

令和3年(2021年)10月29日

令和3(2021)年度 第4回柏崎市地域公共交通活性化協議会

柏崎市地域公共交通計画の骨子案について

柏崎市地域公共交通活性化協議会

1 柏崎市の公共交通における課題

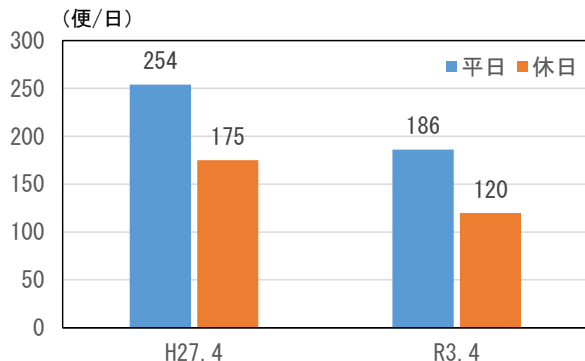
① 公共交通の利便性の低下

公共交通機関利便性の満足度

平成27年度	令和2年度
21.3%	19.6%

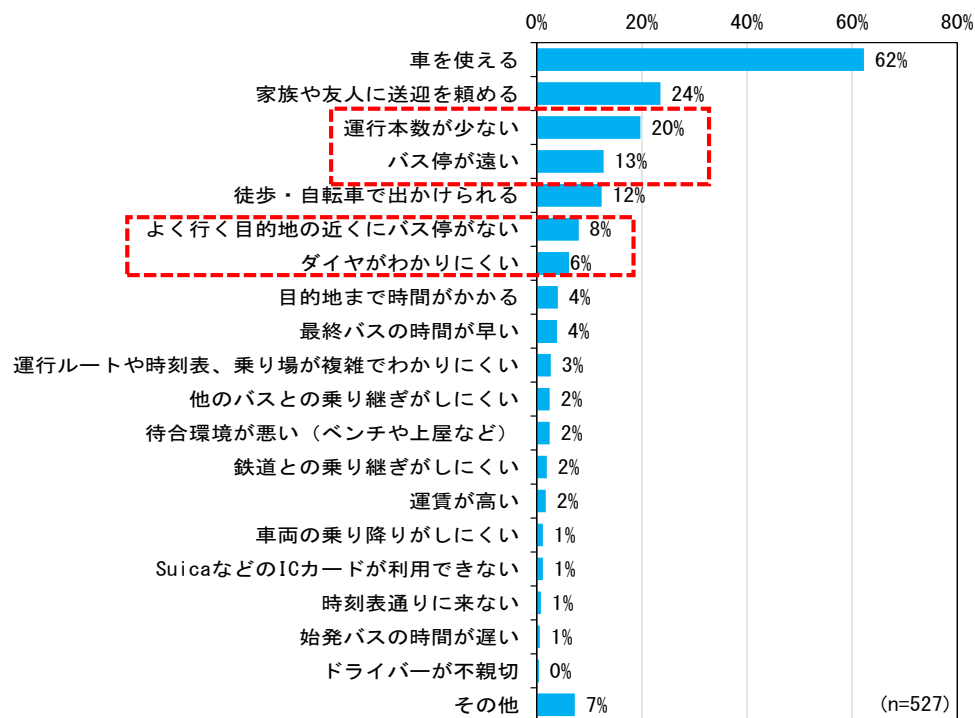
資料:市民アンケート調査

図 市内路線バス運行便の変化



資料:越後交通(株)時刻表

図 路線バスを利用しない理由



資料:R2公共交通アンケート(高齢者)

② 利用実態に見合っていない運行状況(頻度、区間等)

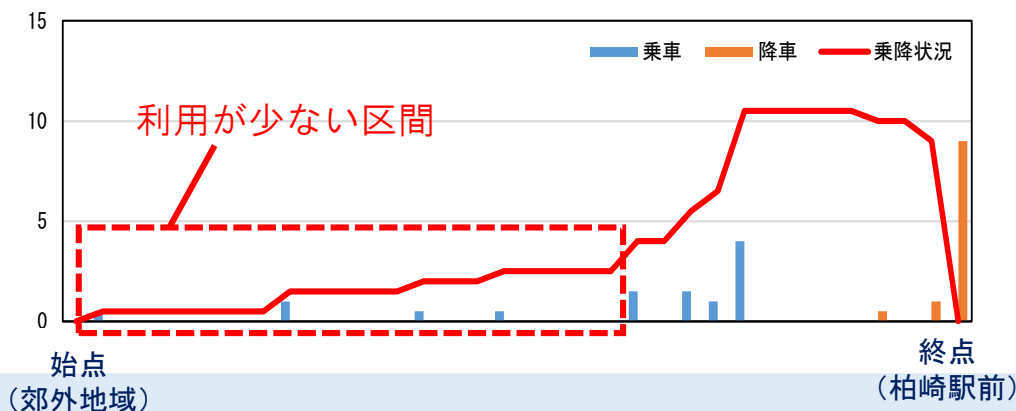
同じ路線の平日・休日の利用状況(一例)

