

五泉市地域公共交通網形成計画

令和 2 年 3 月
(令和 5 年 6 月改定)

五 泉 市

目 次

第 1 章	計画の目的及び関連計画の整理	1
1.1	計画の目的	2
1.2	計画の位置づけ	3
1.3	計画区域	3
1.4	計画期間	3
1.5	上位・関連計画の整理	4
第 2 章	地域及び公共交通の現状	12
2.1	地域の現状	13
2.2	公共交通の現状	36
第 3 章	五泉市地域公共交通総合連携計画の評価	56
3.1	五泉市地域公共交通総合連携計画の概要	57
3.2	数値目標	58
3.3	13 の施策と 3 つの事業の実施状況	58
3.4	数値目標の達成状況	62
第 4 章	五泉市における公共交通の課題	64
4.1	五泉市における公共交通の課題	65
第 5 章	基本的な方針	73
5.1	目指す将来像	74
5.2	公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性	75
5.3	計画の目標	76
5.4	各交通手段の位置づけと役割	77
5.5	将来公共交通ネットワーク	79
5.6	五泉市地域公共交通網形成計画の体系	80
第 6 章	施策・事業	81
6.1	施策・事業の内容	82
6.2	実施スケジュールのまとめ	92

第7章 計画の達成状況の評価	93
7.1 PDCAサイクルによる施策・事業の推進	94
7.2 評価指標と目標値の設定	94
巻末資料	98
五泉市地域公共交通活性化協議会での検討	99
資料編	資-1
資料1 停留所別の利用状況	資-2
資料2 五泉市の公共交通に関するアンケート調査(市民・利用者)	資-34

第 1 章 計画の目的及び関連計画の整理

1.1 計画の目的

- 五泉市では、平成 21 年度に「五泉市地域公共交通総合連携計画(以下、連携計画)」を策定し、「誰でもどこでも気軽に移動できるまち・五泉」を目標像に掲げ、4 つの基本目標「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」、「2. 通勤・通学の利便と安心の確保」、「3. 市民と行政の協働による公共交通体系の整備」、「4. 無駄のない効率的な公共交通体系への転換」を設定し、新たな公共交通として、五泉市街地と村松市街地を結ぶ基幹バス「ふれあいバス」と、周辺集落と市街地を結ぶデマンド型の乗合タクシー「さくら号」を軸とした公共交通空白地の解消を図る公共交通網の再編を実施し、市民の移動手段の確保に努めてきました。
- しかしながら、この連携計画策定後においては、さらなる人口減少や少子高齢化の進行、(仮称) 交流拠点複合施設のオープン、(都) 東南環状線の整備など、公共交通をとりまく環境が変化しています。そのため、これらの社会状況の変化を見据えながら、市民をはじめとする人々の移動の利便性の向上や将来にわたって公共交通網を維持していくことが求められています。
- 上記のような公共交通体系の構築を目指すために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、「五泉市地域公共交通網形成計画」を策定します。また、本計画に示す事業を効率的・効果的に実行するため、関係機関と形成する法定協議会である「五泉市地域公共交通活性化協議会」において、協働で事業を実施していきます。

1.2 計画の位置づけ

- 「五泉市地域公共交通網形成計画」は、「五泉市総合計画」を踏まえた公共交通のマスタープランとして、「目指すべき将来像、目標の設定」、「公共交通の役割の明確化」、「公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性」、「事業内容及び実施主体、数値目標の設定」を定めるものとします。
- また、これまで実施してきた人口減少対策への取り組みや地域特性を踏まえ、本市としての「まち・ひと・しごと創生」に向けた方針を示す「五泉市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や、集約型都市構造の実現を目指した「五泉市都市計画マスタープラン」と、その一部として位置づけられ、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」による持続可能な都市づくりを推進している「五泉市立地適正化計画」と連携する計画とします。

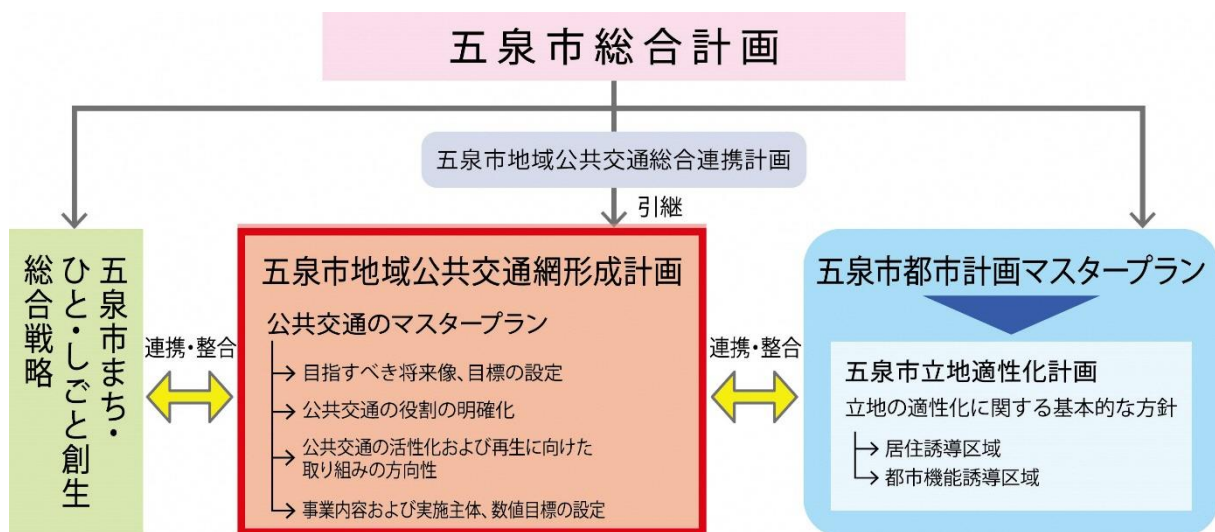


図 計画の位置づけ

1.3 計画区域

- 本計画の区域は、五泉市全域とします。

1.4 計画期間

- 本計画の期間は、2020 年度（令和 2 年度）から 2026 年度（令和 8 年度）までの 7 年間とし、「五泉市総合計画」の計画期間（平成 29 年度～令和 8 年度）と整合を図ります。
- ただし、社会状況の大きな変化や関連する法令・制度の変更などによって新たな対応が必要となった場合は、本計画の見直しを実施するものとします。

1.5 上位・関連計画の整理

(1) 第2次五泉市総合計画【平成29年度～令和8年度】

- 第2次五泉市総合計画では、市民の誰もが安全・安心な環境で、潤いや安らぎを感じながら「ずっと」幸せに暮らし続けることができるまちを目指すとともに、市民と一体となってさらなる歩みを進め、より良い未来に向かってまちづくりに取り組んでいく姿勢として、将来像を『ずっと五泉。～次の一步を、ともに未来へ～』としています。
- 公共交通に関連する基本方針としては、市民の移動手段として公共交通の維持・確保を図り、将来にわたって公共交通を必要としているすべての人が、バスや乗合タクシー、鉄道などを使って気軽に出かけることができる交通利便性の高いまちを目指しています。

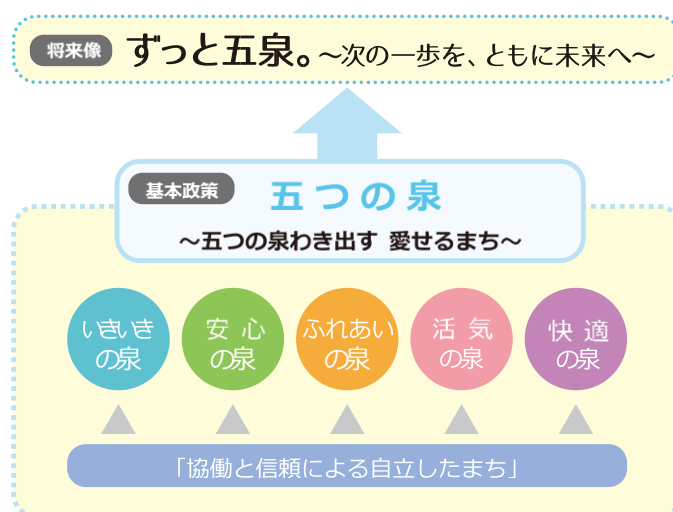


表 第2次五泉市総合計画における基本政策と具体的な政策

基本政策	具体的な政策
1. いきいきの泉 ～笑顔あふれる いきいきのまち～	☐ 子どもたちが明るくいきいきとしているまちづくり ☐ ともに学び生きがいをもてるまちづくり ☐ 一人ひとりが活躍できるまちづくり
2. 安心の泉 ～信頼あふれる 安心のまち～	☐ 安心して子育てができるまちづくり ☐ 健康で安心して暮らせるまちづくり ☐ 安全な生活環境を守るまちづくり ☐ 非常時に十分な対応ができるまちづくり
3. ふれあいの泉 ～交流あふれる ふれあい豊かなまち～	☐ 青少年を地域ぐるみで育むまちづくり ☐ 地域で支える福祉のまちづくり ☐ 多様な文化にふれあえるまちづくり
4. 活気の泉 ～賑わいあふれる 活気あるまち～	☐ 活力ある商工業を育むまちづくり ☐ 魅力ある農林業を育むまちづくり ☐ 地域の魅力を活かし高めるまちづくり
5. 快適の泉 ～潤いあふれる 快適なまち～	☐ 一人ひとりが快適な生活環境を守るまちづくり ☐ 誰もが快適に暮らせるまちづくり

表 第 2 次五泉市総合計画における公共交通分野の記述（計画本文より引用）

■基本方針 ○公共交通を利用する人が減っている中、市民の移動手段として公共交通の維持・確保を図り、持続可能なものとしていく必要があります。 ○将来にわたって公共交通を必要としているすべての人が、バスや乗合タクシー、ＪＲなどを使って気軽に出かけることができる交通利便性の高いまちを目指します。 ○そのため、ふれあいバス・乗合タクシーさくら号の運行支援、赤字路線バスへの支援や公共交通の利用促進等の取り組みを行っていきます。
■現況 ○平成 27 年度の市民意識調査における「公共交通が利用しやすいまち」の重要度は 22.8%で、平成 22 年度の調査より 7.6 ポイント上昇しており、公共交通の利便性向上に対する市民要望が増加している状況です。 ○一方、ＪＲ磐越西線や路線バスなどの公共交通機関は、マイカーの普及、人口の減少、通勤・通学需要の減少などの影響に伴い、利用者が減少しています。
■課題 ○高齢化の進展に伴い利用者の減少が進む中、交通弱者の移動手段を確保するため公共交通を維持し、持続可能なものとするのが重要な課題となっています。 ○人口減少社会の中で、市街地と周辺地域を結び、連携が可能となるようネットワーク化する役割が公共交通に求められます。 ○地球温暖化などの環境対策を推進するためにも、環境への負荷が比較的少ない公共交通の利用を促進する必要があります。 ○ＪＲ磐越西線の増便と新潟駅への直通本数の増加を促進し、利便性を向上させることが課題となっています。 ○本市の玄関口である五泉駅の交通結節点としての機能強化が課題となっています。
■今後の取り組み ①公共交通の維持・確保 ・ふれあいバス及び乗合タクシーさくら号の運行 ・赤字路線バスへの運行支援 ②公共交通の利用促進 ・利用促進のための啓発活動を継続 ・アンケート調査を実施し、より効果的な利用促進策を検討 ③公共交通利用のための環境整備 ・パークアンドライド駐車場（北五泉駅、新関駅）の維持管理 ④磐越西線の利便性向上 ・通勤・通学時間帯の増便をＪＲに引き続き要望 ・ＪＲのダイヤ改正に合わせたふれあいバスのダイヤ見直し ⑤五泉駅周辺の整備促進 ・駅南側の線路跡地を活用した市道整備を実施 ・中央連絡橋バリアフリー化事業の促進

(2) 第2次五泉市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【令和2年度～令和6年度】

○第2次五泉市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、これまで実施してきた人口減少対策への取り組みや地域特性を踏まえ、本市としての「まち・ひと・しごと創生」に向けた目標や施策の基本的方向、具体的な施策、事業及び数値目標をまとめたものです。また、本計画は、4つの基本目標において講ずべき施策の基本方針と具体的な施策を設定しています。

○公共交通に関連する施策としては、「公共交通の利便性向上」が位置付けられており、その中では、「ふれあいバス」、乗合タクシー「さくら号」、民営バス事業者が運行する生活路線バスへの支援を行うとともに、公共交通の利用促進に取り組み、市内公共交通の維持・確保及び利便性の向上を図る方針としています。



図 第2次五泉市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本体系

表 第 2 次五泉市まち・ひと・しごと創生総合戦略における公共交通分野の記述
(計画本文より引用)

■施策 公共交通の利便性向上

- 「ふれあいバス」、乗合タクシー「さくら号」への運行支援、また民営バス事業者が運行する生活路線バスへの支援を行うとともに、公共交通の利用促進に取り組み、市内公共交通の維持・確保及び利便性の向上を図ります。

■事業

- 生活路線バス支援事業
- 地域公共交通活性化・再生総合事業

(3) 五泉市都市計画マスタープラン【平成20年度～令和7年度】

○五泉市都市計画マスタープランでは、目標とする都市像を『2つの市街地の魅力向上と連携、集落環境との調和』と定め、五泉市街地と村松市街地、そして周辺集落が、それぞれの機能・役割を果たしながらも相互に連携する五泉市版コンパクトシティの実現を目指しています。

○公共交通に関連する取り組みとしては、移動手段を選択できる都市づくりや、鉄道駅等における交通結節点としての機能強化などを掲げています。

表 五泉市都市計画マスタープランにおける5つの戦略のねらい（計画本文より引用）

戦略	ねらい
1. 都市の魅力向上	都市としての価値を高め、住みたい・住み続けたいと思える都市をつくる
2. 街なかの再生	コンパクトシティ実現の核となる中心市街地の活性化について、市民や商工団体、NPO、行政が一体となって推進するまちを目指す
3. 農村集落環境の維持と保全	市街地の拡大をコントロールしながら、これを取り囲む水・緑・農地・集落などを維持保全し、互いに連携するまちを目指す
4. 移動環境の改善	高齢者や障がい者をはじめ、誰もが自由に移動できる交通サービスの充実を図り、あらゆる移動環境の円滑化を目指す
5. 参加・協働の仕組みづくり	まちづくりに地域自らが主体的に取り組むことで、愛着心や新たな活力が生まれるまちを目指す



図 五泉市都市計画マスタープランにおける将来都市構造

表 五泉市都市計画マスタープランにおける公共交通分野の記述（計画本文より引用）

■課題

- 五泉市の中心軸として五泉市街地と村松市街地を円滑に結ぶ公共交通網の整備
- 高齢化に配慮した集落地と市街地とを結ぶ公共交通網の充実
- 駅周辺環境の改善（乗継ぎ機能、買い物、各種生活サービス、バリアフリー、魅力的景観、案内など）による鉄道利用の促進
- 既存パークアンドライド機能の充実、その他駅での新たな展開
- 鉄道廃線敷きを活かした魅力ある移動環境、景観整備等の検討

■戦略別の方針

□戦略 都市の魅力向上

- 環境にやさしい都市づくり
 - ・車から公共交通への転換を図る

□戦略 街なかの再生

- 街なかへの積極的な公共公益施設の配置
 - ・行政、教育福祉、文化施設などの公共公益施設の新設及び建て替え時には、街なかへの立地を積極的に誘導し、それに伴って必要となる駐車場や公共交通によるアクセス環境の確保に努める

□戦略 農村集落環境の維持と保全

- 道路網の整備
 - ・集落と都市機能が集積する市街地、集落相互を結ぶ道路網及び公共交通サービスの整備充実を図る
- 集落内の居住環境整備
 - ・集落生活の利便を維持するため、高齢者など車を持たない人たちも快適に移動できるよう、環境の整備を図る

□戦略 移動環境の改善

『移動手段を選択できる都市づくり』

- 多様なニーズに応じた地域公共交通サービスの充実
- 自動車を利用しない市民のための円滑な移動手段の確保
- 公共交通利用に対する市民意識の啓発

『交通の規制・誘導』

- 市街地内の駐停車対策
 - ・バスベイなどの設置により、乗客の乗降の安全性とスムーズな車の流れを確保

『交通結節点の機能強化』

- 鉄道駅及び駅周辺の環境整備
- 情報発信拠点づくり
- 五泉駅南口の利用環境について

(4) 五泉市立地適正化計画【平成 28 年度～令和 19 年度】

- 五泉市立地適正化計画では、五泉市の状況に応じた居住や都市機能の立地誘導を行い、市街地の人口密度を維持していくとともに、周辺地域も含めた地域間の連携を強化し、人口減少の中にあっても持続可能なコンパクトな都市の形成を目指しています。
- 居住誘導区域や都市機能誘導区域については、公共交通による拠点等へのアクセス性や回遊性を確保するため、運行便数の多いバス停や鉄道駅等の利便性が高い公共交通の徒歩圏の範囲等を考慮して設定すると定めています。

表 五泉市立地適正化計画の基本方針（計画本文より引用）

- 多様な子育てニーズへの対応と地域の魅力を活かし安心して住み続けられるまち
- 快適な都市サービスを享受できる歩いて楽しいまち
- 五泉市街地、村松市街地、周辺集落が連携したどこでも暮らしやすいまち

表 五泉市立地適正化計画における公共交通分野の記述（計画本文より引用）

■現状

- 鉄道駅は、J R 磐越西線の五泉、北五泉、猿和田、馬下、咲花の 5 駅があり、近年の乗車人員では、五泉駅が微減、北五泉駅が微増傾向で推移しています。
- バスは、五泉市街地と村松市街地を結ぶ路線のほか、五泉駅や五泉市役所周辺を通るルートが一日当たり 60 便以上運行しており、その路線沿線では比較的利便性が高い状況にあります。
- 乗合タクシー「さくら号」（平成 22 年度～）の運行により、公共交通空白地を解消しています。
- ふれあいバス及び乗合タクシーの乗車人員は、平成 26 年度まで増加傾向で推移していたものの、平成 27 年度の年間利用者数は前年度より微減し、ふれあいバスは 121,616 人、乗合タクシーは 49,435 人となっています。
- 人口減少社会の中、市民の移動手段として公共交通の維持・確保を図り、持続可能なものとするのが重要な課題となっています。

■課題

- 本市の用途地域内には多くの都市機能施設が集積しているとともに、人口密度は県内の非線引き都市と比較しても高く（34.9 人/ha）、既にコンパクトな都市構造を形成していると言えます。
- 「地域公共交通総合連携計画」の推進等により、五泉市街地と村松市街地間及び市街地内は比較的利便性が高い状況にあります。
- 一方で、全市的な都市構造では、徒歩圏における医療機関・公園・緊急避難所の立地や歩道整備率等の水準が他都市と比較して低い水準にあります。
- 本市では、総人口の 48.3%が用途地域外に居住しており、市街地の集約化とともに、これらの周辺地域における居住環境の維持や生活サービスの確保が求められています。
- 今後は、市街地におけるコンパクトな都市構造の維持とともに、周辺地域とのアクセス性の強化・充実により、各地域の利便性を確保し、全市的にコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を形成していく必要があります。

(続き)

■方針

『五泉市街地、村松市街地、周辺集落が連携したどこでも暮らしやすいまち』

○五泉市街地と村松市街地は、それぞれ特徴の異なる都市機能を維持していくとともに、不足する機能を相互補完できるように、両市街地の連携強化を図ります。

○周辺集落では、自然・田園に囲まれたゆとりのある居住環境を維持していくとともに、公共交通等による市街地との結びつきを強化するなど、利便性の確保を図ります。

○市街地と集落の有機的な連携を図り、まち（市街地）と里（集落）が共生するコンパクトシティの形成を図ります。

表 公共交通の配置（計画本文より引用）

基幹都市軸 	五泉、村松の拠点機能を相互補完するため、両拠点間を連携し、バスを中心とする利便性の高い公共交通軸の維持を図ります。
地域連携軸 	周辺集落においても拠点の生活サービスを享受するため、基幹集落を中心に市街地と周辺集落を連携し、乗合タクシー等のコミュニティ交通を中心とする公共交通の維持を図ります。

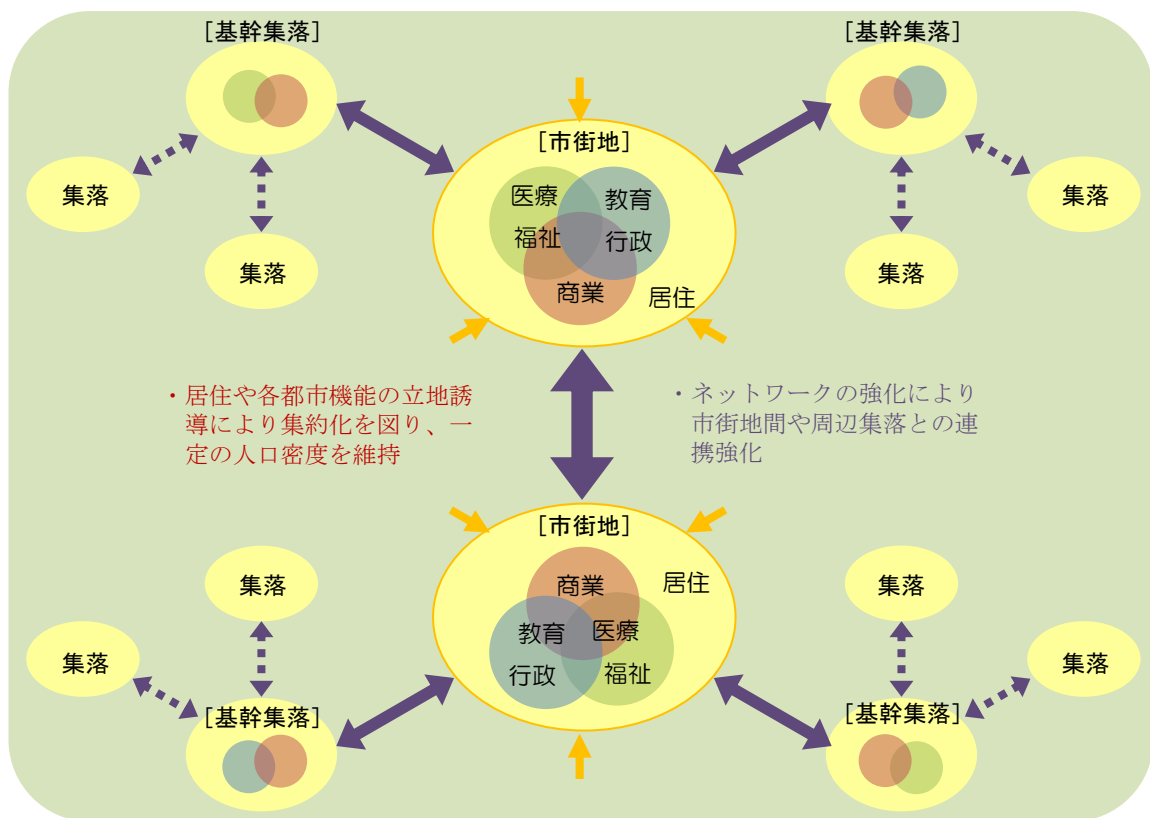


図 五泉市立地適正化計画における将来都市構造

第2章 地域及び公共交通の現状

2.1 地域の現状

(1) 位置、地勢

- 五泉市は新潟市中心部から南東へ約 30 km、車で約 50 分の距離圏域にあり、周囲は新潟市、阿賀野市、三条市、加茂市、田上町、阿賀町の 6 市町と接しています。
- 東西 21 km、南北 31km、面積 351.9 km²の広さを有しており、市の北西部は平坦な地形で、建物用地（住宅地・市街地等で建物が密集している場所）が多く立地しています。
- 都市構造としては、五泉地域と村松地域に 2 つの市街地が存在し、市街地の周辺に森林や田が広く分布しています。

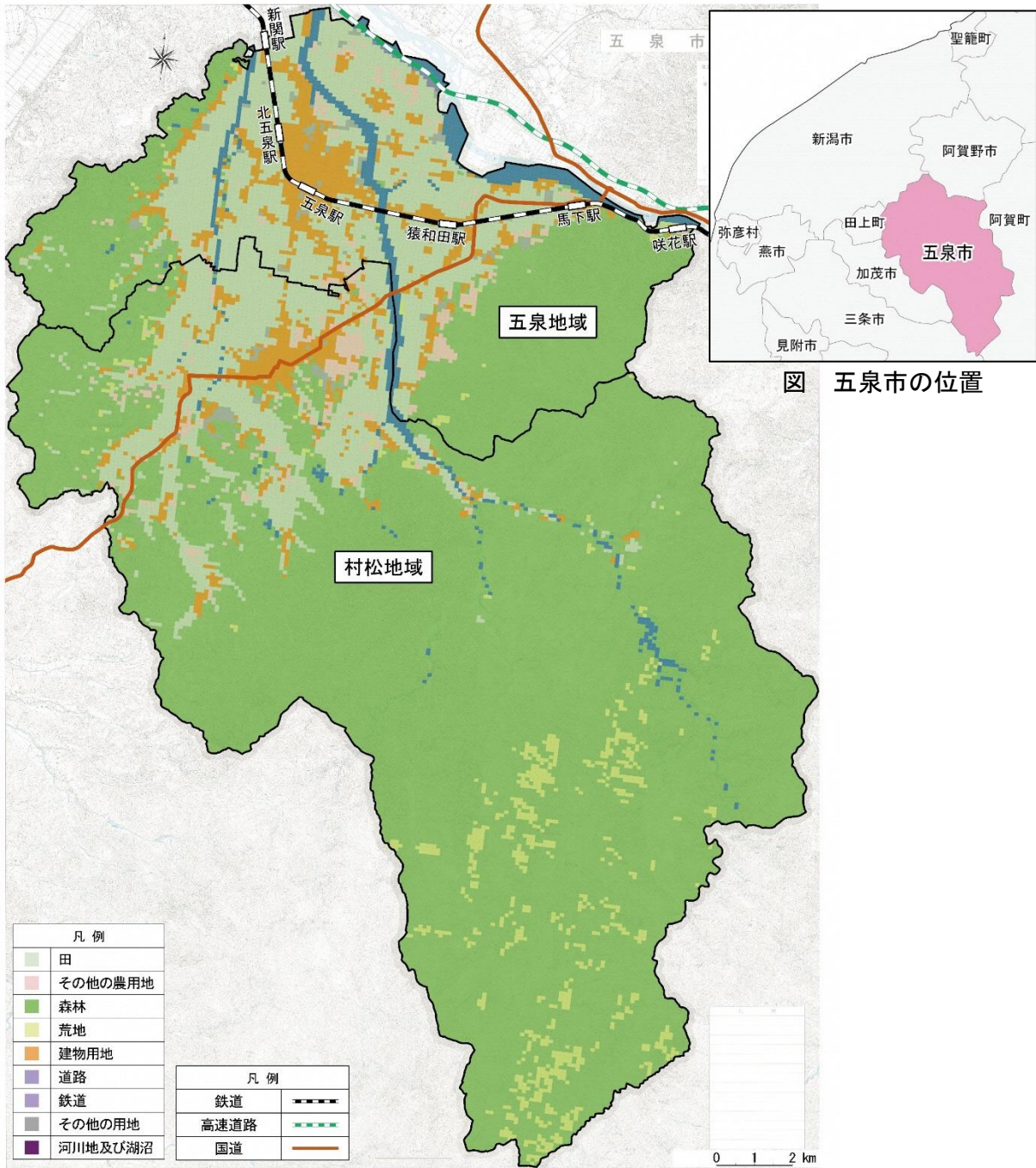


図 土地利用分布

資料：国土地理院 土地利用細分メッシュデータ (H27)

(2) 人口

1) 人口の推移

- 五泉市の人口は年々減少傾向にあり、平成27年の人口は51,404人で、平成2年と比較すると9,880人(約16%)の減少となっています。
- 年齢別にみると、総人口が減少傾向にある一方で、高齢化率は増加傾向にあります。
- 平成27年の高齢化率は32.6%で、平成2年と比較すると16.7%の増加となっており、このままのペースで高齢化が進むと令和27年には総人口の約半数(46.4%)が高齢者になると予測されています。

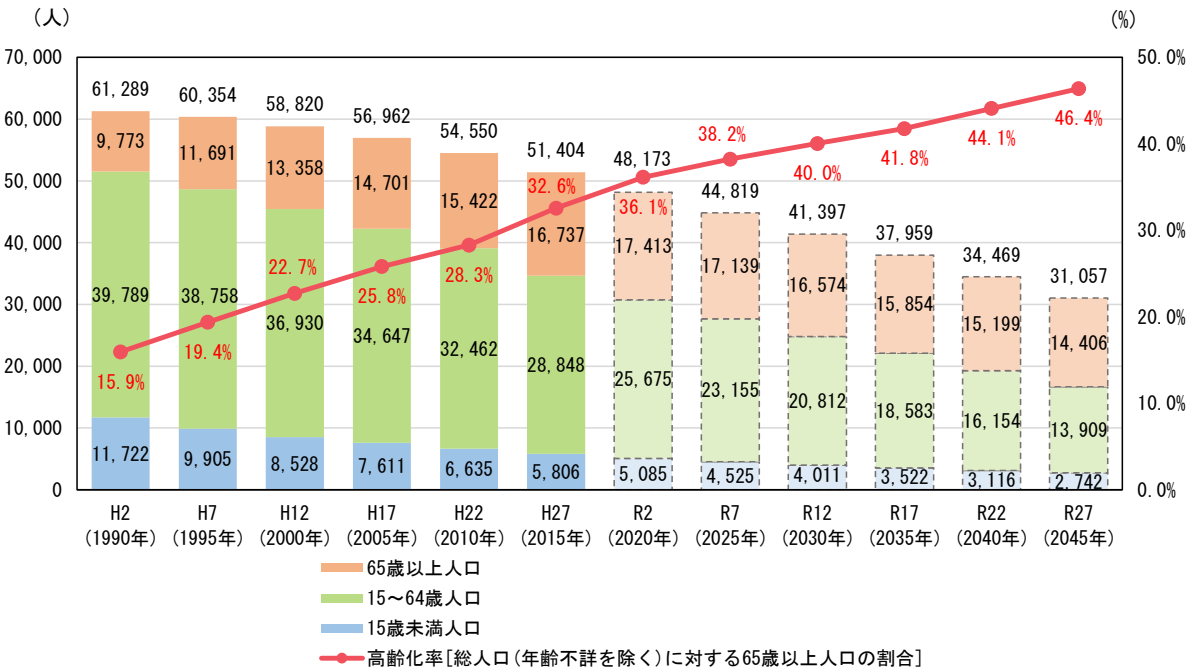


図 五泉市の総人口と年齢別人口の推移

※総人口は年齢不詳を含むが、年齢別人口は年齢不詳を除くため合計が一致しない場合がある

資料：国勢調査（H2～H27）、国立社会保障・人口問題研究所（R2～R27）

2) 人口分布

- 五泉市の人口はＪＲ五泉駅周辺と村松支所周辺に集積しています。また、これらの地域周辺にも人口が薄く広く分布しています。
- なお、市の南部や南東部は、森林部となっており、人口の分布はほとんどありません。

