

第5回 新潟市路線バスネットワーク関係者協議会

【議事要旨】

■日時：令和8年9月1日(火) 10:00～11:50

■場所：クロスパルにいがた 4階 401・402 講座室

■出席者（順不同、敬称略）

委員

佐野可寸志	長岡技術科学大学環境社会基盤工学専攻
谷口綾子	筑波大学システム情報系社会工学域（Web 参加）
吉田金豊	自治協議会
長谷川克弥	新潟商工会議所新潟活性化委員会
橋本俊二	新潟県バス協会
渡辺健	新潟交通（株）乗合バス部
大村進太郎	国土交通省北陸信越運輸局交通政策部交通企画課
佐々木雄河	国土交通省北陸地方整備局建政部都市・住宅整備課
小越千春	国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所調査課
鍋谷一義	新潟県交通政策局交通政策課
南雲貴弘	新潟県警察本部交通部交通規制課
日根秀康	新潟市政策企画部
高島康憲	新潟市都市政策部

■議事概要

①運転士不足の現状と対応

- 利用促進策については、短期的ではなく継続的な実施により認知度・利用頻度が向上し、日常的なバス利用にもつながっている。
- 運転士不足については、採用者数を上回る退職者が出ており、定年退職ではない退職も出ている。その退職要因として、朝夕ピークの間に長い休憩を挟む勤務による長時間拘束、交通事故や車内転倒事故、また、報道等でクローズアップされることなどへの心理的負担、仕事に見合わないと感じられる賃金の3点が挙げられる。
- 日中時間帯の利用が比較的多い首都圏では、収入を確保しやすいため、早い勤務・遅い勤務という勤務体系が多いが、地方都市では日中の利用が大きく減り、見合った収入を確保できないため、一人で「朝勤務→日中休憩→夕方勤務」とする勤務が多く、出勤から退勤が長くなる。
- 新潟でもこうした勤務が多く、休憩時間を自分の時間として使いにくいことに加え、運転士不足から、超過労働を前提として何とかネットワークを維持している状態。これが、労働時間が退職につながる理由なのではないかと認識している。
- 現在は超過労働でネットワークを維持している状況にある。運行経費の半分以上を人件費が占める中で、新バスシステム導入より以前は、利用者減少への対応として人件費を抑制したこともあったため、賃金は全産業平均を下回っており、処遇改善を継続するには安定した原資が必要である。
- 日中の利用が少ないとあったが、日中の外出とバス利用を促すため、新潟市と新潟交通は約10年前から、65歳以上の運賃を半額にする「シニア半わり」を実施している。
- 労働時間、事故への心理的負担、賃金の問題は、新潟交通に限らずバス業界全体に共通する。全産

業で人手不足が進み、働き方も多様化する中で人材が他業種へ流れ、特に若年層のなり手不足が大きな課題である。

- 運転士の魅力や働きがいをも十分に伝えられていない状況があるが、業界では運賃改定を通じた賃上げ、完全キャッシュレス化による運賃收受業務の軽減、カスタマーハラスメント対策、自動運転、特定技能外国人運転士の受け入れ、大型二種免許取得支援、女性が働きやすい施設整備などを進めている。これらは国や県、新潟市をはじめ各自治体から支援を受けながら進めているものの、根本的な離職・定着問題の解消にはまだ結び付いていない。
- 全国共通の難題に対して多方面の施策を実施している点は評価できる。
- 全国のバス運転士へのインタビューでは、安定した職業であること、地域の移動を支える誇り、大型二種免許を持つ誇り、利用者から直接感謝される喜びが語られており、(勤務時間・賃金・カスタマーハラスメント等の厳しさはさておき)仕事の魅力も積極的に伝えるべきである。
- 専門学校だけでなく高校生向け採用サイトを設けるとともに、高校の就職担当教員にも働きかけることが有効である。また、中高生へのりゅうとポイント配布も、単なる金銭的メリットにせず、公共交通を支える社会的意義や運転士の仕事のやりがいを伝える啓発資料と組み合わせるのはどうか。
- 他都市には、運賃改定分を運転士の処遇改善に充てる例があり、新潟市でも検討の余地がある。また、事故リスクを運転士個人が負いやすい構造は、事業者単独ではなくバス協会等が業界全体の課題として改善を働きかけるべきではないか。
- 利用転換の大きな対象は自動車利用者であり、10～20 年単位で地道に行動変容を促す必要がある。その間に路線や事業者が存続できなくなる可能性も含め、危機を具体的に伝えるコミュニケーションが必要である。
- 資料にあるパークアンドライドの利用率 100%が常時満車を意味するのか、数値の定義を明記すべきではないか。常時満車であるなら、駐車可能台数を増やすことで利用がさらに伸びる可能性があるのではないか。
- 利用率 100%とは、駐車可能台数 6 台が常にすべて利用されている状態を指す。駐車場の規模が小さい一方、バスの結節機能、上屋、待合スペース等が整っているため高い利用率につながっている。
- 連節バスは、1 人の運転士で大量の旅客を輸送できる点で有効である。先日スポーツ公園周辺の音楽イベントでは往復約 1 万人を輸送しており、需要が集中する時間帯に大型車両を投入することで、円滑な輸送と待ち列の解消に寄与した。
- 利用が少ない時間帯を小型車両にしても、車両価格の差は小さいとともに運行経費の主要な部分を占める人件費は車両サイズで変わらないため、大幅なコスト削減にはつながりにくい。
- 全車両を連節バスにすることはできないが、大量輸送時に使用できる台数を一定程度確保することは、交通事業者と利用者の双方にとって有用である。