	調査日	調査本数	利用者数	平均利用者数
平日	R2.12. 8(火)	3. 5往復(7便)	34人	4. 8人/便
休日	R2.12.13(日)	3. 0往復(6便)	0人	0人/便

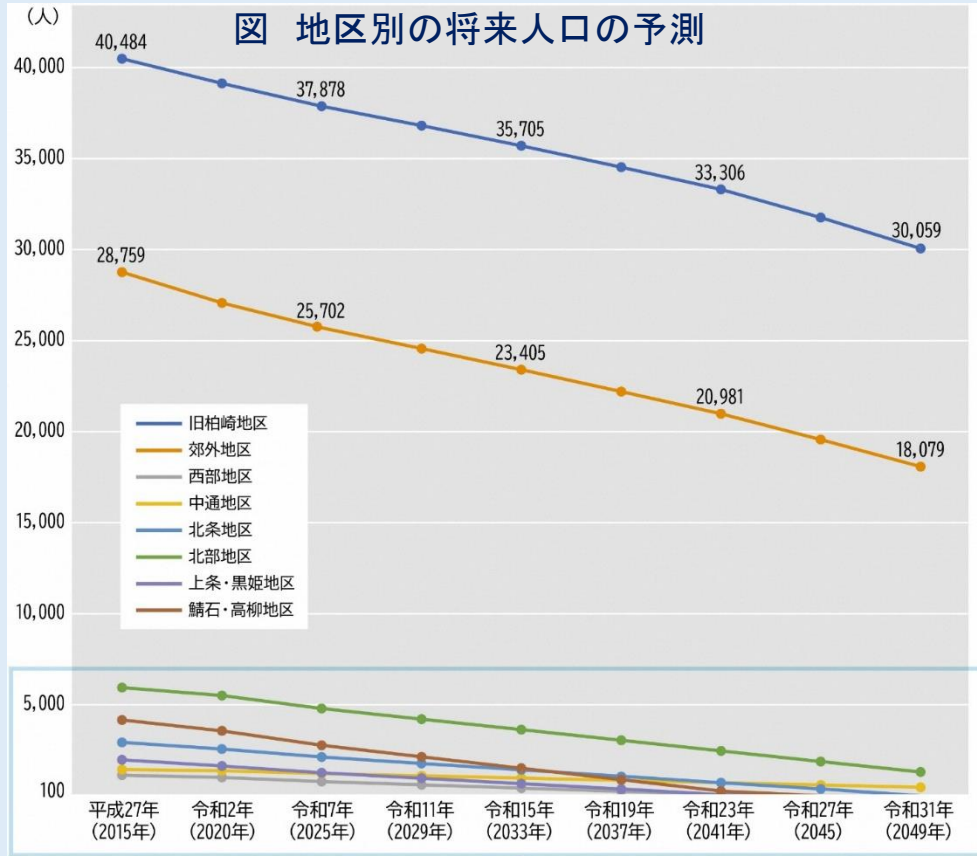
日曜日の利用が全くない

(人/便)

