

第3回

路線バスネットワーク関係者協議会

令和7年7月23日



【別添資料】

別添資料

昨年度の議論と今後の方針

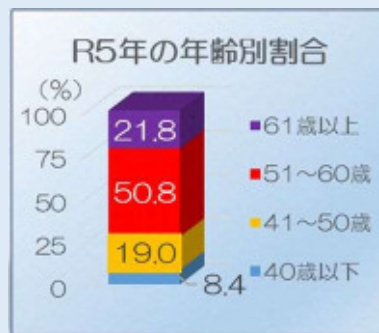


1 運転士不足の見える化

運転士数と運行本数の推移



現状の課題



令和5年度の年齢別割合

40歳以下: 全体のわずか8.4%
51歳以上: 全体の72.6%
うち、61歳以上: 全体の21.8%

原因

新しい運転士の確保が困難

➡根底に運転士になりたいと考える「なり手」の不足
運転士の高齢化による定年退職者数の増加

➡運転士不足が急速に加速中

運転士不足が原因の弊害

○運転士不足と運行本数の関係

現状: 平日1日あたりの運行本数合計: 2,495本 平日1勤務あたりの平均運行本数: 約8.2本 ※R6.12月時点

【例1】

運転士が5名減少した場合 : 約4勤務分に相当

➡平日の運行本数が 1本/時間 程度の路線の運行廃止に相当

【例2】

運転士が10名減少した場合: 約8勤務分に相当

➡平日の運行本数が 5本/時間 程度の路線を3本/日程度に減便することに相当

運転士不足は他人事
ではなく、今後
バスは走って当たり前
ではなくなる

2 R7.3.30実施のダイヤ改正について

全体運行本数は維持

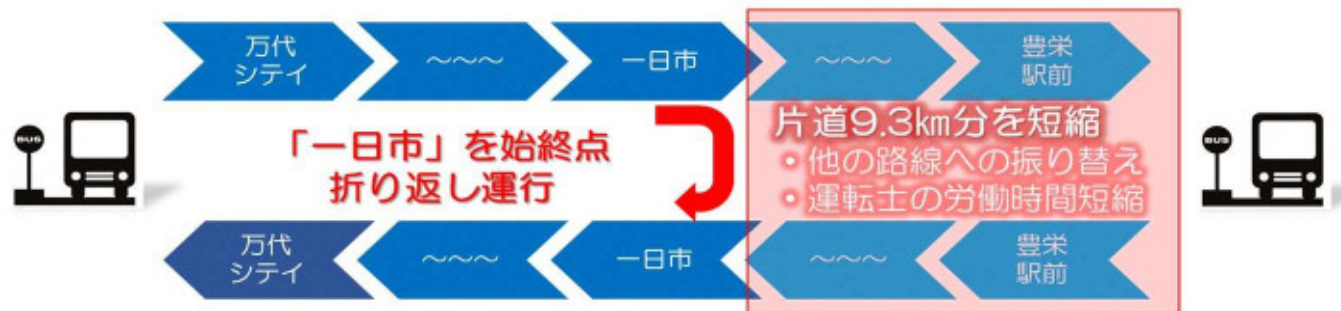
但し、運転士不足の影響で全体的な輸送サービス量を調整

	平日 ダイヤ	土曜 ダイヤ	日曜・祝日 ダイヤ	本数 維持
改正前	2,560	1,645	1,508	
改正後	2,560	1,645	1,508	

【輸送サービス量の調整例】

1 利用客の少ない路線を中心に、系統変更により運行距離を短縮する

【大形線の例】



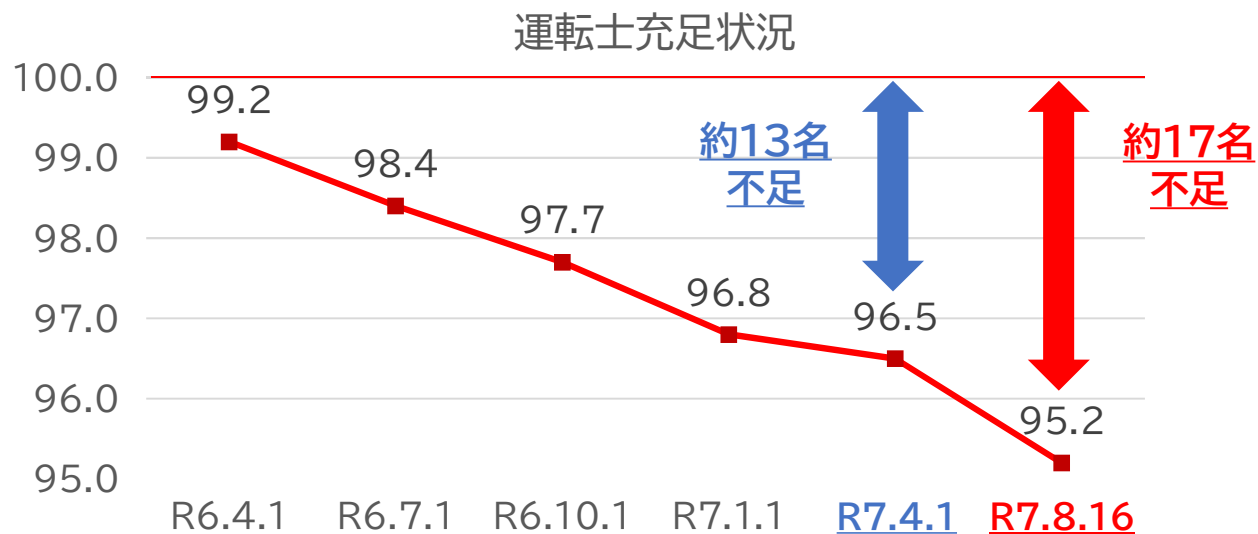
2 新潟駅南北市街地を
結ぶ系統を増便

S61 南部営業所～新潟駅 / B12 新潟駅～市役所前 を直通系統に変更

S61/B12直通路線として運行



3 現在の運転士充足率と今後の見通し



令和7年度(R7.4.1~R7.8.16)

退職者

11人

採用数

7人

○令和7年度に入ってから退職者が11名
○採用活動を積極的に行っているものの、必要な要員数に対して約17人の運転士が不足している状況

ダイヤ改正について

令和7年3月のダイヤ改正では運行本数の維持に努め、輸送サービス量を調整することで対応。しかし、依然として続く運転士不足と、今後の人員確保の見通しを踏まえると、現状の運行体制を維持することは困難であると判断し、やむを得ず減便を実施する方針。

1

深刻な運転士不足の中、運行便数を見直すことにより、持続可能な運行体制を構築する。

2

お客様の利用状況と運転士の充足状況に合わせた効率的なダイヤ編成を行い、運行便数の最適化を図る。

1 運転士不足

重要

- ・女性ドライバーの確保、退役自衛官へのアプローチ
- ・連節バスの効果(ピーク時間帯の大量輸送・郊外路線の便数確保)

その他の意見

- ・若年層の給与を手厚くすることで、交通事業者を選択する確率を上げることが出来るのではないか。
- ・子どもの頃にバス運転手になりたい子どもが、バスを離れてしまわないよう、正しい情報を伝える必要がある(自動運転の現状や将来性の難しさなど)。
- ・女性ドライバーの確保を考えていく中で、バス＝大型という抵抗をなくすため、ポンチョのような小型バスを各種イベントに活用することも重要。
- ・自衛官の退官後の人に対しアプローチをかけることも有効と考える。
- ・新規雇用が一番理想であるが、フルタイムではないパート等の雇用形態や、貸切バス運転士とのやり取りなど、柔軟な働き方の観点もある。
- ・連節バスは運転士不足に対応した輸送量増強のために導入している都市も増えており、運転士1人当たりの輸送量を上げていくためには重要。

