

## 第4回

# 路線バスネットワーク関係者協議会

R8年3月4日



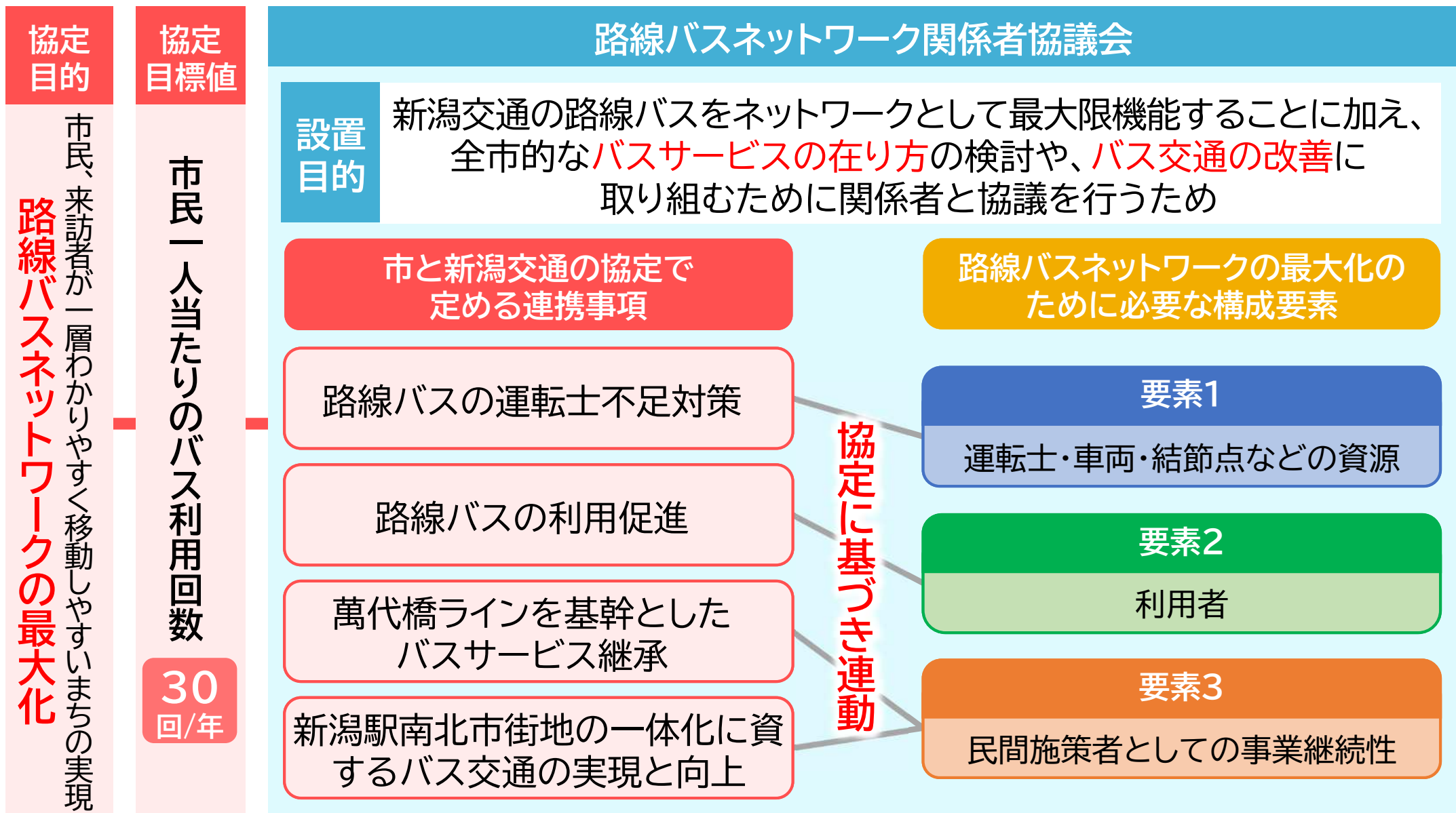
- 【目次】
1. 連携協定と協議会の位置づけ
  2. 協議会の役割
  3. R7年度の実施策(Do)
  4. 利用者・運転士の推移(Check)
  5. ダイヤ改正・R8年度実施策(Action)
  6. 今後の施策・事業実施の方向性(Plan)

# 1. 連携協定と協議会の位置づけ

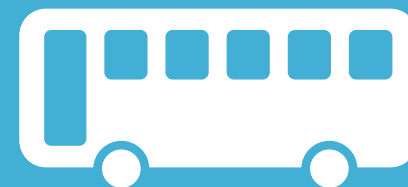


# 1. 連携協定と協議会の位置づけ

- 路線バスネットワークの最大化などを目的にR5.12に市と新潟交通による連携協定を締結
- 目標として、『市民一人当たりのバス利用回数:30回/人・年』を定める

