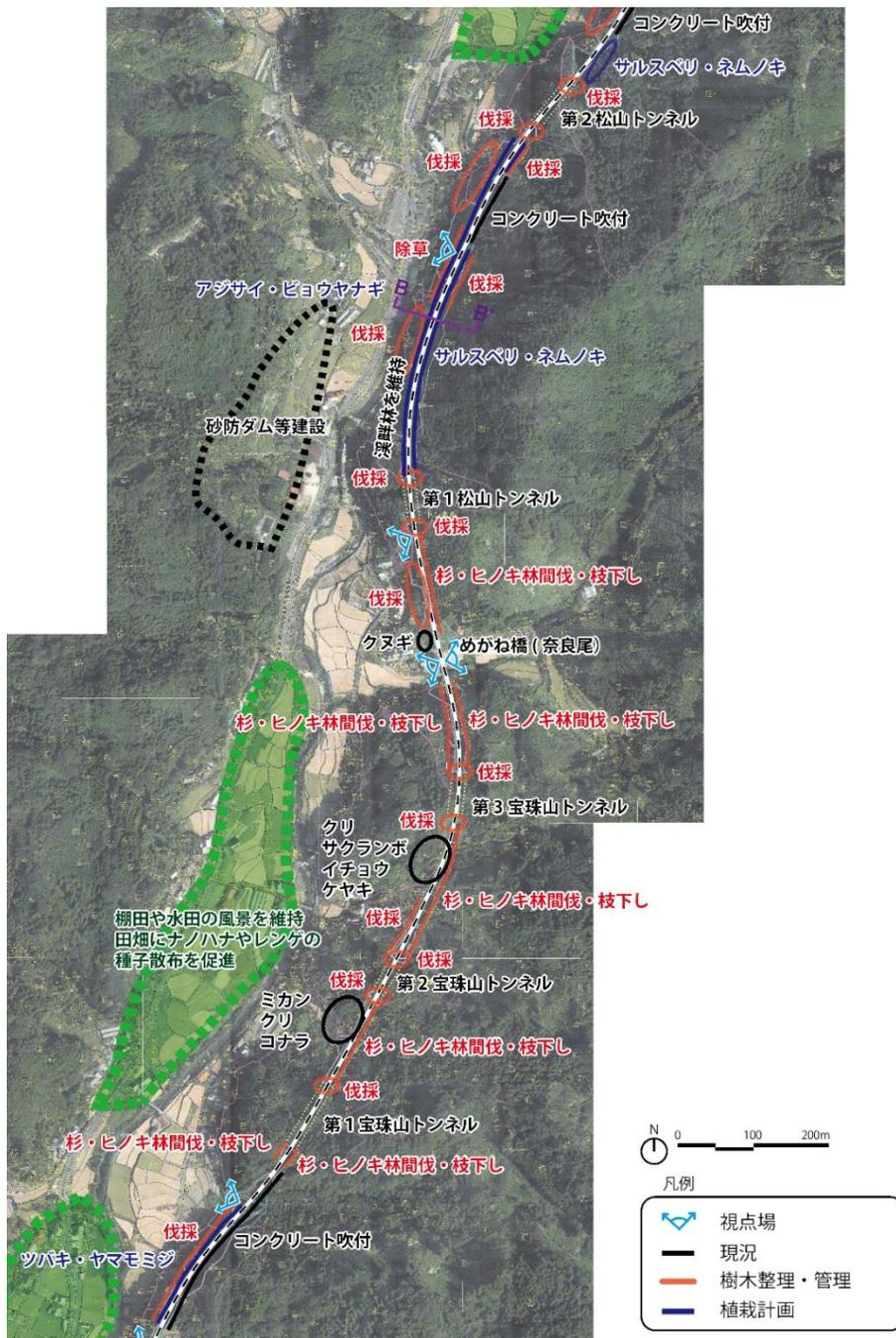
2) 棚田親水公園駅エリア

重点整備

棚田への眺望を確保し、夏に花を咲かせる花木を植栽し、夏の景色を向上させる。

樹木植栽	サルスベリ ネムノキ ヤマモミジ アジサイ ビョウヤナギ
整理・管理	竹林伐採 トンネル出入口の伐採 眺望支障木伐採 除草 間伐・枝下し

①植栽計画平面図



②植栽樹種写真（イメージ）



サルスベリ



ネムノキ



ヤマモミジ



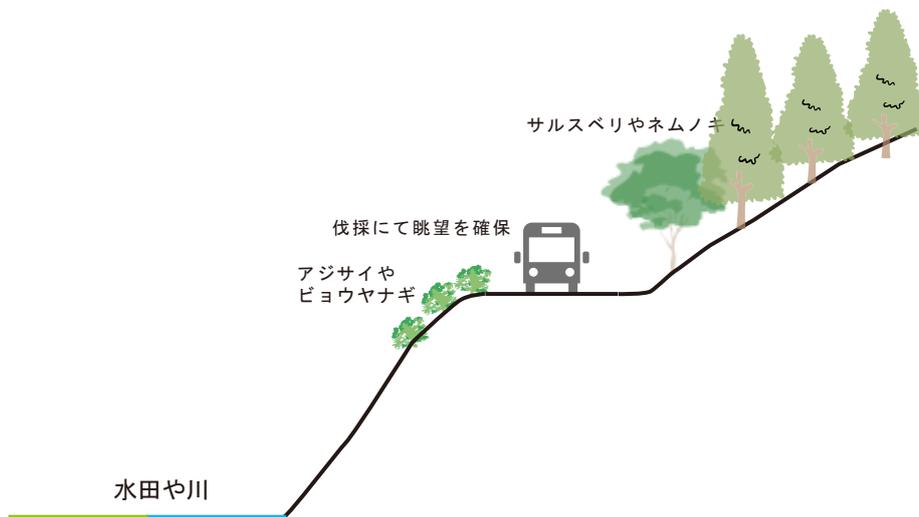
アジサイ



ビヨウヤナギ

③植栽イメージ案

B-B'断面



④維持管理年間スケジュール

区間	管理項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
第2松山トンネル ～ 第1松山トンネル (新駅含む)	手入れ（高木）								←年1回→				
	刈込（低木）					アジサイ等（年1回）		←→					
第1松山トンネル ～ 第2宝珠山トンネル	施肥			←年2回→							←→		
	除草			←年3回→									
第2宝珠山トンネル ～ めがね橋（松尾）	手入れ（高木）								←年1回→				
	除草			←年3回→									
水田・畔	遠望景観					稲作			←レンゲ・ナシハナ種まき→				

⑤概算事業費

区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
第2松山 トンネル ～ 第1松山 トンネル (新駅整備 含む)	伐採	地上部のみ 搬出含む	8,150	m <sup>2</sup>	450	3,667,500	
	間伐・枝落とし	搬出含む		m <sup>2</sup>	300		
	低木剪定			m <sup>2</sup>	580		
	除草	搬出含む		m <sup>2</sup>	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	36	本	65,000	2,340,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本	360	本	6,500	2,340,000	
	地被植栽	10cpot 44pot/m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		m <sup>2</sup>	7,000		
	種子撒種	地替え、覆土等		m <sup>2</sup>	1,000		播種量は種類による
合計						8,347,500	
