

## 交通事業者ヒアリングの実施結果

バス事業者 A（令和 3 年 2 月 25 日実施）

(1) 交通事業者の方が抱えている課題、新型コロナ危機について

### 【経営上の課題】

- コロナ以前は、運転手不足に伴う輸送力の不足が課題であった。
- 昭和 30～50 年代に建てられた団地群は高齢化に伴い、通勤利用減少傾向にあり、減便対応
- 経営全体としては、赤字路線を黒字路線で補填している状況だった。

### 【道路環境】

- 危険バス停の改善について、道路管理者との調整など行政による支援が欲しい。
- バス停上屋について、建築基準法の改正により既存不適格となり、現状通りに改修できないケースが生じている。補修への支援を検討していただきたい。

### 【新技術について】

- 現在自動運転の実証実験中だが、現時点ではコスト削減に繋がっておらず、本格導入に向けての課題と認識
- 今年度、水素バスを導入した。ただ、排ガス規制やバリアフリーへの対応に伴う車両導入費用の高騰に対し、コストを運賃には反映できていない。経費削減で対応しているが、負担が重く支援を頂きたい。

### 【コロナ禍について】

- 上期の決算が 3～4 割の減収であった。
- 都市間バスや空港へのバスも運休中であり、当面はダイヤの見直しを進めている。

(2) 今後の事業の見通し

- 乗客の回復の水準を見たうえでの判断になる。それまではコスト削減で対応
- MaaS の一環として、沿線でテーマパークとのセット券を販売する実験を行った。現状、IC カードによりバス鉄道はある程度の利便性があるので、その先、他施設との連携が今後の課題

(3) オープンデータの活用について

### 【公開に至った経緯】

- GTFIS 公開前から、各プロバイダにはデータ提供を行っており、オープンデータの土壌があった。
- GTFIS データの公開については、公共交通オープンデータ協議会より話があり、自社データを提供すれば協議会が GTFIS へ変換するという事で公開に至った。

### 【今後の展開期待等】

- 今後は鉄道会社等と連携するなどして MaaS に繋げることを考えている。
- オープンデータは多種多様なデータがそろって、意味があると思っている。そのため行政が持っているデータ（ベンチやトイレ等）との連携も考えられる。
- 行政がオープンデータ化をすることで、他のバス会社もオープンデータ化に理解が深まると思っている。
- 社内にオープンデータに関する専門の技術者はいないが、提携する会社が取得したデータを協議会に渡しており、特に問題はないが、自社での提供にはバスロケの改修が必要。

(4) 行政との関わり方、都に求めること

- 公共交通空白地域においてコミュニティバス等を運行しているが、需要規模に応じてデマンド交通での対応を検討していきたい。

(1) 交通事業者の方が抱えている課題、新型コロナ危機について

【経営上の課題】

- バス以外の事業で収益を確保し 2019 年は過去最高収益であった。一方、路線バスの利用者は頭打ちもしくは若干減少傾向であった。
- 赤字路線の維持について、市街地路線の黒字で、その他の地域の赤字路線を補填している状況であった。
- 現在はコロナの影響で市街地の路線も経営が厳しい状況
- 運転手不足への対策として、高卒の新卒生を採用し、将来のバス運転手の育成も行っている。

【道路環境】

- 隘路では、新しく路線を整備する際に車両制限令の基準を満たせず、計画が頓挫することがある。
- また危険バス停への対応についても、交通管理者との協議が整わず苦慮している。
- 車両については、運用の柔軟性を上げるため、中型を減らして大型と小型に集約していく方向である。

【新技術について】

- 電動バスを1両運行しているが、車両の購入費用が高いこと、充電時間に対して走行時間が短いこと、また技術面では整備士のノウハウがないことが課題
- 自動運転に関しては、乗務員不足などへの対応策として課題認識があるものの、まだ踏み込めていない。