方針

- ・女性ドライバーの確保も含め、運転士確保に向けて引き続き取り組む
- ・連節バスの更新に向け、準備を進める

2 ダイヤ改正

重要

- ・**ダイヤ改正の考え方は理解した**(労働力に合わせて輸送サービスを調整している)
- ・短縮したエリアや区間の**代替手段の検討**すること

その他の意見

- ・**限られたリソースの中で**、利便性を損なうことが無いよう最大限努力していることは理解した。一方で、**路線バスの運行を短縮したエリアや区間の代替手段**はあるのか？
- ・人口減少社会の中で、まちづくり政策も含めて**市として基幹軸の整備を明確化**にした方が良いのではないか？
- ・運転手不足だからバスダイヤを改正するという方針は得策ではない。**他社の事例も研究**し、積極的に運転手を確保する方策を検討すべき
- ・運行距離の短縮は、**回転場や休憩場所**がないと成立しないのでは。現状、青山結節点は厳しい状況だと思う。新潟交通が自社で用地を取得・整備することは現実的ではないため、**市の用地や施設の活用**を検討して欲しい。

方針

- ・運行便数を見直すことにより、持続可能な運行体制を構築する
- ・利用状況と運転士の充足状況に合わせた効率的なダイヤ編成を行い、運行便数の最適化を図る

3 利用促進・市民周知

重要

- ・利用促進策は常にモビリティマネジメントとセットで行うこと
- ・「なんとなく車に乗っている人」など、ターゲットを絞って内容を検討すること

その他の意見

- ・エリア運賃の導入は、わかりやすさから喚起される需要も考えられるため、検討の余地はある。
- ・無料デーの結果を見ると潜在需要はあると思う。今後は、まちづくりの魅力を高めながら、その魅力をバス利用に絡めて発信することが重要と考える。
- ・利用促進策は常にモビリティマネジメントとセットで行い、今後の利用に繋がるようにすること。
- ・車でないと移動できない人ではなく、何となく車に乗っている人の行動変容に着目し、ターゲットにしっかりと届くような媒体等を検討すべき。
- ・新潟市としてバスを大切にするという想いを発信をしていく必要がある。
- ・理想は、行政としてバスを大切にすまちであり、交通ルールの面でもバスを第一に考えているので協力を促していくという形につなげること。

方針

- ・バス無料デーなど、まずはバスに乗るきっかけづくりから実施
- ・今後、得られたデータを分析し、ターゲットを絞った施策へ繋げる

別添資料

データ集



- 新潟市内で人口ポテンシャルが高いゾーン（DID地区）では、主に新潟交通グループが路線バスネットワークのサービスを提供している。
- ⇒この路線を中心に維持向上を図ることが、**市民の足の確保、市による赤字補填の回避等の公益確保に資する取り組みとなる**

DID地区内のほぼ全域を
新潟交通グループが運行

新潟交通(R6.4) 

その他路線バス(R4.4)色分け

ウエスト観光バス 

さくら交通 

フィールド観光 

新潟交通観光バス 

泉観光バス 

太陽交通新潟 

東港タクシー 

DID 

デマンド

エリアバスタク 

デマンド型乗合タクシー 

人口250mメッシュ

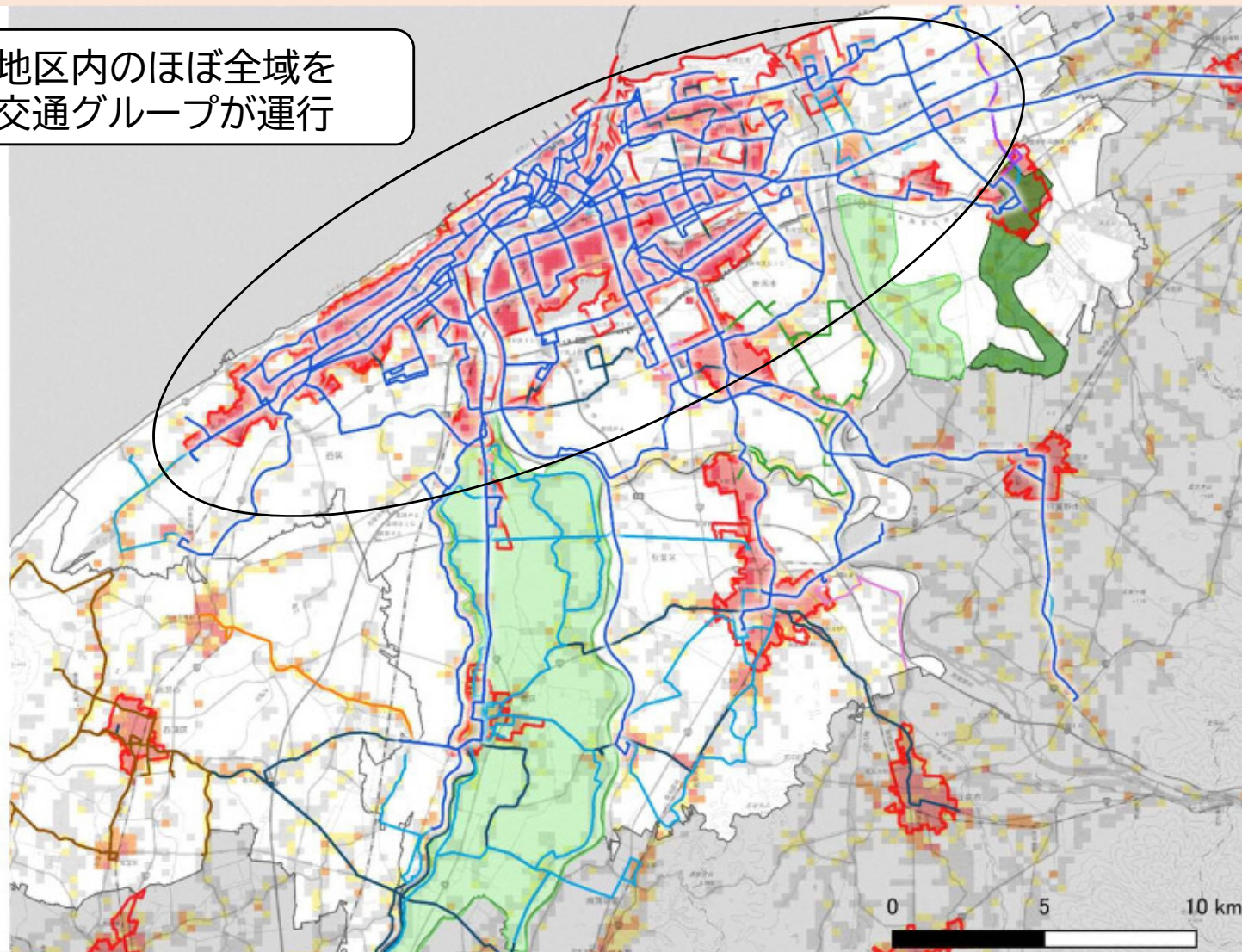
50人未満 

50～100人未満 

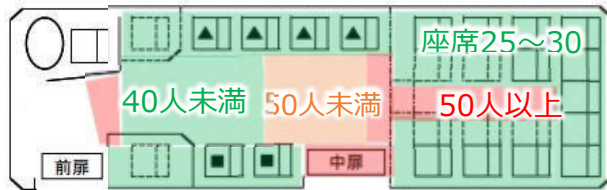
100～200人未満 

200～500人未満 

500人以上 



車内混雑のイメージ (単バス)

