

Web配布版

静岡の高速バス倉庫・2012夏
Second Edition



MIKU地域社会研究室 編

■はじめに -Web版の-

「最近、静岡県内発の『高速バス』が非常に元気です」・・・と書いたのが5年前の話でしたが、静岡市内発の高速乗合バスは本数・系統とも増え、今では静岡市内から西は三宮バスターミナル、は成田空港、北は山梨県甲府市まで乗り換え無しに向かうことができるようになりました。

多くの利用者が「高速乗合バス」の利便性と経済性に目を向けるようになったということもありますが、一番大きいのは、各運行会社が「お客さんをどうやって掴んでいくのか」と言う方向性を考え、お客様に「商品」として「高速乗合バス」を提供していくのかを真摯に考えた結果であると考えます。

鉄道と違い、バスは大手企業や利用客の多い路線に関して以外はなかなか過去の記録と言うものが残っていません。そんな中で、この10年間の間に急成長を遂げた「静岡市内発着系統」の記録を残すことは、将来に何かのプラスがあると考え、本書を発行しました。

本来ならば増刷の上皆様のお手元にお届けしたかったのではありますが、2012年10月にしずつジャストラインが運行する「しみずライナー号」の経路変更・「しみずライナー号」「駿府ライナー号」の営業制度変更と言う情報が入り、慎重に検討した結果、書籍としての発刊を断念することになりました。ですが、頒布をした書籍は100部しか印刷してなかったことや、発刊形態が「コミックマーケット」と言う場のみでの発刊ということで、多くの方に手にとって頂けないという事は否めません。

そのため、今回Web上で頒布させていただくこととさせて頂きました。内容としては一部修正等を行なっていますが、基本的には同一内容のものとなっております。一人でも多くの方にご参考にして頂ければ筆者として嬉しいところであります。

■目次

第1章 静岡市内発着の高速乗合バス・この10年

| | |
|-------------------------|----|
| 1 運行開始前夜まで | 1 |
| 2 夜行便の誕生 | 2 |
| 3 昼行便の運行開始 | 4 |
| 4 競争から競争へ | 7 |
| 5 直近2年間の動き～2011年から2012年 | 12 |
| 6 10年間を振り返って | 17 |
| コラム 高速乗合バス・座席のはなし | 18 |

第2章 静岡市内発着の高速乗合バス・2012年夏

| | |
|----------------|----|
| 1 京阪神ドリーム静岡号 | 20 |
| 2 ドリーム静岡・浜松号 | 23 |
| 3 しみずライナー号 | 27 |
| 4 渋谷・新宿ライナー静岡号 | 31 |
| 5 駿府ライナー号 | 38 |
| 6 横浜ライナー号 | 45 |
| 7 京都大阪ライナー号 | 48 |
| 8 京阪神昼特急静岡号 | 50 |
| 9 静岡甲府線 | 53 |

■お断り

「中部国際空港線」「静岡成田空港線」等、本書で取り上げていない路線もある事を予めご了承頂ますようお願いいたします。

なお、この本はあくまで私的な刊行物ですので、本書の内容に関して各運行会社へのお問い合わせはしないようお願いいたします。

第1章 静岡市内発着の高速乗合バス・この10年

平成19年7月に発刊した「静岡市内発着高速バスの倉庫」から5年が経過し、各方面への高速乗合バスは系統・本数とも非常に充実することになった。

当時3往復で運行を開始したばかりの「渋谷・新宿ライナー静岡号」は現在では10往復に増強されただけでなく、清水駅経由便の誕生や京王バス東の参入があった。また、「駿府ライナー」も6往復だけであったのが土休日15往復、平日13往復と大きく成長をしている。その他にも横浜方面行「横浜ライナー」号の運行開始や大阪方面行「京阪神昼特急静岡号」の復活、そして、平成24年7月20日からは静岡鉄道時代に運行されていた「静岡甲府線」が平成24年9月30日までの期間限定ではあるものの新東名高速・国道52号・中部横断道経由での運行を開始している。

本稿ではこれら静岡市内発着の高速乗合バスネットワークの発展を探ってみることにしたい。

なお、本稿は筆者の個人的な分析内容であり、各運行会社の正式な見解を記したものではない点を予めご了承ください。

1 運行開始前夜まで

静岡市内発着の高速バス、と言う事で言えばその歴史は昭和44年の「国鉄東名ハイウェイバス」及び「東名急行バス」の開業まで遡ることができる。時期により運行本数や運行系統に多寡はあったものの、それでも静岡駅発着便は1日20往復程度存在していた。ただし、この頃は現在のような「直行便」ではなく、東名高速上にある各停留所に停車していく「快速」（のちに「急行」となる）が静岡発着系統のメインとなっており、東海道線普通電車の補完的な役割をしていたものと考えられる。この状況は国鉄の分割民営化によって誕生したJR東日本・JR東海、そして1988(昭和63)年に各旅客鉄道会社のバス部門を分離して誕生したJR東海バス・JRバス関東でも当初はそれらの状況をそのまま維持していたが、その後各社とも独自の展開をはじめることになる。

JR東海バスは1989(平成元)年に東京名古屋間の「ドリーム名古屋号(後に「ドリームなごや号」と改称)を1往復から2往復に増便し、1往復を名古屋駅から岐阜駅まで延長運転をした。また、1991(平成3)年7月には他JRバス各社に先駆けて独立3列シート(ただし車両後方は4列シート)のダブルデッカー車両を「ドリームなごや号」「ドリームとよた号」(1991(平成3)年7月から運行

開始)に導入した。また、中央道経由の「ニュードリーム名古屋号」も運行を開始している。

一方のJRバス関東は1988(昭和63)年に京都行のドリーム号を延長運転する形で奈良行の「ドリーム奈良号」を運行開始した。この「ドリーム奈良号」の運行開始をきっかけとして、中央道経由新宿駅発の「ニュードリーム号」の運行開始などと言った積極的な施策を展開する他、JR東海バスに遅れること5ヶ月、1991(平成3)年12月には「ドリーム大阪号」に3列独立シートのダブルデッカー車を投入し、その後神戸行、京都行にも導入していった。

その後、2000年頃にバス事業に対する大きな変更が行われた。いわゆる「規制緩和」である。2000(平成12)年2月には貸切バス事業に関して、2002(平成14)年2月には乗合バス事業に関して需給調整規則の廃止等を含めとする改正道路交通法が施行され、事業の参入に関しては需給調整規制を前提とした免許制から、輸送の安全等に関する資格要件をチェックする許可制へと移行になった。また、運賃は認可制から「上限運賃制」に移行し、各バス会社が自由に設定できるようになった。

なお、「届出」とは、行政手続法第2条第1項第7号にて「行政庁に対し一定の事項の通知をする行為(申請に該当するものを除く。）」であって、法令により直接に

¹ 認可された上限額の範囲内であれば、事業者が届出だけで運賃を機動的に設定できる制度。(http://www.caa.go.jp/seikatsu/koukyou/bus/bu03.html)

当該通知が義務付けられているもの（自己の期待する一定の法律上の効果を生じさせるためには当該通知をすべきこととされているものを含む。）をいう。」と定義されており、行政庁（監督官庁）は原則としてこれを受理しなくてはならない性格のものである。

一方、「認可」とは「第三者による法律行為を補充することにより、その効果を完成させる行政行為」と定義される。このケースに関して言えば、バス事業者が決めた新しい運賃案を監督官庁がその運賃が適当であるかを検討し、問題無いものであると判断する行為である。

すなわち、バス会社が「一番高い運賃」の認可を貰った上で、後は競合の状況によって運賃を自由に（とは言っても違法行為が無い範囲ではあるが）設定することができるようになったと言う大幅な制度改正である。この制度改正によって特に貸切バスへの新規参入事業者が大幅に増加し、これを利用した「高速ツアーバス」（「旅行業法」による旅行会社が旅行を主催し、参加者を募集する「バスツアー」）が誕生し、既存の高速乗合バス事業者の脅威となったのである。

この「規制緩和」に対応するため、JRバス各社も様々な施策展開をすることになった。例えば東京駅始発の便を東京ディズニーリゾート始発にすると他、東名高速上の各停留所での乗降扱いの開始と言った「乗車チャンスの拡大」や、3列独立シート車ではなく昼行便と同一の4列シート車を用いた「価格帯の拡大」と言った施策を行った。特に4列シート車での運行便は「青春ドリーム号」と命名され、東京～大阪間が5,000円程度で移動できると言う格安な便となった。

その他にも、東京大阪間には「東海道昼特急大阪号」が2001(平成13)年から運行開始された。この「東海道昼特急大阪号」は夜間に「ドリーム号」として運行している車両や乗務員の有効活用を主眼として誕生した。そのため、車両は夜行便ドリーム号と同じ3列独立ダブルデッカー車を用いるが、運賃は6,000円(ただし所要時間は9時間程度かかる)と言う新たな交通手段となり、「昼行長距離高速バス」の先駆けとなった路線である。この「東海道昼特急大阪号」は運行開始時点から東名静岡バス停にも停車し、静岡から大阪まで片道4,500円で行くことができるようになった点において、静岡市

内においても「高速バス」と言う交通機関の可能性を提示した路線であると考えられる。



養老PAで一休みの東海道昼特急号(JRバス関東)

2 夜行便の誕生

2001(平成13)年頃、静岡市内から大阪まで向かう交通機関のメインとなっていたのは今でもそうであるが「東海道新幹線」である。ひかり号で約2時間と非常に短時間ではあるものの、運賃+特急料金が約10,000円と決して安くはないものである。また、当時は夜行列車として寝台急行「銀河」号（東京～大阪間）が、快速「ムーンライトながら」号（東京～大垣）が運行されていた。

これら東海道線を走る夜行列車は東京・名古屋、大阪で有効な時間帯に設定されているために、静岡駅を深夜帯に通過することになる。寝台急行「銀河」の場合、大阪行は1:55発となっていた他、快速「ムーンライトながら」の大垣行は2:39発、東京行は1:58着となっていた(なお、寝台急行「銀河」の上り東京行は静岡に停車しないが、寝台特急「サンライズ出雲/サンライズ瀬戸」が大阪・静岡に停車するのでこれを利用可能である。この場合、大阪発が0:37、静岡着が4:47)。そのため、静岡駅までタクシー等を用いるか、家族に送ってもらうしか選択肢がない。また、快速「ムーンライトながら」に関しては青春18きっぷが利用可能な時期に関しては指定席券が日によっては「売り出し開始日に売り切れてしまう」ことがあった。

このような周辺環境の中で、静岡市内発着の「高速バス」は「夜行便」からスタートした。

2004(平成16)年7月16日、JR東海バスと西日本JRバスは、静岡駅～大阪駅間(浜松駅・京都駅経由)で夜行便「京阪神ドリーム静岡号」を1往復、静岡駅～大阪駅間に昼行便「京阪神昼特急静岡号」の運行を開始した。JR東海バス・西日本JRバスとも3列独立シートのダブルデッカー車を用いての運行(JR東海バスに関してはドリームなごや号で使用されていた車両の転用であり、2階席後方が4列のタイプであった)であった。



上郷SAで休憩中の京阪神昼特急静岡号(JR東海バス)

夜行便「京阪神ドリーム静岡号」については浜松駅・京都駅を経由する事もあって満席となることが多くあったものの、昼行便「京阪神昼特急静岡号」に関しては静岡駅・大阪駅出発が10時頃、大阪駅・静岡駅到着が16時頃であったと言う点や、近隣する時間帯に本数の多い「東海道昼特急大阪号」の運行もあったため、利用客が伸び悩んだと言うこともあり、2006(平成18)年5月末日に運行を休止することになった。

また、JR東海バス・西日本JRバス両社ともメインの対東京方面系統にダブルデッカー車を捻出するために、定員の少ない「ボルボ車」に2006(平成18)年春頃車両の置き換えを行っていた(JR東海バスに関しては、ダブルデッカー車の老朽化があって車両の置き換えが行われたとの話もある)。

では、東京方面はどうであっただろうか。静岡駅から見た場合、東京駅は鉄道線の距離で180.2km(東名高速線の距離数は181.2km)ということもあり、東名高速線の急行便でも3時間もあれば到着してしまうために「夜行便」の設定はあり得ないものと思われていた。

しかしながら、2005(平成17)年12月22日、JR東海バスが同社単独運行で「ドリーム静岡・浜松号」として夜行便の運行を開始した。これは、今までの「夜行高速バス」の中で最短距離のものである。流石に運行区間は東京駅～浜松駅間ではあるものの、静岡駅を経由する事になったために、静岡駅からでも利用が可能になったものである。車両はJR東海バス名古屋支店所属の3列独立シートダブルデッカー車となっており、他のドリーム号と同じである。



東京駅に到着したドリーム静岡・浜松2号(JR東海バス)

東京駅行の場合には、静岡駅発が0時前、東京駅着が6時前となり、静岡東京間で5時間程度かかっているが、これは足柄サービスエリアでの30分休憩の他に鮎沢パーキングエリアで時間調整を行なうことによって実現したものである。夜行快速と同様に本便も全席指定制ではあるものの、静岡駅が0時前と言う出発時間や東京駅が6時前と言う運行時間帯や、夜行快速とは異なり「完全に消灯される」と言うことが利用者に受け入れられているものと思われる。

静岡市内発の高速バスが「夜行便」からスタートしたと言う理由、それは既存の交通機関がカバーしにくい時間帯に夜行便を運行したと言うことがあり、数は多くないものの「ニッチな顧客層」を確保する事を最初の一步としたのではないかと推測される。

3 昼行便の運行開始

その一方で、静岡市内発着の昼行便の運行開始は夜行便と比較して少し遅い立ち上がりになった。その理由としては、東京・名古屋に関しては既に東名高速線の運行があったが、2004(平成16)年頃は東海道線に静岡東京間の直通普通列車がまだ存在していたということが考えられる。また、その他にも静岡東京間に特急「東海」号も運行されており、予約をしないで乗車することが可能であった。



東京発静岡行東海道線普通電車(JR東日本211系)

しかし、鉄道側の状況は2004(平成16)年10月16日のダイヤ改正で大きく変わった。それは、JR東日本の「湘南新宿ライン」(小田原～新宿～高崎)間の運行開始に伴う東海道線の運行体系の変更である。今まで静岡まで入ってきていた東京地区の普通電車は沼津までしか来なくなってしまったのである。

その後、平成18(2006)年2月1日からJRバス関東は「しみずライナー」を東京駅～清水駅・折戸車庫の間に1日4往復運行を開始した。この路線の開設理由に関しては諸説考えられているが、静岡側の発着が「清水駅」であると言う点に着目したい。

旧静岡市内であれば何らかの交通機関を用いて静岡駅まで出れば新幹線にも比較的乗りやすい環境にあるが、旧清水市内の場合にはバス等で清水駅まで出から東海道線で静岡まで向かい、新幹線に乗換えて東京に向かうという2回乗り換えが必要になる地域が多くある。特に、「しみずライナー」の終点である折戸地区から東京に向かう場合、新幹線が「こだま号」仕様のケースだとドアtoドアで2時間以上要するケースも少

なくはない。そのような中で、「しみずライナー」号がドアtoドアを約2時間30分～3時間で運行し、料金も新幹線利用の半額以下で東京まで向かうことが可能になると言うのは、新幹線とは速度が異なる「高速乗合バス」というものであっても十分に新幹線と対抗しうるものである。恐らくは、新しく静岡市内に高速バス路線を運行するにあたって一番効果が高い区間を考えた場合に清水地区、それも折戸地区から清水駅を經由して東京駅に向かう路線が効果的であったと考えたのではないだろうか。



折戸車庫での出発を待つひととき(しみずライナー号)

この「しみずライナー」はその後も順調に成長を続け、2ヶ月後の2006(平成18)年4月1日にはJR東海バスが1往復参入して5往復に、同年7月29日からは夏季期間中の臨時便の運行も開始し、同年末の12月28日には臨時便も含めて7往復まで増加した。

この「しみずライナー」の好調を受けてかどうかは分からないが、翌2007(平成19)年4月20日にはJR東海バスが「渋谷・新宿ライナー静岡号」を静岡駅～渋谷マークシティ・新宿西口高速バスターミナル間に1日3往復運行を開始した。

この「渋谷・新宿ライナー静岡号」の特徴として挙げられるのは、東京方の共同運行会社が同じJRグループのバス会社ではなく、京王バスと言う東京の民鉄系事業者である点である。京王バスと言えば、新宿西口高速バスターミナルから中央道方面に路線を伸ばす事業者である。何故京王バスが東名方面へ?と話を聞いた時には驚いたものである。



浜松初の新宿直行便(浜松・新宿ハイウェイバス/JR東海バス)

2006(平成18)年12月にJR東海バスは「浜松・新宿ハイウェイバス(現「渋谷・新宿ライナー浜松号」)」として浜松駅と渋谷マークシティ・新宿西口高速バスターミナル間を結ぶ系統の運行を開始していた。この路線開設に関しては、京王バス側が東名高速道路経由の対静岡県内系統の開設を望んでいたものがあると言われていたが、実際の所は分からない。しかしながら、今まで京王バスの「ホームグラウンド」とも言える中央自動車道経由の山梨・長野県方面以外への新しい市場開拓を狙っていたのではないかと推測は可能である。また、JR東海バスの観点から見た場合には、高速バスの主な利用者である若者の「東京での目的地」のメインとして考えられる「渋谷」への乗り入れを果たすために、京王バス東との共同運行が望ましいと考えたのではないだろうか。

すなわち、「高速バスの商品特性」を考えた場合に、その商品特性を活かすことが可能な行先の設定、そして、行き先を設定するための共同運行事業者の決定、と言うプロセスがJR東海バスの社内にあったと言う点、そして、静岡県内方面への路線開設を望んでいた京王

バス東との利害関係の一致があったのではないかと推測できる。

「渋谷・新宿ライナー静岡号」も、その戦略の上に開設がされた路線であると考えられる。筆者も何回となく「渋谷・新宿ライナー静岡号」に乗りしたことがあるが、客層が若い点、そして、その若い客層の大多数が渋谷で降車していることを考えると、今までの鉄道では成し得なかった「新しい顧客の開拓」ができた路線であると言うように考えている。



2号車も出ます(渋谷・新宿ライナー静岡号/JR東海バス)

では、その一方で静岡市内の地元路線バス会社であるしずてつジャストラインはどうだったのであろうか？

同社は静岡鉄道の乗合バス部門分離子会社であるが、静岡鉄道時代から静岡県外への「高速乗合バス」への運行はしていなかった。

ただし、静岡県内路線に関しては富士急行との共同運行で「特急静岡沼津線」「特急静岡吉原線」、遠州鉄道との共同運行で「特急静岡浜松線」を東名高速道路経由で運行を行っていた。

