

バス事業の現状と取り組みについて

令和元年 7 月 23 日



公益社団法人 日本バス協会

1. 乗合バス事業の現況／①概況（平成29年度）

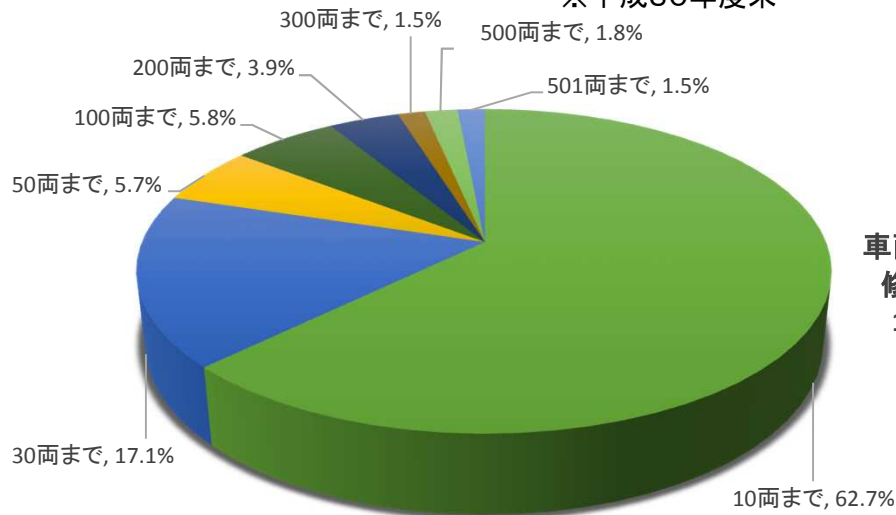
乗合バス

※国交省資料より

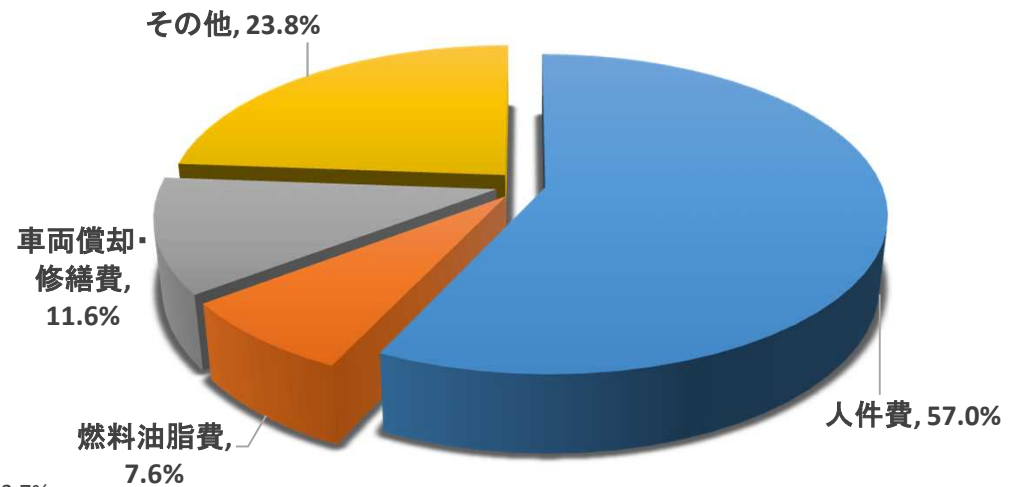
- **事業者数** 2,266事業者(うち 公営25)
※平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を含む。
- **従業員数** 125,611人(うち 運転者84,224人)
- **車両数** 60,522両
- **輸送人員** 43億4,200万人(うち 高速バス輸送人員 1億458万人)
- **営業収入** 9,497億7,500万円

バス事業者の規模(乗合)