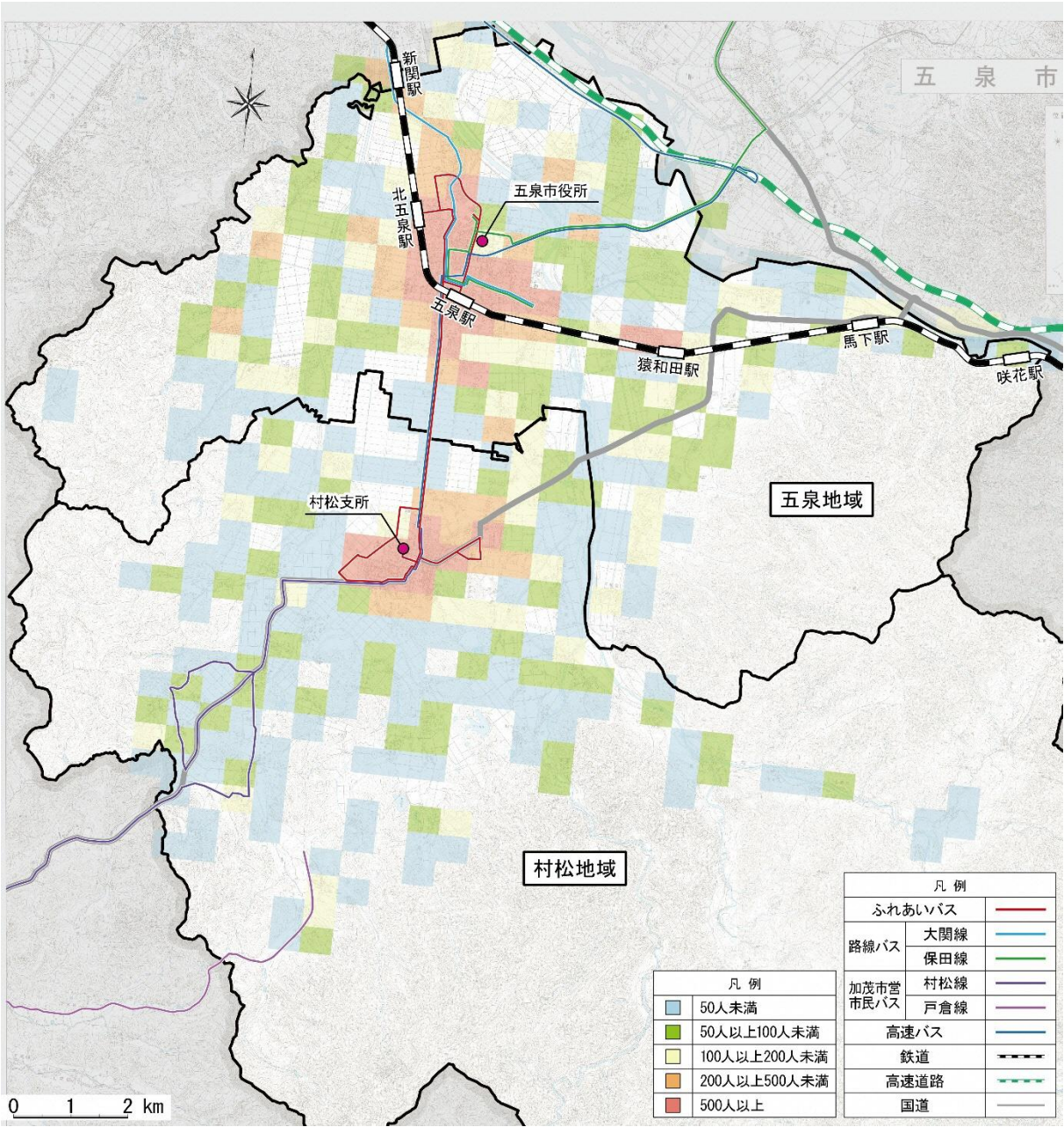


図 人口分布

※500m 人口メッシュを表示

資料：国勢調査（H27）

3) 高齢化率

○村松市街地、川東地区の J R 馬下駅と J R 咲花駅周辺、川内地区、十全地区で、高齢化率が比較的高くなっています。

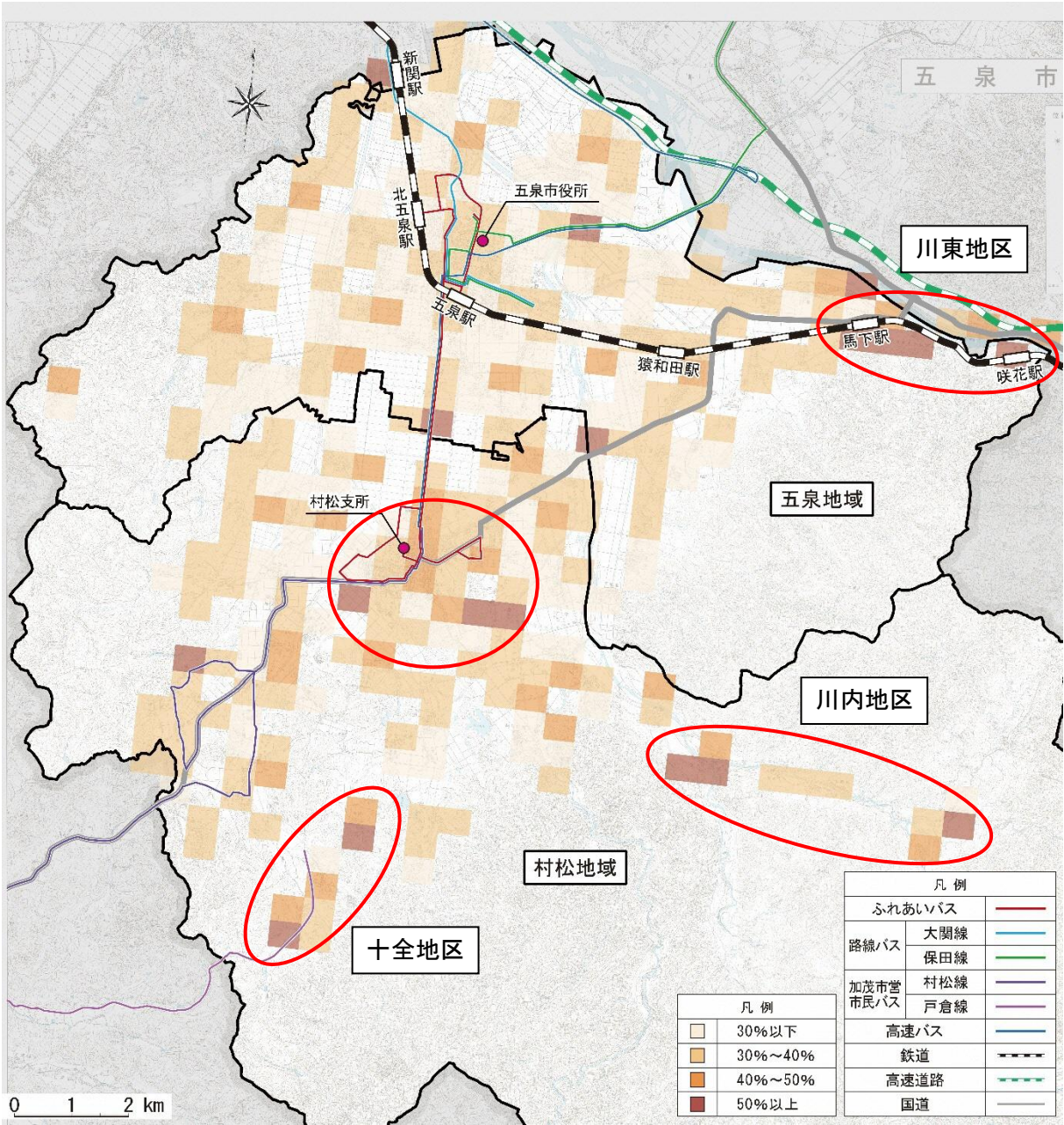


図 高齢化率（総人口に対する 65 歳以上人口の割合）

※500m 人口メッシュを表示

※一部のメッシュは秘匿処理されているため、隣接したメッシュと合算して算出

資料：国勢調査（H27）

(3) 自動車・免許の保有状況

1) 自動車の保有状況

○自動車保有台数は微減しており、平成 29 年度は 41,612 台となっています。

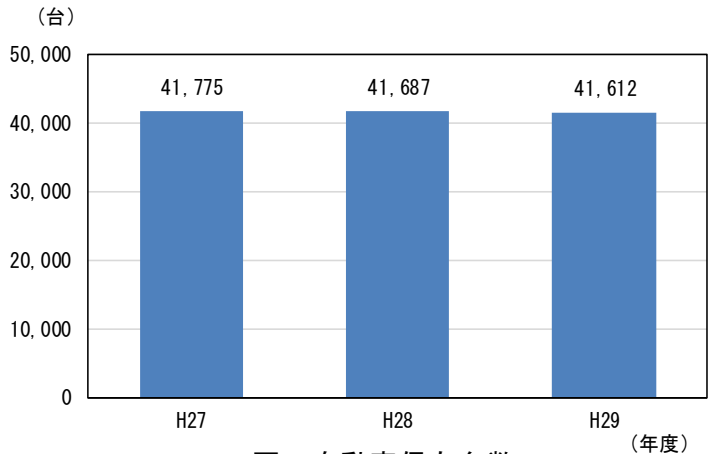


図 自動車保有台数

資料：北陸信越運輸局新潟運輸支局「新潟県運輸概況」

2) 運転免許の保有状況

○運転免許保有者は減少傾向にあり、平成 30 年は 34,958 人で、そのうち 65 歳以上の高齢者は 9,969 人です。

○高齢者の運転免許保有者・保有率は増加傾向にあり、市内の高齢者の運転免許保有率は 57%となっています。

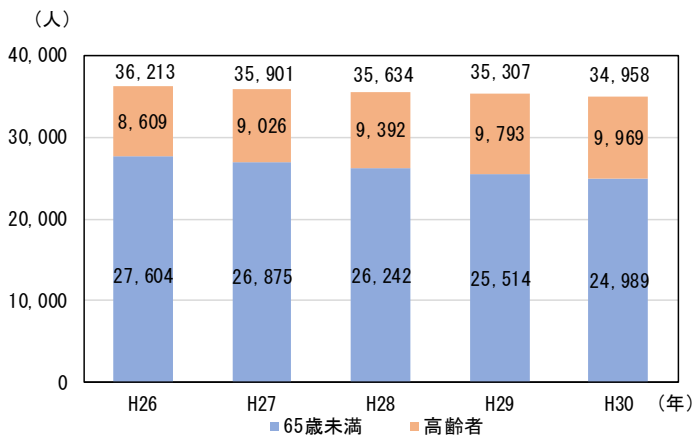


図 市内の運転免許保有者数

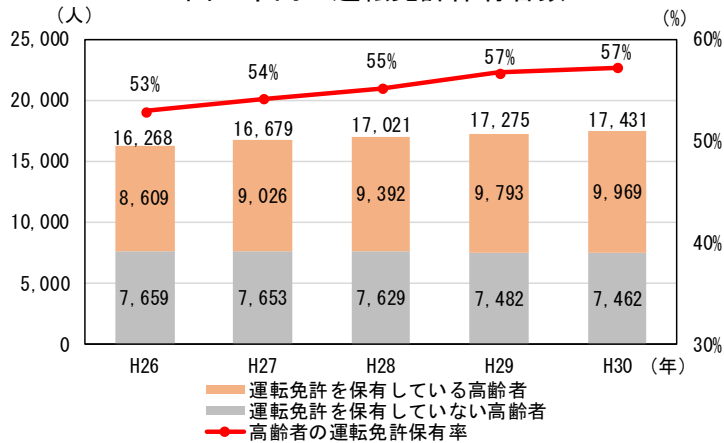


図 高齢者の運転免許保有率

資料：五泉警察署

3) 高齢者の事故

- 五泉市内での事故の発生件数は年々減少しており、高齢者の加害事故も平成27年以降は減少しています。
- 平成30年に発生した事故のうち、65歳以上の高齢者が加害者となった事故は19件で、全体の32%を占めています。
- 運転免許保有者1,000人に対する加害事故の発生件数は、高齢者は1.9件、65歳未満は1.6件で、高齢者は65歳未満のドライバーよりも加害事故を起こしやすい傾向にあります。

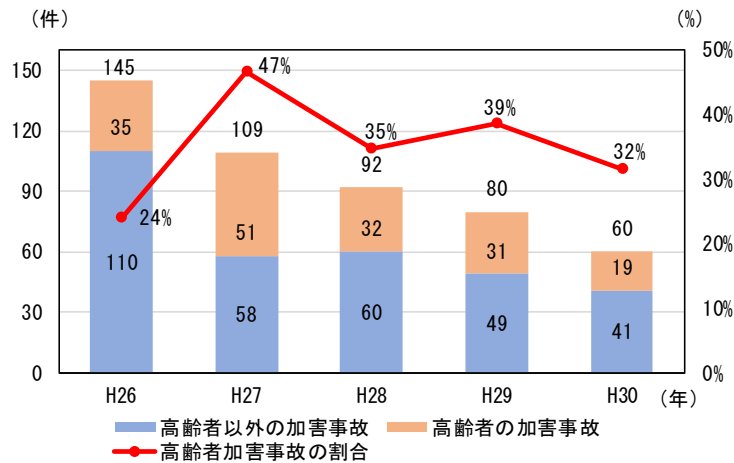


図 高齢者の加害事故の割合

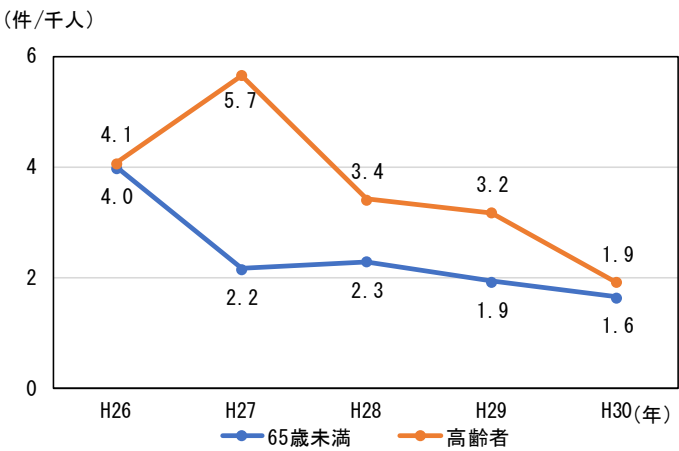


図 運転免許保有者1,000人に対する加害事故の発生件数

資料：五泉警察署

4) 運転免許自主返納者への支援状況

○運転免許の自主返納支援制度利用者は平成 28 年度までは増加傾向にありましたが、平成 28 年度のピーク以降はほぼ横ばいとなっています。

○五泉市では、高齢者の運転免許自主返納者への支援として、運転免許証を自主返納してから 6 ヶ月以内の 65 歳以上の方を対象に、下記①～③のいずれかを支給しています。(通常購入で 12,000 円分を支給)

①ふれあいバス回数券 200 円×11 枚×6 冊

②さくら号回数券 300 円×11 枚×4 冊

③ふれあいバス回数券 200 円×11 枚×3 冊、さくら号回数券 300 円×11 枚×2 冊

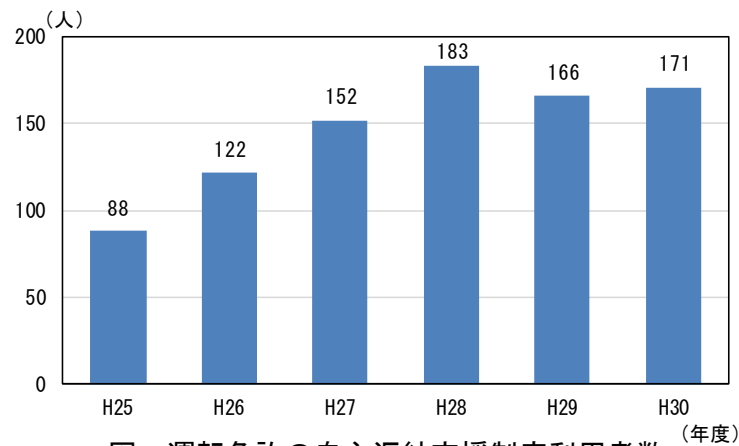


図 運転免許の自主返納支援制度利用者数

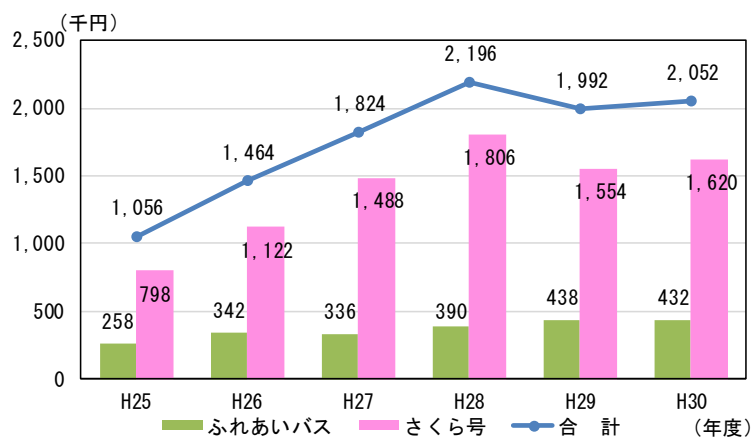
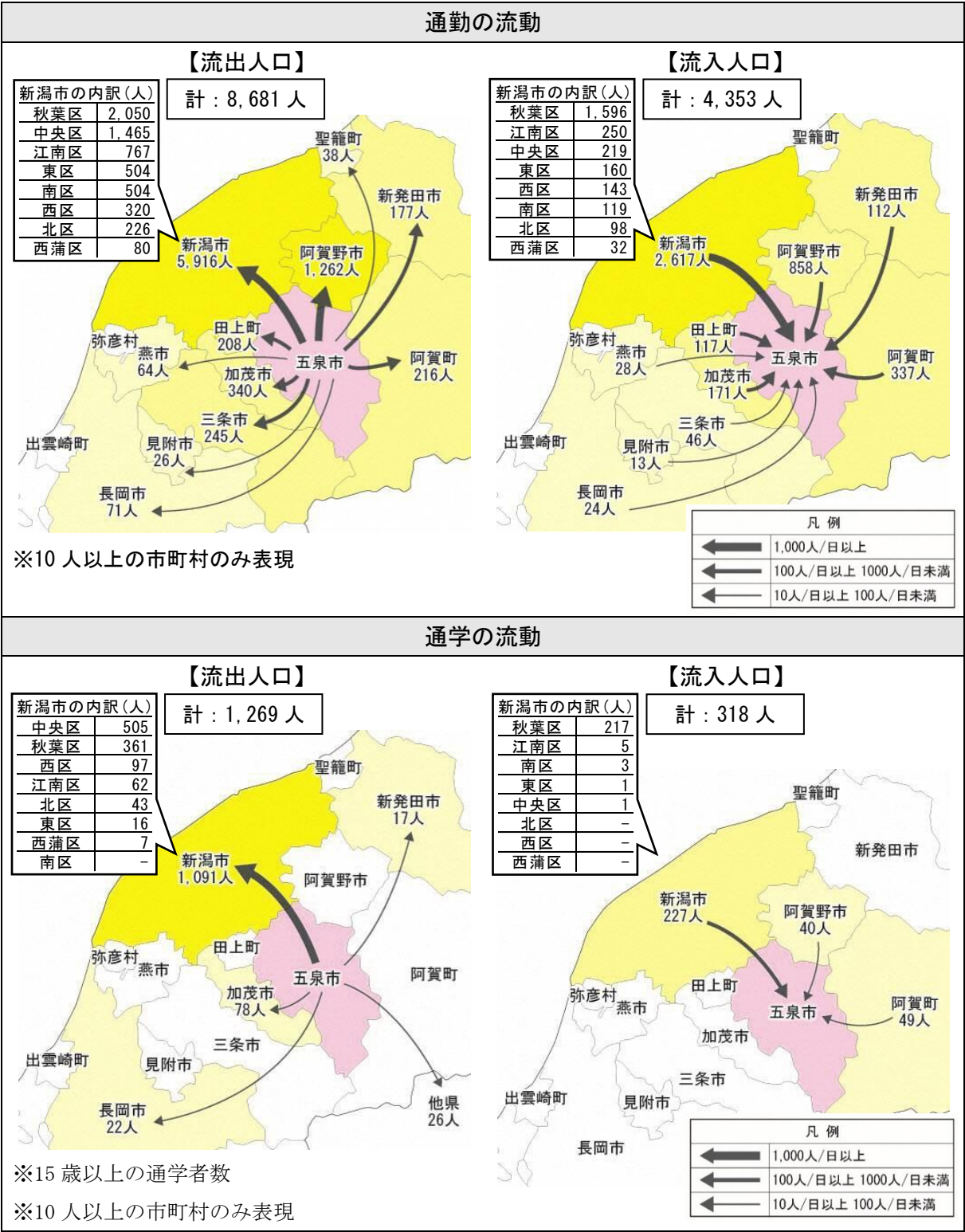


図 運転免許自主返納者への交付額

資料：五泉市環境保全課

(4) 市外への流動（通勤・通学）

- 市外への流出・流入は、通勤・通学ともに新潟市が最も多くなっており、通勤では流出流入人口共に秋葉区が最も多く、通学の流出人口は中央区、流入人口は秋葉区が最も多いです。
- また、通勤・通学ともに流出人口が流入人口を上回っています。



※合計人数には 10 人未満の市町村間の流動を含む

資料：国勢調査（H27）

(5) 各施設の立地状況

1) 医療施設

○医療施設は、ＪＲ五泉駅以北と村松中心部に集中しており、やまむら整形外科医院を除く全ての医療機関へ定時運行の公共交通を利用して行くことが可能です。

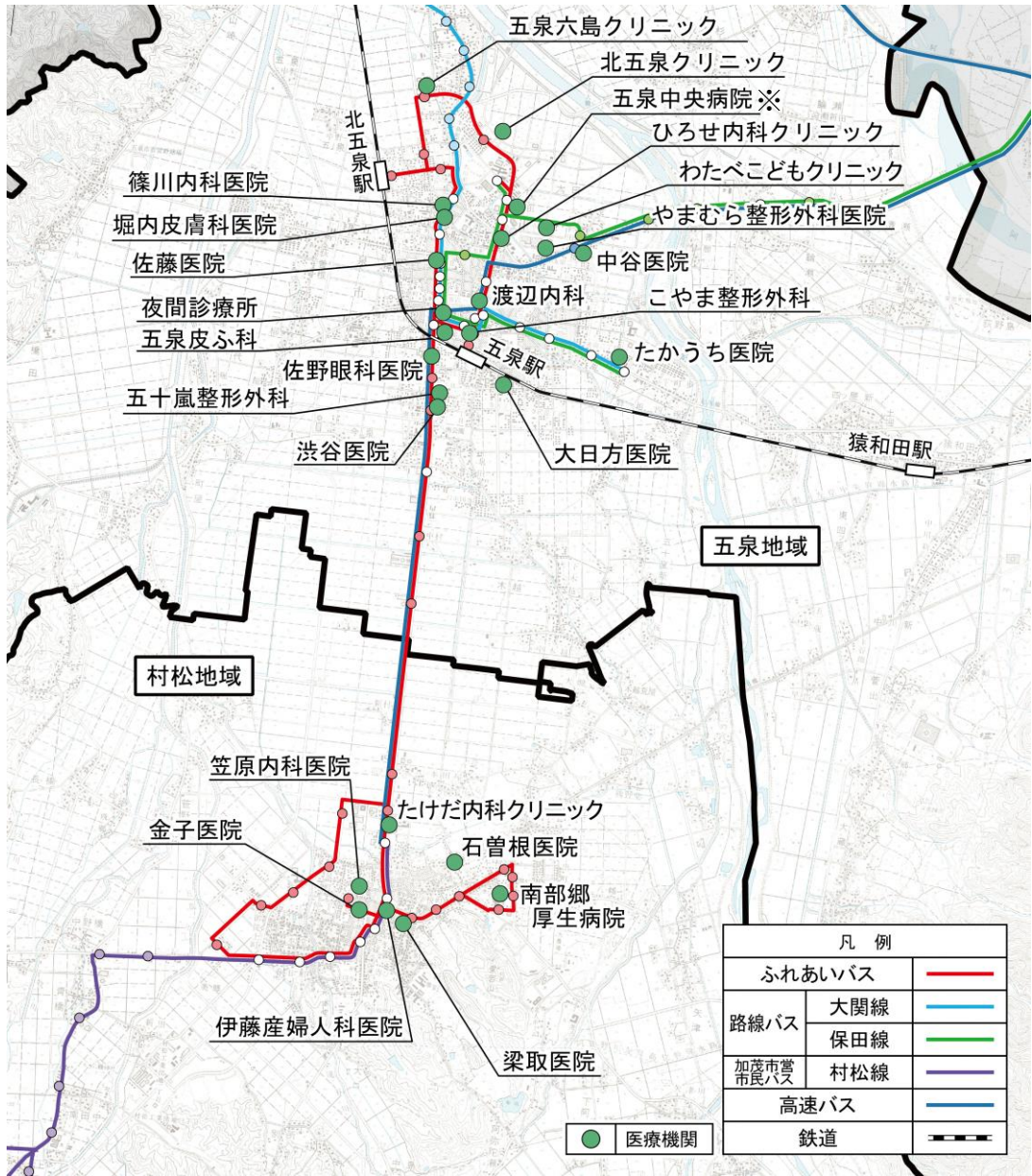


図 医療施設の立地

資料：五泉市東蒲原郡医師会 病院・医院マップ

※南部郷総合病院が移転・統合し、令和元年12月1日より五泉中央病院が開院した

表 各医療施設への公共交通でのアクセス

医療機関	ふれあいバス	大関線	保田線	村松線	鉄道	さくら号
渡辺内科	○	○	○		○	○
夜間診療所	○	○	○		○	○
こやま整形外科	○	○	○		○	○
五泉皮ふ科	○	○	○		○	○
佐藤医院	○	○	○			○
五泉六島クリニック	○	○				○
篠川内科医院	○	○				○
堀内皮膚科医院	○	○				○
ひろせ内科クリニック	○		○			○
五泉中央病院※	○		○			○
たけだ内科クリニック	○			○		○
伊藤産婦人科医院	○			○		○
笠原内科医院	○			○		○
金子医院	○			○		○
梁取医院	○			○		○
五十嵐整形外科	○				○	○
佐野眼科医院	○				○	○
渋谷医院	○					○
石曽根医院	○					○
南部郷厚生病院	○					○
北五泉クリニック	○					○
たかうち医院		○	○			○
わたべこどもクリニック			○			○
中谷医院			○			○
大日方医院					○	○
やまむら整形外科医院						○

※鉄道駅から 500m 以内、停留所から 300m 以内に施設が立地している路線に○を記載

※高速バスは市内での乗降ができないこと、戸倉線は市南西部（主要施設の立地なし）から加茂市へ運行する路線のため上記表には含んでいない

※南部郷総合病院が移転・統合し、令和元年 12 月 1 日より五泉中央病院が開院した

【五泉中央病院の開院（南部郷総合病院の移転・統合）】

- 南部郷総合病院が移転・統合し、令和元年12月1日より五泉中央病院が開院しました。
- 令和2年1月1日より敷地内（新ロータリー）への ふれあいバスの乗り入れを開始しています。

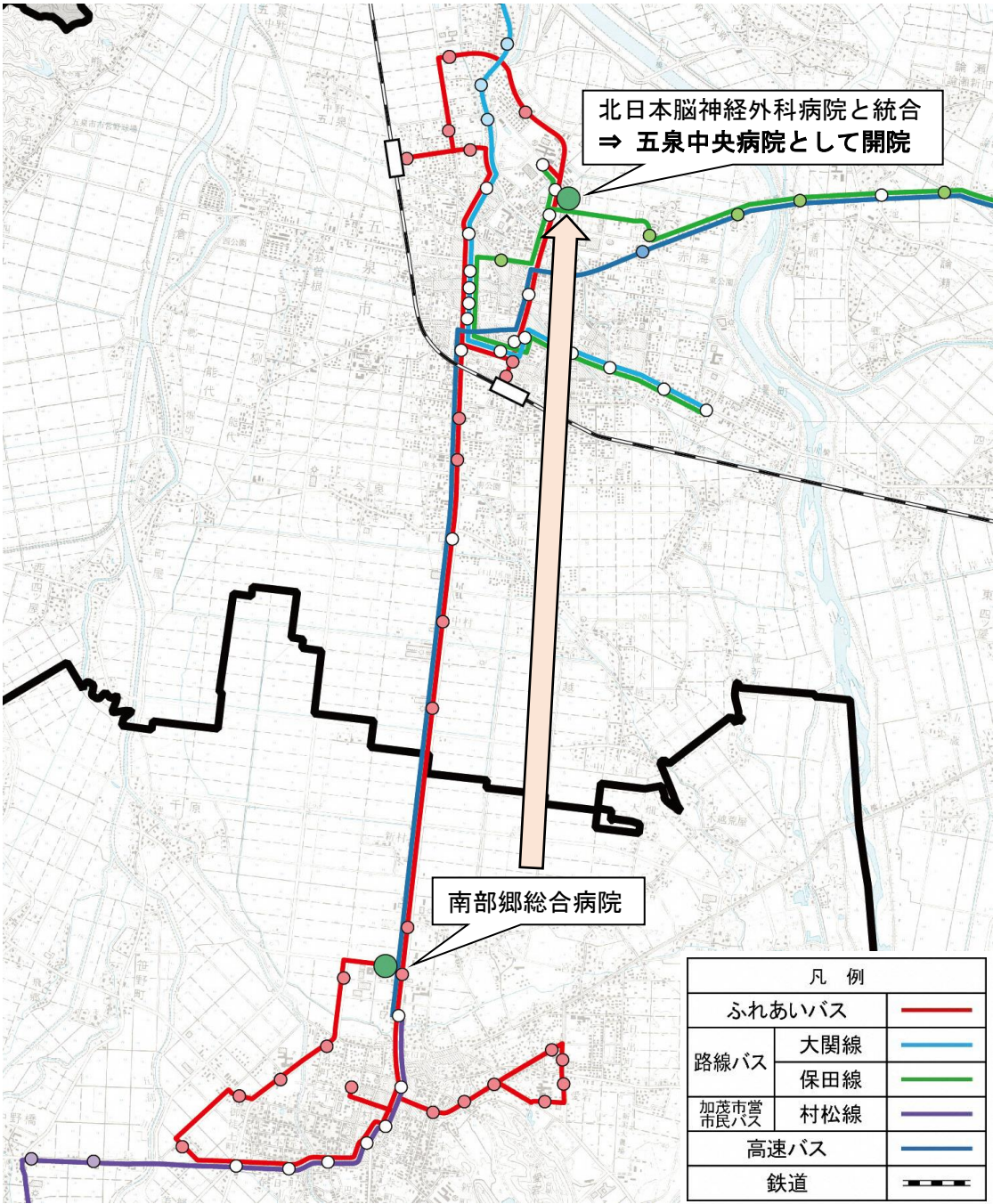


図 五泉中央病院の開院（南部郷総合病院の移転・統合）

資料：南部郷総合病院ホームページ

2) 商業店舗

○大規模小売店舗はJ R 五泉駅以北に集中していますが、一部の商業施設は、さくら号以外の公共交通では移動が困難となっています。

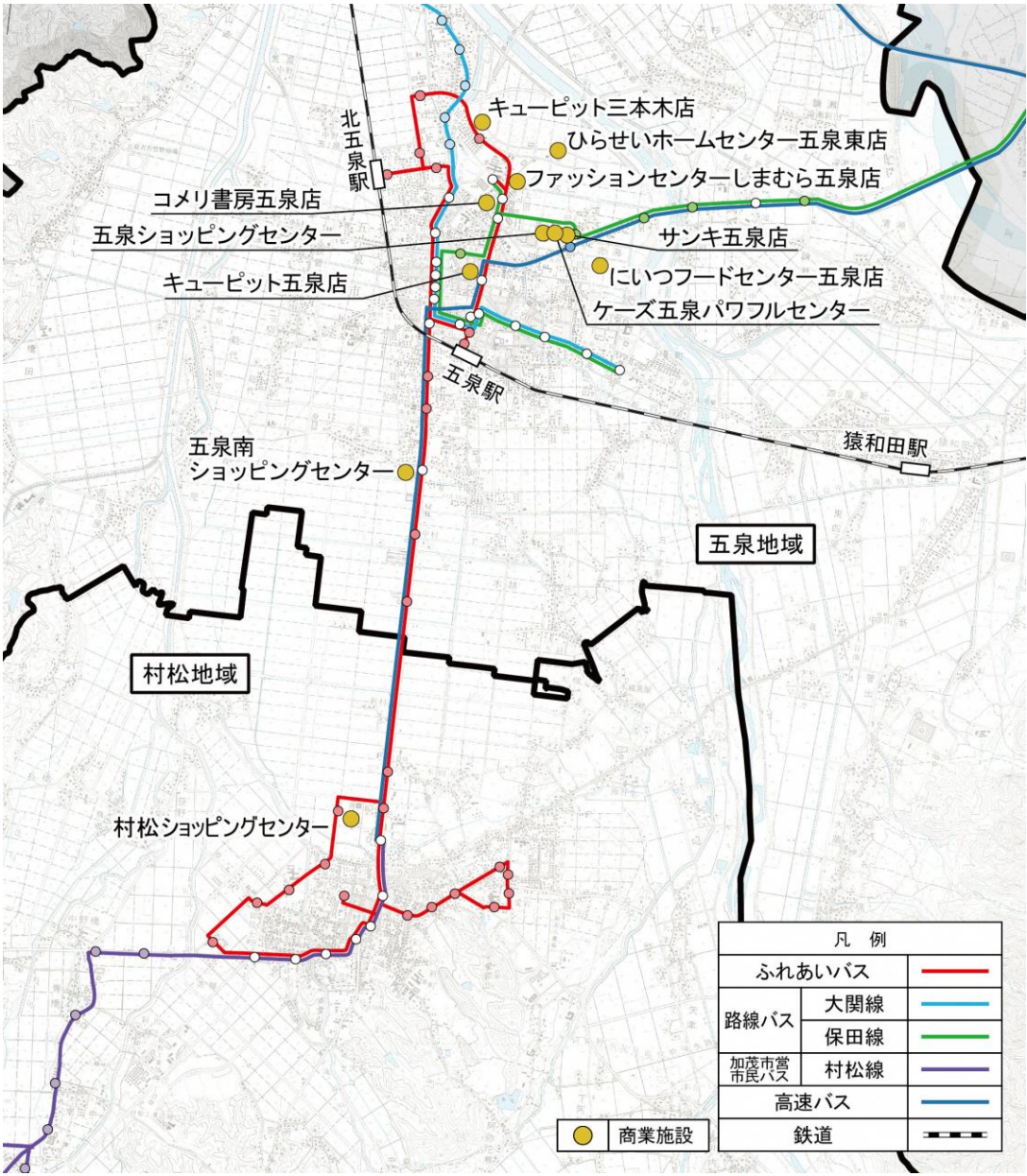


図 商業店舗の立地

資料：新潟県内大規模小売店舗一覧(H31)

表 各商業施設への公共交通でのアクセス

店舗名	ふれあいバス	大関線	保田線	村松線	鉄道	さくら号
キューピット五泉店	○	○	○			○
キューピット三本木店	○	○				○
コメリ書房五泉店	○		○			○
ファッションセンターしまむら五泉店	○		○			○
村松ショッピングセンター	○			○		○
五泉南ショッピングセンター	○					○
サンキ五泉店			○			○
ケーズ五泉パワフルセンター						○
五泉ショッピングセンター						○
にいつフードセンター五泉店						○
ひらせいホームセンター五泉東店						○

※鉄道駅から 500m 以内、停留所から 300m 以内に施設が立地している路線に○を記載

※高速バスは市内での乗降ができないこと、戸倉線は市南西部（主要施設の立地なし）から加茂市へ運行する路線のため上記表には含んでいない

3) 学校（小学校・中学校・高校）

- 学校は五泉市街地と村松市街地周辺に集中しているほか、郊外部にも広く点在しています。
- 五泉市では、小学生や中学生の通学時の移動手段の確保のために、スクールバスを 19 路線で運行しています。（一部はタクシー車両での送迎）

