

連載

知って得するシリーズ バスのあれこれ

第7編 九州おもしろバスの旅



大村 猛

OHMURA Takeshi

川崎地質株

大谷石採取場跡地観測所



九州の路線バスが乗り放題の「SUNQパス」

前は、一日乗車券を使って埼玉県から東京都を
通って千葉県を目指したバス旅を行いました。今回は、
九州の路線バス（一部除く）が最大4日間乗り放題に
なるフリーきっぷ「SUNQパス」¹⁾などを使って、九州
のちょっと変わったバスに乗ってきた旅を紹介します。

SUNQパスは、九州と山口県下関市・長門市周辺を



九州内のほとんどの路線バスが乗り放題の「SUNQパス」
利用可能な路線を走行するバスにはステッカーが貼られている
写真は高速バス桜島号 西日本鉄道3441号車
(福岡高速自動車営業所所属)の例

発着する高速バスを含む路線バスの離島などの一部路
線を除くほぼ全線と桜島フェリーなどの一部船舶が乗
り放題になる切符です。利用可能なエリアによって北
部九州版、南部九州版、全九州版があり、全九州版
では約2,400路線のバスと6つの航路が最長で4日間、
14,000円で乗り放題になります（2023年5月現在）。

SUNQパスは、エリア内の各バス事業者の切符売り
場と大阪、神戸、香川、愛媛、東京にある一部のバス
乗り場や案内所で購入が可能であるほか、全国の指定
旅行代理店・コンビニエンスストアで引換券の購入が
可能です。また、スマートフォンから「Web SUNQ
パス」の購入や、マルチモーダルモビリティサービ
スアプリ「my route」内での購入も可能です。今回は、
高速バスの予約もスマートフォンから可能なWeb
SUNQパスを使用しました。

1日目 山口から九州上陸

今回の旅は、5月の大型連休を利用しました。せつ
かくの機会なので、宇都宮から高速バスを乗り継いで
九州入りをすることも考えましたが、以前連休初日の
夜行高速バスに乗って大渋滞に巻き込まれ、岡崎で降
ろしていただいてからタクシーと鉄道を乗り継いで大
阪にたどり着いた苦い経験を思い出し、鉄道利用で山

口県の小野田駅に到着，SUNQバスの旅を始めます。

SUNQバスが利用できるエリアは，基本的には九州内ですが，山口県西部の下関市・長門市などを営業エリアに持つ「サンデン交通」と「ブルーライン交通」もこのバスが利用可能で，SUNQバスのエリアとしては最も北に位置しています。このため，今回のバス旅の起点には鉄道利用の場合最も安くフリーバスのエリアに乗り込める小野田駅を選びました。

小野田駅からサンデン交通バスに乗り，山陽本線の小月駅，俵山温泉を経由して青海島にある終着のバス停通で折り返し，下関駅に到着しました。復路の大泊から下関駅までは「準急」バスで，所要時間2時間40分の長旅のため途中の俵山温泉バス停で5分停車してトイレ休憩の時間が設けられていました。下関駅で天神方面行き的高速バス「ふくふく号」（サンデン交通運行便）に乗り換え，天神に着きました。天神で当日開催されていた博多どんたくに合わせて周回していた西鉄バスの「花自動車」を眺め，唐津まで乗り鉄を楽しんでから博多駅に到着，連休中の拠点となる博多駅前の宿にチェックインして，明日のバス旅に備えます。



福岡天神を練り歩く西鉄バスの花自動車

2日目 大隅半島直行バス

2日目は，宿に近い博多バスターミナルから発車する高速バス「桜島号」（西鉄運行便）に乗って鹿児島空港に向かい，鹿児島空港で鹿屋方面行きの空港連絡バスに乗り換えます。このバスに乗車した時点で，これまでの所定のバス運賃が15,910円に達し，SUNQバスの元を取ることができました。

