

**関東運輸局管内における高速乗合バスに対する  
二次交通の実態調査**

**報告書**

平成27年3月

関東運輸局  
企画観光部交通企画課



# 関東運輸局管内における高速乗合バスに対する二次交通の実態調査

## = 目 次 =

I.	調査の目的と全体構成	1
1.	調査の目的	1
2.	調査フロー	2
II.	調査結果	3
1.	ターミナル・高速道路上等のバス停における乗継現状と課題	3
1-1.	高速バス路線の運行状況及びターミナル・高速道路上等のバス停における接続状況の把握	3
1-2.	ターミナル・高速道路上等のバス停の乗継上の課題の抽出	14
2.	ターミナル・高速道路上等のバス停の乗継環境に対する利用者ニーズの把握	15
2-1.	利用者ニーズ把握の目的	15
2-2.	調査票配布の対象とするターミナルの選定と乗継環境の現状把握	16
2-3.	アンケート実施概要	20
2-4.	アンケート集計・分析結果	27
2-5.	乗継環境に対する利用者ニーズと課題	83
3.	多様な主体の視点からみた乗継環境整備に係る課題の抽出	85
3-1.	バス事業者及び関係団体へのヒアリングの実施	85
3-2.	ヒアリング内容の設定	87
3-3.	ヒアリング結果	88
3-4.	ヒアリング結果からみた乗継環境改善に係る課題	93
4.	高速バスの乗継環境の改善に向けた方策の検討	96
4-1.	地域区分	96
4-2.	各地域における高速バスの乗継環境の改善の方向性	97
4-3.	高速バスターミナル等に求められる施設・サービス	104
参考資料		
1.	関東運輸局管内の高速バスターミナル・バス停一覧（バス停特性格別分類）	1
2.	関東運輸局管内の高速バスターミナル・バス停一覧（乗入路線数・運行本数）	7



# I. 調査の目的と全体構成

---

## 1. 調査の目的

平成 24 年 4 月に発生した関越道におけるツアーバスの事故を受け、平成 25 年 4 月 2 日に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定するなど輸送の安全にかかる取組が行われてきたところである。同年、高速ツアーバスを運行していた一般貸切旅客自動車運送事業が一般乗合旅客自動車運送事業へ移行するにあたっては、首都圏の主要ターミナルなどにおいて当該事業者による停留所の確保が進められたところ。

しかしながら、急増した高速乗合バスと一般路線バス、鉄道、コミバス等との乗継利便の向上については個々の事業者が対応してきたところであり、利用者は主要ターミナルのほか、高速道路上の停留所における一般路線バス等との乗継において長時間の待機が生じるなど、不便を強いられている可能性がある。また、一般バスターミナルや駅のロータリー周辺部に停留所を確保できなかった交通事業者は駅から離れた場所に停留所を確保せざるを得ないケースが生じているところである。

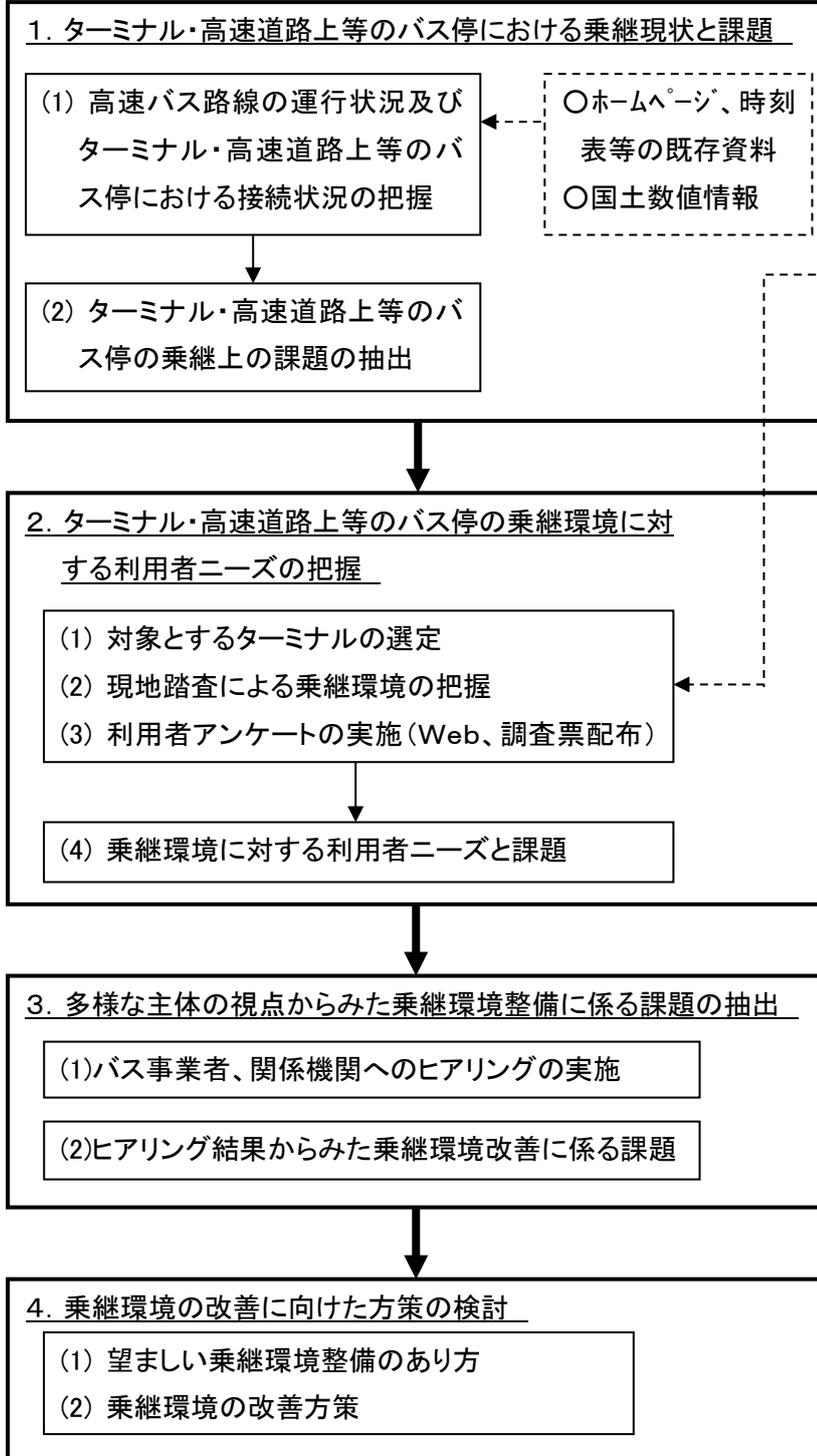
このため、高速乗合バスの到着に合わせた一般路線バス、鉄道、コミバス等の有無や時刻の設定、乗継施設における環境等の現況を把握すると共に、利用者ニーズを把握し検証することで高速乗合バスと他の公共交通機関等の乗継環境等のあり方を示すことを目的とする。

また、関東運輸局では、関東地方交通審議会に設置している政策推進部会において、「関東交通プラン 2005-2015」（平成 17 年 4 月関東地方交通審議会答申）の具体的な取組である重点施策を毎年度決定しているところ。本政策推進部会において、重点施策を決定するにあたっては、「関東交通プランの推進方針 2010-2015」（平成 22 年 3 月関東地方交通審議会政策推進部会決定）に基づき、関東地方の市民が公共交通サービス等の現状をどのように考えているのか等について把握し、今後の施策展開に反映できるよう、市民の意識調査を実施しているところであり、今年度も意識調査を実施し、関東交通プランの進捗状況を把握することとする。

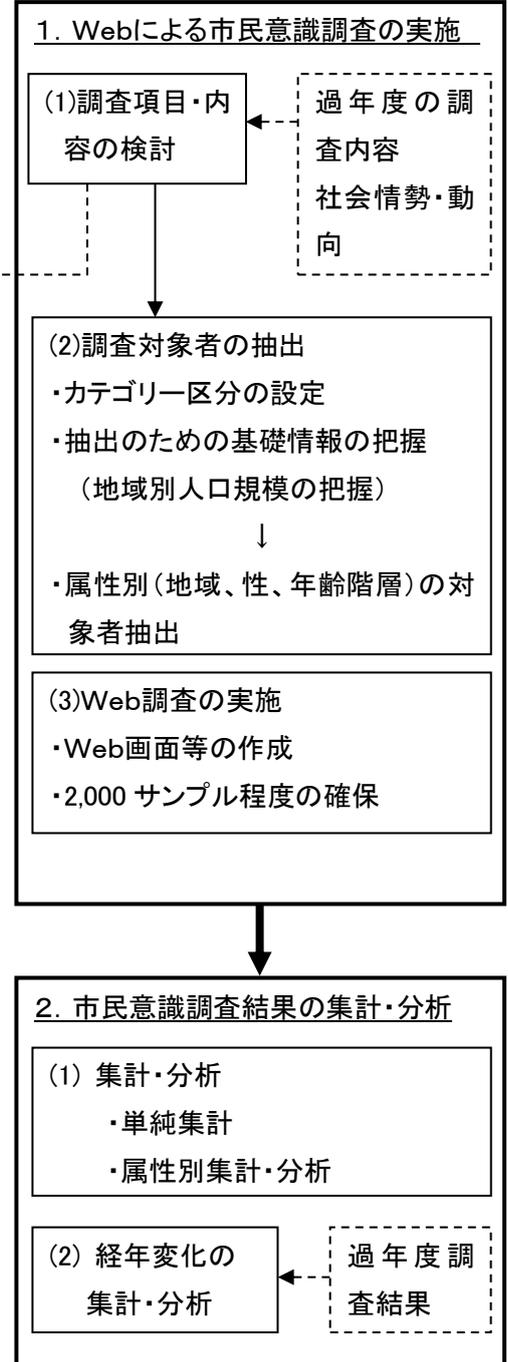
## 2. 調査フロー

本調査は次に示すフローに従って行った。

### 【バス・ターミナル・高速道路上等の高速バス停留所周辺の乗継状況調査】



### 【交通等に対する市民意識調査】



## Ⅱ. 調査結果

### 1. ターミナル・高速道路上等のバス停における乗継現状と課題

#### 1-1. 高速バス路線の運行状況及びターミナル・高速道路上等のバス停における接続状況の把握

時刻表等の既存資料を基に、関東運輸局管内を走行する高速バス路線・バス停についての基礎情報の収集・整理を行った。なお、現状把握とともにターミナル整備等の計画の有無とその内容についても収集・整理を行った。

さらに、収集・整理を行った高速バスターミナル・高速道路上等のバス停について、立地条件により分類を行い、これを地図上にプロットし特性の把握を行った。

#### (1) 対象とした高速バス運行事業者

収集・整理の対象とした高速バス運行事業者を次表に示す。

表 1-1 対象バス事業者【既存事業者】

都県名	事業者名	都県名	事業者名
茨城県	関鉄観光バス（株）	千葉県	千葉内陸バス（株）
	関東鉄道（株）		ちばグリーンバス（株）
	関鉄パープルバス（株）		千葉交通（株）
	ジェイアールバス関東（株）		成田空港交通（株）
	茨城交通（株）		ちばフラワーバス（株）
	関鉄グリーンバス（株）		小湊鉄道（株）
栃木県	日立電鉄交通サービス（株）	日東交通（株）	
	東野交通（株）	館山日東バス（株）	
	関東自動車（株）	鴨川日東バス（株）	
群馬県	足利中央観光バス（株）	東京都	（株）フジエクスプレス
	日本中央バス（株）		京浜急行バス（株）
	関越交通（株）		東北急行バス（株）
埼玉県	国際興業（株）	神奈川県	東急バス（株）
	東武バスセントラル（株）		小田急箱根高速バス（株）
	東武バスウエスト（株）		関東バス（株）
	西武バス（株）		京王電鉄バス（株）
	西武観光バス（株）		西東京バス（株）
千葉県	国際十王交通（株）熊谷営業所	神奈川県	横浜京急バス（株）
	京成バス（株）		川崎鶴見臨港バス（株）
	（株）東京ベイサービス	神奈川県	相鉄バス（株）
	ちばシティバス（株）		（株）江ノ電バス藤沢
	千葉海浜交通（株）	山梨県	富士急湘南バス（株）
	平和交通（株）		山梨交通（株）
	千葉中央バス（株）	山梨県	富士急平和観光（株）
	東武バスイースト（株）		富士急山梨バス（株）
東京ベイシティ交通（株）	富士急行（株）		

※既存事業者：道路運送法に基づき、「一般乗合旅客自動車運送事業」の形態で長距離バスを運行する路線バス事業者。

表 1-2 対象バス事業者【移行事業者】

バス名称	事業者名
O. T. B. ライナー	オリオンツアー
WILLER EXPRESS	ウィラートラベル
キラキラ号	ロータリーエアサービス
ロイヤルエクスプレス	ロイヤルホリデー
ユタカライナー	ユタカ交通
JAMJAMライナー	日本ユース旅行
MKナイトシャトル	MKトラベル
サンシャインエクスプレス	日本案内通信
VIPライナー	平成エンタープライズ
旅の散策ライナー	富士セービングバス
マイエクスプレス	海部観光
さくら観光	さくら観光
スマイルライナー	高知駅前トラベル
コトバスエクスプレス	新日本ツーリスト
アミー号	アミィファクト
NETWORK	アップオン
たびのすけ	マアト
グリーンライナー	丸一観光
中日本ハイウェイバス	ケイ・エス
あおぞらツアー	青木バス
花バス	トラビスジャパン
ムーンスター号	イーグルトラベル
ミルキーウェイエクスプレス	旅クラブジャパン
KBライナー	高速バスツアーズ
パンダ号	弘南バス
ブルーライナー	オーケー商事
ナイトライナー	フジトラベル
グレースライナー	グレーストラベルインターナショナル

※移行事業者：「新高速乗合バス」制度により、旅行業法に基づき「ツアーバス」を企画・主催していた従来の旅行代理店等から「乗合バス」へと移行した事業者。

(2) 収集・整理項目

(1) に示した高速バス事業者が運行するバス路線等の情報について、次表に示す分類により収集・整理を行った。

表 1-3 バス路線・バス停の収集・整理項目

情報項目		収集・整理した内容、分類方法	
路線		路線名・起終点、運行時間帯、運行本数	
バス停	バス停名称	バス停名称	
	バス停位置の特性	主要駅・バスターミナル	・バス停名称で判断
		鉄道駅接続	・バス停名に「駅」がついているバス停、又は駅接続が判明したバス停
		車庫・営業所	・バス停名称で判断
		高速道路上・インターチェンジ周辺	・地図上で判断
		商業施設	・バス停名称で判断
		ホテル	・バス停名称で判断
	空港	・バス停名称で判断	
停車形態	上下線乗降可能、乗車のみ又は降車のみ、上下線×乗降のみ		
駐車場の有無	事業者ホームページ等で駐車場の案内の有無で判断		

### (3) 高速バスターミナル・高速道路上等のバス停の情報収集・整理結果

(2) に示した項目に沿ってバス停の情報を収集し、「高速バスが乗り入れている鉄道駅、バスターミナル」「高速道路上のバス停」「高速バス利用者用の専用駐車場があるバス停」「大規模商業施設と高速バス停の位置」にタイプ分けを行い、それぞれの特徴を整理した。

また、詳細のバス停別一覧については、参考資料 1 及び 2 に示す通りである。

#### ①高速バスが乗り入れている鉄道駅、バスターミナル

- 都心の主要駅への乗り入れが多い。
- 東京多摩地域や神奈川県などの市街地部の駅への乗り入れが多い。
- 大きなターミナルでは、名称の異なる複数のバス停が存在している。

(P10, 参考資料 P1~3, 7~9 を参照)

注) ここでは、バス停名に「バスターミナル、バスセンター、駅」が付与されているバス停を取り上げた。

- ・バスターミナルは東京駅、新宿駅などの山手線ターミナル駅や、横浜駅など大都市の中心部に立地している。このうち、東京駅、新宿駅乗り入れ路線数・便数が突出して多く、2,000 便/日・往復程度の乗り入れがある。また、横浜駅も 80 路線、750 便と多い。
- ・鉄道駅接続以外のバスターミナルでは、水郷潮来、君津、袖ヶ浦など、郊外の高速道路インターチェンジ近傍に立地するバスターミナルが特徴的であり、特に、千葉県で多く立地している。
- ・鉄道ターミナル以外の鉄道駅への乗り入れは、東京多摩地域や神奈川県をはじめ、市街地部で多くみられ、駅周辺からの需要を取り込んでいるものと推察される。
- ・新宿駅では、「新宿高速バスターミナル」「新宿駅 JR 高速バスターミナル」「新宿駅西口」「新宿西口」など、いくつものバス乗り場があり、利用者にとってわかりづらくなっていると推察される。

- ・次には、特に乗り入れの多い新宿駅と東京駅におけるバス停の位置、乗り入れ状況を示す。

#### 【東京駅周辺】

- ・東京駅周辺には、八重洲口の JR 高速バスターミナルをはじめ、9 か所に乗り場が分散立地している。
- ・①東京駅 JR 高速バスターミナルは東京駅八重洲口の直近に位置し、乗り継ぎの利便性は高い。
- ・一方、移行会社が乗り入れている⑨鍛冶橋駐車場は、東京駅八重洲南口から 400m ほど離れており、乗り継ぎの負担が大きい。

#### 【新宿駅周辺】

- ・新宿駅周辺には、新宿高速バスターミナルをはじめ、10 箇所に乗り場が分散している。
- ・乗り入れ本数が最も多い②新宿高速バスターミナルは、上下移動を伴うが、新宿駅西口から近い位置にある。
- ・一方、移行会社の乗り場は、上下移動を伴う上に、新宿駅西口の高層ビル街に乗り場が多いなど駅から遠く、最も遠い新宿中央公園は新宿駅から 1km 以上となっている（但し、一旦、待合所に集合した上で新宿中央公園乗り場へ移動し乗車する。）

表 1-4 東京駅周辺の高速バス停

Sq.	東京駅バス停留所	待合所	運行本数 (往復計)	乗り入れ 事業者数
①	東京駅JR高速バスターミナル (乗：八重洲南口、降：日本橋口)	東京駅JR高速バスターミナル 待合室	990	31
②	京成バス 2 番乗り場 (住友生命八重洲ビル前)	京成高速バスラウンジ	351	11
③	京成バス 3 番乗り場 (共同ビル前)	京成高速バスラウンジ	171	9
④	京成バス 1 番乗り場 (東京建物ビル前)	京成高速バスラウンジ	284	6
⑤	八重洲通り (セブンイレブン日本橋三丁目店前)	—	22	2
⑥	日本橋高島屋	東京VIPラウンジ	28	1
⑦	丸の内北口 (丸の内オアゾ前)	—	74	3
⑧	東京駅南 (東京国際フォーラム前)	—	3	1
⑨	鍛冶橋駐車場	—	184	27



図 1-1 東京駅周辺における高速バス停の位置

出典) 国土地理院地形図、バス事業者ホームページ

表 1-5 新宿駅周辺の高速バス停

Sq.	新宿駅バス停留所	待合所	運行本数 (往復計)	乗り入れ 事業者数
①	新宿駅西口7番	—	25	9
②	新宿高速バスターミナル	新宿高速バスターミナル 地下待合室	450	33
③	新宿駅西口 (小田急ハルク前35番)	—	185	11
④	新宿郵便局前	新宿VIPラウンジ	12	1
⑤	新宿南側バス駐車場	新宿南側バス駐車場 待合所	68	13
⑥	新宿センタービル	新宿センタービルMB1F 待合所	19	6
⑦	新宿駅JR高速バスターミナル (乗：新南口、降：東口)	新宿駅JR高速バスターミナル 待合室	303	17
⑧	新宿ワシントンホテル前/新宿中央公園	SAKURA BUS FLOOR/KB LINER・GRACE LINER待合所 (第二佐山ビル)	41	8
⑨	WILLERバスターミナル新宿西口 (新宿住友ビル内1F)	WILLERバスターミナル新宿西口 待合室	93	4
⑩	新宿中央公園	西新宿高速バス受付センター (東照ビル)	7	1
○	降車専用 (コクーンタワー前)	—	124	



図 1-2 新宿駅周辺における高速バス停の位置

出典) 国土地理院地形図、バス事業者ホームページ

## ②高速道路上のバス停

- 以前から高速バスが運行されていた東名高速、中央道で高速道路上のバス停が多い。
  - 鉄道との乗り継ぎや、周辺が住宅地で需要が見込まれる地域で高速道路上のバス停がみられる。
- (P11, 参考資料 P5, 10 を参照)

- ・高速道路上にバス停がある道路は、東名高速、中央道といった早い時期に供用した高速道路にみられる。
- ・また、常磐道八潮 PA はつくばエクスプレスとの乗継利用を想定して設置されたバス停や、また、駐車場が併設されパーク&バスライド利用も可能なバス停、館山道羽鳥野のように周辺に住宅団地が開発された地域などもある。
- ・一方、高速道路上のバス停における二次交通との乗り継ぎでは、東名向ヶ丘バス停のように案内が充実しているバス停もあるが、多くは双方の案内は図られていないものとみられる。

### 【主な高速道路上のバス停】



図 1-3 中央道日野バス停  
(モノレールとの乗り継ぎが可能)



図 1-4 深大寺バス停  
(地域路線バスのバス停で乗継案内)



図 1-5 常磐道八潮PA  
(TXとの乗り継ぎが可能)



図 1-6 館山道羽鳥野バス停  
(周辺は開発された住宅団地)

資料) 国土地理院地形図

### ③高速バス利用者用の専用駐車場があるバス停

○専用駐車場の併設は、郊外のバス停で多くみられる。

○インターチェンジ近傍のバスターミナル併設型と、集客施設の駐車場の活用型に分けられる。

(P12, 参考資料 P6 を参照)

注) ここでは、バス事業者のホームページ等で高速バス利用者のための専用駐車場が案内されているバス停を取り上げた。

- ・専用駐車場のあるバス停は、茨城県、栃木県、群馬県をはじめ郊外に多く立地している。
- ・駐車場の立地特性として、インターチェンジ近傍のバスターミナルに併設されている駐車場があるほか、市役所等の公共施設、ホテル、大規模商業施設など既存の集客施設の駐車場を利用している形態もある。

#### 【専用駐車場がある主なバス停】



図 1-7 東関東自動車道潮来 I C (水郷潮来バスターミナル)

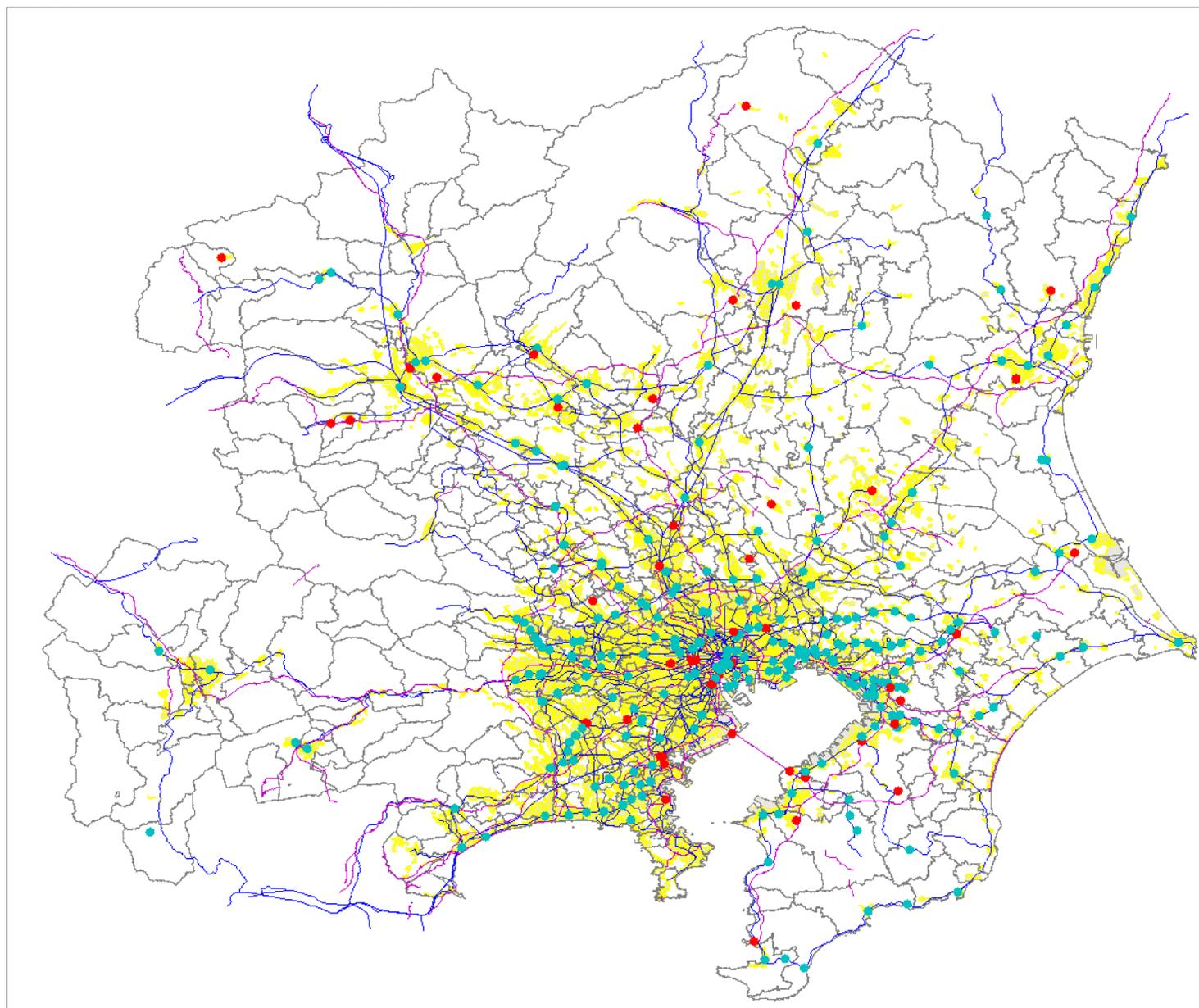
### ④大規模商業施設に併設しているバス停

○東関東自動車道や東北道方面のアウトレットモール等に併設されている高速バス停が多い。

(P13、参考資料 P10 を参照)

- ・東関東自動車道や東北道方面で、高速バスが乗り入れている商業施設が多く立地している。
- ・この中には、広域からの集客を見込むアウトレットモールや、地域の大規模商業施設に高速バス停が併設されている例が多い。

■ 高速バスが乗り入れている鉄道駅、バスターミナル、バスセンター

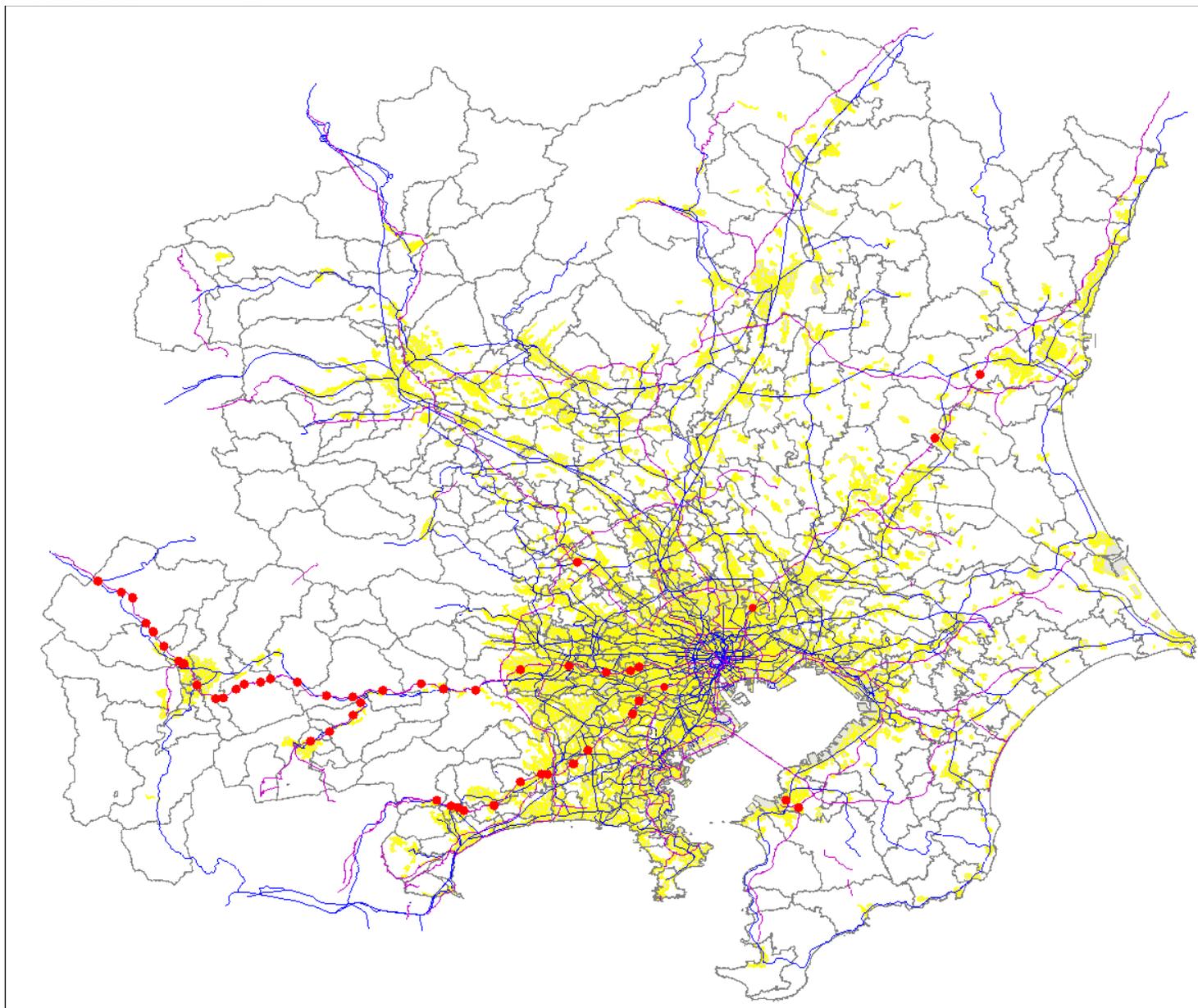


※バス停名に「駅」、「バスターミナル」、「バスセンター」がついているバス停を対象。

凡 例

	高速バスが乗り入れている鉄道駅
	高速バスが乗り入れているバスターミナル、バスセンター
	高速道路、一般有料道路
	鉄道路線
	用途地域
	市区町村境

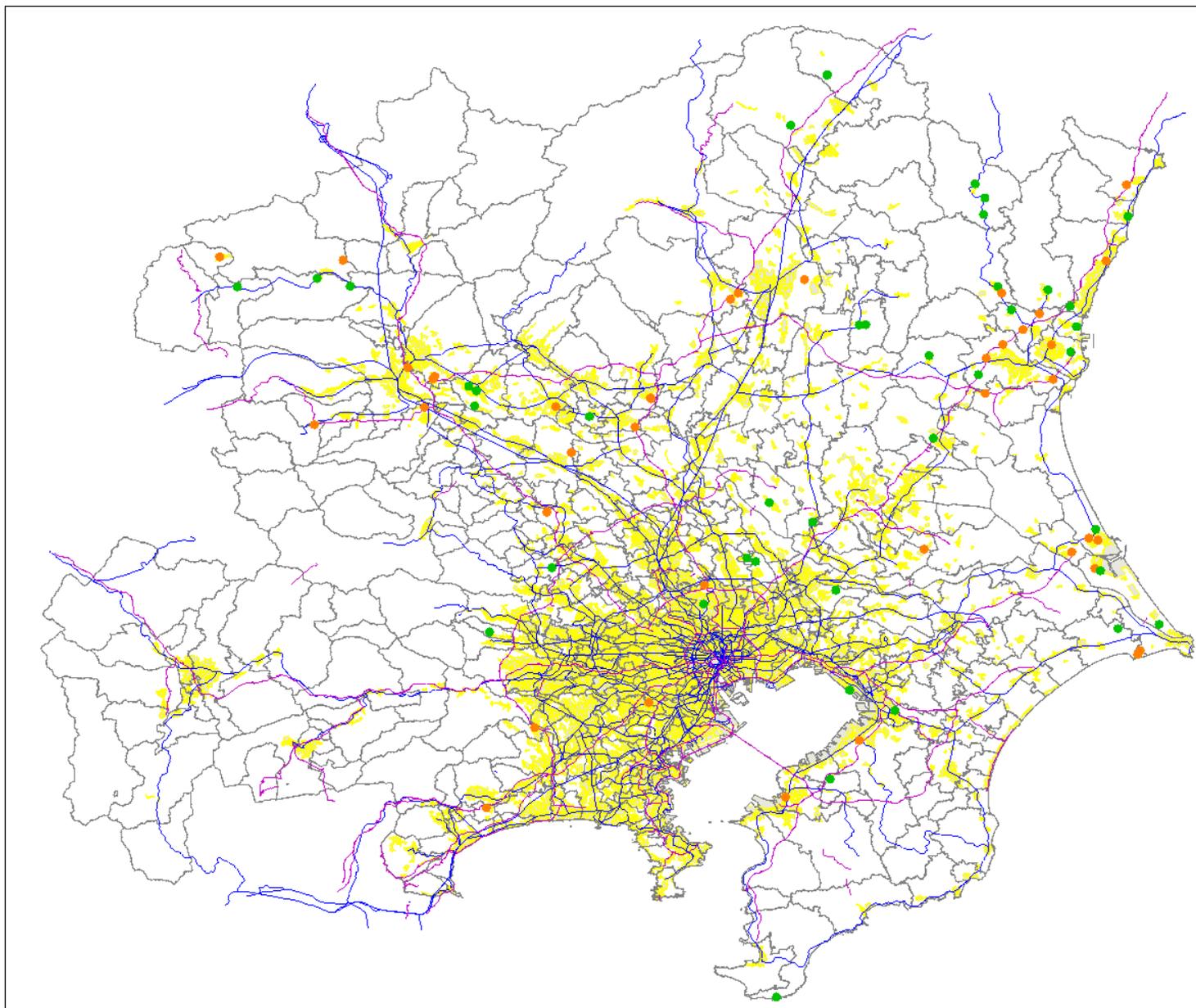
■ 高速道路上のバス停



凡 例

●	高速道路上のバス停
—	高速道路、一般有料道路
—	鉄道路線
■	用途地域
—	市区町村境

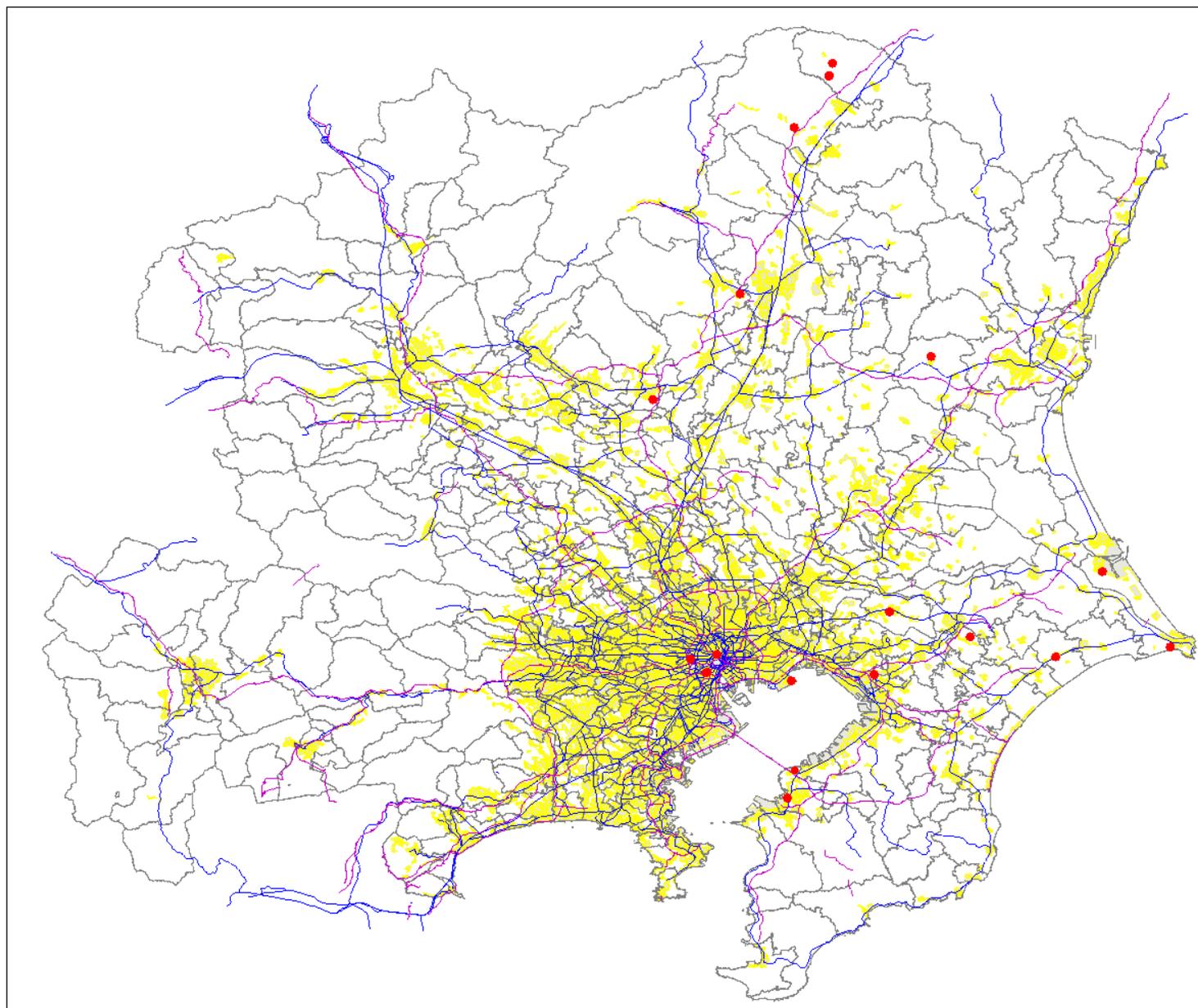
■ 高速バス利用者用の専用駐車場があるバス停



※事業者等ホームページにて専用駐車場があることを記載しているバス停を対象。

凡 例	
● (Green)	無料専用駐車場の ある高速バス停
● (Orange)	有料専用駐車場の ある高速バス停
— (Purple)	高速道路、一般有 料道路
— (Blue)	鉄道路線
■ (Yellow)	用途地域
— (Grey)	市区町村境

■大規模商業施設に併設している高速バス停



※バス停名に商業施設名がついているバス停、地図上で商業施設への併設を確認したバス停を対象。

凡 例

●	大規模商業施設に併設している高速バス停
— (purple)	高速道路、一般有料道路
— (blue)	鉄道路線
■ (yellow)	用途地域
— (grey)	市区町村境

## 1-2. ターミナル・高速道路上等のバス停の乗継上の課題の抽出

1-1. で収集・整理した高速バスターミナル及び高速道路上等のバス停について、タイプごとに乗継上の課題を整理した。

### (1) 高速バスが乗り入れている鉄道駅、バスターミナル

- ・新宿など大きなターミナルでは、いくつものバス乗り場が分散立地し、名称もそれぞれに異なっていることから、利用者にとって非常にわかりづらい状況となっている。
- ・東京駅や新宿駅など都心の鉄道ターミナル駅の周辺に立地しているバスターミナル、バス停は、駅から離れた位置にバス停があるところもあり、乗り継ぎにおける移動の負担が大きい。
- ・また、駅からバス停への道順はバス事業者のホームページなどを通じて周知されているが、建物が密集し人通りが多い中を移動する場合もあり、わかりやすさの点で問題があるとみられる。

○以上から、都心における高速バスターミナル・バス停と鉄道駅との乗継状況の現状を把握し、乗り場の集約の必要性、移動利便性や案内表示の改善の必要性とその方向性を検討することが必要と考えられる。

### (2) 高速道路上のバス停

- ・高速道路上のバス停では、鉄軌道や一般道路を走行する地域路線バスと乗り継ぎが可能とみられるバス停がある。
- ・このうち、乗り継ぎの案内表示があるバス停も存在するが、現地の確認等によると、高速道路上のバス停、乗継先の地域路線バスとも案内表示のないバス停が多いように見受けられる。
- ・高速道路上のバス停の利用は、全体からみれば少ないと思われるが、地域路線バスや鉄軌道との乗り継ぎが可能であることや、乗継先の簡単な経路程度の情報提供は必要と考えられる。

○以上から、高速道路上における乗継案内の現状を把握するとともに、改善の方向性を検討していくことが必要と考えられる。

### (3) 高速バス利用者用の専用駐車場があるバス停

- ・高速バス利用者のための専用駐車場は、主として郊外に立地がみられる。
- ・郊外は自家用車が主要な交通手段であり、駐車場を不足なく確保することが必須と考えられる。

○以上から、郊外におけるパーク&バスライドの利用実態と運用状況、施設整備状況を把握し、改善の必要性の有無と改善の方向性を検討することが必要と考えられる。

### (4) 大規模商業施設と高速バス停の位置

- ・郊外を中心にアウトレットモールや大規模商業施設に併設された高速バス停が存在している。
- ・これらの商業施設とその周辺は、今後、地域の核となりうる地域であるとともに、バスの乗り入れにより交通結節点の形成が見込まれる地域でもある。

○そのため、大規模商業施設へ高速バス停を併設させている事例について、バス停設置上の課題の有無、条件等を把握し、今後のバス停併設の可能性を検討することが必要である。

## 2. ターミナル・高速道路上等のバス停の乗継環境に対する利用者ニーズの把握

### 2-1. 利用者ニーズ把握の目的

#### (1) ニーズ把握の目的と視点

ターミナル・高速道路上等のバス停における現在の乗継環境の課題を明らかにするとともに、改善の方向性を検討することを目的に、利用者ニーズの把握を行うこととした。

乗り継ぎにおける利用者ニーズを捉えるため、次に掲げる視点を設定した。

- ①「乗り継ぎにおける移動のしやすさ、快適性」
  - ⇒ 移動の負担の少なさ、バス待ち時の快適性
- ②「乗り継ぎのわかりやすさ」
  - ⇒ 他交通機関→高速バス、高速バス→他交通機関で把握
- ③「他の交通機関との乗り継ぎにおける高い利便性の確保」
  - ⇒ 乗継ぎしやすい運行ダイヤ

#### (2) ニーズ把握の方法

利用者ニーズを把握するため、高速バスの利用者に対するアンケートを実施した。

アンケートは、調査票を配布し記入後郵送で回収する方法と、市民意識調査の一環として実施するインターネットアンケート手法の2通りを採用し、それぞれに集計・分析を行うこととした。

## 2-2. 調査票配布の対象とするターミナルの選定と乗継環境の現状把握

### 2-2-1. 調査票配布の対象とするターミナルの選定

調査票配布によるアンケートについては、関東運輸局管内のバス停に対するニーズを広く把握するため、各方面へアクセスする高速バスが集中する都心のターミナルを対象に実施することとした。

なお、都心にはいくつかのターミナルが存在するが、次に示す理由により、東京駅と新宿駅周辺の高速バスターミナル・高速バス乗り場を対象とした。

- 東京駅、新宿駅は、高速バスの乗り入れ路線数、乗り入れ運行本数が突出して多い。
- 特に新宿駅西口では、高速バス乗り場が広く分散立地しており、課題が多いと考えられる。
- 後述の通り、郊外側のバスターミナルを運営している団体及び乗り入れているバス事業者へヒアリングを行うが、そのバスターミナルを結ぶ路線が東京駅を発着地としている。

表 2-1 東京駅・新宿駅のターミナル現状とアンケート対象とした理由

選定対象	ターミナル現状			選定理由
	路線数	運行本数 (往復)	概況	
東京駅	177	2,035	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前にバスターミナルがある一方、道路上のバス停から出発するバスも多く、バス停が分散している。</li> <li>・現在、集約化された BT 施設が未整備である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り入れ路線数、運行本数が多い。</li> <li>・郊外側の BT の候補として考えている君津 BT、市原鶴舞 BT に向かうバス(日東交通)が乗り入れている。</li> </ul>
新宿駅	183	1,326	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前にバスターミナルがある一方、道路上のバス停から出発するバスも多く、バス停が分散している。</li> <li>・現在、集約化されたバスターミナル施設が整備されているが、乗り入れは一部の事業者に限定されており、特に、移行会社のバスターミナル・乗り場は分散立地している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BT の中で乗り入れている路線数が最も多い。</li> <li>・現状から見て、改善の検討対象として最適。</li> </ul>

## 2-2-2. 現地踏査による対象ターミナルの乗継環境の把握

利用者ニーズの把握にあたり、東京駅及び新宿駅周辺の高速バスターミナル・高速バス乗り場における乗継環境やターミナルの施設・設備の整備現状について現地踏査により把握した。

### (1) 把握項目

把握した項目は次に示す通りである。なお、これら以外に設置している施設・設備、実施しているサービスがあれば、それらも把握することとした。

表 2-2 高速バスターミナル・高速バス乗り場の乗継環境等の把握項目

区分		把握項目
ターミナル・乗り場の形態		○以下の形態により分類 ・専用バスベイ ・道路上のバス停(自社、既存路線バス供用) ・駐車場の活用(ビル等の敷地内、遊休地の活用)
駅～バス乗り場の乗継案内の有無		○方法、方向により、案内の有無を確認 ・鉄道駅からの案内標識、案内板 ・鉄道駅への案内標識、案内板 ・案内スタッフ等による対応
バス乗り場へのバリアフリー施設の有無		・エスカレーター、エレベーターの設定の有無
バス乗り場に設置している施設・設備の有無	乗車券の発券	○以下の施設・設備、サービスの有無 ・窓口 ・券売機 ・自動チェックイン機
	バス待ち施設	○以下の施設・設備の有無 ・待合室 ・バス停屋根 ・バス停ベンチ
	案内機能	○以下の施設・設備、サービスの有無 ・案内所 ・案内板 ・行き先・乗り場などの案内放送 ・電光掲示板等によるバス運行情報
	利便施設	○以下の施設・設備、サービスの有無 ・公衆無線LAN(Wi-Fi) ・コンビニエンスストア、売店 ・自動販売機 ・ドリンクサービス ・クローク ・コインロッカー ・宅配サービス ・インターネット利用サービス ・携帯電話充電器
	休憩施設	○以下の施設・設備、サービスの有無 ・トイレ ・パウダールーム、更衣室 ・シャワー室 ・テレビ ・喫煙所

(2) 現地踏査結果

(1)に示した把握項目の有無等に関する現地踏査の実施結果を次に示す。

■東京駅周辺の高速バスターミナル・高速バス乗り場の現地確認結果

事業者分類	Sq.	バス停留所	管理会社・幹事会社 (※バス停等の管理運営)	待合所・集合場所のみ		バス停種別		乗換案内		バリアフリー エレベーター エスカレーター	発券		バス待ち施設		案内機能		利便施設							休憩施設			備考	特記事項									
				専用バスベイ	道路上バス停(自社)	道路上バス停(既存路線バス供用)	駐車場活用(ビル等敷地)	駐車場活用(遊休地活用)	鉄道駅からの案内標識、案内板		鉄道駅への案内標識、案内板	案内スタッフ等による対応	窓口	券売機	自動チケットイン機	待合室	バス停屋根	バス停ベンチ	案内所	行き先・乗り場などの案内放送	電光掲示板等によるバス運行情報	案内板	公衆無線LAN(Wi-Fi)	コンビニエンスストア	売店	自動販売機			ドリンクサービス	クローク	コインロッカー	宅配サービス	インターネット利用サービス	携帯電話充電器	トイレ	パウダールーム・更衣室	シャワールーム
既存バス事業者	①	東京駅JR高速バスターミナル(乗り場:八重洲南口)	ジェイアールバス関東	○			○	○	平面移動	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○				
		東京駅JR高速バスターミナル(降り場:日本橋口)	ジェイアールバス関東	○					平面移動					○																							
	②	京成高速バスラウンジ(1,2F)	京成バス	○				○	平面移動			○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	営業時間 4:00~2:00	終電到着で深夜便出発までの間の滞在利用が多い。日中の利用は少ない。
	③	京成バス1番乗り場(東京建物ビル前)	京成バス		○			※	平面移動			○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	※京成高速バスラウンジに乗り場案内あり。	
	④	京成バス2番乗り場(住友生命八重洲ビル前)	京成バス		○			※	平面移動			○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑤	京成バス3番乗り場(共同ビル前)	京成バス		○			※	平面移動			○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
移行会社	⑥	八重洲通り(セブンイレブン日本橋三丁目店前)	東北急行バス		○				平面移動					○						※															※コンビニはバス停正面にあり。		
	⑦	東京VIPラウンジ	平成エンタープライズ	○				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	※	△		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	※ビル内にコンビニあり・足湯サービスあり
	⑧	東京駅鍛冶橋駐車場	O.T.B				○	○	平面移動				△	○									○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

・バリアフリー施設の有無は駅改札口との移動の場合。

前面開放のシェルター型



## 2-3. アンケート実施概要

### 2-3-1. 調査票配布によるアンケートの実施概要

#### (1) 実施概要

利用者アンケートの実施概要を次に示す。

表 2-3 高速バス利用者アンケート調査概要

目的	利用者から見た高速バスのバス停やバスターミナルでの乗継上の問題点や課題、ニーズを把握する。
対象者	東京駅、新宿駅の高速バスターミナルや周辺の高速度バス乗り場を利用する高速バス利用者。(各駅 2,000 枚ずつ配布)
調査方法	利用者が高速バスに乗車する際(一部便では、降車時)に、調査員が手渡しで配布し、後日郵送により回収する。
調査期間	配布：平成 26 年 12 月 25 日(木) 概ね 6:00~23:00 回収：平成 27 年 1 月 5 日(月) までに投函
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用した高速バスについて(名称、利用目的、アクセス・イグレス交通手段、利用頻度等)</li><li>・バスを選んだ理由</li><li>・高速バスの乗り換え状況に関する満足度</li><li>・乗り換え時の要望</li><li>・回答者の属性(性別、年齢、住所、職業)</li></ul>

#### (2) 調査票の作成

アンケート調査票を次に示す。

調査票は質問項目の分量と文字の見やすさを勘案し、B4サイズで作成した。

## 「高速バスに関するアンケート調査」ご協力のお願い

皆様には、日頃から交通行政の推進にご理解とご協力をいただきありがとうございます。

現在、高速バスの利用においては、鉄道など他の交通機関との乗りかえに不便な箇所があるなど、乗りかえの利便性を向上する必要があると考えております。

そこで国土交通省関東運輸局では、高速バスの乗りかえ利便性を向上するための必要な改善策を検討することを目的に、利用者の方々にアンケートを実施することになりました。

ご多忙中のところお手数をおかけしますが、より良い高速バス利用環境の実現のため、調査の趣旨をご理解いただき、**平成27年1月5日(月)までにポストへ投函**いただきますようお願い致します。

**(※バス車内での回収は致しません。)**

なお、お答えいただいた結果は、本目的以外に使用することは一切ありません。

平成26年12月

国土交通省 関東運輸局 企画観光部

【アンケートに関するお問い合わせ先】 調査受託会社:株式会社ライテック 担当:谷口、芝海 TEL:03-5227-1864(直通)

