

6章 目標達成のために行う施策・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

(施策・事業 1、実施主体：柏崎市地域公共交通活性化協議会、交通事業者)

(1) 施策の内容

市中心部（人口集中地域）において、AI オンデマンドシステムを活用したデマンド型（予約制）の乗合運行による新交通システムを導入します。

運行には小型車両を使用するとともに、乗降ポイントを細かく設定することで、運行区域においてはどこでも乗継なしで、自由に移動ができます。乗車予約は、スマートフォンアプリと電話で対応します。

運行時間は公共交通の利用者が少ない昼間の時間帯に限定します。

図 6-1 新交通システムのイメージ図

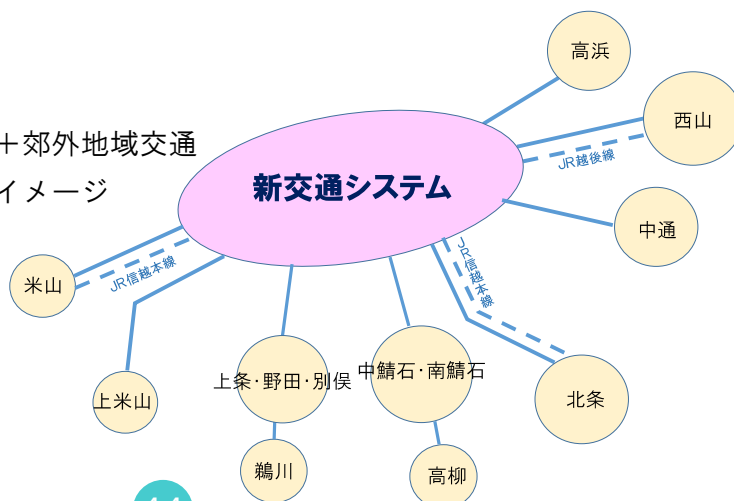


資料：国土交通省（一部改）

新交通システムの運行区域と郊外地域は、鉄道や既存のバス路線などで結びます。利用者の減少などにより、バス路線の再編が必要になった場合は、適切な施策等を講じ、対象地域の生活の足を確保していきます。

また、新交通システムと郊外地域交通の接続性を高めるため、結節（乗継）ポイントを設置します。

図 6-2 新交通システム+郊外地域交通ネットワークのイメージ



(2) 国庫補助を活用する対象路線

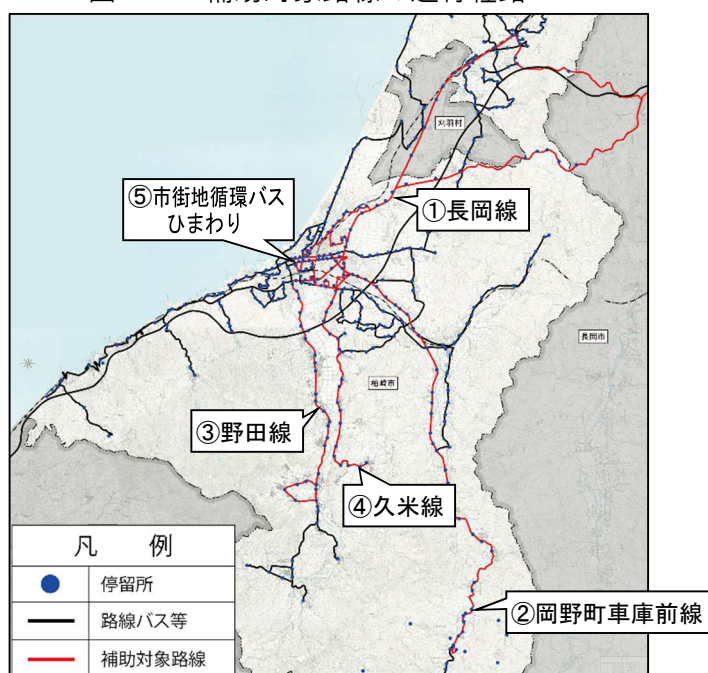
既存の路線バスのうち、長岡線及び岡野町車庫前線は、市外など広域的な移動において重要な役割を担っていることから、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の活用を継続し、安定的な確保維持を図ります。

