

■ 令和7年度 第1回 にいがた都市交通戦略推進会議

日時：令和7年8月29日（金）午前10時から

会場：新潟市生涯学習センター 4階 403・404 講座室

（司 会）

ただいまより令和7年度第1回にいがた都市交通戦略推進会議を開会いたします。

本日はご多忙のところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、新潟市都市交通政策課の中澤と申します。私からは、次第2までを進行させていただき、次第3からは座長にお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

はじめに、当会議でのお願い事項を2点申し上げます。1点目です。本日の会議は、公開とさせていただきます。また、会議の記録は、後日、本市のホームページなどで公開しますので、ご了承くださいませようお願ひいたします。2点目です。議事録作成のため、本会議を録音させていただきます。以上、2点につきまして、よろしくお願ひいたします。

それでは、配付資料の確認をさせていただきます。はじめに本日の次第、続いて出席者名簿、座席図、資料の1として「にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱」、資料の2として「新潟市地域公共交通計画 2024 年度進行管理総括表」、資料3といたしまして「公共交通の維持・強化に向けた人手不足等への対応について」、最後に参考資料といたしまして「新潟市地域公共交通計画 2024 年度進行管理一覧表」、以上が本日の会議資料となります。資料の不足等はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。会議の途中でもけっこうですので、落丁などにお気づきの場合は事務局までお声がけください。

それでは、はじめに、本会議の座長でございます新潟市都市政策部長鈴木よりごあいさつ申し上げます。

（都市政策部長）

皆さん、おはようございます。本日はお忙しい中、また残暑厳しい中、本推進会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。また、日ごろより、本市の都市交通政策に対しまして多大なるご尽力とご協力をいただいておりますことに、心より感謝申し上げます。

本日は、昨年策定いたしました「新潟市地域公共交通計画」につきまして、2024 年度の取り組みに対する進行管理といたしまして、成果指標の達成状況ですとか、各種交通施策の取り組み状況を確認し、その評価を行いたいと思っております。加えまして、近年全国的な地域交通の課題となっておりまして、人手不足などの状況や、その対応策につきまして、各交通モード別にお話をいただくとともに、国土交通省で実施してございます施策や新潟県内での取組

事例をお聞きしながら、委員の皆様から活発なご意見をいただけると幸いです。

簡単ではございますが、新潟市の公共交通の確保・維持、それから活発に向けまして、引き続き皆様からのお力添え、またご協力をお願いを申し上げさせていただき、開会のごあいさつとさせていただきます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

(司 会)

ありがとうございました。

続きまして、本日の出席者についてですが、お手元の出席者名簿の皆様にご出席いただいております。また、本日の会議より役職を交代された方、所属名や役職名に変更のあった方がいらっしゃるようですので、変更箇所を朱書きしております。ここで、委員の皆様を私からご紹介させていただきます。皆様は座ったままでけっこうです。

はじめに、長岡技術科学大学大学院、佐野様。

続きまして、志民委員会、木山様。なお、本日は代理として肥田野様にご出席いただいております。

続きまして、新潟商工会議所、小沢様。

続きまして、新潟市消費者協会、斎藤様。

続きまして、有限会社ミカユニバーサルデザインオフィス、中村様。

続きまして、一般社団法人日本旅行業協会関東支部幹事新潟県支部、廣様。

続きまして、東日本旅客鉄道新潟支社企画総務部経営戦略ユニット、吉田様。

続きまして、公益社団法人新潟県バス協会、橋本様。

続きまして、新潟交通株式会社乗合バス部、渡辺様。

続きまして、一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会、佐々木様。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局建政部都市・住宅整備課、佐々木様。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局道路部道路計画課、戸部様。なお、本日は代理として中田様にご出席いただいております。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所計画課、若狭様。

続きまして、国土交通省北陸信越運輸局交通政策部交通企画課、大村様。

続きまして、国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局、嶋様。

続きまして、新潟県交通政策局交通政策課、鍋谷様。なお、本日は代理として深川様にご出席いただいております。

続きまして、新潟県警察本部交通部交通規制課、横山様。なお、本日は代理として乙川様にご出席いただいております。

続きまして、新潟市観光・国際交流部の関川でございます。

続きまして、新潟市土木部の丸山でございます。

最後に、新潟市都市政策部、鈴木でございます。

続いて、事務局についてご紹介させていただきます。

新潟市都市政策部都市交通政策課長の田中でございます。同じく係長の荒木、同じく係長の佐久間、同じく担当の稲田、最後に、改めまして課長補佐の中澤でございます。皆様、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、次第の2「にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱の改正について」に移らせていただきます。今回、開催要綱において2点改正を行いたい箇所がございます。資料1「にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱」をご覧ください。

資料1裏面の構成員につきまして、新潟市消費者協会様の会長名及び一般社団法人日本旅行業協会関東支部幹事新潟県支部様の所属名に変更がありましたので、朱書きのとおり改正させていただきたいと存じます。ご質問等がございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、開催要綱につきまして、本日、令和7年8月29日より、資料1のとおり改正することといたします。

以上で次第の2「にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱の改正について」の議事を終了いたします。

それでは、この後の議事進行につきましては、座長でございます鈴木都市政策部長よりお願いいたします。

(鈴木座長)

改めまして、皆様、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、次第の3「新潟市地域公共交通計画 2024年度の進行管理・評価について」に移らせていただきます。事務局より説明をお願いします。

(事務局)

都市交通政策課の稲田です。資料2「新潟市地域公共交通計画 2024年度進行管理総括表」をご覧ください。はじめに、進行管理・評価の進め方についてご説明いたします。

ここでは、「新潟市地域公共交通計画」の着実な進行と効果の発現を図ることを目的として五つの方針ごとに評価を行います。具体的には、取り組み方針ごとに成果指標の達成状況と個別施策の達成割合について説明させていただき、皆様のご意見をちょうだいしたうえで、2024年度の評価を取りまとめさせていただきたいと思っております。

それでは、内容の説明に移ります。資料2の上から順に説明させていただきます。2024年度の対象期間は2024年4月1日から2025年3月31日までであり、進行管理の対象施策

は90となっています。

次に、評価方法についてです。資料上側3つの表をご覧ください。成果指標・個別施策の評価は昨年と同様で行うこととし、i 成果指標とii 個別施策の達成状況・程度に応じた点数をつけます。なお、ii 個別施策の達成状況につきましては、各事業主体様にて評価いただいた○、△、×の数を取りまとめ、そのうちの○の割合がどのくらいであったかにより点数をつけております。表右側のiii 2024年度評価につきまして、昨年度から変更し、昨年は○、△、×で評価を行っていましたが、新たに◎を設定いたしました。こちらを設定した理由といたしまして、昨年度の会議の際に成果指標が達成していなくても個別施策が90パーセント以上達成していると○がつき、成果指標の評価が満たされているのか区別がつきにくいという意見をちょうだいし、検討した結果、変更させていただきました。

なお、ii 個別施策についてですが、各事業主体様からいただいた評価を取りまとめたものを、参考資料「新潟市地域公共交通計画 2024年度進行管理一覧表」として配布させていただいております。また、個別施策の評価などにつきまして、事前送付させていただいた時点から見直しなどを行い修正となっているものがございますが、ご容赦くださいますようお願いいたします。昨年度まで参考資料として配布しておりました「新潟市地域公共交通計画進行管理調書」につきまして、会議での配布は行わず、後日、本会議のホームページにて公開させていただきますので、ご確認していただく形をとらせていただきたいと思います。

それでは、緑色の「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」からご説明させていただきます。まず、成果指標について、鉄道、バス、タクシーの交通手段分担率を6.4パーセントから6.6パーセントに増加させる目標ですが、2024年度は、都市交通特性調査を実施しておらず、数値の確認はできていません。なお、次回の調査は2027年度に実施する予定としております。

