

関西～四国間の航路・空路

1.はじめに

ここまでの原稿では、本州と四国を繋ぐ鉄道について説明してきましたが、本州と四国の連絡手段はもちろんそれだけではありません。高速バスや船も走っていますし、遠方からなら飛行機を使う方も多いと思います。本稿では、瀬戸大橋ができる前の、岡山～高松間の交通手段であった宇高航路を中心に瀬戸大橋と競合する航路・空路について考察していきます。

2.宇高航路(こちらも併せてご覧ください)

岡山から四国へは、長らく「宇高航路」と呼ばれる航路で結ばれています。運行区間は、宇野港～高松港間で、本州側が JR 西日本の宇野駅、四国側が JR 四国の高松駅で連絡しています。

(1)宇高航路の歴史

宇高航路の歴史は 1903 年までさかのぼり、現在の JR 西日本・山陽本線を敷設し、四国内にも路線を持っていた山陽鉄道が運航開始したのが始まりです。その後、現在に至るまで、国鉄・JR を含む様々な会社で運航されてきました。しかし、この航路は瀬戸大橋、さらには明石海峡大橋の開通により減便が続いています。以下に示すのは、現在では唯一宇高航路を運航している四国フェリーの利用台数と運行本数の推移です。



棒グラフで示したのが利用台数、折れ線グラフで表したのが運行本数です。利用台数は左軸で、最も利用台数が多かった1987年を100とした指数で表しており、運行本数は右軸で、51便→40便→34便→22便→14便→10便→5便と減り続けています。

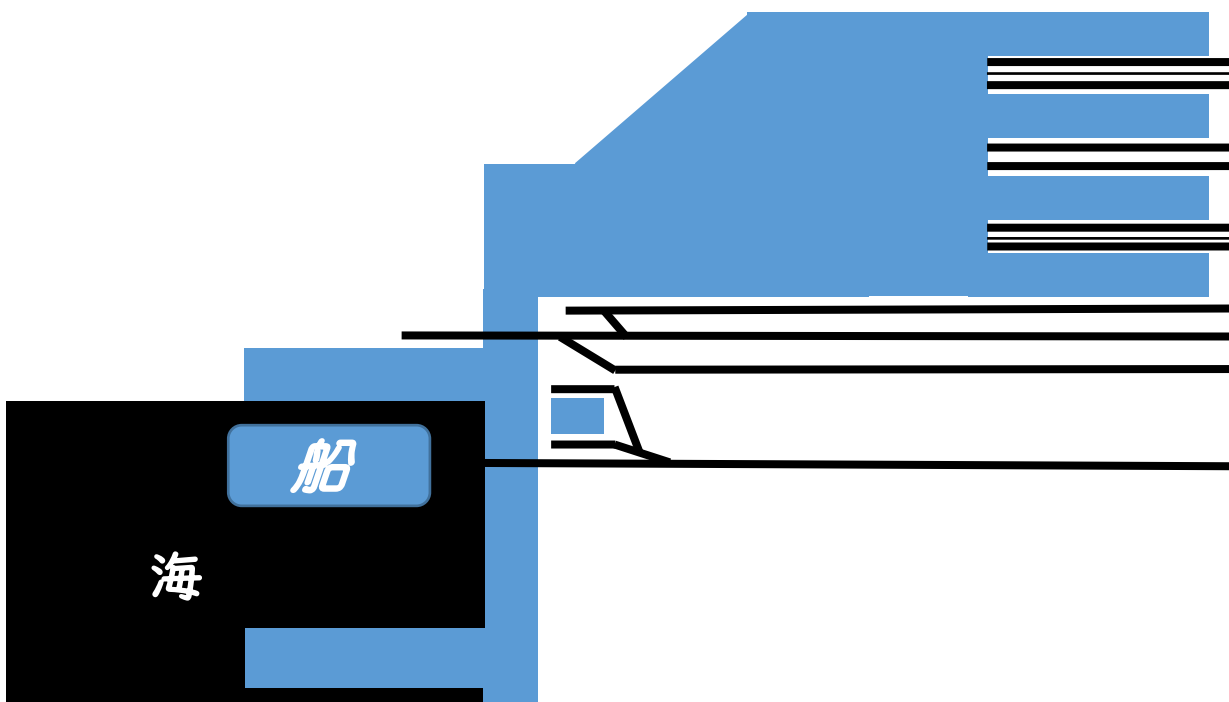
以下で、瀬戸大橋開業直前から現在に至るまでの各地点での状況などについて述べます。

