

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



議題：路線バスネットワークの最大化

路線バスネットワーク関係者協議会の役割

新潟市と新潟交通における官民連携の新たな取組

路線バスネットワーク関係者協議会

目的

新潟市と新潟交通は、運転士不足等によって路線バスネットワークの供給力の減少が見込まれるなかでも、新潟交通の路線バスをネットワークとして最大限機能することに加え、全市的なバスサービスの在り方の検討や、バス交通の改善に取り組むために関係者と協議を行う体制として協議会を設置

メンバー構成

地方公共団体、地域住民・利用者、学識者、警察、道路管理者、交通事業者、交通に関わる事業者団体など
(事務局：新潟市・新潟交通)

目標

市民一人当たりのバス利用回数：30回/人・年
※新潟市と新潟交通の連携協定より

既存の会議等

新潟市地域公共交通会議
にいがた都市交通戦略推進会議 etc.

目的

公共交通に関する取り組みの方向性や実施する施策等について取りまとめた計画を策定すること

メンバー構成

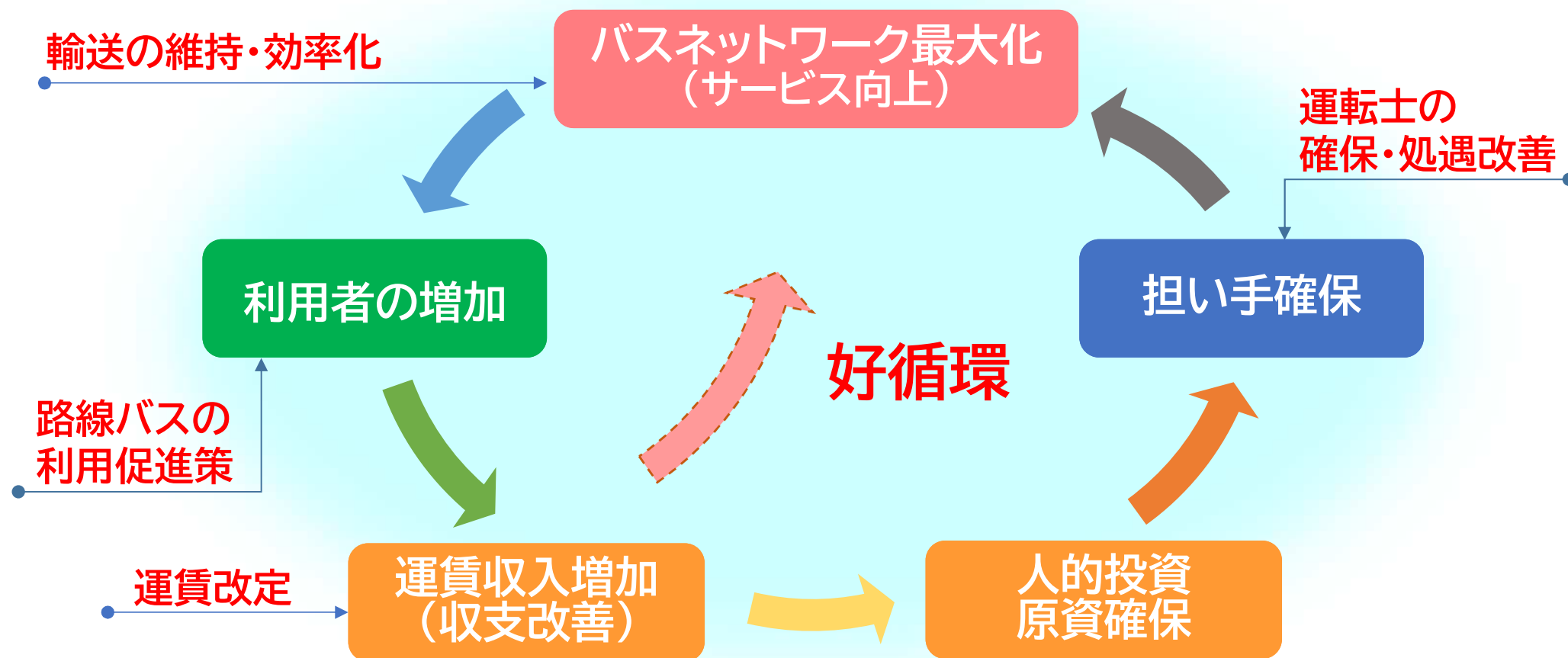
地方公共団体、地域住民・利用者、学識者、警察、道路管理者、交通事業者、交通に関わる事業者団体など

