# 高速バス活性化事例集

目次


第１章　四国の高速バスの現状・・・・・・・・・１

１．１　四国内の高速バス・・・・・・・・・・・・・・・・１
１．２　高速バスの利用実態・・・・・・・・・・・・・・・２
１．３　現状と改善のポイント・・・・・・・・・・・・・・５

第２章　四国の高速バスの活性化・・・・・・・・６

２．１　改善のポイントと事例・・・・・・・・・・・・・・６
２．２　高速バスの活性化事例・・・・・・・・・・・・・・７
①鉄道と高速バスの運賃共通化・・・・・・・・・・・・・７
②高速バスと貨物輸送の貨客混載・・・・・・・・・・・・８
③鉄道における会員制度、ポイント制度の導入・・・・・９
④方向別に異なる運賃の導入・・・・・・・・・・・・・・10
⑤高速バスの観光地への乗入れ、施設側のＰＲ・・・・・11
⑥高速バスと空港リムジンバスの乗り継ぎ・・・・・・・12
⑦高速バスの乗り継ぎ拠点の整備・・・・・・・・・・・13
⑧大規模なフリーチケット（９ユーロチケット）の発売・14
⑨気候変動チケット（KlimaTicket）の発売・・・・・・・15


国土交通省

四国運輸局

令和５年３月

# 第１章　四国の高速バスの現状

## １．１　四国内の高速バス

令和 5 年 3 月現在、四国運輸局管内では、1 日当たり最大で 119 路線往復 709 便（運休便除く）が運行され、四国島内だけでなく、京阪神、首都圏、広島、九州方面等まで幅広く運行されています。

