

令和 4 年度第 1 回乗合バス事業者連絡会議

令和 4 年11月11日

1. 会議の目的・進め方について
2. バス事業者を取り巻く状況について
3. 「東京における地域公共交通の基本方針」について
4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について
5. その他・意見交換

1. **会議の目的・進め方について**
2. **バス事業者を取り巻く状況について**
3. **「東京における地域公共交通の基本方針」について**
4. **地域公共交通のデータ整備・利活用について**
5. **その他・意見交換**

1. 会議の目的・進め方について

○設置趣旨

(東京の地域公共交通の課題)

- ・ 中・長期的な公共交通機関の利用者の減少
- ・ 新型コロナの影響による移動需要の変化 等

地域の公共交通は、当面の機能の確保に加え、**将来にわたってその機能が発揮されることが重要**

(東京都の動き)

- ・ 令和4年3月 「東京における地域公共交通の基本方針」策定

(国の動き)

- ・ 地域公共交通計画の策定が努力義務化

- ・ 今後、交通事業者など地域の関係者が議論して地域の交通の将来像を描く作業が各地で進む中、路線バスは、地域公共交通ネットワークの骨格を担う重要な役割を担っている。
- ・ そのため、**都とバス事業者の方々に、継続的に地域公共交通に関する情報を交換する機会を持ち、連携を強化していくことが重要**
- ・ 取組や課題を共有し、今後の施策を検討する材料とすることを目的に、「乗合バス事業者連絡会議」を設置

○検討項目

- ・ **課題の共有化**
- ・ 都の取組、事業者の取組等に係る**情報の共有**
- ・ 交通事業者間の連携の取組に関する**意見交換**

→複数テーマがある中、乗換え利便性の向上等につながる「データ整備・利活用」等について議論

1. 会議の目的・進め方について

○連絡会議の進め方

- ・年に1～2回程度、定期的開催
- ・参加の負担を軽減するため、今後オンライン形式も検討

令和4年度

連絡会議（第1回） 11月11日

- ・会議の目的
- ・バス事業者を取り巻く状況
- ・基本方針について
- ・データ整備・利活用について など

連絡会議（第2回） 1月頃

- ・データ整備・利活用に係る各社の事例紹介 など

令和5年度
以降

連絡会議

- ・課題の共有
- ・都、事業者の取組の共有
- ・データ整備・利活用 等のテーマで、年に1～2回程度開催

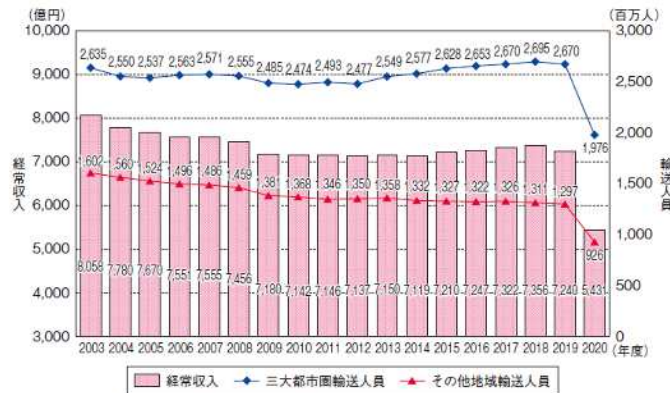
1. 会議の目的・進め方について
2. バス事業者を取り巻く状況について
3. 「東京における地域公共交通の基本方針」について
4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について
5. その他・意見交換

2. バス事業者を取り巻く状況について

(1) 輸送人員の変化

- ・バスの輸送人員は、全国的には減少傾向にあるが、三大都市圏においては、2012年以降増加に転じてきたが、新型コロナの感染拡大により、約26%減少している（2,670百万人：2019年⇒1,976百万人：2020年）。
- ・新型コロナ感染拡大により、乗合バスの輸送人員は2021年1月時点で27.5%減少している（2019年同月比）。

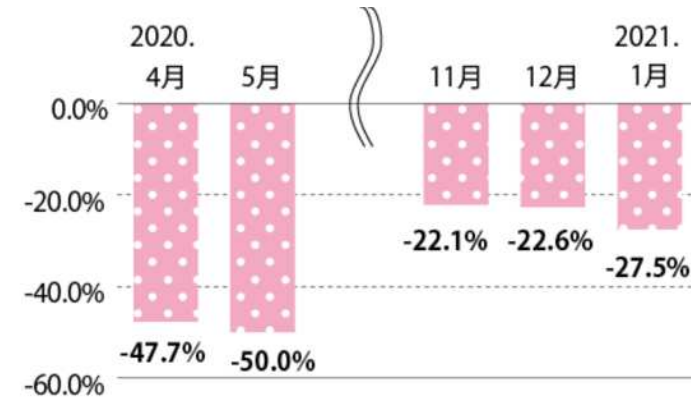
●都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。
 資料：国土交通省自動車局作成

出典：交通政策白書：令和3年度交通の動向

●乗合バス（一般路線バス）の輸送人員（2019年同月比）

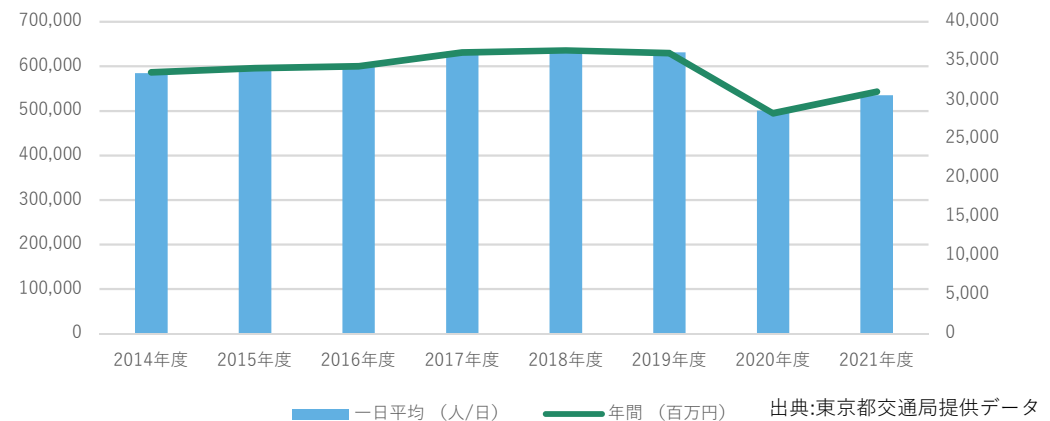


資料：国土交通省

参考) 都営バスにおける輸送人員

- ・都営バス（乗合）の乗車人員は、2018年度では638,689(人/日)であったが、新型コロナ感染拡大の影響もあり、2020年度では501,048(人/日)となり、約2割程度の利用者減となっている。
- ・都営バス（乗合）の乗車料収入も2018年度では36,340(百万円/年)、年間を通して感染症の影響がみられる2020年度では28,270(百万円/年)となっており、2020年度は、2018年度の成績に対し、約2割程度の減収となった。

●都営バスにおける乗車人員（人/日）および年間の乗車料収入の推移（図）



出典：東京都交通局提供データ

2. バス事業者を取り巻く状況について

(2) 収支状況

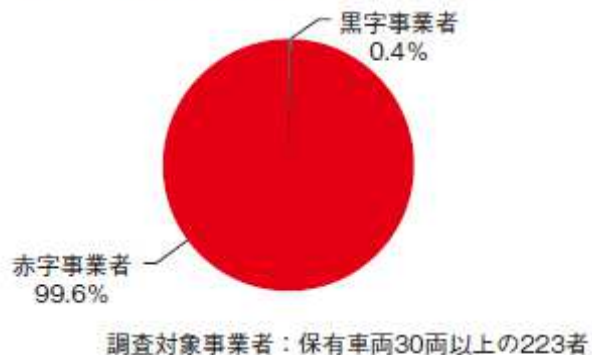
- ・一般路線バス事業者収支状況は、2018年には約29%が黒字事業者であったが、2020年には、**新型コロナ感染拡大の影響もあり、ほぼすべてが赤字事業者**となっているなど経営が厳しい状況にある。
- ・地方部においては、一般路線バスの路線廃止が続いている。

