

第5回

路線バスネットワーク関係者協議会

R8年9月1日



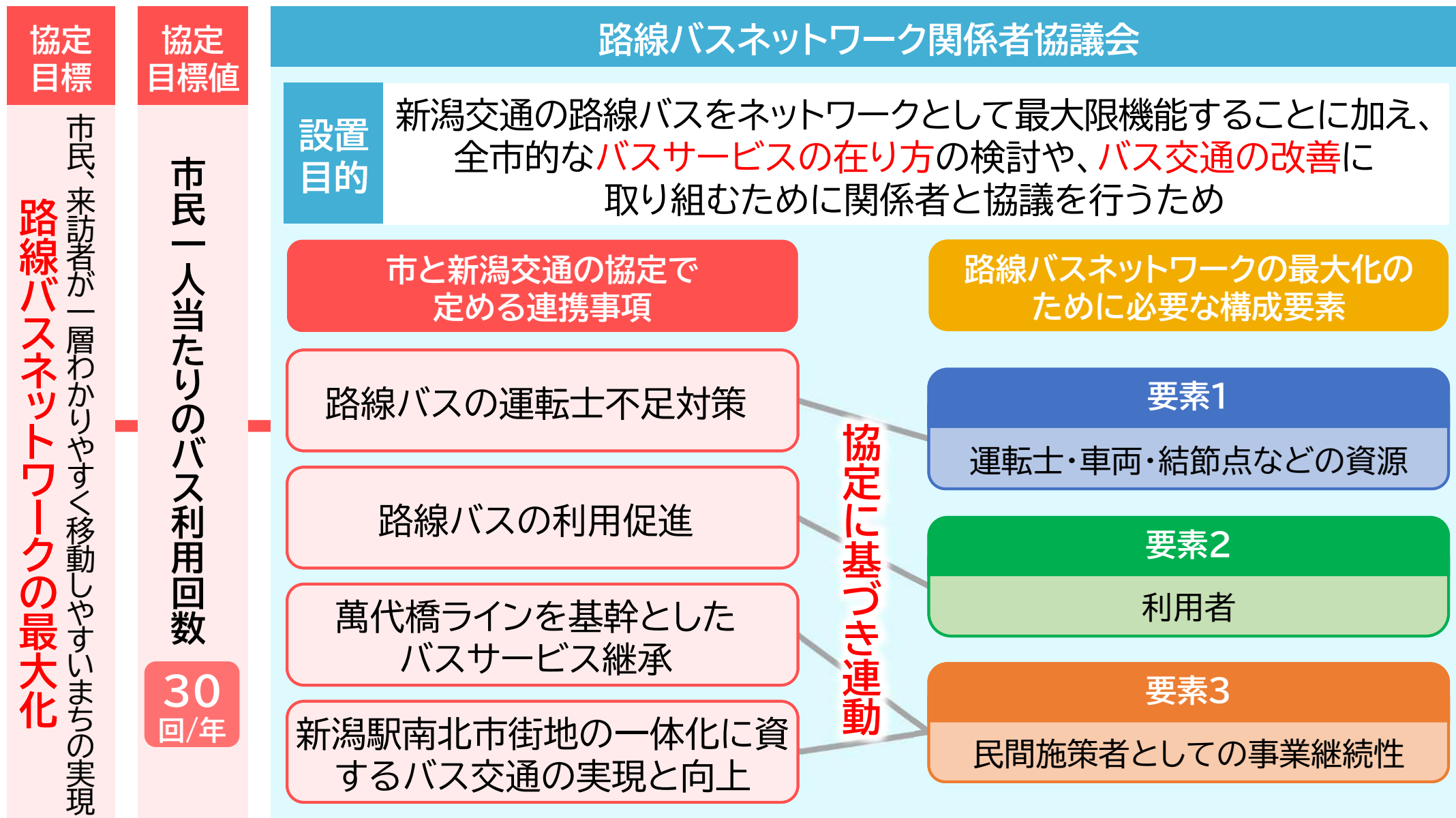
- 【目次】
1. 連携協定と協議会の位置づけ
 2. 協議会の役割
 3. R8年度の実施策(Do)
 4. 利用者・運転士の推移(Check)
 5. 今後の施策(Action)のあり方

