# 四国運輸局管内における高速バスの現状と活性化方策に関する基礎調査

# 報　告　書

令和５年３月

国土交通省

国土交通省四国運輸局

# 四国運輸局管内における高速バスの現状と活性化方策に関する基礎調査
# 報告書　目次


**序.調査の目的 1**
序.1　目的 1
**1. 高速バスの利用状況の把握 2**
1.1 交通事業者に対する調査の実施 2
1.1.1 アンケート調査 2
1.1.2 ヒアリング調査 3
1.2 調査結果 4
1.2.1 アンケート調査結果 4
1.2.2 ヒアリング調査結果 6
**2. 高速バス事業者における収益構造の把握 10**
2.1 高速バス事業者に対する調査の実施 10
2.1.1 調査実施方針 10
2.1.2 調査対象の選定 10
2.1.3 アンケート調査 14
2.1.4 ヒアリング調査 14
2.2 調査結果 15
2.2.1 アンケート調査結果 15
2.2.2 ヒアリング調査結果 21
**3. 高速バスと他の交通モードの料金体系・所要時間比較 24**
3.1 調査対象区間の選定 24
3.1.1 四国内の発着地の検討 24
3.1.2 四国外の発着地について 25
3.1.3 発着地の設定 26
3.2 区間別のサービスレベルの整理 27
3.2.1 四国島内間 27
3.2.2 広島方面 28
3.2.3 京阪神方面 28
3.2.4 首都圏方面 30
**4. ユーザーの利用指向調査 32**
4.1.1 WEB アンケート調査 32
4.1.2 高速バス利用者調査 35

4.1.3 調査結果 ..... 36
**5. 活性化事例集の作成 ..... 48**
5.1 国内の事例 ..... 49
5.2 海外の事例 ..... 56

# 序.調査の目的

## 序.1　目的

四国運輸局管内には、四国内の県庁所在地間を結ぶ高速バスのほか、四国から関東、中部、近畿、中国、九州方面など、多方面への高速バスが存在している。

四国において、高速バスは、中長距離を移動する際の交通モードとして、地域住民や来訪者にとって重要な交通手段となっている。ところが、新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員、輸送収益が、他の交通モードと比較しても、大きく減少し、高速バス部門を収益源としているバス会社は、依然として厳しい経営状況に置かれている。このため、四国管内における高速バスの現状とそれを踏まえた活性化事例を調査し、それらを整理した上で、四国運輸局管内の高速バス事業者や地方公共団体等に提供することで、四国管内の高速バス事業の活性化を図ることを目指す。

第１章では、四国管内の高速バスの利用状況を把握するため、高速バス事業者アンケート調査を実施し、新型コロナウイルス感染症拡大以前の令和元年度から令和３年度までの年間輸送人員や運行便数等について把握した。併せて、ヒアリング調査を実施し、令和４年度の状況や、利用者確保に向けた取組について調査を行った。

第２章では、高速バス事業者における収益構造を把握するため、第１章で実施したアンケート調査、ヒアリング調査と併せて、アンケート調査で方面別の利用者数、営業収益、営業費用について、ヒアリング調査で経費削減や収益拡大に向けた取組について把握した。

第３章では、他の交通モードと比較した場合の高速バスの特性を把握するため、四国内外の主要拠点間における、各交通モード別のサービスレベルについて調査した。

第４章では、利用者の高速バスの選択理由やニーズを把握するため、WEB モニター調査及び高速バスの利用者に対してアンケート調査を実施した。

第５章では、第４章までで把握した高速バスの現状や特性を踏まえ、四国内の高速バスの活性化に資する国内外の事例について調査、整理を行った。

# 1. 高速バスの利用状況の把握

## 1.1 交通事業者に対する調査の実施

### 1.1.1 アンケート調査

1） 調査対象

・四国運輸局管内の高速バス事業者

2） 調査項目

・方面別運行便数／輸送人員

3） 調査方法

・メール配布、メール回収方式で実施した。

4） 調査期間

・発送日　：　令和 4 年 11 月 15 日（火）

・回収期限：　令和 4 年 11 月 28 日（月）　※期限後の返送回答も集計対象

5） 回収結果

・対象の全 16 事業者から回答を得た。

| 事業者名 |
|---|
| 徳島バス株式会社 |
| 四国交通株式会社 |
| 海部観光株式会社 |
| 大川自動車株式会社 |
| ジェイアール四国バス株式会社 |
| 四国高速バス株式会社 |
| 高松エクスプレス株式会社 |
| 琴平バス株式会社 |
| 伊予鉄バス株式会社 |
| 伊予鉄南予バス株式会社 |
| 瀬戸内運輸株式会社 |
| 宇和島自動車株式会社 |
| 株式会社瀬戸内しまなみリーディング |
| とさでん交通株式会社 |
| 高知西南交通株式会社 |
| 株式会社高知駅前観光 |
| 四国高速バス株式会社 |

6） 作成・送付した調査物件・調査項目等

・資料編に物件を示す。

### 1.1.2 ヒアリング調査

1) 調査対象

・アンケート調査を踏まえ、新型コロナウイルス感染症拡大前後の利用状況の変化等について把握するため、ヒアリング調査を実施した。

・なお、調査対象は、アンケート調査を実施した全 16 社に実施した。

2) 調査方法

・対面もしくは WEB（電話）によるヒアリング調査を実施した。

3) 調査期間

・令和 4 年 12 月 14 日（水）～令和 5 年 2 月 14 日（火）

表　ヒアリング実施日

| 事業者名 | 実施日時 | 方式 |
|---|---|---|
| 徳島バス株式会社 | 12/20（火）11:00~ | WEB（電話） |
| 四国交通株式会社 | 2/13（月）13:30~ | WEB（電話） |
| 海部観光株式会社 | 12/26（月）9:30~ | WEB（電話） |
| 大川自動車株式会社 | 1/25（水）11:00~ | WEB（電話） |
| ジェイアール四国バス株式会社 | 12/14（水）11:00~ | 対面 |
| 四国高速バス株式会社 | 12/14（水）9:30~ | 対面 |
| 高松エクスプレス株式会社 | 1/25（水）15:00~ | WEB（電話） |
| 琴平バス株式会社 | 1/27（金）11:00~ | WEB（電話） |
| 伊予鉄バス株式会社 | 12/20（火）13:00~ | WEB（電話） |
| 伊予鉄南予バス株式会社 | 1/27（金）13:00~ | WEB（電話） |
| 瀬戸内運輸株式会社 | 1/25（水）10:00~ | WEB（電話） |
| 宇和島自動車株式会社 | 1/26（木）10:00~ | WEB（電話） |
| 株式会社瀬戸内しまなみリーディング | 2/14（火）11:00~ | WEB（電話） |
| とさでん交通株式会社 | 12/22（木）13:00~ | WEB（電話） |
| 高知西南交通株式会社 | 2/13（月）16:00~ | WEB（電話） |
| 株式会社高知駅前観光 | 12/21（水）10:00~ | WEB（電話） |
| 四国高速バス株式会社 | 12/20（火）11:00~ | WEB（電話） |

## 1.2 調査結果

営業収益や営業費用等の集計結果は第 2 章 2.2.1 に示す。

### 1.2.1 アンケート調査結果

(1) 方面別運行便数

四国内高速バス事業者による高速バスの運行便数は、新型コロナウイルス拡大以前の令和元年度では約 19 万便であったが、コロナ禍の令和 2 年度では約半数の 10 万便、令和 3 年度でも 10.5 万便程度となった。路線別では四国内路線について、令和 3 年度は令和 2 年度に比べ 2 割程度増加したが、九州方面や首都圏方面等の長距離路線についてはあまり変化がみられなかった。

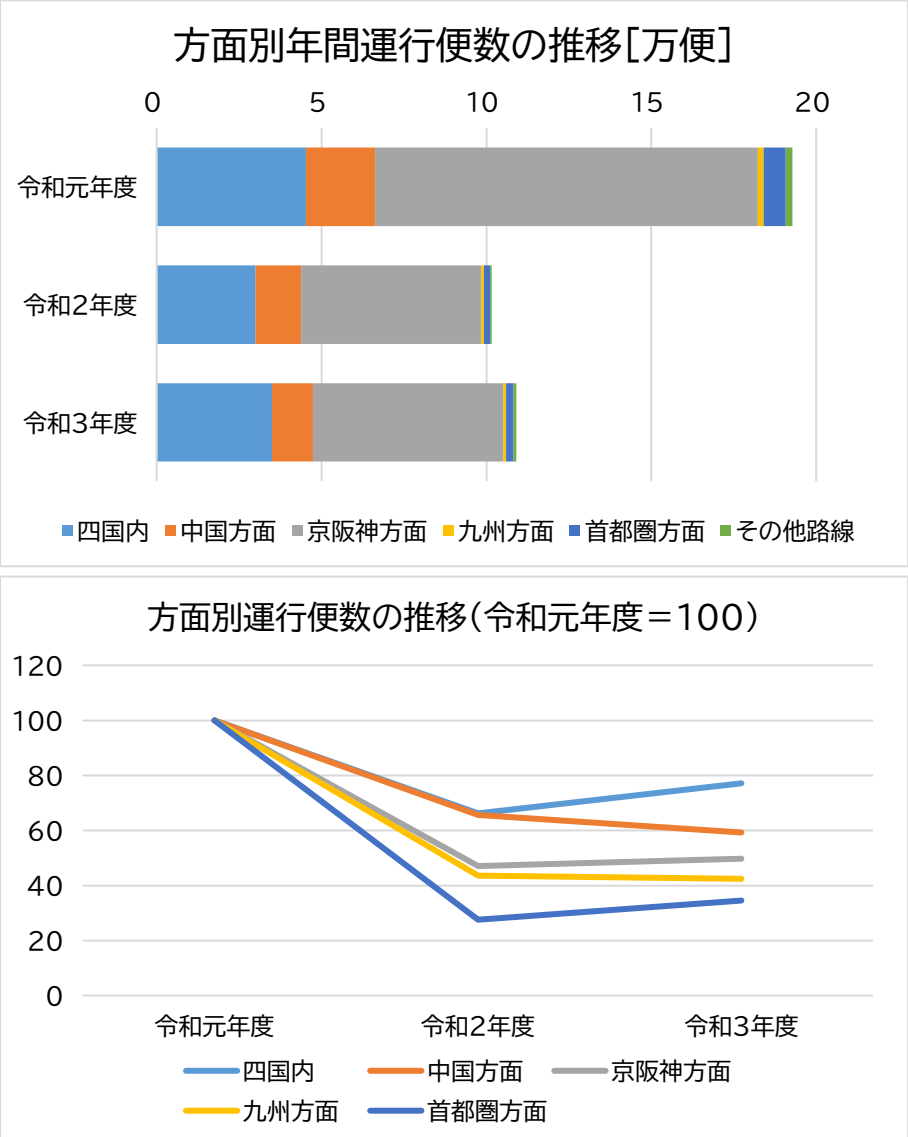
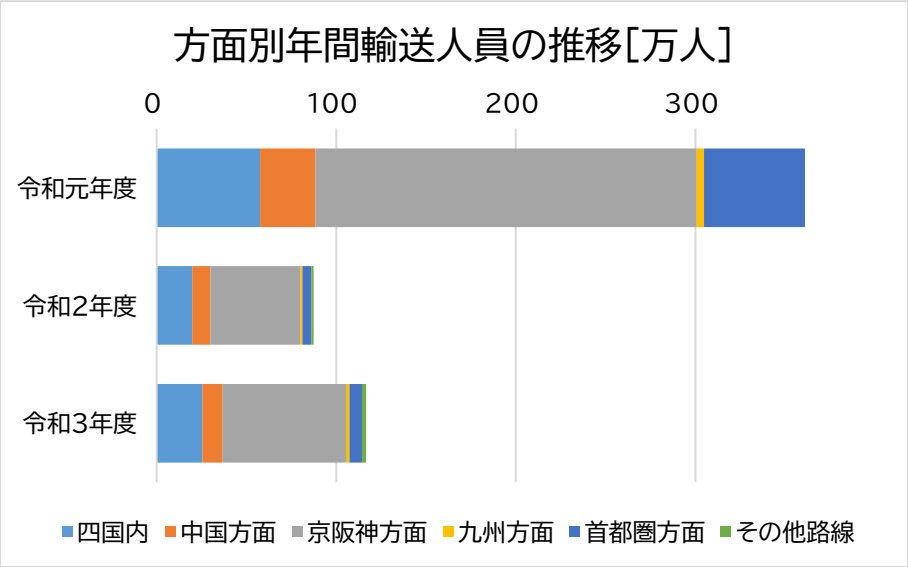



図　方面別高速バスの運行便数

(2) 方面別輸送人員

四国内高速バス事業者による高速バスの輸送人員は、令和元年度では約 360 万人であったが、コロナ禍の令和 2 年度では 80 万人、令和 3 年度では 100 万人程度となった。路線別では概ね全ての方面で令和 3 年度は令和 2 年度に比べ回復傾向であった。



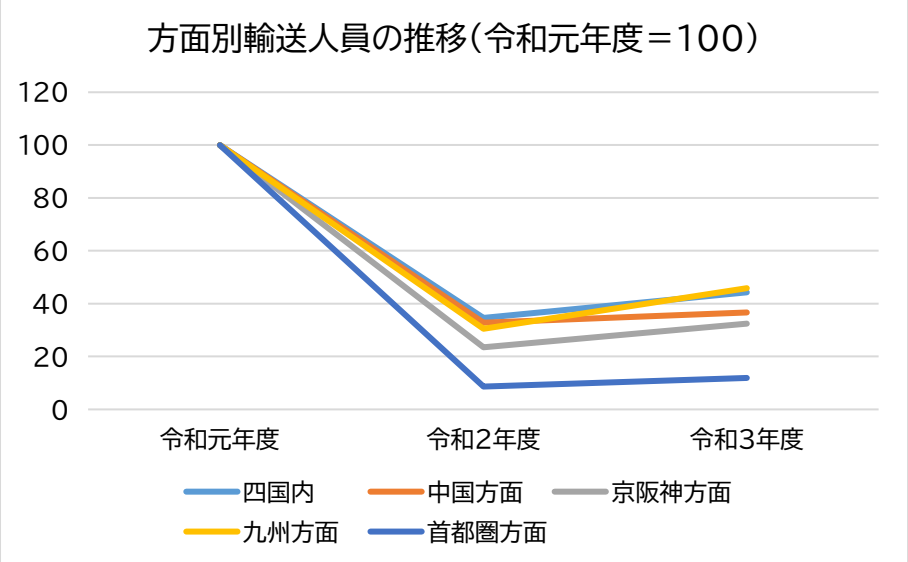




図　方面別高速バスの輸送人員

### 1.2.2 ヒアリング調査結果

四国島内の高速バス事業者へのヒアリングより、四国島内を運行する高速バスについて、下記のような現状が確認された。

・休日の観光やレジャー目的の利用は回復しつつあるが、平日の出張、ビジネス目的の利用が回復していない。
・令和 4 年度について、燃料費高騰の影響が大きい。

表　ヒアリング結果

| 事業者 | 令和 4 年度の状況について | 属性別の利用者の回復について |
|---|---|---|
| 徳島県 A 社 | ・神戸方面は 10 月にダイヤ改正を行い、県内の観光地に乗り入れを始めた。11 月頃から利用が伸びはじめている。<br>・大阪便は年末年始の USJ 利用などは回復が見られる。<br>・本州から四国方面への利用が多い状況。<br>・大阪便に比べ神戸便は利用が戻っていない状況。<br>・本州から四国方面の利用が多い状況。 | ・大阪便の USJ は若い人から利用されている。<br>・平日のビジネス利用が戻っておらず、休日に比べ回復が悪い状況。 |
| 徳島県 B 社 | ・平日の方が戻っており、休日の回復が悪い印象<br>・上り方面はビジネス利用、下り方面は学生の利用が多い印象。 | ・属性については把握していない。 |
| 徳島県 C 社 | ・高速バスの輸送人員は 2019 年比だと 45%減少。営業収益は 11 月末時点で前年比で 96%、2019 年比では 40%程度減少。利用者は回復傾向であるが燃料費、部品価格等の高騰で収支としては厳しい状況。<br>・運転手不足についても、コロナによる減便で離職が進んでいる。採用についても厳しい状況。<br>・路線別では四国方面の戻りが悪く、イベントの開催や旅行支援もあり京阪神は比較的良い印象。<br>・徳島県の場合、プレミアム商品券発行もあり、利用が非常に促進された。<br>・首都圏方面は利用の回復がみられるが運転者不足のため週末や年末年始の繁忙期のみしか運行できていない。 | ・行動制限がなくなった影響で週末の利用者は増加傾向であるが、平日のビジネス利用は出張が減少したこともあり回復が悪い状況。<br>・インバウンドについてはコロナ以前の状況まで戻っていない。コロナ以前からインバウンド利用は多くなかった。 |
| 徳島県 D 社 | ・9 月末までとそれ以降で大きく変化しており、京阪神方面で 9 月末までは令和 3 年の 1.5 倍程度、10 月以降は令和 3 年の 3 倍程度であった。<br>・京阪神方面について、金土日の週末はコロナ以前の利用水準に戻っている。平日ではコロナ前の 8 割程度の状況である。個人市場は戻っているがビジネス利用が戻っていないと感じている。<br>・一方で令和 4 年度は燃料費高騰等の影響もあ | ・性別は予約時に取得しているが、年齢層や国籍は把握していない。性別についてもコロナ前後で変化は感じていない。訪日外国人についても元々利用が少なく影響は感じていない。 |

| 事業者 | 令和 4 年度の状況について | 属性別の利用者の回復について |
|---|---|---|
| | り、ランニングコストが令和 3 年度に比べ 1.3 倍程度になった。<br>・首都圏方面は、コロナ禍でも高い乗車率となっており、影響は受けていなかった。<br>・旅行支援で貸切利用は見られたが、それ自体よりも国の事業で都道府県を跨ぐことにお墨付きを与えたことで移動に対する抵抗が減ったほうが大きいかと思う。 | |
| 香川県<br>A 社 | ・令和 4 年上期の利用者数はコロナ以前に比べ 6 割程度の状況であった。<br>・8 月及び 9 月に値上げを行い、その効果で収支は改善しつつある。<br>・四国島内について回復が京阪神に比べると悪い。<br>・首都圏の夜行便はコロナ以前の水準に戻りつつあるが、運転手不足により供給が追い付かない懸念がある。便数は減っているが乗車率は 70～80%と高い。 | ・テレワークや在宅勤務、出張の減少などの働き方の変化により、平日のビジネス利用が減っている印象がある。 |
| 香川県<br>B 社 | ・コロナ以前から平日の利用は少なく、休日の利用が全系統で多い傾向。<br>・令和 4 年度は黒字化見込み。 | ・コロナ後、女性や高齢者の利用が減っていたが最近は戻りつつある。 |
| 香川県<br>C 社 | ・令和 4 年度は乗車率については令和 3 年度に比べると回復している。<br>・夜行便に限定して運行しており、他社では運休が続いていたためコロナ禍でも自社しか運行していない路線もあり、コロナ後も早いタイミングでコロナ以前の 7～8 割の水準に戻り始めていた。<br>・長期休暇や年末年始等の繁忙期は利用が戻り始めている。 | ・週末と平日で利用に差はみられない。<br>・名古屋方面や福岡方面はコロナ以前の水準に戻っている<br>・夜行便はそもそも便数が少ないため回復が早かったと感じている。 |
| 香川県<br>D 社 | ・令和 4 年上期は令和 3 年度の 2 倍程度には回復しているが、令和元年度と比べると 50%程度である。<br>・四国島内が一番厳しく、平日のサラリーマンの利用が減少している。いまだに 1 便当たり 10 人に満たない状況である。<br>・京阪神については令和元年度に比べ 6 割程度の回復状況。<br>・令和 4 年度は燃料費の高騰が大きい。国から激変緩和の支援はあるがそれでも厳しい状況。<br>・旅行支援の影響はあまりなかった。 | ・利用者の性別や年齢層、国籍の利用調査等は行っていない。 |
| 愛媛県<br>A 社 | ・大阪線、福岡線は休日のイベント利用が多く、休日利用は回復傾向。平日についてはいずれの路線も回復が悪い。 | ・若年層の高速バス利用者は大都市圏におけるイベント開催（所謂大規模ライブ）に左右される。<br>・昨秋から各地のドーム球場において大規模音楽イベントの復活傾向があり、これに比例 |

