第2章 自動車運送事業

第1節	沿革と現状 ・・・・・・・・・	31
第2節	主な取組 ・・・・・・・・・・	34
1	乗合バス事業 ・・・・・・・・・	34
(1)	安全対策 ・・・・・・・・・・	34
(2)	お客様サービス ・・・・・・・	34
(3)	バリアフリー化の推進 ・・・・・	42
(4)	環境対策 ・・・・・・・・・・	43
2	貸切バス事業 ・・・・・・・・・	48
2	性中バフ車業	40

第1節 沿革と現状

都営バスは、都民の最も身近な交通機関として、令和6年4月1日現在、乗合バスは系統数127系統、営業キロ766.6km、車両数1,441両にて運行し、令和5年度における一日当たりの乗客数は約60万5千人となっている(江東区コミュニティバス「しおかぜ」を含む。)。

都営バスの歴史は、交通局の前身である東京市電気局の路面電車が関東大震災により壊滅的な打撃を受けたため、市民の足を確保する応急措置として、大正13年1月18日、巣鴨~東京駅間及び中渋谷~東京駅間の2系統、営業キロ約16km、車両数44両で、「東京市営バス」を開業したことに始まる。

その後、昭和17年に、陸上交通事業調整法に基づく地域別調整が行われ、路面交通事業8会社10事業を買収し、JR山手線と荒川とに囲まれた旧東京市内の事業エリアにおいて、市電とともに独占的な路面交通機関となり、翌年の昭和18年には、東京都制の施行に伴って「都営バス」となった。

戦後の復興期には、東京郊外の人口増加に伴い、都心への通勤輸送需要に対応するため、事業エリアを越えて 民営バス各社と相互乗入運転を開始し、営業規模、輸送 人員とも年々増加していった。

しかし、社会が落ち着きを取り戻すとともに、事業効率の悪化が顕著になってきた。これは、いわゆる「車社会」の到来による道路混雑、地下鉄網の整備とそれに伴う私鉄等との相互直通運転の開始、都市化の進行に伴う居住地の郊外化による都心部の人口減少などが要因とされている。

その一方で、昭和40年代は、道路混雑が主な原因となって全面的に廃止されることとなった都電、無軌条電車(トロリーバス)の代替交通機関として、バスが路面交通の主役に躍り出た時期でもあり、その代替運行系統は37系統にも及んだ。

このため、交通局では、バスのワンマン化や、相互乗

入系統など系統キロが長大な不採算路線の廃止等による路線再編成などの経営改善策を実施したが、典型的な 労働集約型産業であるバス事業は、高度経済成長による 人件費等の上昇を生産性の向上で吸収することができ ず、財政状況は年々悪化していった。

また、乗客数は、1日平均130万人のピークとなった 昭和47年度以降、年々減少し、昭和54年度には100万人 を割り込み、その後も減り続けた。

こうした状況から、昭和58年7月、当時の運輸省は、都市における公共交通機関としてのバスの利用を促進し、大都市における省エネルギー・低公害型の効率的な交通体系を確立することを目的に、都市新バスシステム整備費補助制度を創設した。これを受けて、都営バスでは、昭和59年3月から、バス事業の再生及び活性化を図るため、主力となる複数の路線を「都市新バス路線」とし、運行回数を増やすとともに、接近表示装置や運行管理システムなど様々な施策を一体的に導入することで、便利で快適なサービスの実現を図ることとした。

さらに、鉄道との接続性を高めた路線の設定など諸施策を講じたこともあり、乗客数は昭和62年度には15年ぶりに増加し、平成元年度から平成3年度にかけて、約87万7千人、89万人、91万5千人と増加した。

しかし、平成4年度以降は、景気後退や週休二日制 の定着に加え、鉄道新線の開業などにより、乗客数は 減少傾向が続いた。

そうした中、平成12年12月には、大江戸線全線の開業に伴い、「都営交通ネットワーク及び運賃制度検討委員会」の報告を踏まえ、鉄道との機能分担を明確化し、交通機関のネットワークを充実することを目的としたバス路線の再編整備を実施した。同時に、都民の多様なニーズに応え、「ラピッドバス」、「ダイレクトバス」の導入や「アクセスラインバス」の増設など、新たなサービスも展開した。

しかし、これらの施策も、乗客数の減少傾向に歯止め をかけるまでには至らなかった。 さらに、平成14年の「乗合バスの参入規制の緩和」に より新規参入が自由化され、事業者間の競争は激化した。 平成18年には「乗合旅客の運送に係る規制の適正化」が 図られ、都営バスの運行地域においてコミュニティバス を運行する事業者などが参入し、都営バスとの競合が起 きるようになり、経営環境はますます厳しいものとなっ た。

このような状況を打開すべく、都営バスでは、地域の 再開発に合わせたバス路線の新設、乗客潮流に合わせた 適切な運行ダイヤの設定等の増収策を積極的に行った。

また、経営効率化の一環として、路線免許、ダイヤ、 運賃等の決定権を都営バスが留保しながら、運転業務、 運行管理業務及び車両整備業務を一体として他のバス 事業者へ委託する、バス運行管理業務等の委託を実施す ることとした。

平成15年4月に早稲田自動車営業所杉並支所(現在は、 小滝橋自動車営業所杉並支所)で始まり、平成16年4月 に江戸川自動車営業所臨海支所、平成18年4月に南千 住自動車営業所青戸支所、平成20年4月に品川自動車 営業所港南支所、平成21年4月に渋谷自動車営業所新 宿支所と委託を順次拡大してきた。

そして、巣鴨自動車営業所大塚支所を、平成27年3 月30日に巣鴨自動車営業所へ統合した。

一方、臨海地域は、今後も輸送需要が増加することが 見込まれており、その需要に効率的に対応するため、令 和2年3月30日に有明自動車営業所を設置した。

しかし、令和2年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、乗車人員は大幅に落ち込み、現在は回復傾向にはあるものの、コロナ禍以前の水準までは戻っていない路線も多い。さらに、全国的な大型第二種運転免許保有者の高齢化と新規取得者の減少、自動車運転者の労働時間等の基準の改正により、全国的に乗務員確保が課題となるなど、厳しい経営環境が続くことが見込まれる。このような状況の中、都営バスは、令和6年1月18日に乗合バス事業開始100周年を迎えた。今後もお客様のニーズを的確に捉え、快適で利用しやすい都営バスを目指していく。