②公共交通の利用促進・まちづくりとの連携

- バスは移動の目的ではなく手段であるため、利用者を増やす施策はまちづくりや目的地づくりと一体で考えるべきである。バス無料デーは単独で実施するのではなく、大規模なイベント等に合わせ、普段車を使う人にバスを体験してもらう仕掛けにすべきである。駐車場が混雑・高額になるイベントやスポーツ観戦などのイベント、シャトルバス等と連携することで自家用車からの転換と地域消費の双方につながるのでは。
- 経路検索アプリ等の取組はあるものの、乗換方法、路線名、案内表示の分かりにくさは長年の課題として残っている。運転士不足を契機に、人が回遊できる日常的にも利用しやすい都市政策としての公共交通基幹軸を明確にするネットワーク全体の再検討が必要である。

- 新潟駅の高架化と駅直下バスターミナルの供用で人の流れが変わり、駅南側では学生を中心に移動需要が高まっている。鳥屋野潟南部の開発や白山エリアの再編も見据え、まちづくりと一体で各拠点を結ぶ公共交通を充実させる必要がある。
- 連節バスは限られた運転士で1台当たりの輸送力を高められる重要な手段であり、駅南方面の社会実験にも効果があったと評価した。今後も新潟交通と連携し、社会実験と全市的な利用促進を進めていく。
- 無料デーやポイント付与は乗り継ぎ抵抗を減らすうえで有効だが、金銭的インセンティブだけでは、特典がないと利用しない層を生みかねないので金銭的インセンティブの位置づけをわかりやすく説明するコミュニケーションとの同時実施が望ましい。
- 「分からない」への対策として、利用者目線での丁寧な案内、スマートフォンを使わない人向けの紙の乗継案内、気軽に聞ける窓口や電話相談が必要である。「面倒」という抵抗には、対応は非常に難しいが、楽しいイベントなどで一度実際に乗ってもらう機会をつくり、面倒であるという認識を低減することが重要である。
- カフェや店舗など、待ち時間を有効に使えるモビリティハブを検討するとともに、その存在や利用方法を、言葉で具体的に伝えるべきである。
- 行政と事業者は役割分担と押しつけ合うかのような形になる前に、まずは担当者同士が本音で話せる信頼関係を築き、一体で取り組むことが重要である。湯沢町で開催される JCOMM や内閣府 SIP の「モビリティ知恵袋」WEB サイト等も、事例収集とチームづくりに活用できる。

③交通インフラ・道路空間の活用

- 公共交通の効率化には、幹線と支線を分けて結節点を強化する考え方が有効であり、バスだけでなく鉄道も含めたネットワークを検討すべきである。
- 運転士確保策として、高齢者や女性などへ対象を広げ、短時間勤務の組み合わせが考えられるのでは。また、子育てを終えた女性等は担い手になり得る一方、事業採算上の課題も検討が必要である。
- 事故抑制には運転士側だけでなく、歩行者、自転車、一般ドライバーの交通ルールとマナーの向上が必要であり、横断禁止箇所での横断、自転車の危険な走行、バス停付近の駐停車等について市民啓発を進める必要がある。
- 連節バス社会実験は、待ち時間の短縮や着席・車内空間の快適性向上の面で一定の効果があったと考えている。
- 一方、車体が長くバスベイに収まらないことやバスがはみ出した際に自転車が左右どちらを通行するか迷うことによる事故リスクが課題として挙げられる。今後は関係機関と協議するとともに、自転車の走行空間確保も含めて検討が必要である。
- 自転車の青切符制度開始も踏まえ、運転者だけでなく、自転車・歩行者を含むすべての交通利用者に対し、法規とマナーの周知・啓発を進める。
- バス専用・優先レーンはバス利用者には有益だが、一般車の渋滞を悪化させる可能性がある。弁天線の沿道状況や駅方面の渋滞、鳥屋野潟南部の開発も踏まえると、現状の道路環境ではレーン設置だけでの解決は難しく、安全と円滑のバランスを多面的に検討すべきである。
- 渋滞対策では、道路ネットワークの強化に加え、TDM、パークアンドライド、公共交通利用促進等の対策も重要である。
- 整備中の万代島ルート線がつながれば、駅南地区から古町方面への道路ネットワークが形成され、市内交通の分散・機能分担が期待できる。実際の効果は、道路利用者がどの経路や交通手段を選ぶかに左右される。出発地・目的地、移動手段、走行経路等の現状把握とデータ分析が重要であり、

