

# バス事業の現状と取り組みについて

平成28年 4月 7日



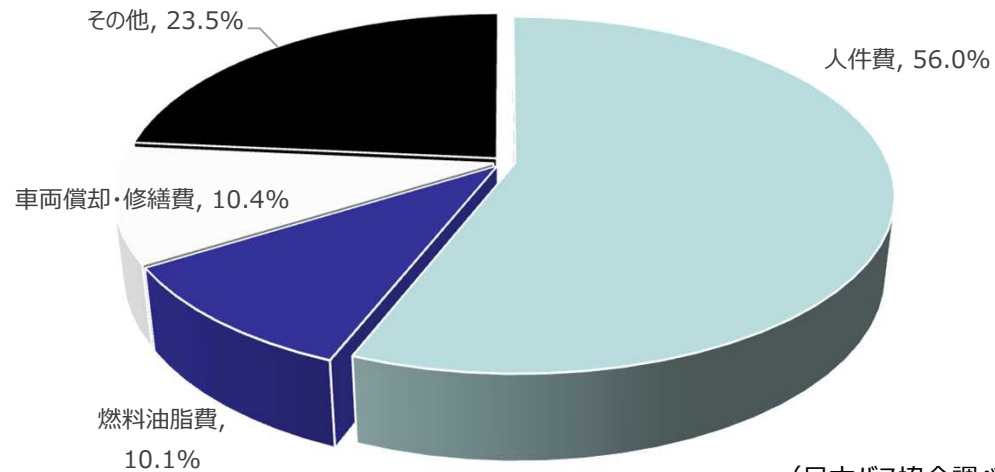
公益社団法人 日本バス協会

# 1. 乗合バス事業の現況 / ①概況

## 乗合バス

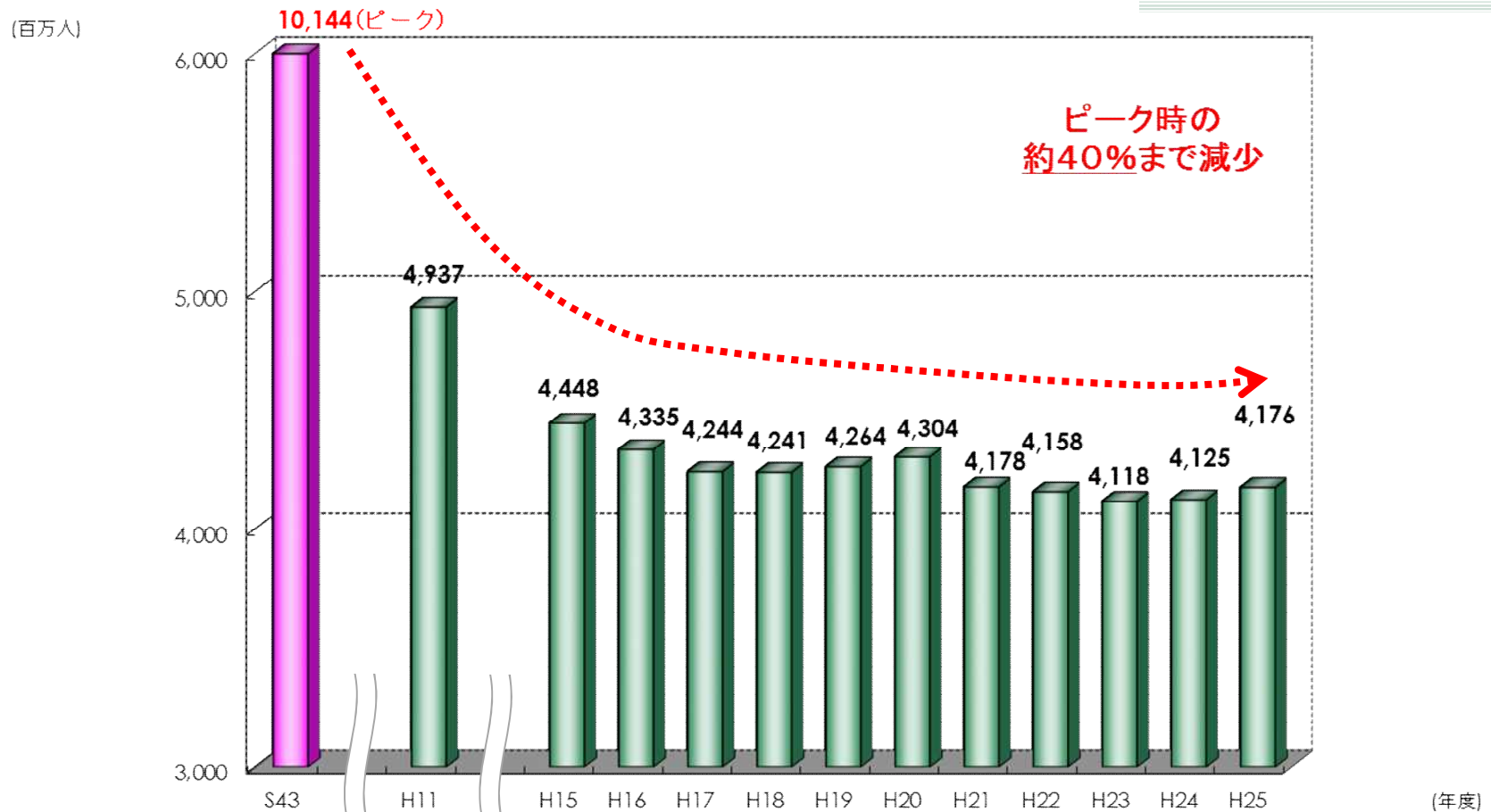
- 事業者数 2,120事業者 (うち 公営30)  
※上限運賃認可対象事業者は467社  
※平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を含む。
- 従業員数 108,253人 (うち 運転者83,199人)
- 車両数 59,027両
- 輸送人員 41億7,600万人
- 営業収入 9,765億4,600万円