### 問1 このアンケートを受け取ったときのことについてお答えください。

ご利用のバス	バス名称または会社名 ( )
バスの出発時刻	午前・午後 時 分発 ※午前・午後はどちらかに○
乗車・降車のバス停名	(乗車: ) ⇒ (降車: )
バスをご利用した主な目的 (1つだけ選んでください)	1. 帰省 2. 業務 3. 買物 4. 観光・レジャー 5. 通勤・通学 6. その他 ( )
出発地からバスにご乗車するまでの交通機関 (1つだけ選んでください) ※複数乗り継いだ場合は、直前の交通機関	1. 鉄道 ( 線 ) を利用 2. 別のバスを利用 (一般路線バス、コミュニティバス、他の高速バス) 3. その他の交通機関を利用 (自動車で送迎、タクシー・ハイヤー) 4. その他の交通機関を利用 (自動車やバイクで駐車場に駐車) 5. 出発地から徒歩でバス停まで来た
バスを降りたあとの目的地までの交通機関 (1つだけ選んでください) ※複数乗り継いだ場合は、降車直後の交通機関	1. 鉄道 ( 線 ) に乗りかえ 2. 別のバスに乗りかえ (一般路線バス、コミュニティバス、他の高速バス) 3. その他の交通機関 (自動車での迎え、タクシー・ハイヤー) 4. その他の交通機関 (駐車場に停めておいた自動車を利用) 5. バス停から徒歩で目的地へ向かった
高速バスをどの程度利用しますか? (今回利用したバス路線以外も含めて)	1. 週に1回以上 2. 月に数回 3. 年に数回 4. はじめて 5. その他 ( )

### 問2 ご乗車したバスを選んだ理由やバスを選ぶ際に重視する点をお答えください。(あてはまるもの全てに○)

1. 料金が安いこと。
2. 出発時刻や到着時刻が行動予定と一致すること。
3. 安全性が信頼できること。
4. バスに乗車する際、他の交通機関からの乗りかえが便利なこと。
5. バスを降りたあと、他の交通機関への乗りかえが便利なこと。
6. 目的地が、降りるバス停から近いこと。
7. バス車両の乗車が快適であること (ゆったりとした座席など)。
8. バス車両の設備やサービスが充実していること。⇒重視する設備やサービス内容: ( )
9. バス停留所が快適であること (待合所でゆったりと待つことができるなど)。
10. バス停留所の設備やサービスが充実していること。⇒重視する設備やサービス内容: ( )
11. その他 ( )



(3) 配布・回収結果

東京駅・新宿駅とも 2,000 票ずつ配布し、回収票数はそれぞれ 340 票（回収率：17.0%）、281 票（同：14.1%）と合計で 621 票（同：15.5%）が回収された。

また、乗車・降車のバス停名から、東京駅・新宿駅の乗車が 87.0%、降車が 12.7%であった。

表 2-4 配布・回収状況

配布駅	配布票数 (票)	回収票数 (票)	回収率
東京駅	1,500	340	22.7%
新宿駅	1,500	281	18.7%
総計	3,000	621	20.7%

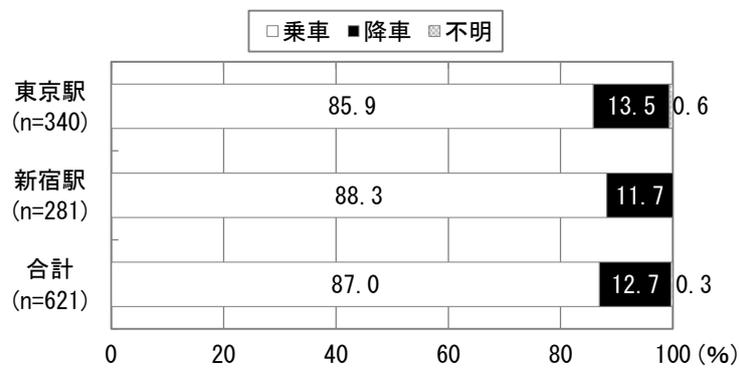


図 2-1 駅別・乗車降車別回収結果

## 2-3-2. Webによるアンケートの実施概要

### (1) 実施概要

Webで行う「交通等に対する市民意識調査」において、平成25年8月以降に高速バスを利用した回答者を対象に高速バスに関するアンケート調査を実施した。その概要を以下に示す。

表 2-5 Webによる市民意識調査での高速バス利用者アンケート調査概要

目的	利用者から見た高速バスのバス停やバスターミナルでの乗継上の問題点や課題、ニーズを把握する。
対象者	後述する交通等に対する市民意識調査（回答者数：2,000人）で、平成25年8月以降に高速バスを利用したと回答した379人を対象とした。
調査方法	インターネットリサーチ事業者のモニターを対象とした、インターネットアンケート
調査期間	平成27年1月16日（金）～1月21日（水）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用した高速バスについて（名称、利用目的、アクセス・イグレス交通手段、利用頻度等）</li><li>・バスを選んだ理由</li><li>・高速バスの乗り換え状況に関する満足度</li><li>・乗り換え時の要望</li><li>・回答者の属性（性別、年齢、住所、職業）</li></ul>

### (2) 質問内容の作成

Webによるアンケートは、調査票配布によるアンケートと比較ができるよう、ほぼ同じ質問内容とした。次には質問内容を示す。

【Webによるアンケートの質問内容】

\*\*\*\*\*

問 14 高速バスの利用に関して、お伺いします。

問 14-1 平成25年8月以降に高速バス(貸切バスは除く)を利用されましたか。

- |          |           |
|----------|-----------|
| ①利用した    | →問 14-2 へ |
| ②利用していない | →問 15 へ   |

問 14-2 利用した高速バスのことについて、お伺いします。

※平成 25 年 8 月以降、複数回利用した場合は、最近のことについてお答えください。

(1)ご利用した高速バスの会社名またはバス名称をお書きください。	( 記述 )
(2)高速バスの出発時刻	午前・午後( )時( )分発
(3)乗車・降車のバス停名	(乗車: )⇒(降車: )
(4)高速バスをご利用した主な目的を1つだけ選んでください。	①帰省 ②業務 ③買物 ④観光・レジャー ⑤通勤・通学 ⑥その他(自由回答)
(5)出発地から高速バスに乗車するまでの交通機関を1つだけ選んでください。 ※複数乗り継いだ場合は、直前の交通機関	①鉄道( )線を利用 ②他のバスを利用(一般路線バス、コミュニティバス、他の高速バス) ③その他の交通機関を利用(自動車で送迎、タクシー・ハイヤー) ④その他の交通機関を利用(自動車やバイクで駐車場に駐車) ⑤出発地から徒歩・自転車でバス停まで行った
(6)バスを降りたあとの目的地までの交通機関を1つだけ選んでください ※複数乗り継いだ場合は、降車直後の交通機関	①鉄道( )線に乗りかえ ②別のバスに乗りかえ(一般路線バス、コミュニティバス、他の高速バス) ③その他の交通機関(自動車での迎え、タクシー・ハイヤー) ④その他の交通機関(駐車場に停めておいた自動車を利用) ⑤バス停から徒歩・自転車で目的地へ向かった
(7)高速バスをどの程度利用していますか?	①週に1回以上 ②月に数回 ③年に数回 ④その時が初めて ⑤その他(自由回答)

問 14-3 ご乗車したバスを選んだ理由やバスを選ぶ際に重視する点をお答えください。(複数回答)

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>①料金が安いこと。</li> <li>②出発時刻や到着時刻が行動予定と一致すること。</li> <li>③安全性が信頼できること。</li> <li>④バスに乗車する際、他の交通機関からの乗りかえが便利なこと。</li> <li>⑤バスを降りたあと、他の交通機関への乗りかえが便利なこと。</li> <li>⑥目的地が、降りるバス停から近いこと。</li> <li>⑦バス車両の乗車が快適であること(ゆったりとした座席など)。</li> <li>⑧バス車両の設備やサービスが充実していること。⇒重視する設備やサービス内容:(自由回答)</li> <li>⑨バス停留所が快適であること(待合所でゆったりと待つことができるなど)。</li> <li>⑩バス停留所の設備やサービスが充実していること。⇒重視する設備やサービス内容:(自由回答)</li> <li>⑪その他(自由回答)</li> </ul> |
|--|

問 14-4 高速バスへ乗りかえる時の状況に関して、あなたの考え方に合うものをお答えください。

1)高速バスに接続する鉄道や路線バス等の運行サービス	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない
2)バスターミナル、バス停までの間の道順・案内のわかりやすさ	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない
3)バスターミナル、バス停までの間の距離、移動時間	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない
4)バスターミナル、バス停までの間のエスカレーター・エレベーターの設置状況	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない
5)乗車したバスターミナル、バス停の設備やサービス	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない
6)降りたバス停から、乗りかえ先(鉄道、他のバス停等)や目的地への道順・案内のわかりやすさ	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない
7)降りたバス停から、乗りかえ先の鉄道駅や他のバス停への距離、移動時間	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない
8)降りたバス停から、乗りかえ先(鉄道、他のバス停等)や目的地への移動でのエスカレーター・エレベーターの設置状況	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない
9)降りたバスターミナル、バス停の設備やサービス	①満足 ②やや満足 ③やや不満 ④不満 ⑤どちらでもない

問 14-5 高速バスへ乗りかえる時、あれば良いと思う設備やサービスをお答えください。(複数回答)

※利用したバスターミナル・バス停に、すでにある設備やサービスでも、それが必要なものと思う場合は、○をつけてください。

(1)都心部や中心都市のバスターミナルにあれば良いと思う設備やサービスを選んでください。	①鉄道駅などとバスターミナルとの間の案内標識、案内板 ②エスカレーター、エレベーター ③待合室 ④案内所 ⑤行き先・乗り場などの案内放送 ⑥電光掲示板などによるバス運行情報 ⑦公衆無線LAN(Wi-Fi) ⑧コンビニエンスストア、売店、自動販売機 ⑨コインロッカー ⑩宅配サービス ⑪トイレ ⑫パウダールーム ⑬シャワー室 ⑭その他(自由回答)
(2)主に郊外のバスターミナル、バス停にあれば良いと思う設備やサービスを選んでください。	①乗りかえ先の鉄道や路線バスまでの案内標識、案内板 ②バス停の屋根、ベンチ、待合所 ③公衆無線LAN(Wi-Fi) ④トイレ ⑤商業施設(スーパー、コンビニエンスストアなど) ⑥バス利用者用の駐車場 ⑦一般路線バスとの接続 ⑧乗りかえ先の鉄道、路線バスとの運賃の乗継割引 ⑨乗りかえを考慮した鉄道、路線バスの運行ダイヤ ⑩その他(自由回答)

問 15 ご自身のことについて、お伺いします。当てはまるものを選択してください。

問 15-1 ご職業をお答えください	①会社員 ②公務員 ③自営業 ④学生 ⑤パート・アルバイト ⑥主婦/主夫 ⑦無職 ⑧その他(自由回答)
問 15-2 通勤・通学されている方は、通勤・通学先を市区町村までお答えください	都道府県 市区町村

\*\*\*\*\*

### (3) 回収結果

「交通等に対する市民意識調査」では、2,000 サンプルを回収したが、このうち、高速バスに関する質問に回答のあったサンプルは 379 票であった。

## 2-4. アンケート集計・分析結果

### (1) 調査対象者の属性

#### ① 性別

○調査票配布アンケート、Web アンケートとも男女比は概ね半々である。

#### 【調査票配布アンケート】

- ・回答者の性別は、男性が 49.3%、女性が 46.4% とほぼ同数となっている。
- ・東京駅は、男性 55.0% と男性がやや多く、新宿駅では女性が 53.0% とやや多くなっている。

#### 【Web によるアンケート】

- ・回答者の性別は、男性が 50.7%、女性が 49.3% とほぼ同数となっている。

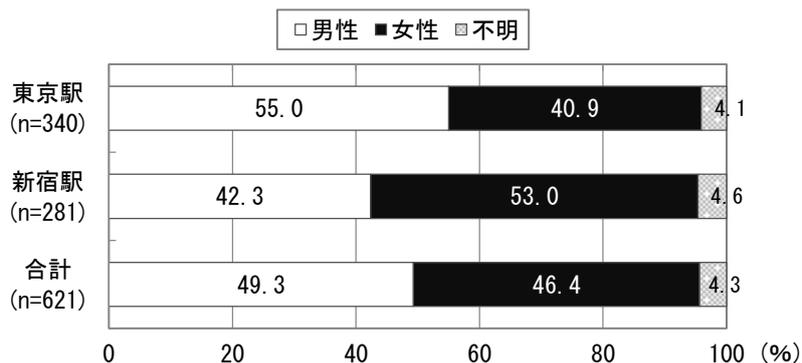


図 2-2 回答者の性別構成比 【調査票配布アンケート】

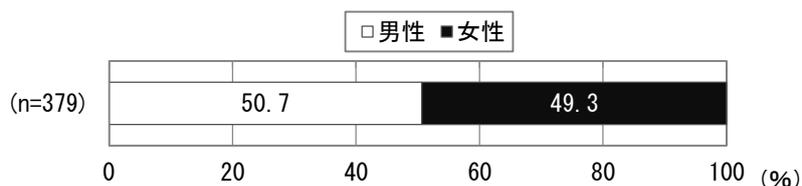


図 2-3 回答者の性別構成比 【Web によるアンケート】

## ② 年齢階層

- 調査票配布アンケートでは中高年層の回答が多く、Web アンケートでは若い世代の回答が多い。
- 調査票配布アンケート、Web アンケートとも女性は若い世代の回答者割合が男性よりも高い。

### 【調査票配布アンケート】

- ・回答者の年齢階層は、40・50歳代が両駅とも40%強となっており、次いで60歳代が25%程度となっており、中高年層が多くなっている。
- ・性別では、女性のほうが20歳代以下の割合が高い。

### 【Webによるアンケート】

- ・回答者の年齢階層は、20歳代以下が31.7%と最も多く、次いで30歳代が23.5%、40・50歳代が22.7%となっている。
- ・男女別では、女性の方が20歳代以下と60歳以上の割合が高い。

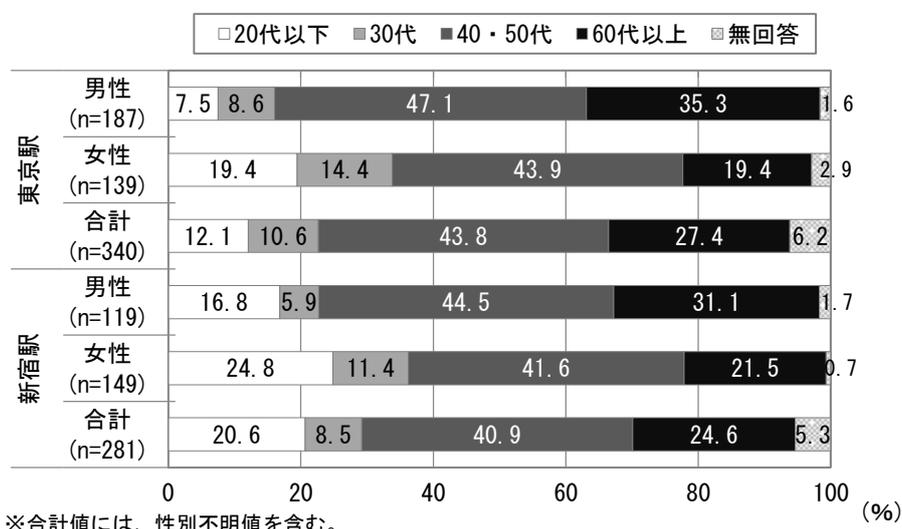


図2-4 回答者の性・年齢階層別構成比 【調査票配布アンケート】

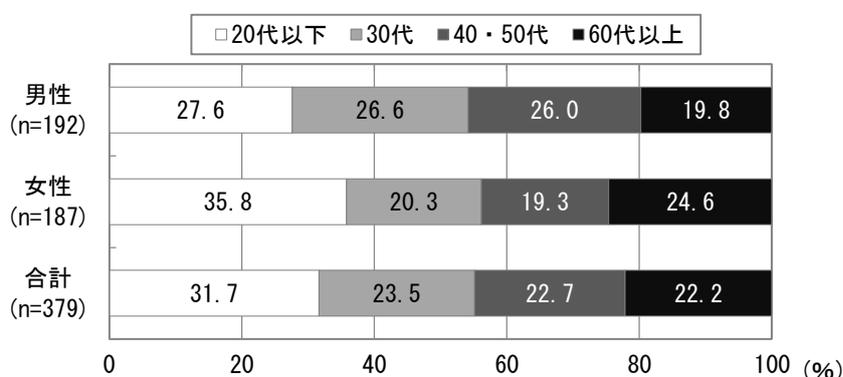


図2-5 回答者の性・年齢階層別構成比 【Webによるアンケート】

### ③ 居住地

○調査票配布アンケートでは、関東居住者のほか北陸・中部居住の回答者が多い。  
 ○Web アンケートでは概ね各都県から万遍なく回答が得られた。

#### 【調査票配布アンケート】

- ・回答者の居住地は両駅とも関東が多く、次いで北陸・中部が多くなっている。
- ・東京駅では、関東が 81.2%と大半を占めているが、新宿駅では 58.7%となっており、関東以外の利用者が多くなっている。
- ・関東内の内訳は、東京駅では茨城県が 33.7%と最も多く、次いで千葉県の 32.6%、東京都の 21.7%となっているのに対して、新宿駅では東京都が 46.1%と半数近くを占め、次いで山梨の 23.6%、神奈川県 of 12.1%となっている。

#### 【Web によるアンケート】

- ・回答者の居住地は、神奈川県と茨城県の 18.7%と最も多く、次いで千葉県の 15.3%となっているが、各都県からの利用者となっている。

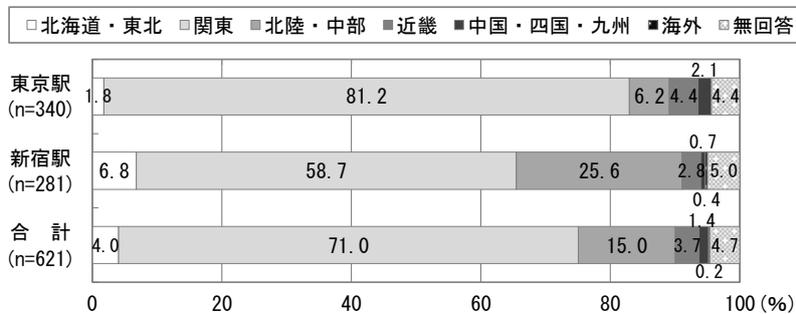


図 2-6 回答者の居住地 【調査票配布アンケート】

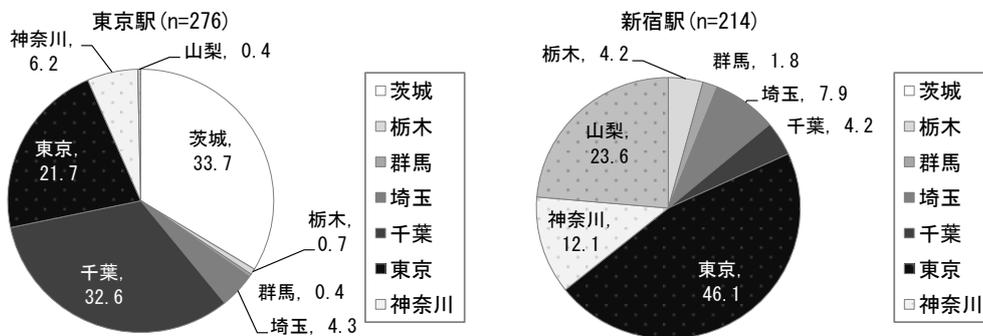


図 2-7 回答者の居住地（関東地域内） 【調査票配布アンケート】

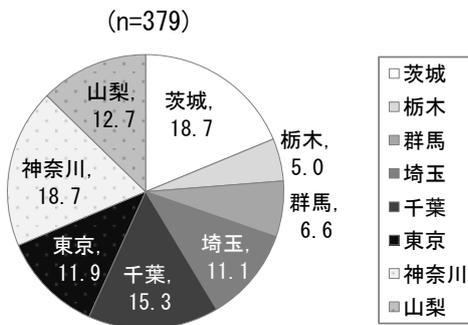


図 2-8 回答者の居住地 【Web によるアンケート】

④ 職業

- 調査票配布アンケート、Web アンケートとも会社員の回答者が多い。
- 調査票配布アンケートのうち東京駅では会社員、新宿駅では学生回答者の割合が高い。

【調査票配布アンケート】

- ・回答者の職業は、会社員が 38.3%と最も多く、次いで主婦・主夫が 11.8%、学生が 11.4%となっている。
- ・駅別では、東京駅では会社員の割合が高く、新宿駅では学生の割合が高くなっている。

【Web によるアンケート】

- ・回答者の職業は、会社員が 41.4%と最も多く、次いで主婦／主夫の 14.5%となっている。

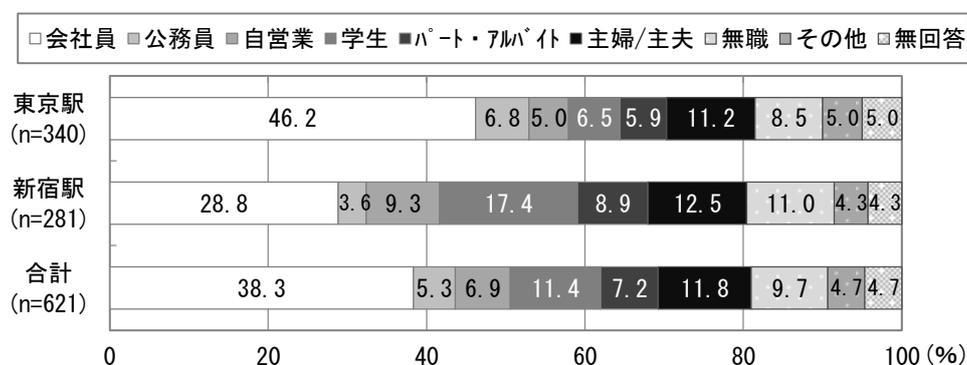


図 2-9 回答者の職業 【調査票配布アンケート】

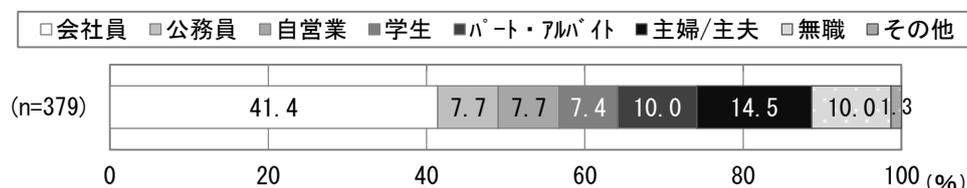


図 2-10 回答者の職業 【Web によるアンケート】

## (2) 利用状況

### ① 利用路線、利用高速バス

○調査票配布アンケートの東京駅、Web アンケートでは関東内発着の高速バス利用が多く、新宿駅では関東と地方を結ぶ高速バスの利用が多い。

#### 【調査票配布アンケート】

- ・回答者が利用した高速バスは、東京駅では、関東地域内の路線が 75.9%と半数以上を占め、新宿駅では、関東とその他の地域間が 71.5%となっている。
- ・東京駅では「鹿島～東京駅」が最も多く、次いで「浜松町・東京駅～君津駅・青堀駅線」、「つくば～東京駅線」、「東名ハイウェイバス」などが多い。
- ・新宿駅では「新宿～松本線」が最も多く、次いで「諏訪・岡谷～新宿線」、「甲府～新宿線」、「富士五湖～新宿線」といった中央高速道路利用の高速バスが中心となっている。

#### 【Web によるアンケート】

- ・回答者が利用した高速バスは、関東地域内の路線が 62.0%と半数以上を占め、次いで関東とその他の地域間の路線が 32.7%、その他の地域間の路線が 5.3%となっている。

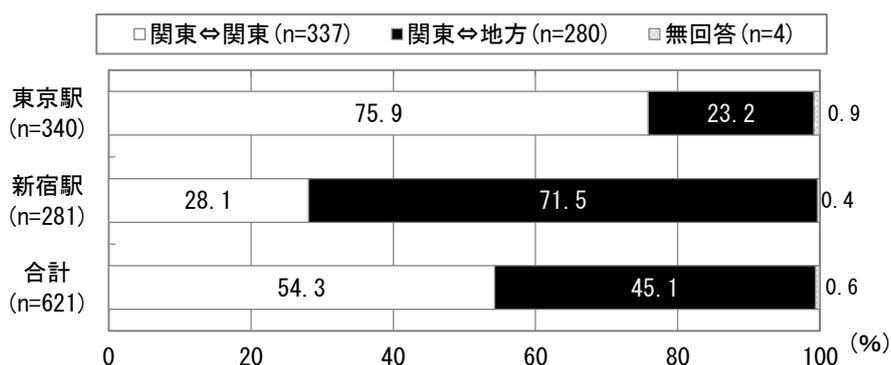


図 2-1 1 回答者が利用した高速バス【調査票配布アンケート】

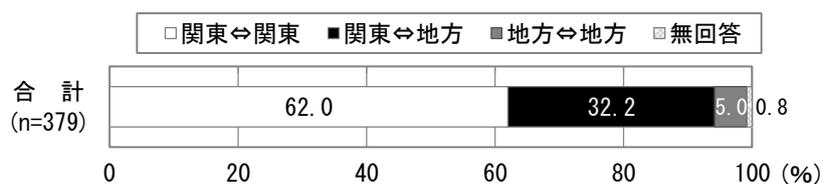


図 2-1 2 回答者が利用した高速バス【Web によるアンケート】

表 2-6 調査票を受取時の利用路線<東京駅> 【調査票配布アンケート】

路線名	運行会社	回答数
鹿島～東京駅線(かしま号)	関東鉄道/JRバス関東/京成バス	69
浜松町・東京駅～君津駅・青堀駅	京成バス/日東交通	38
つくば～東京駅線(つくば号)	関東鉄道/JRバス関東	33
東名ハイウェイバス	JRバス関東/JR東海バス	31
水戸～東京駅線(みと号)	関東鉄道/JRバス関東/茨城交通	26
ひたち号	日立電鉄交通サービス/JRバス関東	13
岩井・水海道・守谷～東京駅線	関東鉄道/関鉄パープルバス	11
勝田・東海線	茨城交通	10
東雲車庫・東京駅～木更津駅・君津製鐵所	京成バス/日東交通	10
房総なのはな号	JRバス関東/日東交通	10
いわき号	東武バスセントラル/新常磐交通/JRバス関東	8
匝瑳・富里～東京駅線	千葉交通/JRバス関東	6
シーサイドライナー	ちばフラワーバス	6
プレミアム昼特急号	JRバス関東/西日本JRバス	6
東雲車庫・東京駅～木更津駅・イオンモール木更津	京成バス/日東交通	5
VIPライナー101便	平成コミュニティバス	5
合計		340

表 2-7 調査票を受取時の利用路線<新宿駅> 【調査票配布アンケート】

路線名	運行会社	回答数
新宿～松本線	京王バス/アルピコ交通	38
諏訪・岡谷～新宿線	山梨交通/富士急行/JRバス関東/京王/アルピコ交通	34
甲府～新宿線	山梨交通/富士急行/京王	29
富士五湖～新宿線	富士急山梨バス/フジエクスプレス/京王バス東	26
新宿～長野線	京王バス/アルピコ交通	14
飯田線	京王電鉄バス/信南交通/アルピコ交通/フジエクスプレス/山梨交通/伊那バス	13
新宿～新静岡(駿府ライナー)	JRバス関東/しずてつジャストライン	8
伊那・駒ヶ根～新宿線	京王電鉄バス/信南交通/アルピコ交通/フジエクスプレス/山梨交通	7
マロニエ新宿号/ミッドナイトマロニエ号	JRバス関東	6
新宿～白馬線	京王バス/アルピコ交通	6
さんさんぬまづ新宿号/みしまコロッセ号	富士急行/京王バス	6
WILLER EXPRESS(東京・千葉⇄仙台・福島)	南部WILLER EXPRESS/ニュープリンス	6
東京・新宿～京都・大阪	JRバス関東/西日本JRバス	5
WILLER EXPRESS(東京・横浜・川崎・千葉⇄富山・金沢・小松・福井)	WILLER EXPRESS北信越/ベイラインエクスプレス/丸一観光	5
WILLER EXPRESS(東京・川崎⇄三重)	ベイラインエクスプレス	5
WILLER EXPRESS(東京・川崎・千葉⇄大阪・京都・神戸・滋賀・和歌山・姫路)	WILLER EXPRESS関東/西日本/関西/ベイラインエクスプレス/日本高速バス/帯広観光バス/有田鉄道	5
合計		281

注) 東京駅、新宿駅とも、回答者数 5 人以上を表示。合計には 5 人未満の路線も含む。

表 2-8 回答者が利用した高速バス <発着地とも首都圏内> 【Web によるアンケート】

路線名	運行会社	回答数
水戸～東京駅線(みと号)	関東鉄道/JRバス関東/茨城交通	39
甲府～新宿線	山梨交通/富士急行/京王	23
成田空港行マロニエ号	関東自動車/千葉交通	10
富士五湖～新宿線	富士急山梨バス/フジエクスプレス/京王バス東	8
千葉中央駅・稲毛海岸駅・幕張新都心～羽田空港	京成バス/京浜急行バス/東京空港交通/ちばシティバス	7
鹿島～東京駅線(かしま号)	関東鉄道/JRバス関東/京成バス	7
諏訪・岡谷～新宿線	山梨交通/富士急行/JRバス関東/京王/アルピコ交通	6
前橋・高崎～羽田空港線	日本中央バス/東京空港交通	5
アザレア号	関越交通/千葉交通	5
犬伏崎・銚子～東京駅・浜松町(旭ルート)	京成バス/千葉交通	4
竜王・甲府～羽田空港線	山梨交通/京浜急行	4
前橋・高崎～池袋・新宿・秋葉原線	日本中央バス	4
東京シャトル	京成バス/成田空港交通/京成バスシステム/リムジン・パッセンジャーサービス	4
つくば～東京駅線(つくば号)	関東鉄道/JRバス関東	4
南大沢駅・京王多摩センター駅・聖蹟桜ヶ丘駅	東京空港交通/京王バス南	3
竜王・甲府～成田空港線	山梨交通/千葉交通	3
羽田空港行マロニエ号	東野交通/関東自動車/東京空港交通	3
ひたち号	日立電鉄交通サービス/JRバス関東	3
河口湖～東京・市が尾線	富士急行/JRバス関東	3
新百合ヶ丘駅・たまプラーザ駅～成田空港	京成バス小田急バス/東急バス	3
合計		235

注) 回答者数 3 人以上を表示。合計には 3 人未満の路線も含む。

表 2-9 回答者が利用した高速バス <発着地のいずれかが首都圏内> 【Web によるアンケート】

路線名	運行会社	回答数
東名ハイウェイバス	JRバス関東/JR東海バス	6
さくら高速バス/キラキラ号(大宮・市川・池袋・新宿・横浜⇒関西)	桜交通(さくら高速バス/キラキラ号)/晶栄バス/インフォマテック	6
夢街道会津号	JRバス関東/会津乗合自動車	4
京都・大阪行とちの木号	関東自動車/近鉄バス	3
新潟線	西武バス/新潟交通高速バス/越後交通	3
千曲線	西武バス/千曲バス	3
WILLER EXPRESS(東京・川崎・千葉⇄大阪・京都・神戸・滋賀・和歌山・姫路)	WILLER EXPRESS関東/西日本/関西/ペイラインエクスプレス/日本高速バス/帝産観光バス/海田鉄道	3
WILLER EXPRESS(東京・川崎・千葉⇄大阪・京都・滋賀(池袋経由))	WILLER EXPRESS西日本/関西/ニュープリンス	3
合計		122

注) 回答者数 3 人以上を表示。合計には 3 人未満の路線も含む。

## ② 利用バスの出発時刻

- 調査票配布アンケートでは、新宿駅では 22 時以降発の夜行便利用者が多い。
- Web アンケートでは、午前中出発便の利用者が多い。

### 【調査票配布アンケート】

- ・利用バスの出発時刻は、両駅とも午前中（～12 時）、午後（12～18 時）、夜間（18 時～）がそれぞれ 3 分の 1 程度となっている。
- ・新宿駅では 22 時以降が 20.3%と東京駅に比べて高い割合となっている。

※なお、調査票配布アンケートでは、どの時間帯からも回答が得られるよう、時間帯を考慮しながら配布していることに留意する必要がある。

### 【Web によるアンケート】

- ・回答者が利用した高速バスの出発時刻は、7～12 時の午前の便が 44.3%と最も多く、次いで～7 時までの早朝便が 15.8%、22 時以降の深夜便が 14.8%となっている。

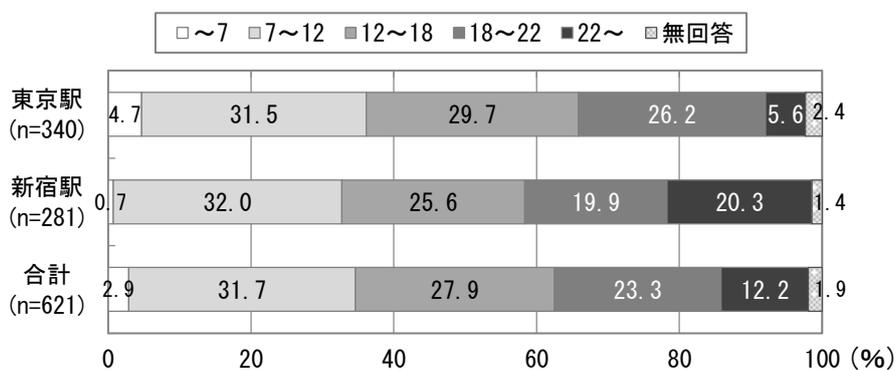


図 2-1 3 利用バスの出発時刻 【調査票配布アンケート】

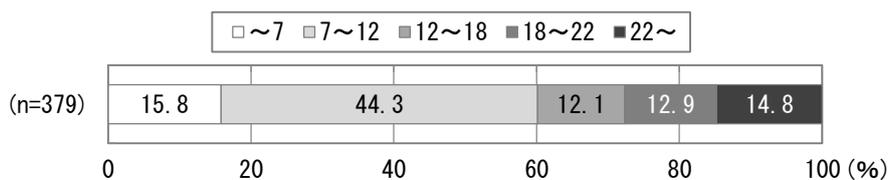


図 2-1 4 回答者が利用した高速バスの出発時刻 【Web によるアンケート】

### ③ 利用目的

- 調査票配布アンケートでは、帰省、観光・レジャー、業務など様々な利用形態となっており、Web アンケートでは、観光・レジャー利用者が多い。
- 性別で見ると、男性は業務や通勤・通学利用、女性は観光・レジャーの利用が多い。
- 年齢階層別に見ると、若い世代は、帰省や観光・レジャーの利用が多い（調査票配布アンケートの場合）。

#### 【調査票配布アンケート】

- ・高速バスの利用目的は、「帰省」が 27.9%と最も多く、次いで「観光・レジャー」が 22.9%、「業務」が 18.0%となっている。
- ・駅別では、東京駅は「通勤・通学」や「業務」の割合が高く、新宿駅では「帰省」や「観光・レジャー」の割合が高くなっている。

#### 【Web によるアンケート】

- ・高速バスの利用目的としては、通勤・通学が 48.0%と最も多く、次いで帰省の 26.6%となっている。

#### a. 利用目的

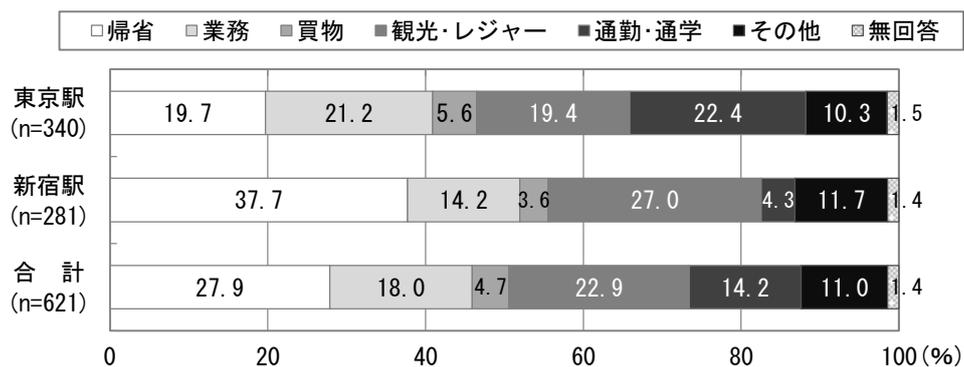


図 2-15 利用目的 【調査票配布アンケート】

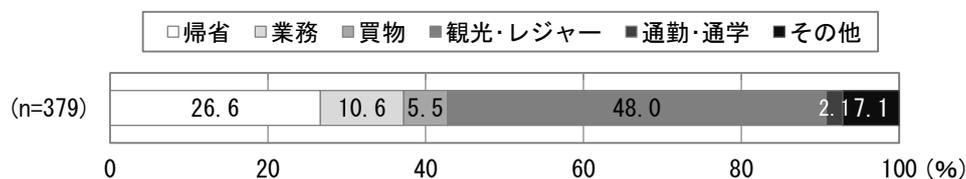


図 2-16 高速バスの利用目的 【Web によるアンケート】

b. 性別・利用目的

・男性は「業務」「通勤・通学」の割合が高く、女性は「観光・レジャー」の割合が高い。

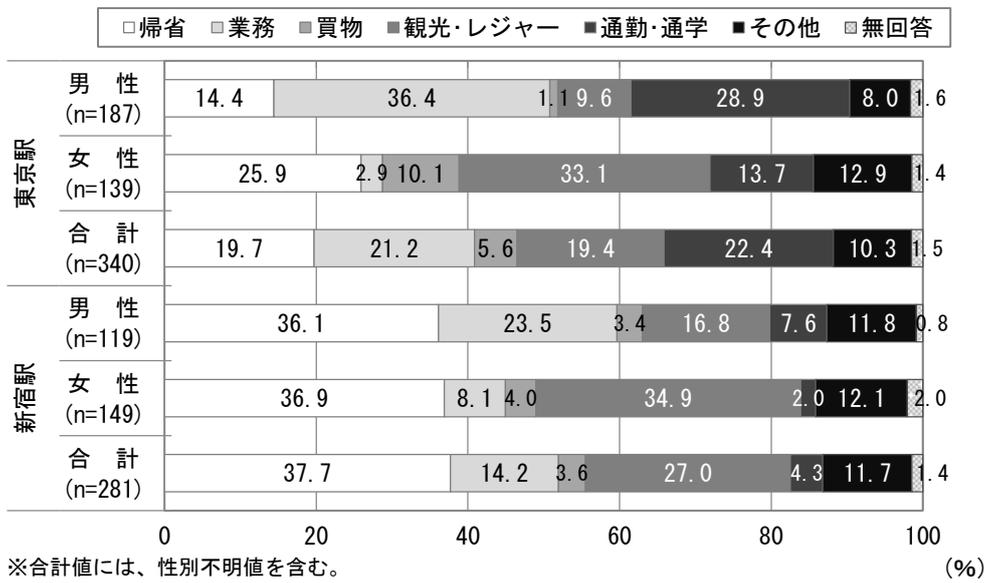


図 2-17 性別・利用目的 【調査票配布アンケート】

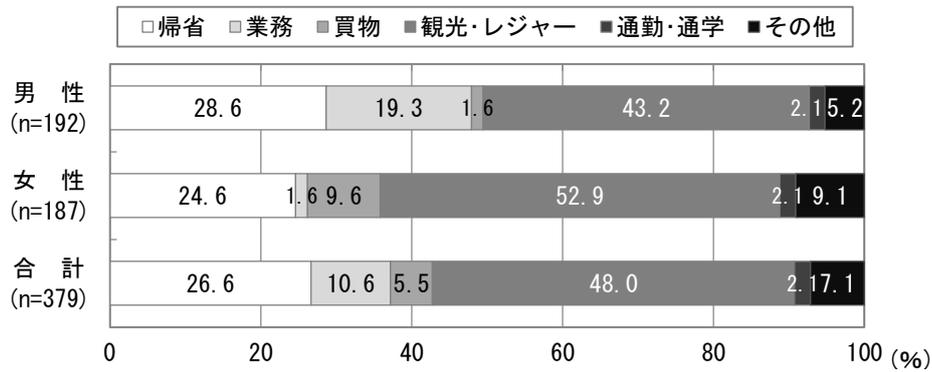


図 2-18 性別・利用目的 【Web によるアンケート】

c. 年齢階層別の利用目的

【調査票配布アンケート】

・若い世代（20代以下、30代）は、帰省、観光・レジャー目的が多く、年齢層が高くなるにつれ、多様な目的で利用されている。

【Webによるアンケート】

・調査票配布アンケートほど年齢階層による差異は大きくないが、60代以上は観光・レジャー目的が多い。

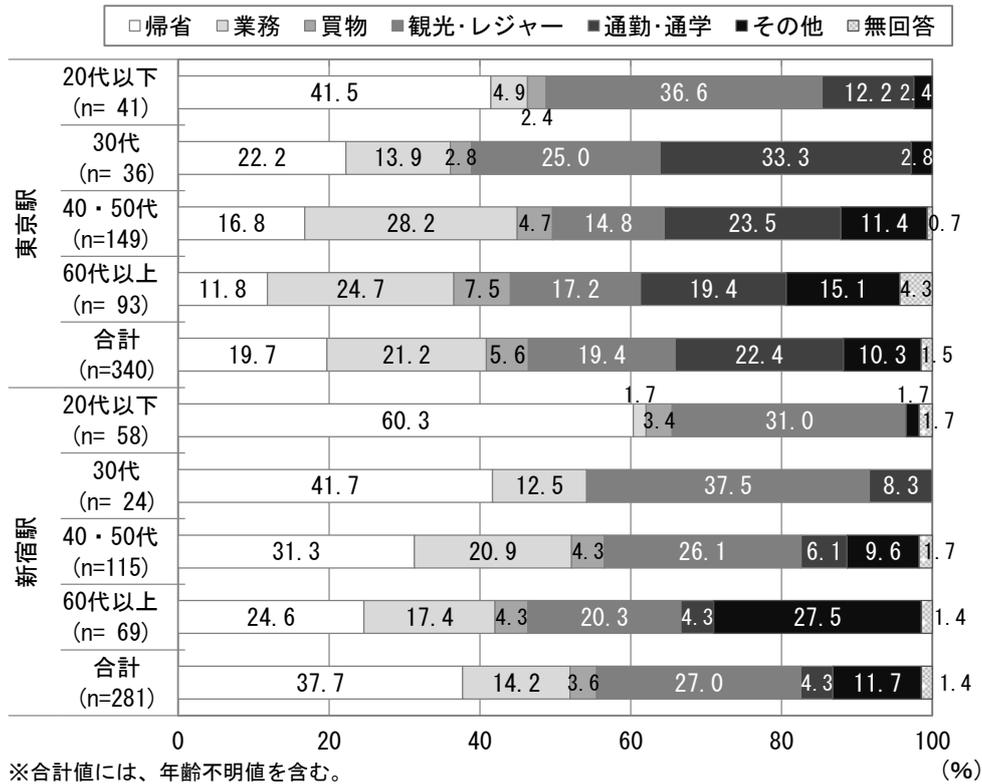


図2-19 年齢階層別・利用目的 【調査票配布アンケート】

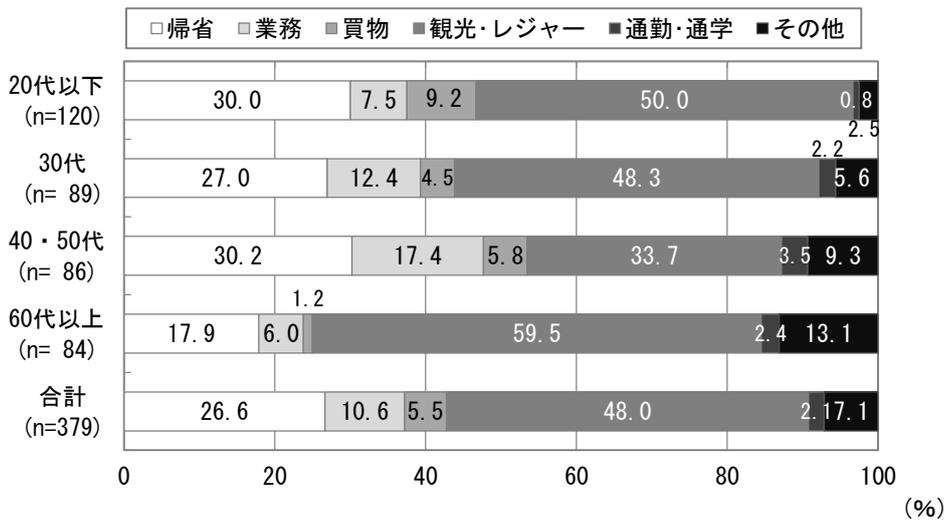


図2-20 年齢階層別・利用目的 【Webによるアンケート】

#### ④ 乗車地までのアクセス交通手段

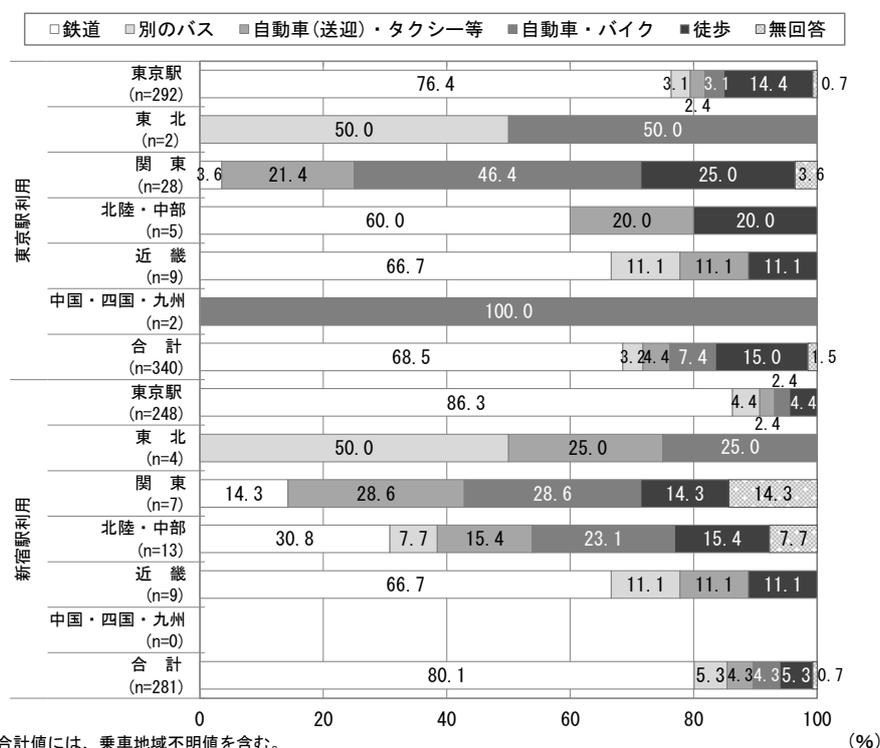
○東京都居住者は鉄道によるアクセス、その他は多様な交通手段によりアクセスしている。

##### 【調査票配布アンケート】

- ・東京駅利用では「鉄道」が68.5%と最も多く、次いで「徒歩」が15.0%である。乗車地別では、東京と北陸・中部、近畿は「鉄道」、関東（東京以外）では「自動車・バイク」が多い。
- ・新宿駅利用では「鉄道」が80.1%と最も多く、次いで「別のバス」「徒歩」である。乗車地別では、東京と近畿は「鉄道」が中心で、他地域では多様な交通手段が利用されている。

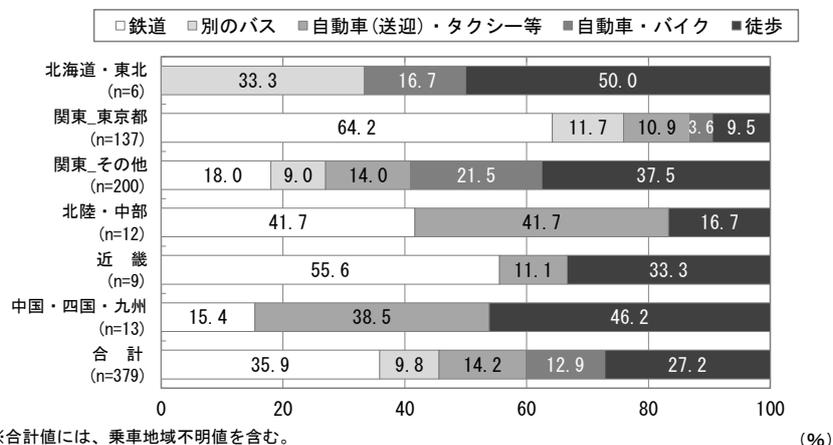
##### 【Webによるアンケート】

- ・鉄道が35.9%と最も多く、次いで徒歩27.2%、自動車(送迎)・タクシー14.2%となっている。
- ・乗車地別にみると、東京都では鉄道利用が64.2%と半数を超えており、東京都以外の関東では徒歩が37.5%、自動車・バイクが21.5%となっている。



※合計値には、乗車地域不明値を含む。

図2-21 乗車地までのアクセス交通手段 【調査票配布アンケート】



※合計値には、乗車地域不明値を含む。

図2-22 乗車高速バス停までのアクセス交通手段 【Webによるアンケート】

⑤ 降車地からのイグレス交通手段

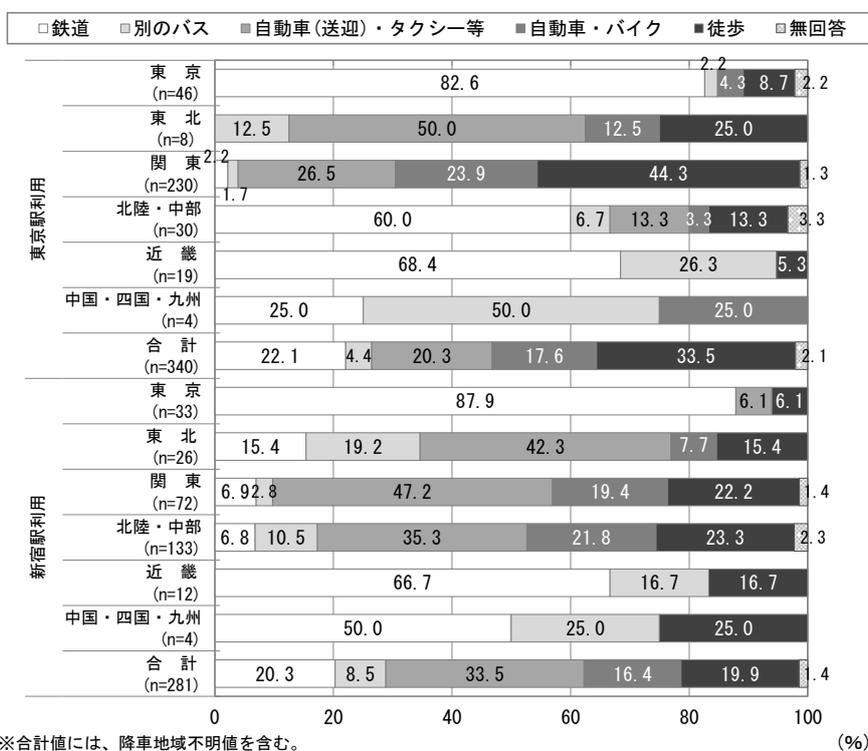
○東京、近畿での降車では鉄道への乗り継ぎが多く、その他は自動車、徒歩などが多い。