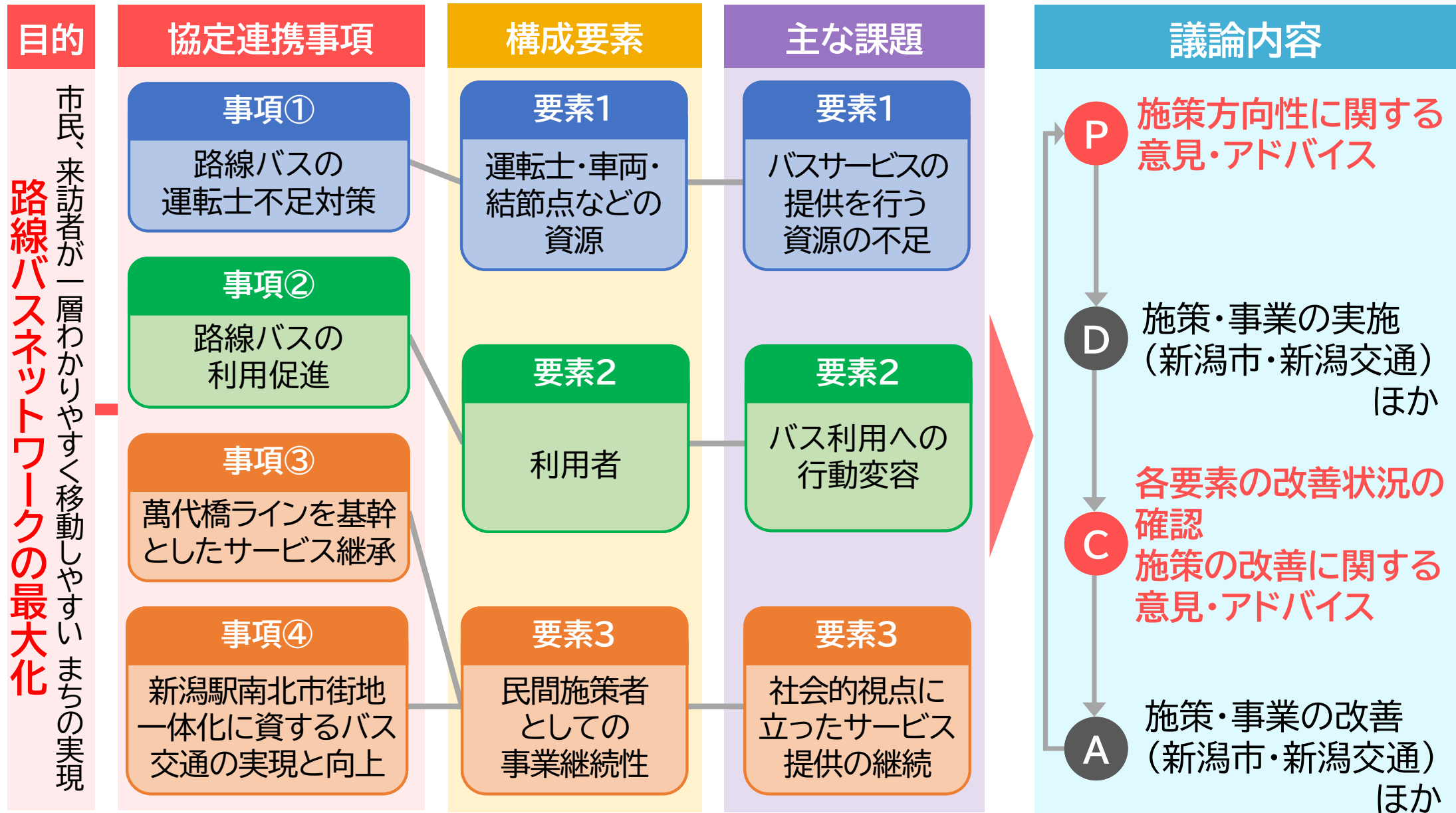


## 2. 協議会の役割



# 2. 協議会の役割

- 路線バスネットワークの最大化の実現に向けて、3つの要素と各要素の課題を整理
- 要素に紐づく施策を実施する中で、施策方向性・実施結果・改善方針等について議論



## 2. 協議会の役割

- R7.7実施の第3回協議会では、要素ごとの現況及び課題と、施策の実施状況を整理  
⇒委員より施策方向性に関する意見や実施施策のアイデアを得ている

### 要素1 運転士・バス車両・結節点などの資源

- 連節バスの運行については利用者の多い区間を走らせるのが重要
- 市役所を結節点として折り返し、南部へ延伸
- 駅南北に結節点を整備し、連節バスで結ぶ中で、郊外路線は結節点に接続することで効率化や利便性向上を図る方法
- バスレーンは、交通量調査を行った上で渋滞の発生を確認し、検討すべき
- PTPSの導入についても、県警と連携して検討すべき
- 運転士確保については、運転士のイメージ向上は必須
- 運転士の業務改善(IT化)や、DXによる効率化も必要
- 勤務時間の柔軟化、女性職員の登用で人材を確保
- 利用者から運転士への感謝の言葉がイメージ向上に繋がる

## 2. 協議会の役割

- R7.7実施の第3回協議会では、**要素ごとの現況及び課題**と、**施策の実施状況**を整理  
⇒委員より**施策方向性に関する意見**や**実施施策のアイデア**を得ている

### 要素2 利用者

- バス利用経験の少なさが心理的抵抗感につながるため、**幼少期からバスに親しむ習慣**を身につけることが重要
- 新興住宅地開発等の**まちの発展に合わせて**子供が多いエリアを通るルートに変更する等、柔軟な対応が必要
- 小中学生を対象にバス利用に関する**意識調査(アンケート)**を実施し、関心を高める
- 中高生へのギフト配布は**モビリティマネジメント**とセットで行い、その意味をしっかりと伝えていくことが重要
- 郊外路線の利用促進には、**パーク&ライド**を取り入れるべき
- 利用データを活用した**広報・周知・ターゲティング**を実施
- **公共交通を社会インフラ**として市民に周知し、市の各種計画と組み合わせる中で、需要の多い黒字路線の利用を促進
- 公共施設をバスで行きやすい場所にするなど、**まちづくりと一体化**することは重要
- コンパクト+ネットワークはまちづくりに時間を要すが、**ウォークブル&ネットワーク**ならすぐ可能
- **弁天線の渋滞対策**として、一般車が弁天線へ流入しなくてもよい移動方法を検討すべき

## 2. 協議会の役割

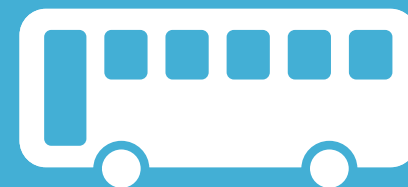
- R7.7実施の第3回協議会では、**要素ごとの現況及び課題**と、**施策の実施状況**を整理  
⇒委員より**施策方向性に関する意見**や**実施施策のアイデア**を得ている

### 要素3 民間事業者としての事業継続性

- 高校生を採用ターゲットにする場合、高校生が見るサイトに採用情報を掲載し、**年収のモデルケース**を示すことも重要
- 新潟市の実施する**3支援は利用**が進んでおり、**効果**も出ている
- **運賃**も路線バスネットワーク効率化のツール
- **運賃値上げ**を検討し、運転手の待遇を改善すべき
- 運転士確保については、**運転士のイメージ向上**は必須(再掲)
- **運転士の業務改善(IT化)**や、**DXによる効率化**も必要(再掲)
- **勤務時間の柔軟化**、**女性職員の登用**で人材を確保(再掲)
- **利用者から運転士への感謝**の言葉がイメージ向上に繋がる(再掲)
- 新興住宅地開発等の**まちの発展に合わせて**子供が多いエリアを通るルートに変更する等、柔軟な対応が必要(再掲)

### 3. R7年度の実施施策

P **D** C A



# 3. R7年度の実施施策 (Do)

## 市と新潟交通の協定連携事項

### 事項①

路線バスの  
運転士不足対策

要素①

### 事項②

路線バスの  
利用促進

要素②

### 事項③

萬代橋ラインを基幹  
としたサービス継承

要素③

### 事項④

新潟駅南北市街地  
一体化に資するバス  
交通の実現と向上



## R7年度の実施施策

施策① 運転士確保に向けた各種支援施策

施策② バス車両の更新

施策③ 交通結節点へのアクセス機能強化施策

施策④ 未来に向けたバス利用促進施策

施策⑤ バスでお出かけキャンペーン事業

施策⑥ 高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」

施策⑦ スマホ教室・カロリーメイト配布

施策① 運転士確保に向けた各種支援施策

施策⑧ 区バス・住民バス運行など

施策⑨ 生活交通効率化事業

# 3. R7年度の実施施策 (Do)

## R7年度の主な実施施策

**施策① 運転士確保に向けた各種支援施策** 詳細は参考資料P8

### 新潟市による取り組み

- 3つの支援事業を実施し、R6年度は大型二種8名、家賃補助4名の申請実績
- R7年度は、2月末時点で大型二種7名、移住支援3名、家賃補助6名が申請予定(採用内定者含む)
- 多面的な支援施策の実施により、運転士確保の促進に一定の効果を与えている

