

バス事業における 高速道路の重要性と要望について

平成23年5月30日(月)

公益社団法人 日本バス協会

バス事業の現況

乗合バス

- 事業者数 840事業者(うち、公営 36)
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は含まない。
- 従業員数 99,826人
- 車両数 58,944両
- 輸送人員 43億382万人(うち、高速バス輸送人員 1億992万人)

	事業者数	車両数
バス協会加盟数	689事業者	58,696両
協会加盟率	82.02%	99.58%

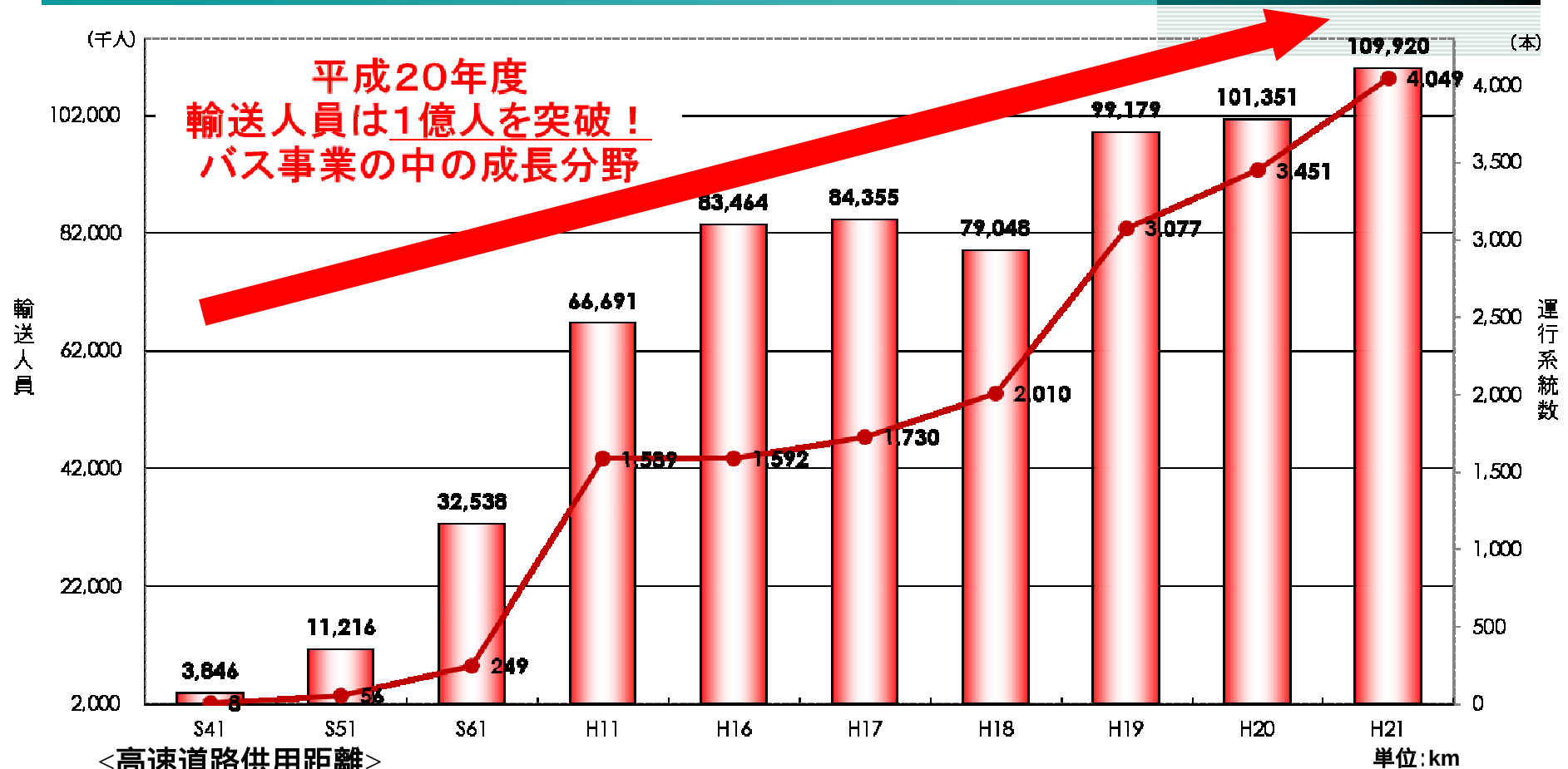
貸切バス

- 事業者数 4,196事業者(うち、公営 30)
- 従業員数 64,490人
- 車両数 44,617両
- 輸送人員 3億336万人

	事業者数	車両数
バス協会加盟数	2,132事業者	32,808両
協会加盟率	50.81%	75.47%

-平成21年3月末現在-

高速バスの輸送人員・運行系統数と高速道路供用距離



<高速道路供用距離>

S41	S51	S61	H11	H16	H17	H18	H19	H20	H21