乗合バス事業者の収支状況（2018年度）

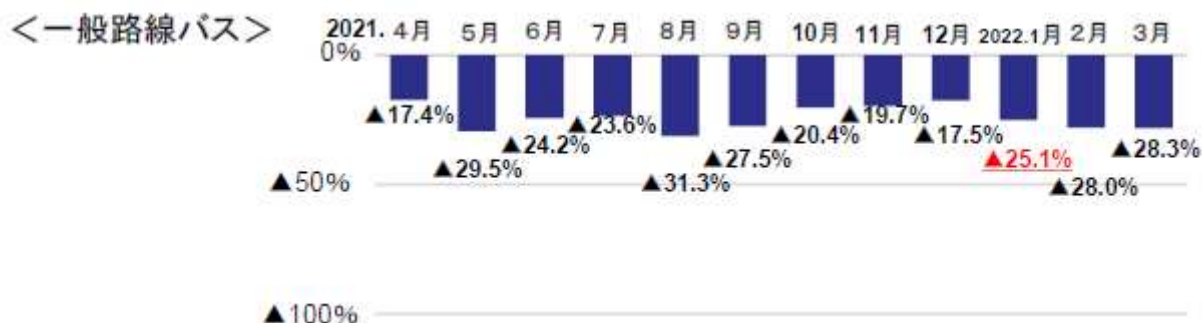
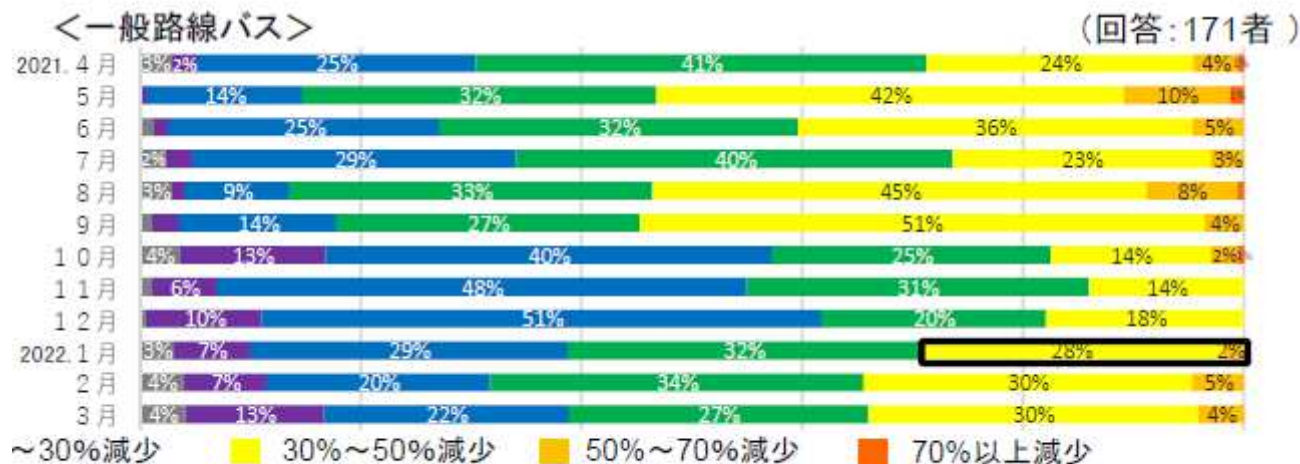


出所：国土交通省「令和2年版 交通政策白書」

乗合バス事業者の収支状況（2020年度）



資料：国土交通省自動車局作成



出典：新型コロナ感染症による関係業界への影響について」
 (国土交通省、令和4年1月31日時点まとめ)
<https://www.mlit.go.jp/kikikanri/content/001464816.pdf>

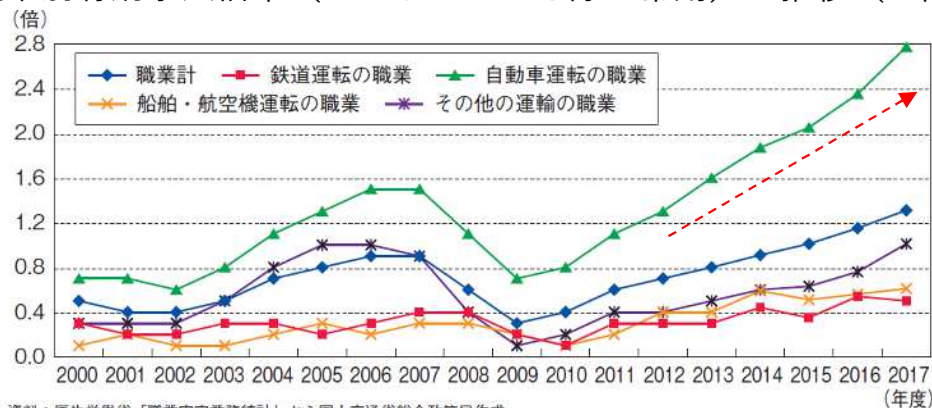
2. バス事業者を取り巻く状況について

(3) 運転手確保

第1回東京都における地域公共交通の在り方検討会資料より抜粋

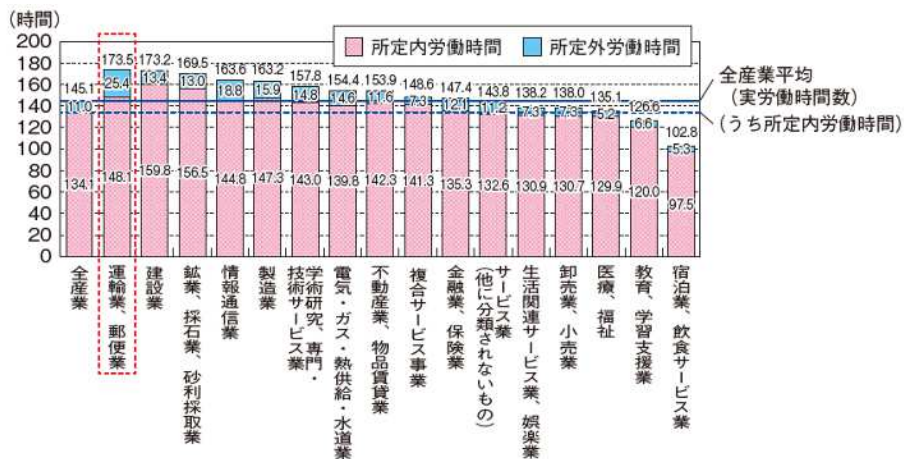
- 自動車運転の職業の**有効求人倍率**は他の職業と比較して近年の**上昇率が著しく**、交通サービスを担う**労働者不足は深刻**
- 長時間拘束、低賃金等の過酷な労働環境が一因と考えられ、今後、労働人口の減少が見込まれる中で、**交通事業の担い手確保はより困難**な状況になる可能性がある。

職業別有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移（全国）



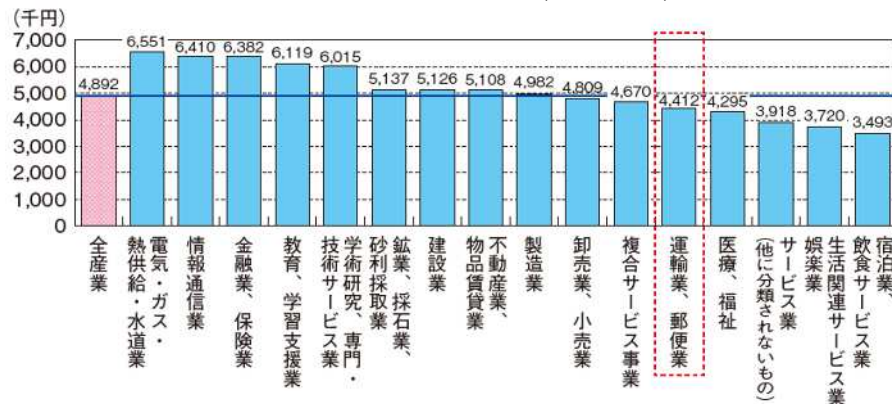
資料：厚生労働省「職業安定業務統計」から国土交通省総合政策局作成

産業別常用労働者一人平均月間実労働時間（2014年）



注：事業所規模5人以上。
資料：厚生労働省「平成26年 毎月勤労統計調査」から国土交通省総合政策局作成

産業別の年間所得額（2015年）



注1：年間所得額は「資金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省総合政策局が推計した値。

きまって支給する現金給与額=6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。
年間賞与その他特別給与額=調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額。

