

第3回 柏崎市地域公共交通 活性化協議会

議案第1号 次期柏崎市地域公共交通計画の策定の進め方及び策定スケジュールについて

議案第2号 現行計画の中間評価後の取組状況及び次期柏崎市地域公共交通計画に向けた課題整理（案）について

令和8（2026）年8月21日

柏崎市役所 4-3, 4-4会議室

【議案第 1 号】

次期柏崎市地域公共交通計画の策定の進め方及び策
定スケジュールについて

1 策定の目的

現行の柏崎市地域公共交通計画は、令和 8（2026）年度をもって計画期間が終了する。

人口減少、高齢化、運転士不足等により公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す一方、現行計画期間中には、AI 新交通「あいくる」の導入や地域内交通の再編など、公共交通体系が大きく変化した。

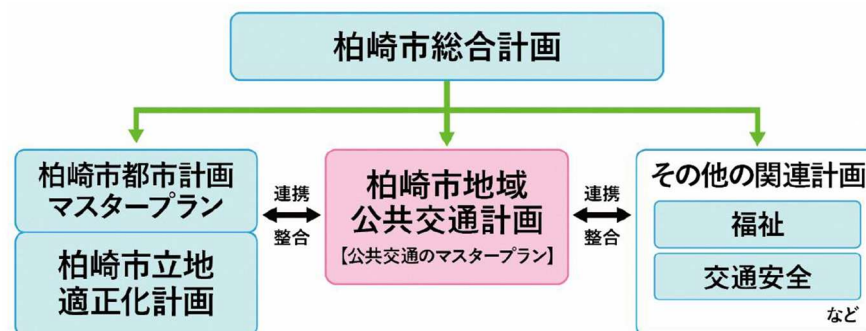
このため、中間評価（令和 7 年 12 月 22 日実施）及びその後の取組状況等を踏まえ、令和 9（2027）年度以降の地域公共交通施策の方向性を示す次期計画を策定する。

2 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「柏崎市第六次総合計画」を上位計画とし、その基本理念である「市民とともに育むまちづくりを推進し、市民の幸福の実現をめざす」及び将来都市像「笑顔と energy あふれる未来都市・かしわざき」の実現に資するものとして策定する。

総合計画において、「生活・安全・環境」の主要施策として「持続可能な公共交通の確保」が位置付けられており、「市民ニーズに対応したやさしい公共交通を実現し、市民の移動手段が確保されている状態」をめざす姿としている。本計画は、この施策を具体化し、実行に移すための計画である。

また、本計画は、都市計画、福祉、環境等の関連計画との整合を図り、各分野の施策と連携した公共交通政策を推進するものとする。



3 計画の基本事項

項 目	内 容
計画名称	柏崎市地域公共交通計画
計画期間	令和 9（2027）年度から令和 13（2031）年度までの 5 年間
策定根拠	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」
対象区域	柏崎市全域
策定主体	柏崎市
策定体制	柏崎市地域公共交通活性化協議会における協議を経て策定
対象とする交通	鉄道、路線バス、高速バス、市街地循環バス、AI 新交通「あいくる」、タクシー、その他の地域旅客運送サービス

4 協議事項

次の事項について協議を求める。

- (1) 策定の進め方
- (2) 策定スケジュール

4-(1) 策定の進め方

1) 現行計画の実績及び中間評価を踏まえる

現行計画の策定後に実施した施策・事業の実績及び令和 7（2025）年 12 月 22 日に承認した中間評価を、次期計画を検討するための資料として活用する。

次期計画の策定に当たっては、中間評価で整理した成果及び課題に加え、その後の取組状況、令和 7 年度の実績並びに追加分析の結果を踏まえ、現状と課題を改めて整理する。

また、中間評価で示された日常生活に必要な移動の確保、利用実態や地域特性への対応、公共交通相互の役割分担等の視点を参考としつつ、次期計画における基本理念、目標及び施策について検討する。

2) 客観的なデータに基づき検討する

次のデータ等を用いて、本市の公共交通の現状と課題を整理する。

- ・人口、高齢化率及び地域別人口分布
- ・医療、商業、教育、行政等の主要施設の立地
- ・鉄道、路線バス、市街地循環バス、あいくるの運行状況
- ・交通手段別、地域別及び時間帯別の利用実績
- ・あいくるの OD、予約、キャンセル、乗継及び運行効率
- ・運行経費、運賃収入及び市の財政負担
- ・運転士、車両等の運行資源
- ・現行計画の施策・事業及び評価指標の実績