原価構成 (乗合バス)



(日本バス協会調べ)

# 1. 乗合バス事業の現況 / ②乗合バスの輸送人員の推移



国土交通省資料より

全体としてはここ10年は微減、横ばいの傾向にありますが、  
過疎化が進む地方部は減少傾向が続いています。

# 1. 乗合バス事業の現況 / ③収支状況（平成26年度）

※公営事業者を含む。高速バスを除く。

（国土交通省資料より）

（保有車両数乗合車両30両以上の244者集計分）

## 【収支状況】

	大都市部	その他地域	合計
収入 (億円)	4,389	2,730	7,119
支出 (億円)	4,331	3,144	7,475
損益 (億円)	58	△ 414	△ 356
経常収支率 (%)	101.3%	86.8%	95.2%

## 【黒字・赤字 事業者数】

	大都市部	その他地域	合計
黒字 (者)	48	18	66
赤字 (者)	26	152	178
合計 (者)	74	170	244

大都市  
赤字約35%

その他地域  
赤字約89%

合計  
赤字約73%

「大都市部」とは……

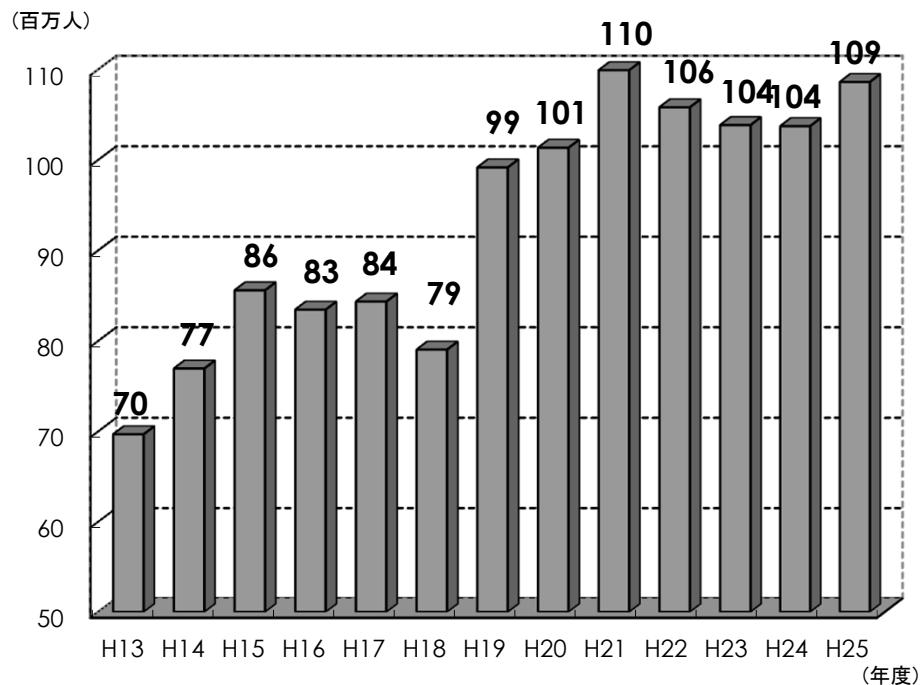
千葉県、東京都、埼玉県、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）、兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域）