①瀬戸大橋開通前(データは1978年)

フェリーのみしか交通手段がなかったためフェリーは栄えており、国鉄(1987年からはJR四国)、四国フェリー、日通フェリー(のちの津国汽船)の3社で運航していました。四国フェリーも1日に5隻で51往復ものフェリーを運航しており、24時間運航を行っていました。所要時間は1時間程度で、料金は200円でした。

また、当時は、貨車をそのまま船に積み込んで運んでいたこともあって、高松駅・宇野駅ともに配線が違っており、駅から乗船所まで通路があったため、利便性はかなり高かったです。

当時の高松駅配線図(一部省略)



②瀬戸大橋開業後すぐ

瀬戸大橋開業後すぐに大幅な減便、とはなりませんでした。当時、瀬戸大橋を渡る高速道路は他の高速道路に比べて値段が高く、24時間運航をしていたこともあってまだまだトラックなどの利用が見込めたからでしょう。瀬戸大橋の開業に合わせ、四国フェリーでは運航隻数を1隻減らし、40往復の運転としました。ただ、旅客の方はどうかは分かりませんが、前頁のグラフを見ても分かる通り、大きな収入源である車の利用は、減ってはいるものの最盛期の8割程度を2008年までキープしており、需要は根強くありました。

なお、1991年にJR四国が宇高連絡船を廃止しました。

1998年には、明石海峡大橋が開通しましたが、やはり本四航路の存続にかかわるほどの大きな影響はありませんでした。

③高速道路の値下げ

宇高連絡船に大きな逆風が吹き始めたのが2009年です。グラフを見てもそれまで一定の利用台数を保っていたのが、2009年を境に減少に転じていることがわかります。これは、高速道路の値下げによるもので、これにより車の利用台数が大幅に減っていることがわかります。津国汽船がこの年に宇高航路から撤退、2012年には国道フェリーも運行を休止し(2012年に乗車台数が微増しているのはそのことがあります)、とうとう本四連絡船を運航するのは四国フェリーのみになりました。

④現在

2014年、四国フェリーは24時間運航をやめました。これにより、他機関との差別化を図ることがさらに難しくなり、車両台数はさらに減っていきます。2017年にはついに1隻5便の運航になり、これで限界まで運航隻数を減らしたことになります。運行本数が減ると当然利用台数も減り、最盛期の0.13倍にまで落ち込んでしまいました。

(2)現状



先述の通り、現在は1隻5便での運行となっています。

←現在唯一宇高航路を走る「第一しようどしま丸」

四国フェリーHP(www.shikokuferry.com/timetable/takamatsu-uno)より引用

使用船は第一しょうどしま丸。旅客定員は 490 名です。

車内には売店等があり、1 時間強で宇野～高松間を結びます。



←↓内装



(3)他機関との比較

①岡山～高松間

鉄道+フェリー	2 時間弱	1270 円<人>
フェリー	2 時間弱	2500 円<車>
鉄道	55 分	1510 円
高速道路	1 時間	2850 円(ETC)

※所要時間に乗り換え時間は含みません。

※フェリーの所要時間は、岡山駅～宇野港間で一般道を使用しており、岡山駅～宇野港間を 46 分として計算しています。

現在の宇高航路を取り巻く環境はやはり厳しいものがあります。ETC を利用した場合、高速道路と 350 円差しかなく、所要時間が 1 時間遅くなってしまいます。旅客輸送も、鉄道との料金差が 240 円で、所要時間はこちらも 1 時間違います。また、乗り換えが鉄道利用の場合、最大で 2 回かかってしまいフェリーは 1 日 5 便だけなので、30 分に 1 本看板列車である「快速マリンライナー」を運転している JR と比べて、利便性の差はこの表で見るとより大きなものがあるでしょう。

②宇野～高松間

鉄道	1 時間強	1510 円
フェリー	1 時間	690 円<人>

では、宇野～高松間ではどうでしょうか。車はもちろん、人のみの利用でもフェリーがかなり優勢です。所要時間は乗換えを含めるとフェリーの方がだいぶ早いですし、値段も鉄道の半分以下です。宇野周辺の住民にとって、本四航路は「地域の足」といった存在です。