しかし、国鉄末期に行われた「するがシャトル」に代表される東海道線の本数増強策実施や、沼津インターチェンジ・静岡インターチェンジからそれぞれの市内へ距離があったことなど利用者もさほど多くなく、富士急行との共同運行路線については昭和60年代に、遠州鉄道との共同運行路線に関しては平成一桁台に運行を廃止している。

その他にも静岡駅から甲府駅を結ぶ「特急静岡甲府線」(清水駅前・国道52号線経由)の運行も行っていた

が、これも平成2年11月に運行を休止しており（詳細は各路線紹介ページ参照）、「しずてつジャストライン」発足当初には静岡県外への「高速乗合バス」路線は運行していなかった。

ただし、新静岡～相良・御前崎・浜岡を結ぶ東名高速経由の「特急静岡御前崎線」はその路線の性格から、静岡鉄道時代から継続されて運行を行っていた。

その後、本稿では「高速乗合バス」として扱わないものの、平成17(2005)年7月23日には清水駅～中部国際空港間の「中部国際空港線」（平成24(2012)年3月末で運行休止）が運行開始された。

2006(平成18)年2月1日の「しみずライナー」運行開始時点では、しずてつジャストラインの担当便は無かったものの、清水側での営業拠点業務を同社で行うことになった。具体的には清水駅前案内所・新静岡バスセンターにおける「しみずライナー号」の乗車券（回数券も含む）の発行業務である。運行開始当初は予約端末も無く、静岡側で乗車券を購入する際には利用者が事前にJRバス関東の予約センターに電話をした上で予約を行い、その予約番号で乗車券を発券してもらうか、窓口で電話手配が必要であった。

その後、同年3月5日からJR系高速バスの予約システム「高速バスネット」が稼働を開始し、清水駅前案内所・新静岡バスセンターでも即時発券が可能になった。

しずてつジャストラインは「中部国際空港線」での運行経験、「しみずライナー」の静岡側発券業務を経て、2007(平成19)年5月16日に「しみずライナー」の1往復に参入した。同社の前身である静岡鉄道時代から通しても初めての「東京駅」乗り入れである。

筆者はしずてつ「しみずライナー」号運行開始初日初便に乗車したが、やはり「高速乗合バス」の運行に関するノウハウはまだこれから積み必要があると言う事を感じたものである。それでも、遅まきながら参入した地元バス会社の「高速乗合バス」に新しい時代がやってきたのだと思うことができた。当時は1往復しか担当していなかったものの、運行開始に当っては38人乗りワイドシート車が新しく導入され、「東京駅初乗り入れ」を飾った。



東京駅に初めて到着！（しみずライナー）

そして、「しみずライナー」への参入から1ヶ月後の6月16日、今度は新静岡から新宿駅を結ぶ「駿府ライナー」号の運行を開始した。共同運行先は「しみずライナー」で実績のあるJRバス関東。「しみずライナー」の運行状況を見てか、運行開始当初から6往復（しずてつ便3往復、関東便3往復）と言う本数である。



新静岡入線（駿府ライナー/初日初便）

この「駿府ライナー」の特徴として挙げられるのは、行先が東京駅ではなく「新宿駅新南口」（現在は新宿駅東口）である点、そして、「渋谷・新宿ライナー静岡号」と異なり、東名高速道路には清水インターチェンジから入ると言う点である。すなわち、「自社営業エリアからのお客さんをこまめに拾う」と言う戦略をとった点である。具体的には、新静岡から清水インターまでの間は同社在来線が走っている「北街道」と言うJR駅に出るのには多少距離のある道路を経由する点、そして、途中の「大内観音バス停」に無料駐車場を設置して「パークアンドバスライド」を実施している点である。



新静岡で折返しのひとつ(駿府ライナー)

JR東海バスも静岡支店を駿河区内に持っているものの、静岡市内での在来線(一般路線)は一切持っていない。それに対してしずてつジャストラインは完全に自社の営業エリアとなっており、スーパーやタクシーなどのグループとしてのシナジーを活かす方向での路線展開が特徴となっている。

運行開始時点では「渋谷・新宿ライナー静岡号」と「駿府ライナー」の方向性の違いが確かに明確であった。しかしながら、両系統ともお互いを非常に意識し、利点を互いに取り入れることによって「競存関係」が成立することになる。

4 競争から競存へ

「渋谷・新宿ライナー静岡号」と「駿府ライナー」は、その後利用者の動向を見ながらダイヤ改正を繰り返して行く。

■2007(平成19)年の動きーダイヤ施策

(1)静岡新宿間系統

2007(平成19)年は11月1日に「駿府ライナー」のダイヤ改正が行われた。このダイヤ改正は利用客数に合わせて運行体系を「静岡からの日帰り利用者」を主体とする時間帯へ変更するダイヤ改正であった。静岡を午前中に出る便に関しては非常に使いやすくなっていたものの、新宿を午前中に出発する便が1本だけと言う、新宿側から見た場合には逆に「使いにくくなった」ダイヤ改正である。その一方で「渋谷・新宿ライナー静

岡号」は新宿発午前中の便を1本増発した上で、静岡側の始発着を東静岡駅南口にすると言う改正であった。



東静岡駅南口始発出発式(渋谷・新宿ライナー静岡号)

また、このダイヤ改正から「渋谷・新宿ライナー静岡号」に京王バス東が新規参入(2往復)した。

「駿府ライナー」が北街道経由で沿線の利用客を細かく拾っていく方向性を示したのに対して、同じ静岡市内でも「駿府ライナー」の恩恵を受けることができない駿河区内の利用客を「渋谷・新宿ライナー静岡号」で集めて行こうとするものである。このダイヤ改正で設置された新しい停車駅はいずれもしずてつジャストラインの在来線バス停に併設されており、それらのバス利用者を狙った戦術とも見ることができる。



「駿府ライナー」宣伝広告と「渋谷・新宿ライナー静岡号」

(2)夜行便系統

この年は夜行便の新規路線は無かったが、「京阪神ドリーム静岡号」に静岡駅～浜松駅間の停車駅を追加するダイヤ改正が12月20日に行われた。途中追加になったのは東名吉田・東名菊川・東名掛川・東名袋井・浜松インターの各駅である。

従来、これらのバス停からの利用者は静岡駅ないし浜松駅まで出てから乗車する必要があったが、こまめに各駅に停車する事によって「利用チャンスを広げる」ことになった。

■2007(平成19)年の動き一料金施策

2007(平成19)年に行われた「渋谷・新宿ライナー静岡号」側の特徴的な施策として「ワンモアチケット」の配布開始がある。2007(平成19)年6月16日から8月31日までの間に「渋谷・新宿ライナー静岡号」の乗客に対して次回利用時に通常運賃から20%値引きをするクーポンが配布された他、ウェブ上では同じ期間に「お試し割引券」が配布され、通常運賃から10%割引で乗車することができたのである(但し窓口での事前購入)。「お試し割引券」はこの2007(平成19)年夏だけの施策であったが、この「ワンモアチケット」による20%割引施策はその後にも継続され、繁忙期以外はいつでも利用できるものとなっている。これは、競合関係にある「駿府ライナー」が「早売7」(20%割引)と言う割引座席を各便に通常9席設定している関係があるものと思われる(繁忙期は座席設定数が少なくなっている)。

ところが、同年11月1日には「駿府ライナー」も平日に限るものの新宿発午前便・静岡発午後便の一部に「トク得割引」と言う新規の料金を設定した。この「トク得割引」は通常運賃から30%割引と言う大きな割引運賃となっており、静岡新宿間が2,000円(ウェブ決済の場合1,900円)と言う破格の値段になっているほか、前日まで空席がある限り購入可能と言うものである。流石に筆者は数回しか使ったことがないが(利用パターンと異なるのが最大の理由)、静岡新宿間が2,000円を切ると言うのは「青春18きっぷ」よりも安いと言うのは流石に信じられない部分もある。

■2008(平成20)年の動き一ダイヤ施策

(1)静岡新宿系統

2008(平成20)年は「渋谷・新宿ライナー静岡号」「駿府ライナー号」とも増便ダイヤ改正が1回行われただけと言う表面上は比較的落ち着いた1年であった。

「渋谷・新宿ライナー静岡号」は7月19日に週末を中心とする臨時便の運行を静岡駅発着で開始した。「渋谷・新宿ライナー静岡号」は「駿府ライナー号」と比較すると増車をかけるチャンスが比較的多くあるが、その中で恒常化している増車分を新しく1本増発という施策を取ったものと思われる。この方法のメリットとして「利用者が自分の都合の良い時間帯の便を選択できる」と言うことが可能になる。「渋谷・新宿ライナー静岡号」はその後「臨時便を定期便にするダイヤ改正」(ただし、運行本数のバランスを見て多少の時間変更を行う)をこまめに行うことになるが、この2008(平成20)年7月19日の改正は今後の方向性を見出すことができるダイヤ改正であったと言うことも可能である。

「駿府ライナー号」は「渋谷・新宿ライナー静岡号」のダイヤ改正から遅れて約4ヶ月後の11月1日にダイヤ改正を行った。このダイヤ改正では1往復の増便が行われたが、この増発になった便を見てみると、静岡発が6:00、新宿発が20:20発と言う静岡側から見た場合に「静岡始発が1時間繰り上がり、新宿最終が1時間繰り下がる」と言う東京滞在時間が最大2時間拡大になるダイヤ改正であった。ただし、この両便とも車両に余裕のあるJRバス関東が担当していた。

(2)他系統

この2008(平成20)年に行われた他系統のダイヤ改正は、「しみずライナー」号での担当会社変更が「駿府ライナー」と同じ11月1日だけであった。

この改正では時刻そのものの変更はなかったものの、1往復についてJRバス関東からしずてつジャストラインへの持ち替えがあっただけである。夜行便に関しての動きは無かった。

■2009(平成21)年の動き

(1)静岡新宿系統

この年は4月1日に「渋谷・新宿ライナー静岡号」「駿府ライナー号」ともダイヤ改正が行われたが、この年は「駿府ライナー」に大きな動きが発生した。

まず「渋谷・新宿ライナー静岡号」のダイヤ改正を見てみると1往復増便になっているのが、この増便になっている時間帯を見ると東静岡駅南口6:30発、新宿西口高速バスターミナル発20:00発と、前年11月1日に行われた「駿府ライナー号」のダイヤ改正を意識したダイヤ改正となっている。こちらに関しては静岡側事業者であるJR東海バスの担当となっている。また、ダイヤ修正が7月10日に行われたが、これは最終新宿行の一部区間の5分繰り下げと言う修正レベルの改正にとどまっている。

「駿府ライナー号」のダイヤ改正にはポイントが2点存在する。一つ目は「静岡駅前」を経由する事になった点である。この年の4月1日、従来の始発駅であった新静岡バスターミナルの再開発工事が始まり、従来使用していたバス乗り場が使用出来なくなった事による運行経路変更がその理由である。しかしながら、静岡駅前バスターミナルには構内権の関係でしずてつジャストラインの高速バスは入る事ができず、国道1号線にあるバス停(松坂屋前)にある現17番乗り場。当時はエクセルワードビル前19番乗場)を経由する事になった。



工事中の静岡駅前を通る。(駿府ライナー)

また、この改正では一気に4往復を増便して計11往復にまで増便された。特に静岡発に関しては朝6時から12時まで1時間おきでの運行となっている。また、新宿発

に関しては最終便がそれまでの20時20分発から21時20分発となり、東京での滞在時間が更に1時間拡大されたほか、15時台から20時台まで1時間おきと言う非常に選択の幅が広がったダイヤ改正となった。なお、この改正でしずてつ担当便が今までの3往復から5往復に2往復増加した。この増便に関しては西久保営業所から車両を2台移籍する事によって対応しているものと思われる。

(2)他系統の動き

この年は、昼行便として「横浜ライナー」号が12月23日に新静岡・静岡駅前から横浜駅東口(YCAT)に開業をした。しずてつジャストラインの単独運行で開業当初は2往復の運行となっていた。従来、静岡駅から横浜市内へ向かうには東名江田バス停で降車し、そこから横浜市営地下鉄あざみ野駅まで向かい地下鉄で向かうルートであったが、乗り換えなしでそのまま横浜駅まで向かうことができるようになったのは大きな変化である。



足柄で一休み。(横浜ライナー)

夜行便に関しては「ドリーム静岡・浜松号」が12月に2度に分けてダイヤ改正を行った。まず、12月1日には浜松インター・東名掛川が停車駅に追加された。その後、12月25日に東京側の上り便停車駅が東名江田・霞が関停車から品川駅東口停車に変更となった。このため、運行経路も渋滞の東名高速～首都高速経由から東名高速(横浜町田IC)保土ヶ谷バイパス(狩場JCT)首都高速経由に変更になった。品川駅東口は所定ダイヤでは5:00着となったため、羽田空港からの早朝便も使い

やすくなった点がメリットとして挙げられる（筆者もその恩恵を受けた一人である）。



品川駅、午前5時。（ドリーム静岡・浜松2号）

ただし、下り便に関しては従来通り東京駅からそのまま東名高速に入る運行系統となっており、羽田空港からの早朝便利用者向けダイヤ改正とも言えるのではないだろうか。

■2010(平成22)年の動き

(1)静岡新宿系統

この年にダイヤ改正が行われたのは「渋谷・新宿ライナー静岡号」だけである。「駿府ライナー」号に関しては、新静岡バスターミナルの改築という状況があったのか、それとも前年のダイヤ改正で11往復まで増便された事による「様子見」的なものがあったのではないかと推測される。だが、この年の「静けさ」は翌年のダイヤ改正への「嵐の前の静けさ」ではあったのではないかと、今から見た場合には考えられる。

「渋谷・新宿ライナー静岡号」のダイヤ改正は3月12日に実施された。このダイヤ改正は本数で見れば京王バス東の定期便1往復増便ではあるが、JR東海バスの運行する便に関しても臨時便・定期便の設定見直しが行われたダイヤ改正となっている。恐らく、実際の旅客流動に関して時刻設定を見なおしたダイヤ改正になっているものと思われる。

(2)他系統の動き

夜行便に関しては、この年には大きな動きがあった。

まず「京阪神ドリーム静岡号」であるが、今までは静岡駅～浜松駅間に関しては浜松インターバス停を除き東名高速道路上の停留所を使用していたものが、掛川に関しては東名掛川バス停の使用を中止して掛川駅南口を経由するようになった。これにより、掛川周辺の利用者が東名掛川バス停まで出向くこと無く掛川駅からの乗車・降車が可能になった。このダイヤ体系は現在まで続いている。

更に大きな動きがあったのは「ドリーム静岡・浜松号」である。それまでは1往復のみの設定(JR東海バス・JRバス関東の交互運行)であったものが2往復に増便され、新規増発された1往復に関しては掛川駅経由になった上で袋井駅・磐田市内を国道1号線経由で浜松駅まで向かうようになった。これによって、浜松静岡間でこまめに乗客を集めることができるようになった。なお、両系統とも東名静岡での乗車・降車が可能となり、現在もこのダイヤ体系を維持している。

昼行便である「横浜ライナー」は運行を開始してからほぼ1年後になる12月18日、終点を横浜駅(YCAT)から元町・中華街に延長をした。この元町・中華街は「横浜人形の家」駐車場がバス停となっており、バスは到着後回送をすること無くそのまま復路便まで待機となる。



元町・中華街の横浜ライナー号単独バス停

なお、途中にみなとみらい(パンパシフィック横浜ベイホテル東急)バス停が設置されたが、このバス停はホテルのロビー前に入る意欲的な設定となっている。

2007年から2010年の間で、静岡市内発着の高速バスは大きく変貌を遂げた。その方向性として挙げられる

ものをまとめてみると、「こまめな停車駅の設定」と言うのがあるのではないだろうか。

この設定は「しみずライナー」での清水区内停車駅設定がそのスタートにある。その後、しずつジャストラインが運行を開始した「駿府ライナー」で北街道沿いにこまめに停留所を設定する事によって「顧客最寄りのバス停」から目的地へ向かうことができるようになったものである。その後、競合関係にある「渋谷・新宿ライナー静岡号」にも広がった。

面白いのはその後の展開である。JR東海バスは2009(平成21)年から東京名古屋間の夜行系統である「ドリームなごや号」にもこの「名古屋方における停車駅増加」を主眼としたダイヤ改正を行っており、時間軸的には「渋谷・新宿ライナー静岡号」の後になっている。「駿府ライナー号」との競合への対応が全てではないと思うが、この「乗車機会の多様化」が利用者だけではなく運行会社にもメリットをもたらしたものと考えることが可能ではないだろうか。更にJR東海バスはこの発想を水平展開し、同じ「ドリームなごや号」であっても名古屋市内の経由地を便によって異なるようにして行った。また、その発想を「ドリーム静岡・浜松号」にも適用し、便によって経由地が異なる設定を行った。そのように考えると、「しみずライナー」がもたらした発想は新しい観点であったのではないかと思うところである。

また、特に静岡新宿系統の両グループを見ると方向性の違いとして「続行便」での対応か「増発」での対応かが異なってくる。

しずつジャストライン・JRバス関東の「駿府ライナー号」に関しては、基本的に「増発」での対応によって利用者の選択の幅を広げてきたと言うものが言える。同じ便に利用者を集中させるのではなく、設定の幅を広げる事によって利用者の選択の幅を広げてきたと言う点である。

JR東海バス・京王バス東の「渋谷・新宿ライナー静岡号」に関しては、基本は「続行便」での対応となっている。すなわち、同じ便に対して2号車以降を設定する事によって顧客の需要を満たしてきたと言う点である。

ダイヤ改正による「増発」は定期便の中における「増発」であるため、往路が満席であっても復路が空席と言うケースも発生するため、コスト的に見た場合には幾分劣る部分もあるのかもしれない。しかしながら、「毎時〇〇分にはバスがある」と言う認識付けが利用者に対して可能になると言う点ではメリットが大きい。その一方で「続行便」対応は、予約システム上満席になった場合、当該便に乗車しようとする利用者が「満席ならば他の系統(もしくは他交通機関)を使うか、旅行を諦めるしかない」と言う判断をする事によって、利用者の逸失が発生する可能性がある。だが、予約状況によって運行の有無を決定することができるため、ロスが少なくなることが見込まれる。

実際にこの「続行便」での対応か「増発」での対応かは判断がしにくい部分であると同時に、特にしずつジャストラインに関しては「続行便」対応車両数や乗務員と言った運行リソースの関係もあり、そのような方法を取るのか困難であったと言う事情や、逆にJR東海バスに関しては静岡支店だけではなく、名古屋支店も含めた柔軟な対応が取れることも勘案すると(定期便の車両も静岡支店の車両ではなく、名古屋支店の車両も運用されている)「続行便」対応の方が好都合であった、と言う事情も存在するのかもしれない。

