

令和7(2025)年12月22日
柏崎市役所4-3,4-4会議室

第4回 柏崎市地域公共交通活性化協議会

【議案第1号】

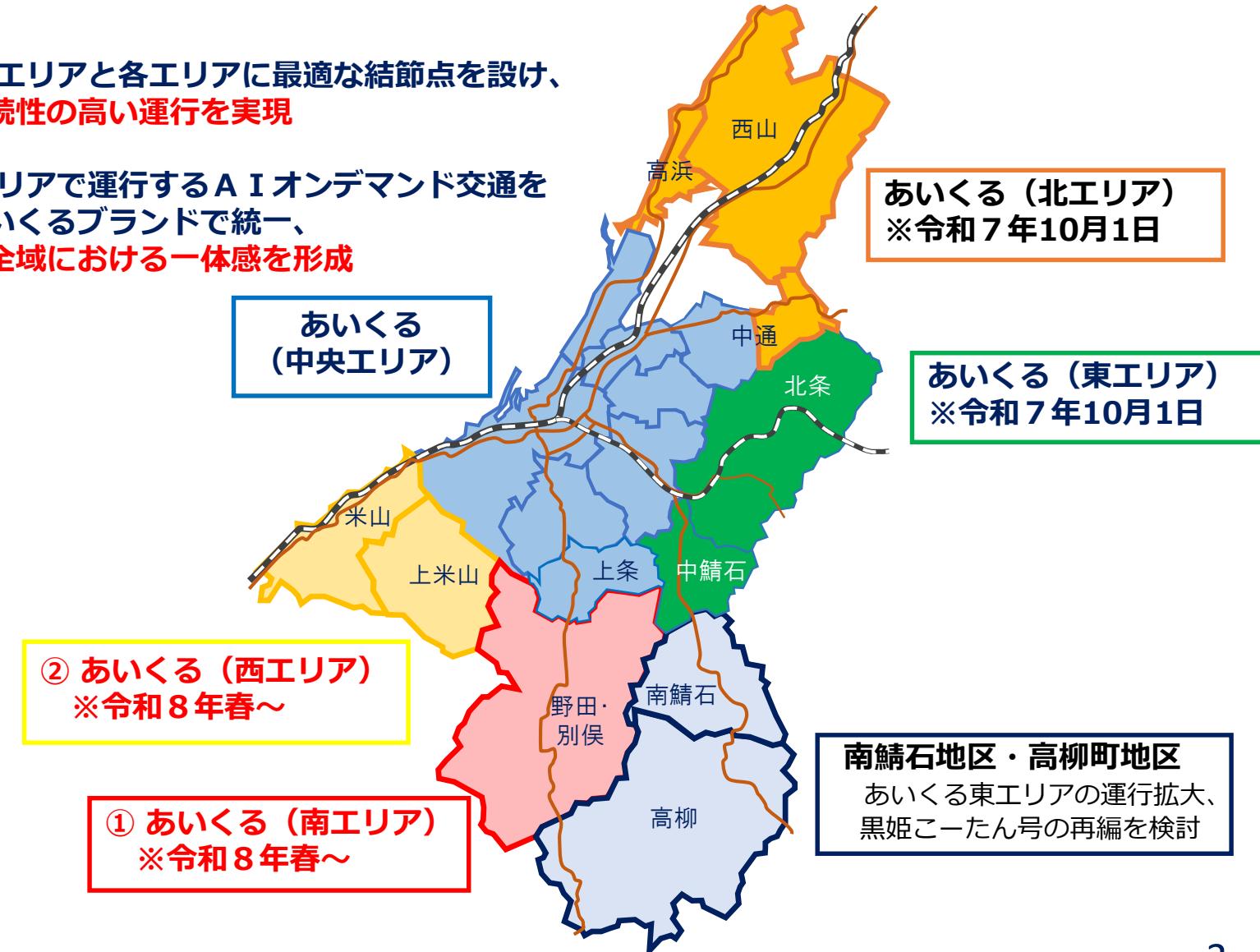
市西部・南部地域におけるAI新交通
あいくるの新規運行について

郊外地域交通のリデザイン再編+地域公共交通ネットワークの再構築

郊外地域におけるA I 新交通あいくるの新規運行（南・西エリア）

- 中央エリアと各エリアに最適な結節点を設け、接続性の高い運行を実現

- 各エリアで運行するA I オンデマンド交通をあいくるブランドで統一、市全域における一体感を形成



A I 新交通あいくる各エリアの概要

	中央エリア 約118km ² 63,771人 (84.7%)	北エリア 約62km ² 4,876人 (6.5%)	東エリア 約60km ² 3,275人 (4.4%)	南エリア 約66km ² 691人 (0.9%)	西エリア 約44km ² 846人 (1.1%)
運行日	週5日 (月～金)	週3日 (月・水・金)	週2日 (火・木)	週2日 (月・木)	週2日 (火・金)
車両台数	8台	3台	(3台) ※北部エリアと 共用	2台	(2台) ※南部エリアと 共用
使用車両	既存車両6台 新規導入2台	にしやま号2台 新規導入1台	※北エリアと 共用	新規導入2台	※南エリアと 共用

※各エリアの人口は、令和7（2025）年9月現在のもの。（）内は人口カバー率を示す。

南・西エリアの運行により、「あいくる」の人口カバー率：97.6%

地域内交通運行状況

①南エリア（野田（※鶴川地区のみ）地区）

評価指標	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	【目標値】 令和8 (2026)年度
利用者数（人）	155人	139人	112人	—
1人当たりの利用回数	3.10回	2.73回	2.38回	6.00回
収支率（%）	0.67%	0.59%	0.54%	5.00%