区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
第1松山 トンネル ～ 第2宝珠山 トンネル	伐採	地上部のみ 搬出含む	5,400	m <sup>2</sup>	450	2,430,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む	11,000	m <sup>2</sup>	300	3,300,000	
	低木剪定			m <sup>2</sup>	580		
	除草	搬出含む		m <sup>2</sup>	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本		本	65,000		
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本		本	6,500		
	地被植栽	10cpot 44pot/m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		m <sup>2</sup>	7,000		
	種子撒種	地替え、覆土等		m <sup>2</sup>	1,000		播種量は種類による
合計						5,730,000	
区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
第2宝珠山 トンネル ～ めがね橋 (松尾)	伐採	地上部のみ 搬出含む	2,700	m <sup>2</sup>	450	1,215,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む	5,900	m <sup>2</sup>	300	1,770,000	
	低木剪定			m <sup>2</sup>	580		
	除草	搬出含む		m <sup>2</sup>	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	15	本	65,000	975,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本		本	6,500		
	地被植栽	10cpot 44pot/m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		m <sup>2</sup>	7,000		
	種子撒種	地替え、覆土等		m <sup>2</sup>	1,000		播種量は種類による
合計						3,960,000	
工事監理費及びイベント運営費						3,000,000	
オープニングイベント費						2,000,000	
棚田親水公園駅(新駅)エリア総事業費						23,037,500	

