

B&Sみやざきの 導入プロセス分析

なぜ高速バスと新幹線のシームレスな乗継ぎ
はうまくいったのか？

研究報告会
2016年秋（第40回）

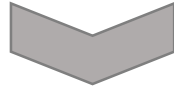
運輸総合研究所 総合研究部
研究員 野城（やしろ） 良祐



研究の背景と目的

研究の背景

- 2010年より日本は人口減少
- 特に地方部で少子高齢化の早い進行
- 地方と都市との格差が拡大



地方の活力維持と都市との格差是正に交流人口の拡大が必要



新幹線は交流人口を支える手段の一つ

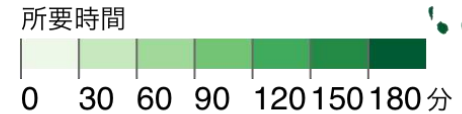
しかし、

新幹線の利便性には地域間で格差

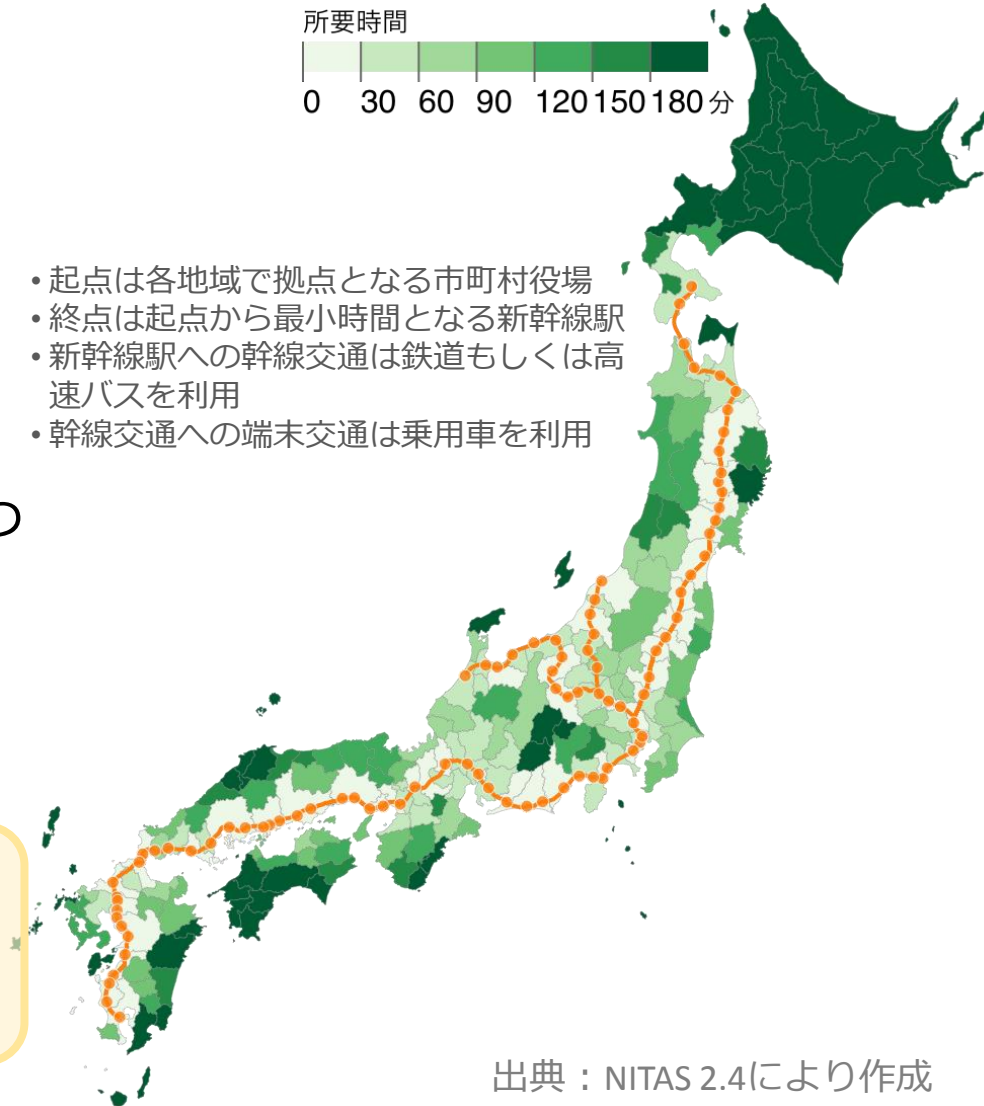


新幹線利用不便地域でもアクセスの改善により、交流の促進が(需要の掘り起しが)できないか？

各地域から最寄り新幹線駅への所要時間



- 起点は各地域で拠点となる市町村役場
- 終点は起点から最小時間となる新幹線駅
- 新幹線駅への幹線交通は鉄道もしくは高速バスを利用
- 幹線交通への端末交通は乗用車を利用



出典：NITAS 2.4により作成

インターモーダルな交通ネットワークの構築

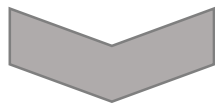
交流促進の一つの解 =

インターモーダルな都市間交通ネットワークの構築

我が国の都市間交通マーケット

過去のインフラ投資の結果、

航空機・鉄道だけでなく、高速バス
や船も広く活用



そこで・・・

既存インフラの活用により、

新幹線へのシームレスな接続
で、鉄道ネットワークだけでは
得られない効果発現の可能性

インターモーダルな都市間交通ネットワーク



本発表の対象

運行系統数が5,000を越えネットワークが拡大傾向の都市間高速バス

出典：国土交通省 高速乗合バスの運行状況

新幹線と高速バスとの接続

鉄道・高速バス間の接続に関する課題

既往の研究は主に航空機と鉄道の連携による乗継ぎ改善に焦点

出典：Allard & Moura, 2016

都市間の交通機関の組み合わせによる乗継利便性の違い

	鉄道⇔鉄道	高速バス⇔鉄道
料金の接続性	新幹線⇔特急の乗継時に特急料金半額	往路と復路での利用時に割引（例：西日本鉄道）の例はあるが限られる
乗継の接続時間	多くの新幹線と特急で乗継時間調整され時刻表に接続が明示（例：のぞみ⇔カンガ-バート）	接続時間が調整され、時刻表で明示されている事例は限られる
接続の確実性	在来線や新幹線の遅延時、多くの特急列車は接続を待って出発	新幹線の遅延時、接続待ちをする高速バスは限られる

高速バスと鉄道の乗継ぎにおいても、両者の調整により利用者の利便性と事業者の収益が同時に向上できる可能性がある

どうすれば異なる事業者間の連携によりシームレスな乗継ぎが実現できるか？

鉄道と高速バス間の連携が実現した例

B & Sみやざき

- 宮崎と新八代駅間を結ぶ高速バス
- 2011年の九州新幹線の全通時に運行を開始
- JR九州バスとJR九州が主体となって導入
- 新八代駅で九州新幹線への乗継ぎを前提
- Bus & Shinkansen = B&Sみやざき



大きな特徴は

JR九州バスとJR九州が連携することで、高速バスと新幹線の**シームレスな乗継ぎ**を実現

B&Sみやざき路線図



リサーチクエスチョン

新幹線と高速バスのネットワークは充実してきたが、
連携によるシームレスな乗継施策の導入は限られている。



にもかかわらず、

なぜB&Sみやぎきのケースでは、
新幹線と高速バスの連携が実現できたのか？

研究の目的

都市間の異なる交通機関間のシームレスな乗継ぎ実現の事例
としてB&Sみやぎきを取り上げ、

1. 連携が生まれた背景、経緯、合意形成までのプロセス、
連携の効果を明らかにする
2. 上の結果からインターモーダルな交通促進の示唆を得る

発表の組立

1. 研究の背景と目的

2. B & Sみやざきの特徴と成果

- シームレスな乗継ぎ施策
- B&Sみやざきのサービス水準
- 導入後の状況

3. B & Sみやざきの導入プロセス分析

I. 導入の意義

II. B & Sみやざきへの参加検討

III. 導入後の直通高速バスの再編

4. 成功要因と教訓

- B & Sみやざきの成功要因
- 都市間の異なる交通機関間の連携によるシームレスな乗継導入の教訓

1. 研究の背景と目的

2. B & Sみやざきの特徴と効果



3. B & Sみやざきの導入プロセス分析

4. 成功要因と教訓

B&Sみやざきの特徴と効果

B&Sみやざきの特徴

- 旅行計画時から乗継ぎまでのシームレスな乗継ぎ改善策
- 既存交通市場の隙間の活用
- 新幹線ネットワークの広域有効活用

B&Sみやざきの導入後の状況

- B & Sみやざきの輸送人員の推移
- 九州新幹線の利用者拡大
- 他公共交通機関との関係

B&Sみやざきの車両



B&Sみやざき路線図



旅行計画時から乗継ぎまでのシームレスな乗継ぎ改善策

計画時：シームレスな接続の明示

B&Sみやざきと新幹線の時刻表

高速バスB&Sみやざき								九州新幹線									
高速バス /便名	乗車のみ						新八代 駅到着	乗継 時間	列車名	発時刻							着時刻
	宮崎駅 発	宮交 シティ発	都城北 発	小林IC 発	えびの IC発	人吉IC 発				新八代	熊本	新玉名	新大牟 田	筑後 船小屋	久留米	新鳥栖	
B&Sみやざき542便	5:07	5:20	5:56	6:18	⇒	6:47	7:27	0:15	さくら542号	7:42	8:00	⇒	⇒	8:17	8:24	8:28	8:41
B&Sみやざき544便	6:04	6:17	6:53	7:15	7:28	7:47	8:27	0:15	さくら544号	8:42	9:00	⇒	⇒	9:14	9:24	9:28	9:41
B&Sみやざき546便	宮崎駅 発 5:07	7:19	7:55	8:17	⇒	8:46	9:27	0:15	さくら546号	9:41	9:59	10:10	⇒	⇒	10:24	10:29	10:41
B&Sみやざき402便	8:07	8:20	8:43	9:05	9:18	9:37	10:17	0:15	さくら402号	10:32	10:50	⇒	⇒	⇒	11:11	11:15	11:28
B&Sみやざき552便	9:09	9:22	9:58	10:20	⇒	10:49	11:29	0:15	さくら552号	11:44	12:02	⇒	⇒	⇒	12:23	12:28	12:41
B&Sみやざき404便	9:53	10:06	10:42	11:04	11:17	11:36	12:16	0:15	さくら404号	12:31	12:48	⇒	⇒	⇒	13:09	13:14	13:26
B&Sみやざき406便	11:02	11:15	11:51	12:13	⇒	12:42	13:22	0:15	さくら406号	13:37	13:55	⇒	⇒	⇒	14:15	14:20	14:32

出典：J R九州バス

- 両機関の発時間，乗継ぎ時間，着時間を含めて一貫して表示

予約時：シームレスな料金設定/予約システム

宮崎-福岡間のB&Sみやざきと新幹線の料金

	正規料金	B&Sみやざき 2枚切符(片道)	B&Sみやざき ネット切符	B&Sみやざき 早得7
B&Sみやざき	4,270円	—	—	—
新幹線	5,480円	—	—	—
合計	9,750円	7,000円	7,000円	5,000円