3) 市民、利用者等の意見を踏まえる

既存の調査結果を活用するとともに、計画策定に必要な範囲で、次の関係者から意見を把握する。

- ・市民及び公共交通利用者アンケート
- ・市内高校生アンケート
- ・交通事業者ヒアリング

また、計画素案の作成後は、パブリックコメントを実施し、提出された意見を踏まえて計画案を取りまとめる。

4) 公共交通全体を一体的に検討する

特定の交通手段のみを個別に評価するのではなく、鉄道、路線バス、市街地循環バス、あいくる及びタクシー等について、それぞれの役割、接続及び補完関係を整理する。

5) 持続可能性を踏まえて検討する

運転士、車両、財源等の限られた運行資源を踏まえ、必要な公共交通サービスを将来にわたり安定的に確保できる運行体系を検討する。

各交通手段については、利用実績に加え、地域の人口構成、代替交通の状況、通院・買物等の日常生活における移動需要、運行経費その他の地域特性を踏まえ、その必要性及び運行の在り方を総合的に検討する。

4-(2) 策定スケジュール

次期計画は、協議会での協議、書面による意見聴取及びパブリックコメントを経て、令和8年度末までに策定する。

時 期	区 分	主 な 内 容
8 月 21 日	第3回協議会	次期計画の基本事項、策定の進め方、策定スケジュールの協議
10 月上旬	第4回協議会	現行計画の中間評価後の取組状況、公共交通の利用実態及び地域別の現状を踏まえた課題の協議
10 月下旬	書面による意見聴取	基本理念、計画目標及び評価指標案に対する意見聴取
11 月末	第5回協議会	基本理念、計画目標、評価指標、公共交通ネットワーク及び各交通手段の役割、施策・事業及び実施主体の協議
12 月中旬	書面による意見聴取	計画素案及びパブリックコメントに付す計画案の確認
令和9(2027)年 1月5日～2月3日	パブリックコメント	計画案に対する市民意見の募集
3 月上旬	第6回協議会	パブリックコメントの結果及び計画最終案の協議
3 月下旬	策定・公表	次期計画の策定及び公表
4 月 1 日	計画開始	次期計画に基づく取組の開始

【議案第2号】

現行計画の中間評価後の取組状況及び次期柏崎市地域公共交通計画に向けた課題整理（案）について

1 本議案の位置付け

令和 7（2025）年 12 月 22 日に承認した中間評価では、令和 6（2024）年度までの施策・事業及び評価指標を整理し、計画後半及び次期計画に向けた方向性を示した。

本議案では、令和 7（2025）年度の実績、令和 8（2026）年 4 月時点の最新状況及び追加分析の結果を踏まえ、次期計画の基本理念、計画目標、評価指標、公共交通ネットワーク及び施策体系の検討に向けた課題を整理する。

2 中間評価後の取組状況及び現状分析

(1) 現行計画の進捗・達成状況

1) 現行計画の目標及び評価指標

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

2) 評価指標の推移

評価指標 1	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)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	4.28 回/年	6.00 回/年

評価指標 2	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	【目標値】 令和8(2026)年度
収支率[%] 全体	<u>33.01%</u>	28.67%	27.21%	27.03%	30.00%
収支率[%] 越後交通(株)バス路線 (市街地循環バス含む)	<u>36.03%</u>	31.85%	30.88%	<u>33.15%</u>	32.00%
収支率[%] 地域内交通 (西山・高柳等)	3.21%	3.40%	4.30%	2.62%	5.00%

評価指標 3	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	【目標値】 令和8(2026)年度
負担額[円] 全体	345 円/1 乗車	403 円 /1 乗車	349 円/1 乗車	390 円/1 乗車	269 円/1 乗車
負担額[円] 越後交通(株)バス路線 (市街地循環バス含む)	267 円/1 乗車	286 円/1 乗車	<u>197 円</u> /1 乗車	<u>177 円</u> /1 乗車	212 円/1 乗車
負担額[円] 地域内交通 (西山・高柳等)	4,900 円/1 乗車	4,132 円/1 乗車	4,330 円/1 乗車	9,246 円/1 乗車	3,432 円/1 乗車

