

報 告 書

令和 8 年 3 月 23 日（月）にて BRT 日田彦山線を視察しましたので、視察事項に付き下記の通り報告します。

記

令和 8 年 3 月 31 日

美祢市議会

議長 荒 山 光 広 様

美祢市議会

副議長 村 田 弘 司

竹 下 駿

石 井 和 幸

1 視察目的

令和 8 年 3 月 23 日、豪雨災害により不通となった鉄道区間の代替交通として導入された BRT の先進事例を学び、今後の地域公共交通のあり方や、持続可能なまちづくりへの活用可能性を調査することを目的に、BRT ひこぼしライン（旧日田彦山線 BRT 区間）を視察した。

2 概要

日田彦山線は、平成 29 年の九州北部豪雨により大きな被害を受け、一部区間が長期間不通となった。その復旧にあたり、鉄道としての復旧ではなく、専用道や一般道を活用した BRT 方式による運行が採用され、令和 5 年に「ひこぼしライン」として開業した。

BRT はバス高速輸送システムであり、定時性・柔軟性・低コストといった特徴を持ち、近年、地方部における新たな公共交通の手段として注目されている。

（次頁に続く）

3 視察内容

(1) 運行形態

専用道区間と一般道路区間を組み合わせることで、効率的な運行を実現している。鉄道跡地を活用した専用道では定時性が高く、一般道路区間では地域内の細かなニーズに対応可能となっている。

(2) 駅・停留所整備

既存の駅施設を活用しつつ、バス停として再整備されており、地域の拠点としての機能も維持されている。バリアフリー化も進められていた。

(3) 利用者確保

利用状況と課題観光需要と通学・通院など生活利用の双方が見込まれているが、利用者数の確保が大きな課題であり、地域との連携による利用促進策が重要と感じた。

4 所感・今後の活用

今回の視察を通じ、BRTは単なる代替交通ではなく、地域の実情に応じた柔軟な公共交通として有効であると感じた。一方で、持続的な運営には地域住民の利用と理解が不可欠であり、「地域で支える交通」という視点が重要である。

5 まとめ

BRT日田彦山線は、災害復旧を契機としながらも、新たな地域公共交通モデルとして大きな可能性を示している事例である。今後の本市の交通政策検討において、大いに参考とすべき取り組みである。

(次頁に続く)

《視察の様子》



