

ポストコロナと2024年問題の 現実化への東京のバス業界の対応

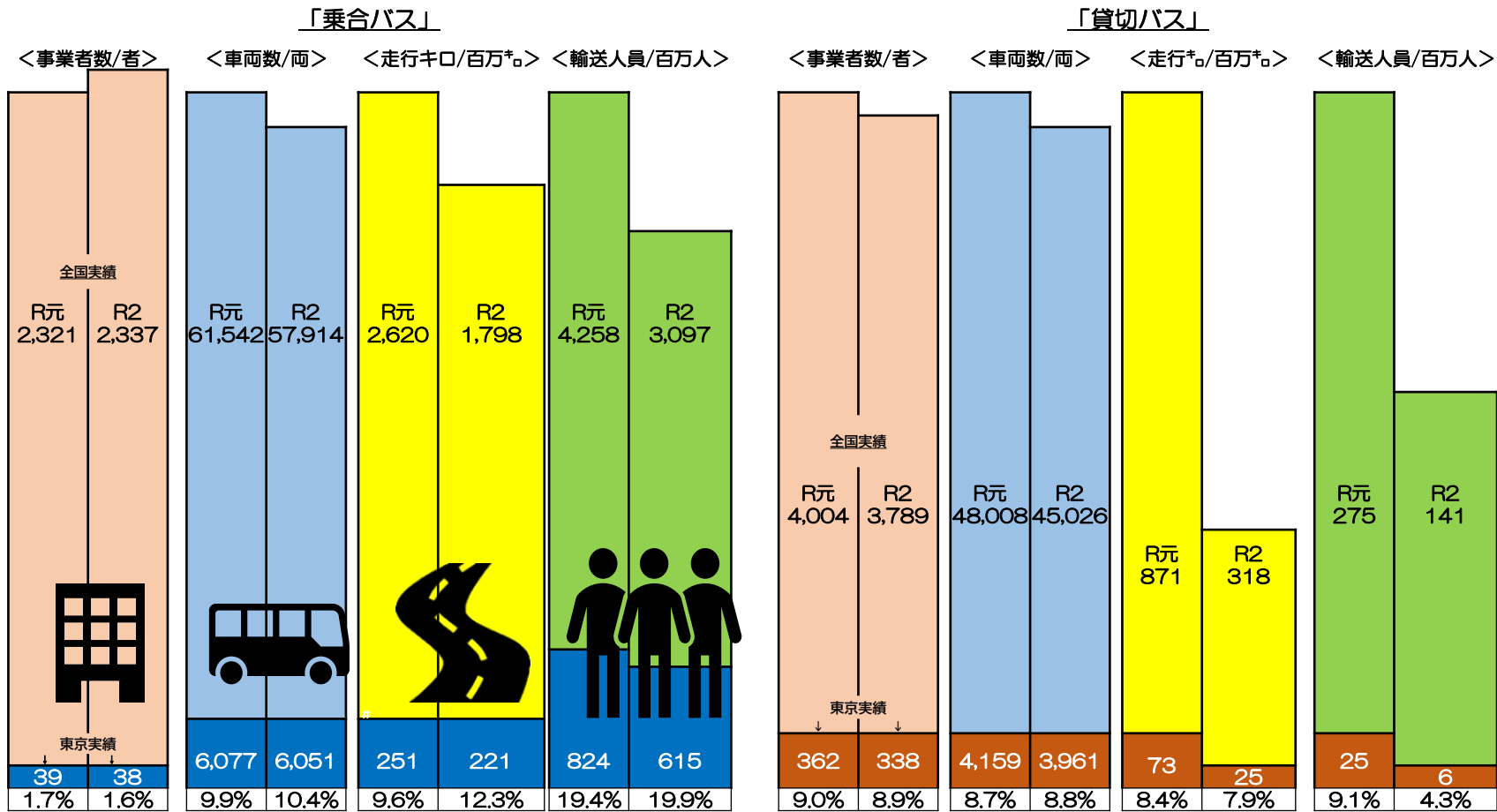
一般社団法人 東京バス協会理事長 濱 勝俊

1. 東京のバス業界の現状

1. 東京のバス業界の現状

(1)全国からみた東京のバス業界の位置づけ

東京のバス事業の各種実績の全国シェア(コロナ前/中の比較)



【資料】国土交通省HP・関東運輸局HPより作成

●全国の2%の数の事業者が、全国の10パーセントの車両数を持ち、全国の輸送人員の20%を輸送

1. 東京のバス業界の現状

(1) 全国からみた東京のバス業界の位置づけ

利用交通手段別 15歳以上の自宅外就業者・通学者の割合					
交通手段	数値: %				
	全国	東京	愛知	大阪	山形
徒歩のみ	7.1	8.6	6.4	6.8	5.7
バスのみ	2.5	2.5	1.4	1.3	0.9
バスと鉄道	3.8	7.3	2.7	4.6	0.1
鉄道のみ	16.1	44.5	12.5	28.6	1.9
二輪車と鉄道	3.4	5.8	4.0	6.7	0.1
二輪車のみ	14.6	16.5	14.2	27.5	9.3
自家用車	46.5	9.4	52.4	19.1	77.6
3種類以上	1.1	1.5	1.1	1.2	0.3

平成22年国勢調査「従業地又は通学地へ通勤・通学するために利用している交通手段」

※山形県は自家用車率が最も高いため、対比のため表示

●東京の通勤通学におけるバス単体利用者は、全国平均と同水準の2.5%であるが、鉄道併用利用者の割合が7.3%もあり。バス利用者の鉄道への乗り継ぎが多い。バス利用者合計は9.8%にのぼる(全国2位)

