

会議議事録（議事要旨）

1 会議名	路線バスネットワーク関係者協議会
2 開催日時	令和7年3月3日(月) 10:00~11:30
3 開催場所	クロスパルにいがた4階 403・404 講座室
4 出席者名	路線バスネットワーク関係者協議会 委員名簿を参照
5 議事及び報告事項	<p>【議事】</p> <p>(1) 第1部：春ダイヤ改正について</p> <p>(2) 第2部：市民への情報発信について</p> <p style="padding-left: 40px;">：バス無料デーについて</p> <p style="padding-left: 40px;">：今年度の取り組みの整理</p>
6 審議の内容	
【議題の説明】	
事務局	以下項目を説明 第1部：春ダイヤ改正について
【意見】	
委員	乗務員と路線のバランス・割り当ては非常に難しいと思う。そのような中で、ダイヤ改正にあたってのルート変更や減便等の判断はシステムを用いているのか、過去の経験則から導き出したものなのか。
事務局	利用状況等を見ながらルートの変更や増減便等を判断している。
委員	ルートの変更や増減便が決まった後に、乗務員や配車の割り当てに対してはシステムを使用しているのか。例えば、配車システム等を導入すると、より効率的な運行を目指せる可能性もあると思うが、現状を教えてください。
事務局	現状、100%システム化にはなっていない。乗降データを分析した後に、ダイヤ担当者が分析結果と経験を基に判断している状況。
委員	ダイヤの編成については、連続勤務時間や休息时间等の法定規則もあることから、その中で最適な組み合わせを考えるためにも、IT企業の提供するダイヤ支援システムを導入している。一方で、システムのみではうまく対応しきれない場所については、人の手によって調整を実施している現状にある。
委員	今回のダイヤ改正の内容で、利用客が少ない路線を中心に調整ということだが、大形線の他にどのような路線があるのか。
事務局	松浜線の一部で、空港止まりに変更している。 また、牡丹山線についても、一部で北高校前まではいかに東部営業所止まりに変更している。
委員	今回のダイヤ改正について、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できた。

	<p>一方で、大形線の一部区間について、ダイヤ改正後は土日の運行本数が0本となっている。これについて、今まで利用していた利用者がダイヤ改正後に他の路線に乗り継いで従来の目的地（豊栄駅）に行くことは可能なのか。</p>
事務局	<p>大形線におけるご指摘の対象系統について、現時点では大形線の1系統のみが運行している区間となっている。よって、ダイヤ改正後にバスを利用する場合には、大形線の別系統の最寄りバス停まで徒歩や自転車等により移動いただくことになると想定している。</p>
委員	<p>新潟交通本社が現在運行する路線の中で、国からの補助を利用して運行している路線は、大形線の対象1系統のみとなっている。これは、現状で収益が悪く、利用者数が少ないことに起因するものといえる。</p> <p>一方で、今回のダイヤ改正で減便となる対象エリアにおいては、並走している鉄道や駅があるため、ダイヤ改正後は鉄道を利用して新潟市中心部まで移動できるものと想定している。</p> <p>今回のダイヤ改正の方針の背景には、運転手不足がなかなか改善されない状況がある。1人の労働時間が決まっている中で足りない部分については労働時間を削って調整をする必要がある。</p> <p>その中で、運行本数を削減した場合は郊外や中心市街地への影響も大きいことから、郊外の距離を短縮するかたちで、ネットワークを維持させてもらっている。</p> <p>ただ、今後も運転士不足の状況が悪化した場合においては、労務管理上の問題も生じてしまうことから、運行本数の減便、ひいては路線の廃止ということも想定される状況にある。</p>
委員	<p>基本的には、今説明のあった対応をしていることから、納得せざるを得ないものであると理解している。</p> <p>一方で、今後何も手を打たなければ、人口が減少している背景や乗用車の利用率が向上している中において、利便性を向上させていくことは難しいと考えている。</p> <p>そのような中で、新潟市として基幹軸をイメージで想定した過去があるが、都市計画上では基幹軸を実質的に明記したものが無い。今後、人口が減少していく中で、中長期的に考えた際に、市として人を集めたい地域等を示せば、基幹軸の整備もそれに合わせて進めていけると考える。これについて、新潟市では現時点でどのように考えているのか。</p>
委員	<p>当初、新しいバスシステムの導入を検討していた際には、日の字の基幹軸の実現に向けて連節バス等の導入を行った。また、昨今の新潟駅の高架化により南北の直通路線が増えていることで、南</p>