189	1,888	3,721	6,455	7,296	7,383	7,392	7,431	7,560	7,642

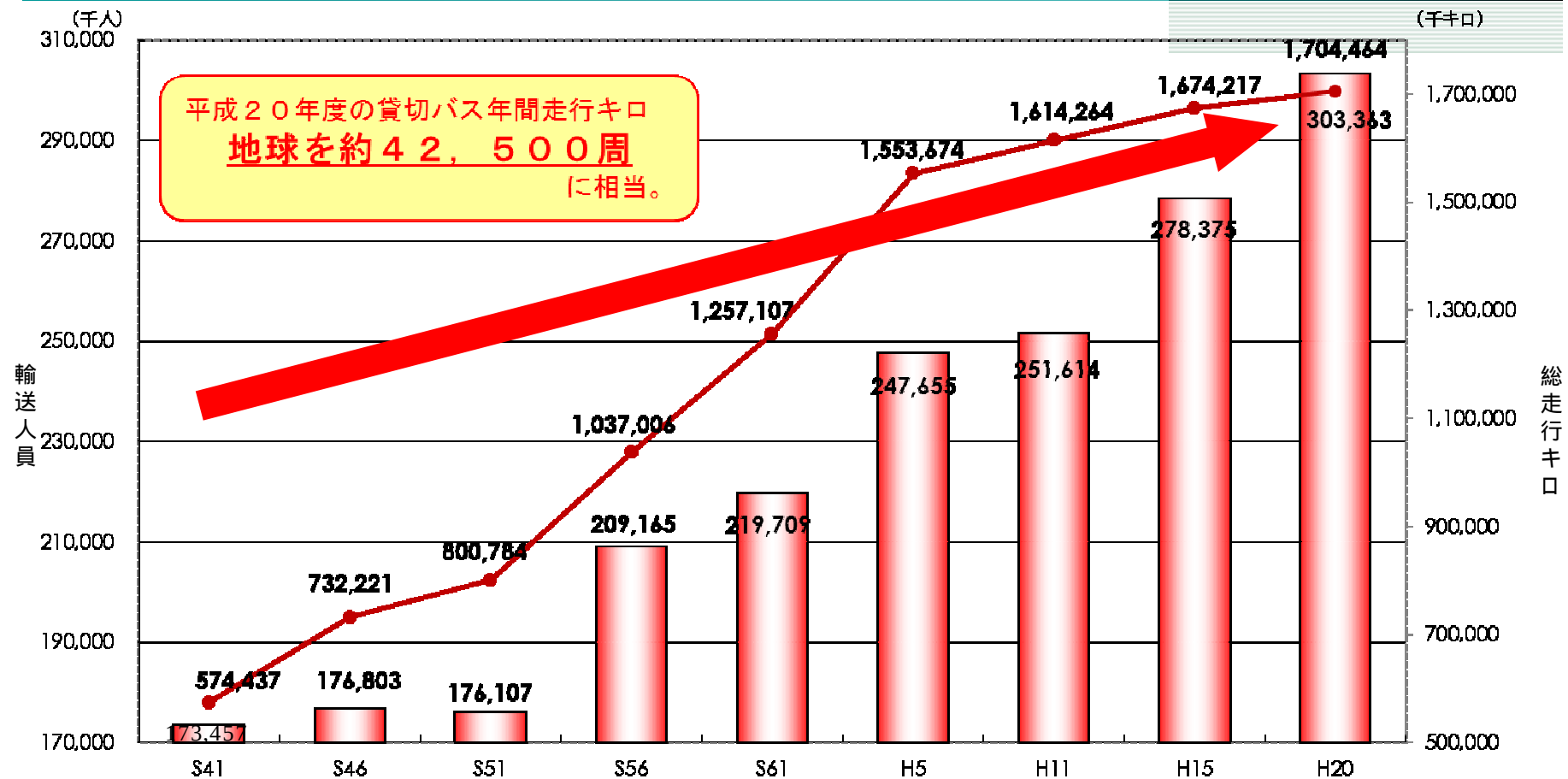
<一日あたりの運行回数>

単位: 回

S41	S51	S61	H11	H16	H17	H18	H19	H20	H21
101	453	1,866	5,506	5,953	6,293	6,521	8,698	9,453	10,431

国土交通省資料より

貸切バスの輸送人員・総走行キロと高速道路供用距離



<高速道路供用距離>

単位: km

S41	S46	S51	S56	S61	H5	H11	H15	H20
189	710	1,888	2,860	3,721	5,410	6,455	7,196	7,560

<実働一日一車当たり走行キロ>

単位: km

S41	S46	S51	S56	S61	H5	H11	H15	H20
166	197	204	216	219	227	232	228	228

東日本大震災後8週間の高速バスの輸送実績 首都圏～ 東北地方間

首都圏と東北地方を結ぶ高速路線バスの輸送実績

(単位:人)