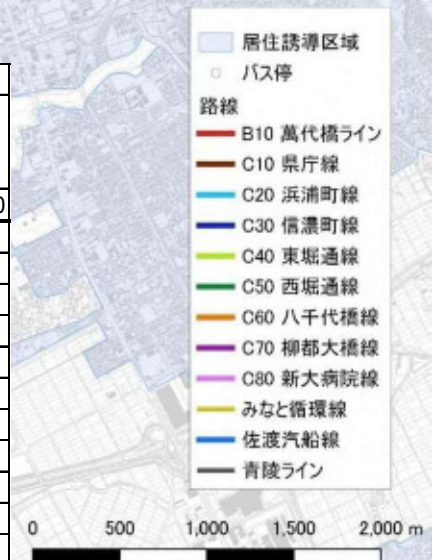


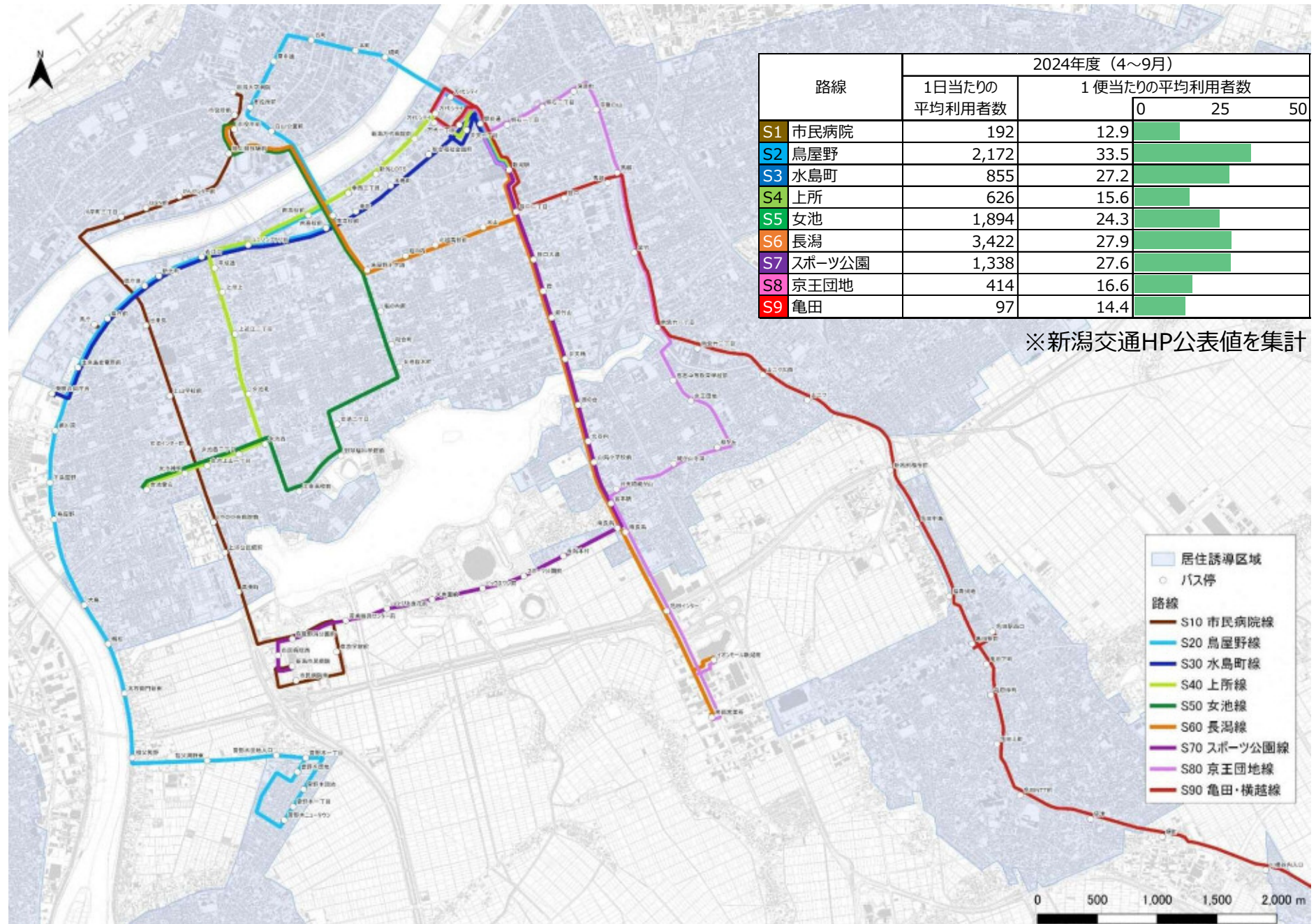
50人以上の車内

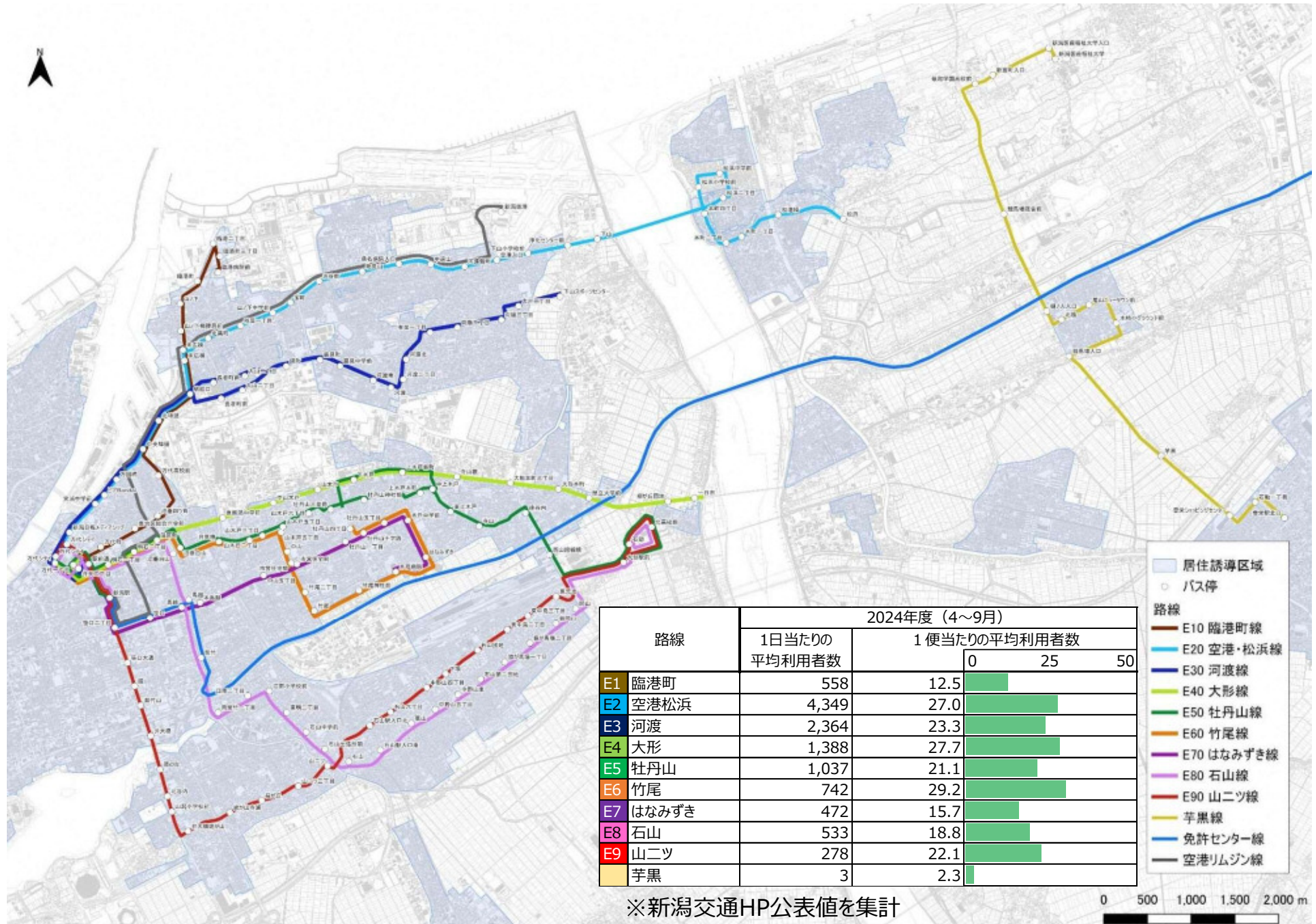


路線	2024年度（4～9月）		
	1日当たりの 平均利用者数 （人）	1 便当たりの平均利用者数 （人）	
			0255
B1 萬代橋ライン	7,669	34.2	
C1 県庁	2,426	26.0	
C2 浜浦町	3,993	30.7	
C3 信濃町	622	25.4	
C4 東堀通	163	7.1	
C5 西堀通	143	7.0	
C6 八千代橋	1,399	20.0	
C7 柳都大橋	411	11.7	
C8 新大病院	373	11.7	
みなと循環	29	8.5	
青陵ライナー	4	6.5	

