



第10回 交通基本法検討会 発表資料

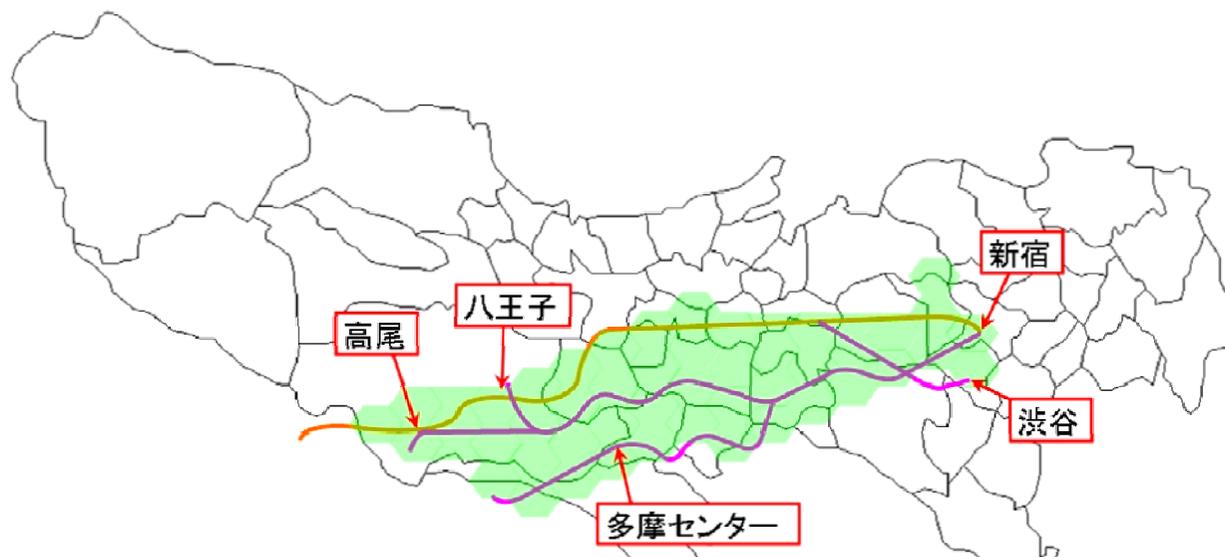
2010年4月22日

京王電鉄バス株式会社  
代表取締役社長 島倉 秀市

# 京王電鉄バスグループ概要

グループ各社	／京王電鉄バス・京王バス東・京王バス中央・京王バス南・京王バス小金井の5社
事業内容	／乗合バス事業(路線・高速)、貸切バス事業
資本金	／50億円 (5社計)
事業所数	／12営業所(路線10／高速2)
従業員数	／1,834名 [2010年3月末時点]
車両数	／877両(路線735両・高速100両・貸切42両) [2010年3月末時点]
売上高	／222億円 [2009年3月期]

■ 路線バスの事業エリア



# 京王電鉄バスグループ 高速バス事業の推移

## 【高速バス】

- ・ 1956年 急行バス河口湖線開業(国道20号経由)
- ・ 1969年 中央高速バス(富士五湖線)運行開始
- ・ 1971年 新宿西口高速バスターミナル完成
- ・ 1978年 甲府線開業
- ・ 1980年 高速バス座席予約システム稼動
- ・ 1984年 伊那飯田線開業
- ・ 1987年 諏訪線開業
- ・ 1989年 松本線開業
- ・ 1992年 長野線開業
- ・ 1998年 飛騨高山線開業
- ・ 2001年 白馬線開業
- ・ 2002年 富士山五合目線、名古屋線開業
- ・ 2003年 木曾福島線開業
- ・ 2005年 身延線開業
- ・ 2006年 沼津線、浜松線開業
- ・ 2007年 静岡線開業