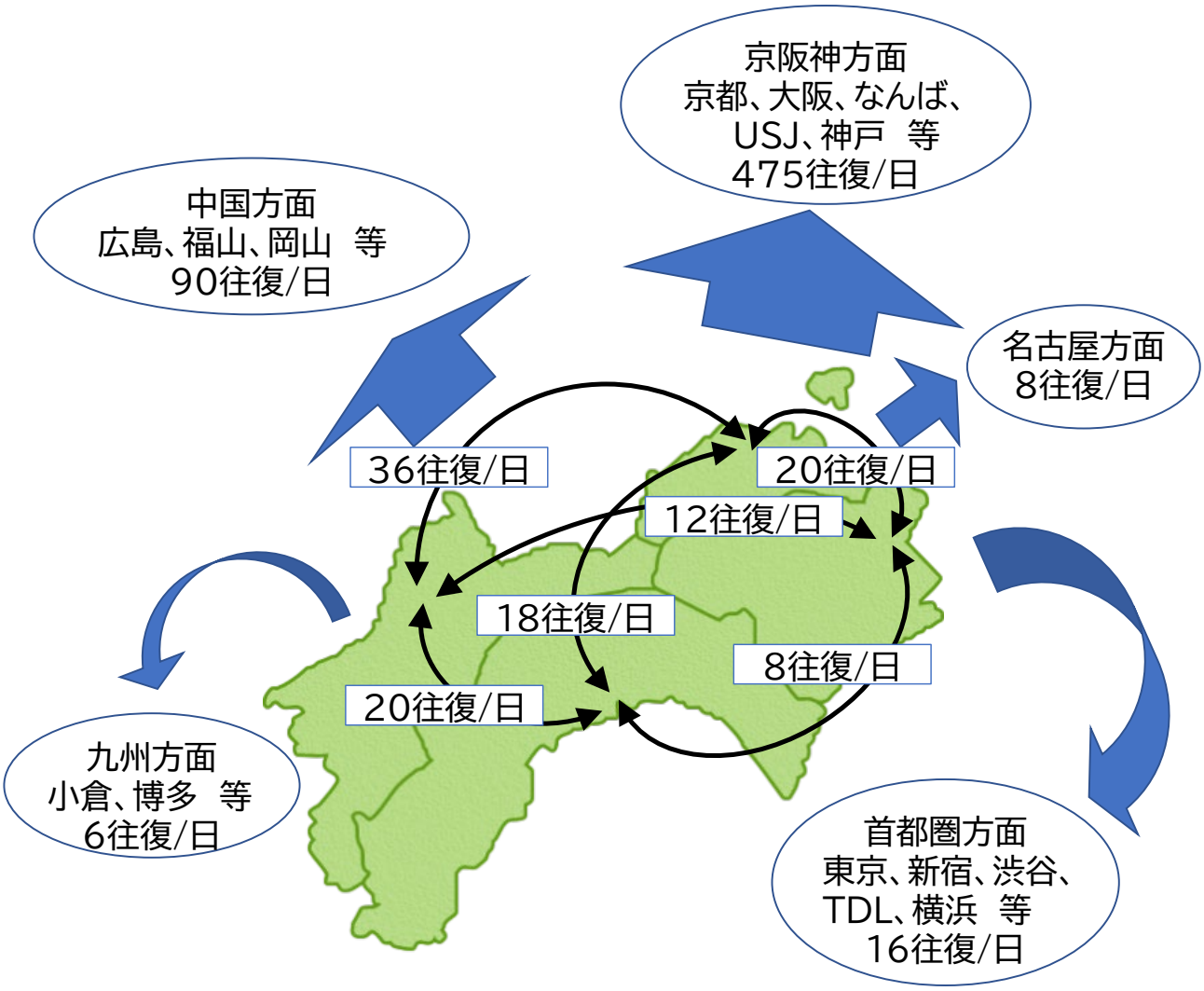



図　四国と各都市の高速バス網イメージ

出典：四国運輸局資料及び各社 HP より作成

## １．２　高速バスの利用実態

### （１）高速バス利用者の減少

【現状】

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ません。

また、事業者へのヒアリングによると、平日のビジネス利用が大幅に減少したというお声や、利用が少ない時間帯において非効率な運行となっているというお声もあります。

四国島内の高速バスの利用推移は、2020 年はコロナ前の水準と比べ 20%程度、2022 年は 40%程度にとどまっています。これは他の交通手段と比べても低い水準です。

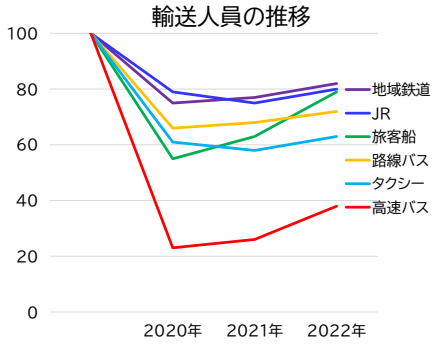



図　四国島内の交通手段別輸送人員の推移

※2017 年～2019 年の平均値を 100 としたときの推移。旅客船及びタクシーは 2019 年を 100 としたときの推移。

出典：四国運輸局

### （２）一定数のリピーターがいる高速バス利用者

【現状】

高速バス利用者は一定数リピーターがいます。

高速バスの利用頻度は、高速バス利用者を対象とした回答では約 4 割が週に 1 度以上は利用されている状況でした。

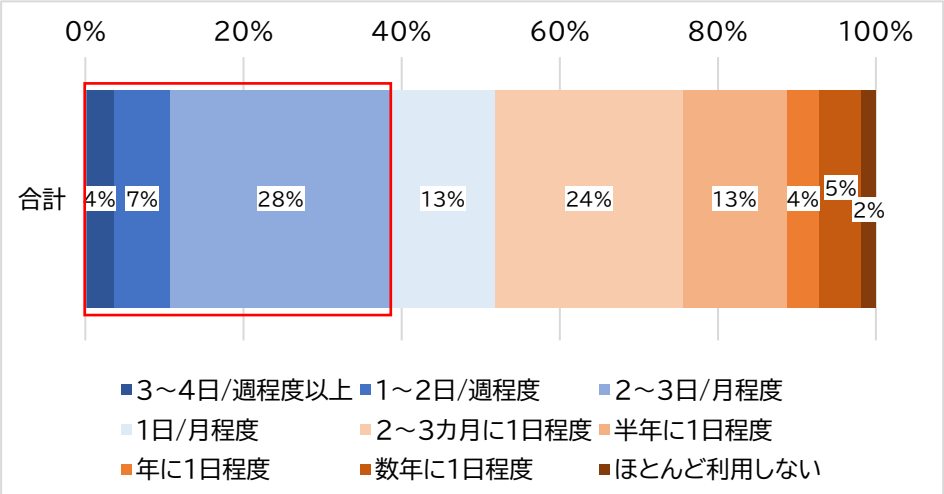



図　高速バスの利用頻度

出典：高速バス利用者調査結果より作成

（3）乗り換え回数が少ないことを重視する高速バス利用者

【現状】

高速バス利用者は、目的地まで乗り換え回数が少なく行けることを重視しています。

また、事業者へのヒアリングによると、交通結節点になり得る停留所は利用が比較的多いというお声や、観光地に乗入れ、乗り継ぎなしで訪問できることを PR することで利用が増えたというお声があります。