都営バスのあゆみ

大正	
13. 1.18	乗合バス事業開始
昭和	
17. 2. 1	陸上交通事業調整法により路面交通事
	業8社10事業を統合
22. 6.25	民営バスとの相互乗入運転開始
29. 4. 1	貸切バス事業開始
40. 2.16	乗合バスワンマンカー導入開始
45. 3. 1	初のバスレーン設置
47. 11. 12	バス系統表示変更(番号のみから駅名・
	番号併記へ)
48. 10. 1	特定バス事業開始
49. 2.25	ミニバス運行開始
54. 8. 1	冷房車両導入開始
56. 4. 1	二階バス運行開始
57. 4. 1	早稲田営業所にバスロケーションシス
	テム導入
57. 5.26	新塗色バス運行開始
58. 8.22	ミニバス廃止
59. 3.31	都市新バス・都 01 グリーンシャトル(渋
	谷駅前~新橋駅前)運行開始

63. 12. 5	深夜バス (ミッドナイト 25) 4 系統運行
	開始
平成	
2. 6.18	深夜中距離バス(銀座〜三鷹駅北口)運
	行開始
2. 12. 10	深夜急行バス(上野駅~春日部駅西口・
	ミッドナイトアロー春日部)運行開始
3. 4. 1	シャトルバス運行開始(新宿駅西口~都
	庁前)
3. 4. 1	超低床バス運行開始
3. 12. 18	ディーゼル・電気式ハイブリッドバス導
	入開始
4. 3.27	リフト付超低床バス導入開始
4. 3.30	銀ブラバス運行開始
4. 9. 8	初の女性運転手誕生
5. 11. 11	Tカード(都バス・都電用)を導入
6. 1.18	ディーゼル・蓄圧式ハイブリッドバス導
	入開始
6. 1.18	車高調整装置 (ニーリング) 付バス導入
	開始
6. 2.25	アイドリング・ストップ&スタートシス
	テム付バス導入開始

	NW 1.64 (2.) NW (2.11)
6. 4. 4	深夜急行バス運行休止
6. 10. 1	バス共通カード導入
6. 12. 21	CNG(圧縮天然ガス)バス導入開始
7. 3. 11	黒煙除去装置 (DPF) 付バス導入開始
7. 3. 17	らくらくステップバス (超低床バス) 導
	入開始
9. 3. 19	ノンステップバス導入開始
10. 3.30	東京駅からお台場への直通「快速バス」
	運行開始
10. 4. 1	都バス一日乗車券窓口発売開始
10. 5. 1	虹 01 系統及び快速バスにPTPS(公
	共車両優先システム)導入
10. 10. 20	定額定期券の車内発売開始
11. 2.20	CNGノンステップバスを全国で初め
	て導入開始
11. 3.31	アクセスラインバス (AL01・東大島駅
	~小松川二丁目循環) 運行開始
11. 7. 8	都バスマスコットキャラクター「みんく
	る」誕生
11. 10. 1	デジタルMCA無線によるバス運行管
	理システムを導入
12. 3. 1	銀ブラバス廃止
12. 4.10	ラッピングバス運行開始
12. 11. 21	全国に先駆けて低硫黄軽油の使用を開
	始(H13.4.1 全営業所に導入)
12. 12. 12	大江戸線全線開業に伴うバス路線の再
	編整備を実施
12. 12. 12	ラピッドバス、ダイレクトバス、フレキ
	シブルバス運行開始
12. 12. 12	深夜中距離バス(銀座〜三鷹駅北口)廃
	止
13. 3.31	二階バス運行終了
15. 1. 8	都バス運行情報のインターネット配信
	開始
15. 3.31	快速バス廃止
15. 3.31	粒子状物質減少装置(DPF)の装着完
l	
15. 4. 1	早稲田自動車営業所杉並支所の管理の
	委託を開始
15. 8. 28	燃料電池バスの実証実験による営業運
	行開始(H16. 12. 28 終了)
16. 4. 1	江戸川自動車営業所臨海支所の管理の
10	委託を開始
18. 4. 1	南千住自動車営業所青戸支所の管理の
10 0 10	委託を開始
19. 3.18	I Cカード乗車券「PASMO(パス
10 0 00	モ)」サービス開始
19. 3.26	「都庁第一本庁舎」に広告付停留所を試
10 4 1	験設置
19. 4. 1	特定バス事業休止
20. 4. 1	品川自動車営業所港南支所の管理の委
20 4 20	託を開始
20. 4.26	観光路線バス運行開始(R 4. 3.31 終
01 / 1	了) 渋谷自動車営業所新宿支所の管理の委
21. 4. 1	
	託を開始

21. 4.13	非接触型ハイブリッドバス走行実験実
	施(H21. 4. 27 終了)
22. 3.31	バス共通カード発売終了
22. 6.30	環境性能に優れた次世代合成燃料を使
	用したバスの実証運行開始(H22.12.23
	終了)
23. 1.31	非接触型ハイブリッドバス走行実験開
	始(H23. 2. 14 終了)
23. 12. 2	非接触給電ハイブリッドバス走行実験
	開始 (H23. 12. 18 終了)
24. 3. 15	全車へのドライブレコーダー設置完了
25. 3.23	交通系ICカード全国相互利用を開始
25. 3.31	全車ノンステップバス化完了
25. 5. 26	GPSを用いたバス運行管理システム
	による都バス運行情報の配信開始
25, 12, 20	渋谷駅前~六本木駅前間で終夜バスの
	試験運行開始(H26. 10. 31 終了)
25. 12. 20	バス車内の無料WiーFiサービス提
20.12.20	供開始 (R 3.11.30 終了)
26. 4. 1	運賃改定時に普通運賃にIC運賃(1円
20. 1. 1	単位運賃)を導入
27. 3.30	大塚支所、巣鴨自動車営業所へ統合(H
21. 0.00	27.3.29 大塚支所での営業運行終了)
27. 7.27	燃料電池バス導入に向けた実証実験実
21. 1.21	施(H27.7.30 終了)
29. 3.21	市販車では日本初となる燃料電池バス
20. 0.21	の営業運行開始
30. 12. 25	日本初となるフルフラットバスの営業
00.12.20	運行を開始
令和	XEI1 GMM
2. 1. 20	リフト付き観光バス運行開始
2. 3. 18	モバイルPASMO サービス開始
2. 3. 30	有明自動車営業所開所
2. 3.31	回数乗車券発売終了
2. 9. 14	二人乗りベビーカーを折りたたまずに
2. 0.11	乗車できる取扱いの試行を開始
2. 10. 6	Apple PayのPASMO サービス開始
3. 6. 7	二人乗りベビーカーの取扱いを全路線
0. 0. 1	に拡大
5. 3. 18	障がい者用PASMO サービス開始
6. 1. 18	乗合バス事業開始から100周年(R6.1.20
0. 1. 10	東京タワーにおいて記念イベント実施)
6. 3.16	梅01系統でサイクルバス実証運行開始
0. 5. 10	1時017円別してソイフ/アハス社に出り用炉