続きましてその下、個別施策評価は、施策数26に対して○が25個であり、○の割合は96パーセントとなります。

続いて、真ん中の欄の取り組みの方針ごとの実績について説明いたします。①の「都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化」については、上所駅が2025年3月に開業を迎えたほか、バス交通においては新たな運転士確保に向けた支援制度を創設、活用し、運転士不足対策などに取り組みました。

②の「鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化」では、小針駅へのバス乗り入れのため、運行事業者と新潟市により運行可否に関する現地検証などを行いました。また、越後石山駅において、自由通路及び駅舎の詳細設計を実施するとともに、駅前広場用地買収を推進いたしました。

③の「災害に強く健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備」については、国道116号新潟西道路や新潟中央環状道路の調査・整備を推進したほか、緊急輸送道路の無電柱化工事や橋梁の耐震補強工事などを実施しました。

④の「地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携」については、新潟市立地適正化計画に基づき、サービス付高齢者住宅の固定資産税の減税措置を図ることで居住誘導地域への立地誘導を促進しました。

続いて右側の評価ですが、点数はiの成果指標の項目が0点、iiの個別施策の評価は○の割合が96パーセントですので3点となり、この結果、合計点数は3点となり、年度評価は○といたしました。

次に、水色の「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」です。成果指標は、広域的な交通インフラの利便性が向上していると思う市民の割合であり、31.1パーセントから35.6パーセントに増加させる目標に対して、2024年度は37.5パーセントと目標値を上回りました。

続きましてその下、個別施策評価は、施策数12に対し○が11個であり、○の割合は92パーセントとなります。

次に、真ん中の欄の取り組み方針ごとの実績です。⑤の「土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成」については、新潟駅バスターミナルの開業に合わせて駅南北を縦貫するバス路線が新設され、南北軸の強化が図られました。鳥屋野潟南部地区では、開発が予定されている住居・交流拡大ゾーンにおいて、都市計画法など開発にかかる法的環境整備を推進しました。

⑥の「駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化」については、新潟駅交通ターミナルにおいて、上層部等の民間施設を含む中長距離バスターミナルの整備及び管理運営などに関する市場性を把握するために、マーケットサウンディング調査を実施し、事業スキームや施設配置等の検討を行いました。

続いて右側の評価ですが、点数はiの成果指標の項目が1点、iiの個別施策の評価は○の割合が92パーセントで3点となります。この結果、合計点数は4点となり、年度評価は◎といたしました。

続いて、資料2の裏面をご覧ください。基本方針「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」です。成果指標は、都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加であり、2021年度の実績数値は1日当たり8万1,760人ですが、2023年度に調査方法等が変更となり比較評価ができなくなっている状況であるため、評価不能としています。なお、当該方針の成果指標の取り扱いにつきましては、今年度検討を行い、改めて目標値を再設定する予定としております。

続きましてその下、個別施策評価は、施策数 17 に対し○が 12 個であり、○の割合は 71 パーセントとなります。

次に、取り組み方針ごとの実績です。⑦の「多様な手段による回遊性向上と結節強化」では、歩行者動線などに配慮した法定調整や原材料の品薄、高騰の影響等に伴い、新潟駅万代広場整備などのスケジュールを見直しながら進捗しています。また、「にいがた2キロシェアサイクル」については、利用状況を踏まえポート数を拡大するなど、利便性向上を図りました。

⑧の「都心部への通過交通抑制に資する道路の整備」については、万代島ルート線や出来島上木戸線など、都心部への通過交通抑制に資する幹線道路の整備を推進しました。

⑨の「道路空間の再構築・利活用」については、新潟駅前の東大通において人中心の空間づくりを図るため、「東大通みちばたリビング」を公民連携で実施し、将来的な道路空間再構築を見据え、車線減少時の交通への影響調査を行いました。

続いて右側の評価ですが、成果指標の数値との比較ができないため、i 成果指標と ii 個別施策を分けて記載しております。点数は、i 成果指標の評価は評価不能、ii の個別施策の評価は○の割合が 71 パーセントで 1 点となり、△といたしました。

次に、その下「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」です。成果指標は、区バス・住民バス・エリアバス×タクの年間利用者数増加であり、46 万 4,433 人から 52 万 1,000 人を増加させる目標に対し、2024 年度は 54 万 9,556 人と目標値を上回りました。

続きましてその下、個別施策評価は、施策数 15 に対し○が 14 個であり、○の割合は 93 パーセントとなります。

次に、取り組み方針ごとの実績です。⑩の「地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成」については、北区で実施しているデマンド交通の社会実験が本格運行に向けた住民バス制度の改正や今後のスケジュールなどに関して、住民団体と意見交換を実施しました。また、低収支路線の利用傾向を把握し、一部の路線は地元や運行事業者との協議のもとに、ルートや時刻の改善を行いました。

⑪の「多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用」については、児童を対象とした「こどもりゅーと 50 円」や新潟駅から万代シティ間及び大学・高校周辺での 120 円均一区間が実施されたほか、市の事業として高齢者を対象とした「高齢者お出かけ促進事業」を実施しました。

⑫の「地域主導による計画づくりや運営の支援」については、住民バスを運営している 10 の団体に対して、運行支援などを実施しました。

続いて右側の評価ですが、点数は i の成果指標の項目が 1 点、ii の個別施策の評価は○の割合が 93 パーセントで 3 点となります。この結果、合計点数は 4 点となり、年度評価は◎

といたしました。

続いてその下、基本方針「みんなで築き上げる交通戦略」です。成果指標は、自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合増加であり、16.9 パーセントから 19 パーセントに増加させる目標に対して、2024 年度は 15.9 パーセントと目標を上回りました。

続きましてその下、個別施策評価の施策数 20 に対し○が 18 個であり、○の割合は 90 パーセントとなります。

次に、取り組み方針ごとの実績です。⑬の「公共交通等の利用促進に向けた情報共有や意識啓発の強化」については、主に高齢者のバスの利用促進などを図るため、年間計 6 回のスマホ教室を開催いたしました。また、新たなバス利用促進策として、中高生を対象としたチケット配布やバス無料デーを開催しました。

⑭の「ユニバーサルデザインの積極的な導入」については、バリアフリー化されていない越後石山駅において、詳細設計や用地買収を推進しました。また、巻駅においても、今後の検討に向けて J R 東日本と新潟市による基本協定の締結を行いました。

⑮の「民間活力による新技術等の導入」については、タクシー車両について配車アプリに対応した車両数の増加を図り、区バスでは 4 区のバスにおいてキャッシュレス決済を本格導入しました。

続いて右側の評価ですが、点数は i の成果指標の項目が 1 点、ii の個別施策の評価は○の割合が 90 パーセントで 3 点となります。この結果、合計点数は 4 点となり、年度評価は◎といたしました。

以上が、2024 年度の評価です。2024 年度の進行管理と評価や今後の方向性などについて、委員の皆様より忌憚のないご意見をご助言のほどよろしく願いいたします。以上で説明を終わります。

(鈴木座長)

ありがとうございました。成果指標の目標設定値から、それに伴います各取組の実績を踏まえて評価という形で説明してもらいました。今説明した事務局に対して、ご質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

(佐野委員)

長岡技大の佐野です。

いくつかあるのですけれども、やはりうまくいったことを紹介してやるのはいいと思うのですけれども、うまくいっていない△と×を少しコメントいただけるといいかなと思います。

あと、最後の「みんなで築き上げる交通戦略」というところで、15.3 が 15.9 と、1,000 分の 6 くらいで誤差の範囲だと思うので、移動しやすいと感じるといえるのは割と漠然とした

表現なので、もし可能でしたら自由記述でどういう点がよくなったかみたいなことを聞くとよろしいかなと思いました。

あと、3つ目の歩行者交通量の増加をどうするのか、少し教えてください。評価ができなくなっているというところ。

(鈴木座長)

今、3つほどご意見をいただきましたけれども、事務局、いかがでしょうか。

(事務局)