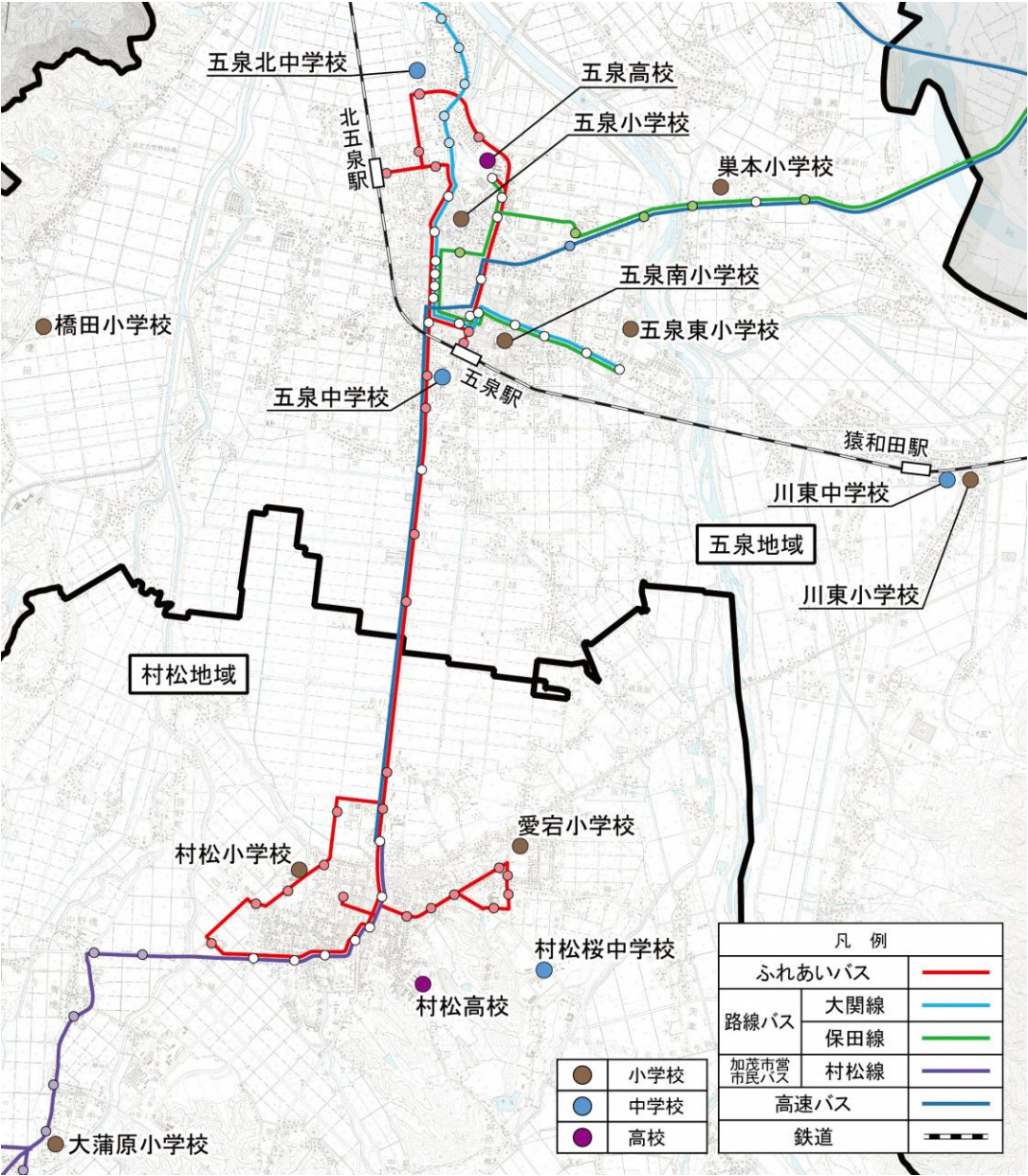
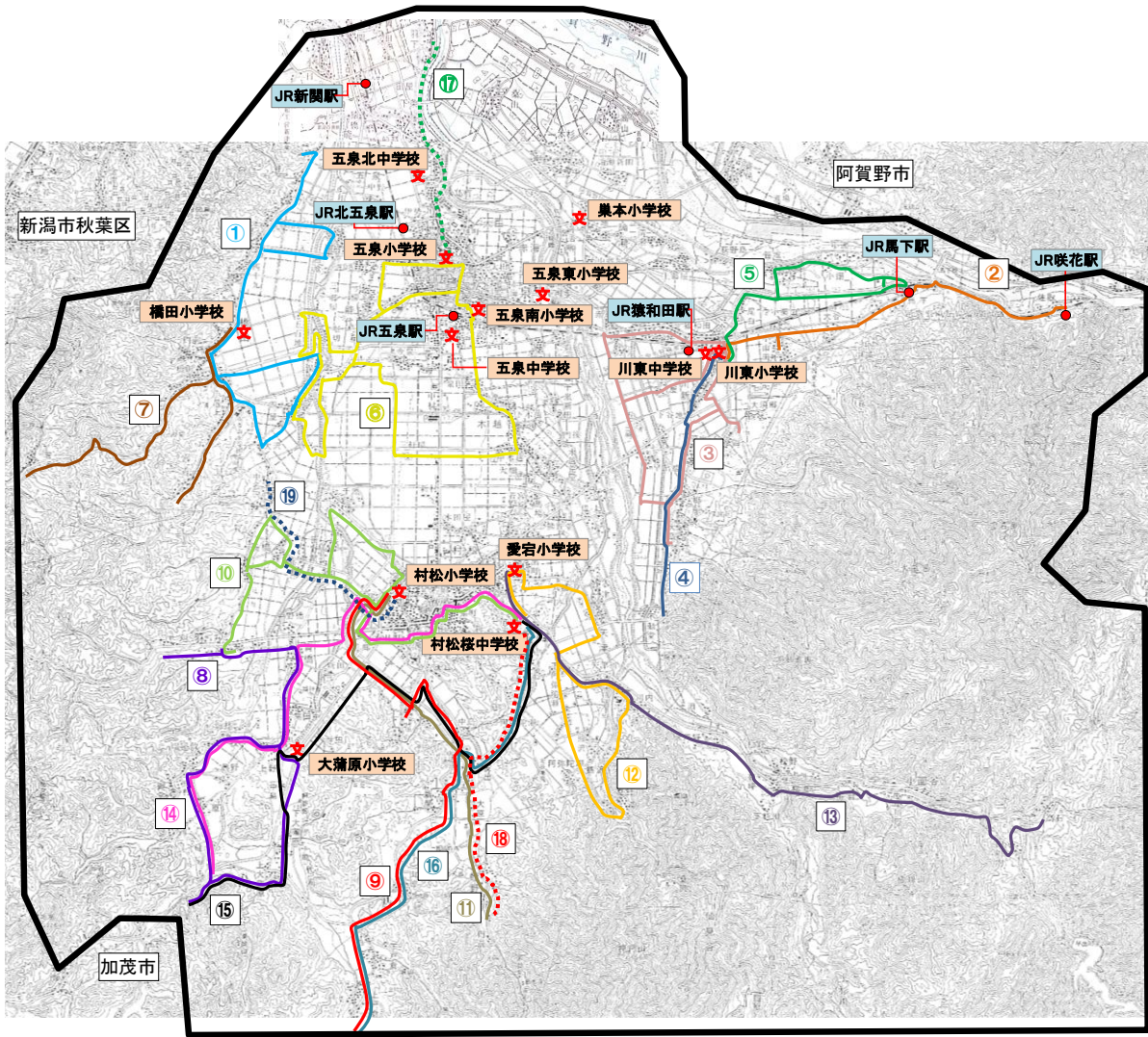


図 学校の立地

資料：新潟県立教育センターホームページ



スクールバス 凡例			
①	西四ツ屋～橋田小（往復） 山崎・石倉～橋田小（往復）	⑪	蛭野～村松小（往復）
②	佐取～川東小（往復）	⑫	夏針～愛宕小（往復） 夏針～村松桜中（登校）※下校タクシー
③	大蔵～川東小（往復）	⑬	高石～愛宕小（往復） 高石～村松桜中（登校）※下校タクシー
④	不動堂～川東小（往復）	⑭	牧～村松桜中（往復）
⑤	馬下～川東小（往復）	⑮	高松～村松桜中（往復）
⑥	町屋～五泉南小（往復） 能代～五泉小（登校） 五泉南小～中木越（下校）	⑯	上戸倉～村松桜中（往復）
⑦	菅沢・宮古～橋田小（往復） 菅沢～うずらはし（往復）※五泉中	⑰	羽下～五泉小（往復）※タクシー
⑧	刈羽・高松～大蒲原小（往復）	⑱	蛭野～村松桜中（往復）※タクシー
⑨	上戸倉～村松小（往復）		
⑩	長橋～村松小（往復） 刈羽～村松桜中（登校）※下校タクシー		

図 スクールバスの運行経路（H31.4月時点）

※冬季間のみの路線は省略

資料：五泉市学校教育課

4) 行政施設

○五泉市役所と村松支所が、五泉地域と村松地域にそれぞれ立地しており、五泉市役所はふれあいバス、保田線、さくら号で、村松支所へはふれあいバス、村松線、さくら号でアクセスが可能となっています。

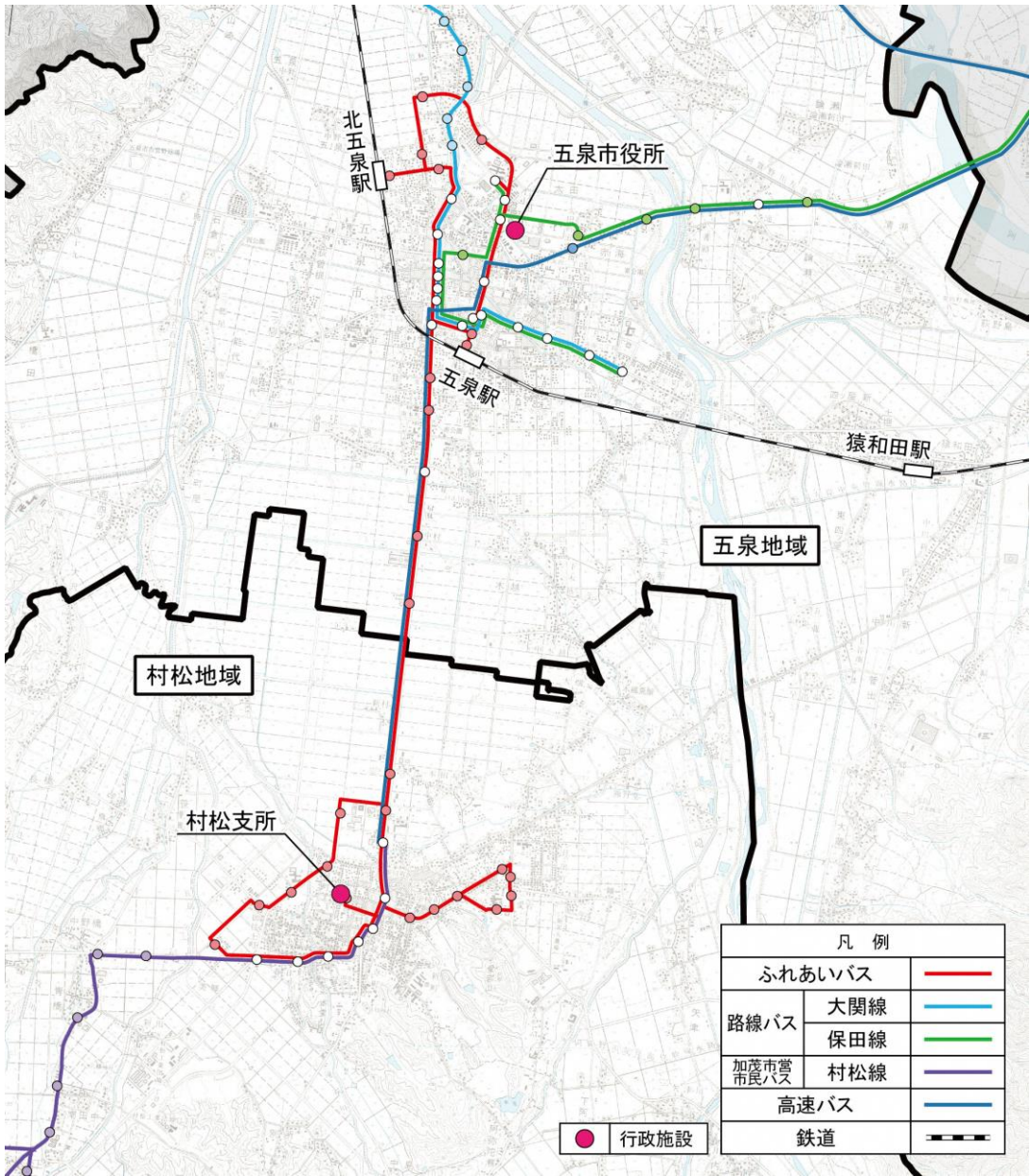


図 行政施設の立地

表 各行政施設への公共交通でのアクセス

行政施設	ふれあいバス	大関線	保田線	村松線	鉄道	さくら号
五泉市役所	○		○			○
村松支所	○			○		○

※鉄道駅から 500m 以内、停留所から 300m 以内に施設が立地している路線に○を記載

※高速バスは市内での乗降ができないこと、戸倉線は市南西部（主要施設の立地なし）から加茂市へ運行する路線のため上記表には含んでいない

資料：五泉市企画政策課

(6) 市内における流動

1) 通勤・通学

○五泉市街地及び村松市街地への流動が比較的多く、多くの地区から五泉市街地への流動がみられます。また、移動手段は、「自家用車」、「家族の送迎」が比較的多く、公共交通では「ふれあいバス」が最も多いです。

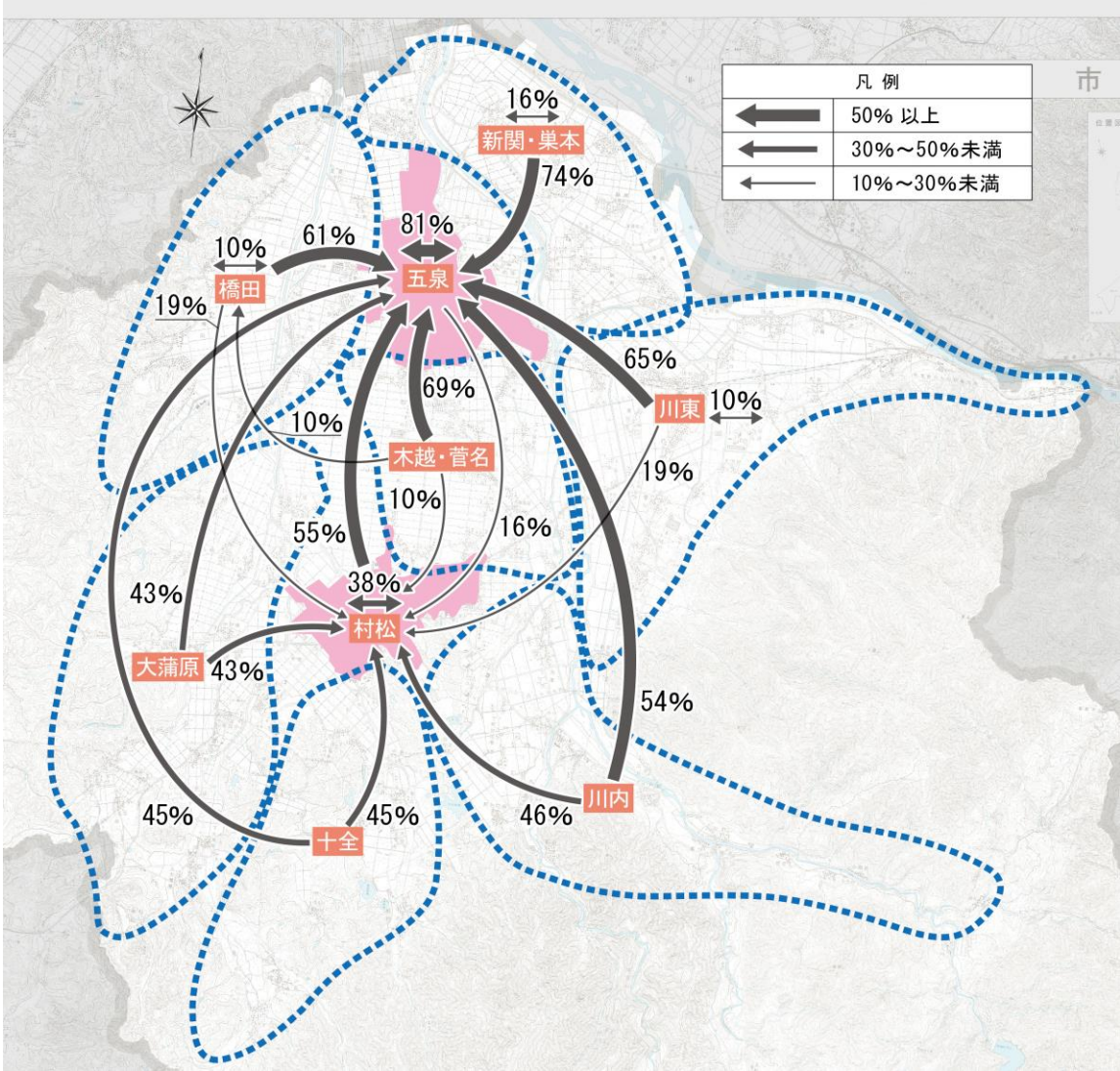


図 通勤・通学の流動

※10%未満は省略
※↔は地区内での移動

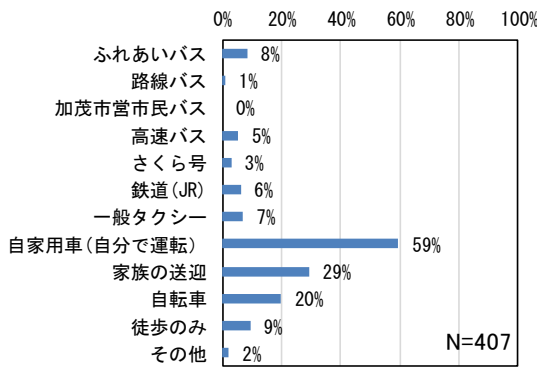


図 春～秋の移動手段

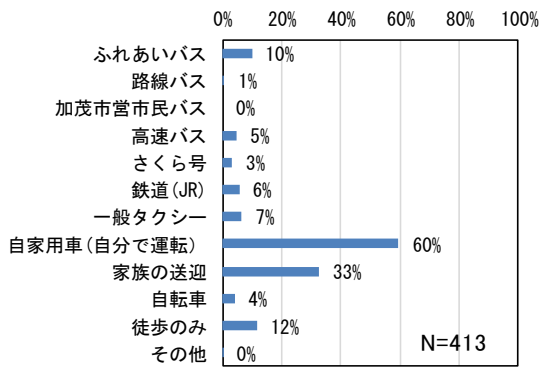


図 冬場の移動手段

※市内の移動のみを抜粋

資料：五泉市の公共交通に関する市民アンケート（R1.6月）

2) 通院

○五泉市街地及び村松市街地への流動が比較的多く、多くの地区からこれらへの流動がみられます。また、移動手段は、「自家用車」、「家族の送迎」が比較的多く、公共交通では「一般タクシー」が最も多いです。

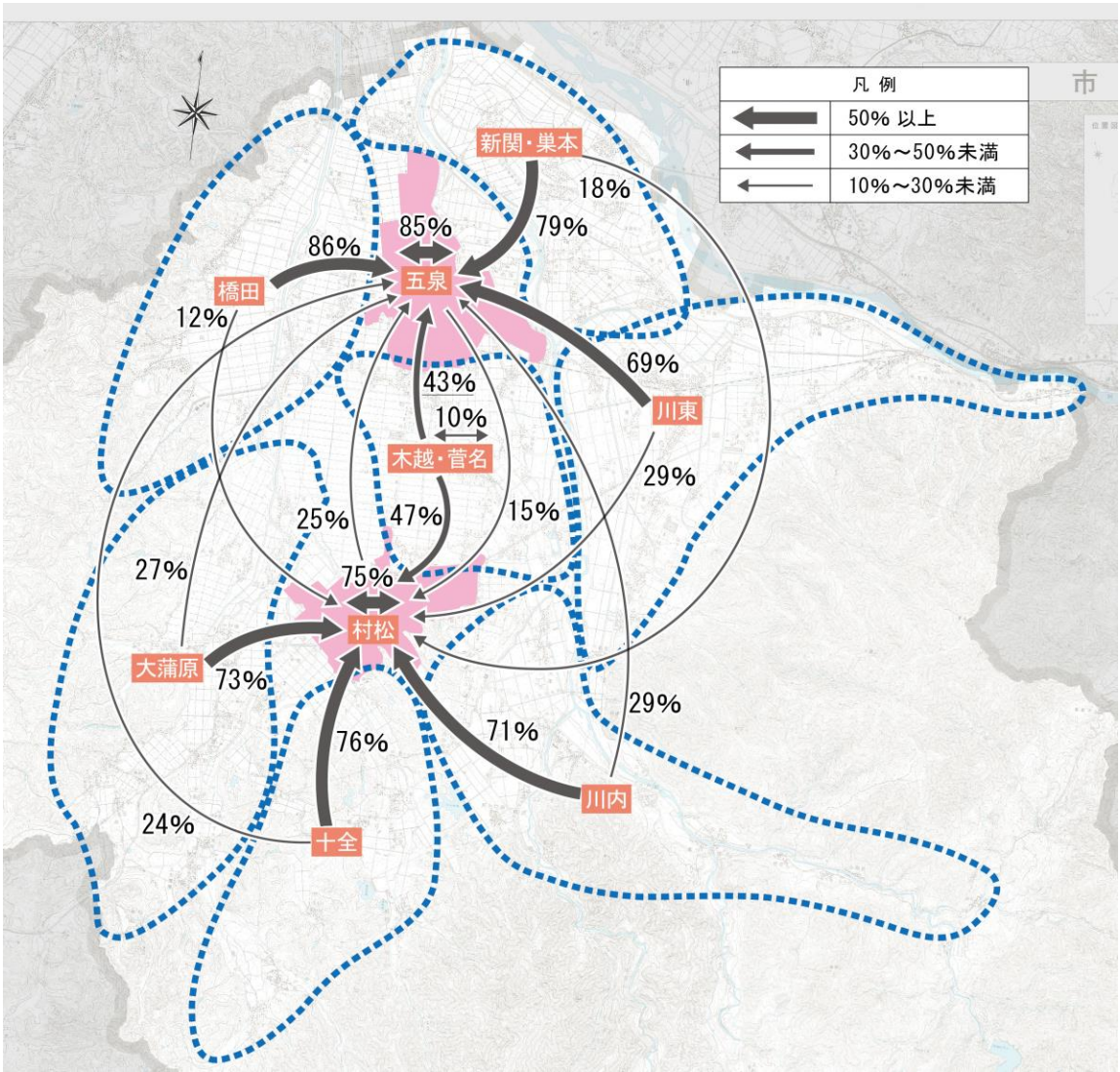


図 通院の流動

※10%未満は省略
※ ←→ は地区内での移動

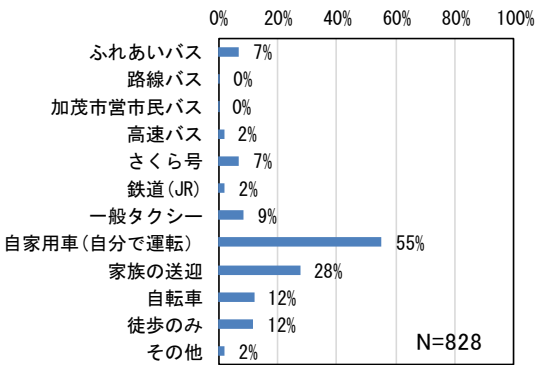


図 春～秋の移動手段

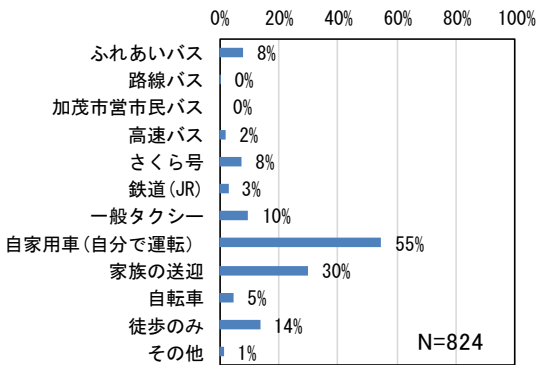


図 冬場の移動手段

※市内の移動のみを抜粋

資料：五泉市の公共交通に関する市民アンケート（R1.6月）

3) 買い物

○五泉市街地及び村松市街地への流動が比較的多く、多くの地区からこれらへの流動がみられます。また、移動手段は、「自家用車」、「家族の送迎」が比較的多く、公共交通では「一般タクシー」が最も多いです。

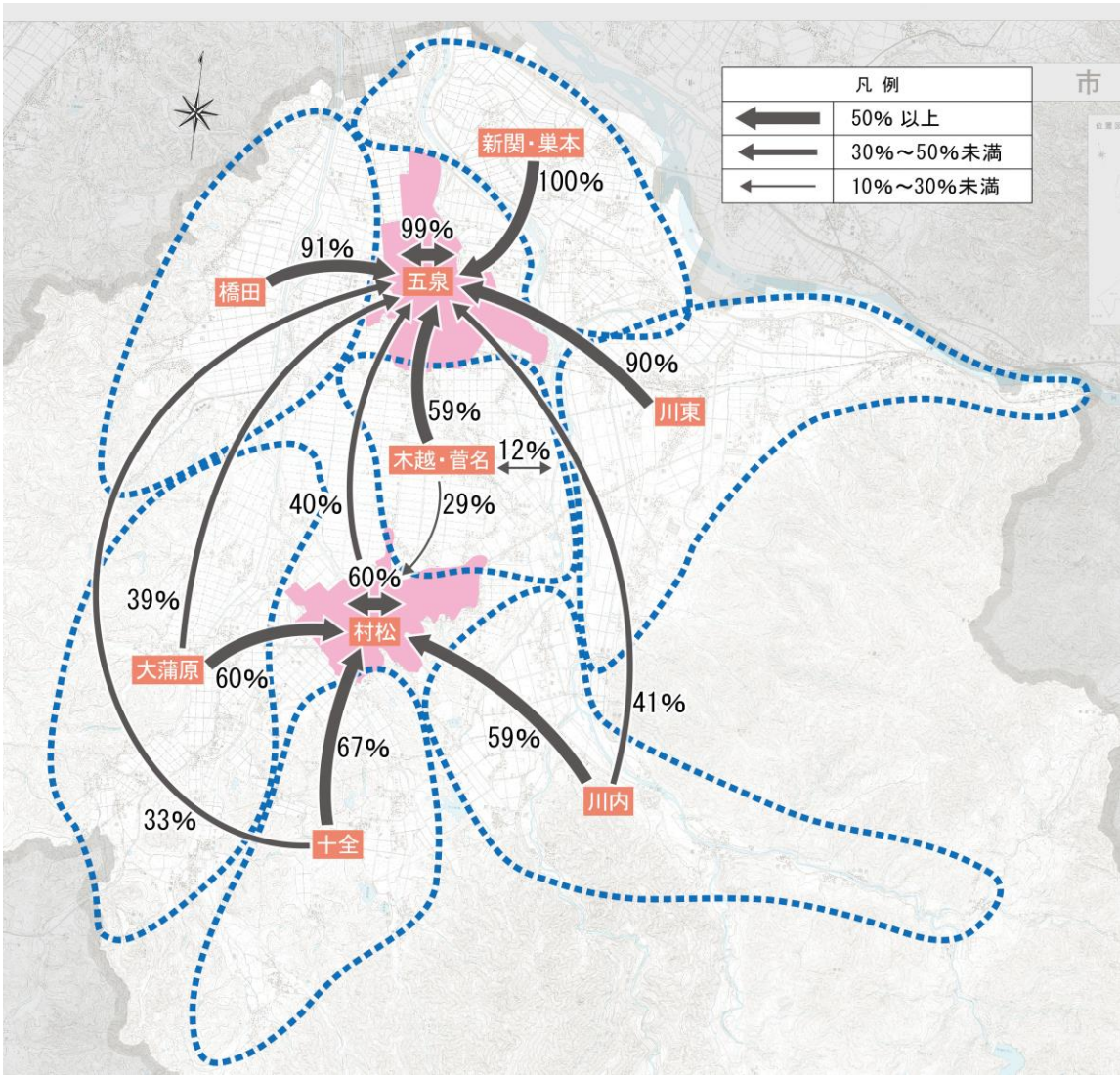


図 買い物の流動

※10%未満は省略

※↔は地区内での移動

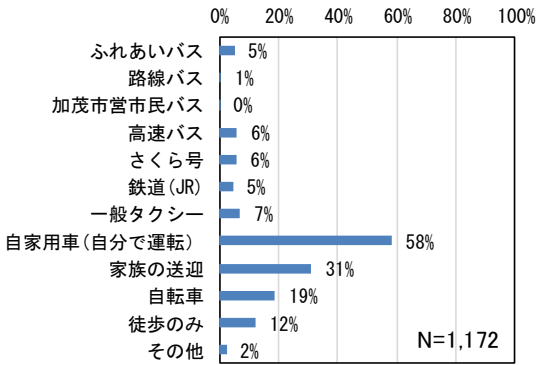


図 春～秋の移動手段

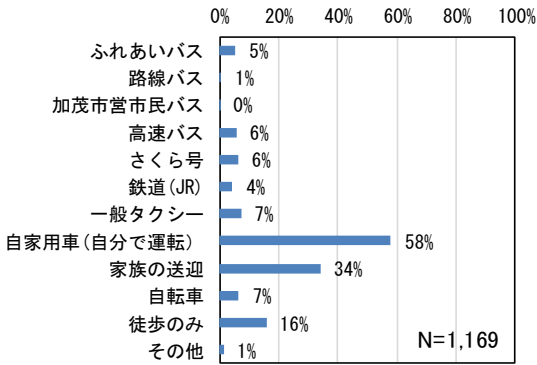


図 冬場の移動手段

※市内の移動のみを抜粋

資料：五泉市の公共交通に関する市民アンケート (R1. 6 月)

(7) 観光

1) 主な観光施設と観光入込客数

- 五泉市の主な観光地は温泉施設であり、平成 30 年度の観光入込客数は 507, 771 人で、平成 22 年度と比較して約 18 万人(約 26%)減少しています。
- 咲花温泉は J R 咲花駅から 500m 圏内、村松公園桜まつりが開催される村松公園はふれあいバス停留所から 300m 圏内にあります。なお、咲花温泉の一部の施設では、送迎サービスを実施しています。

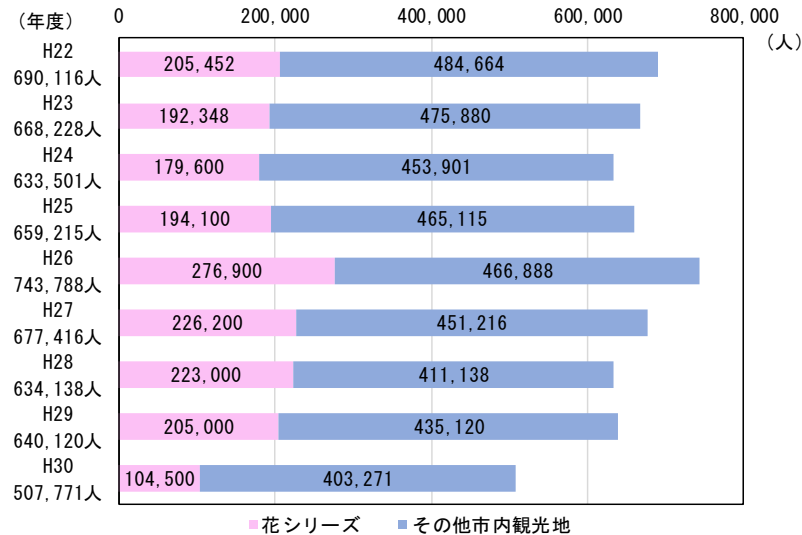


図 観光入込客数

表 主な施設の観光入込客数 (H30)

観光地点等名	観光入込客数(人)	利用可能期間、イベント開催月	備考
村松さくらんど温泉	103,717		-
馬下保養センター	51,680		-
咲花温泉	50,826		-
村松公園	46,200		-
村松公園桜まつり	40,000	4月	花シリーズ、村松公園
チューリップまつり	32,000	4月	花シリーズ
さくらんど会館	26,293		-
菩提寺山・高立山	24,680		-
慈光寺・黄金の里	21,580		-
花木まつり	19,000	5月	花シリーズ、東公園
白山登山道	18,139		-
水芭蕉公園	13,500	3月～4月	花シリーズ
黄金の里会館	11,219	4月～11月	-
日枝神社祭礼	10,000	9月	-
早出川ダム	8,810	4月～11月	-
菅名岳・大蔵山	6,240		-
観光農園	3,670	9月～11月	-
城下町村松のぼり旗祭	3,000	5月～6月	-
五泉ひやんで花火大会	2,600	8月	-
ごせん紅葉マラソン	2,533	11月	-
別所虚空蔵尊祭礼	2,500	2月	-
住吉神社祭礼	2,300	7月	-
咲花温泉水中花火大会	2,200	6月	咲花温泉
チャレンジランド杉川	1,764	4月～11月	-
郷土資料館	1,577		-
大沢鍾乳洞	720		-
天満宮祭礼	700	8月	-
寒九の水くみ	323	1月	-

資料：五泉市商工観光課

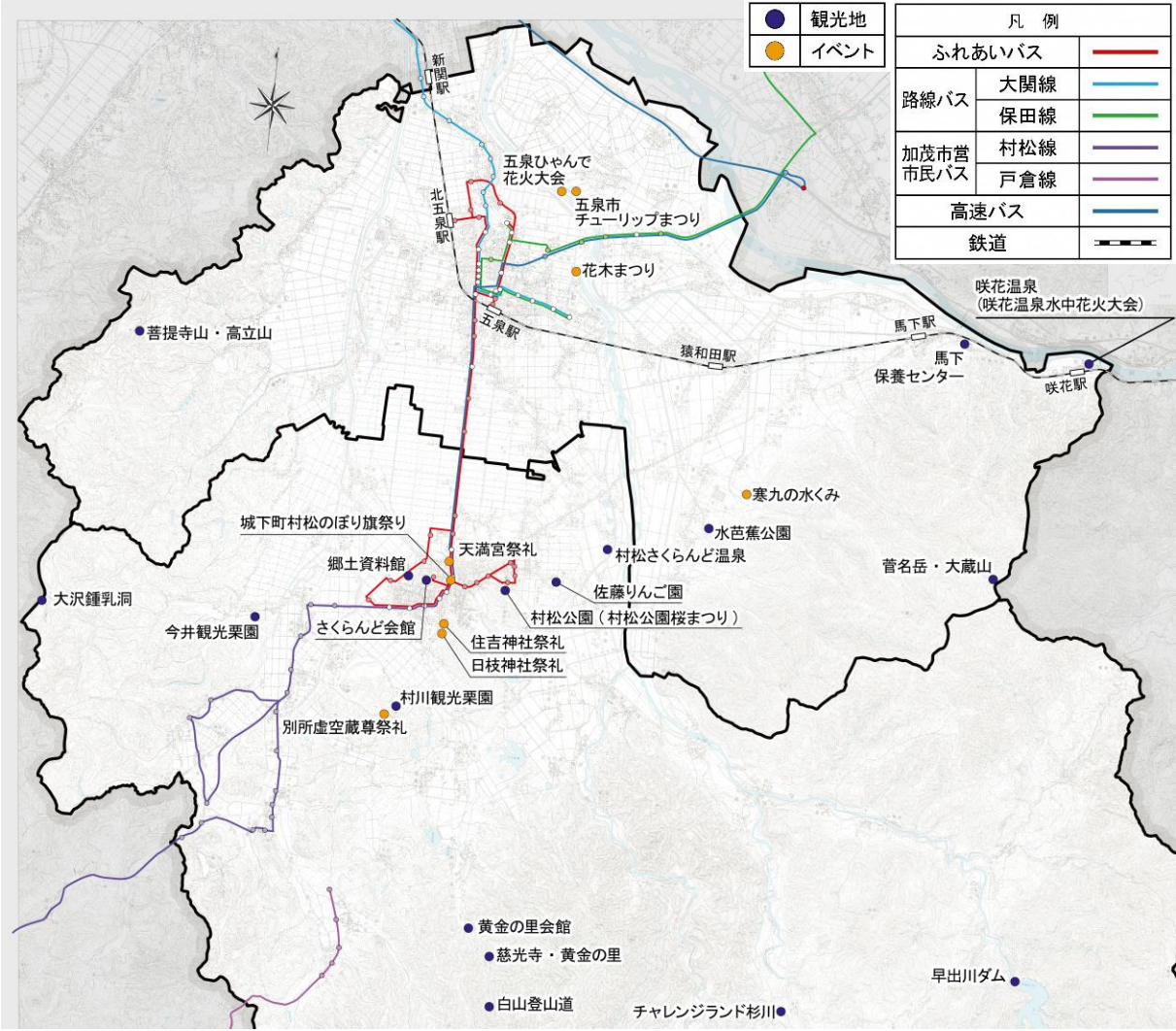


図 観光地の立地状況

資料：各観光地のホームページなど

2) (仮称) 交流拠点複合施設の新設 (令和3年秋 オープン予定)