※新潟交通HP公表値を集計



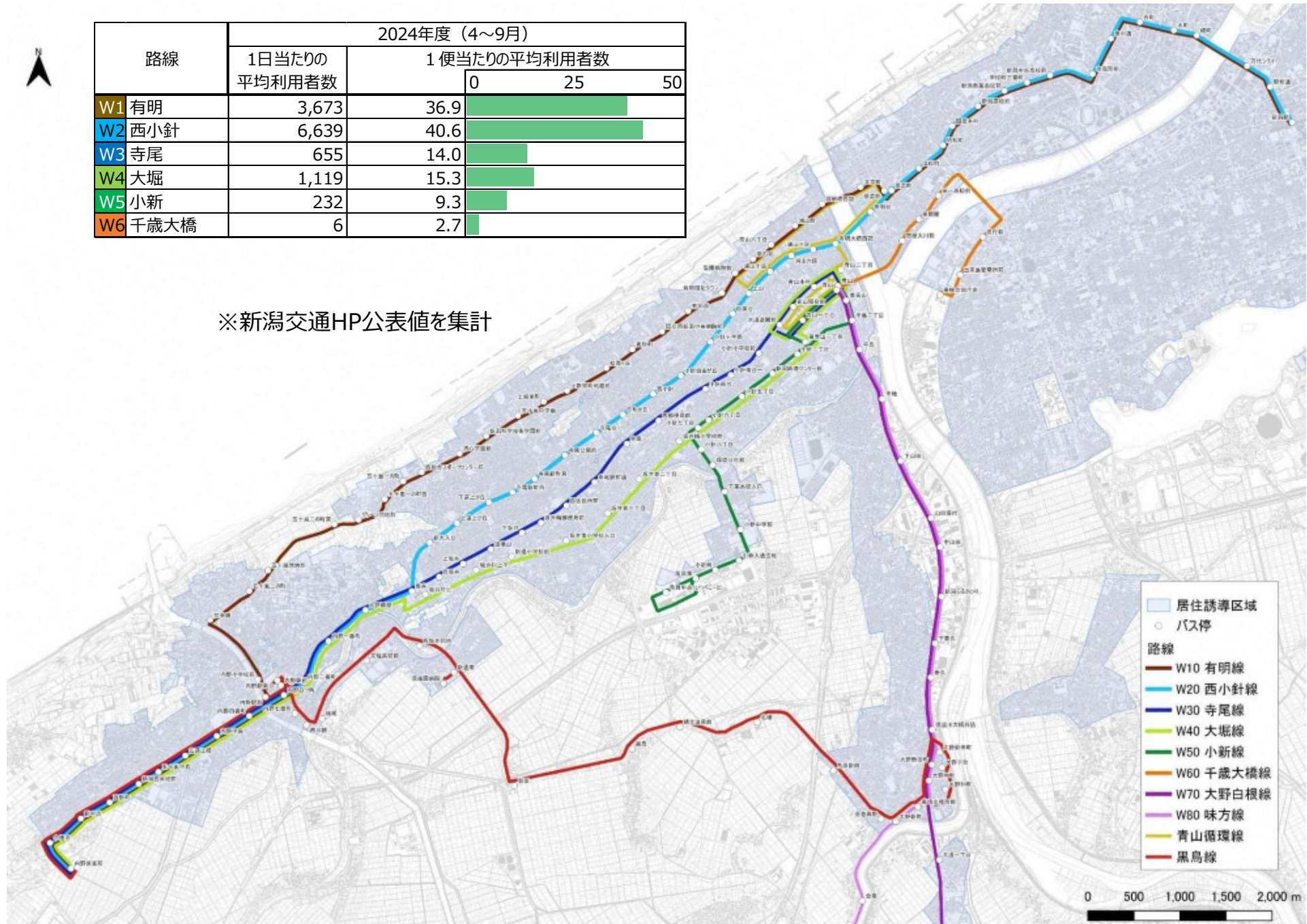




※新潟交通HP公表値を集計

路線		2024年度（4～9月）			
		1日当たりの 平均利用者数	1 便当たりの平均利用者数		
			0	25	50
W1	有明	3,673	36.9		
W2	西小針	6,639	40.6		
W3	寺尾	655	14.0		
W4	大堀	1,119	15.3		
W5	小新	232	9.3		
W6	千歳大橋	6	2.7		

※新潟交通HP公表値を集計



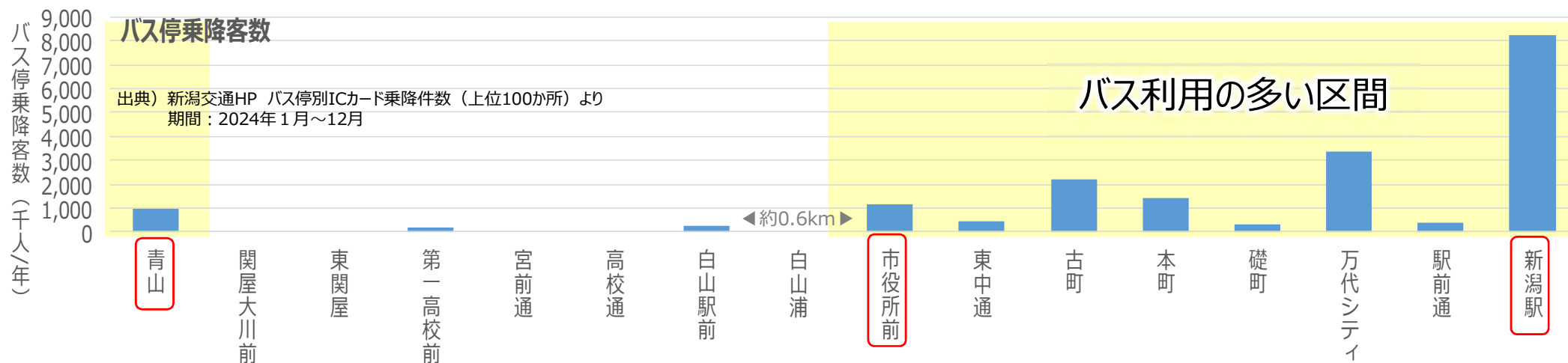
路線	2024年度(4~9月)		
	1日当たりの 平均利用者数 (人)	1 便当たりの平均利用者数 (人)	
		0	25 50
B1 萬代橋ライン	7,669	34.2	
C1 県庁	2,426	26.0	
C2 浜浦町	3,993	30.7	
C3 信濃町	622	25.4	
C4 東堀通	163	7.1	
C5 西堀通	143	7.0	
C6 八千代橋	1,399	20.0	
C7 柳都大橋	411	11.7	
C8 新大病院	373	11.7	
みなと循環	29	8.5	
青陵ライナー	4	6.5	
S1 市民病院	192	12.9	
S2 鳥屋野	2,172	33.5	
S3 水島町	855	27.2	
S4 上所	626	15.6	
S5 女池	1,894	24.3	
S6 長潟	3,422	27.9	
S7 スポーツ公園	1,338	27.6	
S8 京王団地	414	16.6	
S9 亀田	97	14.4	
E1 臨港町	558	12.5	
E2 空港松浜	4,349	27.0	
E3 河渡	2,364	23.3	
E4 大形	1,388	27.7	
E5 牡丹山	1,037	21.1	
E6 竹尾	742	29.2	
E7 はなみずき	472	15.7	
E8 石山	533	18.8	
E9 山二ツ	278	22.1	
芋黒	3	2.3	
W1 有明	3,673	36.9	
W2 西小針	6,639	40.6	
W3 寺尾	655	14.0	
W4 大堀	1,119	15.3	
W5 小新	232	9.3	
W6 千歳大橋	6	2.7	
赤塚ほか	391		
合計	53,417	人/日	