まず、評価の中で△とか×だったものをご紹介というところで、順番にいきますと、まずは基本方針の1つ目「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」でいいますと、こちらの参考資料、A3のものになっていますけれども、その中で△が一つ載っております。めくっていただいて2枚目のところになっています。表の左から3番目くらいにNo.、番号を振らせていただいておりまして、その②-5番「ネットワーク路線の自転車走行空間の確保」という事業になっております。こちらにつきましては、2024年度の目標値163キロに対しまして、4キロの整備を行って、結果としては161キロまでしかつかなかったという結果となっております。自転車走行空間整備という、ブルーレーンがまちなかにあると思いますけれども、あのような整備を進めている状況でございまして、現場状況によってどうしてもできなかったところなどがあり、こういう結果になっているとお聞きしております。

続きまして、2つ目の基本方針「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」につきましては、△が一つというところで、4枚目になります。番号で言うと⑥-3「新潟駅、新潟西港、新潟空港間のアクセス改善」になります。こちらにつきましては、目標値を空港の利用者数として設定しておりまして、2024年度は新潟県総合計画から年間140万人という数字を定めておりました。結果としましては、右側に書いてありますとおり112万人というところで、数が至らなかったというところで△の評価とさせていただきます。

続きまして、3つ目の「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の方針になります。資料でいいますと、5ページ目になります。まず上のほうからNo.⑦-4につきましては、これは先ほどの自転車走行空間整備の再掲となりますので、割愛させていただきます。

⑦-5番「駐輪場の整備」につきましては、今、新潟駅周辺整備をやっている中で、新潟駅高架下に駐輪場をつくる計画となっておりますけれども、駅の工事との工程調整などの理由によって、目標の台数確保まで至らなかったというところで評価としては△にしておりますが、整備については順調に着手している状況でございます。

その下の⑦-6の「まちづくりと連携した駐車場施策」、こちらにつきましては、目標としては、意見交換を実施しようという目標になっておりましたが、今年の2024年につ

きましては、意見交換をするタイミングがなかったというところで評価としては×としておりますが、今、新潟駅前を進めている東大通の社会実験などの進捗と合わせまして、今後、そういう取組をしていきたいと考えております。

まためくっていただきまして、6ページ目になります。No.⑨-2番「歩行者空間のバリアフリー化」というところでございます。2024年度の目標値につきましては、新潟市と関係者の皆様でバリアフリーの移動等円滑化促進方針という計画を昨年度作っておりまして、ただ予定としてはもう1つ次のステップに進む予定としておりまして、そこまで至らなかったというところで△の評価となっております。

最後、⑨-5番につきましては、先ほどの「自転車走行空間の確保」の再掲となっておりますので、割愛させていただきます。

次の方針「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」になります。ページでいいますと、8ページ目になります。No.⑩-7番「妊婦・子ども向けタクシー」というところで、2024年度の目標としては、研修会を実施しますという目標になっておりましたが、いろいろ事業の優先順位がある中で昨年度は実施できなかつたとお聞きしております。

最後の基本方針「みんなで築き上げる交通戦略」のページになります。ページでいいますと9ページ、No.でいいますと⑭-1「歩行者空間のバリアフリー化」というところで、先ほどご説明したバリアフリー関係の基本方針などの策定が予定より少し遅れているというところで、△評価となっております。

⑭-3番「バリアフリーに対応したバス車両の導入」というところで、2024年度は対応車両増加という目標を掲げておりました。バリアフリー対応車両自体が、いろいろな状況のあった中で車両数としては減ったというところを鑑みまして、△という評価でいただいております。

個別の△と×の評価につきましては、今ほどのおりとなっております。

少し順番が前後してしまうのですけれども、いただいた中の1番最後に、基本方針の三つ目「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」というところの成果指標の考え方、現在評価不能というところでもありますけれども、もともとは手で数えていた歩行者交通量をもとに目標値として設定していたのですけれども、その計測方法が変わってしまったというところで、やり方としては、携帯電話とかスマートフォンのGPSとかを活用した、いわゆるビッグデータの的なもので歩行者交通量を取ることもできますので、そういったものも活用しながら新たな目標を再設定していきたいと思っております。

また、いただいた意見の中で基本方針の「みんなで築き上げる交通戦略」における、自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合増加というところで、おっしゃるとお

り主観的などころの評価というところが強いので、なかなか分かりづらい部分もございます。数値として微増という結果になっておりますが、この見解としましては、市が実施しているバス無料デーとか、中高生を対象としたクーポンの配布とか、利用促進をやっているところもございまして、そういう反響があった中で、少し数値としては伸びてきているのかなという所感をもっているところでございます。

以上になります。

(佐野委員)

伸びてくると思っているのはいいと思うのですが、そこにそういう無料デーがあったとか、そういうのを書いてもらったほうが、より実施になるというか、はっきり言って0.6なんてほぼ誤差というか、同じようになるし、本当はもっと高いかもしれないくらいのレベルなので、何か書いてもらったほうがいいかと思えます。

(事務局)

来年度からは、そういう形で書かせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

(佐野委員)

あと、歩行者交通量についてですけれども、今からやると、今から次の単年度、評価できるのが後にずれてしまいますよね。それほど正確ではないのですけれども、沿道の店の人にどうだったかみたいなこととか、景気がいい、悪いみたいな。とりあえず、例えば今年やって来年やると、来年まで評価できないわけですから、ないよりはそういうものも併せてやるといいかなと思いました。以上です。

(鈴木座長)

ありがとうございました。目標設定をしている部分、最初の目標の部分がぶれてしまいますと、今、佐野委員からご指摘があるわけですので、その代替としてどのようなことを今後踏まえていくか、こういう実感があるとか、こういう所感があるみたいなものを評価に加えると、もう少し委員の皆さんにも分かりやすくなると思いましたので、とりあえず次回以降、そういう視点での説明を少し加えるような形にして説明をしてみてください。

ほかに、今までの進行管理総括表につきまして、ご質問、ご意見のある方はいらっしゃいますでしょうか。佐々木委員、お願いします。

(佐々木(紀)委員)

すみません。タクシー協会の佐々木です。

基本方針の「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」の中の成果指標ですが、2024年で50万9,556人と、公共交通の利用者が増えたとなっておりますが、これは、基準年という言い方がおかしいかどうか知りませんが、ベースをどこに置くかとい

うことで変わってくる場所があると思うのですけれども、タクシー業界で見たときに、コロナ禍前の令和元年度で見たときに、輸送人員は半分まで落ちていまして、今、令和6年度で見ていくと、大体8、9割まで戻ってきていると。そこを、例えば令和2年、3年基準で見ていくと、毎年利用者が増えてくるという数値の効果が出ているものですから、確かに見た目上利用者が増えたというのは望ましいし、いい話ではあるけれども、一種の数字のマジックみたいなものがあって、コロナ禍で急減したものが増えているというところが数字の中に反映されていて、例えば我々が考えたときに、令和元年度を基準に、コロナ禍前を基準に考えたときにはまだ8、9割だよという話をするのと、令和2年のコロナ禍が始まったときの大体6割くらいまで落ち込んだものを基準にすると、ものすごく増えたという形に見えることがあるわけですね。そういうところがどうなっているのかが1点と、それから、無料バスデーみたいなことをやっているわけですし、見ているとかなりの方が来られたという話で、もしかするとその数字に入ってくるのではないかと思っているのですけれども、なければいいなと思っているのですけれども、その辺についても教えていただければと思います。

(鈴木座長)

ありがとうございます。事務局、今のご意見、2つほどありましたけれども、いかがでしょうか。

(事務局)

区バス・住民バス・エリアバス×タクの利用者数ということで、一応基準年といいますか、目標としておりますのが、平成30年度の数値となっております、それが52.1万人となります。今現在けっこう戻りまして54.9万人というところで、コロナ禍の前よりも少し増えていると、戻ってきて、それよりも少し増えているように、数値上はなっております。それについて、全体的な路線バスについては、そこまで戻り切っていないという中で、この生活交通を中心とした路線のほうがそれよりも少し超えているという状況になっているのですけれども、その検証もしているのですけれども、各区においても今回無料デーのほかにも、例えば秋葉区とか南区については、高校生とか学生に関する割引とか、各区によってやっていたりもしますので、そういうところが影響しているのかなとは見ているのですけれども、コロナ禍前に比べて少し増えているというところが、何が本当の理由なのかなというのは確実にはまだつかめていないのですけれども、そういうところが影響しているのかなというのが1つあると感じております。