(3)宇高航路に関する考察

ここまで述べてきた通り、日本を代表する鉄道連絡船であった宇高航路は現在かなりぎりぎりの状態で運転を続けています。しかし、減便ももうこれが限界で、これ以上少なくなると利便性が極端に悪くなってしまうため、現状よりさらに乗客が減ると、航路の廃止、ということにもなりかねなくなってしまう。前頁で述べた通り、速達性、利便性では車・人ともに高速道路・鉄道に勝つことはできません。

四国フェリーでは、「フェリーに乗ること自体」が旅の目的になるような、そんな取り組みに力を入れているそうです。瀬戸大橋 30 周年や JR 西日本の観光列車「La Malle de Bois (ラ・マル・ド・ボア)」(詳しくは[こちらをご覧ください](#))など、全国的にも瀬戸大橋に注目が高まっている今こそ、「宇高航路にのらないとできないこと」で鉄道とは差別化を図り、利用客がフェリーを使いたくなるような魅力発信やイベントを、時には自治体や、競合する鉄道や高速道路などと連携しながらしていくことで、瀬戸内地方への観光客も、フェリーへの客も増やしていくことが「地域の足」存続に大切なことです。



←船内に設置された観光
情報を表示するモニター

↓船から眺める瀬戸大橋



3.関西⇄四国の航路

ここまで本四航路のことについて述べてきましたが、ここからは関西と四国を結ぶ航路について鉄道や高速バスなどと比較しながら見ていきます。

(1)航路の変遷

①1978年

1978年、瀬戸大橋開業前の航路です。すでに新幹線は岡山まで延伸していたため、新幹線+在来線+宇高航路という選択肢もありました。しかし、大阪から四国までの航路も数多く運航されていました。以下に瀬戸大橋と競合しているいくつかを紹介します。

区間	所要時間	本数	料金
高松東～東神戸	4時間10分	10往復	1,400～2,800円
小松島～和歌山	2時間～ 2時間30分	12往復	1,100～4,120円
小松島～大阪南港	3時間15分	3往復	1,350～5,190円
徳島～深日	2時間30分	11往復	880～1,470円
徳島～大阪南港	3時間20分	3往復	1,270～2,540円
徳島～東神戸	3時間10分	5往復	1,270～2,540円
徳島～神戸	1時間45分	5往復	3,400円
鳴門～神戸	1時間30分	3往復	2,800円
新居浜～東神戸	2時間	2往復	2,200～9,000円
東予～大阪南港	7～8時間	3往復	2,200～9,000円
今治～東神戸	7時間50分	2往復	2,200～9,000円

比較対象として、当時の鉄道の運賃は

区間	利用	所要時間	運賃
新大阪～高松	新幹線・宇野線・フェリー	2時間40分	3,530円
新大阪～高松	(夜行)急行・フェリー	4時間10分	2,630円
新大阪～徳島	新幹線・宇野線・フェリー・急行	4時間10分	4,330円
新大阪～新居浜	新幹線・宇野線・フェリー・特急	4時間40分	4,830円

※注)料金はすべて人のみの運賃です。車は含んでいません。

鉄道の場合、乗り換え時間は省いています。また自由席での計算です。

船の場合、便などによって所要時間の差が大きい場合もあります。

1978年には、関西と四国を結ぶ航路はこのように数多くありました。便数も多く、徳島(小松島・徳島・鳴門)への航路が多いのが目立ちます。鉄道と比較しても、関西から徳島へはフェリーが料金・値段ともに圧倒しています。

このころは高速バスという選択肢はなく、フェリーが栄えていたといっていました。

→今も客車に残る「宇野」幕

大阪・東京から宇野まで、夜に走る急行や特急も運行されていました。



※小松島港

先ほどの表で小松島港というのが出てきましたが、実はこの港は鉄道とも関係が深い港です。

以前、小松島港と国鉄牟岐線(現・JR 牟岐線)の中田駅は「小松島線」という路線で結ばれていました。1.9km という短い路線で、この路線の廃止は1985年ですが、廃線まで国鉄の中で一番短い路線でした。また、64頁でもふれたように、このころ鉄道駅をフェリー乗り場の横に通すという構造がよく見られ、小松島線も小松島駅よりさらに先に「小松島港駅」を設置し、便をよくしていました。

牟岐線の前身は徳島～小松島間の路線であり、どちらかという小松島線の方が本線であった歴史があるのですが、前述の通り廃線、現在は復元された小松島駅が残るのみとなっています。

