

# 2019年度 高速道路調査会 研究発表会

## 高速バスストップ(BS)の利便性向上を 目的にした利用実態調査とその分析



公益財団法人高速道路調査会  
研究第二部 松下 剛

# 本日の説明内容

1. 調査研究の背景/目的・フロー・体制
2. ベストプラクティス調査結果
3. ヒアリング結果等
  - ①高速バス事業者
  - ②BS利用者
  - ③訪日外国人の観光実態
  - ④訪日外国人流動データの分析
4. まとめ

# 本日の説明内容

## 1. 調査研究の背景/目的・フロー・体制

## 2. ベストプラクティス調査結果

## 3. ヒアリング結果等

①高速バス事業者

②BS利用者

③訪日外国人の観光実態

④訪日外国人流動データの分析

## 4. まとめ

高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会  
調査研究の背景 その1

---

《モーダルコネクト検討会提言(H29.3)座長:根本敏則一橋大大学院教授》

- 停車利用されている高速BS:55%(H28.1現在 436箇所/798箇所)
- ストック効果を高める利用重視の道路施策を進める上で、バスの利便性を高める取組を加速
- ITSとPPPをフル活用、多様な交通モード間の接続を強化
- 地域バス停(高速BSほか)のリノベーションの推進  
民間広告収入等の活用による設備整備、維持管理  
バス待合所として直近コンビニ店内活用など
- 情報提供による交通モード間の乗り継ぎ

## 調査研究の背景 その2

---

《**高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組  
基本方針(H29.12):国土交通省**》

➤ 施策の具体的な提案の一つに

「**高速バスの利便性向上**」

**高速バス停の配置見直し**など機能向上

**インターチェンジ周辺での乗継ぎ拠点の整備**

《**「高速道路における安全・安心基本計画」** (R1.9/10):国土交通省》

➤ **ETC2.0等活用全国的高速バスロケシステム構築を推進**

➤ **SAPA活用高速バス間、鉄道網との乗換拠点「ハイウェイバスタ」整備推進**

➤ **リニア中央新幹線中間駅における高速道路ネットワークとの連携** など

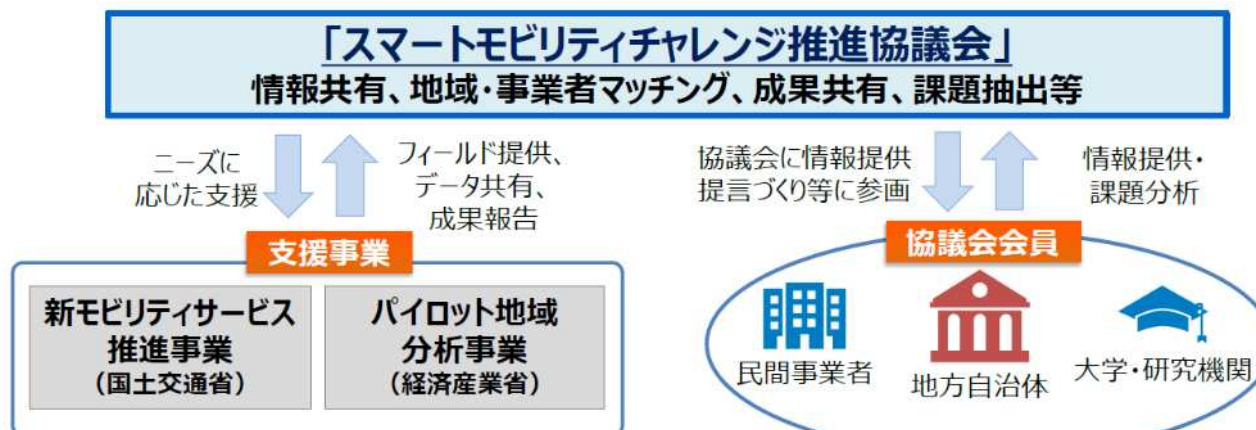
## 調査研究の背景 その3

### 《都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ (H31.3):国土交通省》

- 「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指し、「日本版 MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要
- 乗り換え抵抗の低減等シームレス化に必要な交通結節点の改等も含め、地域毎に異なる交通課題に対応するため、新たなモビリティサービスへの取組が必要

### 《「スマートモビリティチャレンジ」国交省/経産省 R1.4～》

- 移動課題の解決及び地域活性化に挑戦する地域や企業を応援



高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会  
調査研究の背景 その4

---

《官民 ITS 構想・ロードマップ 2019 R1.6.7:

高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議》

➤ 自動運転システムの市場化・サービス実現期待時期

高速道路でのバスの自動運転:2022年以降

➤ MaaS(Mobility as a Service)等の新たなモビリティサービスの取組

・タクシー配車、デマンド型乗合バス等AI、IoTを活用した

新たなモビリティサービス展開は活発化しつつある。

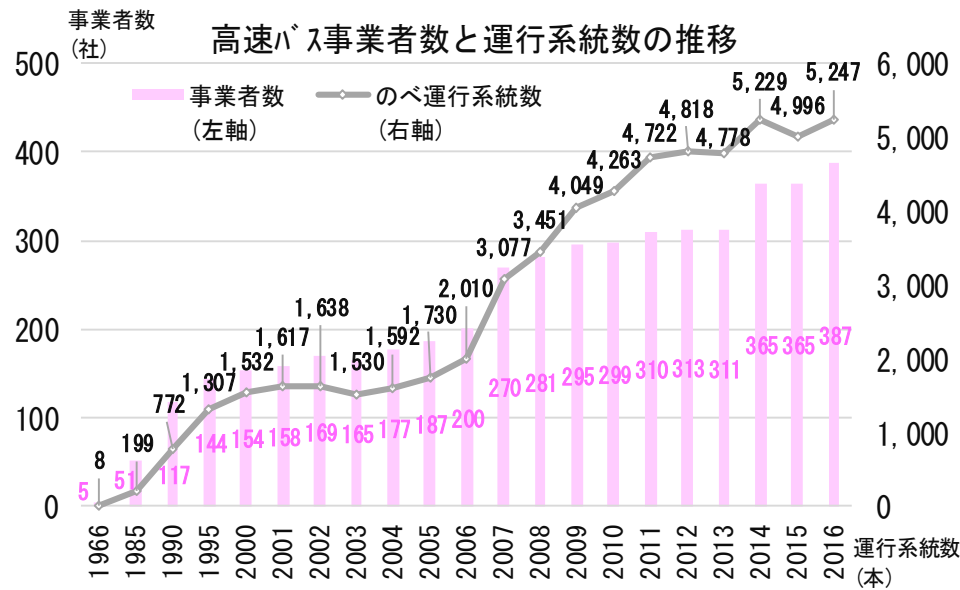
・利用者の利便性の向上、地方都市での交通課題の解消、

高齢者等の移動弱者問題の解決、地域の活性化等、

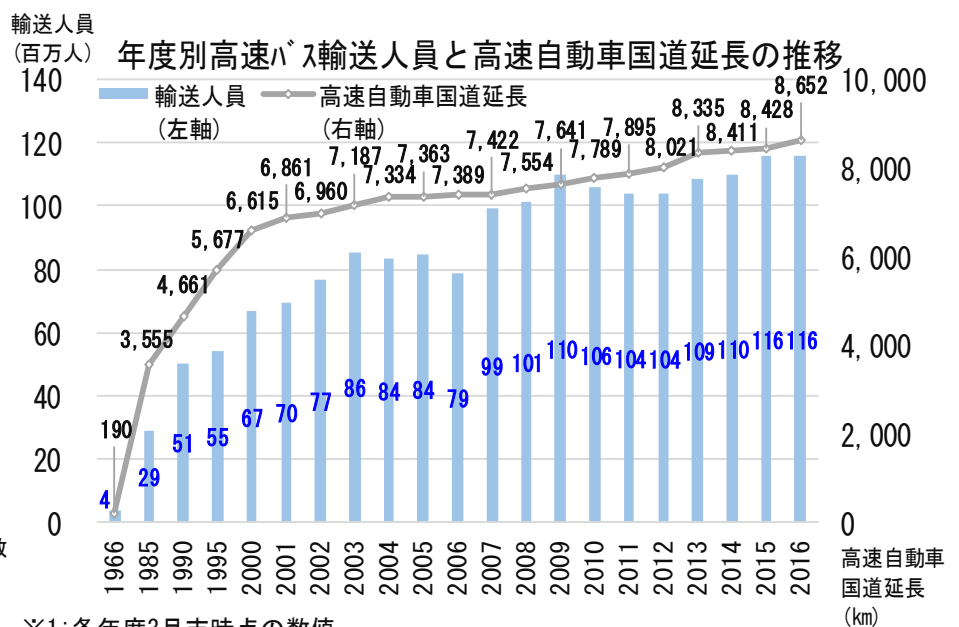
大きなポテンシャルを有する。

# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 調査研究の目的

- 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加  
「バスタ新宿」等のターミナルは注目されているが、高速BSは？  
→ 高速BSに関する課題や発展の可能性を明確化  
    **利便性向上が期待できる施策を整理**  
→ 短期・中長期的なBSの活用策を検討



- ※1: 各年度3月末時点の数値 (1966, 1985年度は6月1日時点の数値)
- ※2: 2006年度までは当該系統距離の半分以上を高速自動車国道・都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスを高速バスとした。2008年度からは1系統距離が50km以上のものを高速バスとした。(2007年度の数値は一部補正)
- ※3: 運行系統数は各事業者の運行系統数の合計で、共同運行事業者については重複計上されている。

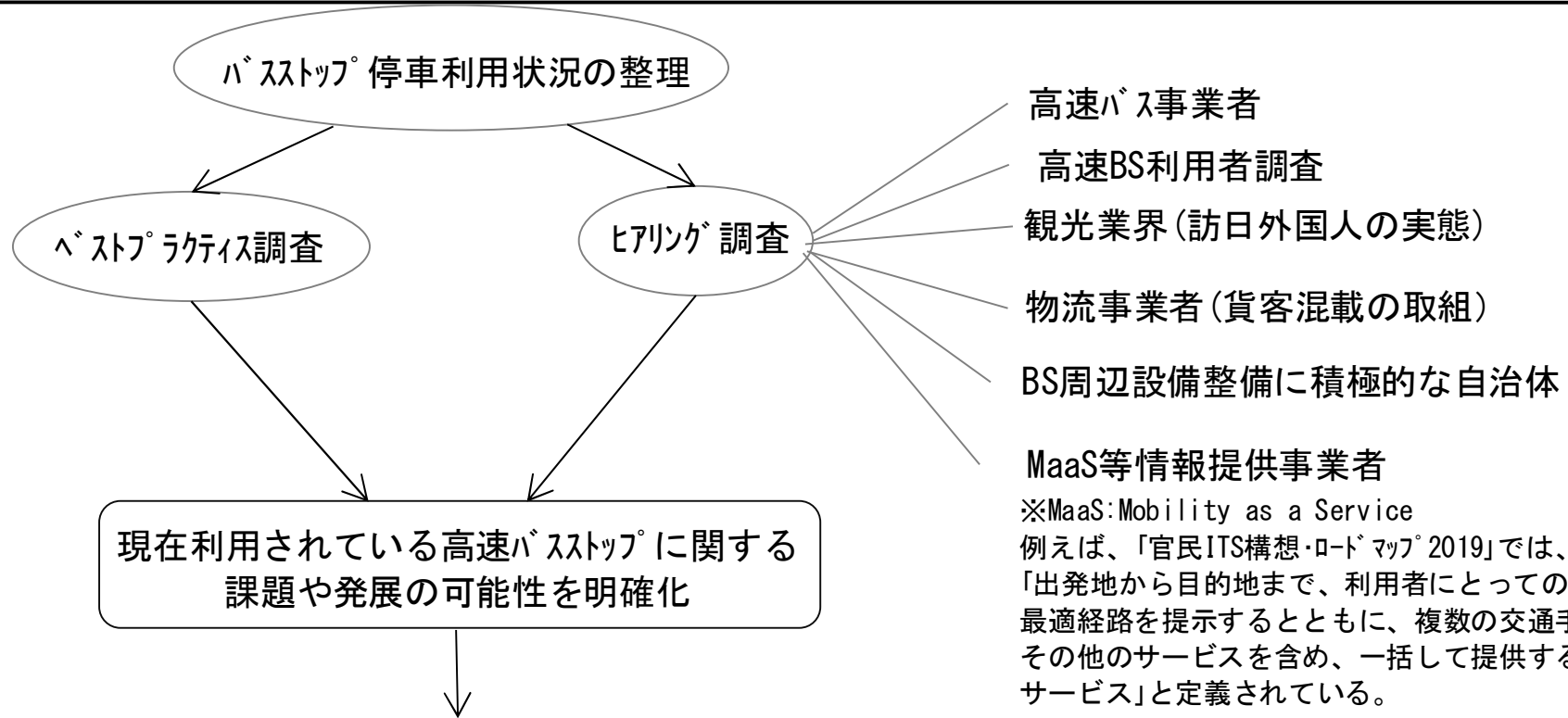


- ※1: 各年度3月末時点の数値
- ※2: 2006年度までは当該系統距離の半分以上を高速自動車国道・都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスを高速バスとした。2008年度からは1系統距離が50km以上のものを高速バスとした。(2007年度の数値は一部補正)



# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会

## 調査研究のフロー



高速バス事業者

高速BS利用者調査

観光業界(訪日外国人の実態)