出典：J R九州バス

- B&Sみやざきと新幹線を合わせたシームレスで割安な料金設定
- ウェブ上でB&Sみやざきと新幹線をワンストップで予約可能

購入時：シームレスな切符と多様な販売窓口

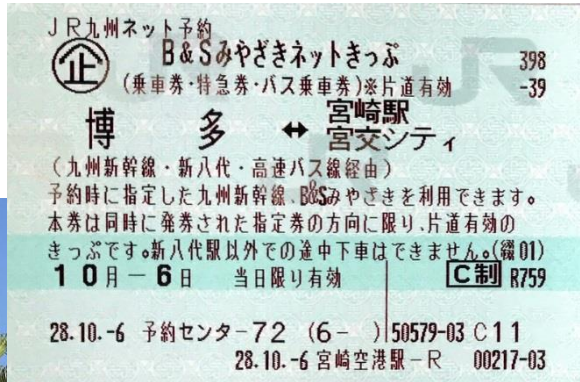
シームレスな切符

- 1枚の切符でB&Sみやざきと新幹線が利用可能

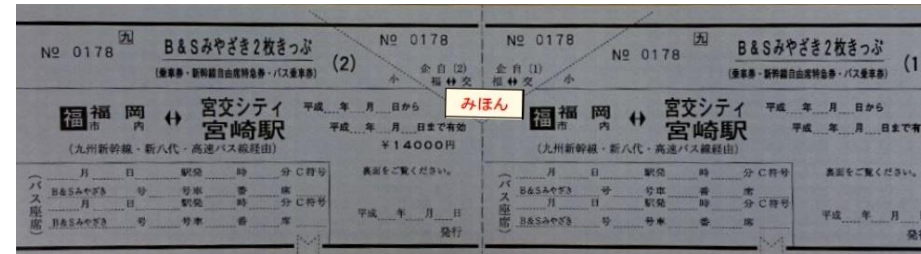
多様な販売窓口

- JRの窓口にてシームレスな乗車券を購入可能
- バス会社のターミナルでも同様の切符を購入可能

JRで発券したシームレスな乗車券



宮交シティで発券したシームレスな乗車券



乗車時：乗継ぎ失敗を防ぐ案内と柔軟な運行調整

九州新幹線車内

新幹線の到着時

乗継ぎ駅である新八代到着時に車内で
B&Sみやざきの乗り換え案内の放送

車掌「乗換えのご案内を致します。高速バス B&Sみやざき〇〇号 宮崎駅行きは△△時△△分 改札口を出られまして高速バス乗り場へお越してください。」



新幹線の遅延時

後発便に影響しない範囲で新幹線からの接続を待つて
B&Sみやざきが出発

B&Sみやざきの遅延時

新八代駅で新幹線の指定席券の再発行が可能

平成27年度の遅延時の対応実績

年度	指定席の再発行	新幹線の接続待ち
平成27年度	10回	10回

出典：JR九州バス ヒアリング

乗継時：結節点（新八代駅）での物理的な乗継ぎ利便性

高速バス案内



エスカレーター



エレベーター



B&Sみやざき乗降場



物理的な乗継ぎ施設

- 高速バスへの分かりやすい案内表示
- 上下移動設備の完備
- 上屋のあるバス乗降場

結節点で新幹線駅の充実
した施設が利用可能

乗継時：乗継時間を最小化するダイヤ設定

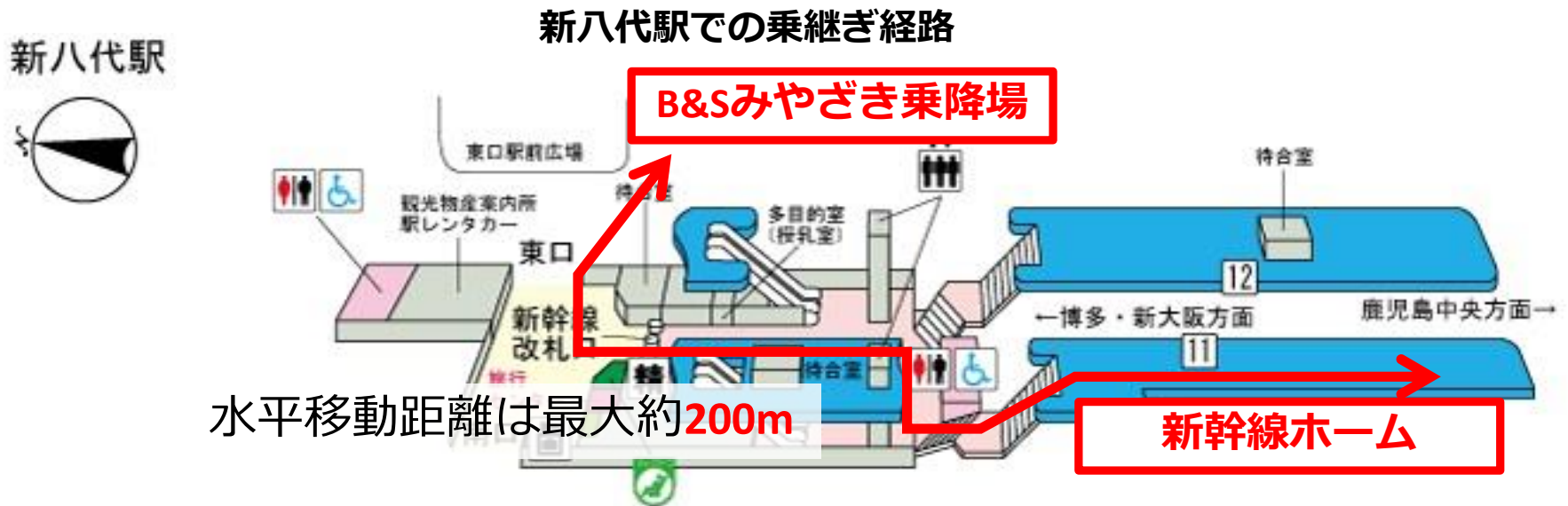
B&Sみやざきと新幹線の乗継ぎ時間は**全便で統一**

B&Sみやざき⇒新幹線(福岡方面)への乗継ぎは**15分**

バスの遅れと乗務員への心理的な負担を考慮

新幹線⇒ B&Sみやざき(宮崎方面)への乗継ぎは**6分**

新幹線の定時性を生かして最短の乗継ぎ時間を設定



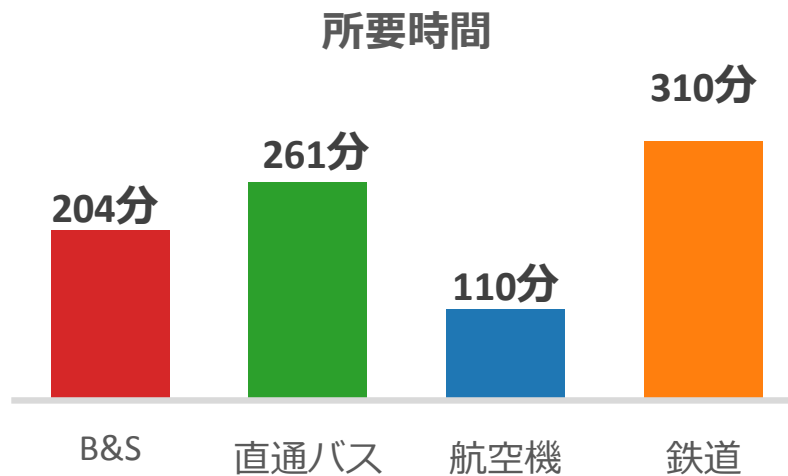
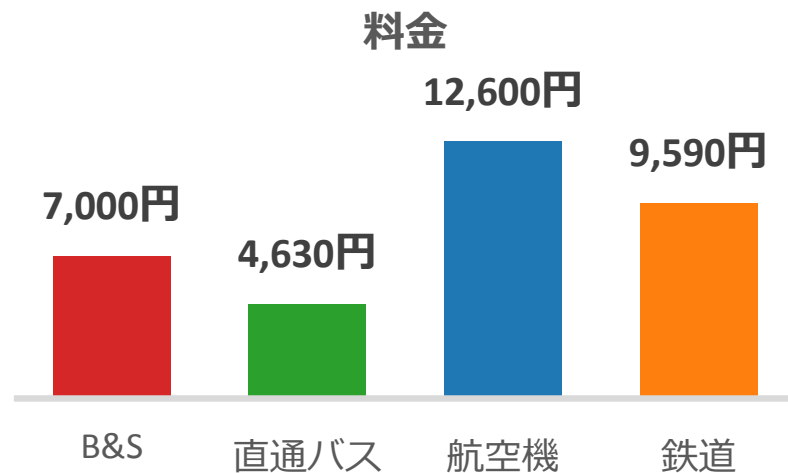
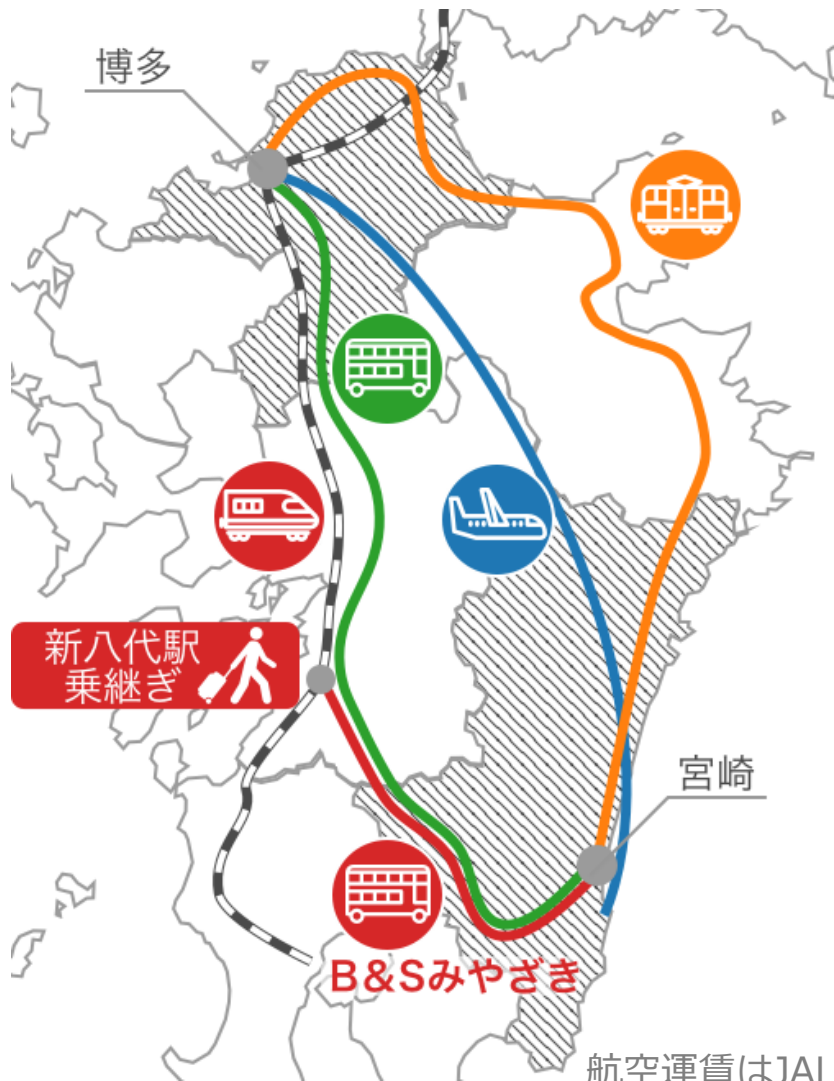
出典：JRおでかけネットを元に作成