- 令和3年秋に、(仮称) 交流拠点複合施設がオープン予定です。
- この施設は、観光やイベントとの連携、産地直売スペースの設置などにより、五泉市民だけでなく、市外からの観光客にも来訪してもらえるような施設とする方針としています。

■ (仮称) 交流拠点複合施設の概要

「生涯学習と芸術文化の振興」「観光と連動した産業振興」「子どもの遊び場などの休憩施設」の3つの機能を併せ持つ施設を整備します。

シャクナゲ・ボタン・シャクヤクの花の名所として知られる東公園との一体的な利活用により、子どもから高齢者まで誰もが気軽に集える『憩いの場』と、観光や花シリーズ等のイベントとの連携による『賑わいの場』を創出します。



図 (仮称) 交流拠点複合施設の完成予想図

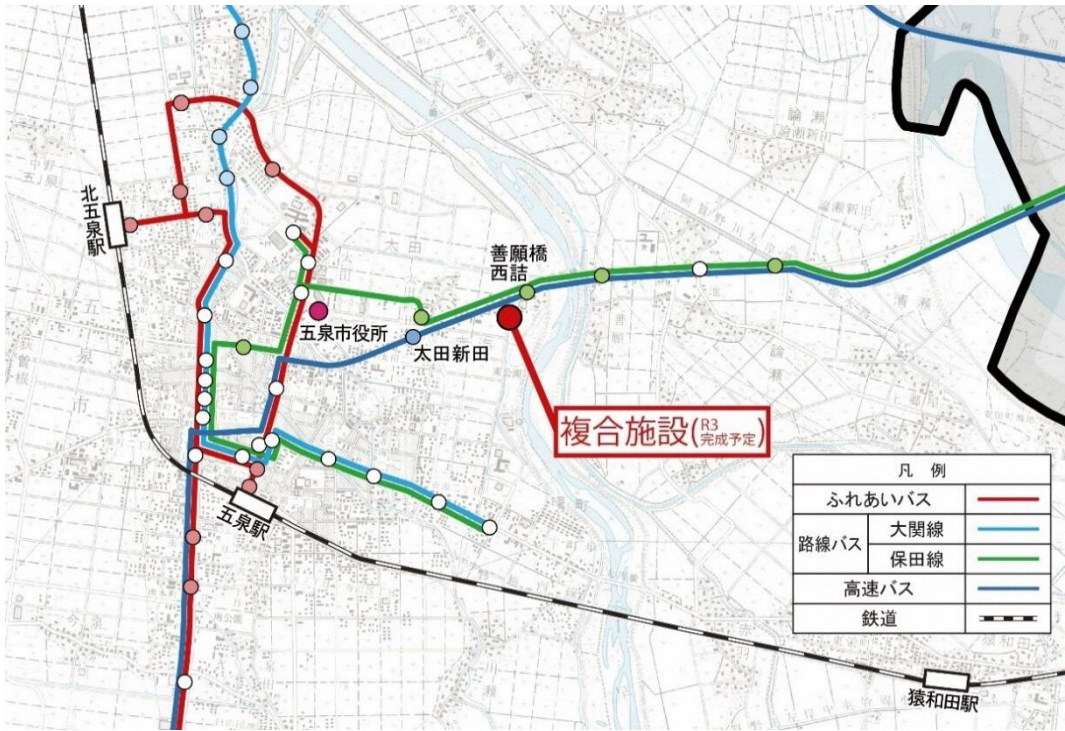


図 (仮称) 交流拠点複合施設の位置

資料：五泉市都市整備課

(8) 道路整備

- 下図の区間について、(都)東南環状線の整備が進められ、計画期間は令和4年度までを予定しています。
- 区間ごとに着手予定年度が異なり、現在は一部区間で供用を開始しています。

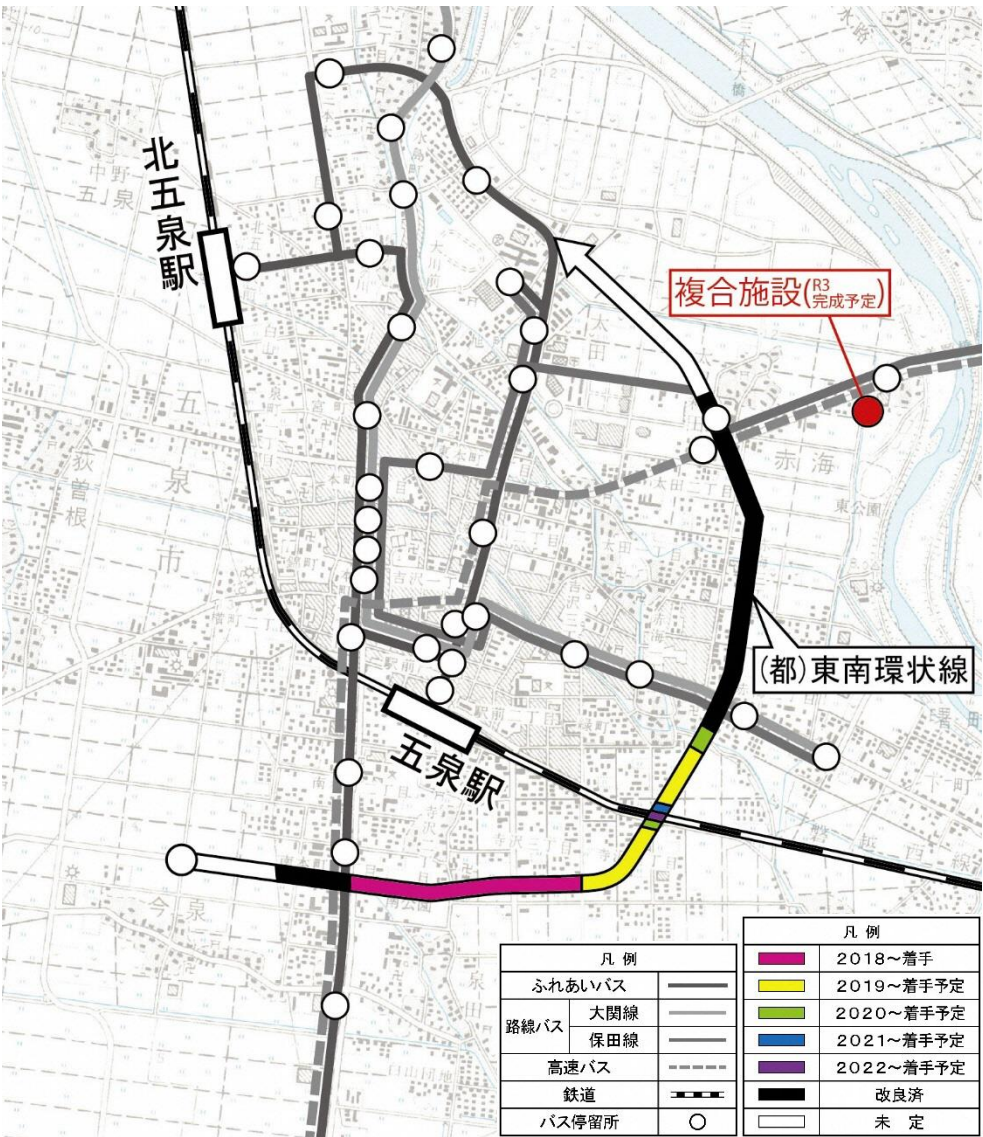


図 (都) 東南環状線の整備状況

資料：五泉市都市整備課

2.2 公共交通の現状

(1) 公共交通網

○ふれあいバスは五泉市街地と村松市街地を結ぶ幹線として、乗合タクシー「さくら号」は市街地と郊外を結ぶ支線として運行しています。
○また、五泉市内と近隣市町を結ぶ鉄道、路線バス（大関線、保田線）、コミュニティバス（村松線、戸倉線）、高速バスが運行しています。

表 五泉市の公共交通

路線		運行概要	運賃	運営・運行
鉄道		○ＪＲ磐越西線 (新潟駅方面と会津若松方面を結ぶ)	五泉駅～新潟駅 500 円	東日本旅客鉄道(株)
高速バス(五泉・村松～新潟線)		○村松駅前～新潟駅前間を運行	170～700 円	蒲原鉄道(株)
路線バス	大関線	○五泉営業所～新津駅前間を運行	160～480 円	新潟交通観光バス(株)
	保田線	○五泉営業所～阿賀野市役所間を運行	160～620 円	
加茂市営市民バス	村松線	○村松駅・大蒲原地区～加茂市役所間を運行	150～760 円	加茂市福祉事務所
	戸倉線	○戸倉～加茂市役所間を運行	150～690 円	
ふれあいバス		○五泉地域と村松地域の市街地を結ぶ路線バス ○反時計回り、時計回りに循環して運行 ※一部の便を除く	200 円	蒲原鉄道(株) 新潟交通観光バス(株) 泉観光バス(株)
ごせん乗合タクシー「さくら号」		○自宅や指定場所から目的地まで運行する予約制の乗合タクシー	300 円	みどりハイヤー(株) (有) フラワー観光 泉観光バス(株)
一般タクシー		○市内全域を運行	初乗り 590 円	みどりハイヤー(株) (有) フラワー観光 泉観光バス(株)

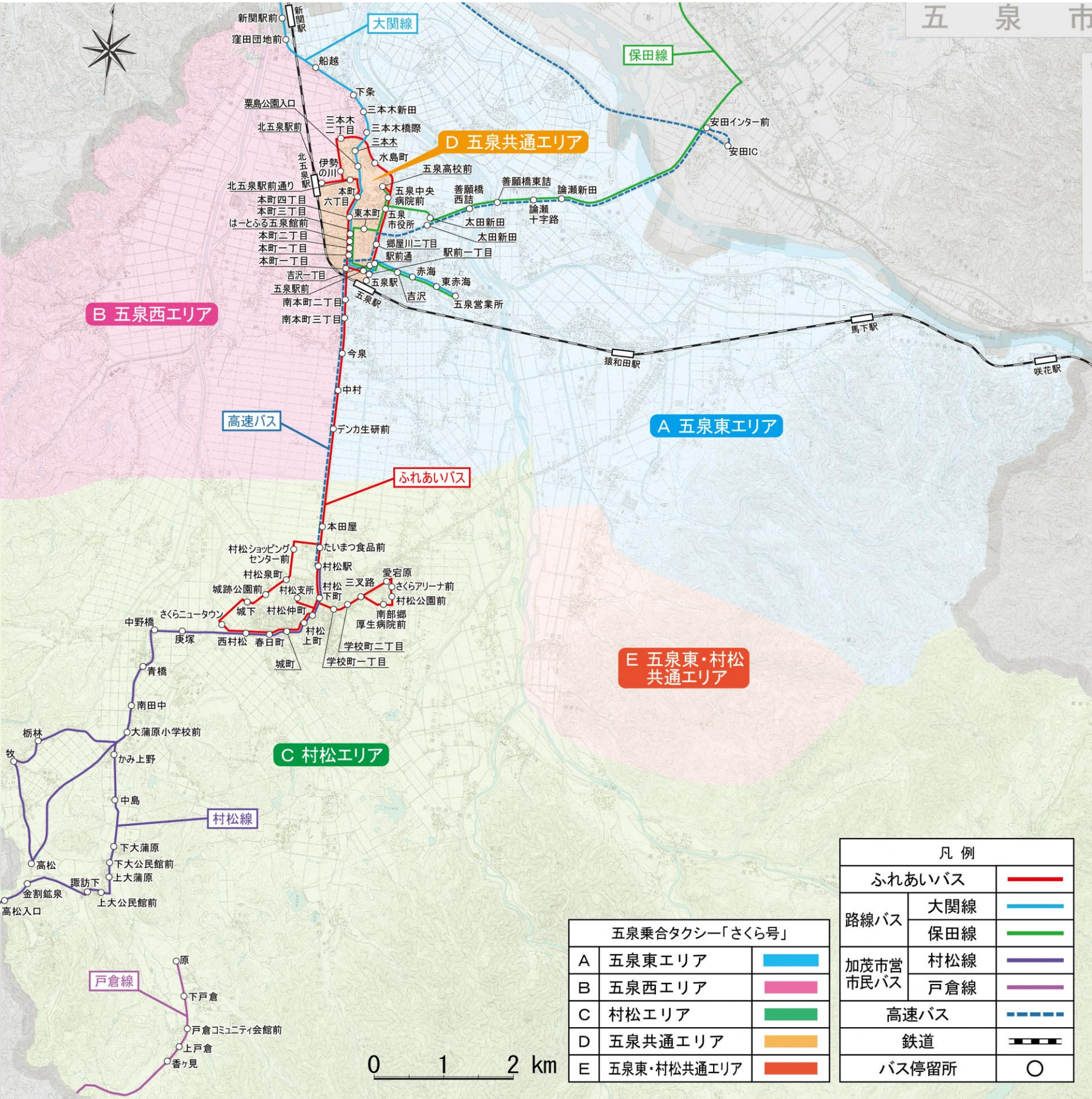


図 公共交通網

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会

(2) 鉄道

1) 運行内容と利用者数の推移

○鉄道は、東日本旅客鉄道(株)が運営・運行する磐越西線が運行しており、新潟駅方面と会津若松駅方面を結んでいます。市内には、五泉駅、北五泉駅、猿和田駅、馬下駅、咲花駅の5駅が立地しています。

○また、新潟市の市境付近には新関駅が立地しています。

○1日の平均乗車人員の推移を見ると、どちらも利用者数は横ばいとなっています。

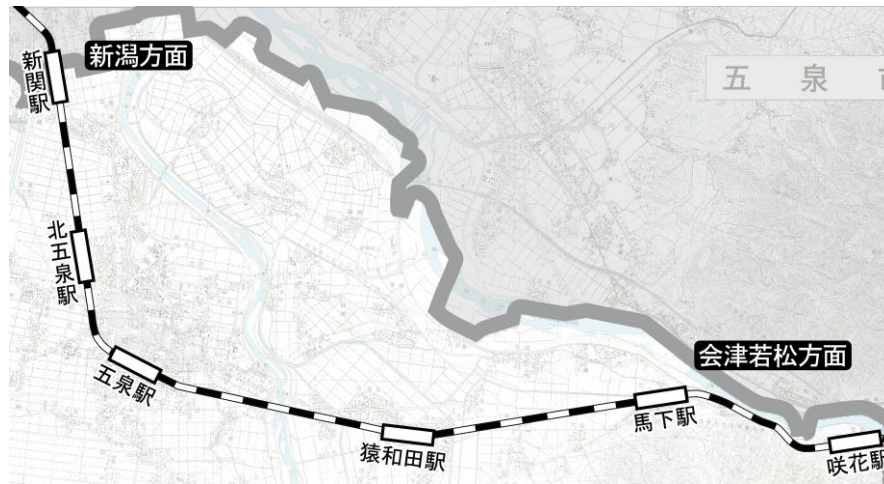


図 鉄道網

表 運行本数【会津若松方面 通年】

	会津若松行き	快速あがの 会津若松行き	津川行き	馬下行き	五泉行き	計
北五泉駅	6		4	4	5	19
五泉駅	6	1	4	4		15
猿和田駅	6		4	4		14
馬下駅	6	1	4			11
咲花駅	6	1	4			11

表 運行本数【新潟方面 平土（休日）】

	新潟行き	快速あがの 新潟行き	新津行き	計
咲花駅	5 (4)	1	10	16 (15)
馬下駅	5 (4)	1	10	16 (15)
猿和田駅	5 (4)		10	15 (14)
五泉駅	8 (7)	1	12	21 (20)
北五泉駅	8 (7)		12	20 (19)

※単位：本

※R1.7月時点

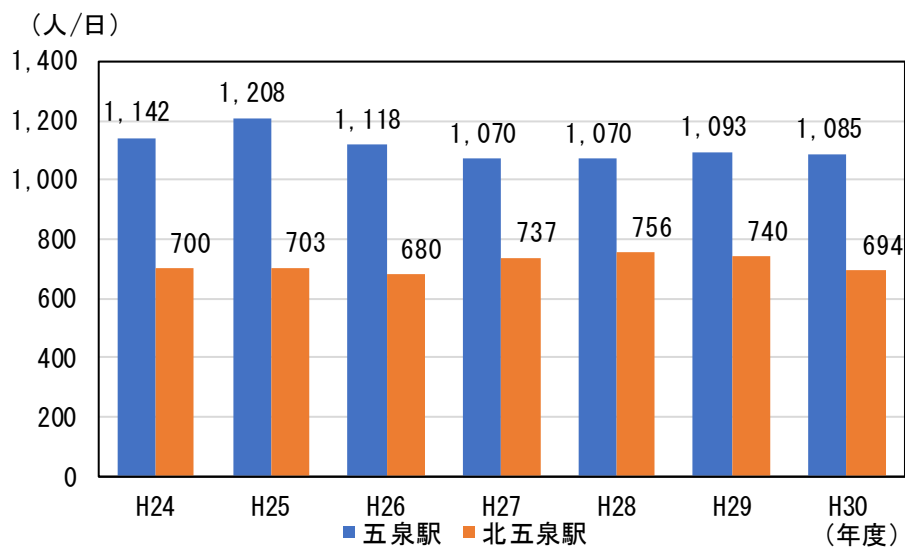


図 五泉駅、北五泉駅の日平均乗車人員の推移

※無人駅の乗車人員数は非掲載

資料：東日本旅客鉄道(株)ホームページ

2) 鉄道利用者の移動状況

○鉄道利用者の外出先は、新潟市が87%を占めており、新潟方面行きの利用が多くなっています。

○最もよく乗車する駅としては、五泉駅が74%、北五泉駅が14%となっています。

○自宅から駅までの主な交通手段では、路線バスが21%、さくら号が10%となっています。

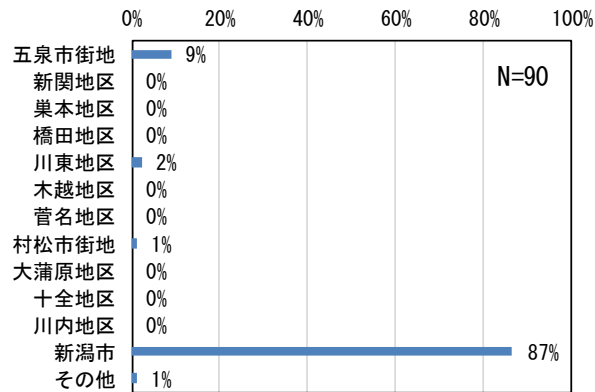


図 鉄道利用者の外出先

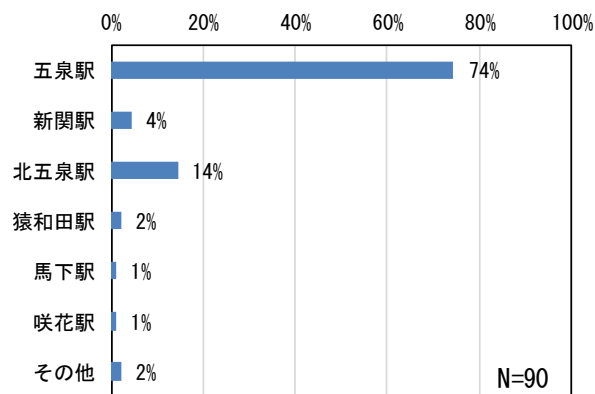


図 最もよく乗車する駅

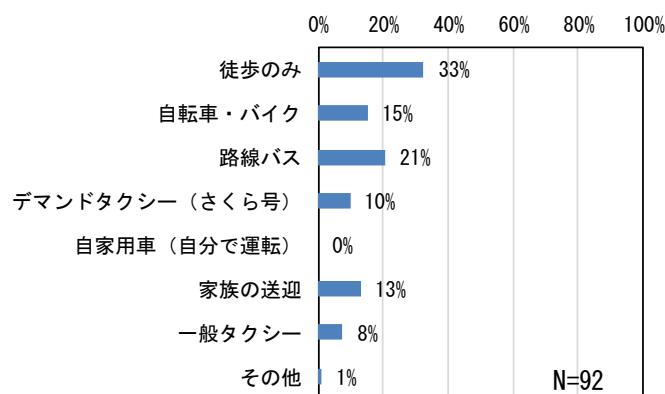


図 自宅から駅までの主な交通手段

※Nは無回答を除いた回答者数、端数処理の関係で合計値が100%とならない場合がある

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

3) 五泉駅周辺の整備状況

- 平成 25 年から令和元年にかけて、五泉駅周辺の交通機能の改善やにぎわいの創出を目的として、五泉駅周辺整備事業の工事が完了しました。
- 五泉中央連絡橋にエレベーターを設置し、バリアフリー化を図りました。
- また、駅南側の駐輪場、北側通路と南側通路の上屋などを設置したほか、駅南側の線路跡地を活用した市道駅南公園線や市道寺沢駅南線を整備し、五泉駅や南公園へのアクセス性を高めました。



写真 五泉中央連絡橋の整備状況



写真 五泉中央連絡橋のエレベーターの整備状況

(3) バス

1) ふれあいバス

①運行状況と利用者数の推移

○蒲原鉄道(株)、新潟交通観光バス(株)、泉観光バス(株)が共同運行するふれあいバスは、五泉市街地と村松市街地を結ぶ路線バスです。五泉高校前を出発して「反時計回り」と「時計回り」で路線を往復しています。(一部の便を除く)

○利用者は平成 28 年度まで増加傾向にありましたが、近年は横ばい、もしくは微減が続いています。平成 30 年度の年間利用者数は 113,564 人で、ピークの平成 28 年度と比較すると 10,424 人(約 8%)減少しています。



図 ふれあいバスの路線網

表 ふれあいバスの運行本数

	平日	土休日
反時計回り	12便	9便
時計回り	16便	12便

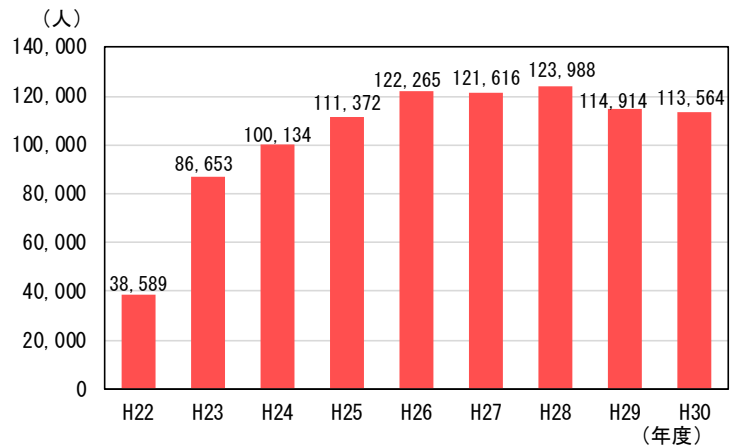


図 ふれあいバスの年間利用者数

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会

※平成 22 年度はふれあいバスが運行を開始した 10 月から翌年 3 月までの利用者数

②年代別の利用状況

○ふれあいバスは、70 代以上の高齢者や、10 代の利用が比較的多くなっています。

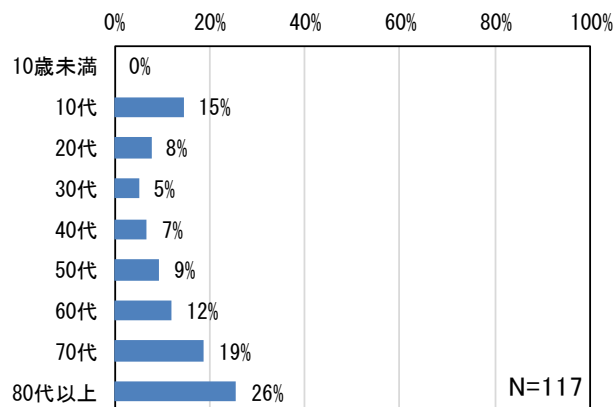


図 ふれあいバス利用者の年代別割合

※N は無回答を除いた回答者数、端数処理の関係で合計値が 100%とならない場合がある

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

③便別の利用状況

○朝夕の通勤・通学の時間帯に乗車人数が比較的多くなっています。最も乗車人数が多い便は時計回りの五泉高校前発 7:15 で 46 人/日です。

○土休日は、平日と比較して乗車人数が少なくなっています。

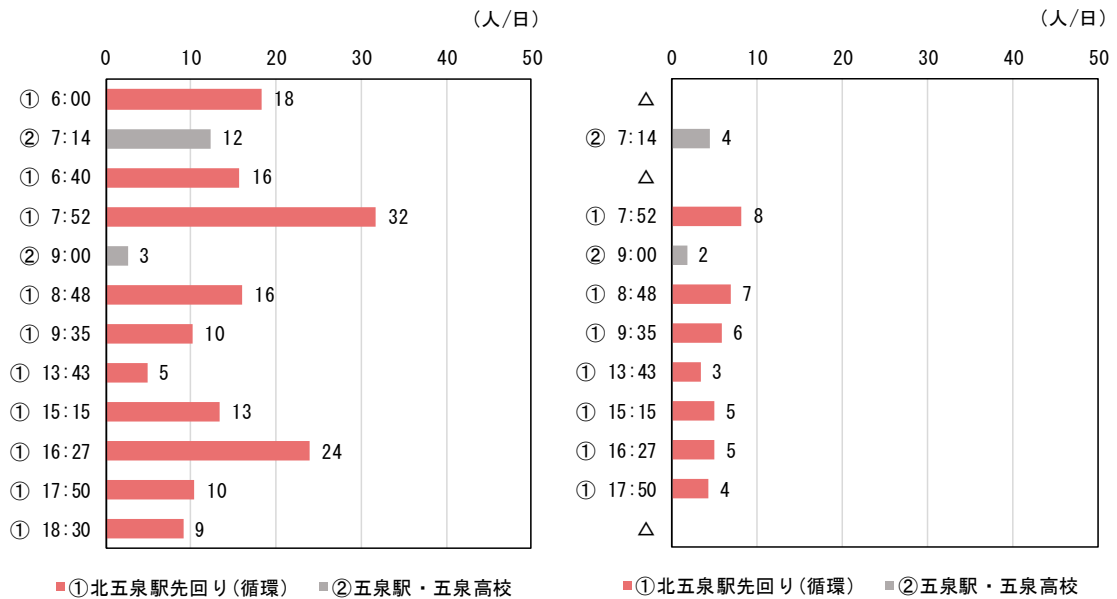


図 反時計回り (平日)

図 反時計回り (土休日)

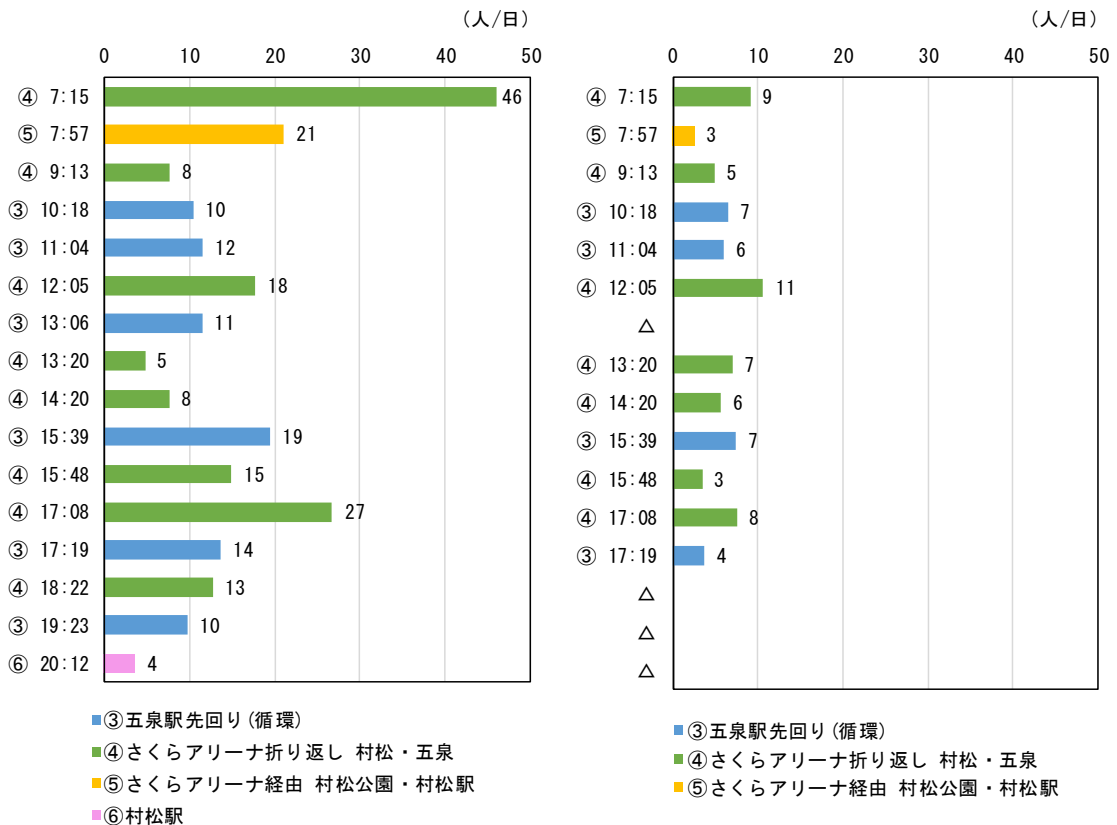


図 時計回り (平日)

図 時計回り (土休日)

※△は土休日運休

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会 (H30)

④収入と損益

○収支率は平成24年度以降40%前後で推移しています。

○平成30年度の1便当たりの運行経費は4,851円、1便当たりの収入は1,856円、1便当たりの損益は2,995円です。

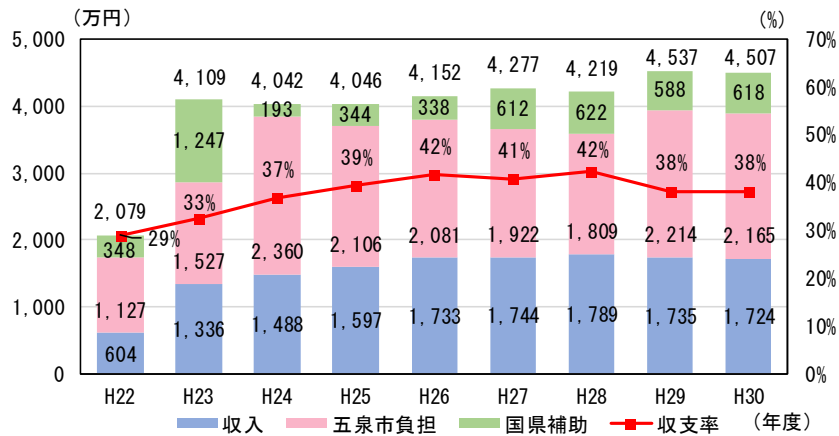


図 ふれあいバスの経費内訳・収支率

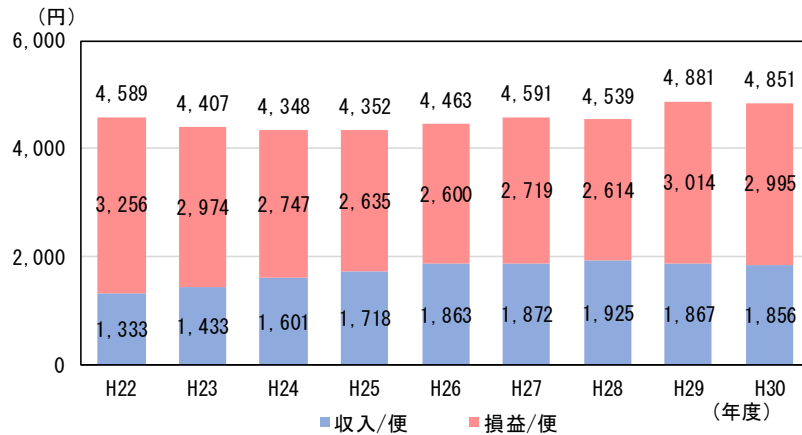


図 ふれあいバスの1便当たり収入と損益

※端数処理の関係で合計値が一致しない場合がある

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会

2) 民間路線バス【大関線・保田線】

○大関線、保田線は新潟交通観光バス(株)が運営・運行する路線バスです。大関線は五泉市街地と新津駅(新潟市)を結び、保田線は五泉市街地と阿賀野市役所を結ぶルートで運行しています。

【大関線】

①運行内容と利用者数の推移

○大関線の利用者は4年連続で減少しており、平成30年度の年間利用者数は25,659人で、平成26年度と比較して37,944人(約60%)減少しています。



図 大関線の路線網

表 大関線の運行便数

	平日	土休日
新津駅行き	9便	5便
五泉営業所行き	10便	5便

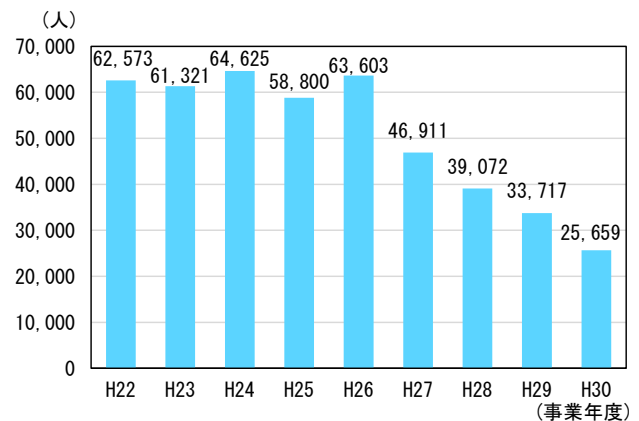


図 大関線の年間利用者数

※H26.10 平日1往復を増便

※H29.3 平日3便、土休日6便を減便

※利用者数には新潟市内の利用も含む

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す

資料：新潟交通観光バス(株)