同じ「静岡新宿間」を結ぶ「渋谷・新宿ライナー静岡号」と「駿府ライナー号」であるが、そのターゲットとしている顧客が重なりながらも微妙に異なる点や、その顧客をどのように取り込んでいくのかと言う企業としての視点が異なる事により、顧客からの支持を得る事になったと言う点をもっと注目されて然るべきであると考えるとき同時に、いわゆる「高速ツアーバス」が静岡においては殆ど見ることが出来ない一つの理由であるとおもわれる。そのような各社の事情を織り込みながら、直近の状況をみてる事にしたい。

5 直近2年間の動き～2011年から2012年

■2011(平成23)年2月1日ダイヤ改正

●「しみずライナー」

- ・・・しずてつジャストラインによる単独運行化



折戸車庫へ向かう回送便(しみずライナー/JR東海バス)

JRバス関東・JR東海バス・しずてつジャストラインの3社で共同運行を行なってきたが、このダイヤ改正でしずてつジャストラインの単独運行化及び運行本数削減(7往復→5往復)が行われた。しかし、東京滞泊が発生しなかったために全ての便が清水東京間の日帰り行路となった。そのため東京発の始発便が12時、清水発の最終便が清水駅前発15:30となってしまったために東京方面からでは日帰り利用が難しい「清水を基準にしたダイヤ編成」となった。



ひとやすみ。(しみずライナー/JRバス関東)

このダイヤ改正で発生したJRバス関東・JR東海バスのリソースは他の系統に動くことになる。

●「渋谷・新宿ライナー静岡号」

- ・・・全便定期便化&「特急」系統の運行開始

同日に「渋谷・新宿ライナー静岡号」のダイヤ改正も実施された。このダイヤ改正ではJR東海バス1往復・京王バス東1往復の合計2往復が増便されたが、今まで運行されていた週末等を中心とする「臨時便」が定期運行便に変更となった。恐らく、JR東海バスの増便1本に関しては「しみずライナー」で運行されていた車両が「渋谷・新宿ライナー静岡号」に回ったものと思われる。



特急静岡駅行?(渋谷・新宿ライナー静岡号)

しかし、ここで不思議な系統が出現する。それは、静岡駅～東名江田間をノンストップで運行する通称「特急」便である。何れにしても走る道路は一緒なのだから駿河区内のバス停に停車させればいいのではないか?と思ったのだが、敢えてノンストップである。また通称「特急」便は全便が静岡駅発着と言う設定となり、東静岡駅南口までは行かない系統であった。この当時は「速達性に難がある「駿府ライナー号」からの顧客を転移させるための施策」であると推測していたが、後にこれは全く予想ができない系統が誕生する事になって「その理由」が分かることになる。

●「駿府ライナー号」

- ・・・永楽町駐車場開設と深夜便の運行開始

この日には「駿府ライナー号」もダイヤ改正が行われたが、これには2つのポイントがある。

まずは「永楽町」経由になった点である。それまでの「駿府ライナー号」は押切バス停を出るとそのまま

国道1号バイパスの側道を経由して(バイパスの側道を走る高速乗合バス、と言う図も中々シュールなものがあるが)清水インターチェンジまで向かっていた。

このダイヤ改正に合わせ、静岡県道67号線の渋川橋東交差点付近にせずつジャストラインが各高速線共用の無料駐車場を整備し、更に清水銀行高橋支店近隣に「高速バス永楽町」と言う高速線専用の乗車バス停を開設した。そのため、押切から清水インターまで直行するのではなく、一旦「高速バス永楽町」(降車は既存の「永楽町」バス停)を経由することになった。



高速バス永楽町バス停到着(駿府ライナー号)

また、今までの11往復体制から一気に4往復増便(JRバス関東担当)を行い、静岡側については朝6時から18時までの間は必ず1時間1本(静岡発7時台は更に7:30発も設定)運行になったほか、新宿発に関しては今までの最終便が21:20発であったものを更に1時間繰り下げ、22:20発を新宿発の最終便として設定した。



“ミクバ2011”の帰りに。(駿府ライナー29号車内)

●「横浜ライナー号」・・・1往復増便

「横浜ライナー」号もこの2月1日改正で1往復増便となった。地味ながらも横浜市内まで乗り換えなしで向かう事ができることや、横浜駅(YCAT)ではリムジンバスに乗り換えて羽田空港や成田空港、お台場などへと向かうことができる系統であることを考えると、徐々に利用者が定着しているものと考えられる。



サークルウォーク交差点に行く(横浜ライナー号)

この2月1日改正は、静岡で「高速バス」を拓いた「しみずライナー」が一つの転機を迎えたダイヤ改正とも言える改正である。それだけ静岡東京間の輸送需要があるということの証左になるものであるが、「しみずライナー」が切り拓いた地平と言うものは大きいものがあるとする。運行に関するノウハウや、需要の掘り起こし方と言うテクニカルな面もあるが、「高速乗合バス」と言う輸送機関の姿を静岡で示した役割は大きい。



東京駅にて乗車扱い中(しみずライナー号)

■2011(平成23)年3月4日

●「京都大阪ライナー号」運行開始

これまでしずてつジャストラインが運行していた高速バスの中で「完全」な夜行便は存在していなかった(相良営業所発成田空港行の「静岡成田空港線」の往路は夜行運行であるが、本書では「空港アクセスバス」と定義される系統であるため取り上げない)が、この「京都大阪ライナー号」の運行開始によって「夜行便」にも進出するようになった。

運行区間は清水駅前から新静岡・静岡駅前を経由して京都駅・千里中央駅・新大阪駅・阪急梅田(三番街)となっており、共同運行会社は阪急バスとなっている。車両そのものは「駿府ライナー」等でも使用されているハイデッカー車ではあるが、座席は3列独立シートとなっており、仕様は阪急バスの夜行仕様に準じるタイプになっている。そのため、車内にも通路と座席を区切るカーテンが設置されている他、車内で湯茶のサービスも行われるようになっており、JR東海バス・西日本JRバスが運行する「京阪神ドリーム静岡号」よりも高いグレードとなっている。なお、乗務員はワンマン運行となっている。



関西初進出(京都大阪ライナー号)

■2011(平成23)年4月1日

●「渋谷・新宿ライナー静岡号(南幹線経由)」運行開始

「しみずライナー」からのJR東海バスの撤退、「渋谷・新宿ライナー静岡号」への通称「特急」便の設定、その答えは「渋谷・新宿ライナー静岡号(南幹線ルート)」

の開設であった。運行本数に増減は無かったものの、「特急」便が清水駅前経由になったダイヤ改正である。



有東坂に行く(渋谷・新宿ライナー号)

このルートは、今まで高速乗合バスが走っていなかった「南幹線」(静岡市内の東海道線南側を通る県道静岡草薙清水線)を走るというものである。「南幹線」は、途中にある静岡県総合運動場付近から清水まで静岡鉄道線と並走しており、しずてつジャストラインも「しみずライナー号」に「するか路連絡乗車券」という企画乗車券(東京駅〜新清水間の乗車券に、静鉄電車が100円で乗車できる乗車券をセットして販売しているもの)を設定し、意図的にこの「南幹線周辺」への進出を避けてきたものと推測できる。

その中で、JR東海バスが「清水駅経由」の系統を設定してきたことは、「ドリームなごや号」で既に実施してきた「経由地多様化」の方向性を水平展開してきたものと考えられることができる。

ちなみに、この路線のバス停設置を確認したのは東日本大震災発災日当日であった。出張先であった焼津から何とか帰社し、新静岡〜桜橋間で運行を再開した静鉄電車に乗って草薙駅から自宅へ向かう間で見かけたものであった。

■2011(平成23)年5月11日

●「駿府ライナー号」新宿駅乗車・降車場所変更

ダイヤ改正と言ってしまってもどうか悩む部分もあるが、この日から「駿府ライナー号」の新宿側降車場所・乗車場所が変更になった。



新しいアプローチルートを行く(駿府ライナー号)

従来は新南口に併設されていたバスターミナルから発着していたが、新宿駅南口のターミナルビル工事の進捗により、新南口バスターミナルが使用出来なくなったために、降車は東口、乗車は代々木に設置された仮の新バスターミナルとなったダイヤ改正である。



一仕事終えて。(駿府ライナー号)

■2011(平成23)年10月1日

●「京阪神昼特急静岡号」運行再開

比較的早い時期に運行休止となっていた「京阪神昼特急静岡号」が運行を再開した。

以前の「京阪神昼特急静岡号」は同時に運行を開始した「京阪神ドリーム静岡号」の送り込み回送便を客扱いしていた性格が強かったが、今回復活した「京阪神昼特急静岡号」は静岡駅出発が7時台、大阪駅出発が17時台と、静岡側からの利用にターゲットを絞ったダイヤ編成となった他、経路も従来の名神高速経由から、

伊勢湾岸道・東名阪道・新名神経由となった上、終着も大阪駅ではなくUSJと変更された。



USJ到着(京阪神昼特急静岡号)

ただし、車両はダブルデッカー車からJR東海バスの40人乗りワイドシート車に変更された。

なお、この系統と名神高速線は運用が繋がっており、静岡ナンバーの車両が名神ハイウェイバスでも運用されている。

■2011(平成23)年10月11日

●新静岡バスターミナル供用開始

2009(平成19)年4月1日より工事が進められていた「新静岡セノバ」が10月5日に開業し、併設されているバスターミナルが同日より供用開始された事による一部時刻修正を含む経路変更がこの日に行われた。



新静岡バスターミナル出発(駿府ライナー号)

このダイヤ改正では「駿府ライナー号」「横浜ライナー号」に関しては、新宿駅行が新静岡始発から静岡駅前

始発に変更になった（静岡行は静岡駅前が終点のまま）。また、新静岡バスターミナル内に初めて「自動券売機」が設置され、「発車オーライネット」に在庫が収容されている「静岡成田空港線」「横浜ライナー」「京都大阪ライナー」の乗車券が購入できるようになった。（現在では「静岡甲府線」の乗車券も購入可能）

■2011(平成23)年10月21日

●「渋谷・新宿ライナー静岡号」深夜早朝便運行開始

基本ダイヤの変更は無いが、この日から京王バスの運行で「深夜早朝便」が週末を中心に1往復増便となった。静岡行は新宿西口発22:50、渋谷発23:15、静岡駅到着は1:55と言う時間帯になっている。また、この折返しは静岡駅発が6:00と「駿府ライナー」号と同じとなった。

週末だけであるとは言え、最終の「駿府ライナー号」から30分後に新宿を出発する事になり、新宿周辺での滞在時間が拡大されることになった改正である。

■2012(平成24)年2月5日

●「駿府ライナー号」運行本数見直し

15往復に拡大した「駿府ライナー号」であるが、このダイヤ改定で平日に限り2往復減便となった。

■2012(平成24)年4月1日

「渋谷・新宿ライナー静岡号(南幹線ルート)」

運行会社持ち替え

ダイヤは変更となっていないが、清水駅前経由である「渋谷・新宿ライナー静岡号(南幹線ルート)」の1往復がJR東海バスから京王バス東に運行会社変更となり、清水区内を走る京王バスの姿を見ることができるようになった（違和感がまだあるのですが・・・）。

●「横浜ライナー号」1往復増便

「横浜ライナー」が、この日から1往復増便になって4往復になった。これにより、横浜での滞在時間がまた拡大された。

■2012(平成24)年6月1日

●「渋谷・新宿ライナー静岡号」深夜早朝便定期化

基本ダイヤの変更はないが、この日から「渋谷・新宿ライナー静岡号」の「深夜早朝便」が定期化された。それまでこの深夜早朝便は、静岡インターチェンジから出入りする「中村町経由便」であったのが、静岡行に関しては「清水駅前経由便」になった。また、深夜早朝便の定期化に併せて各便の運行会社変更が行われている。

また、その1ヶ月後から「渋谷・新宿ライナー静岡号」のJR東海バス担当便には原則として「コンセント付き」の車両が多く導入されており、「本数や運賃」だけではないサービスの展開を開始した。



JR東海バス2012年度新車(渋谷・新宿ライナー静岡号)

■2012(平成24)年7月20日

●「静岡甲府線」運行再開

しずてつジャストラインの前身である静岡鉄道時代に国道52号線経由で運行されていた「特急静岡甲府線」がこの日から運行再開されることが平成24年6月28日に発表された。

最末期は静岡鉄道の単独運行であったが、この運行再開時はしずてつジャストラインが1往復、山梨交通が1往復というダイヤ設定である。経由地は「駿府ライナー号」などと同様の経路を通って沓谷まで向かうが、そこから先新東名高速道路を新静岡インターから新清水インターまで走行し、中部横断道も一部区間走った上で甲府駅・竜王へと向かう系統となっている。

6 10年間を振り返って

以上、「京阪神ドリーム静岡号」の誕生から「静岡甲府線」運行再開までの歴史を駆け足で概観した。

静岡市内発着の高速乗合バスがここまで増加したのは何故か？と考えると、「市場開拓」があるものと考えられる。

本来であればこのような内容を書くのにあたってはその根拠たるべき資料（輸送実績）などを当てるべきであると思うが、本書の性格上そのような企業の業務資料的なものの提供を求めるわけにはいかない。そのため、筆者が乗車した際の乗客数や客層、乗車区間などから推測を重ねていったものであることを注記する。

例えば「渋谷・新宿ライナー静岡号」の場合を考えてみたい。渋谷と言う都市は「若者文化の中心地」であると言うのは論を待たない所である。そのため各高速乗合バスが開業以前からも普通電車の乗継や新幹線などで出かけている人は居たが、やはり運賃が高いと言う部分が一種の障壁となる。その障壁を「高速乗合バス」と言う交通機関で取り除く事によって、交通費は半分以下になることを考えると、「今まで年1回しか出かけてなかった人が年2回出かけることができる」ようになる。そのようなプラスのスパイラルが特に静岡市内発着の各系統に出てきたのではないのかと考える。

また、その「新幹線」の優位性も用途によっては「必ずしも優位性」と成り得ないことが「しみずライナー号」の成功で静岡・清水地域内に広がっていった、と考えることも可能である。業務であれば「時間をお金で買う」と言うことになるため、新幹線での移動も十分に考えられるが、低成長下の現在においては費用対効果の評価が厳しく行われることを勘案すれば、「1時間の違いで4千円の違い」と言うものをどう捉えるかによって選択する交通機関は大きく変わってくるものと思われる。そのような中で「安価」であり、かつ、「地域に昔からあるバス会社が運行している」と言う安心感が、この「高速乗合バスの大きな成長」を支えてきたのではないだろうか。■

コラム：清水駅と静岡駅で正反対。

「駿府ライナー」も「渋谷・新宿ライナー静岡号」も静岡駅発着の系統となっているが、この2つの路線の乗り場・降り場は同じ「静岡駅」と言っても全く異なる。「駿府ライナー」は国道1号線沿いにある松坂屋静岡店前の17番乗り場、「渋谷・新宿ライナー静岡号」は、JR東海バス静岡駅切符売り場の前になる12・13番乗り場である。

清水駅前ではこの形勢が逆転し、「しみずライナー」に関しては清水駅前バスターミナル内からの発着であるが、「渋谷・新宿ライナー静岡号」に関しては国道1号線沿いにある西友清水店前に設置されたバス停からの発着である。

静岡駅に関しては、駅構内に発着するバスはJR東海の許可を得なくてはならない。そのため、京王バス東・JRバス関東の車両に関してもその許可を示すオレンジ色のJRマークのプレートが掲出されているが、しずてつ2の車両に関しては掲出されてないため入ることができない。

一方の清水駅前に関しては、元々静岡鉄道時代からあった駅前バスターミナルが静岡市の都市整備事業のために移転を余儀なくされた（要するに換地によって今の立地になった）ため、清水駅前バスターミナルにはしずてつ2の関係車両しか入ることができなくなっているものと考えられる（実際、JR東海バスが運行していた「しみずライナー号」は清水駅前バスターミナルに入っていた）。

確かに競合関係にある路線ではあるが、現在の「高速バスに関する規制緩和」の中で「バス停設置」に関しては新規事業者にも開放をする方向で検討をしていることを考えると、利用者の視点に立てばJR東海バス・しずてつジャストラインともに相互に乗り入れを開放することが利用者の利便性向上に役立つものではないだろうか。実際、静岡駅前・清水駅前のロータリー整備は静岡市の公共事業として行われたものであり（応分の受益者負担はあったとは思うが）、その部分も考えると、発着バス停は統一した方がよいと思うところではあるが・・・。

え？静岡駅前だと「渋谷・新宿ライナー静岡号」と「駿府ライナー号」乗り間違える人が出てくるって？言われてみれば確かにそんな気もしないではありませんが・・・。

コラム 高速乗合バス・座席のはなし

「高速バス」と入力して「拘束バス」と誤変換をしてしまった方も居るとは思いますが、一度バスに乗ってしまうと新幹線のようにそう簡単に座席を動くことはできません。ここでは、静岡市内で乗る事ができる「高速バスの座席」の話を簡単ではありますが、まとめてみました。

1 3列独立シート



左側がJR 東海バスの2階建て車両(京阪神ドリーム静岡号など。JR バス関東も同じタイプです)、右側がしずてつジャストライン「京都大阪ライナー号」の3列独立シートです。どちらの車両も基本的には夜行便向けの「寝るための座席」となっており、リクライニング角度も大きくなっています。東名高速線では「プレミアムシート」や「ビジネスシート」と言う座席がある車両も運行しています。詳しくはJR 東海バスのページをご覧ください。

2 4列ワイドシート(ノーマルタイプ)

この「4列ワイドシート」には大きく分けて2種類のタイプがあります。まずは標準タイプ。



左側がJR 東海バスの「4列ワイドシート」車、右側がしずてつジャストラインの車両です。このタイプの座席の特徴は「補助席が無い」ことと、座席の間に細いですが「センターアームレスト」が設置してあります。そのため、座席幅も多少は広がっています。なお、会社によって定員数が異なり、JR 東海バスは40人乗り(運転席側11列、ドア側9列)、しずてつジャストラインバスは38人乗り(運転席側10列、ドア側9列)と言うように異なっています。

特にしずてつジャストラインの車両に関してですが、夜行使用の3列独立シート車を除き、全ての車両定員が38人乗りとなっており、どの車両がどの路線に入っても大丈夫なようになっています。そのため、「駿府ライナー」運行開始初日には、西久保営業所から中部国際空港線(現在は廃止)用の車両が応援にやってきました。なお、しずてつ車の一部にはセンターアームレストが無い車両があります(主にしみずライナー向け)。