②南エリア（米山・上米山地区）

評価指標	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	【目標値】 令和8 (2026)年度
利用者数（人）	387人	501人	510人	—
1人当たりの利用回数	0.41回	0.56回	0.60回	6.00回
収支率（%）	5.84%	4.57%	5.53%	5.00%

①南エリア(野田・別俣地区) 地域交通のリデザイン案

	【現行】 ※令和7(2025)年4月1日現在	【リデザイン案】
地域 交通	<p>【鵜川地域交通】</p> <p>① 運行路線：折居～野田農協前</p> <p>② 運行形態： 予約型路線運行、6便／日</p> <p>③ 運行頻度：週3日（月・木・金）</p> <p>④ 乗車運賃： 大人（鵜川-野田間）200円／回</p> <p>⑤ 運行車両台数：1台</p>	<p>【あいくる南エリア】</p> <p>① 運行区域：野田地区、別俣地区及び あいくる中央エリアの一部</p> <p>② 運行形態：区域運行 (予約型乗降ポイント方式)</p> <p>③ 運行頻度：週2日（月・木）</p> <p>④ 乗車運賃： 大人（地区内）200円／回 大人（地区外）600円／回 ※運賃協議会で協議</p> <p>⑤ 運行車両台数：2台（西エリアと共に用）</p>
路線 バス	<p>【野田線】 7本／日（平日）</p> <p>【久米線】 4本／日（平日）</p>	<p>【野田線・久米線】 高校生などの登下校に利用している朝夕の便について、運行の維持を図っていく。 一方、日中の便は、利用状況を踏まえて、運行本数の見直しを行っていく。</p>

年間見込利用者数(当初)の算定

- ・運行エリアにおける70歳以上人口(推計値、R7.3月末現在):419人[A]
- ・路線バス等を年に数回程度以上利用している高齢者(70歳以上)の割合:24%[B] (R2柏崎市公共交通アンケートより)
- ・[A]×[B]×12回/年=1,206人 ≈ 1,200人 (年間見込利用者数(当初))