短い移動距離により、高齢者でも余裕を持って乗継ぎ可能

既存交通市場の隙間を活用

宮崎－博多間の都市間交通

宮崎駅から博多駅間のサービス水準の比較



出典：JTB時刻表 2016 11

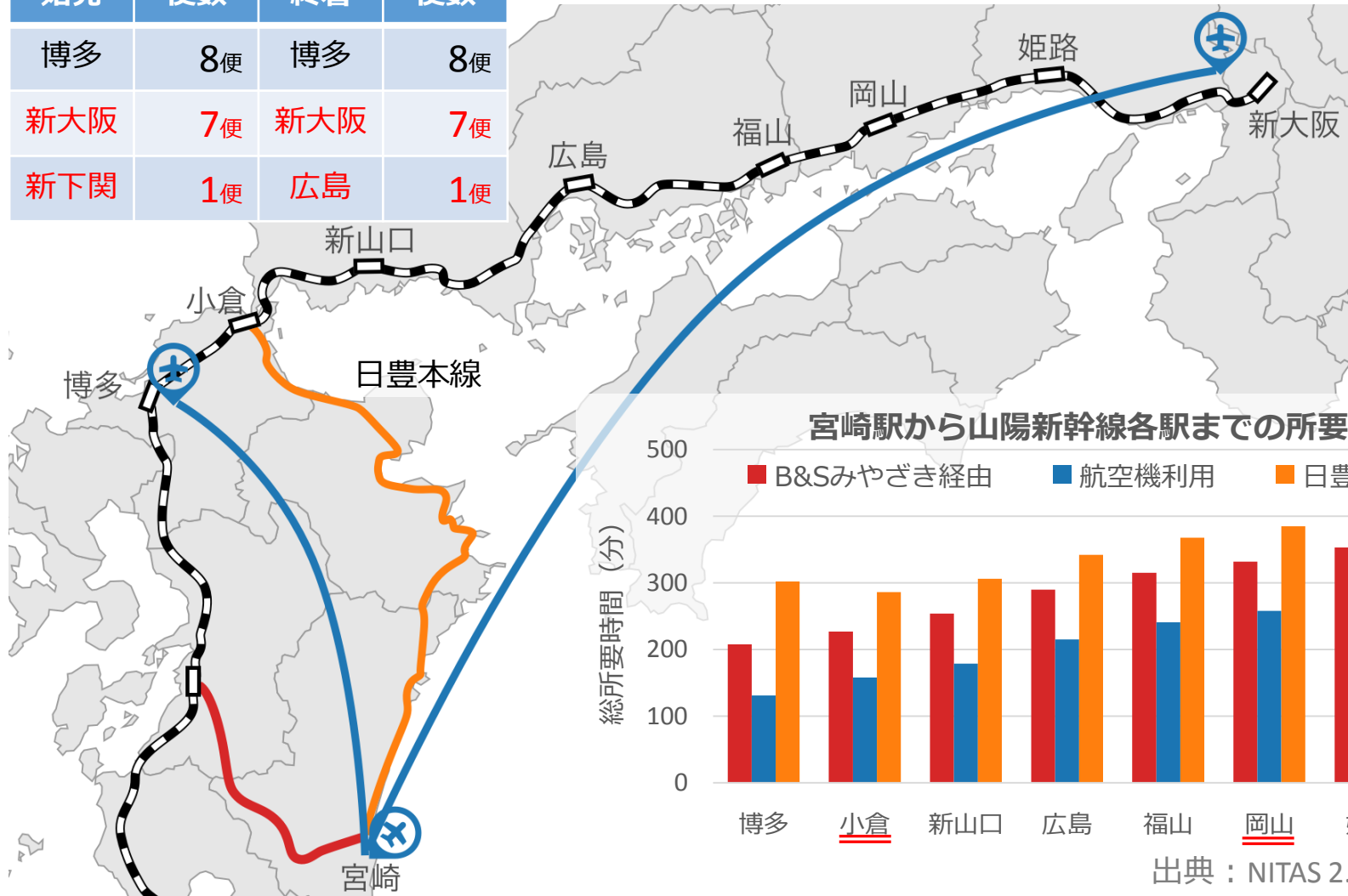
航空運賃はJAL得便割引1, B&Sはネット割, 直通バス, 鉄道は正規料金

B&Sみやざきが航空機と直通高速バスの間を埋めるサービスを提供

新幹線ネットワークの広域有効活用

B&Sみやざきが接続する新幹線の発着地と便数

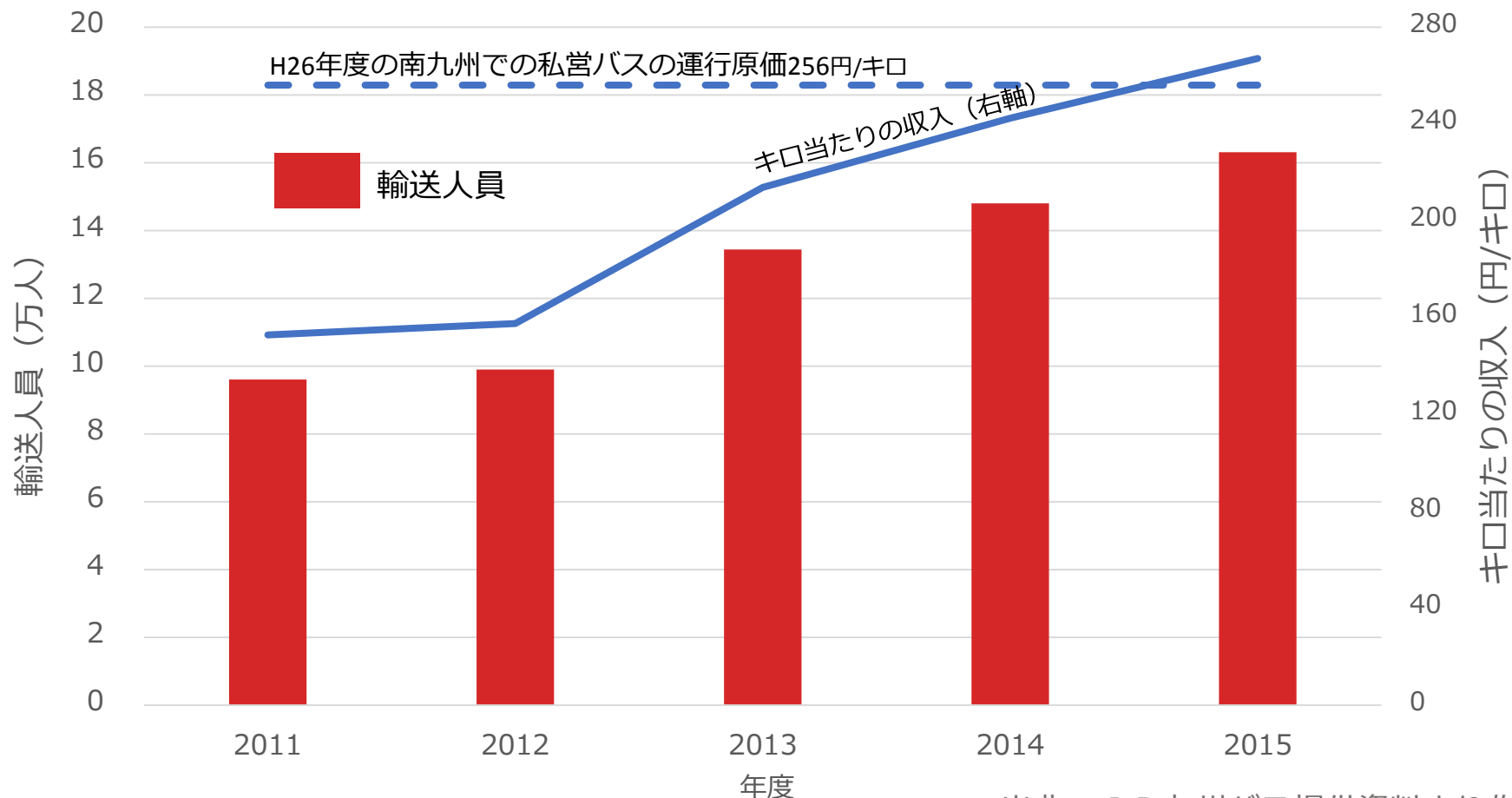
始発	便数	終着	便数
博多	8便	博多	8便
新大阪	7便	新大阪	7便
新下関	1便	広島	1便



