

# 高速バスのネットワーク戦略

—九州地区における取り組みから—

わが国の高速バス事業は、従来、各地域の運行事業者が個別にサービスを提供し、事業者間での販売チャンネルの共通化や運賃の通算割引、路線間の乗継促進などの「ネットワーク化」は行なわれてこなかった。しかしながら、平成14年の乗合バスの規制緩和を機に、九州において「予約システムの共通化」や「共通バスの発売」、さらには「乗継サービス」などのネットワーク化が次々と実施された。本稿では、このような九州における高速バスのネットワーク化の取り組みを踏まえて、高速バスの発展と利用者利便向上のための施策について若干の提言を試みる。

キーワード | 高速バス, ネットワーク化, 予約システム, 共通バス, 乗継サービス

蛭谷憲治  
EBITANI, Kenji

修(経) 大分交通株式会社別府営業所

山本雄吾  
YAMAMOTO, Yugo

修(商) 名城大学経済学部産業社会学科教授

## 1—はじめに

わが国における高速バス<sup>注1)</sup>は、昭和39年に開業した名神高速バスを嚆矢とするが、昭和63年以降、路線新設が急増<sup>注2)</sup>、夜行長距離路線のほか昼行中距離路線も増加してきた。この結果、乗合バス全体では輸送人員の減少が続く中で、高速バスの輸送人員は増加し、昭和60年度の32,538千人に対して、平成17年度には79,048千人と、ここ20年間で2.4倍に成長した(表—1参照)。

■表—1 高速バスおよび乗合バスの概況

年度	乗合バス <sup>注1)</sup>		高速バス	
	輸送人員 (百万人)	指数 <sup>注2)</sup> (%)	輸送人員 (千人)	指数 <sup>注2)</sup> (%)
昭和50	9,119	130	11,216	34
60	6,998	100	32,538	100
平成 7	5,756	82	55,006	169
8	5,600	80	57,690	177
9	5,401	77	59,705	183
10	5,172	74	66,691	205
11	4,937	71	66,064	203
12	4,803	69	69,687	214
13	4,633	66	76,955	237
14	4,502	64	85,596	263
15	4,448	64	83,464	257
16	4,335	62	84,355	259
17	4,244	61	79,048	243

注1：乗合バス輸送人員は、高速バス輸送人員を含む。

注2：昭和60年度の輸送人員を100とする指数。

出所：国土交通省自動車交通局監修[2008]「平成20年版 数字でみる自動車」(社)日本自動車会議所より作成

高速バスは、鉄道や航空など他の都市間輸送機関に比べ、安価な運賃と多様な路線設定から利用者のニーズに適い、市場の拡大が続くこととなった。しかしながら、鉄道や航空と比べた高速バスの課題は、地域的な運行事業者

が個別に輸送サービスを提供し、近年まで、販売チャンネルの共通化や運賃の通算割引、路線間の乗り継ぎなどのネットワーク化がほとんど行われてこなかったことであろう。この結果、直行便の運行されていない区間の利用については、利用者利便に適わぬところがあったと言える。

逆に言えば、複数の運行事業者が協力し、路線間の乗り継ぎの容易化などのネットワーク化を行えば、路線新設や増便といった追加投資によるリスクを負わずして、利用者利便を改善し、他の輸送機関に対する競争力を向上することが可能となる。

実際、近年このような試みが九州地区で始まっている。すなわち、予約システムの共通化(楽バス)や共通バス(SUNQバス)の発売、さらには高速バス乗継システム(基山トランジット)の整備などである。

本稿は、以上のような観点から、九州地区での高速バスネットワーク化の取り組みを踏まえ、ネットワーク化の重要性とその効果について考察し、最後に高速バスの発展および利用者利便向上のための施策について若干の提言を試みる。

## 2—高速バスネットワーク化の課題と経緯

### 2.1 高速バスネットワーク化の課題

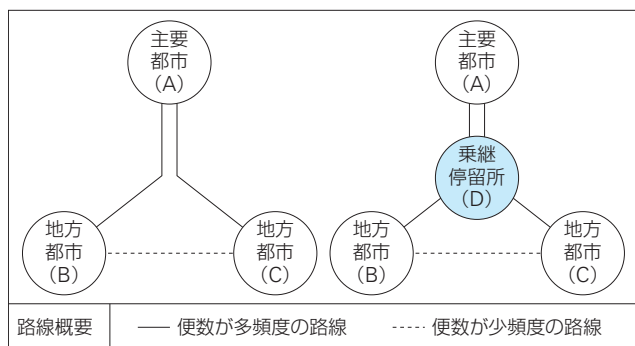
従来、高速バスでは、地域的な運行事業者が個別に輸送サービスを提供し、路線は2地点間の直行便が主体で、販売チャンネルの共通化や運賃の通算割引、路線間の乗り継ぎなどのネットワーク化はほとんど行われてこなかった。これは、運行事業者の経営努力不足の面もあるが、それ以上に、以下の制度的・慣習的要因が大きく影響していると考えられる。

### 2.1.1 路線免許制

高速バスにおいて、ネットワーク化が行われてこなかった第1の要因として、路線免許制による参入規制が挙げられる<sup>1)</sup>。高速バス事業は道路運送法上、一般乗合旅客自動車運送事業に分類されるが、平成14年2月、改正道路運送法施行により、規制緩和が実施されるまでは、路線免許制による需給調整規制が行われてきた。すなわち、当該路線に既存の高速バスが運行されている場合、これと起終点を同じくする新規路線の免許は交付されないのが一般的であった<sup>注3)</sup>。