年間見込運賃収入(当初) 「年間見込利用者数(当初) × 乗車運賃」※地区内90%、地区外10%で試算

$$1,200 \text{人} \times 240 \text{円/回} = 288,000 \text{円}$$

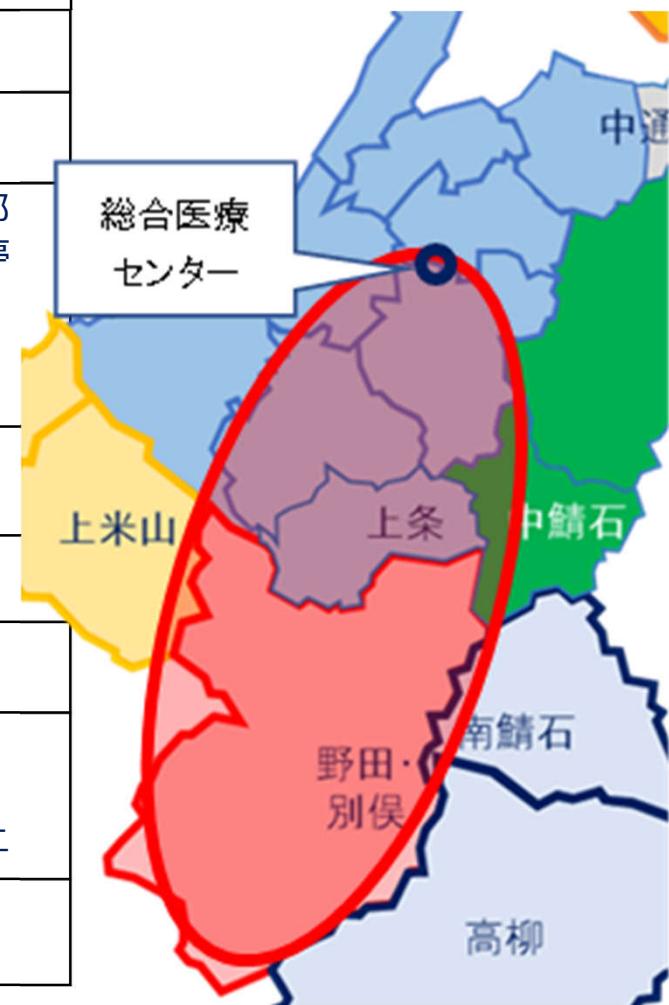
年間見込収支率(当初) 「年間運賃収入(当初) ÷ 年間年間運行経費(当初)」

$$288,000 \text{円} \div 5,100,000 \text{円} = 5.64\%$$

①あいくる(南エリア)新規運行

運行概要

運行頻度	週2日（月曜日、木曜日）
運行事業者	柏崎交通株式会社
使用車両	2台（新規導入車両）
運行区域	野田・別俣地区～～あいくる中央エリアの一部 乗継ポイント：新道農協前バス亭、堀バス停 直行ポイント：柏崎市総合医療センター 柏崎厚生病院 柏崎駅、コモタウン柏崎
乗車運賃（大人）	地区内：200円／回 地区外：600円／回 <small>※運賃協議会で協議</small>
乗降ポイント数	50箇所
運行開始予定日	令和8（2026）年3月2日（月曜）予定
メリット	<ul style="list-style-type: none">きめ細やかな乗降ポイントの設置地域内移動にも対応車両の小型化→乗車時における快適性の向上
デメリット	<ul style="list-style-type: none">路線バス（野田線・久米線）の減便



②西エリア(米山・上米山地区) 地域交通のリデザイン案

	【現 行】 ※令和6(2024)年4月1日現在	【リデザイン案】
地域 交通	<p>【米山地区乗合タクシー・ たんねはなもも号】</p> <p>① 運行路線 ・米山乗合：米山地区～コモタウン ・はなもも号：上米山地区～コモタウン</p> <p>② 運行形態 ・米山乗合：予約型路線運行、3便／日 ・はなもも号：予約型路線運行、4便／日</p> <p>③ 運行頻度： ・米山乗合：週1日（火） ・はなもも号：週2日（水・金）</p> <p>④ 乗車運賃：大人（地区内）200円／回 大人（地区外）400円／回</p> <p>⑤ 運行車両台数：1台</p>	<p>【あいくる南エリア】</p> <p>① 運行区域：米山地区、上米山地区及び あいくる中央エリアの一部</p> <p>② 運行形態 区域運行（予約型乗降ポイント方式）</p> <p>③ 運行頻度：週2日（火・金）</p> <p>④ 乗車運賃：大人（地区内）200円／回 大人（地区外）600円／回</p> <p>⑤ 運行車両台数：2台（南エリアと共に用）</p>
鉄道	<p>【JR信越本線】 運行本数（柏崎～直江津間）：40本／日</p>	<p>【JR信越本線】 JR東日本、新潟県及び沿線自治体と連携しながら、利用促進等の活性化に資する取組を実施し、運行の維持及び利便性の向上を図っていく。</p>

