


Withコロナにおける高速道路施策



2020年7月9日
京浜急行バス株式会社

目次

1. 当社の概要
2. 当社と高速道路
3. 新型コロナウイルスの影響
4. 今後の取り組み
5. 高速道路行政への要望
6. まとめ

1. 当社の概要

①事業概要

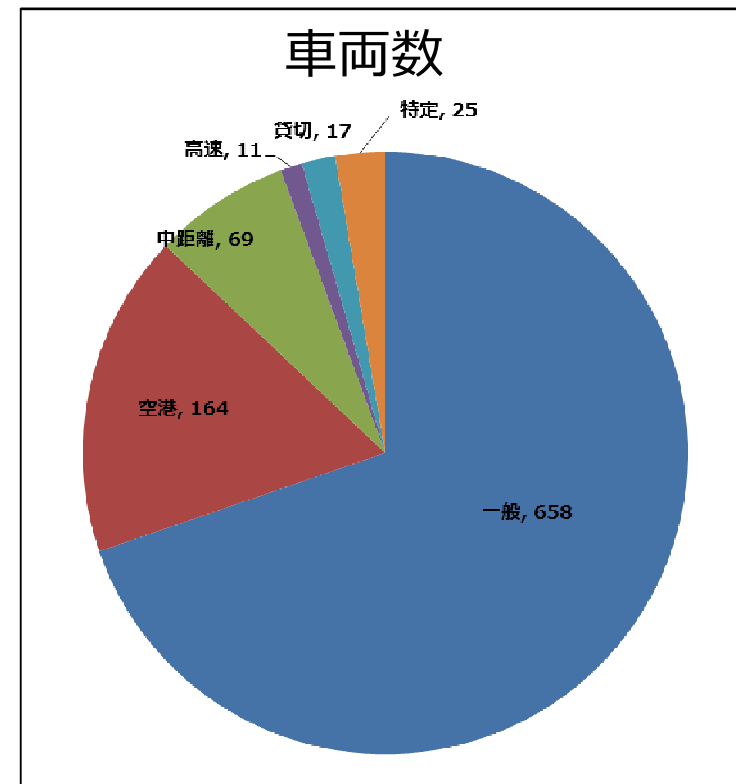
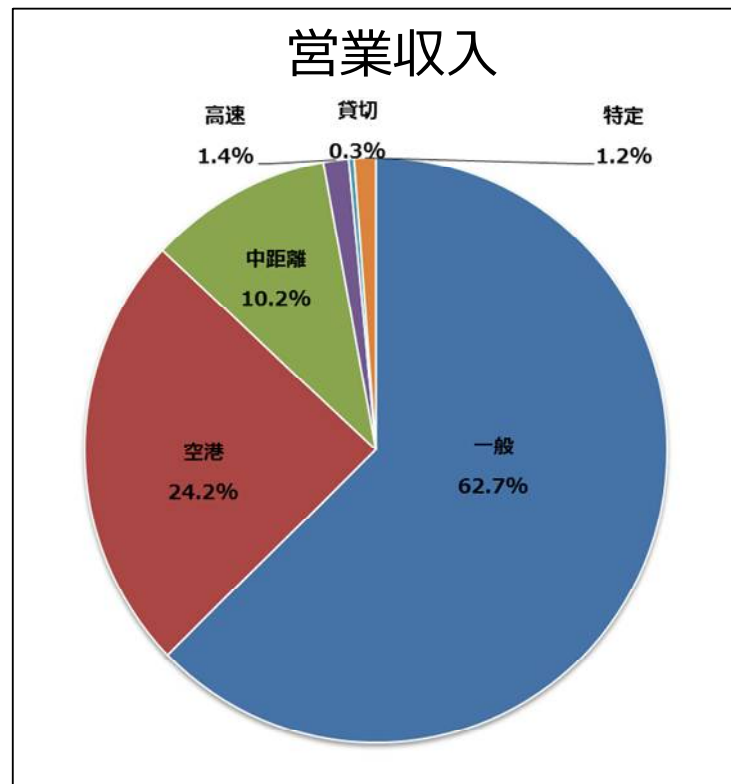
設 立	2003(平成15)年4月10日
資 本 金	1億円
従業員数	1,785名
営業キロ	3,766.705km
走行キロ	58,295千キロ【年間】
車 両 数	944両【乗合902 貸切17 特定25】
系 統 数	676系統【一般396 空港等268 高速12】
運行回数	7,807.5往復【平日】
営業所数	14営業所

