

第4回都市再生緊急整備地域検討協議会

高速バス発着機能の強化について

2020年10月6日



自社・自己紹介

会社概要

- 社名 高速バスマーケティング研究所株式会社
- 設立日 2011年3月1日
- 所在地 横浜市港北区大倉山1-25-2-401
- 代表 成定 竜一（なりさだ りゅういち）
- 事業内容 コンサルティング業
 - ・ 高速バス事業者、周辺企業に対するアドバイザー業務
 - ・ 高速バスターミナル開業支援

代表者略歴

- 1972年、兵庫県生まれ。早稲田大学商学部卒
- (株)ロイヤルホテル（リーガロイヤルホテルグループ）、楽天バスサービス(株)取締役（「楽天トラベル」高速バス予約事業責任者）を経て2011年より現職
- 国土交通省「バス事業のあり方検討会」委員（2010～12年）、国土交通省／観光庁「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進協議会」構成員（2015年～）など
- 「一般社団法人高速バス東京駅周辺停留所運用事業者協会」顧問（2013年～）
- 新聞、テレビなどでのコメント多数

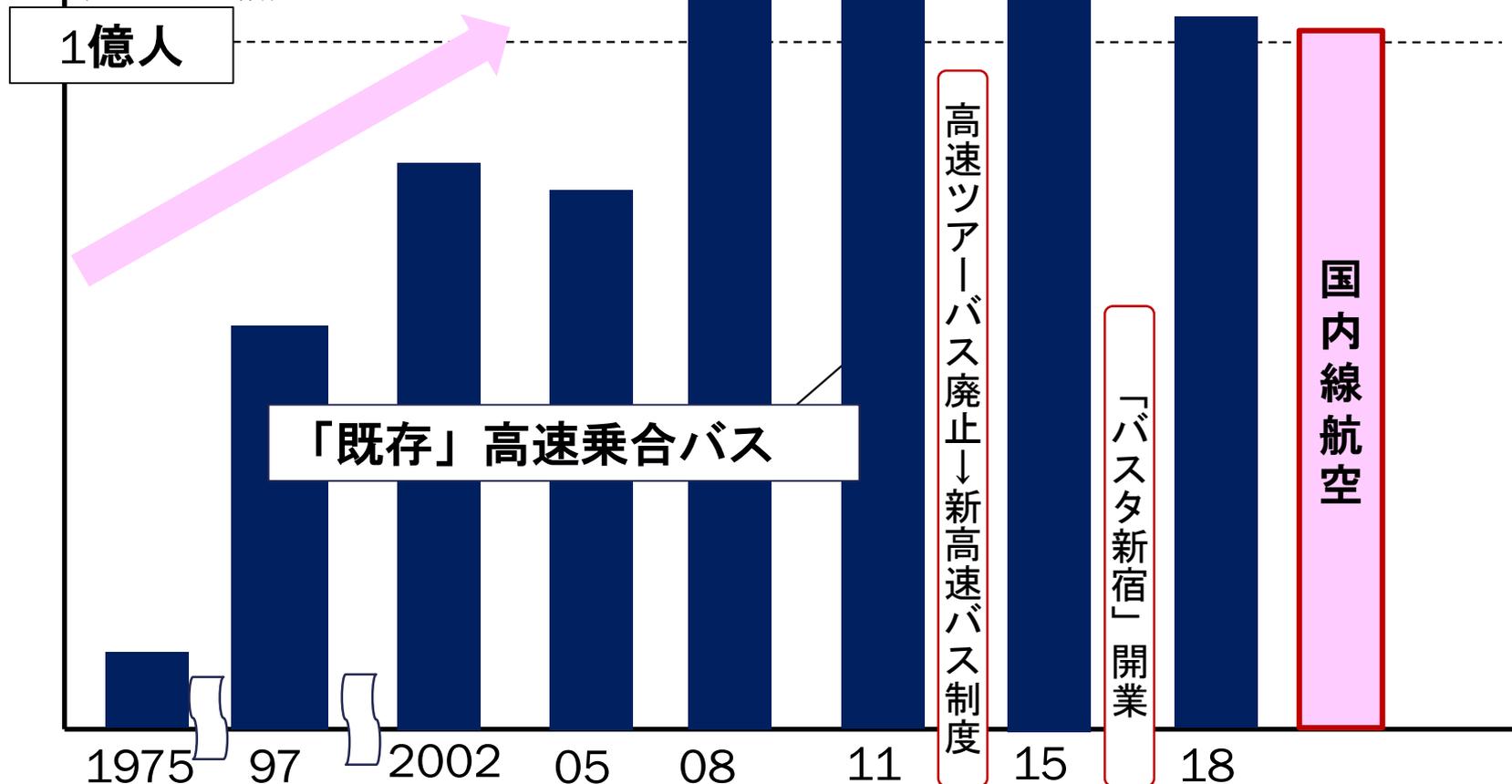
高速バス事業、高速バスターミナルの 現状と課題

年間輸送人員の推移（全国）

高速ツアーバス
（当時）

研究所

「高速乗合バス運行状況」「国内線輸送実績について」（ともに国土交通省。2019年）より当社にてグラフ作成



- 年間輸送人員1億人超。航空を上回る「第二の幹線輸送モード」
- 安全面の規制再強化と「バスタ新宿」発着枠キャップにより足踏み
（2020年度は「新型コロナ」の影響で大幅減少の見込み）

高速バス市場の特徴



1 夜行路線は1割程度。長距離（おおむね片道350km以上）限定

- 毎日約15,000便（全国）のうち、短・中距離の昼行路線が9割近く

2 利用の中心は「地方の人の都市への足」

- 鉄道直通がない区間では高シェア
 - ・ 大阪府⇄徳島県の流動に占める高速バスのシェア 86.3%
- 鉄道と競合する区間では、地方側在住者の比率大
