

## 【参考】

平成22年4月22日

社団法人 日本バス協会

高速バス委員会

## ◎ 高速バス事業について

## 1. 高速バス事業の発達

- 高速道路網の整備・延伸とともに発展
  - ・ 他の輸送機関より低廉な運賃
  - ・ 夜行便における時間の有効活用
  - ・ ネットワークの整備
  - ・ 車両のグレードアップ など
- 平成元年度前後から急速に発展【別紙1参照】  
平成19年度・281事業者3,451系統  
年間1億135万人を輸送し、多くの利用者から支持を得ている。

## 2. 高速バス事業の近年の状況

- 不況の影響等もあるものの「マイカー1,000円施策」実施で運行に甚大な影響。【別紙2参照】  
「渋滞運行遅延」「運行コスト増大」「旅客減少」の三重苦により急速な経営悪化、生活路線維持にも影響。
- 今年4月に公表された、新たな高速道路料金に関しても一定の配慮をいただいたが、バス業界は更に影響があると懸念している。  
(上制限による平日のビジネス客等のマイカー流出)

## 3. 旅行業者が主催する都市間高速ツアーバスとの競合

- ・ 旅行業者が貸切バス事業者に運行を依頼し、2地点間移動のみを目的とした募集型企画旅行（旅行代金・運行義務・運行経路等は自由設定）
- 既存高速バスが運行している路線に、低価格で参入。  
この結果、併行する高速バスが縮小、撤退した路線も多い。
- 適用される法律は高速バス（道路運送法）、ツアーバス（旅行業法）によっ

て異なるものの事実上運行形態は同じ。

バス業界としては公平競争、安全性等の見地から法律の見直しが必要との認識。

#### 4. 高速バスターミナルの必要性

- ・ 高速バスにとって必要不可欠なターミナルは、従来各事業者の責任において整備・確保されてきた
- ・ 高速バスの発展にともない路線網が増大し、乗り場も各事業者毎に異なるため煩雑化し、利用者にとって判りにくくなっている
- ・ 特に大都市では、目的の行き先のバスがどこから出発するのか、乗り場はどこなのか等、利用者に情報提供することが重要
- ・ 同じ都市からの出発地、目的地であっても複数の事業者が運行している場合、異なった場所の発着地であることが多い【別紙4参照】
- 都市部においては利用者利便の向上を図るため、乗降場所の一元化などのため、できる限り高速バスターミナルが必要。
- 高速バスターミナルは、他交通との乗換利便や旅客への案内、憩いの場の待合所、飲食等の施設が必要。

#### 5. 新宿駅南口高速バスターミナルの整備【別紙3参照】

- ・ 国の整備事業として東京の新宿駅南口に新たに整備される公共施設内に高速バスターミナルが整備（平成27年度中に完成予定）
- ・ 同ターミナルが完成すると、新宿地区を発着する高速路線バスについて上記1の諸問題点が解消され、利用者利便向上に繋がる
- 新宿を起終点としている高速バス事業者は、ターミナルの完成にともない乗降場所の一元化が図られ、施設の充実など利用者の利便が向上され、バス事業者の理想的な高速バスターミナルが実現される。

#### 6. 今後の高速バスの整備

- 高速バスを運行している各都市についても、新宿高速バスターミナル同様に国の整備事業（公共事業）として推進を期待。

## 高速バスの運行状況

年	事業者数	運行系統数 (延)	運行回数 (1日)	輸送人員 (年間)		道 路	備考
				全乗合	高速バス		
昭和	社	本	回	百万人	千人	km	
51	23	56	453	9,119	11,216	1,888.3	
61	57	249	1,866	6,998	32,538	3,720.9	
8	147	1,388	4,462	5,756	55,006	5,929.6	
9	143	1,420	4,597	5,600	57,690	6,114.3	
10	153	1,483	4,827	5,400	59,705	6,385.3	
11	153	1,589	5,506	5,172	66,691	6,531.3	
12	154	1,532	5,207	4,937	66,064	6,615.2	
13	158	1,617	5,569	4,753	69,687	6,860.8	
14	169	1,638	6,018	4,606	76,955	6,959.6	
15	165	1,530	5,744	4,437	85,596	7,187.4	
16	177	1,592	5,953	4,448	83,464	7,333.5	
17	187	1,730	6,293	4,335	84,355	7,363.4	
18	200	2,010	6,521	4,244	79,048	7,389.1	
19	270	3,077	8,698	4,267	99,179	7,421.6	
20	281	3,451	9,453	4,267	101,351	7,553.7	

