

# 高速ツアーバスの旅客流動実態について

新倉 淳史<sup>1</sup>・浦嶋 一馬<sup>2</sup>・大石 礎<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 財団法人運輸政策研究機構 企画室 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目18-19)  
E-mail: niikura@jterc.or.jp

<sup>2</sup>非会員 国土交通省 総合政策局 参事官付 (〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3)  
E-mail: urashima-k29e@mlit.go.jp

<sup>3</sup>非会員 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部 (〒100-8141 東京都千代田区永田町二丁目10番3号)  
E-mail: c-oishi@mri.co.jp

本研究では、全国幹線旅客純流動調査では対象となっていない高速ツアーバスの旅客流動実態を把握することを目的としている。高速ツアーバスの旅客流動実態の把握は、高速ツアーバス企画する企画実施会社を対象に、「高速ツアーバスの輸送人員を把握する調査」と「東京-関西を運行している高速ツアーバスの利用者実態調査」の2種類の調査を実施した。

調査の結果、高速ツアーバスは首都圏を発着する路線での需要が多く、次いで、関西圏を発着とする路線で多くなっている。利用者の利用実態は、高速路線バスと同様であり、他の交通機関とも比較し利用していることが分かった。これらの結果より、今後も高速ツアーバス利用者の増加が考えられることから、幹線交通機関として高速ツアーバスの流動実態を把握することが重要となると考えられる。

**Key Words :** 高速ツアーバス, 全国幹線旅客純流動調査, 旅客流動実態, 利用者特性

## 1. 背景と目的

全国の幹線交通の実態を把握している全国幹線旅客純流動調査（以下、純流動調査）は、1990年に第1回調査が行われ、5年ごとに調査が行われ2010年に第5回調査が行われているところである。純流動調査では、航空、鉄道、幹線フェリー・旅客船、幹線バス、乗用車等の5つのモードを対象に、都道府県を跨ぐ旅客流動実態を捉えている。

一方、平成12年2月に施行された道路運送法の一部改正により、一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）は、免許制から許可制に移行し、平成12年を境に貸切バス事業者数が増加してきている。貸切バス事業者の増加による競争激化により、旅行代理店（旅行業者）が主催し、貸切バス事業者がバス運行を行う新たな輸送形態（以下、高速ツアーバス）が増加している。

高速ツアーバスは、路線バス事業者（一般乗り合い旅客輸送事業者）が運行している高速路線バスと同じ区間に参入し、低価格料金やシートタイプ等のサービス面を売りに旅客数を増加させており、区間によっては高速バスだけでなく、鉄道等他の交通機関との競合関係にも影

響を及ぼしてきていると考えられる。

一方、高速ツアーバスの流動実態は、十分な調査は行われていない。数少ない調査として、平成20年に国土交通省東北運輸局が実施した利用実態調査<sup>1)</sup>で高速路線バスと高速ツアーバス双方の利用者にアンケートを行い、利用者属性や旅行目的、選択理由、サービスに対する満足度等を調査し、高速ツアーバスは若い年齢層が観光・行楽目的で、高速路線バスは業務目的で主に利用されていることが確認されている。

また、純流動調査で対象としている幹線バスは、高速路線バスであり、高速ツアーバスは対象となっておらず、従来の幹線交通機関と競合する選択肢の一つとして利用されていること、またその利用者数が無視できないボリュームになってきている（と考えられる）こと、したがって、高速ツアーバスの旅客流動を把握しなければ、幹線旅客流動の実態を的確に把握できないこと、が課題となっている。

そこで本研究では、高速ツアーバスの旅客流動を把握し、高速路線バスと高速ツアーバスの輸送人員や利用者特性の比較を行い、純流動調査への影響を検討する。

## 2. 高速ツアーバスについて

高速ツアーバスには、法的な定義は存在していないが、一般的には、旅行業者が貸切バス事業者と契約を結ぶ形で乗客のバス輸送を行うサービスのうち、観光やスキーといった移動以外の目的を伴わない2地点間の移動のみを主たる目的としたサービスである。

そのため、高速ツアーバス利用者と高速ツアーバスの商品を企画する旅行業者（以下、企画実施会社）、旅行業者からの契約により実際にバスを運行する貸切バス事業者（以下、バス運行会社）の契約関係は、図-1に示すようになっており、企画実施会社が高速ツアーバスを企画し、利用者に販売している。一方、利用者とバス運行会社間に契約関係がない点が高速路線バスとの大きな違いとなっている。

