

# 五泉市地域公共交通総合連携計画 (案)

平成 22 年 3 月

五 泉 市

## 目 次

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ 一体的な推進に関する基本的な方針	2
1) 背景・現状課題	2
2) 計画の位置付け	4
3) 計画の基本方針	5
2. 計画の区域	6
3. 計画期間	6
4. 計画の目標	7
1) 目標像と基本目標	7
2) 数値目標	8
5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	9
1) 施策体系	9
2) 市内バス網再編における基本的な考え方	10
3) 将来イメージ	12
4) 優先的に実施する施策	13
5) 目標を達成するために行う事業	14
A. 基幹バス運行事業	15
B. デマンド乗合タクシー導入事業	31
C. 公共交通の利用促進事業	42
6) 新たな事業の具体化に向けた検討	44

## 1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

### 1) 背景・現状課題

近年、マイカー利用の増大、人口減少などの社会情勢変化によってバス及び鉄道利用者は減少傾向にあり、特に路線バスについては管内乗客数が平成 16 年度で約 26 万 6 千人に対し、平成 20 年度は約 21 万 3 千人と大幅な減少傾向となっている。

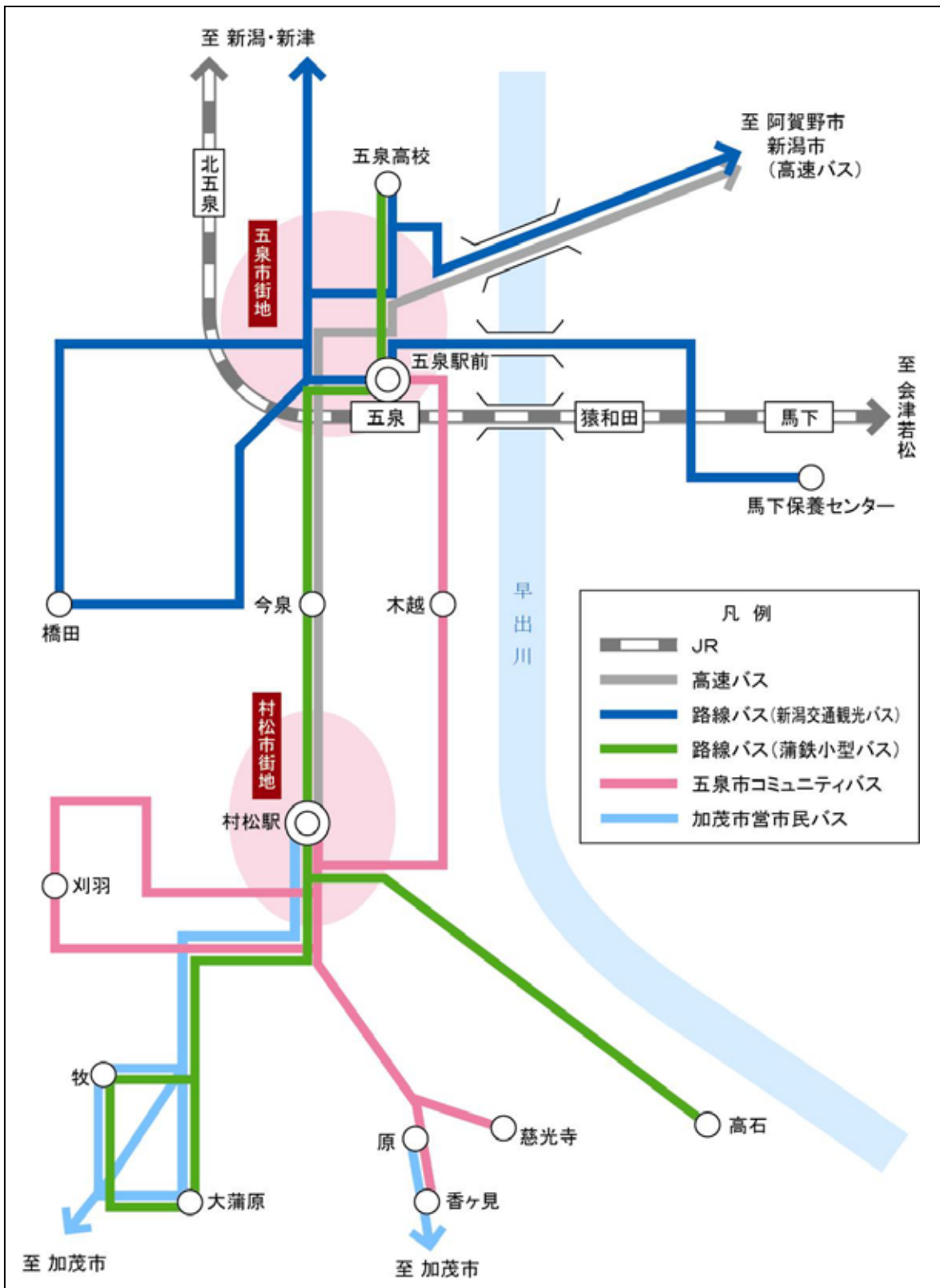
このため、バス事業者の経営状況は圧迫され、これを補助する行政の負担も年々増加しており、市全体の問題として、市民の身近な足である生活交通の維持・確保が課題となっている。特に本市の南部を業務エリアとする蒲鉄小型バス(株)が、平成 20 年 9 月末に 3 系統を廃止したことを皮切りに平成 22 年 9 月末をもって全路線を廃止する旨の意向であることから、当該地域における生活交通の維持・確保が喫緊の課題となっている。

さらに本市では、高齢者や高齢者のみ世帯が増加しており、今後もこの傾向は続くと思われることから、高齢者も利用しやすく、かつ市内全域を補完することができる公共交通体系の整備が求められている。

### 図表. 計画課題の整理

人口減少が進む中での公共交通の維持充実
増加する高齢者に対応した優しい公共交通体系の構築
市の財政負担軽減と利用者の利便確保に配慮した地域密着型の交通網の構築
既存インフラとしての鉄軌道の有効利用
行政との連携の中で交通事業者が民業として持続可能な公共交通体系
地球環境保全の視点からの公共交通への転換促進
まちの活性化の視点からの公共交通の検討

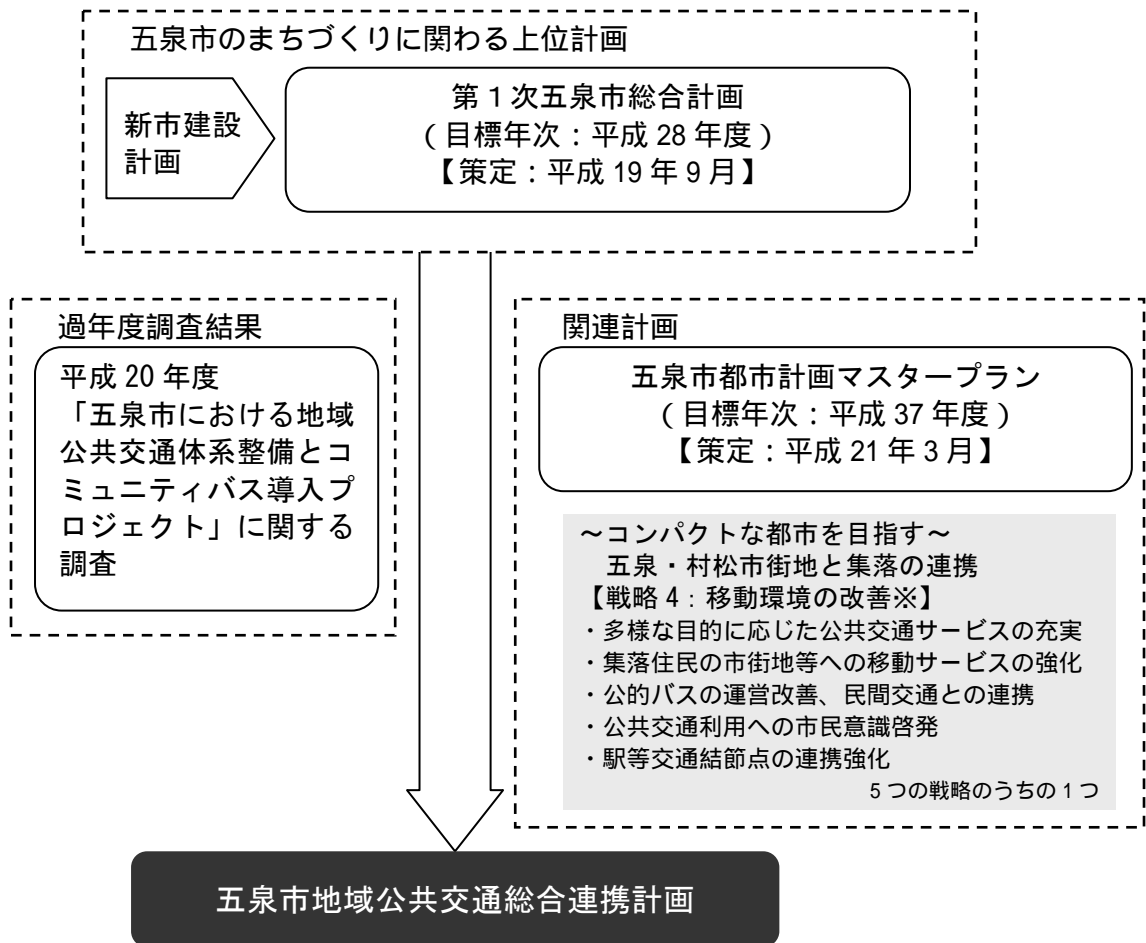
<参考：本市の現況の交通体系> 平成 22 年 3 月現在



## 2) 計画の位置付け

本計画は、第1次五泉市総合計画や都市計画マスタープランをはじめとした上位計画をふまえ、主として五泉市におけるまちづくり・地域活性化支援の観点から公共交通再編のあり方を検討するものである。

図. 計画の位置付け



### 3) 計画の基本方針

五泉市の公共交通は交通弱者（高齢者・障がい者・学生など）をはじめとする地域の利用者にとって、日常の社会生活を送るうえで欠かせないものである。

「五泉市地域公共交通総合連携計画」は、地域生活を支える公共交通について、利用者や地域、交通事業者のそれぞれの視点に立ち、関係機関が連携することにより、五泉市の公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進させるものである。

図表. 五泉市地域公共交通総合連携計画を推進する基本的な方針

視 点	基本的な方針
利用者・地域から	<p>■住民や地域の需要に即し、かつ利用拡大につながる公共交通の実現</p> <p>従来の交通弱者に必要な生活基盤としての公共交通サービスの維持確保</p> <p>公共交通空白地区の住民、マイカー通勤者、市外からの来訪者にとっても利用しやすい公共交通を構築</p> <p>特にまちなかの賑わい創出など、地域の経済活動の活性化にも寄与</p> <p>住民や地域が自分たちの足として愛着を持ち、その維持管理に主体的に関わることができる公共交通</p>
交通事業者・運営者から	<p>■安定的な運営につながる体制の確立、利用促進に寄与する施策の実施</p> <p>利用者の確保・向上、運行手段の効率化、運賃以外の収入増加により、経営に安定し持続可能な運営の実現</p> <p>利用者本位の視点に立ち、利用しやすい環境の改善や情報発信など継続的かつ柔軟な取り組み実施促進</p>

## 2. 計画の区域

五泉市地域公共交通総合連携計画の計画区域は、五泉市の全域とする。

図表. 計画区域



## 3. 計画期間

五泉市地域公共交通総合連携計画の計画期間は、平成 22 年度から平成 31 年度までの 10 年間とする。

また優先的に取り組む事業は、平成 22 年度から平成 24 年度までの 3 力年とする。

## 4. 計画の目標

### 1) 目標像と基本目標

上位計画や過年度の調査結果等をふまえ、基本的な方針をもとに計画の目指すべき目標像を『(仮)誰でもどこでも気軽に移動できるまち・五泉』と定め、その具体的な取り組み4つの基本目標を以下のように設定した。

図表．目標像と基本目標

<p>&lt;目標像&gt;</p> <p>『(仮)誰でもどこでも気軽に移動できるまち・五泉』</p> <p>&lt;4つの基本目標&gt;</p> <p>[1] 快適な市民の暮らしと地域活力を支える公共交通の整備 都市サービス機能のある五泉・村松市街地と集落とをスピーディに結ぶ公共交通の整備 高齢者が安心して利用できる公共交通の整備 まちの活性化につながる公共交通の仕掛けづくり</p> <p>[2] 通勤・通学の利便と安心の確保 県都新潟方面との交通利便性の改善 毎日安心して通学できる公共交通サービスの提供</p> <p>[3] 市民と行政の協働による公共交通体系の整備 公共交通への転換意識の醸成 住民参加による地域に根ざした公共交通体系の検討</p> <p>[4] 無駄のない効率的な公共交通体系への転換 路線バス補助金、委託料等の市財政負担の軽減 交通事業者が民業として持続可能な交通体系の実現</p>
--



## 2) 数値目標

計画の達成状況を把握するため、数値目標を以下のように設定した。

①新たな公共交通（基幹バス・デマンド乗合タクシー）の満足度	現況	目標 (平成24年度)	備考
		10.5%	50.0%

現況の数値は、五泉市総合計画「公共交通満足度調査」より。

<備考>

平成22年2月実施の住民意見交換会において、出席者の意向を聴取し、参考値とする予定。

②新たな公共交通（基幹バス・デマンド乗合タクシー）の利用者数	現況 (平成20年度)	目標 (平成24年度)	備考
		345人/日	384人/日

現況の数値は推定値を示す。対象は以下のとおり。

H19.10～H20.9における推定値

- ・新潟交通観光バス...橋田線、馬下線
- ・蒲鉾小型バス...五泉線、川内線、木越線、刈羽線、加茂線、戸倉線
- H20年度 福祉バス「らくらく号」

③新たな公共交通（基幹バス・デマンド乗合タクシー）の収支率	現況 (平成20年度)	目標 (平成24年度)	備考
		33.0%	36.1%

現況の数値は推定値を示す。対象は以下のとおり。

H19.10～H20.9における実績値

- ・新潟交通観光バス...大関線、橋田線、馬下線、保田線
- ・蒲鉾小型バス...五泉線、川内線、木越線、刈羽線、加茂線、戸倉線
- H20年度 福祉バス「らくらく号」

④新たな公共交通（基幹バス・デマンド乗合タクシー）及び生活路線バスの経常損失額	現況 (平成20年度)	目標 (平成24年度)	備考
		7,023万円	6,149万円

現況の数値は実績値を示す。対象は以下のとおり。

H19.10～H20.9における実績値

- ・新潟交通観光バス...大関線、橋田線、馬下線、保田線
- ・蒲鉾小型バス...五泉線、川内線、木越線、刈羽線、加茂線、戸倉線
- H20年度 福祉バス「らくらく号」

