



第70回

JR日田彦山線・BRT開業1年

※2024年9月の毎日新聞記事を元にした文章です。

校閲し、直すべきところを指摘してください。

2017年の九州豪雨で被災したJR日田彦山線の一部で、バス高速輸送システム（BRT）が開業して8月28日で1年がたった。

「おりひめライン」と愛称が付けられた新路線は新たな観光客の流れを生み、好調なスタートを切った。一方で、沿線地域の人口減少や少子高齢化は今後さらに進む見通しで、専門家は「持続的な運営が今後の鍵となる」と指摘している。

8月上旬、福岡県添田町では、夏の日差しに照らされ、紫色の車両が線路跡の専用道を走っていた。BRTが停車する添田町の道の駅「観遊舎ひこさん」の佐藤健二副支配人は「BRTは話題になり、観光がてら添田を訪れる流れがで

きている。店に立ち寄る人も増えた」と話した。

BRTは、被災して普通となった日田彦山線の一部区間の復旧策としてJR九州が導入した。日田彦山線の添田（添田町）―夜明（同県日田市）と、久大線の夜明―日田（同）の約40キロを約1時間半で結ぶ。停車場は鉄道時代の3倍の36カ所で、運航本数は10本多い32便。今年3月にはダイヤを改正し、一部の便のルートを見直して日田市の高校への通学などに利用しやすいようにした。

利用状況は好調だ。JR九州によると、利用者数は8月5日に10万人を超えた。1日平均約290人で、被災後の代行バス時代の5倍となる。鉄道の輸送密度（1キロ

当たりの1日平均乗客数)に換算すると、添田―日田で164人。区間が異なるため単純比較はできないが、被災前の鉄道時代の添田―夜明(131人)より33人多い。

当初は電気バス(25人乗り)4台とディーゼルバス(56人乗り)2台の計6台態勢だったが、観光客や学生の利用が多く、一度に乗せきれないこともあるため、ディーゼルバス1台を4月に追加した。運行するJR九州の納所英孝・添田支店長は「たくさんのお客さまに利用していただいている。安全を大切にしてこれからも利用しやすい路線にしていきたい」と手応えを語る。

一方で、利用状況は地域によって差があるのも実情だ。JR九州が公表した23年度の駅別乗車人員では、添田駅や日田駅の利用者は1日当たり70人近くいるが、東峰村は村内にある筑前岩屋、大行司、宝珠山の3駅を合計しても40人近くにとどまった。

そこで、村は利便性を高めるため、2月から無料通信アプリ「LINE(ライン)」などで予約できる乗り合いタクシーの運行を開始。さらに、村外からの観光客ら呼び込もうと、村は築80年を超える木造の宝珠山駅について、7月から改修をしている。デザインの監修はJR九州の豪華寝台列車「ななつ星in九州」を手掛けた水戸岡鋭治さんに依頼。近くに小石原焼などを紹介するミュージアムの建設も進める。

福岡大の辰巳浩教授(交通計画)は「鉄道時代より便数が増え、利用者も増加しているのうまくいっているのだろう。公共交通が復活した意義は地域にとって非常に大きい。今後は地域の移動手段の確保と、持続的な運営の両立がポイントになる。BRT以外の交通手段との連携の外、住民自身が自分事として地域の公共交通を守る意識を持つことが必要だろう」と指摘した



【写真説明】専用道を走る日田彦山線BRT＝福岡県東峰村宝珠山で2024年8月7日午後4時15分、毎日新聞記者撮影



【写真説明】宝珠山駅から大分県日田市に向かう専用道を走る日田彦山線BRT＝福岡県東峰村福井で2024年8月7日午後4時1分、毎日新聞記者撮影



【写真説明】改修中の宝珠山駅と日田彦山線BRT＝福岡県東峰村福井で2024年8月7日午後1時31分、毎日新聞記者撮影