| 事業者 | 令和 4 年度の状況について | 属性別の利用者の回復について |
|---|---|---|
| | | して利用客も回復傾向にあると思慮される。 |
| 愛媛県<br>B 社 | ・利用者や収益については令和 4 年についても大きな変化はない印象、一方で燃料費、人件費、修繕費が増加し、経費は増加している状況。<br>・四国島内や岡山はビジネス利用が中心で横ばいで戻っていない状況。<br>・大学の通学利用が多かったが、休講になり利用が大きく減り、週末運行に移行した。<br>・輸送コストが上がり全便復便は難しい状況。<br>・京阪神は大阪・神戸は回復傾向。朝の早い便の利用が多かったがそちらは減り、平休いずれも夜行便は好調である。<br>・首都圏方面は県西部まで運転していたが、輸送コストの増加もあり、一部区間は利用が少なく運休している。週末運行から 2 往復/週に復便した。<br>・旅行支援による利用客増加の実感はない。 | ・予約状況を見ると若年の女性のコンサート利用は好調であった。<br>・インバウンド利用はコロナ以前より少なかった。 |
| 愛媛県<br>C 社 | ・週末の利用が多く、平日は少ない、コロナ以前から傾向は変わらず特に戻りが良い悪いは感じていない<br>・令和 3 年度は稼働していない期間もあったが令和 4 年度は毎日運行しており、その分経費は掛かっている。<br>・四国から大阪方面に向かう学生の利用も多い。 | ・インバウンド利用はコロナ以前からもほぼなく、まれに外国人労働者の利用がみられた。 |
| 愛媛県<br>D 社 | ・広島方面便は学生の利用が多かったが、コロナ後は激減し利用は戻っていない状況。<br>・平日のビジネス利用は減ったが、週末繁忙期の観光利用は回復しつつある。 | ・欧米系の観光利用はコロナ以前から少なかった。<br>・学生利用は戻っていない。<br>・性別や年齢層については把握していない。 |
| 愛媛県<br>E 社 | ・収益についてもかなり落ち込んでおり、令和 3 年だけ厳しかったわけでなく令和 4 年も引き続き変わっていない。 | ・九州便は若年層が多く、利用者が減少した。 |
| 高知県<br>A 社 | ・令和 3 年度は年間 200 日程度運休していたが令和 4 年度は毎日運行できている。<br>・コロナ以前は平日休日で利用の偏りは見られなかったが、コロナ後の働き方が変わり平日の出張利用が減ったことで平日の方が戻っていない状況。<br>・コロナ以前は 20 人/便程度の利用が見られたが現在は平日だと 3～4 人程度、休日で 15 人程度の状況である。 | ・調査していないのでわからない。 |
| 高知県<br>B 社 | ・利用者については令和元年度に比べ８割程度の回復。<br>・週末のみの運行であり、首都圏の観光地の利用者は減少。もともと少なかったが現在はほとんどみられない。<br>・乗降は高知に比べ徳島の方が若干多い傾向 | ・調査していないのでわからない。 |

| 事業者 | 令和４年度の状況について | 属性別の利用者の回復について |
| --- | --- | --- |
| | ・便数は、令和元年は従来通りの週末運行及び繁忙期の続行便の形であったが、令和２年、令和３年は運休の影響で減少。 | |
| 高知県<br>C 社 | ・11 月末の累積で前年比人員は 175.7%、収益は 170%。前年は減便や運休もあったことから大きく回復。令和元年度と比べると 40～50%程度。<br>・四国島内はコロナ以前に戻しているが特に高知高松路線は平日のビジネス利用が多かったこともあり回復が悪い。<br>・首都圏方面も毎日運行は厳しく繁忙期のみの運行となっている。<br>・夜行便の方が昼行便に比べ回復している状況。 | ・コロナ以前も訪日外国人の利用は見られなかった。 |

# 2. 高速バス事業者における収益構造の把握

## 2.1 高速バス事業者に対する調査の実施

### 2.1.1 調査実施方針

令和元年以降の方面別の営業収益、事業種別の営業費用等を把握するアンケート調査等を実施した。

### 2.1.2 調査対象の選定

(1) 選定の考え方

四国を運行する高速バス事業者における収益構造の特性を把握するため、本四架橋の通過有無に着目し、下記の視点で比較を行う。

①四国内の高速バス事業者で、四国内路線と四国内外を結ぶ路線の比較

②四国外の高速バス事業者で、四国内外を結ぶ路線と四国外のみを運行する路線の比較

②については、四国外に拠点を持つ高速バス事業者に対して調査を実施した。

なお、運賃設定や車両設備等の事業者の違いによる影響を最小限にするため、同一事業者内で比較することを想定し、地域についても四国近辺である中国地方の高速バス事業者を対象とすることとする。

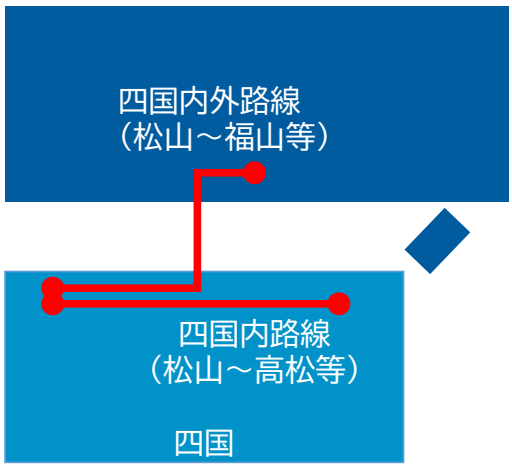



図 ①の比較イメージ

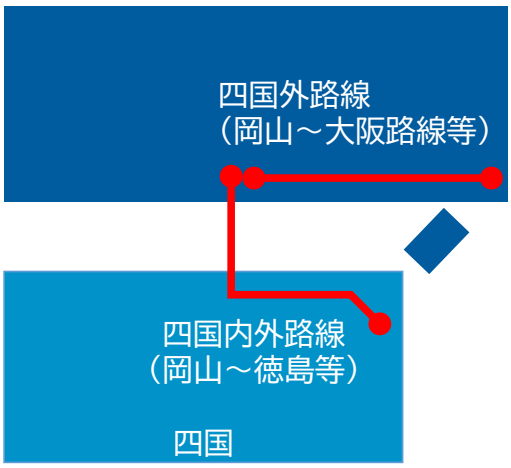



図 ②の比較イメージ

### (2) 想定事業者の運行状況（中国方面）

同一事業者内で四国方面とそれ以外の路線の両方を持ち、ほぼ同距離帯を運行している中国地方の事業者、路線を抽出した。広島・大阪間のびんごライナーについては四国内路線の愛媛・広島間と運行距離の差が大きいことから対象外とする

表　事業者別運行区間と距離・便数

| 事業者名 | 区間 | 距離 | 便数 |
|---|---|---|---|
| 両備ホールディングス（両備バス） | 岡山～徳島<br>（岡山駅～徳島駅）<br>※徳島バスと共同運行 | 156.0km | 両備：1 往復<br>徳島：1 往復<br>計 2 往復 |
| | 岡山～大阪　吉備エクスプレス<br>（岡山駅～大阪駅・なんば・USJ 線）<br>※中国 JR バス、下電バスと共同運行 | 191km | 両備：7 往復<br>中国：4 往復<br>下電：2 往復<br>計 13 往復 |
| 下津井電鉄 | 岡山～愛媛　マドンナエクスプレス号<br>（岡山駅西口～JR 松山駅・松山市駅）<br>※JR 四国バス、伊予鉄バス、両備バスと共同運行 | 204.5km | 事業者各 1 往復<br>計：4 往復 |
| | 大阪～岡山　吉備エクスプレス<br>（岡山～大阪駅・なんば・USJ 線）<br>※中国 JR バス、両備バスと共同運行 | 191km | 両備：7 往復<br>中国：4 往復<br>下電：2 往復<br>計 13 往復 |
| 中国 JR バス | 広島～香川<br>（広島駅～高松駅）<br>※JR 四国バスと共同運行 | 216.5km | 中国：3 往復<br>四国：2 往復<br>計 5 往復 |
| | 広島～京都　青春昼特急広島<br>（広島駅新幹線口～京都駅中央口（烏丸））<br>※夜行便 1 便はグランドリーム広島 | 383km | 3 往復 |
| 中国バス | 広島～愛媛<br>（福山駅前～今治桟橋）<br>※瀬戸内運輸、瀬戸内しまなみリーディング、鞆鉄道と共同運行 | 76.7km | 中国：4 往復<br>瀬戸内運：4 往復<br>しまなみ：6 往復<br>鞆鉄道 2 往復<br>計 12 往復 |
| | 広島～福山　ローズライナー<br>（福山駅前～広島バスセンター）<br>※広島交通、鞆鉄道と共同運行 | 109.4km | 中国：6 往復<br>広島：4 往復<br>鞆鉄道 4 往復<br>計 14 往復 |
| | 広島～大阪<br>尾道・府中・福山～大阪(びんごライナー) | 271km | 2 往復 |

### (3) 想定事業者の運行状況（首都圏方面）

四国と首都圏方面を結ぶ高速バス路線は下記の 13 路線（運休中含む）であり、四国以外の事業者はすべて首都圏の事業者となっており、中国地方の高速バス事業者は運行していないことから対象外とする。

表　首都圏方面の路線

| 区間 | 運行系統 | 運行事業者 | 備考 |
|---|---|---|---|
| 香川～関東 | 丸亀・高松駅～横浜・新宿・八王子 | 四国高速バス、西東京バス | |
| | コトバスステーション琴平･徳島～TDL | 琴平バス | |
| 徳島～関東 | 橘・阿南駅・小松島・徳島駅～品川 BT | 徳島バス、京浜急行バス | 運休中 |
| | 川島・石井・徳島駅～品川 BT | 徳島バス、京浜急行バス | 運休中 |
| | 阿南駅・徳島駅～新宿駅・東京駅・TDL | JR 四国バス、JR バス関東 | |
| | 阿南津乃峰・徳島～新宿・東京 | 海部観光 | |
| 愛媛～関東 | 今治～二子玉川・渋谷 | 瀬戸内運輸 | |
| | 松山駅～新宿・東京駅・TDL | JR 四国バス | 運休中 |
| | 八幡浜・松山室町営業所～バスタ新宿 | 伊予鉄バス、西東京バス | |
| 高知～関東 | 高知駅 BT～新宿・東京駅・TDL | JR バス関東 | 運休中 |
| | 桟橋高知営業所～新宿 | とさでん交通、小田急ハイウェイ | 運休中 |
| | 桟橋・徳島～TDL | 高知駅前観光 | |
| | 宿毛・中村～新宿 | 高知西南交通、小田急ハイウェイ | |

### (4) 調査対象事業者

以上より、下記に示す両備ホールディングス（両備バス）、下津井電鉄、中国 JR バス、中国バスの 4 社（8 路線）を調査対象とすることとした。

表　調査対象事業者

| 事業者名 | 区間 |
|---|---|
| 両備ホールディングス<br>（両備バス） | 岡山～徳島<br>（岡山駅～徳島駅）<br>※徳島バスと共同運行 |
| | 岡山～大阪　吉備エクスプレス<br>（岡山駅～大阪駅・なんば・USJ 線）<br>※中国 JR バス、下電バスと共同運行 |
| 下津井電鉄 | 岡山～愛媛　マドンナエクスプレス号<br>（岡山駅西口～JR 松山駅・松山市駅）<br>※JR 四国バス、伊予鉄バス、両備バスと共同運行 |
| | 大阪～岡山　吉備エクスプレス<br>（岡山～大阪駅・なんば・USJ 線）<br>※中国 JR バス、両備バスと共同運行 |
| 中国 JR バス | 広島～香川<br>（広島駅～高松駅）<br>※JR 四国バスと共同運行 |
| | 広島～京都　青春昼特急広島<br>（広島駅新幹線口～京都駅中央口（烏丸））<br>※夜行便 1 便はグランドリーム広島 |
| 中国バス | 広島～愛媛<br>（福山駅前～今治桟橋）<br>※瀬戸内運輸、瀬戸内しまなみリーディング、鞆鉄道と共同運行 |
| | 広島～福山　ローズライナー<br>（福山駅前～広島バスセンター）<br>※広島交通、鞆鉄道と共同運行 |

### 2.1.3 アンケート調査

1） 調査対象

・四国運輸局管内の高速バス事業者 16 社及び 2.1.2（4）で選定した 4 社

2） 調査項目

・経費削減。収益拡大に向けた取組

3） 調査期間

・発送日　：　令和 4 年 11 月 15 日（火）

・回収期限：　令和 4 年 11 月 28 日（月）　※期限後の返送回答も集計対象

※1.で実施した調査と同時に実施

### 2.1.4 ヒアリング調査

1） 調査対象

・アンケート調査と同様

2） 調査方法

・対面もしくは WEB（電話）によるヒアリング調査を実施した。

3） 調査期間

・令和 5 年 12 月 14 日（水）～令和 5 年 2 月 14 日（火）

表　ヒアリング実施日（四国外事業者）

| 事業者名 | 実施日時 | 方式 |
|---|---|---|
| 株式会社両備ホールディングス | 1/26（木）13:00~ | WEB（電話） |
| 下津井電鉄株式会社バス事業部 | 1/31（火）16:00~ | WEB（電話） |
| 中国 JR バス株式会社 | 1/30（月）17:00~ | WEB（電話） |
| 株式会社中国バス | 1/30（月）13:00~ | WEB（電話） |

※四国内事業者については 1.1.2（3）に記載

4） 調査項目

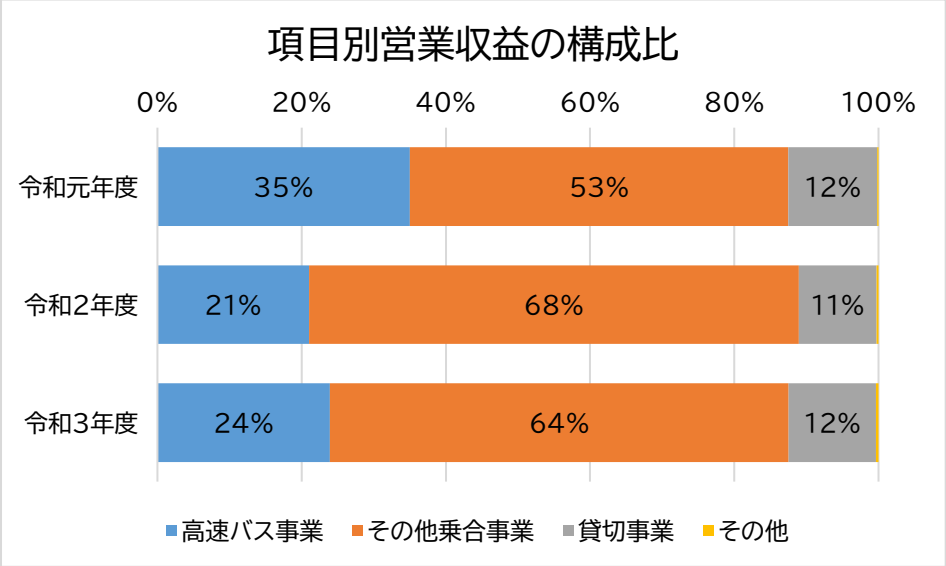
・資料編に物件を示す。

## 2.2 調査結果

### 2.2.1 アンケート調査結果

(1) 事業種別営業収益

四国内高速バス事業者の収益構造は、令和元年度では高速バス事業が 35%、その他乗合事業が 53%程度であったが、コロナ禍の令和 2 年度では高速バス事業は 21%まで落ち込んだ。



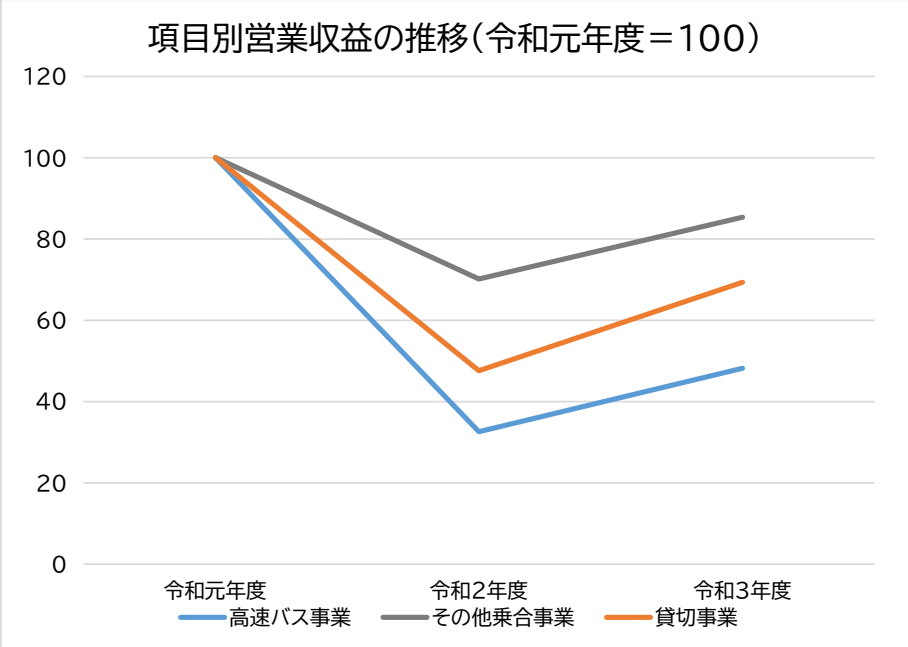
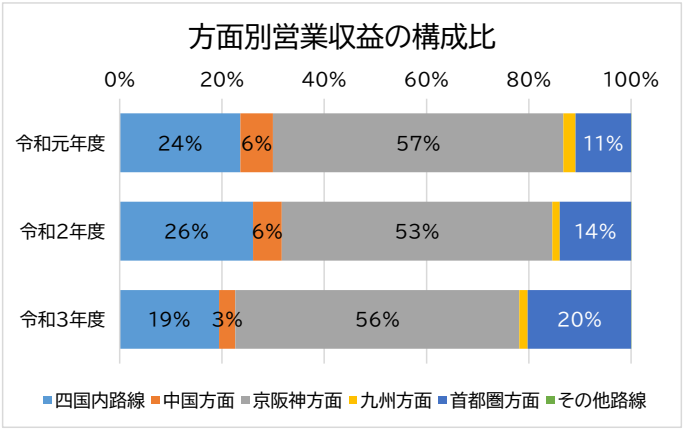



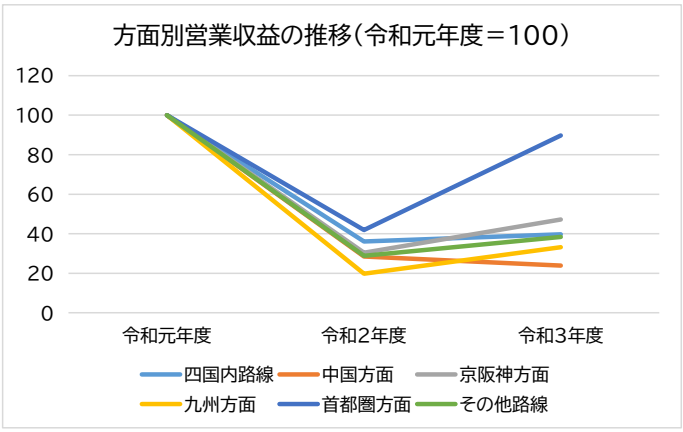

図　項目別営業収益

## (2) 方面別営業収益

四国管内の高速バス事業者における営業収益については、首都圏方面の営業収益の割合は増加傾向であり、その収益額については、令和 3 年度は令和元年度の水準に戻りつつあった。