【調査票配布アンケート】

- ・東京駅利用では「徒歩」が33.5%と最も多く、次いで「鉄道」22.1%、「自動車（送迎）・タクシー」20.3%である。降車地別では、東京、北陸・中部、近畿は「鉄道」が多い。
- ・新宿駅利用では、「自動車（送迎）・タクシー」が33.5%と最も多く、次いで「鉄道」20.3%、「徒歩」19.9%となっている。降車地別では、東京、近畿、中国・四国・九州は「鉄道」が多い。

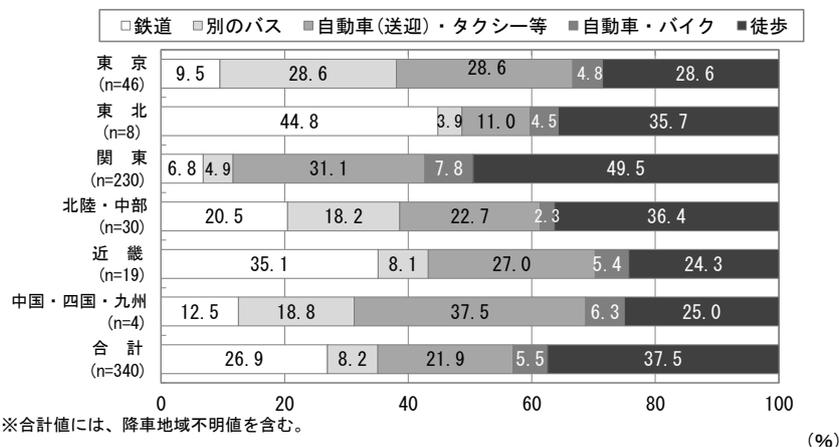
【Webによるアンケート】

- ・徒歩が37.5%と最も多く、次いで鉄道の26.9%、自動車(送迎)・タクシーの21.9%である。
- ・降車地別では、東京では鉄道利用の44.8%と徒歩の35.7%で約8割を占めている。関東（東京都以外）では徒歩が49.5%、次いで、自動車（送迎）・タクシー31.1%となっている。



※合計値には、降車地域不明値を含む。 (%)

図 2-23 降車地からのイグレス交通手段 【調査票配布アンケート】



※合計値には、降車地域不明値を含む。 (%)

図 2-24 降車高速バス停からのイグレス交通手段 【Webによるアンケート】

## ⑥ 高速バスの利用頻度

- 調査票配布アンケート、Web アンケートともはじめての利用が最も多い。東京駅利用者は利用頻度が新宿駅利用者よりも高い（調査票配布アンケート）。
- 性別では男性のほうが利用頻度は高く、特に東京駅利用で顕著である（調査票配布アンケート）。
- 年齢階層別でみると、20代以下ではじめての利用が多い。
- 職業別では、有職者のほうが利用頻度は高い（調査票配布アンケート）。
- 利用目的別では、通勤・通学、業務での利用頻度は高く、帰省では、はじめての利用が多い。
- 運行距離別では、短距離（関東⇄関東）のほうが利用頻度は高い（調査票配布アンケート）。

### 【調査票配布アンケート】

- ・高速バスの利用頻度は、「年に数回」が49.0%と最も多く、次いで「月に数回」が30.4%、「週に1回以上」が16.1%であり、一方「はじめて」は2.7%とこれまでに利用したことのある人がほとんどである。
- ・利用駅別では、通勤・通学目的での利用が多い東京駅の方が利用頻度が高くなっている。
- ・性別では、男性は女性よりも利用頻度が高く、東京駅での男性利用者は週1回以上が34.2%となっている。通勤・通学利用の割合が女性よりも高いことが影響していると推察される。

### 【Webによるアンケート】

- ・高速バスの利用頻度は、年に数回が76.5%と最も多く、高速バス利用者アンケートと比べると利用頻度は少ない。

#### a. 利用頻度

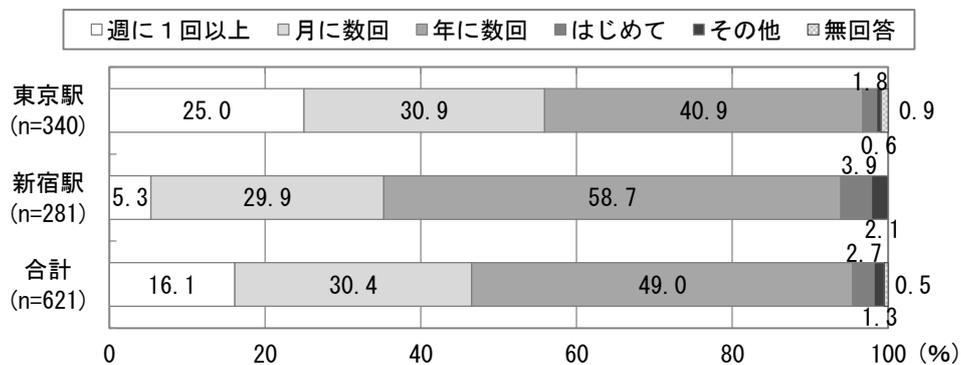


図2-25 高速バスの利用頻度 【調査票配布アンケート】

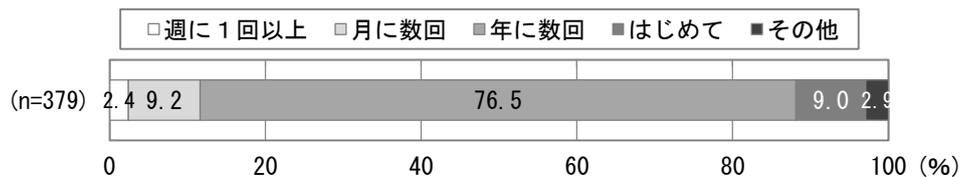


図2-26 高速バスの利用頻度 【Webによるアンケート】

b. 性別の利用頻度

- ・調査票配布では、東京駅利用の男性は週1回以上が34.2%と利用頻度が高い。
- ・Webでは男女差は認められなかった。

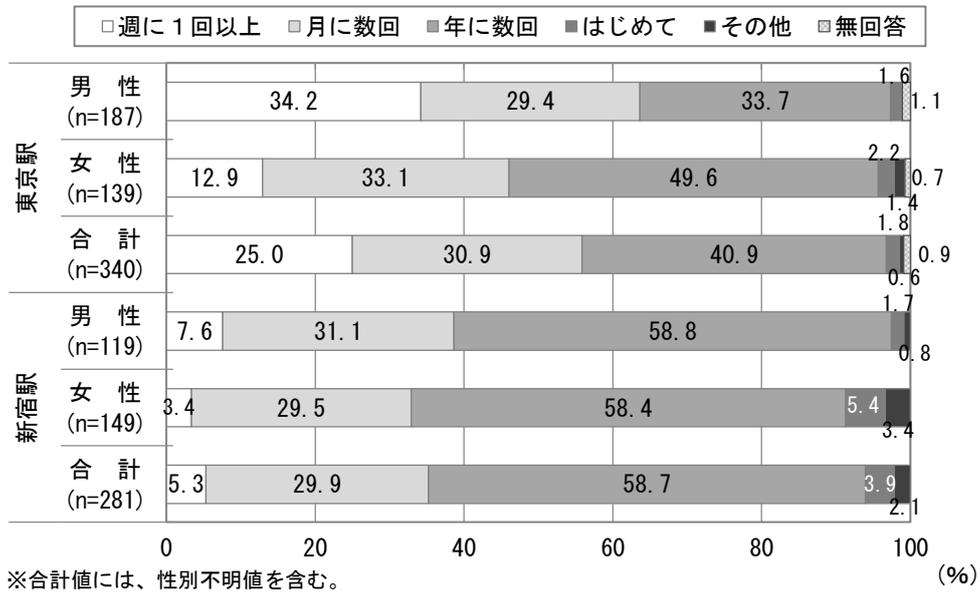


図2-27 性別・高速バスの利用頻度 【調査票配布アンケート】

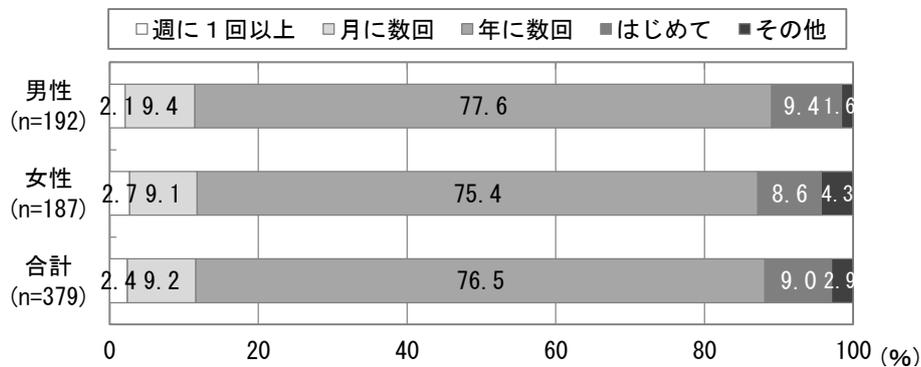


図2-28 性別・高速バスの利用頻度 【Webによるアンケート】

c. 年齢階層別の利用頻度

- ・調査票配布では、東京駅、新宿駅とも 30 代が他の年齢層よりも利用頻度が高く、20 代以下では、はじめての利用割合が高い。
- ・Web では 40・50 代以上でやや利用頻度が高く 30 代ではじめての利用割合が高い。なお、調査票配布ほど年齢層による違いは認められなかった。

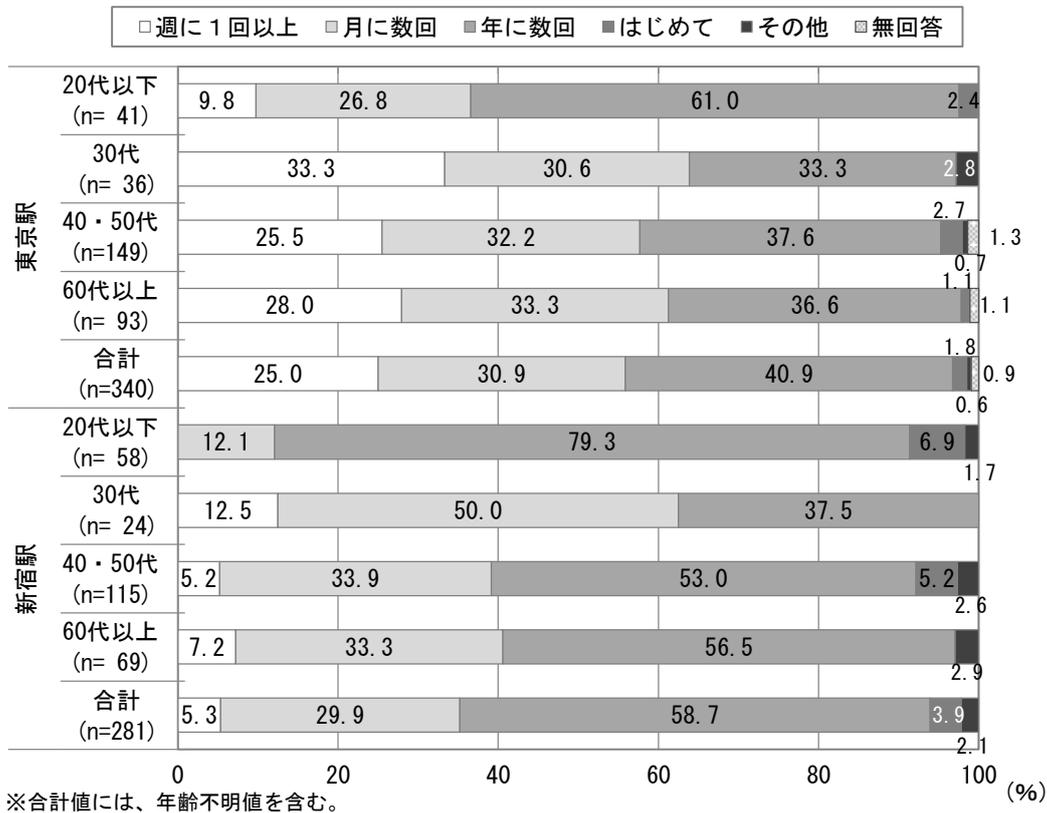


図 2-2 9 年齢階層別・高速バスの利用頻度 【調査票配布アンケート】

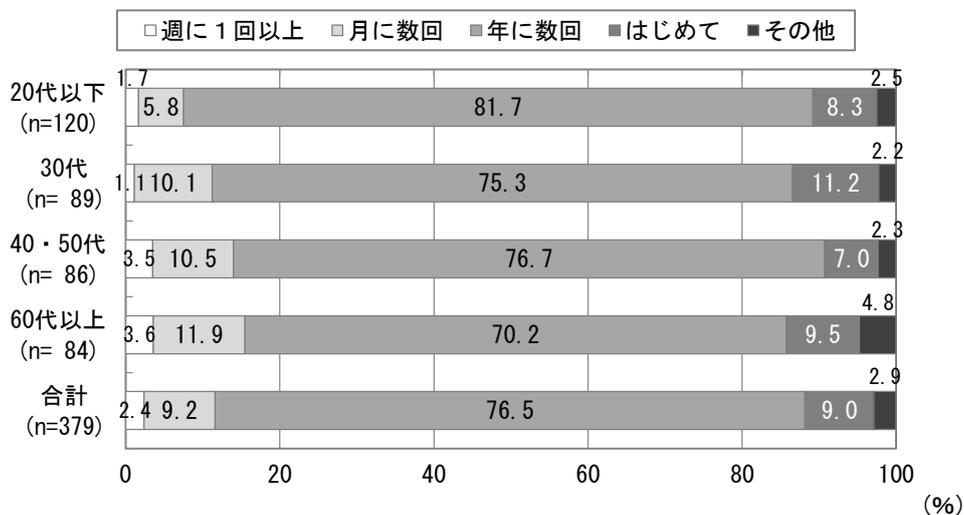


図 2-3 0 年齢階層別・高速バスの利用頻度 【Web によるアンケート】

d. 職業別の利用頻度（有職者・無職者別）

- ・調査票配布では、有職者のほうが利用頻度は高く、特に東京駅で顕著である。
- ・Web では、有職者の利用が高いが、調査票配布ほど違いは認められなかった。

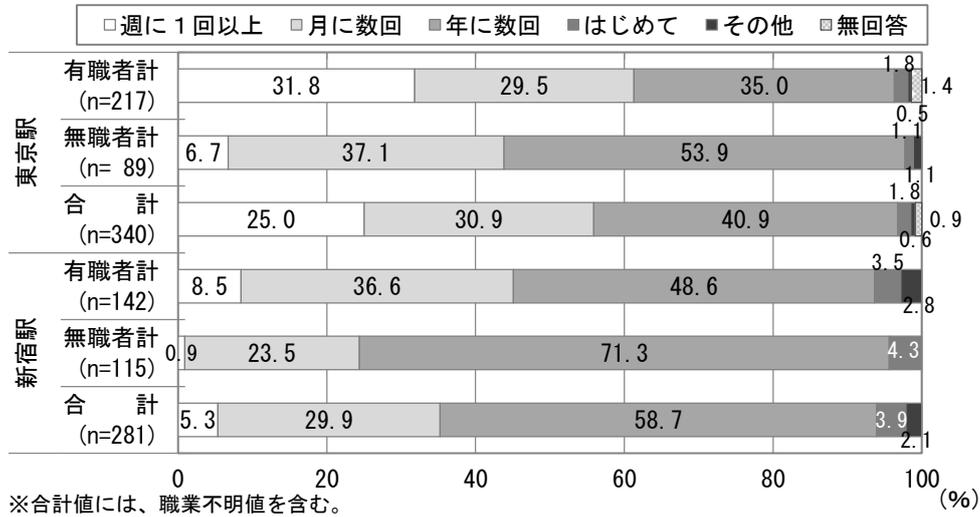


図 2-3 1 職業別・利用頻度 【調査票配布アンケート】

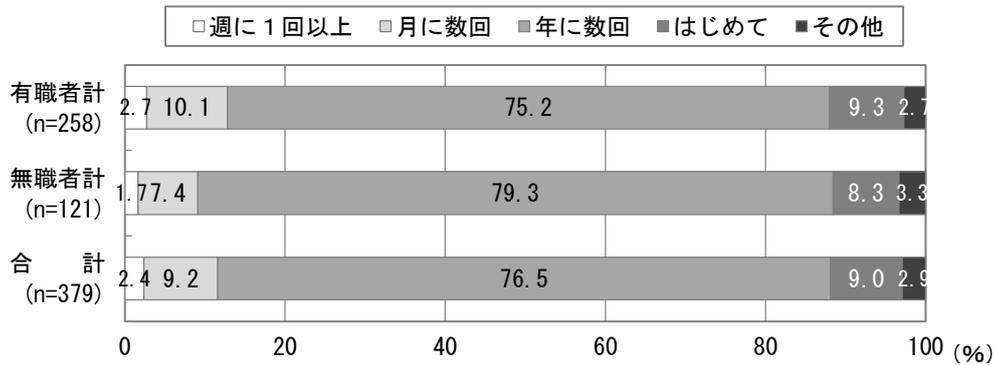


図 2-3 2 職業別・利用頻度 【Webによるアンケート】

e. 利用目的別の利用頻度

- ・「帰省」は時々生じる目的であるため、はじめての利用者が多い。
- ・「通勤・通学」「業務」の利用頻度は高い。
- ・Webでは、「通勤・通学」「業務」の利用頻度が高いが、その他は調査票配布ほど利用目的による違いは認められなかった。

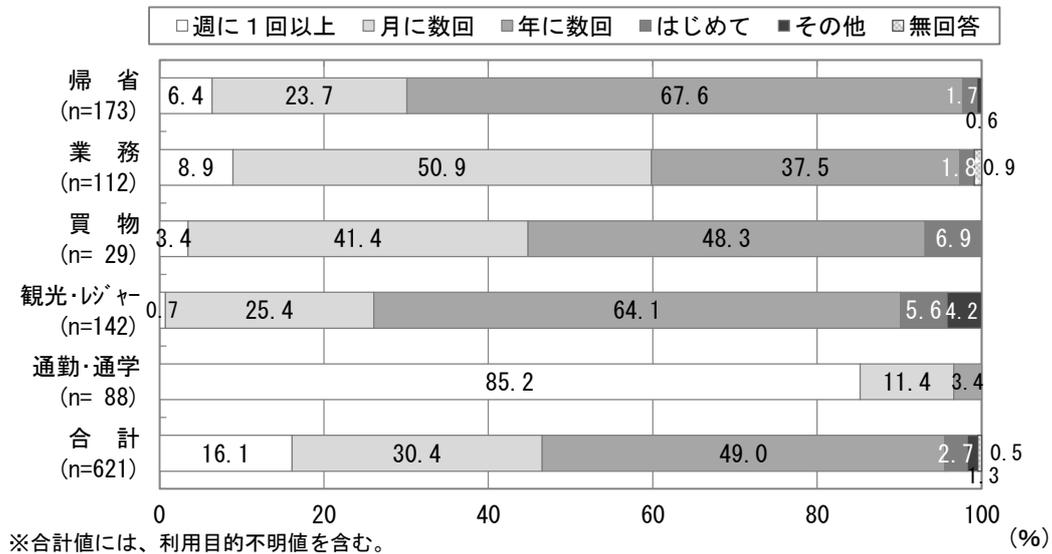


図 2-3 3 利用目的別・利用頻度 【調査票配布アンケート】

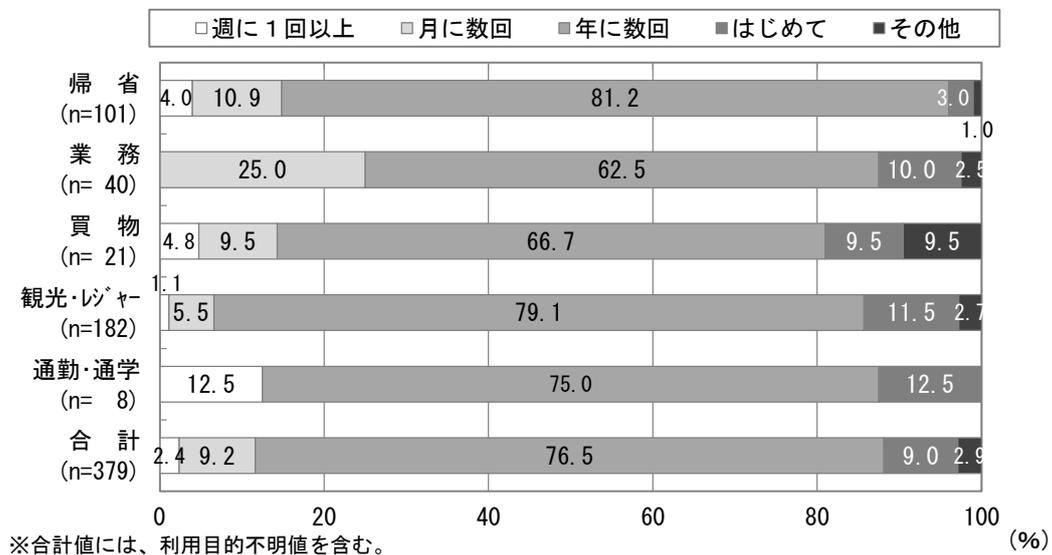


図 2-3 4 利用目的別・利用頻度 【Web によるアンケート】

f. 運行距離別の利用頻度（短距離（関東⇔関東）・長距離（関東⇔地方）別）

- ・短距離のほうが利用頻度はやや高い。長距離では短距離よりも「はじめて」利用する割合が高い。
- ・Web では、調査票配布ほど運行距離による違いは認められなかった。

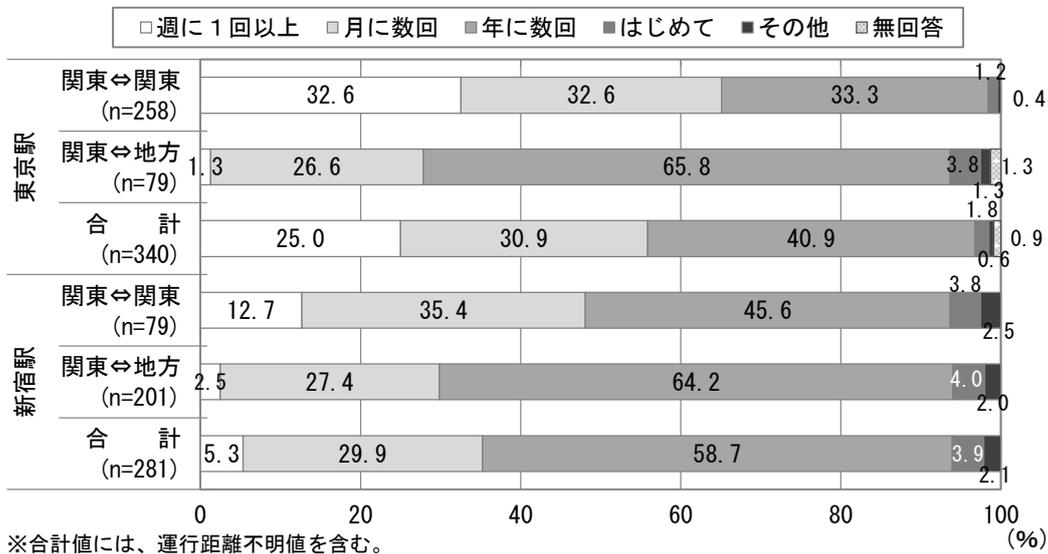


図 2-3 5 運行距離別・高速バスの利用頻度 【調査票配布アンケート】

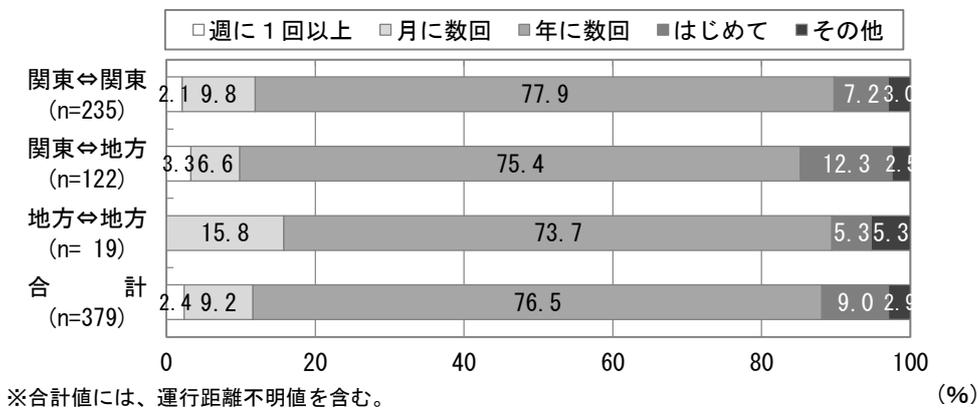


図 2-3 6 運行距離別・高速バスの利用頻度 【Web によるアンケート】

### (3) 利用した高速バスを選択した理由

- 料金の安さをあげる回答が最も多く、次いで、出発・到着時刻と行動予定が一致、降車バス停から目的地までの近さの順で、調査票配布アンケート、Web アンケートとも同じ順位となっている。
- 一方、設備やサービスをあげる回答は少なく、高速バス選択の主要な理由にはなっていない。
- 男女による高速バス選択理由に顕著な違いはみられなかった。
- 20代以下では、料金の安さをあげる回答が他の年齢層よりも多い。
- 無職者は料金の安さをあげる回答が多い（調査票配布アンケート）。
- 私用目的では料金の安さをあげる回答が多く、業務や通勤・通学では利便性をあげる回答が多い。
- 複数回利用者は、はじめて利用した人に比べて、出発・到着時刻と行動予定の一致、安全性を選択理由にあげる回答が多い。
- 長距離・短距離利用者で比較した場合、長距離は料金の安さ、短距離は利便性の回答の多さが顕著である。

#### 【調査票配布アンケート】

- ・利用した高速バスを選択した理由としては、「料金が安い」が 73.4%と最も多く、次いで「出発・到着時刻が行動予定と一致する」が 45.2%、「目的地が降りるバス停から近い」が 38.5%、「車両が快適」が 32.2%となっている。また、その他の選択理由としては、「他に手段がない」、「便利、楽(他の交通機関に比べ)」が多くなっている。
- ・駅別では、傾向的には大きな差はないが、新宿駅では「料金が安い」が 89.0%と非常に高くなっている。また、東京駅では「目的地が降りるバス停から近い」が 42.6%と高くなっている。

#### 【Webによるアンケート】

- ・高速バスを選択した理由としては、「料金が安い」が 69.4%と最も多く、次いで「出発・到着時刻が行動予定と一致する」が 42.0%、「目的地が降りるバス停から近い」が 30.9%、「乗車時、他の交通機関からの乗り換えが便利」が 21.9%、「降車後、他の交通機関への乗り換えが便利」が 21.4%となっている。利用者アンケート結果と比べると、同様の傾向となっている。

a. 高速バスの選択理由

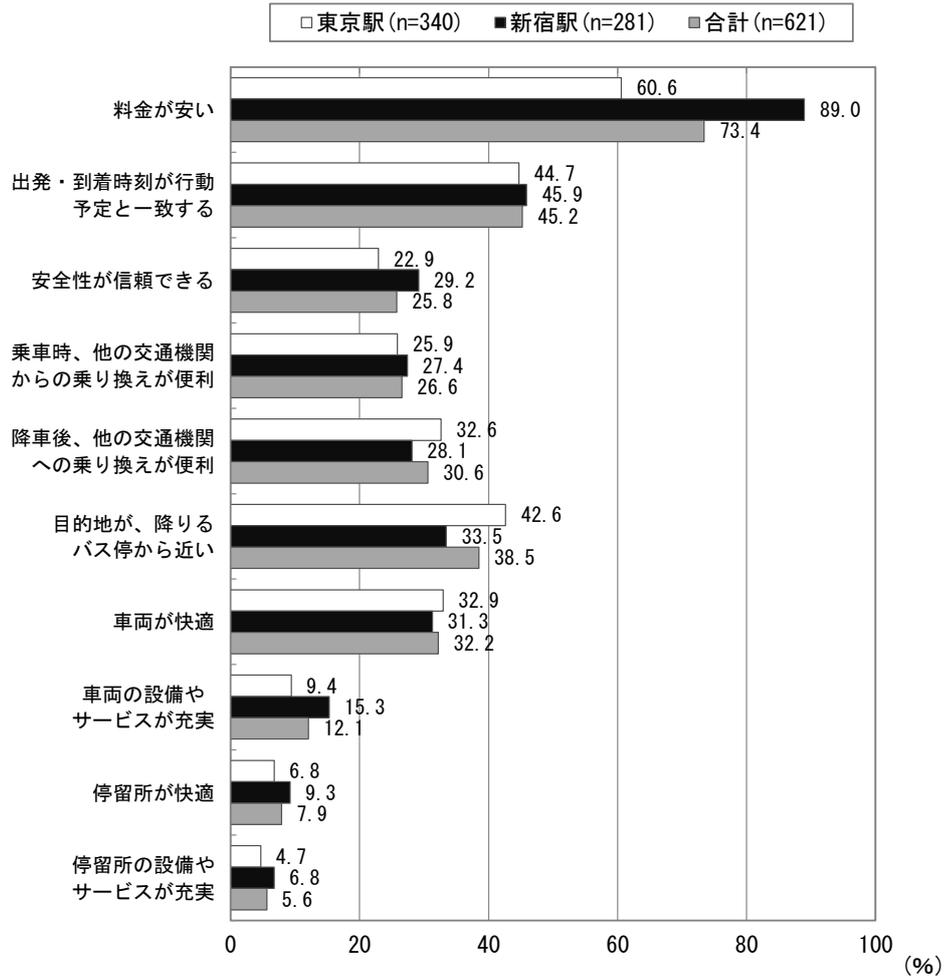


図 2-3 7 高速バスを選んだ理由 【調査票配布アンケート】

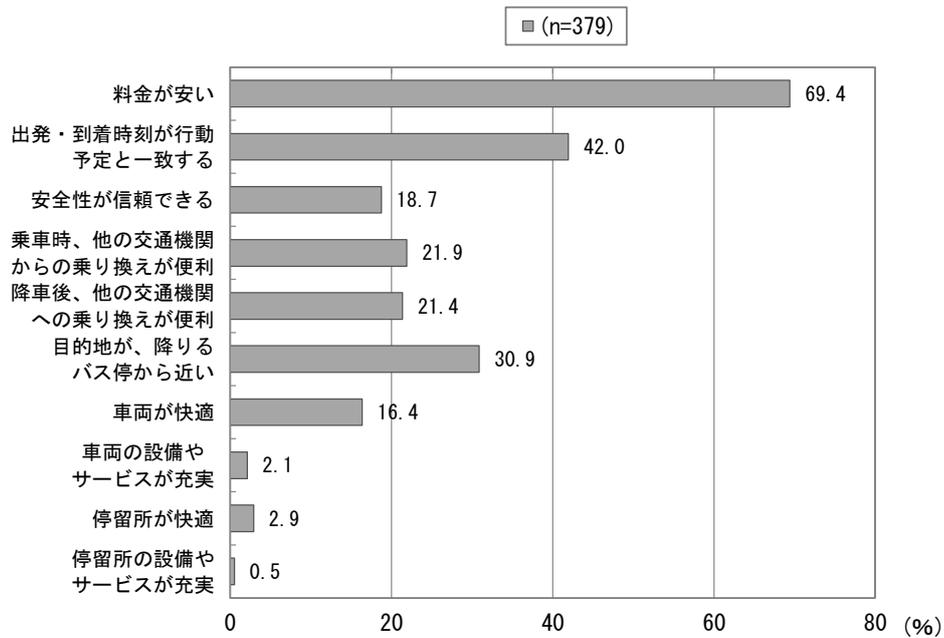


図 2-3 8 高速バスを選んだ理由 【Web によるアンケート】

b. 性別・高速バスの選択理由

・男女間で違いの大きい項目は少なく、また、違いのある項目でも、調査票配布と Web で男女が逆の傾向になっているなど、男女の違いを根拠とする明確な傾向は認められないが、車両の快適さや停留所の快適さでは、女性の方が多い傾向が見られる。

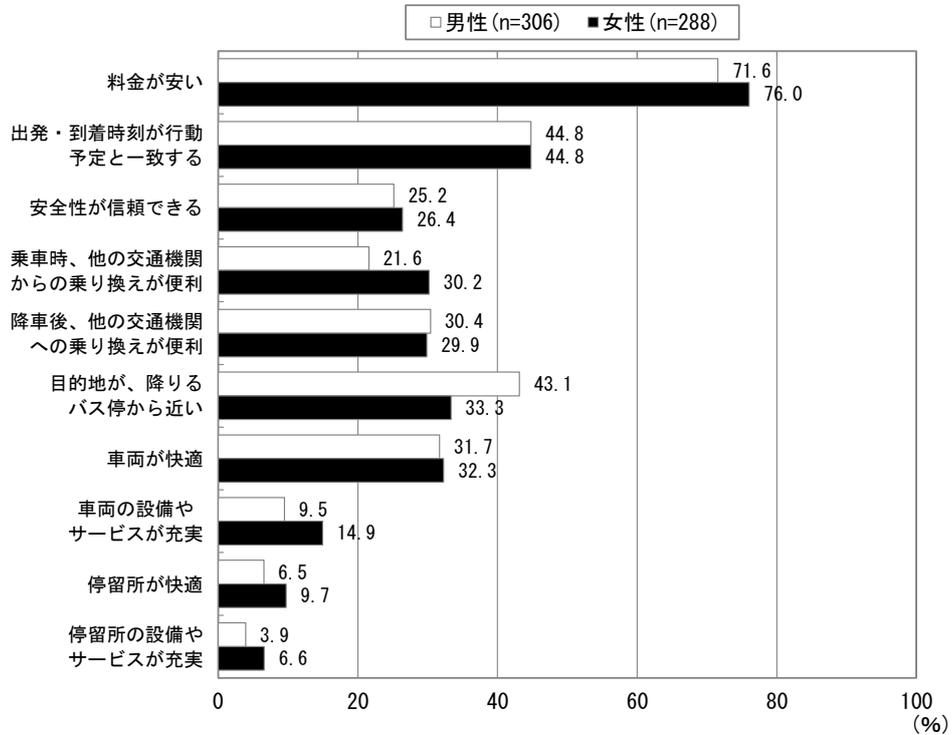


図 2-3 9 性別・高速バスを選んだ理由（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

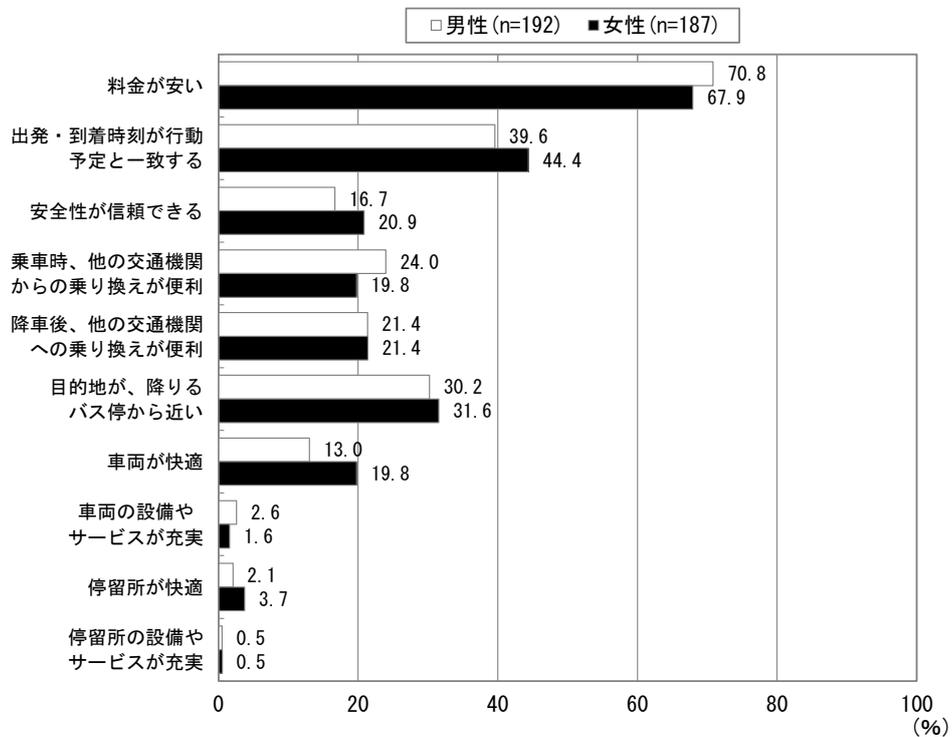


図 2-4 0 性別・高速バスを選んだ理由【Web によるアンケート】

c. 年齢階層別・高速バスの選択理由

- ・調査票配布、Webとも、20代以下は「料金が安いこと」の割合が他年齢層よりも高く、逆に、「出発・到着時刻が行動予定と一致」の割合が低い。

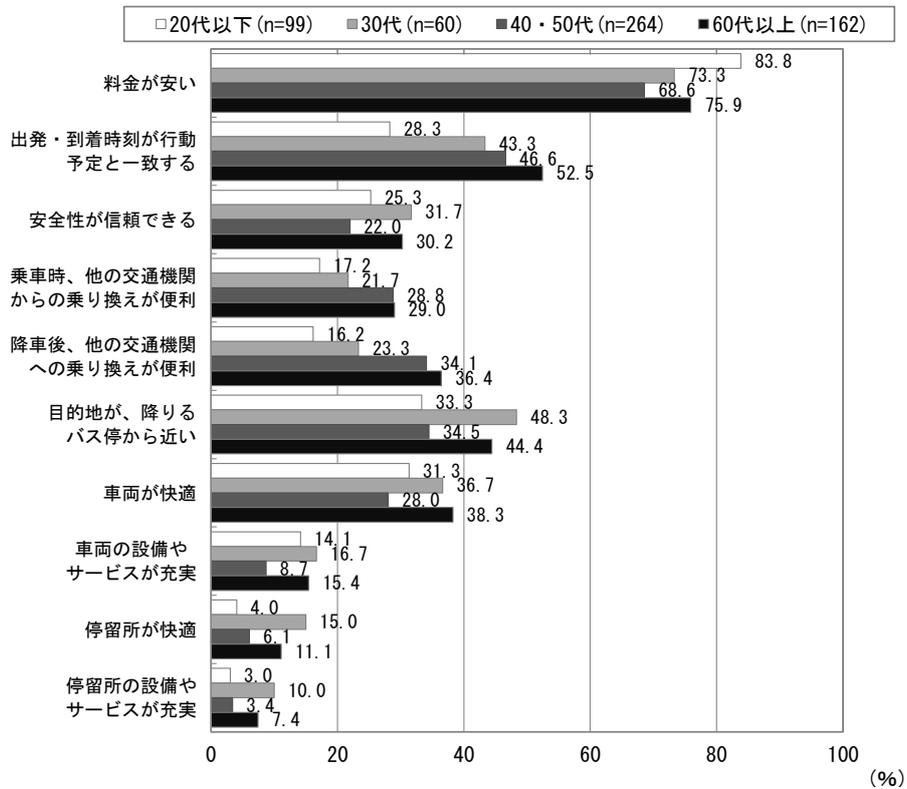


図2-4 1 年齢階層別・高速バスを選んだ理由（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

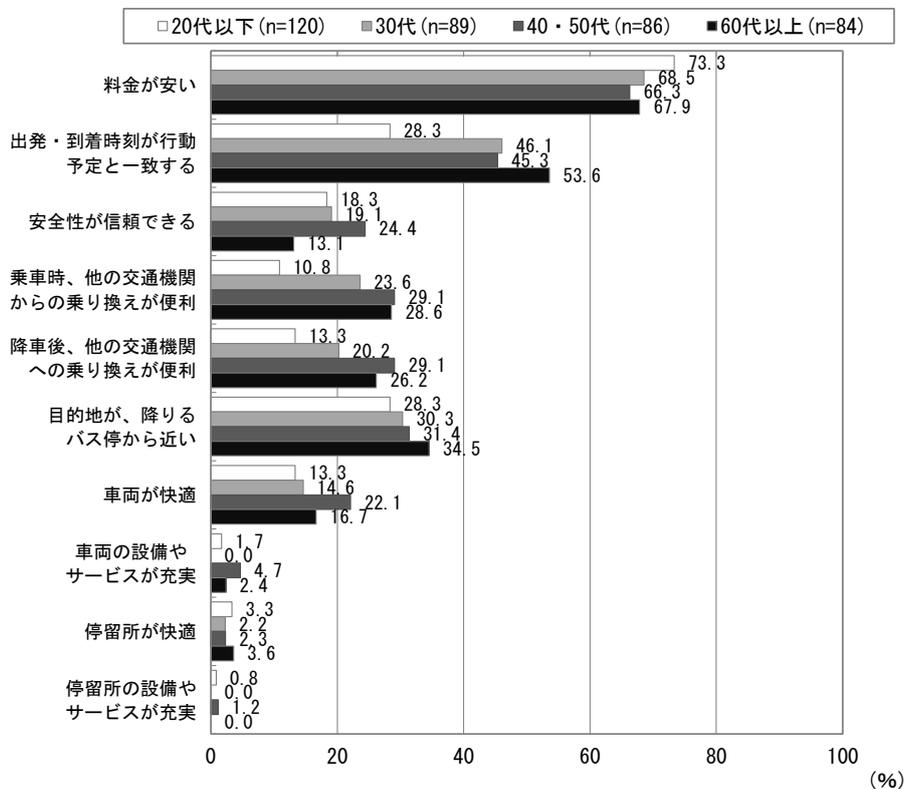


図2-4 2 年齢階層別・高速バスを選んだ理由【Webによるアンケート】

#### d. 職業別・高速バスの選択理由

- ・有職者のほうが多くあげている理由は、バス時刻と行動予定との一致であり、無職者のほうが多い理由は、料金の安さ、安全性である。(調査票配布のうち、回答が多くかつ有職者と無職者での差異が5ポイント以上の理由)
- ・なお、バス時刻と行動予定の一致については、調査票配布とWebでは逆の結果となっている。

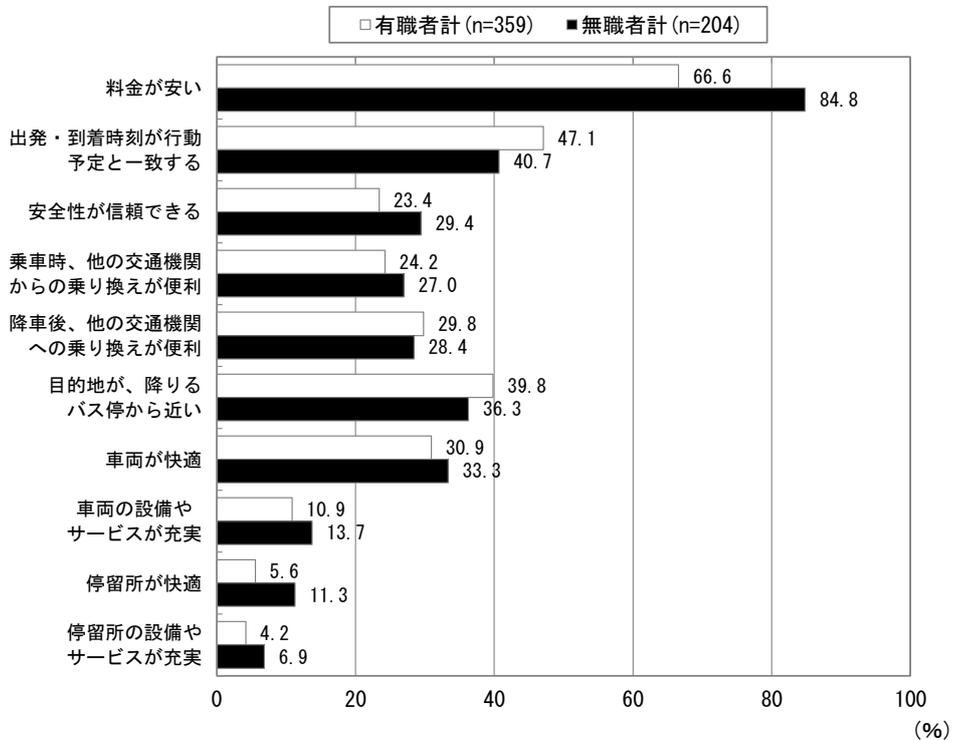


図2-4 3 職業別・高速バスを選んだ理由 (東京駅新宿駅合計) 【調査票配布アンケート】

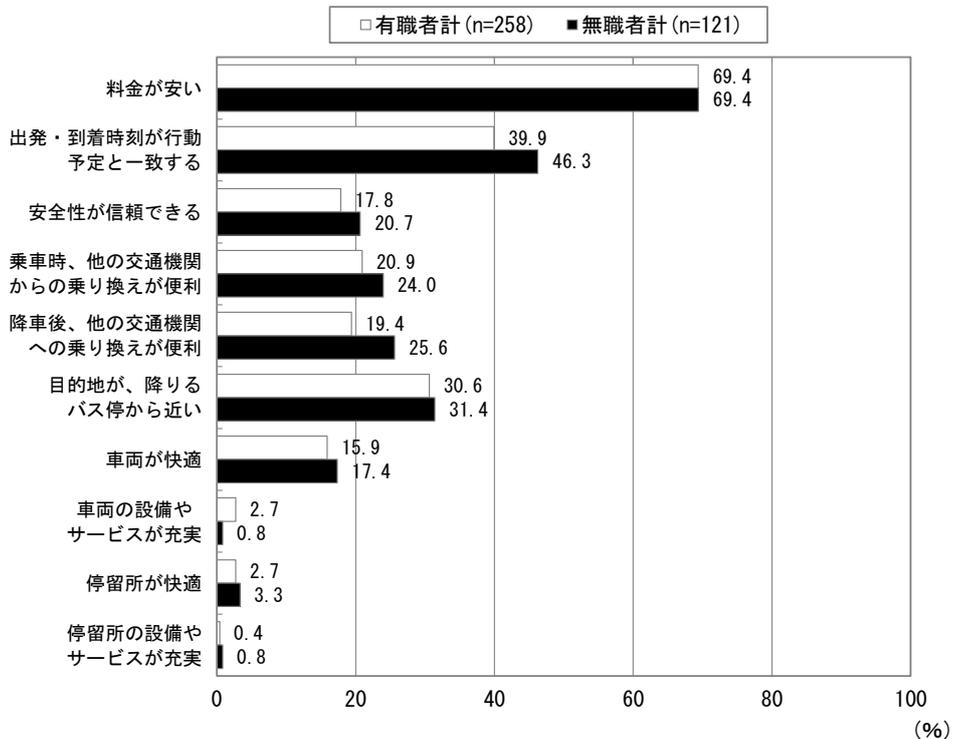


図2-4 4 職業別・高速バスを選んだ理由 【Webによるアンケート】

e. 利用目的別・高速バスの選択理由

- ・料金の安さをあげる割合が高い目的は、帰省など私用目的で、利便性や目的地の近さをあげる割合が高い目的は、業務や通勤・通学である。

【調査票配布アンケート】

- ・料金の安さで割合が高い目的は、帰省、観光・レジャーである。
- ・安全性の割合が高い目的は、帰省、買物である。
- ・降車後の乗り換え利便性の割合が高い目的は、買物である。
- ・降車後の目的地の近さの割合が高い目的は、業務、通勤・通学である。
- ・車両の快適性の割合が高い目的は、買物である。

表2-10 選択理由別・利用目的相互の比較【調査票配布アンケート】

(○：他目的よりも特に回答割合が高い)

選択理由	帰省	業務	買物	観光・レジャー	通勤・通学
料金の安さ	○			○	
バス時刻と行動予定の一致					
安全性	○		○		
乗車時の乗り換え利便性					
降車後の乗り換え利便性			○		
降車後の目的地の近さ		○			○
車両の快適性			○		

注) 回答の多かった選択理由を本表に記載した。

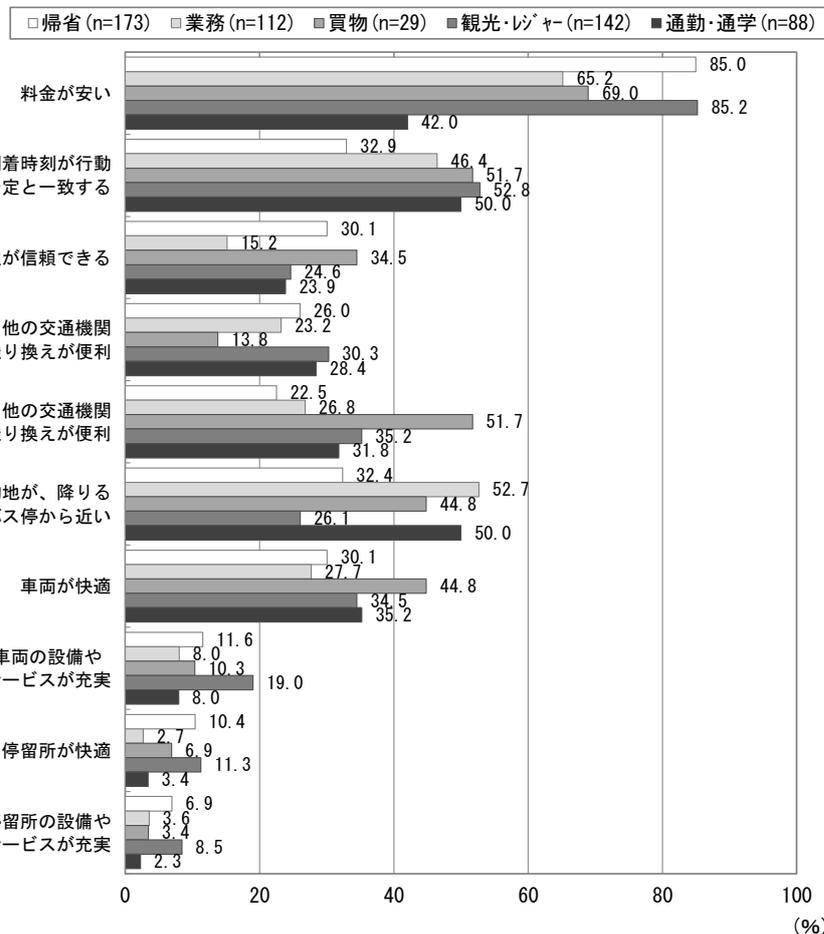


図2-45 利用目的別・高速バスを選んだ理由 (東京駅新宿駅合計)【調査票配布アンケート】

【Web アンケート】

- ・料金の安さで割合が高い目的は、買物である。
- ・乗車時の乗り換え利便性の割合が高い目的は、業務である。
- ・降車後の乗り換え利便性と目的の近さの割合が高い目的は、通勤・通学である。

