佐渡市地域公共交通網形成計画

平成２７年６月

佐　　渡　　市

佐渡市地域公共交通網形成計画

－　目　次　－

１．現状分析 …… 1
　１.１ 概　況 …… 1
　１.２ 人　口 …… 2
　１.３ 教　育 …… 5
　１.４ 主要施設 …… 9

２．上位関連計画 …… 13
　２.１ 市の上位関連計画 …… 13
　２.２ 交通政策関連計画 …… 26
　２.３ その他関連プロジェクト …… 35

３．地域公共交通体系の整理 …… 39
　３.１ 道路・交通網 …… 39
　３.２ 自動車交通 …… 40
　３.３ バス交通 …… 42

４．地域ニーズの把握 …… 52
　４.１ 高校生アンケート調査結果 …… 52
　４.２ 市民アンケート調査結果 …… 54
　４.３ 高齢者アンケート調査結果 …… 57
　４.４ 観光アンケート調査結果 …… 60

５．佐渡市を取り巻く公共交通の課題 …… 62

６．佐渡市地域公共交通網形成計画 …… 63
　６.１ 佐渡市地域公共交通網形成計画策定の視点 …… 63
　６.２ 佐渡市地域公共交通網形成計画の基本方針 …… 66
　６.３ 計画期間と区域 …… 67
　６.４ 佐渡市地域公共交通網形成計画の目標 …… 68
　６.５ 施策内容と実施主体 …… 70
　６.６ 評価指標の設定 …… 82
　６.７ 達成状況の評価 …… 85
　６.８ 計画期間とスケジュール …… 86
　６.９ 持続可能な公共交通網の形成に配慮すべき事項 …… 87

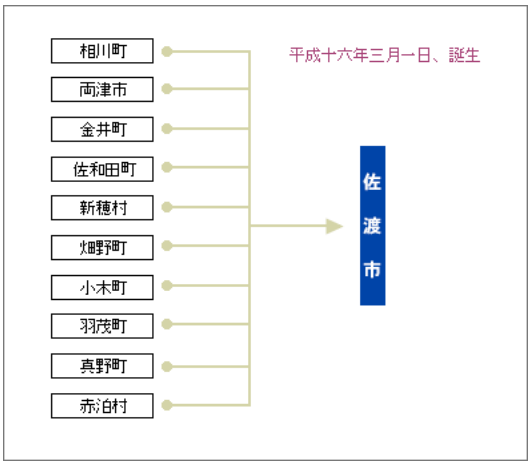
参考資料：地域ニーズ把握のための各種アンケート調査結果の概要 …… 88

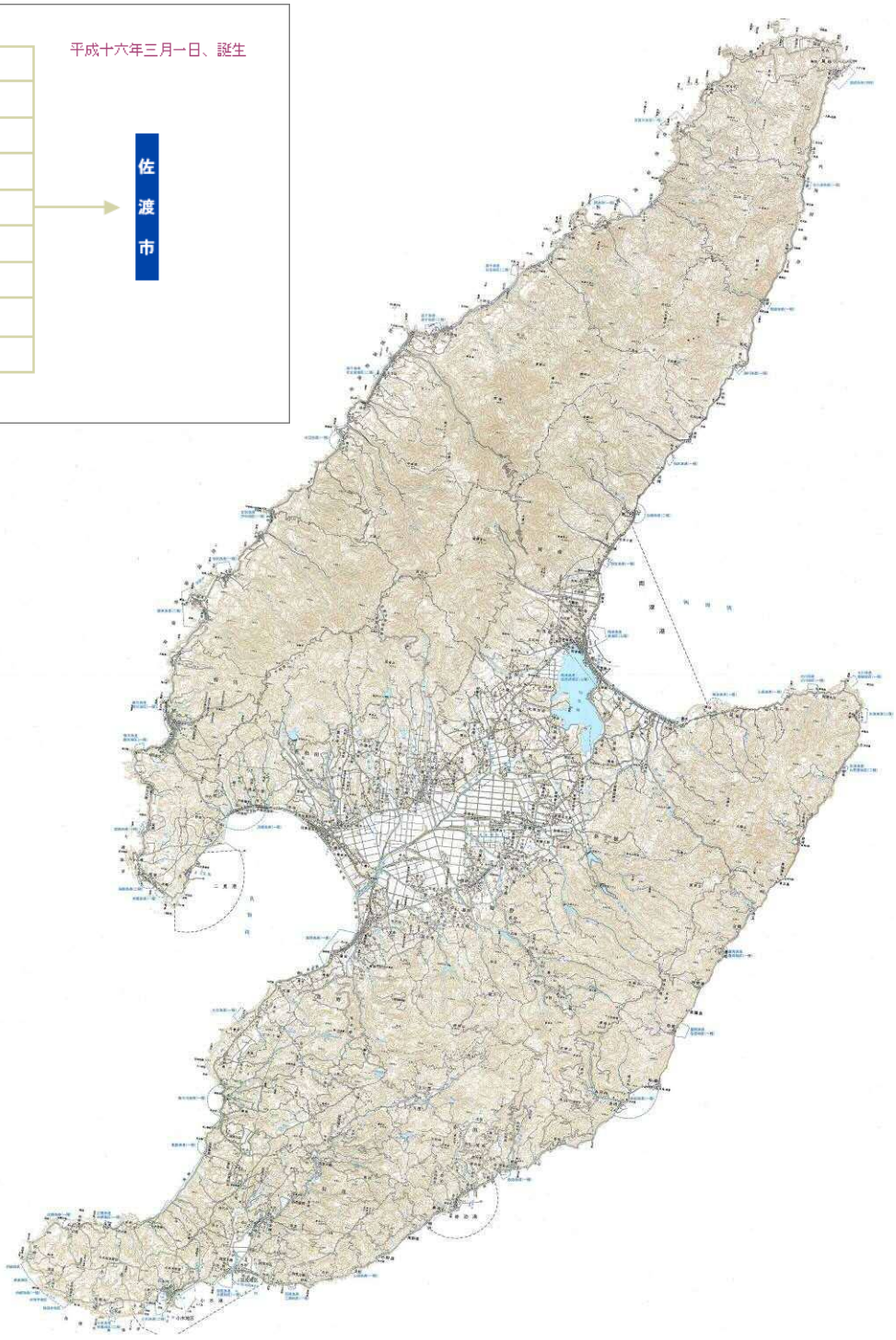
１．　現状分析

１.１　概　況

本市は、855.27km^{2}の広大な面積と、周囲 280.4km の長大な海岸線を有した日本最大の離島である。島の中央部に開けた国中平野には穀倉地帯が広がっており、それを挟むように北側に大佐渡山地、南側に小佐渡丘陵を擁している。島の大部分が国定公園や県立自然公園に指定されており、豊かで美しい自然環境に恵まれている。

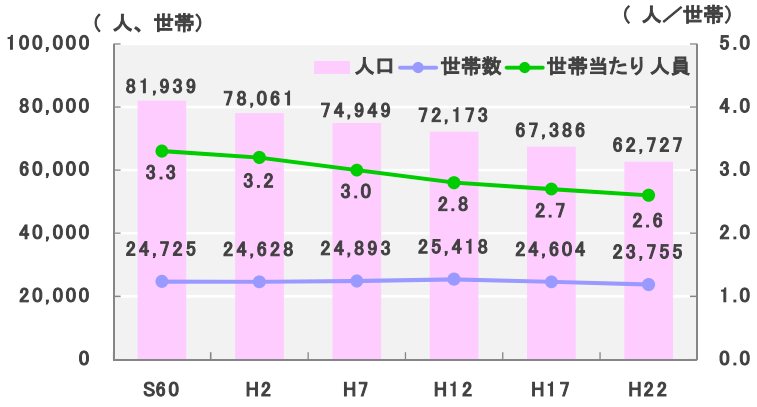
平成 16 年に島内の１０市町村が合併し佐渡市が誕生した。





1.2　人　口

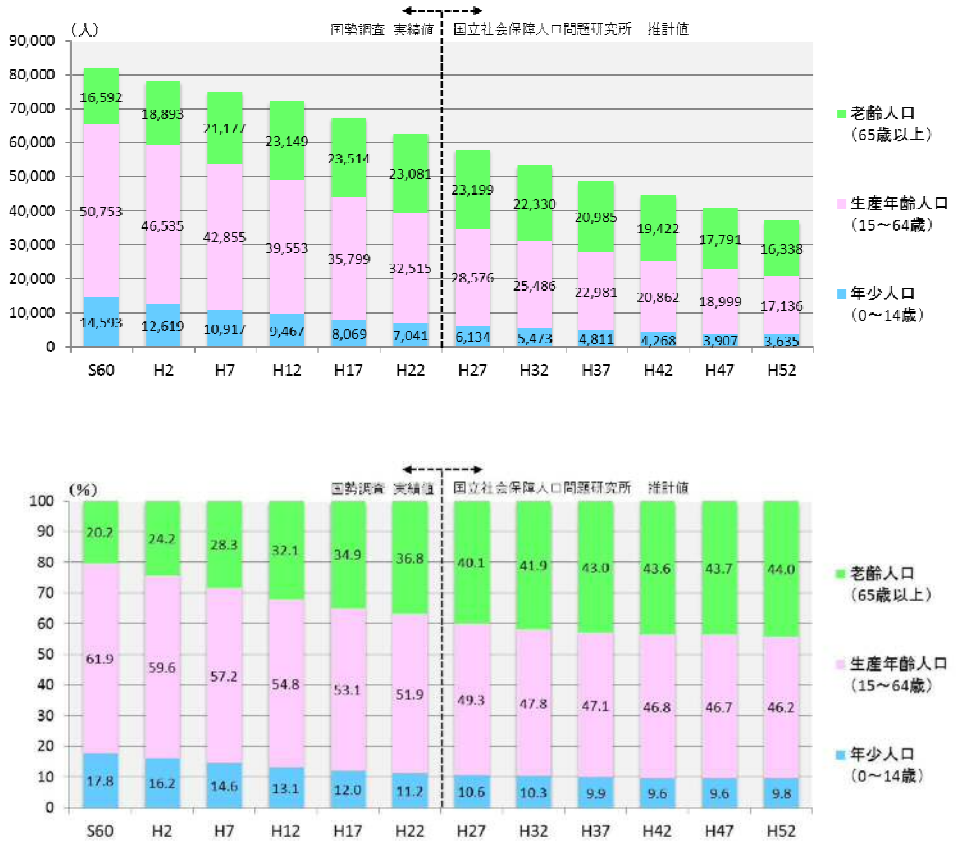
平成 22 年度における渡市の人口は 62,727 人であり、人口は減少傾向である。世帯当たり人員の減少から核家族化の進行が伺える。将来推計人口によると、平成 52 年の人口は 37,109 人となっており、平成 22 年度に比べて約 40%の減少となる。



佐渡市の人口・世帯数（平成 22 年度国勢調査）

【年齢別人口】

年齢別人口は、年少人口の割合及び生産年齢人口の割合が減少し、老齢人口の割合が増加傾向となっている。平成 22 年（2010 年）には老齢人口の割合が全体の 37%であったのに対し、2030 年には 44%を占め、その後年齢別の構成比は横ばい傾向になる予想となっている。



年齢別人口（平成 22 年度国勢調査の実績値と人口問題研究所の推計値）

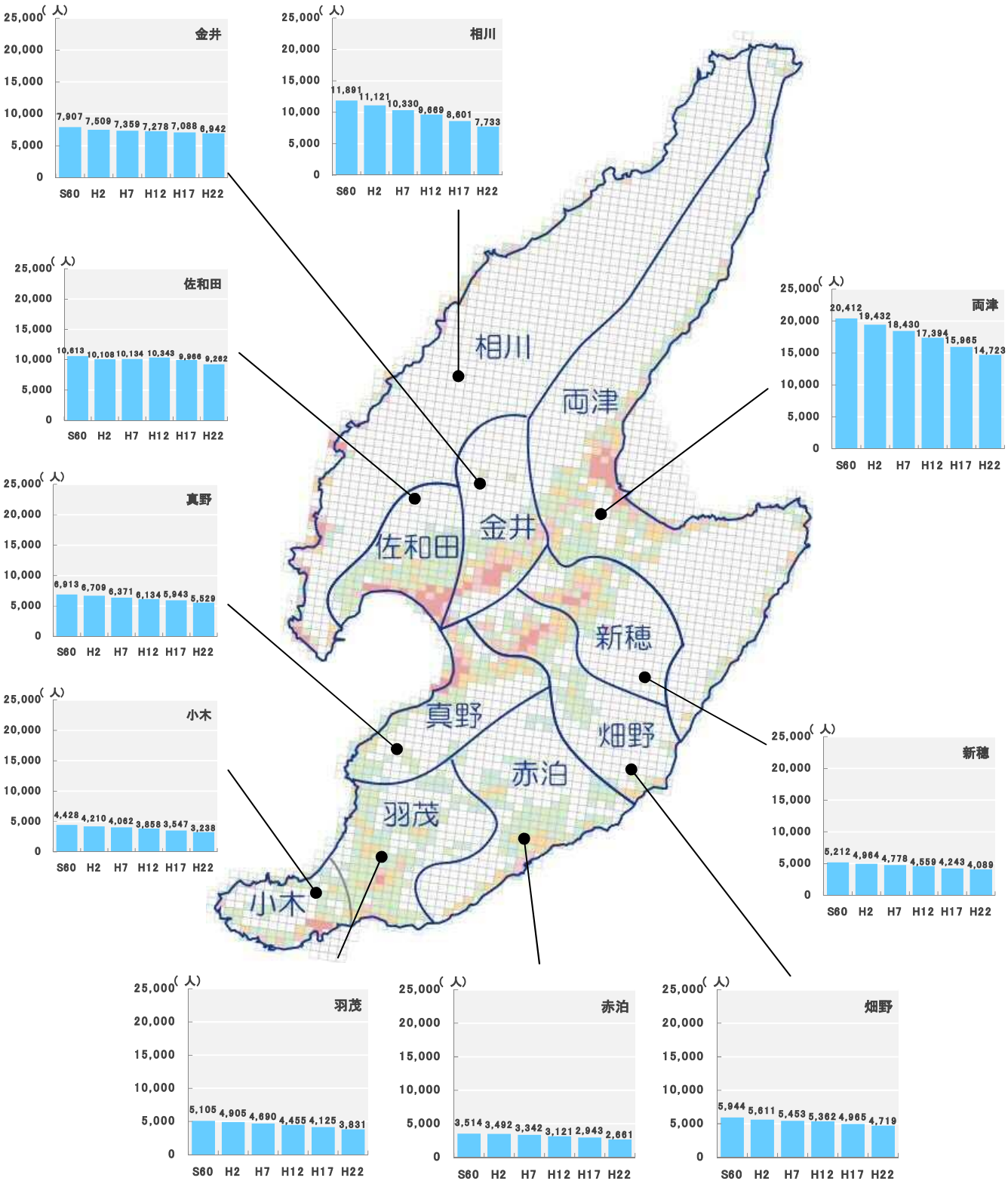
【産業別就業人口】

産業別就業人口は、第１次産業人口が 6,944 人、第２次産業人口が 5,898 人、第３次産業人口が 18,557 人となっており、第３次産業が全体の約６割を占めている。第１次産業～第３次産業すべてにおいて減少が見られる。

産業別就業人口（平成 22 年度国勢調査）

【人口分布と地区別人口推移】

人口は、広い島内の全島の海岸線まで集落が点在し、人口は全域に分布しているが、中央部の平野部において密度が高い。地区別に人口推移をみると、両津地域が 14,723 人で最も多い。全地域で減少傾向となっているが、特に両津地区や相川地区での減少が顕著である。



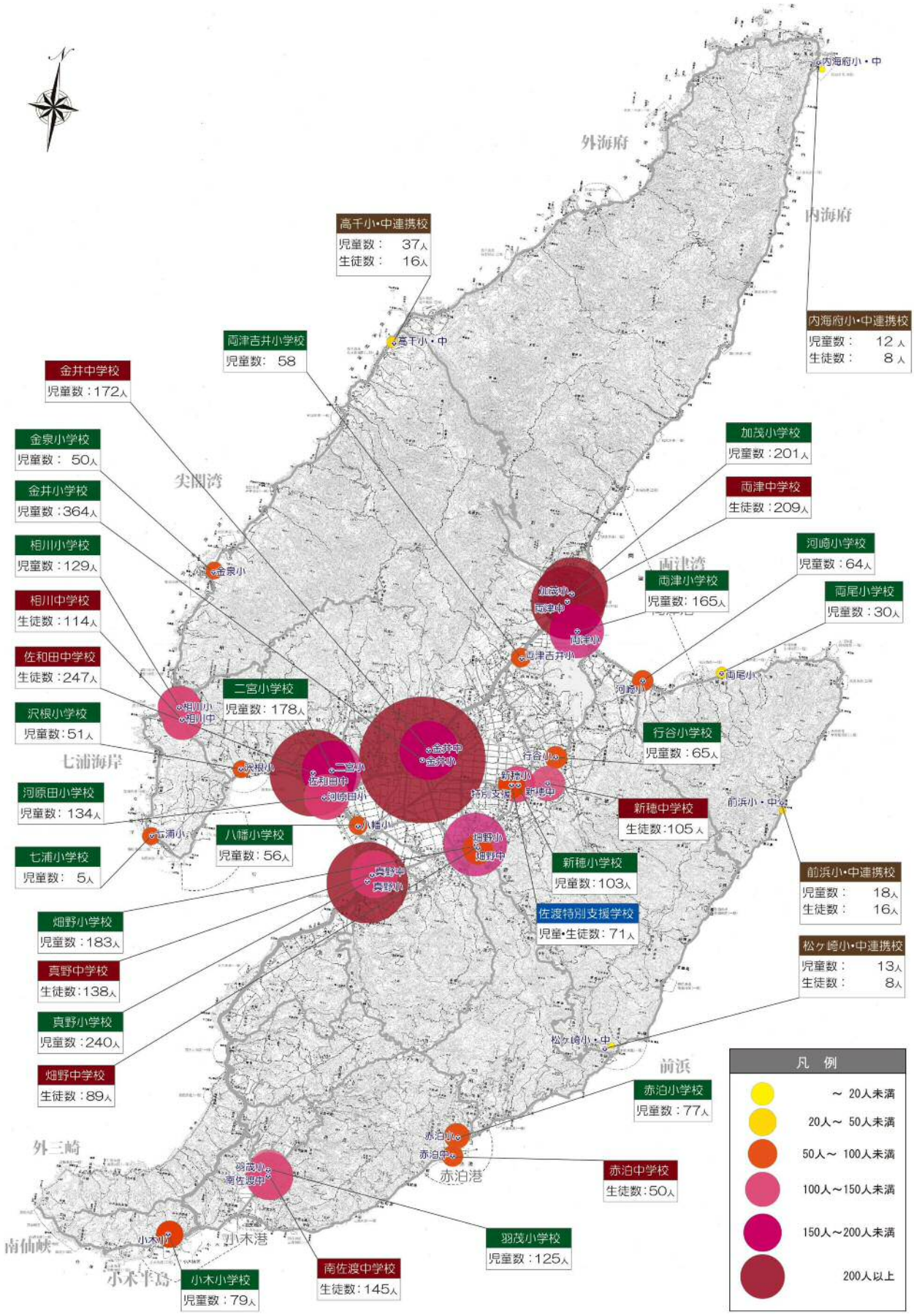
1.3　教育

（1）小中学校生

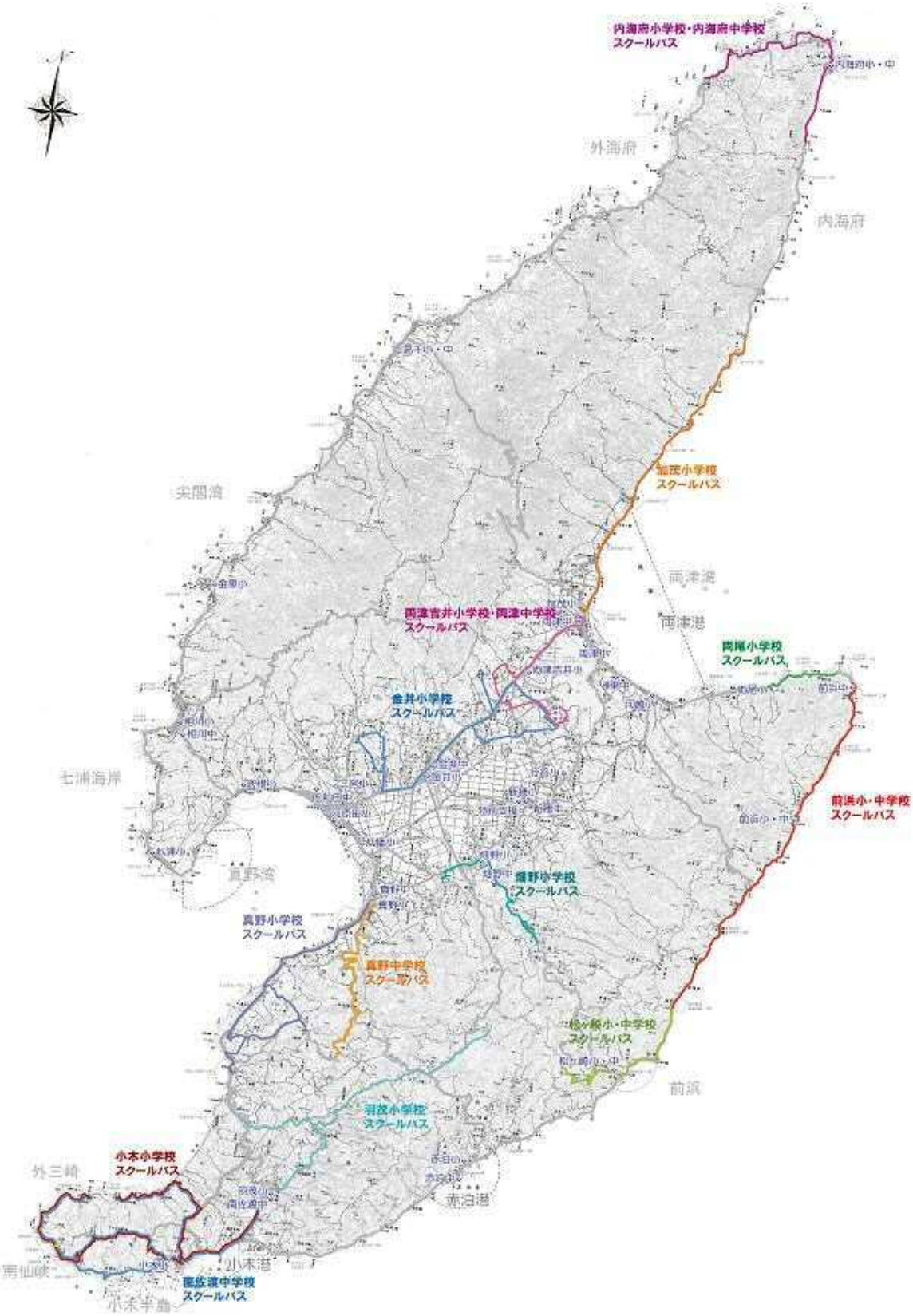
本市では、小中学校の統合が以下の通り行われている。通学圏域が拡大しており、遠距離を通学する児童・生徒のため路線バスまたはスクールバスの運行により交通手段を確保している。

また、佐渡市小･中学校統合計画（後期計画）では、最終的に平成 30 年 4 月には、現在の小学校数 20 校を 13 校に、中学校数 9 校を 6 校に学校統合が進められることになっている。

統合年月	統合前	統合後	移動先
平成22年4月	真野小学校	真野小学校	真野小学校へ
〃	西三川小学校		
〃	西三川小学校笹川分校		
平成23年4月	小木小学校	小木小学校	小木小学校へ
〃	深浦小学校		
平成24年4月	松ヶ崎中学校	松ヶ崎小・中連携校	松ヶ崎小学校へ
〃	松ヶ崎小学校		
〃	前浜中学校	前浜小・中連携校	前浜中学校へ
〃	前浜小学校		
〃	内海府中学校	内海府小・中連携校	内海府中学校へ
〃	内海府小学校		
〃	高千中学校	高千小・中連携校	
〃	高千小学校		
平成25年4月	金井小学校	金井小学校	金井小学校新校舎
〃	金井吉井小学校		
〃	畑野小学校	畑野小学校	畑野小学校新校舎
〃	小倉小学校		
〃	後山小学校		
〃	東中学校	両津中学校	両津中学校（旧南中）
〃	南中学校		
〃	加茂小学校	加茂小学校	加茂小学校へ
〃	浦川小学校		
〃	羽茂小学校	羽茂小学校	羽茂小学校へ
〃	川茂小学校		
平成26年4月	羽茂中学校	南佐渡中学校	南佐渡中学校新校舎
〃	小木小学校		



小学校児童数及び中学校生徒数及び特別支援学校児童生徒数(平成 26 年 5 月 1 日現在)



スクールバスの状況（平成 26 年度の状況）

（２）特別支援学校児童生徒数

本市の特別支援学校児童生徒数及び通学時の交通手段は以下の通りである。高等部の生徒のバス利用者が６割弱を占め割合が高い。

表　新潟県立佐渡特別支援学校児童生徒数　　単位：人

学部	児童・生徒数	バス利用者		バス以外
小学校部	10			10
中学校部	15	国仲線	1	14
高等部	48	南線（佐和田行き）	18	20
		南線（両津行き）	7	
		国仲線	3	
合計	73		29	44

出典：佐渡市資料（平成 26 年度）

（３）高校生数

島内の高等学校に通学する生徒は約 1,500 人であり、国中地区に位置する佐渡高校、佐渡総合高校の学生数が多い。

表　　各高校の生徒数

学校名	1年		2年		3年		総数		
	男	女	男	女	男	女	男	女	計
佐渡中等教育学校	34	40	22	47	24	22	80	109	189
相川高等学校	-	-	24	18	17	24	41	42	83
佐渡高等学校	98	104	71	114	93	97	262	315	577
佐渡総合高等学校	71	69	61	56	79	61	211	186	397
羽茂高等学校	33	30	29	29	27	27	89	86	175
佐渡市計	236	243	207	264	240	231	683	738	1,421

出典：学校基本調査（平成 26 年５月１日現在）

（４）障がい者（児）数

島内の障がい者数は、平成 25 年４月１日現在で約 5,000 人となっている。

表　障がい者（児）数

身体障害者手帳所持者		3,432 人
療育手帳所持者		530 人
精神障がい者	手帳所持者	478 人
	自立支援医療（精神通院医療）	822 人

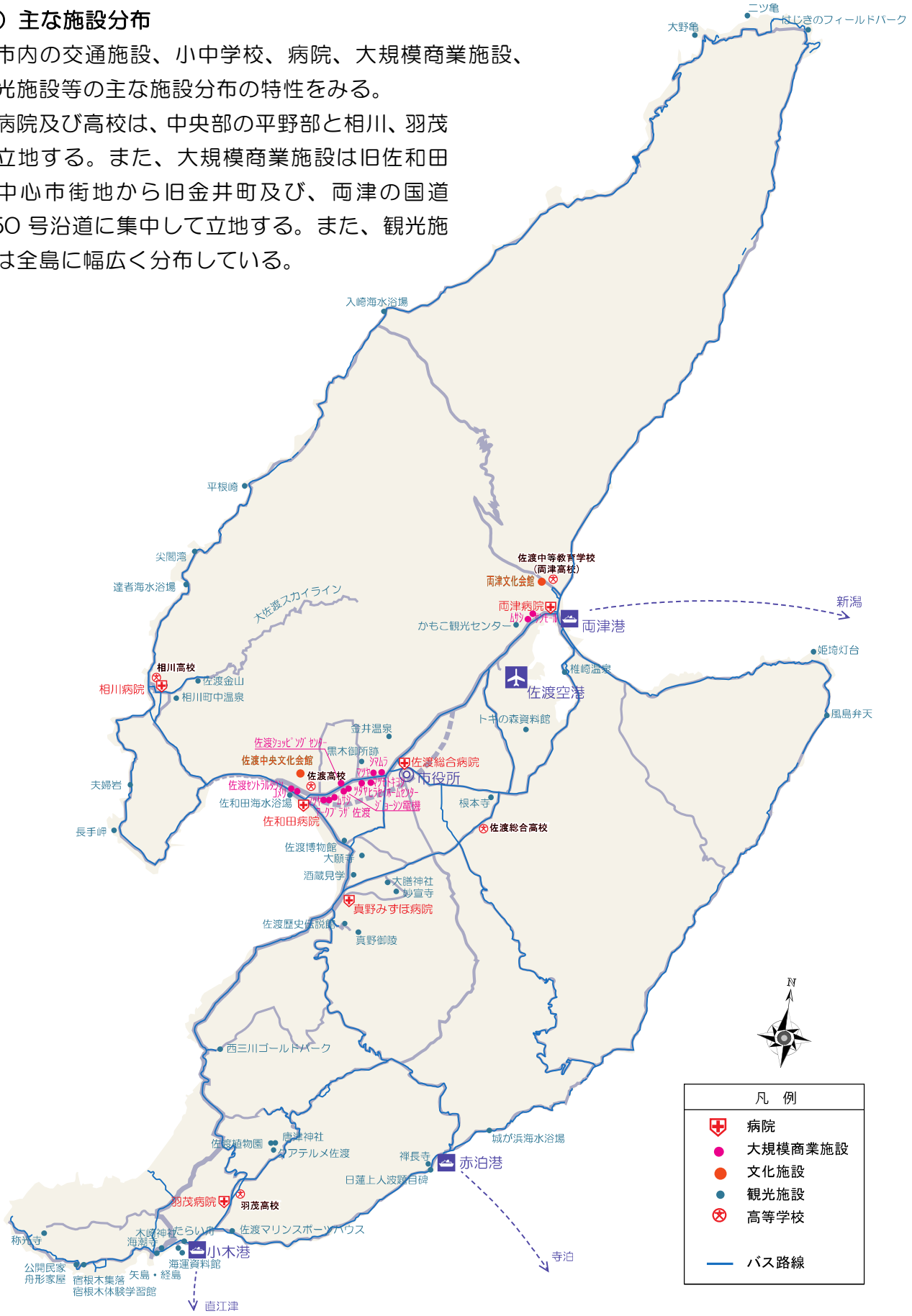
資料：「佐渡市の福祉・保健・医療」（平成２５年４月１日現在）

1.4　主要施設

（1）主な施設分布

市内の交通施設、小中学校、病院、大規模商業施設、観光施設等の主な施設分布の特性をみる。

病院及び高校は、中央部の平野部と相川、羽茂に立地する。また、大規模商業施設は旧佐和田の中心市街地から旧金井町及び、両津の国道350号沿道に集中して立地する。また、観光施設は全島に幅広く分布している。



（2）病院

島内の主な病院の外来患者数を以下に示す。特に平成 23 年 11 月に移転新築された、佐渡総合病院は年間 25 万人の外来患者がおり、高齢者をはじめとする交通弱者のこれら主要病院への通院手段の確保が重要である。

表　主な病院の外来患者数（平成 25 年度）

病院名	外来人数
佐渡総合病院	252,234 人
両津病院	63,677 人
相川病院	23,206 人
羽茂病院	27,105 人
真野みずほ病院	18,850 人

出典：佐渡市資料

（３）観光客の現状

平成 10 年度以降の観光客の入り込み客数は減少傾向が続いており、平成２３年度には５３万人程度まで落ち込んでいる。その内訳は、約６割が県外客である。

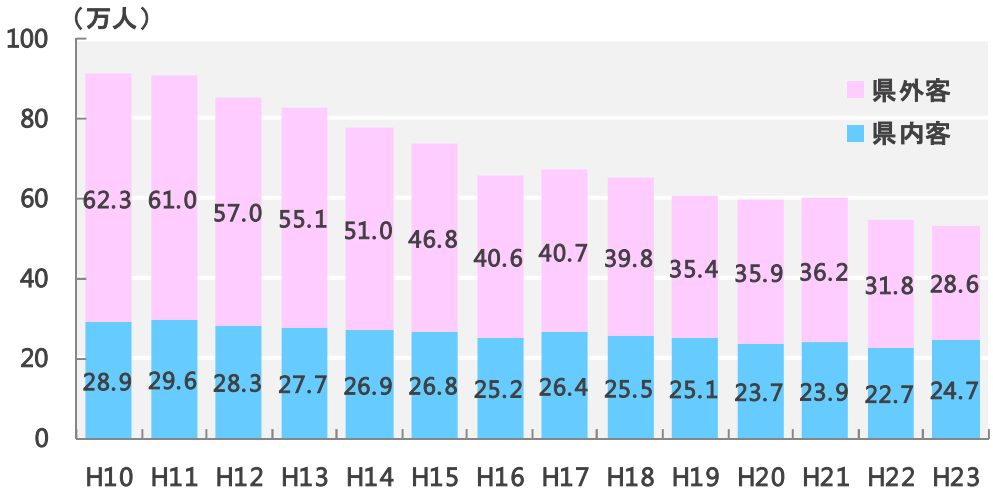


図　佐渡の観光客の推移（資料：新潟県観光局交流企画課）

【航路利用者】

佐渡航路利用者の方面別入り込み割合をみると、県内が約 1/2、関東が約 1/3 を占めている。

新潟・両津航路利用が 43.6 万人と最も多く、航路全体の 82%を占め、県内客、県外客が半数ずつである。

一方、直江津・小木航路、寺泊・赤泊航路は、県外客が 7~8 割を占める。

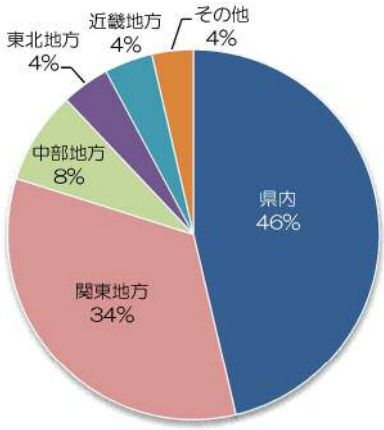


図　方面別入り込み割合（H23 年度）
※佐渡航路利用者のみ
（資料：新潟県観光局交流企画課）

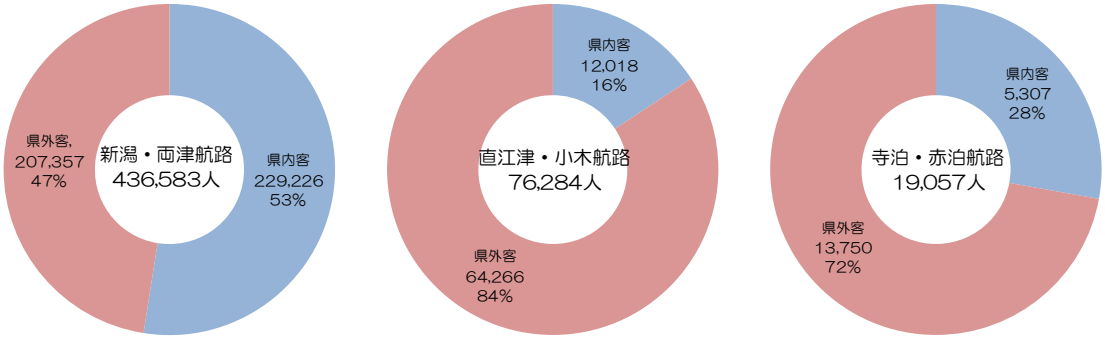


図　航路別観光客入込状況（H23 年度）（資料：佐渡汽船）

【定期観光バス利用者】

定期観光バスの利用者は、平成１９年以降は概ね横ばい傾向となっている。

観光地と港を直結するライナー便が島内二次交通として運行されている。特定の目的・場所を絞って運行しており、ドンデンライナーや石花ライナーが人気である。

なお、平成 22 年は「おおさど丸の故障」により観光客が減少、平成 23 年は「東日本大震災」による旅行控えが見られたことにより減少したと思われる。

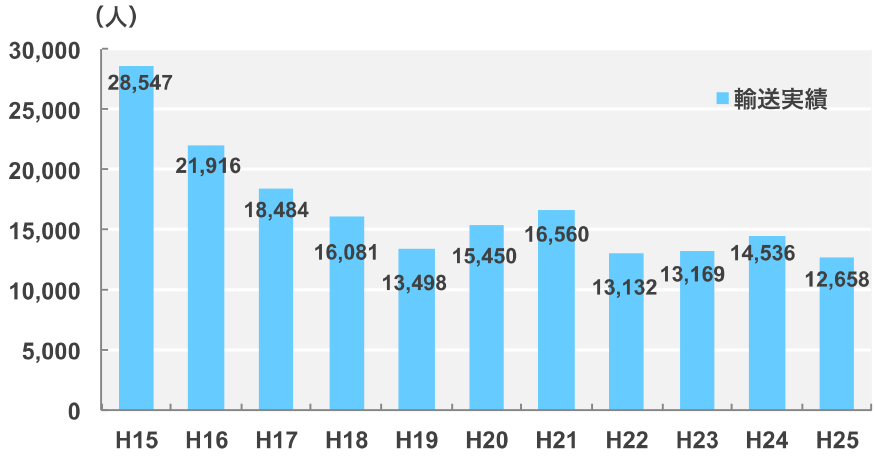


図　定期観光バスの利用者数の推移（資料：新潟交通佐渡）

2.　上位関連計画

2.1　市の上位関連計画

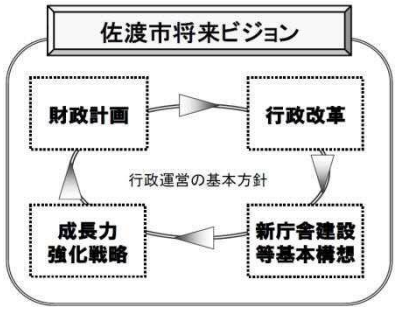
佐渡市における各種上位計画により、市のまちづくりの方向性、方針を整理する。

（1）佐渡市将来ビジョン（平成２５年１２月見直し）

佐渡市将来ビジョンは、平成 31 年度の佐渡市の将来像を明確にするとともに、財政計画、行政改革、成長力強化戦略を包括した、市の最上位計画として位置付けられる。

・計画期間　　：平成 26 年度～平成 31 年度

「成長力強化戦略」より、関連する項目(交通インフラの整備)を整理する。



佐渡市将来ビジョンのイメージ

【新庁舎建設等基本構想】

◆新庁舎整備の基本方針

〇現在の本庁舎及び敷地を活用した庁舎

・新たに建設する庁舎は、昭和 60 年７月に建築された現在の本庁舎（鉄筋コンクリート造３階建 延面積 2,976 ㎡）や周辺施設を活用し、かつ相互の連携、機能的バランスのとれたものとする。

・また、公共交通機関の利便性を強化し、利用者の利便性の向上と安全性の確保を図る。

◆新庁舎に必要な機能

〇駐車場機能

・公共交通利活用のための計画とあわせて、自家用車での来庁者のための駐車場を庁舎入り口に近い位置に確保するとともに、来庁者の安全を考慮した、分かりやすい動線計画に配慮する。

【交通インフラの整備】

項　目	内　容
航空路の整備	国内外の一層の交流を促進し、災害などの緊急時により多くの救援機を受け入れるため、ジェット機等による就航が可能な 2,000 メートル滑走路の整備と首都圏等との直行便の開設に取り組む。

佐渡航路の安定と充実	■航路全体の活性化 北陸新幹線と上越新幹線の 2 つの新幹線を最大限に活用し、佐渡を扇の要とする周遊型広域観光を促進する。 佐渡航路を取り巻く環境の変化や高速輸送に対応するため、小木・直江津航路に高速カーフェリー、両津・新潟航路に新型カーフェリーの導入を促進する。 ■運賃低廉化等による航路の利用促進 観光誘致や交流人口の拡大、中でもリピート率の向上を図るため、経営努力や支援制度を活用して運賃の低廉化を図る。また、快適な船旅の提供や社会情勢に見合った取組を進め、交流人口の拡大及び利用者の利便性の向上を図る。
島内公共交通体系の整備	地域活性化、観光二次交通の充実及び環境負荷の軽減等のため、抜本的な島内公共交通体系の見直しを行う。 具体的には、過疎化・高齢化に対応した効率的な路線網への見直しを行うとともに、佐渡総合病院を中心とした利便性の高い公共交通網を構築し、学生や高齢者などの交通弱者が使いやすい生活交通を維持する。また、北陸新幹線開業による周遊型観光を促進するため、利用者のニーズにあった路線の見直しや多様な交通手段の提供など、交通事業者と連携した取組を進める。

（2）佐渡市総合計画後期基本計画（平成 22 年３月策定）

総合計画は、平成２６年度を目標年度として、以下の基本理念に「基本構想」「基本計画」「実施計画」から構成される。

後期基本計画は「佐渡市将来ビジョン」を踏まえ５年間に重点的に取り組むべき施策の基本方針を示している。

【基本理念】

豊かな自然 薫り高い文化 活気あふれる新しい島づくり

【基本目標】

充実した生活基盤 ： 歴史・文化的資源や恵まれた自然環境を背景として、健康・福祉サービスの充実と市民一人ひとりが心豊かな生活を実感できる「ゆとり」と「うるおい」のまちづくりを推進する