参考) 使用データ:新潟交通HPより



新潟交通が提供する路線バスネットワークの
1日当たりの平均利用者数
53,417人/日

※アクセス路線(空港リムジン線、佐渡汽船線、免許センター線)、観光循環バス、イベント臨時は除く



○走行区間と回送先の位置関係



萬代橋ラインの利用状況の特徴

- バス利用者の多い区間
⇒新潟駅～市役所前
- 結節点
⇒新潟駅、市役所前、青山



効率的な運行とは？

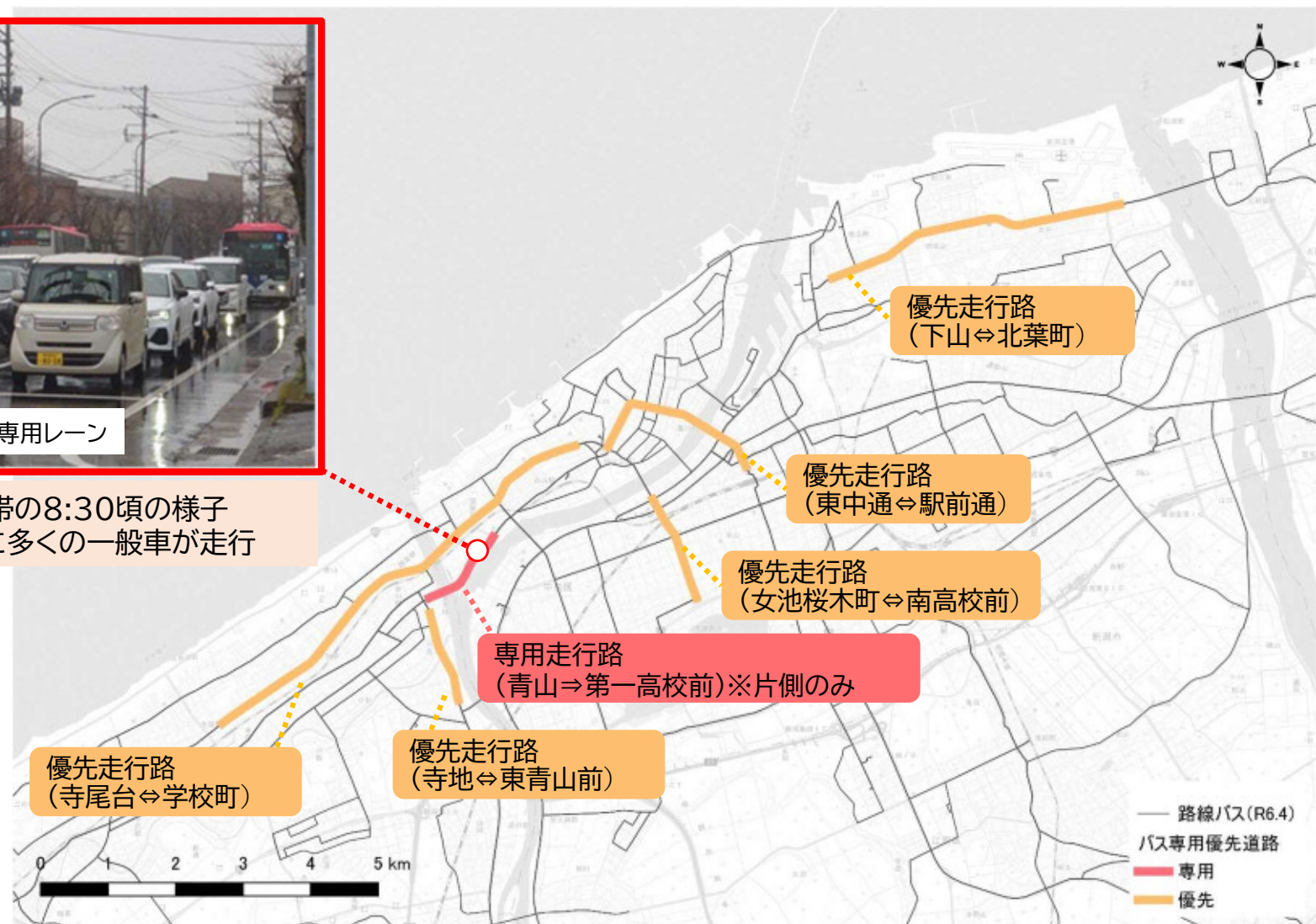
【新潟市が目指す姿】

- ・南北市街地の一体化に資するバス交通の実現
- ・郊外の提供サービス量の減少抑制

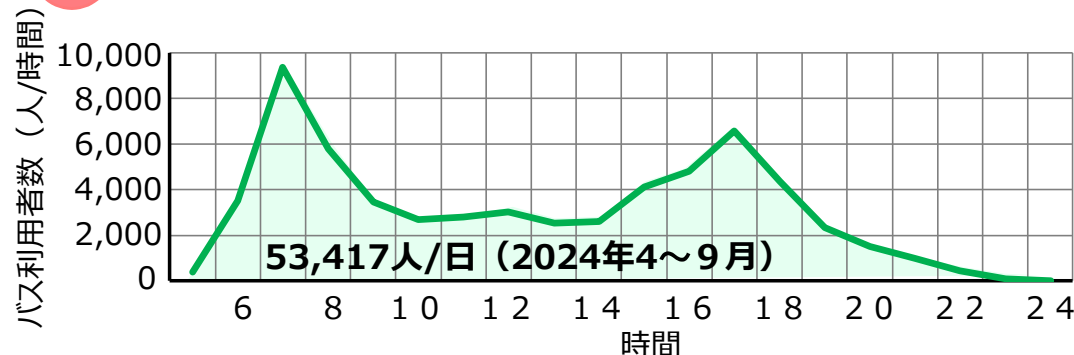
- 全国的にもバスレーンは導入されている
 - 新潟市においても、青山から第一高校前まで（新潟駅方面）の区間にバス専用レーン（7:30～9:00）が整備済である他、優先レーンも一部区間で導入
- ⇒一方で、**バスレーンに多くの一般車両が侵入・走行し、効果を発揮しきれていない**