注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

出典：令和元年度交通の動向（令和元年6月/国土交通省）に東京都加筆

1. 会議の目的・進め方について
2. バス事業者を取り巻く状況について
3. 「東京における地域公共交通の基本方針」について
4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について
5. その他・意見交換

3. 「東京における公共交通基本方針」について

■基本方針の構成

第1章 はじめに | 作成の趣旨、上位計画、位置付け

第2章 東京の地域公共交通に関する現状・課題 | 特徴、課題

第3章 地域公共交通の理念と将来像 | 理念、将来像

第4章 将来像の実現に向けた取組の方向性 | 取組テーマ、各主体の役割

第5章 今後5年間の取組 | 「重点取組期間」で進める具体的な取組

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第1章 1-1 作成の趣旨

- 地域の公共交通は、都民の日常生活や社会生活の確保、活発な地域間交流を実現し、都民生活の安定向上や地域経済の健全な発展に**欠くことができないもの**であり、**将来にわたってその機能が十分に確保されることが必要**
- あわせて、世界的な潮流である、**脱炭素社会の実現**に向けた施策の加速、**人間中心**の都市空間の構築、都市活力の維持・向上といった社会的な課題の解決に**公共交通の側面から貢献**していくとともに、**自動運転技術の進展**や**新たなモビリティサービス**、**新技術の社会実装**などの技術的な動向も踏まえて、交通政策を実施していくことが重要
- このような背景の下、東京の地域公共交通が目指すべき姿やその実現に向けた支援策の方向性等を検討するため、令和2年10月に「東京都における地域公共交通の**在り方検討会**」を設置し、検討を重ねてきた
- この検討会での議論を踏まえ、目指すべき姿の実現に向け、**都として取組の方向性を示し**、**関係者間でビジョンを共有する**ことを目的として、「東京における地域公共交通の基本方針」を策定し、地域ニーズに合致した持続可能な取組を促していく

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第1章 1-3 基本方針の位置付け

❖ 基本方針の対象範囲



- ① 鉄道やモノレール、BRTなどへのアクセスを担う末端の公共交通
- ② 鉄道やバス等、多様なモードの結節点
- ③ 交通需要マネジメント施策
(鉄道・バス等の乗換等利便性向上、移動手段転換や利用時間・移動経路の変更等の行動変容促進施策)
- ④ シェアリング事業を行う、超小型モビリティ、
(自転車等の) パーソナルモビリティ
- ⑤ 交通不便地域等の移動手段
- ⑥ 走行空間の確保・充実に向けたソフト施策
- ⑦ 上記に関連する都市政策等

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第2章 2-2 東京の地域公共交通の課題

◆ 東京全体に共通する課題

< 短期的な課題 >

- 運転免許返納に対する不安の解消
- 交通不便地域への対応
- 行政界を越える移動需要への対応
- 交通サービスの担い手不足への対応
- 財政負担の増加への対応
- 新型コロナ危機を契機とした新しい日常への対応、移動需要の創造
- データ等を活用したサービスの適正化・質向上への対応

など

< 中・長期的な課題 >

- 中・長期的な公共交通機関の利用者の減少への対応
- 脱炭素社会の実現に向けた対策の加速
- 都市の競争力を高めるイノベーション創出
- 公共交通を地域が自ら守り育てる意識の醸成

など

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第3章 3-1 地域公共交通の理念

多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、
地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、
持続可能な地域公共交通サービスを実現

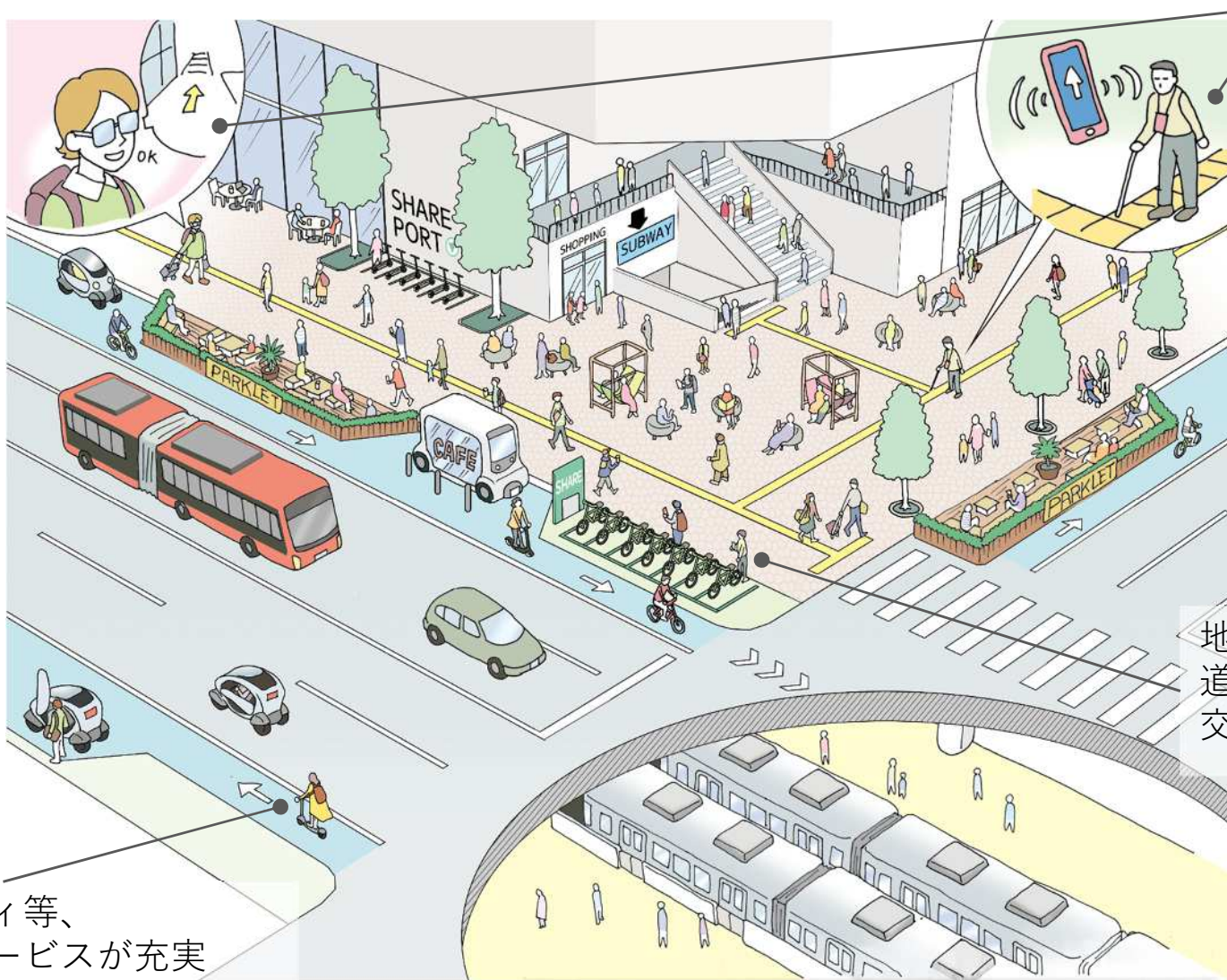
- 社会経済情勢が大きく変化する中、その**時代にふさわしい移動手段**を実装するとともに、**集約型の地域構造**への再編を進めることが必要
- ライフスタイルに応じた多様な活動を支える高質な移動環境を確保することも重要
- その際、安全で誰もが使いやすく、脱炭素社会の実現に資する、地球環境との調和がとれた持続可能な移動手段を実装し、「**ゼロエミッション東京**」を実現することが不可欠
- このため、不必要な交通需要の回避（AVOID）、自家用車から公共交通への利用転換（SHIFT）によりエネルギー消費を減らし、それでも削減できない部分は、輸送エネルギー消費効率の改善や再生可能エネルギーへの転換（IMPROVE）
- また、交通分野における**最先端技術の活用**について、東京がトップランナーの地位を確立し、我が国の取組を牽引
- **多様な主体の参画**の下、**様々なニーズにきめ細かく対応**できる、**持続可能**な地域公共交通サービスを実現