表 2-1 1 選択理由別・利用目的相互の比較【Web アンケート】

(○：他目的よりも特に回答割合が高い)

選択理由	帰省	業務	買物	観光・レジャー	通勤・通学
料金の安さ			○		
バス時刻と行動予定の一致					
安全性					
乗車時の乗り換え利便性		○			
降車後の乗り換え利便性					○
降車後の目的地の近さ					○
車両の快適性					

注) 回答の多かった選択理由を本表に記載した。

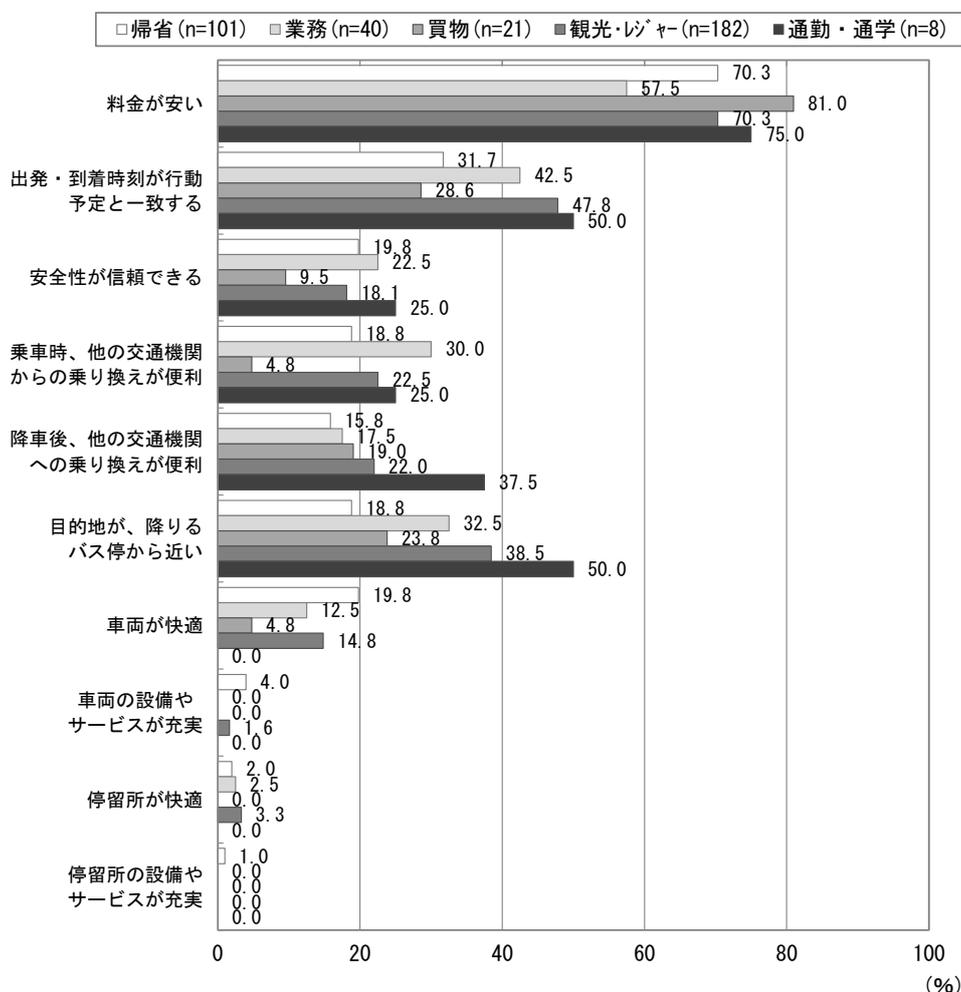


図 2-4 6 利用目的別・高速バスを選んだ理由【Web によるアンケート】

f. 利用頻度別・高速バスの選択理由

・調査票配布、Webとも、複数回利用者は、「出発・到着時刻が行動予定と一致」「安全性が信頼できる」の割合がはじめての人に比べて高い。

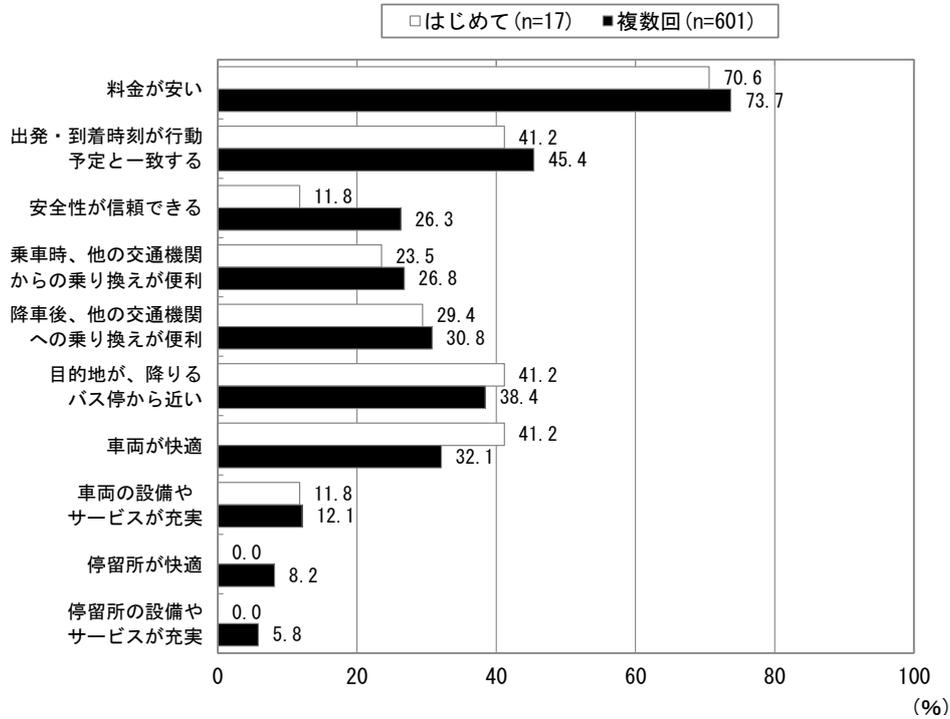


図2-47 利用頻度別・高速バスを選んだ理由（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

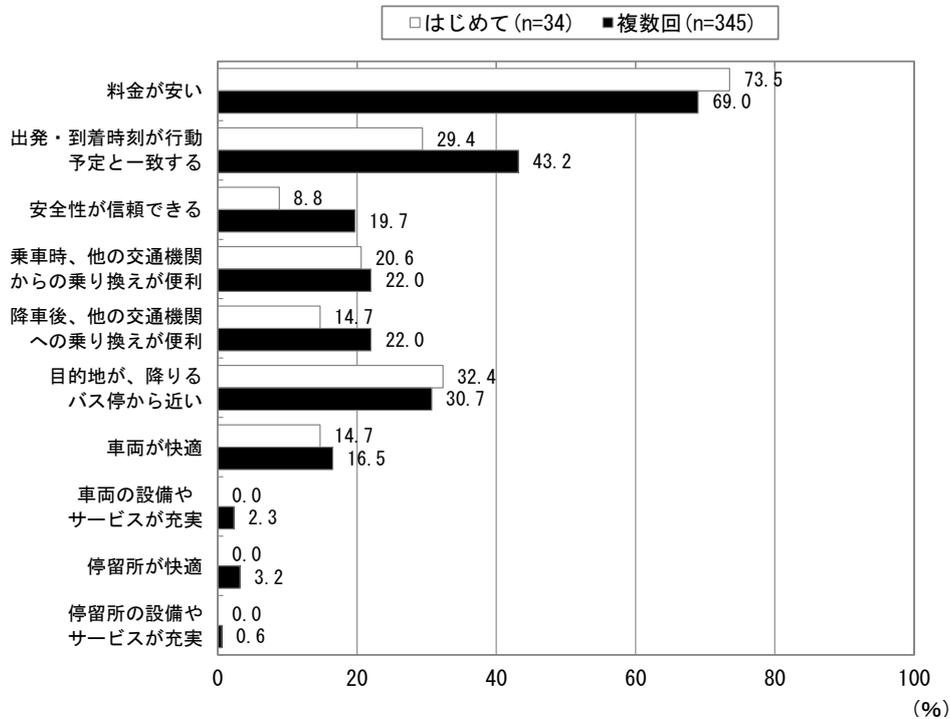


図2-48 利用頻度別・高速バスを選んだ理由【Webによるアンケート】

g. 運行距離別・高速バスの選択理由

- ・長距離（関東⇔地方）利用者は、料金の安さをあげる割合が短距離（関東⇔関東）利用者よりも高い。（調査票配布、Webとも）
- ・短距離（関東⇔関東）利用者は、降車バス停から目的地への近さあげる割合が長距離（関東⇔地方）利用者よりも高い。（調査票配布、Webとも）

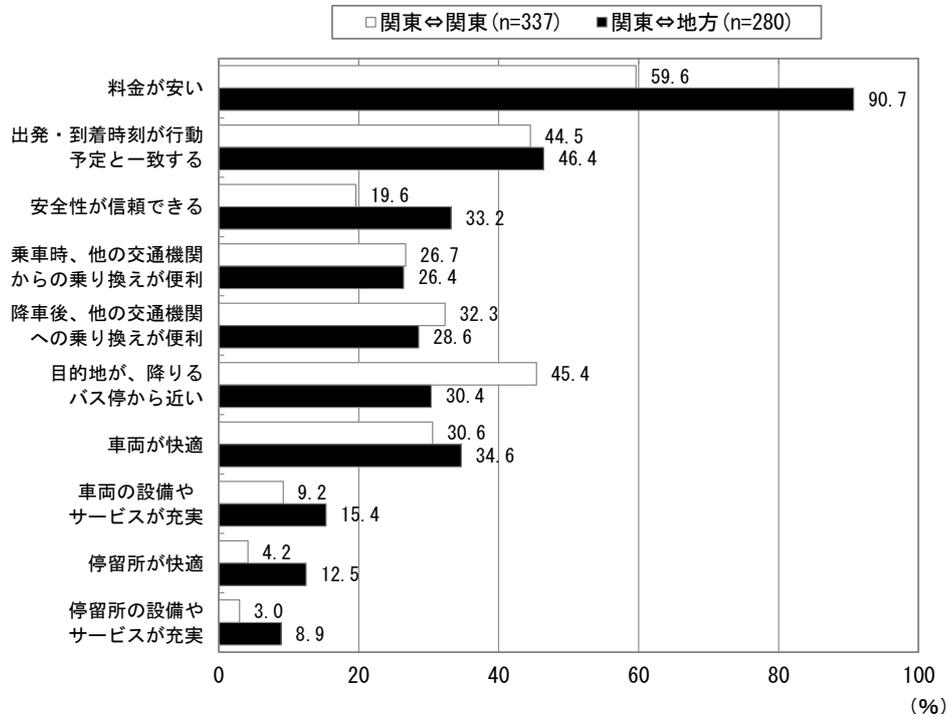


図 2-4 9 運行距離別・高速バスを選んだ理由（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

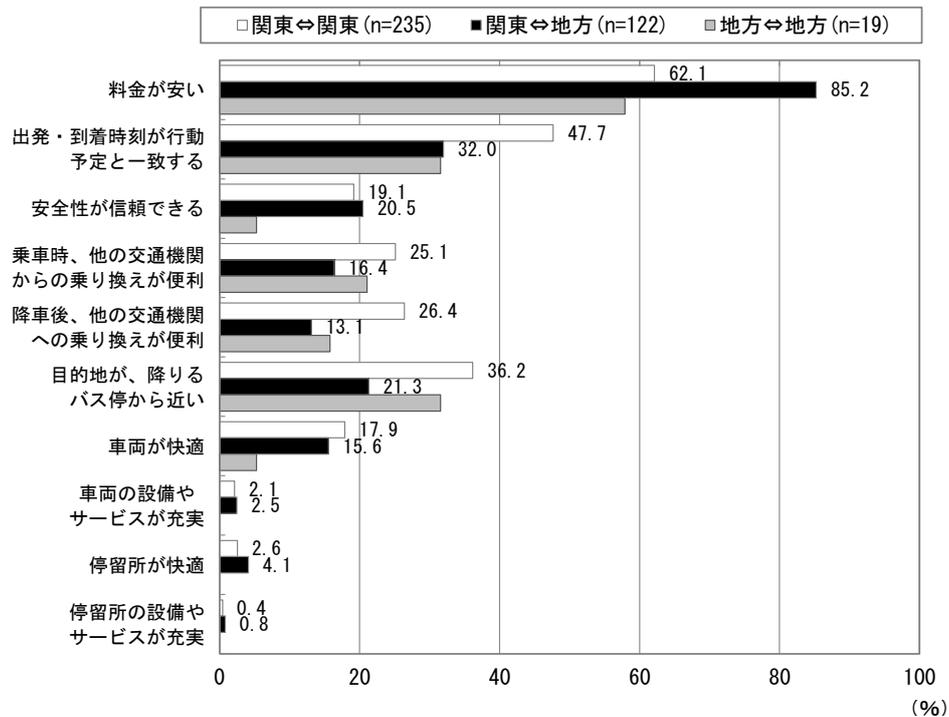


図 2-5 0 運行距離別・高速バスを選んだ理由【Webによるアンケート】

#### (4) 高速バスの乗り換えに関する満足状況

- 接続する鉄道・路線バス等の運行サービス水準、乗車バスターミナル・バス停までの案内や距離・移動時間への満足度は比較的良好である反面、エスカレータ・エレベータの設置状況に対しては乗車までと乗り換え先の双方で不満が多い。(調査票配布アンケート・Web アンケートとも)
- 年齢層が高くなるほど、エスカレータ・エレベータの設置状況に対する不満が多い。
- 買物目的でのエスカレータ・エレベータの設置状況、通勤・通学目的でのバスターミナル・バス停の設備・サービスに対して、他目的よりも不満が多い。
- はじめての利用者は、乗り換えの際の道順・案内や移動距離・時間への不満が複数回利用者よりも多い。複数回利用者は、エスカレータ・エレベータの設置状況、バスターミナル・バス停の設備・サービスがはじめての利用者よりも多い。

#### 【調査票配布アンケート】

- ・高速バスの乗り換えに関して満足状況が高い項目は、「高速バスに接続する鉄道や路線バス等の運行サービス」が「満足」と「やや満足」を合わせて65%程度と最も高く、次いで「乗車バスターミナル・バス停への道順・案内のわかりやすさ」と「乗車バスターミナル・バス停への距離・移動時間」が60%程度となっている。逆に満足状況が低い項目は、「乗り換え先・目的地への移動でのES・EVの設置状況」で「不満」と「やや不満」を合わせて40%程度となっており、次いで「降車バスターミナル・バス停設備やサービス」で30%程度となっている。
- ・駅別でも同様の傾向となっているが、乗車バスターミナル・バス停での「ES・EVの設置状況」と「設備やサービス」で東京駅に比べ新宿駅の満足状況は低くなっている。

#### 【Webによるアンケート】

- ・高速バスの乗り換えに関して満足状況が高い項目は、「高速バスに接続する鉄道や路線バス等の運行サービス」が「満足」と「やや満足」を合わせて70%程度と最も高く、次いで「乗り換え先・目的地への距離・移動時間」、「バスターミナル・バス停への道順・案内のわかりやすさ」、「バスターミナル・バス停への距離・移動時間」「乗り換え先、目的地への道順・案内のわかりやすさ」が60%程度となっている。
- ・逆に満足状況が低い項目は、「乗車バスターミナル・バス停へのES・EVの設置状況」で40%程度となっている。

a. 乗り換えの満足状況

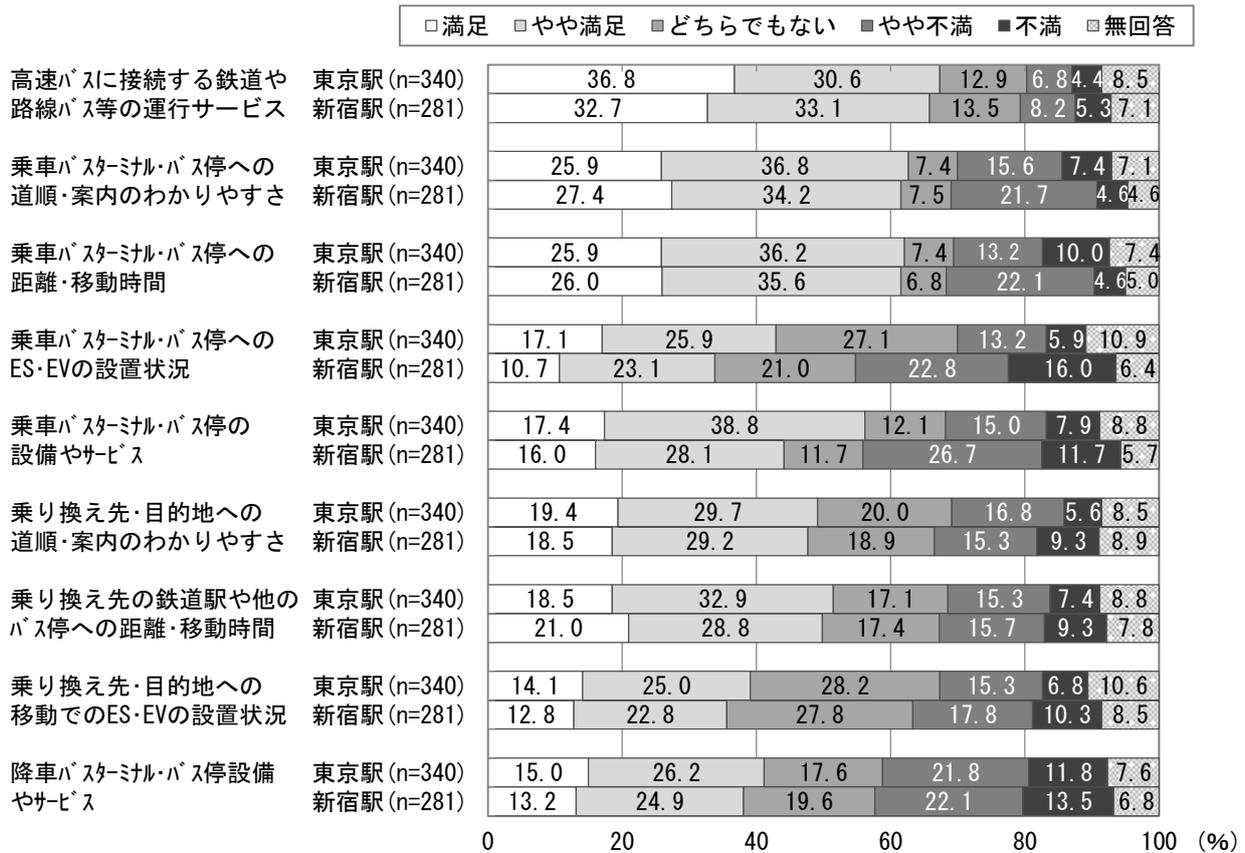


図2-5 1 乗り換えに関する満足状況 【調査票配布アンケート】

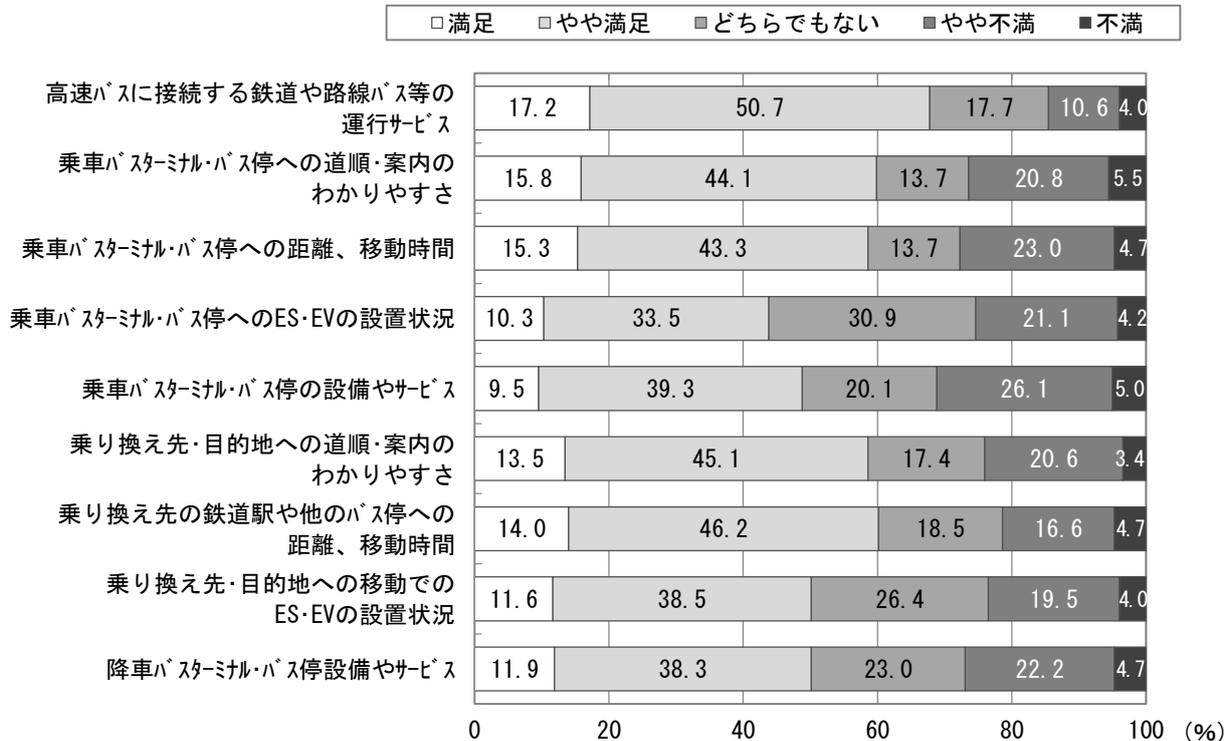


図2-5 2 乗り換えに関する満足状況 【Webによるアンケート】

b. 性別・乗り換えの満足状況

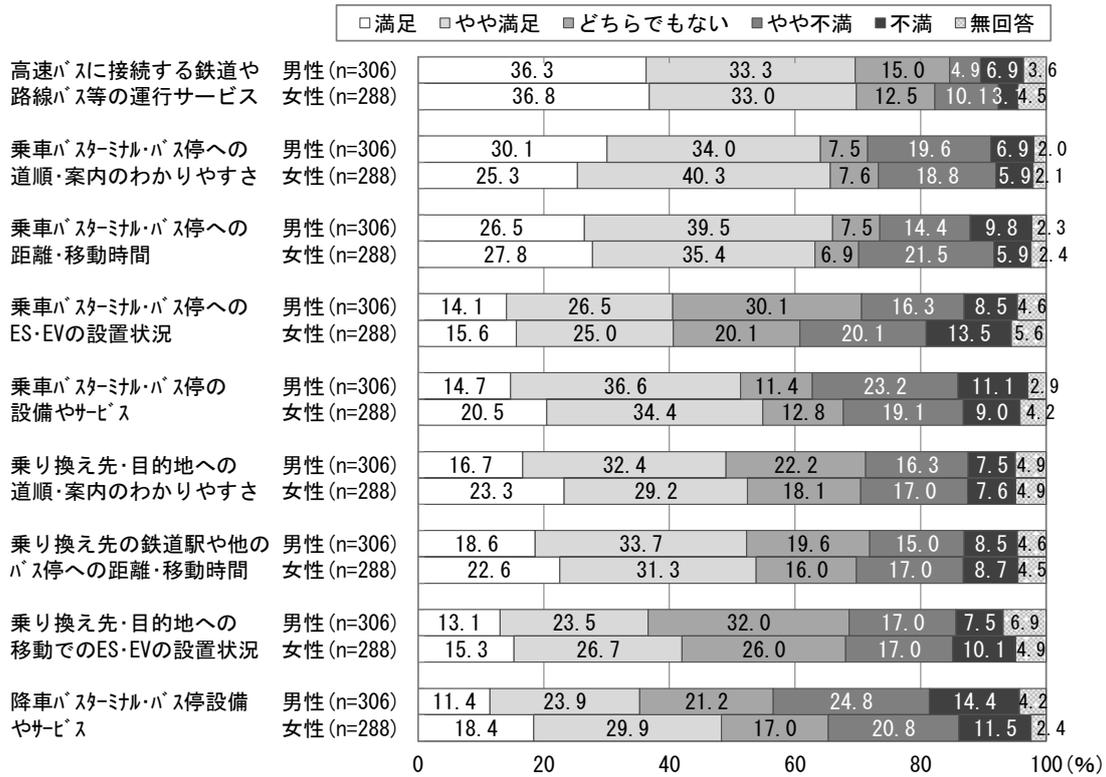


図2-53 性別・乗り換えに関する満足状況（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

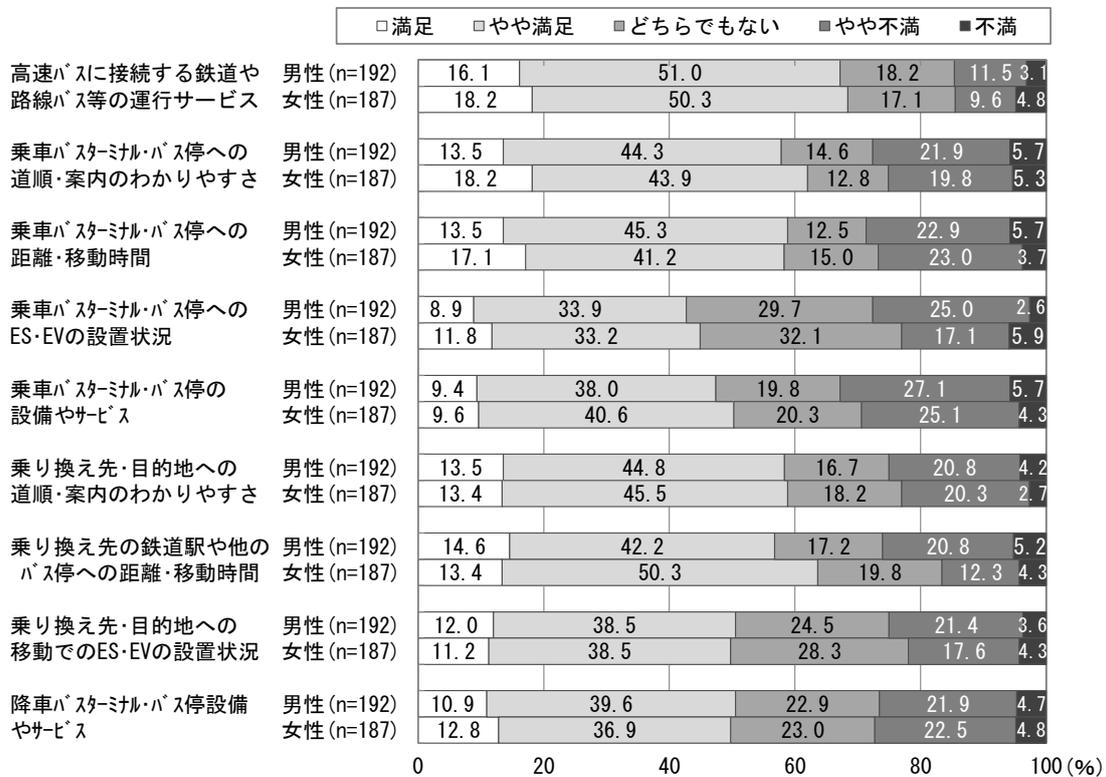


図2-54 性別・乗り換えに関する満足状況【Webによるアンケート】

c. 年齢階層別・乗り換えの満足状況

・全体でみた際、エスカレータ・エレベータの設置状況に対する不満の割合が高かったが、年齢階層別に見ると、年齢層が高くなるほど不満の傾向が強まっている。

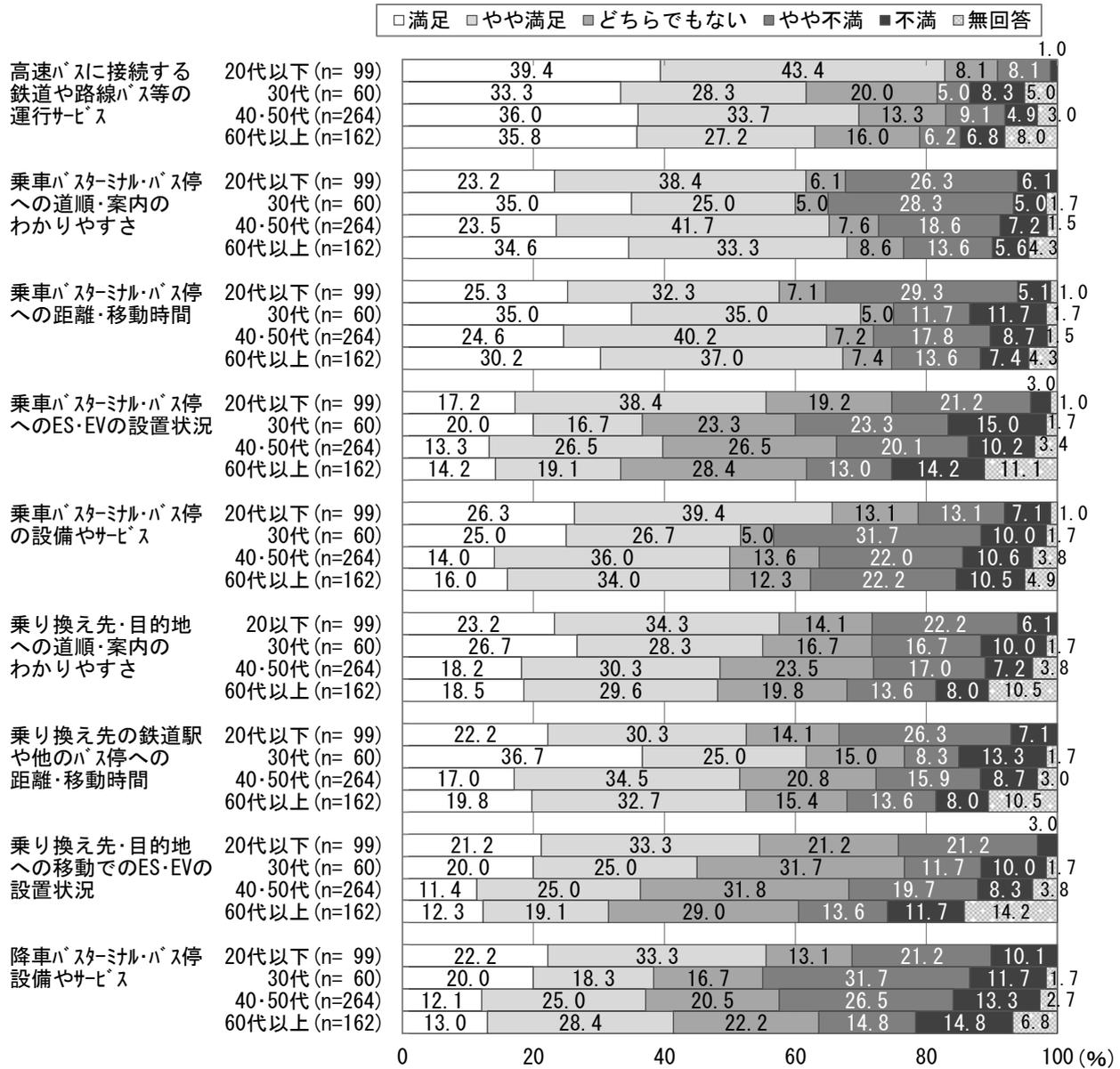


図2-55 年齢階層別・乗り換えに関する満足状況（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

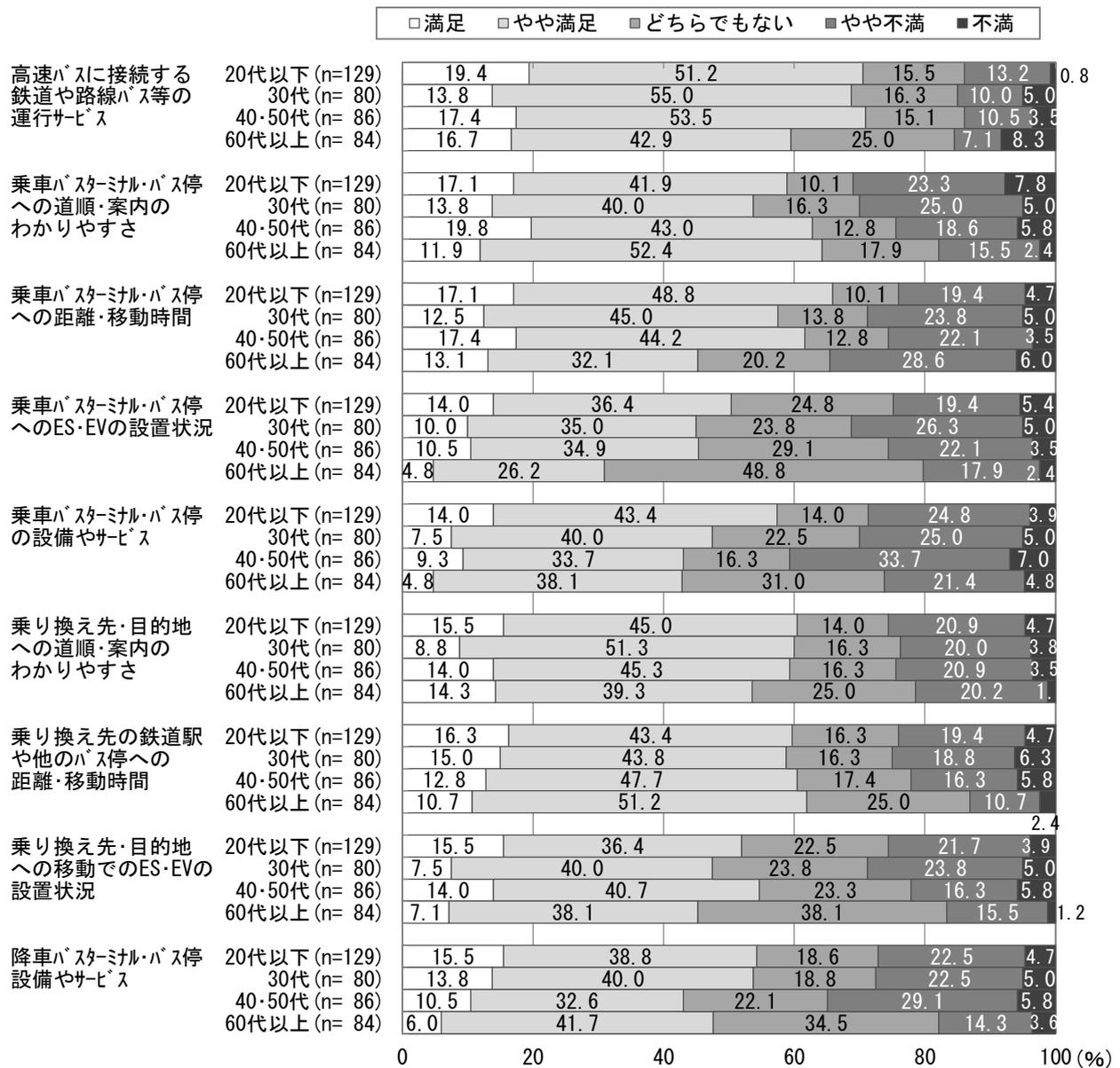


図2-56 年齢階層別・乗り換えに関する満足状況【Webによるアンケート】

d. 利用目的別・乗り換えの満足状況

- ・エスカレータ・エレベータの設置状況に対する不満は、買物目的で高くなっている。買物目的は多くの荷物を持っていることが要因と考えられる。
- ・乗車・降車バスターミナル・バス停の設備やサービスに対し、通勤・通学目的での不満が他目的よりも高くなっている。通勤・通学といった利用頻度の高い利用者にとって、設備やサービスの充実を望む声が多いと言える。

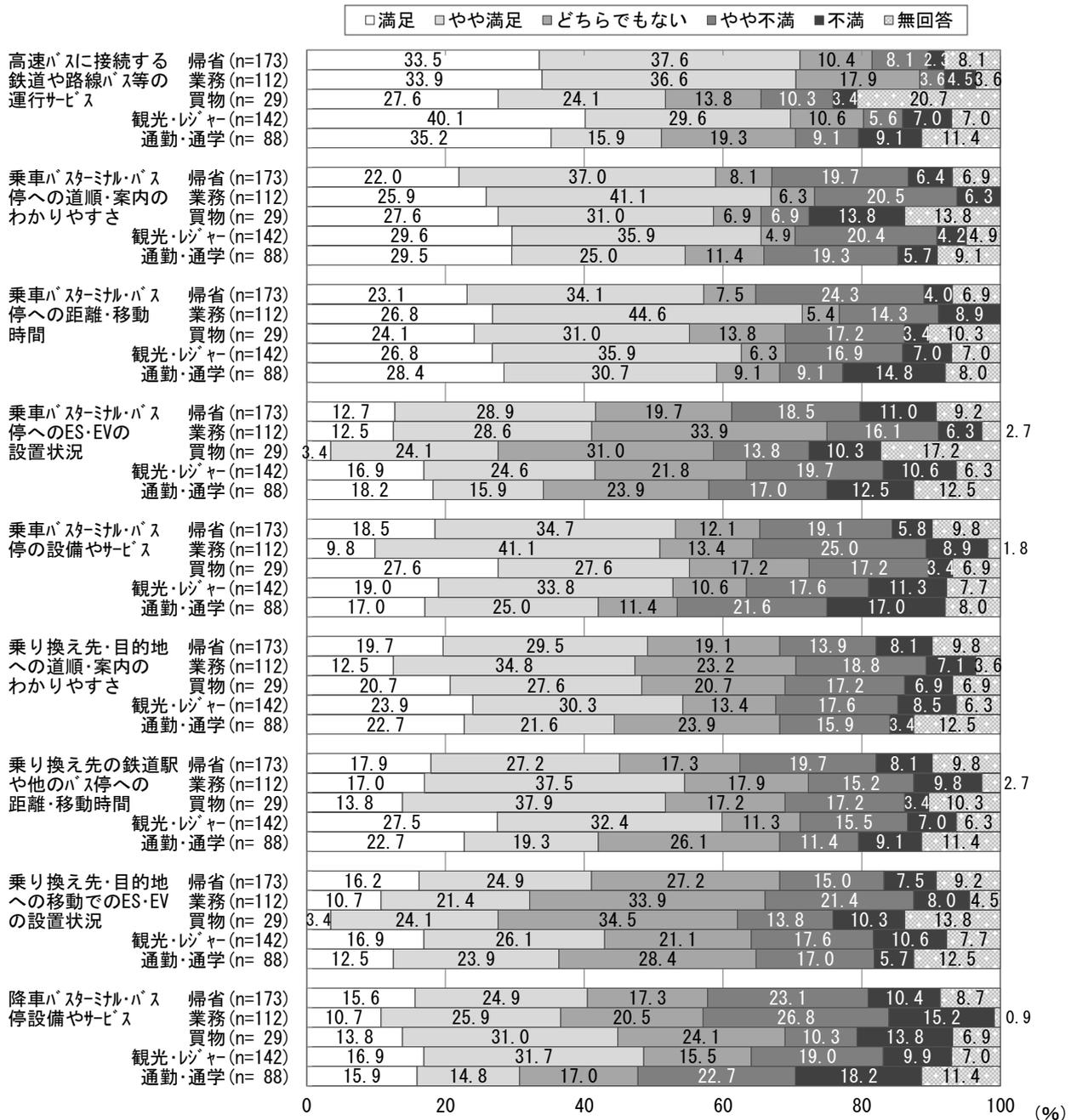


図 2-5 7 利用目的別・乗り換えに関する満足状況（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

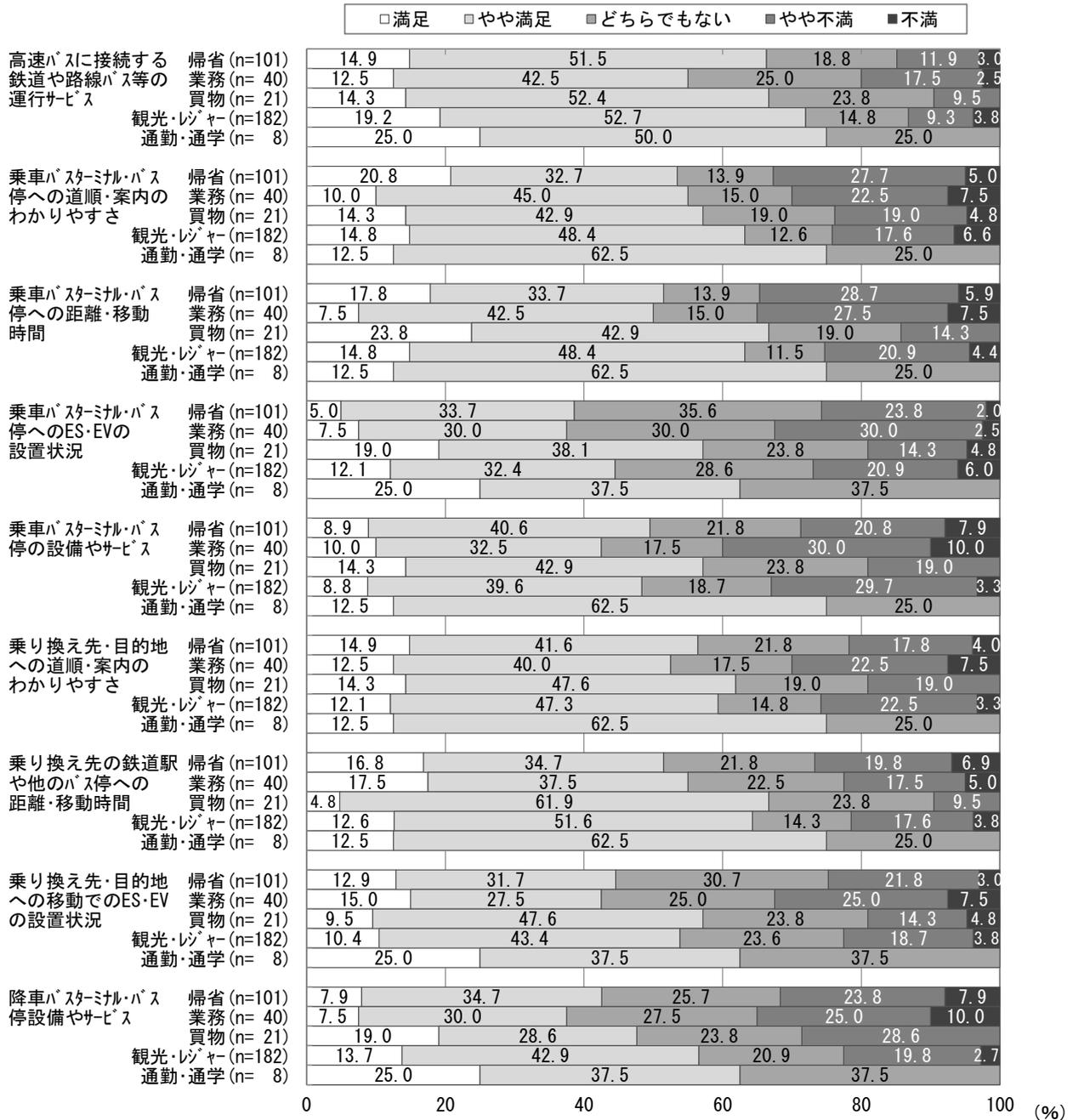


図2-58 利用目的別・乗り換えに関する満足状況【Webによるアンケート】

e. 利用頻度別・乗り換えの満足状況

- ・はじめての利用者は、道順・案内のわかりやすさ、移動の距離・時間に対する不満が複数回利用者よりも多い。(調査票配布)
- ・エスカレータ・エレベータ設置状況に対する不満は、複数回利用者のほうが多い。
- ・バスターミナル・バス停の設備・サービスに対する不満は、複数回利用者の方が多い。

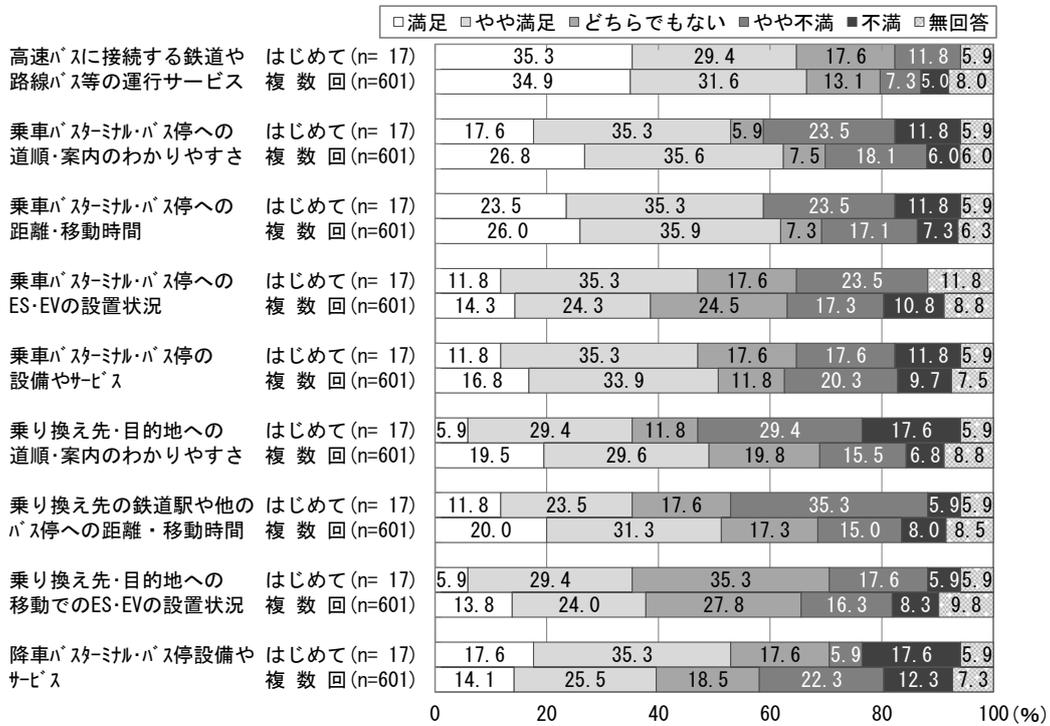


図2-59 利用頻度別・乗り換えに関する満足状況（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

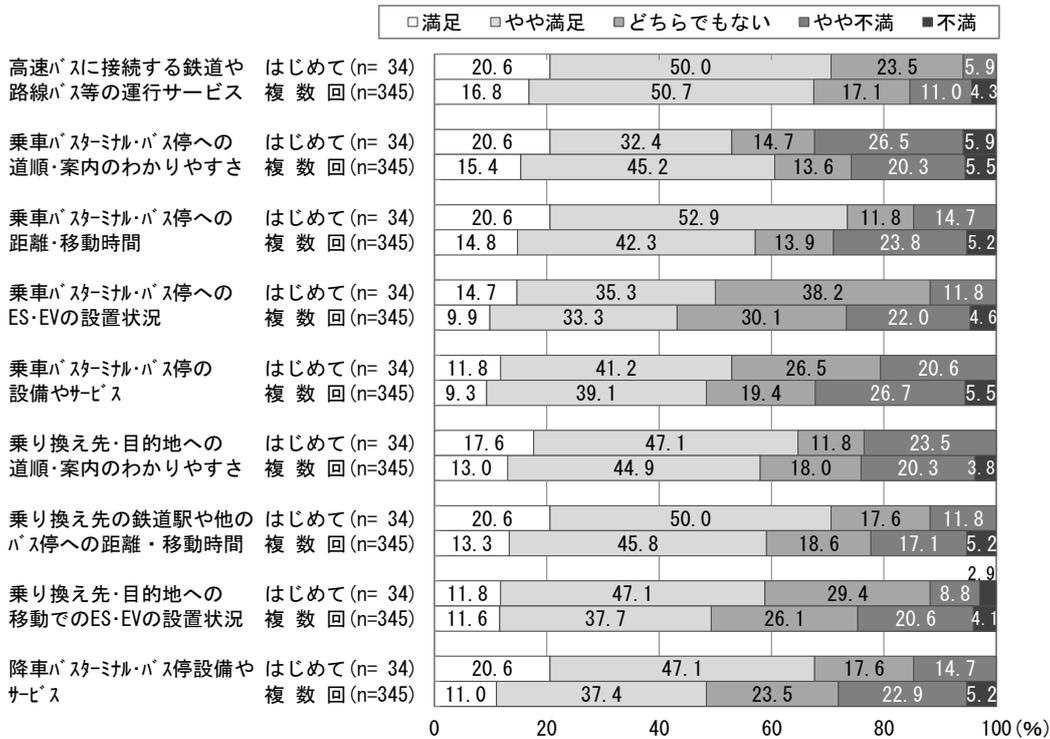


図2-60 利用頻度別・乗り換えに関する満足状況【Webによるアンケート】

f. 運行距離別・乗り換えの満足状況

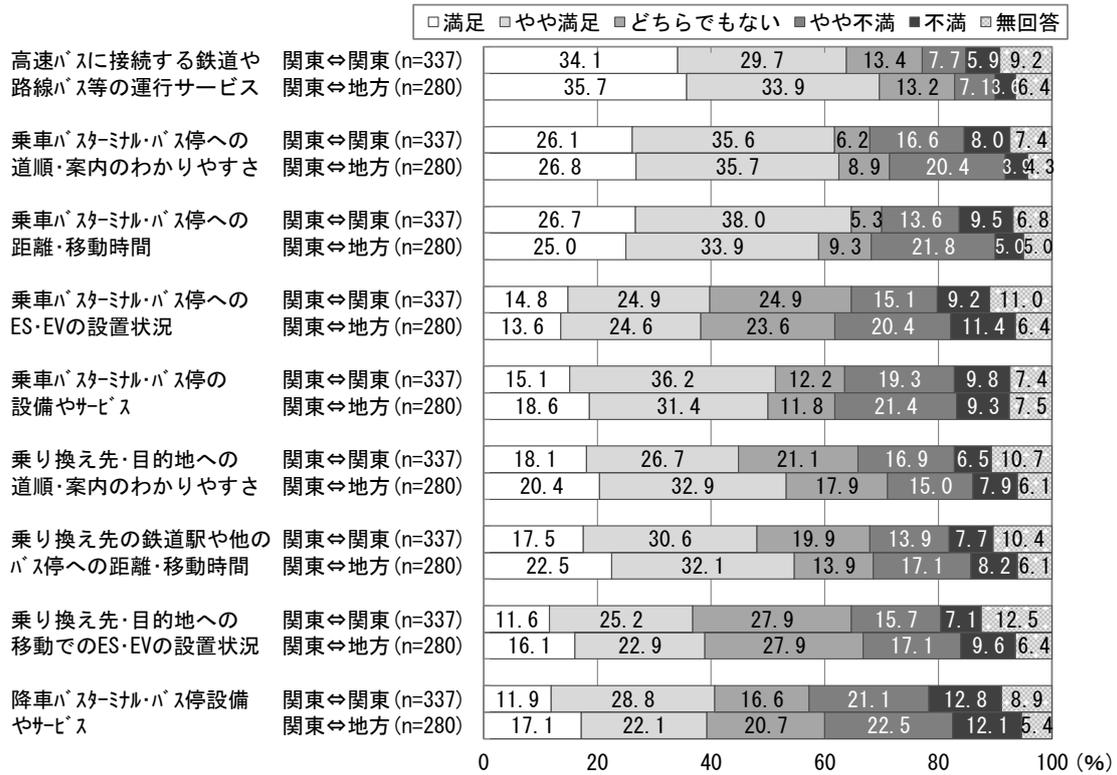


図2-6 1 運行距離別・乗り換えに関する満足状況（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

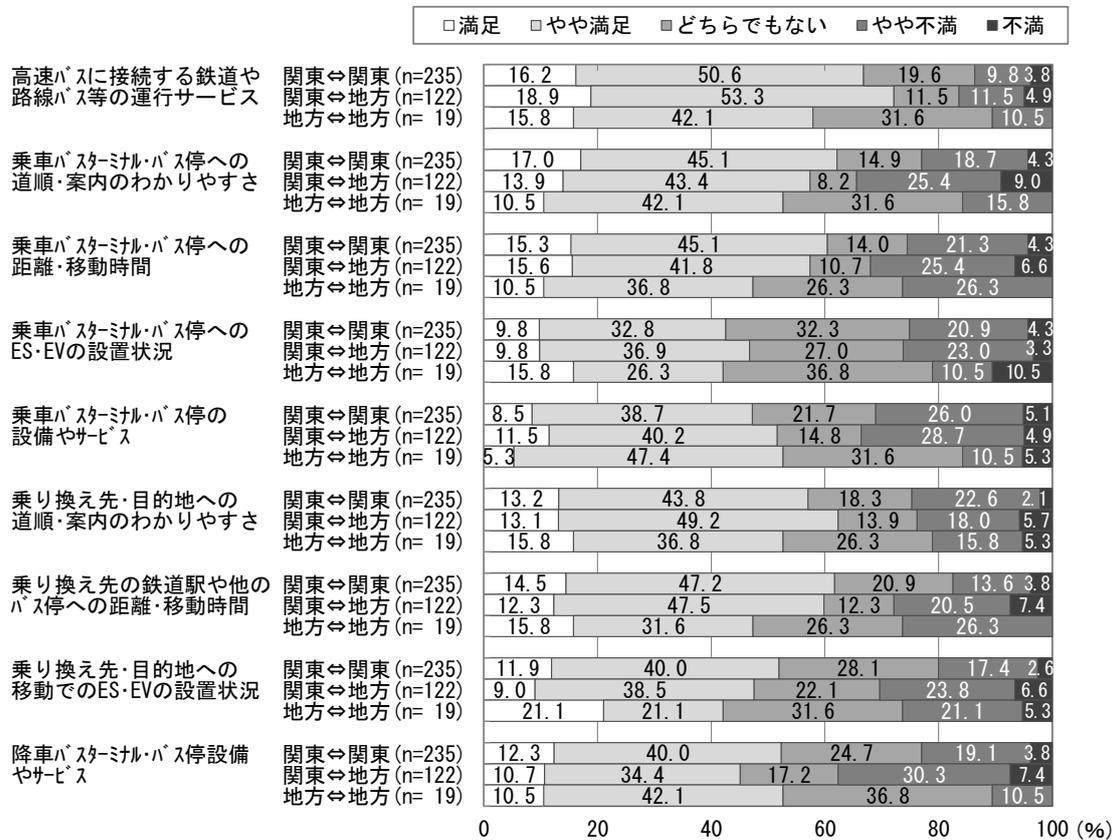


図2-6 2 運行距離別・乗り換えに関する満足状況【Webによるアンケート】

## (5) 高速バスの乗り換えの際の要望

### ① 都心部や中心都市のバスターミナル

- 駅～バス停間の案内標識、待合室、電光掲示板等によるバス運行情報、コンビニエンスストア・売店・自動販売機、トイレの要望が多い。
- 性別で見ると、女性のほうが様々な施設・設備の要望が多い。
- 若い世代のほうが施設・設備の要望が多い。公衆無線 LAN は全体としての要望はさほど多くないが、若い世代の要望が比較的多い。
- 上記の要望が多かった施設・設備について、利用目的別で見ると、調査票配布アンケートでは通勤・通学目的、Web アンケートでは帰省、観光・レジャー目的で要望が多い。
- 複数回利用者のほうが施設・設備への要望が多い。
- 長距離（関東⇄地方）利用者のほうが施設・設備への要望が多い。

