

大阪地区高速ツアーバス実態調査報告書



毎日、同じ場所、同じ時間で乗車をしている高速ツアーバス
(JR大阪駅桜橋口)

2011年1月17日
社団法人日本バス協会

大阪地区高速ツアーバス実態調査報告書

2011年1月17日

社団法人 日本バス協会

はじめに

社団法人日本バス協会は2010年11月5日、「ツアーバスの適正化に関する緊急要望」を国土交通省に提出し、「ツアーバスは乗合類似行為であり、道路運送法に基づく乗合路線バス事業に該当すること」を明確化するよう要請した。

また、2010年11月25日、東京駅八重洲口側・丸の内口側周辺及び新宿駅西口周辺において、ツアーバス実態調査を行い、利用者の集合場所と乗車場所、バス車両の配車場所など、安全を軽視した実態を確認した。

この調査では、運行方面が関西方面に集中していることから、大阪地区における実態調査をする必要があるとし、12月27日、大阪バス協会加盟会社の協力を得て実施した。調査に基づく報告を以下の通りまとめた。

1. 日本バス協会の職員による高速ツアーバス乗車

(1) 高速路線バスと変わらない車両仕様

12月26日、東京駅八重洲口側及び丸の内側から2名ずつにて高速ツアーバスに乗車、大阪梅田に向かった。乗車車両は共に3列シートであり、丸の内側から乗車した車両は降車ボタンが設備され、運転席側と座席側を仕切るカーテンもあり、高速路線バスと何ら変わらない車両仕様であり、主な通過地点と時間は下記の通りであった。

※丸の内側高速ツアーバス車両（所要時間＝8時間20分）

	丸の内側発	東名高速入り口	足柄P A	浜名湖P A	土山P A	京都駅前	大阪梅田着
運行時間	22:38 ※乗車	23:04	着0:00 発0:21	着2:31 発2:44	着4:27 発4:48	着5:50	着6:58 ※降車
キロ数		81 km	167 km	173 km			
平均速度		86.78 ^{km} / _h	76.48 ^{km} / _h	100.7 ^{km} / _h			

※八重洲口側高速ツアーバス車両（所要時間＝7時間50分）

	八重洲口側発	横浜駅付近発	横浜町田インター	新城P A	土山P A	京都駅前	大阪梅田着
運行時間	23:20 ※乗車	着0:05 発0:19		着3:24 発3:37	着5:05 発5:25	着6:15	着7:10 ※降車
キロ数			241 km	160 km			
平均速度				109.09 ^{km} / _h			

※平均速度は高速道路走行のみとし、パーキングエリア間とした。

(2) 時速 100 キロを超える平均速度

運行速度や連続運転の調査をしたが、分析は下記の通りであった。

車 両	<ul style="list-style-type: none"> ・丸の内側からの発車車両は、3列シート、トイレ・スリッパ付き。 ・降車ボタンが荷物棚に、運転席と客席を遮断するカーテン有り。 ・高速路線バスと変わらない車両仕様である。
運行速度	<ul style="list-style-type: none"> ・浜名湖PA⇒土山PAの平均速度 100.77 ^{km}/h。 ・新城PA⇒土山PAの平均速度 109.09 ^{km}/h。 ・平均速度は、最高速度から約2割～1.5割減速されるが、平均 100 ^{km}/hは極めて視界が狭まる速度となり、運転者の精神的疲労度増が問題。
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜駅付近を発車した後、新城PAまで3時間05分の連続運転。 ・深夜運行の疲労軽減策として、通常は2時間を目安に交替運転者に乗務を代わる。改善基準告示違反ではないが、3時間以上の連続運行は疲労増が考えられる。
乗務員交替時の引継ぎ時の点検	<ul style="list-style-type: none"> ・PAにて運転者が運転業務を引継ぎするが、当該2両のバスは点検を行っていないかった。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>旅客自動車運送事業運輸規則第50条（運転者）第1項第8号「乗務を終了したときは、交替する運転者に対し、乗務中の当該の自動車、道路及び運行状況について通告すること。この場合において、乗務する運転者は、当該自動車の制動装置、走行装置その他の重要な部分の機能について点検をすること。」</p> </div>

(3) 京都駅前、大阪梅田の降車状況

丸の内口側発の高速ツアーバスは5時50分、京都駅前に到着した。降車のために開けた前方カーテンから見ると、当該車両は2重駐車であった。また、当該車両の前には後続車両のツアーバスが斜めに割り込み、3重駐車により降車が行われていた。早朝ではあるが、後続車両の進路を妨げ追突を誘発させる、極めて危険な降車であった。