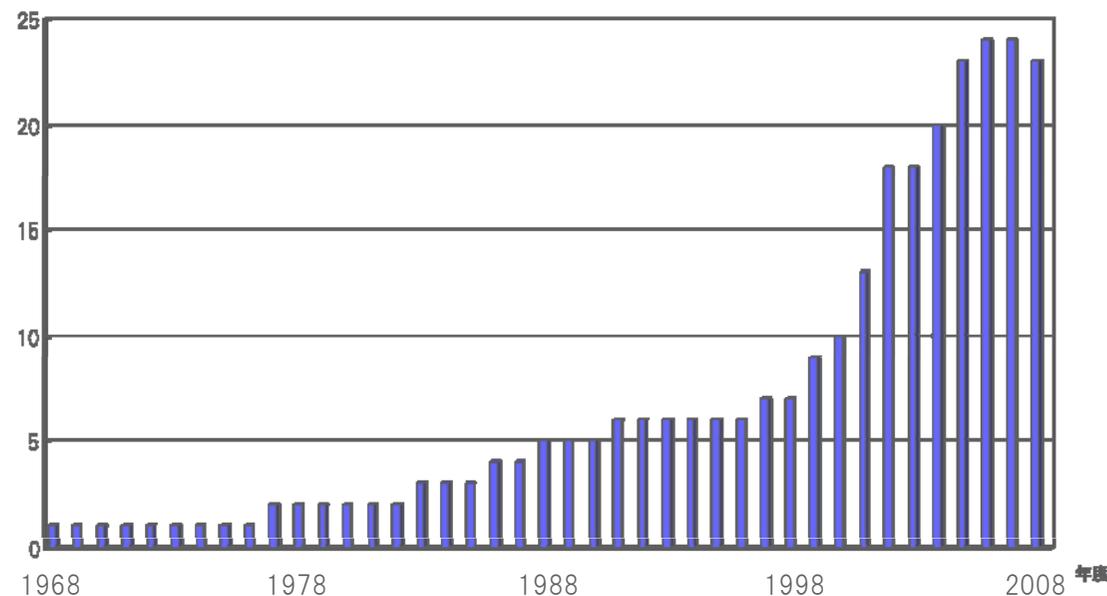
## 【夜行高速バス】

- ・ 2003年 大阪線、姫路線開業
- ・ 2006年 仙台線開業

## 【空港連絡バス】

- ・ 2000年 多摩センター～羽田空港線開業
- ・ 2000年 調布～羽田空港線開業
- ・ 2002年 八王子～羽田空港線開業
- ・ 2003年 調布～成田空港線  
多摩センター～成田空港線開業

◆ 高速バス路線数の推移



# 京王電鉄バスグループ 高速バス事業の現状

## ■ 新宿西口高速バスターミナル起点

(1) 中央道・関越道経由 山梨・長野・岐阜・愛知方面12路線

平日：下り146便／上り146便 計292便（含・共同運行便）

富士五湖・富士山五合目・甲府・身延・諏訪・松本  
伊那飯田・白馬・飛騨高山・長野・木曾福島・名古屋

(2) 東名方面3路線

平日：下り12便／上り12便 計24便（含・共同運行便）

沼津・静岡・浜松

(3) 夜行便4路線

平日：下り5便／上り5便 計10便（含・共同運行便）

姫路・大阪・名古屋・仙台

## ■ 京王線主要駅起点

羽田空港・成田空港系統5路線

平日：空港行53便／空港発60便 計113便（含・共同運行便）





# 幹線交通としての高速バス

東京23区生活圏と各生活圏間の移動手段分担率(平日・秋)

『全国幹線旅客純流動調査(2005年)』より

県	山梨			長野					岐阜
生活圏	国中 甲府 周辺地区	郡内 富士五湖 周辺地区	峡北 小淵沢 周辺地区	長野	松本	上田	飯田	諏訪 伊那	高山
バス	8%	17%	8%	5%	13%	2%	64%	19%	26%
鉄道	55%	10%	42%	83%	65%	63%	7%	53%	61%
自家用車	38%	73%	50%	12%	22%	35%	29%	28%	9%

赤字は高速バスのシェアが鉄道のシェアを上回っている地域。

青字は高速バスのシェアが10%以上を占めている地域。

# 使いやすい・便利な高速バスのために

## 1. 安全対策

(1) 安全投資

(2) 教育研修 年間100人を2泊3日で外部機関の訓練に派遣

## 2. 新宿西口高速バスターミナルの施設改善

1971年開業 3バス

## 3. 予約システム(ハイウェイバスドットコム)の利便性向上

全便座席指定制、1980年より稼動

電話予約・インターネット・携帯予約

コンビニ等でも予約・決済可能

## 4. サービスの向上

(1) 乗務員の接客レベルの向上

(2) 車内サービスの充実

(3) 中央ハイウェイバスアライアンス

沿線の高速バス事業者10社で結成

①均質のサービス提供:女性専用席など

②緊急時の相互支援による迅速な対応



自動車安全運転センター  
安全運転中央研修所  
ホームページより



CHANCE

Chuo Highwaybus AlliaNCE

# 事業環境の変化

## 1. 土日高速道路料金1000円上限の影響

### (1) お客様の減少

→収入の減少

2009年度収入 土日祝▲9.5% 全体▲3.9% (中央道・関越道方面路線)

### (2) 土日の渋滞の恒常化

→速達性に支障・運行コスト増加

## 2. ツアーバスの影響

## 3. 新しい高速料金施策

平日でも高速バスへの大きな影響が懸念される。

# 新宿駅周辺の高速バス発着施設

新宿駅周辺の高速バス関連施設位置図



新宿駅周辺の高速バスの便数(日)

(東京国道事務所「新宿駅南口地区基盤整備事業」より)

平日 : 約940便/日 週末: 1,070便/日 (2009年7月 日本バス協会調査)

## 【課題】

- 高速バス関連施設の分散
- 鉄道、高速バス、タクシー等の交通機関相互乗換えの利便性の不足

# 高速バスターミナル整備の必要性

## 【現状】

- これまでは事業者によりバスターミナルが整備確保されてきた。
- 高速バスの発展により路線網が増大し、乗り場も事業者ごとに異なるための複雑化。
- 同じ行き先に複数の事業者が運行→異なる乗り場となり、利用者にとって、わかりにくい。