

会議議事録

1 会議名	路線バスネットワーク関係者協議会
2 開催日時	令和7年1月21日(火) 10:00~11:45
3 開催場所	クロスパルにいがた4階 403・404 講座室
4 出席者名	路線バスネットワーク関係者協議会 出席者名簿を参照
5 議事及び報告事項	<p>【議事】</p> <p>(1) 第1部：新潟市のバス交通の取り組みと現状 協議会の役割</p> <p>(2) 第2部：運転士不足の現状 課題に対する取り組み</p> <p>(3) 第3部：春ダイヤの改正について</p>
6 審議の内容	
【確認事項】	
事務局	<p>会に先立ち、以下の点について確認</p> <p>①本日の協議会を公開形式で実施し、会議録を後日新潟市のホームページで公表する</p> <p>②議事録作成のため、会議の音声は録音する</p> <p>③本日は11時30分までを予定している</p>
委員	異議なし
	確認事項について、承認された。
【開催要項及び進行方法】	
事務局	<p>開催要綱の説明</p> <p>会長の選任について、委員から活発な意見をいただくため、会長は置かずに進めたい。一方で、円滑な意見交換が行われるよう、適宜、新潟市都市政策部長の鈴木委員が進行役を担わせていただきたいと考えているが、問題ないか。</p>
委員	異議なし
	開催要綱及び進行方法について、承認された。
【議題の説明】	
事務局	<p>以下項目を説明</p> <p>第1部：新潟市のバス交通の取り組みと現状 ：協議会の役割</p>
【意見】	
委員	準備会と協議会の違いが具体的に分からない。準備会で議論した話を協議会で再度なぞるような形になってしまわないか。
事務局	あくまでも、議論のメインとなるものは協議会という認識。ただ

	し、市民に公表する内容と、個別具体的な内容では検討レベルに差異があることから、詳細なデータ分析の実施や協議会で公表するデータレベルの検討等を準備会で議論している。その上で、市民向けに公表できるレベルを検討したり、公表データなどが利用者に伝わりやすくなるよう意見を頂くなどの事項について協議会の中で議論したいと考えている。
委員	開催要綱では、委員の任期が令和12年3月31日までの約5年間となっている。これは、資料の第1部：20ページに記載のある各ステップのうち、どの段階まで達成することを目標としているのか。
事務局	この5年間の設定は、新潟市と新潟交通の連携協定に基づくものであり、連携協定の最終時点（令和12年3月31日時点）までに1つ目標、成果を達成したいという考えがある。
委員	この5年の中で最終目標を達成することが大きな目標だが、単年度ごとに実施する事業についても、その都度その事業の評価や成果を判断した上で、次年度以降に繋げていくというような関係を意識している。
委員	人口が減少している中で、今の課題を放置した場合、どのくらいの期間で廃止や減便に繋がってしまうのかを明確にし、短期的に対応しなければならない内容と、中長期的に対応すべき内容等が整理されているのであれば知りたい。
委員	この先の状況については、第2部で詳しく説明する。一方、大前提として、今現在、路線ごとにばらつきはあるものの、ネットワーク全体での需要と供給のバランスは取れているという認識をしている。今後も、需要が大きく変動しない限りは、今あるダイヤを維持していきたいという考えが基本方針。
【議題の説明】	
事務局	以下項目を説明 第2部：運転士不足の現状 ：課題に対する取り組み
【意見】	
委員	運転手になるためのハードルを可能な限り下げるための取り組みを充実させていることは理解した。一方で、今現在働いている人へのさらなる支援も必要なのではないかと思う。例えば、給与水準を見直し、生涯収入は変化させない中で、内訳として、若手年齢層の給与を手厚くすることが考えられる。これにより、職業を選択する機会が多い若手年齢層に対して、交通事業者（バス運転手）を選択する確率を上げることが出来るのではないかと。また、高校生を対象とした利用施策についても、その後の行動を

	丁寧に乗って分析すると、効果があったのか、一過性のものであったのかが判断できると考える。
委員	<p>バス事業の収支状況がよくない状況の中で、経費を下げる＝コストダウンを考えた際に、どうしても人件費削減のウエイトが大きくなってしまふ。その中で、仕事に見合う賃金との乖離が生じてしまふ問題がある。これを補うために、運賃改定を実施しなければならない背景がある。現在、国でも全産業に比べて交通事業者の賃金が低いという点を認識しており、制度の見直しの中で、その都道府県の全産業平均賃金を、バス事業の人件費（労務費）を決定する際の1つの参考値とすることになっている。この運賃改定等によって、臨時給（ボーナス）の大幅引き上げや、基本給の暫定底上げ等にも取り組んでいる。</p> <p>高校生を対象とした利用促進策等、新潟市との施策においては、データ分析による効果検証が有効と考えているので貴重な意見として受け止める。</p>
委員	<p>前提として、子どもの中にバス運転手になりたい子どもはいる。ただ、その後成長する中で、バスを離れて行ってしまう。その大きな要因として、自動運転の普及によって、将来ドライバーの需要・仕事が無くなるのではないかと不安があると思う。最近、完全自動運転の話題が出るが、実現はまだ先の将来の話であり、現状や実現の難しさも正しく伝えていく必要があると思う。</p> <p>また、市民向け資料は掲載されているグラフが難しい。もう少し漫画的な表現にしたり、ストーリー立てて伝えたりすることが大切。</p> <p>併せて、伝える媒体やターゲットに繋がることも意識してほしい。車でないと移動できない人ではなく、何となく車に乗っている人の行動変容に着目し、このターゲットにしっかりと届くような媒体等を検討すべき。</p> <p>最後に、未来に向けたバス利用促進事業は素晴らしい。ただ、これ限りで終わらないようにするために、事前に乗方講習等の学校におけるモビリティマネジメントを実施し、その後に、おまけとして3000円分のお試し利用券を配る等の工夫が必要と考える。それと、自衛官の退官後の人に対しアプローチをかけることも有効であると思う。</p>
委員	行動変容というキーワードの中で、何となく車に乗っている人をバスに変容させるために重要な要素を教えてください。
委員	そのターゲットたちが、何に興味があり、どうして今は車に乗っているのかをじっくり分析し、情報をカスタマイズすることが必

