

第1回中野区交通政策推進協議会 路線バス部会

1. 日時・会場

令和7年（2025年）12月10日（水）午後3時00分から午後5時00分
中野区役所 8階 801会議室

2. 協議会の様子



3. 議事

- (1) 部会員紹介・部会長選任
- (2) 会議の運用について
- (3) バスの利用促進について
- (4) 運転手不足について
- (5) 事務連絡

【主な意見】

- (1) 部会員紹介・部会長選任

意見、質問はなし

- (2) 会議の運用について

意見、質問はなし

- (3) バスの利用促進について

○コロナ前に、バス事業者が実施したスタンプラリーなどの取組は集客効果が想定より見込めなかった。駅前イベントを開催した方が、乗客数増加など、効果的な印象である一方、イベントによる通行止めで、路線バスの運営に支障をきたす場合もある。

- (4) 運転手不足について

○採用難に加え、運転手が経験後に早期退職するケースが増加している。

○バス運転手より収入が良く、業務が楽な職種へ人材が流出し、バス運転手への理解も乏しい。

　加えて、狭い道路が多いことも業務の難しさの一つとなっている。

○技術への不安や不規則勤務、事故リスクに加え、近年では乗客のみならず歩行者も含めた力スタマーハラスメントにより乗務員の意欲低下が顕著となっており、事例周知により負担軽減を図ることが望ましい。

- 中野区HPでのバス部会資料の公表に併せて、全国のバス会社の労働組合で構成する私鉄バス専業組合連絡協議会で実施した、人手不足や運行状況、カスタマーハラスメント等についてのアンケートの集計資料について提供するので公表をお願いしたい。（※別紙参考資料）
- バス乗務員という職業の魅力を高めていく上で、賃金の改定というのは不可欠である。
- 近年バス業界でも運賃の値上げを実施している物価上昇の影響もあり、値上げもやむを得ないと利用者の理解も得られていると感じるが、上げ幅については慎重な判断が必要である。
- 広域行政に問題意識を求めることが必要であり、現行の精算では見合わないシルバーパスの運用・助成見直しを、基礎自治体が連合となって東京都に対し要請してほしい。
- 交通安全啓発では、路線バス特有のものに車内事故というものがある。同じ運輸業界の中でも、車内事故が発生しない貨物運送などに人材流出が進んでいる。月1回の防止キャンペーンで利用者には周知しているが、区にも自動車・自転車・歩行者への注意喚起を依頼したい。
- 乗務員不足により今の交通サービスを維持することが困難になるかもしれない。区から地域住民へ、公共交通のあり方と共に考える発信を求めたい。危機感を煽る必要はないが、少子高齢化や人材不足の中で将来的な課題を共有することが重要と考える。
- 国交省では、防衛省との取り交わしを行い、退職予定の自衛官に対して、バス・タクシー・トラックの職業説明会を行う等している。

（5）その他

- 中野駅周辺では15年来バス停移設が続き、一時期、利用者が約40%減少したこともある。関係事情を踏まえつつ、中野駅北口ターミナル整備をできるだけ早期に進めてほしい。

以上