かかる状況のもとで、路線間の乗り継ぎについて、これを積極的に促進することによるネットワークの拡大は、結果的に、路線免許を受けた2地点間以外の区域への実質的な参入を導く可能性があり、これは免許制度の主旨に反する。

例えば、図一1で、主要都市Aと地方都市BおよびC間で、「A～B」、「A～C」および「B～C」の3路線が異なる事業者によって運行されており、主要都市と繋がる「A～B」、「A～C」路線は便数が多頻度であるが、地方都市間の「B～C」路線は少頻度のとき、路線が合流する位置に乗継停留所Dを新設し、「B～D(乗継)～C」という乗継サービスを導入することは、「B～C」路線の利用者にとっては、便数の増加となる。このため、「A～B」および「A～C」路線を運行する事業者にとっては増収機会であるが、「B～C」路線への実質的な参入となり、「B～C」路線を運行する事業者にとっては減収を結果する。それゆえ「B～C」路線を運行する事業者の既得権を侵す可能性がある。この結果、行政、バス事業者とも、相互乗り継ぎを積極的に推進することに抵抗があったと思われる。



■図一1 路線間の乗継と路線免許制

### 2.1.2 事業者規模

第2に、鉄道や航空では全国規模の事業者(グループ)が存在し、自社(グループ)内でネットワーク形成が可能なのに対して、バス事業者は規模が小さく、全国的な事業者が皆無であることが挙げられる。その一方で事業者数が多い<sup>注4)</sup>。このため、ネットワーク形成のためには、事業者

間の調整・連携が必要となるが、多数の事業者間の利害を調整することは困難であった。

### 2.1.3 最少生産規模

第3に、高速バス車両の輸送単位が30～45人程度と、鉄道や航空に比較すれば小さいという技術的特性が挙げられる。この結果、多くの場合、需要(都市間流動量)に対して最少生産規模が小さく、路線間の乗り継ぎにより需要の集約を図らずとも、多数の2地点間路線を単独で開設することができた。

## 2.2 九州における高速バスネットワーク化の試み

以上のような要因から、従来、高速バスのネットワーク化は進展してこなかった。しかしながら近年、九州地区においてネットワーク化の試みがみられる。すなわち、予約システムの共通化(楽バス)、共通バス(SUNQバス)の発売、さらには九州道基山バス停における高速バス乗継システム(基山トランジット)などである。以下では、これらの施策の経緯と現状を示す。

### 2.2.1 予約システムの共通化(楽バス)

現在、九州の高速バス事業者14社局の運行する高速バス180路線<sup>注5)</sup>について、全ての路線の予約および発券が各社の出札窓口で可能となっている。これにより、例えば、西日本鉄道(株)の運行する福岡東京線(はかた号)の予約・発券を、大分交通(株)の大分県内の営業所等出札窓口で行うことができる。この共通予約システム「楽バス」は、九州高速バス予約システム運営委員会<sup>注6)</sup>が運営主体となり、平成17年3月1日に運用が開始された<sup>注7)</sup>。それ以前は、高速バスの予約・発券は、基本的に各社の出札窓口および一部の旅行会社に限られていたが、「楽バス」導入により、利用者は最寄りの出札窓口で予約・購入が可能となり、従来の電話予約・現地発券に比べて利便性が高まった。さらに「楽バス」は、各社の出札窓口端末のみならず、インターネットやコンビニエンスストアの端末と連携し、これにより、インターネットや携帯電話からの予約と全国のコンビニエンスストアでの発券を可能とした。

「楽バス」導入の背景的要因として、平成14年2月の乗合バス事業の規制緩和に対して、既存高速バス事業者が危機感を抱いたことが挙げられる。すなわち、九州の高速バス事業者は、規制緩和に先立ち、潜在的な新規参入者に対する競争力を強化するため、高速バスサービスの利便性を改善する必要に迫られた。このため、平成13年11月、九州バス協会傘下の高速バス事業者が、九州バス協会内に「高速バス委員会(現:高速バス専門委員会<sup>注8)</sup>、当時18社局、現在20社局加盟)」を設置し、広域での共通

輸送サービスの提供やITを活用したハード面の整備・高度化、あるいは安全対策や危機管理等の様々な事案について検討を行った。このなかで実現したのが「楽バス」および後述の「SUNQパス」であった<sup>2)</sup>。

「楽バス」の利用実績をみると、平成19年度の「楽バス」による予約件数は3,979千件で、このうち243千件(6.2%)がインターネットによる予約である<sup>2)</sup>。なお、インターネット予約のうち約2/3がパソコン、1/3が携帯電話となっている。また、同年度の発券件数は3,671千件で<sup>注9)</sup>、このうちコンビニでの発券が69千件(1.9%)となっている<sup>2)</sup>。

九州の高速バス輸送人員は14,043千人(平成18年度)であり、高速バスのなかには予約不要の路線も多いため、直接比較はできないものの、「楽バス」による予約・発券は、九州における高速バス利用者の一定比率を占めていると言えよう。

### 2.2.2 共通バスの発行(SUNQパス)

平成17年3月1日より、「楽バス」の運用開始に合わせて、北部九州の高速バスが3日間乗り放題となる共通バス「SUNQパス」が発行された(表一2参照)。通用範囲は、九州高速バス予約システム運営委員会に加盟する11社局(当時)から宮崎交通(株)を除いた北部九州10社局の運行する高速バス31路線である。「SUNQパス」は、個々のバス事業者の営業区域を越え、広域的なエリアをカバーするバス共通乗車券としては、わが国で初の試みであった<sup>3)</sup>。