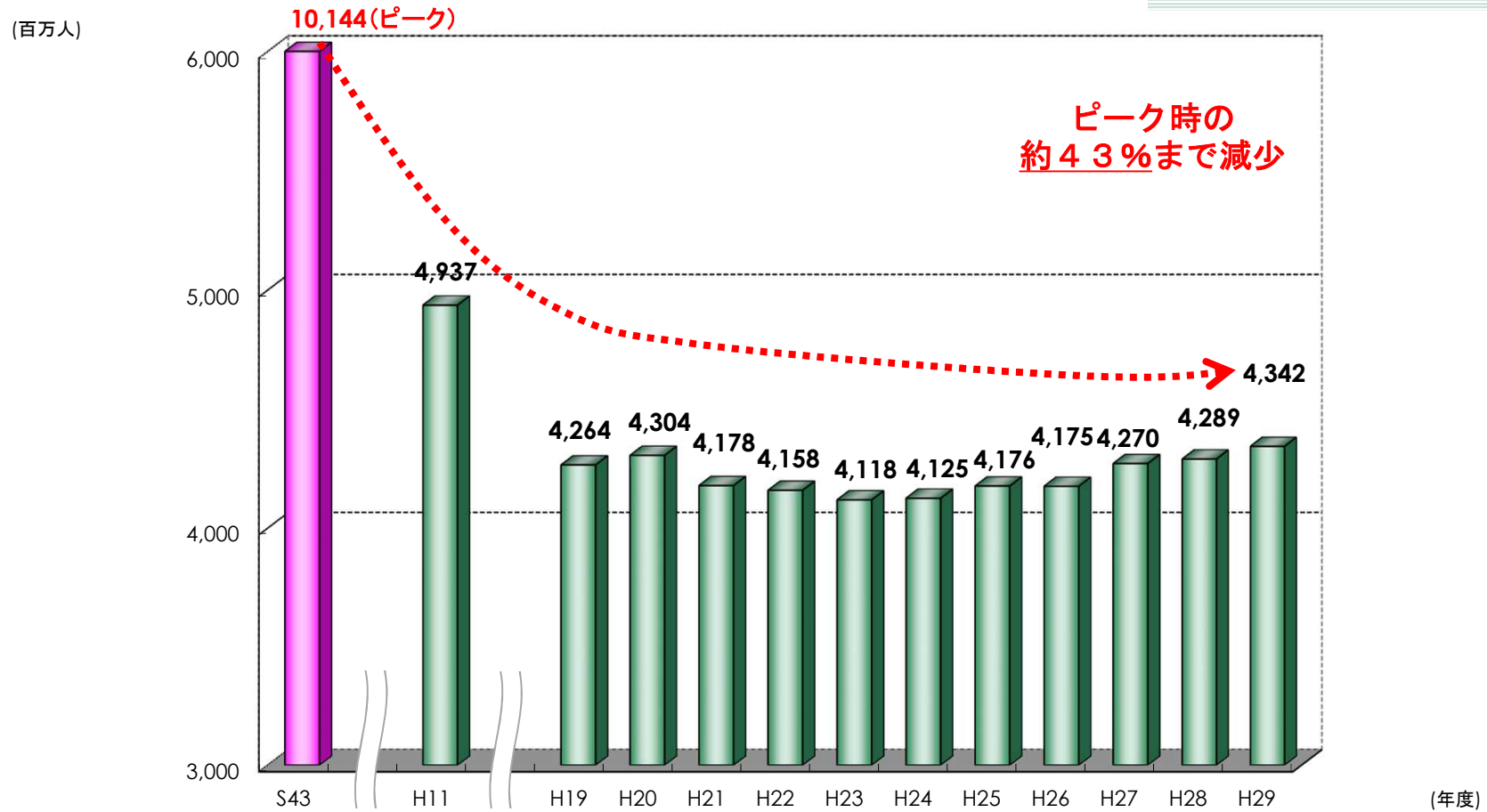
※平成30年度末



原価構成(乗合バス)



1. 乗合バス事業の現況／②乗合バスの輸送人員の推移



全体としてここ10年は微減、微増を繰り返しており、近年はやや増加の傾向にあるが、過疎化が進む地方部は減少傾向が続いている。

国土交通省資料より

1. 乗合バス事業の収支状況／③収支状況（平成29年度）

【収支状況】

	大都市部	その他地域	合計
収入（億円）	4,555	2,768	7,323
支出（億円）	4,446	3,217	7,663
損益（億円）	109	△ 449	△ 340
経常収支率（%）	102.5%	86.0%	95.6%

【黒字・赤字事業者数】

	大都市部	その他地域	合計
黒字（者）	44	24	68
赤字（者）	28	141	169
合計（者）	72	165	237

大都市
赤字39%

その他地域
赤字86%

合計
赤字71%

「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237者
集計分）

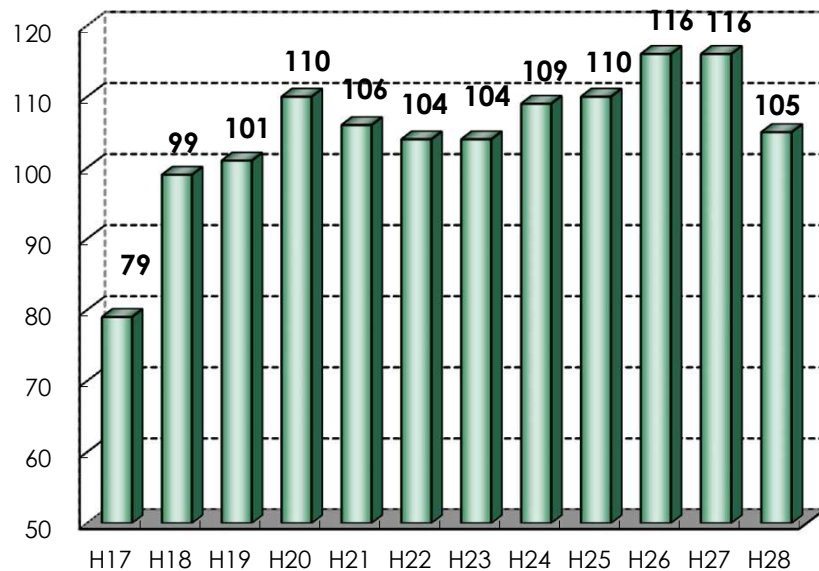
全国のバス事業者の約7割が赤字

※大都市を除く地域では、8割を超える事業者が赤字

2. 高速乗合バス / ① 高速乗合バスの輸送人員の推移

輸送人員の推移

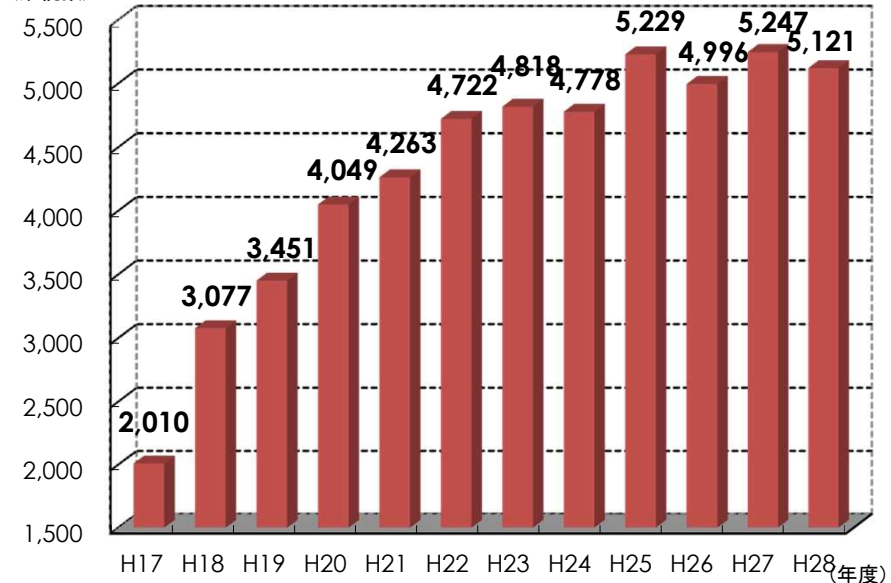
(百万人)