評価指標 4	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)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	<u>5 地域</u>	<u>5 地域</u>	<u>5 地域</u>	<u>5 地域</u>	4 地域

3) 施策・事業の進捗状況

施策・事業の内容	中間評価結果	現時点の評価
【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	A:順調
【施策・事業2-(1)】 西部地区路線の統合	AA:完了	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	A:順調
【施策・事業2-(3)】 椎谷線一部便の経路変更	A:順調	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	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	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	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	B:ほぼ順調	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	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	A: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	B:ほぼ順調

(2) 交通手段別の現状

交通手段等	令和 7(2025)年度までの最新状況	検討項目
路線バス・市街地循環バス	利用者 317,795 人 (R6 比△21.0%)	減便等による効率化が進む一方、利用可能な曜日・時間帯の縮小を確認する必要。
バス関係市歳出	195,179,199 円 (R6 比+20.8%)	利用者減少と経費上昇が同時に進行。市財政負担限度額を検討。
高柳地域内交通	利用者 1,081 人 (R6 比△36.3%) 1 乗車当たり市負担 15,899 円 (R6 比+104.3%)	運行方法、対象、路線バス接続及び再編後の役割を検討。
AI 新交通「あいくる」	全 5 エリア 31,398 人 中央 29,326 人 (R6 比+20.7%)	地域内移動、中央方面直行、乗継等の役割別評価。
鉄道	柏崎駅 1 日平均 1,412 人 信越本線 47 本/日、越後線 18 本/日	駅までのアクセス、バス・あいくるとの接続を一体的に検討。
主要対象者	高齢者 27,138 人 障がい者手帳 4,611 人 高校等生徒 2,113 人	対象人口は概ね横ばいであり、利用条件・潜在需要の把握が必要。

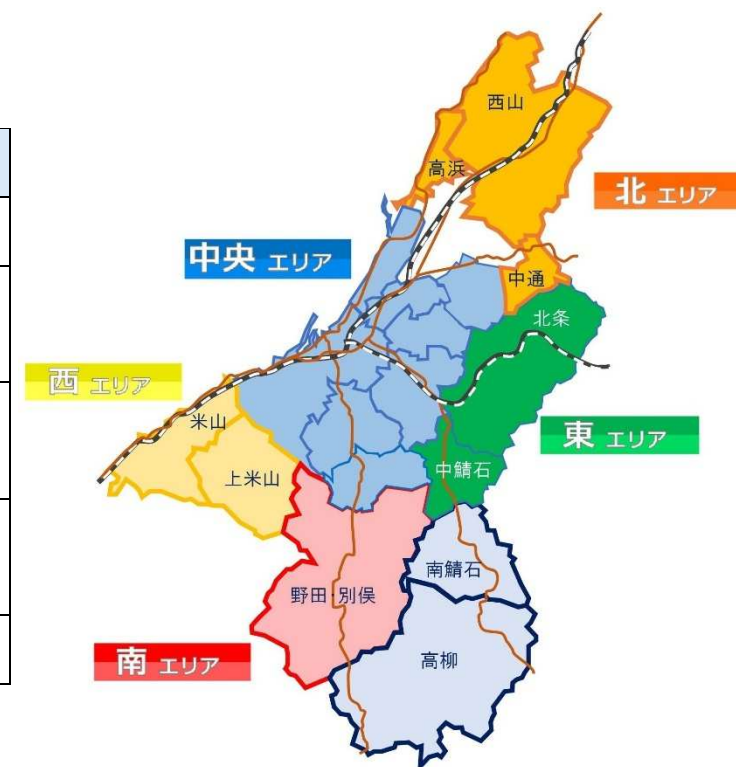
(3) AI 新交通「あいくる」の現状

1) 運行区域の概要

※人口は R8.3 末時点

	中央エリア	北エリア	東エリア	南エリア	西エリア
面積	約 118 km ²	約 62 km ²	約 60 km ²	約 66 km ²	約 44 km ²
区域内人口 () 内は総人口に占める割合	63,771 人 (84.7%)	4,876 人 (6.5%)	3,275 人 (4.4%)	691 人 (0.9%)	846 人 (1.1%)
65 歳以上人口 () 内は高齢化率	21,260 人 (33.3%)	2,212 人 (45.3%)	1,618 人 (49.4%)	415 人 (60.0%)	464 人 (54.8%)
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	2 台	2 台