物流事業者(貨客混載の取組)

BS周辺設備整備に積極的な自治体

MaaS等情報提供事業者

※MaaS: Mobility as a Service

例えば、「官民ITS構想・ロードマップ2019」では、「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス」と定義されている。

### 委員会の体制

(学識経験者委員) H29.10~

	氏名(敬称略)	所属機関および役職名
委員長	田中 伸治	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究 院 准教授
委員	板谷 和也	流通経済大学経済学部 大学院経済学研究科 教授
委員	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト

# 本日の説明内容

1. 調査研究の背景/目的・フロー・体制

2. **ベストプラクティス調査結果**

3. ヒアリング結果等

①高速バス事業者

②BS利用者

③訪日外国人の観光実態

④訪日外国人流動データの分析

4. まとめ

## ベストプラクティス調査結果 利便性向上に向けた取組

---

- ① 貨客混載による高速バスを利用した農産物輸送(拠点間輸送)
- ② 高速バスとカーシェアリングとの連携
- ③ ETC2.0バスロケを活用したバス乗継ぎ実験
- ④ 「スマートバス停」の導入
- ⑤ 障がい者支援団体との連携による高速BSの清掃  
(障がい者の就労機会拡大)
- ⑥ 大規模災害時の高速BSの活用(2004年新潟県中越地震での対応)  
臨時高速BS設置し、通勤通学輸送を確保

## ①貨客混載による高速バスを利用した農産物輸送事例

---

- 常陸太田市/茨城交通(株):H28. 9～  
道の駅ひたちおおた→中野区商店へ農産物輸送
- 京王電鉄(株)/高山市/駒ヶ根市:H29. 9、H30. 6～  
飛騨高山線、伊那飯田線で野菜等の農産物を輸送し  
東京都内店舗で販売

[https://www.keio.co.jp/news/update/news\\_release/news\\_release2017/nr170908\\_bus.pdf](https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_release2017/nr170908_bus.pdf)

[https://www.keio.co.jp/news/update/news\\_release/news\\_release2018/nr180621\\_kakyakukonsai.pdf](https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_release2018/nr180621_kakyakukonsai.pdf)

- JA全中/農林中央金庫/三菱地所/エコツェリア協会:H30. 8/2～  
希少野菜、伝統野菜、朝採れ野菜等を丸の内エリア向け定期搬送  
[https://www.mec.co.jp/j/news/archives/mec180727\\_kakyakukonsai.pdf](https://www.mec.co.jp/j/news/archives/mec180727_kakyakukonsai.pdf)

- 氷見水産加工業協同組合/加越能バス(株)等:H30. 11/17～  
朝どれ鮮魚等氷見産食材を氷見→名古屋線で輸送  
名古屋市千種区内商業施設で夕方に販売

<https://www.city.himi.toyama.jp/material/files/group/2/46915841.pdf>

## ②高速バスとカーシェアリングとの連携

---

- **カーシェア車両、登録者数は増加傾向** (H31. 3(公財)交通エコロジー・モビリティ財団調査)  
車両台数: 約35千台 (対前年度比19. 8%増)  
会員数: 1, 626, 618人 (同23. 2%増)

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団 R1. 6/3リリース

[http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare\\_graph2019.3.html](http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2019.3.html)

- **高速BS駐車場にカーシェア導入する事例も**  
(R1. 10～館山道富津浅間山(せんげんやま)BS)

タイムズ24(株) R1. 8/22リリース

<http://www.times24.co.jp/news/2019/08/20190822-1.html>

### ③ETC2.0バスロケを活用したバス乗継ぎ実験(関越道高坂SA)

- H31.2/21～3/20:長野→新宿便から前橋→成田空港便へ乗り継ぎ
- ETC2.0バスロケシステム構築、高坂SA内サインージ及び専用アプリで接近情報提供
- 乗継時間:24分(1便)、約50分～1時間10分(3便)、1時間20分～40分(3便)



長野インター前	乗	449	549	649	719	819	919	1019
上信越道屋代	乗	455	555	655	725	825	925	1025
千曲川さかき	乗	504	604	704	734	834	934	1034
高坂SA(乗継ぎ)	降	720	820	920	950	1100	1150	1250
	乗	819	944	1104	1239	1409		
成田空港第2ターミナル	降	1004	1129	1249	1424	1554		

## ④「スマートバス停」の導入(一般道)

---

- バス待ち時に飲料購入可能な自販機一体型の「スマートバス停」を日本で初めて開発

デジタルサイネージを設置し、時刻表や掲示物の貼替作業が不要

西鉄バス北九州(株)、西鉄エム・テック(株)、安川情報システム(株)、(株)伊藤園リリース(H31.2.1)

<https://www.ye-digital.com/jp/news/detail.php?id=29&year=2019>

## ⑤障がい者支援団体との連携による高速BSの清掃

### ONEXCO東日本新潟支社長岡管理事務所

BSの清掃作業(待合室、階段、プラットフォーム)を社会福祉法人や障がい者支援団体と連携して実施(当初9BS→15BSへ拡大)  
障がい者の就労機会拡大による地域活性化に貢献



NEWS RELEASE

令和元年9月4日

東日本高速道路株式会社  
新潟支社長岡管理事務所

NEXCO東日本と障がい者支援団体が連携した  
高速道路バスストップ清掃作業の拡がり  
～新潟県内「高福連携」を拡げます～



NEXCO東日本長岡管理事務所(新潟県長岡市)は、社会福祉法人 中越福祉会 みのわの里と連携して、バスストップの清掃活動を9箇所で行っていますが、令和元年9月10日(火)から特定非営利活動法人 ワークステージ、特定非営利活動法人 ゆめ福祉会とも連携して、新たに E8 北陸自動車道のバスストップ6箇所(下表)の清掃作業を共同で行います。

当社グループは高速道路事業を活かしたCSR活動として地域社会の活性化を進めています。

今回の取組みは、NEXCO東日本が進めている「高福連携」の一環として実施するもので、高速道路を地域活性化の資源ととらえ、障がい者の就労機会を拡大することで、地域活性化に貢献することを目的としています。

	施設名	所在地	備考
1	西山バスストップ	柏崎市西山町坂田	9月10日(火)清掃実施場所
2	曾地バスストップ(下り)	柏崎市大字曾地	
3	曾地バスストップ(上り)	柏崎市大字曾地	
4	柏崎バスストップ	柏崎市大字両田尻	9月10日(火)清掃実施場所
5	上方バスストップ(下り)	柏崎市大字上方	
6	上方バスストップ(上り)	柏崎市大字上方	

【これまでの取組みの様子】



※「高福連携」とは

NEXCO東日本では、「高速道路」と「福祉」が連携した取組みを「高福連携」と呼んでいます。

高速道路事業を通じて社会課題等に取り組むCSR活動であり、SDGsの目標10「人や国の不平等をなくそう」への貢献に繋がる活動です。

※SDGsとは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標。





## ⑥大規模災害時の高速バスストップ等の活用

《2004年10月23日新潟県中越地震での対応 その1》

新幹線代行輸送バスの運行と臨時高速バスストップの設置

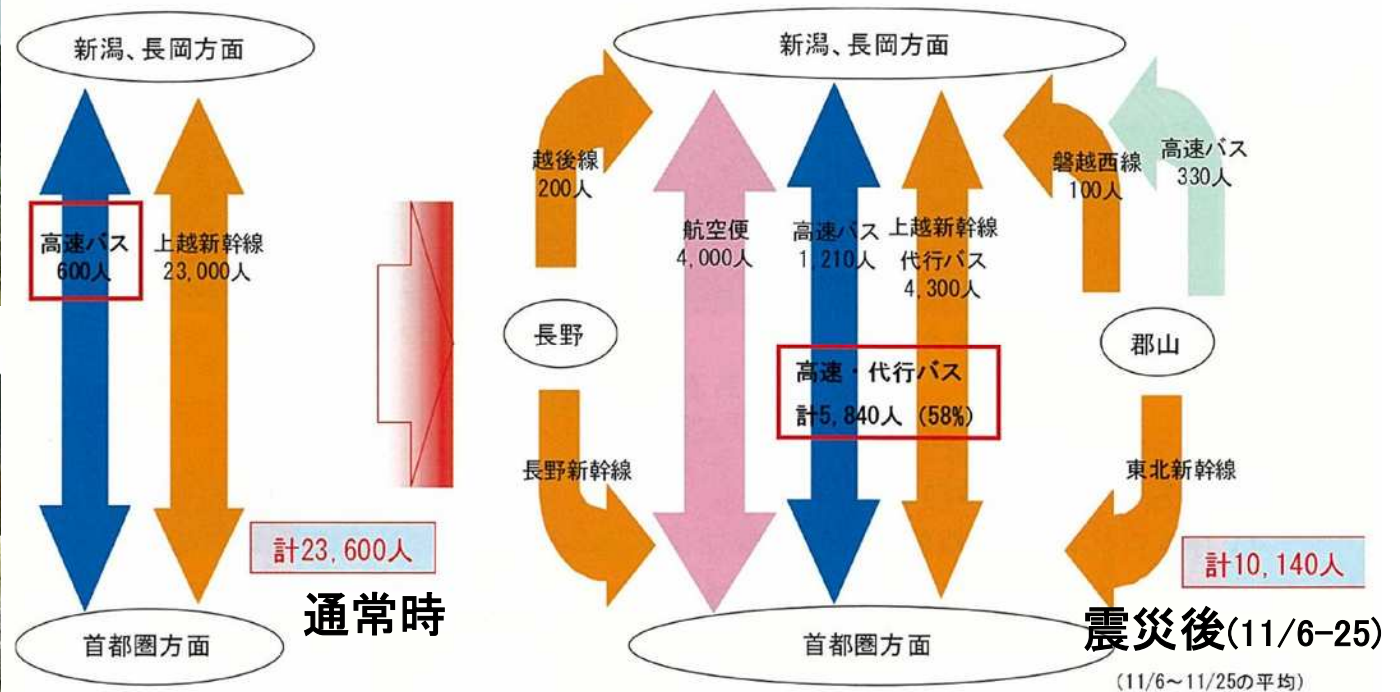
- 上越新幹線、上越線復旧までの間、往復約70便/日運行
- 関越道通行止中(小出⇄長岡)も「緊急車両に準ずる規制除外車両」として走行許可  
(関係機関及びJRからの要請を受け安全走行に関する確認書締結)
- 首都圏⇄新潟間の人流(11/6~25日平均)  
迂回経路/航空機含む全人流10,140人/日のうち、高速バス利用は5,840人/日(58%)



新幹線代行バス



高速バス



首都圏⇄新潟間人流の変化

## ⑥大規模災害時の高速バスストップ等の活用

《2004年10月23日新潟県中越地震での対応 その2》

- 上越新幹線浦佐駅に近い関越道大和PAに通勤通学客の移動手段確保として、臨時バス停留所を設置(11/5) 約300名/日が利用



大和PA臨時BS案内看板



大和PA臨時BS利用状況

# 本日の説明内容

1. 調査研究の背景/目的・フロー・体制

2. ベストプラクティス調査結果

3. ヒアリング結果等

①高速バス事業者

②BS利用者

③訪日外国人の観光実態

④訪日外国人流動データの分析

4. まとめ

## ヒアリング調査の実施方針

### 【ヒアリングの目的】

高速BSの利用実態を把握し、異業種も含めた協働の可能性を探り、更なる高速BSの利用価値向上策を検討するため、6つの観点でヒアリング。

### 【具体的調査内容】

#### (1) 高速バス事業者の観点

H30年度実施

(視点) 高速バス事業の状況、高速BS利用状況(インバウンド含め)  
利用停止BSの背景、バスケーションシステム利用状況、情報提供状況  
自治体/民間事業者との連携事例 など

#### (2) 高速バス利用者の観点

H30年度実施

(視点) 利用状況、バスタイヤ入手状況、遅延経験、リアルタイム情報入手状況  
他交通機関との連続利用 など  
(対象) ケーススタディBSから利用特性に区分し、代表的な5箇所  
(実施時期、方法) H30.11~12(平, 土休) 乗車BSで調査員が聞き取り

#### (3) 訪日外国人の高速バス利用の観点

H30年度実施

(視点) 旅行業界等で把握している訪日外国人の高速バスを利用した観光実態

# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 ヒアリング調査の実施方針

---

## (4) 物流事業者の観点 (R元年度実施予定)

- (視点) バスストップを拠点とした利活用の可能性
- (対象) 貨客混載輸送で実績のある事業者

## (5) 地域行政の観点 (R元年度実施予定)

- (視点) 高速BS周辺施設整備等利便性向上に向けた取組み事例及び課題の把握
- (対象) 利便性向上に積極的に努めている自治体など

## (6) 情報提供サイトの観点 (MaaSの推進) (R元年度実施予定)

- (視点) 鉄道等他モードとの連続利用を意識したリアルタイム情報提供種々のシェアリングサービス、グリーンスローモビリティ、自動運転との連携による高速BSからの二次交通アクセスの改善の可能性、BSへの無料Wi-Fi整備による訪日客安全対策の可能性など