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付け

- 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

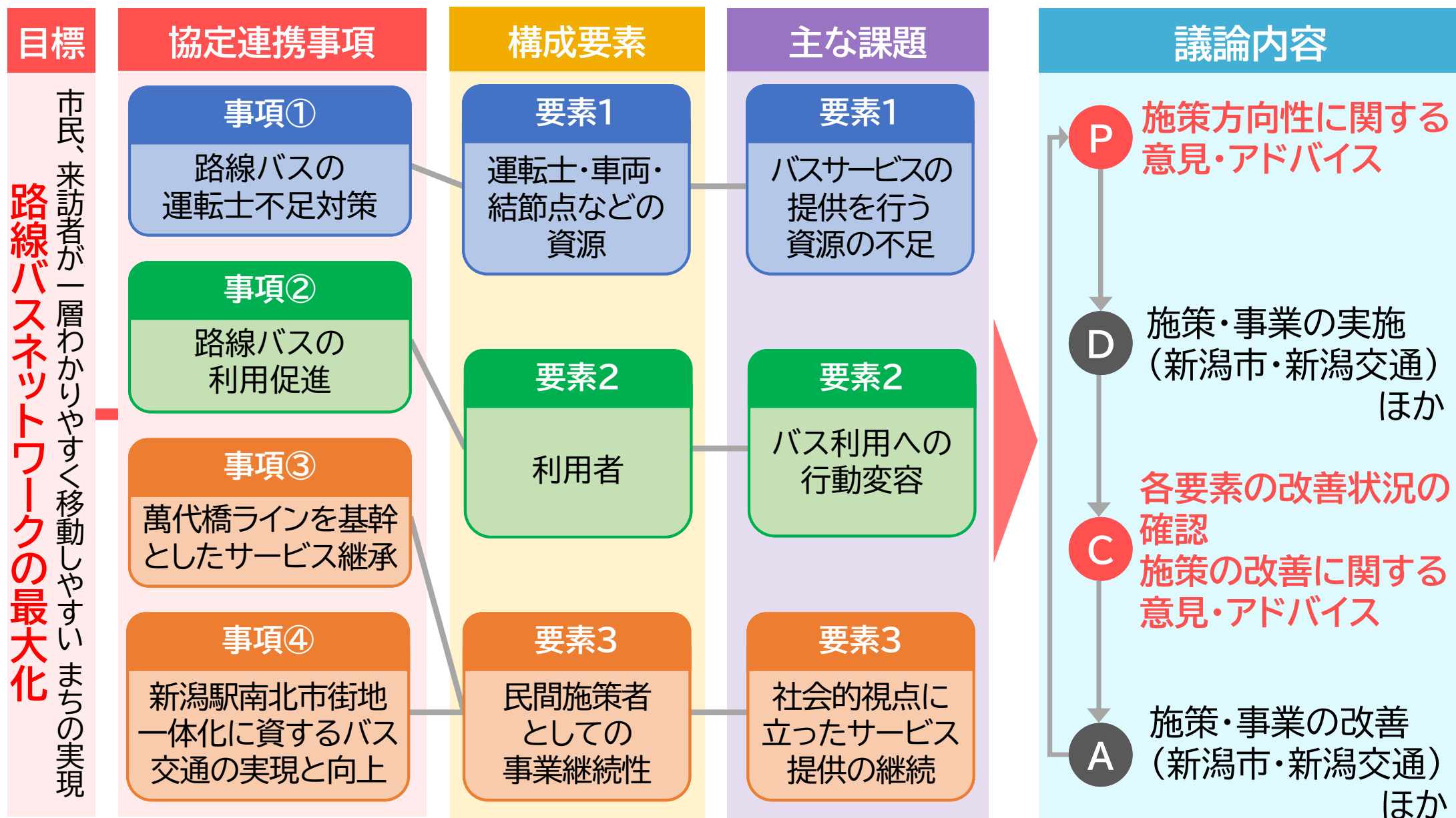


2. 協議会の役割



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

路線バスネットワークの好循環(路線バスを維持するしくみ)

- ・路線バス運行効率化
- ・生活交通確保

リソース・需要に応じた
バスネットワーク最大化
(路線維持・サービス向上)

- ・運転士確保支援の継続
- ・新規支援メニューの提案
- ・連節バス活用(運行効率化)

利用者増加
(需要増加)

各要素の課題に対し
多様な取り組みで克服を図り
市民の移動手段の確保を目指す

担い手確保

- ・利用促進策の継続
- ・新規施策の提案

運賃収入増加
(収支バランス
改善)

人的投資
原資確保

運賃改定

協議会での協議・意見交換で、今必要な事を指摘・検討し
路線バスネットワークの最大化・好循環を目指す

3. R8年度の実施施策

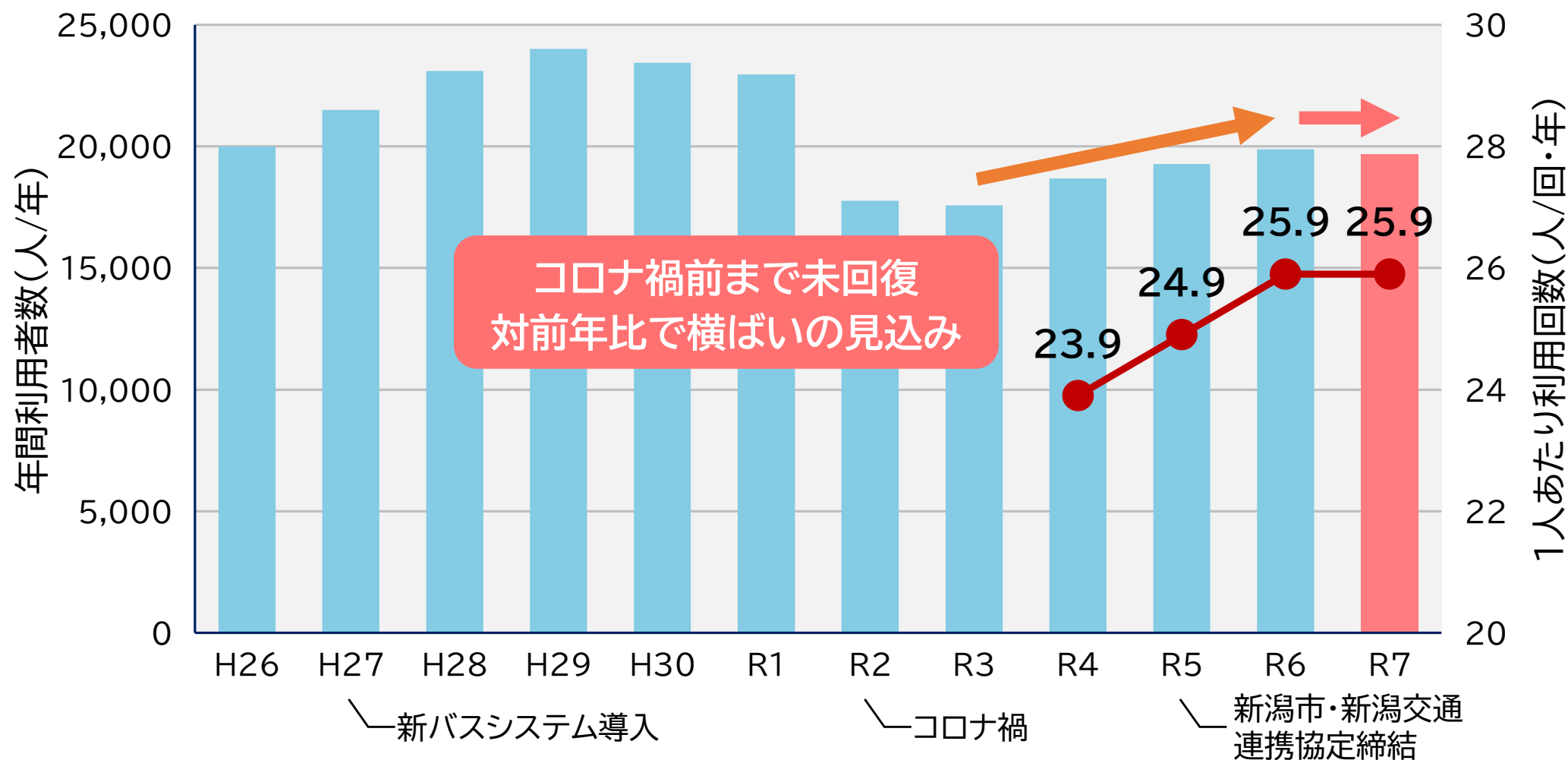
P **D** C A



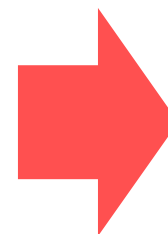
3. R8年度の実施策（Do）

●目標：市民1人当たりのバス利用回数30回/人・年（コロナ禍前の水準）

➡R3年度以降増加傾向にあるものの、R7年度時点でコロナ禍前の水準まで未回復



令和7年度	協定における目標値
1人あたり利用回数	
約25.9回/人・年	
	30回/人・年 ※R11年度目標値



目標達成に向けて
各種施策を実施

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年度の実施施策

施策① 運転士確保に向けた各種支援施策

施策② 交通結節点へのアクセス機能強化施策

施策③ 未来に向けたバス利用促進施策

施策④ バスお出かけキャンペーン事業 + α

施策⑤ スマホ教室

施策⑥ 高齢者おでかけ促進施策「シニア半わり」

施策① 運転士確保に向けた各種支援施策(再掲)