※経費30%と消費税も含む

⑥土地所有者割合

エリア	区間	土地所有者比率(%)		備考
		JR	私有地	
棚田親水公園 駅(新駅) エリア	第2松山トンネル～ 第1松山トンネル(新駅含む)	47%	53%	山林 保安林
	第1松山トンネル～ 第2宝珠山トンネル	63%	37%	畑 原野
	第2宝珠山トンネル～ めがね橋(松尾)	67%	33%	鉄道用地

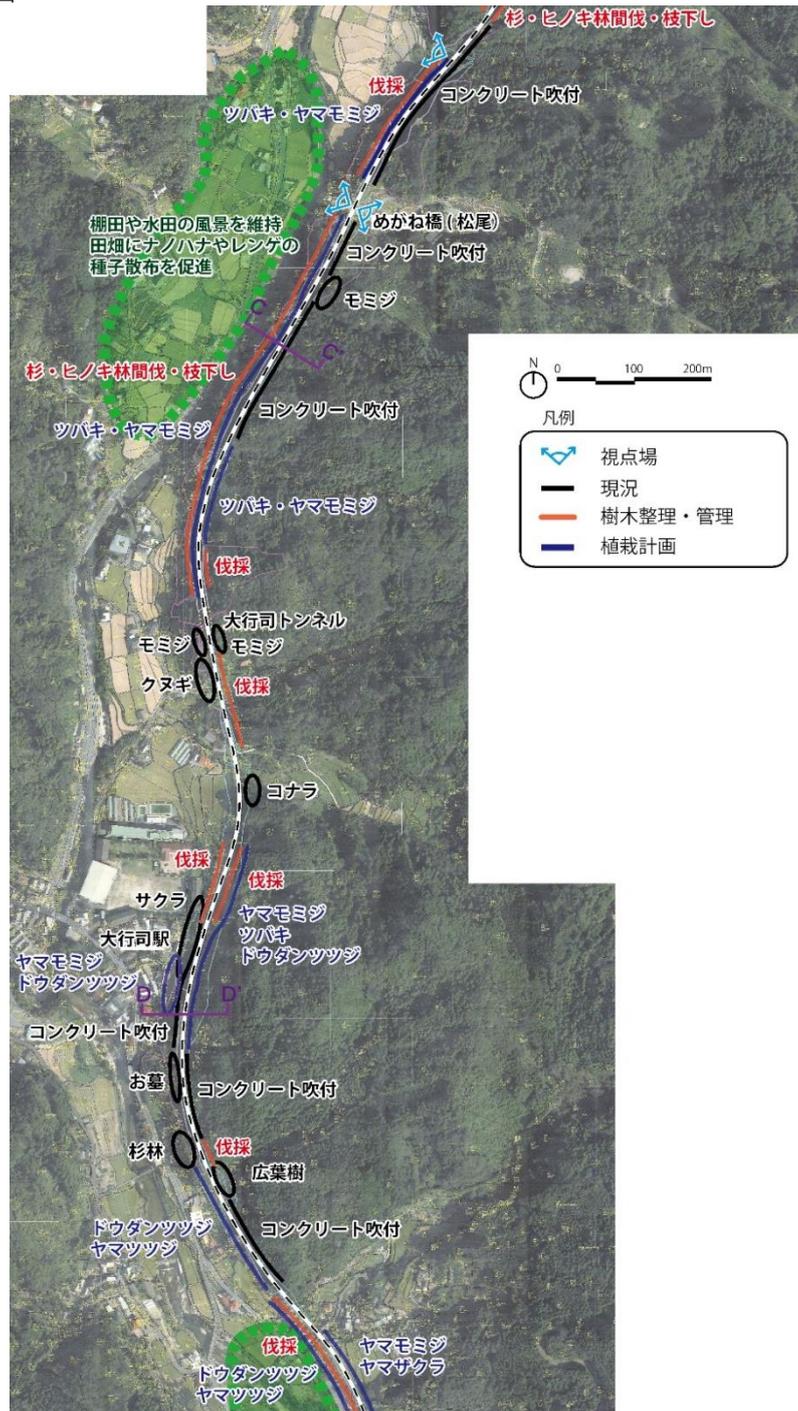
### 3) 大行司駅エリア

#### 重点整備

紅葉樹の代表種であるモミジ ドウダンツツジを植栽し、秋の景色を向上させる。

樹木植栽	サルスベリ ツバキ ヤマモミジ ツバキ ヤマトツツジ ドウダンツツジ
整理・管理	竹林伐採 眺望支障木伐採 間伐・枝下し

①植栽計画平面図



②植栽樹種写真（イメージ）



サルスベリ



ヤマツツジ



ヤマモミジ



ツバキ