ある路線の乗降データ



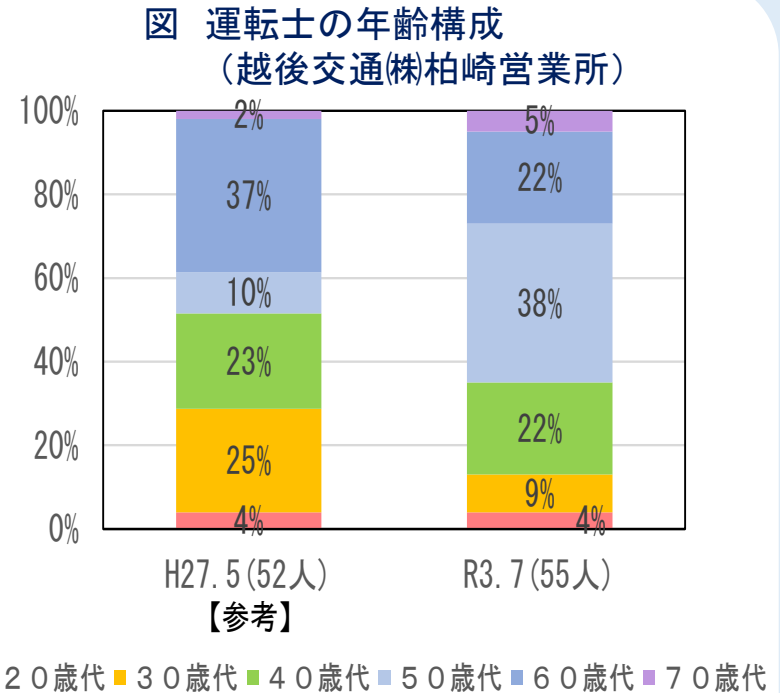
③ 人口減少・少子高齢化



注)

- ・令和2(2020)年以降が予測値
- ・グラフは100を最小値として、予測値が100未満になる場合は非表示
- ・平成27(2015)年人口は、地区別の住民基本台帳人口を国勢調査人口の総数で割り戻したもの

④ 運転士不足及び高齢化



資料:越後交通株提供

⑤ 広範囲に渡る人口分布と移動ニーズの点在化

広範囲に渡る人口分布

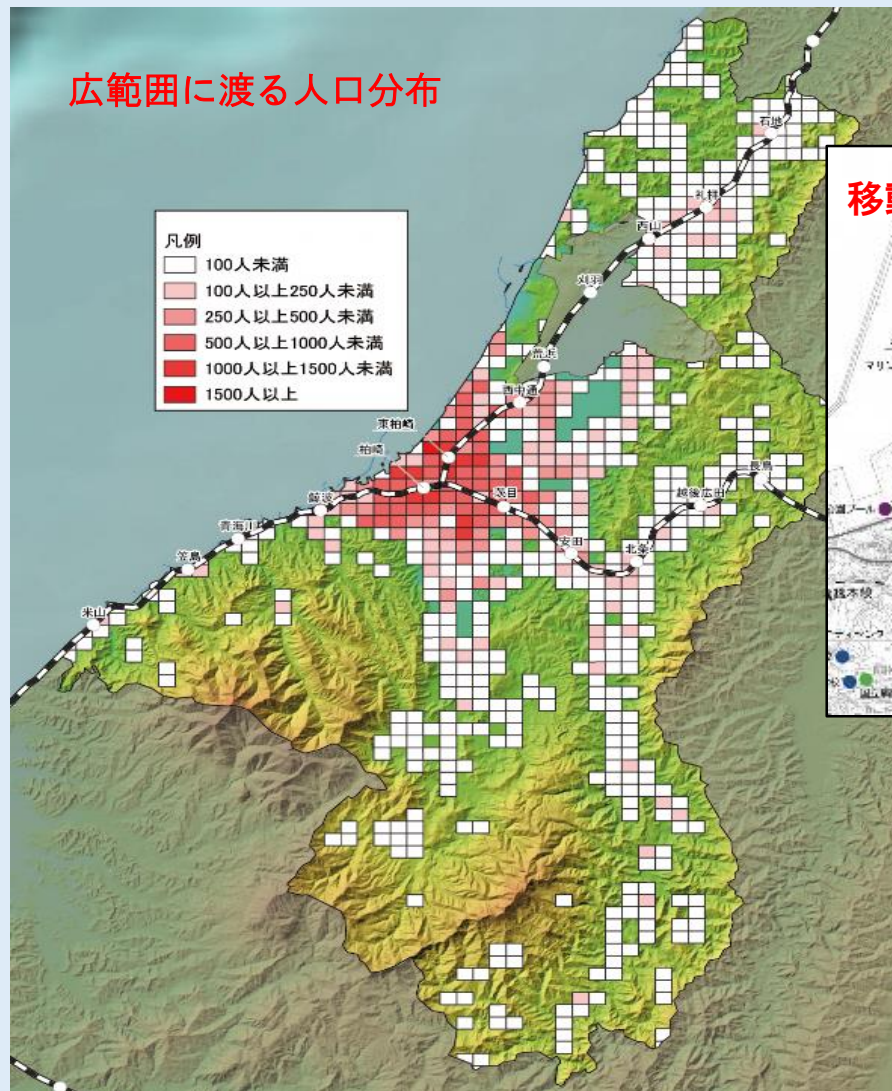


図 主な施設の分布(中心市街地)