(鈴木座長)

基準年の設定の仕方、それからそのときに代用する考え方みたいな部分が、これから年度

を重ねるごとにどんどん差が開くのか、縮まるのか分かりませんが、その部分は、しっかりと当初の設定の段階からぶれずに、この経年経過した動きの数値を見たうえで、どうということかという部分を説明できるような準備をお願いしたいと思います。

そのほか、ご意見、質問、いかがでしょうか。

(大村委員)

北陸信越運輸局の大村でございます。ご発表いただきましてありがとうございます。

今回のご発表は、昨年度の施策のある意味評価、チェックだと思うのですが、多分こういう進行管理、評価をするのは、評価が目的というよりは、次のアクション、施策につなげることが大事だと思っていて、これは感想めいたところも含めての意見になるのですが、もし可能であれば、今すでに今年度の施策が随時、市、または交通事業者も打たれていると思うので、この評価を踏まえて次の施策を今どのように打っていて、もしくは打つ予定なのかというところを、網羅的でなくてもいいと思うのです。特にアピールしたい施策とかを含めて、重点的にやっていきたい施策も含めて、もし次の施策の方向性であったり、今やっているもの、すでに始めているものがあれば、それぞれについて書き加えていただくのもいいのではないかなと思っています。

これは1つの例になってしまいますけれども、例えばバス無料デーですけれども、昨年度行ったということだと思うのですが、まさに先日、私もバス無料デーに参加させていただいて、アプリを入れて、普段行けないところに行かせていただいですごく有意義な企画だなと思ったのですが、多分、このバス無料デーは、去年は確かアプリを入れなかったりして、かなり多くの客が来過ぎて、一部けっこう混乱が生じたというのも聞いていて、それを踏まえてアプリの導入だったりとか、改善した取り組みがあると思います。そういうところもぜひともここに書いていただくのも1つありかなと。このほかにも昨年度の取組を踏まえて、今年度、もしくは今年度以降やろうとされている施策があると思いますので、その、チェックを踏まえた次のアクションへの方向性とかも示せるところは示していただけたら、より活発な意見につながるかなと感じました。私からは以上です。

(鈴木座長)

ありがとうございました。なかなかこういう実績の評価をした後で、今後の方向性というのは、逆にすでに動いているところもあるので、説明できる範囲でいいですが、今のご指摘に対して簡単に説明ができれば説明をお願いしたいと思いますし、もしできないのであれば、次回からの説明の補足みたいなものでのお願いをしようと思うのですが、事務局、いかがでしょうか。

(事務局)

都市交通政策課長の田中です。どうもありがとうございます。

今回の事業、各事業者の皆様、あるいは関係機関の皆様にそれぞれ個別の表を作っていたいてまとめたというところではあります。ただ一方で、その評価の仕方について、我々の聞き方が少し曖昧なところがあったりというところで、今回のこの資料作成の中でも、事務局の中で次回に向けた反省点として考えながら取り組んできたところがございます。今ほどいただいたご意見、次の施策につながる、今年度の取り組みに関しては、当然その進捗があったもの、あるいはやったけれどもうまくいったところ、うまくいかなかったところというのは、各事業者が感じているところもございますので、それについては、例えば帳票作成に当たってこういうものを記載してください、という例示を事務局から示しながら、次回の評価の際にはその改善方法も含めて記載していただけるように努めてまいりたいと思います。

(鈴木座長)

どうですか。

そのほか、ご意見はございますか。

定刻の時間を若干延びたので、一旦先にいかせていただいて、また最終的にご質問を伺う時間をできればとりたいと思いますので、よろしくをお願いします。

それでは次第の4ということで、各皆さん方、今日お集まりの事業者の皆さんから、また行政のほうからもそうですけれども、公共交通の維持・強化に向けました人手不足の対応ということで、ご紹介できる範囲で皆さん方と問題を共有したいと思いますので、まずはJ Rの吉田委員からご紹介いただけますでしょうか。

(吉田委員)

改めまして、J R東日本新潟支社の吉田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。日頃より弊社業務にご理解とご協力を賜り誠にありがとうございます。

J R東日本新潟支社としてになりますけれども、当社の人手不足をはじめとした現状とこれからの取り組み、それから今後の方向性についてご報告をさせていただければと思います。なお、すみません。今日は資料は準備してございませんので、口頭で報告させていただきたいと思います。

まず、J R東日本新潟支社の現状でございますけれども、社員数は約2,400人でございます。新幹線の2線区と在来線の10線区、距離にして約945キロ、駅数は195駅の施設を有しているところでありまして、これらで鉄道施設を運営しているという状況です。現時点においては、人手不足による事業運営への直接的な影響が顕在化しているという状況にはないと理解しておりますけれども、生産年齢人口の減少というのは着実に進展してございます。当社としても、鉄道従事員の確保というのは大きな課題と捉えているところでございます。

こうした背景を踏まえて、当社では、これまでも運行体制のスリム化、それから駅業務の変革、チケットレス化の推進、それから多大な施設がございますスマートメンテナンスピーツの活用、こういうことで効率的な運営に取り組んできたというところでございます。また、先ほど申し上げたこの膨大な鉄道施設、これを維持する工事の担い手、こういうところの確保も厳しさを増しているという状況でございます。一例として、このJR東日本管内の鉄道で言えば、軌道の工事をする担い手が必要になるわけですがけれども、この軌道工事の従事員というのは、10年前と比べて約20パーセント減少しているという状況にあります。今後もこの工事従事員というのは減少が続くと見込んでいます。

こういうことに対応するために、例えば具体的には、越後線において通常夜間に行う線路の保守工事を昼間に一部列車を運休して実施させていただくということですか、2024年の春からになりますけれども、上越新幹線の終電を繰り上げさせていただいて、夜間の鉄道工事における働き方改革の実現、そしてこれらを着実に工事を推進するというような取り組み、安全で安定した列車運行に努めているというところでございます。

当社では、こういうこれまでの取り組みに加えて、さらなる自動化、省力化技術の導入ということ、具体的にはドライバーレス新幹線の実現、それから災害時にドローンを活用して設備確認をする、こういうことに取り組んでいこうということで、最先端の技術も積極的に活用して、効率的かつサステイナブルな鉄道運営に変革していくということが必要だろうということで、人口減少に働き方改革、そのような社会環境の変化にも対応していきたいと考えております。

また、言うまでもなく、人手不足というのは、今回、交通事業者に対して取り組むものがありますけれども、人手不足というのは交通事業者だけの問題に限らないと理解してございます。新潟県の人口減少というのは、全国よりも速いペースで進行しています。この影響というのは、事業の担い手の不足だけではなくて、産業の縮小であったり、皆様の行政サービスの縮小、そういうことでさらには県外への転出増加、こういうことが連鎖的に起こる可能性がある、それらを踏まえても何かこういうことが進行していくと、これが交通需要にも大きな影響を及ぼすということに、我々としては理解しています。

従いまして、JR東日本としては、活力あるこの地域の社会の発展というところが我々としても事業運営の基盤としているところですので、これが、この地域が持続的に成長していくということが必要だろうということで、この地域の師団を活用した移動需要の創出の掘り起こし、こういうことに地域とも連携をさせていただきながら、地域の皆様の生活を支える交通インフラとして今後もこういう変化に対応できるように、サステイナブルな形にしながらモビリティの実現を進めてまいりたいと考えてございます。

簡単ですが、以上です。

(鈴木座長)

どうもありがとうございました。

続きまして、路線バスの状況につきまして、新潟交通の渡辺委員よりお願いしたいと思います。

(渡辺委員)