## ①高速バス事業者ヒアリング

- 関東、中部、近畿、九州地方の合計7事業者にヒアリング
- ヒアリング時期：H31.1～2

### 【主なヒアリング項目】

- ①高速バスの路線計画（新規路線の計画）
- ②利用停止したBSや休止した路線、背景
- ③高速BSや主な路線の利用状況
- ④訪日外国人の利用状況と対応状況
- ⑤バスロケーションシステム導入状況とリアルタイム情報提供
- ⑥BS内設備/BS周辺設備の整備
- ⑦異業種と協働による利便性向上策の可能性  
(デジタルサイン、貨客混載、二次交通アクセス、宅配BOX等)
- ⑧予約、決済システムの統合化
- ⑨高速BSにおける課題

# バス事業者ヒアリング結果(バス利用者の視点 1/2)

	ヒアリング 結果
BS利用の傾向	都市部、P&BR駐車場有、鉄道との乗継利用が見込めるBSは利用が多い傾向 (鉄道駅とのアクセス良好: 日野、京都深草、長岡京、舞子、大板井等)
訪日外国人対応	SNSで有名観光地へ向かう傾向で地方来訪者も増加傾向 中央道、東海北陸道、大分道等は訪日客の利用が多い 多言語化対応を進めている(販売システム、路線案内、車内放送やモニタ等)
リアルタイム情報提供	一部BSにおいてリアルタイム運行情報板を設置 事故等通行止や大幅遅延等の対応: 予約センターや営業所等から予約者へ電話連絡するケースも有
BS内設備/周辺設備	地方部等で自治体がP&BR駐車場やトイレ等整備する事例有 一部BSでバス事業者が上屋等を整備する事例も有 一般道でのBSへの案内が不足 人気のない所に設置されたBSが多く、特に夜間通路が暗く防犯面での課題が多い

## バス事業者ヒアリング結果(バス利用者の観点 2/2)

	ヒアリング結果
予約システム	事業者単位でシステム構築されているケースが多く、一元化されていない
異業種との協働による 利便性向上の可能性	デジタルサイン： 交通結節点機能があり、かつ利用が多い箇所で可能かも？  BSでの貨客混載： 出荷・荷受者のマッチング、積込・荷卸者の分担、乗客を待たせる懸念等の課題をクリアする必要あり  二次交通アクセス改善：MaaS事業者等パートナー次第  コンビニ等との協働による待合環境改善： コンビニ自体が成立している必要あり、利用者が多いBSが優先される  宅配BOX：P&BR駐車場有かつ多頻度利用が多いBS限定か？



# 参考:コンビニ-イトインコーナ-活用バス待合せコーナ-(一般道)



バス停案内



バス時刻表



店内でのバス停案内



店舗側壁でのバス停案内



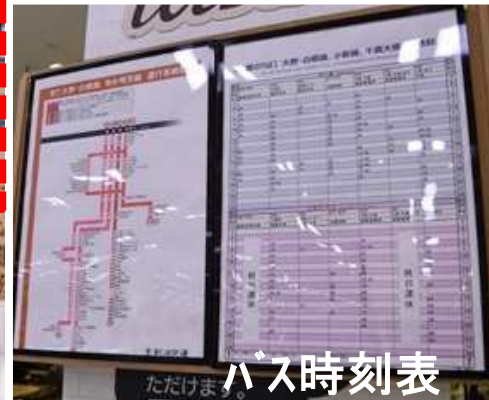
店舗裏手にバス停



(全てEHRF撮影)

# 参考:ショッピングセンター内を活用したバス待合せコーナー-(一般道)

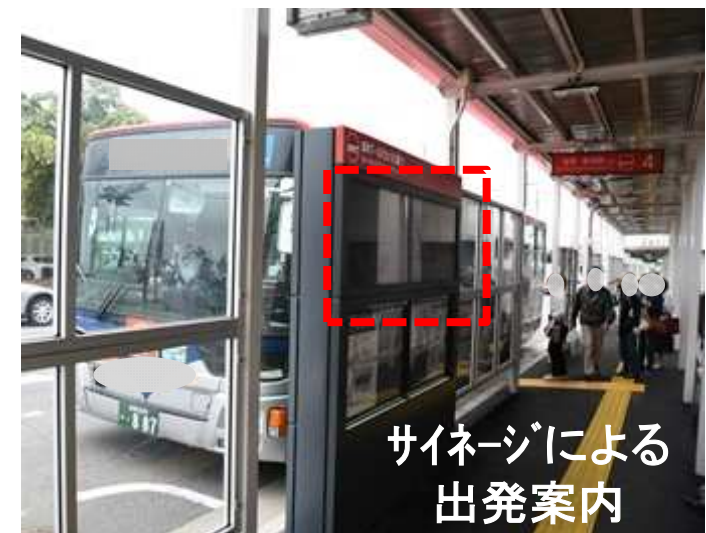
(全てEHRF撮影)



新幹線 案内情報

接続する新幹線を案内

列車名	発車時刻 Departure Time	到着時刻 Arrival Time	乗り場 Track	備考 備考	新幹線	
					発車時刻 Departure Time	行き先 Destination
ライン	11:25	11:54	4		12:35	東京行き (上野20分)
ライン	11:35	12:05	4		13:19	東京行き (上野20分)
ライン	11:42	12:08	4	特急	13:43	東京行き (上野20分)
ライン	11:45	12:15	4		14:13	東京行き (上野20分)
ライン	11:55	12:25	4		14:19	東京行き (上野20分)
ライン	12:05	12:35	4		15:09	東京行き (上野20分)
ライン	12:12	12:38	4	特急	15:37	東京行き (上野20分)
ライン	12:15	12:45	4		16:09	東京行き (上野20分)



# バス事業者ヒアリング結果(バス事業者の視点 1/2)

	ヒアリング結果
路線計画	新規路線開設は少ない こまめにBSへ停車することで地元やビジネス需要を吸収 P&BR駐車場の有無はBS停車計画上重要
利用停止BS	深刻な運転手不足、価格破壊(旧高速ツアーバスやLCC台頭)、整備新幹線開通による速達化の影響で夜行便や長距離便を縮小・撤退し昼行近距離便へシフトする傾向 道路事情(渋滞)の影響で廃止したBS有(他道路への迂回目的) 夜間防犯上の観点で廃止したケースも有

## バス事業者ヒアリング結果(バス事業者の視点 2/2)

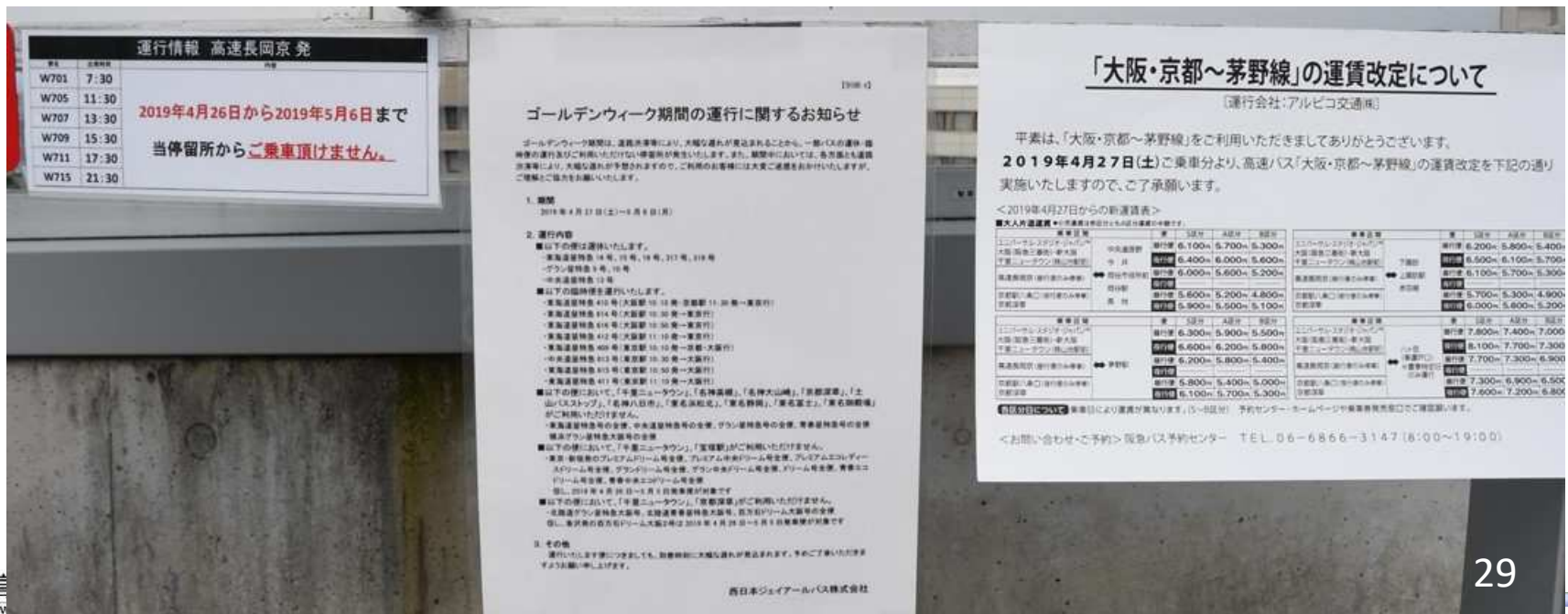
	ヒアリング結果
バスロケーションシステム	<p>運行管理用のバスロケーションシステムは全事業者導入済</p> <p>利用者向けサイトは未導入の事業者も有(共同運行会社とのシステム統一化が必要、コスト面等)</p> <p>ETC2.0バスロケ等ポータル的なバスロケに期待する声がある一方、車両とバスゲートの紐づけ処理のための業務増が懸念</p>
予約システム	<p>利用者の利便性の観点からは一元化が望ましいが、コスト負担、各社の販売戦略、維持運営方法等簡単ではない</p>
BSの課題	<p>鉄道との結節点機能を持つBSやP&amp;BR駐車場があるとポテンシャルが向上</p> <p>BSの清掃、時刻表等貼替時にBSレーンにバス事業者の車両が停車できず、幅員の狭い側道を利用せざるを得ない</p> <p>BS内設備の追加導入時の占用手続きに時間がかかる</p>

# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 参考:BSでの臨時掲示物の貼替

- ▶ 時刻表、臨時掲示物(繁忙期通過等運行情報)の貼付け、撤去作業のための労務負担  
「スマートバス停」等のデジタルサイネージの活用は有望か？



京都縦貫道長岡京BSにおける交通混雑期の案内掲示  
(R1.5.6EHRF撮影)



## ②高速BSにおける高速バス利用者ヒアリング結果

➤ 5箇所ヒアリング実施 (H30. 11~12)、合計204名 (日本人) から回答を得た  
P&BR駐車場有3箇所 (舞子除く)、鉄道とのアクセス良好2箇所

道路名	BS名 型式	他モードとの接続	ヒアリング日	平休	ヒアリング人数 (日本人)	ヒアリング人数 (外国人)
北陸道	巻潟東BS IC併設型	P&BR駐車場有	H30. 11. 19	平日	15	0
山陽道	熊毛BS IC併設型	P&BR駐車場有	H30. 12. 18	平日	35	0
東名高速	御殿場BS IC併設型	P&BR駐車場有	H30. 11. 26	平日	40	5
			H30. 11. 25	休日	43	2
中央道	日野BS 本線単独型	モ/レール駅への アクセス良好	H30. 12. 2	休日	29	0
神戸淡路 鳴門道	舞子BS 本線単独型	P&BR駐車場有 JR・私鉄駅への アクセス良好	H30. 12. 9	休日	42	0
合計					204	7

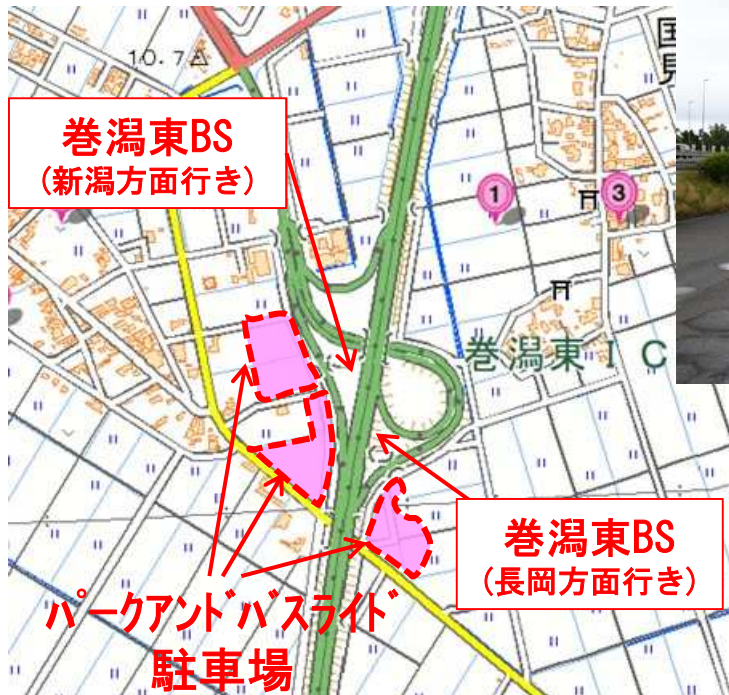
### 【主なヒアリング項目】

- ①高速バス利用目的
- ②高速バス利用頻度
- ③高速BSへの到着時間
- ④遅延経験の有無
- ⑤バスダイヤの入手手段
- ⑥リアルタイム道路交通情報サイトの入手状況
- ⑦宅配BOXの利用意向 等

