

# 高速バスストップの 今後のあり方に関する調査研究

## 報 告 書

令和3年6月

公益財団法人高速道路調査会 高速道路クオリティ研究部会  
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



## 【目次】

### はじめに

<b>1. 研究の概要</b> .....	<b>1-1</b>
1.1 研究の目的 .....	1-1
1.2 研究の体制 .....	1-3
<b>2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 高速バスストップの概況 .....	2-1
2.2 高速バスストップに関する国や関連業界等の動向 .....	2-8
2.3 海外事例の整理 .....	2-23
<b>3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果</b> .....	<b>3-1</b>
3.1 関連業界、地方自治体等へのヒアリング .....	3-1
3.1.1 高速バス事業者へのヒアリング調査 .....	3-1
3.1.2 自治体へのヒアリング調査 .....	3-13
3.1.3 高速BSに関係する事業者（観光、物流、MaaS 関連）へのヒアリング調査 .....	3-20
3.1.4 関連業界・地方自治体へのヒアリング結果のまとめ .....	3-35
3.2 高速バスストップ利用者へのインタビュー調査およびWEB アンケート調査 .....	3-45
3.2.1 高速バスストップ利用者へのインタビュー調査 .....	3-45
3.2.2 高速バスストップ利用者へのWEB アンケート調査 .....	3-61
3.3 訪日外国人旅行者のバスによる県間流動分析（FF-Data を用いた分析） .....	3-77
3.3.1 FF-Data の概要 .....	3-77
3.3.2 県間流動分析結果 .....	3-79
3.4 高速バスストップ利用実態調査および訪日外国人旅行者の流動分析結果のまとめ .....	3-86
<b>4. 高速バスストップの周辺環境</b> .....	<b>4-1</b>
4.1 停車利用されている高速バスストップの周辺環境の整理 .....	4-1
4.1.1 整理対象の高速バスストップ .....	4-2
4.1.2 整理する要素 .....	4-7
4.1.3 整理結果 .....	4-10
4.1.4 高速バスストップの立地及び周辺環境を踏まえた詳細な整理 .....	4-17
4.2 未利用バスストップの周辺環境の整理および有効活用策の検討 .....	4-44
4.2.1 未利用バスストップ数 .....	4-44
4.2.2 有効活用策に関するケーススタディー .....	4-45
4.2.3 物流中継拠点としての有効活用策検討 .....	4-66
<b>5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた</b> .....	<b>5-1</b>
5.1 高速バスストップの利便性向上策の検討 .....	5-1
5.2 高速バスストップの将来のすがた .....	5-15
<b>6. まとめ</b> .....	<b>6-1</b>
6.1 各章のまとめ .....	6-1
6.2 おわりに .....	6-4

## はじめに

高速バス輸送はこの 30 年ほどの間に飛躍的に成長し、年間輸送人員は 1 億人を超え、都市間交通の主要な手段の一つとして広く定着しているのみならず、通勤や外国人旅行者の移動手段として活用されている路線も見られる。一方、高速道路において高速バスを支えるインフラである高速バスストップについては、高速バスの運行形態が起終点間直行型に変化してきたこともあり、1 便も停車便が存在しないバスストップが半数近くに上る等、十分な活用がなされていないのが実態である。このような施設の有効活用を図ることは、高速道路全体のアセットマネジメントの観点からも必要な取り組みであるといえる。

こうした背景を踏まえ高速道路調査会では、高速バスストップの現状の課題を整理し将来の活用方策を探るため、平成 29 年 10 月に本調査研究委員会を設立し、学識経験者、専門技術者を交えて議論を重ねてきた。本報告書は、その約 3 年半の活動の成果をとりまとめたものである。

委員会では、高速バスストップ整備の歴史的背景の整理、統計情報に基づくバスストップ環境の網羅的な把握、モード連携など先進事例の調査および現地視察、利用者アンケート調査やバス事業にとどまらない多様な業界へのヒアリングなどを通じて、高速道路付帯施設としての高速バスストップの利用可能性を探る広範な議論を行うことができたと考えている。

高速バスストップは直接的には高速バス利用者のバス乗降のためのものではあるが、幹線輸送路である高速道路と多種多様な活動が行われる地域社会とを、車の出入りを伴わずに結ぶチャンネルもしくは窓のような存在であり、インターチェンジと同等の機能を発揮する可能性を有していると捉えることもできる。本委員会の活動を端緒として、社会インフラとしての高速バスストップの新たな展開につながる如果能够あれば、委員会関係者としてこの上ない喜びである。

本報告書の取りまとめに際し、調査にご協力いただいた関係各位、本委員会に参画し活発な議論をしていただいた委員各位、ならびに資料収集やとりまとめ、委員会運営にご尽力いただいた事務局各位に、心からお礼を申し上げたい。

令和 3 年 6 月

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  
委員長 田中伸治



## 1. 研究の概要

### 1.1 研究の目的

全国約 800 カ所で設置されている高速バスストップのうち、45%が利用されていない(平成 28 年 3 月時点)。高速バスストップは、高速道路整備として日本初の高速道路である名神高速道路開通当初から設置され、公共交通の利用促進が期待されたが、十分に活用されていない状況である。

平成 28 年 4 月 7 日に開催された社会資本整備審議会/第 22 回国土幹線道路部会では、公益社団法人日本バス協会より、訪日外国人の増加などを背景に、バスストップの有効活用や、高速道路のサービスエリアや国道等の道の駅における乗継拠点化、ICT の活用によるバスロケーションシステムの高度化などの支援要望があげられている<sup>1)</sup>。また、国土交通省では、平成 28 年 3 月から平成 29 年 3 月まで、モーダルコネクタ検討会を開催し、バスを中心とした道路施策をとりまとめるとともに、バスタプロジェクトとして平成 28 年度より、高速バス乗換実験、高速バス&カーシェア実験、高速バスストップ等における活性化社会実験に取り組んでいる。

このような背景を踏まえ、公共交通利用促進の観点から、高速バスストップの現状、高速バス利用者の多様化や行動等の状況、関連する事業者等の課題を把握し、高速バスストップの利便性向上策など今後のあり方について調査研究することで、高速道路の価値と効用を高めることを目的とする。

【参考文献】

- 1) 国土交通省,第22回国土幹線道路部会 【資料3】日本バス協会 提出資料,2016.4.7,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000289.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000289.html) (2019年12月閲覧)

## 1.2 研究の体制

本研究は公益財団法人高速道路調査会の自主研究として、学識経験者および専門技術者からなる「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」を平成 29 年 10 月 25 日に設立し、事務局を公益財団法人高速道路調査会に置き、以降、令和 3 年 3 月まで計 6 回の委員会を開催し、研究目的を達成するために検討を重ねた。以下に委員会の各回の検討内容を示し、次頁以降に委員会の流れおよび委員会名簿を掲載した。

	日時	検討内容
第 1 回	平成 29 年 10 月 25 日(水) 18 時 15 分～20 時 15 分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委員会の設立について</li> <li>・ 高速バスストップの概況・取り巻く状況</li> <li>・ ケーススタディ（海外事例）</li> </ul>
第 2 回	平成 30 年 9 月 13 日(木) 15 時～17 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速バスストップ整備等に関する制度の変遷</li> <li>・ ケーススタディ （各種検討会での提言、高速 BS の活用事例、海外事例）</li> </ul>
第 3 回	令和元年 8 月 2 日(金) 15 時～17 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者ヒアリング結果</li> <li>・ 利用者ヒアリング結果</li> <li>・ 観光業界ヒアリング結果</li> <li>・ 高速バスストップ利用者の利便性向上策</li> </ul>
第 4 回	令和元年 12 月 12 日(水) 11 時 30 分～12 時 30 分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速 BS 利用者ウェブアンケート内容</li> <li>・ 自治体ヒアリング結果</li> <li>・ MaaS 事業者ヒアリング結果</li> </ul>
第 5 回	令和 2 年 11 月 19 日(木) 13 時 30 分～16 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土数値情報データ等を利用した高速 BS の整理</li> <li>・ 自治体、物流事業者、MaaS 等事業者ヒアリング結果</li> <li>・ 高速 BS 利用実態に関する WEB アンケート調査</li> <li>・ 高速バスストップ利用者の利便性向上策</li> <li>・ 遊休バスストップの有効活用検討</li> <li>・ 委員会報告書 構成（案）</li> </ul>
第 6 回	令和 3 年 3 月 4 日(木) 13 時 30 分～16 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委員会報告書原案の議論</li> <li>・ 自治体ヒアリングの報告</li> <li>・ 令和 3 年 2 月 13 日の福島県沖地震による交通への影響</li> </ul>

〈凡例〉

第1回

第2回

第3回

第4回

第5回

第6回

1. 研究の概要

(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の流れ)

(H29.10.25)

(H30.9.13)

(R1.8.2)

(R1.12.12)

(R2.11.19)

(R3.3.4)

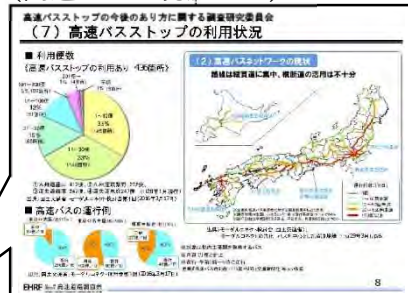
平成 29 年度

平成 30 年度

平成 31 (令和元) 年度

令和 2 年度

(高速 BS の現況整理)

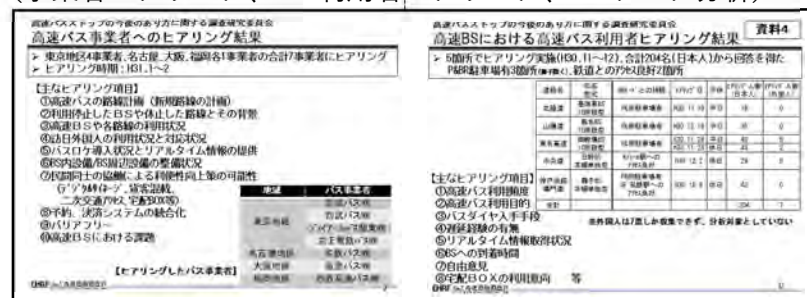


(高速 BS の事例、ベストプラクティス)

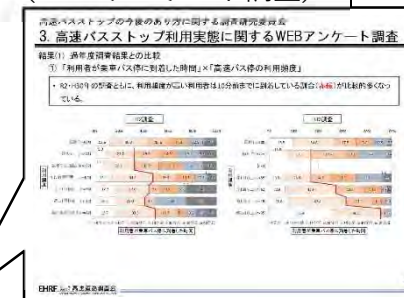


高速 BS を取り巻く状況・近年の動向調査(2-1 頁)

(事業者ヒアリング、BS 利用者ヒアリング、FF データ分析)



(WEB アンケート調査)



- 高速 BS 利用者ヒアリング等
  - ・現地ヒアリング
  - ・WEB アンケート
- 自治体ヒアリング
- 事業者ヒアリング
  - ・バス事業者
  - ・観光業界
  - ・物流業界
  - ・MaaS 関連事業者
- FF-Data 分析

高速 BS 利用実態等に関する調査(3-1 頁)



【立地等分析の対象】

- 現在停車利用されている高速 BS
- ・周辺施設の立地状況整理
- 未利用 BS の周辺環境の整理及び有効活用策検討

高速 BS 周辺の環境調査(4-1 頁)

(利便性向上策の検討)

項目	内容	実施状況	備考
1. 高速バスストップの整理	高速バスストップの整理	完了	
2. 高速バスストップの立地等分析	高速バスストップの立地等分析	完了	
3. 高速バスストップの周辺環境調査	高速バスストップの周辺環境調査	完了	
4. 高速バスストップの利便性向上策の検討	高速バスストップの利便性向上策の検討	完了	
5. 高速バスストップの将来のすがた	高速バスストップの将来のすがた	完了	

(将来のすがた)



高速 BS の利便性向上策の検討および将来のすがた(5-1 頁)

## 1. 研究の概要

### (委員会名簿)

	氏名(敬称略)	所属機関並役職名	期間
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 教授	平成29年10月～
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	平成29年10月～
委員	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	平成29年10月～
委員	林 正幸	東日本高速道路(株) 管理事業本部 交通部 交通課長	平成29年10月～ 令和元年6月
委員	後藤 誠	東日本高速道路(株) 管理事業本部 交通部 交通技術課長	令和元年7月～
委員	吉原 豊	東日本高速道路(株) 建設・技術本部 建設部 高速道路計画課長代理	平成29年10月～ 平成30年7月
委員	川崎 健史	東日本高速道路(株) 建設事業本部 建設部 高速道路計画課長	平成30年8月～
委員	渡辺 修治	中日本高速道路(株) 保全企画本部 交通チームリーダー	平成29年10月～ 令和元年6月
委員	角谷 俊彦	中日本高速道路(株) 保全企画本部 交通課長	令和元年7月～
委員	塩梅 崇	中日本高速道路(株) 経営企画本部 経営企画部 経営企画チームリーダー	平成29年10月～ 令和2年6月
委員	杉井 淳一	中日本高速道路(株) 経営企画本部 経営企画部 経営企画課長	令和2年7月～
委員	山岡 賢弘	西日本高速道路(株) 保全サービス事業本部 保全サービス事業部 交通課長	平成29年10月～ 令和2年6月
委員	川瀬 憲司	西日本高速道路(株) 保全サービス事業本部 保全サービス事業部 交通課長	令和2年7月～
委員	井手 俊也	西日本高速道路(株) 建設事業本部 建設事業部 計画設計課長	平成29年10月～ 平成30年6月
委員	細田 英樹	西日本高速道路(株) 建設事業本部 建設事業部 計画設計課長	平成30年7月～ 令和2年6月
委員	田中 克彦	西日本高速道路(株) 建設事業本部 建設事業部 計画設計課長	令和2年11月～
委員	竹内 政彦	本州四国連絡高速道路(株) 保全部 道路保全課長	平成29年10月～ 令和元年6月
委員	梶尾 光邦	本州四国連絡高速道路(株) 保全部 道路保全課長	令和元年7月～

令和3年4月まで

### (事務局)公益財団法人高速道路調査会

常務理事・研究第二部長	川井田 実	(平成29年10月～令和2年6月)
〃	八木 恵治	(令和2年6月～)
総括研究員	坂本 香	(平成30年6月～)
道路交通担当部長	山下 知之	(平成29年10月～令和元年6月)
研究第二部 主幹	皆川 聡一	(平成29年10月～令和元年6月)
〃	松下 剛	(平成30年7月～)
研究第二部 副主幹	児玉 知之	(平成29年10月～平成30年6月)
〃	千葉 早苗	(平成29年10月～平成30年5月)
〃	古澤 貴治	(平成30年10月～令和2年3月)
研究第二部 係長	渡邊 亜希	(令和2年10月～)



2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

高速バスストップ（以下、BS）を取り巻く状況等について、関連する国の情勢や各交通機関における取組等の情報を収集・整理した。資料の収集にあたっては、各種委員会やプレスリリース等インターネットで公表されている資料や各種学会で発表された論文等既存文献を対象とした。

2.1 高速バスストップの概況

(1) バス事業者数（乗合バス）

バス事業者数の推移をみると、バス事業は2006年度の事業区分の見直しにより乗合タクシー（運行ルートやバス停を設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回する形態）も含むようになったことも影響して増加した。その後、2013年度ごろまで比較的大きく増加していたが、近年は緩やかな増加傾向となっている。そのうち、公営のバス事業者は全体の割合は少なく、1975年度から減少を続けている。

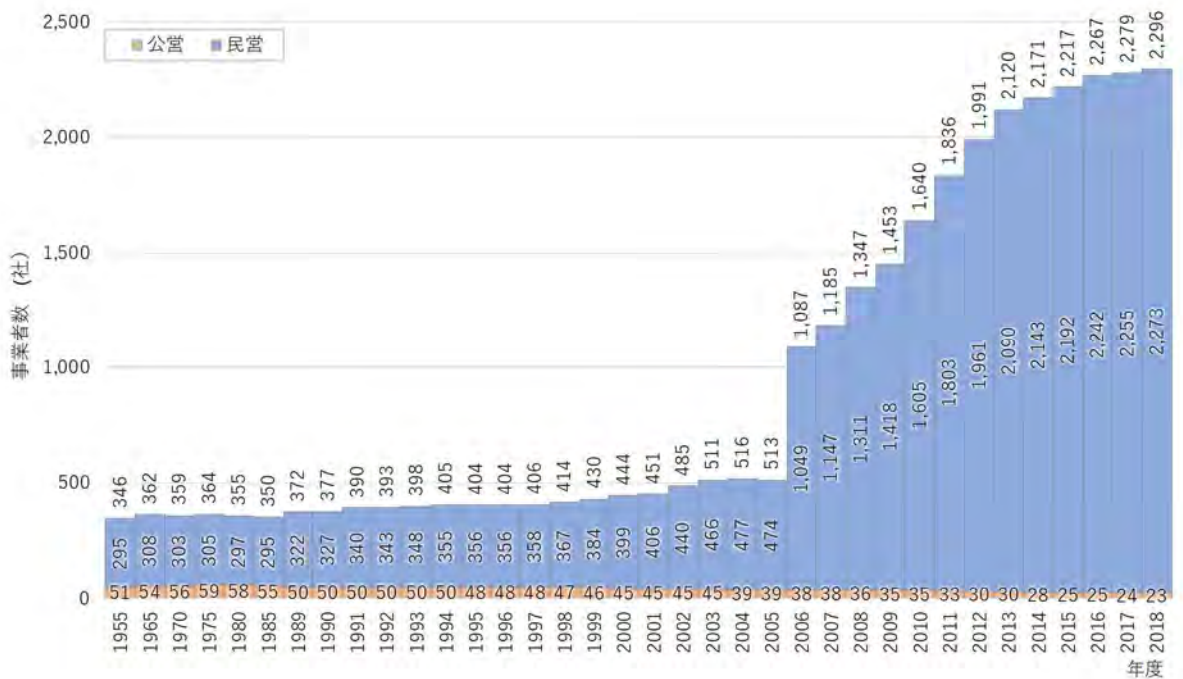


図2.1.1 バス事業者数（乗合バス）<sup>1)</sup>

注) 平成 18(2006)年 10 月に施行された改正道路運送法に伴い乗合バスとみなされた事業者を含む

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

### (2) 高速バスの事業者数・運行系統数

高速バス事業者の推移をみると、2006年度の事業区分の見直しにより70事業者増加した。その後2012年度まで微増傾向となり、2013年度にさらに50事業者増加した。2016年度の400事業者をピークに減少に転じ、2017年度は369事業者となった。

運行系統数は、2006年の見直しで大きく増加し、その後2013年まで増加傾向だったが、その後は横ばいとなっている。

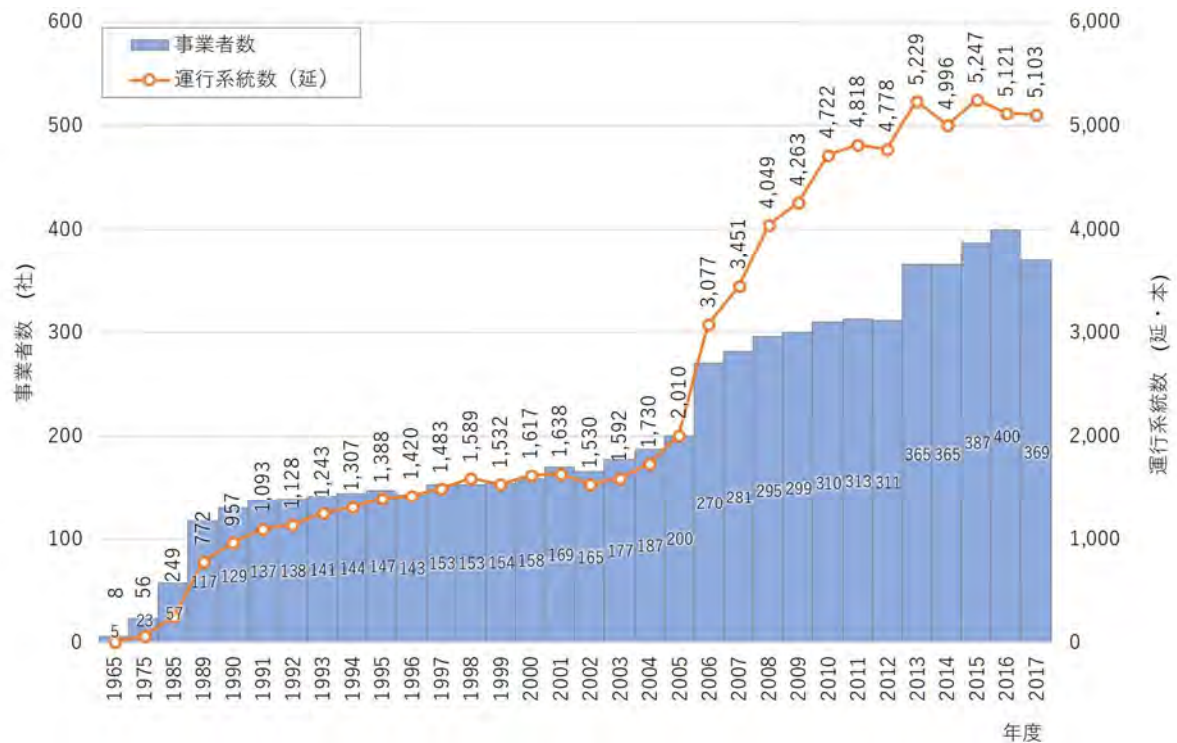


図2.1.2 高速乗合バスの事業者数・運行系統数<sup>1)</sup>

- 注) 1. 上記数値は、各年度末現在のものである。ただし、昭和60年度以前の実績は、6月1日現在のものである。
2. 平成17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乗合バスとした。平成18年度からは、系統距離が50km以上のものを高速乗合バスとした。

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

### (3) 高速バスの1日運行回数・年間輸送人員

年間の輸送人員をみると、2015年度まで増加傾向にあったものの、2016年度から減少している。1日当たりの運行回数も2015年度まで増加傾向だったが、同様に2016年度から減少している。2017年度時点では、運行回数は約14千回/日、輸送人員は約1億人/年となっている。

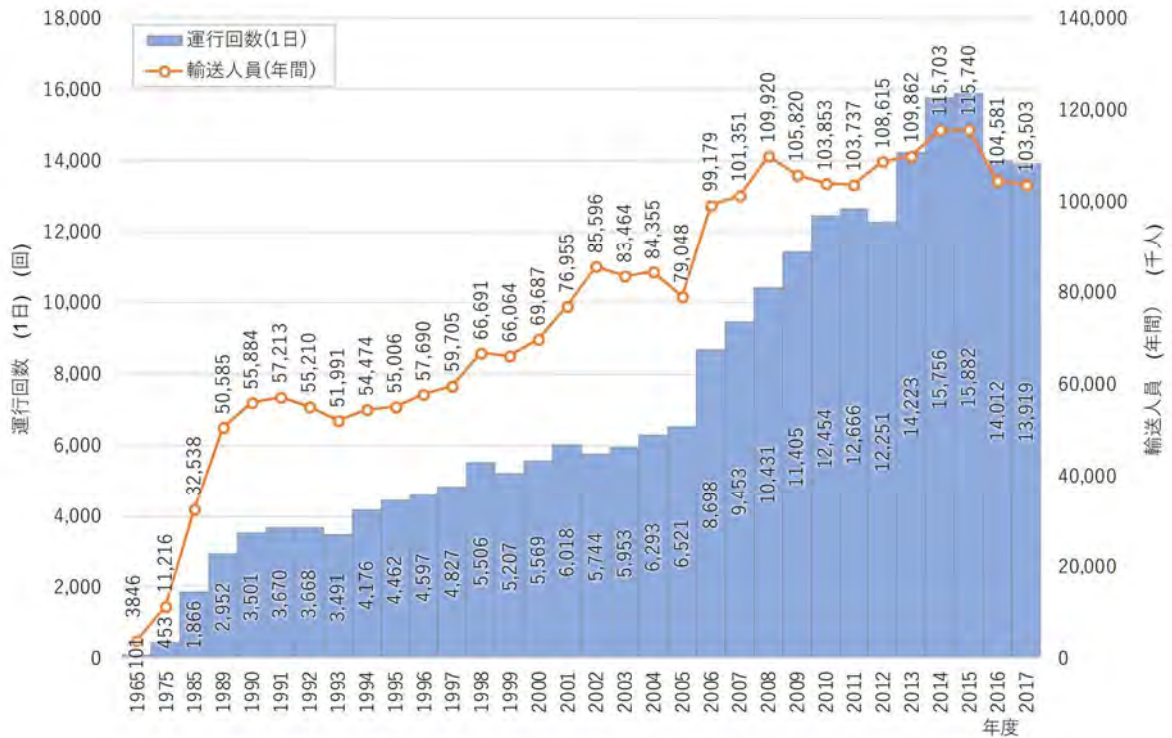


図2.1.3 高速乗合バスの1日運行回数・年間輸送人員<sup>1)</sup>

- 注) 1. 上記数値は、各年度末現在のものである。ただし、昭和60年度以前の実績は、6月1日現在のものである。
2. 平成17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乗合バスとした。平成18年度からは、系統距離が50km以上のものを高速乗合バスとした。



## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

### (4) 高速道路の供用延長・高速バスの年間輸送人員

高速道路の供用延長は、一定の増加傾向にあり 2017 年度に約 9,000km となった。

高速バスの年間輸送人員も増加傾向にあったが、2015 年度の約 1 億 1500 万人をピークに減少に転じ、2017 年度は約 1 億 4000 万人となった。

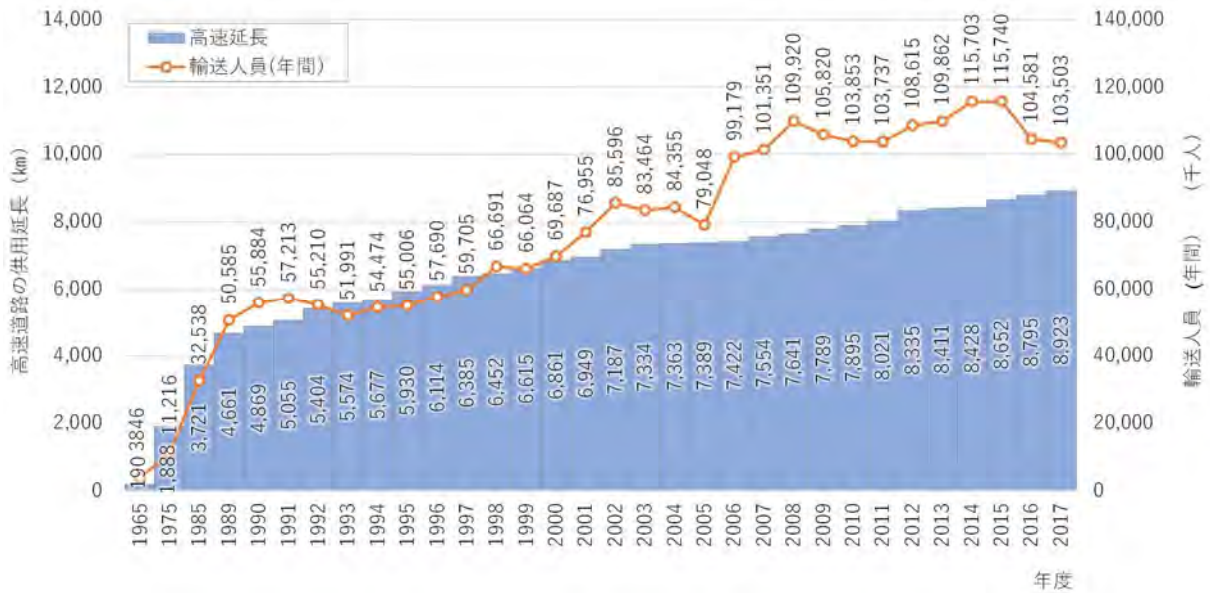


図2.1.4 高速道路の併用延長・高速バスの年間輸送人員<sup>1)</sup>

- 注) 1. 上記数値は、各年度末現在のものである。  
 2. 平成 17 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乗合バスとした。平成 18 年度からは、系統距離が 50km 以上のものを高速乗合バスとした。

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

### (5) 高速バスストップの種別

高速 BS は、単独 BS、インターチェンジ併設 BS、休憩施設併設 BS の 3 種類に分類される<sup>2)</sup>。  
高速 BS の種別、停車利用の有無別、便数区分別の箇所数について以下に示す。

#### 1) 高速バスストップの種類別箇所数

これまでに整備された高速 BS 全 828 箇所<sup>※</sup>のうち、「本線単独」で立地している BS は 357 箇所あり、43.1%を占めている。次いで、「IC 併設」が 335 箇所あり、40.5%となっている。

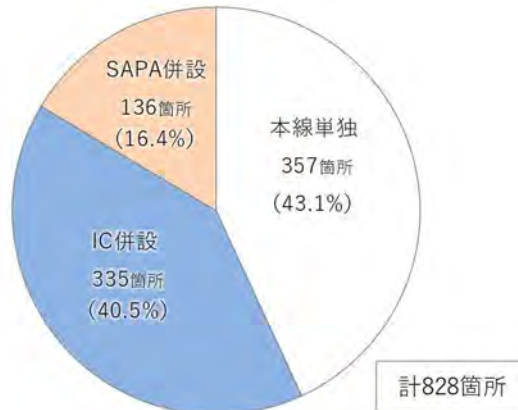


図2.1.5 BS 種別箇所数<sup>3)</sup>

※上下線をまとめて1箇所としてカウント

#### 2) 高速バスの停車利用の有無

これまでに整備された BS のうち、停車利用されている BS は 461 箇所(55.6%)あり全体の半数以上を占めている。また、停車利用されていない BS 367 箇所のうち、「未利用」は 277 箇所あり、全体で 33.5%となっており、廃止は 90 箇所となっている(10.9%)。

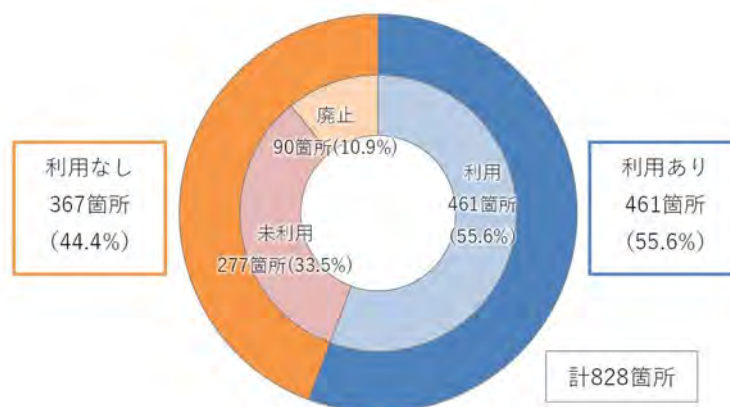


図2.1.6 高速バス利用の有無<sup>3)</sup>

※上下線をまとめて1箇所としてカウント

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

### 3) 便数区分別の利用 BS 箇所数（平日・上り便数）

平日・上り方向の停車バス便数について、停車利用されている 461 箇所の BS のうち、約 300 箇所（7 割程度）は 30 便以下の停車となっている。100 便を超える BS は 25 箇所（5%程度）となっている。

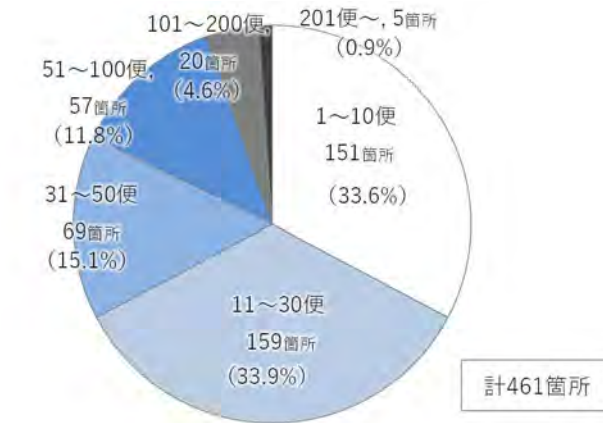


図2.1.7 便数区分別の利用箇所数<sup>3)</sup>

※上下線をまとめて1箇所としてカウント

【参考文献】

- 1) 国土交通省,統計情報 - 国土交通省,2020.12.1,[https://www.mlit.go.jp/statistics/details/jidosha\\_list.html](https://www.mlit.go.jp/statistics/details/jidosha_list.html) (2021年6月閲覧)
- 2) 全国高速道路建設協議会,高速道路便覧 2019 (令和元年度) pp.556-558,2019
- 3) NEXCO 東日本,中日本,西日本・本州四国連絡高速道路株式会社,バスストップ調書,2016-2017

2.2 高速バスストップに関する国や関連業界等の動向

平成 29 年 3 月から令和 2 年 10 月までの高速 BS に関する国や関連会社等の動向について情報や事例を収集・整理した。

(高速 BS に関する国や関連会社等の動向まとめ)

(1) 国土交通省における委員会

国土交通白書において、自動運転や MaaS などの実証実験・社会実装が進められおり、様々な交通機関の横断的な連携や交通モード間の接続（モーダルコネクト）が進められていることが示されている。また、公共交通機関全般としてバリアフリー化や環境に優しい交通なども求められていることも示されている。そのなかで高速バスにおいても、定時性・速達性の向上やバスの位置情報の発信など利便性の向上が進められており、さらに、貨客混載など物流サービスへの展開も期待されることも示唆されている<sup>1)</sup>。

そうした取組みを強化していくために、第 4 回モーダルコネクト検討会 (H29.3) ではバス情報基盤の整備 (図 2.2.1) やスマートトランジットシステムの構築 (図 2.2.2) について言及しており、高速 BS の乗換拠点としての整備や設備の強化について提言している<sup>2)</sup>。



図2.2.1 バス情報基盤の強化<sup>2)</sup>



図2.2.2 スマートトランジットシステムの構築<sup>2)</sup>



## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

また、バスタプロジェクト推進検討会(R2.9～)では交通結節点強化を推進しており、高速バスの役割について再認識されている。検討会において、高速BSをハイウェイバスタと称し、その整備について言及しており、高速バスや路線バス、一般車間の円滑な乗換えの際に必要な設備について提案している(図2.2.3)<sup>3)</sup>。

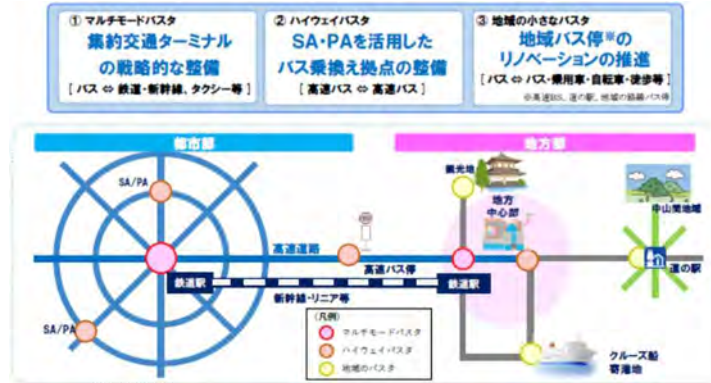


図2.2.3 バスを中心とした交通結節点の類型<sup>3)</sup>

令和2年2月には道路法が一部改正され、民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進が定められており、事業者専用の停留施設が道路付属物(特定車両停留施設)として位置付けられ、コンセッション制度(公共施設等運営権)の活用により、新たな交通結節点づくりが期待される(図2.2.4、図2.2.5)<sup>4)</sup>。

**民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進** 【道路法、道路特措法】 令和2年11月25日から施行

○ 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の**事業者専用の停留施設を道路付属物として位置付け**(特定車両停留施設)

◆ 施設の運営については**コンセッション(公共施設等運営権)**制度の活用を可能とする

- ・ 運営権者(民間事業者)は、**利用料金を收受することが可能**
- ・ 協議の成立をもって**占用許可とみなす**

図2.2.4 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進<sup>4)</sup>

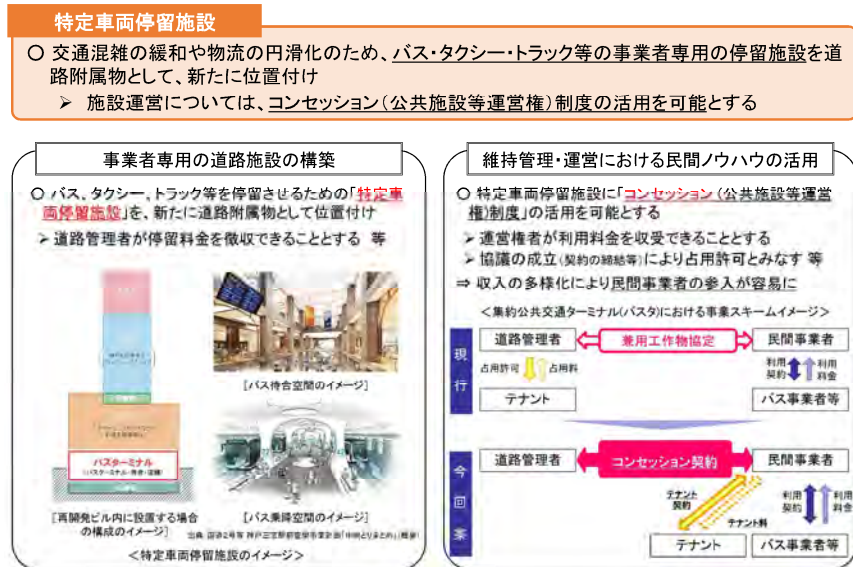


図2.2.5 特定車両停留施設<sup>4)</sup>

### (2) 高速道路会社の動向

国が中期的な整備方針等を示した「高速道路における安全・安心基本計画」を2019年9月に策定した。高速道路各社は、施策の計画的かつ着実な推進を図ることを目的に「高速道路における安全・安心実施計画」を2019年12月に発表した<sup>5) 6) 7) 8) 9) 10)</sup>。そのなかで、利便性の向上に資する官民連携による役割分担や高速バスなどの乗換え拠点の整備・強化、バスロケーションシステム、ユニバーサルデザインの強化などを定めている。

高速道路事業を活かしたCSR活動（地域社会の活性化・交通安全の推進・環境保全）のなかで、NEXCO 東日本は高速道路と福祉が連携（高福連携）する試みとして、高速BS、SA、PAの美化や植栽といった作業を協働し、障がいのある方の就労機会を拡大することで、高速道路を通じて地域社会の活性化に貢献することを目指している（図2.2.6）<sup>11) 12)</sup>。



図2.2.6 左：高速バスの停留所の美化活動（北陸道 大積PA）<sup>11)</sup>、  
右：サービスエリアの美化活動（道央道 有珠山SA）<sup>11)</sup>

令和2年に「新型コロナウイルス感染症」の影響で、社会全体の生活様式が大きく変容した。第38回国土幹線道路部会(R2.7.2)では新型コロナウイルス感染症対策に対応した高速道路施策について、道路事業における感染症対策やキャッシュレス決済の推進などが挙げられている<sup>13)</sup>。

第40回同部会(R2.8.3)で、全日本トラック協会は、BtoBの一部業種関連の物流が減少していることにより、高速道路料金の大口・多頻度割引の適用率が下がることに言及している。また、新型コロナウイルス対策のため、休憩・休息に資する高速道路のSA/PAの大型車マス、特大車マスの増設を要望している<sup>14)</sup>。

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

第39回同部会(R2.7.9)で、公益社団法人日本バス協会は乗合バス事業者240者に対して影響を調査したところ、高速バス等における5月の運送収入が70%以上減少する事業者が9割に及び、輸送人員も9割の大幅な減少となる等、極めて厳しい状況であるとした(図2.2.7)<sup>15)</sup>。

また、同協会では「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」をはじめとする政府の諸決定を踏まえ、「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に実施すべき基本的事項を整理している。講じるべき主な具体的対策として、事業用自動車内の乗務員や不特定多数の利用者が頻繁に触れる箇所のこまめな消毒・防護スクリーンの設置、車内換気、利用者への手指消毒依頼等が挙げられている<sup>16)</sup>。

さらに、道路関係の政策要望として、バスターミナル等の関連施設整備の予算確保ならびに高速道路料金の大口・多頻度割引の最大5割引の継続を挙げている<sup>15)</sup>。

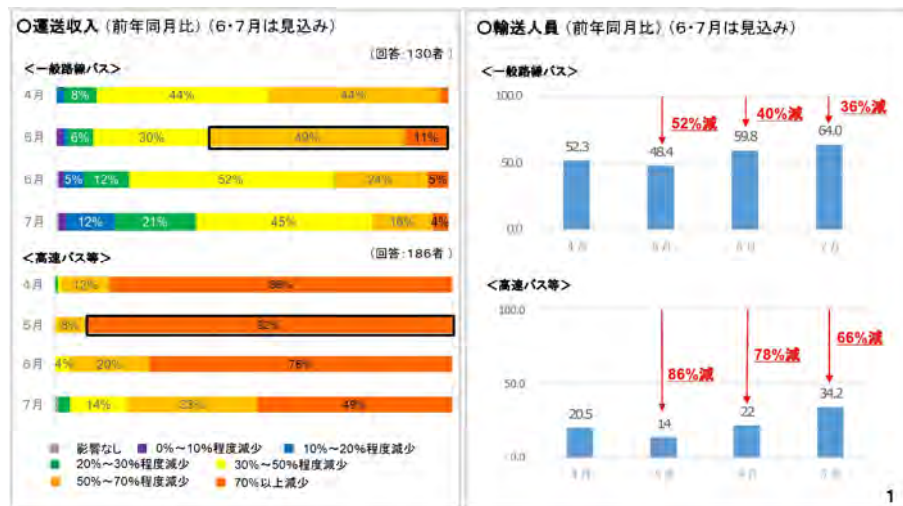


図2.2.7 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査結果<sup>15)</sup>



## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

前述した内容等を受け、第43回同部会(R2.9.24)では、中間とりまとめとして、物流事業者・バス事業者が利用する休憩施設の環境整備として、物流事業者・バス事業者等が活用しやすい道路環境の実現に言及しており、道の駅等の路外施設の活用等による高速道路における大型車両の適切な休憩・休息機会の確保等を記述している(図2.2.8)<sup>17)</sup>。



図2.2.8 休憩施設における駐車マスの拡充<sup>17)</sup>

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

### (3) 高速バス事業者や自治体、民間企業等の動向

高速バス事業者や自治体、民間企業等の動向として、「貨客混載」「乗継拠点」「情報化」「BS設備」「高速バスの設備」「MaaS」「新型コロナウイルス感染症対策」の観点から整理する。

#### 1) 「貨客混載」に関する動向

常陸太田市は、平成28年7月の「道の駅ひたちおおた」のオープンに伴い、市内の農家の農産物を、道の駅に集約し、茨城交通株式会社の協力で、高速バスのトランクの活用により東京都中野区の商店等に配送するシステムを構築した<sup>18)</sup>。

同様に、京王電鉄株式会社と長野県駒ヶ根市は、平成30年6月26日から高速バスを活用した貨客混載による、長野県駒ヶ根市の農産物を東京へ輸送し販売する販路拡大事業を開始した。これは、高速バス路線「伊那飯田線」(新宿～駒ヶ根間)において、新宿方面行きのトランクを活用し、駒ヶ根市の新鮮な野菜や旬の果物等を東京へ定期的に輸送して、京王ストア八幡山店で販売するものとなっている<sup>19)</sup>。

JA全中、農林中金、三菱地所、エコッツェリア協会、アップクオリティの5社は全国各地の農産物を貨客混載し、大手町・丸の内・有楽町エリアへ定期配送を始めた。生産量が少なく配送ルートの確保が難しいため県外へ出荷できない稀少野菜、伝統野菜、朝採れ野菜等の特色のある農産物を近隣の飲食店や、就労者向けに直接販売している(図2.2.9)<sup>20)</sup>。

#### < 貨客混載の運搬のフロー >

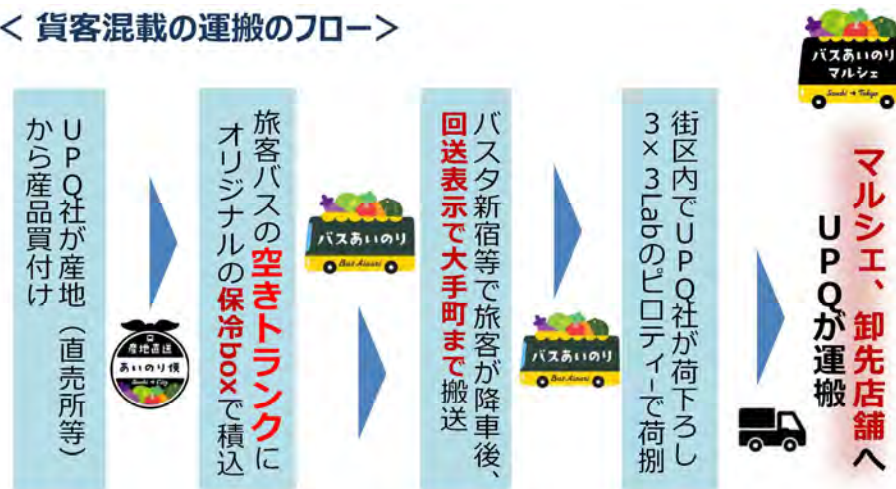


図2.2.9 旅客用高速バスの空きトランクを活用した貨客混載<sup>20)</sup>

2) 「乗継拠点」に関する動向

タイムズ24は高速BS(富津浅間山BS)駐車場にカーシェア施設を整備するなど、拠点としての強化が進む事例もある(図2.2.10)<sup>21)</sup>。



図2.2.10 富津浅間山BSのカーシェア施設<sup>21)</sup>

2002年10月に発行された「高速道路と自動車(VOL.45\_NO.10)」では「高速バス」が特集されており、そのなかで、飯塚氏は、P&BR 駐車場・駐輪場を整備することで、高速BSの利便性が向上し、コンビニなどの簡易な商業施設と待合室を併設することで安心できるバス待ち環境とできることを言及している。また、市街地外縁部へ鉄軌道が伸びている都市では、駅と高速BSが連携することで集客力が高まるとともに、市街地道路が混雑しているときのバックアップ手段とすることができることも言及している<sup>22)</sup>。

3) 「情報提供」に関する動向

みちのり HD は傘下のバス会社が持つ時刻表などのデータを「GTFS-JP」という標準形式で統一し、オープンデータとして公開している。これを活用することで利用者向けアプリの開発などにつながる<sup>23)</sup>。

また、両備バスは、バスロケーションシステムの現在地等のリアルタイム情報を Google マップへ提供している。商用バスロケとして標準的な形式によりオープンデータを提供している。オープンデータ化により岡山市内 5 社のバスの現在位置と遅れ時間等を地図上に会社別のアイコンで表示するシステム「統合バスロケマップ」の開発もされた<sup>24)</sup>。

国土交通省は地域道路経済戦略研究会関東地方研究会と連携し、2018 年 3 月 27 日に、車両の位置や速度等のデータの捕捉が可能な ETC2.0 の機能を活用し、利用者等にリアルタイムで情報提供を行う、各バス事業者共通のプラットフォームである「ETC2.0 高速バスロケーションシステム」を開発しており、実証実験を開始し、引き続き実験に参加する会社・路線を拡充している（図 2.2.11）<sup>25)</sup>。



図2.2.11 ETC 高速バスロケシステムの概要<sup>25)</sup>

4) 「一般路線 BS 設備」に関する動向

西鉄グループ等では、デジタルサイネージなどに時刻表や運行情報、その他告知文、緊急案内、広告などをリアルタイムに提供できる「スマートバス停」を開発している。スマートバス停とは、デジタルサイネージに時刻表や運行情報、告知文、広告などをリアルタイムに提供可能なバス停で、利用者の利便性向上に資するだけでなく、遠隔操作が可能のため、時刻表等の張替え作業などの管理作業が不要となるなど働き方改善にも効果が期待できるものである。太陽光発電型や自動販売機一体型など様々なタイプが開発されている<sup>26)</sup>。



5) 「バリアフリー化」に関する動向

東京空港交通株式会社・三菱ふそうトラック・バス株式会社・三菱ふそうバス製造株式会社は、従来のリフト付バス利用者の意見を収集し、問題点・課題点を元にバスメーカーへ改善要望し、車椅子のまま乗車可能な空港連絡バスの新たなタイプとして「エレベーター付リムジンバス」の開発につなげた。国内で初めて導入・営業運行を行い、高速路線の新たな選択肢が増えることにより更なるユニバーサルサービスを拡充することが可能となった（図 2.2.12）<sup>27)</sup>。



図2.2.12 (左) エレベーター付バス乗車風景<sup>27)</sup>、(右) エレベーター付バス乗車風景<sup>27)</sup>

高齢者、障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）の改正（令和2年5月）により、道路法第2条第2項第8号に規定する「特定車両停留施設」のうち、公共交通機関を利用する旅客の乗降等に供するものを「旅客特定車両停留施設」と定義し、バリアフリー基準適合義務の対象となった<sup>28)</sup>。

高速 BS については、現時点ではバリアフリー法の対象施設となっていないが、一部の高速 BS ではバリアフリー化が進んでおり、神戸淡路鳴門道鳴門北 BS ではエレベーターが設置され、高松自動車道三木 BS ではアクセス路にスロープが整備されるなど、高齢者や車いすの方が利用しやすい環境となっている。また、神戸淡路鳴門道舞子 BS では多機能トイレが整備されている（図 2.2.13）。



図2.2.13 (左) 神戸淡路鳴門道 鳴門北 BS（上り線）に設置されたエレベーター  
(中) 高松自動車道 三木 BS（下り線）のスロープ  
(右) 神戸淡路鳴門道 舞子 BS の多機能トイレ

写真はすべて EHRF 撮影 (R1.12)

### 6) 「MaaS」に関する動向

JR 東日本は次代の公共交通について、交通事業者と、各種の国内外企業、大学・研究機関などがつながりを創出する場所として 2017 年 9 月 5 日に「モビリティ変革コンソーシアム」を設立した。

また、MaaS 関連のアプリとして、「RingoPass(JR 東日本)<sup>29)</sup>」や「my route(トヨタ)<sup>30)</sup>」、観光型 MaaS の「にいがた MaaS Trial(JR 東日本)<sup>31)</sup>」や「Izuko(東急、JR 東日本)<sup>32)</sup>」、郊外型 MaaS 実証実験(東急)<sup>33)</sup>」、新・通勤サービスの「DENTO(東急)<sup>34)</sup>」などの開発が進み、それを利用した実証実験も行われており、社会実装されている例もある。

MaaS アプリでは複数の交通機関の時刻表ベースの経路検索を可能としているものが多いが、小田急電鉄と JR 東日本は、リアルタイム情報を組み合わせた経路検索サービス提供に関する実証実験に取り組んでいる。

この実験では、小田急線全線、神奈川中央交通の路線バス、JR 東日本の主要路線を対象とし、遅れが発生している場合には、その遅れを加味した検索結果を表示するもので、両社の公式アプリ「EMot」、「JR 東日本アプリ」で提供し、表示の分かりやすさや受容性について検証するとしている。

また、この実験では、町田駅直結の該当店舗で一定金額以上買い上げた利用者に、「E-バス(小田急グループの神奈中タクシーのオンデマンド交通)」と神奈川中央交通の路線バス(一部の系統のみ)を無料で利用できるチケットを発行し、駅周辺の商業施設と公共交通の一体的な利用による相乗効果を検証する“公共交通および駅周辺商業施設の連携策”を展開している。これに、EMot の利用を促進することで、より移動利便性を高めた施策となっている<sup>35)</sup>。

#### 参考情報：JR 東日本の Mobility Linkage Platform (MLP)

JR 東日本は、グループ経営ビジョン「変革 2027」において、移動のための検索・手配・決済を利用者にオールインワンで提供する「Mobility Linkage Platform」を構築し、「シームレスな移動」「総移動時間の短縮」「ストレスフリーな移動」を実現することを目指している。これにより、利用者が 24 時間、あらゆる生活シーンで最適な手段を組み合わせるサービスを利用できる環境を実現することとしている<sup>36)</sup>。

7) 「新型コロナウイルス感染症対策」に関する動向

高速バスにおいても利用方法などが再考され、高速バスマーケティング研究所からバス事業ロードマップが示されている。ロードマップでは、「緊急事態」「制御」「新常态」の各フェーズにおける対策を検討しており、路線バス事業とのワークシェアや社内の感染対策、今後のインバウンド回復を見込む整備などを示している<sup>37)</sup>。

第39回国土幹線道路部会(R2.7.9)で日本バス協会は、新型コロナウイルス感染症対策で講じるべき具体的な施策として、車内のこまめな消毒や防護スクリーンの設置、車内換気ならびに利用者乗車時の消毒のお願いを実施することとしている(図2.2.14)<sup>15)</sup>。

**1. はじめに**

- 事業者は、対処方針の趣旨・内容を十分に理解した上で、個々の運行形態等も考慮した創意工夫も図りつつ、新型コロナウイルスの感染予防に取り組むとともに、社会基盤としての役割を継続的に果たすことが望まれる。
- 本ガイドラインは、緊急事態措置を実施する期間中のみならず、当該期間後においても、新型コロナウイルス感染症の感染リスクが低減し、早期診断から重症化予防までの治療法の確立、ワクチンの開発などにより企業の関係者の健康と安全・安心を十分に確保できる段階に至るまでの間の事業活動に用いられるものである。

**2. 感染防止のための基本的な考え方**

- 事業者は、事業所の立地や運行形態等を十分に踏まえ、事業者内、事業用自動車内、運行経路、立寄先や通勤経路を含む周辺地域において、従業員等の感染を防止するよう努めるものとする。このため、「三つの密」が生じ、クラスター感染発生リスクの高い状況を回避するため、最大限の対策を講じる。

**3. 講じるべき具体的な対策（主なもの）**

- 事業用自動車内の座席やつり革、手すり、防護スクリーン、タブレットなど、乗務員や不特定多数の利用者が頻繁に触れる箇所については、こまめに消毒を行う。また、座席に掛ける布については、定期的に洗濯する。
- 運転に支障がない場合は、運転席及び運転席と後部座席の間に防護スクリーンを設置すること等により、乗客と乗務員の飛沫感染を防止するよう努める。
- エアコンによる外気導入や窓開け等の車内換気を行うとともに、車内換気を行っていることを表示する等により、乗客が安心して利用することができるように配慮する。
- 乗客の降車後に、窓を開けて換気する等の車内換気に努める。
- バス車内に可能な限り手指消毒液を装備し、お客様が乗車する際に手指消毒をお願いする。
- バスの待合所、バスターミナルやバス車内において、バス利用者等に対し、アナウンスや掲示等により、マスク着用や手洗い励行等の感染予防対策を徹底すること、テレワークや時差通勤等に取り組むこと、会話を控えめにするこや他の乗客との距離をできるだけ空けること等呼びかけるよう努める。
- 従業員の感染が確認された場合、保健所、医療機関の指示に従い運行の実施等を判断する。

ガイドライン掲載ページ  
[http://www.bus.or.jp/news/covid-19guideline\\_v3.pdf](http://www.bus.or.jp/news/covid-19guideline_v3.pdf)

図2.2.14 バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン（概要）<sup>15)</sup>

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

高速バスにおけるリアルタイムの座席混雑情報の混雑状況を発信している例として、WILLER EXPRESS(株)は、R2年7月に高速バスにおける座席指定状況の確認、出発前までの変更を可とする等のサービスを開始した<sup>38)</sup>。

また、国土交通省は2020年10月9日に、「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン(バス編)」を策定した。これは、新型コロナウイルスの感染拡大防止を図りつつ、利用者がより自主的に、正しく混雑を回避して公共交通機関を利用するよう行動変容を促すためには、利用者側の判断に必要となる混雑に関する情報を積極的に提供していくことが重要であるという観点から、リアルタイムな混雑情報の提供に取り組もうとするバス事業者が留意すべき事項を整理している(ただし、高速バス等の立席がないバスは座席数以上の乗客が想定されないため除外されている)<sup>39)</sup>。



【参考文献】

- 1) 国土交通省,国土交通白書,2020.6.26,<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004.html> (2021年6月閲覧)
- 2) 国土交通省,第4回モーダルコネクト検討会 資料1「モーダルコネクトの強化 バスを中心とした道路施策(案)」,2017.3,[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal\\_connect/doc04.html](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/doc04.html) (2021年6月閲覧)
- 3) 国土交通省,第1回バスタプロジェクト推進検討会 資料2「バスを中心とした交通結節点に関する参考事例」,2020.9.7,<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/doc01.html> (2021年6月閲覧)
- 4) 国土交通省,社会資本整備審議会 道路分科会第74回基本政策部会 資料4「令和2年改正道路法の施行について」,2020.12.3,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000537.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000537.html) (2021年6月閲覧)
- 5) 東日本高速道路株式会社,高速道路における安全・安心実施計画,2019.12.20,[https://www.e-nexco.co.jp/rest/pressroom/press\\_release/head\\_office/h31/1220/pdfs/01.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/rest/pressroom/press_release/head_office/h31/1220/pdfs/01.pdf) (2021年6月閲覧)
- 6) 中日本高速道路株式会社,高速道路における安全・安心実施計画,2019.12.20,<https://www.c-nexco.co.jp/images/news/4703/5f2a2212e79a0ab48de366de481a65ca.pdf> (2021年6月閲覧)
- 7) 西日本高速道路株式会社,高速道路における安全・安心実施計画,2019.12.20,<https://corp.w-nexco.co.jp/corporate/release/hq/r1/1220a/> (2021年6月閲覧)
- 8) 首都高速道路株式会社,高速道路における安全・安心実施計画,2020.3.27,[https://www.shuto-ko.co.jp/company/press/2019/data/03/27\\_plan/](https://www.shuto-ko.co.jp/company/press/2019/data/03/27_plan/) (2021年6月閲覧)
- 9) 阪神高速道路株式会社,高速道路における安全・安心実施計画,2020.3.27,[https://hanshin-exp.co.jp/company/topics/post\\_372.html](https://hanshin-exp.co.jp/company/topics/post_372.html) (2021年6月閲覧)
- 10) 本州四国連絡高速道路株式会社,高速道路における安全・安心実施計画,2020.3.27,[https://www.jb-honshi.co.jp/corp\\_index/corp\\_press/corp\\_press\\_2020/200327press-1-5020/?ref=single3](https://www.jb-honshi.co.jp/corp_index/corp_press/corp_press_2020/200327press-1-5020/?ref=single3) (2021年6月閲覧)
- 11) 東日本高速道路株式会社,高速道路事業を活かした社会的課題解決への取組み「CSRの推進」,[https://www.e-nexco.co.jp/csr/for\\_society/promotion/welfare.html](https://www.e-nexco.co.jp/csr/for_society/promotion/welfare.html) (2021年6月閲覧)
- 12) 東日本高速道路株式会社,NEXCO 東日本と障がい者支援団体が連携して高速道路のバス停で清掃作業を行います!,2018.7.18,<https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/niigata/2018/0718/00002348.html> (2021年6月閲覧)
- 13) 国土交通省,国土幹線道路部会第38回 資料2「新型コロナウイルス感染症対策に対応した高速道路施策の検討について」,2020.7.2,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000503.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000503.html) (2021年6月閲覧)
- 14) 国土交通省,国土幹線道路部会第40回 資料2「全日本トラック協会 提出資料」,2020.8.3,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000510.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000510.html) (2021年6月閲覧)