※首都圏方面は一部の事業者において、令和 3 年度に大幅に増便したことで営業収益が令和元年度に比べ 2 倍以上になっていることが主な要因である



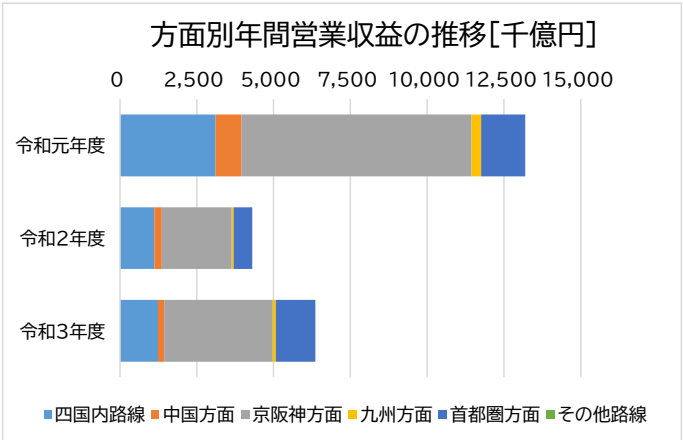




図　方面別営業収益

(3) 営業費用の内訳

高速バス事業における営業費用の構成比は、令和元年度から令和 3 年度にかけて大きな変化は見られなかった。

営業費用については、令和 2 年度及び令和 3 年には令和元年度に比べ、各社で大幅な減便が行われたことで費用が大きく減少している。

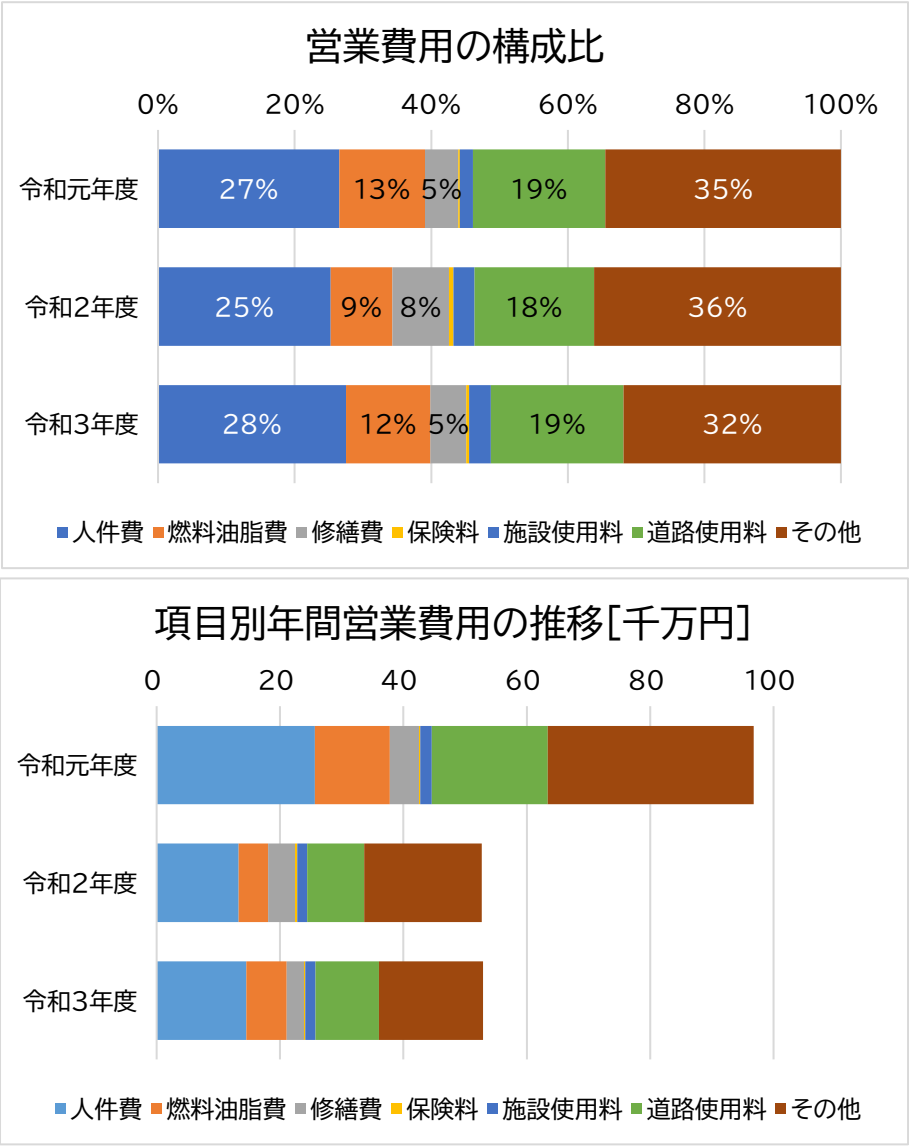



図　項目別営業費用

## (4) 損益分岐点について

### 1) 営業収益と営業費用の関係

各高速バス事業者について、運行距離で除したキロ当たり営業収益及びキロ当たり営業費用の関係性は次のとおり。令和 3 年度に、多くの事業者において、前者が後者を下回った理由としては、令和元年度に比べ大幅な減便が行われ、燃料油脂費や高速道路代等の変動費は減少する一方、人件費等の固定費は引き続き生じたことが考えられる。

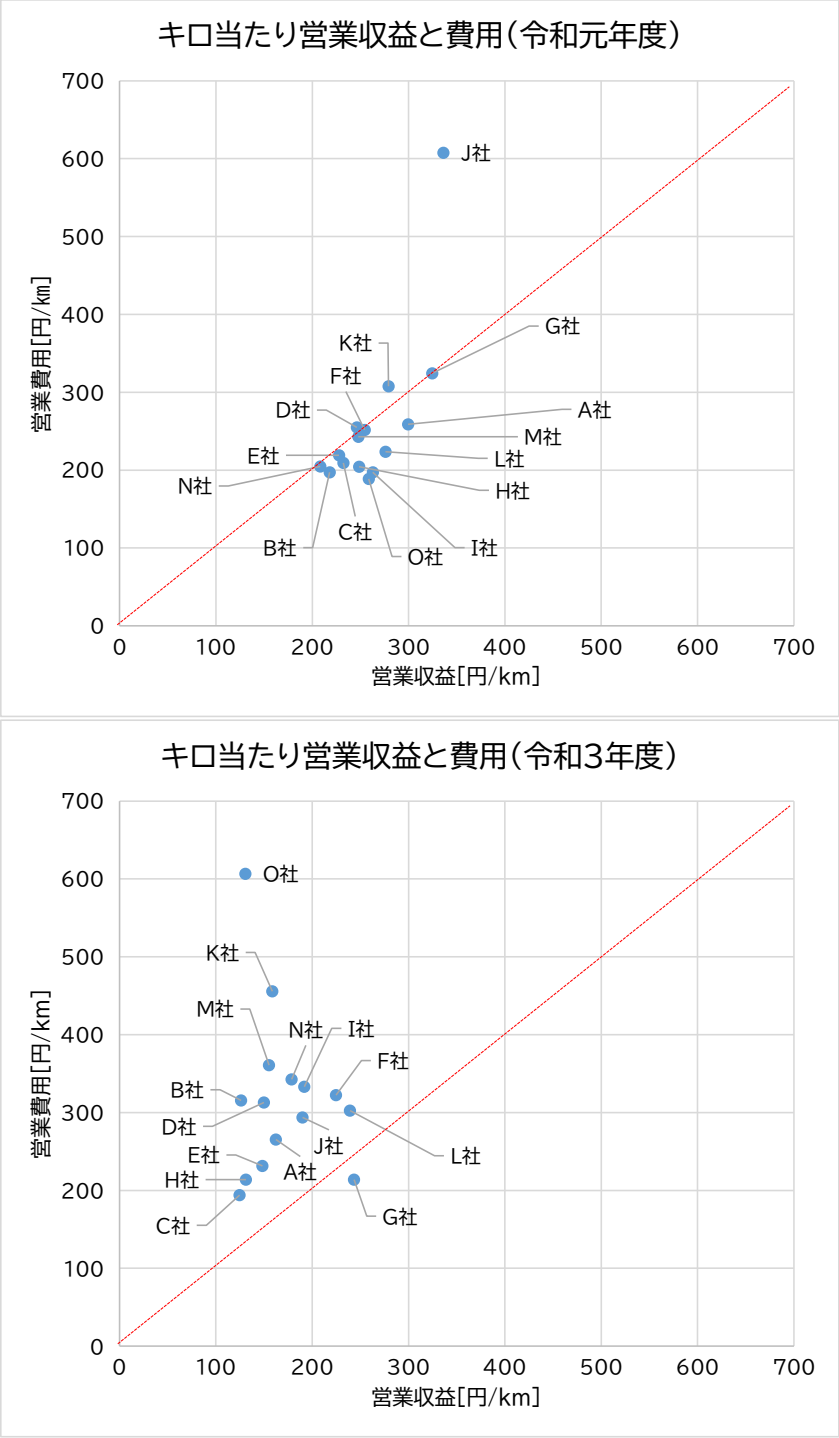



図　キロ当たり営業収益と費用

2） 損益分岐点売上高（収益）の算出

損益分岐点売上高について、事業者へのアンケート調査結果より得られた固定費及び総収益を用いて算出した。

なお、本四架橋の影響を把握するため、四国島内の高速バス事業者を四国島内のみの路線を運行する事業者（以下、内々あり事業者）と四国島内と島外を結ぶ路線のみを運行する事業者（内外のみ事業者）に分けて算出した。

四国内外のみ事業者は内々あり事業者に比べ、損益分岐点売上高が高い傾向であった。

内々あり事業者では、本四架橋の通行料のかからない路線を運行しているため、本四架橋の通行料が生じないことが、損益分岐点が下がっている要因の一つと想定される。

損益分岐点売上高（収益）＝固定費÷限界利益率
※限界利益率　　：総収益に占める粗利の比率
※固定費　　：人件費、その他費用
※直接費（変動費）：燃料油脂費、車両修繕費、保険料、施設使用料、高速道路代

表　キロ当たり損益分岐点売上高

| キロ当たり | ①<br>固定費<br>[円/km] | ②<br>直接費<br>[円/km] | ③<br>総費用<br>[千円] | ④<br>総収益<br>[円/km] | ④-②=⑤<br>粗利<br>[円/km] | ⑤/④=⑥<br>限界利益率<br>[%] | ①/⑥=⑦<br>損益分岐点売上高<br>[円/km] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 内々あり | 167 | 95 | 452,925 | 145 | 50 | 35% | 478 |
| 内外のみ | 234 | 111 | 143,434 | 187 | 76 | 41% | 576 |

内々あり事業者：徳島バス、大川自動車、ジェイアール四国バス、四国高速バス、伊予鉄バス、とさでん交通

内外のみ事業者：四国交通、高松エクスプレス、琴平バス、伊予鉄南予バス、瀬戸内運輸、宇和島自動車、瀬戸内しまなみリーディング、高知西南交通、高知駅前観光

参考：四国内路線と四国内外（京阪神方面）路線のキロ当たり単価（四国内事業者）

四国内事業者の四国島内路線と四国内外（京阪神方面）路線について、年間走行距離のキロ当たりで比較すると、四国島内の方が四国内外（京阪神方面）路線に比べ、キロ当たり単価が安い傾向がみられた。

四国内外路線では、本四架橋の通行料が生じることが、キロ当たり単価が高くなっている要因の一つと想定される。

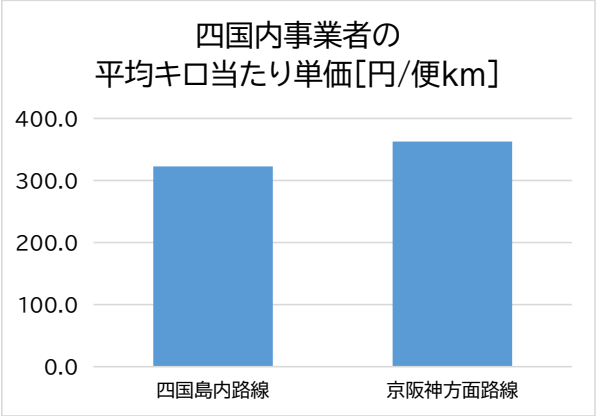



図　四国内事業者における平均キロ当たり単価

参考：四国内外（京阪神方面）路線のキロ当たり単価

四国内事業者と四国外事業者の四国内外（京阪神方面）路線について、年間走行距離のキロ当たりで比較すると、四国外事業者の方が四国内事業者に比べ、キロ当たり単価が安い傾向がみられた。

四国内事業者では、本四架橋の通行料が生じることが、キロ当たり単価が高くなっている要因の一つと想定される。

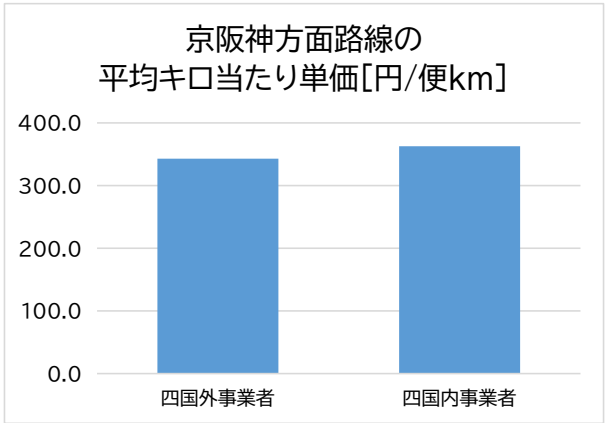



図　京阪神方面路線の平均キロ当たり単価

### 2.2.2 ヒアリング調査結果

四国内の高速バス事業者へのヒアリングより、四国内を運行する高速バスについて、下記のような取組の推進や本四架橋の通行料の認識が確認された。

・多くの便で値上げを行うことで収支改善に取り組んでいる。
・3列シートなど、他社とサービスの差別化を図ることで利用者を獲得してきた。
・本四架橋の通行料については、一部負担感を感じている事業者がある一方、多くの事業者が通行料を前提に価格設定を行っているため大きな負担には感じていないという回答。

| 事業者名 | 取組について | 本四架橋通過による影響について |
|---|---|---|
| 徳島県<br>A社 | ・神戸便の観光地乗り入れは効果が見られ始めている。<br>・コロナ以前からキャッシュレス決済の対応を始め、利用が進んでいる。 | － |
| 徳島県<br>B社 | ・1時間に1本のパターンダイヤを組み利用者にわかりやすいダイヤになるように進めている。<br>・ダイヤ改正を行い、徳島側の夜間留置車両を2台から1台に減らして経費削減を図る予定。 | － |
| 徳島県<br>C社 | ・2022年7月に運賃改定を四国島内の徳島～松山、徳島～高知、12月に徳島～広島の3路線で実施。<br>・採算は取れつつあるが経費が増加している分は運賃改定で対応を想定。 | 以前に高速道路の割引があったが、通行料自体は下がったものの、全車種値下げをしたため、自家用車利用の増加による高速バス利用者離れや渋滞発生等良いことばかりではなかった。値下げを検討いただく場合はバス事業者向けであれば歓迎の状況である。 |
| 徳島県<br>D社 | ・3列シートについては経営戦略としてコロナ以前から運行。<br>・経費削減の取組はコロナ以後から行っている。グループ内に運送会社があり、タイヤや燃料等を共同購買することで経費を抑制。 | ・通行料を前提に価格設定しているため、特に高い印象等はない。 |

| 事業者名 | 取組について | 本四架橋通過による影響について |
|---|---|---|
| 香川県<br>A 社 | ・これまで 2 日以内の駐車場利用が 8 割程度であったが、1 泊以上の利用者から料金を取り、1.5 倍の増収となった。利用者の減少は特に見られないが無料駐輪場が使える自転車利用にシフトしている可能性はある。<br>・営業所の廃止により運行管理者や窓口要員の人件費を削減。<br>・人件費の削減の一環で手当等を一時的に休止していたが、今期は黒字計上の見込みもあり今年 10 月から復活。 | ・通行料はコロナで通勤時間帯や土日割等の値引きが無くなり経費が増加している。コロナ以前よりも経費は増加している。<br>・燃料は令和 2 年度が安かったこともあり、令和 4 年度の値上げは影響が大きい。 |
| 香川県<br>B 社 | ・平日の減便等により効率的な運行を図っている。 | ・通行料が人件費に次いで高く負担になっている実態。 |
| 香川県<br>C 社 | ・東京、名古屋、福岡の 3 路線で値上げを行った。 | ・通行料の負担が大きいことは大きいが、本四架橋がある影響で一般の方が自家用車で四国外に移動する抵抗にもなっており、通行料があった方がメリットであるという印象。 |
| 香川県<br>D 社 | ・チケット売り場の売り上げも低下している中で採算性の悪い箇所を撤退。<br>・京阪神の場合、大阪側だと WEB 決済 8 割程度、四国側でも高くなってきているため WEB 決済の施策を進める。<br>・さまざまな環境の変化を受け、収支改善を図り路線を維持していくため、運賃値上げの実施。 | ・京阪神の場合、明石海峡及び大鳴門峡は瀬戸大橋に比べ通行料が多くかかり運行便数が多いので負担となっている。 |
| 愛媛県<br>A 社 | ・運賃を変更（九州方面：5 月、大阪方面：7 月、広島方面：8 月）。<br>・首都圏方面は週末のみ運行。<br>・大阪方面は土曜日の早朝便の増発。 | ・通行料金に関しては ETC の導入により若干緩和されているがネクスコ管理区間と比較すると割高感は否めない。 |
| 愛媛県<br>B 社 | ・徳島、高松、岡山について減便を行い、経費削減を図った。 | ・同じ距離帯であっても、運賃が変わるため負担は感じている。 |
| 愛媛県<br>C 社 | ・繁忙期には昼行便を最大 2 台続行させ対応。 | ・道路使用料の 40%が本四架橋通行料であり高い印象は持っている。 |
| 愛媛県<br>D 社 | ・利用が少ない便については減便を行うことで対応している状況。 | ・通行料を前提に価格設定しているため、特に高い印象等はない。 |

| 事業者名 | 取組について | 本四架橋通過による影響について |
|---|---|---|
| 愛媛県<br>E 社 | ・利用に応じた減便を行った。 | ・通行料を前提に価格設定しているため、特に高い印象等はない。 |
| 高知県<br>A 社 | ・7 月に運賃改定を行ったため、収支については今後改善見込み。<br>・2021 年に新たなバスを導入してサービス改善を図った。 | ・特に負担になっている印象はない。 |
| 高知県<br>B 社 | ・予約はインターネットか電話がほとんどであり、対応は変化していない。 | ・1～2 人分の利用者数に相当していて高い印象である。 |
| 高知県<br>C 社 | ・各方面で 10%程度の運賃値上げを実施。<br>・車庫の使用料について減額交渉を行った。 | ・運賃設定する際に考慮している。1～2 人程度の経費となっている。 |
| 四国外<br>A 社 | ・令和 4 年 9 月に松山便、高知便のダイヤ改正（減便）及び運賃改定を行った。<br>・エコドライブ講習会を実施し経費削減に努めた。 | ・特に負担になっている印象はない。 |
| 四国外<br>B 社 | ・バス車両について、ピーク時の 3 割程度の運行になっており、老朽化した車両について廃棄を進めた。<br>・非接触の取組として IC チケットの導入を進めた。併せて、チケットカウンターの削減や販売機の削減を進めた。<br>・経費が増大した分の運賃改定を実施した。 | ・本州側に比べ割引率が低い印象はあるが大きな負担になっている感覚はない。 |
| 四国外<br>C 社 | ・経費削減のため、本州側の発売窓口を一部廃止し、2 か所に集約した。<br>・関西空港までの乗り継ぎ券を発売しており、利用は好調である。<br>・旅行者向けのＷＥＢサイトを 11 月から開設し、高速バスと旅行素材を組み合わせることで収益アップと、新たな顧客獲得を目指す。 | ・毎日運行される高速バスでは採算面で負担があると感じている。 |
| 四国外<br>D 社 | ・旅行予約サイトを活用した販売チャンネルの拡大や宿泊のセットプランの設定などを行い、利便性の向上、バス利用の促進に取り組んでいる。 | ・本四架橋に限らず有料道路の利用料はガソリン代・燃料費と同じように厳しい負担となっている。 |