年間見込利用者数(当初)の算定

- ・運行エリアにおける70歳以上人口(推計値、R7.3月末現在):371人[A]
- ・路線バス等を年に数回程度以上利用している高齢者(70歳以上)の割合:24%[B] (R2柏崎市公共交通アンケートより)
- ・[A]×[B]×12回/年=1,068人 ≈ 1,070人 (年間見込利用者数(当初))

年間見込運賃収入(当初) 「年間見込利用者数(当初) × 乗車運賃」※地区内90%、地区外10%で試算

$$\cdot 1,070 \text{人} \times 240 \text{円/回} = 256,800 \text{円}$$

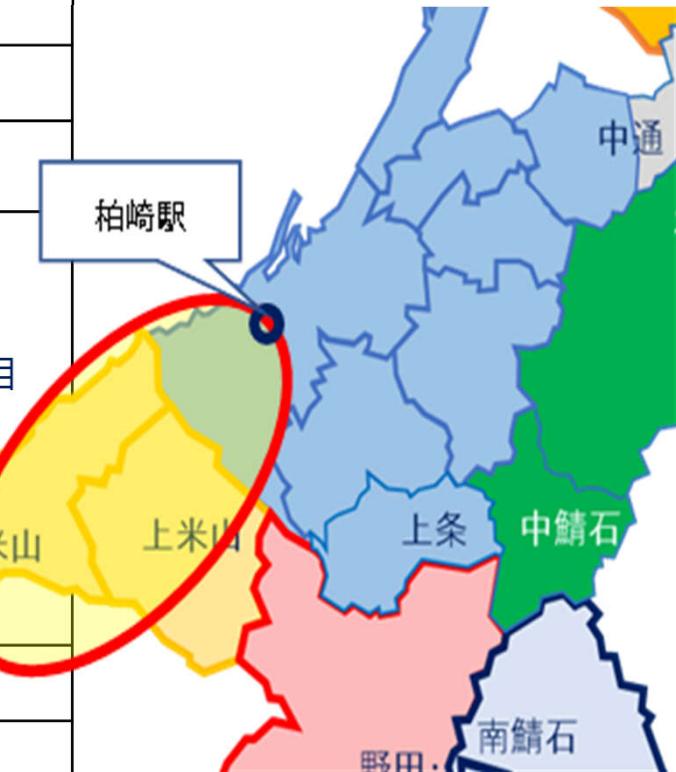
年間見込収支率(当初) 「年間運賃収入(当初) ÷ 年間年間運行経費(当初)」

$$\cdot 256,800 \text{円} \div 5,100,000 \text{円} = 5.03\%$$

② あいくる(西エリア)新規運行

運行概要

運行頻度	週2日（火曜日、金曜日）
運行事業者	柏崎交通株式会社
使用車両	2台（新規導入車両）※南エリアと共に
運行区域	米山地区・上米山地区～中央エリアの一部 乗継ポイント：鯨波駅 直行ポイント：柏崎駅、コモタウン柏崎 東本町1丁目、西本町2丁目 前畠医院、新潟病院
乗車運賃（大人）	地区内：200円／回 地区外：600円／回 ※運賃協議会で協議
乗降ポイント数	32箇所
運行開始予定日	令和8（2026）年3月3日（火曜）予定
メリット	<ul style="list-style-type: none"> きめ細やかな乗降ポイントの設置 【米山地区】運行日数の増加 (週1回→週2回) 運行時間が延長
デメリット	【上米山地区】地区内での乗降がドアツードアでなくなる