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

- 15) 国土交通省,国土幹線道路部会第 39 回 資料 4-1「日本バス協会 提出資料」,2020.7.9,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000506.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000506.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 16) 公益社団法人日本バス協会,バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン, 2020.6.29,[http://www.bus.or.jp/news/covid-19guideline\\_v3.pdf](http://www.bus.or.jp/news/covid-19guideline_v3.pdf) (2021 年 6 月閲覧)
- 17) 国土交通省,国土幹線道路部会資料第 43 回 資料 4 「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組中間とりまとめ(案)」,2020.9.24,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000522.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000522.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 18) 中野区,常陸太田市と連携 中野区内で朝採り新鮮野菜を販売,2016.10.4,<https://www.city.tokyo-nakano.lg.jp/dept/102500/d023163.html> (2021 年 6 月閲覧)
- 19) 京王電鉄株式会社・駒ヶ根市,高速バス路線を活用した“貨客混載”による農産物等の販路拡大事業に長野県駒ヶ根市が加わります! ,2018.6.21,[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) (2021 年 6 月閲覧)
- 20) 国土交通省,食品等の流通合理化に向けたセミナー『講演資料「旅客用高速バスの空きトラックを活用した貨客混載による、地域産品の高付加価値化」,2020.10.6,[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_tk1\\_000184.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000184.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 21) 東日本高速道路株式会社,館山自動車道 富津中央 IC~富津竹岡 IC 間が 3 月 6 日(金)に 4 車線となります,2020.2.7,[https://www.e-nexco.co.jp/rest/pressroom/press\\_release/kanto/r02/0207/pdfs/01.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/rest/pressroom/press_release/kanto/r02/0207/pdfs/01.pdf) (2021 年 6 月閲覧)
- 22) 飯塚功,高速バスストップの利用促進に関する調査研究,高速道路と自動車,第 45 巻,第 10 号,pp.63-67,2002.10
- 23) みちのりホールディングス,みちのり HD における GTFS/オープンデータの取組,2019.4.20,[https://www.gtf.jp/blog/wp-content/uploads/2019/04/190420\\_%E3%81%BF%E3%81%A1%E3%81%AE%E3%82%8AHD%E3%81%AB%E3%81%8A%E3%81%91%E3%82%8BGTFS%E3%81%AE%E5%8F%96%E7%B5%84.pdf](https://www.gtf.jp/blog/wp-content/uploads/2019/04/190420_%E3%81%BF%E3%81%A1%E3%81%AE%E3%82%8AHD%E3%81%AB%E3%81%8A%E3%81%91%E3%82%8BGTFS%E3%81%AE%E5%8F%96%E7%B5%84.pdf) (2021 年 6 月閲覧)
- 24) 両備バスホールディングス株式会社,商用バスロケとして全国で初めて標準的オープンデータ公開について,2019.8.2,<https://ryobi.gr.jp/news/4946/> (2021 年 6 月閲覧)
- 25) 国土交通省,ETC2.0 高速バスロケシステム実証実験を開始します,2018.3.27,[https://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000961.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000961.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 26) 西鉄エム・テック株式会社・安川情報システム株式会社(現社名:株式会社 YE DIGITAL),IoT 技術を搭載した高機能なバス停「スマートバス停」を雪の石川県下で実証実験いたします!,2019.1.29,[http://www.nishitetsu.co.jp/release/2018/18\\_154.pdf](http://www.nishitetsu.co.jp/release/2018/18_154.pdf)(2021 年 6 月閲覧)
- 27) 国土交通省,第 13 回 国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰を実施します,2020.1.21,[https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09\\_hh\\_000225.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000225.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 28) 国土交通省,バリアフリー法第 10 条,2016.6.21,<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001379342.pdf> (2021 年 6 月閲覧)
- 29) 東日本旅客鉄道株式会社,RingoPass,<http://ringopass.com/> (2021 年 6 月閲覧)
- 30) トヨタ自動車株式会社,myroute,<https://www.myroute.fun/> (2021 年 6 月閲覧)

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

- 31) 東日本旅客鉄道株式会社,にいがた MaaS Trial,<https://niigata-maas.com/lp/> (2019年10月閲覧)
- 32) 東日本旅客鉄道株式会社・東急株式会社,Izuko,<https://www.izuko.info/> (2021年6月閲覧)
- 33) 東急株式会社,郊外型 MaaS 実証実験,2018.10.31,<https://www.tokyu-recruit.jp/news/?p=145> (2021年6月閲覧)
- 34) 東急株式会社,DENTO,<https://www.tokyu-dento.jp/> (2021年2月閲覧)
- 35) 東日本旅客鉄道株式会社・小田急電鉄株式会社,東京都「MaaS 社会実装支援事業」としてオンデマンド交通に係る実証を行います～オンデマンド交通を組み込んだ生活シーンの創出と経路検索の機能向上で、快適な移動を目指します～,2021.1.15,<https://www.odakyu.jp/news/o5oaa1000001ve2f-att/o5oaa1000001ve2m.pdf> (2021年6月閲覧)
- 36) 東日本旅客鉄道株式会社,JR 東日本グループ経営ビジョン「変革 2027」,2018.7.3,<https://www.jreast.co.jp/investor/moveup/pdf/all.pdf> (2021年6月閲覧)
- 37) 高速バスマーケティング研究所株式会社,「新型コロナウイルス感染症」危機以降のバス事業ロードマップ,2020.5.7,<https://www.buskenkyujo.co.jp/cms/storage/2/2/tvwm0wvz.pdf> (2021年6月閲覧)
- 38) WILLER EXPRESS 株式会社,お客様とともにより安心な高速バスへ～混雑状況の見える化など新サービスをスタート～,2020.7.8,[https://www.willer.co.jp/news/press/2020/0708\\_4055](https://www.willer.co.jp/news/press/2020/0708_4055) (2021年6月閲覧)
- 39) 国土交通省,「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン(バス編)」を策定しました!」,2020.10.9,[https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000193.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000193.html) (2021年6月閲覧)

2.3 海外事例の整理

(1) 米国カリフォルニア州の高速 BS の事例

1) 州間高速道路 15 号 (I-15) の概要

カリフォルニア州サンディエゴの州間高速道路 15 号 (I-15) では、高速道路の渋滞緩和のため、相乗り車両や高速バス等が無料で通行できるエクスプレス・レーン (全 4 車線) を高速道路の中央部に設置している。

(整備主体)

名称：サンディエゴ政府協会 (SANDAG : San Diego Association of Government)

役割：サンディエゴ地域の意思決定を行う組織

構成：19 自治体 (18 市、1 郡) の長による役員で構成

アドバイザーとして、カリフォルニア州交通局、メトロポリタン・トランジット・システム (MTS)、米国国防省、メキシコ等が入っている。

沿革：1966 年にサンディエゴ地域の長期計画を作る総合計画組織

(Comprehensive Planning Organization, CPO) が設置され、1980 年に現在の名称である SANDAG に改名。

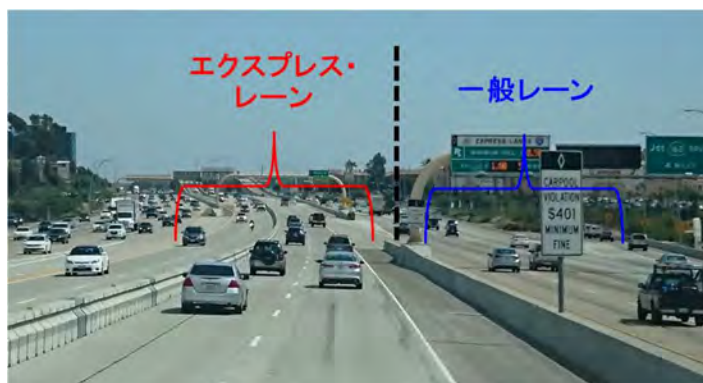


図2.3.1 I-15 エクスプレス・レーンの交通状況



図2.3.2 I-15 位置図

## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

### 2) ダイレクト・アクセス・ランプとBSの整備

同区間には、直接、エクスプレス・レーンに流入できる5箇所のダイレクト・アクセス・ランプが住居地域に近接して設置され、その周辺には、パーク&ライドを促進するため、駐車場が整備されている。



図2.3.3 ランチョ・ベルナルド・トランジット・ステーション

### 3) 地域の公共交通を統合した情報提供サービス

サンディエゴ地区では、公共交通の利用促進および利便性を高めるため、サンディエゴ政府協会 (SANDAG) が中心となり、地域の公共交通 (車、電車、バス等) を統合した情報提供サービス「511」を実施している。

利用者は、ウェブサイトや携帯アプリ、無料電話により、最新の交通状況 (事故、旅行時間、ルート案内、料金等) を知ることができる。



図2.3.4 「511」のウェブサイト画面<sup>1)</sup>



## 2. 高速バスストップを取り巻く近年の動向

### 4) スマートフォンアプリによる公共バスの運行状況等の情報提供

利用者はスマートフォン用アプリを用いて、高速バスを含む公共バスに関する様々な情報をリアルタイムで入手することができる。

(主な機能)

#### ① 地図上でバスストップを見つける



- ・地図上に、利用者とバスストップの位置が表示される。
- ・バスストップのアイコンを押すと、バス停の名前、ルートが表示される。
- ・「i」マークを押すと、到着時刻が表示される。

#### ② 到着時刻リストの見方

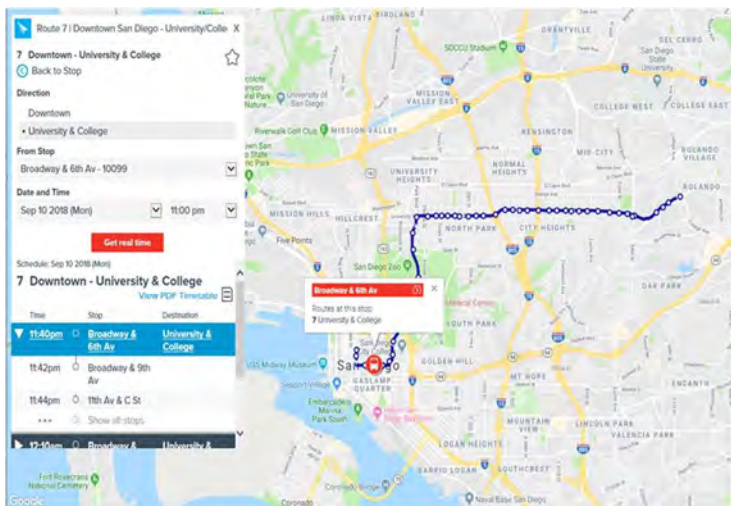


- ・利用者が利用するバス停での次のバスの到着時刻や、その後に来るバスの到着時刻が表示される。
- ・また、バスの走行ルートの地図上での表示や、目的地までの予想到着時刻が表示される。

図2.3.5 情報提供アプリの主な機能

### 5) ウェブサイトによる公共バスの運行状況等の情報提供

ウェブサイトでは、スマートフォン用アプリと同様のリアルタイム情報の他、路線図等が入手できるようになっている。



ウェブサイトでの検索事例



路線図

図2.3.6 ウェブサイトでの検索事例と路線図

【参考文献】

- 1) サンディエゴ政府協会 (SANDAG) ,511sd.com,<https://www.511sd.com/> (2021年6月閲覧)

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

高速 BS の利用状況や今後の展開について把握するために、バス事業者や自治体、高速 BS 関係事業者（観光、物流、MaaS 関連）、高速 BS 利用者に対し、ヒアリング調査や WEB アンケート調査を実施した。また、国土交通省総合政策局が集計した訪日外国人流動データ (FF-Data : Flow of Foreigners-Data) を分析・整理した。

#### 3.1 関連業界、地方自治体等へのヒアリング

##### 3.1.1 高速バス事業者へのヒアリング調査

高速 BS の利用実態を把握するために、高速バス事業者に対しヒアリング調査を実施した。ヒアリング対象事業者は、以下に示す 1 団体（東京地区）と高速バス運行事業者 7 社（東京地区 4 事業者、名古屋地区 1 事業者、大阪地区 1 事業者、福岡地区 1 事業者）とした。

表3.1.1 ヒアリング対象一覧

地域	事業者名	実施日
東京地区	S 団体	H30. 11. 14
	A 社	H31. 1. 16
	B 社	H31. 1. 16
	C 社	H31. 1. 17
	D 社	H31. 1. 17
大阪地区	E 社	H31. 1. 21
名古屋地区	F 社	H31. 1. 23
福岡地区	G 社	H31. 2. 5

#### (1) ヒアリング項目

業界の現状および、リアルタイム交通情報や BS 設備、民間との協働（貨客混載、待合環境等）などの動向についてヒアリングを行った。

##### 1) S 団体

表3.1.2 ヒアリング項目 S 団体

項目	詳細内容
バス業界に関する現状	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 高速バス路線の開設</li><li>・ 乗り継ぎ社会実験</li><li>・ 貨客混載輸送</li><li>・ 運転手不足</li><li>・ オリンピック・パラリンピック対応</li></ul>



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 2) 高速バス運行事業者

高速バス運行事業者に対して、下記についてヒアリングした。

表3.1.3 ヒアリング項目（高速バス運行事業者）

番号	項目	詳細内容
1	高速バス路線計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最近の傾向</li> <li>・ 路線開設、BS 停車の経緯</li> </ul>
2	利用停止した BS や廃止した路線	
3	路線毎の特徴 他モードとの乗り換え利用実態	
4	利用状況の調査方法	
5	バスロケーションシステム等 利用者へのリアルタイム情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスロケーションシステム</li> <li>・ WEB サイト</li> <li>・ BS 内での情報提供</li> <li>・ BS 内での放送設備</li> </ul>
6	BS 設備本体 BS 周辺設備の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ BS 上屋施設の整備および維持管理</li> <li>・ 高速道路区域外の設備の整備と維持管理</li> <li>・ BS 整備について積極的な自治体等</li> </ul>
7	民間同士の協働による 利便性向上策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デジタルサイネージ</li> <li>・ 貨客混載輸送</li> <li>・ 二次交通の充実 (シェアサイクル・ライドシェア等)</li> <li>・ 宅配ボックスの設置</li> <li>・ コンビニ、SAPA 内店舗との協働による 待合室環境整備</li> </ul>
8	バス予約決済システムの一元化	
9	バリアフリー関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車いす利用者の乗車状況</li> <li>・ バリアフリー対応車両の導入状況</li> </ul>
10	SAPA での乗降の可能性	
11	高速 BS に関する課題	
12	訪日外国人客利用実態	
13	2020 五輪、2025 関西万博へ向けた対応	
14	居眠り運転防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 居眠り防止機器の導入</li> <li>・ 睡眠等改善診断 (SAS)</li> <li>・ 車両</li> </ul>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (2) ヒアリング結果

##### 1) S 団体

バス業界の現状について、以下の回答を得られた。

表3.1.4 ヒアリング結果

項目	結果
バス業界に関する現状	<p><b>&lt;BS の利用&gt;</b>            利用の多い地域…北陸・中央・東名・中国・九州(基山中心)            利用の少ない地域…東北</p> <p><b>&lt;高速バス路線の開設&gt;</b>            ・地元のデータを勘案した後、試験運行を行い手ごたえがあった場合に路線を開設している。            ・但し、一度路線を開設すると、すぐには廃止しにくいということもあり、地元の要望があっても新規の路線化には慎重になる。</p> <p><b>&lt;乗り継ぎ社会実験&gt;</b>            ・関越道の高坂 SA において、長野～新宿便と前橋～成田便の乗り継ぎ社会実験を行っている。(図 3.1.1) <sup>1)</sup></p> <p><b>&lt;貨客混載輸送&gt;</b>            ・H29.9 自動車運送業の生産性向上に向けた規制緩和を受けて増加傾向にある。            ・H30.11 にバスタ新宿前で千葉県、長野県が参加した「バスタマーケット」を開催。</p> <p><b>&lt;運転手不足&gt;</b>            ・貸切の運転手を動員し定期運行バスの運転手を確保、貸し切りバス人員にしわ寄せ。            ・北海道では夏場の繁忙期において、閑散期の地域から運転手を融通することが一部あるが、雇用契約上の問題(最低2ヶ月間雇用)があるため業界として模索中。            ・外国人労働者の検討については、言語や料金收受対応が課題。            ・乗務距離制限(一人運行の場合で昼 600km、夜 400km)の影響を受けやすい。            ・東京大阪間のバスは2人乗務で1泊2日の行路となるため非効率的。            ・対策として中間地点で運転手を交代するシステムを検討(JRバス、ウィラーエクスプレス)。            また、点検や点呼施設の協同整備等バス事業者間の連携が必須となる。</p> <p><b>&lt;オリンピック・パラリンピック対応&gt;</b>            ・運転手が不足するため関東圏で募集を行い足りなければ全国的に募集する考え。            ・メディアも来るため24時間体制で運行を検討。            (労働時間は1日8時間と決められているため、1台につき3人体制となる)            ・パラリンピック選手のバリアフリー対応車両(リフト付き車両等)の調達が課題。</p>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

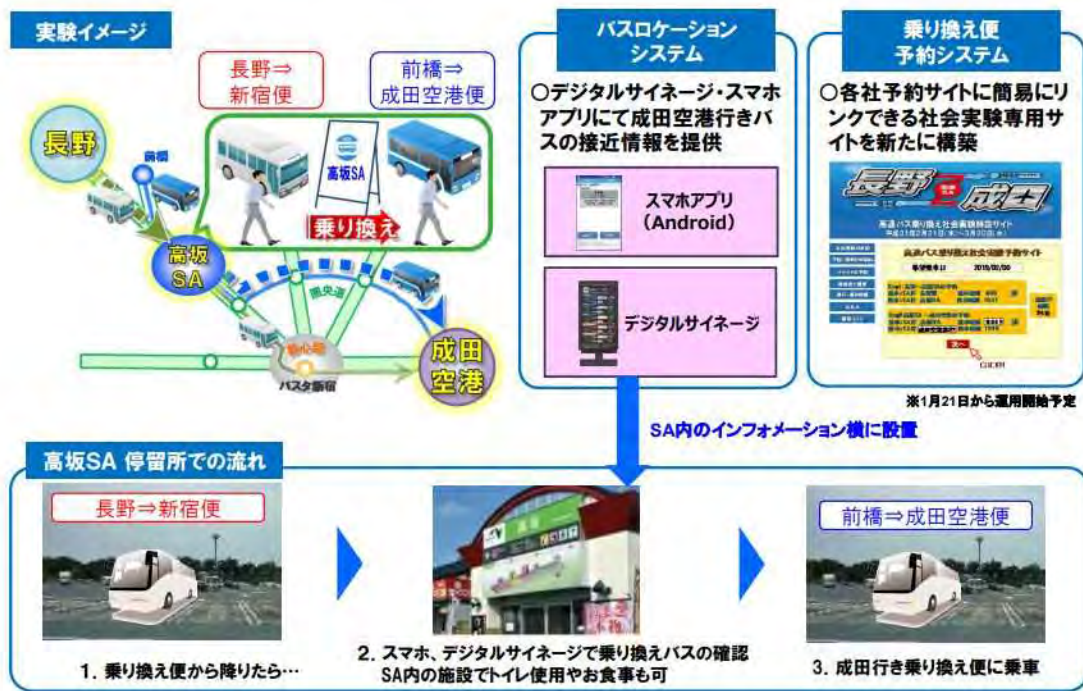


図3.1.1 乗継社会実験の例<sup>1)</sup>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 2) 高速バス事業者ヒアリング結果

質問項目		まとめ
大分類	小分類	
高速バス 路線計画	最近の傾向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手不足や低価格化もあり長距離便は縮小し、費用対効果の高い路線へシフトする傾向。</li> </ul>
	路線開設・ BS 停車の 経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線として成立する要件として、大きな需要の見込める区間で低価格で提供する、ある程度の需要があり鉄道の不便な区間である、新幹線等よりも細かく需要を拾い上げていく等がある。</li> <li>・地方の BS 停車は、P&amp;BR 駐車場の整備の有無が判断の大きなポイントとなる。</li> </ul>
利用停止した BS や 廃止した路線		<ul style="list-style-type: none"> <li>・全事業者において、社会情勢に起因する路線廃止や縮小が確認された（運転手不足、利用者減少、旧ツアーバスやLCC 参入による価格破壊、運転手の運行距離制限）。</li> <li>・高速 BS の利用廃止例として、渋滞時の迂回対応のためというケースもある。</li> </ul>
路線毎の特徴		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市部の通勤等日常利用のある路線は利用が多い。</li> <li>・観光地の路線は需要が多く、訪日外国人の利用も多いが、地元の方の日常利用もある。</li> <li>・2 点間輸送が主で、高速 BS の利用は少ない。</li> </ul>
鉄道との乗継		<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り換え利用は、都市部の渋滞を避けるための場合が多い。</li> <li>・駅直結の舞子 BS では利用が多い。</li> <li>・空港へのアクセスとしての、高速バスへの乗換え需要もある。</li> </ul>
利用状況 調査方法		<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約データと乗務員の記録によるものが多い。</li> <li>・購入方法が多岐に渡る場合は、予約データを使っでの全数把握が難しい。</li> </ul>
バスロケ 等利用者 へのリアルタイム 情報提供	バスロケー ションシス テム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行把握用のバスロケは導入しているが、利用者向けの情報提供は実施している会社と、していない会社に分かれている。</li> <li>・バスタに乗り入れるには、ETC2.0 の搭載が義務づけられている。</li> <li>・仕様統一を民間同士で行うのは難しく、ETC2.0 に期待する意見もあるが、車両とタイヤの紐づけを手作業で行う必要があり、バス営業所員の労務負荷が負担となることがネックである（図 3.1.2）<sup>2)</sup>。</li> </ul>
	WEB サイト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者毎にシステムが異なるので、共同運行会社を含めた一元的な情報提供は困難。</li> <li>・突発事象による運行休止等の情報提供には対応できず、予約時の連絡先に個別に電話している状況。</li> </ul>
	表示板	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部で接近情報板や放送設備を例外的に導入、ほとんどの BS にはなし。</li> </ul>
	放送設備	

ETC2.0高速バスロケシステムの概要

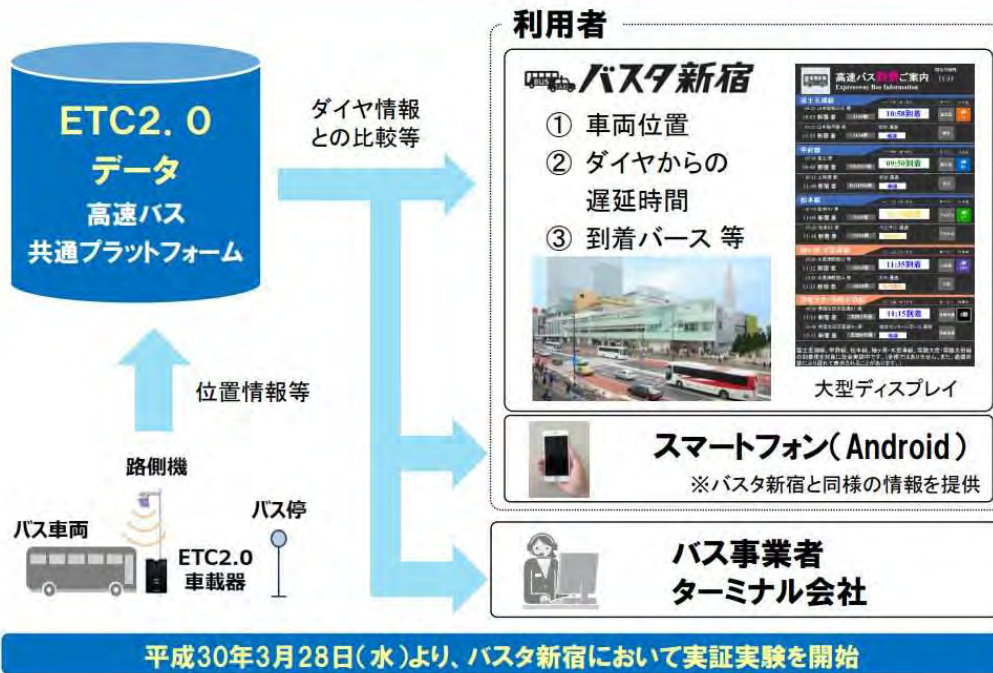


図3.1.2 ETC2.0 を用いたバスロケシステムの概要<sup>2)</sup>



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

質問項目		まとめ
大分類	小分類	
BS 設備 BS 周辺設 備の整備	BS 上屋施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ BS の維持管理は、事業者がエリアで分担して行うことが多い。</li> <li>・ P&amp;BR 等の周辺設備は、自治体が整備するケースと事業者が整備するケースがある。</li> </ul>
	高速道路 区域外の設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺設備の維持管理も統一されたルールはなく、自治体負担、事業者負担、利用する事業者で按分等がある。</li> <li>・ 鉄道が不便な地域等の自治体は、整備に積極的な例が多い。</li> </ul>
民間同士の 協働による 利便性 向上策	デジタル サイネージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般道のバス停はバス待ち客だけではなく通行者にも広告できるが、高速 BS は対象がバス待ち客に限られてしまうため、費用対効果の面で成立しない可能性がある。</li> <li>・ BS 待合室内とはいえ、高速道路区域内での広告掲示について、道路占用許可が下りるか懸念される。</li> <li>・ 多数の利用がある高速 BS であれば可能性はある。</li> </ul>
	貨客混載輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実施例はあるが、小規模の輸送がほとんどであった。</li> <li>・ SAPA 等途中の BS からの貨客混載の場合、積込、荷卸し等の荷役作業誰が担うかが課題となる（バス運転手は労務負荷の面で困難）。</li> </ul>
	二次交通 (シェアサイクル・ ライドシェア)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者としては、需要があれば一般路線バスを開設する。</li> <li>・ シェアリングは、専門事業者をパートナーとすることで可能性はある。</li> </ul>
	宅配ボックス 設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多頻度で通勤等の利用が毎日ある箇所であれば可能性はある。</li> <li>・ 盗難、故障等を考慮すると有人の屋内への設置でなければ難しい。</li> </ul>
	コンビニ、 SAPA 内店舗 との協働に よる待合室 環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業性を考えたときに、利用者の多いところでないといけない。</li> </ul>
バス予約 決済システムの一元化		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者ごとの運用方法や販売戦略があるため一元化は難しい。</li> <li>・ システムの入口機能を一元化して、システム自体は各社のものとするのがよい。</li> <li>・ 予約サイト間の連携では、キャンセルや予約変更の手続きが他社では出来ないという問題がある。</li> <li>・ システム設置、維持運営、更新コストの負担の考え方の整理が必要。</li> </ul>



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

質問項目		まとめ
大分類	小分類	
バリアフリー関係	車いす利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子での利用者は少なく、利用環境も理解されているので苦情等はない。</li> </ul>
	バリアフリー対応車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対応車両の導入は始まっているが、高価であることがネック。</li> <li>・ターミナルおよび車両側のバリアフリー環境が整ってくれば、高速BSのバリアフリー化も問題になってくる可能性がある（図 3.1.3）<sup>3)</sup>。</li> </ul>
SAPA での乗降		<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的に、SAPA での休憩と乗降は同時には行わない、行うとすれば別々に行う。</li> </ul>
高速 BS に関する課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞多発区間内に高速 BS がある場合、渋滞時でもその BS に立ち寄りねばならず、他ルートへの迂回ができないため、定時性確保に苦慮することがある。</li> <li>・アクセスの悪さが課題だが、地理的に不便な箇所でも P&amp;BR 駐車場があるとポテンシャルが上がる。</li> <li>・鉄道との交差箇所に結節点 BS を増やすことが重要。ただし、バス事業者負担で BS 新設を行うことは難しい。</li> <li>・高速 BS の位置、乗り方が分かりにくく、案内や広報が必要。</li> <li>・利用者にとっては送迎、事業者にとっては維持管理 (BS 清掃等) のための駐車スペースが側道にない BS が多く不便である。特に、清掃や時刻表・掲示物の張替えのために 2 人ペアで BS へ行き、1 人が清掃等作業、1 人が車の移動対応を行っている。労務不足の状況下で負担になっており、高速本線 BS レーンにバス事業者の維持管理車両が駐停車できれば、労務負荷の軽減につながる。</li> <li>・人気のない所にあることが多く、通路が暗いなど防犯対策を強化する必要がある。防犯面を理由に利用を停止した BS もある。</li> </ul>
訪日外国人客利用特徴		<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山方面、昇龍道、北部九州で利用が多い。</li> <li>・自国で事前決済しての利用が多い。</li> <li>・Web サイト等でよく調べ、フリーパス等を駆使している。</li> </ul>



図3.1.3 エレベーター付きバスの導入例<sup>3)</sup>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

質問項目	まとめ
大分類	
2020 五輪、 2025 関西万博へ 向けた対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多言語化は必須と考えて進めている（予約サイト、案内板、車内アナウンス、乗務員）。</li> <li>・訪日外国人向けフリーパスの導入・拡大。</li> </ul>
居眠り運転 防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居眠り運転防止器具について、色々な製品があるがすべて一長一短である。また、ドライブレコーダーやタコグラフのシステムが出来上がっているので互換性がないものを導入しにくい。</li> <li>・SASに関する検査を義務付け、診断結果によって治療させている。</li> <li>・車線逸脱機能などの高機能車両に更新している。</li> <li>・新型車両には非常時に客が停止させることが可能な装置を導入する予定。メーカー側も標準装備化する動きがあり、業界を挙げて事故防止対策としてハード面の整備が進められている。</li> <li>・乗務員への教育指導として、眠気を感じた場合は最寄りのBSやSA・PAで車両の点検や休憩をとるようにしている。</li> </ul>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (3) バスタプロジェクト推進検討会でのヒアリング

国土交通省バスタプロジェクト推進検討会でバス、タクシー事業者へ交通ターミナルに求められる機能等についてヒアリングを行っているため、その概要を記す<sup>4)</sup>。

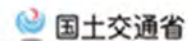
バスタ新宿に代表されるターミナルを想定したヒアリングとなっているが、下記の意見は高速BSに対しても参考になるものと考えられる。

(交通拠点)

- ・フリーWi-Fi 環境整備は当たり前で、外国人利用者への案内対応、サイネージによる観光情報提供等、待合環境をよくするための機能・施設が必要。
- ・バリアフリーの観点を把握し、機能を付加。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー法」）の改正(令和2年5月)により、道路法に規定する旅客特定車両停留施設がバリアフリー基準適合義務の対象に追加された。(バリアフリー法第10条<sup>5)</sup>)

#### 特定車両停留施設の構造及び設備の技術基準



- 特定車両停留施設の特定車両用場所、旅客用場所、その他設備の構造の基準を策定
- 上述に加え、道路附属物として必要となる施設特有の機能についても規定  
⇒交通結節機能の高度化のための構造や災害時対応のための構造及び設備の基準を策定

【構造の基準の例】

特定車両用場所	旅客用場所	施設特有の機能
<p>&lt;構造耐力&gt;</p> 	<p>&lt;乗降場&gt;</p> 	<p>&lt;災害時対応のための構造及び設備&gt;</p> 
<p>構造の基準</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設計自動車荷重 バス用施設 : 196kN トラック用施設 : 245kN タクシー用施設 : 30kN</li> </ul>	<p>構造の基準</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗降場の幅 80cm以上</li> <li>・乗降場に接する特定車両用場所の面上10cm以上20cm以下の高さを有するものや、標等の遮断設備により特定車両用場所と明確に区分</li> </ul>	<p>構造の基準</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害が発生した場合において、当該旅客特定車両停留施設及びその周辺の旅客を一時的に滞在させる構造とする</li> <li>・旅客の移動のための交通手段に関する情報、指定避難所の場所に係る情報等を提供するための設備を設ける</li> </ul>

5

図3.1.4 特定車両停留施設の構造及び設備の技術基準の概要<sup>6)</sup>

- ・MaaS 推進に向けて、自転車や電動キックボード等のスローモビリティにもすぐに乗り換えられることが重要。
- ・キャリーバッグを持つ人も多く、タクシー等への乗換が便利になるのは良い。

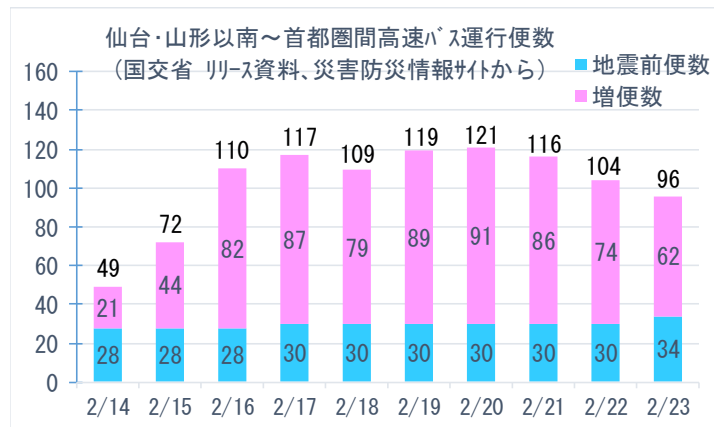
### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

(災害時対応)

- ・鉄道がトラブル等で不通になった場合に路線バス等で代行輸送をする取り決め、ルールを鉄道会社と結んでいるが、高速バスによる代替運行等についての要請がこれまではなく<sup>\*</sup>、協定等も結んでいない。

※ 令和3年2月13日23時07分に発生した福島県沖地震による東北新幹線不通に伴い、JR東日本から高速バス事業者と航空会社に協力依頼を行った。

- ・例えば、仙台・山形以南～首都圏間的高速路線バスでは、2月14日～23日までで、のべ715便増便し、のべ1013便運行した。



国交省プレスリリース<sup>7)</sup>及び同省「災害・防災情報」サイト掲載データ<sup>8)</sup>を参考に EHRF 作成

(貨客混載)

- ・コロナ禍を踏まえ貨客混載にも取り組みたい。荷捌き場所・動線や貨物によっては保管場所(冷蔵・冷凍施設)も必要。
- ・貨客混載で運ばれた農産物等を交通拠点で販売することで、情報発信などの観光振興にも寄与するような機能も必要。

(労務対応)

- ・交通拠点では乗務員の休憩所(長時間待機の場合)が必要。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3.1.2 自治体へのヒアリング調査

高速 BS の整備に積極的に取り組んでいる自治体を対象として、交通結節点としての整備経緯や利用実態、設備環境等を把握するためにヒアリング調査を実施した。

表3.1.5 ヒアリング対象一覧

自治体名	実施日
A 市	R1. 12. 2
B 市	R1. 12. 2
C 市 府県 X	R2. 2. 25
D 町	R2. 12. 15

#### (1) A 市、B 市、C 市、府県 X へのヒアリング

##### 1) ヒアリング項目

下記に示す 5 項目をヒアリングした。

表3.1.6 ヒアリング項目

番号	項目	詳細内容
1	交通結節点としての整備経緯	
2	利用実態調査の実施状況	・ 調査実施状況
3	各種設備の実態	・ 維持管理の実態 ・ 各種設備の整備費用負担 ・ 整備予定の設備等
4	他交通モードへの施策について	・ 高速 BS から他交通モードへの乗継利用を意識した施策 ・ 低速小型モビリティ、カーシェアリング、自動運転の活用計画 ・ MaaS (Mobility as a Service) の検討
5	その他	・ 高速 BS または周辺設備増強に対する様々な業界との協働 ・ 最近の高速 BS に対する地元住民の要望や自治体としての意見 ・ 高速 BS に関するバス事業者や道路管理者との連絡協議会開催状況



#### 2) ヒアリング結果の概要（A市、B市、C市）

##### ① 交通結節点としての整備経緯

1 例目として、鉄道会社から新駅設置の申し出を受けた駅前広場整備は地元負担となり、交差する高速道路高架下用地を使用することとなった。H17年制定「都市鉄道等利便増進法」の交通結節機能の高度化として、IC設置に加えて高速BS整備ができないか議論。地元自治体の公共交通に関する協議会で、鉄道新駅と高速道路の結節による新たな交通結節点を創出し、「マルチモーダル施策」の実現等を基本的な方針とした。

2 例目として、既存の鉄道ストックを活用し、道路事業と一体で取り組んだ新駅を整備、フィーダー化してバス路線の再編を行うこととした。地方都市において発生する乗換抵抗を軽減する施策として、時間抵抗を抑えるため、結節性のよい交通結節拠点を整備することとした。なお、検討初期に、高速BSを整備し、新駅との直結化を検討したが、国道直上の高架構造のため、建設コスト面で断念した。

3 例目として、高速道路の開通当初はBS本体が設置されておらず、プラットフォーム、建屋、階段、照明設置費用を地元自治体が負担、工事発注し、JHと工程調整しながら後施工で整備した。完成後は全施設をJHへ移管した。また、高速BS連絡協議会からBS追加整備をするにあたり、無料で利用可能な駐車場整備を提言された。

##### ② 高速BSの維持管理

BSのエレベーター設備点検を法令点検に基づいて市が実施している例もある。また清掃等の日常的な維持管理はシルバー人材センターと契約して実施している。維持管理費に充当する仕組みとして、乗車/降車問わずBS停車の都度、100円/便・回をバス会社が市へ支払っている。

P&BR駐車場やトイレの清掃をシルバー雇用契約に基づいて実施している例もある。防犯対策として防犯カメラを設置した。

##### ③ 利用実態

1 例目として、BS利便性向上について議論している。この一環で利用者アンケートを実施し、約8割の利用者が鉄道からの乗継で利用している。他自治体からの利用者が多い。また、P&BR駐車場は非常に多く利用されており、月に20日程度は満車になる状況で最大駐車台数40台では不足する。

2 例目として、P&BR駐車場利用率は平日で80%以上、土休日は満車状態になっており、路上駐車等が問題となっている。そのため自治体負担でH29年度に用地買収(追加分含む)を行い、駐車場を拡張し、第1第2合計で75台分の駐車場を確保し、駐車可能台数を当初から3倍に増設した。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ④ 利用者等の要望/その他

利用者アンケートでは待合環境の改善要望(飲食設備、コンビニ、自販機等)があった。バス会社から、BSはIC併設という構造から一旦ICを流出し再流入する必要があるため、長距離通減制が切れる・ターミナルチャージの負担増という問題や、労務管理が厳しい中で生じる時間ロスが問題である、という意見があった。

発車予定時刻直前に駐車場に着くとバスが発着済みなのかが分からないため運行情報板を設置してほしいという要望や、大型連休時に駐車場の空きマス確保に時間を要したため予約したバスに乗り遅れたという苦情があった。また、国道からBS迄のアクセスが分かりにくく、BS周辺住民からBS利用車両が生活道路に入り込むことを排除するよう、BS設置協議会での検討時に求められ、専用の案内看板を設置した。



図3.1.5 (参考事例) 長岡京 BS と西山天王山駅との接続 (R1.5EHRF 撮影)



図3.1.6 (参考事例) 一般国道 11 号沿いに新設される伏石駅 (R1.12EHRF 撮影)

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果



図3.1.7 (参考事例) バスロケーションシステム対応接近情報提供事例 (R1.12 EHRF 撮影)



図3.1.8 (参考事例) 国道に設置された BS の案内看板 (R1.12EHRF 撮影)

## (2) D町へのヒアリング

## 1) ヒアリング項目

下記に示す項目をヒアリングした。

表3.1.7 ヒアリング項目

番号	項目
1	未利用 BS に着目した経緯・整備目的
2	利用実態
3	BS までの（からの）アクセス手段
4	現時点の課題や取り組み
5	一般道での高速 BS の案内状況
6	清掃等日常的な維持管理体制
7	その他（情報提供設備、将来に向けた展望）

## 2) ヒアリング結果の概要

## ① 未利用 BS に着目した経緯・整備目的

D町は平坦な地形が多く、周辺に空港、高速道路 IC、新幹線駅があり、交通に便利な地域である。首都圏等からの来町には新幹線から在来線への乗換が必要で、交流人口を増やすためには、鉄道よりも安価でダイレクトにアクセス可能な高速バスが重要と考え、検討に着手した。

高速道路開通から未利用施設として存在していたため、用地確保、施工での時間的な面を考慮して、近傍の BS と同様な視点で、現在の位置に BS を整備すべく、県、周辺市町村も含めて協議会を設立した。

整備費用は協議会構成自治体で費用負担している。

なお、BS 本体は隣接する別の自治体に位置しているが、パークアンドバスライド駐車場の整備、維持管理費を D町が負担している。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ② 利用実態

R1.8～R2.3の乗降客数は累計で約4,800人、平均604人/月であったが、コロナ禍により、運行便数が半減していることも影響し、直近のR2.11月は140人/月と対前年同期比2割程度まで減少した。

キャリアバックを持った若年層の女性客が多く、また東京便の利用客が多いとされている。近隣のBS勢力圏外のD町周辺の地元の利用者が多いと感じている。

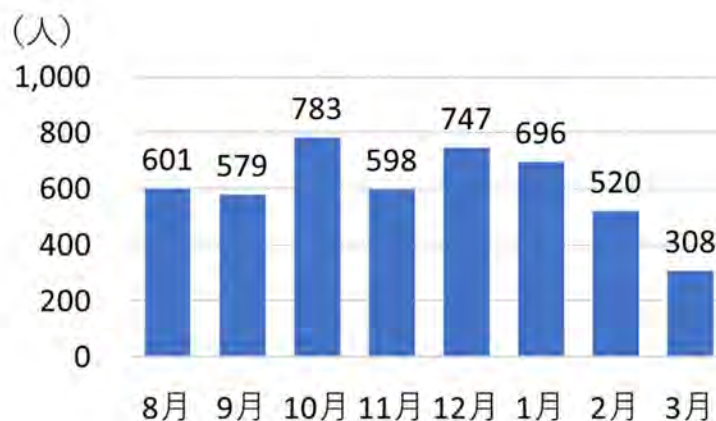


図3.1.9 BS利用者数推移 (R1.8～R2.3 : D町提供資料より EHRF 作成)

#### ③ BSまでの(からの)アクセス手段

パークアンドバスライド駐車場(75台)を活用した自家用車およびタクシー利用が大部分と想定されている。ただし、駐輪場はほとんど利用されていない。

コミュニティバス等自治体支弁によるバス運行はしておらず、民間タクシーを活用した、75歳以上の運転免許不保持者を対象とした二次交通サービスを行っている。

#### ④ 現時点の課題や取り組み

BSからの二次アクセスがタクシーしかない。町づくり総合計画では重要プロジェクトの一つとして、公共交通の推進を挙げており、巡回バス等の新たなモビリティサービスをBSとどのように接続させるべきか、検討していかなければならないと考えている。

夏季は待合室内が暑く、窓を開放するが虫が入るため網戸の設置を検討しているが、占用許可変更手続きに時間を要する等、手続きが簡単ではないと聞いている。

#### ⑤ 一般道での高速BSの案内状況

国道沿いのP&BR駐車場の最寄り交差点付近(上下線)に看板を設置している。

#### ⑥ 清掃等日常的な維持管理体制

設立協議会において、高速バス待合室はバス事業者、待合室以外の階段や駐車場等はD町が委託したシルバー人材センターが清掃・草刈・冬期の除雪を主に行うことが決まっている。



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ⑦ その他

上り線（乗車側）BS 待合室内の LED 情報提供装置は、D 町が負担して整備し、バス事業者が運用しており、SIM カードにより通信可能な仕様となっている。

BS から概ね 100m 以内にコンビニがあり、群馬県で行われているような「バスまち協力施設」<sup>9)</sup> については、今後の検討としている。



図3.1.10 （参考事例）未利用施設を BS として整備した事例（R2.12EHRF 撮影）



図3.1.11 （参考事例）BS 待合室内に設置した LED 情報板の例（R2.12EHRF 撮影）



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3.1.3 高速 BS に関する事業者（観光、物流、MaaS 関連）へのヒアリング調査

高速 BS の多面的な利用方法を模索するために、高速 BS に関する事業者へのヒアリング調査を実施した。対象は「観光」「物流」「MaaS」に着目して選定した。

##### (1) 観光業界へのヒアリング調査

観光業界へのヒアリング調査について、対象事業者とヒアリング内容を以下に示す。

表3.1.8 対象事業者およびヒアリング項目

事業者名	ヒアリング内容	実施日
H 事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 訪日外国人の動向</li><li>・ 2 次交通の問題点</li><li>・ 訪日外国人が旅行中に困ったこと</li><li>・ 個人自由旅行者の移動手段・ 訪日外国人が高速バスを利用する際の不満点等</li></ul>	H30. 12. 14
I 事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 訪日外国人の流動データ</li><li>・ I 社の訪日外国人向けのバス事業</li><li>・ インターネット時代の訪日客と I 事業者の関係</li><li>・ 高速バスの課題について</li></ul>	H31. 1. 10

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 1) ヒアリング結果

##### ① H事業者

表3.1.9 ヒアリング結果（H事業者）

ヒアリング項目	ヒアリング結果
訪日外国人の動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・訪問客が増加している（2013年1000万人を突破、2018年には3000万人）。</li> <li>・初回は東京から大阪へのゴールデンルート、リピーターは地方への訪問。 (欧米からの訪日客)</li> <li>・都市よりも日本的な雰囲気を感じられる地方に魅力を感じる傾向にある。</li> <li>・妻籠（馬籠）周辺への移動時に高速バスの中央道馬籠BSを利用している。 (韓国・台湾からの訪日客)</li> <li>・2泊3日ぐらいと短い傾向である。</li> <li>・長距離移動はしないため高速バスの利用はほとんどない。</li> <li>・例外的に九州地方のフリーパスを駆使した高速バス利用は多い。</li> </ul>
2次交通の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JRバス（JAPAN RAIL PASS）<sup>10)</sup>の利用が多い。 (鉄道移動をバス・タクシー・レンタカーで補う)</li> </ul>
訪日外国人が旅行中に困ったこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多言語表示。（予約サイト、路線、決済）</li> <li>・高速バス会社の予約サイトが一元化されていない。また、多言語化対応も限定的である。</li> <li>・コンビニでの発券で機械操作に困った際、店員が外国語対応できないケースが多い。</li> </ul>
個人自由旅行者の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>(個人自由旅行者)</li> <li>・個人自由旅行者のバスの利用は増加傾向にあるが、鉄道の利用の方が多い（5割程度）。</li> <li>→バスの利用は3割程度、最近ではレンタカー利用が増えている。</li> <li>・高速バスは初来日であっても一定の利用があり訪日回数の影響は受けない。</li> <li>・北海道でのバスの利用率が高い。</li> <li>・北陸信越、四国、九州がバスの利用率は50%を超えている。</li> <li>・中国人がゴールデンルートを巡る場合は団体の貸切バスで移動。</li> <li>・外国人にとって、高速道路は運転し易い。案内板も英語表記されている。</li> <li>(個人自由旅行者におけるバスによる都道府県間流動)</li> <li>1位2位：大阪-京都、京都-大阪（鉄道の方が多く、バスは2割程度）</li> <li>3位4位：大分-福岡、福岡-大分（大分-福岡のバスのシェアは6割）</li> <li>・東京-山梨間（鉄道が9割でバスが1割）</li> <li>・愛知-岐阜間 (訪日1回目は鉄道とバス半々、訪日2回目以上鉄道の利用増加)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・訪日外国人の位置情報を使った分析事例が少ない。</li> </ul>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ② I事業者

表3.1.10 ヒアリング結果 (I事業者)

ヒアリング項目	ヒアリング結果
訪日外国人の流動データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・販売データや取扱量については非公表。</li> <li>→宿泊やツアーについての取扱いのため高速バスについての情報の抽出は難しい。</li> </ul>
H事業者の訪日外国人向けバス関連事業	<p>(SIC事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・I事業者グループ中南米及びスペイン語圏 22カ国対象。</li> <li>→移動は他の人と乗り合い貸切バスとなる。</li> <li>→高速BSに停車することもない。</li> </ul> <p>注) SIC : Seat In Coach の略称。コース組み合わせ自由のバスツアー (I事業者関連のバス商品)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地を自由に乗降可能なバスで回遊可能。</li> </ul>
訪日外国人の傾向	<p>(台湾、香港)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際運転免許保持者はレンタカーを利用し、不保持者はバスを利用する傾向。</li> <li>・来日回数が増加傾向にあり、ツアーから個人自由旅行にシフトしている傾向にある。</li> <li>・高速バスの利用は今後増え、JRパスのような高速バス版パスの需要はある。</li> </ul> <p>(ヨーロッパ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・個人自由旅行を好み、2~3週間滞在する。年齢層の高い方は団体で来る。</li> </ul> <p>(南米)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リピーターは少なく、遠くから来るため韓国や中国を含んだ行程で各国のメイン観光地を回る傾向。</li> </ul> <p>(米国)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リピーターはアジア程ではないが少し多い傾向。個人自由旅行目的またはビジネス目的で来日。</li> </ul>
高速バスの課題について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約、決済のポータルサイトがない。</li> <li>・認知されていない。</li> </ul>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (2) 物流業界へのヒアリング調査

物流業界へのヒアリング調査について、対象事業者を以下に示す。

表3.1.11 ヒアリング対象（物流事業者）

事業者名	実施日
J社	R2. 3. 3
K社	R2. 2. 27

#### 1) ヒアリング項目

表3.1.12 ヒアリング項目（物流事業者）

番号	項目	詳細内容
1	物流等業界を取り巻く環境	・ 運転手不足、働き方改革、労働時間ルール「改善基準告示」（厚労大臣） <sup>11)</sup> の順守等を踏まえた取組状況
2	貨客（客貨）混載輸送について	・ 路線バスや鉄道を利用した貨客混載。
3	高速バスによる貨客混載輸送の可能性（ニーズ）	・ 高速 BS からの途中積込や荷卸しの可能性
4	未利用高速 BS の活用可能性について	・ 中継輸送拠点（運転手交替型/トレーラー・トラクタ方式）としての活用の可能性
5	再配達問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宅配ボックス等の「置き配」や宅配ロボの導入状況について</li> <li>・ 現在の宅配ボックスに関する課題</li> <li>・ 高速 BS パークアンドバスライド駐車場や SAPA 店舗内への宅配ボックス設置の可能性</li> </ul>

#### 2) ヒアリング結果（概要）

##### ① 運転手不足への対応(女性ドライバー、外国人ドライバーの採用等)

女性社員が働きやすいように女性専用の休憩室を整備する等、設備面の環境を充実させている事例がある。高卒採用の社員は、中型/大型免許を取得できるようになるまで軽自動車による配送や別業務に従事させている。夜間に配達することで女性客が安心する傾向がある。

##### ② 他運送事業者との共同輸送(幹線輸送等の拠点間)の実態

J社では2017年9月から行っていたスーパーフルトレーラ(SF25)を使用した輸送を2019年3月から(一社)全国物流ネットワーク協会に加盟する4社で関東(神奈川)ー関西(大阪)間で実施している(図3.1.12、図3.1.13)。

K社では、幹線輸送の大部分を委託している状況である。J社直営の宅配事業は集荷と配達等のラストマイル輸送が中心で主に2t、4t車を使用している。一部の区間ではあるが、カーゴ単位やパレット単位で他社との共同輸送を行っている事例もある。特別積み合せ貨物運送<sup>\*</sup>についても、ライセンス維持のために一部自社トラックを運行しているが、先述のとおり大部分を委託している。

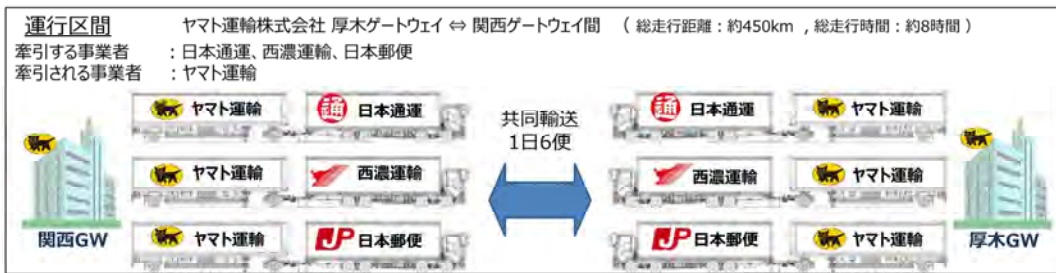
#### ※特別積み合わせ貨物運送（日本通運ロジスティクス用語集<sup>12)</sup>から）

特別積み合わせ貨物運送とは、不特定多数の荷主企業の貨物を全国規模のネットワークで運ぶトラック運送の形態のこと。一定エリア内で集配し、安定した需要を前提に、異なる地域間の輸送(幹線輸送)の発地と着地に積み卸し施設を持ち、定期的(計画的)に幹線輸送を行う。

トラック運送事業(貨物自動車運送事業)は、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業に分類され、このうち一般貨物自動車運送事業の特殊な形態として「特別積み合わせ貨物運送」が位置づけられている。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 1. 共同輸送区間、4月、5月度実績



【運行ダイヤ】

	運行曜日	関西GW→厚木GW 運行ダイヤ	厚木GW→関西GW 運行ダイヤ
西濃運輸株式会社	月～金	21:30～5:00	21:30～5:00
日本通運株式会社	月～木	20:30～4:00	20:30～4:00
日本郵便株式会社	月～金	11:45～19:15	11:45～19:15

【路線】



■4月度実績に基づく共同輸送の効果

	a	b	c	d	e (b÷a)	f
	燃費 (km/l)	輸送距離 (km)	運行台数 (台)	輸送距離月間累計 (km)	燃料使用量 (ℓ)	排出CO <sub>2</sub> (t)
共同輸送前	4.24	5,352	212	1,134,624	1.26	5.46
共同輸送後	3.13	2,676	106	567,312	0.85	3.47
効果率	▲1.1	▲2,676	▲106	▲567,312	▲0.4	▲2.0
効果率	74%	50.0%	50.0%	50.0%	67.7%	36.4%

■5月度実績に基づく共同輸送の効果

	a	b	c	d	e (b÷a)	f
	燃費 (km/l)	輸送距離 (km)	運行台数 (台)	輸送距離月間累計 (km)	燃料使用量 (ℓ)	排出CO <sub>2</sub> (t)
共同輸送前	4.24	5,352	212	1,134,624	1.26	5.46
共同輸送後	3.13	2,676	106	567,312	0.85	3.47
効果率	▲1.1	▲2,676	▲106	▲567,312	▲0.4	▲2.0
効果率	74%	50.0%	50.0%	50.0%	67.7%	36.4%

【共同輸送による効果】 省人化 : 50% Co2排出 : 36.4%

#### 3. 日本郵便輸送様 運行実績 下り (厚木GW⇄関西GW)

##### 1 運行時間

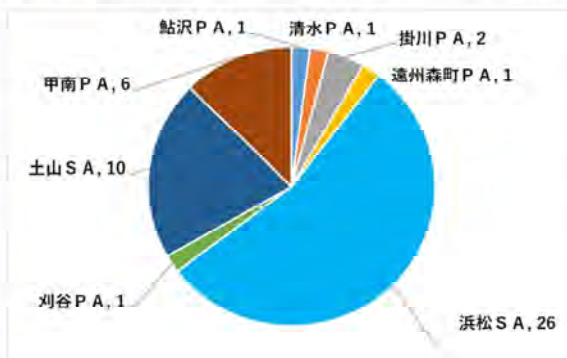
厚木GW 11:45発  
 関西GW 19:15着

##### 2 休憩場所 (4, 5月運行日数33日)

SA・PA	休憩回数	利用率
鮎沢PA	1回	2.1%
清水PA	1回	2.1%
掛川PA	2回	4.2%
遠州森町PA	1回	2.1%
浜松SA	26回	54.2%
刈谷PA	1回	2.1%
土山SA	10回	20.8%
甲南PA	6回	12.5%
計	48回	

運行指示休憩場所	浜松SA	15:00着
		15:30発

※ SAの発着時刻は具体的に設定していません。実運行時間からの平均的な時間です。



##### 3 駐車場所



図3.1.12 共同輸送による省人化効果の例<sup>13)</sup>



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 4. 日本郵便輸送様 運行実績 上り (関西GW⇒厚木GW)

##### 1 運行時間

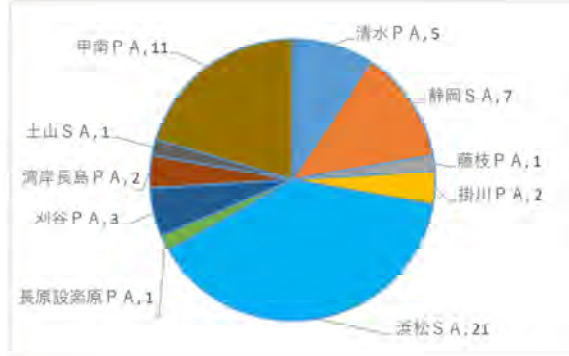
関西GW 11:45発  
厚木GW 19:15着

##### 2 休憩場所 (4, 5月運行日数33日)

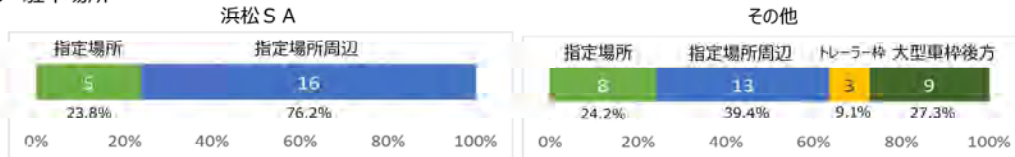
SA・PA	休憩回数	利用率
清水PA	5回	9.3%
静岡SA	7回	13.0%
藤枝PA	1回	1.8%
掛川PA	2回	3.7%
浜松SA	21回	38.9%
長原設楽原PA	1回	1.8%
刈谷PA	3回	5.6%
湾岸長島PA	2回	3.7%
土山SA	1回	1.8%
甲南PA	11回	20.4%
計	54回	

運行指示休憩場所	浜松SA	15:40 着
		16:10 発

※ SAの発着時刻は具体的に設定していません。実運行時間からの平均的な時間です。



##### 3 駐車場所



5

図3.1.13 スーパーフルトレーラー (SF25) の概要<sup>13)</sup>

#### ③ 鉄道コンテナ輸送等モーダルシフトの状況

(鉄道コンテナ輸送) (図 3.1.14、図 3.1.15)

貨物駅での荷役(貨車への積み込み、到着後の引き渡し)に時間を要するため、トラック輸送に比べて時間がかかる場合がある。

東京ー大阪間で大型トラック 28 台分相当を鉄道貨物列車に切り替えた。また、関東ー九州・北海道等の長距離区間のドライバー確保が難しいため JR 貨物へ委託している。しかし鉄道貨物のデメリットは、人身事故等の運送障害により頻繁にダイヤの乱れを受けることである(図 3.1.16)。



図3.1.14 鉄道を利用した長距離輸送の事例 (31ft コンテナ 2 個搭載事例) (R1.5EHRF 撮影)

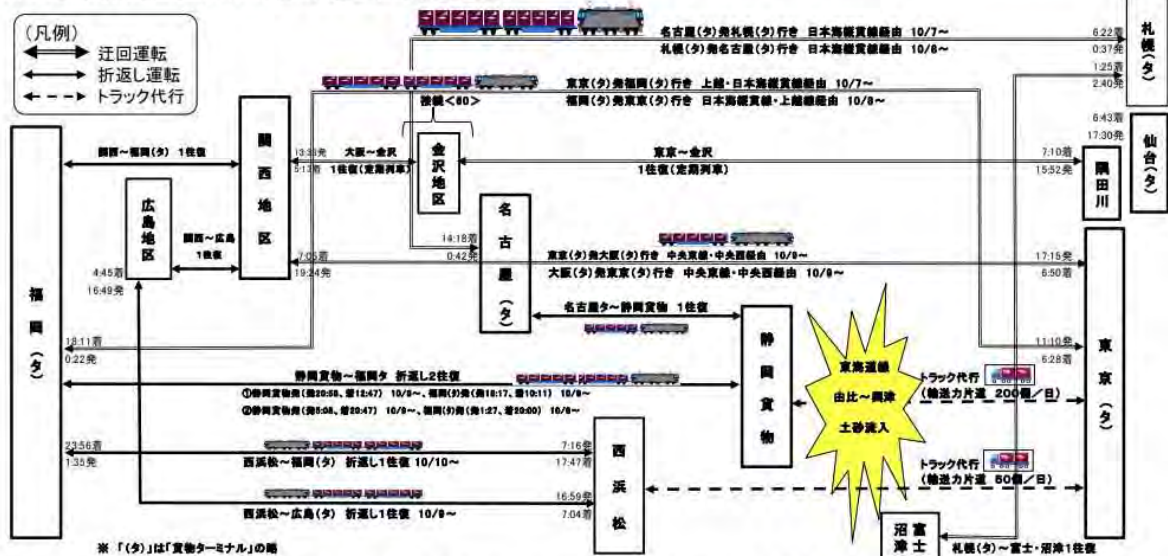


図3.1.15 31ft コンテナによる鉄道貨物列車の事例 (R1.6EHRF 撮影)

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

今回実施した対応策(提供輸送力 最大時往復 2,180個/日(通常時の約20%))  
 ①トラック代行(2区間片道最大12ftコンテナ換算200個) ②迂回列車の運転(最大時4区間4往復)  
 ③定期列車の接続(1区間) ④区間列車の運転(最大時7区間8往復)

◎トラック代行、う回輸送等イメージ図(平成26年10月9日現在)



⇒ 十分な代替輸送力を確保出来たとは言えず、諸課題が浮き彫りに

図3.1.16 交通障害発生時のう回輸送<sup>14)</sup>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (船舶輸送)

大洗・敦賀～苫小牧、関東～九州間はフェリーも利用している。

R3年7月頃に就航予定の横須賀～新門司間(976km)を結ぶ大型高速フェリー(所要時間:約21時間)に期待している<sup>15)</sup>。

船舶輸送は、鉄道貨物輸送に比べて、輸送障害の発生頻度が極めて少なく、信頼性が高いと認識している。

(船舶の輸送障害は台風等の荒天時等、年に数回程度)

#### ④ 中継輸送への取組み状況、課題

一定規模の自社の拠点を中継基地として活用している。例えば、大阪では新大阪駅近くの自社の拠点がベースとなっている。また、コネクトエリア浜松を利用しておらず、その理由として利用するのに一旦流出しなければならず、それによって長距離逓減制が切れ、ターミナルチャージも加算されるなど課題が多いこととしている。

ETC2.0 搭載車向けの「道の駅」利用のための高速道路の一時退出のような料金調整が行われれば、利用が増える可能性があると考えている。

#### ⑤ 貨客混載輸送

##### (背景)

中山間地域には、運転手を1日拘束して少量を配送するエリアが多く物流事業者には労務拘束によるロス、地元住民には公共交通廃止検討というロスが発生する。貨客混載輸送は物流事業者、地域、公共交通機関相互のロスを改善できる場合に実施する。