魅力ある就業環境 ： 地場産業の振興と観光産業の育成、佐渡観光のイメージアップと受入れ態勢の一層の充実を図り、若者が定着する魅力と活力にあふれたまちづくりを推進する

人が輝く交流促進 ： 様々な分野で市民が主体となり、地域及び都市市民との交流・連携を促進し、市民参加のまちづくりを推進する

【交通体系の整備】

■ 島内公共交通体系の振興方針

① 幹線、支線及び地区内路線の役割に応じた戦略的な運行とともに、交通空白地域の解消を目指す。効率的な運行により路線の収支率向上を図る。また、現在の運行事業者のみならず、広く事業者が参入しやすい環境をつくるとともに、ＮＰＯや地域住民等が主体となった運営組織を育成する。

② バリアフリー化に対応した車両の導入により、交通弱者にやさしい環境をつくるとともに、運賃の低廉化・多様化によるサービスの拡充を図る。運行経路、ダイヤ、バス停等の見直しをし、免許返納制度と連携しながら、公共交通の利用促進を図る。また、他の交通機関と連携したＩＣカード等の導入について研究する。

③ 観光客のニーズに合わせた経路や運行頻度を確保するとともに、観光施設との連携により利用促進を図るなど、観光客の利便性向上に努める。ラッピングバスや佐渡ならではの特徴的なバスを運行するなど、公共交通の魅力向上に努める。外国語表記による案内板等の整備を進める。

④ 自動車から公共交通への転換を促すため、環境に関する意識の高揚を図りながら、ノーマイカーデー、パーク＆ライド等を推奨するとともに、公共交通の利便性向上を図る。

ラッピングバスによる観光二次交通の社会実験

■ 航路の振興方針

① 国や県、対岸の自治体、佐渡汽船等と連携し、運賃の低廉化や北陸新幹線の開通を視野に入れた複数航路の確保など、安定した航路運営体制の確立に向けた将来ビジョンを構築するとともに、それを実現するための諸施策を推進する。

② 「佐渡航路地域交通総合連携計画」に積極的に関与するとともに、島内の観光関連業界等との連携のもと、島の資源を最大限に活用した多様なニーズに対応する観光メニューを創造し、効果的な PR を行うことにより、観光を核とした航路活性化を実現するための諸施策を推進する。

③ 乗車券予約販売システムの自動化や乗客ターミナル情報表示の近代化を図るなど、利便性向上や多様なニーズに対応した満足度の高い航路サービスを提供する。

■ 空港の振興方針

① 拡張整備計画の事業化申請のため、県と連携して地権者全員の同意取得を目指し、広報や各種イベントにより空港拡張整備に対する市民の理解と機運醸成を図る。

② 首都圏直行便の実現に向けて、県や佐渡新航路開設促進協議会とともに取り組みを進める。

③ 県や佐渡新航路開設促進協議会とともに佐渡～新潟線の運行再開を目指すとともに、現空港を活用したチャーター便等の就航に向けて取組を進める。

④ 空港周辺地域について、佐渡の玄関口としての施設整備とともに、地域住民の要望を反映した社会・生活基盤の整備や、新佐渡空港を核とした地域経済の活性化を図るため、県と連携しながら取組を進める。

（3）佐渡市都市計画マスタープラン（平成 21 年3月）

都市計画マスタープランは、市民の意見を反映させながら将来の望ましいまちづくりの方向性を定めた計画である。（計画の目標年度：平成 37 年度）

①まちづくりの目標

以下に基本理念、基本目標、まちづくりの目標を示す。

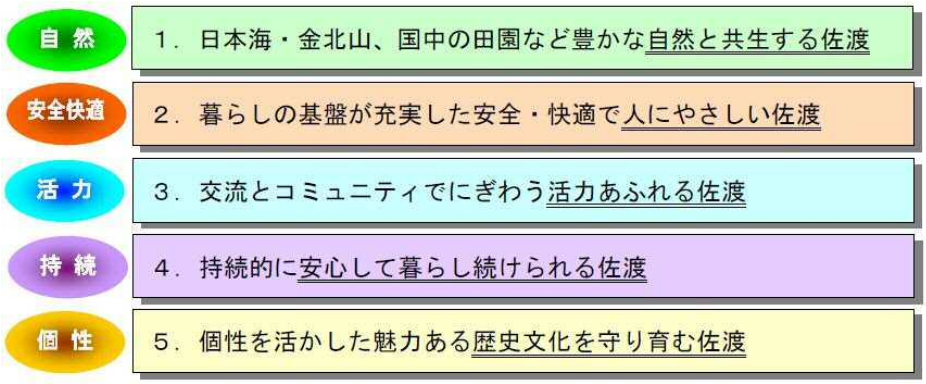
【基本理念】

豊かな自然　薫り高い文化　活気にあふれる 新しい島づくり

【基本目標】

- 充実した生活基盤
- 魅力ある就業環境
- 人が輝く交流促進

【まちづくりの目標】



【都市構造】

まちづくりの骨格		位置付け・整備方針
主要拠点 (エリア)	都市拠点	各種都市機能が集積する４つの拠点を位置付け、各市街地の特色を活かしつつ、機能分担により魅力ある都市形成を誘導する 【４つの拠点を位置付け】 両津　：　島の玄関口 金井　：　医療、行政サービス 佐和田:　商業 相川　：　行政サービス、観光
	地域拠点	都市拠点以外の旧町村の中心部を位置付け、市役所支所機能をはじめ、日常生活サービス等の維持充実を図る
	集落地	自然環境を活かした都市交流などを推進するとともに、集落の維持と生活環境の改善を図り、ゆとりある暮らしづくりを進める
拠点 (ポイント)	交通拠点	３つの港と佐渡空港を交通拠点として位置付け
	観光拠点	主要観光施設を観光拠点として位置付け
軸	島内広域連携軸	都市拠点または地域拠点を相互に連絡する道路網
	地域連携軸	都市拠点・地域拠点と基幹集落等とを結ぶ道路網

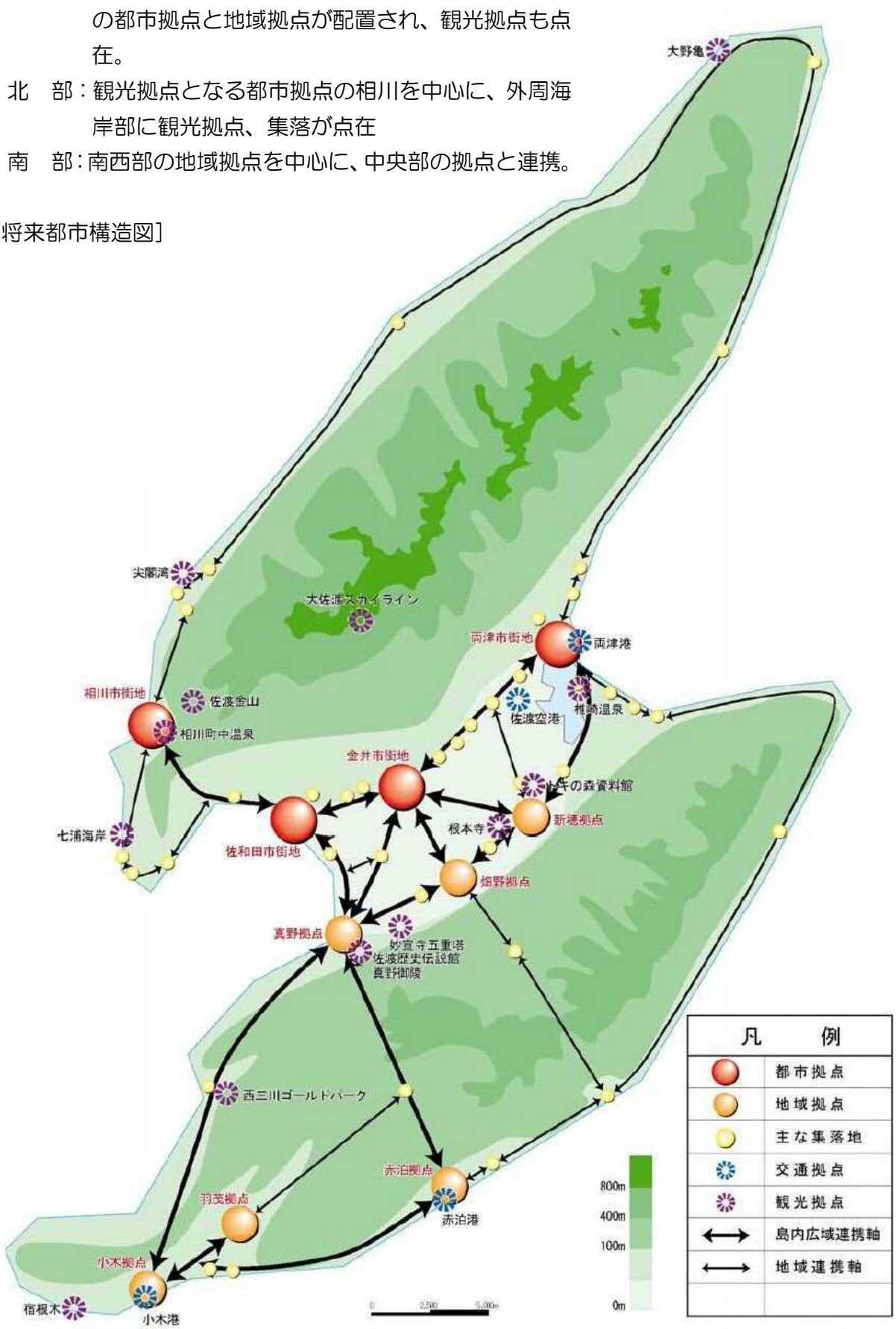
将来都市構造の特徴を以下に示す

中央部：両津を島の玄関口として、中央部の平野部に３つの都市拠点と地域拠点が配置され、観光拠点も点在。

北　部：観光拠点となる都市拠点の相川を中心に、外周海岸部に観光拠点、集落が点在

南　部：南西部の地域拠点を中心に、中央部の拠点と連携。

［将来都市構造図］



②全体構想

■土地利用の方針

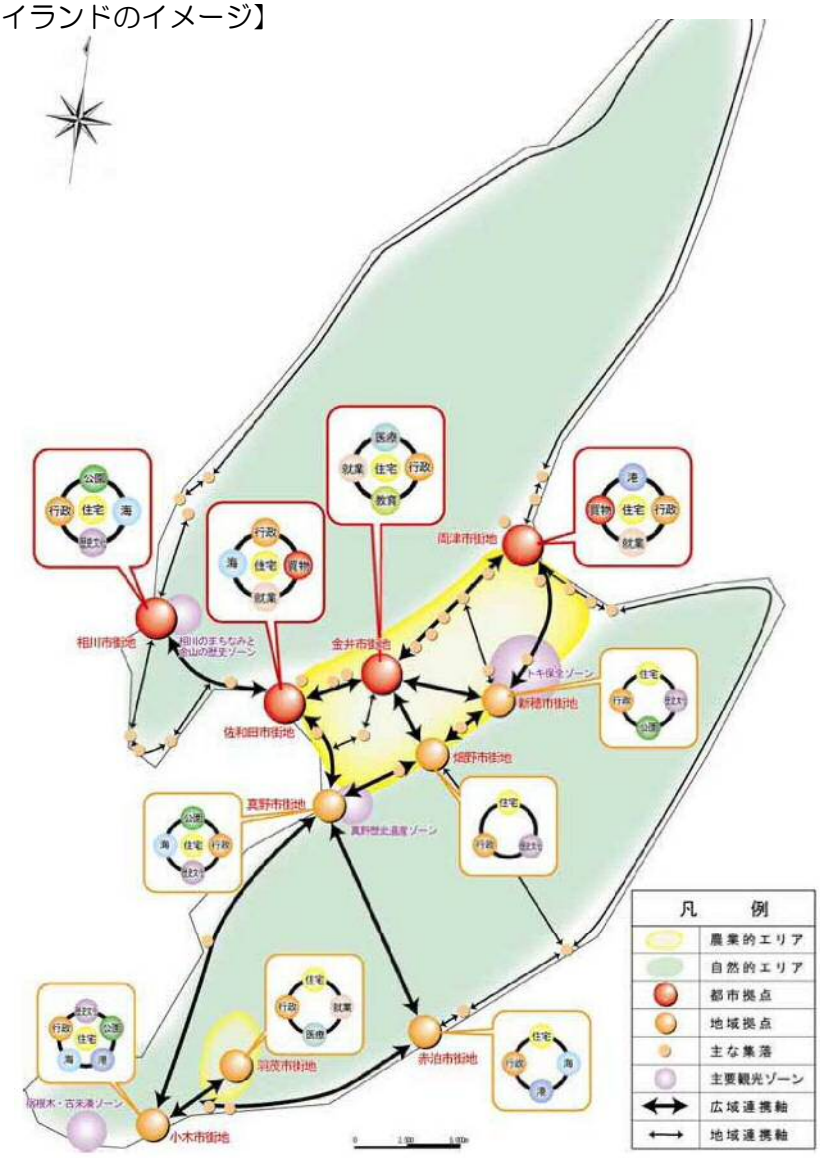
○環境調和・保全型コンパクトアイランドの実現

佐渡の広大な自然環境や周囲を海に囲まれて他都市からの開発の影響が少ない「離島」としての優位性を活かして、都市的土地利用、農業的土地利用、自然的土地利用が調和し、それぞれが有機的に連携・向上する土地利用を推進する。

【コンパクトアイランド実現の方針】

- 広大な山林、農地面積を有する条件を最大限に活かし、「トキが棲む環境の島（エコアイランド）」としての自然環境（山林・田畑・里山）の保全を図る。
- 無秩序な乱開発を防止するため、土地利用区分の明確化と適正な土地利用を図る。
- 特に新穂地区平野部についてはトキ放鳥に伴う生息環境保全に加え、主要観光ゾーンとして適切な土地利用誘導を図るため、都市計画区域への編入を検討する。
- 市街地整備に当たっては、効率的な財政投資により計画的な都市機能(住、商、産業、公共等)の集積を図り、無秩序な開発を抑制したコンパクトなまちづくりを進める。

【コンパクトアイランドのイメージ】



○地域特性に応じた都市機能の充実・連携

４つの都市拠点（両津、金井、佐和田、相川）と６つの地域拠点（新穂、畑野、真野、赤泊、羽茂、小木）については、それぞれの特徴・個性を向上させ、不足は補完・連携し合う都市環境整備を推進する。また、市街地と集落とを結ぶ連携機能の構築と強化を図る。

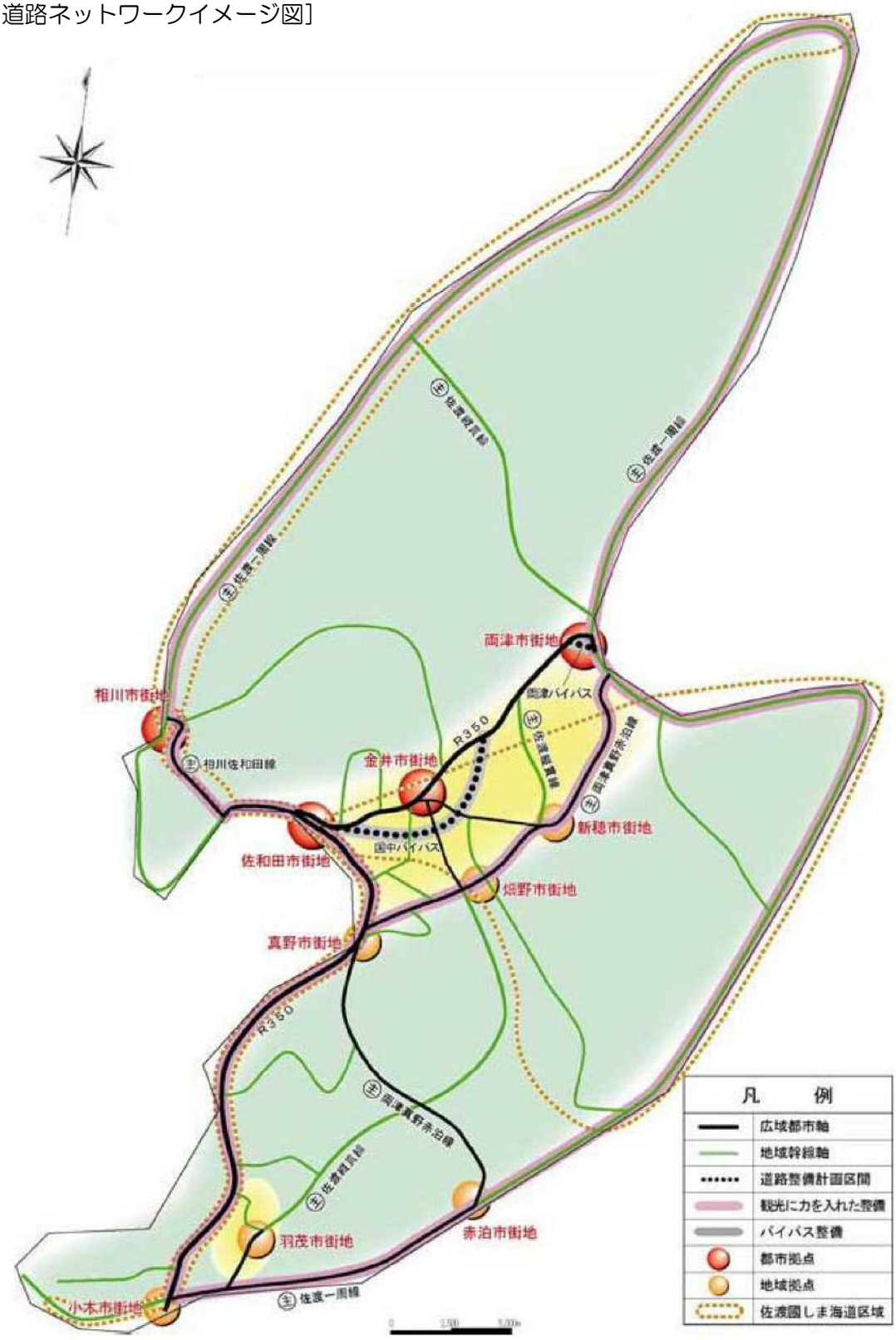
	整備方針
都市拠点	・行政、医療、交通拠点、商業、就業等の主要な機能を有し、島内全体の都市生活を支える役割を担う
地域拠点	・地域住民のための行政、医療、買物、就業等の都市機能を有し、地域内での生活の中心としての役割を担う
都市拠点・地域拠点共通	・中心市街地の魅力向上を図るため、「まちの顔」となる賑わいある店舗や憩い空間、サービス施設や業務施設などの集積、場所によっては歴史的・文化的な味わいも残した界隈性の保全、活用などに努める ・既存市街地内においては、住機能と行政、就業、医療、教育などの機能が適地に配置された、高質で利便性の高い土地利用を図る ・衰退傾向にある商店街の活性化に向け、駐車場の整備や空き店舗の有効利用を図る

■交通体系の方針

〇利便性・安全性の高い道路整備

島内を走る道路を「広域都市軸」、「地域幹線軸」、「地域内生活軸」の３つの軸に区分し、それぞれの機能や目的に沿った道路整備を図る。

［道路ネットワークイメージ図］



〇利便性・安全性の高い道路整備

現在、市民の主要な移動手段は自動車ですが、子どもたちの通学や高齢者の生活を支える公共交通の円滑な運行、歩行者・自転車の通行環境の充実が不可欠である。

今後目指すべきコンパクトなまちづくりにおいては、徒歩や公共交通などによる移動が重要な交通手段となることから、安全・安心・快適な道路空間の整備充足を図る。

〇地域の足の確保

コンパクトなまちづくりにおいては、公共交通を軸とした交通体系が求められる。

今後は、高齢社会への対応や交通混雑の緩和、環境負荷の低減などを踏まえ、自動車中心の交通体系から既存の公共交通を活用した人と環境にやさしい交通体系の構築を目指す。

【公共交通の整備方針】

- 公共交通の整備に関しては、各拠点間を結ぶ全島的な幹線レベルと集落等の地域の実情に合わせた身近なレベルに区分して検討します。なお、少なくとも広域都市軸、地域幹線軸における運行の維持継続を目指す。
- 本市における公共交通の主軸はバス交通であることから、佐渡市が策定する公共交通計画に基づき、通勤通学、観光、福祉との共用利用や時間帯に応じた便数やルート変更の他、コミュニティバス、デマンドバスの併用など、ライフスタイルや地域のニーズに対応した利活用を図り、また身近な集落から幹線道路へのアクセス向上を目指す。
- ノンステップバスやハイブリッドバスの導入、快適なバス待合い空間整備や交通拠点、観光拠点におけるバスベイなどの乗降環境の整備も推進する。
- 地域の実情に即した新たな移動手段のシステム化を検討する。

【島外への交通確保の方針】

- 佐渡航路のうち、最も利用客が多い両津航路については、今後とも利便性の維持増進を要望するとともに、玄関口となる両津港周辺の環境整備を促進する。
- 平成 20 年４月から１隻体制となった小木航路については、南佐渡と新潟県上越地方をはじめ長野県、北陸地方、近畿地方を最短距離で結ぶ航路であり、佐渡観光への影響も大きいことから、今後の運行体制の維持増進を要望する。
- 高速船が就航する赤泊航路は、気象による欠航の改善を要望し、運行の確実性向上に努める。
- 佐渡空港については、平成 20 年９月末で定期コミューター路線が撤退するものの、30 分以内で佐渡と新潟市を結び、また、冬季悪天候時の唯一の交通路にもなりうる重要な交通機関であることから、今後の当路線の再就航と維持継続を要望するとともに、関東地方など他地域と佐渡を結ぶ路線の開拓を要望する。また、チャーター便の運行等、観光との連携も視野に入れた有効な活用を目指す。

■地区別の交通に関するまちづくりの方針

地　区	方　針
両津地域	【安全安心な交通網の整備】 ・慢性的な渋滞解消のため国道 350 号両津バイパスの早期整備を関係機関に働きかける ・主要地方道両津真野赤泊線は、主として観光客の利便性向上を図るため、適切な案内誘導によりターミナル付近の円滑な交通流を確保する ・海岸沿いを走る主要地方道佐渡一周線は、市街地と集落を結ぶ生活機能の他、観光ルートとしての役割も果たすことから、安全快適な走行環境の確保を図る ・その他、国県道における部分的な渋滞発生の原因となるボトルネックの解消を目指す ・病院、市役所等が立地する国中方面や地域内の商業地などへ、車を持たない人たちも快適に移動できる公共交通網の確立を検討する
相川地域	【快適な交通手段の確保】 ・両津や佐和田、金井、小木など島内の拠点へのアクセス向上のため、県道相川佐和田線、佐渡一周線の整備を関係機関に働きかける ・未整備の都市計画道路については、必要に応じて変更や廃止を検討し、計画的な整備を推進する ・集落から相川市街地や他地域への交通利便性を確保するため、バス網の改善などを検討する ・また集落間の交通ネットワークを確保するため、コミュニティワゴンなど、地域の実情に合わせた仕組みを検討する
国中地域	【地域の足の確保】 ・集落から基幹集落や市街地へのアクセス確保を図るため、地域の実情に合った交通手段の検討を行う
南佐渡地域	【地域の足の確保】 ・集落から基幹集落や市街地へのアクセス確保を図るため、地域の実情に合った交通手段の検討を行う

（4）第２次佐渡市地域医療計画（平成 24 年３月）

・計画期間　　：平成 23 年度～平成 27 年度までの５年間

［基本理念］

・近年の医療は、診療所機能、急性期及び慢性期入院（治療）、一次～三次救急、保健・福祉・介護との連携など、求められる内容が複雑多岐にわたっています。これらの諸課題を解決するためには佐渡島内の各病院や診療所などの役割や位置づけを明確にし、病院と病院、病院と診療所の連携強化を図るとともに、一部の高度な医療を除き島内完結型の医療を目指します。

［医療施策の方向］

○医療提供体制の整備

・佐渡圏域でも深刻な医師不足となっています。医療の偏在化を解消するためには、国・県レベルでの施策の展開が求められ、中・長期的な取り組みが必要であり、短期間での解消は望めない状況です。短期的な取り組みとして、現在ある限られた医療資源を有効に活用するため、島内の医療機関はもちろんのこと、薬局や福祉施設も視野に入れた医療連携体制の構築が必要です。

・また、高齢化が進展する中、高齢者が医療機関を利用しやすくするため、交通アクセスの整備も進めなければなりません。

○へき地医療体制の整備

・へき地特有の少子高齢化及び過疎化社会の中、医療機関への受診は公共交通機関が主な移動手段となります。しかし、高齢者にとってその利用は容易ではありません。

・このような状況の中、へき地診療所及びへき地巡回診療の果たす役割は非常に大きなものとなっていることから、へき地医療に従事する医師や歯科医師の確保とともに、へき地医療拠点病院などが実施するへき地巡回診療への支援を行います。更に、「佐渡医療圏地域医療再生計画」に基づいて構築がすすめられている地域医療連携ネットワークシステム、在宅診療支援システム等の運用を支援し、へき地医療体制の充実に努めます。

（5）第２次佐渡市地域福祉計画（平成 25 年３月）

・計画期間　　：平成 25 年度～平成 29 年度までの５年間

［基本理念］

健やかで思いやりのあふれるまちづくり

［生活交通の確保と買い物支援］

◆方針

〇高齢者や障がいのある人など交通弱者の移動手段の充実を図るため、地域住民・事業者・市・社協など関係機関が連携して地域生活の利便性の向上を図ります。

〇買い物代行や御用聞き、配達、ネットスーパーなど、買い物支援につながる新しい取り組みを推進します。

＜個人の取り組み＞

・通院や買い物に困っていることを地域や隣近所に相談しましょう。

・自分の買い物などのついでに、買い物を代行するなど、地域で支え合いの関係をつくりましょう。

・運転及び買い物ボランティアへの参加が可能な人は、積極的に活動しましょう。

＜地域等の取り組み＞

・地域住民が主体的に関わる交通手段や買い物手段の検討をしましょう。

・事業所やＮＰＯ等は、買い物支援や福祉移送サービスなどへの参入について検討しましょう。

＜社協の取り組み＞

・地域で支え合い・助け合いの風土づくりに努めます。

＜市の取り組み＞

・障がいのある人や高齢者の日常生活、就労や趣味、余暇活動など生きがいをもち社会参加を促進するために、利用しやすい公共交通体系の整備を進めます。

・障がい者の外出支援として、福祉タクシー利用券助成や運転免許取得助成、自動車改造費用の助成を行います。

・公共交通体系の整備のため、ＮＰＯや地域住民等が主体となった新たな交通システムの運営組織育成に努めます。

・高齢者外出支援として、路線バス運賃割引サービスを実施しているが、今後も継続していけるよう利用方法の見直しを検討していきます。

2.2　交通政策関連計画

（1）佐渡市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年3月）の事業経過の整理

本計画のもとになる佐渡市地域公共交通総合連携計画は、平成 21 年度から取組が進められており、その内容及び実施状況、評価などを以下に整理する。

■「地域公共交通総合連携計画」の目標

佐渡市の実情に応じた「持続可能な公共交通システム」の実現

【1】市内を結ぶ公共交通ネットワークの整備

人口集積地と、旧市町村の市街地部など公共公益サービス拠点地区、通院や通勤・通学の主な行き先などの拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを整備する。

市街地においては、マイカーからの交通転換と収益増加をめざし、戦略的な運行頻度や料金などとした、利便性の高い公共交通システムを構築する。

郊外部においては、高齢者・学生などの交通弱者の生活支援を目指し、需要に見合った公共交通システムを提供する。

【2】「持続可能な公共交通」を実現する戦略的な運行

公共交通の利便性の向上	・バスの運行情報の提供や、ＩＣカード等の導入により、利用者の公共交通の利便性の向上を図る。
公共交通の魅力の向上	・特徴的な車両の運行や、展示によるイベントの実施により、公共交通の魅力の向上を図る。
公共交通の利用促進	・地域へ公共交通の利用状況等を提供し、住民の公共交通への意識啓発を行うとともに、パーク＆ライドやノーマイカーデー等の実施を検討し利用促進を図る。
観光客の交通手段の利便性の向上	・島民の生活支援を基本としつつも、主要観光地へのアクセスなど観光客等の利用も考慮した公共交通システムを構築する。
地域の活性化	・公共交通による商業振興の活性化、高齢者・障がい者の外出支援など地域の活性化を図る

■目標実現のための施策

施策の実施内容と実施状況を以下に示す。

方　針	目標	施策の内容	主な実施主体	施策の実施状況(H26.3 現在)
【基本方針1】生活交通としての公共交通ネットワーク整備	①　－1 生活交通としての公共交通ネットワーク整備	**[幹線・支線・地区内路線による効率的なネットワーク整備]** ・市内の公共交通を「幹線」、「支線」、「地区内路線」に区分し、周辺地域を運行する「支線バス」と、国中平野を中心とする「幹線バス」は主要ターミナルを介して接続し、需要密度に即した効率的な運行を行うシステムを導入する。	佐渡市 交通事業者	⇒
		[地区内路線の効率的な運行システム検討] ・「地区内路線」は、過疎地域や限界集落などその地区の需要特性に応じた輸送手段の導入や、スクールバス、福祉バス、医療バス、タクシーなど他の制度や機関と連携し、あわせて効率的・効果的な公共交通の整備を図る。	佐渡市 交通事業者 地域 NPO	⇒
		[島内から佐渡総合病院に通院可能な路線の確保] ・佐渡総合病院への通院に合わせた路線設定・ダイヤ接続等を設定する。	佐渡市 交通事業者	⇒
	①－2 生活交通ネットワークにおける乗換拠点性向上	**[幹線・支線・地区内路線の円滑な接続と主要待合所の拠点機能向上]** ・幹線、支線、地区内路線の結節点となる主要なターミナルでは、上屋等の整備を行い、乗り換え情報や観光情報などを提供する場としても活用する待ち合わせ環境を改善する。	佐渡市 交通事業者	⇒
【基本方針2】交流人口拡大のための公共交通	②－1 観光交通としての公共交通ネットワーク整備	**[島内の主要観光地に移動しやすい公共交通システムの実現]** ・路線バスや観光客を対象とした専用バスなどにより、観光客のニーズに合わせ、運行頻度、運行経路等を整備することで観光客の島内2次交通の改善と利用促進を図る。	佐渡市 地域 NPO 交通事業者	△
		[観光エリア内で周遊可能な公共交通体系] ・北陸新幹線開業、佐渡金山の世界遺産登録など、観光交流の拡大契機を見据え、観光二次交通として観光エリア内を周遊する公共交通体系を検討・実施する。		新規
	②－2 観光交通ネットワークにおける乗換拠点性向上	**[汽船・公共交通の円滑な接続と主要待合所の拠点機能向上]** ・両津港、小木港の汽船利用者における公共交通利用促進を目指し、円滑な接続と拠点ターミナル整備(バリアフリー化、情報提供等)を実施する。	佐渡市 交通事業者	新規

施策の実施状況　○:実施済み　⇒:一部実施済み　△:検討中(H25 年度実施予定含む)　×:未実施　新規:新規追加

方　針	目標	施策の内容	主な実施主体	施策の実施状況（H26.3 現在）
【基本方針3】 将来にわたり持続される公共交通	③－1 公共交通の利便性向上	**[バスの運行情報の提供]** ・時刻表や運行経路図などバスの運行情報、停留所周辺の施設情報等を、乗り換えターミナルやパソコンのみならず、携帯電話などのモバイル版も含め、効果的な提供方法を検討・実施する。	佐渡市 交通事業者	⇒
		[IC カード等の導入] ・乗降のスマート化や各種の割引化を容易にし、利用者の利便性向上に有効なICカードの導入を検討する。	佐渡市 交通事業者	×
		[外国語表記の情報提供] ・外客誘致が進められる中で案内表記の多言語化、ピクトグラムなどの視覚化を進める。	佐渡市 地域 NPO 交通事業者	⇒
	③－2 公共交通の魅力向上	**[公共交通のバリアフリー化]** ・運行車輌に低床バスを順次導入することで、車両のバリアフリー化を進める。	佐渡市 地域 NPO 交通事業者	⇒
		[バスの魅力の向上] ・バスラッピングや佐渡ならではの特徴的なデザイン車輌を運行することで、公共交通車輌の魅力を向上させる。	佐渡市 地域 NPO 交通事業者	○
	③－3 公共交通の利用促進	**[公共交通の利用促進等の啓発活動の実施]** ・利用者･周辺住民に対し、公共交通の利用状況、経費の状況を積極的に公開していくことで、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気運を高める。 ・ノーマイカーデーやエコ通勤など公共交通の利用促進策の取り組みを実施する。 ・企画キップ（休日割引など）等のインセンティブを設けることによる利用促進策を実施する。	佐渡市 地域 NPO 交通事業者	△
		[免許返納制度との連携] ・高齢者の交通事故防止とも連携して、免許返納者に対し公共交通を利用する際のインセンティブ等、利用促進策及び高齢者福祉サービスを進める。	佐渡市 地域 NPO 交通事業者	△
		[住民・地域の運営に関する参画] ・地区の需要特性に応じたより効率的で、利便性の高い公共交通を実現するために、住民・地域主体の公共交通の運営組織の設立・育成を行う。	佐渡市 地域 NPO	△
		[多様な割引サービスの導入検討] ・高校生などの高頻度利用者、利用料金が高額となる長距離の利用者などに対し、多様な割引サービスの導入を図る。	佐渡市 交通事業者	○
	③－4 地域の活性化	**[ナイトライナー等による需要喚起と市街地の活性化]** ・ナイトライナー等により、中心市街地の潜在需要を喚起し、公共交通の利用促進とともに中心市街地の活性化を図る。	佐渡市 地域 NPO 交通事業者	△
		[高齢者・障がい者の外出機会の支援] ・福祉施策として、高齢者・障がい者に対し、割引運賃を設けることで、外出機会の支援・増加を図る。	佐渡市 交通事業者	○

（2）佐渡航路公共交通総合連携計画（平成 21 年３月／佐渡市・新潟市）

佐渡航路活性化のための具体的な施策を検討し、特に重要な施策については事業化に向けた調査・分析を行い、とりまとめている。

計画期間：　平成 21 年度～平成 30 年度の 10 カ年

■「地域公共交通総合連携計画」の目標

佐渡航路や佐渡の特性を踏まえ、以下の２ 点の目標とこれを達成するための取り組みの視点（戦略）として、４つの項目を掲げ、具体の施策・事業を展開している。

①佐渡の観光振興に資する『船旅』の魅力アップ
②多様なニーズや利用者に対応したサービス充実

■目標達成のための取り組みの視点と内容

取組の視点(戦略)	施　策
①新たな観光メニューの創造と発信による訴求力の強化	【佐渡の魅力向上】 交流人口増加を目指した、観光の動向を踏まえた、魅力ある観光資源づくりと旅行商品の開発 【佐渡の情報発信】 佐渡の魅力や旅行商品について、見込み客への効果的なＰＲによる航路の需要拡大 【旅のキッカケづくり】 「佐渡に行こう」という旅の「キッカケ」となりうる多様な機会の提供
②『船旅』の満足感と感動を高めるホスピタリティ向上	【船旅の魅力向上】 客室のほか、飲食環境や情報・案内、イベントなど船旅の総合的な魅力向上 【船旅の利便性向上】 臨時便など需要に応じた運航や、アクセス交通の乗継利便性の向上、乗船手続きの利便性・円滑性の向上 【佐渡航路の情報発信】 多様化する運航や運賃の内容や魅力の、分かりやすい情報発信
③運賃の多様化･手続きのスマート化	【運賃・運航内容の多様化】 多様な旅のニーズになど様々な嗜好に対応できる、多様な運賃と運航サービスの提供 多様な運賃を実現するため、情報技術を活用した乗船手続きのスマート化 【旅のキッカケづくり】 特定のターゲットや季節に的を絞ったサービスの提供と誘客
④島内二次交通サービスの充実	【旅の利便性向上】 島内での多様な交通手段の用意や、ニーズに対応したルートの整備、車両のバリアフリー化など、佐渡航路に接続する島内二次交通の充実 観光地や主要交通施設などへの案内誘導を行うサイン等の充実

■連携計画の事業

事業の実施にあたって、ハードとソフトの関係など事業同士のつながりが分かりやすく展開できるため、４つのプロジェクトを設定し、この中に事業をパッケージ化して実施することとしている。

４つのプロジェクト		施策・事業
１．佐渡航路地域公共交通利便性向上プロジェクト	①戦略的な運航体系の確立	・運航内容の利便性・効率性の検討 ・臨時便等運航事業 ・旅客の運賃多様化事業 ・車両航送等の運賃多様化事業
	②乗船のスマート化	・乗船のスマート化事業 ・ターミナル待合い環境の検討
	③乗り継ぎ利便性の高い交通体系の確立	・交通運賃連携事業 ・佐渡航路アクセス改善の要望 ・定期観光バス等の利用促進事業 ・路線バス利便性向上事業 ・レンタカー及びレンタサイクルの充実事業 ・新潟駅周辺における情報発信拠点整備事業
２．航路のおもてなし向上プロジェクト		・船内のツアーデスク機能整備事業 ・フェリー船内の客室環境改善事業 ・船内イベント事業 ・佐渡航路アクセス改善の要望 ・ターミナルの待合い環境の検討
３．県民誘客プロジェクト		・佐渡観光活性化推進事業 ・新潟駅周辺における情報発信拠点整備事業 ・船内イベント事業 ・旅客の運賃多様化事業 ・車両航送等の運賃多様化事業 ・定期観光バス等の利用促進事業
４．佐渡航路情報発信プロジェクト		・新潟駅周辺における情報発信拠点整備事業 ・佐渡航路活性化啓発イベント開催事業 ・船内のツアーデスク機能整備事業 ・船内イベント事業 ・ターミナルの待合い環境の改善事業

プロジェクトの中で、特に佐渡市の地域公共交通の活性化に関連する、「１．佐渡航路地域公共交通利便性向上プロジェクト」の内容をまとめる。

①戦略的な運航体系の確立

施　策	内　容
運航内容の利便性・効率性の検討	①利便性の高い運航ダイヤの検討 ・佐渡航路～バス～上越新幹線（新潟駅）の接続性向上 ・北陸新幹線のダイヤを想定しつつ、同新幹線との接続性を考慮した佐渡航路の運航ダイヤ案の検討 ②収支向上に資する戦略的な運航ダイヤと船舶運用の検討
臨時便等運航事業	①島内イベントへの対応や小木地区等の振興に資する臨時便等の運航（【実施主体】◎佐渡汽船㈱、㈳佐渡観光協会、佐渡市） ②臨時便等の効果的なＰＲ （【実施主体】◎佐渡汽船㈱、㈳佐渡観光協会）
旅客の運賃多様化事業	①「割引きっぷ」の継続 ②小グループ・団体の利用促進を目的とした運賃サービスの実施 ③高頻度利用者への運賃サービスの充実 ④収支向上に資する戦略的な運賃体系の検討
車両航送等の運賃多様化事業	①車両航送の運賃多様化の推進 ②自動二輪車航送の運賃多様化の推進 ③自転車航送サービスの検討

②乗船のスマート化

施　策	内　容
乗船のスマート化事業	①自動発券システムの導入など発券・改札のスマート化（旅客） ②カードやオンラインの決済システムの改善 ③車両航送手続きのスマート化 ④島内や本土の交通機関と共用できるＩＣカードの検討・導入 （【実施主体】◎佐渡汽船㈱、新潟交通佐渡㈱） ・新潟市内や島内のバスなどと共用でき、乗船手続きを円滑化するＩＣカードを検討・導入 ・乗継割引や高頻度利用者の割引など、ＩＣカードの導入により実現できる多様な運賃サービスを検討 ⑤コンピューター予約システムの検討・導入