方面別	路線数	1週目 3/12～ 3/18	2週目 3/19～ 3/25	3週目 3/26～ 4/1	4週目 4/2～ 4/8	5週目 4/9～ 4/15	6週目 4/16～ 4/22	7週目 4/23～ 4/29	8週目 4/30～ 5/6	5/7、5/8	約8週間 合計
仙台便	8 路線	1,705	9,918	12,845	12,580	10,896	7,661	6,813	7,533	1,971	71,922
盛岡便	4 路線	231	6,520	8,788	6,260	5,760	4,876	5,242	6,045	1,018	44,740
福島便	3 路線	763	10,218	11,630	9,994	6,634	4,137	4,733	7,823	1,630	57,562
その他	16 路線	2,478	9,671	18,081	14,263	12,334	11,818	17,257	26,376	5,224	117,502
計	31 路線	5,177	36,327	51,344	43,097	35,624	28,492	34,045	47,777	9,843	291,726

**高速バスは大震災翌日(3月12日)
から、東北方面へ運行開始**

< 首都圏から東北方面へ >

- 新宿～秋田線(小田急シティバス、秋田中央交通)
- 東京・渋谷～鶴岡・酒田線(国際興業、庄内交通)



通常、東北道を走行するものを、
関越道へ迂回させて運行

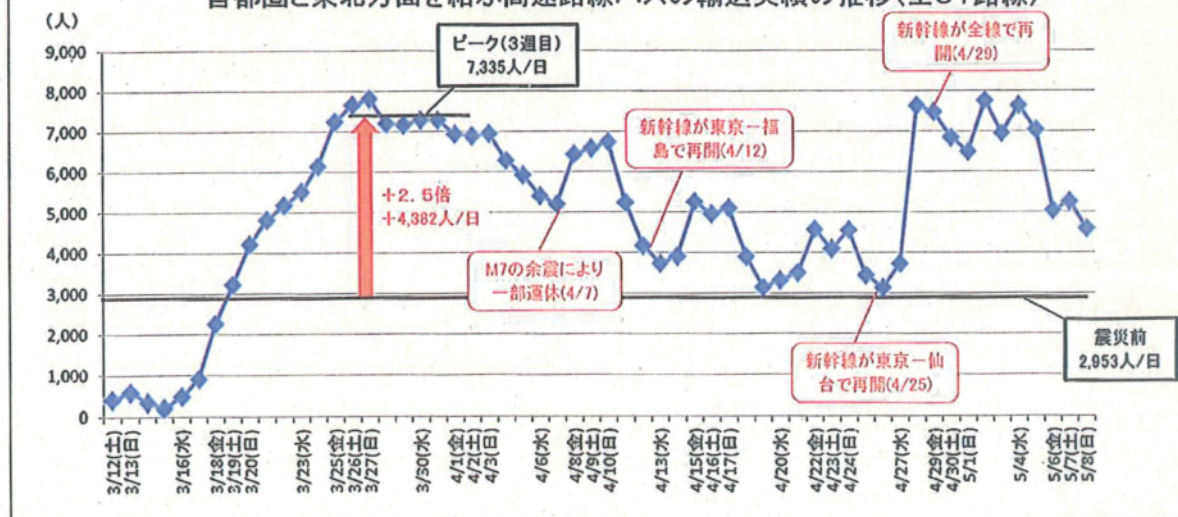


● 高速道路網の活用

● 早期の復旧(安全確認)作業 等

により、震災直後から、被災地を結ぶ唯一の移動
手段として、航空・鉄道(新幹線)代替機能を、高
速バスが担いました。

首都圏と東北方面を結ぶ高速路線バスの輸送実績の推移(全31路線)



参考

○震災前の輸送力

路線数:30路線

輸送力:1,980人/日(1便当たり1台運行の場合)

○国土交通省の特例措置

国土交通省自動車交通局
の3月16日通達により「自社
にかかわらず、他社(貸切バ
ス事業者を含む)への増便依
頼も可能」とし、最大限の輸送
力確保するようバス事業者に
通知あり。