※深日港・和歌山港

深日港・和歌山港もまた鉄道と関係の深い港です。

南海本線みさき公園駅から分岐する、多奈川線という路線をご存知でしょうか。2.6km と短い路線で、元々は軍事的な目的で敷設された多奈川線ですが、途中で深日港駅があり、深日港に徳島からの船などが発着していた時は、深日港と大阪方面を結ぶ「淡路号」と呼ばれた急行電車が走っており、深日港と大阪中心部とのアクセスを担っていました。

和歌山港の最寄り駅は和歌山港駅、南海本線の南端的な存在である和歌山市駅よりさらに一駅南にある、南海港線の終着駅です。昔から船に接続する列車が運行されており、今では特急サザンの一部便がその役目を果たしており、現在も鉄道連絡船の連絡駅として機能しています。

②1988年

瀬戸大橋開業の年です。4月、瀬戸大橋開業後のデータです。

区間	所要時間	本数	料金
高松東～東神戸	4時間10分	15往復	2,000～4,000円
高松～大阪	5時間50分	2往復	1,900～9,100円
高松～神戸・大阪	2時間	4+1 ^{神戸～高松} 往復	6,500円
小松島～和歌山	2～2時間30分	12往復	1,650～4,940円
小松島～大阪南港	4時間	2往復	2,000円
徳島～深日	2時間30分	4往復	1,370～2,290円
徳島～大阪南港	3時間20分	3往復	1,920～3,840円
徳島～大阪	2時間	6往復	4,400～4,500円
徳島～東神戸	3時間10分	5往復	1,920～3,840円
徳島～神戸	1時間45分	5往復	4,400円
徳島～和歌山	1時間15分	8往復	3,300円
鳴門～神戸	1時間45分	2往復	3,700円
新居浜～東神戸	9時間10分	2往復	3,500～13,400円
東予～大阪南港	7.5時間	2往復	3,500～13,400円
松山・今治～東神戸	9時間50分	2往復	3,500～22,800円

比較対象として、当時の鉄道の運賃は

区間	利用	所要時間	運賃
新大阪～高松	新幹線・瀬戸大橋線	2時間	6,700円
新大阪～徳島	新幹線・特急	3時間10分	8,850円
新大阪～新居浜	新幹線・特急	2時間50分	9,400円

10年前より航路は増えています。瀬戸大橋開業後といたっても4月のデータなので、瀬戸大橋が開業したからすぐ減便、というわけではさすがにないでしょうし、このころが最も栄えていた時期といてもいいのではないのでしょうか。

今治方面への便も松山まで延長運転され、高松～大阪間の航路が開設されています。このデータでみると関西～徳島間は瀬戸大橋が開業してもなお相変わらずフェリーの方が優勢のようです。ただ、関西～高松間はやはり大きく時間差をつけられてしまいました。高速バスがそのまま四国へ行けるようになったこともフェリーにとっては大きな痛手です。

③1998年

明石海峡大橋が開通した年です。

区間	所要時間	本数	料金
高松東～東神戸	4時間10分	10往復	2,100円
高松～大阪	2時間30分	2往復	6,100円
小松島～和歌山	2時間	12往復	1,730～2,780円
徳島～大阪	2時間	8往復	4,620～5,660円
徳島～和歌山	1時間	5往復	3,450～3,960円
新居浜・東予 ～大阪南港	7～9時間	2往復	3,660～13,650円
東予 ～神戸・大阪南港	8～9時間	1往復	3,660～13,650円

比較対象として、当時の鉄道の運賃は

区間	利用	所要時間	運賃
新大阪～高松	新幹線・瀬戸大橋線	2時間	8,250円
新大阪～徳島	新幹線・特急	3時間10分	9,760円
新大阪～新居浜	新幹線・特急	2時間40分	9,690円

明石海峡大橋の開通により関西から徳島までの安くて速い高速バスが台頭し、これがフェリーにとってはおおきな逆風でした。大阪・神戸～徳島間の航路の減少が深刻で、1航路を除いてすべてなくなってしまっています。ただ、和歌山～徳島かんは依然として需要があり、若干の減便はあっても両航路とも残っています。

(2)現在の状況

そして現在。現在はもう少し具体的に高速バスなどとの比較なども交えながら現在のフェリーの置かれた状況を説明します。

区間	所要時間	本数	料金
高松東～三ノ宮 FT	4時間45分	4往復	1,990円
徳島 FT～和歌山	2時間15分	8往復	2,000円
新居浜～神戸	7時間	1往復	6,840～16,090円
東予～大阪南港	8時間	1往復	5,810～16,090円