(年度)

運行系統数の推移

(系統数)



※1) 平成18年度までは系統距離の半分以上で高速道路等を走行するものを高速バスとしていた。
 ※2) 平成20年度からは1系統距離が50km以上のものを高速バスとし、平成19年度は一部補正。

高速道路ネットワークをフル活用し、利用者の安全を十分に確保しながら、他の交通よりも利便性が高い路線や地域の活性化に役立つ路線など、高速バス運行の充実に取り組んでまいります。

2. 高速乗合バス / ②新たな交通結節点の整備

新たな
交通拠点



バスタ新宿 H28年4月4日オープン

19か所に点在していたバス停留所を1か所に集約



★平均利用者数:2.8万人/日
平均発着便数:約1,470便/日
※H28.7.1~H29.7.31の平均値

★バスタ新宿から100km圏内の
方面における利用者が大幅に増加
※富士山543%増、御殿場132%増

★乗換時間の短縮(平均短縮時間
8.5分)※アンケート調査結果による



交通結節点の整備により、利用者の利便性が大幅に向上。
高速バスネットワークを強化し、我が国の観光振興や地域活性化を促進していくため、
官民連携によるターミナル整備を全国で計画的に進めて頂きたい。

2. 高速乗合バス / ③高速バス・LCC等の利用促進に向けた取組方針

『国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進に関する当面の取組方針』が、平成28年3月30日に発表。

訪日外国人旅行者等向け
高速バス情報ウェブサイト
「Japan Bus Gateway」
を開設 (H29年1月)

【背景】

①訪日外国人の増加

②高速バスとLCCに関する画期的なインフラの整備

※高速バス・LCCは「旅の有力な選択肢」の一つとして、旅行者の多様なニーズに応え、訪日外国人の国内移動や、日本人の国内観光の活性化に資するものと位置づけ。

○「観光ビジョン推進地方ブロック会議」の設置
○同会議の下に設置された「二次交通WG」において交通に関する検討が進められている

情報プラットフォームの構築

- 高速バス情報が外国語で入手可能なバス会社及び外国語で予約・決済可能な高速バスサイト等をまとめた情報プラットフォームの構築 (平成28年度早い時期)
- 国内線LCCの路線図及びLCC就航空港のアクセス情報等をまとめた情報プラットフォームの構築 (平成28年度早い時期)

イメージプロモーションの実施

- 協議会構成員が中心となり、高速バスやLCCを日本における移動手段として外国人観光客はもとより、国内旅客にも認知してもらうために有効なイメージプロモーション方策を検討 (検討の結果、実現可能なものから順次実施)
- 成田・関空における都心・大阪中心部とのアクセスに関するプロモーションの実施 (継続実施) (中部においても実施予定)

地方周遊観光の促進

- 高速バス・LCC等の新規路線の誘致活動や高速バスとLCC等をセットにしたプロモーションの実施
 - 九州の「SUNQバス」等先行する取組を参考にした高速バスフリーバスの検討・組成と、高速バス・LCCに限らない既存の企画乗車券に関する外国人観光客目線での総点検
 - LCCと高速バス等とを1枚で乗り継げるチケットの開発・普及拡充
 - 道の駅や高速道路SA・PAと高速バスの連携推進
- ※平成28年度早い時期に立ち上げ予定の「訪日外国人2000万人の受入に向けた地方ブロック別連絡会2次交通ワーキンググループ(仮称)」等の場を活用して検討し、平成28年度中に実現可能なものから順次実施

高速バス利用促進に向け、バスストップの有効活用や、SA・道の駅における乗継拠点化、ICT活用によるバスロケーションシステムの高度化などについても、今後、重点的な支援をお願いしたい。あわせて高速道路料金割引施策の継続もお願いしたい。

3. バス利用促進のための取組 / 道路の活用

連節バス



全長約18m・定員約130名で、従来のバスに比べて効率的かつ大量輸送が可能

■連節バス導入事業者と都市

神奈川中央交通(厚木市、藤沢市、町田市)
岐阜乗合自動車(岐阜市)、京成バス(千葉市)
神姫バス(三田市)、新潟交通(新潟市)、
近江鉄道(草津市)、西日本鉄道(福岡市)、
南海バス(関西国際空港内)、
奈良交通(けいはんな学研都市)

★導入事業者数

6社(H28.4)⇒9社(H30.3)

バス優先・専用レーン

バスレーンの整備はバスの定時性・速達性の向上に大きな成果をもたらし、結果的に利用者の増加につながる。

また、バスロケーションシステムと連動した、PTPS(公共車両優先システム)の導入も定時性・速達性の向上に効果が大きい。

★全国のバス専用・優先通行帯(H28年度末)

バス専用通行帯:813.2km

バス優先通行帯:859.5km



連節バスとバスレーン・PTPS※₁を組み合わせることでBRT※₂による大量高速輸送が可能。

※1・・・PTPS (Public Transportation Priority System) ※2・・・BRT (Bus Rapid Transit)

