

第2回

路線バスネットワーク関係者協議会



第1部	1. 春ダイヤ改正について
第2部	2. 市民への情報発信について 3. バス無料デーについて 4. 今年度の取り組みの整理

第1部

1. 春ダイヤ改正について



01

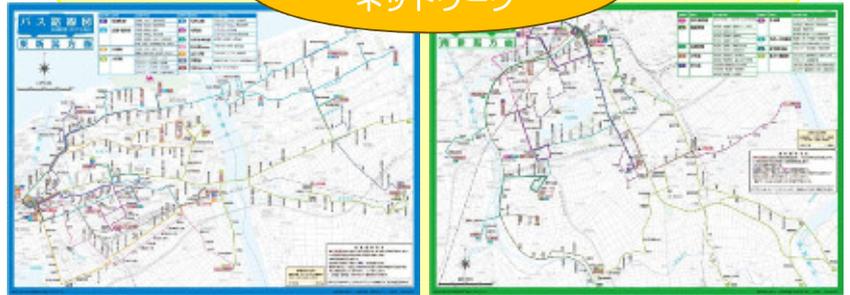
厳しい運転士不足の中、
バス路線ネットワークの
維持に努める



新潟市内全域のバス
ネットワーク

02

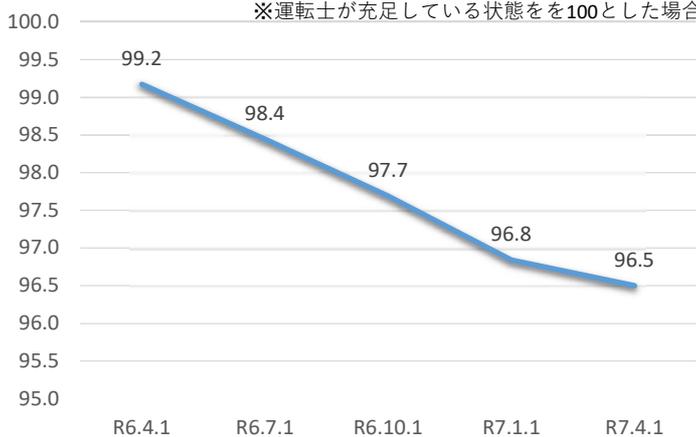
お客様の利用状況と運転士
の充足状況に合わせた効率
的なダイヤ編成を行う



2

運転士充足状況

※運転士が充足している状態を100とした場合



運転士採用・退職状況

令和6年度 (R6.4.1-R7.3.31)

退職者 23人

採用数 13人

※内定者含む

令和6年度1年間で10名減少。
期初からの不足数を合わせると本来必要な要員数に対して
約13人の運転士が不足している状況・・・



3

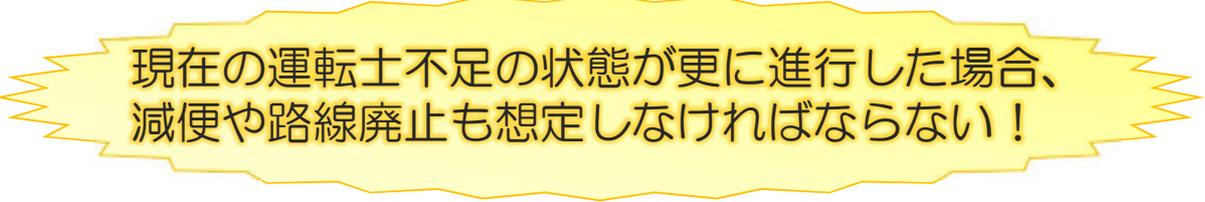
運行本数

	平日ダイヤ		土曜ダイヤ		日曜・祝日ダイヤ	
	改正前	改正後	改正前	改正後	改正前	改正後
新潟市中心部 (B・C系統)	749	749	467	467	423	423
南新潟方面 (S系統)	584	584	339	339	319	319
西新潟方面 (W系統)	554	554	385	385	346	346
東新潟方面 (E系統)	636	636	440	440	406	406
その他の路線	37	37	14	14	14	14
合計	2560	2560	1645	1645	1508	1508