# 3. 高速バスと他の交通モードの料金体系・所要時間比較

## 3.1 調査対象区間の選定

### 3.1.1 四国内の発着地の検討

四国内については、四国四県の拠点都市である県庁所在地を発着地として設定する。

なお、各県庁所在地における鉄道駅、主要高速バス停、空港アクセスバスの停留所は下表の通りであり、いずれも鉄道駅を起終点もしくは経由地としていることから、各鉄道駅を発着点として想定を行うこととする。

表　各県庁所在地の鉄道、バス、空港の拠点

| 市 | 中心駅 | 主要バス停<br>（高速バス停車） | 空港 | 空港アクセスバス<br>主な停留所 |
|---|---|---|---|---|
| 高松市 | 高松駅<br>高松築港駅 | 高松駅高速バスターミナル | 高松空港 | 高松駅、高松築港、瓦町 |
| 松山市 | 松山駅<br>松山市駅 | JR 松山支店、松山駅、大街道 | 松山空港 | 道後温泉駅前、大街道、<br>松山市駅、松山駅 |
| 徳島市 | 徳島駅 | 徳島駅前 | 徳島空港 | 徳島駅前 |
| 高知市 | 高知駅 | 高知駅バスターミナル、<br>はりまや橋 | 高知空港 | 高知駅バスターミナル、<br>はりまや橋 |

### 3.1.2 四国外の発着地について

四国外の発着地については、四国四県から高速バスが運行されている広島方面（近距離帯)、京阪神方面（中距離帯)、首都圏方面（遠距離帯）を設定する。

(1) 広島方面

広島方面については、四国 4 県を現在運行している路線は松山発着を除き、いずれも広島駅新幹線口を経由することから、広島駅新幹線口のある広島駅を発着地として整理を行う。

表　広島方面の運行ルート

| 区間 | 運行系統 | 事業者 |
|---|---|---|
| 香川発着 | 高松駅～広島駅新幹線口・広島 BC | JR 四国バス、中国 JR バス |
| 徳島発着 | 徳島駅～広島駅新幹線口・広島 BC | 徳島バス、広交観光 |
| 愛媛発着 | 今治桟橋～広島駅新幹線口・広島 BC | 瀬戸内運輸、瀬戸内しまなみリーディング、広交観光 |
| | 松山市駅～新尾道駅・福山駅前 | 伊予鉄バス、瀬戸内しまなみリーディング、中国バス、本四バス開発 |
| | 今治桟橋～福山駅前 | 瀬戸内運輸、瀬戸内しまなみリーディング、中国バス、鞆鉄道 |
| 高知発着 | 桟橋高知営業所～広島駅新幹線口・広島 BC | とさでん交通、広交観光 |

(2) 京阪神方面

京阪神方面については、多くの便が大阪駅（梅田駅）を発着している一方、大阪駅方面まで行かず、三宮 BT を起終点としている路線も多くあることから、大阪駅（梅田駅）及び三宮 BT のある神戸三宮駅を発着地として整理を行う。

表　京阪神方面の運行ルート（4 市内発着路線のみ）

| | 三宮 BT | 大阪駅(梅田駅) | 新大阪駅 | なんば駅 | 京都駅 |
|---|---|---|---|---|---|
| 高松市内 | 2 路線 16 便 | 3 路線 26 便 | | 3 路線 26 便 | 1 路線 3 便 |
| 松山市内 | 2 路線 12 便 | 2 路線 16 便 | 1 路線 6 便 | 1 路線 8 便 | 2 路線 4 便 |
| 徳島市内 | 4 路線 42 便 | 4 路線 52 便 | | 4 路線 52 便 | 2 路線 10 便 |
| 高知市内 | 2 路線 19 便 | 2 路線 22 便 | 1 路線 10 便 | 1 路線 12 便 | 1 路線 3 便 |

(3) 首都圏方面

首都圏については、四国 4 県を現在運行している路線は一部を除きバスタ新宿を経由することから、バスタ新宿のある新宿駅を発着地として整理を行う。

表　首都圏方面の運行ルート

| 区間 | 運行系統 | 運行事業者 |
|---|---|---|
| 香川発着 | 丸亀・高松駅～横浜駅・バスタ新宿・八王子 | 四国高速バス、西東京バス |
| | KS 琴平・JR 高松駅・徳島駅～横浜駅・バスタ新宿・東京駅・東京 DL | 琴平バス |
| 徳島発着 | 阿南駅・徳島駅～バスタ新宿・東京駅・東京 DL | JR 四国バス、JR バス関東 |
| | 阿南津乃峰・徳島～バスタ新宿・東京駅 | 海部観光 |
| 愛媛発着 | 今治～二子玉川・渋谷 | 瀬戸内運輸 |
| | 松山室町営業所・松山市駅～バスタ新宿 | 伊予鉄バス、西東京バス |
| 高知発着 | 桟橋・徳島～バスタ新宿・東京駅・東京 DL | 高知駅前観光 |
| | 宿毛・中村～バスタ新宿 | 高知西南交通､小田急ハイウェイ |

### 3.1.3 発着地の設定

下記の 8 箇所を発着地として想定する。

表　発着地の設定

| 地域 | 発着地 |
|---|---|
| 四国内 | 高松駅、松山駅、徳島駅、高知駅 |
| 広島 | 広島駅 |
| 京阪神 | 神戸三宮駅、大阪駅（梅田駅） |
| 首都圏 | 新宿駅 |

表　設定パターン

| 方面 | パターン | パターン数 |
|---|---|---|
| 四国内 | 高松駅-松山駅、高松駅-徳島駅、高松駅-高知駅、松山駅-徳島駅、松山駅-高知駅、徳島駅-高知駅 | 6 |
| 広島方面 | 高松駅-広島駅、松山駅-広島駅、徳島駅-広島駅、高知駅-広島駅 | 4 |
| 京阪神方面 | 高松駅-神戸三宮駅、松山駅-神戸三宮駅、徳島駅-神戸三宮駅、高知駅-神戸三宮駅、高松駅-大阪駅（梅田駅）、松山駅-大阪駅（梅田駅）、徳島駅-大阪駅（梅田駅）、高知駅-大阪駅（梅田駅） | 8 |
| 首都圏方面 | 高松駅-新宿駅、松山駅-新宿駅、徳島駅-新宿駅、高知駅-新宿駅 | 4 |

## 3.2 区間別のサービスレベルの整理

3.1 で整理した 22 区間における、各種交通モードにおけるサービスレベルを整理した。

【整理項目】

・交通モードは高速バスの他、鉄道（新幹線含む）、航空機、船舶、自家用車、レンタカー

・調査方法：駅すぱあとの下記条件で検索

運賃：現金優先

座先：指定席優先

乗換時間：少しゆっくり

手段：全手段

・自家用車の料金は高速料金及び燃料費（14 円/分）の合計

・レンタカーの料金は高速料金及び燃料費（14 円/分）、レンタカー代（翌日返却想定）の合計

・燃料費は 10 円単位に切り上げ

・所要時間、乗車時間は 10 分単位に切り上げ

### 3.2.1 四国島内間

四国島内間について、高速バスでは全区間、鉄道（特急列車）では徳島駅と松山駅、高知駅以外の全区間で直通便が運行されており、所要時間は鉄道の直通便が無い区間では高速バスの方が短時間で結ばれている。料金はいずれの区間でも高速バスの方が安い状況である。

表　四国島内間

| 発地 | 着地 | 手段 | 料金 | 所要時間 | 乗車時間 | 乗換回数 | 経路 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 高松駅 | 徳島駅 | 高速バス | 2,300 | 2:10 | 1:30 | 0 | |
| | | 鉄道 | 3,000 | 1:50 | 1:20 | 0 | 特急うずしお |
| | | 自家用車 | 3,100 | 1:10 | 1:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 14,630 | 1:10 | 1:10 | 0 | |
| 高松駅 | 松山駅 | 高速バス | 4,400 | 3:20 | 2:40 | 0 | |
| | | 鉄道 | 6,090 | 3:00 | 2:30 | 0 | 特急いしづち |
| | | 自家用車 | 5,530 | 2:10 | 2:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 17,060 | 2:10 | 2:10 | 0 | |
| 高松駅 | 高知駅 | 高速バス | 3,900 | 2:40 | 2:10 | 0 | |
| | | 鉄道 | 5,320 | 2:40 | 2:10 | 0 | 特急しまんと |
| | | 自家用車 | 4,670 | 1:50 | 1:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 16,200 | 1:50 | 1:50 | 0 | |
| 徳島駅 | 松山駅 | 高速バス | 4,800 | 4:00 | 3:30 | 0 | |
| | | 鉄道 | 9,060 | 4:40 | 3:40 | 1 | 特急うずしお＆特急いしづち |
| | | 自家用車 | 6,750 | 2:40 | 2:40 | 0 | |
| | | レンタカー | 18,000 | 2:40 | 2:40 | 0 | |
| 徳島駅 | 高知駅 | 高速バス | 4,000 | 3:20 | 2:50 | 0 | |
| | | 鉄道 | 5,760 | 3:20 | 2:20 | 1 | 特急剣山＆特急しまんと |
| | | 自家用車 | 5,700 | 2:10 | 2:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 16,950 | 2:10 | 2:10 | 0 | |
| 松山駅 | 高知駅 | 高速バス | 3,700 | 3:00 | 2:30 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,050 | 4:40 | 3:40 | 1 | 特急いしづち＆特急南風 |
| | | 自家用車 | 5,440 | 2:00 | 2:00 | 0 | |
| | | レンタカー | 18,290 | 2:00 | 2:00 | 0 | |

### 3.2.2 広島方面

広島方面について、高速バスでは松山以外の 3 市とは直通バスが運行されている一方、鉄道では特急列車と新幹線の乗換が必要な状況である。所要時間は高速バスの直通便が無い松山では、高速バスの方が短時間で結んでいる。料金はいずれの区間でも高速バスの方が安い状況である。

松山からは船舶も運航され、高速バス、鉄道に比べ短時間で結ばれている。

表　広島方面

| 発地 | 着地 | 手段 | 料金 | 所要時間 | 乗車時間 | 乗換回数 | 経路・備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 高松駅 | 広島駅 | 高速バス | 4,100 | 4:10 | 3:40 | 0 | |
| | | 鉄道 | 7,350 | 2:10 | 1:40 | 1 | マリンライナー＆新幹線 |
| | | 自家用車 | 8,740 | 2:50 | 2:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 20,270 | 2:50 | 2:50 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 7,000 | 4:50 | 4:10 | 0 | |
| | | 鉄道 | 9,920 | 3:40 | 2:50 | 1 | 特急うずしお＆新幹線 |
| | | 自家用車 | 11,020 | 3:30 | 3:30 | 0 | |
| | | レンタカー | 22,270 | 3:30 | 3:30 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 8,110 | 4:10 | 2:40 | 1 | 高速バス＆新幹線 |
| | | 鉄道 | 11,080 | 4:10 | 3:20 | 1 | 特急しおかぜ＆新幹線 |
| | | 船舶 | 8,980 | 3:10 | 2:10 | 1 | 連絡バス&高速船&広電 |
| | | 自家用車 | 8,100 | 3:00 | 3:00 | 0 | |
| | | レンタカー | 20,950 | 3:00 | 3:00 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 7,500 | 4:50 | 4:10 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,640 | 3:50 | 3:00 | 1 | 特急南風＆新幹線 |
| | | 自家用車 | 11,550 | 3:40 | 3:40 | 0 | |
| | | レンタカー | 28,600 | 3:40 | 3:40 | 0 | |

### 3.2.3 京阪神方面

京阪神方面について、高速バスでは四国各駅と今回対象とした 5 駅とで概ね直通便が運行されている。特に徳島駅とは明石海峡大橋を経由していることから、瀬戸大橋経由の鉄道に比べ短時間である他、料金も安い状況である。

表　京阪神方面

| 発地 | 着地 | 手段 | 料金 | 所要時間 | 乗車時間 | 乗換回数 | 経路・備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 高松駅 | 神戸三宮駅 | 高速バス | 4,300 | 3:20 | 2:40 | 0 | |
| | | 鉄道 | 7,230 | 2:20 | 1:40 | 2 | マリンライナー＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 自家用車 | 7,720 | 2:20 | 2:20 | 0 | |
| | | レンタカー | 19,250 | 2:20 | 2:20 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 3,400 | 2:30 | 2:00 | 0 | |
| | | 鉄道 | 9,800 | 3:50 | 2:50 | 2 | 特急うずしお＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 自家用車 | 5,770 | 1:40 | 1:40 | 0 | |
| | | レンタカー | 17,020 | 1:40 | 1:40 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 7,000 | 4:40 | 4:00 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,960 | 4:10 | 3:20 | 2 | 特急しおかぜ＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 航空機 | 23,150 | 3:10 | 0:50 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 11,870 | 3:50 | 3:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 24,720 | 3:50 | 3:50 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 6,400 | 4:30 | 3:50 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,520 | 3:50 | 3:00 | 2 | 特急南風＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 航空機 | 25,440 | 4:10 | 1:00 | 3 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 10,830 | 3:20 | 3:20 | 0 | |
| | | レンタカー | 27,880 | 3:20 | 3:20 | 0 | |

## 表　京阪神方面

| 発地 | 着地 | 手段 | 料金 | 所要時間 | 乗車時間 | 乗換回数 | 経路・備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 高松駅 | なんば駅 | 高速バス | 4,500 | 4:10 | 3:20 | 0 | |
| | | 鉄道 | 8,070 | 2:50 | 2:10 | 2 | マリンライナー＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 自家用車 | 8,840 | 2:50 | 2:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 20,370 | 2:50 | 2:50 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 3,800 | 3:20 | 2:30 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,420 | 4:10 | 3:20 | 2 | 特急うずしお＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 自家用車 | 7,090 | 2:20 | 2:20 | 0 | |
| | | レンタカー | 18,340 | 2:20 | 2:20 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 7,410 | 5:40 | 4:00 | 1 | 高速バス＆阪神 |
| | | 鉄道 | 11,580 | 4:40 | 3:50 | 2 | 特急しおかぜ＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 航空機 | 22,730 | 3:10 | 0:50 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 13,190 | 4:30 | 4:30 | 0 | |
| | | レンタカー | 26,040 | 4:30 | 4:30 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 6,900 | 6:00 | 5:10 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,920 | 4:20 | 3:30 | 2 | 特急南風＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 自家用車 | 12,150 | 4:00 | 4:00 | 0 | |
| | | レンタカー | 29,200 | 4:00 | 4:00 | 0 | |
| 高松駅 | 大阪駅・梅田駅 | 高速バス | 4,500 | 4:10 | 3:30 | 0 | |
| | | 鉄道 | 8,020 | 2:30 | 2:00 | 2 | マリンライナー＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 自家用車 | 9,680 | 2:50 | 2:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 21,210 | 2:50 | 2:50 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 3,800 | 3:30 | 3:00 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,140 | 3:50 | 3:10 | 2 | 特急うずしお＆新幹線＆JR |
| | | 自家用車 | 7,730 | 2:10 | 2:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 18,980 | 2:10 | 2:10 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 7,500 | 7:40 | 5:30 | 0 | |
| | | 鉄道 | 11,300 | 4:20 | 3:40 | 2 | 特急しおかぜ＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 22,730 | 3:20 | 0:50 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 13,190 | 4:30 | 4:30 | 0 | |
| | | レンタカー | 26,040 | 4:30 | 4:30 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 6,900 | 5:40 | 5:10 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,870 | 4:10 | 3:20 | 2 | 特急南風＆新幹線＆地下鉄 |
| | | 航空機 | 25,030 | 3:40 | 1:00 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 12,150 | 4:00 | 4:00 | 0 | |
| | | レンタカー | 29,200 | 4:00 | 4:00 | 0 | |
| 高松駅 | USJ | 高速バス | 4,500 | 4:00 | 3:30 | 0 | |
| | | 鉄道 | 7,790 | 2:50 | 2:10 | 4 | マリンライナー＆新幹線＆JR |
| | | 自家用車 | 8,560 | 2:40 | 2:40 | 0 | |
| | | レンタカー | 20,090 | 2:40 | 2:40 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 3,800 | 3:50 | 2:40 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,140 | 4:20 | 3:20 | 4 | 特急うずしお＆新幹線＆JR |
| | | 自家用車 | 6,810 | 2:10 | 2:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 18,060 | 2:10 | 2:10 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 7,500 | 7:00 | 4:50 | 0 | |
| | | 鉄道 | 11,300 | 4:50 | 3:50 | 4 | 特急しおかぜ＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 23,020 | 3:20 | 0:50 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 12,810 | 4:10 | 4:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 25,660 | 4:10 | 4:10 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 6,900 | 5:20 | 4:50 | 0 | |
| | | 鉄道 | 10,640 | 4:30 | 3:30 | 4 | 特急南風＆新幹線＆JR |
| | | 自家用車 | 11,890 | 3:50 | 3:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 28,940 | 3:50 | 3:50 | 0 | |
| 高松駅 | 京都駅 | 高速バス | 5,050 | 4:30 | 3:50 | 0 | |
| | | 鉄道 | 9,430 | 2:30 | 2:10 | 1 | マリンライナー＆新幹線 |
| | | 自家用車 | 10,770 | 3:10 | 3:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 22,300 | 3:10 | 3:10 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 4,300 | 4:10 | 3:20 | 0 | |
| | | 鉄道 | 11,780 | 4:00 | 3:20 | 1 | 特急うずしお＆新幹線 |
| | | 自家用車 | 8,820 | 2:30 | 2:30 | 0 | |
| | | レンタカー | 20,070 | 2:30 | 2:30 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 7,350 | 6:30 | 5:40 | 0 | |
| | | 鉄道 | 12,830 | 4:30 | 3:50 | 1 | 特急しおかぜ＆新幹線 |
| | | 航空機 | 23,080 | 3:20 | 0:50 | 4 | 連絡バス＆航空機＆モノレール＆阪急＆JR |
| | | 自家用車 | 14,800 | 4:40 | 4:40 | 0 | |
| | | レンタカー | 27,650 | 4:40 | 4:40 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 7,400 | 7:40 | 7:00 | 0 | |
| | | 鉄道 | 12,170 | 4:10 | 3:30 | 1 | 特急南風＆新幹線 |
| | | 自家用車 | 13,860 | 4:20 | 4:20 | 0 | |
| | | レンタカー | 30,910 | 4:20 | 4:20 | 0 | |

### 3.2.4　首都圏方面

首都圏方面について、高速バスでは四国各駅と今回対象とした 4 拠点とで概ね直通便が運行されている。所要時間は高速バスや自家用車、レンタカーでは 8～12 時間程度かかる一方、鉄道では 4～6 時間程度、航空機では 3～4 時間程度となっている。