大阪梅田では、横断歩道手前やガードレールの切れ目を利用しているが、ガードレールを跨ぎ歩道に入る人、荷物をガードレール越しに受け取る人など、安全な旅客輸送とは言えない実態であった。



(※ガードレールを跨ぎ歩道へ (梅田))



(※交差点手前に駐車、トランクからの荷物はガードレール越しに渡す。(梅田))



(※駐車車両の外側に駐車、トランクを開けて降車している。(12月28日早朝、難波))

3. 21時から24時までに242運行予定車両と集合場所の調査

インターネットにて楽天トラベルを検索し、12月27日における21時から24時までの運行予定数を調査した。大阪駅周辺と新大阪駅周辺で242運行が確認され、大阪バス協会の協力を求め、近鉄バス、阪急バス、京阪バス、南海バス、西日本JRバス、日本バス協会の全体で41名が参加、12箇所の発車場所を10班編成にて実態調査を行った。

調査場所と班編成

- (1班) 大阪駅桜橋口正面
- (2班) 大阪駅西側モード学園正面前
- (3班) 梅田三菱東京UFJ銀行堂島支店前
- (4班) 梅田プラザモータープール
- (5班) USJシティーウォーク大阪TM前
- (6班) 新大阪駅正面口鉄道警察前、新大阪駅南側観光バス駐車場
- (7班) 難波元町小学校前、大阪府立体育館前
- (8班) 天王寺公園東側駐車場
- (9班) 梅田毎日新聞ビル横
- (10班) なんばVIPラウンジ

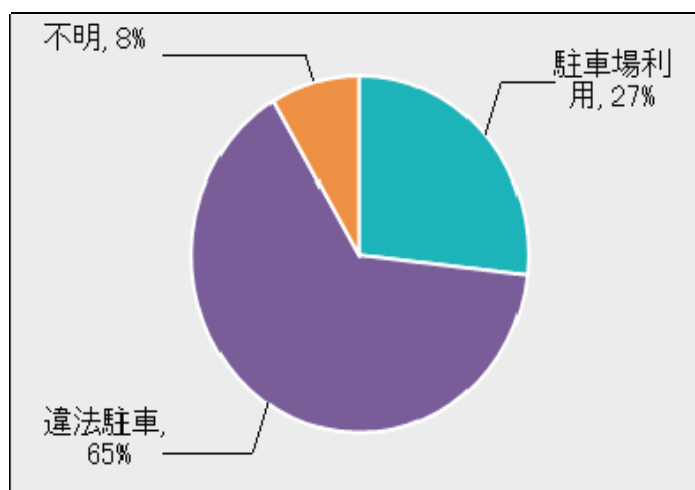
4. 調査結果の概要

(1) 210両の内、143両(約65%)が駐車違反の乗車

調査車両数は210両であった。駐車場利用が27パーセント、駐車違反が約65パーセントであった。但し、新大阪駅周辺の調査は乗車場所が2箇所(新大阪駅正面口鉄道警察前、新大阪駅南側観光バス駐車場)であり、一箇所が観光バス駐車場であることから駐車違反にはならず、他方は駐車違反になる。調査表記入は区別なく同時に記載したことから違法駐車数が確認できなかったため、18両については不明とした。

配車場所の分類は下記の通り。

駐車場利用	56両(27%)
駐車違反	136両(65%)
不明	18両(8%)



(2) 営業区域違反

貸切バスは、「運送の発地又は着地のいずれかが営業区域内にあることにより、運行管理の拠点である営業所への帰属性を確保し、輸送の安全の確保を図る観点から区域外営業を禁止」とされている。

乗車場所や車両の行き先だけでは一概に判断はできないが、大阪地区高速ツアーバスは、神戸市中央区役所や京都駅八条口観光バス駐車場を主な始発とし、大阪駅周辺経路で目的地への運行となっている。(楽天トラベル高速バスにて検索結果)

行き先方面まで十分な調査は出来なかったが、さいたま新都心駅周辺や春日部駅周辺、本川越駅周辺(いずれも埼玉県)の運行もあり、熊谷、春日部ナンバーは除外し、疑義が生じる車両は下記の通りであった。

※調査場所と車両ナンバー (合計12両)