※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)、新潟市観光循環バス、ローカル線の運行本数は除く。


R7.3.30ダイヤ改正後も運行本数は維持
 ⇒ 但し、運転士不足の影響により全体的な
輸送サービス量を調整する必要がある。
 

今後の方向性


**現在の運転士不足の状態が更に進行した場合、
減便や路線廃止も想定しなければならない!**

01

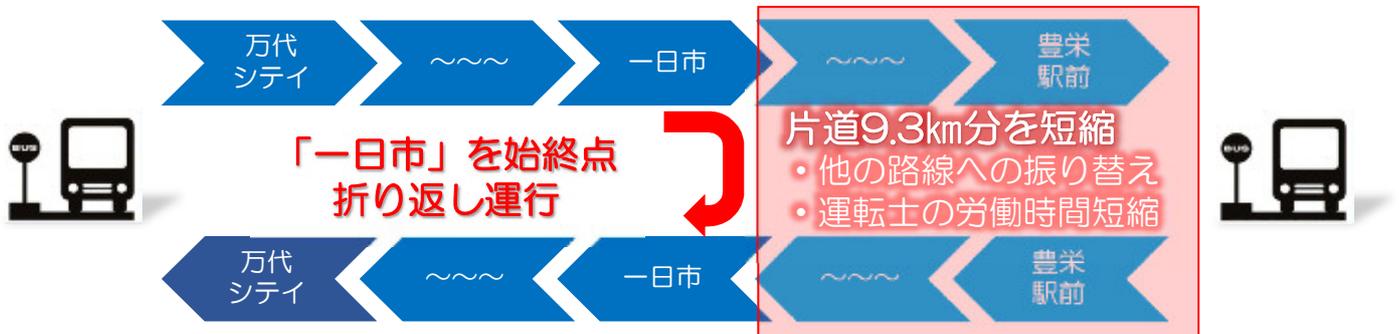
利用客の少ない路線を中心に、
系統変更により運行距離を短縮する

● 「一日市」 ⇄ 「豊栄駅前」間の一便あたり平均乗車客数

平日	土曜	日曜・祝日
3.3人	1.8人	0.2人

R6.4.1~9.30実績

例 大形線 E45 万代シティ～一日市～豊栄駅前 を E40 万代シティ～一日市へ変更



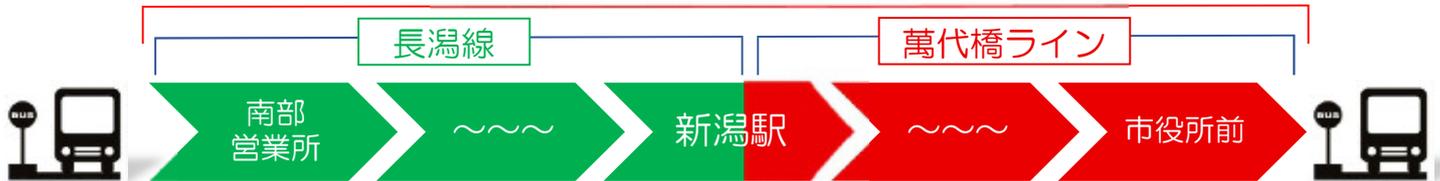

 ● 「一日市」 ⇄ 「豊栄駅前」の運行本数 (往路・復路含む)