その後、平成18年4月1日からは「SUNQパス(全九州)」が発売され、宮崎県および鹿児島県での適用も開始され

た。またこれと同時に、「SUNQパス(北部九州)」も合わせて、高速バスに加えて一般路線バスへの通用拡大が行われた。これは、輸送力に余裕のある一般路線バスの空席を開放することで、高速バスへのアクセスの利便性を高め、収益性に優れた高速バスの利用促進を図る、いわば高速バスの培養効果を意図した施策と考えられる<sup>注10)</sup>。

さらに、平成20年6月1日には、利用可能エリアに山口県下関市および海上の4航路が加えられ、また同時に4日間有効のものも発売された。この結果、平成20年6月1日現在、「SUNQパス(全九州)」の適用事業者は60社局となっている。

前述のように、「SUNQパス」も「楽バス」同様「高速バス委員会」の取り組みのなかで生まれた。なお、「SUNQパス」の運営主体は、当初は「九州高速バス予約システム運営委員会」であったが、後に「SUNQパス運営委員会<sup>注11)</sup>」が独立して設置された。

「SUNQパス」の発売実績をみると、平成19年度の発売枚数は46,719枚で、平成18年度(28,817枚)からは62.1%の増加をみた(表一3参照)。なお、平成19年度の発売枚数のうち、北部九州版が26,090枚(55.8%)、全九州版が20,629枚(44.2%)となっている。また、国内発売が32,210枚(68.9%)、韓国や台湾等の海外発売が14,509枚(31.1%)で、海外からの来訪者にも多数利用されている<sup>注12)</sup>。

### 2.2.3 高速バス乗継システム(基山トランジット)

平成19年7月1日、九州の主要高速道路の結節点に位置する九州道基山バス停を拠点とした高速バス乗継シス

■表一2 「SUNQパス」の概要

券種	「SUNQパス」全九州+下関		「SUNQパス」北部九州+下関	券面イメージ
有効期間	4日間	3日間	3日間	
価格	14,000円	10,000円	8,000円(6,000円) <sup>注1)</sup>	
対象路線	参加事業者の乗合バス約2,400路線及び4航路		参加事業者の乗合バス約1,500路線及び3航路	
対象エリア	九州内全7県(福岡・長崎・佐賀・熊本・大分・宮崎・鹿児島)及び下関エリア		北部九州5県(福岡・長崎・佐賀・熊本・大分)及び下関エリア	

注1：海外での発売分は6,000円。  
出所：大分交通(株)

■表一3 「SUNQパス」の発売状況

#### ①券種別

	「SUNQパス」全九州	「SUNQパス」北部九州	合計
平成18年度	14,507枚(50.3%)	14,310枚(49.7%)	28,817枚(100%)
平成19年度	20,629枚(44.2%)	26,090枚(55.8%)	46,719枚(100%)
伸び率 <sup>注1)</sup>	+42.2%	+82.3%	+62.1%

#### ②発売エリア別

	国内	韓国・台湾	合計
平成18年度	22,457枚(77.9%)	6,360枚(22.1%)	28,817枚(100%)
平成19年度	32,210枚(68.9%)	14,509枚(31.1%)	46,719枚(100%)
伸び率 <sup>注1)</sup>	+43.4%	+128.1%	+62.1%

注1：平成18年度に対する19年度の伸び率  
出所：大分交通(株)

テム「基山トランジット」が導入された<sup>注13)</sup>。

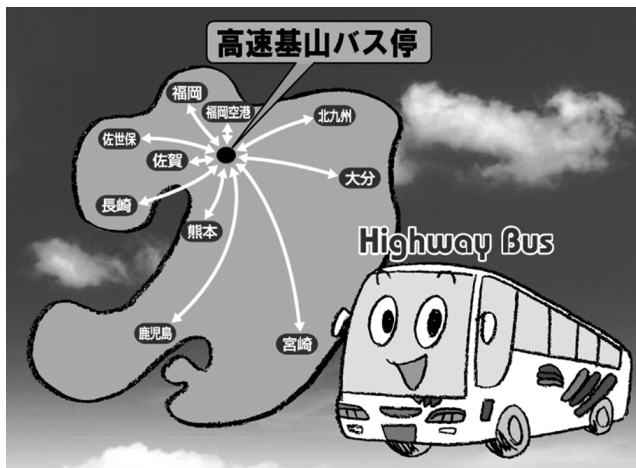
基山バス停は、図-2に示すように、九州自動車道と大分自動車道および長崎自動車道が交差する鳥栖JCTの北5.2kmに位置する基山PA内にあり、九州内の高速バス路線の多くがここを経由する<sup>4)</sup>。しかし従来、停車する便は一部に限られ、1日238.5往復であった<sup>5)</sup>。そのため、例えば大分～佐賀間を高速バスで移動する場合、大分～福岡(天神)～佐賀と乗車することになり、鳥栖IC～福岡(天神)

間の重複乗車が必要であった。この不便を解消し、最小限のロスタイムで乗り継ぎを可能にすべく、基山バス停を経由する大半の便(ノンストップ系統を含め1日478.5往復<sup>5)</sup>)の停車が実施された。これにより、上述の大分～佐賀間の例では1時間以上の時間短縮が可能となった<sup>注14)</sup>。

また、これと同時に、基山バス停で高速バスを乗り継ぐ際に、各路線の個別運賃の合算額より概ね20%程度の割引を行う乗継運賃が設定された<sup>注15)</sup>。乗継運賃の設定区間および各区間の運賃額を表-4に示すが、これにより、既存輸送力を有効に活用し、路線新設のための投資によるリスクを負うことなく、新たに104の都市間ODペアが創出された。