第2節 主な取組

1 乗合バス事業

(1) 安全対策

ア 定期点検整備

法令による3か月ごとの定期点検整備に加え、毎月、 自主的な点検整備を行い、車両の安全性の向上に努めて いる。

イドライブレコーダーの活用

ドライブレコーダーは、車両の運行状況や事故発生時の状況を記録する装置である。都営バスでは、乗務員の安全意識の向上を図り、事故を削減するため、平成19年度に導入を開始し、平成23年度に全ての車両への設置が完了した。

ドライブレコーダーに記録された映像及びデータは、 事故原因の分析に利用するとともに、事故やヒヤリ・ ハット映像を編集加工し、乗務員の安全教育に活用して いる。

ウ 緊急放送・無線装置の搭載

運行中の車内に、緊急情報を瞬時に提供できる緊急放送装置や、緊急時等に営業所に連絡できる無線装置を搭載している。

エ テロ対策

主要バスターミナルでの警戒や、終点での車内点検を 徹底するとともに、爆破予告等の脅迫電話やテロ情報に 対する警戒、緊急連絡体制を定めて対応している。

また、バスジャックなどの不測の事態が発生した場合、 緊急事態を周囲に知らせるSOS電光表示装置を導入 している。



【SOS電光表示装置】

才 各種訓練

事故発生時等において迅速に対応できるよう、事故、 災害等の異常時を想定した情報伝達訓練を毎年実施し ているほか、関係機関と連携し、テロ対策訓練、消防訓 練等を随時実施している。

カ AED (自動体外式除細動器) の設置

平成18年度から、全営業所及び主要バスターミナルに AEDを設置している。

また、全ての乗務員が救急救命講習を受講している。 今後も事故、災害等への対応能力の向上を図り、より 安全で快適な都営バスを目指していく。

キ 停留所安全性確保対策の実施

国土交通省は、停留所に停車したバスが原因で過去3 年以内に人身事故が発生、又はバスが停留所に停車した際に横断歩道や交差点、及びその前後5メートルの範囲にバスの車体がかかる停留所を「交通安全上問題と思われるバス停」として公表した。都営バスでは、人身事故が発生した停留所や横断歩道から近い停留所の該当はなかったが、交差点から近い停留所について、自治体等と協力して停留所の移設、ガードパイプ設置等、安全性確保対策を進めている。

ク 水害対策

営業所や自動車工場等が浸水した場合、バス車両や受変電設備等が被害を受けるおそれがある。

バス車両については、浸水しないエリアに避難させる こととし、訓練を通じて対応力向上を図っていく。

受変電設備については、高所移設などの対策を庁舎等 の改修工事に合わせて検討している。

(2) お客様サービス

ア 運行系統の整備

(ア) 臨海地域への対応

臨海地域は、再開発などによる急速な人口増加に加え、 催物の開催や商業・賑わい施設の充実などにより、来訪 者も増加している。

都営バスでは、これまで、東京ビッグサイトから銀座

四丁目を経由して、東京駅丸の内南口までを結ぶ路線を 運行するなど、臨海地域の開発状況に合わせて、路線の 新設、増便等を行ってきた。この地域は、今後も輸送需 要が増加することが見込まれており、こうした需要に効 率的に対応するため、令和2年3月30日に有明自動車営 業所を設置した。

今後も、長期的な視点からバス路線の充実を図り、将 来にわたり増大すると見込まれる当該地域の交通需要 に対し、的確に対応していく。

臨海地域への主な運行系統表

(令和6年4月1日現在)

系統	営業所	現行経路		運 行 区	間	系統長	運行回数
番号		開始日	起点	経由地	終点	(km)	(回)
海01	有 明	H7. 10. 29	門前仲町	豊洲駅前	東京テレポート駅前	10.03	111
7世01	1月 5月	пт. 10. 29	1141114.61	豆切喇叭	有明一丁目	5. 74	3
都04	有 明	S63. 3. 21	豊海水産埠頭	銀座四丁目	東京駅丸の内南口	4. 34	109
都05-1	深川	S63. 6. 8	晴海埠頭	銀座四丁目	東京駅丸の内南口	5. 47	125
			東京ビッグサイト			8. 53	90
都05-2	深川	H25.4.1	有明一丁目	銀座四丁目	東京駅丸の内南口	7. 10	13
			有明ガーデン			6. 47	4
東16	深川	U19 / 1	東京駅八重洲口	月島駅前	東京ビッグサイト	8. 60	66
果10		H12. 4. 1	宋京柳八里711日	月 一角	有明一丁目	7. 17	5

※運行回数は注記以外、平日の回数。往復で運行回数が異なる場合は、往路の回数を記載

(イ) 深夜バスの運行

都営バスでは、都市活動の深夜化の進展による輸送需要に対応するため、鉄道駅と大規模団地とを連絡する路線等において、現在6系統の深夜バスを運行している。深夜バスは、土・休日・年末年始を除く平日の23時以降に運行し、運賃は大人420円、小児210円となっている。

(ウ) サイクルバスの実証運行

観光目的のサイクリストに向けたサイクルバスの実 証運行を令和6年3月16日から梅01系統において開始 した。サイクルバスは、バス前面に自転車を2台搭載 でき、都内の路線バスでは初めての取組となる。



【サイクルバス】

イ バス総合運輸管理システムの導入

お客様サービスの向上及び営業所の事務の効率化を 目的に、昭和56年度から順次、バス総合運輸管理システムを導入している。このシステムは、バス運行管理システムと事務管理システムとで構成されており、バス運行管理システムでは、各営業所でのバスの運行管理、バスの走行位置情報の提供、バスの接近表示案内、運行実績

[※]上記のほか、東京ビッグサイトでの大規模イベント開催時には、東京駅等~東京ビッグサイト間を随時運行している。

の作成等を、事務管理システムでは、バス乗務員の勤務 管理、運賃収入管理、車両整備管理等を行っている。

平成18年度には、それまでのシステムの老朽化に伴い、 事務管理システムの全面的な更新を行った。この更新の 際に、運輸統計機能をシステムに追加し、事務処理の効 率化を実現した。

