

## 四国地域高速バス輸送動向について

四国地方建設局 道路部道路計画第二課 白川幸男

○山田 治

瀬戸寿和

## 1. はじめに

四国では昭和63年に瀬戸大橋が供用されたと同時に、高松～岡山に高速道路を利用した長距離バス（「高速バス」と称す）が運行を開始した。高速バスの運行路線は高知自動車道や松山自動車道の供用に合わせて増加し、利用者也年々増加した。

高速バス路線網拡大や拡大に伴う利用者増は、旅行者の高規格幹線道路の利用増進、都市間交通の活性化に伴う地域活性化、更にはバス停周辺の新たな開発促進等に寄与する。

四国は、本四三架橋の完成や高速自動車道の延伸等、高速時代を迎えるに伴い高速バスの需要は伸びる可能性を十分持っている。そこで、高速バス利用促進の整備計画策定のために、平成5年に四国を発着する高速バスの利用実態及び利用者要望を調査したものである。

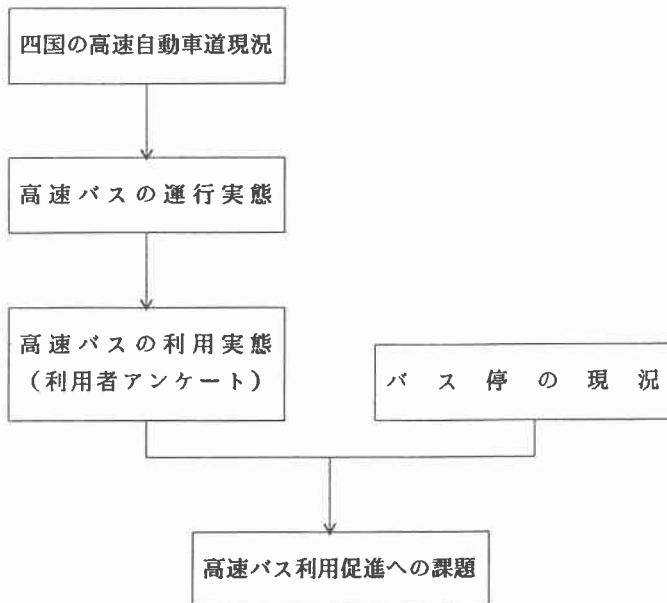
## 2. 調査内容

## ①調査対象

本調査では、現行四国を発着している高速バス路線について調査を行った。

高速バスは、運行距離の半分以上を高速自動車道、都市高速道路及び本州四国連絡道路を利用して運行される乗合バスであるから、高速道路を利用しないものや利用距離が短いものは調査対象外とした。

## ②調査フロー



### 3. 調査結果

#### ①利用者属性

全体的に平日・休日とも性別や年齢を問わず幅広い人々に利用されている。また、平日の利用者数よりも休日の利用者数が全路線とも多い。

#### ②旅行目的

各路線の旅行目的は平日・休日とも多様であるが、特に平日の場合、高知～高松・岡山・東京・大阪方面で業務のための利用という割合が高くなっている。しかし休日においては観光レジャー・帰省の割合が高いのが特徴である。

#### ③高速バス選択理由

昼行便では「安い」「速く行ける」「座れる」「快適」といった項目が上位に上げられている。夜行便では「安い」という回答が最も多いのは昼行便と同じだが、「時間を有効に使える」という回答も多く、その他では、「時間帯が良い」「乗り換えがない」という回答が多いのも夜行便の特徴である。

#### ④高速バス運行以前の交通手段

平日・休日ともに大きな差はないが、その中でも特徴的な路線を上げると、東京・大阪方面では新幹線や航空機からの転換が約7割。大阪方面では航空機や船舶からの転換が約6割。また、高松～高知ではJR在来線からの転換が約6割となっている。

#### ⑤高速バス往復・片道利用の別

往復とも高速バスを利用するという回答が、平日・休日ともに約7割という高い割合を占めている。逆に往復で利用しない場合、その理由として「希望時間がない」が最も多くあげられている。

#### ⑥バスターミナルへのアクセス手段

四国内の居住者のバスターミナルへのアクセス手段は、自動車を利用したアクセス方法が約4割を占めその中でも「自動車送迎」の割合の高さが目立っている。

各ターミナル毎にみると、坂出・今治・宇和島では自動車利用の割合が非常に高く、中でも「自動車送迎」の高さが際立っている。また、利用者数の多い徳島・高松・高知・松山においても、自動車利用の割合は高く約3割となっている。

### 4. おわりに

調査結果より、今後の課題としては以下の様な内容が挙げられる。

- ・車内の快適性の向上 ----- 空調設備、膝を伸ばせるスペース等
- ・切符管理のオンライン化 ---- 高速バス全線の切符の購入を可能にする。  
(現状では、複数会社協同運行の場合、各会社の切符の持ち数は固定されているので会社間でやりとりできない。また、高速バスを乗り継ぐ場合、先線の切符を購入できない。)
- ・ターミナル周辺の駐車場
- ・ターミナル休憩施設整備 ---- 待合室、トイレ、シャワー室、売店等
- ・便数の増加 ----- 利用者増が予想される場合、二次的な課題として、便数を増やして更なる利用促進を行う。