5 エリアの区域内人口割合の合計は 97.6%であり、運行区域外の地域がある。



2) 令和 7 (2025) 年度の利用状況

運行区域	運行 日数 (日)	延べ 利用者数 (人)	識別可能 利用者数 (人)	総車両 台日 (台日)	1 日当たり 利用者数 (人)	1 台日当 り利用者 (人)	高齢者 100 人 当たり 1 運行日 利用者数 (人)	車両 稼働率 (%)	運賃収入 (円)	運行経費 (円)	収支率 (%)
中央エリア	242	29,326	2,003	1,936	121.1	15.1	0.57	69.2	9,649,700	49,202,762	19.6
北エリア	68	1,292	111	204	19.0	6.3	0.85	30.8	275,600	6,417,339	4.3
東エリア	50	713	60	150	14.2	4.7	0.88	21.5	256,800	4,781,624	5.4
南エリア	9	42	13	18	4.6	2.3	1.12	15.6	20,300	475,200	4.3
西エリア	8	25	8	16	3.1	1.5	0.67	12.1	11,800	422,400	2.8
計	-	31,398	2,195	2,324	-	-	-	-	10,214,200	61,299,325	16.7

3) 郊外エリアの運行概要

運行区域	エリア内利用		中央方面直行利用		乗継利用		利用の特徴
	延べ 利用者数	構成比	延べ 利用者数	構成比	延べ 利用者数	構成比	
北エリア	1,027 人	79.4%	189 人	14.6%	76 人	5.9%	地域内利用が 79.4%を占め、通院・買物等の利用が中心となっている
東エリア	81 人	11.4%	495 人	69.4%	137 人	19.2%	中央方面直行及び乗継利用が 88.6%を占めている。
南エリア	3 人	7.1%	37 人	88.1%	2 人	4.8%	※運行開始 1 か月の暫定値として継続確認
西エリア	7 人	28.0%	17 人	68.0%	1 人	4.0%	※運行開始 1 か月の暫定値として継続確認

4) 主要乗降ポイント（上位 10 地点）

運行区域	乗降ポイント	乗車人数	降車人数	合計人数
中央エリア	074_柏崎総合医療センター	2,831	4,270	7,101
中央エリア	253_柏崎厚生病院	2,127	1,869	3,996
中央エリア	086_MEGA ドン・キホーテ柏崎店	2,180	1,240	3,420
中央エリア	179_コモタウン柏崎バス停	1,771	1,395	3,166
中央エリア	127_国立病院機構新潟病院	1,461	1,693	3,154
中央エリア	007_柏崎駅	1,100	1,344	2,444
中央エリア	039_北園町住宅前バス停	1,081	1,202	2,283
中央エリア	201_岩上バス停	991	893	1,884
中央エリア	258_ピアレ Mart 柏崎店	1,183	567	1,750
中央エリア	171_関病院	754	985	1,739