3 4列ワイドシート（楽座シート）



左側から順にJRバス関東、しずてつジャストライン、JR東海バスとなっています。

この写真だけは本文がモノクロなのが悔やまれますが、ここ1～2年の各社の新車には座席が大きくなっている「楽座シート」を使用する車両が増えています。最初に導入したのはJRバス関東で、基本的に「しみずライナー」にはすべてこのタイプの座席が使用されていました。その後、しずてつジャストラインの新車やJR東海バスの新車にも導入されました。

このタイプの椅子の特徴は補助席が無いことと、センターアームレストがあることですが、そのセンターアームレストも大きくなっています。また、ヘッドレスト(頭の脇の出っ張り)があり、頭をもたれかけて寝ることも可能になっています。そのため、座席は大型化されていますが、通路はその分狭くなりました。体格の大きい方ですとカニ歩きをしないと通路を歩くことが出来ません。

この中で一番特徴的なのはJR東海バスの車両。JRバス関東・しずてつジャストラインが比較的落ち着いた色調の座席なのに対し、通路側がピンク、窓側がスカイブルーと言う非常に明るい色の座席になっています。初めて画像で見た時には「本気ですか？」と思いましたが、実際に乗ってみると余りに気になりません。また、コンセントも設置されており（数台だけ無いのもありますが）、移動中にiPhoneなどの充電もバッチリ可能です。

また、このタイプの椅子には製造時期や導入された会社によってテーブルの有無(JRバス関東の09年導入車の一部から後に入った車両)などの違いや、テーブルの形状などが異なっており、正直1ページだけでは終わることが出来ないバリエーションがあります。(この違いだけで1項目書ける分量があります)

4 4列レギュラーシート



東名高速線やJR東海バスの「渋谷・新宿ライナー静岡号」の2号車に使われるような車両に用いられているのがこの「4列レギュラーシート」となっています。見たところ、貸切バスの椅子と同じように見えますが・・・はい、そのものズバリ同じです。

このタイプの椅子の車両はJRバス関東担当の「駿府ライナー」にも車両検査などの都合で入ることがありますので（通常は4列ワイドシート（楽座シート）のタイプになる）、このような座席の駿府ライナーに当たったら、それはそれで当たりなのかもしれません。

色々書いてきましたが、やはり「3列独立シート」車の椅子が一番楽なのは間違いありません。ただ、昼便で乗ろうと思うと東名高速線の特急便の一往復か、東海道屋特急号しかないです。■

第2章 静岡市内発着の高速乗合バス・2012年夏

第1章では静岡市内発着の各路線について「時間」と言う軸で概観を試みた。各路線の史的展開を概観すると、そこには「競争から競存へ」と言う流れを見ることが出来るのではないだろうか。その上で、今度は「路線」と言う観点からこの状況を概観してみることにしてみたい。

1 京阪神ドリーム静岡号

- 静岡駅
- 東名静岡
- 東名吉田
- 東名菊川
- 掛川駅
- 東名袋井
- 浜松インター
- 浜松駅

- ◎ 上郷 SA(三宮行休憩)
- 一宮 PA(乗務員交代)

名神高速経由

- ◎ 多賀 SA(静岡行休憩)
- 京都駅
- 高速京田辺
- JR大阪駅高速バスターミナル
- 湊町バスターミナル
- 三宮バスターミナル

■運行区間

静岡駅・掛川駅・浜松駅～

京都駅・大阪駅・湊町BT・三宮BT

豊田JCT～草津JCT：東名高速・名神高速経由

京都駅～大阪駅：第二京阪経由

■運行本数 1往復/日

■運行会社

JR東海バス ダブルデッカー車(3列独立シート)



西日本JRバス ダブルデッカー車(3列独立シート)



■ダイヤ改正履歴

平成 16 年 7 月 15 日 静岡駅～大阪駅間開業

平成 19 年 12 月 20 日

三宮バスターミナルまで延長

平成 22 年 12 月 9 日

掛川駅・第二京阪道路・湊町 BT 経由になる。

■路線のあゆみ

平成16年7月16日、静岡市内発着の「高速乗合バス」としては最初に開業した路線である。静岡側事業者としてJR東海バス、大阪側事業者としては西日本JRバスが担当し、「京阪神昼特急静岡号」との組み合わせで運行を開始した。当初JR東海バスは「ドリームなごや号」で使用されていた初期のダブルデッカー車、西日本JRバスは他路線でも使用されているダブルデッカー車が使用されていた。

平成 18 年春頃、JR 東海バス・西日本 JR バスともに「ダブルデッカー車」から「ハイデッカー車(ボルボ車)」に変更になる。恐らく JR 東海バスのダブルデッカー車が経年のため廃車になるためのものであったと思われる。その後、平成 18 年 5 月 31 日の運行を以って同時に運行開始した「京阪神昼特急静岡号」が廃止になり、その翌日である平成 18 年 6 月 1 日には「京阪神ドリーム静岡号」としての単独運行になると同時に、運行区間が大阪駅から三宮バスターミナルまで延長になった。



大阪からの帰還(JR東海バス)

暫くは静岡駅を出ると浜松駅と言う停車駅であったが、平成19年12月20日には静岡駅～浜松駅間の東名静岡・東名吉田・東名菊川・東名掛川・東名袋井・浜松インタ

ーに停車するダイヤ改正が行われた。これは、平成17年12月22日に運行を開始していた「ドリーム静岡・浜松号」と同じ停車駅にすることにより、吉田や菊川と言った地域の利用者の利便性を向上するダイヤ改正であった。

平成22年12月9日改正では更にこの方向性が強まり、東名掛川を通過する代わりに掛川駅東口を経由するようになった。また、京都駅以西の運行経路も変更され、従来の名神高速経由から第二京阪を経由するルートになり、途中高速京田辺に停車して大阪駅へ、大阪駅から三宮BTまでは新たに湊町バスターミナルを経由するようになり、関西地区でも幅広い旅客を集めることができたようになった。

■路線の現状

●比較的多い2号車の設定

静岡と京都・大阪を結ぶ夜行便系統としてははずてつジャストライン・阪急バスが運行する「京都大阪ライナー号」が清水駅前・静岡駅前～京都駅前・大阪梅田(阪急三番街)を、富士急山梨バス・近鉄バスが「フジヤマ号」を富士山駅(山梨県)始発として東静岡駅北口～京都駅八条口・東梅田・あべの橋の間に運行しており、この3路線での競合関係が成立している。

その中でもこの「京阪神ドリーム静岡号」は週末を中心に2号車が増発されることが多くなっているが、その理由として考えられるのは出発地エリアが「静岡市内～浜松市内」の比較的広範囲になっている点が挙げられる。かつては浜松駅～京都駅間でJR東海バスが直通系統を運転していた他、現在では浜松駅～大阪駅間に遠州鉄道・西日本JRバスが「大阪エクスプレス浜松号」を2往復/日(各社1往復づつ)運行している(この他にも「京阪神昼特急静岡号」「東海道昼特急号」に東名浜松北から乗車することが可能)。また、浜松市内から京都市内までは自家用車で約3時間程度と静岡東京間と同じような所要時間(伊勢湾岸道・新名神経由)で向かうことができるため、浜松周辺からの対関西需要はある程度存在することが推測できる。

この事から、静岡市内で言う所の「渋谷・新宿ライナー静岡号」「駿府ライナー号」と「ドリーム静岡・浜松号」の間の関係が成立していることが見える。実際に、筆者も大阪から静岡に帰ってくる際に本系統に乗車す

ることがあるが、浜松駅で半分近い乗客が降りることも珍しくはない。そのため、続行便として2号車の運行がされることが多いものと推測される。

●多彩な運賃種別

当系統の特色として挙げられるのは、良く言えば「多彩な運賃」、悪く言えば「同じバスでも運賃が多くてわかりにくい」点である。平日に設定されている「C運賃」、土日及び休日に設定されている「B運賃」、そして金曜日に多く設定されている「A運賃」と3種類の基本運賃が当路線には設定されている。

割引の無い普通片道運賃及び往復割引運賃に関しては各曜日別運賃の間に差はないものの、いわゆる「事前購入運賃」にその差はついている。

例えば、静岡駅大阪駅間の「早売21」（乗車日の21日前までに購入を必要とする運賃）運賃を見てみると、C運賃が適用される日は3,000円（普通片道運賃6,500円の50%引）である一方、A運賃が適用される日は5,590円（普通片道運賃6,500円の14%引）と割引率を変えて設定している。また、この事前購入運賃も「早売21」「早売14」「早売7」「早売3」と多く設定されており、静岡関西間に運行されている高速ツアーバスに対抗する運賃設定がなされている。



静岡駅着(西日本 JR バス便)

■「乗りバス」的観点から

この「京阪神屋特急静岡号」はJR東海バスのウェブページで言う「3列レギュラーシート」となっており、深

夜時間帯の睡眠は比較的しやすい路線である。また、各毛布も提供されている。

途中休憩箇所は、関西方面行については東名高速上郷サービスエリア、静岡方面行は名神高速草津パーキングエリアとなっている。また、名神高速一宮パーキングエリアで乗務員交代をJR東海バス・西日本JRバス間で行う他乗務員休憩のために他のパーキングエリアにも入るが、開放休憩は1回だけとなっている。

ただし、京都駅到着が朝5時と非常に早くなっており、バスを降車しても時間を持って余す事が多くある。このような場合には大阪まで行ってしまうと言うのも1つの手である。

また、多客時に続行便として運行される2号車はダブルデッカー車ではなく、最近ではなかなか見ることのできなくなった「ボルボ車」が入る事が多くなっている。この「ボルボ車」に乗りやすいのがこの「京阪神ドリーム静岡号」であるが、2号車が出るかどうかは「高速バスネット」のシートマップを丹念に眺めているしか無いのが実際の所である。■

コラム：3列かと思ったら4列だった話。

運行開始後の早い時期に、大阪まで用事があって往復とも「京阪神ドリーム静岡号」で行く事がありました。当時は静岡発の便に関しては西日本JRバス、大阪発の便に関してはJR東海バスのダブルデッカー車が運用されていました。

当時は今のように11C席が「女性専用席」になってはおらず、男性でも座ることが出来ました。11C席ですと最後尾ですので誰にも気兼ねせずに座席を倒せましたからね。

大阪で用事を終え、一杯引っ掛けてから「さて静岡まで帰るか」と言う事で乗り込んだら・・・JR東海バスの当時のダブルデッカー車は階段から後方は4列シートだったのです。「あちゃあー、久々に座席指定を間違った」と言う事になった訳です。今となっては「高速バスネット」からのシートマップ予約ができるのですが、当時はまだ「発車オーライネット」にしか収容されていませんでしたから、本当に参ったって言う感じでした。

結局は京都駅で隣に人が来ましたが、空席があったのでそこに移動して事なきを得ました。はい。

2 ドリーム静岡・浜松号

1/4号 2/3号

| | | |
|---|---|-----------|
| ● | ● | 東京駅 |
| ▲ | ▲ | 品川駅東口(降車) |
| ◎ | ◎ | 足柄SA(休憩) |
| | | 東名高速経由 |
| ▼ | ● | 東名静岡 |
| ● | | 静岡駅 |
| ▲ | | 東名静岡 |
| ● | | 東名吉田 |
| ● | | 東名菊川 |
| ● | ● | 掛川駅 |
| ● | | 東名掛川 |
| ● | ● | 愛野駅 |
| ● | ● | 袋井駅 |
| ● | | 東名袋井 |
| ● | ● | イオンタウン磐田前 |
| ● | ● | 国道加茂川 |
| ● | | 浜松インター |
| ● | ● | 浜松駅 |

■運行区間

下り1号 東京駅→静岡駅・浜松駅

下り3号 東京駅→掛川駅・浜松駅

上り2号 浜松駅・静岡駅→品川駅・東京駅

上り4号 浜松駅・掛川駅→品川駅・東京駅

清水JCT～御殿場JCT：東名高速経由

■運行回数 2往復/日

■運行会社

JR 東海バス ダブルデッカー車(3列独立シート)

1号・4号を担当



JR バス関東 ダブルデッカー車(3列独立シート)

3号・2号を担当



■ダイヤ改正履歴

平成 17 年 12 月 22 日

JR東海バスが単独で1往復/日運行開始

平成 18 年 6 月 1 日

JRバス関東が参入。両社で隔日運行になる

平成 21 年 12 月 1 日

一部停車駅変更

平成 21 年 12 月 25 日

上り便が品川駅経由になる

平成 22 年 3 月 12 日

1往復増便。

■路線歴史

●「ムーンライトながら」の補完交通機関として。

平成17年12月22日、静岡市内発着（厳密に言えば經由路線であるが）の「高速乗合バス」として「京阪神ドリーム静岡号」に次いで運行開始した。

運行開始当初はJR東海バスの単独運行であったものの、翌平成18年6月1日にJRバス関東が運行を開始し、JR東海バス・JRバス関東の隔日運行になった。



東京駅着(JRバス関東便)

それまで、静岡・浜松～東京間の夜行交通機関は東海道線の夜行快速「ムーンライトながら」号しか運行されていなかった。「ムーンライトながら号」はJR東海の特急電車373系を使用しており、普通乗車券に座席指定券を購入すれば乗れる比較的安価な列車であった。しかし、東京と名古屋の間を結ぶ列車であったため、静岡・浜松を発地・着地とする乗車には不向きであったことや、静岡・浜松は深夜帯を走るために袋井や菊川と言ったとこ

ろから乗車することはできないと言う事情があった。その「ムーンライトながら」を補完する役割の交通機関として誕生したと思われる。その後、静岡駅を23時台、東京駅から5時台と言う列車と比較して使い勝手がいい点や、車内が完全に減光されると言ったバスならではのメリットで、週末を中心として満席になる日が多くなった。

●「ムーンライトながら」に変わる交通機関として。

ところが、平成21年3月13日に「ムーンライトながら」号は定期列車としての運行を終了することになった。その廃止には様々な理由があるが、平日の利用者数が少なかったと言うこともある。既に夜行バスとして東京名古屋間には「ドリームなごや号」が多数走っていたことや（含む「青春ドリームなごや号」）、2009年には週末等の臨時便として「青春レディースドリームなごや号」が運行開始された事により、代替の交通機関が整備されたと言うのもその要因になるのかもしれない。

これにより、「ドリーム静岡・浜松号」は静岡県内西部・中部と東京を夜間結ぶ唯一の交通機関となった。そのようなこともあり、平成21年12月1日にダイヤの微修正を行った上で、同年12月25日には上り便に限り品川駅東口を経由するダイヤになった。これにより、東京駅だけではなく品川駅で京浜急行線に乗り換えて羽田空港へ向かうことが更に楽になった。

そのわずか4ヶ月後になる平成22年3月12日、今までJR東海バス・JRバス関東が隔日運行していたものを両社がそれぞれ1往復ずつ担当になる増便ダイヤ改正が行われた。この増便が行われた分に関しては浜松駅～掛川駅間は一般道を走行し、袋井・磐田・掛川と言った中間地点からの乗車が更に便利になるようになった。

■路線の現状

●運行開始当初は「最も短距離」な夜行バス。

この「ドリーム静岡・浜松号」はJRバスの夜行便の中では運行距離が一番短い系統として知られている。東京浜松間は253.4km、東京静岡間は181.2kmと言う距離であり、東名高速上の各バス停に停車する急行便であっても3時間30分程度で結んでいる。この距離を約5時間30分かけて運行するため、途中の足柄サービスエリアでは

約30分程度の開放休憩が、下り便(1号)は富士川サービスエリアで、上り便(2号)は海老名サービスエリアで約1~2時間程度の乗務員休憩が設定されている。ただし、「最も短距離」な夜行バスは平成23年10月7日に運行を開始した「青春大阪ドリーム名古屋号」にその座を譲った。しかしながら、定期便としては今でも「最も短距離」な夜行高速乗合バスの座を確保している。なお、実際には5分~10分程度の早着になり、特に「ドリーム静岡・浜松1号」に静岡駅まで乗る場合にはいい気持ちで寝ている時に室内灯が点灯し、静岡駅で降車することになる。

●2つの会社の方向性

この「ドリーム静岡・浜松号」に使用されている車両は、JR東海バス・JRバス関東ともに38人乗りダブルデッカー車となっているが、両社の運用に関するポリシーは異なっている。

まず、JR東海バスであるが、車両は全て名古屋支店の車両を用いて運用されている。「ドリーム静岡・浜松1号」で浜松駅に到着した車両はそのまま名古屋や静岡へ回送せずに、浜松基地で車内整備を行なって東名高速線の特急便で東京駅まで向かう運用になっている。また、「ドリーム静岡・浜松4号」に使用される車両は東京駅から東名高速線の特急便で浜松駅まで向かい、同じく浜松の基地で車内整備の後に「ドリーム静岡・浜松4号」で東京駅まで向かう運用になっている。なお、この「ドリーム静岡・浜松号」関係の運用の前後に「ドリームなごや」号や東名高速線の超特急「東名スーパーライナー号」などに運用されているものと思われる。



間合い運行の東名ライナー号(JRバス関東便 ※現在は廃止)

JRバス関東担当便に関しても同様な運用を組まれていたが、平成24年3月11日に発生した東日本大震災による燃料不足や東北・常盤方面への臨時便運行のための乗務員確保のため、昼間の東名高速線特急便での送り込み・戻しの便は同年6月30日まで運休になった後そのまま廃止された。現在では、「ドリーム静岡・浜松3号」で浜松に向かった車両が、その日の夜の「ドリーム静岡・浜松2号」で東京に戻る運用となっている。なお、JRバス関東のダブルデッカー車には運賃箱が今まで付いていなかったが、この「ドリーム静岡・浜松号」運行開始に併せて一部の車両に設置された。さらに、一部の車両(執筆時点ではD674-01506号車)には「JAみっかび」の広告ステッカーも貼り付けられている。



「みかちゃん」ステッカー(JRバス関東便)

また、この両社は増発便に関してもその運用ポリシーは異なっている。

筆者自身は静岡市内(清水区)に住むため、東京駅行は2号(関東便)と浜松駅行(とは言っても静岡駅までか)は1号(東海便)を利用する機会が無いが、1号に関しては土曜日に乗る機会が多いため、増発便(2号車)を見ることが多い。この1号に関する増発便は、出発1週間前に座席数が3~5席程度になると2号車が新たに設定され、どちらの号車でも選択することができる。

一方で、2号に関しては今まで利用してきた中で2号車が運行されていると言うのを見たことが全くない(金曜日や土曜日という週末が多いのだが)。恐らく、他路線の増発が優先されているために「ドリーム静岡・浜松号」に回す車両・乗務員リソースがないものと推測されるが、