協議会での議論と事務局の到達目標

スケジュール		R6	R7以降～		
事務局 新潟市 新潟交通	到達目標	ステージ1	ステージ2	ステージ3	
	取組内容	●バス交通を取り巻く現状や課題の整理 ●現状や課題に対応した新潟交通のダイヤ改正の実施とその情報発信	●(左記に加え)バスネットワークの最大化に向けた取組みの深化	●(左記に加え)バスネットワークの最大化に向けたPDCAサイクルの構築	
		説明 意見	説明 意見	説明 意見	
協議会		◆課題解決に向けた意見交換 ・運転士不足 ・利用促進(行動変容)	◆課題解決に向けた意見交換 ・運転士不足 ・利用促進(行動変容) ・バスネットワークの最大化 本日の議論	◆課題解決に向けた意見交換 ・運転士不足 ・利用促進(行動変容) ・バスネットワークの最大化	

今年度の取り組み

路線バス事業の好循環



利用者の増加により、

➡ 利用者の運賃収入を通じた担い手確保(処遇改善・人的投資) ➡
担い手確保を通じたサービス向上 ➡ 更なる利用者の増加 ➡ …

この好循環を生み出していきたい

本日議論
したいこと

路線バスネットワークの最大化

→ 路線バスネットワークの最大化とは？

バス交通を取り巻く様々な課題がある中でも、まちづくりにバス交通が連携し、バスサービスの維持向上を図ること

バスネットワークを構成する要素

要素1 運転士・バス車両・結節点などの資源

要素2 バス利用者

要素3 民間事業者としての事業継続性

要素1 運転士・バス車両・結節点などの資源

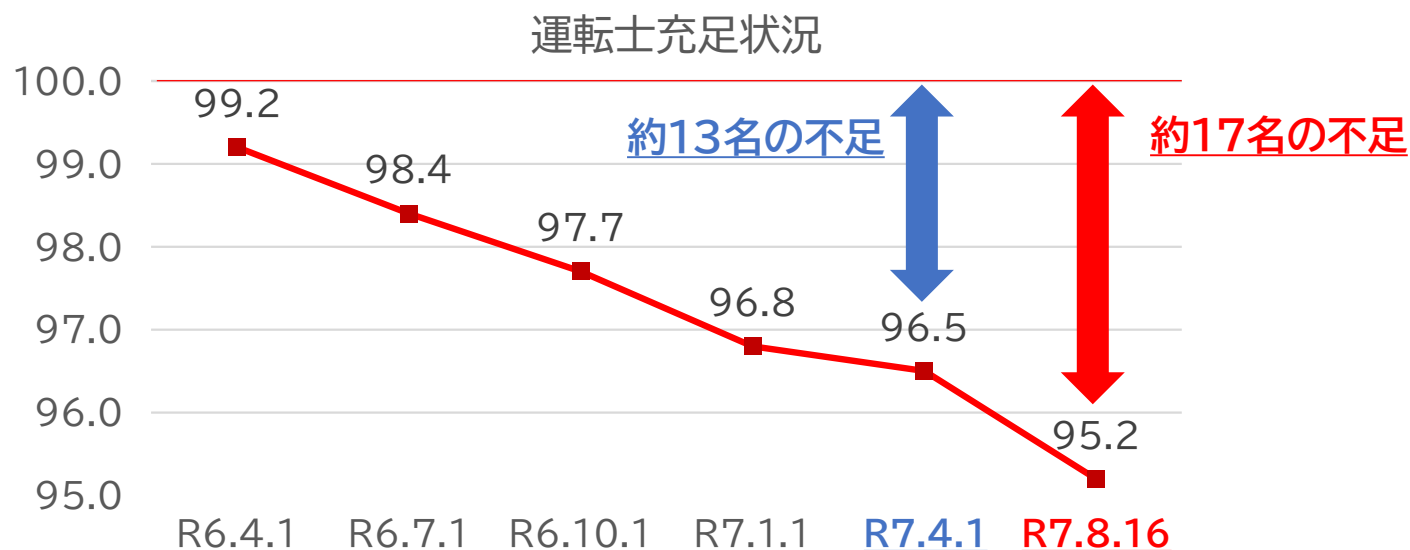
運転士

○バスサービスは運転士とバス車両によって提供される公共交通サービスであり、これらがバスサービスの供給力となることから、欠かすことができない

課題と対応方針

運転士不足やバス車両の老朽化などにより、バスサービスの需要があっても、その提供を行う資源が不足している

⇒引き続き、官民が連携して運転士不足対策等に取り組む必要がある



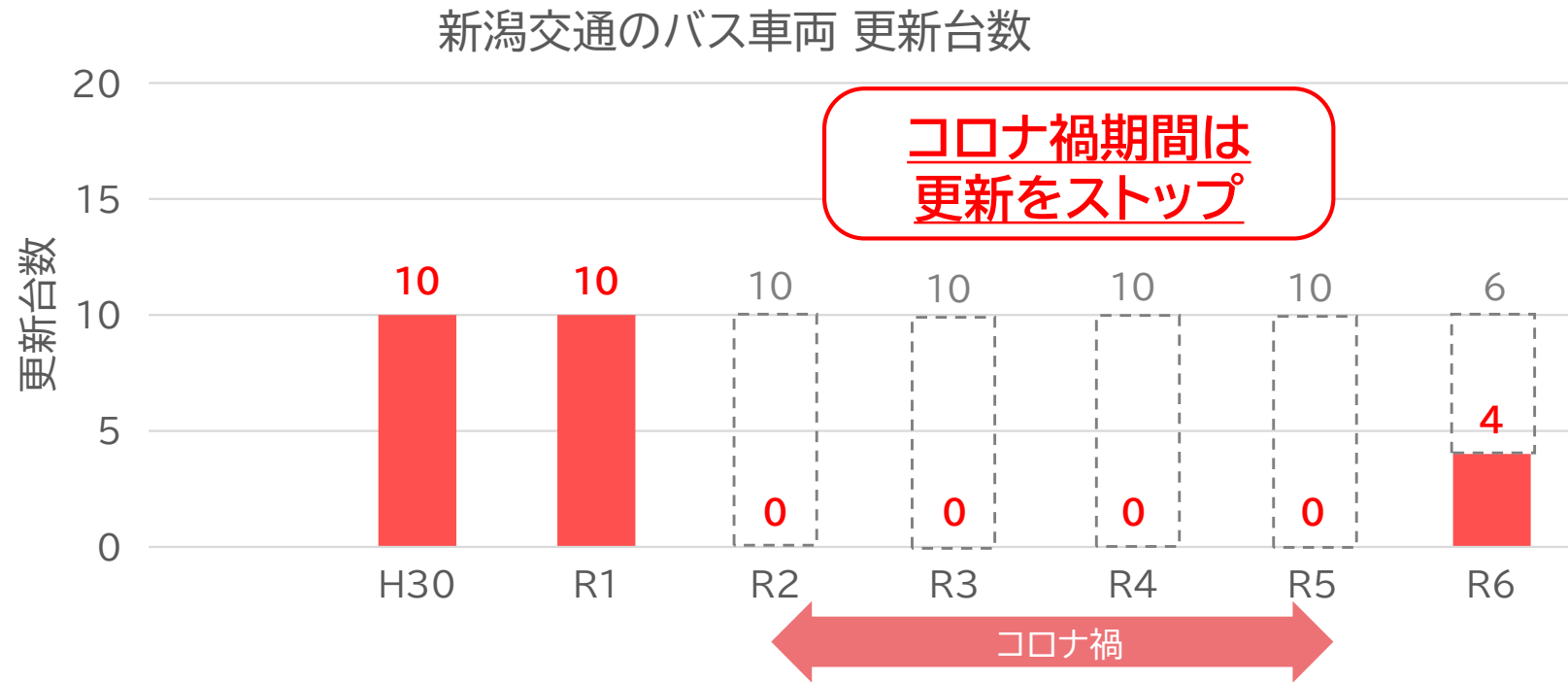
- ◆ 運転士不足は減少を鈍化させることはできても、減少はすぐには止められない
- ◆ 需要があったとしても、運転士の雇用状況に応じたダイヤ改正にすでに着手