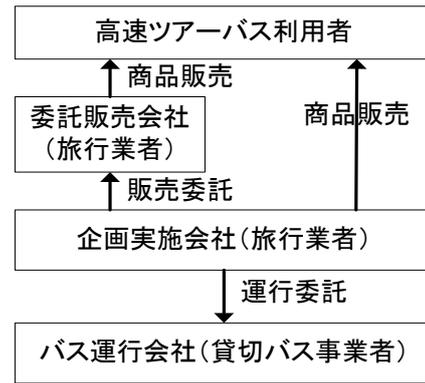


図-1 高速ツアーバスの契約形態

## 3. 高速ツアーバスの輸送状況について

### (1) 調査の概要

高速ツアーバスの輸送実態を把握するために、高速ツアーバスを企画する企画実施会社に1週間および年間の輸送実績を把握する調査を行った。

調査対象の抽出にあたっては、信頼性が高く、効率的に母集団を把握するため、高速ツアーバス連絡協議会を通じて、企画実施会社の抽出を行った。なお、全ての企画実施会社が協議会に加入しているわけではないが、協議会へのヒアリングから、協議会加盟の企画実施会社を把握すると高速ツアーバス取扱人数の9割超は把握できるとの回答が得られている。

調査対象期間は、同じ年に実施されている第5回全国幹線旅客純流動調査の期間と合わせて設定した。なお、純流動調査は、通常10月中旬の秋季平日1日・休日1日で行われているが、第5回では11月下旬～12月上旬に調査をされていることから、従来の10月中旬と11月下旬の2週間について対象とした。

- 1週間調査 平成22年10月16日～10月22日  
平成22年11月27日～12月3日
- 年間調査 平成22年度

調査票の配布と回収の結果を表-1に示す。調査対象事業者の内、4社は調査対象期間中の運行がないことが分かった。これは、高速路線バスと異なり、季節運行便や予約が一定数入らなければ、調査対象期間中でも運行をしない事業者があることによる。また、一部の事業者からの回答が得られなかったため、高速ツアーバス流動の一部を捉えている結果である。

表-1 企画実施会社への配布と回収状況

	1週間調査	年間調査
調査票配布事業者数	35社	35社
調査票回収事業者数	26社	20社
調査期間中の運行あり	22社	16社
	調査期間中の運行なし	4社
回収率(回収/配布)	74%	57%

最終的に、1週間調査で22事業者180路線、年間調査16事業者190路線の輸送実績を把握することができた。

### (2) 1日の流動実態

1週間調査より、純流動調査で対象となっていると平日（水曜日）、休日（日曜日）の流動実態を分析する。

高速ツアーバス1日の流動量は、平日で約7,000人、休日で約13,500人となっている。休日の利用者は、平日の2倍近くになっている。

次に、休日の高速ツアーバスのブロック間のOD表を表-2に示す。純流動調査では、都道府県間OD表を作成しているが、高速ツアーバスは、事業者により経由地が異なり、その経由地も複数の都道府県にまたがるが多いため、ブロック間のOD表を作成することとした。

ブロック間で利用者を見ると、首都圏-近畿圏が最も多く休日22,000人、平日で約1,200人、となっている。次いで、首都圏-中部圏など首都圏を発着とする流動量が多くなっている。首都圏からは、どのブロック間においても高速ツアーバスの運行がみられるが、北海道内や北陸圏から中国圏など需要が少ないと考えられるODでの運行は行われていないことが分かる。

高速ツアーバスと高速路線バスの競争関係をみるために、高速ツアーバスのブロック間ODシェアを算出した。

(表-3) なお、シェアの算出に当たって、高速路線バスの需要を第4回全国幹線旅客純流動調査（2005年）の幹線バスより作成した。

(単位:人/日)

表-2 高速ツアーバス ブロック間OD表 (休日) [2010/11/28]

目的地 出発地	北海道	東北圏	首都圏	北陸圏	中部圏	近畿圏	中国圏	四国圏	九州圏	沖縄県	合計
北海道	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
東北圏	-	-	934	-	35	99	-	-	-	-	1,068
首都圏	-	1,138	38	344	1,604	2,193	297	194	64	-	5,872
北陸圏	-	-	283	-	-	-	-	-	-	-	283
中部圏	-	32	1,465	-	-	109	-	-	35	-	1,641
近畿圏	-	117	2,150	-	113	-	94	108	265	-	2,847
中国圏	-	-	381	-	-	326	-	-	-	-	707
四国圏	-	-	160	-	-	100	-	-	-	-	260
九州圏	-	-	65	-	26	249	-	-	481	-	821
沖縄県	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	-	1,287	5,476	344	1,778	3,076	391	302	845	-	13,499