一方、野田線及び久米線は、鉄道がない中山間地域である野田地区及び別俣地区と市中心市街地をそれぞれ結ぶ支線路線として重要な役割を担っており、また、市街地循環バスひまわりは、市中心市街地での通院・買い物などの移動手段として欠かすことのできない役割を担っていることから、いずれの路線についても、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用を継続し、安定的な確保維持を図ります。さらに、新交通システムについても、同補助金の活用を検討していきます。

表 6-1 各補助対象路線位置づけ・役割等

	対象路線	位置づけ・役割
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	①長岡線	長岡市への連絡及び市内の公共交通の骨格を形成する路線。通院、通学、買い物などに対応。
	②岡野町車庫前線	高柳町地域と市中心市街地を結び、沿線地域の移動サービスを担う路線。通院、通学、買い物などに対応。
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	③野田線	野田地区と市中心市街地を結び、沿線地域の移動サービスと交通空白地域の発生抑制を担う路線。通院、通学、買い物などに対応。
	④久米線	別俣地区と市中心市街地を結び、沿線地域の移動サービスと交通空白地域の発生抑制を担う路線。通院、通学、買い物などに対応。
	⑤市街地循環バスひまわり	市中心市街地における移動サービスを担う路線。通院、通学、買い物などに対応。

図 6-3 補助対象路線の運行経路



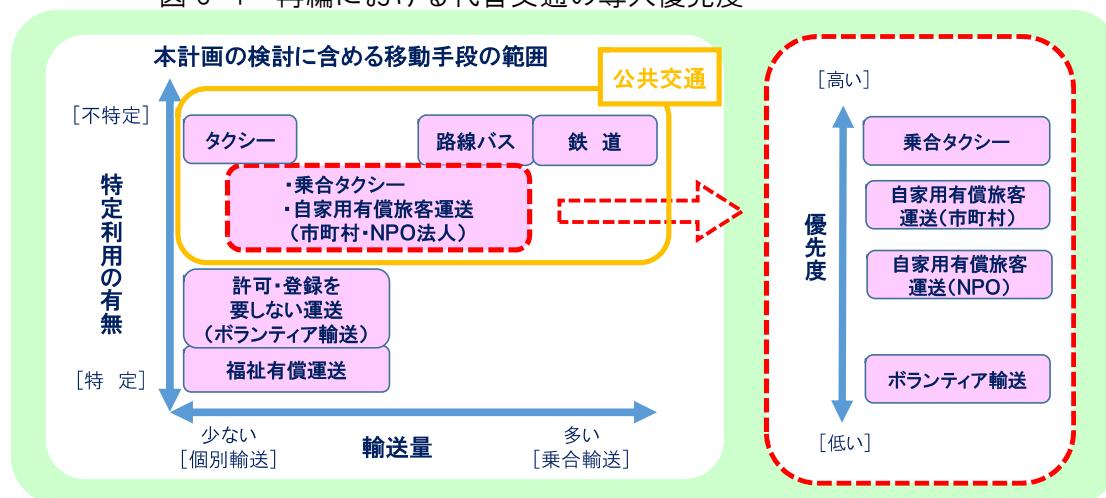
(3) 郊外地域における持続的な移動手段の確保

～地域輸送資源の総活用～

路線バスの再編の検討に当たっては、原則として、輸送サービスに関して熟知しているバス・タクシー事業者を活用するため、まずは「乗合タクシー」を最優先にして考えます。バス・タクシー事業者が対応できない場合は、市やNPO法人が運行主体となる「自家用有償旅客運送」を検討していきます。

なお、「許可・登録を要しない運送（ボランティア輸送）」は、安定性及び継続性の観点から、公共交通を補完する役割に位置付けることとします。

図 6-4 再編における代替交通の導入優先度



※国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き [入門編]」を基に作成

表 6-2 【施策・事業 1】の実施スケジュール

	R4年度 (2022年度)	R5年度 (2023年度)	R6年度 (2024年度)	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)
	【準備期間】		【試行実施】	【本格実施】	
【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	○交通事業者との調整、協議 ○AIオンデマンドシステム等の検討 ○使用車両の検討 ○郊外地域の代替交通の検討	○運行事業者、システム、車両等の決定 ○乗降ポイント、結節(乗継)ポイントの選定 ○市民への周知	○新交通システム試験運行開始 ※効果を検証し、必要に応じて改善を図る	○新交通システム本格運行 ※本格運行への移行の判断は、評価指標1～3を用いたシステム導入前後の検証結果による	○自動運転車両の試験運行

