

2 章 地域状況と社会状況

1 位置

本市は、日本海に面した新潟県のほぼ中央に位置し、面積は 442.03 km²です。

県都、新潟市まで 84 km、北陸自動車道で 1 時間 30 分（JR 信越本線特急で 1 時間 15 分）、首都圏東京へ約 300 km、北陸・関越自動車道で約 3 時間、JR 上越新幹線では約 2 時間の距離にあります。

また、関西圏大阪へ約 520 km、北陸自動車道で約 5 時間 10 分の距離にあります。

図 2-1 柏崎市の位置



2 地勢

地域の南西から東部一帯にかけて、米山（992.6m）、黒姫山（891.0m）、八石山（518.0m）とその支脈によって囲まれ、北西方向は、延長 42 km に及ぶ海岸線で日本海に面しています。

市のほぼ中央部を二級河川である鵜川が小支流と合流し、また、鯖石川が北部から流下してくる別山川と合流し日本海に注いでいます。この 3 河川の下流域には柏崎・刈羽平野が開け、水田地帯を形成しています。

主要な交通網としては、北陸自動車道と国道 8 号線が東西を横断しています。鉄道は JR 在来線である信越本線と越後線が運行されており、市内外への移動における主要な役割を担っています。

図 2-2 柏崎市の地勢



3 人口

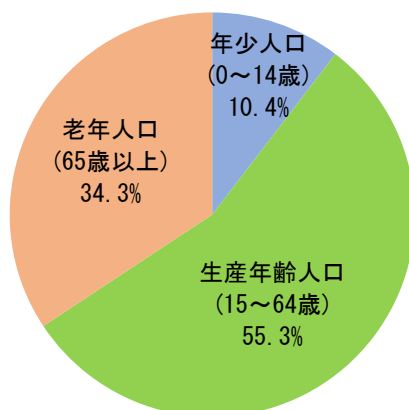
(1) 市全体の人口・世帯数

人口は、年々減少しており、令和3（2021）年3月末現在で81,071人となっています。一方、世帯数は増加傾向にあり、34,884世帯となっています。

(2) 年齢構成

