

公共交通利用円滑化懇談会提出資料

平成16年12月14日

京成バス株式会社 小田 征一

アクアライン高速バスに一大乗継ターミナルを！

本年12月24日から木更津金田ICそばに木更津金田バスターミナル（BT）が供用開始になるが、その中に高速バス路線のバス停留所が設置されることになっている。

また、その他に既設のバスターミナルとして、袖ヶ浦ICのそばに袖ヶ浦バスターミナル（BT）がある。

現在、房総半島の各市町村等（袖ヶ浦市、木更津市、君津市、館山市、鴨川市、上総アカデミア、東金市、勝浦市、御宿町、茂原市、大網町等）と東京駅・浜松町BT、品川駅、川崎駅、横浜駅、羽田空港等を結ぶ合計14路線の高速バス路線が運行されている。

東京駅・浜松町BT方面は京成バス及びその共同運行事業者が、その他の品川駅、川崎駅、横浜駅、羽田空港方面は主として京浜急行バス及びその共同運行事業者が運行しているが、使用するバスターミナルは京成バス他は木更津金田BTで、京浜急行バス他は袖ヶ浦BTとそれぞれ別のバスターミナルで旅客の乗降を行っている。

各地から東京方面等に行くにはアクアラインを通行することになるが、木更津金田BTはアクアラインの結節点にあたる位置に設置されており、そのバスターミナルを拡張し、新たに乗り継ぎのための施設ができれば、京成主体のバス路線から品川、川崎、横浜、羽田空港方面に、京急主体のバス路線から東京・浜松町方面に乗り継ぐことができるようになり、旅客にとって利便向上が図られることになる。

その実現のためには以下の解決すべき課題がある。

（1） バス会社間のエリア承認

平成14年2月に道路運送法が改正され規制緩和が実施されたことによりバス事業者固有のエリアという概念はなくなったが、従来からの事業者の中にはまだまだエリアという概念は残っている。

房総半島を運行する高速バス路線においても、共同運行する事業者のエリアに基づき一定のすみわけが事実上できているため、この高速バス路線乗継ぎの構想はエリアという考えを根底から覆すものと言える。

しかしながら、相互のバス路線を乗継ぐことが可能になれば、利用者の利便向上につながり、結果として共同運行している事業者の収益増加につながるので、バス会社間のエリアはエリアとして認め合った上で、相互利益の拡大を図るためアクアラインへの結節点となる木更津金田BTに乗り継ぎのための施設を新たに設置し、相互間のバス乗継ぎを可能にできれば今までにない新しい乗継ぎシステムができると考えている。

(2) 乗継ぎ運賃の設定

相互間のバス乗継ぎを実施する上で課題となるのは、乗継ぎ運賃の設定となる。自社バス間の乗継ぎについては、従来から各乗車区間の運賃の合算額よりも安いキロ見合いの乗継ぎ運賃の設定が認められているが、全国的にはともかく、関東近辺では自社から他社バスへの乗継ぎ運賃はあまり例がない。

始発地から結節点までの運賃と結節点から目的地までの運賃の合算額よりも安い運賃での設定が認められれば、安い運賃で目的地まで行くことができ、利用者の利便向上につながることになる。

(3) ターミナル施設の整備

現状、12月21日に竣工する木更津金田ターミナルは、計画地全体面積約 9,100 m²で、内、駐車場面積が約 5,400 m²(駐車台数 169 台)、ターミナル面積が約 3,700 m²(バス停 2 箇所) となっている。

関連施設はバス待合所約 50 m²、シェルター約 82 m²、バスレーンの幅員 8 m で、乗継ぎを行うためにはバスバース他、新たな施設が必要となる。

(4) 2006年度にICカード導入

一都三県のバス事業者においては、磁気式の共通回数券を発売しているが、現在2006年度を目途にJR、公民鉄、バスを一枚のカードで相互に利用できるICカードの導入を図るべく検討を進めているところです。

バスにおけるICサービスの一環として、空港連絡バス・高速バスにおいてもICカードでバスに乘車できるよう検討が進められているが、ICカードを使った乗継ぎ運賃の設定もシステム上可能である。

(5) 高速バスロケーションシステムによる位置情報配信

当社においては、平成16年3月31日から、GPSから発信された位置情報の電波を受信し、DoPa網を通じサーバーに送信されたデータから、お客様がインターネット端末(パソコン、携帯電話)で当社サイトにアクセスすることにより位置情報、運行状況、目的地到着予測情報等を配信している。

導入にあたって、共同運行事業者にも導入を働きかけたが、費用面等から同意が得られず、現状、当社便だけの位置情報配信となっている。

現在、この高速バスロケーションシステムによる位置情報等の配信は事業者ごとに実施をしているが、国においては、自動車交通行政と道路行政の連携によるバス交通再生プロジェクトを重点施策として掲げており、その一環としてバスロケーションシ

システムの導入拡大を図るため、バスロケ情報に関する標準を策定することになっている。そのため、国内の公共交通機関にとって最適なバスロケ情報の標準を策定するための意見聴取、調整等を目的として、バス総合情報システムに必要な標準データフォーマットに関する意見交換会が行われていると聞いています。

当社としては、高速バスロケーションシステムの拡大にあたっては、国は17年度の予算請求の中に盛り込まれていると仄聞していますので、当社のバスロケについてもその中で助成の仕組みを考えていただければと考えています。

高速バス路線の乗継ぎを実施する上で、これらの解決すべき課題があるが、利用者の利便向上につながりことになり、交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継ぎを図る上で必要な取り組みと考える。