2 利用実態に応じた運行の効率化・見直し

(1) 西部地区路線の統合

(施策・事業 2-(1)、実施主体: 柏崎市地域公共交通活性化協議会、交通事業者)

市内の西部地区を運行している新潟病院線、米山台福祉センター線、赤坂山公園線は重複している区間が多くあり、また利用者数はそれぞれ少ないことから、運行の効率化と乗車人員の集約を図るため、新潟病院線に統合し、運行本数の調整を行います。

図 6-5 西部地区各路線の運行経路



(2) バス路線の休日運行の見直し

(施策・事業 2-(2)、実施主体: 柏崎市地域公共交通活性化協議会、交通事業者)

(対象路線: P45 表 6-1 記載対象路線を含む市内運行路線)

多くのバス路線では、平日と比較して休日の利用者数は少ない状況にあります。休日は、病院や学校が休みであることと、仕事が休みのため家族送迎が可能であることが大きな理由として挙げられます。

利用実態に応じて、休日の利用がほとんどない便については、減便等を行います。

(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)

(施策・事業 2-(3)、実施主体: 柏崎市地域公共交通活性化協議会、交通事業者)

はまなす特別支援学校生徒(高等部)の通学における利便性の向上を図るため、登校時に利用する路線バス椎谷線の経路変更を行います。これにより、徒歩での通学距離は半分(現行: 約 1,000m→変更後: 約 500m)に短縮となります。

図 6-6 路線バス椎谷線の変更経路(案)