 - ・ 岡山県民の大阪へ／からの流動に占める高速バスのシェア19.9%
（大阪府民の岡山へ／からの流動 5.8%）

国土交通省「第5回全国幹線旅客純流動量調査」より当社にて算出

3 地方側でシェアが高い背景

- 高い認知度 乗合バス事業者は「地元の名士企業」
- パーク&ライドが定着 高速道路IC周辺に巨大駐車場を整備
- 都市側で中心市街地（官庁街、繁華街）に直接乗り入れ

4 長距離・夜行路線は若年層が中心

- 大都市間路線（首都圏～京阪神など）は2006年以降、ウェブ活用で急成長。多数の既存／新規事業者がウェブ上で競合

- 「老若男女」多様な利用。「若者が節約」イメージは一部の夜行便に限定
- 地方部と大都市との交流に大きな存在感

高速バス以外のバスサービスの需要



高速バス
マーケティング研究所

FIT（個人自由旅行）化が進展するインバウンド

従来：団体ツアーで訪日

- 全行程を添乗員が同行
- 到着空港で貸切バスに乗り込み
- 立ち寄り地地（名所旧跡、免税店など）に貸切バスで直接訪問



現状・今後：FIT

- 家族や友人単位で行動
- 公共交通を乗り継いで旅行。立ち寄り先で、着地型（現地参加型）ツアーに参加

立ち寄り地（例：心齋橋）での駐車スペース整備から、「着地型ツアー（定期観光バスを含む）発着のメッカ」整備へ

その他の貸切バス乗降の需要

発地型ツアーの集合場所

- 大阪周辺の方対象の、旅行会社の国内ツアーの集合・乗車場所

新幹線の「受け」

- 鉄道で到着する団体（修学旅行生など）がバスに乗り換え（または逆）

国内旅行においても貸切バスの需要は根強い

「バスタ新宿」の効果と課題



「バスタ新宿」内の「新宿高速バスターミナル」概要

- 2016年4月開業の交通結節点「バスタ新宿」内に高速BT新設
- JR新宿駅直結

高速バス業界に大きな恩恵

- 19ヶ所に分散していた高速バス停留所を「駅上一等地」に集約
- 自社BTを保有していた事業者にとっては経費節減。路上停留所だった事業者は、立地も待合環境も改善
- 公平な競争機会：2002年に免許制から許可制へ（新規参入容認）