自社の拠点間輸送を、他モードを活用した混載輸送に切り替えると、労働力を省人化できる。

##### (課題)

地方の鉄道会社は貨客混載輸送を期待しているものの、貨物の物流量自体が多くなく、マッチングが難しいため実現は難しい。通常は夜間に幹線輸送を実施するが、地方鉄道は夜間の運行本数が少なく、終電も早いリードタイムが合わない。駅構内での荷物運搬がネックとなる。

高速バスによる貨客混載輸送の可能性について、東京～大阪間では膨大な量の荷物を運ぶため、高速バスの荷物スペースに載せたところでトラック1台分の量を賄うのは難しく、使いづらいと考えている。

##### (高速BSからの途中積み込みや荷卸しの可能性)

発着地が特定され、事業所が最寄りであれば途中の荷卸しは可能と考えられる。また高速道路のSA・PAの店舗への配送があるため、高速バスへ積み込むことも可能かもしれないが、その際在庫管理等のシステム構築が必要となる。さらに、バス荷室内の温度管理が適切にできるかが懸念事項となる。



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ⑥ 中継輸送拠点としての活用

ダブル連結トラックの連結・解結拠点としての利用が可能となれば、高速道路を流入、再流入がなくなり、一般道での特車許可手続きが減る他、通行料金面でのメリットも出てくると考えている。

#### ⑦ ミニ休憩施設としての活用

既設の SA・PA に到着して初めて駐車スペースの空き状況が分かることが多いことから、BS を休憩施設、中継輸送拠点として活用できないか、提案があった。なお、その場合は、完全予約者専用としたほうがよいと考えている。

#### ⑧ BS の宅配ボックスの設置

宅配ボックスの設置費は2～3百万円と高く、維持費も高い。コスト面のハードルの高さから、宅配ボックスの利用促進には、発送依頼時の顧客とのコミュニケーションが重要であると考えている(図3.1.17)。



図3.1.17 交通結節点における宅配ボックス：多摩モノレール甲州街道駅改札外設置  
(H30.10.17EHRF 撮影)

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (3) MaaS 関連事業者へのヒアリング調査

MaaS 関連事業者へのヒアリング調査について、対象事業者を以下に示す。

表3.1.13 ヒアリング対象（MaaS 関連事業者）

事業者名	実施日
L 社	R1. 11. 13
N 社	R2. 2. 17
O 社	R2. 2. 20
P 社	R2. 11. 27
Q 社	R2. 12. 7

#### 1) ヒアリング項目

表3.1.14 ヒアリング項目（MaaS）

番号	項目	詳細内容
1	MaaS 事業の現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者のニーズや MaaS 事業に取り組むことで期待している効果</li> <li>・ 連携する交通機関</li> <li>・ MaaS 種別の選択と事業の進め方</li> <li>・ MaaS 統合化</li> <li>・ MaaS アプリの利便性</li> <li>・ MaaS アプリ利用者のデータ分析</li> </ul>
2	高速道路事業との協働の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路利用を含む MaaS の可能性</li> <li>・ 集中工事型 MaaS や災害時・事故等突発事象対応型 MaaS 等の可能性</li> <li>・ 道路交通情報の利用について</li> </ul>
3	その他	<p>[M 社]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ BS でのデジタルサイネージの活用</li> </ul> <p>[P 社]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 未利用 BS と中継地の今後の活用</li> </ul>



#### 2) ヒアリング結果（概要）

##### ① MaaSに取り組む意義・効果

L社は、公共交通の利便性が向上し、環境によく、健康に生活できる空間を提供することで、都市としての魅力を上げることで都市間競争力が上昇し、地域の発展に寄与していくことが、取り組むことを意義・効果と考えている。

M社は、道路ネットワークと公共交通ネットワークを組合せることで、より効率的に経路検索を可能とすることを目指し設立された。経路検索エンジンで世界に奉仕する理念を持っており、MaaS事業を2019年に開始し、経路検索のAPI利用を第一に考えている。

P社は、移動効率化、渋滞解消によるCO2削減や持続可能な交通手段の確保をMaaSに取り組む意義・効果と考えている。

##### ② ビジネスとしての考え方

L社は、地域のための交通を含めたシームレスな移動体系を作ることを目的としており、現時点では収益については考えていない。

N社では、開発に要した初期投資及びランニングコストを事業者間でコストシェアしている。

##### ③ 連携する交通機関

L社は、航空機・鉄道・バス・タクシー・レンタカー・シェアサイクル等と連携している。

M社の経路検索ポリシーとして、あらゆる交通手段を網羅することを大前提としているが、バス等に対応していないものもあり、今後網羅していきたい。利用者はピンポイントでバス停を調べたいわけではなく、例えば有名な観光スポットを入力すると最寄りのバス停や駅を提案できるよう機能を強化している。

P社は主に航空機・鉄道・高速バスを連携対象としており、駐車場がモビリティハブ(地域の乗り継ぎ拠点)としてMaaSとの連携で益々重要になると考えている。

##### ④ MaaS事業の進め方

N社では、地域ごとの課題を解決するために、連携の申し出を受けて事業を進めている。

##### ⑤ MaaS事業の統合化

どの企業がプラットフォームを掌握するのが今後の議論である。関係企業多数で調整や意思決定が課題であると考えている。

#### ⑥ MaaS アプリの利便性

アプリの利便性は種々な交通機関を別々に予約する煩雑さの解消と考えており、またアプリを利用することで割引や特典が受けられるようにしている。

現在の課題として、レンタカーやカーシェア等の利用時に各々にクレジットカード情報等を登録する煩雑さがあるとしている。MaaS によりシームレス化が図られ、登録の煩雑さが解消されると、多くの方に MaaS アプリを使ってもらえると考えている。

先行する 5G の普及エリア内で AI 等を活用することにより、高度な MaaS が進むと考えており、さらに AI により MaaS は複数の既存移動サービスの経路検索だけではなく、需要や環境にマッチした新規移動サービスの提案まで行えるようになるとも考えている。

#### ⑦ 高速道路利用を含む MaaS の可能性

##### (全般)

一次交通同士の連携をどのように位置づけるかの検討が必要と考える。

混雑情報や周辺観光情報、駐車場情報など、クルマでの移動を基軸とした MaaS があっても良いと考えている。またレンタカーの乗り捨てサービスに加え、予約に合わせてレンタカーを配備するサービスを導入しており、高速道路内のカーシェアリングや片道レンタカー分野においてニーズがあれば協働することも検討が可能であると考えている。

高速 BS は街から離れた場所にあることが多く、特に中山間地域での二次交通アクセスの課題改善には MaaS 導入が必要であるとしている。コンテンツプロバイダーが提供する経路検索エンジンが重要な役割を果たすと考えており、モビリティがあることの提示は、今後使われるようになるための最低条件である。また、オンデマンド交通によりバス待ち時間を発生させないアプローチもある。ただし、継続的に事業が可能か、コスト面が課題である。地域経済がどのように発展できるのかまで展開できれば有意義なものとなる。

高速バスと MaaS に関して、BS からの二次交通アクセスにおいて、タクシーアプリとの連携が利便性向上につながるとしている。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (集中工事や災害・事故等突発事象対応型 MaaS の可能性)

鉄道と道路のリアルタイム交通情報を広い範囲で相互交換することで連携も考えられる。カーシェアリングやシェアサイクルを活用していくことが良い。

災害時といった突発事象時に MaaS アプリを利用してもらうためには、日常的にこのアプリを使用してもらうという文化を醸成しなくてはならない。

既存の経路検索は公共交通に特化しているが、自家用車やカーシェアでの移動を含んだ経路検索が行える MaaS を実装すれば、代替移動(=モーダルシフト)への誘導が可能になると考えられる。

例) 通常時: 会社→(車)→高速道路→(車)→工場

集中工事時: 会社→(車)→駅→(鉄道)→駅→(カーシェア)→工場

※MaaS によるルート検索結果で誘導

事故等突発事象による通行止め時に、上流側の SAPA 駐車場混雑情報との組合せにより、端末 IC での流出渋滞を回避し、SAPA での一時退避を促すような情報提供もありうるのではないか、との意見もあった。

#### (鉄道のリアルタイム交通情報)

鉄道運行情報については、一定の遅延が発生した場合に情報提供されているが、リアルタイム情報がオープン化されていない。

JARTIC のように、各鉄道事業者のリアルタイム情報を一元的に配信するようなビジネスも今後可能性としてある。

リアルタイム鉄道運行情報について、現時点では JARTIC のような一元的に配信している組織がなく、自社で各鉄道会社のサイトを閲覧して、データ仕様を統一化している。将来、「鉄道版 JARTIC」のような組織ができ、自社で収集するよりも安く、かつ品質を維持して情報提供できるようであれば、そういった組織から運行情報を購入することも考えられる。

## ⑧ その他

#### (利用者行動分析)

利用者のデータをシェアすることで、効果が見え、改善案を検討することなどを理想形と考えられる。課題として、地下等で移動情報の取得に限界があること、電池消耗の関係で常時 GNSS をオンにしている利用者が少ないこと等が挙げられる。

#### (BS でのデジタルサイネージの活用)

BS へのデジタルサイネージ設置については維持費がかかるため、開発等の初期コストの問題はあるものの、WEB サイトやアプリの方がトータルのコストで見ると利用価値が高いと考えている。

#### (未利用 BS と中継地の今後の活用)

トラック運送業を取り巻く社会的課題を顧みて、未利用 BS の活用について、いざ事業化するとなると採算性が課題となるため、事業助成があると民間事業者が参入しやすくなると考えられる。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3.1.4 関連業界・地方自治体へのヒアリング結果のまとめ

バス事業者、自治体、観光業界、物流事業者、MaaS 関連事業者に対して実施したヒアリング結果を以下のようにとりまとめた。

なお、各事業者へのヒアリングの要点は表 3.1.15～表 3.1.21 に整理した。

##### <高速バス事業者>

- ・ バス業界全体でドライバーが不足しており乗務距離制限の影響もあり、長距離夜行便から昼行短距離便等の費用対効果の高い路線にシフトする傾向にある。
- ・ BS 設備の設置や維持管理は自治体と事業者で分担して行っており、その分担の仕方は BS によって異なる。
- ・ 事業者によって使用するバスロケーションシステムが異なっているうえ、連携する事業者数も多く、民間同士での統一は難しい。そのため、ETC2.0 を活用したバスロケーションシステムによるリアルタイム情報配信が期待されるが、車両とタイヤの紐づけ作業に要する労務負荷等、課題が多く限定的な導入となっている。

##### <自治体>

- ・ BS の周辺施設等の維持管理は自治体が行っていることが多く、バス事業者と分担するケースや、シルバー人材センターに委託するケースがある。
- ・ BS 利用者からの要望により、高速バスの発着情報を提供する運行情報板や防犯カメラを設置したケースもある。一部の自治体ではバス会社から維持管理費用を徴収しているケースもある。
- ・ 二次交通アクセス改善への取り組みとして、タクシー利用への助成をしているケースが見られたほか、近距離巡回バスや新たなモビリティサービスとの接続について重要視している自治体もある。
- ・ P&BR 駐車場は多くの BS に隣接して整備されており、利用率が高く用地買収の上増設した箇所も見られた。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### <観光業界>

- ・ 訪日外国人観光客の個人自由旅行者のバス利用は増加傾向にあるが、鉄道利用者のほうが多い（バス3割、鉄道5割）。
- ・ フリーバスの利用が多く、2次交通としてバス、タクシー、レンタカーで補う傾向。
- ・ 高速バスの利用が増えるものと考えられ、JRパスのような高速バス版のパスの需要はあると思料される。
- ・ 初来日者は東京～大阪間のいわゆるゴールデンルート、リピーターは地方へ訪問する傾向。
- ・ 欧米からの訪日客は、都市よりも日本的な雰囲気を感じられる地方（例えば馬籠宿等）が人気。韓国・台湾からの訪日客は九州におけるフリーバスを駆使した高速バス利用が多く、短期滞在のリピーターが多い傾向。
- ・ 訪日客から寄せられた声として、高速バス予約サイトが一元化されていないこと、多言語化対応も一部に限られていること等が挙げられた。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### <物流事業者>

- ・ 業界全体でドライバーが不足しており、それに伴いトラックによる輸送方法の多様化、鉄道や海上輸送の活用が進められている。
- ・ 中継拠点への課題として、IC での流出入に伴う通行料金の長距離通減割引切れが挙げられる。
- ・ 未利用 BS をダブル連結トラックの連結、解結拠点、中継拠点として利用が可能となれば、一般道での特車許可手続きが不要となるほか、通行料金面での課題も減る。
- ・ SAPA に到着して初めて駐車スペースの空き状況がわかるケースが多く、BS を中継拠点やミニ休憩施設として運用する場合は、完全予約制が望ましい。

#### <MaaS 等情報提供関連事業者>

- ・ 鉄道との連携においては、一次交通同士の連携をどのように位置づけるのか、ユースケースの検討が必要である。
- ・ 公共交通機関の利用に特化した MaaS アプリが多い中、自動車利用も含めた経路検索が行える MaaS を実装することで、モーダルシフトが促進可能となる。
- ・ 事故や災害による通行止め等の突発事象発生時の代替輸送、集中工事時の交通モード転換には、日常的に MaaS アプリを利用してもらう文化の醸成が必要である。この場合、リアルタイムの鉄道運行情報と道路交通情報の取得が必要となるが、鉄道運行情報については、現時点ではリアルタイム情報がオープン化されておらず、鉄道各社の HP 掲載ベースの情報（一定の閾値以上の遅延情報）を取得することとなる。



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

表3.1.15 バス事業者ヒアリング調査結果の要点(1/2)

分類	ヒアリング結果
業界の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手不足対応として、貸切バス運転手を動員し、定期運行バスの運転手を確保し、貸切バス事業にしわ寄せが生じているケースもある</li> <li>・ 乗務距離制限(一人運行の場合で昼 600km、夜 400km)の影響を受けやすく、東京大阪間のバスは2人乗務で1泊2日の行路となるため非効率的</li> <li>・ 運転手不足や低価格化もあり長距離便は縮小し、費用対効果の高い路線へシフトする傾向</li> </ul>
設備(設置)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方部等で自治体がP&amp;BR 駐車場やトイレ等を整備する事例がある</li> <li>・ 一部BS でバス事業者が上屋等を整備する事例がある</li> <li>・ 人気のない所に設置された高速BS が多く、特に夜間通路が暗く防犯面で課題</li> </ul>
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者がエリアで分担して行うことが多い</li> <li>・ 周辺設備の維持管理も統一されたルールはなく、自治体負担、事業者負担、利用する事業者で按分等がある</li> <li>・ 維持管理(BS 清掃等)の際、側道に駐車スペースがない箇所が多く、車両の回送等に要する労務負担が大きい</li> </ul>
乗継利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市部でP&amp;BR 駐車場が設置され、鉄道への乗継利用が見込まれる高速BS は利用が多い傾向</li> </ul>
リアルタイム情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事故等通行止や大幅遅延等の対応について、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がある</li> <li>・ 運行管理用にバスロケを導入していても利用者向けのサイトがないケースがある</li> <li>・ 事業者グループ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</li> <li>・ 共同運行会社とのシステム統合が必要</li> <li>・ バスロケの仕様統一を民間同士で行うのは難しく、ETC2.0 を用いたシステムに期待する意見もあるが、車両とタイヤの紐付け作業が負担となる</li> </ul>
利便性向上の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速バスの待合環境としてコンビニを設置するには、コンビニ経営が成立している必要があり、利用者が多い高速BS に設置が優先される</li> <li>・ P&amp;BR 等の周辺設備は、自治体が整備するケースと事業者が整備するケースがある</li> <li>・ 地方のBS 停車は、P&amp;BR 駐車場の整備の有無が判断の大きなポイント</li> </ul>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

表3.1.16 バス事業者ヒアリング調査結果の要点(2/2)

分類	ヒアリング結果
貨客混載輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小規模輸送がほとんど</li> <li>・ SAPA 等途中の BS からの貨客混載の場合、積込、荷卸し等の荷役作業を誰が担うかが課題</li> </ul>
訪日外国人対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多言語化対応(販売システム、路線案内、車内放送やモニター等)を進めている</li> <li>・ 中央道、東海北陸道、大分道等は訪日客の利用が多い</li> <li>・ 訪日客は SNS で情報を取得し、有名な観光地へ向かう傾向があり、地方来訪者も増加傾向</li> </ul>

表3.1.17 自治体ヒアリング調査結果の要点(1/2)

分類	ヒアリング結果
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場や付属するトイレの清掃は自治体が担当(シルバー雇用契約)</li> <li>・ 駐車場整備に係る費用は自治体が負担</li> <li>・ 清掃等の日常的維持管理を実施(シルバー人材センターと契約)</li> <li>・ エレベーター設備点検は市が法令点検等に基づいて実施</li> <li>・ 設立協議会の取決めにより、待合室はバス事業者、階段や駐車場等はシルバー人材センターが行う</li> </ul>
設備(設置)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 維持管理費は停車利用しているバス会社も一部負担</li> <li>・ 高頻度利用者向けに P&amp;BR 駐車場利用料の割引が適用</li> <li>・ P&amp;BR 駐車場の増設の際に NEXCO 料金所等の用地の活用を要望</li> <li>・ プラットホーム、建屋、階段、照明設置費用を地元自治体が負担、完成後は全施設を JH(日本道路公団)へ移管</li> <li>・ BS に防犯カメラを 3 台設置した</li> <li>・ 交流人口を増やすため、既設の未利用 BS を活用して整備(県や周辺自治体で協議会を設立)</li> </ul>
リアルタイム 情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの到着/出発状況を知らせる運行情報板の設置要望</li> <li>・ 鉄道事業者からデータを提供してもらえる関係性を構築</li> <li>・ 自治体が負担して待合室に LED 情報提供装置を設置</li> </ul>
案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速 BS 専用の案内看板を近傍に設置</li> <li>・ P&amp;BR 駐車場の最寄り交差点付近に看板を設置</li> </ul>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

表3.1.18 自治体ヒアリング調査結果の要点(2/2)

分類	ヒアリング結果
利便性向上の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コンビニ店内は、バス予約・チケット発券機があり、インターネット予約に不慣れな利用者にとって利便性が高い</li> <li>・ BSからの二次交通アクセス手段として、高齢者を対象にタクシー利用補助を実施。また、近距離巡回バスや新たなモビリティサービスとの接続について重要視している</li> <li>・ 群馬県で実施しているようなコンビニを活用した「バスまち協力施設」については、今後の検討としている</li> </ul>
利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ P&amp;BR 駐車場は非常に多く利用されており、月に 20 日程度は満車</li> <li>・ P&amp;BR 駐車場が土休日に満車状態となり、路上駐車等が問題となる</li> <li>・ 近傍 BS の勢力圏外の地元利用者が多い傾向</li> </ul>

表3.1.19 観光業界事業者ヒアリング調査結果の要点

分類	ヒアリング結果
業界の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個人自由旅行者のバスの利用は増加傾向にあるが鉄道の利用の方が多い ※例外的に九州ではフリー乗車券を駆使した高速バス利用は多い</li> <li>・ 高速バスの利用が増えるものと考えられ、JR バスのような高速バス版のパスの需要はあると思料される</li> </ul>
訪日外国人対応予約システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 訪日客から予約サイトの一元化(ポータルサイト等)の要望がある</li> <li>・ 高速 BS の予約・決済ポータルサイトがない</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 訪日外国人の位置情報を使った分析事例は少ない</li> </ul>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

表3.1.20 物流事業者ヒアリング調査結果の要点

分類	ヒアリング結果
業界の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 女性社員が働きやすいように女性専用の休憩室を整備する等、設備面での環境を充実</li> <li>・ 関東～九州・北海道等の長距離区間のドライバー確保が難しいためJR貨物へ委託している</li> <li>・ 長距離通減制が切れ、ターミナルチャージも加算されるなど課題が多いためコネクタエリア浜松を利用せず</li> <li>・ 大洗・敦賀～苫小牧、関東～九州間はフェリーも利用</li> <li>・ R3年7月頃に就航予定の横須賀～新門司間(976km)を結ぶ大型高速フェリー(所要時間:約21h)に期待</li> </ul>
利便性向上の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ダブル連結トラックのように、バスがトレーラーを牽引できれば良いと考える</li> <li>・ 未利用BSをダブル連結トラックの連結・解結拠点として利用が可能となれば、高速道路を流入・再流入が不要となる、一般道での特車許可手続きが減る等のメリットも出る</li> <li>・ 事業者同士の利益があり、オペレーションをマッチングする必要がある</li> <li>・ 一定規模の自社拠点を中継基地として活用</li> <li>・ SA、PAへの配送があるため、SA、PA併設BSでの途中積込について、荷役作業も含めて可能性はある。その際、在庫管理等のシステム構築が必要となるほか、バス荷室内の温度管理が適切に可能であるかが懸念事項として挙げられる。</li> <li>・ 東京～大阪間では膨大な量の荷物を運ぶため、高速バスの荷物スペースに載せてもトラック1台分の量を賅うのは難しく使いづらい</li> <li>・ 未利用BSをミニ休憩施設・中継輸送拠点として活用できないか提案があった(→完全予約専用が望ましい)</li> </ul>

表3.1.21 MaaS 等情報提供関連事業者ヒアリング調査結果の要点

分類	ヒアリング結果
業界の現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 様々な企業が MaaS 事業を展開しているため、どの企業がプラットフォームを掌握するのかが今後の議論となる</li> <li>・ 経路探索エンジンで世界に奉仕する理念を持っており、MaaS 事業で経路探索の API 利用をしてもらうことを第一に考えている</li> <li>・ 自社沿線エリアを対象に利便性を向上させており、地域ごとの課題を解決するために、連携の申し出を受けて事業を進めている</li> <li>・ 鉄道やライフライン情報等の危機管理情報はデータ仕様が統一される仕組みがないほか、道路情報、気象情報も含めた分野横断的な連携が取れていないため、多様なデータを自社フォーマットに一元化し、メディア、行政、企業に情報配信している</li> <li>・ 移動効率化・渋滞解消による CO2 削減やサステイナブルな交通手段の確保を MaaS に取り組む意義・効果と考える</li> </ul>
MaaS アプリの利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 別々に予約する煩雑さを解消することでアプリの利便性が向上すると考えている</li> <li>・ MaaS によりシームレス化が図られ、カード情報等の登録の煩雑さが解消されると、多くの方に MaaS アプリを利用してもらいやすくなる</li> <li>・ BS からの二次交通アクセスにおいて、タクシーアプリとの連携が利便性向上につながる</li> <li>・ 5G の普及エリア内で AI 等を活用することにより、高度な MaaS が進むと考える</li> </ul>
高速道路事業者との協働	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道と道路のリアルタイム交通情報を広い範囲で相互交換することで連携も考えられる</li> <li>・ 協働の可能性はあるが、鉄道・道路などのリアルタイム情報共有が必要である</li> <li>・ 中山間地域の高速 BS における二次交通アクセスの課題改善には MaaS 導入が必要である。ただし、継続的に事業が可能かコスト面が課題となる</li> <li>・ 混雑情報や周辺観光情報、駐車場情報等、車での移動を基軸とした MaaS が存在してもよい</li> <li>・ 事故等突発事象による通行止め時に、上流側の SAPA 駐車場混雑情報との組合せにより、端末 IC での流出渋滞を回避し、SAPA での一時退避を促すような情報提供もありうる</li> </ul>
鉄道のリアルタイム交通情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定の遅延が発生した場合に HP 等で情報提供しているが、リアルタイム情報はオープン化されていない。道路交通情報を一元的に配信している JARTIC のように、各鉄道事業者のリアルタイム情報を一元的に配信するようなビジネスも今後ありうる。</li> <li>・ 自社で収集するよりも安く品質を維持して情報提供が可能ならば、「鉄道版 JARTIC」のような組織から運行情報を購入し情報提供することも考えられる</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 未利用 BS を活用した物流専用の休憩施設のニーズは多いと思われるが、事業化するには国からの事業助成が必要</li> </ul>

#### 【参考文献】

- 1) 国土交通省,環状道路で高速バスをもっと便利に！～圏央道を活用した高速バス乗り換え社会実験を実施します～,2019.1.18,[https://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_001121.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001121.html) (2021年6月閲覧)
- 2) 国土交通省,E T C 2. 0高速バスロケシステム実証実験を開始します～バスタ新宿で高速バスの運行情報をリアルタイムに提供～,2018.3.27,[https://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000961.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000961.html) (2021年6月閲覧)
- 3) 国土交通省,車椅子のまま乗車可能なエレベーター付バスの開発 と日本初の空港連絡バスへの導入,2020.2.16,[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrierfree\\_tk\\_000213.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000213.html) (2021年6月閲覧)
- 4) 国土交通省,第4回 バスタプロジェクト推進検討会 配布資料 資料1 「ヒアリングの実施状況」,2021.1.14,<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/doc04.html> (2021年6月閲覧)
- 5) 国土交通省,バリアフリー法第10条,2016.6.21,<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001379342.pdf> (2021年6月閲覧)
- 6) 社会資本整備審議会 道路分科会 第74回基本政策部会 【資料4】令和2年改正道路法の施行について,2020.12.3,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000537.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000537.html) (2021年6月閲覧)
- 7) 国土交通省,令和3年2月13日23時07分の福島県沖の地震による東北新幹線の不通に伴う代替輸送の実施状況について,2021.2.23,[https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000209.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000209.html) (2021年2月閲覧)
- 8) 国土交通省,福島県沖を震源とする地震について,2021.2.25,[https://www.mlit.go.jp/saigai/saigai\\_210213.html](https://www.mlit.go.jp/saigai/saigai_210213.html) (2021年2月閲覧)
- 9) 群馬県,群馬県「バスまち協力施設」を募集します【随時募集】,2020.11.24,[https://www.pref.gunma.jp/04/h21g\\_00083.html](https://www.pref.gunma.jp/04/h21g_00083.html) (2021年6月閲覧)
- 10) JRグループ,JAPAN RAIL PASSとは?,[https://japanrailpass.net/about\\_jrp.html](https://japanrailpass.net/about_jrp.html) (2021年6月閲覧)
- 11) 厚生労働省,自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)について,2021.2,[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html) (2021年6月閲覧)
- 12) 日本通運株式会社,特別積み合わせ貨物運送 | ロジスティクス用語集 | 日本通運,<https://www.nittsu.co.jp/support/words/ta/tokubetsutsumiawasekamotsuyuso.html> (2021年6月閲覧)
- 13) 国土交通省,社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 第19回物流小委員会 資料1 ヤマト運輸株式会社 説明資料,2019.6.27,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000439.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000439.html) (2021年6月閲覧)



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

---

- 14) 国土交通省,第1回 モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会 資料2 貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る現状と課題,2015.2.25,[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_tk1\\_000083.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000083.html) (2021年6月閲覧)
- 15) 新日本海フェリー株式会社,東京九州フェリーに就航する新造船の命名進水式が行われました | 舞鶴・敦賀・新潟・秋田と北海道を結ぶフェリー航路。 ,2020.8.11,<https://www.snf.jp/%e6%9d%b1%e4%ba%ac%e4%b9%9d%e5%b7%9e%e3%83%95%e3%82%a7%e3%83%aa%e3%83%bc%e3%81%ab%e5%b0%b1%e8%88%aa%e3%81%99%e3%82%8b%e6%96%b0%e9%80%a0%e8%88%b9%e3%81%ae%e5%91%bd%e5%90%8d%e9%80%b2%e6%b0%b4%e5%bc%8f/> (2021年6月閲覧)

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3.2 高速バスストップ利用者へのインタビュー調査およびWEB アンケート調査

乗車時または降車時に高速 BS を利用した者を対象に、アクセス手段、リアルタイム交通情報の取得実態、必要な設備等について、2018 年に現地でインタビュー調査、2020 年に WEB アンケート調査を実施した。

##### 3.2.1 高速バスストップ利用者へのインタビュー調査

高速 BS において、利用理由、利用状況、情報入手方法、他交通機関との連続利用状況等についてアンケート形式でインタビューを行い、結果を整理した。

##### (1) 調査概要

調査箇所と利用特性について整理したものを以下に示す。

表3.2.1 調査概要

調査地点名	調査日時	路線名	形式※	方向	利用特性
巻潟東 BS	2018 年 11 月 19 日(月曜日) 7 時～11 時、15～18 時の 7 時間	北陸自動車道	IC 併設 c 型	上下線 (2 箇所)	P&BR 利用可能 予約不要
御殿場 BS	2018 年 10 月 25 日(日曜日) 2018 年 10 月 26 日(月曜日) 8～12 時、16～19 時の 7 時間	東名高速道路	IC 併設 b 型	上下線 (1 箇所)	P&BR 利用可能 要予約
日野 BS	2018 年 12 月 2 日(日曜日) 7 時～11 時、15～18 時の 7 時間	中央自動車道	単独 1 種	下り線 (1 箇所)	鉄道駅利用可能 要予約
舞子 BS	2018 年 12 月 9 日(日曜日) 8 時～11 時、14～18 時の 7 時間	神戸淡路鳴門 自動車道	単独 1 種	上下線 (1 箇所)	鉄道駅利用可能 要予約
熊毛 BS	2018 年 12 月 18 日(火曜日) 7 時～11 時、14～17 時の 7 時間	山陽自動車道	IC 併設 b 型	上下線 (1 箇所)	P&BR 利用可能 予約不要


※BS 型式については第 2 章「(5) 高速バスストップの種別 : P.2-5」参照

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (2) 調査方法

各調査箇所に調査員を配置し、調査員が高速 BS 利用者へアンケートの協力依頼をし、協力を得られた方にインタビュー調査を行った。

表3.2.2 利用者インタビュー調査の調査方法

項目	内容
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速バスストップ利用者</li> </ul>
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速 BS の利用について、利用実態を把握することを目的に以下の通りとする。</li> <li>○ 利用目的・利用頻度</li> <li>○ 出発地・目的地・高速バス乗車区間</li> <li>○ 高速 BS での余裕見込み時間・遅延した経験の有無</li> <li>○ 他交通機関との連続利用有無</li> <li>○ 高速 BS 位置、バスダイヤ、道路交通情報の入手手段 等</li> </ul>
実施方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象者へ直接お声かけしてその場で聞き取りにより実施する。</li> <li>・ 調査の説明、設問、回答の書き取りまで調査員が対応する。</li> <li>・ 調査に要する所要時間は5分程度を想定。</li> <li>・ 調査場所において、バス待ちの方や喫煙中等、時間や行動に余裕があると見られる方に声をかける。</li> <li>・ 声かけのセリフとしては 「高速バスストップの利用に関するアンケート調査を行っています。5分程度で終わる調査ですのでご協力頂けますか。」等を想定。</li> <li>・ その他：調査員の服装は清潔な服装を心掛け、対象者に不快感を与えないよう留意する。</li> <li>・ 調査中は調査員の腕章を着用して調査を行う。</li> <li>・ 他の利用者の邪魔にならないよう留意する。</li> <li>・ 状況写真を撮影する場合は、必ず対象者の許可を得てから撮影を行う。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="525 1473 847 1899" style="text-align: center;">  <p>調査イメージ</p> </div> <div data-bbox="954 1473 1241 1912" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>ヒアリング調査実施中</b></p> <p>調査実施主体</p> <p>公益財団法人 高速道路調査会</p> <p>調査受託機関</p> <p>株式会社片平新日本技研 交通都市計画部</p> <p>電話番号 〇三(五八〇二)一〇四六</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">調査中を示す表示（調査員が携帯）</p>

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (3) アンケート項目

アンケート項目を日本人および訪日外国人でそれぞれ設定した。項目を以下の表に示す。

表3.2.3 アンケート項目（日本人）

視 点	具体的調査内容
高速バスストップの 利用状況	利用目的（通勤・通学、買物、行楽、帰省 等） 利用頻度（毎日、週に数回、月に数回、年に数回 等）
	出発地（高速 BS からの距離、移動手段）、目的地、 高速バス乗車区間
	高速 BS での余裕見込み時間 （乗車予定のバスに乗り遅れないための余裕時間）
	高速バスを利用して目的地到着が遅延した経験の有無
	他交通機関との連続利用有無（鉄道、航空機）
	高速 BS 位置、バスダイヤの入手手段
	リアルタイム道路交通情報サイトの入手状況 （入手の場合、どのような手段で）
	パークアンドライド駐車場への宅配 BOX 利用意向 ※中央道日野 BS はこの内容について聞いていない
	高速 BS に対するご意見 ※舞子 BS はこの内容について聞いていない

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

表3.2.4 アンケート項目（訪日外国人）

視 点	具体的調査内容
高速バスストップの 利用状況	母国名 訪日回数
	今回の旅行の動き 利用交通機関と目的地
	旅行計画時期（母国語出発前 日本到着後） 旅行計画時参考にしたもの（ネット・知人情報・本・SNS）
	本日の出発地（高速 BS からの距離、移動手段）、目的地、 本日の高速バス乗車区間 日本での高速バス利用回数
	高速 BS での余裕見込み時間 （乗車予定のバスに乗り遅れないための余裕時間）
	他交通機関との連続利用有無（鉄道、航空機）
	高速 BS 位置、バスダイヤの入手手段
	リアルタイム道路交通情報サイトの入手状況 （入手の場合、どのような手段で） （入手していない場合、理由を選択）
	高速 BS に対するご意見



(4) インタビュー結果

インタビュー調査で得られた結果を以下に示す。なお、集計結果および自由意見一覧等は参考資料に掲載している。

1) 調査地点別インタビュー結果まとめ

日本人合計 204 名、訪日外国人 7 名の計 211 名にインタビュー調査を行った。調査地点別の結果を以下に示す。

表3.2.5 調査地点別利用者インタビュー結果（日本人・訪日外国人）

調査地点名	ヒア対象	獲得票	実態把握	バス停到着時間	遅延経験の有無と遅延時間	乗り換え・バスダイヤ入手手段 立地についての不満の有無	リアルタイム交通情報利用有無	宅配ボックス利用意向	その他(自由意見)
巻湯東BS	日本人	15	・約6割が通勤・通学で利用 ・週5回以上利用する人が約7割 ・新潟駅方面の利用が多い ・「市役所前」で降車する人が約3割、「新潟駅」「がんセンター」で降車する人がそれぞれ約2割	・バス出発時刻の5分前にバス停に到着する人が約6割を占めており、次いで10分前が約3割	・全員がバス遅延の経験がある ・約3割が30分遅れた経験があり、最長で180分(冬期の雪の影響が大きい)	・車→高速バス→徒歩に乗り換える人が多い ・約5割の人が待合室の時刻表からバスダイヤを入手している ・立地については約9割の人が不満を感じていない	・約9割の人がリアルタイム道路交通情報サイトやバス運行情報サイトを利用していない	・約9割の人がP&BR駐車場に宅配BOXを設置しても利用しない	・雪のときはバスが遅れるため、情報がほしい ・P&BR駐車場に車で辿り着くまでの案内がほしい ・ベンチがほしい
御殿場BS	日本人	40	・業務が約3割、観光・レジャーが約2割、帰省が約2割 ・月1回以上利用する人が約5割 ・新宿方面の利用が多い ・「新宿高速BT」で降車する人が約5割	・バス出発時刻の10分前にバス停に到着する人が約4割を占めており、次いで15分前が約3割	・約9割がバス遅延の経験がある ・約5割が20～30分遅れた経験がある	・車→高速バス→鉄道に乗り換える人が多い ・約4割の人がネット・アプリからバスダイヤを入手している ・立地については約9割の人が不満を感じていない	・約7割の人がリアルタイム道路交通情報サイトやバス運行情報サイトを利用していない	・約8割の人がP&BR駐車場に宅配BOXを設置しても利用しない	・バスの遅延情報がわかる電光掲示板などの設置 ・駐車場の無料時間延長 ・タクシーの電話番号を載せてほしい ・待合室をきれいにしてほしい ・暖房がほしい
	日本人	43	・観光・レジャーが約3割、帰省および買い物約2割 ・年1回以上利用する人が約4割、次いで月1回以上が約3割 ・新宿方面の利用が多い ・「新宿高速BT」で降車する人が約4割	・バス出発時刻の5～10分前にバス停に到着する人が約5割を占めており、次いで30分前が約2割	・9割以上がバス遅延の経験がある ・約4割が30分遅れた経験があり、次いで60分が約2割	・車→高速バス→鉄道に乗り換える人が多い ・約5割の人がネット・アプリからバスダイヤを入手している ・立地については約7割の人が不満を感じていない	・約6割の人がリアルタイム道路交通情報サイトやバス運行情報サイトを利用していない	・約9割の人がP&BR駐車場に宅配BOXを設置しても利用しない	
	訪日外国人	7 平日:5 休日:2	・観光・レジャーが6名、業務が1名 ・アメリカ2名、中国2名、フィリピン1名、ニュージーランド1名、台湾1名 ・初来日2名、2～3回目2名、6～10回目1名、11回以上2名 ・羽田・成田⇄富士山・河口湖・御殿場・箱根⇄京都・大阪の周遊	・全員バス出発時刻の20分前にはバス停に到着する	△	・路線バス・徒歩・車→高速バス→鉄道に乗り換える傾向 ・バスダイヤ入手手段として、Japan Express Bus Netが2名、バス会社HPが2名、知人情報が2名、その他が1名	・6名がリアルタイム運行情報サイトを利用 (Google mapが5名、i-Highwayが1名)	△	
日野BS	日本人	29	・帰省が約4割、観光・レジャーが約3割 ・年1回以上利用する人が約4割、次いで初めてが約2割 ・長野方面の利用が約5割、山梨方面の利用が約3割 ・長野方面は「松本BT」、山梨方面は「河口湖駅」で降車する人が多い	・バス出発時刻の10分前にバス停に到着する人が約3割を占めており、次いで20分前が約2割 ・30分以上にバス停に到着する人が約3割	・約5割がバス遅延の経験がある ・10分または30分の遅延が同率で約2割 ・約4割が1時間以上遅延した経験がある	・多摩都市モノレール→高速バス→車・徒歩に乗り換える人が多い ・約7割の人がネット・アプリからバスダイヤを入手している ・立地については約8割の人が不満を感じていない	・約9割の人がリアルタイム道路交通情報サイトやバス運行情報サイトを利用していない	△	・バス到着アナウンスまたは電光掲示板がほしい ・寒い(屋根とベンチしかない)ので、案内が少なく乗り場が分かりづらいためか、誤って上り線で待っている方が2組確認された
舞子BS	日本人	42	・その他(法事や友人と会う)が約4割と多く、次いで観光・レジャーが約2割、帰省・業務・通勤通学が約1割ずつと利用目的は様々 ・月1回以上の利用が約3割、次いで年1回以上が約2割 ・淡路市への利用が多い	・バス出発時刻の10～15分前にバス停に到着する人が約6割を占めており、30分前に到着する人が約3割	・約5割がバス遅延の経験がある ・約7割が5～10分遅れた経験がある	・鉄道→高速バス→車・徒歩に乗り換える人が多い ・約5割の人がネット・アプリからバスダイヤを入手している ・立地については約7割の人が不満を感じていない	・約9割の人がリアルタイム道路交通情報サイトやバス運行情報サイトを利用していない	・約9割の人がP&BR駐車場に宅配BOXを設置しても利用しない	△
熊毛BS	日本人	35	・通勤・通学が約5割、買い物が約2割 (調査バス停付近に熊毛北高校があり生徒が通学に利用) ・週5回以上利用する人が約5割、次いで年1回以上が約3割 ・広島市方面の利用が多い ・「広島BC」で降車する人が約7割	・バス出発時刻の5～10分前にバス停に到着する人が約9割を占めている	・約6割がバス遅延の経験がある ・約4割が10分遅れた経験があり、次いで30分が約2割	・車→高速バス→徒歩に乗り換える人が多い ・約5割の人がその他(覚えていない、紙媒体)からバスダイヤを入手しており、次いでネット・アプリが約3割 ・立地については約9割の人が不満を感じていない	・約8割の人がリアルタイム道路交通情報サイトやバス運行情報サイトを利用していない ・防長バスの運行情報を見る人がいた	・約8割の人がP&BR駐車場に宅配BOXを設置しても利用しない	・待合室が狭い ・雨除けがほしい

※巻湯東 BS の下り線（新潟方面）は 14 名、上り線（長岡方面）では 1 名から回答を得た。



2) 自由意見まとめ

その他の意見要望に記載された自由意見は舞子BSを除く162名のうち約80名から114件回答を得た。これらの回答内容を分類、集計を行った。

- ・自由意見回答者の80名のうち29名(約4割)から冷暖房の設置を求める声があった。
- ・リアルタイム交通情報求める声が80名のうち22名(約3割)と多い。
- ・また、道路区域外のバスストップの周辺設備に関する意見が多く挙げられており、その中でも店舗の設置要望が6件と最も多かった。

表3.2.6 自由意見の集計項目別回答数

集計項目	集計条件	回答数(件)
リアルタイム交通情報	運行情報や渋滞情報が知りたい 電光掲示板が欲しい (到着)アナウンスが欲しい 到着時間が分からない旨の回答	22
冷暖房設置	冷房(または暖房)が欲しい 寒い等の回答	29
バスストップ内設備	屋根・ベンチ 高速バスストップ内が汚れている等の回答	18
バスストップ周辺設備	トイレ、自販機、街灯、スロープ 店舗(コンビニ・喫茶店等) 暇をつぶせる場所がない等の回答	15
駐車場	駐車場に関する回答(料金や規模)	6
乗り場案内	乗り場(またはバスストップ) 案内がわかりづらいという旨の回答	6
バス運行計画	バスの本数や到着アナウンスが欲しい旨の回答	9
その他	上記7項目に当てはまらないもの	9
合計		114

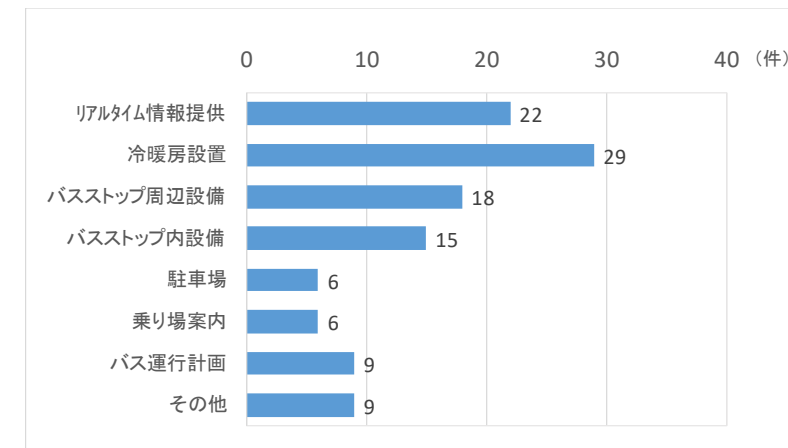


図3.2.1 自由意見の集計項目別回答数

店舗設置要望	6
トイレ設置要望	4
街灯設置要望	4
スロープ設置要望	2
自販機設置要望	2
合計	18

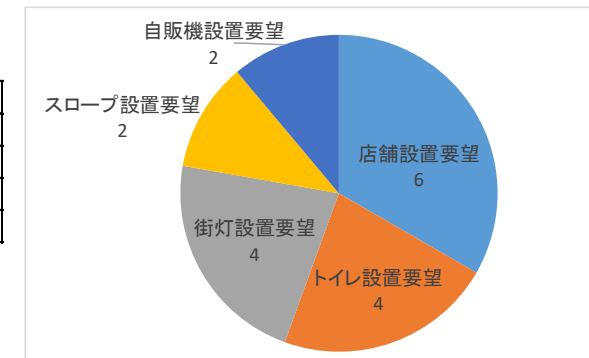


図3.2.2 バスストップ周辺設備の内訳(件)

清掃の徹底	6
屋根の設置希望	4
ベンチ設置要望	2
ドアの立て付けが悪い	1
ゴミ箱	1
蛍光灯切れ	1
合計	15

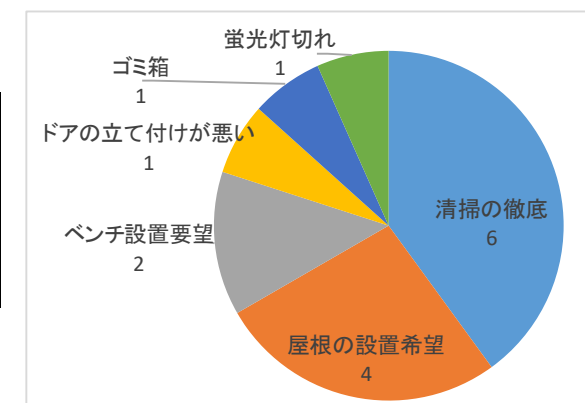


図3.2.3 バスストップ内設備の内訳(件)

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3) クロス集計結果まとめ

①リアルタイム交通情報利用の有無 ②P&BR 駐車場の宅配 BOX 利用意向 ③バス停への到着時間に着目し、クロス集計を行った。

#### ① リアルタイム交通情報利用の有無

##### ・ リアルタイム交通情報利用の有無×利用目的別

利用目的別に傾向をみると、買物の利用者によるリアルタイム交通情報の利用率はやや高い。

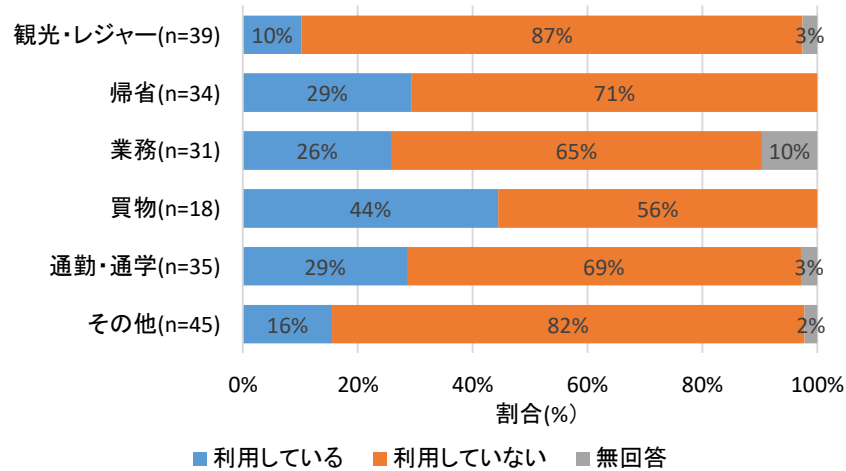


図3.2.4 「リアルタイム交通情報利用の有無×利用目的別」の構成比

表3.2.7 「リアルタイム交通情報利用の有無×利用目的別」の回答数

	利用している	利用していない	無回答	合計
観光・レジャー	4	34	1	39
帰宅	10	24	0	34
業務	8	20	3	31
買物	8	10	0	18
通勤・通学	10	24	1	35
その他	7	37	1	45
無回答	0	2	0	2
合計	47	151	6	204

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ・ リアルタイム交通情報利用の有無×遅延時間

過去に経験した高速バスの目的地への到着遅延時間別にみると、20分を超えた遅延の経験がある人はリアルタイム交通情報の利用率が40%を超える。

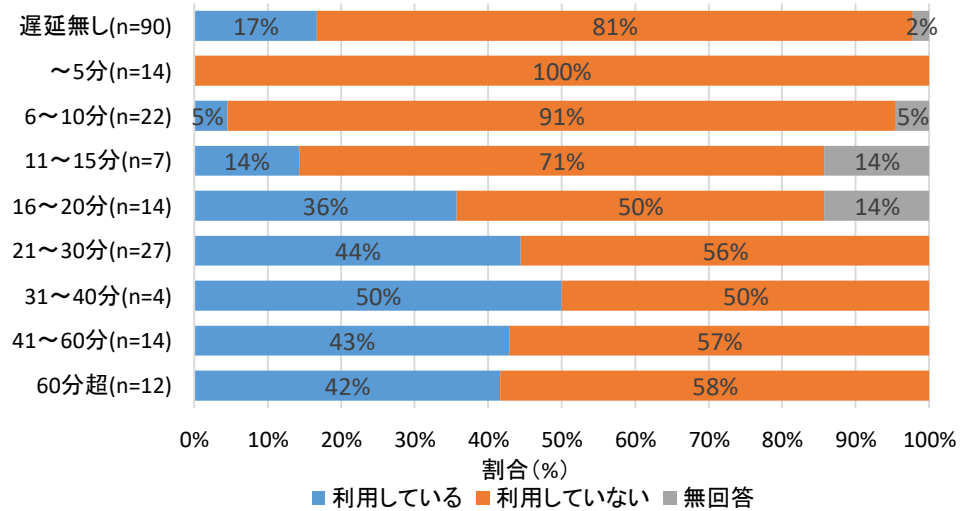


図3.2.5 「リアルタイム交通情報利用の有無×遅延時間」の構成比

表3.2.8 「リアルタイム交通情報利用の有無×遅延時間」の回答数

	利用している	利用していない	無回答	合計
遅延無し	15	73	2	90
～5分	0	14	0	14
6～10分	1	20	1	22
11～15分	1	5	1	7
16～20分	5	7	2	14
21～30分	12	15	0	27
31～40分	2	2	0	4
41～60分	6	8	0	14
60分超	5	7	0	12
合計	47	151	6	204

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ・ リアルタイム交通情報利用の有無×高速バス降車後交通機関

高速バス降車後の交通機関別にみると、鉄道を利用する人のリアルタイム交通情報利用率は4割近く、他の交通機関に比べやや高い。

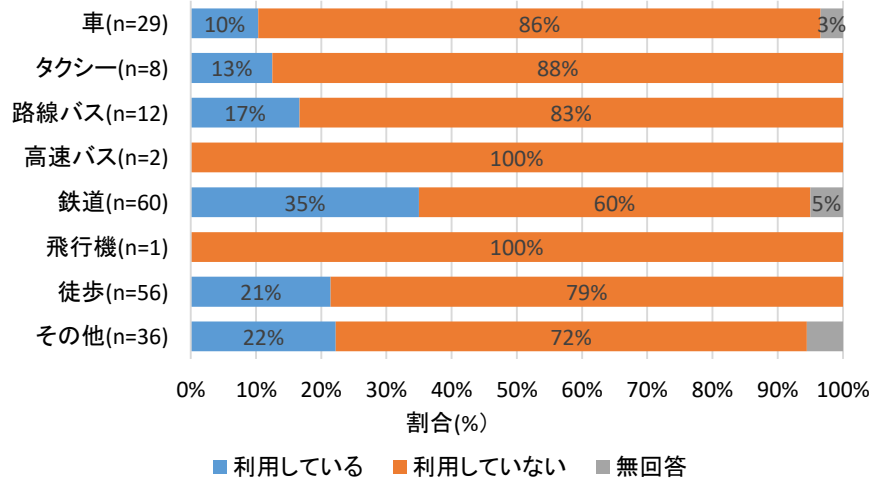


図3.2.6 「リアルタイム交通情報利用の有無×高速バス降車後」の構成比

表3.2.9 「リアルタイム交通情報利用の有無×高速バス降車後」の回答数

	利用している	利用していない	無回答	合計
車	3	25	1	29
タクシー	1	7	0	8
路線バス	2	10	0	12
高速バス	0	2	0	2
鉄道	21	36	3	60
飛行機	0	1	0	1
船	0	0	0	0
徒歩	12	44	0	56
その他	8	26	2	36
合計	47	151	6	204

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ② P&BR 駐車場の宅配 BOX 利用意向

##### i. P&BR 駐車場の宅配 BOX 利用意向×利用目的

利用目的別にみると、通勤・通学利用と買物の方が2割以上と多い。

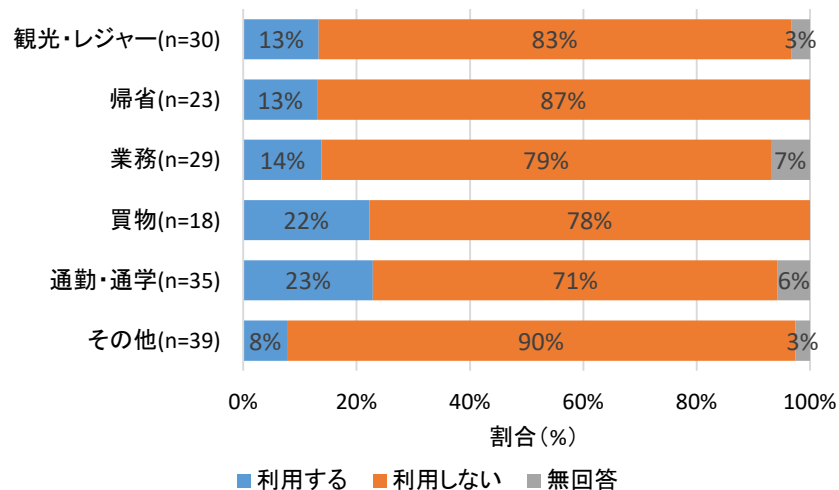


図3.2.7 「P&BR 駐車場の宅配 BOX 利用意向×利用目的」の構成比

表3.2.10 「P&BR 駐車場の宅配 BOX 利用意向×利用目的」の回答数

	利用する	利用しない	無回答	
観光・レジャー	4	25	1	30
帰省	3	20	0	23
業務	4	23	2	29
買物	4	14	0	18
通勤・通学	8	25	2	35
その他	3	35	1	39
	26	142	6	174

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ii. P&BR 駐車場の宅配 BOX 利用意向×鉄道・車利用者

高速バス降車後の交通機関別にみると、車利用者は鉄道利用者に比べ宅配ボックスの利用意向がやや高い。

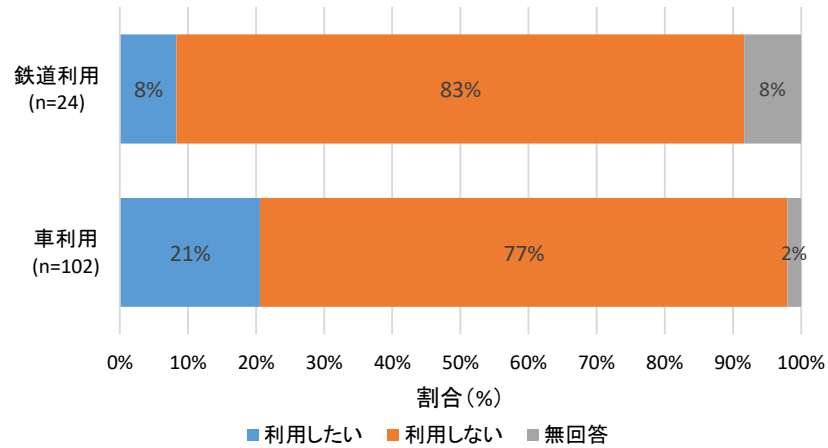


図3.2.8 「P&BR 駐車場の宅配 BOX 利用意向×鉄道・車利用者」の構成比

表3.2.11 「P&BR 駐車場の宅配 BOX 利用意向×鉄道・車利用者」の回答数

	利用したい	利用しない	無回答	合計
鉄道利用	2	20	2	24
車利用	21	79	2	102
無回答	0	0	0	0
合計	23	99	4	126



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ③ バス停への到着時間

##### i. バス停への到着時間×利用目的

利用目的別にみると、通勤・通学利用者の10分前までの直前到着の割合が8割を占め、最も高い。

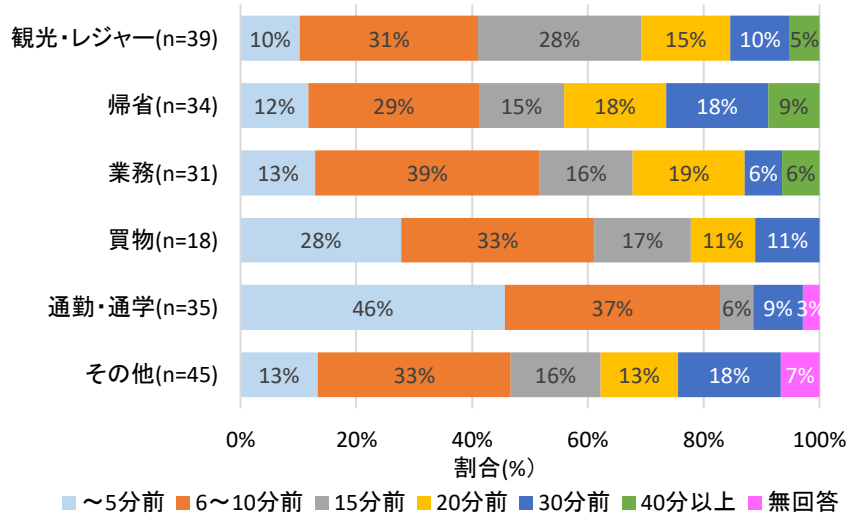


図3.2.9 「バス停への到着時間×利用目的」の構成比

表3.2.12 「バス停への到着時間×利用目的」の回答数

	~5分前	6~10分前	15分前	20分前	30分前	40分以上	無回答	合計
観光・レジャー	4	12	11	6	4	2	0	39
帰省	4	10	5	6	6	3	0	34
業務	4	12	5	6	2	2	0	31
買物	5	6	3	2	2	0	0	18
通勤・通学	16	13	2	0	3	0	1	35
その他	6	15	7	6	8	0	3	45
無回答	0	0	2	0	0	0	0	2
合計	39	68	35	26	25	7	4	204

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ii. バス停への到着時間×利用頻度

利用頻度別にみると、週5回以上の利用頻度が高い者は直前に到着する傾向がある。

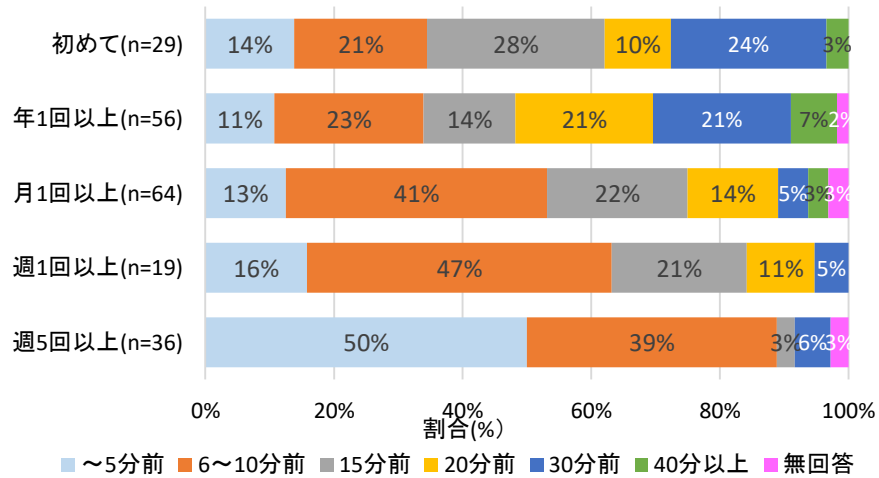


図3.2.10 「バス停への到着時間×利用頻度」の構成比

表3.2.13 「バス停への到着時間×利用頻度」の回答数

	~5分前	6~10分前	15分前	20分前	30分前	40分以上	無回答	合計
初めて	4	6	8	3	7	1	0	29
年1回以上	6	13	8	12	12	4	1	56
月1回以上	8	26	14	9	3	2	2	64
週1回以上	3	9	4	2	1	0	0	19
週5回以上	18	14	1	0	2	0	1	36
無回答	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	39	68	35	26	25	7	4	204

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### iii. バス停への到着時間×高速バス乗車距離

高速バス乗車距離別にみると、60km以上乗車の場合50km以下に比べてBSでの滞在時間が長い傾向が見られた。

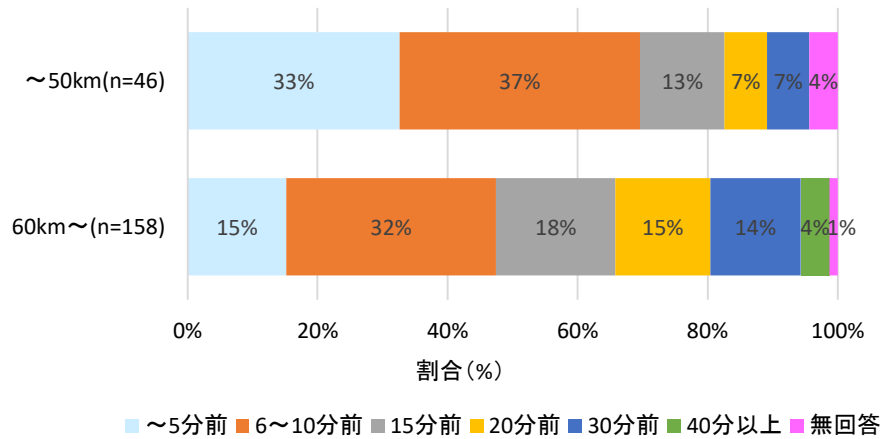


図3.2.11 「バス停への到着時間×高速バス乗車距離」の構成比

表3.2.14 「バス停への到着時間×高速バス乗車距離」の回答数

	~5分前	6~10分前	15分前	20分前	30分前	40分以上	無回答	合計
~50km	15	17	6	3	3	0	2	46
60km~	24	51	29	23	22	7	2	158
無回答	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	39	68	35	26	25	7	4	204