●これは東京は鉄道利用者が突出して高く、何らかの形で鉄道を利用する人が57.6%にのぼるためである。

●一方、地方にいくと自家用車で通勤通学する人が多く、70%以上の県が14にのぼり、バス利用者割合は総じて低い。

1. 東京のバス業界の現状

(2)東京のバス業界を取りまく2つのイベント

①新型コロナの蔓延による3年間での社会の変化

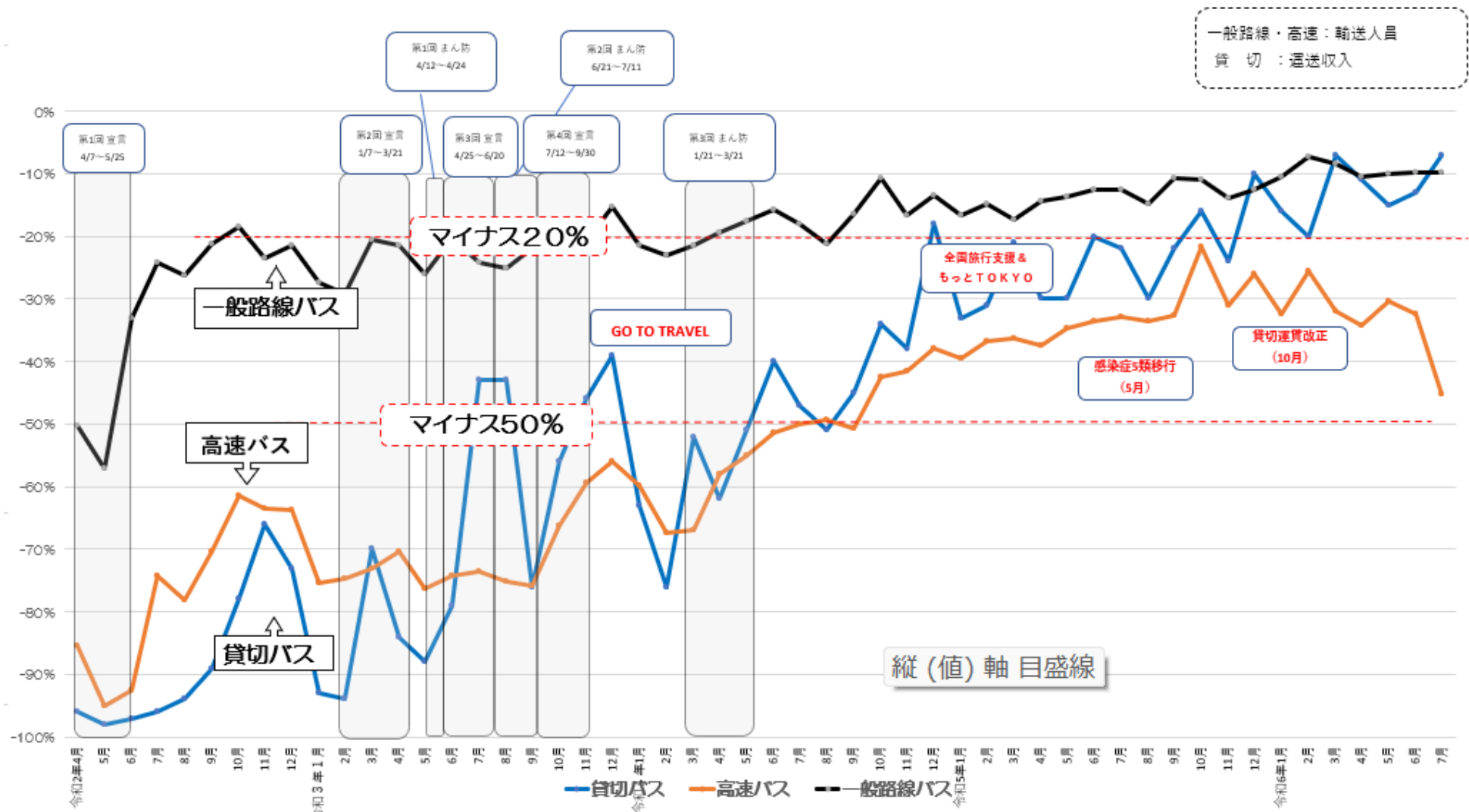
- ・ 少子化・高齢化等日本の人口構造の変化の顕在化
- ・ 在宅勤務等働き方や生活様式の変化(ICTの発展・定着化)

②2024年4月改善基準告示施行に伴う労働環境の変化

- ・ 年間残業時間960時間上限(月80時間)
- ・ インターバル(8時間→9時間)⇒前日の勤務時間が翌朝の勤務に影響
- ・ コロナの3年間新規採用を抑制⇒運転士不足が加速化

1. 東京のバス業界の現状

一般路線バス・高速バス(空港線含む)及び貸切バスの輸送動向(対2019年比)



乗合バスについては、コロナ前の90%で横ばいが続いている

1. 東京のバス業界の現状

(3) 新型コロナからのバス輸送の回復状況

① 昨年5月の新型コロナ5類移行後も路線バス、貸切バス、高速バスともに
コロナ以前の水準には戻らないのではないかと認識

② 構造的要因

- ・ 在宅勤務の普及等都民の生活様式が変わってしまった
- ・ 2024年問題の現実化により、必要な運転士の確保が厳しくなり、バスサービスの供給力がコロナ前より抑制されてしまった。
⇒ 路線バスの実車走行キロは約15%、各社の雇用運転士数は5%減少

1. 東京のバス業界の現状

(4)都民の生活への影響の最小化

①各社とも都民の生活への影響を最小限にするような対応を実施

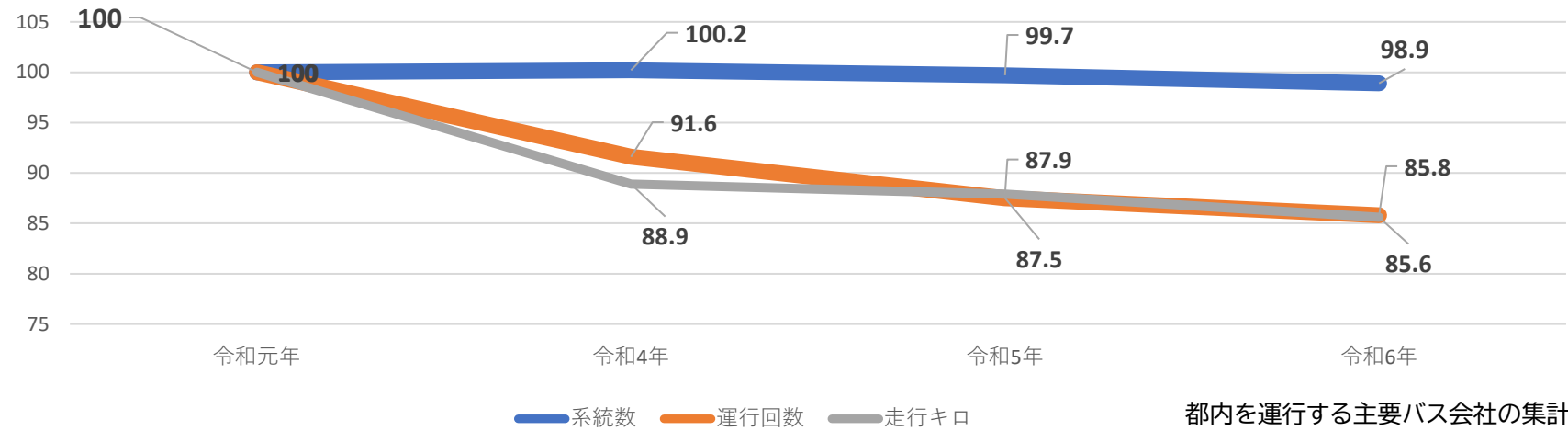
⇒系統数はほぼコロナ前と同じ(路線廃止は極力さける)