#### 【調査票配布アンケート】

- ・ 都心部や中心都市のバスターミナルで要望が高い施設・サービスは、「トイレ」が 59.3%と最も要望が高く、次いで「待合室」の 52.3%、「電光掲示板等によるバス運行情報」の 45.6%、「コンビニエンスストア・売店・自動販売機」の 44.6%となっている。その他の要望としては、「喫煙所」、「充電用電源」、「乗車券売り場（近くに、複数、自動販売機）」などが挙げられている。

#### 【Web によるアンケート】

- ・ 都心部や中心都市のバスターミナルで要望が高い施設・サービスは、「待合室」が 52.8%と最も要望が高く、次いで「トイレ」の 46.2%、「鉄道駅などとバスターミナルとの間の案内標識・案内板」の 45.1%、「コンビニエンスストア・売店・自動販売機」の 40.6%となっている。その他の要望としては、「喫煙所」、「充電用電源」、「乗車券売り場（近くに、複数、自動販売機）」などがあがっている。

a. 乗り換えの際の要望

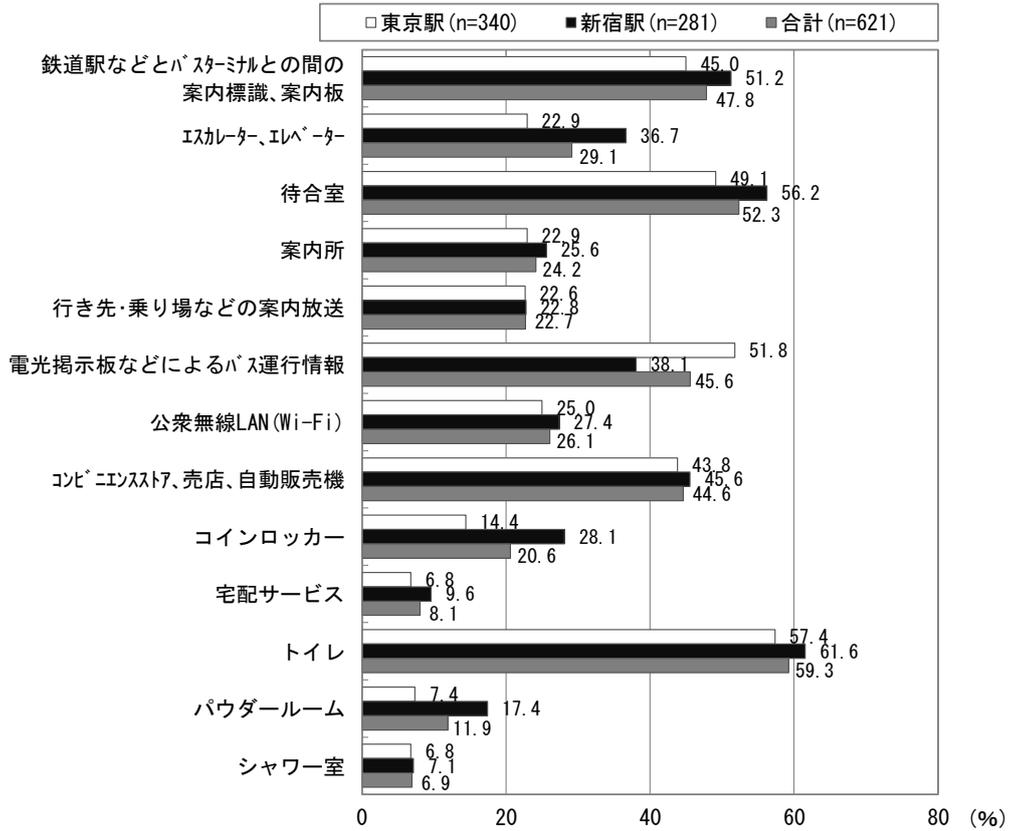


図 2-6 3 乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）【調査票配布アンケート】

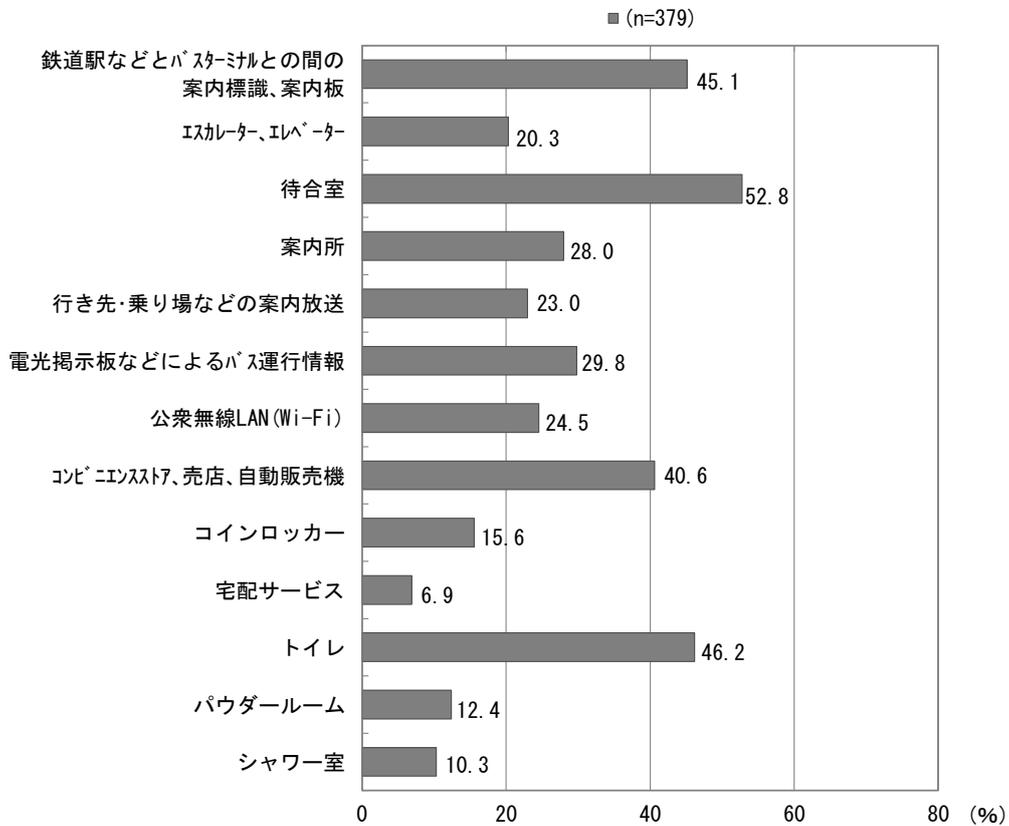


図 2-6 4 乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）【Web によるアンケート】

## b. 性別・乗り換えの際の要望

- ・調査票配布では、「エスカレータ・エレベータ」「案内所」「案内放送」「バス運行情報」「コインロッカー」「トイレ」「パウダールーム」は女性のほうが男性よりも10ポイント以上多い。
- ・Webにおいても「エスカレータ・エレベータ」「案内所」「コインロッカー」「トイレ」「パウダールーム」は女性の方が多い。

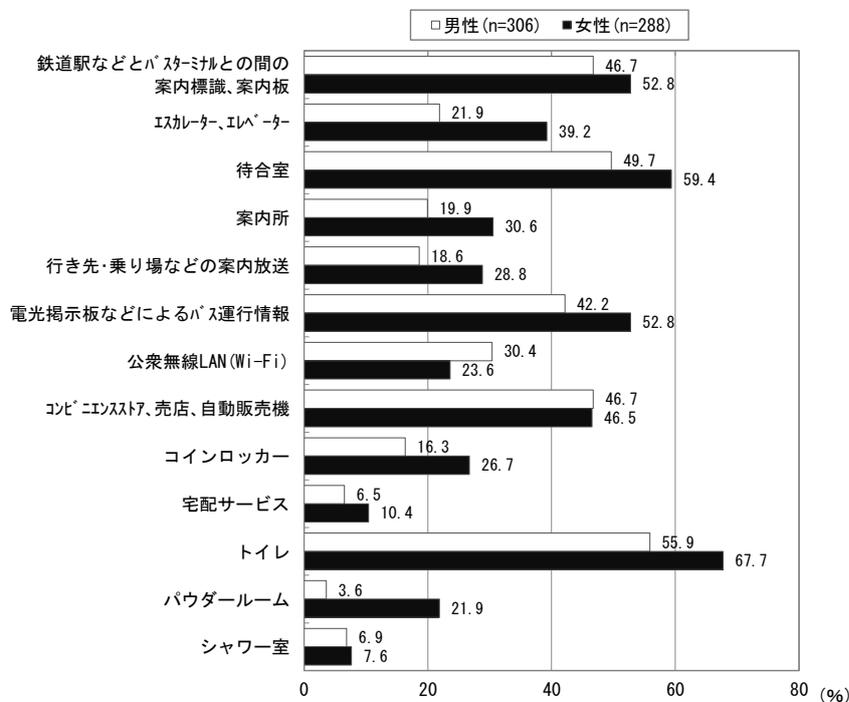


図2-65 性別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

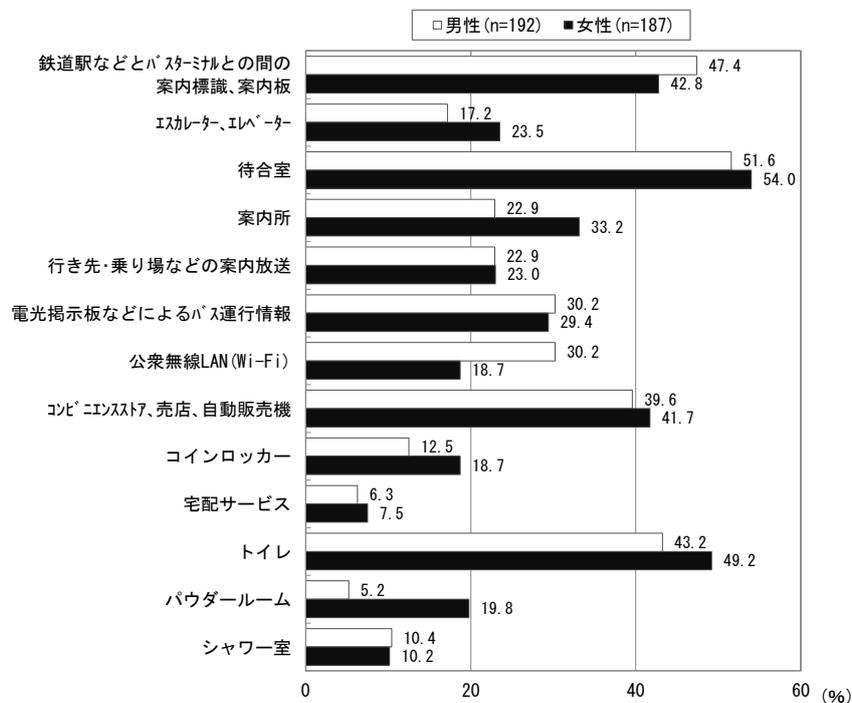


図2-66 性別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
【Webによるアンケート】

c. 年齢階層別・乗り換えの際の要望

- ・全体で要望の多かった「案内標識・案内板」「待合室」「バス運行情報」「コンビニエンスストア・売店・自動販売機」「トイレ」は60代以上で少なく、若い世代が多い。
- ・調査票配布、Webとも、公衆無線LANは若い世代ほど要望が多く、今後とも若い世代が高速バスを利用し続けていくために提供する施設・サービスを検討していく上での典型例と言える。

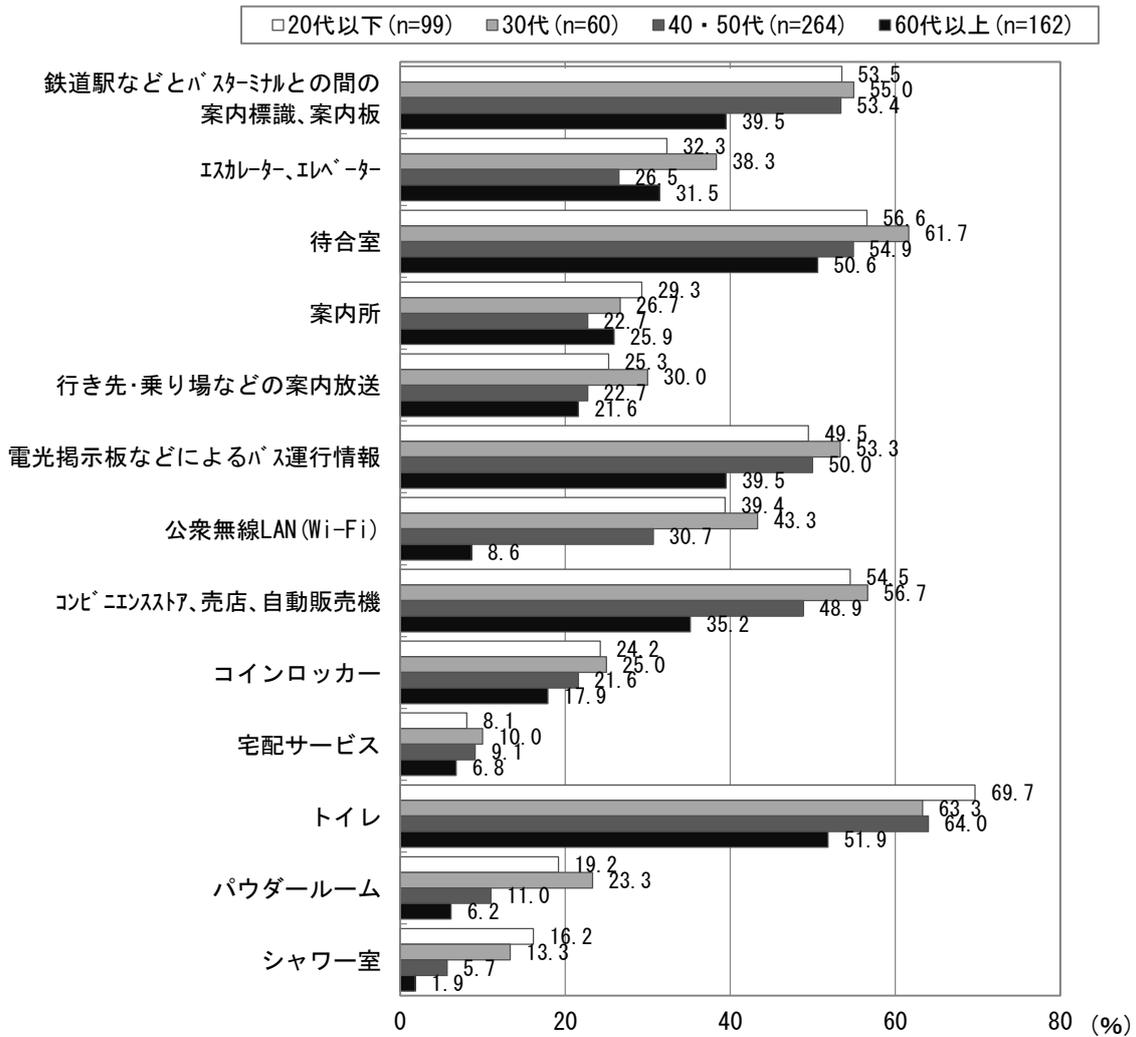


図2-67 年齢階層別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

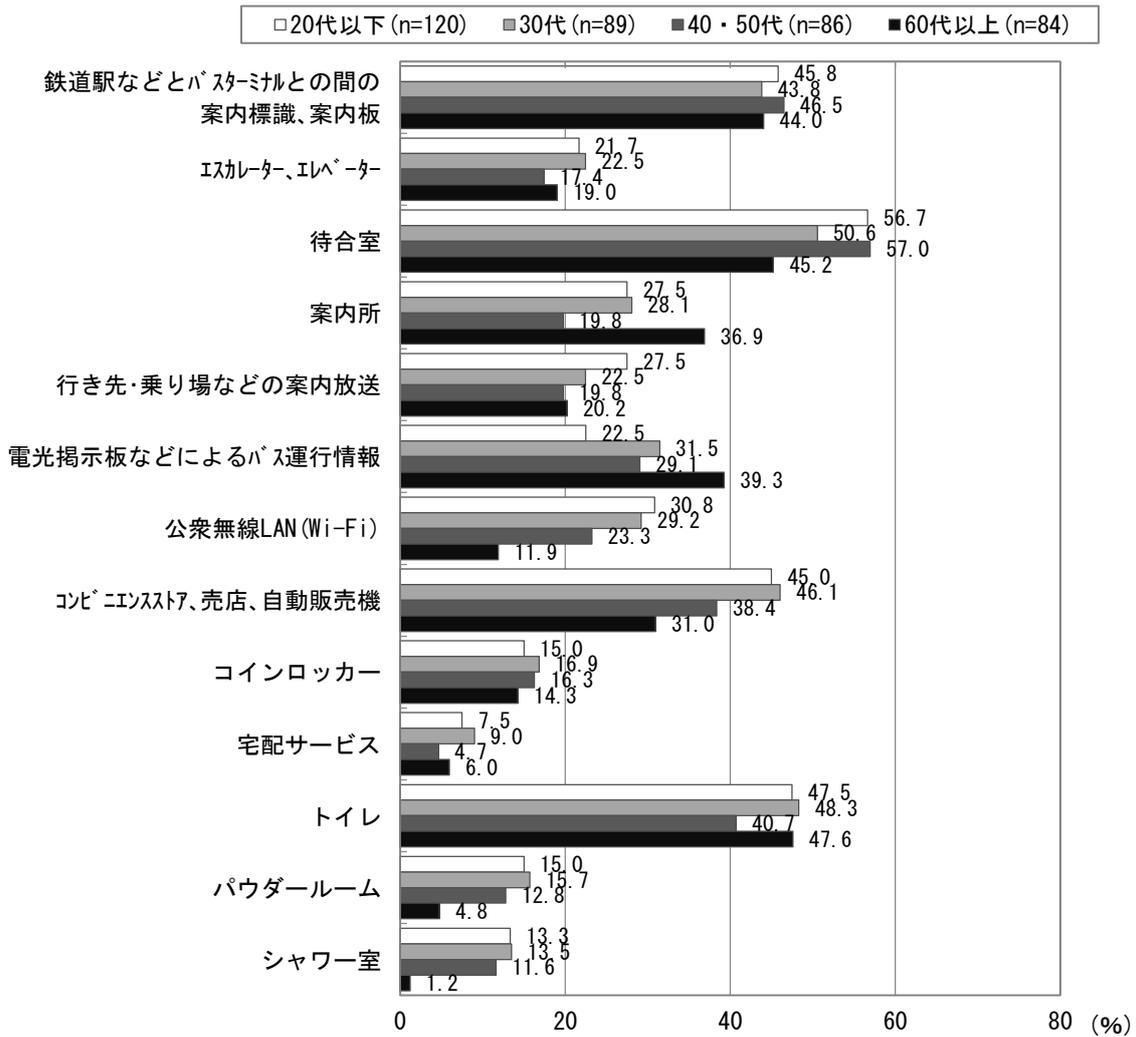


図 2-6 8 年齢階層別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
【Web によるアンケート】

d. 職業別・乗り換えの際の要望

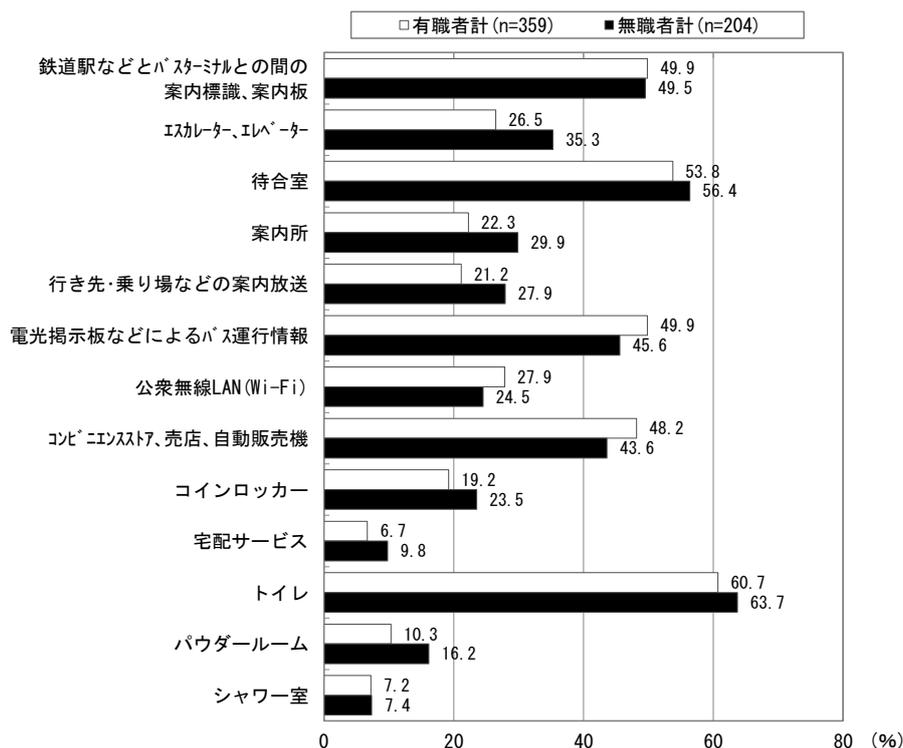


図 2-69 職業別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

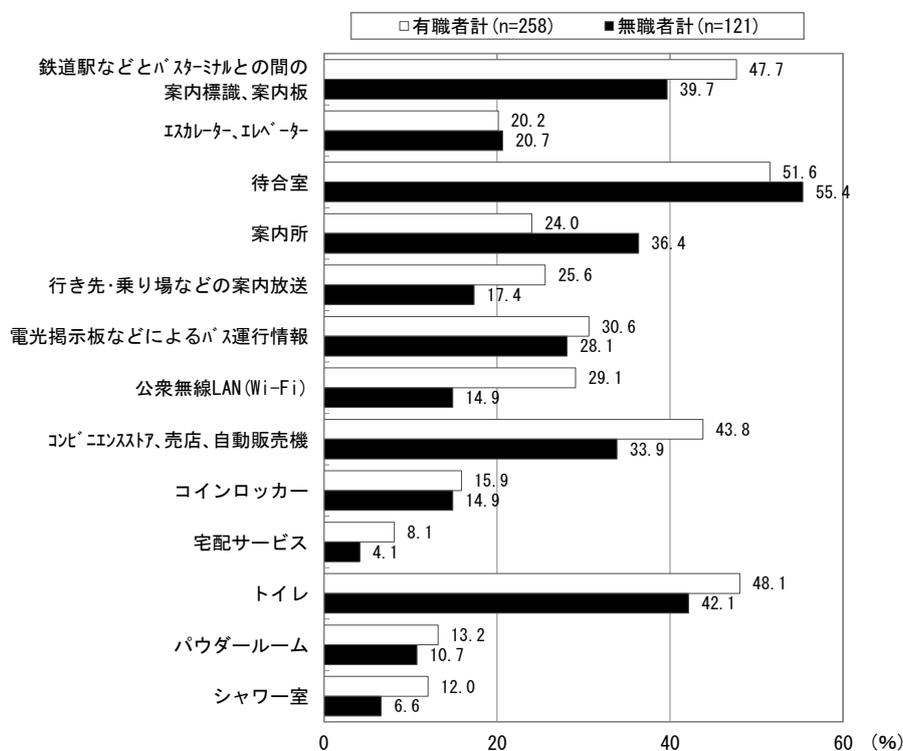


図 2-70 職業別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
【Web によるアンケート】

e. 利用目的別・乗り換えの際の要望

・全体で要望の多かった「案内標識・案内板」「待合室」「バス運行情報」「コンビニエンスストア・売店・自動販売機」「トイレ」は、調査票配布アンケートでは通勤・通学で多く、Webアンケートでは、帰省と観光・レジャーで多くなっている。

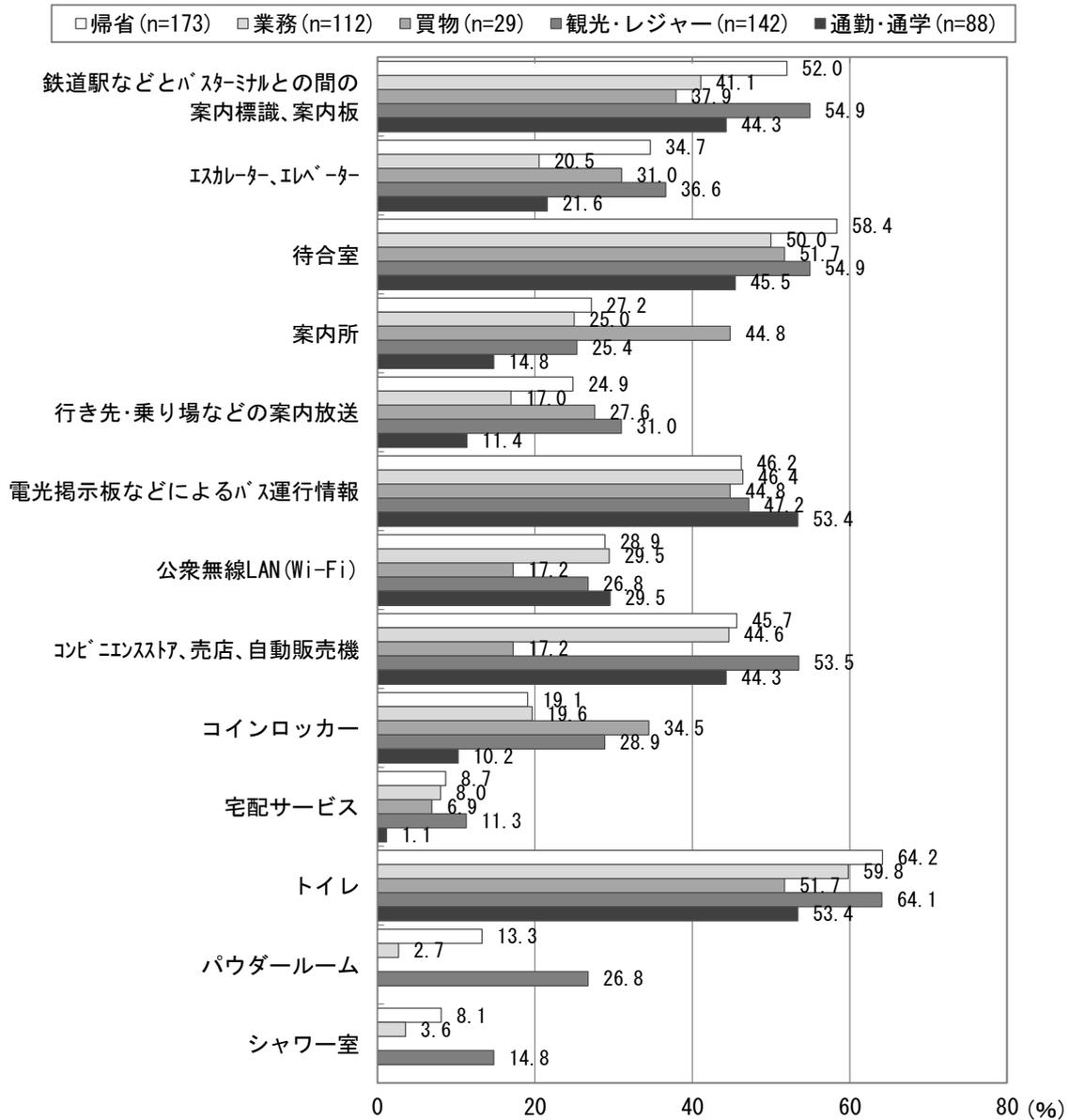


図2-7-1 利用目的別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

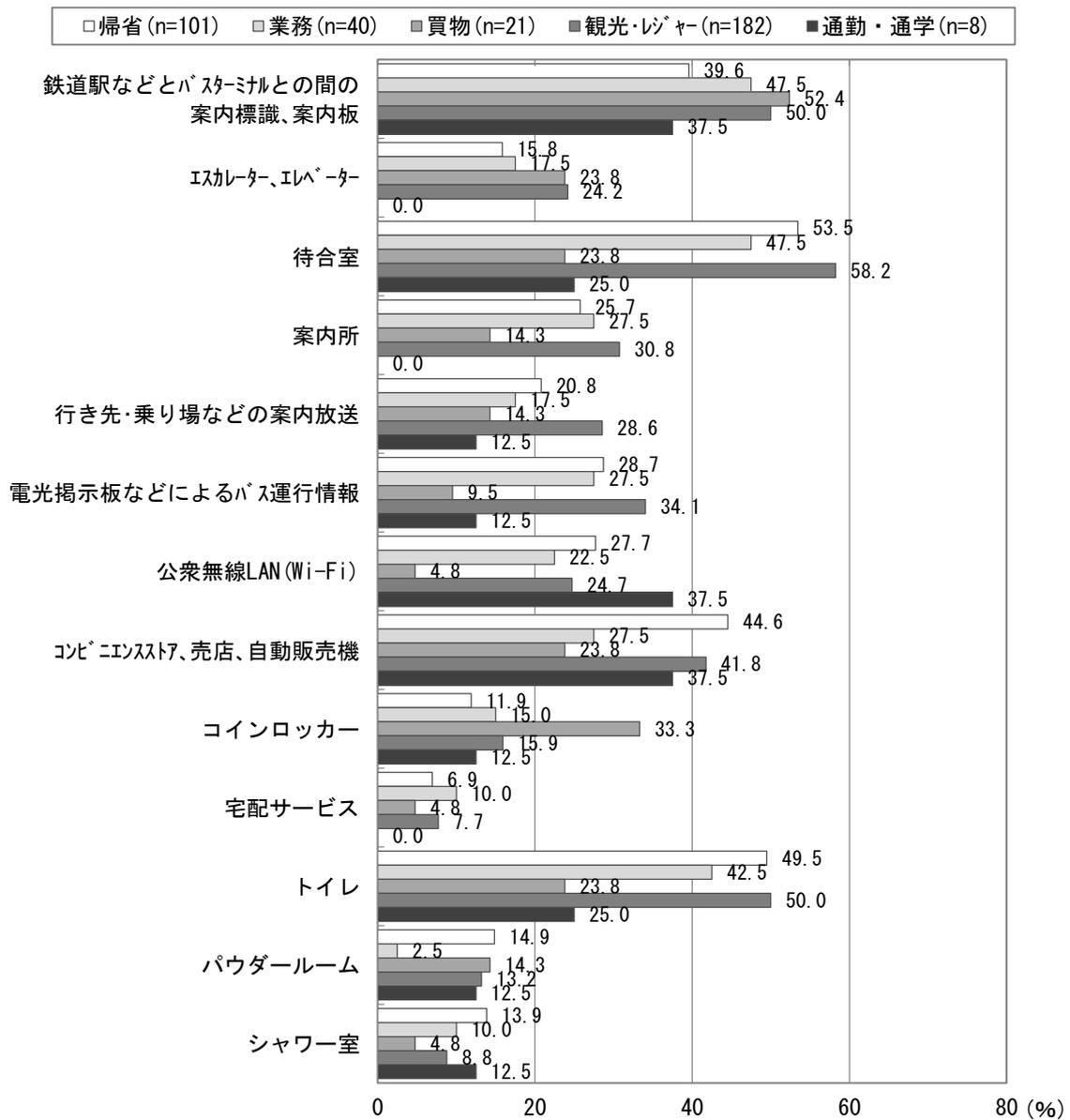


図 2-7 2 利用目的別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
【Web によるアンケート】

f. 利用頻度別・乗り換えの際の要望

・複数回利用者のほうが施設・設備の要望が多いが、中でも、調査票配布アンケートでは待合室、運行情報、トイレ、Web アンケートでは、案内標識・案内板、待合室、運行情報、コンビニエンスストア・売店・自動販売機が多い。

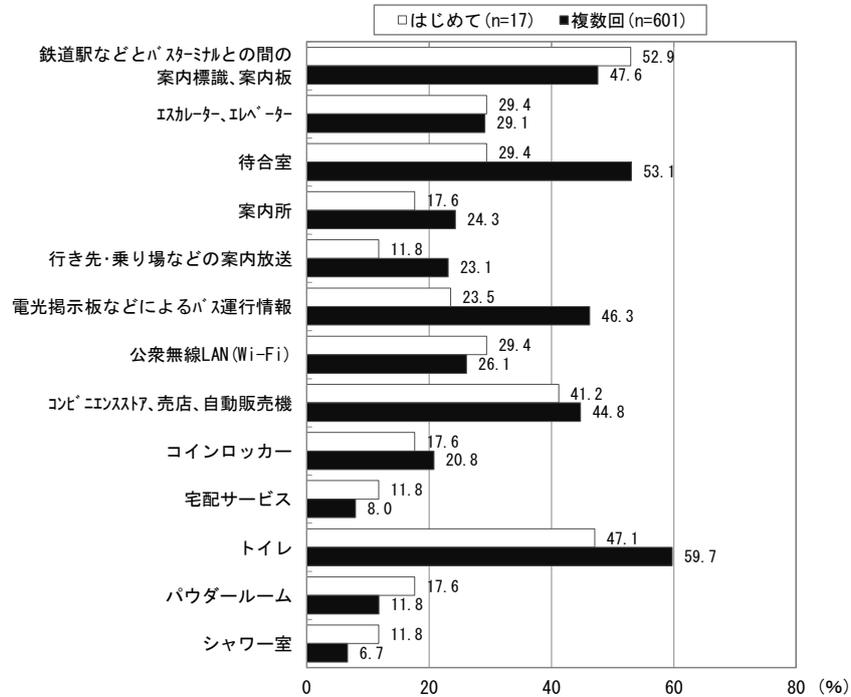


図 2-7 3 利用頻度別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

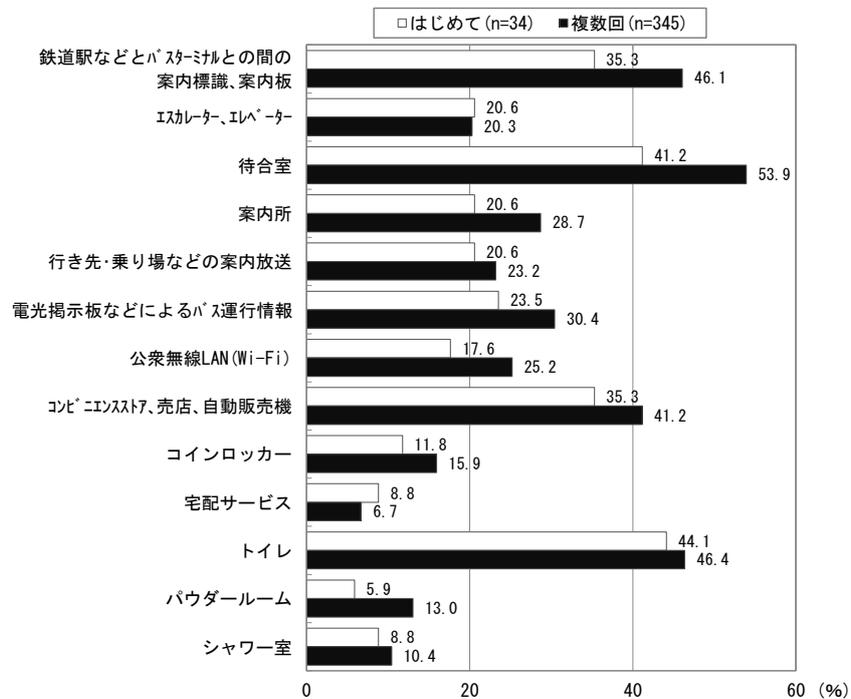


図 2-7 4 利用頻度別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
【Web によるアンケート】

g. 運行距離別・乗り換えの際の要望

- ・長距離（関東⇔地方）利用者のほうが施設・設備の要望が多いが、中でも、調査票配布アンケートでは案内標識・案内板、待合室、コインロッカー、Web アンケートでは、待合室、コンビニエンスストア・売店・自動販売機が多い。

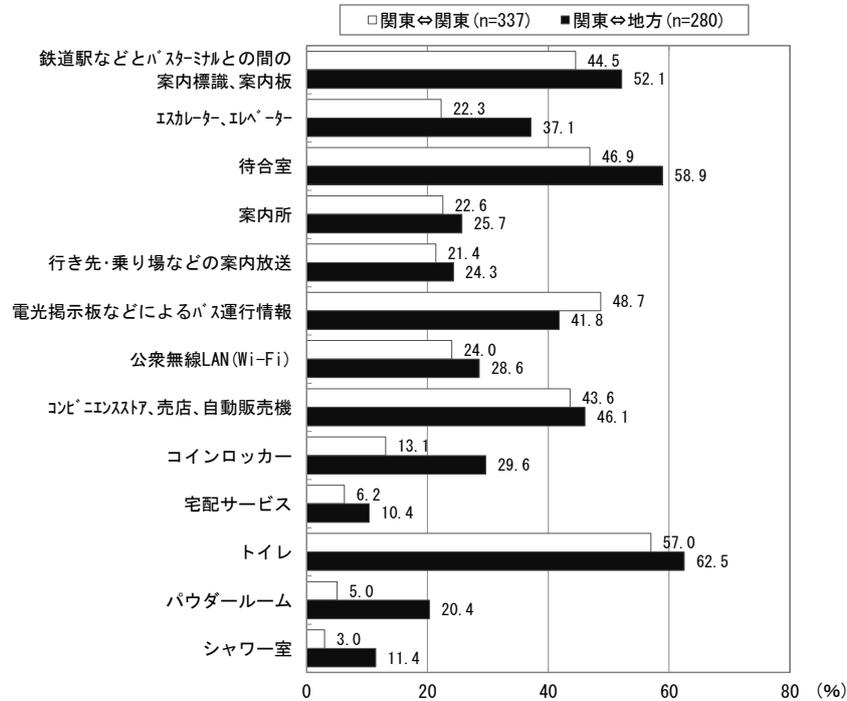


図 2-7 5 運行距離別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

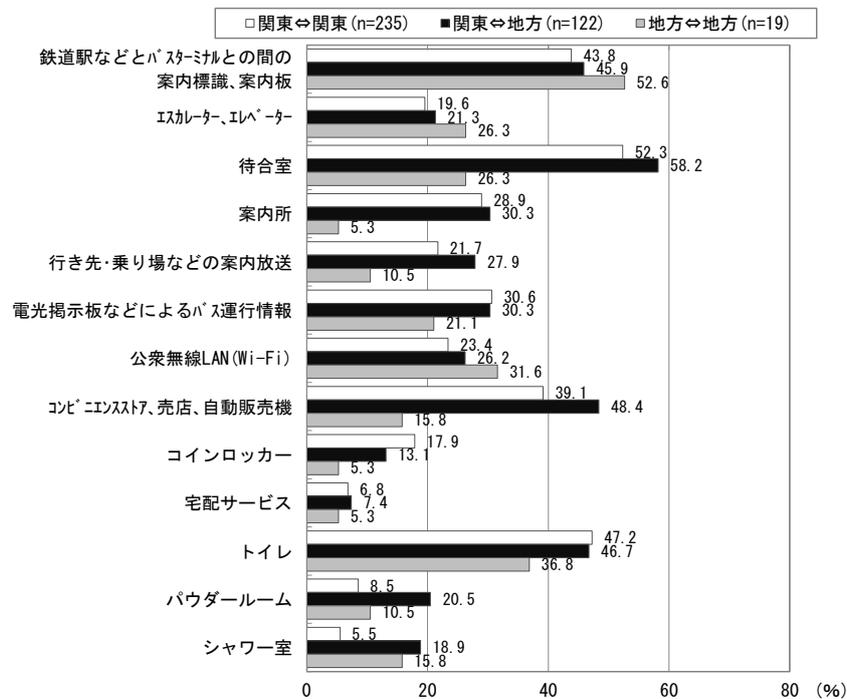


図 2-7 6 運行距離別・乗り換えの際の要望（都心部や中心都市のバスターミナル）  
【Web によるアンケート】

## ② 郊外のバスターミナル・バス停

- 駅～バス停間の案内標識、バス停屋根・ベンチ・待合所、トイレ、商業施設の要望が多い。
- 性別で見ると、女性のほうが様々な施設・設備の要望が多い。
- 公衆無線 LAN は全体としての要望はさほど多くはないが、若い世代の要望が比較的多い。
- 無職者では乗継割引の要望が多く、高齢者の利用が見込まれる路線では留意すべき事項と考えられる。
- 利用目的別で見ると、調査票配布アンケートでは全体的に通勤・通学目的で要望が多い。
- 複数回利用者はバス停屋根・ベンチ・待合所、トイレの要望が多い。
- 長距離（関東⇄地方）利用者のほうが施設・設備への要望が多く、バス停屋根・ベンチ・待合所、トイレ、案内標識・案内板が上位となっている。

### 【調査票配布アンケート】

- ・ 郊外のバスターミナル・バス停で要望が高い施設・サービスは、「バス停の屋根・ベンチ・待合室」が 57.0%と最も要望が高く、次いで「トイレ」の 53.3%、「乗り換え先の鉄道や路線バスまでの案内標識・案内板」の 38.6%、「コンビニエンスストア・売店・自動販売機」の 34.5%となっている。

### 【Web によるアンケート】

- ・ 郊外のバスターミナル・バス停で要望が高い施設・サービスは、「トイレ」が 59.9%と最も高く、次いで「バス停の屋根・ベンチ・待合室」が 50.7%、「コンビニエンスストア・売店・自動販売機」が 40.9%、「乗り換え先の鉄道や路線バスまでの案内標識・案内板」の 40.1%と利用者アンケート調査とほぼ同様の結果となっている。

a. 乗り換えの際の要望

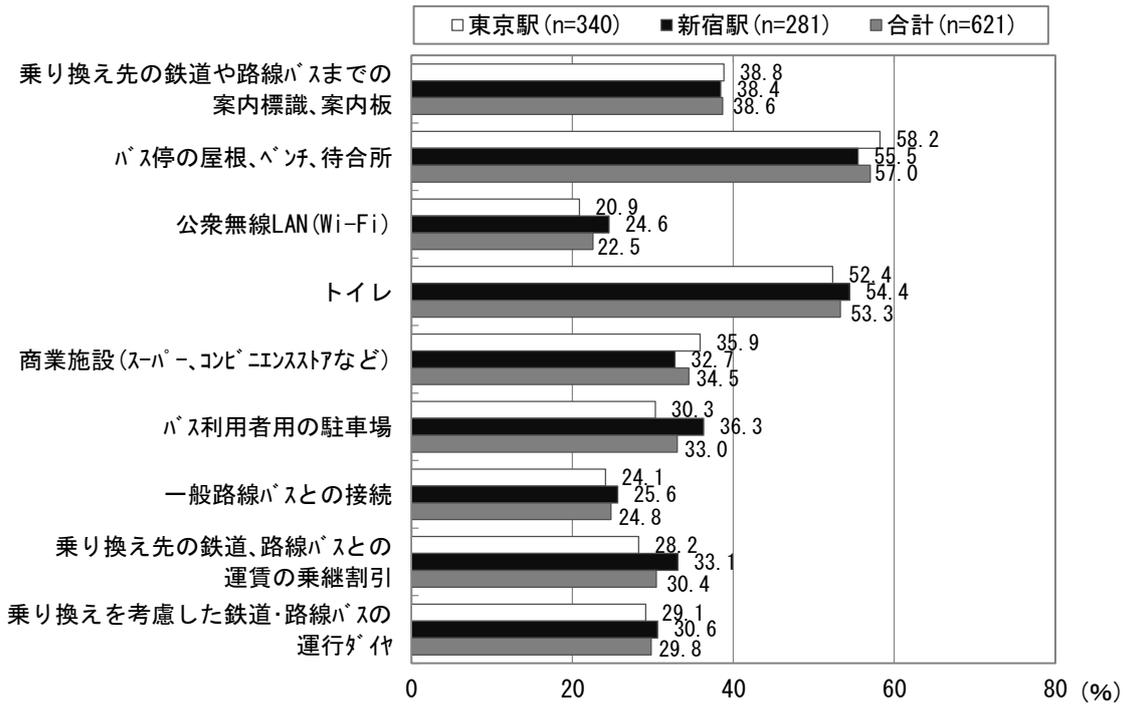


図 2-77 高速バスの乗り換えの際の要望 (郊外のバスターミナル・バス停)

【調査票配布アンケート】

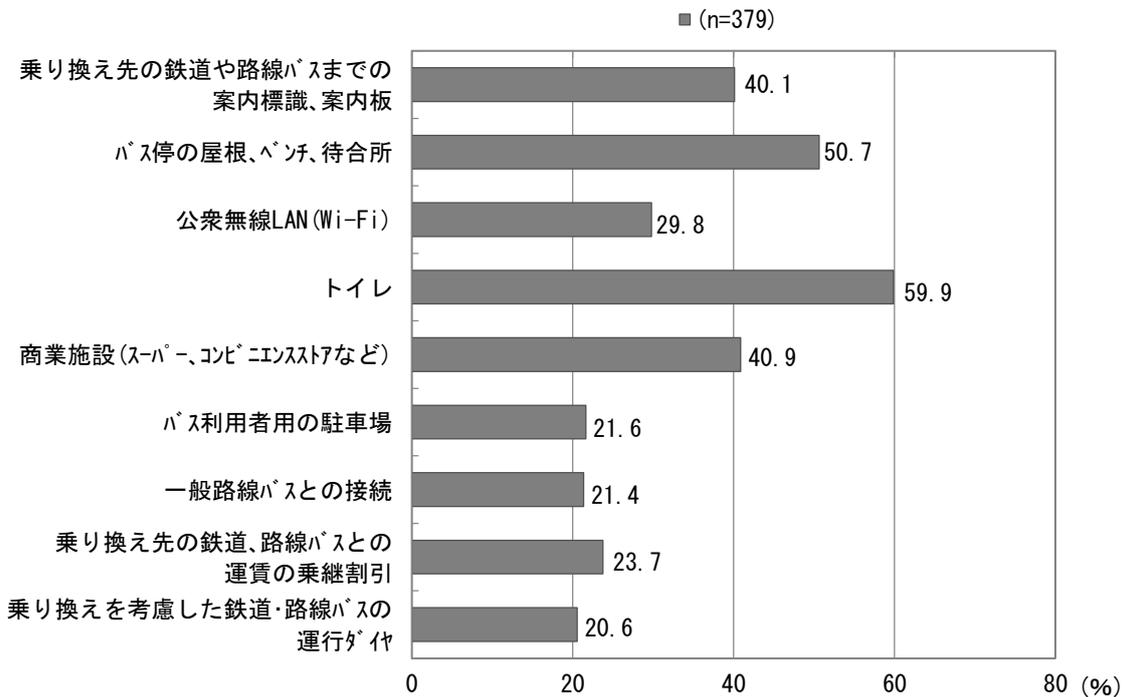


図 2-78 乗り換えの際の要望 (郊外のバスターミナル・バス停) 【Web によるアンケート】

b. 性別・乗り換えの際の要望

- ・調査票配布では、全体として女性のほうが要望が多いが、中でも「バス停屋根・ベンチ・待合所」「トイレ」は男性よりも10ポイント以上多い。
- ・Webでは、男性で公衆無線LANが女性よりも多いが、「案内標識・案内板」「トイレ」「商業施設」は女性のほうが多い。