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### iv. バス停への到着時間×P&BR 駐車場・鉄道駅利用可能 BS

P&BR 駐車場利用可能な BS は 10 分前の到着が 6 割以上ある。また、鉄道駅利用可能な BS は 15 分以上の到着率が 6 割を超えており余裕をもって早く BS 着く傾向が見られた。

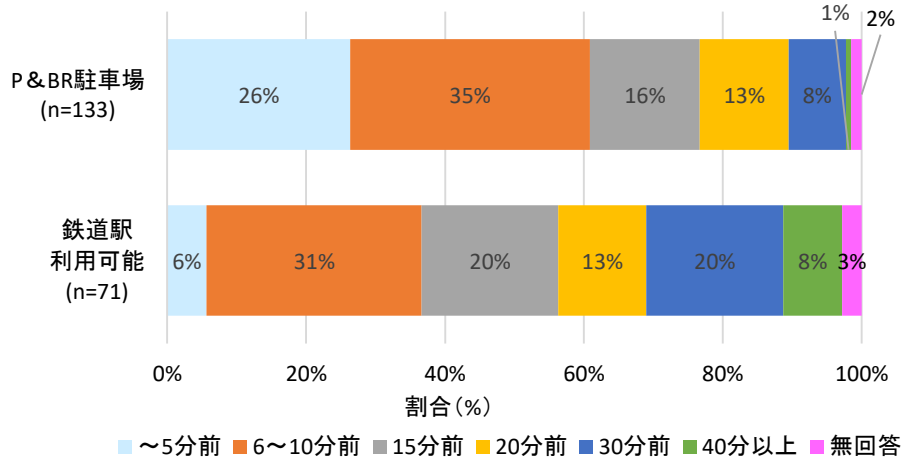


図3.2.12 「バス停への到着時間×P&BR 駐車場・鉄道駅利用可能 BS」の構成比

表3.2.15 「バス停への到着時間×P&BR 駐車場・鉄道駅利用可能 BS」の回答数

	～5分前	6～10分前	15分前	20分前	30分前	40分以上	無回答	合計
P&BR利用可能	35	46	21	17	11	1	2	133
鉄道駅利用可	4	22	14	9	14	6	2	71
無回答	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	39	68	35	26	25	7	4	204

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### v. バス停への到着時間×予約の有無

予約の有無別にみると、予約不要バス路線のあるBSでは直前に到着する傾向を示した。一方で、要予約バス路線のBSでは余裕をもって早くBS着く傾向であった。

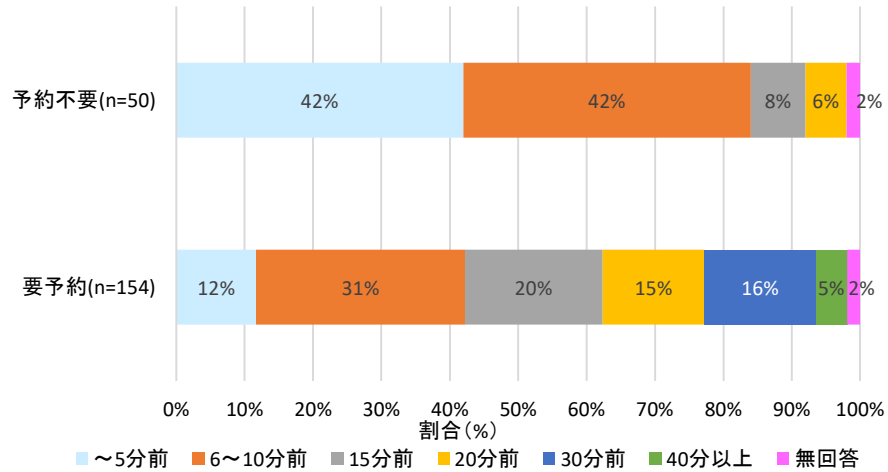


図3.2.13 「バス停への到着時間×予約の有無」の構成比

表3.2.16 「バス停への到着時間×予約の有無」の回答数

	~5分前	6~10分前	15分前	20分前	30分前	40分以上	無回答	合計
要予約	18	47	31	23	25	7	3	154
予約不要	21	21	4	3	0	0	1	50
無回答	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	39	68	35	26	25	7	4	204

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3.2.2 高速バスストップ利用者へのWEB アンケート調査

2020年に実施したWEB アンケートについて、調査概要を以下に示す。

##### (1) 実施期間

2020年2月6日(木)～2月17日(月)

##### (2) サンプル数

表3.2.17 WEB アンケート対象者サンプル数

高速バス停	乗車時利用者	824 (サンプル)
	降車時利用者	824 (サンプル)
	非利用者	206 (サンプル)
高速バス	非利用者	206 (サンプル)
計		2,060 (サンプル)

※調査は株式会社マクロミルのモニタサイトの登録者(約1,000万)のうち、先着2,060名を対象とした。

※スクリーニングとして、過去1年間に高速バス停(高速BS)を利用した18歳以上を対象とした。

- ・ 今回の調査はWEB上での調査となるため、直接被験者にヒアリングを行うことに比べて、モバイル通信機器等を使用することに係る回答が多くなることもある。
- ・ スクリーニングにおいて、高速バスや高速バスストップを利用しなかった回答者に対してもその理由を尋ねている。



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (3) 調査項目

回答者情報を把握したうえで高速 BS の乗車時利用者と降車時利用者に分けて、調査項目を設定した。調査項目を以下に示す。

表3.2.18 WEB アンケートの調査項目

視点	具体的な内容	
回答者情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 性別</li> <li>・ 在住地方</li> <li>・ 世帯年収</li> <li>・ (子供がいる場合) 学生種別</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年齢</li> <li>・ 結婚の状況</li> <li>・ 個人年収</li> <li>・ 在住都道府県</li> <li>・ 子どもの有無</li> <li>・ 職業</li> </ul>
共通調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 過去 1 年間に利用したバスの種類</li> <li>・ 利用したバス停</li> <li>・ 利用頻度</li> <li>・ 高速バスを利用した理由(目的・立地・環境)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停がある都道府県</li> <li>・ BS までの利用交通機関</li> <li>・ 出発地の都道府県・市区町村</li> <li>・ バス停名、乗車場名</li> <li>・ 降車後の利用交通機関</li> <li>・ 目的地の都道府県・市区町村</li> </ul>
乗車時利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗車地への到着時間</li> <li>・ リアルタイム交通情報の取得意向</li> <li>・ 今回のリアルタイム交通情報の調査状況(情報の内容・調査結果)</li> <li>・ 調査しなかった理由</li> <li>・ 利用したバス停に係る一般道での案内</li> <li>・ 高速 BS にカーシェアリングが設置された場合の 利用意向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗車地からの出発状況</li> <li>・ 取得したい情報</li> <li>・ 高速バス停に必要と考える設備</li> <li>・ 利用した BS への要望</li> </ul>
降車時利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗車地からの出発状況</li> <li>・ 計画上の降車状況</li> <li>・ リアルタイム交通情報の取得意向</li> <li>・ 今回のリアルタイム交通情報の調査状況(情報の内容・調査結果)</li> <li>・ 調査しなかった理由</li> <li>・ 高速 BS にカーシェアリングが設置された場合の 利用意向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 降車地への到着状況</li> <li>・ 計画変更した理由</li> <li>・ 取得したい情報</li> <li>・ 高速バス停に必要と考える設備</li> <li>・ 利用した BS への要望</li> </ul>
高速バス非利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用しなかった理由</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不便だと考える理由</li> </ul>
高速バス停非利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用しなかった理由</li> </ul>	

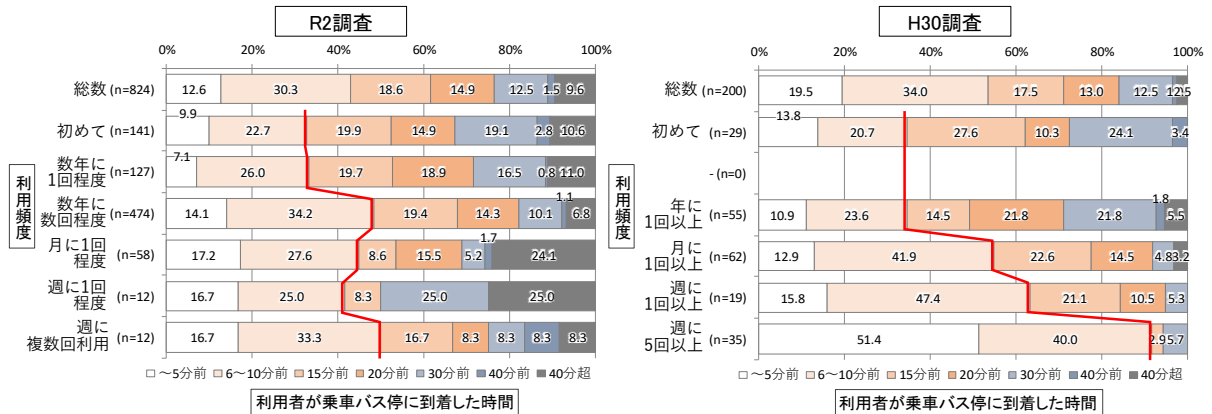
### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (4) 調査結果のまとめ

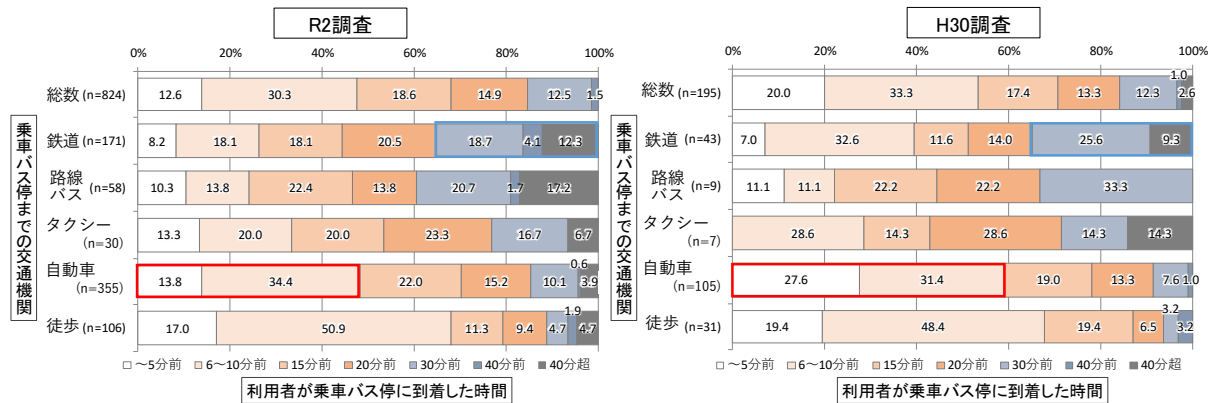
以下に調査結果のまとめを示す。なお、詳細なデータ・整理内容は「参考資料編」に掲載する。

##### 1) バスストップへの到着時刻

- WEB 調査 (R2)・現地調査 (H30) とともに、高速 BS の利用頻度が高い利用者は 10 分前までに高速 BS に到着している割合が比較的多くなっている。

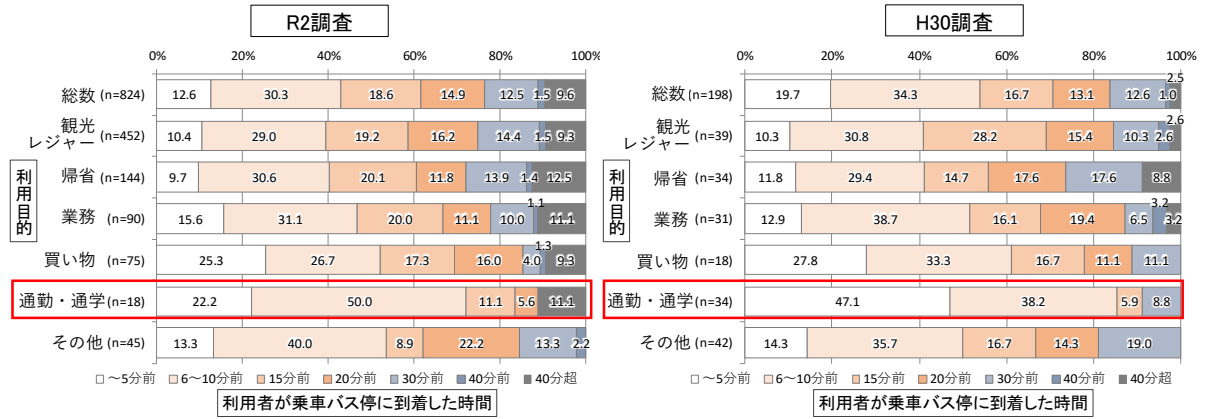


- WEB・現地調査ともに、乗車 BS まで『自動車』を利用した者は 5~6 割が 10 分前までに乗車バス停に到着している。また、鉄道を利用したものは 3 割強だが 20 分超 BS に滞在している。



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

- ・ R2 調査と H30 調査を比べると、R2 調査では全体的に 40 分を超える時間に到着している割合が多くなっている。また『通勤・通学』を目的とした利用者（赤枠）は、他の目的に比べてバス出発時刻に近い時間に高速バス停に到着している傾向がみられる。

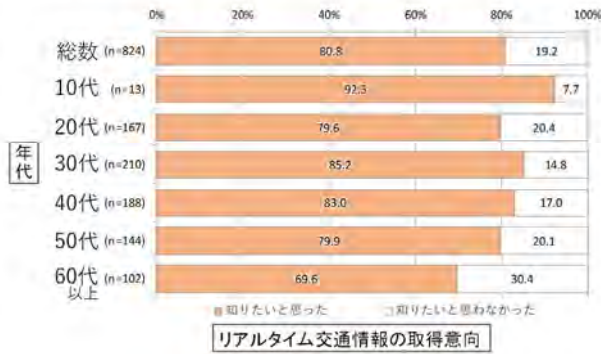


### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

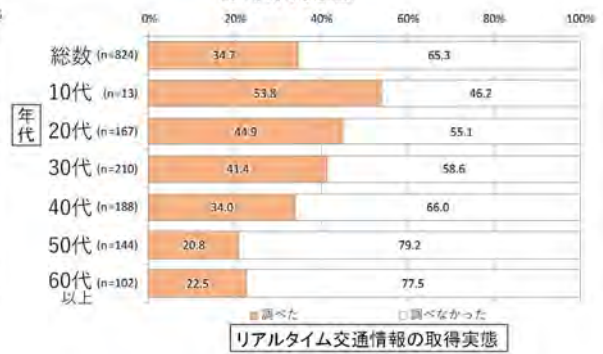
#### 2) リアルタイム交通情報に係る分析・整理

- 若い年代はリアルタイム交通情報を、実際に取得する割合が高い。バスの接近情報が多くを占めており、道路交通情報よりも多い。

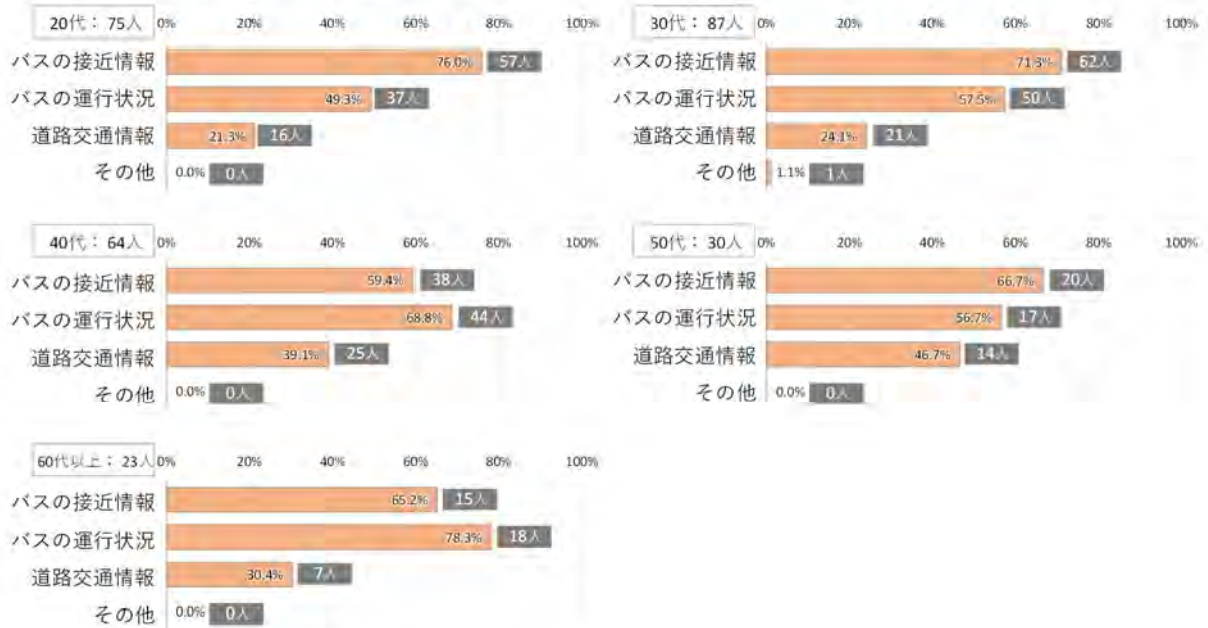
乗車利用者：リアルタイム交通情報の取得意向



乗車利用者：今回のリアルタイム交通情報の取得実態

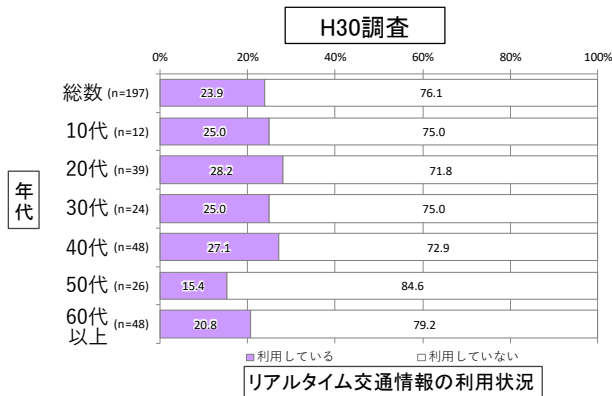
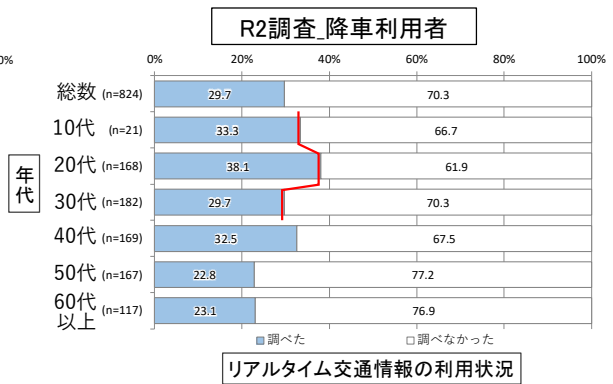
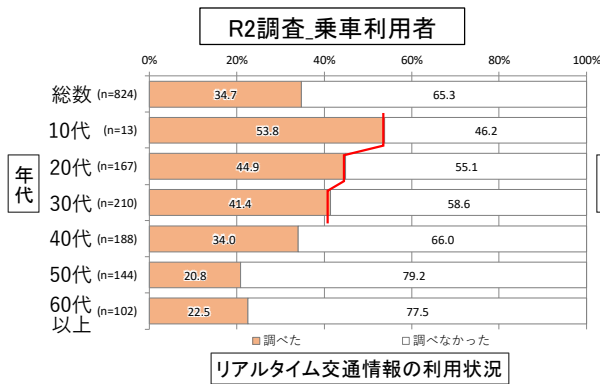


乗車利用者：リアルタイム交通情報について調べた内容の内訳(年代別)

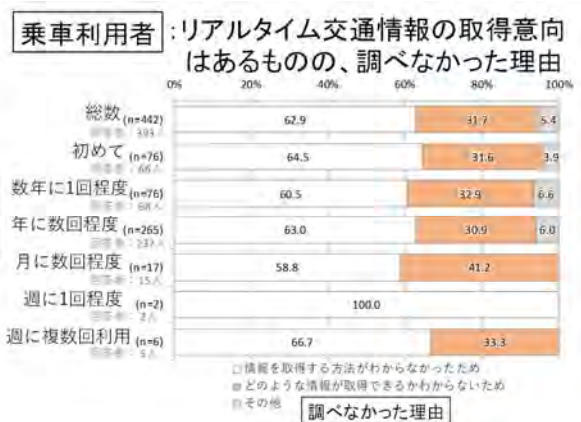
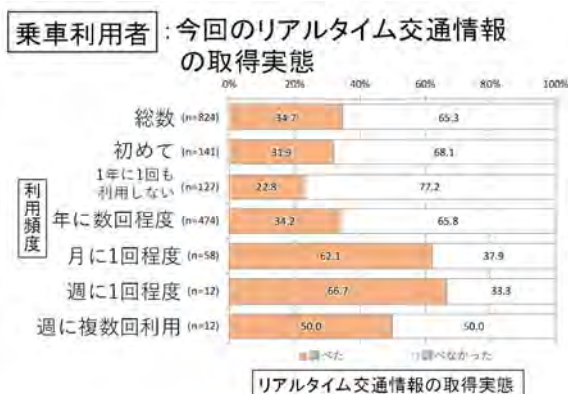


### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

- ・ 現地調査に比べて WEB 調査では、リアルタイム交通情報の利用状況について、若い年代ほど「調べた」の割合が多くなっている。



- ・ 高速 BS の利用頻度が多くなるほど実際にリアルタイム交通情報を調査する傾向があり、『月に1回程度』以上の利用者は5~6割程度が調べている。
- ・ また取得意向はあるものの調べなかった理由として、頻度に関わらず6割程度が情報の取得方法がわからなかったことを挙げている。

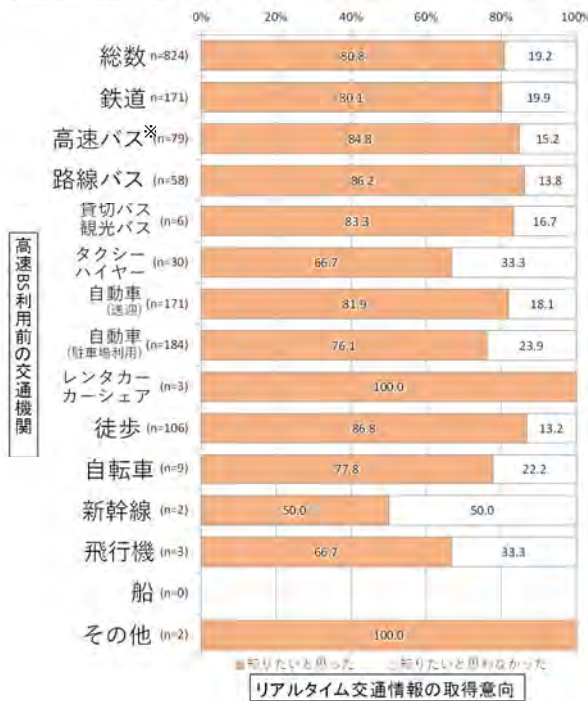




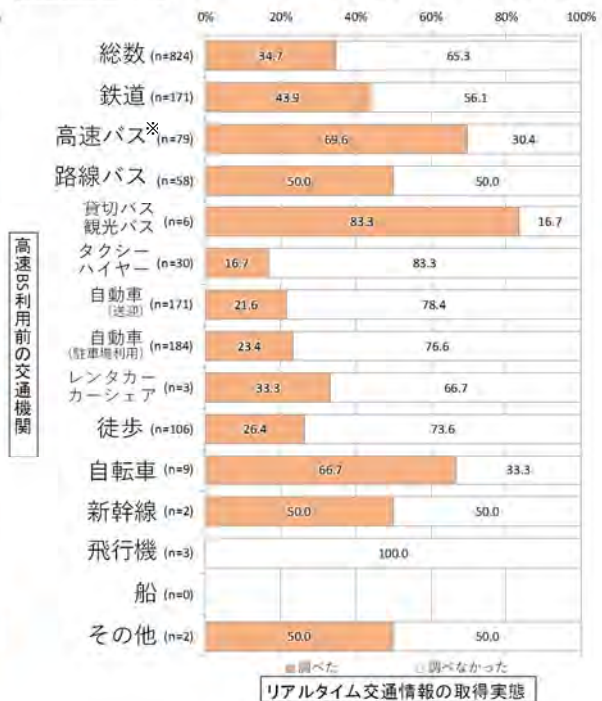
### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

- 公共交通機関(路線バス・鉄道)でアクセスした者は、リアルタイム交通情報を実際に取得したものが4~5割程度おり、自動車でアクセスした者(2割程度)と比べて多い。

乗車利用者：リアルタイム交通情報の取得意向



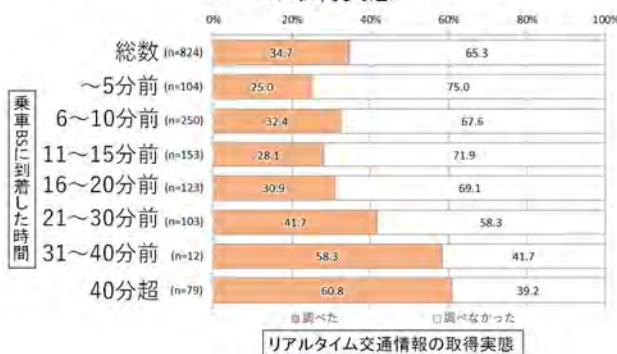
乗車利用者：リアルタイム交通情報の取得実態



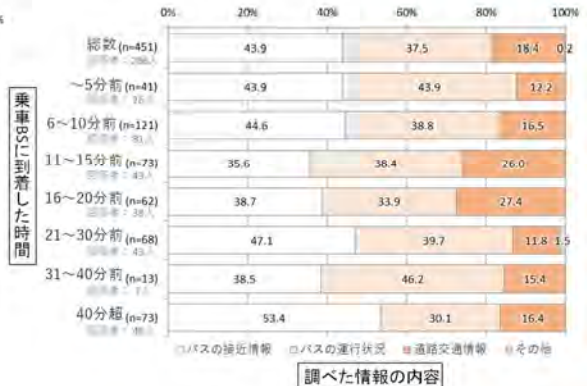
※「高速バス」と回答したものは往復利用時のことを回答している可能性がある。

- 乗車利用者は高速 BS での滞在時間(バス待ち時間)が長いほど、リアルタイム交通情報を調べた割合が高くなる傾向がみられる。滞在時間に関わらず、「バスの接近情報」「バスの運行状況」を調べた利用者は4割程度、「道路交通情報」は2割程度となっている

乗車利用者：今回のリアルタイム交通情報の取得実態

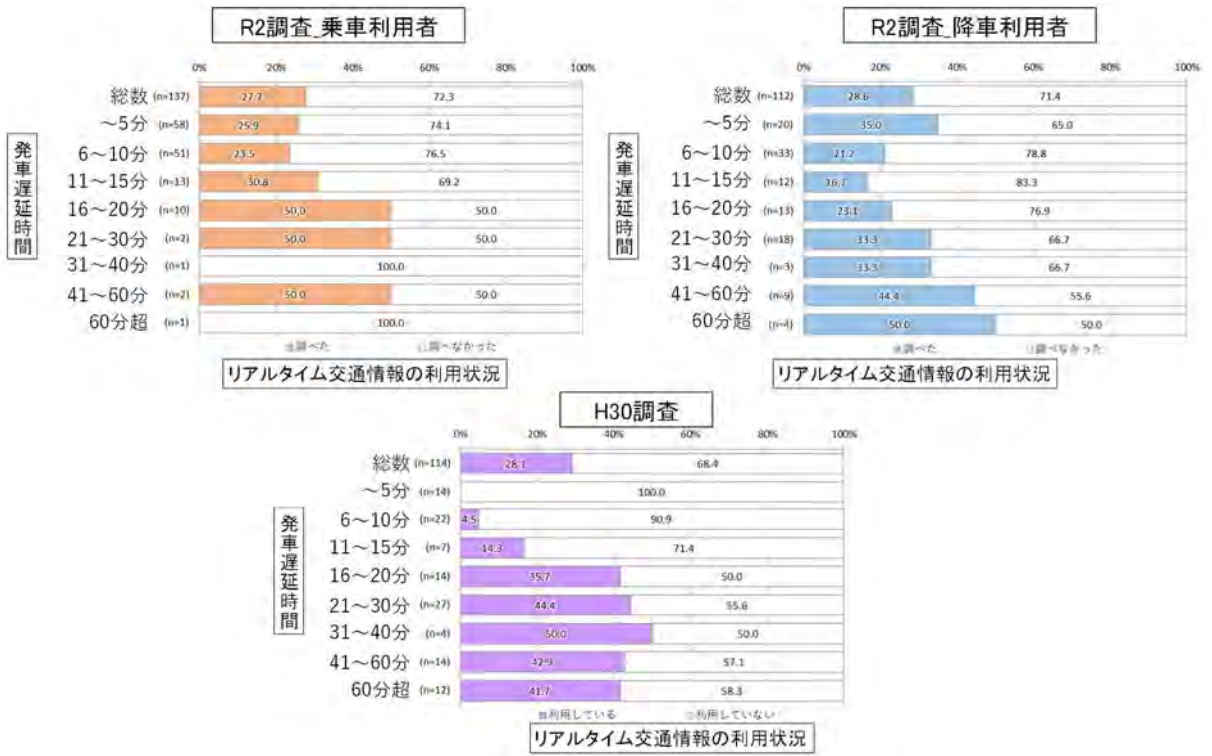


乗車利用者：調べた情報の内容



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

- WEB・現地調査ともに、発車または到着遅延時間が長くなるほど、リアルタイム交通情報について「調べた」の割合が多くなる傾向がみられる。



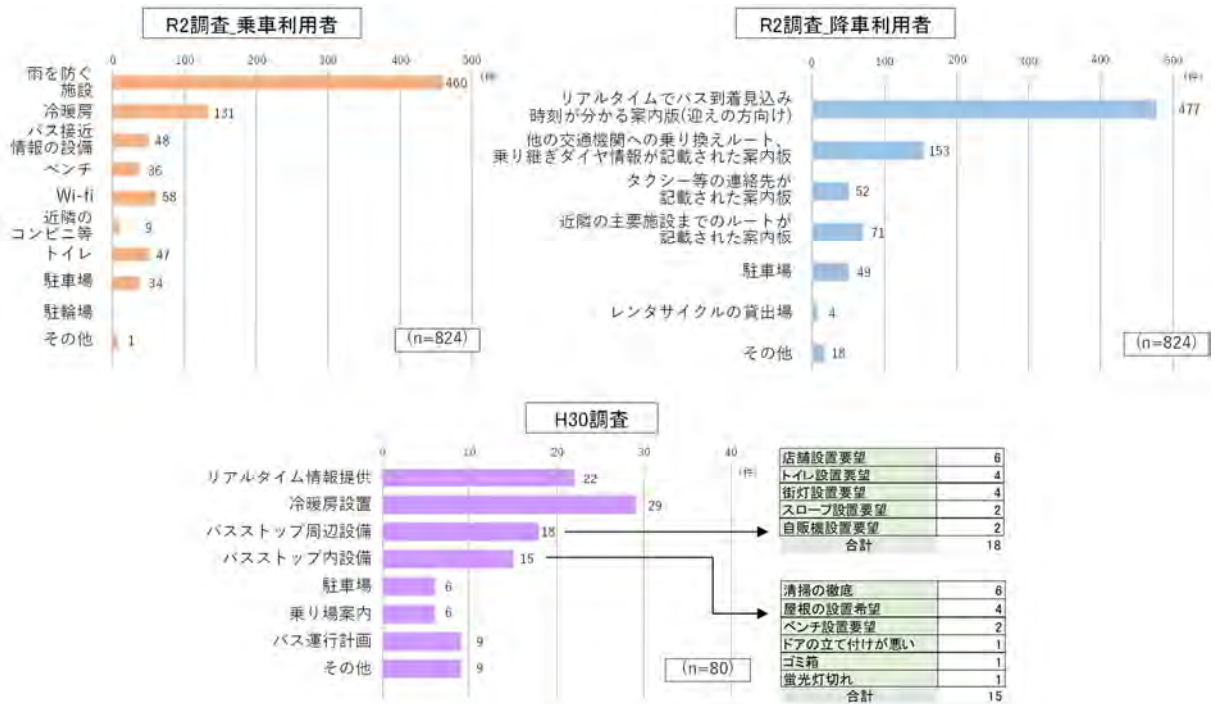


### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3) 高速 BS に必要な設備

- 高速 BS に必要な設備について、WEB 調査の乗車利用者は「風雨を防ぐ施設」「冷暖房設備」が多く挙げられている。現地調査でも「冷暖房設置」が多く挙げられている。

WEB 調査の降車利用者は「リアルタイムのバス到着見込み時刻が分かる案内板（迎いの方向け）」「他の交通機関への乗換えルート、乗継ダイヤ情報が記載された案内板」が挙げられている。現地調査でも「リアルタイム情報提供」が多く挙げられている。

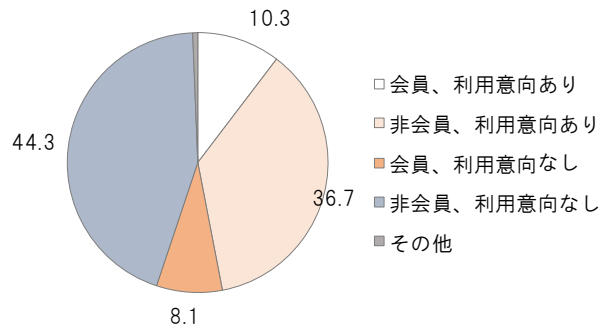


### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 4) カーシェアリングの利用意向に係る分析・整理

- ・ 現在、会員・非会員を合計すると、利用意向ありは47%であった。
- ・ 若い年代ほど利用意向が高くなる傾向があり、20代・30代は既に会員である割合が多い。
- ・ 月に1回以上高速BSを利用している乗車利用者は、カーシェアの利用意向が若干高い傾向がある。

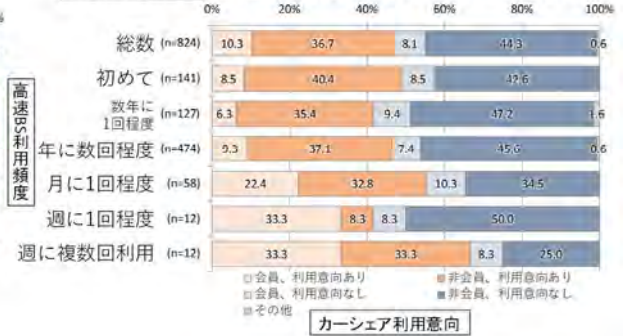
乗車利用者：カーシェア利用意向



乗車利用者：年齢による傾向



乗車利用者：高速バス停の利用頻度による傾向

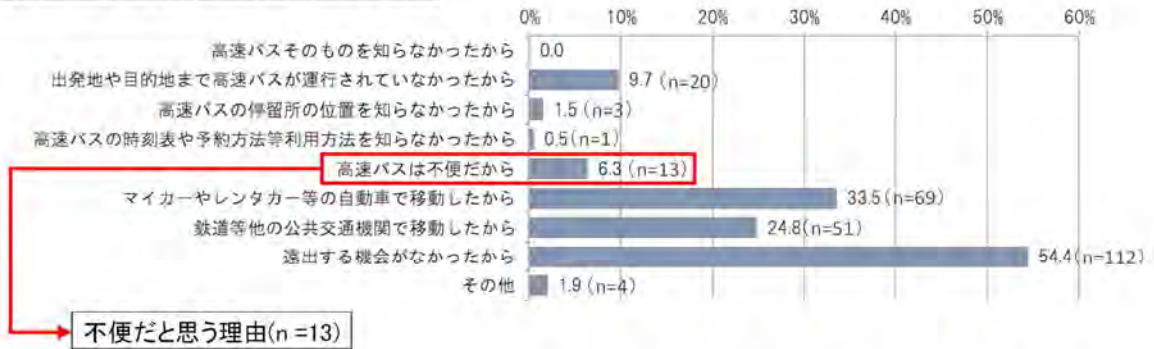


### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

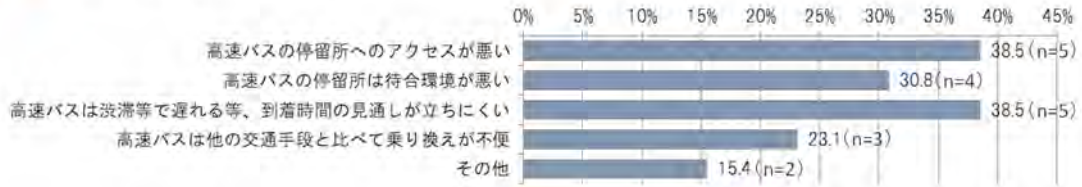
#### 5) 高速バスを利用しなかった理由および不便だと考える理由

- ・ 高速バスが不便と回答した者は 13 名 (6.3%) であった。
- ・ 高速バスが不便であると思う理由として、「アクセス性」「待合環境」「交通結節性」「定時性の悪さ」を指摘する割合が多かった。

高速バスを利用しなかった理由 (n = 206)



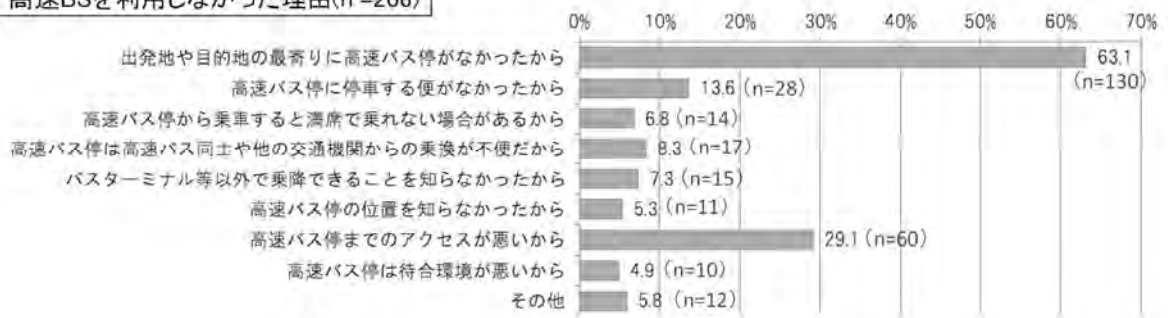
不便だと思う理由 (n = 13)



#### 6) 高速バス停を利用しなかった理由

- ・ 「出発・目的地付近に高速 BS がない」を除くと、アクセス性の悪さ (29%)、交通結節性の悪さ (8%) を指摘する声が多かった。

高速BSを利用しなかった理由 (n = 206)



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (5) WEB アンケート：高速バスストップへの要望（自由意見の整理）

WEB アンケート調査において、乗車利用時・降車利用時における高速バスストップへの要望を自由回答形式で調査した。

WEB アンケート全体の回答者数は乗車・降車利用各 824 人であり、乗車利用者の自由意見は 232 人から得られた。その内「高速バスストップの設備等に関する意見※」が 195 人から 227 件（複数回答あり）得られた。また、降車利用者の自由意見は 274 人から得られ、その内「高速バスストップの設備等に関する意見※」が 183 人から 210 件（複数回答あり）得られた。

※バス車両の設備やバスの運行便数等の高速バスストップ以外の意見については除外

自由意見の回答は乗車利用者・降車利用者共に同様の内容が得られたので、同一の集計項目で分類、集計した。分類した集計項目について下表に示す。

表3.2.19 自由意見項目の分類

集計項目		集計内容
情報提供サービス	運行情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デジタルサイネージの設置要望</li> <li>・ 運行状況のアナウンスの要望</li> </ul>
	高速バスストップ案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速バスストップ⇄最寄駅間の経路案内</li> <li>・ 高速バスストップ入口の案内</li> </ul>
	Wi-Fi	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Wi-Fi の設置要望</li> </ul>
マルチモーダル・ 2 次交通	P&BR	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場の整備</li> <li>・ 既存駐車場の改善（距離・駐車台数）</li> </ul>
	他交通への乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最寄駅、目的地までの公共交通の整備</li> </ul>
	カーシェア・ シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最寄駅、目的地までカーシェア、シェアサイクルの整備</li> </ul>
待合環境の改善	待合室の整備・改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 待合室の整備</li> <li>・ 既存待合室の改善（ベンチ数、広さ）</li> </ul>
	冷暖房の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 冷暖房設備の要望</li> </ul>
	街灯・照明設備の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通路照明やバスストップ内の照明の改善</li> </ul>
	トイレの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ トイレの整備</li> </ul>
	通路の改善 (バリアフリー等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エレベーターの整備</li> <li>・ 高齢者、大荷物でもアクセスが容易な構造</li> </ul>
	清潔感	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゴミや落書き等の清掃</li> <li>・ 通路に繁茂した雑草の除去</li> </ul>
	売店・自販機	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 売店や自販機の設置</li> </ul>
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 夜間の防犯性</li> </ul>	

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 1) 乗車利用者の自由意見の回答整理

乗車利用者の意見は、「待合環境の改善」を望む声が多く「待合室の新設・整備」が約26%と最も多かった。「情報提供サービス」では、「運行状況の提供」が約19%、「マルチモーダル・2次交通」では、「P&BR」が約10%と要望が多い。

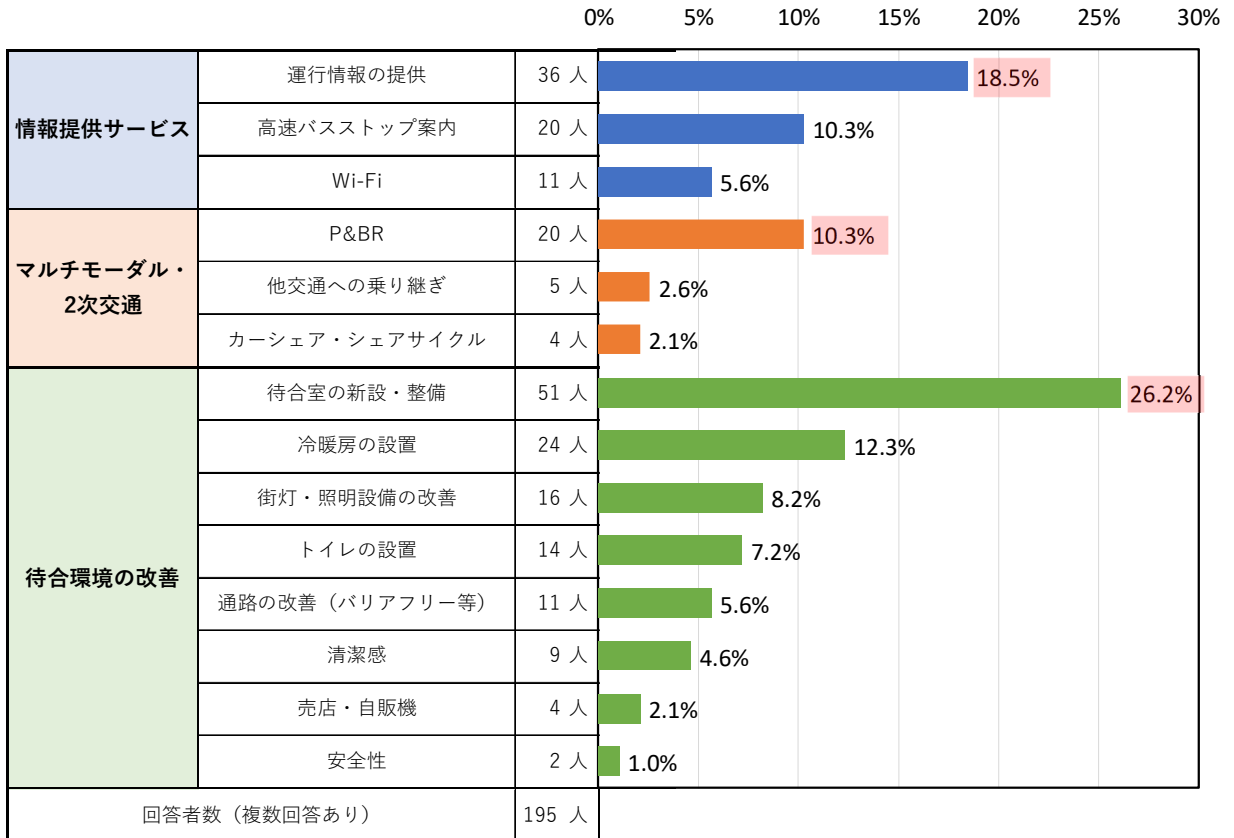


図3.2.14 各項目の集計結果（回答者数：195人（複数回答））

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 2) 降車利用者の自由意見の回答整理

降車利用者の意見は、「**情報提供サービス**」として「**運行状況の提供**」が約 24%、「**高速バスストップ案内**」が約 16%と多く挙げられた。「**マルチモーダル・2次交通**」では、「**他交通への乗継**」「**P&BR**」「**カーシェア・シェアサイクル**」について、ほぼ同程度の要望が寄せられた。また、「**待合環境の改善**」の意見が多く、「**待合室の新設・整備**」が約 20%と多かった。

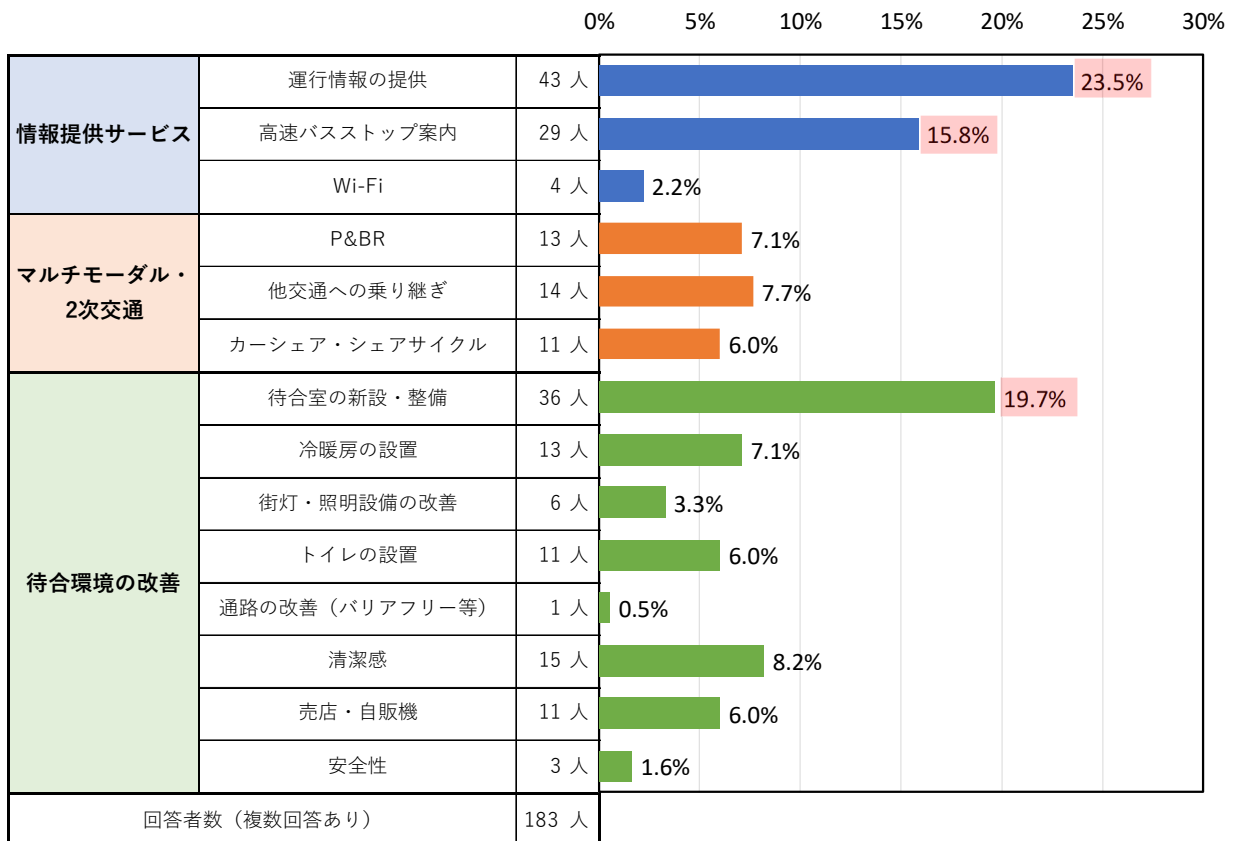


図3.2.15 各項目の集計結果（回答者数：183人（複数回答））

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (6) WEB アンケート「高速バス停に必要と考える設備」との比較

##### 1) 乗車利用

選択回答の「高速バス停に必要と考える設備」と自由意見の回答を比較すると、共に待合室等の設置や、高速バスの運行情報設備を望む回答が多く得られた。

一方、選択回答では項目に無かったが、自由意見では一般道・最寄り駅から高速 BS までの経路案内等の「高速バスストップ案内」、通路や高速 BS 内の「街灯・照明設備」「通路の改善（バリアフリー等）」などの意見が挙げられた。

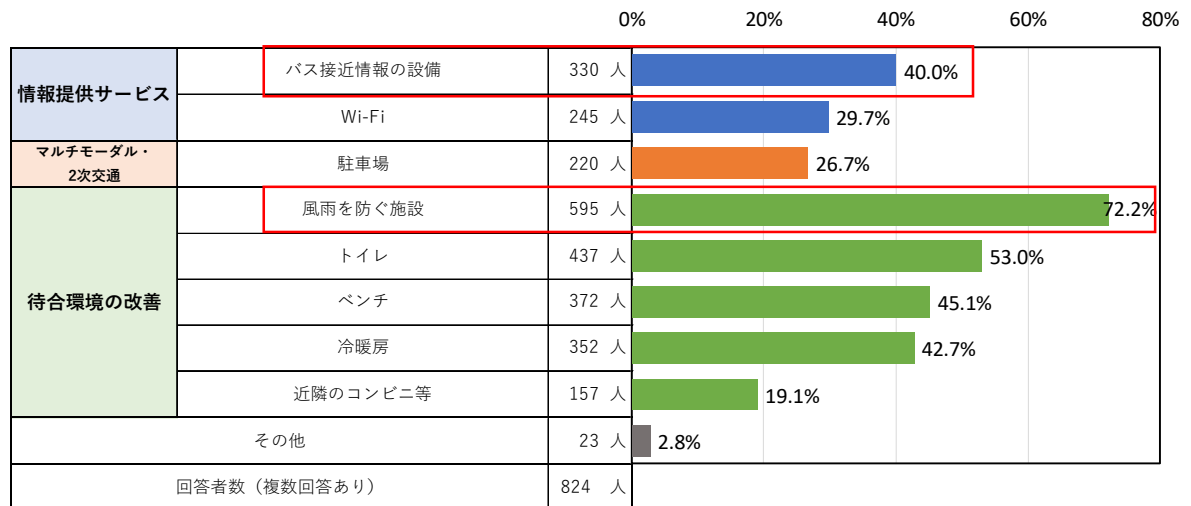


図3.2.16 WEB アンケート「高速 BS に必要と考える設備」整理結果  
(回答者数：824 人（複数回答）)

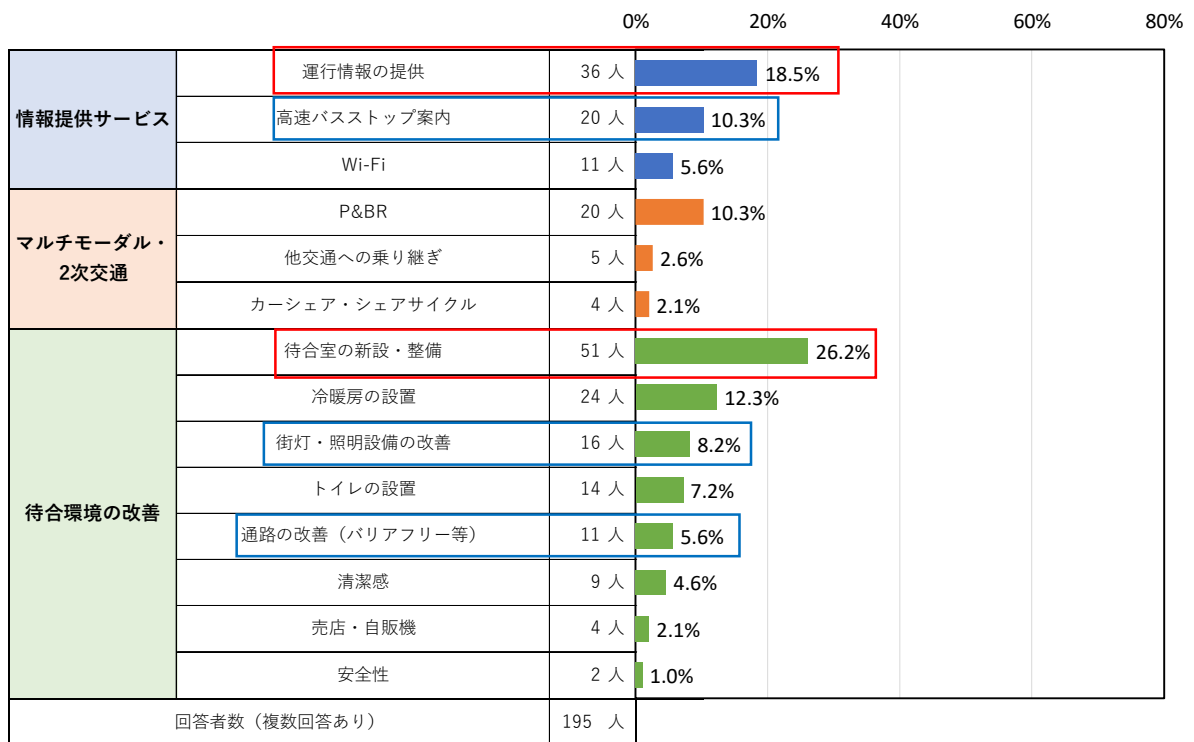


図3.2.17 WEB アンケート自由意見整理結果（回答者数：195 人（複数回答））

□: 選択回答との共通意見 □: 自由回答の独自意見



### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 2) 降車利用

選択回答の「高速バス停に必要と考える設備」と自由意見の回答を比較すると、共にバスの運行情報設備を望む回答が多く得られた。

一方、選択回答では項目に無かったが、自由意見では路線バスや鉄道等への「他交通への乗継」の要望が乗車利用者よりも多い。他に、降車利用者側においても「待合室の新設・整備」、「冷暖房の設置」等の「待合環境の改善」に対する意見が多く挙げられた。

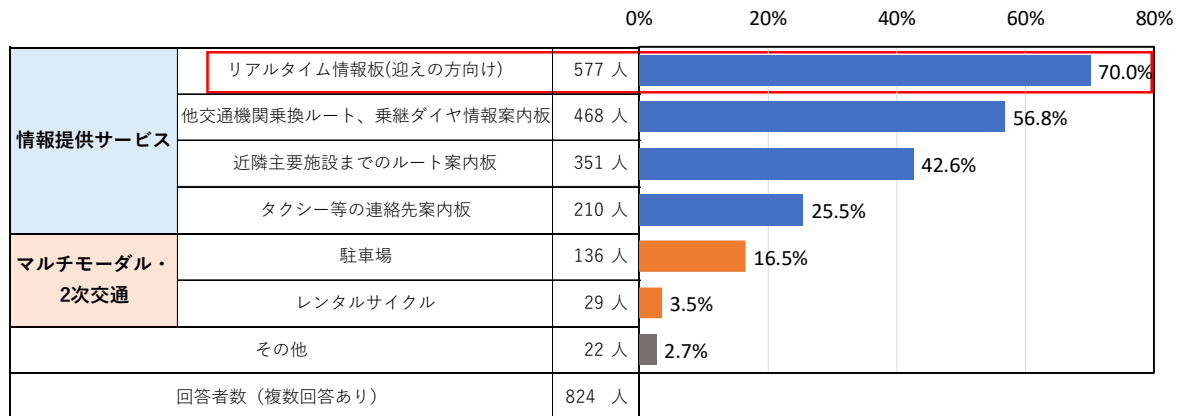


図3.2.18 WEB アンケート「高速BSに必要と考える設備」整理結果  
(回答者数：824人 (複数回答))

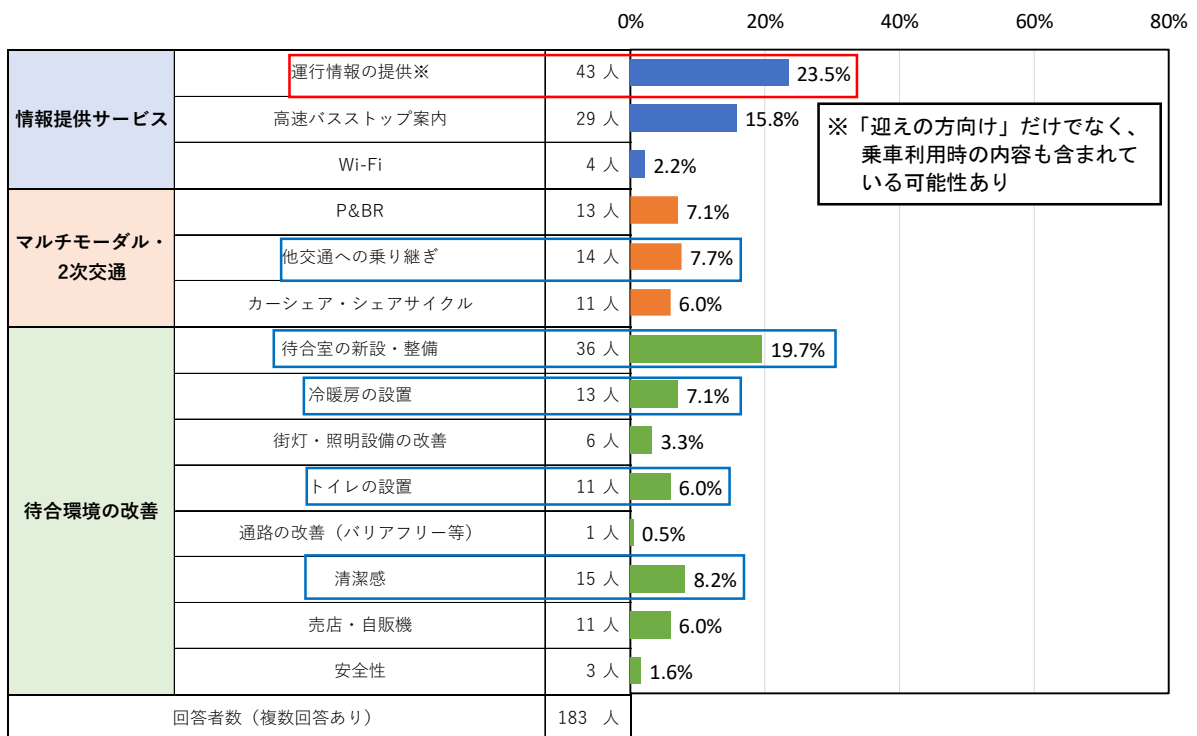


図3.2.19 WEB アンケート自由意見整理結果 (回答者数：183人 (複数回答))

☐: 選択回答との共通意見 ☐: 自由回答の独自意見

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3.3 訪日外国人旅行者のバスによる県間流動分析（FF-Data を用いた分析）

2015年～2017年訪日外国人流動データ（以降FF-Dataという）を使用して、個人自由旅行者を対象に、バスによる都道府県間流動人数（2017年データ使用）および増加率（2015年と2017年を比較）について特徴を整理した。

##### 3.3.1 FF-Data の概要

###### (1) FF-Data の概要

国土交通省総合政策局により、訪日外国人の国内流動を観光庁「訪日外国人消費動向調査」、航空局「国際航空旅客動態調査」の2つの調査から得られた統計データの分布等の差異を検証した上でサンプルを合算し、法務省「出入国管理統計月報」の出国空海港別出国者数を全数として同セグメントのサンプル数で除した拡大係数を付与して作成されたものである。

入国から出国までの一連のトリップチェーンを2地点間（都道府県間）のトリップ単位に分割されたデータとなっている。

利用交通機関情報は、「訪日外国人消費動向調査」では取得していないため、「国際航空旅客動態調査」で取得したOD別の交通機関分担率を適用している。なお、サンプル数の関係で国籍別の設定が困難なため、全国籍共通の交通機関分担率となっている。

訪日回数情報は、「国際航空旅客動態調査」では取得していないため、同調査のサンプルではすべて不明となっている。

利用交通機関は、1トリップに対し、主な機関1つが割り当てられている。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (2) FF-Data 利用上の留意点

サンプルが、アンケート記入者の主観に委ねられているため、特に短距離流動が十分に把握できていない可能性がある。

サンプル調査であるため、ルートによってはサンプル数が不十分のものがあり、特定のデータが流動の多数を占めている可能性がある。

都道府県単位に集計されているため、訪問地や移動ルートの詳細は不明である。

表3.3.1 FF-Data 概要

項目	内容・区分
調査対象	外国人正規入国者
地域	47 都道府県＋不明
空海港	個別空海港
国籍	26 各国・地域＋無国籍 20 各国 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 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）
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
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
旅行手配方法	団体旅行、個人旅行、不明
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