表2-1のとおり、市全体においては生産年齢人口55.3%、老年人口34.3%となっています。

表2-1 柏崎市の人口年齢構成

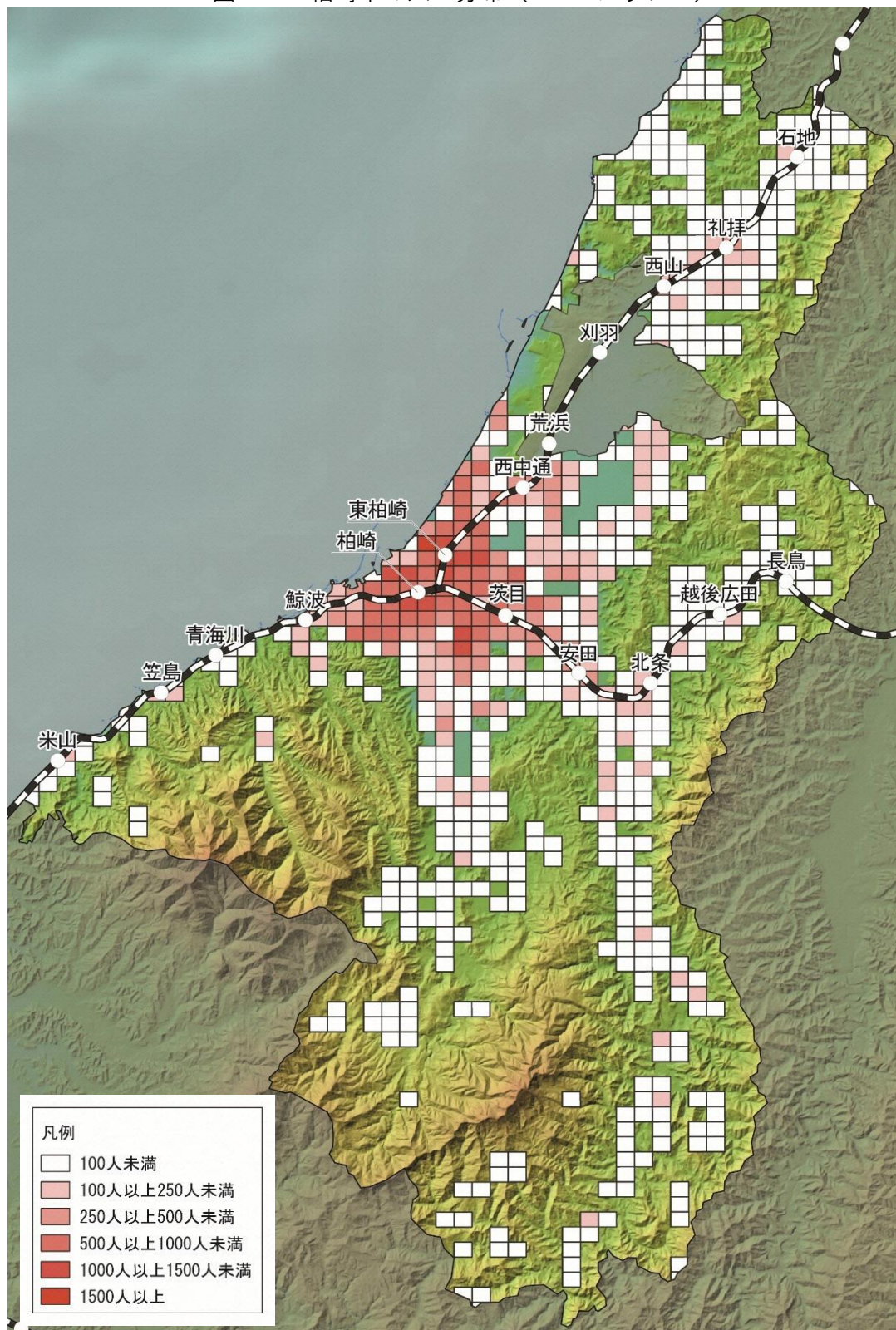


資料：住民基本台帳（令和3（2021）年3月末現在）

(3) 人口の分布状況

人口は、柏崎駅、東柏崎駅周辺の地域に多く集中しています。一方、中山間地域では、人口は多くないものの、広く点在している状況となっています。

図 2-3 柏崎市の人口分布（500mメッシュ）

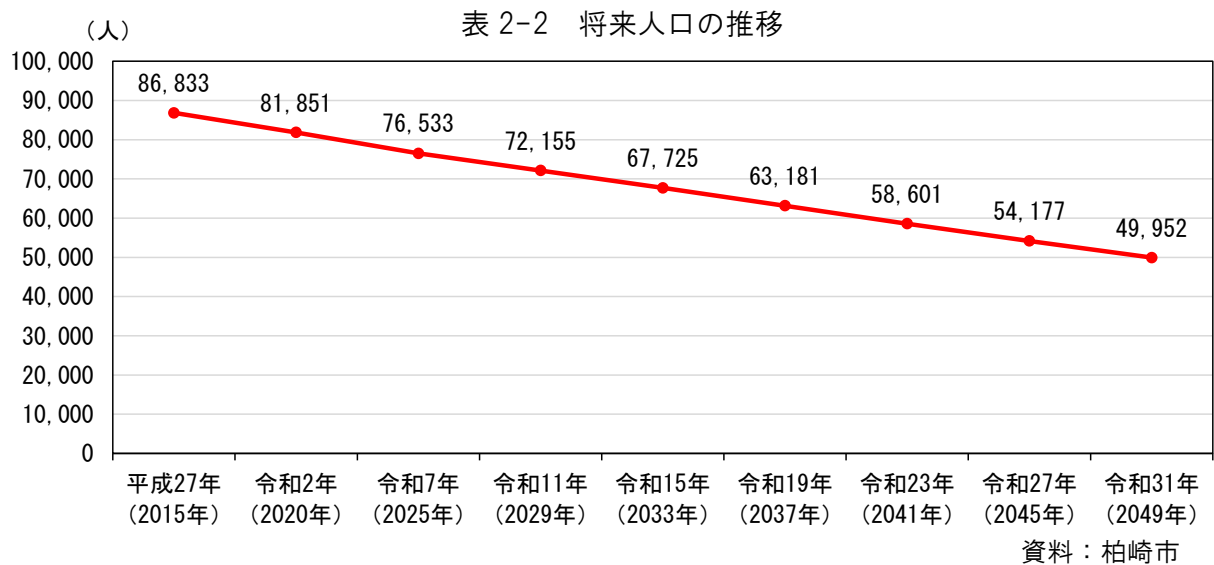


資料：国勢調査（H27）

(4) 将来人口

これまでの人口動態を基に、現在の傾向が将来も続くと仮定した上で算定した将来人口では、令和7（2025）年には8万人を下回り、令和31（2049）年には5万人を下回ると予測されます。（表2-2 参照）

人口減少は今後も続き、中山間地域など人口減少が特に著しい地域では集落やコミュニティの維持が困難になることが懸念されます。



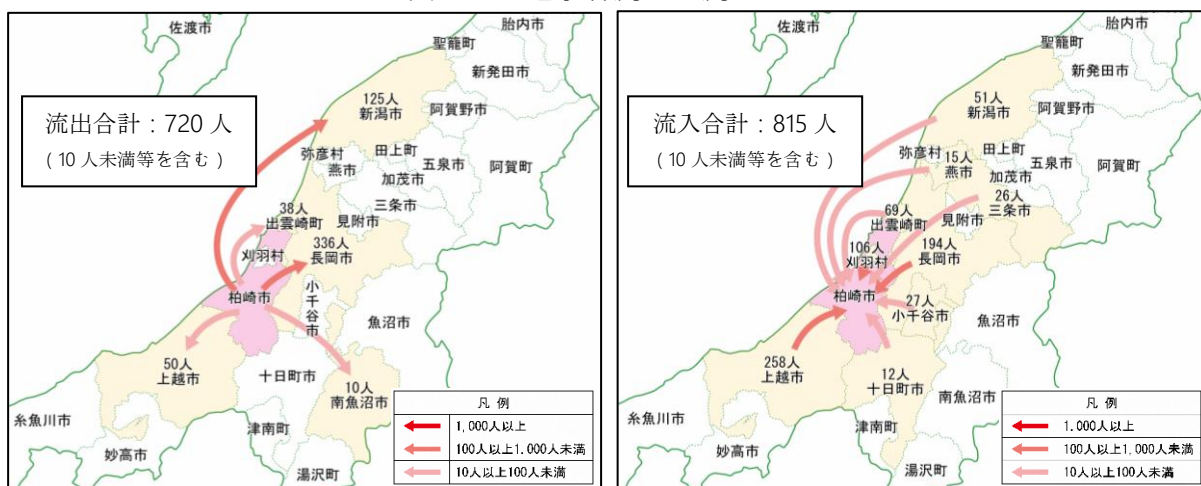
4 市外との移動

(1) 通学者

通学における流出先と人数について、長岡市への流出が 336 人と最も多く、次いで新潟市 125 人、上越市 50 人であり、合計 720 人が市外の学校に通学しています。

一方、流入元と人数については、上越市からの流入が 258 人で最も多く、次いで長岡市 194 人、刈羽村 106 人であり、合計 815 人が市外から通学しています。