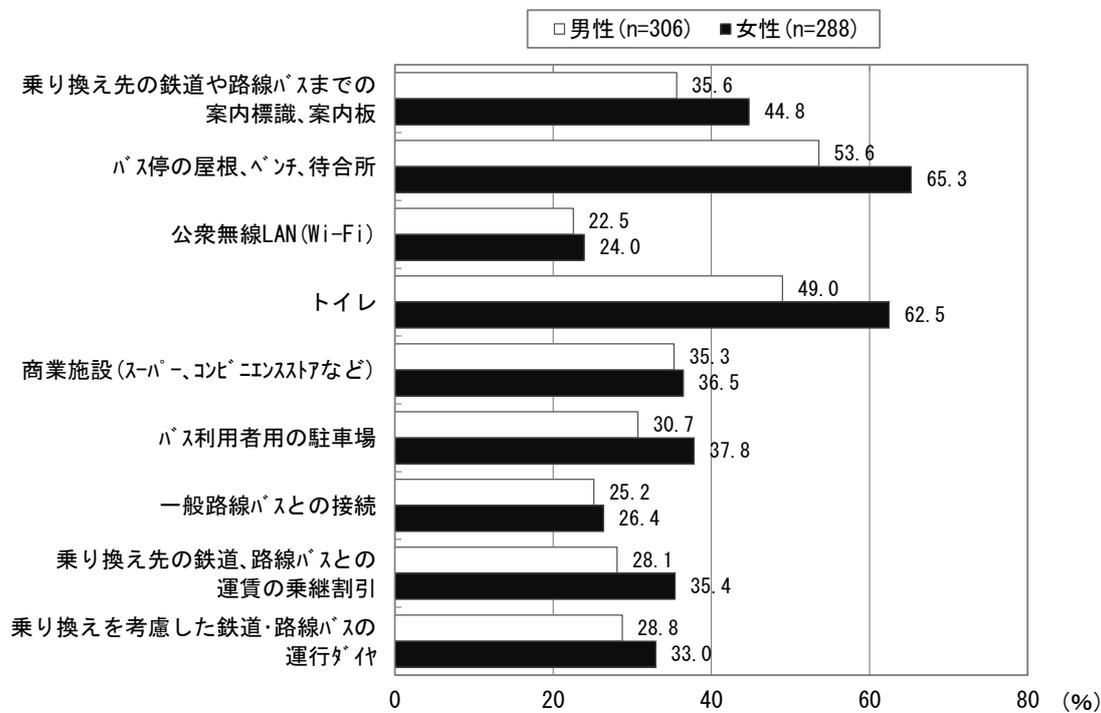


図2-79 性別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

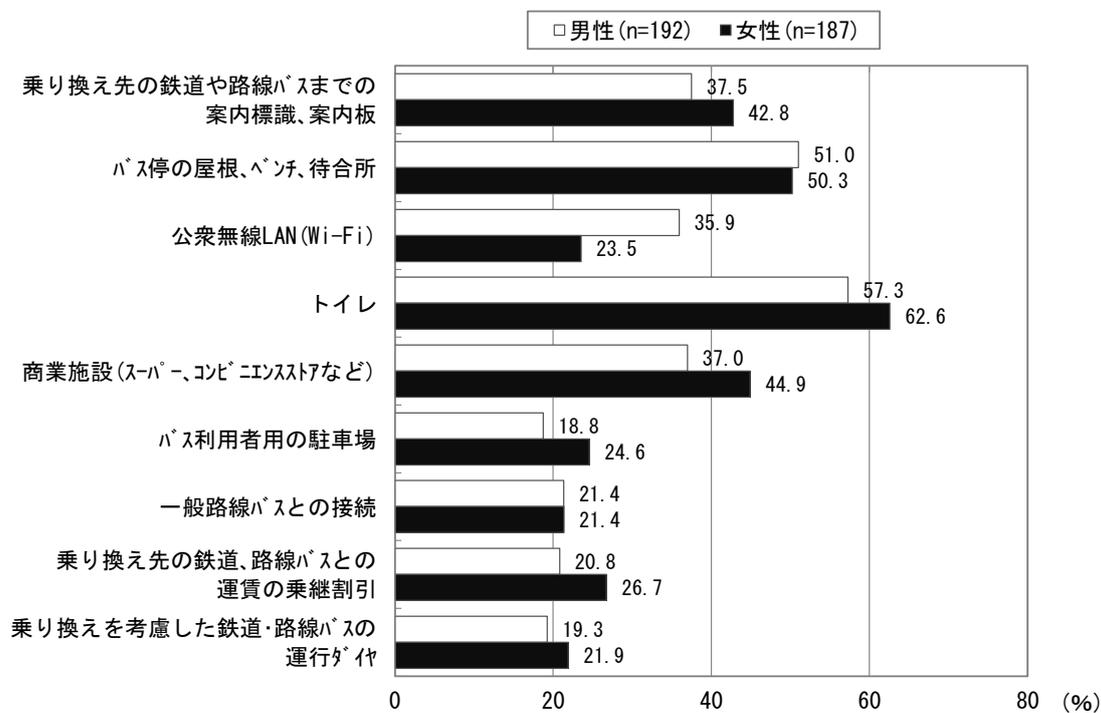


図2-80 性別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
【Webによるアンケート】

c. 年齢階層別・乗り換えの際の要望

- ・調査票配布では、全体として60代以上の要望は少なく、30代で要望が多い。
- ・Webでは、公衆無線LANなど一部を除き、60代以上で要望が多い。
- ・調査票配布、Webとも、公衆無線LANは若い世代ほど要望が多く、今後とも若い世代が高速バスを利用し続けていくために提供する施設・サービスを検討していく上での典型例と言える。

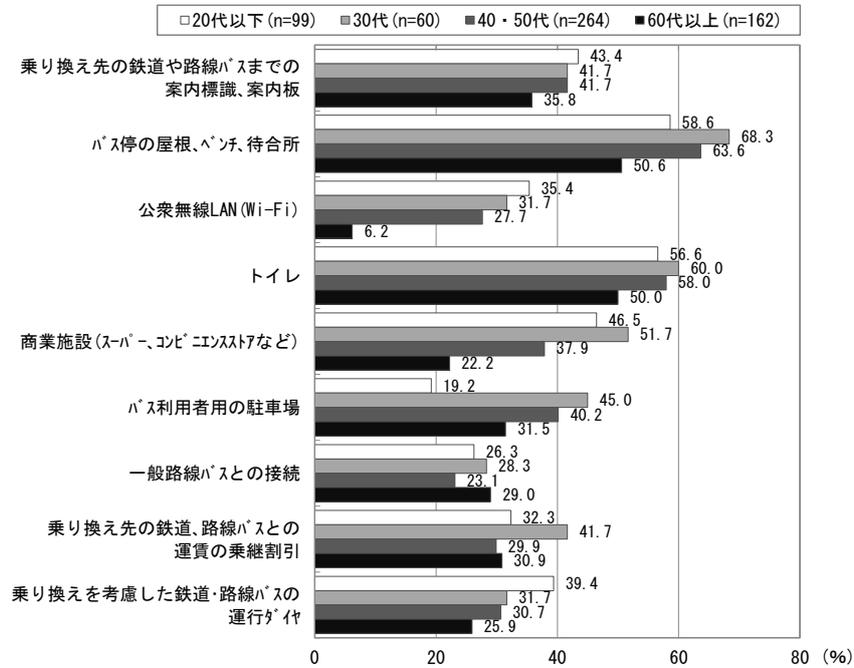


図2-81 年齢階層別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

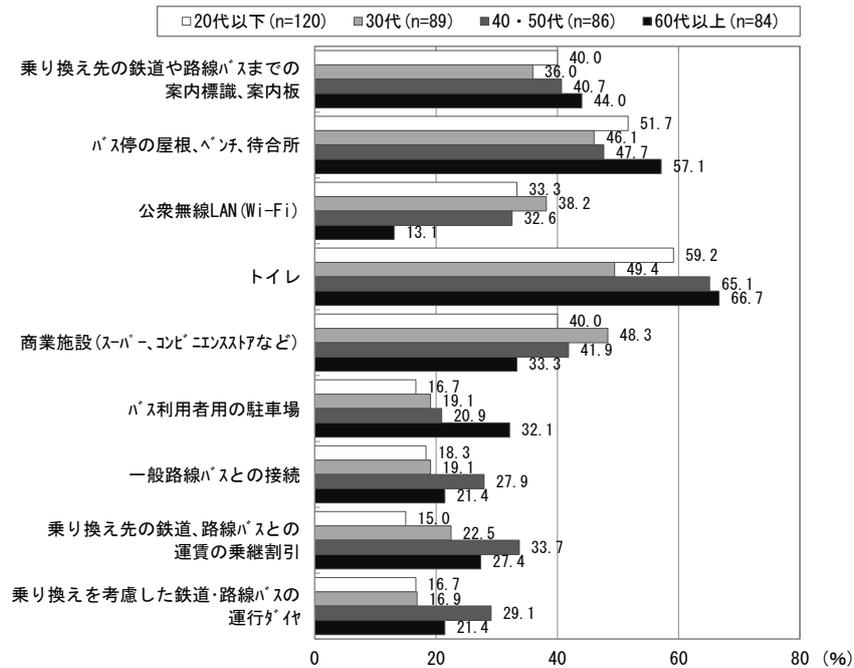


図2-82 年齢階層別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
【Webによるアンケート】

d. 職業別・乗り換えの際の要望

・調査票配布、Web とともに、乗り換え先の鉄道・路線バスとの運賃の乗継割引が無職者で要望が多いうえに差異が大きく、高齢者の利用が見込まれる路線などは留意すべき事項と考えられる。

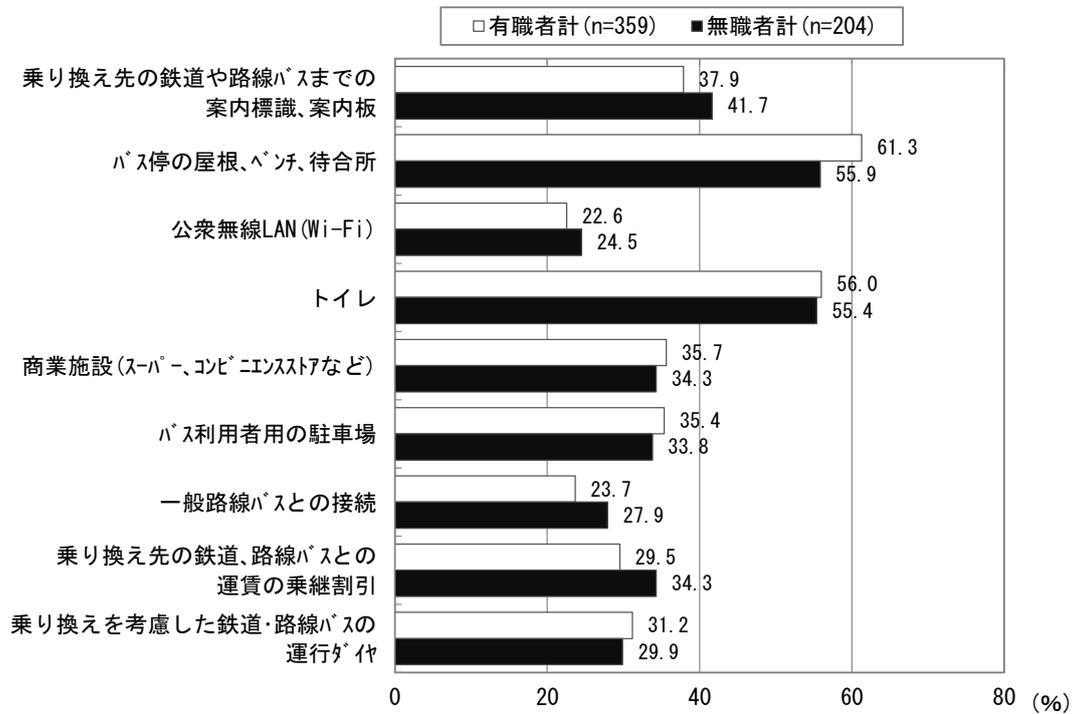


図 2-8 3 職業別・乗り換えの際の要望 (郊外のバスターミナル・バス停)  
(東京駅新宿駅合計) 【調査票配布アンケート】

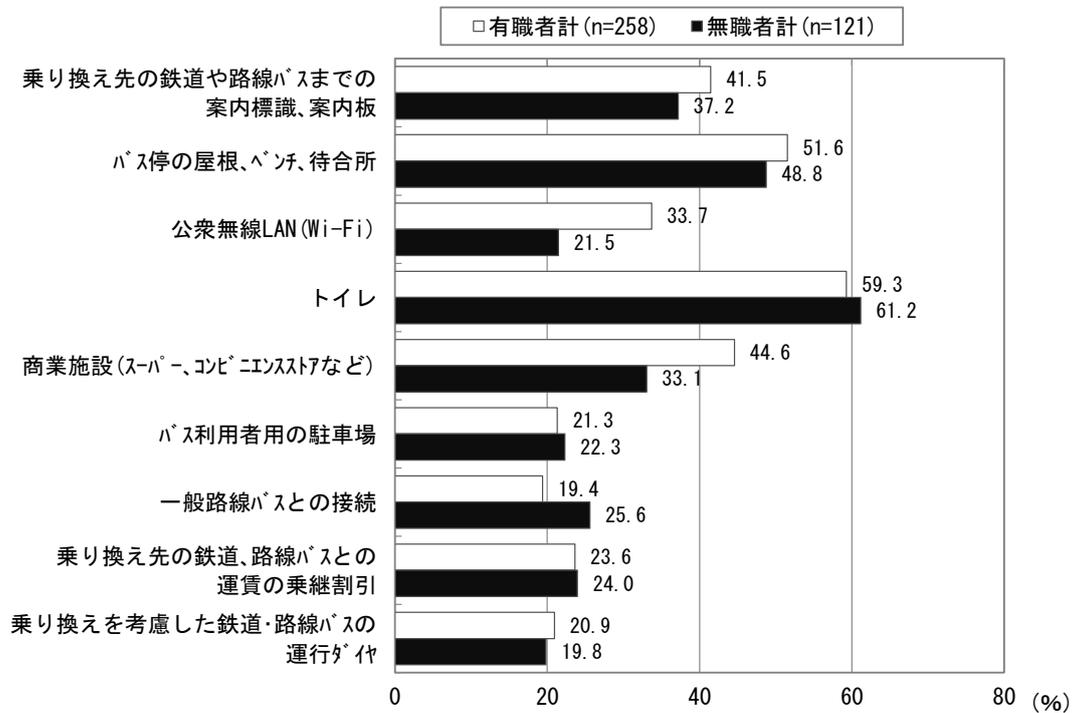


図 2-8 4 職業別・乗り換えの際の要望 (郊外のバスターミナル・バス停)  
【Web によるアンケート】

e. 利用目的別・乗り換えの際の要望

- ・調査票配布では、全体として、帰省と観光・レジャー利用者で施設・設備への要望が多い。中でも、「案内標識・案内板」「公衆無線LAN」「トイレ」「一般路線バスとの接続」「運賃の乗継割引」が多い。
- ・Web では、買物利用で全体的に要望が少ないほかは、際立った特徴が見いだせない。

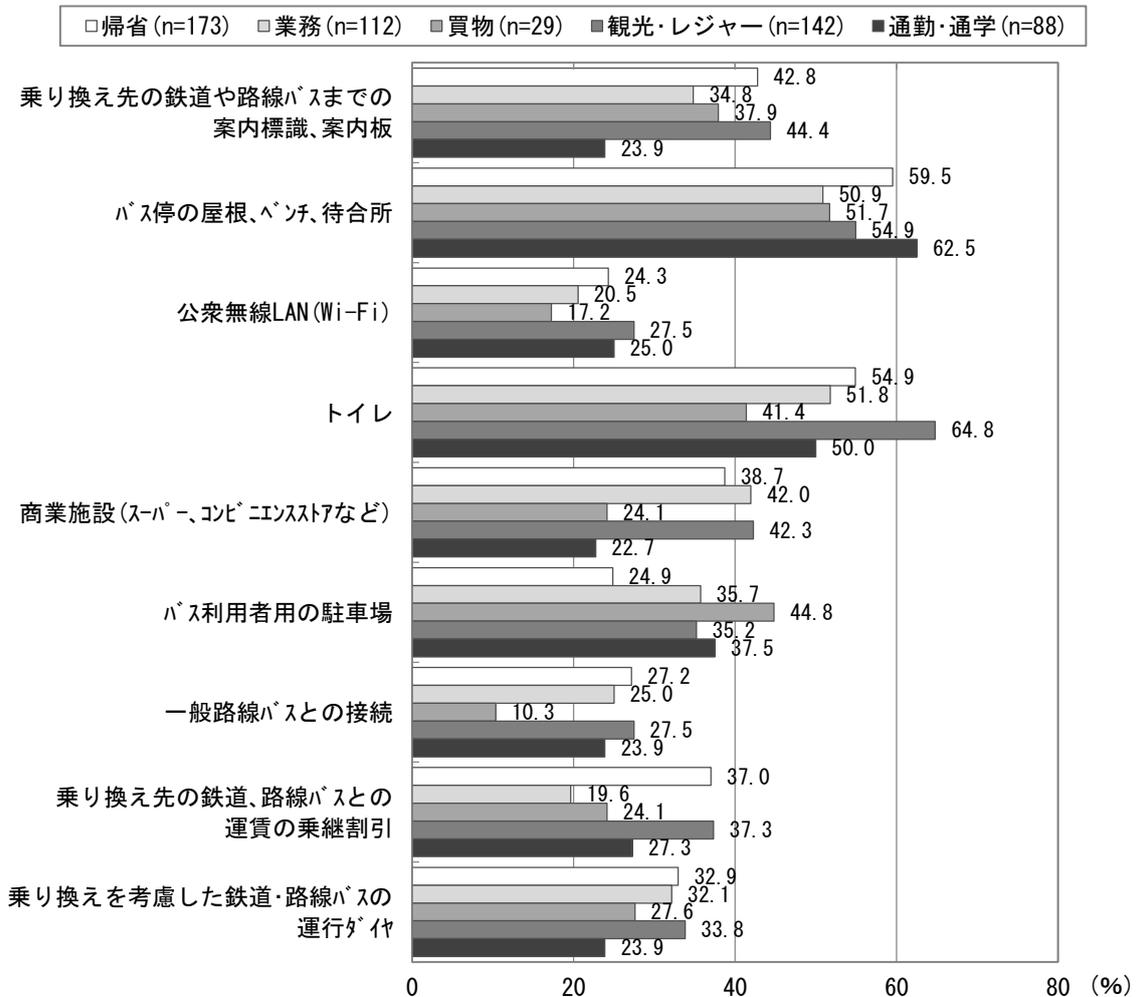


図2-85 利用目的別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

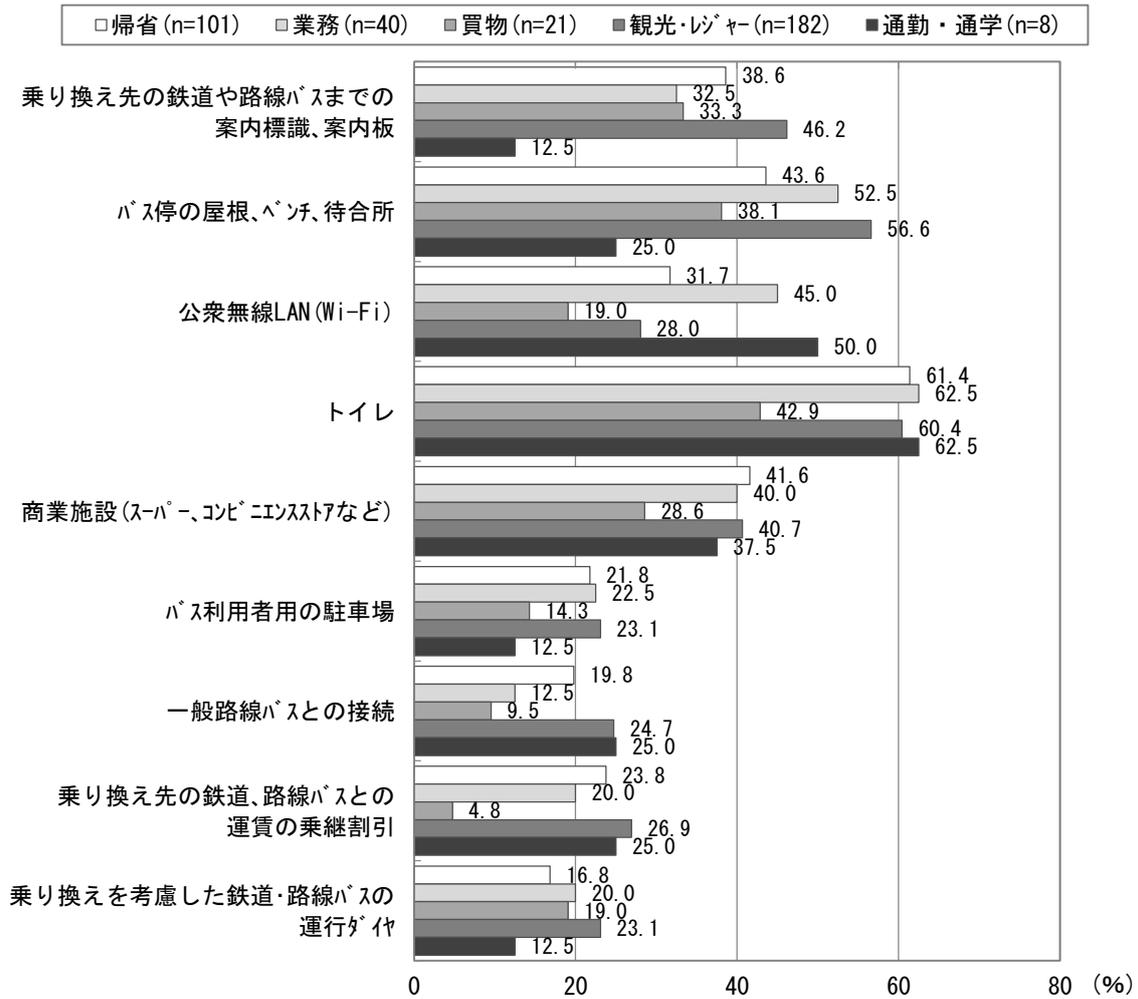


図2-86 利用目的別・乗換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
【Webによるアンケート】

f. 利用頻度別・乗り換えの際の要望

・調査票配布アンケート、Web アンケートとも、複数回利用者では「バス停屋根・ベンチ・待合所」「トイレ」の要望が多く、これらは、最低限必要な施設・設備ということができる。

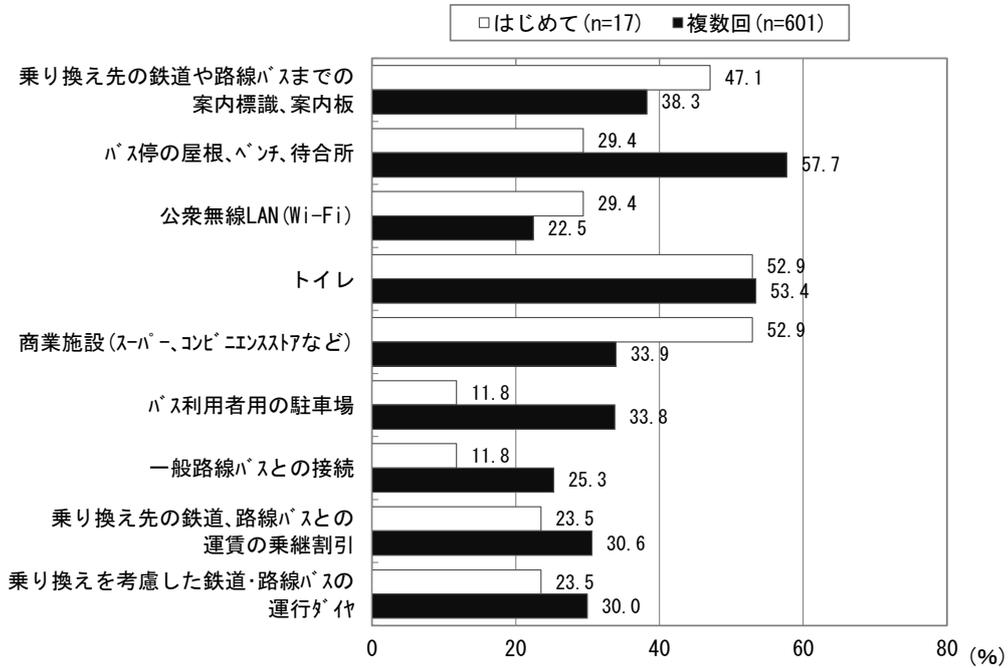


図 2-8 7 利用頻度別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

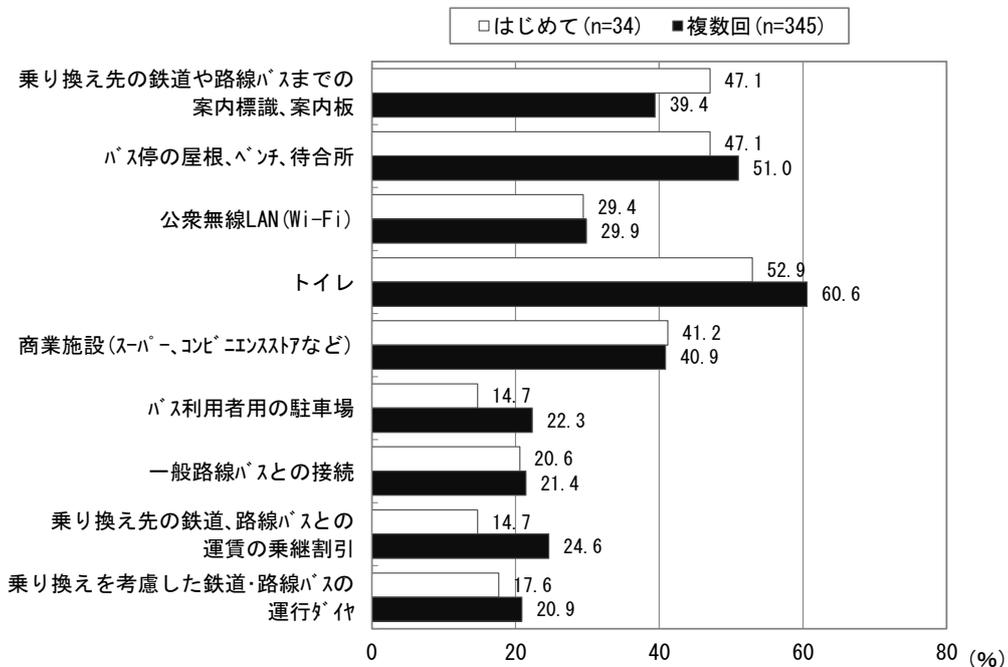


図 2-8 8 利用頻度別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
【Web によるアンケート】

g. 運行距離別・乗り換えの際の要望

- ・全体的に、長距離（関東⇔地方）利用者のほうが施設・設備の要望が多いが、中でも、調査票配布アンケート、Web アンケートとも、「バス停屋根・ベンチ・待合所」「トイレ」「案内標識・案内板」の要望が多い。

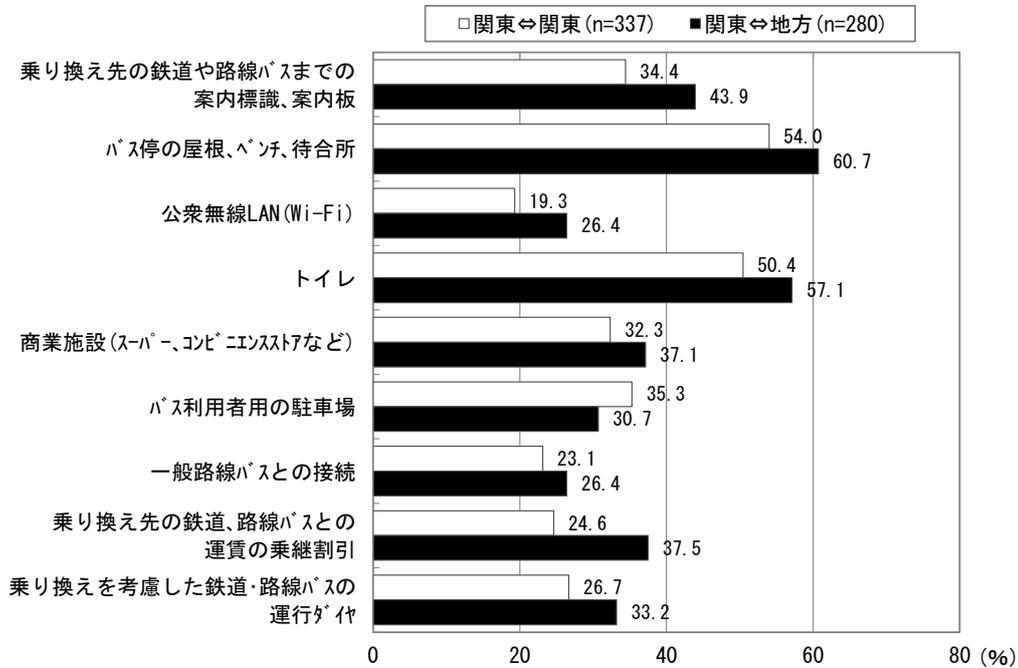


図 2-89 運行距離別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
（東京駅新宿駅合計）【調査票配布アンケート】

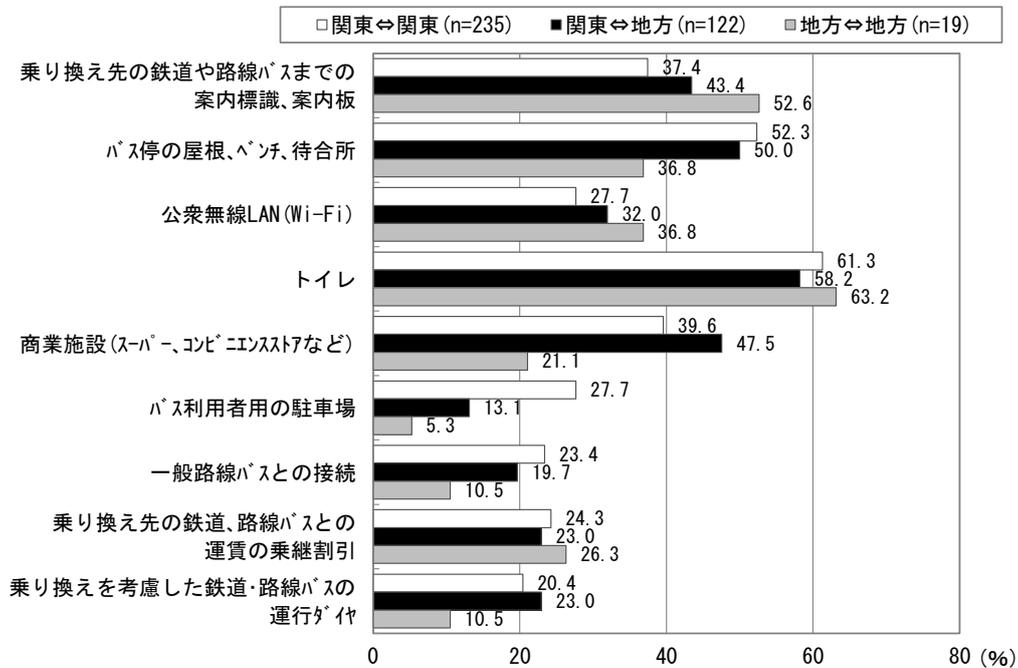


図 2-90 運行距離別・乗り換えの際の要望（郊外のバスターミナル・バス停）  
【Web によるアンケート】

## 2-5. 乗継環境に対する利用者ニーズと課題

### (1) アンケート結果のまとめ

調査票配布、Web アンケート調査による高速バス利用者アンケートの結果を次にまとめる。  
結果として、調査方法・実施場所の違いから、回答者の年代やアクセス・イグレス交通手段に違いが出ているが、満足度に大きな差はなく似た傾向であった。

表 2-12 高速バス利用者アンケート結果のまとめ

		調査票配布による利用者アンケート	WEBによる利用者アンケート
個人属性	性	・男女比は概ね半々。東京駅は男性、新宿駅は女性が多い。	・男女比は概ね半々。
	年代	・40・50 歳代が最も多く次いで 60 歳以上など、中高年層が多い。 ・30 歳代以下の女性回答者が多い。	・20 歳代以下が最も多く、その他の年代も概ね均等に回答。20 歳代では女性が多い。
	居住地	・関東地方居住者が大半である。	・概ねどの地域からも回答が得られた。
	職業	・会社員が多いが、新宿駅では学生も多い。	・会社員が最も多い。
利用路線		・関東⇄関東が半数強。新宿駅は関東⇄地方が多い。	・関東⇄関東が 60%強。
出発時刻		・午前、午後、夜に概ね分かれているが、新宿駅では 22 時以降も多い。	・午前中利用が最も多く 40%以上。早朝、午後、夜、22 時以降は概ね同じ割合。
利用目的		・東京駅:通勤通学、業務などの順 ・新宿駅:帰省、観光・レジャーなどの順	・観光・レジャー目的が半数近くで、次いで帰省での利用が多い。
乗車までのアクセス手段		・鉄道が東京駅 70%弱、新宿駅約 80% ・関東では自動車(送迎、駐車)が多い	・鉄道が最も多く、次いで徒歩、自動車(送迎)、自動車(駐車)の順。
降車後のイグレス手段		・東京駅乗車の降車後は徒歩、新宿駅乗車の降車後は自動車(送迎)が最も多い。	・徒歩が最も多く、次いで鉄道、自動車(送迎)の順。
利用頻度		・年に数回が最多で頻度は高くない。	・年に数回が最多で頻度は高くない。
高速バス選択理由		<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金の安さが最多で、次いで時刻が行動予定と一致、バス停と目的地の近さ、車両が快適などの順である。</li> <li>・一方、設備やサービスの有無をあげる回答は少なく、高速バス選択の主要な理由にはなっていない。</li> <li>・20 代以下、無職者は料金の安さをあげる回答が他の年齢層よりも多い。</li> <li>・私用目的では料金の安さが多く、業務や通勤・通学では利便性が多い。</li> <li>・複数回利用者は、はじめて利用した人に比べて、出発・到着時刻と行動予定の一致、安全性が多い。</li> <li>・長距離は料金の安さ、短距離は利便性の回答の多さが顕著である。</li> </ul>	
乗り換え満足度		<ul style="list-style-type: none"> <li>・エスカレータ・エレベータの設置状況は、乗車時と乗り換え先の双方で不満が多い。</li> <li>・年齢層が高くなるほど、エスカレータ・エレベータの設置状況に対する不満が多い。</li> <li>・買物でのエスカレータ・エレベータの設置状況、通勤・通学目的でのバスターミナル・バス停の設備・サービスに対して、他目的よりも不満が多い。</li> <li>・はじめての利用者は、乗り換えの際の道順・案内や移動距離・時間への不満が多く、複数回利用者は、エスカレータ・エレベータの設置状況、バスターミナル・バス停の設備・サービスが多い。</li> </ul>	
設備・サービスの要望(都心)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・要望が多い順に、トイレ、待合室、案内標識、運行情報提供、コンビニ・売店など</li> <li>・女性のほうが様々な要望が多い。</li> <li>・若い世代のほうが要望は多い。公衆無線 LAN は全体での要望は少ないが若い世代ほど多くなる。</li> <li>・調査票配布アンケートでは通勤・通学目的、Web アンケートでは帰省、観光・レジャー目的で要望が多い。</li> <li>・複数回利用者のほうが要望は多い。</li> <li>・長距離(関東⇄地方)利用者のほうが要望は多い。</li> </ul>	
設備・サービスの要望(郊外)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停屋根・待合所、トイレが突出して多く、その他は案内標識、商業施設など</li> <li>・女性のほうが様々な要望が多い。</li> <li>・公衆無線 LAN は若い世代ほど多い。</li> <li>・無職者で運賃の乗継割引要望が多く、高齢者利用が見込まれる路線では留意すべき事項である。</li> <li>・通勤・通学利用者の要望が多い。(調査票配布アンケート)</li> <li>・長距離(関東⇄地方)利用者のほうが要望は多い。</li> </ul>	

## (2) アンケート結果に基づく利用者の意向のまとめ

アンケート結果を基に利用者の意向をまとめると、次に示すことが言える。

○高速バスの乗り換えに不満が多い項目には、「移動の際の昇降」「バスターミナル・バス停の設備・サービス」があげられている。(両調査とも)

- ・バス停への道順のわかりやすさや距離に対する不満は相対的に低いですが、このことは事前にバス乗り場を調べるためであると推察される。
- ・一方で、昇降の負担については、実際に乗り換えてみないとわからない部分があることから、不満が多くなっているものと推察される。
- ・また、高速バス利用者は大きな荷物を以て移動している場合が多いと思われるため、このことも昇降への不満が大きい要因と推察される。

○都心側のバスターミナル・バス停で要望の多かった施設・サービスは、トイレ、待合室、乗り換えの案内標識など基本的事項が多い。(両調査とも)

- ・トイレや待合室、乗り換えの案内標識の要望が多かったことは、これらが最低限必要な施設であると言える。
- ・その他、コンビニ・売店などの要望も多く、高速バスという長距離移動の交通機関に乗車するにあたっては、これもまた、不可欠な施設であると言える。

○郊外側のバスターミナル・バス停で要望の多かった施設・サービスは、トイレ、バス停屋根・待合所が突出して多く、その他、商業施設、乗り換えの案内標識などが多い。(両調査とも)

- ・トイレやバス停屋根・待合所の要望が突出して多かったことは、これらが最低限必要な施設であると言える。
- ・その他、商業施設や案内標識などの要望も多く、都心側と概ね同様の傾向となっている。

○以上の結果は、比較的中高年層の回答が多い配布によるアンケート、若い世代の回答も多いWEBアンケートの双方で似た傾向を示していることから、乗り換えにおける施設整備、サービス提供を考えるうえで特に重要な項目として捉えることが必要であると言える。

○また、パウダールームやシャワー室などの設備への要望は相対的に低く、各バス事業者が自社利用の付加価値を高めるための設備ととらえられる。

### 3. 多様な主体の視点からみた乗継環境整備に係る課題の抽出

#### 3-1. バス事業者及び関係団体へのヒアリングの実施

##### (1) ヒアリング実施の目的と視点

乗継環境への利用者ニーズを把握する一方で、施設整備やサービス等の供給者側であるバス事業者やバスターミナルの運営・整備主体などの考え方や方針・取組状況を把握するため、また、平成25年8月の新高速乗合バスへの一本化を受け、移行会社によるターミナル等への新規乗り入れに際し、既存事業者や移行事業者の課題や受け入れの方針・要件等を把握するため、バス事業者及び関係団体へのヒアリングを実施した。

ヒアリングにあたっては、事業者等の考え方を的確に捉えるため、次に掲げる視点を設定した。

##### ◆乗り継ぎにおけるバス事業者側の課題を捉える視点

###### ①バス停を確保するうえでの課題

⇒ 特に都心部側における場所の確保の可能性

###### ②バス停に付帯施設等を整備するうえでの課題

⇒ 法制度面の制約など

###### ③バス事業者間の連携の可能性

⇒ 新たにバスターミナルへ乗り入れる際の課題、要件

⇒ バス停共同使用の可能性

##### ◆ターミナル運営・整備主体の考え方・方針を捉える視点

###### ①ターミナルを整備する上での課題

⇒ 整備費用の確保、用地の確保

⇒ 新たなバスターミナル乗り入れを受け入れる際の課題、要件

###### ②ターミナルを運営する上での課題

⇒ 運営上の法制度面の制約など

## (2) ヒアリング対象者の選定

乗継環境の改善にあたっては、課題や制約などを多様な側面からとらえることが必要であると考え、高速バスに関わる主体として、「バスを運行する主体」、「ターミナルを運営する主体」、「ターミナルを整備する主体」に分け、それぞれの主体の考え方や方針についてヒアリングを行うこととした。

また、それぞれの主体の営業エリア、ターゲットとしている客層などによっても考え方や方針が異なるものと考え、地域などの違いにより複数の主体にヒアリングを行うこととした。

次表には、ヒアリングの対象とした事業者・団体とその特徴について示す。

表 3-1 ヒアリング対象事業者・団体

分類		事業者・団体の特徴	
高速バス運行主体	A	観光地 アクセス	・観光地へアクセスする高速バスおよび短距離の観光路線の運行 ・観光地におけるバス待合所運営
	B	都市間連 絡	・都市間連絡および観光地へアクセスする高速バス、都市部の地域路線バスの運行 ・都心部のバスターミナル運営
	C	郊外 アクセス	・郊外へアクセスする高速バス及び短距離の生活交通路線の運行
	D	移行事業 者	・夜行便を含む移行事業者 ・都心部のバスターミナル運営
バスターミナル整備主体		E	・都心部の新たな高速バスターミナルを整備(現在事業中)
バスターミナル運営主体		F	・長距離・短距離、昼夜行、移行組を網羅的に受け入れている高速バスターミナルを運営
バスターミ ナル整備・運 営主体	自治体	G	・道の駅を活用した高速バスターミナルを整備
		H	・市内無料循環バスが乗り入れている高速バスターミナル
		I	・近年、IC設置を機に高速バスターミナルを整備
	商業施設	J	・大規模商業施設内へバス停を設置(高速バス、地域路線バス)

### 3-2. ヒアリング内容の設定

選定したバス事業者・関係団体に対し、各々の特徴を勘案し、ヒアリング内容を設定した。

表 3-2 ヒアリング内容の設定

分類	項目	ヒアリング内容	
高速バス運行主体	利用実態	バスターミナル・バス停利用者数、アクセス交通手段	
	問題点・課題	施設容量の不足(バスベイ、駐車場)、乗り継ぎ上の問題点	
	他交通機関との乗継	乗継案内表示の掲出状況 他交通機関との乗り継ぎを考慮したダイヤ調整 乗継改善等に関わる今後の計画	
	利用者等の意見・要望	他交通機関との乗り継ぎに関する事項 バスターミナル・バス停の設置施設に関する事項	
	新規乗り入れ	他事業者からの乗り入れ要望と受け入れ状況 新規乗り入れに対する要件・基準等、今後の受け入れ可能性	
ターミナル整備主体	新ターミナルの計画概要		
ターミナル運営主体	利用実態	ターミナル乗り入れ路線数・便数、利用者数、アクセス交通手段	
	問題点・課題	施設容量の不足(バスベイ、駐車場)、乗り継ぎ上の問題点	
	他交通機関との乗継	乗継案内表示の掲出状況 案内表示等の施設の維持・管理・更新の分担 乗継改善等に関わる今後の計画 関係者間の協議の場の有無、協議内容	
	利用者等の意見・要望	バスターミナルへのアクセスに関する事項 バスターミナルの設置施設に関する事項	
	新規乗り入れ	新規乗り入れ要望の受け入れ状況、新規乗り入れの要件・基準 今後の受け入れ可能性	
ターミナル整備・運営主体	自治体	施設概要	施設の規模、整備した設備の内容、維持・管理団体 乗り入れているバス事業者、路線数、便数
		整備の経緯	開設に至った経緯、調整を行った事業者・関係団体 整備にあたって問題となった点
		問題点・課題	他交通機関との乗り継ぎにおける問題点・課題 施設・設備に関する問題点・課題 運用上の問題点・課題
		関係者との協議・調整	関係者間の協議の場の有無、協議内容 新規乗り入れに対する方針、受け入れ要件・基準
		今後の取り組み、計画	
	商業施設	施設概要	バス停関連施設の規模、整備・維持管理の主体 乗り入れているバス事業者、路線数、便数
		利用状況	パーク&バスライド駐車場利用台数
		バス停設置の経緯	開設に至った経緯、調整を行った事業者・関係団体 他店舗を含めたバス停設置に関する方針
		利用条件	バス乗り入れ、駐車場利用上の条件
		新規乗り入れ	新規乗り入れの要件・基準

### 3-3. ヒアリング結果

バス事業者・関係団体へヒアリングを行った結果の要旨を次の通りまとめた。

表 3-3 バス事業者（バス運行主体）へのヒアリング結果（要旨）

ヒアリング項目		ヒアリング結果
二次交通との乗り換え	乗り換え状況 郊外ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎やパーク&amp;バスライド利用が多く、地域路線バス利用は非常に少ない。</li> <li>・観光地では比較的高頻度の観光地周遊バスが二次交通として運行され、セット乗車券も販売している。</li> <li>・今後パーク&amp;バスライドを検討している事業者は、行政やホテルの駐車場の利用を想定。</li> </ul>
	高速道路上のバス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道や地域路線バスとの乗り換えは全体から見ると少ないが、一定程度存在する。地域路線バスとの乗継券を発行している所もある。（中央道深大寺:100人/月、日野:8千人/月、首都高速用賀PA:200人/月、東名江田:300人/月）</li> <li>・郊外部でも周辺に住宅地があるバス停では利用が比較的多い。その場合の二次交通は、徒歩、自家用車が中心である。（館山道羽鳥野）</li> </ul>
	ダイヤ調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域路線バスとのダイヤ調整は、どの事業者も行っていない。</li> <li>（理由:バスは遅延が多い、便数が多いため不要、地域路線バスは地域の利用を重視）</li> </ul>
	乗り換え案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスターミナルでは駅への案内表示等を実施しているが、駅側からバスターミナルへの案内表示が少なく、設置も困難。行政が関わると良いのではないかと。</li> <li>・バス車内で地域路線バスや鉄軌道への乗り換え案内を実施している路線もある。</li> </ul>
施設・サービス	ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新宿駅に近いターミナルでは、駅から離れている他社の乗り場案内も行っている。</li> <li>・様々な設備・サービスを、利用者の要望に応じて充実させてきた。</li> <li>・観光地の待合所では外国語案内を充実させている。都心部のターミナルでは、バス乗車を目的として来ているため、特に外国人を意識した要員配置は行っていない。</li> <li>・首都圏のある自治体では、交通のハブを目指す意向を持っており、バスベイ整備やバス乗入の誘致などに取り組んでいる。</li> </ul>
	高速道路上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停に施設を設置する場合、手続きに時間がかかることが課題。</li> <li>・現在、2地点間輸送を行っている事業者では、今後、昼間便で途中バス停への経由の意向があり、その場合、高速道路SA内のバス停経由を想定している。</li> </ul>
利用者等からの意見要望		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスターミナルへのコンビニエンスストア設置の要望がある。</li> <li>・目的地やターミナルへの行き方がわからない、遠いといった意見が多い。</li> <li>・自治体から路線乗り入れ要望があるが、一定程度の頻度が無いと需要が見込めない。</li> </ul>
ターミナルへの他社の乗り入れ		<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本は受け入れるが、容量面で新規乗り入れは難しいとする回答が多い。特に、希望する時間帯が集中するため実現しなかったという例が多い。</li> </ul>
商業施設への乗り入れ		<ul style="list-style-type: none"> <li>・アウトレットモールには当初から高速バスの乗り入れを想定。一方、これと乗り継ぎを見込んだ地域路線バスは利用が少ない。</li> <li>・以前、ショッピングセンターでパーク&amp;バスライド利用を打診したが、来店者で満車になることを理由に断念。</li> </ul>
今後の計画（新宿駅南口）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・新宿駅南口のほか、新しい拠点の確保を検討している事業者がある。新しい拠点は都心のターミナル駅を想定している。周辺拠点の場合、利用者が新宿の1/10以下で、これらが単独で発着地となる可能性は低い。</li> </ul>

表 3-4 バスターミナルの運営主体、整備主体へのヒアリング結果（要旨）

ヒアリング項目		ヒアリング結果
開設の経緯【郊外】	経緯	<p>【問題解決型】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IC付近のバス停での渋滞、事故、路上駐車为解决のためバスターミナルと駐車場を整備。</li> </ul> <p>【地域経済振興型】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新設ICを活用し、パーク&amp;バスライドを利用したまちづくりとしてバスターミナルを整備。</li> </ul> <p>【地域経済振興型、新たな交通結節点形成型】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業観光振興のため道の駅を整備、一方、高速バスの速達性、低廉性に着目し、道の駅にバス停と駐車場を先行整備し乗り入れを実現。</li> <li>・道の駅を交通結節点、地域の核として今後も育成していきたい。</li> </ul>
	整備費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体整備では、どれも国の補助制度を活用しており、単費での整備は困難である。</li> </ul>
施設概要【郊外】	パーク&バスライド用駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用の多いターミナルでは数百台規模の駐車場があるが、週末には満車のところもある。</li> <li>・当初は自治体が駐車場を整備したがのちに民間も参入。今後は民間主導を考えている。</li> <li>・目的外利用の長時間駐車があり有料にした例もある。</li> <li>・バスターミナル整備後にコンビニが開店した例も。なお、コンビニは来店客が多く、コンビニ駐車場でのパーク&amp;バスライド利用は困難。</li> </ul>
二次交通との乗り換え	都心等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道との乗り換え利用が多いとみられる。</li> <li>・高速バス相互の乗り換え利用がある（静岡～YCAT～TDR；鉄道は乗り換えが不便）</li> </ul>
	郊外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に自家用車であり、地域路線バス利用はほとんどない。</li> <li>・土曜・休日の利用が多い。満車時は周辺の民間駐車場や他バスターミナルなどを利用。</li> <li>・ホテルの送迎バスがバスターミナルへ乗り入れている例もある。</li> <li>・地域路線バスは地元利用を念頭においており、高速バスとのダイヤ調整は行っていない。</li> </ul>
新規のバス乗り入れ	都心等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・希望を最大限受け入れる方針だが、希望時間帯に空きが無い場合は断らざるをえない。</li> <li>・乗り入れの枠のみ確保に対応するため、運休でも必要に応じ料金を徴収している。</li> </ul>
	郊外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規乗り入れの際は、他のバス事業者との協議で決める。</li> </ul>
利用者意見要望	都心等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅から遠いとの意見がある。距離は近いが上下移動があるため遠いとの印象と思われる。</li> <li>・案内表示、エスカレーター運転時間、ロビーの設備増、乗り場の複雑さに指摘がある。</li> </ul>
	郊外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運行の案内表示の設置の要望がある。（複数路線乗り入れのターミナルでは到着バスの行き先がそばに寄らないとわからないので待合室でわかると良いとの要望。）</li> <li>・コンビニ立地の要望があるが交通施設として整備したため建てられない。自販機で対応。</li> </ul>
問題点・課題	都心等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内サインが商業施設の垂れ幕で隠れてしまう。</li> <li>・ピーク時は容量面がタイトで、乗り入れを希望する時間帯に空きが無い。</li> </ul>
	郊外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り入れ路線数が多いターミナルでは、バスロケやインフォメーションの導入が必要。</li> <li>・駐車場拡張、商業施設誘致にあたり、費用面や農地農振法・大店立地法の制約が課題。</li> <li>・駐車場有料化は、他施設との共用であることや、他バス停へ流れる恐れがあり難しい。</li> <li>・地域外からの来訪者に対するバス停での行き先案内は不足しており課題と認識している。</li> </ul>
今後の計画	都心等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑解消のためバスパースの増設。</li> </ul>
	郊外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場の不足に対しては、民間サイドで対応。</li> <li>・観光・レジャー客向けの土産・物産販売の商業施設誘致に取り組んでいる。</li> </ul>