両社のこの路線に関する考え方を見ることができるとも思われる。



最繁忙期にはSHD車も運用に。(JR東海バス便)

■「乗りバス」的観点から

この「ドリーム静岡・浜松号」は先述の通り「一番短い距離を走る定期便の高速乗合バス」であるが、他の各ドリーム号と同等のサービス（独立3列シート・毛布）が提供されている。

静岡方面行のドリーム静岡・浜松1号は途中足柄SAで約30分程度の開放休憩を取った後、富士川サービスエリアで約1時間程度の乗務員休憩を取って静岡駅へと向かう。また、東京行のドリーム静岡・浜松2号も同様に途中の足柄SAで約30分の開放休憩を取った後、海老名SA(満車の場合には首都圏大黒PAなど他の場所に変更になる時もある)で同じく1時間程度の乗務員休憩をとった後に品川駅へと向かう。

所定ダイヤでも余裕時間があるようで、静岡駅でドア扱い後、10分程度停車してから出発することもあれば、足柄SAで45分近い休憩を取ることもある。

それでも自分の乗車経験の中で「遅れ」が発生したのは初日初便に東名本線上での事故が発生し、それに巻き込まれて1時間程度遅れが発生しただけであり、後は毎回定刻より15分程度の早着になっているところである。東京ならば寝つぶしをする所も多くあり、京都よりは比較的面倒ではないような気がしないでもない所である。

特に東京方面からの使い方として便利なものは、浜松駅発の「浜松エクスプレス号」(遠州鉄道便)に乗車す

る時や、大井川鉄道方面に出かける際には非常に有効ではないかと思う。

筆者が2号に乗る時は「朝一番で都内を動かなくては成らない時」(イベント参加や、羽田空港発の早朝便搭乗時)、1号に乗る時は飲み会に行つて帰る時が多くなっており、東京からの・東京への「気楽な夜行高速乗合バス」と言った使い方が非常に多い。また、1号に関してはTDLなどに閉園まで居てから帰る事ができる事もあり、休日にはひと目で分かるバッグを持っている観光客も多く乗っている。

それでも、続行便には必ず3列独立シート車が入ってくるのは、「駿府ライナー」や「渋谷・新宿ライナー静岡号」の深夜便との差別化であろうか。

JR東海バスに関して言えば、運が良ければ「コンセント付き」の車両が運用に入る事があるが・・・こればかりは当日になるまで全くわからないのが実際の所であるのが残念な部分かもしれない。■

コラム: 予約日間違っただけ！

コラムと言うか「失敗談」的な話ですね。ええ。何回も使っていると結構「失敗談」もあつたりしますが・・・これはマジで焦つた話。

東京に行くのに「久々にドリーム号で行くか」と言うことになり、高速バスネットで予約・ネット決済をしてから静岡駅に行きました。この「高速バスネット」には携帯電話で乗車票を表示できる機能があるのですが、その表示可能時間は乗車30分前前になっていきます。

それで、静岡駅に到着してからウェブ乗車票を開こうとしたら「まだ表示できる時間ではない」と言う意味の案内が出て来まして・・・まさかと思って予約記録を参照すると、見事に1日後の便を予約していました。それも早売14で(泣)。

バスが到着してからドライバーさんに飛び込み乗車できるかどうかを確認してみたのですが、今日は満席と言うことで敢無く断られてしまい、結局はタクシーで自宅まで3,000円以上も払つて帰りました。後は家族に「あんたなんかでも間違えるんだ」と言われておりました。

結局、翌朝は朝の用事をキャンセルして「しみずライナー」で行きましたが・・・新幹線じゃなくて「しみずライナー」かよ！とその日の午後に会った方に言われたのは言うまでもないです。

3 しみずライナー号

○ 東京駅

▲ 霞が関

● 東名江田

◎ 足柄 SA(休憩)

東名高速経由

● 清水駅前

● 新清水

● 波止場・フェルケール博物館

● 清開二丁目

● 折戸車庫

■運行区間 折戸車庫・清水駅～東京駅
清水JCT～御殿場JCT：東名高速経由

■運行回数 5往復/日

■運行会社 しずてつジャストライン

4列ワイドシート(ノーマルタイプ・楽座シート)38人乗



■ダイヤ改正履歴

平成 18 年 2 月 1 日

運行開始(JRバス関東/4往復)

平成 18 年 4 月 1 日

1往復増発(JRバス関東/4往復・JR東海バス1往復)

平成 18 年 7 月 29 日

臨時便1往復増発

(JRバス関東4往復・JR東海バス1往復・臨時便1往復)

平成 18 年 12 月 28 日

定期便1往復増発

(JRバス関東5往復・JR東海バス1往復・臨時便1往復)

平成 19 年 5 月 16 日

しずてつジャストライン参入

(JRバス関東5往復・JR東海バス1往復

しずてつジャストライン1往復・臨時便1往復)

平成 20 年 11 月 1 日

運行会社持ち替え

(JRバス関東4往復・JR東海バス1往復

しずてつジャストライン2往復・臨時便1往復)

平成 23 年 2 月 1 日

運行会社持ち替え・減便

(しずてつジャストライン5往復)

■路線歴史

●「はじめまして、高速乗合バスです。」

既に「京阪神ドリーム静岡号」「京阪神昼特急静岡号」「ドリーム静岡・浜松号」が「しみずライナー」運行開始以前に静岡市内から発着していた他、「東名ハイウェイバス」も静岡市内から発着していたが、これらの系統は基本的に「その都市の主要駅」と「目的地の主要駅」を結ぶ（昼行・夜行を問わず）と言う観点から「東名ハイウェイバス」と言う「既存路線」の上に成立した路線である。



清水駅到着(JRバス関東便)

しかしながら、この「しみずライナー」は静岡市の主要駅ではあるものの、合併で静岡市になった旧「清水市」の中心駅である清水駅と東京駅を「直接・乗り換えなし」で結ぶと言う観点から見た場合には「東名ハイウェイバス」とは異なった観点から設定された路線であると考えることが可能である。また、東名高速沿線以外で運行をしていた「高速乗合バス」の考え方を静岡市内に初めて持ち込んで開設した路線である。

他路線では静岡方事業者としてJR東海バスが当初からの運行に参入していたものの、この「しみずライナー」号では運行開始当初は東京方事業者であるJRバス関東が運行開始したのもまた目新しいところである（しずてつジャストラインは発券や折返場所である折戸車庫の提供などの地上業務支援を行っていた）。

JRバス関東はこの時期「つくばエクスプレス」の開業にともなって東京駅〜つくばセンター間路線の大幅な減便を行っていたこともあり、この余ったリソースを新規路線に振り向けていたものと考えられる。

また、この「しみずライナー」は、JRバス関東が平成16(2004)年から導入を開始した「楽座シート」設置車両(38人乗)を全便に運用させた路線でもある。



38人乗4列ワイドシート車(楽座車)(JRバス関東便)

「楽座シート」とは、補助席を廃して一人あたり座席面積を広げたJRバス関東独自設計の座席であり、当初はJRバス関東の子会社であるJRバステックが担当していた一部の超特急「スーパーライナー」号(平成24年6月1日ダイヤ改正ではJRバステックが担当する東京静岡間の急行便も担当することになった)や、JRバス関東と富士急静岡バスが共同運行していた「東京富士宮線(現「やきそばエクスプレス」号)」のJRバス関東担当車両(「プレミアムコーチ」車。現在では「知多シーガル」号(東京駅〜知多半田駅)、「上州ゆめぐり号」(新宿駅〜草津温泉)に使用されている。3列座席の「Gシート」併設)だけに使用されていたが、この「しみずライナー」以降は同社の4列車標準仕様座席として定着することになった。

開業後のわずか2ヶ月後である同年4月1日、今度はJR東海バスが新たに1往復参入する事になった。当初は廃止になった中津川支店から静岡支店に転属になった車両が「しみずライナー」専属での運行になっていたが、その後運用変更が行われ、静岡支店・名古屋支店両方の車両が入る事になった。恐らくは東名高速線昼行便との運用共通化が行われたと思われる。

このJR東海バス担当便はJRバス関東担当便が補助席なし4列ワイドシート車(楽座シート)38人乗り車両を基本として運用されていたのに対し、4列スタンダードシート車(正座席40人+補助席設置車両)を運用に入っていた(JR東海バスが補助席なし車両を運行開始したのは平

成20(2008)年になってからである)ため、当日の予約なし乗車にも対応することができた。そのため、「全席予約制」のはずが補助席まで満席という不思議な事態を何度となく見ることができた。



新清水駅にて(JR東海バス便)

その後も成長は続き、同年7月29日には週末運行を中心とする臨時便が1往復増発、同年12月28日は定期便1往復の増発が行われた。これらの増発便はJRバス関東が基本的に担当をしていたが、日によってはJR東海バスが運用に入ることもあった。

ここまでしずてつジャストラインは清水方の営業活動・発券業務・折返場所の提供といった地上業務を行ってきたが、遂に平成19年5月16日に自らの運行を開始し、同社の前身である静岡鉄道時代を含めて初めての「東京駅」乗り入れを果たした。



旧清水駅前バスターミナル到着(しずてつ便)

また、夏には今までJRバス関東が中心となって運行をしていた臨時便にも入ることもあった。

その後は東京駅八重洲口の再開工事に伴うダイヤ修正はあったものの、大きな変更はなかった。平成20年11月1日にはダイヤ変更は行われなかったものの、JRバス関東が担当していた1往復をしずてつジャストラインが担当するようになっていた。

大きな転機が平成23年2月1日に訪れる事になった。

今まで運行をしていたJRバス関東とJR東海バスが運行から撤退し、しずてつジャストラインの単独運行になったのである。そのため、各便とも清水～東京～清水を日帰りで行うようになったため、東京駅始発便出発時刻が12時発と約3時間繰り下がり、東京から清水日帰りと言う旅程では使うことができなくなった。これは、しずてつが東京泊の行路を持たなかった点もあるが、路線の性格が「清水地区から東京までの直通需要に特化した路線」と言うこともあると思われる。



富士山をバックに(JRバス関東便)

今ではしずてつジャストラインが単独運行を行なっているものの、静岡市内に高速乗合バスの姿とその可能性を提示したのは何よりもこの「しみずライナー」であり、その果たした役目は大きい。

■路線の現状

●競合相手は新幹線？

現在も「しみずライナー」号は三保半島の付け根にある「折戸車庫」から主要停留所に停車して乗客を集めながら清水駅前を経由し、東京駅まで向かっている。この「折戸車庫」から「清水駅」にかけては清水区内でも住宅が集中しているところから少し離れる湾岸地区を走っているものの、同じ経路には通常の路線バスも運行しており、約22分程度路線バスではかかる。

仮に、この「折戸車庫」バス停から東京駅まで向かうことを考えると、「しみずライナー」では約3時間、2,800円になるものの、新幹線「こだま」号を静岡東京間で使う場合、約2時間～2時間30分かかり、金額も自由席利用で6,000円を越えてしまう。高速乗合バスには「渋滞」と言う所要時間が読めなくなるファクターが存在するものの、1時間遅いだけで3,000円で東京まで行けると言うのはビジネス以外の利用では十分に新幹線と競争できる運賃になってくるのではないだろうか。



東名高速を東へ(しずてつ便)

時間的な部分との兼ね合いもあるものの、「しみずライナー」は、静岡に「高速乗合バス」が「新幹線」と別の需要を示すと同時に、設定の方法によっては十分に競争ができるものである事を示した路線であることが言える。

●望まれる各種施策

この「しみずライナー」は東京駅～清水区内各停留所間が一律2,800円と言う運賃設定になっており、その他にも100円を足せば静岡鉄道静岡清水線の乗車券がセッ

トになっている「するか踏連絡乗車券」のほか、清水港から土肥行フェリーの乗船券がセットになっている企画乗車券、そして、4枚綴りの回数券が設定されている。しかしながら、後述する他对東京・横浜方面の各路線に設定されている往復割引乗車券や「早期購入割引」が設定されていない。

恐らくは「新幹線との競合」と言うことを勘案し、2,800円でも「十分に競合できる運賃」であるという観点がなのか、それともJRバス関東・JR東海バス・しずてつジャストラインの3社共同運行という形の中での収入分配の関係でかなわなかったものなのかを、外部の人間は知る由もない。ただ、現在競合路線と化してしまった「渋谷・新宿ライナー静岡号(南幹線ルート)」が「早売7」の他にも「モア割」と言う割引を設定していることを考えると、今後何らかの対策が必要になってくるものと思われる。

■乗りバスの観点から

●「穴場」系統？

当系統は先述の通り、「割引制度」が回数券しか無い系統になっており、比較的早い段階から満席便が出る週末の「渋谷・新宿ライナー静岡号」や「駿府ライナー号」と比較して、座席が取りやすい系統になっている。ただ、当日に乗車券を買おうとすると満席になっていることも結構多い。

車両はしずてつジャストライン標準の4列ワイドシート車(38人乗り)になっており、楽座シート車は1台しか運用に入らないものの、足元は広くなっており、比較的快適な車両になっている。

また、清水駅前では同社が運行している「京都大阪ライナー号」への乗換も可能になっており(特に割引運賃の設定などは当然ながら無い)、時刻表上だけではしずてつ便だけで東京～大阪を移動することが一応は可能になっている。■

4 渋谷・新宿ライナー静岡号

南幹線 中村町
ルート ルート

- | | | |
|---|---|---------------|
| ● | ● | 新宿西口高速バスターミナル |
| ● | ● | 渋谷マークシティ |
| ● | ● | 東名向ヶ丘 |
| ● | ● | 東名江田 |
| ○ | ○ | 足柄 SA(休憩) |
| | | 東名高速経由 |
| ● | | 清水駅前 |
| ● | | 桜橋駅前 |
| ● | | 草薙一里山 |
| ● | | 草薙駅南 |
| ● | | 東静岡駅南口 |
| ● | ● | 中村町 |
| ● | ● | 中田三丁目 |
| ● | ● | 静岡駅 |
| ● | ● | 東静岡駅南口(一部便) |

■運行区間

中村町ルート 東静岡駅南口・静岡駅
～渋谷マークシティ・新宿西口高速バスターミナル

南幹線ルート 静岡駅・東静岡駅南口・清水駅前～
渋谷マークシティ・新宿西口高速バスターミナル

■運行回数 10往復/日

(中村町経由:上り7本・下り6本、
南幹線経由:上り3本・下り4本)

■運行会社

JR東海バス(5往復/日)

4列ワイドシート(ノーマルタイプ・楽座シート)40人乗



京王バス東(5往復/日)

4列ワイドシート(ノーマルタイプ)40人乗

※一部にパウダールーム付36人乗車が入ることもあり



■ダイヤ改正履歴

- 平成 19 年 4 月 20 日
運行開始 (JR東海バス3往復)
- 平成 19 年 12 月 1 日
1往復増発・東静岡駅南口乗り入れ開始
(JR東海バス2往復・京王バス東2往復)
- 平成 20 年 7 月 19 日
週末運行臨時便運行開始
(JR東海バス3往復・京王バス東2往復)
- 平成 21 年 4 月 1 日
定期便1往復増便
(JR東海バス4往復・京王バス東2往復)
- 平成 21 年 7 月 10 日
ダイヤ修正 (一部便の区間時刻見直し)
- 平成 22 年 3 月 12 日
定期便1往復増発・運行会社持ち替え
(JR東海バス4往復・京王バス東3往復)
- 平成 23 年 2 月 1 日
定期便2往復増便。
3往復が静岡駅～江田間ノンストップ運行になる。
(JR東海バス5往復・京王バス東4往復)
- 平成 23 年 4 月 1 日
静岡駅～江田間ノンストップ便が南幹線経由に変更。
(JR東海バス5往復・京王バス東4往復
/中村町経由6往復・南幹線経由3往復)
- 平成 23 年 10 月 21 日
週末臨時便(深夜早朝便)増便
(JR東海バス5往復・京王バス東5往復
/中村町経由7往復・南幹線経由3往復)
- 平成 24 年 4 月 1 日
南幹線経由1往復と中村町経由1往復の運行会社持替
(JR東海バス5往復・京王バス東5往復
/中村町経由7往復・南幹線経由3往復)
- 平成 24 年 6 月 1 日
週末臨時便(深夜早朝便)を定期運行化。
深夜便静岡行を中村町経由から南幹線経由に変更。
(JR東海バス5往復・京王バス東5往復
/中村町経由6.5往復・南幹線経由3.5往復)

■路線歴史

清水駅前からは「しみずライナー号」が既に運行を開始していたものの、静岡市の中心となっている静岡駅からの「高速乗合バス」は東名ハイウェイバスなどを除き運行をまだ開始していなかった。

平成18年12月15日から「浜松新宿ハイウェイバス」(現在の「渋谷・新宿ライナー浜松号」)が運行開始されており、頃合いを見計らって静岡駅からの系統も開設されるのではないかと予想されていたが、その後、平成19年3月16日に運行開始の告知がJR東海バスのウェブページでなされた。



渋谷・新宿ライナー静岡号運行開始告知ポスター(静岡駅掲出)

この「渋谷・新宿ライナー号」は従来東京方事業者と同じJRグループ事業者であるJRバス関東としてきたJR東海バスの方針転換であった。当時の新宿駅は新南口改札口下の狭い所に乗車場が設けられており、混雑する時間帯にはバスで転換することが日常茶飯事であったことや、初台交差点から新宿4丁目交差点までの甲州街道の渋滞、高島屋タイムズスクエア駐車場入庫待ちの自家用車による渋滞などでターミナルそのものの利便性は著しく落ちていた。しかしながら、副都心として発展

している新宿への需要は静岡市内からも多くあったために何らかの形でこれらの需要を取り込むことがJR東海グループのバス事業者として求められていたことは間違いない事実であったと思われる。



新宿西口高速バスターミナルの「顔」(京王バス)

一方、京王バスとしても自社のホームグラウンドとも言える中央高速線沿線各地への路線進出を果たした中で、今後の新展開が必要であったと思われる。そんな中で「新宿乗り入れ」を果たしたいJR東海バス、「新しい路線展開」を図りたい京王バス両社の利害関係が一致してこの「渋谷・新宿ライナー号」がまずは浜松系統から運行を開始し、次いで静岡系統の運行を開始したと思われる。

また、京王バスは渋谷マークシティバス停にも乗り入れていることから、単に「新宿」へ向かうだけの需要だけではなく、「渋谷」へ向かう需要も併せて取り込むことをJR東海バスでは狙ったのではないかと思われる。実際この目論見は正解であり、休日夕方の下り便に関しては渋谷マークシティでの乗車扱いに10分程度かかることも珍しくない。これは、発券窓口が同バス停に無いことも影響しているが、それだけ「渋谷」と言うまちの持つ需要の大きさを示すものかと思われる。