4. 貸切バス事業の現況／①概況（平成29年度）

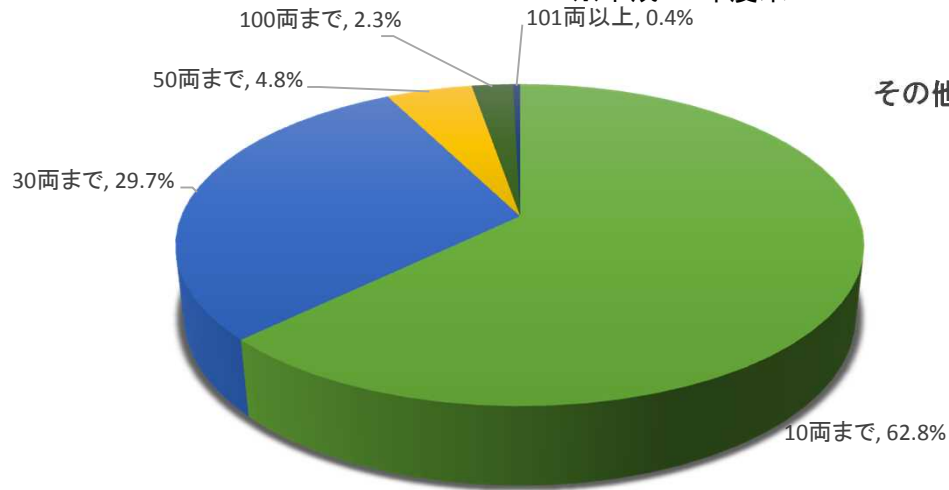
貸切バス

※国交省及び日本バス協会資料より

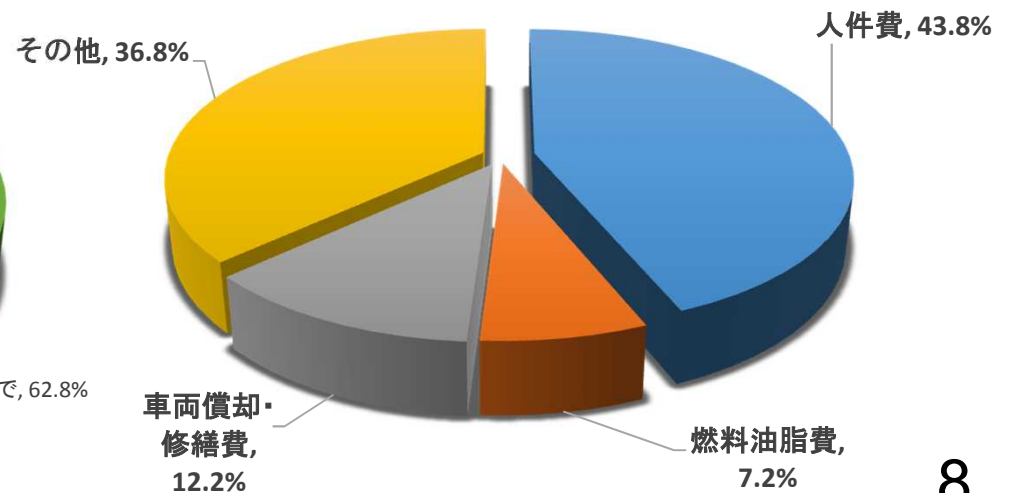
- 事業者数 4,324事業者(うち 公営 14)
- 従業員数 68,697人(うち 運転者48,772人)
- 車両数 51,109両
- 輸送人員 2億9,700万人
- 営業収入 5,764億7,000万円

バス事業者の規模(貸切)

※平成30年度末



原価構成(貸切バス)

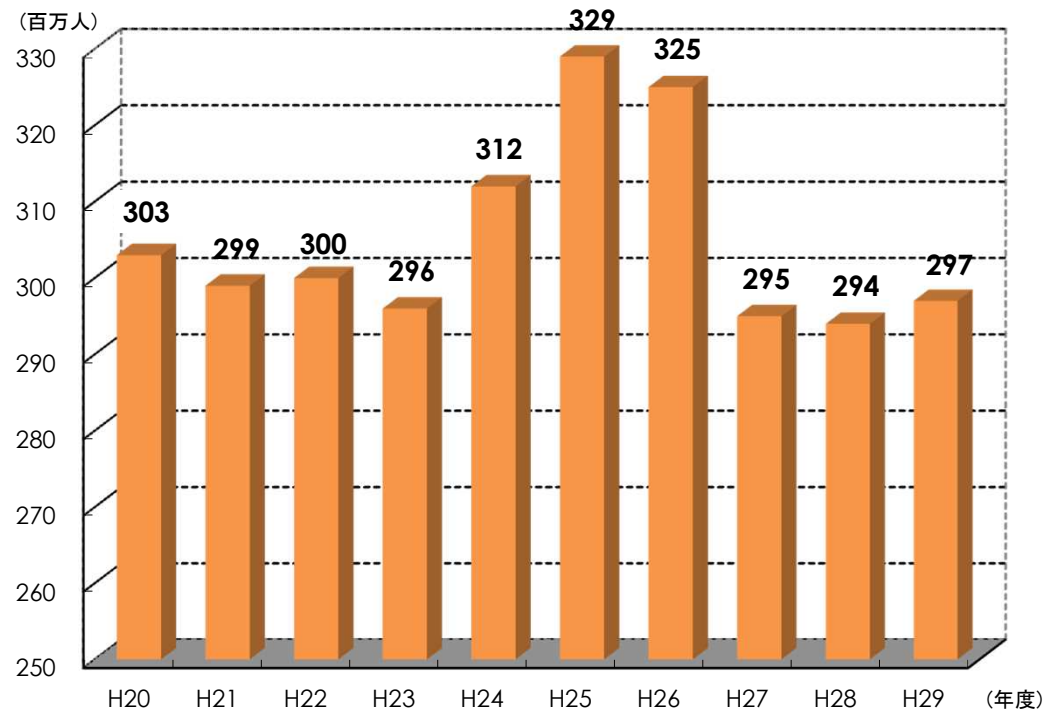


4. 貸切バスの現況 / ②貸切バスの収支状況、輸送人員の推移

貸切バスの収支状況(H29)

