

バス事業の現状について

平成29年 6月23日



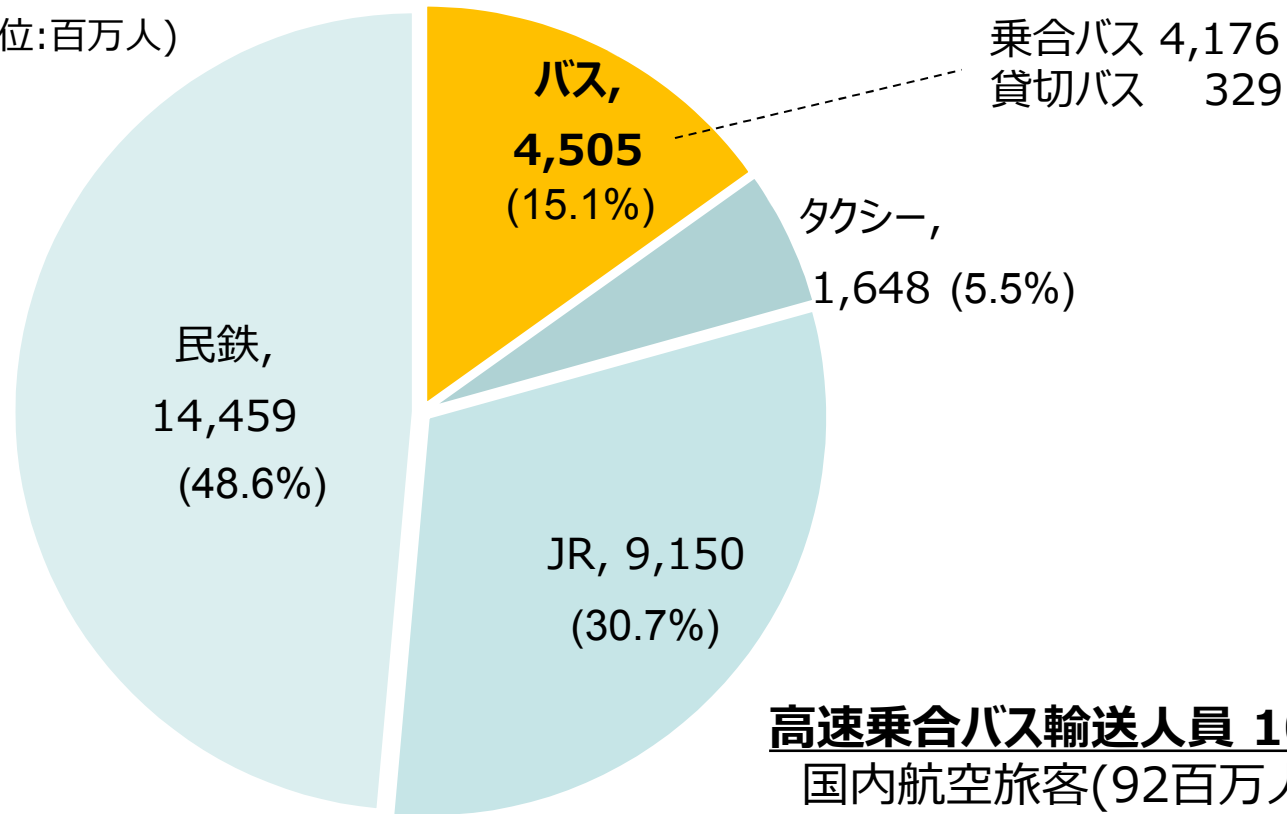
公益社団法人 日本バス協会

1. 輸送モード別輸送人員比較

陸上交通機関別輸送人員（平成27年度）

国土交通省資料より

(単位:百万人)