2020年3月31日現在

1. 当社の概要

②決算概要(2019年度)

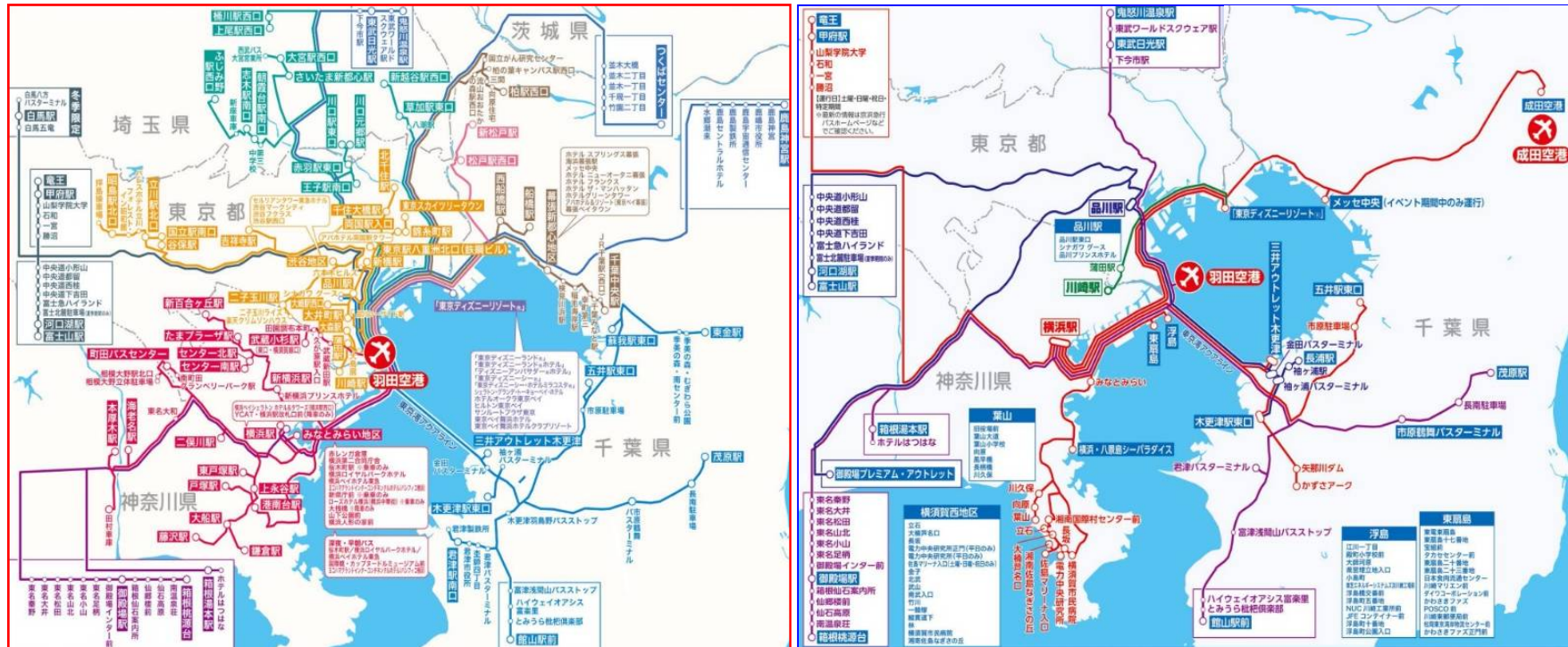
営業収入 21,716百万円 (対前年▲4.2%)