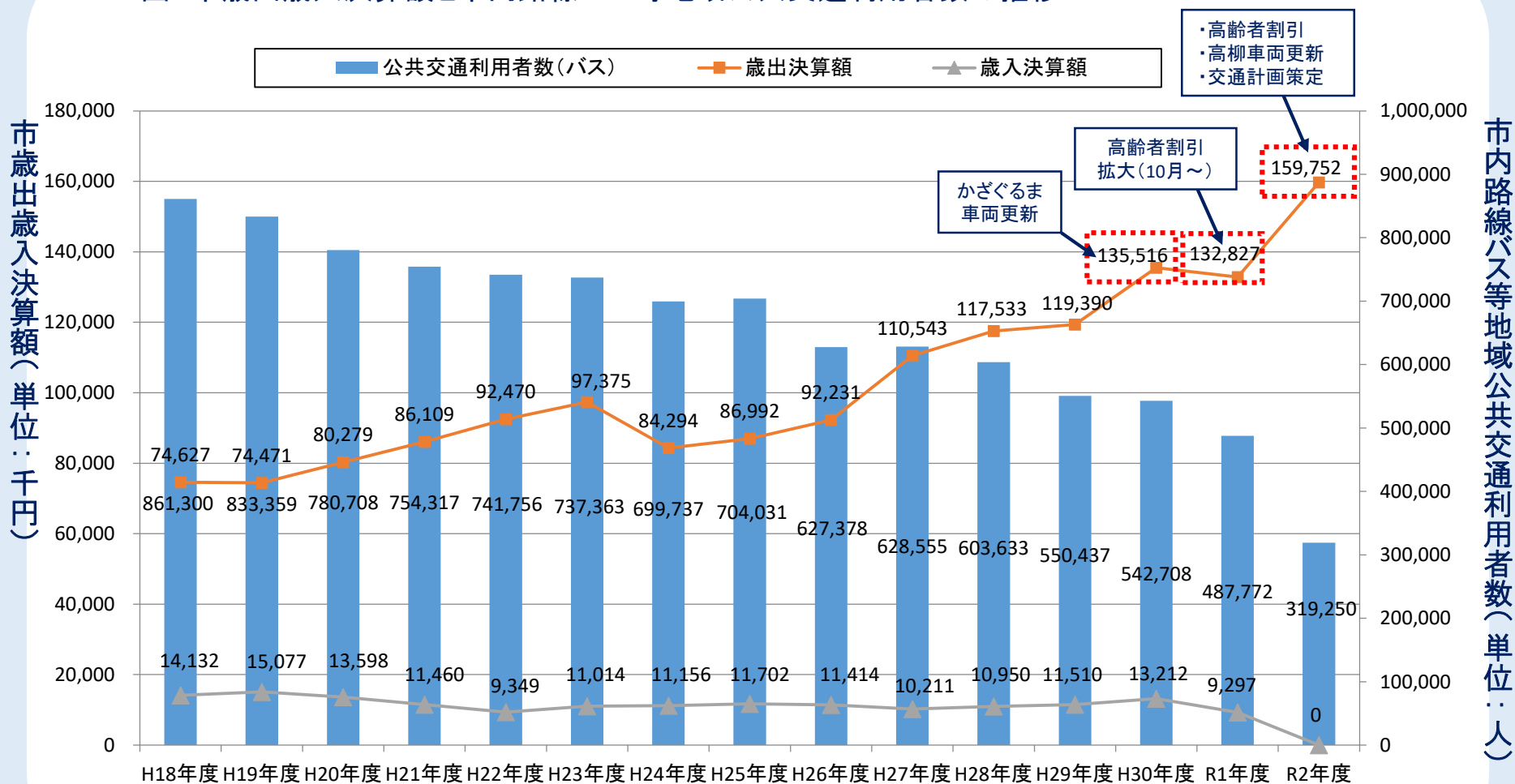
移動ニーズの点在化



図 人口の分布

⑥ 公共交通の確保に係る市の財政負担額の増加

図 市歳出歳入決算額と市内路線バス等地域公共交通利用者数の推移



⑦ 都市間移動に対する利便性の低下

都市間高速交通の運行本数の変化

	平成27年度	令和3年度(9/30現在)
県内高速バス「柏崎～新潟線」	6往復(12本)	3往復(6本)
JR信越本線	24本	24本
JR越後線	9本	9本

⑧ 公共交通維持のための地域住民の関わり

各地域内交通地域内交通の収支率(令和2年度)

	西山町地域	高柳町地域	鵜川地区	米山地区
収 支 率 (=運賃収入/運行経費)	1.4%	3.0%	3.1%	6.8%
地域参画の状況	地域参画なし	電話受付対応(R 2時点)	電話受付 対応	地域主体 運行