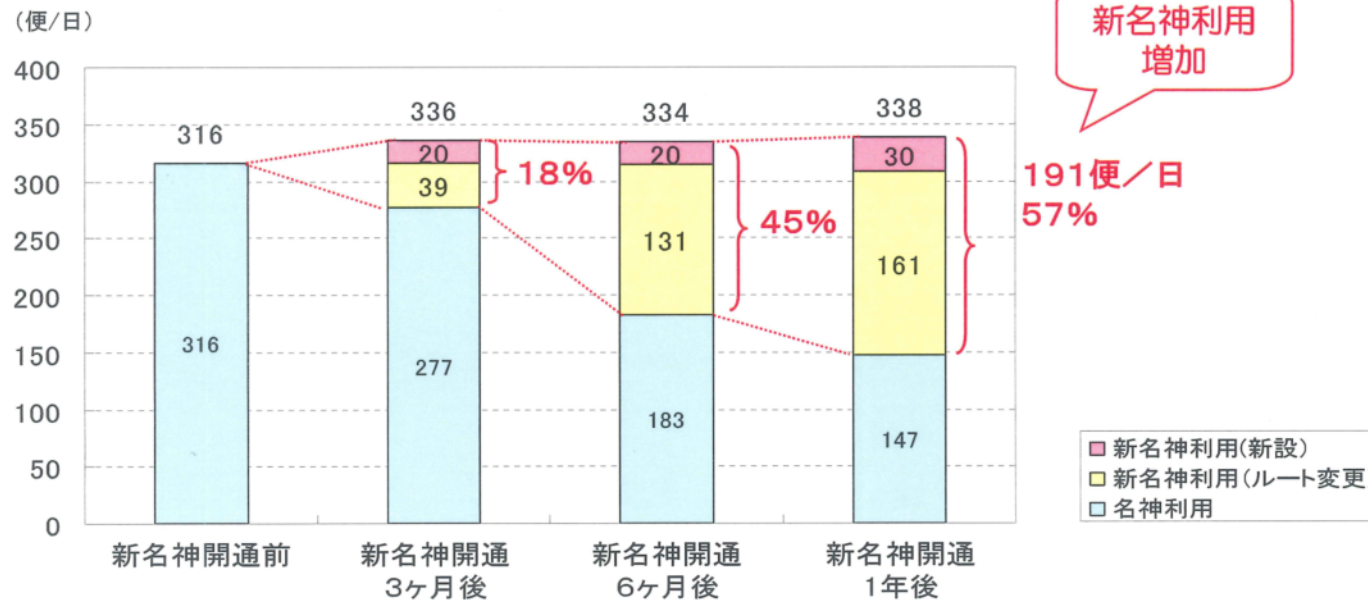
(平成23年5月16日 国土交通省発表資料)

高速道路開業による高速バス増便の事例

『新名神高速道路』の開通(2008年2月)

- ◆新名神を利用する高速バスは、開通後1年間で191便/日(片道)まで増加。
- ◆開通後1年間に、4路線30便/日(片道)の高速バスが新設。

新名神、名神利用の高速バスの便数の変化



バス運転手、利用者の声

- ・距離・時間短縮効果によりサービス向上に繋がります。
 - ・直通便が新設され、移動が楽になりました。
- (伊勢～京都利用者)

※NEXCO西日本調べ
新名神開通前 高速バス時刻表2007秋・冬号データ
開通 3ヶ月後 バス会社へのヒアリング
開通 6ヶ月後 高速バス時刻表2008夏・秋号データ
開通 1年後 高速バス時刻表2008～2009冬・春号およびバス会社へのヒアリング

高速道路開業による高速バス増便の事例

『館山自動車道』の全線開通(2007年7月)

館山と首都圏を連絡する高速バス路線



館山と首都圏を連絡する高速バス便数の推移

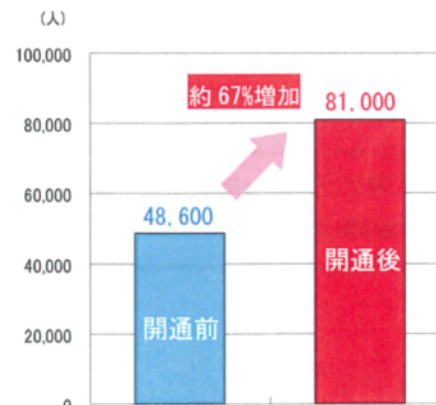


※館山～東京線、館山～羽田・横浜線、館山～千葉線
の一日当たり(平日)の片道合計便数
※平成19年は9月10日現在

館山市と首都圏を連絡する高速バスが13便増加。
平成19年7月～9月初旬の利用客が約67%増加。

開通後の高速バス利用について(速報)

