未曽有の災害
が村から鉄路を奪った―

古く「立派すぎる」施設の維持管理が経営の負担に―

「平筑はもともと石炭を運ぶための鉄道を引き継いだので、施設が立派で歴史は古い。例えば直方と小竹の間の遠賀川に架かる橋は百年以上前にできた大変立派なものです。このような百年以上経っている施設が多数あるので、それをどうやって維持していくかが今後大変重たい問題になっていくはずです。

鉄道はバスと違ってインフラを抱えているので施設を維持管理しなければなりません。例えば鉄道の施設の一つにレールとレールの間に設置される「枕木」があります。枕木には「レールの間隔の維持」という重要な役割があります。したがって、枕木が劣化するとレールの間隔が維持できなくなり、最悪脱線するので、枕木の維持管理は非常に重要。平筑と同規模のローカル線が単線なのに対し、平筑は一部が複線です。したがって、単線と比べて単純に倍の費用と労力がかかります。平筑のレールの総延長は約50㎞です。レールとレールの間には枕木が約60㎝間隔で設置されていて、全部で十数万本の枕木があることになります。

このように単線の場合と比べて維持管理費がかかり、経営を圧迫する要因となっています。しかし、老朽化等について現状を正確に把握したうえで、必要なところからきちんと補修し安全を確保しなければなりません。」

❶全国にたった1台しかないキハ2004の撮影会。❷カラフルなハッピートレイン。見るとハッピーになれるかも?❸ことこと列車のフレンチコースには沿線市町村の食材をふんだんに使用。

平成29年7月九州北部豪雨。

災害により、図らずも鉄道からBRT(バス・ラピッド・トランジットの略。バス専用道やバス専用レーンを利用するバスによる高速輸送システム)へ切り替えることになった村があります。朝倉郡の東峰村です。甚大な被害を発生させた平成29年7月九州北部豪雨。この大雨により、東峰村を走るJR日田彦山線も壊滅的な被害を受けました。

公共交通消滅の危機。苦渋の決断。BRTとして復活。

沿線の被災市町村(東峰村、添田町、日田市)は日田彦山線を定時性が確保できる鉄道として復旧するよう、当初強く望みました。JR九州も鉄道復旧に前向きな姿勢を示していましたが、鉄道復旧費の試算額が約58億円に上ることが判明すると、「鉄道復旧する場合、沿線の各市町村に年間1億6千万円の運行経費を負担していただきたい」とトーンダウン。JR九州は関係市町村に、鉄道復旧の代わりにBRTでの復旧案を提示します。その内容は、彦山駅~宝珠山駅の区間は鉄道をバス専用道とし、それ以外の添田駅~小倉駅までの区間は一般道を利用するというもの。添田町と、久大本線がある日田市は案を受け入れますが、添田・夜明両方面への通勤通学者が多い東峰村は、「BRT路線全てが専用道でないと一般道で渋滞することがあるので定時制が確保できない」とし反対。鉄道復旧を求め署名活動、総決起集会が開かれるも、年間1億6千万円の費用負担が村民の肩に重くのしかかります。最終的に村は「断腸の思い」(当時の澁谷村長の表現)でBRTの受け入れを決定。

眞田現東峰村長は、「当時は一職員で意志決定する立場になかった」としながらも当時を振り返り、「他の自治体の意向もあり東峰村だけで決められることではなかった。「九州の自立を考える会」や、当時の小川知事との対話を重ね、BRTを受け入れざるを得ないとの結論に至った。無理に鉄道復旧しても多額の費用負担から数年後に便数減、廃線に至ったことも想像できる。鉄道復旧できなかったことは本当に残念。しかし、BRT化は、不況が続き今後も沿線人口の減少が進むことを踏まえると、持続可能な公共交通の在り方として仕方なかったのかしれない」と語りました。

眞田 秀樹

さなだ・ひでき
●東峰村長。同村総務課長、副村長を経て、令和3年10月に初当選。選挙戦では九州北部豪雨で被災したJR日田彦山線をBRTで復旧することに伴う、地域活性化や産業振興を訴えた。

←❶現在は鉄道の代わりにJR九州が代行バスを運行中。❷当時の苦労を語る東峰村の泉係長㊨と和田係長㊧。JR九州完全民営化時の経営安定基金を使えば鉄道復旧も可能だった?

BRTとオンデマンド交通を組み合わせ遠近双方をカバー。

北九州方面など遠方への広域交通をBRTが、通院や買い物のための近距交通をオンデマンドバスが担うことを想定している眞田村長。「BRT導入に伴う駅の新設や整備をチャンスととらえ、被災した東峰村と添田町の地域振興を推進するための「福岡県日田彦山線沿線地域振興基金」も活用し、復興を加速させたい」と意欲を見せました。

鉄道は一度廃線すると再開は困難。福智町も、交通弱者を取り残さない、持続可能な公共交通を維持していくためにはどうすべきか、考える時期に来ているのかもしれません。

←「撮り鉄」の名所だった村のシンボル眼鏡橋も九州北部豪雨で被災した㊨が、現在はバス専用道として整備中㊧。周辺を伐採し、景観を整備して観光資源として復活させたいという。

↑BRTの名称は「ひこぼしライン」に決定。2023年夏に開業予定。表示駅は主要駅で設置駅計画数は37。利便性向上のため25駅を新設する。

↑彦山駅と筑前岩屋駅間の全長4377mの釈迦岳トンネル。レールが撤去されBRT専用道を整備中。出口に見える微(かす)かな光明は彦星のよう。ひこぼしラインが文字通り被災市町村復興の希望の「星」となれるか。

オンデマンドバスのテスト運行が福智町でも1月から開始

福祉バスをより便利に、持続可能に。

ここまで平筑の現状と課題、東峰村のBRT導入の経緯について見てきましたが、福智町の重要な公共交通の一つ「福祉バス」を、持続可能な公共交通に転換するための取り組みとして「オンデマンドバス」のテスト運行を1月から行います。

オンデマンドバスとは、AI(人工知能)が予約時刻や予約状況によって最適ルートや乗る便を自動的に割り出してくれる便利な乗り合いバスです。乗客の需要の有無で最適ルートや運行の有無を決めるので、コストカットに繋がる持続可能な公共交通として期待されています。ご利用方法など詳細は、1月号でお知らせします。