表 3-5 新バスターミナル整備主体へのヒアリング結果（要旨）

ヒアリング項目	ヒアリング結果
基本的考え方	・駅周辺に分散立地しているバス乗降場を集約することを目的にバスターミナルを整備。
完成時期	平成 27 年度末完成予定
施設配置	1 F：鉄道駅ホーム                      2 F：鉄道駅施設（改札口） 3 F：タクシー、一般車              4 F：高速バス、関連施設
乗り換え	・JR 改札口の上部にあたり、スムーズに乗り換えが可能。

表 3-6 高速バス停が設置されている商業施設へのヒアリング結果（要旨）

ヒアリング項目	ヒアリング結果	
施設概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク&amp;バスライド用駐車場を 40～50 台程度確保（駐車場総収容数は 4000 台）</li> <li>・駐車は無料。今後利用が増えた場合は有料化の可能性あり。</li> <li>・会社の規程上、日帰り利用のみ。</li> <li>・駐車場はバス停から離れて設置。バス停は店舗入口近くにあるが、この付近は来店者用。</li> </ul>	
二次交通との乗り換え	地域路線バス	・地域路線バスが乗り入れており、高速バスとの乗り換えが可能。
	パーク&バスライド	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専用区画は数台/日程度の利用。</li> <li>・利用者が帰宅時に商業施設で買い物をするという効果は若干ある。</li> <li>・パーク&amp;バスライドの要望があった場合は様々な角度から検討の上導入可否を判断する。</li> <li>・自治体と協定を結び、パーク&amp;バスライドを実施しているところもある。</li> </ul>
バス乗り入れの経緯・方針	高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車です 30 分程度の範囲を基本商圈と捉えており、高速バス利用の来店は、多くは想定していない。</li> <li>・市の計画に広域交流拠点の位置付けがあり、対象商業施設がその役割の一旦を担うことを想定し、高速バス路線導入を、市、バス事業者、商業者の三者で協議した。</li> </ul>
	地域路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商圈に合う地域路線バスの乗り入れは積極的に行う方針。</li> <li>・シャトルバスを導入する場合もあるが、通常の路線バスが乗り入れる形が基本方針。従って、途中のバス停にも停車する。</li> <li>・商業移設側から乗り入れや便数の要望を出すのが、バス事業者に対する営業補償は基本的には行わない。</li> <li>・地域路線バス乗り入れによって、来店客の移動の足の確保、店の売上げ増、地元バス事業者の収入増、便数増による沿線住民の利便性向上となり、Win-Win の関係になっていると認識している。</li> </ul>
	既存店舗乗入	・既存店舗へ新たにバスを乗り入れることは施設改修が必要でハードルが高い。
	その他課題	・起終点となる場合は、バス待機所や運転士待合所が必要となり整備量が多い。

【参考 バスターミナルの事例】

①都心部のバスターミナル



②郊外のバスターミナル（道の駅併設）

- ・道の駅、ハイウェイオアシスに高速バスターミナルが併設（左写真）
- ・パーク&バスライド用駐車場が併設、コミュニティバスが乗り入れ（右写真）



③郊外のバスターミナル（インターチェンジ周辺）

- ・ターミナル整備後にコンビニエンスストアが開店（左写真）
- ・パーク&バスライド用駐車場が併設、地域路線バスが乗り入れ（右写真）



- ・交通施設として整備したため商業施設が設置できず待合所へ自動販売機設置で対応（左写真）
- ・民間駐車場が参入（右写真／左側が民間駐車場、右側がバスターミナル併設駐車場）



#### ④観光地のバスターミナル

- ・多言語による案内表示（左・右写真）、外貨両替所を併設（右写真）



#### ⑤高速道路上のバス停

- ・高速バス停⇄地域路線バス停双方の乗り継ぎ案内

（高速バス⇒地域路線バスの案内：左・中写真）（地域路線バス⇒高速バスの案内：右写真）



### 3-4. ヒアリング結果からみた乗継環境改善に係る課題

各事業者・団体へのヒアリング結果を基に、高速バスの二次交通に係る課題について次に示す通り整理した。

#### (1) 二次交通との乗継状況・乗継環境からみた課題

##### 【乗継状況】

- 都心のバスターミナルは鉄道との乗り継ぎが多いが、バス乗り場へのわかりにくさや移動の負担への意見が寄せられている。また、駅側からバスターミナルへの案内が十分でない。  
(バス事業者(都市間連絡)、バスターミナル運営主体へのヒアリング結果より)  
このことは、利用者アンケート(P47)でも、高速バスを選択する理由で料金の安さが突出している一方、乗換えが便利とする利用者が少ない(20%~30%程度)ことから伺える。
- 都心の既存バスターミナルは、特定時間帯に新規乗り入れ希望が集中し、容量の制約から新規の受け入れが難しく、その結果、駅から離れた位置にバス停が散在立地し、利用者の乗継移動の負担が大きくなっている。  
(バス事業者(都市間連絡)、バスターミナル運営主体へのヒアリング結果より)
- 都心の周辺部において、自治体の誘致もあって新たな高速バス停の設置の動きがある。ただ、都心と比べると利用者数は少なく、単独の発着地となるほどの需要は無い。  
(バス事業者(都市間連絡、移行事業者)へのヒアリング結果より)
- 郊外のバスターミナルでは、自家用車による送迎やパーク&バスライドが中心。  
(バス事業者(郊外アクセス)、バスターミナル整備主体へのヒアリング結果より)
- 高速道路上のバス停(パーキングエリアを含む)では、乗継利用者は多くはないものの、都市部において鉄軌道や地域路線バスとの乗り継ぎがあり、郊外のバス停でも周辺が住宅地の場合には徒歩や自家用車による乗り継ぎがある。  
(バス事業者(都市間連絡、郊外アクセス)へのヒアリング結果より)
- 観光地のバスターミナルでは、観光地を周遊する路線バスへの乗り継ぎがある。  
(バス事業者(観光地アクセス)へのヒアリング結果より)

#### ①都心のバスターミナルにおける課題

##### 「乗継利便性の向上、移動負担の軽減を図ることが必要」

○都心のバスターミナルでは、特に鉄道との乗り継ぎに重点を置き、乗継利便性や移動の負担の軽減(移動距離の短縮、上下移動の解消等)、わかりやすさ(案内表示の充実)を図っていくことが重要と考えられる。特に、案内表示では、鉄道側からバスターミナルへの案内が十分でなく、改善の必要性が高い。

(参考:利用者アンケート結果による乗り換への満足状況(P56)、乗り換えの際の要望(P65))

##### 「駅から離れた位置に散在するバス乗り場を駅近に集約し、乗継環境を改善することが必要」

○都心のバスターミナルにおける新規乗り入れの困難さから生じたバス乗り場の散在立地に対し、駅に近い位置へバス乗り場を集約することで、乗継移動の短縮を図り、利便性向上を図っていくことが重要と考えられる。

## ②郊外のバスターミナルにおける課題

### 「自家用車アクセスを念頭に置いたターミナル整備が必要」

○郊外では、自家用車によるアクセスに重点を置き、パーク&バスライド用駐車場の十分な確保を図っていくことが重要と考えられる。

- ・駐車場が満車の場合、他のバスターミナルへ向かうという行動もあり、利用者にとっての負担は大きい。
- ・満車が恒常化すると、駐車場が選択肢の中から除外され使われなくなる可能性もある。  
(参考：バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P89))

## ③高速道路上のバス停における課題

### 「乗継案内の充実が必要。利便性向上のため都市部での新たな乗継地点の掘り起こし」

○高速道路上のバス停では、特に都市部において鉄軌道や地域路線バスと交差するバス停で一定の需要があるが、両者がやや離れているところもあるため、案内表示などのより一層の充実が必要と考えられる。

また、高速バス利用者の利便性向上を図るため、現在は乗り継ぎ利用を想定していないバス停やサービスエリア・パーキングエリアなどにおいて、新たな乗り継ぎ地点の掘り起こしを行っていくことが考えられる。

(参考：利用者アンケート結果による乗り換えの満足状況(P56)、乗り換えの際の要望(P75))

## ④商業施設へのバス停設置の可能性と課題

### 「地域路線バスが乗り入れる地域の大規模商業施設で乗継ぎの可能性がある一方、アウトレットモールでは二次交通の利用が低迷しており、商圈を念頭に置いた乗り入れ検討が必要」

○地域客をターゲットとした大規模商業施設では、地域路線バスの乗り入れを想定しており、バス路線沿線からの需要もある。そのため、ここに高速バスの乗り入れが実現した場合、二次交通として地域路線バスとの乗り継ぎが可能になると考えられる。

一方、アウトレットモールは広域の顧客をターゲットとしており、高速バスの乗り入れを想定しているが、これに接続する地域路線バスの利用は伸び悩んでいる。

このため、商業施設がどこを商圈としているかにより、高速バスの乗り入れ、二次交通としての地域路線バスの乗り入れの可能性が異なり、このことを念頭において乗り入れ検討、バス停整備の検討を行っていくことが必要である。

(参考：バス事業者(郊外アクセス)、商業施設ヒアリング結果(P88, 90))

## (2) バスターミナル・バス停の整備上の課題

### ①郊外のバスターミナルにおける課題

#### 「ターミナル整備・拠点形成上の制約となっている法的規制への対処が求められている」

○郊外においては、バスターミナル利用者の利便性向上や地域経済の活性化のため、バスターミナルを地域の拠点として商業施設の誘致等の意向がある。しかしながら、バスターミナルを交通施設として整備したため商業施設が併設できないといった制約や、周辺地域が農地・農振法の制約により施設立地が難しいといった課題がある。

そのため、改善に向けた関連機関・部署等との連携、改善への働きかけが必要である。

(参考：バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P89))

## ②高速道路上のバス停における課題

### 「施設整備の際の手続きの改善が求められている」

○高速道路上のバス停においては、バス停関連施設を設置する際の手続きに時間を要することが課題としてあげられている。

そのため、改善に向けた関連機関・部署等との連携、改善への働きかけが必要である。

(参考：バス事業者(都市間連絡)ヒアリング結果(P88))

## ③商業施設へのバス停設置の可能性と課題

### 「高速バス乗り入れは有望だが初期の段階から乗り入れを想定した計画策定が必要」

○今回、ヒアリングの対象とした商業施設は地域住民を顧客とした施設であることから、高速バス利用というよりも地域路線バスの乗り入れを主に想定している。ただ、地域路線バスの乗り入れが充実しているということは、高速バスの乗り入れが実現した場合、二次交通として地域路線バスとの乗り継ぎが可能になると考えられる。また、高速バス利用者が帰宅時に商業施設で買い物をすることも考えられることから、商業施設へのバス停設置の効果はあるものと考えられる。

一方、既存店舗へのバス停設置の場合、施設改修が必要となることから、施設立地の初期段階から、高速バスの乗り入れを想定した計画策定を行うことが必要である。

(参考：バス事業者(郊外アクセス)、商業施設ヒアリング結果(P88, 90))

## ④新たな拠点整備の可能性

### 「都心ターミナルへの集中緩和、利用者の選択肢の多様化のため、都心周辺部での高速バス乗り入れが望ましい」

○自治体によっては、高速バス乗り入れを誘致することで、地域の拠点性の向上を図ることを目指しているところがある。このことは、利用者にとって高速バス利用の選択肢が増えることとなり、バス事業者にとっては都心以外に新たな発着所を確保できることになる。

一方、都心周辺部での利用は、都心のターミナルの1/10などと少ないため単独での発着とはなりにくく、都心のバスターミナルの経由地であることを前提としつつ、利用者増のための利用喚起を図っていくことが課題である。

(参考：バス事業者(都市間連絡、移行事業者)ヒアリング結果(P88))

## 4. 高速バスの乗継環境の改善に向けた方策の検討

利用者ニーズの把握（利用者アンケート結果）と、各事業者・団体へのヒアリング結果を基く課題を受け、高速バスの乗継環境の改善に向けた方向性、改善施策について検討を行った。

### 4-1. 地域区分

乗継現状と課題の整理においては、ターミナル・高速道路上等のバス停を、「高速バスが乗り入れている鉄道駅、バスターミナル」「高速道路上のバス停」「高速バス利用者用の専用駐車場があるバス停」「大規模商業施設と高速バス停の位置」にタイプ分けを行った。

一方、利用者アンケート並びにバス事業者・関係団体へのヒアリング結果から、高速バスの二次交通の使い方は、地域によって大きく異なることがわかった。

そのため、今後の高速バスの乗継環境を改善していく上では、地域ごとに検討していくことが望ましく、ここでは、次に示す地域区分により改善方策の検討を行うこととした。

#### 1) 都心部

- ・多くの鉄道が乗り入れるターミナル駅にバスターミナル・バス停が立地する地域。  
⇒東京駅、新宿駅など

#### 2) 都心周辺部①

- ・都心部周辺の主要な鉄道乗換駅にバスターミナル・バス停が立地する地域、又は、立地が見込まれる地域で、地域の拠点となっており、一定の高速バス需要がある、または、見込まれる地域。  
⇒川崎駅など

#### 3) 都心周辺部②

- ・周辺地域が市街地化され、高速道路インターチェンジやパーキングエリア等、また、高速道路上に高速バス停から二次交通（鉄軌道や地域路線バス）への乗り継ぎがみられる地域、または、乗継需要が見込まれる地域。  
⇒中央道日野バス停・深大寺バス停、首都高速用賀PA等

#### 4) 郊外部①

- ・高速道路インターチェンジの周辺地域や大規模商業施設において駐車場を整備し、二次交通として自家用車によるパーク&バスライド利用が中心の地域。
- ・また、周辺に住宅地を抱える高速道路上のバス停で、二次交通として自家用車による送迎や徒歩によるアクセスが中心となっている地域。  
⇒木更津金田バスターミナル、袖ヶ浦バスターミナル、館山道羽鳥野バス停等

#### 5) 郊外部②

- ・周辺の市街地密度が低密な地域や観光地にあつて、高速道路インターチェンジ周辺地域やバスターミナルが地域の交通結節点となっている地域、又は、観光地の交通結節点。  
⇒河口湖駅、水郷潮来バスターミナル、富楽里、枇杷倶楽部、市原鶴舞バスターミナル等

## 4-2. 各地域における高速バスの乗継環境の改善の方向性

利用者アンケート結果、ヒアリング結果に基づく課題を受け、高速バスの乗継環境の改善の方向性について検討を行った。

### 4-2-1. 都心部

#### ◆東京駅、新宿駅、横浜駅などの大ターミナル

##### (1) 乗継現状、乗継環境・整備上の課題

○利用者の多くは鉄道との乗継ぎである。

- ・利用者アンケート結果では、鉄道からの乗継が東京駅で約7割、新宿駅で約8割と多くを占めている。

○駅周辺にバス乗り場が散在し、移動の負担が大きく、わかりづらい状況となっている。

- ・新宿駅西口の高速バス停には、駅改札口から遠く離れた位置に立地しているところがあり、駅近傍のターミナルでは、駅から遠い他社の乗り場案内も行っているなど、わかりづらさが問題となっている。(バス事業者(都市間連絡)ヒアリング結果より(P88))
- ・また、わかりづらさの要因の一つとして、駅側からバス乗り場への案内表示がないことがあげられる。

○駅からバス乗り場までの移動負担が大きい。

- ・利用者アンケート結果(P56)では、2割～5割近い人がバスターミナルへのエスカレーター、エレベーターの設置状況に不満があるとし、他の項目の満足度よりも低くなっている。
- ・距離はさほど長くは無いものの、「遠い」との意見が寄せられたターミナルがあり、上下移動の負担の大きさが遠いと感じさせる要因になっているものと推察される。(バスターミナル運営主体ヒアリング結果(P89)より)

○鉄道混雑・乗り継ぎを避けるための高速バス相互の乗継需要がある。

- ・都心での鉄道相互の乗り継ぎは混雑や移動の負担が大きいところがあり、これを避けるために、バスターミナルにおいて高速バスを乗り継いで目的地へと向かう需要が存在している。(静岡方面～YCAT～TDR) (バスターミナル運営主体ヒアリング結果(P89)より)

⇒以上から、都心部では、鉄道との乗り継ぎに重点を置き、移動の利便性向上、移動負担の軽減、わかりやすさを目指した改善が必要である。

## (2) 今後の方向性と期待される効果、改善策実施上の要件

### ①改善方策を検討するにあたり、駅からバスターミナルまでのトータルで乗継環境を改善

- ・利用者アンケート結果では、駅から乗車バスターミナルまでのエスカレータ、エレベータの設置状況への不満が大きい。(P56;「やや不満+不満」が調査票配布アンケートで38.8%(新宿駅)、Webアンケートでは52%)

また、駅側におけるバス乗り場案内の未整備などの問題がある。

従って、主要なバスターミナルについては、バスターミナル内だけでなく、駅改札口を出てからバスターミナルに至るまでの乗継経路のトータルで移動の利便性の向上、移動負担の軽減、わかりやすさの改善を図っていくことが必要である。

### ②関係者との調整により短期的に効果が見込まれる施策の早期の実施

- ・①に述べたエスカレータ・エレベータの問題について、バスターミナルに隣接する建物管理者とターミナル事業者との調整の結果、エスカレータの運用時間の延長によって改善が図られた例もある。(バスターミナル運営主体ヒアリング結果(P89)より)
- ・このため、関係者との調整で短期的に改善が期待できる対策の実施が考えられる。

### ③長期的にはターミナルの大規模改良に合わせた改善

- ・乗継環境に問題がある要因は、既存バスターミナルの容量不足により駅周辺へバス乗り場が散在していることにある。従って、乗継環境の改善を図るためには、短期的な対応を図りつつ、長期的には、鉄道駅と一体化し、散在しているバス乗り場を集約したバスターミナルの整備が必要である。

(例として現在事業中の新宿駅南口ターミナル、検討中の東京駅八重洲口等)

- ・これによって、鉄道からバスターミナルへの移動距離・所要時間が大きく短縮されるとともに、バス乗り場がターミナルに集約されているため、わかりづらさの解消にも資する。
- ・ただし、都心部でのターミナル改良は事業の困難性が伴うと考えられることから、駅ビル改築や駅周辺再開発などに合わせた整備が考えられる。
- ・大規模改良を行う際は、新宿駅南口ターミナルのように駅とバスターミナルを物理的に接近させることを第1に考え、さらに、駅とバスターミナルが直線的に結ばれることや、互いを見渡すことができる空間構成とするなど、計画段階においてわかりやすさを目指した設計とすることが重要である。
- ・なお、大きなターミナルでは乗り入れを希望する事業者も多いことから、事業者相互の調整も必須であり、協議会方式などにより、調整を図っていくことが望ましい。

### ④高速バス相互の乗り継ぎの促進

- ・移動の負担が大きい鉄道相互の乗継を避け、バスターミナルで高速バス相互を乗り継いで目的地へ向かう必要があることから、他にも潜在的な需要は存在するものと考えられる。(バスターミナル運営主体ヒアリング結果(P89)より)

- ・このような利用の場合、新たな施設整備を必要としないことから、短期的に実施可能な施策として期待できる。なお、実施にあたっては、需要動向を見極めながら乗継割引の実施等も含めて検討していくことが考えられる。

## 4-2-2. 都心周辺部①

### ◆川崎駅など都心周辺部の鉄道乗換駅

#### (1) 乗継現状、乗継環境・整備上の課題

- 都心周辺部の鉄道乗換駅などで高速バスの乗り入れが増えてきている。
  - ・交通ポテンシャル・地域の拠点性向上を目指す自治体の積極的な誘致により高速バスが乗り入れるなど、都心周辺部で新たな動きが増えてきている。
  - ・一方、都心周辺部での利用は都心と比べると少なく、単独での起終点にはなりにくい。  
(バス事業者(都市間連絡、移行事業者)ヒアリング結果(P88)より)

#### (2) 今後の方向性と期待される効果、改善策実施上の要件

##### ①都心周辺部での高速バス乗り入れの積極的な展開

- ・都心周辺部での高速バス乗り入れにより、都心以外の発着地が提供され、利用者の選択肢が増える効果が期待できる。
- ・地域の拠点性向上を目指している自治体がバスベイ整備を行うなど、自治体の支援の存在が大きな役割を果たしている事例もあり、今後、乗車機会の多様化という観点で期待できる。

##### ②利用促進のための周知

- ・一方、都心に比べると都心周辺部での高速バス利用は少なく、都心周辺部が単独で起終点となりにくいことから、当該地域へアクセスする鉄道沿線地域などで周知を図っていくことが必要である。

## 4-2-3. 都心周辺部②

### ◆鉄軌道・地域路線バスと交差する高速道路上のバス停・PA

#### (1) 乗継現状、乗継環境・整備上の課題

- 鉄軌道や地域路線バスと交差する高速道路上のバス停での乗り継ぎが定着してきている。
  - ・中央道バス停では地域路線バスとの乗り継ぎが約 100 人/月の実績がある。また、この乗り継ぎでは乗継券の発行や高速バス車内で乗継案内を行うなどの取組も実施されている。
  - ・鉄軌道との乗り継ぎでは、中央道日野バス停（多摩モノレール甲州街道駅から約 500m）で約 8 千人/月、東名江田バス停（田園都市線あざみ野駅から約 800m）が約 300 人/月、首

都高速用賀 PA（田園都市線用賀駅から約 300m）が約 200 人/月となっている。

（バス事業者（都市間連絡）ヒアリング結果（P88）より）

○高速道路上のバス停での施設整備に時間を要する。

- ・高速道路上のバス停では、地下埋設物の存在により、施設整備の手続きが必要で時間もかかることが課題である。

（バス事業者（都市間連絡）ヒアリング結果（P88）より）

## （２）今後の方向性と期待される効果、改善策実施上の要件

### ①高速道路上のバス停と鉄軌道・地域路線バスとの乗継連携の促進

- ・高速道路上のバス停（SA、PA 含む）では、近傍に鉄軌道駅や地域路線バスがある箇所が比較的多い。
- ・中央道などで乗り継ぎの利用がみられる路線では、乗り継ぎの車内アナウンスや乗継券の発行などの取組みをおこなっていることから、その他のバス停においても同様の取組みを積極的に実施していくことが必要である。
- ・さらに、高速道路上のバス停は場所がわかりにくいところも多いことから、バス停における乗継案内表示の充実も必要である。

（バス事業者（都市間連絡、郊外アクセス）ヒアリング結果（P88）より）

### ②施設整備に係る手続きの簡素化に向けた検討

- ・高速道路上のバス停では、施設整備の手続きが必要で時間も要する。そのため、道路管理者、所管官庁、地元自治体、バス事業者等、関係機関相互の連携を密にし、簡素化の可能性について検証を進めることが望ましい。

## 4-2-4. 郊外部①

### ◆インターチェンジ周辺や大規模商業施設における高速バスターミナル

#### （１）乗継現状、乗継環境・整備上の課題

○利用者の多くは自家用車でアクセスしている。

- ・利用者の多くは自家用車による送迎やパーク&バスライドであり、地域路線バスの利用は非常に少ない。

（バス事業者（郊外アクセス）、バスターミナル整備主体ヒアリング結果（P88, 89）より）

○高速バスと地域路線バス、コミュニティバスとのダイヤ調整は行っていない。

- ・高速バスターミナルへ乗り入れている地域路線バスは、地域の実状に応じ、学校や病院、鉄道への接続を優先した運行ダイヤとなっており、高速バスとの乗り継ぎを想定したダイヤ

とはなっていない。また、コミュニティバスは、自治体の予算制約もあり運行便数が限られ、高速バスの二次交通となりうるほどの頻度を提供することは困難。

(バス事業者(郊外アクセス)、バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P88, 89)より)

○地域客をターゲットとした大規模商業施設は地域路線バスの乗り入れを想定、アウトレットモールは広域をターゲットとした高速バス乗り入れを想定している。

- ・地域の顧客をターゲットとした大規模商業施設では、地域路線バスの乗り入れを想定している。一方、商圈が広域のアウトレットモールは高速バスの乗り入れを想定している。
- ・このため、地域の大規模商業施設に高速バスが乗り入れた場合、地域路線バスとの乗り継ぎが可能となるが、アウトレットモールでは地域路線バスの可能性は比較的低い。

(バス事業者(郊外アクセス)、商業施設ヒアリング結果(P88, 90)より)

○大規模商業施設開業後にバス乗り入れを図る場合、新たな施設改修を行う必要が出てくる。

- ・商業施設の計画段階では、大型車・小型車の走行に対応した道路設計や舗装計画を行う。そのため、バス乗り入れを想定せずに開業し、その後にバス乗り入れを図ろうとした場合、新たに施設改修を行う必要があり、追加費用が生じるため困難である。

(商業施設ヒアリング結果(P90)より)

## (2) 今後の方向性と期待される効果、改善策実施上の要件

### ①パーク&バスライドに対応した高速バスターミナルの整備

- ・自家用車による送迎やパーク&バスライド利用が多いことから、十分な駐車場容量の確保など自家用車利用に主眼において高速バスターミナル整備を行っていくことが有効である。
- ・今後、高速バスターミナルの立地が見込まれる地域として、現在、整備が進められている圏央道(首都圏中央連絡自動車道)のインターチェンジ周辺地域で、鉄道利用が不便な地域などが考えられる。

### ②地域の大規模商業施設への高速バスの乗り入れ

- ・大規模商業施設を乗継施設として活用することは、施設そのものがバス利用者の乗継環境に適したものとなり得る。
- ・一方で、アウトレットモールは高速バスの乗り入れが多いが、地域路線バスとの乗り継ぎは少なく双方の連携はあまり期待できない。
- ・一方、地域の大規模商業施設は地元客の来店を見込んでおり、地域路線バスの乗り入れを想定している。そのため、ここに高速バスの乗り入れが実現されると、地域路線バスとの連携が可能となり、パーク&バスライド利用とともに二次交通の充実が期待される。
- ・なお、商業施設へのバス乗り入れに際しては、計画段階から乗り入れを想定して整備にあたる必要がある。

## 4-2-5. 郊外部②

### ◆インターチェンジ周辺や道の駅、観光地における高速バスターミナル

#### (1) 乗継現状、乗継環境・整備上の課題

○利用者の多くは自家用車でアクセスしている。

- ・郊外部では、利用者の多くは自家用車による送迎やパーク&バスライドやバス停周辺居住地からの徒歩でアクセスしており、地域路線バスやコミュニティバス、鉄道の利用は非常に少ない。

(利用者アンケート(P38, 39)、バス事業者(郊外アクセス)、バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P88, 89)より)

※例えば、東京以外の関東居住者は、降車地から目的地までの交通手段が「自動車(送迎)・タクシー+自動車・バイク+徒歩」の割合は、調査票配布アンケートで東京駅利用者 94.7%、新宿駅利用者 88.8%、Web アンケートでは 88.4%である。(P39)

○観光需要として地域路線バス(観光地周遊)の利用がみられる。

- ・観光客は観光地へアクセスする地域路線バスへの乗り継ぎが多く、これを見込んだセット乗車券も販売している。(バス事業者(観光地アクセス)ヒアリング結果(P88)より)

○高速バスと地域路線バス、コミュニティバスとのダイヤ調整は行っていない。

- ・高速バスターミナルへ乗り入れている地域路線バスは、地域の実状に応じ、学校や病院、鉄道への接続を優先した運行ダイヤとなっており、高速バスとの乗り継ぎを想定したダイヤとはなっていない。また、コミュニティバスは、自治体の予算制約もあり運行便数が限られ、高速バスの二次交通となりうるほどの頻度を提供できない。

(バス事業者(郊外アクセス)、バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P88, 89)より)

○高速バスターミナル整備には地域によってそれぞれの経緯がある。

- ・高速バス停周辺での道路混雑、交通事故の発生、路上駐車などの問題を解決するための手段として高速バスターミナルを整備した自治体がある一方で、地域経済の活性化のため、あるいは、地域の拠点の形成をめざして高速バスターミナルを整備した自治体もある。
- ・そのため、交通結節点としての機能にほぼ特化した所もあれば、道の駅と一体化して整備した所もある。

(バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P89)より)

○高速バスターミナルの拡張・充実を図る上で法的規制の制約が課題となっている。

- ・高速バスターミナルを交通施設として整備し、補助を受けたことから、コンビニエンスストアなどの商業施設の併設が難しい所がある。

- ・自治体としては、駐車場の拡張や周辺での商業施設の立地により、ターミナル及び周辺地域の拠点性向上や充実を図っていくことを希望しているが、農振法や大店立地法による制約があることが課題となっている。

(バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P89)より)

## (2) 今後の方向性と期待される効果、改善策実施上の要件

### ①パーク&バスライドに対応した高速バスターミナルの整備

- ・自家用車による送迎やパーク&バスライド利用が多いことから、十分な駐車場容量の確保など自家用車利用に主眼をおいて高速バスターミナル整備を行っていくことが有効である。

### ②観光地における二次交通、乗継案内の充実

- ・観光地では、来訪者が周遊するための地域路線バスが充実している所があるが、観光客のほか地域住民の利用も取り込むことで、二次交通の選択肢の多様化を図っていくことが考えられる。
- ・そのため、地域住民のためのパーク&ライド用駐車場、観光客のための路線バスや宿泊施設やレジャー施設の送迎車、タクシー等の待機所などのスペースも含めたターミナル整備を行うことが望ましい。
- ・また、外国人観光客の来訪が多い観光地では乗継案内の充実が重要であり、現地のバスターミナルでの案内、バス事業者や地元自治体のホームページでの案内の充実を図っていくことが望ましい。

### ③郊外部における地域活性化策の一つとして複合機能を有した高速バスターミナルの整備

- ・今回ヒアリングを実施した自治体での事例に倣い、地域活性化策、地域の新たな拠点形成の観点から高速バスターミナルを整備していくことが考えられる。
- ・高速バスターミナル本来の機能である交通結節点に加え、商業施設や余暇関連施設を誘致することで、地域住民の利便性向上、地域経済の活性化、雇用の創出、税収増につながることを期待できる。
- ・なお、整備にあたっては、バスターミナルの利用圏域を見極めることや、十分な駐車場容量の確保、駐車料金施策の検討、地域の経済団体等との連携など、総合的に取り組んでいくことが重要である。

### 4-3. 高速バスターミナル等に求められる施設・サービス

利用者アンケート結果、ヒアリング結果に基づき、高速バスターミナルや高速道路上等のバス停において求められる付帯施設やサービスと、施設の設置にあたって考慮すべき事項についてとりまとめた。

#### (1) 乗り継ぎに求められる施設・サービス

##### ①上下移動の負担軽減に資する昇降施設（エスカレータ、エレベータ）の確保

- ・都心部の高速バスターミナルでの乗り継ぎでは移動の際の昇降に不満が多い（駅から乗車バスターミナルまでのエスカレータ、エレベータの設置状況に「やや不満+不満」が調査票配布アンケートで38.8%（新宿駅）、Webアンケートでは52%）。

高速バス利用者は大きな荷物を持った人も多く、上下移動の負担を軽減することが重要であり、乗継移動の経路上に昇降施設（エスカレータ、エレベータ）を整備することが望ましい。

- ・しかしながら、場所によっては導入空間の確保が難しいこともあると考えられることや、費用負担の課題も大きい。
- ・そのため、昇降施設設置に向けて関係者との調整や要望を進めながらも、既存の昇降施設を利用した経路の案内や、ヒアリングで確認された事例のように、隣接する商業店舗の昇降施設の運転時間拡大の要望など、既存施設の活用を図ることに重点をおいて取り組んでいくことが現実的である。

※都心部や都心周辺部では難しいが、新たにバスターミナルを整備する場合は、上下移動を最小限に抑えた施設設計を目指すことが重要である。

（利用者アンケート結果(P56)、バスターミナル運営主体ヒアリング結果(P89)）

##### ②案内表示の充実

- ・利用者アンケートにおいて要望の多かった事項で、都心部、郊外部とも案内標識が多くあげられた。（P65 都心側；調査票配布アンケート47.8%、Webアンケート45.1%、P75 郊外側；調査票配布アンケート38.6%、Webアンケート40.1%）
- ・都心部では駅から離れたバスターミナルまでを複雑な経路をたどって移動しなくてはならないことや、郊外部の特に高速道路上のバス停は位置がわかりにくい状況となっており、案内表示の充実が必要である。
- ・しかしながら、鉄道駅からバスターミナルへ向かう際は、場所の管理が鉄道会社となることが多く、案内表示の設置に調整を要する場合も多いとみられる。
- ・そのため、バスターミナルだけでなく、駅全体の案内表示の計画を行政が主導して行うことが有効と考えられ、ヒアリングにおいても行政に期待する回答があったところである。

#### (2) バス待ち時の休憩等に求められる施設

##### ①待合所やトイレは必須の施設

- ・利用者アンケートにおいて要望の多かった施設として、都心部、郊外部とも、待合所・バス

停屋根やトイレなどがあげられた。(P65 都心側；調査票配布アンケート 52.3%、Web アンケート 52.8%、P75 郊外側；調査票配布アンケート 57.0%、Web アンケート 50.7%)

これらの施設は最低限必要な施設と考えるべきである。

- ・中でも高速道路上のバス停や郊外部のバス停では、バス待ち時の快適性が季節や天候に大きく影響されるため、待合室（シェルター）やバス停屋根の設置は必要である。
- ・なお、設置にあたっては、費用対効果の観点から、各バス停の利用者数を考慮して設置の有無を判断していくことが望ましい。

## ②商業施設等の併設

- ・都心部、郊外部とも、商業施設（コンビニエンスストア、売店、スーパー等）の設置要望が多く、設置していくことが望ましい施設であると言える。

（利用者アンケート結果（P65 都心側；調査票配布アンケート 44.6%、Web アンケート 40.6%、P75 郊外側；調査票配布アンケート 34.5%、Web アンケート 40.9%））

- ・ただし、特に都心部では空間上の制約から、また、バスターミナル整備に用いた補助制度の要件から、商業施設の設置が難しい場合もあり、待合室に様々な自動販売機を設置することで対応している高速バスターミナルもある。（バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P89)）
- ・従って、空間確保の許す範囲内で設置することを基本とし、その他、商業施設に代わる自動販売機の設置など実状に応じて対応していくことが考えられる。

## ③電光掲示板などによるバス運行情報の提供

- ・乗り入れ路線数、便数の多い都心部の高速バスターミナルでは、バスの運行情報の提供は必須であり、要望も多い。

（利用者アンケート結果（P65 都心側；調査票配布アンケート 45.6%、Web アンケート 29.8%））

- ・今回のヒアリング対象としたバス事業者はどれも運行情報の提供を行っている。また、外国語による案内が充実している所もあり、都心部のターミナルや観光地など場所によっては、外国語表記は必須と考えられる。（バス事業者（観光地アクセス）ヒアリング結果(P88)）
- ・また、複数の路線が乗り入れている郊外部のバスターミナルでは、「今到着したバスがどこ行きなのか？」が、バス近くまで寄らないでも待合室でわかることが要望されているところもあり、実状に応じたきめの細かい情報提供も重要な視点と考えられる。（バスターミナル整備主体ヒアリング結果(P89)）

## ④郊外の高速道路上のバス停周辺での駐車場整備

- ・現在、郊外部ではパーク&バスライドが一般的であると考えられるが、高速道路上のバス停などで利用者用の駐車場があるところは少ない。
- ・高速道路上のバス停は利用者が少ないことから、利用者用の駐車場を設置した場合でも数台～十数台程度で十分な箇所もあると思われる。また、高速道路上のバス停周辺は農地や未利用地が広がっている地域も多く、用地確保が比較的容易で、整備費用とも安価で済むものと

思われる。

- このため、利用者の利便性向上、鉄道利用が不便な地域における高速バス利用を喚起するため、小規模のパーク&バスライドを導入していくことが望ましい。

(利用者アンケート結果(P75)で、郊外側に「バス利用者用の駐車場」を要望する割合は、調査票配布アンケートで 33.0%、Web アンケートでは 21.6%。)

# 高速バスターミナル・バス停における乗継環境の課題と改善の方向性【まとめ】

高速バスターミナル・バス停の分類	二次交通との乗継現状、問題点・課題等	改善の方向性と期待される効果、整備の要件
<p><b>都心部</b>                      =多くの鉄道が乗り入れるターミナル=                      ・ターミナル駅周辺のバスターミナル等                      (東京駅、新宿駅等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の多くは鉄道と乗継ぎ</li> <li>・駅周辺にバス乗り場が散在しわかりづらい(新宿等)</li> <li>・駅からバス乗り場までの移動負担が大きい(新宿等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅と一体化、近接性が図られたターミナル整備(新宿駅、東京駅では集約された新ターミナル整備・計画が進行中)</li> <li>・都心部での整備は事業の困難性が伴うため、再開発等に合わせた整備が考えられる</li> </ul>
<p><b>都心周辺部①</b>                      =都心部周辺の結節点、拠点=                      ・鉄道乗換駅のバスターミナル・バス停                      (川崎駅等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通ポテンシャル向上、拠点形成を目指す地元自治体が高-speedバス乗り入れを積極的に誘致</li> <li>・都心ターミナルと比べると需要規模は小さく、単独での起終点にはなりにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体の支援が期待できるターミナルでは乗継利便性の向上が期待できる</li> <li>・都心以外の発着地が提供されることにより、利用者の選択肢が増える</li> </ul>
<p><b>都心周辺部②</b>                      ・高速道路IC・バス停周辺で二次交通への乗り継ぎが可能な地区                      (中央道・東名バス停、首都高用賀等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や地域路線バスと交差する高速道路上のバス停(SA、PA含む)における乗継ぎが定着している。                      (日野BSと多摩モノ、用賀PAと田園都市線、深大寺BSと地域路線バス等)</li> <li>・BSでの乗継案内等の施設整備の手続き簡素化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都高用賀PAタイプのバス停として、整備が進められている外環道と交差する既存鉄道路線・地域路線バスとの乗継ぎの可能性はある</li> <li>・既存路線の利用状況からすると、一定の需要が見込まれるが、乗継ぎ利便性の確保、案内の充実が重要</li> </ul>
<p><b>郊外部①</b>                      ・高速道路IC周辺、高速道路上や大規模商業施設併設している地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の多くは自動車による送迎やP&amp;BR、地域路線バス・コミバスの利用は非常に少ない</li> <li>・地域路線バス等も高速バス乗継ぎを想定していない</li> <li>・アウトレットモールは高速バスが多く乗り入れ。地域客をターゲットとした商業施設は主に地域路線バス。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・十分な駐車場容量の確保などP&amp;BRを主眼においた整備</li> <li>・整備が進む圏央道IC周辺で高速バスターミナル・バス停整備の可能性が見込まれる</li> <li>・商業施設とWin-Winの仕組み造りが重要</li> </ul>
<p><b>郊外部②</b>                      =市街地密度が低密な地域、観光地=                      ・高速道路IC周辺                      ・地域の交通結節点                      ・観光地の交通結節点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客は地域路線バス(主に観光地アクセス)への乗継ぎが多く、これを見込んだセット乗車券も発売</li> <li>・地元住民の多くは自動車による送迎やP&amp;BR、地域路線バス・コミバスの利用は非常に少ない</li> <li>・地域路線バス等も高速バス乗継ぎを想定していない</li> <li>・乗り入れ便数のほか駐車場容量が利用動向に影響</li> <li>・道の駅との一体化したターミナル整備もある</li> <li>・整備に際しての補助要件から商業施設併設が難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地では、来訪者の二次交通提供の充実のほか、外国人観光客も念頭に置いた乗継案内の充実が重要</li> <li>・地元利用者のため、十分な駐車場容量の確保などP&amp;BRを主眼においた整備が必要</li> <li>・地域活性化策、地域の新たな拠点形成の観点から、道の駅等の併設による高速バスターミナル整備がありうる</li> <li>・なお、バスターミナル利用圏域の見極め、十分な駐車場容量の確保が必要</li> </ul>

地域分類別の高速バス二次交通との乗り継ぎのあり方イメージ

	二次交通	高速バスターミナル・バス停
	乗り継ぎ現状、 問題点・課題	乗り継ぎの改善の方向性と期待される効果 ターミナル・バス停での施設・設備整備内容
都心部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に鉄道でバスターミナルの最寄駅へアクセス</li> <li>・経路のわかりにくさ</li> <li>・移動負担が大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅と一体化、近接性が図られたバスターミナルの整備</li> <li>・利用利便性の向上</li> <li>・移動負担の軽減</li> <li>○バス待合所の設備の充実等、サービスの向上</li> </ul>
都心周辺部①	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に鉄道でバスターミナルの最寄駅へアクセス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自治体の支援による高速バスターミナル・乗り場の整備</li> <li>・乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>・利用者の選択肢の増加</li> <li>○交通結節点としてポテンシャル向上</li> <li>○需要規模から途中の経由地としてのバス停</li> </ul>
都心周辺部②	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道、地域路線バスで交差する高速バス停へ乗り継ぎ</li> <li>・経路のわかりにくさ</li> <li>・案内不十分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○整備中の外環道などで、交差する鉄道、地域路線バスと乗継ぎの可能性</li> <li>○乗継利便性向上、乗継案内充実が重要</li> </ul>
郊外部①	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に自動車による送迎、P&amp;BRによる乗継ぎ。</li> <li>・地域路線バス等による乗継ぎは非常に少なく、乗継ぎを想定していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○十分な駐車場容量の確保などP&amp;BRを主眼においた整備</li> <li>○整備中の圏央道などのIC周辺で、P&amp;BRによる高速バスターミナルの整備の可能性</li> </ul>
郊外部②	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客は地域路線バス(観光地アクセス)、住民は主に自動車による送迎、P&amp;BRによる乗継ぎ。</li> <li>・地域路線バス等による乗継ぎは非常に少なく、乗継ぎを想定していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○十分な駐車場容量の確保などP&amp;BRを主眼においた整備</li> <li>○道の駅併設など地域活性化、地域の拠点形成にも資するバスターミナル整備</li> <li>○観光客(外国人含む)を念頭に置いた案内の充実</li> </ul>

## 【参考資料】

- 
1. 関東運輸局管内の高速バスターミナル・バス停一覧（バス停特性別分類）
  2. 関東運輸局管内の高速バスターミナル・バス停一覧（乗入路線数・運行本数）
-



# 1. 関東運輸局管内の高速バスターミナル・バス停一覧（バス停特性別分類）

## (1) バスターミナル・バスセンター

所在地	バス停名	停車形態	駅	駅名	BC等	専用⑨	商業施設
		◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一		バス停名に「駅」としているもの、駅併設が判明したものを対象	バス停名で判断	事業者HP等で案内のあるバス停のみ対象 ◎：無料 ○：有料	バス停名称等で判断 モール、イトン、ショッピング、アウトレットは全て○
23区	TCAT	▲	○	水天宮	○		
23区	WBT新宿西口(新宿住友ビル)	▲	○	新宿	○		
23区	池袋サンシャインシティ	▲			○		
23区	高速バス西新宿(TK新都心ビル)	○	○	新宿	○		
23区	高速バス西新宿(新宿センタービル)	○	○	新宿	○		
23区	高速バス西新宿(第2佐山ビル)	○	○	新宿	○		
23区	高速バス西新宿(東照ビル)	○	○	新宿	○		
23区	品川BT	▲	○	品川	○		
23区	新宿TW(新宿ワシントンホテル)	○	○	新宿	○		
23区	新宿VIPラウンジ	○	○	新宿	○		
23区	新宿駅JR高速BT	○	○	新宿	○		
23区	新宿駅西口(07番)	▲	○	新宿	○		
23区	新宿駅西口(16番)	○	○	新宿	○		
23区	新宿駅西口(23番)	▲	○	新宿	○		
23区	新宿駅西口(24番)	▲	○	新宿	○		
23区	新宿駅西口(27番)	▲	○	新宿	○		
23区	新宿駅西口(28番)	▲	○	新宿	○		
23区	新宿駅西口(35番)	▲	○	新宿	○		
23区	新宿駅西口(コクーンタワー前)	●	○	新宿	○		
23区	新宿高速BT(50番)	▲	○	新宿	○		
23区	新宿南側バス駐車場	▲	○	新宿	○		
23区	東京VIPラウンジ	▲	○	東京	○		
23区	東京駅JR高速BT	▲	○	東京	○		
23区	東京駅鍛冶橋駐車場	▲	○	東京	○		
23区	東京駅丸の内北口	▲	○	東京	○		
23区	東京駅南(東京国際フォーラム前)	○	○	東京	○		
23区	東京駅八重洲口(共同ビル前)	▲	○	東京	○		
23区	東京駅八重洲口(住友生命前)	▲	○	東京	○		
23区	東京駅八重洲口(東京建物ビル前)	▲	○	東京	○		
23区	東京駅八重洲通り	▲	○	東京	○		
23区	浜松町BT	▲	○	浜松町・大門	○		
茨城	岩井BT	▲			○		
茨城	県庁BT	△			○		
茨城	水郷潮来BT	△			○	○	
茨城	つくばセンター	△	○	つくば	○		
茨城	常陸太田市高速BT	△			○	◎	
神奈川	市が尾BT	▲			○		
神奈川	浮島BT	▲			○		
神奈川	桜木町	●	○	桜木町	○		
神奈川	戸塚BC	△			○		
神奈川	横浜駅(YCAT)	▲	○	横浜	○		
神奈川	横浜駅改札口前	▲	○	横浜	○		
神奈川	横浜駅西口	▲	○	横浜	○		
神奈川	横浜駅東口BT	▲	○	横浜	○		
神奈川	横浜桜木郵便局前	●	○	桜木町	○		
群馬	BUSターミナルおおた	△			○	○	
群馬	nパーキング日高	△			○	○	
群馬	草津温泉BT	△			○	○	
群馬	高崎BC	△			○		
群馬	館林BC	△			○	○	
群馬	前橋BC	△			○	○	
埼玉	松伏BT	●			○	◎	
千葉	イオンモール幕張新都心BT	△			○		○
千葉	市原駐車場	△			○	○	
千葉	市原鶴舞BT	△			○		
千葉	大宮町ターミナル	◎			○		
千葉	金田BT	△			○	○	
千葉	木更津金田BT	△			○		
千葉	君津BT	△			○		
千葉	袖ヶ浦BT	△			○		
千葉	とみうら枇杷倶楽部	△			○		
千葉	富里BT	△			○		
多摩	町田BC	△			○		
栃木	鹿沼BT	△			○	○	
栃木	佐野新都市BT	△			○	○	
栃木	塩原温泉BT	△			○		

(2) 鉄道駅へ接続または鉄道駅近傍のバス停 (1/2)

所在地	バス停名	停車形態	駅名	所在地	バス停名	停車形態	駅名
		◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一	バス停名に「駅」としているもの、駅併設が判明したものを対象			◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一	バス停名に「駅」としているもの、駅併設が判明したものを対象
23区	TCAT	▲	水天宮	茨城	古河駅東口	▲	古河
23区	WBT新宿西口(新宿住友ビル)	▲	新宿	茨城	下館駅南口	▲	下館
23区	秋葉原駅	▲	秋葉原	茨城	下妻駅	▲	下妻
23区	浅草駅	●	都営浅草	茨城	新鉾田駅	△	新鉾田
23区	浅草雷門	▲	浅草	茨城	新守谷駅入口	△	新守谷
23区	綾瀬駅	●	綾瀬	茨城	高萩駅	△	高萩
23区	池尻大橋	▲	池尻大橋	茨城	つくばセンター	△	つくば
23区	池袋駅西口	▲	池袋	茨城	土浦駅東口	△	土浦
23区	池袋駅東口	●	池袋	茨城	東海駅東口	△	東海
23区	一之江駅	△	一之江	茨城	騰波ノ江駅入口	▲	騰波ノ江
23区	上野駅	●	上野	茨城	日立駅	△	日立
23区	王子駅	▲	王子	茨城	常陸多賀駅	△	常陸多賀
23区	お台場海浜公園駅	▲	お台場海浜公園	茨城	ひたち野うしく駅	△	ひたち野うしく
23区	葛西駅	△	葛西	茨城	鉾田駅	△	鉾田
23区	霞が関	○	霞が関	茨城	水海道駅	△	水海道
23区	蒲田駅	▲	蒲田	茨城	水戸駅	△	水戸
23区	亀有駅	△	亀有	茨城	竜ヶ崎駅	▲	竜ヶ崎
23区	茅場町駅(兜町)	○	茅場町	神奈川	海老名駅	●	海老名
23区	北千住駅	△	北千住	神奈川	大船駅東口	▲	大船
23区	銀座	○	銀座	神奈川	小田急相模原駅	●	小田急相模原
23区	銀座駅(数寄屋橋)	▲	銀座	神奈川	小田原駅東口	▲	小田原
23区	銀座駅(有楽町)	△	銀座	神奈川	鎌倉駅東口	▲	鎌倉
23区	錦糸町駅	▲	錦糸町	神奈川	上大岡駅	▲	上大岡
23区	小岩駅	△	小岩	神奈川	上永谷駅	●	上永谷
23区	高速バス新宿(TK新都心ビル)	○	新宿	神奈川	川崎駅東口	▲	川崎
23区	高速バス新宿(新宿センタービル)	○	新宿	神奈川	国府津駅	▲	国府津
23区	高速バス新宿(第2佐山ビル)	○	新宿	神奈川	港南台駅	▲	港南台
23区	高速バス新宿(東照ビル)	○	新宿	神奈川	相模大野駅北口	▲	相模大野
23区	国際展示場駅	●	国際展示場	神奈川	桜木町	●	桜木町
23区	品川BT	▲	品川	神奈川	湘南台駅東口	●	湘南台
23区	品川駅	○	品川	神奈川	新松田駅	▲	新松田
23区	渋谷駅(マークシティ)	▲	渋谷	神奈川	新百合ヶ丘駅	△	新百合ヶ丘
23区	渋谷駅西口	▲	渋谷	神奈川	新横浜駅	▲	新横浜
23区	下落合駅	▲	下落合	神奈川	センター南駅	▲	センター南
23区	新木場駅	▲	新木場	神奈川	センター北駅	▲	センター北
23区	新宿TW(新宿ワシントンホテル)	○	新宿	神奈川	相武台前駅	●	相武台前
23区	新宿VIPラウンジ	○	新宿	神奈川	立場駅	●	立場
23区	新宿駅JR高速BT	▲	新宿	神奈川	たまプラーザ駅	△	たまプラーザ
23区	新宿駅西口(07番)	▲	新宿	神奈川	茅ヶ崎駅北口	△	茅ヶ崎
23区	新宿駅西口(16番)	○	新宿	神奈川	地球市民プラザ(本郷台駅前)	●	本郷台
23区	新宿駅西口(23番)	▲	新宿	神奈川	辻堂駅北口	△	辻堂
23区	新宿駅西口(24番)	▲	新宿	神奈川	戸塚駅東口	▲	戸塚
23区	新宿駅西口(27番)	▲	新宿	神奈川	中山駅	△	中山
23区	新宿駅西口(28番)	▲	新宿	神奈川	箱根湯本駅	△	箱根湯本
23区	新宿駅西口(35番)	▲	新宿	神奈川	橋本駅南口	●	橋本
23区	新宿駅西口(コクーンタワー前)	●	新宿	神奈川	東戸塚駅東口	●	東戸塚
23区	新宿高速BT(50番)	▲	新宿	神奈川	平塚駅北口	●	平塚
23区	新宿南側バス駐車場	▲	新宿	神奈川	藤沢駅北口	△	藤沢
23区	新橋駅	●	新橋	神奈川	藤沢駅南口	▲	藤沢
23区	千住大橋駅	△	千住大橋	神奈川	保土ヶ谷駅東口	●	保土ヶ谷
23区	田町駅	▲	田町	神奈川	本厚木駅	△	本厚木
23区	東京VIPラウンジ	▲	東京	神奈川	横浜駅(YCAT)	▲	横浜
23区	東京駅JR高速BT	▲	東京	神奈川	横浜駅改札口前	▲	横浜
23区	東京駅鍛冶橋駐車場	▲	東京	神奈川	横浜駅西口	▲	横浜
23区	東京駅丸の内北口	▲	東京	神奈川	横浜駅東口BT	▲	横浜
23区	東京駅南(東京国際フォーラム前)	○	東京	神奈川	横浜桜木郵便局前	●	横浜
23区	東京駅八重洲口(共同ビル前)	▲	東京	群馬	伊勢崎駅	△	伊勢崎
23区	東京駅八重洲口(住友生命前)	▲	東京	群馬	伊勢崎駅北口	△	伊勢崎
23区	東京駅八重洲口(東京建物ビル前)	▲	東京	群馬	太田駅南口	△	太田
23区	東京駅八重洲通り	▲	東京	群馬	桐生駅南口	△	桐生
23区	東京テレポート(お台場前)	▲	東京テレポート	群馬	群馬原町駅入口	△	群馬原町
23区	東京テレポート駅	▲	東京テレポート	群馬	渋川駅	△	渋川
23区	東陽町駅	▲	東陽町	群馬	新前橋駅	△	新前橋
23区	豊洲駅	▲	豊洲	群馬	高崎駅西口	△	高崎
23区	中野駅	▲	中野	群馬	高崎駅東口	△	高崎
23区	中野駅北口(サンブラザ前)	▲	中野	群馬	東武太田駅南口	△	東武太田
23区	練馬駅	▲	練馬	群馬	中之条駅入口	△	中之条
23区	練馬駅(区役所前)	▲	練馬	群馬	前橋駅南口	△	前橋
23区	練馬駅北口	▲	練馬	群馬	朝霞台駅南口	△	朝霞台
23区	野方駅北口	▲	野方	埼玉	浦和駅西口	△	浦和
23区	浜松町BT	▲	浜松町・大門	埼玉	浦和美園駅	▲	浦和美園
23区	二子玉川駅	▲	二子玉川	埼玉	大宮駅	▲	大宮
23区	有楽町駅(マリオン前)	○	有楽町	埼玉	籠原駅南口	△	籠原
23区	四ツ谷駅(四谷一丁目)	●	四ツ谷	埼玉	川口駅東口	△	川口
茨城	赤塚駅北口	△	赤塚	埼玉	川口元郷駅	△	川口元郷
茨城	潮来駅	◎	潮来	埼玉	川越駅西口	△	川越
茨城	牛久駅東口	▲	牛久	埼玉	久喜駅西口	△	久喜
茨城	笠間駅	△	笠間	埼玉	熊谷駅南口	△	熊谷
茨城	鹿島神宮駅	△	鹿島神宮	埼玉	さいたま新都心駅西口	△	さいたま新都心
茨城	勝田駅西口	△	勝田	埼玉	さいたま新都心駅東口	△	さいたま新都心
茨城	勝田駅東口	△	勝田	埼玉	坂戸駅南口	△	坂戸
茨城	上小川駅	△	上小川	埼玉	志木駅入口	△	志木
茨城	黒子駅入口	▲	黒子	埼玉	志木駅南口	△	志木