平成19年4月20日、まずはJR東海バスの単独運行3往復で「渋谷・新宿ライナー静岡号」の運行を開始し、当初は静岡駅から東名江田までの間はノンストップ運行を行っていた。



初日初便の渋谷・新宿ライナー静岡号(JR東海バス便)

しかしながら、運行開始した2ヶ月後の同年6月16日にしずてつジャストラインとJRバス関東が新静岡～新宿駅新南口間で「駿府ライナー号」の運行を開始した。

「駿府ライナー号」の詳細に関しては後述するが、地元路線バス会社であることのメリットを活かし、静岡駅前を經由せずに新静岡から北街道の主要バス停に停車して清水インターから東名高速道路に入る路線設定をしていた。恐らくは、この「渋谷・新宿ライナー静岡号」も「駿府ライナー号」と同様、かつ、「駿府ライナー号」がカバーしにくい駿河区内の乗客を最寄りバス停から集客をするために、同年12月1日に始発駅を東静岡駅南口に延長した上で、駿河区内に停車駅を新規に設定するダイヤ改正を実施した。



東静岡駅南口に初乗り入れ(京王バス東便)

また、この時に京王バス東がJR東海バス担当便を1往復置き換えた上で新規に1往復増発し、4往復体制になった。その後、平成20年7月19日には週末臨時便を1往復

増便、平成21年4月1日には静岡発始発便時刻の繰り上げ・新宿発最終便の時刻繰り下げを行った便を1往復増便している。また、平成22年3月22日には設定の無かった時間帯(静岡9時台・新宿17時台)に更に1往復増便を行なって7往復体制となった。

大きな変革は平成23年2月1日ダイヤ改正に起こった。



清水から撤退したはずが・・・(JR東海バス/しみずライナー号)

このダイヤ改正ではJR東海バス1往復・京王バス東1往復の合計2往復が増便になり、3往復が静岡駅から東名江田までの間でノンストップ運行を開始する、いわば「先祖帰り」的なダイヤ改正が行われた。この1往復増便になった分は、同年1月31日に運行から撤退した「しみずライナー」のJR東海バス担当便をこの「渋谷・新宿ライナー静岡号」に振り替えたものではないかと予想はできたが、「先祖帰り」した3往復に関してはその設定の意図が全く読めなかった。そのわずか4ヶ月後になる平成22年3月12日、今までJR東海バス・JRバス関東が隔日運行していたものを両社がそれぞれ1往復ずつ担当になる増便ダイヤ改正が行われた。

しかしながら、その予想は大きく外れることになった。先祖返りした3往復は、南幹線経由に変更になった上で清水駅前でも乗降扱いをすることになったのである。

このダイヤ改正が行われるのを知ったのは、奇しくも東日本大震災発災当日であった3月11日であった。出張先で震災に遭遇して何とか勤務先まで戻りつき、運転を再開した静鉄電車で草薙まで帰り着いてから南幹線を自宅まで歩いている時に今まで見たことがない形のバス停が立っていた事に気づいた時であった。

その翌日、ガソリンを入れに最寄りのガソリンスタンドに行った帰りにそのバス停を見ると「4月1日から南幹線ルート運行開始」の告知が出ていたのである。



あらこんなところにバス停が。(草薙一里山バス停)

その後3月15日から新規区間からの乗車分(東静岡駅南口・静岡駅からの乗車分に関しては既に発売開始になっていた)の発売が開始された。良く考えてみれば、「しみずライナー」から撤退した代わりに「渋谷・新宿ライナー静岡号(南幹線ルート)」の運行開始と言うことも言えなくはない。



どうしてこうなった？(JR東海バス)

その後、同年10月21日には週末を中心とした「深夜早朝便」の運行が中村町ルートで開始になった。従来「渋谷・新宿ライナー静岡号」は新宿発最終が20時、静岡始発が6:30であった。しかしながら競合相手である「駿府ライナー号」は静岡駅始発が6:00、新宿発最終が22:20であったために渋谷・新宿ライナー静岡号を利用する場合には新宿での滞在時間が短くならざるを得なくなっ

た。そのため、上り便に関しては「駿府ライナー号」始発便と同じ時刻に、下り便に関しては「駿府ライナー号」最終便の出発後30分に新宿を出発するダイヤを設定した。その後、平成24年6月1日のダイヤ改正ではこの「週末深夜早朝便」も毎日運行に変更の上静岡行に関しては中村町ルートから南幹線ルートに変更となった。

ちなみに、渋谷マークシティ発は23時15分。その35分後には夜行便の「ドリーム静岡・浜松1号」が東京駅を出発することを考えれば、正直「夜行で半分寝ているのに静岡で降ろされる」か、「自宅で短い時間でも横になれる」のか、選択をするのは正直難しいところである。筆者の最寄りバス停が草薙一里山と言うこともあり、一度乗ってみたい所ではあるが、バス停からの交通手段を考えると非常に微妙なところであるだけに踏み切れないのが実際の所である。

■路線の現状

●「JR東海」グループの路線として

先刻ご承知のところではあるが、静岡市内の基幹交通機関である東海道線はJR東海が運行しており、この「渋谷・新宿ライナー静岡号」を運行しているJR東海バスはJR東海の子会社である。そのこともあり、当路線は東海道線と密接に連携している路線となっている。

最近では筆者が通常利用している草薙駅では見かけないが、東海道線各駅で「渋谷・新宿ライナー静岡号」の案内チラシが置かれて利用者への案内が行われているほか、平成24年6月1日ダイヤ改正で定期化された「深夜早朝便」の「早朝便」に関しては、東海道線始発電車からの接続を取って静岡駅から出発するダイヤが組まれている（静岡駅6:05発）。また、「深夜便」に関しては南幹線ルート経由であり、新幹線より遅く新宿・渋谷を出発して清水・静岡へ帰り着くと言う「新幹線」を意識し、かつ新幹線を補完するダイヤ設定を意識して行なっているものと推測できる。

また、静岡駅では競合路線である「駿府ライナー号」が駅前ロータリーに入ることができないのに対して、当路線は東名ハイウェイバス等の乗り場である12番乗り場・13番乗り場から発着するという「構内権」を活用した乗車場所の設定を行なっている。



静岡駅は12,13番乗り場発(JR東海バス)

(ただし、清水駅前に関しては元々しずてつジャストラインの私有地であったものを清水駅前ロータリーに移転した関係上、当路線は清水駅前バスターミナルに入ることができずに駅前の国道1号線上にバス停を設置してそこからの発着となっている。)

その他にも、競合路線である「駿府ライナー号」を意識した各種営業施策が行われている。

運賃面で言えば「駿府ライナー号」が運行を開始した平成19年6月16日以降、現在でも継続して配布が実施されている「ワンモアチケット」(次回乗車時に窓口で購入する際に提示すれば運賃が20%引きになる割引券)を乗車時に配布している他、同年7月1日以降には「往復割引乗車券」の新規設定、平成22年1月12日以降には各便に早期購入運賃「早売7」(20%引)の新規設定・「ネット割」(JRグループバス会社共通の予約サイト「高速バスネット」上で決済をした場合に自動的に適用される割引制度)の割引率を3%から5%に拡大と言った施策が実施されている。

この他にも、特に平成24年6月1日のダイヤ改正では車両面でもテコ入れがなされた。それまでは東名高速線と同等の「4列スタンダードシート」車で基本的に運行が行われていたものが、同日のダイヤ改正からはJR東海バス担当の各便は「4列ワイドシート車」での運行が原則として行われる事になり、JR東海バス基準で見た場合に既に全便「4列ワイドシート車」で運行されている「駿府ライナー号」と同等のサービスレベルになっている

(京王バス東担当便に関しては、日によって新宿名古屋線等で運行されている36人乗りパウダールーム付き車

両が入ることがある。更に言えば、JR東海バスの平成20(2008)年以降に入った車両に関しては各座席にコンセントが設置されているのは、利用者にしてみれば非常に便利なところである。



36人乗りパウダールーム付き車両(京王バス東)

JR東海バスが運行している路線、と言う観点ではなく「JR東海グループ」が静岡から対東京の利用者を同社グループ内で囲い込むための路線と言う観点でこの「渋谷・新宿ライナー静岡号」を見ると、「駿府ライナー号」と対抗しつつ、鉄道との連携で路線を伸ばしていきたいと言う姿勢を見ることができる1つのモデルとなりうる路線ではないだろうか。

● 「渋谷」経由と言うメリット&デメリット

この「渋谷・新宿ライナー静岡号」は、その愛称名からも分かる通り、渋谷マークシティ5階にあるバスターミナルを経由するが、この「渋谷」を経由すると言うのは他路線と比較した時に大きなアドバンテージとなるところである。新宿からの乗車が10人に満たない場合でも渋谷で満席になることが多いほか、日によっては続行便(2号車)が出ることもある。

渋谷は御存知の通り109やパルコなどと言った若者のファッションやライフスタイルを発信している地区である他、平成24年4月26日に東急電鉄がオープンした「渋谷ヒカリエ」、また、都営バスや地下鉄で足を伸ばせば六本木ヒルズや東京ミッドタウン、そして、お台場や東京ビッグサイトなど東京の各スポットへ便利に出ることができる交通の結節点でもある。当系統は首都高

速3号渋谷線を池尻ランプで出路してそこから渋谷へと向かうが、この池尻ランプに最も近い駅が渋谷である。また、逆に考えれば都内でバスの時間ギリギリまで楽しんで後に渋谷から出るこの系統に乗れば都内滞在時間も可能な限り長くすることができる。



ハイブリッド車も運用に入ります(JR東海バス便) この「渋谷・新宿ライナー静岡号」と「駿府ライナー号」の顧客を比べてみると、当系統は明らかに年齢層が低くなっており、静岡から渋谷へ向かう車内は華やいだ雰囲気であると同時に、帰りの便についてはお目当てのお店で品物を買った利用者が多いのか、様々なショップの紙袋を車内に見ることができる。恐らく、「新幹線」がなかなか集客できない顧客層に対して当系統のメリット(渋谷経由・安価な運賃)をアピールしているのではないかと思うと同時に、JR東海バスのウェブページも比較的若者向けのデザインになっていることを勘案すると、JR東海バスがこの「渋谷・新宿ライナー静岡号」で想定している顧客の中で、「渋谷に遊びに行く女子高校生~20台前半のOL」が占める割合も多くなっているのではないかと推測するところである。

その一方で幾つか問題も抱えている。その中で最大なのは渋谷マークシティバスターミナルが持つ構造的な問題である。

渋谷マークシティは元々、京王電鉄・営団地下鉄(現東京メトロ)・東急電鉄の3社の鉄道用地を共同で再開発した場所であるため、どうしても「元鉄道用地」と言う制約がかかってくる。実際に「渋谷マークシティ」には東急系のホテル「渋谷エクセルホテル東急」や「マークシティモール」が入居する「イースト」、オフィス

や駐車場が入る「ウエスト」と2つの建物からなっているが、この建物の中には京王井の頭線渋谷駅がイースト2階（ウエスト2階を貫通している）に、東京メトロ銀座線の車両基地（東京メトロ上野検車区渋谷分室）がウエスト3階（イースト2階を貫通している）に入っている。



桜咲く渋谷マークシティへ(JR東海バス便)

この渋谷マークシティバスターミナルはウエスト5階と言う狭い場所にとらざるを得なくなっており、バス2台は一応入ることができるものの非常に狭い場所に無理して作っていると言うような立地になっている。そのためターミナルが満線の時には通路での待機が発生するほか、続行便運行時には通路での客扱いが発生する事になり、乗客にとっては危険な状態が発生する。

また、待合室にはリムジンバスの自動券売機はあるものの高速乗合バスの乗車券発売窓口や券売機が設置されていない。そのため、混雑する時間帯には乗車券を持ってない乗客に対して乗務員が車内発券を行う必要が発生する他、特に本系統に関しては「ワンモアチケット」による運賃割引も発生するため、それらの発券扱いをするために5分~10分程度の停車時間が発生する。故に新宿から乗車してきた乗客は乗車完了まで暫く待たざるを得ない状況になっている。「渋谷」と言う経由地が「プラス要因」になると同時に「マイナス要因」になる、そこがこの「渋谷・新宿ライナー静岡号」が持つ現在の状況である。

■乗りバスの観点から

●コンセント付き高速乗合バス

最近ではiPhoneなどのモバイル機器が多く普及し、車内でもメールやTwitterを楽しむ乗客が多くなっている。だが、今までの大多数の高速乗合バスには車内にコンセントが無い系統ばかりであったが、この渋谷・新宿ライナー静岡号では、平成24年6月30日の運行分からJR東海バス担当便に関しては「ほぼ」全便でコンセント付きの車両が入るようになった（日によって入らない便もあるので要注意）。



車内でiPhoneを充電。バッテリ使えます。(JR東海バス便)

●ワンモア割引チケット

この「渋谷・新宿ライナー静岡号」に乗ると渡されるのは「ワンモア割引チケット」。次回乗車時の乗車券購入時に窓口に提出すると20%割引になると言うものである。1枚で「2名まで利用可」であるほか、往復でも「片道+片道」で購入することが可能なチケットである。

このチケットを使って乗車する方が多いのか、この系統は週末を中心に満席であることが多いほか、続行便として2号車が運行されることが多い。

インターネット上で決済しなくても良いし、座席数制限もない。そう考えると「ワンモア割引チケット」の存在が、この「渋谷・新宿ライナー静岡号」の強みになっているのではないだろうか。■

5 駿府ライナー号

- ▲ 降車 新宿駅東口
- ▼ 乗車 新宿駅新南口 (代々木)
- ▲ 池尻大橋
- 東名江田

◎ 足柄 SA(休憩)

東名高速経由

- ▲ 乗車 高速バス永楽町 P
- ▼ 降車 永楽町
- 押切
- 大内観音入口 P
- 瀬名川西
- 古庄
- 沓谷
- 三松
- 新静岡
- 静岡駅前

■運行区間

上り 静岡駅前・新静岡→新宿駅東口
下り 新宿駅新南口(代々木)→新静岡・静岡駅前

■運行回数

平日13往復/日 土休日15往復/日

■運行会社

しずてつジャストライン(平日4往復/日 休日5往復/日)
4列ワイドシート(ノーマルタイプ・楽座シート)38人乗



JRバス関東(平日9往復/日 休日10往復/日)
4列ワイドシート(楽座シート)40人乗or38人乗



■ダイヤの推移

平成 19 年 6 月 16 日

運行開始

(しずてつジャストライン3往復・JRバス関東3往復)

平成 19 年 11 月 16 日

運行時間帯見直し

(午前中静岡発・午後新宿発を強化)

平成 20 年 11 月 1 日

1往復増便

(しずてつジャストライン3往復・JRバス関東4往復)

静岡駅前乗り入れ開始

(上りは新静岡始発、下りは静岡駅前止)

平成 21 年 4 月 1 日

4往復増便

(しずてつジャストライン5往復・JRバス関東6往復)

平成 23 年 2 月 1 日

4往復増便

(しずてつジャストライン5往復・JRバス関東10往復)

平成 23 年 5 月 11 日

新宿側ターミナル変更

(上り便を新宿駅東口着、下り便を代々木発に)

平成 23 年 10 月 11 日

静岡側経路変更

(新静岡バスターミナル完成に伴い、静岡駅発着に変更)

平成 24 年 2 月 5 日

平日のみ2往復減便

(しずてつジャストライン4往復・JRバス関東9往復)

■路線歴史

しずてつジャストラインが初めて本格的な「高速乗合バス」に進出したのは、「駿府ライナー号」開業1ヶ月前に参入した「しみずライナー号」であるが、実態として「しみずライナー号」「駿府ライナー号」はほぼ同時に並行して開業準備を行っていたものと思われる。実際に当系統の運行開始が告知されたのは運行開始ほぼ1ヶ月前の新聞広告であった。実際にウェブページで運行開始が発表されたのは5月10日、ダイヤが公開されたのは売り出し開始1日前の5月14日であった。

この「駿府ライナー号」の静岡側事業者は地元の路線バスを運行しているしずてつジャストライン、東京側事

業者はJRバス関東である。運行を開始した根本的な経緯は「目的地を新宿とする旅客流動が大きくなっている」という点においては、先述した「渋谷・新宿ライナー静岡号」と同様であるが、敢えて「東京駅」としなかったのは、既に運行をしている「しみずライナー」への影響を与えないようにすると言うものが考えられる他、東京駅八重洲南口のキャパシティが満杯に近いと言う状況が考えられる。



開業告知のポスター

もともと、新宿駅新南口バスターミナルも狭くなっているものの、それでも「静岡からの直行需要」を掴みたい、と言うものがその背景にあると考えられる。

この時期、既に記している通り「規制緩和」の流れの中で、JRバス関東の幹線路線とも言える長距離夜行便「ドリーム号」や他系統が高速ツアーバスに侵食されている状況にあった。そのため、新たな高速ツアーバスが手をつけてない地域との間で収益路線を確保する動きがJRバス関東では行われており、新宿～佐久・小諸線、「知多シーガル号」(東京駅～知多半田駅)、新宿～本庄・伊勢崎線などと同様なタイミングでこの「駿府ライナー号」が開業した。

しずてつジャストラインから見た場合、何らかの形で東京方面行路線の運行開始を検討していたものの、新宿に入る場合には京王バス(新宿西口バスターミナル)または、JRバス関東(新宿駅新南口)との共同運行を行うしか無かったものと推測される。京王バスがJR東海バスとの共同運行を検討しているのであれば、その中に口を挟むことが出来ないものと思われる(京王バス側の立場で見た場合、JR東海バスと共同運行することによって静

岡系統だけではなく浜松系統の運行も可能になる。その場合、清水駅・静岡駅までしか入れないしずてつジャストラインと共同運行する事は静岡側での集客にはプラスになることが考えられるものの、トータルで見ただけにはマイナスとなる可能性もある。そのため、既に「しみずライナー号」の運行支援、そして同年5月16日から共同運行を行うJRバス関東と協議を行った方が路線の開設もしやすいと言う判断があったとおもわれる。

平成19年6月16日、梅雨の晴れ間となったこの日に「駿府ライナー号」は運行を開始した。旧新静岡バスターミナルに「高速乗合バス」が帰ってきたのである。しずてつジャストラインの前身である静岡鉄道は直営で静岡県外に向かう高速乗合バスは運行をしていなかったが、国鉄東名ハイウェイバスとほぼ同時に運行を開始した「東名急行バス」に静岡鉄道も多少出資しており、新静岡から渋谷までの系統が数年の間運行されていた。その路線が撤退して以来の復活であり、当日は多くの利用者が初日の便に乗車していた。なお、筆者もこの日は「駿府ライナー2号」に乗車して新宿まで向かい、新宿3時間滞在で「駿府ライナー5号」に乗車して新静岡まで戻ってきた。