ダイヤ改正は別添資料 p.4参照

維持向上を図るための要素1

要素1 運転士・バス車両・結節点などの資源

バス車両



- ◆ 毎年老朽化したバス車両を計画的に更新していたが、コロナ禍によるバス利用者の減少に伴い更新をストップ
 - ➡ 保有するバス車両の平均車齢が上昇し、修繕頻度も増加
- ◆ 修理部材の価格高騰をはじめ、バス車両の経年劣化による修繕費増大は、事業運営に大きな影響
- ◆ コロナ禍のダメージが大きく、利用者数も戻っていないことから、運行本数や保有車両数は減っているものの、車両更新が停滞している

要素1 運転士・バス車両・結節点などの資源

公設民営資源



連節バス

- ◆ 輸送力の大幅な向上
- ◆ 運転士不足対策
- ◆ バス運行の効率化
- ◆ 郊外路線の維持に寄与



交通結節点

- ◆ 乗り換えの利便性向上
- ◆ 公共交通の利用促進
- ◆ 都市機能の集積と活性化
- ◆ まちづくりとの一体化

要素1 運転士・バス車両・結節点などの資源

➤新潟市での取り組み

1 運転士確保支援策

- 3つの支援事業施策を実施し、R6年度は大型二種8名、家賃補助4名の申請実績
- R7年度は、6月末時点で大型二種7名、移住支援3名、家賃補助7名が申請予定(採用内定者含む)
- 多面的な支援施策の実施により、運転士確保の促進に一定の効果**を与えている

施策	内容・対象	申請数	
		R6 (実績)	R7 (予定)
大型二種免許取得支援事業費補助金	事業者が従業員的大型二種免許取得に係る経費を負担した場合、補助金を支給 (補助率1/2、補助額 上限30万円)	8名	7名
バス運転士移住特別支援金	県外から移住を伴いバス運転士へ就業した個人に対して、支援金を交付 (2人以上の場合:50万円、単身の場合:30万円)	0名	3名
バス運転士家賃補助金	バス運転士へ就業した個人に対して、賃貸住宅に係る月額家賃の一部を補助 (補助率3/4、月額上限39,000円※最大5年間)	4名	7名

※R7申請数は6月末時点(採用内定者含む)

要素1 運転士・バス車両・結節点などの資源

➤新潟交通での取り組み(特に強化している取り組み)

1 採用ホームページへの動画掲載

○運転体験会や職場見学会の様子を紹介する動画をアップ



HPに掲載した動画の一場面

2 合同説明会(バスギアEXPO)への参加

○東京で行われたバス運転士専門の合同説明会に出展
○バス運転士に興味のある方、他業種からの転職や新潟へのU・Iターン検討中の方に向けて、大型二種免許取得費補助のほか、新潟市による家賃・移住支援などのサポートについても説明