③乗り継ぎ利便性の高い交通体系の確立

施　策	内　容
交通運賃連携事業	①交通機関が連携した運賃サービスの実施 ・鉄道や路線バス、レンタカーなど、本土や島内の交通機関との運賃をパック化した商品の充実（既存の日帰りバスツアーなど） （【実施主体】◎佐渡汽船㈱、新潟交通佐渡㈱、㈳佐渡観光協会）
佐渡航路アクセス改善の要望	①交通結節点における佐渡航路行き路線バスの情報提供 ②佐渡航路に接続する路線バスの利便性・快適性向上 ③佐渡航路に直結する高速バス運行 ④高速道路や佐渡航路アクセス道路における分かりやすい情報提供 ⑤空路と佐渡航路の連携強化
定期観光バス等の利用促進事業	①利便性の高い定期観光バスやライナーバスの運行 ・佐渡航路との接続性（ダイヤ）の向上 ・小木地区方面について、両津港発着の定期観光バスの充実 ・佐渡航路と定期観光バスと一体となったＰＲ （【実施主体】◎新潟交通佐渡㈱、㈳佐渡観光協会、佐渡汽船㈱）
路線バス利便性向上事業	①佐渡航路の早朝便に対応した運行 ・島内路線バスの運行ダイヤを、佐渡航路の早朝・深夜便に対応 （【実施主体】◎新潟交通佐渡㈱、佐渡市） ②両津港から小木方面へのアクセス改善 （【実施主体】◎新潟交通佐渡㈱、佐渡市） ③観光客等に対するサービスの充実 ・「路線バス２日間フリー乗車券」の夏期など観光シーズンにおける利用拡大・ＰＲによる利用促進 （【実施主体】◎新潟交通佐渡㈱、㈳佐渡観光協会、佐渡汽船㈱）
レンタカー及びレンタサイクルの充実事	①レンタカーのサービス充実（【実施主体】◎ ㈳佐渡観光協会） ②車両の魅力充実（【実施主体】◎ ㈳佐渡観光協会） ③観光地や主要交通施設などへ案内誘導するサイン等の充実 （【実施主体】◎ ㈳佐渡観光協会、佐渡市）

（3）小木・直江津航路の強化

佐渡汽船㈱は、国、県、市、上越市等と連携し、平成 27 年 4 月に小木直江津航路の利用促進に向けた新たな高速カーフェリー“あかね”を就航した。高速カーフェリー導入により、佐渡への船旅の利便性が期待されている。

- 所要時間が現在より１時間短縮され、１時間 40 分で小木港と直江津港を結ぶ
- 高速カーフェリー就航後は、１日２往復になり利用しやすい（現在は 1.5 往復／日）
- 北陸新幹線の開業や新船就航に伴い、関西方面を中心に佐渡への誘客拡大が期待

旅客：約 700 名
車両搭載台数：大型バス７台と乗用車 98 台または乗用車 173 台

（4）佐渡空港拡張整備計画

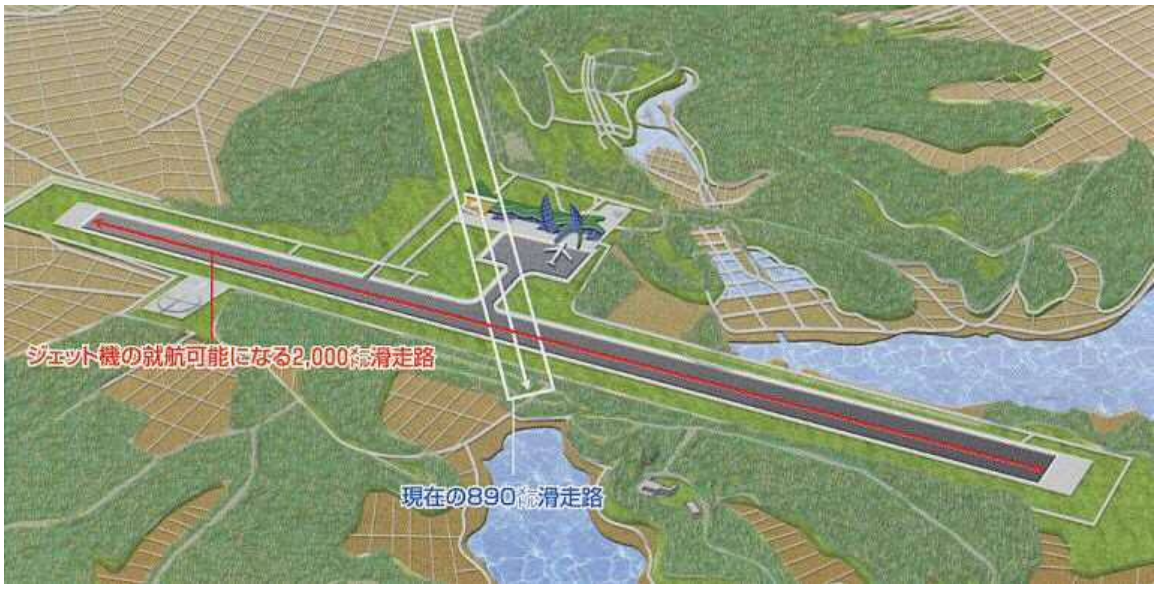
佐渡空港拡張整備は、佐渡の活性化と地域振興を図るため、佐渡市と島内民間団体で組織された佐渡新航空路開設促進協議会と新潟県が共同で進めており、大都市直行便を可能とするジェット化空港の実現に取り組んでいる。

環境に配慮した空港整備とともに、空港周辺地域の整備を支援する空港周辺整備基金を創設し、空港の早期実現に取り組んでいる。

■整備効果

- ○　大都市との直結
- ○　観光客の増大（市場拡大・通年観光）
- ○　観光関連産業への波及
- ○　農水産物の販路拡大
- ○　企業誘致の可能性
- ○　雇用の創出
- ○　若者の島内定着、チャンス拡大

■整備イメージ・内容



	拡張整備計画	現空港
種　別	地方管理空港	地方管理空港
着陸帯	長さ 2.120m×幅 150m	長さ 1.010m×幅 60m
滑走路	長さ 2.000m×幅 45m	長さ 890m×幅 25m
エプロン	面積 27,000 ㎡	面積 2,160 ㎡
全体面積	約 570,000 ㎡	約 137,937 ㎡
就航可能な航空機	小型ジェット機（120 席程度） ボーイング 737 エアバス A320　等	アイランダー（9 席） ドルニエ 228（19 席）等

2.3　その他の関連プロジェクト

佐渡市におけるその他の関連する計画、プロジェクトなどを以下に整理する。

佐渡市では、世界遺産や GIAHS を推進しており、ジオパークを含め３つのプロジェクトに取組み、連携しながら佐渡の魅力を発掘し、魅力を世界にアピールしている。

（1）佐渡金銀山の世界遺産登録

佐渡には、400 年以上に及ぶ金銀採掘・製錬に関連する遺跡や建造物・景観が良好に保存され、世界的にも貴重な鉱山遺産群が存在している。この佐渡金銀山を人類の共通の財産として保護し未来へ伝えていくため、県とともに、文化遺産として世界遺産登録を目指しており、2010 年 11 月に「金を中心とする佐渡鉱山の遺産群」の名称でユネスコの世界遺産暫定一覧表に記載され、平成２９年の世界遺産登録に向けて取り組んでいる。

佐渡は古来から「金の島」と呼ばれ、1989 年の採掘休止までに、記録されているだけでも、78 トンの金と 2,330 トンの銀を産出した。

（2）ジオパーク

ジオパークという言葉は、ジオ（地球・大地）とパーク（公園）を合体させた造語であり、単なる自然保護を目的としたものではなく、保護しながらも地域資源として活用することが求められている。自然を愛し、学習・教育に活かし、観光客を受け入れ、地域の活性化をめざすものがジオパークである。

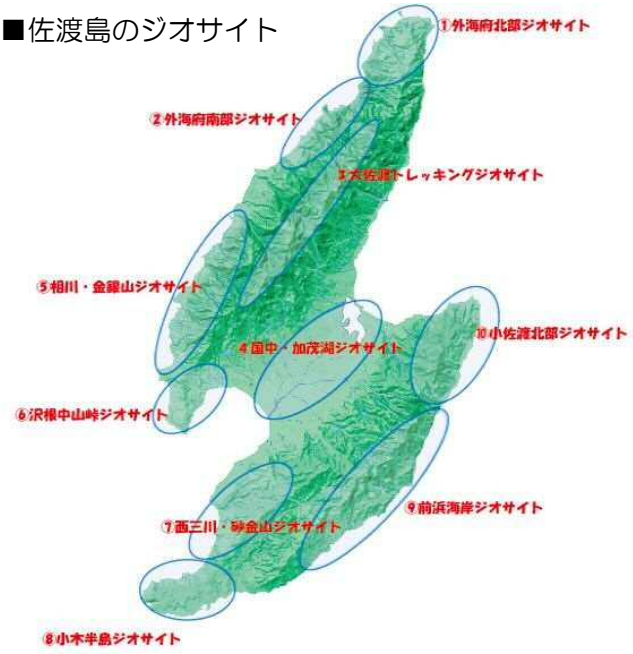
佐渡は、世界文化遺産の登録を目指す「佐渡金銀山」、世界農業遺産（GIAHS）に国内で初めて登録された 「トキと共生する佐渡の里山」をはじめとする、特徴的なジオ多様性を見ることができ、魅力的な佐渡の形成史と生態系や歴史・文化のストーリーをみることができる。日本ジオパークは佐渡を含む３３地域（世界認定６地域を含む）（2014 年４月現在）が認定されている。

■ジオパーク（大地の公園）としての佐渡の魅力

- 自然の歴史と動き、そこでの人々の暮らしを体験できる島
- ５億年の歴史（ロマン）を語る（秘める）日本海に浮かぶ島
- 日本海の荒波が創る雄大な海岸美に出会える島
- 1500 万年にわたる日本海のドラマにふれる島
- 500 万年間、佐渡の山々が深海底から隆起を続ける島
- 日本海の誕生直前の火山活動が大金銀鉱脈を生んだ島
- 暖流で洗われた島
- 石器時代から先人が生活してきた豊かな島
- 南限・北限の植物、固有動物がいる、原生林の保存されている、特別天然記念物トキが生活する等生物多様性の島
- 豊かな大地の恵みから生まれた伝統工芸や伝統芸能が脈々と続いている島
- 環境にやさしい島

佐渡ジオパーク HP より

■佐渡島のジオサイト



佐渡島を、その特徴から１０の地域（ジオサイト）に分けて紹介している。

○小木半島

「たらい舟」。岸辺の水平面は、隆起波食台

（3）ジアス（GIAHS：世界農業遺産）

ジアス（GIAHS：世界農業遺産）は、FAO（国連食糧農業機関）が提唱している「Globally Important Agricultural Heritage Systems」の略称で、後世に残すべき生物多様性を保全している農業上の土地利用方式や景観について、FAO が認定するものである。

佐渡市は、平成 23 年 6 月石川県能登地域とともに日本で初めて登録された。ジアスは農業システムを登録対象とし、世界各地のすぐれた農業の事例を蓄積・共有し、持続可能な資源管理・活用の基盤を築くことを目的にしている。環境の変化に適応しながら先祖代々受け継がれてきたシステムを重視し、農法や土地利用だけではなく、生態系・景観・習慣なども含めて地域資源として考え、次世代への継承をめざしている。

■佐渡がジアスに認定された理由

- 農業生産システムに「朱鷺と暮らす郷づくり認証制度」を導入し、消費者と連携しながら島全体へ拡げていること。
- 生物多様性保全型農業と農業経済が連携し、持続的な環境保全体制を構築していること。
- 佐渡金山が風景と文化に大きな影響を与え、生物多様性と農業生産活動をはぐくむことによって、農村コミュニティを保全してきたこと。

（4）トキの野生復帰

国際保護鳥に指定され、学名「ニッポニア　ニッポン」でも知られる新潟県の鳥トキは、昭和 56 年に野生で生息していた佐渡で保護して以降、現在まで中国の協力を得ながら人工繁殖に取り組んだ結果、100 羽を超えるまでその個体数が増加し、佐渡トキ保護センター及び同野生復帰ステーション等で飼育されている。

佐渡の大空を羽ばたくトキの姿がかつてのように島内各地で見られる日を目指して、国、県、佐渡市はトキの野生復帰のための事業に取り組んでいる。

佐渡島中央部に広がる国中平野の東側、新穂地区にトキ保護センターとトキの森公園（トキふれあいプラザ・資料展示館）がある。近くの山麓にはトキ交流会館や野生復帰ステーションが点在している。

■トキ保護センター

2ha あまりの敷地の中には、５棟の飼育繁殖ケージ、隔離検疫用ケージ、ヒナを育てるための育すうケージ、管理研究棟などが配置されている。

観察棟は一般公開されており、順化ケージ内のようすをみることができる。また、飼育繁殖ケージ内外にビデオカメラが設置されており、トキの行動や産卵の様子などをモニター画面上で観察できるようになっている。

【野生復帰ステーション】

野生復帰ステーションでは、日本初の試みであるトキの野生復帰を実現するため、より自然に近い環境下で採餌や繁殖といった基本的な生存能力等を養い、周辺環境にも慣れるといった、放鳥のための訓練を行っている。

■トキの森公園

トキ保護センターに隣接する一般公開施設で、市が管理運営している

【トキふれあいプラザ】

トキの森公園内の、飛翔可能な大型ケージ内に自然に近い生息環境を再現し、島民や観光客などが、トキの飛翔、採餌、巣作りなどを間近で観察できる施設

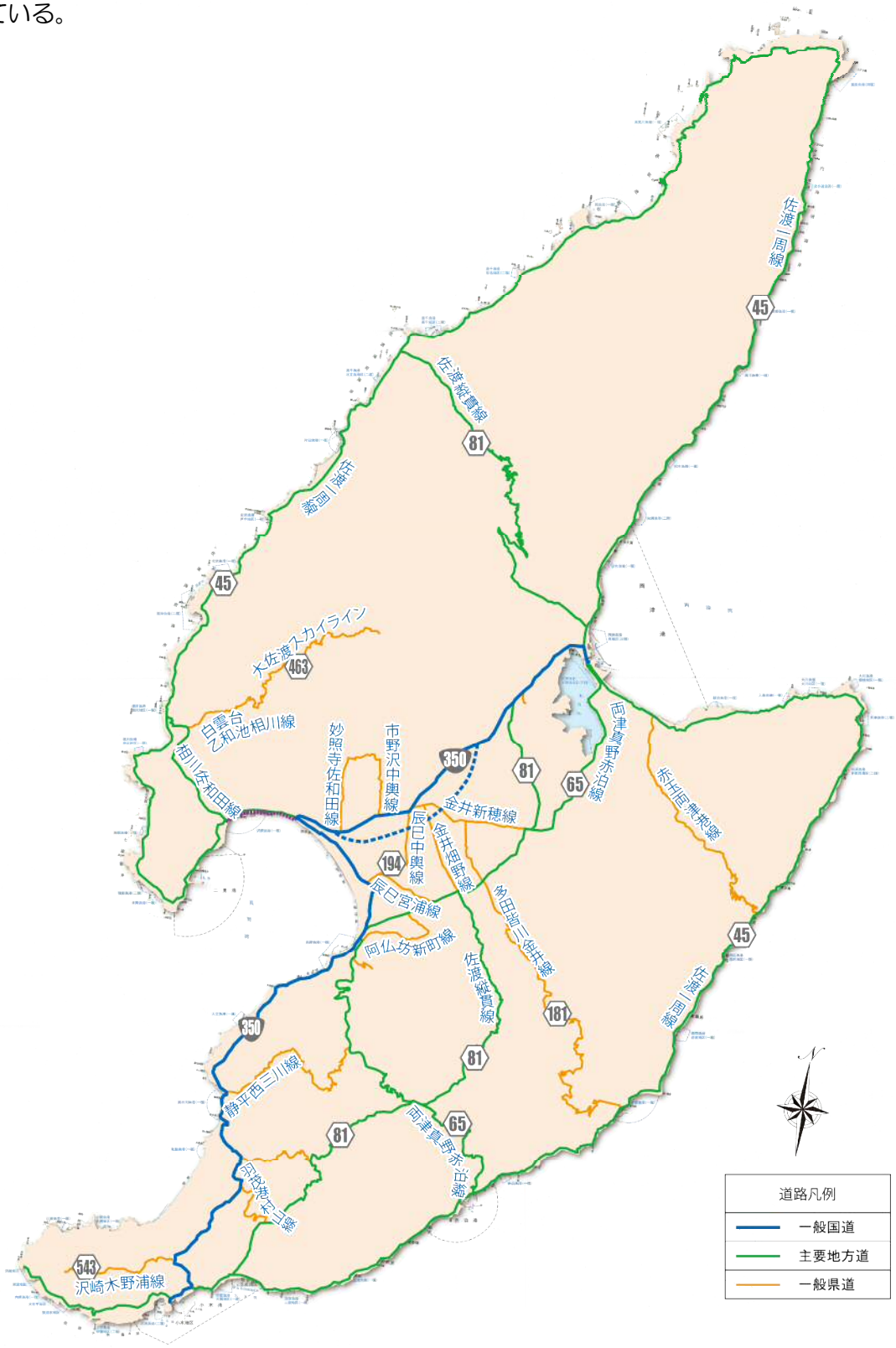
【資料展示館】

館内では、トキの保護増殖に関するパネル、映像・音声資料、はく製・骨格標本などが展示され、トキの生理、生態から保護活動の歩み、人工繁殖の成功、野生復帰までをわかりやすく展示、解説している。また、トキ保護センターの飼育ケージ内のトキを観察できる。

3.　地域公共交通体系の整理

3.1　道路・交通網

佐渡市の道路・交通網については、両津・佐和田・小木を結ぶ国道 350 号を基軸に、海岸線を一周する主要地方道佐渡一周線や内陸部の主要地方道及び一般県道により各地区が結ばれている。



3.2　自動車交通

（1）運転免許保有率と自動車保有台数

佐渡市の運転免許保有率は、県内のほぼ同人口の他都市と比較しても、大きな差はないが、自動車の人口千人あたりの自動車保有台数は、高い値を示している。

表．運転免許保有率・自動車保有台数（県内の人口５～１０万人の都市との比較）

地　域	①人口（人）[H22.10.1]	②運転免許保有率（%）[H22.10.1]	③自動車保有台数（台）[H22.3.31]	④千人あたり自動車保有台数 ③／①×1000（台/千人）
佐渡市	62,727	65.5	56,245	897
柏崎市	91,451	66.8	69,268	757
十日町市	58,911	67.2	45,274	769
南魚沼市	61,624	67.3	49,952	811
新潟県	2,374,450	66.5	1,805,805	761

資料）人口：国勢調査、運転免許保有率：県警本部「交通年鑑」
自動車保有台数：新潟運輸支局「新潟県運輸概況」

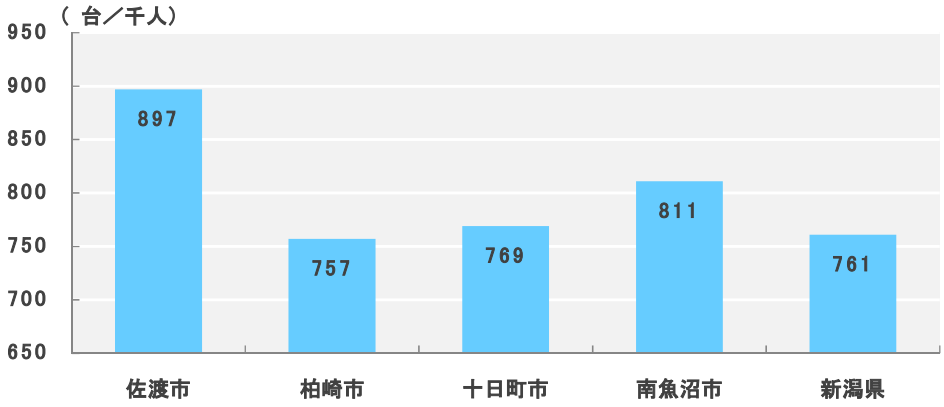


図　千人当り自動車保有台数の比較

（2）死傷事故発生件数の推移

死傷事故発生件数は平成 21 年まで減少しており、平成 22 年では 188 件となっている。

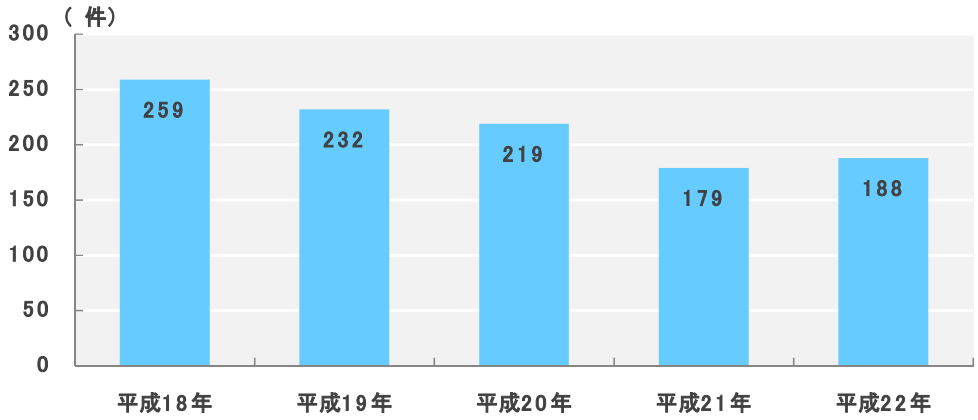


図　佐渡市における死傷事故発生件数の推移（資料：新潟県警察）

（3）高齢者による交通事故等

平成 26 年中の佐渡市の 65 歳以上の高齢者の加害事故発生件数は 75 件で、交通事故全体に占める割合は 38.7%となっており、新潟県の 20.7%と比べると高い割合を示す。

また、佐渡市における、高齢者の運転免許保有者数は全体の 33.1%にのぼり、平成 26 年中の免許返納数は４２件、返納率 0.3%となっており、新潟県内の 1.2%より低い割合となっている。

表．交通事故発生件数の比較（平成２６年中）

	交通事故発生件数	高齢者の加害事故発生件数	構成率
新潟県内	6,317 件	1,307 件	20.7%
佐渡市内	75 件	29 件	38.7%

表．佐渡市内における運転免許保有者数（平成２６年１２月末現在）

運転免許保有者数	高齢者の保有者数	構成率
39,780 人	13,152 人	33.1%

表．高齢者免許人口に占める高齢者の返納率（平成２６年中）

	高齢者の返納者数	返納率
新潟県内	4,287件	1.2%
佐渡市内	42 件	0.3%

資料）佐渡西警察署・佐渡東警察署

3.3　公共交通

（1）市内バス路線

市内バス路線を以下に示す。

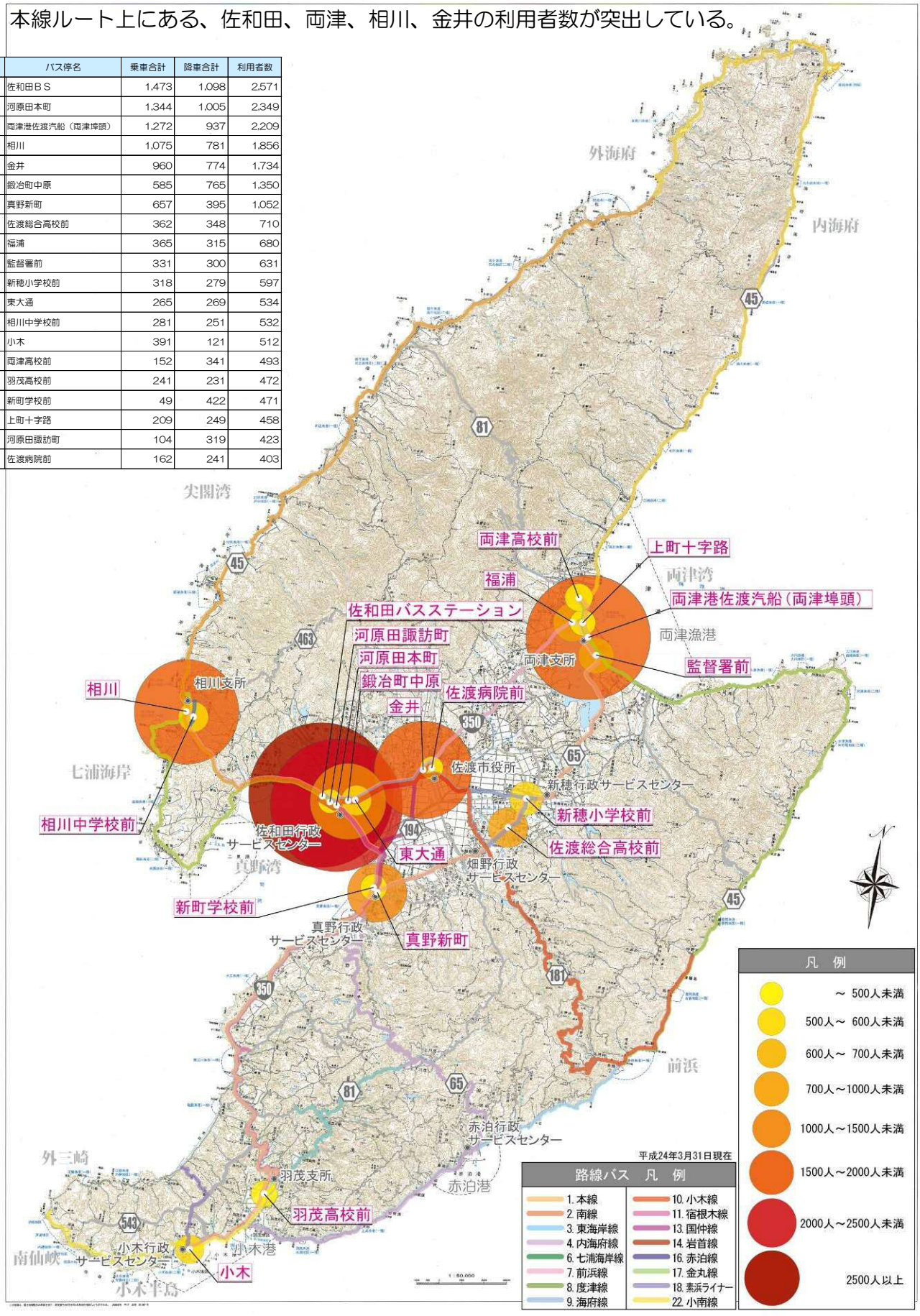
主要道路上に路線が設定されており、南北の外周部より中央部に向かってルートが設定されており、中央部の平野部において重複区間が多く、密になっている。

（2）市内バス利用状況

市内バスにおける利用状況（利用者数トップ２０）を以下に示す。

本線ルート上にある、佐和田、両津、相川、金井の利用者数が突出している。

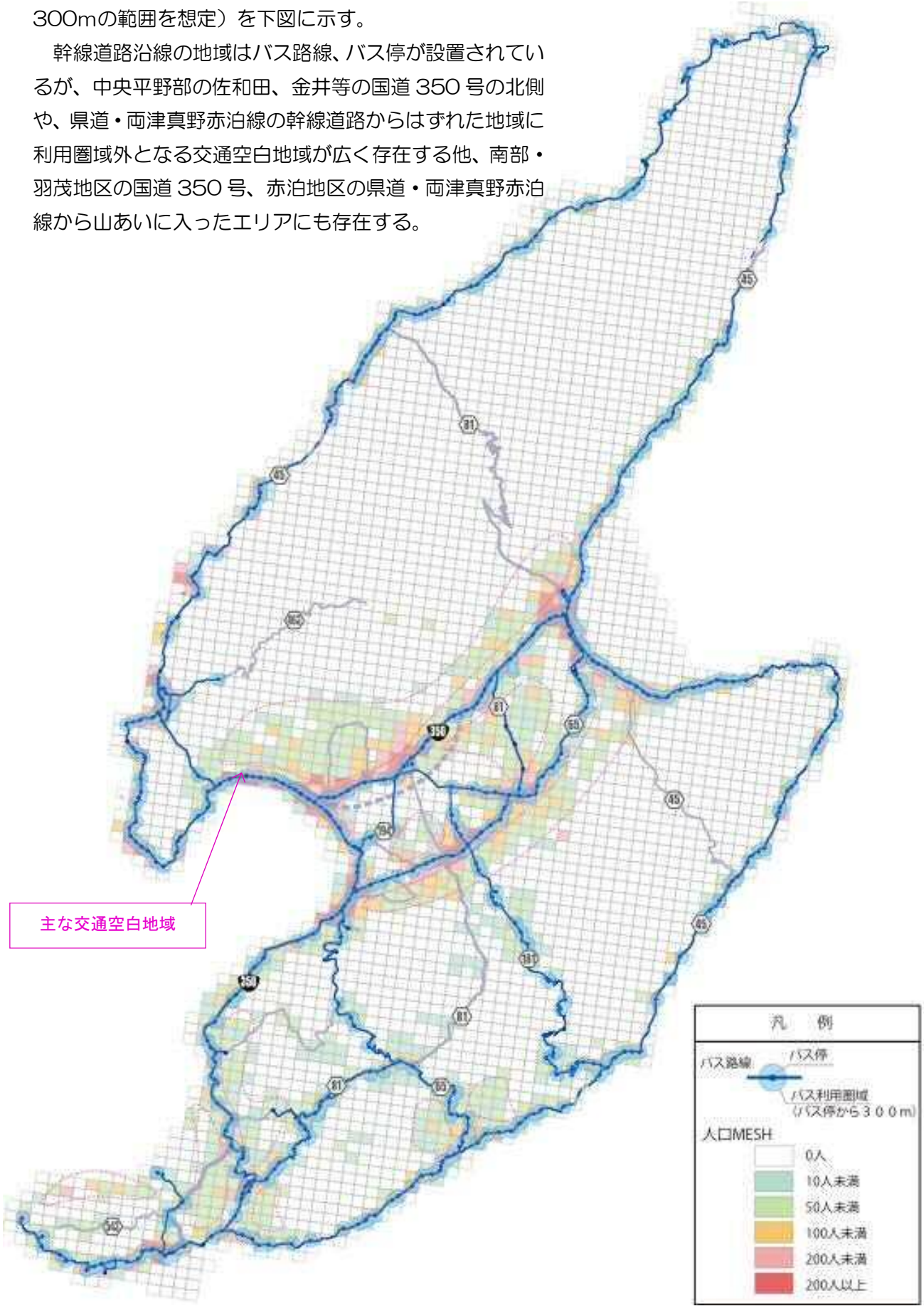
NO	バス停名	乗車合計	降車合計	利用者数
33	佐和田ＢＳ	1,473	1,098	2,571
31	河原田本町	1,344	1,005	2,349
4、57	両津港佐渡汽船（両津埠頭）	1,272	937	2,209
46	相川	1,075	781	1,856
24	金井	960	774	1,734
30	鍛冶町中原	585	765	1,350
88	真野新町	657	395	1,052
75	佐渡総合高校前	362	348	710
7	福浦	365	315	680
1	監督署前	331	300	631
72	新穂小学校前	318	279	597
29	東大通	265	269	534
43	相川中学校前	281	251	532
184	小木	391	121	512
54	両津高校前	152	341	493
193	羽茂高校前	241	231	472
87	新町学校前	49	422	471
6	上町十字路	209	249	458
32	河原田諏訪町	104	319	423
243	佐渡病院前	162	241	403



（3）バスの利用圏域

市内を 500mに区切ったメッシュ人口と路線バスの停留所から利用圏域（バス停から300mの範囲を想定）を下図に示す。

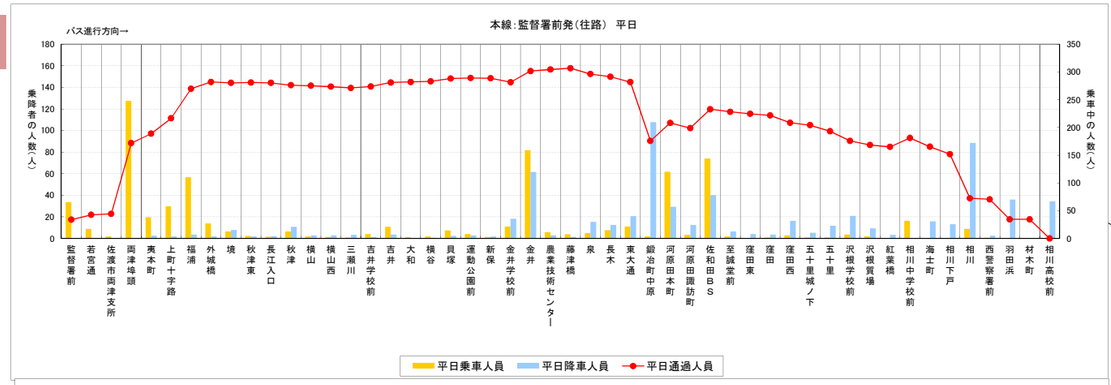
幹線道路沿線の地域はバス路線、バス停が設置されているが、中央平野部の佐和田、金井等の国道 350 号の北側や、県道・両津真野赤泊線の幹線道路からはずれた地域に利用圏域外となる交通空白地域が広く存在する他、南部・羽茂地区の国道 350 号、赤泊地区の県道・両津真野赤泊線から山あいに入ったエリアにも存在する。



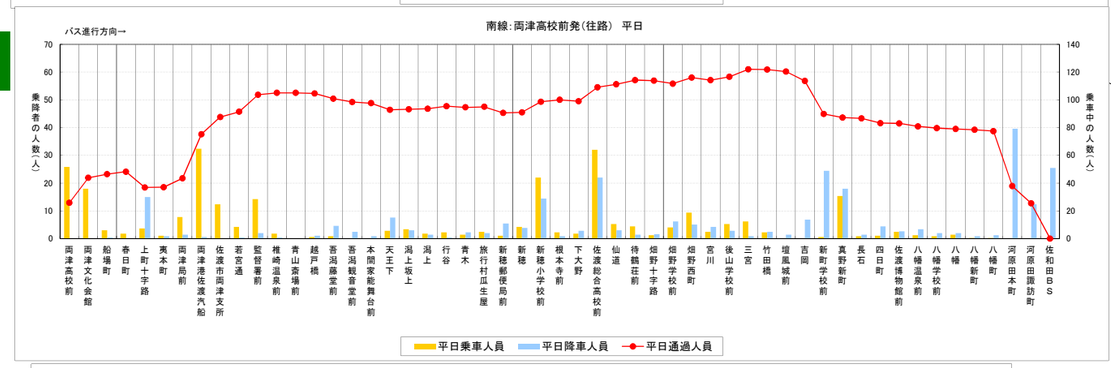
（4）路線別乗降数

佐渡市内路線バスについて、路線別乗降車数及び乗降数が 10 名以下の区間をグラフ及び図に示す。全体として、中心から離れた区間で乗降数が 10 名以下となる区間が存在する。（平成 22 年度データ・往路・平日）

