

バスタプロジェクト推進検討会 資料

令和2年12月9日



公益社団法人 日本バス協会

バスタプロジェクトに関する提案

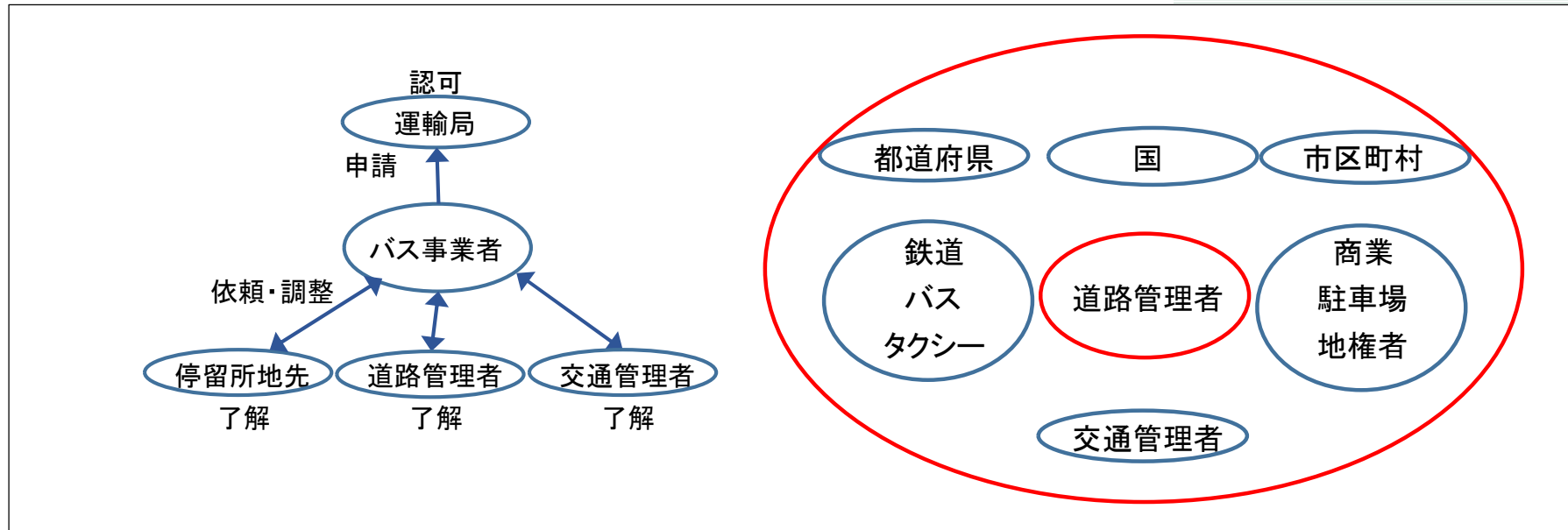
1. 位置・構造等に関する事項

- ①交通量の多い幹線道路に面したターミナルでは、バス車両が道路へ進入する際の円滑化と安全性を確保するため、出入り口付近に信号機を設置するとよいのではないか。
- ②信号機の設置が困難な場合は、本線に進入しやすい側道を整備するとよいのではないか。
- ③駅前等にターミナルを整備する場合、公共性や大量輸送の交通機関であることを鑑み、タクシープールよりも駅至近距離に配置するとよいのではないか。

2. 設備に関する事項

- ①夜行高速バスの利用が多いターミナルでは、単なる椅子のみでなく、短時間滞在可能な休憩設備や、シャワールーム等、旅客サービス向上の観点から、設置するとよいのではないか。
- ②幅広い範囲の顧客層の支持を得るため、最近のトレンドを反映し、施設内でのインターネット、Wi-Fi環境等を整備するとよいのではないか

