

4章

公共交通の課題整理

1 公共交通の利便性の低下

令和2(2020)年度に実施した市民アンケート調査の結果、公共交通機関の利便性に「満足」または「どちらかといえば満足」と回答した方は、19.6%と低い結果となっています。これは、前回の平成27(2015)年度調査結果よりもさらに低下しています。

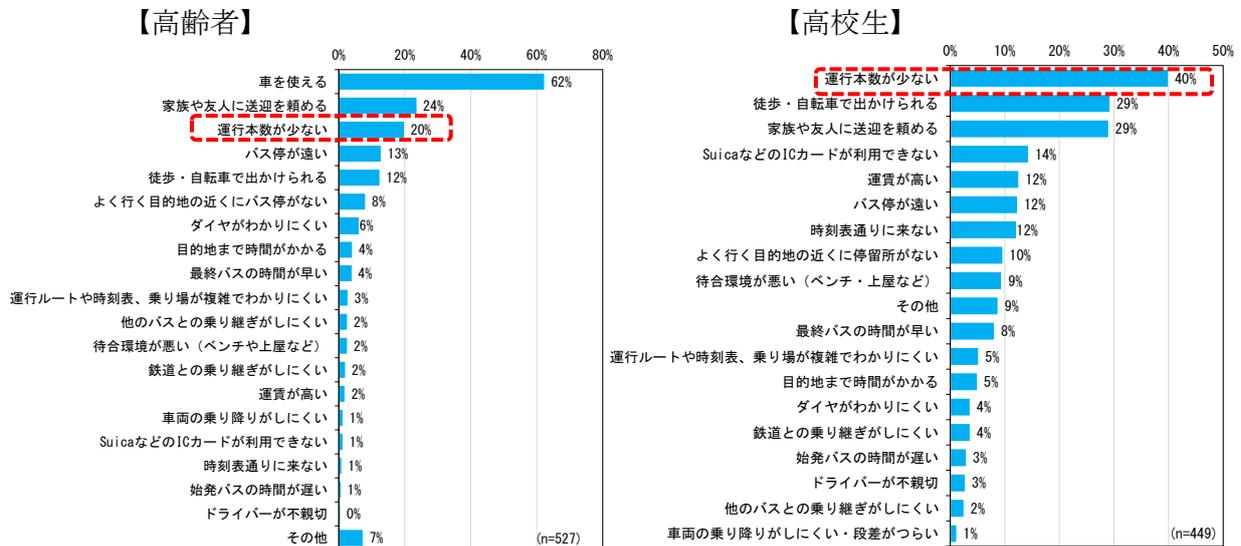
また、公共交通アンケートの結果、路線バスを利用しない理由として、高齢者、高校生ともに「運行本数が少ない」など公共交通の不便な点を上位に挙げています。

表 4-1 公共交通機関利便性の満足度

平成 27 (2015) 年度	令和 2 (2020) 年度
21.3%	19.6%
【内訳】 (N=1,327)	【内訳】 (N=1,309)
・満足 3.8%	・満足 2.1%
・どちらかといえば満足 17.5%	・どちらかといえば満足 17.5%

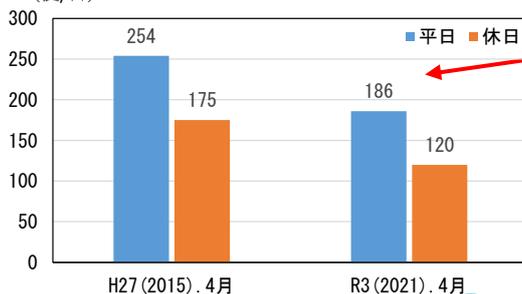
資料：市民アンケート (H27、R2)

表 4-2 路線バスを利用しない理由



資料：高齢者アンケート (R2)、高校生アンケート (R2)

表 4-3 市内路線バス運行本数の変化 (便/日)



路線バスの運行本数は、6年間で約3割減少

資料：越後交通(株)時刻表

2 利用実態に見合っていない運行頻度・運行区間等

同じ路線でも利用者数は、曜日によって大きく異なる場合があります。また、運行区間によっても乗車人数には大きな差が生じる場合があります。現在の利用実態を十分に把握し、それに合わせた運行を実現することが必要と考えます。