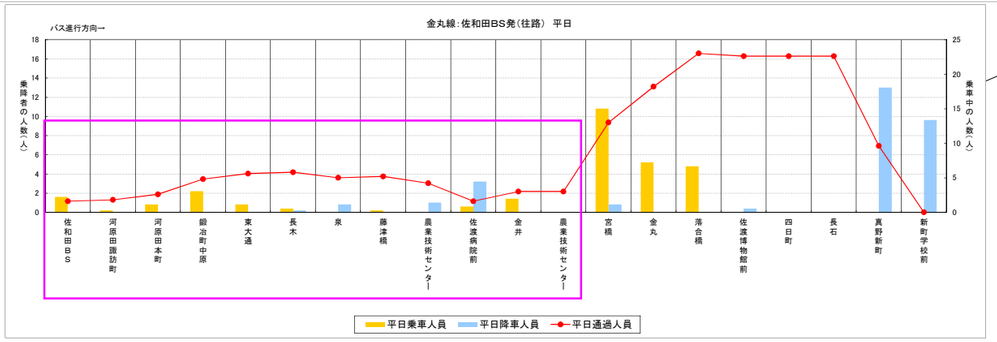
本　線



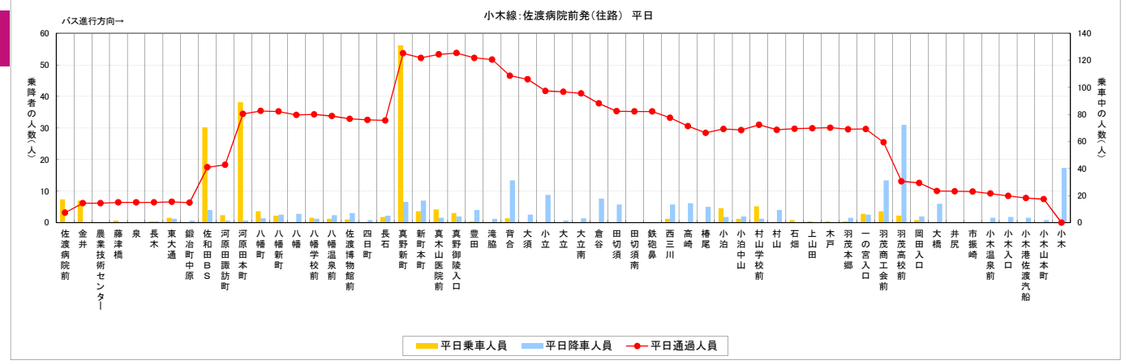
南　線



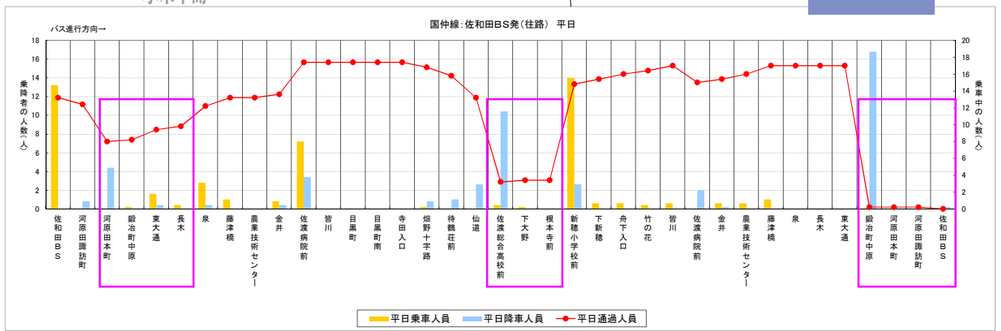
金丸線



小木線

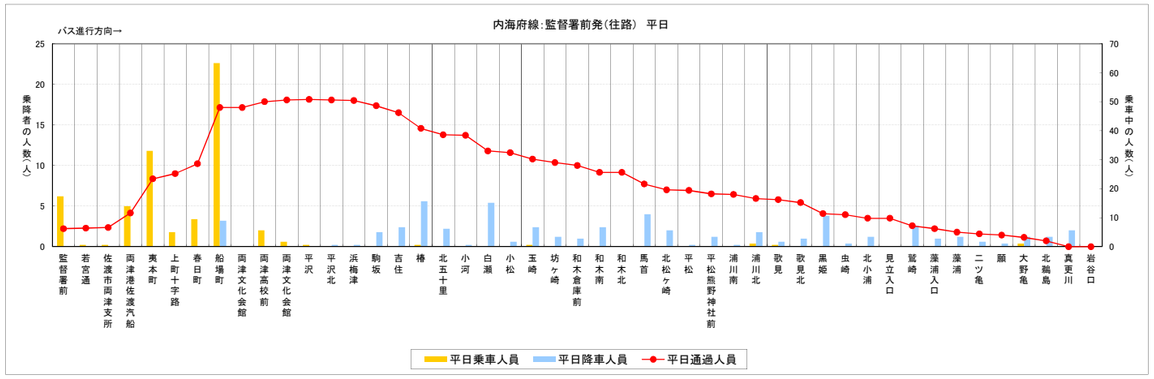


国仲線

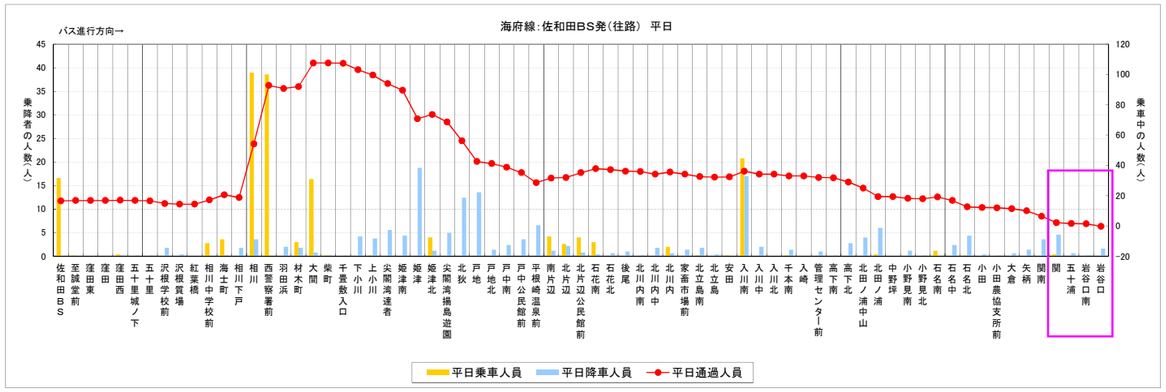


■路線別乗降数（2）

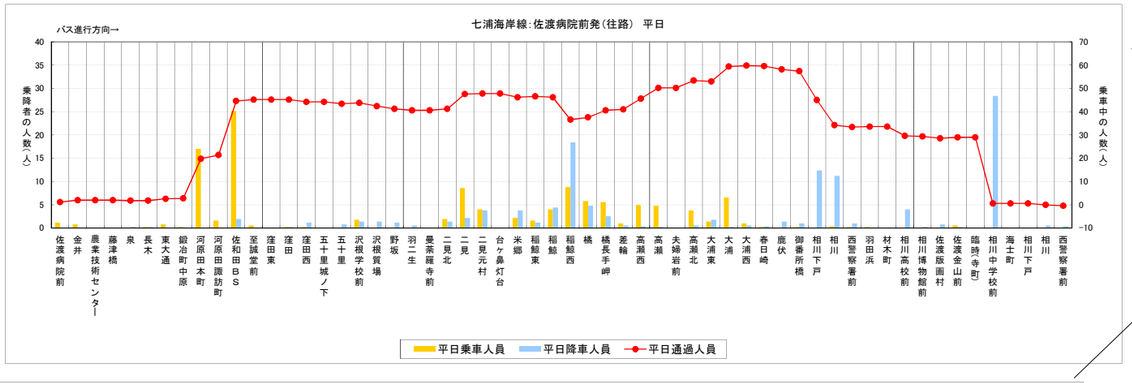
内海府線



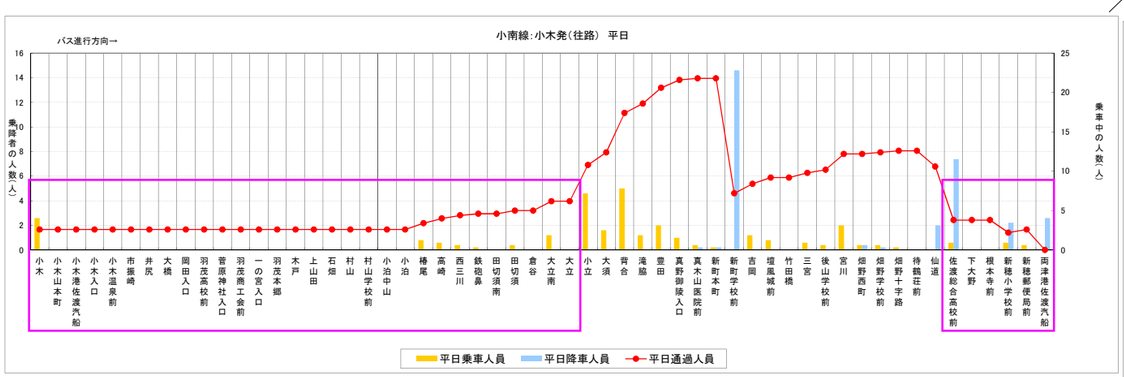
海府線



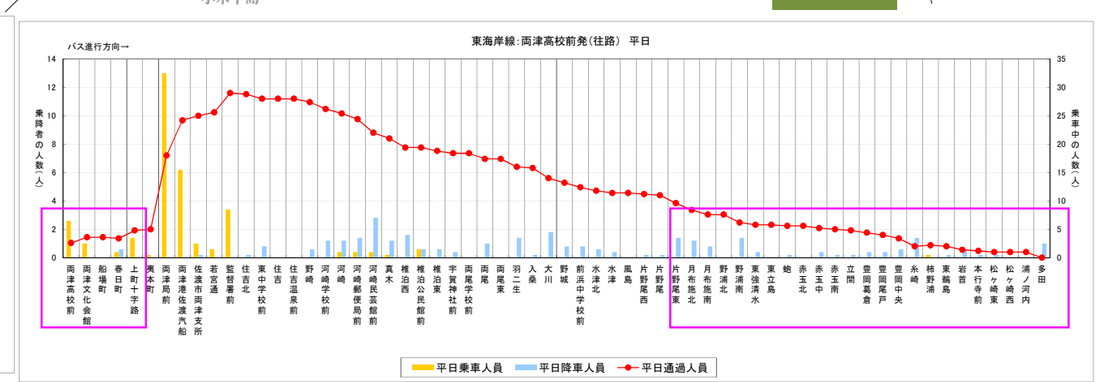
七浦海岸線



小南線

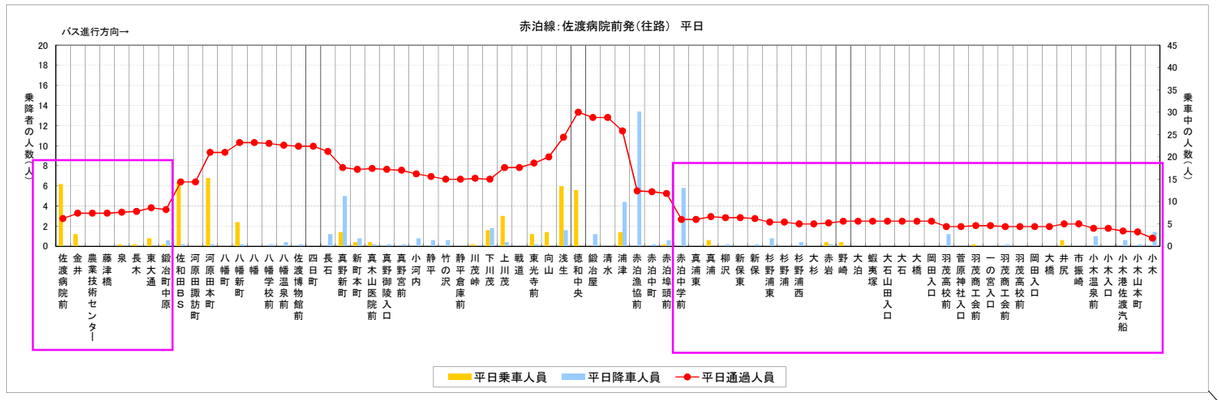


東海岸線

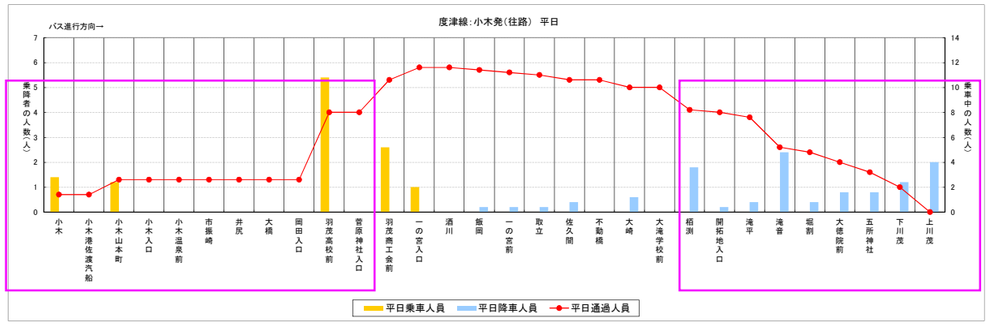


■路線別乗降数（3）

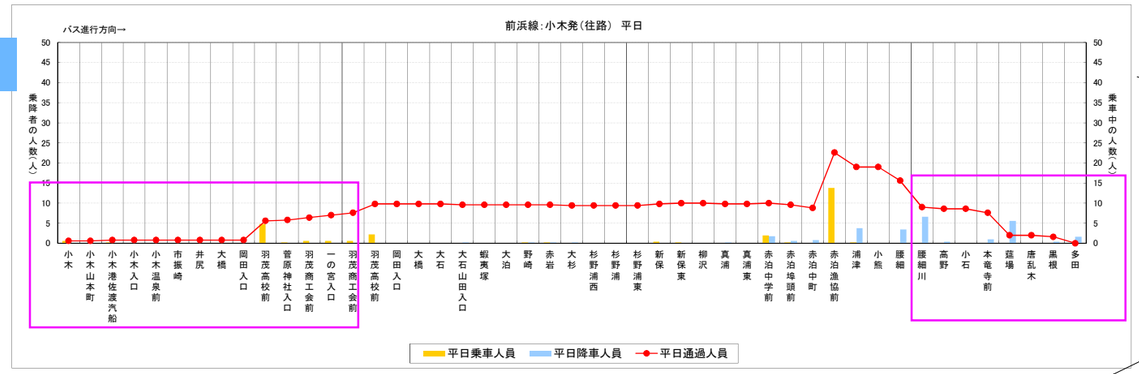
赤泊線



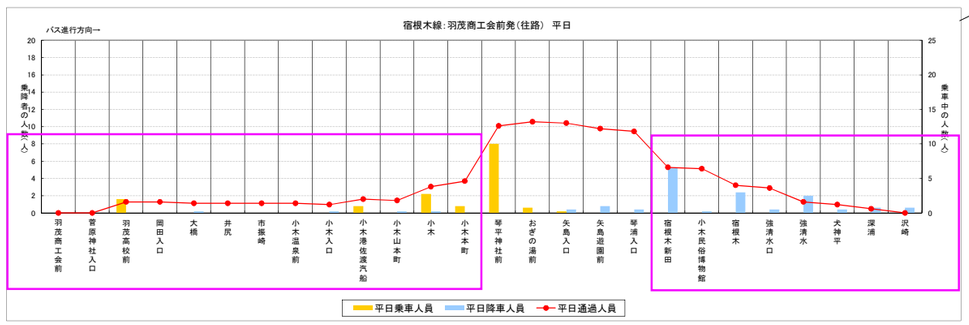
度津線

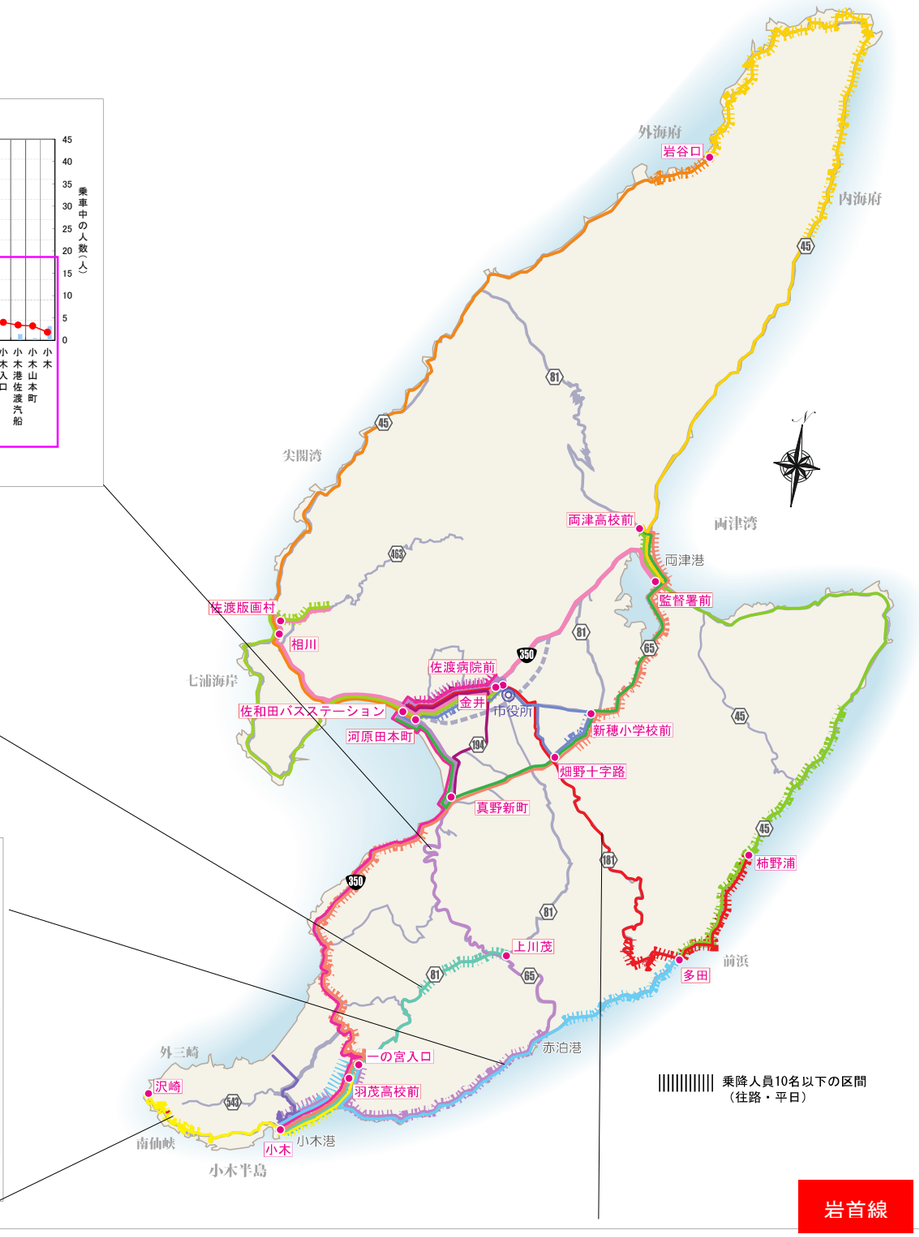


前浜線

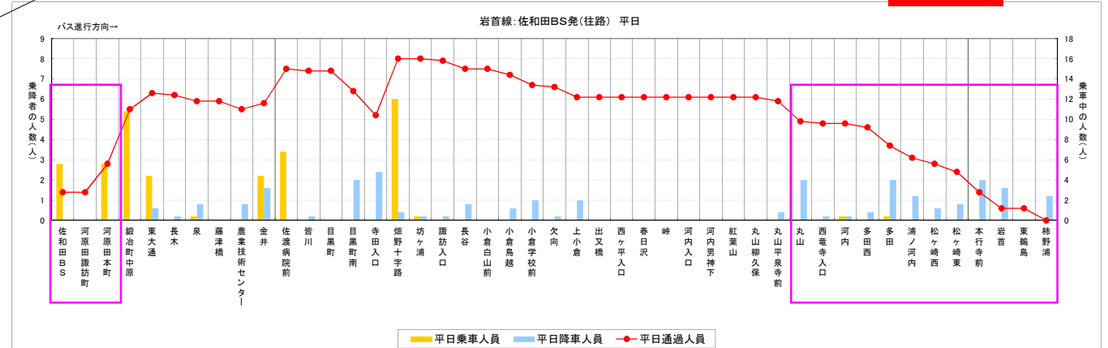


宿根木線





岩首線

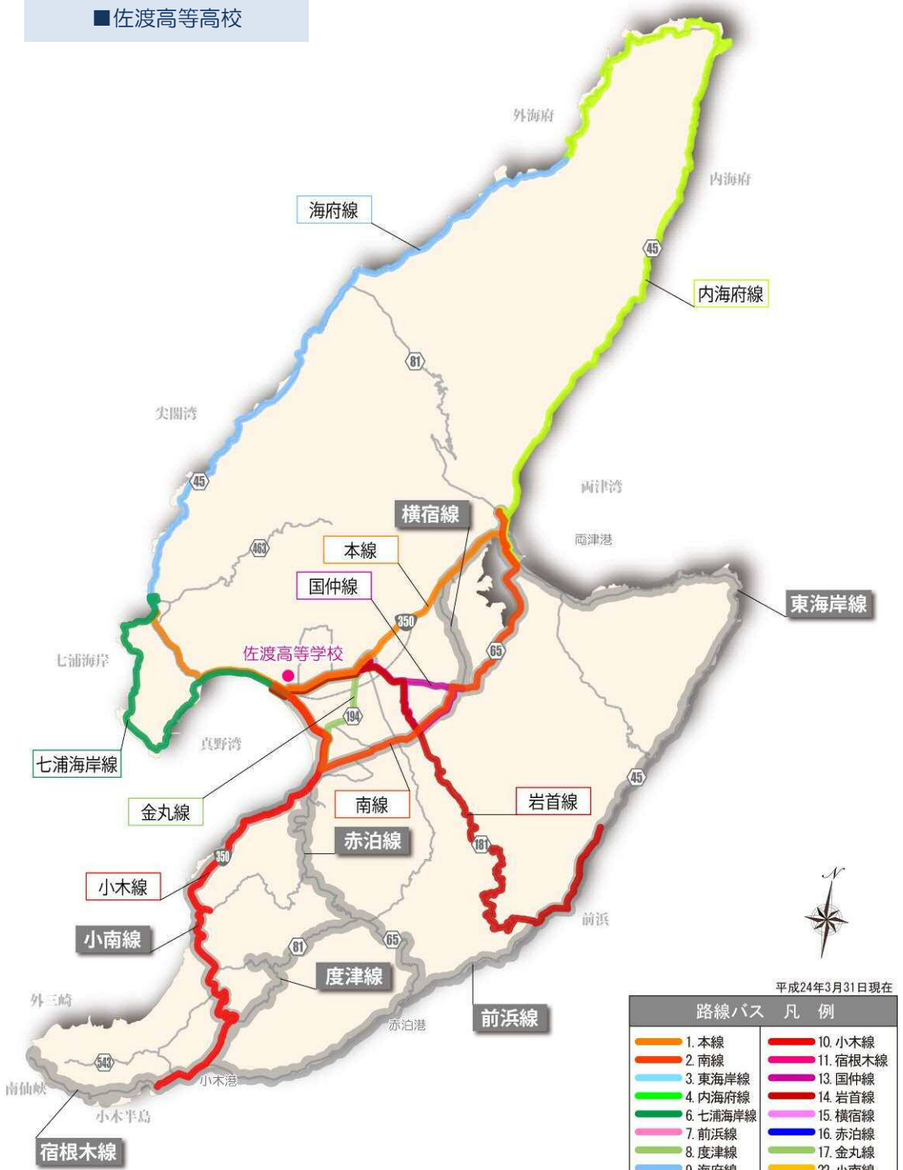


（５）高校別バス通学可能区間

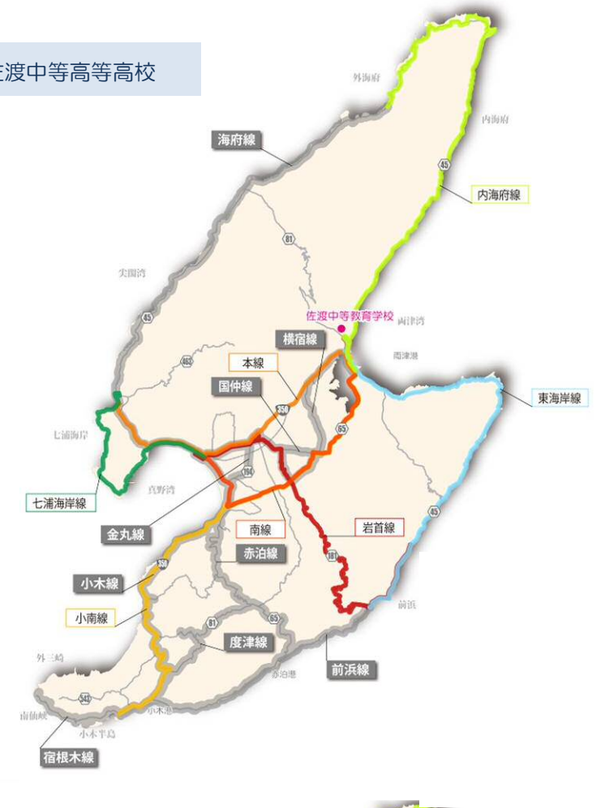
市内の各高校の通学として利用できる路線及び区間を以下に示す。

赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線沿線において、羽茂高校を除く４校で通学ができない路線となっている。また、南線沿線で相川高校、羽茂高校へ、東海岸線沿線で佐渡高校、相川高校、羽茂高校へ通学ができない路線となっている。

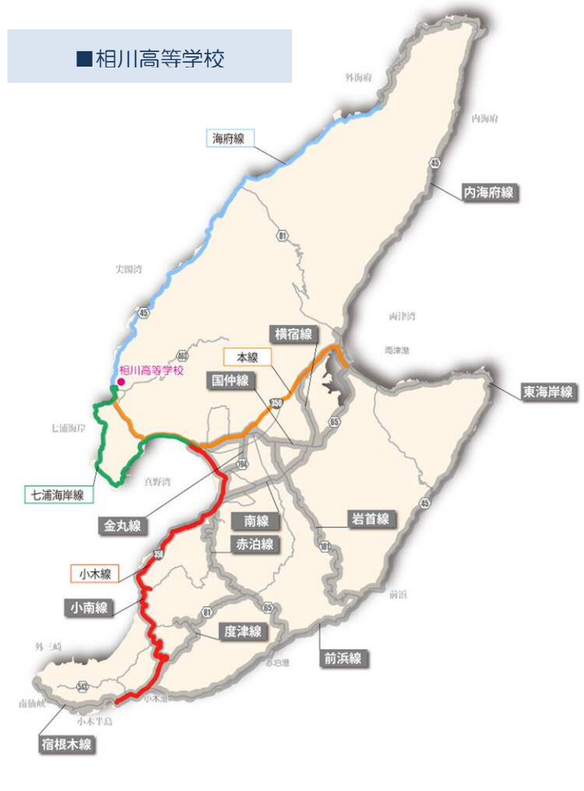
■佐渡高等高校



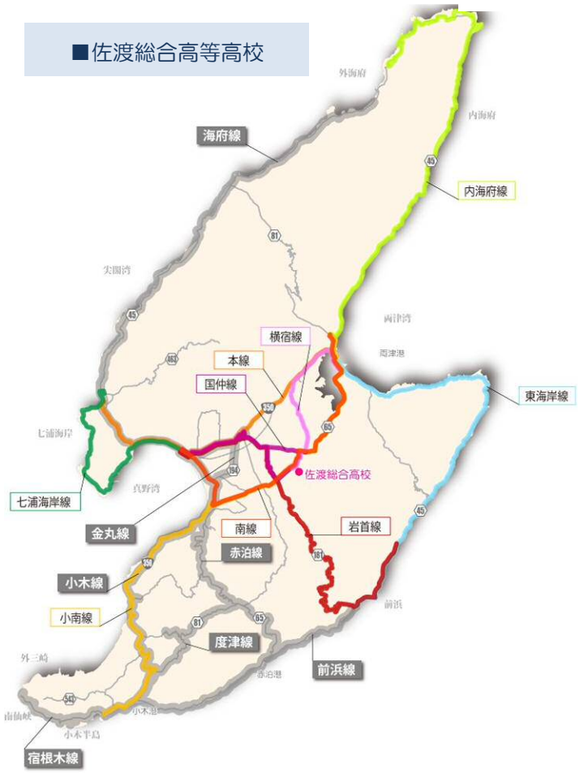
■佐渡中等高等高校



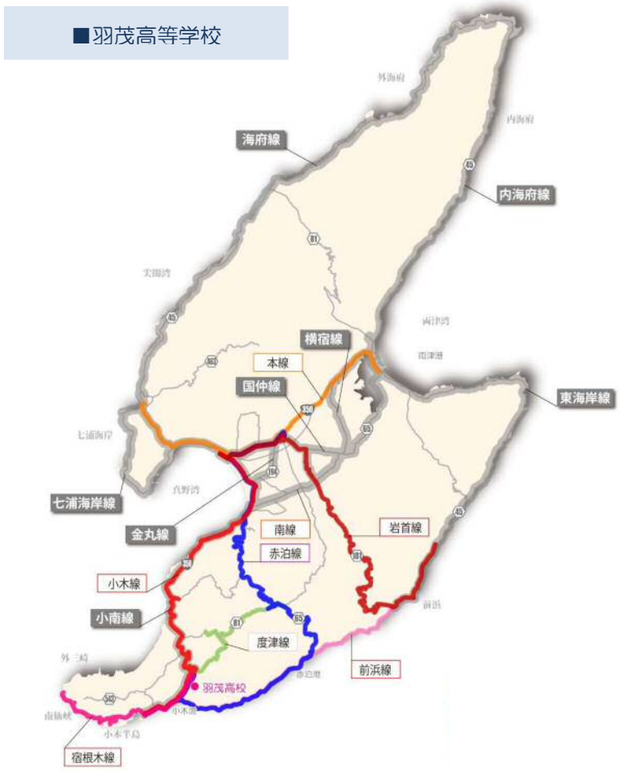
■相川高等学校



■佐渡総合高等高校



■羽茂高等学校

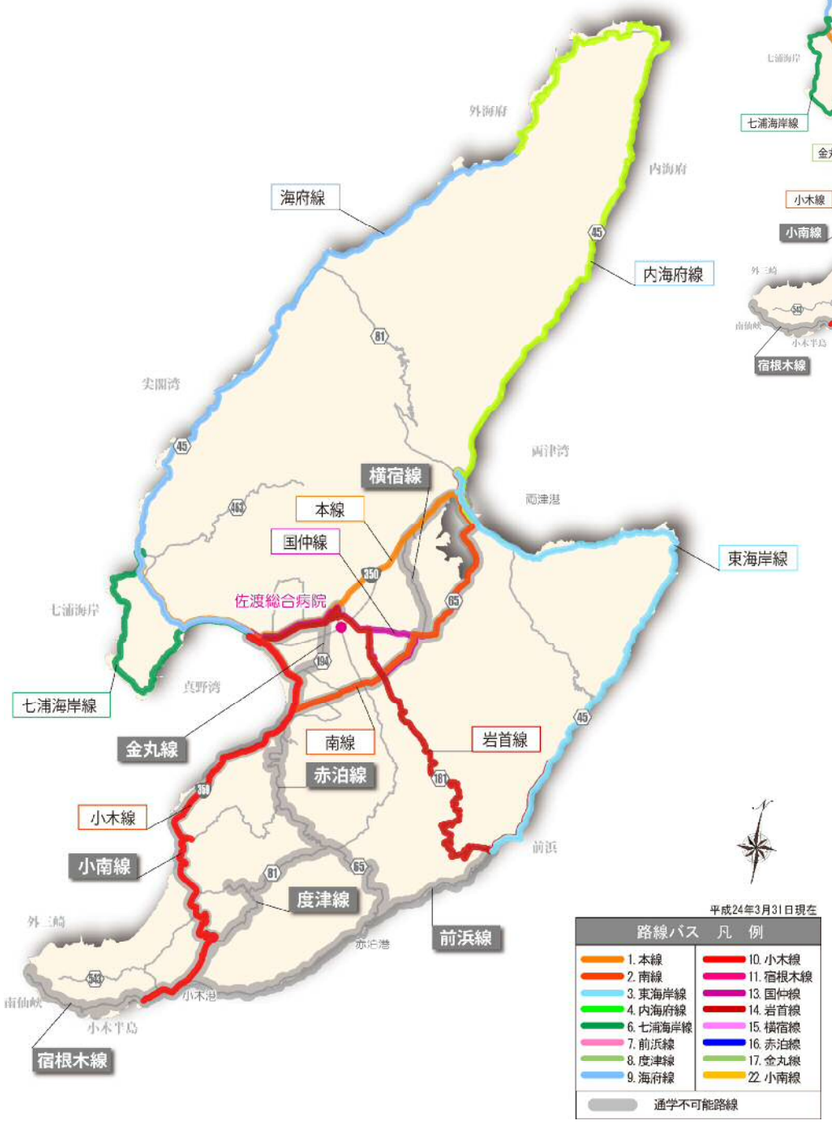


（６）病院別バス通院可能区間

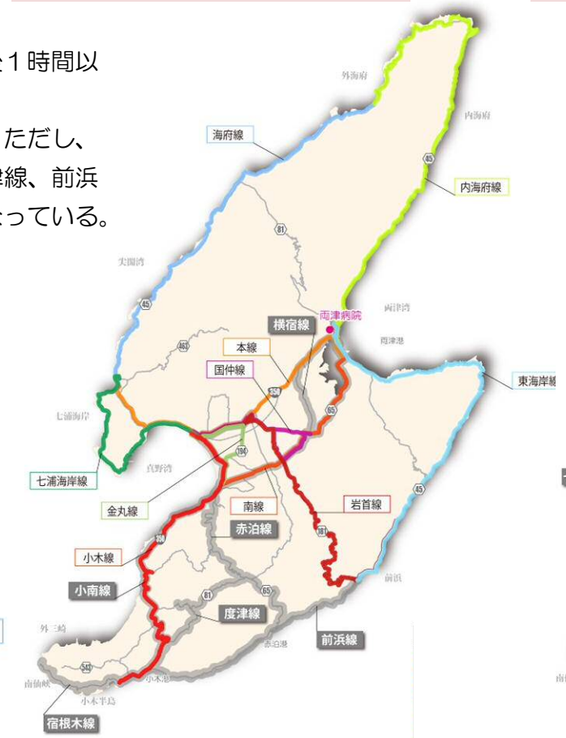
市内バスにおいて、主な病院の診療受付開始（診療開始後１時間以内）に間に合う路線及び区間を以下に示す。

乗り継ぎ、直行便により、病院に行けるようになっている。ただし、もっとも通院ニーズの高い佐渡総合病院では、赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線において診療受付開始に間に合わない路線となっている。

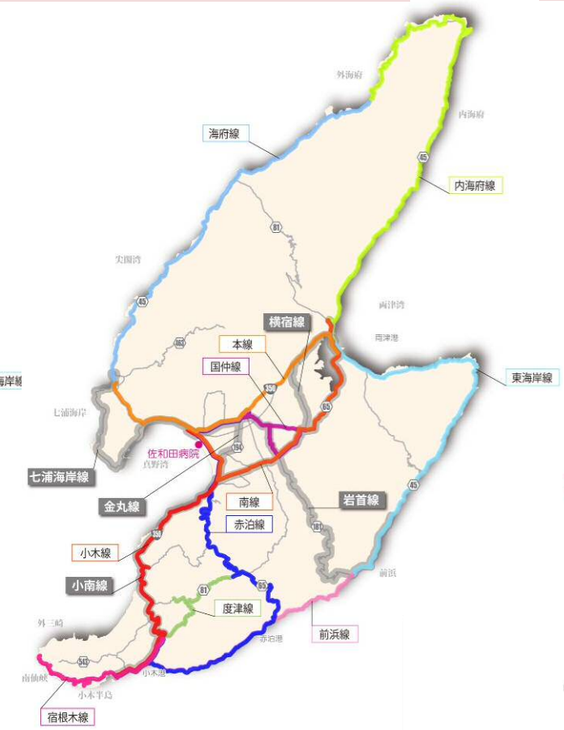
佐渡総合病院（受付時間８：００～）



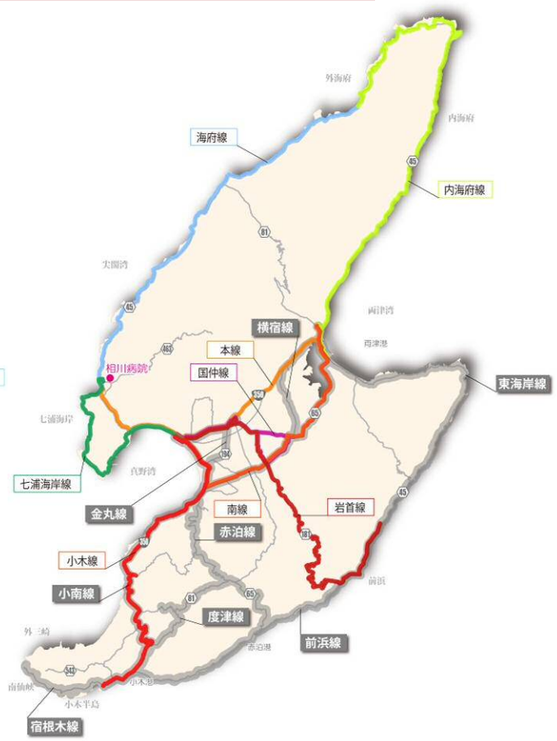
両津病院（受付時間８：００～）



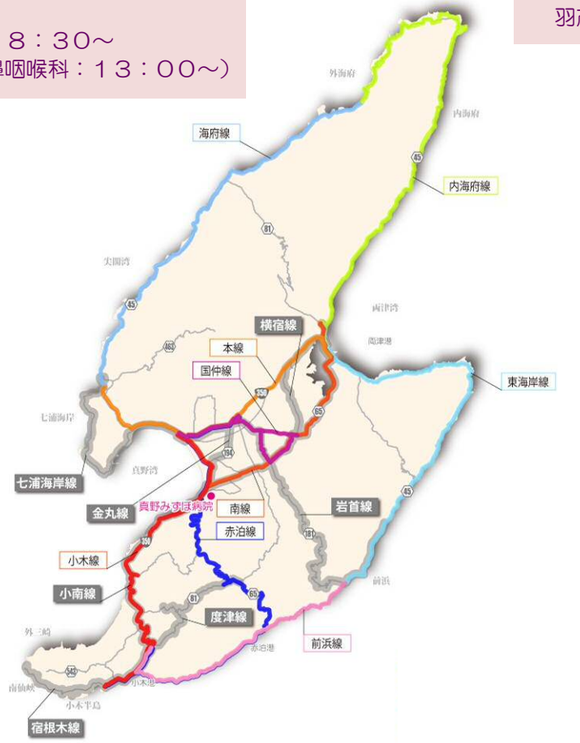
佐和田病院（受付時間８：３０～）



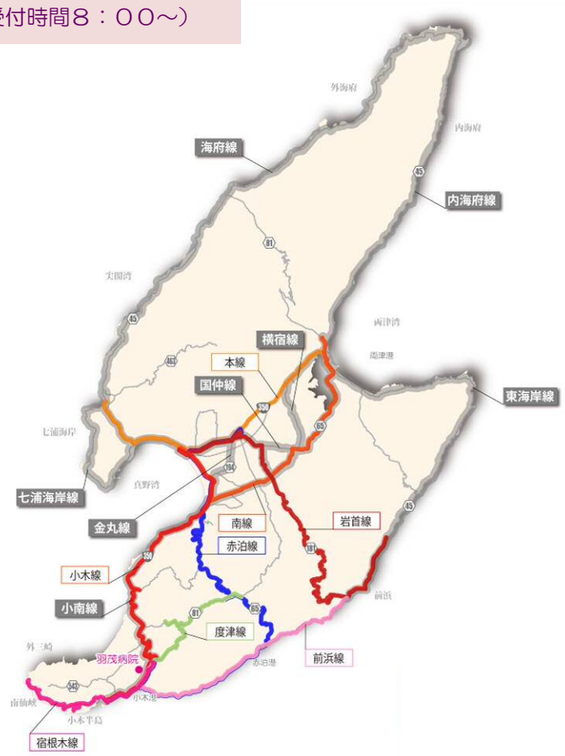
相川病院（受付時間８：３０～）



真野みずほ病院
（受付時間　精神科：８：３０～
内科・皮膚科・耳鼻咽喉科：１３：００～）

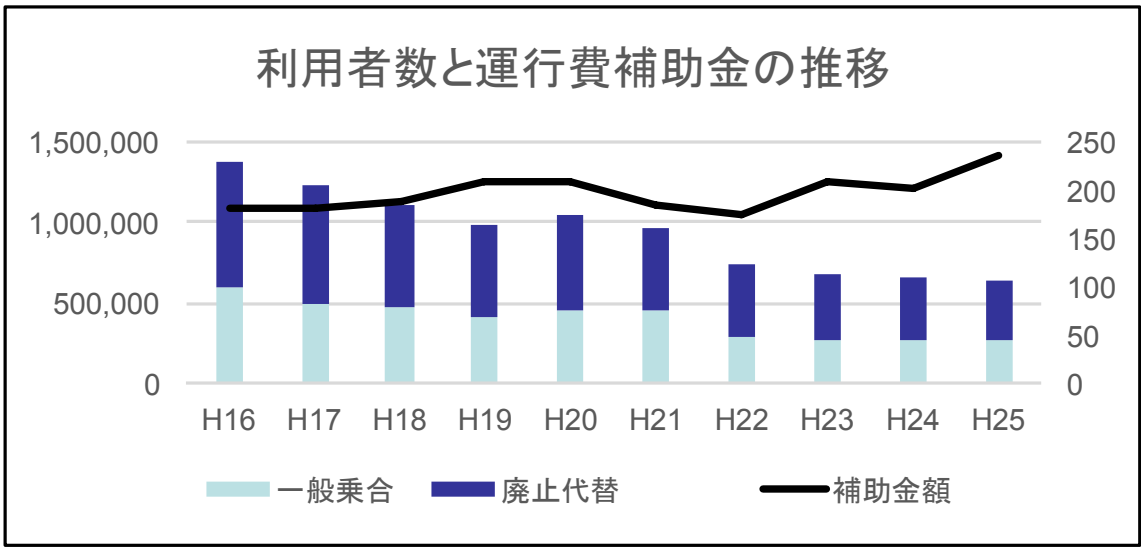


羽茂病院（受付時間８：００～）



（7）公共交通維持費に対する負担額

路線バスの利用状況及び補助金の推移をみると、利用者数の減少と運航費補助金が増大しており、運行経費の見直しや利用者増加による経常収益の確保、老朽車両の計画的更新による修繕費の抑制等が課題となる。



■地域内標準との比較

	補助額（千円）	県補助額（千円）	市単補助額（千円）	輸送人員（人）	路線数（路線）	運行（km）	Km あたり費用	平均賃率
佐渡市 廃止代替路線	235,031	87,711	147,320	371,816	14	1,457,059.6	246 円 90 銭	約 42 円
佐渡市 一般乗合路線	―	―	―	258,725	2	458,065.3	214 円 12 銭	約 45 円
県標準	―	―		―		―	252 円 10 銭	46 円
羽越地区標準	―	―		―		―	316 円 18 銭	―

路線バスの利用状況及び収支をみると、１回あたりの利用人数は、度津線(1.8 人)、宿根木線(1.8 人)、金丸線(４.8 人)と５人に満たない乗車となっている。また、収支率は、度津線(6.8%)、宿根木線(10.4%)、小南線(17.8%)、赤泊線(25.1%)、国仲･金丸線(28.3%)、海府線(29.8%)が３０%に満たない路線となっている。

■路線バス利用状況及び収支（H25.10.1～H26.9.30）

路線名	年間延利用人数(人)	年間運行回数	1回当り利用人数(人)	実績経常費用(円)	実績経常収益(円)	収支率
本線	251,665	16,245	15.5	96,390,695	88,656,307	92.0%
金丸線	4,501	933	**4.8**	1,805,451	1,271,941	70.5%
東海岸線	21,111	3,396	6.2	25,146,360	9,235,223	36.7%
内海府線	22,601	4,206	5.4	39,204,973	12,176,614	31.1%
国仲線	12,340	974	12.7	4,597,199	3,996,473	86.9%
宿根木線	4,957	2,813	**1.8**	7,840,571	811,666	**10.4%**
赤泊線	16,393	2,265	7.2	26,552,397	6,665,093	**25.1%**
岩首線	7,684	1,450	5.3	13,908,545	4,319,904	31.1%
度津線	2,850	2,311	**1.2**	6,891,402	465,865	**6.8%**
前浜線	17,716	3,287	5.4	15,183,647	5,569,590	36.7%
小木線	54,889	7,109	7.7	58,966,537	22,552,758	38.2%
七浦海岸線	40,521	4,543	8.9	24,957,375	11,262,523	45.1%
南線	88,351	9,834	9.0	62,553,686	24,472,412	39.1%
小南線	4,156	722	5.8	8,181,415	1,459,751	**17.8%**
横宿線	5,962	416	14.3	1,498,952	1,935,393	129.1%
海府線	38,342	5,042	7.6	53,940,055	16,074,646	**29.8%**
国仲･金丸線	5,953	616	9.7	4,990,277	1,412,702	**28.3%**
合計	599,992	66,162	9.1	452,609,537	212,338,861	46.9%

※佐渡市資料より

4.　地域ニーズの把握

公共交通に対しての地域ニーズ把握のため、平成 24 年度に各種アンケート調査を実施した。各種アンケートで活用した調査票と調査結果の抜粋を本計画巻末の参考資料に示す。

4.1　高校生アンケート調査結果

高校生の通学時における通学手段や公共交通に関するアンケート調査を実施した。以下に調査概要、調査結果のまとめを整理する。

■調査概要

●配布・回収方法	各高校に依頼し、配布・回収
●配布対象	・佐渡総合高等学校（１～２年生） ・佐渡中等教育学校（１～５年生） ・佐渡高等学校（１～２年生） ・相川高等学校（１～２年生） ・羽茂高等学校（１～２年生）
●実施期間	平成 24 年１１月２０日（火）～１１月３０日（金）の１０日間
●回収状況	配布 1,266 通　回収 1,207 通（回収率 95.3%）
●調査項目	属性、通学状況、公共交通の利用状況、今後の公共交通への要望

■調査結果のまとめ

○約半数が「バスで通えるかどうかをまったく重視しなかった」と回答。ただし、4 人に１人はバスで通えるかを重視している。相川高等学校は比較的バス通学を重視し、佐渡中等教育学校及び羽茂高等学校は重視しない傾向

⇒通学実態を踏まえ、「通学に使える」バスの確立が求められる。

○主な登校手段は、「車（家族送迎）」が最も多く、次いで「路線バス」、「徒歩」となっている。相川高等学校では「路線バス」の割合が高い。降雨時も登校手段は変わらないが、羽茂高等学校では約３割が「車に変更」している。

○通学時間帯は始業時刻に合わせて同様であるが、帰宅時間は部活動の有無や塾通いにより 16 時台～18 時台、20 時台まで分散している。また、部活動は週 4～5 日、塾通いは週 1～2 日となっており、日々の帰宅時間は変化している。自由意見において、「路線バスの増便」が望まれている。