(4) 中間評価後の取組状況及び現状分析から確認された事項

中間評価後の取組状況、令和 7（2025）年度の実績及び追加分析の結果から、次の事項が確認された。

区分	中間評価後に確認した状況	次期計画の検討に必要な視点
公共交通全体の利用状況	・ 市民 1 人当たりの地域公共交通利用回数は、令和 6 年度の 5.32 回から令和 7 年度は 4.28 回に減少した。	利用者数の増減だけでなく、地域別・交通手段別の利用実態を踏まえた評価が必要である。
運行効率及び財政負担	・ 路線バス及び市街地循環バスは、収支率及び 1 乗車当たり市負担額が改善した。一方、地域内交通は、収支率が低下し、1 乗車当たり市負担額が増加した。	生活に必要な移動の確保を前提としつつ、交通手段ごとの役割、利用実績及び財政負担を複数の指標で評価する必要がある。
利用者数及び市歳出	・ バス利用者は令和 6 年度から 21.0%減少した。一方、バス関係市歳出決算額は 20.8%増加した。	利用者減少及び運行経費の上昇を踏まえ、必要なサービス水準と財政的持続可能性の両立を検討する必要がある。
路線バス等の運行供給	・ 令和 8（2026）年 4 月の路線バス等の運行本数は平日 113 本、休日 39 本となり、休日は中間評価時から 9 本減少した。	休日、早朝、夕方、夜間及び通学時間帯を含め、日常生活に必要な移動手段が確保されているかを確認する必要がある。
地域内交通	・ 高柳地域内交通は、令和 6 年度から利用者が 36.3%減少し、令和 7 年度の 1 乗車当たり市負担額は 15,899 円となった。	路線バス、地域内交通及びあいくるの役割分担並びに接続条件を整理する必要がある。
AI 新交通「あいくる」	・ 中央エリアの利用者は令和 6 年度から 20.7%増加し、令和 7 年度末までに市内 5 エリアで運行する体制となった。エリアごとに、地域内移動、中央方面直行及び乗継の利用割合が異なっている。	総利用者数だけでなく、運行日、車両台日、人口規模及び利用目的等を踏まえ、エリアの役割に応じた評価を行う必要がある。

区分	中間評価後に確認した状況	次期計画の検討に必要な視点
主要な利用対象者	・高齢者人口、障がい者手帳所持者数及び高校等生徒数は大きく変化していない。	公共交通を必要とする可能性のある人口が大きく減少していないことを踏まえ、利用可能な曜日・時間帯、目的地及び情報提供等の条件を確認する必要がある。
鉄道	・柏崎駅の1日平均乗車人員は、2024年度に1,412人となり、2023年度から2.3%増加した。	鉄道単独の利用状況だけでなく、駅までの移動手段、路線バス及びあいくるとの接続、待ち時間等を一体的に検討する必要がある。
評価及びデータ	・現行計画の指標では、地域別の到達性、交通空白への対応、交通手段相互の接続等を十分に評価できない。また、予約不成立等、一部の利用需要は把握できていない。	次期計画では、継続的に評価する指標及び必要なデータの取得方法を整理する必要がある。

以上の状況から、利用者数や収支等の公共交通全体の平均的な指標だけでは、地域ごとの移動手段の確保状況や各交通手段の役割を十分に評価できないことが確認された。このため、次期計画では、日常生活に必要な移動の確保を基本とし、地域特性、運行資源及び財政負担を踏まえた課題を整理する必要がある。

3 協議事項

次の事項について協議を求める。

- ・次期計画において対応すべき課題

中間評価後の取組状況及び現状分析を踏まえ、次期計画において対応すべき主な課題を、次のとおり整理する。

課題	次期計画で検討する主な事項
1 地域の実情に応じた移動手段の確保と公共交通ネットワークの再構築	通院、買物、通学等に必要な移動の確保、鉄道・路線バス・市街地循環バス・あいくる・タクシー等の役割分担、運行区域・経路・曜日・時間帯、交通結節点及び乗継
2 持続可能な運行体制の構築	運転士及び車両の確保、運行資源の効果的な配置、運行の効率化、交通手段間の再編、地域の輸送資源の活用、生活移動の確保と財政負担の両立
3 利用しやすい公共交通サービスの実現	運行時刻、乗継、予約、運行情報、決済、バリアフリー、デジタル化、定時性及び環境負荷の低減
4 評価指標及びデータ活用の見直し	利用者数及び収支に加え、地域別・交通手段別の利用実態、主要施設への到達性、交通空白、接続状況、運行日・車両台日等を踏まえた評価指標、必要なデータの取得及び進捗管理