施 策	内 容・対 象	申 請 数	
		R6	R7
大型二種免許取得支援 事業費補助金	事業者が従業員の大形二種免許取得に係る経費を負担した場合、補助金を支給 (補助率1/2、補助額 上限30万円)	8名	7名
バス運転士移住特別支援金	県外から移住を伴いバス運転士へ就業した個人に対して、支援金を交付 (2人以上の場合:50万円、単身の場合:30万円)	0名	3名
バス運転士家賃補助金	バス運転士へ就業した個人に対して、賃貸住宅に係る月額家賃の一部を補助 (補助率3/4、月額上限39,000円※最大5年間)	4名	6名

※R7申請数は2月末時点(採用内定者含む)

### 3. R7年度の実施施策（Do）

#### R7年度の主な実施施策

##### 施策① 運転士確保に向けた各種支援施策

詳細は参考資料P9

##### 新潟交通による取り組み

- 運転士の採用促進や、離職防止のための処遇改善を実施
- その他、バス運転士専門の合同説明会出展や、近郊高校の就職担当員との面談や資料配布を実施
- 各種支援施策・イベント参加等による採用活動強化により、運転士確保に一定の効果を与えている

主な実施施策	内容・対象
初任給の引き上げ	(R6.4から実施)運転士初任給を <b>2万円増額</b>
休日出勤手当額の引き上げ	(R7.5から実施)法定外休日に出勤した際の <b>手当額</b> を引き上げ ※割増率上積み
再雇用運転士の処遇改善	(R7.5から実施)超過労働(時間外労働・休日出勤)の協力度に応じ、臨時手当が増額される「 <b>第二賞与制度</b> 」を再雇用運転士対象に新設
合同説明会 (バスギアEXPO)への参加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京で行われたバス運転士専門の合同説明会に出展</li> <li>・バス運転士に興味のある方、他業種からの転職や新潟へのU・Iターン検討中の方に向けて、大型二種免許取得費補助のほか、新潟市による家賃・移住支援などのサポートについても説明</li> </ul>
教員情報交換会への参加	・若手の採用を目指した高卒向けの採用活動として、近郊20校の高校の就職担当員との面談や資料配布を実施
運転体験会の実施	・運転士に興味がある人を対象とし、履歴書の提出やアンケートの記入を参加条件に追加

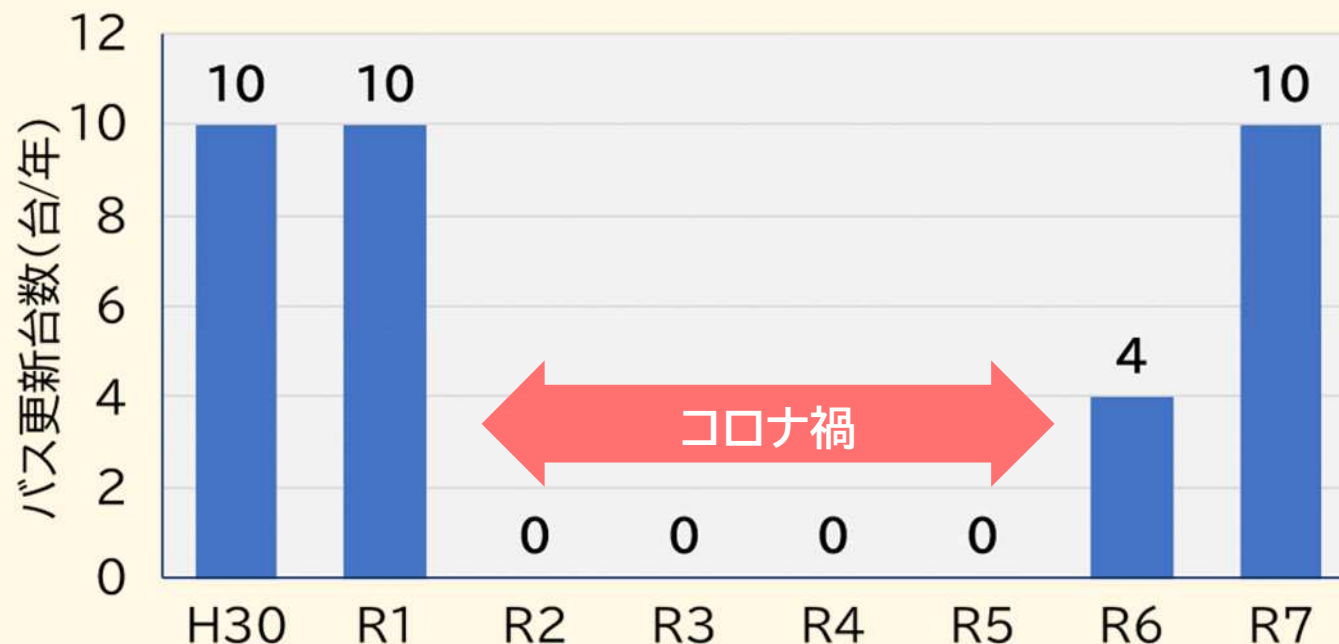
### 3. R7年度の実施施策（Do）

#### R7年度の主な実施施策

##### 施策② バス車両の更新

詳細は参考資料P10

- コロナ禍によるバス利用者の減少に伴い、車両の更新をストップ  
 → 保有するバス車両の平均車齢が上昇し、修繕頻度も増加
- 修理部材の価格高騰をはじめ、バス車両の経年劣化による修繕費の増大は、路線バス事業の運営に大きな影響
- 今年度は10台の更新を実施



コロナ後、  
車両更新を再開するも、  
大幅な更新は  
事業者には大きな負担

# 3. R7年度の実施施策 (Do)

## R7年度の主な実施施策

### 施策③ 交通結節点へのアクセス機能強化施策(協議会意見) 詳細は参考資料P11・12

- R7.11からイオン新潟青山を対象にパーク&ライドを実施(6台分)