②年代別の利用状況

○大関線は、70代、50代、10歳未満の利用が比較的多くなっています。

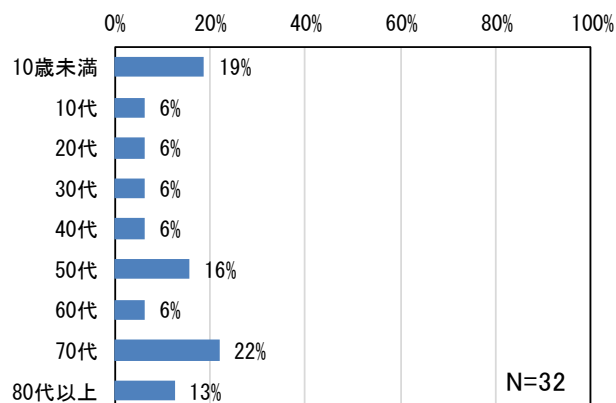


図 大関線利用者の年代別割合

※Nは無回答を除いた回答者数、端数処理の関係で合計値が100%とならない場合がある

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

③便別の利用状況

○便別の1日当たりの乗車人数をみると、平日朝の通勤・通学時間帯の利用が多くなっています。

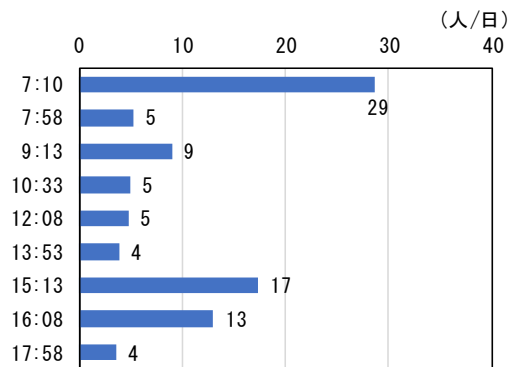


図 大関線 新津駅行き（平日）

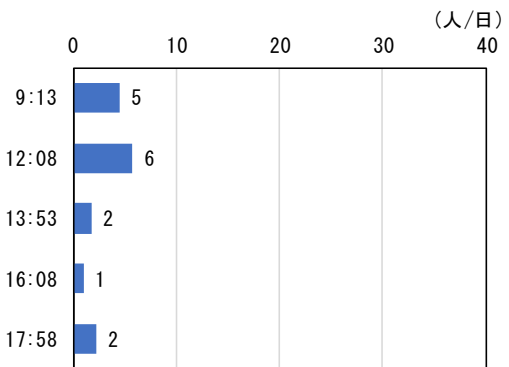


図 大関線 新津駅行き（土休日）

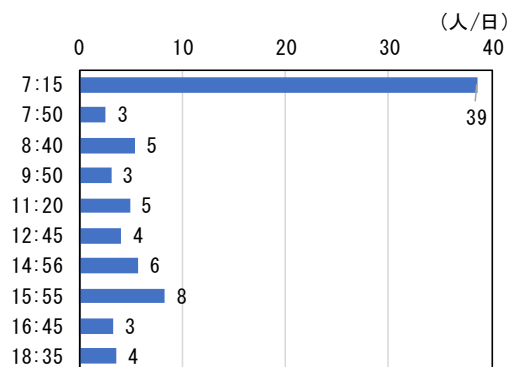


図 大関線 五泉営業所行き（平日）

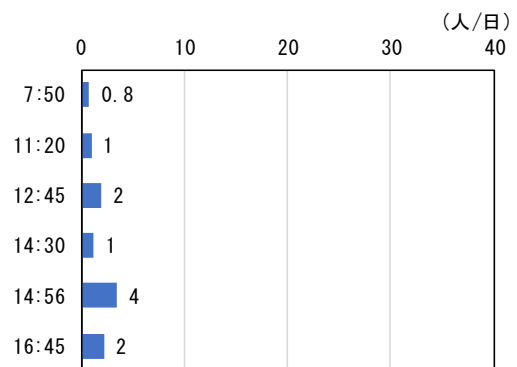


図 大関線 五泉営業所行き（土休日）

※H30.6、H31.1の乗降調査（平日計10日間、土休日計4日間）から算出

※利用者数には新潟市内の利用も含む

資料：新潟交通観光バス(株)

④収入と損益

- 利用者の減少に伴う運賃収入の減少や国県補助の終了により、五泉市及び新潟市の負担額は年々増加しています。
- 平成30年度の1便当たりの運行経費は3,881円、1便当たりの収入は633円、1便当たりの損益は3,248円です。

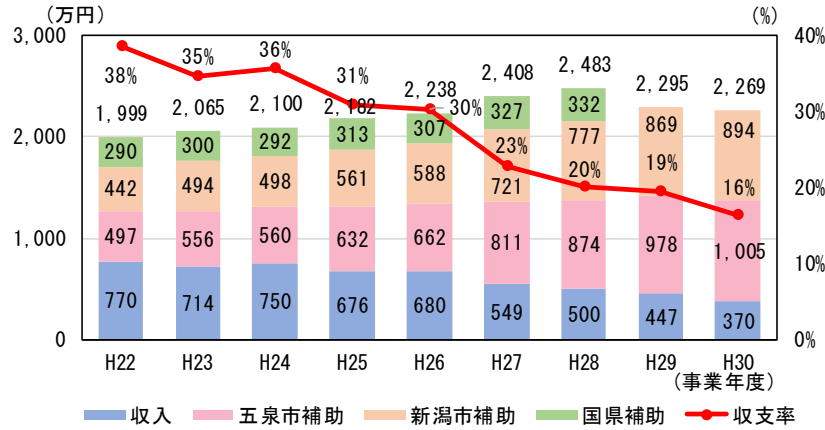


図 大関線の経費内訳・収支率

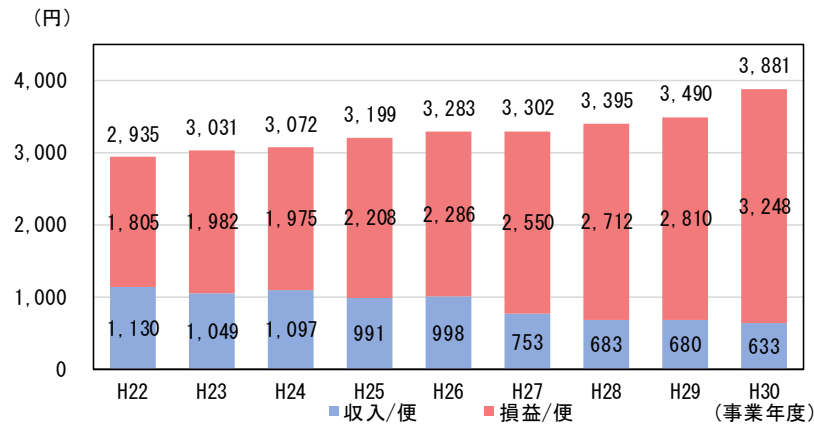


図 大関線の1便当たり収入と損益

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す
 ※端数処理の関係で合計値が一致しない場合がある

資料：新潟交通観光バス(株)

【保田線】

①運行内容と利用者数の推移

○保田線は利用者が増加傾向にあり、平成30年度の年間利用者数は12,930人で、平成26年度と比較すると8,268人(約180%)の増加となっています。

表 保田線の運行便数

	平日
阿賀野市役所行き	5便
五泉営業所行き	3便

※土休日は運休

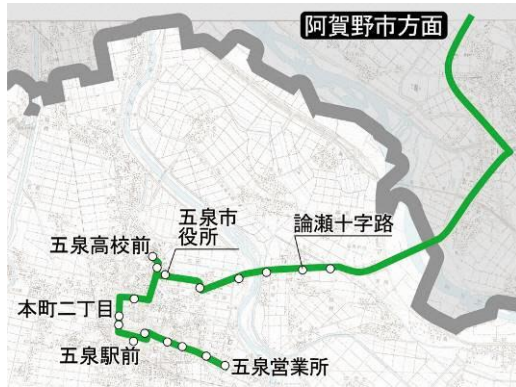


図 保田線の路線網

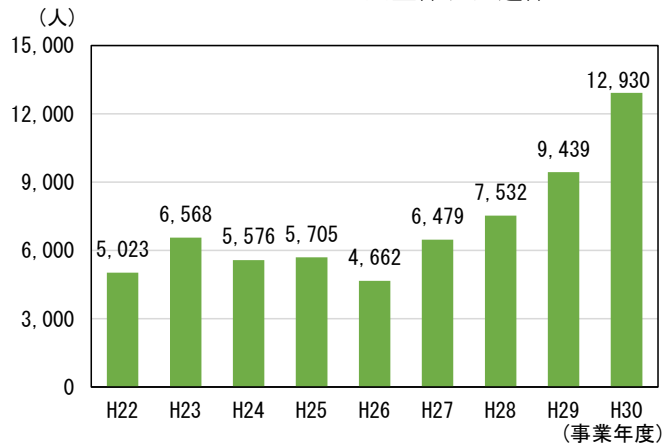


図 保田線の年間利用者数

※H26.4 五泉営業所～大曲線と阿賀野市役所～保田車庫前線を統合

※H26.4 平日4便、土休日4便を減便し、土休日は運休となる

※利用者数には阿賀野市内の利用も含む

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す

資料：新潟交通観光バス(株)

②年代別の利用状況

○保田線は、10代、20代、80代以上の利用が比較的多くなっています。

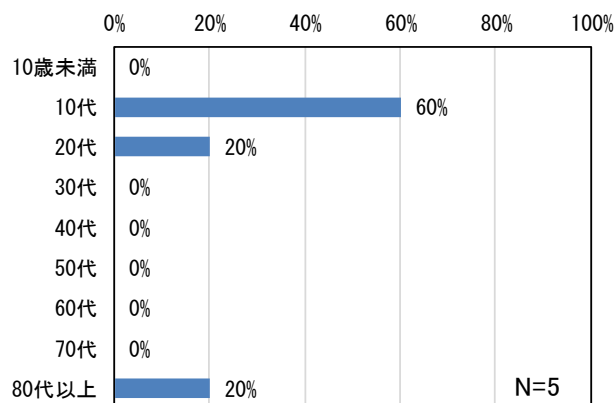


図 保田線利用者の年代別割合

※Nは無回答を除いた回答者数、端数処理の関係で合計値が100%とならない場合がある

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

③便別の利用状況

○便別の1日当たりの乗車人数をみると、平日朝の通勤・通学時間帯の利用が多くなっています。

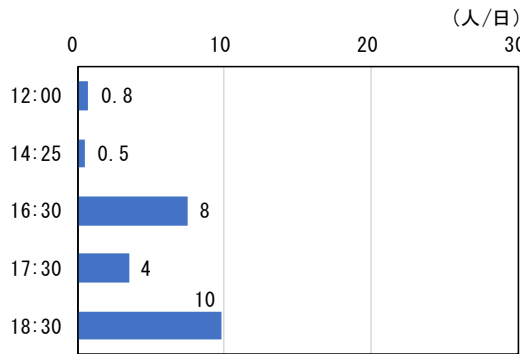


図 保田線 阿賀野市役所行き

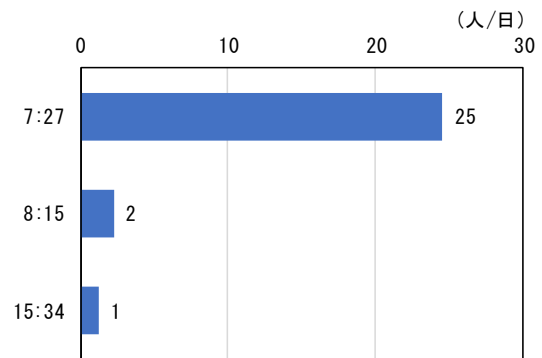


図 保田線 五泉営業所行き

※H30.6、H31.1の乗降調査（平日計4日間）から算出
※利用者数には阿賀野市内の利用も含む

資料：新潟交通観光バス(株)

④収入と損益

○利用者の増加に伴う収入の増加により、五泉市及び阿賀野市の負担額は平成26年度以降年々減少しています。

○平成30年度の1便当たりの運行経費は5,892円、1便当たりの収入は1,429円、1便当たりの損益は4,462円です。

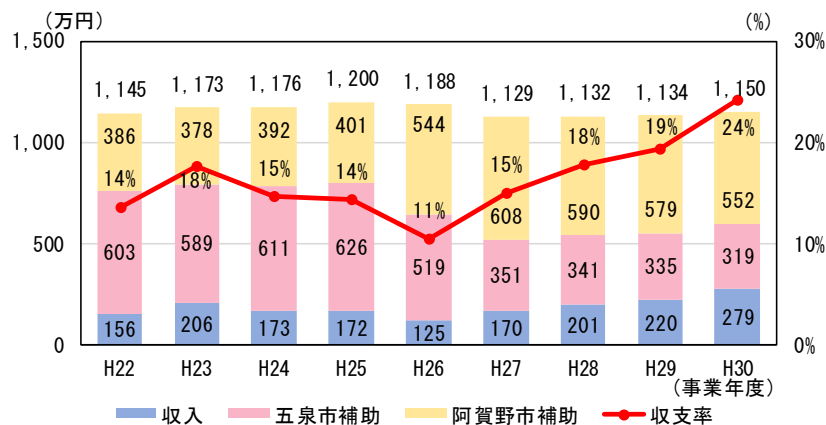


図 保田線の経費内訳・収支率

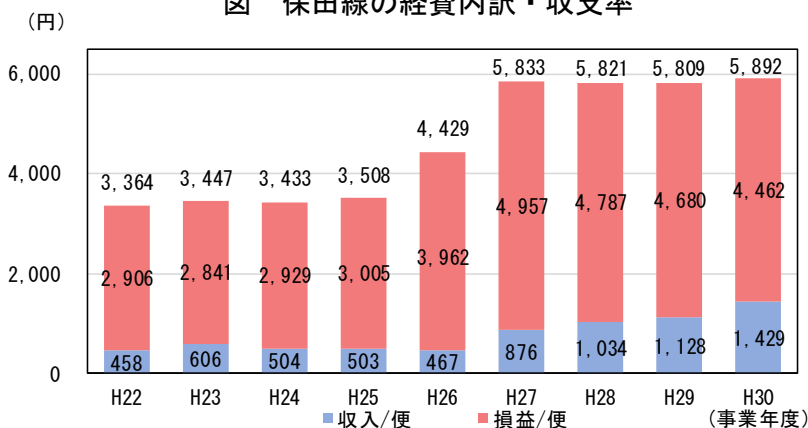


図 保田線の1便当たり収入と損益

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す
※端数処理の関係で合計値が一致しない場合がある

資料：新潟交通観光バス(株)

3) 加茂市営市民バス【村松線、戸倉線】

①運行内容と利用者数の推移

○加茂市営市民バスは加茂市が運行する路線バスです。村松線は村松駅や大蒲原地区と、戸倉線は村松市街地から南方約 6km に位置する戸倉と加茂市を結ぶルートで運行しています。

○村松線の利用者は平成 28 年度までは増加傾向にありましたが、近年は 2 年連続で減少しています。平成 30 年度の年間利用者数は 7,326 人で、平成 28 年度と比較して 1,231 人(約 14%)減少しています。

○戸倉線の利用者は平成 25 年度をピークに減少し、近年は横ばいとなっています。平成 30 年度の年間利用者数は 9,601 人で、平成 25 年度と比較して 6,081 人(約 39%)減少しています。



図 村松線の路線網

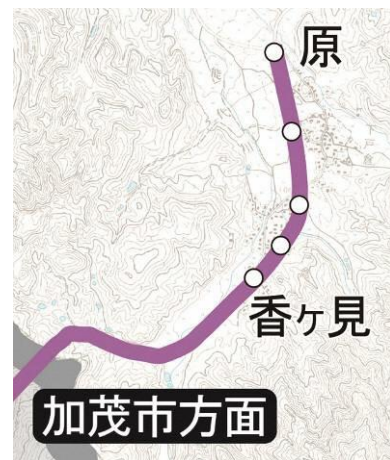


図 戸倉線の路線網

表 村松線の運行便数

	通年
加茂行き	9便
村松行き	9便

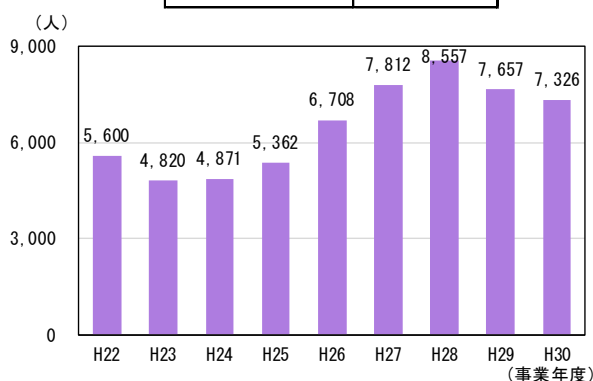


図 村松線の年間利用者数

表 戸倉線の運行便数

	通年
加茂行き	7便
戸倉行き	6便

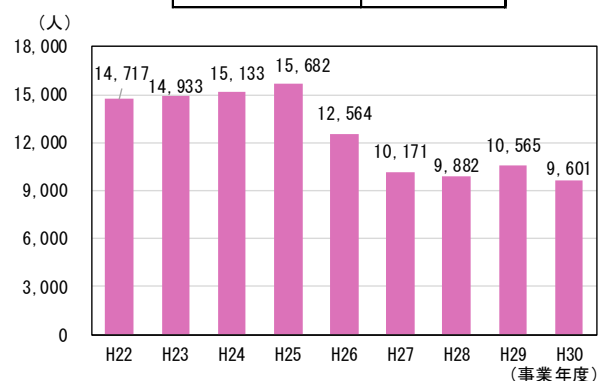


図 戸倉線の年間利用者数

※利用者数には加茂市内の利用も含む

※事業年度とは、「前年 10 月から 9 月まで」を示す

資料：加茂市福祉事務所

②年代別の利用状況

○村松線、戸倉線は、60代の利用が比較的多くなっています。

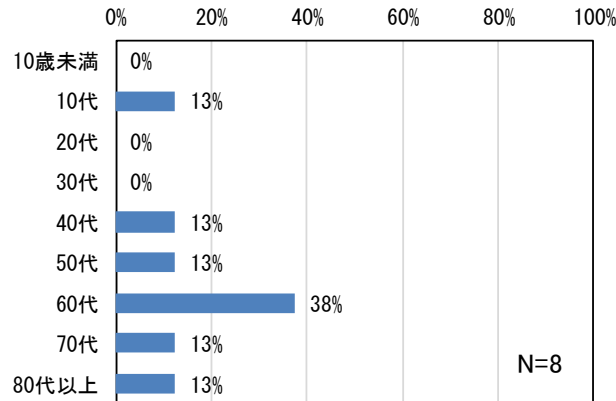


図 村松線、戸倉線利用者の年代別割合

※Nは無回答を除いた回答者数、端数処理の関係で合計値が100%とならない場合がある

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

③便別の利用状況

○村松線は、加茂行き 8:33 発の利用が最も多くなっています。また、村松行きは加茂行きと比較して利用が少なくなっています。

○戸倉線は、戸倉行き 15:56 発の利用が最も多くなっています。また、戸倉行きと加茂行きは同程度の利用があります。

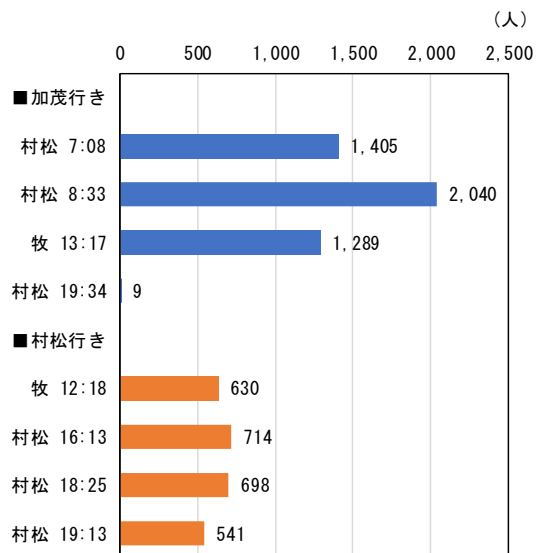


図 村松線の便別年間利用者数(平日)

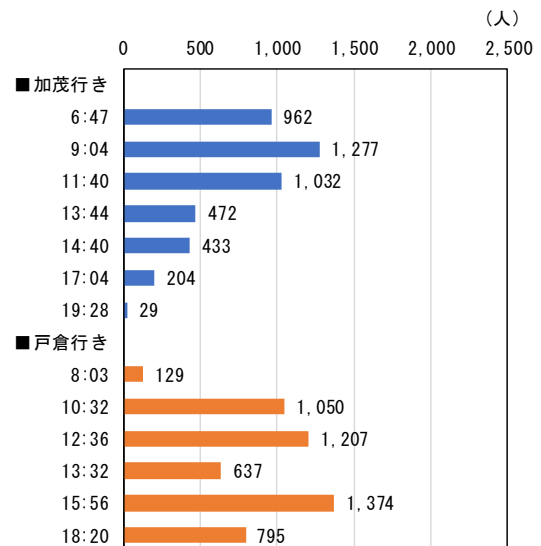


図 戸倉線の便別年間利用者数(平日)

※村松線は五泉市内のバス停で発着する便のみ掲載

※利用者数には加茂市内の利用も含む

※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す

資料：加茂市福祉事務所(H30)

4) 高速バス（五泉・村松～新潟線）

①高速バスの運行内容と利用者数の推移

- 蒲原鉄道(株)が運営・運行する高速バス（五泉・村松～新潟線）は、村松駅前と新潟駅前間で1日往復6便を運行しています。
- 平成27年度に新潟交通観光バス(株)が高速バスの運行事業から撤退し、蒲原鉄道(株)による単独運行となりました。



図 高速バスの路線網

表 高速バスの運行便数

	通年
新潟行き	6便
五泉・村松行き	6便

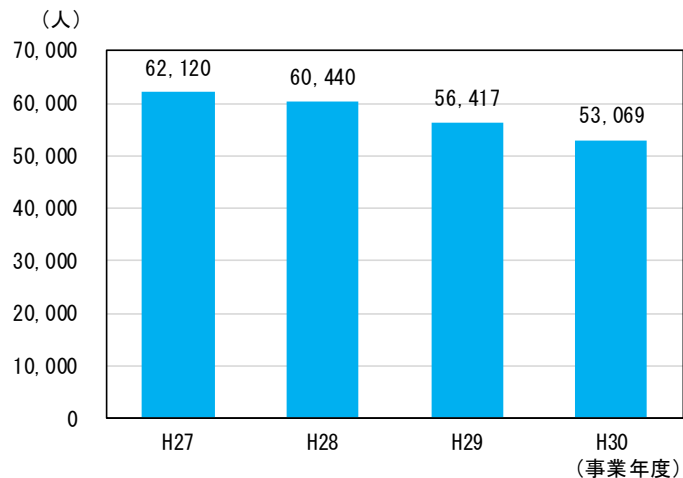


図 高速バスの年間乗車人数

- ※H26.10 新潟交通観光バス(株)が運行事業から撤退、平日1往復減便
- ※新潟交通観光バス(株)の撤退後のデータのみ掲載
- ※利用者数には新潟市内、阿賀野市内の利用も含む
- ※事業年度とは、「前年10月から9月まで」を示す

資料：蒲原鉄道(株)

②年代別の利用状況

- 高速バスは、60代、50代、80代以上の利用が比較的多くなっています。

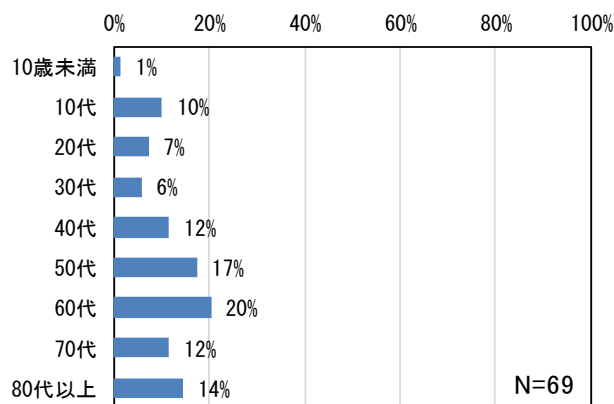


図 高速バス利用者の年代別割合

※Nは無回答を除いた回答者数、端数処理の関係で合計値が100%とならない場合がある

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

③便別の利用状況

- 平休ともに 10:30 発新潟行きの利用が最も多いです。
- 平日は、通勤・通学時間帯の 7:00 発新潟行きの利用が 2 番目に多くなっています。
- 土休日の村松行きは 14:25 発以降の便の利用が多くなっています。
- 五泉市内での 1 日当たりの新潟行きの乗車人数と村松行きの降車人数は同程度となっています。

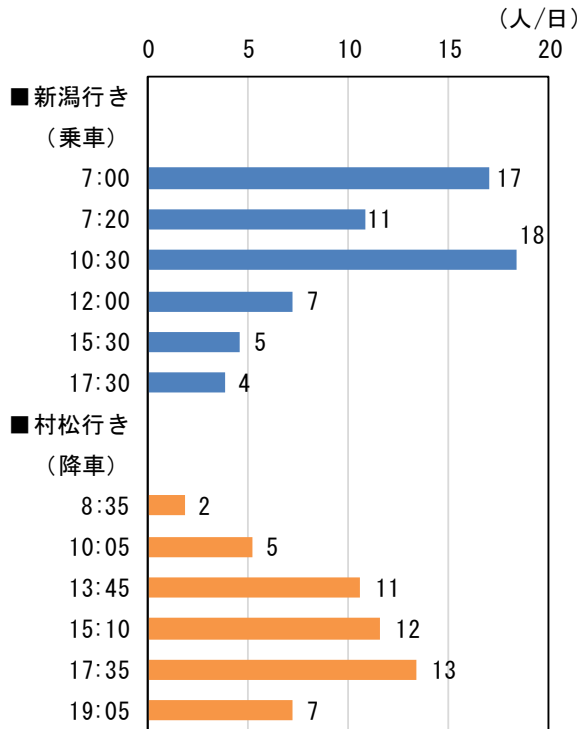


図 日平均乗降人数（平日）

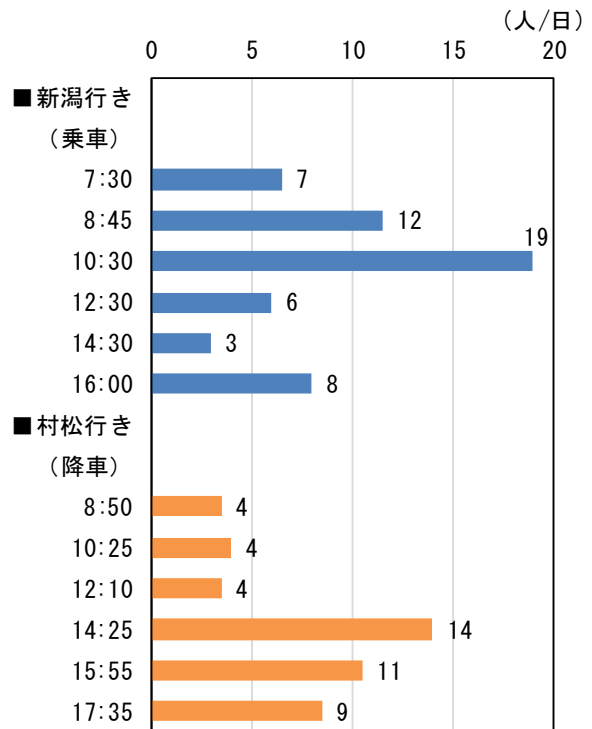


図 日平均乗降人数（土休日）

※H30.6 の乗降調査における五泉市内停留所での乗降者数を合算し算出 資料：蒲原鉄道(株)

④収入と損益

- 平成 27 年度以降の利用者数は年々減少しています。これに伴って収入は減少し、平成 30 年度の収支率は平成 27 年度の 100%から 13%減少して、87%となっています。

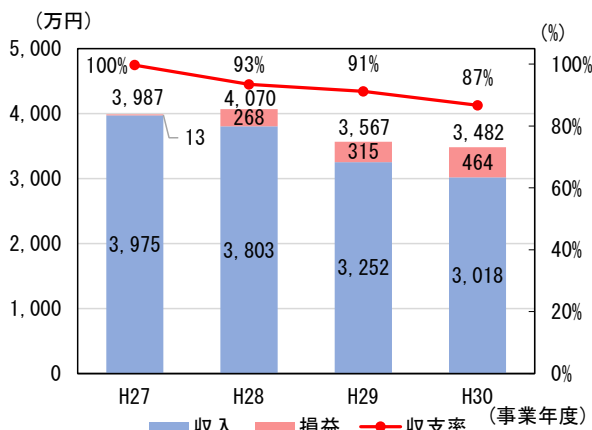


図 高速バスの収入・損益・収支率

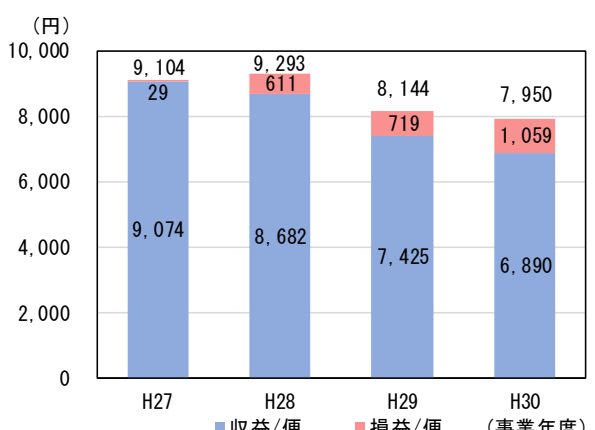


図 高速バスの1便当たり収入と損益

※H26.10 新潟交通観光バス(株)が運行事業から撤退、平日 1 往復減便

※新潟交通観光バス(株)の撤退後のデータのみ掲載

※事業年度とは、「前年 10 月から 9 月まで」を示す

※端数処理の関係で合計値が一致しない場合がある

資料：蒲原鉄道(株)

(4) ごせん乗合タクシー「さくら号」

1) 運行状況と利用者数の推移

○ごせん乗合タクシー「さくら号」は、市内全域を3つの基本エリアに分けて、自宅や指定場所から目的地まで、片道30分以内で運行する予約制の乗合タクシーです。
○みどりハイヤー(株)、(有)フラワー観光、泉観光バス(株)の3社で運行をしています。

○年間乗車人数は、平成26年度まで増加傾向にありましたが、平成27年度以降は49,000人前後で横ばいが続いています。

表 さくら号の運行本数

	平土
市街地行き	11便
郊外行き	11便

※休日運休
※予約がない便は運休

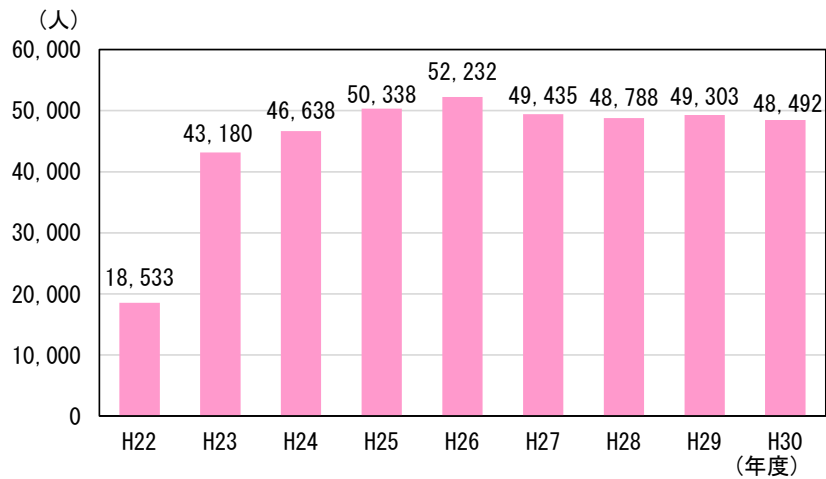


図 さくら号の年間利用者数

※平成22年度はさくら号が運行を開始した10月から翌年3月までの利用者数

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会

2) 年代別の利用状況

○さくら号は、60代以上の利用が比較的多くなっています。

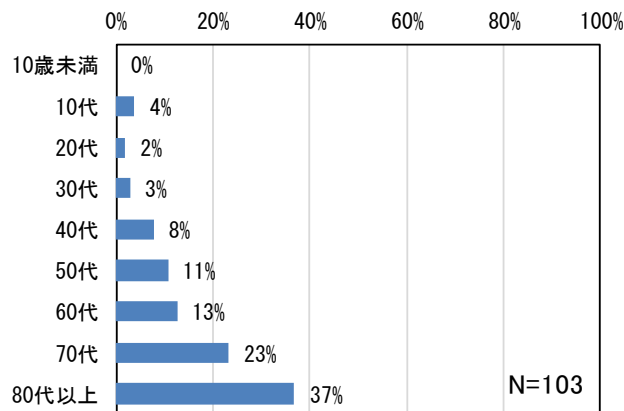


図 さくら号利用者の年代別割合

※Nは無回答を除いた回答者数、端数処理の関係で合計値が100%とならない場合がある

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

3) 便別の利用状況

- 市街地行きは、午前中の利用が多くなっています。最も利用の多い 9:00 発の便は、16 人/日が利用しています。
- 郊外行きは 12:30 発の利用が最も多く、次いで 16:30 発の利用が多くなっています。
- 市街地行き、郊外行きともに、7 時台や 17 時以降の便は利用が少なくなっています。

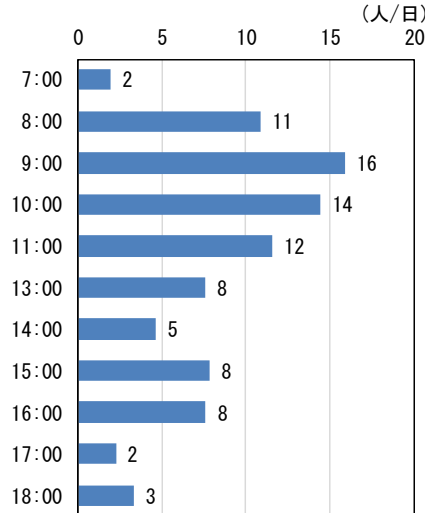


図 市街地行きの日平均乗車人数

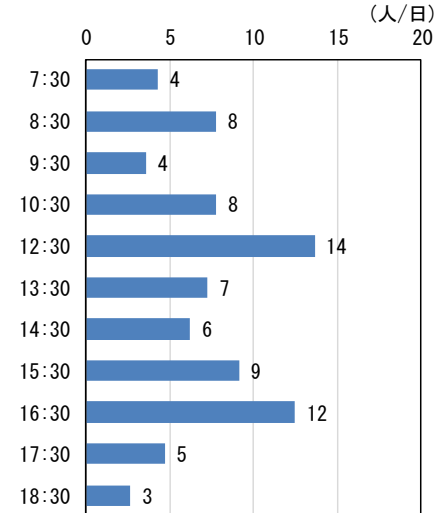


図 郊外行きの日平均乗車人数

4) 収入と損益

- 平成 23 年度以降の収支率は 28%前後で推移しています。平成 30 年度の実運行 1 便当たりの運行経費は 2,033 円、1 便当たりの収入は 544 円、1 便当たりの損益は 1,489 円です。