低い

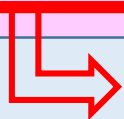
地域の公共交通への関わり

高い

2 基本方針(案)

持続可能で

やさしい公共交通ネットワークの構築



優しい：親切、丁寧

易しい：利用し易い、便利

- ・ 第五次総合計画後期基本計画公共交通分野主要施策
「持続可能な公共交通ネットワークの構築」
- ・ 今回の計画では、公共交通がないと生活に支障がある方々（高齢者、高校生、障がい者）が重点的な対象者

3 目標と評価指標(案)

基本方針

持続可能で
やさしい公共交通ネットワークの構築

目標1

公共交通の利便性を高め、
利用の促進を図る

評価指標

(1) 市民1人当たりの
地域公共交通の利用回数

目標2

公共交通の運行を効率化し、
安定的で継続的な運行体系を構築する

評価指標

(2) 収支率
(3) 1乗車当たりの市の財政負担額

目標3

地域との連携を深め、地域とともに
「くらしの足」を確保する

評価指標

(4) 地域公共交通の運行維持のために
協働参画する地域数

目標1 公共交通の利便性を高め、 利用の促進を図る

高齢者や障がい者の方でも、誰もが安心して、移動ができる環境を整えるため、運行形態の見直しやICT（情報通信技術）やAIの活用を図ります。

評価指標

（1） 市民1人当たりの地域公共交通の利用回数

評価指標

(1) 市民1人当たりの地域公共交通の利用回数

= 1年当たりの地域公共交通利用者数 / 柏崎市人口

	現況値(R1年度 / R2年度)	目標値(R8年度)
全 体	5.93回 / 3.94回	6.00回



目標2 公共交通の運行を効率化し、 安定的で継続的な運行体系を構築する

運転士不足や市の財政負担の増加の問題に対応し、持続可能な公共交通を実現していくため、利用実態に合わせた運行の効率化を図ります。

評価指標

(2) 収支率

(3) 1乗車当たりの市の財政負担額

評価指標（２） 収支率 $= \text{運賃収入} / \text{運行経費}$

	現況値(R1年度 / R2年度)	目標値(R8年度)
全 体	25.75% / 24.63%	30.00%
越後交通(株)バス路線 路線バス 市街地循環バス	27.31% / 26.21%	32.00%
地域内交通 高柳町地域内交通 鵜川地区地域内交通 米山地区乗合タクシー にしやま号など	3.48% / 2.40%	5.00%



評価指標（３） １乗車当たりの市の財政負担額 ＝市支出額／利用者数

	現況値(R1年度 / R2年度)	目標値(R8年度)
全 体	244円 / 438円	269円
越後交通(株)バス路線 路線バス 市街地循環バス	173円 / 344円	212円
地域内交通 高柳町地域内交通 鵜川地区地域内交通 米山地区乗合タクシー にしま号など	3,699円 / 5,560円	3,432円

※参考：越後交通路線バス初乗り運賃（柏崎市内）160円

目標3 地域との連携を深め、地域とともに 「くらしの足」を確保する

運行の維持が極めて困難な状況に陥っている生活交通をこれからも確保していくためには、地域の協働参画がとても重要だと考えます。

地域住民の通院や買い物における移動の問題を、地域と共有し、連携を深めて難題を解決していきます。

評価指標

(4) 地域公共交通の運行維持のために

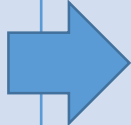
協働参画する地域数

評価指標

(4) 地域公共交通の運行維持のために 協働参画する地域数

※協働参画の例：地域主体運行、デマンドの受付、地域交通運行維持協力金など

	現況値(R3年度)	目標値(R8年度)
全 体	2地域※	4地域以上



※地域公共交通の運行維持のために協働参画する地域（R3年度時点）

- ・ 米山地域：米山地区乗合タクシーの運行主体
- ・ 野田地域：鵜川地区地域内交通の予約受付

※このほかに、北条地区（NP0法人北条人材バンク）も福祉有償運送の形態で、通院等の地域移動の役割を担っている

5 目標を達成するための施策(案)

A 新交通システム＋ 郊外地域交通ネットワークの構築

- ・ 新交通システムの運行エリアは、効率的な運行を図るため、人口が集中している地域に限定
- ・ AIオンデマンドシステムを活用した小型車両（7人乗り程度）によるデマンド乗合運行
- ・ 乗降ポイントを細かく設定
- ・ 予約は「スマートフォンアプリ」または「電話」
- ・ 運行時間は平日昼間の時間帯を想定（路線バスとの時間的棲み分けを図る）