※外国人は7票しか収集できず、分析対象としていない

# 調査箇所の概要 北陸道巻潟東BS IC併設(c)型

- BSから100m内に3箇所のP&BR駐車場整備、一般道側路線バス停あり
- 待合室のみの全国普及タイプ、側道とは階段(屋根付)で連結

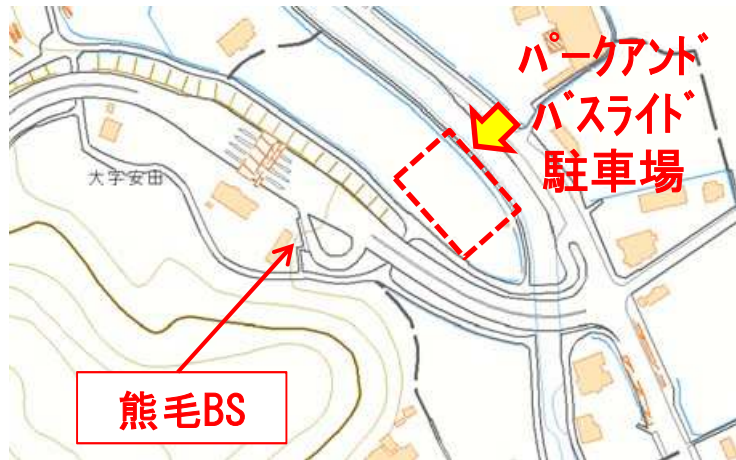


国土地理院「地図・空中写真閲覧サービス」を基にEHRF加工



# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 調査箇所の概要 山陽道熊毛BS IC併設(b)型

- BSから140mにP&BR駐車場整備
- 待合室のみの全国普及タイプ



国土地理院「地図・空中写真閲覧サービス」を基に  
EHRF加工



(全てEHRF撮影) 32



# 調査箇所の概要 東名高速御殿場BS IC併設(a)型

- BSから170mにP&BR駐車場整備(小田急)、タクシー乗り場あり
- 待合室内に自販機、別棟に男女別トイレあり



(全てEHRF撮影)

# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 調査箇所の概要 中央道日野BS 単独1種

- BSから500mに多摩モルール甲州街道駅、400mにコンビニあり
- 待合スペースをほぼ網羅する大型屋根あり、トイレ無し、自販機無し



(全てEHRF撮影)



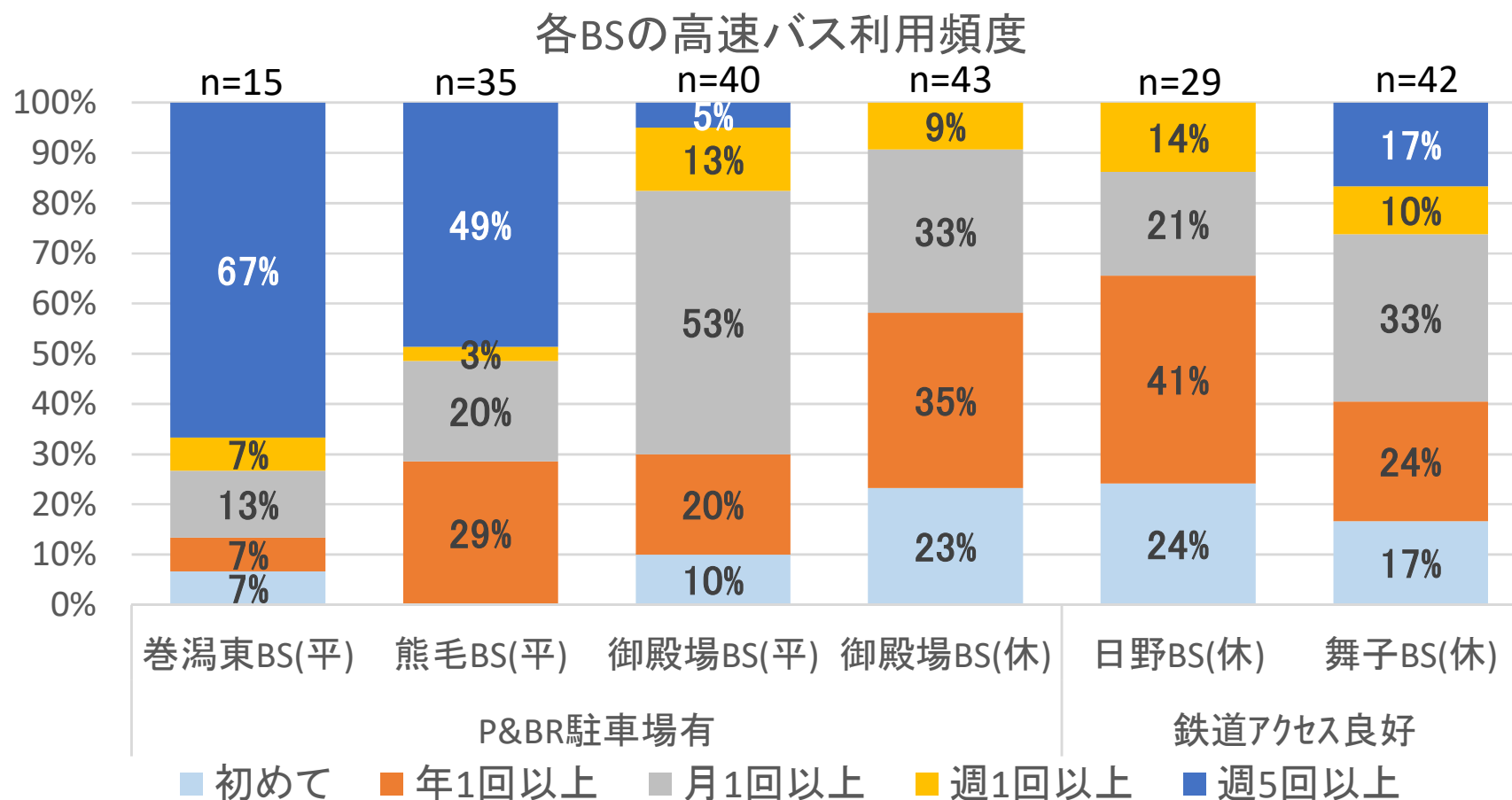
# 調査箇所の概要 神戸淡路鳴門道舞子BS 単独1種

- BSに隣接してJR、山陽電鉄舞子駅あり
- 待合室内に空調設備、プラットフォーム階下に自販機、男女身障者別トイレあり
- エスカレーター、エレベーターあり、道路交通情報提供装置あり (JARTIC画面表示)



## 各BSの利用頻度

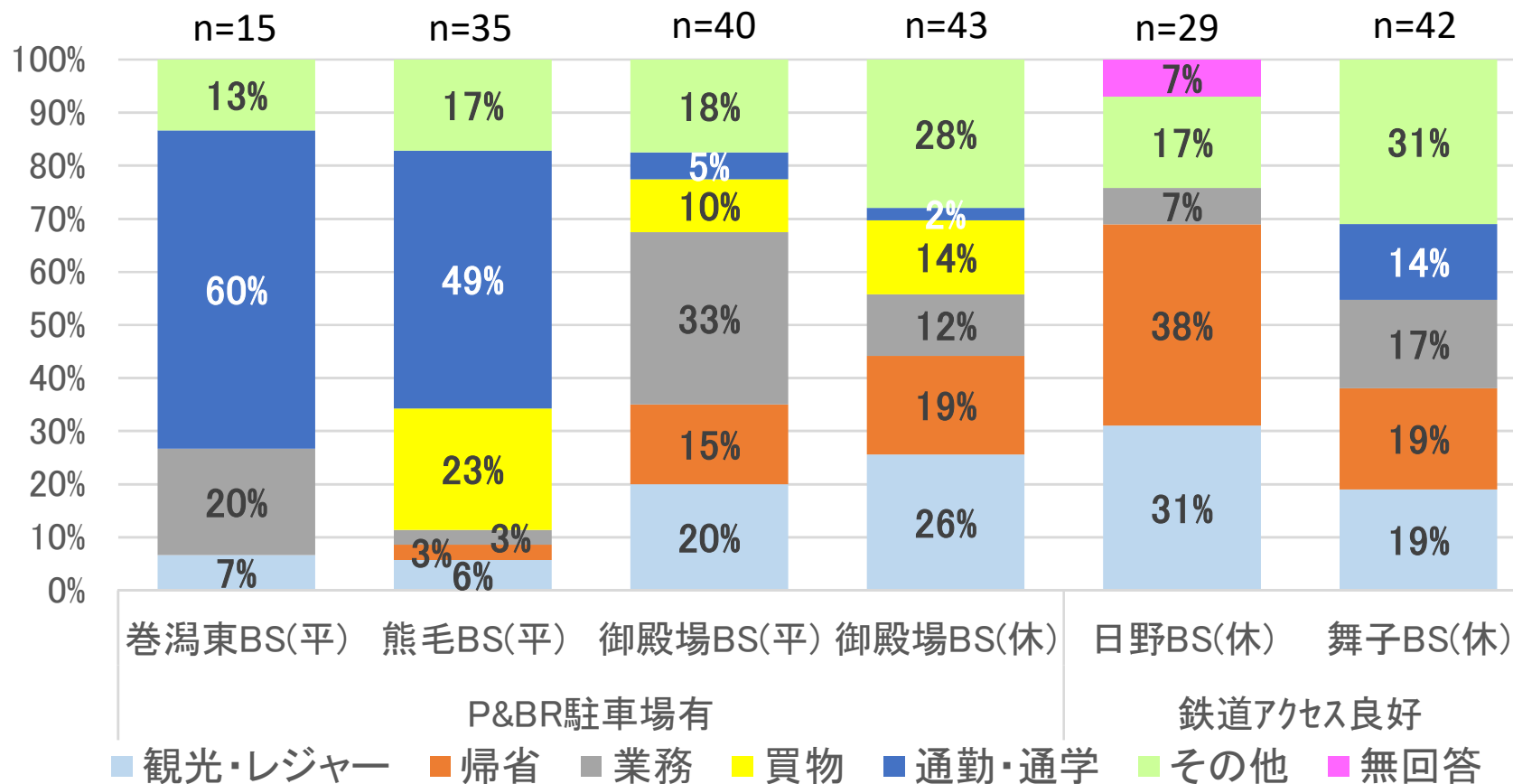
- 平日の巻瀉東BS、熊毛BS: 週5回以上の多頻度利用者が5～7割
- 御殿場(平日): 1回/月以上利用者が7割
- 休日の御殿場、日野: 初めて、1回/年以上の低頻度利用者が6～7割
- 舞子BS(休日): 高頻度、中頻度、低頻度2～3割程度で分散



# 各BS利用目的

- 平日の巻潟東BS、熊毛BS: 通勤通学目的が5～6割と支配的
- 平日の御殿場BS: 3割が業務目的
- 休日の御殿場、日野BS: 観光、帰省、買物目的が6～7割
- 舞子BS: 観光、帰省、業務、通勤通学が2割程度で分散