新静岡発初日初便(しずてつ便)

確かにしずてつジャストラインの車両が新宿まで向かったと言うことも驚きであったが、むしろJRバス関東の車両が新静岡バスターミナルにやってきた、と言うことのほうが個人的に印象深かった。今まで静岡駅前であれば同社の車両を見ることができたのだが、静岡駅に一

切立ち寄らず、旧新静岡バスターミナル発着となったことに「時代の流れ」を感じたものである。



折返しのひとつ(JRバス関東便)

この「駿府ライナー号」の特徴としては、「しみずライナー号」と同様に地元路線バス会社のメリットを活かした集客と宣伝が挙げられる。

まず、経路設定としては静岡鉄道線(電車)や東海道線と競合しない「北街道」を經由して清水区内に入り、東名高速道路には清水インターチェンジから入っている点である。



北街道に行く(JRバス関東便)

既に北街道にはしずてつジャストラインが運行する「北街道線」(静岡駅前～清水駅前)が運行している他、他にも葵区内路線・清水区内路線も運行されており、これらの路線の主要停留所に停車させることが非常に容易であった点である。すなわち、新静岡を中心として乗客を集めるのではなく、北街道線沿線の利用者をこまめに集客し、利用可能エリアを葵区内～清水区内と広くす

ることが可能になったのである。また、途中の「大内観音入口」(清水区)バス停には利用者向け無料駐車場(要事前予約)を設置し、バス停から多少距離がある地域の利用者も取り込むことが可能である点も特徴として挙げたい。現在はこの「大内観音入口」バス停の他にも平成23年2月1日改正から「高速バス永楽町」(清水区)バス停にも駐車場(要事前予約)を設置し、自家用車を用いる事によって「駿府ライナー」にアクセスできる地域を広げている。宣伝と言う面においては、しずてつジャストラインが運行している市内の路線バスだけではなく各バス停や静鉄電車車内にも広告を掲出する事によって幅広く運行開始の告知をしていた。「渋谷・新宿ライナー静岡号」がJR駅を中心とした宣伝しかできないことと比べるとその効果は非常に大きかった。

だが、その宣伝効果は静岡側と言う限定されたエリアの話であり、東京側ではこの状況は逆転していた。京王バスは自社の親会社である京王電車だけにとどまらず、西武鉄道など他私鉄路線にも新宿沿津系統、渋谷・新宿ライナー浜松号と併記ではあるものの渋谷・新宿ライナー静岡号の広告を掲出する他、自社路線バスには静岡県内行各路線のラッピングを一部車両に行なって宣伝を行っていた。JRバス関東は親会社がJR東日本と言うことが有る他、主として広告を実施していた系統は京阪神方面のドリーム号・昼特急号であったため、「駿府ライナー号」に関する宣伝はJRバス関東新宿駅・東京駅以外では一切見ることができなかった。



新宿駅新南口バス乗り場に掲出された宣伝のぼり
 そのような状況があつたか、同年11月16日にはダイヤ変更が行われた。このダイヤ変更では運行本数はしずて

つジャストライン3往復・JRバス関東3往復の合計6往復体制であるのは変更ないが、静岡発午前便・新宿発夕方便に特化したダイヤに変更された。そこから1年間ダイヤ変更は無かったが、翌平成20年11月1日には新静岡発6:00・新宿発20:20発の便が1往復増便になり、1日7往復体制が暫く続くのかと思われた。なお、このダイヤ改正で上り便の「池尻大橋」バス停(東急田園都市線池尻大橋駅)への停車と、平日一部便に関する割引運賃「トク得割」が新たに設定された。



池尻大橋での降車扱いJRバス関東便

だが、その7往復体制はわずか5ヶ月で終了した。翌平成21年4月1日には一気にしずてつ2往復・JRバス関東2往復の計4往復の増便が行われてしずてつ5往復・JRバス関東6往復体制となった。これにより、静岡発午前中は午前6時から正午まで1時間1本、新宿発は15:20から21:20まで1時間1本が確保されるという非常に便利な路線となった。また、このダイヤ改正時から静岡側のターミナルである新静岡にある「新静岡センター」が再開工事に入ることになるため、上り便に関しては新静岡発で変更はないものの途中静岡駅前17番乗り場を経由することに、下り便に関しては終着が新静岡から静岡駅前に延長になった。

そして、翌年の平成23年2月1日には更に4往復がJRバス関東便で増便され、当系統は15往復/日と言う本数になった。このダイヤ改正によって、静岡方は朝6時台から夕方18時台まで1時間1本(午前7時台は30分おき)、新宿発は11時台から夜の22時台まで1時間1本が運行されることになった。また、新宿発最終は22:20となってお

り、新幹線の静岡行最終が出た後で新宿を出発することになった。



ミクバ2011帰路に乗車「駿府ライナー29号」(JRバス関東)併せて静岡側での経由地を一部変更し、新たに設置された「高速バス永楽町」バス停にパークアンドバスライド駐車場が設置され、大内観音入口バス停と併せて自家用車駐車可能台数が大幅に増加した。



高速バス永楽町バス停設置の案内看板

その後、同年5月11日には新宿駅南口工事の関係で新宿駅新南口高速バスターミナルの移転による新宿側の着地(新宿駅新南口→新宿駅東口)変更・出発地(新南口→代々木)への変更が、同年10月11日には新静岡セノバ開業に伴う新静岡バスターミナル(新)の供用開始による運行経路変更が行われた。

ところが、平成24年2月5日に行われたダイヤ見直しにより平日に限るものの2往復(しずてつ・JRそれぞれ1往復づつ)の減便が行われた(土休日は15往復で変更なし)。

幾分本数が多すぎた状態の調整が行われたものと考えることができ、現在はこの体制で運行が行われている。

■路線の現状

●「パークアンドバスライド」

駿府ライナーの特徴を挙げるのであれば、東京方面他路線と全く違う施策として「パークアンドバスライド駐車場の設置」と言うものが挙げられる。

同系統は北街道を經由して運行しており、沿線居住者のアクセシビリティは向上しているものの、問題はその沿線外の利用者をどうやって取り込むかにかかってくるものと考えられる。

旧静岡市内(葵区・駿河区)に関しては新静岡バスターミナルと静岡駅前が交通結節点になっており、そこでの乗り換えによって最終目的地に到着することが可能になっているものの、静鉄電車及び南幹線沿線の利用者や清水区内からの利用者をどうやって同系統に取り込むかが課題になってくる。また、新宿発の最終便が22:20となっていることを勘案すると、その時間帯には路線バスは既に運行を終了しており「静岡に帰ってきてからの足の確保」をどのように行うかも利用者増加に当たっての課題になる。

静岡市内は場所によっては自家用車なしでは生活できない所もあるため、比較的自家用車保有率は高くなっている。そこで、当系統へのアクセス手段として「自家用車」を活用すると言うのが他系統との差別化になったのではないだろうか。実際、筆者も実際には「渋谷・新宿ライナー静岡号(南幹線ルート)」沿線に住みながらも「駿府ライナー号」を使用するのはこの「駐車場の有無」である。結果的に東京方面路線としては現時点においては最後発の路線になってしまったものの、本数では他系統を凌いでいるのはこの「パークアンドバスライド駐車場」の存在が大きなものであると思われる。

●「とちぎ」？「諏訪」？でも静岡行？

この「駿府ライナー号」はずべてつジャストラインとJRバス関東の2社が共同運行を行っており、当然ではあるがしづてつに関しては「静岡ナンバー」の車が入ってくる。では、JRバス関東は・・・と言うと東京支店の所在地から考えると普通は「足立ナンバー」の車両（東京支店所属車）になるのかと思うが、実はそれだけではない。便によっては佐野支店（「とちぎナンバー」：栃木県）や中央道支店諏訪営業所（「諏訪ナンバー」：長野県）の車両も運用に入ってくる。



佐野支店担当の駿府ライナー(H654-08408号車)



諏訪営業所担当の駿府ライナー(H654-08404号車)

これは、JRバス関東の東京方の運行拠点である東京支店は江東区塩浜（駅で言えば京葉線の潮浜駅の近所。更に言えば東京メトロ深川検車区の裏手）になるため、新宿駅から回送をすると渋滞がある場合には1時間以上を要することも考えられる。そのために乗務員の連続運転時間数や車両数と言った要素を勘案し、新宿駅に到着し

た他系統を「駿府ライナー号」で静岡に向かわせる事によって連続運転時間数や車両運用数の効率化を全社レベルで行うための施策であると考えられる。

中央道支店諏訪営業所の場合、新宿までは「中央高速バス諏訪・岡谷線」で新宿西口まで運行した上で杉並車庫に回送して車内整備・乗務員休憩を行なって今度は新宿駅新南口（代々木）へと回送してから「駿府ライナー」で静岡まで向かう行路となっている（実際にはその間に「マロニエ新宿号」で佐野新都市まで向かう行路が入っている）。また、佐野支店の場合は「マロニエ新宿号」で新宿駅東口に到着後、同様に杉並車庫へ回送の上車内整備・乗務員休憩を行なって再び新宿駅新南口（代々木）へ向かい、「駿府ライナー号」で静岡に向かうと言う行路になっている（実際には、その間に「あぶくま号」で福島へ向かう運用も入っている）。

車両の広域運用は見ていて「何でこのナンバーの車両が？」と言う事で楽しくなるものではあるが、実際に乗務されているドライバーさんの事を考えると、本当に大変だなあとしか思えないところである。

■乗りバスの観点から

●経路ルート色々。

静岡行は初台交差点から首都高池尻ランプまでは一般道を走るルートになっているが、便やドライバーによって経路が3種類ほどある。恐らく、渋滞状況によって経路を変更していると思う所であるが、当日乗車するまで全くわからない。

初台南ランプから中央環状線に入り、トンネルを通り



大橋JCTをぐるぐる。（しづてつ便）

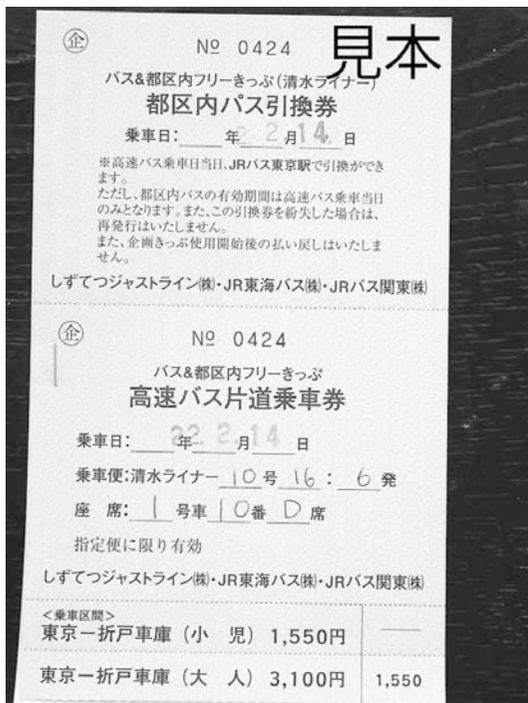
大橋JCTをぐるぐる回って首都高3号渋谷線に入ることもあれば、そのまま山手通りから246号線に向かう場合もある。また、場合によっては旧山手通りに向かって246号線に入るケースもある。筆者にとってのホーム路線ではあるが、なかなか中央環状線に入ることは無い。

ただ、これも「渋谷・新宿ライナー静岡号」のように渋谷での乗車扱いが無いからできるものである。

実際、新宿から乗車する場合には渋谷を経由しない分だけでも所要時間が短くなるので、渋谷に行く用事が殆ど無い筆者としては、駐車場の利便性を含めて当系統を使うことが多くなるものである。

● 「バス&都区内きっぷ」

JR東海バスは平成24年7月23日から「渋谷・新宿ライナー静岡号」の乗車券と「東京メトロ一日乗車券」をセットにした「東京満喫きっぷ」を8月1日乗車分から発売開始するが、「高速乗合バス乗車券」と「一日乗車券」の発売を先に行ったのは、この「駿府ライナー」と「しみずライナー」である。



バス&都区内フリーきっぷ(しみずライナー用)

きっぷの名前は「バス&都区内フリーきっぷ」。駿府ライナーもしくはしみずライナーとJR東日本の「都区内フリーきっぷ」をセットにした特別企画乗車券である。駿府ライナーの無割引乗車券(2,850円)に300円をプラスした3,150円と言う価格であった。設定期間は平成22年1月8日(ウェブページ確認)から2月28日までの2ヶ月間であった。

筆者はこの期間中、東京都下で研修中であったためこの企画乗車券は1回しか使ったことがなかったが(それもしみずライナーで)、乗車した時間が16時台の便であったため「もったいなくないですか?」と窓口担当者に言われたこともある(苦笑)。

このきっぷは先に示した写真の通り、発券時には乗車券・都区内フリーきっぷ引換券が発行され、駿府ライナーの場合にはJRバス新宿駅、しみずライナーの場合にはJRバス東京駅で都区内フリーきっぷと引き換えることになる。当時の新宿駅新南口の場合ならば動線上に窓口があるものの、東京駅の場合には日本橋口から八重洲南口まで延々歩く必要があるため引換に手間かかることになる。

実際、その後この商品がレギュラー化される事が今までないことと、JR東海バスで造成された「東京満喫きっぷ」が発券時に東京メトロ一日乗車券そのものが渡されることを考えると、「利用者の手間」と言う面では非常に面倒だったのではないかと思う。後は、片道+フリーきっぷの設定、と言うのもその理由ではないだろうか。

6 横浜ライナー号

● 元町・中華街（横浜人形の家）

● みなとみらい

（パンパシフィック横浜ベイホテル東急）

● 横浜駅東口（YCAT）

■運行区間

静岡駅前・新静岡～横浜駅・元町中華街（横浜人形の家）

■運行回数 4往復/日

■運行会社 しずてつジャストライン

4列ワイドシート(ノーマルタイプ・楽座シート)38人乗

◎ 足柄 SA(休憩)

東名高速経由

▲ 乗車 高速バス永楽町 P

▼ 降車 永楽町

● 押切

● 瀬名川西

● 古庄

● 沓谷

● 三松

● 新静岡

● 静岡駅前



■ダイヤの推移

平成21年12月23日

運行開始(2往復)

平成22年12月18日

終点を元町・中華街（横浜人形の家）に延長。

平成23年2月1日

静岡側運行経路を一部変更の上3往復に増便。

平成23年10月11日

静岡側運行経路を一部変更。

平成24年4月1日

4往復に増便

■路線歴史

静岡横浜間で完結する交通機関と言うのは存在して無く(厳密に言えば、東海道線普通電車で静岡発横浜行と言う列車が片道1本だけ設定されていたことがあった)、通常は新幹線で新横浜駅下車の上地下鉄または横浜線電車で横浜駅や桜木町・関内方面に出るか、東海道線に以前運行されていた特急「東海号」で行くしか無かった。しかしながら、特急「東海号」が廃止された上、東海道線の静岡東京間直通列車も廃止されたために静岡横浜間を乗り換えなしで結ぶ交通機関がなくなってしまった。



特急東海号(JR東海373系)

また高速乗合バスで向かう場合には東名江田でバスを降り、地下鉄あざみ野駅まで20分程歩き、横浜地下鉄ブルーラインで横浜・関内方面へ向かうしか無かったのがそれまでであった。



横浜ライナー号・初日初便

そんな状況の中で、「横浜ライナー号」は平成21年12月23日「しずてつからのクリスマスプレゼント」として運行を開始した。当初は観光利用に最適と思われる新静岡発が6:30、8:30の2本だけ、なおかつ横浜駅東口(横浜シティエアターミナル)止まりであった。



横浜ライナー号・横浜駅到着後。

しかしながら、しずてつ担当者が「延べ利用者数は平成22年9月末現在12,780人で、当初の想定以上」(静岡新聞 平成22年10月13日掲載記事より)と言わしめる結果になり、翌平成22年12月18日には終点を元町・中華街(横浜人形の家)に延長を実施した。

この「横浜人形の家」と言うのは高速乗合バスの乗り場としては非常に微妙なところではあるが、当系統の折返待機場所として駐車場を利用していたこともあった他、徒歩10分程度で中華街や元町商店街まで行くことが出来る。また、山下公園・マリントワーもすぐ近くがあり、観光の拠点として非常に使いやすいところになっている。

延長した区間では「みなとみらい(パンパシフィック横浜ベイホテル東急)」にも停車し、みなとみらい方面へのアクセスも併せて図られるようになった。

また、その延長後わずか1か月2ヶ月に当たる平成23年2月1日には1往復増便のダイヤ改正が行われた他、(併せて「駿府ライナー号」と同様に「高速バス永楽町」バス停を経由するようになり、「横浜ライナー号」に関してもパークアンドライド駐車場利用が可能になった)、同年9月5日乗車分から往復割引乗車券の設定と、しずてつ窓口で横浜駅東口(横浜シティエアターミナル)から羽田空港までの京急バス乗車券の発売も併せて開始になり、横

浜への観光だけでなく羽田空港アクセスにも積極的に活用していこうと言う動きも出てきた。(同年11月からは「横浜ライナー号」車内で羽田空港行バス乗車券発売も開始になる。)

その後、平成24年4月1日改正からは更に1往復増便になり、最終の横浜駅東口発が20:20となっている。



山下公園沿いを走る。

■路線の現状

●ハブとしての「横浜シティ・エア・ターミナル」

この「横浜ライナー号」、ただ単に「横浜へ行く時に使う」だけの系統では無い。

先述の通りしずてつ窓口で横浜駅東口(横浜シティ・エア・ターミナル)から羽田空港までの京急バス乗車券(京急バス運行便だけしか乗車できない)を販売しているが、横浜駅東口(横浜シティエアターミナル)から出発するのは羽田空港だけではなく、成田空港・東京ビッグサイトへは到着した場所と同じホームから発着している。階段上下の必要はあるものの、東京ディズニーリゾートや木更津・五井・茂原・館山方面への高速乗合バスも運行されているので、これらのネットワークを活用すれば高速乗合バスだけでこれらの目的地まで向かうことが可能である。