空港連絡バスは終着の東笠之原バス停に到着し，次に乗るバスを待ちます。やってきたバスは，車体に大



鹿児島と鹿屋を結ぶ鹿児島交通「大隅半島直行バス」
（日野セレガ ハイデッカショート BDG-RU8JHAA, 2009年式）

きく「大隅半島直行バス」と書かれ，大型バスとしてはやや短めの9mクラスの車体を持つ専用車両でした。バスは鹿屋市街地を通過して利用客を乗せた後，垂水港に到着しました。ここでこのバスは，大隅半島の垂水港から鹿児島市の鴨池港まで「鴨池・垂水フェリー」の船に車両ごと乗り込み，運ばれていきます。常に車を満載するフェリーに載せる必要があるため，短めの車体の専用車両を用意しているのかもしれませんが。



鴨池・垂水フェリーに乗り込む大隅半島直行バス



垂水港出港



雨のため桜島も雲の中

鴨池・垂水フェリーは、垂水港と鴨池港を約45分で結んでいます。大隅半島直行バスに乗車して、フェリーに乗った際にバス運転手に申し出れば「乗車証明カード」を受け取ってフェリー船内に移動することができます。私もこのカードを受け取り、船内の「南海うどん」でおいしいうどんをいただくことができました。

鴨池港への着岸放送が船内に流れた時点で、バスに戻り乗車証明カードを運転手に返却しました。地元の利用客が多かったからか、この便の乗客のおよそ半数は、フェリー乗船中もバス車内にとどまっていた。

鴨池港に到着した後は、県庁、鹿児島中央駅、中心



乗車証明カード（写真：左）をバスの運転手から受け取りフェリー船内に移動して、うどんを食べることもできます。着岸が近づいたらバスに戻り乗車証明カードを運転手に返却します

街の天文館を抜けて終着金生町に到着。徒歩で桜島号の始発地点の鹿児島本港（高速船ターミナル）バス停に向かい、朝と同じ桜島号（西鉄運行便）で博多に戻りました。

このバスのように、フェリーに乗り込み移動する路線バスは、かつて広島と別府・大分を結ぶ高速バス「別府ゆけむり号」などがありましたが、現在は「大隅半島直行バス」が全国唯一の事例となっています。大隅半島直行バスと鴨池・垂水フェリーは、どちらも同じ会社の鹿児島交通が運行していることと、鹿児島市内と大隅半島をすべて陸路で移動しようとした場合には、錦江湾に沿って始良、霧島、垂水という大回りを余儀なくされますが、フェリーを利用することによ

てショートカットできることが、現在もこのように特殊な運行形態を続けている理由のようです。

3日目 九州横断バス

3日目は、博多駅からバスで天神に向かい、西鉄天神高速バスターミナル始発の熊本行高速バス「ひのくに号」（九州産交バス運行便）に乗ります。このバスには博多バスターミナルから乗ることもできますが、座席指定がありませんので必ず座れるように始発のバス乗り場に向かいました。終着の熊本駅前で、これから5時間以上乗車する次のバスを待ちます。熊本駅前にやってきたバスは、熊本と阿蘇、黒川温泉、湯布院、別府を結ぶ「九州横断バス」²⁾です。

九州横断バスは、1964（昭和39）年に九州国際観光バスによって運行が開始された定期観光バスで、最盛期には長崎と雲仙、島原、天草、熊本、阿蘇山、別府を結ぶ複数の路線で運行され、一部の便では阿蘇山西駅にて昼食と阿蘇山火口見物のため約90分の休憩が用意された便もありました。

その後、長崎方面の運行廃止や九州国際観光バスの廃業に伴う運行事業者の九州産交バスへの変更、熊本地震やコロナ禍などに伴う一時全便運休や減便といった紆余曲折を経て、2023（令和5）年5月現在熊本～瀬の本（黒川温泉）間3往復、熊本～湯布院間2往復、熊本～別府間1往復が毎日運行されています。私はその中の便から最も長距離かつ長時間走行する熊本駅前12：13発の別府行7号に乗車しました。なお、九州横断バスは定期観光バスという路線バスとは異なる扱いのバスですが、SUNQパスで追加料金を支払うことなく乗車可能です。原則として前日までの予約が必要で