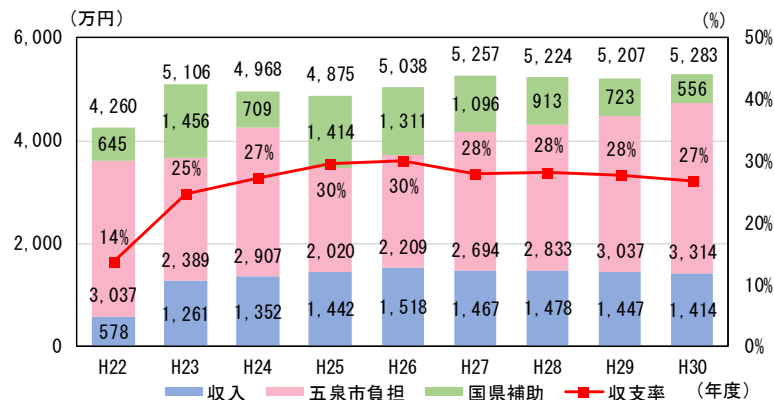


図 さくら号の経費内訳・収支率

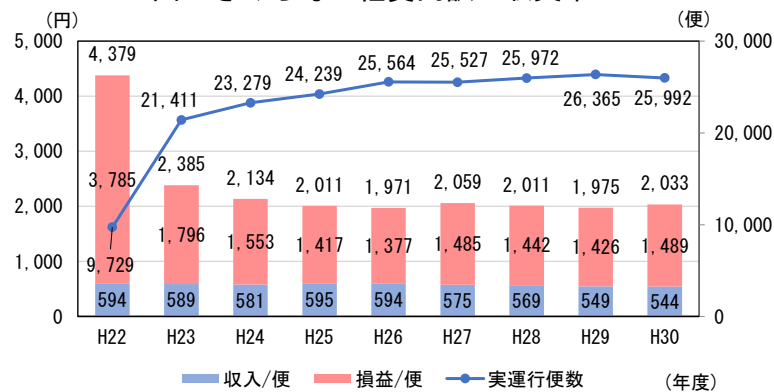


図 さくら号の実運行 1 便当たり収入と損益

※端数処理の関係で合計値が一致しない場合がある

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会

5) さくら号利用者の移動状況

○村松エリア内での利用と、五泉東エリアと五泉共通エリア間の利用が多くなっています。

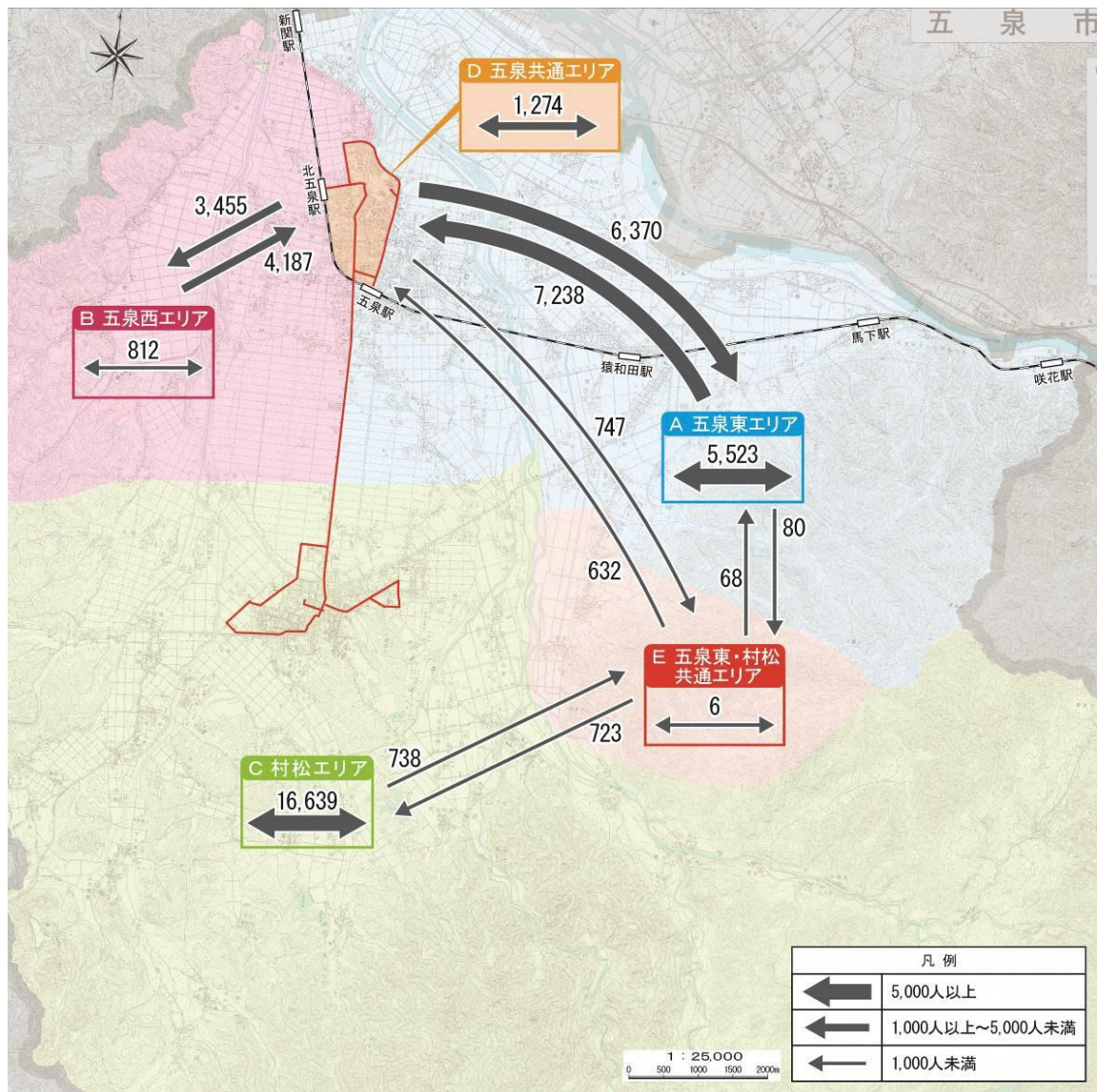


図 さくら号利用者の流動

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会 (H30)

6) さくら号の予約お断りの状況

○さくら号は、予約が集中すると予約をお断りする場合があります、平成30年度はこの件数が3,349件(11件/日)となっています。

○便別にみると、市街地行きは8:00～11:00の便及び郊外行きは12:30の便は、20件/月以上予約をお断りしている状況です。

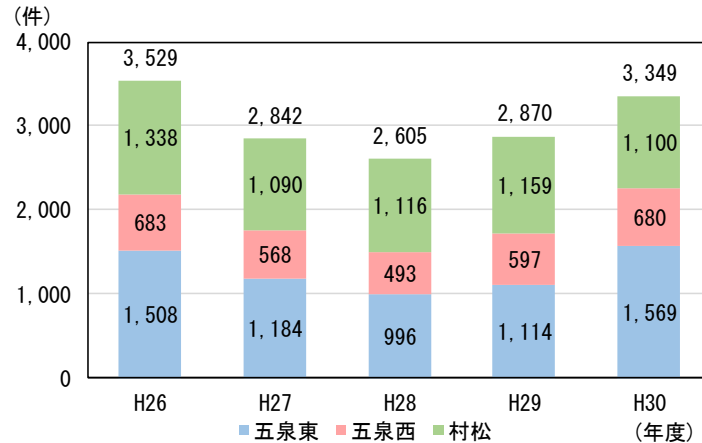


図 さくら号のお断り件数の推移

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会

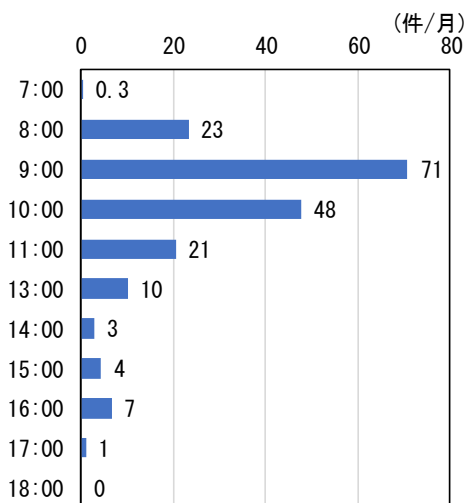


図 市街地行きの月平均お断り件数

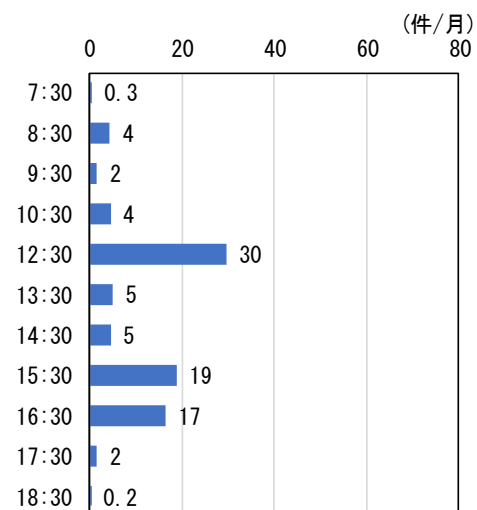


図 郊外行きの月平均お断り件数

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会 (H30)

(5) タクシー

○五泉市内では、みどりハイヤー(株)、(有)フラワー観光、泉観光バス(株)の3社が市内全域で運行しています。

表 市内の新潟県ハイヤー・タクシー協会の加盟会社と保有台数

会社名	ジャンボ	大型	中型	小型	福祉
みどりハイヤー(株)	1台	—	1台	21台	1台
(有)フラワー観光	3台	—	2台	21台	1台
泉観光バス(株)	1台	—	4台	17台	—

※(有)フラワー観光は五泉地域に営業所が立地

資料：一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会ホームページ

第3章 五泉市地域公共交通総合連携計画の評価

3.1 五泉市地域公共交通総合連携計画の概要

○五泉市では、平成22年3月に、「五泉市地域公共交通総合連携計画(以下連携計画と記載)(計画期間：平成22年度～令和元年度)」を策定し、この計画に基づいた取り組みを実施してきました。この計画では、「誰でもどこでも気軽に移動できるまち・五泉」を目標像に定め、4つの基本目標と、これを達成するための13の施策(うち5つを重点施策として設定)、3つの事業を設定しました。

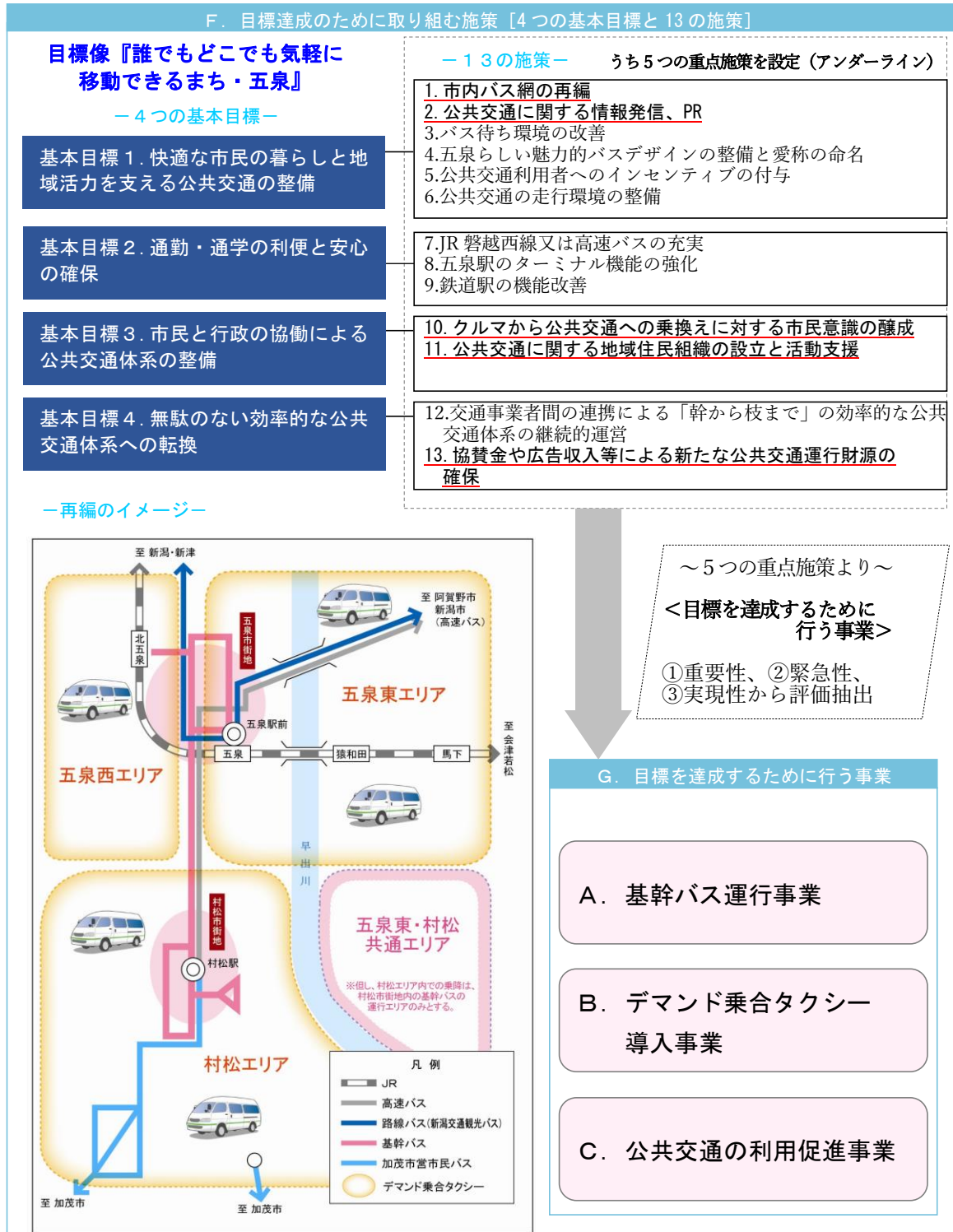


図 計画の概要(計画本文より引用)

3.2 数値目標

○連携計画では、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ました。

表 連携計画の数値目標

内容	策定時現況 (H20)	目標値 (H24)	備考
①新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の満足度	10.5%	50.0%	総合計画、公共交通満足度調査
②新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の利用者数	345 人/日	384 人/日	日実態調査により把握（日平均乗車数）
③新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の収支率	33.0%	36.1%	※イニシャルコストは除く
④新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）及び生活路線バスの経常損失額	7,024 万円	6,149 万円	※イニシャルコストは除く

3.3 13の施策と3つの事業の実施状況

○次ページ以降に13の施策と3つの事業の実施状況を示します。

表 13 の施策の実施状況 (1/2)

基本目標	施 策		考え方・概要	運行管理状況
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	五泉市街地と村松市街地を結び、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。 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。	●H22.10月より基幹バス、デマンド乗合タクシーの運行開始。 ●基幹バスは、五泉市街地と村松市街地を結び、駅や医療機関、公共施設等へのアクセスを向上。 ●乗合タクシーは、3つの基本エリアを設定。自宅や指定場所から目的地まで運行。 ●生活路線バスへの支援による交通手段の維持・確保。(当初より継続)
	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。	●公共交通時刻表を作製。市内全戸に配布、公共施設等に設置、市ホームページに掲載。(H22より毎年度1回実施) ●市広報への定期的な記事掲載(年2回実施)、学校や集会、町内会長会議等でのチラシ配布でPR。(随時に実施) ●集会所等での出張説明の要望に対応。(H22.10月のふれあいバス・さくら号導入前に集中的に実施) ●免許返納支援制度の手続きの際に対象者へ公共交通について説明を実施。(H29.3月より実施)
	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。	●市役所庁舎や商業施設等のバス停留所では屋根付きの停留所を整備。(H22.10月の導入時に3か所を移管、H25・26年度に1か所ずつ整備を実施)
	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。	●基幹バスは「ふれあいバス」、乗合タクシーは「さくら号」と命名。(H22.8月) ●各車両にオリジナルロゴプリントまたはステッカーを表示。(H22.10月の導入時より)
	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。	●乗り放題券や回数券、障がい者割引制度を設定。(H22.10月の導入時より)※その後一部の追加あり ●回数券購入時や、運転免許証の自主返納時に高齢者を支援。(現在の高齢者助成券の交付はH23.4月から、高齢免許自主返納者への支援はH23.4月から開始)
	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。	●道路管理者に対し、道路拡幅、歩道改良等、走行環境の整備について継続的な働きかけ。(当初より継続)

※基幹バス：ふれあいバス、デマンド乗合タクシー：さくら号を指す

表 13 の施策の実施状況 (2/2)

基本目標	施 策		考え方・概要	運行管理状況
2. 通勤・通学の利便と安心の確保	7	J R磐越西線又は高速バスの充実	J R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。	●関連する交通機関の運行改善や増便等、利便性の向上を継続的に要望。(当初より継続) ●県の高速バス支援制度を活用し、関係自治体とともに新潟広域都市圏連携事業に位置付けて運行事業者を支援。(H29. 10月から 1 年間の運行分について補助を実施) ※以降は県補助要件に合致せず
	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J R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、待合い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。	●駅前に五泉市観光協会による観光案内所開設。交流・情報発信機能を強化。(H27. 4月) ●公共交通導入に向けてバス乗り入れのため、駅前ロータリーを整備。その後の舗装補修や駐車区画線再表示等の改善。(当初整備はH22. 9月末までに実施、改善(修繕)はH29. 5月・R1. 8月に実施) ●鉄道跡地や未利用地を活用した駅南エリアの一体的な整備を実施。(五泉駅周辺整備事業としてH25～R1 までに実施) ●乗り換えの円滑化を図るため、バスダイヤの見直しを随時実施。(H23. 1 月を初回としてこれまでに計 10 回実施)
	9	鉄道駅の機能改善	J R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、高齢者や障がい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。	●市内各駅の施設環境整備を要望。(当初より継続) ●五泉駅への利便性向上のため、中央連絡橋バリアフリー化事業を実施。(五泉駅周辺整備事業としてH25～R1 に実施) ●北五泉駅、新関駅のパークアンドライド駐車場の維持管理。(総合連携計画策定前より継続して実施)
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による、ノーマイカーデーやエコ通勤の実施、シンポジウム・学習会などの開催などを検討する。	●市職員のノーマイカーデー取り組み。(公共交通の利用促進と合わせた周知はH20. 4月から開始) ●市広報やホームページ等による公共交通利用促進。(H20. 4月の公共交通会議立ち上げより開始)
	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。	●生活実態を考慮した路線、運行エリアを検討。(H21 策定の総合連携計画内で検討を実施)
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やその他関係機関との連携強化。(H20 年度の公共交通会議や公共交通活性化検討委員会の立ち上げから各関係機関等と連携して取り組みを開始)
	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。	●広告収入等について実現可能性を研究。(H24 年度に車両の広告掲示に関する取扱いについて検討を実施) ※実現に至らず

※基幹バス：ふれあいバス、デマンド乗合タクシー：さくら号を指す

表 3つの事業の実施状況

事業	考え方・概要	実施状況
A. 基幹バス運行事業	・蒲鉄小型バス(株)が運行する五泉線(五泉高校～五泉駅～村松駅)について、H22.9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。	●総合連携計画において検討した運行ルートにより、H22.10月より実証運行を開始。H25.4月から本格運行へ移行し、寄せられる要望等へ可能な限り対応・改善を行いながら運行を継続中。
B. デマンド乗合タクシー導入事業	・蒲鉄小型バス(株)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 H22.9 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。	●総合連携計画において検討した検討した方式(ドアツードア)により、H22.10月より実証運行を開始。H25.4月から本格運行へ移行し、寄せられる要望等へ可能な限り対応・改善を行いながら運行を継続中。
C. 公共交通の利用促進事業	・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、利用促進に向けた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、再編した公共交通の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。	●公共交通時刻表を作製。市内全戸に配布、公共施設等に設置、市ホームページに掲載。(H22より毎年度1回実施) ●市広報への定期的な記事掲載、学校や集会、町内会長会議等でのチラシ配布でPR。(随時に実施) ●集会所等での出張説明の要望に対応。(H22.10月のふれあいバス・さくら号導入前に集中的に実施) ●免許返納支援制度の手続きの際に対象者へ公共交通について説明を実施。(H29.3月から開始) ●市職員のノーマイカーデー取り組み。(公共交通の利用促進と合わせた周知はH20.4月から開始) ●市広報やホームページ等による公共交通利用促進。(H20.4月の公共交通会議立ち上げより開始)

※基幹バス：ふれあいバス、デマンド乗合タクシー：さくら号を指す

3.4 数値目標の達成状況

○連携計画策定時に設定した数値目標の達成状況は以下の通りとなっています。

①新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の満足度

・平成27年の評価値は28.0%で、目標値の50.0%を達成していません。ただし、目標策定時の平成20年と比較すると、17.5%増加しています。

②新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の利用者数

・平成30年の評価値は482人/日で、目標値の384人/日を達成しました。また、目標策定時の平成20年と比較すると、137人/日増加しています。

③新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の収支率

・平成30年の評価値は33.0%で、目標値の36.1%を達成していません。さらに、策定時の平成20年とほぼ同じです。

④新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）及び生活路線バスの経常損失額

・平成30年の評価値は7,693万円で、目標値の6,149万円を達成していません。さらに、策定時の平成20年と比較すると、669万円増加しています。

表 数値目標の達成状況

内容	策定時現況 (H20)	目標値 (H24)	評価値
①新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の満足度	10.5%	50.0%	28.0% (H27)
②新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の利用者数	345人/日	384人/日	482人/日 (H30)
③新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の収支率	33.0%	36.1%	33.0% (H30)
④新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）及び生活路線バスの経常損失額	7,024万円	6,149万円	7,693万円 (H30)

※④はふれあいバス、さくら号の経常損失額と、大関線・保田線の五泉市補助額の合計値

【参考】連携計画の評価値の推移

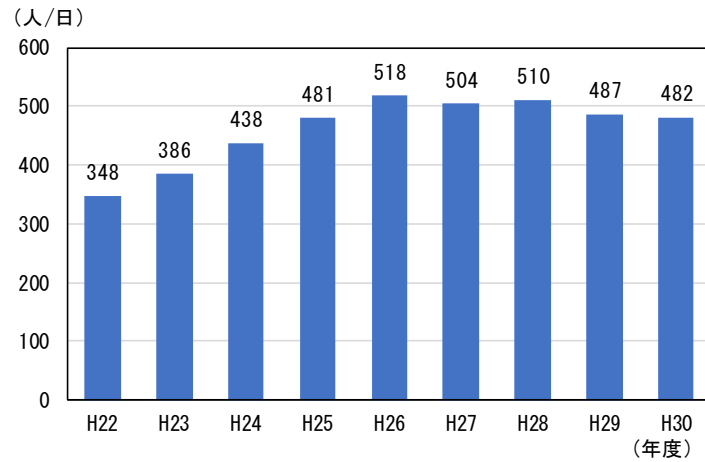


図 新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の利用者数の推移

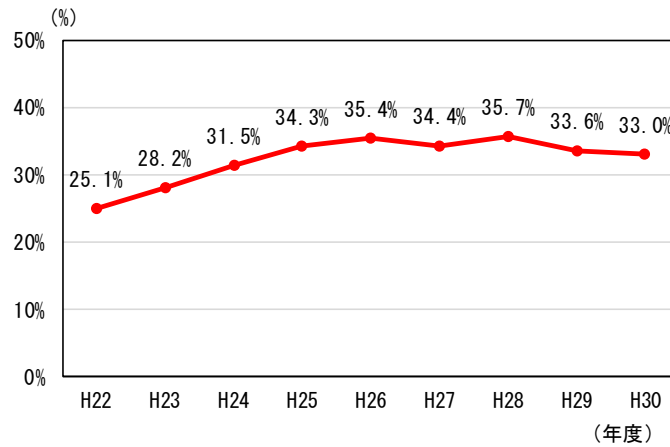


図 新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）の収支率の推移

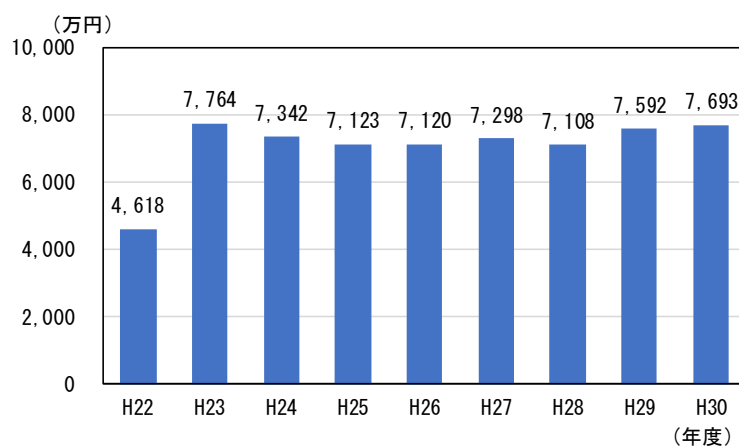


図 新たな公共交通（ふれあいバス・さくら号）
及び生活路線バスの経常損失額の推移

※ふれあいバス、さくら号の経常損失額と、大関線・保田線の五泉市補助額の合計値

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会、新潟交通観光バス(株)

第4章 五泉市における公共交通の課題

4.1 五泉市における公共交通の課題

①利用実態に応じた効率的な公共交通の実現が必要

○五泉市の公共交通は、利用者は横ばいから減少傾向にあります。この利用者の減少や国庫補助金の減額、増加する運行経費などの影響によって、公共交通への行政負担額は年々増加しており、五泉市は平成30年度に6,675万円の負担をしています。

○そのため、市内の公共交通が将来にわたって持続可能であるかを検証し、利用実態や地域特性に応じた効率的な公共交通の実現を目指す必要があります。

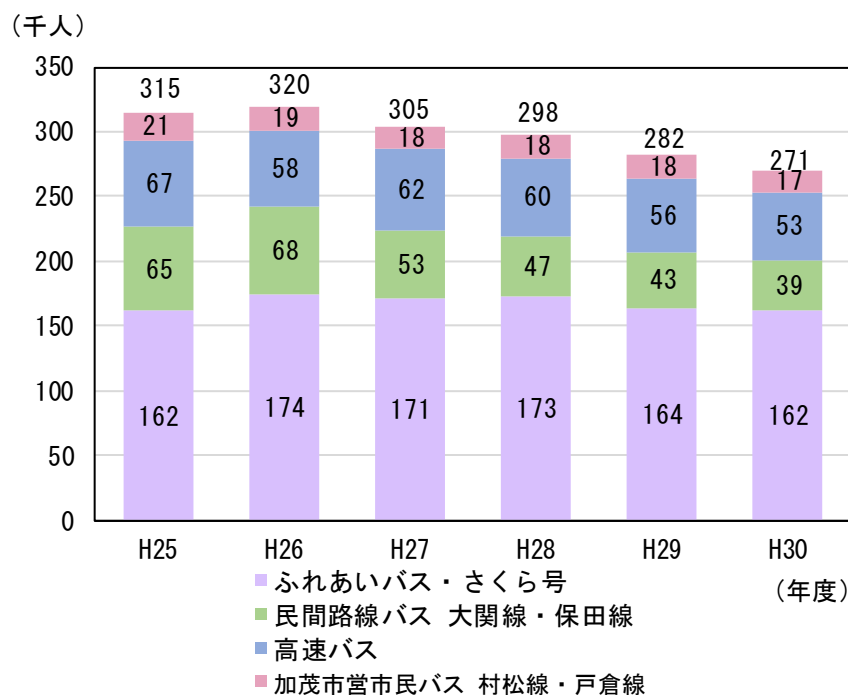


図 公共交通の利用者数

※利用者数には新潟市内、阿賀野市内、加茂市内の利用も含む

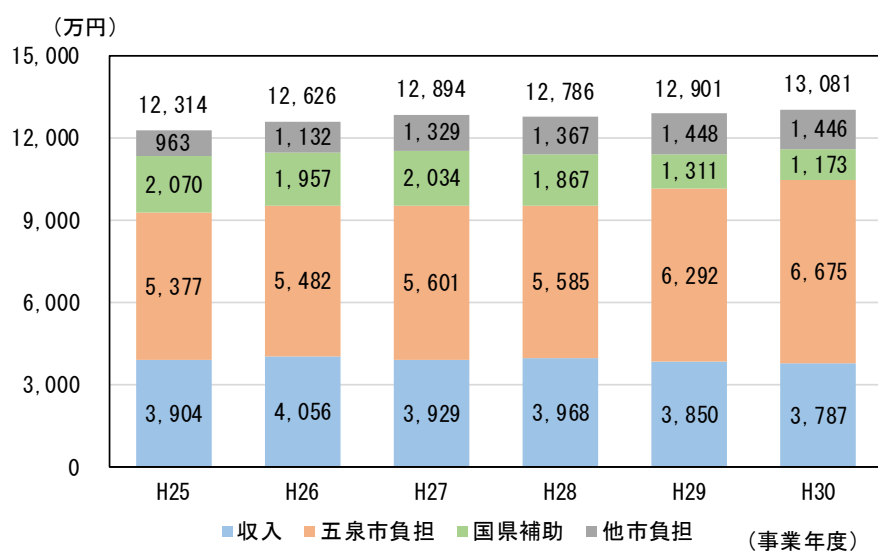


図 公共交通の運行経費

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会、各バス事業者

②土地利用の変化に対応した公共交通体系の構築が必要

【(仮称) 交流拠点複合施設の開設】

- 令和3年秋にオープン予定の(仮称)交流拠点複合施設は、イベントの実施や特産品を販売する産地直売のスペースを設けるなど市民だけではなく、観光客にも来訪してもらえるような施設とする方針としています。
- しかし、施設付近に停留所が確保されている路線は、さくら号を除くと保田線のみとなっており、当該路線は土休日運休となっています。また、高速バスの最寄の停留所から当該施設までは、約900m離れています。
- さらに、村松地域から当該施設へ路線バスで移動する場合は、ふれあいバスと保田線との乗換えが必要です。五泉駅で乗換えを行う場合、午前中に村松地域から出発し午後帰宅しようとする、行きで1時間36分、帰りは1時間1分の待ち時間が必要となります。また、午後に村松地域から出発する場合は、帰りの便が確保されない可能性があります。
- 以上のことから、この当該施設までの円滑なアクセス手段の確保が必要です。

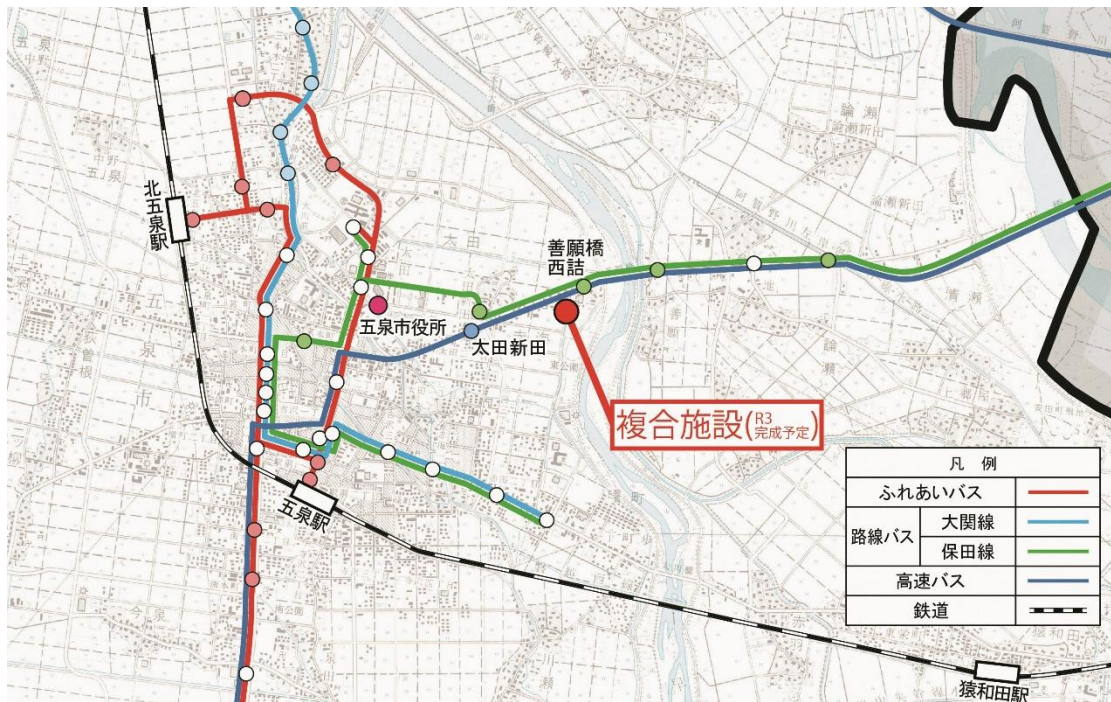


図 (仮称) 交流拠点複合施設の立地状況

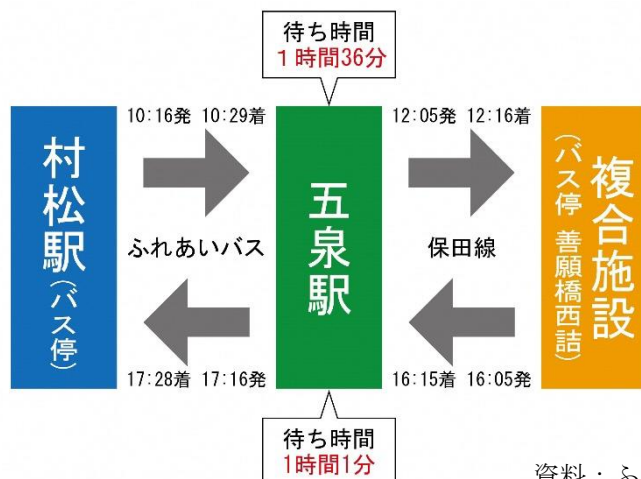


図 現況路線で村松地域（村松駅発）から(仮称)交流拠点複合施設まで路線バスで移動する場合

資料：ふれあいバス、保田線時刻表（R2.1月時点）

【(都) 東南環状線の開通】

○(都) 東南環状線は現在整備が進められており、計画期間は令和4年度までを予定しています。所要時間や移動ニーズなどを考慮し、この道路を活用したルートの見直しについて必要性を検証する必要があります。