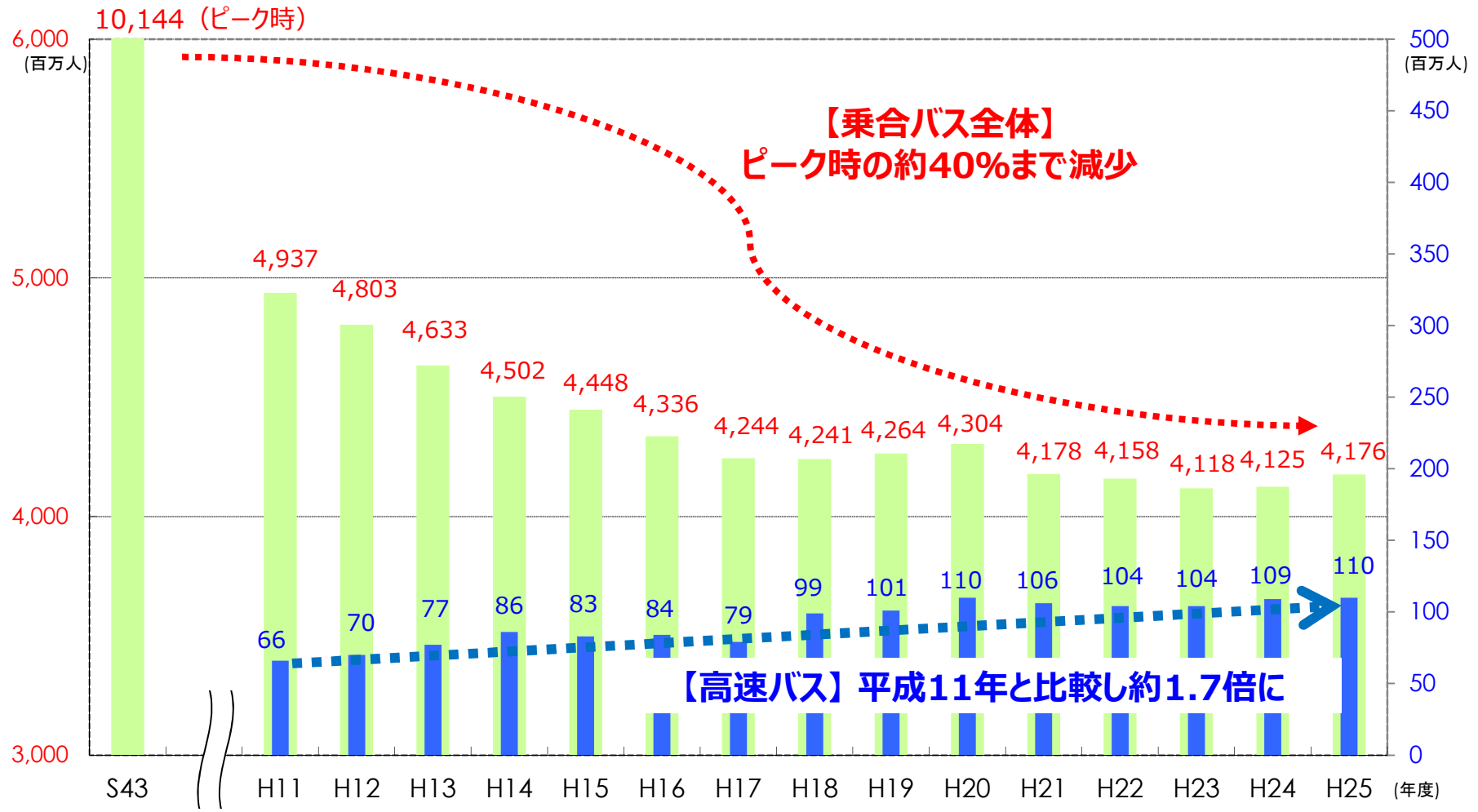
高速乗合バス輸送人員 109百万人

国内航空旅客(92百万人)よりも多く、
新幹線合計(334百万人)の約1/3のご利用。

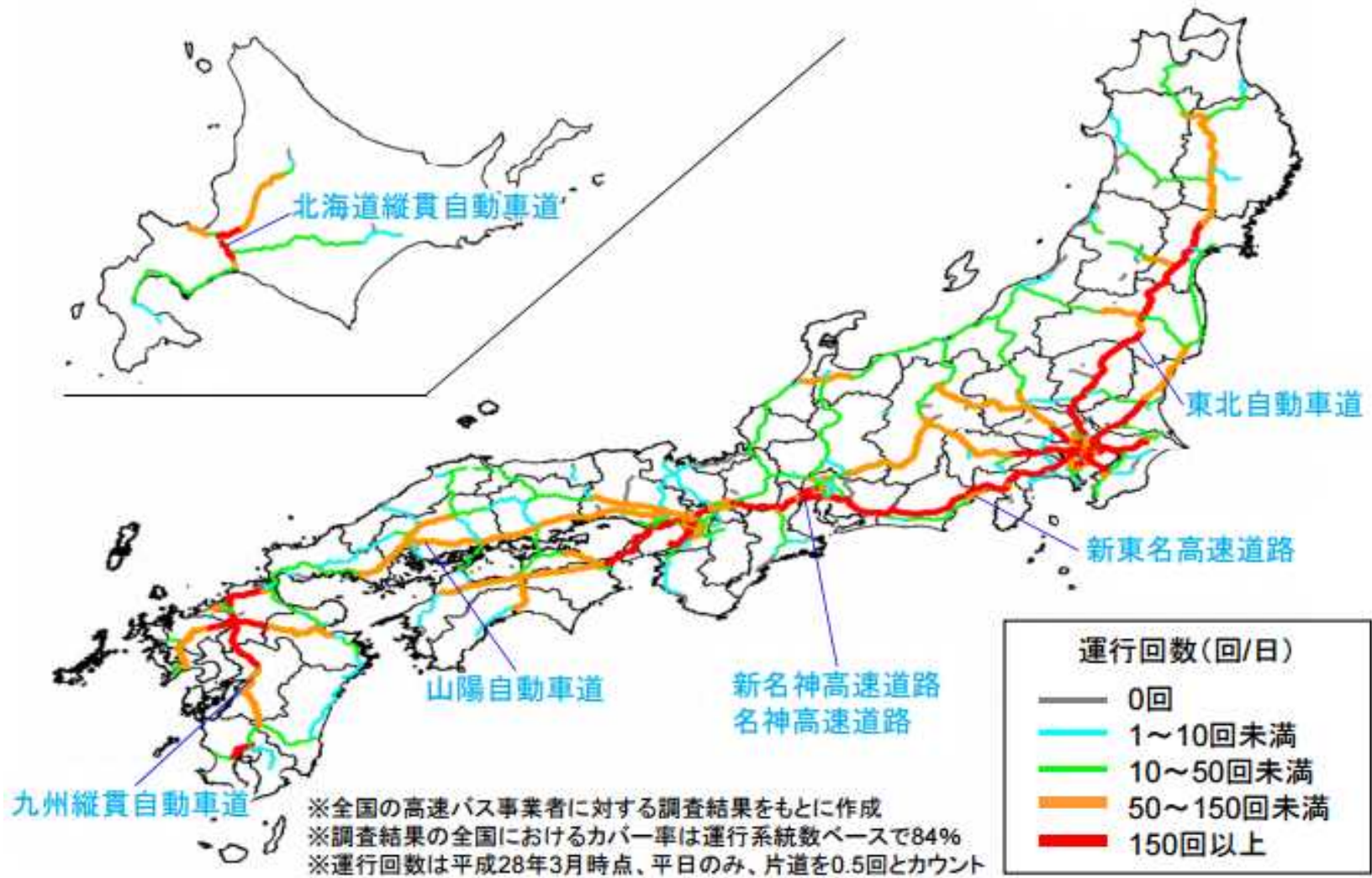
高速バスは国内の輸送機関として、重要度が高まっています。

2. 乗合バス・高速乗合バスの輸送人員推移

乗合バス・高速乗合バス輸送人員の推移



3. 全国高速バスネットワークの状況



4. 高速バス事業における主要トピック

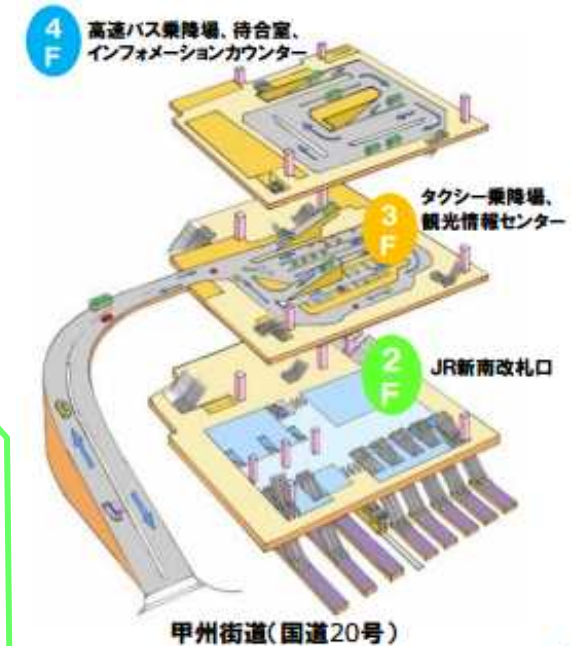
平成28年4月4日

バスタ新宿 (新宿高速バスターミナル) 開業



19か所に点在していたバス停を集約。
1日平均2.9万人、最大4.1万人の乗降客数を誇る日本最大のバスターミナル。
新宿から1日約1600便。39府県300都市を結ぶ。