高齢者の買い物の際における路線バス等の利用率は、わずか 5%です (P35 表 4-6 参照)。買い物の頻度や、路線バスの利用率を踏まえると、対象となる時間帯の便については、より効率的な運行への見直しが可能であると考えます。

一方、高校生の登下校における路線バス等の利用率は、通常時では 8%、降雨・降雪時では 14%です (P35 表 4-7 参照)。通常時の利用率が 7%でも、高校生の場合、平日は毎日利用することから、対象となる便における運行の見直しは、慎重に考える必要があります。

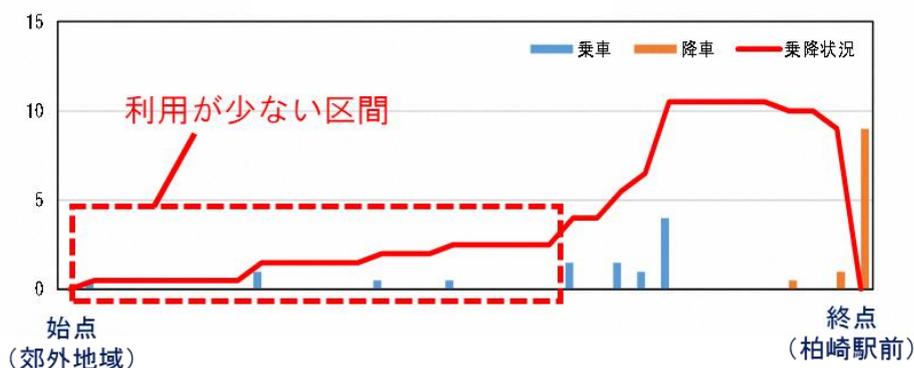
表 4-4 同一バス路線における平日・休日の利用状況 (一例)

	調査日	調査本数	利用者数	平均利用者数
平日	R2 (2020) .12.8 (火)	3.5 往復 (7 便)	34 人	4.8 人/便
休日	R2 (2020) .12.13 (日)	3.0 往復 (6 便)	0 人	0 人/便