山陽新幹線への接続を利用し， B&Sみやざきは高速鉄道のネットワークを広げている

導入後の状況：B&Sみやざきの利用者の増加

B&Sみやざきの輸送人員とキロ当たりの収入の推移



出典：J R九州バス提供資料より作成
キロ当たり収入は、ネット切符料金を高速バスの距離で按分し作成

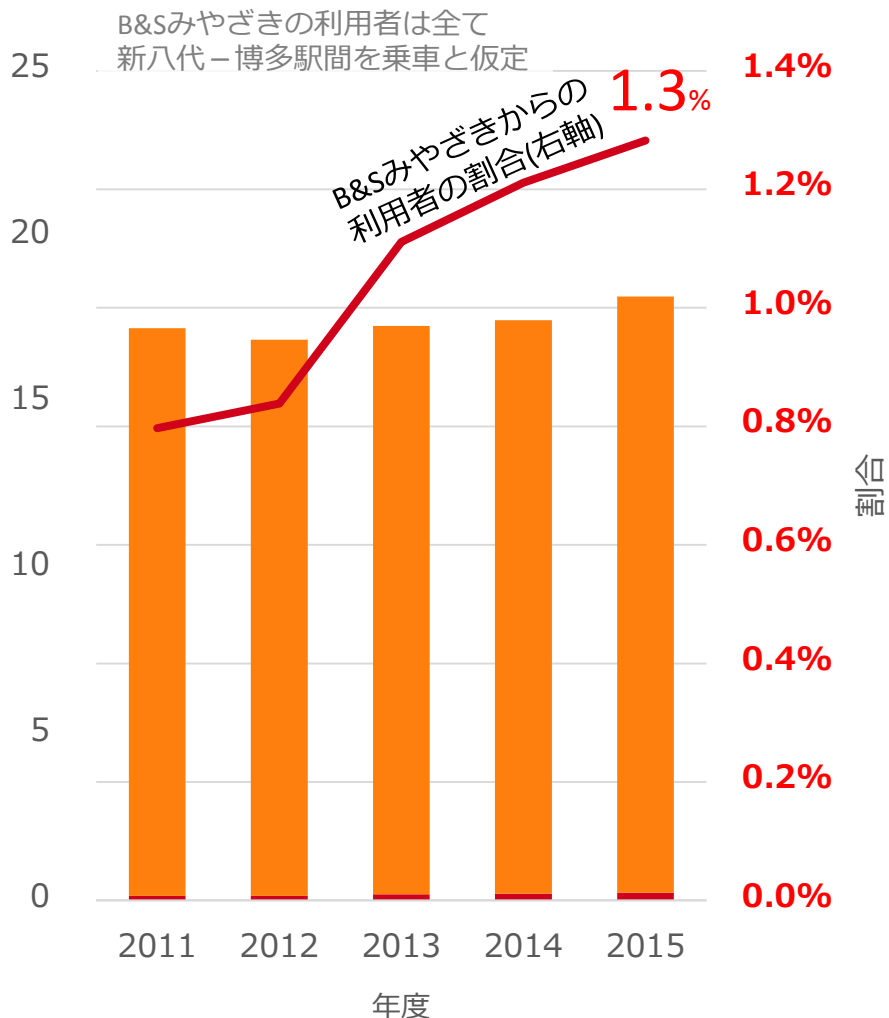
2011～2012年度の輸送人員は認知度の不足により苦戦

2013年以降はCMの放送などPRに努め、便数は一定ながら輸送人員は増加傾向

認知度の向上によりB&Sみやざきは交通機関として定着

導入後の状況：B&Sみやざき利用者による九州新幹線の利用

九州新幹線の平均通過数量とB&Sみやざきの利用者が占める割合の推移



九州新幹線とB&Sみやざき

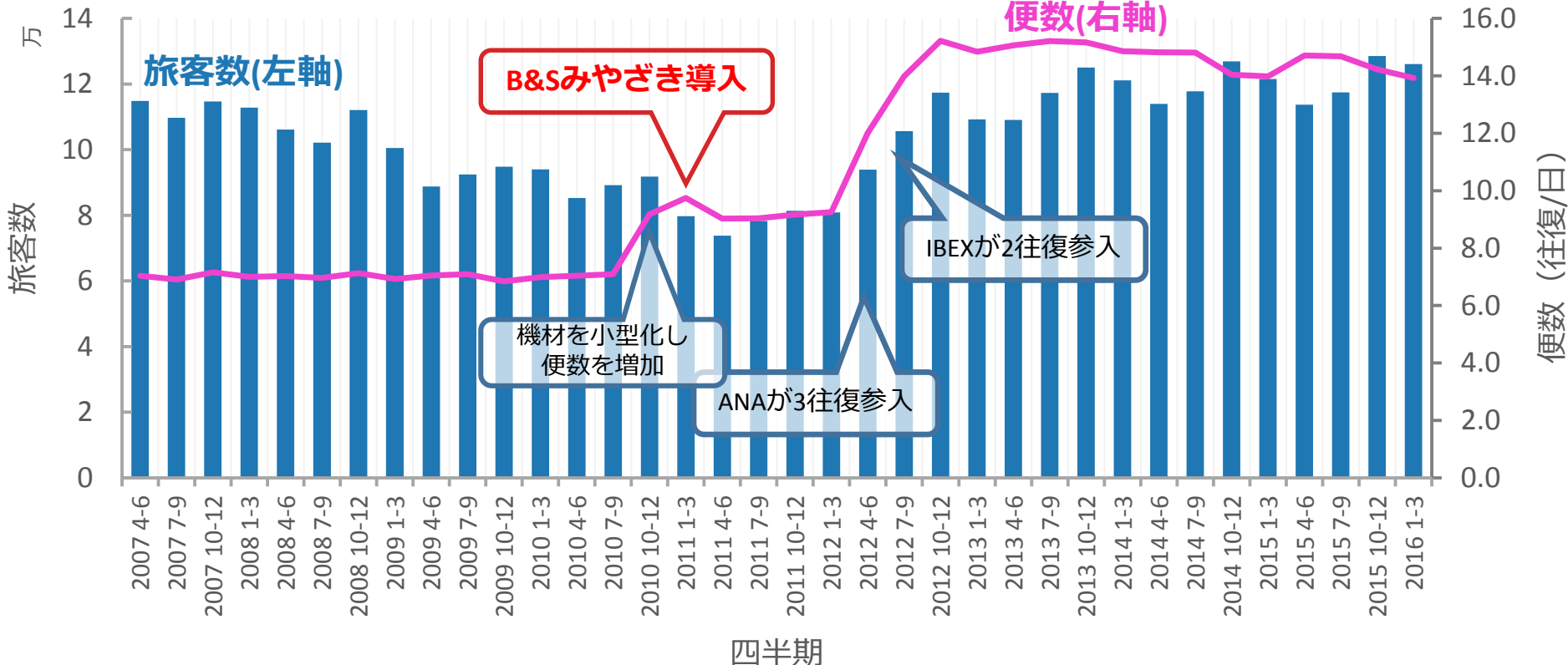


出典：鉄道統計年報、JR九州バス提供資料より作成

B&Sみやざきが九州新幹線の利用者拡大に大きく貢献

導入後の状況：B&Sみやざきと競合する航空の状況

宮崎－福岡間の旅客数と便数の推移



出典：国内定期航空路線別、区間別、月別運航及び輸送実績より作成

B&Sみやざきの導入前にJAC(JAL)は機材を小型化し便数を増加

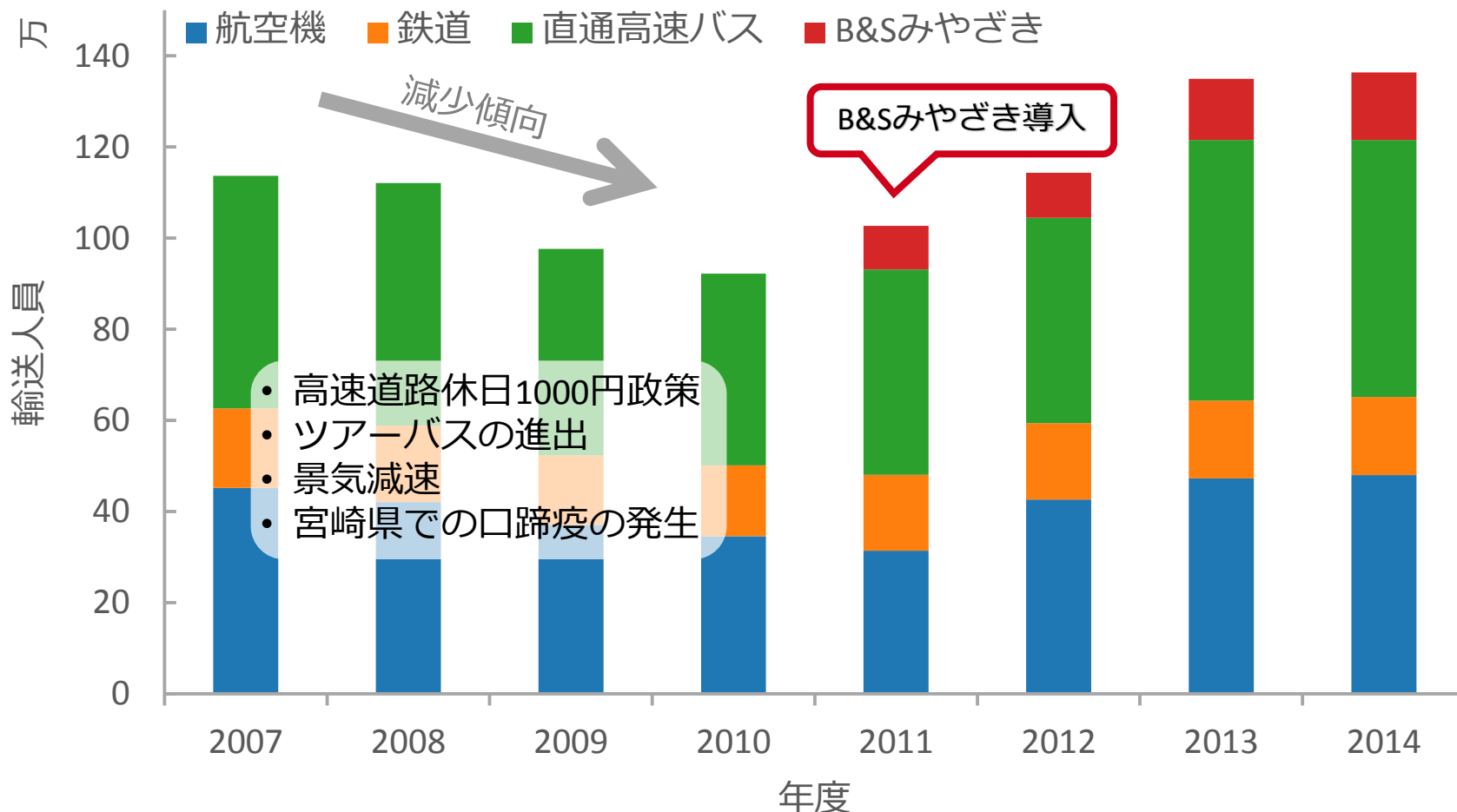
⇒JAL宮崎支店長「九州新幹線鹿児島ルート of 直接的な影響を受けないとみて、需要を深掘りするために便数や機材を強化・・・」宮崎日日新聞 朝刊 2010年8月25日