⇒運行日数 約15%減

⇒コロナによる需要の変化や、2024年問題の対応

1. 東京のバス業界の現状

系統数・運行回数・走行キロの変化 令和元年を100として



		令和元年	令和4年	令和5年	令和6年
系統数		5,221	5,234	5,203	5,162
対前年比			+0.2%	▲0.6%	▲0.8%
運行回数	単位:千回	87,797	80,460	76,857	75,321
対前年比			▲8.4%	▲4.5%	▲2.0%
走行キロ	単位:千キロ	391,620	347,980	344,334	334,940
対前年比			▲11.1%	▲1.0%	▲2.7%

コロナ前（令和元年）と比べ、運行回数、走行キロは減少しているが、系統数はそれほど減少していない。減便は行っているものの、なんとか路線（系統）を維持しようとしている事業者が多いものと思われる。

2. 構造的課題への対応の方向性 (東京バス協会の6年度事業計画の要約)

2. 構造的課題への対応の方向性(東京バス協会の6年度事業計画の要約)

①運賃改定により財源を確保し、賃上げに努め、運転士の積極採用

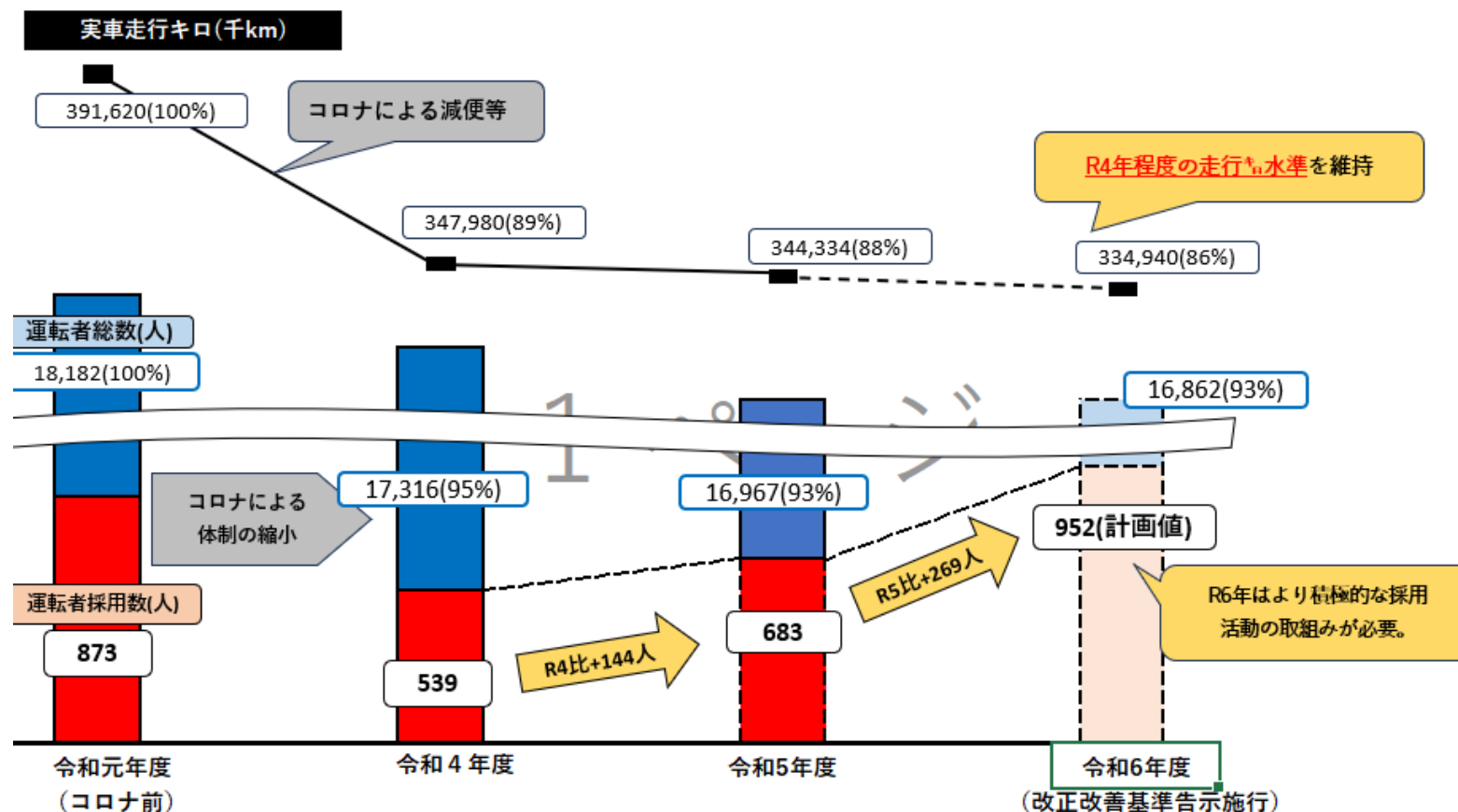
⇒ 現在の運転者数及び、実車走行キロの維持に努める(当面は現状の運行サービスの維持に努める)