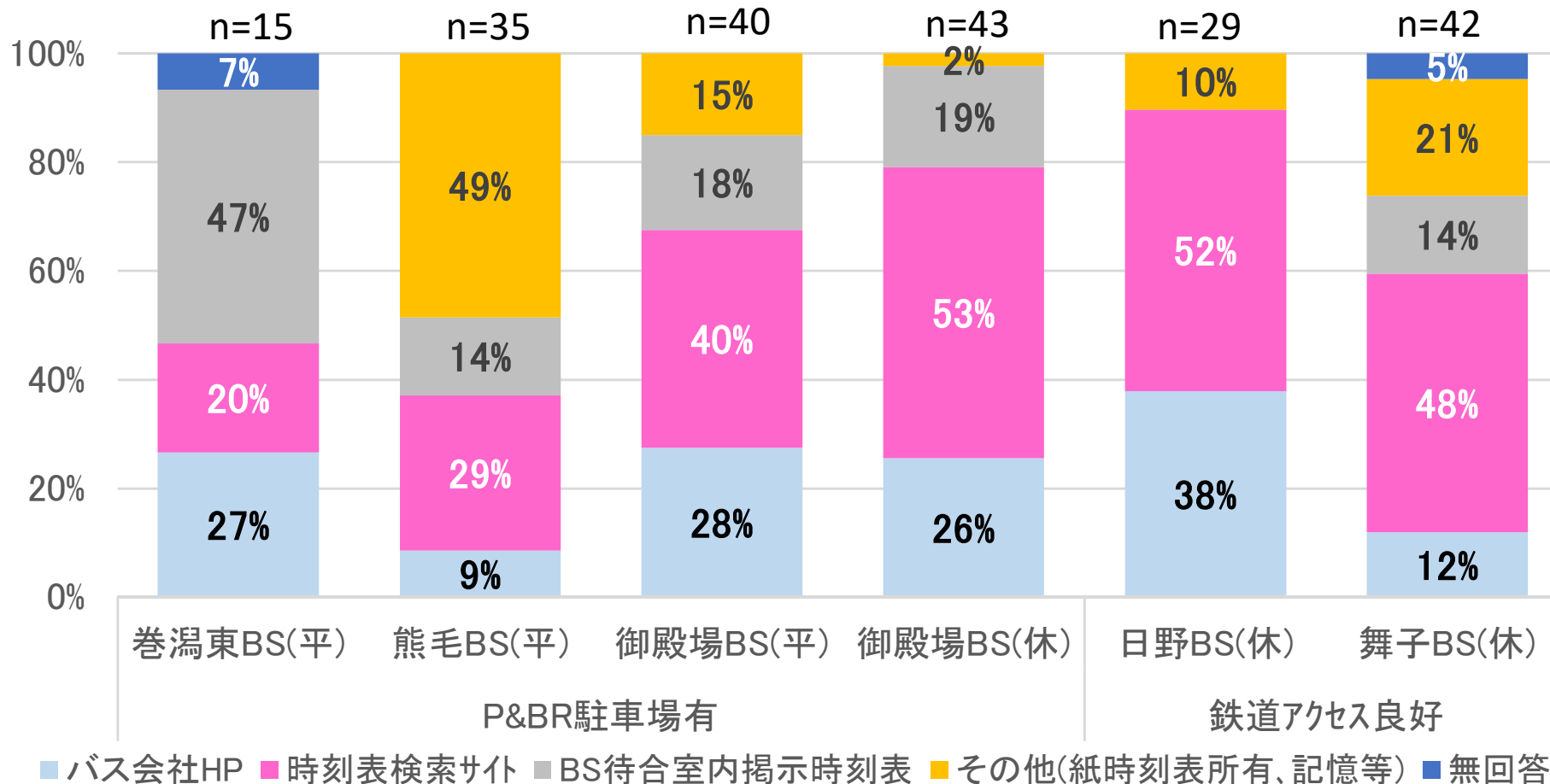
各BSにおける利用目的



# バスダイヤ入手手段

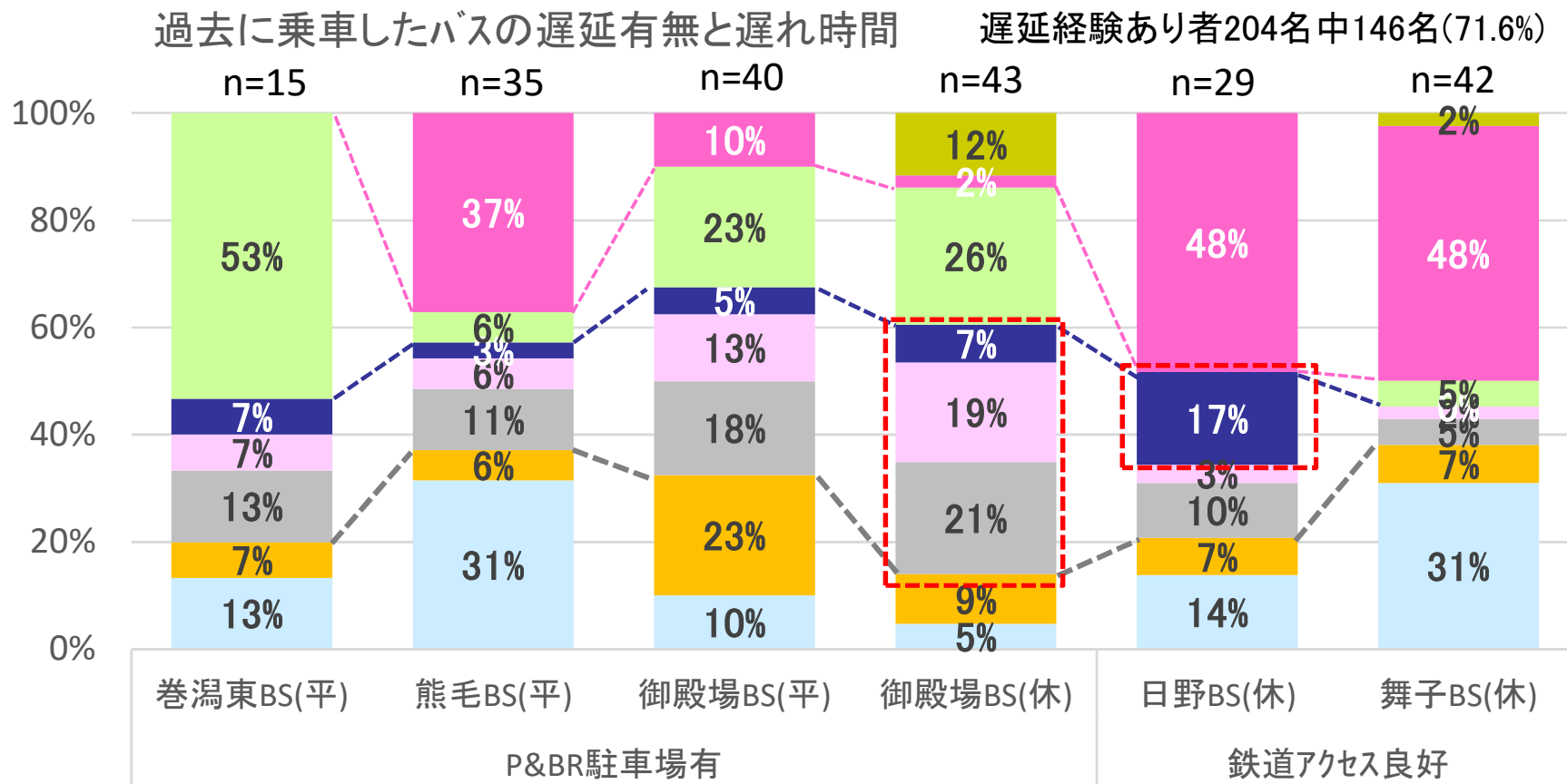
- **高頻度利用主体** 巻潟東BS、熊毛BS：**紙媒体、記憶、待合室内掲示時刻表**が半数
- **低頻度利用者主体** 休日の御殿場、日野BS：**時刻表検索サイト**が半数

各BSにおける高速バスダイヤの入手手段



# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 過去乗車した高速バスが遅延した経験

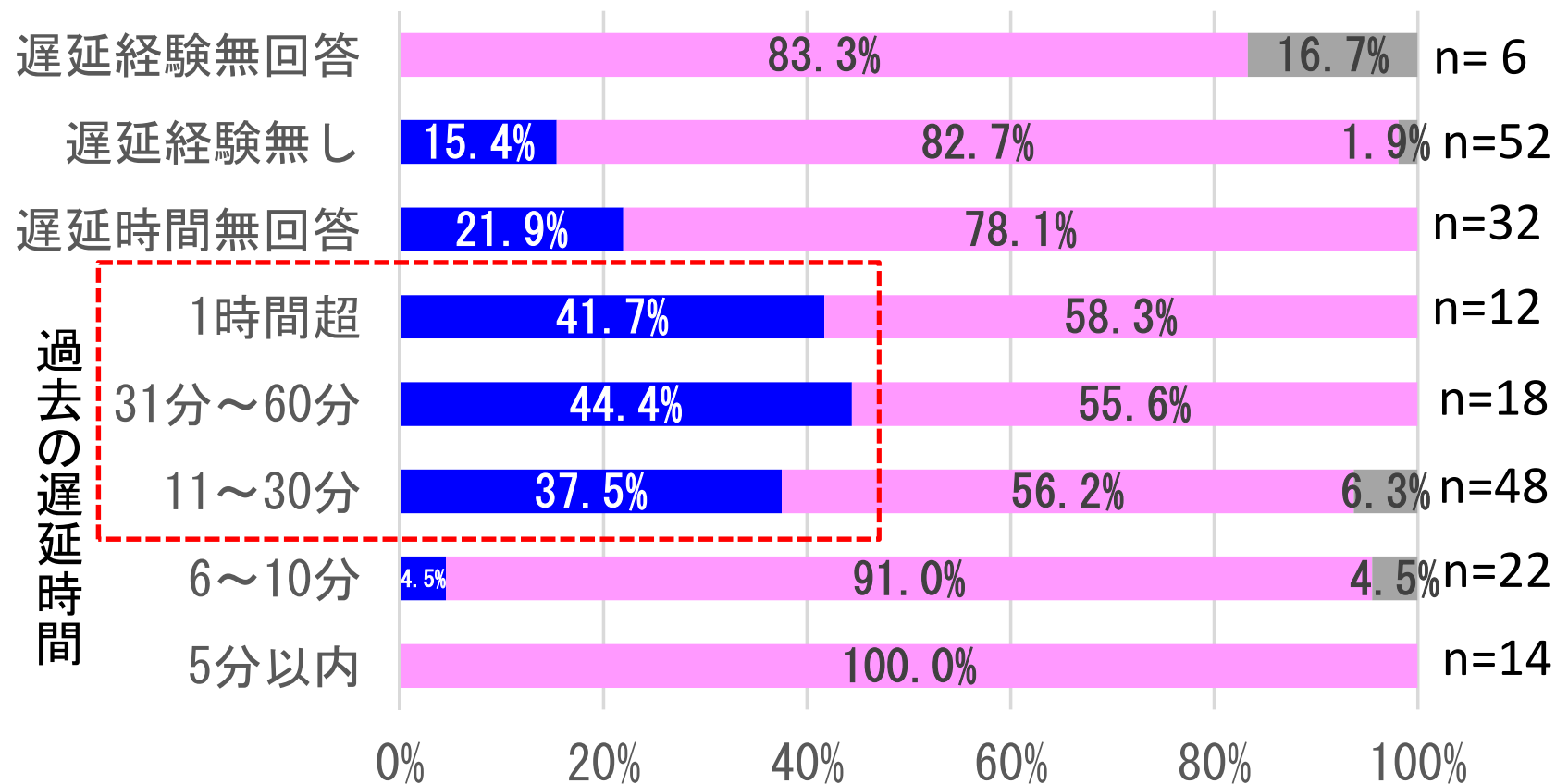
- **遅延経験あり者：7割** (全204名中146名)
- 渋滞ランキング上位区間走行の**御殿場BS：20分以上遅延者が半数**
- 日野BS利用者には1時間超遅延者が2割
- 北陸道、山陽道でもGW混雑期等渋滞の影響か20分以上遅延経験が2～3割



# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 リアルタイム情報取得状況

- 遅延経験なし者及び遅延10分以内の者：8割以上未入手
- 遅延時間が長くなるにつれ取得率が上昇する傾向
- 1時間超遅延者でも**取得率は4割程度に留まる**