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第3章 3-2 目指すべき将来像

主に中枢広域拠点域（おおむね環状7号線内側）のイメージ

DXとバリアフリーにより、
交通利便が飛躍的に向上



地下鉄駅では、
道路空間も活用し
交通結節機能が充実

超小型モビリティ等、
シェアリングサービスが充実

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第3章 3-2 目指すべき将来像

主に新都市生活創造域（おおむね環状7号線からJR武蔵野線等まで）のイメージ



3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第3章 3-2 目指すべき将来像

主に多摩広域拠点域（おおむねJR武蔵野線から圏央道まで）のイメージ

身近な生活の中心地に
利便性の高い
交通結節点が形成

身近な地域内の
ほか、地域間
の移動手段が
充実



グリーンスロー
モビリティ等、
高低差移動を支える
手段が充実

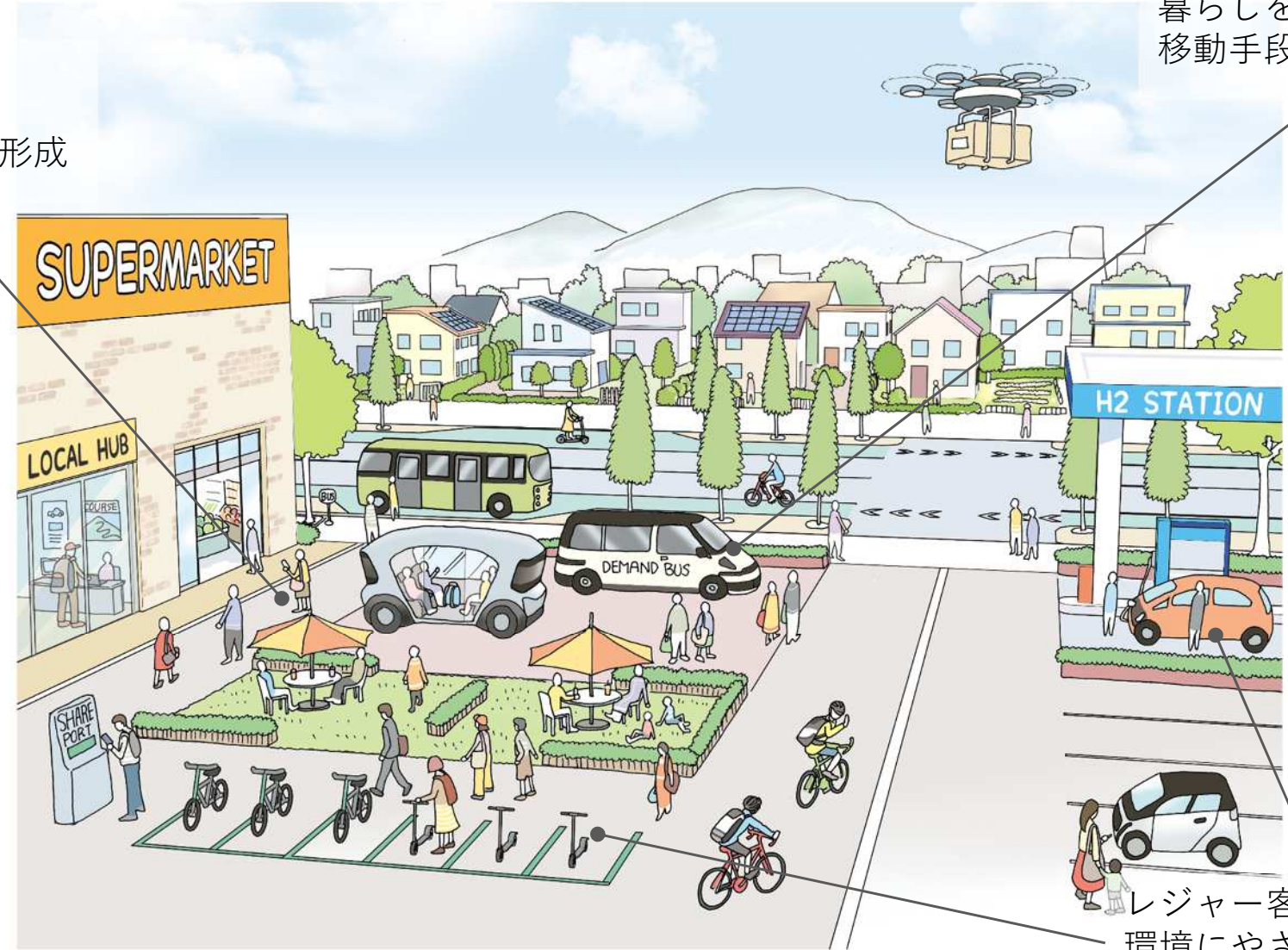
3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第3章 3-2 目指すべき将来像