(1)運賃改定の状況

東京都内乗合バスの運賃改定の状況					令和 6 年10月現在	
事業者名	運賃改定実施(予定)日	運賃制度	運賃改定前	運賃改定後		
京王バス	令和5年3月25日	均一制	210円	220円		
	令和6年3月16日		220円	230円		
西東京バス	令和5年3月25日	対キロ区間制	初乗り 180円	190円		
	令和6年4月1日		(初乗り運賃のみ) 190円	200円		
京成バス	令和5年3月31日	均一制	210円	220円		
京成タウンバス	令和5年3月31日	均一制	210円	220円		
神奈川中央交通	令和5年7月1日	対キロ区間制	初乗り 180円	210円		
東武バス	令和5年7月22日	均一制	220円	230円		
京浜急行バス	令和5年9月1日	均一制	220円	240円		
京王電鉄バス	令和5年9月16日	対キロ区間制	初乗り 180円	200円		
京王バス	令和5年9月16日	対キロ区間制	初乗り 180円	200円		
小田急バス	令和5年9月16日	対キロ区間制	初乗り 180円	200円		
	令和6年6月1日	均一制	220円	240円		
国際興業	令和5年11月1日	均一制	220円	230円		
	令和6年10月1日	均一制	230円	240円 現金のみ・ICは据置き		
立川バス	令和5年11月25日	対キロ区間制	初乗り 180円	210円		
関東バス	令和6年3月1日	均一制	220円	230円		
東急バス	令和6年3月24日	均一制	220円	230円		

2. 構造的課題への対応の方向性(東京バス協会の6年度事業計画の要約)

(2)ポストコロナ及び改正改善基準告示に対応した路線維持と人材確保への取組み

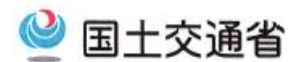


(注)

- 1.令和6年度の採用者数の計画値は、コロナ前の令和元年度と同水準の運転者の充足率(運転者総数÷必要運転者数)を確保するために必要な採用者数。
- 2.都内乗合バス13社・局への調査結果に基づき作成。

2. 構造的課題への対応の方向性(東京バス協会の6年度事業計画の要約)

特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要



- 担い手不足への対応が喫緊の課題となっている自動車運送業分野(バス、タクシー及びトラック運転手)について、特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定(令和6年3月29日)。
- 特定技能外国人の受入れに向けて、特定技能評価試験の実施に係る準備等を関係団体等と連携して進める。

	バス	タクシー	トラック
・受入れ見込数	2. 45万人		
・主な業務内容	①運行業務 ②接客業務	①運行業務 ②接客業務	①運行業務 ②荷役業務
・技能水準	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(バス)(※2)	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(タクシー)(※2)	①第一種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(トラック)(※2)
	※1 日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間については、在留資格「特定活動」(バス運転手及びタクシー運転手については1年・更新不可、トラック運転手については6ヶ月・更新不可)で在留を認める。 ※2 特定技能評価試験は各業界団体及び実施者である(一財)日本海事協会において準備。		
・日本語能力	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3	・日本語能力試験N4 若しくは ・日本語基礎テスト 合格
・受入れ事業者の要件	・「働きやすい職場認証制度」の 認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の 認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」 又は「Gマーク制度」の認証取得 等

2. 構造的課題への対応の方向性(東京バス協会の6年度事業計画の要約)

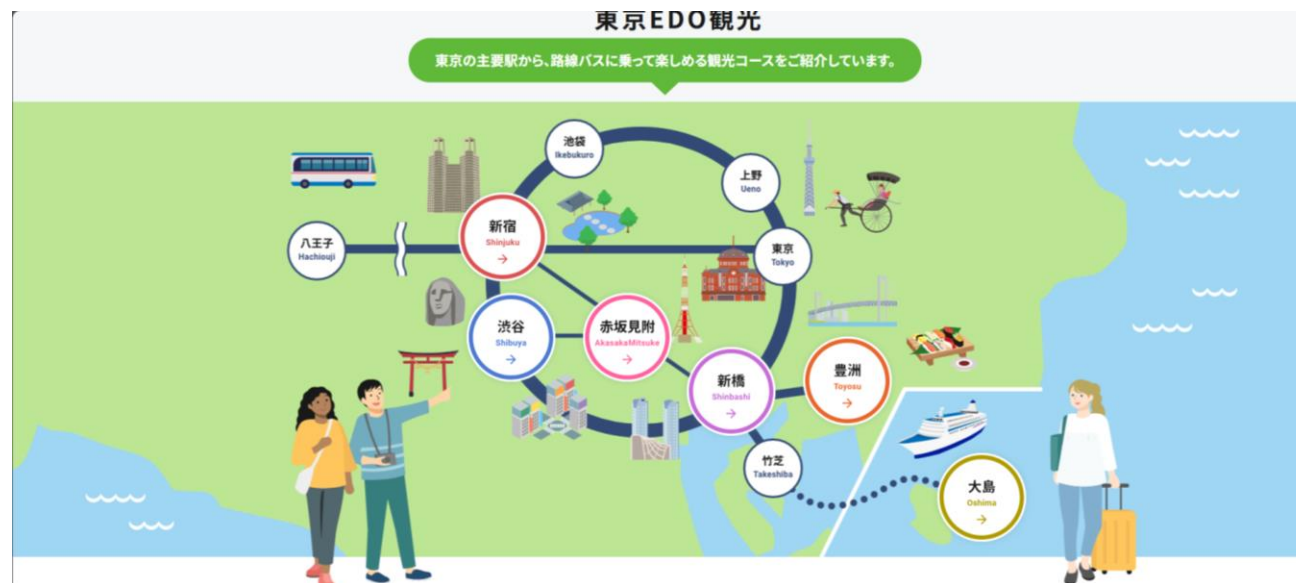
②①を基本としつつも、高齢化等による需要の減少や運転士の確保が計画通りすすめられない路線が出てきた場合、コミュニティバス、デマンド交通等他モードとの連携により、地域を面的にとらえ、地域の公共交通サービス全体の維持拡充に取り組む

⇒ 3. で詳細説明

2. 構造的課題への対応の方向性(東京バス協会の6年度事業計画の要約)