5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

1) 施策体系

目標を実現するために以下の施策を策定する。

図表. 目標実現のための施策一覧

基本目標	施策	考え方・概要	関係団体・組織
1. 快適な市民の暮らしと地域活力を支える公共交通の整備	1 市内バス網の再編	五泉と村松の2つの市街地を結び、かつ両市街地内の医療機関、役所、駅、商業施設などの公共性・公益性の高い主要目的施設へのアクセス向上を図るため、新たに基幹バスを導入する。 2つの市街地と周辺集落部を結ぶ公共交通として新たにデマンド乗合タクシーを導入し、公共交通空白地域の解消と共に、各地域の需要特性に応じたサービス環境を確保し、利便性の維持と向上を図る。 この「基幹バス」と「デマンド乗合タクシー」を市内移動における公共交通サービスの主軸として位置付け、現行の移動サービスは一部を除き原則廃止する方向で再編する。 次頁参照 また、五泉市と隣接市を結ぶバス路線についても、ルート・ダイヤ・運賃など運行方法の改善策を検討し、利便性の向上と利用者数の増加を図る。	五泉市 交通事業者(バス・タクシー事業者) 連携する市町村 (新潟市、阿賀野市、加茂市)
	2 公共交通に関する情報発信、PR	鉄道及び路線バス等を含めたバスマップ等を製作するほか、携帯電話などのモバイル機器を活用するなど効果的な運行情報の提供方法を検討し、公共交通の利用促進を図る。	五泉市 交通事業者(鉄道・バス・タクシー事業者、)
	3 バス待ち環境の改善	乗降客の多いバス停留所等において、地域との協働で上屋の整備等を行い、バス待ち環境の改善を図る。	五泉市
	4 五泉らしい魅力的バスデザインの整備と愛称の命名	バスラッピングや五泉市ならではの特徴的なデザイン車両を導入することで、公共交通車両の魅力向上を図り、市民の愛着を高め公共交通の利用促進を図る。	五泉市
	5 公共交通利用者へのインセンティブの付与	中心商店街や商業施設等による企画チケット(割引券)などのインセンティブを設けることによる利用促進策を検討し、市民の中心市街地への来訪回数の増加や滞在時間の拡大を図り、中心市街地の活性化促進を図る。	五泉市 関係団体(中心市街地の商業団体)
	6 公共交通の走行環境の整備	五泉市街地と村松市街地を結ぶ主要地方道新津村松線は本市の都市構造における「基幹都市軸」として位置付けられていることなどから、道路拡幅や右折レーンの設置、歩道改良などの道路走行環境整備を検討し道路管理者へ働きかけ、当該道路を走行する基幹バスのサービス向上(時間短縮、定時性の確保等)を図ることで公共交通の利用促進を図る。	五泉市 道路管理者(新潟県)
2. 通勤・通学の利便と安心の確保	7 JR 磐越西線又は高速バスの充実	JR 磐越西線の運行本数の改善や新潟市内行き高速バスの運行本数・運行ルートの改善により、新潟市中心部への公共交通の利用促進に向けた検討を行い関係機関へ要望する。	五泉市 交通事業者(鉄道・バス事業者)
	8 五泉駅のターミナル機能の強化	鉄道とバスあるいはタクシー、送迎車等、多様な交通の結節点となっている JR 五泉駅において、駅前広場空間の環境改善に加え、乗り換え情報や観光情報などを提供する情報発信機能を強化、待合環境の整備のための検討を行い、関係機関への要望・協議を行う。 また、現状において利用しにくい状況にある南口側について、鉄道跡地など既存の未利用地の積極的な活用を見据えた環境整備を検討する。あわせて、駅南口から主要地方道新津村松線に至る間の鉄道跡地については、市民や地権者の意向を踏まえながら移動空間などの利用を検討する。	五泉市 交通事業者(鉄道事業者)
	9 鉄道駅の機能改善	JR 五泉駅をはじめ、市内の鉄道駅においてバリアフリー化を検討し、高齢者や身障者などが気軽に利用できる施設環境整備に向け関係機関へ要望する。 また鉄道駅でのパークアンドライド駐車場の整備充実を図り、鉄道を利用した新潟市への移動環境の改善を図る。	五泉市 交通事業者(鉄道事業者)
3. 市民と行政の協働による公共交通体系の整備	10 クルマから公共交通への乗換えに対する市民意識の醸成	市民への公共交通に関する理解醸成を図り、自発的に公共交通利用への転換を促す取り組みを働きかける。企業や学校、店舗、病院などへの参加協力をもとで、ノーマイカーデーの実施やエコ通勤の実施、シンポジウム・学習会などの開催などを検討する。	五泉市
	11 公共交通に関する地域住民組織の設立と活動支援	居住地区の生活実態に見合った利便性の高い公共交通の仕組みを構築するとともに、運行の継続的改善や公共交通に関する住民の主体的な取り組みを促進するための組織設置を検討する。	五泉市
4. 無駄のない効率的な公共交通体系への転換	12 交通事業者間の連携による「幹から枝まで」の効率的な公共交通体系の継続的運営	地域公共交通の活性化及び再生のため、地域にとって最適な公共交通のあり方を総合的に検討し、地域公共交通総合連携計画の円滑な実施と見直し(継続的改善)に係る主体間の連絡調整を行う。	五泉市地域公共交通活性化協議会
	13 協賛金や広告収入等による新たな公共交通運行財源の確保	中心市街地内の主要施設等を巡回する公共交通の充実や改善にあたっては、それによって沿線や目的地に立地する商業施設・医療機関、その他事業所の集客や利便性向上に寄与する必要がある。その観点から、基幹バスやデマンド乗合タクシーなどの運行に対する協賛金制度の導入など、公共交通の持続的な運営に向けた対象施設の主体的な関係を構築する。	五泉市 市内沿線企業等

## 2) 市内バス網再編における基本的な考え方

### (1) 新たな交通の導入検討の視点

五泉市における新たな交通導入検討の視点として、次の3点を掲げる。

- |  |
|--|
| <p>地域の暮らしに密着した利便性の高いバス網（乗合交通網）等を整備すること</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・各集落の高齢者等の生活実態を踏まえた便利な交通網に改善する。</li></ul> <p>バス網等の利便向上により利用者を拡大すること</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・「自宅近くに路線がない」「運行本数が少ない」「バス停が遠い」などの市民要望を勘案し、利用者拡大を追求する。</li><li>・これまでの公共交通ではカバーできなかった地区や施設への移動手段を確保する。</li></ul> <p>市の財政負担増を抑制すること</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・路線バス、コミュニティバス、スクールバス等に係る市財政負担の拡大を抑え、無駄のない効率的な新たなバス網（乗合交通網）に再編する。</li></ul> |
|--|

### (2) 再編の方針

#### ア) ターゲットと対象区間

高齢者・障がい者等の足の確保（集落地と市街地、市街地の都市サービス拠点同士）

通勤・通学の改善（五泉市と新潟市、集落地と高校）

#### イ) 再編後の基本交通体系

五泉市の基本的な交通体系は、以下の3つの組み合わせ・相互連携により、効率的かつ便利な公共交通の確立を図る。

- |   |
|---|
| <p>ＪＲ又は高速バス（五泉市と新潟市）</p> <p>基幹バス（市街地の都市サービス拠点同士）</p> <p>デマンド乗合交通（集落地と市街地）</p> |
|---|

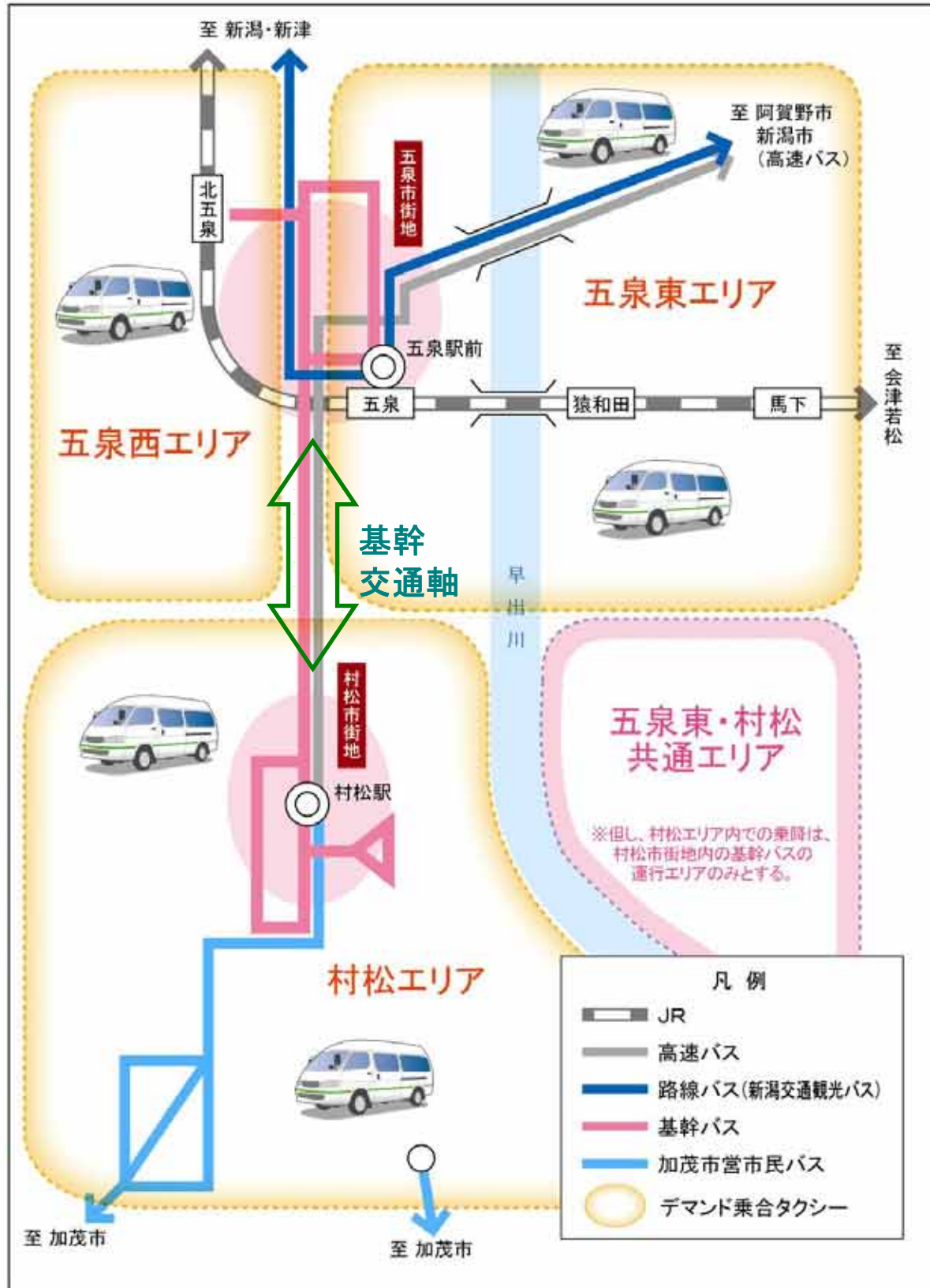
参考図表. 五泉市公共交通再編の手順

事業所	路線名	現 状		将 来 計 画 ( 予 定 )		
		系統番号・運行系統		STEP 1 平成 20 年 10 月 1 日	STEP 2 平成 21 年 10 月 1 日	STEP 3 平成 22 年 10 月 1 日
新潟交通 観光バス	大関線	3221	五泉(営)～大関～新津駅			
	保田線	3231	五泉(営)～保田～大曲	経路変更 (五泉高校・五泉市役所経由)		
	丸田・橋田線	3241	五泉(営)～丸田・橋田～五泉(営)			廃止予定→デマンド乗合タクシー
	馬下線	3251	東本町～馬下保養センター			廃止予定→デマンド乗合タクシー
蒲 鉄 小型バス	五泉川内線	1	小面谷～村松駅～五泉高校			廃止予定→基幹バス・デマンド乗合タクシー
		2	小面谷～村松駅～南部郷病院			廃止予定→基幹バス・デマンド乗合タクシー
		3	高石・田川内～村松駅～南部郷病院			廃止予定→基幹バス・デマンド乗合タクシー
		4	高石・田川内～村松駅～五泉高校			廃止予定→基幹バス・デマンド乗合タクシー
		5	村松駅～今泉～五泉駅前			廃止予定→基幹バス
		6	村松駅～今泉～五泉高校			廃止予定→基幹バス
	木越線	7	村松駅～木越～五泉駅前	廃止→コミュニティバス		
	刈羽線	9	南部郷病院～刈羽～南部郷病院	廃止→コミュニティバス		
	加茂線 (高松入口 循環線)	11	村松駅～牧～加茂駅		廃止→加茂市営市民バス	
		12	村松駅～上大蒲原～加茂駅		廃止→加茂市営市民バス	
		13	村松駅～高松入口～村松駅			廃止→デマンド乗合タクシー
		13'	南部郷病院～高松入口～南部郷病院			廃止→デマンド乗合タクシー
	戸倉線	14	村松駅～上大蒲原～高松入口			廃止→デマンド乗合タクシー
		17	南部郷病院～戸倉(慈光寺)～加茂駅		廃止→コミュニティバス・加茂市営市民バス	
	19	南部郷病院～(慈光寺)～香ヶ見	廃止→コミュニティバス			
加茂市	加茂市営市民バス 加茂線	加茂市役所～冬鳥越～村松駅		運行開始		
	加茂市営市民バス 戸倉線	加茂市役所～戸倉～原		運行開始		
五泉市	コミュニティバス 木越線	村松駅～木越～五泉駅前		運行開始		廃止→デマンド乗合タクシー
	コミュニティバス 刈羽線	南部郷病院～刈羽～南部郷病院		運行開始		廃止→デマンド乗合タクシー
	コミュニティバス 香ヶ見線	南部郷病院～(慈光寺)～香ヶ見		運行開始	増便(戸倉線の廃止による)	廃止→デマンド乗合タクシー
	福祉バス らくらく号	5コース				廃止→デマンド乗合タクシー
	基幹バス	五泉市街地～今泉～村松市街地				運行開始
	デマンド乗合 タクシー	3エリア				運行開始
スクール バス	通学補助	路線バス、コミュニティバス				廃止→専用スクールバス
	専用 スクールバス					

デマンド乗合タクシー及び基幹バスの運行方法の改善

3) 将来イメージ

■五泉市地域公共交通総合連携計画 将来イメージ



基本交通体系

- JR又は高速バス (五泉市と新潟市)
- 基幹バス (市街地の都市サービス拠点同士)
- デマンド乗合交通 (集落地と市街地)



