

# 高速バスロケーションシステム を活用した高速バスの乗り継ぎ 社会実験



高度道路交通システム研究室 室長 平井 節生 主任研究官 鹿野島 秀行 研究官 今村 知人

## 1. はじめに

九州における高速バスネットワークは福岡を中心に形成されており、福岡以外の九州各県を直結する便が不足しています。一方、九州自動車道基山パーキングエリア内に位置する「高速基山バス停」は、九州自動車道、大分自動車道及び長崎自動車道を結ぶ鳥栖JCTに近接するなど高速交通体系の要衝にあります（図-1）。このような状況をふまえ、「高速基山バス停」



図-1 基山PAの位置

を対象として、高速バスロケを活用した公共交通結節点強化による地域間移動の利便性向上、観光をはじめとする地域活性化を図ることを目的に、全国初の乗り継ぎ社会実験を行うこととなりました。

## 2. 社会実験の概要

社会実験は2007年7月1日から8月31日まで実施しました。主要な施策は下記の通りです。

- ・バス運行情報板による情報提供
- ・バス停誘導案内板の整備
- ・バス停アクセス通路の環境整備
- ・高速基山バス停における停車本数の増加
- ・乗継割引運賃の導入
- ・広報

また、本実験には様々な主体が関与することから、「高速バスロケを活用した乗り継ぎ社会

実験検討委員会」（委員長：井上福岡大学教授、事務局：九州地方整備局、同運輸局、国総研他）及びワーキンググループを設置し、検討を行いました。

## 3. 施策の効果

### （1）乗り継ぎ者数の推移

施策前後の乗継者数は1日11人から61名へと、約6倍増加しました。特に従前直通便のなかった、もしくは便数の少なかった地域間における乗り継ぎ利用の増加が目立ちました。

### （2）利用満足度

利用者へのアンケート調査では「利便性が向上した」等、概ね好意的な結果が得られました。

## 4. 今後の課題

上記のように施策の効果が社会実験を通して確認できたことから、12月6日から本格運用に移されています。

社会実験の際に実施したアンケート調査において、幾つかの改善要望が見られました。簡単に解決できるものは社会実験期間中や終了後に既に対応を行ってきています。それ以外についてはハード整備等費用のかかるもの、関係機関との調整が必要なものが含まれているので、それらについては今後の利用状況等を踏まえつつ、引き続き関係機関において検討していくこととしています。