

# かわたな・はさみタウンバスの維持・改善にむけた交通結節点の高質化の検討

九州大学大学院工学府土木工学専攻 ○山座 寛輝  
長崎大学大学院総合生産科学研究科 正会員 石橋 知也

## 研究の背景

### 背景

- 「かわたな・はさみタウンバス」は、持続的な公共交通ネットワークとしての確保・維持を図ることを目的として南北軸として新たに位置づける
- 西肥バスの廃止路線活用等を目的に2025年4月から始動

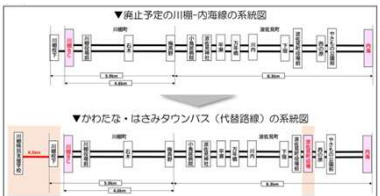


▲かわたな・はさみタウンバスの路線図 (出典: 波佐見町ホームページ)

- 公共交通体系の再編が進む中で、複数の交通手段が接続する地点で高質な交通結節点の形成が重要な課題



▲かわたな・はさみタウンバス (出典: 波佐見町ホームページ)



▲かわたな・はさみタウンバスの運行系統図 (出典: 波佐見町ホームページ)

## 対象地の概要

### 川棚バスセンター

- 川棚バスセンター (川棚町) は、鉄道と複数のバス路線が接続する広域的な交通結節点であり、町外からの玄関口として乗降客が多く乗り換えに伴う滞留も見込まれる



### 西の原地区

- 西の原地区は、歴史的建造物を活用した店舗が連なる波佐見町の代表的観光拠点であり、近隣の葉集集落等を巡る観光行動への波及も期待される



## 本研究の目的

### 「モビリティハブ」とは

身近な生活圏内における移動サービスの質の向上を図り、公共交通の利便性を高めるため公共交通機関やシェアモビリティ等の複数のモビリティの交通結節の拠点

### 本研究の目的

交通結節点の高質化に向けたモビリティハブの方向性を提案

## 調査概要

調査名	調査日程	調査対象	調査人数	調査項目
観察	2025年 12月12日 (金) 6:15~18:30	川棚バスセンターで 同施設利用者	67人 金曜日50人 土曜日17人	・バスセンターの滞在時間 ・待機時の主な行動
アンケート	12月13日 (土) 7:40~17:48		59人 金曜日42人 土曜日17人	・属性 (性別、年齢、職業、居住地) ・主な利用目的 ・川棚バスセンターの利用頻度・川棚バスセンターへの移動方法 ・川棚バスセンターからの移動方法 ・川棚バスセンターに対する重要視したい事項
ヒアリング	2025年 12月22日 (月) 14:00~17:00	西の原地区の 観光事業者	HANAわくすい monné porte/南創庫 GROCERY MORISUKE monné legui mooks インザキ珈琲 Shady 氷窯アイス こめたま 833WALL/hinacoya	・来訪者の実態やアクセス状況 ・現在の公共交通 (バス) の捉え方 ・西の原地区内におけるバス待合空間のあり方 ・バス待合空間の規模感や設え方 ・バス待合空間に関して事業者として連携できる範囲 ・西の原地区の将来像・その他、について自由意見

### 川棚バスセンターに対して重要視する9つの項目

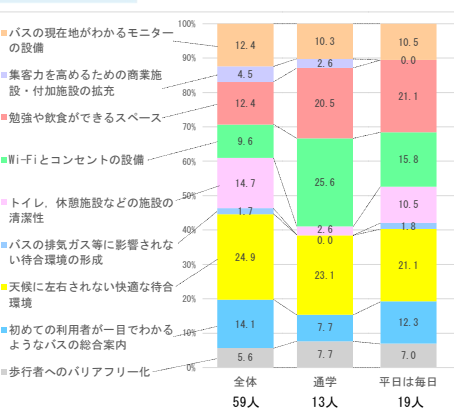
- 歩行者へのバリアフリー化
- 初めての利用者が一目でわかるようなバスの総合案内
- 天候に左右されない快適な待合環境
- バスの排気ガス等に影響されない待合環境の形成
- トイレ、休憩施設などの施設の清潔性
- Wi-Fiとコンセントの設備
- 勉強や飲食ができるスペース
- 集客力を高めるための商業施設・付加施設の拡充
- バスの現在地がわかるモニターの設備