●目標と施策の一覧

[基本目標1] 快適な市民の暮らしと地域活力を支える公共交通の整備

1. 市内バス網の再編
2. 公共交通に関する情報発信、PR
3. バス待ち環境の改善
4. 五泉らしい魅力的バスデザインの整備と愛称の命名
5. 公共交通利用者へのインセンティブの付与
6. 公共交通走行環境の整備

[基本目標2] 通勤・通学の利便と安心の確保

7. JR磐越西線又は高速バスの充実
8. 五泉駅のターミナル機能の強化
9. 鉄道駅の機能改善

[基本目標3] 市民と行政の協働による公共交通体系の整備

10. クルマから公共交通への乗換えに対する市民意識の醸成
11. 公共交通に関する地域住民組織の設立と活動支援

[基本目標4] 無駄のない効率的な公共交通体系への転換

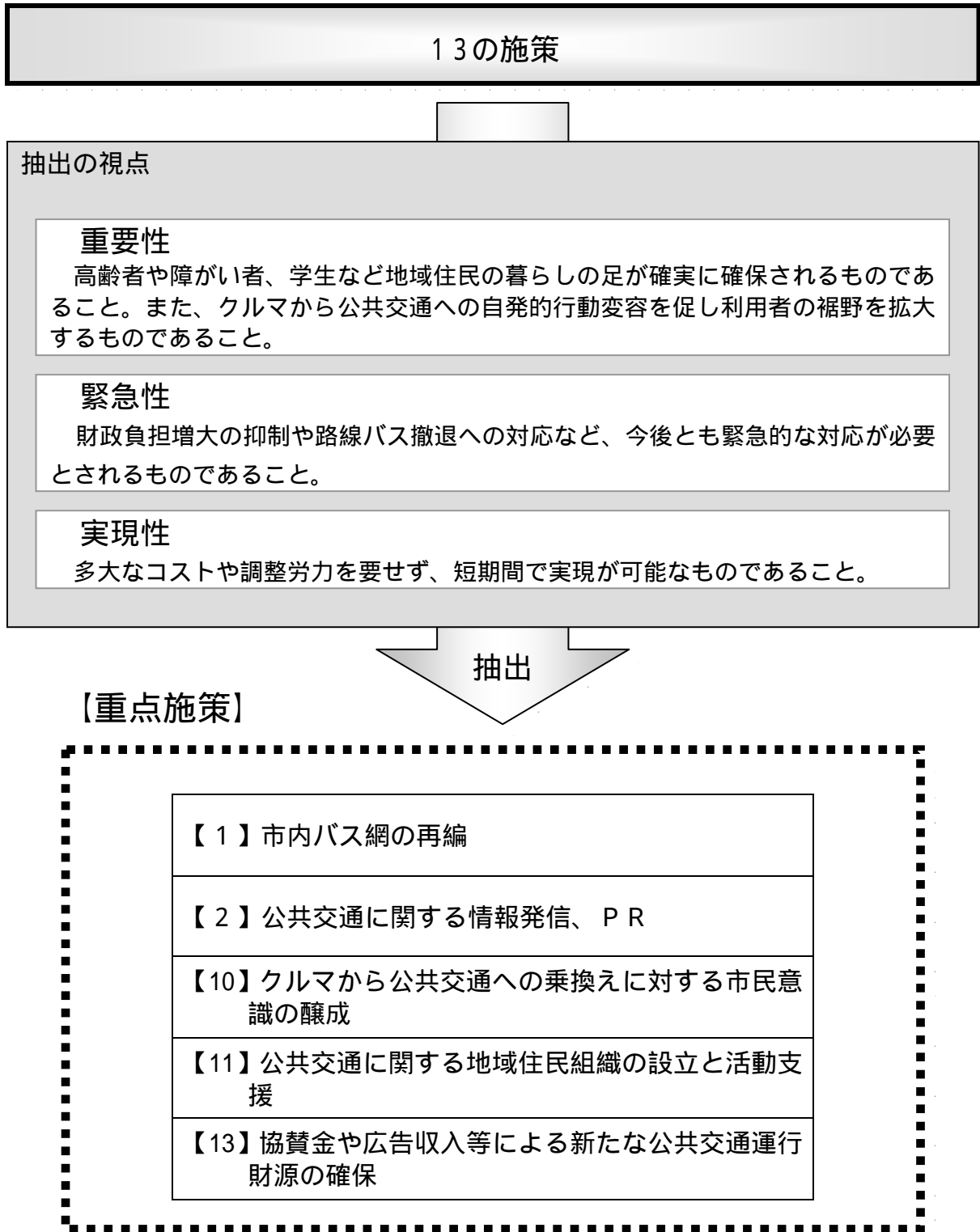
12. 交通事業者間の連携による「幹から枝まで」の効率的な公共交通体系の継続的運営
13. 協賛金や広告収入等による新たな公共交通運行財源の確保

●ターゲットと対象区間

- 高齢者・障がい者等の足の確保  
集落地と市街地、市街地の都市サービス拠点同士
- 通勤・通学の改善  
五泉市と新潟市、集落地と高校

#### 4) 優先的に実施する施策

1) で掲げた施策のうち、今後、関係機関が一体となって重点的かつ優先的に実施する施策を以下のとおり掲げる。



5) 目標を達成するために行う事業

4)で示した重点施策を具体的に展開するため、下記に示す A~C の 3 つの事業を立案する。この 3 事業を、五泉市地域公共交通総合連携計画において「目標を達成するために行う事業」として位置付けるものとする。

次頁より、各事業の内容を説明する。

表．目標を達成するために行う事業

重点施策	具体的な事業
【 1 】市内バス網の再編	A．基幹バス運行事業 B．デマンド乗合タクシー導入事業
【 2 】公共交通に関する情報発信、PR	C．公共交通の利用促進事業
【10】クルマから公共交通への乗換えに対する市民意識の醸成	
【11】公共交通に関する地域住民組織の設立と活動支援	
【13】協賛金や広告収入等による新たな公共交通運行財源の確保	

## A．基幹バス運行事業

### 【概要】

#### 1)内容

- ・蒲鉄小型バス株式会社が運行する五泉線（五泉高校～五泉駅～村松駅）について、平成22年9月末をもって廃止する旨の意向であることから、その廃止代替手段として、現状の利便性を維持するための五泉市街地と村松市街地を結ぶ「基幹バス」を運行する。
- ・現在運行中の区間に加え、各地区の拠点となる施設や、商業・教育施設、観光名所等を巡回し、より高い利便性を持った路線とする。

#### 2)計画期間

平成22年度～平成31年度（特に平成22年度から平成24年度までの3年間、改善改良を加えるための実証運行を行う）

平成22年10月1日から運行開始

#### 3)運行日・運行時間

年末年始（12/29～1/3）を除く毎日運行とする。運行時間は以下の通り。

区分	運行時間	備考
平日	6：30～21：00	現在の利便性を維持するものとする
土日祝日	7：00～19：00	

#### 4)運行経路

五泉市街地と村松市街地を結ぶルートとし、主要な公共施設等を連絡するものとする。

#### 5)運行ダイヤ

平日

朝と夕方は20～30分間隔、日中は30～40分間隔で運行とする。

土日祝日

平日よりも間隔を空けた運行とする。

#### 6)運賃

200円/回（障がい者・小学生100円/回）[均一料金]

定期券は当面扱わないものの、乗り放題券を販売する。

#### 7)実施主体

バス事業者

#### 8)運行車両

小型バス2台（五泉市所有）

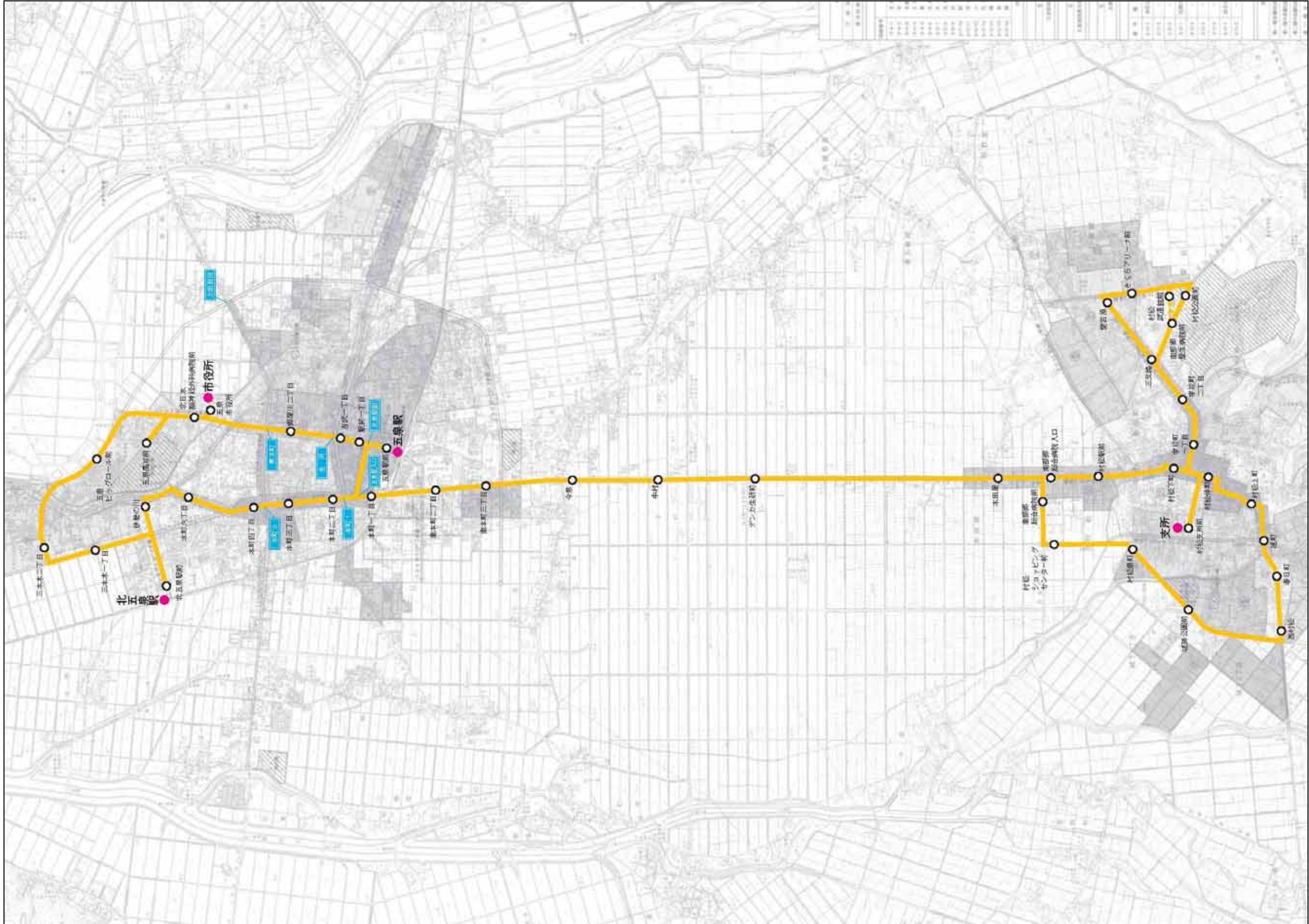
委託業者が所有するバス2台

#### 9)運行検証

利用者及び沿線の住民や企業に対し、定期的にアンケート調査やヒアリング調査を実施し、利用状況や運行の問題点、バスに対する意識を把握し、運行内容の改善を図る。



路線図



## 【補足説明】

### 1) 基幹バスに求められる条件等

基幹バスに求められる条件として、以下の点があげられる。

表．基幹バスに求められる条件

項目	考慮すべき基本条件
市街地の連絡	主要地方道新津村松線 <sup>1</sup> により、五泉と村松の2つの市街地を連絡すること。
都市サービス拠点へのアクセス	五泉と村松の2つの市街地内に立地する都市サービス拠点 <sup>2</sup> をアクセスし、公共交通による利用手段を確保すること。
市街地内住民の移動手段	各市街地内の住民が、マイカー以外で市街地内を移動するための手段を確保すること。

<sup>1</sup> 都市計画マスタープランで「基幹都市軸」として位置付け。

<sup>2</sup> 都市サービス拠点：市民の日常生活において欠かせない買い物・医療・行政サービス・交通など市の中心的都市機能となる施設や地区。

次に、基幹バスが各市街地内でアクセスすべき都市サービス拠点を以下に掲げる。

表．基幹バスがアクセスすべき都市サービス拠点

	五泉市街地	村松市街地
商業施設	本町商店街、五泉ショッピングセンター（原信・コメリ等）、五泉ビッグロール（キューピット等）、駅前通り商店街、定期市場	村松商店街、村松ショッピングセンター（魚さいとう、ひらせい等）、定期市場
行政施設	市役所、総合会館、福祉会館、保健センター	村松支所、さくらんど会館、さくらアリーナ、村松老人福祉センター
医療施設	北日本脳神経外科病院、本町医療機関、南本町医療機関	南部郷総合病院、南部郷厚生病院、市街地医療機関
教育施設	五泉高校	村松高校
交通拠点	JR 五泉駅、JR 北五泉駅	村松駅（バスターミナル）
その他	粟島公園	村松公園、城跡公園