必要に応じて事務所の分析支援を活用してほしい。

- 交通結節点へのアクセス強化が今後重要になり、駐車場、駐輪場、待合スペース等が基本機能になる。結節点には、待ち時間を無駄にしない商業機能や日常生活を支える機能を併設すると利便性が高まるとした。商業施設の一角に交通結節機能を置く事例もあり、公共施設や地域拠点も含めて適地を検討する必要がある。
- 郊外の自動車利用者に乗り換えてもらうには、イベント、通勤・通学、買い物等の利用目的や想定利用者により必要な機能が変わるため、場面ごとに検討する必要がある。

④持続可能な公共交通ネットワークの在り方

- 新潟県・長野県・富山県・石川県の各地で運転士不足が深刻化し、交通ネットワークのあり方が議論されている。長野県では確保すべきサービス水準から必要な運行量・運転士数を逆算し、富山市では都心・生活拠点を結ぶ幹線と周辺の支線・フィーダー交通を「お団子と串」の考え方で整理している。
- 新潟市でも各路線の役割、必要な運転士数、利用者数、乗車状況等のデータを基に、幹線・支線の役割分担や重複区間の効率化を具体的に議論する段階にある。サービス水準の見直しは容易ではないが、新潟交通の厳しい実情について市民の理解を得ながらバスネットワークを議論すべきであり、運輸局としても制度・予算面から支援する。
- 運転士不足が続き、現行ネットワークの維持が難しくなるのであれば、個別施策だけでなく、限られた人的資源の中で市民の移動をどう確保するかというネットワーク全体の設計を明確にする必要がある。
- どの路線を残すかではなく、市民にどのような移動を最低限確保するかを重視すべきである。路線バス、区バス、住民バス、オンデマンド交通等の役割分担には、利用者数だけでなく、沿線人口、学校・病院等の施設、代替交通の有無などを組み合わせた客観的基準が必要である。
- 市民 1 人当たりの年間バス利用回数だけでなく、運転士の採用後定着率、交通空白地域の状況、主要施設へのアクセス状況等も評価し、限られた資源で市民の移動機会をどれだけ持続的に確保できているか把握すべきである。
- 西蒲区のような郊外では、中央区方面への移動ではなく、区内の病院・買い物、高校への通学、駅までの移動など、地域内の日常生活を支える交通の確保が重要である。
- 日頃バスに乗る習慣がなく、距離の問題から高齢になっても車を手放しにくい実情がある。日中は利用の少ない路線もあるため、低需要時間帯の予約制運行が行われている。南区の実証実験等を参考に、西蒲区を含む駅から離れた地域でも、予約型・オンデマンド型の移動手段を検討してほしい。
- 運転士確保の取り組みとして、関係業界と連携した求職者と事業者のマッチング、女性・若者が働きやすいよう、トイレや休憩室等の環境の整備、キャッシュレス導入等を支援している。また、県の産業労働部が外国人材の活用を希望する市町村・事業者に対し、セミナーの開催や外国人材導入までの伴走支援を始める予定である。
- スクールバスの混乗や商業施設連携等を記載した地域交通確保の事例集を改定・配布する。また、交通ネットワーク見直しに必要なデータ分析を行い、結果は市町村へ提供する他、事業者と市町村を含めた検討会を開催する。
- 交通空白を生じさせないため、コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシー等への転換に伴う初期費用・実証費用を支援している。また、特急しらゆきや、高速バスと市内路線バスを組み合わせた割引等を実施するなど、これまでも交通結節点における他モードとの連携等も実施してきたところ。

- データを用いたネットワーク再編は重要だが、現在の利用実績だけで判断すると縮小方向に偏る懸念がある。現在は顕在化していない需要や将来需要も考慮し、時間帯ごとの潜在需要に応じて運行をシフトさせるなどの配慮が必要ではないだろうか。
- 限られた人的資源で地域交通ネットワークを最大化するには、交通手段の役割分担が重要であると感じた。大型二種免許を持つ運転士は、立席を含む大量輸送を担える貴重な資源であり、その輸送力をどこまでネットワークとしてやるか、それ以外をどのようにネットワークを維持していくかが重要であると認識している。みんなで支える生活交通サポート事業のように、小型車両と普通免許を活用し、営業運行やボランティア運行で地域交通を補う取り組みを育てなければ、地域ネットワークの維持は難しいと痛感した。
- 新潟市は平成 27 年度の萬代橋ライン導入以降、新潟交通と路線再編など持続可能なバス交通に取り組んできた。しかし、利用動向や運転士不足など、バス交通を取り巻く環境が大きく変化しているため、従来の取組を踏まえつつ、さらに検討を進める必要がある。その際、市民生活に必要な移動が確保されているかを重視し、他都市の事例も参考にしながら、新潟市の地域特性に合う持続可能な公共交通を検討する。
- 令和 5 年 12 月の連携協定締結以降、新潟交通と協力して運転士不足への対応やネットワーク維持に取り組んできた。一定の評価を得た取り組みにとどまらず、さらに実施できる施策を検討する。住民主体で交通を維持する取り組みについて、多様な方法を試行することが現在の新潟市には重要であり、今後も委員から意見・要望を得ながら進める。

以上