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、乗換回数、安全性を重視している傾向でした。

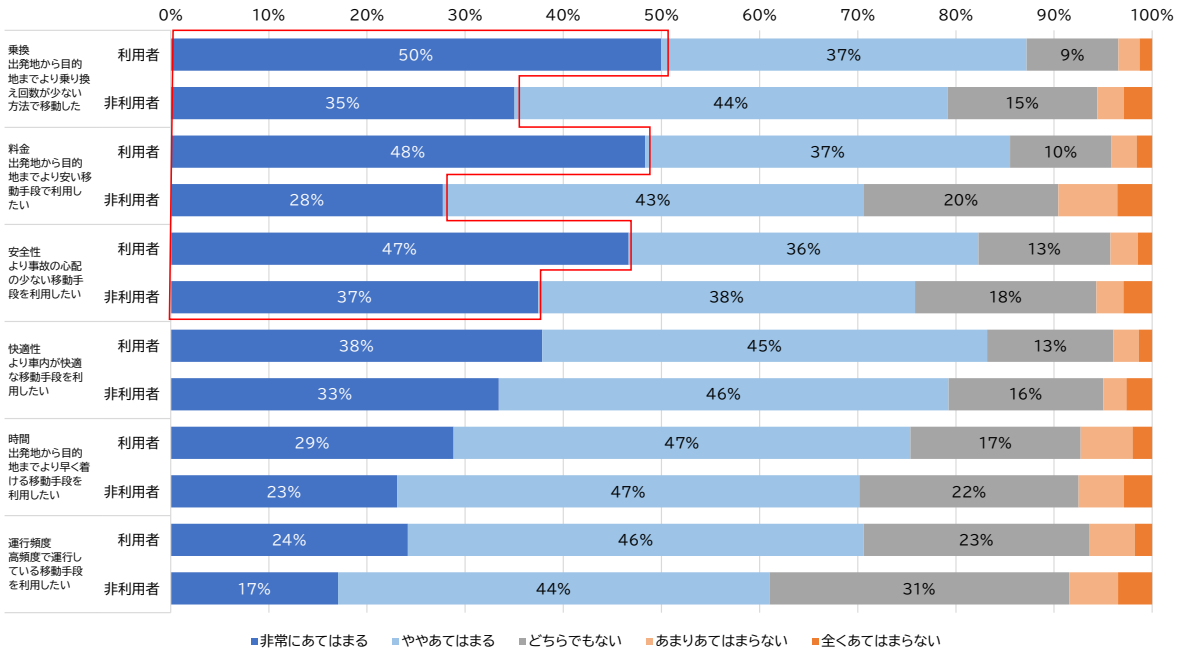



図　普段の移動にあたり重視する項目

出典：WEB モニター調査結果より作成

【参考：方面別の主に利用した移動手段】

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高い一方、大阪方面や神戸方面では高速バスの利用割合が最も高い傾向となりました。