(道路局「モーダルコネクト検討会報告書」より)



J R新宿駅新南口の直上に建設されており、雨にぬれない等、鉄道からのアクセスも快適かつスムーズになった。

平成29年1月31日

訪日外国人等向け高速バス情報サイト「**高速バス情報プラットフォーム Japan Bus-Gateway**」開設



外国語(英語、簡体字中国語、繁体字中国語、韓国語)に対応した高速バス情報ポータルサイト。高速バス利用方法の案内や、予約サイトへのリンクを集約している。

5. 最近におけるバスが関係する重大事故

関越道ツアーバス事故（平成24年4月）

運転者の居眠りにより、道路脇の防音壁に衝突・大破。交替運転者は配置されていなかった。7名死亡・38名重軽傷。



バス協会資料

軽井沢スキーバス事故（平成28年1月）

下り坂を走行していた貸切バスが反対車線を超え転落。15名死亡・26名が重軽傷。



※運輸支局職員撮影

事故対策委員会資料

東名道貸切バス事故（本年6月10日）

乗用車が中央分離帯を超え、上り線を走行中の貸切バスに衝突。乗用車運転手1名死亡・バス乗員乗客45名重軽傷。

6. バス事業における主要課題および道路に関する提案

(1) バス事業共通の主な課題

- 安全対策の推進
- 乗務員の確保、運営の効率化
- I T 技術の活用等によるサービス向上、訪日外国人観光客への対応
- 地方バス路線の維持

(2) 道路に関する提案

- ① 安全対策の推進
 - (1)安全対策強化（四車線化、中央分離帯・ガードレールの強化、地震対策）
 - (2)SA・PA内の安全な場所での乗降及びバス駐車スペース確保
- ② 運営効率化
 - (1)モーダルコネクトの推進（SA・PAでの中継検討、乗継乗務員の休憩施設確保等）
 - (2)柔軟な続行便対応が可能な主要バスターミナル(バスタ新宿等)発着枠拡大
 - (3)高速道路料金設定（料金所外一時退出の通算化、公共交通事業者の負担軽減等）
 - (4)ETC2.0などのシステム活用
- ③ サービスの向上
 - (1)道路整備の推進（ネットワーク整備）
 - (2)高速道路バス停の整備（バリアフリー対応、利用が見込める地域の新設）
 - (3)渋滞対策強化（渋滞迂回情報の迅速な連携）
- 上記施策実施にあたっての各種規制見直しおよび支援の拡大をお願いしたい。

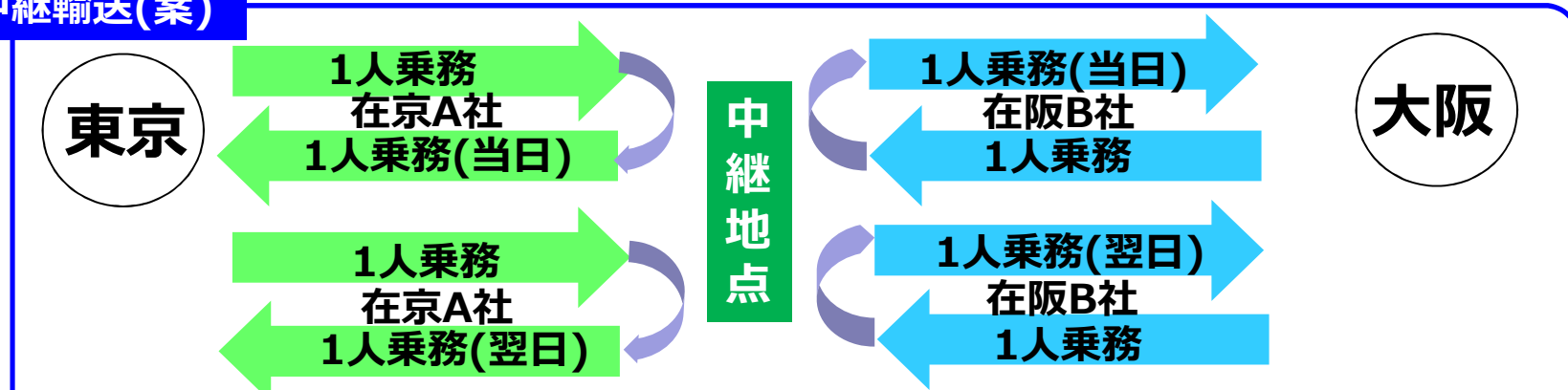
7. 高速バス中継輸送のイメージ

高速バス中継(乗継)輸送のイメージ (概ね540km)

現行



中継輸送(案)



- 【メリット】
- ・2人乗務から1人乗務に減らせることが可能。
 - ・目的地での宿泊が不要となり、当日中に自社営業所戻りが可能となる場合もあり、要員配置等、労務管理面において負担軽減になる。
- 【課題】
- ・中継地点において点検等が行える「車両駐車スペース」、乗務員の休憩を行う場所が必要。
 - ・受委託方式による運行となるが、規制の見直しが必要となる。

公益社団法人 日本バス協会の概要

目 的

旅客自動車運送事業の公益性にかんがみ、地域交通及び地域間交通における輸送サービスの改善と充実を図り、地域社会の健全な発展に寄与し、かつ、バス事業の適正な運営及び健全な発展の促進に努め、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

事 業

- (1) 旅客自動車運送事業の調査、研究、統計及び知識の普及に関する事業
- (2) 輸送の安全・環境に係る普及啓発に関する事業
- (3) バス輸送改善の推進に関する事業
- (4) 貸切バス事業者の安全性等に関する認定事業
- (5) 旅客自動車運送事業の経営基盤の安定を確保するための事業
- (6) バス事業に関する広報業務
- (7) その他この法人の目的を達成するために必要な事業