2. 当社と高速道路

① 車両数および路線数

空港中距離路線



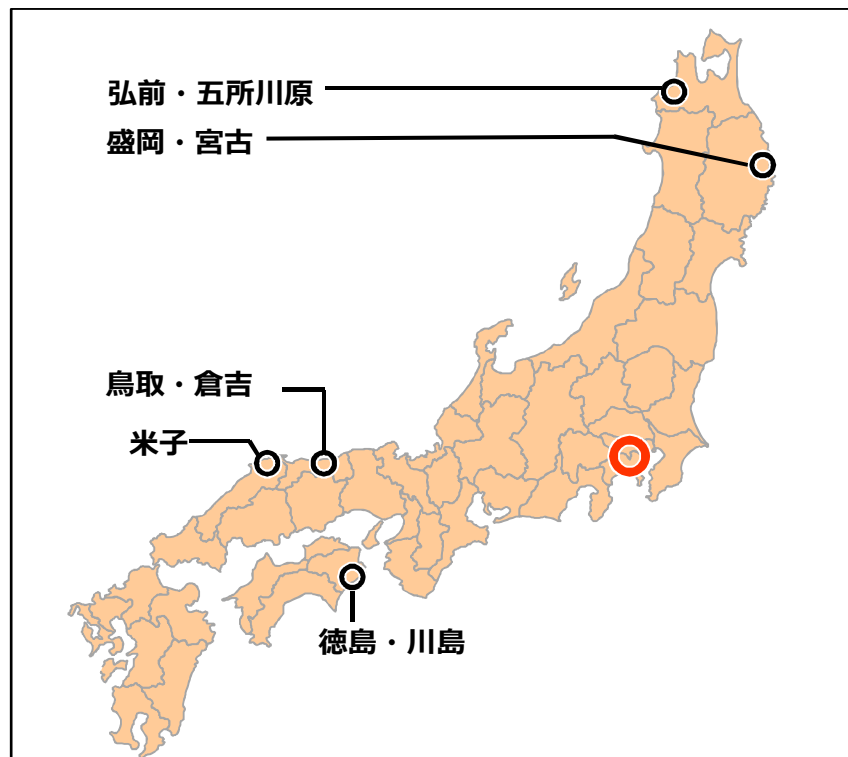
羽田空港・横浜・品川を中心に
関東近郊へ全65路線を運行

2020年3月1日現在

2. 当社と高速道路

① 車両数および路線数

■ 夜間高速路線



- ・ 1986年(昭和61年)12月
東京～弘前線 運行開始
→当時の日本最長距離の夜間高速バス
 - ・ 1988年(昭和63年)5月
東京～鳥取・米子線 運行開始
以降、路線を拡大
- 2011年3月11日の東日本大震災の際は
各社路線が運休するなか、
- 3月18日 東京～宮古線**
3月20日 東京～弘前線
の運行を再開、復興への一助となった

東京から東北・中国・四国地方へ5路線を運行

2020年3月31日現在

KEIKYU
京急バス

2. 当社と高速道路

② 高速道路の開通と共に歩んだ当社高速バス(代表例)

- 1994(平成 6)年12月 首都高速湾岸線(神奈川区間)開通
→開通翌日 羽田空港～新横浜線／横浜～成田空港線経路変更
- 1997(平成 9)年12月 東京湾横断道路(東京湾アクアライン)開通
→開通翌日 羽田空港・川崎・横浜～木更津線運行開始
- 2010(平成22)年 2月 圏央道(海老名JCT～海老名)開通
→2012(平成24)年 3月 羽田空港～海老名線運行開始
- 2014(平成26)年 6月 圏央道(相模原愛川～高尾山JCT)開通
→同年 7月 横浜～甲府線運行開始
- 2015(平成27)年10月 圏央道(埼玉県区間)開通
→2016(平成28)年 7月 羽田空港～上尾・桶川線運行開始
- 2018(平成30)年 7月 圏央道(千葉県区間)開通
→同年 9月 羽田空港～松戸線運行開始



新路線開拓による新規需要の創出

2. 当社と高速道路

③ 高速道路の延伸と既存路線の経路変更(代表例)