表　首都圏方面

| 発地 | 着地 | 手段 | 料金 | 所要時間 | 乗車時間 | 乗換回数 | 経路・備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 高松駅 | 東京駅 | 高速バス | 10,800 | 11:20 | 10:40 | 0 | |
| | | 鉄道 | 18,330 | 4:50 | 4:20 | 1 | マリンライナー＆新幹線 |
| | | 航空機 | 38,430 | 3:30 | 1:10 | 3 | 連絡バス＆航空機＆モノレール＆JR |
| | | 自家用車 | 25,260 | 8:30 | 8:30 | 0 | |
| | | レンタカー | 39,560 | 8:30 | 8:30 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 9,300 | 10:30 | 9:50 | 0 | |
| | | 鉄道 | 19,690 | 6:10 | 5:30 | 1 | 特急うずしお＆新幹線 |
| | | 航空機 | 38,370 | 3:50 | 1:10 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 23,410 | 7:50 | 7:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 37,710 | 7:50 | 7:50 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 11,480 | 12:20 | 11:00 | 1 | 高速バス＆JR |
| | | 鉄道 | 20,630 | 6:40 | 6:00 | 1 | 特急しおかぜ＆新幹線 |
| | | 航空機 | 41,220 | 3:20 | 1:20 | 3 | 連絡バス＆航空機＆モノレール＆JR |
| | | 自家用車 | 29,510 | 10:00 | 10:00 | 0 | |
| | | レンタカー | 43,810 | 10:00 | 10:00 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 14,700 | 12:50 | 11:50 | 1 | 高速バス＆JR |
| | | 鉄道 | 20,190 | 6:20 | 5:40 | 1 | 特急南風＆新幹線 |
| | | 航空機 | 40,520 | 3:20 | 1:20 | 3 | 連絡バス＆航空機＆モノレール＆JR |
| | | 自家用車 | 28,570 | 9:40 | 9:40 | 0 | |
| | | レンタカー | 45,620 | 9:40 | 9:40 | 0 | |
| 高松駅 | 新宿駅 | 高速バス | 10,800 | 10:50 | 10:10 | 0 | |
| | | 鉄道 | 18,330 | 5:10 | 4:30 | 2 | マリンライナー＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 38,720 | 3:40 | 1:10 | 3 | 連絡バス＆航空機＆京急＆JR |
| | | 自家用車 | 25,130 | 8:30 | 8:30 | 0 | |
| | | レンタカー | 39,430 | 8:30 | 8:30 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 9,300 | 9:50 | 9:20 | 0 | |
| | | 鉄道 | 19,690 | 6:30 | 5:50 | 2 | 特急うずしお＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 37,870 | 3:20 | 1:10 | 2 | 連絡バス＆航空機＆京急＆JR |
| | | 自家用車 | 23,280 | 7:50 | 7:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 37,580 | 7:50 | 7:50 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 11,000 | 12:40 | 12:00 | 0 | |
| | | 鉄道 | 20,630 | 7:00 | 6:10 | 2 | 特急しおかぜ＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 41,060 | 3:30 | 1:20 | 3 | 連絡バス＆航空機＆京急＆JR |
| | | 自家用車 | 29,380 | 10:00 | 10:00 | 0 | |
| | | レンタカー | 43,680 | 10:00 | 10:00 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 14,500 | 12:30 | 11:50 | 0 | |
| | | 鉄道 | 20,190 | 6:40 | 5:50 | 2 | 特急南風＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 40,360 | 3:30 | 1:20 | 3 | 連絡バス＆航空機＆京急＆JR |
| | | 自家用車 | 28,440 | 9:40 | 9:40 | 0 | |
| | | レンタカー | 45,490 | 9:40 | 9:40 | 0 | |
| 高松駅 | TDL | 高速バス | 11,100 | 12:00 | 11:20 | 0 | |
| | | 鉄道 | 18,330 | 5:20 | 4:30 | 2 | マリンライナー＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 38,770 | 3:50 | 1:10 | 3 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 25,460 | 8:40 | 8:40 | 0 | |
| | | レンタカー | 39,760 | 8:40 | 8:40 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 9,600 | 11:10 | 10:30 | 0 | |
| | | 鉄道 | 20,020 | 6:40 | 5:50 | 2 | 特急うずしお＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 38,370 | 3:40 | 1:10 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 23,990 | 8:00 | 8:00 | 0 | |
| | | レンタカー | 38,290 | 8:00 | 8:00 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 12,350 | 13:10 | 12:00 | 1 | 高速バス＆高速バス |
| | | 鉄道 | 20,300 | 6:40 | 5:50 | 2 | 特急しおかぜ＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 40,930 | 3:40 | 1:20 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 30,090 | 10:10 | 10:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 44,390 | 10:10 | 10:10 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 15,500 | 13:50 | 12:50 | 1 | 高速バス＆JR |
| | | 鉄道 | 20,520 | 6:50 | 6:00 | 2 | 特急南風＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 40,860 | 3:40 | 1:20 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 29,250 | 9:50 | 9:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 46,300 | 9:50 | 9:50 | 0 | |

表　首都圏方面

| 発地 | 着地 | 手段 | 料金 | 所要時間 | 乗車時間 | 乗換回数 | 経路・備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 高松駅 | 横浜駅（YCAT） | 高速バス | 8,900 | 11:10 | 9:00 | 0 | |
| | | 鉄道 | 18,000 | 4:50 | 4:10 | 2 | マリンライナー＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 38,140 | 3:20 | 1:10 | 2 | 連絡バス＆航空機＆京急 |
| | | 自家用車 | 24,590 | 8:10 | 8:10 | 0 | |
| | | レンタカー | 38,890 | 8:10 | 8:10 | 0 | |
| 徳島駅 | | 高速バス | 7,900 | 10:20 | 8:50 | 1 | 高速バス＆JR |
| | | 鉄道 | 19,690 | 6:10 | 5:30 | 2 | 特急うずしお＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 37,960 | 3:20 | 1:10 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 22,640 | 7:30 | 7:30 | 0 | |
| | | レンタカー | 36,940 | 7:30 | 7:30 | 0 | |
| 松山駅 | | 高速バス | 11,000 | 11:40 | 11:00 | 0 | |
| | | 鉄道 | 20,300 | 6:40 | 5:50 | 2 | 特急しおかぜ＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 40,930 | 3:10 | 1:20 | 2 | 連絡バス＆航空機＆京急 |
| | | 自家用車 | 28,940 | 9:50 | 9:50 | 0 | |
| | | レンタカー | 43,240 | 9:50 | 9:50 | 0 | |
| 高知駅 | | 高速バス | 15,070 | 13:20 | 11:50 | 1 | 高速バス＆高知バス |
| | | 鉄道 | 20,190 | 6:20 | 5:30 | 2 | 特急南風＆新幹線＆JR |
| | | 航空機 | 40,450 | 3:20 | 1:20 | 2 | 連絡バス＆航空機＆連絡バス |
| | | 自家用車 | 27,800 | 9:20 | 9:20 | 0 | |
| | | レンタカー | 44,850 | 9:20 | 9:20 | 0 | |

# 4. ユーザーの利用指向調査

高速バス利用者の利用指向、利用特性を把握するため、四国内外の居住者及び高速バス利用者に対してアンケート調査を実施した。

## 4.1.1 WEB アンケート調査

### (1) 調査実施方針

WEB アンケート調査については、以下に示す通り、スクリーニング調査（以下 SC 調査）と本調査の 2 段階での調査を実施した。

＊SC 調査：今回の調査対象である、調査対象 22 区間の利用経験を抽出
高速バスの利用頻度やニーズについても把握

＊本調査：本調査として、対象 22 区間を利用した際の主な交通手段や選択理由について深堀りして調査

※調査対象 22 区間は、四国 4 県の県庁所在地のある駅間及び四国と各都市（広島駅、神戸三宮駅、大阪・梅田駅、新宿駅）間とした。

### (2) 調査概要

#### 1) 調査対象・回答数

・WEB モニター会社の登録モニターを対象に実施し、下記の回答を得た。

【SC 調査回答者】

計：19,802 人

徳島県 1,995 人、香川県 2,007 人、愛媛県 2,009 人、高知県 1,696 人、
四国外 12,095 人

【本調査回答者】

計：1,500 人

徳島県 300 人、香川県 300 人、愛媛県 300 人、高知県 300 人、四国外 300 人

#### 2) 調査方法

・調査票をインターネットを介して配信、ホームページへ回答

#### 3) 調査期間

（SC 調査）

・配信日　　：　令和 5 年 1 月 13 日（金）
・回答期限　：　令和 5 年 1 月 23 日（月）

（本調査）

・配信日　　：　令和 5 年 1 月 24 日（火）
・回答期限　：　令和 5 年 1 月 25 日（水）

4） 作成・送付した調査物件・調査項目等

・資料編に回答ページを掲載している。

5） サンプル数設定の考え方

WEB モニター調査のサンプル数の設定については、四国内外の人の流動について、一定の集計精度を担保するような必要サンプル数を確保する前提で行うこととする。必要サンプル数の算定根拠は下記の通り。

a. 精度検証の条件

調査精度の検証は、相対誤差 20%以内で、信頼区間 95%という条件で行う。

b. 母集団数

全国幹線旅客純流動調査より、四国 4 県を目的地として移動する人員を下表に整理した。四国を目的地とした年間移動人員を母集団として標本設計を行った。

表　居住地と年間移動人員

| 居住地 | 目的地 | 年間移動人員 | 割合 |
|---|---|---|---|
| 四国 4 県 | 四国 4 県 | 32,488 千人 | 75.1% |
| 四国 4 県以外 | 四国 4 県 | 10,782 千人 | 24.9% |
| 全国 | 四国 4 県 | 43,312 千人 | 100.0% |

出典：全国幹線旅客純流動調査（第 6 回（2015 年）調査)、代表交通機関別流動表（年間）

c. 必要とされる調査項目

今回の調査は、四国の全交通モードの移動実態に関するデータを収集することを目的として実施するものである。そのため、以下に示す調査項目に関する集計結果（クロス集計）について、一定以上の精度を確保することが必要になると考えられる。

① 交通手段　＜手段 2 区分（高速バス、それ以外）＞
② 性別　＜性別 2 区分＞
③ 年齢階層　＜年齢階層 3 区分＞

↓

交通手段、性別、年齢階層別（2×2×2＝12 区分）

d. 必要サンプル数の検証

c までの結果から、１２区分に対応した調査精度を確保することを調査要件とした。

必要サンプル数の集計は下式により行った。

$$RSD = K\sqrt{(ZK-1)\cdot\left(\frac{1-R}{R}\right)\cdot\frac{1}{N}}$$

ＲＳＤ　：相対誤差（20%以下とする）

Ｋ　　：信頼係数（1.96 とする）

Ｎ　　：母集団の大きさ（四国を目的地とする年間流動量を母集団とした）

ＺＫ　：カテゴリ数（カテゴリ数は交通手段、性別、年齢階層別
（2×2×3＝12 区分）とする）

Ｒ　　：抽出率

ｄの式を満足する抽出率Ｒは 0.002%となる。必要サンプル数は 1,057 票となる。

四国 4 県については、1,200 サンプル（＞1,057 サンプル）を確保（各県 300 サンプル）とする。

四国外については、四国内移動者の県外率は 24.9%より、300 サンプル（＞1057 サンプル×25%＝264 サンプル）確保とする。

### 4.1.2 高速バス利用者調査

(1) 調査実施方針

利用者調査については、高速バスの利用者に対して回答用 QR コード・URL を掲載した調査依頼用紙を配布し、高速バスの利用状況や利用ニーズ等を把握した。

(2) 調査概要

1) 調査対象

| SEQ | 事業者 | 方面 | 運行系統 | 便数 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 徳島バス㈱ | 広島 | 徳島駅～広島駅 | 1 |
| | | 京阪神 | 徳島駅～神戸三宮駅 | 9 |
| | | | 徳島駅～大阪駅（梅田駅） | 10 |
| 2 | 海部観光㈱ | 京阪神 | 徳島駅～神戸三宮駅・大阪駅（梅田駅） | 6 |
| | | 首都圏 | 徳島駅～新宿駅 | 2 |
| 3 | ジェイアール四国バス㈱ | 四国内 | 松山駅～高知駅 | 5 |
| | | 広島 | 高松駅～広島駅 | 2 |
| | | 京阪神 | 松山駅～神戸三宮駅・大阪駅（梅田駅） | 5 |
| | | | 高知駅～神戸三宮駅・大阪駅（梅田駅） | 11 |
| 4 | 四国高速バス㈱ | 四国内 | 高松駅～徳島駅 | 6 |
| | | 京阪神 | 高松駅～神戸三宮駅・大阪駅（梅田駅） | 6 |
| | | 首都圏 | 高松駅～新宿駅 | 1 |
| 5 | 伊予鉄バス㈱ | 四国内 | 高松駅～松山駅 | 4 |
| | | | 松山駅～徳島駅 | 2 |
| | | 首都圏 | 松山駅～新宿駅 | 0.5 |
| 6 | 瀬戸内運輸㈱ | 広島 | 今治桟橋～福山駅前 | 4 |
| 7 | とさでん交通㈱ | 四国内 | 高松駅～高知駅 | 3 |
| | | | 徳島駅～高知駅 | 2 |
| | | 広島 | 高知駅～広島駅 | 1 |
| 8 | ㈱高知駅前観光 | 首都圏 | 高知駅～新宿駅 | 1 |

※西東京バスと隔日運行

2) 調査方法

高速バスの乗車券販売窓口にて調査依頼用紙を配布、回答を依頼、WEB で回答。

※窓口での配布が難しい事業者は高速バス車内に依頼状を設置。

3) 調査期間

令和 5 年 1 月 16 日（月）～令和 5 年 1 月 29 日（日）

4) 作成・送付した調査物件・調査項目等

資料編に回答ページを掲載している。

### 4.1.3 調査結果

#### (1) WEB アンケート調査結果

##### 1) 回答者居住地

SC 調査及び本調査の居住地は以下の通りであった。本調査において、四国 4 県で各 300 サンプル、四国外で 300 サンプルの計 1,500 サンプルを回収した。

| | SC調査 | 本調査 |
|---|---|---|
| 北海道 | 553 | 1 |
| 青森県 | 82 | 0 |
| 岩手県 | 74 | 0 |
| 宮城県 | 226 | 6 |
| 秋田県 | 74 | 0 |
| 山形県 | 69 | 0 |
| 福島県 | 132 | 0 |
| 茨城県 | 205 | 4 |
| 栃木県 | 160 | 3 |
| 群馬県 | 130 | 0 |
| 埼玉県 | 747 | 22 |
| 千葉県 | 707 | 21 |
| 東京都 | 1,667 | 50 |
| 神奈川県 | 1,157 | 26 |
| 新潟県 | 189 | 0 |
| 富山県 | 111 | 0 |
| 石川県 | 106 | 2 |
| 福井県 | 51 | 0 |
| 山梨県 | 63 | 0 |
| 長野県 | 142 | 0 |
| 岐阜県 | 171 | 3 |
| 静岡県 | 300 | 7 |
| 愛知県 | 833 | 13 |
| 三重県 | 156 | 0 |
| 滋賀県 | 131 | 0 |
| 京都府 | 272 | 9 |
| 大阪府 | 1,122 | 60 |
| 兵庫県 | 660 | 38 |
| 奈良県 | 161 | 1 |
| 和歌山県 | 83 | 2 |
| 鳥取県 | 48 | 1 |
| 島根県 | 49 | 3 |
| 岡山県 | 137 | 9 |
| 広島県 | 266 | 7 |
| 山口県 | 90 | 2 |
| 徳島県 | 1,995 | 300 |
| 香川県 | 2,007 | 300 |
| 愛媛県 | 2,009 | 300 |
| 高知県 | 1,696 | 300 |
| 福岡県 | 457 | 6 |
| 佐賀県 | 47 | 0 |
| 長崎県 | 79 | 0 |
| 熊本県 | 99 | 2 |
| 大分県 | 81 | 2 |
| 宮崎県 | 53 | 0 |
| 鹿児島県 | 85 | 0 |
| 沖縄県 | 70 | 0 |
| 国外 | 0 | 0 |
| 合計 | 19,802 | 1,500 |

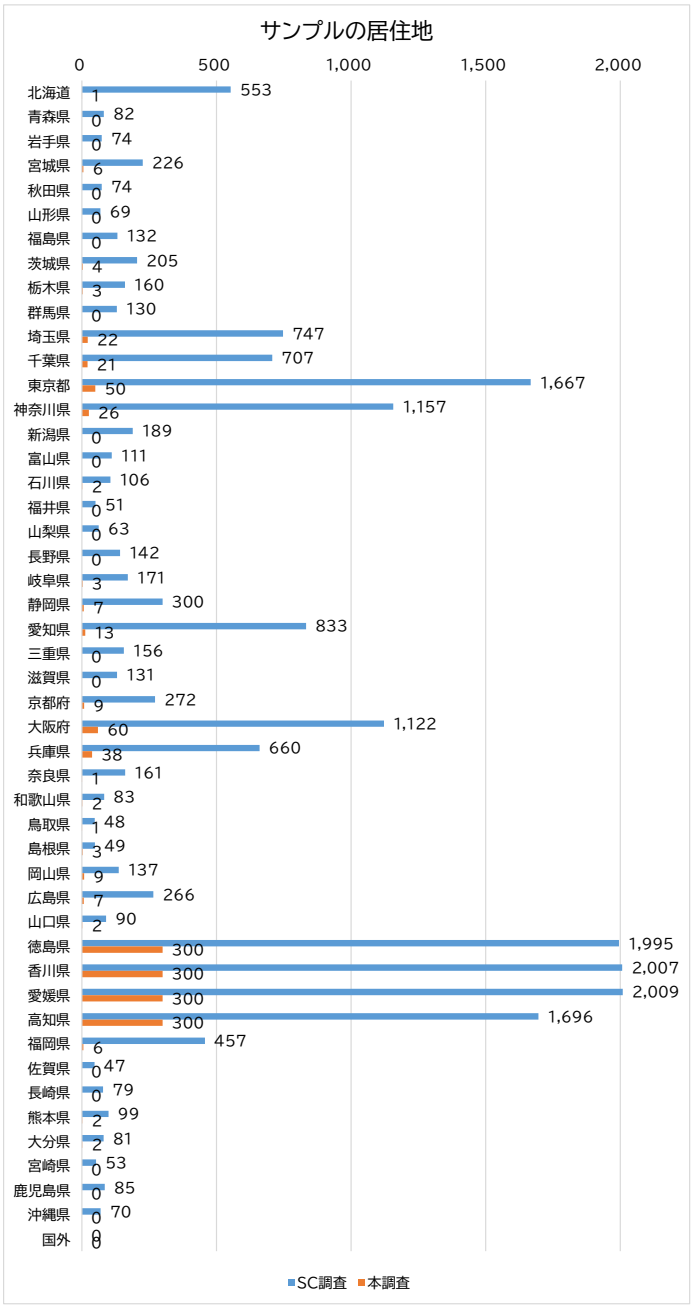
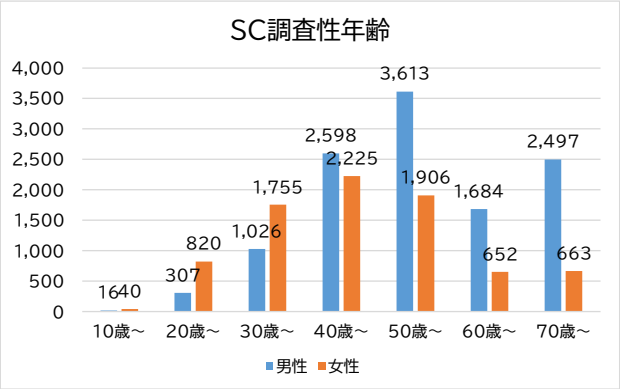