各要素を横断する取り組み

施策⑦ 路線バス運行円滑化社会実験

新

+ ネットワークを支える取り組み

施策⑧ 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⑨ みんなで支える生活交通サポート事業

新

3. R8年度の実施施策（Do）

R8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

新潟市による取り組み

- 3つの支援事業施策を実施し、R7年度は**大型二種10名、家賃補助6名**の申請実績
- R8年度は、7月末時点で**大型二種と家賃補助に各1名**が申請
- **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 (数字):新潟交通		
		R6	R7	R8
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型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 (5)	10名 (10)	1名 (0)
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:50万円、単身:30万円)	0名	3名 (3)	0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 (3)	6名 (6)	1名 (1)

【新潟交通】 運転士の採用・退職状況

	R6	R7	R8
採用者数	8人	15人	5人
退職者数	22人	28人	8人
増減	-14人	-13人	-3人

- 各種支援施策により**一定の採用は確保**しているものの、ドライバーの高齢化等を背景に**退職者数が採用者数を上回る**(ドライバーが減少している)状況

※R8申請数は7月末時点

※R8は8月末時点

3. R8年度の実施施策（Do）

R8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

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継続的に実施
- 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	【★:令和8年度新規施策】
【在籍運転士の処遇改善】 ● 初任給の引き上げ ● 再雇用運転士の処遇改善 ● 休日出勤手当額の引き上げ ● 制帽着用の任意化 ほか	・ 運転士初任給を2万円増額(R6.4～) ★再雇用運転士の基本給を2万円増額(R8.4～) ・ 超過時間(時間外労働・休日出勤)の協力度に応じて支給する臨時手当が増額される「第二賞与制度」を再雇用運転士を対象に新設(R7.5～) ・ 法定外休日に出勤した際の手当額引き上げ(R7.5～) ★制帽着用の任意化による運転士の熱中症対策・ストレス緩和	
【未来の運転士の採用活動】 ● 合同説明会への参加 ● 教員情報交換会への参加 ● 運転体験会の実施 ほか	・ バス運転士合同説明会(於東京)への出展 ・ 大型二種免取得費補助や新潟市による家賃・移住支援などのサポートに関する説明(バス運転士に興味のある方・他業種からの転職者・U・Iターン検討中の方を対象) ・ 近郊20校の高校の就職担当教員との面談や資料配布を実施 ★専門学校7校のキャリアセンターと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) ★職業案内所と連携した就職説明会(R8.秋頃～)	

3. R8年度の実施施策（Do）

R8年度の主な実施施策

施策② 交通結節点へのアクセス強化

- R7年度に実施した①パーク＆ライド・②サイクル＆バスライドを本格実施

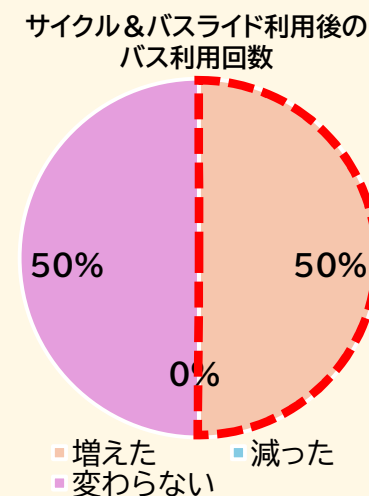
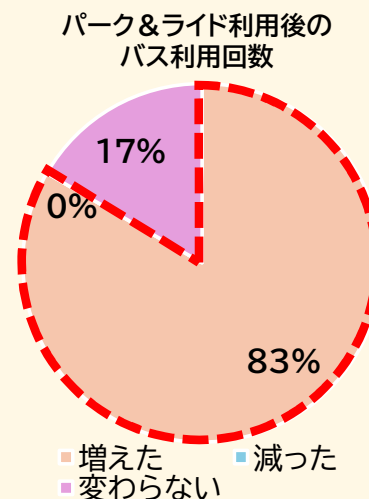
パーク＆ライド

- ・現在までに**利用率100%**
- ・社会実験**利用者の8割**がパーク＆ライド利用後に**バスの利用が増えた**と回答

サイクル＆バスライド

- ・現在まで利用台数は増加傾向（R8.6は15台/日）
- ・アンケート回答者の**半数**がサイクル＆バスライド利用後に**バスの利用が増えた**と回答

バス利用の利便性向上により
まちなかでの公共交通の
利用促進に寄与



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



サイクル＆バスライド実施場所

サイクル＆バスライド駐輪場
新潟市中央区姥ヶ山一丁目



3. R8年度の実施施策（Do）

R8年度の主な実施施策

施策③ 未来に向けたバス利用促進事業

目的

中高校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

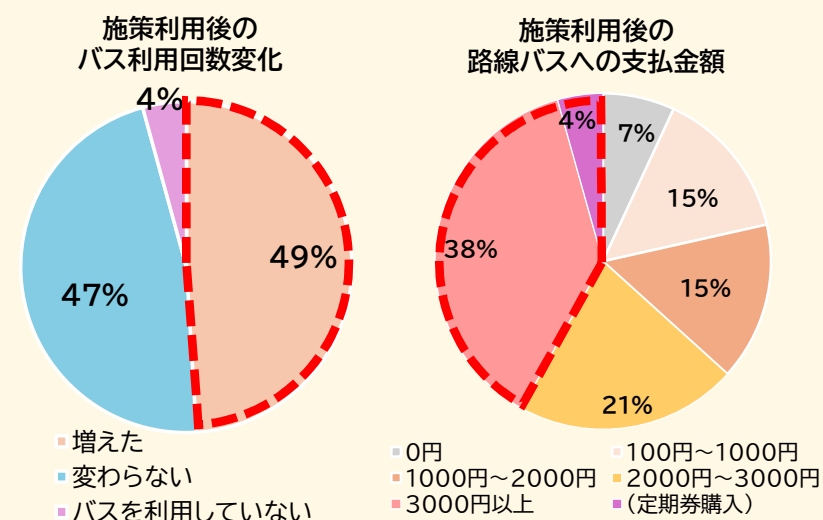
- R7年度は、対象者の内17,964人が引きかえており、**引換率45.6%**
- 本キャンペーンをきっかけに、**りゅーとカード**を新規で発行した人は**4,138人**