利用が全くない

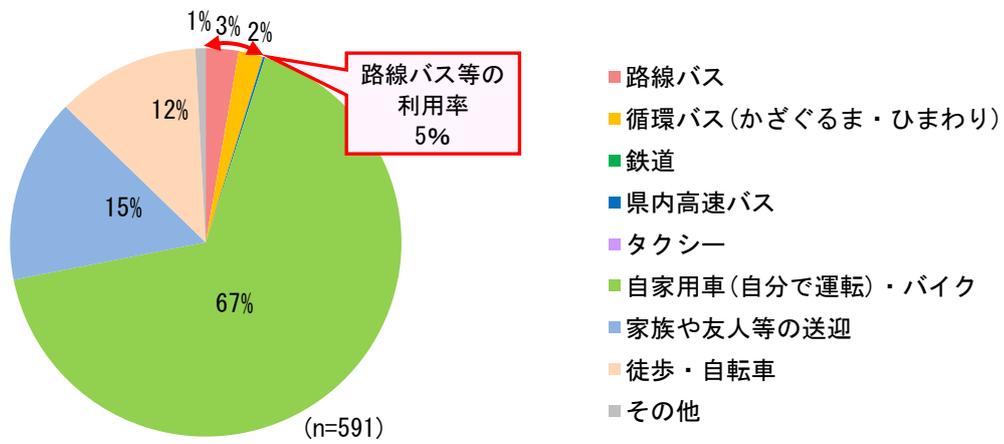
資料：柏崎市

表 4-5 ある路線の乗降データ



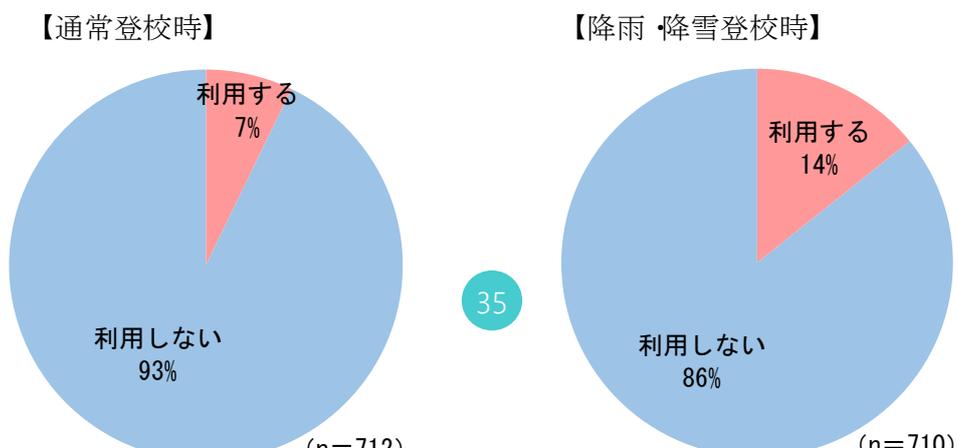
資料：越後交通(株)

表 4-6 高齢者の買い物時における最も多い交通手段



資料：高齢者アンケート（R2）

表 4-7 高校生の登下校における路線バス等の利用状況



資料：高校生アンケート（R2）

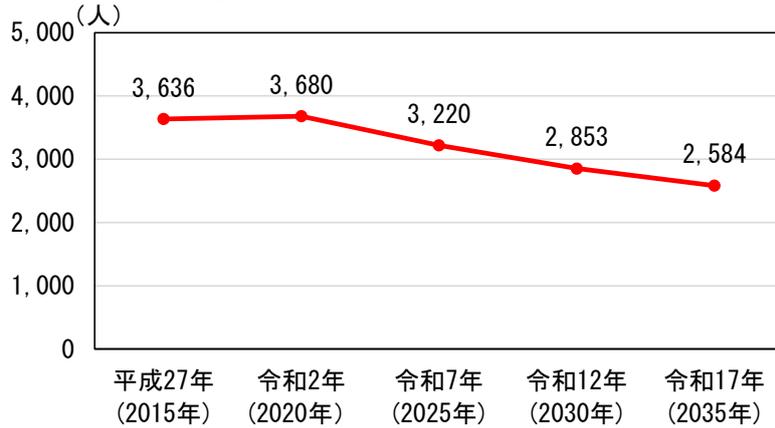
3 人口減少・少子高齢化

本市における将来人口は、着実に減少していく予測です（P7 表 2-2 参照）。

年代別では、公共交通の利用が比較的多い高校生の年代を含む「15～19 歳」の区分の人口においても減少していく予測です。

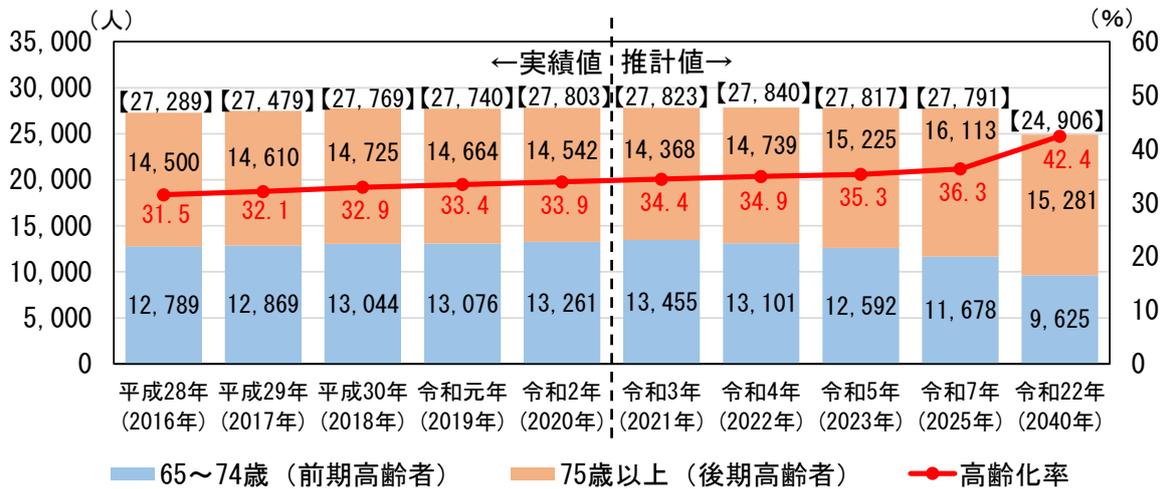
また高齢者に関しては、前期高齢者（65～74 歳）の人口は減少していく一方で、後期高齢者（75 歳以上）の人口は増加していく見込みです。