全線開通後、館山と東京間を連絡する高速バスは、全線開通の翌日(平成19年7月5日)より5便が増便され、更に羽田空港・横浜を連絡する高速バスが平成19年9月1日より新たに8便/日(片道)新設し、合わせて13便が増便となりました。
これにより、開通前の同年月と比較すると利用客が約67%増加しています。
(NEXCO東日本聞き取り)



※開通前平成18年7月1日～9月10日
※開通後平成19年7月1日～9月10日
※上記期間の館山～東京線、館山～羽田・横浜線、館山～千葉線の合計利用客数



高速道路開業による観光バスの利用増加事例

『新名神高速道路』の開通(2008年2月)

時間の短縮が図られ、観光バスツアーの立ち寄り先が充実
(追加や滞在時間拡大)。

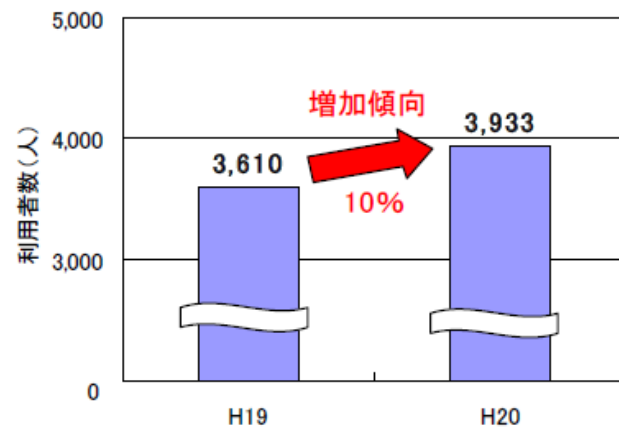
新名神高速に経路変更した、三重県から京都方面への日帰り
バスツアーの利用客が増加傾向。

伊勢方面への旅客も増加。

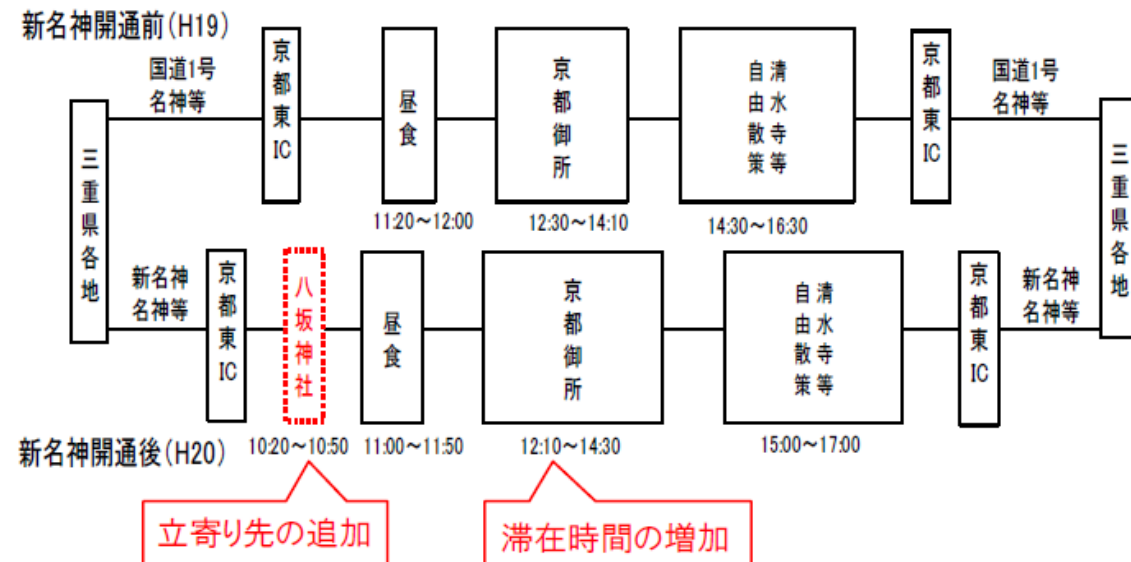
■京都駅から伊勢神宮ルート



◆ Aバス会社「三重～京都」の利用客数 (3月～7月の合計値)



◆ 京都日帰りツアーのコース設定変更の事例 (Aバス会社)



バス事業と高速道路網について

高速バス

東京オリンピックが開催された昭和39年に最初の高速バス路線(名神高速道路・名古屋～神戸間)が開設されて以来、高速道路網の整備・延伸とともに拡大、平成元年頃から急激に増加、平成21年には4,000系統、1億人のお客さまを輸送するまでに成長。