さらに、以上のソフト面の施策と同時に、基山バス停においては、バスの現在位置や空席状況を示す案内表示板の設置、バスバースの増設、上下線間の歩行者経路の案内表示や照明増設などのハード面の施設整備も実施された。

「基山トランジット」の導入は、「楽バス」や「SUNQバス」などの九州の高速バスのネットワーク化に向けた取り組みの中で、更なる利便性向上を目指す施策と位置づけられる。すなわち、九州の高速バス路線は福岡一極集中型で、各主要都市と福岡を結ぶ高速バス路線は多く、それぞれの便数も充実していたが、福岡以外の主要都市どうしを結ぶ路線は少なく、便数も多くはなかった。しかしながら、



出所：国土交通省九州地方整備局ホームページ  
<http://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/bus/web/index.html>

■図-2 基山高速バストラジットのイメージ

■表-4 基山乗継における主要都市間の乗継運賃表

		小倉						福岡空港						
		運賃	設定条件	佐賀	佐世保	長崎	島原	日田	黒川温泉	湯布院駅前	別府	大分		
西方面	佐賀	運賃	2,000	1,000										
		設定条件	2割引	直通										
	佐世保	運賃	3,200	2,200										
		設定条件	直通	直通										
	長崎	運賃	3,500	2,500										
		設定条件	直通	直通										
島原	運賃	3,350	2,900											
	設定条件	2割引	直通											
東方面	日田	運賃	2,400	1,750	2,000	2,750	3,200	3,350						
		設定条件	2割引	直通	2割引	2割引	2割引	2割引						
	黒川温泉	運賃	3,450	3,000	3,050	3,800	4,250	4,400						
		設定条件	2割引	直通	2割引	2割引	2割引	2割引						
	湯布院駅前	運賃	3,300	2,800	2,900	3,650	4,100	4,250						
		設定条件	2割引	直通	2割引	2割引	2割引	2割引						
	別府	運賃	3,700	3,100	3,300	4,300	4,500	4,650						
		設定条件	2割引	直通	2割引	天神	直通	2割引						
	大分	運賃	3,700	3,100	3,300	4,300	4,500	4,650						
		設定条件	2割引	直通	2割引	天神	直通	2割引	日田	黒川温泉	湯布院駅前	別府	大分	
	南方面	久留米	運賃	1,500	1,000	1,350	2,100	2,550	2,700	1,750	2,800	2,650	3,100	3,100
			設定条件	直通	直通	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引
荒尾(大牟田)		運賃	2,400	1,500	2,000	2,750	3,200	3,350	2,400	3,450	3,300	3,700	3,700	
		設定条件	2割引	直通	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	
熊本		運賃	3,200	2,000	2,400	3,200	3,600	3,750	2,800	3,850	3,700	4,100	4,100	
		設定条件	直通	直通	2割引	直通	直通	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	
宮崎		運賃	6,700	6,000	5,700	6,100	8,200	6,700	5,750	6,800	6,650	7,050	7,050	
		設定条件	直通	直通	2割引	2割引	合算	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	
延岡		運賃	5,200	4,830	4,250	4,950	5,400	5,550	4,600	5,650	5,500	5,900	5,900	
		設定条件	天神	直通	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	
鹿児島		運賃	5,050	5,300	4,800	5,400	5,850	6,000	5,050	6,100	5,900	6,300	6,300	
		設定条件	2割引	直通	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	2割引	

設定条件  
 2割引：乗継路線合算額の2割引  
 直通：直通路線の運賃を適用  
 天神：既存天神乗継の運賃を適用  
 合算：両路線の合算額

出所：大分交通(株)

福岡以外の主要都市どうしを結ぶ路線の拡充や増便は、十分な需要が見込めないことから、困難であった。かかる状況を背景として、乗り継ぎにより、主要都市間の高速バスサービスの利便性を改善する可能性を検討するために、国土交通省をはじめ、高速バス事業者17社局などにより、平成19年3月16日、「高速バスロケを活用した乗り継ぎ社会実験検討委員会<sup>注16)</sup>」が設置され、同委員会での検討の結果「基山トランジット」が導入された。

「基山トランジット」の利用状況をみると、制度導入前の平成19年6月28日の調査では、1日11人の利用者が基山バス停で乗り継ぎを行っていたに過ぎないが、制度実施後は乗継客が次第に増加し、平成20年8月の調査では、10倍以上の1日128人もの利用者が乗り継ぎを行っている(表—5参照)。

なお、乗継客を利用券種別にみると、上述の乗継乗車券をはじめ、「SUNQパス」も多数利用されている。

また、区間別には、佐世保～大分など西九州・東九州間や、長崎～鹿児島など西九州・南九州間など、直通路線が存在しない、あるいは直通路線の便数が少ない区間の利用が多く、絶対数は少ないものの、「基山トランジット」の輸送人員増に対する効果は明らかであろう(表—6参照)。

なお、九州における高速バスの乗継制度は、平成14年7月20日、熊本交通センターを乗継拠点とする佐世保～熊本(乗継)～宮崎間<sup>注17)</sup>の乗継乗車券「MSきっぷ」<sup>注18)</sup>の発売に端を発する。当乗継制度は、佐世保～熊本間を共同運行する西肥自動車(株)・九州産交バス(株)と、熊本～宮崎間を共同運行する九州産交バス(株)・宮崎交通(株)により、各路線の利用促進施策として実施された。その後、平成17年3月1日、九州の高速バス路線網の核となる福岡天神バスセンターなどを拠点とする乗継サービスが、大分～天神(乗継)～唐津など、17路線に設定された<sup>注19)</sup>。このような経緯を踏まえて、「基山トランジット」が導入された。