	平日	土曜	日曜・祝日
ダイヤ改正前	8	6	6
ダイヤ改正後	2	0	0

02 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



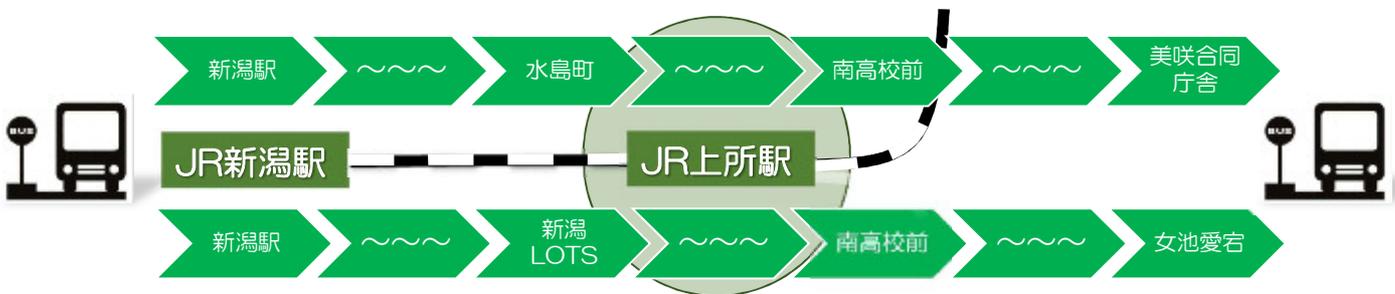
新潟駅を挟んだ南北間の移動の利便性が向上



		●S61/B12直通路線の運行本数（往路・復路含む）		
		平日	土曜	日曜・祝日
ダイヤ改正前		23	5	5
ダイヤ改正後		25	5	5

03 R7.3.15 JR上所駅開業により、上所駅周辺へのバス利用客が大幅に減少することが見込まれるものの、運行本数の減少は最小限に留める

影響が予想される路線： S3 水島町線、 S4 上所線



		平日	土曜	日曜・祝日
水島町線	ダイヤ改正前	44	5	5
	ダイヤ改正後	43	5	5
上所線	ダイヤ改正前	47	26	25
	ダイヤ改正後	46	24	24

第2部

2. 市民への情報発信について
3. バス無料デーについて
4. 今年度の取り組みの整理



2

市民への情報発信について





バスの定時性・速達性を確保するために、
交通ルールを守ってもらう取り組み方法は？

背景

運転士不足の現状では、今あるリソースを最大限活用する必要があり、バスの運行効率化や安全性を高めることは重要である

1 路線バス等の
「専用通行帯」と「優先通行帯」

専用通行帯と優先通行帯のルール無視により
バスの定時性・速達性に影響がでています！

道路交通法第20条により、通行の規制やバス接近時のルールが定められています。

市内で設定のある主なバス路線

- 萬代橋ライン
- 西小針線
- 女池線
- 空港・松浜線 など



2 路線バス等の発進妨害の禁止

特に朝・夕のラッシュ時などバスが発進できなく困っています！

バスが停留所から発進の合図を出した場合、その後方の車両は、路線バスの発進を妨げてはいけません。
(道路交通法第31条の2)



3 バス停及びバス停付近での駐停車禁止

バス停及びバス停付近(半径10m以内)での荷下ろしや送迎の駐停車は禁止されています！

道路交通法第44条では、「法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合」以外で駐停車をしてはいけないことが明記されています。



4 バス停以外での乗降はできません

バス停発進後、すぐの赤信号停車中における「乗せてくれ」にはお応えできません！

路線バスは、国への申請時に設定した事業計画及び運行計画と違う行動をとることは法律違反となるため停留所以外での乗降はできません。
(道路運送法)