年間予算額

7億5千2百万円（平成29年度）

- (1) 一般勘定 2億3千9百万円
- (2) 交付金勘定 4億1千6百万円
- (3) 安全性評価認定事業勘定 9千7百万円

会 員

- (1) 普通会员
 - ①バス事業者で都道府県バス協会に加入したもの
2,349事業者（内 公営事業者 22事業者）
〈乗合車両数59,200両、貸切車両数35,359両、特定車両2,198両 合計96,757両〉
 - ②都道府県バス協会 47協会
- (2) 賛助会員
18事業者



日本バス協会公式キャラクター
セバスファミリー



日本バス協会 会員章

(参考1) 乗合バス事業の現況

乗合バス

(平成27年3月末現在)

※数字で見る自動車2016より

- 事業者数 2,171事業者 (うち 公営28)
- 従業員数 108,253人 (うち 運転者83,199人)
- 車両数 59,979両
- 輸送人員 41億7,600万人 (うち 高速バス輸送人員 1億986万人)
- 営業収入 9,765億4,600万円

平成27年度 乗合バス収支状況

【収支状況】

	大都市部	その他地域	合計
収入 (億円)	4,463	2,747	7,210
支出 (億円)	4,323	3,111	7,435
損益 (億円)	140	△ 364	△ 225
経常収支率 (%)	103.2%	88.3%	97.0%

【黒字・赤字 事業者数】

	大都市部	その他地域	合計
黒字 (者)	52	28	80
赤字 (者)	22	138	160
合計 (者)	74	166	240

全体の約7割が赤字

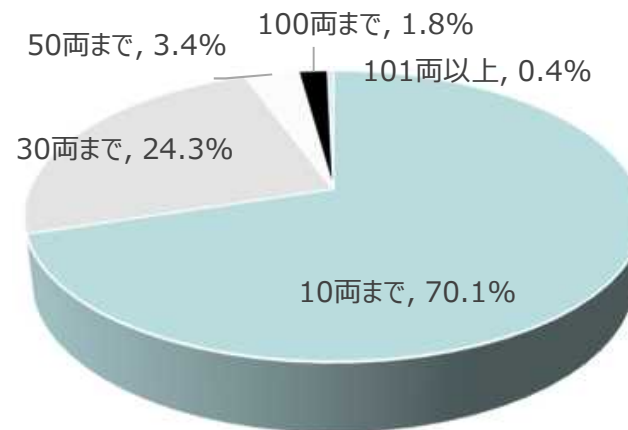
(参考2) 貸切バス事業の概況

貸切バス

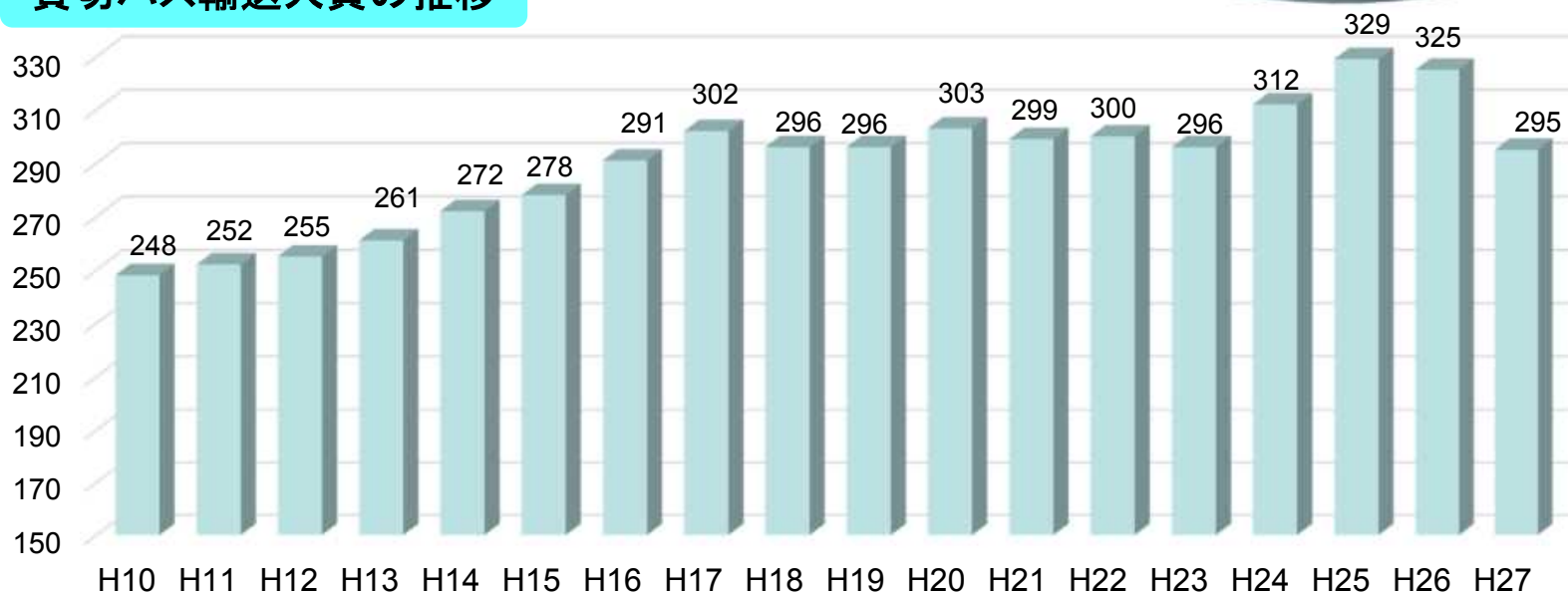
(平成28年3月末現在。従業員数・営業収入は平成27年3月末現在。)

- 事業者数 4,508事業者 (うち 公営 26)
- 従業員数 68,168人 (うち 運転者46,653人)
- 車両数 50,182両
- 輸送人員 2億9,534万人
- 営業収入 4,620億700万円

車両数別事業者数 (貸切バス)



貸切バス輸送人員の推移




(参考3) 軽井沢スキーバス事故対策の取組み (国土交通省)