2) 基幹バスの運行ルート検討

基幹バスの運行ルート案として市街地別に以下の比較を行い、五泉市街地はA案・村松市街地はB案を望ましい運行ルート案とする。

表. 基幹バスの運行ルート比較表

	ルート概要(主な経路)	延長 (m) ※1	バス停数 ※2	所要時間 ※3	特徴・評価	評価
五泉市街地側	A案 [村松市街地より] ⇒◎五泉駅⇒郷屋川キューピット⇒市役所⇒北日本脳神経外科病院⇒五泉ビッグロール⇒北五泉駅⇒本町商店街⇒[村松市街地へ]	6,015m	17 (17)	18分	[特徴] ○本町商店街通過により中心商業活性化支援が期待 ○市街地を効率的に巡回する最短経路で、所要時間は最も短い [課題・懸案] ●本町商店街通過区間は既存路線(大関線)と競合	◎ (採用)
	B案 [村松市街地より] ⇒◎五泉駅⇒郷屋川キューピット⇒市役所⇒五泉ショッピングセンター⇒北日本脳神経外科病院⇒五泉高校(又は五泉ビッグロール)⇒北五泉駅<折返>⇒五泉高校(又は五泉ビッグロール)⇒北日本脳神経外科病院⇒五泉ショッピングセンター⇒市役所⇒郷屋川キューピット⇒◎五泉駅⇒[村松市街地へ]	8,020m	13 (24)	24分	[特徴] ○五泉駅～北五泉駅を折り返すルートであり、市役所や病院などへの両方向からアクセスでき利便性が高い。 [課題・懸案] ●中心商業活性化への貢献度低い。 ●延長が長く、所要時間はA案に劣る	○
	C案 [村松市街地より] ⇒◎五泉駅⇒郷屋川キューピット⇒市役所⇒五泉高校(又は五泉ビッグロール)⇒北五泉駅<折返>⇒五泉高校(又は五泉ビッグロール)⇒北日本脳神経外科病院⇒五泉ショッピングセンター⇒太田⇒赤海⇒◎五泉駅⇒[村松市街地へ]	8,050m	18 (25)	24分	[特徴] ○五泉駅～北五泉駅を折り返し、市役所や病院への両方向からアクセスでき利便性が高い。 ○太田・赤海など、市街地内のバス不便区域をカバーできる [課題・懸案] ●中心商業活性化への貢献度低い。 ●延長が長く、所要時間はA案に劣る	△
村松市街地側	A案 [五泉市街地より] ⇒◎南部郷総合病院・村松ショッピングセンター⇒◎村松駅⇒村松支所・さくらんど会館⇒さくらアリーナ・村松公園・南部郷厚生病院⇒◎村松駅⇒[五泉市街地へ]	6,620m	16 (23~24)	20分	[特徴] ○都市サービス拠点のみを経由するベーシックな経路 ○所要時間はB案に比べ短い。 [課題・懸案] ●市街地内の住民の利便性に乏しい ●村松高校の経由は、道路が狭隘であるため、安全性の確保が懸念される。	○
	B案 [五泉市街地より] ⇒◎南部郷総合病院・村松ショッピングセンター⇒城跡公園⇒仲町⇒村松支所・さくらんど会館⇒さくらアリーナ・村松公園・南部郷厚生病院⇒◎村松駅⇒[五泉市街地へ]	7,210m	17 (24~25)	22分	[特徴] ○城跡公園から市街地南西区域の住宅地を経由することで、市街地住民の足として利便向上が期待 ○折り返し区間がA案に比べ少なく効率的なルート。 [課題・懸案] ●延長が長く、所要時間はA案に劣る	◎ (採用)

※1 各市街地内のみ対象。五泉市街地の起点は、五泉駅入口交差点。村松市街地の起点は、南部郷総合病院交差点。市街地間[五泉駅入口交差点～南部郷総合病院交差点間](約4,000m、11分)は含めていない。

※2 上段は、設置するバス停数。(往路・復路あわせて1カウントとする) 下段( )内は、1回の経路で通過するバス停数。

※3 平均速度20km/hと想定

■基幹バス・五泉市街地A案（採用案）



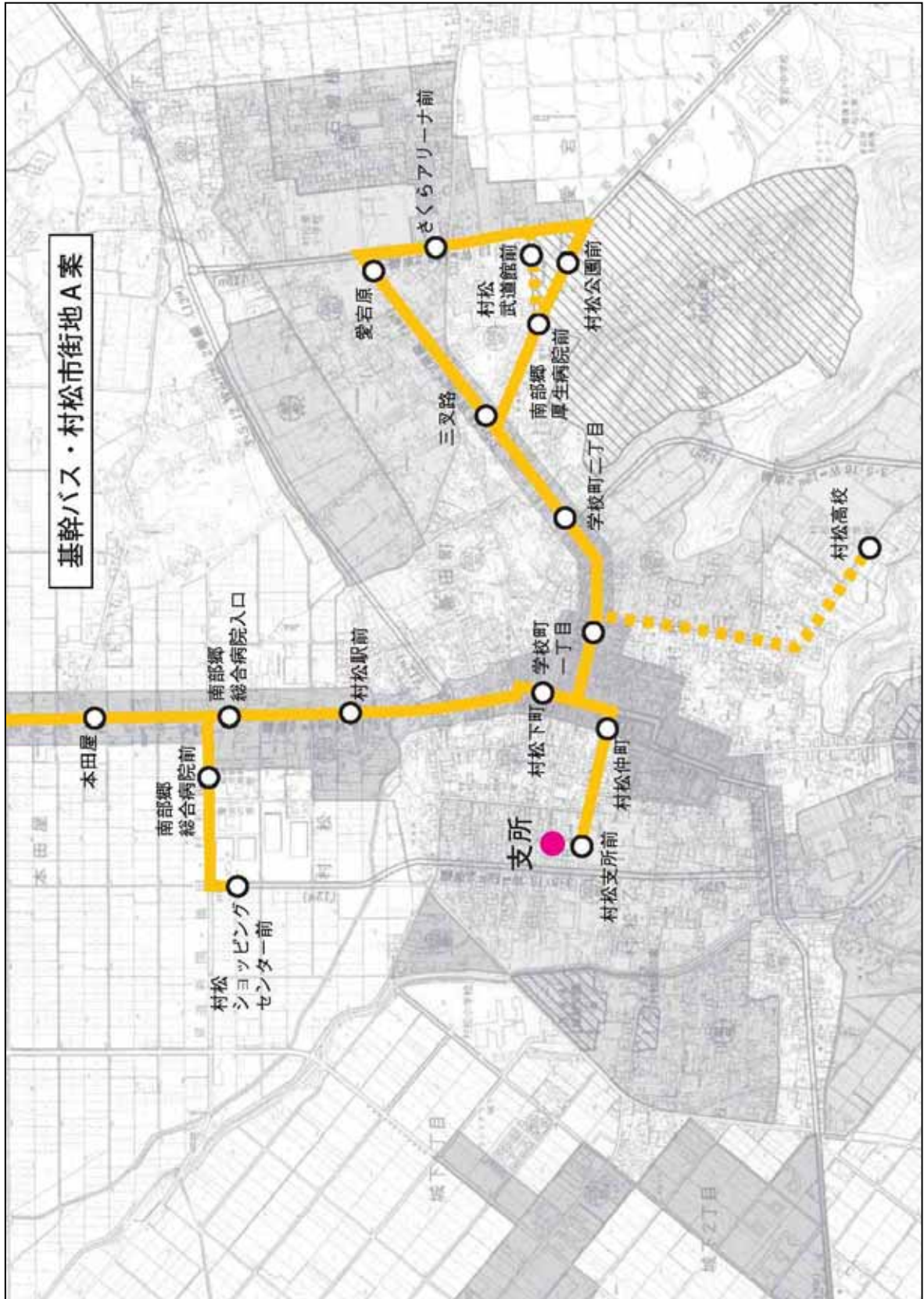
■基幹バス・五泉市街地B案



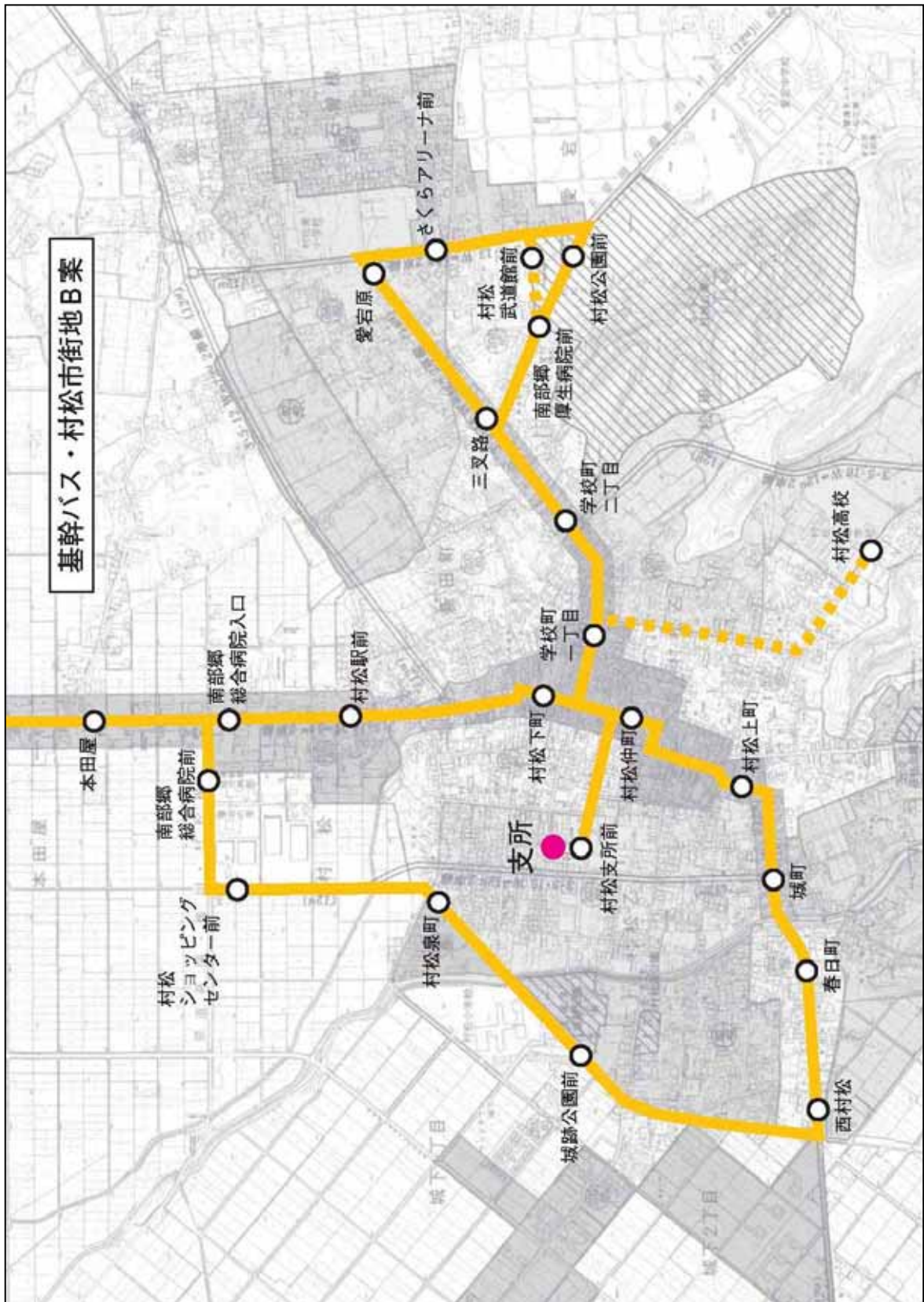
■ 基幹バス・五泉市街地C案



■基幹バス・村松市街地A案



■基幹バス・村松市街地B案





### 3) 経路及びダイヤ (案)

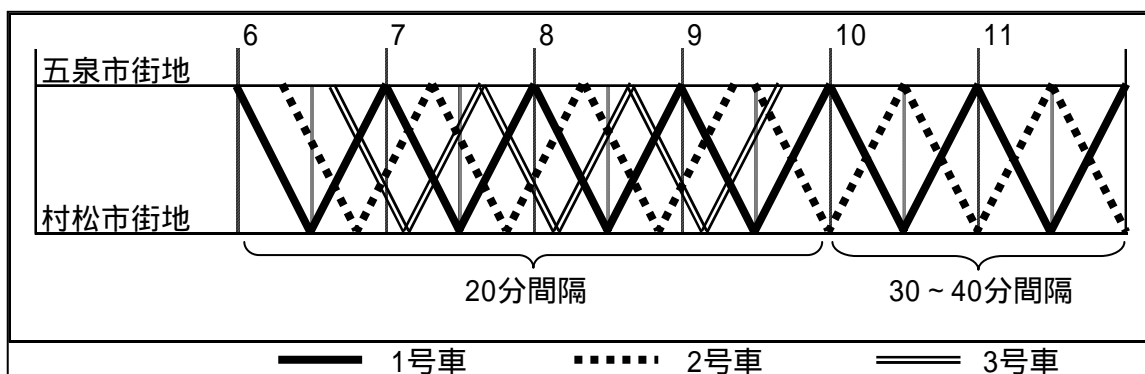
#### ①平日・土・日・祝日の運行設定の理由

- ・現在の利便性の維持及び運行の効率化を確保するため運行。

#### ②台数の算定理由

- ・日中は毎時 30～40 分間隔で運行するが、平日の朝夕は通勤通学での利用が見込まれるため 1 台増発し、20 分間隔で運行する。

図表. パターンダイヤのイメージ (案)



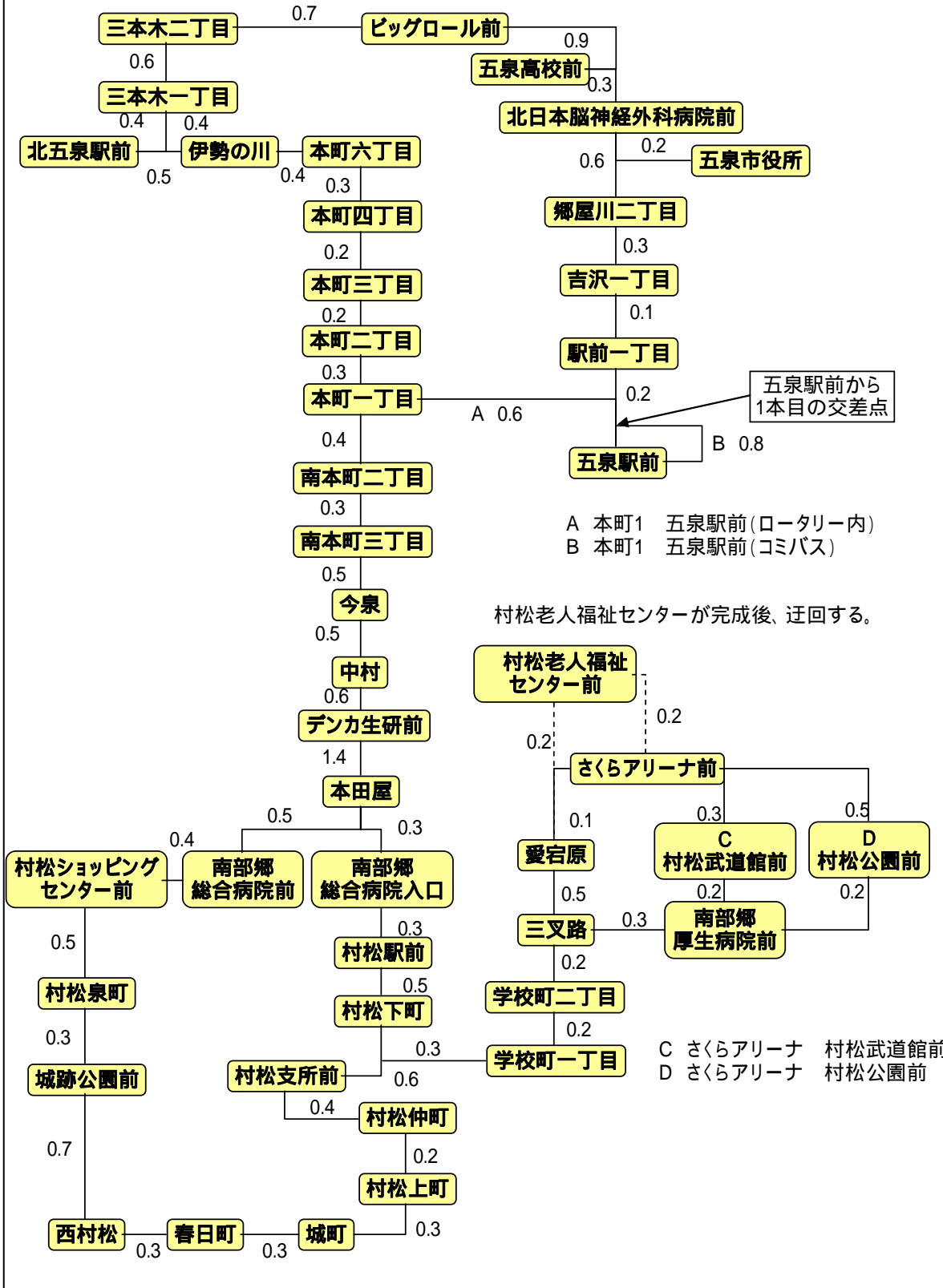
#### ③車両

- ・日中は市所有の小型バス2台を交互に使用する。但し、朝夕の増発便に限り、通勤・通学の需要があることから、中型または大型バスを使用する。  
なお、中型または大型バスは、委託事業者が確保する。

