

第5編 路線バスの「日本一」



大村 猛
OHMURA Takeshi

川崎地質(株)
大谷石採取場跡地観測所



前回までは、主にバスの車体などの「車両」に着目して解説を行いました。今回は、バスの「路線」に着目して解説を行ってみたいと思います。

(公社)日本バス協会の資料「2021年度版(令和3年度)日本のバス事業」¹⁾によれば、2019(令和元)年度の日本国内における乗合バスの事業者数と車両数、営業許可の距離や総走行キロ、輸送人員や運転者の数などの輸送状況は、以下の表-1のようになっています。

また、同資料による2019年3月末時点における高速バスの運行状況は、次の表-2のようになっています。

2019年度の日本の旅客輸送を行う鉄道の総距離が約27,787km²⁾ですから、日本国内の路線バスネットワークがいかに細かく張り巡らされていることに驚かれた方も多いかと思います。当然、これらのバス路線

全区間を乗りつくすことは困難を極め、私の周りでも日本の鉄道路線を全区間乗車した人はよく聞くのですが、バス路線の全区間乗車を達した人は、少なくとも私は今まで聞いたことがありません。

そこで、今回は路線バスの中からいろいろな「日本一」を集め、簡単に述べてみたいと思います。この記事によって、バス路線について少しでも興味を持っていただけましたら幸いです。

● 日本一のバス路線

まずは、日本一運行距離が長いと思われる路線バスについて紹介します。東京と遠く離れた大都市間でも、航空機や新幹線よりも安く移動したい旅客が一定数存

表-1 日本の乗合バス輸送状況(2019年度)¹⁾

乗合バス事業者数	2,321事業者
乗合バス車両数	61,542両
乗合バス実働率	77.45%
乗合バス許可キロ	588,329km
総走行キロ	3,037,000×千km
輸送人員	4,257,648×千人
営業収入	934,496×百万円
運転者数	83,834人
実働一日一車当たりの走行キロ	169km
実働一日一車当たりの輸送人員	237人

表-2 日本の高速バス運行状況(2019年3月末時点)¹⁾

高速バス運行事業者数	371事業者
運行系統数	延べ5,132系統
1日当たりの運行回数	13,935回
乗合バス許可キロ	588,329km
総走行キロ	3,037,000×千km
年間輸送人員	104,091×千人
高速自動車国道供用キロ	9,021.0km

- 注) 1. 1系統距離が50km以上のものを高速バスとした
 2. 運行系統数は各事業者の運行系統数の合計で、共同運行事業者については重複計上されている
 3. 国土交通省資料による

在し、収益が見込める区間であれば、夜行の高速バスが運行されます。2022（令和4）年11月現在、日本一距離の長い路線バスは、天領バスがバスターミナル東京八重洲（博多行のみ）～バスタ新宿経由（博多発は新宿が終点）～新山口駅～小倉駅～HEARTSバスステーション博多で通常週4回運行する夜行高速バス「天領ライナー」で、東京八重洲発博多行の運行距離は約1,140km、所要時間は15時間50分を要することから、日本一長距離を走行する路線バスであるとともに、日本一始発から終点までの所要時間が長い路線バスでもあります。この路線は、原則として4列シートの車両が充当されます。バス車内にトイレがないため、途中6箇所のサービスエリア（SA）またはパーキングエリア（PA）で休憩を行います。

私は、今までこの夜行高速バスに乗車したことはありませんが、東京～福岡間には1990（平成2）年から「はかた号」が運行されており、私も2008（平成20）年に博多から新宿まで乗車しました。運行開始当初は、西日本鉄道（西鉄）と京王帝都電鉄（当時）の共同運行でしたが、1999（平成11）年以後は西鉄の単独運行となっています。はかた号は、バスタ新宿と北九州（小倉、砂津、黒崎インター）、福岡（天神、博多）を結び、運行距離約1,097km、所要時間14時間17分（博多行）、14時間39分（新宿行）と先に述べたオリオンバス（東京～福岡）・天領ライナーより少々距離と所要時間が短いため、現在は日本一の座を明け渡しておりますが、登場当時は新東名ではなく中央道を経由していたため運行距離1,145kmを誇り、サイコロを振って出た目の数によって乗り物が決まる某地方局制作のバラエティ番組で「キングオブ深夜バス」と紹介され有名になりました。なお、深夜バスとは通常の路線バスが深夜帯に運行する際に料金を割り増しにして営業するバスのことを指すのが一般的であり、はかた号は「深夜バス」というよりも「夜行バス」の範疇に分類されるかと思います。はかた号は、現在「プレミアムシート」とよばれる個室型シートと「ビジネスシート」とよばれる独立3列シートになっており、車内にトイレを装備していることから、オリオンバス（東京～福岡）・天領ライナーと比較して割高ではありますが、居住性は優れています。むしろ、今ではこの点によりはかた号がキングオブ深夜バスとよばれている所かもしれません。