空港リムジンバス

都市高速(首都高速、阪神高速 他)を利用し、郊外のベッドタウン等から近隣空港への利便性向上による空港利用客の増加に貢献。

更に、「成田空港～羽田空港」などの乗換のお客さま輸送による空港機能の向上にも貢献。

貸切バス

高速道路の延伸とともに旅行の行動範囲が拡大され、旅行所要時間の大幅な短縮と遠距離への外出が可能になり、利用者の利便性向上により、貸切バスでの観光需要が増大。



自動車を運転しない方々などすべての皆様が、高速道路の利便性を享受できるよう、バス輸送のより一層の充実を図り、広く公益に資してまいります。

高速道路に関するバス事業の要望事項

1. 高速道路網の機能充実と拡大

現在の問題点

(1) 休日や時間帯により恒常的に発生する渋滞による遅延

- ➡ バス運転士の労務管理が難しくなる(2名ドライバーによる運行等コストの増加)
お客さまの行動スケジュールを立てることが難しくなる(時間のロスやバス利用者減少) 等

(2) 未整備のため分断されている高速道路による利便性低下

- ➡ 交通不便地域への高速バス路線網の拡大を阻害
所要時間が多くかかることでの観光客輸送に弊害 等

これらの問題の解決は、幹線輸送網が整備されていない地域へ、高速バスや貸切バスという、新たな公共交通の提供の可能性が広がります。

現在、建設中及び基本計画区間の道路網の早期整備をお願いいたします。

【例】・首都圏環状道路の早期開通、第二湾岸道路の早期着工

・日本海沿岸東北自動車道、東北中央自動車道、東九州自動車道の早期全面開通

・東北横断、日本海沿岸東北、東北中央自動車道の4車線化

高速道路に関するバス事業の要望事項

2. 高速道路付帯施設等の整備

現在の問題点

公共交通もマイカーも同じ道路環境下を走行



環境にやさしい「公共交通機関(バス)」へ乗車する優位性の低下
マイカーを運転しない方々が、高速道路の恩恵が享受できていない

市街地を走行するバス車両には、「バス優先レーン」や「PTPS(公共交通優先システム)」
といった公共交通の定時性確保策の整備が進み、環境にやさしい公共交通の利用が進め
られている。



高速道路網と公共交通との連携施策の整備をお願いいたします。

【例】・インターチェンジ付近へのバス停設置と、パークアンドバスライド用駐車場の整備

・鉄道駅へ接続するバス停の設置

・バス専用の、IC・SA・PAへの入出路、及び駐車場の確実な確保

高速道路に関するバス事業の要望事項

3. 高速道路料金施策について

既存の「大口・多頻度割引」、「路線バスへの各種割引」等につきましては、低廉な運賃での高速バス輸送の提供、また、貸切バスの有料道路代のお客さまへの負担軽減や会社負担の軽減等、バス事業の運営に大きく寄与しておりますこと、御礼申し上げます。

現在の問題点

「土日祝日マイカー上限1,000円」によるバス事業への悪影響

大規模な道路渋滞の発生遅延と労務管理のため
予備車両、予備運転士の配置
渋滞による遅延を懸念したお客さまの逸走
公共交通利用よりも低コストで移動できることへの
マイカー転移

公益社団法人日本バス協会調べ
<参考資料>平成21年 お盆期間等(8/6(木)～8/18(火))における輸送動向

調査対象地域	輸送人員（人）		前年比 (21/20)	通常運行時間※ (5時間34分)	遅延による※ 最大運行時間
	21年度	20年度			
東北・関東 (6事業者)	641,424	694,011	92.4%	334分 (5時間34分)	472分 (7時間52分)
北陸・中部・近畿 (4事業者)	169,517	184,646	91.8%	436分 (7時間16分)	608分 (10時間08分)
四国・九州 (4事業者)	353,300	435,014	81.2%	438分 (7時間18分)	631分 (10時間31分)
計・平均	1,164,241	1,313,671	88.6%	394分 (6時間34分)	557分 (9時間57分)

※「通常運行時間」は各事業者毎の通常運行ダイヤによる平均。「遅延による最大運行時間」は各事業者毎の遅延による最大運行時間の平均。「計・平均」は当該運行時間の合計を事業者数で割って算出。

お客さまの逸走や転移による収入減少。予備車両、予備運転士手配に伴うコスト増加。
これによりバス事業者の経営は厳しい状況に陥っております。

総合交通体系と環境対策を十分考慮した料金施策をお願いいたします。

【例】・営業用バス車両への各種割引制度の堅持(コストアップの抑制につながる)

