

# テーマ1 「持続可能な地域公共交通」

## 総務常任委員会

### 《テーマ選定理由》

柏崎市では人口減少に伴い路線バス等の利用者減少が続き、それに伴う減便が利便性の低下を招き、ますます利用者数が減少する「負のスパイラル」に陥っている。また、本市と市外を結ぶ鉄道路線（信越本線、越後線）も存続の危機に直面している。

背景には深刻化する運転士不足があり、地域公共交通に係る財政負担額は膨大であるものの、運行維持は極めて困難な状況にある。

こうした難局に対応し、市民の生活の足を守るため、本市では令和4（2022）年2月に「柏崎市地域公共交通計画」を策定した。令和4（2022）年度には地域内交通の運行形態見直しを行い、令和5（2023）年11月24日からはAIオンデマンドシステムを導入するなど、計画に沿って「新交通システム+郊外地域交通ネットワークの構築」を進めている。

また、柏崎市第五次総合計画の主要施策「持続可能な公共交通ネットワークを構築する」では、柏崎市地域公共交通計画に基づき、市民ニーズに対応した運行の改善、バス路線の縮小に伴う代替交通や多様な輸送手段の確保に向けた取組を進めている。

以上を踏まえ、総務常任委員会では、「持続可能な地域公共交通」を令和6（2024）年12月までの調査・研究テーマとし、以下3項目を検討課題とした。

- ◆市民ニーズを反映した利用促進と利便性の向上
- ◆新交通システムの効率的な運用
- ◆運転士確保・育成支援



富山県氷見市での視察



富山県砺波市での視察

# 活動報告

## 1 先進地視察

令和5（2023）年10月11日（水）～13日（金）

| 自治体     | 調査項目   |
|---------|--|
| 長野県上田市  | 市内の路線バス等にキャッシュレス決済を導入した経緯・実績・将来展望について                                  |
| 長野県安曇野市 | デマンド交通「あづみん/のるーと安曇野」の導入の背景・経緯・実績・将来展望について                              |
| 長野県松本市  | 路線バスのキャッシュレス決済を導入した背景・経緯・実績・将来展望について<br>AI オンデマンド交通を導入する背景・経緯・将来展望について |

令和6（2024）年7月1日（月）～3日（水）

| 自治体     | 調査項目  |
|---------|---|
| 富山県氷見市  | 鉄道路線の利便性向上・活性化について<br>氷見市NPO交通空白地路線支援事業について                                     |
| 富山県射水市  | 鉄道路線の利便性向上・活性化について<br>AI新交通「のるーと射水」について   |
| 富山県小矢部市 | 小矢部市地域公共交通計画について<br>AIデマンド交通「チョイソコおやべ」について<br>市営バス（メルバス）について<br>鉄道及び駅活性化の取組について |
| 富山県砺波市  | 散居村型モビリティ「チョイソコとなみ」運行について<br>地域公共交通全般について                                       |

## 2 企画政策課との意見交換

- ①ダイヤ改正後の路線バスの減便・廃止の動向と本市への影響
- ②AI新交通「あいくる」の利用状況、市民の声、改善・変更点
- ③地域内交通「にしやま号」の利用状況、市民の声、課題、改善点
- ④新潟県が示した在来線高速化を含め、鉄道を巡る現状と課題
- ⑤令和6年4月から開始される自動車運転業務の労働時間の制限の影響予測
- ⑥利便増進計画と地域公共交通の再編

### 3 委員による「あいくる」体験乗車の所感

令和5（2023）年12月1日～28日

#### 【予約について】

- ・予約はアプリが便利だが、高齢者には今のところ厳しい。
- ・電話（一部、FAX）での予約対応を当面の間、むしろ増強する必要がある。
- ・予約にあたり、LINE 経由で専用アプリ（MONET）を登録したが、パスワード入力等に手間取った。高齢者が LINE やアプリを使って予約するには、丁寧な説明と登録までのサポートが必要である。
- ・LINEだとうまく繋がらないことがあり、MONETアプリをダウンロードしたら問題なく予約できた。LINEよりアプリの登録を進めた方がいいと感じた。
- ・オペレーターの女性は非常に話がわかりやすく、丁寧に繰り返しながら、大事な乗車の日時場所、名前、電話番号などの確認を行い、乗車の日時、場所をメモするようにと説明してくれた。高齢者にとっては大事な事だと感じた。