図 2-4 通学者流入・流出人口



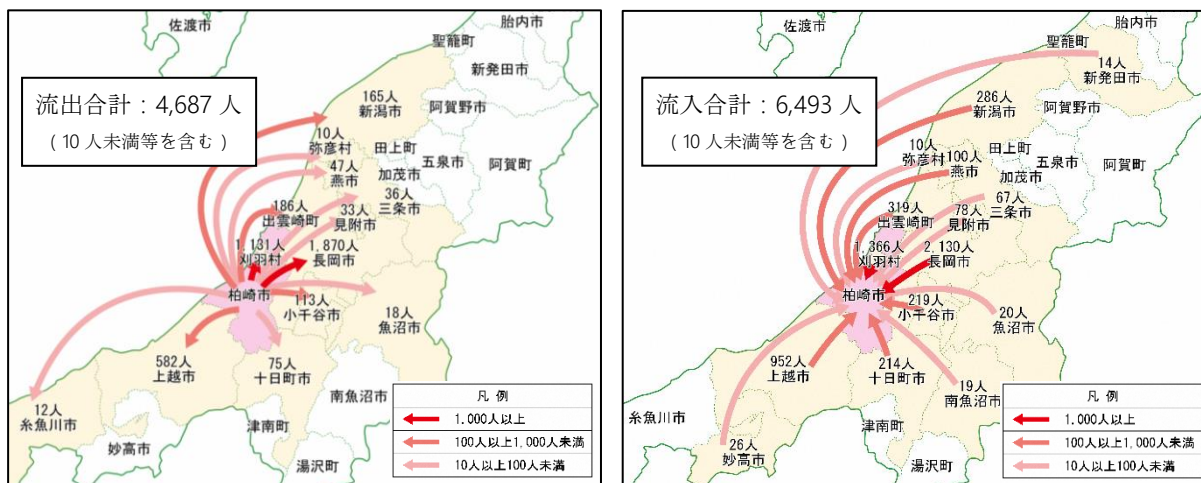
資料：国勢調査（H27）

(2) 就業者

通勤における流出先と人数について、長岡市への流出が 1,870 人と最も多く、次いで刈羽村 1,131 人、上越市 582 人であり、合計 4,687 人が市外の事業所などに通勤しています。

一方、流入元と人数については、長岡市からの流入が 2,130 人で最も多く、次いで刈羽村 1,366 人、上越市 952 人であり、合計 6,493 人が市外から通勤しています。