・高速道路利用が分散し、渋滞が発生しない料金施策の構築

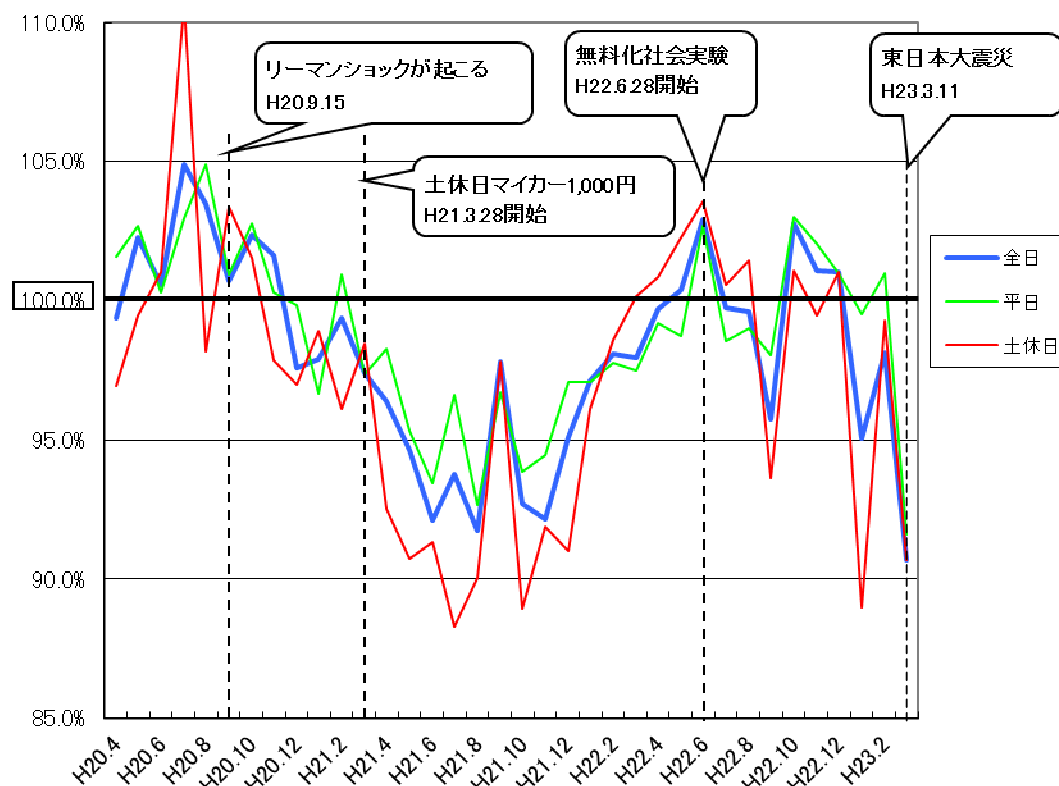
・マイカーを運転できない方々にも、高速道路の利便性が享受できるようにする

高速道路料金の全面無料化は、道路渋滞を助長し、人流、物流共、利用者に時間のロスや環境負荷の増大などの悪影響が発生するため反対いたします。

高速バスの輸送実績 < 全国版 >

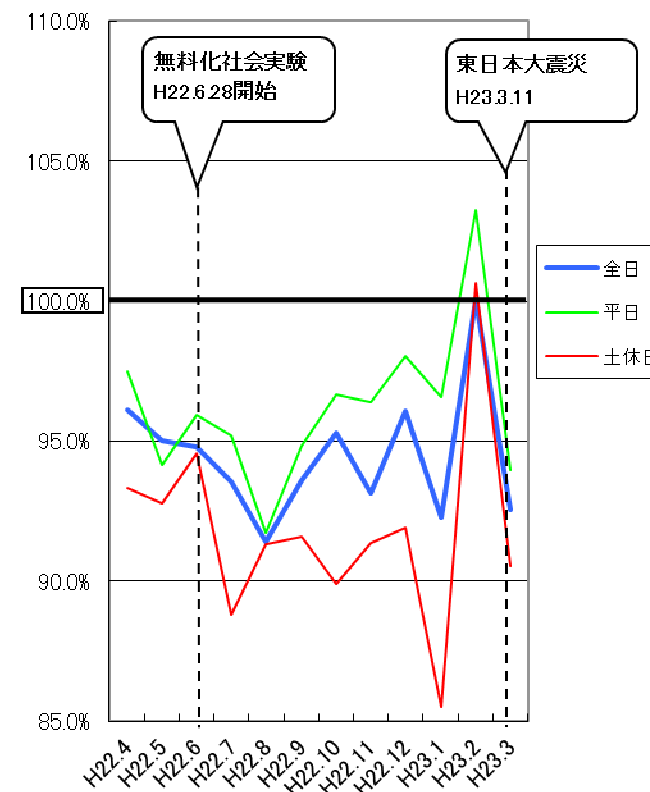
参考資料

268路線の輸送人員(対前年同月比)