対応
目標

目標1 利便性向上

目標2 運行効率化

目標3 地域連携

対応
課題

① 利便性低下

② 利用実態

③ 人口減少

④ 運転士不足

⑤ 広範囲分布

⑥ 財政額増加

⑦ 都市間移動

⑧ 地域の関わり

A 新交通システム+

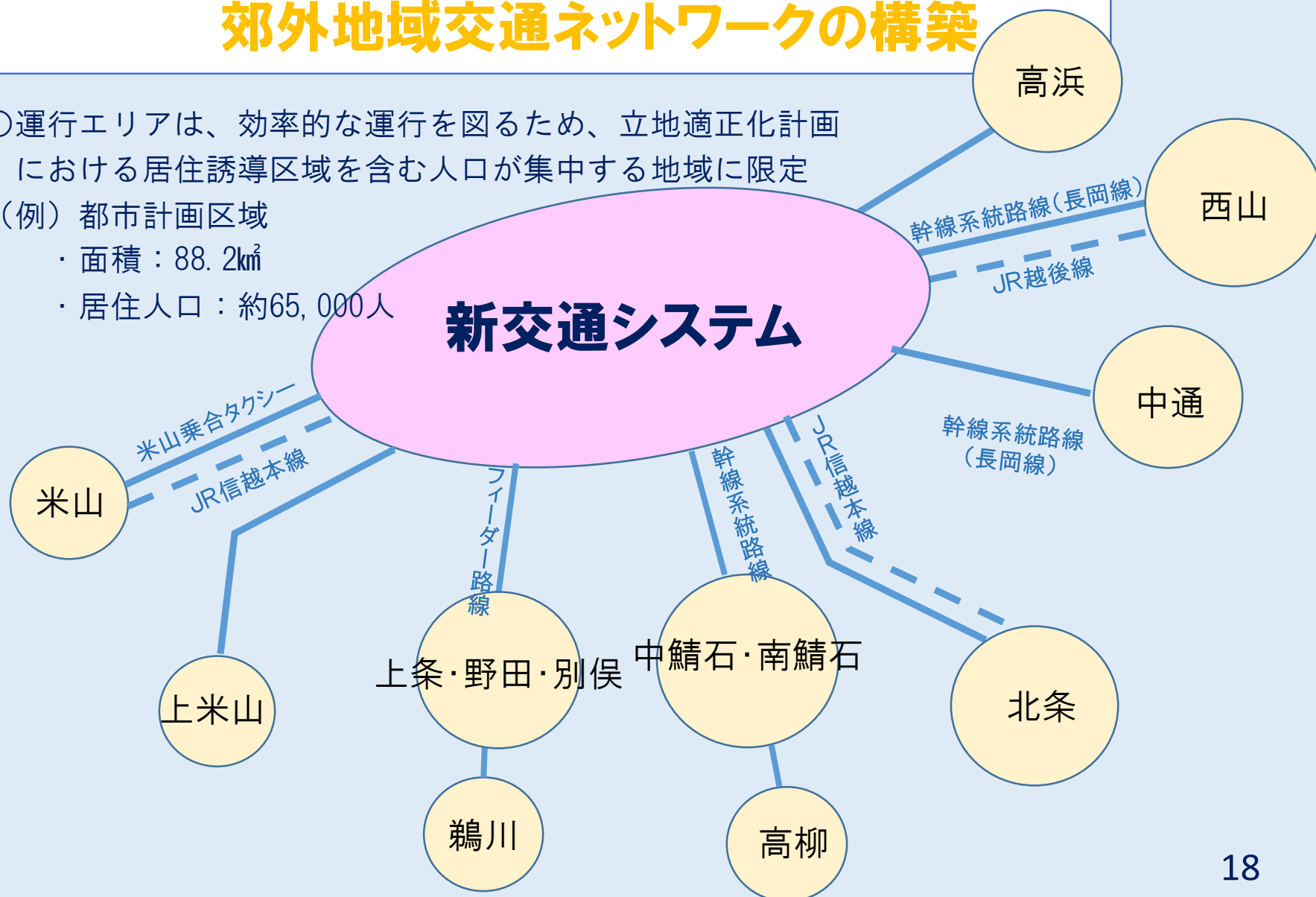
郊外地域交通ネットワークの構築

○運行エリアは、効率的な運行を図るため、立地適正化計画
における居住誘導区域を含む人口が集中する地域に限定

(例) 都市計画区域

- ・面積：88.2km²
- ・居住人口：約65,000人

新交通システム



○AIオンデマンドシステムを活用した小型車両（7人乗り程度）による
デマンド乗合運行

○乗降ポイントを細かく設定（ドアツードア方式ではない）

○予約は「スマートフォンアプリ」または「電話」

（例）富岡市（群馬県）愛タク（乗合タクシー）