B&Sみやざきの導入後にANAとIBEXが参入し便数が増加し、旅客数は増加

各航空会社は便数の増加させ、需要の掘り起こしを行っている

導入後の状況：B&Sみやざき導入後の公共交通機関の共存

福岡県-宮崎県間の公共交通機関の輸送人員の推移



出典：J R九州バス提供資料および貨物・旅客地域流動調査より作成

B&Sみやざき導入後、全体の流動は増加傾向であり、
利用者の奪い合いは見られない

1. 研究の背景と目的

2. B & Sみやざきの特徴と成果

3. B & Sみやざきの導入プロセス分析



4. 成功要因と教訓

B&Sみやざきの導入プロセス分析

分析のねらい

B&Sみやざきはなぜうまく導入することができたのか？



導入に至るプロセスを調査分析することで、

- 関係する事業者の立場や利害意識の分析
- 事業者間連携の鍵の特定化
- 連携実現と成功の要因を解明

分析の方法

B&Sみやざき導入のプロセスにおける3つのフェーズを設定



各フェーズごとに、発生したプロセスに関する情報を整理

- 関係者へのインタビュー調査（2016年10月～11月）
- 交通流動調査データおよび関連文献のレビュー

設定する3つのフェーズ



第1 フェーズ：B&Sみやざき導入の意義の検討段階

- 業務交通におけるバス市場の拡大
- 鉄道不便地域の課題

第2 フェーズ：B&Sみやざきへの参加検討段階

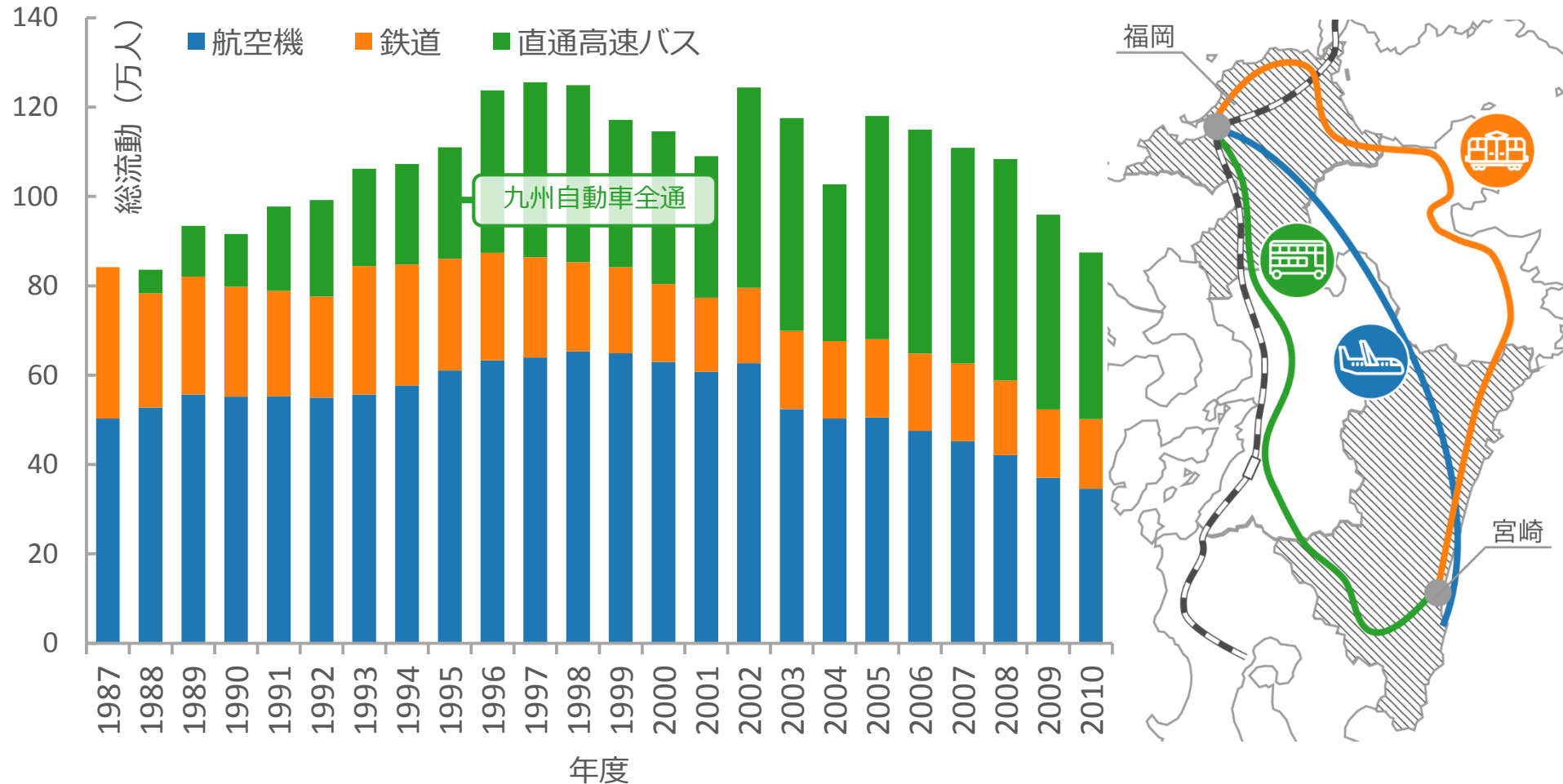
- B&Sみやざきの共同運行の枠組み

第3 フェーズ：直通高速バスの再編（導入後）

- 直通高速バスの共同運行の枠組みの変化

第1フェーズ(導入意義)：都市間交通需要の動向

宮崎県－福岡県間の総流動の経年変化



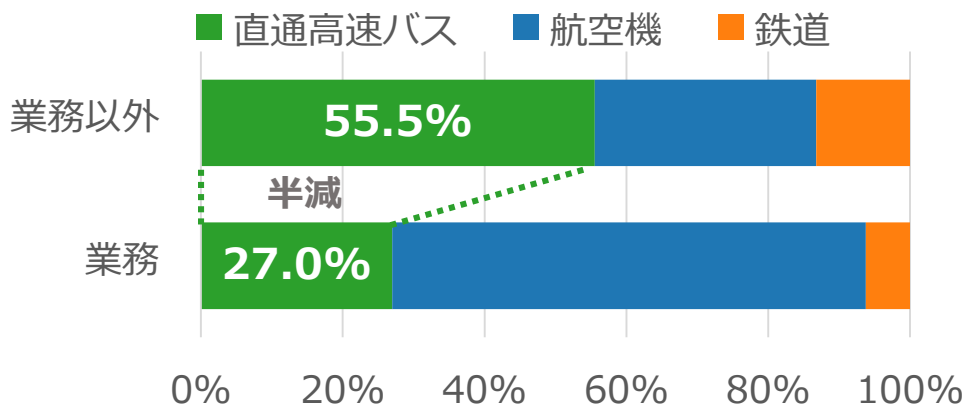
出典：旅客地域流動調査より作成

- 近年は**航空機**と**高速バス**の総流動が拮抗している
- 高速バスは、サービスレベルの向上させて流動を増やしてきた

第1フェーズ(導入意義) : B&S導入前の高速バスの抱える課題

直通高速バスのシェア

B&S導入前の2010年宮崎⇄福岡間の公共交通シェア



出典: 第5回(2010年)旅客純流動調査より作成

所要時間

宮崎駅~博多駅の所要時間



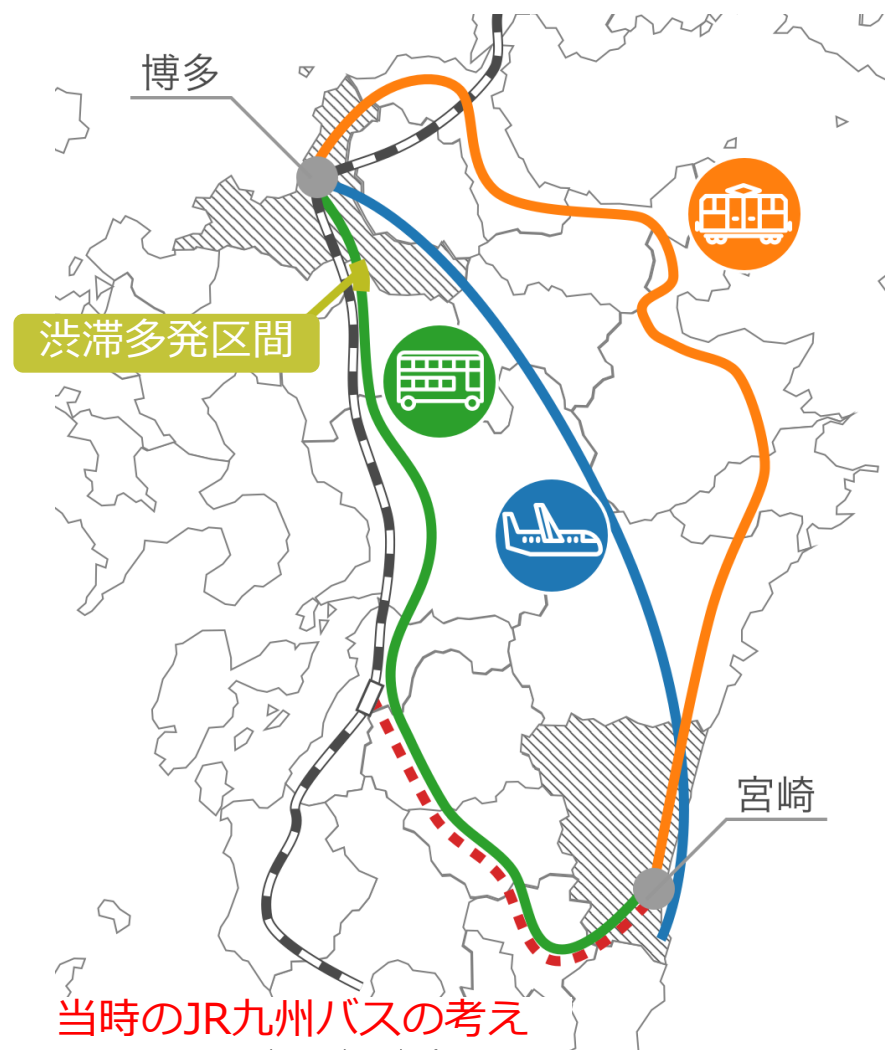
出典: JTB時刻表 2011 2

定時性

渋滞ランキングで全国中24位に位置する鳥栖-筑紫野間(上り)を走行

出典: 国土交通省 高速道路の渋滞状況 (速報)

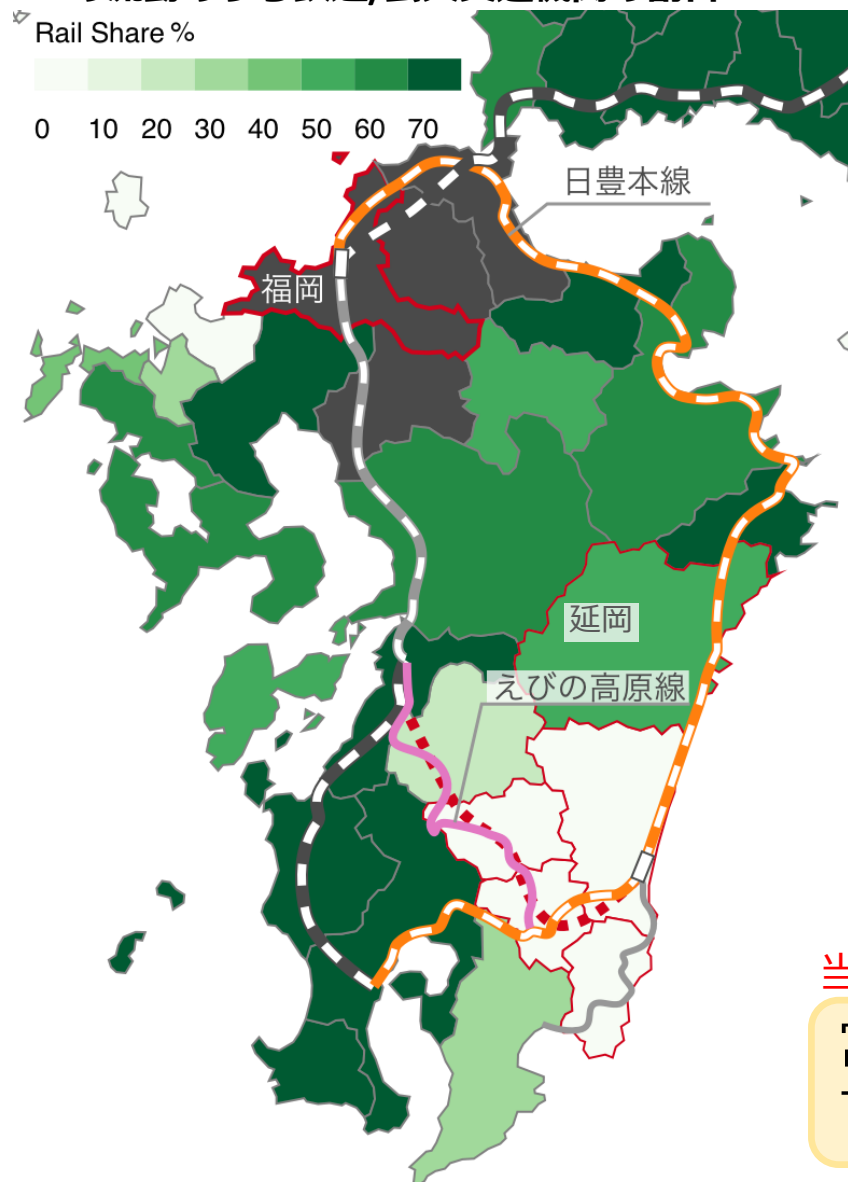
宮崎-福岡間の都市間交通路線図



業務目的の利用者を航空機から高速バスへ転換できないか？

第1フェーズ(導入意義) : B&S導入前の鉄道の抱える課題

B&Sみやざき導入前の2010年の九州域内⇄福岡
の流動のうち鉄道/公共交通機関の割合



宮崎⇄福岡間の都市間交通に関して
宮崎県内の鉄道シェア

延岡を除き10%以下

日豊本線

宮崎駅－博多駅間の所要時間

2011年3月時点

- ・約5時間00分 (大分経由)
- ・約4時間30分 (鹿児島経由)