「基山トランジット」では、九州の高速バス事業者17社局が、事業者間の利害調整という困難を越えて、航空事業におけるハブ&スポークシステムに類する乗継システムを構築したといえよう。

また、九州における高速バスネットワーク化の試みとして

■表—6 基山乗継乗車券発売実績(トップ10区間)

(平成19年7月1日～平成20年6月30日までの1年間)

順位	流動区間(基山乗継)	購入者数	比率 <sup>注1)</sup>
1	佐世保 ↔ 大分	1,099人	9.9%
2	長崎 ↔ 鹿児島	1,065人	9.6%
3	佐世保 ↔ 鹿児島	1,057人	9.5%
4	佐賀 ↔ 大分	877人	7.9%
5	佐世保 ↔ 宮崎	676人	6.1%
6	佐賀 ↔ 宮崎	611人	5.5%
7	佐賀 ↔ 熊本	511人	4.6%
8	佐賀 ↔ 鹿児島	481人	4.3%
9	佐世保 ↔ 別府	404人	3.6%
10	久留米 ↔ 大分	328人	3.0%

注1：比率は乗継乗車券購入者総数11,073人に対する比率。  
出所：西日本鉄道(株)

は、上述の「楽バス」「SUNQパス」「基山トランジット」に加え、西日本鉄道(株)ほか九州のバス事業者20社局の運行する高速バスの位置情報を一元的に検索可能なサイト「Qバスサーチ(バスロケーションシステム)」が、平成18年3月24日より運用され、さらに、西日本鉄道(株)ほか九州のバス事業者35社局の運行する高速バスおよび路線バスの時刻を一元的に検索可能なサイト「九州のバス時刻表(時刻表検索システム)」も、平成19年4月20日より運用されている。

以上のように、九州では、他地域に比較して、さまざまな高速バスネットワーク化の試みが行われている。この結果、九州の高速バスは、利用者利便を飛躍的に改善し、同時に他の輸送機関に対する競争力を向上させたと言える。

### 3——高速バスネットワーク化の背景と意義

#### 3.1 ネットワーク化の背景

さて、前述のように、路線免許制や小規模多数の事業者など、高速バスのネットワーク化を阻害する要因があるなかで、なぜ近年ネットワーク化の試みが実施されるようになったのか、以下で考察する。

##### 3.1.1 参入規制緩和

周知のように、平成14年度の道路運送法改正により、乗合バスに対する参入規制が緩和された。すなわち、従来の路

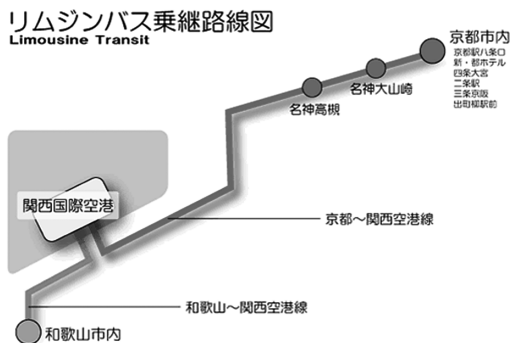
■表—5 「基山トランジット」の利用状況

券種	調査日	H20.8.14 (木) H20.8.15 (金) H20.8.17 (日) 【3日間平均】	H20.4.24 (木) H20.4.26 (土) H20.4.27 (日) 【3日間平均】	H19.8.10 (金) から H19.8.19 (日) 【10日間平均】	H19.7.12 (木)	H19.6.28 (木) (制度実施前)
	乗継乗車券		52人 (40.6%)	18人 (19.6%)	23人 (28.4%)	10人 (22.2%)
SUNQパス		25人 (19.5%)	28人 (30.4%)	14人 (17.3%)	5人 (11.1%)	未調査
普通乗車券 <sup>注1)</sup>		34人 (26.6%)	28人 (30.4%)	23人 (28.4%)	9人 (20.0%)	未調査
その他 <sup>注2)</sup>		17人 (13.3%)	18人 (19.6%)	21人 (25.9%)	21人 (46.7%)	未調査
合計		128人 (100.0%)	92人 (100.0%)	81人 (100.0%)	45人 (100.0%)	11人

( )内は合計に対する構成比  
注1：片道券、往復券、回数券  
注2：現金、バスカードなど  
出所：西日本鉄道(株)

線ごとの免許制が廃止され、事業者ごとの許可制となり、制度上、他事業者の営業区域への進出が自由となった。もっとも現実には、新規参入や既存事業者による他事業者の営業区域への進出はほとんど見られなかったが、少なくとも、この規制緩和が、他事業者の営業区域内への実質的な進出を結果する高速バス乗継システムの推進に対する、事業者および行政の心理的抵抗を引き下げたと考えられる。

実際、規制緩和以降、乗継割引運賃を設定するなどして、既存路線の乗継を積極的にPRする事例があらわれた。例えば、平成15年より、関西国際空港アクセスのリムジンバスを活用し、京都～関空(乗継)～和歌山間、神戸～関空(乗継)～和歌山間および大阪国際空港～関空(乗継)～和歌山間において、関西国際空港を乗継拠点とし、空港アクセスを目的としない関西地区内の都市間高速バスサービスが提供されている(図—3参照)<sup>注20)</sup>。