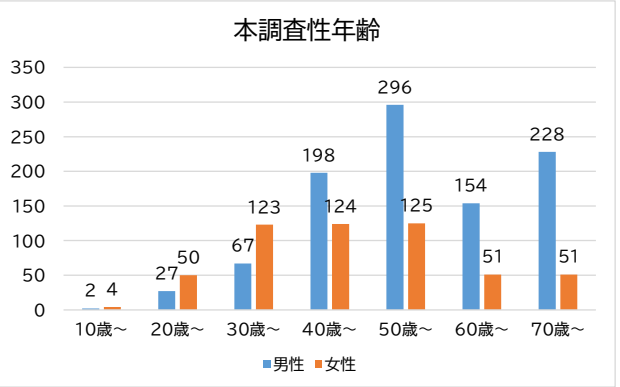

図　居住地と回収数

## 2） 回答者の属性（性年齢階層）

SC 調査及び本調査の回答者属性（性年齢）は以下の通りであった。SC 調査と本調査で構成に大きな差はみられないことを確認した。

表　性年齢階層分布




| SC調査 | 男性 | 女性 | 合計 |
|---|---|---|---|
| 10歳～ | 16 | 40 | 56 |
| 20歳～ | 307 | 820 | 1,127 |
| 30歳～ | 1,026 | 1,755 | 2,781 |
| 40歳～ | 2,598 | 2,225 | 4,823 |
| 50歳～ | 3,613 | 1,906 | 5,519 |
| 60歳～ | 1,684 | 652 | 2,336 |
| 70歳～ | 2,497 | 663 | 3,160 |
| 合計 | 11,741 | 8,061 | 19,802 |

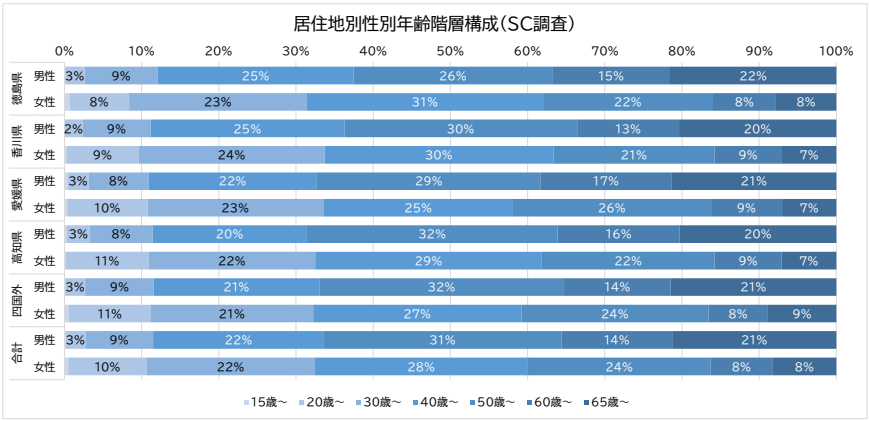
| 本調査 | 男性 | 女性 | 合計 |
|---|---|---|---|
| 10歳～ | 2 | 4 | 6 |
| 20歳～ | 27 | 50 | 77 |
| 30歳～ | 67 | 123 | 190 |
| 40歳～ | 198 | 124 | 322 |
| 50歳～ | 296 | 125 | 421 |
| 60歳～ | 154 | 51 | 205 |
| 70歳～ | 228 | 51 | 279 |
| 合計 | 972 | 528 | 1,500 |

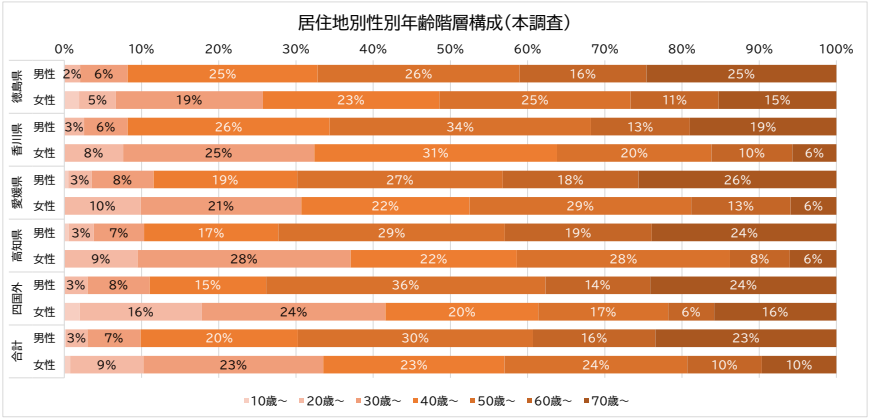
居住地別性年齢階層についても SC 調査と本調査で構成に大きな差はみられなかった。

表　居住地別性年齢階層分布

| SC調査 | 徳島県 | | 香川県 | | 愛媛県 | | 高知県 | | 四国外 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 10歳～ | 1 | 6 | 0 | 2 | 5 | 3 | 3 | 1 | 7 | 28 | 16 | 40 |
| 20歳～ | 28 | 69 | 29 | 73 | 32 | 86 | 28 | 82 | 190 | 510 | 307 | 820 |
| 30歳～ | 104 | 206 | 108 | 188 | 92 | 188 | 76 | 164 | 646 | 1,009 | 1,026 | 1,755 |
| 40歳～ | 279 | 274 | 308 | 231 | 258 | 203 | 187 | 223 | 1,566 | 1,294 | 2,598 | 2,225 |
| 50歳～ | 283 | 197 | 370 | 163 | 343 | 212 | 304 | 170 | 2,313 | 1,164 | 3,613 | 1,906 |
| 60歳～ | 168 | 73 | 162 | 68 | 200 | 76 | 148 | 66 | 1,006 | 369 | 1,684 | 652 |
| 70歳～ | 237 | 70 | 250 | 55 | 253 | 58 | 190 | 54 | 1,567 | 426 | 2,497 | 663 |
| 合計 | 1,100 | 895 | 1,227 | 780 | 1,183 | 826 | 936 | 760 | 7,295 | 4,800 | 11,741 | 8,061 |


| SC調査 | 徳島県 | | 香川県 | | 愛媛県 | | 高知県 | | 四国外 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 10歳～ | 1 | 6 | 0 | 2 | 5 | 3 | 3 | 1 | 7 | 28 | 16 | 40 |
| 20歳～ | 28 | 69 | 29 | 73 | 32 | 86 | 28 | 82 | 190 | 510 | 307 | 820 |
| 30歳～ | 104 | 206 | 108 | 188 | 92 | 188 | 76 | 164 | 646 | 1,009 | 1,026 | 1,755 |
| 40歳～ | 279 | 274 | 308 | 231 | 258 | 203 | 187 | 223 | 1,566 | 1,294 | 2,598 | 2,225 |
| 50歳～ | 283 | 197 | 370 | 163 | 343 | 212 | 304 | 170 | 2,313 | 1,164 | 3,613 | 1,906 |
| 60歳～ | 168 | 73 | 162 | 68 | 200 | 76 | 148 | 66 | 1,006 | 369 | 1,684 | 652 |
| 70歳～ | 237 | 70 | 250 | 55 | 253 | 58 | 190 | 54 | 1,567 | 426 | 2,497 | 663 |
| 合計 | 1,100 | 895 | 1,227 | 780 | 1,183 | 826 | 936 | 760 | 7,295 | 4,800 | 11,741 | 8,061 |

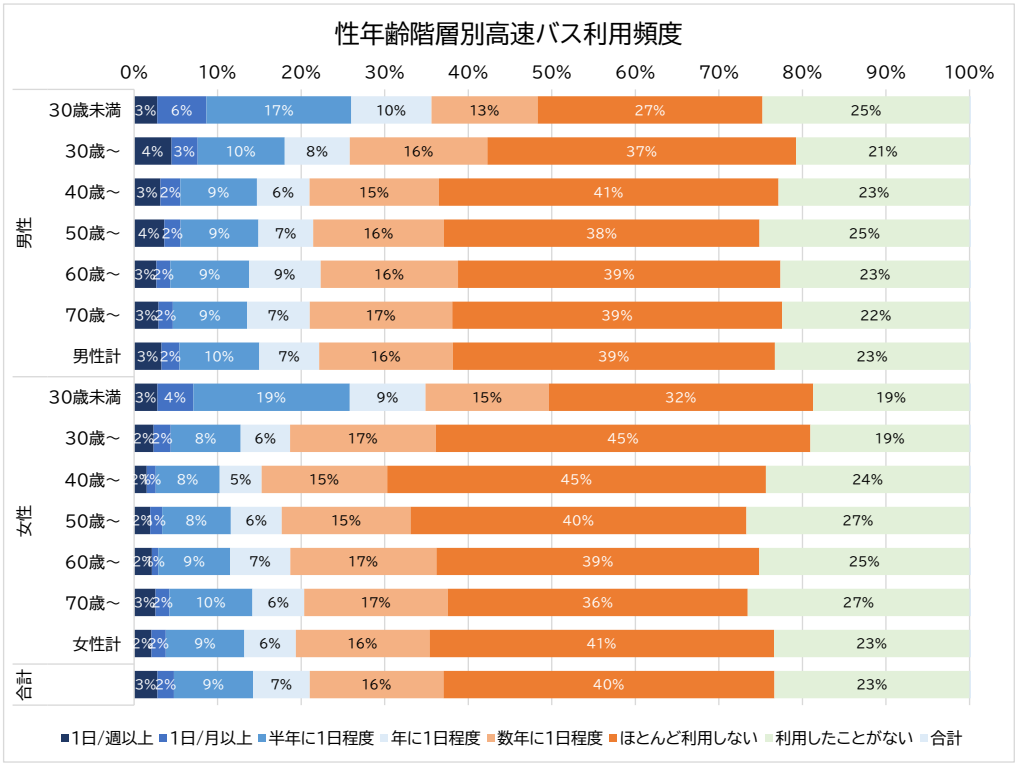



### 3） 高速バス利用頻度（SC 調査結果）

性年齢階層別の高速バスの利用頻度は 30 歳未満の若年層で多い傾向がみられた。性差による違いはあまりみられなかった。

表　性年齢階層別高速バス利用頻度

| | | 1日/週以上 | 1日/月以上 | 半年に1日程度 | 年に1日程度 | 数年に1日程度 | ほとんど利用しない | 利用したことがない | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 男性 | 30歳未満 | 9 | 19 | 56 | 31 | 41 | 87 | 80 | 323 |
| | 30歳～ | 46 | 32 | 107 | 80 | 169 | 379 | 213 | 1,026 |
| | 40歳～ | 82 | 62 | 238 | 164 | 402 | 1,056 | 594 | 2,598 |
| | 50歳～ | 131 | 70 | 337 | 237 | 565 | 1,365 | 908 | 3,613 |
| | 60歳～ | 45 | 28 | 159 | 144 | 277 | 650 | 381 | 1,684 |
| | 70歳～ | 73 | 43 | 222 | 187 | 426 | 986 | 560 | 2,497 |
| | 男性計 | 386 | 254 | 1,119 | 843 | 1,880 | 4,523 | 2,736 | 11,741 |
| 女性 | 30歳未満 | 24 | 37 | 161 | 78 | 127 | 272 | 161 | 860 |
| | 30歳～ | 41 | 36 | 147 | 104 | 306 | 787 | 334 | 1,755 |
| | 40歳～ | 34 | 24 | 170 | 112 | 334 | 1,009 | 542 | 2,225 |
| | 50歳～ | 37 | 27 | 157 | 116 | 294 | 766 | 509 | 1,906 |
| | 60歳～ | 14 | 5 | 56 | 47 | 114 | 252 | 164 | 652 |
| | 70歳～ | 17 | 11 | 66 | 41 | 114 | 238 | 176 | 663 |
| | 女性計 | 167 | 140 | 757 | 498 | 1,289 | 3,324 | 1,886 | 8,061 |
| 合計 | | 553 | 394 | 1,876 | 1,341 | 3,169 | 7,847 | 4,622 | 19,802 |



### 4） 高速バスを利用しない理由（SC 調査結果）

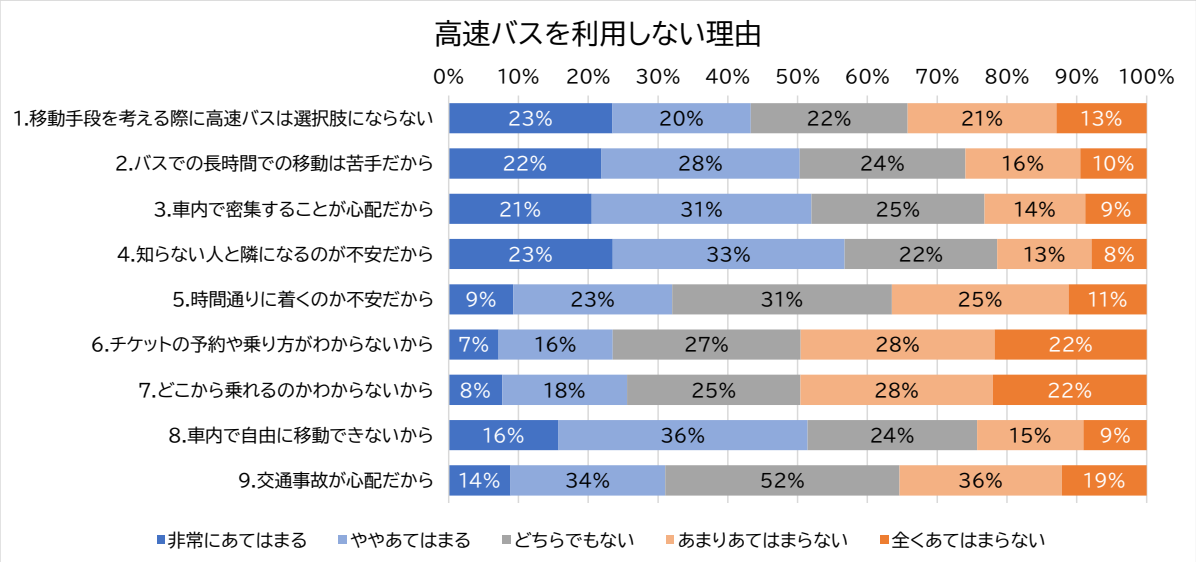
高速バスを“ほとんど利用したことがない”“利用したことがない”理由については、半数以上が“車内で密集することが心配だから”や“知らない人と隣になるのが不安だから”など密集に関することが多い傾向であった。

“チケットの予約や乗り方がわからないから”や“どこから乗れるのかわからないから”という回答も一定程度みられた。

定時性（時間通りに着くのか不安だから）や安全性（交通事故が心配だから）は、利用しない理由としては一部にとどまっている。

表　高速バスを利用しない理由

| | 非常にあてはまる | ややあてはまる | どちらでもない | あまりあてはまらない | 全くあてはまらない | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.移動手段を考える際に高速バスは選択肢にならない | 2,926 | 2,473 | 2,802 | 2,658 | 1,610 | 12,469 |
| 2.バスでの長時間での移動は苦手だから | 2,730 | 3,541 | 2,963 | 2,049 | 1,186 | 12,469 |
| 3.車内で密集することが心配だから | 2,557 | 3,926 | 3,090 | 1,800 | 1,096 | 12,469 |
| 4.知らない人と隣になるのが不安だから | 2,930 | 4,146 | 2,726 | 1,682 | 985 | 12,469 |
| 5.時間通りに着くのか不安だから | 1,155 | 2,840 | 3,922 | 3,158 | 1,394 | 12,469 |
| 6.チケットの予約や乗り方がわからないから | 891 | 2,039 | 3,359 | 3,466 | 2,714 | 12,469 |
| 7.どこから乗れるのかわからないから | 955 | 2,234 | 3,097 | 3,437 | 2,746 | 12,469 |
| 8.車内で自由に移動できないから | 1,963 | 4,449 | 3,028 | 1,901 | 1,128 | 12,469 |
| 9.交通事故が心配だから | 1,104 | 2,768 | 4,182 | 2,901 | 1,514 | 12,469 |

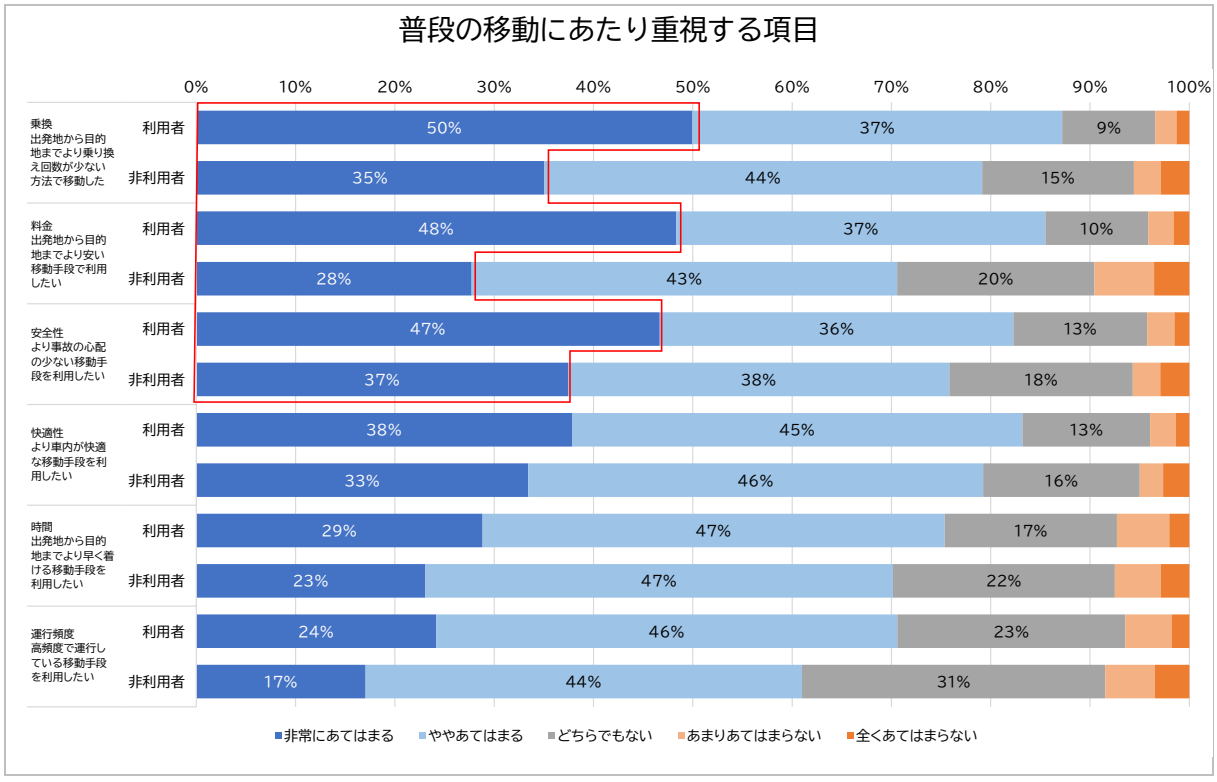


5） 普段の移動にあたり重視する項目（SC 調査結果）

普段の移動にあたり重視する項目として、高速バス利用者では非利用者に比べ、料金や乗換回数について重視している傾向であった。

表　普段の移動にあたり重視する項目

| | | 非常にあてはまる | ややあてはまる | どちらでもない | あまりあてはまらない | 全くあてはまらない | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 乗換：出発地から目的地までより乗り換え回数が少ない方法で移 | 利用者 | 3,663 | 2,731 | 687 | 157 | 95 | 7,333 |
| | 非利用者 | 4,368 | 5,500 | 1,904 | 339 | 358 | 12,469 |
| 料金：出発地から目的地までより安い移動手段で利用したい | 利用者 | 3,545 | 2,726 | 758 | 188 | 116 | 7,333 |
| | 非利用者 | 3,458 | 5,342 | 2,477 | 750 | 442 | 12,469 |
| 安全性：より事故の心配の少ない移動手段を利用したい | 利用者 | 3,422 | 2,612 | 987 | 203 | 109 | 7,333 |
| | 非利用者 | 4,669 | 4,786 | 2,304 | 345 | 365 | 12,469 |
| 快適性：より車内が快適な移動手段を利用したい | 利用者 | 2,775 | 3,325 | 944 | 189 | 100 | 7,333 |
| | 非利用者 | 4,169 | 5,712 | 1,965 | 295 | 328 | 12,469 |
| 時間：出発地から目的地までより早く着ける移動手段を利用したい | 利用者 | 2,114 | 3,412 | 1,272 | 388 | 147 | 7,333 |
| | 非利用者 | 2,876 | 5,872 | 2,787 | 576 | 358 | 12,469 |
| 運行頻度：高頻度で運行している移動手段を利用したい | 利用者 | 1,772 | 3,405 | 1,684 | 342 | 130 | 7,333 |
| | 非利用者 | 2,125 | 5,481 | 3,807 | 622 | 434 | 12,469 |

