

第4回 新潟市路線バスネットワーク関係者協議会

【議事要旨】

■日時：令和8年3月4日(水) 10:00~11:30

■場所：新潟市役所本館6階 講堂2・3

■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
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
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（代理：嶋田実佳）
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（代理：深川修司）
横山晴章 新潟県警察本部交通部交通規制課（代理：乙川雅貴）
日根秀康 新潟市政策企画部（代理：田代いずみ）
鈴木浩信 新潟市都市政策部（代理：田中篤史）

■議事概要

① 運転士確保について

- 全国的に見ると運転士不足の状況は依然として深刻な状況が続いている。国としては、運賃改定などを通じた処遇改善、二種免許取得や採用活動への支援、交通DX・GXの推進、共同化・協業化を進めていきたい。
- 退職自衛官の再就職支援を通じたバス運転士のマッチングや運転体験会の開催など、職業理解を深める取り組みも実施しているため、事業者には積極的に活用してもらいたい。
- 各種支援を活用しながら今後も処遇改善を図ったとしても、全体的な人材不足は今後さらに加速する。外部環境は行政が支援し、内部の効率化は事業者が努力することが重要。
- 赤字路線を抱えながらネットワークを維持している中で、効率化や処遇改善のための原資を事業者が単独で確保することは難しいため、国の制度や財政支援を借る必要がある。
- 女性運転士の確保策についてはまだ十分に見えてこない。さらなる取り組みが必要。
- 新潟県内のバス運転士数は、令和7年1月1日時点で1,728名。令和8年1月1日時点では1,689名となっており、1年間で39名減少している。
- バス協会としては、大型二種免許取得支援や女性・外国人への対応を進めているが、改善は容易ではない。
- 市と連携して実施してきた運転士確保の取り組みでは、令和6年度と比べ令和7年度では採用数が倍増しており、一定の効果が出ているが、退職者数がそれ以上に多く、全体としては減少推移になっている。

② 令和8年度の実施施策について

- 県と市の連携として、令和8年度の新規事業で自動運転の取り組みを予算化している。
- 上越妙高地域でのMaaS実証やJR弥彦線と周辺バスの連携など、県内他地域でも複数交通モードの

連携の可能性を模索している。

- 駅南方面への連節バス社会実験の期待感は非常に大きい。モータリゼーションが進む新潟において、特に渋滞が慢性化している南部エリアで公共交通に対する期待は高まっている。
- 一方で、定時制が損なわれてしまうと利用減少の要因になってしまうため、パーク＆ライドの導入や信号制御、優先レーンの導入など、限られたリソースでどう行動変容に繋げていくかが重要。
- 社会実験の実施にあたっては、現況の対象区間がどのように使われているのか、どこで混雑し速度低下が起きているのか等の特性を把握する必要がある。国道事務所ではデータ提供の伴走支援を行っているため、積極的に活用してもらいたい。
- 優先レーンは一般車両も通行できるが、渋滞が悪化する懸念がある。2車線しかない中で1車線を規制する場合は、現状を踏まえ慎重な検討が必要と考える。

③ 今後のバスネットワークのあり方について

- 今後も高齢化などにより一定数の運転士の退職が避けられない状況においては、ある程度の事業規模縮小は視野に入れざるを得ない。今後は、地域の移動手段の確保に向け、これまでの知見を活かしながら新潟市と連携していきたい。
- 運転士不足でバスが走れないということであれば、ネットワークの再編に繋がる。バスだけでなく鉄道、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最適化を図る視点が必要あり、そのための結節点機能も重要である。
- 需要が少ない昼間は、終点ではなく途中で折り返すなど、今後は需要に応じた時間軸としてのネットワークも考える必要がある。
- AI オンデマンドは、交通空白への導入だけでなく、時間的な空白をどう埋めるかという視点も含めて、複合的に考えていく必要がある。
- 交通結節点の機能強化は、立地適正化計画などと合わせて一定の効果がある。今後は需要や利用動向、周辺開発、利便性を総合的に判断する必要がある。
- 減便で影響を受けるのは高齢者と子どもである。病院や買い物に行けなくなり、生活が変わってしまう。市民生活の危機に関わる大きな社会的損失であり、どれだけ市民や行政が自分事として捉えられるかが重要。
- 運転士不足の現状と今後のダイヤ改正の見通しから、今までのフェーズから変わってきていると感じる。これまで以上に危機感をもつ局面にきており、行政ももう少し踏み込んだ支援が必要ではないか。
- 新潟市の特性として鉄道とバスが主要公共交通であり、現行のバス路線を守ることが重要である。すべてを同じように維持するのは難しい中で、ある程度メリハリも必要であり、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たい。
- 人口減少が進む中で、運転士確保と利用者確保の両面で非常に厳しい課題がある。鳥屋野潟南部開発や白山エリア再編など、今後予定されているまちづくりに合わせて、需要の変化に応じた対応を検討していく必要がある。

以上