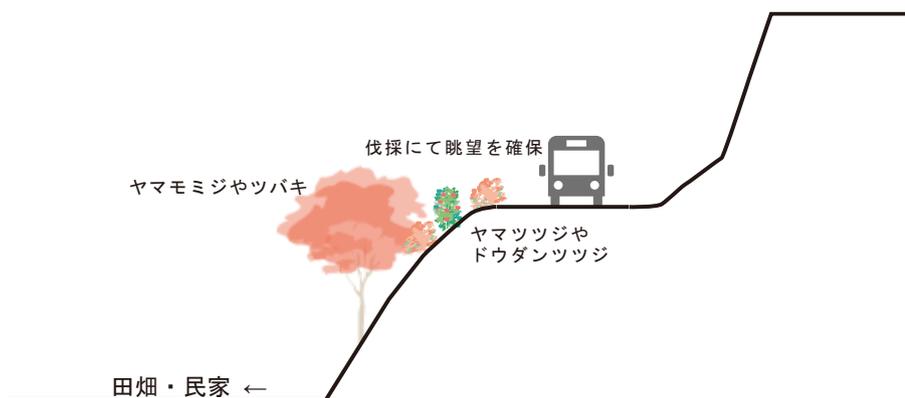
ドウダンツツジ



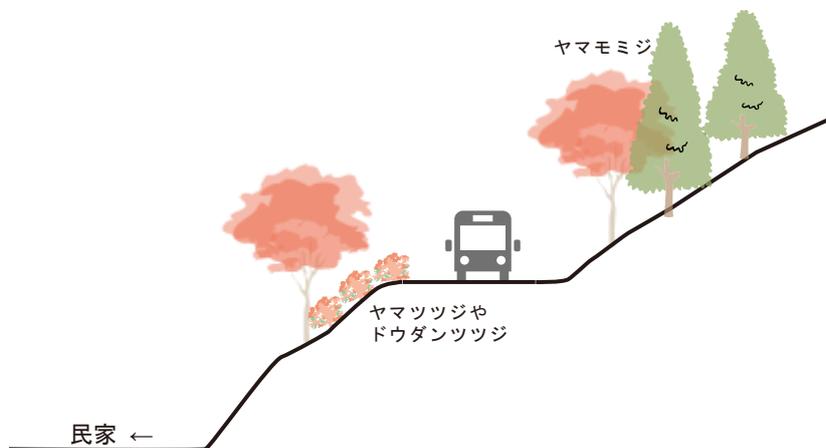
シラカシ

③植栽イメージ案

C-C'断面



D-D'断面



④維持管理年間スケジュール

区間	管理項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
めがね橋（松尾） ～ 大行司トンネル	手入れ（高木）								←年1回→				
	除草			←			年3回			→			
大行司トンネル ～ 大行司駅	手入れ（高木）								←年1回→				
	除草			←			年3回			→			
大行司駅 ～ めがね橋（原）	手入れ（高木）								←年1回→				
	除草			←			年3回			→			
水田・畔	遠望景観						稲作			レンガ・ナノハナ		種まき	