	<p>北流動を一体化できることは大きなメリットであると考えている。今後、この南北軸に厚みを持たせることができれば、まちなかでの循環や連携する軸も強化されることになるものと考えている。具体的にいつまでという目途は現在決まっていないものの、南北の流動を中心にまちなかの利便性を高めたいというスタンスは変わっていないことから、今後もその方針のもとに議論等を進めていくことになると考えている。</p> <p>新潟市としては、減便や廃止によってまちなか中心部までの移動が困難になってきた際には、住民バスやデマンドバス等の少人数ニーズに対応しうる運行形態の導入も考えられることから、そういったシステムを入れていくきっかけに繋がっていくのではないかと考えている。</p>
委員	<p>基幹軸の整備をビジョンとしてもう少し的確に定めた方がいいものと考えている。今後、そこに人を集める等の政策も含めて考えていただければと考えている。</p>
委員	<p>今回の議論の対象となっている豊栄地区には鉄道資源もある。今後、例えば全てのバスを街中に乗り入れるのではなくて、最寄り駅への接続をバスが担ってその先は鉄道で移動してもらう等の考え方も交通ネットワークの観点では重要になると考えている。</p>
委員	<p>人口が減少する社会において、いかに人々の移動手段を提供していくかという観点については、新潟交通では「バス：乗合事業」を展開している。すなわち、利用者が乗り合ってくれて利用することで輸送の効率化や収益が図れる側面がある。そのような中で、事業者としては輸送密度が高い路線ほど輸送の効率化が図れている基幹軸として考えている。</p> <p>また、ドライバーが減少し限られた人材となる中で、いかに地域交通に人員を配置していくかという問題については、新潟市と協力しながら、今後も地域交通や地域の輸送サービスの維持について検討し続けたいと考えている。</p>
	【議題の説明】
事務局	<p>以下項目を説明 第2部：市民への情報発信について ：バス無料デーについて ：今年度の取り組みの整理</p>
	【意見】
委員	<p>無料デーについて、消費喚起効果が約3,800万円であったという</p>

	ことだが、この事業費はいくらであったのか。
事務局	無料デーの実施により交通事業者にお支払いした事業費は、2,000万円程度となっている。 その他に、警備やPRに費用を計上しており、合計で3,200万円程度となっている。
委員	連携協定の中には、利用回数が30回/人・年の目標が定められている。これについて、通勤目的での利用を含むものなのか、観光目的での利用のみを想定しているのか、もう少し具体的に設定したほうが良いのではないかと思う。
委員	市民向けの資料について、資料を作成して終了なのか、実行に向けて具体的に何か働きかける予定なのかを教えてください。
事務局	前回のバス運転手不足に関する内容及び今回の交通ルールに関する内容について、市民への周知や情報発信をどのように行うべきかについて大きな課題であると認識している。今後、この協議会内で発信方法等についても議論を進めながら、市の広報媒体のみに限らず周知していきたいと考えている。
委員	本日説明のあった交通ルールの内容についても、この議論で終了なのか、その先に何か想定しているものがあるのかを伺いたい。
事務局	交通ルールについては、バスの円滑な通行を阻害している事象について本日説明した。今後、この見せ方や発信方法も事務局において検討し、市民に対して発信していきたいと考えている。その中で、委員の皆さんから有効な発信方法等の意見をいただければ、その意見を参考にしながら周知・発信に努めたい。
委員	交通ルールについて、警察において取り組んでいる内容や今後、これに起因して考えている内容等はあるのか。
委員	交通ルールの中で、特に「路線バス等の発信妨害の禁止」については、全国路線バス協会でもポスターを作成したり、バスの後部にシールを貼ったり等を通じて情報発信している。
委員	警察の方針として、朝夕等を中心に違反行為等確認した場合は厳正に対処している。また、朝夕の通勤通学時間帯は学校等の施設付近で取り締まりを強化している。また、企業への講話や免許更新時にも、交通ルールの違反事項について注意喚起していることから、今後も引き続き周知を図っていく考え。
委員	交通ルールの発信について、第1回協議会の議論の中では、いかに新潟市の公共交通が疲弊している大変なのかを発信することが主目的であったと認識している。本日の議論にある交通ルールに関する発信が、どのように公共交通の利用促進につながっていくのかを教えてください。
事務局	課題解決の最優先は運転手不足の改善にあるものの、交通ルール