注：同区間では、通常大人片道3,400円のところ2,500円の乗継割引運賃を設定している。  
出所：京阪バスホームページ [http://www.keihanbus.jp/limousine/img/stride\\_wak\\_kyo.gif](http://www.keihanbus.jp/limousine/img/stride_wak_kyo.gif)

■図—3 関西空港乗継のイメージ(例)

このような先行事例が存在したことも、「基山トランジット」において、バス事業者間のネットワーク化に対する抵抗を引き下げたと思われる。

### 3.1.2 事業環境の悪化

高速バスネットワーク化のもう1つの要因として、高速バスを取り巻く事業環境の悪化が挙げられよう。高速バスの運賃は、他輸送機関との競争を考えれば引き上げが困難なため、既に10年以上据置かれている。しかしながら、この間、燃料価格等諸費用が上昇し、また近年では、ツアーバスの急激な台頭を受けて<sup>6)</sup>、高速バス運行事業者間の利害相反はあっても、それを超えて、高速バスのネットワーク化による利便性改善で需要拡大を図る必要性に

■表—7 人口当たりの高速バス年間利用回数(平成17年度)

全 国			九 州		
人口 (A)	輸送人員 (B)	高速バス利用回数 (B/A)	人口 (A)	輸送人員 (B)	高速バス利用回数 (B/A)
127,768千人	84,355千人	0.66回	13,353千人	13,781千人	1.03回

出所：人口については「平成17年国勢調査」総務省統計局ホームページ <http://www.stat.go.jp/data/jinsui/index.htm>  
 高速バス輸送人員については、(社)日本バス協会ホームページ <http://www.bus.or.jp/info/kousoku18.htm>  
 および、九州運輸局自動車交通部「九州における高速バスの概況(平成17年度)」 [http://www.qst.mlit.go.jp/press/pdf/press061129\\_6.pdf](http://www.qst.mlit.go.jp/press/pdf/press061129_6.pdf)

迫られたと考えられる。

## 3.2 九州における状況

さらに、このような高速バスネットワーク化の試みが、とくに九州において先駆的に実施された理由として、以下の2点が挙げられよう。

### 3.2.1 高速バスの発展・普及

もともと九州は他地域に比較して都市間昼行高速バスが発展しており、稠密な路線網が形成されていた。この結果、人々にとって高速バスは身近な輸送機関であり、他地域以上に高速バスが普及していたといえる。表—7に域内人口と高速バスの輸送人員および人口あたりの高速バス年間利用回数を示すが、全国では、国民1人あたり0.66回高速バスを利用しているのに対して、九州では1.03回となっている。そのため、これらの路線網をネットワーク化することにより、他地域以上に多大な利用促進効果が期待された。

では、そもそも、九州において高速バスが発展した理由としては、旅客流動上の核となる福岡市に対して各県庁所在地等主要都市が、高速バス利用に適した時間距離に立地していることが挙げられよう<sup>注21)</sup>。すなわち、福岡市と各県庁所在地等主要都市の間の所用時間は、北部九州で1,2時間程度、南部九州でも4時間以内であり、昼行バスの所要時間として妥当な範囲に納まっている<sup>注22)</sup>。

また、九州では、博多～小倉間を除き、近年まで新幹線が整備されていなかった<sup>注23)</sup>、福岡市と各県庁所在地を結ぶ高速道路は比較的早期に整備されていた。このため、高速バスはJR在来線の特急列車と所要時間は大差なく、一方で運賃は低廉である(表—8参照)。

このため、鉄道に対して十分な競争力を有していることも、高速バスの発展した要因である。

さらに付言すれば、JRの特急列車は博多駅が起終点であるのに対して、高速バスは博多駅(交通センター)に加えて、福岡の中心地である天神(天神バスセンター)へも乗り入れているため、JRに比べて利便性に優れている点も高速バス利用の増加に寄与しているといえよう。

以上の結果、九州地区では他地域に比べて高速バスが発展・普及したと考えられよう。

■表—8 九州主要都市の高速バスと鉄道(JR九州)の運賃と所要時間の比較(平成20年11月現在)

区 間	運 賃 <sup>注1</sup>			所要時間 <sup>注2</sup>		
	高速バス	鉄道	運賃差	高速バス	鉄道	時間差
福 岡～宮 崎	4,800円	9,500円	▲4,700円	3:43	4:39	▲0:56
福 岡～大 分	2,000円	2,500円	▲ 500円	2:12	2:00	0:12
福 岡～長 崎	2,000円	2,500円	▲ 500円	2:07	1:45	0:22
福 岡～熊 本	1,600円	2,000円	▲ 400円	1:44	1:14	0:30
福 岡～佐 賀	714円	900円	▲ 186円	1:09	0:35	0:34
福 岡～鹿児島	3,750円	7,800円	▲4,050円	3:47	2:18	1:29

注1：運賃は、全て最安値(回数券や4枚きっぷなどの1枚当たり相当額)。

注2：所要時間は、高速バスは各都市～天神、鉄道は各都市～博多駅。

出所：高速バスについては、オール九州高速バス予約サイト『楽バス』 <http://www.rakubus.jp/>

鉄道については、JR九州ホームページ <http://www.jrkyushu.co.jp/>

### 3.2.2 リーダーシップを取りうる事業者の存在

九州において、高速バスネットワーク化の試みが全国に先駆けて実施されたもう1つの要因は、リーダーシップを取りうる事業者が存在したことであろう。福岡市の西日本鉄道(株)(西鉄)は、グループ会社を含めれば、わが国最大のバス事業者であり<sup>注24)</sup>、九州の高速バス路線の1/2以上を運行している<sup>3)</sup>。この結果、西鉄は、九州のバス業界のなかでも大きな発言力を有している。このような、リーダーシップを取りうる事業者が存在したことが、九州地区において、事業者間の利害相反はあっても、それを超えて利便性改善により需要拡大を図るべくネットワーク化が推進できた1つの要因と推測されよう。