現在の鉄道の運賃は

区間	利用	所要時間	運賃
新大阪～高松	新幹線・瀬戸大橋線	1時間50分	7,100円
新大阪～徳島	新幹線・特急	2時間50分	9,270円
新大阪～新居浜	新幹線・特急	2時間20分	8,390円

なんとこの4航路のみになってしまいました。この4航路の鉄道・高速バスとの競合状況などについてまとめます。

①南海フェリー

和歌山港～徳島港間を結びます。前述の通り大多数の便が南海電鉄の特急サザンと連絡しているため、大阪中心部からの利便性も確保されており、南海電鉄の列車とフェリーがセットで 2000 円という破格のお得な乗車券が南海電鉄各駅で販売さ



れています。以下の表は、新幹線+マリンライナー+特急うずしおを利用したとき、フェリーを使ったとき、高速バス・阿波エクスプレス号を使った場合の比較です。新幹線は新大阪から、阿波エクスプレス号は大阪駅から、サザンはなんばからなので、住んでいる地域によって多少違ってく

↑ なんばから和歌山港を結ぶ「サザン」

Wikipedia サザン(列車) ja.wikipedia.org/wiki/サザン_(列車)より引用

るかもしれませんが、それを差し引いてもかなり便利なフェリーです。特急うずしおの岡山乗り入れ便が少ないのもそれゆえなのかもしれません。

大阪～徳島	所要時間の目安	運賃
新幹線・マリン・特急うずしお	2 時間 50 分	8,950 円(高松から特急)
サザン・南海フェリー	3 時間 40 分	2,000 円(お得な切符)
阿波エクスプレス号	2 時間 40 分	3,700 円

※後のものも含め、表はすべて大人料金・普通席(自由席)で計算しています。

②ジャンボフェリー

神戸港～高松港間を結びます。しかし6時間も時間がかかってしまいます。ただ、深夜便が運航されているので、寝ながら高松に移動、という使い方はできると思います。(深夜便の場合料金が 300 円高くなります。)昼間の移動だとさすがに遅すぎるため、鉄道の料金が高いと感じる人は高速バスをつかうとよいでしょう。ここでもやはり鉄道の割高感是否めませんが、新大阪～徳島間ほどではないです。

高松エクスプレス号は大阪駅から、フェリー乗り継ぎの新快速は新大阪発着としています。

大阪～高松	所要時間の目安	運賃
新幹線・マリンライナー	2時間	7,100円
新快速・バス・ジャンボフェリー	6時間	2,650円(平日)
高松エクスプレス号	3時間40分	3,900円

③オレンジフェリー

新居浜～神戸、東予～大阪南港の2航路を運航しています。ちなみに新居浜～神戸間の航路は貨物主体の航路となっています。

前の2航路は「安さで他機関に対抗する」という感じでしたが、オレンジフリーは「設備で他機関に対抗する」方針であるところがとても面白いところです。

特にすごいのが東予～大阪南港間の航路で、海を眺めることができるスカイラウンジ、大浴場までも備えます。特別室・特等室はホテルと比べても何ら遜色ないような設備で、鉄道でいう寝台列車と同じような造りの2等寝台、もちろん普通の席である2等室もあります。特別室は一人16000円と相当な高額ですが、夜に出発して早朝に到着するダイヤなので、高級リゾートホテルに泊まりながら移動できると考えればまだ許せる人もいるかもしれません。また、今年8月25日には完全個室である「おれんじえひめ」を新造投入し、同航路に就航させます。完全個室化はさらに「高級ホテル」としての同航路の立ち位置を強め、同区間では異色の交通機関として存在意義をますます高めることになりそうです。



ここまでコンセプトが違いながら料金比較をするのも意味がないのかもしれませんが、一応他交通機関と比較します。

バスの比較対象としては、阪神バス運行で、大阪・神戸から今治までを繋ぐ「サラダエクスプレス」を取り上げます。

↑特別室の内装 オレンジフェリーHP(www.orange-ferry.co.jp/ship_guide/orange8.html)より引用

大阪～東予(鉄道駅： ^{にゅうがわ} 壬生川)	所要時間の目安	運賃
新幹線・特急しおかぜ	2時間50分	9270円
オレンジフェリー	7時間40分 ～8時間	5810～16090円
サラダエクスプレス号	5時間15分	4950円