全国のバス事業者の約7割が赤字

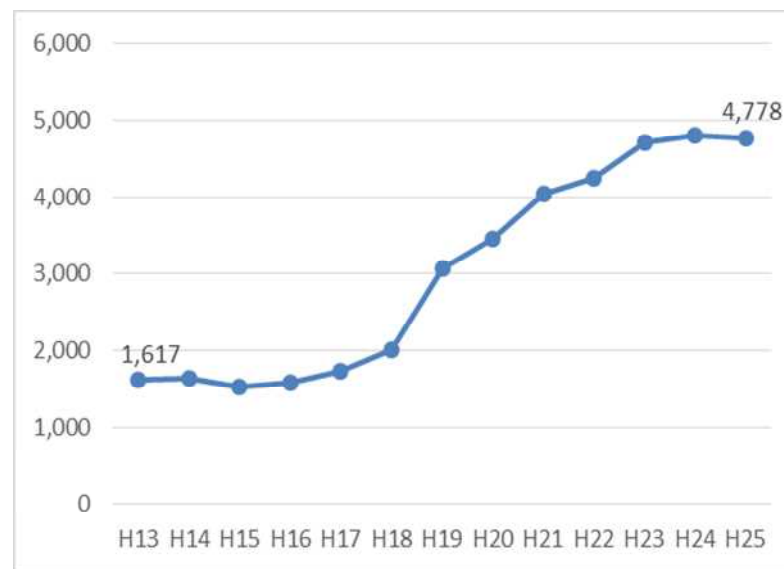
※大都市部以外では約9割の事業者が赤字

### 3. 高速乗合バス / ①高速乗合バスの輸送人員の推移

#### 輸送人員の推移



#### 運行系統数の推移



※1) 平成18年度までは系統距離の半分以上で高速道路等を走行するものを高速バスとしていた。  
※2) 平成20年度からは1系統距離が50km以上のものを高速バスとし、平成19年度は一部補正。

**高速道路ネットワークをフル活用し、利用者の安全を十分に確保しながら、他の交通よりも利便性が高い路線や地域の活性化に役立つ路線など、高速バス運行の充実に取り組んでまいります。**

### 3. 高速乗合バス / ②新たな交通結節点の整備

新たな交通拠点  **バスタ新宿** 4月4日オープン

19か所に点在していたバス停留所を1か所に集約



交通結節点の整備により、利用者の利便性が大幅に向上しました。  
高速バスネットワークを強化し、我が国の観光振興や地域活性化を促進していくため、  
官民連携によるターミナル整備を全国で計画的に進めて頂きたい。

### 3. 高速乗合バス / ③高速バス・LCC等の利用促進に向けた取組方針

『国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進に関する当面の取組方針』が、本年3月30日に発表されています。

#### 【背景】

- ①訪日外国人の増加、
- ②高速バスとLCCに関する画期的なインフラの整備

高速バス・LCCは「旅の有力な選択肢」の一つとして、旅行者の多様なニーズに応え、訪日外国人の国内移動や、日本人の国内観光の活性化に資するものと位置づけ。

#### 情報プラットフォームの構築

- 高速バス情報が外国語で入手可能なバス会社及び外国語で予約・決済可能な高速バスサイト等をまとめた情報プラットフォームの構築（平成28年度早い時期）
- 国内線LCCの路線図及びLCC就航空港のアクセス情報等をまとめた情報プラットフォームの構築（平成28年度早い時期）

#### イメージプロモーションの実施

- 協議会構成員が中心となり、高速バスやLCCを日本における移動手段として外国人観光客はもとより、国内旅客にも認知してもらうために有効なイメージプロモーション方策を検討（検討の結果、実現可能なものから順次実施）
- 成田・関空における都心・大阪中心部とのアクセスに関するプロモーションの実施（継続実施）（中部においても実施予定）

#### 地方周遊観光の促進

- 高速バス・LCC等の新規路線の誘致活動や高速バスとLCC等をセットにしたプロモーションの実施
  - 九州の「SUNQバス」等先行する取組を参考にした高速バスフリーバスの検討・組成と、高速バス・LCCに限らない既存の企画乗車券に関する外国人観光客目線での総点検
  - LCCと高速バス等とを1枚で乗り継げるチケットの開発・普及拡充
  - 道の駅や高速道路SA・PAと高速バスの連携推進
- ※平成28年度早い時期に立ち上げ予定の「訪日外国人2000万人の受入に向けた地方ブロック別連絡会2次交通ワーキンググループ(仮称)」等の場を活用して検討し、平成28年度中に実現可能なものから順次実施

高速バス利用促進に向け、バスストップの有効活用や、SA・道の駅における乗継拠点化、ICT活用によるバスロケーションシステムの高度化などについても、今後、重点的な支援をお願いしたい。あわせて高速道路料金割引施策の継続もお願いしたい。

## 4. バス利用促進のための取組 / 道路の活用

### 連節バス



連節バスの事例（神奈川中央交通）

全長約18m・定員約130名で、  
従来のバスに比べて効率的かつ大量輸送が可能

#### ■連節バス導入事業者と都市

神奈川中央交通(厚木市、藤沢市、町田市)  
岐阜乗合自動車(岐阜市)、京成バス(千葉市)  
神姫バス(三田市)、新潟交通(新潟市)、  
近江鉄道(草津市)

#### ※運行予定事業者

西日本鉄道(福岡市)

### バス優先・専用レーン

バスレーンの整備はバスの定時性・速達性の向上に  
大きな成果をもたらし、結果的に利用者の増加につな  
がる。

また、バスロケーションシステムと連動した、PTPS  
(公共車両優先システム)の導入も定時性・速達性の向  
上に効果が大きい。



バス専用レーンの事例（名古屋市）

連節バスとバスレーン・PTPS※<sub>1</sub>を組み合わせることでBRT※<sub>2</sub>による大量高速輸送が可能。

※1・・・PTPS (Public Transportation Priority System)    ※2・・・BRT (Bus Rapid Transit )