内容・対象	年度	対象者数	引換数	引換率	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円分プレゼント	R6	39,835名	16,910名	42.5%	6,469名
	R7	39,398名	17,964名	45.6%	4,138名

※R8年度は7/21より事業開始のため実績データ未掲載

【アンケート結果より】

- 回答者の約5割が**施策利用後にバス利用増加**
- 回答者の約4割が**3,000円以上のチャージ**
または**定期券を購入**



未来のバス利用者となる、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

3. R8年度の実施施策（Do）

R8年度の主な実施施策

施策④ バスでおでかけキャンペーン事業

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

- 普段バスを使わない人の参加が6割以上
- 若者（20代未満）の約半数が無料デーをきっかけにバス利用増加

若者を中心としたバス利用促進や、新規利用者の掘り起こしに寄与

実施回	実施日	参加者数
第一弾	R6.11.10 (日)	約23,000人 (平時の約2倍)
第二弾	R7.3.20 (木・祝)	約5,300人 (平時の約1.5倍)
第三弾	R7.8.24 (日)	約3,700人 (平時の約1.3倍)
第四弾	R7.10.19 (日)	約5,100人 (平時の約1.4倍)
第五弾	R8.5.24 (日)	約6,300人 (平時の約1.4倍)

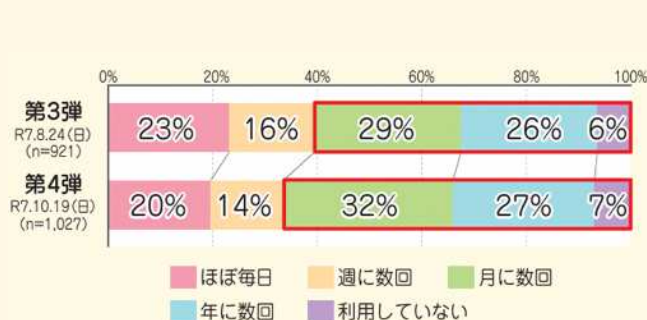


図. 無料デー参加者の普段のバス利用状況

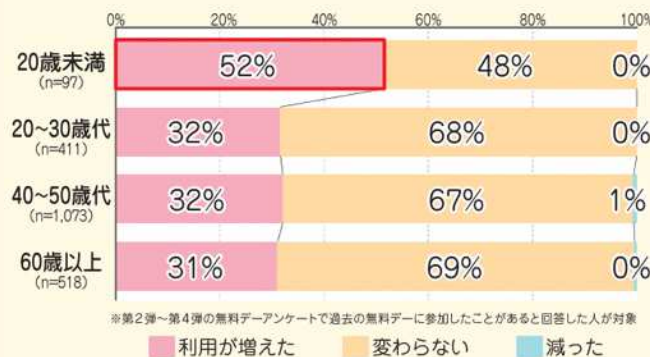


図. これまでの無料デーをきっかけに「バス利用が増えた」と回答した人の割合

コラボ企画

R7年度は各区と連携して施設・イベントとのコラボ企画も実施

まちに賑わい創出への相乗効果



3. R8年度の実施施策（Do）

R8年度の主な実施施策

施策④+α バス利用促進事業(割引キャンペーン)

- 「ASPAC新潟大会」や「NIIGATA ULTRA SPARK」の開催に併せてバス1日乗車券の割引キャンペーンを実施

■実施期間: R8.6.8(月)～ R8.6.14(日)

	6/8	6/9	6/10	6/11	6/12	6/13	6/14	計
大人	104	123	124	145	184	340	260	1,280
こども	0	0	2	2	2	13	14	33
計	104	123	126	147	186	353	274	1,313

←ウルスパ→

アプリでバス無料デーに過去参加したことが無い利用者が
約半数(47.5%)→新たな利用者の獲得に寄与

施策⑤ 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

施策⑥ シニア半わり

- 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「シニア半わりりゅうと」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、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(%)
R4	234,115	37,554	16.0
R5	234,227	38,154	16.3
R6	233,695	39,128	16.7
R7	233,512	39,803	17.0
R8(7月末時点)	233,811	40,311	17.2

増加傾向

3. R8年度の実施施策（Do）

R8年度の主な実施施策

新

施策⑦ 路線バス運行円滑化社会実験

● 駅南方面への連節バス導入に向けた社会実験を実施

本施策の目的

新潟駅バスターミナル供用後、駅南方面のバス利用者が増えてきているため、連節バスの有効活用により、南北市街地一体感を高めるとともに、運行の効率化を図り、市民の移動手段の確保を目指す。

社会実験概要

対象路線：長潟線 S61系統(新潟駅⇒南部営業所行)

運行時間：平日 朝8時58分発 1便

実験ステップ:

STEP1【試走・習熟運転】:4月16日(木)～5月20日(月)

○ 確認事項

- ・すべてのバス停での停車位置
- ・運行上の安全確保
- ・一般交通や利用者への周知 など

STEP2【乗客を乗せた運転】:6月1日(月)～7月24日(金)

○ 確認事項

- ・乗客のバス乗降利用
- ・一般交通の確認 など

※ 年度内にさらなる実験運行を予定



3. R8年度の実施施策（Do）

新

R8年度の主な実施施策

施策⑦ 路線バス運行円滑化社会実験

施策の効果

- 鉄道到着後の**バスへの円滑な乗り換え**を実現するとともに、**歩行空間や点字ブロックの機能を確保**
- 利用者からは、「**待ち時間の減少**」や「**車内の快適性向上**」などの効果を実感する声が寄せられた
- 運行に伴う新たな渋滞や事故は確認されなかった