	事業者の経営状況			経常収支率
	黒字	赤字	計	
	社	社	社	
平成29年度	293 (72%)	116 (28%)	409 (100%)	108.1%

貸切バス輸送人員の推移



国土交通省資料より

5. 貸切バスの現状 / 訪日外国人への対応

貸切バス

○訪日団体旅行者には、日本語を話せるガイドが同行することから、通常、貸切バス事業者として特段の言語対応はしていない。

○アジアからの訪日団体旅行については、商慣習の違いや運賃等の問題があり、従来は大手バス事業者の多くが対応していなかったが、需要の増大とともにその取り組みが課題となっている。貸切バスを手配するランドオペレーターに対する規制を観光庁に要望していたが、観光庁は、旅行業法の改正によりランドオペレーターの登録制を創設し、所要の規制を整備したところである。(H30.1.4施行)

○訪日団体旅行の貸切バス需要が特定地域、特定時期に集中する傾向もあり、国内旅行のトップシーズンと重なってしまうと、直前に手配依頼があっても対応できない問題が起きている。

○観光地における貸切バスの乗降場・駐車場の確保が問題になっている。

定期観光バス

無料WIFI設置、多言語のイヤホン案内、多言語の観光マップなど、個人旅行者向けの観光サービスを行っている。

6. 貸切バスの課題 / 軽井沢スキーバス事故対策委員会

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(平成28年6月3日) 概要

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徹底的に検討し、総合的な対策をとりまとめ。

基本思想

今回のような悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもとに、

- 国は貸切バスの安全運行に関する遵守事項を強化し、その徹底を図ること。
- 国は貸切バス事業者のルール違反を早期に是正させるとともに、不適格者を排除すること。
- バス事業者、旅行業者は安全確保を最優先に据え、両業界等は協力・連携してルール遵守の環境整備を推進すること。

総合的な対策

(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

- ① 運転者の技量チェックの強化
- ② 運行管理の強化
- ③ 車両整備の強化
- ④ 事業用設備の強化
- ⑤ その他、貸切バス事業の適正化のための各種負担の強化

(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等

- ① 違反事項の早期是正と処分の厳格化等
- ② 許可更新制の導入等による不適格者の排除
- ③ 不適格者の安易な再参入の阻止

(3) 監査等の実効性の向上

- ① 国の監査・審査業務の見直し
- ② 事業者団体の自浄作用の強化
- ③ 民間指定機関による適正化事業の活用

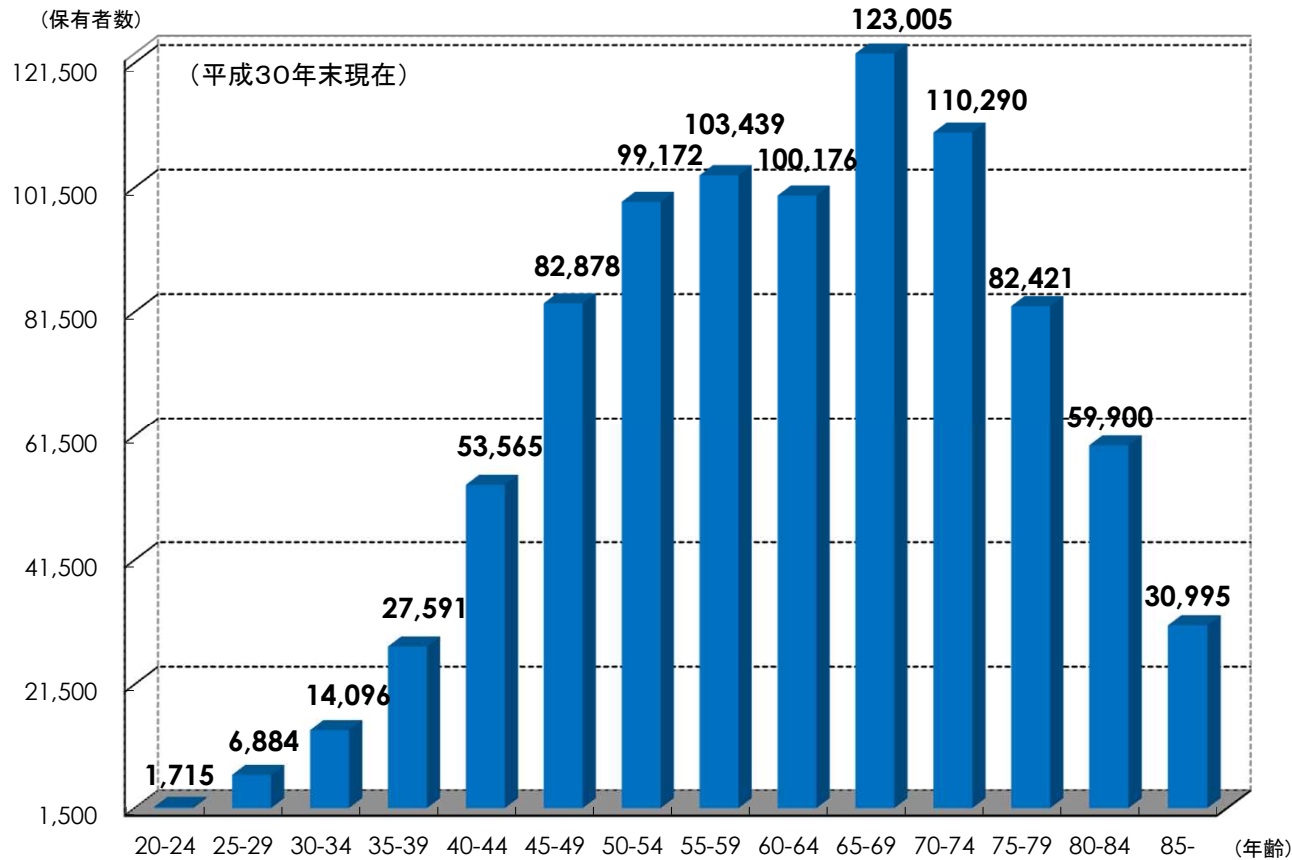
(4) 旅行業者、利用者等との関係強化

- ① 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化
- ② 利用者に対する安全情報の「見える化」
- ③ ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討

