

第3回 路線バスネットワーク関係者協議会

【議事要旨】

■日時：令和7年7月23日（水） 10：00～11：30

■場所：クロスパルにいがた4階 403・404 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 環境社会基盤系
谷口綾子	筑波大学システム情報系社会工学域
長谷川雪子	新潟大学経済科学部
長谷川克弥	新潟商工会議所
吉田金豊	市区自治協議会会長
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
田中みわ	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
横山晴章	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
鈴木浩信	新潟市都市政策部

■議題：路線バスネットワークの最大化

■議事概要

(1) 国の支援・制度

- 国では公共交通のリ・デザインや協創など、交通空白地域の維持・活性化に向けて支援制度を拡充している。
- 事業者単独での維持は困難であり、地域全体での支援が不可欠と国も認識。
- 定時定路線の運行には運転手確保が課題であるが、「デマンド型交通」や「公共ライドシェア」など新たな運行形態を導入し、効率的な運行ができるよう支援している。

(2) まちづくりとの連携・ストック効果

- 地域資源を活用し沿線のにぎわいを創出することで利用者増加を狙ってはどうか。
- まち全体の活性化と路線バスの連携が重要であり、両者の相乗効果を狙うべき（愛知県豊橋市や富山市の事例など紹介）。
- 無料デーのデータでは、外出時間・消費額が増加したという結果がみられ、公共交通をきっかけにまちの活性化に繋がるものと認識。

(3) データ活用・ターゲティング

- 利用データを活用し、広告・周知・ターゲティングを実施する。
- ターゲティングを実施するなかで、年齢・職業などの属性から分析し、車からバスへの行動変容を促す施策を検討していく。

- 無料デーの前後でどのような人に行動変容があったか分析することは、今後の施策検討に重要である。
- 効果的な施策を検討するうえでは、利用データ等は非常に重要である。

(4) 利用促進・教育・意識向上

- 郊外地域では、バス利用経験の少なさが心理的な抵抗感につながっているため、幼少期からバスに親しむ習慣を身につけることが重要。
- 新興住宅地など、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など、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、関心を高めるのも良い。
- バス利用回数の数値目標（1人30回/年）を設定していることは良い。
- 中高生へのりゅーとポイントプレゼントは、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。
- 各属性に対する施策やモビリティマネジメントを実施する場合、教育委員会や企業、担当部局との連携が必要である。
- 郊外路線の利用促進には、パークアンドライドを取り入れるべき。
- 市民の声を聞く場（ワークショップ）を設けるのも重要。

(5) 運転手確保・労働環境の改善

- 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するほか、年収のモデルケースを示すことも重要である。
- 新潟市全域で運転手不足に関する認知を高めるため、周知活動を強化する必要がある。特に、郊外部では市の取り組みが十分に浸透していない。
- 市の3支援は利用が進んでおり、効果が出ている。
- バス協会でも2種免許取得補助金は増額した。
- 運転士確保については、運転士のイメージ向上は必須。
- ICカード導入などによる業務負担の軽減は、運転士のイメージアップになる。
- 利用者の「ありがとう」など、運転士への感謝の言葉がイメージ向上に繋がる。
- 賃上げの流れの中で、バス事業などの人が必要不可欠な労働集約型産業は厳しい。勤務時間の柔軟化、女性職員の登用で人を集める。DXによる効率化も必要である。
- 小さい車両を導入することで、女性ドライバーの心理的な抵抗を減らせるのではないかな
- 運賃もネットワーク効率化のツールである。運賃値上げを検討し、運転手の待遇を改善すべき。考え方として、通勤は価格弾力性が低いため運賃値上げの影響は少ない。一方で、価格弾力性の高い区間（または時間帯）には支援が必要。

(6) インフラ整備と効率的な運行・運用

- 公共交通を社会インフラとして市民に周知する必要がある、市の各種計画と組み合わせる中で、需要の多い黒字路線をさらに伸ばしていく。
- 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。
- まちづくりには時間を要すが、ウォークアブル&ネットワークならすぐ可能。
- BRT (Bus Rapid Transit) は、快速運行の意味合いがある。ODにもよるが、運転士の効率化には大きく貢献する。
- 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であり、市役所を結節点とし

て折り返し、新潟駅の南部方向へ延伸してはどうか（ただし、弁天線の渋滞対策は必要）。

- 弁天線の渋滞は周辺住宅地（道路）から一般車が流入してくるのが原因。一般車で弁天線へ流入しなくてもよい移動方法を検討すべき。
- 新潟駅南北に結節点を整備し、それを連節バスで結ぶ。郊外路線はこの結節点に紐づければ効率化に繋がり、利便性もあがるのではないかな。
- 施策はいきなり本格実施ではなく、まずは「社会実験の検討」から始めるべき。
- バスレーンは、現状の道路幅員で整備するのであれば、交通量の減少や他事業との連携を前提とし、渋滞しないよう確認できるのであれば、有効な手段となり得る。
- 県警とバス事業者との連携によるが、PTPS 導入も方法としてはあり得る。
- PTPS は平成 16 年から導入済み。新潟交通のバスにも搭載している。
- バス専用レーンについては、交通規制等を実施していく。

以上