	<p>の周知と改善の小さな積み重ねによって、円滑なバス運行に繋がることは、運転士の効率的な活用に繋がるものと考えている。</p>
委員	<p>市民への情報発信について、資料の中にある交通ルール項目の①～③と④では対象者がドライバーと利用者で異なることから、アプローチが違うのではないかと考えている。</p> <p>例えば、①～③については免許取得や更新のタイミングで配布することも有効なのではないかと考えている。</p>
事務局	<p>いただいた意見は今後の参考にさせていただく。</p>
委員	<p>人口減少が進む中で運転手を確保する方策について、茨城交通では女性運転手の活躍がカギとして力を入れている実績もある。その効果もあり、現在 16 名の女性運転手が活躍している実績もある。一概に、運転手不足だからバスダイヤを改正するとう方針は得策でないものとする。こういった事例もしっかり研究し、積極的に運転手を確保する方策を検討すべきであると考えている。</p>
委員	<p>ニュース等で報道されている通り、バス事業におけるドライバー不足は全国で深刻な問題となっている。そのような中で、地域ごとに様々な方策を打ち出していく中で、若い世代や女性の方を中心とした活用も見据えていく必要があると認識している。新潟交通の中でも、少ないながら女性ドライバーが活躍しており、専用休憩室や化粧室の用意もある。</p> <p>そのような中、今後、快適な労働環境の整備にあたっては、国や県の補助金等も活用し、引き続き環境整備を図っていきたいと考えている。</p> <p>また、最近のニュースでいえば、岐阜県内の自治体においては市営住宅の入居率が 7 割程度の利用率となっていることから、空いている 3 割程度の空室をリノベーションして活用することも検討しているという事例もある。新潟交通においては、現在家賃補助という形でドライバー支援を実施しているところである。</p> <p>また、バス後部への運転手募集に関するポスターの掲載についても、写真を多く使う等の工夫を行いながら継続している。</p> <p>今後も、バスへの運転士募集のポスター掲示や HP のリニューアル、全国規模での大きな会社説明会イベントへの参加等を含め何とかドライバーを確保していきたいと考えている。</p>
委員	<p>交通ルール等の細かい話を積み重ねていくことは大切であると考えている。交通ルールは守って当たり前という前提がある中においても、新潟市としてバスを大事にしていき、まちづくりにもつながっていく第一歩の取り組みであると感じている。</p> <p>そのような中で、交通違反関係における周知方法の 1 つとして、警察による取り締まりがあることがドライバーの中で大きなこ</p>

	<p>とであると想定されるため、今後も継続してほしいと考えている。</p> <p>また、市民向けの周知についても、資料を作成するのみでは効果が無いと思われることから、新潟市と新潟交通が協力してドライバーに直接ビラを配布したり、メディア等から発信してもらったりする中で効果的な方策を検討してもらいたいと考えている。</p> <p>バス無料デーについて、消費喚起効果が3800万円となっている。これについて、住民に対して消費喚起効果が〇〇円と伝えたとしても、利用者個人で考えた際には、バスの利用でまちの活性化に影響を与えていると感じることが出来る効果は限定的ではないかと感じる。</p> <p>よって、行政が関連事業に取り組む際の説得材料として、これだけの消費喚起効果を街中全体に与えることが出来ることから、行政で力を入れていくというアピールが適切なのではないかと考える。</p> <p>一方で、利用者に対しては、自動車交通量が減少した点や駐車場の混雑率が少ないように感じた点、バスを利用することで街中の渋滞が減少する点といった事例を取り上げる中で、移動時間の削減につながるといった一個人単位でのメリットとなる部分をもう少し強くアピールしたほうが良いのではないかと感じる。</p> <p>最後に、本協議会での議論として、バスドライバーの不足等に起因する公共交通の置かれた厳しい状況について市民に理解を促すことが主眼にあると理解している。そのような中で、市民への伝え方を誤ると逆効果の可能性もあることから、消費喚起効果や街中の渋滞解消によって、一個人としてどのようなメリットがあるのかを中心にアピールする必要があると感じている。</p> <p>ひいては、その先に行政として、このまちはバスを大事にするまちであるということを語り、交通ルールの内容にしても新潟市はバスを第一に考えていくまちなので、ご協力をお願いしたいという形ですり合っていくものと考えられる。</p> <p>公共交通が厳しい状況に置かれていることを理解してもらうことは当然重要だが、公共交通がなぜ大事なのか、公共交通があると街にとってどのようなメリットがあるのかという点も、うまく組み合わせながら示せるといいのではないかと感じる。</p>
委員	<p>新潟駅の高架化に伴い、南北の公共交通の状況がどのように変化したのかという点を市民に理解してもらうことは重要であると考える。同時に、どのように南北流動が変化していくのか、無料デーの実施によってどのような流動があったのかについては、今後データを見ながら分析していく必要があると考えてい</p>

	<p>る。</p> <p>また、将来的な議論の中で、バス・鉄道・デマンドバス等の各交通手段の役割分担についてもデータの分析も交えながら議論し、市民に理解をいただくことが重要ではないかと考えている。</p>
委員	<p>りゅーとLinkについて、将来的にりゅーとカードとの連携も考えられればいいのではないかと考えている。また、利用促進のために各種工夫する中においては、例えば運賃の1日最高利用金額の設定等の方法についても、まちなかの移動の喚起にもつながることから検討いただけるとありがたいと考える。</p>

以上