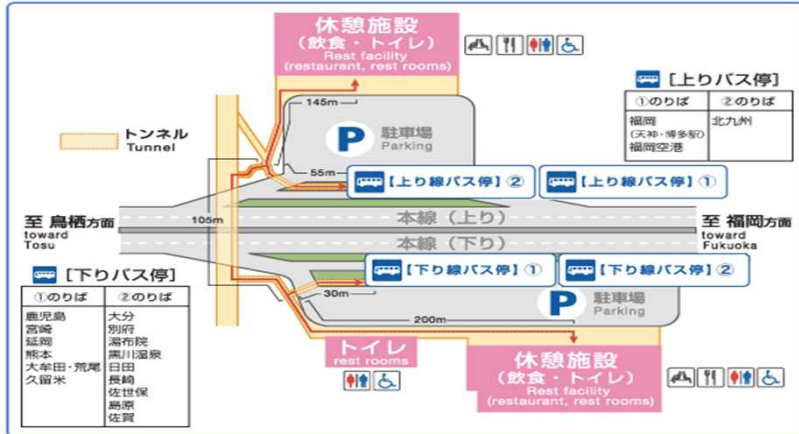
バスタプロジェクトへの期待



- ・通常、停留所の設置手続きは、バス事業者が候補地の選定・地先の了解取得・道路管理者及び交通管理者との折衝を行い、全て調ったのちに運輸局に申請し、認可を得て設置する。
- ・当事者間の利益(美観維持、プライバシー、交通安全、道路保全)は必ずしも一致せず、バス事業者による調整には困難が伴う。一方で、設置に至れば運用は事業者の裁量に任せられ、道路使用料も相対的に安価となる。
- ・バスタプロジェクトのような大規模・多機能なターミナルの設置に当たっては、様々な当事者の利害関係を調整する場が用意され、多様な視点から最適解を追求することが可能になると思われる。特に、MaaSをも見据えた他交通モードとの連携や、都市開発や地域活性化の視点を取り入れることはバス事業者単体では困難となる。

その他

基山パーキングエリア案内図



出典:九州バスネットワークポータルサイト@バスHPより

出典:国土交通省より

阪急西山天王山駅直結! 「高速長岡京」バス停

[2020年10月28日] ID:3636

ソーシャルサイトへのリンクは別ウィンドウで開きます [f シェア](#) [ツイート](#)



平成25年12月21日の阪急西山天王山駅の開業にあわせ、高速バス停留所「高速長岡京」が開業しました。現在、関東、北信越、東海、京丹後、中国方面の便が発着しています。

「高速長岡京」は西山天王山駅横のエレベーターで直結しており、鉄道と高速バスの快適な乗り継ぎを実現し、遠方へもアクセスしやすくなります。

高速バス乗り場案内



出典:長岡京市HPより

プレ実験概要



長野→新宿便と群馬→成田空港便を乗継ぐことによる効果等、以下の項目を検証します。
①高速バス乗り継ぎの効果(所要時間・定時性等)、②SAの活用によるバス乗継ぎのための施設・運用課題、③高速バス利用者の乗継ぎ意向
※今回の実験結果を踏まえ、今後本格な乗り換え実験(有料)を行います。

【実験イメージ】



【実験対象便】

長野駅	高坂SA乗継ぎ	バス夕飯前乗継ぎ	成田空港 (管21-11A)
4:30発 上り列車	7:17 開業	8:56 開業	11:30発
6:30発 上り列車	9:17 開業	10:11 開業	12:50発
8:00発 上り列車	10:47 開業	11:41 開業	14:05発

<高速バス停留所での流れ>

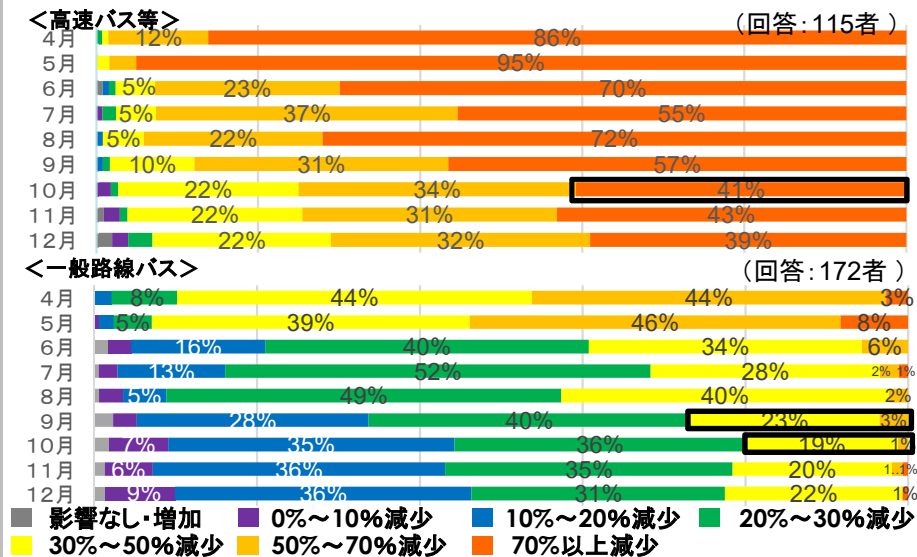


○**高速バス等**については、**輸送人員**（前年同月比）が9月の62.9%減から10月の57.9%減と若干改善が見られるが、10月の運送収入については70%以上減の事業者が全体の41%に及ぶなど、依然として非常に厳しい状況が継続。