使用車両

- ・ハイエースワゴン10人乗り、2台
- ・中央エリアで運行中の車両と同タイプ

一般車両 ※乗車定員8名

⑯ フロントハンドレール&
スライドドア乗降口ハンドレール

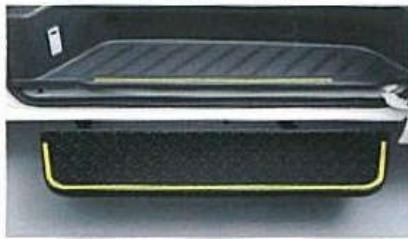


㉒ スライドドア乗降口
グリップ

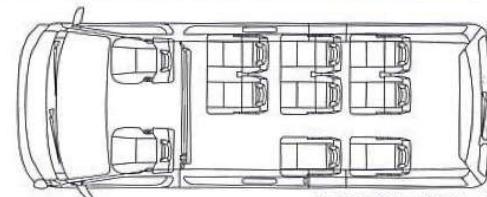


※ベース車に標準装備。

㉘ 電動格納式大型ステップ
(スライドドア連動)



× 10名



※グランドキャビンベース

㉙ 扉開放表示ラベル



【議案第2号】

地域公共交通計画の中間評価について

1 柏崎市地域公共交通計画の概要

(1) 名称

柏崎市地域公共交通計画

(2) 目的・背景

人口減少や利用者数減により路線バス等の利用は減少傾向にあり、運行本数減少・利便性低下の「負のスパイラル」にある。運転士の高齢化、コロナ影響、財政負担の増加などにより、地域公共交通の維持が困難な状況。一方で、クルマを運転できない高齢者や学生等にとって生活移動手段として重要である。

(3) 計画期間

令和4（2022）年度～令和8（2026）年度の5年間。

(4) 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

(5) 計画の目標

- 1 公共交通の利便性を高め、利用の促進を図る
- 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
- 3 地域内との連携を含め、地域とともに「くらしの足」を確保する

2 柏崎市地域公共交通計画の中間評価

(1) 中間評価の位置付け

本計画は、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度までの5年間を計画期間としている。本中間評価は、計画期間の前半を経過した時点で、施策の進捗状況や効果を整理し、後半期間及び次期地域公共交通計画の策定に向けた課題及び方向性を明確にすることを目的とする。

(2) 目標達成のために行う施策・事業の進捗状況

施策・事業の内容	進捗状況の評価
【施策・事業 1】 新交通システム+郊外地域交通ネットワークの構築	A:順調
【施策・事業 2-(1)】 西部地区路線の統合	AA:完了
【施策・事業 2-(2)】 バス路線の休日運行の見直し	B:ほぼ順調
【施策・事業 2-(3)】 椎谷線一部便の経路変更	A:順調
【施策・事業 3-(1)】 高校生などの通学における利用促進事業	A:順調
【施策・事業 3-(2)】 バリアフリー車両の導入促進	A:順調
【施策・事業 3-(3)】 高齢者や障がい者を対象とした公共交通の乗り方教室	A:順調
【施策・事業 3-(4)】 公共交通に関する分かり易い情報提供	A:順調
【施策・事業 3-(5)】 商業施設・観光施設・イベントなどとの連携	B:ほぼ順調
【施策・事業 3-(6)】 乗車運賃のキャッシュレス化	B:ほぼ順調
【施策・事業 4】 地域内交通の運行維持のための地域協力制度の創設	B:ほぼ順調

(3) 達成状況の評価

目標	評価指標
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
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 評価指標3：1乗車当たりの柏崎市の財政負担額
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

(4) 達成状況の推移

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

評価指標	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	【目標値】 令和8 (2026)年度
市民1人当たりの地域公共交通利用回数 [回/年]	4.73回/年	4.25回/年	5.32回/年	6.00回/年