- 1998(平成10)年 4月 神戸淡路鳴門自動車道全通
→同日 東京～徳島線 本四間船舶利用からの切替
- 2008(平成20)年 2月 新名神高速道路全通
→同年7月 東京～西日本方面各路線 名神高速道路から経路変更
- 2012(平成24)年 4月 新東名高速道路(御殿場JCT～浜松JCT)
- 2016(平成28)年 2月 新東名高速道路(浜松JCT～豊田東JCT) 開通
→東京～西日本方面各路線 東名高速道路からの経路変更
- 2015(平成27)年 3月 首都高速中央環状品川線全通
→同年4月 羽田空港～多摩・埼玉方面各路線 都心環状線から経路変更
- 2017(平成29)年 3月 首都高速神奈川7号横浜北線全通
- 2020(令和 2)年 3月 首都高速神奈川7号横浜北西線全通
→羽田空港～港北方面各路線 湾岸線・狩場線からの経路変更

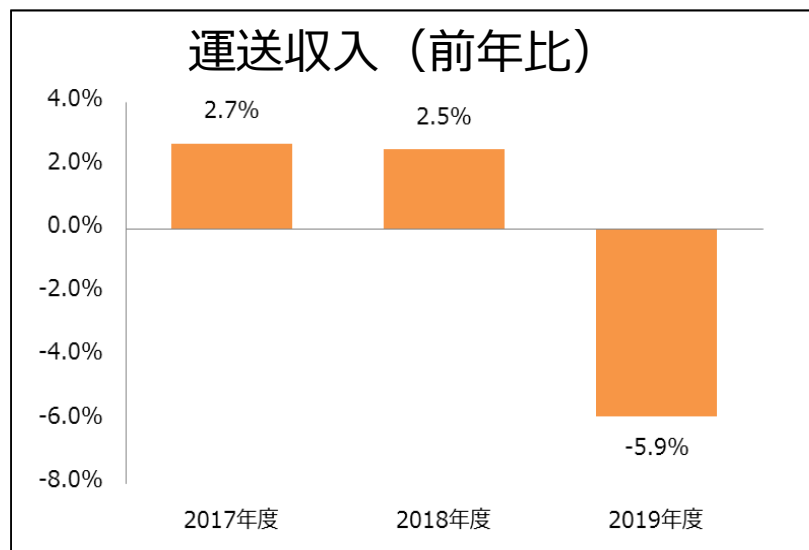


所要時分短縮・定時性向上・障害多発区間回避

3. 新型コロナウイルスの影響