改めまして、新潟交通乗合バス部の渡辺でございます。日頃よりバス交通をご利用、ご理解、ご協力を賜りまして、この場を借りて感謝申し上げます。ありがとうございます。

私ども新潟交通からは、お手元に配布させていただきました資料に基づいて、労働力不足、人手不足、こういう部分の現状という部分をご説明させていただきたいと思っております。

ご存知のとおり、バス車両につきましては、旅客を輸送するために運転をする運転士一人当たりで輸送できるパイという部分が鉄道と比べて小さいわけでございますので、多くの運転士を必要とするということになります。労働集約型の産業ということになりますが、現状、資料でございますとおり、今年度、令和7年度につきましては、4月から8月の16日までということで記載させていただいておりますが、運転者数という部分につきましては、退職者が11名、採用数という部分が7名ということで、4名の不足が生じている状態でございます。これが、これまでの累計というものと合わせますと、運転士が充足している状態という部分に対して17名の不足という部分が生じたというところで、先般、8月17日に一部ダイヤ改正ということで、運行本数の削減という部分を実施させていただいたところでございます。

めくっていただきまして、運転士不足の現状というところについて、改めてになりますがご説明させていただきますと、これまでのバス事業におけるバス交通という部分につきましては、まずは事業計画というところでどの路線にどのくらいの本数をというところに基づいて必要なリソース、運転士であったり、車両であったりというリソースをまず調達するということで、リソースに関しては、事業計画策定に大きな制約はなかったというところがこれまでの状況ということですが、しかしながら、慢性的な需要の減少や運転士不足、それから法令の改正ということもありまして、現在という部分につきましては、まずリソースありきという形で事業計画を策定せざるを得ない状況にあるということになってございます。今いる運転者の中で走れる本数を事業計画として策定せざるを得ないということになりますので、現状の輸送力という部分を維持していくためには、どうしても労働力の確保という部分は必須になっているという状況でございます。そのような状況に変化したというところでございます。

資料の下段のほうになりますが、なお、今後を見据えたときには、弊社の労務構成上少し2年くらい古い数値ではございますけれども、年齢というところでの指標ですので大きく変化はございませんが、51歳以上の運転者の数という部分が7割を超えているということになります。ですので、向こう10年、20年という部分の中においては、さらなる労働者の退職という部分が想定されておりますので、新しい運転者の確保という部分がさらに必要になってくるという状況でございます。

そういう中、めくっていただきまして、新潟市ともいろいろな運転士確保策ということで取り組みを昨年度から進めさせていただいております。おかげさまをもちまして、昨年度1年間の数値に比べて、令和7年度、まだ現在進行形ではございますけれども、それぞれの部門で、支援策で昨年度とほぼ同数、もしくは増加という形で支援策の効果という部分が出てきている部分もございます。下段になりますが、弊社といたしましても採用活動というところにおきましては、さまざまな取組ということで、今まで従来行っていないような施策という部分も行ってまいって、併せて行っているところであります。

めくっていただきまして、最後になりますが、現在運転者として従事する者たちの処遇改善ということも取り組んでございます。昨年度4月からは、運転者の初任給という部分を増額させていただきました。また、今年度につきましては、5月からということですが、いわゆる法定外の休日という部分の手当に対する割増率という部分を法定休日の割増率まで引上げ、また、高年齢の運転者への処遇改善ということで、その協力度に応じた形で、年2回支給されます臨時手当で賞与という形で別途手当を支給するというような形をとらせていただいております。

最後になりますが、いずれにいたしましても、我々交通事業者として、現在の労働力で、労働時間に関しても十分回せる形まで供給量、ダイヤを削るということを実施すれば労働者不足という部分はなくなりますし、労務管理もだいぶ楽になるわけですが、地方交通事業者としては、当然ながらそこまでは思い切って踏み切れないわけでございますので、現有勢力で労働できる労働時間、このギリギリというところで何とか現状のサービスを維持できるよう、ダイヤ改正という形で、現在に至っては段階的にダイヤを削らせていただいているということになってございます。そういう部分もぜひご理解をいただきまして、我々といたしましても、さらなる採用活動、それから処遇改善というところに努力してまいりますので、よろしくお願いいたします。

新潟交通からは、以上となります。

(鈴木座長)

ありがとうございました。

それでは、続きましてコミュニティバスという総括になりますが、都市交通政策課より説明をお願いします。

(事務局)

運行主体の負担軽減に向けた取り組みということで、区バスについて説明させていただきます。

区バスの路線図、2ページ目にあるのですけれども、現在、中央区を除く7区で区バスを運行しております。3ページ目にいきまして、3枚目のスライドにいきまして、区バスの概要について簡単に説明したいと思います。区バスにつきましては、政令市移行による区政の導入に伴う住民の新たな移動ニーズに対応すること、また区の一体感の醸成など、区のまちづくりに資することを目的に運行しております。各区における交通の状況、課題はさまざまありますが、まちづくりに資する路線も区によって異なることと思います。持続的な運行を行うためには、区内外の拠点施設を結ぶなど、一定の需要が見込める路線を選定しております。具体的には、区役所、病院などの公共施設やJRの駅、高速バス停留所などの最寄りの公共交通結節点へアクセスする路線の整備が区民の生活の利便性を確保し、区のまちづくりにつながるものと考えております。

次のスライドですが、続きまして、運行主体の負担軽減に向けた取り組みについて説明します。区バスにつきましては、その運行主体が、住民バスですと住民団体、路線バスですと交通事業者というところになるのですけれども、これにつきましては、各区の職員が主に運営をしているところです。そういう職員の負担軽減のために、平成27年1月から区バスの位置情報システムであります「e区バス」の運用を開始しております。市内で運行している区バスに車載器を設置し、利用者が区バスの位置情報やリアルタイムのお知らせなどを携帯電話、パソコンなどの端末機器で確認できるようになりました。これによりまして、運行主体である各区の職員や委託をしておりますバス事業者には、区バスの運行状況により問い合わせに迅速に対応することが可能となり、一定の負担軽減に寄与してきたと考えております。

次のスライドですが、現在運用している「e区バス」につきましては、サービス自体が令和8年2月末、今年度の末で終了してしまうということですので、3月からは新システムを導入してサービスを継続する予定としております。この新システム導入により、現行システムよりも機能面が向上します。具体的には、地図上でバス位置情報が確認可能になり、位置情報の正確性が向上することが挙げられます。また、GTF Sデータという世界共通の公共交通データを整備することにより、専用サイトだけではなく、グーグルマップでも経路検索、遅延情報、バス位置情報が確認可能となります。これらにより、進化した新システムやグーグルマップとの連携により、各区担当が行う区バスPRに寄与できると考えております。

また、利用者にとって利便性が向上するだけでなく、運行主体への、今まではシステムのエラーなどがけっこう起きていたり、絵的に利用者が分からないというところで問い合わせもありましたけれども、そういうことも減少することが考えられ、さらなる負担軽減につながると考えております。

最後に、今後について説明します。今月なのですけれども、新システム導入にかかる事業者選定のプロポーザルを行い、それに基づきまして今後導入に向けた準備を行っていく予定です。具体的には、事業者とシステム導入について打ち合わせを行い、システムの構築、運用テスト、各担当者や区バス運行事業者への操作研修、利用者への周知などを経まして、令和8年3月から運用を開始する予定です。今後も利用者にとっての利便性向上だけでなく、運行主体の区の職員、それから委託をお願いする交通事業者の負担軽減を目指して、新システムの導入以降、運用状況と注視していきたいと考えております。

以上で説明を終わります。

(鈴木座長)

ありがとうございました。

続きまして、県のハイタク協会の佐々木委員からご紹介をお願いします。

(佐々木委員)

タクシー協会の佐々木です。

私からは、新潟県ハイヤー・タクシー協会として人材確保に向けた内容について報告いたします。まず、私が資料を作るとき、ほかの資料からもってきたのでページに整合性がないのですけれども、ご了承お願いいたします。