表-3 高速ツアーバス ブロック間ODシェア (休日) [高速ツアーバス/(高速ツアーバス+高速路線バス)] (単位:%)

目的地 出発地	北海道	東北圏	首都圏	北陸圏	中部圏	近畿圏	中国圏	四国圏	九州圏	沖縄県	合計
北海道	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
東北圏	-	0%	26%	0%	18%	54%	-	-	-	-	6%
首都圏	-	29%	-	50%	27%	60%	54%	39%	76%	-	19%
北陸圏	-	-	43%	0%	0%	0%	-	-	-	-	13%
中部圏	-	18%	25%	0%	0%	9%	0%	0%	28%	-	16%
近畿圏	-	52%	57%	0%	8%	0%	3%	2%	59%	-	18%
中国圏	-	-	58%	-	0%	9%	0%	0%	0%	-	8%
四国圏	-	-	31%	-	0%	2%	0%	0%	0%	-	3%
九州圏	-	-	81%	-	28%	63%	0%	0%	3%	-	4%
沖縄県	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	0%	7%	18%	16%	17%	19%	4%	3%	4%	-	11%

○高速ツアーバスのシェアが50%以上のODを色付け

※高速路線バスの輸送人員は、「第4回(2005年)全国幹線旅客純流動調査」の幹線バスより作成

高速ツアーバスのシェアは、全国合計で見ると、休日  
で11%、平日で10%となっており、高速ツアーバスの利用  
が一定程度あると考えられる。

更に、OD間ごとに見ると高速ツアーバスのシェアを  
みると、首都圏発着のODを中心に11ODペアでシェアが  
50%以上となっている。特に、首都圏-近畿圏では、高  
速ツアーバスのシェアが平日・休日とも60%以上となっ  
ている。以上のことから需要の多いODでは、高速ツア  
ーバスが幹線トリップの対象交通機関となっているとい  
える。一方で、シェアが0%のODもあり、需要が少ない  
ODには高速ツアーバスが参入していないことも分かる。

### (3) 1週間の流動実態

高速ツアーバスの1週間の流動量は、週末(金曜日～  
日曜日)に利用する旅客が多く、特に金曜日が最も多く  
約14,000人となっている。一方、月曜日～木曜日の流動  
量は、週末の半分程度である。(図-2) 出発地別にみる  
と、首都圏を出発する旅客がどの曜日でも多くなっている。  
次いで、近畿圏や中部圏発となっている。

高速ツアーバスと第4回幹線旅客純流動調査時の高速  
路線バスの1週間の流動量比率をみると、高速ツアーバ  
ス、高速路線バスとも月曜日～木曜日の利用が少なく、  
金曜日～日曜日で利用が増える傾向がみられる。ただ  
し、高速ツアーバスより高速路線バスの方が1週間の変  
動が小さくなっている。(図-3)



図-2 曜日別の流動量

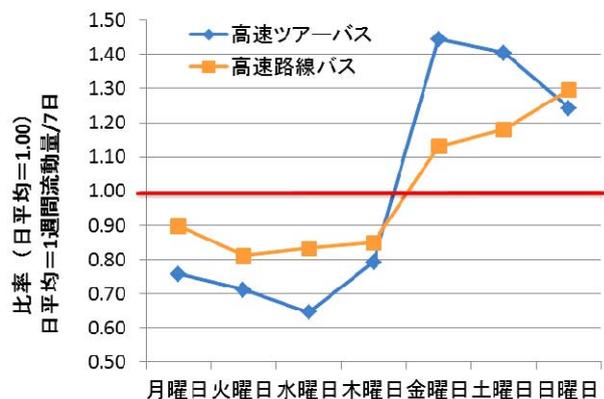


図-3 曜日別の流動量の比率

需要とともに、高速ツアーバスの運行台数についても、需要と同様に週末の運行台数が多く、平日は週末の半数程度となっている。これは、需要の多い週末のみ運行されている高速ツアーバスや続行便の運行などを行い需要に対応した運行をしていると考えられる。