#### 周辺を取り巻く状況

- ・青山停留所には西区・南区方面に向かう複数路線が停車
- ・萬代橋ライン(高頻度路線)との接続により、中心部までのアクセスが良好

#### 目的

郊外からまちなかへの  
公共交通による移動の促進

#### 効果

現在までに利用率100%

- ➡ 周辺からのパーク&ライド需要が生まれ、まちなかでの公共交通の利用促進に寄与

# 3. R7年度の実施策 (Do)

## R7年度の主な実施施策

### 施策③ 交通結節点へのアクセス機能強化施策(協議会意見) 詳細は参考資料P13

#### R7.10より宮本橋停留所を対象にサイクル&バスライド実施



**実施場所**

**宮本橋バス停**  
新潟市中央区姥ヶ山一丁目  
(セブンイレブン新潟弁天通橋店地先)

---

駐輪可能台数:20台  
※内屋根付き:14台



#### 周辺を取り巻く状況

- ・対象地周辺エリアは住宅地から停留所まで距離が離れている
- ・一方で、宮本橋停留所には複数路線が停車し高頻度運行

#### 目的

交通結節点の強化による  
公共交通の利用促進

#### 効果

ラストワンマイルモビリティとの  
交通結節点を整備することで  
路線バスの利用促進に寄与

※今後、アンケート調査やバスICデータを活用し、効果検証を実施

# 3. R7年度の実施施策 (Do)

## R7年度の主な実施施策

**施策④ 未来に向けたバス利用促進事業** 詳細は参考資料P14・15

### 目的

中高生世代の公共交通の利用促進を通じて、  
将来の公共交通利用者を確保する

### 実施状況と効果

- R7.12現在、対象者の内、14,646人が引きかえており、引換率37.2% (R6年度実績:16,910人 ※引換率42.5%)
  - 本キャンペーンをきっかけに、りゅーとカードを新規で発行した人は3,172人 (R6年度実績:6,469人)
- ➡ 本事業の実施が、**中学生・高校生のバス利用促進・新規利用の掘り起こしに寄与**



内容・対象	年度	対象者数	引換数	引率	りゅーとカード 新規発行者数
中学生・高校生世代に対して、 りゅーとポイント3,000円分をプレゼント	R6年度	39,835名	16,910名	42.5%	6,469名
	R7年度	39,398名	14,646名	37.2%	3,172名

※R7申請数はR7.12末時点

### 3. R7年度の実施施策（Do）

#### R7年度の主な実施施策

##### 施策⑤ バスでおでかけキャンペーン事業

詳細は参考資料P16・17

##### 目的

バス利用への行動変容のきっかけをつくり、  
新たな利用者の獲得、定着を図る

##### 実施状況と効果

- 開催をきっかけに路線バスに「初めて乗る」・「久しぶりに乗る」利用者が一定数存在  
➡本事業の実施が、**路線バスを利用するきっかけづくりやバスの利用促進に寄与**
- 併せて、各区と連携して施設・イベントとのコラボ企画も実施  
➡本事業により**バスの利用促進に加えて、まちの賑わい創出への相乗効果**



実施回	キャンペーン名称	実施日	対象路線	参加条件	参加者数
第一弾	新潟市内バス無料デー	R6.11.10 (日)	新潟市内 で運行 している バス路線	特に無し	約23,000人 ( <b>平時の約2倍</b> の利用)
第二弾	アプリでバス無料デー	R7.3.20 (木・祝)	(路線バス、 区バス、 住民バス)	バス利用者情報の提供に ご協力いただける方	約5,300人 ( <b>平時の約1.5倍</b> の利用)
第三弾	〃	R7.8.24 (日)	※一部 対象外有	〃	約3,700人 ( <b>平時の約1.3倍</b> の利用)
第四弾	〃	R7.10.19 (日)		〃	約5,100人 ( <b>平時の約1.4倍</b> の利用)

➡ バス無料デーと同時に**協力施設イベントとのコラボ企画**を開催

### 3. R7年度の実施施策 (Do)

#### R7年度の主な実施施策

##### 施策⑥ 高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」

詳細は参考資料P18

- 新潟市に居住する65歳以上の住民を対象に、新潟交通のバスICカード「シニア半わりりゅーと」や紙券「シルバーチケット」でバス運賃を精算することで、**運賃が半額**となる取り組み(H28.9より本格実施)  
 →R4年度以降は**参加枚数が増加傾向**にあり、本事業の実施が、**高齢者層のバス利用促進に寄与**

年度	対象者数(人)	参加枚数(枚)	参加率(%)	参加者数の対前年比
R4	234,464	37,410	16.0	
R5	234,291	37,645	16.1	+235人
R6	234,267	38,909	16.6	+1,264人
R7	233,731	39,670	17.0	+761人

増加傾向

※各年8月時点

##### 施策⑦ スマホ教室・カロリーメイト配布

詳細は参考資料P19

###### 【スマホ教室】

「にいがたバス乗換案内サイト」の使い方を説明し、バスの利用促進に繋げる取組み(市・新潟交通・ソフトバンク)

- 主なターゲット: 高齢者  
(ただし全世代参加可能)

- 開催回数: R4年度 2回/年  
R5年度以降 6回/年

- のべ参加人数: 約400人



###### 【カロリーメイト配布】

大塚製薬の商品「カロリーメイト」に、新潟交通および新潟市により受験生応援メッセージなど記載し、バスを利用して大学入試や高校受験に向かう受験生にカロリーメイトを配布する取組み

- 開催回数: R6年度 1回  
R7年度 2回

- のべ配布人数: 約1000人



# 3. R7年度の実施施策 (Do)

## R7年度の主な実施施策

詳細は参考資料P20・21

### 施策⑧ 区バス・住民バス運行など

- 区内の公共施設や病院等への**細かな移動ニーズ**や**区のまちづくり**に資することを目的に**区バス**や**エリアバス×タク**を運行
  - ※区バス : 中央区を除く7区の計15路線
  - ※エリアバスタク: 1エリア(北区長浦地区)
- 地域住民が主体となって**住民バス**等の公共交通を運行している地域に対し、その特性に応じて、**運行経費の70%~85%を補助**
  - ※10地区14路線