⑤概算事業費

区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
めがね橋 (松尾) ～ 大行司 トンネル	伐採	地上部のみ 搬出含む	3,700	㎡	450	1,665,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む	4,400	㎡	300	1,320,000	
	低木剪定			㎡	580		
	除草	搬出含む		㎡	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	69	本	65,000	4,485,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本	700	本	6,500	4,550,000	
	地被植栽	10mpot 44pot/㎡		㎡	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		㎡	7,000		
	種子撒種	地寄せ、覆土等		㎡	1,000		播種量は種類による
合計						12,020,000	
区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
大行司 トンネル ～ 大行司駅	伐採	地上部のみ 搬出含む	2,300	㎡	450	1,035,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む		㎡	300		
	低木剪定			㎡	580		
	除草	搬出含む		㎡	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	32	本	65,000	2,080,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本	330	本	6,500	2,145,000	
	地被植栽	10mpot 44pot/㎡		㎡	13,000		
	苗木植林	地寄せ シカ食害防止含む	2,600	㎡	400	1,040,000	
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		㎡	7,000		
	種子撒種	地寄せ、覆土等		㎡	1,000		播種量は種類による
合計						6,300,000	
区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
大行司駅 ～ めがね橋 (原)	伐採	地上部のみ 搬出含む	1,150	㎡	450	517,500	
	間伐・枝落とし	搬出含む		㎡	300		
	低木剪定			㎡	580		
	除草	搬出含む		㎡	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	12	本	65,000	780,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本	540	本	6,500	3,510,000	
	地被植栽	10mpot 44pot/㎡		㎡	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		㎡	7,000		
	種子撒種	地寄せ、覆土等		㎡	1,000		播種量は種類による
合計						4,807,500	
工事監理費及びイベント運営費						3,000,000	
オープニングイベント費						2,000,000	
大行司駅エリア総事業費						28,127,500	

※経費30%と消費税も含む

⑥土地所有者割合

エリア	区間	土地所有者比率(%)		備考
		JR	私有地	
大行司駅 エリア	めがね橋(松尾)～ 大行司トンネル	72%	28%	山林 畑 鉄道用地
	大行司トンネル～ 大行司駅	100%	0%	
	大行司駅～ アーチ橋	70%	30%	