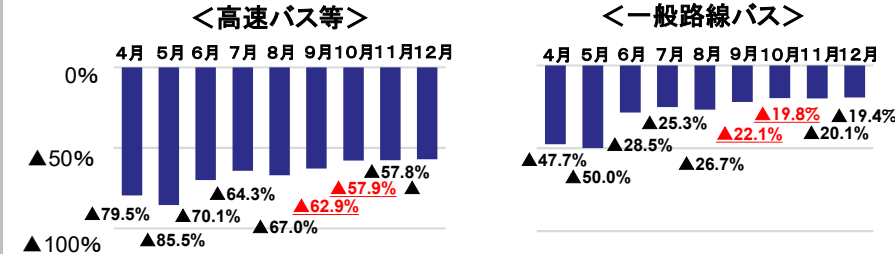
○**一般路線バス**についても、**輸送人員**（前年同月比）が9月の22.1%減から10月の19.8%減となり、運送収入が30%以上減の事業者が9月の27%から10月の20%に減少するなど、改善傾向であるが、引き続き厳しい状況が継続。

○**支援制度**については、**資金繰り支援**を57%の事業者が活用しており、55%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を75%の事業者が活用しており、68%の事業者が給付済み。

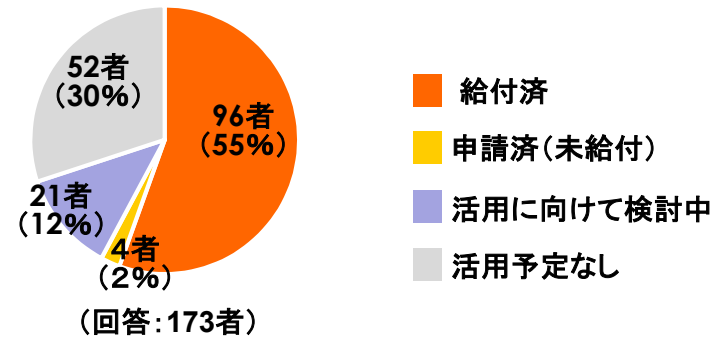
○運送収入（前年同月比）（11・12月は見込み）



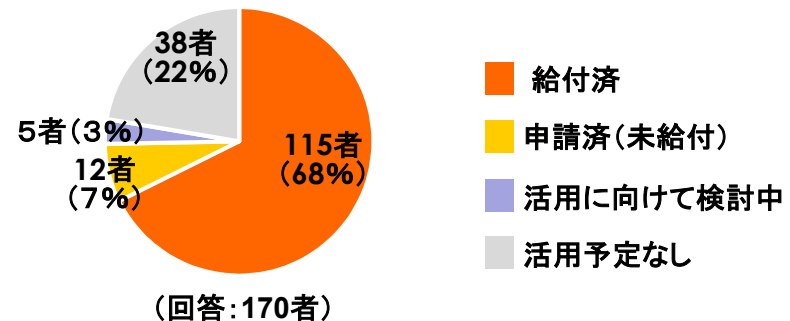
○輸送人員（前年同月比）（11・12月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況



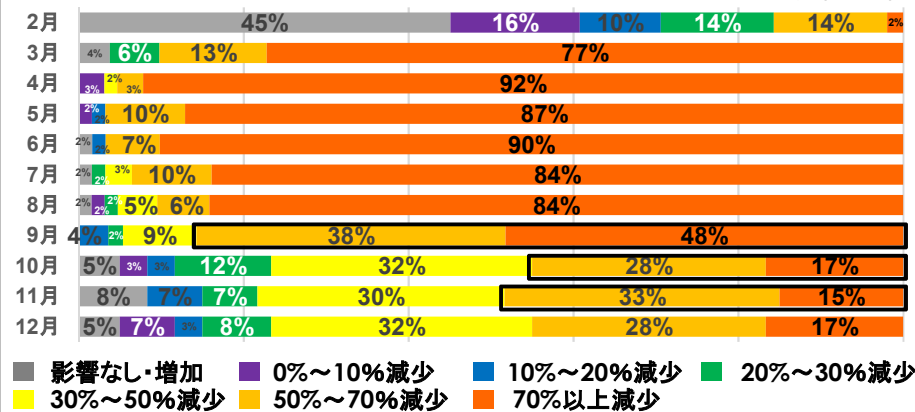
○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法：乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査