### 施策⑨ 生活交通効率化事業

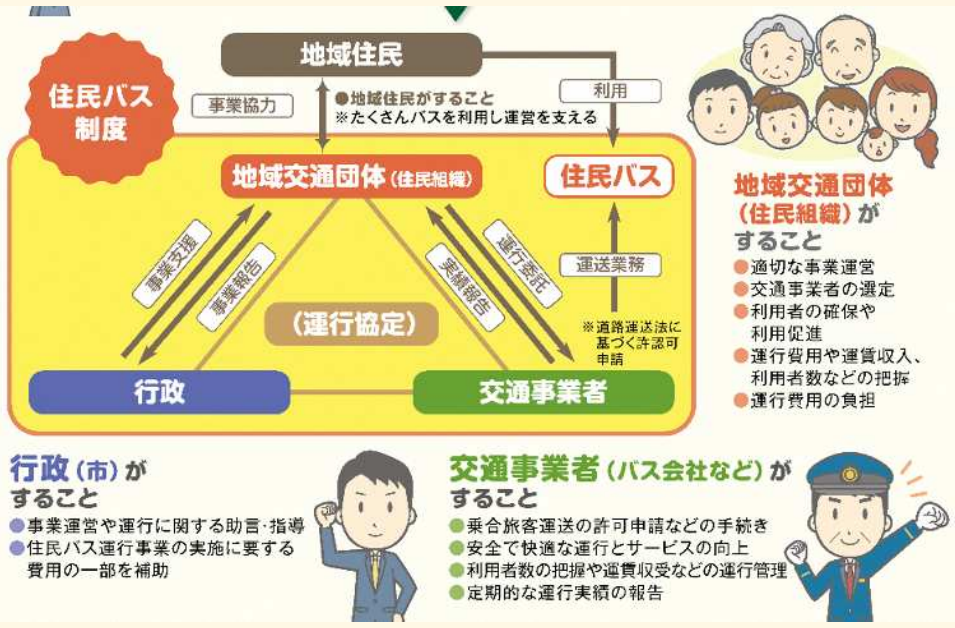
- 新潟市南区及び周辺地域を対象として、**利便性向上**に資する**生活交通改善の検討**

#### 対象地の公共交通

- ・ 運行経費削減のため、生活交通を限界まで減便(これに伴って利用者も減少)
- ・ 利用減少や物価高騰等により市の負担額が増加したことで運行継続が困難(負のスパイラル)

#### R7年度事業の内容

- ・ **民間事業者**では**運行が厳しいエリア**における**地域公共交通の維持・確保**に向けた**効率化検討**
- ➔併せて、住民への意向調査結果から把握した移動需要に基づき、利用者にとっての利便性向上を図りながら持続可能な運行形態を検討



R8年度 社会実験へ

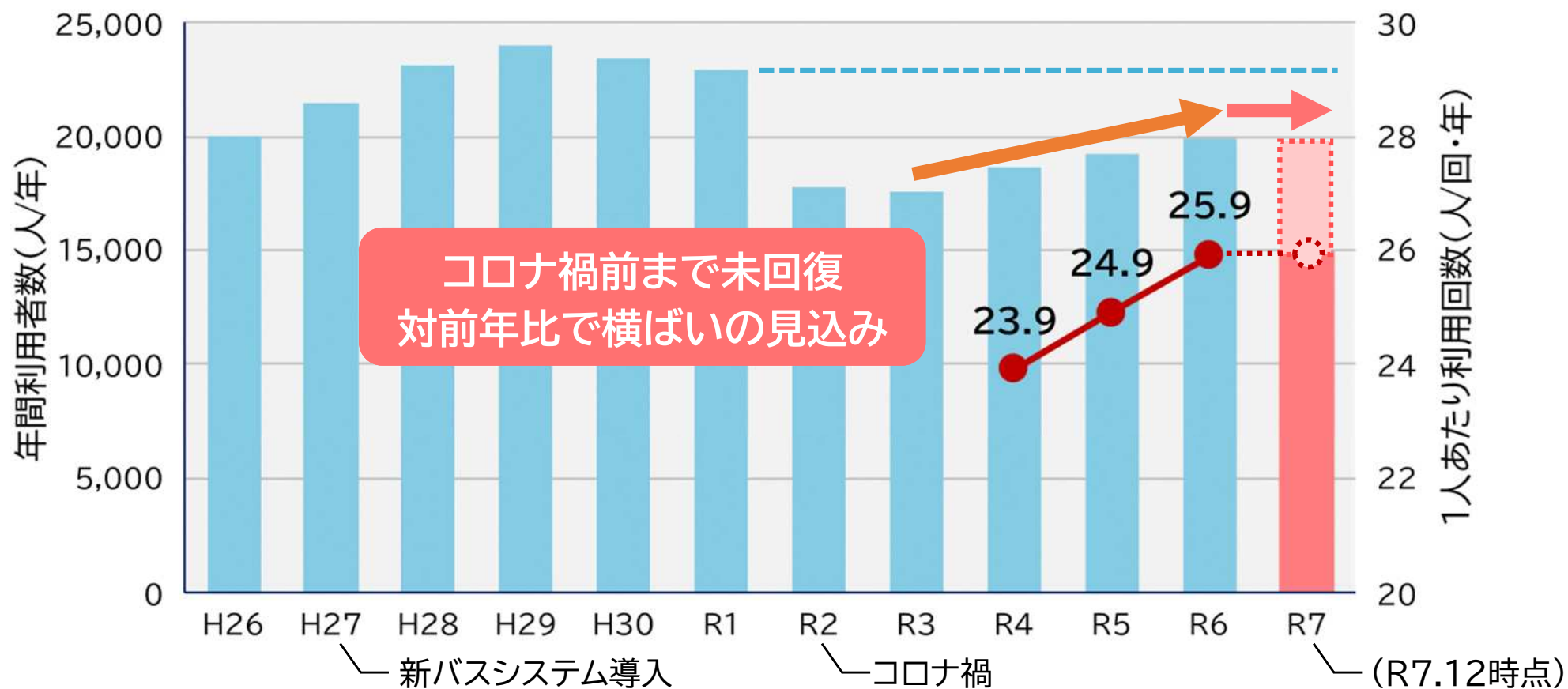
## 4. 利用者・運転士の推移

P D **C** A



## 4. 利用者・運転士の推移 (Check)

- 路線バスの利用者数はR3年度以降増加傾向にあるものの、コロナ禍前の水準まで未回復  
 ➡ 加えて、R7年度は対前年比で横ばい推移見込みであり、1人あたり利用回数も未達成