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策 進捗概要(平成29年6月9日)		
平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、再発防止策について同年6月に総合的な対策をとりまとめたところ。		
総合的な対策	主な実施項目	全体 : 83/85 項目 着手済
(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化	27/27 項目 着手済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 初任運転者等に対する指導監督内容の拡充 ・ ドライブレコーダーによる映像の記録・保存義務付け等 ・ 運行管理者の資格要件の強化 ・ 運行管理者の必要選任数引上げ ・ 夜間・長距離運行時の乗務途中点呼義務付け ・ 補助席へのシートベルトの装着義務化 ・ 整備管理者向けの研修・講習の拡充
(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等	21/21 項目 着手済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施 ・ 複数回にわたり法令違反を是正しない事業者の事業停止・事業許可取消 ・ 輸送の安全に関わる処分量定の引上げ ・ 使用停止車両割合の引上げ ・ 悪質性や事故の重大性等を勘案した事業許可取消等(一発取消し)の導入 ・ 運行管理者に対する行政処分基準の強化 ・ 事業許可の更新制の導入、安全投資計画、事業収支見積書の作成義務付け ・ 輸送の安全確保命令に違反した者に対する罰則の強化 ・ 事業許可・運行管理者資格・整備管理者資格の欠格事由の拡充
(3) 監査等の実効性の向上	9/10 項目 着手済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 監査対象の重点化による国の監査業務の見直し ・ 適正化機関の活用による監査の重点化
(4) 旅行業者、利用者等との関係強化	20/20 項目 着手済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置 ・ 旅行業界・貸切バス業界の共同で、手数料等に関する第三者委員会の設置 ・ 安全情報の国への報告義務付け ・ ランドオペレーターに対する規制の新設
(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進	14/15 項目 着手済	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進 ・ 車体へのASV搭載状況表示 ・ 車体構造の強化 ・ デジタル式運行記録計等の導入支援

高速乗合バスと高速道路の現状

～事業者目線での高速道路の運行～



2017年6月23日
京浜急行バス株式会社



目次

1. 当社の概要
2. 当社と高速道路
3. 当社の考える高速道路の課題
4. 高速道路を活用した高速バスの発展
5. まとめ

1. 当社の概要

①事業概要

設 立	2003(平成15)年4月10日【当社】
資 本 金	50億円【当社】
従業員数	1,888名
営業キロ	5,646.27km
走行キロ	62,284千キロ【年間】
車 両 数	1,034両【乗合900 貸切76 特定58】
系 統 数	644系統【一般384 空港等249 高速11】
運行回数	8,030.5往復【平日】
営業所数	13営業所, 1事業所
子 会 社	羽田京急バス, 横浜京急バス, 湘南京急バス 他2社

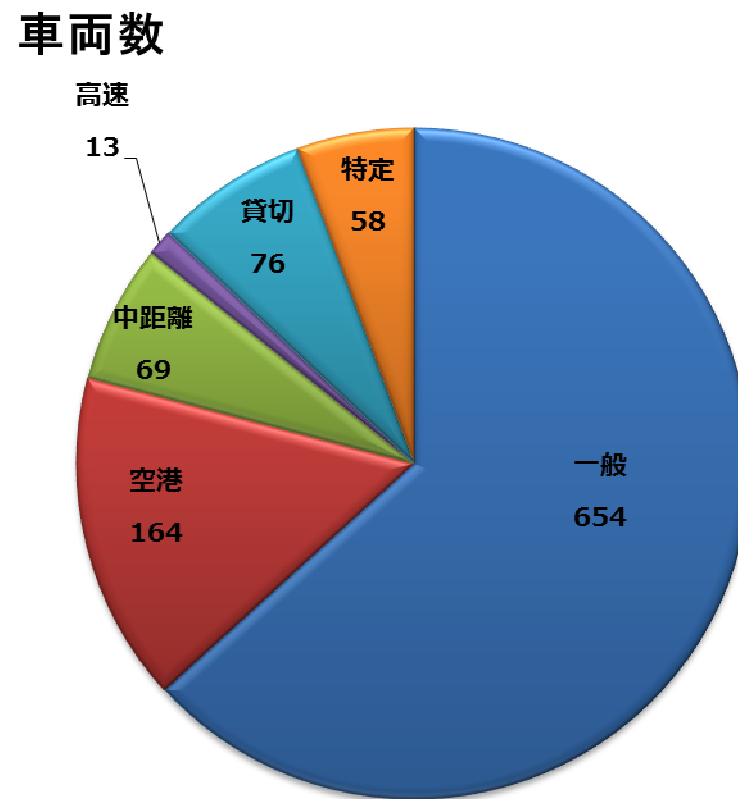
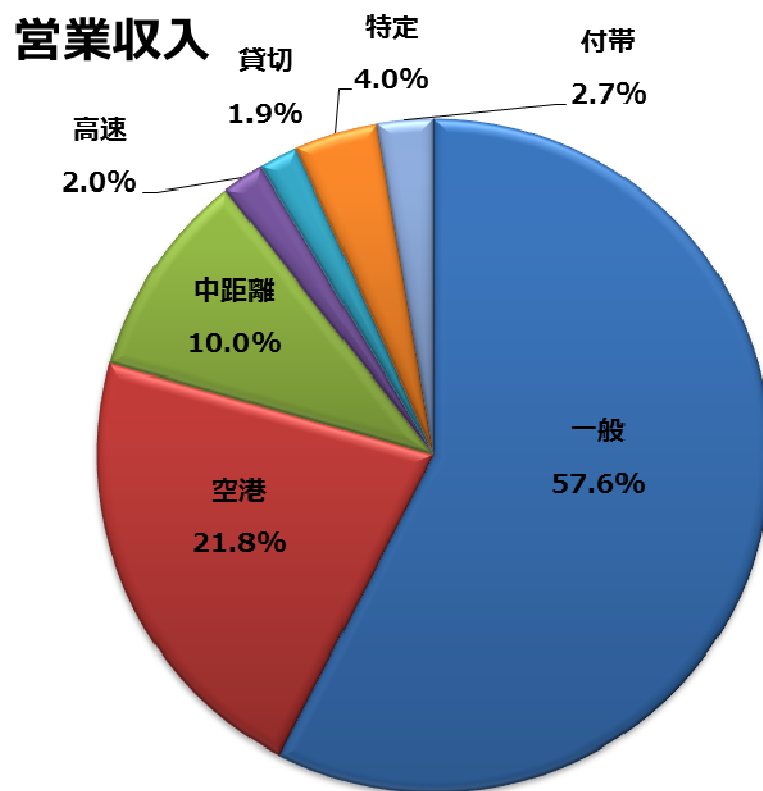
2017年3月31日現在, 特記以外はグループ計