過去乗車したバスの遅延時間別リアルタイム情報入手率

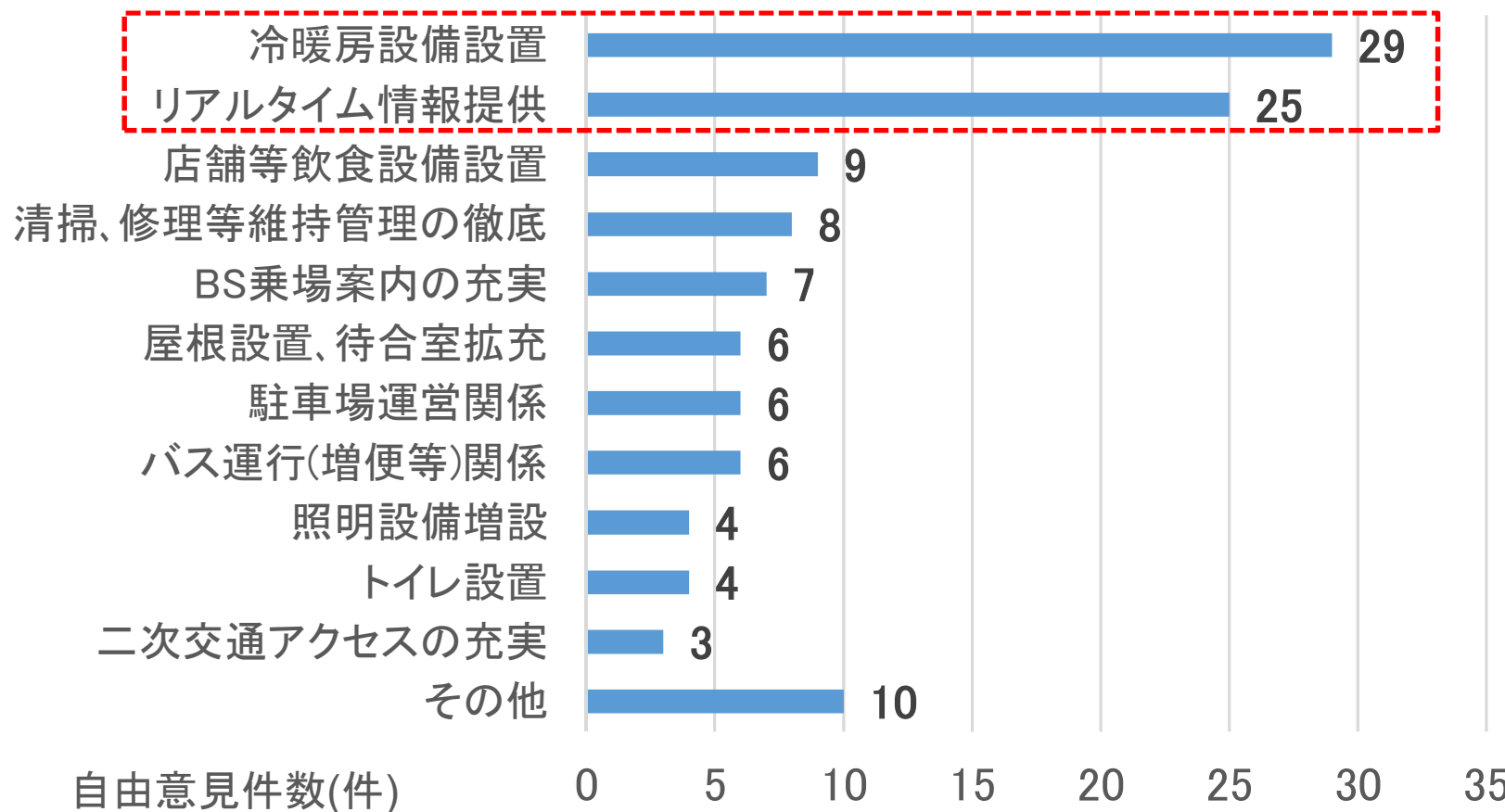




## 自由意見から見た待合環境に関する示唆(舞子BS除く)

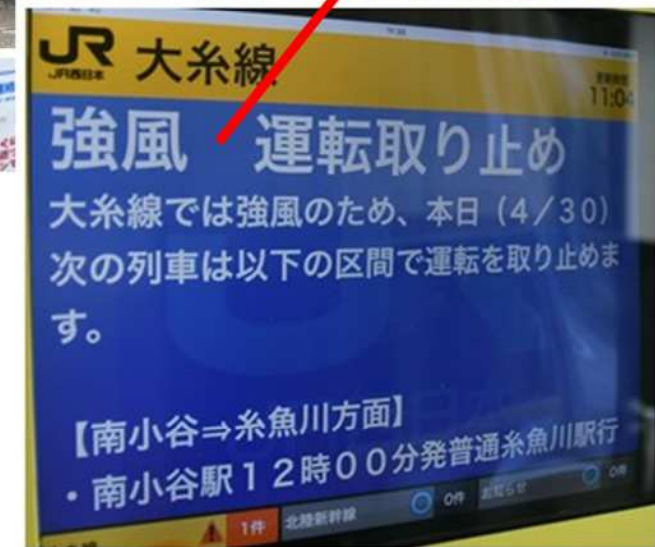
- 4BSでヒアリングした162名の内80名から117件の自由意見収集  
BSでのリアルタイム情報提供を2割が要望
- この他空調設備(25%、29名)、自販機・コンビニ・喫茶店等の飲食設備(8%、9名)

4BSで収集した自由意見(80名全117件)の整理結果

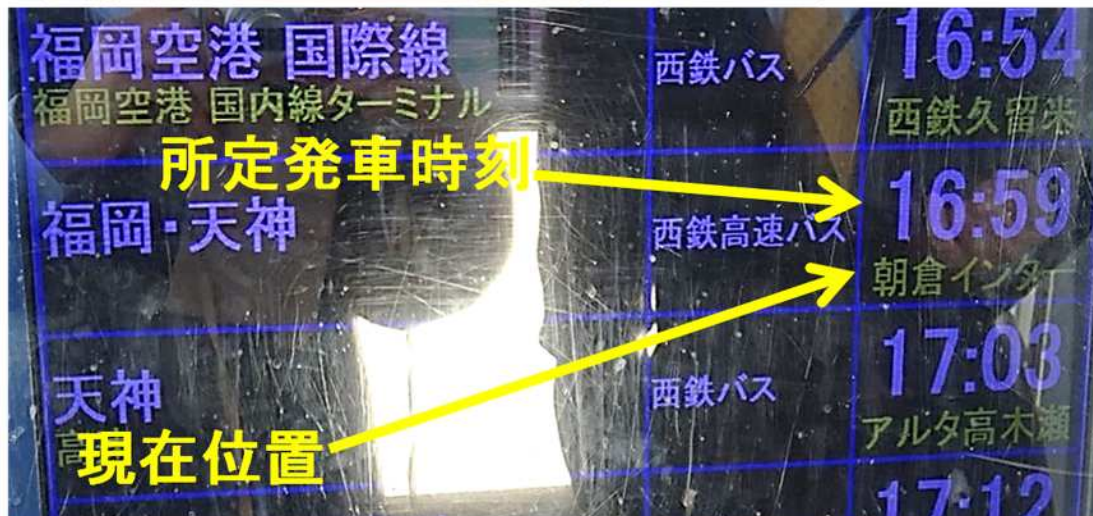


# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 参考:リアルタイム情報提供事例

(基山BS:H31. 2. 4EHRF撮影)



(姫川駅:H31. 4. 30EHRF撮影)



## ③観光業界(訪日外国人観光客の利用状況)ヒアリング

日本政府観光局(JNTO)、大手旅行会社にヒアリング実施

### 【主なヒアリング項目】

1. 訪日外国人の観光実態 2. 個人自由旅行の動向 3. 高速バスの課題

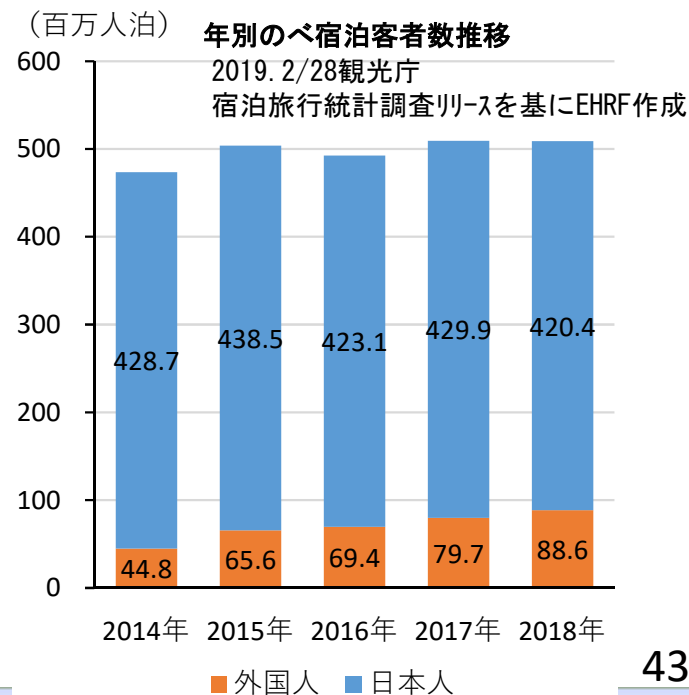
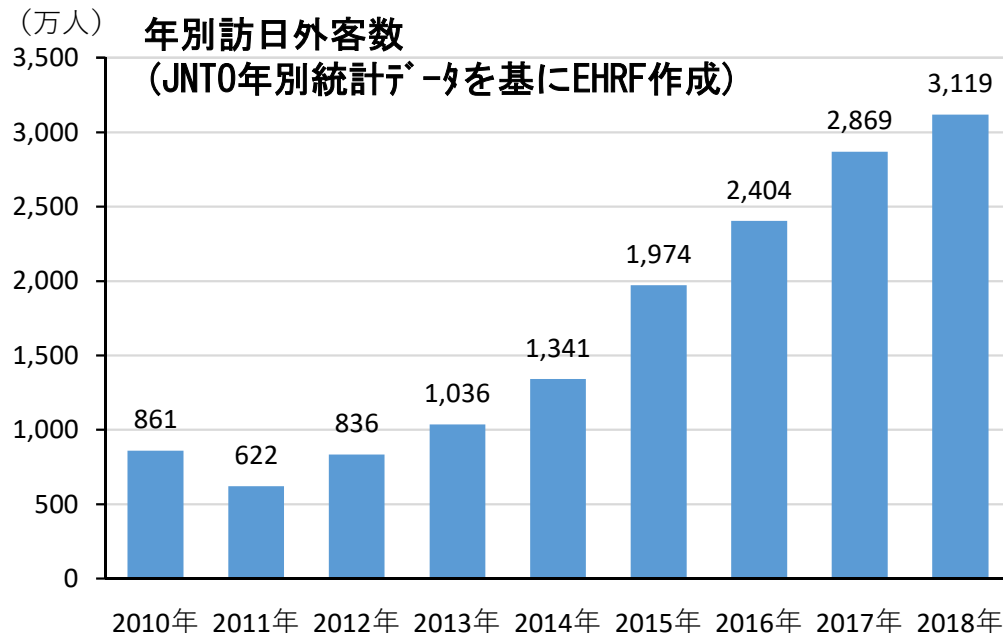
### 《訪日外国人の観光実態》

#### 【日本政府観光局(JNTO)】

➤ 訪問客が直近5年で3倍に増加

⇒2013年で初めて1,000万人を突破、2018年は3,000万人突破(3,119万人)

参考:2018年訪日外国人旅行消費額 過去最高の4兆5,189億円←H30観光白書



## 訪日外国人の観光実態

---

### 【日本政府観光局 (JNTO)】

- 初訪日者は東京から大阪へのゴールデンルートが一番多く、リピーターは地方への訪問が増加する傾向
- 欧米：都市に対して魅力を感じていない傾向  
不便な地域(日本らしさを感じる場所)に行きたがる(妻籠、馬籠は人気)
- 韓国、台湾：滞在期間が短く、長距離移動をしない傾向で、高速バスの利用が少ない(リピーターが多い)  
ただし、九州の「SUNQパス」を利用した高速バス利用は多い  
(韓国からの旅行者は温泉が人気)
- 中国：ゴールデンルートを巡る場合は団体の貸切バスで移動する傾向

### 【大手旅行会社】

- アジア：リピーターが多い傾向  
(香港、台湾：国際免許有する者はレンタカー、無い場合はバスを利用する傾向)
- 南米：韓国、中国を含めて訪日、各国の主要観光地を巡り総旅行日数が長い
- 欧州：個人自由旅行を好み2~3週間滞在する傾向
- 米国：個人自由旅行かビジネスで来日する傾向

## 訪日外国人観光客に関する高速バスの課題

---

### 【J N T O】

- 二次交通アクセスが弱い  
JRパス（JAPAN RAIL PASS）利用が多く、バス、タクシー、レンタカーで補完する傾向
- **多言語対応**が不十分（予約、決済サイト、バス路線案内、発券）  
地方のコンビニで発券する場合、従業員が多言語対応できないケースが多い
- **予約サイトの統合化**が必要  
バス路線、会社ごとに予約サイトを検索する必要あり
- 訪日外国人の位置情報を使ったデータサンプルが少ない  
海外にプロモーションしていくためにも移動情報を基にした分析が有効

### 【大手旅行会社】

- インバウンドに対する**バス等の移動を包括するポータルサイト**や**比較サイト**がない（または認知されていない）

## ④訪日外国人流動データの分析(FF-Data※)

- BSでのヒアリング調査では訪日外国人サンプル数が少なかったため(7名)、  
国交省総合政策局公表FF-Dataを利用し、訪日外国人の流動実態を分析
- FF-Data: 出国空海港での聞き取りによる日本滞在中の回遊状況調査  
訪日外国人消費動向調査(観光庁)と国際航空旅客動態調査(航空局)から得られた  
サンプルを拡大処理して作成 [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku\\_soukou\\_fr\\_000022.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_fr_000022.html)

### 【FF-Data取扱い上の主な留意点】

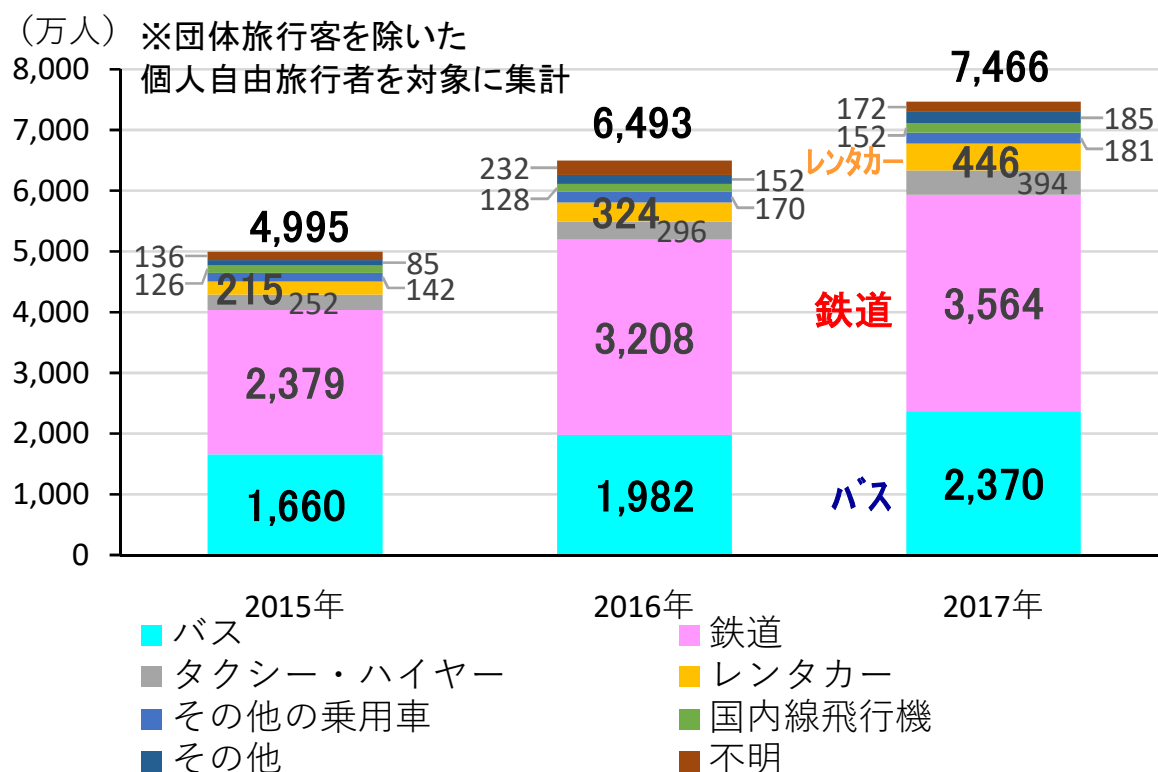
- 国内訪問地情報の記入: アンケート回答者の主観
- ルートによってサンプル数が不十分な可能性
- 都道府県単位の集計: 具体的訪問地、移動経路の詳細は不明