熊本駅前バス乗り場に進入する九州産交バス「九州横断バス」（日野セレガ ハイデッカQTG-RU1 ASCA, 2017年式）

ですが、空席がある場合に限り予約なしでも乗車が可能です。今回、始発の熊本駅前では、先に予約客を乗せた後に予約のない客を乗せて発車しました。

乗車したバスは、熊本空港連絡バスや近距離の高速バスにも共通して使用されるトイレなしのバスでしたが、途中3箇所トイレ休憩が設けられているため、特に不便は感じませんでした。バス車内は、各座席にパーティションが設けられるなど、新型コロナウイルス感染症対策が実施されていました。

バスは途中の阿蘇や黒川温泉、湯布院の行楽客渋滞



パーティション等のコロナ対策が実施されているバス車内

に巻き込まれながらも、38分遅れで終着の別府駅前本町に到着。5時間14分の乗車予定でしたが、実際には5時間52分の乗車となりました。1日前は1時間以上の遅れとの運転手さんのお話だったので、乗り継ぎが心配でしたが、無事別府発の博多行「とよのくに号」(亀の井バス運行便)に乗り換え、博多に戻りました。



トイレ休憩の際に発車時刻が運転席横に示されます



九州横断バスが走行する「やまなみハイウェイ」

4日目～5日目 夜行高速バス はかた号

SUNQパス最終日の4日目は、博多から下関行の高速バスふくふく号(西鉄運行便)に乗って一度九州を離れ、下関駅で初日にお世話になったサンデン交通バスに乗り換えて御裳川^{みもすそかわ}バス停で下車、近くの関門トンネル人道入口から歩いて門司側に抜け、トロッコ列車「潮風号」に乗って九州鉄道記念館駅に到着し、記念館の展示を楽しみました。この記念館は、門司港駅のすぐそばにあるため、博多駅から鉄道を利用するのが一番便利ですが、SUNQパスの有効期間があと1日残っているのと、トロッコ列車に乗るプランを考えた挙句、このような行程になりました。

記念館の見学を終えて、もう一度博多に向かうため門司港駅前に停まっているバスに乗り換えて、チャチャタウン小倉隣の砂津バス停で高速バス「なかたに号」(西鉄運行便)に乗り換えます。なかたに号をはじめとする北九州～福岡間の高速バスは、鉄道に遠慮してか今年2023年3月24日で博多・福岡空港国際線系統の運行が終了してしまったため、博多に向かう場合でも天神にて乗り換えとなります。門司港から博多へ乗り換えずに移動可能な列車もありますので、天神が目的地ではない場合には、鉄道に軍配が上がるかもしれません。

天神から西鉄バスに乗り換えて博多駅に到着、ここで4日間お世話になったSUNQパスを使い切りました。ここまで乗車したバスの総運賃は38,130円に達し、SUNQパス1回分14,000円の2.7倍に相当するバス旅を楽しませていただきました。博多バスターミナルにて少し早めの夕食を済ませて、今晚の宿になるバスの到着を待ちます。



博多バスターミナルで出発を待つ西鉄高速バス「はかた号」(博多営業所所属0002号車、三菱エアロクィーン 2TG-MS06GP、2020年式)横を通り抜けるバスは長崎行高速バス九州号(九州急行バス)

今晚の宿、高速バス「はかた号」³⁾がやってきました。はかた号は、1990（平成2）年に運行が開始された福岡の博多バスターミナルと東京のバスタ新宿間、約1,100kmを所定時刻の場合14時間17分（博多行）から14時間39分（新宿行）で結び、「キング・オブ・夜行バス」などと呼ばれ親しまれています。はかた号には原則として白い車体に金色のロゴデザインが施された専用車両が使用されます。