バスギアEXPOの様子

3 教員情報交換会への参加

○若手の採用を目指した高卒向けの採用活動として、近郊20校の高校の就職担当員との面談や資料配布を実施

4 運転体験会の実施

○以前までは誰でも参加可能であったが、より運転士に興味がある人を対象とし、履歴書の提出やアンケートの記入を参加条件に追加



運転体験会の様子

要素1 運転士・バス車両・結節点などの資源

➤新潟交通での取り組み(特に強化している取り組み)

5 運転士の採用促進や、離職防止のための処遇改善を実施



初任給の引き上げ

R6.4～

運転士初任給を**2万円増額**



休日出勤手当額
の引き上げ

R7.5～

法定外休日に出勤した際の**手当額**を引き上げ(割増率上積み)



再雇用運転士
の処遇改善

R7.5～

超過労働(時間外労働・休日出勤)の協力度に応じ、臨時手当が増額される**「第二賞与制度」**を再雇用運転士を対象に新設

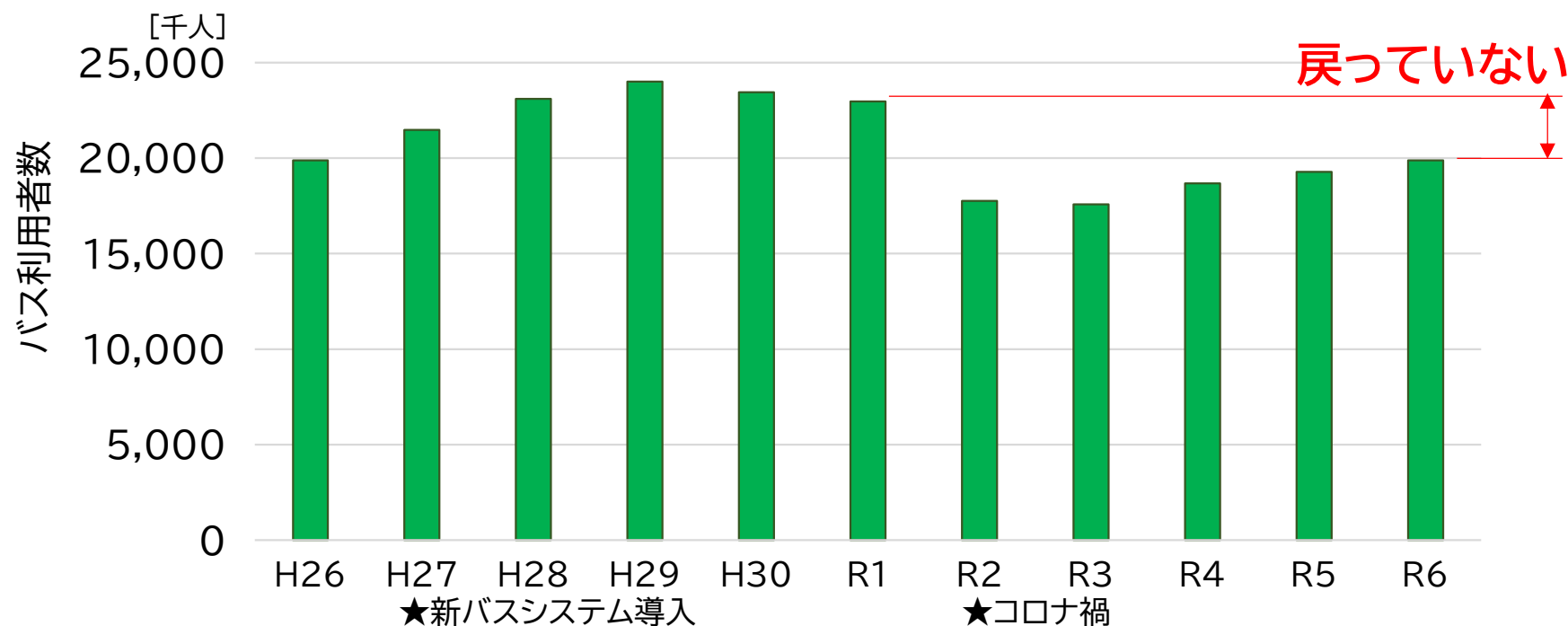
要素2 バス利用者

○バスサービスの維持向上にあたっては、バス利用者の存在が欠かせない

課題と対応方針

コロナ禍を契機に公共交通サービスを支えるバス利用者数が減少し、持続的なバスサービスの提供を困難にしている

⇒引き続き、バスの利用促進に取り組む必要がある



利用者数はコロナ禍前には戻っていない

要素2 バス利用者

➤バス利用促進に向けた具体的な取り組み

1 バスでおでかけキャンペーン事業

- キャンペーンの開催をきっかけに路線バスに「初めて乗る」・「久しぶりに乗る」利用者が一定数存在
 ⇒本事業の実施が、**路線バスを利用するきっかけづくりやバスの利用促進に寄与**
 ⇒併せて、**外出時間や消費金額の増加等の波及効果も確認**

実施回	キャンペーン名称	実施日	対象路線	参加条件	当日のバス利用回数
第一弾	新潟市内バス無料デー	R6.11.10 (日)	新潟市内で運行している バス路線 (路線バス、区バス、住民バス) ※一部対象外あり	特に無し	69,028 ※平時の約2倍
第二弾	アプリでバス無料デー	R7.3.20 (木・祝)		バス利用者情報の提供に ご協力いただける方	48,727 ※平時の約1.5倍