主に自然環境共生域（おおむね圏央道の外側）のイメージ

自動運転バス等、
住み慣れた地域での
暮らしを支える
移動手段が普及

商業施設等と
連携した
交通結節点が形成



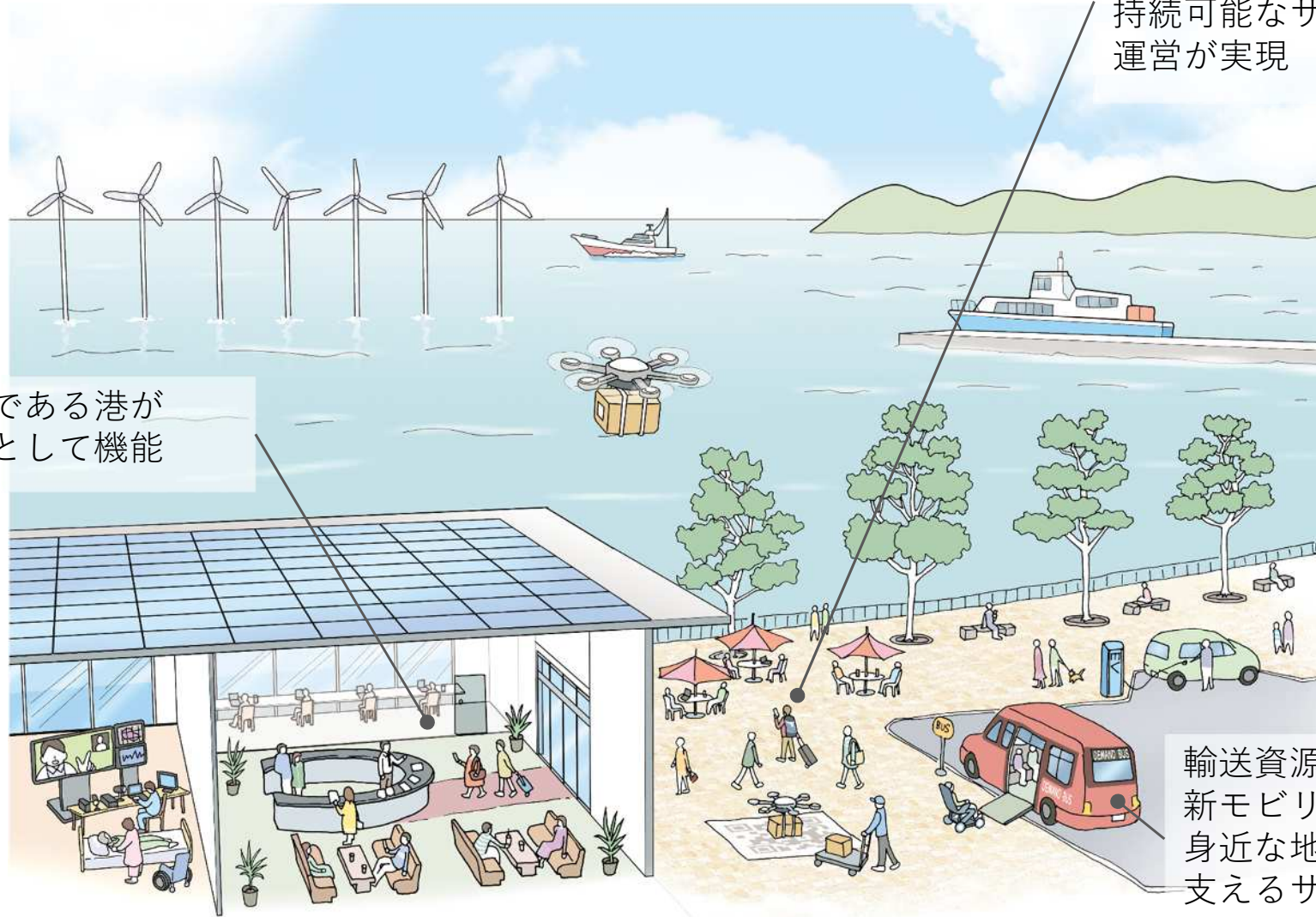
レジャー客も取り込んだ
環境にやさしい
移動手段が普及

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第3章 3-2 目指すべき将来像

主に自然環境共生域（島しょ部）のイメージ

島の玄関口である港が
交通結節点として機能



地域住民・レジャー客の
移動需要を取り込み、
持続可能なサービス
運営が実現

輸送資源の総動員や
新モビリティ等により
身近な地域での暮らしを
支えるサービスを確保

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第4章 4-2 取組テーマ

- 3つの「取組の視点」に基づき、2040年代の将来像に向けて、各地域を貫く6つの「取組テーマ」を設定し、関係者と共に進めていく。

視点1

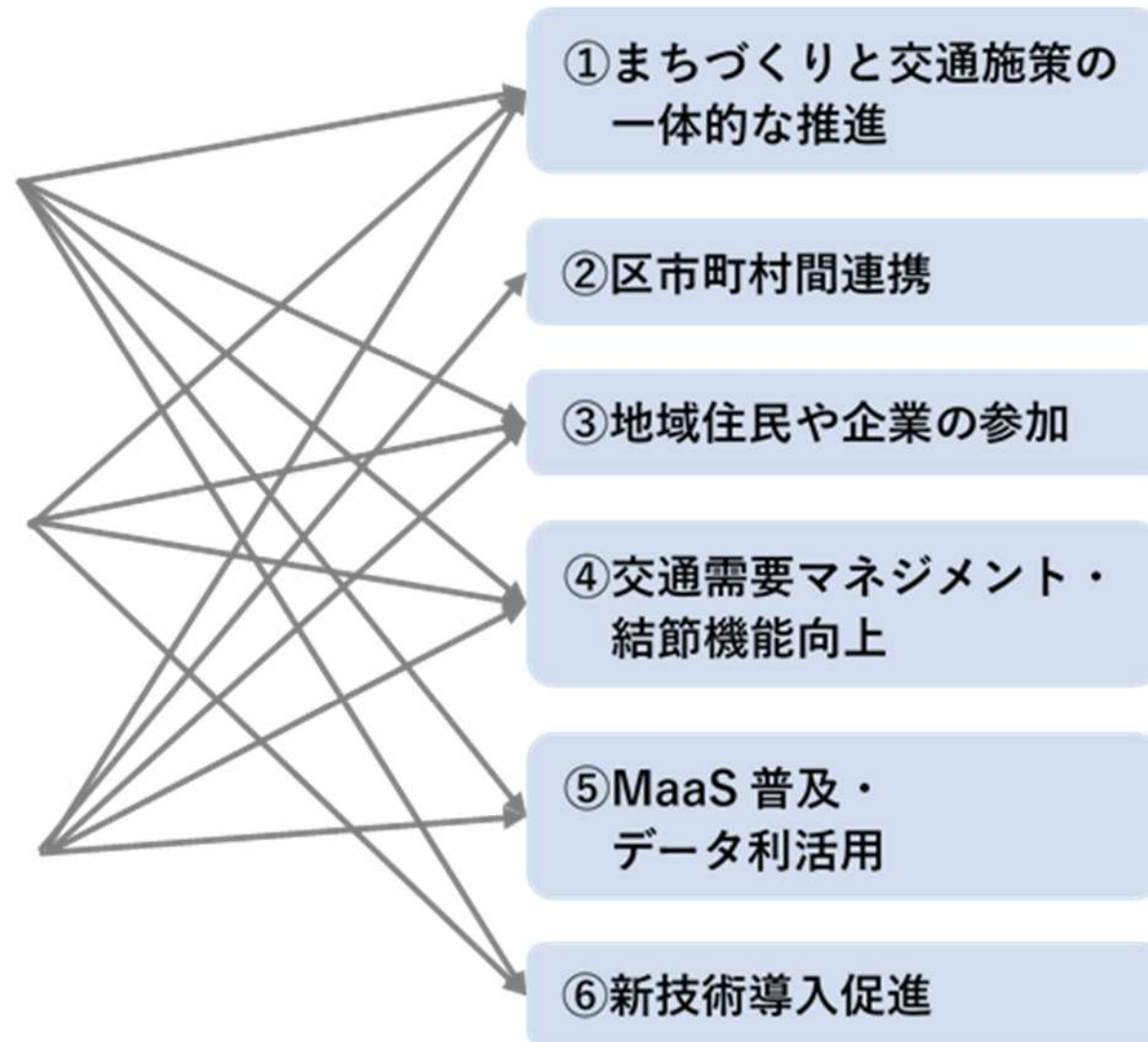
都民生活の質を向上し、
都市活動を活発化する
地域公共交通

視点2

持続可能な社会の実現に
資する、人と環境に
優しい地域公共交通

視点3

地域のまちづくりに
寄与する地域公共交通



3. 「東京における公共交通基本方針」について

第4章 4-3 取組テーマ別の方向性

① まちづくりと交通政策の一体的な推進

- 交通の側面から立地適正化を誘導していく
- 公共交通が生み出す価値（交通以外の他分野へも波及するクロスセクター効果など）に基づき、フィーダー交通の充実等の取組を進めていく
- 収支改善のため、データ分析やモビリティマネジメント、事業者インセンティブが働く仕組みづくりの取組を促進していく

② 区市町村間連携

- 幹線系統の中でも確保・維持に課題を抱えるものなどについて、都と関係区市町村で連携して取組を進めていく。
- 区市町村間連携の好事例を都と区市町村の間で広く共有するなど、都と区市町村の連携を強化していく
- 区市町村間連携の好事例となる先行事例をつくり広く共有していく

③ 地域住民や企業の参加

- 地域公共交通の維持・充実に向けた、企業や住民の参画促進策や新たな事業スキームの在り方を検討していく
- 中山間・島しょ地域での自家用有償旅客運送など、多様な地域の輸送資源を活用する取組についても促進していく
- 地域の公共交通の担い手の一員として、住民も含む関係者が持続的に役割を果たしていく仕組みについて検討を進めていく

④ 交通需要マネジメント・結節機能向上

- 働き方の多様化など社会や生活の変化に応じピーク需要分散の促進策や、鉄道の時間差料金制の課題や実現可能性などについて鉄道事業者等と共に検討していく
- 公共交通の利用促進や移動のきっかけづくりなど、モビリティ・マネジメントの取組を進めていく
- 身近な中心地の交通結節機能を向上し、身近な地域での生活利便を向上していく

⑤ MaaS普及・データ利活用

- 交通に関するデータを蓄積し、地域の課題解決や利用者利便の向上に資する政策立案に活用していく
- MaaSの社会実装に向け、関係者間でデータを共有する仕組みを検討していく
- 移動手段のオープンデータ整備促進に加え、区市町村のデータ利活用の促進策を検討していく

⑥ 新技術導入促進

- 自動運転技術等を活用した新しいサービスの導入に向けた先行的な取組を推進していく
- 地域公共交通に関する区市町村の要望を取りまとめ、道路管理者・交通管理者や国に、地域の状況に応じた規制の適正化などの要求・提案をしていく
- ZEVなどの環境性能が高い車両や、バリアフリー対応車両の普及を推進していく