時間でいうと、鉄道に圧倒的に軍配が上がります。しかしバスは半額に近い値段

で移動できるので、こちらの需要もあることにも頷けます。

神戸～新居浜	所要時間の目安	運賃
新幹線・特急しおかぜ	2時間10分	8390円
オレンジフェリー	7時間 ～7時間20分	6840～16090円
サラダエクスプレス号	4時間30分	4750円

いくら貨物主体とはいえ大阪～新居浜間の航路も豪華です。そこでやはり差別化は図られています。

こちらも構図としてはあまり東予までと変わりません。すこしバスと鉄道の時間差が縮まったぐらいでしょうか。

3. 関西⇄四国の空路

ここまで関西と四国を繋ぐ航路について説明してきましたが、もちろん飛行機で行く手もあります。四国4県にはそれぞれ徳島阿波おどり空港、高松空港、松山空港、高知龍馬空港が主な空港として機能しています。ここでは、関西と4県を結ぶ



空路について、航路と同じく瀬戸大橋開業時から順にみていこうと思います。なお、飛行機のチケットは時期や申し込みの速さにより変動が激しいので、大体の値段で



す。

←伊丹空港へのアクセス鉄道として機能する「大阪モノレール」(写真は伊丹空港ラッピング)

※関西空港(以下、関空)の開業は1994年なので、それ以前はすべて「伊丹空港」のことを指しています。

・松山⇄大阪

1978年

大阪～松山	運賃	所要時間の目安
新幹線・宇野線・フェリー・特急	5,630円	5時間30分
飛行機	7300円	45分

1988年

大阪～松山	運賃	所要時間の目安
新幹線・特急	10,850円	4時間
飛行機	12300円	50分

1998年

大阪～松山	運賃	所要時間の目安
新幹線・特急	10,870円	3時間40分
飛行機(伊丹・関空)	12,300円	45(関空)・50(伊丹)分

2018年

大阪～松山	運賃	所要時間の目安
新幹線・特急	10,410円	3時間30分
飛行機(伊丹・関空)	19,000～21,500円 (伊丹) 2,890～21,020円(関空)	50分