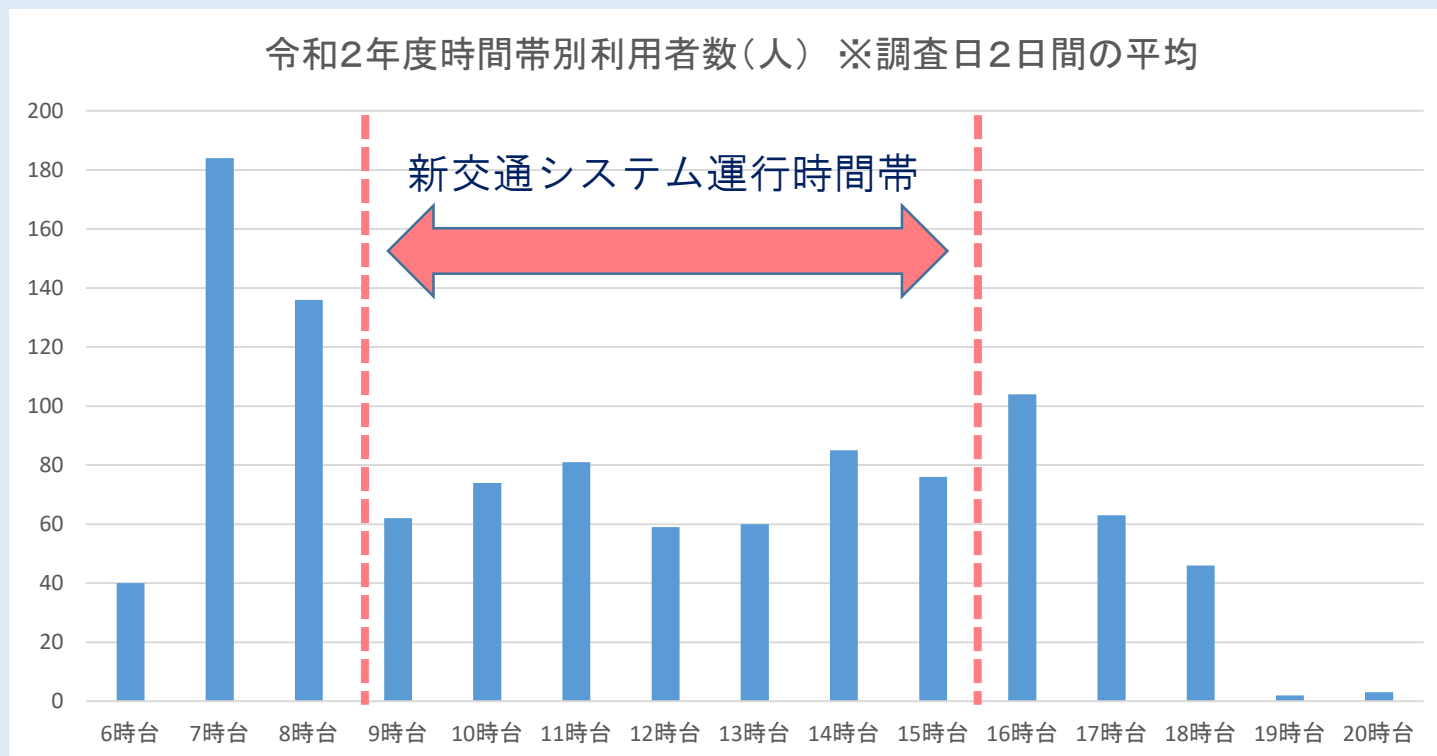
- ・AIオンデマンドシステム：MOVE MONET(MONET Technologies)
- ・令和2年度から路線バスの代替として運行開始。市内タクシー事業者2社が運行



資料：富岡市HPより引用

新交通システムの運行時間

- 運行時間は平日の昼間のみ（9：00～16：00くらいを想定、路線バス利用者が比較的少ない時間帯に運行）



朝と夕方の時間帯は、高校生の登下校などにより、利用者数が多いことから、大型車両による定時定路線運行が望ましい。

B 利用実態に応じた運行の効率化・見直し

- (1) 新潟病院線、米山台福祉センター線、赤坂山公園線の統合
- (2) バス路線の休日運行の見直し
- (3) 椎谷線一部便の経路変更
(はまなす特別支援学校生徒の通学時における利便性の向上)