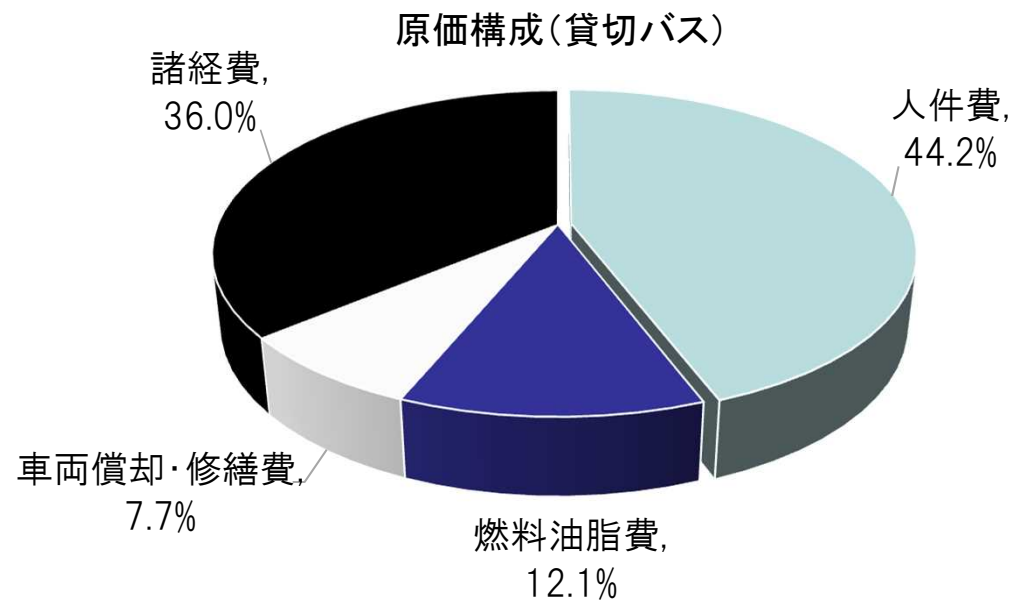


## 5. 貸切バス事業の概況

### 貸切バス

●事業者数	4,512事業者(うち 公営 26)
●従業員数	67,613人(うち 運転者46,653人)
●車両数	48,808両
●輸送人員	3億2,900万人
●営業収入	4,494億5,700万円