#### 【発着・運行について】

- ・予約したバス停への到着時間は毎回、とても正確であった。
- ・往路は時間通りに到着した（先客1名あり）。降車ポイント（岩上バス停）への到着は予定よりも数分早かった。帰路も数分早く到着した。
- ・スムーズな運行と感じた。運転手が気を遣っているようにも見えた。

#### 【車内の状況について】

- ・車両の大きさは小型バス程度で、乗り心地は、いたって快適と感じた。
- ・今回乗車した際、他の方との乗り合いは0～1人で問題は無かったが、混み合った際の車内ルールが必要かもしれない。
- ・車内は前列に手すりが設置され、比較的広いが、2～3列目の座席間は少し狭い。またバスの車高が高いのでステップの段差が結構あると感じた。乗降時や座席の位置など、乗客同士が協力しあえると良いのではないか。
- ・車両内のシート間隔が狭いため、隣に見知らぬ人が同乗した場合ストレスを感じないか。

#### 【金額・支払いについて】

- ・一回の乗車運賃が400円、往復で800円となるが、目的地での滞在時間を考慮して計画的に利用すれば大変便利であり、タクシーと比べると800円も割安だと思う。
- ・色々な支払い方法が選択できると便利である。高齢者には400円10枚綴り等の回数券があると、現金のやり取り時間が短縮され、運行がスムーズになると感じた。

#### 【その他】

- ・筆談ボードの用意があることが表示され、耳が不自由な方から安心感があると言われた。
- ・高齢の方から「今まで子どもに頼んで病院や買い物に連れて行ってもらっていたが、あいくるのおかげで子ども達の負担が減らせてありがたい。今後も活用したい。」と言われた。

## 4 市民との意見交換会

### テーマ「持続可能な地域公共交通の確保」

令和5(2023)年11月23日 柏崎市産業文化会館

令和6(2024)年4月22～25日 各中学校区コミュニティセンター

### 【参加者の意見（抜粋）】

#### ◆市民ニーズを反映した利用促進と利便性の向上

- ・郊外居住者（特に高齢者）の利用しやすい公共交通システムの導入を望む。
- ・公共交通を使って楽しめる企画やイベント、仕組み作りを行う。
- ・地域内公共交通の利用者を増やす努力が必要。多少不便でも住民が利用することが大切。
- ・全国的に路線バスの減便・廃止が進んでいくことは仕方ないが、その上で地域と地域、施設と施設やその周辺が魅力的であれば電車利用者が増えるのではないか。
- ・電車の魅力を知り、楽しめる企画を立案することで、利用者の確保を図ってはどうか。
- ・歩いて楽しい散策コースや花見会場など、駅周辺の魅力づくりを行い、利用者の確保を図る。

#### ◆新交通システムの効率的な運用

- ・あいくるは路線バスと違い、乗り継ぎなしで、ストレートに目的地まで行けるのが大きなメリット・魅力である。
- ・あいくるの料金支払いについて、電子決済が難しい高齢者もいることから、使いやすい回数券を導入を検討していただきたい。
- ・免許返納者に特典を与える取組として、あいくるの回数券（半年～1年分）を進呈したらどうか。
- ・あいくる利用によりタクシーや路線バスの利用者減につながることを危惧している。
- ・あいくるの運行時間帯を拡大し、学生の放課後利用等も可能になるよう検討をお願いしたい。

#### ◆運転士確保・育成支援

- ・介護や農業等の合間に運転士として働く環境整備（兼業の推進）をしてはどうか。
- ・事業者任せにしないで市として交通業者と連携して運転士確保をして欲しい。
- ・運転士不足は柏崎市の広報で周知徹底し、危機感を共有すべき。
- ・タクシーの運行時間帯を夜間に特化させて、昼間の時間帯では運転士を地域公共交通に振り向けるようにしたらどうか。
- ・運転士不足の解消策として、免許取得や就職する際の補助金や支援金制度を市として確立すべき。
- ・運転士を増やすために、二種免許取得に補助金を出すべき。
- ・ライドシェア導入の検討が必要ではないか。