図 2-5 就業者流入・流出人口



資料：国勢調査（H27）

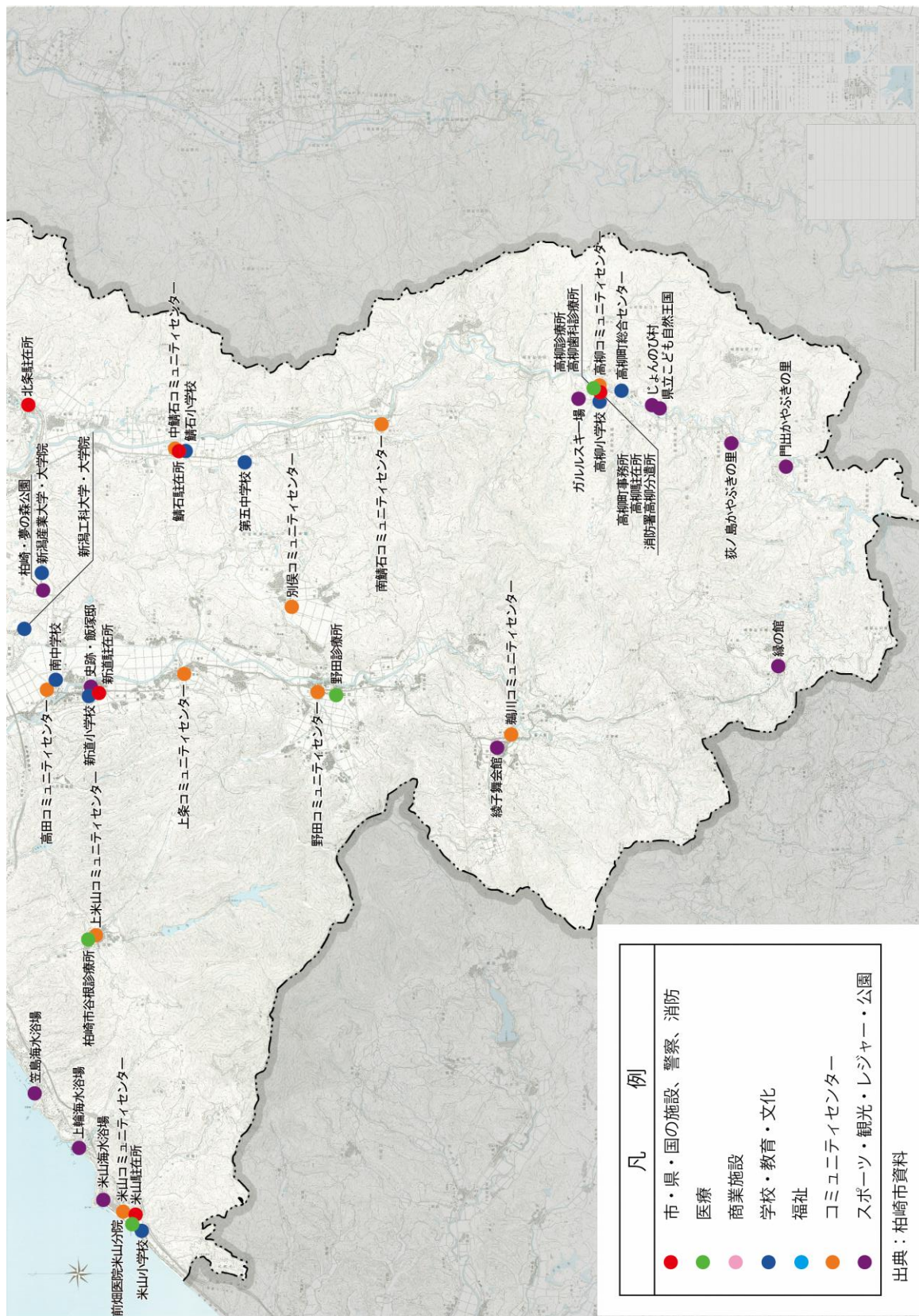