※数字で見る自動車2015より

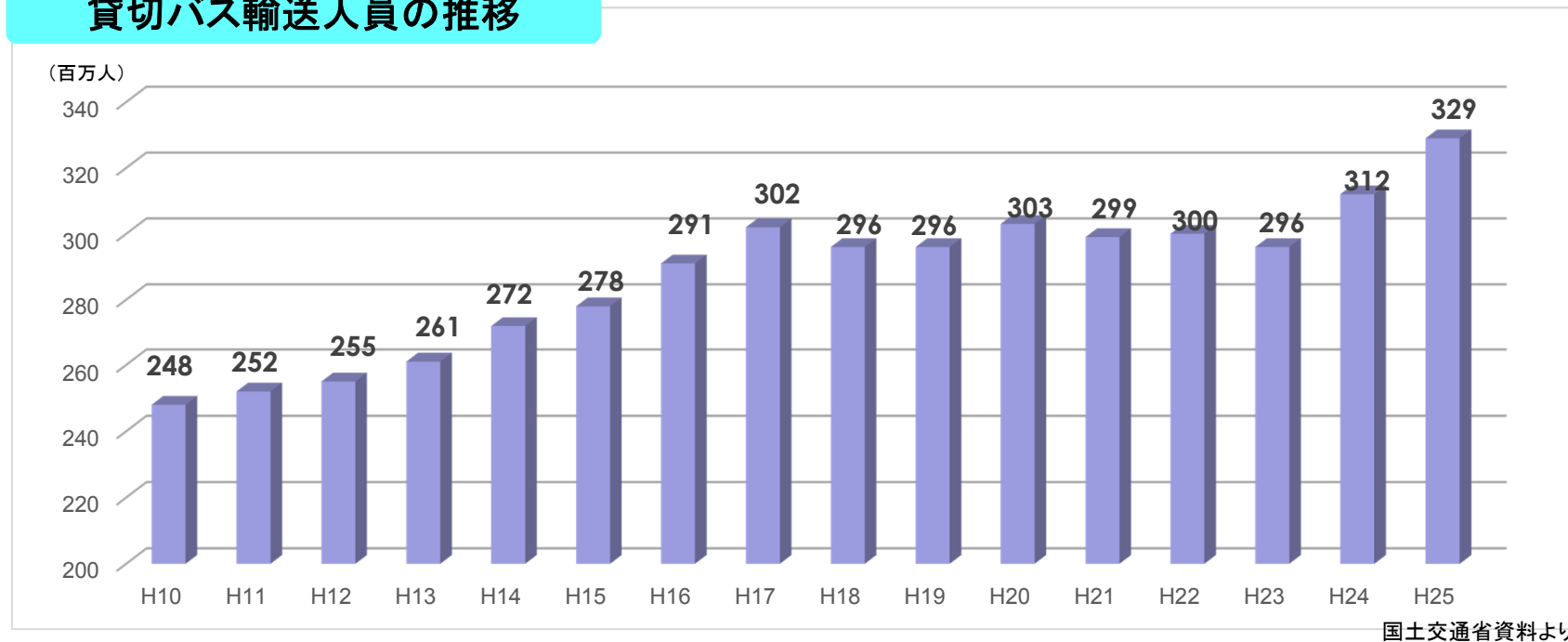


## 4. 貸切バスの現況 / ②貸切バスの収支状況、輸送人員の推移

### 貸切バスの収支状況(H25)

	事業者の経営状況			経常収支率
	黒字	赤字	計	
平成25年度	240 (60%)	161 (40%)	401 (100%)	101.4%

### 貸切バス輸送人員の推移



## 7. 貸切バスの現状 / 訪日外国人への対応

### 貸切バス

○訪日団体旅行者には、日本語を話せるガイドが同行することから、通常、貸切バス事業者として特段の言語対応はしていない。

○アジアからの訪日団体旅行については、商慣習の違いや運賃等の問題があり、従来は大手バス事業者の多くが対応していなかったが、需要の増大とともにその取り組みが課題となっている。貸切バスを手配するランドオペレーターに対する規制を観光庁に要望している。

○訪日団体旅行の貸切バス需要が特定地域、特定時期に集中する傾向もあり、国内旅行のトップシーズンと重なってしまうと、直前に手配依頼があっても対応できない問題が起きている。

○観光地における貸切バスの乗降場・駐車場の確保が問題になっている。

### 定期観光バス

無料WIFI設置、多言語のイヤホン案内、多言語の観光マップなど、個人旅行者向けの観光サービスを行っている。

## 8. 貸切バスの課題 / 軽井沢スキーバス事故対策委員会

### 中間整理が発表されました(H28.3.29)

#### (1) 貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェックの強化

今回の事故：事故発生前に実施した監査や処分では正を指示していたにもかかわらず、事故発生後、安全管理上の問題を確認

##### 速やかに講ずべき事項

- ・複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者に対し、事業許可の取消し等の厳しい処分の実施
- ・輸送の安全に特にかかわる事項を中心とした処分量定の引上げ

##### 今後具体化を図るべき事項

- ・事業許可の再取得要件の厳格化
- ・運行管理者資格の返納・再取得要件の厳格化
- ・民間団体等の活用による監査事務を補完する仕組みの構築（トラックは導入済）
- ・監査後に違反事項が改善したかどうかを速やかに確認

##### 引き続き検討すべき事項

- ・最低保有車両数の引上げ、一定以内の車齢の義務付け
- ・事業許可の更新制の導入
- ・罰則の強化

#### (2) 旅行業者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」

今回の事故：届出運賃の下限を割った運賃による運行

##### 速やかに講ずべき事項

- ・利用者への貸切バス事業者名の提供
- ・貸切バス事業者と旅行業者間で取り交わす書類における、運賃・料金の上限・下限額の明記、また、手数料等の確認
- ・運賃・料金の情報に関する通報窓口の設置