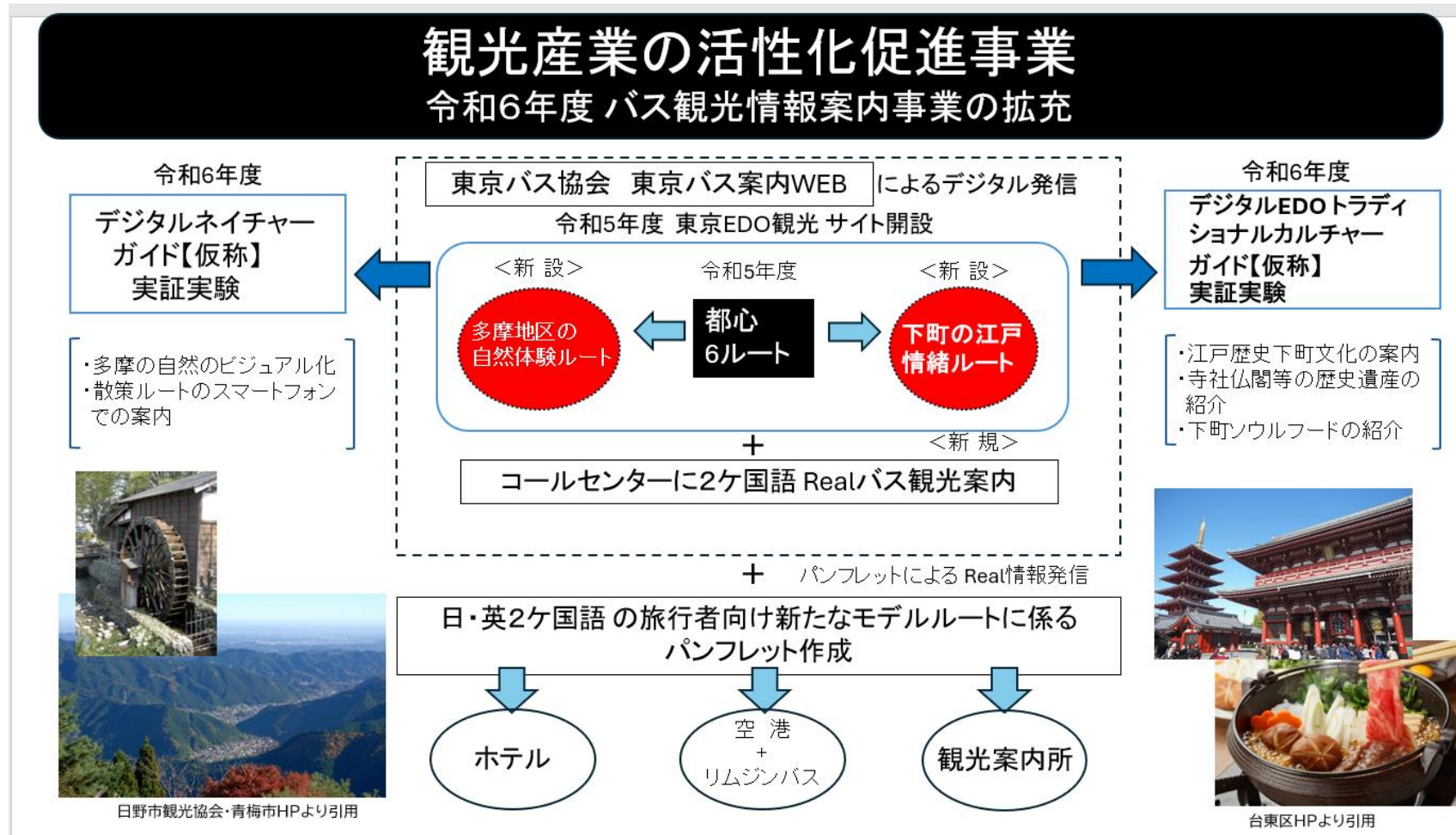
③当面の需要回復が厳しいなか、通勤通学等従来の輸送需要以外の新たな需要を創出することも重要

⇒ 東京バス案内WEBを活用したバス観光情報の発信等
一般路線バスを利用し、都内の名所を巡るバスルートの紹介「東京EDO観光」の展開



2. 構造的課題への対応の方向性(東京バス協会の6年度事業計画の要約)

- ◆東京バス協会HP「東京EDO観光」サイト等による新規需要の創出
都心6ルートを展開していたが、令和6年度はさらに多摩・下町ルートを拡充



3. 東京における バス業界としての地域公共交通戦略

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

(1) 都内区市町村の地域公共交通会議における検討状況

① 地域公共交通会議の開催・検討状況

② 主要テーマ

- ・ 地域公共交通計画の策定
- ・ 交通空白地域の特定とデマンド交通等の検討
- ・ コミュニティバスの維持存続(路線など)

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

(2)都内におけるデマンド交通等の実証実験の実施状況

①都内の実証実験の概要(10プロジェクト)

23区内	システム	運行事業者	運行開始	運行(実験)期間	エリア	乗降ポイント	車両	運行時間	運賃		
									一般	その他	
渋谷区 【終了】	C/M	東京エムケイ	R3.7.1	R3.7.1～R4.6.30	渋谷・上原・原宿1.5km×2.5km	166か所	アルファード2台	7:00～22:00	300円	5000円/月	・実証実験開始前の関係者との事前調整なし ・バス路線との競合区域が大半の区域で実施 ・関係者調整未了により、本格運行の合意に至らず
豊島区 【終了】	C/M	エコリムジン東京	R4.4.19	R5.4.19～R6.8.31 (R5.4より豊島区実証運行)	大塚2km四方	142か所	アルファード2台	7:00～22:00	400円 300円から値上げ	6000円/月 5000円から値上げ	・実証実験開始前に区が中心となって関係者調整 ・実証実験区域に道路状況等により路線バスが運行できないため、交通空白地となっているエリアあり ・2年目は区が実験主体となり、継続運行が成り立つための目標収支率(90%)に到達しなかったため(71%)、本格運行にいたらなかった
中野区	—	関東バス	R4.10.18	R5.9.19～R7.3.31 (高円寺駅へ延長)	若宮・大和町 鷺宮地区		ハイエース	8:45～18:50 11便運行	200円	70歳以上 100円	・関東バスが自らハイエースを用いた路線定期事業として実施 ・当初交通空白地域内の周回ルートを運行していたが、1便当り1人に満たないような状況であり、交通空白地域から高円寺駅に乗り入れるルートに変更 ・変更後は輸送人員が1便(往復)あたり7人以上まで増加し、当初の運行収支率40%(運行経費)を達成し、運行を継続中
世田谷区	ミライシェア	東急バス	R5.5.1	R6.5.1～R7.4.30	砧1.5km四方	46カ所	ハイエース1台	8:30～19:00 (月水金のみ)	300円	70歳以上 100円	・東急バスが運行主体として月水金のみ運行 ・収支率30%が目標だが、9%に留まっている状況
大田区 【終了】	nearMe	東急バス	R5.7.3	R5.7.3～R6.6.30	①池上馬込 ②蒲田	①25か所 ②17か所	ハイエース1台	9:30～16:30 ①②で隔日運行	300円	R6.5から両エリア毎日運行	・東急バス自ら運行主体として実施 ・2エリアを隔日(最後は毎日)運行したが、輸送人員が1.9人/日にとどまり実験終了
荒川区 【終了】	アイシン (チョイソコ)	区内タクシー3社	R5.7	R5.7～R6.3	旧コミバス「町屋さくら」のバス停周辺を乗降ポイントに設定	6カ所	タクシー1台	8:00～13:00	300円		・コミバス廃止により、住民要望により実験を開始。目標の20人/日のところ、実績は0.8人/日 ・乗降ポイントは廃止になったコミュニティバスとほぼ同一