図 2-6 主な施設の分布（市全体）

(2) 中心市街地（拡大図）

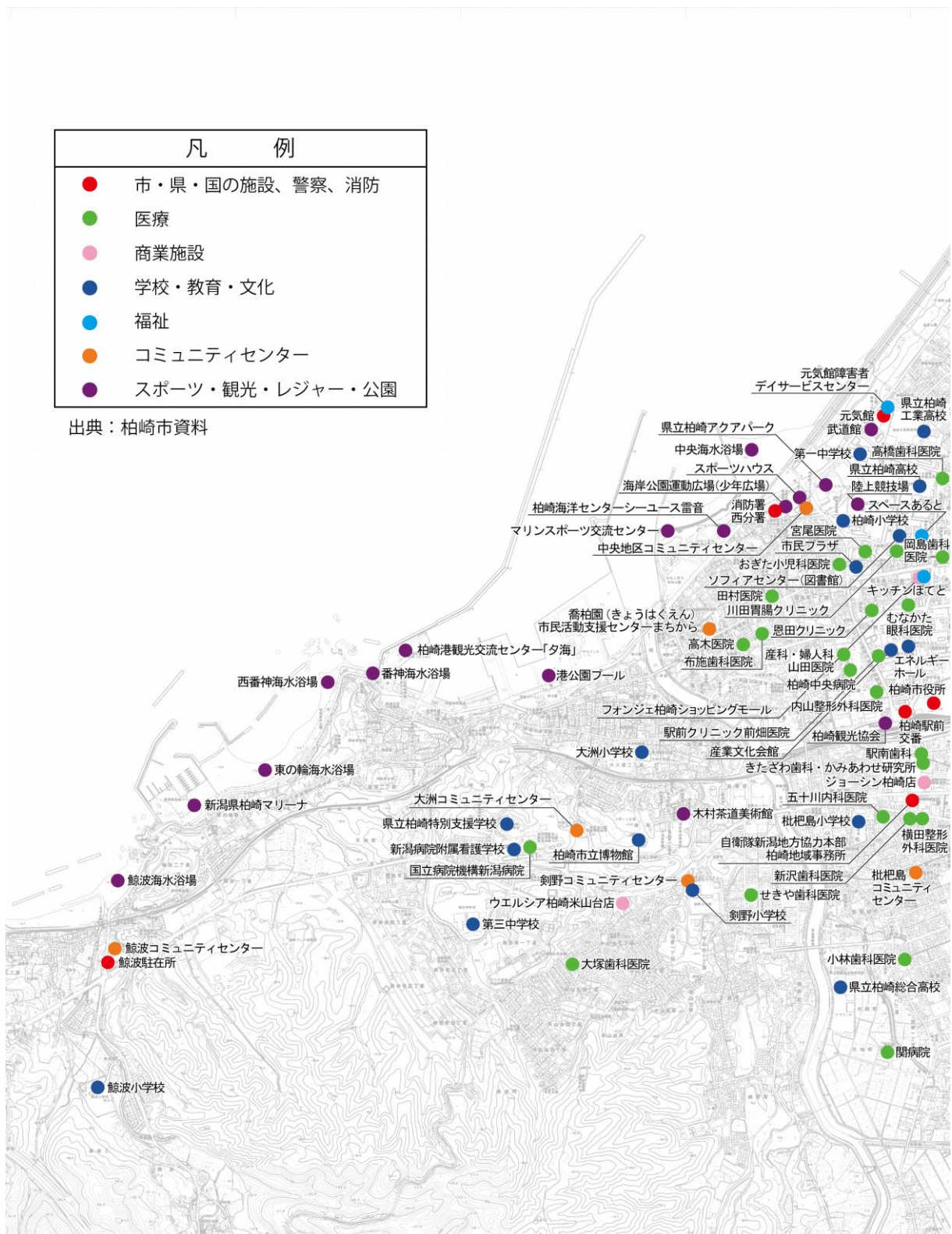
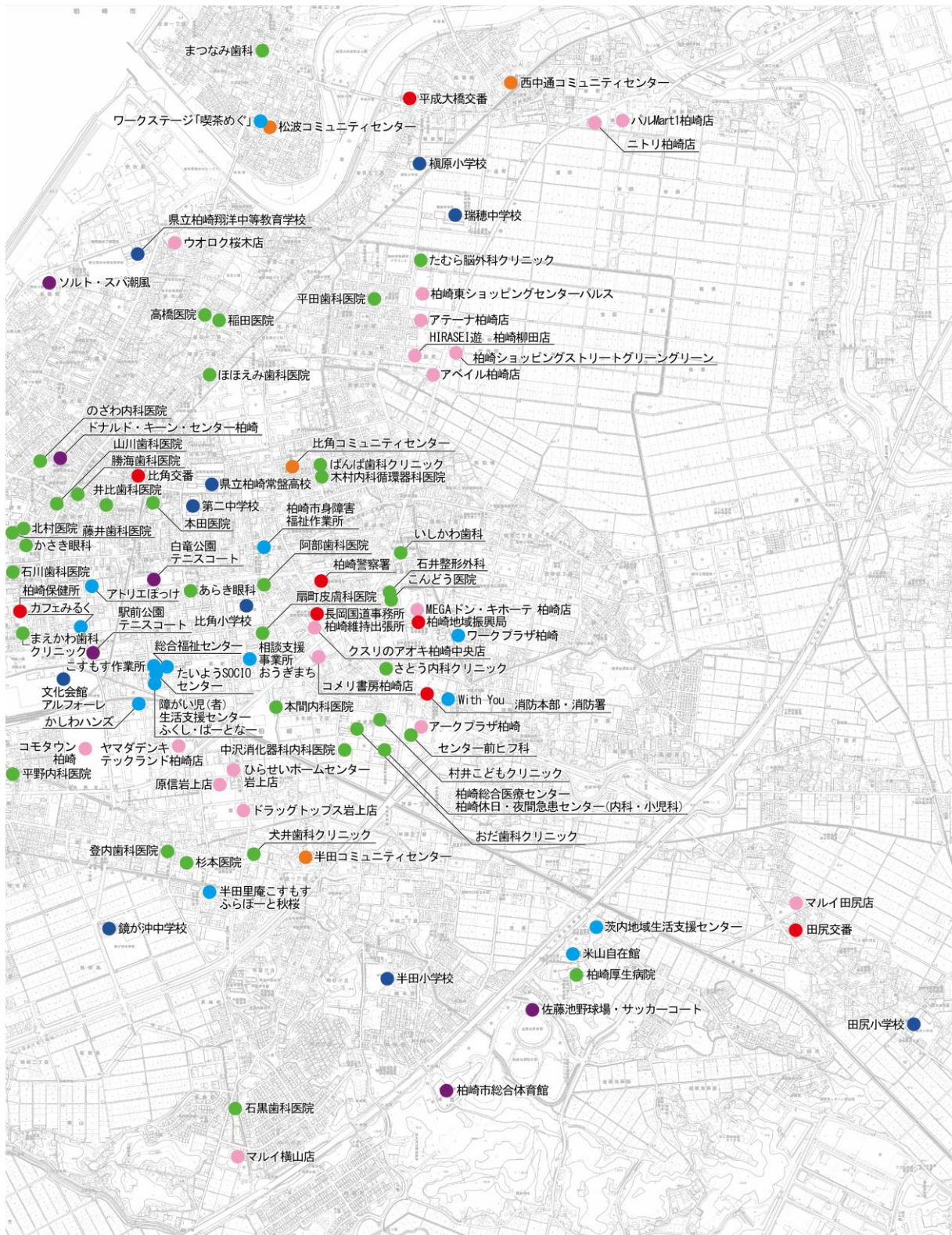