#### (4) 年間の流動実態

高速ツアーバスの年間流動量は、全国で約400万人となっている。第4回幹線旅客純流動調査の高速路線バスの年間利用者が約4,000万人なので、高速路線バスの約10%程度の規模である。なお、高速ツアーバス協議会の推計によると平成22年度の高速ツアーバス利用者は約600万人となっており、今回の流動量は約65%にあたる考えられる。出発地別には、首都圏を出発する旅客が最も多く、首都圏 - 近畿圏・中部圏・東北圏の流動が40万人を超えている。首都圏以外の路線では、近畿圏 - 九州圏の流動量が約5万人となっている。

月別に流動量をみると、8月が最も多く利用者は50万人を超えている。次いで、9月、12月となっている。最も少ないのは6月で約22万人である。(図-4)

高速ツアーバス(2010年度)と第4回幹線旅客純流動調査時(2005年度)の高速路線バスの年間の流動量比率をみると、高速ツアーバス・高速路線バスとも、8月の比率が最も高くなっている。反対に、高速ツアーバスでは6月が少なく、高速路線バスは2月が少なくなっている。ただし、高速ツアーバスより高速路線バスの方が年間の変動が小さくなっている。(図-5)

高速ツアーバスの1ヶ月の輸送需要を運行台数で除した平均的なバス1台当たりの利用者数(図-6)をみると、各月により変動はあるが、どの月も25人台を超えている。一方、高速路線バスの10月の1台当たり利用者数は約17人台となっており、高速ツアーバスを大きく下回っている。これは、高速ツアーバスが旅客需要に合わせて運行台数を柔軟に設定できる(利用者がゼロの場合、運行の取りやめも可能)点や料金を柔軟に設定し利用を促進させたり、ピーク月のみ運行する高速ツアーバスがあるなど需要に合わせて供給を決められることが効率的な運行が可能になっていると考えられる。

### 4. 高速ツアーバスの利用者特性

#### (1) 調査の概要

高速ツアーバスの利用者特性を把握するために、東京 - 大阪間の高速ツアーバス利用者を対象にアンケート調査を実施した。東京 - 大阪間の高速ツアーバスを運行する企画実施会社は複数社あるが、調査実施における課題抽出の観点から、高速ツアーバス連絡協議会の会員の大

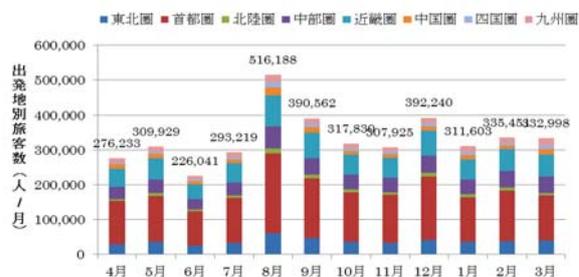


図-4 出発地域別月別の高速ツアーバス利用者数

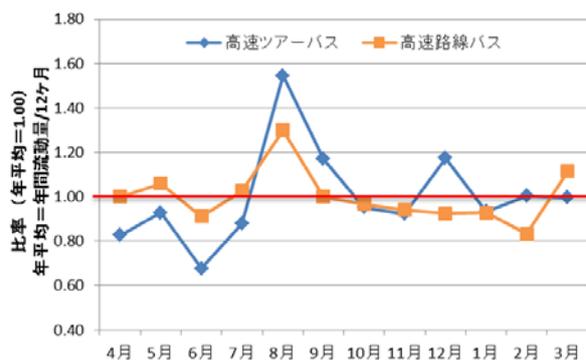


図-5 月別の流動量の比率

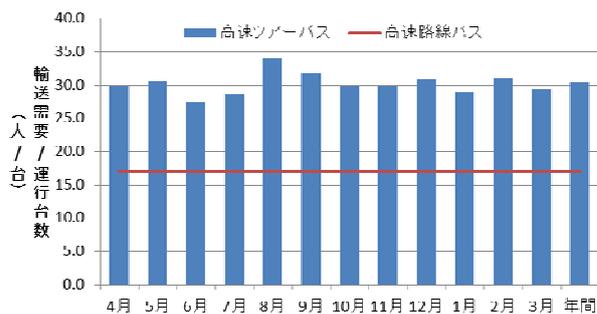


図-6 月別のバス1台あたり利用者数

表-4 調査項目の一覧

		調査項目
純流動と共通項目	個人属性	居住地、性別、年齢、職業
	旅行の概要	宿泊の有無、行程、旅行目的、券種、同行者数
独自の調査項目	利用者意識	幹線バスとの違いの認識 高速ツアーバスの選択理由 サービスの評価