##### 今後具体化を図るべき事項

- ・貸切バス事業者と旅行業者が連携し、利用者に対し、旅行商品に係る貸切バスの安全情報を提供する仕組みの構築
- ・車体等への先進安全技術の搭載状況の表示

##### 引き続き検討すべき事項

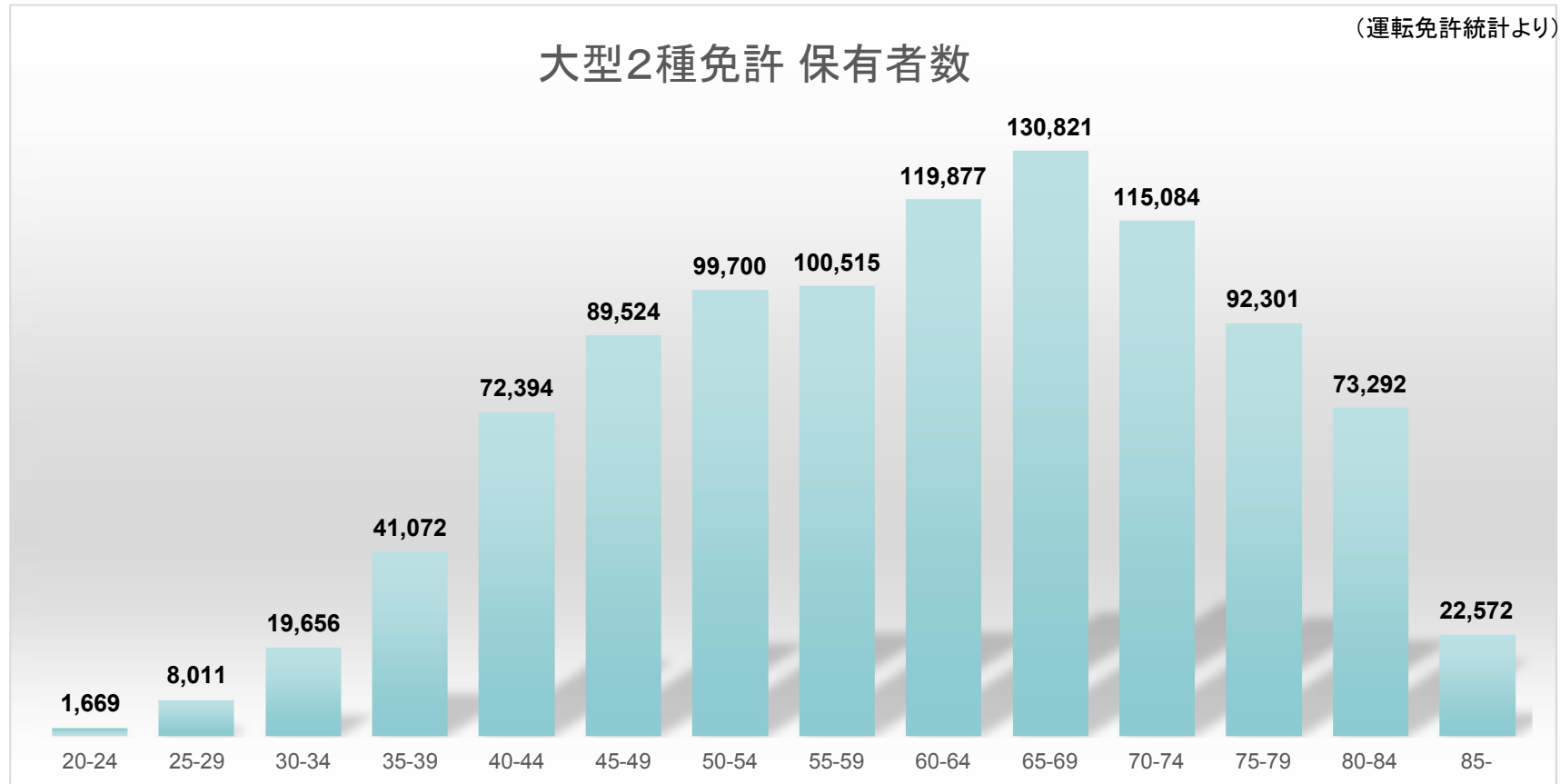
- ・旅行業者への行政処分等の強化
- ・ランドオペレーターに対する法規制等の仕組みの構築

#### その他

(3) 運転者の技量のチェックの強化（新たに雇い入れた乗務員の適性診断義務化、初任者・事故惹起者の実車訓練義務づけ）

(4) ハード面の安全対策の充実（ドライブレコーダーによる車内外の映像の記録保存と指導・監督の実施の義務付け）

## 9. バス事業共通の現状と課題 / バス運転者不足問題



大型二種免許保有者が最も多いのは60歳代であり、運転者の高齢化が進んでいます。このためバス運転者不足問題は今後ますます深刻化することが予想されます。

# 公益社団法人 日本バス協会の概要

## 目 的

旅客自動車運送事業の公益性にかんがみ、地域交通及び地域間交通における輸送サービスの改善と充実を図り、地域社会の健全な発展に寄与し、かつ、バス事業の適正な運営及び健全な発展の促進に努め、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

## 事 業

- (1) 旅客自動車運送事業の調査、研究、統計及び知識の普及に関する事業
- (2) 輸送の安全・環境に係る普及啓発に関する事業
- (3) バス輸送改善の推進に関する事業
- (4) 貸切バス事業者の安全性等に関する認定事業
- (5) 旅客自動車運送事業の経営基盤の安定を確保するための事業
- (6) バス事業に関する広報業務
- (7) その他この法人の目的を達成するために必要な事業

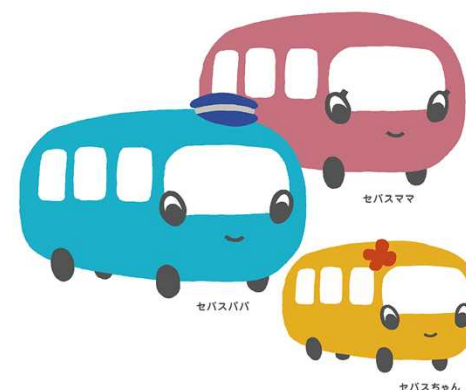
## 年間予算額

7億8千2百万円（平成26年度）

- (1) 一般勘定 2億6千9百万円
- (2) 交付金勘定 4億6千8百万円
- (3) 安全性評価認定事業勘定 4千5百万円

## 会 員

- (1) 普通会员
  - ①バス事業者で都道府県バス協会に加入したもの  
2,250事業者（内 公営事業者 26事業者）  
〈乗合車両数59,469両、貸切車両数34,325両、特定車両1,071両 合計94,865両〉
  - ②都道府県バス協会 47協会
- (2) 賛助会員  
12事業者