#### ④経路及びダイヤ案

- ・次ページに基幹バス停留所一覧及びルート概要、ダイヤ案を示した。

# 基幹バス停留所一覧図

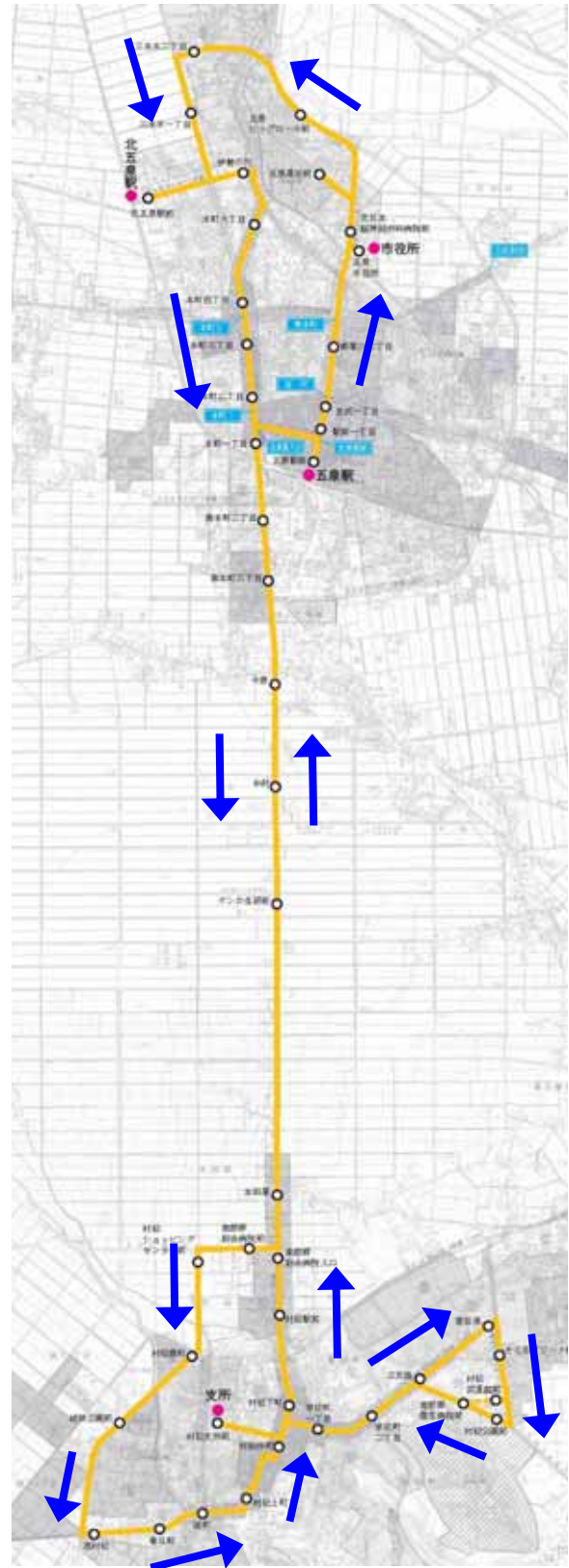


図表. ルート概要

【時計回り】



【反時計回り】



図表. ルート標準時分

時計回り (日中循環便)

車両:1台

算出方法...時速25km = 100m 15秒で計算した。但し、一部時間を加算した箇所あり。

NO	始発	バス停位置	バス 停車 回数	発着	所要時分 (基本)	バス停間 の距離	バス停間 の時間	特記事項	特徴など
1	五泉市役所	正面ロータリー	1	発	0:00			ゼブラゾーン必要	保健センター、福祉会館、北日本脳神経外科病院、原信、コメリ、K s電気、ドラッグトップス、定期市場
2	郷屋川二丁目	蒲鉄バス停 郷屋川二丁目	2	発	0:02	0.6	0:02:00	(所要時間 + 0:00:30)	キュービット、ベアーズ、五泉郵便局
3	吉沢一丁目	蒲鉄バス停 吉沢一丁目	2	発	0:02	0.3	0:00:45		五泉信用組合、渡辺内科、関川医院、五十嵐歯科
4	駅前一丁目	蒲鉄バス停 駅前一丁目	2	発	0:03	0.1	0:00:15		駅前交差点
5	五泉駅前	正面ロータリー	1	発	0:04	0.2	0:01:00	ロータリー使用協議、ゼブラゾーン必要 (所要時間 + 0:00:30)	五泉駅ロータリー
6	本町一丁目	蒲鉄バス停 本町一丁目	2	発	0:05	0.6	0:01:30		大光銀行、大倉医院、原田歯科
7	南本町二丁目	蒲鉄バス停 南本町	2	発	0:06	0.4	0:01:00		五泉中学校、デンカ生研、佐野眼科
8	南本町三丁目	蒲鉄バス停 南本町三丁目	2	発	0:07	0.3	0:00:45		五十嵐整形外科、渋谷医院
9	今泉	蒲鉄バス停 今泉	2	発	0:08	0.5	0:01:15		ウオロク、TSUTAYA
10	中村	蒲鉄バス停 中村	2	発	0:09	0.5	0:01:15		新潟運輸
11	デンカ生研前	蒲鉄バス停 デンカ生研前	2	発	0:11	0.6	0:01:30		デンカ生研、早出川土地改良区
12	本田屋	蒲鉄バス停 本田屋	2	発	0:14	1.4	0:03:30		しまむら、みどり保育園
13	南部郷総合病院入口	コミュニティバス停	2	発	0:15	0.3	0:00:45		たいまつ食品
14	村松駅前	コミュニティバス停	1	発	0:16	0.3	0:00:45		北越銀行
15	下町	コミュニティバス停	2	発	0:17	0.5	0:01:15		五泉信用組合、大光銀行、加茂信用金庫
16	学校町一丁目	コミュニティバス停	2	発	0:18	0.3	0:00:45		村松高校、村田医院
17	学校町二丁目	コミュニティバス停	2	発	0:18	0.2	0:00:30		スーパー西屋
18	三叉路	コミュニティバス停	2	発	0:19	0.2	0:00:30		鈴木歯科
19	愛宕原	コミュニティバス停	1	発	0:20	0.5	0:01:15		魚さいとう
20	さくらアリーナ前	正面入口前	1	発	0:20	0.1	0:00:15		さくらアリーナ、愛宕小学校、老人福祉施設
21	村松公園前(武道館前)	武道館入口付近	1	発	0:21	0.3	0:00:45		武道館、村松公園、ふるさと会館
22	南部郷厚生病院前	病院入口前	1	発	0:22	0.2	0:00:30		南部郷厚生病院、村松公園
18	三叉路	コミュニティバス停	-	発	0:22	0.3	0:00:45		鈴木歯科
17	学校町二丁目	コミュニティバス停	-	発	0:23	0.2	0:00:30		スーパー西屋
16	学校町一丁目	コミュニティバス停	-	発	0:23	0.2	0:00:30		村松高校、村田医院
23	村松支所前	正面玄関前	1	発	0:25	0.6	0:01:30	ゼブラゾーン必要	村松支所、さくらんど会館、村松保健センター、金子医院、村松図書館、城跡公園、定期市場
24	村松仲町	コミュニティバス停	2	発	0:26	0.4	0:01:00		
25	村松上町	コミュニティバス停	2	発	0:26	0.2	0:00:30		
26	城町	コミュニティバス停	2	発	0:27	0.3	0:00:45		
27	春日町	コミュニティバス停	2	発	0:28	0.3	0:00:45		
28	西村松	コミュニティバス停	2	発	0:29	0.3	0:00:45	一部、道幅が狭く片側交互通行 仲丁との交差点に信号必要	
29	城跡公園前	公園入口	2	発	0:30	0.7	0:01:45		村松城跡公園
30	村松泉町		2	発	0:31	0.3	0:00:45		
31	村松ショッピングセンター前	村松ショッピングセンター入口	1	発	0:32	0.5	0:01:15		魚さいとう、ひらせいホームセンター、サンキ、ドラッグトップス
32	南部郷総合病院前	コミュニティバス停	1	発	0:33	0.4	0:01:00	病院に向かって左の入口から進入し、右の 出口から出る一方通行とする	
12	本田屋	蒲鉄バス停 本田屋	-	発	0:35	0.5	0:01:15		しまむら、みどり保育園
11	デンカ生研前	蒲鉄バス停 デンカ生研前	-	発	0:38	1.4	0:03:30		デンカ生研、早出川土地改良区
10	中村	蒲鉄バス停 中村	-	発	0:40	0.6	0:01:30		新潟運輸
9	今泉	蒲鉄バス停 今泉	-	発	0:41	0.5	0:01:15		ウオロク、TSUTAYA
8	南本町三丁目	蒲鉄バス停 南本町三丁目	-	発	0:42	0.5	0:01:15		五十嵐整形外科、渋谷医院
7	南本町二丁目	蒲鉄バス停 南本町	-	発	0:43	0.3	0:00:45		五泉中学校、デンカ生研、佐野眼科
6	本町一丁目	蒲鉄バス停 本町一丁目	2	発	0:44	0.4	0:01:00		大光銀行、大倉医院、原田歯科
33	本町二丁目	新交バス停 本町二丁目	2	発	0:45	0.3	0:00:45		北越銀行、第四銀行、歌川医院、河辺医院
34	本町三丁目	新交バス停 本町三丁目	2	発	0:45	0.2	0:00:30		五泉信用組合、佐藤医院、番場医院、亀嶋歯科
35	本町四丁目	新交バス停 本町四丁目	2	発	0:46	0.2	0:00:30		星医院、八幡宮神社
36	本町六丁目	新交バス停 本町六丁目	2	発	0:46	0.3	0:00:45		五泉小学校、篠川内科、清野歯科、堀内医院
37	伊勢の川	長谷川歯科付近	2	発	0:47	0.4	0:01:00		長谷川歯科
38	北五泉駅前	正面ロータリー	1	発	0:49	0.5	0:01:15	ロータリー使用協議 ゼブラゾーン必要	北五泉駅ロータリー
39	三本木一丁目	学習塾付近	2	発	0:50	0.4	0:01:00		
40	三本木二丁目	五泉六島クリニック前	2	発	0:51	0.6	0:01:30		五泉六島クリニック、五泉北中学校
41	五泉ビッグロール前	キュービット前	2	発	0:53	0.7	0:01:45		キュービット、北五泉クリニック
42	五泉高校前	蒲鉄バス停 五泉高校前	1	発	0:55	0.9	0:02:15		総合会館、粟島公園
43	北日本脳神経外科病院前	蒲鉄バス停 市役所前	2	発	0:56	0.3	0:00:45		保健センター、福祉会館、北日本脳神経外科病院、原信、コメリ、K s電気、ドラッグトップス、定期市場
1	五泉市役所	正面ロータリー	-	着	0:56	0.2	0:00:30	ゼブラゾーン必要	保健センター、福祉会館、北日本脳神経外科病院、原信、コメリ、K s電気、ドラッグトップス、定期市場
所要時間			76		0:56	22.3	0:56:45		