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

市町村部	システム	運行事業者	運行開始	運行(実験)期間	エリア	乗降ポイント	車両	運行時間	運賃		
									一般	その他	
東久留米市	電話対応	トーショー交通	R2.3.16	5年程度	市内全域	32か所	ハイエース3台	9:00~17:00 (月~金)	500円	2名以上の利用は300円/人 市内在住70歳以上・妊婦・0~3歳が対象	市内在住者のみ利用可。 ・利用者は累計10,024人。(1日41人)
あきる野市	アイシン(チョイソコ)	横川観光	R4.3.14	R6.4.1~R7.3.31	①引田・代継 ②草花折立 ③網代 ④野辺小川	①46か所 ②31か所 ③17か所 ④35か所	ハイエース	9:00~16:00 (平日)	200円	該当エリア在住者が対象	・当該エリア居住者のみ利用可。順次エリアを拡大し、現在は4エリアとなった ・利用は15.7回/日となり、目標の25回/日には届いていない
三鷹市	S/M	境交通 寿交通	R4.10.24	R5.10.2~2年間	①大沢	87か所	セレナ型2台	9:00~18:00 (月~土)	100円	エリア外300円 (市役所・杏林大学病院など)	・エリアの拡大などを行い、利用は45.2人/日 ・予約がとれない状況を打破するために午前中に1台増車する
		和親交通	R6.5.27	R6.5.27~R7.3.31	②井の頭	30か所	セレナ1台	9:00~17:00 (月~土)	100円		・R5.10から運行開始
調布市	ネクストモビリティ	京王自動車	R5.12.25	R5.12.25~R6.12.28	深大寺2km×1.5km	53か所	JPNタクシー2台	9:00~17:00 (月~土)	300円	地域外400円・700円 (杏林大学病院など)	・タクシー車両を利用。利用は3.37人/日

S/M:Swat Mobility

各自治体HPの地方公共交通会議資料より引用、まとめ

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

②その概要を分類してみると次のとおり

A:鉄道駅へのアクセスや既存の路線バスとの乗り継ぎを念頭においた路線定期路線事業として実施している事業(中野区実証実験)

⇒当初、空白地域内の循環バスとして運行開始したが、需要が低迷したため、潜在需要の高い高円寺駅へのアクセスを中心の路線見直しを行い、また、既存のバス路線との乗り継ぎ機能も拡充

⇒既存公共交通とも連携した交通ネットワークが構築され、地域の公共交通機関として利用者数が増加し、定着しつつある

(詳細は、中野区宮澤交通政策課長よりプレゼン)

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

B:需要の多い都心部のバス路線やタクシーサービスと競合エリアにおいて、地元自治体の財政支援を受けないことを前提に実施するデマンド交通（渋谷区、豊島区）

⇒バス路線やタクシーサービスとの競合もあり、既存交通事業者との事前調整等が不可欠（渋谷区）

⇒広告収入等の増収策に取り組み、収支率は相当に上がり、90%目標のところ70%までいったが運行エリアが狭いこともあり、地元自治体の支援措置を前提としない実験継続は厳しいのが現状（豊島区）

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

C:都心以外の地域において、交通空白地域内における域内需要対応を中心としたデマンド交通(三鷹市等)

- ⇒鉄道やバス路線との乗り継ぎというよりも、通院や買い物など域内の多様な住民の移動ニーズに対応することを主眼とした実証実験が中心。
- ⇒それぞれの地域で創意工夫しており組んでいるが、鉄道駅へのアクセスのようなまとまった需要があるわけではないので、現状では需要が伸び悩んでいる状況。

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

D:既存の路線バスの代替として導入したデマンド交通(荒川区)

⇒既存の路線バス(ミニバス)の代替としてのデマンドであるが、既存路線上に発着ポイントを設けたもので、実質的には運行形態をデマンドにしたただけなので、大きな需要の改善は見られず、廃止にいたった。

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

◆デマンド交通等の実例について

●定期路線事業として運行している例【中野区オンデマンド路線】



赤枠部がおもな交通空白地域（若宮・大和町）、太線が当該路線の概略を示したもの

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

◆デマンド交通等の事例について

中野区オンデマンド路線



人口構成	
◆大和町1～4丁目	
人口	16,183人
世帯	10,435世帯
面積	0.71km ²
人口密度	22,792/km ²
◆若宮1～3丁目	
人口	13,020人
世帯	8,262世帯
面積	0.67km ²
人口密度	19,433/km ²
◆白鷺1～2丁目	
人口	9,008人
世帯	4,864世帯
面積	0.44km ²
人口密度	20,473/km ²
◆合計	
人口	38,211人
世帯	23,561世帯
面積	1.82km ²
人口密度	20,995/km ²

- ◆人口等はR6.10現在
中野区HP「2024年住民基本台帳からみた人口」から引用
- ◆図は中野区HPより引用

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

◆デマンド交通等の実例について

中野区オンデマンド路線

中野区デマンド交通概要

運行時間	・毎日 8:45～18:50 (定時運行:1日11便運行、年末年始運休)
運賃	・200円 (高齢者割引証 100円) ・関東バス定期券・一日券利用可
使用車両	・ハイエース:利用定員10名
運行会社	・関東バス