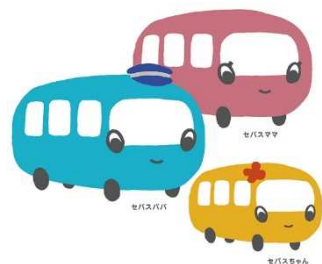
日本バス協会公式キャラクター  
セバスファミリー



日本バス協会 会員章

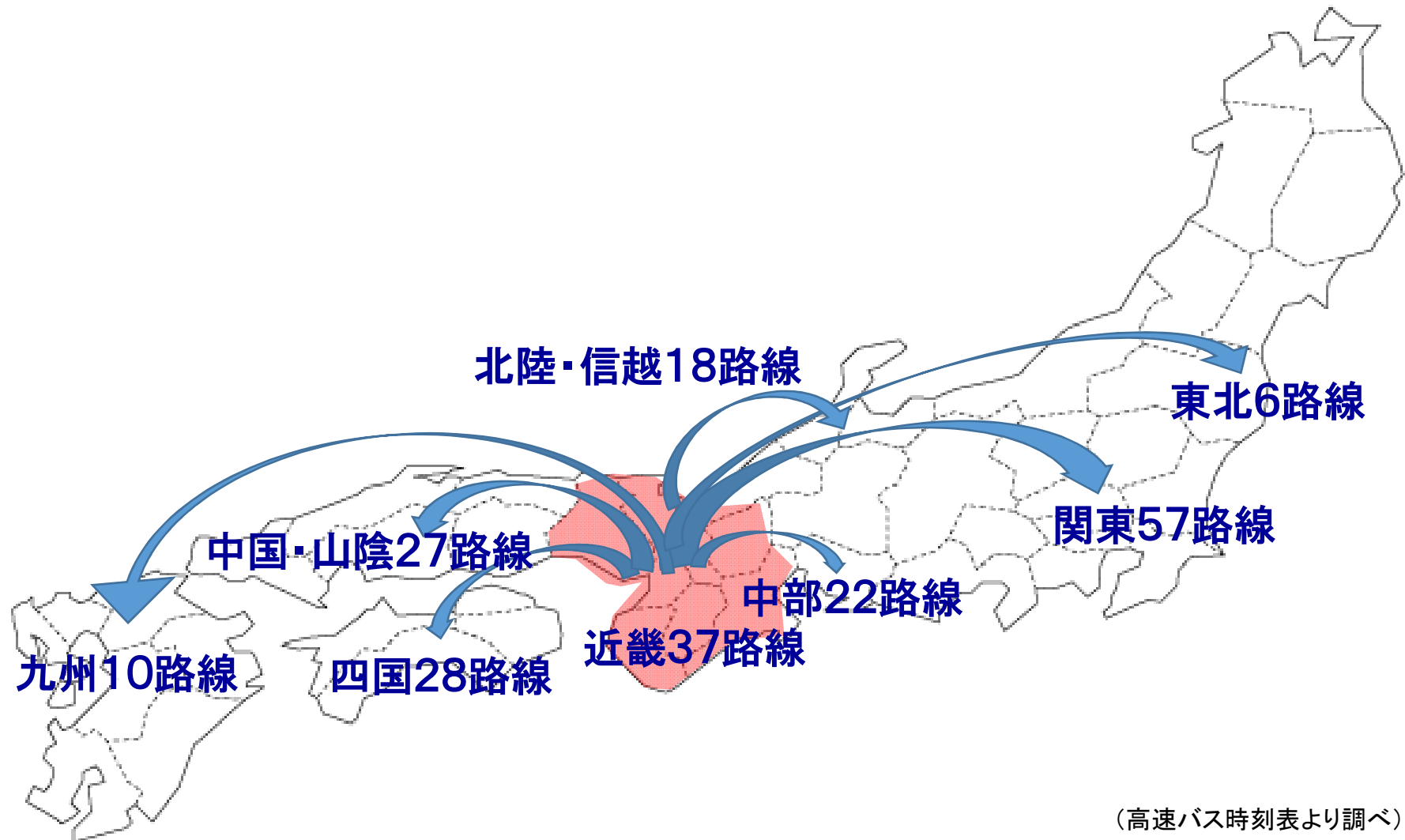
# 近畿圏における 高速道路・高速バスの現状と課題

平成28年4月7日



近畿バス団体協議会

# 近畿圏を発着する高速バスの現状





# 近畿圏における主な拠点と高速道路の現状



(国土交通省資料より)