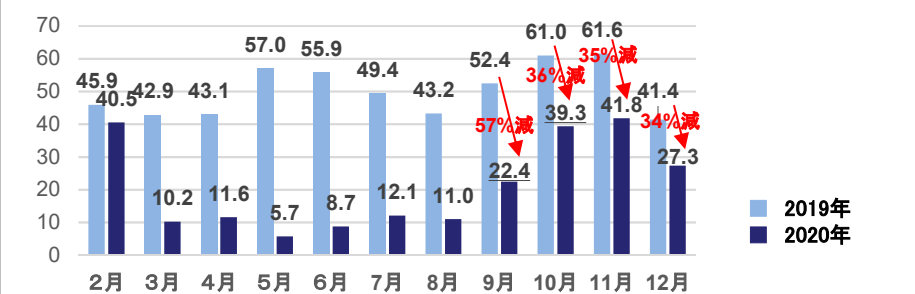
○10月においては、運送収入が50%以上減の事業者が前月の86%から45%に、車両の実働率は前月の約22%から約39%と、前月から改善している状況ではあるものの、依然厳しい状況が継続。
 ○11月も、48%の事業者が50%以上の運送収入の減少を見込んでおり、秋の観光シーズン終了後の需要についても予断を許さない状況。
 ○支援制度については、資金繰り支援を92%の事業者が活用しており、89%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を95%の事業者が活用しており、88%の事業者が給付済み。

○ 運送収入（前年同月比）（11・12月は見込み） (回答:60者)



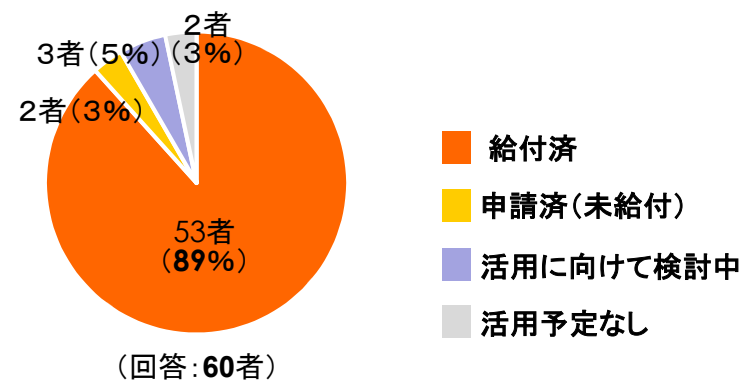
貸切バス業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額（想定）
 ⇒前年の収入約480億円のうち、約45%の約215億円が減少
 （業界全体の売上金額と、10月の減少率から推計）

○ 実働率(%)（11・12月は見込み） (回答:60者)

