

高速バスストップの利便性向上を目的としたヒアリングから見た利用実態

公益財団法人高速道路調査会 正会員 ○松下 剛

公益財団法人高速道路調査会 坂本 香

株式会社片平新日本技研 西村知夏

株式会社片平新日本技研 林 勇朔

株式会社片平新日本技研 田尻俊之

本報文は、高速自動車国道等に設置されている高速バスストップ(BS)のうち、他モードとの連続利用が想定される代表的な5箇所において、利用者ヒアリングを行い、特に動的交通情報取得実態から現状の課題を整理し、高速BSの更なる利便性向上に対する改善点について考察したものである。

1. 高速BSに関する最近の情勢

高速自動車国道等に設置された798箇所の高速BSのうち、平成28年1月現在で利用されているのは436箇所(約55%)となっている¹⁾。近年のBS整備にあたっては、高速道路会社や自治体、バス事業者等で構成する協議会において、整備効果の検討や運行計画の確認等を踏まえ位置決定されるケースが多い。高速BSの型式には、本線単独型やインターチェンジ(IC)併設型、サービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)併設型があり、立寄り時間ロスが少ない本線単独型BSの利用が多いと考えられる(写真1)。



高速BSに関する最近の動きとして、『「モーダルコネクト検討会」の提言』(平成29年3月)¹⁾において、高速BS等の地域バス停のリノベーションの推進、情報提供の充実による効率的な交通モード間の乗り継ぎ促進等の利便性を高める取組を加速する必要があるとされている他、『「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組」基本方針』(平成29年12月)²⁾においても、高速バスの利便性向上として、高速BSの配置見直し等の機能向上、IC周辺での乗継ぎ拠点の整備が提案されている。また、高速バスを利用した都市部への農産品や鮮魚の貨客混載輸送も拡大傾向にある。さらに、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の中間とりまとめ(平成31年3月)³⁾では、「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指して、「日本版MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要であるとされ、乗り換え抵抗の低減等シームレス化に必要な交通結節点の改善等も含め、地域毎に異なる交通課題に対応するため、新たなモビリティサービスへの取組が必要とされている。

2. 高速BSにおける利用者ヒアリング

パークアンドバスライド(P&BR)の利用が可能な3箇所、鉄道とのアクセス性が良好な2箇所を選択し、BSへの到着時間、過去の遅延経験、バスダイヤやリアルタイム情報の入手実態等を平成30年11月～12月にかけて合計204名にヒアリングした(表1)。

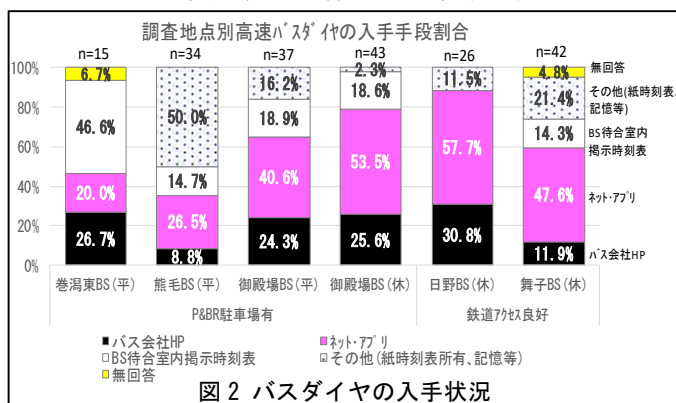
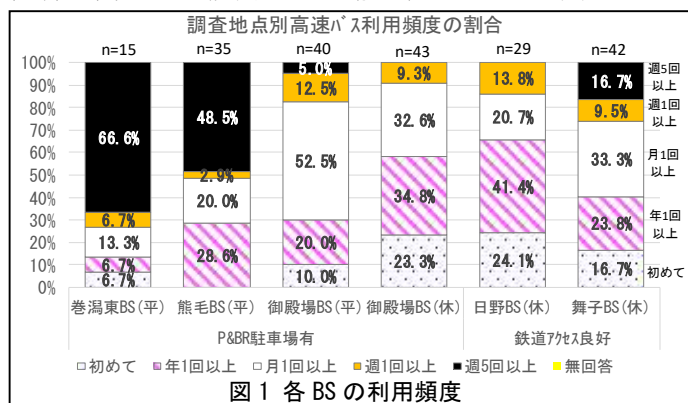
週5回以上の高頻度利用が5割～7割近くを占めた巻潟東BS、熊毛BSはいずれも大規模なP&BR用駐車場が隣接しており、通勤通学目的客がそれぞれ9名(60%)、17名(49%)と支配的になっている。御殿場BSの平日は業務目的が13名(33%)で、1回/月以上が7割であるのに対し、休日は1回/年以上の低頻度利用者が6割となっている。モノレール駅とのアクセスが徒歩約7分の日野BSも低頻度利用者が7割となっている。JR及び私鉄駅からのアクセスが良好で、関西と淡路島、四国間連絡バスが多数停車する舞子BSは高頻度、中頻度、低頻度利用が2割～3割程度で分散している(図1)。