以上

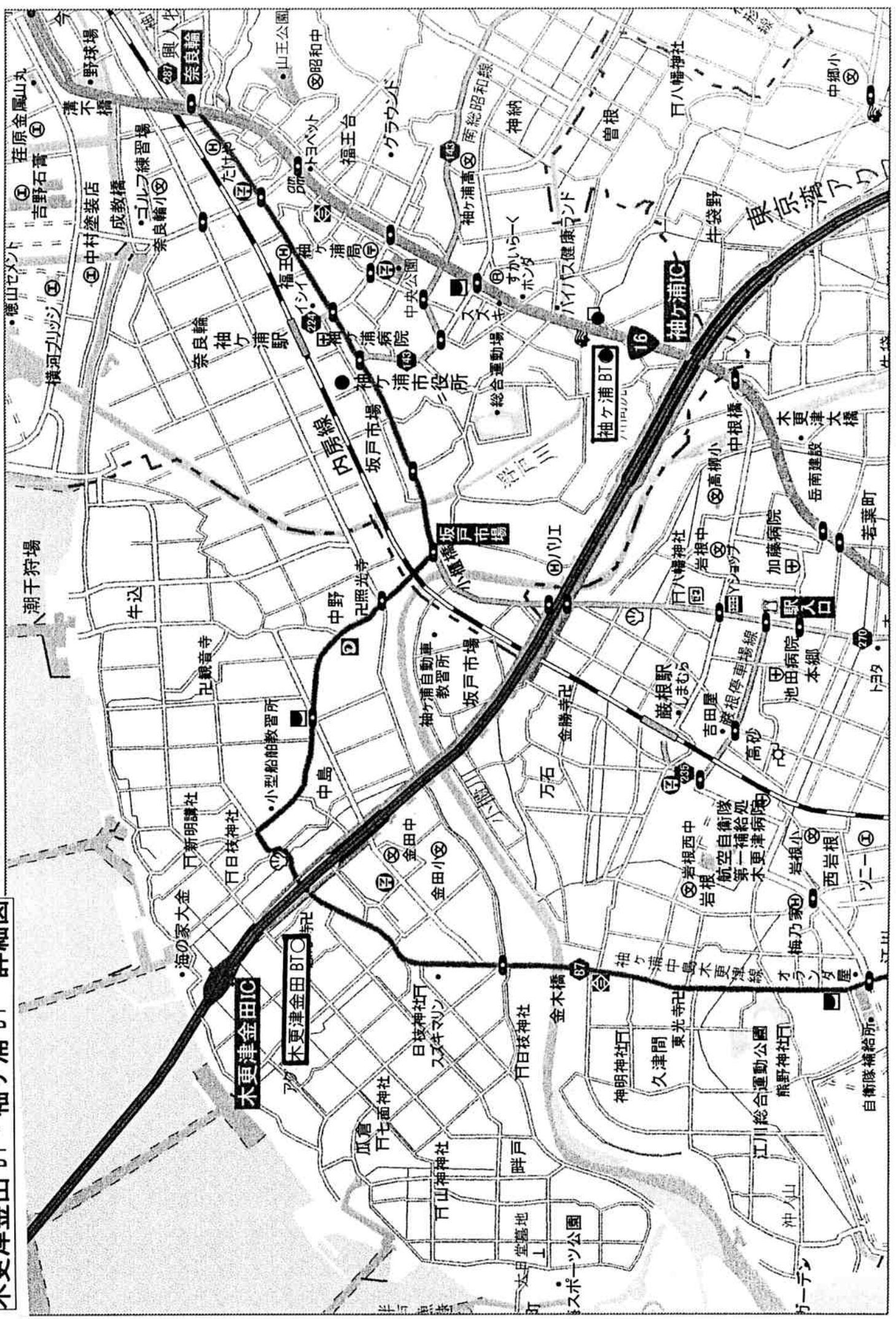


〈凡例〉

京成バス運行路線	
京浜急行運行路線	
東京空港交通運行路線	
JRバス運行路線	

自動車管理設計画課

木更津金田BT・袖ヶ浦BT 詳細図



千葉県内各市とアクアライン路線一覧

	木更津	君津	五井	袖ヶ浦	鴨川	茂原	東金	館山	勝浦	大網	合計	運行回数
東京駅 八重洲口											2系統	29往復
東京駅経由 浜松町											3系統	56往復
羽田空港											7系統	88往復
川崎											2系統	52往復
横浜											3系統	35往復
品川											2系統	15往復
合計 (路線数)	5	2	2	4	1	1	1	1	1	1	19系統	275往復 (550便)

(注) 4路線が2カ所を經由しているものを含む 14路線19系統

- 1) 14路線全てがアクアラインを經由しているが、高速金田ターミナル乗降扱いは、印の4路線62往復で、10路線213往復が高速金田ターミナルを通過している。
- 2) 小都市単一では東京行、羽田行、横浜行といった複数路線を設定する程の需要が見込めず、「一都市一路線」が一つのパターンとなっている。
- 3) 全ての路線がアクアラインを經由している事から、その首筋に当たる金田バスターミナルを、「全ての路線相互の乗継ぎ = 乗換えの一大ターミナル」を整備すると、利用者に及ぼす利便向上は計り知れぬ程大きい。
- 4) 「金田総合乗継ぎバスターミナル」の実現には、多額の投資が必要となる以外に、幾つかの課題がある。
 - ・バス事業者の事業エリア感覚
 - ・実行ならしめる乗継運賃問題
 - ・ICカード導入
 - ・高速バスロケーションシステム導入 など