まず、最初のページの下のほう、運転者登録制度運転者証交付者数の推移というところを見ていただければありがたいのですが、この左の枠の中になりますけれども、平成31年3月末、新潟県全体で3,888人いたドライバーが、令和7年3月末で2,899人となりました。約1,000人ドライバーが減少してきております。これをどうするかというのが基本となります。それから、右のほうを見ていきますと、60歳超のドライバーの数がありますけれども、令和7年3月末で65.8パーセントということになります。60歳、ドライバーとしてやっつけられるのは10年、15年という話になると思います。こういう人たちがどう新陳代謝を行っていくのかということも大きな課題となっています。そして、昨今、女性ドライバー、非常に評判がいい関係もあるし、あと労働力として優秀な方たちが多いわけですので、その数を増やしていくということで、ここの右の上のところにドライバーの推移を書いていますけれども、平成29年に251人いたものが令和7年には261人に、6.6パーセントが9.9パーセントに、若干数的にも、量的にも増えて、率的にも増えてきたと、こういう状況にな

っています。こういう大きなドライバー数の減少というのがあるわけですし、これをどうカバーするかというのが、我々県のタクシー協会としての取り組み、各事業者としての取り組みとなっています。

県協会としましては、その1ページの上のところ、中身になりますけれども、まず一つ目が国土交通省の補助を活用して、テレビ、デジタルサイネージで発信すると。各事業者でいろいろな取り組みをやっておられますので、そこに対して県協会として雰囲気づくりと申しますか、大きな募集をやっていくという発信をすることによる環境づくりをやっていきます。それから、厚生労働省の補助を活用した事業ということで、ラジオ、日報わーくる、地方情報誌による発信、告知、それから土曜日にホテル等での開催等、ドライバーが来やすい環境をつくって、国土交通省の事業としてはテレビ、デジタルサイネージで発信して、厚労省の事業をつかしましてラジオとかその他のメディアを活用して発信すると。こういう多重な発信を心掛けてやっております。それから、新潟県からも、トラック関係、バス関係、今、三つの協会と一緒にドライバーズエージェント事業というものを協議会をつくって、繰り返しますが、そこに補助金をいただいて事業を展開していると。大きくいってこの三つの柱で協会としての事業、事業者が行う募集のバックアップということを中心にやっていると。

そして、次のページを見ていただきますと、国交省の事業としてテレビ放映をしたりしたのですけれども、上の段が、子育てが終わったくらいの世代の女性にどうですかという意味合いも込めて15秒の漫画を作っています。このほかに定年前後の方がIターンで来る。手持無沙汰なところをタクシー事業はどうですかという動画を作って、それを流しております。

それから、下のほうの段になりますけれども、今ほど厚労省の事業としてラジオとかメディアを使って放送したと言いましたけれども、ドライバーになりませんかということで、当協会としても県内6か所で人材確保セミナーを開催いたしました。結果として、協会事業の中には53名の参加者があって、15名の採用につながったということでもあります。

こういう協会としての事業、それから各事業者との事業というのが重層的に展開されていまして、その結果がどうだったかというのが次のページになります。月別講習件数の推移ということになりますけれども、タクシードライバーになるためには二種免許を持たなければならないのですけれども、そのほかに講習センター、当協会が運営している講習センターでの講習を受講して、登録を受けなければドライバーになれないという制度上の建付けになっております。そこでの講習を受けて登録されたメンバーの数がありますけれども、平成28年度に制度が始まって223だったものが、令和5年で230、令和6年度で313という数字になって表れています。我々の協会事業と各事業者のSNS等で発信した事業等がいろいろな効

果を表して、この数字になったものだと考えております。

我々協会として全タク連、15 団体の大きな方向性として、令和元年、コロナ禍前の数値に戻そうという大きな目標でやっています、それを3か年という話だったのですけれども、その3か年間の新潟県だけを見ていくと、いわゆる減らないという状況だけれども、大きな目標のキャッチアップできるところまでいかない、こういう状況になっています。1,000人程度ドライバーが減ったものが、これ以上は減らないけれども、増えてもいない。そういう状況です。ただ、ここの平均年齢を見ていただくと分かると思うのですけれども、コロナ禍で平均年齢が高くなったのが、62.4歳ということで若干下がってきているということもありまして、いい意味での新陳代謝が起こりつつあるということです。

ただ、資料としては添付していないのですけれども、国交省で交通空白解消本部というのが立ち上がってまして、地方で足がないというところがありまして、時間的にも足がないということがあったりして、それをどうするかということが我々タクシー業者としても解決に向けて努めてという話がありまして、これはタクシーだけではなくて、バス、その他の交通、みんなすべて共通として入ってくるわけですけれども、我々としても、特にライドシェアとしてそういう交通空白の解消に努めていると。現在、佐渡、新潟、上越、妙高、それから湯沢、それから小千谷、準備中なのが新発田ということで、タクシードライバーは減ってきて稼働回数も減ってきている、そういうものもライドシェアとして補完的に営業していると。交通空白にならないように努めていきたいと頑張っている状況であります。

私からは以上です。

(鈴木座長)

ありがとうございました。それぞれ交通事業者の方々からご紹介いただきました。どうもありがとうございました。

それでは、今度は行政側のほうにお願いしたいと思います。はじめに、取り組み状況につきまして、国土交通省北陸信越運輸局の大村委員よりご紹介いただきたいと思います。

(大村委員)

北陸信越運輸局交通企画課の大村でございます。日頃より、国土交通行政にご理解、ご協力賜りましてありがとうございます。

私から、国土交通省における人手不足の課題解決に向けた取り組みについてということで資料を1枚ですけれども、こちらについてご説明させていただきたいと思います。

まず、1ページ目でございます。バス・タクシー、またトラック、こういう自動車運送事業、また自動車整備業は、担い手不足が特に大きな課題となっております。他方、職業訓練を通じて多く、実際に年間1,500名程度でございますが、大型自動車免許、また普通自動

車第二種運転免許、そして整備士、こういう資格等を取得しているなど、退職自衛官の方々が自動車運送業や自動車整備業にとって大きな即戦力として期待されているところでございます。そこで昨年、国土交通省、防衛省、また業界団体との間で申し合わせを締結いたしまして、全国各地で業種説明会、また運転体験会等の取り組みが実施されやすい、こういう環境整備をすることで、退職自衛官の自動車運送業や自動車整備業へのさらなる再就職を後押しすることとしてございます。北信管内においてもそういう自衛基地との連携も模索しているところでございますので、今後、成果を出していきたいと考えてございます。

次の2ページ目でございます。当省において、令和4年度補正予算から人材確保セミナーの開催費、またはCMなどの広報費、また二種免許取得に要する費用の負担、こういう事業者による人材確保、行政の取り組みに対する支援を行っているところでございます。補助に当たっては、働きやすい職場認証制度による認証事業者等に対して優先的に補助金を交付しているところでございます。先ほどタクシー協会の委員からも、こういう事業を活用いただいている旨ご説明がございましたが、引き続きこちらの事業を進めてまいりたいと考えてございます。

また、資料にはないのですが、自動車運送業に限らず、地域の公共交通については、労働時間が全産業平均よりも長いという一方で、どうしても年間賃金が低い、こういう状況にあるなど、処遇の環境も要因として挙げられると考えてございます。そのため、賃上げを含めて処遇環境の改善を進めるための取り組みといたしまして、例えばバスについては運賃改定を行った事業者に対して運行費補助の上乗措置、また地方局長による運賃認可権限の拡大としまして、運賃改定手続の迅速化による賃上げ、また鉄道につきましても、事業所における賃金上昇を適切に運賃に反映できるようにするための施策などの取り組みを促進しているところでございます。

最後、3ページ目でございますが、当局独自の取り組みといたしまして、自動車運送事業者にご協力いただきまして、職業としてのドライバーの魅力、こちらを発信していくべく、昨年から運転士のお仕事体験会というものを開催しておりまして、実際にトラックの運転体験であったり、女性運転士との座談会、こういう企画に取り組んでおります。参加者からも実際に運送業に入りたいという声も出てきているところでございます。国土交通省としては、こういう持続可能な地域公共交通が実現されるように、さまざまな施策を通じて担い手確保に取り組んでいきたいと考えてございます。