キングオブ深夜バス 西日本鉄道 はかた号
（三菱 エアロエース BKG-MS96JP）

夜行高速バスを除く昼行便の高速バスの中で、最も走行距離が長いバスは、弘南バスが上野駅～弘前バスターミナル～青森駅で運行する「パンダ号スカイ線」（2022年12月1日にスカイ号から改称）です。運行距離約715km、上野～青森の所要時間は10時間50分と夜行便に匹敵するものになっています。4列シートの車両ですがトイレ付で、一部のSAでトイレ休憩を行うほか、青森行は那須高原SA、上野行は柴波SAで昼食休憩があります。

パンダ号スカイ線は、コロナ禍によってお盆の最繁忙期を除いて2022年現在運休が続いており、運行が再開されたらぜひ一度乗りに行きたい高速バスです。



高速道路を通らない路線バスとしては国内で最長距離を走行する
奈良交通 八木新宮特急バス（日野 ブルーリボン U-HU3KLAA）

高速道路を利用しない、一般の路線バスで最も走行距離の長いバスは、奈良交通が大和八木駅～新宮駅で1日3往復運行する八木新宮線（八木新宮特急バス）³⁾です。運行距離は169.8kmですが、停留所が168箇所（新宮駅発大和八木行は169箇所）あり、土曜、日曜、祝日のみ運行される一部停留所通過の観光特急「やまかせ」でも最短で6時間6分、通常便では最長で6時間55分を要します。



奈良交通 八木新宮特急バスは、途中の上野地バス停で休憩のため20分停車。長さ297.7m、高さ54mの生活用としては日本一長い「谷瀬の吊り橋」を散策できた

八木新宮特急バスは、途中の五條バスセンター、上野地および十津川温泉でトイレ休憩を行います。上野地バス停の近くには、長さ297.7m、高さ54mの「生活用」としては日本一長い「谷瀬の吊り橋」を訪れることも可能です（現在、歩行者専用の吊り橋としては第6位の長さとなります）。

ちなみに、世界で一番長距離を走る路線バスは、2018（平成30）年時点でペルーのリマとブラジルのリオデジャネイロの約6,200kmを約102時間かけて運行するバス⁴⁾のようです。

逆に、日本で一番走行距離が短いバス路線については、諸説ありますが近鉄バス赤十字病院線（大阪上本町駅～大阪赤十字病院）⁵⁾のようです。走行距離は約500m、所要時間約4分で、途中のバス停はありません。病院休診日の土曜、休日、5月1日と年末年始の12月29日～1月3日は運休となります。駅と病院との間は、出入りする患者などの利便性を考慮して、短距離のバス路線が設定されることが多いです。

続いて、日本一バスの運行本数が多い路線（系統）と、逆に日本一バスの運行本数が少ない路線を紹介します。

日本一バスの運行本数が多い路線についても諸説ありますが、京成バス新都心・幕張線（幕張本郷駅～免許センター～海浜幕張駅～ZOZOマリンスタジアムなど）は、平日の運行本数が幕張本郷駅を出発する便で248本に達しています。新都心・幕張線は、「千葉市幕張新都心地域BRT事業」として連節バスを導入するなどの利便性向上対策が取られており、朝ラッシュ時には最短1分間隔でバスが運行されています。



京成バス 新都心・幕張線
(左右2台とも日野 ブルーリボンII ワンステップ PJ-KV234Q1)