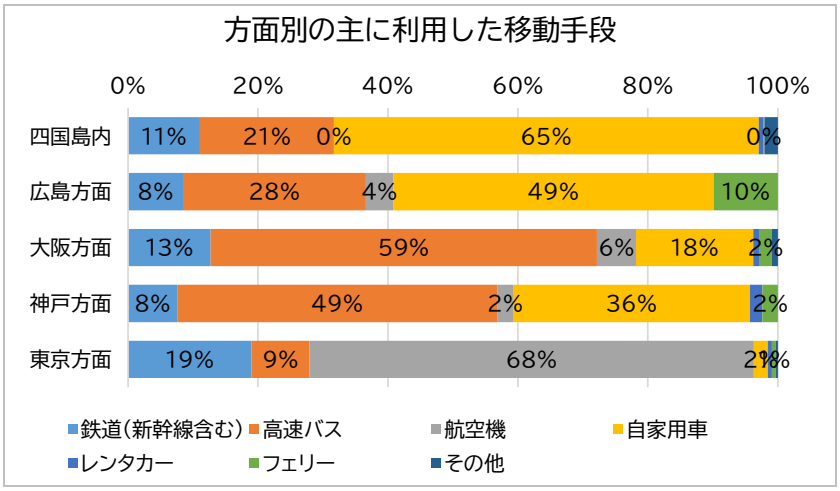


### 6） 方面別の主に利用した移動手段（本調査結果）

過去に調査対象 22 区間を移動した際に主に利用した移動手段は、四国内では自家用車の割合が最も多く、大阪方面や神戸方面では高速バスの割合が最も多い傾向であった。

表　方面別の主に利用した移動手段

| | 鉄道(新幹線含む) | 高速バス | 航空機 | 自家用車 | レンタカー | フェリー | その他 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 四国島内 | 49 | 91 | 0 | 289 | 3 | 1 | 9 | 442 |
| 広島方面 | 6 | 20 | 3 | 35 | 0 | 7 | 0 | 71 |
| 大阪方面 | 57 | 267 | 27 | 81 | 4 | 9 | 4 | 449 |
| 神戸方面 | 16 | 104 | 5 | 77 | 4 | 5 | 0 | 211 |
| 東京方面 | 62 | 29 | 223 | 7 | 2 | 2 | 1 | 326 |




【対象 22 区間】

四国内 6 区間

高松駅−松山駅、高松駅−徳島駅、高松駅−高知駅、松山駅−徳島駅、松山駅−高知駅、徳島駅−高知駅

広島方面 4 区間

高松駅−広島駅、松山駅−広島駅、徳島駅−広島駅、高知駅−広島駅

京阪神方面 8 区間

高松駅−神戸三宮駅、松山駅−神戸三宮駅、徳島駅−神戸三宮駅、高知駅−神戸三宮駅、高松駅−大阪駅・梅田駅、松山駅−大阪駅・梅田駅、徳島駅−大阪駅・梅田駅、高知駅−大阪駅・梅田駅

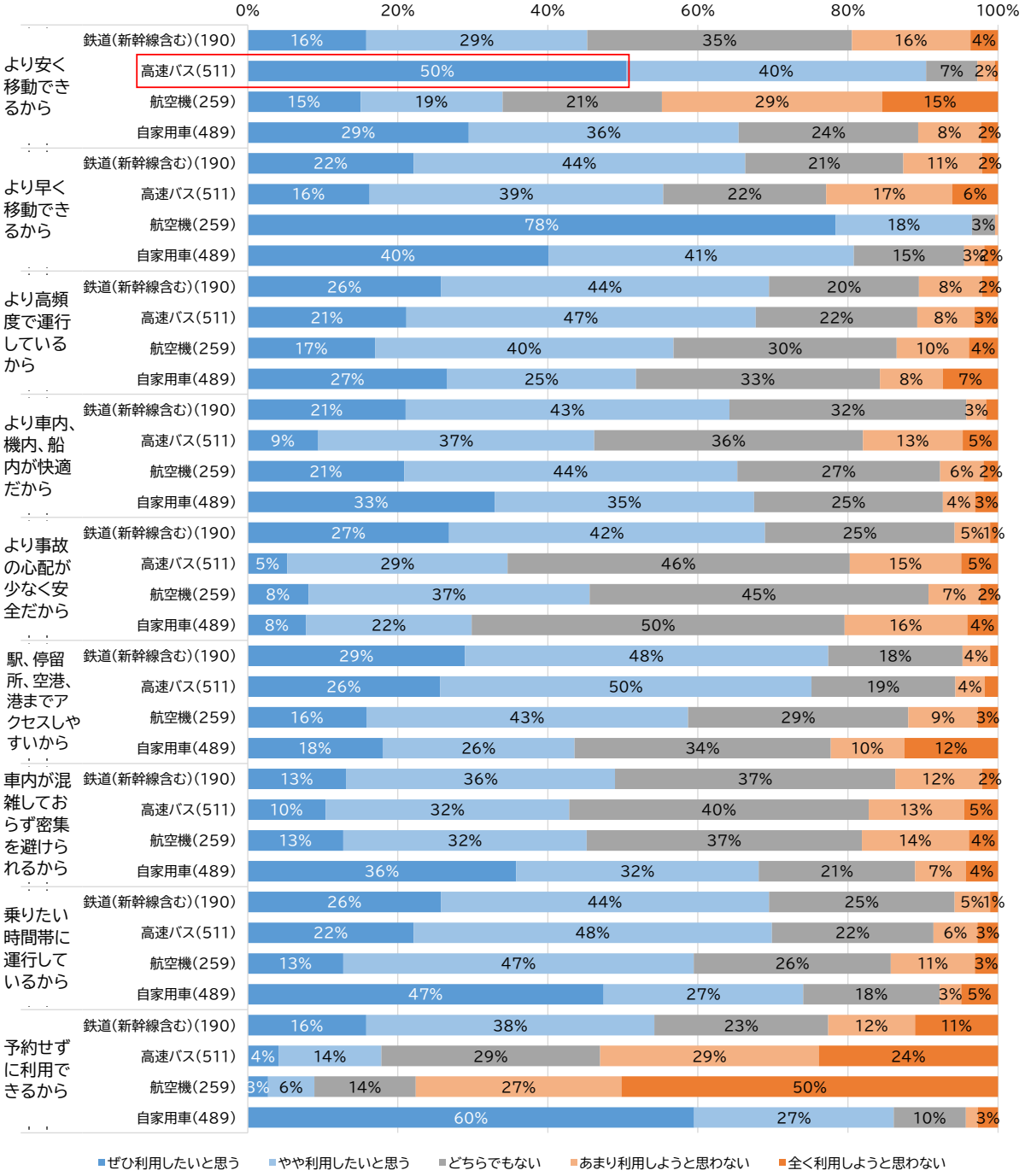
首都圏方面 4 区間

高松駅−新宿駅、松山駅−新宿駅、徳島駅−新宿駅、高知駅−新宿駅

### 7） 交通手段別の選択理由（本調査結果）

交通手段別の選択理由について、高速バスは“より安く移動できるから”などが多い傾向であった。

表　交通手段別の選択理由（括弧内の数字はサンプル数）

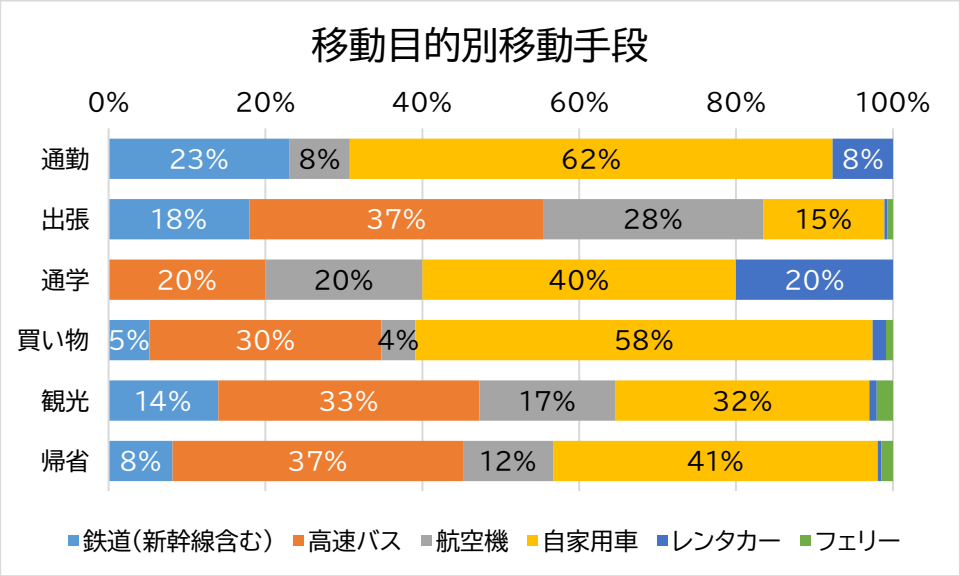


8） 移動目的別移動手段（本調査結果）

移動目的別移動手段について、高速バスは出張や観光、帰省等の目的で一定程度使われている傾向であった。

表　移動目的別移動手段

| | 鉄道(新幹線含む) | 高速バス | 航空機 | 自家用車 | レンタカー | フェリー | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 通勤 | 3 | 0 | 1 | 8 | 1 | 0 | 13 |
| 出張 | 50 | 104 | 78 | 43 | 1 | 2 | 278 |
| 通学 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 5 |
| 買い物 | 6 | 34 | 5 | 67 | 2 | 1 | 115 |
| 観光 | 102 | 243 | 127 | 236 | 7 | 15 | 730 |
| 帰省 | 17 | 77 | 24 | 86 | 1 | 3 | 208 |
| 合計 | 178 | 459 | 236 | 442 | 13 | 21 | 1,349 |



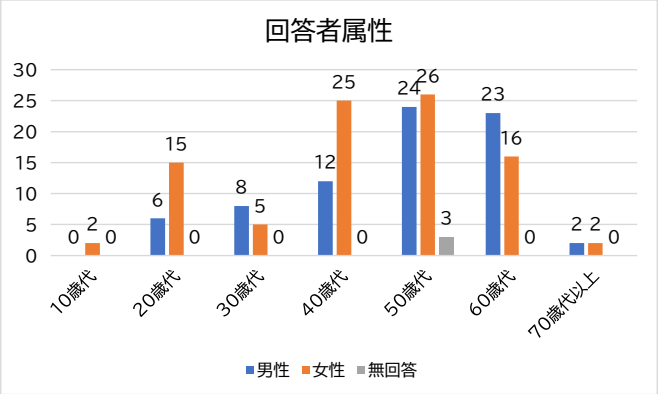
## (2) 高速バス利用者調査結果（本調査）

### 1) 回答者属性

回答者属性は、男性が 75 票、女性が 91 票、無回答が 3 票の 169 票であった。年齢階層は 50 歳代が男女ともに多くなった。

表　回答者属性

| | 男性 | 女性 | 無回答 | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 10歳代 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 20歳代 | 6 | 15 | 0 | 21 |
| 30歳代 | 8 | 5 | 0 | 13 |
| 40歳代 | 12 | 25 | 0 | 37 |
| 50歳代 | 24 | 26 | 3 | 53 |
| 60歳代 | 23 | 16 | 0 | 39 |
| 70歳代以上 | 2 | 2 | 0 | 4 |
| 合計 | 75 | 91 | 3 | 169 |




### 2) 回収路線と居住地

調査票を回収した路線は、徳島バスが最も多く 48 票、次いで瀬戸内運輸の 35 票であった。居住地は徳島県が最も多く 63 票、次いで愛媛県の 38 票であった。

表　利用路線と居住地

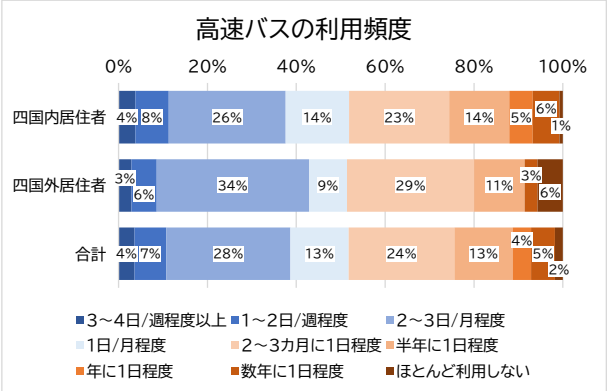
| | ＪＲ四国バス(株) | 四国高速バス(株) | 海部観光(株) | 瀬戸内運輸(株) | 徳島バス(株) | とさでん交通(株) | 伊予鉄バス(株) | (株)高知駅前観光 | その他事業者 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 埼玉県 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 東京都 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 神奈川県 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 愛知県 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 滋賀県 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 大阪府 | 1 | 0 | 3 | 4 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 12 |
| 兵庫県 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 奈良県 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 島根県 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 岡山県 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 広島県 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 徳島県 | 2 | 1 | 20 | 0 | 39 | 0 | 1 | 0 | 0 | 63 |
| 香川県 | 2 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 10 |
| 愛媛県 | 7 | 1 | 0 | 20 | 2 | 0 | 8 | 0 | 0 | 38 |
| 高知県 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 23 |
| 福岡県 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 佐賀県 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 大分県 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 不明 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 合計 | 30 | 6 | 27 | 35 | 48 | 8 | 15 | 0 | 0 | 169 |

### 3） 高速バスの利用頻度

高速バスの利用頻度は、半数以上が月に 1 回以上利用しており、月に 2～3 回程度の利用が最も多い結果であった。四国内居住者と四国外居住者で大きな違いはみられなかった。

表　高速バスの利用頻度

| | 四国内居住者 | 四国外居住者 | 合計 |
|---|---|---|---|
| 3～4日/週程度以上 | 5 | 1 | 6 |
| 1～2日/週程度 | 10 | 2 | 12 |
| 2～3日/月程度 | 35 | 12 | 47 |
| 1日/月程度 | 19 | 3 | 22 |
| 2～3カ月に1日程度 | 30 | 10 | 40 |
| 半年に1日程度 | 18 | 4 | 22 |
| 年に1日程度 | 7 | 0 | 7 |
| 数年に1日程度 | 8 | 1 | 9 |
| ほとんど利用しない | 1 | 2 | 3 |
| 合計 | 133 | 35 | 168 |

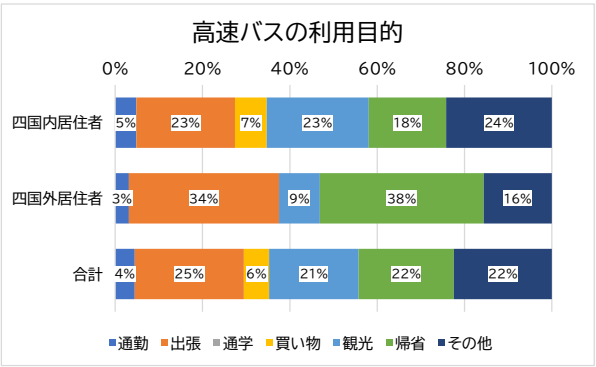



### 4） 高速バスの利用目的

高速バスの利用目的は、四国内居住者は観光、四国外居住者では帰省や出張の利用が多い傾向であった。

表　高速バスの利用目的

| | 四国内居住者 | 四国外居住者 | 合計 |
|---|---|---|---|
| 通勤 | 6 | 1 | 7 |
| 出張 | 28 | 11 | 39 |
| 通学 | 0 | 0 | 0 |
| 買い物 | 9 | 0 | 9 |
| 観光 | 29 | 3 | 32 |
| 帰省 | 22 | 12 | 34 |
| その他 | 30 | 5 | 35 |
| 合計 | 124 | 32 | 156 |



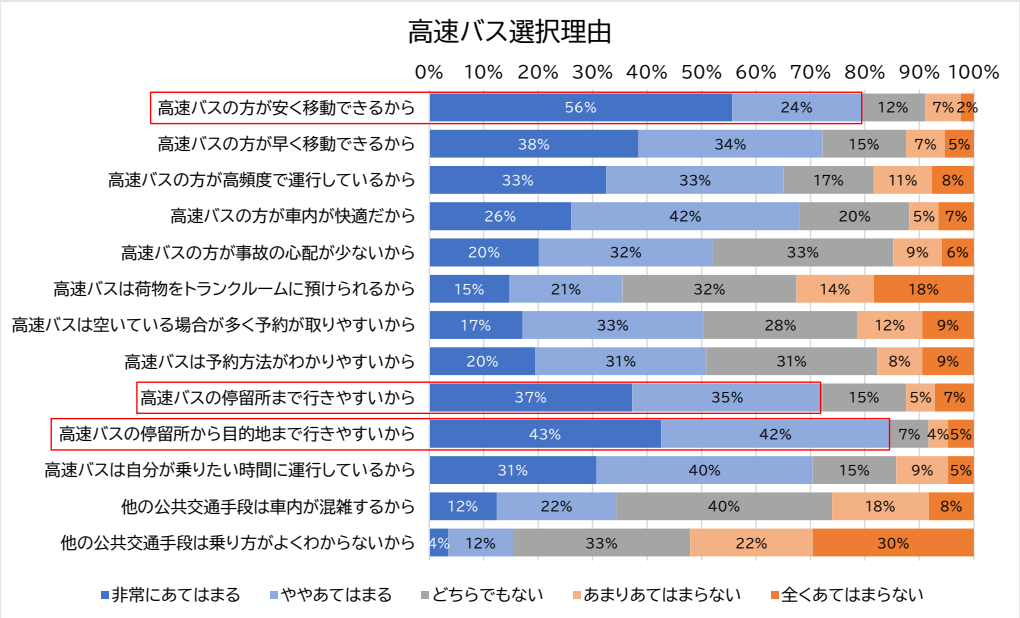

※高速バスを年数回以上利用する方を対象

## 5） 高速バスの選択理由

高速バスの選択理由は、“高速バスの方が安く移動できるから”や“高速バスの停留所（から目的地）まで行きやすいから”が多い傾向であった。

表　高速バスの選択理由

| | 非常にあてはまる | ややあてはまる | どちらでもない | あまりあてはまらない | 全くあてはまらない | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 高速バスの方が安く移動できるから | 94 | 40 | 20 | 11 | 4 | 169 |
| 高速バスの方が早く移動できるから | 65 | 57 | 26 | 12 | 9 | 169 |
| 高速バスの方が高頻度で運行しているから | 55 | 55 | 28 | 18 | 13 | 169 |
| 高速バスの方が車内が快適だから | 44 | 71 | 34 | 9 | 11 | 169 |
| 高速バスの方が事故の心配が少ないから | 34 | 54 | 56 | 15 | 10 | 169 |
| 高速バスは荷物をトランクルームに預けられるから | 25 | 35 | 54 | 24 | 31 | 169 |
| 高速バスは空いている場合が多く予約が取りやすいから | 29 | 56 | 48 | 20 | 16 | 169 |
| 高速バスは予約方法がわかりやすいから | 33 | 53 | 53 | 14 | 16 | 169 |
| 高速バスの停留所まで行きやすいから | 63 | 59 | 26 | 9 | 12 | 169 |
| 高速バスの停留所から目的地まで行きやすいから | 72 | 71 | 12 | 6 | 8 | 169 |
| 高速バスは自分が乗りたい時間に運行しているから | 52 | 67 | 26 | 16 | 8 | 169 |
| 他の公共交通手段は車内が混雑するから | 21 | 37 | 67 | 30 | 14 | 169 |
| 他の公共交通手段は乗り方がよくわからないから | 6 | 20 | 55 | 38 | 50 | 169 |