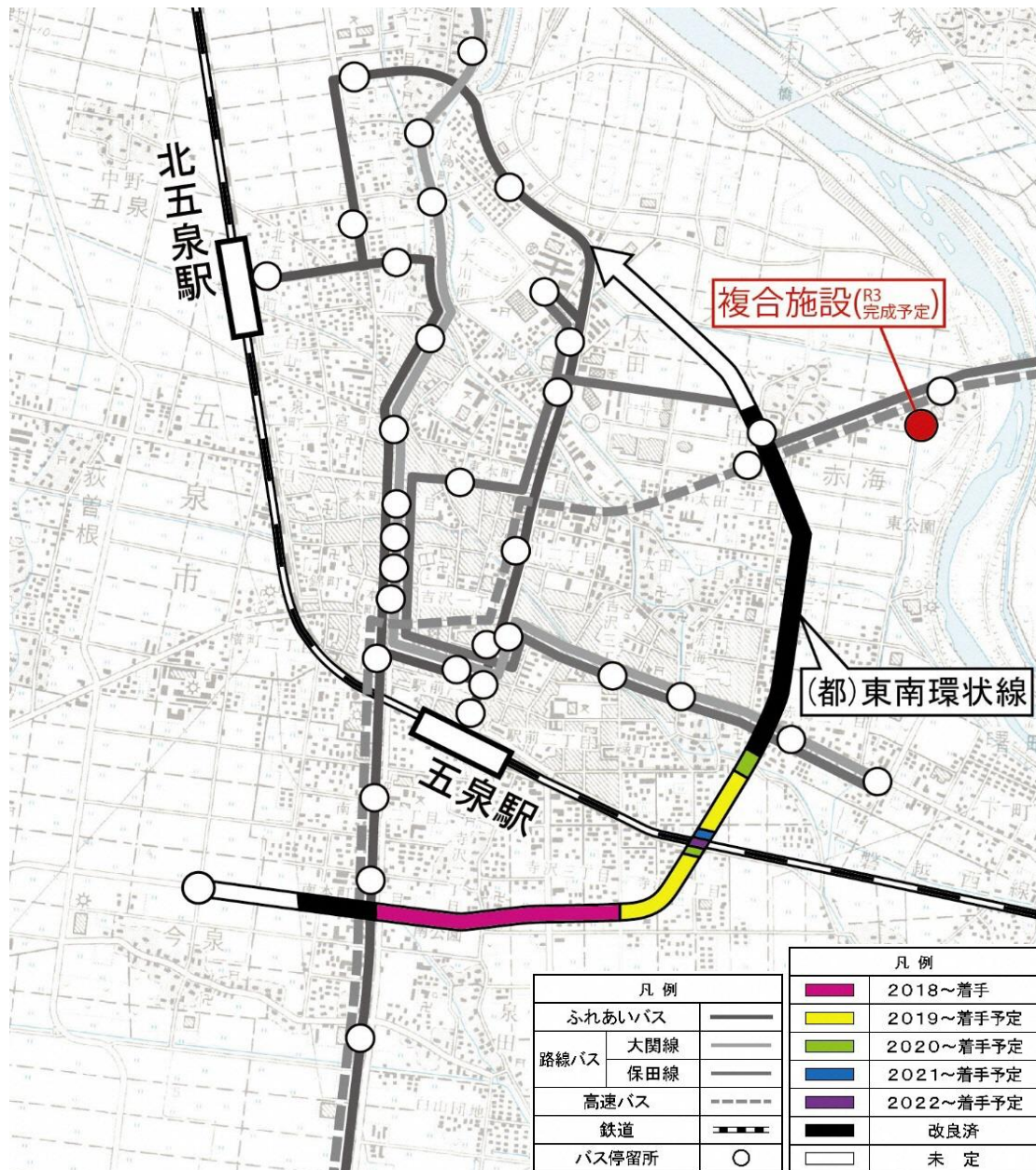


図 (都) 東南環状線の整備状況

資料：五泉市都市整備課

③利用状況に応じたバス車両の更新・確保が必要

- ふれあいバスは平成22年度の運行開始以降、1度も車両更新を実施していません。また、現在使用している小型車両は、車両更新の目安とされている50万kmを上回っている状況となっており、経年劣化が進行しています。
- そのため、車両更新を実施する必要がありますが、これに当たっては、適切なバスのサイズ・種別の検討や、財政負担を考慮した年次計画による更新実施が必要です。
- また、新ルートを創設する場合、車両の確保や割り当て、導入スケジュールを踏まえて年次計画の中で検討する必要があります。

表 ふれあいバス車両に関する情報

項目		ふれあいバス車両		
車両情報	車種名	日野リエッセ (路線系)	日野リエッセ (路線系)	日野レインボーⅡ (路線系)
	運行事業者	蒲原鉄道(株)	新潟交通観光バス(株)	泉観光バス(株)
	サイズ(タイプ)	小型(ステップリフト)	小型(ステップリフト)	中型(ノンステップ)
	定員	37	37	59
	購入金額	2台で26,270,083円		20,998,950円
	使用開始時期	H20.10～	H20.10～	H24.4～
距離	総走行距離(H31.3.31時点)	552,782km	520,158km	374,335km
	年間走行距離数	約64,000km	約53,000km	約65,000km



写真 ふれあいバス車両(小型)



写真 ふれあいバス車両(中型)

※バス車両の更新目安は、小型バスは導入から約10年、走行距離50万km、中型バスは導入から約10年、走行距離60万km～70万km(自動車メーカーより)

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会

④さくら号の運行内容の再検討が必要

- さくら号は定時性を確保するために、希望者からの予約が集中した場合は、予約をお断りすることがあります。また、予約の申し込み電話が集中した際に、電話がつながりにくくなるなど、利用者のニーズに沿った運行や受付が困難な状況が発生しています。
- 利用者アンケートの結果でも、上記に関連して、「予約が取れるようにする」、「予約の電話がつながりやすくする」など予約に関連する要望が比較的多いです。その他にも「運行日を増やす（日・祝も運行）」のような運行内容の見直しに関連する要望もあります。
- そのため、運行時間や車両台数、運行体制などについて、改善が可能かどうか検討する必要があります。

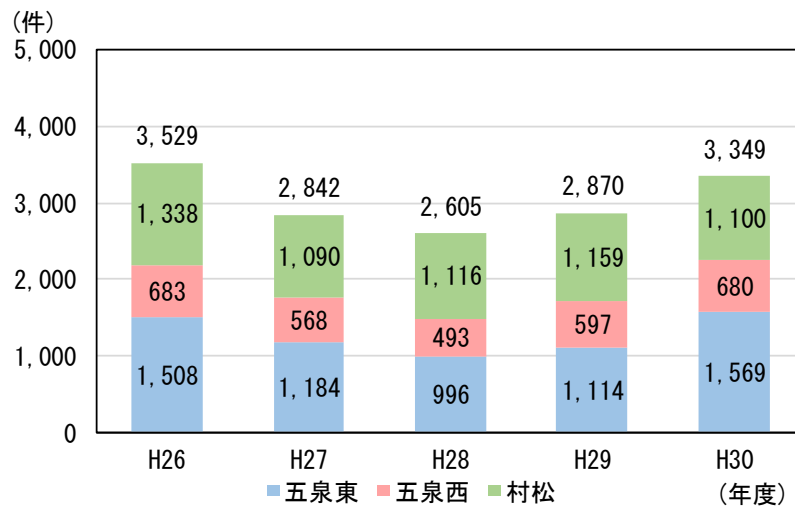


図 さくら号のお断り件数の推移

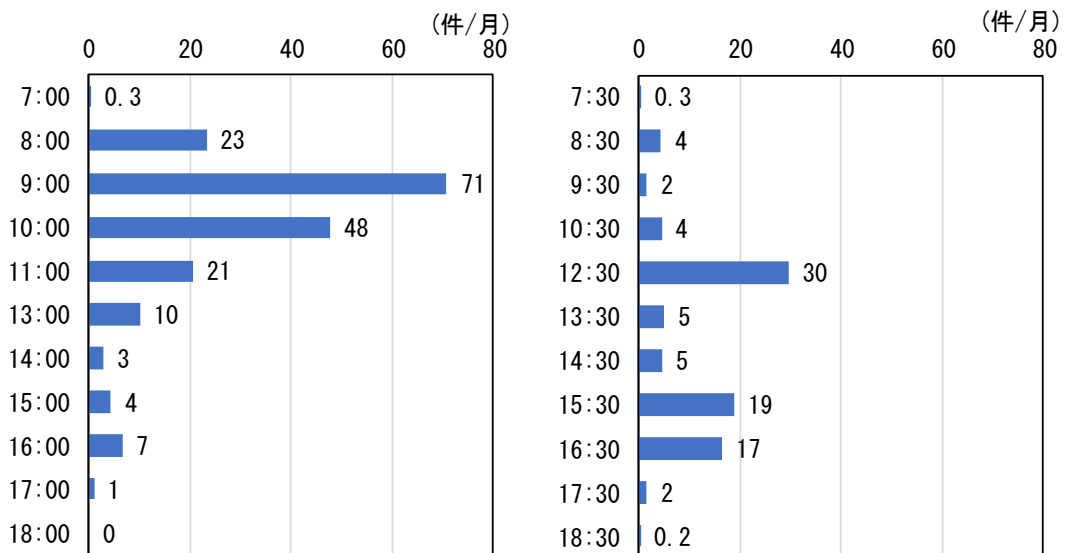


図 市街地行きの月平均お断り件数

図 郊外行きの月平均お断り件数

資料：五泉市地域公共交通活性化協議会 (H30)

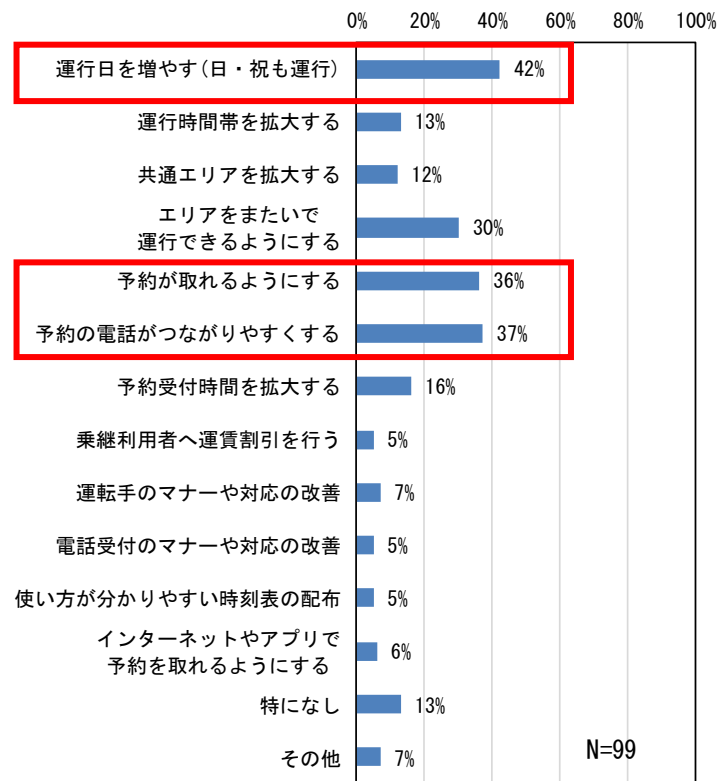


図 さくら号の改善要望

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

⑤公共交通の利用促進が必要

【市民への利用方法の周知やPRなどによる利用促進】

○それぞれの公共交通を利用しない理由として、「自家用車を運転するため」、「送迎してくれる人がいるため」が多くなっています。また、「どんなバスか知らないため」、「使い方がわかりづらい」の回答も、比較的多く見られます。

○そのため、現在公共交通を利用していない市民や公共交通が分かりづらいと感じている市民への利用方法の周知やPRなどによる利用促進が必要です。

表 ふれあいバスを利用しない理由（複数回答）

項目	自家用車を運転するため	送迎してくれる人がいるため	どんなバスか知らないため	使い方がわかりづらいため	ルートや時間帯が自分に合わないため	運賃が高いため	乗り降りするときの段差が大変なため	バス停まで遠いため	バスを待つ環境が悪い	ふれあいバスを利用しないといけない場所には行かない	その他
五泉市街地 (482)	55%	33%	10%	9%	13%	1%	2%	6%	1%	29%	4%
新開地区 (17)	82%	0%	6%	0%	0%	0%	6%	12%	6%	24%	6%
巢本地区 (37)	68%	32%	8%	3%	16%	0%	0%	5%	0%	14%	0%
橋田地区 (65)	72%	17%	6%	9%	14%	0%	0%	14%	3%	17%	6%
川東地区 (136)	57%	38%	8%	7%	13%	1%	0%	7%	1%	26%	4%
木越地区 (37)	59%	22%	16%	16%	14%	0%	3%	16%	3%	30%	3%
菅名地区 (38)	66%	34%	5%	5%	0%	3%	3%	16%	5%	11%	0%
村松市街地 (167)	69%	31%	13%	13%	7%	1%	3%	4%	2%	16%	3%
大蒲原地区 (64)	66%	34%	8%	6%	14%	3%	2%	22%	2%	8%	3%
十全地区 (29)	66%	34%	10%	10%	31%	0%	3%	10%	7%	14%	3%
川内地区 (36)	75%	42%	3%	6%	8%	3%	0%	14%	0%	6%	3%

表 さくら号を利用しない理由（複数回答）

項目	自家用車を運転するため	送迎してくれる人がいるため	どんなものか知らないため	使い方がわからないため	時間帯が合わないため	運賃が高いため	予約を取るのが面倒なため	直前に予約できないため（1時間前まで）	行ける範囲が決まっているため	乗り合いとなるため	その他
五泉市街地 (508)	50%	41%	19%	15%	4%	2%	9%	8%	11%	3%	4%
新開地区 (16)	81%	0%	6%	13%	0%	0%	6%	0%	13%	0%	13%
巢本地区 (38)	71%	37%	11%	5%	5%	0%	5%	5%	11%	8%	0%
橋田地区 (56)	73%	30%	25%	13%	5%	0%	2%	5%	9%	2%	2%
川東地区 (131)	57%	40%	15%	9%	4%	1%	13%	8%	9%	1%	8%
木越地区 (32)	63%	47%	19%	13%	6%	0%	13%	6%	25%	0%	3%
菅名地区 (44)	61%	41%	11%	11%	14%	2%	7%	11%	23%	0%	2%
村松市街地 (229)	54%	33%	18%	17%	4%	2%	16%	15%	16%	3%	5%
大蒲原地区 (59)	66%	34%	5%	8%	5%	0%	15%	8%	15%	5%	5%
十全地区 (27)	63%	48%	11%	11%	19%	4%	15%	15%	15%	0%	4%
川内地区 (35)	71%	40%	3%	6%	3%	3%	9%	14%	26%	3%	0%

※カッコ内は回答者数

資料：五泉市の公共交通に関する市民アンケート(R1.6月)

【鉄道の利便性向上】

- JR磐越西線は五泉市と市外を結ぶ路線として通勤・通学を中心に利用される重要な公共交通ですが、運行回数（本数）の増加や運行時間帯の拡大に対する要望が多くみられます。
- また、「五泉駅周辺整備事業(平成25年～令和元年)」により五泉中央連絡橋（北側と南側を結ぶ通路、エレベーターも設置）を整備し、駅南北での移動がしやすくなりましたが、駅舎内の移動は階段のみとなっています。
- 鉄道利用者からは、「駅の階段・段差の解消（バリアフリー化）」のニーズがあり、特に五泉駅、北五泉駅の要望が多く見られます。
- そのため、駅舎内の階段・段差の解消（バリアフリー化）をすることによって、鉄道の利用促進を進める必要があります。

表 鉄道の改善要望（複数回答）

	運行回数（本数）を増やす	運行時間帯を拡大する（朝）	運行時間帯を拡大する（夜）	駅の階段・段差の解消（バリアフリー化）	待合環境の整備	駅周辺の駐車場の整備	駅周辺の駐輪場の整備	送迎スペースの確保	路線バス等との接続時間の改善	特に無し	その他
五泉駅 (62)	53%	32%	24%	27%	3%	6%	0%	5%	39%	8%	8%
新関駅 (4)	50%	0%	0%	0%	25%	25%	25%	25%	75%	25%	0%
北五泉駅 (12)	83%	25%	8%	17%	8%	0%	0%	8%	25%	25%	8%
猿和田駅 (2)	50%	50%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	0%
馬下駅 (1)	100%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
咲花駅 (1)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
その他 (2)	50%	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	50%	0%

※カッコ内は回答者数

資料：五泉市の公共交通に関する利用者アンケート(R1.6月)

第5章 基本的な方針

5.1 目指す将来像

○第2次五泉市総合計画をはじめとした上位・関連計画の内容を踏まえ、本計画における将来像を以下のように設定します。

【第2次五泉市総合計画】

【将来像】

ずっと五泉。～次の一步を、ともに未来へ～

【基本政策】

五つの泉 ～五つの泉わき出す 愛せるまち～

1. いきいきの泉 ～笑顔あふれる いきいきのまち～
2. 安心の泉 ～信頼あふれる 安心のまち～
3. ふれあいの泉 ～交流あふれる ふれあい豊かなまち～
4. 活気の泉 ～賑わいあふれる 元気あるまち～
5. 快適の泉 ～潤いあふれる 快適なまち～



【目指す将来像】

いつまでも安心・快適に移動できるまち・五泉

“いきいきと生活できる移動手段” “安心して生活できる移動手段” “交流を支援する移動手段” “賑わいを作り上げる移動手段” “快適に生活できる移動手段”として、これまで市民や五泉を訪れた人の移動を確保してきた公共交通をこれからも守り続け、将来にわたり安心して快適に生活ができる移動手段の維持・確保を目指します。

【公共交通が担う役割】

- ・商業施設や医療機関、学校などが五泉市街地と村松市街地に集中していることから、この2つの拠点まで円滑に移動することを可能とする役割を担うものとします。
- ・また、市内の移動だけではなく、新潟市など市外への移動ニーズも高いことから、市内外へ安心して移動することを可能とする役割も担います。

5.2 公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性

①既存の公共交通ネットワークの維持

- ・既存の公共交通は、市内と市外を結ぶ公共交通（鉄道、高速バス、路線バス、加茂市営市民バス）、市内の五泉市街地と村松市街地を結ぶ公共交通（ふれあいバス）、五泉地域と村松地域の各地域内を移動する公共交通（さくら号）、それら以外の移動に対応する一般タクシーで形成されています。各公共交通の役割が明確になっていることで、公共交通空白地域を無くし、市内のどこに住んでいても移動できる公共交通ネットワークを形成しており、交通弱者の移動手段を確保する上で今後も維持する必要があります。

②土地利用の変化に対応した公共交通の見直し

- ・五泉市では、今後も（都）東南環状線などの道路整備や（仮称）交流拠点複合施設の開設、さらにはその沿線開発など、道路網や土地利用の変化が生じます。その変化やそこへの移動ニーズに対応するため、公共交通網を見直す必要があります。

③さくら号の運行内容の再検討

- ・五泉地域・村松地域の各地域内を移動するさくら号は、分散している集落の移動ニーズに対応し、自宅等から目的地まで移動する高齢者等にとって利便性の高い公共交通です。そのため、利用や予約が集中する時間帯にお断りを減らすべく、運行時間や運行台数などの運行内容を再検討する必要があります。

④興味・関心を持ってもらう工夫

- ・運行内容や利用方法が分からないために、公共交通を利用できない人、利用しない人がいます。そのため周知方法を見直すとともに、公共交通に興味・関心を持ってもらう工夫が必要です。

5.3 計画の目標

○これまで整理した方向性を実現するために本計画では以下の3つの目標を設定しました。

①市外への移動ニーズに対応した公共交通の維持・確保

- ・通勤や通学、通院では、新潟市等の市外への移動ニーズも高いことから、五泉市と隣接市町村を結ぶ公共交通の維持・確保を図ります。

②市内の移動ニーズに対応した公共交通の運行

- ・五泉市では、公共交通の主な利用者である高齢者や高校生が、人口と同様に薄く広く分布（居住）しています。この分散した需要に対応する公共交通を維持・確保します。また、市内の土地利用、道路網の変化に対応した公共交通を運行します。

③公共交通の利用促進・利便性向上

- ・公共交通を維持・確保するために、運行内容を広く周知する利用促進や、利用してもらえる環境整備、公共交通の利便性向上を図ります。

5.4 各交通手段の位置づけと役割

(1) 各交通手段の位置づけ

○以下に五泉市における各交通手段の位置づけと、目指す公共交通のすがたを示します。

■各交通手段の位置づけ

幹線	五泉市と新潟市・阿賀野市・阿賀町・福島県など、広域的な移動需要に対応する路線を幹線とします。
基幹路線	人口や主要施設が集中している五泉市街地と村松市街地間を結ぶ路線を基幹路線とします。
支線	幹線と基幹路線では対応することができない各集落と五泉市街地や村松市街地を結ぶ路線を支線とします。

■目指す公共交通のすがた

	公共交通のすがた	運行イメージ
幹線	○五泉市と他の自治体を連絡する路線 ○定時定路線の運行で、市外への通勤、通学、通院、買い物など、多様な目的に利用できる路線	○定時定路線 ○毎日運行を基本とする ※一部路線は平日のみ運行 ○距離制運賃
基幹路線	○五泉市街地と村松市街地を結ぶ路線 ○定時定路線の運行で、市内の通勤、通学、通院、買い物など、多様な目的に利用できる路線	○定時定路線 ○毎日運行 ○定額運賃
支線	○五泉地域・村松地域の各地域内を運行し、各集落から五泉市街地や村松市街地にアクセスすることができる路線 ○利用者のニーズに合わせ、自宅や目的地から指定場所まで運行し、市民生活の維持を担う路線	○区域運行 ○平日・土曜日運行 ○定額運賃

(2) 各交通手段の役割

○鉄道、高速バス、路線バス、加茂市営市民バスは都市間移動の役割を担い、ふれあいバス、さくら号は市内での移動を支える役割を担います。

○上記の交通手段で対応できない市内の移動需要については、一般タクシー等がその役割を担うものとします。

(3) 国庫補助を活用する路線

○基幹路線に位置づけている、ふれあいバスは五泉市街地と村松市街地を結び、通勤・通学、買い物、通院、観光等の日常生活を支える役割を担う重要な路線です。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を継続して活用することで、安定的な確保維持を図ります。

○支線に位置づけている、さくら号は市内の郊外と五泉市街地や村松市街地を結び、幹線や基幹路線への接続及び郊外地域の生活を支える役割を担っています。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を継続して活用することで、安定的な確保維持を図ります。

表 各交通手段の位置づけと役割

交通手段	位置づけ				役割
	幹線	基幹路線	支線	その他 (市全域)	
鉄道	○				・新潟市、阿賀町、福島県等との都市間移動を支える役割
高速バス	○				・新潟市との都市間移動を支える役割 ・主に鉄道駅の無い村松地域から新潟市までの移動を支える
路線バス	○				・新潟市（秋葉区）、阿賀野市との都市間移動を支える役割（主に通学利用）
加茂市営市民バス	○				・加茂市と村松地域の都市間移動を支える役割 ・上記自治体へ乗換え無しで移動ができる唯一の手段
ふれあいバス		○			・五泉市街地と村松市街地間を結ぶ役割 ・五泉市内において、通勤・通学、買い物、通院、観光など様々な利用目的に対応する
さくら号			○		・郊外部から五泉市街地や村松市街地等への移動を支える役割
一般タクシー				○	・市内全域で高い移動サービスを提供し、比較的小規模な移動需要を支える役割

5.5 将来公共交通ネットワーク

○前述した内容を踏まえ、以下に五泉市の将来公共交通ネットワークを示します。

- ・五泉市街地と村松市街地を基幹路線が結び、各市街地と市外を幹線が結びます。周辺地域から各市街地へのアクセスを支線が担います。

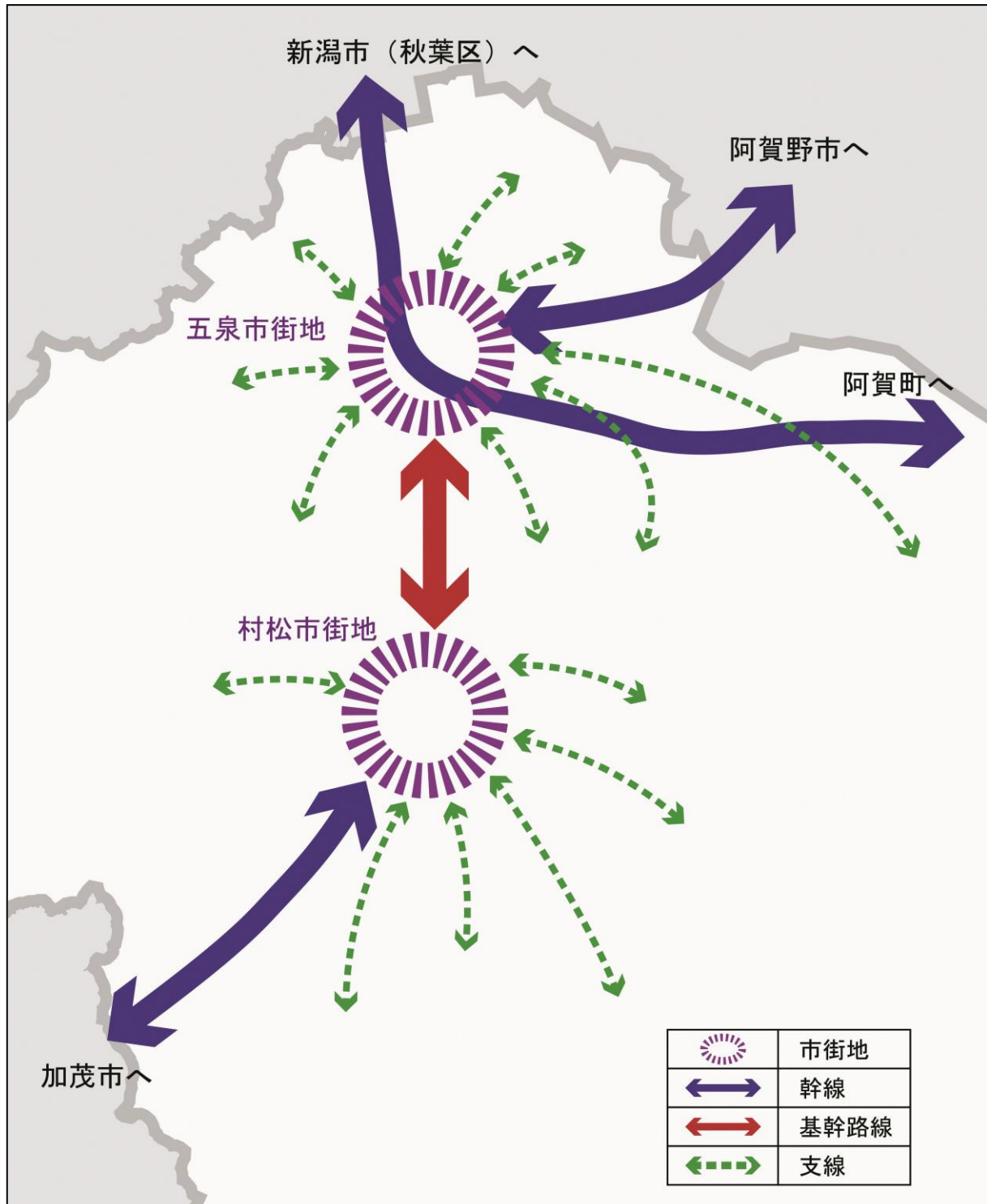
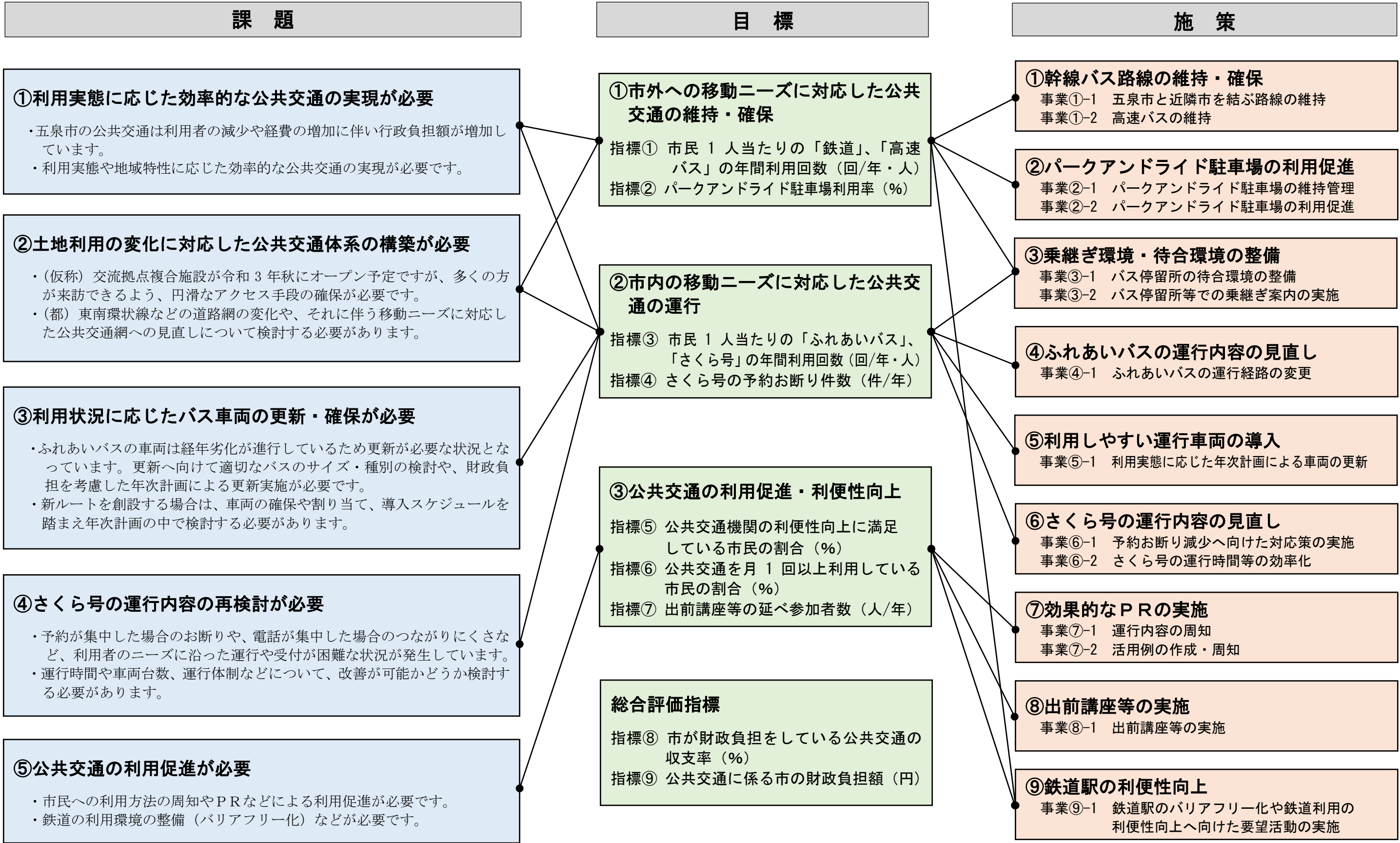


図 将来公共交通ネットワーク（基幹路線及び支線は国庫補助対象路線）

5.6 五泉市地域公共交通網形成計画の体系



第6章 施策・事業

6.1 施策・事業の内容

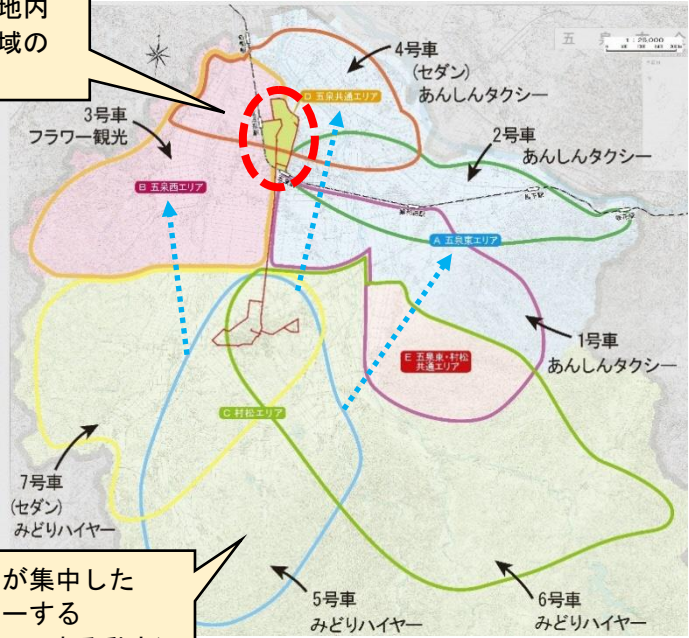
施策① 幹線バス路線の維持・確保	
背景	○現在運行されている民間路線バスや高速バス・加茂市営市民バスは、五泉市と隣接市を結ぶ幹線として、通学や通勤・通院・買い物など多様な目的に利用されている重要なバス路線です。 ○市外への移動ニーズが高い五泉市にとって、隣接市への移動手段であるバス路線は鉄道とともに維持していく必要があります。
対象	市内全域
目標	目標① 市外への移動ニーズに対応した公共交通の維持・確保
課題	課題① 利用実態に応じた効率的な公共交通の実現が必要
事業内容	○事業①-1 五泉市と近隣市を結ぶ路線の維持 ・運行事業者や関係機関と連携のうえ、引き続きPR活動や利便性向上の取り組みを実施します。合わせて利用状況やニーズを考慮しながら、適切な運行日数や便数の見直しを検討し、路線の維持・確保を図ります。  写真 民間路線バス  写真 加茂市営市民バス ○事業①-2 高速バスの維持 ・通勤、通学の利用促進、買い物や通院等の利用状況に合わせた運行時刻の見直し、活用方法の案内等の利用促進を行いながら、高速バス（五泉・村松－新潟線）の維持確保を図ります。 ・また、（仮称）交流拠点複合施設の集客状況や移動ニーズを踏まえ、施設への乗入れについて検討を行います。 【実施スケジュール】 毎年1月、6月：乗降調査（利用状況調査）の実施 毎年3月：運行内容やダイヤ等の見直しの検討  写真 高速バス
実施主体	五泉市、交通事業者、連携する自治体（新潟市・阿賀野市・加茂市）
評価指標	指標① 市民1人当たりの「鉄道」、「高速バス」の年間利用回数（回/年・人）

施策② パークアンドライド駐車場の利用促進	
背景	○北五泉駅や新関駅等にはパークアンドライドが可能な駐車場が整備されています。これらの駐車場の利用を促すことで、車から鉄道への乗換え利用の促進につながります。
対象	市内全域
目標	目標① 市外への移動ニーズに対応した公共交通の維持・確保
課題	課題① 利用実態に応じた効率的な公共交通の実現が必要
事業内容	○事業②-1 パークアンドライド駐車場の維持管理 ・車から鉄道への乗換え利用を促進するため、引き続き北五泉駅、新関駅の市営駐車場について適切な維持管理を図ります。 【実施スケジュール】 令和2年度～：市営駐車場の維持管理  写真 北五泉駅前 市営駐車場 ○事業②-2 パークアンドライド駐車場の利用促進 ・多くの市民から市営駐車場等を知ってもらい、パークアンドライド 駐車場として利用してもらうため、市のホームページや公共交通時刻表等で、利用方法や料金等の情報を発信します。 【実施スケジュール】 令和2年度～：利用方法や料金等の周知方法の検討・見直し、広報資料の作成  写真 公共交通時刻表 (H31.4 月版)
実施主体	五泉市
評価指標	指標② パークアンドライド駐車場利用率（％）