なお、日本一1日当たりの運行本数が多い高速バス路線は、西鉄が福岡（天神・福岡空港・博多）～北九州（小倉駅前・砂津など）で平日に102往復走らせています。

逆に、日本一バスの運行本数が少ない路線は、調べた限りでは近江鉄道（立命館大学京都線：立命館大学びわこ・くさつキャンパス→京阪三条）、京都バス⁶⁾（95系統：大原→鞍馬、90系統：西山高雄→阪急嵐山駅前、など計5路線）で運行されています。運行本数は、いずれも1年のうち1日のみ片道1本で、近江鉄道が例年11月の第2土曜日、京都バスが春分の日に運行されています。また、神奈川中央交通（神奈中）では1年のうち海の日に1日のみ1往復の路線（藤77系統：藤沢駅北口～江の島～辻堂駅南口）が存在します。さらに、1週間に1往復から1日1往復程度の通勤・通学需要を想定していない運行路線を持つバス事業者が、全国に数多くみられます。

このように著しく本数が少ない路線のことを、「免許維持路線」と称することがあります。免許維持路線は、バス事業者が一度取得したバス路線営業免許について、路線エリアや貸切営業エリアを引き続き確保する目的で、旅客数が減少しても国土交通省運輸局への届出手続きが必要な路線廃止によって手放すことなく、免許維持に最小限必要な本数を残して運行を続けている路線のことを指します。この「免許維持に最小限必要な本数」は、かつては1日1往復とか1週間に1往復ということが多かったのですが、現在では1年に1日限りの特定日に片道のみ運行というケースが出てきています。京都バスでは、2021年には年1本運行の路線が11路線に増加しましたが、2022年に6路線が廃止されています。

1年1本運行の免許維持路線は、バスファンの需要に応えるためなのか（笑）、特定の祝日などに運行日が設定されています。土日祝日であれば、ラッシュ時に多くの車両を必要とする平日と比較してバス車両を捻出しやすいからかもしれません。

私は、仕事柄なかなか年1回の特定日に合わせて乗車することが難しいため、上述したバス路線にはいずれも乗車できておりません。京都バスのように、次の年には路線自体が廃止となったケースもあるので、機会を見つけて乗車していきたいと思います。

私が乗車したことのある免許維持路線の一つとして、神奈中で毎週土曜日に平塚駅から小田原駅を運行する平44系統の写真を掲載します。この系統は、小田原駅に到着すると経由地が異なる平45系統となって平塚駅に戻ります。当日は、私を含む多くのバスファンがこのバスに乗って平塚と小田原を往復しました（笑）。



神奈中で土曜日片道1本のみ運行の平44・平45系統
(日野 ブルーリボンハイブリッドノンステップ QSG-HL2ANAP)

日本一のバス停

ここからは、様々な意味で日本一のバス停留所（バス停）を紹介していきます。

まず、日本一長い名称のバス停ですが、読み上げた時の文字数で一番長いのがしずてつジャストライン まがりかねしずおかしくとくべつしえん 県立美術館線と美和大谷線の「曲金静岡視覚特別支援 がっこうしずてつふどうさんしずおかみなてんまえ 学校静岡不動産静岡南店前」の43字となります。バス停に表記される文字数は、22字となります。

では、バス停に表記される文字数が最も多いバス停はどこかという話ですが、関鉄グリーンバス 鹿行北浦ラインの「レイクエコー・白浜少年自然の家・なめがたファーマーズヴィレッジ中央」というバス停

が33字となります。読み上げた時の文字数は40字で、惜しくも先に述べたバス停に及びません。

一方、日本一短い名称のバス停としては、漢字一文字のバス停が各地に分布していますが、その中でも関鉄パープルバス 筑西・下妻広域連携バスの「江」というバス停はひらがなで「え」、ローマ字で「E」といずれも1字で表せることから、名実ともに日本一短い名称のバス停といえます。

続いて、日本の果てにあるバス停について述べて行きます。まず、日本最北端と最東端のバス停は、本来択捉島のバス路線にあると思われますが、ここでは日本在住の人や日本を訪れた人が制限なく移動できる範囲に限定して述べたいと思います。日本最北端のバス停は、宗谷バス天北宗谷岬線の「宗谷岬」です。私は、宗谷岬には34年前にドライブで乗せてもらって行ったことが一度あるきりで、宗谷岬バス停の写真を持っていない。次に宗谷岬に行くときは、ぜひ路線バスで行こうと思っています。



日本最東端のバス停に向かう根室交通 納沙布岬線
(三菱 エアロスター K P-MP618PT)

日本最東端のバス停は、根室交通 納沙布岬線の「納沙布岬」です。こちらは、12年前の2011（平成23）年1月1日にバスに乗って訪れています。当日は、いつも使用している路線バスのほかに、ふだんは貸切輸送で活躍するスーパーハイデッカー「エアロクイーンM」が使用され、初日の出を見に来た大勢の観光客を運んでいました。