また、平成19年度には、ダイヤ管理システムを新たに 構築し、一層の事務の効率化を図った。

さらに、平成22年度から平成25年度にかけて、バス運 行管理システムの再構築を行い、各営業所での運行管理 業務の支援と、運行状況のインターネット配信などのお客様向けのサービス提供について、即時性及び正確性の向上を図った。

ウ 走行環境の改善策

バスの定時性を確保するため、主要バスターミナル等におけるバスの誘導・整理を行うとともに、バス停留所のアクセス表示の整備や、違法駐停車車両の排除、バスレーン等の走行環境の改善策について、関係機関等に要請している。

バス優先化対策実施状況

(令和6年4月1日現在)

(月和廿年月1日発生										
	都営バス関係路線内									
	区 間 延長キロ									
専用レーン	100路線 83 区間	110.40 km								
優先レーン	65路線 50 区間 76.69 km									
計	165路線 133 区間	187.09 km								

都営バスの平均時速の推移

(単位: km/h)

年 度	H17	H19	H21	H23	H25	H27	H29	Н30	R元	R2	R3	R4	R5
平均時速	11. 3	11. 3	11. 3	11.2	11. 1	11. 1	10.8	10. 7	10. 7	10.7	10.7	10.5	10.5

エ 情報提供の充実

(ア) 都バス運行情報のインターネット配信

お客様サービスの向上を目的として、平成15年1月8日から都バス運行情報のインターネット配信を開始した。このサービスは、時刻表やバス運行管理システムで収集した接近情報等をウェブサイト上で公開するもので、これによりお客様は停留所に行かなくても携帯電話やパソコンを使って自ら必要な情報を得ることができるようになった。 (https://tobus.jp/)

平成23年度には、「地図を用いた停留所検索」、「G PS機能付き携帯電話による近隣停留所案内」、「都 営交通乗換経路検索」などの新たな情報提供サービス を導入し、平成24年度には、多摩地域の系統において も車両接近情報を確認できるサービスを導入した。

平成25年度には、GPSを用いて車両の位置を把握 し、より正確な運行情報を提供するシステムへの更新 を行った。

平成27年度には、当時急速に利用者が増加していた スマートフォンに対応したウェブサイトを公開した。



▲ いつも都営バスをご利用いただきましてありがとうござ います。



【都バス運行情報サービス (トップページ)】



【都バス運行情報サービス(系統運行状況)】

(イ) 次停留所名表示装置の更新

都営バス車内前方に設置している次停留所名表示装置の更新に際し、フルカラー液晶ディスプレイを採用することで情報案内の充実を図っており、平成28年度末に全車両への導入を完了した。

令和29年度からは、車内後方からも見やすくするため、燃料電池バスとフルフラットバスの車内中央の天井にモニターを設置した。

さらに、令和4年度からは、ディーゼルバスを含めて更新する車両に同様のモニターを設置することとし、令和6年4月1日現在、280両に導入している。



【次停留所名表示装置】



【次停留所名表示装置(車内中央天井)】

(ウ) 車内デジタルサイネージによる情報発信

都営バス車内にデジタルサイネージを設置し、観光 スポットや、お客様に役立つ鉄道運行情報、天気予報、 ニュースなど、様々な情報の配信を行っている。

令和6年4月1日現在、品川、港南、渋谷、新宿、 小滝橋、早稲田、巣鴨、北、練馬、千住、南千住、江 東、江戸川、深川及び有明の15営業所・支所に所属す る、計1,000両に設置している。



【車内デジタルサイネージ】

(エ) フルカラー行先表示器の導入

乗りたいバスを色でも認識しやすいものにするため、バス車体の前後及び側面に設置されている行先表示器をフルカラー化する取組を行っており、令和6年4月1日現在、542両に導入している。

また、令和3年度から、低コストで視認性の良い白色LEDの行先表示器も導入している。



【行先表示器】

(オ) バス案内用デジタルサイネージによる情報発信

更なる利便性向上を図るため、都営地下鉄の改札口 付近やバスターミナルにデジタルサイネージを設置し、 都営バスの運行情報等を多言語で案内している。

デジタルサイネージの特性を活かし、最新の運行状況を表示するとともに、タッチ操作により路線図を拡大して見やすく表示することや、QRコードにより手元のスマートフォンに乗り場案内を表示させることなどができる。

令和6年4月1日現在、24基を設置している。



【バス案内用デジタルサイネージ】

オ 停留所施設の改善

令和6年4月1日現在、停留所名称数は1,553か所、 ポール数は3,836(江東区コミュニティバス分22本を含む。)となっている。

停留所をお客様にとって便利で快適かつ分かりやすいものにするために、照明式標識柱及びバスの接近を表示するバス接近表示装置の設置、上屋・ベンチの新設、建替え等により停留所施設の改善に努めている。

平成15年度に、既設の照明式標識柱へ内蔵できる低コストの簡易型バス接近表示装置を開発し、令和6年4月1日現在、760基を運用している。

平成28年度には、一部の接近表示装置を液晶型とし、 英語による接近案内も開始した。



【液晶型接近表示装置】

昭和49年度から設置を始めた停留所上屋は、雨や日差しを防ぐなどお客様の利便性・快適性を向上させるものであり、令和6年4月1日現在、1,608停留所に設置している。

平成19年度から設置を開始した広告付上屋は、東京 の景観や街並みにふさわしいデザインとしており、得 られる広告料収入により上屋の新設・建替え・維持管理を行うもので、令和6年4月1日現在、383棟を設置している。

また、平成28年度からは、PPP方式(※1)による広告付上屋の設置も開始した。この方式は、民間事業者が上屋の整備、広告の募集・掲出を行うとともに、上屋の維持管理を併せて行うものである。



【広告付上屋】

停留所へはベンチの整備を進めており、令和6年4月1日現在、1,191基を設置している。このうち、多摩産材の利用推進のために、一部のベンチに多摩産材を採用しているほか、令和2年度には、東京都産業労働局の「公共施設木質空間創出事業」を活用したベンチを設置した。

平成28年度からは、これまでの停留所の標識柱や ターミナル等に設置している路線案内図などのデザイン改修や多言語表記(英語、韓国語及び中国語(簡体字))により、東京を訪れる外国人観光客に対する情報提供の充実を図っている。