# 5. 活性化事例集の作成

高速バス事業者への調査や利用者への調査結果を踏まえ、活性化事例を収集し、高速バス事業者向けの活性化事例集を作成した。

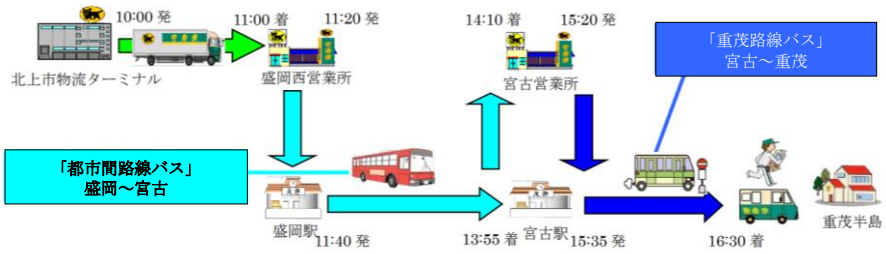
| 課題 | 改善のポイント | 関連する活性化事例 |
|---|---|---|
| 【事業者調査・ヒアリング】<br>・四国島内の高速バス輸送人員は、他の交通手段と比較しても利用が戻っていない。特に平日のビジネス利用が大幅に減少した。 | ・鉄道輸送や貨物輸送等の他モードとも連携を図ることで、新たなニーズの創出や、従前ニーズを堅持していくことが重要。<br>・環境への負荷軽減やエネルギー消費量削減という観点から、改めて高速バスをはじめとした公共交通機関の存在意義を認識することも重要。 | 【国内】<br>・鉄道と高速バスの運賃共通化（p49）<br>（徳島県_JR 四国牟岐線・徳島バス）<br>・高速バスと貨物輸送の貨客混載（p50）<br>（岩手県_岩手県北バス・ヤマト運輸）<br>【海外】<br>・大規模なフリーチケット（9ユーロチケット）の発売（p56）<br>（ドイツ政府）<br>・気候変動チケット（KlimaTicket）の発売（p57）<br>（オーストリア政府） |
| 【利用者調査】<br>・高速バスの利用者の半数以上が月に 1 回以上高速バスを利用している。 | ・高速バスのリピーターがさらに利用するような工夫が必要。 | ・鉄道における会員制度、ポイント制度の導入（p51）<br>（JR 東日本（JRE ポイント）） |
| 【事業者調査・ヒアリング】<br>・利用が少ない時間帯にも関わらず、競合他社含め複数便運行している実態があり、非効率な運行となっている場合がある。 | ・需要に応じた運賃設定をすることも重要。 | ・方向別に異なる運賃の導入（p52）<br>（茨城県_関東鉄道・JR バス関東） |
| 【事業者調査・ヒアリング】<br>・駐車場等の交通結節点になり得る停留所は利用が比較的多い。<br>・観光地（景勝地や美術館等）に乗入れ、乗り継ぎなし訪問できることを PR することで利用が増えた。 | ・交通結節点の機能強化を図ることが重要。 | ・高速バスの観光地への乗入れ、施設側のＰＲ（p53）<br>（徳島県_徳島バス）<br>・高速バスと空港リムジンバスの乗り継ぎ（p54）<br>（神戸市_関西空港バス・徳島バス）<br>・高速バスの乗り継ぎ拠点の整備（p55）<br>（佐賀県_高速基山バス停） |

## 5.1 国内の事例

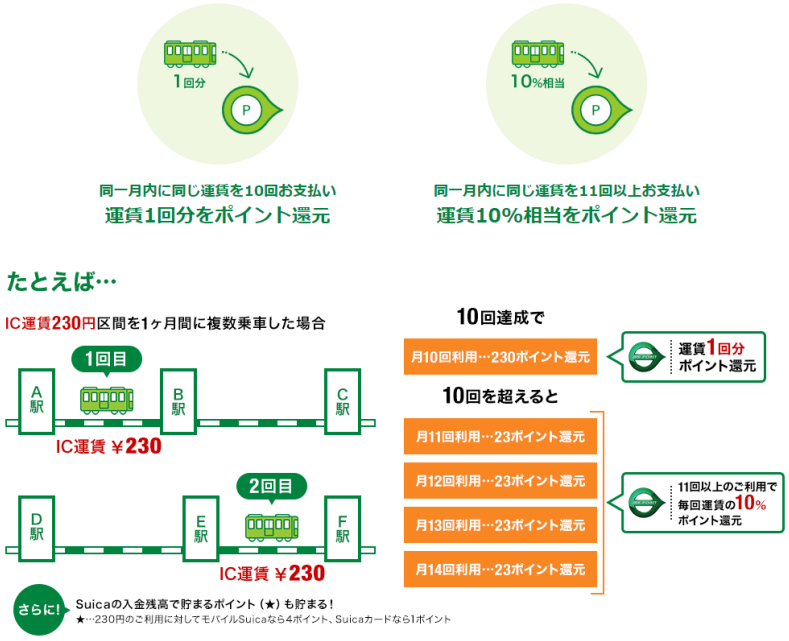
①鉄道と高速バスの運賃共通化

| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・鉄道輸送や貨物輸送等の他モードとの連携。 |
| 実施主体 | JR 四国牟岐線・徳島バス（徳島県） |
| 事例概要 | ・徳島バス「室戸・生見・阿南大阪線」の一般道区間の一部において、JR 乗車券類での乗車を可能とすることで、鉄道とバスの双方を共通運賃・通し運賃で利用出来る。<br>・これにより、同地域を南北に結ぶ交通サービスの実質的な運行本数増や待ち時間の短縮などの利便性向上が図られるほか、利便性向上に伴う利用者の増加等による経営力の強化が期待される。<br> <br><br>図　JR 運賃が適応されるバス区間（JR 四国） |
| 期待される効果 | 【利用者側】<br>・徳島県南部地域の平均運行間隔時間が 20 分以上短縮。<br>・JR 切符等でバスを利用可能とすることで初乗り運賃が不要となる。<br>【事業者側】<br>・利便性向上に伴う利用者増等により、交通事業者の経営力が強化。 |
| 参考 | JR 四国<br>https://www2.jr-shikoku.co.jp/renraku-bus/rosenbetsu-jikoku/mugi-line.html |

②高速バスと貨物輸送の貨客混載

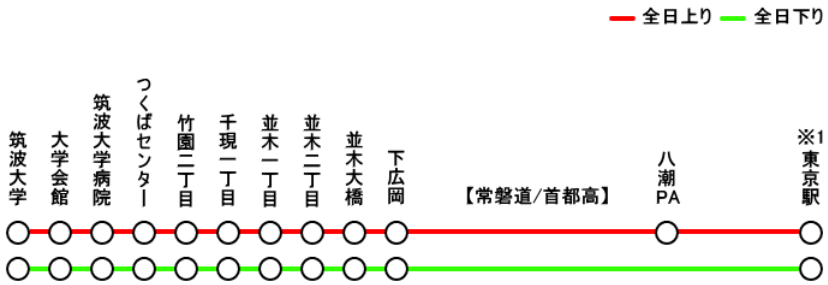
| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・鉄道輸送や貨物輸送等の他モードとの連携。 |
| 実施主体 | 岩手県北バス、ヤマト運輸（岩手県） |
| 事例概要 | ・盛岡－宮古間の都市間バス「106 急行」と宮古－重茂半島間の路線バスで 1 日 1 便運行。<br>・車両後方の座席を減らして（45 席→32 席）、荷台スペースを確保した混載用の専用車両で運行。<br> <br>図　専用車両（ヤマト運輸）<br>  <br><br>図　運行のイメージ（ヤマト運輸） |
| 期待される効果 | 【事業者側】<br>・バス路線の生産性向上。<br>・物流の効率化。<br>・$CO_2$ 排出量の低減。 |
| 参考 | 路線バスを活用した宅急便輸送「貨客混載」の開始について<br>http://www.iwate-kenpokubus.co.jp/uploads/kakyakukonsai.pdf |

③鉄道における会員制度、ポイント制度の導入

| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・高速バスのリピーターがさらに利用したくなるような工夫が必要。 |
| 実施主体 | JR 東日本（JRE ポイント） |
| 事例概要 | ・JRE POINT WEB サイトに登録した Suica の入金残高で在来線に乗車すると、ポイントが付与される。<br>・同じ運賃を支払って繰り返し乗車した場合、ポイントが付与される。<br>・貯まったポイントは運賃の支払いや買い物で利用可能。<br>  <br>図　ポイント付与イメージ（JR 東日本） |
| 期待される効果 | 【利用者側】<br>・リピート利用がお得になる。<br>【事業者側】<br>・ポイントは関連企業内でのみ利用可能であるため、関連企業の利用促進につながる。 |
| 参考 | JR 東日本<br>https://www.jrepoint.jp/point/append/railway/ |

④方向別に異なる運賃の導入

| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・需要に応じた運賃設定をすることも重要。 |
| 実施主体 | 関東鉄道、JR バス関東（茨城県） |
| 事例概要 | ・上りと下りで運賃を変更。<br>・利用が少ない方向（上り）について、IC カードを利用して乗車した場合は割引価格を設定。 |
| 期待される効果 | 【利用者側】<br>・より安価で利用できる。<br>【事業者側】<br>・需要が少ない便も利用される機会が増える。 |
| 参考 | 関東鉄道<br>https://www.kantetsu.co.jp/bus/highway_tsukuba_tokyo.html |



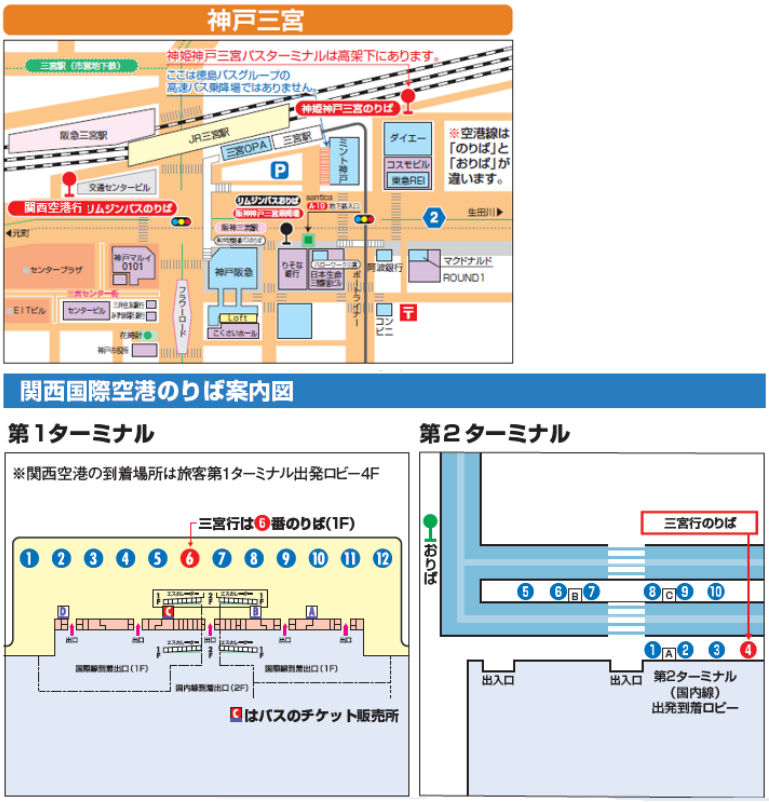

| 区間 | 現金運賃 | ICカード利用運賃 |
|---|---|---|
| 上り（つくば→東京駅） | 1,260円（小人630円） | キャンペーン運賃950円（小人630円） |
| 下り（東京駅→つくば） | | 1,200円（小人630円） |
| ミッドナイトつくば号 詳細 | 2,350円（小人1,180円） | |

図　片道運賃（関東鉄道）

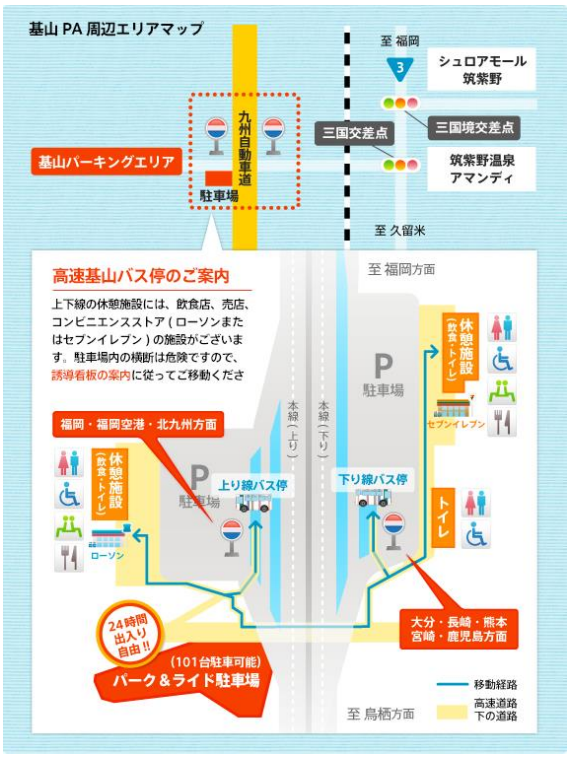
⑤高速バスの観光地への乗入れ、施設側の PR

| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・交通結節点の機能強化を図ることが重要。 |
| 実施主体 | 徳島バス、大塚国際美術館（徳島県） |
| 事例概要 | ・大塚国際美術館に直接高速バスが乗り入れ。<br>・施設側でアクセス手段として PR。<br> <br>図　HP での周知（大塚国際美術館） |
| 期待される効果 | 【利用者側】<br>・目的地に直接アクセス可能となる。<br>【事業者側】<br>・目的地利用者の取り込みが可能となる。 |
| 参考 | 大塚国際美術館<br>https://o-museum.or.jp/publics/index/824/#block12885 |

⑥高速バスと空港リムジンバスの乗り継ぎ

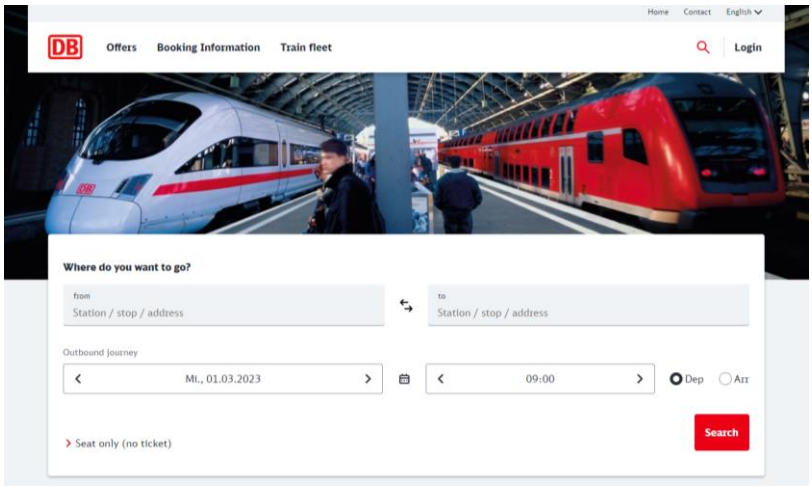
| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・交通結節点の機能強化を図ることが重要。 |
| 実施主体 | 関西空港交通・徳島バス（神戸市） |
| 事例概要 | ・徳島－神戸三宮線の高速バス乗車券と神戸三宮－関西空港線のリムジンバス乗車券をセットにした「関空乗継乗車券」を発売。<br>・徳島～関西空港の場合、通常価格の 5,400 円（大人）が 4,750 円（大人）となり 650 円お得となる。<br>※高松方面（四国高速バス）でも同様の取組を実施。<br>  <br><br>図　乗り場（徳島バス） |
| 期待される効果 | 【利用者側】<br>・乗継時の負担感を軽減する。 |
| 参考 | 徳島バス<br>https://www.tokubus.co.jp/news/detail/679 |

⑦高速バスの乗り継ぎ拠点の整備

| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・交通結節点の機能強化を図ることが重要。 |
| 実施主体 | 高速基山バス停（佐賀県） |
| 事例概要 | ・高速基山を拠点に乗り継ぎサービスを実施。<br>・乗り継ぎ割引を設定の他、バス接近情報案内板や、乗換えバス停への誘導案内看板を設置。<br>・駐車場を整備しパーク＆バスライドの利用も可能。<br>  <br><br>図　基山パーキングエリア周辺（西日本鉄道） |
| 期待される効果 | 【利用者側】<br>・乗継時の負担感を軽減する。<br>・パーク＆バスライドで自家用車を組み合わせた移動が可能。<br>【事業者側】<br>・現在の運行体制を維持した状態でも利便性向上につながる。 |
| 参考 | 西日本鉄道<br>https://www.nishitetsu.jp/bus/highwaybus/guide/park-ride/ |

## 5.2 海外の事例

⑧大規模なフリーチケット（9 ユーロチケット）の発売

| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・鉄道輸送や貨物輸送等の他モードとの連携。<br>・環境への負荷軽減やエネルギー消費量削減という観点から、改めて高速バスをはじめとした公共交通機関の存在意義を認識することも重要。 |
| 実施主体 | ドイツ政府 |
| 事例概要 | ・9 ユーロで、ドイツ国内のほぼすべての公共交通機関が 1 カ月間乗り放題。<br>・2022 年 5 月 23 日から期間限定発売。<br>・利用期間は 6 月 1 日から 8 月 31 日までの 3 か月間。<br>・月の中旬に購入したとしてもその月の最終日までが有効期限。<br>・2023 年 5 月からは 49 ユーロで発売予定。<br>  <br>図　チケット購入画面（ドイツ鉄道） |
| 期待される効果 | 【利用者側】<br>・格安での移動が可能となる。<br>【行政側】<br>・カーボンニュートラルの推進。 |
| 参考 | 全国 1 か月乗り放題！ 「9 ユーロチケット」がドイツ国民に与えた大きなインパクトとは<br>https://merkmal-biz.jp/post/31631/2 |

⑨気候変動チケット（KlimaTicket）の発売

| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・鉄道輸送や貨物輸送等の他モードとの連携。<br>・環境への負荷軽減やエネルギー消費量削減という観点から、改めて高速バスをはじめとした公共交通機関の存在意義を認識することも重要。 |
| 実施主体 | オーストリア政府 |
| 事例概要 | ・2021 年秋から発売。<br>・通常価格として年間 1,095 ユーロ。　※初回価格は、年間約 949 ユーロ。<br>・長距離列車から普通電車、地下鉄、トラム（路面電車）、バスなど、オーストリア国内すべての公共交通機関が乗り放題。<br> <br><br>図　チケットイメージ（Klimaticket） |
| 期待される効果 | 【利用者側】<br>・格安での移動が可能となる。<br>【行政側】<br>・カーボンニュートラルの推進。 |
| 参考 | 世界で進む公共交通「運賃ゼロ革命」　環境配慮と移動喚起を両立<br>https://xtrend.nikkei.com/atcl/contents/18/00582/00003/ |