※調査対象 22 区間は、四国 4 県の県庁所在地の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。

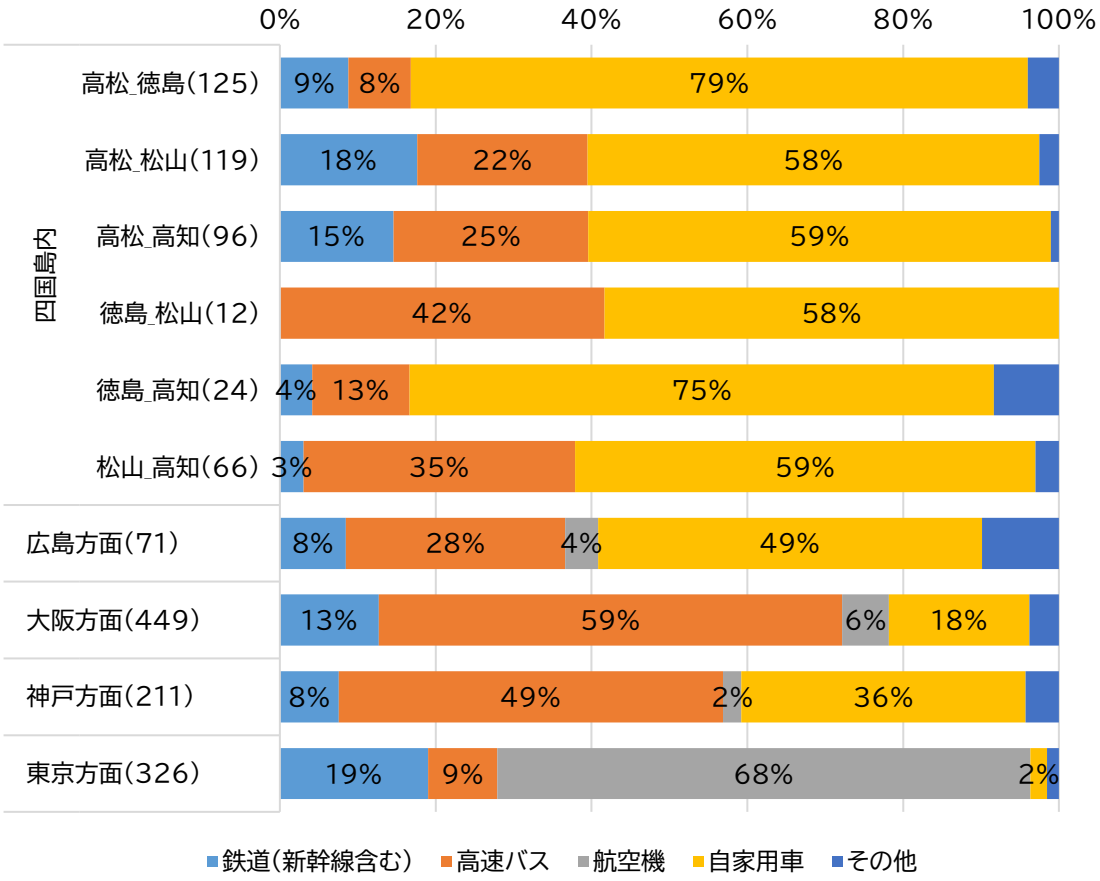



図　方面別の主に利用した移動手段（括弧内はサンプル数）

出典：WEB モニター調査結果より作成

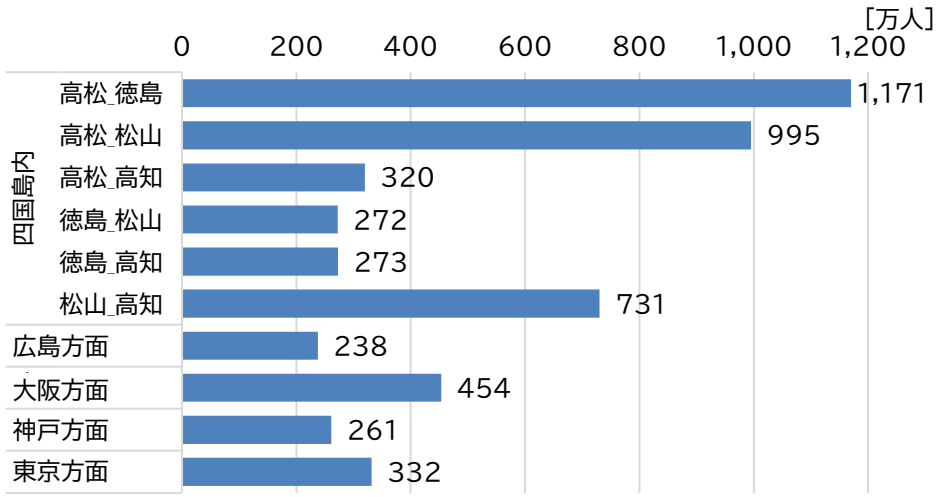



図　地域間移動総量

出典：全国幹線旅客純流動調査（2015 年）より作成

## 1.3　現状と改善のポイント

高速バスの現状に対する改善のポイントは下記の通りです。

表　現状と改善のポイント

| 高速バスの現状 | 改善のポイント |
|---|---|
| ・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。<br>・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、従前ニーズを堅持維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。 |
| ・高速バス利用者は一定数のリピーターがいる。 | ・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。 |
| ・利用が少ない時間帯において非効率な運行となっている。 | ・需要に応じた運賃設定をすることも重要。 |
| ・高速バス利用者は、目的地まで乗り換え回数が少なく行けることを重視している。<br>・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。 |