(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

- ① ガイドラインの策定
- ② 導入促進に向けた支援等

7. バス事業共通の現状と課題／バス運転者不足問題



大型二種免許保有者が最も多いのは60歳代であり、運転者の高齢化が進んでいる。
このためバス運転者不足問題は今後ますます深刻化することが予想される。

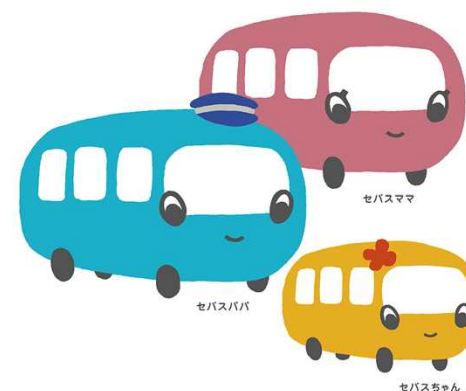
公益社団法人 日本バス協会の概要

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業務
- (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



日本バス協会公式キャラクター
セバスファミリー

年間予算額

8億7,767万円（平成30年度）

- (1) 一般勘定 2億8,868万円
- (2) 交付金特別勘定 4億2,780万円
- (3) 安全性評価認定事業勘定 1億6,119万円

会 員

（平成30年8月現在）

- (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
2,478事業者（内 公営事業者 22事業者）
＜乗合車両数59,480両、貸切車両数37,307両、特定車両2,888両 合計99,675両＞
②都道府県バス協会 47協会
- (2) 賛助会員
20事業者



