2023年7月12日
第145号
NRU
国労九州
〒812-0013 福岡市博多駅東3丁目9番3号ニューパイ1003
092-483-1515
発 責 千々岩隆
編 責 水流 彰

BRTで本当に大丈夫なのか？

ひこぼしラインが開通

8月28日、日田彦山線で不通となっていた、添田～夜明間がBRT（バス高速システム）として営業を開始することになっています。H29年7月の九州北部豪雨により被災していた個所について、沿線自治体は鉄道での復旧を望んでいましたが、復旧費用をめぐり、JRと協議した結果BRTとなった経緯があります。走行区間は添田駅～夜明・日田駅間約（40キロ）専用区間は彦山駅～宝珠山駅（約14キロ）となっています。このBRTは、「人・地域・未来にやさしい」とのコンセプトで、駅（停留所）も36カ所と多くなり利便性が向上するとなっていますが、本当にそうでしょうか。

添田駅に並ぶ BRT バス

「地域公共交通の活性化再生法一部改正」

この法案が今年4月に成立してしまいました。輸送密度1000人以下で特急列車や貨物が走行していない線区では「特定協議会」を設け、自治体が関与する上下分離方式かバス転換の方向性が出されることになります。この国会審議で、参考人として発言した、日大の桜井　徹名誉教授によると、鉄道を廃止しバス転換した場合の乗客の減少数について過去のデータに基づき踏み込んだ発言がなされています。具体的な中身は北海道2路線・東日本3路線の計5路線で、どこも鉄道利用数からバス利用者数は半減しており、中には7割減の路線もあることが判明。鉄道からバスに転換した場合、停留所を増やし鉄道時代より便利にするとの建前で、行政側も利用促進のポーズはとるものの、鉄道を廃止しバス転換した瞬間に住民や観光客から見向きもされない交通機関となり地域によっては、いつの間にかバス路線そのものが無くなっていることが実態として報告されています。

一方でBRT化された線区はどうなのか。東日本大震災で被災した気仙沼線BRT前谷地～気仙沼間は被災前872人から262人と約7割減、大船渡線BRT気仙沼～盛間間は4割減と軒並み激減しているようにBRTも完全ではありません。データからも分かるように安易な鉄道廃止は、地域の活性化の機会を奪い、バスドライバーの不足から交通機関の崩壊を招きかねないと思われます。公益事業としてのJRの役割をもう一度考え直す時期に来ていると言えそうです。