沿革

R4年10月18日	運行開始	
R5年9月19日	変更	・高円寺駅へ延長

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

◆デマンド交通等の事例について

渋谷における実証実験の概略(運行終了)

■実験区域

・区域の広さ：渋谷駅～原宿駅～代々木上原駅エリア

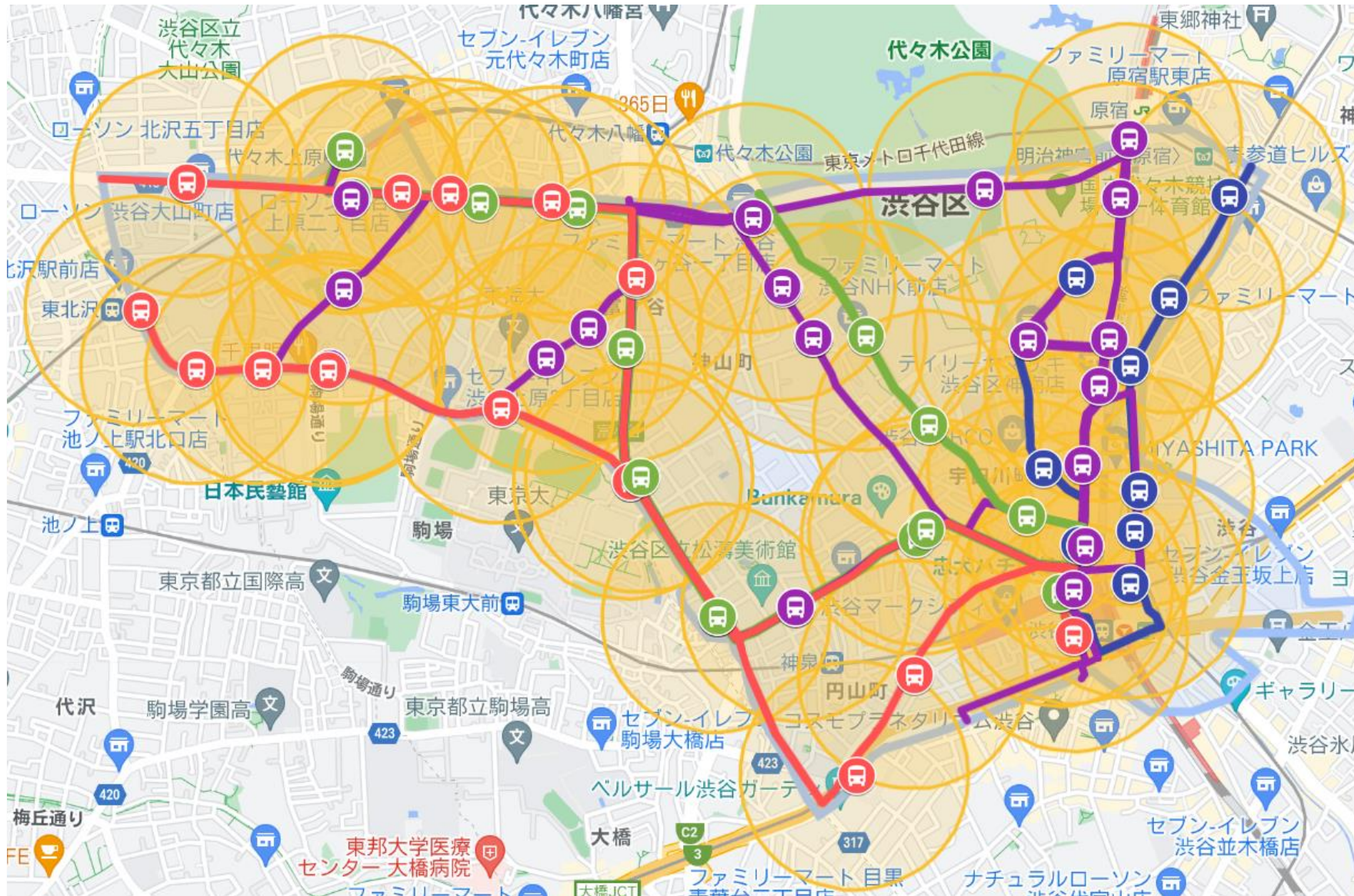


運行内容

- 運賃 300円(小児半額)
- サブスク 5,000円/月 (家族会員500円)
- 運行時間 7時～22時
- 使用車両 予約状況により
アルファード2台～4台
- 運行会社 タクシー会社
- 2022年7月1日より(1年間の実証実験)開始
2023年6月30日をもって実証実験終了