さらに、行き先や運行系統図の系統番号を、都バス 路線案内(みんくるガイド)のカラーと統一して表示 するとともに、路線図を地図に重ねて表示したり、行 き先や乗り場番号、運行系統図の文字を拡大したりす る等の改修を行い、バス乗り場や行き先などをより分 かりやすくしている。

令和5年度は、標識柱100本、上屋44棟、ベンチ57 基の新設・建替えと、都市景観に配慮したデザインの 新型上屋への広告板10基の増設を行った。





【行先板·運行系統図】

カ I Cカード乗車券「PASMO」

平成19年3月18日にICカード乗車券「PASMO」を導入し、首都圏の鉄道やバスが1枚のICカードで利用できるようになった。

さらに、平成25年3月23日には、10種の交通系IC カードによる全国相互利用サービスを開始した。

また、対応端末にアプリケーションをインストール することで、従来のカード式PASMOと同様のサー ビスを利用できる「モバイルPASMO」のサービス を令和2年3月18日から、「Apple PayのPASMO」のサー ビスを同年10月6日から、それぞれ開始した。

都営バスでは、チャージ(入金)されたICカードを料金機にタッチするだけで運賃の支払ができるほか、「都営バスIC定期券」、「都営バスIC一日乗車券」等ICカードの特徴を活かしたサービスを提供している。

令和3年10月1日からは、PASMOを利用した都営交通のポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」において、都営バスのみに乗車する際にも新たにポイントを付与するなど、サービスの拡充を行った。これに伴い、PASMO導入時から実施していた割引サービス「バス利用特典サービス(バス特)」と「都営バス乗継割引」とは令和3年9月30日をもって終了し、ToKoPoに統合した。

キ TOEIスマート定期券予約

定期券購入時の混雑緩和とお客様の利便性向上を図るため、都営交通の通勤及び通学定期券に対応したWEB予約サービス「TOEIスマート定期券予約」を令和6年3月5日に開始した。

これは、お客様のスマートフォンやパソコンから事前にIC定期券の購入予約を行うもので、発行されたQRコードを都営地下鉄や日暮里・舎人ライナーの対応した自動券売機にかざすことで、スムーズに定期券が購入できるサービスである。

ク 都バスマスコットキャラクター「みんくる」

みんくるは、平成11年1月18日の都営バスの75周年を記念して、一般公募により選ばれた都営バスのマスコットキャラクターである。都営バスのフロントをデフォルメし、そこに東京都の頭文字「T」がデザインされている。

都営バスに欠かせない存在として、座席シートの模様になっているほか、車両前面の行先表示の隣にステッカーを掲出している。

また、増収対策として、定期的にみんくるグッズを 発売している。

令和6年7月8日に、マスコットキャラクター就任 25周年を迎えた。



【みんくる】

ケ その他の取組

バス路線は網の目のように複雑であることから、できるだけ利用しやすいように、デジタルサイネージなどの整備に加えて、バス路線を分かりやすくデザインした「都バス路線案内 みんくるガイド」や「ターミナル別路線図」などを無料で配布する等、案内サービス

の向上に努め、お客様の誘致を図っている。

外国人旅行者向けには、国際化社会に対応した英字版路線案内「TOEI BUS ROUTE GUIDE」を観光情報センター等で配布している。平成29年4月から令和2年4月までは韓国語版並びに中国語版(簡体字及び繁体字)も配布していた。

また、都営バスで出かけるお散歩スポットを紹介する沿線ガイド「TOKYO都バス乗り隊歩き隊」の発行や、ウェブサイト「都バスでめぐる東京観光」の開設により、新たなバス需要の喚起を図っている。

さらに、新たな利用者の開拓や都営バスファンの獲得を図るため、みんくるキャラ弁の作成を紹介した「みんくるクッキング」、路線沿線案内を通販番組風に紹介した「みんくるショッピング」等の動画を作成し、車内デジタルサイネージやYouTubeで公開している。

お客様サービス改善状況

			令和3年度末	令和4年度末	令和5年度末	令和6年度末 (計画)
	停留所ポール数	本	3,831	3,831	3,836	3,836
	照 明 式 停 留 所	基	2,404 (62.8%)	2,374 (62.0%)	2,420 (63.1%)	2,470 (64.3%)
	バス接近表示付停留所	基	189 (5.0%)	189 (5.0%)	189 (5.0%)	189 (5.0%)
停留所	簡易型 バス接近表示装置	基	760 (19.9%)	760 (19.9%)	760 (19.9%)	760 (19.9%)
	停留所上屋	棟	1,578 (41.2%)	1,589 (41.5%)	1,608 (41.9%)	1,620 (42.2%)
	停留所ベンチ	基	1,146 (29.9%)	1,159 (30.3%)	1,191 (31.0%)	1,200 (31.2%)
案	内板	基	426	426	426	426
	フルカラー液晶ディスプレイ次 停留所名表示装置	両	全車両 平成28	8年度末に導入完	了	
* =	フルカラー行先表示器	両	540	540	542	543
車両	ICカードシステム	両	全車両 平成19	9年度末に導入完	了	
	緊急警報受信ラジオ 付音声合成放送装置	恒	装着完了後、平原 ラジオ付音声合展	成8年から平成10	月開始、昭和61 0年3月までの間 f。平成31年から ラ新	に緊急警報受信
	都 バ ス 路 線 案 内 (みんくるガイド)	部	0	30 万	30 万	30 万
	英字版路線案内	部	0	1.5 万	2.5 万	2.5 万
発行物	ハングル版路線案内	部	0	0	0	0
光11初	中国語版路線案内 (簡体字)	部	0	0	0	0
	中国語版路線案内 (繁体字)	部	0	0	0	0
	TOKYO都バス乗 り 隊 歩 き 隊	部	21万	28 万	28 万	28 万

(注):()内は、全体に対する整備率である。

(注):フルカラー行先表示器の車両数は、貸切登録車両を除く。

(3) バリアフリー化の推進

東京都は、高齢者や障害者を含めた全ての人が安全、 安心、快適に暮らし、訪れることができるまちづくりの 実現を目指している。都営バスもその一環として、どな たでも、いつでも、どこへでも安全で容易に利用いただ けるよう、先駆的事業として「人にやさしいバス車両」 の導入等に取り組んできた。