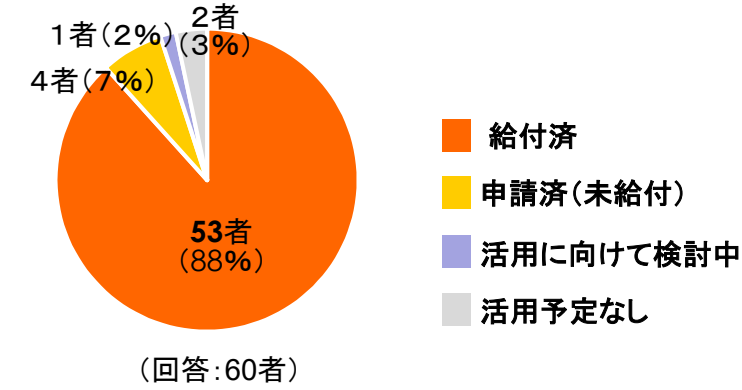


※調査方法：日本バス協会加盟貸切バス事業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施

○ 資金繰り支援の活用状況



○ 雇用調整助成金の活用状況

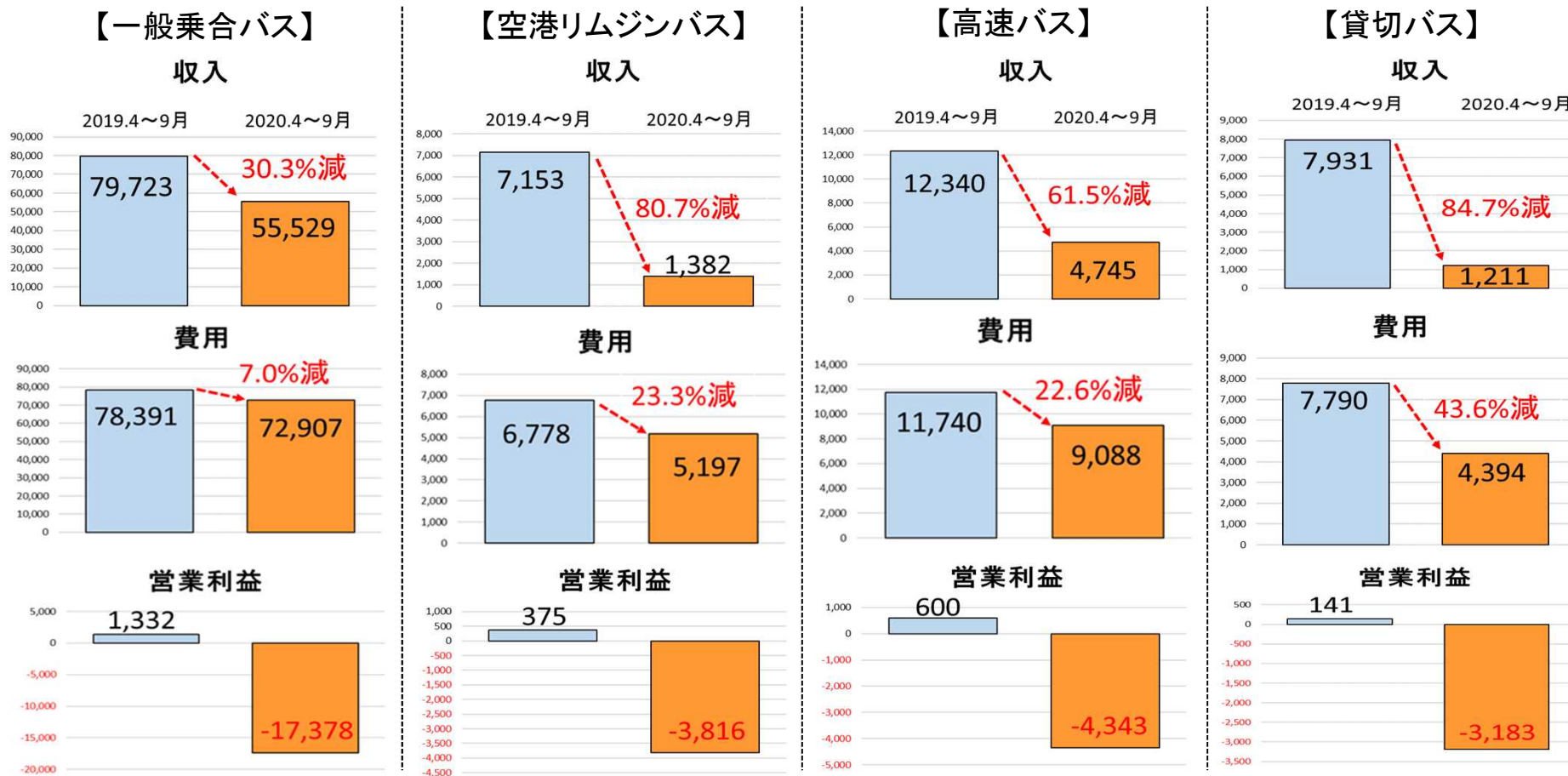


バス事業の収支状況(2020年4月～9月の対前年比較)

※(公社)日本バス協会調べ

○調査対象:各地域ブロック別に乗合バス事業者(10社)、貸切バス事業者(16社)を選定。

(単位:百万円)



- ・一般乗合バスは、収入▲30.3%と大幅に減少している一方、費用は▲7.0%に留まっている。事業者は減収に見合う減便・運休を実施せず、運行の継続・輸送力の維持に努めている。
- ・空港リムジンバス・高速バスは、収入が▲6～8割減少。費用は平均で約▲23%の減少。
- ・貸切バスは、収入▲84.7%と大幅に減少している。費用は▲43.6%の減少。