・高知⇄大阪

1978年

大阪～高知	運賃	所要時間の目安
新幹線・宇野線・フェリー・特急	5,330円	5時間10分
飛行機	6,100円	55分

1988年

大阪～高知	所要時間の目安	運賃
新幹線・特急	10,350円	3時間50分
飛行機	10,300円	55分

1998年

大阪～高知	所要時間の目安	運賃
新幹線・特急	10,240円	3時間30分
飛行機(伊丹・関空)	12,250円	40分

2018年

大阪～高知	所要時間の目安	運賃
新幹線・特急	9,760円	3時間20分
飛行機(伊丹のみ)	19,600～20,700円	45分

・徳島⇄大阪

1978年

大阪～徳島	運賃	所要時間の目安
新幹線・宇野線・フェリー・急行	4,330円	4時間10分
飛行機	4,700円	30分

1988年

大阪～徳島	運賃	所要時間の目安
新幹線・特急	8,850円	3時間10分
飛行機	7,800円	30分

1998年

大阪～徳島	運賃	所要時間の目安
新幹線・特急	9,760円	3時間10分
飛行機(伊丹のみ)	10,050円	40分

※現在は運行なし

・高松⇄大阪

1978年

大阪～高松	運賃	所要時間の目安
新幹線・宇野線・フェリー	3,530円	2時間30分
飛行機	4,800円	40分

1988年

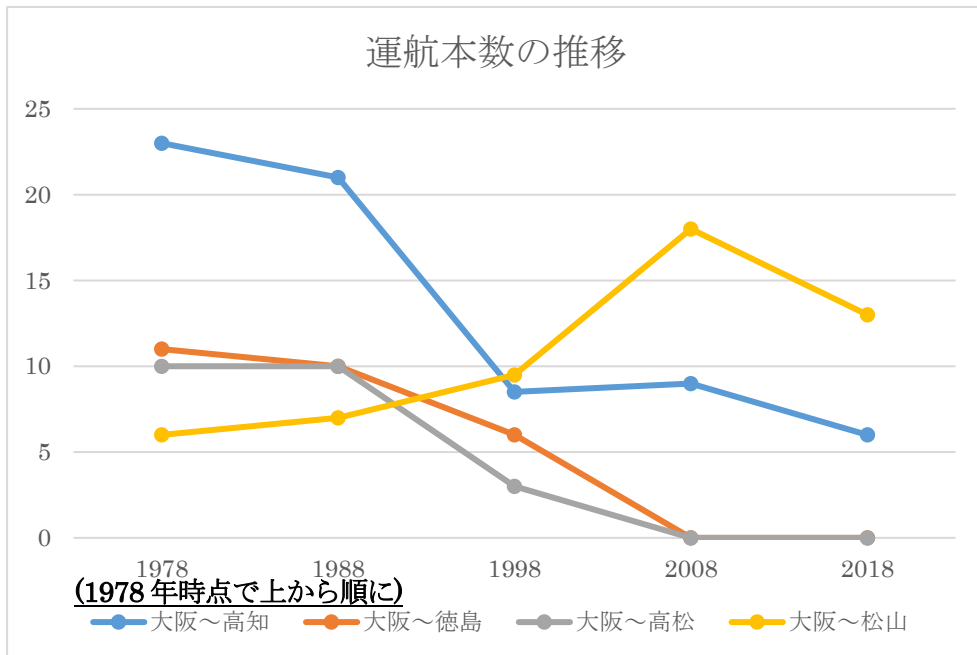
大阪～高松	運賃	所要時間の目安
新幹線・特急	6,700円	2時間
飛行機	8,100円	40分

1998年

大阪～高松	運賃	所要時間の目安
新幹線・特急	8,250円	2時間
飛行機(伊丹のみ)	11,000円	35分(伊丹)40分(関空)

※現在は運行なし

また、以下に示すのは各航路の運行本数の推移を示すグラフです。



グラフを見ていただくとわかるように、関西から四国各県への就航本数は減少の一途をたどっており、距離の短い徳島・高松両航路に至っては航路そのものが廃止されています。これは、出発前、早い時間に空港についていなければならない、到着後も中心部へのアクセスに時間を要することが多く、時間の短縮の難しい飛行機に対し、鉄道が高速化を進め、「安くて速い」を実現した結果と言えるでしょう。また、表を見ていただくとわかる通り飛行機と鉄道との値段差はそこまで変わっていません(元が高いので感じ方としては)。鉄道が、所要時間の面で一方的に改善をしてきた感じでしょうか。距離が短いとどうしても飛行機は不利になりますが、比較的距離の長い松山・高知両航路ではまだ飛行機にも分があります。

今後、さらなる鉄道の高速化が進めば、状況はさらに厳しくなるかもしれません。

4.おわりに

いかがでしたでしょうか。鉄道と全然関係ないじゃないか、とおっしゃる方がいるかもしれません。しかし、競合する交通機関との競合は、鉄道の更なる高速化やサービス向上をもたらします。現に、今のように四国の線路が高速化されているのも、高速道路との競合が背景にある歴史もあります。競合機関のことを知れば、鉄道をまた違った目線で見ることができ、鉄道研究がさらに楽しくなってくるのではないのでしょうか。

また、フェリーや飛行機もまた鉄道と同じくらいいいものです。皆さんも遠出をするとき、フェリーや飛行機など、鉄道以外の交通機関も旅程に入れてみてはいかがでしょうか。旅が一層楽しくなること請け合いです。

最後になってしまいましたが、本原稿執筆に際し資料提供依頼に応じてくださった四国フェリー様にこの場を借りてお礼申し上げます。

=====最後までお読みいただき、ありがとうございました=====

※特記の無い写真は筆者または部員撮影

※グラフ・表はすべて筆者作成

5.参考文献

四国フェリー様から頂いた貴重な資料

四国フェリーHP www.shikokuferry.com/

国鉄監修時刻表 1978年4月 日本交通公社

JTB時刻表 1988年4月 日本交通公社

JTB時刻表 1998年4月 JTB社

JTB時刻表 2008年4月 JTB社

JR時刻表 2018年4月 交通新聞社

四国・九州ライン第1巻 講談社 川島令三

JR四国HP www.jr-shikoku.co.jp/

ジャンボフェリーHP ferry.co.jp/

南海フェリーHP www.nankai-ferry.co.jp/

南海電鉄HP www.nankai.co.jp/

オレンジフェリーHP www.orange-ferry.co.jp/

阪神バスHP www.hanshin-bus.co.jp/