項目	分類区分・内容	項目	分類区分・内容
調査対象	外国人正規入国者	交通機関	バス、鉄道、タクシー、レンタカー、その他の乗用車、国内線飛行機、その他、不明
地域	47都道府県+不明	目的	観光・レジャー、家族・知人の訪問、業務、研修・学会等、留学、乗り継ぎ、その他、不明
空海港	個別空海港	旅行手配方法	団体旅行、個人旅行、不明
国籍	26か国・地域+無国籍 20か国 韓国、台湾、香港、中国、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、インド、英国、ドイツ、フランス、ロシア、イタリア、スペイン、米国、カナダ、オーストラリア 6地域区分(上記20か国以外の国は6地域に区分) アジア、ヨーロッパ、アフリカ、北アメリカ、南アメリカ、オセアニア	日本への来訪回数	1回目、2回目、3回目、4回目、5回目、6~9回、10~19回、20回以上、不明
	無国籍(出入国管理統計の国籍区分で、26か国・地域に分類できない国籍)		

※FF-Data: Flow of Foreigners Data

# 訪日外国人観光客個人自由旅行者の移動手段(2015-2017)

- 鉄道利用が約半数で最も多く、バス利用は約3割
- レンタカー利用者は増加傾向だが構成比率は6%



	2015年	2016年	2017年
不明	136 2.7%	232 3.6%	172 2.3%
その他	85 1.7%	152 2.3%	185 2.5%
国内線飛行機	126 2.5%	128 2.0%	152 2.0%
その他の乗用車	142 2.8%	170 2.6%	181 2.4%
レンタカー	215 4.3%	324 5.0%	446 6.0%
タクシー・ハイヤー	252 5.0%	296 4.6%	394 5.3%
鉄道	2,379 47.6%	3,208 49.4%	3,564 47.7%
バス	1,660 33.2%	1,982 30.5%	2,370 31.7%
計	4,995	6,493	7,466

# 訪日外国人観光客個人自由旅行のバスによる流動

## ➤ 北海道内、九州、北陸信越、四国のバス利用率は半数以上

順位	都道府県間		バスによる 流動量 (千人/年)	バス比率 (40%以上赤)	備考
1	北海道	北海道	899.5	49.7%	内々
2	沖縄	沖縄	836.7	28.2%	内々
3	東京	東京	761.2	24.5%	内々
4	大阪	京都	455.4	21.8%	近畿圏
5	福岡	福岡	413.0	45.4%	内々
6	大阪	大阪	332.1	28.0%	内々
7	福岡	大分	294.5	67.6%	九州
8	大分	福岡	284.6	64.8%	九州
9	京都	大阪	249.1	20.1%	近畿圏
10	東京	千葉	154.6	29.4%	TDR
11	東京	山梨	148.2	55.1%	コ-ルテ-ンR
12	京都	奈良	141.0	24.3%	近畿圏
13	大阪	奈良	140.7	33.9%	近畿圏
14	大分	大分	140.5	61.2%	内々
15	東京	静岡	126.4	54.6%	コ-ルテ-ンR
16	東京	神奈川	125.6	19.1%	コ-ルテ-ンR
17	千葉	東京	112.2	31.1%	TDR
18	神奈川	東京	95.5	21.0%	コ-ルテ-ンR
19	京都	京都	93.8	26.5%	内々
20	東京	京都	93.6	13.7%	コ-ルテ-ンR
21	大阪	兵庫	87.5	26.9%	近畿圏
22	静岡	東京	85.4	49.6%	コ-ルテ-ンR
23	京都	兵庫	67.8	22.1%	近畿圏
24	奈良	京都	58.0	32.2%	近畿圏
25	福岡	長崎	57.6	45.7%	九州

順位	都道府県間		バスによる 流動量 (千人/年)	バス比率 (40%以上赤)	備考
26	京都	東京	53.7	11.9%	コ-ルテ-ンR
27	熊本	福岡	52.4	50.5%	九州
28	大阪	東京	51.8	12.7%	コ-ルテ-ンR
29	長崎	福岡	49.9	50.6%	九州
30	東京	大阪	49.5	10.2%	コ-ルテ-ンR
31	鹿児島	鹿児島	46.8	60.2%	内々
32	東京	愛知	45.2	40.8%	コ-ルテ-ンR
33	神奈川	神奈川	44.5	27.0%	内々
34	福岡	熊本	42.5	40.7%	九州
35	愛知	岐阜	41.3	44.4%	昇龍道
36	広島	広島	41.2	54.8%	内々
37	奈良	大阪	40.8	19.0%	近畿圏
38	兵庫	大阪	36.0	16.8%	近畿圏
39	兵庫	京都	35.4	24.1%	近畿圏
40	愛知	大阪	35.1	40.5%	コ-ルテ-ンR
41	山梨	東京	34.5	24.3%	コ-ルテ-ンR
42	愛知	東京	33.8	34.0%	コ-ルテ-ンR
43	熊本	大分	33.4	47.1%	九州
44	千葉	千葉	32.7	55.7%	内々
45	京都	愛知	32.1	39.3%	コ-ルテ-ンR
46	大阪	愛知	31.9	41.4%	コ-ルテ-ンR
47	岐阜	岐阜	31.3	51.6%	内々(昇龍道)
48	岐阜	石川	29.2	43.4%	昇龍道
49	大分	熊本	29.0	41.3%	九州
50	山梨	千葉	27.8	100.0%	コ-ルテ-ンR



# 訪日外国人個人自由旅行者のバスによる県間流動

- 近畿圏、九州、ゴールデンルート内の流動が多い
- 特に福岡⇄大分県間、東京都⇄山梨県間の伸び率(2017/2015)は3倍を超え、全体増加率(1.4倍)を大きく上回ってる

(千人/年)

(千人/年)

2017年					2017/2015 伸び率	2017年					2017/2015 伸び率
順位	都道府県間		流動量	備考		順位	都道府県間		流動量	備考	
1	京都	大阪	704.5	近畿圏	1.50	11	福岡	長崎	107.5	九州	1.74
2	福岡	大分	579.1	九州	<b>3.10</b>	12	京都	兵庫	103.2	近畿圏	1.08
3	千葉	東京	266.9		1.16	13	東京	大阪	101.3	ゴールデンR	1.01
4	東京	神奈川	221.1	ゴールデンR	0.89	14	福岡	熊本	94.9	九州	1.50
5	東京	静岡	211.8	ゴールデンR	1.43	15	東京	愛知	78.9	ゴールデンR	1.32
6	京都	奈良	199.0	近畿圏	1.90	16	岐阜	愛知	69.0	昇龍道	1.90
7	東京	山梨	182.6	ゴールデンR	<b>3.71</b>	17	愛知	大阪	66.9	ゴールデンR	1.35
8	大阪	奈良	181.5	近畿圏	2.22	18	熊本	大分	62.4	九州	0.85
9	東京	京都	147.3	ゴールデンR	1.48	19	愛知	京都	58.9	ゴールデンR	1.33
10	大阪	兵庫	123.5	近畿圏	0.77	20	石川	岐阜	51.8	昇龍道	1.60

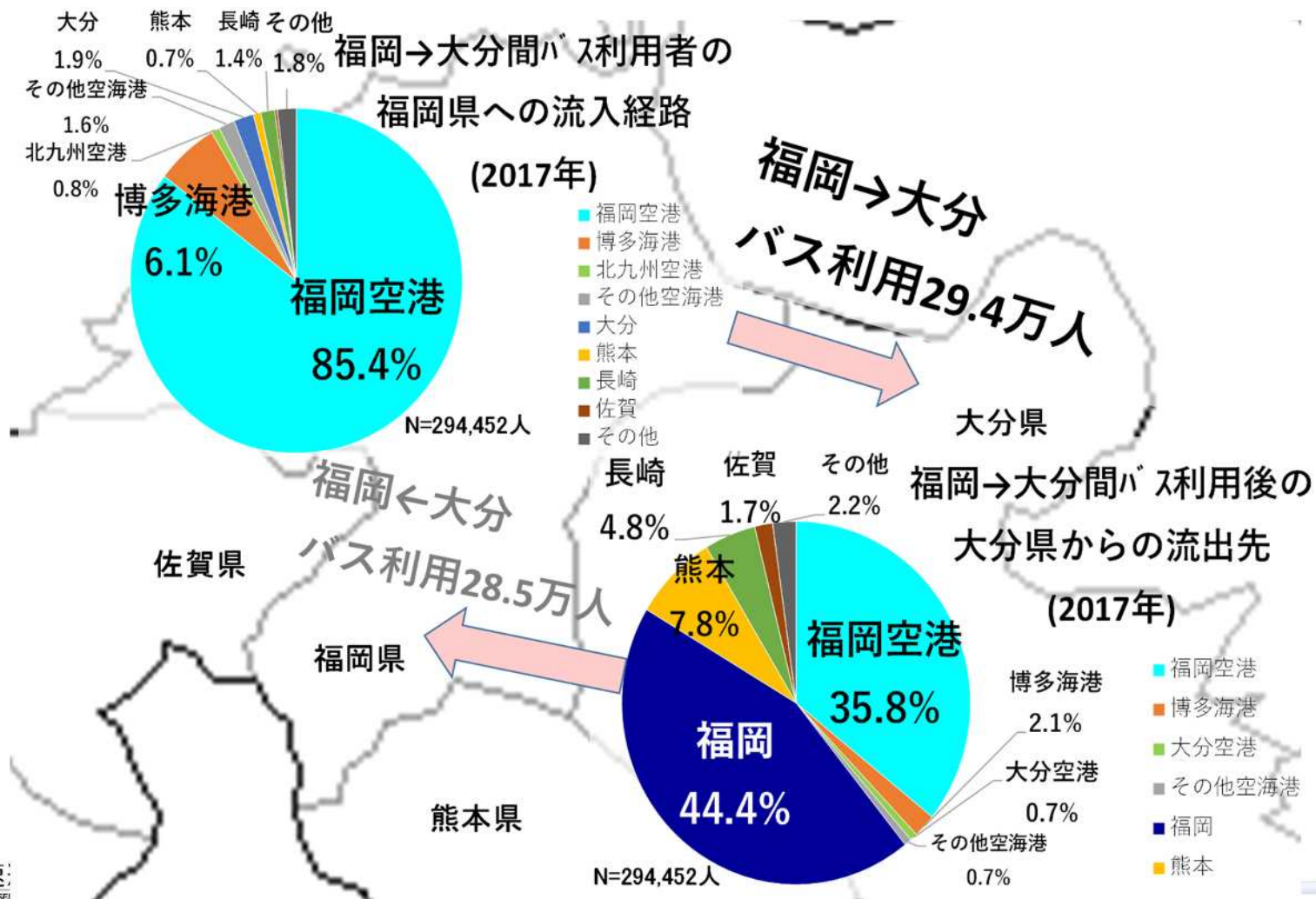
バスによる県間移動者数(同一県内含む)の全体増加率(2017/2015)=2,370万人/1,660万人=1.43