図 2-7 主な施設の分布（中心市街地）



6 社会状況

(1) 国際社会の目標 ～SDGs (Sustainable Development Goals)～

平成 27(2015)年に、国連本部において 193 か国の全会一致で採択された持続可能な開発目標 SDGs は、持続的な発展を目指し社会、経済、環境の 3 つのバランスを取りながら、令和 12(2030)年までに実現しようとする国際社会の目標です。

17 のゴールが具体的な開発目標として挙げられ、その中には、公共交通と関連性の高いものも含まれており、「誰一人取り残さない」という SDGs 原則のもと、その実現に向けて各都市の取組が加速化しています。

■地域公共交通と関連性が高い開発目標



強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る



持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する



包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市および人間居住を実現する

(2) 新型コロナウイルスによるパンデミック発生

令和元(2019)年末の頃から感染が始まった新型コロナウイルスは、国内でも我々の様々な面における生活環境に変化をもたらしており、外出控えやリモートワークの普及は、公共交通に甚大な影響を及ぼしています。市内を運行する路線バスや高速バス、鉄道の利用者数も軒並み大幅に減少しています。

(3) デジタル化の進展

令和 2(2020)年 12 月に「デジタル社会の実現に向けた改革の基本方針」が閣議決定され、目指すべきデジタル社会のビジョンとして「デジタルの活用により、一人一人のニーズに合ったサービスを選ぶことができ、多様な幸せが実現できる社会～誰一人取り残さない、人に優しいデジタル化～」が示されました。このビジョンの実現のためには、住民に身近な行政を担う自治体、とりわけ市区町村の役割は極めて重要であり、自治体の DX を推進する意義は大きいとされ、本市は令和 3(2021)年 3 月に「柏崎市デジタル・トランスフォーメーション(DX)推進計画」を策定し、公共交通分野では、デマンド型など効率的な交通ネットワークの構築や、運転士不足への対応に取り組むこととしています。

(4) カーボンニュートラルへの挑戦

脱炭素社会に向けた機運が高まる中、再生可能エネルギーへの転換を進めることが重要であり、多くの先進国では化石燃料による発電を取りやめること、あるいはガソリン車や

ディーゼル車の新車販売を禁止する政策の発表が相次いでいます。我が国においては、令和 17(2035)年までに新車販売で電動車 100%を実現するという目標を掲げており、公共交通分野においても脱炭素化が求められていきます。