## 委員の考え方

### ◆市民ニーズを反映した利用促進と利便性の向上

**委員A**) 鉄道については引き続き利用促進を今まで以上に呼びかけるべきであり、観光とのマッチングも調査研究していくべきと考える。路線バスについては特に高柳方面は、あいくるの運用範囲は乗降ポイントとせずに鉄道でいうところの快速や急行のように柏崎駅～病院～岡野町をワンボックスカーで朝、昼、晩の運行も検討すべきである。

**委員B**) 市民は、個人的な要望等を多く出してくれるが実際の利用は少ない。ドアツードアで思い立ったらすぐに利用できることを求めている方が多い。公共交通の在り方の理解促進（取組には限界がある）が必要。今後の超高齢化社会の懸念事項の対策が急務と考える。

**委員C**) 持続可能な地域公共交通を守るためにも利用して、活用してもらう取り組みの強化、イベントの実施。

**委員D**) 持続可能な地域公共交通を維持するために、市民自らの意思で利用してもらえる環境づくりへの取り組みに向け、強化を図ってもらいたい。

**委員E**) 市民のマイバス・マイレール意識の醸成による主体的な利用促進、交通空白地域の解消に向けたデマンド型コミュニティバス導入により、コンパクト・プラス・ネットワークの実現を図っていただきたい。

**委員F**) 交通政策課の創設

**委員G**) 地域（市民）と行政が密接に連携し、地域で必要な移動手段は地域と行政が共に協力をし、共に考えて、公共交通システムを構築・維持していく。

### ◆新交通システムの効率的な運用

**委員A**) 新交通システムについては運行範囲をもう少し拡大していくべき。

**委員B**) 運行区域・運行時間の拡大が必要。

**委員C**) 市民ニーズを反映した全市的なエリア拡大と利便性の向上を図るための曜日や時間の拡大を図る取組が必要。

**委員D**) 新交通システム「あいくる」が、今後も持続可能となるように住民とともに考える利便性向上策と利用促進策を図ってもらいたい。

**委員E**) 「あいくる」の更なる拡充に伴う予約集中時間帯の増便や市街地循環路線の見直し、支払方法の多様化・簡略化を進める一方でデジタル・デバイド解消を図り、利便性向上を図っていただきたい。

**委員F**) 運行エリアの拡大、地域バス（コミュニティバス）の存在と運行。

**委員G**) 高齢者を中心とした市民が「誰もが乗りたい時に乗れる、乗りたい場所に呼べる」 A-I オンデマンド交通「あいくる」の更なる充実を図る。

## ◆ 運転士確保・育成支援

**委員A)** この運転士支援育成が最も大切なことと考えられるが運転士確保・育成支援は少子高齢化・人口減少社会の顕れといえる。どの産業においても人材不足、人手不足は顕著であり運転士不足は少子高齢化・人口減少社会が可視化されたものと捉えられる。運転士の確保・育成支援は各コミセン単位で出来れば大型二種免許保有者を探すなどの動きを今のうちから行う必要があり、あいくるの運行範囲外のコミセンほど早く確保にむけて動き出す必要がある。そこまでもしても確保が難しいときは運転士確保・育成に向けて柏崎市の直営も検討しなければならない時代がくると思われる。

**委員B)** 高額である二種免許取得に対しての補助の創設「勤務年数の条件を設ける」。異業種からの短期就労の仕組み創り上げる。

**委員C)** 運転士確保、育成支援のために女性の働きやすい環境作りやシニア世代の短時間勤務への取組を支援する体制の構築を図る。

**委員D)** 自治体と民間交通事業者が相互に協力して、運転士の確保対策に係る支援（二種免許の取得支援や雇用環境の改善）を図ってもらいたい。

**委員E)** 地域公共交通の確保において最大の課題は運転士の確保であり、市は事業者と連携して人材育成・確保に取り組むとともに、ライドシェアや自動運転バス等、新たな取組を検討していただきたい。

**委員F)** 運転士の発掘へアンケート実施。女性ドライバー確保と促進。

**委員G)** 市が運転士の確保と育成のために、財政支援を含めた具体的な育成の仕組みを作る。

本日の意見交換はテーマである**持続可能な地域公共交通**に対する総務常任委員の考えについて、皆さまのご意見を伺いたいと考えております。  
よろしくお願ひ申し上げます。

委員長・佐藤 正典 副委員長・近藤 由香里

委員・持田 繁義 星野 正仁 佐藤 和典 山本 博文 布施 学