## 調査結果：川棚バスセンター

### 観察調査

- 利用者の半数以上が10分以下の待機時間であり、待機時間の長短にかかわらず多くの利用者がバスセンター建物内へ入らずに待機
- 他の待機時の主な行動として、「会話」「携帯電話の操作」「着席」の3項目が特多い

### アンケート調査



### 金曜日における利用属性別の滞在時間とバス発着時刻との関係



## 調査結果：西の原地区

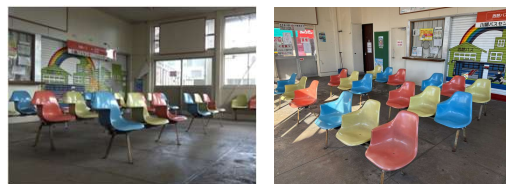
観点	ヒアリング調査結果	分析・考察
来訪者の交通実態	来訪者の移動手段は単利用が大半を占め、バス利用者は極めて少ない	公共交通は来訪行動の選択肢として十分に認識されておらず、移動手段の検討段階に入る以前に排除されている可能性がある
公共交通の認知	最寄りバス停の位置や行き先が分かりにくいとの意見が多く確認された	情報不足が心理的ハードルとなり、公共交通が「使えない」ではなく「選ばれない」状況が生じている
待合環境	屋根やベンチが整備されておらず、天候の悪い日は店舗内で待機する行動が確認された	バス待合空間が「時間を過ごす場」として機能しておらず、待ち時間が負担として認識されている
空間の設え	景観に調和したデザインや、波佐見焼を取り入れた意匠への要望が挙げられた	バス停は単なる交通施設ではなく、観光地の雰囲気や体験を高める空間として捉えられている
事業者連携	店舗内での時刻表設置や運行情報案内、待ち時間対応サービスに前向きな意見が多くみられた	滞留行動は周辺施設利用や回遊行動と親和性が高く、事業者連携が積極的になる
地区の性格・将来像	「ゆっくり過ごせる空間であり続けたい」といった意見が多かった	西の原地区は、滞在・回遊を前提とした観光拠点としての性格を有している

## 川棚バスセンターにおけるモビリティハブ形成に向けた提案

### 基礎的な整備項目

- 「天候に左右されない快適な待合環境」
- 「トイレ・休憩施設などの施設の清潔性」
- 「初めての利用者が一目でわかるようなバスの総合案内」

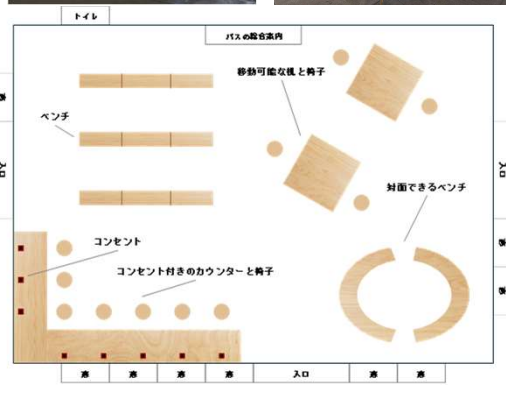
曜日や属性にかかわらず安心して待機・滞在できる環境を確保



### Wi-Fiや学習・飲食空間

- 移動可能な机と椅子
- コンセント付きのカウンター

多様な行為を可能とする滞在空間へと発展



▲川棚バスセンターにおけるモビリティハブ形成に向けた提案図

### Wi-Fiや学習・飲食空間

- 利用者同士の会話や簡易的な交流が生じることを誘発する設え

「居場所」としての機能を付加

## 西の原地区におけるモビリティハブ形成に向けた提案

### 地域資源を活かした観光体験型バス停

西の原地区の景観や空間特性と調和した意匠や波佐見焼をはじめとする地域資源を取り入れた設えとすることでバス停自体が観光体験の一部として認識される拠点

### 地区一体型モビリティハブ

バス停単体に機能を集約するのではなく地区全体を一体的なモビリティハブとして機能

### 体験的要素を視点とした交通結節点

一般的なバス停は「濡れない」「待たない」「歩かない」を重視して整備されることが多いことに対して「濡れない」「待つことが気にならない」「歩くことが楽しい」といった体験的要素を視点として取り入れることが肝要