終了

逆時計回り（日中循環便）

車両:1台

算出方法・・・時速25km = 100m 15秒で計算した。但し、一部時間を加算した箇所あり。

NO	始発	バス停位置	発着	所要時分 (基本)	バス停間 の距離	バス停間 の時間	特記事項	特徴など
1	五泉市役所前	正面ロータリー	発	0:00			ゼブラゾーン必要	保健センター、福祉会館、北日本脳神経外科病院、原信、コメリ、K s電気、ドラッグトップス、定期市場
43	北日本脳神経外科病院前	蒲鉄バス停 市役所前	発	0:00	0.2	0:00:30		保健センター、福祉会館、北日本脳神経外科病院、原信、コメリ、K s電気、ドラッグトップス、定期市場
42	五泉高校前	蒲鉄バス停 五泉高校前	発	0:01	0.3	0:00:45		総合会館、粟島公園
41	五泉ビッグロール前	キュービット前	発	0:03	0.9	0:02:15		キュービット、北五泉クリニック
40	三本木二丁目	五泉六島クリニック前	発	0:05	0.7	0:01:45		五泉六島クリニック、五泉北中学校
39	三本木一丁目	学習塾付近	発	0:06	0.6	0:01:30		
38	北五泉駅前	正面ロータリー	発	0:07	0.4	0:01:00	ロータリー使用協議 ゼブラゾーン必要	北五泉駅ロータリー
37	伊勢の川	長谷川歯科付近	発	0:09	0.5	0:01:15		長谷川歯科
36	本町六丁目	新交バス停 本町六丁目	発	0:10	0.4	0:01:00		五泉小学校、篠川内科、清野歯科、堀内医院
35	本町四丁目	新交バス停 本町四丁目	発	0:10	0.3	0:00:45		星医院、八幡宮神社
34	本町三丁目	新交バス停 本町三丁目	発	0:11	0.2	0:00:30		五泉信用組合、佐藤医院、番場医院、亀嶋歯科
33	本町二丁目	新交バス停 本町二丁目	発	0:11	0.2	0:00:30		北越銀行、第四銀行、歌川医院、河辺医院
6	本町一丁目	蒲鉄バス停 本町一丁目	発	0:12	0.3	0:00:45		大光銀行、大倉医院、原田歯科
7	南本町二丁目	蒲鉄バス停 南本町	発	0:13	0.4	0:01:00		五泉中学校、デンカ生研、佐野眼科
8	南本町三丁目	蒲鉄バス停 南本町三丁目	発	0:14	0.3	0:00:45		五十嵐整形外科、渋谷医院
9	今泉	蒲鉄バス停 今泉	発	0:15	0.5	0:01:15		ウオロク、TSUTAYA
10	中村	蒲鉄バス停 中村	発	0:16	0.5	0:01:15		新潟運輸
11	デンカ生研前	蒲鉄バス停 デンカ生研前	発	0:18	0.6	0:01:30		デンカ生研、早出川土地改良区
12	本田屋	蒲鉄バス停 本田屋	発	0:21	1.4	0:03:30		しまむら、みどり保育園
32	南部郷総合病院前	コミュニティバス停	発	0:23	0.5	0:01:15	病院に向かって左の入口から進入し、右の 出口から出る一方通行とする	
31	村松ショッピングセンター前	村松ショッピングセンター入口	発	0:24	0.4	0:01:00		魚さいとう、ひらせいホームセンター、サンキ、ドラッグトップス
30	村松泉町		発	0:25	0.5	0:01:15		
29	城跡公園前	公園入口	発	0:26	0.3	0:00:45		村松城跡公園
28	西村松	コミュニティバス停	発	0:27	0.7	0:01:45	一部、道幅が狭く片側交互通行 仲丁との交差点に信号必要	
27	春日町	コミュニティバス停	発	0:28	0.3	0:00:45		
26	城町	コミュニティバス停	発	0:29	0.3	0:00:45		
25	村松上町	コミュニティバス停	発	0:30	0.3	0:00:45		
24	村松仲町	コミュニティバス停	発	0:30	0.2	0:00:30		
23	村松支所前	正面玄関前	発	0:31	0.4	0:01:00	ゼブラゾーン必要	村松支所、さくらんど会館、村松保健センター、金子医院、村松図書館、城跡公園、定期市場
16	学校町一丁目	コミュニティバス停	発	0:33	0.6	0:01:30		村松高校、村田医院
17	学校町二丁目	コミュニティバス停	発	0:33	0.2	0:00:30		スーパー西屋
18	三叉路	コミュニティバス停	発	0:34	0.2	0:00:30		鈴木歯科
19	愛宕原	コミュニティバス停	発	0:35	0.5	0:01:15		魚さいとう
20	さくらアリーナ前	正面入口前	発	0:35	0.1	0:00:15		さくらアリーナ、愛宕小学校、老人福祉施設
21	村松公園前(武道館前)	武道館入口付近	発	0:36	0.3	0:00:45		武道館、村松公園、ふるさと会館
22	南部郷厚生病院前	病院入口前	発	0:36	0.2	0:00:30		南部郷厚生病院、村松公園
18	三叉路	コミュニティバス停	発	0:37	0.3	0:00:45		鈴木歯科
17	学校町二丁目	コミュニティバス停	発	0:38	0.2	0:00:30		スーパー西屋
16	学校町一丁目	コミュニティバス停	発	0:38	0.2	0:00:30		村松高校、村田医院
15	下町	コミュニティバス停	発	0:39	0.3	0:00:45		五泉信用組合、大光銀行、加茂信用金庫
14	村松駅前	コミュニティバス停	発	0:40	0.5	0:01:15		北越銀行
13	南部郷総合病院入口	コミュニティバス停	発	0:41	0.3	0:00:45		たいまつ食品
12	本田屋	蒲鉄バス停 本田屋	発	0:42	0.3	0:00:45		しまむら、みどり保育園
11	デンカ生研前	蒲鉄バス停 デンカ生研前	発	0:45	1.4	0:03:30		デンカ生研、早出川土地改良区
10	中村	蒲鉄バス停 中村	発	0:47	0.6	0:01:30		新潟運輸
9	今泉	蒲鉄バス停 今泉	発	0:48	0.5	0:01:15		ウオロク、TSUTAYA
8	南本町三丁目	蒲鉄バス停 南本町三丁目	発	0:49	0.5	0:01:15		五十嵐整形外科、渋谷医院
7	南本町二丁目	蒲鉄バス停 南本町	発	0:50	0.3	0:00:45		五泉中学校、デンカ生研、佐野眼科
6	本町一丁目	蒲鉄バス停 本町一丁目	発	0:51	0.5	0:01:15		大光銀行、大倉医院、原田歯科
5	五泉駅前	正面ロータリー	発	0:53	0.5	0:01:45	ロータリー使用協議、ゼブラゾーン必要 (所要時分 + 0:00:30)	五泉駅ロータリー
4	駅前一丁目	蒲鉄バス停 駅前一丁目	発	0:53	0.2	0:00:30		駅前交差点
3	吉沢一丁目	蒲鉄バス停 吉沢一丁目	発	0:54	0.1	0:00:15		五泉信用組合、渡辺内科、関川医院、五十嵐歯科
2	郷屋川二丁目	蒲鉄バス停 郷屋川二丁目	発	0:54	0.3	0:00:45		キュービット、ヘアース、五泉郵便局
1	五泉市役所前	正面ロータリー	着	0:56	0.6	0:02:00	ゼブラゾーン必要 (所要時間 + 0:00:30)	保健センター、福祉会館、北日本脳神経外科病院、原信、コメリ、K s電気、ドラッグトップス、定期市場
所要時間				0:56	22.3	0:56:45		

終了





## B. デマンド乗合タクシー導入事業

### 【概要】

#### 1) 内容

- ・ 蒲鉄小型バスが運行する、高松入口循環線（南部郷病院～村松駅～大蒲原～牧～村松駅）、川内線（南部郷病院～村松駅～小面谷～高石）について平成 22 年 9 月末をもって廃止する旨の意向であることから、新たな公共交通体系の整備にあたり、利便性と効率性が低い市内の生活路線を併せて廃止し、デマンド乗合タクシーの運行を導入する。
- ・ 同時に、現在運行している「五泉市コミュニティバス」及び「福祉バスらくらく号」を廃止し、デマンド乗合タクシーに統合する。
- ・ 自動車免許を所有しない高齢者の通院、買い物での利用を主な目的とし、戸口から戸口までのサービスを行う。

#### 2) 計画期間

平成 22 年度～平成 31 年度（特に平成 22 年度から平成 24 年度までの 3 年間、改善改良を加えるための実証運行を行う）

※平成 22 年 10 月 1 日から運行開始

#### 3) 運行日・運行時間

月～土曜日の運行。ただし、祝日とお盆期間（8/14～16）と、年末年始（12/29～1/3）を除く。

運行時間は以下の通り。

区分	運行時間	備考
平日 土曜	7：00～19：00 （往復 60 分で運行する）	朝・夕の利用者は、バスを運行するほど見込まれないことから、定時定路線のライナー便を運行せず、運行開始時刻を早めることで対応するため、運行開始時刻を 7:00 とする。

#### 4) 運行エリア

項目	内容
エリアの考え方	旧市町の行政区で分割したうえで、五泉エリアを 2 分割した 3 つのエリアとする。 五泉エリアの市街地に共通乗合エリアを設定し、両エリアからの共通乗合を行う。 また、旧大蔵小学校区は、五泉東エリアでの利用及び村松エリアのうち村松中心市街地への乗入れも可能なエリアとする。
エリア名	①五泉東エリア、②五泉西エリア、③村松エリア
備考	五泉エリアと村松エリアは基幹バスが運行していることから、エリアを跨いだ乗り入れは行わない。



#### 5) 運行台数

運行台数は平日を7台、土曜日を4台とする。なお、エリア別の配置台数は次のとおり。

エリア名	平日			土曜日		
	常備	応援車両	計	常備	応援車両	計
五泉東	2	1	4	1	1	4
五泉西	1			1		
村松	2	1	3	1		

- ・ 1日の利用数は200人程度、エリアにおける時間帯の最大利用者数を12人程度と見込み、台数を算定。
- ・ 土曜日の利用者数は平日の約4割を見込む。

#### 6) 運賃

300円/回（小学生150円/回）[均一料金]

※現金、回数券のみ。

#### 7) 実施主体

タクシー事業者、社会福祉法人五泉市社会福祉協議会

#### 8) 運行車両

ジャンボタクシー及びセダン型タクシー

#### 9) 運行管理

##### ① 運行管理者

社会福祉法人五泉市社会福祉協議会

##### ② 運行管理システム

NTT デマンド交通システム

##### ③ 予約受付方法

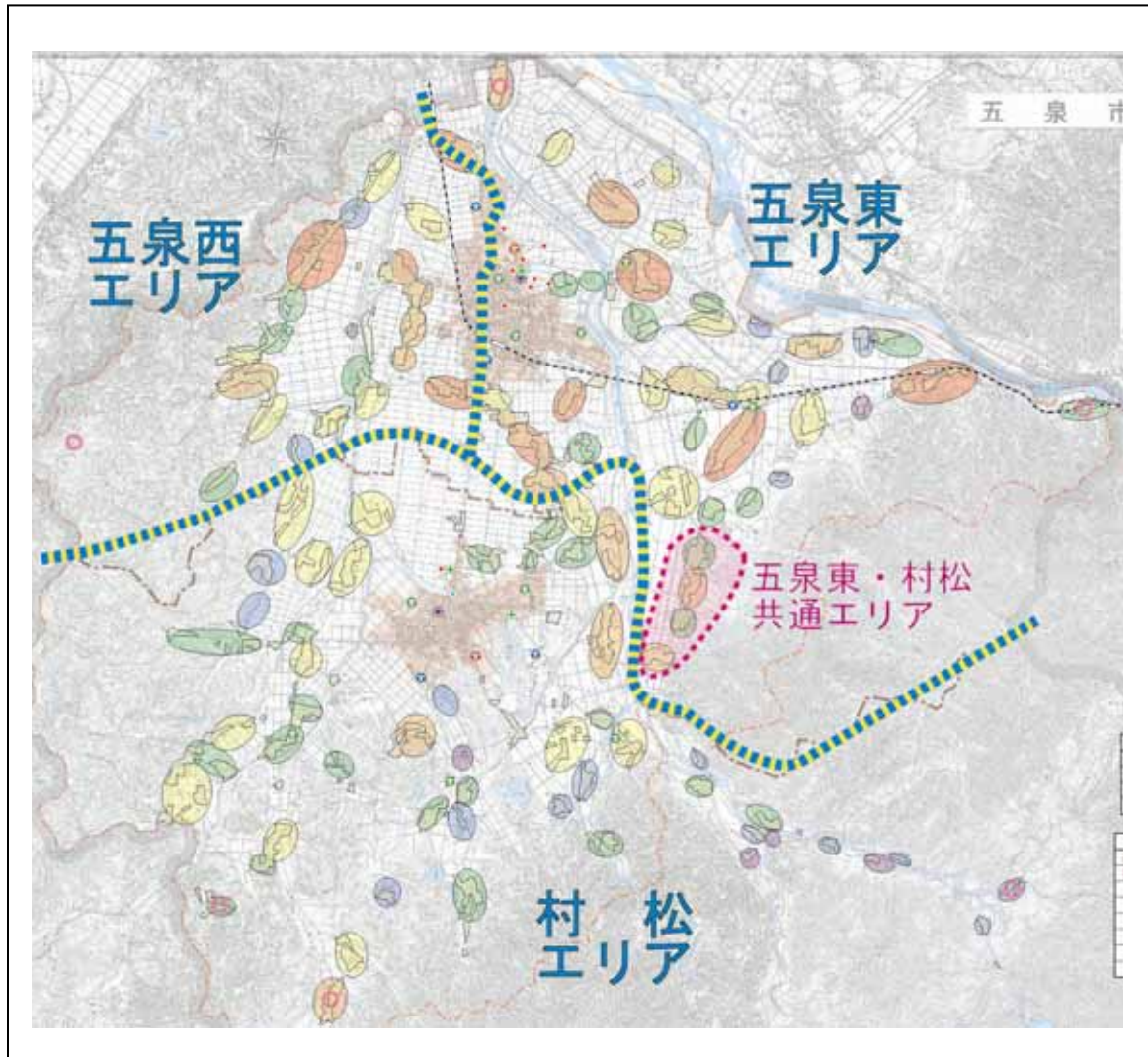
- ・ 利用者は希望する便の1週間～1時間前（朝便は前日）までに電話で予約する。
- ・ 電話を受け付けたオペレータは、受付端末を通じて各車両へ指示する。

#### 10) 運行検証

利用者及び沿線の住民や企業に対し、定期的にアンケート調査やヒアリング調査を実施し、利用状況や運行の問題点、バスに対する意識を把握し、運行内容の改善を図る。

運行エリアごとに地域住民や企業・団体と運行主体等により構成される「(仮称)利用促進会議」において、本格運行に向けた改善方法や自主的な利用促進・啓発等の活動、協賛金拠出の協力などについて意見交換し、内容を反映させる。(別途、事業C参照)。

図表. エリア区分図



各エリアの情報

区分	五泉東エリア					五泉西地区			村松地区					
	川東地区	村松共通 エリア (旧大蔵小 学校区)	巢本地区	その他 (市街地、 新聞地区等)	計	橋田地区	その他 (市街地等)	計	大蒲原地区	十全地区	川内地区	その他 (市街地等)	五泉東 共通エリア (旧大蔵小 学校区)	計
町内数	25	4	8	51	84	15	34	49	18	10	18	140	4	190
人口	5,789	1,074	2,437	15,813	24,039	2,936	10,203	13,139	3,021	1,538	1,920	12,370	1,074	19,923
高齢者割合	26.6%								29.7%					

(備考)  
 ・五泉東エリアと五泉西エリアを跨いでいる町内の集計については次のとおりとした。  
   住居表示をしている町内  それぞれ街区ごとに集計  
   住居表示をしていない町内  それぞれ半数ずつ集計  
 ・旧大蔵小学校区(不動堂、柄沢、大蔵、郷屋)は、五泉東エリア、村松エリアそれぞれに計上した。  
 ・高齢者割合は、65歳以上の人口で割合を算定した。