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第4章 4-4 将来像の実現に向けた各主体の役割

- 東京の地域公共交通は、主に交通事業者の経営努力に支えられ発展してきた。今後は、地域に精通する区市町村の主体性、交通事業者の創意工夫の下、地域の状況に鑑み多様な主体の参画を促し、地域公共交通の魅力や利便性を高める取組が必要
- 各主体がそれぞれの役割を果たした上で、共に交通政策を推進していく

(国の役割)

- 全国的な視点からの政策立案
- 地域公共交通の確保・維持・改善のための支援 など

(都の役割)

- 区市町村や交通事業者等に将来のビジョンや取組の方向性を示す
- 地域公共交通の確保・維持、改善・充実にに向けた取組の立上げや促進に資する支援策を構築
- 複数の区市町村に関係する交通課題の解決に向け、広域的な視点から総合調整を実施 など

(区市町村の役割)

- 地域住民の移動ニーズを把握し、地域の交通課題の解決に向け、主体的な役割を発揮
- 交通事業者や住民など地域の関係者と協議し、地域公共交通計画を策定
- 生活交通・ラストワンマイル移動の確保・維持・改善・充実に資する取組の推進 など

(交通事業者の役割)

- 適切な輸送事業の遂行により都民の移動手段を確保
- 交通結節機能の強化やデータ連携等、交通事業者間の連携に努めサービスの質を向上 など

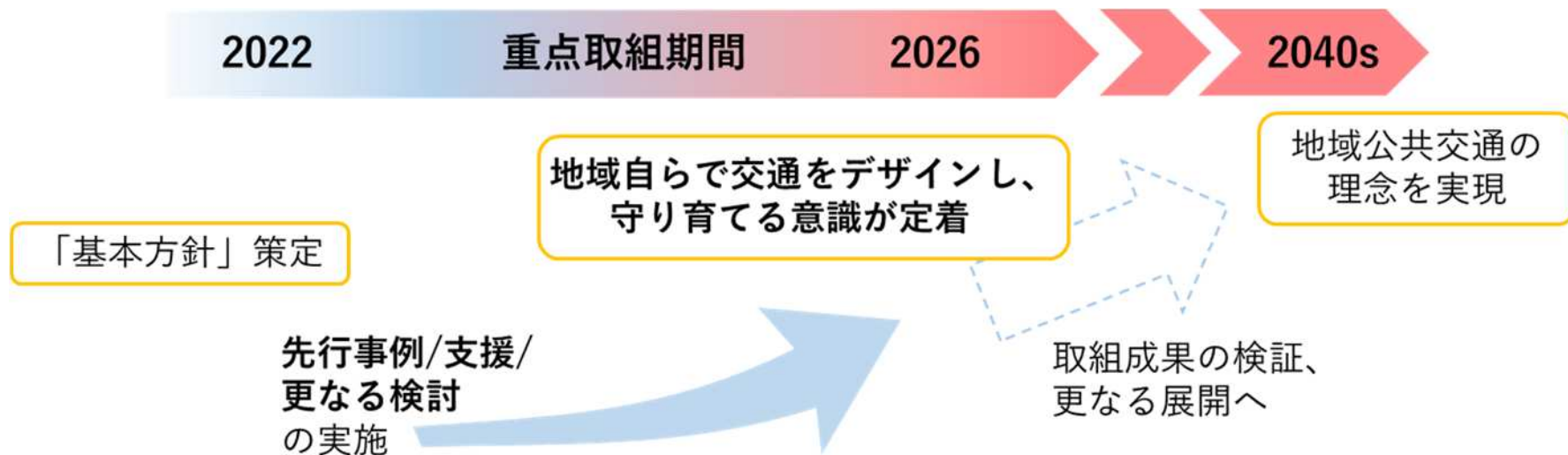
(都民、都内企業の役割)

- 「地域の交通事業の担い手の一人」との意識のもと、積極的な公共交通利用、行政や交通事業者等と連携・タイアップした取組を推進 など

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第5章 5-1 「重点取組期間」の設定

- 2040年代の目指す将来像の実現に向けて、地域自らが交通をデザインする意識を定着させる期間として、今後5年間を「**重点取組期間**」と定め、都と区市町村等で連携して取組を推進
- 本基本方針に基づき、**地域公共交通計画の策定**などを行い、その中で位置付けられた課題解決に向けた具体的取組について**優先的に支援**
- おおむね5年後を目途に、「重点取組期間」の成果と課題を整理し、積極的に取組を進める区市町村への更なる効果的な支援策の検討など、次のステージの取組を改めて検討



3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第5章 5-2 「重点取組期間」で進める具体的な取組

❖ 広域調整に係る取組の推進

- 都は広域自治体として以下に取り組む。
 - 行政界をまたぐ幹線系統に係る取組
 - 自治体間や交通事業者との情報共有・連携
 - データ整備に係る取組

地域ニーズに応じた移動手段の例



❖ 区市町村や事業者の取組促進策の充実

- 意欲ある区市町村を効果的に後押しするため、以下の各種支援策を講じ、取組の促進を図る
 - 地域公共交通計画策定
 - デマンド交通やグリーンスローモビリティなど、地域ニーズに応じた移動手段の導入
 - 利用者利便向上や事業の効率化など、既存コミュニティ交通の見直し
 - 環境対応車、バリアフリー対応車や環境対応設備の導入
 - 交通結節点整備
 - データの取得とオープン化
 - モビリティ・マネジメント実施

3. 「東京における公共交通基本方針」について

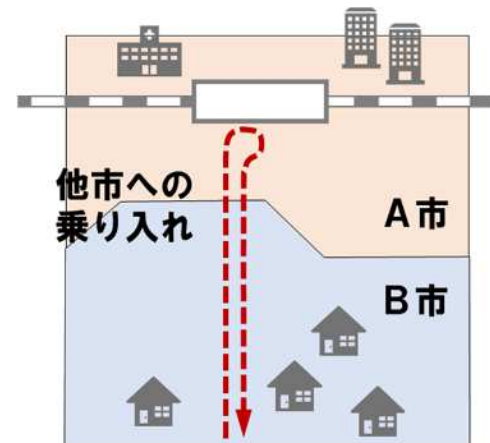
● 第5章 5-2 「重点取組期間」で進める具体的な取組

❖ 区市町村や事業者との連携による地域特性に応じた取組（先行事例の取組）

- 区市町村単独での対応が困難な課題に対して、都も含めた関係者が知恵を持ち寄り、解決に向けて動き出し、その動きを伝播させていくことが重要
- 都と区市町村で共同して実施することに意義がある以下の検討課題を順次進め、東京全体で地域公共交通政策を定着

- 交通データも活用する公共交通の利用促進
- 主要駅等の交通結節機能向上
- 地域運営バスの導入
- 広域連携バスの導入
- 需要に応じた輸送の工夫
- 住民参加型の公共交通政策の実践
- 地域の輸送資源の戦略的活用
- ラストワンマイル移動手段の導入

複数区市町村で
連携して運行する
コミュニティ交通イメージ



企業送迎バスの
一般乗合化例
(富山県黒部市)



南北循環線(YKKと関係者が連携)

3. 「東京における公共交通基本方針」について

● 第5章 5-3 多様な主体との連携による地域公共交通を支える仕組みづくり

- 交通事業者以外の企業とも連携し、民間活力を活用する新たな事業スキームや、公共交通を関係者で協力して支える仕組みづくりに関係者とともに取り組み、地域住民・企業の参画を促進

- ① エリアマネジメントの仕組みを応用した関係者連携
- ② イノベーション創出環境の構築
- ③ 他事業とも連携した交通まちづくりの展開
- ④ 生活サービス連携
- ⑤ 地域企業等と連携した移動サービス充実
- ⑥ 住民主体の輸送スキーム構築
- ⑦ 地域の輸送資源を総動員した移動サービスの構築

地域主導の
新技術実証実験
(大丸有地区)



商工会による
送迎サービス
(村山団地)



1. 会議の目的・進め方について
2. バス事業者を取り巻く状況について
3. 「東京における地域公共交通の基本方針」について
4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について
5. その他・意見交換