(注) 1. 上記数字は、3月末現在である。ただし、61年以前の実績のうち、輸送人員(年間)及び高速自動車国道供用キロを除き、6月1日現在のものである。

2. 平成18年までは、当該系統距離の半分以上を高速自動車国道、都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスを高速バスとした。平成19年度からは、系統距離が50km以上のものを高速バスとした。(平成19年の数値については、一部補正した。)

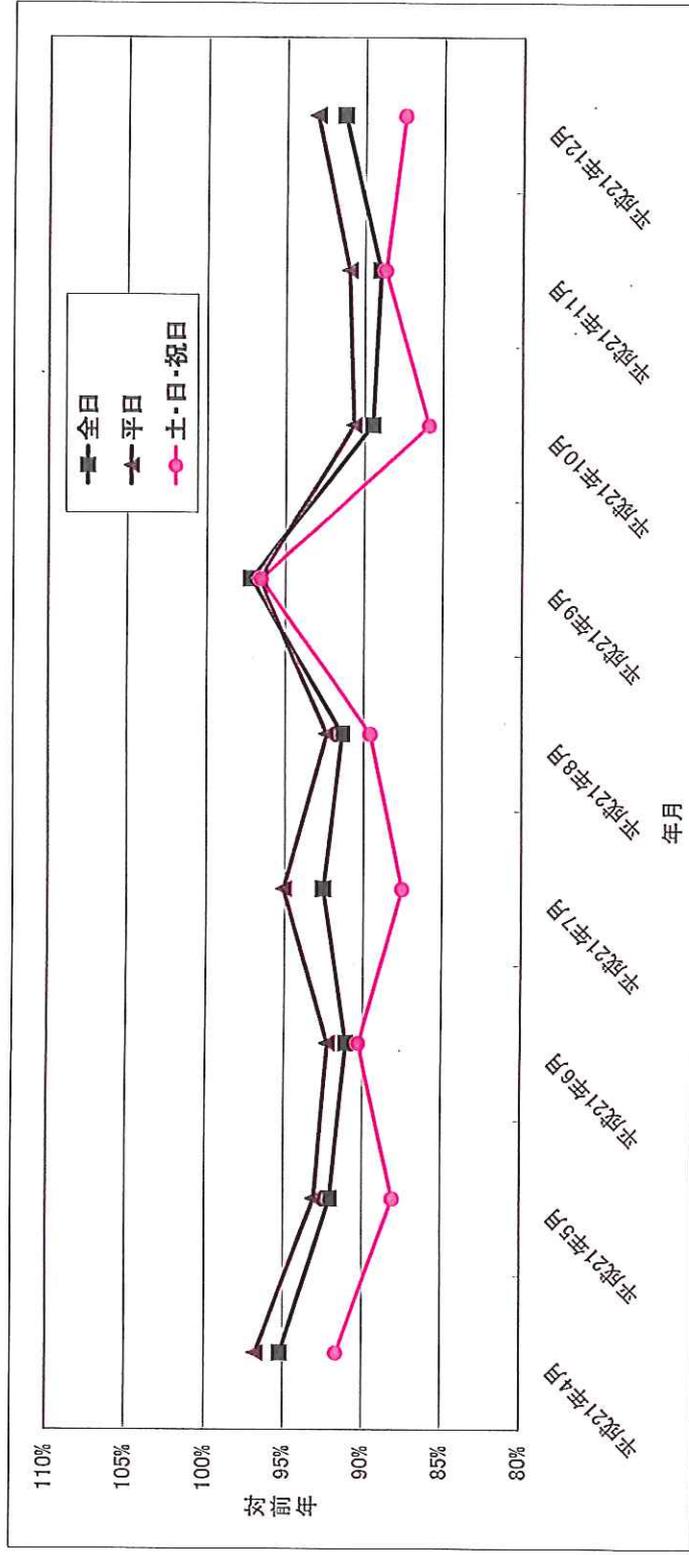
※ 国土交通省資料

高速バスにおける1日当り輸送人員(対前年同月比較)