はかた号 プレミアムシート

私のはかた号に乗車したのは、今回で15年ぶり2回目になります。今回は、出発から5日にわたる旅を終えて自宅に帰るバスであることから、せっかくの機会なので「プレミアムシート」を発売開始日時の乗車日2か月前の午前8時に確保していました。はかた号には、プレミアムシートとビジネスシートが用意されており、ビジネスシートが夜行高速バスでは一般的な独立3列シートになっています。日本有数の長距離を走るバスのため、仕切りカーテンやWi-Fi、充電用USBポートの設備などビジネスシートも十分なグレードを有していますが、プレミアムシートは中央の通路を挟んで両側に座席が1列ずつ配置され、カーテンを仕切ることによって個室にすることができます。運賃は窓口等による大人片道1名分購入の場合、ビジネスシートが17,000円、プレミアムシートが22,000円（いずれも2023年5月現在）でした。WEB予約によるオンライン決済またはコンビニエンスストア発券の場合は、ダイナミックプライシングにより最安でビジネスシートが9,000円、プレミアムシートが18,000円になるようですが、私の乗車日は大型連休中のため、窓口購入より500円だけ安い21,500円でした。とはいえ、日本航空や全日空などフルサービスキャリアの羽田～福岡間の片道航空機運賃が予約変更可能なもので4万円以上、

新幹線「のぞみ号」普通車指定席利用の場合（大型連休やお盆、年末年始等の最繁忙期）運賃・料金を合わせて24,210円（いずれも2023年5月現在）なので、ローコストキャリア（LCC）の航空機で安い座席を押さえられない限りは、はかた号を利用することでリーズナブルに移動ができそうな値段設定かと思います。



鹿野PAにて休憩 この日はかた号は2台運行で、山陽道の渋滞が予想されるため途中の広島北JCTまで中国道を迂回、その後浜田道を経由して所定の山陽道に復帰したようです

はかた号は、通常の場合博多から福岡都市高速、九州自動車道、北九州都市高速、中国自動車道、山陽自動車道を通り、佐波川サービスエリアで休憩となりますが、この日は山陽道の渋滞が予想されたため、中国道をそのまま進む迂回運行を実施しました。このため、就寝前の休憩地点が中国道の鹿野パーキングエリアに変更されました。この先は、広島北ジャンクションまで中国道を迂回、その後は浜田自動車道を経由して山陽道に復帰したようです。確認できた限りでは、乗務員交代などの休憩のために淡河パーキングエリアと御在所サービスエリアの2か所で休憩のため停車しましたが、はかた号の乗客が降りることはできません。

はかた号は新名神高速道路、名神高速道路、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、新東名高速道路を経由して、朝の静岡サービスエリア（NEOPASA静岡）に到着しました。ここで洗面などのために休憩となり、この日運行されている2台のはかた号が並びました。私が乗車した1号車は2020（令和2）年式、もう1台の2号車は2014（平成26）年式で、1号車が登場するまでの7年近くにわたり、はかた号専用車両として福岡と東京を往復しておりました。現在の専用車両が登場してからは、専用車両の点検整備時の代車や繁忙期の増車続行便などで活躍しています。航空機や並行する格安高速バスとの価格競争が激化する前の20世紀

には、帰省ラッシュ時などに予備の高速バス車両や4列シートの貸切車両をかき集めて10台を超える続行便を運行したこともあったそうで、往時に比べれば少し寂しくなってしまうではありますが、はかた号は今でも数多くの根強いファンやリピーターに支えられています。



新東名静岡SA (NEOPASA 静岡) で朝の休憩
写真向かって左側の2号車は博多営業所所属0004号車
(三菱エアロクィーン QRG-MS96VP, 2014年式) 2020年に現在の
はかた号専用車が登場するまで日夜福岡と東京を往復していました

この休憩の際に、はかた号乗車サービスとして紙パックのお茶が配られました。このお茶とサービスエリアで調達したパン、そして昨晚博多で買った九州のご当地ドーナツ「マンハッタン」で朝食にします。