4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について

路線バス利用者

図1 路線バスを利用して困ったこと(n=478)

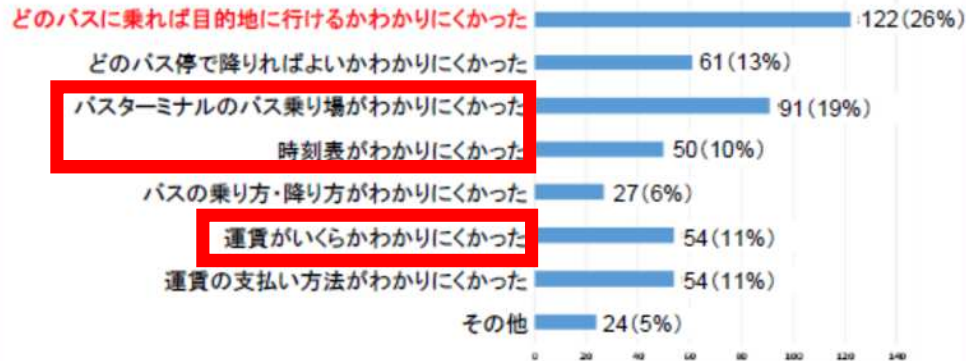
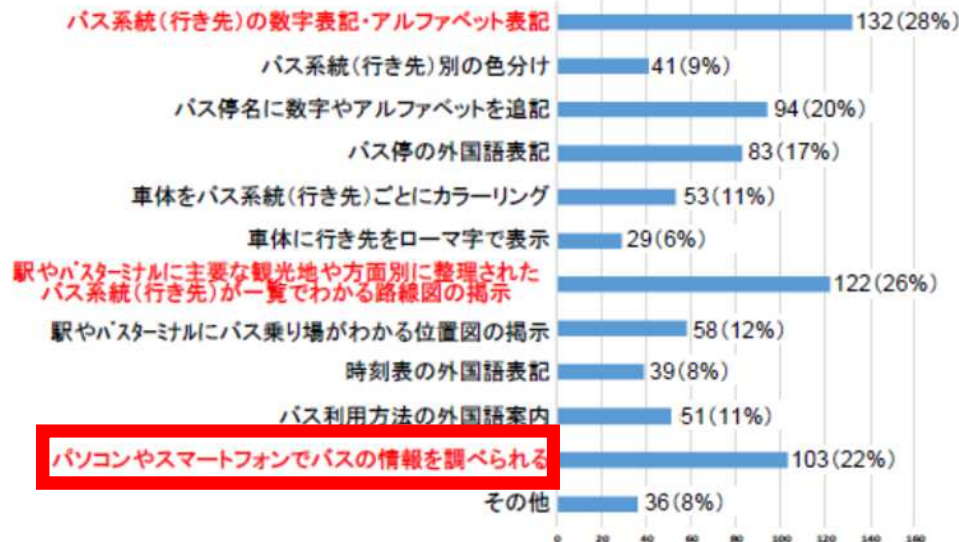


図2 要望するサービス改善(n=478)



路線バス非利用者

図3 路線バスを利用しなかった理由(n=199)

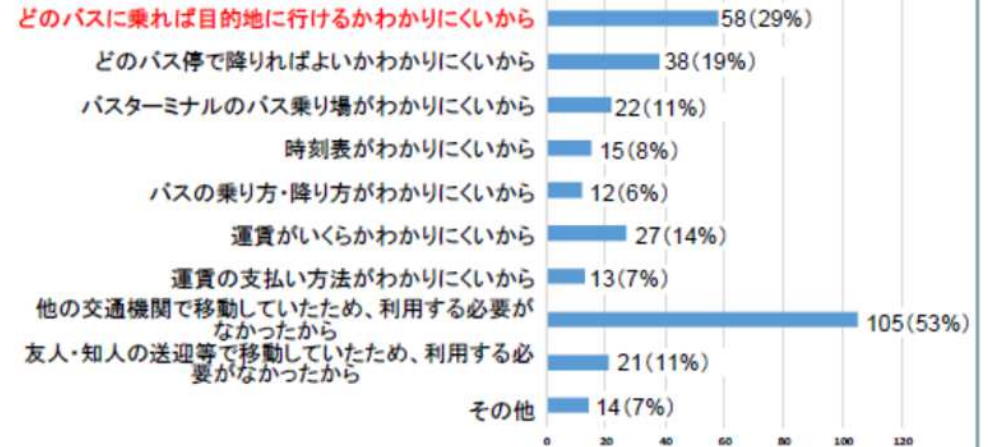


図4 どのサービスが改善されたら路線バスを利用したいと思うか(n=199)



4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について

第2次交通政策基本計画の概要

我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機
(需要縮小による経営悪化、人手不足等)
○サービスの「質」の低迷

○**デジタル化**、モビリティ革命等の停滞
○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題
(自然災害、老朽化、重大事故等)
○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



新型コロナウイルス感染症の影響

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引 (EC) 市場の進展、防疫意識の浸透 等)

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

<新たに取り組む政策等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発 (TOD)
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討 (ダイナミックプライシング等)
- ・**MaaS**や更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及 (小型電動モビリティ、電動車いす等) 等

B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

<新たに取り組む政策等>

- ・**公共交通のデジタル化、データオープン化**
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

<新たに取り組む政策等>

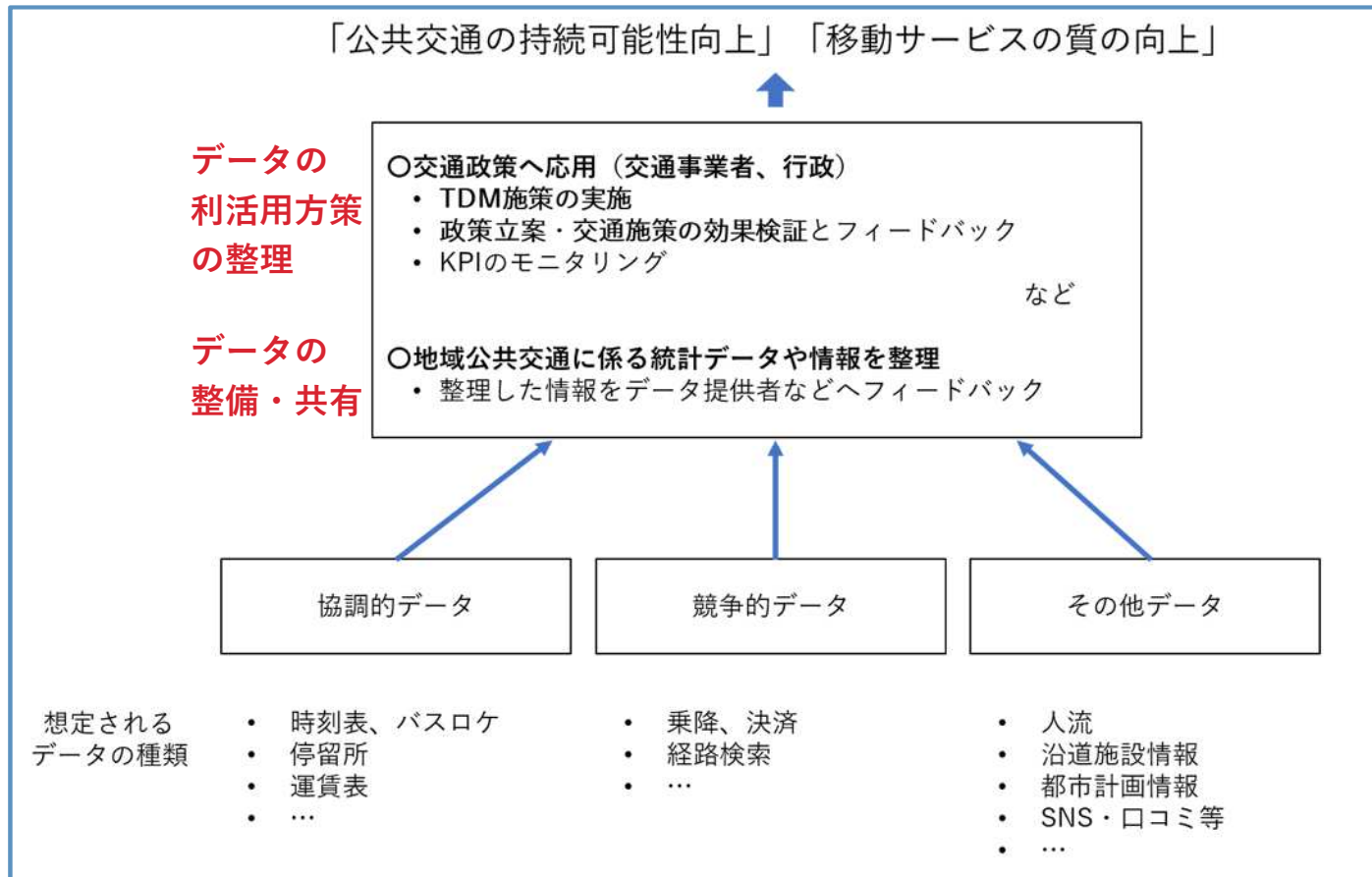
- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組 (港湾・海事・航空分野、物流・人流分野) 等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について