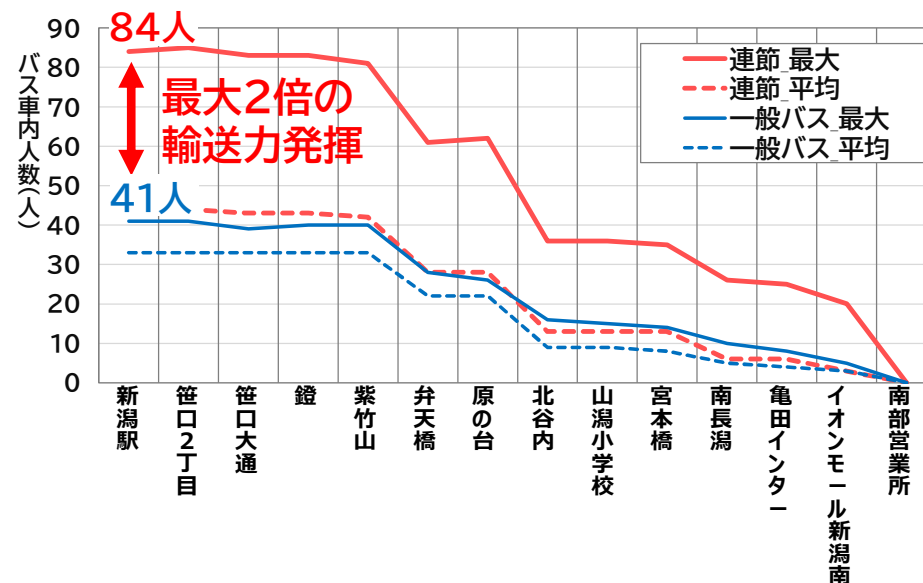
6月3日(水)※天気:雨
新潟駅到着前後の様子



連節バス到着で、一時100人程度の長蛇の列
➡待機列の解消や混雑緩和への効果を確認

乗車人数

連節バス駅南運行社会実験利用状況
集計期間:2026/6/1~2026/7/3



最大乗車時で一般バスの2倍以上の輸送力
➡大量輸送機関としての機能発揮・効果を確認

3. R8年度の実施施策（Do）

R8年度の主な実施施策

新

施策⑧ 生活交通効率化事業（AIデマンド交通）

事業概要

新潟市南区では、長年にわたり区バス等の利用者数及び収支率の低迷が課題となっている

➡**運行効率化・住民の移動利便性の向上**を目的に、令和8年10月より日中時間帯（運行頻度：1時間/便）に**AIデマンド交通の実証運行**を開始予定

【運行イメージ】

AIを活用し効率化した予約型乗合バスを運行

【導入によるメリット】

利用面：乗降場所・時間を選びアプリや電話で簡単に予約可能

運行面：予約内容からAIが最適な配車や運行ルートを決するため、効率的な運行が可能



スケジュール

R7年度

- 地元意見交換
- 運行内容検討
- 運行計画素案作成

R8. 4～R8.10

- AIシステム事業者選定
- 運行事業者選定
- オペレーター事業者選定
- 住民・関係者説明会

R8.10～

- **実証運行開始**
- 運行内容の改善検討
- 利用者向け説明会
- ※必要に応じて適宜

R9.10～

- 本格運行（予定）

3. R8年度の実施施策（Do）

R8年度の主な実施施策

施策⑨ みんなで支える生活交通サポート事業

取組み①

地域による輸送の社会実験

- 地域ドライバー輸送を行うボランティア団体（コミ協単位）への車両貸出の実施

【ドライバー】
地域住民
（ボランティアなど）



【車両】
自家用車等



地域ドライバー輸送への車両貸与による活動支援をスタートアップとし、下記事項を検討

- 地域住民主体の移動手段の確保に対する新たな支援の検討



取組み②

住民バスの見直し

- 地域ニーズに合わせた柔軟な運行手段の選択を可能とするため、現行の住民バス制度に加え、デマンドやエリアバスタクなど、これまでの取組みを活かした改善
- 低利用・低収支の改善方策として、住民バスによらない輸送（地域ドライバー）への転換も可能とする