集客対象となった停留所（画像：東京国道事務所）

一方で、停留所確保は困難なままで、新規参入が進んでいなかった

「バスタ新宿」の効果と課題



課題も

● 待合環境

乗降バスは屋外が中心

待合ロビーはあるが、乗車12バス中、9バスが屋外。

構造上の制約で、空港連絡バスや短距離高速バスなど自由席路線（＝並んで待つ必要あり）を屋外バスに配置せざるを得ず、吹きさらしの中で乗客が並ぶ必要性が生じた

※長距離の座席指定制路線は並んで待つ必要なし



● 発着枠のキャパシティ

- ・ 構想時900便／日を想定→開業時の新宿発着便は1600便／日

- ・ 出入路が信号制御（ほとんどの便が右折進入）

続行便（多客日の2号車、3号車）や増便ダイヤ改正に大きな制約

- 公共による高速バスターミナルへの業界からの期待は大きい

- 現場の運用、拡張性などに十分な配慮が必要

大阪における高速バス市場の現状、課題

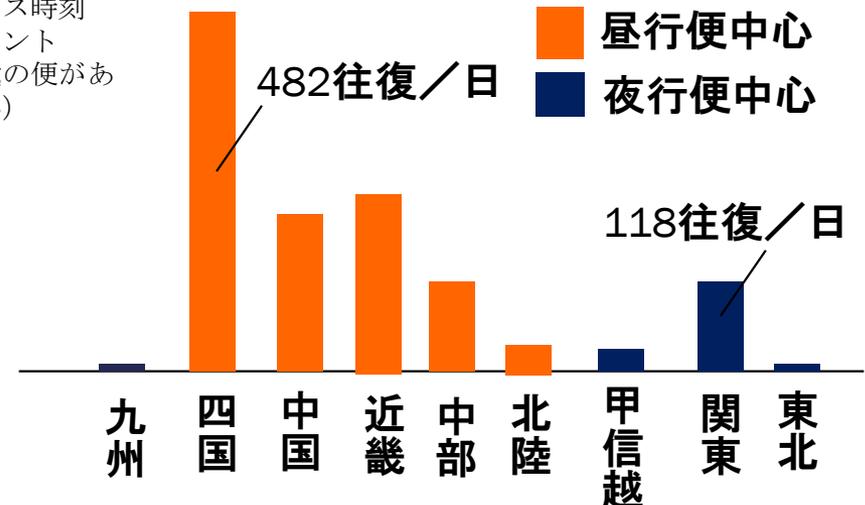
大阪発着の高速バスの現状



大阪発着の高速バス便数

交通新聞社「高速バス時刻表」掲載便のみカウント
※同時刻表に非掲載の便がある（関東方面が中心）

- 短・中距離の昼行路線（17～19時台が出発の中心）は四国方面、長距離の夜行路線（22～23時台中心）は首都圏が多い



運行ルートの特徴

長距離・夜行路線

全国的に、多数の停留所を経由する傾向

【例】三宮→USJ→なんば→梅田→京都 ⇒ 横浜→新宿→東京駅→TDR

中距離・昼行路線（中四国各地など）

- 東京：方面別にターミナルが分散する傾向

【例】東関東道方面は東京駅、中央道方面は新宿、関越道方面は池袋

- 大阪：梅田となんばを両方経由する傾向

都市のサイズが東京より一回り小さく、都市高速が便利のため

短距離・昼行路線（松井山手など）

各路線ごとに1か所の拠点（梅田、なんばなど）に直行する傾向

広域における大阪の高速バス需要

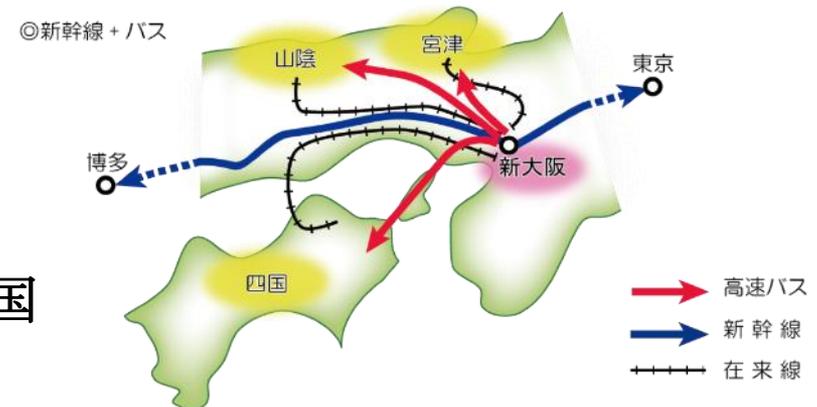


新幹線＋高速バスの需要

- 国土の「肋骨軸」＝鉄道より高速バスの方が便利なケースがある
大阪～四国（特に徳島）方面、中国道沿線、山陰方面

→直通の航空路線がない区間では
「新幹線＋高速バス」乗り継ぎが
有効

【例】東海道山陽新幹線沿線（静岡、
中京など）～北近畿、山陰、四国



- 新幹線駅へのアクセスが不十分な地域（京阪沿線など）と、新大阪駅との結節強化

【他地域事例】

- ・ 福岡～（新八代乗り換え）～宮崎：