表1 ヒアリング実施BS一覧						
道路名	BS名	他モードとの接続	ヒアリング日	平休	ヒアリング人数 (日本人)	ヒアリング人数 (外国人)
北陸道	巻潟東BS	P&BR駐車場有	H30.11.19	平日	15	0
	山陽道 熊毛BS	P&BR駐車場有	H30.12.18	平日	35	0
東名高速	御殿場BS	P&BR駐車場有	H30.11.26	平日	40	5
			H30.11.25	休日	43	2
中央道	日野BS	モノレール駅への アクセス良好	H30.12.2	休日	29	0
神戸淡路 鳴門道	舞子BS	JR・私鉄駅への アクセス良好	H30.12.9	休日	42	0
合計					204	7

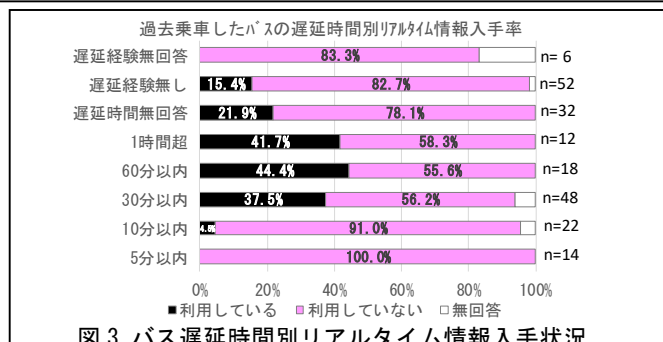
キーワード 高速バスストップ、利用者ヒアリング、動的交通情報、乗継、鉄道

連絡先 〒106-0047 東京都港区南麻布2-11-10 OJビル2階 TEL03-6436-2093

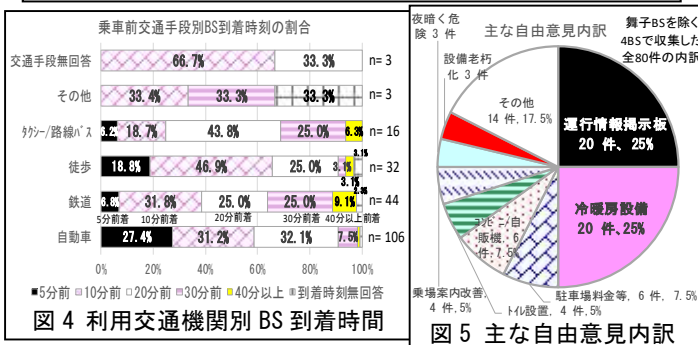
バスダイヤ(時刻表)の入手手段については、利用頻度が高くなるにつれて紙時刻表や記憶、BS 待合室内に掲示した時刻表の利用が多く、利用頻度が少ないとスマートフォンアプリやバス会社ホームページを利用する割合が高くなる傾向にある(図2)。インターネットでダイヤを入手した利用者は全体で125名(63%)であった。



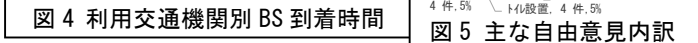
過去に乗車していた高速バスが遅延した経験について、全204名中146名(72%)が遅延したと回答した。しかし、リアルタイム情報(道路交通情報やバスロケーションシステム等)を入手した者は、47名(23%)であった。過去の遅延時間とリアルタイム情報入手の関係を図3に示す。過去に経験した遅れ時間が長くなるに連れてリアルタイム情報の入手率は高くなる傾向にあるが、1時間以上遅延した経験があっても入手率は42%である。



高速バス利用前のモード種類別のBS到着時間を図4に示す。自動車アクセスした利用者はバス発車予定時刻10分前までの到着が約6割を占める一方で、鉄道によるアクセス者は20分前以上の早着者が約6割を占め、BSでの滞在時間が長い傾向にある。



現地で収集した自由意見(図5)には高速BS待合室でのリアルタイム情報の掲示要望が20件(25%)あった。



交通集中だけでなく、事故渋滞や通行止め等の突発事象発生時のリアルタイム情報提供のニーズはあるものの、入手率が低い現状を踏まえると、広報の強化だけでなく、BS 待合室内でのデジタルサイネージ等による情報提供が考えられるが、BS 内設備はバス事業者や自治体等による道路占用で整備されているケースが多く、整備費用の負担や無人BS での故障等維持管理面での課題もある。近年は一般路線バス停において広告を掲載することで維持管理費用の一部に充当するケースも見られ⁴⁾、図4のようにBS 滞在時間が長い鉄道との乗継が多い箇所においては検討の余地があると思料される。

3. おわりに

本利用実態調査は、高速道路調査会の自主研究「高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会(田中伸治委員長)」の指導を踏まえて実施したものである。本報文では分析対象としていないが、御殿場BSでは合計7名と少ないものの訪日外国人の利用状況もヒアリングできた。今後は特に訪日外国人個人自由旅行者の高速BSを利用した回遊傾向についても調査することで、更なる利便性向上策について検討していきたい。

参考文献

- 1) 国土交通省モダリティ接続検討会 http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/index.html
- 2) 国土交通省報道発表資料 http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000925.html
- 3) 国土交通省都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000089.html
- 4) 国土交通省「地域のモビリティ確保の知恵袋2018」pp.28 <http://www.mlit.go.jp/common/001278513.pdf>