		平成20年度		平成21年度		平成22年度	
		一日当り 輸送人員	対前年度	一日当り 輸送人員	対前年度	一日当り 輸送人員	対前年度
全	日	61,962	100.7%	58,790	94.9%	58,259	99.1%
平	日	58,473	100.9%	56,047	95.9%	55,910	99.8%
土 休	日	69,266	100.3%	64,462	93.1%	63,452	98.4%

268路線の輸送人員(対20年同月比)



		平成20年度		平成22年度	
		一日当り 輸送人員	対20年度	一日当り 輸送人員	対20年度
全	日	61,962	94.0%	58,259	94.0%
平	日	58,473	95.6%	55,910	95.6%
土 休	日	69,266	91.6%	63,452	91.6%

NEXCO3社の有料道路割引概要

参考資料

・大口・多頻度割引

1. 高速国道の大口・多頻度割引

(1) 車両単位割引 < 契約者の自動車 1 台毎に 1 ヶ月の高速国道の利用額に対する割引 >

1 台毎の 1 ヶ月の利用金額	割引率
5 千円超 ~ 1 万円以下	1 0 %
1 万円超 ~ 3 万円以下	1 5 %
3 万円超 ~	2 0 %

(2) 契約単位割引 < 契約者全車両合計の 1 ヶ月の高速国道利用額に対する割引 >

割引適用条件	割引率	備考
契約者合計が <u>5 0 0 万円超</u> かつ 1 ヶ月の平均利用金額 <u>3 万円 / 台超</u>	1 0 %	
契約者合計が <u>4 5 0 万円超</u> かつ 1 ヶ月の平均利用金額 <u>2 万 7 千円 / 台超</u>	5 %	H21.4.1 ~ H23.3.31 までの <u>2 年間限定</u>

2. 一般有料道路の大口・多頻度割引

現在、この区分に該当する道路は「東京湾アクアライン」「京葉道路」のみ

(1) 車両単位割引 < 契約者の自動車 1 台毎に 1 ヶ月の一般有料国道の利用額に対する割引 >

1 台毎の 1 ヶ月の利用金額	割引率
5 千円超 ~ 1 万円以下	1 0 %
1 万円超 ~ 3 万円以下	1 5 %
3 万円超 ~	2 0 %

(2) 契約単位割引 < 契約者全車両合計の 1 ヶ月の一般有料国道利用額に対する割引 >

割引適用条件	割引率	備考
契約者合計が <u>5 0 0 万円超</u> かつ 1 ヶ月の平均利用金額 <u>3 万円 / 台超</u>	5 %	

・路線バス割引

割引適用条件	割引率	備考
高速路線バスのうち、事業免許で走行する 高速道路上のバス停のうち、 <u>7 5 % 以上で 乗車または降車の扱を行う場合に適用</u>	概ね 3 0 %	毎年、該当路線の運行本数実績などを道路会社に提出し、該当区間、及び割引率が算出される

首都高速・阪神高速の有料道路割引概要

参考資料

1. 路線バスにおける割引

(1) ETC路線バス割引

説明

首都高速道路、阪神高速道路を走行する「大型車」のうち、「バス（路線）」については、通常の「大型車」料金に比べ約3.9%の割引が受けられる。

2. 大口・多頻度割引（「ETC路線バス割引」適用区間は対象外。）

説明

(1) 車両単位割引＜契約者の自動車1台毎に1ヶ月の首都高・阪高の利用額に対する割引＞

首都高	1台毎の1ヶ月の利用金額	割引率
	5千円超～1万円までの部分	2%
	1万円超～3万円までの部分	5%
	3万円超～5万円までの部分	8%
	5万円超の部分	12%

阪高	1台毎の1ヶ月の利用金額	割引率
	5千円超～1万円までの部分	3%
	1万円超～3.5万円までの部分	6%
	3.5万円超～7万円までの部分	8%
	7万円超の部分	13%

(2) 契約単位割引＜契約者全車両合計の1ヶ月の首都高・阪高利用額に対する割引＞

共通	割引適用条件	割引率
	契約者合計が100万円超	5%
	かつ 1ヶ月の平均利用金額5,000円/台超	

3. バス事業全体（貸切バス及び一部高速路線バス）への割引

(1) 時間帯・曜日割引

平日深夜割引、平日時間帯割引、土曜・休日割引 等