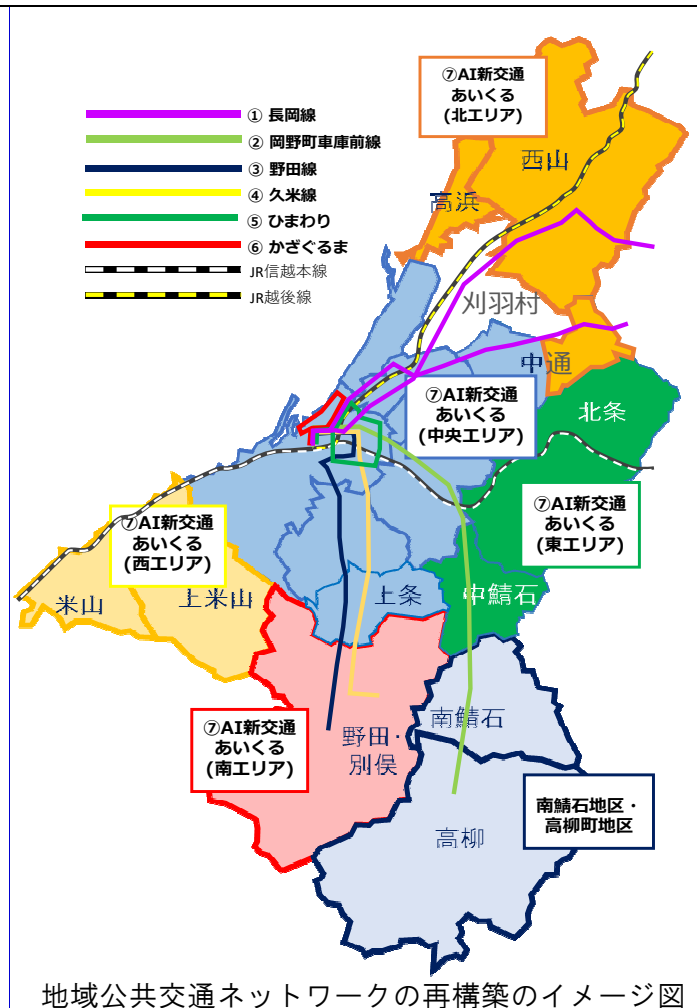
柏崎市地域公共交通計画 中間評価後の施策・事業の進捗状況

目標達成のために行う施策・事業の進捗状況

評価（進捗度合）の考え方 ー AA:完了 A:順調 B:ほぼ順調 C:やや遅延 D:かなり遅延
 E:達成困難 F:事業期間未到来 G:事業中止

(1)【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

進捗状況	【中間評価:】 A:順調 【現時点の評価】 A:順調
取組内容	・ 令和 5（2023）年 1 月 24 日から、都市計画区域において柏崎市 AI 新交通あいくるを新規運行し、郊外地域とは鉄道や路線バスなどの既存の公共交通と結節させた。 ・ 令和 7（2025）年 4 月 1 日から、上条地区全域と中通地区の一部を運行区域に加えるとともに、運行車両を 6 台から 8 台に増台した。 ・ 令和 7（2025）年 10 月 1 日から、郊外地域の北エリア・東エリアにおいて、地域内交通を再編し、あいくるの運行を開始した。 ・ 令和 8（2026）年 3 月 1 日から、郊外地域の南エリア・西エリアにおいて、地域内交通を再編し、あいくるの運行を開始した。
今後の展開	・ 南鯖石地区、高柳町地区の地域内交通について再編を図る。



(2) 【施策・事業2-(1)】西部地区路線の統合

進捗状況	【中間評価:】 AA:完了 【現時点の評価】 AA:完了
取組内容	・ 令和4（2022）年4月の路線バスダイヤ改正において、西部地区を運行する3つ路線のうち、赤坂山公園線と米山台福祉センター線を廃線し、新潟病院線に統合した。
今後の展開	・ 新潟病院線の沿線は、柏崎市 AI 新交通あいくるの運行区域に全て含まれていることから、当該路線の利用状況を引き続き把握し、必要に応じて、運行ダイヤの見直し等を実施していく。

西部地区路線の状況
令和3（2021）年4月時点



(3) 【施策・事業2-(2)】バス路線の休日運行の見直し

進捗状況	【中間評価】 B:ほぼ順調 【現時点の評価】 A:順調
取組内容	・路線バス運行事業者と協議し、利用が少ないバス路線については、休日を中心に減便を進めている。（休日における路線別運行本数の状況は次ページのとおりのとおり） ※現在は、路線バス運転士が不足の状況が著しく、利用が少ないバス路線は、以前よりもさらに維持することが難しくなっている。
今後の展開	・普段の利用がほとんどない便を減らしているものの、郊外地域においては、休日における移動手段がなくなり、休日のイベント開催などにも足を運びづらくなっている。 ・令和7（2025）年2月には、「柏崎の花展」の会期に合わせて、AI新交通あいくるの休日における実証運行を実施したが、今後も休日のイベント開催時などの移動手段の確保についての検討を進めていく。