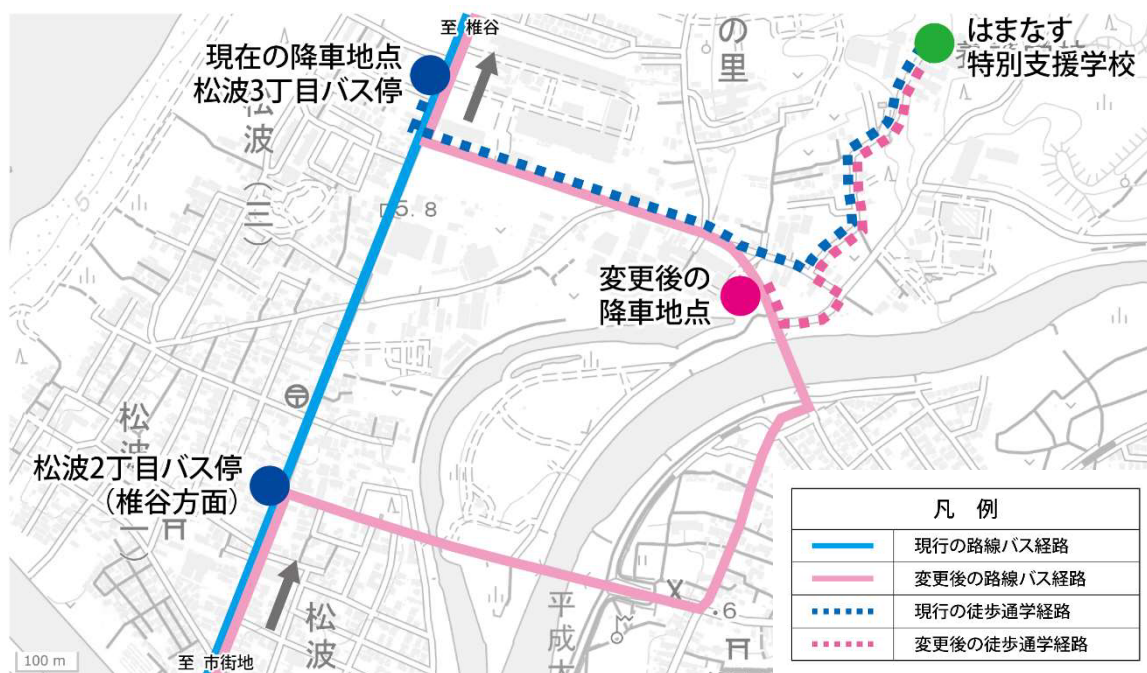


表 6-3 【施策・事業 2】の実施スケジュール

	R4年度 (2022年度)	R5年度 (2023年度)	R6年度 (2024年度)	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)
	【実施】				
【施策・事業2-(1)】 西部地区路線の 統合	○交通事業者と の調整 ○利用者などへ の周知	※統合後に 効果を検証し、 必要に応じて 改善を図る			
【施策・事業2-(2)】 バス路線の 休日運行の見直し	越後交通㈱との協議の上、随時実施する				
	【準備期間】	【実施】			
【施策・事業2-(3)】 椎谷線一部便の 経路変更	○交通事業者と の調整 ○利用者などへ の周知				

3 公共交通利用促進事業

(1) 高校生などの通学における利用促進事業

(施策・事業 3-(1)、実施主体: 柏崎市地域公共交通活性化協議会)

(対象路線: P45 表 6-1 記載対象路線を含む市内運行路線)

高校生などの通学における公共交通の利用促進と、通学時の家族送迎による道路混雑の緩和を目的として以下の2つ事業を行います。

①高校生等通学割引キャンペーンの期間拡大(拡充)

平成 27(2015)年度から冬期間に実施している路線バス回数券の割引販売の実施時期を拡充します。

②市街地循環バスにおける中学・高校生運賃の設定

大人運賃(160 円)と同額である市街地循環バスの乗車運賃について、新たに中学・高校生運賃を新設します。

(2) バリアフリー車両の導入促進(継続)

(施策・事業 3-(2)、実施主体: 柏崎市、交通事業者)

(対象路線: P45 表 6-1 記載対象路線を含む市内運行路線)

高齢者や障がい者など、誰もが利用しやすい「やさしい公共交通」を実現するため、低床型車両であるノンステップバスや、スロープを使用することで車いすに乗ったまま乗車することができる UD タクシーの導入補助を運行事業者に対して継続します。

(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の実施(新規)

(施策・事業 3-(3)、実施主体: 柏崎市地域公共交通活性化協議会、交通事業者)

(対象路線: P45 表 6-1 記載対象路線を含む市内運行路線)

高齢者は、近い将来にマイカーから公共交通利用への転換の可能性が高いことから、高齢者を対象とした乗車体験を実施し、公共交通利用の転換を促していきます。

また通学に公共交通を利用する特別支援学校の生徒を対象に、公共交通の乗り方教室を実施し、公共交通の利用に対する生徒の不安感の払拭を図ります。

(4) 公共交通に関する分かり易い情報提供

(施策・事業 3-(4)、実施主体: 柏崎市地域公共交通活性化協議会、交通事業者)

(対象路線: P45 表 6-1 記載対象路線を含む市内運行路線)

①公共交通ガイドブックの発行(継続)

路線バスや鉄道の時刻表、路線図など公共交通に関する情報を1冊にまとめた公共交通ガイドブックを作成・配布します。

②経路情報検索サービスの充実（新規）

路線バスなどの時刻や運行ルートなどをスマートフォンから容易に検索できるようにするため、交通事業者と連携し、経路情報検索サービスの充実を図ります。

（５）商業施設・観光施設、イベントなどとの連携（新規）

（施策・事業 3-(5)、実施主体：柏崎市地域公共交通活性化協議会）

施策 1 で導入する AI オンデマンドシステムに搭載されている機能を活用し、様々な施設やイベントが連携することで、公共交通の利用促進のほか、地域のにぎわいの創出や駐車場の混雑緩和などを図ります。

（６）乗車運賃のキャッシュレス化（新規）

（施策・事業 3-(6)、実施主体：柏崎市地域公共交通活性化協議会）

施策 1 で導入する AI オンデマンドシステムに搭載されている機能を活用し、ウィズコロナにおける非接触対応と、決済時の円滑化の観点から、乗車運賃支払い時のキャッシュレス化を進めます。