バス専用時間帯の8:30頃の様子
バス専用レーンに多くの一般車が走行



1 バス利用者・ニーズ



平日のバス利用者数は、
下記の朝・夕がピーク

午前： 通学通勤時間帯の7時台～8時台
午後： 帰宅時間帯の15時台～18時台

2 バス運行本数・運行時間



運転士数と
バス利用者数のピークにあわせて
バス運行本数を計画。



運転士372人（2024年度）が、
多様な働き方を通じて協力し合い、
ギリギリの体制で上記運行計画による
路線バスサービスを提供。

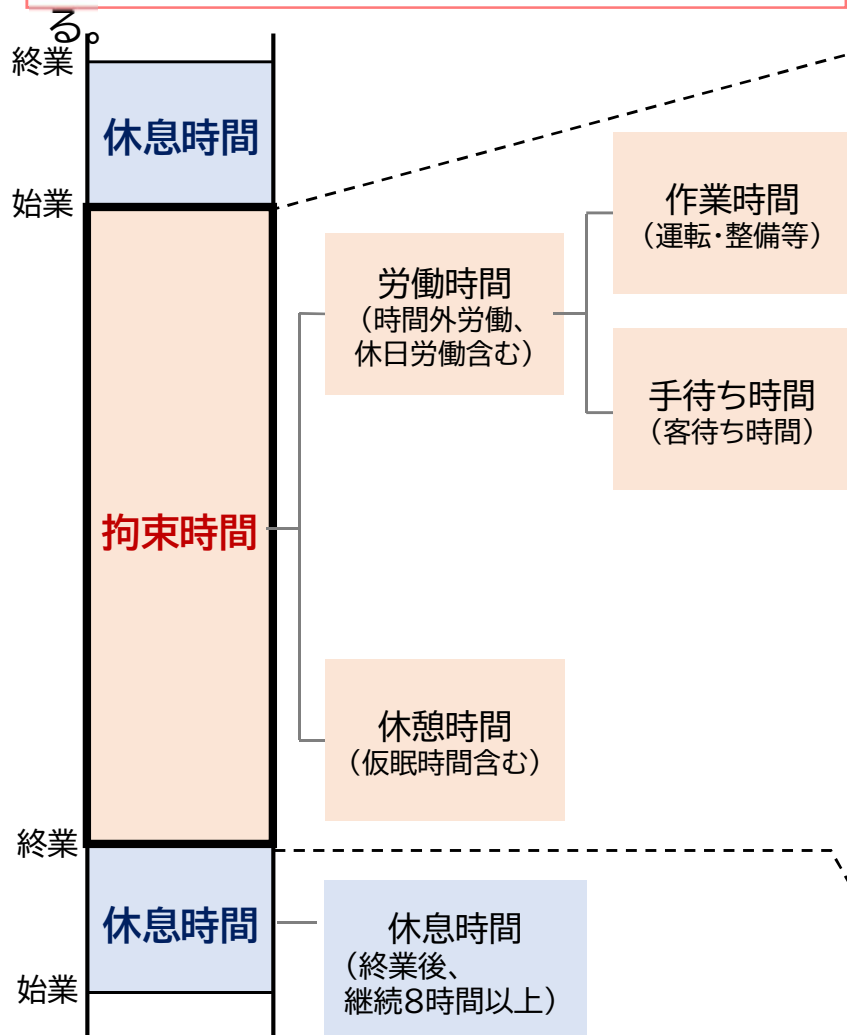
※「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」も遵守。

3 バス運転士の多様な働き方

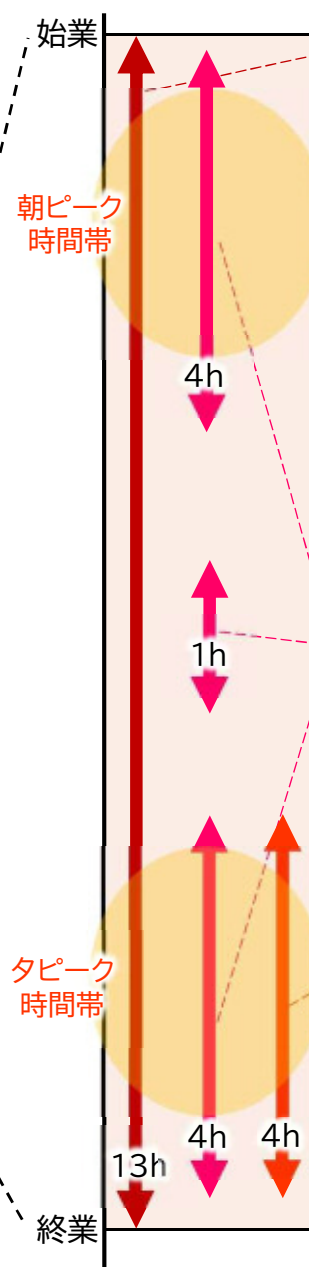
※ 上記運転士数は計算用数値であり、実際の運転士人数とは異なります。
（9ページ 運転士推計参照）

4 働く時間に関する定義

- 法令では **拘束時間** と **休息时间** で定義。
拘束時間: 始業時刻から終業時刻までの、使用者に拘束されるすべての時間のこと。
休息时间: 使用者の拘束を受けない時間。
- 休憩や仮眠時間は、**拘束時間** に含まれる。



5 拘束時間に関する法令



拘束時間

- 1日^{※1}の拘束時間: **13時間以内**
 延長する場合: **上限15時間** 以内。
 ※1: 始業時刻から起算して24時間
- 1日の拘束時間: **13時間超えの延長の場合**
 ➔ 目安として **1週間に3回 まで**^{※2}
 となるように努める。
 ※2: 1週間あたり14時間を超える回数の目安。
 この場合、14時間を超える日が連続することは望ましくない。



運転時間

- 2日を平均した
 1日あたりの運転時間: **9時間以内**。



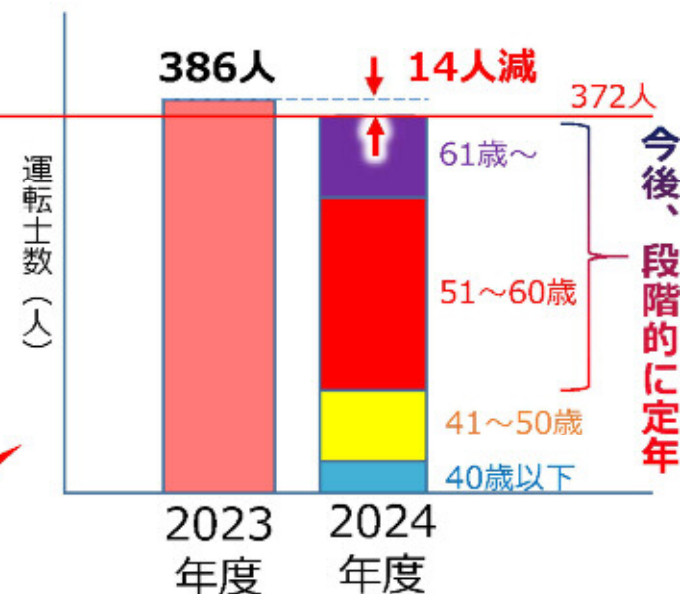
連続運転時間

- 連続運転時間: **4時間以内**。
 ・運転開始後4時間または4時間経過直後に30分以上
 (1回が連続10分以上として分割可)
 運転を中断して休憩等を確保しなければならない。

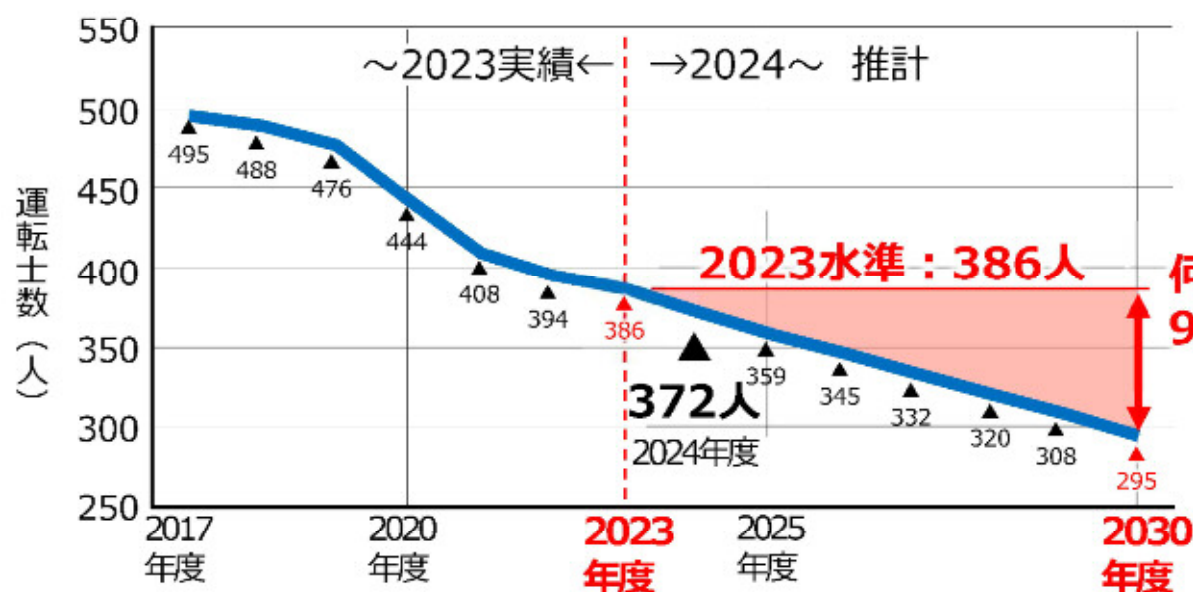
6 バス運行本数・運行時間(再掲)