最後に1点補足ですけれども、当省としては、こういう形で人手不足の課題解決に向けての取り組みも実施しているところではございますが、当然、構造的な課題もございます。人手不足を完全に解決するというのはなかなか難しいのではないかと考えてございます。そう

いう中で、先ほどの交通空白解消本部の話も出てきましたが、当然、両輪でやる話だと思うのですけれども、こういう限られた人材の中でいかに地域の足を維持して活性化していくか、また、交通空白の解消につなげていくかという取り組みも両輪で実施しているところがございますので、引き続きこういう施策を通じて地域の足の確保に取り組んでいきたいと考えております。

国土交通省からは、以上でございます。

(鈴木座長)

ありがとうございました。

それでは、最後に新潟県のご紹介をいただきます。新潟県交通政策課の深川委員よりお願いいたします。

(深川委員)

新潟県交通政策局交通政策課の深川です。皆様におかれましては、日頃より新潟県の交通政策行政にご理解とご協力をいただきありがとうございます。それでは、私から新潟県内の運輸業の状況ということで説明させていただきます。

まず、運転手不足の県内の状況というところですが、自動車運転業務の有効求人倍率ですが、四角囲みの下のほうに各区分の倍率がありますけれども、バス運転手については1.99倍、タクシー運転手については4.58倍、トラック運転手については3.20倍と、全職業平均の1.41倍と比べて非常に高い状況となっております。ちなみにバス運転手がタクシー・トラックより若干低くなっているのですけれども、この区分が厚労省新潟労働局の統計なのですけれども、バス運転手の中に路線バス、貸切バス、あと送迎バス、スクールバスとか、いろいろなバスの運転手が合算されていますので、数字上は少し低くなっているのですけれども、これは令和6年の数字ですが、令和4年までは路線バスとか貸切バスとかに分かれて統計が出ていました。その時だと、令和4年度の路線バスの倍率だと約26倍と非常に高い数字となっているところです。また、各運転手の平均年齢ですが、50代から60代と、先ほどお話がありましたけれども、将来を見たらうえて非常に人材確保が困難となっている厳しい状況というところです。また、女性比率です。本県のトラック業界の女性比率1.4パーセントとなっていて、全国の5.7パーセントと比べて非常に低いというところで、さらに全産業の女性比率と比べても非常に低い状況となっているところです。あと、県内の外国人労働者割合ですが、運輸業・郵便業に占める外国人労働者の割合は0.2パーセントと、全産業の約1パーセントと比べても低い状況となっておりますし、産業別で見ても約10番目の水準となっているところです。

次のページにいきまして、では、県でどういうことをやっているかというところです。先

ほど佐々木専務の話からもありましたけれども、県として、バス協会、あるいはタクシー協会、トラック協会と一緒に求職者と求人企業をつなげるマッチングサイトの運営であったり、個別説明会の実施、また、イメージアップを目的としてイベントであったり、SNSというところで情報発信をしているところでございます。

また、各事業者への支援というところでも取り組んでいて、若年層や女性に選んでもらえるような職場環境の整備というところで、女性用トイレの整備をしたところへの支援ということだったり、休憩室を作ったところの整備というところにも補助という形で支援をしているところです。

あと、外国人材の活用の取り組みということで、令和6年から運輸業についても特定技能制度の分野に追加されたところで、ここも先ほどの協議会というところと連携して、特定技能制度の理解醸成や採用・受け入れに向けたノウハウの習得を目的とした事業者向けのセミナーというものを、先月の7月ですけれども実施して、交通業者大体二、三十くらいの交通事業者に参加していただいたところです。いくつかの事業者からは非常に興味をもっていたいて、もう少し詳しく話しているような状況です。

次のページですけれども、少し観点が変わって、デジタルの観点からの人材確保というところで、デジタルを活用して人材確保に対応しているようなところで、県内市町村の取り組みを紹介させていただきます。上のほうの柏崎市のAIデマンドですけれども、今、県内だと11の市町村でAIデマンドを導入していて、この10月から小千谷市がAIデマンドを導入する予定となっております。いずれもバスが減便、廃止されている中で、地域の足をどうやって確保しようというところでAIデマンドという形で選ばれていて、柏崎市だと、新聞報道にも出ていましたけれども、予定の2倍くらいの利用者数というところで、住民からの非常に便利になったという声が届いているということをお聞きしております。

下のほう、弥彦村ですけれども、弥彦村は、この自動運転というところで取り組んでいるところです。ここも、弥彦村は、コミュニティバスを走らせているのですけれども、そのルートとは別のルートを自動運転バスという形で走らせているところです。自動運転は段階がありまして、弥彦村はレベル2というところで、まだ中に運転手というか、操作する人が乗っているのですけれども、将来的には完全な運転手がないレベル4という形を目指して今実証的に取り組んでいるところです。

あと、記載はしていませんけれども、新潟県で今交通事業者向けにキャッシュレス決済の支援というところも取り組んでいて、約1億7,000万円の予算を確保して、交通事業者がキャッシュレス決済を導入する際の補助という形で取り組んでいるところです。

県としても人材確保は非常に重要だと思っておりますので、引き続き交通事業者だったり

運輸局、支局、あと市町村と連携して人材確保に取り組んでまいりたいと考えております。

新潟県からは、以上です。

(鈴木座長)

ありがとうございました。

ここで若干の意見交換の時間をとりたいと思います。これまで交通事業者の方々、それから行政側から取り組みの重要性を説明していただきましたし、また、前段の評価に対してこういう視点があると思っていた方があれば、今、この時間にお聞きしたいと思いますが、まずは、今の交通事業者、それから行政側の取り組みの事例に対して、何かご質問とかご意見がある方はいらっしゃいますでしょうか。

(橋本委員)

新潟県バス協会の橋本です。国交省、それから新潟県、新潟市、その他自治体のほうから人材確保につきましていろいろとご支援をいただいていることにつきまして、まずお礼申し上げます。

私からは、先ほど運輸局から説明がありました自衛隊との関係で、その状況だけ少しご報告させていただきます。この連携が昨年春先に決まって、自衛隊のほうにごあいさつに行って、ただその段階では、すでに新潟県における退官職員への説明会というのは進んでいまして、そのときにはできなかったのですけれども、今年の退官職員、県の決められている方の退官職員向けの説明会を年1回やられていまして、そのために協会もそれに手を挙げる会員の方を募集して、一応9月にあるのですけれども、そこにバス協会の会員から今回は2事業者、3事業者手を挙げたのですけれども、これはいろいろと難しく、退官される職員の方に手を挙げたいろいろな職種の内容を見せて、そこから選んでもらうという形なので、まずは選んでもらうことが大事なので、今回選んでもらったのですけれども、今度は実際に説明会で実際にうまくまとまれば大丈夫なのですけれども、一応こういう形で少しばかりですけれども進んで、自衛隊との関係もバス協会として進めているという状況だけ報告させていただきます。

(鈴木座長)

ありがとうございました。そのほか、ご意見ありますか。

(佐野委員)

すみません。訓練生なのですけれども、大体退官なさっている方というのは、何歳くらいの方が退官されて、そういう新しい職場に就かれているような状況なのでしょうか。

(橋本委員)

私のほうで把握しているのは、今回、毎年1回やる説明会というのは、若い人で5年とか3年とかの期間で自衛隊に入って辞められる方の説明会であって、実際にずっと勤めて辞められる人は55くらいのようなお話を聞いたことがあるのですけれども、その方々については、特段そういう集団の説明会はされていないと。その方用には、また自衛隊のほうにパンフレット等を渡しています。そういう手順の活動をしているような状況です。

(佐野委員)

ありがとうございました。

(鈴木座長)