はかた号乗車サービスのお茶 (写真左)、
九州のご当地ドーナツ「マンハッタン」(中央)、
NEOPASA静岡で調達したパン (右) で朝食

静岡を出発したはかた号は、新宿までのラストスパートを終え、1号車はバスタ新宿に、2号車は新宿駅西口に分かれて進み、無事到着しました。大型連休最終日で遅れが心配でしたが、意外にもバスタ新宿到着は9時39分と20分遅れで済みました。博多バスターミナルの出発時刻が3分遅れの18時43分でしたので、東京まで14時間56分のはかた号の旅が終わりました。



博多から一緒に走ってきた先輩の2号車とも終着直前でお別れ



博多バスターミナルから14時間56分でバスタ新宿に到着

15時間近い長旅になりましたが、「キング・オブ・夜行バス」と呼ぶにふさわしい快適な設備のおかげで、体感的な疲れは航空機や新幹線とさして変わりませんでした。新宿到着後も、帰宅まで引き続きバス旅を続けてまいります。新宿、羽田空港と乗り継ぐことで、宇都宮までバスに乗って戻ることが可能です。羽田空港から乗車した高速バス「マロニエ号」は、地元栃木の関東自動車の運行でした。このバスに乗れば東武宇都宮駅やJR宇都宮駅前下車できて帰宅の途につけますが、今回はあえて終着の柳田車庫まで乗り、一般路線バスで宇都宮駅まで戻りました。前日の門司港駅からバスだけを乗り継いだ旅が終わりました。



バスタ新宿から羽田空港に向かう東京空港交通
568-90242RU (羽田運行事業所所属、
日野セレガ ハイデック2TG-RU1 ASDA, 2017年式)



羽田空港から宇都宮の柳田車庫に向かう関東自動車マロニエ号
(筭瀬営業所所属, 三菱エアロエース QRG-MS96VP, 2013年式)



柳田車庫から宇都宮駅まで乗車したアンカーのバス
(関東自動車駒生営業所所属, いすゞエルガミオ PDG-LR234J2,
2010年式) 家に帰るまでがバス旅です (笑)

● おわりに

今回のバス旅は, 5月の大型連休にSUNQパスなどを利用して停車・通過バス停447箇所, バス総乗車時間2日と7時間35分(時刻表基準)に及ぶ壮大なものでした。当然のことながら, このパスを一度利用しただけで九州のバス路線をすべて網羅できるものではなく, 次はあの路線に乗ってみたいなどと, 頭の中で次の行程を練っている始末です(笑)。

最後までお読みくださりまして, ありがとうございました。

【参考文献】

- 1) SUNQパス, <http://www.sunqpass.jp/>
- 2) 産交バス情報サイト, 九州横断バス, <https://www.sankobus.jp/bus/oudan/>
- 3) 西鉄グループ, 高速バス情報, 福岡・北九州～東京(新宿)線 夜行高速バス(はかた号), <https://www.nishitetsu.jp/bus/highwaybus/rosen2/hakata/>

非開削技術 広告掲載のご案内

本誌「非開削技術」への広告掲載をご希望の方は非開削技術編集室またはJSTT事務局までお問い合わせください。

発行年4回: 4月・7月・10月・1月の1日発行
 広告サイズ: 1頁=縦255mm×横175mm
 1/2頁=縦120mm×横175mm

広告のお申し込み・お問合せ

非開削技術 編集室
 (株)LSプランニング Tel 03-5621-7850 Fax 03-5621-7851

発行
 (一社)日本非開削技術協会 Tel 03-5639-9970 Fax 03-5639-9975

環境にやさしい非開削技術

■ 非開削技術 広告掲載料金 (会員価格)

掲載場所	サイズ	刷色	掲載料金
表1	1頁	カラー	220,000円
表2			308,000円
表3			275,000円
表4			352,000円
後付	1/2頁	モノクロ	49,500円
	1頁		77,000円

※広告掲載料金は1掲載当たりの金額です。(消費税込)