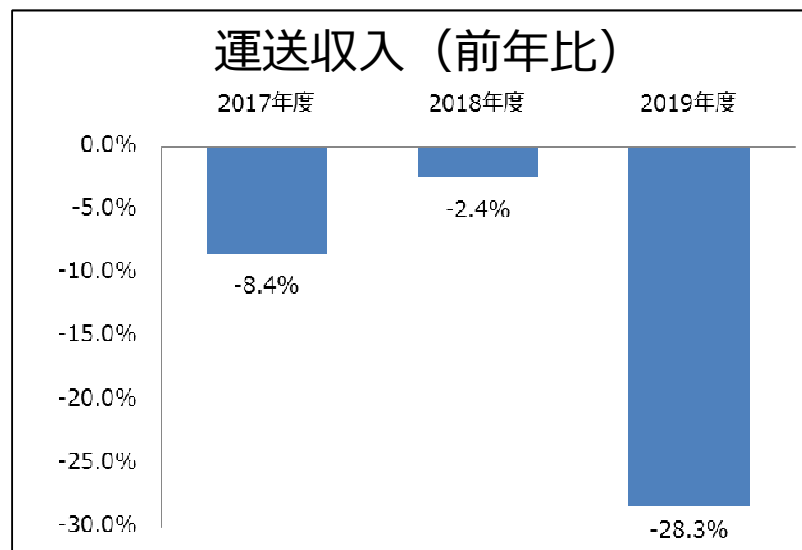
① 新型コロナウイルス流行直近3か年の運送収入の推移

空港中距離路線



航空旅客の増加に伴い例年は増加傾向であったものの、流行による需要減により昨年度は対前年▲5.9%

夜間高速路線

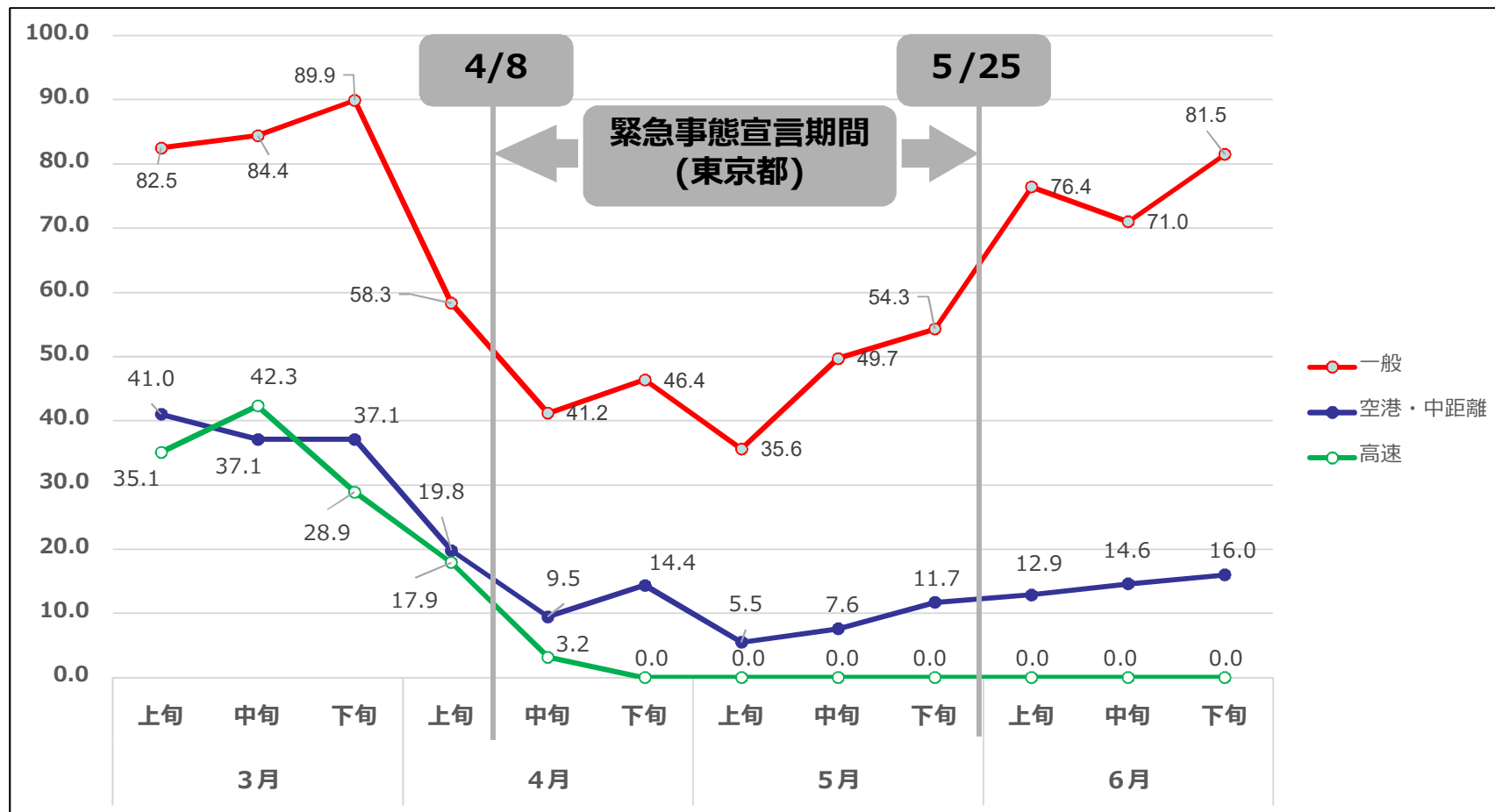


路線縮小もあるものの、流行に伴う大幅な需要減により昨年度は対前年▲28.3%

昨年度決算も影を落とす結果となった

3. 新型コロナウイルスの影響

②直近のバス利用状況



今年度は大きく収入を落とす見込みである

3. 新型コロナウイルスの影響

③当社社員の罹患

本年4月下旬

空港中距離路線を担当する運転士1名が罹患



発覚直後に営業所内の消毒，濃厚接触者の検査などを実施，
感染拡大を防止

空港中距離バスも一部運休していたため，
運転士不足による運休は回避するも，
街中を走る路線バス営業所での罹患，感染拡大が発生すると，
最悪の場合，営業所の閉鎖に至る可能性もあった