直通高速バスと航空機に対し競争力を有していない

えびの高原線

主に区間輸送を担っており，速達性を有していない

出典：JTB時刻表2011 2

当時のJR九州の考え

宮崎発着の鉄道利用者の掘り起しができないか

第5回(2010年)旅客純流動調査より作成

第1フェーズ(導入意義) : B&S導入前の課題に対する対応

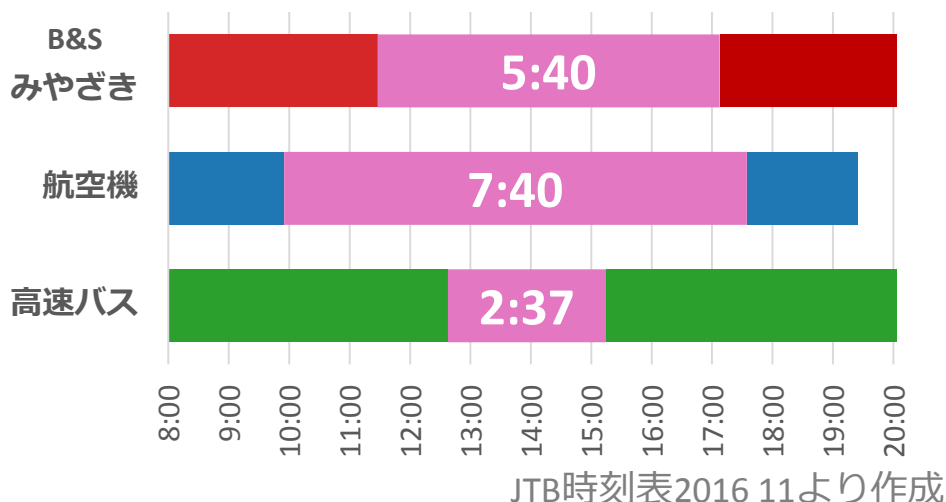
宮崎駅⇔新八代駅 : 高速バス

九州新幹線への**最短のアクセス**として、
鉄道に代わり高速バスが速達性を確保

新八代駅⇔博多駅 : 新幹線

新幹線で速達性を確保し、
あわせて**渋滞多発区間**を回避

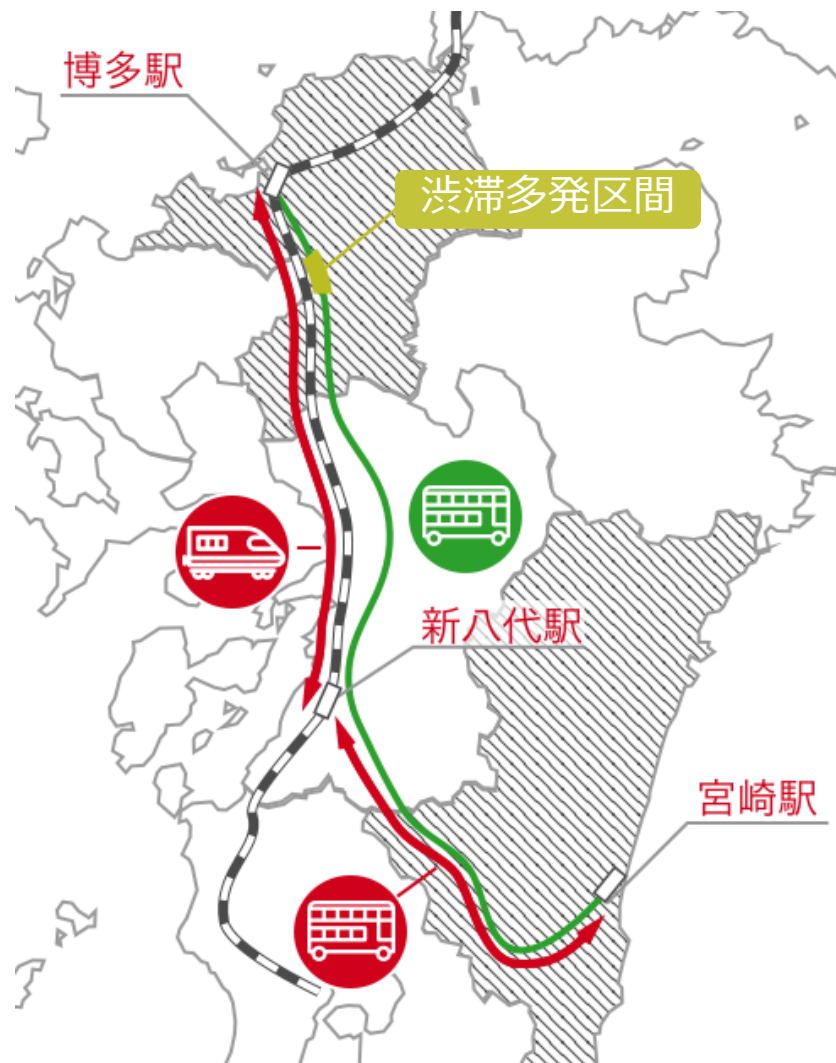
各交通機関別の博多での滞在時間 (宮崎駅発)



当時のJR九州バスとJR九州の考え

高速バスと新幹線を組み合わせ**速達性と定時性を確保**することが、
航空機からの利用者転換と新幹線利用の増加には有効なのでは？

宮崎 - 福岡間の高速バス路線図

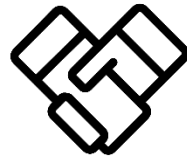


第1フェーズ(導入意義) : B&Sみやざき導入の土台

連携のためのコミュニケーション

B&Sみやざきの導入主体であるJR九州バスはJR九州グループ、鉄道との連携のためのコミュニケーションが比較的容易。

航空機からの転換



宮崎県内での鉄道
利用の拡大

連携導入が円滑に進む土台が存在

シームレスな乗継ぎへの認識

2004年の九州新幹線(新八代⇄鹿児島中央)
の先行開業時

- 新八代駅で新幹線と接続する在来特急の対面乗継ぎを実施
- 指定席をできるだけ同じとする
- 新幹線と特急の特急券は同一

新八代駅での対面乗継ぎ



出典：鉄道・運輸機構

シームレスな乗継ぎの重要性を認識

第2フェーズ(参加検討)：B&Sみやざきの共同運行の枠組み

各便の共同運行の枠組み

B&Sみやざき(3社) 共同運行 提案 **直通高速バス(4社)**

- | | | |
|---|------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・JR九州バス ・B社(熊本) ・C社(宮崎) | <p>共同運行
提案</p> <p>参加</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・JR九州バス ・A社(福岡) ・B社(熊本) ・C社(宮崎) |
|---|------------------------------|--|

