

連携協定締結の前提について

新潟交通株式会社



次 第

1. 従前協定締結時との環境の変化
2. 労働力不足の現状と見通し
3. 法令改正の影響
4. バス運転者数の見込み
5. 全国のバス事業者での動き
6. 今後の方向性
7. 新潟駅高架下のりば 配置方針

1. 従前協定締結時との環境の変化

- ◆現協定締結時は、事業計画に基づき要員や車両などの経営資源を調達できたため、事業計画策定に大きな制約はなく、協定協議が可能であった。
- ◆現在では運転士不足などバス事業を取り巻く環境の変化により、経営資源に基づき事業計画を策定せざるを得ない状況に変化した。
更に先行きの不透明感から、現協定の年間走行キロ数確保のような交通事業者として役割を担保できない状況になった。

2. 労働力不足の現状と見通し

- ◆2023年度末では本来必要な要員数に対して10名以上の欠員が生じている状態
- ◆不足分は超過労働で補完している状態が継続
- ◆今後は2024～2027年度で60歳定年退職者が20名規模（※定年後継続雇用制度あり）
2025年度以降、継続雇用期間満了者が段階的に増加することが見込まれている
- ◆推計値では2028年度は2023年度に対し10%以上減少

3. 法令改正の影響

◆自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の改正

2024年4月1日施行

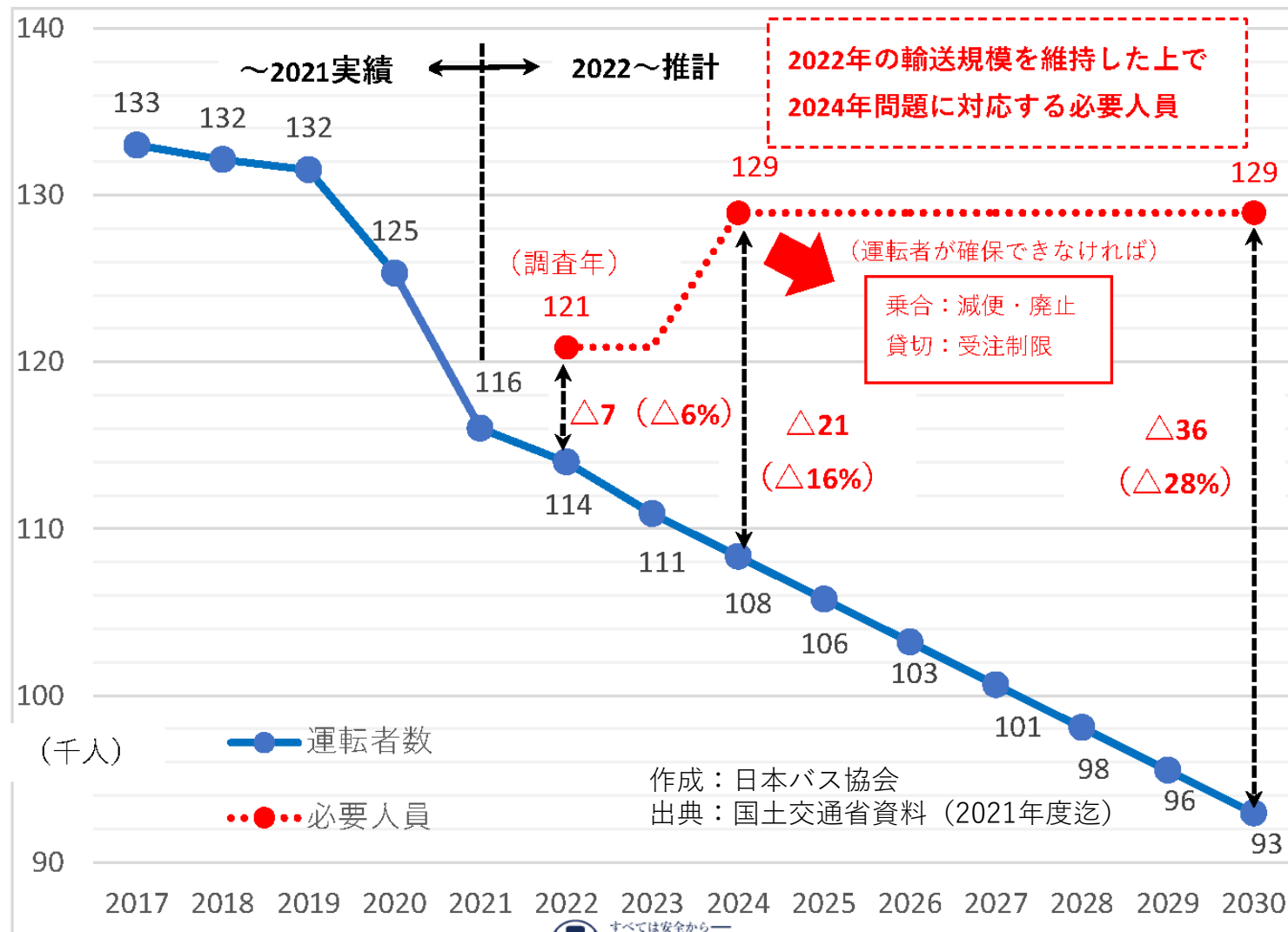
◆改正のポイント

	現行	改正後
1年間の拘束時間	3,380時間	3,300時間
1日の休息時間	継続8時間以上	継続11時間以上 9時間下限
1日の拘束時間上限	16時間	15時間

4. バス運転者数の見込み

- ・ 2024問題で約6%の乖離 (121→129)
- ・ 2023年度から5年間で△12% (111→98)

バス運転者数見込み (2030年試算)