首都圏と異なり、通過交通となる経路の整備が進行中であるだけでなく、中心部分においても整備中の道路がある。

## 【高速バス運行に影響しているもの】

- 高速道路整備状況が首都圏よりも遅い。  
ミッシングリンクが多く、周辺道路の渋滞を引き起こす原因にもつながっている。
- 高速バスの主要ルート上には、地方道路公社が管理する道路も存在し、料金体系が異なっているケースもある。またETCが整備されていない道路もある。
- 道路公害対策等による運行ルート制限があり、乗合バス事業者がルートを自由に設定できないケースもある。

# 近畿圏における高速道路の渋滞状況



(国土交通省 より)

慢性的な渋滞が発生している箇所は、高速バスの主要通行ルートでもあるが、迂回ルートを選択肢も少ないため、道路整備を中心に早期の解決が望まれる。

# 近畿圏の高速道路整備による効果

高速道路整備等に伴い、このような効果が出ています。

- **阪神高速北神戸線の全通 2003.4**
  - ・四国エリアを結ぶ高速バス路線の迂回経路設定
  - ・有馬温泉へのアクセスバス開設
- **新名神(草津～亀山)の開通 2008.2**
  - ・関東エリアを結ぶ高速バスの基本ルートに
  - ・京都～四日市、伊勢方面の高速バス運行
- **第二京阪の開通 2010.3**
  - ・近畿南部、関西空港と京都エリアの時間短縮
  - ・京田辺PA内バス停整備による
  - ・京田辺地域～京都・なんばを結ぶ新たな通勤高速バス路線の拡充
- **京都縦貫道(沓掛～大山崎)の開通 2013.4**
  - ・鉄道駅と接続する高速長岡京バス停整備による交通
  - ・京都～丹後を結ぶ高速バスの時間短縮
- **淀川左岸線(第1期)の開通 2013.5**
  - ・四国エリア～大阪梅田を結ぶ路線の経路変更と時間短縮
  - ・USJ乗入れ路線の増加
- **京奈和自動車道の開通**
  - ・京都～学研都市を結ぶ高速バスの新設（社会実験）
- **新神戸トンネルの阪神高速(株)への移管 2012.10**
  - ・神戸三宮～県内中央部を結ぶ路線バスの通行料削減
  - ・神戸線渋滞区間の迂回ルートとしての役割が強化

# 近畿圏の高速道路整備による期待

今後の高速道路整備に向け、以下を期待しています。

- **新名神高速道路(神戸～高槻)開通による期待**
  - ・近畿地区を通過する交通が新たな経路を通ることにより、西宮北～宝塚間の渋滞緩和による高速バスの定時性が確保される見込み。
  - ・新たな高速バス路線の運行
  
- **京奈和自動車道**
  - ・新たな高速バス路線の運行(観光都市「京都」と「奈良」「高野山」を結ぶ)
  
- **阪神高速湾岸線**
  - ・渋滞損失ワースト1位の解消につながります。

**道路整備は順次進めていただいておりますが、未整備の区間においては、料金政策の工夫により、さらに道路を活用できるようお願いします。**

# 高速道路の料金施策検討にあたっての課題①

## 道路の未整備および複数の管理会社を跨るケースがあります。

ミッシングリンクの事例（大阪～神戸以西を結ぶ高速バス）



道路管理区分が異なるため、通行料が都度支払となり負担が大きくなる。  
また、有料道路どうしを接続する一般道が渋滞すると事故等のリスクも高まる  
だけでなく、定時性も確保しづらくなる。

## 高速道路の料金施策検討にあたっての課題②

**沿線住民に配慮するため、運行ルートに制約が課されています。**



沿線住民への配慮の点から、環境ロードプライシングの適用がされているだけでなく、高速乗合バスの運行ルートについても、運用レベルの制約が設けられています。

## 高速道路の料金施策検討にあたっての課題③

**高速道路バス停は、料金所外にあるケースもあります。**

宝塚インターバス停



バス停に停車(通過)するために、料金所を一旦外に出る必要がある。

国道側に路線バスのバス停もあり、乗り継ぎは便利。

インターチェンジ併設のバス停について、料金所外にある場合があり、やむなく料金所を一旦出て精算を行い、再び料金所に入る場所があります。



## 【まとめ】

### 1. 道路整備状況を踏まえた料金施策をお願いします。また、複数の管理会社を通過利用する際の料金配慮をお願いします。

首都圏と同様に、複数の管理会社を跨る場合の高速道路料金の一本化には賛同しますが、主要区間の料金が大幅な値上げとにならないような配慮をお願いします。また、ミッシングリンクや道路整備の状況も踏まえていただきますようお願いいたします。

### 2. 環境対策に配慮した料金施策をお願いします。

阪神高速で適用している環境ロードプライシング制度あるいは同等の割引の配慮をお願いしたい。

### 3. ETC2.0普及状況に応じた料金施策をお願いします。

近畿圏内バス事業者のETC2.0普及率が低く、普及まで一定期間を要することから、普及拡大まで乗合バス事業者に対する大口割引施策等の確保をお願いします。

(以上)