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3.3.2 県間流動分析結果

FF-Data の分析結果のまとめを以下に記載する。個別の分析結果については参考資料編に掲載している。

##### (1) 訪日外国人観光客個人自由旅行の動向(2015-2017)

個人自由旅行者の移動で最も多いのは鉄道(約5割)で、バス利用は3割程度となっている。

表3.3.2 年別個人自由旅行者交通機関別 流動数(万人)

	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

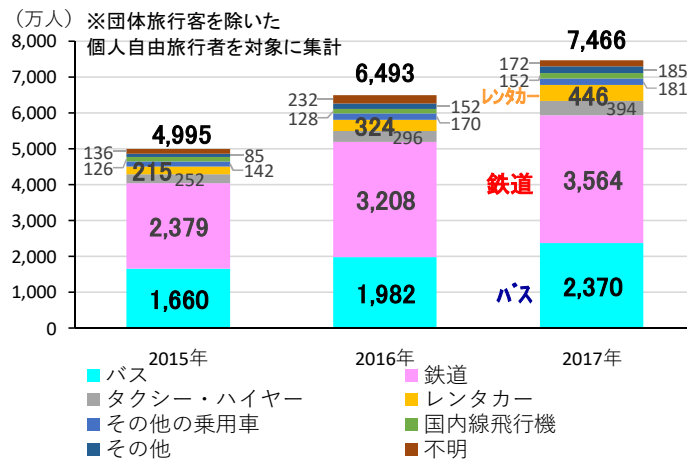


図3.3.1 個人自由旅行者の利用交通機関

※訪日外国人個人自由旅行者の日本国内全移動(入出国空港および都道府県間移動)の集計であり、同一人の移動が複数回含まれる

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (2) 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となっている。

表3.3.3 バス流動ランキング

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	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	26	京都	東京	53.7	11.9%	ゴールデンR
2	沖縄	沖縄	836.7	28.2%	内々	27	熊本	福岡	52.4	50.5%	九州
3	東京	東京	761.2	24.5%	内々	28	大阪	東京	51.8	12.7%	ゴールデンR
4	大阪	京都	455.4	21.8%	近畿圏	29	長崎	福岡	49.9	50.6%	九州
5	福岡	福岡	413.0	45.4%	内々	30	東京	大阪	49.5	10.2%	ゴールデンR
6	大阪	大阪	332.1	28.0%	内々	31	鹿児島	鹿児島	46.8	60.2%	内々
7	福岡	大分	294.5	67.6%	九州	32	東京	愛知	45.2	40.8%	ゴールデンR
8	大分	福岡	284.6	64.8%	九州	33	神奈川	神奈川	44.5	27.0%	内々
9	京都	大阪	249.1	20.1%	近畿圏	34	福岡	熊本	42.5	40.7%	九州
10	東京	千葉	154.6	29.4%	TDR	35	愛知	岐阜	41.3	44.4%	昇龍道
11	東京	山梨	148.2	55.1%	ゴールデンR	36	広島	広島	41.2	54.8%	内々
12	京都	奈良	141.0	24.3%	近畿圏	37	奈良	大阪	40.8	19.0%	近畿圏
13	大阪	奈良	140.7	33.9%	近畿圏	38	兵庫	大阪	36.0	16.8%	近畿圏
14	大分	大分	140.5	61.2%	内々	39	兵庫	京都	35.4	24.1%	近畿圏
15	東京	静岡	126.4	54.6%	ゴールデンR	40	愛知	大阪	35.1	40.5%	ゴールデンR
16	東京	神奈川	125.6	19.1%	ゴールデンR	41	山梨	東京	34.5	24.3%	ゴールデンR
17	千葉	東京	112.2	31.1%	TDR	42	愛知	東京	33.8	34.0%	ゴールデンR
18	神奈川	東京	95.5	21.0%	ゴールデンR	43	熊本	大分	33.4	47.1%	九州
19	京都	京都	93.8	26.5%	内々	44	千葉	千葉	32.7	55.7%	内々
20	東京	京都	93.6	13.7%	ゴールデンR	45	京都	愛知	32.1	39.3%	ゴールデンR
21	大阪	兵庫	87.5	26.9%	近畿圏	46	大阪	愛知	31.9	41.4%	ゴールデンR
22	静岡	東京	85.4	49.6%	ゴールデンR	47	岐阜	岐阜	31.3	51.6%	内々(昇龍道)
23	京都	兵庫	67.8	22.1%	近畿圏	48	岐阜	石川	29.2	43.4%	昇龍道
24	奈良	京都	58.0	32.2%	近畿圏	49	大分	熊本	29.0	41.3%	九州
25	福岡	長崎	57.6	45.7%	九州	50	山梨	千葉	27.8	100.0%	ゴールデンR

：都道府県内流動 赤字：バスの流動比率 40%以上

#### ※備考内用語

- ・ ゴールデンルート：訪日外国人観光客に人気の東京・箱根・富士山・名古屋・京都・大阪を周遊するルート
- ・ 昇龍道：中部北陸9県を結ぶ4つのモデルコースからなる周遊ルート
- ・ 近畿圏：大阪、京都、滋賀、和歌山、奈良、兵庫
- ・ TDR：東京ディズニーリゾート

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (3) 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く、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)を大きく上回っている。

表3.3.4 都道府県間バス流動ランキング

2017年				2017/2015	2017年				2017/2015		
順位	都道府県間		流動量	備考	伸び率	順位	都道府県間		流動量	備考	伸び率
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

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (4) 福岡-大分の流動分析(2017年)

都道府県間バス流動量が上位にあり高速バスの利用が想定されるペアで、近年の伸び率が大きい「福岡-大分」について、流動の分析を行った。

##### ① バスによる福岡県→大分県間流動

福岡-大分間バス利用者の前後の滞在地から流動の傾向を見ると、福岡→大分方向のバス利用者は、福岡空港・博多海港から福岡へ流入しバスを利用した方が約9割を占め、大分に滞在後は福岡空港・福岡へ戻るのが約8割で、他県へ周遊するのは熊本7.8%、長崎4.8%、佐賀1.7%である。

一方、大分→福岡方向のバス利用者は、福岡空港・福岡からの流入が約8割を占め、他県からの流入は熊本7.6%、長崎3.6%、佐賀1.8%であり、大分滞在後は約9割が福岡空港・博多海港から出国している。

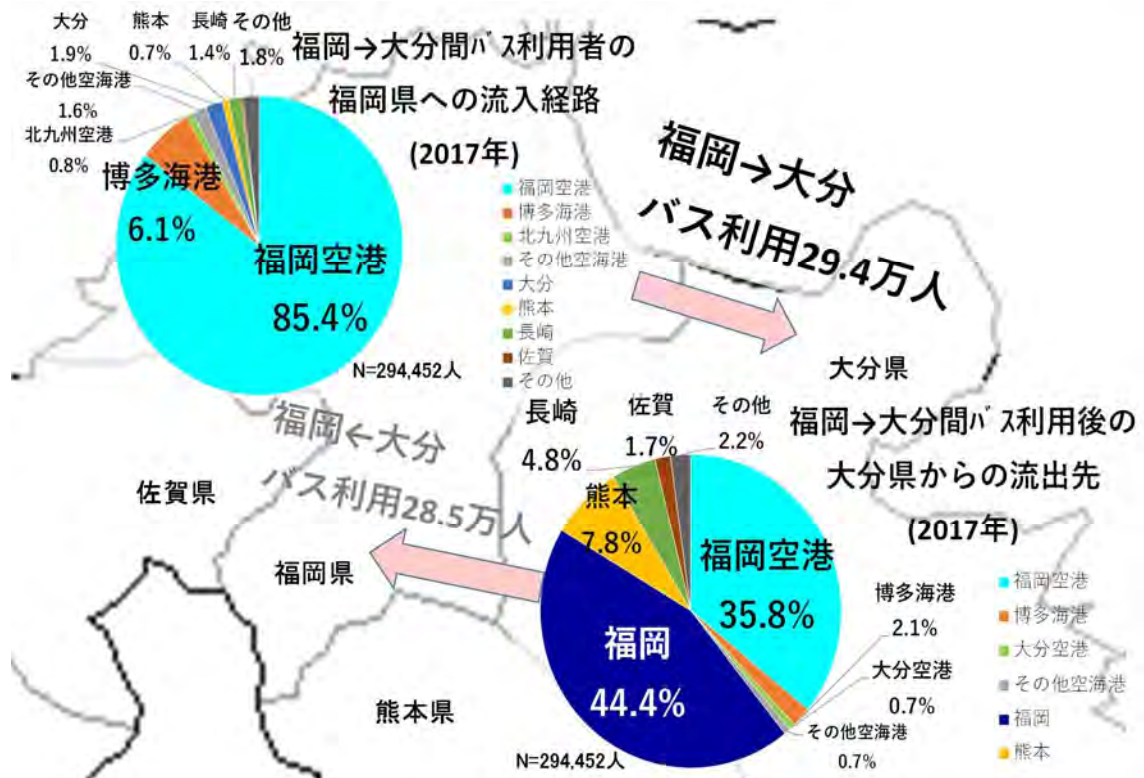


図3.3.2 福岡-大分間バス利用前後の流動



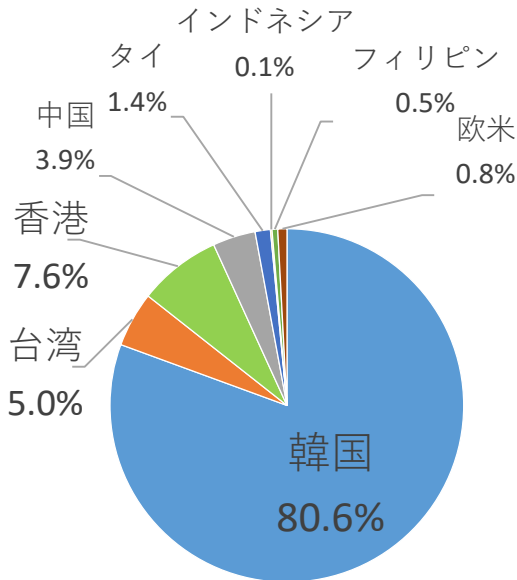
### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ② バスによる福岡県→大分県間移動者の国籍、滞在日数等

福岡→大分間のバス利用者を国籍別に見ると、韓国からの訪日客が約8割を占め、香港、台湾、中国を加えた東アジアで97%となり、他地域からの訪日客はわずかとなっている。

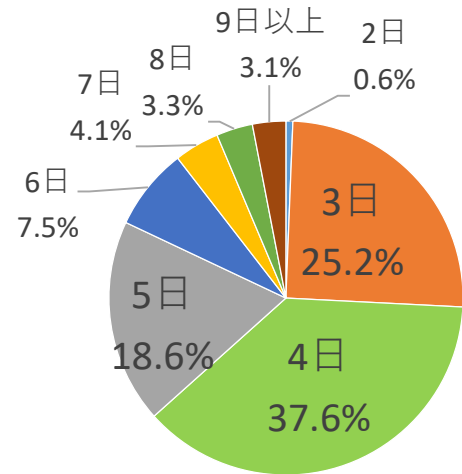
滞在日数を見ると、3日～5日の滞在が8割以上を占め、比較的短期の滞在が多い。

訪日回数を見ると、7割以上がリピーターである。



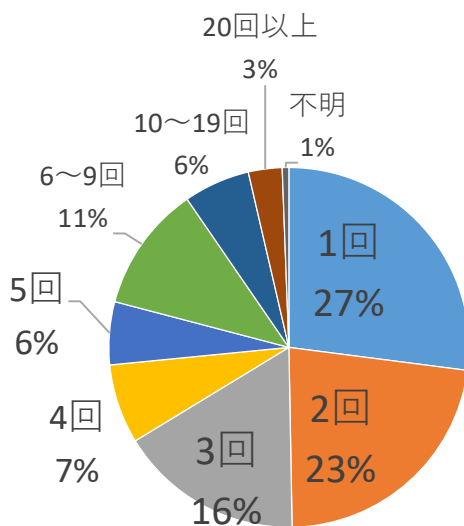
(N=294,452 人)

図3.3.3 福岡→大分バス利用者の国籍



(N=294,452 人)

図3.3.4 福岡→大分バス利用者の滞在日数



(N=291,836 人)

図3.3.5 福岡→大分バス利用者の訪日回数

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### (5) 東京-山梨の流動分析(2017年)

都道府県間バス流動量が上位にあり高速バスの利用が想定されるペアで、近年の伸び率が大きい「東京-山梨」について、流動の分析を行った。

##### ① バス利用による山梨県への流入/流出状況

山梨県へバスを利用して流入、流出した方の来県前後の訪問地について見ると、流入は東京からが67%と特出しており、次いで成田、羽田の両空港から直接来県する方、千葉県からを合わせた東京・千葉方面が97.6%とそのほとんどを占めている。

流出は、出国のため成田空港へ向かう方が50.1%と半数を占め、東京・千葉方面が84.5%となっている。その一方、大阪、岐阜、長野、静岡へ向かう方も少数ではあるが見られた。

さらに、東京からバスを利用して山梨を訪れた方のその後の流動を追うと、75%が東京・神奈川・千葉および成田・羽田の空港へ向かっており、京都、大阪、静岡、岐阜、長野へ周遊する方も見られた。

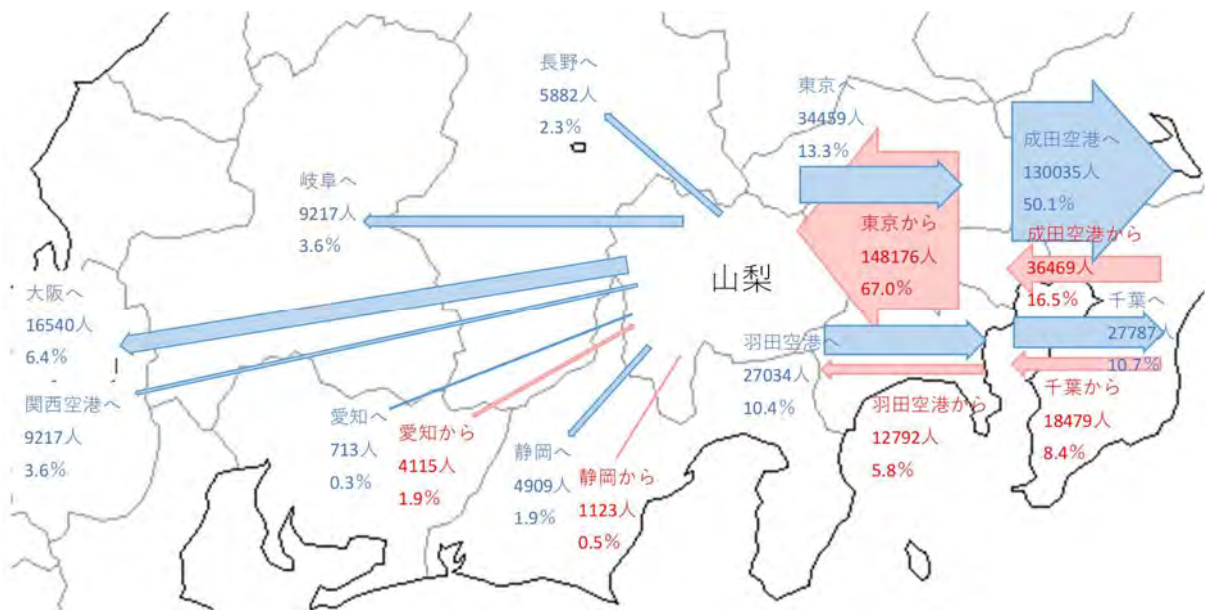


図3.3.6 山梨県の県間流動 (2017年)

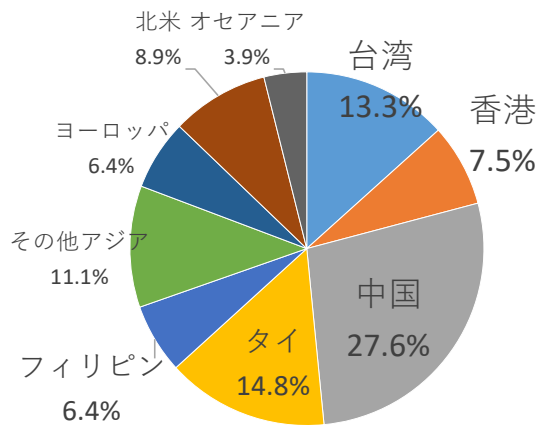
### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### ② 東京都→山梨県間バス移動者の国籍、滞在日数、訪日回数

東京→山梨間のバス利用者を国籍別に見ると、中華圏からの訪日客が約半数を占め、続いてタイ、フィリピンが多く、アジア全体で8割となっている。その他、ヨーロッパ6.4%、北米8.9%、オセアニア3.9%と幅広い国々から来訪している。

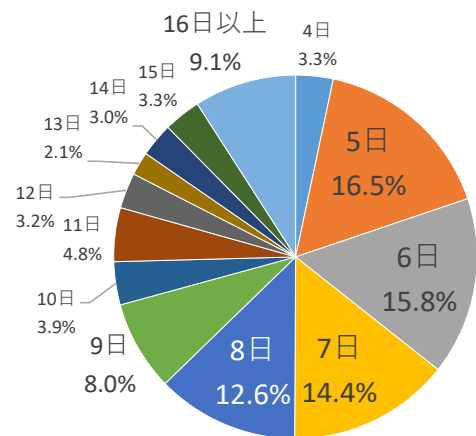
滞在日数を見ると、5日～9日の1週間前後の滞在が多く、7割近くを占める。2週間程度までは一定数おり、さらに長期の滞在者も存在する。

訪日回数を見ると、初来日が5割以上で、3回目まで来訪者が約8割を占める。



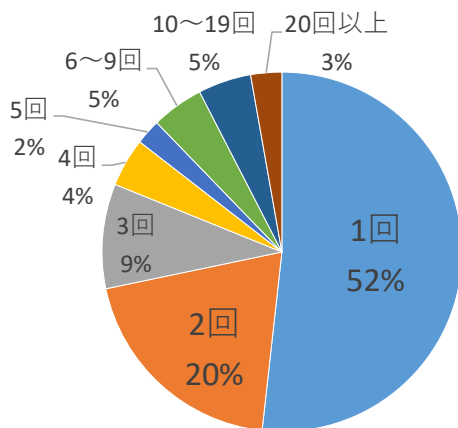
(N=148,176 人)

図3.3.7 東京→山梨バス利用者の国籍



(N=148,176 人)

図3.3.8 東京→山梨バス利用者の滞在日数



(N=146,538 人)

図3.3.9 東京→山梨バス利用者の訪日回数

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### 3.4 高速バスストップ利用実態調査および訪日外国人旅行者の流動分析結果のまとめ

高速 BS の利用者に対してインタビュー調査や WEB アンケートによるヒアリングを実施し、高速 BS の利用実態や要望について把握した。また、訪日外国人流動データ（以降 FF-Data）を使用し、個人自由旅行客を対象に、バスによる都道府県間流動人数等について特徴を整理した。

##### <アクセス手段の違いによる BS 滞在時間>

BS まで自動車や徒歩でアクセスした利用者のうち、5 割～7 割がバス発車時刻の 0 分～10 分前に BS へ到着していた。鉄道や路線バスでアクセスした利用者は、3 割～4 割が 20 分以上前に BS へ到着していた。公共交通機関利用者は乗り継ぎダイヤの影響も考えられるが、BS での滞在時間が長い傾向にあるといえる。

##### <リアルタイム交通情報の取得実態について>

乗車側 BS 利用者の 80%にリアルタイム交通情報の取得意向があったが、実際に取得した利用者は 35%であった。また、バスの発車が遅れるに連れて、情報の取得率が上がる傾向にあった。取得した情報内容は、44%がバスの接近情報、38%がバスの運行情報、18%が道路交通情報であった。

なお、情報を取得しなかった利用者の 63%がその理由として、取得方法がわからなかったと回答した。

バスロケーションシステムによるリアルタイム情報提供のニーズは高い一方で、バス事業者ヒアリングから、複数の事業者間でのシステム統一、車両とダイヤの紐づけに要する労務負荷、接近情報板の設置コスト等、導入に対する課題が明らかになった。

##### <BS に必要な設備について>

乗車側 BS においては、複数回答で、風雨を防ぐ施設を 7 割、トイレ、ベンチ、冷暖房設備の設置を 4 割～5 割、バス接近情報提供設備設置を 4 割の利用者が要望した。

降車側 BS においては、7 割の利用者が迎え者のための情報提供設備設置を要望した。

乗車側 BS には待合室が設置されているケースがほとんどであるが、風雨を防ぐ施設、ベンチの設置要望が寄せられた。

また、自治体ヒアリングにおいて、利用者からの要望として、コンビニや自販機、リアルタイム運行情報板の設置等、待合環境の改善が挙げられた。

なお、バス事業者ヒアリングでは、コンビニとの協働による待合環境の改善について、コンビニ自体の経営が成立することが条件になるであろうとしている。

### 3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果

#### <訪日外国人観光客について>

訪日外国人の流動調査の分析結果から、個人自由旅行者のバス利用の移動率は3割程度となっていることが確認された。また、近畿圏、九州、ゴールデンルート内の流動が多く、特に福岡⇄大分県間、東京都⇄山梨県間の流動量の伸び率(2017/2015)は3倍を超えていることが確認された。

バス事業者ヒアリングから、訪日外国人のバス利用の増加に対応し、多言語化対応(販売システム、路線案内、車内放送、モニター等)を進めていることが確認された。

### 4. 高速バスストップの周辺環境

高速 BS の周辺環境を整理し、利便性や付加価値向上が期待できる施策について、国土数値情報や各事業者・協会等のデータを用いて分析検討した。

また、未利用の高速 BS について、有効活用策を検討するにあたり周辺環境を整理した。

#### 4.1 停車利用されている高速バスストップの周辺環境の整理

3 章の H30 年及び R2 年に実施した高速 BS 利用者アンケートの結果、高速 BS への主な要望として、空調設備の設置等の待合環境の改善、運行情報の提供、他交通モードへの乗り継ぎに関するものが挙げられた。

これらの要望を踏まえて、各 BS の周辺環境を分析することで、高速 BS の利便性向上策を検討する上での基礎的な条件を整理した。

4.1.1 整理対象の高速バスストップ

バス事業者へのヒアリング、高速BS利用者アンケートにおいて、主な利用形態が明らかとなったBS47箇所と山間部に位置する代表的な3箇所の計50箇所を対象として、国土交通省国土数値情報ダウンロードサービス等を用いて分析を行った。山間部のBSも対象としたのは、人口が少なく、高齢化・過疎化が進む地域では移動の困難化が想定される住民にとって、今後、二次アクセスの整備が重要になってくると考えられるためである。

表4.1.1 対象の高速BS一覧（1/5）

高速BS名称	所在地	主な特徴										備考（選定理由・利用形態など）		
		利用目的				乗継	バス待ち	P&BR	運行バス・便数					
		通勤	通学	観光	都市移動	鉄道	コンビニ	駐車マスの数	運行区間（運行頻度_便/日）2019年(7~11月)時点					
1	いわき中央 いわきちゅうおう	福島	いわき市				東京・仙台					仙台～いわき (8) 新宿～いわき (3) なんば・大阪・京都～日立・高萩・いわき (1)	東京～いわき (34) TDR～日立・いわき (2)	・帰省や観光等の長距離の移動のために利用されている高速BSであったと考えられる。※常磐道4車線化工事により閉鎖・一般道側に移設(H29.7~)。
2	いわき湯本 いわきゆもと	福島	いわき市			スパリゾート ハワイアンズ	東京				114	新宿～いわき (6) 東京～小名浜 (7) TDR～日立・いわき (4)	東京～いわき (68) なんば・大阪・京都～日立・高萩・いわき (1)	・駐車場をバス事業者が整備し、維持・管理を行っている。
3	いわき勿来 いわきなこそ	福島	いわき市				東京		あり		250	新宿～いわき (6) 東京～小名浜 (7) なんば・大阪・京都～日立・高萩・いわき (4)	東京～いわき (68) TDR～日立・いわき (1)	・駐車場をバス事業者が整備し、維持・管理を行っている。
4	二本松 にほんまつ	福島	二本松市				東京・名古屋 ・大阪・京都				20	いわき～福島 (14) 仙台～郡山 (30) 大阪・京都～郡山・福島 (2) 名古屋～宇都宮・郡山 (2)	新宿～郡山・福島 (12) 仙台～水戸 (4) 福島～会津若松 (17)	・地元要望に対しP&BR整備を条件に停車決定。
5	西郷 にしごう	福島	西郷村				東京・名古屋 ・大阪・京都			あり	69	新越谷～郡山 (8) 新宿～郡山・福島 (23)	大阪・京都～郡山・福島 (2) 名古屋～宇都宮・郡山 (2)	・地元要望に対しP&BR整備を条件に停車決定。自治体により上屋を整備した。
6	北茨城 きたいばらき	茨城	北茨城市				東京			あり	120	新宿～いわき (6) 東京～いわき (59) TDR～日立・いわき (4)	仙台～水戸 (4) 東京～小名浜 (7)	・地元要望があり、市の負担でBSおよび駐車場を整備し停車決定。
7	的場 まとば	埼玉	川越市				東京・長野 ・金沢・高崎 ・新潟			あり		新宿・池袋～長野 (10) 新宿・池袋～金沢 (5) 新宿・池袋～軽井沢 (14) 新宿・池袋～高崎・前橋 (12) 池袋～高田・直江津 (6)	池袋～小諸 (6) 池袋～上田 (17) 池袋～富山・高岡 (10) 東京～長岡・新潟 (34)	・リアルタイム情報提供の一環で、BSにカメラとスピーカーを設置しモニタリングしており、運休時は待合客がいればスピーカーを通して連絡している。 ・BS周辺の公園にトイレが設置されている。
8	羽鳥野 はとりの	千葉	木更津市				東京			あり		新宿～君津 (16) 千葉～館山 (46)	浜松町・東京～君津 (96)	・近年P&BR駐車場を整備したことを受けて停車利用可能となった。P&BRで高速バスに乗り継ぐ利用者が多い。主に通勤需要である(都心・千葉市内方面)。 ・LED表示板をバス事業者が設置し、バスロケシステムと連動している接近情報を提供している。放送設備もバスロケシステムと連動する機能があるが、事故渋滞時に誤報を流す恐れがあり、放送していない。
9	三鷹 みたか	東京	三鷹市				河口湖・甲府 ・飯田			あり		渋谷・八王子～金沢 (2) 新宿～岡谷・諏訪 (35) 新宿～可児 (2) 新宿～河口湖 (54) 新宿～河口湖・山中湖 (44) 新宿～駒ヶ根市 (54) 新宿～甲府 (42) 新宿～身延 (12) 新宿～南アルプス (14) 新宿～河口湖・本栖湖 (4) 新宿～富士山五合目 (5)	新宿～白馬 (11) 新宿～飯田 (26) 新宿～飛騨高山 (16) 新宿～名鉄BC (6) 新宿～木曾福島 (4) 大阪～新宿・渋谷 (2) 大阪～東京 (6) 東京～名古屋 (4) 八王子・新宿・横浜～高松・丸亀 (2) 新宿～大阪 (6)	・停車バスが多く、一般の路線バスが多く通っていることが認知されているため、利用者も多い。

「通勤」当該BSを利用して従業地へ向かう または 当該BS周辺に従業地あり（従業地の方面または従業地名） 「通学」徒歩圏内に学校あり（学校名）  
「観光」5km圏内に観光地あり（観光地名） 「都市移動」当該BSから移動可能な主要都市（都市名） 「鉄道」徒歩圏内に鉄道駅あり（鉄道駅名・路線）  
「コンビニ」徒歩圏内にコンビニがある場合「あり」と記載 「P&BR駐車マスの数」BS調査に記載のあったマスの数を青字で表記、国土地理院地図による航空写真等を基にカウントしたものを赤字で表記  
「運行バス・便数」は高速バス時刻表Vol.59から調べたもので上下を別カウントした合計便数<sup>1)</sup>  
※徒歩圏域とは800m圏域とし、徒歩速度が1分あたり80mとしたときの10分間移動距離にあたる(国土交通省\_都市構造の評価に関するハンドブック(H26.8)より)。<sup>2)</sup>



表4.1.2 対象の高速BS一覧(2/5)

高速BS名称	所在地		主な特徴							備考(選定理由・利用形態など)			
			利用目的				乗継	バス待ち	P&BR		運行バス・便数		
			通勤	通学	観光	都市移動						鉄道	コンビニ
10	深大寺	じんだいじ	東京	調布市		児華学園高等学校	河口湖・甲府・飯田			あり		渋谷・八王子 ~ 金沢 (2) 新宿 ~ 白馬 (11) 新宿 ~ 岡谷・諏訪 (35) 新宿 ~ 飯田 (26) 新宿 ~ 可児 (2) 新宿 ~ 飛騨高山 (16) 新宿 ~ 河口湖 (54) 新宿 ~ 名鉄BC (6) 新宿 ~ 河口湖・山中湖 (44) 新宿 ~ 木曽福島 (4) 新宿 ~ 駒ヶ根市 (54) 大阪 ~ 新宿・渋谷 (2) 新宿 ~ 甲府 (42) 大阪 ~ 東京 (6) 新宿 ~ 身延 (12) 東京 ~ 名古屋 (4) 新宿 ~ 南アルプス (14) 八王子・新宿・横浜 ~ 高松・丸亀 (2) 新宿 ~ 河口湖・本栖湖 (4) 新宿 ~ 大阪 (6) 新宿 ~ 富士山五合目 (5)	・直近で交差する三鷹通りに路線バス停(中央道深大寺バス停)が設置されており、運行本数も頻繁にある。上り利用者が本BSで降車し路線バスで調布まで行く場合に割引が適用される <sup>3)</sup> 。
11	八王子	はちおうじ	東京	八王子市			河口湖・甲府・飯田			あり	新宿 ~ 岡谷・諏訪 (35) 新宿 ~ 飛騨高山 (16) 新宿 ~ 河口湖 (55) 新宿 ~ 名鉄BC (6) 新宿 ~ 河口湖・山中湖 (44) 新宿 ~ 木曽福島 (4) 新宿 ~ 駒ヶ根市 (54) 大阪 ~ 新宿・渋谷 (2) 新宿 ~ 甲府 (42) 大阪 ~ 東京 (6) 新宿 ~ 身延 (12) 東京 ~ 名古屋 (4) 新宿 ~ 大阪 (4) 八王子・新宿・横浜 ~ 高松・丸亀 (3) 新宿 ~ 南アルプス (14) 新宿 ~ 河口湖・本栖湖 (4) 新宿 ~ 白馬 (12) 新宿 ~ 富士山五合目 (5) 新宿 ~ 飯田 (26)	・一般道の路線バスが多く通っていることが認知されているため、利用者も多い。	
12	日野	ひの	東京	日野市			河口湖・甲府・松本・飯田	甲州鉄道駅(多摩モルレル)		あり	渋谷・八王子 ~ 金沢 (2) 新宿 ~ 白馬 (12) 新宿 ~ 岡谷・諏訪 (36) 新宿 ~ 飯田 (34) 新宿 ~ 可児 (2) 新宿 ~ 飛騨高山 (16) 新宿 ~ 河口湖 (57) 新宿 ~ 名鉄BC (6) 新宿 ~ 河口湖・山中湖 (44) 新宿 ~ 木曽福島 (4) 新宿 ~ 駒ヶ根市 (60) 大阪 ~ 新宿・渋谷 (2) 新宿 ~ 甲府 (54) 大阪 ~ 東京 (6) 新宿 ~ 松本 (48) 東京 ~ 名古屋 (4) 新宿 ~ 身延 (12) 八王子・新宿・横浜 ~ 高松・丸亀 (2) 新宿 ~ 大阪 (4) 新宿 ~ 河口湖・本栖湖 (4) 新宿 ~ 南アルプス (14) 新宿 ~ 富士山五合目 (5)	・特に東京方面行きにおいて、高速道路渋滞時に降車し、モルレルの駅を案内している。 ・バス事業者が本BS上屋の改良、掲示板の追加等の整備を実施。 ・休日は観光・買物目的利用が69%を占める(H30現地インタビュー調査)。	
13	秦野	はだの	神奈川	秦野市			箱根			あり	21	羽田空港・横浜 ~ 御殿場・箱根 (4) 東京 ~ 静岡 (12) 新宿 ~ 箱根桃源台 (37) 東京 ~ 滋賀・京都・大阪 (2)	・BSに隣接している駐車場あり。 ・比較的短距離路線の利用客が中心の高速BSと考えられる。
14	巻湯東	まきかたひがし	新潟	新潟市 西蒲区	新潟方面の 従業地まで		新潟・金沢・長野・東京・名古屋・京都・大阪				390	新潟 ~ 燕 (4) 新潟 ~ 長野 (8) 新潟 ~ 金沢 (4) 新潟 ~ 柏崎 (15) 新潟 ~ 高崎・前橋 (4) 新潟 ~ 富山 (8) 新潟 ~ 高田 (24) 大阪・京都 ~ 新潟 (2) 新潟 ~ 三条 (14) 東京 ~ 長岡・新潟 (34) 新潟 ~ 糸魚川 (6) 名古屋 ~ 新潟 (4) 新潟 ~ 長岡 (50)	・BS直近に広大な駐車場を整備している。 ・週5回以上の多頻度利用者67%を占めている(H30現地インタビュー調査)。 ・通勤・通学利用が60%を占めている(H30現地インタビュー調査)。
15	三条燕	さんじょうつばめ	新潟	燕市			新潟・金沢・長野・東京・名古屋・京都・大阪	燕三条(上越新幹線)			72	新潟 ~ 金沢 (4) 新潟 ~ 長野 (8) 新潟 ~ 高崎・前橋 (4) 新潟 ~ 柏崎 (15) 新潟 ~ 高田 (24) 新潟 ~ 富山 (8) 新潟 ~ 三条 (14) 大阪・京都 ~ 新潟 (2) 新潟 ~ 糸魚川 (6) 東京 ~ 長岡・新潟 (34) 新潟 ~ 長岡 (50) 名古屋 ~ 新潟 (4)	・車による送迎客の利用がみられる。

「通勤」当該BSを利用して従業地へ向かう または 当該BS周辺に従業地あり(従業地の方面または従業地名) 「通学」徒歩圏内に学校あり(学校名)  
 「観光」5km圏内に観光地あり(観光地名) 「都市移動」当該BSから移動可能な主要都市(都市名) 「鉄道」徒歩圏内に鉄道駅あり(鉄道駅名・路線)  
 「コンビニ」徒歩圏内にコンビニがある場合「あり」と記載 「P&BR駐車マス数」BS調査に記載のあったマスを青字で表記、国土地理院地図による航空写真等を基にカウントしたものを赤字で表記  
 「運行バス・便数」は高速バス時刻表Vol.59から調べたもので上下を別カウントした合計便数<sup>1)</sup>  
 ※徒歩圏域とは800m圏域とし、徒歩速度が1分あたり80mとしたときの10分間移動距離にあたる(国土交通省\_都市構造の評価に関するハンドブック(H26.8)より)。<sup>2)</sup>

表4.1.3 対象の高速BS一覧 (3/5)

高速BS名称			所在地		主な特徴							備考(選定理由・利用形態など)			
					利用目的				乗継	バス待ち	P&BR		運行バス・便数		
					通勤	通学	観光	都市移動					鉄道	コンビニ	駐車マス数
16	大積	おおづみ	新潟県	長岡市				新潟・東京・高田				25	新潟 ~ 高田 (24) 新宿・池袋 ~ 高田・直江津 (6)	新潟 ~ 柏崎 (15)	・山間部・過疎地域の代表として選定。
17	魚津	うおづ	富山	魚津市				新潟・富山				15	新潟 ~ 富山 (8) 仙台・山形 ~ 富山・金沢 (2)	池袋 ~ 富山・高岡 (10)	・魚津市がBSを整備している。
18	滑川	なめりかわ	富山	滑川市				新潟・富山					新潟 ~ 富山 (8) 仙台・山形 ~ 富山・金沢 (2)	池袋 ~ 富山・高岡 (10)	・滑川市がBSを整備している。
19	下吉田	しもよした	山梨	富士吉田市			新倉山浅間公園(富士山撮影スポット)	東京・神奈川	葎池温泉前(富士急行)			6	新宿 ~ 河口湖 (56) 新宿 ~ 河口湖・山中湖 (44) 町田・橋本 ~ 河口湖 (2)	藤沢・辻堂・本厚木 ~ 河口湖 (2) 新宿 ~ 河口湖・本栖湖 (4) 高山 ~ 富士山駅・河口湖 (4)	・本BS近くに富士山の桜、五重塔が揃う絶景スポット(新倉山浅間公園)があり、外国人のSNSにより有名となった。
20	双葉東	ふたばひがし	山梨	甲斐市				東京・名古屋					新宿 ~ 岡谷・諏訪 (35) 名古屋 ~ 甲府 (6)		
21	松本	まつもと	長野	松本市		松本筑摩高等学校		長野・飯田・名古屋	大庭(松本電鉄)			200	長野 ~ 飯田 (16)	長野 ~ 名古屋 (4)	・「長野⇄飯田」等の松本駅を経由しないバスが停車している。
22	屋代	やしほ	長野	千曲市				東京・長野・大阪		あり		28	新宿・池袋 ~ 長野 (42)	大阪 ~ 軽井沢 (2)	・都市への移動に利用されていると考えられる。 ・BSに隣接して、更埴市整備の駐車場あり。
23	駒場	こまば	長野	阿智村			昼神温泉	名古屋・松本・飯田				20	USJ・大阪 ~ 駒ヶ根・伊那・箕輪 (4) 名古屋 ~ 駒ヶ根・伊那・箕輪 (18) 東京・新宿 ~ 中津川・名古屋 (4) 新宿 ~ 中津川・多治見・可児 (2)	名古屋 ~ 甲府・竜王 (6) 名古屋 ~ 飯田 (24) 名古屋 ~ 松本 (16)	・旅館から本BSまで送迎車がある。
24	馬籠	まごめ	岐阜	中津川市			馬籠宿	東京・名古屋・飯田					新宿 ~ 可児 (2) 新宿 ~ 名鉄BC (4) 東京 ~ 名古屋 (4)	名古屋 ~ 伊那・箕輪 (21) 名古屋 ~ 甲府 (6) 名古屋 ~ 飯田 (30)	・馬籠宿を目的地とする外国人訪問客が多い。 ・旅館から本BSまで送迎車がある。
25	足柄	あしがら	静岡	小山町		小山高等学校	あしがら温泉	東京・名古屋・箱根				30	新宿 ~ 御殿場PO・御殿場・箱根 (65)	東京・新宿 ~ 静岡・浜松・名古屋 (42)	・小山高校への通学手段のひとつとなっている。
26	御殿場	ごてんば	静岡	御殿場市	東京方面の 従業地まで		御殿場 プレミアム アウトレット	東京・横浜・京都・大阪		あり		165	横浜 ~ 河口湖・富士山五合目 (8) 横浜・品川 ~ 浜松 (4) 東京・新宿 ~ 京都・大阪・なんば (10) 渋谷 ~ 藤枝・相良 (6)	新宿 ~ 御殿場PO・御殿場・箱根 (61) 東京・新宿 ~ 名古屋 (42) 東京 ~ 御殿場・箱根 (12)	・観光・買い物目的が平日で30%、休日で40%占めている(H30現地インタビュー調査)。
27	浜名湖	はまなこ	静岡	浜松市				東京・名古屋・静岡・浜松				22	静岡 ~ 名古屋 (20) 静岡 ~ 大阪・USJ (2)	東京 ~ 名古屋 (18) 浜松 ~ 名古屋 (20)	・休憩目的で立寄るSA。
28	土山	つちやま	滋賀	甲賀市				京都・四日市		あり		10	京都 ~ 四日市 (12)	京都 ~ 津 (4)	・都市への移動に利用されていると考えられる(京都・津・四日市間は鉄道の直行便がない)。

「通勤」当該BSを利用して従業地へ向かう または 当該BS周辺に従業地あり(従業地の方面または従業地名) 「通学」徒歩圏内に学校あり(学校名)  
「観光」5km圏内に観光地あり(観光地名) 「都市移動」当該BSから移動可能な主要都市(都市名) 「鉄道」徒歩圏内に鉄道駅あり(鉄道駅名・路線)  
「コンビニ」徒歩圏内にコンビニがある場合“あり”と記載 「P&BR駐車マス数」BS調査に記載のあったマスを青字で表記、国土地理院地図による航空写真等を基にカウントしたものを赤字で表記  
「運行バス・便数」は高速バス時刻表Vol.59から調べたもので上下を別カウントした合計便数<sup>1)</sup>  
※徒歩圏域とは800m圏域とし、徒歩速度が1分あたり80mとしたときの10分間移動距離にあたる(国土交通省\_都市構造の評価に関するハンドブック(H26.8)より)。<sup>2)</sup>

表4.1.4 対象の高速BS一覧 (4/5)

高速BS名称			所在地		主な特徴								備考(選定理由・利用形態など)			
					利用目的				乗継	バス待ち	P&BR	運行バス・便数				
					通勤	通学	観光	都市移動	鉄道	コンビニ	駐車マス数	運行区間(運行頻度_便/日) 2019年(7~11月)時点				
29	深草	ふかくさ	京都	京都市				東京・富山・福井・名古屋・大阪	藤森(京阪本線)	あり			京都 ~ 豊橋 (2) 京都・大阪 ~ 東京 (18) 大阪 ~ 岡谷・茅野 (4) 大阪 ~ 駒ヶ根・箕輪 (4) 大阪 ~ 松本 (6) 大阪 ~ 静岡 (2) 大阪 ~ 町田・横浜 (2) 大阪 ~ 浜松 (4)	大阪 ~ 富山 (12) 大阪 ~ 福井 (8) 大阪・京都 ~ 金沢 (24) 大阪・京都 ~ 新潟 (2) 大阪・京都 ~ 静岡 (2) 大阪・京都 ~ 長野 (4) 名古屋 ~ 京都 (32) 名古屋 ~ 大阪 (26)	・特に高速道路渋滞時に降車する利用者あり。 ・都心部に立地しているため利用が多い。 ・京阪電車との乗り継ぎも多岐みられる。	
30	長岡京	ながおかきょう	京都	長岡京市				東京・大阪・天橋立	西山天王山(阪急京都線)	あり	40		京都 ~ 天橋立・間人 (6) 大阪 ~ 横浜 (4) 大阪 ~ 岡谷・茅野 (4) 大阪 ~ 駒ヶ根・箕輪 (4)	大阪 ~ 新宿・渋谷 (2) 東京・横浜 ~ 大阪・神戸 (2) 大阪 ~ 富山 (8)	・エレベーター、トイレ、P&BRを設置。BSへのアクセス手段は鉄道利用が多いと推察される。	
31	京田辺	きょうたなべ	京都	京田辺市				京都・大阪・名古屋	松井山手(学研都市線)	あり	5		なんば・京都 ~ 銚子 (2) 京都 ~ 東大阪 (8) 京都 ~ 白浜 (4) 京都・奈良 ~ 東京 (22) 戸塚・鎌倉 ~ なんば・堺 (2)	堺・なんば・京都 ~ 柏崎・長岡 (2) 神戸・大阪・京都 ~ 静岡 (2) 大阪・京都 ~ 静岡・酒田 (2) 東京・新宿 ~ なんば・和歌山 (2) 名古屋 ~ 天王寺 (4)	・鉄道との乗継ぎが容易。 ・京都駅と本BS、なんば等を結ぶ「直Q」バスは1時間毎に停車。 ・R1.10からJR津田~本BS~大阪空港間のバスが運行開始。	
32	高槻	たかつき	大阪	高槻市		芥川高等学校		高松・徳島・米子・東京・有馬温泉		あり			京都 ~ 高松 (12) 京都 ~ 松山 (4) 京都 ~ 徳島 (14) 京都・高槻 ~ 有馬温泉 (16) 大阪 ~ 駒ヶ根・箕輪 (4) 大阪 ~ 松本 (6) 大阪 ~ 新宿・渋谷 (2) 大阪・神戸 ~ 東京・横浜 (2) 大阪 ~ 富山 (8)	大阪 ~ 福井 (6) 大阪・京都 ~ 郡山・福島 (2) 大阪・京都 ~ 甲府 (4) 大阪・京都 ~ 山形 (2) 大阪・京都 ~ 新潟 (2) 大阪・京都 ~ 静岡 (2) 大阪・京都 ~ 栃木・宇都宮 (2) 大阪・京都 ~ 金沢 (4) 京都 ~ 米子 (8)	・都心部に立地しているため利用が多い。	
33	茨木	いばらき	大阪	茨木市		茨木工科高等学校		東京・甲府・静岡・新潟		あり			大阪 ~ 新宿・渋谷 (2) 大阪・京都 ~ 郡山・福島 (2) 大阪・京都 ~ 甲府 (4)	大阪・京都 ~ 新潟 (2) 大阪・京都 ~ 静岡 (2) 大阪・京都 ~ 栃木・宇都宮 (2)	・夜行便の利用者がみられる。 ・国道171号歩道から階段からのアクセスとなる。	
34	舞子	まいこ	兵庫	神戸市 垂水区				淡路島内・四国各地	舞子(JR神戸線)(山陽電鉄)	あり	167		なんば・大阪・USJ ~ 高松 (4) 学園都市 ~ 津名・洲本 (8) 京都・大阪・神戸 ~ 高知・須崎 (14) 京都・大阪・神戸 ~ 松山・八幡浜 (12) 神戸 ~ 阿波池田 (6) 神戸 ~ 北淡・五色 (32) USJ・神戸 ~ 高松 (38) 神戸 ~ 高松 (13) 神戸 ~ 津名・洲本 (93) 神戸 ~ 洲本・南あわじ (8) 神戸 ~ 松山 (12) 神戸 ~ 高知 (8)	神戸 ~ 大磯 (59) 神戸 ~ 徳島 (70) 神戸 ~ 福良 (46) 大阪 ~ 阿南・甲浦・室戸 (14) 大阪・神戸 ~ 宇和島・城辺 (2) USJ・なんば・大阪 ~ 徳島 (47) 大阪・なんば・神戸 ~ 観音寺 (12) 大阪・なんば・神戸 ~ 丸亀 (16) 大阪・USJ ~ 高知・安芸 (6) 舞子 ~ 福良 (20) 舞子 ~ 大磯・津名 (2)	・鉄道駅と直結している。 ・駅と直結しているため利用が多い。 ・デジタルサイネージを設置した場合は、広告収入が見込まれる。 ・P&BR駐車場が整備されている。	
35	宝塚	たからづか	兵庫	宝塚市				大阪・高知・神戸・松江・津山・米子		あり			大阪・USJ ~ 高知・安芸 (6) 大阪・USJ ~ 松山・八幡浜 (6) 大阪 ~ 新見・三次 (12) 大阪 ~ 宮津・天橋立・京丹後 (6) 大阪 ~ 舞鶴 (4) なんば・大阪・神戸 ~ 倉吉 (13)	大阪 ~ 城崎温泉・湯村温泉 (15) なんば・大阪・神戸 ~ 鳥取 (9) なんば・大阪・神戸 ~ 米子 (16) 大阪 ~ 松江・出雲市 (26) USJ・大阪 ~ 西脇・北条・津山 (58)	・一般路線バスとの乗り継ぎが可能。シェアリング等の整備により高速バスの利用者が増えることも想定される。	

「通勤」当該BSを利用して従業地へ向かう または 当該BS周辺に従業地あり(従業地の方面または従業地名称) 「通学」徒歩圏内に学校あり(学校名)  
「観光」5km圏内に観光地あり(観光地名) 「都市移動」当該BSから移動可能な主要都市(都市名) 「鉄道」徒歩圏内に鉄道駅あり(鉄道駅名・路線)  
「コンビニ」徒歩圏内にコンビニがある場合“あり”と記載 「P&BR駐車マス数」BS調書に記載のあったマス数を青字で表記、国土地理院地図による航空写真等を基にカウントしたものを赤字で表記  
「運行バス・便数」は高速バス時刻表Vol.59から調べたもので上下を別カウントした合計便数<sup>1)</sup>  
※徒歩圏域とは800m圏域とし、徒歩速度が1分あたり80mとしたときの10分間移動距離にあたる(国土交通省\_都市構造の評価に関するハンドブック(H26.8)より)。<sup>2)</sup>

表4.1.5 対象の高速BS一覧 (5/5)

高速BS名称	所在地		主な特徴							備考(選定理由・利用形態など)					
			利用目的				乗継	バス待ち	P&BR 駐車 マ数		運行バス・便数				
			通勤	通学	観光	都市 移動						鉄道	コンビニ	運行区間(運行頻度_便/日) 2019年(7~11月)時点	
36	和歌山	わかやま	和歌山	和歌山市				東京			あり		大宮・新宿・横浜 ~ 南紀白浜 (2)	・夜行便のみで利用が少ない。BSからの送迎のある者が利用している。	
37	岩部	あざえ	岡山県	真庭市				大阪・広島				8	広島 ~ 倉吉・鳥取 (4) 大阪 ~ 新見・三次 (8)	・山間部・過疎地域の代表として選定。	
38	金城	かなぎ	島根県	浜田市				大阪・広島 ・浜田				10	大阪 ~ 浜田・江津・益田 (4) 大阪・神戸 ~ 浜田・益田・津和野 (2)	・山間部・過疎地域の代表として選定。	
39	向東	むかいひがし	広島	尾道市	本州方面の 従業地まで			広島・福山 ・松山					広島 ~ 今治 (6) 福山 ~ 今治 (32) 福山 ~ 因島 (30) 福山・新尾道 ~ 松山 (8)	・西瀬戸道が通過する各島に設置されているBSのひとつ。 ・一部のバスは輪行バッグに入れる条件で自転車積み込み可能。	
40	熊毛	くまげ	山口	周南市	広島方面の 従業地まで	熊毛北 高等学校		広島・徳山					113	広島 ~ 徳山・防府・湯田温泉 (22) 東京 ~ 岩国・徳山・萩 (2) 京都・大阪・神戸 ~ 岩国・徳山・萩 (2)	・BSに隣接している駐車場あり。 ・週5回以上の多頻度利用者が49%を占める(H30現地インタビュー調査)。 ・通勤・通学利用49%を占める(H30現地インタビュー調査)。
41	三好	みよし	徳島	東みよし町				京都・大阪 ・高知・名古屋 ・神戸・松山 ・徳島					85	京都・大阪・神戸 ~ 高知・須崎 (3) 大阪・USJ ~ 阿波池田 (12) 京都・大阪・神戸 ~ 松山・八幡浜 (6) TDR・東京・新宿 ~ 高知 (2) 神戸 ~ 阿波池田 (7) 徳島 ~ 高知 (8) 徳島 松山 (14) 名古屋・京都 ~ 高知 (2)	・休憩目的で立寄りSA。
42	三木	みき	香川	三木町				大阪・京都 ・神戸・岡山					65	なんば・神戸 ~ 高松 (64) なんば・大阪・USJ ~ 高松 (30) 京都 ~ 高松 (12) 八王子・新宿・横浜 ~ 高松・丸亀 (2) USJ・神戸 ~ 高松 (18) 名古屋 ~ 高松・丸亀 (2) 神戸 ~ 高松 (16) 岡山 ~ 徳島 (6)	・高速道路区域外に町管理の駐車場65台、トイレ、自販機あり。
43	直方	のうがた	福岡	直方市				福岡・北九州・ 長崎・名古屋	筑前植木 (JR九州・ 福北ゆたか線)		あり		100	小倉 ~ 長崎 (20) 福岡 ~ 小倉(引野経由) (30) 福岡 ~ 行橋 (40) 福岡 ~ 小倉(中谷経由) (107) 福岡 ~ 直方 (30) 福岡 ~ 小倉(到津経由) (70) 名古屋 ~ 福岡 (2) 福岡空港 ~ 小倉 (27)	・日常的な利用が多くみられる。 ・P&BR駐車場が整備されており、利用も比較的多い。
44	若宮	わかみや	福岡	宮若市				福岡・北九州・ 長崎・名古屋					250	小倉 ~ 長崎 (20) 福岡 ~ 小倉(引野経由) (30) 福岡 ~ 行橋 (40) 福岡 ~ 小倉(中谷経由) (107) 福岡 ~ 直方 (30) 福岡 ~ 小倉(到津経由) (70) 名古屋 ~ 福岡 (2) 福岡空港 ~ 小倉 (27)	・P&BR駐車場が整備されており、利用も比較的多い。鉄道と比較して距離が短い 高速バスを利用していると考えられる。
45	久留米	くろめ	福岡	久留米市		地場産くろめ		福岡・ 宮崎・鹿児島			あり			福岡 ~ 宮崎 (16) 福岡 ~ 鹿児島 (22) 福岡 ~ 高千穂・延岡 (8)	・P&BR駐車場が整備されており、利用も比較的多い。鉄道と比較して距離が短い 高速バスを利用していると考えられる。
46	八女	やめ	福岡	八女市				福岡・熊本 ・宮崎・鹿児島					57	福岡 ~ 宮崎 (16) 福岡 ~ 鹿児島 (20) 福岡 ~ 高千穂・延岡 (8) 福岡 ~ 熊本 (55)	・利用が多くみられる。 ・八女市とバス会社が協働でP&BR駐車場を整備している。さらに、八女市は福岡 方面のBSを移動することで、P&BR駐車場に近づけた。また市は、バス接近情報板 を設置した。
47	大板井	おおいたい	福岡	小郡市				福岡・日田	大板井 (甘木鉄道)		あり			福岡 ~ 日田 (90) 福岡 ~ 湯布院 (22)	・甘木鉄道から乗り換えて福岡空港まで至る利用がみられる。
48	甘木	あまぎ	福岡	朝倉市	キリンビール 工場あり			福岡・大分 ・日田					120	長崎 ~ 別府・大分 (10) 福岡 ~ 日田 (91)	・日常利用がみられる。周辺に工場があり福岡空港からのビジネス利用もみられ る。
49	基山	きやま	佐賀	基山町				福岡・佐賀 ・長崎・熊本 ・宮崎・鹿児島 ・大分・別府			あり		101	小倉 ~ 長崎 (20) 福岡 ~ 鹿児島 (48) 福岡 ~ ハウステンボス (7) 福岡 ~ 大分 (54) 福岡 ~ 宮崎 (58) 福岡 ~ 長崎 (44) 福岡 ~ 熊本 (89) 福岡 ~ 島原 (6) 福岡 ~ 高千穂・延岡 (8) 福岡 ~ 湯布院 (46) 福岡 ~ 黒川温泉 (8) 福岡 ~ 日田 (91) 福岡 ~ 佐賀 (87) 福岡 ~ 別府 (32) 福岡 ~ 佐世保 (71) 福岡 ~ 阿蘇 (6)	・高速バス間の乗継として、長崎方面と熊本・鹿児島方面が多い。 ・本BS内およびPA内にバスロケシステムと連動した接近情報案内板を設置してい る。
50	別府湾	べつぷわん	大分	別府市		立命館アジア 太平洋大学		福岡・別府					5	大分・別府 ~ 小倉 (8) 福岡 ~ 別府 (32)	・春節などに外国人留学生の帰省利用がみられる。

「通勤」当該BSを利用して従業地へ向かう または 当該BS周辺に従業地あり(従業地の方面または従業地名称) 「通学」徒歩圏内に学校あり(学校名)  
「観光」5km圏内に観光地あり(観光地名) 「都市移動」当該BSから移動可能な主要都市(都市名) 「鉄道」徒歩圏内に鉄道駅あり(鉄道駅名・路線)  
「コンビニ」徒歩圏内にコンビニがある場合“あり”と記載 「P&BR駐車マ数」BS調書に記載のあったマ数を青字で表記、国土地理院地図による航空写真等を基にカウントしたものを赤字で表記  
「運行バス・便数」は高速バス時刻表Vol.59から調べたもので上下を別カウントした合計便数<sup>1)</sup>  
※徒歩圏域とは800m圏域とし、徒歩速度が1分あたり80mとしたときの10分間移動距離にあたる(国土交通省\_都市構造の評価に関するハンドブック(H26.8)より)。<sup>2)</sup>

#### 4.高速バスストップ利用者の利便性向上策検討事項の整理

##### 4.1.2 整理する要素

4.1.1 で対象とした高速BSに対して、周辺施設(観光施設、暮らしに関連する施設、商業施設、物流関連施設、二次交通に関連する施設)、居住人口、高速バス運行本数について整理し、BSからの徒歩圏域(800m未満)、ラストワンマイル圏域(800m～5km)に分けて分析を行った。

##### 1) 周辺立地(施設等)

要素	備考	出典
<b>観光施設</b>		
道の駅		国土数値情報 <a href="https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/">https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/</a>
観光資源	自然 歴史・文化 温泉・健康 スポーツ・レクリエーション 都市型観光 等	
文化施設	美術館・資料館・図書館 水族館・動物園 等	
指定文化財	有形文化財	
アウトレット	小売業の店舗面積が1,500㎡以上でテナントが10店舗以上含まれる施設で、サンプル品、型落ち品、B級商品、過剰生産品などを低価格で販売する店を指す(日本ショッピングセンター協会HPより)	(一社)日本ショッピングセンター協会 <a href="http://www.jcsc.or.jp/sc_data/sc_open/outlet">http://www.jcsc.or.jp/sc_data/sc_open/outlet</a>
<b>暮らしに関連する施設</b>		
学校	小・中・高等学校 大学 等	国土数値情報 <a href="https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/">https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/</a>
医療機関	国・公的医療機関 社会保険関係団体 医療法人、個人	
役場		
ニュータウン		
<b>商業施設</b>		
コンビニエンスストア		iタウンページ 「コンビニ」「スーパー」 <a href="https://itp.ne.jp/">https://itp.ne.jp/</a>
スーパーマーケット		
大型商業施設	小売業の店舗面積が1,500㎡以上でテナントが10店舗以上含まれる施設	(一社)日本ショッピングセンター協会 <a href="http://www.jcsc.or.jp/sc_data/sc_open/outlet">http://www.jcsc.or.jp/sc_data/sc_open/outlet</a>
アウトレット		



4.高速バスストップ利用者の利便性向上策検討事項の整理

要素	備考	出典
物流関連施設		
集荷場		JAHP <a href="https://www.zennoh.or.jp/">https://www.zennoh.or.jp/</a>
物流拠点	トラックターミナル 卸売市場	国土数値情報 <a href="https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/">https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/</a>
郵便局	ゆうパック取扱あり	郵便局 HP <a href="https://map.japanpost.jp/p/search/">https://map.japanpost.jp/p/search/</a>
二次交通に関連する施設		
カーシェアリング		<ul style="list-style-type: none"> <li>・タイムズ HP <a href="https://share.timescar.jp/view/station/search.jsp">https://share.timescar.jp/view/station/search.jsp</a></li> <li>・オリックスカーシェア <a href="https://station.orix-carshare.com/orix-carshare/">https://station.orix-carshare.com/orix-carshare/</a></li> <li>・三井のリパーク <a href="https://www.careco.jp/station/">https://www.careco.jp/station/</a></li> </ul>
シェアサイクル		自治体 HP
路線バス停		国土数値情報
鉄道		<a href="https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/">https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/</a>
P&BR 駐車場	バス事業者または自治体運営分のみを対象（一部、民間事業者へ運営委託による専用駐車場として整備）	BS 調書 国土地理院地図による航空写真等

4.高速バスストップ利用者の利便性向上策検討事項の整理

2) 周辺環境(居住)

要素	備考	出典
人口(※1)		
総人口		国勢調査(2015年) <a href="https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&amp;layout=normal&amp;toukei=00200521&amp;tstat=000001080615&amp;result_page=1">https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&amp;layout=normal&amp;toukei=00200521&amp;tstat=000001080615&amp;result_page=1</a>
年少人口	0-14歳	
生産年齢人口	15-64歳	
高齢人口	65歳以上	
DID面積(※2)		国土数値情報
住居地域面積	住居専用地域 住居地域(準住居地域除く)	<a href="https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/">https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/</a>

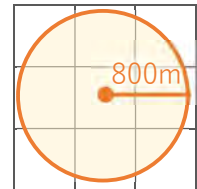
※1: 人口の算出方法

圏域面積

圏域内人口 = 圏域に含まれる人口メッシュの累計 ×  $\frac{\text{圏域面積}}{\text{圏域に含まれるメッシュ数} \times 1 \text{つあたりメッシュ面積}}$

例) 右図において圏域に含まれる人口 500m メッシュの人口累計が 1,000 人とすると、

$$1,000 \times \frac{800 \times 800 \times \pi}{9 \times 500 \times 500} \approx 894 \text{人}$$



- ※2: 1. 人口密度が 1k m<sup>2</sup>あたり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接  
2. それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有するこの地域