日本最南端と最西端のバス停は、いずれも沖縄の先島諸島にあります。日本最南端のバス停は、西表島交通の「豊原」、日本最西端のバス停は、与那国島にある最西端観光の「久部良」です。なお、与那国生活路線バスは無料運送のため、一般の（有償）乗合バスの



北方四島を除く日本最東端に位置する納沙布岬バス停（根室交通）



初日の出臨時輸送のため納沙布岬に集結した根室交通
初日の出バス（三菱 エアロクィーンM U-MS729Sと推定）初代
エアロクィーンMはヘッドライト周りの特徴から「パンダエアロ」
と通称されて親しまれていました

最西端バス停は西表島交通の「白浜」となります。どちらの島も一度は訪れてみたいものです……。

また、日本一標高の高いバス停は、アルピコ交通乗鞍岳線の「標高2716m」という名前のバス停です。ただし、このバス停は降車専用のため、乗車できる日本一標高の高いバス停は、数百m離れた隣にあるアルピコ交通と濃飛バスが共同運行を行うバス停「乗鞍山頂（豊平）」となります。このバス停の標高は、2702mです。

一方、日本一標高の低いバス停は、諸説ありますが現時点では秋田中央トランスポート 南秋地域広域マイタウンバスの「大湯富士」とされています。このバス停は八郎湯干拓地の中にあり、周辺の地形や位置関係などから、標高は海拔約－3.8m程度と思われます。

なお、2022年9月17日に開業した「バスターミナル東京八重洲」のバス乗り場は地下2階にあり、地表の標高がさほど高くないことから、現在はこちらのバス停の方が低い位置にありそうです。

ここまで述べてきたバス路線やバス停の様々な「日本一」についてまとめてみました（表－3）。皆様がバスに乗る際に、少しでも参考になれば幸いです。

表－3 日本一のバス路線、停留所のまとめ（2022年12月現在）^注

日本一長距離の路線バス （夜行高速バス）	天領バス 天領ライナー 運行区間 バスターミナル東京八重洲（博多行のみ）～バスタ新宿～新山口駅～小倉駅～HEARTSバスステーション博多 運行距離 約1,140km（東京→博多） 所要時間 15時間50分
日本一長距離の路線バス （昼行高速バス）	弘南バス 運行区間 パンダ号スカイ線 運行区間 上野駅前～弘前バスターミナル～青森駅前 運行距離 約715km 所要時間 10時間50分
日本一長距離の路線バス （一般路線バス）	奈良交通 八本新宮線（八本新宮特急バス） 運行区間 大和八木駅～新宮駅 運行距離 169.8km 停留所 168箇所（新宮駅発大和八木駅行は169箇所） 所要時間 6時間6分～6時間50分
日本一短距離の路線バス	近鉄バス 赤十字病院線 運行区間 大阪上本町駅～大阪赤十字病院 運行距離 約0.5km 停留所 2箇所（途中停留所なし） 所要時間 約4分
日本一1日当たりの運行本数が多い路線バス （一般路線バス）	京成バス 新都心・幕張線 運行区間 幕張本郷駅～免許センター～海浜幕張駅～ZOZOマリンスタジアムなど 運行本数 248本（平日の幕張本郷駅出発便）
日本一1日当たりの運行本数が多い路線バス （高速バス）	西日本鉄道 福岡（天神・福岡空港・博多）～北九州（小倉駅前・砂津・ジアウトレット北九州） （なかに号、ひきの号、いとうづ号） 運行区間 西鉄天神高速バスターミナル～砂津など 運行本数 102往復（平日）
年間の運行本数が日本一少ない 路線バス	①近江鉄道 立命館大学京都線 運行区間 立命館大学びわこ・くさつキャンパス→京阪三条 運行本数 年1回片道（例年11月第2土曜日のみ運行） ②京都バス 95系統、90系統他計5系統 運行区間 95系統 大原→鞍馬、90系統 西山高雄→阪急嵐山駅前、他 運行本数 年1回片道（例年春分の日のみ運行）
日本一長い名称のバス停	（読み上げた時の文字数）曲金静岡視覚特別支援学校静岡不動産静岡南店前 まがりかねしずおかしくとくべつしえんがっこうしずてつふどうさんしずおかみなみてんまえ（43字） しずてつジャストライン 県立美術館線、美和大谷線 静岡県静岡市駿河区 （バス停表記の文字数）レイクエコー・白浜少年自然の家・なめがたファーマーズヴィレッジ中央（33字） 事業者 関鉄グリーンバス 路線名 鹿行北浦ライン 茨城県行方市
日本一短い名称のバス停	江 読み方 え ローマ字 E（いずれも1字） 関鉄パープルバス 筑西・下妻広域連携バス 茨城県下妻市（参考）漢字一文字のバス停は各地に分布
日本最北端のバス停	宗谷岬 宗谷バス 天北宗谷岬線 北海道稚内市
日本最東端のバス停	納沙布岬 根室交通 納沙布線 北海道根室市
日本最南端のバス停	豊原 西表島交通 沖縄県八重山郡竹富町
日本最西端のバス停	久部良 最西端観光 沖縄県八重山郡与那国町（生活路線バスのため無料）（参考）有償の乗合バス停の最西端は白浜（西表島交通）
日本一標高の高いバス停	標高2716m アルピコ交通 乗鞍岳線（降車専用） 岐阜県高山市・長野県松本市
日本一標高の高いバス乗り場	乗鞍山頂（豊平） アルピコ交通 乗鞍岳線・濃飛バス 乗鞍線 岐阜県高山市 標高2702m
日本一標高の低いバス停	大湯富士 秋田中央トランスポート 南秋地域広域マイタウンバス 秋田県南秋田郡大湯村 海拔約－3.8m程度（参考）バスターミナル東京八重洲の乗り場は地下2階にあり、日本一標高の低いバス停の可能性はある