表 4-8 15～19 歳の将来人口



資料：柏崎市

表 4-9 高齢者人口と高齢化率の推移と推計



資料：柏崎市高齢者保健福祉計画第 8 期介護保険事業計画

4 運転士不足及び高齢化

路線バスを始めとした市内を運行する公共交通の運転士の高齢化が進んでいます（P24表 3-15 参照）。これは、20～30 歳代の採用が少ないことや、運転士としての育成に時間を要することが、大きな要因になっていると分析しています。

また、新型コロナウイルス感染症の感染状況が落ち着くと、旅行や会食などの増加により、貸切バスやタクシーへの需要が一気に高まることが予想され、運転士不足の状態に陥ることが危惧されます。

■路線バス事業者の声（事業者ヒアリングより）



・運転士の希望者は年配者が多く、なかなか若返りを図りにくい。



・大型二種免許の受験資格は、21 歳以上かつ普通免許保有 3 年以上となっており、高卒採用の場合、免許取得までに時間を要する。
（※採用時は内勤としている）

5 広範囲に渡る人口分布と移動ニーズの点在化

本市では、中心市街地に人口が集中しています。一方、郊外地域の人口は多くありませんが、広く分布しています（P6 図 2-3 参照）。中心市街地はもちろん、郊外地域を含め、広範囲に渡って移動手段を確保しなければなりません。

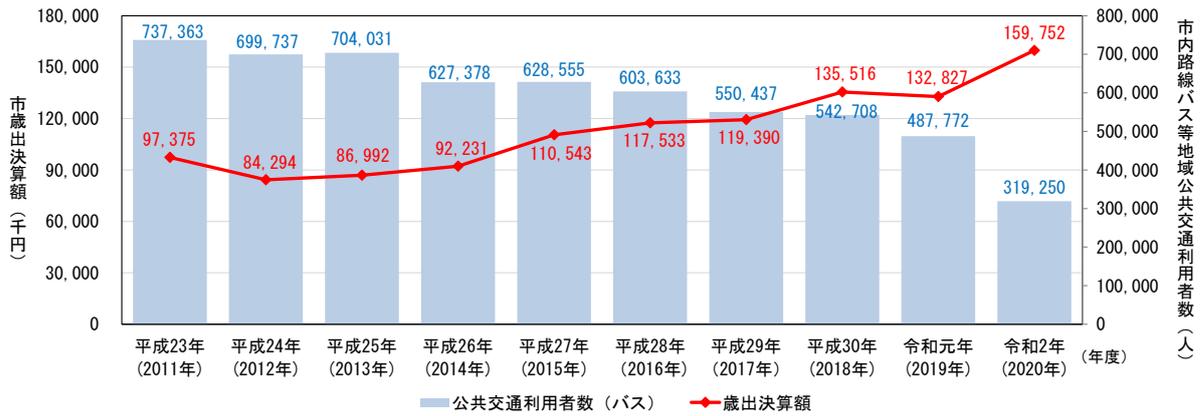
また、医療機関や商業施設を始めとした主要施設は、市内の各地に点在しており、路線バスだけではカバーしきれない状況です（P9～10 図 2-6 参照）。

6 公共交通の確保に係る柏崎市の財政負担額の増加

本市の路線バス等公共交通利用者は減少している反面、財政負担額は年々増加しており、令和 2（2020）年度の支出額は、平成 24（2012）年度の約 2 倍に達しており、支出額がこれ以上膨らまないように何とかして歯止めをかけなければなりません。