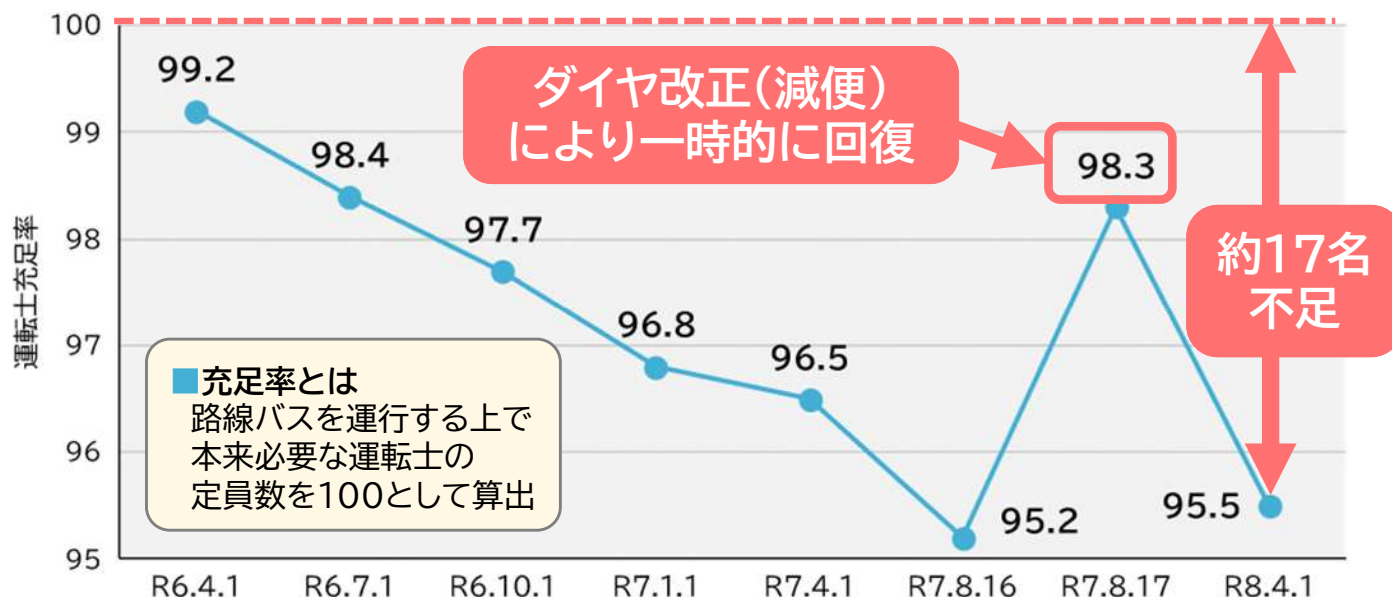


令和7年度(R7.12時点見込み)		協定における目標値
利用者数	1人あたり利用回数	
約2万人	約26回/人・年	30回/人・年 ※R11年度目標値

## 4. 利用者・運転士の推移 (Check)

- 運転士充足率は令和6年以降継続して100%を下回る

➔ R7.8.17のダイヤ改正に伴い一時的に回復したものの、運転士の退職に伴い再度低下



### 運転士の採用・退職状況

	R6年度	R7年度
採用者数	8人	15人
退職者数	22人	28人 (見込み)
<b>増減</b>	<b>-14人</b>	<b>-13人</b>

### 新潟交通における離職防止に向けた今後の方針

- R7年度新設制度の効果検証とさらなる離職防止対策の検討

#### 【新潟交通におけるR7年度新設制度】

- ① 法定外休日に出勤した際の手当額を引き上げ(割増率上積み)
- ② 第二賞与制度(時間外労働・休日出勤の協力度に応じ、臨時手当が増額)

- 新潟市との連携強化による運転士確保策の継続

## 5.ダイヤ改正・R8年度実施施策

P D C **A**



# 5. ダイヤ改正・R8年度実施施策（Action）

- 運転士不足の現状に即した運行規模への見直しを実施
- 全時間帯で減便せざるを得ない状況

ダイヤ改正日 2026年3月29日(日)

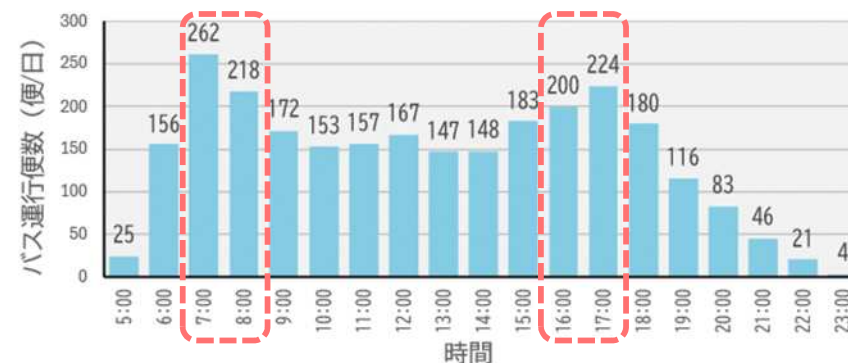
## 基本方針

- ① 運転士不足の現状に即した運行規模への見直し
- ② 利用実績に基づく効率的なダイヤ編成による限られたリソース(運転士)の最適な配置

## 減便数の内訳

運行本数	平日ダイヤ		土曜ダイヤ		日曜・祝日ダイヤ	
	現在	ダイヤ改正後 (減便数)	現在	ダイヤ改正後 (減便数)	現在	ダイヤ改正後 (減便数)
新潟市中心部 (B・C系統)	724	695 (-29)	444	414 (-30)	409	376 (-33)
南新潟方面 (S系統)	579	570 (-9)	338	330 (-8)	317	309 (-8)
西新潟方面 (W系統)	548	539 (-9)	357	338 (-19)	319	303 (-16)
東新潟方面 (E系統)	618	595 (-23)	424	395 (-29)	388	358 (-30)
その他の 路線	30	22 (-8)	14	13 (-1)	6	3 (-3)
合計	2,499	2,421 (-78)	1,577	1,490 (-87)	1,439	1,349 (-90)
減便率		-3.1%		-5.5%		-6.3%

時間帯別運行本数(R6年度時点)



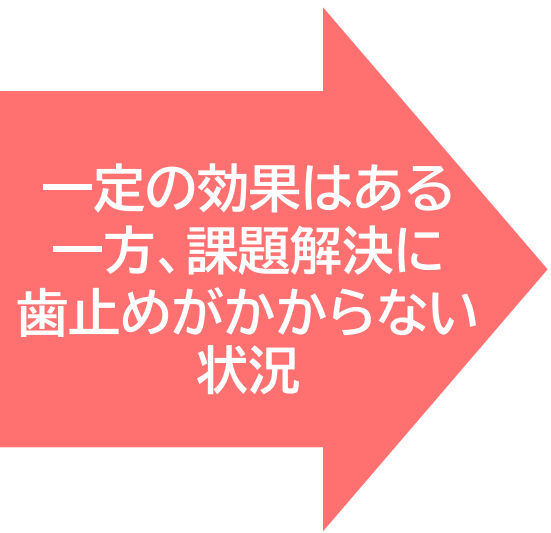
朝ピーク(7時~8時)や夕ピーク(16時~17時)  
時間帯も減便予定

通勤通学等による利用需要が多い  
平日は最小限の減便に留めている  
一方で、リソース(運転手)不足により  
平日の朝夕時間帯(利用者が多い時間帯)  
でも一部減便せざるを得ない状況