昨年度の主な結果

バス利用のきっかけづくり・バスサポーターの獲得

アプリデータから

- ・利用者の特性を把握(年齢・性別・居住地など)
- ⇒ファミリー利用(大人+こども)が多い
- ⇒中央区や西区、東区に居住する人の参加が多い

アンケート結果から

- ・バスに乗るきっかけになった、子供が楽しんでた
- ・駐車料金や外出先での飲酒を気にせず楽しめた
- ⇒**バス利用のきっかけづくりとして効果あり**
- ⇒バス利用の**魅力を再確認**

第3弾(R7年度)からの新たな展開

【まちづくりと連動したバス利用の拡大】

- ・地域の公共施設やイベントとの**コラボレーション**を企画
- ・これまで行ったことがない、まちなかや各地域の**魅力的な施設、楽しいイベント**に触れる機会を創出
- ・**バスの利用促進**と**まちのにぎわい創出**の好循環を生み出す

要素2 バス利用者

➤バス利用促進に向けた具体的な取り組み

2 未来に向けたバス利用促進事業

○対象者の内、16,910人が引きかえており、引換率42.5%

○本キャンペーンをきっかけに、りゅーとカードを新規で発行した人は6,469人

➡本事業の実施が、**中学生・高校生のバス利用促進・新規利用の掘り起こしに寄与**している

内容・対象	対象者数	引換数	引換率	りゅーとカード 新規発行者数
中学生・高校生世代(令和6年4月1日時点)に 対して、りゅーとポイント3,000円分をプレゼント	39,835名	16,910名	42.5%	6,469名

令和6年度実績

3 高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」

○高齢の方のおでかけを支援することで、公共交通の利用促進と健康寿命の延伸につなげるため、
新潟市内住いの65歳以上の方を対象に**バス運賃を半額**にする事業

➡本事業が**高齢者のバス利用促進**に寄与している

年度	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
参加者数(人)	35,094	38,053	40,760	38,964	37,569	37,554	38,154	39,128