調査場所	車両ナンバー
梅田プラザモータープール	姫路、和歌山、奈良 計3両
難波元町小学校前	奈良、奈良 計2両
大阪駅西側モード学園前	宇都宮、姫路 計2両
天王寺公園東側駐車場	宇都宮 計1両
中央郵便局前	土浦 計1両
府立体育館前	奈良、奈良 計2両
UFJ銀行堂島支店前	奈良 計1両

(3) 一人乗務は8両

夜間運行は視界が狭く、精神的疲労度が昼間と比較すると大幅に増大することから、過労運転防止に向けた交替運転者の配置が長距離運行には欠かせない。

調査では8車両が一人乗務とみられた。経路先で交替運転者の乗務なども考えられ、一人乗務と断定はできないが、調査結果は下記の通りであった。

※調査場所と行き先 (合計8両)

調査場所	行き先
大阪駅桜橋口	松山・愛媛大州 方面
大阪駅西側モード学園前	新宿 方面
中央郵便局前	東京 方面
中央郵便局前	金沢・福井 方面
府立体育館前	新宿 方面
府立体育館前	東京・新宿 方面
府立体育館前	東京 方面
新大阪駅前	高知 方面

5. 車両配置や乗降の実態

(1) 公園の使用許可と地域の理解は得ているのか（梅田プラザモータープール）

20時以降は一般車両の駐車が禁止され、高速ツアーバス専用の駐車と乗車場所になっている。駐車場の入り口と場内に整理員が配置され、バスの入場と利用者の案内が行なわれていた。駐車場内はトイレや受付場所があったが、調査当日は手前の道路を隔てた公園で、ほぼすべての受付をしていた。公園は公共の憩いの場所であり誰でも自由に散策できるはずだが、多数の高速ツアーバス利用者が受付をするため、地域住民が自由に公園を利用することができない。利用しようとしても、多数の受付者が集合するため、一方的に占拠されているのが実態である。

公園は自治体の管理下と思われるが、受付をしている企画会社は、

①利用申請をしているのか。

②地域住民への説明はしているのか。
の説明責任を果たさなければならないと思われる。

公園は不特定多数が自由に散策できることから、公園周辺を確認したが使用に向けた掲示物はなかった。



(※梅田プラザモータープール横の公園内で受付をする係員。)

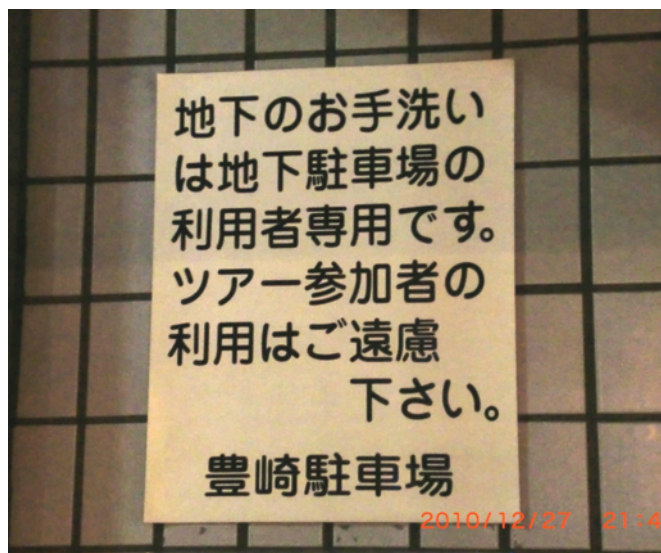


(※同公園内入り口における受付であるが奥にも各社の受付テーブルがある。)

(2) ツアー参加者のトイレ使用禁止掲示される

出発前のトイレは重要である。プラザモータープール内にも男女トイレが設置されているが、高速ツアーバス利用者数と比較すれば絶対数が不足であり、結果的に近くの施設を無断使用せざるを得なくなっている。近隣施設内のトイレは、施設内に費用をかけ設置されたものであり、無断使用は施設への不法侵入にもなる。

プラザモータープール近くの「豊崎駐車場」には「ツアー参加者のトイレ使用はご遠慮下さい」との掲示が出されている。



(※梅田プラザモータープール近隣の駐車場での、高速ツアーバス利用客への注意の掲示板)

(3) 大阪駅周辺の歩道占拠と乗車状況

プラザモータープール以外の集合場所は路上であった。深夜に集団となり歩道を占拠している光景は、他の歩行者から見れば異様であり恐怖さえ感じる。また、ごみの置き去りやタバコの吸殻が放置され、歩道の景観を乱していた。高速ツアーバスが発車した後に企画会社が清掃をされると思われるが、確認はできなかった。



(J R 大阪駅桜橋口)