3) 高速 BS 等利用状況

要素	備考	出典
高速バスの運行便数		
平日_上り		高速バス時刻表(夏秋号) 2019年(7~11月) vol. 58
平日_下り		
BS 駐車可能台数		高速 BS 調書 (NEXCO 3社: H28. 3月時点 本四: H29. 12 時点) 航空写真等から駐車マスをカウント
区間交通量		道路統計年報(H29) <a href="https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/2019/nenpo08.html">https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/2019/nenpo08.html</a>
混雑期の渋滞発生		
GW	渋滞長 10km 以上かつ 交通集中による渋滞のみを抽出 ※事故、通行止め、故障車を原因とした渋滞については、偶発的なものとなるため除く	高速道路各社のニュースリリース資料
お盆		GW: R 元年 5 月 7 日 (H30. 4. 26~H30. 5. 6) 盆: R 元年 8 月 19 日 (H30. 8. 8~H30. 8. 18)
年末年始		年末: R2 年 1 月 6 日 (H30. 12. 27. ~H31. 1. 5) ※リリース日は各社共通
人口密度		国勢調査 <a href="https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/2019/nenpo08.html">https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/2019/nenpo08.html</a>



### 4.1.3 整理結果

4.1.1 で対象とした 50 箇所の BS について、4.1.2 の整理方針に基づいて分析した。徒歩圏域、ラストワンマイル圏域に分けて、その特徴を示す。(詳細は表 4.1.6~4.1.8 参照)

#### (1) 徒歩圏域 (0-800m 未満)

徒歩で概ね 10 分以内で到達可能な圏域を徒歩圏域と設定した(国土交通省\_H26.8 都市構造の評価に関するハンドブック<sup>2)</sup>より)。

#### ○観光施設

- ・ 圏域内に主要な観光地がある BS は 2 箇所ある(足柄:あしがら温泉、久留米:地場産くるめ)。

#### ○暮らしに関連する施設

圏域内に学校がある BS は 7 箇所、病院が 9 箇所、役場は 3 箇所ある。なかでも、長岡京 BS は 200m 以内に医療施設が位置している。なお、R4 年秋頃に BS 隣接地へ「済生会京都府病院」が移転される予定である<sup>4)</sup>。

#### ○商業施設

- ・ スーパーが圏域内にある BS は 22 箇所あるが、バス待ち施設としての利用が見込まれる 100m 以内(徒歩 2 分程度)に立地している箇所はない。なお、舞子 BS のみ 200m 以内に大型商業施設が立地している。
- ・ コンビニエンスストアが圏域内にある BS は、25 箇所あり、このうち 13 箇所は BS から 100m 以内に立地しているため、バス待ち施設としての利用が見込まれる。

#### ○二次交通関連の施設

- ・ 一般路線バス停は、6 箇所(いわき勿来、魚津、浜名湖、和歌山、三好、基山)を除き、44 箇所が徒歩圏域に立地している。このうち、7 箇所は BS から 100m 以内に立地し、5 箇所は BS から 200m 以内(徒歩 4 分程度)に立地している。
- ・ 鉄道駅は、8 箇所が徒歩圏域に立地している。特に、長岡京 BS、舞子 BS、大板井 BS は駅に隣接している。また、日野 BS、深草 BS、京田辺 BS は駅まで徒歩数分以内であり、鉄道の運行本数も多く、乗継拠点としての利便性が高いといえる。
- ・ カーシェアリングやシェアサイクル施設が徒歩圏域に立地している BS は、それぞれ 7 箇所、1 箇所ある。いずれも BS から 300m 以上離れており、二次交通としての利用が見込めない状況である。

#### ○パークアンドバスライド駐車場(バス事業者または自治体運営分対象)

- ・ 32 箇所が BS から徒歩圏域内に立地し、このうち、19 箇所が BS から 100m 以内に、6 箇所が BS から 200m 以内に立地している。
- ・ なお、パークアンドバスライド駐車場がない 18 箇所のうち、9 箇所(的場、三鷹、深大寺、元八王子、日野、深草、高槻、茨木、宝塚)は大都市近郊に位置する。

##### (2) ラストワンマイル圏域 (800m-5km)

徒歩圏域(800m)を超え、30km/hで10分の移動となる5km圏域をラストワンマイル圏域と定義し分析した。

##### ○観光施設

- ・ 圏域内に観光施設があるBSは9箇所あり、その内訳は「道の駅」5箇所、「温泉」2箇所、「撮影名スポット」1箇所、「宿場町」1箇所となっている。

##### ○暮らしに関連する施設

- ・ 学校、病院、役場は対象とした50箇所のうち、8割以上のBSから圏域内に立地している。

##### ○商業施設

- ・ スーパーマーケットは、分析対象とした50箇所のうち、47箇所のBSから圏域内に立地している。立地していないのは、山間部にある砦部BS、金城BS、三好BSの3箇所となっている。
- ・ 大型商業施設は、首都圏、京阪神地域、福岡近郊の25箇所でBSから圏域内に立地している。
- ・ アウトレットは足柄、御殿場、舞子各BSにおいて圏域内に立地している。

#### 4.高速バスストップ利用者の利便性向上策検討事項の整理

##### (3) BS 利用者の利便性向上に関する考察

群馬県、埼玉県、熊本市などで近年バス停近傍の商店やコンビニエンスストア等の協力を得て、バス待ち環境改善を目的とした「バスまち協力施設」の認定がされている<sup>5)6)7)</sup>。

また、行政による認定はないが、下記写真のように、コンビニエンスストアのイトインコーナーや大型商業施設内をバス待ちスポットとしている施設もある。



図4.1.1 コンビニのイトインコーナーを活用したバス待合所(福岡県うきは市内,R1.6EHRF 撮影)



図4.1.2 大型商業施設のフードコートを活用したバス待合所(新潟市内,R1.6EHRF 撮影)

#### 4.高速バスストップ利用者の利便性向上策検討事項の整理

---

今回分析を行った 50 箇所の BS のうち、13 箇所は BS から 100m 以内にコンビニが立地しており、行政および事業者と協働することにより、利用者アンケートから明らかとなった、空調、トイレ、供食サービスの提供、デジタルサイネージ等を活用したリアルタイムバスロケ情報提供を通じて、バス待ち環境の改善につながるものと期待される。

二次交通へのアクセスについて、大都市近郊を除くとほとんどの BS にパークアンドバスライド駐車場が立地されている。

一般路線バス停も 9 割近い BS が徒歩圏域に立地しているが、数分以内で乗り継ぎが可能な BS (200m 以内) は 12 箇所にとどまる。また、都市部を除けば、運行本数が少なくフリークエンシーに欠ける箇所もある。

MaaS への取り組みとして注目される、カーシェアリングや自転車シェアリングサービスは 8 箇所立地していたが、BS から 300m 以上離れており、今後のサービス拠点拡充がなされれば、一般路線バスも併せ、ラストワンマイル圏域にある観光地や商業地へのアクセス向上が期待できる。

表4.1.6 高速BS周辺の施設等の整理結果（徒歩圏域：0-800m）

	徒歩圏域（0-800m）																															
	目的地となりうる施設												移動に係る施設、利便施設																			
	観光				暮らし				買い物				二次交通								P&BR				バス待ち							
	道の駅	観光地	名称	時間 (分)	距離 (m)	学校	病院	役場	ニュー タウン	スーパー	大型 商業 施設	アウト レット	カー シェア	時間 (分)	距離 (m)	シェア サイクル	時間 (分)	距離 (m)	路線 バス停	時間 (分)	距離 (m)	鉄道	駅名	鉄道会社	時間 (分)	距離 (m)	P&BR	駐車 台数	時間 (分)	距離 (m)	コンビニ	
いわき中央																		△	6	400												
いわき湯本																		○	1	31							○	114	3	200		
いわき勿来									△										-	-						△	250	5	350	○		
二本松						△			△									△	7	550						△	20	3	240			
西郷										△								△	5	350						○	69	1	40	△		
北茨城																		△	5	400						○	120	1	54	○		
的場								○	△	△								○	2	140											○	
羽鳥野								△	△									△	11	800											○	
三鷹									△			△	6	450				△	5	400											○	
深大寺						△						△	10	800				△	2	210											○	
元八王子									△									○	3	180											○	
日野							△		△	△		△	9	750				○	1	12	△	甲州街道	多摩モノレール	6	500						△	
秦野								△										○	1	13						○	21	1	9	△		
巻瀧東																		○	1	110						○	390	1	82			
三条燕								△	△	△								△	10	750		燕三条	JR東日本	12	900	△	72	8	600			
大積																		△	9	700						○	25	1	56			
魚津																			11	900						○	15	1	75			
滑川																		△	5	400												
下吉田			新倉山浅間公園	25	1,500				△									△	8	650	△	葎池温泉前	富士急行	6	500	○	6	1	15			
双葉東							△											△	6	500												
松本						△	△											△	4	300	△	大庭	松本電鉄	7	600	△	200	4	300			
屋代																		△	5	400						○	28	1	9	△		
駒場								△										△	9	600						△	20	9	600			
馬籠																		△	5	450												
足柄		△	あしがら温泉	2	210	△												△	8	550						○	30	1	77			
御殿場									△									△	5	450						○	165	2	180	△		
浜名湖																			23	1,800						○	22	1	46			
土山																		○	2	140						△	50	5	310	△		
深草									△			△	4	290	△	9	700	○	1	120	△	藤森	京阪本線	6	550					△		
長岡京							○		△	△		△	4	350				△	3	220	○	西山天王山	阪急電鉄	1	73	○	40	1	100	△		
京田辺								△	△	△		△	5	400				△	4	300	△	松井山手	JR西日本	9	700	○	5	2	190	○		
高槻						△	△		△									△	3	220										△		
茨木						△	△		△									△	5	350											○	
舞子								△		○								△	7	450	△	舞子	JR西日本	2	150	○	167	2	100	○		
宝塚							△		△				12	900				○	1	12										○		
和歌山								△											12	950											△	
菅部																		△	8	500						○	8	2	190			
金城																		△	7	550						○	10	1	84			
向東									△									△	3	260												
熊毛						△												○	2	190						○	113	1	44			
三好																			35	2,800						○	85	1	2			
三木																		△	4	300						○	65	1	99			
直方									△									○	1	7		筑前植木	JR九州	12	950	○	100	1	7	△		
若宮																		△	6	450						○	250	2	190			
久留米		△	地場産くめ	6	450			△	△									○	1	57							-			△		
八女									△									△	4	280						△	57	5	350			
大板井								△	△			△	9	750				△	3	280	○	大板井	甘木鉄道	2	130		-			○		
甘木									△									○	1	0						○	120	1	12			
基山								△		△									14	1,200						○	101	1	72	○		
別府湾						△												△	10	750						○	5	2	170			

表4.1.7 高速 BS 周辺の施設等の整理結果（ラストワンマイル圏域：800-5000m）

○ : 800-2000m      △ : 2000-5000m      ※凡例は高速BSからの直線距離（道の駅、観光地の“距離”は道なりの距離を記載(google経路検索より)）

ラストワンマイル圏域（800-5000m）														
目的地となりうる施設														
道の駅	観光				暮らし				買い物					
	名称	時間 (分)	距離 (km)	観光地	名称	時間 (分)	距離 (km)	学校	病院	役場	ニュー タウン	スーパー	大型 商業 施設	アウト レット
いわき中央								○	△	△		○		
いわき湯本				○	スパリゾートハワイアンズ	15	1.2	△	△	△		○		
いわき勿来								△	△	△	△	○		
二本松								△	○	○		○		
西郷								△		△	○	△		
北茨城								○	○	△	○	○		
的場								○	○	△	○	○		
羽鳥野								○	△	○	○	△	○	
三鷹								○	○	○	△	○	△	
深大寺								○	○	△	△	○	○	
元八王子								○	△	△	△	○	○	
日野								○	○	○	△	○	○	
秦野								○	○	○	○	○	○	
巻瀧東									○	△		○		
三条燕	○	燕三条地場産センター	4	1.1				△	○	△		○	△	
大積									△		△	△		
魚津								○	○	△		○		
滑川									△	△	△	○		
下吉田								○	△	○		○	△	
双葉東								△	○	○		○	△	
松本								△	○	○		○	△	
屋代								○	△	△		○		
駒場				△	昼神温泉	8	4.1	○				○		
馬籠				○	馬籠宿	4	1.5					○		
足柄	△	ふじおやま	8	4.5				△	△	○		△		△
御殿場				△	御殿場アウトレット	5	3.0	○	○	△		○		△
浜名湖								△				△		
土山	△	あいの土山	5	2.8						△		△		
深草								○	○	○	○	○	○	
長岡京								○	○	○		○	○	
京田辺								△	○	△	○	○	△	
高槻								△	○	△	○	○	○	
茨木								○	○	△	△	○	○	
舞子								○	○	△	△	○	△	○
宝塚								○	○	○	○	○	○	
和歌山								○	○	○		○	△	
皆部														
金城										△				
向東								○	○	○	△	○	△	
熊毛										○				
三好	△	三野	6	4.1				△	△	△		△		
三木								○	○	△		△	△	
直方								△	△	△		△	△	
若宮								△	△	△		△		
久留米	△	くるめ	9	4.8				○	○	△		○	○	
八女								○	○	△		○	○	
大板井								△	○		△	○	○	
甘木								△	○	△		○		
基山								○	△	○	○	○	○	
別府湾								△	△	△		△		

表4.1.8 高速BS周辺の周辺状況等の整理結果

都道府県	市区町村	管轄(会社名)	道路名	区間(①-②)		高速バス運行便数_平日(便/日)		区間交通量(台/日)	混雑期の渋滞発生			周辺環境										市区町村人口密度(人/km <sup>2</sup> )						
				①起点	②終点	上り	下り		GW	お盆	年末年始	人口(千人)		年少人口(-14歳)(千人)		生産年齢人口(15-64歳)(千人)		高齢人口(65歳-)(千人)		DID(km)			住居地域(km)		人口密度(人/km <sup>2</sup> )			
												-800	800-5,000	-800	800-5,000	-800	800-5,000	-800	800-5,000	-800	800-5,000		-800	800-5,000	-800	800-5,000	-800	800-5,000
いわき中央	福島	いわき市	東日本	常磐自動車道	いわきJCT	いわき四倉IC	8	40	15,246				0.8	46.3	0.1	5.6	0.4	27.6	0.3	12.6	-	-	0.1	12.3	377	605	284	
いわき湯本	福島	いわき市	東日本	常磐自動車道	いわき湯本IC	いわきJCT	43	43	19,301				0.6	25.7	0.1	2.9	0.3	14.5	0.2	7.9	-	-	-	9.4	282	336	284	
いわき勿来	福島	いわき市	東日本	常磐自動車道	いわき勿来IC	いわき湯本IC	43	43	18,809				0.5	29.6	0.1	3.5	0.3	16.8	0.1	9.1	-	-	0.0	9.9	233	387	284	
二本松	福島	二本松市	東日本	東北自動車道	二本松IC	福島松川SIC	40	41	42,826		○		1.3	25.3	0.2	3.0	0.8	15.1	0.4	7.1	0.1	3.8	0.7	6.9	652	331	169	
西郷	福島	西郷村	東日本	東北自動車道	白河IC	白河中央SIC	17	18	29,869				1.2	39.8	0.2	5.4	0.8	24.5	0.2	9.2	-	-	0.3	11.1	608	520	106	
北茨城	茨城	北茨城市	東日本	常磐自動車道	北茨城JCT	いわき勿来IC	33	47	19,854				1.1	23.6	0.2	2.7	0.6	13.9	0.2	6.7	-	-	0.8	4.7	528	308	238	
的場	埼玉	川越市	東日本	関越自動車道	川越IC	鶴ヶ島JCT	57	57	92,140				7.4	168.2	1.0	20.9	4.9	102.5	1.5	43.9	1.8	28.3	1.6	17.7	3,688	2,198	3,214	
羽鳥野	千葉	木更津市	東日本	東関東自動車道	木更津南JCT	君津IC	79	79	20,378				3.5	92.2	0.7	12.8	1.9	57.1	0.8	21.4	0.8	24.9	1.2	25.9	1,748	1,205	965	
三鷹	東京	三鷹市	中日本	中央自動車道	高井戸IC	調布IC	178	173	82,237				13.5	639.4	1.7	72.8	8.5	416.7	3.1	138.5	2.0	142.7	1.9	118.5	6,715	8,355	11,385	
深大寺	東京	調布市	中日本	中央自動車道	高井戸IC	調布IC	178	173	82,237				11.5	570.9	1.7	67.7	7.4	375.5	2.3	119.8	2.0	148.3	1.9	117.3	5,739	7,460	10,615	
元八王子	東京	八王子市	中日本	中央自動車道	八王子IC	八王子JCT	176	172	47,245		○		8.7	250.8	1.0	26.5	4.9	149.7	2.6	67.6	1.7	46.3	1.9	49.9	4,336	3,278	3,099	
日野	東京	日野市	中日本	中央自動車道	国立府中IC	八王子IC	216	212	63,108				9.9	356.5	1.5	42.5	6.4	223.9	1.9	81.4	2.0	67.0	1.0	53.2	4,922	4,659	6,762	
秦野	神奈川	秦野市	中日本	東名高速道路	伊勢原JCT	大井松田IC	25	30	102,594	○	○		3.3	97.0	0.5	11.3	2.0	59.3	0.8	25.5	0.0	17.7	0.6	18.9	1,641	1,268	1,613	
巻湯東	新潟	新潟市	東日本	北陸自動車道	三条燕IC	黒崎SIC	88	89	41,134				0.4	12.6	0.0	1.4	0.3	7.4	0.1	3.7	-	-	0.2	0.9	224	165	330	
三条燕	新潟	燕市	東日本	北陸自動車道	中之島見附IC	巻湯東IC	86	87	40,898				2.3	71.7	0.3	8.5	1.6	41.6	0.3	21.4	0.2	17.0	0.0	14.0	1,123	937	719	
大積	新潟	長岡市	東日本	北陸自動車道	西山IC	長岡JCT	22	23	20,156				0.8	10.4	0.2	1.4	0.5	6.1	0.2	2.7	-	0.5	-	7.1	401	136	297	
魚津	富山	魚津市	中日本	北陸自動車道	魚津IC	黒部IC	10	10	18,942				2.2	34.5	0.4	3.9	1.3	19.3	0.5	11.2	0.0	6.6	-	3.5	1,088	451	214	
滑川	富山	滑川市	中日本	北陸自動車道	滑川IC	魚津IC	10	10	20,266				0.5	29.6	0.1	3.8	0.3	17.0	0.2	8.7	-	-	-	3.8	272	386	600	
下吉田	山梨	富士吉田市	中日本	中央自動車道	富士吉田西桂SIC	河口湖IC	55	57	14,661				3.0	48.9	0.4	5.9	1.7	29.4	0.9	12.8	0.7	9.1	0.9	16.5	1,502	639	403	
双葉東	山梨	甲斐市	中日本	中央自動車道	双葉SIC	双葉JCT	20	21	32,293				4.2	100.3	0.6	13.5	2.5	60.4	1.0	25.5	0.3	25.1	1.1	27.3	2,084	1,311	1,034	
松本	長野	松本市	中日本	長野自動車道	松本IC	梓川SIC	10	10	35,826				1.8	108.0	0.2	14.1	1.0	64.6	0.5	27.5	0.5	28.6	0.4	19.1	883	1,412	249	
屋代	長野	千曲市	東日本	上信越自動車道	坂城IC	更埴JCT	23	21	31,008				0.9	49.2	0.1	6.6	0.5	28.4	0.2	14.2	0.1	6.6	0.2	12.5	453	643	503	
駒場	長野	阿智村	中日本	中央自動車道	飯田山本IC	園原IC	37	37	23,396				0.7	7.0	0.1	0.9	0.3	3.8	0.2	2.3	-	-	-	-	330	92	31	
馬籠	岐阜	中津川市	中日本	中央自動車道	園原IC	中津川IC	34	33	24,369				0.1	3.7	0.0	0.4	0.1	1.9	0.0	1.3	-	-	-	-	63	48	117	
足柄	静岡	小山町	中日本	東名高速道路	大井松田IC	足柄SIC	53	54	91,035				0.6	30.5	0.1	4.4	0.3	18.0	0.2	7.8	-	-	-	18.4	274	398	144	
御殿場	静岡	御殿場市	中日本	東名高速道路	御殿場IC	御殿場JCT	72	75	81,580				3.6	49.3	0.5	7.4	2.4	29.9	0.7	11.6	1.0	18.4	1.1	20.4	1,811	644	452	
浜名湖	静岡	浜松市	中日本	東名高速道路	館山寺SIC	三ヶ日IC	30	30	31,418				0.2	12.9	0.0	1.6	0.1	7.4	0.1	4.0	-	-	-	1.6	112	169	512	
土山	滋賀	甲賀市	中日本	新名神高速道路	亀山西JCT	甲賀土山IC	8	8	47,324				0.0	4.3	0.0	0.5	0.0	2.4	0.0	1.4	-	-	-	1.6	10	56	189	
深草	京都	京都市	西日本	名神高速道路	京都東IC	京都南IC	76	76	77,859				14.8	316.2	1.4	35.7	9.5	190.8	3.4	82.5	2.0	55.2	1.7	30.3	7,351	4,131	1,782	
長岡京	京都	長岡京市	西日本	京都縦貫自動車道	大山崎JCT・IC	長岡京IC	15	15	112,979				10.6	162.8	1.5	22.7	6.3	96.8	2.7	42.2	1.9	31.7	1.9	23.5	5,265	2,128	4,178	
京田辺	京都	京田辺市	西日本	第二京阪道路	牧方東IC	京田辺松井IC	26	24	8,719				6.3	181.6	1.4	24.7	4.0	105.6	1.0	47.7	0.9	26.4	1.4	25.6	3,150	2,373	1,650	
高槻	大阪	高槻市	西日本	名神高速道路	高槻JCT	茨木IC	50	50	111,472				11.4	280.8	1.6	36.8	6.7	165.6	3.0	75.8	2.0	88.3	2.0	52.6	5,661	3,669	3,342	
茨木	大阪	茨木市	西日本	名神高速道路	茨木IC	吹田JCT	7	7	116,100				9.3	381.6	1.6	54.3	5.8	232.8	1.9	89.6	1.9	99.3	1.0	64.4	4,635	4,987	3,661	
舞子	兵庫	神戸市	本四	神戸淡路鳴門自動車道	垂水JCT・IC	淡路IC	282	260	36,240	○	○	○	8.9	217.6	1.5	27.4	5.1	128.0	2.2	60.4	1.6	33.0	1.4	34.7	4,451	2,844	7,808	
宝塚	兵庫	宝塚市	西日本	中国自動車道	宝塚IC	西宮山口JCT	89	82	107,842				9.3	325.4	1.1	44.5	5.2	193.9	2.7	82.0	2.0	57.4	1.5	51.2	4,612	4,252	2,209	
和歌山	和歌山	和歌山市	西日本	阪和自動車道	和歌山IC	和歌山南SIC	1	1	30,448				4.3	141.3	0.5	17.0	2.5	82.7	1.2	40.9	1.1	34.2	1.0	21.6	2,136	1,847	1,744	
岬部	岡山	真庭市	西日本	中国自動車道	北房IC	大佐SIC	6	6	5,366				0.7	3.5	0.1	0.4	0.3	1.7	0.3	1.4	-	-	-	-	340	45	51	
金城	島根	浜田市	西日本	浜田自動車道	旭IC	浜田JCT	16	16	3,243				0.3	2.6	0.04	0.3	0.1	1.4	0.2	0.9	-	-	-	-	170	34	78	
向東	広島	尾道市	本四	西瀬戸自動車道	尾道大橋IC	向島IC	38	38	16,842				2.5	62.9	0.3	7.5	1.3	34.7	0.9	20.2	0.6	14.9	0.9	13.7	1,234	822	486	
熊毛	山口	周南市	西日本	山陽自動車道	熊毛IC	徳山東IC	13	13	31,747				0.3	14.0	0.0	1.7	0.1	7.3	0.1	5.0	-	-	0.3	5.6	136	183	221	
三好	徳島	東みよし町	西日本	徳島自動車道	美馬IC	吉野川SIC	26	28	10,408				0.9	11.4	0.1	1.4	0.5	6.4	0.3	3.5	-	-	-	-	429	148	1,920	
三木	香川	三木町	西日本	高松自動車道	高松東IC	さぬき三木IC	75	75	16,464				0.6	50.3	0.1	6.5	0.3	28.3	0.1	14.0	-	-	-	2.2	280	657	365	
直方	福岡	直方市	西日本	九州自動車道	八幡IC	鞍手IC	163	163	61,081	○			1.1	74.8	0.2	9.6	0.6	41.1	0.4	23.6	0.1	15.4	0.1	27.2	557	978	925	
若宮	福岡	宮若市	西日本	九州自動車道	宮田SIC	古賀IC	163	163	62,324	○		○	0.1	13.9	0.0	1.9	0.1	8.3	0.0	3.7	-	-	-	0.9	56	181	201	
久留米	福岡	久留米市	西日本	九州自動車道	久留米JCT	広川IC	23	23	66,430	○	○		5.1	127.6	0.7	16.9	3.2	76.0	0.8	30.4	1.8	28.2	0.7	22.0	2,520	1,667	1,324	
八女	福岡	八女市	西日本	九州自動車道	八女IC	みやま柳川IC	51	48	54,588	○	○	○	1.9	64.0	0.3	9.1	1.1	37.6	0.4	17.1	-	-	-	0.1	8.4	936	837	134
大板井	福岡	小郡市	西日本	大分自動車道	筑後小郡IC	鳥栖JCT	55	57	30,681				4.1	70.2	0.5	10.9	2.5	41.6	1.1	17.4	0.9	16.5	1.0	22.1	2,047	918	1,274	
甘木	福岡	朝倉市	西日本	大分自動車道	甘木IC	朝倉IC	50	51	22,511				0.7	42.5	0.1	6.0	0.4	24.6	0.2	11.7	-	-	0.0	10.0	330	556	213	
基山	佐賀	基山町	西日本	九州自動車道	筑紫野IC	鳥栖JCT	341	334	105,618	○	○		2.6	76.9	0.3	12.7	1.9	47.2	0.4	16.7	0.1	20.3	0.5	27.5	1,310	1,004	790	
別府湾	大分	別府市	西日本	大分自動車道	別府湾SIC	別府IC	20	20	27,651				0.5	49.1	0.0	5.3	0.5	27.9	0.0	15.2	-	-	0.5	16.0	266	641	975	



## 4.高速バスストップの周辺環境

### 4.1.4 高速バスストップの立地及び周辺環境を踏まえた詳細な整理

4.1.1～4.1.3 で整理した 50 箇所の高速 BS の中から、利用特性や他交通モードへのアクセス（P&BR、鉄道駅）に特徴のある 6 箇所を選択し、詳細に周辺環境を分析した。

#### (1) 選定箇所および選定理由

表4.1.9 選定箇所および選定理由（6 箇所）

選定箇所	道路名 (都道府県)	選定理由
① 西郷	東北道 (福島県)	P&BR 駐車場整備を条件として JR バスが停車
② 巻湯東	北陸道 (新潟県)	大規模な P&BR 駐車場が整備されており、新潟駅方面への通勤通学利用者が多く見られる。
③ 足柄	東名高速 (静岡県)	BS の直近に小山高校があり、通学利用が見られる。
④ 馬籠	中央道 (岐阜県)	観光客にとって馬籠宿へのアクセスが可能
⑤ 京田辺	第二京阪 (京都府)	鉄道（JR 学研都市線 松井山手駅）へのアクセスが容易
⑥ 大板井	大分道 (福岡県)	鉄道（甘木鉄道 大板井駅に隣接）へのアクセスが容易



図4.1.3 選定した BS の位置図（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

## (2) 整理・作成した図

表4.1.10 整理・作成した図一覧

作成した 周辺状況図	内容	対象圏域	
		徒歩	ラスト ワンマイル
周辺環境 (居住)	1) 人口総数 (500m人口メッシュ)		○
	2) 用途地域 (準住居地域を除いた住居地域)		○
周辺立地 (施設等)	3) 徒歩圏域内における目的・二次交通の分布	○	
	4) ラストワンマイル圏域内における目的・二次交通の分布		○
	・ 二次交通と観光の分布		○
	・ 二次交通と暮らしの分布		○
	・ 二次交通と商業の分布		○
	・ 二次交通と物流の分布		○

## (3) 整理結果

## ① 西郷 BS (東北自動車道・福島県)

## 【 概要 】

## (特徴)

- ・ P&BR 駐車場を設置したことで、P&BR 駐車場から高速バスへ乗り継ぎ利用が想定される。

## (BS 設置の背景)

- ・ S46.1 に位置決定されていたが、BS の利用開始は H13.8。
- ・ 沿線自治体が各々旧 JH へ BS 整備を要望し、自治体が上屋、P&BR 駐車場を整備した。
- ・ 自治体からバス事業者に停車要望があり、自動車利用者のニーズを取り込むため、P&BR の整備を条件に停車することとした。

## (周辺状況)

- ・ ラストワンマイル圏域において白河市周辺の居住者が多い。
- ・ ラストワンマイル圏域には東北新幹線及び東北本線新白河駅が立地している。

## (新宿までのアクセスの比較)

- ・ 新幹線を利用した場合は高速バスの約半分の時間および約 1.5 倍の料金となっている。

## (調査結果)

R2 年 WEB アンケート調査 (乗車利用者 4 名)

- ・ 4 名中 2 名が、西郷 BS の利用理由として、「近隣に駐車場等が整備されており自動車のアクセスが容易なため」と回答した。
- ・ 4 名のうち 2 名は高速バスまでの移動手段として「自動車 (駐車場利用)」、残りの 2 名は「鉄道」を利用していた。

#### 4.高速バスストップの周辺環境



図4.1.4 上り線西郷 BS (R2.12EHRF 撮影)



図4.1.5 西郷 BS と近隣商業施設の位置関係 (R2.12EHRF 撮影)



西郷村設置パークアンドバスライド駐車場上り線側 (無料70台分)  
<https://www.vill.nishigo.fukushima.jp/access/>

図4.1.6 上り線西郷 BS の P&BR (R2.12EHRF 撮影)



#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### 【周辺状況】

- ・ ラストワンマイル圏域において白河市周辺の居住者が多い。
- ・ ラストワンマイル圏域には東北新幹線及び東北本線新白河駅が立地している。

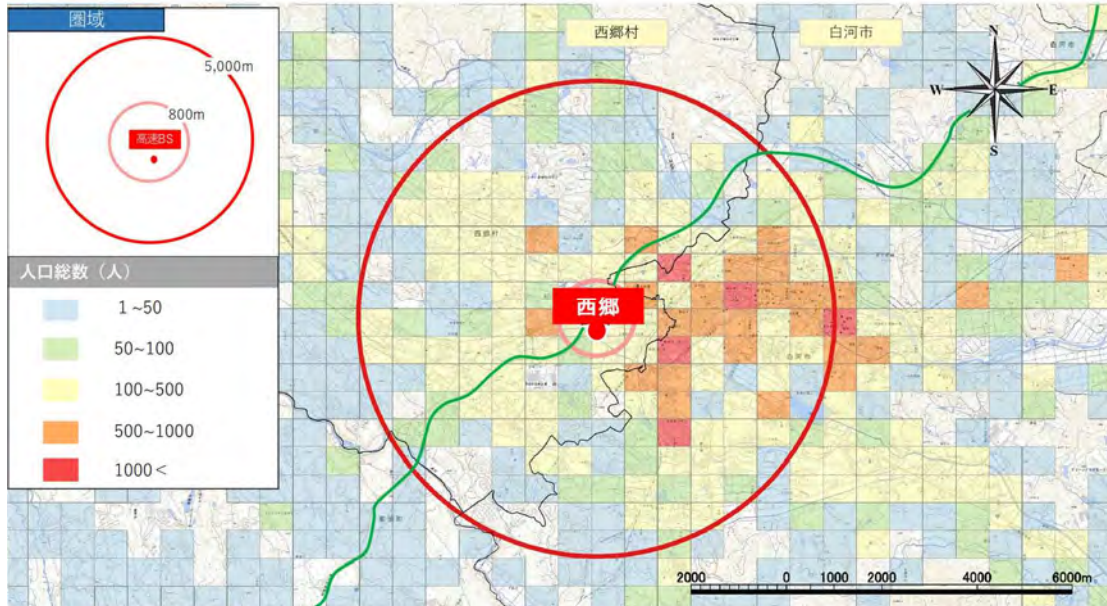


図4.1.7 ラストワンマイル圏域における人口総数(500mメッシュ)の分布  
(出典：地理院タイルをEHRFが加工)

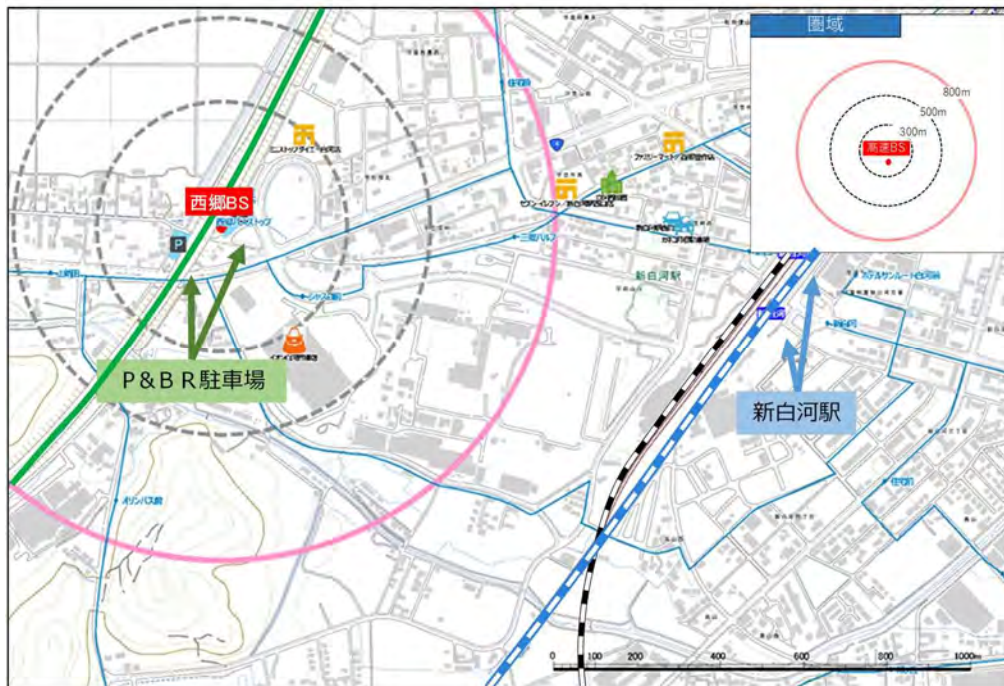


図4.1.8 周辺の立地状況 (出典：地理院タイルをEHRFが加工)

**【高速バス路線】**

- ・ 西郷 BS では、上り線（バスタ新宿行）は乗車のみで、下り線（福島駅行）は降車のみ利用となっている<sup>8)</sup>。

表4.1.11 利用可能なバス路線<sup>1)</sup>

路線
新越谷 ～ 郡山
新宿 ～ 郡山・福島
大阪・京都 ～ 郡山・福島
大阪・京都 ～ 郡山・福島

## 【新宿までのアクセスの比較】

- ・ 新宿まで鉄道(新幹線/在来線)を利用した場合、高速バスと比べて所要時間は約半分、運賃は約1.5倍となっている。

表4.1.12 新宿までのアクセス比較(新幹線・高速バス)<sup>9)</sup>

交通機関	新宿までの経路	所要時間	運行便数(便/日)	料金(円)
新幹線	新白河→(新幹線)→大宮→(在来線)→新宿	1時間半	19便/日※	6,050円
高速バス	西郷→バスタ新宿	3時間	12便/日	3,600～4,050円

※新白河発の新宿に到着可能な新幹線の本数(平日)



図4.1.9 新宿までのアクセス比較(新幹線・高速バス)  
(出典: 地理院タイルを EHRF が加工)



## ② 潟巻東 BS（北陸自動車道・新潟県）

## 【 概要 】

## （特徴）

- ・ P&BR 駐車場を利用し、新潟駅方面への通勤通学を目的とした利用がある。
- ・ JR 越後線の巻駅が近くにあるが運行便数が少ないため、高速バスの利便性が高い。

## （周辺状況）

- ・ 徒歩圏域やラストワンマイル圏域は居住者が少なく、巻駅周辺や西蒲区今井周辺に居住者が多い。

## （新潟駅までのアクセスの比較）

- ・ 高速バスは、所要時間は鉄道と変わらないが、運行便数は鉄道の約3倍あり、高速バスの利便性が高いといえる。

## （調査結果）

## H30年 利用者実態調査

- ・ 15名中9名が高速バスの利用目的として「通勤通学」と回答した。
- ・ 15名中12名がBSまでの交通機関として「自動車」を利用したと回答した。
- ・ すべての回答者が「新潟駅」「がんセンター前」「県庁東」等の新潟駅方面を目的地にしていた。

## R2年 WEB アンケート調査（乗車利用者2名）

- ・ 2名中1名は、高速BS利用理由として「近隣に駐車場等が整備されており自動車でのアクセスが容易なため」と回答した。
- ・ バス停までの移動手段として「自動車(送迎)」(1名)、「自動車(駐車場利用)」(1名)を利用していた。

4.高速バスストップの周辺環境



図4.1.10 巻潟東 BS (R1.6EHRF 撮影)



【周辺状況】

- ・ 巻駅周辺などの鉄道路線沿いや西蒲区今井付近において人口密度が高い。
- ・ 潟巻東 BS 周辺には、P&BR 用に駐車場が3箇所利用可能である。

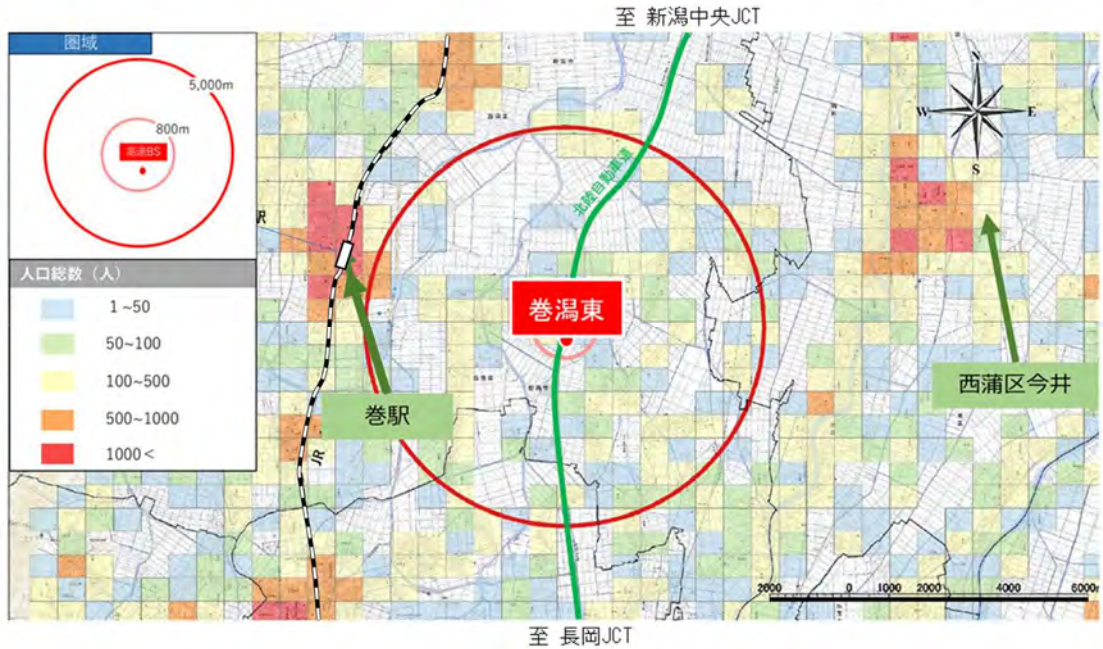


図4.1.11 周辺の人口分布（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

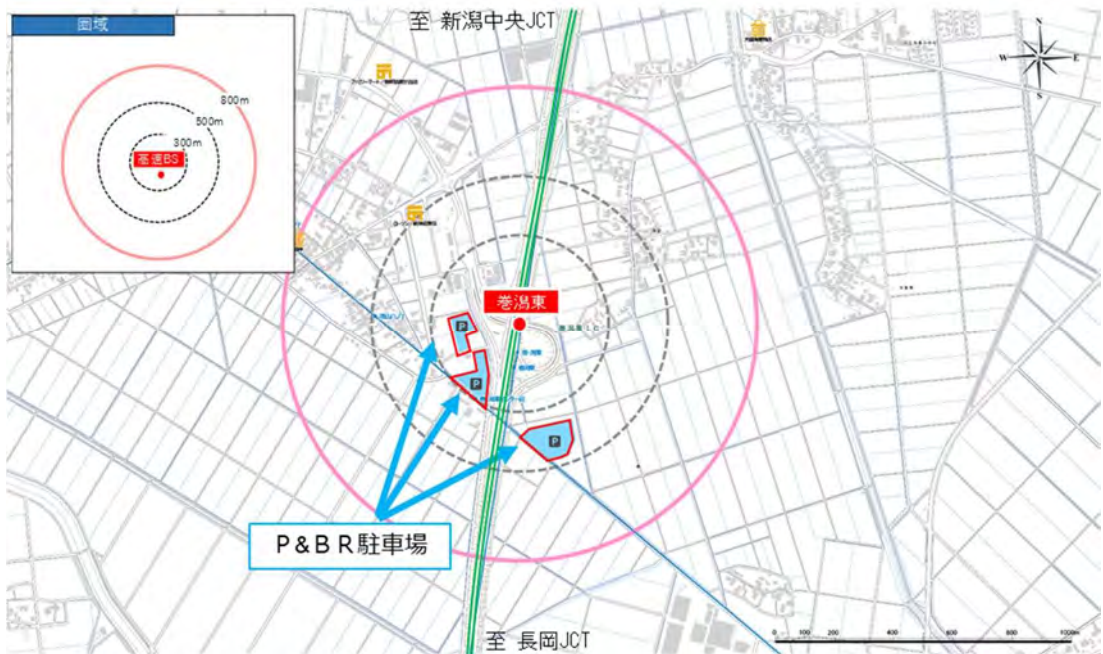


図4.1.12 周辺施設の立地状況（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

## 【高速バス路線】

- 新潟県内の各所をはじめ、関東・中京・関西方面の高速バスが利用可能である。

表4.1.13 利用可能なバス路線<sup>1)</sup>

路線
新潟 ～ 燕
新潟 ～ 金沢
新潟 ～ 高崎・前橋
新潟 ～ 高田
新潟 ～ 三条
新潟 ～ 糸魚川
新潟 ～ 長岡
新潟 ～ 長野
新潟 ～ 柏崎
新潟 ～ 富山
大阪・京都 ～ 新潟
東京 ～ 長岡・新潟
名古屋 ～ 新潟

【新潟駅までのアクセスの比較】

- ・ 新潟駅までの所要時間は鉄道とほとんど変わらないが、利用可能な運行便数は鉄道と比べて約3倍あることから高速バスの利便性が高い。



図4.1.13 新潟駅までのアクセス（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

表4.1.14 新潟駅までのアクセス性<sup>9)</sup>

交通機関	新潟駅までの経路	所要時間	運行便数 (便/5-8時)	運行便数 (便/日)	料金 (きっぷ利用)
鉄道	巻駅→新潟駅	41分	7便	25便/日	510円
高速バス	巻潟東→新潟駅前	43分	26便	84便/日	620円

③ 足柄 BS（東名高速・静岡県）

【 概 要 】

（特徴）

- ・ 小山高校への通学利用がある。

（BS への停車状況）

- ・ 御殿場～小山間は、かつて全 BS に停車するタイプの便を間引きしたところ、結果として通学時間帯が減便となってしまい、学校から相談を受けた経緯もあり、現在の朝夕時間帯に多く停車する形態となった。

（周辺状況）

- ・ 御殿場 BS が位置する御殿場市周辺の居住者が多い。
- ・ 足柄 BS の直近に小山高校がある。
- ・ 足柄 BS の前後には、「御殿場 BS」「小山 BS」がある。

（御殿場市、小山町(任意地点)から小山高校までのアクセスの比較）

- ・ 御殿場市からの通学を想定した場合、5～8 時台の運行便数は鉄道より多く、降車後の小山高校までの徒歩距離が短く、乗車時間があまり変わらないことから、通学手段として高速バスの利便性が高い。



【周辺状況】

- ・ 御殿場 BS が位置する御殿場市周辺において居住者が多い。
- ・ 足柄 BS の直近に小山高校がある。

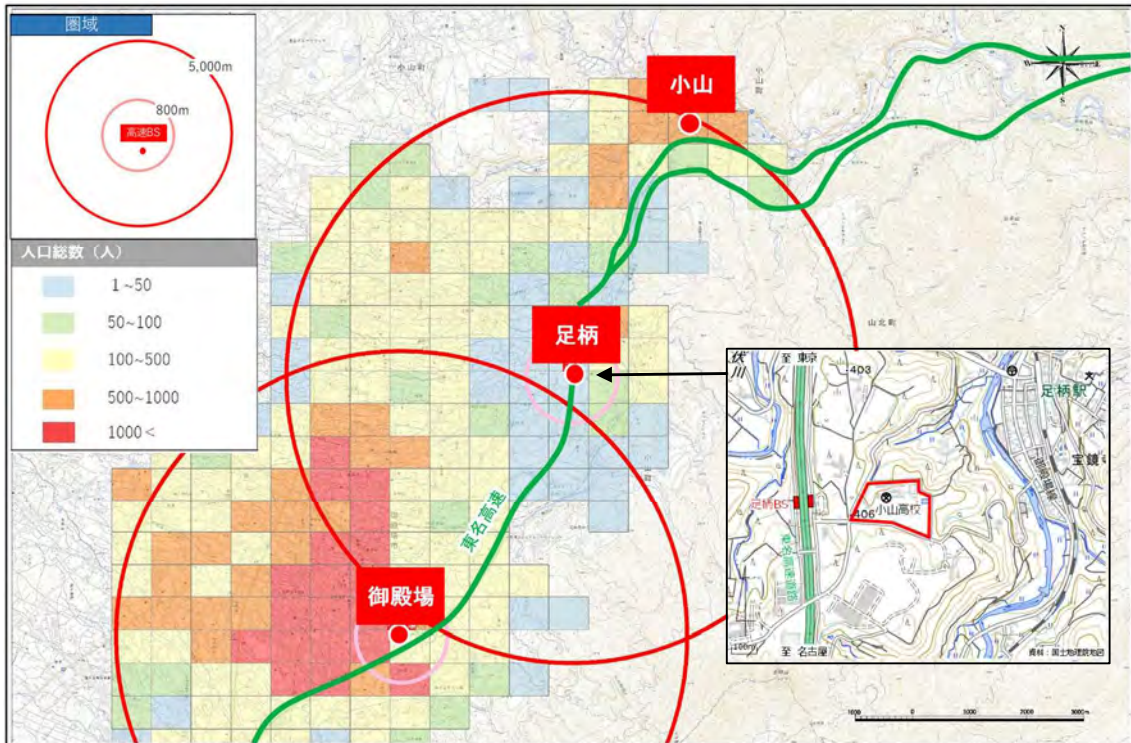


図4.1.14 周辺の人口分布（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

【高速バス路線】

- ・ 東京と箱根・中京方面を結ぶ高速バスが利用可能である。

表4.1.15 利用可能な高速バス路線<sup>1)</sup>

路線
新宿 ～ 御殿場プレミアムアウトレット・御殿場・箱根
東京・新宿 ～ 静岡・浜松・名古屋



【御殿場市、小山町（任意地点）から小山高校までのアクセスの比較】

- ・ 小山高校は東名足柄 BS に近いことから、御殿場や小山町から鉄道を利用するよりも利便性が高い。

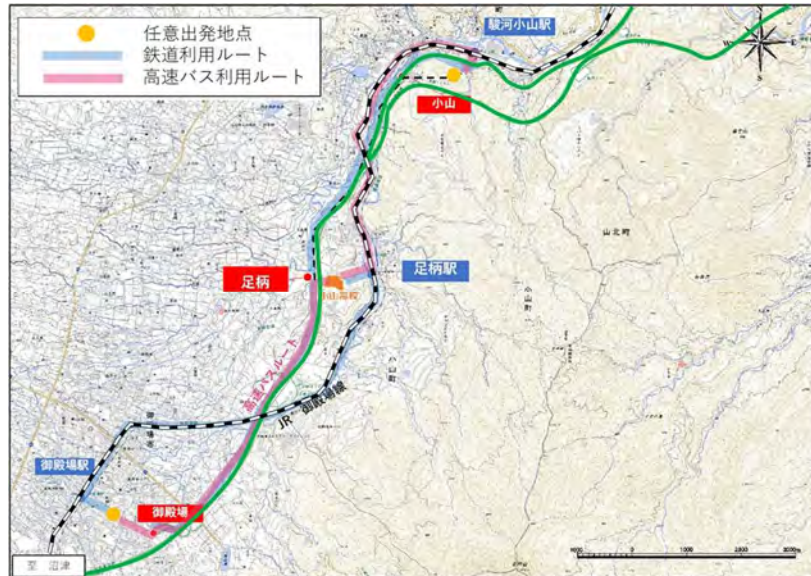


図4.1.15 小山高校までのアクセス（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

表4.1.16 小山高校までのアクセス性(御殿場発)<sup>9)</sup>

交通機関	小山高校までの経路	所要時間	運行便数 (便/5-8時)	運行便数 (便/日)	料金 (きっぷ利用)	降車後距離 (m)
鉄道	御殿場市→ 御殿場駅→ 足柄駅→ 小山高校	22分	6便	23便/日	200円	1,000m
高速バス	御殿場市→ 御殿場BS→ 東名足柄→ 小山高校	29分	8便	29便/日	140円	350m

表4.1.17 小山高校までのアクセス性(小山町発)<sup>9)</sup>

交通機関	小山高校までの経路	所要時間	運行便数 (便/5-8時)	運行便数 (便/日)	料金 (きっぷ利用)	降車後距離 (m)
鉄道	小山町→ 駿河小山駅→ 足柄駅→ 小山高校	21分	5便	25便/日	190円	1,000m
高速バス	小山町→ 東名小山BS→ 東名足柄→ 小山高校	25分	2便	43便/日	120円	350m

④ 馬籠 BS（中央自動車道・岐阜県）

【 概要 】

（特徴）

- ・ 馬籠宿があり、観光客に利用されている。

（周辺状況）

- ・ BS のラストワンマイル圏域において、馬籠宿が立地している。

（馬籠宿までのアクセス）

- ・ 馬籠 BS から馬籠宿までは、路線バス（北恵那交通 馬籠線）によりアクセスが可能である。馬籠線は1日14本運行されている。

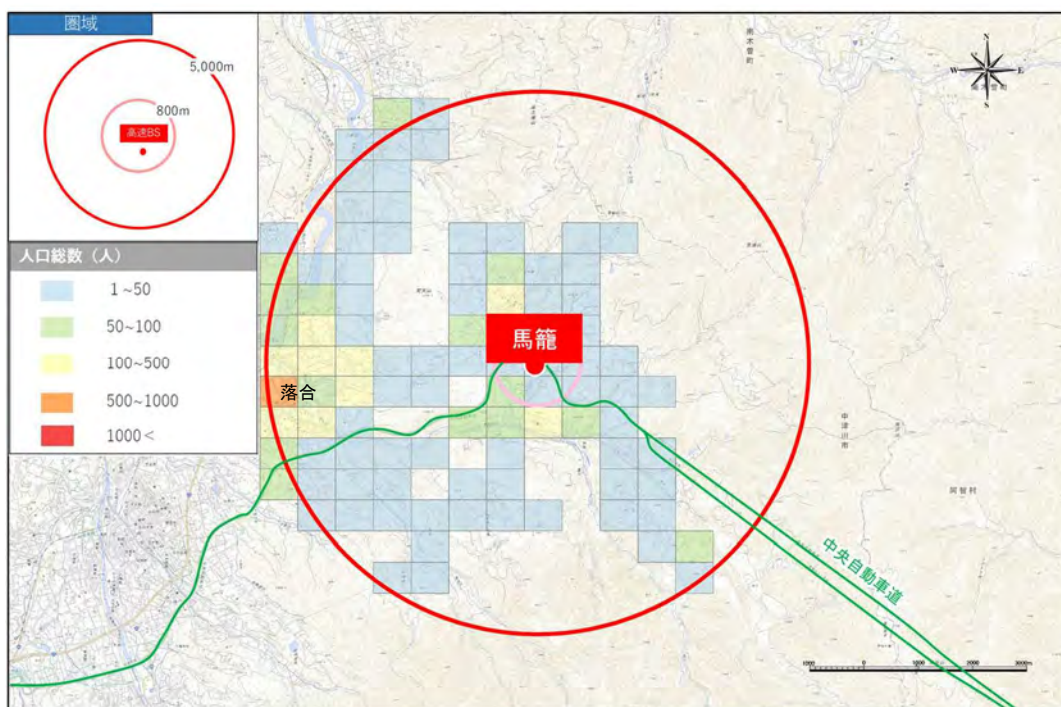
（調査結果）

（訪日観光客に関するバス会社ヒアリング結果）

- ・ 名古屋～馬籠間を利用する姿が見られる。
- ・ 東京方面～馬籠間の利用客は少ない。

## 【周辺状況】

- ・ 落合地域(馬籠 BS の西部)において居住が多い。
- ・ 馬籠 BS の北西部に馬籠宿が立地している。



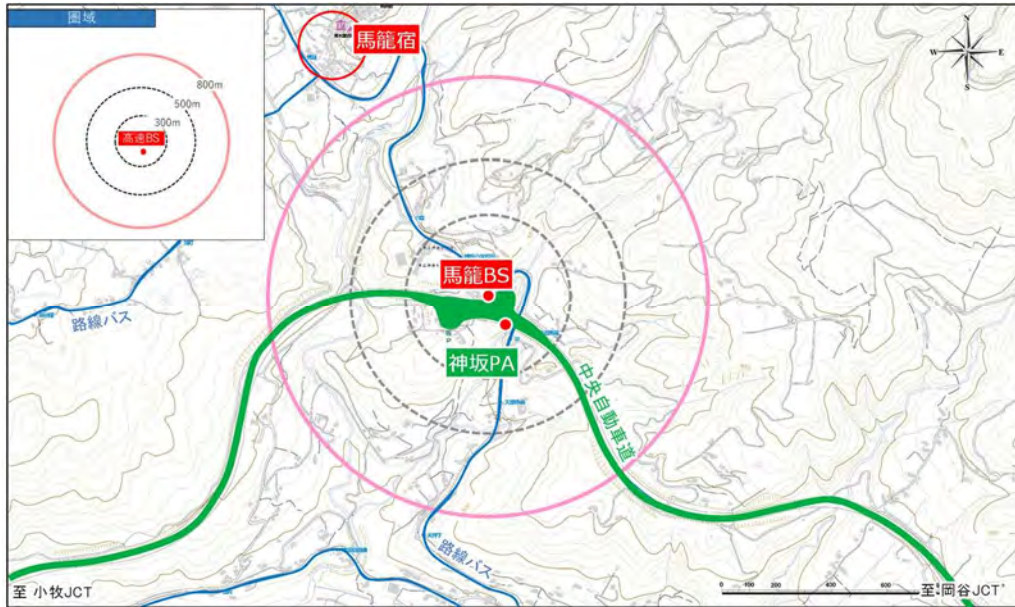


図4.1.17 周辺施設の立地状況（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

**【高速バス路線】**

- ・ 東京と中京方面を結ぶ路線が利用可能である。

表4.1.18 利用可能な高速バス路線<sup>1)</sup>

路線
新宿 ～ 可児
新宿 ～ 名鉄BC
東京 ～ 名古屋
名古屋 ～ 伊那・箕輪
名古屋 ～ 甲府
名古屋 ～ 飯田

【馬籠までのアクセス】

- 馬籠 BS から馬籠宿まで徒歩もしくは路線バスを用いてアクセスが可能である。

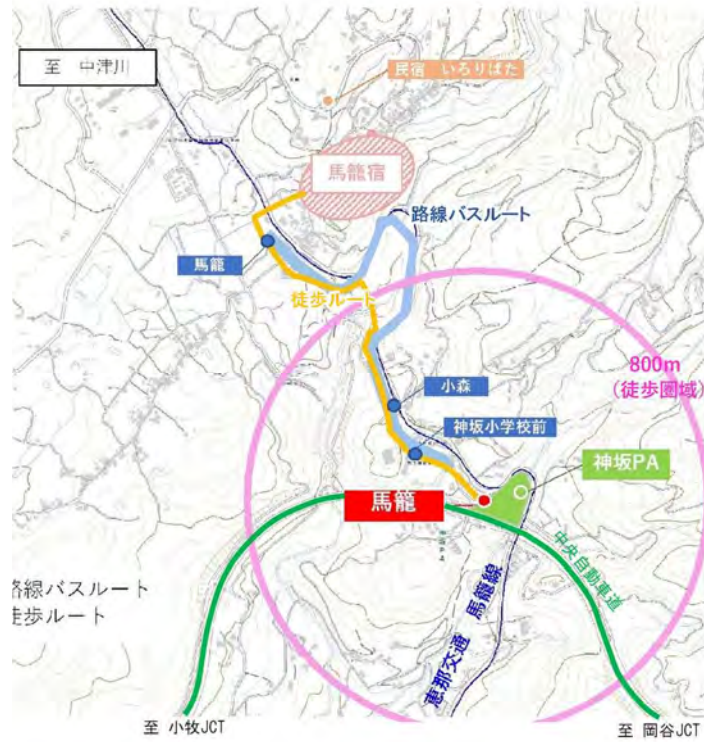


図4.1.18 馬籠宿までのアクセス（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

表4.1.19 馬籠宿までのアクセス性について<sup>9)</sup>

交通機関	馬籠宿までの経路	運行便数 (便/日)	所要時間 (分)	料金 (きっぷ利用)	距離 (km)
路線バス	馬籠 BS→ (徒歩)→ 神坂小中学校前→ (路線バス)→ 馬籠宿	14 便/日	10 分	180 円	1.3km
徒歩	馬籠 BS→馬籠宿	—	15 分	—	1.0km



## ⑤ 京田辺 BS（第二京阪道路・京都府）

## 【 概要 】

## （特徴）

- ・ 高速バス停から、JR 学研都市線の松井山手駅へ乗り継ぎ JR 学研都市線沿線の目的地へ向かうことができる。
- ・ 関西国際空港までの直行便が1日に47本運行<sup>10)</sup>している。
- ・ 長距離バスから鉄道への乗り継ぎ利用、近隣住民及び学研都市線沿線の居住者による関西国際空港までのアクセスとしての利用が想定される。
- ・ 京都駅～京田辺 PA(乗降可)～なんば / USJ 間の「直Qバス（ダイレクトエクスプレス京都）」が7時頃～21時頃まで約1時間毎に停車<sup>11)</sup>している。
- ・ R1.10/1 から JR 津田駅～京田辺 PA～大阪空港間のバスが8往復/日運行<sup>12)</sup>を開始し、それまで、鉄道での乗り換えを伴う移動に限られていたものが、本路線により、直接空港アクセスが可能となり、速達性が向上することとなった。

## （周辺状況）

- ・ 徒歩圏域、ラストワンマイル圏域共に居住者が多い。

## （関西国際空港までのアクセス）

- ・ 鉄道に比べ、乗り換え回数が少なく、運行便数が多く、所要時間も短いため、高速バスの利便性が高い。

## （調査結果）

## R2年 WEB アンケート（乗車利用者12名）

- ・ 利用理由として「鉄道からのアクセスが容易」（5名）、「出発地または目的地に近い」（5名）と回答した。
- ・ 高速バス停までの利用交通機関は12名中6名が「鉄道」を利用していると回答した。

## R1年 WEB アンケート（降車利用者12名）

- ・ 7名中4名から利用理由として「鉄道からのアクセスが容易」と回答した。



【周辺状況】

- ・ 京田辺 BS から JR 松井山手駅まで徒歩でアクセスが可能であるため、乗り継ぎ利便性が高い。
- ・ BS 周辺は住宅地であることから、人口密度が高い。