車両貸与と社会実験の概要

公共交通が不便な地域において**車両貸与**を行いながら**地域ドライバー**による**輸送**を支援

対象地区 モデル地区：最大3地区（コミ協）

貸与車両 レンタカー1台/地区（保険付き）

主な貸与条件
ドライバーは地域内で確保
※運行前に安全運転講習会を受講

利用用途
地域で移動に困っている人の輸送
（モノの輸送は不可）

実施期間 R8.9.28～最長R9.2.26※予定

みんなで支える
生活サポート制度の創出

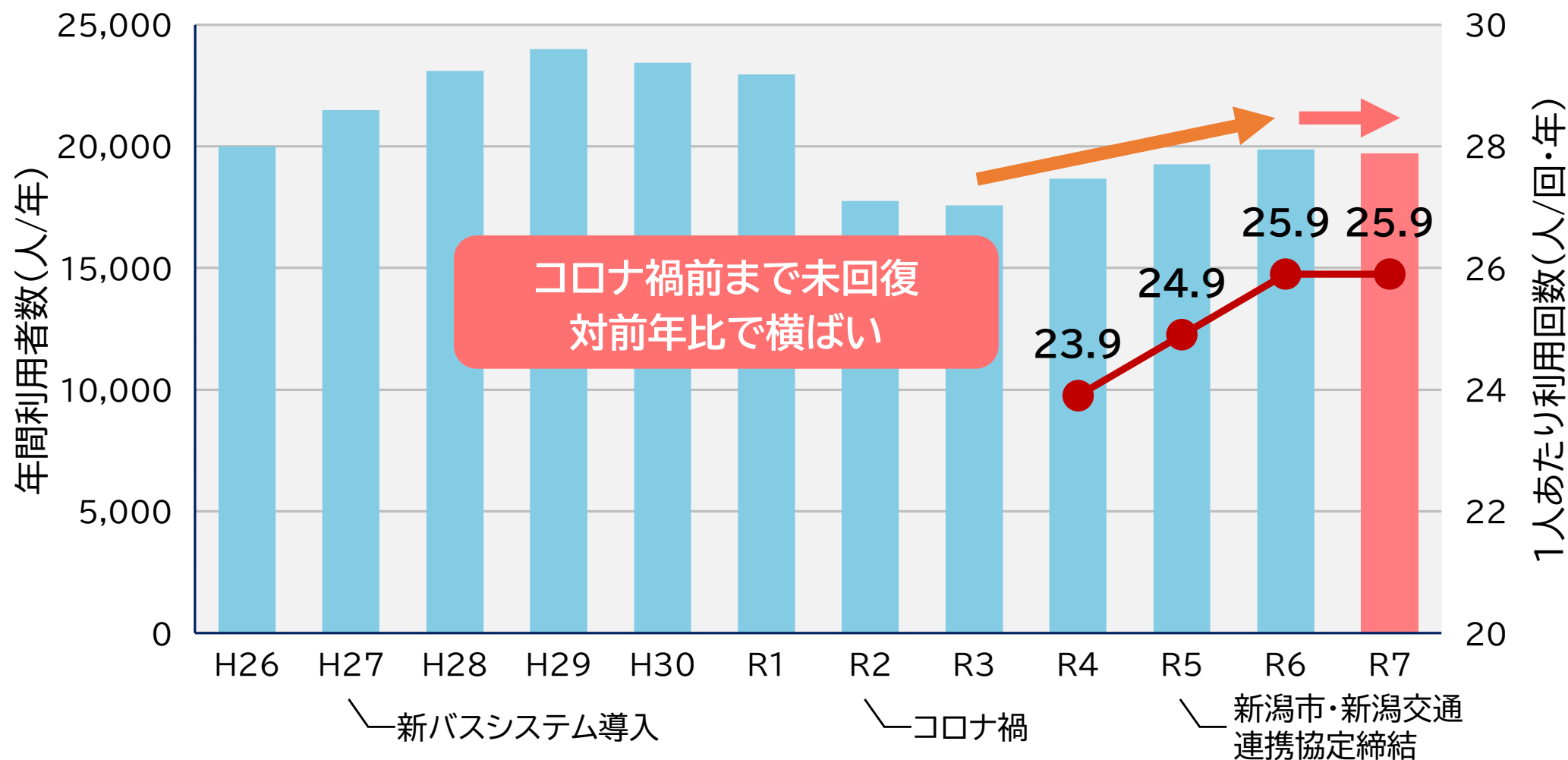
4. 利用者・運転士の推移

P D  A



4. 利用者・運転士の推移（Check）※再掲

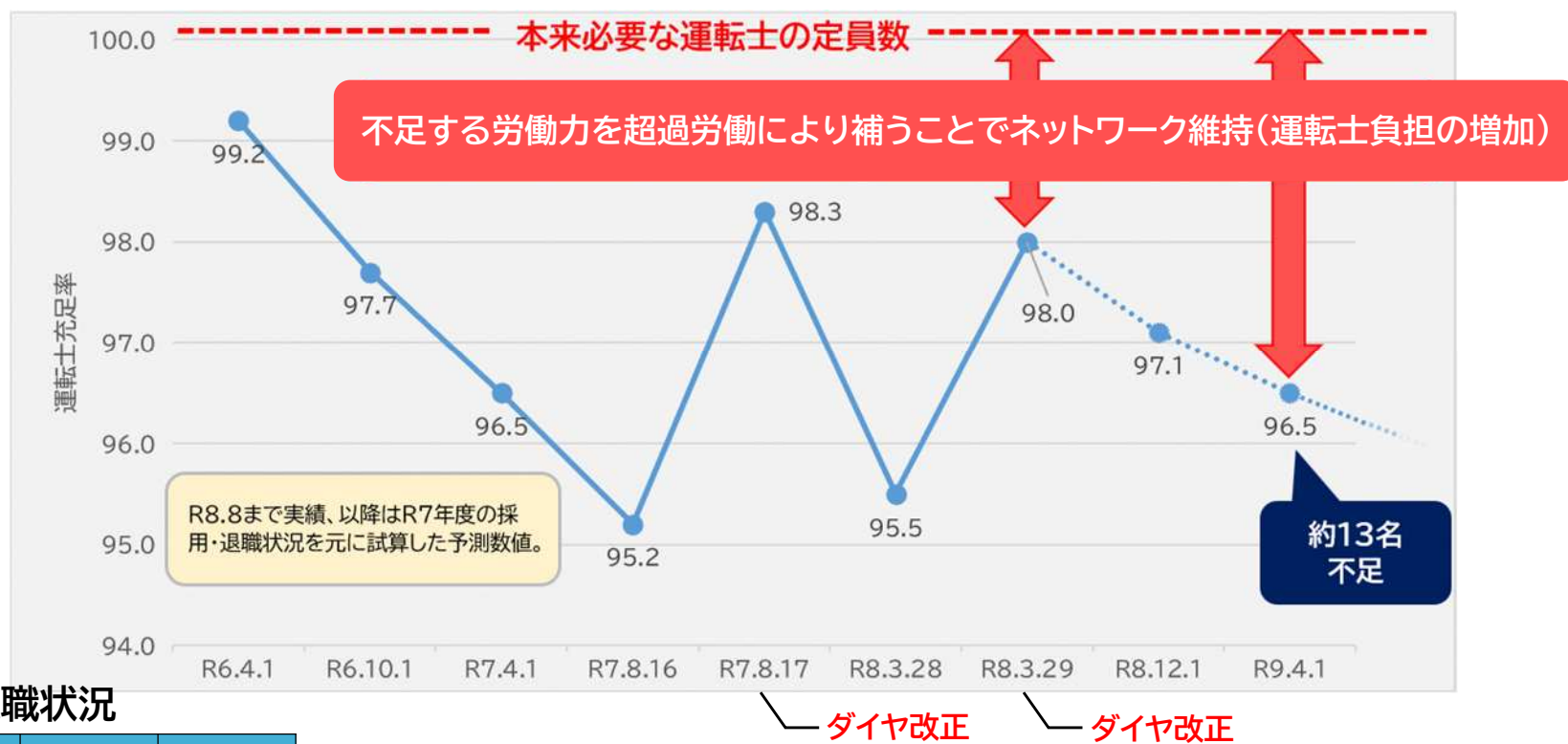
- 路線バスの利用者数はR3年度以降増加傾向にあるものの、コロナ禍前の水準まで未回復
- ➡ 加えて、R7年度は対前年比で横ばい推移見込みであり、1人あたり利用回数も未達成



令和7年度	協定における目標値
1人あたり利用回数	
約25.9回/人・年	
	30回/人・年 ※R11年度目標値

4. 利用者・運転士の推移（Check）

- R7年度は2度の**ダイヤ改正(8/17・3/29)**を実施し、一時的に運転士充足率が改善
- 一方、運転士の採用者数が退職者数を下回る状況が続き、**現状の運行規模では安定的な路線バス運行を継続することが困難な見通し**



運転士の採用・退職状況

	R6	R7	R8
採用者数	8人	15人	5人
退職者数	22人	28人	8人
増減	-14人	-13人	-3人

- R8年度に入ってから**退職者が8名**(R8.4.1～R8.8.16)
- 新潟市と新潟交通が連携する中で、**運転士の採用・離職防止に向けた各種施策を実施**している状況
- ➡ 一方で、**直近の採用・退職状況に基づく予測では運転士の減員は今後も継続し、R9.4時点で約13名の不足が見込まれる**

4. 利用者・運転士の推移 (Check)