ア 車両の導入

(ア) ノンステップバス以前の低床化の取組

バスの乗降口の段差は、特に足腰の弱い高齢者にとって負担であり、その対策として車両の低床化に取り組んできた。

平成3年4月に日本で初めて「超低床バス(乗降口ステップが1段、床面の地上高が約55cm) (平成14年度全廃)」を導入し、平成4年3月には、中扉ステップ部分をリフトにした「リフト付超低床バス(平成20年度全廃)」を導入した。

さらに、平成8年度に「リフト付らくらくステップバス(前扉側ステップが2段でステップ段差が約17cm、中扉側はリフト、床面の地上高が約64cm)」、平成10年度には中扉ステップ部分に格納式スロープ板を搭載した「スロープ付らくらくステップバス」を導入し、高齢者や車いすを利用されるお客様の利便性向上を図っていた。

ノンステップバスの普及拡大により、これらの低床バスは平成23年度までに全て廃車となった。

(イ) ノンステップバス

平成9年3月に、当時の運輸省の指導の下、先駆的事業として、「超低床ノンステップバス」2両を試験的に導入し、営業運行を開始した。

この車両は、誰もが容易に乗り降りできるよう、床面の地上高を超低床より更に低い30cmとし、ステップをなくしたバスで、ニーリング(車高調整)装置の併用により車高を更に5~7cm下げることにより、歩道と床面がほぼ同じ高さになるよう工夫されている。

また、スロープ板を使用して車いす利用者の乗降もより円滑にしている。

令和2年12月に改正された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(国土交通省)において、令和7年度末までにノンステップバスの導入割合を全国で約80%とする目標が示されているが、都営バスでは、平成24年度末で全車のノンステップバス化が完了した。

(ウ) フルフラットバス

ノンステップバスは、車内後方の通路に段差があることにより、車内前方が特に混雑しやすく、乗り降りに時間がかかるため、運行の遅れにつながることもある。この段差を解消できれば、高齢者をはじめ誰もが車内後方まで移動しやすくなり、前方の混雑を緩和することが期待できる。

このため、東京2020大会や今後の更なる高齢化を見据 え、より一層のバリアフリーを追求するため、車内後方 の通路段差を解消したフルフラットバスを日本で初め て導入し、平成30年12月25日から都02系統(大塚駅〜錦 糸町駅)で運行を開始した。

令和6年4月1日現在、小滝橋、杉並、巣鴨、北、千住、南千住、江戸川、深川及び有明の9営業所・支所で合計29両を運行している。

イ ベビーカー・車いすのご利用

バス車内には、ベビーカーや車いすを利用されている お客様に、安全に、安心してご利用いただくため、補助 ベルト及び固定ベルトを搭載している。

また、二人乗りベビーカーにお子様を乗せたままバスにご乗車いただける取扱いについて、国に対して、安全に乗車できる方策を検証するように申し入れ、国の実証実験に協力した。国が設置した協議会において取扱いルールが取りまとめられたことを踏まえ、固定ベルトのメーカーとの共同開発などを経て、令和2年9月から一部路線で試行し、令和3年6月からは都営バスの全路線に拡大した。

さらに、他のバス事業者の参考となるよう、情報を

提供しており、令和4年度には都内の主なバス事業者 が同様に取り扱うようになった。

福祉型車両の導入状況

令和6年4月1日現在

								導 入	年 度					13.1140	牛4 月1	
車 両 種 別	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
	0															
リフト付超低床バス	-8															
	0															
	0	0	0	0												
らくらくステップバス	-14	-51	-38	-48												
	137	86	48	0												
	110	104	105	81	20	20	60	100	98	90	107	166	162	141	98	85
ニーリング装置付バス	-1	-3	-16	-17	-8	-20	-60	-100	-86	-78	-99	-137	-149	-173	-125	-105
	1,186	1,287	1,376	1,440	1,452	1,452	1,452	1,452	1,464	1,476	1,484	1,513	1,526	1,494	1,467	1,447
	110	104	105	81	20	20	60	100	98	90	78	166	162	141	98	85
ノンステップ バス	-1	-3	-16	-17	-8	-20	-60	-100	-86	-78	-99	-137	-149	-173	-125	-105
	1,186	1,287	1,376	1,440	1,452	1,452	1,452	1,452	1,464	1,476	1,455	1,484	1,497	1,465	1,438	1,418
											29					
フルフラットバス																
											29	29	29	29	29	29

(注): ニーリング装置付きバスには、らくらくステップバス、ノンステップバスと重複するものがある。 枠内の上段は導入車両数、中段は廃車車両数、下段はその年度末の在籍車両数を表す。 江東区コミュニティバス「しおかぜ」1両及び貸切登録車両5両を除く。 平成26年度はモニター車2両を除く。

(4) 環境対策

バス車両の多くは、軽油を燃料としたディーゼルエンジンを使用しているため、粒子状物質 (PM)、窒素酸化物(NOx)等を排出する。環境問題への関心が高まっている現在、都営バスでは、東京都の環境対策の一環として、国や環境局の協力を得ながら、低公害バスの導入を進めている。

ア 低公害車両の導入

(ア) 最新排出ガス規制車への更新

ディーゼル自動車の排出ガス規制は2~5年ごとに 見直されており、現在、都営バスに在籍している規制車 は古い順に新長期規制車、ポスト新長期規制車、平成28 年規制車となっている。

都営バスでは、更新する車両をその時点での最新の規制適合車としており、平成29年度からは、平成29年10月から適用された最新の規制である平成28年規制に適合

したノンステップバスを導入している。



【平成28年規制車】

(イ) ハイブリッドバス

都営バスでは、排出ガス低減対策として、平成3年度からディーゼル・電気式ハイブリッドバス(※2)を、平成5年度からディーゼル・蓄圧式ハイブリッドバス(※3)を導入し、平成19年度からは電気式ハイブリッド・ノンステップバスを導入しており、令和6年4月1日現在、在

※2 ディーゼル・電気式ハイブリッドバス:電気モーターを発進・加速時のエンジンの補助動力とし、排出ガスを低減するバスのこと。 ※3 ディーゼル・蓄圧式ハイブリッドバス:油圧モーターを発進・加速時のエンジンの補助動力とし、排出ガスを低減するバスのこと。 籍車両は79両となっている。



【ハイブリッド・ノンステップバス】

(ウ) アイドリングストップ&スタート装置(※4)

都営バスでは、平成5年度から、燃料消費量を減少させることにより窒素酸化物及び黒煙の排出総量を削減するため、アイドリングストップ&スタート装置を装着したバスを導入し、令和6年4月1日現在、1,336両を営業運行している。