1. 当社の概要

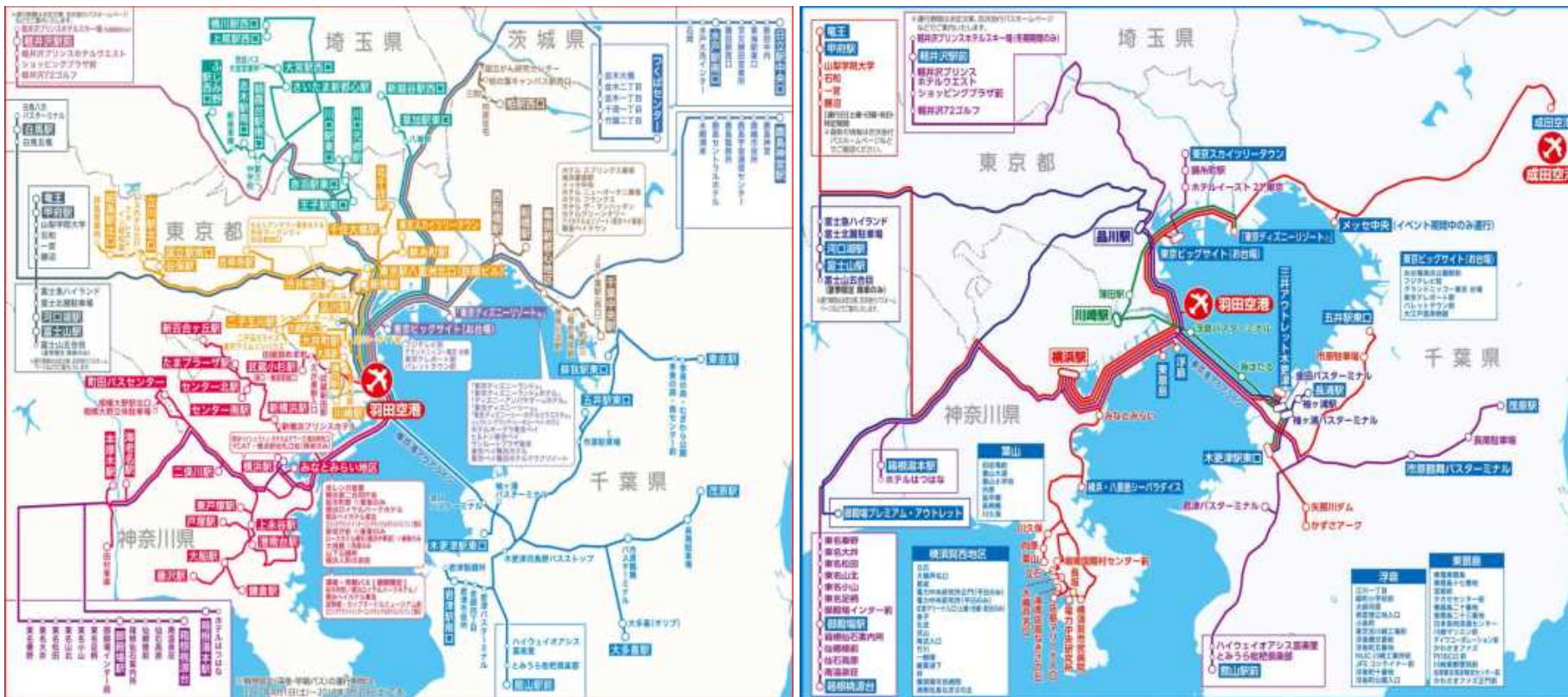
②決算概要(2016年度・連結)

営業収入 23,744百万円 営業利益 1,526百万円



1. 当社の概要

③ 空港中距離路線の拡充



羽田空港・横浜・品川を中心に
関東近郊へ全71路線を運行

2017年3月31日現在(当社案内より)



1. 当社の概要

④ 都市間高速路線の拡充



1986(昭和61)年12月
東京～弘前線

1988(昭和63)年 5月
東京～鳥取・米子線
以降, 路線を拡大。

3.11(東日本大震災)では
各社路線が運休するなか
3月18日 東京～宮古線
3月20日 東京～弘前線
運行再開

東京から東北・中国・四国地方へ6路線を運行

2017年3月31日現在(当社案内より)



2. 当社と高速道路

(1) 高速道路の開通と共に歩んだ当社乗合バス(代表例)

- 1994(平成 6)年12月 首都高速湾岸線(神奈川区間)開通
→開通翌日 羽田～新横浜線／横浜～成田空港線経路変更
- 1997(平成 9)年12月 東京湾横断道路(東京湾アクアライン)開通
→開通翌日 羽田・川崎・横浜～木更津線運行開始
- 2010(平成22)年 2月 圏央道(海老名JCT～海老名)開通
→2012(平成24)年 3月 羽田～海老名線運行開始
- 2014(平成26)年 6月 圏央道(相模原愛川～高尾山JCT)開通
→同年 7月 横浜～甲府線運行開始
- 2015(平成27)年10月 圏央道(埼玉県区間)開通
→2016(平成28)年 7月 羽田～上尾・桶川線運行開始



新路線開拓による新規需要の創出

2. 当社と高速道路

(2) 高速道路の延伸と既存路線の経路変更(代表例)

- 1998(平成10)年 4月 神戸淡路鳴門自動車道全通

→同日 東京～徳島線 本四間船舶利用からの切替

- 2008(平成20)年 2月 新名神高速道路全通

→同年7月 東京～西日本方面各路線 名神高速道路からの経路変更

- 2012(平成24)年 4月 新東名高速道路(御殿場JCT～浜松JCT)