今秋のダイヤ改正の方向感について

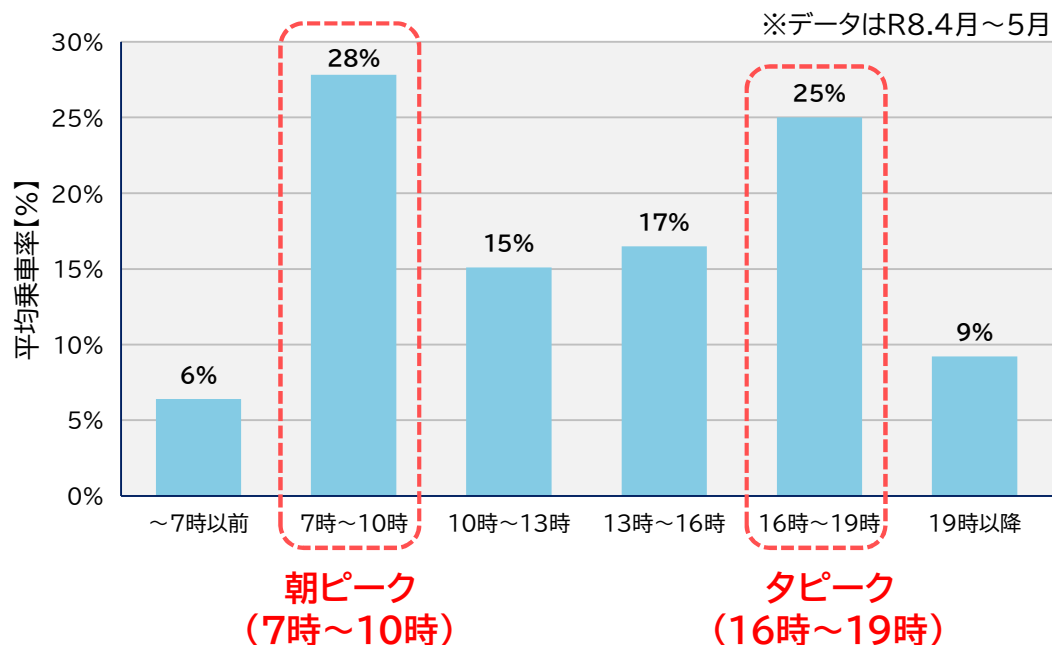
当初想定していた以上に運転士の充足状況が悪化しており、**止むを得ず運転士数に即した運行規模への見直しを実施せざるを得ない状況**

喫緊となる課題

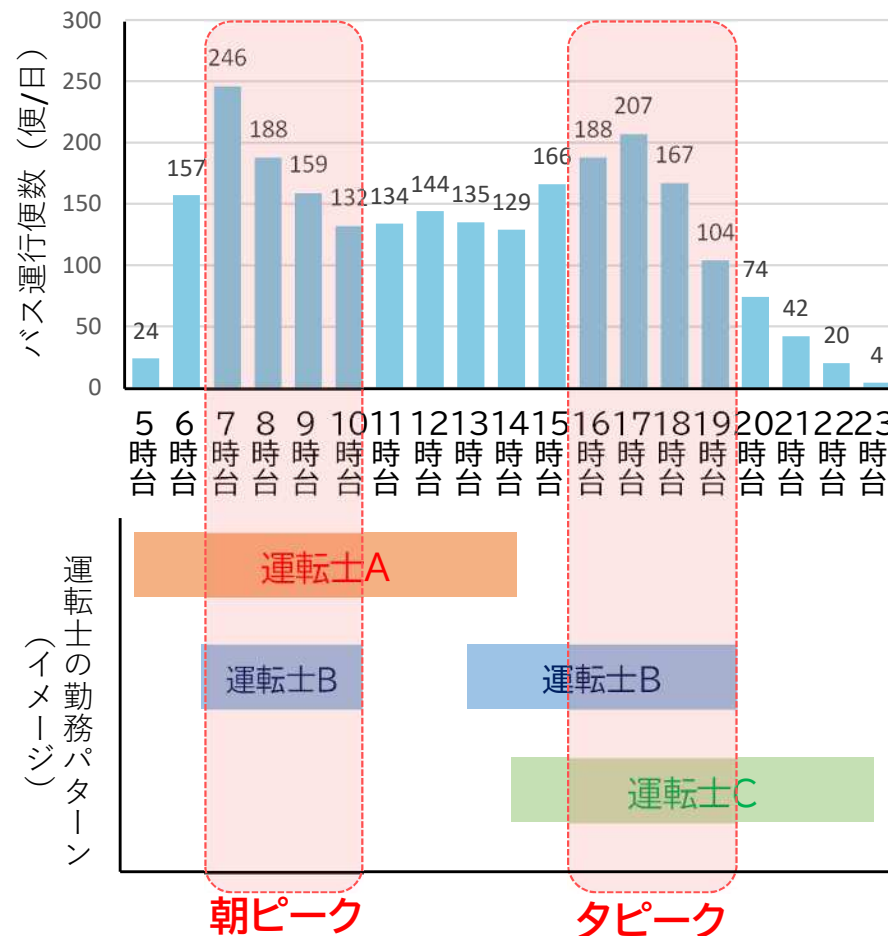
限られた運転士数に対応するため、**朝夕の通勤・通学時間帯を含めた全時間帯で運行規模の見直しが必要**となる