JR九州バスは直通高速バスの共同運行会社にB&Sみやざきへの共同運行を提案

JR九州バスの利点

各社の参加で拠点や営業力を活用可能

A,B,C社の利点

鉄道と連携し、新たな利用者を獲得可能

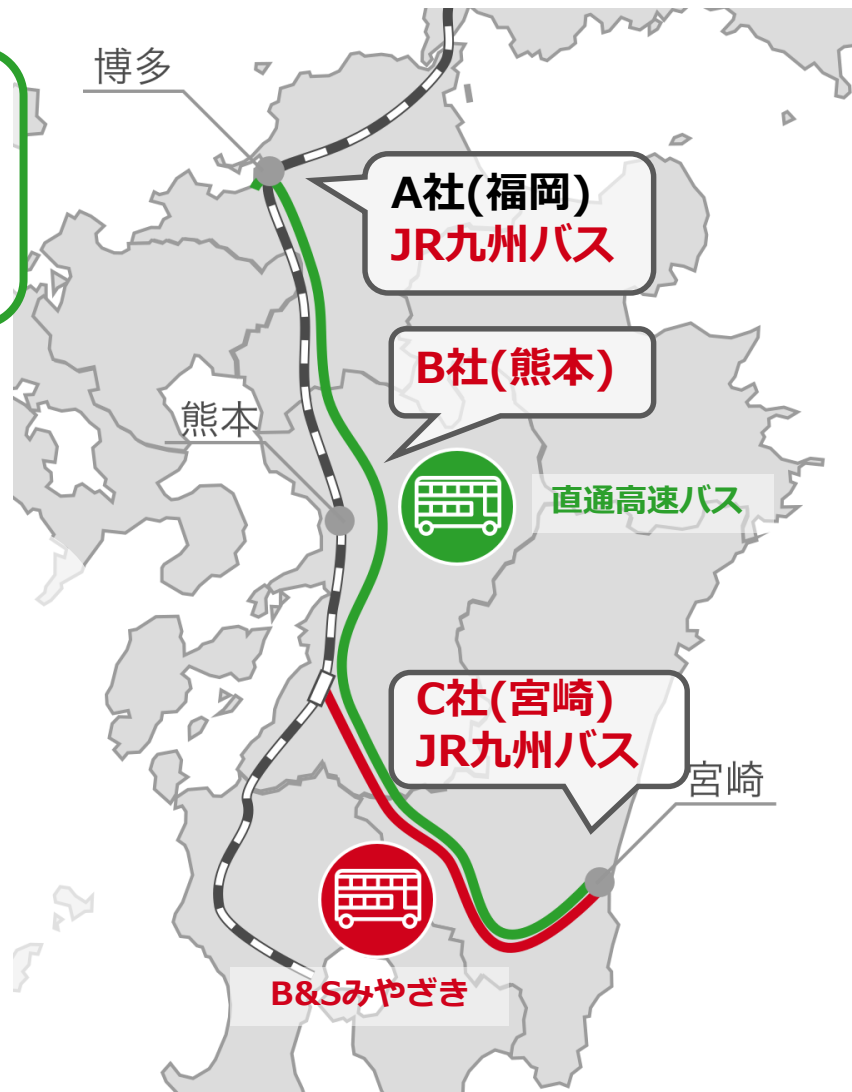
全社の懸念

直通高速バスとB&Sみやざきの競合

A社の懸念

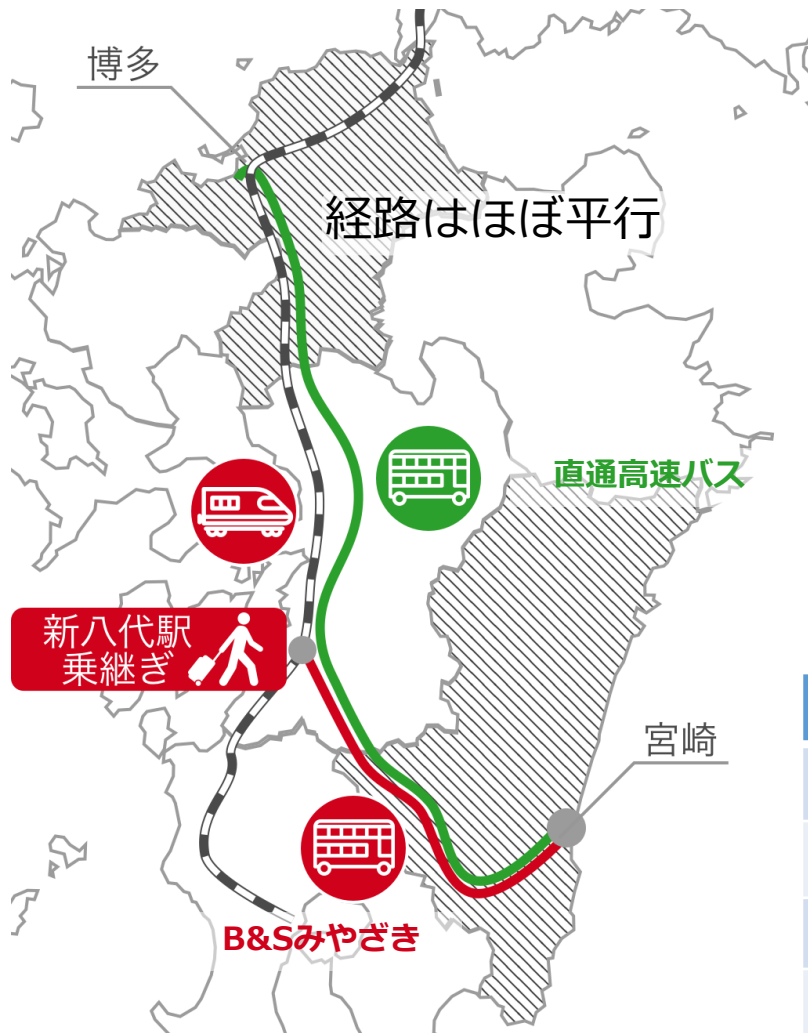
B&Sみやざきの始終点に運行拠点が無く、参加の場合バスと乗務員を送り込む必要

直通高速バスの共同運行会社の拠点

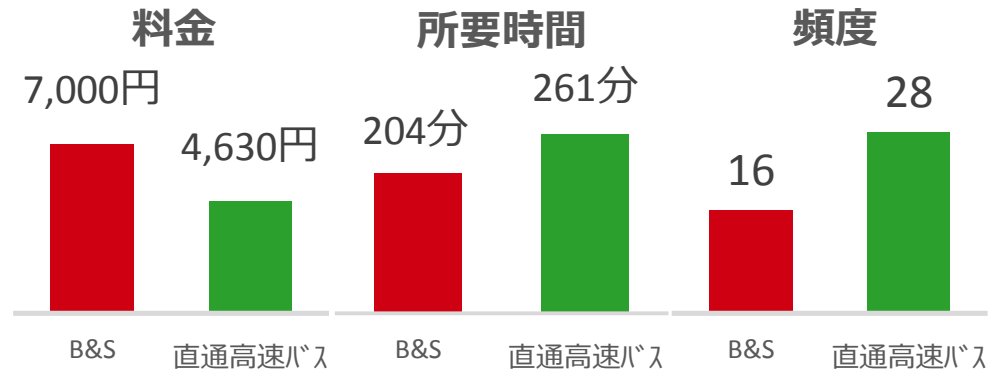


第2フェーズ(参加検討)：B&Sみやざきと直通高速バスの競合

B&Sみやざきと直通高速バスの路線図



宮崎駅から博多駅のサービスレベルの比較



出典：JTB時刻表 2016 11

料金、所要時間、頻度ともに近い水準

⇒B&Sみやざきと直通高速バスで競合の恐れがあるが・・・

B&Sみやざきと直通高速バスのサービスレベルの比較

	B&Sみやざき	直通高速バス
博多への乗継回数	1回	0回
天神への乗継回数	2回	0回
定時性	高い	渋滞多発区間走行
山陽新幹線への接続	半数が乗り入れ	乗継ぎの必要

⇒乗継回数、定時性、接続性で差別化

当時のJR九州バスの考え

一定の競合はあるが、B&Sみやざきと直通高速バスは異なる市場を有す

第2フェーズ(参加検討)：B&Sみやざきの参加の判断

2010年度の直通高速バスは4社で各7往復/日の合計28往復/日
 ⇒B&Sみやざきとの競合による影響は各社で等しい

B&Sみやざきへの参加の要因

	A社(不参加)	B社(参加)	C社(参加)
ゴール	各社の拠点での利用者の獲得		
拠点	福岡県	熊本県	宮崎県
B&Sみやざき始終点の拠点の有無	バスと乗務員の送り込みの必要	既存の資源を活用可能	
拠点の人口増減率(2005~2010年)	0.4%	-1.3%	-1.5%
業績別売上高順位(2015年度)	1位	42位	35位
鉄道部門の有無	有り	無し	無し

バス事業

出典：総務省統計局「都道府県別人口と人口減少率」と東京商工リサーチ企業情報より作成

参加した社は、直通高速バスへの影響は認めながらも・・・

現状維持ではマーケットは縮小。JR九州バスを通じこれまで競合していた鉄道と連携し、新たな利用者を獲得することに魅力

第2フェーズ(参加検討)： B & Sみやざきの参加事業者の利害意識の分析

実際の状況
 赤字：戦略に対する利得

JR九州バス

B&Sみやざきへ参加

B社熊本 C社宮崎

参加
B&Sみやざき

- 現状維持ではマーケットは縮小傾向だが、鉄道と手を結び新たな利用客を期待
- 直通高速バスへの影響が懸念
- 参加にあたり既存の資源を活用でき、大きなコストを要しない

- B社(熊本)の参加により、JR九州バスの拠点が無い熊本で基地を共同利用可能
- C社(宮崎)が参加により、宮崎県内の営業力を期待
- 収益は各社で按分

不参加
B&Sみやざき

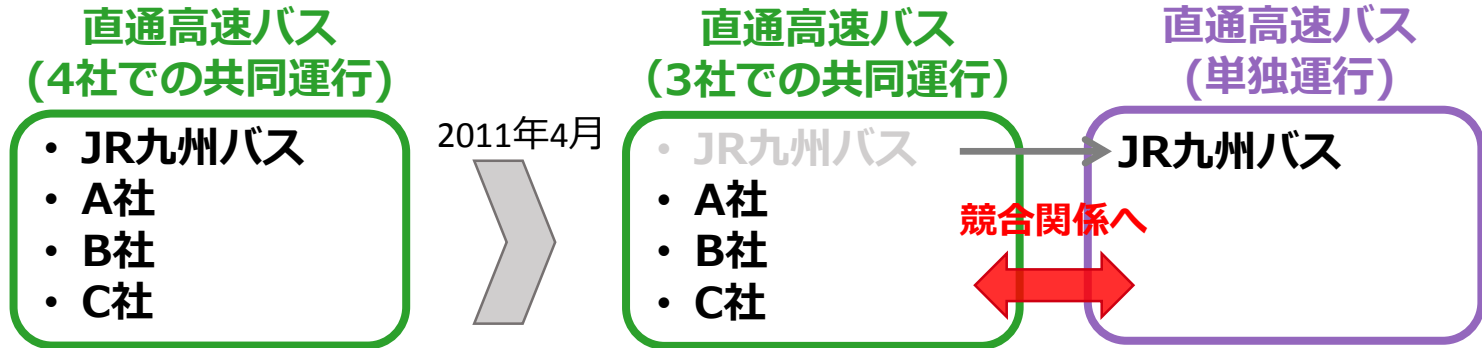
- 直通高速バスへの影響が懸念
- B & Sみやざきへの利用者の転換を防ぐために対抗措置を取ることが考えられるが、事業環境はさらに厳しくなる

- 熊本の基地を独自に確保する必要があり、予定の運行頻度を確保できない可能性
- 直通高速バスがB & Sみやざきへ対抗措置を取る可能性
- **収益を単独で獲得**

出典：非協力ゲーム理論を元に事業者へのヒアリングや各種文献から作成

直通高速バスへの影響の懸念を乗り越え、B & Sみやざきの共同運行が成立

第3フェーズ(導入後) : 直通高速バスの枠組みの変更



B&Sみやざき導入に伴い・・・

直通高速バスは4社から3社での共同運行に変更
 JR九州バスは新たな直通高速バスを単独で運行開始

直通高速バスの幹事会社「JR九州の子会社で、(直通高速バスが)新幹線への対抗措置がとれるのか」

出典：毎日新聞 西部朝刊 (2011年3月5日)

直通高速バスの幹事会社はB&Sみやざきが直通高速バスと競合と認識



出典：毎日新聞 西部朝刊 (2011年3月5日)

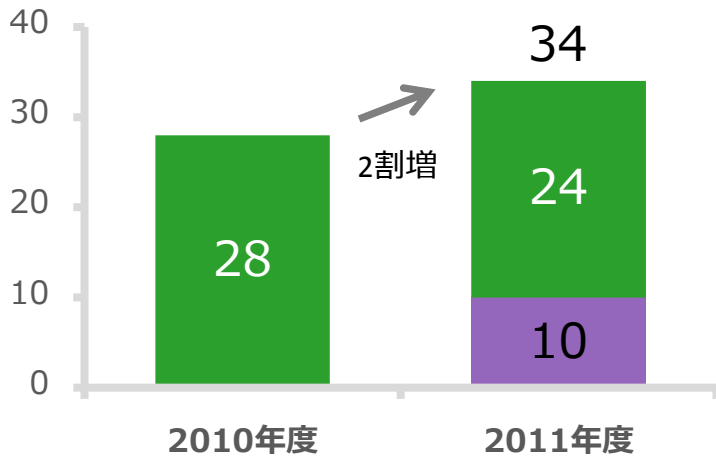
直通高速バスが二つに分かれ、両者で競合関係に

第3フェーズ(導入後) : 直通高速バス間の競合に伴う変化

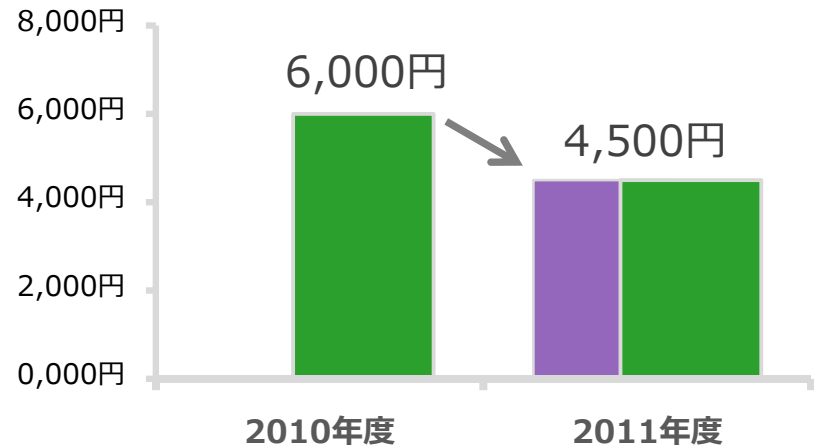
■ 直通高速バス(3社)

■ 直通高速バス(JR九州バス)

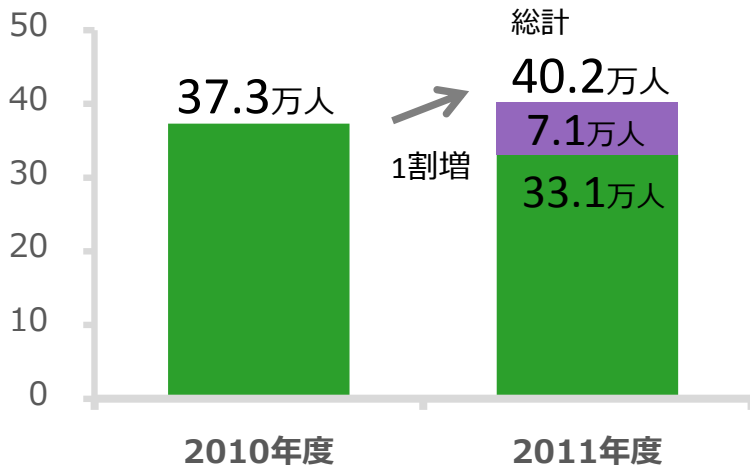
便数 (往復)



料金



年間輸送人員



- 便数は28から34往復/日に増加
- JR九州バスは料金を4,500円に設定
- 既存の直通高速バス料金をJR九州バスにあわせて6,000円から4,500円に値下げ
- 2011年度の輸送人員は増加

出典：九州運輸要覧および毎日新聞 西部朝刊から作成

競合により利用者の利便は増加したが、厳しい事業環境へ

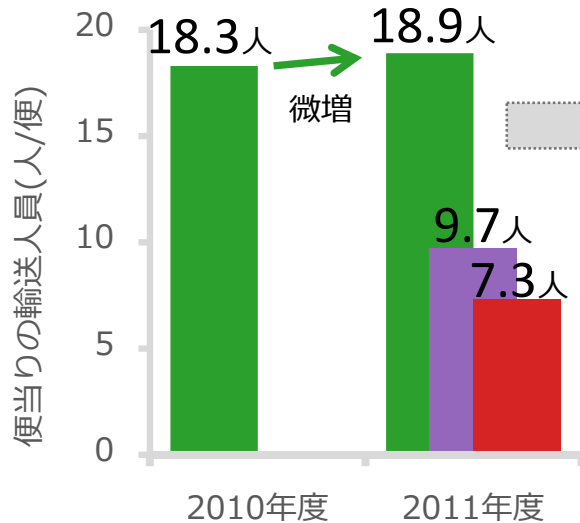
第3フェーズ(導入後) : B&Sみやざきと直通高速バスの競合

高速バス1便当り輸送人員

宮崎・福岡間のツアーバスの広告(2011年6月)

■ 直通高速バス(3社) ■ 直通高速バス(JR九州バス)

■ B&Sみやざき



明確な転換は見られない

招待券をGET!!