- 2016(平成28)年 2月 新東名高速道路(浜松JCT～豊田東JCT) 開通

→東京～西日本方面各路線 東名高速道路からの経路変更

- 2015(平成27)年 3月 首都高速中央環状品川線全通

→同年4月 羽田～多摩・埼玉方面各路線 都心環状線からの経路変更

- 2017(平成29)年 3月 首都高速神奈川7号横浜北線全通

→同年4月 羽田～港北方面各路線 湾岸線・狩場線からの経路変更



所要時分短縮・定時性向上・障害多発区間回避

3. 当社の考える高速道路の課題

乗合バス

II

毎日同じ経路を運行

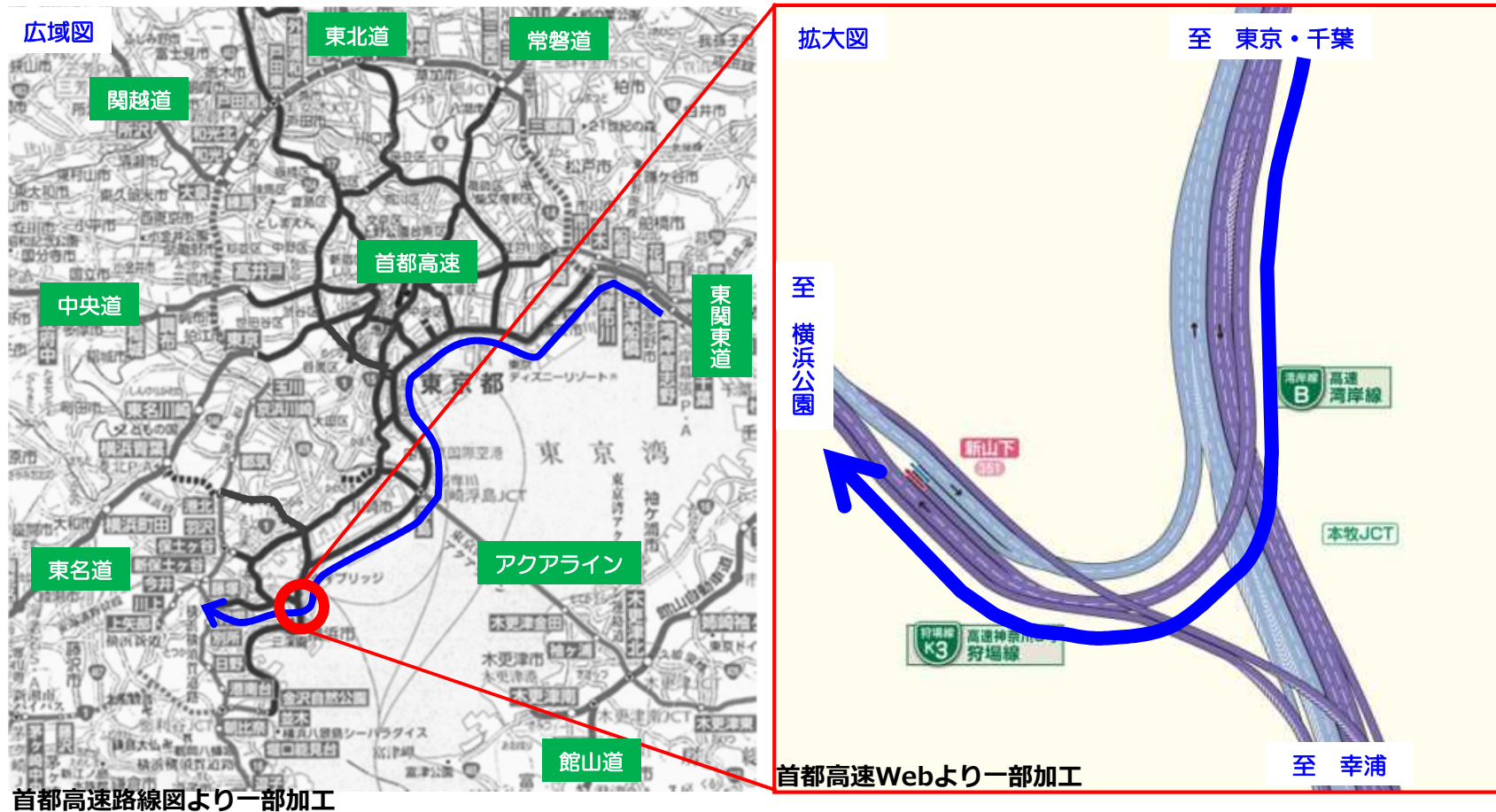
更なる「安全・安心」輸送実現のため 職業ドライバーとしての利用者目線での提言

- (1)案内表示の改善
- (2)吹き流しの増設
- (3)キロポストの明確化
- (4)暫定2車線運用中道路の早期4車線化

3. 当社の考える高速道路の課題

(1) 案内表示の改善

ケース① 首都高速道路湾岸線(西行き) 本牧JCT



3. 当社の考える高速道路の課題

(1) 案内表示の改善

ケース① 首都高速道路湾岸線(西行き) 本牧JCT



分岐500m手前

湾岸線を東京方面から走行中、
本牧JCTから横浜公園方向へ
分岐時、案内板が第1通行帯の
み分岐ができるような案内。



この時点までに案内板を見た
ドライバーが第1通行帯への
無理な割込が渋滞や事故を発生

3. 当社の考える高速道路の課題

(1) 案内表示の改善

ケース① 首都高速道路湾岸線(西行き) 本牧JCT



分岐500m手前案内板を通過

道路標示も案内板と同様

第1 通行帯「横浜駅」

第2 通行帯「幸 浦」

第3 通行帯「横須賀」

とペイント

3. 当社の考える高速道路の課題

(1) 案内表示の改善

ケース① 首都高速道路湾岸線(西行き) 本牧JCT



分岐点

分岐直前になって

第1通行帯が分岐し2車線に。

しかし、当該分岐車線へは
第2通行帯からも分岐可能。



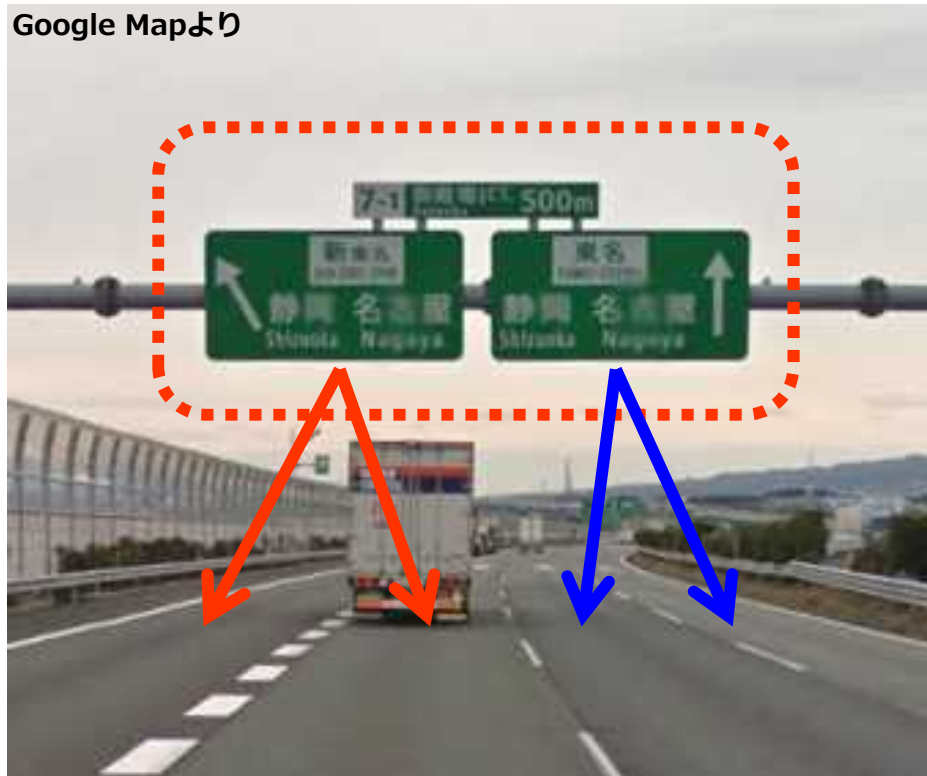
本地点での第2通行帯からの
分岐可能な案内実施により、
無理な割込が減少？

3. 当社の考える高速道路の課題

(1) 案内表示の改善

ケース② 東名高速道路下り 御殿場JCT

Google Mapより



分岐500m手前

←案内板が視覚的にわかりやすい



Google Mapより一部加工

ペイントも新東名への分岐を案内

3. 当社の考える高速道路の課題

(2) 吹き流しの増設

お客さまの安全と乗り心地を左右する「風」

風向・風力を察知し操縦することは
職業ドライバーにとって必須のアイテム。
強風が発生する東京湾アクアラインへの設置は
バス事業者にとって大変有用なツール。
新東名高速道路等にも設置を希望いたしたい。



(3) キロポストの明確化

社内情報共有のマストアイテム

渋滞・事故・落下物等の発見時、
連絡・社内共有を行う際に用いる報告には
位置を伝達するのにキロポストを使用。
これらの設置位置・形状の統一化・増設は大変有用。



3. 当社の考える高速道路の課題

(4) 暫定2車線運用中道路の早期4車線化

- 本年1月・2月の鳥取県での大雪により、東京～鳥取・倉吉線、米子線が運休。