基本方針に示すデータ戦略構築に向けた検討内容

- 持続可能な公共交通の実現に向けては、利用者のニーズを把握し、それに対応する移動サービスの効率的な提供や、交通以外のサービスとの組合せによる移動需要の創造が必要である。
- それに向けて、政策検討・推進・効果検証の基盤ともなる交通データについて、データ整備・共有のルールを検討する。



4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について

(1) 地域公共交通に係る主なデータ一覧

カテゴリ	データ名称	データの内容	取得・作成方法	公開	留意点	事例
運行に係るデータ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃等の情報	<ul style="list-style-type: none"> 導入済みのシステムからの出力 ツールを用いた自主整備 データ作成代行業者へ委託 	公開		<ul style="list-style-type: none"> GTFS・「標準的なバス情報フォーマット」オープンデータ一覧 https://tshimada291.sakura.ne.jp/transport/gtfs-list.html
	GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等の情報		公開		
	国土数値情報	全国のバス路線の経路、名称、区分（民間路線バス、公営路線バス、コミュニティバス、デマンドバス）、事業者名、バス系統、運行頻度	<ul style="list-style-type: none"> 国土数値情報ダウンロードサービスより取得 	公開		<ul style="list-style-type: none"> 国土数値情報ダウンロードサービス https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N07.html#!
	各社管理データ	停留所、路線、便、時刻表、運賃等の情報	<ul style="list-style-type: none"> ソフトを使用した自主整備 データ作成代行業者へ委託 	非公開		-
	バスロケーションシステム	(静的)停留所、路線、便、時刻表、運賃等の情報 (動的)バス位置、遅れ状況	<ul style="list-style-type: none"> メーカーのシステムを導入 	非公開 ※データ構造など		<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムリスト https://www.rosenzu.com/net/mieru/busloclist.html
利用実績に係るデータ	バス停別乗降人数	バス停別乗降者数、乗車区間別乗降者数	<ul style="list-style-type: none"> 調査員による集計 センサ・カメラによる集計 	一部公開	<ul style="list-style-type: none"> センサによる集計は、精度に課題あり 調査員による集計は人的コストが高く多くのデータを収集することが困難 	<ul style="list-style-type: none"> Will Smartと都内のバス会社「Customer Count AI for BUS (AIカメラによるバス乗降者数の計測および利用者属性の分析)」 https://willsmart.co.jp/work/ai/20210317
	ICカードログ	(RawData)カード番号、運行事業者名、路線名、乗車時間、乗車停留所、降車時間、降車停留所、利用人数、利用区分 (集計データ)平日休日別の年代別男女比率、利用状況、居住地、駅のタイプ	<ul style="list-style-type: none"> ICカード機器による集計 	一部公開	<ul style="list-style-type: none"> ICカードはカードの利用率を考慮する必要がある、プライバシー保護の観点からデータの取り扱いに配慮が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 福山・笠岡地域公共交通活性化協議会「路線バス利用状況に関する分析」 https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/uploaded/life/136732_460100_misc.pdf JR東日本「駅カルテ」 https://www.jreast.co.jp/suica/corporate/suicadata/eki-karte.html
	乗車密度・人数	乗車者数、降車数	<ul style="list-style-type: none"> 調査員による集計 センサ・カメラによる集計 	一部公開		

4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について

(2)事業者ごとの取組状況（事務局整理）

事業者	経路検索	時刻表検索	バス位置情報	アプリの有無	GTFSへの取組	その他
東京都交通局 (都営バス)	WEBサイト -運賃・時刻表・路線図・のりば・ 営業所		WEBサイト (バスロケ)	○ 時刻表、バス停位置	GTFSリアルタイムデー タ公開 ※GTFSリアルタイム形式のデー タをオープンデータとして提供 (https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/pickup_information/news/bus/2020/bus_p_202008179276_h.html)	都営バス/東京都交通局 (https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/bus/)
東急バス	WEBサイト -運賃・経路・時刻表・停留所検 索・運行情報・混雑接近情報		WEBサイト (バスナビ)	○ リアルタイム運行情報・ 時刻表	—	東急バス (https://www.tokyubu.s.co.jp/)
京王電鉄バス	WEBサイト -運賃・経路・時刻表・のりば		WEBサイト (バスナビ)	○ 時刻表、走行位置や発着 時刻 乗換案内、ショップ沿線 情報、ポイント付与	—	京王バス (https://www.keio-bus.com/)
関東バス	WEBサイト -時刻表・のりば・運賃・距離・路 線図		WEBサイト (バスナビ)	—	—	関東バス株式会社 (https://www.kanto-bus.co.jp/)
西武バス	WEBサイト -運賃・経路・時刻表・のりば		WEBサイト (バスロケ)	○ リアルタイム運行情報・ 時刻表、経路	GTFSリアルタイムデー タ公開 ※バスロケーションデータのGTFS リアルタイム形式での提供を開始 (https://www.seibubus.co.jp/news/uploads/1ff3d5aeb0704e5240a85b23fa178bd756967cf6.pdf)	西武バス (https://www.seibubus.co.jp/)
国際興業	WEBサイト -運賃・経路・時刻表・のりば・運 行情報		WEBサイト (バスロケ)	—	—	国際興業バス (https://5931bus.com/)

4. 地域公共交通のデータ整備・利活用について

(2)事業者ごとの取組状況（事務局整理）

事業者	経路検索	時刻表検索	バス位置情報	アプリの有無	GTFSへの取組	その他
小田急バス	WEBサイト -運賃・経路・時刻表・バス停・ 区間時刻表		WEBサイト (バスナビ)	○ 時刻表、のりば情報等	—	小田急バス (https://www.odakyubus.co.jp/)
京浜急行バス	WEBサイト -時刻表・経路・運賃・運行情 報・のりば・路線図		WEBサイト (バスロケ バス 接近情報)	○ ※WEBサイトへのリンク	—	京浜急行バス (https://www.keikyubus.co.jp/)
京成バス	WEBサイト -運賃・経路・時刻表・バス 停・発着時刻表、バス位置情報		WEBサイト (バスナビ)	○ リアルタイム運行情報・ 時刻表	—	京成バス (https://www.keiseibus.co.jp/)
東武バス	WEBサイト -時刻表・経路・運賃・距離		WEBサイト (バスロケ)	—	—	東武バスOn-Line (https://www.tobubus.com/pc/index.html)
立川バス	WEBサイト -時刻表・乗車券・運賃・のり ば・路線図・運行系統		WEBサイト (バスロケ)	—	—	立川バス (https://www.tachikawabus.co.jp/)
西東京バス	WEBサイト -のりば・時刻表・運賃・経路・ のりば案内		WEBサイト (バスロケ) ※京王バスと同サ イト	—	—	西東京バス (https://www.nisitokyobus.co.jp/)
神奈川中央交通	WEBサイト -時刻表・運賃・経路・のりば案 内		WEBサイト (バスロケ)	—	—	神奈川中央交通 (https://www.kanachu.co.jp/index.html)