【補足説明】

1) デマンド乗合交通導入のための条件整理

五泉市においてデマンド乗合交通を導入する際に考慮すべき条件として、次の点  
があげられる。

表. 五泉市におけるデマンド乗合交通導入の条件

項 目	考慮すべき点
①都市構造と基幹バス運行	2つの市街地と周辺を取り囲む集落部という都市構造である。2つの市街地の連携はまちづくりの前提であり、基幹バス運行はこれを実現するための根幹となる。また、五泉市におけるデマンド乗合交通は、基幹バスによって連携する2つの市街地と周辺の集落部とを結ぶ移動手段として役割を果たすべきものとなることを考慮する必要がある。
②地域の規模と生活圏の特性	五泉市は 152.75km <sup>2</sup> の可住地面積を有し、地形条件も加わり市街地から各集落部(最深部)まで最大で片道 30 分程度の所要時間がかかる。また集落間の結びつきや既往のバス路線網によって、市街地周辺の各地域はそれぞれ特徴の異なる生活圏を形成している。運行エリア設定において、こうした面積規模や生活圏の実態に配慮する必要がある。
③通勤通学に対応した朝夕の定時定路線運行の必要性	現在の乗合バスの利用実態をみると、通勤・通学目的利用の需要は特定の路線に限られ、かつ少人数であることから、朝の時間帯での定時定路線運行の必要性は認められない。デマンド運行の中で事前予約の受付日数を増やすなどの対応により、可能性を検討する必要がある。
④運行主体となるタクシー事業者の実態	市内のタクシー許可事業者は 5 社。参入方式の公平性確保に加え、技術的な対応の可否、本来の事業との競合への配慮などについて考慮する必要がある。
⑤主な利用者の特性・ニーズ	デマンド乗合交通の主な利用者は、周辺集落部の高齢者・障がい者および学生で、移動目的は通院、通学、買い物であり、目的とする施設は2つの市街地に集中しているという特性を考慮する必要がある。特に通院や通学の場合は、平日朝の時間帯での定時性の高いサービスが求められる。 また公共交通としては、ニーズは少ないものの上記以外の目的(市外への移動、来訪者の移動など)での利用への対応についても考慮する必要がある。

項目	考慮すべき点
⑥コスト縮減	デマンド乗合交通の導入によって財政負担が縮減されることが、市民の理解を得るうえでの1つの条件となる。従来の運行方式と比較してサービスの違いはあるもの、従来のしくみと比較したコスト縮減効果を導入の判断材料とする必要がある。
⑦導入方法について	現在の公共交通は、鉄道+バス+タクシーによるサービス形態によって構成されている。現行でバスサービスが存在しない集落部があるほか、現行の路線もH22年に廃止が予定されている。デマンド乗合交通は、これらの状況を踏まえ計画的に導入する必要があるが、利便性や地域間格差、コスト等を考慮した場合、地域に応じた段階的な導入ではなく、市内全域での一斉導入を基本として検討することが望ましい。(下記表参照)

<参考表・デマンド乗合交通の導入方法について>

	パターン1 (村松エリア先行導入)	パターン2 (市内全域一斉導入)
概要	村松地区の蒲鉄小型バス(株)路線が22年9月末で全路線廃止となるため、代替手段として、乗合タクシーを村松エリアに先行導入する。 引き続き運行される新潟交通観光バス(株)の市内の路線についても、H23年3月末を目処に廃止とし、デマンド乗合タクシーに切り替える。	市内のバス路線を全て廃止し、デマンド乗合タクシーに切り替える。
メリット	試験運行として村松エリアの利用状況等を分析することで、五泉エリアへ導入する際に経験やデータを活かすことが出来る。 複数年でシステムを精算することから、単年度の投資経費が集中しない。	市内の公共交通空白地域が一気に解消し、全世帯の利便性が同時に向上するため、地域による不公平が無い。 導入時の準備や広報等の周知を一度に出来るため、新しい公共交通網やデマンド乗合タクシーへの市民の理解や浸透が早い。 利便性が低く財政負担の大きい馬下線・橋田線や福祉バス(全ルート)を一度に廃止できる。 システム導入の総額は、パターン1よりも小さい。
デメリット	馬下線・橋田線や福祉バスの一部が1年残存することとなり、利便性・運賃差・公共交通空白地域の未解消など、様々な地域間格差が生ずる。 エリアによって運行する公共交通が異なるため、市民にとってわかりにくい。 新しい公共交通網やデマンド乗合タクシーについて五泉エリアの市民への理解や浸透が遅くなる。 システム導入費の総額は、パターン2よりも大きくなる。	初年度におけるデマンド乗合タクシーのコストが、パターン1に比べ高額になる。 馬下線・橋田線の廃止について、新潟交通観光バス(株)の協力がようになる。

2) 望ましいデマンド乗合交通の選定

1)で示した条件をふまえ、現在の五泉市における望ましいデマンド乗合交通を選定するため、次の2つの形式について運行方法とコスト等の視点から比較検証した結果、本市では「B:完全デマンド型(エリア型デマンド)」が望ましいと判断する。

なお、コスト検証と収支向上に向けた対応が今後必要となる。

表. デマンド乗合交通の選定

		A	B
		路線固定型(簡易型デマンド)	完全デマンド型(エリア型デマンド)
運行方式		在来のバスと同様に路線・停留所・時刻表の設定を行うが、利用者の予約があるときのみ、設定されたダイヤに沿って運行。	運行エリアを設定し、エリア内では経路や時刻表を設定せず、各利用者の予約に応じて柔軟に設定できる運行形態をとる方式。
本市の場合	メリット	ルートが決まっており利用者にとってわかりやすい。 基幹バスとの連携(乗り継ぎ確保)が比較的容易 運行方法が単純(オペレータや運転手の判断は少ない)	公共交通空白地域の課題を一気に解決できる 移動先が自由に選択できる ドアツードアで移動でき、高齢者・障がい者にとって極めて便利
	デメリット	公共交通空白地域が残る 決められた路線上での移動(上記を解消する場合)より多くの運行エリア設定が必要となりコスト高	運行方法がやや複雑(事前登録等への理解も必要) 出発時刻・到着時刻が乗合状況に応じて変化すること。 システム導入のイニシャルコストが発生する。
評価			
(Bの選定根拠)		<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域を解消できること(Aの場合、より細かなエリア設定により車両台数が増えコスト高)</li> <li>ドアツードア方式は高齢者や障がい者にとって利便性が高いこと</li> <li>利用者の予約や登録手続きへの抵抗は、事前の情報提供を行うことで対応可能</li> <li>基幹バスとの連携はAに劣るが、時間帯運行とすることで確保可能</li> </ul>	

備考：運行方法の詳細比較は次頁参照

図表. 運行方法の比較 (本市で採用した場合のイメージ)

種類 切り口	A. 路線固定型 (簡易型デマンド) を導入する場合	B. 完全デマンド型 (エリア型デマンド) を導入する場合
①運行予約・配車システム	<p>タクシー会社等に予約から運行までを委託</p> <p>【利点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー会社1社に委託する場合、予約から運行までを一括委託が可能。既存のタクシー無線で対応でき、高額なシステム導入が不要。</li> </ul> <p>【欠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複数のタクシー会社に委託する場合、エリアごとに予約から運行までを一括委託が可能だが、予約受付を一元管理することができないため、エリアによって予約電話番号が違うなど利用者にとって使いにくい。</li> <li>・利用者登録がないため、利用データ(乗降場所、利用目的、利用時間帯、利用者属性等)の収集・分析が困難。</li> </ul>	<p>デマンド交通システムを導入</p> <p>【利点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー会社が複数であっても予約受付・配車を一元管理できる。</li> <li>・利用データ(乗降場所、利用目的、利用時間帯、利用者属性等)をその都度システムのデータベースに蓄積できるため、分析が容易で運営の方法や仕組みの改良・改善に活用できる。</li> </ul> <p>【欠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高額なシステム導入経費及び維持管理費が必要。</li> <li>・地理に詳しいオペレータおよびドライバーの配置が必要。</li> </ul>
②運行エリア	<p>運行中または過去に廃止となった民間バス路線を元に概ね8つの運行エリア及び経路を設定</p> <p>【利点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭いエリア単位で経路を設定することで、需要が高い市街地と周辺集落とを大きく遠回りすることなく、効率的に(無駄なく)結ぶことができる。</li> </ul> <p>【欠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一定時間単位でのサービスを確保するため、運行エリアを細かく分ける必要があり、低密度運行によるコスト増が懸念される。</li> <li>・隣接エリアへ行く場合でも、必ず市街地で乗換えが発生する。(市内移動の場合、1~2回の乗り換えが必要)</li> <li>・基本ルート外の世帯にサービスを提供できないため、公共交通空白地域が発生する。</li> </ul>	<p>旧市町単位(五泉と村松)で3分割し各市街地を中心としたエリアを設定</p> <p>【利点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広くエリアを設定することで、同一エリア内での移動が自由になる。</li> <li>・市内の全世帯にサービスを提供できるため、公共交通空白地域が発生しない。</li> </ul> <p>【欠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他のエリアへの移動は中心部を経由(基幹バス利用)する必要があり手間が生じる。エリアが接する地区では必要に応じ両方のエリアへ移動可能な形にする必要もある。</li> <li>・一定の時間帯に市街地を起終点とした予約が集中することから、一定時間単位でのサービスを確保するため、1つのエリアに複数の車両を配置する必要がある。</li> </ul>
③運行方法	<p>＜決められたダイヤを設定する＞</p> <p>1路線でエリア内の集落すべてを経由する基本ルートとダイヤを設定。基本ルート上であればどこでも乗降可能とする。</p> <p>【利点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルートとダイヤが決まっているためわかりやすい。(乗合バスのイメージに近い)</li> <li>・各集落内の基本ルートは集落で自由に設定できるようにし、より利用しやすいルートを設定しやすい。</li> <li>・市街地内は基幹バスのルートで運行し、基幹バスのバス停のみで乗降することで定時制を確保することが可能。</li> </ul> <p>【欠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅等から基本ルート(乗車できる場所)まで距離がある場合がある。</li> <li>・予約のない集落には立ち寄らないが、すべてのバス停で停車時刻が決まっているため、他のお客が乗っている場合でも、時間調整のために駐停車することがある。</li> <li>・バス停の設置や待合所の整備が必要となる。</li> <li>・バスと比べて小型の車両を用いるため、予約状況によっては希望の便に乗れない場合がある。</li> </ul>	<p>＜固定したダイヤを設定しない＞</p> <p>1路線でエリア内の集落すべてを経由する基本ルートのみ設定し予約に応じてダイヤを設定。基本ルート上であればどこでも乗降可能とする。</p> <p>【利点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルートが決まっているためわかりやすい。</li> <li>・予約に応じて効率的なダイヤを設定するため、時間調整が不要。利用者も早く到着することができる。</li> <li>・各集落内の基本ルートは集落で自由に設定できるようにし、より利用しやすいルートを設定しやすい。</li> </ul> <p>【欠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅等から基本ルート(乗車できる場所)まで距離がある場合がある。</li> <li>・予約状況に応じて、その都度運行時間が異なり、到着時間も曖昧となるため、分かりにくい。</li> <li>・バス停の設置や待合所の整備が必要となる。</li> <li>・バスと比べて小型の車両を用いるため、予約状況によっては希望の便に乗れない場合がある。</li> </ul>
④基幹バスとの連携	<p>定路線のため基幹バスとの連携がしやすい</p> <p>【利点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・連動したダイヤ設定により、基幹バス相互の乗り継ぎが可能。</li> </ul>	<p>時間帯を設定した運行方法で基幹バスとの連携は可能</p> <p>到着時刻が固定されていないものの、デマンド交通の運行時間帯を設定し、基幹バスのダイヤと連動させることで乗り継ぎの利便確保が可能。例えばデマンド交通を60分サイクルで運行することで、利用者はある程度の目安を立てることが可能。</p>
⑤運行委託先としてのタクシー事業者の位置付け	<p>路線ごとに1社が受け持つ方法も可能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1社が1つまたは複数の路線を受け持つ方法が理想。公平な業者選定手続きが必要。</li> <li>・運行方法が単純なため、乗務員は地理的な知識は不要。市内外問わずタクシー事業者以外でも対応可能。</li> </ul> <p>・既存のタクシー車両を活用すれば、新たに購入する必要がない。1台の車両を委託時間はデマンド乗合タクシー、委託時間以外は普通のタクシーとして活用することが可能。</p>	<p>3つのエリアを一括して運営</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1エリアを1社で対応が理想であるが、協会を組織し一括運営も可能。</li> <li>・乗務員はその都度指示された運行経路を走行するため地理的な知識が必要(ルートは地図表示される)。地理的な知識のある市内タクシー事業者が適任。</li> </ul>

3) デマンド乗合交通の運行計画

デマンド乗合交通の運行計画（サービスレベル）を以下の内容より検討した。

図表. エリア型デマンド交通の運行検討

項目 エリア	エリア内の情報					アクセスする市街地	1日あたりの利用者数の算定	ピーク時の利用者数 平日12:30発 市街地→郊外	1台・1便あたりの運行時間及び運行距離	エリアごとの配車台数	エリアによるピーク時の配車イメージ
	町内数	人口(人)	主要施設	各市街地への利用動向							
				通院目的(%)	買物目的(%)						
①五泉東エリア	84	24,039	咲花温泉 馬下保養センター 菅名の里 すもとの里	五泉...70.3%	五泉...94.8%	五泉	81人 人口割合 0.34%	12人	片道 30分 (13km)	3台  ・常備2台 (ジャンボタクシー) ・応援1台 (セダン型タクシー)	常備1: 5人乗車 五泉市街地→善願→上郷屋→論瀨新田→一本杉→羽下 片道13.0km、30.0分
				村松...29.7%	村松...5.2%						常備2: 5人乗車 五泉市街地→赤羽→中川新→笹堀→大谷→馬下 片道11.8km、27.2分
											応援: 2人乗車 五泉市街地→五十嵐新田→下木越 片道5.5km、12.7分
②五泉西エリア	49	13,139	在宅複合型施設うずらはし 翠泉園	五泉...72.5% 村松...27.5%	五泉...100% 村松...0%	五泉	44人 人口割合 0.33%	7人	片道 30分 (14km)	1台  ・常備1台 (ジャンボタクシー)	常備1: 7人乗車 五泉市街地→土深→山崎→丸田→石倉→能代→町屋→橋田 片道: 12.9km、27.6分
③村松エリア	190	19,923	さくらんど温泉 愛松園 桜花寮	五泉...37.8%	五泉...36.0%	村松	63人 人口割合 0.32%	10人	片道 30分 (14km)	3台  ・常備2台 (ジャンボタクシー) ・応援1台 (セダン型タクシー)	常備1: 3人乗車 村松市街地→矢津→川内→高石 片道: 12.8km、27.4分
				村松...62.2%	村松...64.0%						常備2: 4人乗車 村松市街地→千原→上野→下大蒲原→高松 片道11.3km、24.2km
											応援: 3人乗車 村松市街地→夏針→安出→下戸倉 片道13.8km、29.6分