3

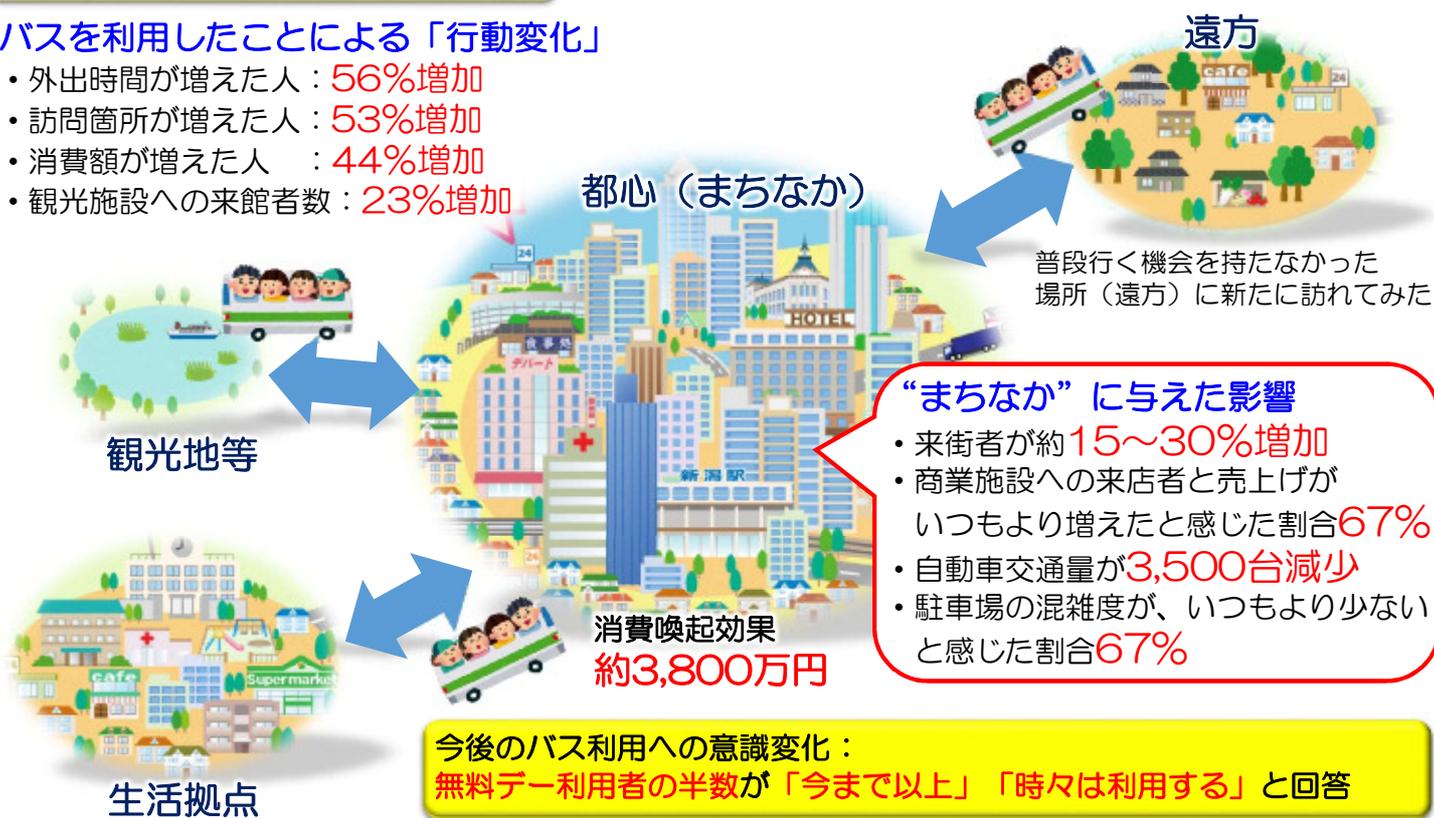
バス無料デーについて



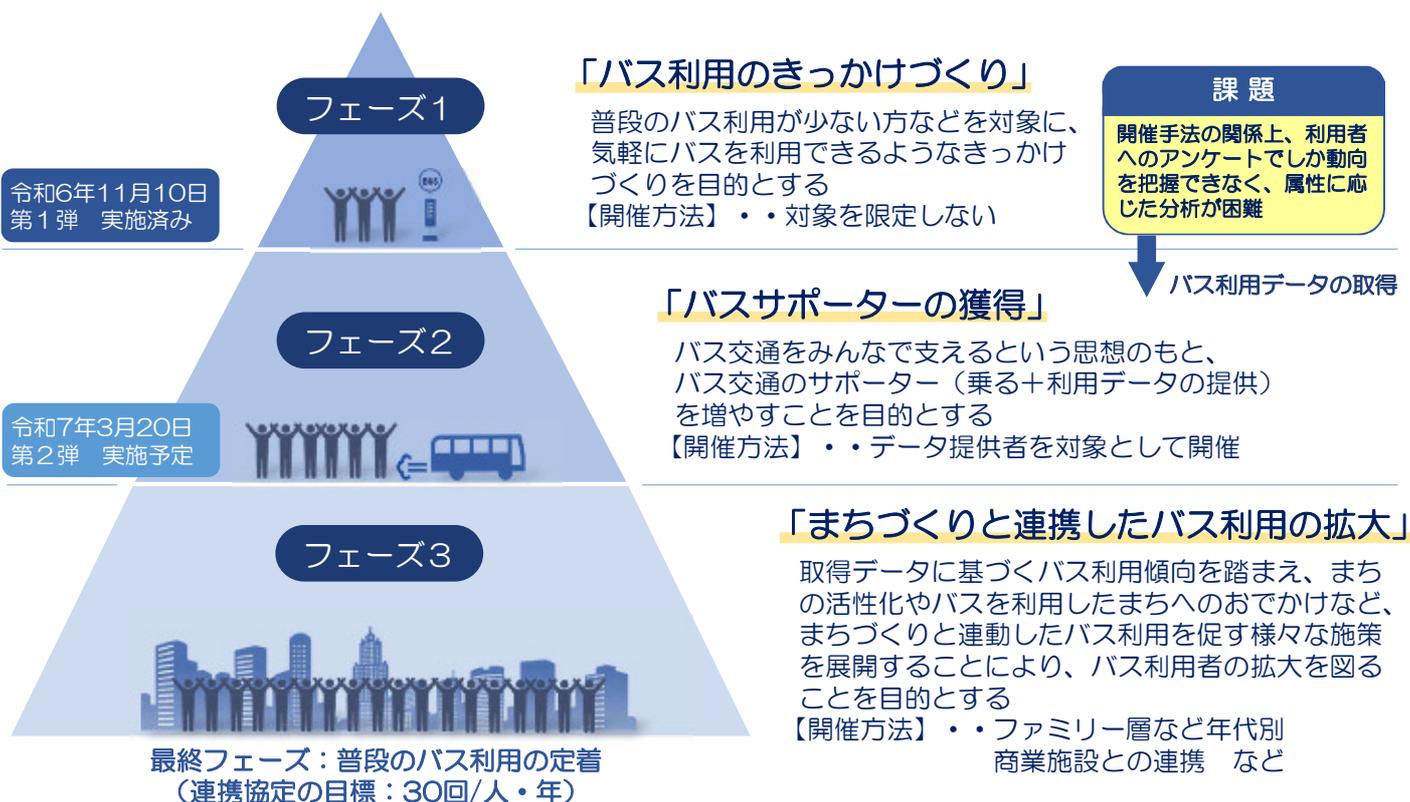
バスの利用回数が約2倍に増加 → 自家用車からバスに替えた割合: 33%

バスを利用したことによる「行動変化」

- 外出時間が増えた人: 56%増加
- 訪問箇所が増えた人: 53%増加
- 消費額が増えた人: 44%増加
- 観光施設への来館者数: 23%増加



「バスでおでかけキャンペーン」のフェーズ別の目的



概要

- 開催日 : 令和7年3月20日(木・祝)
- 対象者 : 市内・市外問わずデータ登録者を対象
- 対象路線 : 市内に乗り入れるバス(路線バス、区バス、住民バス)
※高速バス等は除く(第1弾と同様)
- 第1弾との変更点 : 事業効果のより詳細な分析ができるよう、基礎資料として利用者情報等のデータ提供にご協力をいただける方を対象
- 利用アプリ : りゅーとLink(※)(下図参照)
※R6年度国土交通省「共創・MaaS実証プロジェクト」の採択を受けて、R6年12月より下図のキャンペーンを実証中



データ活用例について

- データ活用例: 上記「りゅーとLink」との連携により下記の分析等が可能
- ①無料デーによるバス利用促進効果
 - ②無料デー当日の消費喚起効果・周遊促進効果 など

4

今年度の取り組みの整理



今年度の取り組み



準備会・協議会の立上げと開催

- 準備会：2回 協議会：2回



喫緊の課題『運転士不足』に特化した、現況の見える化

- 委員の皆さまから、取組強化につなげるためのご意見を頂いた。
例) 若手年齢層の待遇改善、自衛隊や消防士の退職者へのアプローチ、
女性運転士の確保 など



運転士不足が進む中で取り組んだ 『令和7年春ダイヤ』の考え方を明確化

- 現在の運転士数の労働力に合わせて輸送サービス量を調整
- 利用客の少ない路線を中心に、運行距離を短縮することで運行本数を維持

今後について

- 運転士不足対策で頂いたご意見を踏まえ、事例収集や実現可能性の模索を進め、現在の取組に対するPDCAも回しながら、議論の深度化を図りたい
- 加えて、路線バスネットワークの最大化、利用促進についても、取組強化につなげるための議論を図りたい