## ダイヤ改正に関する今後の見通し

- 市と新潟交通が連携し、**運転士確保策や利用促進策**を実施し、**一定の効果**は得ている
- 一方で、**運転士の高齢化に加え、人員の減少や不足**は、今後も継続することが予測されている
  - ➔「**減便や路線廃止など、運転士不足に伴うバス路線網の縮小**」は避けられない状況

これまでも、**運転士の確保や利用促進**に向けて行政と交通事業者の**それぞれの立場で出来る施策**を両者で連携・協力しながら実施



**運転士の確保や利用促進**に向けて協議会でさらなる**議論**を行う必要がある

**地域のニーズに合わせた移動手段の確保**が課題

# 5. ダイヤ改正・R8年度実施施策（Action）

## 市と新潟交通の協定連携事項

**事項①**  
路線バスの  
運転士不足対策

要素①

**事項②**  
路線バスの  
利用促進

要素②

**事項③**  
萬代橋ラインを基幹  
としたサービス継承

要素③

**事項④**  
新潟駅南北市街地  
一体化に資するバス  
交通の実現と向上



## R8年度の実実施施策(予定)

**施策①** 運転士確保に向けた各種支援施策

**施策②** バス車両の更新

**施策③** 交通結節点へのアクセス機能強化施策

**施策④** 路線バス運行円滑化社会実験 **新**

**施策⑤** 未来に向けたバス利用促進施策

**施策⑥** バスでお出かけキャンペーン事業 + α

**施策⑦** 高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」

**施策⑧** スマホ教室・カロリーメイト配布

**施策①** 運転士確保に向けた各種支援施策(再掲)

**施策⑨** 区バス・住民バス運行など  
生活交通効率化事業(AIオンデマンド) **新**

**施策⑩** みんなで支える生活交通サポート事業 **新**

## 5. ダイヤ改正・R8年度実施施策（Action）

### R8年度の主な実施施策（R7年からの継続）※予定

#### 施策① 運転士確保に向けた各種支援施策

- 令和7年度に実施した支援策により、運転士確保の促進に一定の効果が認められる
- これらの効果を一過性のものとせず、安定的な人材確保につなげていくため、引き続き事業を継続
- あわせて、新潟市と新潟交通との連携を強化し、運転士確保策を継続的に推進

実施主体	継続施策
新潟市	大型二種免許取得支援事業費補助金
	バス運転士移住特別支援金
	バス運転士家賃補助金
新潟交通	R7年度新設制度の効果検証とさらなる離職防止対策の検討 ・休日出勤手当額の引き上げ ・再雇用運転士の処遇改善
	合同説明会（バスギアEXPO）への参加
	教員情報交換会への参加
	運転体験会の実施
	採用ホームページへの強化

# 5. ダイヤ改正・R8年度実施施策（Action）

## R8年度の主な実施施策（R7年からの継続）※予定

### 施策② バス車両の更新

- R7年度に引き続き、順次バス車両の更新を実施

### 施策③ 交通結節点へのアクセス強化

- R7年度に実施した2施策を本格実施
  - ・商業施設と連携したパーク&ライド
  - ・サイクル&バスライド
- ➔ **自家用車やラストワンマイルモビリティとの結節点機能をより強化**することで、まちなかでの公共交通の利用を促進

#### サイクル&バスライド実施場所

宮本橋バス停  
新潟市中央区姥ヶ山一丁目

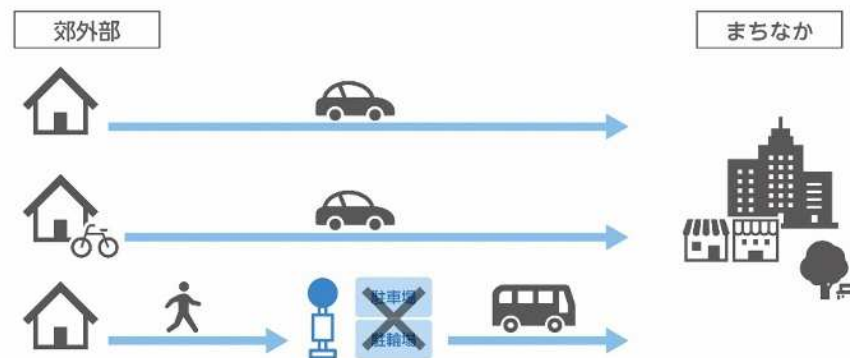


#### パーク&ライド実施場所

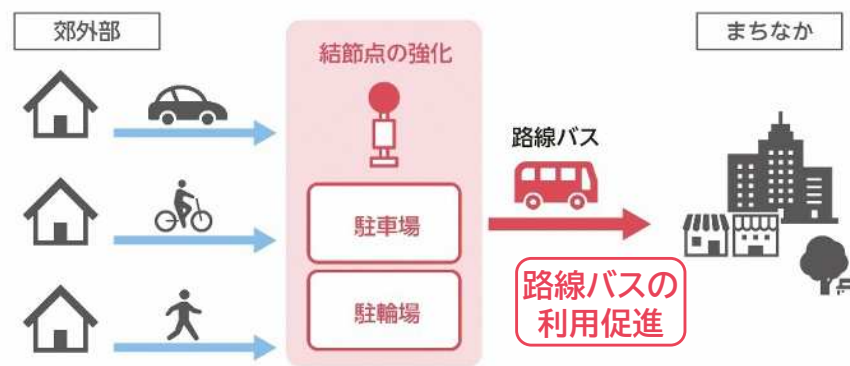
イオン新潟青山店駐車場  
駐車可能台数:6台



#### 施策実施前



#### 施策実施後



## 5. ダイヤ改正・R8年度実施施策（Action）

## R8年度の主な実施施策(新規)※予定

## 施策④ 路線バス運行円滑化社会実験

## ● 駅南方面への連節バス社会実験を実施



## 新潟市を取り巻く現況

## まちづくり

- ・新潟駅のリニューアル（駅南北市街地の一体化）
- ・鳥屋野潟南部開発による新たな都心軸の可能性

## 公共交通(路線バス)

- ・駅高架化による南北縦貫路線の新設
- ・駅南方面の利用者数の増加
- ・運転士不足の進行

現況に対応

## 本施策の目的

- ・駅南北市街地の一体化に資するバス交通の実現
- ・運転士不足への寄与

## 5. ダイヤ改正・R8年度実施施策（Action）

### R8年度の主な実施施策（R7年からの継続）※予定

**施策⑤** 未来に向けたバス利用促進施策

**施策⑥** バスでお出かけキャンペーン事業 + α

**施策⑦** 高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」

**施策⑧** スマホ教室・カロリーメイト配布



- 中高生世代や高齢者世代に対し、公共交通の利用促進を図ることで、将来の公共交通利用者を確保するため、今年度も継続して各施策を実施
- バスにまだ乗った経験の少ない世代に対しても、バスおでかけキャンペーンの継続的な実施により、バス利用への行動変容を促すきっかけを創出
- 併せて、利用実態やニーズを踏まえ、施策の発展的な展開についても検討・実施