3. 新型コロナウイルスの影響

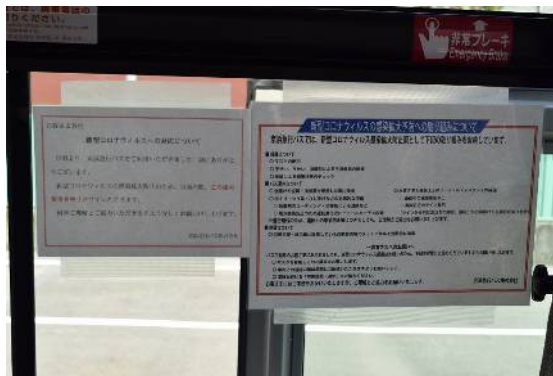
④お客さまへの対応

～当社における取り組みおよびエチケットの啓もう～

- 車内窓開け，車内空調による換気
- 手すり，つり革，ひじ掛けなどの消毒剤による清掃
- 羽田空港などの自動券売機の定期的な消毒



お客さまにご案内すべくポスターをHP・車内などに掲示



3. 新型コロナウイルスの影響

⑤ 社員への対応

・ 社員への指示として

- 全社員に対し、マスク着用の義務化
- 手洗い・うがい・消毒剤による手指消毒の徹底
- 検温による健康状態のチェック

・ 社員を守るために

- 飛まつ感染防止のための運転席付近へのビニールカーテン設置
- 座席最前席の使用中止等によるソーシャルディスタンスの確保



お客さまのご理解をいただき、運行確保へ最大限の努力



4. 今後の取り組み

(1) 想定される今後の環境変化

① 新しい生活様式・働き方改革の浸透・第2波への懸念

→テレワークや通信販売などの増加による移動減少

第2波の発生を懸念し、外出も減少傾向が継続

仮に第2波が発生した場合は、利用者の減少は更に顕著となる

バス利用への需要は確実に縮小 → 収入減少

② 社会的な3密回避への意識

→今回の流行で、社会全体の3密回避の意識が高まる

密室空間のバスは需要減少もお客さまがいる限り、減便は不可能

③ 感染症対策の強化

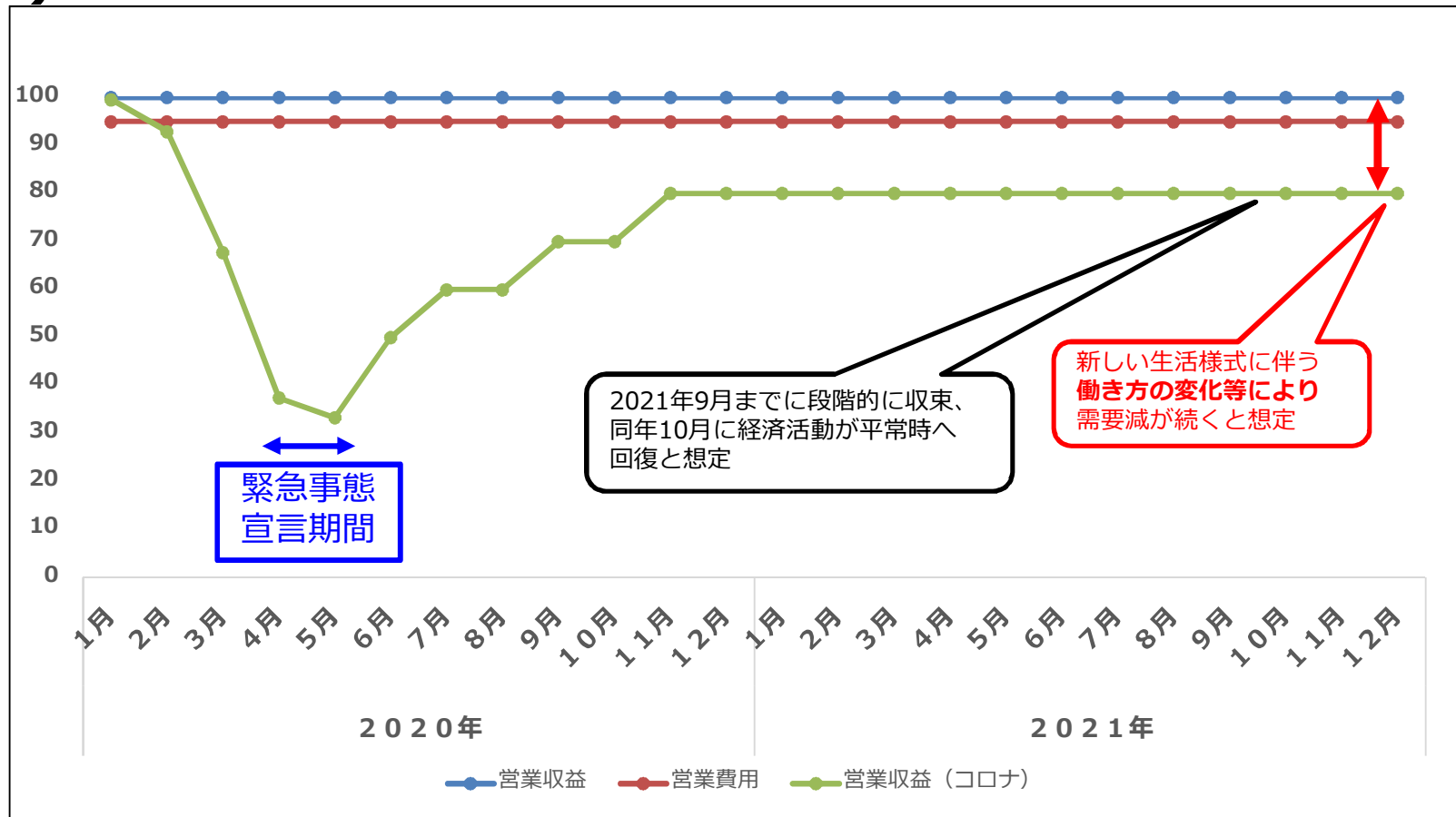
→運行確保による事業継続には、消毒等の感染症対策の強化は不可避

収入減少による減便は困難、感染症対策のコスト増

収支均衡は困難を極める

4. 今後の取り組み

(2) 今後の収支推移イメージ