ゴールデンR:東京-神奈川(箱根等)-山梨・静岡(富士山等)-愛知-京都-大阪を結ぶルート

昇龍道:愛知-岐阜(高山・白川郷等)-富山・石川等中部北陸地方の形を「龍」に見立てた観光ルート

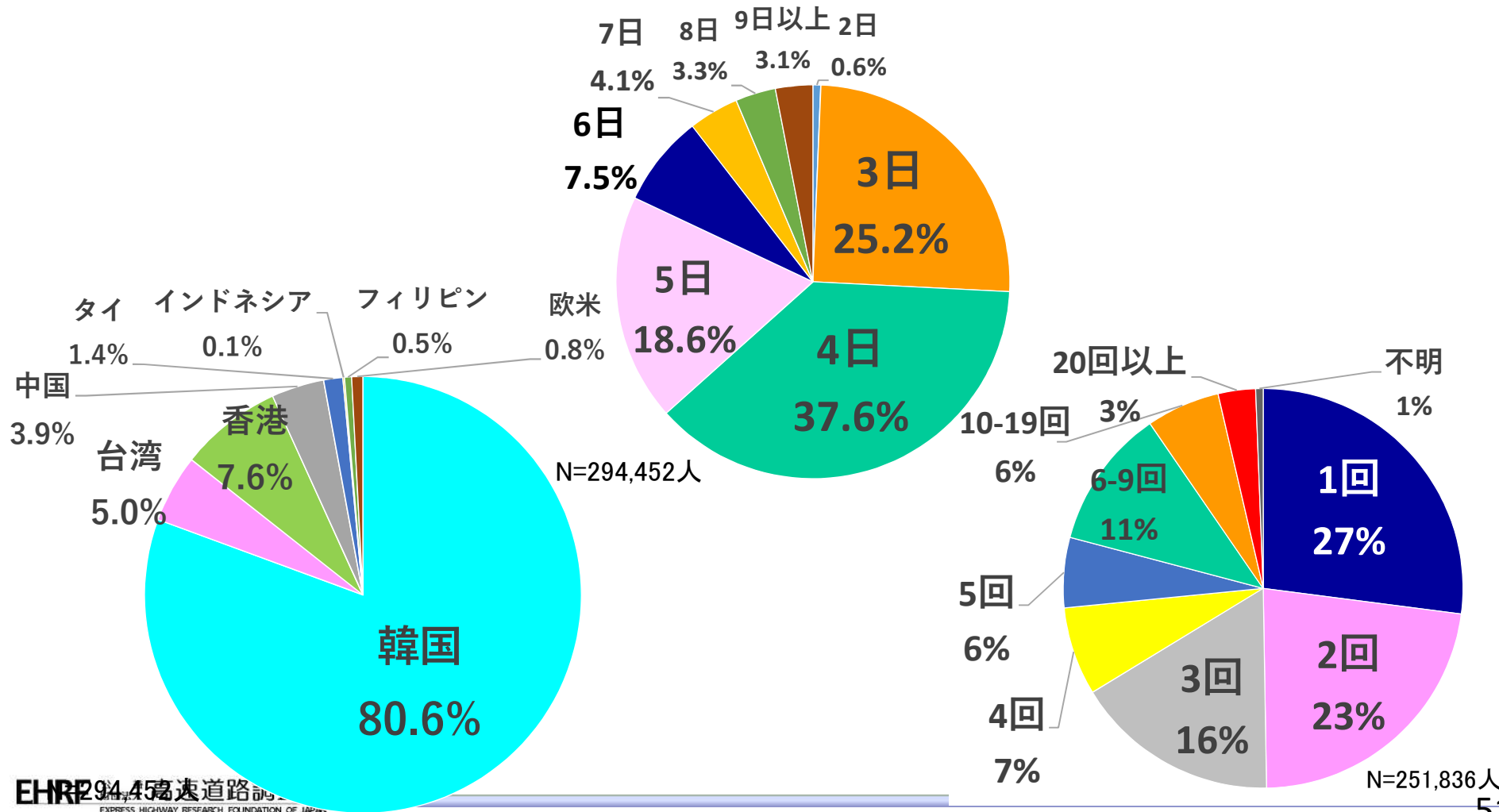
# バスによる福岡県→大分県間流動(2017年)

- 福岡空港、博多港から福岡県内入りした者が9割
- 大分滞在後は福岡空港及び福岡県内へ戻る者が8割  
基山BSでの乗換えが可能な熊本、長崎県へは合計1割



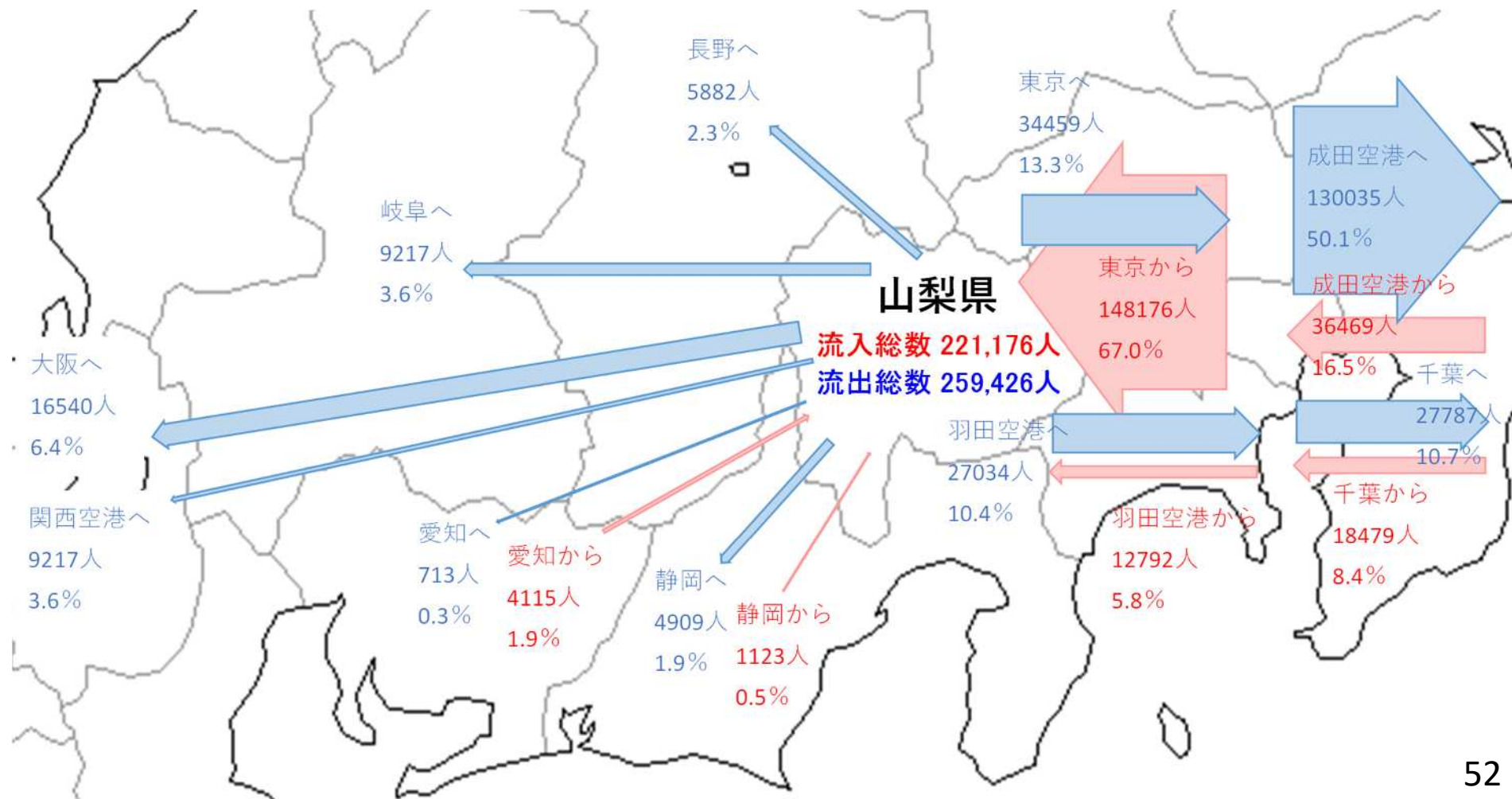
# バスによる福岡県→大分県間移動者の国籍、滞在日数等

- 8割が韓国、日本滞在日数4日以内が6割
- 距離的に近く航空便数も多く、気軽に訪問する傾向  
リピーターが7割、5回以上訪日者が1/4を占める



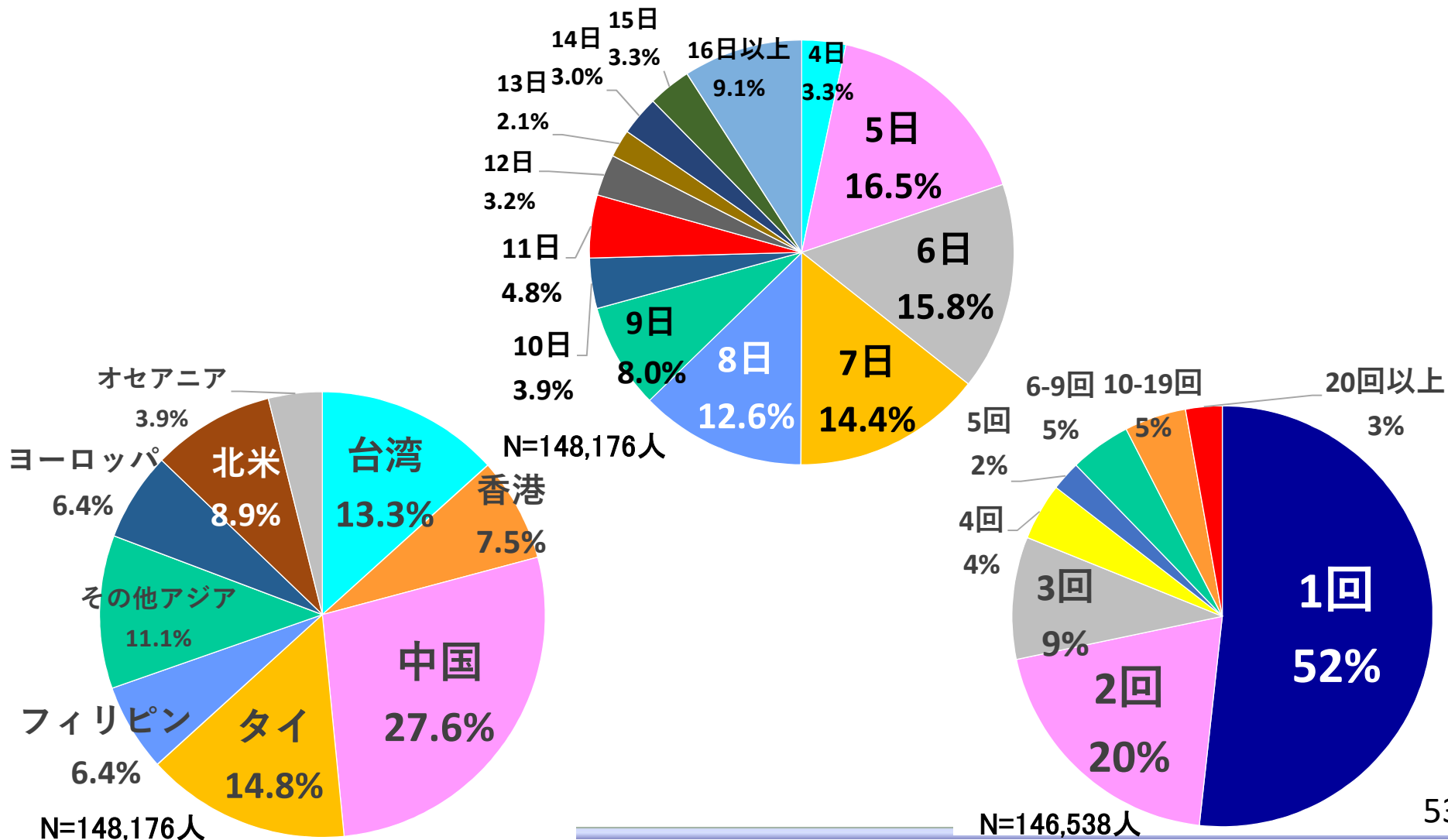
## バス利用による山梨県への流入/流出状況(2017年)

- 山梨流入前: 東京都が7割で突出、次いで成田・羽田両空港の合計2割
- 山梨から流出後: 成田空港(出国)が半数、東京都は1割  
大阪、岐阜、長野各県へ向かった者は合計で2割



# 東京都→山梨県間バス移動者の国籍、滞在日数、訪日回数

- 中華圏(台湾、香港、中国)からが半数、アジア全体で8割、北米8.9%、欧州6.4%
- 1週間以上滞在者が6割超、初訪日者が半数



# 本日の説明内容

1. 調査研究の背景/目的・フロー・体制

2. ベストプラクティス調査結果

3. ヒアリング結果等

①高速バス事業者

②BS利用者

③訪日外国人の観光実態

④訪日外国人流動データの分析

**4. まとめ**

# 高速バスストップの今後のあり方に関する調査研究委員会 まとめ その1

## 《交通を取り巻く環境》

- ✓ 自動運転、新たなモビリティサービスによる交通課題解消が求められている
- ✓ 高速BSのリバーシジョンの推進等機能向上
- ✓ 多様な交通モード間の接続強化等乗換抵抗の低減

## 《ベストプラクティス》

- ✓ 貨客混載による生鮮食料の拠点間輸送拡大
- ✓ カーシェアリングやSAでの乗継実験への取組
- ✓ 災害時の代替交通機関としての役割



## まとめ その2

### 《バス事業者/BS利用者へのヒアリング》

- ✓ パーク&バスライド 駐車場、鉄道駅へのアクセス良好BSは利用が多い傾向
- ✓ 運行管理用バスロケが導入されていても利用者向けサイト未導入の事業者も有  
遅延経験のある利用者でもリアルタイム情報取得率は4割に留まる  
BS内でリアルタイム情報提供を要望する声も有
- ✓ 一般道でのBS案内が不足
- ✓ 深刻な運転手不足、価格破壊等の影響もあり、夜行便・長距離便を縮小・撤退、昼行近距離便へシフトする傾向

### 《訪日外国人観光客の動向》

- ✓ 鉄道利用：半数、バス利用：約3割
- ✓ 地方への訪問が増加する傾向（昇龍道、妻籠・馬籠、九州等）
- ✓ 地域により滞在・回遊傾向が大きく異なる  
（大分：短期間、北九州／山梨：長期間、初来日者半数等）

### 《今後の調査研究予定》

- 引き続き、物流事業者、自治体、情報提供事業者等へヒアリング
- 委員会での議論も踏まえ、利便性向上の観点から浮かび上がった課題に対する解決策、重要度等を整理する予定





北陸道栄BS (EHRF撮影)