すでに、2023年度水準のサービス維持に必要な運転士数が14名減少。



7 運転士 推計

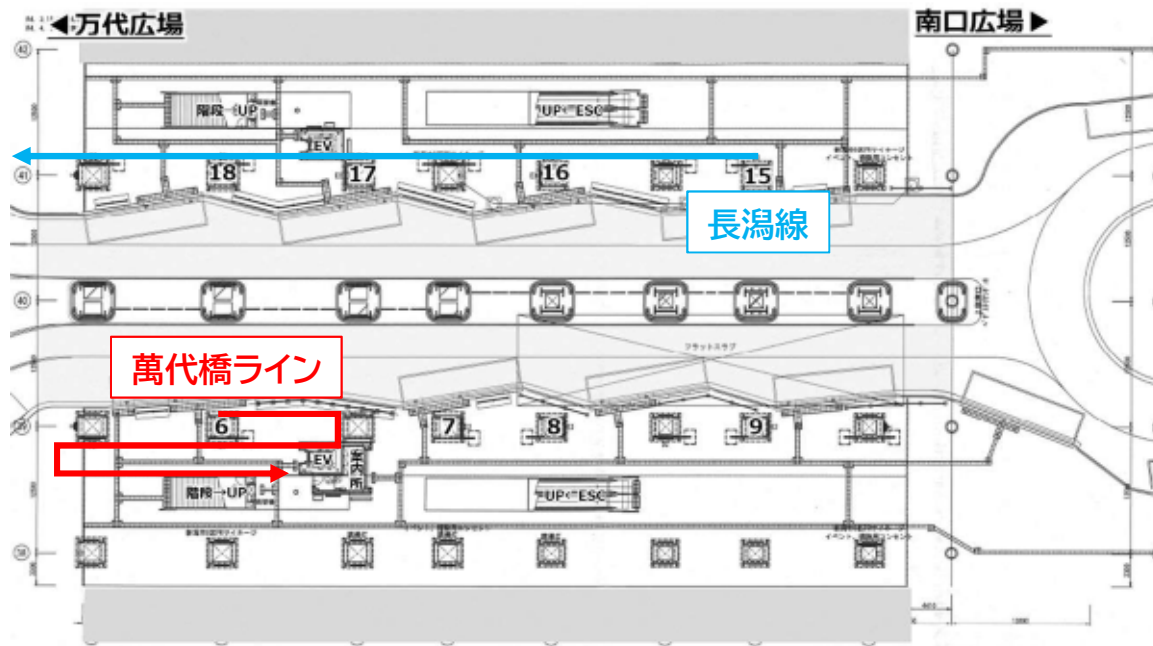


※ 上記運転士数は計算用数値であり、実際の運転士人数とは異なります。

バス運転士の高齢化と、成り手の不足、全国的なバス運転士不足から、今後、バス運転士不足が深刻化。

何も対策しなければ
90人不足

利用者が多くても、バスに乗せたくても
運転する運転士がいない！
路線バスサービスを維持することが難しい
危機的状況にあることを、市民が強く認識する
取組が必要。



15番線:長潟線
乗車列は高架下の外まで続いている



6番線:萬代橋ライン



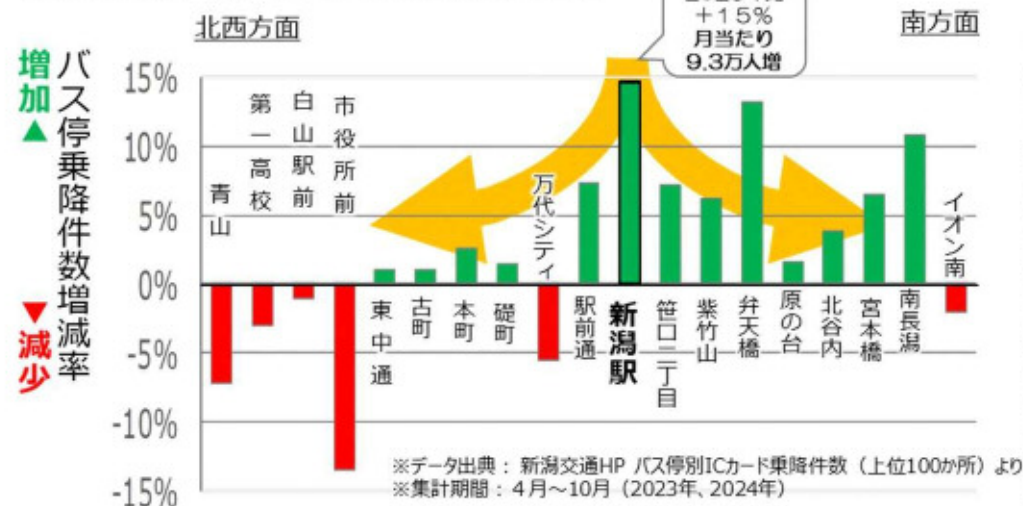
連節バスは満車状態でも乗りこぼし発生



◆南北市街地の一体化に資するバス交通

- 新潟駅の利用者が増えるなど、新潟駅の求心力が高まっている
- 駅に集まる人流を回遊させることにより、まちに波及させていくことが重要

【南北市街地一体化後のバス停利用者の増減】



駅B.T.の開業

- 乗換の利便性向上（バスとバス、バスと鉄道）
- 南北縦貫路線の新設
- 新しい商業施設のオープン



参考資料

他都市の事例



本日の議論 の視点

バスネットワークを最大化させるためにできる事とは？

ソフト 採用活動の強化(女性ドライバーを含む採用強化等)

項目

育児や介護などとの両立を叶える社員制度の導入
女性専用設備の導入による働きやすい環境づくり

実施主体

奈良交通株式会社(奈良県)

実施内容

- ・家庭や育児、介護などと両立しながら働きたい方のために、勤務時間の少し短い「デイトタイム社員制度」を新設
- ・「早朝や夜遅い時間の勤務は難しい」という理由で就職をあきらめている方の採用に注力
- ・勤務時間は7:00～12:30や14:30～19:30等、各自の生活スタイルに合わせて相談しながら決定し、フルタイム勤務も可能
- ・女性専用の休憩室やシャワールーム、仮眠室など働きやすい環境づくりを推進
- ・小型バスから中型バス、大型バス、高速バス・リムジンバス・貸切バスへと段階を踏んでキャリアアップを目指せるため、未経験でも車両感覚を少しずつ身につけることが可能



鍵のかかる個室の仮眠室を備えています。男性と女性で部屋が分かれていますので、プライバシーの面でも安心です。仮眠室と併設して洗面所も設置されているので、中休みなどには仮眠を取って過ごされる方もいます。

参照:バス運転手専門 就職・転職支援の求人サイト「どらなび」

本日の議論
の視点

バスネットワークを最大化させるためにできる事とは？

ソフト 需要に応じた路線の整理(路線の階層化や集約化)

項目

持続可能な公共交通ネットワークの構築(階層化)

実施主体

岡山県岡山市

実施内容

- ・利用しやすく、効率的で安定的な運行サービスを提供するため、**路線を階層化し、限られた供給力(車両・運転手)を需要に応じて適切に配分**するとともに、供給力の維持向上を図る
- ・階層化した将来ネットワークの実現に向けて、**階層ごとに維持すべきサービス水準と官民の役割分担を明示**し、路線の再編を推進
- ・公共交通ネットワークの階層化に向けて、**幹線・支線への再編、鉄道への接続等により路線を集約**することで、利用者の利便性を確保しつつ、限られた供給力(大型車両及びその運転手)を幹線系統中心に再配分し、**幹線系統だけでなく全体としてのサービス水準の維持・拡充による利便性の向上**を図る