維持向上を図るための要素2

要素2 バス利用者

➤バス利用促進に向けた具体的な取り組み

4 スマホアプリ「りゅーとLink」

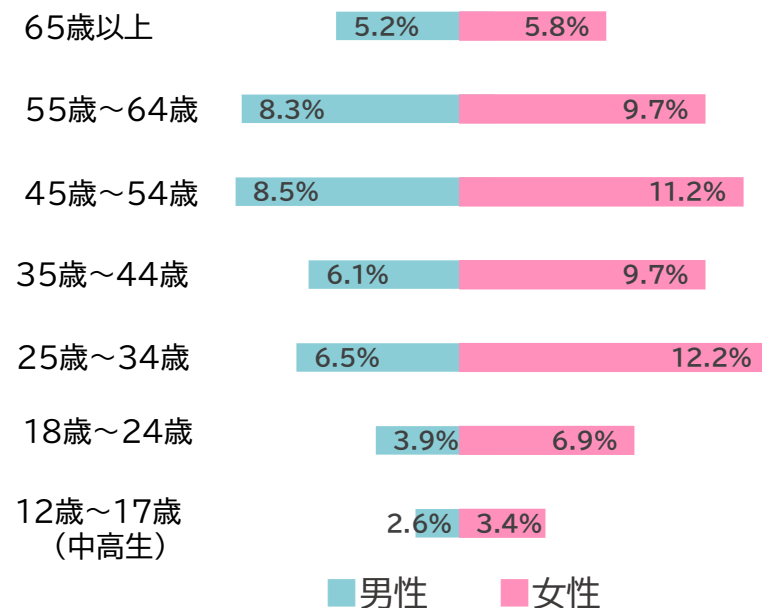
○路線バスの利用により応募可能なキャンペーンを常時実施。貯まったポイントは「りゅーと」のポイントや「ビルボードプレイス」の商品券に交換が可能。

お得なデジタル1日乗車券を販売し、地域内の移動需要の創出を目指す。

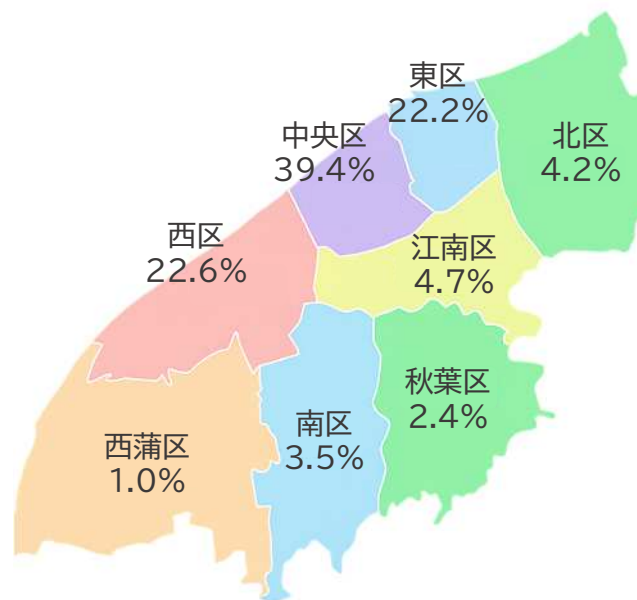
○ダウンロード数:18,000DL 会員登録者数:10,000人



【会員登録者の性別・年齢分布の内訳】



【会員登録者の居住区の内訳】



【各種キャンペーンの実施】



自社企画をはじめ、グループ外企業との連携を含め、50個以上のキャンペーンを展開
各キャンペーンに概ね800～1000ユーザーが応募

要素2 バス利用者

➤バス利用促進に向けた具体的な取り組み

5 その他、バス利用普及への取り組み

- 「バスの乗り方教室・マナー講習」や「スマホ教室(にいがたバス乗換案内サイトの使い方)」の開催、「こどもラッピングバスコンテスト」、「こども向け運転席を活用したPR」等を通じて、バスへの関心を高めるとともに利用促進を図っている。
- また、「バスの日」に合わせ、毎年万代シティで「バスまつり」を開催

R6万代シティバスまつりの概要

- ・ブース来店・体験者数約2000人
- ・恒例のバスグッズ・ガラクタ販売コーナーやバスと綱引きに加え、ミニレインボータワー(高所作業車体験)、XRバス運転体験、バス停キーホルダー制作体験など子供から大人まで幅広い層に楽しんでいただいた。また、ステージイベントでは、【クイズ】バス博士決定戦やアルビレックス新潟選手のトークショーも実施。