施策③ 乗継ぎ環境・待合環境の整備	
背景	○本市の公共交通は、ふれあいバス・さくら号・各幹線を乗継いで利用することで効率的な移動が可能となります。しかし、市内の一部のバス停留所には上屋やベンチ等の設備がないことや、夜間に周囲が暗くなる停留所があるなど、利用者が快適で安全に安心して乗継ぎや待合ができる環境が十分とは言えない状況となっています。 ○また、乗継ぎ利用促進のためには、バス停留所等において乗継ぎ案内を充実させ、利用者へ乗継ぎ方法を周知する必要があります。
対象	市内全域
目標	目標① 市外への移動ニーズに対応した公共交通の維持・確保 目標② 市内の移動ニーズに対応した公共交通の運行
課題	課題① 利用実態に応じた効率的な公共交通の実現が必要
事業内容	○事業③-1 バス停留所の待合環境の整備 ・悪天候時や夜間でも快適で安全・安心にバス等を待つことができる環境を確保するため、バス停留所に上屋やベンチ等の設置を検討します。なお、運行便数や利用者数が比較的多い、もしくは乗継ぎの拠点となるバス停留所を優先的に検討します。  写真 上屋やベンチがある停留所 (五泉市役所)  写真 利用者が多い停留所 (五泉中央病院前) 【実施スケジュール】 令和2年度：整備箇所・整備内容の検討 令和3年度～：整備の実施 ○事業③-2 バス停留所等での乗継ぎ案内の実施 ・乗継ぎの拠点となるバス停留所において、乗継ぎ案内や乗継ぎ時間などの情報を掲示します。また、広報資料（チラシ・パンフレット等）を作成し、接続状況をあらかじめ周知します。 【実施スケジュール】 令和2年度～：乗継ぎ案内の検討・実施  図 乗継ぎ時刻を示した広報資料 (村松地域から五泉中央病院への移動手段)
実施主体	五泉市、交通事業者
評価指標	指標③ 市民1人当たりの「ふれあいバス」、「さくら号」の年間利用回数（回/年・人）

施策④ ふれあいバスの運行内容の見直し	
背景	○令和3年秋にオープン予定の（仮称）交流拠点複合施設は、イベントの実施や特産品を販売する産地直売のスペースを設けるなど市民だけではなく、観光客にも来訪してもらえるような施設とする方針としています。 ○しかし、施設付近に停留所が確保されている路線は、さくら号を除くと保田線のみとなっており当該路線は土休日運休となっています。また、高速バスの最寄の停留所から当該施設までは、約900m離れています。 ○さらに、村松地域から当該施設へ路線バスで移動する場合は、ふれあいバスと保田線との乗換えが必要です。五泉駅で乗換えを行う場合、午前中に村松地域から出発し午後帰宅しようとする、行きで1時間36分、帰りは1時間1分の待ち時間が必要となります。また、午後に村松地域から出発する場合は、帰りの便が確保されない可能性があります。 ○（都）東南環状線は現在整備が進められており、計画期間は令和4年度までを予定しています。所要時間や移動ニーズなどを考慮し、この道路を活用したルートの見直しについて必要性を検証する必要があります。
対象	ふれあいバス
目標	目標② 市内の移動ニーズに対応した公共交通の運行
課題	課題① 利用実態に応じた効率的な公共交通の実現が必要 課題② 土地利用の変化に対応した公共交通体系の構築が必要
事業内容	○事業④-1 ふれあいバスの運行経路の変更 ・（仮称）交流拠点複合施設への円滑な移動を確保するために、開設後は一部の便（1日数往復程度を予定）の運行ルートを変更します。また、（都）東南環状線の開通後には、当該道路を活用した運行ルートに変更します。 ・ただし、これらの運行ルート及び以下の実施スケジュールは、今後の各整備状況や利用状況、実証運行時のニーズ調査の結果によって変更する可能性があります。   図（仮称）交流拠点複合施設開設後の運行ルート(案) 図（都）東南環状線の開通後の運行ルート(案) 【実施スケジュール】 令和2年度：運行ルート（（仮称）交流拠点複合施設開設後）や運行便数の検討 令和3年度：運行ルート（（仮称）交流拠点複合施設開設後）の実証運行 令和4年度：ニーズ調査の実施、調査結果や利用状況に応じた運行内容の見直し、 運行ルート（（都）東南環状線の開通後）や運行便数の検討 令和5年度：運行ルート（（都）東南環状線の開通後）の実証運行 令和6年度～：利用状況に応じた運行内容の見直し
実施主体	五泉市、交通事業者
評価指標	指標③ 市民1人当たりの「ふれあいバス」、「さくら号」の年間利用回数（回/年・人）

施策⑤ 利用しやすい運行車両の導入	
背景	○ふれあいバスの車両は平成 22 年度の運行開始以降、車両更新を実施しておらず経年劣化が進行しています。そのため、車両更新を実施する必要がありますが、適切なバスのサイズ・種別の検討や、財政負担を考慮した年次計画による更新実施が必要です。 ○また、新ルートを創設する場合は、車両の割り当てや導入スケジュールを踏まえ年次計画の中で検討する必要があります。
対象	市内全域
目標	目標② 市内の移動ニーズに対応した公共交通の運行
課題	課題③ 利用状況に応じたバス車両の更新・確保が必要
事業内容	○事業⑤-1 利用実態に応じた年次計画による車両の更新 ・高齢者や障がい者など全ての方が利用しやすい車両を導入します。 ・現在の利用実態や、運行ルート、運行頻度、財政負担を踏まえたうえで車両を選定し、年次計画により順次 更新を行います。 ・導入新ルートの創設などに伴う運行内容の変化を考慮し、車両の割り当てや新しい車両の導入スケジュールを年次計画に含め検討します。 ・ただし、以下の実施スケジュールやバスのサイズ、種別については、今後の利用状況や社会状況の変化等によって変更する可能性があります。  写真 低床バスの例（左：五泉市、右：柏崎市） 【実施スケジュール】 令和 2 年度：ふれあいバス車両入替 （小型 2 台→中型 2 台、地方創生臨時交付金活用） 令和 5 年度：国庫補助申請準備 令和 6 年度：幹線系統補助対象路線（ふれあいバス）車両入替 （中型 1 台→中型 1 台）
実施主体	五泉市、交通事業者
評価指標	指標③ 市民 1 人当たりの「ふれあいバス」、「さくら号」の年間利用回数（回/年・人）

施策⑥ さくら号の運行内容の見直し	
背景	○さくら号は定時性を確保するために、希望者からの予約が集中した場合は予約をお断りすることがあります。また、予約の申し込み電話が集中した際に電話がつながりにくくなるなど、利用者のニーズに沿った運行や受付が困難な状況が発生しています。 ○利用者アンケートの結果でも、上記に関連して、「予約が取れるようにする」、「予約の電話がつながりやすくする」など予約に関連する要望が比較的多いです。 ○そのため、運行時間や車両台数、運行体制などについて、改善が可能かどうか検討する必要があります。
対象	市内全域
目標	目標② 市内の移動ニーズに対応した公共交通の運行
課題	課題④ さくら号の運行内容の再検討が必要
事業内容	○事業⑥-1 予約お断り減少へ向けた対応策の実施 ・予約のお断り件数を減少させ利用者のニーズに対応するために、運行車両を1台増車します。増車する車両は、五泉市街地内(D 五泉共通エリア)の利用者や予約が集中した地域をフォローするよう活用を検討します。 ・また、既存の車両についても予約が集中した他の地域をフォローできるように、特定の地域だけでなく市内全域を運行できるよう登録の変更を行います。 ・増車及び運行変更後は、予約お断り件数の推移を確認のうえ効果検証を行い、必要に応じ運行時間(片道30分運行)について見直しを検討します。 増車車両は五泉市街地内 +予約が集中した地域の 運行をフォローする  既存車両も他の予約が集中した 地域の運行をフォローする (例：5号車がフォローする動き) 図 増車及び運行変更後の車両活用のイメージ 【実施スケジュール】 令和2年度～：運行方式などの確定、運行車両の増車(10月頃を予定) 令和3年度～：予約お断り件数の減少効果の検証、運行内容変更の必要性の検討 令和4年度～：必要に応じた運行内容の見直し

事業内容	○事業⑥-2 さくら号の運行時間等の効率化 ・日中時間帯の移動ニーズに対応すること、及び運行事業者（ドライバー）の負担軽減を図り将来にわたって運行体制を維持確保することを目的として、利用者数が比較的少ない 7:00 発 市街地行と 18:30 発 郊外行の便を、11:30 発 郊外行・12:00 発 市街地行に変更します。																																																				
	表 運行ダイヤ変更のイメージ(案) 現在の運行ダイヤ <table><thead><tr><th>郊外→市街地</th><th>市街地→郊外</th></tr></thead><tbody><tr><td>7:00 → 7:30</td><td>7:30 → 8:00</td></tr><tr><td>8:00 → 8:30</td><td>8:30 → 9:00</td></tr><tr><td>9:00 → 9:30</td><td>9:30 → 10:00</td></tr><tr><td>10:00 → 10:30</td><td>10:30 → 11:00</td></tr><tr><td>11:00 → 11:30</td><td></td></tr><tr><td></td><td>12:30 → 13:00</td></tr><tr><td>13:00 → 13:30</td><td>13:30 → 14:00</td></tr><tr><td>14:00 → 14:30</td><td>14:30 → 15:00</td></tr><tr><td>15:00 → 15:30</td><td>15:30 → 16:00</td></tr><tr><td>16:00 → 16:30</td><td>16:30 → 17:00</td></tr><tr><td>17:00 → 17:30</td><td>17:30 → 18:00</td></tr><tr><td>18:00 → 18:30</td><td>18:30 → 19:00</td></tr></tbody></table> 変更後の運行ダイヤ <table><thead><tr><th>郊外→市街地</th><th>市街地→郊外</th></tr></thead><tbody><tr><td></td><td>7:30 → 8:00</td></tr><tr><td>8:00 → 8:30</td><td>8:30 → 9:00</td></tr><tr><td>9:00 → 9:30</td><td>9:30 → 10:00</td></tr><tr><td>10:00 → 10:30</td><td>10:30 → 11:00</td></tr><tr><td>11:00 → 11:30</td><td>11:30 → 12:00</td></tr><tr><td>12:00 → 12:30</td><td>12:30 → 13:00</td></tr><tr><td>13:00 → 13:30</td><td>13:30 → 14:00</td></tr><tr><td>14:00 → 14:30</td><td>14:30 → 15:00</td></tr><tr><td>15:00 → 15:30</td><td>15:30 → 16:00</td></tr><tr><td>16:00 → 16:30</td><td>16:30 → 17:00</td></tr><tr><td>17:00 → 17:30</td><td>17:30 → 18:00</td></tr><tr><td>18:00 → 18:30</td><td></td></tr></tbody></table>	郊外→市街地	市街地→郊外	7:00 → 7:30	7:30 → 8:00	8:00 → 8:30	8:30 → 9:00	9:00 → 9:30	9:30 → 10:00	10:00 → 10:30	10:30 → 11:00	11:00 → 11:30			12:30 → 13:00	13:00 → 13:30	13:30 → 14:00	14:00 → 14:30	14:30 → 15:00	15:00 → 15:30	15:30 → 16:00	16:00 → 16:30	16:30 → 17:00	17:00 → 17:30	17:30 → 18:00	18:00 → 18:30	18:30 → 19:00	郊外→市街地	市街地→郊外		7:30 → 8:00	8:00 → 8:30	8:30 → 9:00	9:00 → 9:30	9:30 → 10:00	10:00 → 10:30	10:30 → 11:00	11:00 → 11:30	11:30 → 12:00	12:00 → 12:30	12:30 → 13:00	13:00 → 13:30	13:30 → 14:00	14:00 → 14:30	14:30 → 15:00	15:00 → 15:30	15:30 → 16:00	16:00 → 16:30	16:30 → 17:00	17:00 → 17:30	17:30 → 18:00	18:00 → 18:30	
	郊外→市街地	市街地→郊外																																																			
	7:00 → 7:30	7:30 → 8:00																																																			
	8:00 → 8:30	8:30 → 9:00																																																			
9:00 → 9:30	9:30 → 10:00																																																				
10:00 → 10:30	10:30 → 11:00																																																				
11:00 → 11:30																																																					
	12:30 → 13:00																																																				
13:00 → 13:30	13:30 → 14:00																																																				
14:00 → 14:30	14:30 → 15:00																																																				
15:00 → 15:30	15:30 → 16:00																																																				
16:00 → 16:30	16:30 → 17:00																																																				
17:00 → 17:30	17:30 → 18:00																																																				
18:00 → 18:30	18:30 → 19:00																																																				
郊外→市街地	市街地→郊外																																																				
	7:30 → 8:00																																																				
8:00 → 8:30	8:30 → 9:00																																																				
9:00 → 9:30	9:30 → 10:00																																																				
10:00 → 10:30	10:30 → 11:00																																																				
11:00 → 11:30	11:30 → 12:00																																																				
12:00 → 12:30	12:30 → 13:00																																																				
13:00 → 13:30	13:30 → 14:00																																																				
14:00 → 14:30	14:30 → 15:00																																																				
15:00 → 15:30	15:30 → 16:00																																																				
16:00 → 16:30	16:30 → 17:00																																																				
17:00 → 17:30	17:30 → 18:00																																																				
18:00 → 18:30																																																					
【実施スケジュール】 令和2年度：運行時刻の変更を実施(10月頃を予定) 令和3年度～：利用状況に応じた運行内容の見直し																																																					
実施主体	五泉市、交通事業者、社会福祉協議会																																																				
評価指標	指標③ 市民1人当たりの「ふれあいバス」、「さくら号」の年間利用回数(回/年・人) 指標④ さくら号の予約お断り件数(件/年)																																																				

施策⑦ 効果的なPRの実施							
背景	○人口減少などにより、公共交通の利用者数は減少しています。公共交通を維持・確保するためには、より多くの市民に公共交通へ関心を持ってもらうことが必要です。 ○公共交通を利用しない理由として、「自家用車を運転するため」、「送迎してくれる人がいるため」、「どんなバスか知らないため」という回答が多くなっています。そのため、現在公共交通を利用していない市民へ向けた意識啓発や情報提供等による利用促進が必要です。						
対象	市内全域						
目標	目標③ 公共交通の利用促進・利便性向上						
課題	課題⑤ 公共交通の利用促進が必要						
事業内容	○事業⑦-1 運行内容の周知 ・これまでも周知に活用してきた「五泉市公共交通時刻表」の作成、配布を継続して実施するとともに、主な施設の位置を追加し停留所と目的施設の位置関係を示すなど、掲載内容の見直し・修正を行います。  写真 公共交通時刻表 (H31.4月版) ○事業⑦-2 活用例の作成・周知 ・地域別に「買い物する場合」、「通院する場合」など、具体的な公共交通の活用方法について、事例を交えた案内を行います。 新しい公共交通の活用例 (その1) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">◎ 石黒地区</th><th style="text-align: center;">◎ 田代・門出地区</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"> 高柳診療所へ 行く場合  【岡野町・石黒線】 7:20 7:50 </td><td style="text-align: center;"> 新しい公共交通  【岡野町・石黒線】 7:34 7:58 </td></tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 高柳診療所から 帰る場合  【岡野町・石黒線】 11:20 11:50 </td><td style="text-align: center;"> 新しい公共交通  【岡野町・石黒線】 11:20 11:36 </td></tr> </tbody> </table> 図 柏崎市の事例 【実施スケジュール】※事業⑦-1、事業⑦-2 共通 令和2年度 : 広報内容の再検討 令和3年度～ : 各公共交通の運行内容の変更や、利用者の動きが変化する4月に合わせた配布	◎ 石黒地区	◎ 田代・門出地区	高柳診療所へ 行く場合  【岡野町・石黒線】 7:20 7:50	新しい公共交通  【岡野町・石黒線】 7:34 7:58	高柳診療所から 帰る場合  【岡野町・石黒線】 11:20 11:50	新しい公共交通  【岡野町・石黒線】 11:20 11:36
◎ 石黒地区	◎ 田代・門出地区						
高柳診療所へ 行く場合  【岡野町・石黒線】 7:20 7:50	新しい公共交通  【岡野町・石黒線】 7:34 7:58						
高柳診療所から 帰る場合  【岡野町・石黒線】 11:20 11:50	新しい公共交通  【岡野町・石黒線】 11:20 11:36						
実施主体	五泉市、交通事業者						
評価指標	指標⑤ 公共交通機関の利便性向上に満足している市民の割合 (%) 指標⑥ 公共交通を月1回以上利用している市民の割合 (%)						

施策⑧ 出前講座等の実施	
背景	○公共交通を利用しない理由として、「どんなバスか知らないため」、「使い方がわかりづらい」という回答がみられます。そのため、公共交通に関する情報を得る機会が少ない市民へ向けて、公共交通の運行内容や利用方法の周知を行う必要があります。
対象	市内全域
目標	目標③ 公共交通の利用促進・利便性向上
課題	課題⑤ 公共交通の利用促進が必要
事業内容	○事業⑧-1 出前講座等の実施 ・お茶の間サロンなどの地域の会合で、公共交通の話題（運行内容や利用方法、最近の状況など）を説明・周知し、身近な乗り物であることを知ってもらう機会を作ります。   写真 出前講座のイメージ 【実施スケジュール】 令和2年度～：実施計画の策定、出前講座の実施
実施主体	五泉市、交通事業者
評価指標	指標⑦ 出前講座等の延べ参加者数(人/年)

施策⑨ 鉄道駅の利便性向上	
背景	○JR磐越西線は、五泉市と市外を結ぶ路線として通勤・通学を中心に利用されており、運行回数(本数)の増や運行時間帯の拡大に対する要望が多くみられます。 ○また、五泉駅と北五泉駅については、「駅の階段・段差の解消(バリアフリー化)」の要望がみられます。五泉駅では、「五泉駅周辺整備事業(平成25年～令和元年)により、五泉中央連絡橋(駅の北側と南側を結ぶ通路、エレベーターも設置)を整備しましたが、駅舎内での移動は階段のみとなっています。北五泉駅では、ホームへ上がる際に階段を通る必要があり、高齢者や足の不自由な方の利用を妨げる原因となっています。
対象	市内全域
目標	目標③ 公共交通の利用促進・利便性向上
課題	課題⑤ 公共交通の利用促進が必要
事業内容	○事業⑨-1 鉄道駅のバリアフリー化や鉄道利用の利便性向上へ向けた要望活動の実施 ・鉄道事業者に対し、五泉駅構内のエレベーターや、北五泉駅のスロープの設置等、バリアフリー化についての要望を実施します。 また、運行便数の増便や接続の改善について、継続して要望を実施します。 写真 ホームのエレベーター設置例(新津駅) 【実施スケジュール】 令和2年度～：鉄道駅のバリアフリー化や利便性向上へ向けた要望活動の実施
実施主体	五泉市、鉄道事業者
評価指標	指標① 市民1人当たりの「鉄道」、「高速バス」の利用回数(回/年・人) 指標⑥ 公共交通を月1回以上利用している市民の割合(%)

6. 2 実施スケジュールのまとめ

施策・事業	実施主体	スケジュール							
		内容	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
施策① 幹線バス路線の維持・確保									
事業①-1 五泉市と近隣市を結ぶ路線の維持	五泉市、交通事業者 連携する自治体	①毎年1月、6月：乗降調査（利用状況調査）の実施 毎年3月：運行内容やダイヤ等の見直しの検討	①						
事業①-2 高速バスの維持									
施策② パークアンドライド駐車場の利用促進									
事業②-1 パークアンドライド駐車場の維持管理	五泉市	①令和2年度～：市営駐車場の維持管理	①						
事業②-2 パークアンドライド駐車場の利用促進		①令和2年度～：利用方法や料金等の周知方法の検討・見直し、広報資料の作成	①						
施策③ 乗継ぎ環境・待合環境の整備									
事業③-1 バス停留所の待合環境の整備	五泉市、交通事業者	①令和2年度：整備箇所・整備内容の検討 ②令和3年度～：整備の実施	①	②					
事業③-2 バス停留所等での乗継ぎ案内の実施		①令和2年度～：乗継ぎ案内の検討・実施	①						
施策④ ふれあいバスの運行内容の見直し									
事業④-1 ふれあいバスの運行経路の変更	五泉市、交通事業者	①令和2年度：運行ルート（（仮称）交流拠点複合施設開設後）や運行便数の検討 ②令和3年度：運行ルート（（仮称）交流拠点複合施設開設後）の実証運行 ③令和4年度：ニーズ調査の実施、調査結果や利用状況に応じた運行内容の見直し、 運行ルート（（都）東南環状線の開通後）や運行便数の検討 ④令和5年度：運行ルート（（都）東南環状線の開通後）の実証運行 ⑤令和6年度～：利用状況に応じた運行内容の見直し	①	②	③	④	⑤		
施策⑤ 利用しやすい運行車両の導入									
事業⑤-1 利用実態に応じた年次計画による車両の更新	五泉市、交通事業者	①令和2年度：国庫補助申請準備、新年度予算要求（1台目） ②令和3～5年度：車両の入れ替え（令和3年度から各年1台の更新を予定）	①	②					
施策⑥ さくら号の運行内容の見直し									
事業⑥-1 予約お断り減少へ向けた対応策の実施	五泉市、交通事業者、 社会福祉協議会	①令和2年度：運行方式などの確定、運行車両の増車（10月頃を予定） ②令和3年度：予約お断り件数の減少効果の検証、運行内容変更の必要性の検討 ③令和4年度～：必要に応じた運行内容の見直し	①	②	③				
事業⑥-2 さくら号の運行時間等の効率化		①令和2年度：運行時刻の変更を実施（10月頃を予定） ②令和3年度～：利用状況に応じた運行内容の見直し	①	②					
施策⑦ 効果的なPRの実施									
事業⑦-1 運行内容の周知	五泉市、交通事業者	①令和2年度：広報内容の再検討 ②令和3年度～：各公共交通の運行内容の変更や、利用者の動きが変化する 4月に合わせた配布	①	②					
事業⑦-2 活用例の作成・周知									
施策⑧ 出前講座等の実施									
事業⑧-1 出前講座等の実施	五泉市、交通事業者	①令和2年度～：実施計画の策定、出前講座の実施	①						
施策⑨ 鉄道駅の利便性向上									
事業⑨-1 鉄道駅のバリアフリー化や鉄道利用の利便性向上へ向けた要望活動の実施	五泉市、鉄道事業者	①令和2年度～：鉄道駅のバリアフリー化や利便性向上へ向けた要望活動の実施	①						

第7章 計画の達成状況の評価

7.1 PDCAサイクルによる施策・事業の推進

- PDCAサイクルにより、効果を検証しながら施策・事業を推進していくとともに、必要に応じて網形成計画の見直しを行います。
- 本計画においては五泉市地域公共交通活性化協議会がPDCAサイクルを実行するものとします。この際、市民、交通事業者及び行政等が一体となって進めるとともに、施策・事業の実施状況や検証結果等についての情報を共有します。

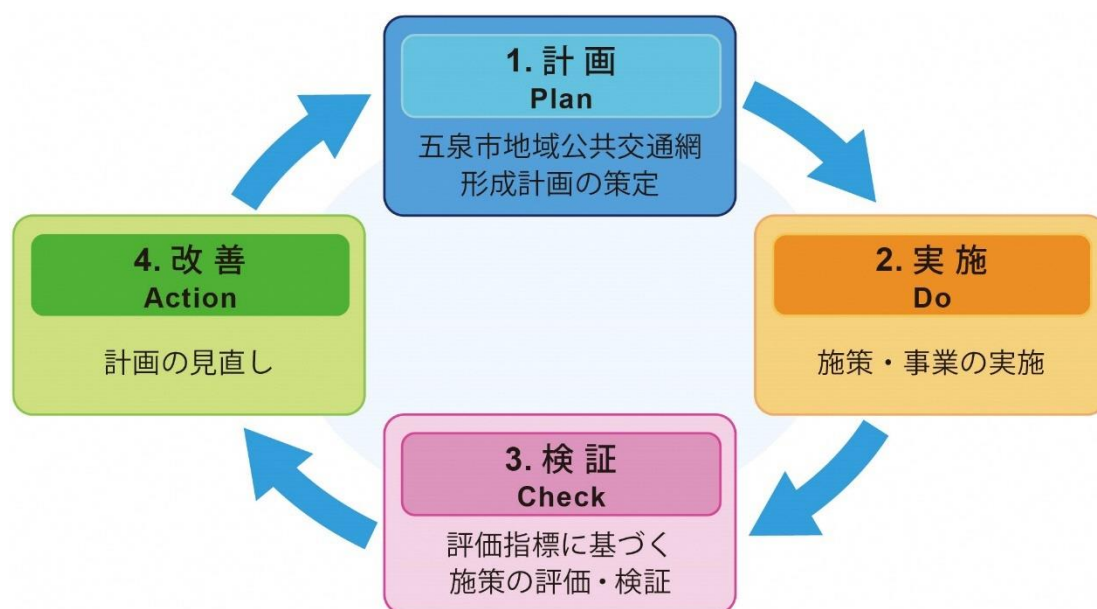


図 PDCAサイクル

7.2 評価指標と目標値の設定

(1) 検証（Check）及び改善（Action）の時期

- 本計画の計画期間は、令和2年度から令和8年度としていることから、基本的には中間年度の令和5年度及び計画期間最終年度の令和8年度を検証（Check）及び改善（Action）の時期とします。
- ただし、アンケート調査等を伴わない指標については、毎年算出し、目標達成に向けた確認を行うものとします。
- また、事業の実施状況を毎年適切に管理し、令和5年度（中間評価実施時）を目処に本計画の内容の追記・修正の必要性を検証します。（社会状況の大きな変化や関連する法令・制度の変更によって新たな対応が必要となった場合など）

表 検証（Check）及び改善（Action）の時期

策定年	計画期間						
令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度
現況評価				中間評価			最終評価

(2) 評価指標と目標値の設定

目標① 市外への移動ニーズに対応した公共交通の維持・確保	
評価指標①	市民1人当たりの「鉄道」、「高速バス」の年間利用回数（回/年・人）
目標値	○現況値（平成30年度）：8.8回/年・人 →目標値（令和8年度）：10.1回/年・人
指標の算定方法	○鉄道、高速バスの年間利用者数を五泉市の人口で除して算出します。 【参考：平成30年度実績】 ・鉄道：396,025人/年 高速バス：53,069人/年 合計：449,094人/年 ・人口：50,932人（H30.4.1時点） データ）鉄道・高速バス利用実績、住民基本台帳 ※鉄道は日平均乗車人員×年間日数により算出
目標値設定の考え方	○市民1人当たりの「鉄道」、「高速バス」の年間利用回数の増加を目指します。 ・年間利用者数は、平成30年度実績値の維持を目標として449,094人とします。 ・人口は、第2次五泉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略におけるR7・R12将来人口値を用いて算出したR8推計値（44,437人）とします。
評価指標②	パークアンドライド駐車場利用率（％）
目標値	○現況値（平成27年度）：77.8％ →目標値（令和8年度）：80.0％
指標の算定方法	○市営駐車場（北五泉駅、新関駅）の年間利用実績から算出します。 データ）市営駐車場利用実績
目標値設定の考え方	○パークアンドライド駐車場利用率の向上を目指します。 ※五泉市第2次総合計画における目標値を踏襲
目標② 市内の移動ニーズに対応した公共交通の運行	
評価指標③	市民1人当たりの「ふれあいバス」、「さくら号」の年間利用回数（回/年・人）
目標値	○現況値（平成30年度）：3.2回/年・人 →目標値（令和8年度）：3.6回/年・人
指標の算定方法	○ふれあいバス、さくら号の年間利用者数を五泉市の人口で除して算出します。 【参考：平成30年度実績】 ・ふれあいバス：113,564人/年 さくら号：48,492人/年 合計：162,056人/年 ・人口：50,932人（H30.4.1時点） データ）ふれあいバス・さくら号利用実績、住民基本台帳
目標値設定の考え方	○市民1人当たりの「ふれあいバス」、「さくら号」の年間利用回数の増加を目指します。 ・年間利用者数は、平成30年度実績値の維持を目標として162,056人とします。 ・人口は、第2次五泉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略におけるR7・R12将来人口値を用いて算出したR8推計値（44,437人）とします。

目標② 市内の移動ニーズに対応した公共交通の運行	
評価指標④	さくら号の予約お断り件数（件/年）
目標値	○現況値（平成30年度）：3,349件/年 →目標値（令和8年度）：2,349件/年
指標の算定方法	○さくら号の予約お断り件数（実績値）を把握します。 データ）予約お断り件数集計結果
目標値設定の考え方	○運行内容の見直しにより予約お断り件数の減少を目指します。 ○本計画の施策を実施することで見込まれる減少推計値（約1,000件）を目標値とします。

目標③ 公共交通の利用促進・利便性向上	
評価指標⑤	公共交通機関の利便性向上に満足している市民の割合（％）
目標値	○現況値（平成27年度）：28.0％ →目標値（令和8年度）：35.0％
指標の算定方法	○市民アンケート調査を実施し満足度を把握します。 データ）市民アンケート調査結果
目標値設定の考え方	○公共交通の利用促進や利便性の向上により、満足度の向上を目指します。 ※五泉市第2次総合計画における目標値を踏襲
評価指標⑥	公共交通を月1回以上利用している市民の割合（％）
目標値	○現況値（令和元年度）：27.3％ →目標値（令和8年度）：現況よりも上昇
指標の算定方法	○市民アンケート調査を実施し『公共交通を月1回以上利用している』と回答した割合を把握します。 データ）市民アンケート調査結果（高校生・高齢者を対象）
目標値設定の考え方	○公共交通の利用促進や利便性の向上により、公共交通を利用する実人数割合の増加を目指します。
評価指標⑦	出前講座等の延べ参加者数（人/年）
目標値	○現況値（令和元年度）：0人/年 →目標値（令和8年度）：132人/年
指標の算定方法	○出前講座等の延べ参加者数の実績により把握します。 データ）出前講座等の参加者数実績
目標値設定の考え方	○公共交通の利用促進のため、1か月に1か所の出前講座等を行うことを目標とします。 ○目標値（132人/年）＝11人/回×12か月 11人/回＝お茶の間サロン1回当たりの平均参加者数（H30）

総合評価指標	
評価指標⑧	市が財政負担をしている公共交通の収支率（％）
目標値	○現況値（令和3年度）：24.8% →目標値（令和8年度）：26.3%
指標の算定方法	○ふれあいバス、さくら号、大関線、保田線の収入を運行事業費で除して算出します。 【参考：令和3年度実績】 ・収入 ふれあいバス：15,330,247 円/年 さくら号：14,025,450 円/年 大関線：2,169,261 円/年 保田線：2,795,049 円/年 合計：34,320,007 円/年 ・事業費 ふれあいバス：47,223,912 円/年 さくら号：56,952,955 円/年 大関線：22,830,985 円/年 保田線：11,524,492 円/年 合計：138,532,344 円/年 データ）五泉市地域公共交通活性化協議会収支決算状況 バス事業者保有の実績
目標値設定の考え方	○市が財政負担をしている公共交通の収支率増加を目指します。 ・「ふれあいバス」、「さくら号」の収入は、年間利用者数の目標値と同様に平成30年度実績値（31,411,276 円）とします。 ・「大関線」、「保田線」の収入は令和3年度実績値の維持を目標とします。 ・事業費は令和3年度実績値の維持を目標とします。
評価指標⑨	公共交通に係る市の財政負担額（千円）
目標値	○現況値（令和5年度）：80,795 千円 →目標値（令和8年度）：77,984 千円
指標の算定方法	○五泉市地域公共交通活性化協議会への負担金と路線バスへの補助金額を合計して算出します。 【参考：令和5年度予算】 ・五泉市地域公共交通活性化協議会負担金：68,397 千円/年 生活交通確保対策運行費補助金：12,398 千円/年 合計：80,795 千円/年 データ）五泉市保有の実績値
目標値設定の考え方	○公共交通に係る市の財政負担額減少を目標とします。 ・五泉市地域公共交通活性化協議会負担金は、令和5年度予算のうち「ふれあいバス」、「さくら号」収入を平成30年度実績で計算した65,586 千円とします。 ・生活交通確保運行費補助金は R5 年度予算の維持を目標とします。

卷末資料

五泉市地域公共交通活性化協議会での検討

「五泉市地域公共交通網形成計画」は、公共交通事業者や道路管理者等の関係機関が連携し、一体的に推進するための計画とするため、以下のとおり「五泉市地域公共交通活性化協議会」にて検討を行った。

表 五泉市地域公共交通活性化協議会

区 分	委 員
計画作成市町村	五泉市長
公共交通事業者等	新潟交通観光バス株式会社
	蒲原鉄道株式会社
	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社
	泉観光バス株式会社
	公益社団法人新潟県バス協会
	みどりハイヤー株式会社
道路管理者	新潟県新潟地域振興局新津地域整備部
	五泉市都市整備課
公安委員会	新潟県五泉警察署
地域公共交通の利用者	五泉市老人クラブ連合会
	五泉市小中学校 PTA 連絡協議会
学識経験者	長岡技術科学大学
その他当該市町村が必要と認める者	国土交通省北陸信越運輸局交通政策部交通企画課
	国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局
	新潟県新潟地域振興局企画振興部
	新潟市秋葉区
	加茂市福祉事務所
	阿賀野市総務課
	五泉商工会議所
	村松商工会
	五泉市商工観光課
	五泉市社会福祉協議会
	五泉市健康福祉課
	日本労働組合総連合会新潟県連合会下越地域協議会五泉支部
	五泉市高齢福祉課
	五泉市教育委員会学校教育課

(※令和 2 年 3 月現在)

表 検討の経過

年月日	内容
R1. 6. 27	第 1 回協議会 検討内容とスケジュール、アンケート調査の実施状況について
R1. 9. 13	第 2 回協議会 現状整理、五泉市地域公共交通連携計画の評価、課題の抽出について
R1. 11. 1	第 3 回協議会 計画の基本方針について
R2. 1. 21	第 4 回協議会 五泉市地域公共交通網形成計画（素案）の承認
R2. 1. 28 ～R2. 2. 26	パブリックコメントの実施
R2. 3. 17 ～R2. 3. 24	第 5 回協議会（書面協議） 五泉市地域公共交通網形成計画の承認

五泉市地域公共交通網形成計画

令和 2 年 3 月

(令和 5 年 6 月改定)

発行 五泉市

住所：〒959-1692 新潟県五泉市太田1094番地1

電話：0250-43-3911（代表）

編集 五泉市 企画政策課