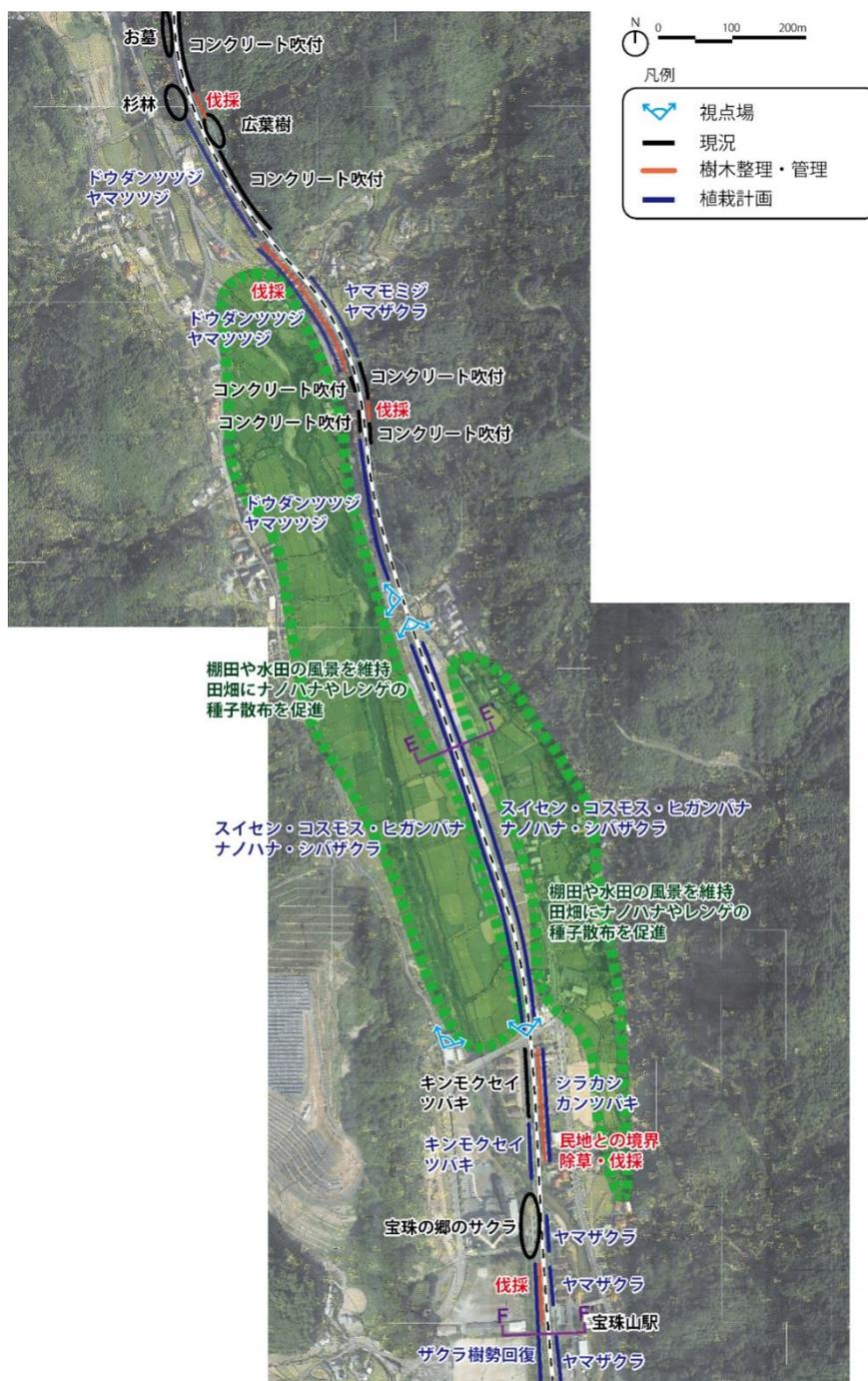
#### 4) 宝珠山駅エリア

##### 重点整備

駅周辺の法面に花々を植えることで華やかな春の花景色を向上させる。

樹木植栽	ヤマザクラ カンツバキ スイセン ナノハナ コスモス ヒガンバナ シバザクラ
整理・管理	伐採 眺望支障木伐採 除草

①植栽計画平面図



②植栽樹種写真（イメージ）



ヤマザクラ



キンモクセイ



カンツバキ



シバザクラ



スイセン



コスモス



ヒガンバナ



ナノハナ

③植栽イメージ案

E-E'断面



F-F'断面



④維持管理年間スケジュール

区間	管理項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
めがね橋（原） ～ 鉄橋（国道211号）	剪定（高木）								←モミジ等（年1回）→				
	施肥			←年2回→							←→		
	除草			←年3回→									
鉄橋（国道211号） ～ 踏切（福井）	花の播種		ヒマワリ ←→		コスモス ←→		ガガア ←→	シ					
	除草			←年3回→									
踏切（福井） ～ 宝珠山駅	剪定（高木）								←サクラ等（年1回）→				
	施肥			←年2回→							←→		
	除草			←年3回→									
水田・畔	遠望景観						稲作		←レンゲ・ナノハナ種まき→				