対応
目標

目標1 利便性向上

目標2 運行効率化

目標3 地域連携

対応
課題

① 利便性低下

② 利用実態

③ 人口減少

④ 運転士不足

⑤ 広範囲分布

⑥ 財政額増加

⑦ 都市間移動

⑧ 地域の関わり

B-1) 新潟病院線、米山台福祉センター線 及び赤坂山公園線の統合



新潟病院線に路線統合

Bー(2) バス路線の休日運行の見直し

路線A

	調査日	調査本数	利用者数	平均利用者数
平日	R2.12. 8(火)	3. 5往復(7便)	34人	4. 8人/便
休日	R2.12.13(日)	3. 0往復(6便)	0人	0人/便

路線B

	調査日	調査本数	利用者数	平均利用者数
平日	R2.12. 9(水)	3. 0往復(6便)	41人	6. 8人/便
休日	R2.12.13(日)	2. 0往復(4便)	12人	3. 0人/便

路線C

	調査日	調査本数	利用者数	平均利用者数
平日	R2.12.14(月)	3. 5往復(7便)	58人	8. 2人/便
休日	R2.12.12(土)	2. 0往復(4便)	11人	2. 7人/便

休校、休診や家族送迎により、休日の利用ニーズは低い

B-③ 椎谷線一部便の経路変更 (はまなす特別支援学校生徒の通学時における利便性の向上)



C 公共交通利用促進策

- (1) 高校生の通学における公共交通利用促進策の拡充
- (2) バリアフリー車両の導入促進
- (3) 高齢者や障がい者を対象としたバスの乗り方教室の実施
- (4) 経路情報検索サービスの充実
- (5) 商業施設・観光施設・医療機関等との連携の検討
- (6) 乗車運賃のキャッシュレス決済化

※(5)・(6)は、AIオンデマンドシステム搭載機能の活用を想定

対応
目標

目標1 利便性向上

目標2 運行効率化

目標3 地域連携

対応
課題

① 利便性低下

② 利用実態

③ 人口減少

④ 運転士不足

⑤ 広範囲人口

⑥ 財政額増加

⑦ 都市間移動

⑧ 地域の関わり

D 地域における公共交通への関わりの強化

地域交通の運行維持のために地域の積極的参画を促し、地域とともに生活の足を確保していく

【例】地域主体の運行、デマンド受付の対応、地域交通運行維持協力金など

各地域の公共交通への関わり具合と各地域内交通の収支率(令和2年度)

	西山町地域	高柳町地域	鵜川地区	米山地区
収支率	1.4%	3.0%	3.1%	6.8%
地域参画の状況	地域参画なし	電話受付対応(R2時点)	電話受付対応	地域主体運行

低い

高い

地域の公共交通への関わり

対応
目標

目標1 利便性向上

目標2 運行効率化

目標3 地域連携

対応
課題

① 利便性低下

② 利用実態

③ 人口減少

④ 運転士不足

⑤ 広範囲人口

⑥ 財政額増加

⑦ 都市間移動

⑧ 地域の関わり

各施策(案)が対応する目標及び課題

		目標			課題							
		【目標1】 利便性向上	【目標2】 運行効率化	【目標3】 地域連携	①利便性低下	②利用実態	③人口減少	④運転士不足	⑤広範囲分布	⑥財政額増加	⑦都市間移動	⑧地域の関わり
A	新交通システム+ 郊外ネットワーク構築	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
B-(1)	西部地区路線統合	○	○		○	○		○		○		
B-(2)	休日運行の見直し		○			○		○		○		
B-(3)	椎谷線一部便の経路変更	○				○						
C-(1)	高校生利用促進事業	○			○							
C-(2)	バリアフリー車両導入促進	○			○		○					
C-(3)	バスの乗り方教室	○		○			○					
C-(4)	経路情報検索サービス	○			○						○	
C-(5)	商業施設等との連携	○			○							
C-(6)	キャッシュレス決済化	○			○							
D	地域との連携強化	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○

6 今後の主なスケジュール

10月29日(金)	第4回柏崎市地域公共交通活性化協議会 (計画の骨子案について)
11月26日(金)	第5回柏崎市地域公共交通活性化協議会 (計画素案及び具体的な施策案について)
12月16日(木)	市議会説明(総務常任委員会)
12月17日～	パブリックコメント(約1か月間)
2月下旬	第〇回柏崎市地域公共交通活性化協議会 (計画の承認について)