5. 全国のバス事業者での動き

- ◆全国の民営路線バス運行業者127社を対象にした調査
（帝国データバンク実施 30路線以上の民営事業者）
約80%が2023年中に路線廃止または減便を実施

◆主な事例

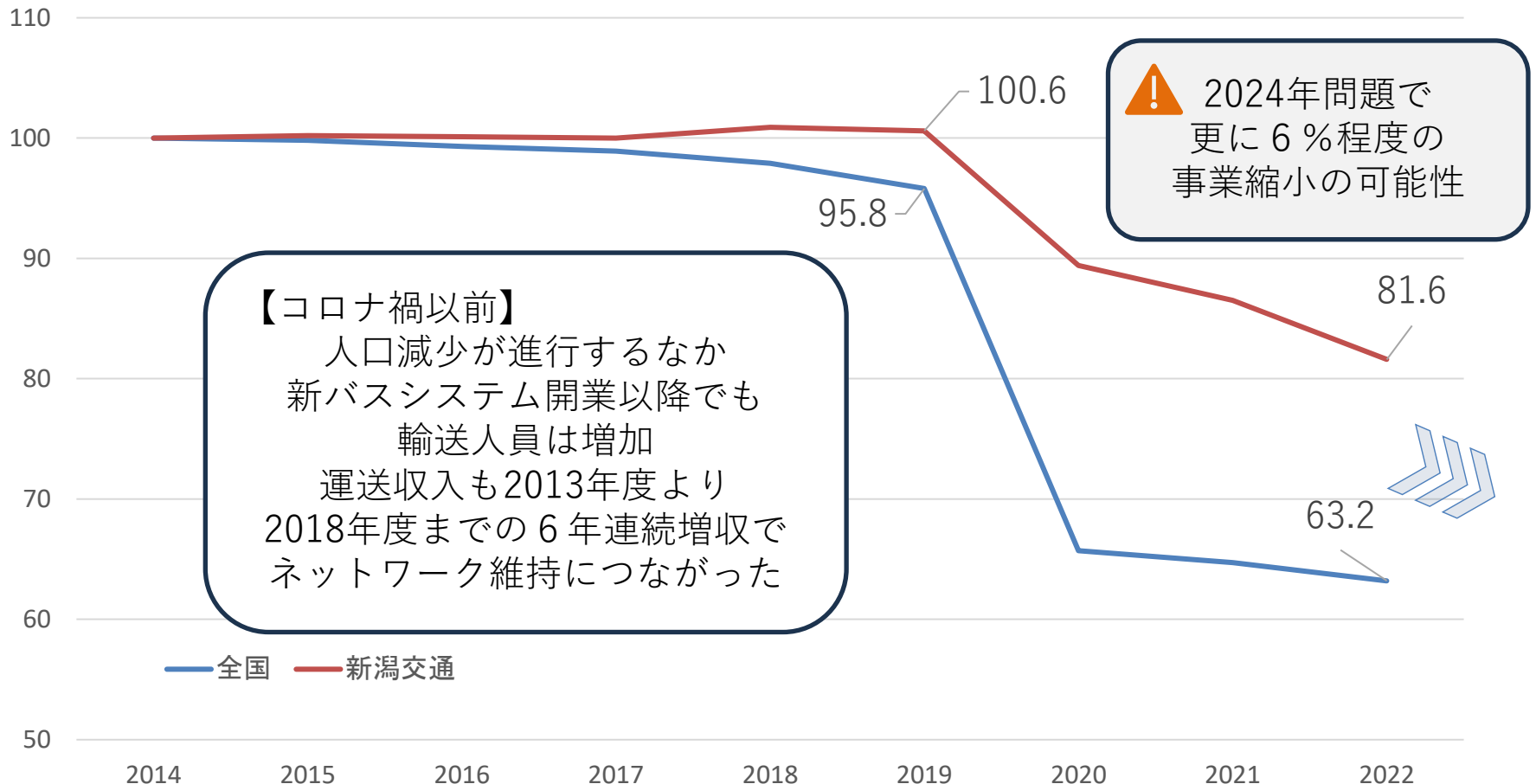
（当社調べ）

- ・ R5.12 280便で区間短縮（中心地乗入を取りやめ）
- ・ R5.11 4路線廃止、33停留所廃止
- ・ R5.12 廃業（運行15路線）
- ・ R5.10 32路線で減便または廃止（始発線下、最終線上）
- ・ R5.10 週243便の減便
- ・ R6.4 16路線廃止、区間廃止
- ・ R5.12 7路線廃止（R6 9路線廃止）
- ・ R6.1 日曜日全面運休