○主な下校手段は、４割以上が送迎に頼っている。佐渡中等教育学校は「徒歩」が多く、羽茂高等学校では「バイク・原付」が多い。また、雨天・降雨時も下校手段は変わらないが、羽茂高等学校では約３割が「車に変更」している。

⇒バスを通学手段として確立させるためには、高校生の帰宅時間に合わせたきめ細やかな運行サービスが重要である。始業時間、下校時間だけでなく、部活動・塾通い等の行動パターンを踏まえた便数・時刻の設定を検討する必要がある。
⇒各高校への通学に対応したバス運行を検討するとともに、高校入学前の中学生に対して「バスでの通学」について事前周知することも重要。ただし、実証実験等を行う場合、通学期間（３年間）の運行継続が必須となるため慎重に検討する必要あり。

○高校別の利用路線

佐渡総合高校	南線利用者が多く、佐和田 BS 行において東海岸線及び内海府線からの乗換利用者が見られる
佐渡中東高等学校	本線利用者が約半数、次いで南線、東海岸線、内海府線等
佐渡高等学校	本線が約４割、小木線、南線利用者も多い
相川高等学校	本線利用者が約７割
羽茂高等学校	小木線が半数

4.2　市民アンケート調査結果

平成 24 年度及び平成 26 年度に市民に対しての公共交通に関するアンケート調査を実施した。以下に調査概要、調査結果のまとめを整理する。

（1）平成 24 年度調査

■調査概要

●配布・回収方法	市内在住の 18 歳以上の市民の方から無作為に抽出した 2,500 人を対象に、郵送による配布・回収
●実施期間	平成 25 年1月 7 日（月）～平成25 年 1 月 18 日（金）
●回収状況	配布 2,500 通　回収 1,267 通（回収率 50.7%）
●調査項目	属性、普段の外出状況、公共交通の利用状況、路線バスへの要望

■調査結果のまとめ

○約７割が運転免許を保有し、運転している。４０代ではほぼ全員が免許を保有しており、これをピークに年齢の増加に伴い保有率は減少している。75 歳以上では免許保有率は約４割となっている。

○「車を持っていない方」・「車を自由に使えない方」を合わせると約２割の方が車で自由に移動できない状況。

⇒車を持たない（または運転できない）高齢者の方に対する円滑な移動の確保が特に重要。

○普段の外出は、買物目的が約４割、通勤が約３割、通院が約２割。

○通勤・通学での外出は、「平日のほぼ毎日」、通院は、「月に 1 日～３日」、買い物は、「平日のほぼ毎日」から「平日のうち週１日～２日」まで分散。

○外出先は、両津地区は両津エリア内で移動し、畑野、羽茂、真野、小木、赤泊、金井、佐和田、相川は、佐和田・金井エリアに移動している。新穂地区は、両津・佐和田の両エリアへの移動がみられる。

○通院先として、各居住地から佐渡総合病院までの移動が見られる。

○買い物先として、両津地区は両津エリア内の商業施設、畑野、真野、金井、佐和田地区からは佐和田エリアへの移動が多く、羽茂、小木、赤泊、新穂、相川地区は佐和田エリア及び地区内の拠点部への商業施設への移動が多い。

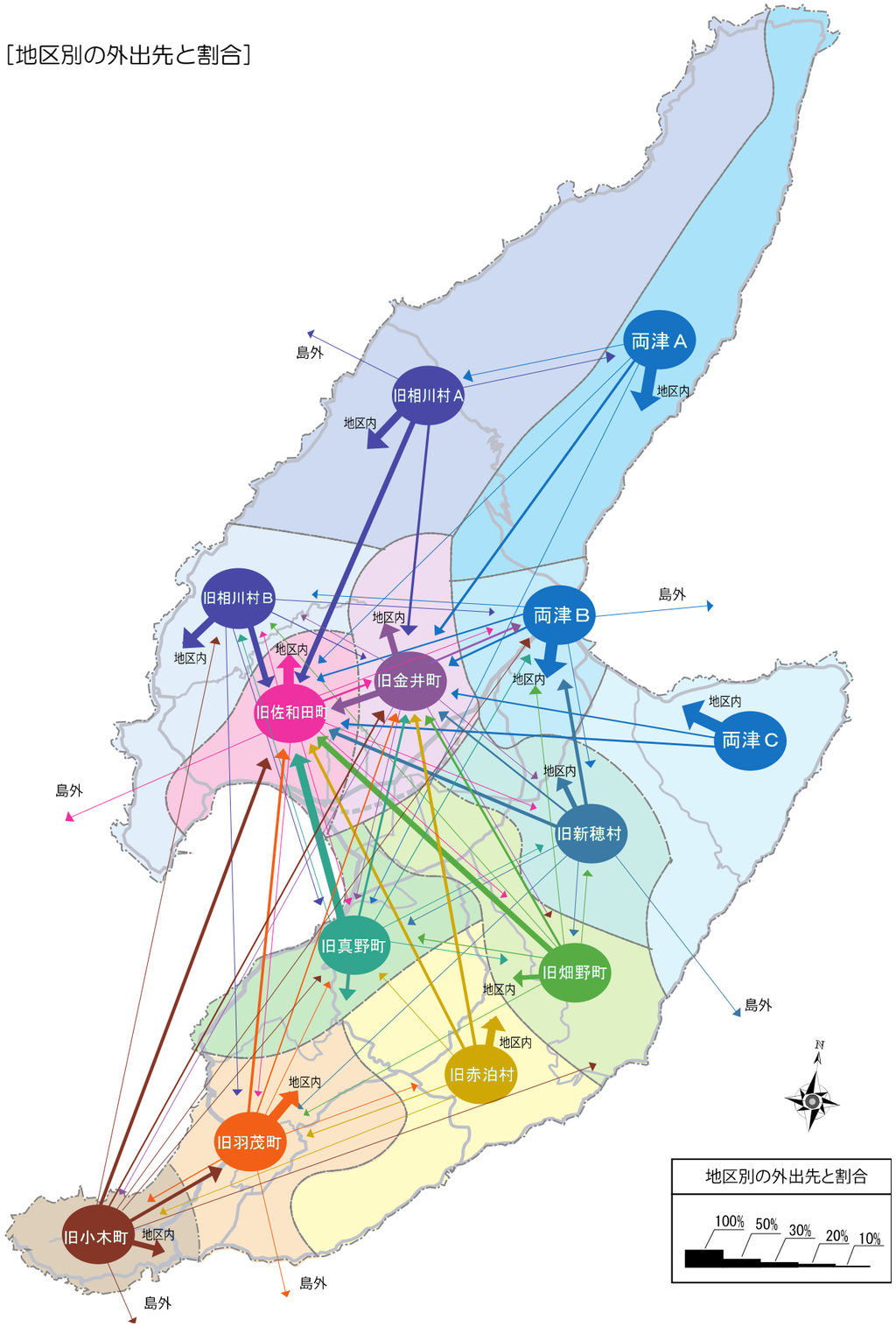
＊移動の状況は次項参照

⇒外出時間帯に応じた運行施策の検討が必要。（通常、通勤・通学の利用時間は朝・夕、通院は午前中、買い物時間帯は午前～午後にかけての利用が多い。）

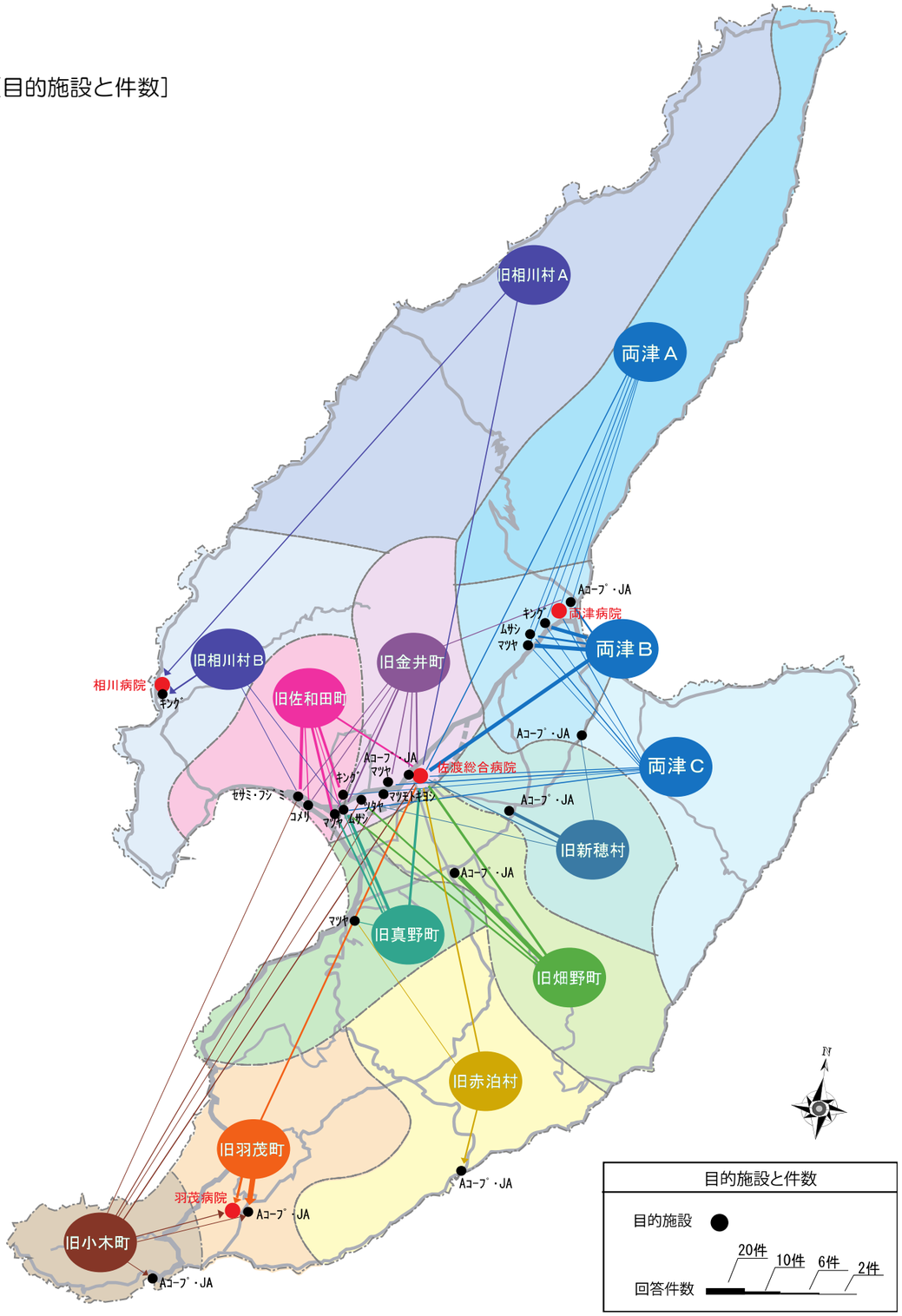
⇒通勤・通学、通院の多い午前・夕方の運行については、各エリアと佐渡総合病院を結ぶ長距離移動の確保が求められる。

⇒買い物利用時間帯については、移動需要が分散するため、居住エリアから地域結節拠点（佐渡総合病院、佐和田ＢＳ，両津監督署等）までの長距離移動と拠点間の短距離路線を組み合わせた効率的な運行が考えられる。

［地区別の外出先と割合］



［目的施設と件数］



（2）平成 26 年度調査

■調査概要

●配布・回収方法	市内在住の 18 歳以上の市民の方から無作為に抽出した約 4,000 人を対象に、郵送による配布・回収
●実施期間	平成 27 年 3 月 18 日（水）～平成 27 年 3 月 31 日（火）
●回収状況	配布 4,083 通　回収 2,183 通（回収率 53.5%）
●調査項目	運行ルート及び運行間隔見直しに伴う利用意向、 日頃のタクシー利用

■調査結果のまとめ

○運行ルート及び運行間隔見直しに伴う利用意向について

・本線 （両津～佐和田）	６０分間隔、４０分間隔では、大きな利用増加はないが、３０分間隔での運行とした場合に、６５％の増加が見込まれる。
・本線 （佐和田～相川）	乗り換えが必要であっても本線の運行間隔が３０分間隔となる場合は約５０％の増加が見込まれる。
・南　線	４０分間隔となる場合には約５０％の増加が見込まれるが、本線と統合し、環状線化して運行する場合では約８０％の増加が見込まれる。
・小木線	本線との乗継無しでの接続、南線との乗継なしでの接続、いずれの場合も大幅な増加が見込まれる。

⇒運行間隔の見直しや乗り継ぎダイヤの設定等により、利用者の増加が見込まれるため、今後、社会実験の実施も含め、検討を進めていくことが必要。

○日頃のタクシー利用について

・タクシーの利用目的としては、「通院利用」が約半数、そのほかは「飲酒時の利用」が約２５%、「佐渡汽船の利用時」が約２５％であった。
・赤泊では、タクシー会社が遠くて利用しにくいという意見が挙がっている。

⇒地域特性に応じて、バス交通にとらわれることなく、効果的で利便性の高い公共交通の検討を進めていくいことが必要。

4.3　高齢者アンケート調査結果

市民在住の高齢者（65 歳以上）を対象に、公共交通に関するアンケート調査を実施した。以下に調査概要、調査結果のまとめを整理する。

■調査概要

●配布・回収方法	市内在住の 65 歳以上の方から無作為に抽出した 2,000 名を対象に、郵送による配布・回収
●実施期間	平成 25 年1月７日（月）～平成25 年１月 18 日（金）
●回収状況	配布 2,000 通　回収 1,206 通（回収率 60.3%）
●調査項目	属性、普段の外出状況、佐渡市で実施している社会実験について、免許返納制度について

■調査結果のまとめ

○約６割が運転免許を保有し、運転している。

○60 代ではほとんどの方が免許を保有しているが、年齢の増加に伴い保有率は減少し、75 歳以上では免許保有率は約４割となる。

○約３割の方が車で自由に移動できない。また、約１割の方は、誰かの助けがなければ外出できない。

○通院頻度は、月に１～３日程度が多い。路線バス利用者は約１割である。（両津:約３割、赤泊・相川:約２割と多い）

○買物頻度は、週一回以上買物をする方が約６割である。買い物に路線バスを利用する方は１割弱。

○居住地別に通院先を見ると、居住近接エリア、または、佐渡総合病院まで移動。

○居住地別に買物先を見ると、各地区とも居住地近接エリア内で行っているが、商業施設が集積する佐和田、金井に隣接するエリア（新穂地区、畑野地区、真野地区、相川地区）からは本地区へも移動している。

⇒市民の買物エリア・通院エリアは一定の傾向がみられる。この実態を踏まえ、需要に応じた運行施策が必要

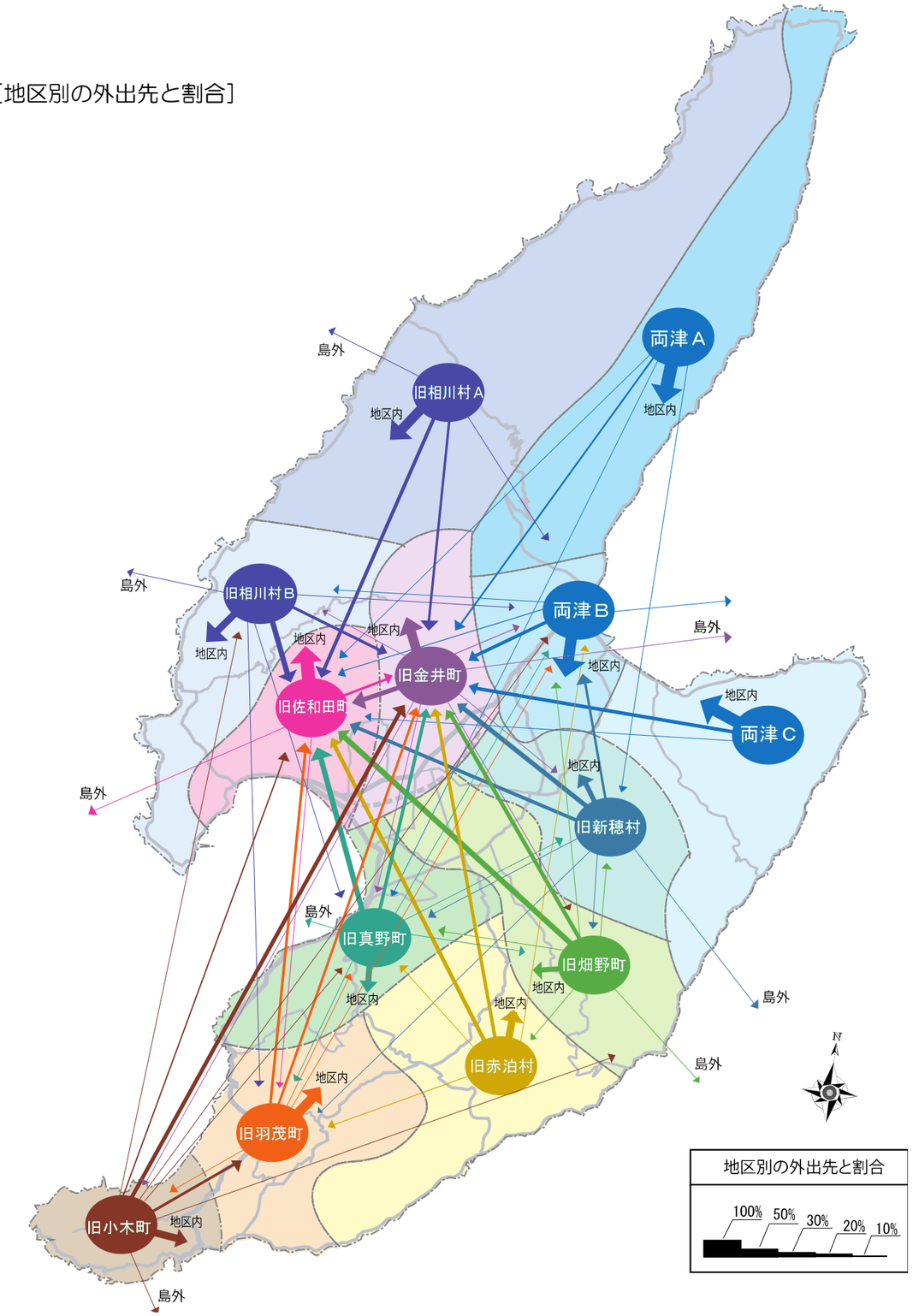
⇒高齢者の通院移動（病院診療開始時間）に合わせ、各エリアと佐渡総合病院を結ぶ長距離移動の確保が求められる。

⇒市民アンケート結果と同様に、買い物利用時間帯については、移動需要が分散するため、居住エリアから地域結節拠点（佐渡総合病院、佐和田ＢＳ，両津監督署等）までの長距離移動と拠点間の短距離路線を組み合わせた効率的な運行が考えられる。

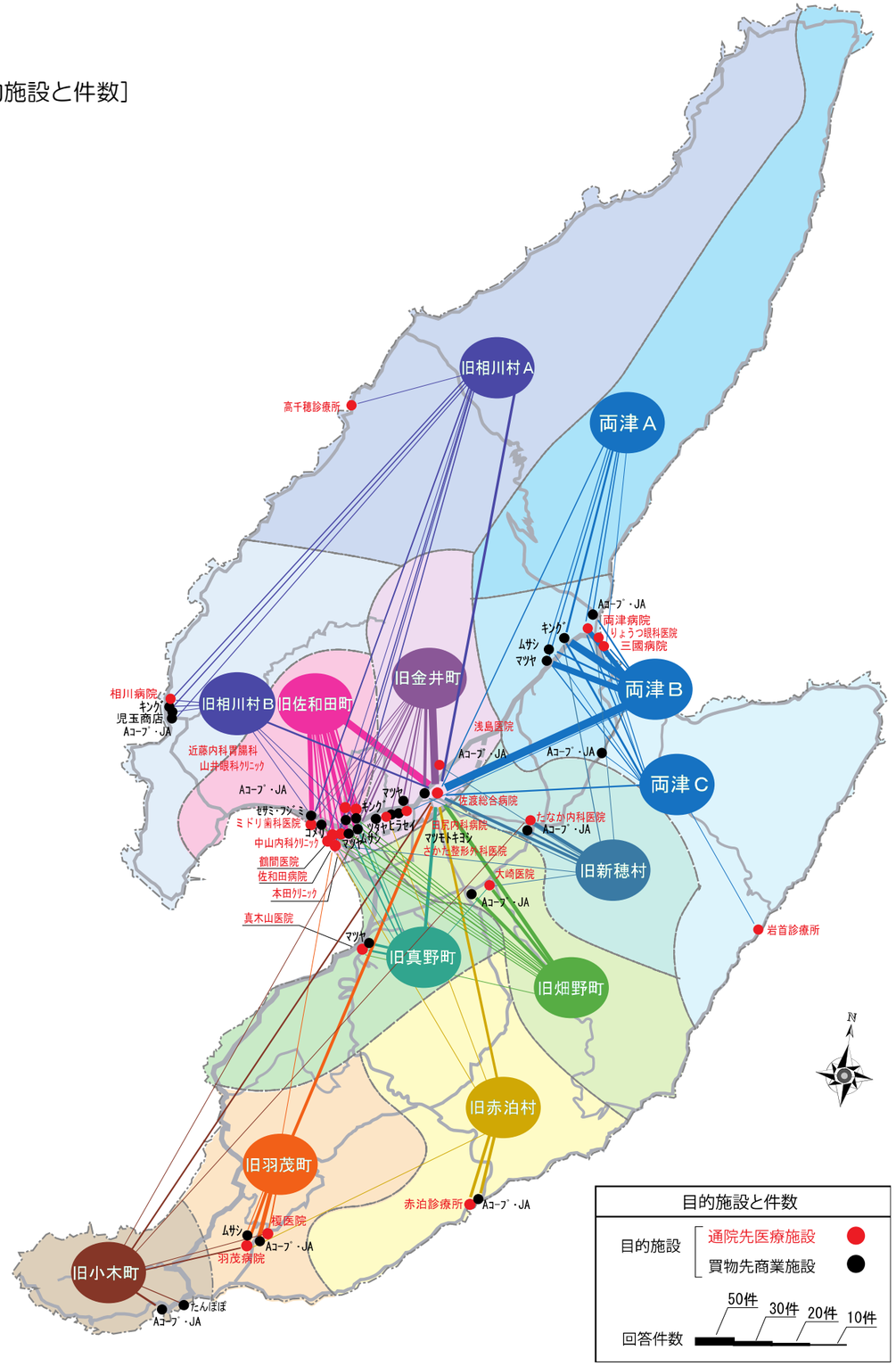
〇運賃利用割引サービスにより利用回数が増えた方が多く見られる。
〇74 歳以下の方がサービス対象となった場合、約２割が「利用が増えそう」と回答。
〇免許返納制度について、約２割が「公共交通が充実していれば運転免許を返納しても良い」と考えている。

⇒74 歳以下でも割引サービスの利用意向が見られたが、サービス年齢引き下げについては、平成 27 年 4 月から「年間 48 枚の利用枚数制限を撤廃し、さらに、年齢制限を 70 歳まで引き下げる」こととした。

［地区別の外出先と割合］



［目的施設と件数］



4.4　観光アンケート調査結果（観光振興課実施）

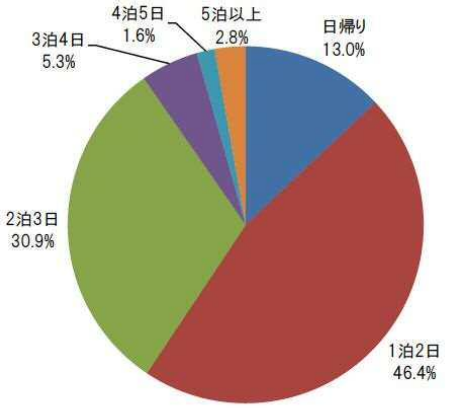
佐渡航路利用者を対象に、観光振興課が主体となり、別途、観光に関するアンケート調査を実施した。以下に調査概要、調査結果のまとめを整理する。

■調査概要

●調査対象	佐渡から出発する佐渡汽船乗船者（深夜便を除く全便）
●調査方法	対面アンケート形式（無作為抽出）
●調査期間	各月ごとに月曜日から日曜日までの連続する７日間 （平成 25 年～平成２６年３月 18 日）
●回収状況	11,070 通
●調査項目	来島目的、居住地、性別、年代、滞在日数、訪問地、消費額等

○滞在日数

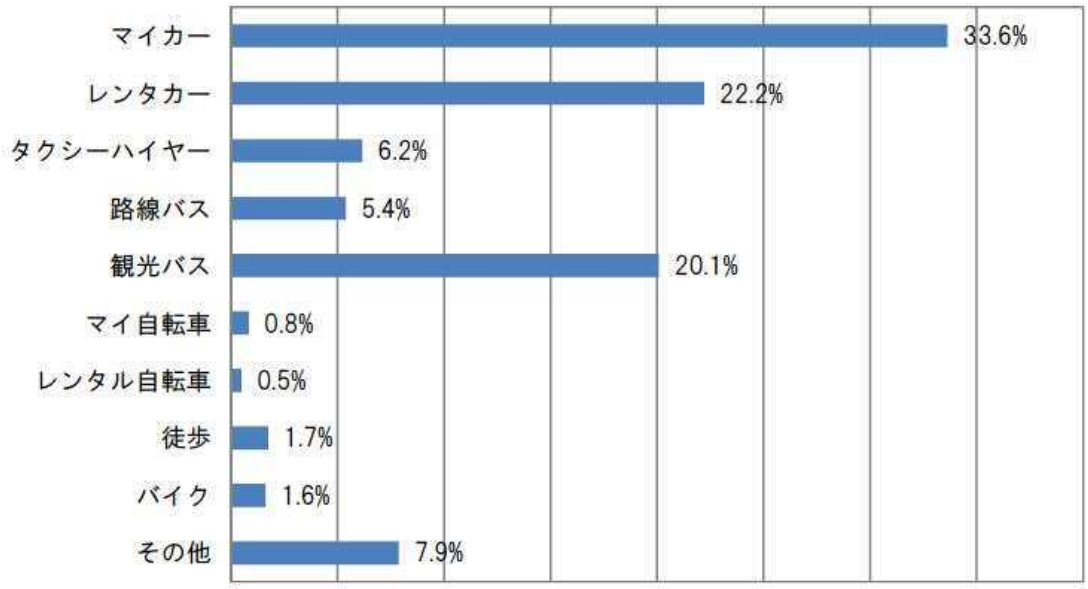
島内での滞在日数については、「１泊２日」が 46.4%と最も高く、次いで「2 泊 3 日（30.9%）」、「日帰り（13.0%）」の順であった。



n=4,681

○島内での交通手段（複数回答）

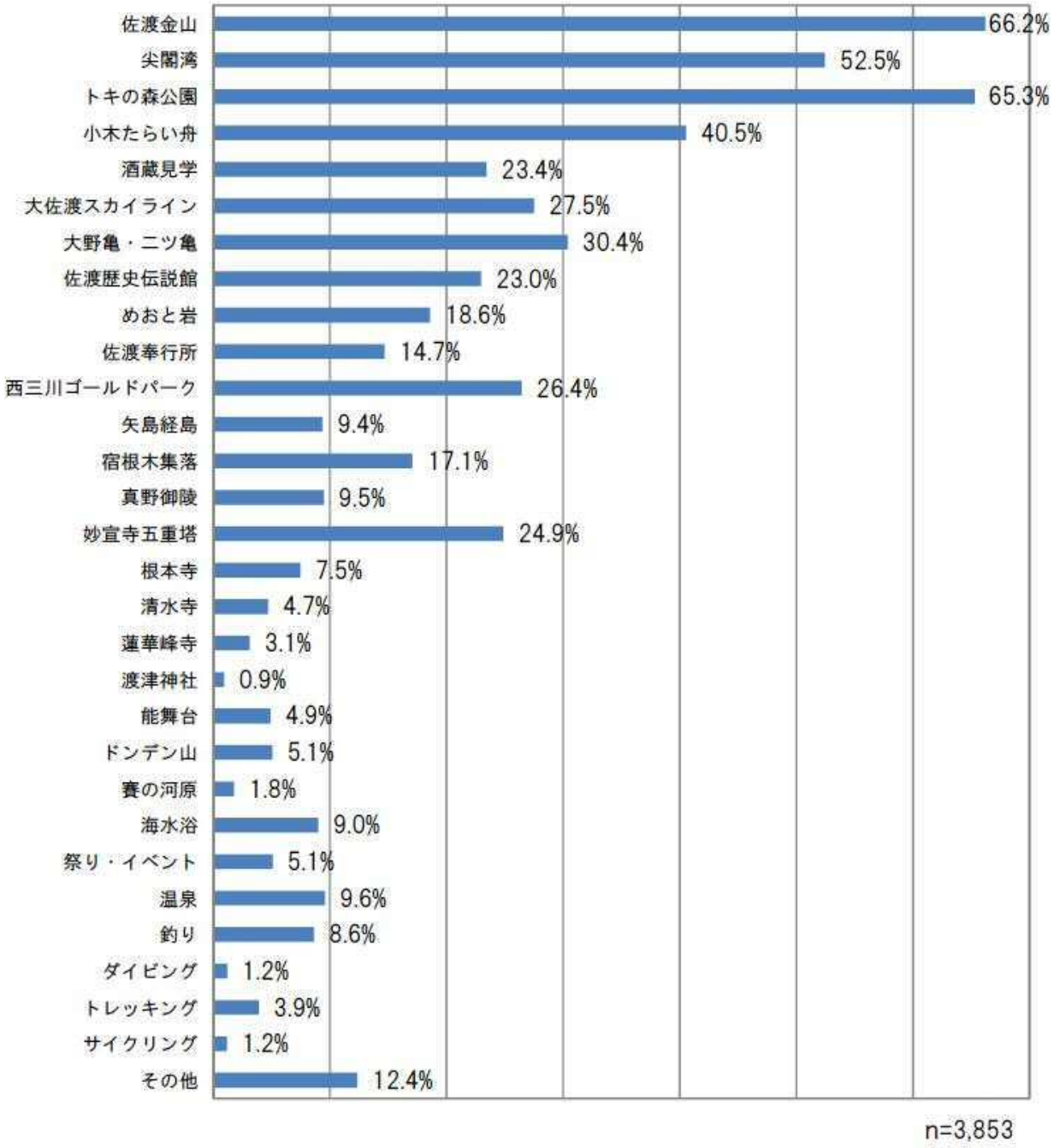
佐渡を訪れる観光客のうち、「マイカー」が 33.6%、「レンタカー（22.2%）」、「観光バス（20.1%）」となっており、「タクシーハイヤー」、「路線バス」を利用する割合はそれぞれ 6.2%、5.4%となっている。



n=4,712

○島内での訪問箇所（複数回答）

佐渡島内での訪問箇所は、「佐渡金山」が66.2%と高く、次いで「トキの森公園（65.3%）」、「尖閣湾（52.5%）」「小木たらい船（40.5%）」の順であった。



佐渡観光アンケート調査報告書　平成２５年度（平成２６年９月･佐渡市観光振興課）

5.　佐渡市を取り巻く公共交通の課題

現状分析

［特徴・人口］
- 広大な面積と長大な海岸線を有した島であり、北に大佐渡山地、南に小佐渡山地、間に国中平野が広がる。
- 全域的に人口減少、高齢化の進行が顕著である。
- 人口は、広い島内全域に広く分布しているが、中央の国中平野おいて密度が高く人口は集中している。

［主要施設］
- 規模の大きな病院及び高校は、中央部の平野部と相川、羽茂に立地する。
- 大規模商業施設は旧佐和田の中心市街地から旧金井町及び、両津の国道 350 号沿いの沿道に立地する。
- 観光施設は全島に幅広く分布するが、観光客の入り込み客数は減少傾向が続いており、約 6 割は県外客で関東地方からの入り込みが全体の 3 分の 1。

［地域公共交通体系］
- 道路・交通網は、国道 350 号を基軸に、海岸線一周や内陸部の主要道路により各地区が結ばれている。
- 運転免許保有率は、他都市と同等であるが、人口千人あたりの自動車保有台数は高い値を示している。
- 高齢者の運転免許保有割合は 33.1%にのぼり、事故発生件数の割合は 38.7%となっており高い。
- 市内バス路線は主要道路上に設定されているが、中央部の平野部において重複区間が多く密度が高い。
- 本線ルート上にあり結節部となる佐和田、両津、相川、金井の利用者数は突出して多い。
- 中央部の幹線道路からはずれた地域、北部、南部の山あいに入った居住者の少ない地域には、路線が運行されていない交通空白地域が存在する。
- バス路線の中で、中心から離れた区間で乗降数が少ない（10 名以下）となる区間が存在する。
- 市内の高校及び主要病院となる佐渡総合病院に時間内に間に合わないバス路線及びエリアが存在する。
- 路線バスの利用者数の減少と運行費補助金が増大している（収支率は６路線が３０％に満たない）。

地域ニーズの把握

［高校生アンケート調査］
○ 約半数が「バスで通えるかどうかをまったく重視しなかった」と回答、一方で 25%はバスで通えるかを重視している。各高校への通学に対応したバス運行とともに、高校入学前の中学生に対して「バス通学」について事前周知することも重要。
○ 主な登校手段は、「車（家族送迎）」が最も多く、次いで「路線バス」、「徒歩」となっている。
○ 帰宅時間は部活動の有無や塾通いにより 16 時台～18 時台、20 時台まで分散している。また、部活動は週 4～5 日、塾通いは週 1～2 日となっており、日々の帰宅時間は変化している。自由意見において、「路線バスの増便」が望まれており、帰宅時間に合わせたきめ細やかな運行サービスが重要である。
○ 主な下校手段は、４割以上が送迎。佐渡中等教育学校は「徒歩」が多く、羽茂高等学校では「バイク・原付」が多い。

［市民アンケート調査］
○ 約７割が運転免許を保有し、運転している（40 代ではほぼ全員、75 歳以上では約４割）。
○「車を持っていない」・「車を自由に使えない」を合わせると約２割が車で自由に移動できない。車を持たない（または運転できない）高齢者に対する円滑な移動の確保が特に重要
○ 普段の外出は、買物目的が約４割、通勤が約３割、通院が約２割。通勤・通学の利用時間は朝・夕、通院は午前中、買い物時間帯は午前～午後にかけての利用が多い
○ 市民の通院、買い物などの目的施設には一定の傾向がある。
  - 通院先として、各居住地から佐渡総合病院までの移動が見られる。
  - 買い物先として、両津地区は両津エリア内、畑野、真野、金井、佐和田地区からは佐和田エリアの商業施設への移動が多く、羽茂、小木、赤泊、新穂、相川地区は佐和田エリア及び地区内の拠点部への商業施設への移動が多い。

［高齢者アンケート調査］
○ 約６割が運転免許を保有し、運転している（60 代ではほとんど、75 歳以上では約４割）。
○ 約３割が車で自由に移動できない。また、約１割は、誰かの助けがなければ外出できない。
○ 通院頻度は、月に１～３日程度が多い。路線バス利用者は約１割、タクシー利用者は２%。
○ 買物頻度は、週一回以上買物が約６割、買い物での路線バスの利用は１割弱。
○ 高齢者の買物エリア・通院エリアは一定の傾向がみられる
  - 居住地別に通院先を見ると、居住近接エリアまたは、佐渡総合病院まで移動。通院移動（病院診療開始時間）に合わせ、各エリアと佐渡総合病院を結ぶ長距離移動の確保が必要。
  - 各居住地区とも居住地近接エリア内で行っているが、商業施設が集積する佐和田、金井に隣接するエリア（新穂地区、畑野地区、真野地区、相川地区）からは佐和田地区へも移動している。
○ 高齢者の運賃利用割引サービスにより利用回数が増えている。免許返納制度について、約２割が「公共交通が充実していれば運転免許を返納しても良い」と考えている

［観光客アンケート調査］
○ 利用者の約８割が運行ルートに満足している。また、車内アナウンスへの満足度も約８割と高い。
○ フリー乗車券の更なる PR が必要との声が多く、あらゆる機会を通じて利用周知が必要。
○ 佐渡を訪れた観光客の約５%が路線バスを利用している。

上位関連計画

○佐渡市将来ビジョン（平成 25 年 12 月見直し）
　交通インフラの整備（航空路の整備／佐渡航路の安定と充実／島内公共交通体系の整備）
○佐渡市都市計画マスタープラン（平成 21 年３月）
　【基本理念】　「豊かな自然 薫り高い文化 活気あふれる新しい島づくり」
　【基本目標】　充実した生活基盤 ／魅力ある就業環境 ／人が輝く交流促進
　【まちづくりの目標】　自然と共生する佐渡 ／人にやさしい佐渡 ／活力あふれる佐渡
　／安心して暮らし続けられる佐渡／歴史文化を守り育む佐渡
　【都市構造】　４つの都市拠点（両津、金井、佐和田、相川）と６つの地域拠点
　【土地利用】　環境調和・保全型コンパクトアイランドの実現
　→「トキが棲む環境の島（エコアイランド）」として自然環境保全／「コンパクトなまちづくり」の推進
○第 2 次佐渡市地域医療計画／第 2 次佐渡市地域福祉計画
　高齢者の医療機関への交通アクセスの整備／連携による交通弱者の移動手段の充実
○世界遺産、GIAHS、ジオパーク、トキの野性復帰等の世界的な佐渡特有のプロジェクト推進

佐渡市地域公共交通総合連携計画の検証及び継承

地域公共交通に係わる課題

- ●超高齢化社会に対応した、交通弱者に対する生活交通の確保
- ●高齢者に配慮した公共交通
- ●通学、通院が可能な現路線の運行時間の確保
- ●高校の帰宅時間に即したダイヤ・ルートの構築よる利便性確保
- ●自らの移動手段を持たない人の交通手段の確保

- ●地形や人口分布など、市の特性に配慮した公共交通
- ●病院や高校、商業施設等の、（限られた）分布特性に対応した効率的な交通体系の構築
- ●移動目的に即したダイヤ・ルートの構築よる利便性向上
- ●市民の買物エリア・通院エリア等の実態を踏まえ、需要に応じた運行施策が必要（佐渡総合病院・商業施設へのバス交通）

- ●交通手段の利便性の向上と充実を図り、観光客の来訪促進に資する
- ●ラッピングバスやキャラクターバス等の導入による魅力ある交通機関
- ●フリー乗車券の販売拡大による利便性向上

- ●高齢者等の自家用車からの公共交通への転換
- ●バス利用空白地域の改善及び解消
- ●乗降数の少ない路線・エリアにおける、効率的な代替交通手段の確保
- ●運行経費の見直しや利用促進による収益の確保
- ●バス交通に関する意識や理解の不足
- ●利用しやすい公共交通の整備

課題の整理

環境に調和したコンパクトアイランドの実現との整合確保
エコアイランドとして自然環境保全、コンパクトなまちづくりに資する公共交通

地域住民の移動の確保
運転のできない学生や高齢者、障害者等の交通手段の確保

まちづくり施策との連携
居住や医療、福祉、商業の拠点同士、あるいは居住エリアを結ぶ交通手段の提供

人の交流の活発化
観光客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上により人の交流を活発化

つくり・守り・育てる公共交通
自治体、交通事業者、利用者を含む住民や NPO など広範な関係者における協力と連携により交通手段を確保し、公共交通へ利用転換を図る

6.　佐渡市地域公共交通網形成計画

6.1　佐渡市地域公共交通網形成計画策定の視点

改正地域公共交通活性化再生法が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、地方公共団体が策定することができることとなった「地域公共交通網形成計画」においては、これまでの公共交通総合連携計画の加えて、まちづくりと連携し、面的な公共交通のネットワークの視点を盛り込むことが示されている。

本市の総合計画、都市マスタープランなどの上位計画の方針を踏まえつつ、示されたまちの将来像と整合を図りまちづくりと一体となった地域公共交通網の形成が求められる。また、一方で佐渡は、周囲を海に囲まれた離島という特色とともに、特徴的な自然環境、社会環境を持っており、こうした総合的な視点からみた佐渡市地域公共交通網形成計画の策定が求められる。