6月より往復4便運行
◎片道2500円◎往復4500円◎
1便2便はトイレ付で運行

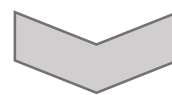
①号]宮崎佐土原発 7:00→
②号]博多駅17:00→小林19:55→
都城20:25→南宮崎駅前21:05
→宮崎駅東口21:15→生目21:30→高岡21:45
③高岡8:45→生目9:00宮崎駅東口9:30→南宮崎駅前9:40→
都城10:20→小林10:50→博多13:45→天神14:00
④博多駅18:30→小林21:25→
都城21:55→南宮崎駅前22:35
→宮崎駅東口22:45→生目23:00→高岡23:15

http://www.fukuoka-cityliner.jp
2名旅行(添乗員・食事なし)
事前に旅行条件書確認下さい
企画山口運送美登観光バス
宮崎市高岡町高浜91-1 宮崎
県知事登録旅行業第2-142号

出典：九州運輸要覧および毎日新聞 西部朝刊から作成

出典：宮崎日日新聞

- 直通高速バス(3社)の便当りの輸送人員は微増。懸念された直通高速バスからB&Sみやざきへの流動の明確な転換はみられない
- 直通高速バスの収益は、料金の値下げにより悪化
- 2011年はツアーバスが同区間に多く進出し、直通高速バス間の競合はのぞまれない状況。



B&Sと直通高速バスの棲み分けが可能であり、直通高速バスの効率的な運行のため

2012年4月

JR九州バスを含めた4社での直通高速バスの運行に戻る

各フェーズごとの事業者の状況

B&Sみやざき

両者に利点

鉄道(JR九州)

高速バス(JR九州バス)

B&Sみやざきへの参加の提案

B&Sみやざき

参加へ

参加へ

J R九州バス

B社

C社

A社

B&S導入前

4社での直通高速バス運行



B & Sみやざきと直通
高速バスの競合の懸念

J R九州バス

B社

C社

A社

B&S導入後

単独運行へ

競合

3社での運行へ

J R九州バス

B社

C社

A社

B&S導入1年後

元の枠組みへ

J R九州バス

B社

C社

A社

第1フェーズ：
連携導入の意義

第2フェーズ：
参加の検討

第3フェーズ：
直通高速バス再編

連携した交通が既存の交通機関に与える影響が鍵となり
B&Sみやざきへの参加やその後の直通高速バス間の競合の動きに繋がる

マーケットからみたB&Sみやざきが既存交通機関へ与える影響

宮崎-福岡間の都市間交通のマーケットの概観

多様な価値

B & Sみやざき

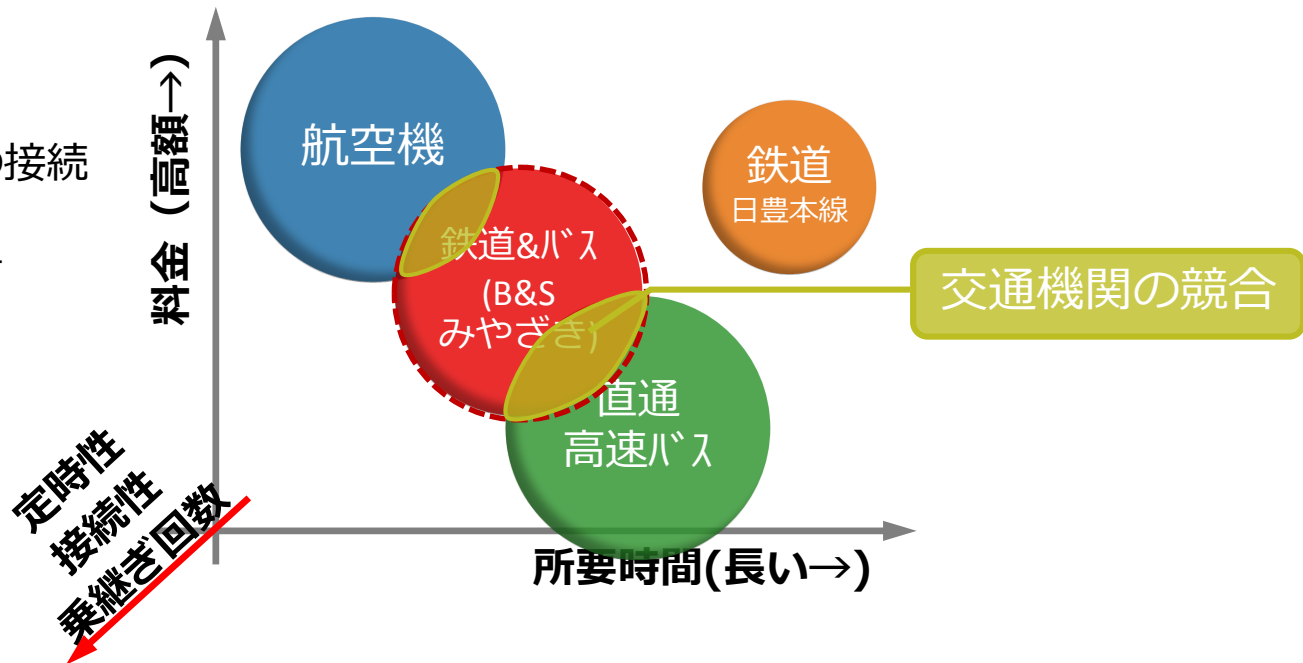
- ・ 定時性の高さ
- ・ 山陽新幹線への接続

直通高速バス

- ・ 乗継ぎの少なさ
- ・ 多頻度運行

航空機

- ・ マイレージサービス
- ・ 乗る楽しさ



需要の喚起

- ・ 航空機と直通高速バスを埋めるサービスへの潜在的な需要
- ・ 潜在的な需要を埋めることで、全体の流動を拡大

既存交通機関との棲み分け

- ・ 定時性, 接続性などの価値により選択軸を追加
- ・ 料金と時間だけの比較に留まらないサービスで既存交通機関と棲み分け

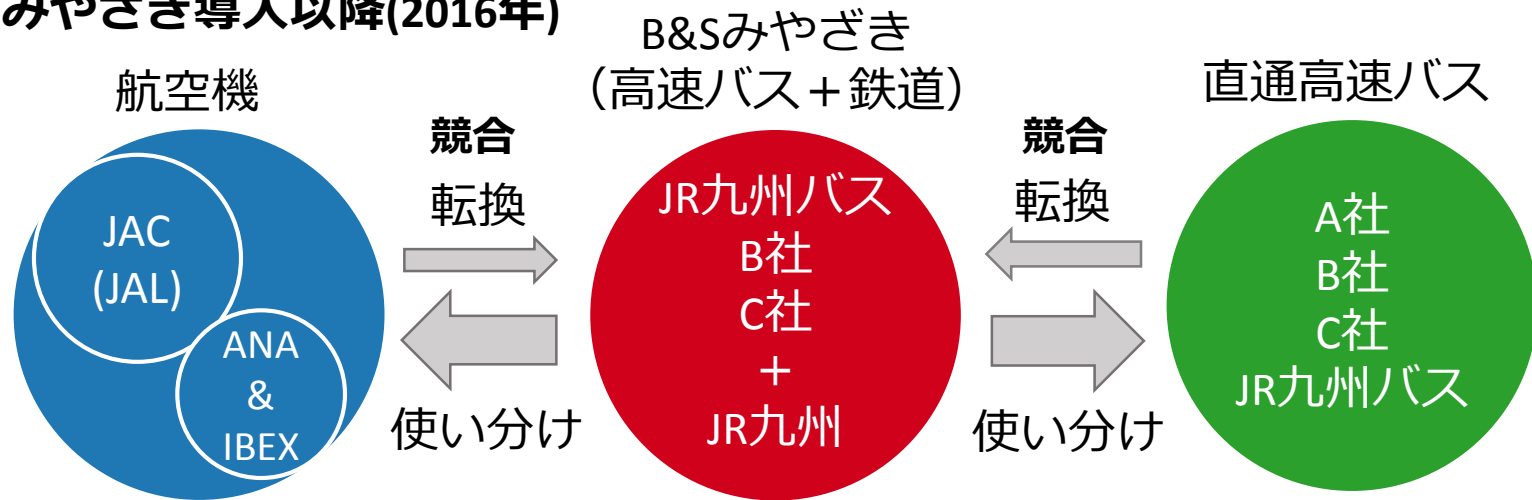
潜在的な需要に応えることで流動を拡大し,
多様な価値を付加し既存交通機関と棲み分け

競合関係からみたB&Sみやざきが既存交通機関に与える影響

B&Sみやざき導入前(2010年)



B&Sみやざき導入以降(2016年)



B&Sみやざきが直通高速バスと航空機をサービスの隙間を埋める

- 競合によりB&Sみやざきへ一部の流動が転換
- B&Sみやざき(新たな需要の層)からの使い分けにより全体ではプラス

交通機関の選択肢の増加による都市間交通の活性化

1. 研究の背景と目的
2. B & Sみやざきの特徴と成果
3. B & Sみやざきの導入プロセス分析
- 4. 成功要因と教訓**



B&Sみやざきの連携実現および成功の要因

社会的環境

- 高速バスと航空機の間を埋めるサービスへの潜在的な需要が存在
- 地方部での人口減少による、事業者の現状への危機感

連携の土台

- 九州新幹線と特急のシームレスな乗継ぎの成功体験
- 高速バスと鉄道が同資本にありコミュニケーションの土台が存在

B & Sみやざきの成立

- 鉄道と高速バスの利益が一致し、連携の強い動機が存在
- 旅行計画時から乗継ぎまでのシームレスな乗継ぎ施策の導入
- 自社の直通高速バスへの影響の懸念を乗り越え、B & Sみやざきの共同運行が成立した

交通機関の共存共栄

- 定時性や接続性などの価値の付加による既存の交通機関との棲み分け
- 交通機関の選択肢の増加により都市間交通が活性化

B&Sみやざきの導入分析から得られる教訓

項目	都市間の異なる交通機関の連携への教訓
社会的環境	<ul style="list-style-type: none">都市間交通サービスの空白地帯を、シームレスな乗継ぎを実現した交通機関で埋めることで、潜在的な需要を喚起できる可能性
連携の土台	<ul style="list-style-type: none">異なる交通機関同士の連携には、連携する交通が既存交通に与える影響を客観的に評価する必要客観的な評価により、資本関係が無くとも連携を促進し、お互いに必要のない競争対策を避けることが可能
シームレスな乗継ぎ	<ul style="list-style-type: none">異なる交通機関間の乗継ぎは改善の余地があり、例えば、乗継ぎ時間の調整などソフト対策で効果をえられる可能性

本発表の課題と予定

本発表の課題

- 一事例のみのケーススタディであるため、都市間の異なる交通機関の連携のメカニズムを一般化をする必要

今後の予定

- B&Sみやざきのような、都市間におけるシームレスな乗継ぎへの改善効果を、明示的に評価できる需要推計モデルの開発
- 開発するモデルにより、異なる交通機関同士のシームレスな乗継ぎ導入の可能性がある区間を具体的に提案

ヒアリングにご協力いただきました、
関係者皆様に厚く御礼申し上げます

ご清聴ありがとうございました。
ご意見、アドバイスがありましたら
アンケートに記入、もしくは

yashiro@jterc.or.jp

までお気軽にご連絡ください