### ⑤概算事業費

区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
めがね橋 (原) ～ 鉄橋 (国道211 号)	伐採	地上部のみ 搬出含む	1,200	m <sup>3</sup>	450	540,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む		m <sup>3</sup>	300		
	低木剪定			m <sup>2</sup>	580		
	除草	搬出含む		m <sup>2</sup>	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	12	本	65,000	780,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本	380	本	6,500	2,470,000	
	地被植栽	10cmpot 44pot/m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		m <sup>2</sup>	7,000		
	種子撒種	地拵え、覆土等		m <sup>2</sup>	1,000		播種量は種類による
合計						3,790,000	
区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
鉄橋 (国道211 号) ～ 踏切 (福井)	伐採	地上部のみ 搬出含む		m <sup>3</sup>	450		
	間伐・枝落とし	搬出含む		m <sup>3</sup>	300		
	低木剪定			m <sup>2</sup>	580		
	除草	搬出含む	5,400	m <sup>2</sup>	105	567,000	
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本		本	65,000		
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本		本	6,500		
	地被植栽	10cmpot 44pot/m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合	5,400	m <sup>2</sup>	7,000	37,800,000	
	種子撒種	地拵え、覆土等		m <sup>2</sup>	1,000		播種量は種類による
合計						38,367,000	
区間	工種	仕様	数量	単位	単価	金額	備考
踏切 (福井) ～ 宝珠山駅	伐採	地上部のみ 搬出含む	1,600	m <sup>3</sup>	450	720,000	
	間伐・枝落とし	搬出含む		m <sup>3</sup>	300		
	低木剪定			m <sup>2</sup>	580		
	除草	搬出含む		m <sup>2</sup>	105		
	高木植栽	H3.0程度 10mに1本	16	本	65,000	1,040,000	
	低木植栽	H1.0程度 1mに1本		本	6,500		
	地被植栽	10cmpot 44pot/m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>	13,000		
	種子基盤材吹付	花の種子、ノシバ種子混合		m <sup>2</sup>	7,000		
	種子撒種	地拵え、覆土等		m <sup>2</sup>	1,000		播種量は種類による
高木樹勢回復		8	本	100,000	800,000		
合計						2,560,000	
工事監理費及びイベント運営費						3,000,000	
オープニングイベント費						2,000,000	
宝珠山駅エリア総事業費						49,717,000	

※経費30%と消費税も含む

### ⑥土地所有者割合

エリア	区間	土地所有者比率(%)		備考
		JR	私有地	
宝珠山駅 エリア	めがね橋(原)～ 鉄橋(国道211号)	100%	0%	山林 畑 宅地 鉄道用地
	鉄橋(国道211号)～ 踏切(福井)	57%	43%	
	踏切(福井)～ 宝珠山駅	100%	0%	

## 4. 関連機関との調整

### (1) 関係機関との連携方針

#### 1) 基本的な考え方

地域連携及び体制づくり等についての基本的な考え方を以下に示します。

##### 【基本的な考え方】

- ・地域連携・体制については、多様な関係者の参画や、継続性の高い体制の構築を目指す。
- ・管理運営に係る財源確保については、既存の自主財源の拡充や収益性の高い様々な制度の導入を検討する。

#### 2) 地域連携・体制の方向性

管理運営の継続的な取組みにあたっては、村民、各種団体、企業、行政、鉄道会社、専門家などの関係者が協働する場の設立を検討する。管理・運営には継続性の高い事務局づくりを行うとともに、民間活力を導入した体制づくりを検討します。

## 5. 整備・運営計画（スケジュール）

エリア	区 間	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	備 考
筑前岩屋駅	筑前岩屋駅～ 県道107号	伐採・除草 植栽		▼筑前岩屋駅周辺整備							
	県道107号～ めがね橋（金剛野）	伐採・除草 植栽		BRT運行記念樹 植栽							
	めがね橋（金剛野）～ 第2松山トンネル	伐採・除草 植栽									
棚田親水公園駅（新駅）	第2松山トンネル～ 第1松山トンネル （新駅含む）		伐採 植栽	▼新駅設置 BRT運行記念樹 植栽							
	第1松山トンネル～ 第2宝珠山トンネル			伐採・間伐、枝落とし							
	第2宝珠山トンネル～ めがね橋（松尾）			伐採・間伐、枝落とし 植栽							
大行司駅	めがね橋（松尾）～ 大行司トンネル			伐採・間伐、枝落とし 植栽							
	大行司トンネル～ 大行司駅			伐採・間伐、枝落とし	植栽						
	大行司駅～ めがね橋（原）		▼大行司駅周辺整備	BRT運行記念樹 植栽	伐採・間伐、枝落とし						
宝珠山駅	めがね橋（原）～ 鉄橋（国道211号）				伐採・間伐、枝落とし	植栽					
	鉄橋（国道211号）～ 踏切（福井）			季節の花植えイベント	伐採・間伐、枝落とし	植栽					
	踏切（福井）～ 宝珠山駅		▼宝珠山駅周辺整備	BRT運行記念樹 植栽						伐採・間伐、枝落とし 植栽	
備 考		▼BRT運行									
				▼釈迦岳トンネル活用実施							