（1）市のまちづくりの方向性

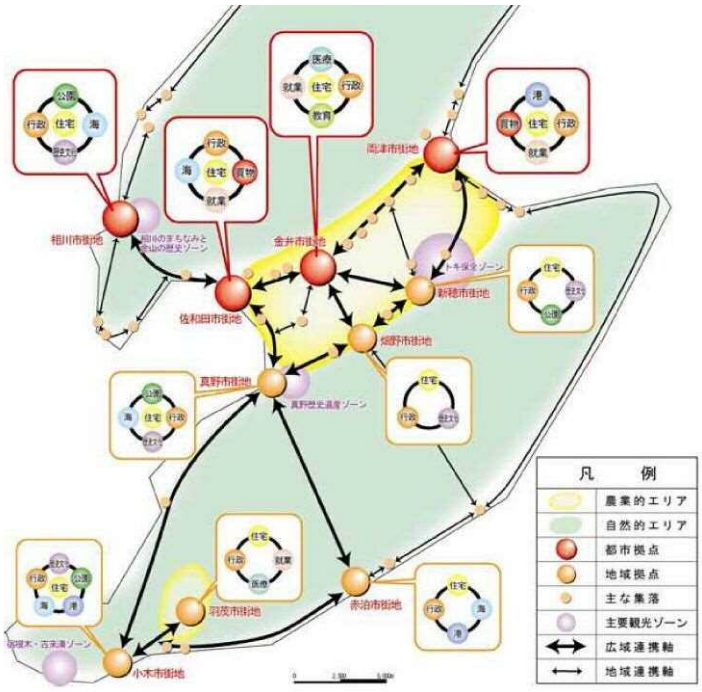
本市のまちづくりにおいては、「豊かな自然　薫り高い文化　活気にあふれる 新しい島づくり」を基本理念に、歴史・文化的資源や恵まれた自然環境を背景として、充実した生活基盤、魅力ある就業環境 、人が輝く交流促進を基本目標としている。

以下に、市のまちづくりの方向から、計画との一体的な推進において留意すべき視点をまとめる。

○「トキが棲む環境の島（エコアイランド）」として、「環境調和・保全型コンパクトアイランドの実現」に向け、市街地整備に当たっては、効率的な財政投資により計画的な都市機能(住、商、産業、公共等)の集積を図り、無秩序な開発を抑制したコンパクトなまちづくりを進める。

○都市構造は、４つの都市拠点（両津、金井、佐和田、相川）と６つの地域拠点を位置付けており、それぞれが各市街地の特色を活かしつつ、機能分担により魅力ある都市形成を誘導し、一方で補完・連携し合うまちづくりを推進している。

【コンパクトアイランドのイメージ】



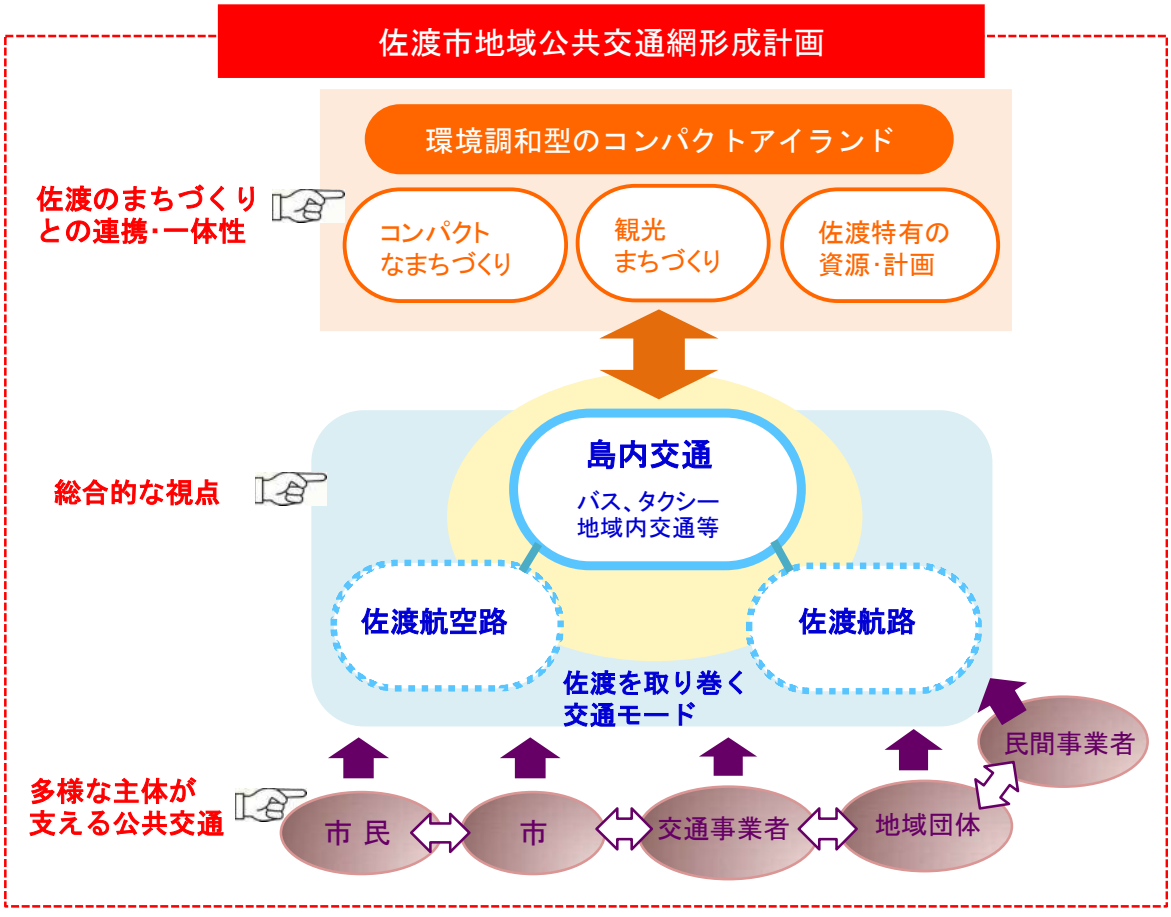
○市においては、北陸新幹線開通と合わせて小木直江津航路の高速カーフェリー導入による誘客拡大、佐渡金銀山の世界遺産登録に向けた取組にジオパーク、GIAHS（世界農業遺産）を含めた世界的３資産の取組など、新たなプロジェクトが進められており、まちづくりや公共交通における計画に盛り込むことで展開が広がる可能性がある。

（２）総合的な視点に立った公共交通網形成の推進

佐渡市地域公共交通網形成計画には、まちづくりと連携し、面的な公共交通のネットワークの視点を加えることが求められており、地域公共交通は地域社会の活性化を目指し、まちづくりをはじめ、環境への配慮、観光振興、健康、福祉など様々な分野と密接にかかわっている。

また、佐渡には他にない貴重な資源があり、こうした資源は佐渡特有の自然・風土に根ざして形成されてきたもので、「まち」そのものの成り立ちと切ってもきれないものである。こうした佐渡独自の特性を活かし、佐渡全島だけでなく島外を越えた面的な広がりや主体と連携して取り組む必要がある。特に、公共交通においては、離島である本市の特性上、バス交通を主体とする島内交通だけでなく航路・航空路によって他地域とつながっていることに留意が必要である。

これまでの公共交通総合連携計画における方針や検討結果や現況、上位計画の整理などを踏まえて、こうした総合的な視点にたって、佐渡市地域公共交通網形成計画の主旨に留意し位置づけを明確化するとともに、基本方針を策定する。



（３）　佐渡市地域公共交通網形成計画の位置づけ

佐渡を取り巻く交通モード

佐渡航空路

【県営空港】
・佐渡航空路は県営空港であり 2,000m 滑走路の拡張整備計画については県と佐渡市が協力して取組を進めている。
【佐渡新航空路開設促進協議会】
・事務局　佐渡市
・離島佐渡と本土との交通体系を確立し、地域経済の活性化と島民の生活安定並びに福祉の向上を図るため、佐渡空港滑走路 2,000m の拡張を促進し、大都市圏との新航空路の開設を目指す

島内交通

≪現状≫
【佐渡市地域公共交通活性化協議会】　・事務局　佐渡市
・H20.6 活性化・再生法に基づく「佐渡市地域公共交通活性化協議会を設置
・H21.3 佐渡市地域公共交通総合連携計画を策定
・平成 21 年度から 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業を実施

佐渡航路

≪現状≫
【佐渡航路活性化協議会】事務局　佐渡汽船㈱
・H20.5 活性化・再生法に基づく協議会を設置
・H21.3 佐渡航路地域公共交通総合連携計画を策定
・平成 21 年度から 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業を実施
【佐渡航路確保維持改善協議会】事務局　新潟県
・H23.6 小木直江津航路について離島航路運営費等補助金を活用するため、自治体、事業者、運輸極東を構成員とした協議会を設置
・H23.6 生活交通ネットワーク計画の認定を受け、小木直江津航路の確保維持改善に取り組む

≪方向性≫
国の支援制度を活用して佐渡3航路の確保維持改善の取り組みを進めるには、改正活性化・再生法が規定する協議会を設置し、「地域公共交通網形成計画」を策定しなければならない。
当該計画の策定にあたっては、広域的な観光振興や広域的な公共交通ネットワークの一体的な形成といった視点が必要であり、法改正により新たに計画策定主体として都道府県が追加されたことをうけ、新潟県が中心となって航路関係自治体と共同して、地域公共交通網形成計画を定め取り組んでいくよう働きかける必要がある。

交通政策基本法(H25.12.4 公布・施行)

交通に関する施策の基本理念を定め、国や地方自治体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、我が国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、具体的な施策の方向性を明示している。

○今後の交通政策の在り方の基本認識
交通は、国民の日常生活・社会生活の確保、活発な地域間交流・国際交流や円滑な物流を実現し、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展を図るための社会的な基盤であり、交通政策を推進する上では、交通の機能を将来にわたって十分に発揮させ、国民等の交通に対するニーズを適切に満たしていくことが求められている

○基本理念
国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかねばならな

○国の講ずべき施策
日常生活等に必要不可欠な交通手段手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者間の連携と協働の促進等を規定

H25.10.1 現在	人口	面積
新潟県	2,330,797	12,583.84k ㎡
新潟市	809,934	726.10k ㎡
長岡市	278,326	890.91k ㎡
上越市	199,410	973.61k ㎡
佐渡市	59,376	855.34k ㎡
県に占める割合	57.79%	27.38%

地域公共交通活性化・再生法の改正（H26.11.20 施行）

交通政策基本法の基本理念に則り、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築

地域公共交通総合連携計画 → 新たに策定 → 地域公共交通網形成計画

≪現行の地域公共交通総合連携計画に追加する事項≫

コンパクトシティの実現に向けた**まちづくりとの連携**

地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の再構築

≪網形成計画に記載の基本的な方針は以下の 4 点に留意し記載≫

まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保	地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワーク	多様な交通サービスの組合せ	住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通網形成計画の記載事項
① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
② 計画の区域
③ 計画の目標
④ 目標を達成するために行う事業・実施主体
⑤ 計画達成状況の評価に関する事項
⑥ 計画期間
⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

6.2　佐渡市地域公共交通網形成計画の基本方針

基本方針は、市全体のまちづくりの中で、公共交通の果たすべき役割と、公共交通の活性化及び再生に向けた取組を方針として示すものである。

地域公共交通網形成計画の基本方針

基本方針1　佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える環境配慮型の公共交通

人口や施設の集積する平野部に拠点が集まる構造と中心部施設への移動ニーズに応じた公共交通サービスの維持・改善を図るとともに、環境に配慮した公共交通体系を構築する。
都市拠点（両津、金井、佐和田、相川）と地域拠点を結び、主要施設をつなぐ骨格となるバス路線を再編し、環状線を中心に外からの交通を地域内交通や地域連携軸で受けとめ、結節部においては円滑な接続を確保する。
また、高齢社会に対応した身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実に向けて取り組む。

基本方針2　交流人口拡大の基盤となる公共交通

人口が減少する中で、佐渡島内の経済活動を維持するには、域外の人々の活力を取り込むことが必要であり、その入口となる航路・航空路との連携と島内の幹線交通ネットワークの更なる充実を図る。
また、世界遺産登録を目指す金山、トキなど佐渡特有の資源を活かした観光施策と密接に連携した交通ネットワークの機能強化や利便性向上に取り組む。

基本方針3　持続可能で安心・安全な公共交通

持続可能で安心・安全な公共交通を実現するため、交通事業者の事業基盤をより強固なものとする必要があり、多様な運賃割引などによる利用促進やあらゆる機会を通じて公共交通の啓発活動を行い利用収益の確保を図る。
また、地域内交通については、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、自家用有償旅客運送などによる多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けて取り組む。

共通する方針

多様な主体が連携し、支え、創造する公共交通

すべての基本方針に関連する、あるいは入れ込むべき基本となる考え方であり、進め方の基本となる。

・多様な主体が、当事者意識を持って「かかわり、支える」

・多様な主体が連携して、事業を進める、創造する

多様な主体の参加によるサービスの維持･改善
市民、民間企業を含め、乗り換え拠点等公共交通サービスの維持・改善への参加・協力（場所、ベンチの提供等）

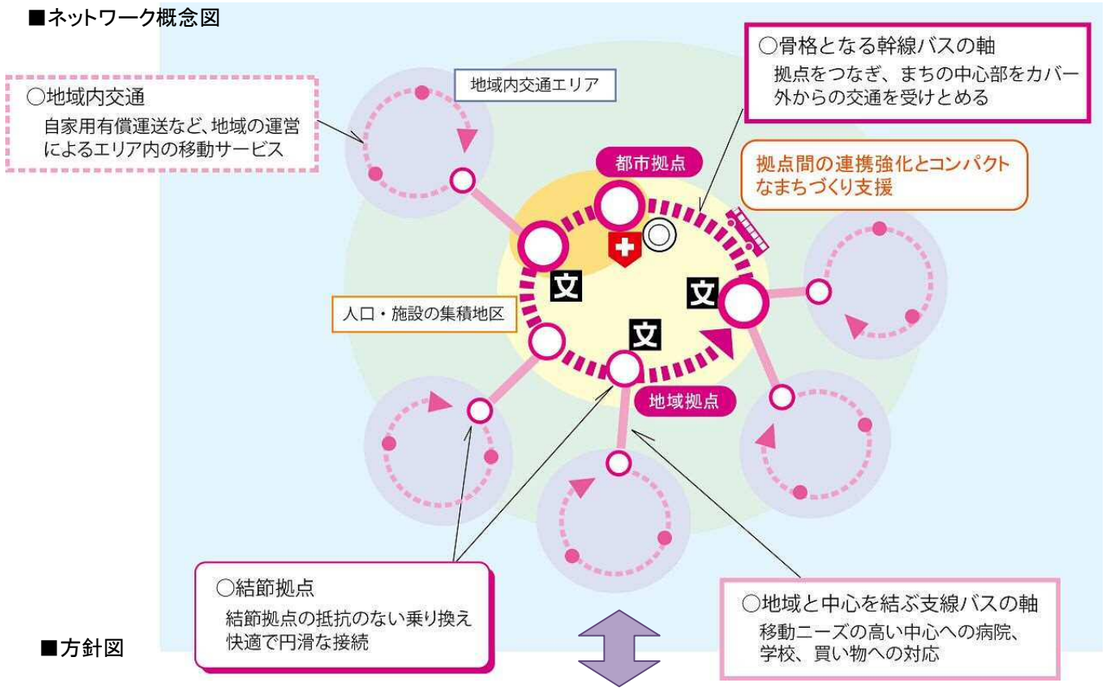
積極的な交流の場の創造
公共交通は、市民と外来者の接点の場であり、交流が深まる展開をつくる（あいさつ、観光ガイドなど）

方針の考え方を発信し、広げる
様々な媒体で「公共交通は市民が利用して成り立つ」「つくるもの」ということを、常に発信し続ける

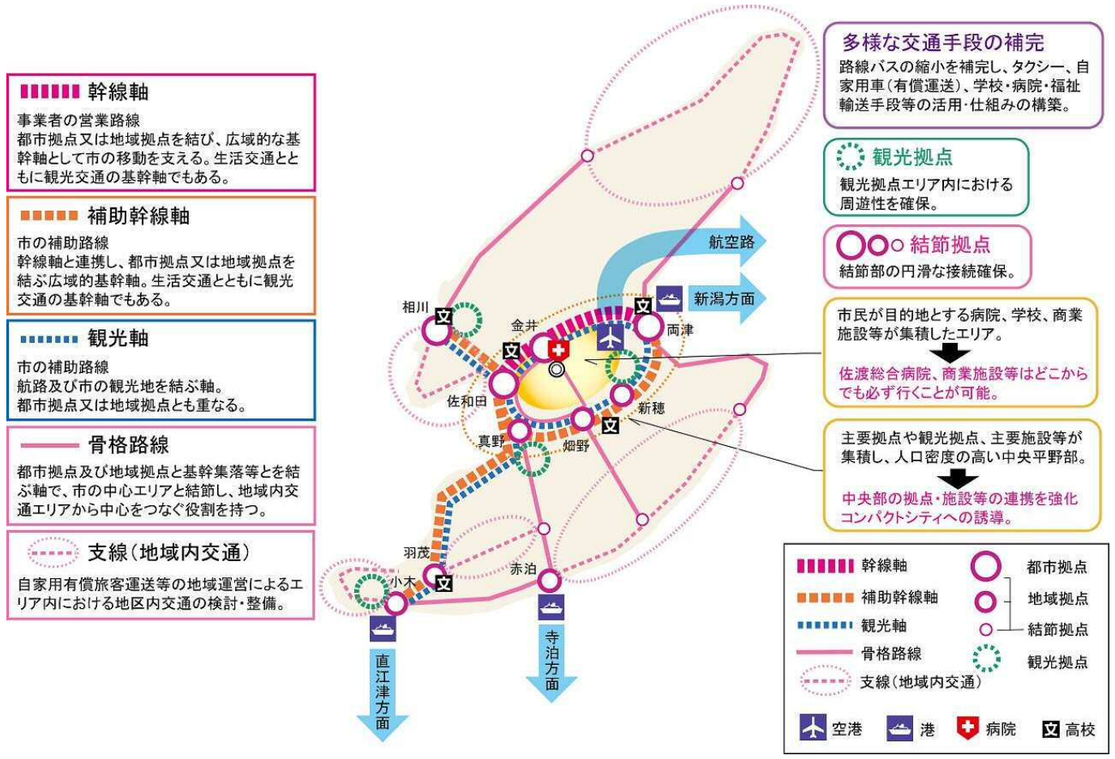
自ら作り、運営する公共交通
自家用有償運送は、地域の人が主体に、考え、つくり、運営する公共交通となる

公共交通に関する市民意識の向上
公共交通に当事者意識を持つ
公共交通を育てる

■ネットワーク概念図



■方針図



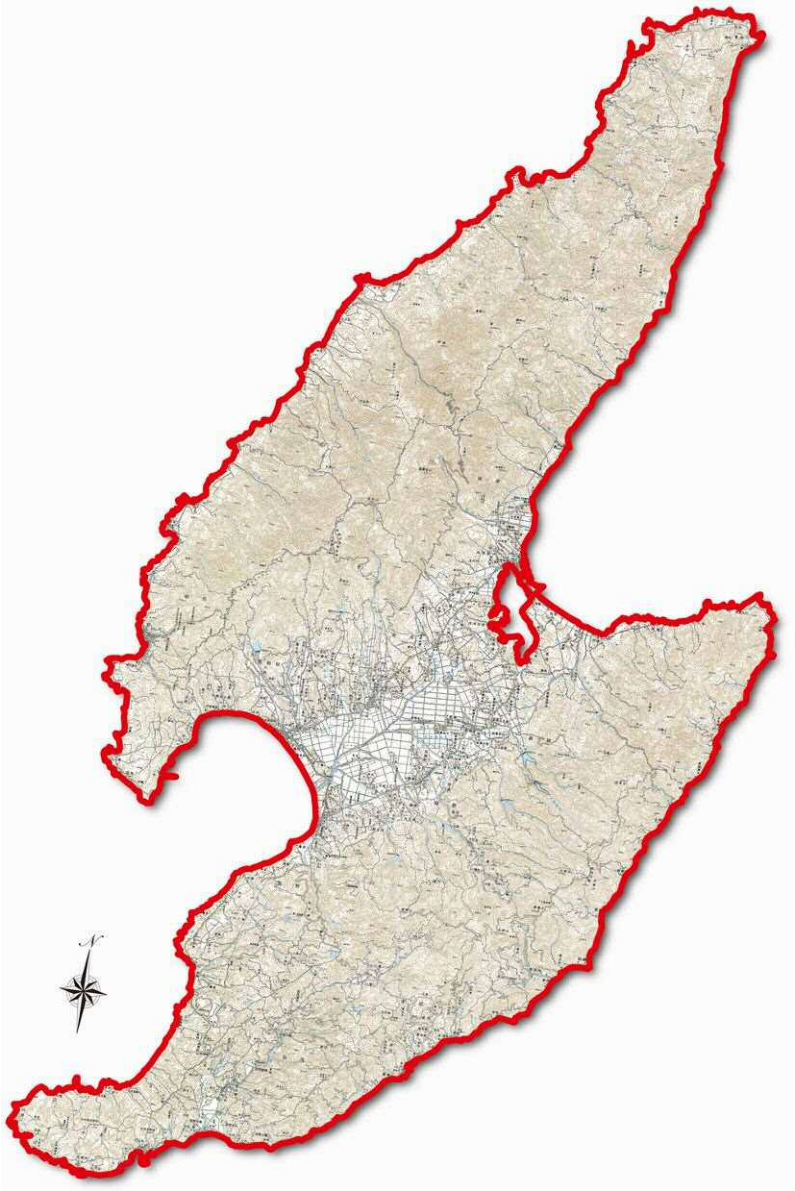
6.3　計画期間と区域

「佐渡市地域公共交通網形成計画」の計画期間及び目標年次は、他の総合計画や都市マスタープラン等の上位計画との整合性を踏まえて設定することとなっている。都市マスタープランが平成 37 年度を目標年にしていることから、平成２７年度より目標年次平成 ３６年度までの１０カ年とする。

但し、社会情勢や経済情勢の変化、それまでの取り組み状況や目標の達成度等を踏まえ、５年後の中間段階において、計画の見直しを含めた再検討を実施することとする。

計画期間　：　平成２７年度～平成３６年度までの１０カ年

また、「佐渡市地域公共交通網形成計画」の計画区域は、佐渡市の全域とする。



6.4　地域交通網形成計画の目標

（1）【佐渡市地域公共交通網形成計画】の目標・考え方

先に示した基本方針に沿って施策を実施していく上での目標を定める。

基本方針	目標・施策
1. 佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える環境配慮型の公共交通	［目標１－①］まちづくり施策と連携した地域交通ネットワークの再構築 ・幹線軸・骨格路線・支線（地区内路線）による効率的なネットワーク整備 ・佐渡総合病院等拠点病院に通院可能な路線の確保 ・各学校へ通学可能な路線の確保 ・生活交通ネットワークにおける乗換等の拠点性向上 ・待合環境の整備 ［目標１－②］高齢化社会におけるスムーズな移動の実現 ・公共交通のバリアフリー化 ・高齢者・障がい者の外出機会の支援 ・免許返納制度の促進
2. 交流人口拡大の基盤となる公共交通	［目標２－①］域外の人々の活力を取り込む観光交通ネットワーク ・主要観光地に移動しやすい回遊性のある公共交通システム ・観光エリア内で周遊可能な公共交通体系 ・フリー乗車券による需要喚起 ・観光施設における待合環境の整備 ［目標２－②］３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進 ・３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上 ・３資産ラッピングによるバスの魅力向上
3. 持続可能で安心・安全な公共交通	［目標３－①］公共交通のサービスレベルの向上 ・IC カード等の導入 ・バスの運行情報の提供 ［目標３－②］公共交通の利用促進 ・公共交通の利用促進等の啓発活動の実施 ・多様な割引サービスの導入検討 ［目標３－③］多様な関係者の連携による交通基盤の構築 ・自家用有償旅客運送の取り組み

（2）佐渡市におけるバス交通ネットワークの考え方

基本方針で示したバス公共交通体系の具現化に向けて、幹線バスの機能と対象路線を以下に整理する。

分類	機能分類	対象路線
幹線軸・ 補助幹線軸	国中平野の拠点（都市拠点・地域拠点）を結び、広域的な基幹軸として市民の移動を支える機能を担う路線であり、生活交通とともに観光交通の基幹軸でもある。	本線及び南線を統合した路線、拠点の佐和田 BS と小木港を結ぶ小木線を位置づける
骨格路線	都市拠点及び地域拠点と基幹集落等とを結ぶ軸で、市の中心エリアと結節し、地域内交通エリアから中心をつなぐ役割を持つ。	東海岸線、国仲線、 岩首線、赤泊線、金丸線 内海府線、海府線
支線 （地域内交通）	路線バスや支線バスを補完するため、デマンド運行などへの転換による効率化や自家用有償旅客運送等の地域運営によるエリア内における地区内交通を検討・整備する、地域独自の交通手段となる。	宿根木線、七浦海岸線、 前浜線、度津線 また、上記骨格路線について、一部路線を短縮し、地域内交通へ変更を検討
観光軸	航路及び市の観光地を結ぶ軸。都市拠点又は地域拠点とも重なる。	上記幹線軸・補助幹線軸と同等

6.5　施策内容と実施主体

（1）施策内容と実施主体

本計画で掲げた佐渡市地域公共交通の基本方針と目標を達成するための施策及び実施主体を以下に示す。

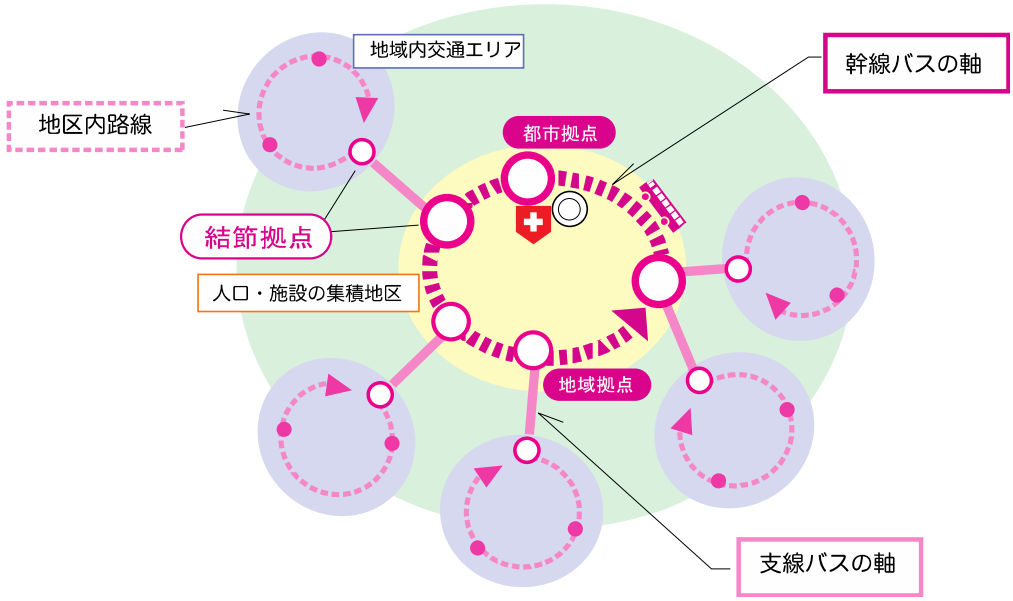
また、具体的に本計画において定められ内容について、公共交通事業者等の同意を得て、地域公共交通再編実施計画を作成し、事業を推進することとなっている。

1）【目標１】佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える公共交通

①まちづくり施策と連携した地域交通ネットワークの再構築

施　　策	実施内容	実施主体
幹線軸・骨格路線・支線（地区内路線）による効率的なネットワーク整備	・市内の公共交通を「幹線軸」、「骨格路線」、「支線（地区内路線）」に区分し、まちの構造やまちづくりと整合し、移動ニーズに合致した交通網を構築する。国中平野を中心とする「幹線軸」は事業者の営業路線と市の補助路線の連携を図り、高頻度・パターンダイヤを導入する。周辺地域を運行する「骨格路線」は乗り換え拠点で「幹線軸」と接続し、需要密度に即した効率的な運行するシステムを導入する。	佐渡市 交通事業者
佐渡総合病院等拠点病院に通院可能な路線の確保	・佐渡総合病院前ロータリー整備と合わせて、島内各地区からの通院利便性向上に寄与する路線設定・ダイヤ接続等を検討する。	佐渡市 交通事業者
各高等学校へ通学可能な路線の確保	・島内各地から各高等学校へ通学可能な路線を確保する。 ・小学校・中学校の遠距離通学支援のため路線を確保する。	佐渡市 交通事業者
生活交通ネットワークにおける乗換等の拠点性向上	・両津港、小木港、佐渡総合病院、相川支所、佐和田 BS、真野、畑野等の「幹線軸」及び「骨格路線」の連絡する主要なターミナルを乗継拠点に位置づけ、ダイヤ接続等による円滑な乗継の実現とバリアフリー化やバス待ち環境、情報提供等を整備する。 ・佐渡市役所新庁舎・アイポート佐渡等のまちづくり拠点施設への接続を推進し、主要施設での乗降や乗り継ぎ拠点化を図る。	佐渡市 交通事業者 地域 ＮＰＯ
待合環境の整備	・「幹線軸」上において利用者数の多いバス停については、バス待ち環境、情報提供等を整備し、利便性の向上を図る。	佐渡市 交通事業者 地域 ＮＰＯ

■幹線・支線・地区内路線によるネットワーク



■公共交通ネットワークの時間帯による移動特性に併せた運行の見直し

高校生、市民、高齢者アンケート調査等から、バス交通利用者の外出時間帯によって移動の目的が異なり、外出先にも一定の傾向がある。こうしたことから、朝と昼以降の時間に対応した運行施策が必要である。

以下に朝とそれ以外の時間帯による移動特性及びネットワーク方針を示す。中央平野部の佐和田、金井、両津などの拠点にある病院や高等学校、大規模商業施設を目的として全ての地域からバス交通を利用している傾向がある。

時間	移動特性	方　針
朝の時間帯 通学・通院時： 始発～10 時半頃	全ての地域から ・中心部の病院へ通院 （佐渡総合病院が非常に多い） ・中心部の拠点に点在する高校へ通学	通院・通学の時間にあわせて、全ての路線を佐渡総合病院（金井）へ向けて運行する。 合わせて可能な限り、佐和田を通り佐渡高等学校へのアクセスも確保する。
上記以外	・買物を目的とした佐和田～金井、両津への利用が多い。時間は分散している。 ・朝に通院、通学した人が帰宅するための利用があるが、時間は分散している。	主として買物を目的に中心部への利用と中心部から帰宅する利用がある。 こうしたことから、中心部の平野部の拠点施設から外側の各地域へ戻りやすいネットワークが好ましい。

■乗り継ぎ拠点の整備

乗り継ぎ拠点は、スペースがあり施設整備や待ち合わせの溜まりスペースが確保できるターミナル、庁舎、病院、ホール、公民館などの公共施設やショッピングセンターなどの大規模商業施設等の建物や空間が活用可能であれば積極的に利用する。

●施設を利用した乗り継ぎ拠点

商業施設と一体となった乗り継ぎ拠点佐和田 BS

建物内のバスの入車が見える待合所

佐渡総合病院の敷地内に整備された乗降空間

相川支所の出入り口前面に設置された乗降空間

●商業施設の用地を利用

商業施設の敷地にベンチ、上屋も整備（世田谷）

駐車場の一角に整備（新潟県川西）

●場所を活かした整備

道路と銀行の境界壁を利用（金沢）

民地を活用したゲート部のバス待ち空間（千住）

■様々な実施主体による乗り継ぎ拠点の整備

乗り継ぎ拠点は、バス路線の乗り継ぎに係る拠点となるが、利便性や現状での空間確保の制約を踏まえると、設置場所や所有については様々なケースを想定した整備が求められる。こうしたことから、拠点整備、待合所等の実施主体は佐渡市の交通関連部署及び交通事業者等だけでなく、乗り継ぎ拠点に関連する他の施設管理者や交通関連部署以外の整備主体も含めた整備を検討する。

（例）

病院へ迂回した乗り継ぎ拠点　→　病院の管理者
観光施設へ迂回した乗り継ぎ拠点　→　観光施設の管理者
商業施設等へ迂回した乗り継ぎ拠点　→　商業施設の管理者
道路施設として人の往来が多い部分を整備　→　道路管理者

乗り継ぎ拠点の整備にあたっては、国庫補助事業のなかで、地域公共交通確保維持改善事業として、以下のような支援メニューがあり、これらの事業やその他道路事業等のメニューの活用により整備を推進する。

［地域公共交通確保維持改善事業における乗り継ぎ拠点整備事業メニュー等］

		事業メニュー	補助対象事業者	補助内容
地域公共交通バリア解消促進等事業	バリアフリー	バスターミナル等の移動円滑化	乗合バス事業者、ターミナル事業者、	バスターミナル、タクシー乗り場におけるエレベーター、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助
		旅客船ターミナルの移動円滑化	国内一般旅客定期航路事業者で旅客船ターミナルを設置し、又は管理する者	旅客船ターミナルにおけるエレベーター、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助
		待合・乗継環境の向上	各種交通事業者	バリア解消に資する待合施設、情報提供案内板、ホームページ制作等に対して補助
	利用環境改善促進	ＩＣカードシステム導入	乗合バス事業者、タクシー事業者等	バスＩＣカードシステム、バスロケションシステム、デマンドシステムの導入その他ＩＴシステム等の高度化に対して補助

②高齢化社会におけるスムーズな移動の実現

施　　策	実施内容	実施主体
公共交通のバリアフリー化	・高齢社会に対応するため、現在順次進めているバスの入れ替えについて、今後も継続して低床バスを導入し、車両のバリアフリー化を進める。 ・同様に福祉タクシー車両についてもバリアフリー化を推進する。	佐渡市 地域 ＮＰＯ 交通事業者
高齢者・障がい者の外出機会の支援	・障がい者に対し、割引運賃を設けることで、外出機会の支援を図っている。 ・高齢者に対して行っている高齢者割引サービスについて、対象年齢を 70 歳に引き下げ、外出機会の支援を行う。	佐渡市 交通事業者
免許返納制度の促進	・佐渡市内の交通事故のうち高齢者が加害者・被害者となる事故件数が占める割合が高いため、公共交通の充実により運転免許返納を促進する。	佐渡市 交通事業者

■高齢者割引サービスの実績

・対象者　：佐渡市内に在住する７５歳以上の方

・内　容　：路線バスを１乗車 200 円で利用可能

補助券枚数は １年間 48 枚

［利用状況の推移］

	平成２４年度	平成２５年度	平成２６年度
登録者	4,447 人	4,703 人	4,958 人
利用者数	2,996 人	2,961 人	2,593 人
利用枚数	53,237 枚	54,032 枚	30,756 枚
利用率（※１）	37.0%	38.0%	24.7%
平均利用枚数（※２）	17.8 枚	18.2 枚	11.9 枚

※Ｈ２６は９月末実績

※１利用率　　総利用枚数／（利用者数×４８枚）

※２平均利用枚数　総利用枚数／利用者数

■免許返納の実績

	平成２２年度	平成２３年度	平成２４年度
免許返納者数	１１人	２人	５５人

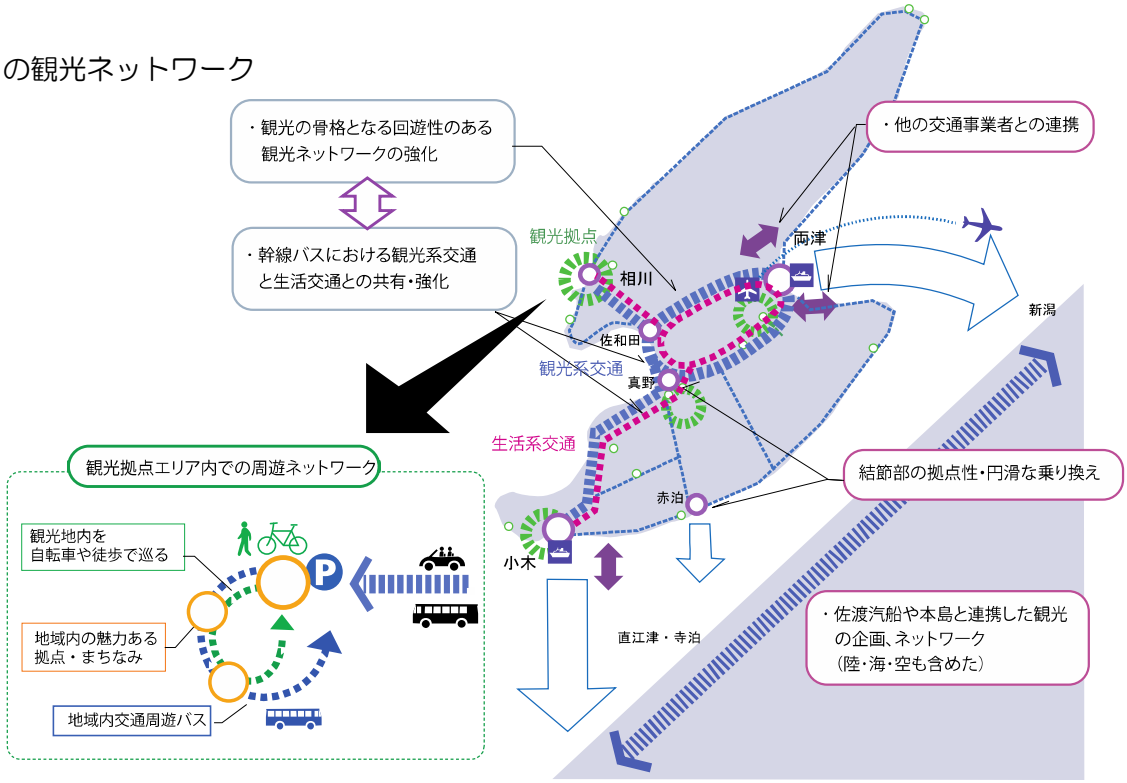
佐渡市資料より

2）【目標２】交流人口拡大の基盤となる公共交通

①　域外の人々の活力を取り込む観光交通ネットワーク

施　　策	実施内容	実施主体
主要観光地に移動しやすい回遊性のある公共交通システム	・「幹線」、及び航路と観光地を繋ぐ「観光路線」については、佐渡金山やトキふれあいプラザなど主要観光地への周遊性のある円滑な運行とネットワークを推進する。 ・路線バスの運行されていない地域への観光に対し、観光客のニーズに合わせ、観光客を対象とした専用バスなどにより、運行頻度、運行経路等を整備することで対応する。	佐渡市 地域 ＮＰＯ 交通事業者
観光エリア内で周遊可能な公共交通体系	・市の観光施策と一体的に観光エリア内を散策・周遊する観光二次交通確保やショートツアーなど佐渡らしさのあるもてなしのメニューを検討する。 ・佐渡金山周辺の観光地の、まちなか散策が楽しめるパーク&ライドによる相川まちなか周遊バスやレンタサイクル等による観光を整備する。 ・小木港を基点とする小木半島周遊について宿根木線を活用する。	佐渡市 地域 ＮＰＯ 交通事業者
フリー乗車券による需要喚起	・観光客の利便性向上のため運賃が低廉になるフリー乗車券の販売を促進する。 ・フリー乗車券による運賃以外のメリットとして、提示による買い物や特典などの連携施設を増やし、付加価値向上を図る。	佐渡市 地域 ＮＰＯ 交通事業者
観光施設における待合環境の整備	・主要な観光地、観光施設におけるバス停については、バス待ち環境、情報提供等を整備し、利便性の向上を図る。	佐渡市 地域 ＮＰＯ 交通事業者

■島巡りの観光ネットワーク



■まちなか観光拠点

佐渡金山観光の主要な舞台となる相川は、平成 29 年に世界遺産登録を目指しており、観光客の増加が予想される。また、相川金山についてはマイカーによる観光が主流となっているが、佐渡奉行所跡や京町通りなどには十分なマイカー駐車場が無く、また道幅も狭い。

新築される相川支所は相川地区の観光拠点としての案内所機能とバスのターミナルが整備される。一方、金山のみではなく、佐渡奉行所跡や京町通りなど複合的に相川市街を散策するまち歩き観光も需要があることから、相川エリアを中心に散策などのネットワーク化を図り、過ごせる拠点観光を整備する。

施　策	内　容
佐渡金山を中心とした周遊バス・レンタサイクル	新築される相川支所のバスターミナルを乗り換え拠点として、佐渡金山やその他の観光地を周遊する路線を検討する。 レンタサイクル等との連携やサインなどの整備により散策ルートとの回遊性のあるネットワーク化を図る。
マイカー規制とパーク＆ライドの推進	・相川京町通りのまち歩き観光推進と町並み保全のためマイカー規制を行うとともにパーク＆ライドで利用できる周遊バスの利用促進を図る。（石見銀山の先行事例）

【佐渡金山エリアのネットワーク】

「史跡 佐渡金山」では、400 年以上に及ぶ佐渡金山の歴史や遺構を、学び楽しむために、「坑道周遊コース」「産業遺産コース」「山師体験コース」等の様々なコースを公開している。観光坑道である宗太夫坑を含め道路に沿って東西 1.5ｋｍの範囲が整備され公園や駐車場となっており、四季折々の花が咲き、散策することができる。