東京1月23日発の当社鳥取・倉吉行は、大雪により鳥取自動車道が通行止めに。一般道に迂回したところ、立ち往生状態。21時間の足止めにより、食糧・燃料支援を受けた。



国土交通省資料より

天災・交通事故により立ち往生が発生すると、暫定2車線では早期の復旧が困難
異常発生時の早期解消が可能な4車線化が望まれる

4. 高速道路を活用した高速バスの発展

(1) 乗合バスへの割引の拡充

- 高速道路会社「大口・多頻度割引」
- 首都高速道路「路線バス割引」



高速乗合バスの運行維持には不可欠

上記に加えて

- 各高速道路間の料金計算のシームレス化(通算化)
- 途中停留所における料金所外への一時退出の通算化
(例)千葉県「君津バスターミナル」(館山自動車道 君津インター)



- バス事業者が料金割引原資をお客さまへ還元原資化の検討



公共交通機関への転移を促す契機に

4. 高速道路を活用した高速バスの発展

(2) ETCの全線利用化等の推進

① 運行区間におけるETC利用不可能区間

- ・ 逗葉新道(神奈川県逗子市～同葉山町)



ETC化により料金所停車時間削減を図り、所要時間短縮

② ETC利用割引率よりも高い紙式回数券の割引率統一

- ・ 横浜横須賀道路(神奈川県横浜市～同横須賀市)

(代表例) 釜利谷料金所～衣笠 【横浜駅～横須賀西部地区線】

現金 900円 ETC 900円(割引なし) 回数券 630円(30%引)



環境への対応と共に分かりやすい料金へ



より乗合バス事業者が利用しやすい環境へ

4. 高速道路を活用した高速バスの発展

(3) ETCを活用したモーダルコネクトの推進

- 高速バスロケーションシステムの限界

現在、各社・各地区で導入している高速バスロケーションシステム
老朽化による機器代替も、部品供給がされず新規導入が困難。



ソフトウェアも各社・各地区でバラバラなのが現実



そこで、ETC2.0等を活用した
全国的な高速バスロケーションシステムの構築



コストメリットを最大化し、全国的な導入を行うことで
お客さま利便が図られ、インバウンド旅客への利用促進も

5. まとめ

高速道路を毎日利用する事業者として、
更なる「安全・安心」輸送実現のため下記を要望。

(1) 渋滞・事故防止に寄与するもの

- 案内表示の改善
- 吹き流しの増設
- キロポストの明確化
- 暫定2車線運用中道路の早期4車線化

(2) お客さま利便向上に寄与するもの

- 乗合バスへの割引拡充による公共交通への転移促進
- ETC2.0等を活用した全国共通バスロケの構築
- 高速道路の更なる拡張による新規需要の創出
→圏央道(釜利谷～藤沢), 首都高速横浜環状北西線 等

5. まとめ

当社の考える高速バスの将来像

- ① 高速道路の新規開通に合わせた積極的な利用
 - 新規需要の創出, 所要時間の短縮, 定時性の確保
- ② ETCのメリットを活用したシームレスな移動手段の提供
 - 全国共通バスロケ構築による適切な情報提供
 - 料金割引拡大を活用した公共交通機関への転移策検討
- ③ 自動運転技術を活用した事故防止への追求
 - 高速道路上での乗務員負担減, ヒューマンエラー減

誰もが利用しやすい「安全・安心」な輸送の提供



ご清聴ありがとうございました。