手と中小事業者から調査の実施に協力的な4事業者を対象に調査を行った。高速ツアーバスには、同じ路線であっても、運行時間帯、座席タイプ、女性専用車など便別にサービスが行われていることから、これらのサービスの違いを反映できるように対象便を抽出した。また、調査規模(サンプル数)は、純流動調査を同水準の精度確保を目標とした。

調査項目は、純流動調査の調査項目と整合を図りつつ、高速ツアーバス利用者の意識を把握できる様に表-4の様

に設定した。

また、調査日は、第5回幹線旅客純流動調査の調査日と合わせて、以下の通りとした。

○平日 2010年 12月1日(水)

○休日 2010年 11月28日(日)

## (2) 利用者特性

高速ツアーバスと高速路線バスの利用者の性別(図-7)をみると、高速ツアーバスでは女性の割合が60%と半数を占めているが、高速路線バスでは男性の割合が50%を超えている。また、平日と休日で、男女の利用状況に大きな差はみられなかった。この様な利用実態から、高速ツアーバスでは、女性専用車の運行を行っている事業者もみられる。

利用者の年齢構成(図-8)は、高速ツアーバスと高速路線バスともに、30代以下の若年層の利用が半数を占めている。高速ツアーバスでは、20代以下が50%を占めており、高速路線バスよりも若い世代の利用が大きくなっている。一方、高速路線バスでは60代以上の利用も一定程度みられる。高速ツアーバスで若年層が多い理由として、高速ツアーバスの予約方法がインターネット中心となっており、インターネット利用への抵抗が小さい若年層の利用が多くなっていると考えられる。実際、本アンケート結果でもインターネットでの予約が全体の90%以上となっている。

利用者の旅行目的をみると、高速路線バスが私用・帰省での利用が最も多いのに対し、高速ツアーバスでは、観光目的が最も多くなっている。特に、休日の観光目的は50%を超えている。(図-9)また、高速ツアーバスでは、観光以外の利用も見られ、全国幹線旅客純流動調査で対象となる仕事や私用・帰省にも利用されていることが分かる。

また、純流動調査の特徴である都道府県を跨ぐ、幹線交通の乗継ぎ状況は、高速ツアーバス利用前(アクセス)に幹線交通機関を利用していたのが約7%、高速ツアーバス降車後(イグレス)に幹線交通機関利用が約5%となっており、高速ツアーバスを利用する際の乗継ぎもあることが分かった。

以上のことから、高速ツアーバスと高速路線バス利用者の特性をみると、高速ツアーバスの方が若年層の利用が多く、観光目的の割合が高いという結果が得られたが、利用者の特性は、両者に大きな違いがないことが分かった。

