



# 柏崎市議会議員 近藤ゆかり通信



いつも大変お世話になっております。新年度予算審査を中心とした2月定例会議が終わり、令和7年度がスタートしました。2期目の公約と皆様からいただいたお声を市政に反映できるよう、残りの任期も精進してまいります。引き続き宜しくお願い申し上げます。

柏崎市議会議員 近藤 由香里

## 《2期目の公約》

### 「前進！希望のまち柏崎へ」

- ① 柏崎版エネルギーミックス推進
- ② 少子高齢社会を支える人材確保
- ③ 子ども達が夢を描ける柏崎へ
- ④ 災害に強い人・地域づくり
- ⑤ ふるさとの暮らしに希望を

## トピックス「持続可能な地域公共交通」

柏崎市内では路線バスの減便・廃止が続き、タクシー不足(特に夜間)も深刻化しています。これまで委員会や一般質問で取り上げてきたことも含め、新たな取り組みが行われます。

### AI新交通あいくるを郊外に展開

○郊外の地域交通をそれぞれ再編した上、  
「あいくる」ブランドで統一

○各エリアとも、中央エリアの一部を運行  
区域に含め、乗り継ぎの回数を減らす

○電話の予約先は一元化。  
また、同一のアプリから予約可



引用：柏崎市地域公共交通活性化協議会2024.10.15資料

### 運転士確保を支援



#### ◆柏崎市地域公共交通運転士確保緊急助成金

市内の路線バス、タクシー、あいくる等の運転士として新規に就職する方に、30万円を助成する。

#### ◆地域おこし協力隊の募集(1名)

市内事業所で公共交通の運転士として勤務しながら、公共交通PR活動などにも取り組んでいただく。

### 高校生が乗りやすい市街地循環バス (かざぐるま、ひまわり)

#### ◆運賃改定

大人200円、小人(小学生)100円に加えて  
中人(中学生・高校生)150円が設定された。

#### ◆ダイヤ改正

日中の2～3便は減便したものの、  
7時台・16時台のバスを高校生の  
登下校に利用しやすい時間へ変更  
された。



### タクシー乗車ルールの周知

#### ◆5分以内乗車の徹底

夜間はタクシー台数が少ないため、待たされると他の乗客に配車できない。タクシー到着後はすみやかに乗車するよう周知・徹底を図る。



近藤ゆかり(後援会事務所)

公式サイト

〒945-0063 柏崎市諏訪町1-29

☎ 090-4534-9982

fax 050-3101-1509

✉ yurikadou@nifty.com



facebook



Instagram





## 1 人口減少時代を生き抜く成長産業の育成

### 若者や女性の雇用につながる産業振興への展望

### 太陽光パネル・リサイクル事業の可能性

### 情報産業における女性活躍の推進



**Q** これまで進めてきた産業振興策の成果と課題、若者や女性の所得と意欲の向上につながる成長産業の育成に向けた展望は。

**A** 本市の補助制度をきっかけに市内企業が持続性を高め、成長に向けて踏み出せたが、この流れを市内に波及させることが課題である。今後は「情報産業」と「脱炭素」をキーワードに、基幹産業の持続的成長の実現と、成長産業の育成に取り組む。

**Q** 今後、太陽光パネルのリサイクルが義務化され、新産業団地が完成する2030年代にパネル処理のニーズが高まることから、柏崎市でリサイクル事業を進めてはどうか。

**A** 太陽光発電の導入拡大が見込まれる中で、パネルのリサイクルを環境エネルギー産業の成長分野の一つと考え、国の制度や他の先進地域の動きを注視していく。新産業団地への誘致には環境エネルギー産業も視野に入れる。

**Q** 女性がデジタルスキルを身に付け地元で定着し、市内情報産業の戦力として活躍できるよう、地元のIT企業等と連携して人材育成に取り組んではどうか。

**A** 柏崎市と産業界が進めるデジタル人材育成事業の女性参加者は5〜6割であり、さらに女性が参加しやすい内容・環境を整え、就業時のマッチングを進める。地元の情報産業に対しては、未経験者でもスキルを身に付け、活躍できる体制を整備するよう働きかける。

## 2 地域公共交通ネットワークの再編と市民福祉の向上

### 中山間地域の土地利用と地域公共交通ネットワークの再構築

### 命と尊厳を守る運転免許自主返納への支援



**Q** 地域公共交通網の再編（郊外型あいくる導入）にあたり、今後策定する第六次総合計画の土地利用構想では、中山間地域の「拠点」はどう示されるか。また、地域内交通の負担金＝地域協力制度はどうするのか。

**A** 人口減少・少子高齢化が進み、中山間地域の拠点機能が低下している。第六次総合計画では、中山間地域と市街地を交通等で結び、利便性の確保を図る方向性で審議を進める。現行の地域協力制度は廃止するが、郊外型あいくる運行に伴い、地域に協力・負担は求めたい。

**Q** 地域公共交通ネットワークの再構築を機に、高齢運転者による交通事故を防止するとともに、その尊厳を守り、地域公共交通を利用して、新たな生活スタイルを築く呼び水となるよう、運転免許自主返納支援策を講じてはどうか。

**A** まずは住まいの地域を問わず安心安全に移動できる公共交通ネットワークを構築し、高齢者が自動車を運転しなくても暮らせる環境の整備を最優先に行う。地域公共交通の利用促進と連動した運転免許自主返納支援は、郊外型あいくるの利用状況や、高齢運転者による事故件数の推移等を踏まえて判断したい。

## 3 公の施設の目的と指定管理者制度の在り方

## 4 学力向上プロジェクトの総括と展望



**Q** 本市の指定管理者制度において、公の施設の目的である「住民福祉の増進」や制度の趣旨、コンプライアンス意識は、市と指定管理者の双方で共有されているのか。また、指定管理者の選定や人材確保における課題とその対応策は。

**A** 指定管理者制度を導入する63の公の施設のうち、公募は9施設、非公募は54施設である。制度の利点である効率性・競争原理が期待できる対象は限られ、非公募の大半を占めるコミセンでは、人材確保に苦労している。公の施設の目的は住民福祉の増進であることを十分に踏まえ、指定管理者と課題を共有した上で、より市民本位の施設運営となるよう取り組む。

**Q** 今年度が最終年度となる学力向上プロジェクトの総括と今後の展開は。また、対象となる児童・生徒の得点分布データを集計・比較し、課題解決策や今後の支援策の判断材料としてはどうか。

**A** 昨年12月の総合学力調査の結果は、小学校では全学年が全国平均を上回り、中学校では全国平均に届かないながらも差は縮まった。

学力層をA、B、C、Dの4段階に分け、全国と比較して成績の伸びを検証したところ、小・中学校とも上位A層が増え、下位D層が減っていた。結果を丁寧に分析し、今後の指導につなげていく。