注）事業者などによる公表データがない項目については、一部筆者の推測を含む

● おわりに

今回は、バスに関わる様々な「日本一」に着目して記事を書いてみました。バス路線は日々刻々新設や廃止などの変化が絶えず、中には日本一のものが定まっていなかったケースも多々あり、今後も日々研究を続けていかなければならないことを痛感しています。

最後までお読みくださりまして、ありがとうございました。

【参考文献】

- 1) (公社)日本バス協会, 2021年度版(令和3年度)日本のバス事業, https://www.bus.or.jp/about/pdf/2021_busjigyo.pdf
- 2) 国土交通省, 鉄道統計年報[令和元年度] https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000053.html
- 3) 奈良交通, 八木新宮線, <https://www.narakotsu.co.jp/rosen/yagi-shingu/>
- 4) バス比較なび, 絶対お尻いたーい! 走行距離6,200km! 丸4日かけて走る世界最長の高速バスとは?, <https://www.bushikaku.net/article/58715/>
- 5) 日本赤十字社, 大阪赤十字病院, 近鉄上本町駅⇄大阪赤十字病院シャトルバス時刻表, 平成29年10月1日現在, <https://www.osaka-med.jrc.or.jp/assets/pdf/access.pdf>
- 6) 京都バス, 運行系統図, 2022年3月19日現在, https://www.kyotobus.jp/common/pdf/route_map.pdf

非開削技術 広告掲載のご案内

発行年4回: 4月・7月・10月・1月の1日発行
広告サイズ: 1頁=縦255mm×横175mm
1/2頁=縦120mm×横175mm

広告のお申し込み・お問合せ

非開削技術 編集室
(株)LSプランニング
Tel 03-5621-7850 Fax 03-5621-7851
発行 (一社)日本非開削技術協会
Tel 03-5639-9970 Fax 03-5639-9975



広告のお申し込み・お問合せ

(一社)日本非開削技術協会事務局
Tel 03-5639-9970 Fax 03-5639-9975

環境にやさしい非開削技術

■ 非開削技術 広告掲載料金 (会員価格)

掲載場所	サイズ	刷色	掲載料金
表1	1頁	カラー	220,000円
表2			308,000円
表3			275,000円
表4			352,000円
後付	1/2頁	モノクロ	49,500円
	1頁		77,000円

※広告掲載料金は1掲載当たりの金額です。(消費税込)

■ 工法ナビ バナー広告掲載料金

掲載場所	掲載期間	掲載料金
TOPスペース	6ヶ月 上半期(4月1日～9月30日) 下半期(10月1日～3月31日)	66,000円
技術区分内スペース		19,800円

※広告掲載料金は1掲載当たりの金額です。(消費税込)