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

評価指標	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	【目標値】 令和8 (2026)年度
収支率[%] 全体	33.01%	28.67%	27.21%	30.00%
収支率[%] 越後交通(株)バス路線 (市街地循環バス含む)	36.03%	31.85%	30.88%	32.00%
収支率[%] 地域内交通 (西山・高柳等)	3.21%	3.40%	4.30%	5.00%

(4) 達成状況の推移

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3：利用者1乗車当たりの柏崎市の財政負担額

評価指標	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	【目標値】 令和8 (2026)年度
負担額[円] 全体	345円	403円	349円	269円
負担額[円] 越後交通(株)バス路線 (市街地循環バス含む)	267円	286円	197円	212円
負担額[円] 地域内交通 (西山・高柳等)	4,900円	4,132円	4,330円	3,432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

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	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	【目標値】 令和8 (2026)年度
地域公共交通の運行の 維持のために協働参画 する地域数	5地域	5地域	5地域	4地域

3 中間評価の総括 — 計画前半の進捗と後半に向けた整理 —

(1) 施策・事業の進捗状況 及び 目標の達成状況

- 各施策・事業について進捗状況は、「順調A」「ほぼ順調B」と評価した施策が大半を占めており、計画全体としては概ね計画どおり進捗している。
- 目標の評価指標については、人口減少や高齢化の進行、運転士不足、新型コロナウイルス感染症の影響継続など、計画策定後に顕在化した構造的要因の影響を受けている指標が多い。

(2) 計画全体の進捗状況

- AI新交通あいくるの導入、路線再編、運行の効率化など、計画に位置付けた施策・事業は概ね計画どおり着実に実施されている。
- 人口減少・高齢化、運転士不足、燃料価格高騰などの外部環境の変化により、利用者数や収支面では想定水準に至っていない面も見られる。

(3) 計画後半に向けた考え方

- 利用者数の増加のみを目的とせず、市民の日常生活に必要な移動の確保を重視する。
- 利用実態や地域特性を踏まえ、新交通と既存交通の役割分担を整理し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す。

(4) 総括

- 本計画に基づく取組は概ね計画どおり進捗。
- 中間評価として整理した内容を踏まえ、計画後半に向けた取組を着実に継続。

【議案第3号】

地域公共交通利便増進実施計画の改定について

柏崎市地域公共交通利便増進実施計画 改定概要

1 改定の目的

これまで参考記載していた「郊外

地域交通のリデザイン+地域公共交通

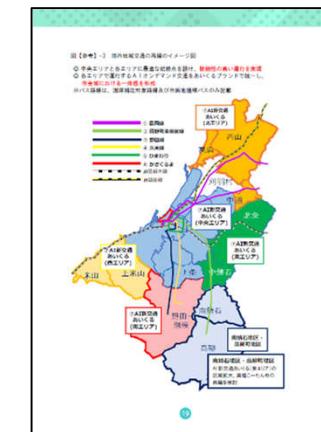
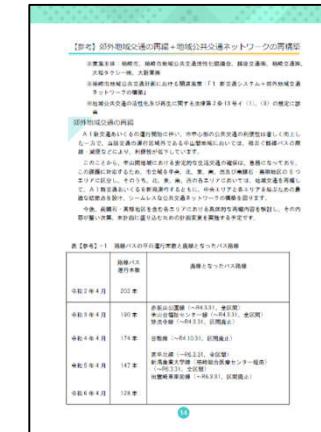
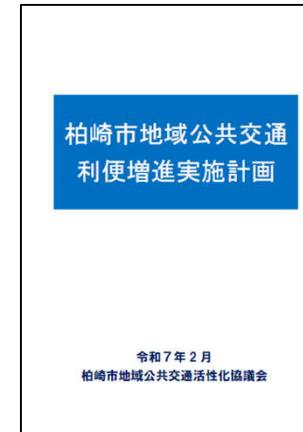
「通ネットワークの再構築」について、