6. 今後の方向性

旅客輸送量 実車キロ

出典：自動車輸送統計調査
営業用バスの内、一般乗合数値



7. 新潟駅高架下のりば 配置方針

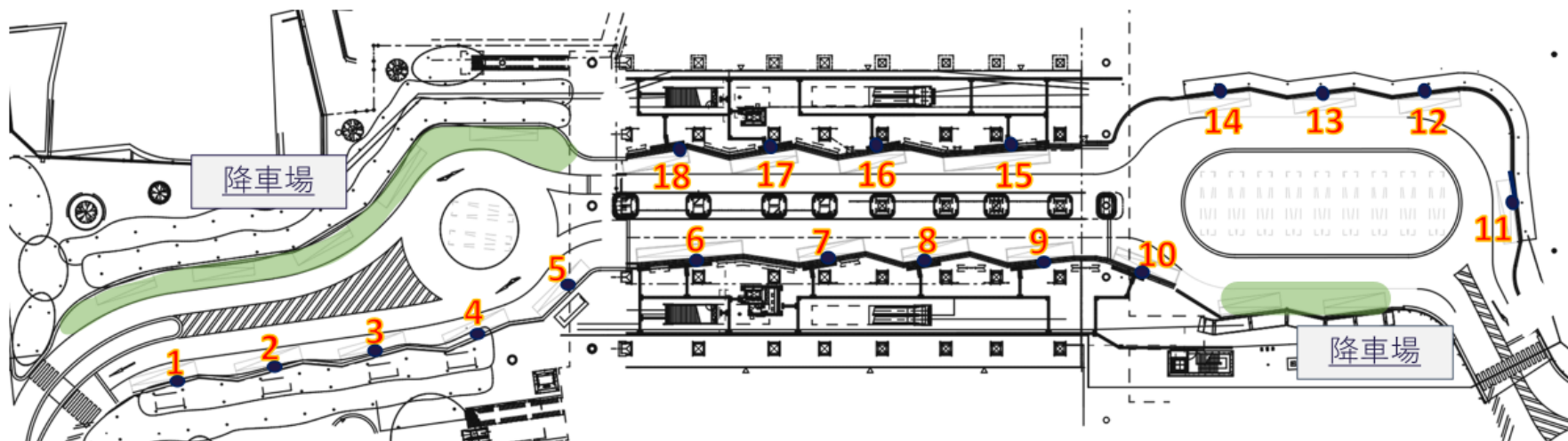
新潟駅高架下のりば

東側 現行南口エリアの生活路線及びアクセス路線を配置する。

東側

アクセス路線

南方面行き



西側

西側 現行万代口13バースを高架後万代方面の10バースで運用するため生活路線を優先的に配置する。

東方面行き

西方面・榎谷小路・古町方面行き

- ・転回が必要となる万代シテイを始発とする路線を配置。
- ・BC内での番線を配慮。

- ・本町・古町方面へ向かう路線を配置。
- ・JRからのスムーズな乗り継ぎに配慮。