# 第２章　四国の高速バスの活性化

## ２．１　改善のポイントと事例

改善のポイントを踏まえ、活性化事例を整理しました。

表　改善のポイントと関連する活性化事例

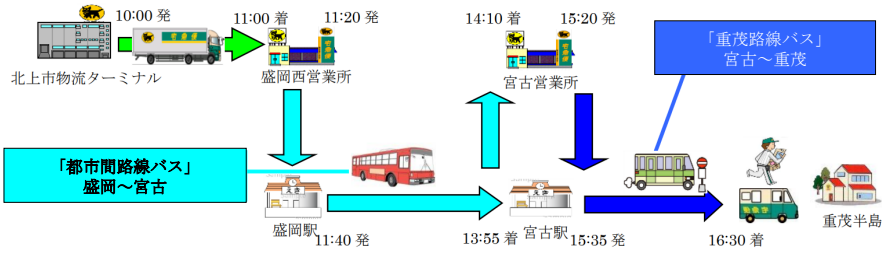
| 改善のポイント | 関連する活性化事例 |
|---|---|
| ・鉄道輸送や貨物輸送等の他モードとも連携を図ることで、新たなニーズの創出や、従前ニーズを堅持していくことが重要。<br>・環境への負荷低減やエネルギー消費量削減という観点から、改めて高速バスをはじめとした公共交通機関の存在意義を認識することも重要。 | ①鉄道と高速バスの運賃共通化<br>（徳島県：JR 四国牟岐線・徳島バス）<br>②高速バスと貨物輸送の貨客混載<br>（岩手県：岩手県北バス・ヤマト運輸）<br>⑧大規模なフリーチケット（9 ユーロチケット）の発売<br>（ドイツ政府）<br>⑨気候変動チケット（KlimaTicket）の発売<br>（オーストリア政府） |
| ・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。 | ③鉄道における会員制度、ポイント制度の導入<br>（JR 東日本（JRE ポイント）） |
| ・需要に応じた運賃設定をすることも重要。 | ④方向別に異なる運賃の導入<br>（茨城県：関東鉄道・JR バス関東） |
| ・交通結節点の機能強化を図ることが重要。 | ⑤高速バスの観光施設への乗入れ、施設側の PR<br>（徳島県：徳島バス・大塚国際美術館）<br>⑥高速バスと空港リムジンバスの乗り継ぎ<br>（神戸市：関西空港バス・徳島バス）<br>⑦高速バスの乗り継ぎ拠点の整備<br>（佐賀県：高速基山バス停） |