郊外地域（北・東エリア）における

「柏崎市A I 新交通あいくる」の本

格運行開始と合わせて、計画上も明

確に位置付けることとする



柏崎市地域公共交通利便増進実施計画 改定概要

2 改定のポイント

- ・「郊外地域交通のリデザイン+地域公共交通ネットワークの再構築」を、従来の参考記載から正式な取組として計画に位置付ける。
- ・郊外地域(北・東エリア)での「柏崎市AI新交通あいくる」の本格運行開始に合わせ、その取組内容や役割を明確化する。
- ・一部表現を分かりやすくするための文言修正や各種数値(路線バス運行本数など)を最新の値に更新する。

全体構成や基本方針に大きな変更はなく、現行計画を基本としつつ、郊外地域(北・東エリア)での「柏崎市AI新交通あいくる」の本格運行を反映したアップデートという位置付け

具体的な改定箇所は新旧対照表に記載のとおり

柏崎市地域公共交通利便増進実施計画 改定概要

3 今後のスケジュールと主な取組

(1)スケジュール

- ・令和8年1月：利便増進実施計画変更認定申請書の提出
- ・令和8年2月：計画改定、本格運行開始

(2)主な取組

- ・利用状況の継続的なモニタリング
- ・住民・関係者との意見交換を通じたサービス向上策の研究
- ・財政負担の抑制と効率的な運行形態の検討

【議案第4号】

令和7年度地域公共交通確保維持改善事業
(地域フィーダー系統・地域間幹線系統)
の事業評価について

令和7（2025）年度第4回柏崎市地域公共交通活性化協議会

議案第4号

令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫支出金）の事業評価について

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条第5項の規定に基づき、本協議会で取り組む対象事業について、自ら事業評価を行い、北陸信越運輸支局にその結果を報告するに当たり、その自己評価内容についての承認を伺います。

※議案の自己評価のシートについて、「④事業実施の適切性」及び「⑤目標・効果達成状況」は、A・B・Cの3段階で自己評価する。それぞれの評価内容は、以下のとおり

	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況
A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）
B	事業が計画に位置付けられたとおりに実施されていない点があった	事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）
C	事業が計画に位置付けられたとおりに実施されなかった	事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年12月 日

協議会名： 柏崎市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	
越後交通(株)	東市街地循環線(ひまわり) ・比角先回り ・半田先回り	(1)路線バス高齢者割引制度を実施し、高齢者に対する利用促進を図った。 (2)高校生等通学割引キャンペークを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 (3)路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や関係機関等に配布した。 (4)高校生の通学利用を促進するため、ダイヤの見直しを行った。	A	事業は、計画に基づき、適切に実施した。	B 【市民1人あたりの利用回数】 目標:6.0回/年 実績:5.3回(R6 4.3回) 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:33.5%(R6 32.7%) 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標:212円/年 実績:208円(R6 220円) 利用者の増加に伴い、収支率及び市の財政負担額は目標に到達した。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、効果的な利用促進事業を検討し展開する。また、利用実績を分析し、利用しやすいダイヤ設定を検討していく。
越後交通(株)	柏崎駅前～野田線 ・日吉町経由 ・石塚経由 ・医療センター経由	(1)路線バス高齢者割引制度を実施し、高齢者に対する利用促進を図った。 (2)高校生等通学割引キャンペークを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 (3)路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や関係機関等に配布した。	A	事業は、計画に基づき、適切に実施した。	C 【市民1人あたりの利用回数】 目標:6.0回/年 実績:5.3回(R6 4.3回) 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:23.9%(R6 14.6%) 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標:212円/年 実績:339円(R6 532円) 目標は達成できなかったが、運賃改定や利用実態に応じたダイヤ改正の実施により、実績値は改善している。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。
越後交通(株)	柏崎駅前～久米線	(1)路線バス高齢者割引制度を実施し、高齢者に対する利用促進を図った。 (2)高校生等通学割引キャンペークを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 (3)路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や関係機関等に配布した。	A	事業は、計画に基づき、適切に実施した。	C 【市民1人あたりの利用回数】 目標:6.0回/年 実績:5.3回(R6 4.3回) 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:13.8%(R6 5.2%) 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標:212円/年 実績:588円(R6 1,263円) 目標は達成できなかったが、運賃改定や利用実態に応じたダイヤ改正の実施により、実績値は改善している。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。
越後交通(株) 柏崎交通(株) 大和タクシー(株)	AI新交通あいくる	AI新交通あいくる利用促進を図るため、利用方法等を掲載したガイドブックを公共施設や関係機関等に配布した。	A	事業は、計画に基づき、適切に実施した。	C 【市民1人あたりの利用回数】 目標:6.0回/年 実績:5.3回 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:24.5% 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標:212円/年 実績:1,321円 目標を達成できなかった。	次年度計画からは、フィーダー補助の対象となるため、市の財政負担額は改善される見込みである。物価高騰により、経常費用が増加しているため、適切な受益者負担としての運賃設定も検討していく必要がある。