### 3.3 ネットワーク化の意義

前述のように、予約システムの共通化や共通バスの発売、高速バス乗継システムの整備などの高速バスネットワーク化は、新規路線の開設や増便などの追加投資やリスクなしに、利用者利便を大幅に改善し、他の輸送機関(自家用車、JR、ツアーバス)に対する競争力を強化する施策である。

これは、コスト上昇や市場競争の激化といった事業環境の悪化に伴い、バス事業者が、従来あまり意識してこなかった高速バス事業における範囲の経済性を、積極的に有効活用する戦略を取るようになった結果と考えることができよう。

1980年代、米国国内航空では、参入規制緩和により多くの新規参入者が登場したが、これに対する競争戦略として、既存大手事業者は、路線網にハブ&スポークシステムを導入した。高速バスのネットワーク化、とくに高速バス乗継システムの整備は、まさしく路線のハブ&スポークシステムへの改編であり、市場競争の激化への対応策としての類似性が指摘できる。

さらに、高速バスのネットワーク化は、近年発展の著しいツアーバスに対する、高速バス事業者の対抗策とも考えられる。ツアーバスでは、企画事業者が主体となり、高速バスでは実現し得なかった乗り継ぎによる全国ネットワークを急速に整備しつつある(図—4)。これへの対抗上、高速バスにおいても、ネットワーク化を進めることが必要であったといえる。

## 4—今後の展望

高速バスのネットワーク化は、利用者にとっては、予約や利用情報取得の容易化等利便性の改善、運賃負担の軽減、乗車チャンスの増加等のメリットをもたらし、事業者にとってもこれら旅客利便性の向上による、他の都市間輸送機関に対する競争力強化、輸送人員の増加をもたらすと期待される。これは、都市間旅客輸送市場全体からみれば、高速バスと他の輸送機関との競争促進により都市間旅客輸送市場の活性化に資すると同時に、ひいては自家用車からのモーダルシフトを促進し環境負荷低減にも繋がる施策と評価することができる。したがって、九州地域で始まったこの試みを全国へ展開することが望ましい。

ここで、高速バスのネットワーク化の大きな抵抗は、前述のように、事業者間の利害調整であるが、それにもかかわらず九州地区においてネットワーク化が実現し得たのは、リーダーシップを取りうる全国最大手のバス事業者が存在したためであった。このような事業者が存在しない地域において、高速バスのネットワーク化を展開するためには、バス事業者に代わる行政や各都道府県バス協会のリーダーシップが求められる。また、行政による、基山バス停のような



出所：WILLER TRAVEL(株)ホームページ <http://travel.willer.co.jp/index.html>

■図—4 ツアーバスによる全国ネットワークのイメージ(WILLER TRAVEL(株)の例)

ハード面の施設整備と、予約システムや運行情報提供システムなどソフト面の統合<sup>注25)</sup>のための支援が重要となろう。

**謝辞:** 本稿作成にあたり、西鉄高速バス(株)営業部長久池井隆氏より有益な資料を頂戴した。また、(財)運輸政策研究機構調査役中嶋建太郎氏ならびに匿名の査読委員の先生方からたいへん有益かつ建設的な助言を頂いた。ここに記し深く感謝の意を表す次第である。

#### 注

- 注1) 高速バスとは、国土交通省によれば、平成18年までは「当該系統距離の半分以上を高速自動車国道、都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バス」とされていたが、平成19年からは「系統距離が50km超のもの」と定義が変更されている(国土交通省自動車交通局監修[2008]『平成20年版 数字でみる自動車』(社)日本自動車会議所, p. 49)。
- 注2) 高速バスの延べ運行系統数は、昭和61年(3月末)の249本から平成18年(3月末)には2,010本へと増加した(国土交通省自動車交通局監修[2008]『平成20年版 数字でみる自動車』(社)日本自動車会議所, p. 47)。
- 注3) 高速バス路線の新規開設にあたっては、しばしば、当該系統沿線を営業エリアとする他のバス事業者が反対するケースがみられる。この場合、通常、規制当局は免許を交付せず、バス事業者間の自主調整を要求する。この結果、高速バス路線は、起終点および系統の中間に位置する事業者による共同運行の形態をとる場合がほとんどであった。
- 注4) 例えば、鉄道(JR旅客各社)6社、航空(定期航空運送事業者、貨物専業を除く)13社に対して、乗合バス事業者は513社である(平成17年度)。
- 注5) 直行路線82路線(予約不要40路線を含む)の他、後述の基山トランジット等の乗継98路線を含む。
- 注6) 平成17年の発足当初の加盟事業者は、西日本鉄道(株)、西鉄高速バス(株)、九州急行バス(株)、昭和自動車(株)、西肥自動車(株)、長崎県交通局、九州産交バス(株)、大分バス(株)、大分交通(株)、亀の井バス(株)、宮崎交通(株)の11社局。後に南国交通(株)、鹿児島交通観光バス(株)、岩崎バスネットワーク(株)が加盟した。
- 注7) 「楽バス」は、国土交通省の「平成16年度広域的な公共交通利用転換に関する実証実験」として認定され、システム開発費約8千5百万円の1/3が国土交通省より補助された。
- 注8) 西日本鉄道(株)、西鉄高速バス(株)、西鉄バス北九州(株)、西鉄観光バス(株)、ジェイアール九州バス(株)、九州急行バス(株)、昭和自動車(株)、長崎自動車(株)、長崎県交通局、西肥自動車(株)、島原鉄道(株)、九州産交バス(株)、大分バス(株)、大分交通(株)、亀の井バス(株)、日田バス(株)、宮崎交通(株)、南国交通(株)、鹿児島交通観光バス(株)、岩崎バスネットワーク(株)。
- 注9) 予約件数と発券件数の差異は、「楽バス」で予約のみ行い、乗車券を購入せず、現金や回数券などを利用するケースがあるためである。
- 注10) 九州の乗合バス事業全体に占める高速バスの比率は、輸送人員ベースでは2.8%であるが、運送収入ベースでは20.0%を占めている(平成18年度)。したがって、「SUNQバス」を一般路線バスにも適用することで、若干の機会損失が発生しても、それによる利便性の向上から高速バス利用が発生すれば、バス事業収益全体にはプラスとなる。
- 注11) 西日本鉄道(株)グループ(11社)、北九州市交通局、堀川バス(株)、九州急行バス(株)、昭和自動車(株)、ジェイアール九州バス(株)、佐賀市交通局、祐徳バス(株)、西