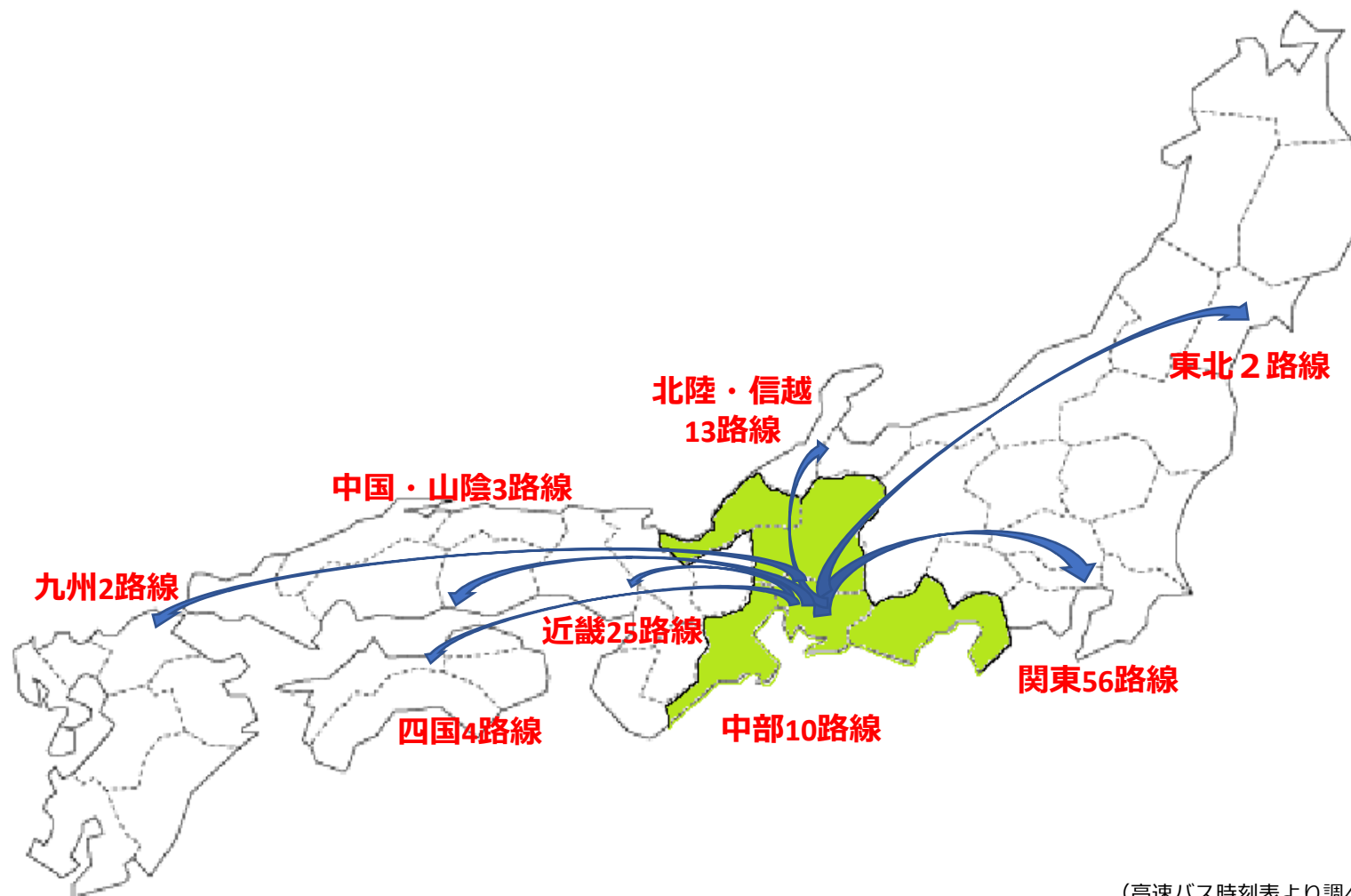
日本バス協会 会員章

中部圏における 高速道路・高速バスの現状と課題

令和元年 7 月
中部バス協会

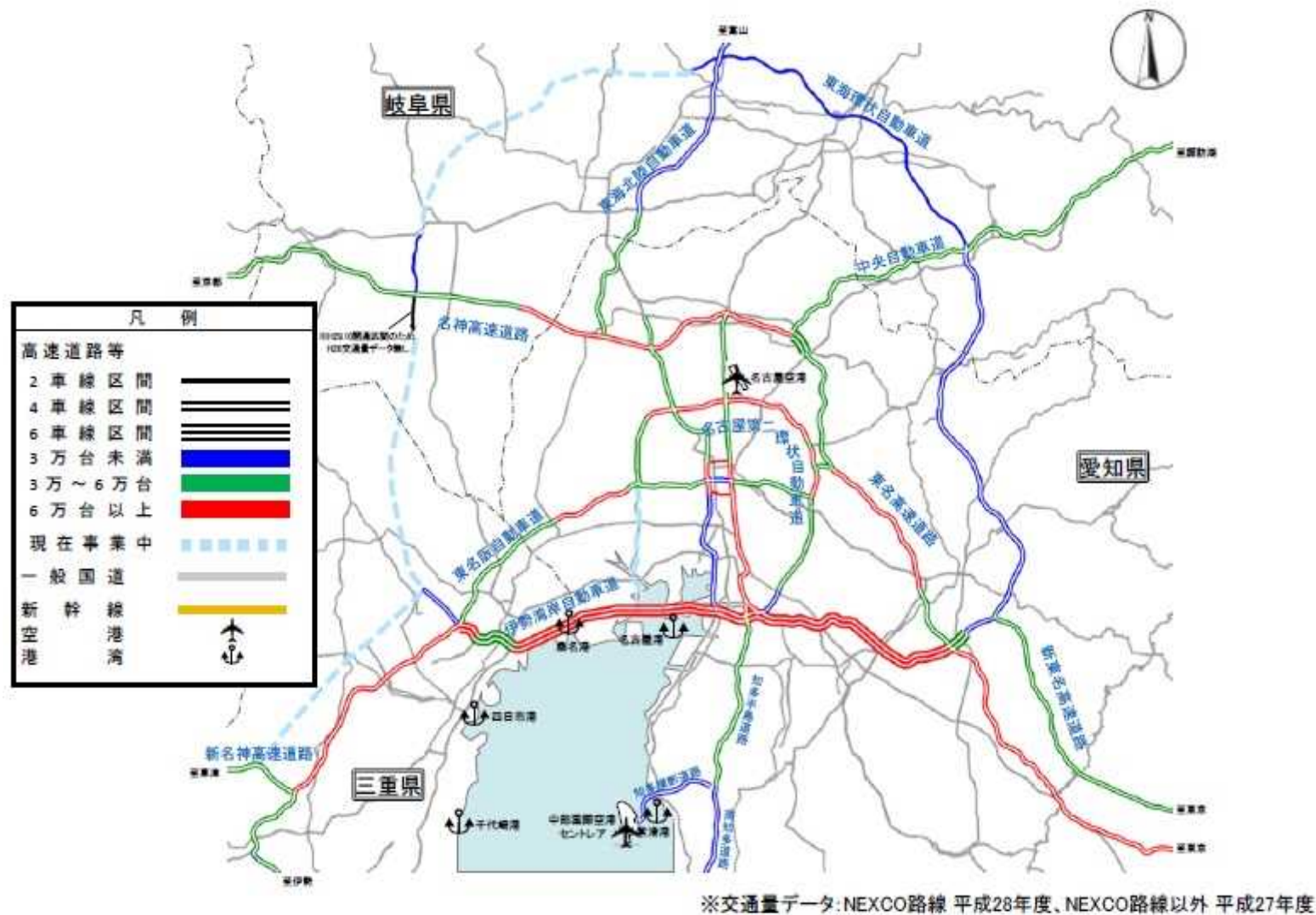
中部圏を発着する高速バスの現状

中部バス協会



中京圏の高速道路の車線数と交通量

中部バス協会



○ 渋滞発生箇所の整備

名神高速一宮JCT～一宮IC間・東名高速日進JCT～東名三好IC間・名古屋高速名古屋中心部等で渋滞が発生しており、整備が必要

○ 一部高速道路が結節していない

名古屋高速(一宮中) ⇔ 東海北陸自動車道(一宮木曾川IC)
伊勢湾岸道路(大府IC) ⇔ 知多半島道路(大府西IC)

○ 名古屋高速の改良

リニア開業に向けて、利便性向上の為、名古屋駅発着の高速道路出入口増設および都心環状線の渡り線新設

○ 管理主体が混在し、継ぎ目のない料金の実現

均一料金となっている名古屋高速道路公社や名古屋第二環状の取扱い
愛知県道路公社との乗継の取扱

中京圏の渋滞ボトルネック箇所の状況（高速道路：本線） 中部バス協会



中部圏の高速道路未結節

名岐道路の優先整備区間(案)・道路構造(案)

- 尾北地域の交通状況、交通課題を踏まえ、名岐道路の「優先整備区間(案)」、「道路構造(案)」を設定。
- 優先整備区間は、富士3交差点～一宮木曾川ICに設定。
- 道路構造は国道22号の専用部整備(高架構造)とし、中間ICは両郷町、常願通7交差点付近に設定。



大府西IC拡大図



(愛知県道コンセッションホームページより)

名古屋高速丸田町JCTに「南渡り線」を追加へ (2019.6.29中日新聞)

- 名古屋高速道路公社は、名古屋駅からの高速道路へのアクセス向上には、新洲崎JCTや丸田町JCT西での出入り口設置や、丸田町JCTで南向きから西向きに進める「西渡り線」の追加、さらに丸田町JCTに、東山線の東進車線と南進の都心環状線を結ぶ「南渡り線」の新設を検討を始める。