## (3) 他の交通機関との比較

高速ツアーバス利用者が、他の交通機関と比較して高速ツアーバスを利用しているかについて分析する。

まず、高速ツアーバスとほぼ同様のサービスを提供して

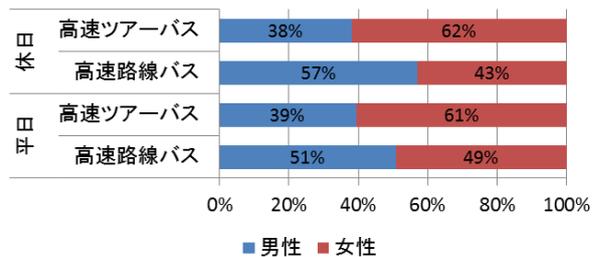


図-7 男女構成の比較

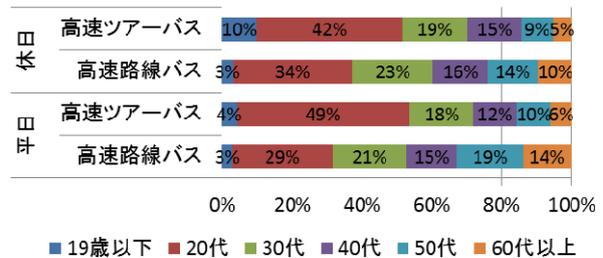


図-8 年齢階層構成の比較

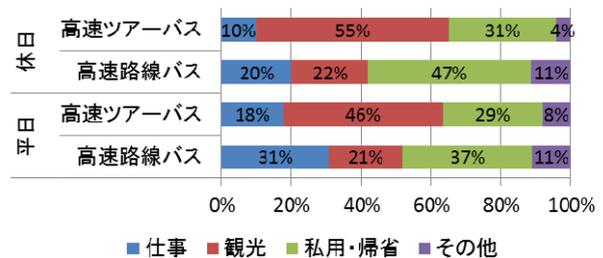


図-9 旅行目的構成の比較

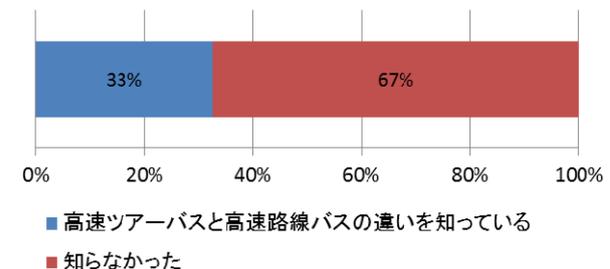


図-10 高速ツアーバスの認識度

いる高速路線バスとの違いを認識しているかについての設問(図-10)では、33%の利用者は両者の違いを認識しているが、67%以上の利用者が高速ツアーバスと高速路線バスの違いを認識していないことが分かった。実際、インターネットを利用して「高速バス」と検索すると最初に表示されるのは、高速ツアーバスであり、両者を区別するような記述はほとんどなく、ほぼ同一のサービス(座席タイプや価格で高速ツアーバスの方がサービスが優れている部分もある)を提供している両者の違いを認識するのは困難であると考えられる。

また、高速ツアーバスを利用する際に、他の交通機関との比較を行ったかとの設問(図-11)では、鉄道との比較が36%と最も多く、他の交通機関と比較をしてい

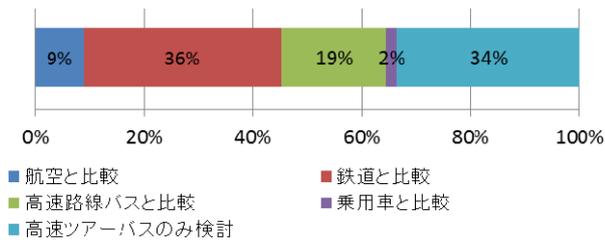


図-11 競合交通機関との比較状況

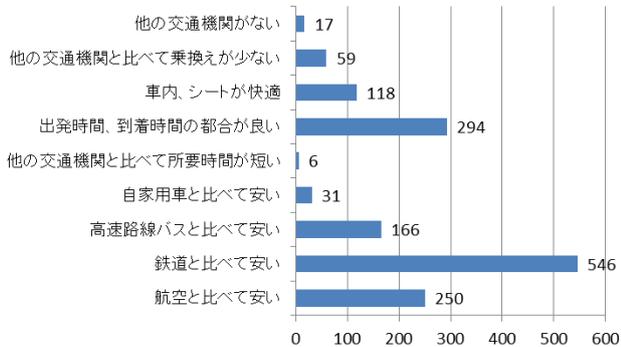


図-12 高速ツアーバスの選択した理由

ない割合は 34%となっている。ただし、高速ツアーバスと高速路線バスの違いを認識していないことから、実際には、高速ツアーバスと高速路線バスを比較している可能性はあると考えられる。

次に、高速ツアーバスを選択している理由（図 - 12）をみると、鉄道と比較して安いという回答が最も多かった。次いで、出発時間、到着時間の都合が良いとの回答が多かった。利用者は、料金と夜の内に移動ができ時間を効率的に利用できることから、高速ツアーバスを利用していることが分かる。

更に、今後も高速ツアーバスを利用したいかという設問に対して、93%が利用したいと考えており、今後も高

速ツアーバスの利用は増加することが考えられる。

以上のことから高速ツアーバス利用者は、高速路線バスと高速ツアーバスを区別なく利用しており、更に、鉄道を競合交通機関として認識し、サービス（特に価格）を比較して利用していることが分かった。このことから、高速ツアーバスは幹線交通機関として認識されていると考えられる。

## 7. まとめ

本研究の結果、高速ツアーバスの流動量が一定程度あり、高速路線バスや他の幹線交通機関とも競合しており、利用者特性も高速路線バスと類似し、更に、利用者は今後も増加することが考えられる。このことから、全国幹線旅客純流動調査の対象交通機関として、高速ツアーバスを加えることが望ましいと考えられる。

ただし、調査実施にあたっては、調査対象の抽出が課題であり、年々増加する企画実施会社の抽出や季節運行便や週末限定など路線・便の設定などに留意する必要がある。

なお、本研究は国土交通省で実施した「平成22年度高速ツアーバス流動および特性把握検討調査」の結果をとりまとめたものである。

## 参考文献

- 1) 国土交通省東北運輸局：高速バス・ツアーバスの利用実態調査の結果について東北運輸局プレスリリース，2008。