新しい生活様式に伴う移動需要の減少や流行第2波への懸念、感染症対策の強化で完全に収支は回復しないと想定

4. 今後の取り組み

需要縮小による収入減少

社会的意識・感染症対策強化によるコスト増



収支均衡は非常に困難

路線バスは社会的に必要不可欠な

エッセンシャルワーカーを支える“足”であり、
コロナウィルスのさなかも運行を止めるわけにはいかない



お客さまが少なくとも、高速道路を走りつづける必要性

バス事業者もまた、エッセンシャルワーカー

5. 高速道路行政への要望

Withコロナのなか、高速道路を毎日利用する事業者として、お客さまの“足”として事業継続をはかるため以下を要望

(1) 事業継続をはかるために

- 高速道路料金の割引施策継続・強化

→昨年度実績で7億円の経費が発生

公共性の高い路線バスの廉価な運賃・運行本数の維持には不可欠

- 道路渋滞を助長させない一律割引の自粛

→一般車まで対象とした割引は渋滞を助長させるものであり、
路線バスの定時性低下を招き、信頼性を失いかねない

(2) 安全な運行のために

- 暫定2車線道路の早期4車線化

→天災・事故により立ち往生が発生すると、早期復旧が困難となり、
運行維持が困難となる

6. まとめ

当社の考えるWithコロナでの高速道路のあり方

① 高速道路の新規開通に合わせた積極的な利用

→ 新規需要の創出, 所要時間の短縮, 定時性の確保

② 路線バス事業者が利用しやすい割引設定

→ 料金割引継続・強化による公共交通機関の事業継続支援

③ 安全が担保された走行環境

→ 暫定2車線道路の早期4車線化による安全性向上

バス事業の永続的な公共性の提供は
高速道路の発展・安全性向上が必要だと考える



ご清聴ありがとうございました。