「史跡 佐渡金山」では、概ね 1 時間の徒歩圏内に施設が立地し、駐車場、トイレ、休憩施設が点在している。また、ガイド付きガイドがバスで案内も行っている。

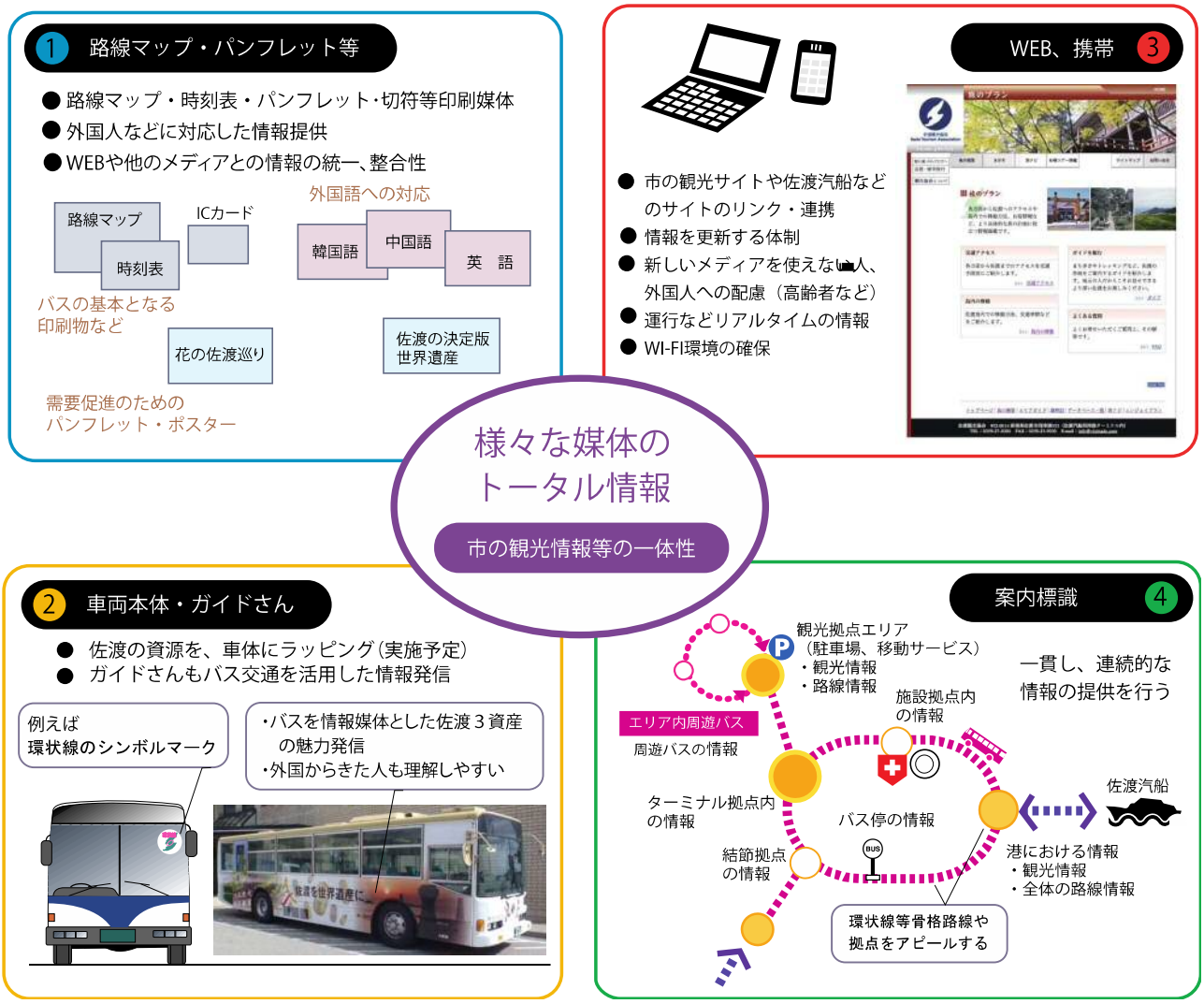
ゴールデン佐渡 HP より

② ３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進

施　策	実施内容	実施主体
３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上	・３資産を含む観光地への円滑な運行を確保する。 ・佐渡金山周辺観光地のまちなか散策が楽しめるパーク＆ライドによる相川まちなか周遊バスやレンタサイクル等による観光を整備する。（再掲） ・宿根木線へジオガイドを同乗し、路線バス車内でガイドを行うなどバス旅の付加価値向上に向けた取り組みを実施する。	佐渡市 地域 ＮＰＯ 交通事業者
３資産ラッピングによるバスの魅力向上	・交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るためバス車体へのラッピング等、バスを情報媒体とした佐渡３資産等の魅力発信によりバスの魅力向上を図る。	佐渡市 地域 交通事業者

■トータルな情報提供

様々な情報提供手段がある中で、公共交通に関連する各事業者や観光等の情報提供を含め、情報の内容やイメージに整合性を図り、一体的にトータルな情報提供を行うことで、わかりやすい訴求力を高める。バスの車体や運転手、ガイドも情報発信の一手段となる。



3）【目標３】持続可能で安心・安全な公共交通

①　公共交通のサービスレベルの向上

施　　策	実施内容	実施主体
IC カード等の導入	・佐渡汽船で使用可能となったパスモ・スイカ導入も考慮し、島外からも共用可能な IC カードの導入を検討し、高齢者割引や乗り換え割引、観光周遊割引、商業施設等と連携したサービス提供により、利用者の利便性向上と利用促進を図る。	佐渡市 交通事業者
バスの運行情報の提供	・方向幕や時刻表の改善により「分かりやすさ」向上を図る。 ・佐渡総合病院前ロータリー整備と合わせて、病院内での時刻表、運行経路図などバスの運行情報提供を充実する。 ・観光客に対する佐渡汽船船内での広報を検討する。	佐渡市 交通事業者

【IC カード等の導入】

IC カードの導入により、カードを機械にかざすだけで運賃決済が可能となり、乗降時間が短縮され、道路混雑の解消や事故の防止につながる。

また、IC カードのメリットは、この他にも１枚のカードで複数事業者に気軽に乗れるといった利用者のメリットに加え、不正使用防止等の事業者のメリット、環境面や地域活性化が見込めるなど様々なメリットがあり、バスの利便性促進、バスの利用促進が可能となる。

佐渡市の IC カードの導入にあたって以下の点に留意が必要

●佐渡汽船等との相互利用(→調整を開始)

離島である佐渡にとって、直接接続する佐渡汽船等との共通利用（「りゅーと」は利用できない）

●乗り継ぎ割引などの独自のサービス付加

利用促進やまちづくりの展開として重要な要素となる

●電子マネーの利用などの機能や将来を想定したシステム検討

●佐渡汽船の IC カード
・両津航路（新潟港 － 両津港間）のカーフェリー2 等運賃の精算時に限り、Suica 等の交通系 IC カードが利用可能
・小人運賃や 1 等、スイート、車両航送、ジェットフォイルなどは、IC カード利用不可
・Suica 電子マネー専用ゲートが設置。乗船時 IC カードをタッチして運賃を精算

●新潟交通「りゅーと」の IC カード
・電子マネーの利用はできない
・Suica は新潟エリアとして利用可能。逆に「りゅーと」はエリア内であっても JR 利用不可
・チャージは取り扱わないほか、「りゅーと」のポイントサービス、乗り継ぎ割引サービスは対象外

② 公共交通の利用促進

施　策	実施内容	実施主体
公共交通の利用促進等の啓発活動の実施	・IC カードの導入と連動し、佐渡汽船、新潟交通、JR などと共同して利用促進や企画切符の発売などによる利用促進を図る ・トキの生育する環境への取組と連動した、ノーマイカーデーやエコ通勤など公共交通の利用促進策として事業者などへの取り組みを要請、支援する ・市内の主要施設や商業施設等と連携し、ネーミングライツ、地域イベントとの連携等の利用促進策を検討する。 ・「バスの日」の「乗り方教室」・「ワンコイン乗車デー」などの実施による利用促進を図る。	佐渡市 地域 ＮＰＯ 交通事業者
多様な割引サービスの導入検討	・高校生などの高頻度利用者、利用料金が高額となる長距離の利用者などに対し、多様な割引サービスに取り組んでいるが、今後の IC カード導入をにらみ、乗継割引、免許返納者への割引、交通以外の買い物や地域活動などの連携を踏まえた多様な割引サービスの検討を図る。	佐渡市 交通事業者

【「バスの日・ワンコイン乗車デー」等による利用促進】

９月２０日のバスの日に併せて保育園児を対象とした乗り方教室やワンコイン乗車デーに取り組んだ。

■バスの乗り方教室

日時：９月１９日（金）

場所：八幡保育園、湊保育園

■ワンコイン乗車デー

日時：９月１９日（金）、２０日（土）

内容：島内路線バス全線において１乗車１００円の特別運賃割引を実施

≪利用実績≫　　※現金収入からの按分

１００円バス利用者数	5，714 人
※前年同時期利用者数	2，525 人
利用者数　比較	226．3%

③　多様な関係者の連携による交通基盤の構築

施　　策	実施内容	実施主体
自家用有償旅客運送の取り組み	・バス路線からの転換に伴う自家用有償旅客運送などによる地区内路線導入について、地区の需要特性に応じたより効率的で、利便性の高い公共交通を実現するために、住民・地域主体の公共交通の運営組織の設立・育成を行う。 ・住民の参加、主体により計画、実施、運営をすることで、住民のための公共交通であることを自覚できるように、モデル地区を決めて推進を図る。	佐渡市 地域 NPO 交通事業者

【住民・地域の運営による自主運行の検討】

市町村や NPO 等による有償運送（自主運行バス）サービスの提供について、平成 18 年 10 月に道路運送法が改正され、法律上の位置づけが明確化された。

○自主運行バスは、「道路運送法」（第 79 条）における「自家用有償旅客運送」に位置付けられており、このうち NPO 等が運行を行うものとして「公共交通空白地有償運送」「福祉有償運送」がある。

運行形態	
公共交通空白地有償運送	NPO 等が過疎地域等の住民、当該地域で日常的に必要な用務を反復継続して行う者（サービスを受ける者として運送主体の名簿に記載された者に限る。）等の運送を行うもの。
福祉有償運送	NPO 等が乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護認者、要支援者等の運送を行うもの。

○運送主体は、市町村、NPO 等の非営利の団体に限定されており、自主運行バスの導入にあたっては、「直営方式」「委託方式」があり、地域の実情に合わせ適切な方式を選択し、運営にあたっては、運行側・利用者側が参画できるような仕組みづくりが重要である。

■地域自主運行の事例

	長沢地区ミニバス ～地域が主体となって運行～	足守地区生活バス ～社会福祉法人が運行～
導入地域	兵庫県淡路市	岡山県岡山市
概 要	丘陵上に位置する農村地区であり、地区内公共交通は運行されておらず、1995年６ 月に自治会が中心となってミニバス(コミュニティバス)の運行を開始 ＊運行管理者は市であるが、住民は、“計画の策定”、“運行改善”、“運営資金の確保”、“運転手の確保”など運営に関するほぼ全ての事項を担っている。 	平成 16 年には地区内唯一の路線バスが撤退し、児童の通学手段と高齢者の生活交通手段の確保が必要となり、社会福祉法人に協力を要請。 自家用車で有償運送ができる過疎地有償運送制度を利用し、市と協力して運営協議会を立ち上げるとともに、地区内での協力体制を確立するために「足守地区の生活交通を守る会」を設置し、住民ニーズの把握、運行計画の協議などを検討。
運営主体	地域の運行組織（任意） （運行管理者は市）	岡山県済生会「憩いの丘」(運行主体も行う)
運行方法	定時定路線運行 片道約 30 分(長沢地区～志築地区) １ 日３ 往復	定時定路線運行 平日（事前に登録が必要 ） １ 日３ 便
車両	ワゴン車（乗車定員 10 名） ドライバー：５名が調整 １ 名は２ 種免許所持、４ 名は講習者 日当 3000 円、地区内のリタイヤー者（63～69 歳）	日野リエッセ　29 人乗り　１両 (予備車　日産セレナ　８人乗り　１両)
法的根拠	第 79 条　市町村有償運行（交通空白輸送）	第 79 条　　過疎地有償運送
補助金の有無	欠損への公的補助：県、市（維持費として市が年間 50 万円程度負担） 初期投資：150 万円（市（旧津名町)）	市が運行車両の購入時に補助金を交付 欠損への公的補助：市
利用料金	なし(ただし､年間で１ 戸あたり１万円)	同一ゾーン内は 400 円、ゾーンをまたがる場合は600 円
備考	利用者・住民は事故から生じるリスクを負担	

6.6　評価指標の設定

先に示した方針に沿って施策を実施していく上での目標として、それぞれの方針から確保されるべきサービスレベルを評価指標として設定する。

（1）「【目標１】佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える環境配慮型の公共交通」の目標

【目標１-①】まちづくり施策と連携した地域交通ネットワークの再構築

新たな交通網に対し、利用者数の変化を曜日別、運行時刻別、利用地域別などで検証し、運行計画の改善を検討する。

指　標	現況値	目標値
・公共交通の利用者数 （路線バス利用者）	H26 実績 599,992 人/年	H31 目標 720,000 人/年 (佐渡市将来ビジョン成長力強化戦略の数字)

【目標１-②】高齢化社会におけるスムーズな移動の実現

公共交通のバリアフリー化の推進として運行車両の低床化の導入率を評価する。また、高齢者・障がい者の外出機会の支援として、高齢者運賃割引サービスに対し、登録した利用者の数を評価する。

指　標	現況値	目標値
・低床バスの導入率	H26 実績　16.6%	H31　50%
・高齢者運賃割引サービスの登録者数	H26 実績(12 月末) 5,119 人	H31 目標 6,000 人

（2）「【目標２】交流人口拡大の基盤となる公共交通」の目標

【目標２-①】域外の人々の活力を取り込む観光交通ネットワーク

バス路線を利用する観光客の把握の目安として、フリー乗車券の販売実績数を評価する。

指　標	現況値	目標値
・フリー乗車券の販売実績	H26 実績（12 月末） 3,675 枚	H31　目標 20,000 枚

【目標２-②】３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進

バスを情報媒体とした佐渡３資産等の魅力発信として、３資産ラッピング等の導入台数を評価する。

指　標	現況値	目標値
・ラッピングバス等の導入台数	H26 実績 ７台	H31 目標 15 台

（3）「【目標３】持続可能で安心・安全な公共交通」の目標

【目標３-①】公共交通のサービスレベルの向上

IC カードの導入を検討する。

指　標	現況値	目標値
・IC カードの導入検討	－	－

【目標３-②】公共交通の利用促進

公共交通の利用促進策の施策となる「ワンコイン乗車デー」におけるバス利用者数を評価する。

指　標	現況値	目標値
・ワンコイン乗車デーバス利用者数	H26（2 日間実施） 5,714 人 (2,857 人/日)	H31 4,000 人/日 ※H26 実績の 30%増を目指す
・公共交通の利用者数 （路線バス利用者）	H26 実績 599,992 人/年	H31 目標 720,000 人/年 (佐渡市将来ビジョン成長力強化戦略の数字)

【目標３-③】多様な関係者の連携による交通基盤の構築

自家用有償旅客運送の取り組み実現のための母体となる、住民・地域主体の公共交通の運営組織の設立数を評価する。

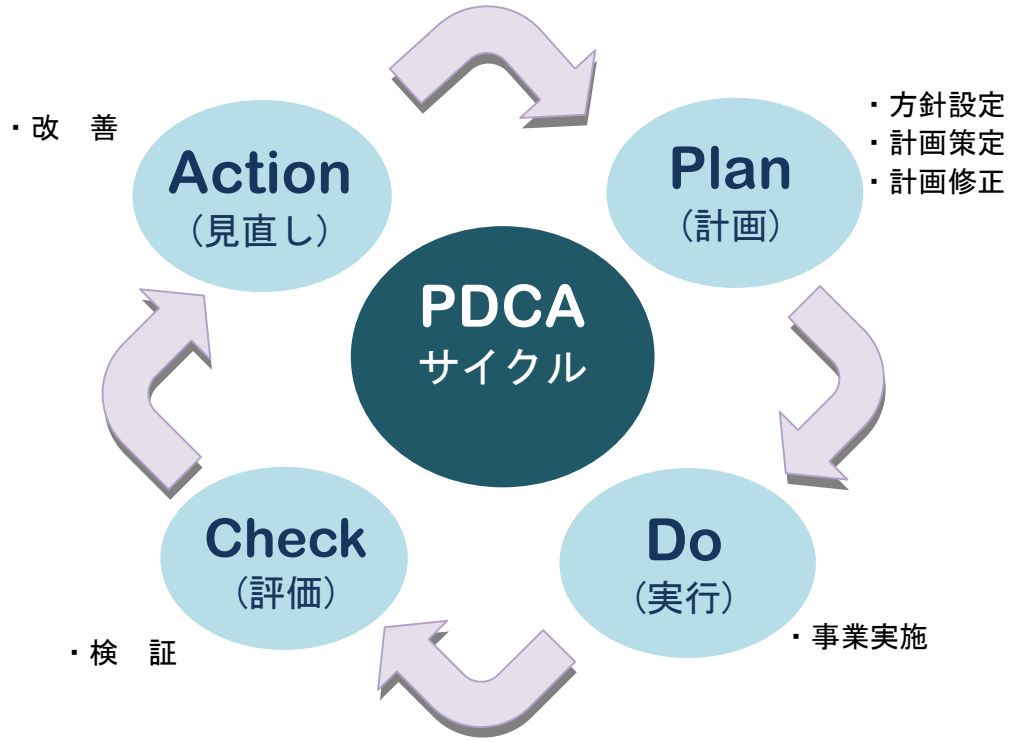
指　標	現況値	目標値
・自家用有償旅客運送運営組織数	H26 実績　0 団体	H31 目標　3 団体

6.7　達成状況の評価

本計画を着実に実行していくためには、実績などに基づき、目標の達成状況や利用状況などを評価し、定期的に見直すPDCA サイクルを用いた評価･検証のしくみを構築し、佐渡市地域公共交通活性化協議会のもとに推進していく。

計画期間は１０カ年間の中で、市を取り巻く情勢や制度等の変化を踏まえて、中間年次となる5年後の平成31年度には、見直しを前提とした計画の再検討を行う。また、事業実施評価は毎年度実施、評価することとするが必要に応じて適宜修正を図るものとする。

目標達成度に関するデータの把握方法及び評価の実施時期は以下によるものとする。



■事業評価の実施方法

評価	内容	時期
事業実施評価	・「整備箇所数」「導入台数」等の実施状況を把握・評価 ・運行本数、運行ルート、ダイヤ、接続、バス停数・位置、利用状況など、効率的なネットワーク構築を目的とした評価	年に１回評価
目標達成度の評価	・目標値と比較することにより、施策の達成状況を評価する。 ・利用状況やニーズ等を分析して、必要に応じて目標値の見直しを図る。	５年後の中間時 10年後

6.8　実施スケジュール

平成２７年度～平成３６年度（１０カ年間）の計画期間における、具体的な施策の実施主体及びスケジュールを示す。

方　針	目　標		施　策	主な実施主体				実施スケジュール									
				佐渡市	交通事業者	地域	NPO	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度	平成36年度
【基本方針１】 佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える環境配慮型の公共交通	１－①	まちづくり施策と連携した地域交通ネットワークの再構築	幹線軸・骨格路線・支線（地区内路線）による効率的なネットワーク整備	●	●												
			佐渡総合病院等拠点病院に通院可能な路線の確保	●	●												
			各高等学校へ通学可能な路線の確保	●	●												
			生活交通ネットワークにおける乗換等の拠点性向上	●	●	●	●										
			待合環境の整備	●	●	●	●										
	１－②	高齢化社会におけるスムーズな移動の実現	公共交通のバリアフリー化	●	●	●	●										
			高齢者・障がい者の外出機会の支援	●	●												
			免許返納制度の促進	●	●												
【基本方針２】 交流人口拡大の基盤となる公共交通	２－①	域外の人々の活力を取り込む観光交通ネットワーク	主要観光地に移動しやすい回遊性のある公共交通システム	●	●	●	●										
			観光エリア内で周遊可能な公共交通体系	●	●	●	●										
			フリー乗車券による需要喚起	●	●	●	●										
			観光施設における待合環境の整備	●	●	●	●										
	２－②	３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進	３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上	●	●	●	●										
			３資産ラッピングによるバスの魅力向上	●	●	●											
【基本方針３】 持続可能で安心・安全な公共交通	３－①	公共交通のサービスレベルの向上	IC カードの導入検討	●	●												
	３－②	公共交通の利用促進	公共交通の利用促進等の啓発活動の実施	●	●	●	●										
			多様な割引サービスの導入検討	●	●												
	３－③	多様な関係者の連携による交通基盤の構築	自家用有償旅客運送の取り組み	●	●	●	●										

中間時に見直し評価を実施

6.9　持続可能な地域公共交通網の形成に配慮すべき事項

本計画では、上位計画を整理し、考え方や関連する内容を踏まえた上で、地域公共交通網形成計画を策定している。しかしながら今後、佐渡金銀山の世界遺産登録や佐渡空港の拡張整備によるジェット機の就航などの大きなプロジェクトを契機に、観光客等交流人口の拡大も期待され、公共交通においても見直しや新たな対策が必要になってくる。同時に、交通施策と合わせ、観光、福祉、環境など総合的なまちづくりと連携した取組への配慮が求められる。

参考資料：地域ニーズ把握のための各種アンケート調査結果の概要

参考資料１　高校生アンケート調査

（1）調査概要

1）調査目的

高校生の通学時における通学手段や公共交通に対する意識、公共交通への利用転換の可能性、その他利便性向上へ向けた意識把握を目的に、市内高校生へのアンケート調査を実施した。

2）配布・回収方法

各高校に依頼し、配布・回収

3）実施期間

平成 24 年１１月２０日（火）～平成２４年１１月３０日（金）の１０日間

4）配布対象

・佐渡総合高等学校（１～２年生）
・佐渡中等教育学校（１～５年生）
・佐渡高等学校（１～２年生）
・相川高等学校（１～２年生）
・羽茂高等学校（１～２年生）

5）回収状況

配布 1,266 通　回収 1,207 通（回収率 95.3%）

6）調査項目

〇回答者属性
〇通学状況
〇公共交通の利用状況
〇今後の公共交通への要望

7）調査票

以下に配布した調査票を示す。（全４枚）

Ⅰ．あなたご自身についてお聞きします

問１．ご自宅の郵便番号をお伺いします（郵便番号７桁を記入）

□□□－□□□□

※ご自宅の郵便番号がご不明な方は
送付封筒の宛先を参照してください
※下宿等をしている場合は、下宿先の郵便
番号を記入してください

問２．あなたの性別をお伺いします

1	男性	2	女性

問３．ご自宅からバス停までの時間をお伺いします

1	5分以内（約400m）	2	10分以内（約800m）	3	20分以内（約1.6km）
4	30分以内（約2.4km）	5	30分以上（約2.4km）	6	わからない

Ⅱ．あなたの通学状況についてお聞きします

問１．現在通学している学校名・学年を記入してください

学校名・学年	校　　年生

問２．あなたが高校進学先を決定するにあたって、バスで通えるかどうかを重視しましたか

1	非常に重視した	2	どちらかというと重視した
3	あまり重視しなかった	4	全く重視しなかった

登校時の状況について

問３．普段の登校時刻をお伺いします

登校時刻	自宅を＿＿時＿＿分頃に出発　～　学校に＿＿時＿＿分頃に到着

問４．普段の主な登校手段をお伺いします

1	徒歩	2	自転車	3	バイク
4	路線バス	5	車（家族の送迎）	6	タクシー
7	その他（具体的に　　）				

問５．雨天・降雪時など、天候や季節により、普段と登校手段を変えますか（複数選択可）

1	普段と同じ交通手段を使う	2	徒歩に変更する
3	路線バスに変更する	4	車（家族の送迎）に変更する
5	タクシーに変更する		
6	その他（具体的に＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）		

問６．問４及び問５で登校手段に路線バスを選択した方はどの路線を利用していますか。
乗継のある場合は乗り継ぐ路線についても記入してください。

（　　）線の（　　）バスで乗車

（　　）線に乗継して、（　　）バス停で降車

下校時の状況について

問7．現在の部活動の状況をお伺いします

1	部活動に入っている　⇒　活動は週に（＿＿＿＿＿）日程度
2	部活動に入っていない

問8．現在の塾通いの状況をお伺いします

1	学校の近くの塾に通っている　⇒　塾通いは週に（＿＿＿＿＿）日程度
2	自宅の近くの塾に通っている　⇒　塾通いは週に（＿＿＿＿＿）日程度
3	部活動に入っていない

問9．部活動や塾通いがない時、部活動がある時、塾通いがない時の下校時刻をお伺いします
※部活動に入部していない方、塾に通っていない方は、部活動や塾通いがない時の下校時刻のみをお書きください

部活・塾なし	学校を＿＿時＿＿分頃に出発　～　自宅に＿＿時＿＿分頃に到着
部活動あり	学校を＿＿時＿＿分頃に出発　～　自宅に＿＿時＿＿分頃に到着
塾通いあり	学校を＿＿時＿＿分頃に出発　～　自宅に＿＿時＿＿分頃に到着

問 10．普段の主な下校手段をお伺いします

1	徒歩	2	自転車	3	バイク
4	路線バス	5	車（家族の送迎）	6	タクシー
7	その他（具体的に　　）				

問 11．雨天・降雪時など、天候や季節により、普段と下校手段を変えますか（複数選択可）

1	普段と同じ交通手段を使う	2	徒歩に変更する
3	路線バスに変更する	4	車（家族の送迎）に変更する
5	タクシーに変更する		
6	その他（具体的に＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）		

問 12．問 10 及び問 11 で下車手段に路線バスを選択した方はどの路線を利用していますか。
乗継のある場合は乗り継ぐ路線についても記入してください。

（　　）線の（　　）バスで乗車

（　　）線に乗継して、（　　）バス停で降車

Ⅲ. あなたの公共交通の利用状況等についてお聞きします

平日の日常生活における路線バスの利用実態と満足度をお答えください

☆注意：下記の設問は、佐渡市内を運行している路線バスについてご回答ください☆

問１．路線バスの利用頻度をお伺いします（一つ選択）

1	ほぼ毎日	2	週に３～４日	3	週に１～２日
4	月に２～３日	5	ほとんど利用しない	6	利用しない

問２．路線バスの運行サービス、施設などの満足度と理由をお伺いします（各一つ選択）

【運行本数・運行間隔】

1	満足	2	ふつう	3	不満	4	分からない

理由（　　）

【運行ルート】

1	満足	2	ふつう	3	不満	4	分からない

理由（　　）

【ダイヤの正確性】

1	満足	2	ふつう	3	不満	4	分からない

理由（　　）

【始発・最終時刻】

1	満足	2	ふつう	3	不満	4	分からない

理由（　　）

【バス待ちの環境（バス停）】

1	満足	2	ふつう	3	不満	4	分からない

理由（　　）

【利用運賃】

1	満足	2	ふつう	3	不満	4	分からない

理由（　　）

問３．佐渡市では「１Day フリー券、2Day フリー券」を販売しています。このフリー券の認知・利用についてお伺いします

1	知っていて、使ったこともある
2	知っていたが、使ったことはない
3	知らなかった

Ⅳ. 今後の公共交通への要望についてお聞きします

問１．あなたが普段の生活の中において、公共交通で必要と思われる取組についてお伺いします
実現すれば利用する取組内容を全て選択し、（　　）に具体的な内容を記入してください

【あなたの自宅からバス停までの移動手段の改善要望】

1	自宅から最寄りのバス停までバスを運行してほしい

（　　）バス停へ（　　）時（　　）分頃に到着　１回の利用運賃（　　）円

【あなたの自宅（バス停）から目的地までの直通の移動手段の改善要望】

2	自宅から目的地までの直通バスを運行してほしい

（　　）地区から施設名（　　）まで運行　１回の利用運賃（　　）円

3	自宅のバス停から目的地までの直通バスを運行してほしい

（　　）バス停から施設名（　　）まで運行　１回の利用運賃（　　）円

【路線バスの改善要望】

4	路線バスの便数を増やしてほしい

（　　）バス停から（　　）方面行きの（　　）時（　　）分発

5	路線バスの運行時刻を変えてほしい

（　　）バス停（　　）方面行きの通過時刻を（　　）時（　　）分

6	路線バスの始発・最終を延ばしてほしい

（　　）バス停の始発を（　　）時（　　）分発　最終を（　　）時（　　）分着

7	路線バスの一回乗車あたりの利用運賃を安くしてほしい

（　　）バス停から（　　）バス停の片道運賃を（　　）円

8	路線バスの定期券運賃を安くしてほしい

（　　）バス停から（　　）バス停までの定期運賃を１ヶ月（　　）円

9	バス停環境の整備

具体的に（　　）

10	情報提供の充実

具体的に（　　）

11	路線バスの乗継割引運賃を導入してほしい

具体的に（　　）

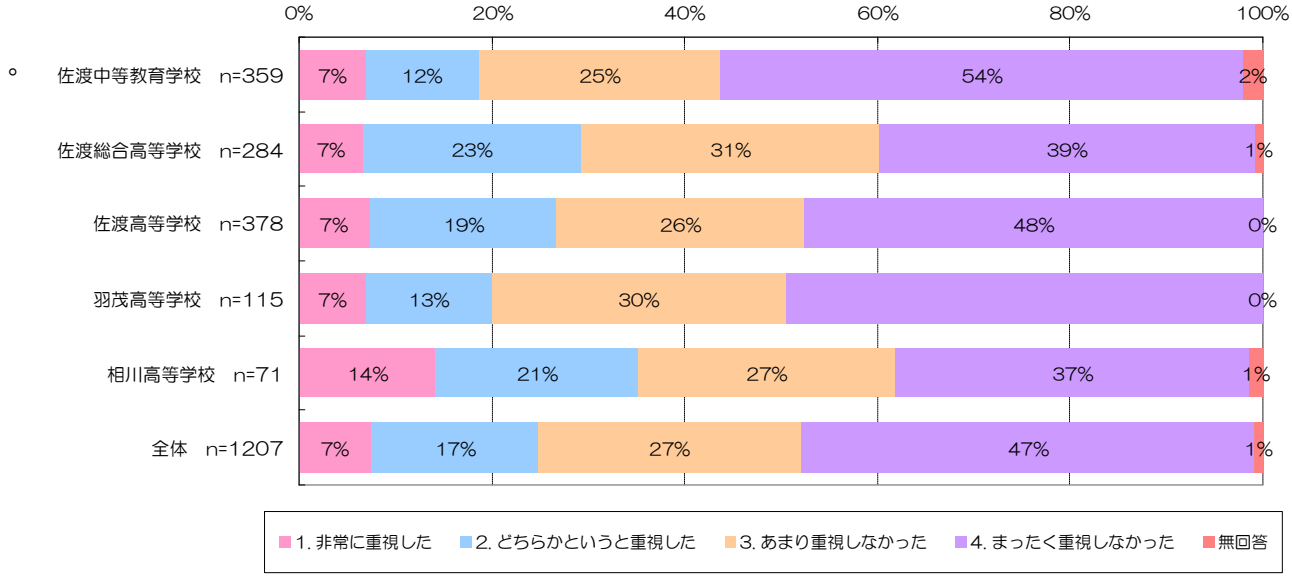
問２．その他公共交通に対するご意見・ご要望があれば記入してください（自由記入）

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました

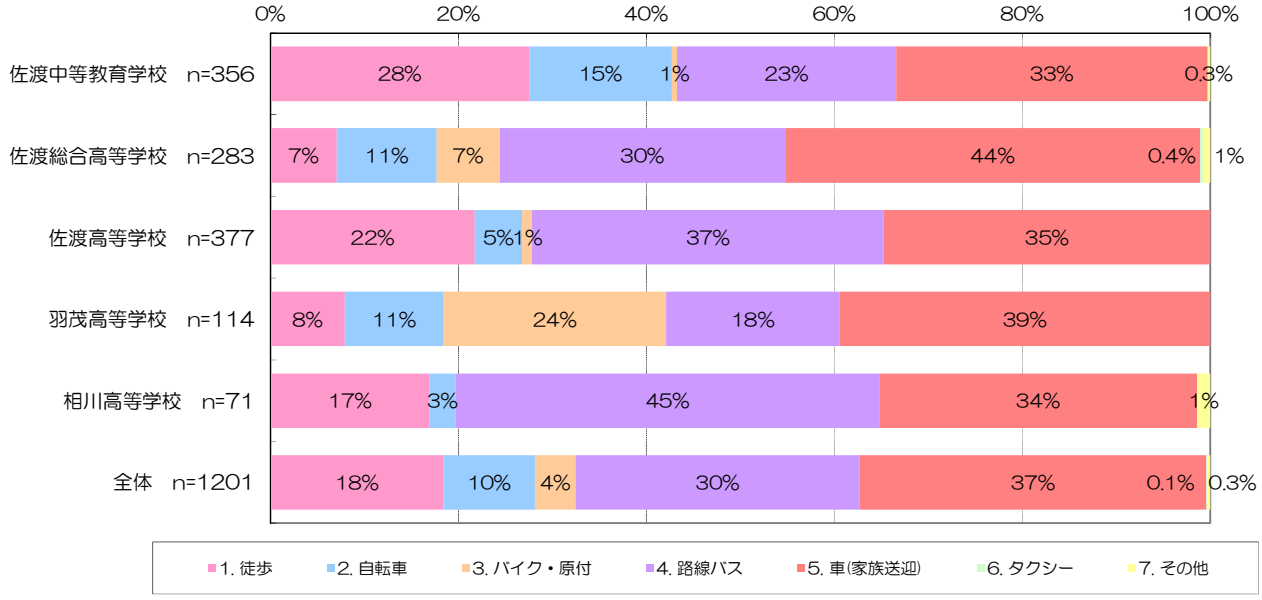
（2）調査結果

Ⅱ．通学状況について

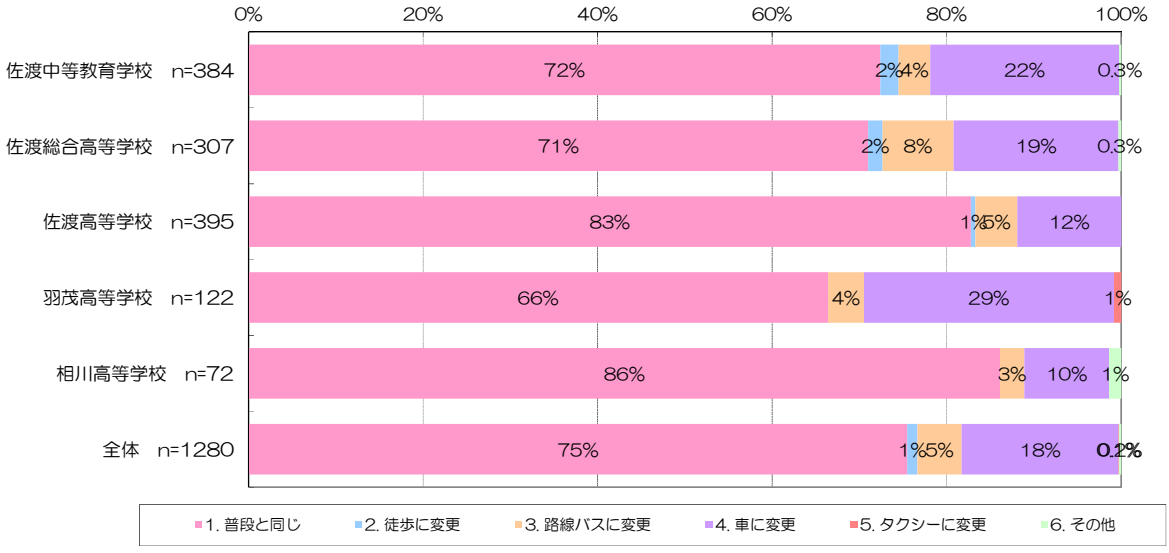
問2．あなたが高校進学先を決定するにあたって、バスで通えるかどうかを重視しましたか



問4．普段の主な登校手段をお伺いします

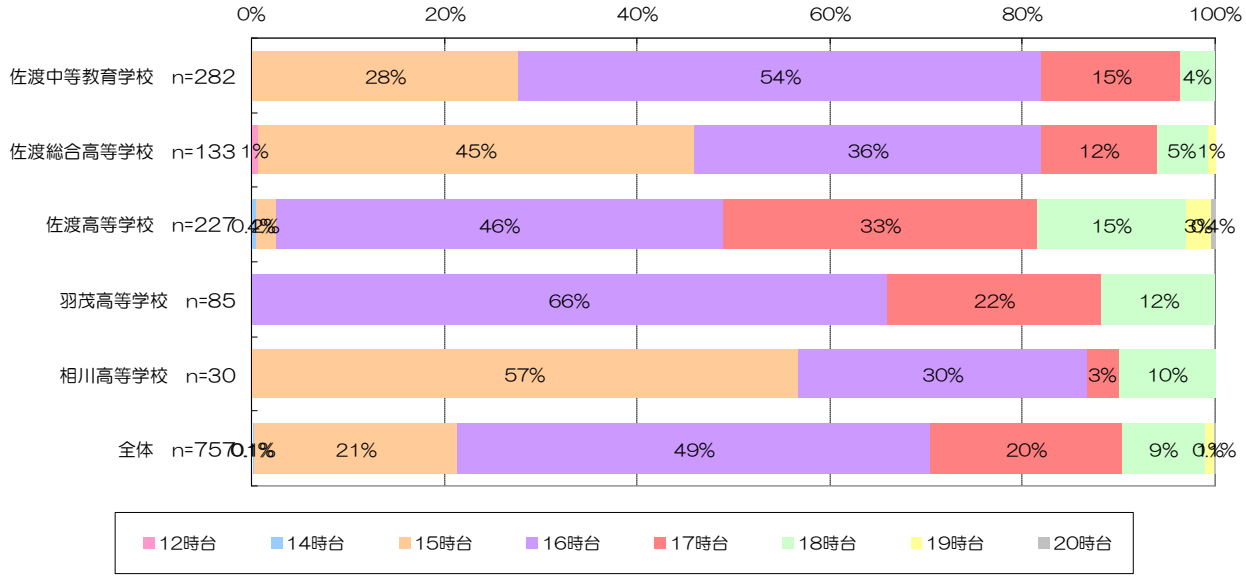


問5．雨天・降雪時など、天候や季節により、普段と登校手段を変えますか

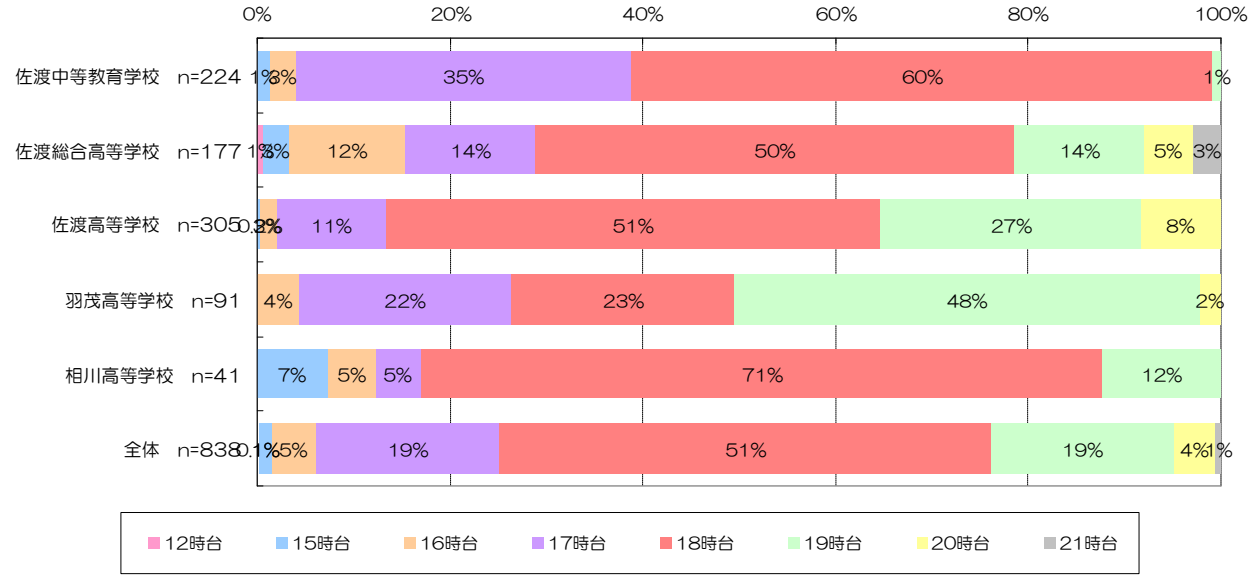


問９．部活動や塾通いがない時、部活動がある時、塾通いがない時の下校時刻をお伺いします

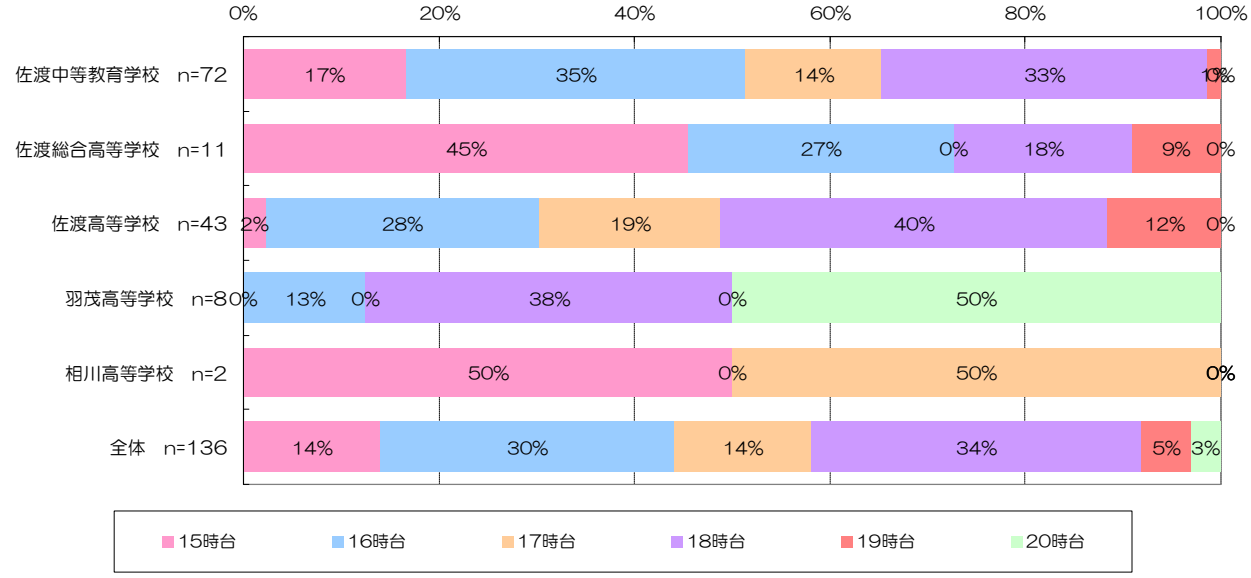
◆部活・塾なし



◆部活動あり



◆塾通いあり



参考資料２　市民アンケート調査

２－１　平成 24 年度調査

（１）調査概要

１）調査目的

市民の公共交通に対する意識、公共交通への利用転換の可能性、その他利便性向上へ向けた意識把握を目的に、アンケート調査を実施した。

２）配布・回収方法

市内在住の 18 歳以上の市民の方から無作為に抽出した 2,500 人を対象に、郵送による配布・回収

３）実施期間

平成 25 年１月７日（月）～平成２５年１月 18 日（金）

４）回収状況

配布 2,500 通　回収 1,267 通（回収率 50.7%）

５）調査項目

〇回答者属性について
〇普段の外出状況について
〇公共交通の利用状況について
〇路線バスへの要望について

６）調査票

以下に配布した調査票を示す。（全４枚）

1. あなたご自身についてお聞きします

問1．ご自宅の郵便番号をお伺いします（郵便番号７桁を記入）

□□□－□□□□　※ご自宅の郵便番号がご不明な方は送付封筒の郵便番号を参照してください

問2．あなたのことをお伺いします（一つ選択）

性　別	1．男性　2．女性
年　齢	1．18～29 歳　2．30～39 歳　3．40～49 歳　4．50～59 歳 5．60～64 歳　6．65～69 歳　7．70～74 歳　8．75 歳以上
職　業	1．会社員　2．公務員　3．自営業 4．大学生・専門学校生　5．パート・アルバイト　6．専業主婦・主夫 7．無職　8．その他（　　）
自宅からバス停までの時間	1．5 分以内(約 400m)　2．10 分以内(約 800m)　3．20 分以内(約 1.6km) 4．30 分以内(約 2.4km)　5．30 分以上　6．わからない
バス停までの移動手段	1．徒歩　2．自転車　3．バイク・原付 4．送迎バス　5．タクシー　6．車（自分で運転） 7．車（家族や友人の送迎）　8．その他（具体的に　　）
運転免許保有の状況	1．免許を持っていて運転する　2．免許を持っているが運転しない 3．免許は持っていない　4．二輪免許(原付含む)のみ持っている
車保有(使用)の状況	1．いつでも自由に使える車がある　2．車は持っていない 3．家族の車はあるが、いつでも自由に使えるわけではない
外出の可否	1．ひとりで外出できる　2．ひとりでなんとか外出できる 3．誰かの助けがあれば外出できる　4．外出できない