(エ) 粒子状物質減少装置付バス

都営バスでは、平成6年度から粒子状物質を低減するフィルター (DPF) を取り付けたバス13両を試験的に導入し、平成11年度には、粒子状物質を低減する酸化触媒付バス8両を試験的に導入した。

DPF付車両のうち、後付けしたものは平成19年度中に全て廃車となっているが、新長期規制以後の車両からメーカーによるDPFの標準化が進み、ポスト新長期規制以後のディーゼル車両には全て装着されている。

(オ) CNGバス

都営バスでは、平成6年度から新たな低公害バスとしてCNG (圧縮天然ガス) バスを導入し、平成10年度には低床及び低公害の機能を兼ね備えたCNGノンステップバス2両を全国に先駆けて試験的に導入するなどしていたが、軽油の低硫黄化などによりディーゼル車の排出ガスが低減されたこと等により、低公害車両としての優位性が低下したことから、平成29年度末で全て廃車とした。

(カ) 燃料電池バス

燃料電池バスは、燃料となる水素と酸素とを化学反応 させて作った電気によりモーターを駆動させて走行し、 走行時には水しか排出しない、環境に優れたバスである。 都営バスでは、平成15年8月から平成16年12月まで、 「燃料電池バス・パイロット事業」において、日本で初 となる燃料電池バスの営業運行による実証実験を行っ た。

また、平成27年7月には、平成28年度の導入に向けて、 都内道路環境における走行性能を確認調査するための 走行実証実験を行った。

こうした実験を経て、平成29年3月21日から、市販車では日本初となる燃料電池バスの営業運行を開始した。燃料電池バスは、静粛性にも優れ、快適で乗り心地が良いとの評価も得られており、この間、水素ステーションの整備状況等を踏まえながら、積極的に導入を拡大してきた。令和3年度には、株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ(以下「MUFG」という。)の5社から燃料電池バス1両の寄付を受け導入した。令和6年4月1日現在、国内バス事業者最大の75両が在籍している。今後、更なる導入の拡大を進めていくため、国内初となるバス営業所内水素ステーションを有明営業所内に整備することとした。整備・運営を行う事業者は、公募を経て、岩谷コスモ水素ステーション合同会社に決定し、令和7年4月に開所予定である。

また、燃料電池バスは、災害等による停電時には発電 した電気を専用の装置を介することで、非常用電源とし て活用することもできる。平成30年4月には、燃料電池 バスによる災害時の電源供給に関する協定を江東区と 締結した。令和3年9月には、自然災害等による停電発 生時に、東京都と水素ステーション等とが連携し、避難 所等において、交通局の燃料電池バスを活用した給電支 援を行う契約を環境局及び水素ステーション事業者と 締結した。

※4 アイドリングストップ&スタート装置:車両停止時にクラッチ操作によって自動的にエンジンが切れたり始動したりする装置のこと。



【FCバス (MUFG)】

イ ZEV (※5) の検討

都営バスでは、令和元年12月に発表された「ゼロエミッション東京戦略」に貢献するため、燃料電池バスの 更なる導入拡大に加え、EVバスの導入に向け調査・検 討を行っている。

令和5年9月に、大都市におけるEVバス導入モデルを構築するため、東京電力ホールディングス株式会社と 事業連携協定を締結し、互いに有する知見を活用しなが ら、検討を進めているところである。

ウ 低公害燃料の導入

(ア) 低硫黄軽油

粒子状物質減少装置 (DPF) の機能を維持するためには、硫黄分の少ない燃料を使用することが条件とされていることから、都営バスでは、平成12年11月、全国で初めて品川自動車営業所港南分駐所(現港南支所)において、硫黄含有分が従来の燃料規格の10分の1となる50pm以下の「低硫黄軽油」を試験的に導入した。平成13年4月には全営業所で導入し、その後全国に普及した。平成17年1月からは、硫黄含有分が10ppm以下の「超低硫黄軽油」を導入している。

(イ) バイオディーゼル燃料 (※6)

東京都環境局との連携や、民間企業との共同プロジェクト及び国のプロジェクトへの協力を通じて、燃料に由来するCO2を削減するため、B5燃料(※7)、第二世代バイオディーゼル燃料(※8)、GTL(※9)やBTL(※10)といった新技術燃料の導入による効果検証、デモ走行及び実証運行を、平成19年度から期間限定で実施した。

また、第二世代バイオディーゼル燃料とGTLの混合燃料について、平成22年7月~9月に都営バス36両による実証運行を、国産GTL燃料について、平成22年9月~12月に都営バス2両による実証運行を行った。

なお、平成23年7月から、渋谷自動車営業所新宿支所においてB5燃料を導入してきたが、原油価格の急激な上昇等の要因により、安定的な供給が見込めなくなったことから、令和4年3月に使用を中止している。

令和5年1月には、東京都産業労働局と連携して、小 滝橋自動車営業所所管の58両でバイオマス燃料 (※11) を 使用した運行を、約1か月間実施した。

^{※5} 走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない自動車 (Zero Emission Vehicle)

^{※6} バイオディーゼル燃料:バイオマス(生物資源)を主原料とするディーゼル燃料のこと。

^{※7} B 5燃料:揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則の改正(平成19年3月31日)により、軽油に5質量%以下の脂肪酸メチルエステル(FAME: Fatty Acid Methyl Ester)の混合が認められた。FAMEは、パーム油等の植物油などを原料として、ディーゼル自動車用燃料として使用するために化学処理されたものである。