令和7（2025）年度第4回柏崎市地域公共交通活性化協議会

議案第4号

令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫支出金）の事業評価について

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条第5項の規定に基づき、本協議会で取り組む対象事業について、自ら事業評価を行い、北陸信越運輸支局にその結果を報告するに当たり、その自己評価内容についての承認を伺います。

※議案の自己評価のシートについて、「④事業実施の適切性」及び「⑤目標・効果達成状況」は、A・B・Cの3段階で自己評価する。それぞれの評価内容は、以下のとおり

	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況
A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）
B	事業が計画に位置付けられたとおりに実施されていない点があった	事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）
C	事業が計画に位置付けられたとおりに実施されなかった	事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年12月 日

協議会名:柏崎市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
越後交通株	長岡～柏崎①	(1)高校生等通学割引キャンペーンを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 (2)路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や関係機関等に配布した。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C 【市民1人あたりの利用回数】 目標:6.0回/年 実績:5.3回 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:38.9% 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標:212円/年 実績:660円 ダイヤ改正や運賃改定を実施したものの、収支率以外は目標を達成できなかった。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。
越後交通株	長岡～柏崎②	(1)高校生等通学割引キャンペーンを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 (2)路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や関係機関等に配布した。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C 【市民1人あたりの利用回数】 目標:6.0回/年 実績:5.3回 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:31.9% 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標:212円/年 実績:1,029円 ダイヤ改正や運賃改定を実施したものの、目標を達成できなかった。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。
越後交通株	柏崎～岡野町	(1)高校生等通学割引キャンペーンを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 (2)路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や関係機関等に配布した。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C 【市民1人あたりの利用回数】 目標:6.0回/年 実績:5.3回 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:30.5% 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標:212円/年 実績:1,041円 ダイヤ改正や運賃改定を実施したものの、目標を達成できなかった。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。

協議会等名	申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績(R7年度)		備考	対R6年度比 収入増減額	対R6年度比 費用増減額	R6年度 収支率	R7年度 収支率
						計画	取組実績					
柏崎市地域公共交通活性化協議会	32	長岡～柏崎① (快速) 長岡駅前		曾地		【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑩1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体】越後交通	【取組効果】 対R5年度比収支率98.36% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		▲ 520,771	▲ 409,086	52.48%	51.87%
柏崎市地域公共交通活性化協議会	33	長岡～柏崎② (急行) 長岡駅前		西山		【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑩1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体】越後交通	【取組効果】 対R5年度比収支率86.24% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		327,690	264,817	42.79%	43.13%
柏崎市地域公共交通活性化協議会	40	柏崎～岡野町 柏崎駅前	岡野町(東津野)	安田		【取組内容】 ⑤競合路線との時刻調整 ⑩1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による輸送人員の拡大 【効果目標】 R5年度収支率101%の増加 【実施主体】越後交通	【取組効果】 対R5年度比収支率114.12% 【取組実績】 R7年4月に競合路線を減便し効率化を行った。		▲ 272,053	▲ 26,094	42.00%	41.29%

[記載要領]

- この書類は、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。)の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 各欄は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載すること。
- 計画欄には、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。)に記載した補助対象期間に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項を、取組実績には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。