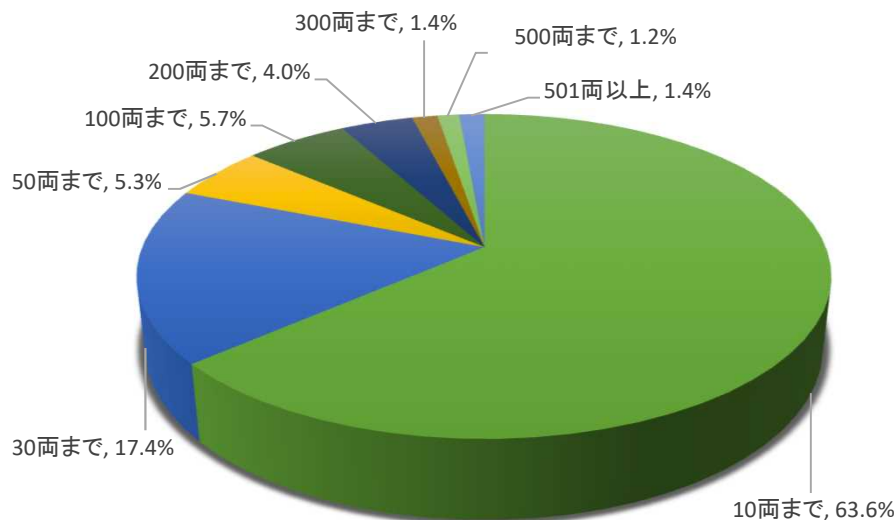
乗合バス事業の現況(平成30年度)

乗合バス

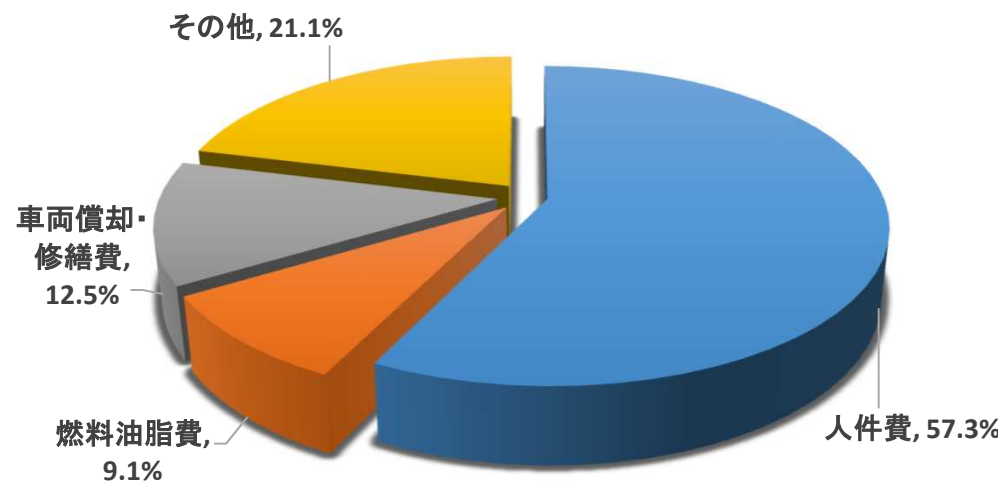
※国交省資料より

- 事業者数 : 2,296者 (+0.7%) 公営 23(内数)
※平成18年10月施行の改正道路運送法により、新たに乗合バスとみなされた事業者を含む。
- 従業員数 : 124,675人 (▲0.7%) 運転者 84,020人(内数)
- 車両数 : 60,402両 (▲0.2%)
- 輸送人員 : 43億4,800万人(+0.1%) 高速バス 1億350万人(内数)
- 営業収入 : 9,545億4,200万円(+0.5%)

バス事業者の規模(乗合)



原価構成(乗合バス)



乗合バス事業の収支状況(令和元年度)

【収支状況】

	大都市部	その他地域	合計
収入 (億円)	4,564	2,677	7,240
支出 (億円)	4,577	3,225	7,803
損益 (億円)	△14	△549	△562
経常収支率 (%)	99.7%	83.0%	92.8%

【黒字・赤字事業者数】

	大都市部	その他地域	合計
黒字 (者)	40	18	58
赤字 (者)	29	140	169
合計 (者)	69	158	227

大都市
赤字42%

その他地域
赤字89%

合計
赤字74%

「大都市部」とは……

千葉県、東京都、埼玉県、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)、兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域)

※公営事業者を含む。
高速バスを除く。
(国土交通省資料より)
(保有車両数乗合車両
30両以上の227者集
計分)

大都市部は、平成24年度以来の赤字
全体の赤字額562億円は、過去10年間で最大