## ２.２　高速バスの活性化事例

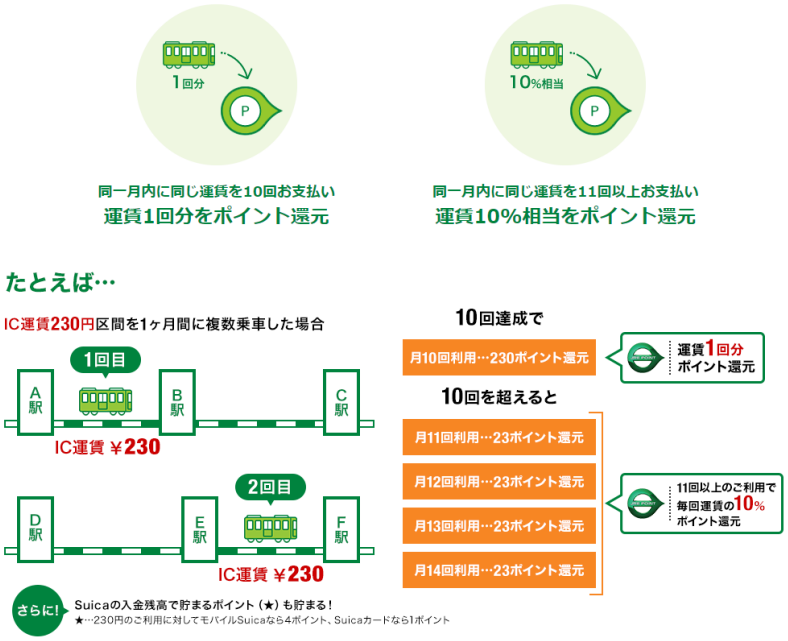
①鉄道と高速バスの運賃共通化

| | |
|---|---|
| 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

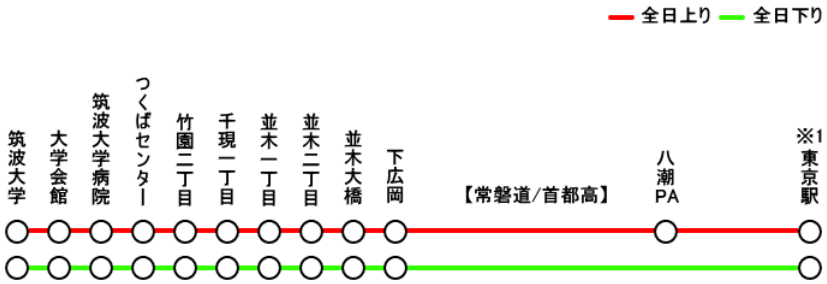
| | |
|---|---|
| 改善のポイント | ・鉄道輸送や貨物輸送等の他モードとの連携。 |
| 実施主体 | 岩手県北バス、ヤマト運輸（岩手県） |
| 事例概要 | ・盛岡－宮古間の都市間バス「106 急行」と宮古－重茂半島間の路線バスで1日1便運行。<br>・車両後方の座席を減らして（45 席→32 席）、荷台スペースを確保した混載用の専用車両で運行。<br> <br>図　専用車両（ヤマト運輸）<br>  <br><br>図　運行のイメージ（ヤマト運輸） |
| 期待される効果 | 【事業者側】<br>・バス路線の生産性向上。<br>・物流の効率化。<br>・$CO_2$ 排出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



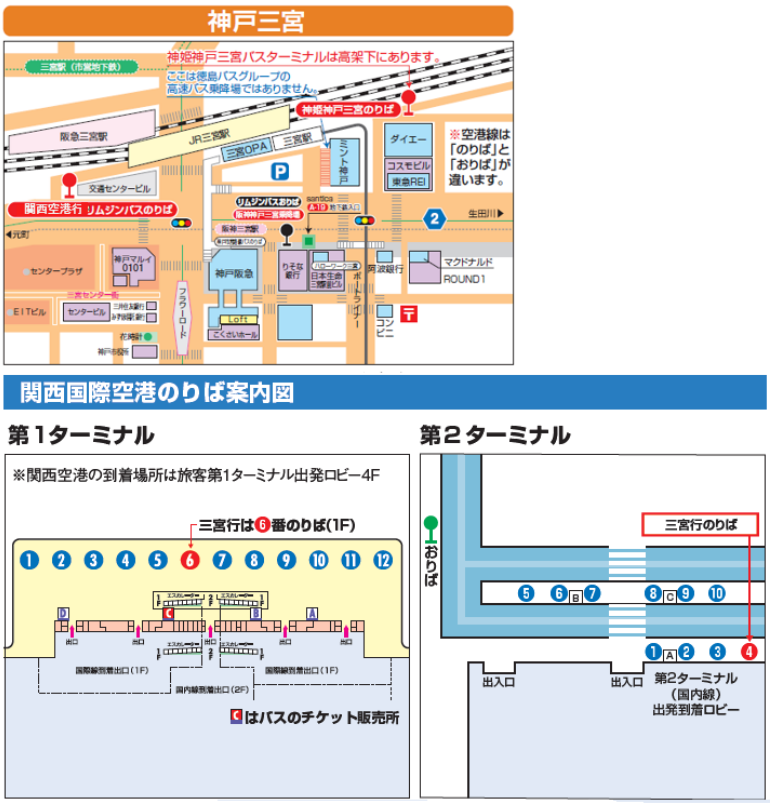

| 区間 | 現金運賃 | ICカード利用運賃 |
|---|---|---|
| 上り（つくば→東京駅） | 1,260円（小人630円） | キャンペーン運賃950円<br>（小人630円） |
| 下り（東京駅→つくば） | | 1,200円（小人630円） |
| ミッドナイトつくば号»詳細 | 2,350円（小人1,180円） | |