	要。広告業界は、そのようにターゲットを絞っていることも多いため、その方法をまねすることも有効ではないか。
委員	市民向け資料について、問題点が列記された後に、解決策が「さらに乗ってください」のみでは厳しい。市民に頑張ってもらおうという内容では無くて、協議会を通して、市民（民）と行政（官）が連携するという内容を含むべき。
委員	今後は女性のバス運転手の確保にも目を向けるべきではないか。日本において女性が選ぶ1つの職業になるべきと考える。交通事業の業界でも女性も歓迎しているということを明示すべき。
委員	女性の活躍という面では、40代～60代（子育てが一区切りした人）をターゲットにすることが有効ではないかと考えている。一方で、バスの運転手は日雇いやアルバイト等の雇用契約は法律上出来ないことより、そのような制約の中で何ができるかを検討していきたい。
	【議題の説明】
事務局	以下項目を説明 第3部：春ダイヤの改正について
	【意見】
委員	バスの利用促進について、インターネット検索のみではなく、紙媒体等の有効活用等も重要なのではないか。また、バスのリアルタイム位置情報等の便利な機能があることを、もう少しPRし、さらなる周知を図ることが必要と考える。 商業施設とバス運行事業者の連携についても、互いのメリットを共有することができる仕組みがあるといいのではないか また、シニア半わり制度も知らなかった。バスに乗り慣れていない人には情報が届いてないのではないか。
事務局	シニア半割は平成28年度に開始し、現在は約4万人の方々から登録頂いてご利用頂いている。 インターネットサービス等の周知不足については、貴重な意見として受け止めたい。
委員	連節バスの運行が、運転手の負担削減や必要人数の削減にどの程度効果があるものなのか、目安があるなら教えてほしい。 また、勤務時間を短くして正社員として雇うことが可能であるならば、時短勤務も検討してみることは可能なのか。 最後に、利用者意向調査等を通して、エリア運賃の導入検討も進めてもらえるとありがたい。
委員	連節バスを利用することで、1人の運転手の輸送量は増えるという効果は、実体験として感じている。一方で、連節バスで賄うべき需要の有無や、走行可能な道路空間等の条件が相まって初めて

	<p>効果が表れるものと認識している。</p> <p>時短勤務による採用については、バスを利用する需要が、朝早い時間帯、夕方から夜にかけて2つの山があるので、その需要と合わせた勤務体系を考えた際、時短勤務による雇用とのバランスが難しい状況。</p> <p>運賃については、初乗り運賃、キロ数に応じた運賃、新潟市内の一部エリアでは特定エリアの均一運賃という形の中で長らく運営してきたが、今後、利用者の動向を踏まえた上で、適切な運賃体系や割引施策等により利便性が向上するかについて、引き続き検討する。</p>
委員	<p>運転手確保について、日雇いでの雇用は難しい一方で、時短勤務については、法令的には可能。ただし、先ほど委員がおっしゃるように、利用の需要と雇用のバランスは別途検討が必要な事項であるという認識。</p> <p>女性ドライバーの働きやすさについては、全国的に今後の大きな課題となっている。今後の対応としては、例えば、女性用休憩室の設置等のハード整備の際に、その改修費用に補助を行うなどが考えられる。また、別のバス事業者から聞いた話によると、普段バスを利用しない方は、バス＝大型をイメージするので、その運転には抵抗があるとの声が多い。一方で、ポンチョのような小型バスを、運転体験会等のイベントに持っていくことで、このサイズなら運転できるかもしれないという声もあったとのことから、様々な観点より女性ドライバーの確保、人材の活用を考えていく必要がある。</p>
委員	<p>運転手の確保には、現状で効果的な解決策がない。特に、若い人材に関しては、子どものころに様々なイベントでバスに触れる機会があったものの、大人になるにつれてバスから離れていってしまい、高校卒業後等にバスの運転手になってくれる人材はいないという現状が続いている。この問題を、皆が一緒になって議論し、解決に近づけていける場になればと思っている。</p>

以上