休日運行路線バスの路線別運行本数の変化（単位：本）

	平成 27(2015)年 4 月	令和 3(2021)年 8 月	令和 8(2026)年 4 月
市街地循環バス かざぐるま	13	10	7
市街地循環バス ひまわり	8	8	6
長岡駅前線 （西山経由）	13	11	10
長岡駅前線 （曽地経由）	14	13	8
岡野町車庫前線	20	14	8
杉平線	9	5	0
妙法寺線・曽地線	11	5	0
谷根線・川内線・ 鯨波線	14	7	0
出雲崎車庫前線・ 椎谷線	13	10	0
新潟産業大学線	21	13	0
新潟病院線	0	0	0
赤坂山公園線	8	8	—
米山台福祉センタ ー線	3	3	—
久米線	8	6	0
野田線	7	7	0
合 計	162	120	39

(4) 【施策・事業2-(3)】 椎谷線一部便の経路変更

進捗状況	【中間評価:】 A:順調 【現時点の評価】 A:順調
取組内容	・ 令和4（2022）年10月1日から、はまなす特別支援学校の生徒が登校で使用する椎谷線の運行便のみ経路変更を実施し、当該校の付近に「はまなす特別支援学校入口」のバス停を新設した。
今後の展開	・ はまなす特別支援学校の生徒について、下校時は、学校から少し距離がある松波3丁目バス停を引き続き利用していることから、下校利用便の経路変更についても、可能性を探っていく。

椎谷線対象便の経路変更図



(5) 【施策・事業3-(1)】 高校生などの通学における利用促進事業

進捗状況	【中間評価:】 A:順調 【現時点の評価】 A:順調
取組内容	・平成27（2015）年度から実施している高校生対象の路線バス回数券の割引販売について、令和4（2022）年度からの販売上限数を、それまでの500冊から800冊に拡充した。 ・AI 新交通あいくるの乗車運賃について、夏休みなどの長期休暇の期間に限定した高校生割引を実施した。 ・令和7（2025）年3月1日から、市街地循環バスかざぐるま・ひまわりの乗車運賃の区分に中学生・高校生を対象とする「中人」を新設し、中学生・高校生の運賃の値下げを行った。 ・令和7（2025）年4月1日の路線バスのダイヤ改正により、市街地循環バスかざぐるま・ひまわり、野田線、総合医療センター線のそれぞれの一部便の時刻変更を行い、高校生の登下校における利便性の向上を図った。
今後の展開	・高校生の登下校において、公共交通がさらに利用しやすくなるよう、引き続き環境を整えていく。

(6) 【施策・事業3-(2)】 バリアフリー車両の導入促進

進捗状況	【中間評価:】 A:順調 【現時点の評価】 A:順調
取組内容	・令和5（2023）年3月の西山町地域内交通の運行車両の更新時及び令和5（2023）年11月のAI 新交通あいくるの新規導入時においては、高齢者でも負担なく乗降ができるよう全台で乗降ステップや手すりが備わっている車両を採用した。また、AI 新交通あいくるの運行車両のうち、1台については車いす対応車両を導入した。以降、あいくるの地域拡大及び新規運行に当たっては、同様の車両を導入した。 ・車いすに乗ったまま乗車ができるタクシー「ユニバーサルタクシー」の購入補助を引き続き継続した。
今後の展開	・高齢者や障がい者が不自由なく安心して公共交通を利用いただけるよう、引き続き環境を整えていく。