図　片道運賃（関東鉄道）

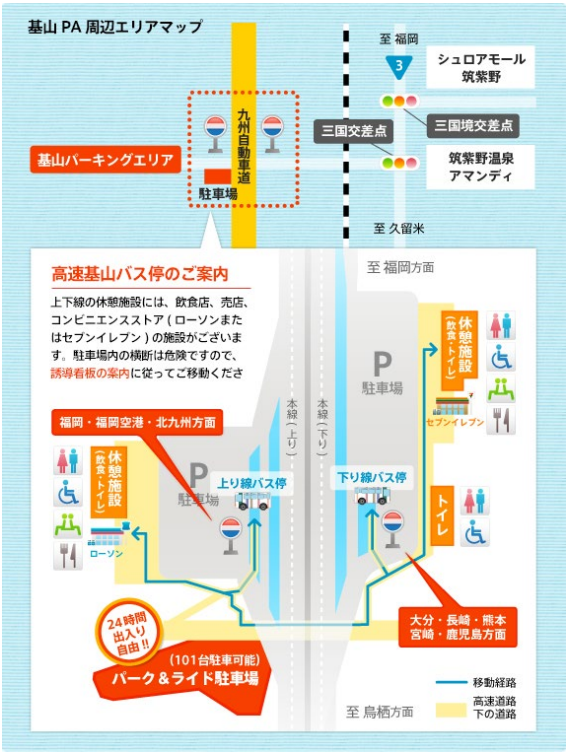
⑤高速バスの観光地への乗入れ、施設側の PR

| | |
|---|---|
| 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><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 |

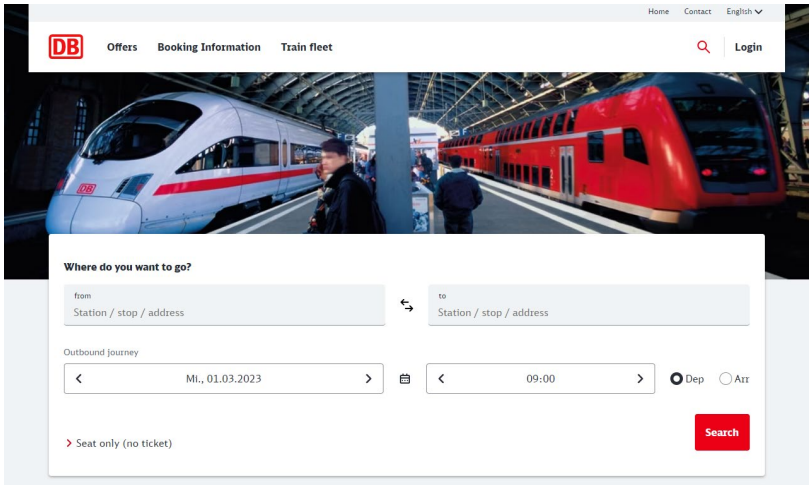
⑥高速バスと空港リムジンバスの乗り継ぎ

| | |
|---|---|
| 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>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/ |

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><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/ |

【参考】

今回、事例集のとりまとめにあたり、高速バスの利用実態の把握のため下記の調査を実施しました。前述の調査結果は下記の集計結果に基づくものです。

●高速バス事業者アンケート調査及びヒアリング調査

四国内の高速バスを運行する事業者（16 社）、及び四国外事業者（4 社）に対して、輸送人員や営業費用等に関するアンケート調査及びヒアリング調査を実施。

●WEB モニター調査

四国及び日本全国に居住する WEB モニターを対象にモニター調査を実施。

事前スクリーニング調査：19,802 票　本調査：1,500 票

※本調査は、スクリーニング調査回答者の内、調査対象 22 区間の利用経験があるサンプルを対象

※本調査は、四国各県 300 サンプル、四国外 300 サンプルの計 1,500 サンプル

【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

●高速バス利用者調査

四国の 8 社 21 路線に乗車した利用者に対して WEB アンケート調査を実施。

回収数：169 票

※窓口もしくはバス車内でアンケート依頼状を配布し調査協力を依頼。