^{※8} 第二世代バイオディーゼル燃料:第二世代は、獣脂を含む油脂を原料に水素化処理を行い、軽油と同一性状に精製したものであるため、混合率の上限はない。

^{※9} GTL: (Gas To Liquid) 天然ガスを原料とし、液体燃料として合成したもの

^{※10} BTL: (Bio To Liquid) バイオマス (生物資源) を原料とし液体燃料として合成したもの

^{※11} 食用油や微細藻類ユーグレナを水素化処理し、軽油と同一の性状にしたバイオ燃料

低 公 害 車 両 の 導 入 状 況

令和6年4月1日現在

					N			1.	J / HU T I/,	1 = 1 .) = 1 = -
車両種別					導 入	年 度				
平 问 惟 別	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
長期規制	-40	-89	-69	-61	-97	-126	-1			
区别戏问	443	354	285	224	127	1	0			
新短期規制						-11	-128	-88	-8	
시하는 /코프스스1 /스트 II-1	235	235	235	235	235	224	96	8	0	
新長期規制		-1	-7				-20	-85	-115	-102
W K / Y / Y / Y L I P	451	450	443	443	443	443	423	338	223	121
ポスト新長期規制	60	100	96						-2	
7 17 17 17 17 17 17 17 17 17 17 17 17 17	286	386	482	482	482	482	482	482	480	480
平成28年規制				87	95	143	130	140	96	80
1 79/20 1 796/03				87	182	325	455	595	691	771
CNG(圧縮天然ガス)バス	-17	-10	-10	-17						
OTTO () AMILIO CAMO COMO COMO COMO COMO COMO COMO COM	37	27	17	0						
燃料電池バス			2	3	10	23	32	1	2	2
MATERIES 2.			2	5	15	38	70	71	73	75
その他	-3									
C*/18	0									
計	1,452	1,452	1,464	1,476	1,484	1,513	1,526	1,494	1,467	1,447

(注): 枠内の上段は各年度の導入車両数と除籍車両数の差、下段はその年度末の種別在籍車両数を表す。

その他は短期規制以前の車両及び旧式ハイブリッド車等

江東区コミュニティバス「しおかぜ」1両及び貸切登録車両5両を除く。

平成26年度はモニター車2両を除く。

エ 環境(エコ)定期券制度

自動車交通量の抑制により大気汚染の改善に寄与する とともに、お客様サービスの拡充を図るため、平成10年 4月から「環境(エコ) 定期券制度」を実施している。

この制度は、土日、祝日等の適用日に限り、都営バスの通勤定期券を所持するお客様が、同居している家族(パートナーシップ宣誓制度で証明を受けている方を含む。)と一緒に都営バスに乗車する際に、お客様からの申告により、その家族は1回の乗車につき大人100円・小児50円(ともに現金のみ)で乗車できるものである。

なお、通勤定期券を所持する本人が、その券面表示区間外の都営バスに乗車する場合にも、本人、家族とも前記の割引運賃で乗車することができる。

オ ソーラーパネル付きバス停留所

東京都が実施している、「再生可能エネルギーを身近に感じていただき、更なる普及拡大につなげるための施策」の一環として、都営バスでは、バス停留所上屋にソーラーパネルを設置し、照明等の電力をソーラー発電で賄う取組を開始した。

平成29年度に4棟、平成30年度には16棟、令和元年度 には10棟の上屋に設置した。



【ソーラーパネル付きバス停留所】

自動車事業 (乗合) 年度別施設及び運輸成績表

	種 另	ı]	令和3年度	令和4年度	令和5年度
営	業日数	日	365	365	366
営	業キロ	Km	765	766	766
系	統数	本	131	129	128
系統	総長	Km	1,091	1,074	1,071
税長	平均	Km	8.3	8.3	8. 4
停	留所名称数	箇所	1, 553	1, 552	1, 553
停	留所ポール数	本	3, 831	3, 831	3, 836
平	均停留所間隔	m	384	384	384
在	籍車両	両	1, 495	1, 468	1, 448
平	均定員	人	75. 2	75. 4	75. 6
延	日使用車両	両	447, 746	436, 027	427, 451
走	行キロ	千km	45, 187	44, 056	43, 028
平	均時速	Km/h	10. 54	10.54	10. 53
軽	油消費量	K1	20, 157	20, 465	20, 512
С	NG消費量	m ³	0	0	0
水	素消費量	kg	152, 643	159, 009	169, 435
乗	定期	千人	100, 598	104, 907	108, 060
車人	定期外	千人	94, 773	104, 267	113, 463
員	計	千人	195, 371	209, 174	221, 523
	定期	千円	14, 825, 448	15, 408, 907	15, 837, 660
	上 朔		(14, 450, 373)	(14, 981, 079)	(15, 371, 633)
運賃収	定期外	千円	18, 274, 275	20, 969, 161	22, 812, 576
収入	足朔 /下	111	(16, 612, 977)	(19, 062, 873)	(20, 738, 705)
	計	千円	33, 099, 723	36, 378, 068	38, 650, 236
	口	1 1 1	(31, 063, 350)	(34, 043, 952)	(36, 110, 338)
	使用車両	両	1, 227	1, 195	1, 168
日	走行キロ	千km	124	121	118
平均	乗車人員	千人	535	573	605
	運賃収入	千円	90, 684	99, 666	105, 602

(注):()内は、消費税抜きである。

2 貸切バス事業

貸切バスは、昭和29年4月に車両3両をもって営業を 開始した。その後、営業規模を拡大し、昭和36年には21 両となったが、需要の低下に伴い、逐一減車した。

その一方で、東京2020大会や今後の更なる高齢化を見据え、より一層のバリアフリーを追求するため、リフト付き観光バス3両を導入し、令和2年1月20日に運行を開始した。

この車両は、左側面のトランクに格納されたリフトで 車いすに乗ったまま乗車でき、中間座席の移動や取外し により、車いすを利用するお客様が最大で6名乗車可能 な仕様になっている。

令和5年度の運輸成績は、貸切登録車両5両と貸切転 用乗合車両とを合わせて、走行キロ14.7万km、乗車人員 18万人、運賃収入1億7千万円と、前年に比べ増加傾向 にある。

自動車事業(貸切)年度別施設及び運輸成績表

	種別		令和3年度	令和4年度	令和5年度
営	業日数	目	365	365	366
在籍車両		両	8	5	5
平均定員		人	55. 1	59. 2	61.3
※延日使用車両		両	3, 571	2, 622	3,027
※走行キロ		千km	174	125	147
※軽油消費量		K1	89	60	74
※乗車人員		千人	211	155	179
※運賃収入		千円	251, 116	146, 373	171, 816
			(228, 287)	(133, 067)	(156, 197)
※一日平均	使用車両	両	10	7	8
	走行キロ	km	477	342	402
	乗車人員	人	576	425	489
	運賃収入	千円	688	401	469

(注1):()内は、消費税抜きである。

(注2):※欄は転用貸切分を含む。

3 特定バス事業

特定バスは、盲学校、ろう学校及び養護学校(当時) への通学のためのスクールバスとして、当初貸切バスで運行していたが、昭和48年10月に特定バスとして免許を受け、22両(うちリフト付車両2両)で事業を開始した。 平成18年度には、17両(全車リフト付車両)で14コー