肥自動車(株)、長崎県交通局、長崎自動車(株)グループ(2社)、島原鉄道(株)、佐世保市交通局、九州産交バス(株)グループ(2社)、熊本バス(株)、熊本電気鉄道(株)、熊本市交通局、宮崎交通(株)、大分バス(株)グループ(4社)、大分交通(株)グループ(4社)、日田バス(株)、亀の井バス(株)、南国交通(株)、鹿児島市交通局、いわさきコーポレーション(株)グループ(4社)。

- 注12) このため、「SUNQバス運営委員会」では、海外の旅行会社等(韓国14社、台湾6社、香港1社)と販売代理店契約を結んでいる。
- 注13) 当初、平成19年7月1日～8月31日の「高速バスロケを活用した基山乗り継ぎ社会実験」として実施されたが、平成19年9月1日以降、本格運用されている。
- 注14) 対象路線は、九州島内の各都市と福岡・北九州を結ぶ高速バス全21路線で、うち10路線は本施策により初めて基山バス停に停車を開始した。
- 注15) 直通路線の設定されている区間については、基山乗り継ぎの場合も直通路線と同運賃とされた。
- 注16) 国土交通省九州運輸局・九州地方整備局、福岡大学工学部、九州産業大学工学部、西日本高速道路(株)、佐賀県、基山町、バス事業者など。詳細は、国土交通省九州地方整備局ホームページ参照。  
<http://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/bus/web/pdf/press070508.pdf>
- 注17) 正確にはハウスステンボス～熊本交通センター(乗継)～宮崎駅間およびハウスステンボス～熊本交通センター(乗継)～延岡バスセンターの2路線。
- 注18) 「MSきつぷ」はMiyazakiとSaseboの頭文字から命名された。
- 注19) 天神乗継15路線に加え、延岡及び熊本乗継の2路線を含む。
- 注20) 実施主体は関西空港交通(株)、大阪空港交通(株)、阪神電気鉄道(株)、和歌山バス(株)、京阪バス(株)。
- 注21) 九州地域においてなぜ他地域よりも高速バスの発展が見られたかについては、都市の配置と人口分布などを含めたより詳細な検証が必要であろうが、本件は、今後の課題とした。
- 注22) なお、付言すれば、所要時間が4時間以内のため運転士の1人乗務が可能であり、これがコスト削減に寄与している点も指摘できる。
- 注23) 平成16年、九州新幹線が部分供用開始(新八代～鹿児島中央間)された。これにより、福岡～鹿児島間のJRの所要時間は最速2時間10分台に短縮され、高速バスとの所要時間差は拡大したが、新幹線は高運賃を設定しているため、同区間の高速バス輸送人員は大幅な落ち込みは見せていない。
- 注24) 例えば保有車両数は2,811両(平成18年3月末)で、第2位の神奈川中央交通の1,861両を大きく上回っている。
- 注25) 国土交通省の策定した「バス総合情報システムに必要な標準データフォーマット」の利用を促進し、より一層、情報の共有化を図る必要があろう。詳細は、国土交通省ホームページ参照。  
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/busloca/index.html>

#### 参考文献

- 1) 寺田一薫[2002]、『バス産業の規制緩和』、日本評論社, pp. 239-242。
- 2) 西日本鉄道(株)資料。
- 3) 大分交通(株)資料。
- 4) 井上信昭[2007]、『高速道路上の高速バストランジットの効果分析—九州縦貫自動車道基山パーキングエリアにおける構想—』、『日本交通学会2007年第66回研究報告会資料』。
- 5) 国土交通省九州地方整備局ホームページ、<http://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/bus/web/pdf/network.pdf>
- 6) 蛭谷憲治・山本雄吾[2006]、『ツアーバスの現状と課題～都市間バス輸送における乗合バスと貸切バスの競争について～』、『運輸と経済』、第66巻第12号。

(原稿受付 2008年12月1日)

## Networking Strategy of Express Bus Services

By Kenji EBITANI and Yugo YAMAMOTO

In the express bus service in Japan, operators in each area individually have provided service so far. However, recently, operators in Kyushu area try to make networking on express bus services, such as integration of reservation system and introduction of common fare and connected services. In this essay, we analyze this networking example in Kyushu and we propose some policies to develop express bus markets and to improve user benefit and convenience of express bus.

Key Words : *express bus, networking, connected service*

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/no45.html>