そのほかいかがでしょうか。

では、すみません。私から新潟県に一つお伺いしたいのですけれども、やはりこれまでの事業者の説明を聞きますと、乗る人もいない、運行する人もいないということで、人手不足ということが大きなテーマになって、事業の運行というのは必ず効率化みたいな部分がある中で、最近ですとDXとかA Iとかという話をしてございます。当然そういうものを活用して効率化を図るといのは分かるのですけれども、また実際に乗ってもらうお客さんも高齢化になっているわけなので、なかなかうまく使えないとか、そのセミナーみたいなものがあるので、そこは、もし知っている自治体関係で、例えばスマホ教室をやっているとか、何かそういうものとセットでやった事例とか、ご紹介できるものがあれば教えてほしいのですけれども、いかがでしょうか。

(深川委員)

私が把握している範囲ですけれども、基本的にA Iとかを入れるに当たっては、やはり使ってもらうということはどの市町村でも大事だと思っているので、かなり時間をかけて住民向けに各地区とか、その範囲とかで、今回の小千谷市もそうですけれども、かなり時間をかけて各地区とか、細かい単位で住民向けに説明をしているところで、その中で利用方法も含めて、こう使って予約するのですよとか、そういう事前の準備のところもかなり時間をかけるというところを聞いているところです。

(鈴木座長)

ありがとうございました。

そのほか、すみません。私が聞いて申し訳ありません。そのほか、皆様方のほうで何かご質問、ご意見のある方はいらっしゃいませんでしたでしょうか。

(中村委員)

いろいろとご説明ありがとうございました。

多分、利用者側は、このような事情があることはほとんどよく分からず、運転士が不足し

ているというような事実だけが動いているようなところがあるという印象もないわけではないなと思いついていました。今日は運転手不足に対応する施策ということになっていますけれども、整備士も不足しているということも言われておりますが、A Iとかを入れた場合は、そうした部分に関してというか、メンテナンス的な部分での人材が割かれないのかなというところが分からないので教えていただければと思います。

また、整備士に関しては、どのような対策を図っているのか、支援ができているのかななどもお聞かせいただけるとありがたいです。お願いいたします。

(鈴木座長)

バス事業者のほうで、A Iを使われている整備関係がもしあるということでしたらご紹介いただけますか。

(渡辺委員)

新潟交通でございます。運転者の不足というところから発生して、整備士ということでメカニックということでの不足と。これも、実際顕在化して起きております。通常で言うと、従来であれば、故障箇所が判明して、実際に故障箇所を修理するという部分の期間という部分が、労働力が少なくなっている、長くなっているという部分は出ているということがございますし、あとは、運転者の部分で発生するのですが、採用活動をして、普通免許しか取得されていないのですが、運転者として合格という形になりましたので、入社までの間に大型二種免許を取っていただくというようなところの流れの中で言うと、教習所の教官も人手不足というところがありまして、弊社と提携しているところだと、これから入校するのが1か月後ですとかということで、採用しても運転者としてまず免許を取得するまでの時間がかかっているというようなところも出ているところがございます。

あと、整備というところのA Iとか、D X絡みで工数がどうなっていくのかというところ、これは、自動運転というかなり特殊な高度な部分に関しては、システムのところがありますので、メンテナンスというところの部分は、現在の内燃式のエンジンの車というよりは、自動運転という電気制御になりますので、E Vのほうが多分シナジーが効いていて、今、全国で実証されているパターンというのは大体E Vの部分になりますけれども、当然、エンジンがありませんので、E Vの車両というのは部品点数がエンジンの車両と比べて非常に少なくなっているという部分がありますので、メンテナンスという観点で言うと、時間が短くなるという部分の動きはあると聞いてございます。ですので、A Iに係るセンサーとかカメラとかというシステムの部分はメカニックではないというところになりますけれども、そういう部分で制御されて、実際に車両が動くところという部分でE Vモーターとかということになると、整備のメンテナンス部分というのは、時間が短縮されるのではないかと見てござ

います。すべてお答えできないのかもしれないのですが、以上です。

(中村委員)

分かりました。ありがとうございます。

(鈴木座長)

そのほか、いかがでしょうか。まだ若干お時間があるようですが、いかがでしょうか。よろしいですか。

(肥田野委員)

今日、志民委員会の代理で来ております肥田野と申します。

進行管理の話で、東大通のみちばたりビング、ウォークブルのところですけども、肌感でいいのですけれども、イベントが開催されているという形で、何か屋台とかを出しているような、椅子とかテーブルとかを出していますけれども、それがウォークブルに繋がっているのかなという部分の、デジタルデータを取っているわけではないと思うのですけれども、肌感としてどういう感じなのかな、もう何回かやられていると思うのですけれども、いかがなものでしょうか。

(鈴木座長)

事務局、分かる範囲でかまいませんので、お願いします。

(事務局)

東大通のほうなのですけれども、たしかホームページで実施結果を公表してしまして、その中でご指摘いただいた歩行者の交通量なども載せさせていただいていたかと思います。数値としては、大きな変化までとはなっていませんが、徐々に増えているような形になっていたような記憶がございます。

(肥田野委員)

意見なのですけれども、私、新潟市の経済部の中にある異業種交流研究会協同組合の組合長もやっております、そこでいがた2キロの進出企業、今、五十何社くらいに増えていると思うのですけれども、交流会の窓口というか、受け皿にもなっています。ほぼ30代の後半くらいから40いかないくらいの方々が、やはりIT企業がほぼなので若い人が多いですね。3回くらい交流したと思うのですけれども、東京から来て新潟で何をしているのか、土日何をしているのかすごく気になって、あと仕事が終わった後という部分でヒアリングすると、ほぼ家に帰るだけなのです。ですから、今後、そういう人たちを新潟に繋ぎ留めておくという部分でも、そういう人たちを案内して、ウォークブルという案内からビルの中という部分の中の連携なども必要なのかなと。企業誘致課との話でもウォークブルという部分もあるのかなというのが一つと、あと、学生ですけども、これは新大生と今交流事業をや

ってまして、まちなかに来るという、これは万代シティからも話があったのですけれども、平日とか、休みもそうですけれども、まちなかに若者がいるというのは高校生までというお話を聞いているのです。大学生はほとんどネットで買い物をしたり、あと、昔みたいに店員さんと仲良くなって買い物をするという、そういう文化がなくなっているというお話が少しありまして、やはりそうなってくると、問題というのはやはり交通費が高いという、ほぼそういうことをおっしゃるのです。その交通費を払って、ではそのまちなかに来たときに自分たちがほしい価値が見つかったという、そういう少し深い話になったりする場面もあったりするものですから、何かまちなかに、今のまちなかりビングとか、付加価値を高めていくと、そういう人たちも巻き込んでいって交通利用にもつながると思いますし、やはりビルの人たちとの交流ができて、ウォークアブルという、最終的になるのかなと思って、すこしばやぼやっと、そういう意見ですけれども、横断的な部分で、どうしても私も通って見ている感じではないのですけれども、何かイベントとしては賑わっているのですけれども、ウォークアブルという部分のところでなっているのかなというところが少し気になっていたもので、少し意見をさせてもらいました。すみません。以上です。

(事務局)

ありがとうございました。

(鈴木座長)

今のは、意見を伺っておくということで。

(肥田野委員)

何か、そういう人たちも巻き込んで、先ほどの組合の受け皿になって、それ以外にないのですね。あのビルに入っている人たちの公式な交流が。そういうところも呼び込んでもらおうと、私どもも助かるのです。

(鈴木座長)

分かりました。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

すみません。長時間ありがとうございました。また、円滑な運営にご協力いただきましてありがとうございます。それでは、私の進行については、一旦これで終了させてもらいまして、事務局にお返ししたいと思います。どうもありがとうございました。

(司 会)

ありがとうございました。

それでは、最後に事務局から連絡事項がございます。

(事務局)

最後に1点連絡です。本日、お車でお越しの方がいらっしゃいましたら、1階受付横にある機械で30分無料処理ができますのでご利用ください。事務局からは以上です。

(司 会)

それでは、以上をもちまして令和7年度第1回にいがた都市交通戦略推進会議を閉会させていただきます。本日は、大変ありがとうございました。