参照:岡山市地域公共交通利便増進実施計画(第1弾)

本日の議論 の視点

バスネットワークを最大化させるためにできる事とは？

ソフト 郊外路線における運行車両の小型化(普通二種免許で運行可能)

項目

公営路線バス(支線)の運行車両小型化による
住民サービスの向上及び運営の効率化

実施主体

愛媛県上島町

実施内容

- ・車両を小型化する事で、普通免許で運転が可能となり**運転手の確保が容易**となった他、狭い道路も運行可能となり**運行範囲が拡大**
- ・交通事業者が少なく委託先の選定が難しい中で、車両を小型化する事で、普通免許を保有していれば大臣認定講習を受講することにより運行が可能となる
- ・大臣認定講習を上島町で開催することにより事業者の負担を軽減した。そのことにより、**陸上交通とは 関係のない新しい事業者への委託及び合計 15 名の運転手の確保**に繋がった

1、車両の小型化

運行車両はバス型からハイエース(10人乗り)に変更した。
各支線運行用に3台購入した。



本日の議論
の視点

バスネットワークを最大化させるためにできる事とは？

ソフト 公共交通機関軸の設定(都市計画との連携)

項目

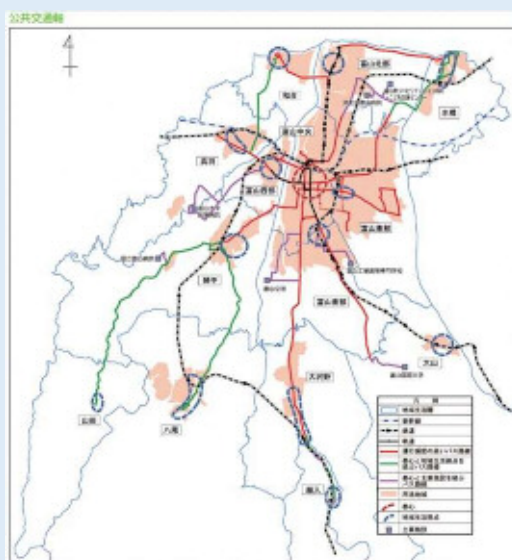
公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進

実施主体

富山県富山市

実施内容

- ・今後の人口減少と超高齢化に備え、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指し、**都市計画マスタープランと連携して公共交通機関軸を設定**
- ⇒大学や病院、空港といった主要施設へのアクセスは、公共交通が重要な移動手段となることから、**主要施設を結ぶバス路線をネットワークとしての重要性が高いと捉えて、「公共交通軸」として設定**



富山市が目指すお団子と串の都市構造

串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通

お団子：串で結ばれた徒歩圏

本日の議論
の視点

バスネットワークを最大化させるためにできる事とは？

ハード 多様な交通モードを含む交通結節点の整備

項目

田名バスターミナルにおける交通結節点整備

実施主体

神奈川県相模原市

実施内容

- ・利用者の利便性向上を目的に、上田名バス停を経由していたバス路線を、田名バスターミナル発着に再編
- ・バスターミナルに連続式上屋やベンチ、始発から終発まで利用できる「トイレ併設バス待合所」を整備
また、待合所にはバスの運行状況がリアルタイムで確認できる「バス運行情報案内表示機」を設置
- ・バスからバスへの乗り継ぎに限らず、バスとタクシー・自家用車・自転車との乗り継ぎに配慮し、
タクシー乗り場・自転車駐輪場・自家用車の送迎用乗降エリアを設置

自転車駐輪場
(サイクル&バスライド)



自家用車送迎用乗降エリア
(キス&ライド)



ターミナル内タクシー乗り場



バスネットワークを最大化させるためにできる事とは？

ハード 新技術の活用(自動運転による運行等)

項目

全国初となる自動運転レベル4での完全自動運転路線バス

実施主体

株式会社伊予鉄グループ(愛媛県松山市)

実施内容

- ・ルートや速度など特定の条件のもとでドライバーが不要となる自動運転の「レベル4」での路線バス運行について、「伊予鉄バス」が、2024年12月25日より全国で初めて運行開始
- ・あわせて42台のセンサーやカメラで、歩行者やほかの車両を検知したり周囲の状況を確認し走行
- ・往復およそ1.6キロの区間を、最高時速35キロで視界がいい明るい時間帯に15分間隔で運行
- ・安全対策として保安員1人が乗務するものの、基本的にはハンドルは操作せず、緊急時などに限って手動で運転するほか、7.5キロ離れた営業所から遠隔で運行状況を監視



バスネットワークを最大化させるためにできる事とは？

ハード 都心部における公共交通の強化(連節バス)

項目

バスを活かしたまちづくりのための「岐阜市型BRT」

実施主体

岐阜県岐阜市

実施内容

- ・中心市街地及び公共交通軸沿線にひとが暮らし、にぎわいのあるまちづくりに向けて、バスをより便利にしていくため、岐阜市型BRTの導入方針を定め、**幹線・支線・コミュニティバスが連携した利便性の高い公共交通ネットワークの構築**を目指す
- ・岐阜市型BRTの導入の方針
 - ①幹線バス路線のBRT化により、バス路線の再編を推進
 - ②**幹線バス路線沿線における公共交通の需要や道路整備の状況にあわせ、柔軟なルート選定**を実施
 - ③バスレーンの導入やバス停、乗り継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進めることが可能な、BRTの特徴を最大限に活かした整備を推進



本日の議論 の視点

バスネットワークを最大化させるためにできる事とは？

ハード 定時性・速達性の確保(ボトルネック交差点の解消・バスレーンの整備等)

項目

ボトルネック交差点の改良による路線バスの定時性・速達性の確保

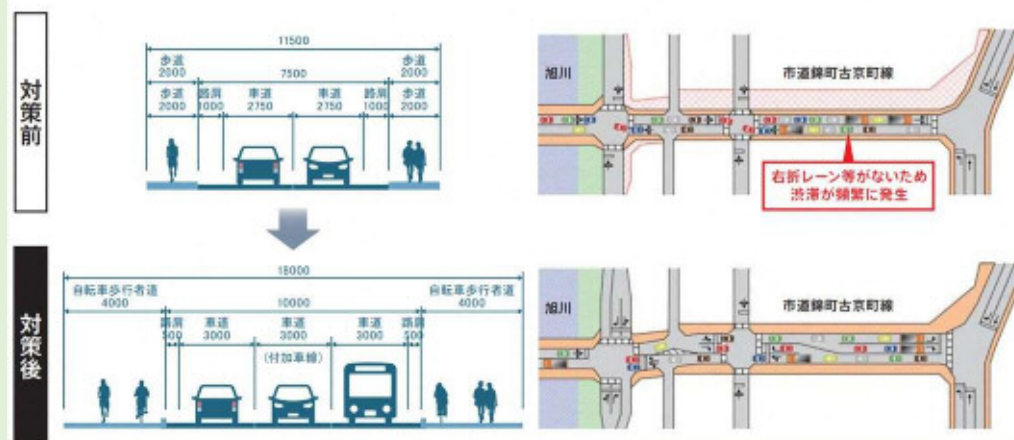
実施主体

岡山県岡山市

実施内容

- ・岡山市公共交通計画の中で、**ボトルネック交差点の改良による路線バス定時性・速達性の確保を実施施策として位置づけ**
- ・路線バスの定時性・速達性を確保するため、**付加車線の設置等の交差点改良を実施**
- ・各方面の比較的運行本数の多いバス路線のうち、片側1車線の道路を対象に順次ボトルネック交差点の改良を推進
- ・併せて、道路事業との連携し、**各地の渋滞状況や路線バスの遅延等に関する情報を共有**するなど、交通事業者と行政(道路部門等)との連携を強化

➤ 整備例:市道錦町古京町線の車線拡幅



参照:岡山市地域公共交通計画
(令和6年12月改定)