

日田彦山線BRT「ひこぼしライン」が開業

公共交通維持のモデルになり得るか

2017年の九州北部豪雨で被災し、一部区間で運転見合わせが続いていた日田彦山線だが、8月28日にバス高速輸送システム（BRT）で復旧した。開業前日の27日には福岡県東峰村の宝珠山駅で記念式典が開催され、28日の初日には早朝から多くのお客様が利用した。被災した鉄道をBRTで復旧する方式は九州初の試みとなるが、日常生活での利活用を進めるとともに、公共交通維持にむけた新しいモデルとして注目を集めている。



出発を待つ真新しいBRTのEVバス

<BRT 駅路線図>



※駅名を□枠で囲んだ駅は、「平成29年7月九州北部豪雨」被災前の鉄道駅です(添田駅、夜明駅、光岡駅、日田駅を除く)

出所：JR九州ホームページ



添田駅ではBRT(左)と列車(右)の対面乗換が可能に

正式名称は日田彦山線BRTであるが、地域の想いを乗せて未来にむけて駆け抜けていく星になるよう願いを込め、「BRTひこぼしライン」との愛称名となった。

今回の復旧区間は添田・夜明駅間の29.2kmだが、久大本線の日田駅までBRTが乗り入れる。全長29.2kmのうち、彦山・宝珠山駅間の14.1kmが専用道、残りは一般道を走行する。列車とBRTの乗換駅となる添田駅では対面乗換ができるよう配慮されているほか、駅数は36と被災前より大幅に増やして、利便性確保に努めている。

課題の共有と解決に関係主体と連携して取り組む

このように、地域における新しい公共交通の形として注目を集めているBRTだが、一方で課題もある。最も大切な「安全確保」では一般道での安全運行はもちろん、専用道の維持管理（保守管理体制の確立、一般車両や歩行者の誤侵入防止等）が必要となる。また、「安定輸送」については遅延対策や需要に応じた柔軟な運行体制が求められるほか、「継続性」の観点から地域と一体となった一層の利活用促進とバス乗務員の確保も重要になるものと思われる。今後とも関係主体と連携して、課題の共有と解決に取り組んでいく。