要素3 民間事業者としての事業継続性

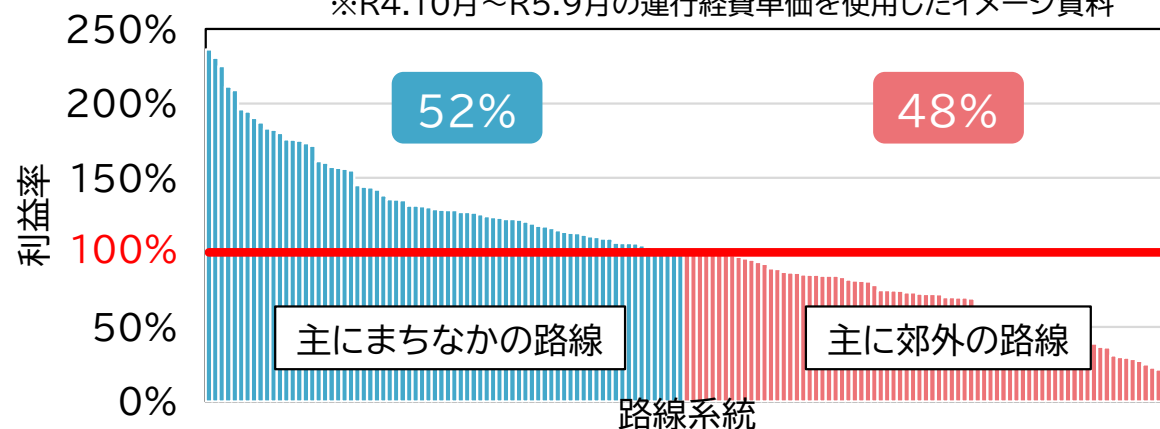
- 単に民間事業者による運送サービスと捉えれば収益最大化が最優先されるが、現実には最大限社会的視点に立ち、黒字路線で赤字路線を補完し、ネットワーク全体として機能するようサービス提供を実施している
- 新潟市では、交通サービスを都市の持続的な発展に寄与する重要な社会基盤と位置づけるなかで、市と新潟交通との連携協定に基づき、本市のまちづくりにバス交通が連携することとしている

課題

バス利用者の減少等による黒字の縮小、または運転士の減員等によって、路線バスネットワーク全体が縮小する恐れがある

新潟交通運行路線の系統別収支状況(R6.4)

※R4.10月～R5.9月の運行経費単価を使用したイメージ資料



黒字路線だけを運行すれば・・・

- ➡運転士不足にはならない
- ➡収益最大化に繋がる

交通事業者として、ネットワーク全体で収支管理を行っている

本日議論
したいこと

路線バスネットワークを最大化させるためには？

まとめ：3つの要素の現状と課題

要素1

バスサービスの提供を行う資源の不足(供給力の制約)

要素2

バス利用への行動変容

要素3

社会的視点に立ったサービス提供の継続

こうした状況の中でも
市民の移動の足を
確保したい

- ◆既存の資源を工夫して最大化
- ◆より効率的な運行・運用に取り組んで最大化

◆既存の資源を工夫して最大化

◆より効率的な運行・運用に取り組んで最大化

例えば・・・

- | | | |
|---------------------------|---|----------------------------------|
| (1)一人の運転士・車両で多くを輸送 | ⇒ | ・より高い輸送密度へ
・車両そのものを高い輸送力へ |
| (2)まちなかでも利用者数が少ない区間・時間を改善 | ⇒ | ・運行区間の改善
・利用が少ない時間帯への利用促進 |
| (3)回送の見直し(距離、頻度) | ⇒ | ・折り返しを短距離化
・結節点 |
| (4)バスの走行空間の改善 | ⇒ | ・ボトルネック交差点
・専用・優先レーン |
| (5)市民への発信 | ⇒ | ・ターゲットを絞ったMM
・利用が少ない日中や郊外でのMM |

バスネットワークを最大化して目指したいこと

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