- **新東名(浜松いなさJCT～豊田東JCT)開通2016.2**
関東と東海のダブルネットワークの完成
東名の渋滞緩和
新東名が東海・関東間直行バスの基本ルートに
- **新名神(新四日市JCT～亀山西JCT)の開通2019.3**
東海と近畿のダブルネットワークの完成
東名阪の渋滞緩和・伊勢南紀方面への定時運行
- **中部横断(新清水JCT～富沢IC)開通2019.3**
高速バス静岡甲府線が約40分短縮
- **東海北陸自動車道(白鳥IC～飛騨清見IC)4車線化
2019.3**
走行安全性の向上・渋滞の減少

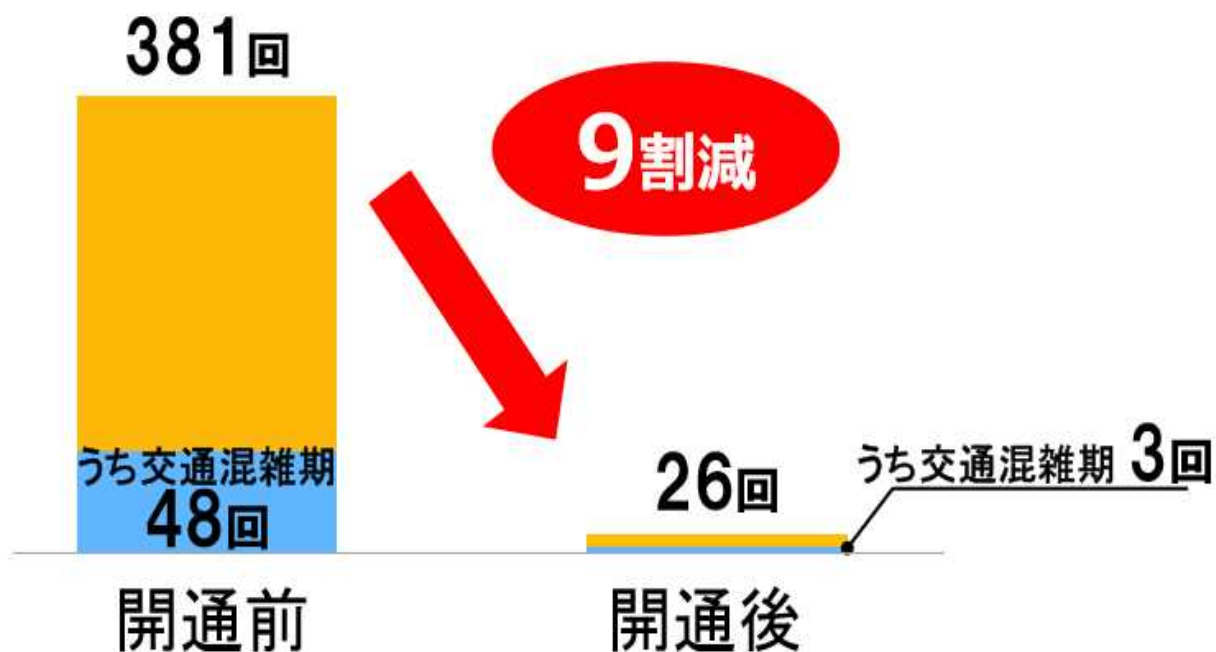
新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT)の開通効果

中部バス協会

- 開通後11ヶ月間の渋滞※は、開通前の同期間に比べ、381回から26回と約9割減少。
- 昨年度は、並行する東名で渋滞が発生（H27年間渋滞ワーストランキング9位～30位）

※ 渋滞の定義：交通集中により速度40km/h以下の状態が、1km以上（GW・お盆・年末年始は10km以上）かつ15分継続した状況。

■東名・新東名の開通後の渋滞回数[11ヶ月間]



※開通前（平成27年2月15日（日）～平成28年1月4日（月））、開通後（平成28年2月14日（日）～平成29年1月4日（水））、交通集中が要因となる渋滞を対象
※東名集中工事期間（平成28年9月26日（月）～平成28年10月7日（金））間に発生した渋滞は除く

新名神の開通効果

中部バス協会



令和元年6月11日 新名神・東環開通効果検討会議より

東海北陸自動車道 4車線化の効果

中部バス協会



※白鳥IC～飛驒清見ICの暫定2車線は、2015～2017年の平均
 美並IC～白鳥ICの暫定2車線は2008年、4車線は2015～2017年の平均

災害や事故が発生した際、暫定2車線区間では通行止めや、重大な事故につながる恐れがあります。また、設備点検や舗装補修、各種更新工事の際は長期間の通行止めが必要になります。4車線化により、渋滞が減少し、走行安全性が向上するとともに、通行止めの減少により、信頼性が高まります。

NEXCO中日本レポート2019より

- **新東名高速道路（御殿場以東）の開通**
制限速度向上、渋滞緩和による速達性・定時制の向上
- **名神高速道路一宮JCT付近の改良**
車線付加・バイパス建設による渋滞解消
- **名古屋高速道路の改良**
名古屋駅にアクセスしやすいランプ整備
丸太町JCTの渡り線の増設
- **名岐道路(一宮中～木曾川IC)の高架整備**
名古屋・岐阜間のアクセス向上、渋滞緩和
- **伊勢湾岸道と知多半島道路節点（大府IC）改良**
直通ランプ整備による利便性向上
- **名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛島JCT)の開通**
名古屋港へのアクセス向上、名古屋西JCTの渋滞緩和
- **東海環状道(養老IC～大安IC)の開通**
迂回ルートが選択可能となり名神の渋滞解消

中部圏の高速道路状況 (ネクスコ中日本)

中部バス協会



○多頻度大口割引の継続

最大50%割引の拡充措置の延長をお願いしたい
(令和2年度以降継続)

○管理者が違う道路の料金調整

ネクスコ⇔都市高速・県公社道路などを連続して走行する場合における、シンプルでシームレスな割引の枠組みを拡充するよう、お願いしたい

○戦略的な料金施策の導入

対距離制を基本としたうえで、環状道路迂回割引や混雑区間・期間の値上げ等などによって渋滞を緩和することで、高速バスの定時性向上をお願いしたい