## 鉄道駅へ接続または鉄道駅近傍のバス停 (2/2)

所在地	バス停名	停車形態	駅名	所在地	バス停名	停車形態	駅名
		◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一	バス停名に「駅」とついているもの、駅併設が判明したものを対象			◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一	バス停名に「駅」とついているもの、駅併設が判明したものを対象
埼玉	新越谷駅西口	▲	新越谷	千葉	千葉ニュータウン中央駅	△	千葉ニュータウン中央
埼玉	森林公園駅北口	▲	森林公園	千葉	千葉ニュータウン中央駅北口	●	千葉ニュータウン中央
埼玉	草加駅東口	△	草加	千葉	千葉ニュータウン中央駅南入口	●	千葉ニュータウン中央
埼玉	所沢駅	△	所沢	千葉	千葉みなと駅	▲	千葉みなと
埼玉	所沢駅東口	▲	所沢	千葉	ちはら台駅	△	ちはら台
埼玉	東所沢駅	▲	東所沢	千葉	鏡子駅	△	鏡子
埼玉	深谷駅北口	△	深谷	千葉	都賀駅	●	都賀
埼玉	ふじみ野駅西口	△	ふじみ野	千葉	都賀駅東口	▲	都賀
埼玉	本川越駅	△	本川越	千葉	塚田駅入口	●	塚田
埼玉	武蔵浦和駅西口	△	武蔵浦和	千葉	津田沼駅(ユザワヤ前)	●	津田沼
埼玉	八潮駅北口	△	八潮	千葉	天台駅	●	天台
埼玉	吉川駅前	●	吉川	千葉	東金駅入口	△	東金
埼玉	和光市駅南口	△	和光市	千葉	東葉勝田台駅	●	東葉勝田台
千葉	JR稲毛海岸駅	●	JR稲毛海岸	千葉	土気駅	△	土気
千葉	JR検見川浜駅	●	JR検見川浜	千葉	富浜(妙典駅)	△	妙典
千葉	JR佐倉駅	●	JR佐倉	千葉	長浦駅	△	長浦
千葉	JR酒々井駅	●	JR酒々井	千葉	西白井駅	△	西白井
千葉	JR千葉みなと駅	●	JR千葉みなと	千葉	西船橋駅	△	西船橋
千葉	JR津田沼駅	△	JR津田沼	千葉	飯山溝駅入口	●	飯山溝
千葉	JR成田駅	●	JR成田	千葉	原木中山駅入口	●	原木中山
千葉	青堀駅	△	青堀	千葉	千潟駅前	○	千潟
千葉	安房鴨川駅	△	安房鴨川	千葉	二俣新町駅	●	二俣新町
千葉	安房小湊駅	△	安房小湊	千葉	船橋駅	△	船橋
千葉	市川駅南口	△	市川	千葉	船橋日大前駅	●	船橋日大前
千葉	市川塩浜	▲	市川塩浜	千葉	嘗田駅	●	嘗田
千葉	稲毛駅東口	●	稲毛	千葉	馬米田駅前	◎	馬米田
千葉	稲毛海岸駅	△	稲毛海岸	千葉	松戸駅西口	●	松戸
千葉	印西牧の原駅南口	●	印西牧の原	千葉	みつわ台駅	●	みつわ台
千葉	印旛日本医大駅	●	印旛日本医大	千葉	村上駅	●	村上
千葉	臼井駅南口	△	臼井	千葉	物井駅	●	物井
千葉	浦安駅入口	▲	浦安	千葉	茂原駅	△	茂原
千葉	大網駅	△	大網	千葉	八街駅	△	八街
千葉	大網駅入口	●	大網	千葉	八千代中央駅	●	八千代中央
千葉	小倉台駅	△	小倉台	千葉	八千代緑が丘駅	●	八千代緑が丘
千葉	小櫃駅前	△	小櫃	千葉	谷津駅	●	谷津
千葉	おゆみ野駅	△	おゆみ野	千葉	八幡宿駅	●	八幡宿
千葉	海浜幕張駅	▲	海浜幕張	千葉	ユーカリが丘駅入口	△	ユーカリが丘
千葉	学園駅前	△	学園前	千葉	ユーカリが丘駅南口	○	ユーカリが丘
千葉	学園前駅入口	△	学園前	千葉	八日市場駅	△	八日市場
千葉	柏駅西口	△	柏	千葉	四街道駅	●	四街道
千葉	柏の葉キャンパス駅西口	△	柏の葉キャンパス	栃木	JR宇都宮駅西口	▲	JR宇都宮
千葉	上総湊駅前	△	上総湊	栃木	足利市駅前	▲	足利市
千葉	勝浦駅	△	勝浦	栃木	氏家駅西口	△	氏家
千葉	鎌ヶ谷駅	●	鎌ヶ谷	栃木	宇都宮駅	▲	宇都宮
千葉	鎌取駅	●	鎌取	栃木	東武足利市駅	▲	東武足利市
千葉	木更津駅	△	木更津	栃木	東武宇都宮駅西口	▲	東武宇都宮
千葉	木更津駅西口	△	木更津	栃木	栃木駅	△	栃木
千葉	北習志野駅	●	北習志野	栃木	西那須野駅	△	西那須野
千葉	君津駅南口	△	君津	栃木	益子駅	△	益子
千葉	行徳駅	△	行徳	山梨	河口湖駅	△	河口湖
千葉	行徳駅前4丁目	●	行徳	山梨	甲府駅	△	甲府
千葉	求名駅	△	求名	山梨	韭崎駅前	▲	韭崎
千葉	久留里駅前	△	久留里	山梨	富士山駅	△	富士山
千葉	京成公津の社駅	●	京成公津の社	多摩	JR八王子駅北口	▲	八王子
千葉	京成津田沼駅	●	京成津田沼	多摩	JR八王子駅南口	○	八王子
千葉	京成成田駅	▲	京成成田	多摩	昭島駅北口	▲	昭島
千葉	検見川浜駅	△	検見川浜	多摩	昭島駅南口	▲	昭島
千葉	五井駅	●	五井	多摩	牛浜駅入口	○	牛浜
千葉	五井駅東口中央	●	五井	多摩	小作駅東口	○	小作
千葉	九重駅前	△	九重	多摩	河辺駅北口	○	河辺
千葉	小室駅	●	小室	多摩	吉祥寺駅中央口	△	吉祥寺
千葉	作草部駅	●	作草部	多摩	熊川駅	○	熊川
千葉	佐原駅	◎	佐原	多摩	京王多摩センター駅	▲	京王多摩センター
千葉	佐原駅北口	△	佐原	多摩	京王八王子	▲	八王子
千葉	芝山千代田駅	△	芝山千代田	多摩	国分寺駅南口	▲	国分寺
千葉	下総中山駅入口	●	下総中山	多摩	石神井公園駅北口	▲	石神井公園
千葉	白井駅	●	白井	多摩	聖蹟桜ヶ丘駅	▲	聖蹟桜ヶ丘
千葉	新浦安駅	▲	新浦安	多摩	西武東大和市駅	▲	東大和市
千葉	新浦安駅北口	▲	新浦安	多摩	高尾駅	▲	高尾
千葉	新鎌ヶ谷駅	●	新鎌ヶ谷	多摩	立川駅北口	▲	立川
千葉	新船橋駅	●	新船橋	多摩	立川駅南口	▲	立川
千葉	スポーツセンター駅	●	スポーツセンター	多摩	玉川上水駅北口	▲	玉川上水
千葉	蘇我駅	▲	蘇我	多摩	玉川上水駅南口	●	玉川上水
千葉	袖ヶ浦駅	△	袖ヶ浦	多摩	調布駅北口	▲	調布
千葉	ターミナル前(新検見川駅)	△	新検見川	多摩	西八王子駅	▲	西八王子
千葉	高根木戸駅	●	高根木戸	多摩	拝島駅	○	拝島
千葉	館山駅	△	館山	多摩	羽村駅東口	○	羽村
千葉	千倉駅前	△	千倉	多摩	府中駅	▲	府中
千葉	千城台駅	△	千城台	多摩	福生駅西口	○	福生
千葉	千城台北駅	△	千城台北	多摩	南大沢駅	▲	南大沢
千葉	千葉駅	△	千葉	多摩	武蔵小金井駅南口	▲	武蔵小金井
千葉	千葉中央駅	△	千葉中央	多摩	谷保駅	▲	谷保

(3) バス事業者の車庫・営業所のバス停

所在地	バス停名	停車形態	BC等	車庫等	専用(P)	商業施設
		◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一	バス停名称で判断	バス停名称で判断	事業者HP等で案内のあるバス停のみ対象 ◎：無料 ○：有料	バス停名称等で判断 モール、イオン、ジョット、ソグ、アクトレットは全て○
23区	丸山営業所	▲		○		
23区	芝浦車庫	▲		○		
23区	東雲車庫	▲		○		
茨城	茨城交通勝田営業所	△		○	○	
茨城	茨城交通大子営業所	△		○		
茨城	関鉄波崎営業所	△		○	◎	
茨城	神峰営業所	△		○	○	
茨城	水海道車庫	△		○	◎	
神奈川	平塚(田村車庫)	△		○		
神奈川	本郷車庫	▲		○		
群馬	nパーキング日高	△	○	○	○	
群馬	前橋関越交通営業所	△		○	○	
群馬	日本中央タクシー富岡営業所	△		○		
埼玉	東武新座車庫	△		○		
埼玉	新座車庫	△		○		
埼玉	狭山営業所	▲		○		
埼玉	神明町車庫	△		○		
埼玉	西武バス大宮営業所	△		○		
千葉	JRバス八日市場支店	△		○		○
千葉	御成台車庫	△		○		
千葉	高速白子車庫	△		○		
千葉	高浜車庫	○		○		
千葉	成東車庫	△		○		
千葉	千葉営業所	△		○		
千葉	草野車庫	△		○		
千葉	道の駅多古	△		○		
千葉	白子車庫	△		○		
栃木	東野交通本社営業所	△		○		
多摩	立川バス玉川上水営業所	△		○		
多摩	恩方営業所	●		○		

(4) 高速道路上のバス停

所在地	バス停名	停車形態 ◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一	鉄軌道との乗り継ぎ (1km以内の鉄道駅の有無)	地域路線バス等との乗り継ぎ (300m以内の地域路線バス停の有無)	専用(P)
					事業者HP等で案内のバス停のみ対象 ◎：無料 ○：有料
茨城	石岡(常磐道)	△		○	◎
茨城	内原(常磐道)	△		○	◎
埼玉	八潮PA	●	○	○	
埼玉	川越的場	▲		○	
千葉	木更津羽鳥野	△		○	
東京23区	用賀PA	●	○	○	
多摩	中央道三鷹	▲		○	
多摩	中央道深大寺	▲		○	
多摩	中央道府中	▲	○	○	
多摩	中央道日野	▲	○	○	
多摩	中央道八王子	▲		○	
神奈川	中央道相模湖	▲	○		
神奈川	東名向ヶ丘	◎		○	
神奈川	東名江田	◎	○	○	
神奈川	東名大和	◎		○	
神奈川	東名綾瀬	◎		○	
神奈川	東名厚木	◎			
神奈川	東名伊勢原	◎		○	
神奈川	東名秦野	△		○	
神奈川	東名大井	△		○	
神奈川	東名松田	△	○	○	
神奈川	東名山北	△			
山梨	中央道上野原	◎			
山梨	中央道野田尻	△			
山梨	中央道猿橋	△		○	
山梨	中央道小形山	△			
山梨	中央道都留	△	○	○	
山梨	中央道西桂	△	○		
山梨	中央道下吉田	△	○		◎
山梨	中央道真木	△		○	
山梨	中央道笹子	△			
山梨	中央道甲斐大和	△			
山梨	中央道釈迦堂	△			
山梨	中央道甲斐一宮	△		○	
山梨	中央道御坂	△		○	
山梨	中央道八代	△		○	
山梨	中央道境川	△			
山梨	中央道甲府南	○			
山梨	中央道昭和	△			
山梨	中央道双葉東	▲		○	
山梨	中央道葦崎	▲			
山梨	中央道明野	▲		○	
山梨	中央道須玉	▲			
山梨	中央道長坂・高根	▲			◎
山梨	中央道八ヶ岳	▲			
山梨	中央道小淵沢	▲			

(5) 商業施設に併設されている高速バス停

所在地	バス停名	停車形態 ◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一	BC等	車庫等	専用(P)	商業施設
			バス停名称で判断	バス停名称で判断	事業者HP等で案内のあるバス停のみ対象 ◎：無料	バス停名称等で判断 モール、イトリ、ショッピング、7、7、7は全て
23区	スカイツリータウン®前	◎				○
23区	新宿・ヒルトン東京	▲				○
23区	大江戸温泉物語	△				○
23区	東雲イオン前	▲				○
23区	東京スカイツリータウン®	▲				○
23区	東京スカイツリー北	▲				○
23区	東京ドームホテル	▲				○
23区	六本木ヒルズ	▲				○
茨城	アトナパレスホテル	△			◎	○
茨城	笠間ショッピングセンター	△			◎	○
千葉	JRバス八日市場支店	△		○		○
千葉	イオンモール幕張新都心BT	△	○			○
千葉	イオンモール木更津	△			○	○
千葉	イオン映画館	●				○
千葉	イオン銚子SC	△				○
千葉	ベイモール	△				○
千葉	ラディソンホテル成田	△				○
千葉	ワズモール	△				○
千葉	三井アウトレットパーク木更津	△				○
千葉	酒々井プレミアム・アウトレット	◎				○
千葉	西の原公園前(ショッピングモール)	●				○
栃木	ホウライ	△				○
栃木	佐野プレミアム・アウトレット	○			○	○
栃木	鹿沼IC入口	△			○	○
栃木	東急ハーヴェストクラブ那須	△				○
栃木	友愛の森	△			◎	○

(6) 高速バス利用者専用の駐車場が併設されている高速バス停

所在地	停留所名(整理)	停車形態	高速上	駅	駅名	BC等	車庫等	専用⑨	商業施設
	事業者によって異なるバス停名称を統一 (判明したもののみ)	◎：上下-乗降可能 ○：乗車のみ ●：降車のみ △：上り-乗車/下り-降車のみ ▲：上り-降車/下り-乗車のみ ※空港リムジンの場合は、空港行きが上りで統一			バス停名に「駅」とついているもの、駅併設が判明したものを対象	バス停名で判断	バス停名称で判断	事業者HP等で案内のあるバス停のみ対象 ◎：無料 ○：有料	バス停名称等で判断 モール、イトン、ショッピング、7、アウトレットは全て○
茨城	アトンプレスホテル	△						◎	○
茨城	カシマサッカースタジアム	△						◎	
茨城	水郷潮来BT	△				○		◎	
茨城	やみぞ前	△						◎	
茨城	茨城交通勝田営業所	△					○	◎	
茨城	茨城町西IC	△						◎	
茨城	海浜公園入口	△						◎	
茨城	額田南郷	△						◎	
茨城	笠間ショッピングセンター	△						◎	○
茨城	笠間手越	△						◎	
茨城	関鉄波崎営業所	△					○	◎	
茨城	岩井	△						◎	
茨城	高萩駅	△		○	高萩			◎	
茨城	鹿島セントラルホテル	△						◎	
茨城	鹿島神宮駅	△		○	鹿島神宮			◎	
茨城	鹿嶋市役所	△						◎	
茨城	上小川駅	△		○	上小川			◎	
茨城	常陸太田市高速BT	△				○		◎	
茨城	常陸大宮市総合保健センター	△						◎	
茨城	新田中内	△						◎	
茨城	神峰営業所	△					○	◎	
茨城	水海道車庫	△					○	◎	
茨城	水戸大洗IC	△						◎	
茨城	水戸北スマートIC	△						◎	
茨城	石岡(常磐道)	△	○					◎	
茨城	総合センターらぼーる	△						◎	
茨城	袋田の滝入口	△						◎	
茨城	大塚	△						◎	
茨城	東海原研前	△						◎	
茨城	那珂IC	△						◎	
茨城	内原(常磐道)	△	○					◎	
茨城	穂積家	△						◎	
群馬	BUSターミナルおおた	△				○		◎	
群馬	nパーキング新前橋	△						◎	
群馬	nパーキング日高	△				○	○	◎	
群馬	伊勢崎オートレース場前	△						◎	
群馬	伊勢崎市民プラザ	△						◎	
群馬	伊勢崎市民病院北(高速バス)	△						◎	
群馬	伊勢崎市役所	△						◎	
群馬	館林BC	△				○		◎	
群馬	群馬原町駅入口	△		○	群馬原町			◎	
群馬	前橋BC	△				○		◎	
群馬	前橋関越交通営業所	△					○	◎	
群馬	前橋亀里パーキング	△						◎	
群馬	草津温泉BT	△				○		◎	
群馬	長野原役場前	△						◎	
群馬	東支所前	△						◎	
群馬	藤岡IC	△						◎	
群馬	邑楽町役場	△						◎	
埼玉	吉川市立旭小学校入口	●						◎	
埼玉	松伏BT	●				○		◎	
千葉	イオンモール木更津	△						◎	○
千葉	安房白浜	△						◎	
千葉	鎌取IC	▲						◎	
千葉	金田BT	△				○		◎	
千葉	高速八木	△						◎	
千葉	市原駐車場	△				○		◎	
栃木	益子駅	△		○	益子			◎	
栃木	佐野プレミアム・アウトレット	○						◎	○
栃木	佐野新都市BT	△				○		◎	
栃木	鹿沼BT	△				○		◎	
栃木	鹿沼IC入口	△						◎	○
栃木	千本松駐車場	△						◎	
栃木	陶芸メッセ入口	△						◎	
栃木	茂木さかがわ館前	△						◎	
栃木	柳田大橋西	△						◎	
栃木	友愛の森	△						◎	○

## 2. 関東運輸局管内の高速バスターミナル・バス停一覧（乗入路線数・運行本数）

### （1）バスターミナル・主要駅の接続高速バス停

所在地	駅名	停留所名	路線数	運行本数 (往復)	所在地	駅名	停留所名	路線数	運行本数 (往復)	
茨城	つくば	つくばセンター	9	144	東京23区	新宿	新宿西口	5	40	
茨城	-	水郷潮来BT	5	218	東京23区		新宿中央公園	2	14	
栃木	-	佐野新都市BT	9	114	東京23区		新宿南	1	12	
埼玉	大宮	大宮駅	32	174	東京23区		新宿南側バス駐車場	18	41	
千葉	-	イオンモール幕張新都心BT	1	53	東京23区		西新宿(新宿中央公園)	2	20	
千葉	-	とみうら枇杷倶楽部	3	114	東京23区		西新宿(郵便局前)	1	2	
千葉	-	ハイウェイオアシス富楽里	3	114	東京23区		西新宿センターBT	10	22	
千葉	-	君津BT	2	129	東京23区		(計)	33	337	
千葉	-	市原駐車場	3	60	東京23区		池袋駅西口	8	88	
千葉	-	袖ヶ浦BT	5	416	東京23区		池袋駅東口	25	249	
千葉	-	南房バラダイス	1	54	東京23区		(計)	176	2134	
千葉	-	木更津金田BT	6	306	東京23区		東京駅(東京VIPラウンジ/高島屋前)	14	28	
東京23区	王子	王子駅	21	158	東京23区		東京駅(八重洲南口/日本橋口)	56	1014	
東京23区	銀座	(計)	15	218	東京23区		東京駅丸の内北口	2	74	
東京23区		銀座	2	2	東京23区		東京駅鍛冶橋駐車場	60	185	
東京23区		銀座駅(数寄屋橋)	12	158	東京23区		東京駅南	3	3	
東京23区		銀座駅(有楽町)	1	58	東京23区		東京駅八重洲口(共同ビル前)	7	171	
東京23区	秋葉原	秋葉原駅	14	95	東京23区		東京駅八重洲口(住友生命前)	11	351	
東京23区	渋谷	(計)	13	112	東京23区		東京駅八重洲口(東京建物ビル前)	15	288	
東京23区		渋谷駅(マークシティ)	12	70	東京23区		東京駅八重洲通り	8	20	
東京23区		渋谷駅西口	1	42	東京23区	(計)	19	279		
東京23区	新宿	(計)	226	1942	東京23区	品川	品川BT	10	26	
東京23区			WBT新宿西口	17	143	東京23区	品川駅	9	253	
東京23区			高速バス西新宿	7	14	東京23区	浜松町BT	22	426	
東京23区			高速バス西新宿(新宿センタービル南側)	1	2	東京23区	有楽町	有楽町駅(マリオン前)	1	29
東京23区			新宿TW	4	33	東京23区	-	兜町	5	5
東京23区			新宿VIPラウンジ	12	24	東京23区	-	池袋サンシャインシティ	11	73
東京23区			新宿センタービル東通り	1	10	東京23区	-	TCAT	2	108
東京23区			新宿駅JR高速BT	32	365	多摩	-	町田BC	9	54
東京23区			新宿駅西口	31	182	神奈川	横浜	(計)	80	750
東京23区			新宿駅西口(23番)	1	101	神奈川		横浜駅(YCAT)	42	394
東京23区		新宿駅西口(24番)	1	110	神奈川	横浜駅改札口前		2	29	
東京23区		新宿駅西口(35番)	7	94	神奈川	横浜駅西口		6	19	
東京23区		新宿駅西口(35番/中央通り)	3	82	神奈川	横浜駅東口BT		30	308	
東京23区		新宿駅西口(7番)	8	94	神奈川	(計)		12	78	
東京23区		新宿駅西口(コクーンタワー前)	13	34	神奈川	横浜桜木郵便局前		11	76	
東京23区		新宿駅南口(第2佐山ビル)	10	72	神奈川	桜木町		1	2	
東京23区		新宿高速BT(16番)	1	1	神奈川	相模大野立体駐車場		2	39	
東京23区		新宿高速BT(21番)	1	1	神奈川	浮島BT		1	70	
東京23区		新宿高速BT(28番)	1	9	山梨	富士北麓駐車場	4	55		
東京23区		新宿高速BT(50番/28番)	36	420						

(2) その他の鉄道駅接続の高速バス停 (1/2)

所在地	駅名	停留所名	路線数	運行本数 (往復)	所在地	駅名	停留所名	路線数	運行本数 (往復)
茨城	ひたち野うしく	ひたち野うしく駅	1	2	千葉	JR稲毛海岸	JR稲毛海岸駅	1	1
茨城	下館	下館駅南口	1	2	千葉	JR検見川浜	JR検見川浜駅	1	1
茨城	下妻	下妻駅	1	2	千葉	JR佐倉	JR佐倉駅	1	1
茨城	笠間	笠間駅前	1	8	千葉	JR酒々井	JR酒々井駅	1	1
茨城	牛久	牛久駅東口	1	3	千葉	JR成田	JR成田駅	1	1
茨城	古河	古河駅東口	1	2	千葉	JR千葉	千葉駅	5	63
茨城	高萩	高萩駅	1	42	千葉	JR千葉みなと	JR千葉みなと駅	1	1
茨城	黒子	黒子駅入口	1	2	千葉	JR津田沼	JR津田沼駅	1	48
茨城	鹿島神宮	鹿島神宮駅	3	184	千葉	おゆみ野	おゆみ野駅	2	20
茨城	勝田	-	5	60	千葉	スポーツセンタ	スポーツセンター駅	1	1
茨城	-	勝田駅西口	4	44	千葉	ちはら台	ちはら台駅	2	20
茨城	-	勝田駅東口	1	16	千葉	みつわ台	みつわ台駅	3	49
茨城	上小川	上小川駅	1	24	千葉	ユーカリが丘	-	2	56
茨城	常陸多賀	常陸多賀駅	1	42	千葉	-	ユーカリが丘駅南口	1	28
茨城	新守谷	新守谷駅入口	1	14	千葉	-	ユーカリが丘駅入口	1	28
茨城	新鉾田	新鉾田駅	2	30	千葉	安房鴨川	安房鴨川駅	2	58
茨城	水海道	水海道駅	2	16	千葉	安房小湊	安房小湊駅	1	12
茨城	水戸	水戸駅	12	296	千葉	稲毛	稲毛駅東口	2	25
茨城	赤塚	赤塚駅北口	2	116	千葉	稲毛海岸	稲毛海岸駅	2	136
茨城	土浦	土浦駅東口	5	34	千葉	印西牧の原	印西牧の原駅南口	1	1
茨城	東海	東海駅東口	4	48	千葉	印旛日本医大	印旛日本医大駅	1	1
茨城	勝波ノ江	勝波ノ江駅入口	1	2	千葉	臼井	臼井駅南口	1	28
茨城	日立	日立駅	4	74	千葉	浦安	浦安駅入口	1	7
茨城	鉾田	鉾田駅	1	12	千葉	下総中山	下総中山駅入口	1	1
茨城	竜ヶ崎	竜ヶ崎駅	1	3	千葉	海浜幕張	-	10	158
栃木	JR宇都宮	JR宇都宮駅西口	5	56	千葉	-	海浜幕張	2	4
栃木	宇都宮	宇都宮駅	1	2	千葉	-	海浜幕張駅	8	154
栃木	益子	益子駅	1	8	千葉	学園前	-	4	40
栃木	氏家	氏家駅西口	1	16	千葉	-	学園前駅	2	20
栃木	西那須野	西那須野駅	1	8	千葉	-	学園前駅入口	2	20
栃木	足利市	足利市駅前	1	2	千葉	鎌ヶ谷	鎌ヶ谷駅	1	1
栃木	東武宇都宮	東武宇都宮駅西口	2	28	千葉	鎌取	鎌取駅	4	37
栃木	東武足利市	東武足利市駅	1	10	千葉	千潟	千潟駅前	1	2
栃木	栃木	栃木駅	1	2	千葉	館山	館山駅	3	114
群馬	伊勢崎	-	5	30	千葉	久留里	久留里駅前	2	58
群馬	-	伊勢崎駅	1	16	千葉	求名	求名駅	1	40
群馬	-	伊勢崎駅北口	4	14	千葉	京成公津の杜	京成公津の杜駅	1	1
群馬	桐生	桐生駅南口	5	24	千葉	京成成田	京成成田駅	2	8
群馬	群馬原町	群馬原町駅入口	1	15	千葉	京成津田沼	京成津田沼駅	1	48
群馬	高崎	-	8	64	千葉	九重	九重駅前	2	98
群馬	-	高崎駅西口	1	2	千葉	君津	君津駅南口	1	113
群馬	-	高崎駅東口	7	62	千葉	検見川浜	検見川浜駅	4	161
群馬	渋川	渋川駅	2	17	千葉	原木中山	原木中山駅入口	1	1
群馬	新前橋	新前橋駅	5	20	千葉	五井	-	4	50
群馬	前橋	前橋駅南口	9	64	千葉	-	五井駅	3	49
群馬	太田	太田駅南口	4	14	千葉	-	五井駅東口中央	1	1
群馬	中之条	中之条駅入口	2	17	千葉	行徳	-	2	20
群馬	東武太田	東武太田駅南口	1	14	千葉	-	行徳駅	1	19
埼玉	さいたま新都心	-	11	89	千葉	-	行徳駅前4丁目	1	1
埼玉	-	さいたま新都心駅西口	2	71	千葉	高根木戸	高根木戸駅	1	1
埼玉	-	さいたま新都心駅東口	9	18	千葉	佐原	-	3	54
埼玉	ふじみ野	ふじみ野駅西口	2	29	千葉	-	佐原駅	1	12
埼玉	浦和	浦和駅西口	1	30	千葉	-	佐原駅北口	2	42
埼玉	浦和美園	浦和美園駅	1	8	千葉	作草部	作草部駅	1	1
埼玉	吉川	吉川駅前	1	2	千葉	四街道	四街道駅	5	52
埼玉	久喜	久喜駅西口	1	2	千葉	市川	市川駅南口	1	19
埼玉	熊谷	熊谷駅南口	3	20	千葉	市川塩浜	市川塩浜	1	2
埼玉	坂戸	坂戸駅南口	3	34	千葉	芝山千代田	芝山千代田駅	1	32
埼玉	志木	-	6	47	千葉	勝浦	勝浦駅	1	12
埼玉	-	志木駅南口	3	41	千葉	小室	小室駅	1	1
埼玉	-	志木駅入口	3	6	千葉	小倉台	小倉台駅	1	21
埼玉	所沢	-	3	59	千葉	小櫃	小櫃駅前	2	58
埼玉	-	所沢駅	1	16	千葉	松戸	松戸駅西口	1	6
埼玉	-	所沢駅東口	2	43	千葉	上総湊	上総湊駅前	1	54
埼玉	新越谷	新越谷駅西口	3	60	千葉	新浦安	-	3	42
埼玉	森林公園	森林公園駅北口	3	20	千葉	-	新浦安駅	2	35
埼玉	深谷	深谷駅北口	2	8	千葉	-	新浦安駅北口	1	7
埼玉	川越	川越駅西口	8	53	千葉	新鎌ヶ谷	新鎌ヶ谷駅	1	1
埼玉	川口	川口駅東口	1	10	千葉	新検見川	タミナル前(新検見川駅)	1	1
埼玉	川口元郷	川口元郷駅	1	10	千葉	新船橋	新船橋駅	1	1
埼玉	草加	草加駅東口	2	52	千葉	西船橋	西船橋駅	10	48
埼玉	朝霞台	朝霞台駅南口	3	41	千葉	西白井	西白井駅	1	1
埼玉	東所沢	東所沢駅	3	59	千葉	青堀	青堀駅	1	113
埼玉	八潮	八潮駅北口	2	52	千葉	千城台	-	1	21
埼玉	武蔵浦和	武蔵浦和駅西口	1	30	千葉	-	千城台駅	1	21
埼玉	本川越	本川越駅	2	21	千葉	-	千城台北	1	21
埼玉	和光市	和光市駅南口	3	49	千葉	-	千城台北駅	1	21
埼玉	龍原	龍原駅南口	3	20	千葉	千倉	千倉駅前	2	98
					千葉	千葉	千葉駅	7	204

その他の鉄道駅接続の高速バス停 (2/2)

所在地	駅名	停留所名	路線数	運行本数 (往復)	所在地	駅名	停留所名	路線数	運行本数 (往復)
千葉	千葉ニュータウン	-	3	8	東京23区	練馬	-	12	168
千葉	-	千葉ニュータウン中央駅	1	6	東京23区	-	練馬駅	1	9
千葉	-	千葉ニュータウン中央駅南入口	1	1	東京23区	-	練馬駅(区役所前)	10	157
千葉	-	千葉ニュータウン中央駅北口	1	1	東京23区	-	練馬駅北口	1	2
千葉	千葉みなと	千葉みなと駅	2	46	東京23区	霞が関	霞が関	16	197
千葉	千葉中央	千葉中央駅	5	184	多摩	羽村	羽村駅東口	4	5
千葉	船橋	船橋駅	1	31	多摩	河辺	河辺駅北口	4	5
千葉	船橋日大前	船橋日大前駅	1	1	多摩	吉祥寺	吉祥寺駅中央口	2	61
千葉	蘇我	蘇我駅	2	62	多摩	牛浜	牛浜駅入口	3	3
千葉	袖ヶ浦	袖ヶ浦駅	1	127	多摩	京王多摩センタ	京王多摩センター駅	3	58
千葉	村上	村上駅	1	1	多摩	玉川上水	-	3	26
千葉	大網	-	4	53	多摩	-	玉川上水駅南口	2	20
千葉	-	大網駅	3	52	多摩	-	玉川上水駅北口	1	6
千葉	-	大網駅入口	1	1	多摩	熊川	熊川駅	3	3
千葉	谷津	谷津駅	1	1	多摩	高尾	高尾駅	5	33
千葉	潮来	潮来駅	1	12	多摩	国分寺	国分寺駅南口	1	50
千葉	銚子	銚子駅	3	88	多摩	小作	小作駅東口	4	5
千葉	長浦	長浦駅	1	127	多摩	昭島	-	3	48
千葉	津田沼	津田沼駅(ユザワヤ前)	1	1	多摩	-	昭島駅南口	2	10
千葉	塚田	塚田駅入口	1	1	多摩	-	昭島駅北口	1	38
千葉	天台	天台駅	1	1	多摩	-	聖蹟桜ヶ丘	4	66
千葉	都賀	-	3	49	多摩	西八王子	西八王子駅	2	19
千葉	-	都賀駅	2	25	多摩	石神井公園	石神井公園駅北口	1	21
千葉	-	都賀駅東口	1	24	多摩	谷保	谷保駅	1	2
千葉	土気	土気駅	4	39	多摩	調布	調布駅北口	3	75
千葉	東金	東金駅入口	2	91	多摩	東大和市	西武東大和市駅	1	2
千葉	東葉勝田台	東葉勝田台駅	1	1	多摩	南大沢	南大沢駅	4	66
千葉	二俣新町	二俣新町駅	5	43	多摩	拝島	拝島駅	3	3
千葉	馬来田	馬来田駅前	1	18	多摩	八王子	-	14	90
千葉	柏	柏駅西口	3	30	多摩	-	JR八王子駅南口	4	16
千葉	柏の葉キャンパ	柏の葉キャンパス駅西口	1	22	多摩	-	JR八王子駅北口	5	37
千葉	白井	白井駅	1	1	多摩	-	京王八王子	5	37
千葉	八街	八街駅	1	21	多摩	-	府中駅	2	58
千葉	八千代中央	八千代中央駅	1	1	多摩	武蔵小金井	武蔵小金井駅南口	1	50
千葉	八千代緑が丘	八千代緑が丘駅	1	1	多摩	福生	福生駅西口	4	5
千葉	八日市場	八日市場駅	2	34	多摩	立川	-	6	58
千葉	八幡宿	八幡宿駅	1	1	多摩	-	立川駅南口	1	8
千葉	飯山満	飯山満駅入口	1	1	多摩	-	立川駅北口	5	50
千葉	物井	物井駅	1	1	神奈川	センター南	センター南駅	1	16
千葉	北習志野	北習志野駅	1	1	神奈川	センター北	センター北駅	2	8
千葉	妙典	富浜<妙典駅>	1	19	神奈川	たまブラーザ	たまブラーザ駅	4	76
千葉	茂原	茂原駅	2	21	神奈川	海老名	海老名駅	1	1
千葉	木更津	-	8	494	神奈川	鎌倉	鎌倉駅東口	3	6
千葉	-	木更津駅	5	416	神奈川	茅ヶ崎	茅ヶ崎駅北口	2	8
千葉	-	木更津駅西口	3	78	神奈川	橋本	橋本駅南口	1	35
千葉	誉田	誉田駅	3	35	神奈川	戸塚	戸塚駅東口	1	2
東京23区	お台場海浜公園	お台場海浜公園駅前	1	24	神奈川	港南台	港南台駅	2	3
東京23区	綾瀬	綾瀬駅	1	60	神奈川	国府津	国府津駅	1	2
東京23区	一之江	一之江駅	2	118	神奈川	小田急相模原	小田急相模原駅	1	1
東京23区	下落合	下落合駅	7	106	神奈川	小田原	小田原駅東口	2	4
東京23区	葛西	葛西駅	3	158	神奈川	湘南台	湘南台駅東口	1	1
東京23区	蒲田	蒲田駅	1	10	神奈川	上永谷	上永谷駅	1	1
東京23区	茅場町	茅場町駅(兜町)	1	1	神奈川	上大岡	上大岡駅	1	2
東京23区	亀有	亀有駅	1	92	神奈川	新横浜	新横浜駅	1	16
東京23区	錦糸町	錦糸町駅	2	74	神奈川	新松田	新松田駅	2	4
東京23区	国際展示場	国際展示場駅	5	96	神奈川	新百合ヶ丘	新百合ヶ丘駅	1	48
東京23区	四ッ谷	四ッ谷駅(四谷一丁目)	3	3	神奈川	川崎	川崎駅東口	18	207
東京23区	小岩	小岩駅	2	118	神奈川	相武台前	相武台前駅	1	1
東京23区	上野	-	19	318	神奈川	相模大野	相模大野駅北口	3	40
東京23区	-	上野駅	15	310	神奈川	大船	大船駅東口	2	3
東京23区	-	京成上野	4	8	神奈川	中山	中山駅	1	16
東京23区	新橋	新橋駅	4	4	神奈川	辻堂	辻堂駅北口	2	8
東京23区	新木場	新木場駅	8	42	神奈川	東戸塚	東戸塚駅東口	1	1
東京23区	千住大橋	千住大橋駅	1	42	神奈川	藤沢	-	5	14
東京23区	浅草	-	6	70	神奈川	-	藤沢駅南口	3	6
東京23区	-	浅草駅	5	68	神奈川	-	藤沢駅北口	2	8
東京23区	-	浅草雷門	1	2	神奈川	箱根湯本	箱根湯本駅	1	4
東京23区	池尻大橋	池尻大橋	17	232	神奈川	平塚	平塚駅北口	1	1
東京23区	中野	-	3	13	神奈川	保土ヶ谷	保土ヶ谷駅東口	1	1
東京23区	-	中野駅	2	4	神奈川	本郷台	地球市民プラザ(本郷台駅前)	1	1
東京23区	-	中野駅北口(サンブラザ前)	1	9	神奈川	本厚木	本厚木駅	5	22
東京23区	田町	田町駅	1	2	神奈川	立場	立場駅	1	1
東京23区	都営浅草	浅草駅	6	288	山梨	河口湖	河口湖駅	14	129
東京23区	東京テレポート	-	7	46	山梨	甲府	甲府駅	7	48
東京23区	-	東京テレポート(お台場前)	2	4	山梨	韭崎	韭崎駅前	1	4
東京23区	-	東京テレポート駅	5	42	山梨	富士山	富士山駅	7	72
東京23区	東陽町	東陽町駅	1	17					
東京23区	二子玉川	二子玉川駅	1	32					
東京23区	豊洲	豊洲駅	2	28					
東京23区	北千住	北千住駅	1	42					
東京23区	野方	野方駅北口	1	9					

(3) 高速道路上又はインターチェンジ  
に併設の高速バス停

(4) 大規模商業施設等に併設の高速バス停

所在地	駅名	停留所名	路線数	運行本数 (往復)	所在地	駅名	停留所名	路線数	運行本数 (往復)
茨城	-	茨城町西IC	1	104	茨城	-	笠間ショッピングセンター	1	8
茨城	-	桜川筑西IC入口	1	2	栃木	-	インターパーク	1	12
茨城	-	水戸大洗IC	3	44	栃木	-	佐野プレミアム・アウトレット	2	56
茨城	-	水戸北スマートIC	1	104	千葉	-	TDR	83	715
茨城	-	石岡(常磐道)	4	121	千葉	-	アリオ市原	1	24
茨城	-	那珂IC	1	24	千葉	-	イオンモール木更津	1	32
茨城	-	内原(常磐道)	1	104	千葉	-	イオン映画館	1	1
茨城	-	北茨城IC	2	66	千葉	-	イオン銚子SC	1	46
栃木	-	鹿沼IC入口	5	46	千葉	-	かずさアーク	2	128
群馬	-	藤岡IC	5	56	千葉	-	ベイモール	1	29
埼玉	-	川越の場	8	118	千葉	-	ワンズモール	1	23
埼玉	-	八潮PA	2	112	千葉	-	鴨川シーワールド	2	58
千葉	-	鎌取IC	1	2	千葉	-	三井アウトレットパーク木更津	6	29
千葉	-	高速桜井	1	34	千葉	-	酒々井プレミアム・アウトレット	1	40
千葉	-	佐原香取(香取IC)	1	40	千葉	-	東京スカイツリータウン®	2	42
千葉	-	山田ICみきの湯前	2	41	千葉	-	東京ドイツ村	1	18
千葉	-	山田IC入口	1	1	千葉	-	富里七栄スクエア	1	32
千葉	-	松尾横芝IC入口	1	2	千葉	-	幕張メッセ	1	24
千葉	-	木更津羽鳥野	1	54	千葉	-	幕張メッセ中央	6	219
千葉	-	木更津羽鳥野BS	2	157	東京23区	-	スカイツリータウン®前	1	9
東京23区	-	用賀PA	18	126	東京23区	-	パレットタウン前	1	24
多摩	-	中央道三鷹	20	296	東京23区	-	大江戸温泉物語	1	58
多摩	-	中央道深大寺	20	296	東京23区	-	東雲イオン前	4	108
多摩	-	中央道日野	25	370	東京23区	-	東京スカイツリータウン®	4	120
多摩	-	中央道八王子	16	280	東京23区	-	東京スカイツリー北	1	6
多摩	-	中央道府中	20	296	東京23区	-	東京ビッグサイト	3	109
神奈川	-	中央道相模湖	3	124	東京23区	-	六本木ヒルズ	5	67
神奈川	-	東名綾瀬	3	145	山梨	-	富士急ハイランド	14	129
神奈川	-	東名伊勢原	2	135					
神奈川	-	東名厚木	4	145					
神奈川	-	東名向ヶ丘	14	280					
神奈川	-	東名江田	15	291					
神奈川	-	東名山北	3	151					
神奈川	-	東名松田	3	151					
神奈川	-	東名秦野	3	151					
神奈川	-	東名大井	3	151					
神奈川	-	東名大和	4	145					
山梨	-	中央道猿橋	3	108					
山梨	-	中央道下吉田	2	54					
山梨	-	中央道境川	1	54					
山梨	-	中央道御坂	1	54					
山梨	-	中央道甲斐一宮	1	54					
山梨	-	中央道甲斐大和	1	54					
山梨	-	中央道甲府南	1	54					
山梨	-	中央道笹子	1	54					
山梨	-	中央道釈迦堂	1	54					
山梨	-	中央道小形山	2	54					
山梨	-	中央道小淵沢	4	44					
山梨	-	中央道昭和	1	30					
山梨	-	中央道上野原	4	130					
山梨	-	中央道真木	1	54					
山梨	-	中央道須玉	3	40					
山梨	-	中央道西桂	2	54					
山梨	-	中央道双葉東	3	40					
山梨	-	中央道長坂・高根	1	4					
山梨	-	中央道長坂高根	3	40					
山梨	-	中央道都留	2	54					
山梨	-	中央道韭崎	3	40					
山梨	-	中央道八ヶ岳	4	44					
山梨	-	中央道八代	1	54					
山梨	-	中央道明野	3	40					
山梨	-	中央道野田尻	3	108					
山梨	-	白根IC西	1	12					

(5) ホテルに併設の高速バス停

所在地	停留所名	路線数	運行本数 (往復)	所在地	停留所名	路線数	運行本数 (往復)
茨城	アトンプレスホテル	1	16	東京23区	パレスホテル東京	2	44
茨城	鹿島セントラルホテル	3	184	東京23区	ヒルトン東京	2	211
栃木	ホテルエビナール那須	1	8	東京23区	ホテルイースト21東京	2	22
群馬	伊勢崎サンホテル前	1	16	東京23区	ホテルインターコンチネンタル東京ベイ	1	41
千葉	ANAクラウンプラザホテル成田	1	8	東京23区	ホテルオークラ	2	53
千葉	アパホテル&リゾート東京ベイ幕張	2	136	東京23区	ホテルグランドパレス	2	54
千葉	インターナショナルガーデンホテル成田	1	8	東京23区	ホテルグランパシフィック LE DAIBA	4	95
千葉	オリエンタルホテル東京ベイ	1	13	東京23区	ホテルサンルートプラザ新宿	2	211
千葉	パームアンドファウンテンホテル(路上停留所)	1	34	東京23区	ホテルサンルート有明	2	69
千葉	パームテラスホテル	1	13	東京23区	ホテルニューオータニ	2	53
千葉	ヒルトン成田	1	8	東京23区	ホテルメトロポリタン	2	68
千葉	ファウンテンテラスホテル	1	13	東京23区	ホテル椿山荘東京	2	54
千葉	ファミリーオ館山前	1	54	東京23区	ホテル日航東京	2	69
千葉	ホテルグリーンタワー	2	136	東京23区	マンダリンオリエンタル東京	1	72
千葉	ホテルザマンハッタン	2	136	東京23区	ロイヤルパークホテル ザ 汐留	2	49
千葉	ホテルスプリングス幕張	2	136	東京23区	京王プラザホテル	2	211
千葉	ホテルニューオータニ	2	136	東京23区	三井ガーデンホテル銀座プレミア	1	36
千葉	ホテルフランス	2	136	東京23区	芝パークホテル	2	49
千葉	ホテル日航成田	2	40	東京23区	渋谷エクセルホテル東急	2	74
千葉	マロウドインターナショナルホテル成田	1	8	東京23区	小田急ホテルセンチュリーサザンタワー	2	211
千葉	ライズリゾート	1	54	東京23区	新宿・ヒルトン東京	2	14
千葉	ラディソンホテル成田	1	32	東京23区	新宿・京王プラザホテル(都庁側玄関前)	1	2
千葉	リゾートイン白浜	1	54	東京23区	新宿ワシントンホテル	2	211
千葉	三井ガーデンホテルプラナ東京ベイ	1	13	東京23区	赤坂エクセルホテル東急	2	53
千葉	三井ガーデンホテルプラナ東京ベイ(路上停留所)	1	34	東京23区	浅草ビューホテル	2	22
千葉	成田エクセルホテル東急	1	8	東京23区	第一ホテル東京	2	44
千葉	成田ゲートウェイホテル	1	8	東京23区	帝国ホテル	2	44
千葉	成田ビューホテル	1	8	東京23区	天王洲アイル(第一ホテル東京シーフォート)	1	41
千葉	成田東武ホテル	1	8	東京23区	東京ドームホテル	4	68
千葉	成田東武ホテルエアポート	1	31	東京23区	東京プリンスホテル	2	49
千葉	東横INN成田空港	1	8	東京23区	東京ベイ有明ワシントンホテル	2	69
東京23区	ANAインターコンチネンタルホテル東京	2	53	東京23区	東京マリオットホテル	2	59
東京23区	ウェスティンホテル東京	2	59	東京23区	東武ホテルレバント東京	3	94
東京23区	グランドハイアット東京	2	53	東京23区	八重洲富士屋ホテル	1	72
東京23区	グランドプリンスホテル高輪	2	59	東京23区	品川プリンスホテル	3	63
東京23区	グランドプリンスホテル新高輪	2	59	多摩	パレスホテル立川	2	40
東京23区	コートヤード・マリオット銀座東武ホテル	2	44	多摩	パレスホテル立川前	1	18
東京23区	コンラッド東京	2	49	多摩	フォレスト・イン昭和館	1	38
東京23区	ザ・キャピトルホテル東急	2	53	多摩	立川グランドホテル前	1	18
東京23区	ザ・プリンス パークタワー東京	2	49	神奈川	パシフィコ横浜	1	112
東京23区	ザ・プリンスさくらタワー東京	2	59	神奈川	パレスホテル箱根前	1	71
東京23区	ザ・ベニンシュラ東京	2	44	神奈川	ホテルはつはな	1	4
東京23区	ザ・リッツ・カールトン東京	1	43	神奈川	ヨコハマグランド・インターコンチネンタルホテ	1	62
東京23区	サンシャインシティプリンスホテル	2	68	神奈川	ロイヤルパークホテル	1	112
東京23区	シェラトン都ホテル東京	2	59	神奈川	横浜ベイホテル東急	2	174
東京23区	シャングリ・ラ ホテル 東京	1	72	神奈川	横浜ロイヤルパークホテル	2	64
東京23区	セルリアンタワー東急ホテル	2	74	神奈川	湘南国際センター前	1	20
東京23区	セレスティンホテル	2	49	神奈川	新横浜プリンスホテル	1	16
東京23区	ニューサンノホテル	1	41	神奈川	箱根ハイランドホテル前	1	71
東京23区	パークハイアット東京	2	211	神奈川	箱根レイクホテル前	1	71
東京23区	パークホテル東京	2	49	神奈川	箱根小田急山のホテル	1	71
東京23区	ハイアット リージェンシー 東京	2	211	山梨	富士山山中湖(ホテルマウント富士入口)	4	95
東京23区	ハイアットリージェンシー東京	1	2				