新幹線と高速バスとの乗継乗車券をJR九州が販売
- ・ 溝の口（川崎市高津区）～新横浜：
私鉄沿線と新幹線駅を直結

大阪における高速バス以外の需要



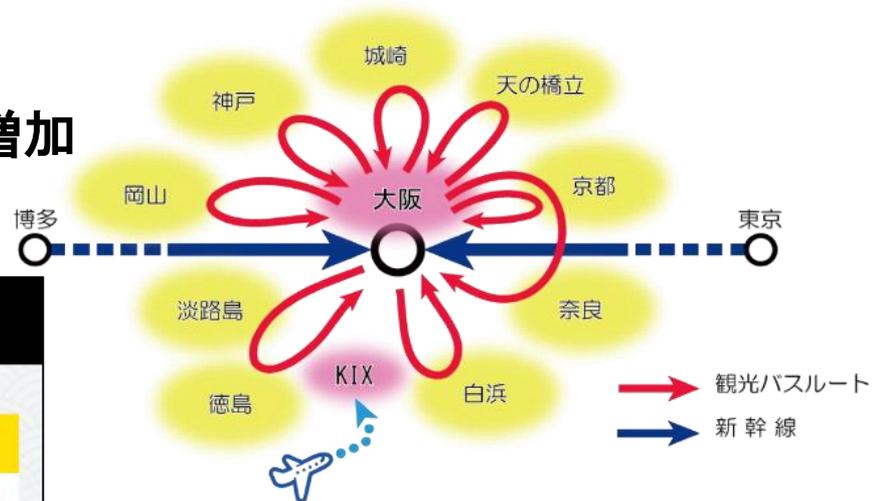
観光拠点としての大阪

従来型の「定期観光バス」（外国語コースを含む）

バス事業者が自社の営業区域で運行 【例】京都市内観光は京阪バス
「大阪市に宿泊し日帰りで京都観光」ニーズに非対応

近年、旅行会社による、大阪発着の
「KYOTO (KYOTO&NARA) 1 Day」コースが増加

※現在、新型コロナウイルスの影響で休止中



Osaka · Kyoto Departure

KYOTO 1DAY TOUR



KYOTO & NARA TOUR



FIT向け、大阪発京都、奈良への着地型ツアー（画像：神姫バスツアーズ）

新大阪におけるバス発着拠点の可能性

望まれるバスターミナルの要件



高速バス
マーケティング研究所

①立地の要件＝真の交通結節

利用者（旅客）のアクセス

- 鉄道各線との乗り換えが容易なターミナル駅に近接
 - a. 高速バス、着地型ツアー
→JR在来線、私鉄、地下鉄
 - b. 貸切バスの「受け」→新幹線
- 鉄道駅との容易な徒歩アクセス

バス（車両）のアクセス

- 高速道路と近接
- 幹線道路と容易な接続（信号制御がない方が望ましい）

市場（社会）への発信

- 集約化
→わかりやすさとシンボル性

②施設・設備の要件＝持続可能な施設

施設

- 多様なバス事業主体を受け入れ可能な規模
- 将来的な需要増大や縮小に備え、転用可能な施設設計

事業性

- 維持管理だけでなく、質が高く多様なサービスを提供
- 入線料収入のみに依存しない事業モデル

新大阪のBTの成功に向けて

①新大阪のポテンシャル

- 新御堂筋からの直接ランプ接続が実現すれば、大阪で最も便利な高速道路アクセスを望める
- 新幹線、JR在来線、私鉄、地下鉄の乗り入れによる鉄道乗換が便利
→大阪市発着の多くの路線が経由し、さらに新規路線や増便も期待

②配慮すべき内容

動線

- 鉄道改札、および街との歩行者アクセスの動線
- 新御堂筋との車両アクセス、イグレス（1ヶ所に集約する際は重要）

施設

- 高速バス（昼行／夜行）、貸切バス（着地型ツアー／発地型ツアー／「受け」）など多用途な施設設計
- 柔軟な転用を可能とする空間設計（乗降空間⇔収益施設）

事業、運用

- BTの経営を安定させ、利用者の利便性を高める収益施設を併設
- 低コストのオペレーションを実現する自動の車両管制、旅客案内設備