#### バスお出かけキャンペーン事業と併せて実施予定

**事業**：バス利用促進事業（割引キャンペーン）

**内容**：6月の「ASPAC新潟大会」や「ウルスパ(NIIGATA ULTRA SPARK)」の開催にあわせてバス1日乗車券の割引キャンペーンを実施し、市民や来訪者の公共交通利用と交流を促進

**実施期間**：2026/6/8(月)～2026/6/14(日)までの1週間

## 5. ダイヤ改正・R8年度実施施策（Action）

### R8年度の主な実施施策（継続・新規）※予定

#### 施策⑨ 区バス・住民バス運行など 生活交通効率化事業（AIオンデマンド）

- 区内の細かな移動ニーズや区のまちづくりに資するため、区バスやエリアバス×タクの運行を継続
- 併せて、地域住民が主体となって住民バス等の公共交通を運行している地域に対し、その特性に応じて、運行経費の補助を継続
  - ➔ 各区の細かな移動需要への対応や、民間事業者では運行が厳しいエリアにおける地域公共交通の維持・確保に向けた取り組みを継続実施
- AIを活用し効率化した予約型の乗合バスの導入による、生活交通の効率化の検討

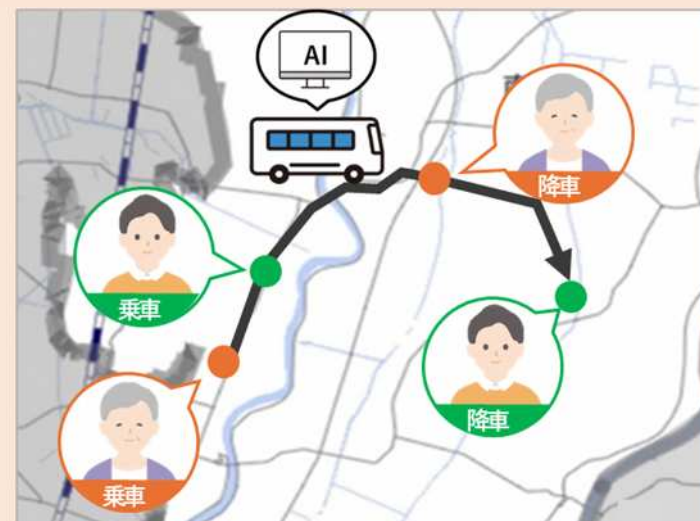
#### 【運行イメージ】

AIを活用し効率化した予約型の乗合バスを運行

#### 【導入によるメリット】

**利用者** : 乗降場所・時間を選びアプリや電話で簡単に予約可能

**運行主体** : 予約内容からAIが最適な運行ルートを決定するため、需要を効率的に満たすことが可能



# 5. ダイヤ改正・R8年度実施施策（Action）

## R8年度の主な実施施策(新規)※予定

### 施策⑩ みんなで支える生活交通サポート事業

#### ●生活交通改善に向けた実証運行を実施

地域による輸送の  
社会実験

#### 地域ドライバー輸送などへの支援

- ・ボランティア輸送団体への車両貸出（またはリース費用補助）の実施
- ・地域住民ドライバーによる移動手段の確保に対する新たな支援の検討（ドライバー育成支援など）



【ドライバー】  
地域住民  
(ボランティアなど)



【車両】  
自家用車等

住民バス  
の見直し

- ・住民バス制度の見直し検討
- ・地域状況に合わせた柔軟な移動手段の選択が可能となる指針の作成
- ・地域による輸送などへの支援制度検討

#### 郊外を取り巻く現況

#### 郊外の公共交通

- ・区バス・住民バスでの移動が中心
- ・現状は運行本数が少なく、地域の実情に合った移動手段の確保が課題

#### R7年度の事業

- ・利便性向上に資する生活交通の改善策を検討



検討結果を基に

#### 本施策の目的

住民バス制度の見直しと、地域の細やかなニーズに対応する新たなサポート制度の創出

## 6. 今後の施策・事業実施方向性

**P** D C A



## 6. 今後の施策・事業実施の方向性（Plan）

- 交通政策基本法のなかで、交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識が明示
- 基本的認識に則り各関係者で定められた責務を果たすべく、施策を実施する必要性有

### 交通政策基本法（一部抜粋）

#### 基本理念（第二～七条）

- ・交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識（将来にわたって交通機能を十分発揮させることで、**国民等の交通の基本的な需要が適切に充足**されること）
- ・交通の機能の確保および向上 ・交通による環境への負荷の低減
- ・交通の適切な役割分担および有機的かつ効率的な連携等による施策の推進 ・交通の安全の確保

#### 関係者の連携及び協力（第十三条）

**国、地方公共団体、交通関連事業者、住民その他の関係者**は、基本理念の実現に向けて、**相互に連携**を図りながら協力するよう努める。

#### 国の責務

- **施策の総合的な策定と実施**
- 国民の理解を深めること、協力を得られるよう努めること

#### 地方公共団体の責務

- 国との適切な役割分担
- **区域の諸条件に応じた施策の策定・実施**
- 国民の理解を深めること、協力をよう努めること

#### 交通関連事業者、交通施設管理者の責務

- 業務の適切に行うよう努めること
- **国や地方公共団体が実施する施策に協力**するよう努めること

#### 国民等の役割

- 基本理念の理解を深めること
- その実現について、**取り組むことができる活動に主体的に取り組む**こと
- 国や地方公共団体が実施する施策に協力するよう努めること

# 6. 今後の施策・事業実施の方向性 (Plan)

## 現状の取り組み

### まちなか

**運行効率化や利用促進による路線の維持確保**

利用促進施策の実施による利益の拡大や  
運行効率化・処遇改善等によるリソースの確保

萬代橋ライン(連節バス運行)・路線バス  
路線バス運行円滑化社会実験

### 郊外部

**行政と住民を中心に生活交通の維持確保**

民間企業による事業継続が厳しい地域では  
市の支援により公共交通ネットワークを維持確保

区バス・住民バス運行  
みんなで支える生活交通サポート社会実験

一方で

### 現状は・・・

- ・ 運転士不足や減便
- ・ 利用者数(人口)の減少
- ・ 運行経費の増加や収支率の悪化

そのような状況下で

まちなか:路線バスとして必要な路線の維持・確保

郊外部:地域のニーズに合わせた移動手段の確保



国の責務



地方公共団体の責務



交通事業者の責務



市民の責務

**それぞれの役割分担を  
どう考えるべきか？**