近年の財政負担額の増加の主な要因として、運行経費の増額のほか、市街地循環バスや地域公共交通車両の更新に伴うもの、高齢者割引制度の実施などが挙げられます。

表 3-3 路線バス等の利用者数と市歳出決算額（再掲）

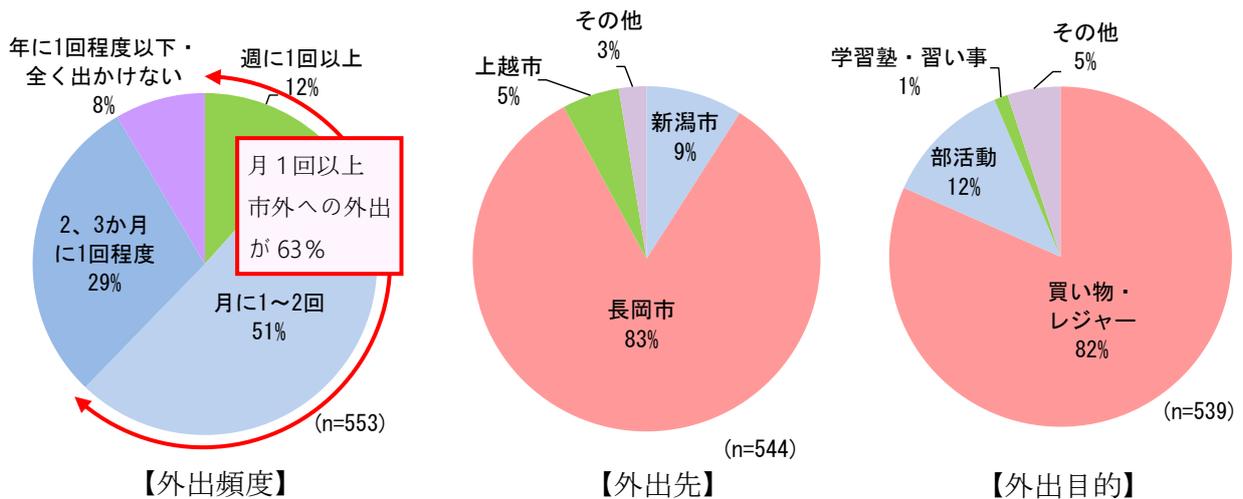


7 都市間移動に対する利便性の低下

市外への移動については、通学や通勤で一定程度の移動需要があります。高校生においては、63%の方が、通学以外に月1回以上市外に外出しています。

しかし、県内高速バス「柏崎～新潟線」は、平成27(2015)年度と比べると、運行本数が半減しています。また、新型コロナウイルス感染症の影響で、高速バスや鉄道などの都市間交通の利用が大幅に減少していることから、減便などの更なる利便性の低下も危惧されます。

表 4-10 高校生の市外への外出の状況（頻度、外出先、目的）



資料：高校生アンケート (R2)

表 4-11 都市間高速交通の運行本数の変化

	平成 27 (2015) 年度	令和 3 (2021) 年度
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

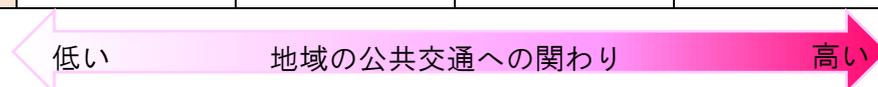
資料：柏崎市公共交通マップ (H27)、柏崎市公共交通ガイドブック (R3)

8 公共交通維持のための地域住民の関わり

地域内交通に対する各地域の関わり具合には差があります。米山地区の場合は、地域が主体的に運営し、地域の足の確保に努めています。一方で、他地域においては、そこまでの積極的な関わりはありません。地域の関わり具合は、地域内交通の利用状況にも少なからず影響があると考えます。運行維持が困難になっている地域内交通をこれからも確保し続けるためには、地域の関わりの強化が重要と考えます。

表 4-12 各地域内交通の収支率 (令和 2 (2020) 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	電話受付対応	地域主体運行



資料：柏崎市