【コロナ禍について】

- 市街地の路線では通勤・通学での利用者を中心に約 20%減少した。
- 郊外の路線では、観光利用を中心に約 30%減少した。
- コロナ禍による利用者の減少について、元の状態に戻ることは難しいと考えている。

(2) 今後の事業の見通し

- 乗合事業については、コロナ禍の影響からの回復状況を見ながら、当面はコスト削減で対応していく。
- 最近では乗合事業以外に貸切事業に力をいれており、企業や学校の送迎バスの運行の受託をしている。
- 自家用自動車管理業にも参入し、病院や幼稚園の自家用バスの整備も事業として実施している。
- MaaS の実証実験にも参加している。今後は周辺の交通機関との周遊や、鉄道とバスとの連携を強化したい。
- バス待ち環境整備については、最近では接近表示に英語での案内も入れている。
- 一部地域で貨客混載を実施している。現時点で収益事業というよりも地域貢献の取組と考えている。

(3) オープンデータの活用について

- 現在保有しているデータについては社内で活用しているのみである
- 今後は MaaS の導入や隣接するバス会社との連携のためにも、データを公開する必要はあると考えている。
- GTFS データ整備については、今後は必要に応じて整備を進めていきたい。

(4) 行政との関わり方、都に求めること

- 電動バスの導入にあたって、車両購入や充電設備に対する補助をお願いしたい。
- 道路整備に関して、隘路の整備等を引き続きお願いしたい。
- 近隣自治体とは古くから付き合いがあり、良好な関係を保っているが、自治体間の調整等が生じた場合には都にも調整をお願いすることがでてくるかもしれない。

(1) 交通事業者の方が抱えている課題、新型コロナ危機について

【経営上の課題】

- 現状の課題は、コロナ禍による利用者の減少、コロナ以前からの乗務員不足である。
- 特にコロナ禍で輸送回数・収入が減少しており、2020年12月の輸送回数と収入は前年同月から、ともに3~4割減少している。（コロナ以前は、安定した収益であった）
- 期間限定の休車や乗務員の勤務体系の変更等、また助成金で凌いでいる状況である。
- 乗務員の平均年齢は、現在約58歳と高齢化が進んでいる状況である。

【新たな試みについて】

- 配車アプリの参加事業者は増えつつあり、アプリ利用者も増えている状況にある。
- また最近では通常業務以外にフードデリバリーを行うなど各事業者で工夫をしている。
- コロナの影響で停滞はしているが、相乗りタクシー等の新しい試みについては、利用者のニーズに合うのであれば選択肢として提供していきたいと思う。

(2) 今後の事業の見通し

- タクシーの活用可能性が広がるという点でMaaSは魅力的に感じる。
- 近年バス交通が不便な地域で、タクシーによる地域との連携の事例があるが、タクシー事業者が単独で実施することは困難であり、自治体との連携や支援が必要であると考えます。
- このほか事業者ごとに、ダイナミックプライシングやニューノーマルタクシーの導入について検討を行っている。
- ダイナミックプライシングやニューノーマルタクシーについては、事業者の方から行政に財政的な支援を求めていくつもりである。

(3) 行政との関わり方、都に求めること

- UDタクシーは利便性が高いため今後増やしたいと考えているが、車両費が高いこともあり、導入にあたって助成金を都よりいただいております、感謝しています。
- 都へは車両内への空気清浄機、モニター設置について助成金をお願いしたいと思っている。

(4) その他

- タクシーは他の交通機関と比べて個人の空間を提供できる点が優れており、この点を活かしてより良いサービスを提供したいと考えている。例えば、移動中に作業を行うビジネスマンや、子育て世代の方からはありがたがられている。
- タクシーはドア to ドアの輸送、終電・終バス後の輸送など、鉄道やバスとは異なる役割を有している。一方で鉄道やバスと一体となって公共交通サービスを提供していくことも重要であると認識しており、鉄道事業者やバス事業者からそのような話があれば協力したいと考えている。