表 6-4 【施策・事業 3】の実施スケジュール

	R4年度 (2022年度)	R5年度 (2023年度)	R6年度 (2024年度)	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)
【施策・事業3-(1)】 高校生などの通学における利用促進事業	【交通事業者との協議が調った事業から順に実施していく】				
【施策・事業3-(2)】 バリアフリー車両の導入促進	【随時実施】				
【施策・事業3-(3)】 公共交通の乗り方教室の実施	【随時実施】				
【施策・事業3-(4)】 公共交通に関する分かり易い情報提供	【交通事業者と調整の上、随時実施。ダイヤ改正時には更新作業を行う】				
【施策・事業3-(5)】 商業施設・観光施設・イベントなどとの連携の検討	【準備期間】 AIオンデマンドシステムの検討・導入		【試行実施】 一部の施設等と試行的に連携し効果を検証する	【本格実施】 連携する施設等を拡大していく	
【施策・事業3-(6)】 乗車運賃のキャッシュレス決済化	【準備期間】 AIオンデマンドシステムの検討・導入		【実施】		

4 地域内交通の運行維持のための地域協力制度の創設 ～地域における公共交通への関わりの強化～

（施策・事業 4、実施主体：柏崎市、地域、交通事業者）

利用者の大幅な減少や、運行に係る市負担額の増加などにより、運行の維持が極めて困難な状況にある地域内交通を、これからも確保していくために、地域内交通の運行維持のための地域協力制度を創設し、地域における公共交通の関わりを強化していきます。

地域内交通の運行維持のための地域協力制度

地域の暮らしの足をこれからも確保していくために、地域内交通の運行に係る経費の一部を、対象地域から運行維持協力金として負担していただきます。

運行維持協力金は、各地域内交通の運行実績（収支率）や、鉄道など他の公共交通の充実度、対象地域世帯数などを踏まえて、毎年、対象地域ごとに算定します。運行実績によって負担金額が変動することから、最適な運行頻度や運行経路、乗車運賃などについて地域とともに考え、地域にとっての大切な移動手段を、市と交通事業者だけでなく、地域も一体となって確保していきます。

図 6-7 地域協力制度のイメージ

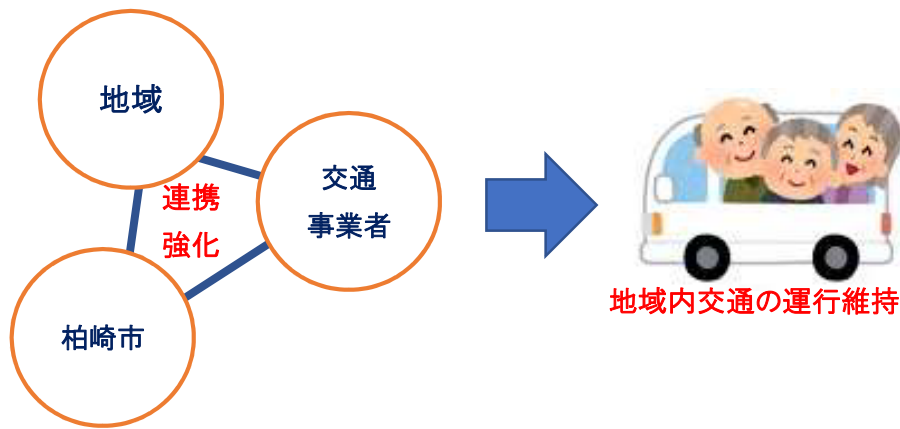


表 6-5 【施策・事業 4】の実施スケジュール

	R4年度 (2022年度)	R5年度 (2023年度)	R6年度 (2024年度)	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)
【施策・事業4】 地域協力制度の創設	【各対象地域とそれぞれ調整した上で、同時期に実施する】 →				

5 各施策・事業が対応する目標と課題

表 6-6 施策・事業別対応目標・対応課題一覧

		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
1	新交通システム+ 郊外地域交通ネットワーク構築	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2-(1)	西部地区路線統合	○	○		○	○		○		○		
2-(2)	休日運行の見直し		○			○		○		○		
2-(3)	椎谷線一部便の経路変更	○				○						
3-(1)	高校生などの利用促進事業	○			○							
3-(2)	バリアフリー車両の導入促進	○			○		○					
3-(3)	公共交通の乗り方教室	○		○			○					
3-(4)	公共交通の分かり易い情報提供	○			○						○	
3-(5)	商業施設などとの連携	○			○							
3-(6)	キャッシュレス決済化	○			○							
4	地域協力制度の創設	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○