➡上記理由で、R8.3月ダイヤ改正では朝夕ピークも減便実施

1日のバス利用者数の時間帯別構成比



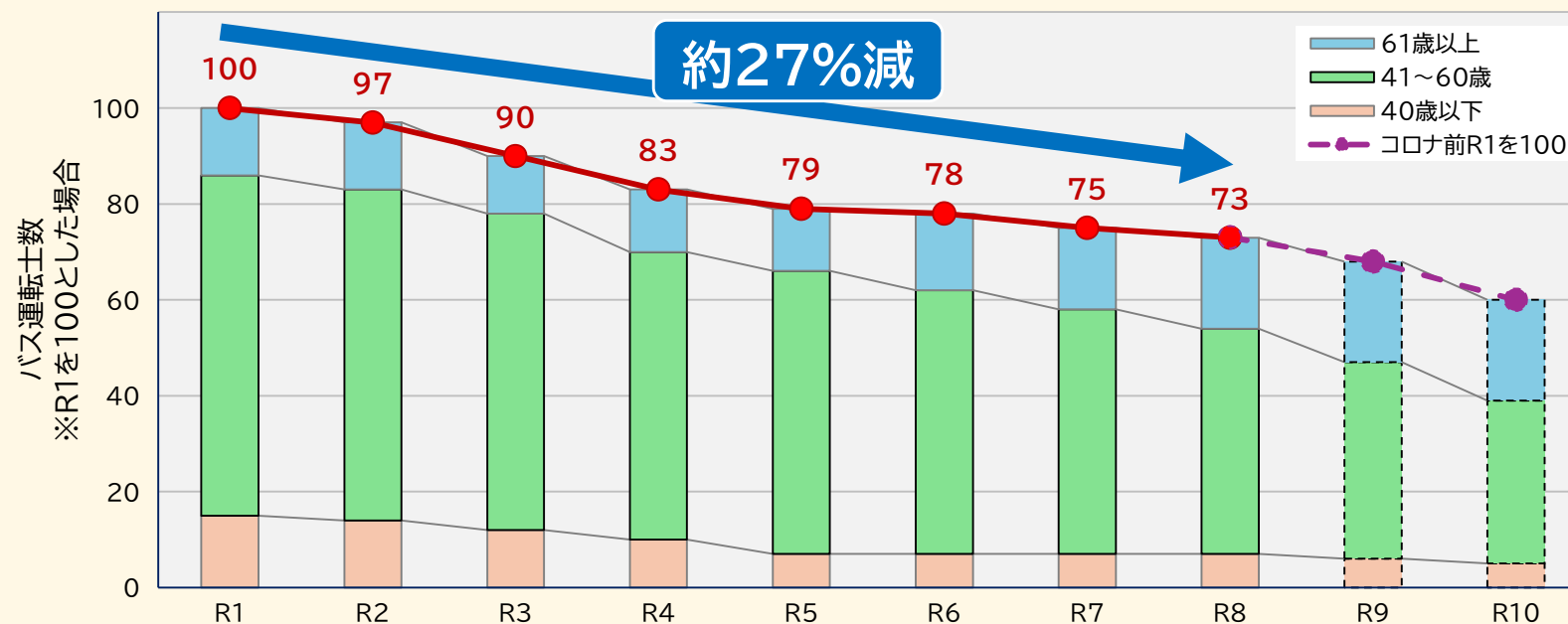
時間帯別バス運行本数(R8年4月時点)



いずれの運転士も**利用者のピーク時間帯に合わせた勤務体系**となっている。

今後の運転士数とダイヤ改正の見通し

運転士数はコロナ前（令和元年）と比較して約27%減
 運転士の高齢化も進む中で、運転士不足は今後も継続する見込みであり
 減便や路線廃止など、運転士不足に伴うバス路線網の段階的縮小は避けられない。



今後の見通し

- 限られた運転士数に対応するため、**朝夕の通勤・通学時間帯を含めた全時間帯で運行規模の見直しが必要**となる状況。
- 充足率の改善により一時的な運転士負担の軽減は期待されるものの、**超過労働の解消には至らず、厳しい要員状況が今後も続く見通し。**

5. 今後の施策(Action)のあり方

P D C **A**



5. 今後の施策(Action)のあり方

協定
目標

市民、来訪者が一層わかりやすく移動しやすいまちの実現
路線バスネットワークの最大化

協定
目標値

市民一人当たりのバス利用回数

30
回/年

R7年度第4回協議会(前回)の内容

都心部の取り組み内容

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)
路線バス運行円滑化社会実験

郊外部の取り組み内容

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

路線バスネットワークを取り巻く課題と背景

バスサービスの提供を行う資源の不足(運転士不足・減便)
バス利用への行動変容(人口や利用者数の減少)
社会的視点に立ったサービス提供の継続(運行経費の増加・収支悪化)

そのような状況下で

都心部: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
(区バス・住民バス等との役割分担の推進)

適切な役割分担や路線バスネットワークのあり方を議論

5. 今後の施策(Action)のあり方

- R8.3実施の第4回協議会では、これまでの取り組み内容や課題を踏まえた上で今後の施策・事業の方向性について議論
⇒各委員より施策の方向性に関する意見や実施施策のアイデアをいただいた

第4回協議会の中で各委員から頂いた主な意見

意見を踏まえた方向性

【運転士に関する意見】

- 全国的に運転士不足は深刻な課題で、本市でも今後も継続見込み
- 全国的にも「処遇改善、免許取得支援、女性・外国人の採用促進、DX・GXの推進」等に取り組んでいるが、改善は容易でない状況

- 運転士確保支援策や処遇改善を継続

【ネットワークに関する意見】

- リソースに応じたサービスレベル調整や一定の事業規模縮小は避けられない
⇒運転士不足とダイヤ改正の見通しを踏まえると、従来とは異なる局面で危機感が高まっている
- 運転士不足でバスが走れない状況をネットワーク再編の契機として捉える
⇒鉄道・コミュニティバス・タクシーなどモード全体としてネットワークの最適化を図る視点が必要
- 新潟交通のバス路線を主軸にしつつ、郊外では区バスや住民バスなどの役割分担を進めることが必要

- 他都市の取り組みを参考とした検討

【R8施策に関する意見】

- 駅南方面での連節バス社会実験の期待感是非常に大きい
- 各種施策の検討・実施においては、データに基づく現況整理と効率的な運行実現を図ることが必要

- 社会実験を実施し、効果や課題の検証・協議を継続
- より効果的な施策につなげるためのデータ整理を行う

5. 今後の施策(Action)のあり方

これまでの路線バスネットワーク維持に向けた取り組み

H27年～新バスシステムの導入により、都心部の運行効率化を図り、生じた余力を活用して郊外部の便数を確保



現状の課題

ドライバーの高齢化等により、**運転士不足(リソース不足)の状況が深刻化**

○今秋の改正以降においても、**リソースに応じたサービスレベルの調整は継続**する見込み

○朝夕時間帯の減便、運転士不足や車両更新等の**運行経費の増加等による収支率の悪化**

➡新潟駅の高架化等、まちづくりの進展により**移動動向が変化**する中、バス利用者数はコロナ禍以降徐々に**回復**し、足元で横ばい推移しているにもかかわらず、**現行の路線バスネットワークの維持が困難な状況**

今後に向けた検討の方向性

限られたリソース(運転士)の中でいかにして市民の移動手段を守っていくか

新潟市の考え

リソースや利用需要に応じた
路線バスネットワークの最大化
(路線の維持とサービス向上)

新潟交通の考え

運転士不足が深刻化し、民間単独での
現在の路線バスネットワークの維持が困難
(今後、交通空白が生じる恐れ)

現状課題の打開のために、さらに改善すべき施策や検討すべき方向性は何か？