(社)日本バス協会調べ

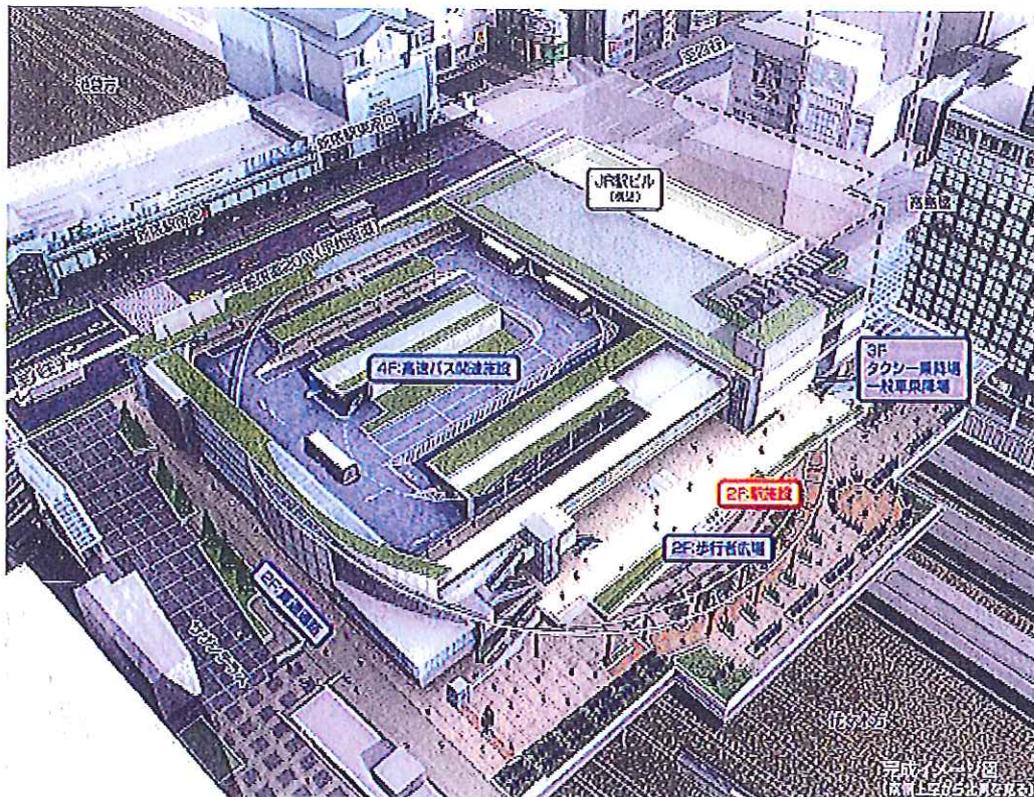
	平成21年4月		平成21年5月		平成21年6月		平成21年7月		平成21年8月		平成21年9月		平成21年10月		平成21年11月		平成21年12月		合計 (平成21年4月~12月)			
	一日当り 輸送人員	対前年	一日当り 輸送人員	対前年	一日当り 輸送人員	対前年																
平日	114,526	96.8%	111,241	93.1%	107,313	92.3%	115,212	95.1%	139,319	92.4%	122,552	96.7%	111,552	90.7%	111,726	91.0%	110,042	93.1%	115,888	93.4%		
土・日・祝日	122,969	91.7%	131,576	88.1%	126,692	90.3%	130,694	87.6%	143,430	89.6%	145,573	96.6%	128,174	85.9%	130,583	88.7%	119,269	87.5%	131,501	89.7%		
全日	117,059	95.2%	119,769	92.1%	112,480	91.1%	119,707	92.6%	140,645	91.4%	130,993	97.2%	116,914	89.5%	118,011	89.0%	112,721	91.3%	120,941	92.1%		
平日と 土・日・祝日 の差	—	△5.1%	—	△5.0%	—	△2.0%	—	△7.5%	—	△2.8%	—	△0.1%	—	△4.8%	—	△2.3%	—	△5.6%	—	—	—	△3.7%

概要	
地区	全国
対象事業者数	104社
対象路線数	557路線



電車とバス、タクシーや車などの連携をスムーズにする総合的な「交通結節点」に生まれ変わります。

JR東日本の線路上空に約1.47ヘクタールの人工地盤を創出し、駅施設歩行者広場、タクシーや一般車の乗降場、高速路線バス関連施設などの機能を持った建物をつくることで、総合的な交通結節点としての駅前空間が誕生します。



高齢者や障害者の方々にもやさしい、“ゆとり”と“憩い”を提供します。

人工地盤の2階部分には、高齢者・障害者の方々にもやさしい道づくりを展開するため、歩行者広場を整備し、都市緑化等にも努めながら、歩行者中心のゆとりある空間を生み出します。