(7) 【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

進捗状況	【中間評価:】 A:順調 【現時点の評価】 A:順調
取組内容	・公共交通の利用機会が比較的多い障がい者の方に就学時から路線バスに慣れていただくため、令和4（2022）年11月にはまなす特別支援学校の生徒を対象にバスの乗り方教室を実施した。 ・5（2023）年11月から AI 新交通あいくるの運行を開始するに当たって、利用方法が既存の公共交通と異なることから、高齢者を始めとする利用者に対して、きめ細かく説明会を開催して周知を図った。（令和5年度実績：全58回、参加者数1,228人） ・あいくるの運行区域拡大等（令和6年度：全12回、参加者数209人）、及び郊外地域の新規運行（令和7年度全33回、参加者数627人）にあわせ説明会を開催して周知を図った。 ・スマートフォンでの予約方法を学んでいただくため、令和6（2024）年7月にスマートフォン操作教室を開催したほか、新潟産業大学と連携して、スマートフォン予約普及に係る取組を実施した。
今後の展開	・高齢者や障がい者が不自由なく安心して公共交通を利用いただけるよう、利用方法を説明する講座等を引き続き開催していく。

あいくる利用説明会



スマートフォン操作教室



(8) 【施策・事業3-(4)】 公共交通に関する分かり易い情報提供

進捗状況	【中間評価:】 B:ほぼ順調 【現時点の評価】 A:順調
取組内容	・路線バス等の時刻表を掲載している公共交通ガイドブックを毎年、発行しているほか、AI新交通あいくるの運行開始に当たっては、当該交通の利用ガイドブックを作成し、全世帯に配布した。 ・AI新交通あいくるの予約アプリにおいては、予約車両の現在の位置情報など、運行状況の確認ができる。 ・市街地循環バスの運行時刻を Google マップ上で確認ができる。 ・「あいくる」について、高齢者向けの利用促進を目的とした動画を作成し、周知活動を実施した。
今後の展開	・幅広い年代に対して、分かり易い情報提供を行うため、引き続き様々な媒体を活用して実施していく。

公共交通ガイドブック



あいくるガイドブック

<中央エリア>



<北・東エリア>



<南・西エリア>



高齢者向け あいくる利用説明動画



あいくる
LINE予約

(9) 【施策・事業3-(5)】 商業施設・観光施設・イベントなどとの連携

進捗状況	【中間評価:】 B:ほぼ順調 【現時点の評価】 B:ほぼ順調
取組内容	・ 商業振興、観光振興の観点から、AI 新交通あいくるの乗降ポイントとして、商業施設や観光施設を含めている。また、イベントとの連携に関しては、令和7（2025）年2月に、「柏崎の花展」の会期に合わせ、休日におけるあいくるの実証運行を実施した。 ・ AI 新交通あいくるの運行維持を図るため、令和6（2024）年10月から、あいくるサポーター制度を開始し、市内の事業者から協賛をいただいている。（令和7（2025）年度末実績：7事業者、協賛金額293万円／年）
今後の展開	・ 商業施設、観光施設のみならず、今後も様々な分野と連携し、相乗効果を図っていく。

(10) 【施策・事業3-(6)】 乗車運賃のキャッシュレス化

進捗状況	【中間評価:】 B:ほぼ順調 【現時点の評価】 A:順調
取組内容	・ 令和5（2023）年11月からのAI 新交通あいくるを運行開始に当たって、QRコード決済サービスを導入している。QRコード決済率は、令和5（2023）年度：3.6%から、令和6（2024）年度：4.8%、令和7（2025）年度：6.4%となった。 ・ 令和8（2026）年3月に、市内を運行する全路線バス車両（市街地循環バス含む）において、クレジットカードのキャッシュレス決済を導入した。
今後の展開	・ AI 新交通あいくるにおいては、利用者ニーズを確認しながら、ほかの決済サービスの導入の可否について判断する。

(11) 【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

進捗状況	【中間評価:】 B:ほぼ順調 【現時点の評価】 B:ほぼ順調
取組内容	・ 令和4（2022）年度に各対象地域と順次、地域協力制度に係る協定を締結した。協定の締結に基づき、地域と運行維持に係る意見交換等を定期的に実施しているほか、地域独自の取組として、PR活動や利用促進活動を行っている地域もある。 ・ 西山町地域内交通のにしやま号においては、地域との連携の強化もあり、令和2（2020）年度の収支率が1.4%であったが、あいくる再編後の令和7（2025）年度においては、4.3%となった。
今後の展開	・ 令和7（2025）年度においては、既存の地域内交通を郊外型あいくるに再編し、運行区域がそれぞれ単一の地域でなくなったことから、今後は、従来の地域協力制度を見直し、地域と連携する形態については、維持を図っていく。