渋谷区HP「令和4年度第1回渋谷区地域公共交通会議について」
より引用作成

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略



-  都営バス
-  東急バス
-  京王バス
-  ハチ公バス

Mobi資料より引用

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

◆デマンド交通等の事例について

豊島区大塚における実証実験の概略(運行終了) 運行エリア

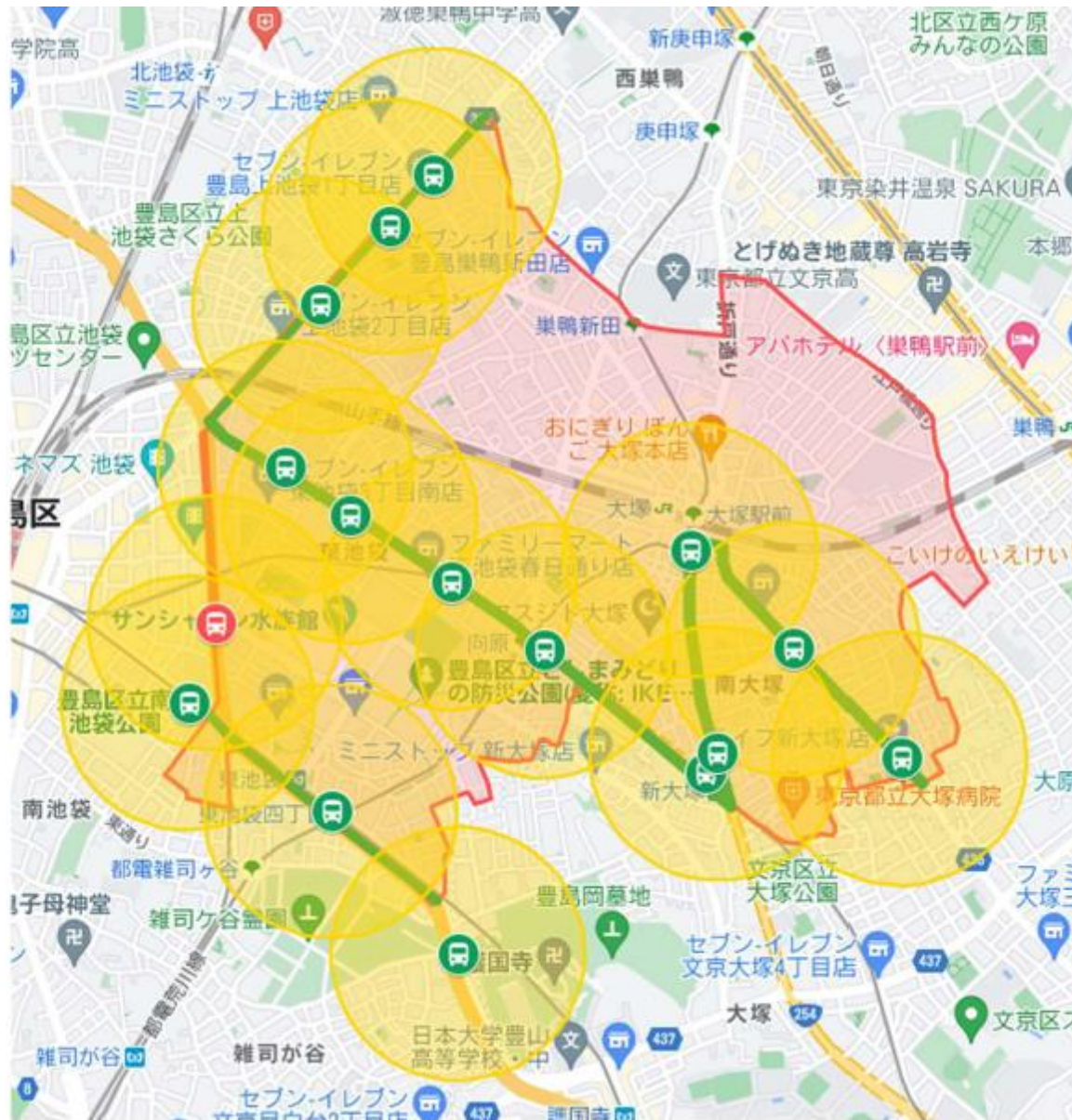


運行内容

- 運賃 400円(小児半額)
- サブスク 6,000円/月 (家族会員あり)
- 運行時間 7時~22時
- 使用車両 予約状況により
ワンボックス2台
- 運行会社 タクシー会社
- 2022年4月19日(1年間の実証運行)開始
2023年4月19日豊島区が主体となり実証
運行を開始
※2023年に運賃を300円から400円
サブスクを5000円から6000円に変更
2024年8月31日実証運行終了

豊島区HP「AIオンデマンド交通(mobi)の実証運行について」
より引用

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略



都営バス



国際興業バス



半径300m (バス停中心)

Mobi資料より引用

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

(3) 東京バス協会としてのデマンド交通実証実験に対する基本的な考え方

- ① 東京のバスは、都市鉄道と連携し地域の公共交通サービスの面的な主体となっていることから、需要の競合について慎重な検討が必要ではあるが、デマンド交通との連携により、地域の公共交通サービスが拡充するのであれば、前向きに協議を進めていくことが重要。
- ② ポストコロナと2024年問題の現実化という大きな社会的転換期のなかで、新たな地域公共交通サービスとも連携し、地域交通産業として維持発展することも重要【日本バス協会 バス再興10年 ビジョン】

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

バス再興 10年ビジョン

日本バス協会
2024年9月

「バスを夢のある産業に」
バスが走って人々の生活や地域を支え続けていることは我々の誇り
夢のあるプライドある産業として、バスがさらに輝く時代を創る

安全安心なバスの実現	● 先端技術の活用などにより更なる安全への取組の強化 ● 貸切バス事業者安全性評価認定制度の活用などで不適格事業者を解消 ● 一般ドライバー、バイク、自転車利用者、歩行者などへバスの安全運行のための交通ルールの理解・遵守のPR ● 道路やバス停留所の改修・整備による運行環境の改善
地域総合交通産業として維持発展	● 利用者理解のもと、適時適切な運賃改定による事業基盤の強化 ● まちづくりや他の輸送モードとも連携しつつ利便性向上を図り、地域公共サービス提供主体の中核として移動手段を維持 ● その支援を国が自治体とともに強化するよう要請 ● 観光バス・乗合バスの新たな需要創出
人材確保と働き方改革	● 運転士・整備士などの待遇改善による採用・定着 ● 若年層や女性、外国人の採用の促進 ● 運転士の高度な運転技量を広くPRしイメージアップ ● カスタマーハラスメント防止など働く環境を改善
次世代のバス輸送への転換	
EVバスなどの普及で環境へ貢献	● 国産EVバスのほか、FCVバスなどクリーンエネルギーバスの供給の充実及び変電・充電設備などインフラの充実 ● カーボンニュートラル実現に向けた取組への国や自治体の支援強化を要請
自動運転の本格化	● 実験段階から本格運行へ進め、2030年には路線バスでの自動運転を普及 ● 自動運転においても、安全・安心確保の面で人の役割を重視
完全キャッシュレス化の実現	● 現金とキャッシュレスで運賃に差を付けるなど実現に向けて環境整備 ● キャッシュレスを推進し、2030年には「運賃箱の無いバス」の本格的な普及により、運転士の負担軽減と事業者のコスト軽減

日本バス協会
バス再興10年ビジョン

3. 東京におけるバス業界としての地域公共交通戦略

- ③②を本格的に推進するうえで、バス輸送ネットワークと地域公共交通サービスとをつなぐネットワーク連携型のMAASの整備も重要
(国際興業社 さいたま市桜区の実証実験)
- ④地方公共団体の地域公共交通戦略と連携し、路線を維持するための一定の財政的支援をしていただくことが必要

4. バス利用促進型のMaaS (さいたま市桜区における実証実験)

(国際興業株式会社 商事部交通事業担当
上席主任 河村 奏女さまよりプレゼン)