実際に筆者も一度ビッグサイト帰りに横浜経由での乗継を試してみたが、重たい荷物を持って新宿駅や東京駅の人ごみを歩く事無く静岡まで快適に帰ってくることができた。

単純に「横浜」へ向かうために使う路線ではなく、「横浜」から先のネットワークと組み合わせる事によって便利に使う事ができる路線でもある。



神奈川県庁前を走る。

「横浜ライナー号」の途中停車駅に「みなとみらい・パンパシフィック横浜ベイホテル東急」と言う停車駅があるが、このバス停名は恐らく高速乗合バスの中では最も長いバス停の停留所名であると思う(個人的に)。

それは別として、この「みなとみらい・パンパシフィック横浜ベイホテル東急」バス停、普通ならば近くの路上にバス停が設置されていてそこで乗り降りするところであるが、「横浜ライナー号」はホテルの玄関に横付けしてしまう。バスを降りればすぐホテルと言う非常に便利なバス停である。いつかは誰かと、横浜ライナーに乗ってこのホテルに泊まってみたいものです。

■乗りバスの観点から

●バイパスルートとして

何回も新宿発各系統から横浜ライナーの車内を見たことがあるが、比較的座席に余裕があるのがこの系統である。渋谷から横浜までは電車で約30分程度と言う距離もあり、東京と横浜両方を見て回るという時には非常に便利な系統である。

また、本文でも書いたが、羽田空港だけではなく東京ビッグサイトやTDRなどへも横浜シティ・エア・ターミナルからの直行便があるため、そちらとの乗継で使うのも便利である。

羽田空港行が出来ればと思う所はあるのだが。■

7 京都大阪ライナー号

- 清水駅前
- ▼ 乗車 高速バス永楽町 P
- ▲ 降車 永楽町
- 押切
- 瀬名川西
- 古庄
- 沓谷
- 三松
- ▼ 乗車 静岡駅前
- 新静岡
- ▲ 降車 静岡駅前
- 静岡インター入口
- 東名焼津西
- 東名大井川
- 東名吉田
- ▼ 牧之原 SA(大阪行休憩)
- 伊勢湾岸道・新名神経由
- ▲ 草津 PA(清水行休憩)
- 京都深草
- 京都駅前
- 名神大山崎
- 名神高槻
- 名神茨木
- 千里中央
- 千里ニュータウン
- 新大阪
- 大阪(阪急梅田)

- 運行区間 清水駅・静岡駅・新静岡～
京都駅(新阪急ホテル前)・千里中央駅・
阪急梅田(阪急三番街高速バスターミナル)
- 運行回数 1往復/日
- 運行会社
しずてつジャストライン 3列独立シート29人乗



阪急バス 3列独立シート29人乗



- ダイヤの推移
平成23年3月4日
運行開始
(しずてつジャストライン・阪急バスの隔日交互運行)
平成23年10月11日
新静岡バスターミナル供用開始による一部時刻修正

■路線歴史

静岡から関西方面の夜行バスは、既にJR東海バス・西日本JRバスが「京阪神ドリーム静岡号」を運行していた他、富士急山梨バス・近鉄バスが「フジヤマライナー」を東静岡駅北口に停車して運行をしていた。そんな中で比較的早い時期からしずてつジャストラインは「関西方面夜行便の運行開始」をアナウンスしており、いつ正式発表になるかを今か今かと待ちわびていたのが実際のところだった。

運行開始は平成23年3月4日であり、同年10月11日の新静岡バスターミナル供用開始による静岡駅・新静岡発着時刻の変更以外は大きなダイヤ改正はまだ実施されずに現在に至っているまだまだ新しい路線である。

■路線の現状

●しずてつ初の「本格的夜行高速乗合バス」。



大阪から帰着。・清水駅前(しずてつ便)

この「京都大阪ライナー号」はしずてつジャストラインが本格的な夜行高速乗合バスに初めて参入した系統である。本書では対象にしないものの、既に「静岡成田空港線」(相良営業所・静岡駅・新静岡～成田空港間)では往路成田空港行に関しては夜行運行を行なっている。しかしながら車両は38人乗り4列シートとなっており、昼行用車両を夜行便に使用していると言った具合である(ただし、運転席・客席間の遮光カーテン、毛布・アイマスクのサービスは行われている)。

そのため、この「京都大阪ライナー号」に使用される車両はしずてつとして初めての「3列独立シート」車であり、夜行専用車である。



夜行3列車車内(しずてつ便)

だが、その設備は競合相手となっている「京阪神ドリーム静岡号」と比較すると格段に高くなっている。客席の通路側にカーテンが設置されている他コーヒーやお茶の無料サービスと言うものもあったが、何よりも各座席に可動式枕が標準装備になっている点である。「京阪神ドリーム静岡号」も3列独立シートではあるものの、座席に可動式枕の設置はないほか、コーヒー等の無料サービスも行われて無い。

これらのサービスレベルは共同運行先である阪急バスの仕様に統一しており、共同運行会社の夜行用車両に関するノウハウを積極的に取り入れた車両になっている。

●「京阪神ドリーム静岡号」に挑む挑戦者

既に静岡～大阪間にはJR東海バス・西日本JRバスが運行する「京阪神ドリーム静岡号」が運行しており、いわば「チャレンジャー」的な地位に立っているのがこの系統である。そのため、接客サービス面を重視しているものの、やはり運賃を比較するとどうしてもいま一步及ばないと言うのが印象である。

特に「京阪神ドリーム静岡号」は「早売21」という割引座席枠があり、これを確保できれば静岡駅～大阪駅間で平日3,250円と、この「京都大阪ライナー号」のほぼ半額に近い運賃で乗車することができる。

しかし、清水駅前発着であるということや、駐車場も完備されていることもあり、将来が期待できる路線となっている。■

8 京阪神昼特急静岡号

- 静岡駅
- 東名静岡
- 東名焼津西
- 東名吉田
- 東名菊川
- 東名掛川
- 東名袋井
- 東名浜松北
- ◎ 浜名湖 SA
- 東名浜名湖

- 伊勢湾岸道経由

- 刈谷 PA(乗務員交代)

- 東名阪・新名神経由

- ◎ 甲南 PA
- 京都深草
- 千里ニュータウン
- JR 大阪駅高速バスターミナル
- USJ

■運行区間 静岡駅～大阪駅・USJ

■運行回数 1往復/日

■運行会社 JR東海バス

4列ワイドシート(ノーマルタイプ・楽座シート)40人乗



※初代の「京阪神昼特急静岡号」はこの車両でした。



■ダイヤの推移

平成16年7月16日

下り便がJR東海バス、上り便が西日本JRバスで1日

1往復運行開始

平成18年5月31日

運行休止

平成23年10月1日

運行再開。往復ともJR東海バスの単独運行になる。

■路線歴史

どの路線よりも早く生まれ、早すぎたが故に一度は歴史の一ページになってしまったものの、その後また違った形で復活した路線である。

元々は、平成16年7月16日に運行を開始した「京阪神ドリーム静岡号」とセットになって運行を開始したこの路線であるが、その時はJR東海バスが静岡駅→大阪駅間を、西日本JRバスが大阪駅→静岡駅間の運行を行っていた。

静岡・大阪ともに発車時刻は10時頃発、到着は16時頃と言うダイヤであり、車両はそのまま夜行便である「京阪神ドリーム静岡号」への折返しを行っていた。JR東海バスに関しては「京阪神ドリーム静岡号」と同様に一宮パーキングエリアで乗務員の交代が、西日本JRバスに関しては他ドリーム号・東海道昼特急号と同様に三ヶ日で乗務員交代を行っていた。また、車両は「京阪神ドリーム静岡号」との共通運用であったためにダブルデッカー車が充当されていた。

しかし、この「京阪神昼特急静岡号」は2年も持たずに運行休止となった。それは、「京阪神ドリーム静岡号」との共通運用であったがために発生したダイヤ設定上の制約である。静岡から大阪へ行く場合を考えた時、静岡10時発と言う時間は良かったものの、大阪に到着した段階で16時頃。そのような場合に大阪で何かを言ってもどこかに遊びに行くと言うのには困難な時間であった。筆者も2回程乗車したことがあるが、やはりすぐできたのは友人と飲みに行くと言う程度であった。

また、営業面からの問題も同時に発生していた。それは「東海道昼特急号」との関係である。

「京阪神昼特急静岡号」が静岡を出発する時間帯は午前10時、この時間帯になると東京駅を朝出発した「東海道昼特急大阪号」と時間が被ってしまうのである。「東海道昼特急静岡号」は1往復/日しかない一方、「東海道昼特急静岡号」の大阪発最終は14時頃まで当時はあり、大阪1泊の旅程ならば「京阪神昼特急静岡号」よりも「東海道昼特急大阪号」を東名静岡バス停から使うほうが有効であったと言うことも考えられる。そのため、利用者にとって「使いにくい」ダイヤであったことから利用者を取り込むことができずに2年弱で一旦運行休止になってしまったと思われる。

しかしながら、運行休止から5年が経過した間に「高速乗合バス」そのものを取り巻く外部環境も大きく変わってきた。何よりも規制緩和の流れの中で「高速ツアーバス」がその勢力を広げてきたと言うものがあるのかもしれない。東京関西間にも既に昼間のツアーが設定され、「東海道昼特急号」も以前は大阪系統・京都系統と別々になっていたものが、便によっては京都駅経由の大阪駅行と言う系統の設定がされたほか、車両も「プレミアムドリーム号」の車両を使った「プレミアム昼特急号」、そして「青春エコドリーム号」の車両を使用した「青春昼特急号」(但し静岡県内は通過)などと言った系統設定もされるようになった。また、静岡市内発の系統に関しても今まで紹介してきた東京方面行各路線が運行開始してきており、「高速乗合バス」が静岡の利用者にとって定着してきたというところが推測される。

そんな中で、静岡から関西方面の路線が「京阪神ドリーム静岡号」「京都大阪ライナー号」と言う2系統、それも夜行便しか無かったと言うことがあったのか、高速乗合バスの主たる利用客層が関西方面に向かう際の一つの目的地として定着してきたUSJへの直通交通機関、と言うこともあったのか、JR東海バスは「京阪神昼特急静岡号」の運行開始のアナウンスを平成23年8月30日に行った。

■路線の現状

●使いやすくなったダイヤ。



大阪駅は17:20発。バスでその日のうちに静岡へ。

初代の「京阪神昼特急静岡号」は「京阪神ドリーム静岡号」と共通運用されることもあり、3列独立シートのダブルデッカー車やスーパーハイデッカー車の中でも通称「ボルボ車」と言った車両が入っていたが、この運行を再開した「京阪神昼特急静岡号」は「渋谷・新宿ライナー静岡号」などで運行されている「4列ワイドシート車」での限定運行になっている。また、運行区間も長くなっていることから、乗務員は運行開始当初は伊勢湾岸道の湾岸長島パーキングエリアで、現在は刈谷パーキングエリアで静岡支店と名古屋支店の間で交代がされている。

以前の「特別感」は無くなってしまっ普通「高速乗合バス」になったものの、ダイヤは大幅に見直しがされた。かつては静岡駅を10時過ぎに出発していたものが7:30発と大幅に早くなり、京都深草が11時57分、大阪駅が12時54分、USJが13時29分と午後を十分に使うことが可能なダイヤになっている。また、大阪発に関してはUSJが16時30分、大阪駅が17時20分、京都深草が18:14になっておおり「日帰りをやって出来ないダイヤ」である（流石に渋滞などを考えると厳しいものがあるが）。また、大阪1泊した場合であっても「東海道昼特急号」の最終が14時10分発であるのに対して3時間も遅くなるので、関西方面への「高速乗合バス」の利便性は非常に高くなった。



リニア・鉄道館も見学できます。117系ですが。

●姉妹系統も誕生

この「京阪神昼特急静岡号」は静岡駅からそのまま東名高速道路を経由して行くことになるため、浜松市内で

の乗車場所は東名浜松北バス停のみとなっている。そのため、浜松市内からの利用も可能ではあるものの京都・大阪での滞在時間はこの「京阪神昼特急静岡号」では限られてしまう。



姉妹系統の「イーライナー浜松号」(遠鉄便)

そこで、浜松市内からの乗車にとって更に使いやすい系統として浜松駅始発の「イーライナー浜松号」(浜松エクスプレス大阪号)が遠州鉄道・西日本JRバスの共同運行で平成23年12月1日から運行されている。

遠州鉄道が浜松発朝便・大阪発夕方便を担当し、西日本JRバスが大阪発朝便、浜松発夕方便を担当するという2往復体制になっている。浜松から京都までは約4時間となっており、新宿に向かう「渋谷・新宿ライナー浜松号」とほぼ同じ所要時間となっていることから、利用客がある程度存在するものと思われる。(かつてはJR東海バスも浜松駅～京都駅間の系統を運行していた) ■

9 静岡甲府線

- 竜王
- 甲府駅
- 甲府昭和
- 西八幡
- 上今諏訪

中部横断道経由
(増穂 IC～白根 IC)

- ◎ 道の駅とみざわ(休憩)

新東名経由
(新清水 IC～新静岡 IC)

- 沓谷
- 三松
- 新静岡
- 静岡駅前

■運行区間 竜王・甲府駅～新静岡・静岡駅

■運行回数 1往復/日

■運行会社

しずてつジャストライン

(4列レギュラーシートトイレ無し車両)



山梨交通



■ダイヤの推移

平成24年7月20日

しずてつジャストライン・山梨交通で2往復/日運行開始

■路線歴史

平成24年7月20日に開業したばかりの静岡市内発着の高速バスでは一番新しい路線である。だが、この系統のルーツは昭和29年まで遡る。

昭和29年、現在のしずてつジャストラインの前身である静岡鉄道と山梨交通が国道52号線を経由する「急行バス」の運行を静岡～甲府間で開始した。当時は現在とも道路事情が大幅に異なり、国道52号の山道を縫って走る系統であった。

その後、静岡駅から国鉄身延線に直通する優等列車が走りはじめたことや、自家用車の普及によってバス利用客が少なくなったことから、山梨交通が運行から撤退し、静岡鉄道が単独運行を行っていた。一時期は当時放映されていたNHKの大河ドラマ「武田信玄」にあやかって「信玄号」と言うヘッドマークを掲出して運行していたものの、車両は静岡市内を走る一般路線バスと同じものであった。そのためかどうかは分からないが、平成2年11月に運行を休止した。

その後、国道52号線の改修工事や中部横断道の区間開通、平成24年の新東名高速道路静岡県内区間の開通と言った道路事情の強化や、静鉄グループが新静岡再開発で建設をした「新静岡セノバ」の開業と言った静岡側における誘客施設の整備が行われた。

しかしながら、運行再開の一つの原因と考えられるのがJR東海身延線の脆弱性である。

平成23年3月11日に発生した東日本大震災の影響による輪番停電の影響で身延線が4月8日まで一部区間が運休になったことや、同年9月22日の台風15号の影響による盛土崩壊などの影響で平成24年3月16日まで長期に渡って静岡甲府間の特急「ふじかわ号」が運休せざるを得なくなった。

この身延線不通は、静岡市内から山梨県内に向かう際に自家用車で向かうか、鉄道で行く場合には八王子経由で向かうかしかなくなってしまう事を意味するものであり、「こんな時に静岡甲府間の高速乗合バスがあれば」と言う声が各方面から寄せられた結果ではないかと推測する。

■路線の現況と将来展望

本路線は平成24年7月20日に運行を開始したばかりの路線である。また、筆者も運行開始初日初便(しずてつ便)に乗車しただけであり、現状に関しては完全に把握しきれていないのが実際のところである。

しかしながら、山梨交通が当路線開業時に発行したパンフレットを見ると、山梨交通の本路線に対する意欲を伺うことが見える。



「静岡甲府線」パンフレット

しずてつ制作(右側)が「山梨の観光」を正面に押し出したパンフレットであるのに対し、山梨交通は「新幹線とのアクセス」を正面に押し出したものとなっている。本路線はJR身延線の特急「ふじかわ号」と競合しているが、身延線が甲府盆地の東側を通って行くのに対し、本路線は中央部から抜けていくコースを通っている。そのため、静岡を経由して名古屋や大阪方面へ向かう利用者を念頭に置いて、山梨交通は本パンフレットを作成したものと考えられる。

また、しずてつ版では「平成24年9月30日までの運行」とうたっているが、山交版ではそのような記述が無いどころか、「10月1日以降の往復割引運賃」の価格が出ている。山梨交通としては、「期間限定の路線」ではなく、将来的には特急「ふじかわ号」の競合路線として成長させたいと言う意図を読むことができる。

中部横断道の新東名～中央道区間の開通まであと5年程度であることを考えると、早い段階で顧客を確保しておきたい、そのような戦略を両社は持っているのではないだろうか。■

■編集後記

この本を作るときにどのような構成にしようかと言うことを非常に悩んでいました。各路線をメインに据えるのか、会社毎の動きをメインに据えるのか、それとも別の方向を考えるか。構想は色々あったものの、これを考えるだけで相当な時間を要し、一時期は「発刊を断念しよう」と思っていました。

「現象」を「現象」として理解するのは確かに容易です。ですが、その「現象」を見ることだけで全てを知る事はできるのでしょうか？それは出来ないと考えます。

ある現象が発生するためには幾つかの原因があり、その原因の積み重ねの上に目に見える「現象」と言うものが具現化します。その「現象」を正しく理解するためには「原因」を的確に捉えることが必要になります。

この本での「現象」は「2012年夏の静岡市内発着の高速乗合バス路線」であり、その「現象」を捉えるために、10年間の歴史という「原因」を今回は主題にして捉えることにしました。他にも経済情勢と言ったものや消費動向もあるかと思えますし、静岡と言う地域の持つ社会的特性など、本来ならば捉えるべき「原因」はあるものと考えます。ですが、今回は時間的な関係で「歴史的観点」から見た「原因」と言うものをこの本でまとめてみる事にしました。

お楽しみいただけただろうかとは分かりませんが、気が向いた時に手にとって頂き、「こんなものもあったのだ」と思っていただけの一つのきっかけになれば筆者として嬉しいものではありません。

今後開通が予定されている「中部横断自動車道」、そして「新東名高速道路」の静岡県外区間の開業など、まだまだ静岡市内発着の高速乗合バスは変わりゆく要素が多くあります。引き続き皆様には見守って頂ければ幸いです。

平成24年10月吉日 倉庫番

静岡の高速バス倉庫・2012年夏(Web版)

平成24年8月12日 初版発行

平成24年10月23日 第2版Web発行

発行所：MIKU地域社会研究室 (http://d.hatena.ne.jp/warehouse_mgr/)

発行者：倉庫番

連絡先：電子メール master@warehouse-mgr.info / twitter [warehouse_mgr](https://twitter.com/warehouse_mgr)

※本書掲載の文章及び写真の一部または全部を発行者の許可無く無断転載、電子化及び配信する事を固く禁じます。



Highway Bus Information Web@Shizuoka