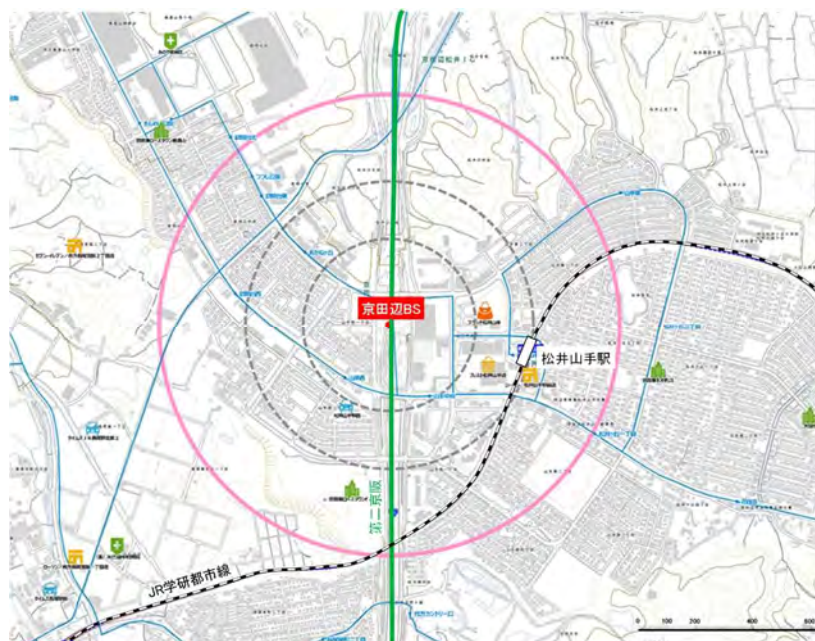


図4.1.19 周辺施設の立地状況（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

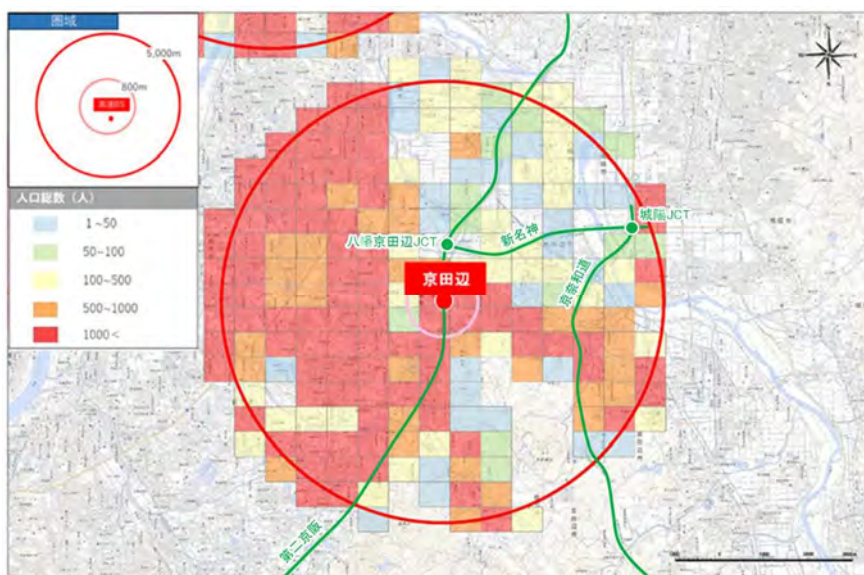


図4.1.20 ラストワンマイル圏域における人口分布（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

## 【高速バス路線】

- ・ 大阪～京都を結ぶ第二京阪道路上の BS であるため、関東～京阪神等を結ぶ多くの高速バスが利用可能である。

表4.1.20 利用可能な高速バス路線<sup>1)</sup>

路線
なんば・京都 ～ 銚子
京都 ～ 東大阪
京都 ～ 白浜
京都・奈良 ～ 東京
戸塚・鎌倉 ～ なんば・堺
堺・なんば・京都 ～ 柏崎・長岡
神戸・大阪・京都 ～ 静岡
大阪・京都 ～ 鶴岡・酒田
東京・新宿 ～ なんば・和歌山
名古屋 ～ 天王寺

## 【関西空港までのアクセス】

- ・ 関西国際空港までの直行便が1日に47本運行しており、鉄道と比べて乗り換えがないため、近隣住民及び学研都市線沿線の居住者による関西国際空港までのアクセス性・利便性が高い。



図4.1.21 関西空港までのアクセス（出典：地理院タイルをEHRFが加工）

表4.1.21 関西空港までのアクセス性について<sup>9)</sup>

交通機関	関西国際空港までの経路	運行便数 (便/日)	所要時間 (分)	料金 (円)
鉄道	松井山手駅→(JR/京橋経由)→ 新今宮→(南海)→関西空港	115 便/日 <sup>※1</sup>	1 時間 40 分	1,610 円 <sup>※2</sup>
高速バス	京田辺 BS→関西空港	47 便/日	60 分	2,300 円

※1 松井山手発の関西空港に到着可能な便数(平日)

※2 特急等の優等列車は利用しない最安料金(南海ラピード利用の場合は+520 円)



⑥ 大板井 BS (大分自動車道・福岡県)

【 概 要 】

(特徴)

- ・ 甘木鉄道沿線の居住者が、大板井駅から高速バスに乗り継ぎ、福岡空港へ乗り換えなし、かつ短時間で移動できる。

(周辺状況)

- ・ 徒歩圏域、ラストワンマイル圏域において居住者が多い。

(福岡空港までのアクセスの比較)

- ・ 鉄道に比べて、乗り換えがなく、所要時間は半分であるため、高速バスの利便性が高い。

(調査結果)

R2 年 WEB アンケート調査 (乗車利用者 1 名)

- ・ 利用理由として「鉄道からのアクセスが容易」と回答した。
- ・ 高速 BS まで「鉄道」を利用していた。



図4.1.22 大分道 大板井 BS と甘木鉄道大板井駅との位置関係 (EHRF H31.2 撮影)

【周辺状況】

- 大板井 BS において、ラストワンマイル圏域の居住者が多い。

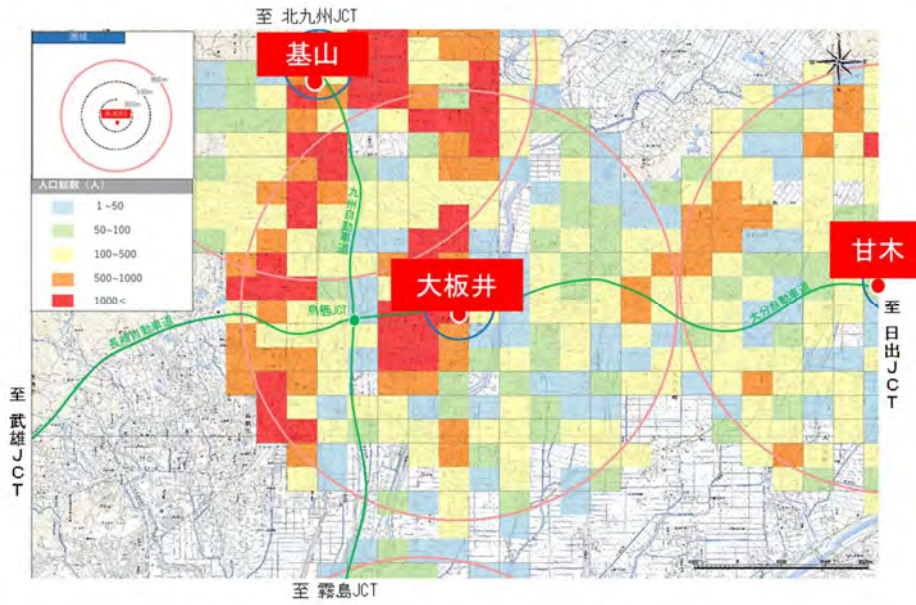


図4.1.23 ラストワンマイル圏域における人口分布（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

【高速バス路線】

- 福岡～大分方面の路線が利用可能である。

表4.1.22 利用可能な高速バス路線<sup>1)</sup>

路線	
福岡	～ 日田
福岡	～ 湯布院

【福岡空港までのアクセス】

- ・ 福岡空港までは、高速バスは鉄道に比べて乗り換えがなく、所要時間は半分であるため利便性が高い。



図4.1.24 福岡空港までのアクセス（出典：地理院タイルをEHRFが加工）

表4.1.23 福岡空港までのアクセス性について<sup>9)</sup>

交通機関	福岡空港までの経路	所要時間	運行便数 (便/5-8時)	運行便数 (便/日) <sup>※</sup>	料金
鉄道	大板井→(甘木鉄道)→ 基山→(JR)→ 博多→(地下鉄)→ 福岡空港	60分	11便	40便/日 <sup>※</sup>	990円
	大板井→(甘木鉄道)→ 西鉄小郡→(西鉄)→ 西鉄福岡/天神→(地下 鉄)→ 福岡空港	60分	11便	40便/日 <sup>※</sup>	900円
高速バス	大板井→福岡空港	35分	10便	37便/日	960円

※大板井発の福岡空港に到着可能な便数(平日)



## 【参考文献】

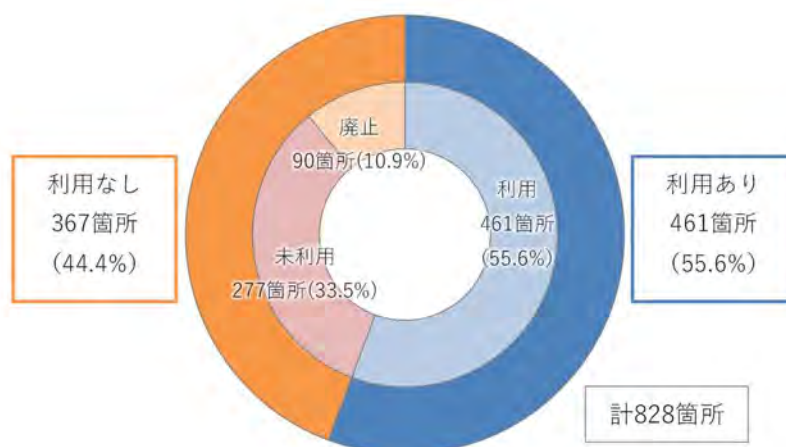
- 1) 株式会社交通新聞社,高速バス時刻表 vol.59,2019.7.13
- 2) 国土交通省,都市構造の評価に関するハンドブック,2014.8
- 3) 国土交通省,第一回モーダルコネクト検討会 資料3「京王電鉄バス(株)説明資料」,2016.3.17,[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal\\_connect/doc01.html](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/doc01.html) (2021年6月閲覧)
- 4) 済生会京都府病院,新病院について,<https://kyoto.saiseikai.or.jp/torikumi/newward01.html> (2021年6月閲覧)
- 5) 群馬県,群馬県「バスまち協力施設」を募集します【随時募集】 ,2020.11.24,[https://www.pref.gunma.jp/04/h21g\\_00083.html](https://www.pref.gunma.jp/04/h21g_00083.html) (2021年6月閲覧)
- 6) 埼玉県,「バスまちスポット」「まち愛スポット」 ,2019.2.7,<https://www.pref.saitama.lg.jp/a1101/dearukimachi/dearukimachi-supottogaiyou.html> (2021年6月閲覧)
- 7) 熊本市,「バス待ち処」始めました! ,2020.4.22,[https://www.city.kumamoto.jp/hpKiji/pub/detail.aspx?c\\_id=5&id=21820&class\\_set\\_id=2&class\\_id=118](https://www.city.kumamoto.jp/hpKiji/pub/detail.aspx?c_id=5&id=21820&class_set_id=2&class_id=118) (2021年6月閲覧)
- 8) 福島交通株式会社,高速バス「福島・郡山～新宿線(あぶくま号)」時刻改正のお知らせ(2020年10月1日より) ,2020.10.1,[https://www.fukushima-koutu.co.jp/upd/detail.php?update\\_id=1940&t=4&f=4](https://www.fukushima-koutu.co.jp/upd/detail.php?update_id=1940&t=4&f=4) (2021年6月閲覧)
- 9) ジョルダン株式会社,ジョルダン乗換案内,<https://www.jorudan.co.jp/> (2020年8月閲覧)
- 10) 関西空港交通株式会社,京都駅・京都市内・高速京田辺 | 時刻表・運賃,2020.8,<https://www.kate.co.jp/timetable/detail/KY> (2020年8月閲覧)
- 11) 京阪バス株式会社,R2.5.30 現在時刻表,2020.5.30,[https://www.keihanbus.jp/express/namba/pdf/express\\_de\\_kyoutot\\_20200627.pdf](https://www.keihanbus.jp/express/namba/pdf/express_de_kyoutot_20200627.pdf) (2020年8月閲覧)
- 12) 京阪バス株式会社,JR 津田駅(枚方市)・高速京田辺(松井山手)⇄大阪国際空港(伊丹)を結ぶ高速リムジンバスの運行を開始します,2019.9.19,[https://www.keihanbus.jp/news/sysimg/00580/link\\_K0cRv.pdf](https://www.keihanbus.jp/news/sysimg/00580/link_K0cRv.pdf) (2021年6月閲覧)

## 4.2 未利用バスストップの周辺環境の整理および有効活用策検討

未利用の高速BSについて、有効活用策を検討するにあたり現在の状況や課題を整理した。また、ケーススタディとして周辺環境や立地状況を整理し、未利用BSの今後の活用可能性として、「高速BSとしての利用」「高速BS以外の利用」を検討した。

## 4.2.1 未利用バスストップ数

全国の高速BSは、828箇所存在しており、利用がない高速BSは367箇所ですべての4割以上を占めている。

図4.2.1 高速バス利用の有無（再掲）<sup>1)</sup>

※上下をまとめて1箇所としてカウント

表4.2.1 各高速道路会社の高速BS利用状況(箇所)<sup>1)</sup>

	利用状況			総計
	利用あり	利用なし		
		未利用	廃止	
東日本	101	173	6	280
中日本	131	50	24	205
西日本	205	49	60	314
本四	24	5		29
総計	461	277	90	828

※上下をまとめて1箇所としてカウント

## 4.2.2 有効活用策に関するケーススタディ

ケーススタディでは周辺環境や立地状況等を詳細に図化した。未利用 BS の選定は利用のされ方を想定し、i.生活利用・ii.観光利用・iii.他交通利用に着目した。

## (1) 利用種別の図化要素

i. 生活利用（徒歩圏域・ラストワンマイル圏域）

未利用 BS 周辺に学校、工業団地、P&BR 設備の候補地があり、隣接地域などからの通学や通勤、出張などの利用者が見込まれる。

図化する要素	
・生活に係る施設(学校、商店等)	・P&BR 設備(駐車場)候補地
・居住人口(総人口、人口密度等)	・住居地域
・工業用地	・各施設へのアクセス 等

ii. 観光利用（徒歩圏域）

未利用 BS 周辺に観光地・観光施設や一定規模以上の商業施設(ショッピングモール、アウトレット施設)があり、全国からの利用者が見込まれる。

図化する要素	
・観光地・観光施設	・観光ルート
・宿泊施設(ホテル、旅館等)	・各施設へのアクセス
・商業施設(ショッピングモール、アウトレット施設)	等

iii. 他交通利用（徒歩圏域・最終目的地までの圏域）

未利用 BS 周辺に鉄道や新幹線、路線バスなどの他の交通機関があり、利用者の最終目的地への中継箇所としての利用が見込まれる。

公共交通機関の空白地帯や、鉄道の本数が少ない地域において代替路としての利用が見込まれる。

図化する要素	
・他交通機関(鉄道、路線バス、カーシェア等)	・最終目的地
・各交通機関(乗換ルート)	・目的地までのアクセス 等

## (2) 有効活用を検討する未利用 BS の選定箇所

表4.2.2 ケーススタディ選定箇所一覧

利用のされ方	候補 BS			
	BS 名	路線	所在地	No.
i.生活利用	金ヶ崎	東北自動車道	岩手県胆沢郡金ヶ崎町	①
	本庄児玉	関越自動車道	埼玉県本庄市	②
ii.観光利用	毛越寺	東北自動車道	岩手県西磐井郡平泉町	③
	黒磯	東北自動車道	栃木県那須塩原市	④
iii.他交通利用	坂出	瀬戸中央自動車道	香川県坂出市	⑤
	長門勝山	中国自動車道	山口県下関市	⑥
	宇佐	中国自動車道	山口県岩国市	⑦

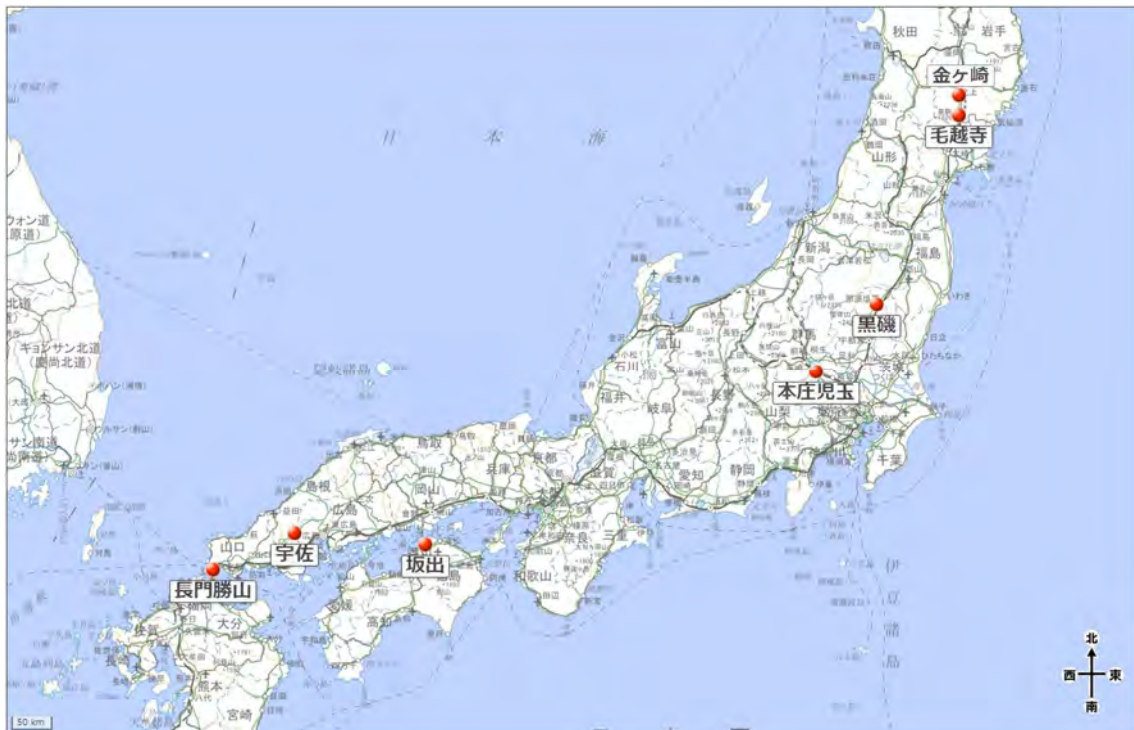


図4.2.2 選定した未利用 BS の位置（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

## (3) 有効活用を検討する未利用 BS の整理結果

## ① 金ヶ崎 BS (東北自動車道・岩手県)【i.生活利用】

## 【概要】

## (特徴)

- ・ 岩手中部金ヶ崎工業団地 (自動車メーカーの工場等が立地) が隣接している。
- ・ 都心や他県の関連工場からの出張等の利用も見込まれる。

## (周辺状況)

- ・ 徒歩圏域、ラストワンマイル圏域において居住者が一定数存在する。

## (主要都市までのアクセス)

- ・ 仙台：岩手県内出発の金ヶ崎 BS を通過する仙台行き便が 27 便/日あり、利便性が高い。
- ・ 東京：岩手県内出発の東京都内行きの夜行便が 5 便/日あり、終電後の交通手段として利用が見込まれる。

## 【周辺状況】

ラストワンマイル圏域内に大規模な工業団地 (岩手中部金ヶ崎工業団地) があり、P&BR やカーシェア等の整備により利用が見込まれる。また、徒歩圏域内に東北本線金ヶ崎駅が立地している。

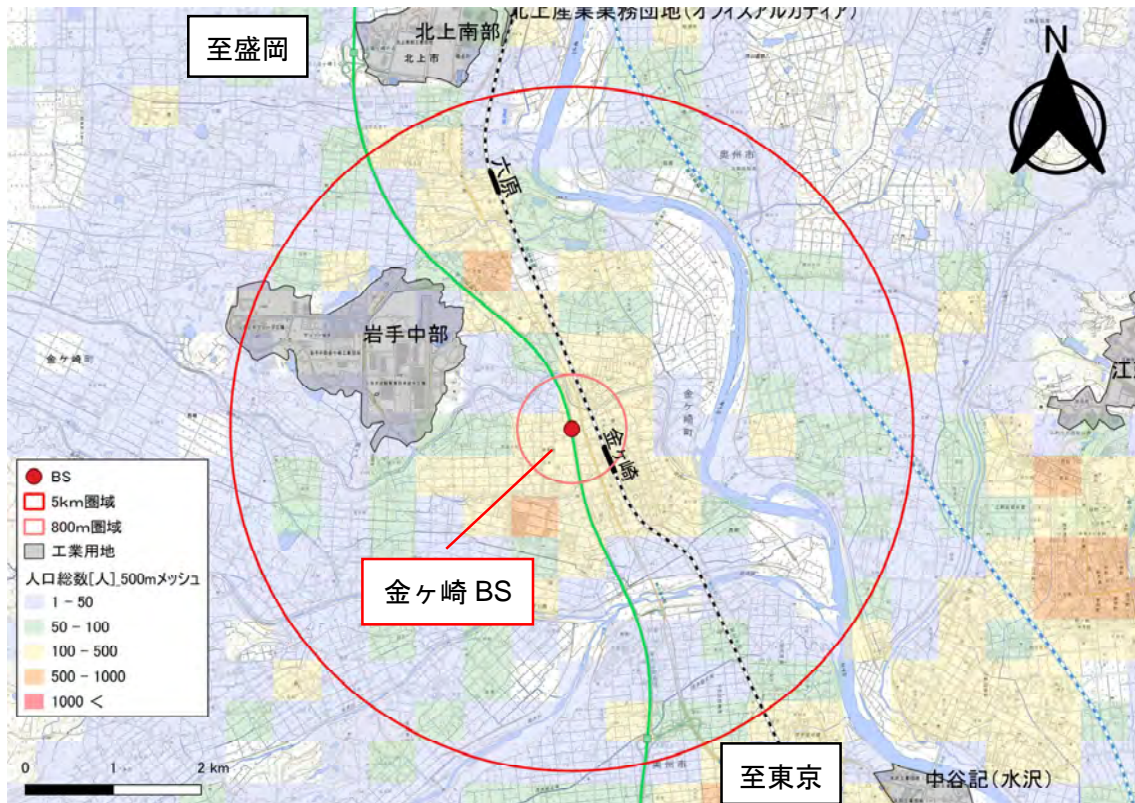


図4.2.3 ラストワンマイル圏域における人口総数の分布と周辺環境

(出典：地理院タイルを EHRF が加工)

**【主要都市までのアクセス】**

岩手県内を出発し、金ヶ崎 BS を通過する高速バスは仙台行きで 27 便/日、東京都内行きで 5 便/日あり、これらのバスを停車させることで鉄道路線の代替路として利便性は高くなる。

表4.2.3 金ヶ崎 BS を通過する高速バスの運行数<sup>2)</sup>

運行区間	昼行便数(便/日)	夜行便数(便/日)
盛岡⇒東京都内※	–	5
盛岡⇒仙台	20	–
花巻⇒仙台	7	–

※東京都内：東京駅、バスタ新宿、池袋駅等



② 本庄児玉 BS（関越自動車道・埼玉県）【 i .生活利用】

【 概 要 】

（特徴）

- ・ 大学や高等学校などの教育機関が近隣に存在し、都心や隣県からの利用が見込まれる。

（周辺状況）

- ・ 徒歩圏域、ラストワンマイル圏域において居住者が一定数存在する。

（主要都市までのアクセス）

- ・ 東京：東京都内を出発し本庄児玉 BS を通過する高速バスは 26 便/日※運行している。

※関越自動車道川越的場 BS 停車の昼行便（日付を跨がない運行）のみ集計

#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### 【周辺状況】

ラストワンマイル圏域内に早稲田大学や早稲田大学本庄高等学院があり、2次交通を整備することで、通学や通勤で新幹線（本庄早稲田駅）からの代替路線として本庄児玉BSの利用が見込まれる。また、P&BR やカーシェア等の整備により居住者の利用も見込まれる。

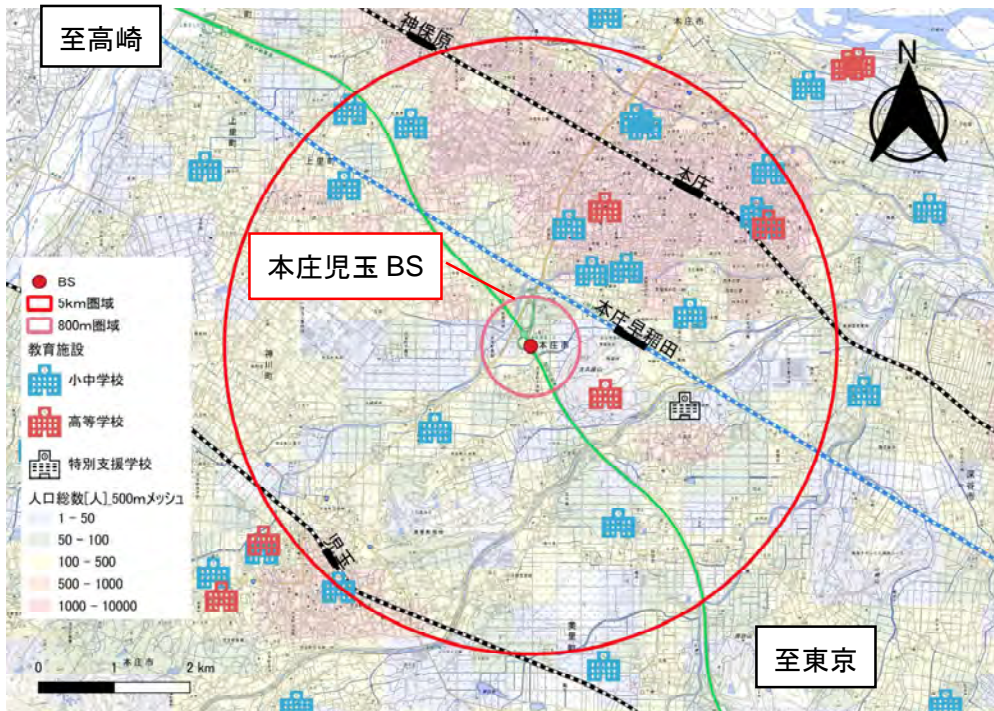


図4.2.4 ラストワンマイル圏域における人口総数の分布と周辺環境

(出典：地理院タイルを EHRF が加工)



図4.2.5 本庄児玉BSの周辺立地状況 (出典：地理院タイルを EHRF が加工)

## 【主要都市までのアクセス】

東京都内を出発し、川越的場 BS（関越自動車道）経由で本庄児玉 BS を通過する高速バスは 26 便/日運行しており、これらのバスを停車させることで鉄道路線の代替路として利便性は高くなる。

表4.2.4 本庄児玉 BS を通過する高速バスの運行数<sup>2)</sup>

運行区間	昼行便数(便/日)	夜行便数(便/日)
東京都内*⇔高崎・前橋	6	-
東京都内*⇔軽井沢・小諸・上田	20	-

※東京都内：東京駅、バスタ新宿、池袋駅等

③ 毛越寺 BS（東北自動車道・岩手県）【ii.観光利用】

【概要】

（特徴）

- ・ 中尊寺、毛越寺等の世界遺産に近接しており、観光客の利用が見込まれる。

（周辺状況）

- ・ 徒歩圏域内に毛越寺があり、町内循環バスの運行や、レンタサイクル等の設備がある。世界遺産の観光地が周遊可能となっている。

（主要都市までのアクセス）

- ・ 仙台：岩手県内出発の毛越寺 BS を通過する仙台行き便が 27 便/日あり、利便性が高い。
- ・ 東京：岩手県内出発の東京都内行きの夜行便が 5 便/日あり、終電後の交通手段として利用が見込まれる。



#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### 【周辺状況】

ラストワンマイル圏域内は中尊寺や毛越寺等の世界遺産の観光地になっており、観光客の利用が見込まれる。また、平泉駅や道の駅、観光地を循環するバスを運行<sup>3)</sup>しており、高速BSを降りてから目的地へのアクセス性が高い。

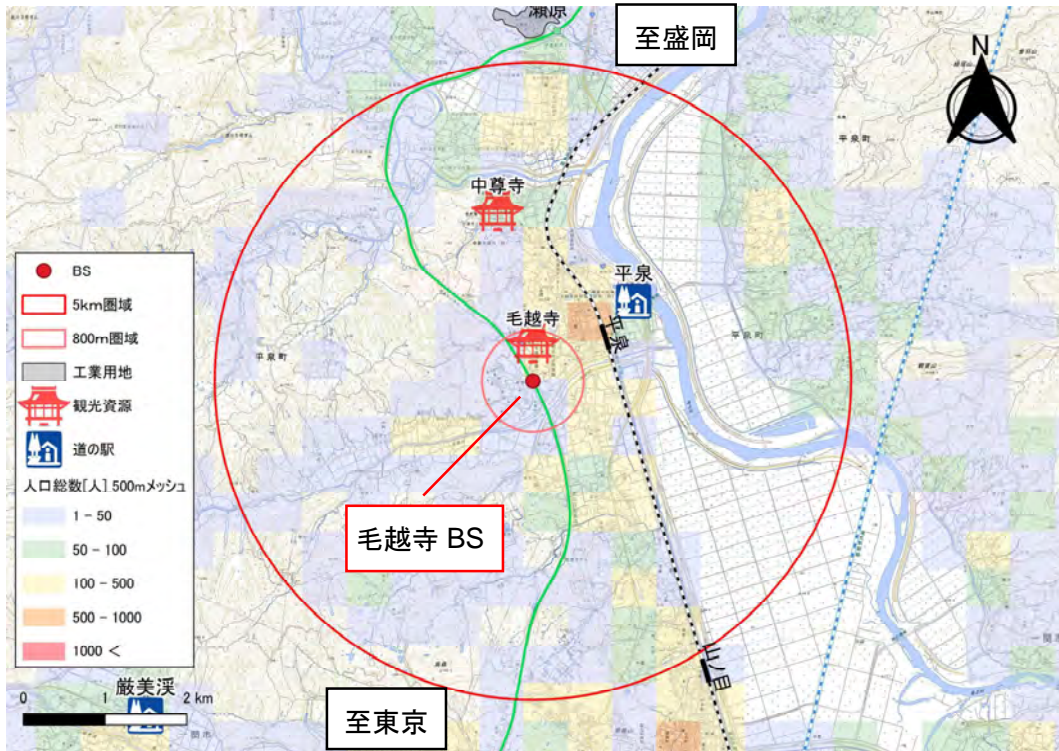


図4.2.6 ラストワンマイル圏域における人口総数の分布と周辺環境

(出典：地理院タイルを EHRF が加工)



図4.2.7 毛越寺 BS の周辺立地状況 (出典：地理院タイルを EHRF が加工)

## 【主要都市までのアクセス】

岩手県内を出発し、毛越寺 BS を通過する高速バスは仙台行きで 27 便/日、東京都内行きで 5 便/日運行している。これらのバスを停車させることで、鉄道路線の代替路として利便性は高くなる。

表4.2.5 毛越寺 BS を通過する高速バスの運行数<sup>2)</sup>

運行区間	昼行便数(便/日)	夜行便数(便/日)
盛岡⇒東京都内※	-	5
盛岡⇒仙台	20	-
花巻⇒仙台	7	-

※東京都内：東京駅、バスタ新宿、池袋駅等



④ 黒磯 BS（東北自動車道・栃木県）【ii.観光利用】

【概要】

（特徴）

- ・ アウトレット施設に近接している。また、周辺には那須高原や、那須塩原等の観光地がある。

（周辺状況）

- ・ アウトレット施設直通の高速バスの運行はなく、那須塩原駅からのシャトルバスを運行している。

（主要都市までのアクセス）

- ・ 東京都内、埼玉と福島を結ぶ高速バスが運行されており、黒磯 BS の利用により周辺観光地やアウトレット施設への立ち寄りが見込まれる。

#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### 【周辺状況】

ラストワンマイル圏域内にアウトレット施設があり、周辺には那須高原や那須塩原などの観光地があり、カーシェアや周遊バス等の整備により観光客の利用が見込まれる。

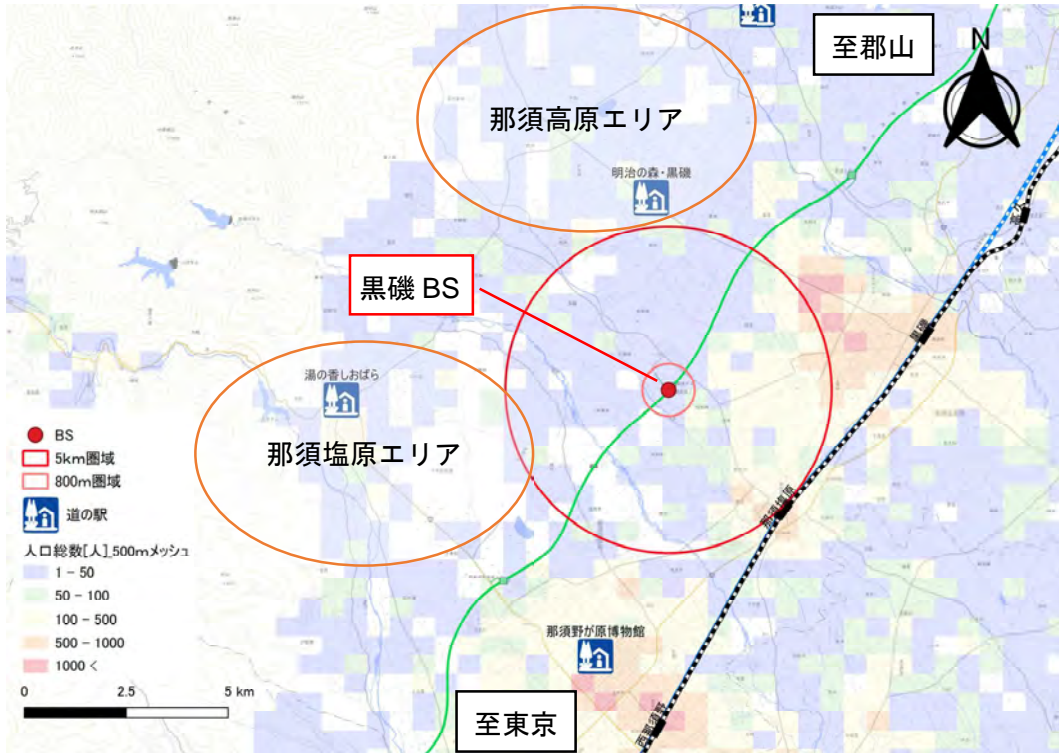


図4.2.8 ラストワンマイル圏域における人口総数の分布と周辺  
(出典：地理院タイルを EHRF が加工)

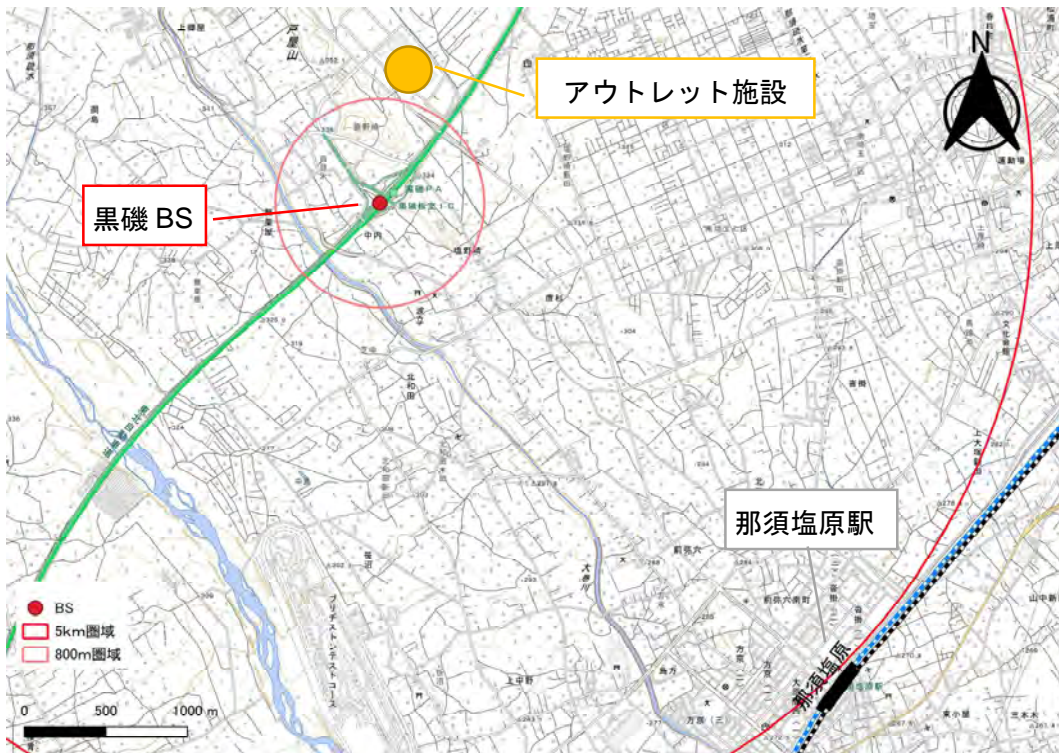


図4.2.9 黒磯 BS の周辺立地状況 (出典：地理院タイルを EHRF が加工)

## 【主要都市までのアクセス】

黒磯 BS を通過する東京都内、埼玉と福島を結ぶ高速バスが 16 便/日運行しており、これらのバスを停車させることで鉄道路線の代替路として利便性は高くなる。

表4.2.6 黒磯 BS を通過する高速バスの運行数<sup>2)</sup>

運行区間	昼行便数(便/日)	夜行便数(便/日)
東京都内*⇒郡山・福島	12	-
越谷(埼玉)⇒郡山	4	-

※東京都内：東京駅、バスタ新宿、池袋駅等

⑤ 坂出 BS（瀬戸中央自動車道・香川県）【iii.他交通利用】

【概要】

（特徴）

- ・ 瀬戸大橋の付近にあり、徳島・高知・香川からの高速バス路線の交差点に立地している。

（周辺状況）

- ・ 徒歩圏域、ラストワンマイル圏域において居住者が一定数存在する。

（主要都市までのアクセス）

- ・ 岡山駅での新幹線の利用で東京や博多方面への遠距離移動や、高速バスの乗り換えが可能である。



#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### 【周辺状況】

ラストワンマイル圏域内に予讃線坂出駅、宇多津駅が立地している。ラストワンマイル圏域、徒歩圏域に居住者が一定数存在しており、坂出 IC にはお客様駐車場があるため、P&BR としての活用により、高速バスが本州の連絡路として利用が見込まれる。

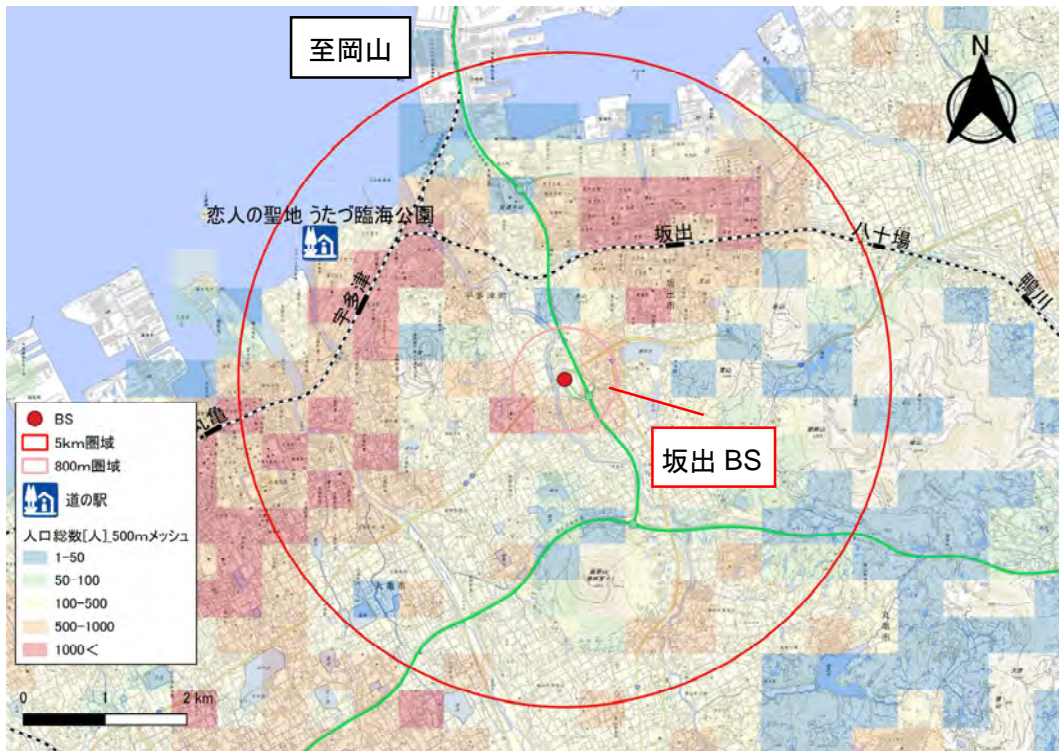


図4.2.10 ラストワンマイル圏域における人口総数の分布と周辺

(出典：地理院タイルを EHRF が加工)

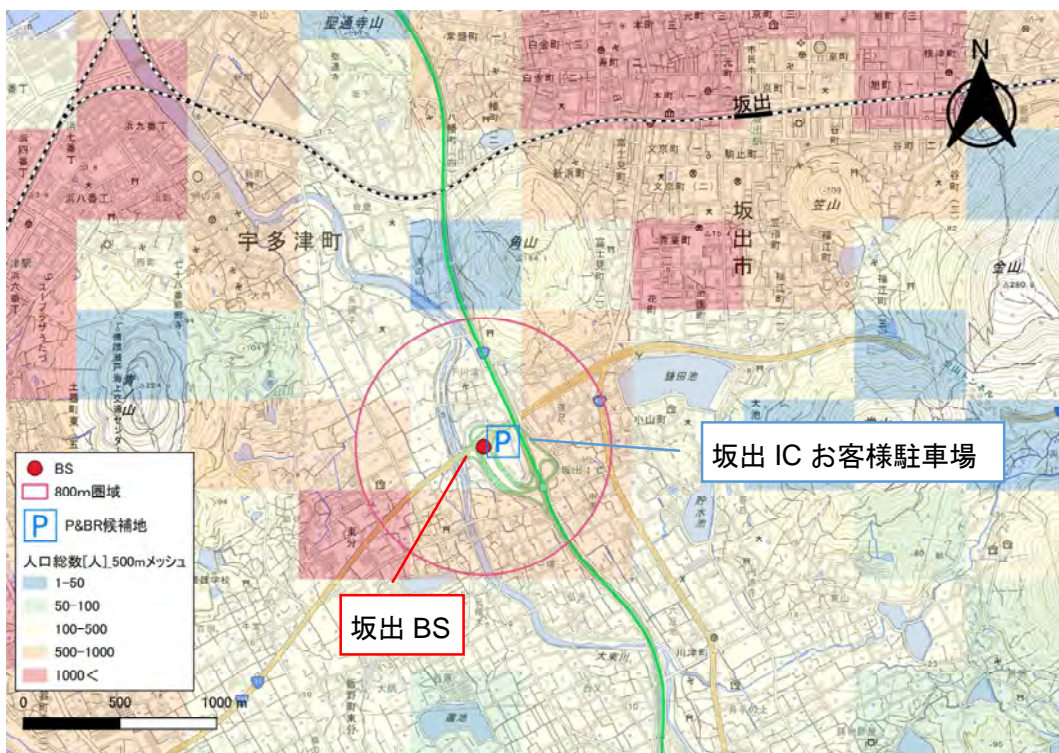


図4.2.11 坂出 BS の周辺立地状況 (出典：地理院タイルを EHRF が加工)





⑥ 長門勝山 BS（中国自動車道・山口県）【iii.他交通利用】

【概要】

（特徴）

- ・ 関門橋付近にあり、九州と本州を結ぶ高速バスが多く通過している。

（周辺状況）

- ・ 徒歩圏域において居住者が多い。

（主要都市までのアクセス）

- ・ 新下関駅（山陽新幹線・山陽本線）が近接しており、相互に乗り換えが可能である。

#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### 【周辺状況】

ラストワンマイル圏域内に新下関駅（山陽新幹線・山陽本線）が立地している。徒歩圏域やラストワンマイル圏域の東西側に居住者が多く、鉄道の代替路線としての利用も見込まれる。

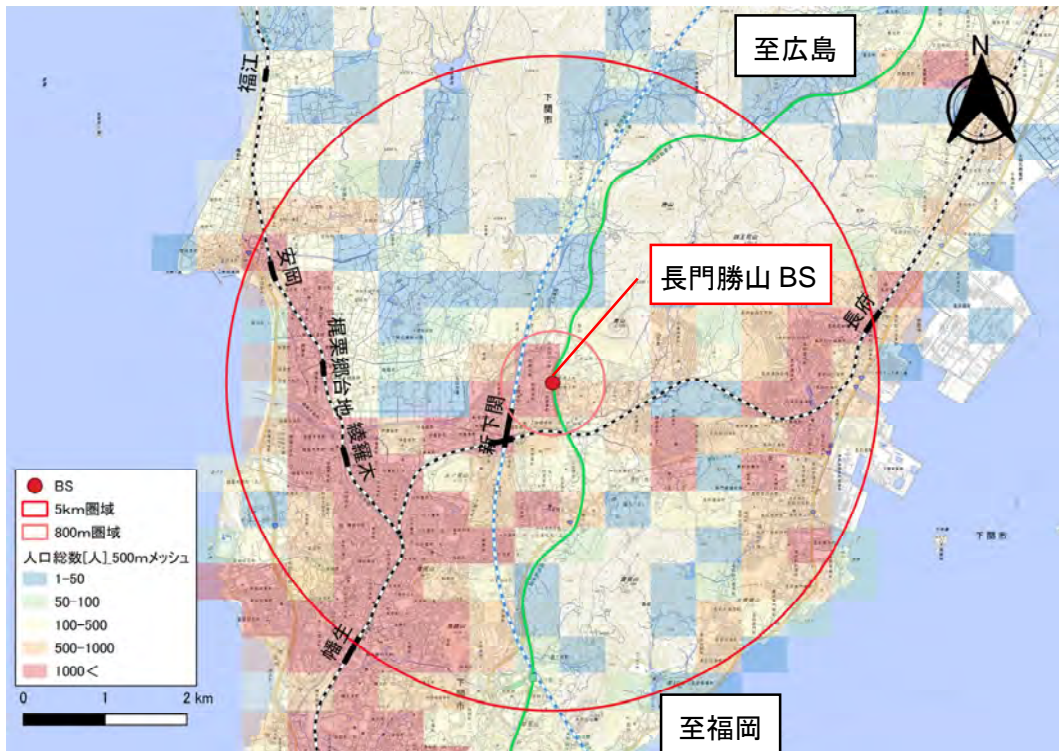


図4.2.13 ラストワンマイル圏域における人口総数の分布と周辺

(出典：地理院タイルを EHRF が加工)

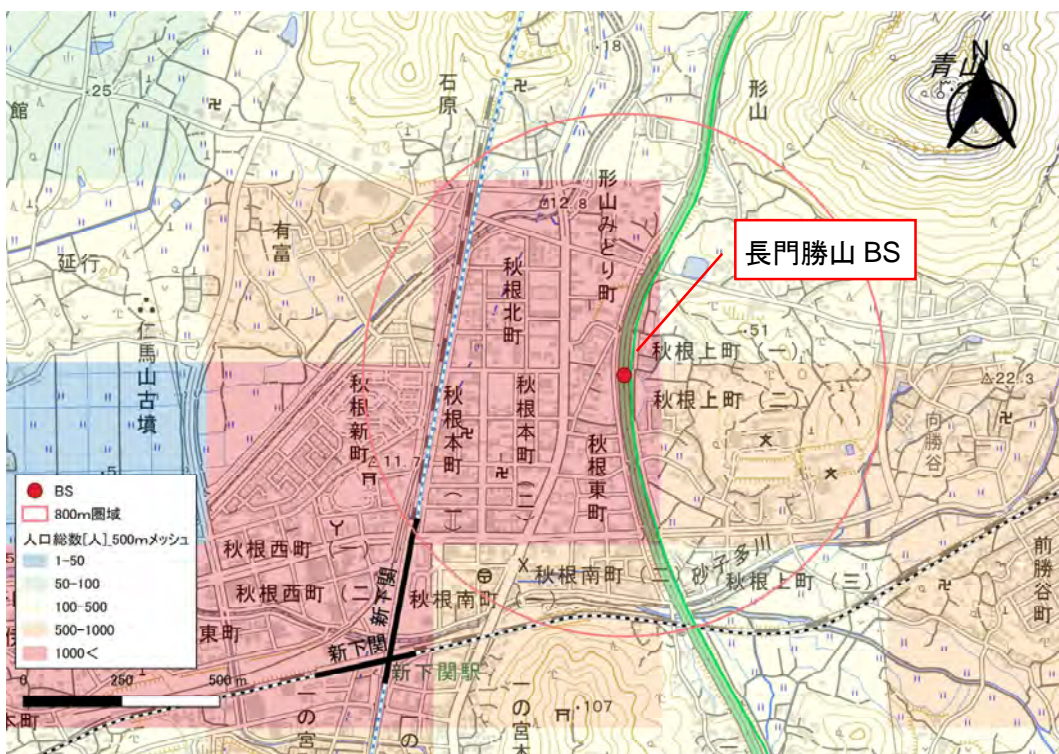


図4.2.14 長門勝山 BS の周辺立地状況 (出典：地理院タイルを EHRF が加工)

## 【主要都市までのアクセス】

長門勝山 BS を通過する本線と九州を結ぶ高速バスは 25 便/日あり、これらのバスを停車させることで鉄道路線の代替路として利便性は高くなる。

表4.2.8 長門勝山 BS を通過する高速バスの運行数<sup>2)</sup>

運行区間	昼行便数(便/日)	夜行便数(便/日)
福岡⇒東京都内	-	1
福岡⇒名古屋	-	1
福岡⇒岡山	-	1
福岡⇒広島	9	1
福岡⇒鳥取	-	1
福岡⇒松江・出雲	-	1
福岡⇒山口	7	-
長崎⇒京都・大阪	-	1
熊本⇒京都・大阪	-	1
大分⇒京都・大阪	-	1

## ⑦ 宇佐 BS（中国自動車道・山口県）【iii.他交通利用】

## 【概要】

## (特徴)

- ・ 山地にあり公共交通が乏しい地域にある。

## (周辺状況)

- ・ 徒歩圏域、ラストワンマイル圏域において居住者が少なく、公共交通も乏しい。

## (主要都市までのアクセス)

- ・ 広島駅行き的高速バスが通過しており、宇佐 BS の設置により主要都市へ直接向かうことが可能になる。

## 【周辺状況】

宇佐 BS のある山口県岩国市錦町は山地にあり、徒歩圏域、ラストワンマイル圏域共に人口が少なく、公共交通の乏しい地域となっている。

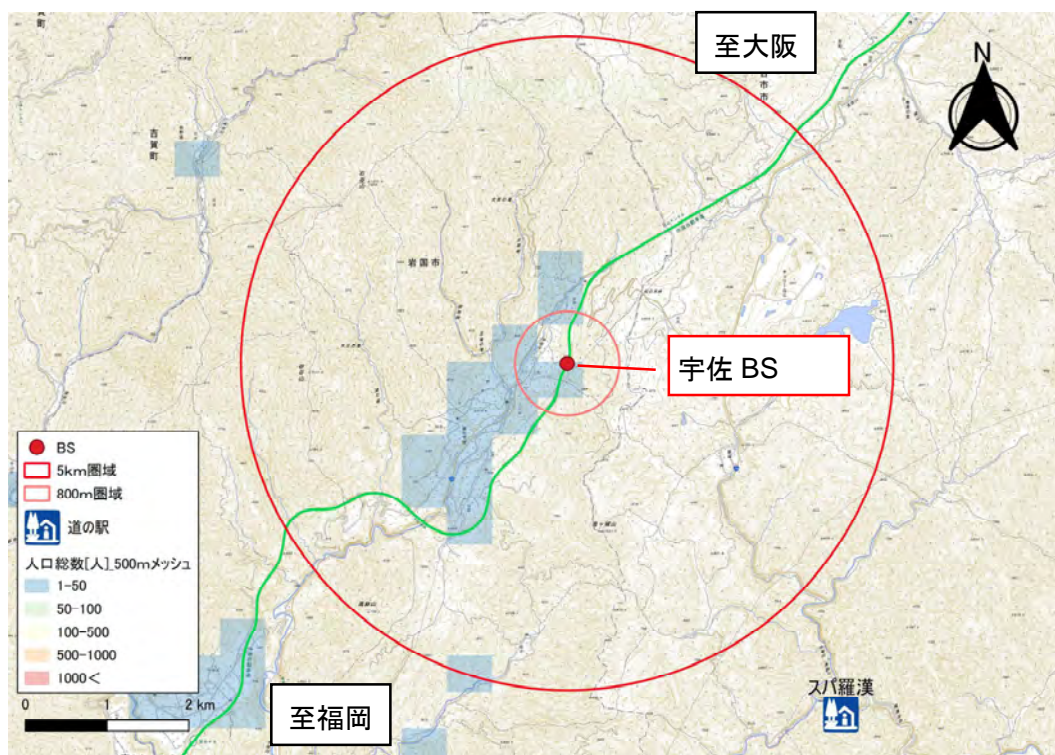


図4.2.15 ラストワンマイル圏域における人口総数の分布と周辺  
(出典：地理院タイルを EHRF が加工)



#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### 【主要都市までのアクセス】

宇佐BSの周辺は公共交通が乏しく、路線バスは1便/日(他予約乗合3便/日)のみである。周辺の利用されている高速BS(吉和BS・深谷BS)では広島⇄益田間が6便/日運行しており、これらのバスを停車させることにより主要都市へ直接向かうことが可能になる。

表4.2.9 宇佐BSを通過する高速バスの運行数<sup>2)</sup>

運行区間	昼行便数(便/日)	夜行便数(便/日)
益田⇒広島	6	-

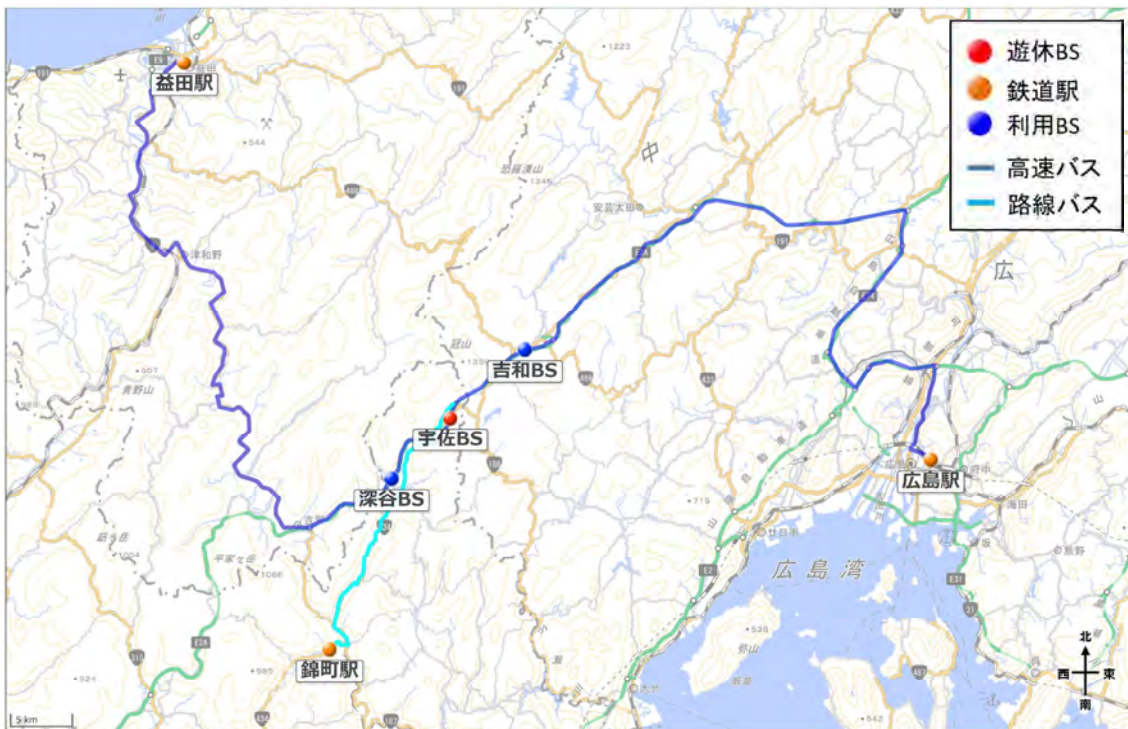


図4.2.16 宇佐BSを通過する高速バス路線(出典:地理院タイルをEHRFが加工)

## 4.2.3 物流中継拠点としての有効活用策検討

ケーススタディでは周辺環境や立地状況等を詳細に図化した。未利用 BS の選定は利用のされ方を想定し、i. バス・大型車の休憩スペース・ii. 隊列走行の連結・切り離し・iii. ドライバー交代・物流中継地点のケースに着目した。

## (1) 利用種別の図化要素

i. バス・大型車の休憩スペース

法定の休憩時間や時間調整などの利用が見込まれる。

図化する要素	
・工業用地	・物流拠点
・主要都市からの所要時間・距離	等

ii. 隊列走行の連結・切り離し

トラック隊列走行の自動運転時に、本線上で隊列の連結・解除を行うための利用が見込まれる。

図化する要素	
・工業用地	・物流拠点
・目的地(主要都市)までのアクセス	等

iii. ドライバー交代・物流中継地点

高速道路を流出、再流入することなくドライバー交代や積荷の交換等を行うための利用が見込まれる。

図化する要素	
・工業用地	・物流拠点
・主要都市からの所要時間・距離	等



## (2) 有効活用を検討する未利用 BS の選定箇所

表4.2.10 ケーススタディ選定箇所一覧

利用のされ方	候補 BS			
	BS 名	路線	所在地	No.
i.バス・大型車の休憩スペース	甲良	名神高速道路	滋賀県犬上郡甲良町	①
ii.隊列走行の連結・切り離し	岩倉	名神高速道路	愛知県岩倉市	②
iii.ドライバー交代・物流中継地点	盛岡南	東北自動車道	岩手県盛岡市	③
	福山東	山陽自動車道	広島県福山市	④
	森本	北陸自動車道	石川県金沢市	⑤



図4.2.17 選定した未利用 BS の位置（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### ① 甲良 BS（名神高速道路・滋賀県）【i.バス・大型車の休憩スペース】

###### 【概要】

###### (特徴)

- ・ 甲良 BS は、旧甲良 PA 内にあり多賀 SA と湖東三山 PA が近接している。

###### (立地状況)

- ・ 名古屋⇄京都間の中間地点に位置する。米原 JCT から、北陸方面からの交通の休憩地点としても見込まれる。

甲良 BS は旧甲良 PA であり、敷地面積が大きい。また、甲良 BS の近接に多賀 SA、湖東三山 PA があり、大型車専用の予約型 PA として運用しても問題は少ない。