備考

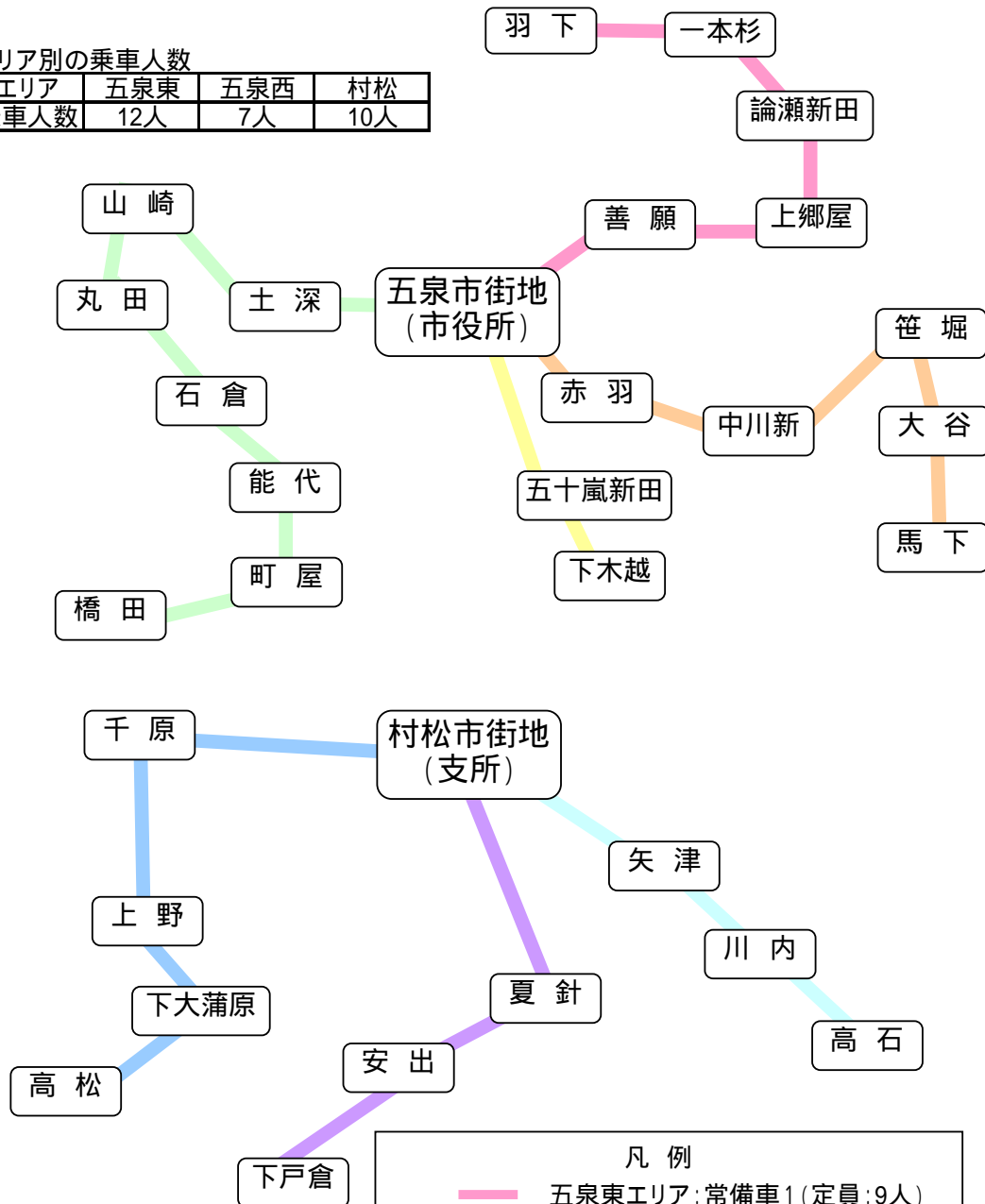
- ・五泉東エリアと五泉西エリアを跨いでいる町内の集計については次のとおりとした。  
住居表示をしている町内 それぞれ街区ごとに集計  
住居表示をしていない町内 それぞれ半数ずつ集計
- ・旧大蔵小学校区(不動堂、柄沢、大蔵、郷屋)は、五泉東エリア、村松エリアそれぞれに計上した。
- ・高齢者割合は、65歳以上の人口で割合を算定した。

# デマンド乗合タクシー ピーク時の配車イメージ

エリア・台数による配車イメージ  
 平日の市街地から郊外方向  
 市街地を12:30に出発する場合

エリア別の乗車人数

エリア	五泉東	五泉西	村松
乗車人数	12人	7人	10人



車両数  
合計 7台

凡例	
（ピンク線）	五泉東エリア: 常備車1 (定員: 9人)
（オレンジ線）	五泉東エリア: 常備車2 (定員: 9人)
（黄色線）	五泉東エリア: 応援車 (定員: 4人)
（緑線）	五泉西エリア: 常備車1 (定員: 9人)
（水色線）	村松エリア: 常備車1 (定員: 9人)
（青線）	村松エリア: 常備車2 (定員: 9人)
（紫線）	村松エリア: 応援車 (定員: 4人)



#### 4) 運行管理方法について

考えられる運行管理方法については現在検討中である。

図表. 運行管理方法の比較検討

	行政（直営）	タクシー事業者	社会福祉協議会	商工会議所・商工会
市の概況	公共交通、福祉バス、スクールバスで、担当する部署が異なる。	許可事業者は5社。車両台数、ドライバー等、事業者で異なる。	合併後、1つの社会福祉協議会として存在。	旧五泉と旧村松でそれぞれの組織が存在。
長所	計画から運行まで携わっており、利用者のニーズを細かく把握している。	利益向上の知恵など、柔軟な発想をすることで、利用者増加につながる事が期待され、また、交通事業者との連携強化が期待できる。	主な利用者となる高齢者に対し、細やかな対応をすることができる。また、市民の主体的な取り組みが期待できる。	まちづくりと絡めることができ、中心市街地の活性化につながる。
短所	運行方法の変更など、内部手続きが煩雑になる。また、市民の主体性が希薄になる恐れがある。	既存業務との兼ね合いが難しくなる恐れがある。	福祉や高齢者の利用に特化する恐れがある。	買い物での利用が前面に出てしまい、特定の商業施設への利用に特化する恐れがある。
評価	△	○	◎	△

#### 5) 予約受付方法について

予約受付方法は以下の内容を想定している。

- ・受付センターを設置してオペレータを配置する。
- ・3台の受付端末を設置して予約の受付を行う。
- ・オペレータは、午前3人、午後2人配置する。（1日平均2.5人）
- ・効率化を図るため、ローテーション勤務とする。

〈予約受付から乗車までのイメージ〉

【利用者】



電話で予約

【オペレータ】



予約情報を伝達

【ドライバー】



情報を基に経路を作成



6) 運行管理システム

オペレート業務のしやすさ、運行するドライバーの負担軽減、運行データに基づくサービスの改善等を検討した結果、NTTデマンド交通システムとする。

図表. 運行管理システムの比較

		A 採用したシステム	B その他のシステム	
システム概要	特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出発時刻を区切ったうえで運行する。</li> <li>・戸口から戸口まで利用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約ごとに随時運行する。</li> <li>・予め決められたバス停間を、利用者の要望に応じて運行する。</li> </ul>	
	費用	初期費用	18,858,000 円	21,917,000 円
		ランニングコスト	1,000,000 円（年間）	240,000 円（年間）
		その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オペレータ賃金</li> <li>・車両借り上げ費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オペレータ賃金</li> <li>・車両借り上げ費</li> <li>・バス停</li> </ul>
システムの比較と評価	利用者の視点	予約方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>△事前登録制</li> <li>△電話予約</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事前登録は必要なし</li> <li>△電話予約</li> </ul>
		ダイヤの正確性	△予約数、予約場所に応じて迎えに行く時刻及び到着時刻がぶれることがある。	○迎えに行く時刻は正確だが、新たに予約が入った場合、到着時刻がぶれることがある。
		バス停	◎戸口から戸口まで移動するため、乗降したい場所がバス停となる。	△バス停まで移動する必要がある。
	運営者の視点	サービス	○詳細な利用実績を容易に把握できるため、改善計画が立てやすい。	-
		コスト	△システム導入費が、若干Bより高い。	-
導入実績		<ul style="list-style-type: none"> <li>○全国で約 50 の導入実績があり、信頼性及びコストの低減が見込まれる。</li> <li>・新潟県胎内市</li> <li>・長野県安曇野市 ほか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>△導入実績が少ない。</li> <li>・高知県中村市</li> <li>・群馬県前橋市</li> </ul>	
評価		○	△	

備考：費用は A = 五泉市での見込み金額を、B = 前橋市の導入実績の金額をそれぞれ使用した。

## C. 公共交通の利用促進事業

### 【概要】

#### 1) 内容

- ・継続的な運行を行うためには、地域住民や沿線企業の意識向上に加え、運営に対する地域住民の主体的な取り組みが必要となる。
- ・デマンド乗合タクシーの検討組織を設立することで、本格運行に向けて「公共交通を地域で維持する考え方」とその仕組みを先導的に取り入れる。
- ・利用者や住民、企業に対し、公共交通の利用状況や経費等を公開することで、行政、交通事業者、地域住民が一体となって公共交通を支えていく機運を醸成する。
- ・公共交通の利用拡大を図るためには、現在の利用状況を住民・地域の方に認識してもらう必要があるとともに、公共交通を維持・存続させるため利用促進のための啓発活動が求められる。
- ・モビリティマネジメントの手法を活用して、再編した公共交通をPRと利用促進を促すシンポジウムの開催、ノーマイカーデーやエコ通勤などの公共交通利用促進の取り組みを企画・実施する。また、新たな公共交通の利用方法をわかりやすく示すマップやパンフレット等を作成する。

#### 2) 具体的な取り組み

- ①「(仮称)利用促進会議」の設置
- ②公共交通利用者、沿線住民、沿線企業等を対象としたアンケート調査やヒアリング調査の実施
- ③沿線企業・施設に対する協賛金制度の試行
- ④公共交通利用促進パンフレットの製作・市民への提供
- ⑤説明会（シンポジウム又はセミナーを含む）の開催
- ⑥ノーマイカーデーの実施

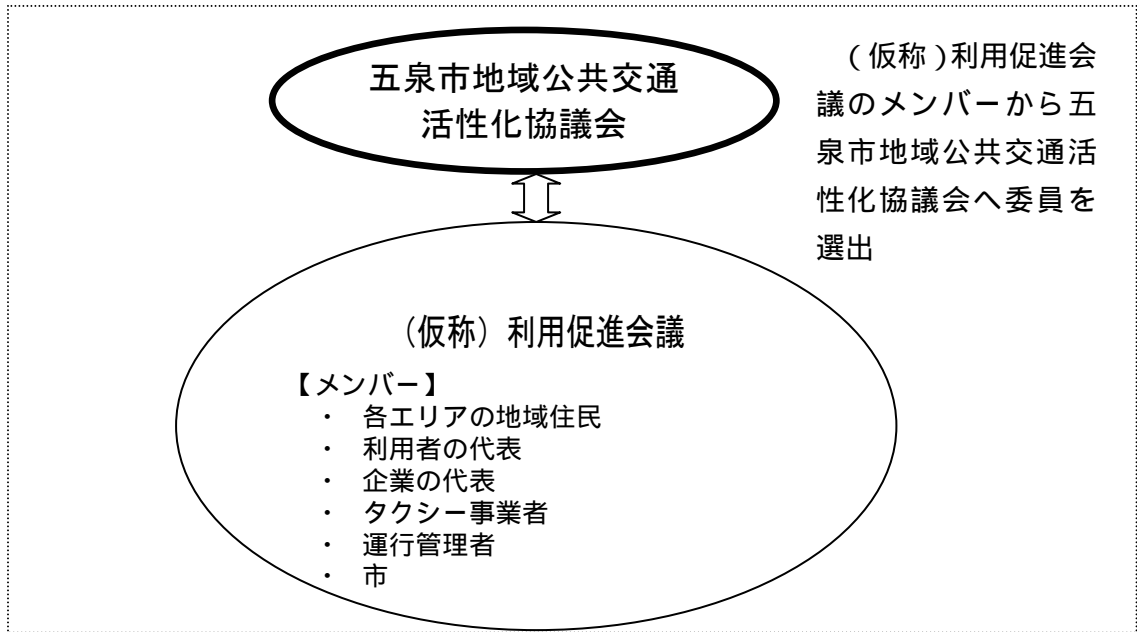
#### 3) 実施主体

五泉市地域公共交通活性化協議会、(仮称)利用促進会議

#### 4) 期待される効果

- ・公共交通の利用促進と利便性向上
- ・地域内のコミュニティ向上
- ・新たな財源の確保と予算維持
- ・公共交通を維持するための財源負担に関する住民意識の醸成
- ・通勤車、送迎車の減少による道路や駅前の混雑緩和
- ・高齢者の運転による交通事故の減少 など

#### 5) その他



< 協議会と (仮称) 利用促進会議のイメージ >



< パンフレットイメージ >



< 説明会イメージ >

## 6) 新たな事業の具体化に向けた検討

五泉市地域公共交通総合連携計画では、4)で示した重点施策に優先して取り組むために、3つの具体事業（目標を達成するために行う事業）を掲げている。

当面は、この3事業を優先的に実施・評価することとなるが、重点施策以外についても本計画や関連計画・事業の進捗等を踏まえ、必要に応じて事業化に向けた検討を行う必要がある。

以下に、その他の施策において、現時点で考えられる事業を示した。

図表. 今後必要と思われる事業（案）

No	施策名	今後必要と思われる事業（案）
3	バス待ち環境の改善	バス停留所等の整備
4	五泉らしい魅力的バスデザインの整備と愛称の命名	魅力的なバスデザイン、愛称の検討
5	公共交通利用者へのインセンティブの付与	新たなまちづくり制度を活用した中心市街地活性化
6	公共交通の走行環境の整備	鉄道跡地を含めた将来的な基幹都市軸のあり方の検討
8	五泉駅のターミナル機能の強化	鉄道跡地を活用した JR 五泉駅南口から主要地方道新津村松間の整備
12	交通事業者間の連携による「幹から枝まで」の効率的な公共交通体系の継続的運営	五泉市地域公共交通活性化協議会の運営

<考え方>

：五泉市地域公共交通総合連携計画（地域公共交通活性化協議会）が主体的に企画実施する事業

：五泉市都市計画マスタープランの「先導的に取り組む施策・事業」として位置付け