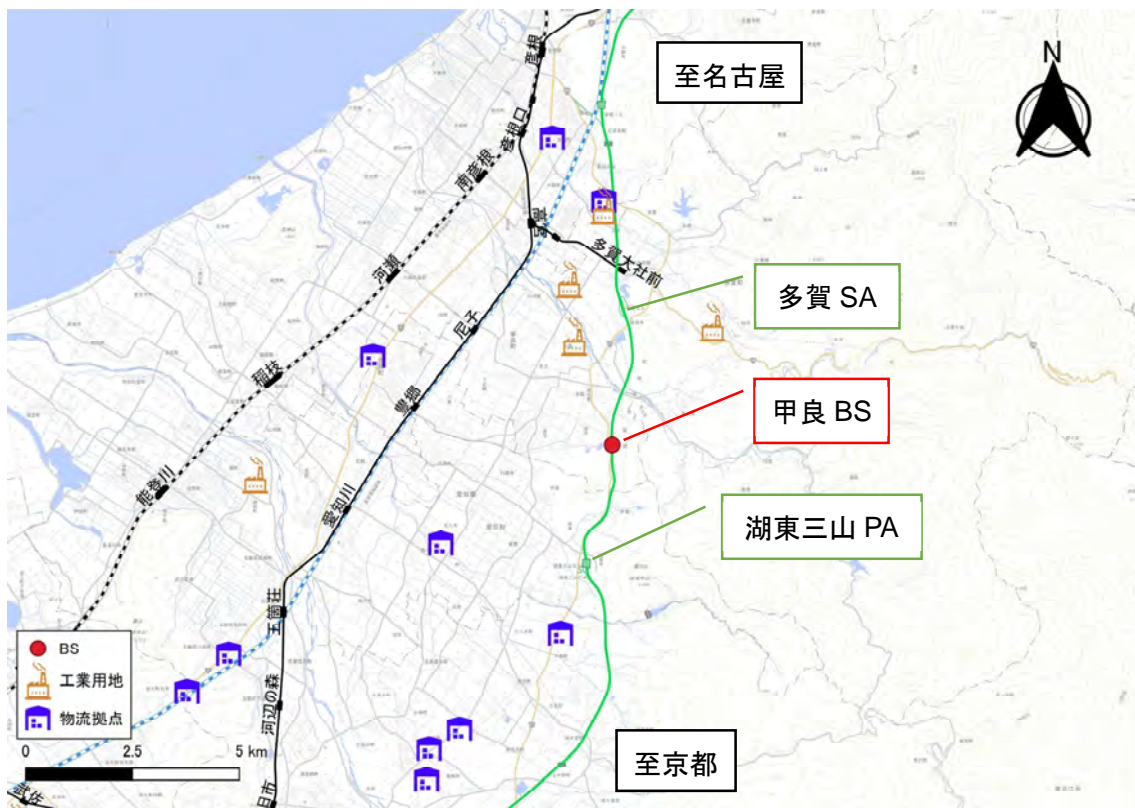


図4.2.18 甲良 BS の周辺状況（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

#### 4.高速バスストップの周辺環境

##### 【立地状況】

名古屋⇄京都間の中間地点に位置する。また、米原 JCT を経由し北陸方面からの交通の休憩地点としても見込まれる。

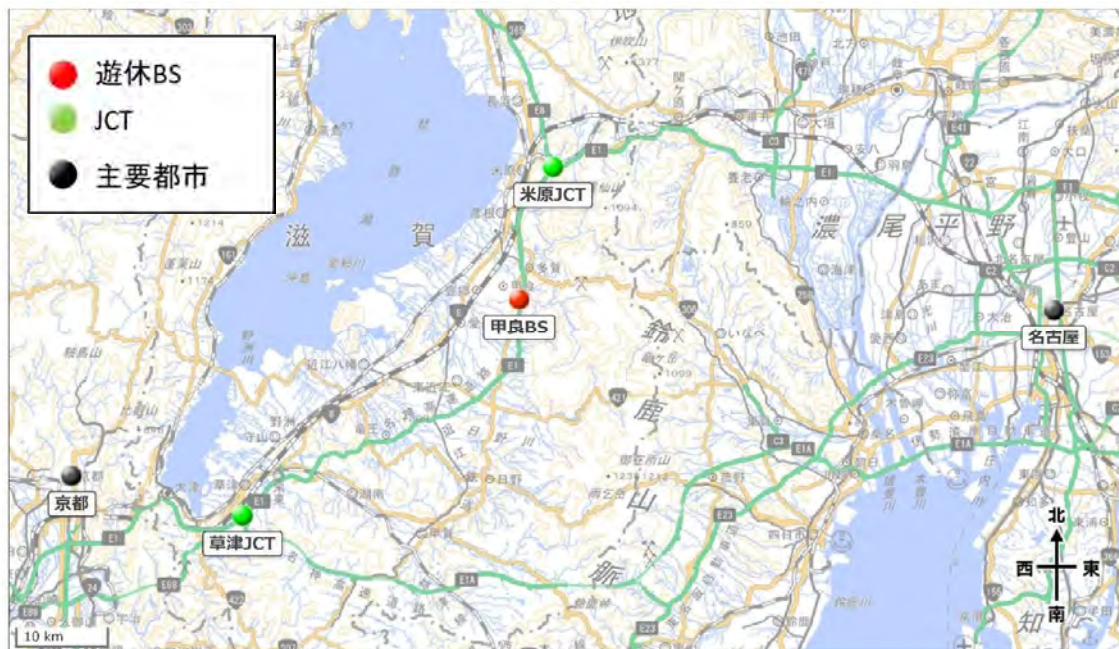


図4.2.19 甲良 BS の立地状況（出典：地理院タイルを EHRF が加工）



図4.2.20 名神高速上り線 旧甲良 PA 及び旧甲良 BS (R2.10EHRF 撮影)



② 岩倉 BS（名神高速道路・愛知県）【ii. 隊列走行の連結・切り離し】

【概要】

（特徴）

- ・ 名古屋の近接地にあり、物流交通が見込まれる。また、東西方面だけでなく北陸・中越地方へのアクセス性も高い。

（立地状況）

- ・ 小牧 JCT と一宮 JCT の間にあり、多方面からの利用が見込まれる。

【立地状況】

小牧 JCT と一宮 JCT の間にあり、多方面からの隊列走行連結・切り離しの利用が見込まれる。名古屋高速を利用して名古屋港へのアクセスも可能である。



図4.2.21 岩倉 BS の立地状況（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

## ③ 盛岡南 BS（東北自動車道・岩手県）【iii.ドライバー交代・物流中継地点】

## 【概要】

## (特徴)

- ・ 盛岡南 BS の周辺に市場や、物流拠点施設が多く立地している。
- ・ 東京⇄青森・北海道間の途中荷下ろし・積込、ドライバー交代等の利用が見込まれる。

## (立地状況)

- ・ 盛岡南 BS に隣接して、工業団地や市場が立地しており、その周辺にも大規模な物流拠点が点在している。

## 【立地状況】

盛岡南 BS に隣接して、工業団地や市場が立地しており、その周辺にも大規模な物流拠点が点在している。高速道路を降りずに荷下ろしや積込、ドライバー交代を行うことで物流の効率化が見込まれる。



図4.2.22 盛岡南 BS の立地状況（出典：地理院タイルを EHRF が加工）

④ 福山東 BS（山陽自動車道・広島県）【iii.ドライバー交代・物流中継地点】

【概要】

（特徴）

- ・ 福山東 BS は大阪⇄福岡間の中間地点の広島県福山市に立地している。

（立地状況）

- ・ 片道で大阪から約 230 km（約 3 時間）、福岡から約 370 km（約 4 時間半）の場所に位置する。

【立地状況】

福山東 BS は、片道で大阪から約 230 km（約 3 時間）、福岡から約 370 km（約 4 時間半）の場所に位置する。物流の中継拠点としてドライバー交代や、積荷の交換等の利用が見込まれる。



図4.2.23 福山東 BS の立地状況（出典：地理院タイルを EHRF が加工）



⑤ 森本 BS (北陸自動車道・石川県) 【iii.ドライバー交代・物流中継地点】

【概要】

(特徴)

- ・ 森本 BS は、大阪⇄新潟間の中間地点の石川県金沢市に立地している。

(立地状況)

- ・ 片道で新潟から約 300 km (約 3 時間半)、大阪から約 300 km (約 3 時間半) の場所に位置する。

【立地状況】

森本 BS は、片道で新潟から約 300 km (約 3 時間半)、大阪から約 300 km (約 3 時間半) の場所に位置する。物流の中継拠点としてドライバー交代や、積荷の交換等の利用が見込まれる。



図4.2.24 森本 BS の立地状況 (出典：地理院タイルを EHRF が加工)

【参考文献】

- 1) NEXCO 東日本,中日本,西日本・本州四国連絡高速道路株式会社,バスストップ調書, 2016-2017
- 2) 株式会社交通新聞社,高速バス時刻表 vol.60,2020.1.25
- 3) 平泉町,平泉町社会教育施設整備 基本構想・基本計画 (2018.3),<https://www.town.hiraizumi.iwate.jp/index.cfm/27,2706,c,html/2706/20180323-155125.pdf> (2021年6月閲覧)

## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

### 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

「2. 高速バスストップを取り巻く状況・近年の動向」「3. 高速バスストップの利用実態等に関する調査結果」「4. 高速バスストップ周辺の施設立地・周辺環境」を踏まえて、高速バスストップの利便性向上の観点からみた取組みについて検討した。また、検討内容を踏まえて、高速バスストップの将来のすがたについて検討を行った。

#### 5.1 高速バスストップの利便性向上策の検討

高速 BS の利便性向上の観点からみた取組みについて、関係組織別に整理した。整理する際に、「交通結節点機能強化」「訪日外国人対応」「高速 BS 周辺設備」「異業種連携」を視点を整理し、高速 BS 利用者の利便性向上への寄与度を想定し重要度を示した。

(表 5.1.1~4)

節末に利便性向上策に関連する事項について、前章までの調査結果等を掲載した。

表5.1.1 高速バスストップの利便性向上策（1/4） 交通結節点機能強化

視点①：交通結節点機能強化(1/2)							
施策(案)	着眼点	関係組織	具体的な取組(案)	重要度 ◎：重要度 高 ○：重要度 中 △：重要度 低	取組(案)への関連事項		
					取組みの詳細な内容	現在できていること	関連情報 (調査結果)
交通結節点化に係る整備	BSにおける乗継利用	道路会社	高速道路区域内のP&BR駐車場整備への支援	◎	・高架下の占用許可などP&BR駐車場として整備する支援を行う。		利用者ヒア ① 自治体ヒア ① 立地分析 ①
		自治体	P&BR用駐車場整備	◎	・利用ニーズに応じて駐車場整備を進める。 ・駐車場の維持管理についてシルバー人材を活用するなど検討する。	・自治体が整備している事例あり(常磐/東北/北陸/九州等) ・駐車場や付属するトイレの清掃は自治体が(シルバー雇用契約)にて担当する事例もある。	利用者ヒア ① WEBアンケート ① 自治体ヒア ②-④ 事業者ヒア ① 立地分析 ①
			P&BR用駐車場の利用促進	○	・整備後に高速バスと併せたP&BR利用を促進していくために、P&BR駐車場を利用し、高速バスを利用した方に対し、駐車料金の割引等のインセンティブを検討する。	・高速バス利用者(利用多数、中学・高校への送迎利用)はP&BR駐車場利用料の割引を適用する事例もある。	自治体ヒア ⑤⑥
			二次交通アクセス改善	◎	・グリーンスローモビリティ、シェアリング、デマンド交通等について検討する。 ・高速BS付近にカーシェアリング設備等を誘致させる。 ・国による補助金などの助成に期待したい。	・BSに隣接している駐車場を市が整備し、カーシェアリングを設置している事例もある。	WEBアンケート ②③ 自治体ヒア ⑦ 事業者ヒア ②
		関連会社	高速BS付近でのシェアリング	○	・利用ニーズを踏まえてカーシェアやシェアサイクルを検討する。	・(同上)	WEBアンケート ②③ 立地分析 ② 事業者ヒア ②
一般道から高速BSへの案内の整備	高速BSの案内	道路会社	立入防止柵を活用した高速BS案内	△	・立入防止柵を利用した案内を強化する。		
			二次交通アクセスを含めた高速BS案内マップの提供	○	・高速BSの位置だけでなく、主要な乗継地点までのアクセス方法をWEBで案内する。	・高速バス停留所案内マップをWEBで提供(NEXCO西日本)。	利用者ヒア ② WEBアンケート ③④
		バス事業者	二次交通アクセスを含めた高速BS案内マップの提供	◎	・二次交通アクセスを表示する場合、関連交通事業者に交通情報等を確認するなど連携する必要がある。 ・高速BSの位置だけでなく、主要な乗継地点までのアクセス方法をWEBで案内する。	・WEBで高速BS案内をしているケースもある。	利用者ヒア ② WEBアンケート ③④
			乗継案内の強化	◎	・他交通機関からの乗継の円滑化を図るため、乗換ルートや交通ダイヤ(接続先)などの案内を行う。 ・他交通の情報を高速BS施設内で発信する場合、他交通の運営会社と情報共有を行うなど連携する必要がある。	・鉄道への案内を表示(日野、京都深草、舞子、大板井等)。	WEBアンケート ③④
		自治体	一般道での高速BS案内	○	・一般道での高速BSへの案内が不足している場合、利用者のアクセス路等を踏まえて案内を強化する。	・市HPで高速バス停に関する情報を提供する自治体もある。 ・専用の案内板を設置する事例もある。	利用者ヒア ② WEBアンケート ⑤ 自治体ヒア ③⑧
関連会社	MaaSアプリでの高速BS案内	◎	・バス会社から情報を提供してもらう関係を形成する。 ・経路案内アプリと連携する。		事業者ヒア ③		

表5.1.2 高速バスストップの利便性向上策（2/4） 交通結節点機能強化

視点①：交通結節点機能強化(2/2)							
施策(案)	着眼点	関係組織	具体的な取組(案)	重要度・優先度 ◎：重要度 高 ○：重要度 中 △：重要度 低	取組(案)への関連事項		
					取組みの詳細な内容	現在できていること	関連情報 (調査結果)
リアルタイム交通情報の更なる普及	リアルタイム情報提供	道路会社	高速BS内でのリアルタイム道路交通情報の提供	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報板の設置等に掛かる占用許可に係る支援を行う。</li> <li>バス事業者と連携し、道路交通情報と高速バスの運行状況に関するリアルタイム情報の提供に関する連携をする。</li> <li>降車側のリアルタイム交通情報の提供を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JARTIC情報提供(舞子BS)</li> <li>バスロケ運行情報提供(基山、八女BS、高松道)</li> <li>気象通行止時にJBが各BSに情報掲示する事例あり(神戸淡路鳴門道)。</li> </ul>	利用者ヒア ③ ④ WEBアンケート ⑥ - ⑨ 自治体ヒア ⑨
		バス事業者	高速BS内での運行情報板設置(スマートバス停等)	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>自販機一体型券売機や広告収入により、運行情報板の維持管理コストを工面する。</li> <li>道路会社等と連携し、道路交通情報と高速バスの運行状況に関するリアルタイム情報を発信することを検討するなど、利用者が取得したい情報を把握する。</li> <li>送迎など高速BSの間接的な利用者が必要とする情報を把握する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自販機一体型のBSに関する実証実験を実施<sup>1)</sup>。</li> </ul>	利用者ヒア ④ WEBアンケート ④ ⑩ 事業者ヒア ④
			バスロケシステム統一による利用者向けサイト構築	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同運行会社も含めたシステム構築のため、各バス会社の運行に係るデータベースを統一する必要がある。</li> <li>システムに関係する会社が複数に及ぶため、システムに掛かる導入コスト、維持・運営コストを調整する必要がある。</li> <li>利用者向けサイトの構築に併せて、対応窓口の一元化を検討する。</li> <li>国によるバスロケ統一に向けたシステムの整備、コスト面での支援に期待したい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ETC2.0の機能を活用し、利用者等にリアルタイムで情報提供を行う、各バス事業者共通のプラットフォームである「ETC2.0高速バスロケーションシステム」を開発<sup>2)</sup>。</li> </ul>	事業者ヒア ⑤ ⑥
			GTFS(標準的なバス情報フォーマット)に関するバス情報のオープンデータ化	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>MaaS事業者と情報を共有し、必要な情報等を整理する。</li> <li>MaaS事業者の円滑なデータ運用のため、各バス会社でデータフォームを揃えることを検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オープンデータ化されているGTFSを一覧として整理<sup>3)</sup>。</li> <li>「標準的なバス情報フォーマット」データ整備の手引き、経路検索事業者等へのデータ提供の手引き<sup>4)</sup>。</li> </ul>	
		自治体	運行情報板の整備費支援	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗車側および降車側の利用者に向けて整備の支援を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速BSにおいてバスロケーションを運行情報として表示(八女BS、基山BS)</li> </ul>	自治体ヒア ⑩
		関連会社	動的情報を考慮したMaaSアプリの構築	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路会社やバス事業者から情報を提供してもらう関係を形成する。</li> <li>プラットフォームとして構築し、MaaS関連事業者と協働する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>R2.7から地方版「多用途連携型MaaS」構築プロジェクトにおいて、運行情報のリアルタイムな反映システム及びデータ可視化ツールを構築し実験<sup>5)</sup>。</li> <li>R1.10から、目的地までのルート検索とモビリティの予約・決済をワンストップかつリアルタイム交通情報で検索できるMaaSアプリをリリース。実証実験中<sup>6)</sup>。</li> </ul>	事業者ヒア ⑦ ⑧
予約システムの一元化	予約システム	バス事業者	予約システムの一元化	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>ポータルサイトを開設するなど、予約システムの一元化を行う。</li> <li>各社の販売戦略との折合いをつける必要がある。</li> <li>国による予約システム一元化に向けたシステムの整備、コスト面での支援に期待したい。</li> </ul>		事業者ヒア ⑨

表5.1.3 高速バスストップの利便性向上策（3/4） 訪日外国人対応

視点②：訪日外国人対応							
施策(案)	着眼点	関係組織	具体的な取組(案)	重要度・優先度 ◎：重要度 高 ○：重要度 中 △：重要度 低	取組(案)への関連事項		
					取組みの詳細な内容	現在できていること	関連情報 (調査結果)
ユニバーサルデザインの推進	訪日外国人対応	道路会社	立入防止柵を活用した高速BS案内(多言語対応)	△	・立入防止柵を利用する場合、道路会社が設置する位置付け(例：高速BSから最寄の避難所までの誘導のためなど)を整理する必要がある。		事業者ヒア ⑩
			休憩施設内での多言語化対応	○	・SAインフォメーションやタブレット端末などで多言語化対応をする。	・トイレ設備とピクトグラムと多言語で案内(NEXCO中日本のSA/PA)。	
			無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の設置	○	・防災対応として設置を検討をする。	・高速BSにおいてWi-Fiを提供しており、訪日外国人向けアプリ「TRAVEL JAPAN Wi-Fi」に対応し、訪日外国人観光客はアプリをダウンロードすることにより、自動的にWi-Fiに接続し利用することが可能 <sup>7)</sup> 。	WEBアンケート ⑩-⑫ 事業者ヒア ⑪ その他 ①
		バス事業者	多言語化対応強化	○	・インバウンドへの対応のため、販売システムや路線表示、車内放送・モニタなどを多言語化対応をする。	・ピクトグラムや英語・中国語・韓国語に対応した、タッチパネル式のデジタルサイネージを設置 <sup>8)</sup> 。 ・バスのガイド音声を多言語に翻訳表示する実証実験を開始 <sup>9)</sup> 。	事業者ヒア ⑨-⑫
			予約発券システムの一元化	○	・ポータルサイトを開設するなど、訪日客からの予約システムの一元化のための支援を行う。	・訪日外国人向け高速バス情報サイト「Japan Bus-Gateway」を開設(国土交通省)。	事業者ヒア ⑨
			フリーバス導入	△	・高速バスをはじめとして他の公共交通機関も参画したフリーバスを発行するために、関係事業者間で協議を進めるなど、フリーバスが導入しやすい環境を整備する。	・特定エリア内の高速バスフリーバスの提供。	
		自治体	高速BS-観光地間の案内	○	・インバウンドの観光先を調査し、バス事業者と連携しながら案内を表示する。	・高速バス利用者に対する観光ガイドを提供。	事業者ヒア ⑪ ⑫
		関連会社	訪日客向けMaaS構築	△	・バスや鉄道などの交通機関の情報を一元化する必要がある。	・MaaS関連事業者とデータ連携およびサービスの検討 <sup>10)</sup> 。	事業者ヒア ⑨-⑫



表5.1.4 高速バスストップの利便性向上策（4/4） 高速 BS 周辺設備および異業種連携

視点③：高速BS周辺設備							
施策(案)	着眼点	関係組織	具体的な取組(案)	重要度・優先度 ◎：重要度 高 ○：重要度 中 △：重要度 低	取組(案)への関連事項		
					取組みの詳細な内容	現在できていること	関連情報 (調査結果)
待合利用環境の整備および維持管理の簡便化	高速BS内設備/周辺設備	道路会社	清掃等業務の効率的な連携	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者からの高速BSの清掃に係る業務を受託する。</li> <li>社会福祉団体と連携し高速BSの清掃を行う。</li> <li>グループ会社に対し清掃などの維持管理を委託する。</li> <li>清掃車両の高速BSでの停止について、国による道路交通法の取扱いについて調整する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>身障者雇用としてBS清掃業務を委託(NEXCO東日本・長岡管理事務所)。</li> </ul>	利用者ヒア ⑤ 自治体ヒア ⑪ ⑫
			バス事業者への清掃等支援	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者との協議を踏まえ、清掃・点検等を行う際の事業用車両が高速BS内で停車できるように交通管理者と調整する。</li> </ul>		
		バス事業者	施設整備による利便性・快適性の向上	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアコンや上屋の設備によって利便性・快適性の向上を図る。</li> <li>高速BSに関するバス会社は複数会社となるため、維持・管理方法や整備・管理費の分担等を検討する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者が上屋の整備をしている事例もある。</li> </ul>	利用者ヒア ⑤ ⑥ WEBアンケート ⑩ 自治体ヒア ⑫ 事業者ヒア ⑬
			高速BS内の設備等の維持管理の効率化	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路会社を通じて事業用車両の停車に係る協議を行う。</li> </ul>		
		広告収入も活用した設備投資	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>広告の掲載箇所について道路会社と協議する必要がある。</li> <li>広告主(出資者)を探す必要がある。</li> <li>高速BSでの広告を可能とするよう、道路占用許可等、日本高速道路保有・債務返済機構による柔軟な対応に期待したい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北九州エリアで最大の乗降客数を誇る砂津バス停において、デジタルサイネージ広告の放映<sup>11)</sup>。</li> </ul>	- ⑫	
		自治体	自治体管理設備の整備・維持・管理(階段、照明、高速BSに至る通路等)	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>設置費、維持管理費用支弁のため、5G基地局やデジタルサイネージ等を併設した街路灯(スマート街路灯事業等)との協働を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>暗い専用通路によるアクセスであるため、夜間は防犯上理由で廃止した事例もある。</li> </ul>	自治体ヒア ⑬ ⑮ 事業者ヒア ⑭

視点④：異業種連携							
施策(案)	着眼点	関係組織	具体的な取組(案)	重要度・優先度 ◎：重要度 高 ○：重要度 中 △：重要度 低	取組(案)への関連事項		
					取組みの詳細な内容	現在できていること	関連情報 (調査結果)
異業種間連携	利便性向上の可能性	道路会社	未利用BS活用の可能性(中継地点としての活用等)	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流中継地点やミニ休憩施設としての利用を検討する。</li> <li>未利用BSの中継拠点、ミニ休憩施設への転用、バス待ち改善施設整備について、道路法の特定車両停留施設としての取扱いやコンセッション制度を含む適用に関する柔軟な対応に期待したい。</li> </ul>		事業者ヒア ⑮ その他 ②
		バス事業者	高速バスの貨客混載	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>出荷・運送業者など複数の関連企業が連携し、途中積込や荷卸は物流事業者が行うなど、高速バスの運転手の負担軽減を図る。</li> <li>積込などに要する時間などについて、当該バスの乗客に配慮する。</li> <li>宅配ボックス業者との連携の検討する。</li> <li>高速BSにおける貨客混載が可能となるよう、国による道路交通法の解釈について柔軟な対応に期待したい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>R1.11から、愛媛県八幡浜市とバスタ新宿間の高速バスに、八幡浜市で生産された水産加工品等を積載し、旅客と貨物の同時輸送を実施<sup>12)</sup>。</li> <li>R1.6から、高速バスを活用して、東京駅周辺の商業施設に商品等を配送する実証事業を実施<sup>13)</sup>。</li> </ul>	事業者ヒア ⑯ ⑫
		自治体	バス待ちのための協力施設の認定	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>協力施設の認定を推進する。</li> <li>売場面積減少に対するオーナーの理解を得る必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスまち協力施設事業<sup>14)</sup>。</li> <li>一般路線バスでのコンビニ活用による待合環境改善をした事例あり。</li> </ul>	自治体ヒア ⑯ ⑫

## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

(参考) 高速 BS に係る各調査結果の抜粋 (「5.1 高速バスストップの利便性向上策の検討」の根拠資料)

### (1) 高速 BS 利用者へのインタビュー調査結果

1.	P&BR 駐車場が利用可能な高速 BS の利用者のうち 6~8 割が車で高速 BS にアクセスしている (巻潟東 BS=80%(15 名中 12 名)、熊毛 BS=74%(35 名中 26 名)、御殿場 BS(平日)=75%(40 名中 30 名)、御殿場 BS(休日)=63%(43 名中 27 名))。
2.	高速 BS への意見要望に記載された自由意見を整理すると、少数 (6 名) ではあるが、一般道側から高速 BS の位置やプラットフォームまでの乗車案内が分かりづらいとしている。(高速バス事業者へのヒアリングでは、課題として高速 BS 位置の分かりづらさや高速 BS についての PR 不足を挙げている。)
3.	過去に 1 時間超遅延した経験がある利用者のリアルタイム交通情報の利用率は 42% (12 名中 5 名) となっている。
4.	高速 BS への意見要望に記載された自由意見を整理すると、自由意見回答者 80 名のうち 22 名 (26%) が高速 BS 内でリアルタイム交通情報の提供を求めている。
5.	高速 BS への意見要望に記載された自由意見を整理すると、少数 (5 名) ではあるが、高速 BS 内設備及び周辺設備の清掃を要望している。
6.	高速 BS への意見要望に記載された自由意見を整理すると、自由意見回答者 80 名のうち 29 名 (36%) が高速 BS 内で冷暖房設備の設置を求めている (寒い等の回答含む)。

## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

### (2) 高速 BS 利用者への WEB アンケート調査結果

1.	(乗車・降車利用者) 高速 BS にカーシェアリングが設置された際の利用意向がある利用者は、乗車利用者が 47% (824 名中 387 名)、降車利用者が 51.7% (824 名中 426 名) となっている。乗車・降車利用者ともに若い年代ほど利用意向が高く、また、高速 BS 利用頻度が多い人ほど利用意向が高くなっている。
2.	(降車利用者) 高速バス降車後の移動手段は、鉄道が 20% (824 名中 171 名)、高速バスが 5% (824 名中 41 名)、路線バスが 8% (824 名中 67 名) となっている。
3.	高速 BS を利用しなかった理由として、「高速バス停までのアクセスが悪いから」とした利用者は 29% (206 名中 60 名)、「高速バス停は高速バス同士や他の交通機関からの乗継が不便だから」とした利用者は 8% (206 名中 17 名)、「高速バス停の位置を知らなかったから」とした利用者は 5% (206 名中 11 名) となっている。
4.	(降車利用者) 高速 BS に必要と考える設備として、「リアルタイムのバス到着見込時刻が分かる案内板」とした利用者は 57% (824 名中 477 名)、「他の交通機関への乗換ルート、乗継ダイヤ情報が記載された案内板」とした利用者は 19% (824 名中 153 名)、「タクシー等の案内板」とした利用者は 6% (824 名中 52 名) となっている。
5.	(乗車利用者) 高速 BS までの案内の有無に関し、一般道での案内があった利用者は 65% (824 名中 534 名) となっており、案内が無く高速 BS までの道程で迷った利用者は 3% (824 名中 25 名) となっている。
6.	(乗車・降車利用者) リアルタイム交通情報の取得意向がある利用者は、乗車利用者が 81% (824 名中 666 名)、降車利用者が 86% (824 名中 705 名) となっており、うち実際に取得した利用者は、乗車利用者が 33% (666 名中 273 名)、降車利用者が 29% (705 名中 235 名) となっている。乗車・降車利用者ともに若い年代ほど取得意向が高い。
7.	(乗車利用者) 取得したいと考えたリアルタイム交通情報は「乗車予定バスの到着時間」が 65% (666 名中 433 名)、「乗車予定バスの走行位置」が 78% (666 名中 521 名) となっており、実際に取得した情報は「バスの接近情報」が 69% (286 名中 198 名) となっている。
8.	(降車利用者) 取得したいと考えたリアルタイム交通情報は「到着バス停への到着時間」が 78% (705 名中 549 名)、「乗車中のバスの走行位置」が 61% (705 名中 433 名) となっており、実際に取得した情報は「バスの走行位置情報」が 69% (245 名中 168 名) となっている。
9.	(乗車・降車利用者) リアルタイム交通情報を取得したかったが実際には取得しなかった理由として、「情報を取得する方法がわからなかったため」とした利用者は、乗車利用者が 71% (393 名中 278 名)、降車利用者が 62% (470 名中 289 名) となっている。また、「どのような情報が取得できるかわからないため」とした利用者は、乗車利用者が 36% (393 名中 140 名)、降車利用者が 37% (470 名中 173 名) となっている。
10.	(乗車利用者) 高速 BS に必要と考える設備として、「風雨を防ぐ施設」とした利用者は 56% (824 名中 460 名)、「冷暖房」とした利用者は 16% (824 名中 131 名)、「バスの接近情報設備」とした利用者は 6% (824 名中 131 名)、「Wi-Fi」とした利用者は 7% (824 名中 58 名) となっている。

## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

### (3) 自治体へのヒアリング調査結果 (1/2)

1.	高速 BS の連絡協議会において BS 追加整備を議論した際に、無料の駐車場整備が条件とされたため、市の負担で P&BR 駐車場を整備した。
2.	国道から BS までのアクセスが分かりにくい状況であった。高速 BS 周辺の住民から、高速 BS 利用車両が生活道路に入り込むことを排除するよう求められたため、専用の案内看板を設置した。
3.	駐車場や付属するトイレの維持管理は自治体が行い、シルバー雇用による人材が清掃等の維持管理を実施している。
4.	高速バス利用者は P&BR 駐車場の利用料の割引を受けることができる（通常 800 円/日、割引適用時 600 円/日）。近くに中学校・高校があるため生徒の送迎利用が多い。P&BR 駐車場は非常に多く利用されており、平均して 1 か月あたり 23 日間満車となっていた（1 日に 1 回以上満車になった日を月単位で数えた場合）。
5.	高速 BS へのアクセス手段は、P&BR 駐車場（75 台）を活用した自家用車およびタクシー利用が大部分と思料されている。駐輪場はほとんど利用されていない。
6.	高速 BS へのアクセス手段として、コミュニティバス等自治体支弁によるバス運行はしておらず、民間タクシーを活用した 2 次交通サービスでアクセス可能である。現状、高速 BS からの二次アクセスがタクシーしかない。町づくり総合計画では重要プロジェクトの一つとして、公共交通の推進を挙げており、巡回バス等の新たなモビリティサービスを BS とどのように接続させるべきか、検討していかなければならないと考えている。
7.	一般道での高速 BS への案内状況として、国道沿いの P&BR 駐車場の最寄り交差点付近(上下線)に看板を設置している。
8.	発車予定時刻直前に駐車場に到着した場合に、予約したバスが発車したのか、到着が遅れているのかが分からないため、地元住民からリアルタイム情報を提供する運行情報板の設置要望がある。
9.	BS 待合室内の LED 情報提供装置は、自治体が負担して整備し、バス事業者が運用しており、SIM カードにより通信可能な仕様となっている。
10.	清掃等の日常的な維持管理は、自治体がシルバー人材センターと契約して実施している。
11.	BS にはエレベーター、トイレ、待合設備、P&BR 駐車場を設置しており、エレベーター設備点検は自治体が法令点検等を実施し、維持管理費は停車利用しているバス事業者も負担している。
12.	無人の BS に防犯カメラを 3 台設置した。

## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

### (3) 自治体へのヒアリング調査結果 (2/2)

13.	自治体がプラットホーム、建屋、階段、照明設置に係る費用負担および工事発注を行い、JHと工程調整しながら完成させ、完成後は全施設をJHへ移管した。
14.	設立協議会において、高速バス待合室はバス事業者、待合室以外の階段や駐車場等は自治体が委託したシルバー人材センターが清掃・草刈・冬期の除雪を主に行うことが決まっている。
15.	高速BSから概ね100m以内にコンビニがあり、群馬県で行われているような「バスまち協力施設」 <sup>14)</sup> については、今後の検討としている。

## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

### (4) 事業者ヒアリング調査結果（バス事業者、観光業界、物流事業者、MaaS 関連事業者）（1/2）

1.	（バス事業者）昭和 63 年に 3 往復から始まって、今では最大 40 往復運行しているが、ここまで利用が多くなった要因は P&BR 駐車場によるものである。
2.	（MaaS 関連事業者）主に航空機・鉄道・高速バスを連携対象としており、駐車場がモビリティハブ（地域の乗り継ぎ拠点）として MaaS との連携で益々重要になると考えている。また、レンタカーの乗り捨てサービスに加え、予約に合わせてレンタカーを配備するサービスを導入しており、高速道路内のカーシェアリングや片道レンタカー分野においてニーズがあれば協働することも検討が可能であると考えている。現状としては乗り捨て利用ができないが、可能となれば利用増が見込まれる可能性がある。
3.	（MaaS 関連事業者）高速バスと MaaS に関して、高速 BS で降りた後の移動手段としてタクシー（アプリ）との連携が利用者にとって便利であると考えている。
4.	（バス事業者）駐車場から 700m 離れていた高速 BS を 300m 移設して近づけた。バス接近情報板の要望も出され、設置した。
5.	（バス事業者）事故渋滞など突発事象の発生時には、予約システムに携帯番号を登録してもらっているので、個別に電話している。
6.	（バス事業者）バスロケーションシステムは、運行管理用に無線と連動したシステムを導入しているが、利用者の情報提供はまだできていない。バスロケシステムの統一は、費用の面だけでなく、共同運行会社が多岐にわたり、複数の会社と共同運行しているとどのシステムに統一するのかという問題もある。
7.	（MaaS 関連事業者）先行する 5G の普及エリア内で AI 等を活用することにより、高度な MaaS が進むと考えており、さらに AI により MaaS は複数の既存移動サービスの経路検索だけではなく、需要や環境にマッチした新規移動サービスの提案まで行えるようになることも考えている。既存の経路検索は公共交通に特化しているが、自家用車やカーシェアでの移動を含んだ経路検索が行える MaaS を実装すれば、代替移動（=モーダルシフト）への誘導が可能になると考えている。
8.	（MaaS 関連事業者）道路の通行止めと SA・PA の混雑状況等を組み合わせることで、「この先が通行止であるため、手前の SA・PA で一時退避してもらおう」という情報を配信できるかもしれないと考えている。
9.	（観光業界）訪日外国人から、予約サイトが全国のバス会社を網羅していないということで、自分の行きたいルートが最後まで一つの中で見られないところが不満という意見がある。
10.	（バス事業者）訪日外国人対応として、販売システム、HP、車内放送・モニターを 4ヶ国語対応とするなど、多言語化を進めている。
11.	（MaaS 関連事業者）訪日外国人（観光客）に対し無料アプリを提供する代わりに、位置情報を取得といった条件を設けている。



## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

### (4) 事業者ヒアリング調査結果（バス事業者、観光業界、物流事業者、MaaS 関連事業者）（2/2）

12.	（バス事業者）高速 BS の近くに観光地があり、日本人にもほとんど知られていなかったが、訪日外国人が SNS で発信し瞬く間に広がって有名になった。
13.	（バス事業者）地元自治体から当時の道路公団やバス会社に高速 BS 開設の陳情があり、P&BR 駐車場の併設が最低要件であるということで、高速 BS の上屋と共に自治体に設置してもらった。
14.	（バス事業者）高速 BS は人気のない所にあることが多く、照明の暗さ、高速 BS までの道が暗いといった若い女性などが夜間に寄り付きがたい環境に課題がある。高速 BS 設置検討の際に、警察から防犯上の対応を問われたこともあった。
15.	（物流事業者）未利用高速 BS の活用可能性について、ダブル連結トラックの連結・解決の拠点としての利用が可能であれば、高速道路を流出、再流入がなくなるため、可能性がある。
16.	（物流事業者）高速バスによる貨客混載の可能性について、ダブル連結トラックのように、バスがトレーラーで牽引できれば考えられる。
17.	（バス事業者）高速 BS での貨客混載について、出荷・荷受者のマッチングが必要となり、受荷主の通常仕入れルートがある中で、ルートがない地方であることや商品を目利きした上で初めて成り立つものである。貨客混載輸送で、SA での休憩時に積み込みをしようとすると、休憩時間に加えて積み込みの時間をとる必要がある。出荷者などの依頼者が積み込みをやるのであれば可能性はある。
18.	（物流事業者）高速 BS での貨客混載について、終着地近くに自社拠点があり、客が降車した後引き取ることが可能ならば、バスのオペレーション次第でうまくいくと考えられる。
19.	（物流事業者）高速 BS での貨客混載について、荷室内の温度管理が適切に可能か課題に感じる。
20.	（物流事業者）高速 BS での貨客混載に関し SAPA での途中荷卸しについて、既に店舗へ配達を行っているため、高速バスに積み込んで良いと考えるが、商品の在庫管理などのシステム構築が必要となる。

## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

### (5) 高速 BS の周辺環境整理

1.	バス事業者へのヒアリングおよび高速 BS 利用者アンケートにおいて、主な利用形態が明らかとなった BS47 箇所と山間部に位置する代表的な 3 箇所の計 50 箇所について周辺環境を整理したところ、P&BR が整備されている BS は 32 箇所(64%)となっている。
2.	高速 BS から徒歩圏域にカーシェア設備がある BS は 7 箇所(14%)となっている。

### (6) その他

1.	「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート(R1 観光庁リリース資料)」より、旅行中に困ったこととして「多言語表示の少なさ」が 11.1%、「公共交通利用」が 12.2%、「無料公衆無線 LAN 環境がない」が 11.0%となっている。
2.	全国の高速 BS は、828 箇所存在しており、利用がない高速 BS は 368 箇所ですべての 4 割以上を占めている <sup>15)</sup> 。

【参考文献】

- 1) 西鉄バス北九州株式会社・西鉄エム・テック株式会社・安川情報システム株式会社・株式会社伊藤園,日本初となる自動販売機一体型スマートバス停の実証実験,2019.2.1,[http://www.nishitetsu.co.jp/release/2018/18\\_160.pdf](http://www.nishitetsu.co.jp/release/2018/18_160.pdf) (2021年6月閲覧)
- 2) 国土交通省,ETC2.0 高速バスロケシステム実証実験を開始します,2018.3.27,[https://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000961.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000961.html) (2021年6月閲覧)
- 3) 旭川工業高等専門学校,貢献 / 嶋田鉄兵 | 電気情報工学科 | Asahikawa-KOSEN,<http://asahikawa-nct.ac.jp/ts/electrical/shimada/cont/> (2021年6月閲覧)
- 4) 国土交通省,「標準的なバス情報フォーマット」データ整備の手引き、経路検索事業者等へのデータ提供の手引き,2019.3.27,[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000111.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000111.html) (2021年6月閲覧)
- 5) 国土交通省 東北運輸局,日本版MaaSの取組を加速! ~会津 Samurai MaaS プロジェクトがモデルプロジェクトに選定されました~,2020.7.31,<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000184419.pdf> (2021年6月閲覧)
- 6) 小田急電鉄株式会社,10月30日、MaaS アプリ「EMot (エモット)」サービスイン,2019.10.30,<https://www.odakyu.jp/news/o5oaa1000001mstg-att/o5oaa1000001mstn.pdf> (2021年6月閲覧)
- 7) 両備ホールディングス株式会社,両備高速バス、Free Wi-Fi を岡山発着便すべての車両に導入し、お客様サービス拡大を目指します。 ,2019.4,<https://www.ryobi-holdings.jp/bus/master/wp-content/uploads/2019/04/20190415wifi.pdf> (2021年6月閲覧)
- 8) 京成バス株式会社,『環七シャトル』葛西臨海公園駅バス停に4ヶ国語対応のデジタルサイネージを導入しました,2017.3.21,[http://www.keisei.co.jp/information/files/info/20170328\\_120357318091.pdf](http://www.keisei.co.jp/information/files/info/20170328_120357318091.pdf) (2021年6月閲覧)
- 9) 横浜市交通局・ヤマハ株式会社,横浜市交通局×ヤマハ Sound UD プロジェクト 「おもてなしガイド」を活用した実証実験について,2016.9.20,[https://www.yamaha.com/ja/news\\_release/2016/16092001/](https://www.yamaha.com/ja/news_release/2016/16092001/) (2021年6月閲覧)
- 10) 小田急電鉄株式会社,共通データ基盤「MaaS Japan」と海外 MaaS アプリが連携~国内の自治体・交通関連サービス事業者との連携もさらに拡大~,2019.10.30,<https://www.odakyu.jp/news/o5oaa1000001n6ec-att/o5oaa1000001n6ej.pdf> (2021年6月閲覧)
- 11) 株式会社 西鉄エージェンシー ホームページ,<https://www.nishitetsu-media.com/traffic/bus/busout.php#05> (2021年6月閲覧)
- 12) 国土交通省,高速バスで貨客混載~空きスペース活用で、人も貨物も運びます~,2019.11.1,<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001314287.pdf> (2021年6月閲覧)
- 13) 東日本旅客鉄道株式会社,高速バスを活用した客貨混載物流で地域事業者の販路拡大をサポートします! ~JR 東日本グループの資源を活用した実証事業の実施~,2019.6.24,<http://www.jrbutsuryu.jregroup.ne.jp/pdf/20190624.pdf> (2021年6月閲覧)

## 5. 高速バスストップの利便性向上策の検討および将来のすがた

---

- 14) 群馬県,群馬県「バスまち協力施設」を募集します【随時募集】 ,2020.11.24,[https://www.pref.gunma.jp/04/h21g\\_00083.html](https://www.pref.gunma.jp/04/h21g_00083.html) (2021年6月閲覧)
- 15) NEXCO 東日本、中日本、西日本・本州四国連絡高速道路株式会社,バスストップ調書,2016-2017

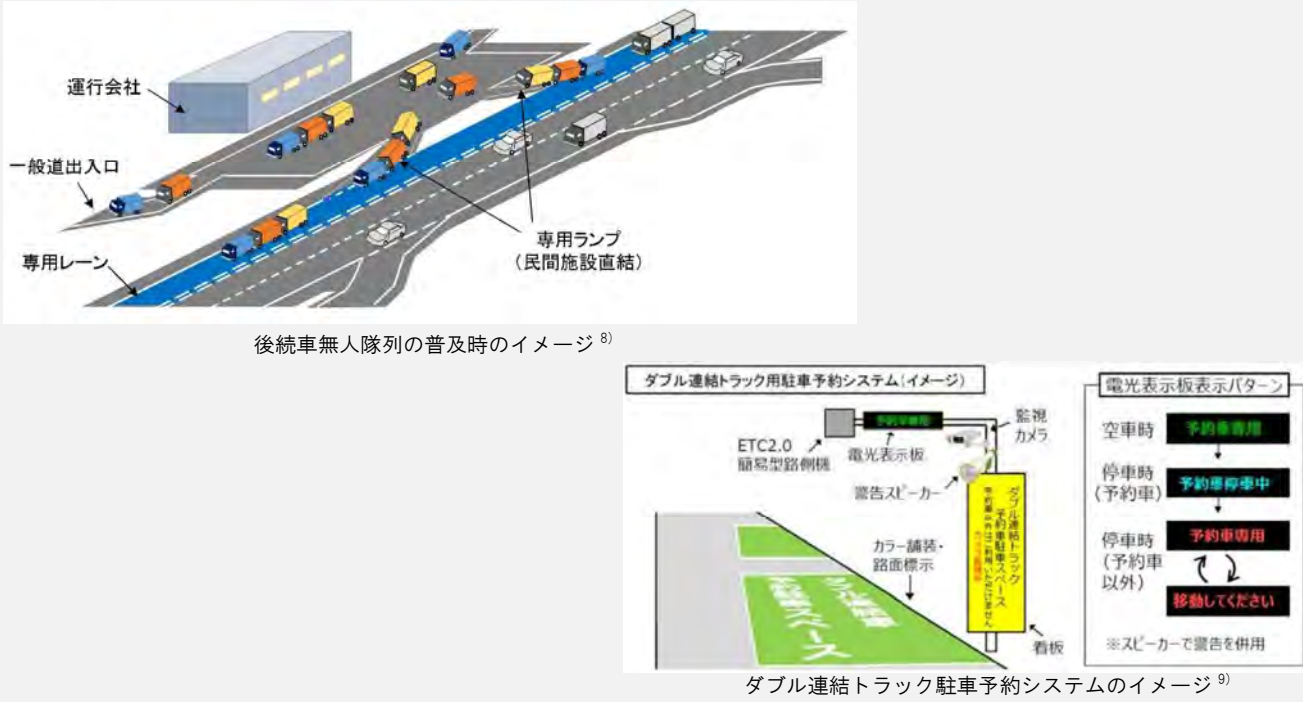
5.2 高速バスストップの将来のすがた

前節から得られた、高速 BS の利便性向上検討内容から、①鉄道・他交通との乗継基地 ②新たな交通結節点 ③安心・安全で利便性の高い高速 BS ④物流・運転手の中継地点(予約専用ミニ PA)の項目に分類し高速バスストップの将来のすがたについて検討を行った。

表5.2.1 将来の高速バスストップのすがた (1/2)

将来の高速 BS	必要な整備・強化内容	参考イメージ
①鉄道・他交通との乗継基地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ MaaS への対応 ⇒ 他交通への乗継案内やリアルタイム情報提供</li> <li>・ P&amp;BR の整備 ⇒ 地域住民等の利用促進</li> <li>・ カーシェア<sup>1)</sup>、シェアサイクル ⇒ 二次交通へのアクセス性を強化</li> </ul>	 <p>高速バスストップ</p> <p>高速バス 高速道路 上屋・ベンチ バスロケシステム</p> <p>観光・ビジネス等 カーシェアリング・タクシー等の活用 連絡通路のバリアフリー化</p> <p>P&amp;R駐車場 商業施設 路線バス</p> <p>モーダルコネクットの強化 バスを中心とした道路施策<sup>5)</sup></p>
②新たな交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな交通結節点づくり ⇒ 道路法改正 (R2. 2. 4) による特定車両停留施設<sup>2)</sup>として、コンセッション制度の活用も含めた、BS 設備 (バス待ち施設の充実<sup>3)</sup>、二次交通整備) の可能性検討</li> </ul>	 <p>特定車両停留施設のイメージ<sup>2)</sup></p>
③安心・安全で利便性の高い高速 BS	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 待合施設の快適・安全性 ⇒ ・ BS 最寄りのコンビニ等商業施設との連携によるバス待ち環境の快適性および夜間防犯性の向上</li> <li>・ ユニバーサルデザイン、BS の防災機能強化 ⇒ ・ スマートバス停<sup>3)</sup>に代表される、デジタルサイネージによる多言語化対応 ・ スマート街路灯<sup>4)</sup>設置による公衆 Wi-Fi、充電設備、5G 基地局、CCTV、ドローン発着基地整備により、BS 滞在者への災害時の状況把握、情報提供、避難誘導に役立つ。</li> <li>・ P&amp;BR 駐車場への宅配ボックス設置 再配達率低減、非常食備蓄、災害時の BS 利用者への充電など災害対応力向上</li> </ul>	 <p>宅配ボックス (EHRF 撮影)</p> <div data-bbox="2264 1010 2792 1535"> <p>維持管理・運営における民間ノウハウの活用</p> <p>○ 特定車両停留施設に「コンセッション(公共施設等運営権)制度」の活用を可能とする</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 運営権者が利用料金を収受できることとする</li> <li>➢ 協議の成立(契約の締結等)により占用許可とみなす等</li> </ul> <p>⇒ 収入の多様化により民間事業者の参入が容易に</p> <p>&lt;集約公共交通ターミナル(バス駅)における事業スキームイメージ&gt;</p> <p>現行: 道路管理者 ← 兼用工作物協定 → 民間事業者          占用許可 ↓ 占用料      利用 ↑ 利用料          テナント      バス事業者等</p> <p>今回案: 道路管理者 ← コンセッション契約 → 民間事業者          テナント契約      テナント料      利用 ↑ 利用料          テナント      バス事業者等</p> <p>特定車両停留施設の維持管理・運営<sup>2)</sup></p> </div>

表5.2.2 将来の高速バスストップのすがた (2/2)

将来の高速BS	必要な整備・強化内容	参考イメージ
<p>④物流中継拠点・バス運転手の交代拠点整備 (未利用BSの予約専用ミニPA化)</p>	<p>・高速道路直結の物流・ドライバーの中継施設 ⇒ドライバー交代、休息施設、積荷の積み替え(パレット等の規格統一化要)の中継拠点としての設備を増強し、自動車運転業務従事者の働き方改革を強化。</p> <p>※関連法令 「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律(平成30年法律第71号)」により、労働基準法が改正され、自動車運転従事者については、令和6年4月から時間外労働を年間960時間までとする罰則規定が適用された。<sup>6) 7)</sup></p>	 <p>後続車無人隊列の普及時のイメージ<sup>8)</sup></p> <p>ダブル連結トラック用駐車予約システム(イメージ)<sup>9)</sup></p>



【参考文献】

- 1) 東日本高速道路株式会社,館山自動車道 富津中央 IC~富津竹岡 IC 間が 3 月 6 日(金)に 4 車線となります,2020.2.7,[https://www.e-nexco.co.jp/rest/pressroom/press\\_release/kanto/r02/0207/pdfs/01.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/rest/pressroom/press_release/kanto/r02/0207/pdfs/01.pdf) (2021 年 6 月閲覧)
- 2) 国土交通省,社会資本整備審議会 道路分科会 第 74 回基本政策部会 資料 4「令和 2 年改正道路法の施行について」,2020.12.3,[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000537.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000537.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 3) 西鉄バス北九州株式会社・西鉄エム・テック株式会社・安川情報システム株式会社・株式会社伊藤園,日本初となる自動販売機一体型スマートバス停の実証実験,2019.2.1,[http://www.nishitetsu.co.jp/release/2018/18\\_160.pdf](http://www.nishitetsu.co.jp/release/2018/18_160.pdf) (2021 年 6 月閲覧)
- 4) 東京都デジタルサービス局,西新宿エリアにおけるスマートポールの面的設置、運用及び検証事業に係る協働事業者の募集について,2021.4.23,[https://www.digitalservice.metro.tokyo.lg.jp/news/2021/202104\\_005.html](https://www.digitalservice.metro.tokyo.lg.jp/news/2021/202104_005.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 5) 国土交通省,第 4 回 モーダルコネクト検討会 資料 1「モーダルコネクトの強化 バスを中心とした道路施策 (案)」,2017.3.10,[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal\\_connect/doc04.html](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/doc04.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 6) 厚生労働省,働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律,2018.7.6,[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000148322\\_00001.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000148322_00001.html) (2021 年 6 月閲覧)
- 7) 総務省行政管理局,労働基準法 | e-Gov 法令検索,2020.4.1,<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=322AC0000000049> (2021 年 6 月閲覧)
- 8) 国土交通省,新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用の方向性中間とりまとめポイント,2019.8.9,<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/nls/index.html> (2021 年 6 月閲覧)
- 9) 国土交通省,新しい日常に対応するための当面の道路施策 別紙 2「物流事業者が利用する休憩施設の環境整備」,2020.6.18,[https://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_001332.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001332.html) (2021 年 6 月閲覧)

## 6. まとめ

これまでの章で述べた高速 BS に関する分析結果について、章ごとに内容を整理した。

### 6.1 各章のまとめ

**第2章**では、高速 BS を取り巻く近年の動向として、高速バス事業者等の数値データや高速 BS 種別等の基本的なデータを整理した上で、高速 BS の整備に係る制度の変遷を整理した。さらに、高速 BS に係る国や高速道路会社、関連業界の動向について、委員会やプレスリリース資料を参考に整理した。

**国の動向**として、モーダルコネクトや交通結節点強化を推進しており、高速バスの乗換え拠点としての整備や設備の強化などが言及されている。

**高速道路会社の動向**として、各社とも高速道路における安全・安心基本計画を策定した。また、NEXCO 東日本は CSR 活動の一環として、高速 BS 等の美化などを障がいのある方と協働して実施しており、高速道路を通じて地域社会の活性化に貢献している。令和 2 年の新型コロナウイルス感染症の影響で道路事業も対応が求められ、国土幹線道路部会において、物流事業者やバス事業者が利用する休憩施設の環境整備について言及している。

**関連業界の動向**として、高速バスで農産物を貨客混載輸送する事例や高速 BS にカーシェア設備や P&BR 駐車場を整備することで乗継拠点を強化している事例がみられた。また、バス時刻表データを標準形式で統一し、オープンデータ化するなど、バス利用者向けのアプリ開発の環境が整備されている。MaaS アプリの開発も進んでおり、実証実験や社会実験されている例もある。高速 BS 設備として、時刻表や運行情報等をリアルタイムで提供できるバス停の開発が進んでいる。高速バスはエレベーター付リムジンバスが開発されバリアフリー化が進んでいる。新型コロナウイルス感染症対策として、日本バス協会はガイドラインを作成し、車内のこまめな清掃、防護スクリーン設置、車内換気等を講じるべき対策として整理している。また、一部のバス事業者では混雑状況の見える化として、座席指定状況の確認、変更を可とするサービスを開始した。

**第3章**では、高速 BS の利用実態等に関する調査結果として、高速バス事業者や観光業界、物流業界、MaaS 等情報提供関連事業者などの関連事業者および地方自治体へのヒアリング結果を整理した。さらに、高速 BS 利用者に対し、現地インタビュー調査と WEB アンケート調査を実施・分析した。また、訪日外国人旅行者のバスによる県間流動分析を行った。

**高速バス事業者へのヒアリング**では、運転手不足や乗務距離制限の影響もあり、長距離夜行便から昼行短距離便等の費用対効果の高い路線へのシフト傾向や、BS 設備の設置、維持管理に係る自治体との分担、高速バスのリアルタイム運行情報発信の困難さについて言及された。

**自治体へのヒアリング**では、高速 BS 施設の維持管理について、シルバー人材センターへ委託している事例やバス会社から維持管理料を徴収している事例を確認できた。二次交通アクセス関連として、P&BR 駐車場の利用率が高く、駐車場を増設したケースや高齢者を対象としたタクシー利用への補助事例があった。利用者からの要望として、コンビニや自販機設置等の待合環境改善や運行情報板の設置が挙げられた。

**観光業界へのヒアリング**では、訪日外国人観光客の高速バス利用が今後の増加が考えられ、JRパスのような高速バス版のパスの需要が見込まれること、訪日客から寄せられた声として、高速バス予約サイトが一元化されていないことや多言語化対応も一部に限られていること等が挙げられた。

**物流事業者へのヒアリング**では、運転手不足や労働環境改善を背景とした未利用 BS の中継拠点やミニ休憩施設への転用に関する提案があったほか、途中 BS からの貨客混載の可能性について言及があった。

**MaaS 関連事業者へのヒアリング**では、鉄道との連携において、一次交通同士の連携をどのように位置づけるのか、ユースケースの検討が必要であるとされた。このほか、公共交通機関の利用に特化した MaaS アプリが多い中、自動車利用も含めた経路検索が行える MaaS を実装することで、モーダルシフトの促進が可能となること、事故や災害による通行止め等の突発事象発生時の代替輸送、集中工事時の交通モード転換には、日常的に MaaS アプリを利用してもらう文化の醸成が必要であること等を確認した。

**高速 BS 利用者へのインタビュー調査及び WEB アンケート調査**では、鉄道、バス等の公共交通機関から BS へアクセスした利用者は、自動車や徒歩でアクセスした利用者と比較して、BS での滞在時間が長い傾向にあることが分かった。

BS 利用者の 80%にリアルタイム交通情報の取得意向があったが、実際に取得した利用者は 35%であり、情報を取得しなかった利用者の 63%がその理由として、取得方法がわからなかったと回答した。

また、BS に必要な設備についてトイレ、ベンチ、冷暖房設備等の待合環境の改善、バス接近情報提供設備設置を 4 割～5 割の利用者が要望した。

**訪日外国人観光客の県間流動分析**では、分担率について、鉄道が 5 割、バスが 3 割程度となっていることを確認した。2015 年から 2017 年のバスによる県間流動の増加率が 3 倍を超えた福岡～大分県間、東京都～山梨県間について、国籍や滞在日数等を分析した結果、福岡～大分県間では韓国からの訪日客が 8 割を占め、3 日～5 日の滞在が 8 割であったこと、東京都～山梨県間では中華圏からの利用者が半数を占め、1 週間前後の滞在が 7 割近くを占めていることが分かった。

**第 4 章**では、高速 BS の周辺環境の整理として、バス事業者へのヒアリングおよび高速 BS 利用者アンケートにおいて、主な利用形態が明らかとなった BS47 箇所と山間部に位置する代表的な 3 箇所の計 50 箇所を対象として、施設や駐車場等の立地や人口等の状況、高速 BS がある道路の交通量など周辺環境・利用状況を踏まえた分析を行った。また、現在未利用となっている高速 BS についても周辺環境を整理した上で、課題を抽出し、今後の活用可能性を検討した。

50 箇所の高速 BS のうち 13 箇所は 100m 以内にコンビニが立地しており、行政および事業者の協働によってコンビニを活用することで、空調、トイレ、供食サービス、リアルタイム情報などの提供を通じて、バス待ち環境の改善につながることを期待される。二次交通への乗り継ぎについて、大都市近郊を除くとほとんどの高速 BS に P&BR 駐車場が整備されていることが把握された一方で、数分で乗り継ぎ可能な一般路線バス停が 12 箇所にとどまることや

カーシェアリング施設が高速 BS の周辺に立地している場合でも 300m 以上離れていることが把握された。

現在未利用となっている高速 BS について、通勤・通学等の生活利用、観光地・観光施設等への利用、他交通利用からの乗り継ぎ利用などの観点で有効活用できる高速 BS を 7 箇所選定し整理した。一方で、BS 以外の活用策として、バス・大型車の休憩スペース、隊列走行の連結・切り離し、ドライバー交代・物流中継地点の観点から有効活用できる高速 BS を 5 箇所選定し整理した。

**第 5 章**では、高速 BS の利便性向上の観点から、交通結節点機能の強化、リアルタイム交通情報提供の更なる促進、訪日外国人対応、待合環境の整備等について、関係組織別に取り組む内容を重要度別に整理した。

また、鉄道や他交通機関との乗継ぎなどの交通結節点、安全安心な高速 BS、物流を含めた運転手の中継拠点としての活用など高速 BS の将来像について検討を行った。

**交通結節点機能の強化**について、特に自治体や道路会社が連携し、P&BR 駐車場整備の拡充や二次交通アクセス改善として、カーシェアやデマンド交通、グリーンスローモビリティ等の新たなモビリティの活用が重要であるとした。

**リアルタイム交通情報提供の更なる促進**について、コスト面や事業者間との調整に課題はあるものの、GTFS（標準的なバス情報フォーマット）によるバス情報のオープンデータ化、バスロケーションシステム導入による利用者向けサイトの構築、BS 内でのスマートバス停等のデジタルサイネージ機能を活用した運行情報板の設置、鉄道およびバスの動的情報を考慮した MaaS アプリの開発が重要であるとした。

**訪日外国人観光客対応**として、予約発券システムの一元化及び多言語化対応、SA・PA 内での多言語化対応、BS への無料公衆無線 LAN(Wi-Fi)環境の整備が重要であるとした。

**待合環境の整備**については、空調設備やトイレの整備、防犯対策としての照明増設を挙げた。設置および維持管理費用、体制面で課題があり、例えばデジタルサイネージによる広告収入の活用、スマート街路灯等の 5G 基地局併設による異業種との協働も検討が必要であるとした。また、自治体によるコンビニ等の「バス待ち協力施設」としての積極的な認定も重要な要素である。

このほか、**未利用 BS の物流中継拠点やミニ休憩施設としての転用**について、ひっ迫する運転手不足や労働環境改善につながる重要な施策とした。

**高速 BS の将来像**では、特に、**新たな交通結節点**づくりとして、令和 2 年 2 月の道路法改正で制度化された特定車両停留施設へのコンセッション制度の活用について、可能性を検討することも重要であるとした。バスタ新宿のようなターミナルを対象としたものであるが、高速道路料金収入に直結しない高速 BS 利用者に対する環境改善策として、コンセッション制度の活用は重要であると考え、高速 BS のバス待ち環境改善や二次交通アクセス整備に対しての適用について検討が必要であるとした。

**安全・安心な高速 BS**として、スマートバス停に代表される、デジタルサイネージによる多言語化対応したリアルタイム情報提供の実現、スマート街路灯に付随した公衆 Wi-Fi、5G 基地局、CCTV、ドローン発着基地整備により、災害時の BS 滞在者の状況把握、避難誘導が可能

となるものと考えられる。また、P&BR 駐車場への宅配ボックス設置により、日常的には物流事業者の再配達率低減に、非常時は食糧備蓄、BS 利用者への充電等の災害対応力向上が期待できる。

未利用 BS の物流中継拠点としての活用について、物流及びバス運転手の休息、交代施設の増強により自動車運転業務従事者の働き方改革の強化が期待される。

## 6.2 おわりに

高速 BS にはスマートバス停に見られるようなリアルタイム情報提供や周辺施設からの協力によるバス待ち環境の改善が求められている。また、カーシェアやグリーンスローモビリティ等の新たなモビリティとの連携による二次交通アクセスの改善、未利用 BS の物流中継拠点としての転用等、これまでの施策にはなかった幅広い業種との連携や新たな発想を後押しする柔軟な対応が求められている。

さらに、カーボンニュートラル実現に向けた公共交通機関利用の促進が重要視されているほか、2015 年 9 月の国連サミットで採択された SDGs「持続可能な開発目標」において、全ての人々に安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する、とされている。加えて、急速な DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進、自動運転車両の導入、様々なシェアリングサービスの展開等による MaaS の普及などを踏まえ、高速 BS の利便性向上や未利用 BS の活用について、社会的ニーズに応える検討を今後も実施していく必要がある。

上述した内容について、本調査研究報告書が一助になれば幸いである。