10 年後の家族構成や年齢を踏まえ、あなたの外出について当てはまるものに○をつけて下さい。

将来の不安	1．大きな不安を感じる　2．少し不安を感じる　3．不安を感じない

2. あなたの普段の外出状況についてお聞きします

問1．普段の外出について、お出かけする主な目的は何ですか。（一つ選択）

1．通学　2．通勤　3．通院　4．買物

問2．問1で回答した外出目的についてお伺いします。

（普段、最も外出頻度の高い外出先についてお答えください）（一つ選択）

外出頻度	1．平日のほぼ毎日　2．平日のうち週３日～４日 3．平日のうち週１日～2 日　4．月に１日～3 日 5．ほとんど外出しない
外出先	1．旧両津市　2．旧相川町　3．旧佐和田町 4．旧金井町　5．旧新穂村　6．旧畑野町 7．旧真野町　8．旧小木町　9．旧羽茂町 10．旧赤泊村　11．佐渡市外 具体的な目的地・施設等をお書きください （　　名
主な利用交通手段	1．徒歩　2．自転車　3．バイク・原付 4．路線バス　5．送迎バス　6．タクシー 7．車(自分で運転)　8．車(家族や友人の送迎) 9．その他（具体的に　　）

3. 公共交通利用状況についてお聞きします

3－1 路線バスの日常生活での利用実態と満足度をお答えください

☆注意:下記の設問は、新潟交通佐渡が運行している路線バスについてご回答ください☆

問1．路線バスの利用頻度をお伺いします（一つ選択）

1．ほぼ毎日	2．週に 3 日～4 日	3．週に 1 日～2 日
4．月に 2 日～3 日	5．雨･雪の時だけ利用	6．ほとんど利用しない
7．利用したことがない		

問2．路線バス利用の際の主な利用区間をお答えください。（バス停名を記入）

利用区間　（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿バス停）　～　（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿バス停）

問3．路線バスの運行サービス、施設などの満足度と理由をお伺いします（各一つ選択）

運行本数	1．満足　2．ふつう　3．不満　4．わからない （理由：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
運行ルート	1．満足　2．ふつう　3．不満　4．わからない （理由：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
運行時間の正確性	1．満足　2．ふつう　3．不満　4．わからない （理由：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
佐渡汽船との接続	1．満足　2．ふつう　3．不満　4．わからない （理由：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
利用運賃	1．満足　2．ふつう　3．不満　4．わからない （理由：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

3－2 佐渡汽船の利用実態をお答えください

☆注意:下記の設問は、佐渡汽船が運行している航路の利用についてご回答ください☆

問1．佐渡汽船の利用頻度をお伺いします（一つ選択）

1．週に 3 日以上	2．週に 1～2 日程度	3．月に 1 日～2 日程度
4．年に 2～3 日程度	5．ほとんど利用しない	6．利用したことがない

問2．佐渡汽船を利用する際の主な利用港をお伺いします（一つ選択）

1．両津港	2．赤泊港	3．小木港

問3．利用する港までの主な交通手段をお伺いします（一つ選択）

1．徒歩	2．自転車	3．バイク・原付
4．路線バス	5．送迎バス	6．タクシー
7．車(自分で運転)	8．車(家族や友人の送迎)	
9.その他（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）		

問4．利用する佐渡汽船の主な利用目的をお伺いします（一つ選択）

1．通勤	2．業務　・出張	3．通学
4．買物	5．趣味・娯楽	6．親族・知人訪問
7.その他（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）		

問5．佐渡汽船を利用する際の目的地をお伺いします（一つ選択）

1．新潟市内	2．長岡市内	3．上越市内
4．その他新潟県内（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）		
5．新潟県外（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）		

4. 路線バスへの要望についてお聞きします

☆注意：下記設問は、新潟交通佐渡が運行している路線バスをイメージしてご回答ください☆

問１．あなたにとって、路線バスが必要かをお伺いします（一つ選択）

１．今の自分にとって絶対に必要
２．今の自分にとって必要だが、無くても構わない
３．今の自分には必要ないが、将来（概ね 10 年後）は必要
４．今も将来も自分にとっては必要ない
５．その他（具体的に：　　）

問２．路線バスのサービスについてお伺いします
あなたにとって、路線バスが改善されると使いやすくなると思われる項目に○をつけて下さい。
（二つまで選択）

１．現行のままで良い・特にない
２．運行本数を増やしてほしい
（具体的に：＿＿＿＿時頃に＿＿＿＿＿＿に行くバスを増やしてほしい）
３．始発や最終時刻を延ばしてほしい
（具体的に：＿＿＿＿時頃に＿＿＿＿＿＿に到着できるバスがほしい）
４．他の路線と乗継しやすくしてほしい
（具体的に:＿＿＿＿線と＿＿＿＿線が接続しているバスがほしい）
５．佐渡汽船と乗継しやすくしてほしい
（具体的に:佐渡汽船の到着・出発と＿＿＿＿線が接続しているバスがほしい）
６．利用運賃を安くしてほしい
（具体的に:＿＿＿＿から＿＿＿＿まで＿＿＿＿円程度）
７．バス停環境を改善してほしい
（具体的に:＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
８．情報提供を充実してほしい
（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
９．その他
（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

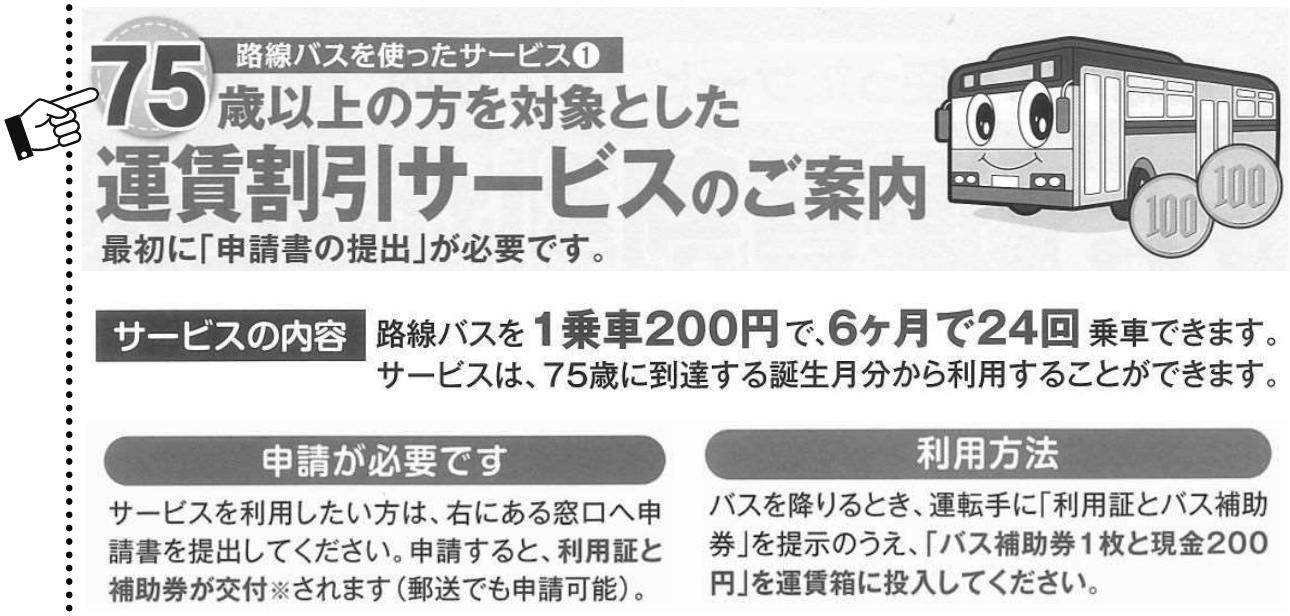
問３．路線バスの行き先に加えてほしい施設をお伺いします
※該当する項目を全てご記入してください

通勤･通学で	１．具体的な要望あり→（具体的な目的地名：＿＿＿＿＿＿） ２．具体的な要望なし
通院で	１．具体的な要望あり→（具体的な目的地名：＿＿＿＿＿＿） ２．具体的な要望なし
買物で	１．具体的な要望あり→（具体的な目的地名：＿＿＿＿＿＿） ２．具体的な要望なし
趣味・娯楽で	１．具体的な要望あり→（具体的な目的地名：＿＿＿＿＿＿） ２．具体的な要望なし

5. 佐渡市で実施している社会実験についてお聞きします

佐渡市では、平成 20 年度に「地域公共交通総合連携計画」の策定を行い、通院者・高齢者等の外出支援及び路線バス利用の潜在需要を喚起するためのさまざまな社会実験等を行ってきました。

ここからは、現在も継続中の下記に示す「路線バスを使ったサービス」の「75 歳以上の方を対象とした運賃割引サービス」についてお聞きします。



問１．上記の「運賃割引サービス」を実施していることをご存知でしたか（一つ選択）

1．サービスを実施していることもサービスの内容も知っていた
2．サービスを実施していることは知っていた
3．全く知らなかった

問２．このサービスは、利用運賃の差額を佐渡市が負担しています。そのうえで、今後、このサービスをどのようにすべきだと思われますか（一つ選択）

1．そのまま継続	2．廃止
3．対象年齢を下げて継続	4．対象年齢を上げて継続
5．運賃を下げて継続	6．運賃を上げて継続
7．利用可能回数を多くして継続	8．利用可能回数を少なくして継続
9．その他（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）	

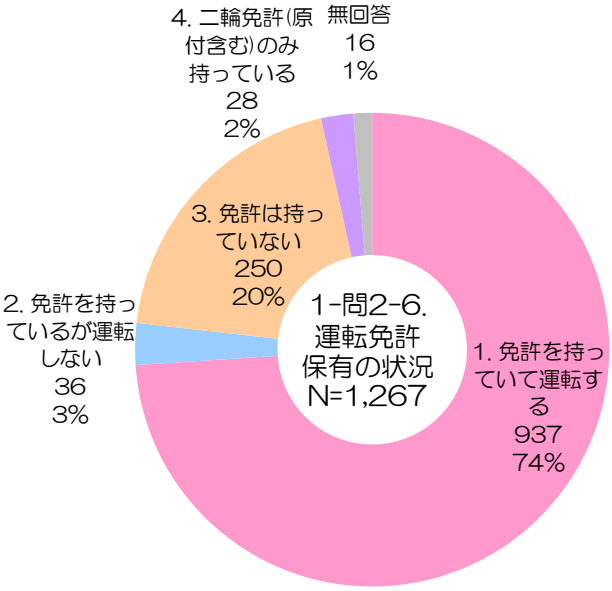
以上で質問はすべて終了です。ご協力ありがとうございました。

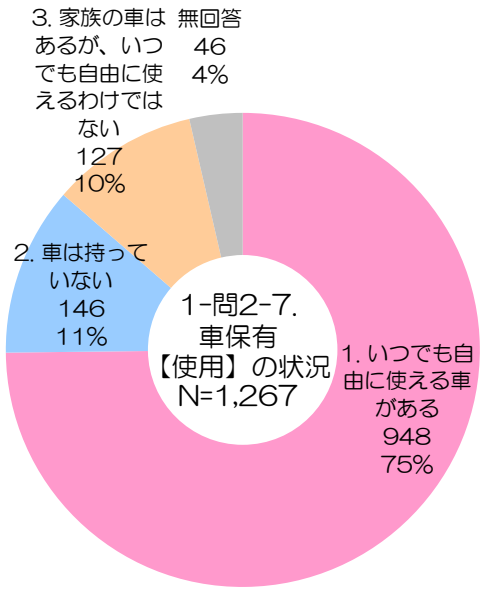
（2）調査結果

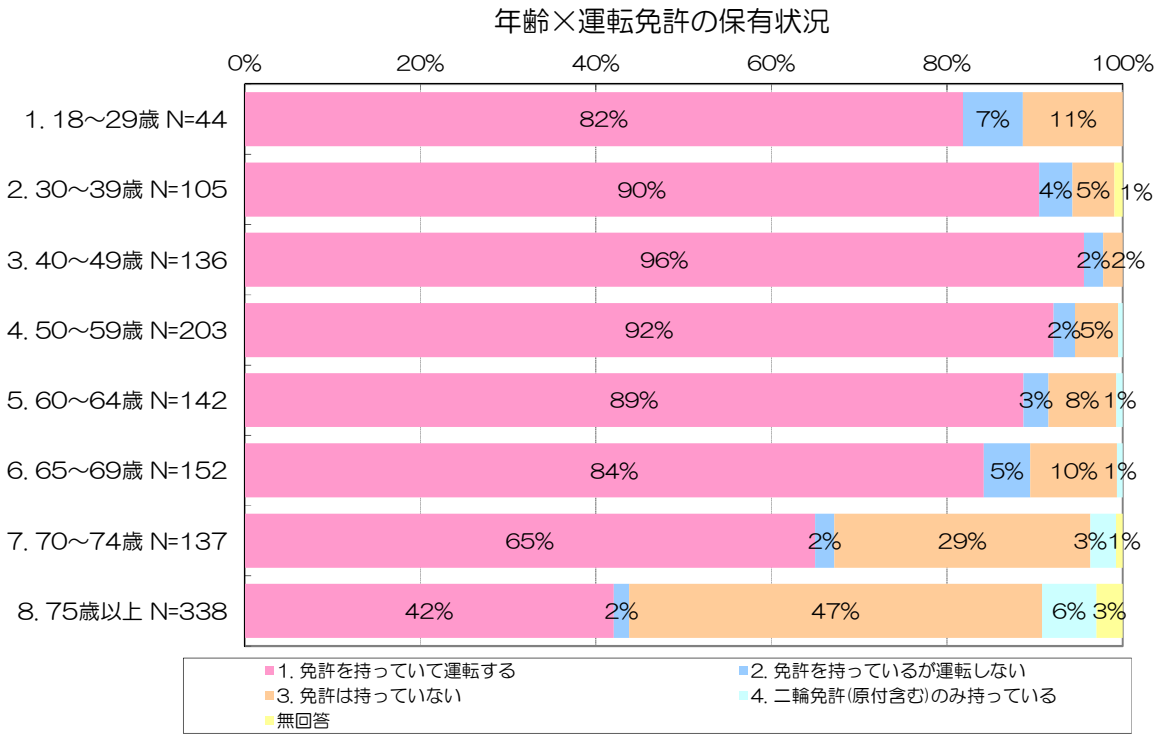
1．回答者属性について

運転免許保有の状況	1．免許を持っていて運転する　2．免許を持っているが運転しない 3．免許は持っていない　4．二輪免許(原付含む)のみ持っている

車保有(使用)の状況	1．いつでも自由に使える車がある　2．車は持っていない 3．家族の車はあるが、いつでも自由に使えるわけではない

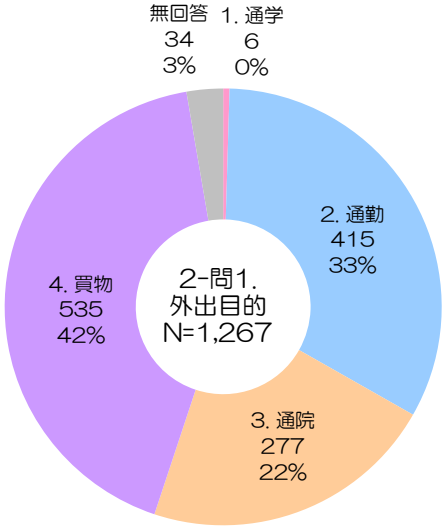






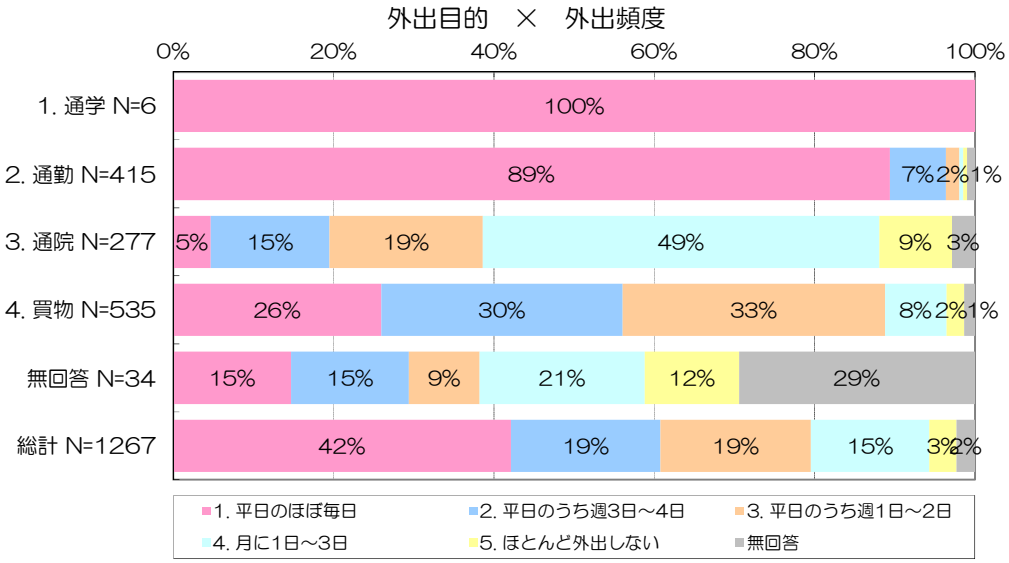
2．普段の外出状況について

問1．普段の外出について、お出かけする主な目的は何ですか。（一つ選択）

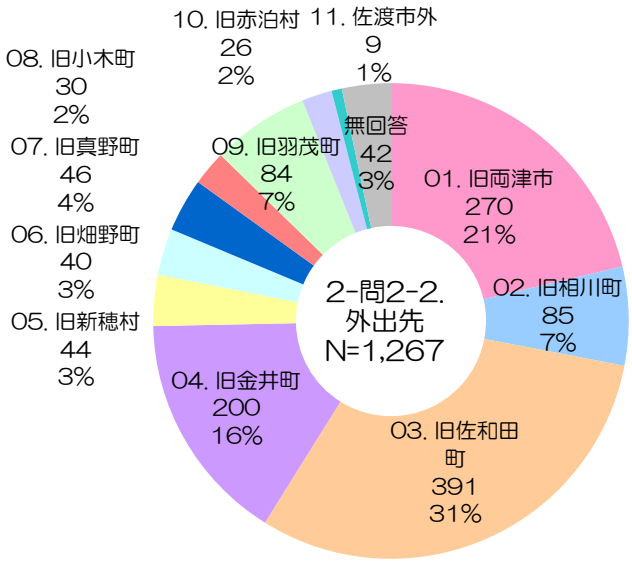


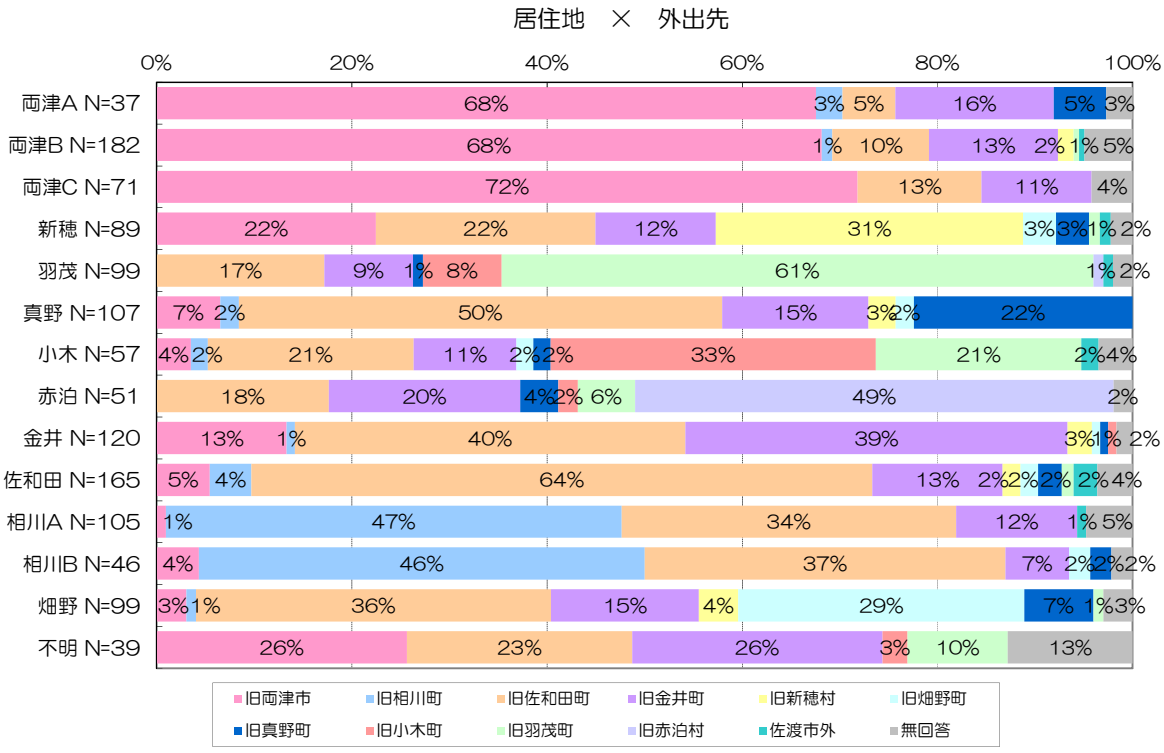
問2．問1で回答した外出目的についてお伺いします。

■外出頻度



■外出先（エリア）




居住地　×　外出先
0%
20%
40%
60%
80%
100%
両津A N=37
両津B N=182
両津C N=71
新穂 N=89
羽茂 N=99
真野 N=107
小木 N=57
赤泊 N=51
金井 N=120
佐和田 N=165
相川A N=105
相川B N=46
畑野 N=99
不明 N=39
旧両津市
旧相川町
旧佐和田町
旧金井町
旧新穂村
旧畑野町
旧真野町
旧小木町
旧羽茂町
旧赤泊村
佐渡市外
無回答

２－２　平成 26 年度調査

（１）調査概要

１）調査目的

路線バスの運行ルートや運行間隔の見直しに伴う利用意向、日頃のタクシー利用の実態を把握することを目的に、アンケート調査を実施した。

２）配布・回収方法

市内在住の 18 歳以上の市民の方から無作為に抽出した約 4,000 人を対象に、郵送による配布・回収

３）実施期間

平成 27 年３月 18 日（火）～平成２７年３月 31 日（火）

４）回収状況

配布 4,083 通　回収 2,183 通（回収率 53.5%）

５）調査項目

〇回答者属性について
〇普段の外出状況について
〇公共交通の利用状況と今後の利用意向について
〇日頃のタクシー利用について

６）調査票

以下に配布した調査票を示す。（全５枚）

1．あなたご自身についてお聞きします

問1．ご自宅の郵便番号をお伺いします。（郵便番号7桁を記入）

□□□－□□□□

※ご自宅の郵便番号がご不明な方は
送付封筒の郵便番号を参照してください

問2．あなたのことをお伺いします。（一つ選択）

性　別	1．男性　　2．女性
年　齢	1．18～29 歳　2．30～39 歳　3．40～49 歳 4．50～59 歳　5．60～64 歳　6．65～69 歳 7．70～74 歳　8．75 歳以上
職　業	1．会社員　　2．公務員　　3．自営業 4．大学生・専門学校生　　5．パート・アルバイト 6．専業主婦・主夫　　7．無職 8．その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
自宅からバス停までの時間	1．5 分以内(約 400m)　　2．10 分以内(約 800m) 3．20 分以内(約 1.6km)　　4．30 分以内(約 2.4km) 5．30 分以上　　6．わからない
バス停までの移動手段	1．徒歩　　2．自転車　　3．バイク・原付 4．タクシー　5．車(自分で運転)　6．車 (家族や友人の送迎) 7．その他（具体的に＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
運転免許保有状況	1．免許を持っていて運転する　2．免許を持っているが運転しない 3．免許は持っていない　　4．二輪免許(原付含む)のみ持っている
車使用（保有）の状況	1．いつでも自由に使える車がある　　2．車は持っていない 3．家族の車はあるが、いつでも自由に使えるわけではない
外出の可否	1．ひとりで外出できる　2．誰かの助けがあれば外出できる 3．外出できない

10 年後の家族構成や年齢を踏まえ、あなたの外出について当てはまるものに○をつけて下さい。

将来の不安	1．大きな不安を感じる　　2．少し不安を感じる 3．不安を感じない

2. あなたの普段の外出状況についてお聞きします

問３．普段の外出について、お出かけする主な目的は何ですか。（一つ選択）

目　的	１．通学　２．通勤　３．通院　４．買物　５．業務 ６．その他（具体的に　　）

問４．問３で回答した外出目的についてお伺いします。

（普段、最も外出頻度の高い外出先についてお答えください）（一つ選択）

外出頻度	１．平日のほぼ毎日　２．平日のうち週３日～4 日 ３．平日のうち週１日～2 日　４．月に１日～3 日 ５．ほとんど外出しない
外出先	１．旧両津市２．旧相川町　３．旧佐和田町 ４．旧金井町５．旧新穂村　６．旧畑野町 ７．旧真野町８．旧小木町　９．旧羽茂町 10．旧赤泊村11．佐渡市外
主な利用交通手段	１．徒歩　２．自転車　３．バイク・原付 ４．路線バス　５．送迎バス　６．タクシー ７．車(自分で運転)　８．車(家族や友人の送迎) ９．その他（具体的に　　）

問５．路線バスの利用頻度をお伺いします。（一つ選択）

利用頻度	１．週５日以上　２．週に３日～4 日　３．週に１日～2 日 ４．月に２日～3 日　５．雨･雪の時だけ利用 ６．ほとんど利用しない ７．利用したことがない　⇒ 問６へ

問６．問５で「６」または「７」と回答した方にお聞きします。
路線バスを利用しない理由をお答えください。（一つ選択）

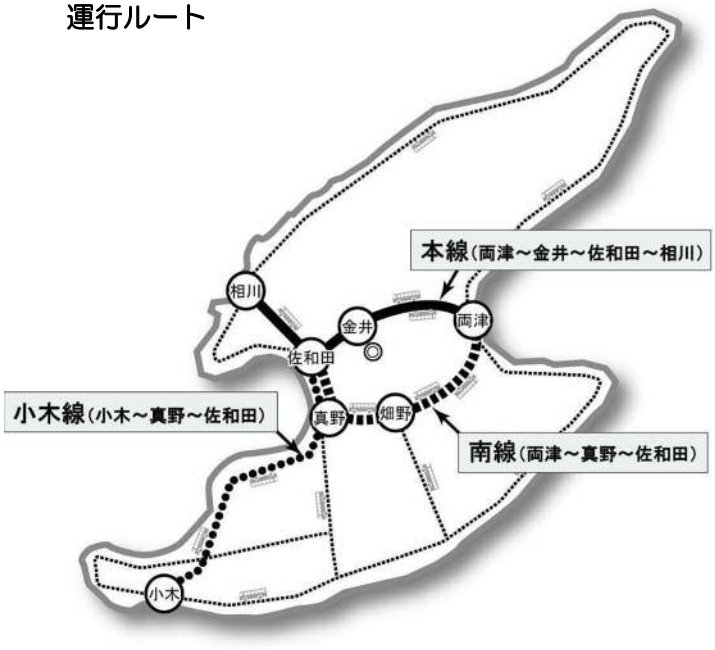
１．バス停が自宅から遠いため
２．目的地までバスが運行していないため　（目的地名：　　）
３．乗車運賃が高いため
４．バスの本数が少ないため
５．バスがダイヤ通りに運行していないため（遅れることがあるため）
６．目的地まで乗り換えなしで行けないため（目的地名：　　）
７．外出しない（一人では外出できない）ため
８．自分で運転をして移動するため
９．その他（　　）

3. これからの佐渡市のバス交通についてお聞きします

これからの佐渡市の公共交通は、国中平野に位置する市役所や佐渡総合病院、商業施設などを結んでいる「本線」と「南線」、また、北陸新幹線の開通により、多くの人が訪れる小木港と国中平野を結ぶ「小木線」を一体的に見直して、市民の皆様や島外から佐渡に訪れる皆様の利便性の向上を図ってまいります。

この路線にお住まいではない皆様も、これまでのバスを使って、「本線」、「南線」、「小木線」の沿線まで行けば、バスを乗り継ぐことによって、これまで以上に多くの目的地を回遊することができます。もちろん、乗り継ぎする場所の利便性も向上させていきます。

路線バス
「本線」　「南線」　「小木線」の
運行ルート



回遊性が高まるため、病院に行ったあとに、好きなお店で食事をして、さらに買い物をしてから帰るということができ、これまでよりも便利になります。

問7.「本線」が運行している【両津～金井～佐和田】間の利用についてお聞きします。

問7-1　現在、本線の路線バス【両津～佐和田】間をどれくらい利用していますか。

1．週5日以上	2．週に3日～4日	3．週に1日～2日
4．月に2日～3日	5．雨･雪の時だけ利用	6．ほとんど利用しない
7．利用したことがない		

問7-2　その時の主な利用目的をお聞かせください。（一つ選択）

1．通学	2．通勤	3．通院	4．買物	5．業務
6．その他（具体的に＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）				

問7-3　今後、「本線」運行間隔が下の①～③のようになったら、あなたの本線【両津～佐和田】間の利用頻度はどう変化すると思いますか。（一つ選択）

※　始発の時刻、最終の時刻は変わらないものとしてお答えください。

①60分おきになったら・・

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

②40分おきになったら・・

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

③30分おきになったら・・

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

問8.「本線」が運行している【佐和田～相川】間の利用についてお聞きします。

問8-1　現在、本線の路線バス【佐和田～相川】間をどれくらい利用していますか。

1．週5日以上	2．週に3日～4日	3．週に1日～2日
4．月に2日～3日	5．雨･雪の時だけ利用	6．ほとんど利用しない
7．利用したことがない		

問8-2　その時の主な利用目的をお聞かせください。（一つ選択）

1．通学	2．通勤	3．通院	4．買物	5．業務
6．その他（具体的に　　）				

問8-3　今後、「本線」の運行間隔と直通便の状況が下の①～④のようになったら、あなたの利用頻度はどう変化すると思いますか。

※　始発の時刻、最終の時刻は変わらないものとしてお答えください。

①60分おきに両津から相川までの直行便が運行する（一つ選択）

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

②60分おきに運行するが、本線とは佐和田BSで乗り換える必要がある（一つ選択）

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

③40分おきに運行するが、本線とは佐和田BSで乗り換える必要がある（一つ選択）

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

④30分おきに運行するが、本線とは佐和田BSで乗り換える必要がある（一つ選択）

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

問9.「南線」が運行している【両津～畑野～佐和田】間の利用についてお聞きします。

問9-1　現在、南線の路線バス【両津～佐和田】間をどれくらい利用していますか。

1．週5日以上	2．週に3日～4日	3．週に1日～2日
4．月に2日～3日	5．雨･雪の時だけ利用	6．ほとんど利用しない
7．利用したことがない		

問9-2　その時の主な利用目的をお聞かせください。（一つ選択）

1．通学	2．通勤	3．通院	4．買物	5．業務
6．その他（具体的に　　）				

問9-3　今後、「南線」の運行間隔が下の①～③のようになったら、あなたの南線【両津～佐和田】間の利用頻度はどう変化すると思いますか。（一つ選択）

※　始発の時刻、最終の時刻は変わらないものとしてお答えください。

①80分おきになったら・・

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

②60分おきになったら・・

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

③40分おきになったら・・

1．大きく増える	2．少し増える	3．変わらない
4．少し減る	5．大きく減る	6．利用しなくなる

問９-４　今後、「南線」と「本線」がひとつの路線として環状線のように運行されたら、あなたの南線区間の利用頻度はどう変化すると思いますか。（一つ選択）
※　現在の運行時間や運行間隔は、変わらないものとしてお答えください。

１．大きく増える	２．少し増える	３．変わらない
４．少し減る	５．大きく減る	６．利用しなくなる

問 10.「小木線」が運行している【小木～佐和田】間の利用についてお聞きします。

問 10-1　現在、小木線の路線バス【小木～佐和田】間をどれくらい利用していますか。

１．週５日以上	２．週に３日～４日	３．週に１日～２日
４．月に２日～３日	５．雨･雪の時だけ利用	６．ほとんど利用しない
７．利用したことがない		

問 10-2　その時の主な利用目的をお聞かせください。（一つ選択）

１．通学	２．通勤	３．通院	４．買物	５．業務
６．その他（具体的に　　）				

問 10-3　今後、「小木線」が下の①～②のように本線または南線に直接乗り入れたら、あなたの小木線の利用頻度はどう変化すると思いますか。（一つ選択）
※　現在の運行時間や運行間隔は、変わらないものとしてお答えください。

①小木線が佐和田から本線（金井・両津方面）にそのまま接続したら・・

１．大きく増える	２．少し増える	３．変わらない
４．少し減る	５．大きく減る	６．利用しなくなる

②小木線が真野新町から南線（畑野・両津方面）にそのまま接続したら・・

１．大きく増える	２．少し増える	３．変わらない
４．少し減る	５．大きく減る	６．利用しなくなる

４．日頃のタクシー利用についてお聞きします

問１１．タクシーの利用頻度をお伺いします。（一つ選択）

１．週に１日以上	２．月に２日～３日	３．月に１日
４．年に数回	５．ほとんど利用しない	６．利用したことがない

問１２．問１１で「１」、「２」、「３」、「４」、「５」と回答した方にお聞きします。
主にタクシーでどこへ行きますか。具体的に記入ください。

例．○○病院、○○スーパー○○店など

問１３．問１１で「５」または「６」と回答した方にお聞きします。タクシーを利用しない理由をお答えください。（一つ選択）

１．自分で運転して移動するため
２．家族や知人などに送迎してもらえるため
３．タクシー会社が遠くて、時間がかかるため
４．乗車運賃が高いため
５．一人では外出しない(外出できない)ため
６．歩いて行ける範囲で用事を済ませているため
７．その他（　　）

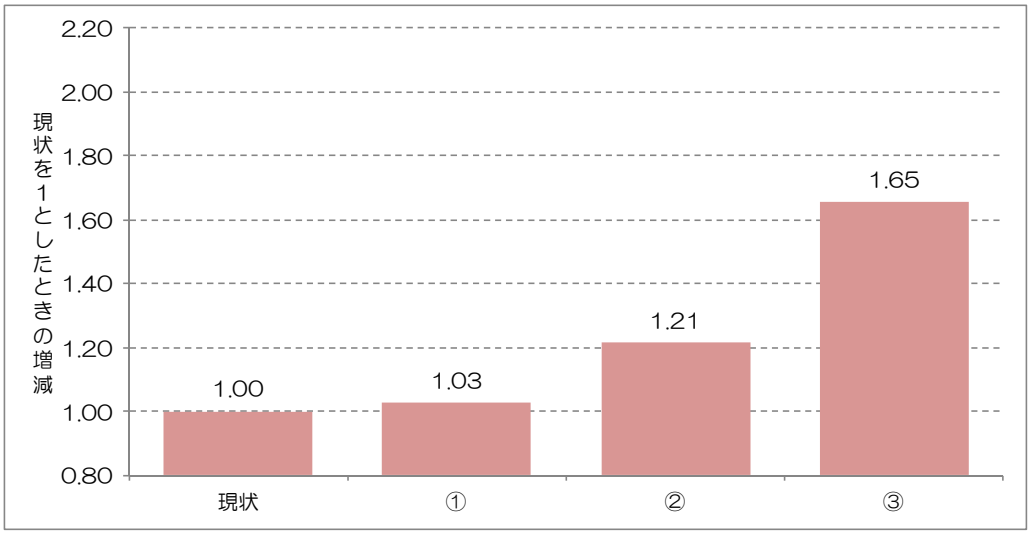
以上で質問はすべて終了です。ご協力ありがとうございました。

（2）調査結果

「3．これからの佐渡市のバス交通についてお聞きします」の運行間隔や運行ルート（直行便の採用を含む）による利用意思の変化についてのアンケート結果を用いて、現状の「本線」、「南線」、「小木線」について、運行ルートと運行間隔の見直しを行った場合の利用変化を試算した。

A：本線（両津～金井～佐和田）　運行間隔の見直し

①60 分間隔で運行　②40 分間隔で運行　③30 分間隔で運行

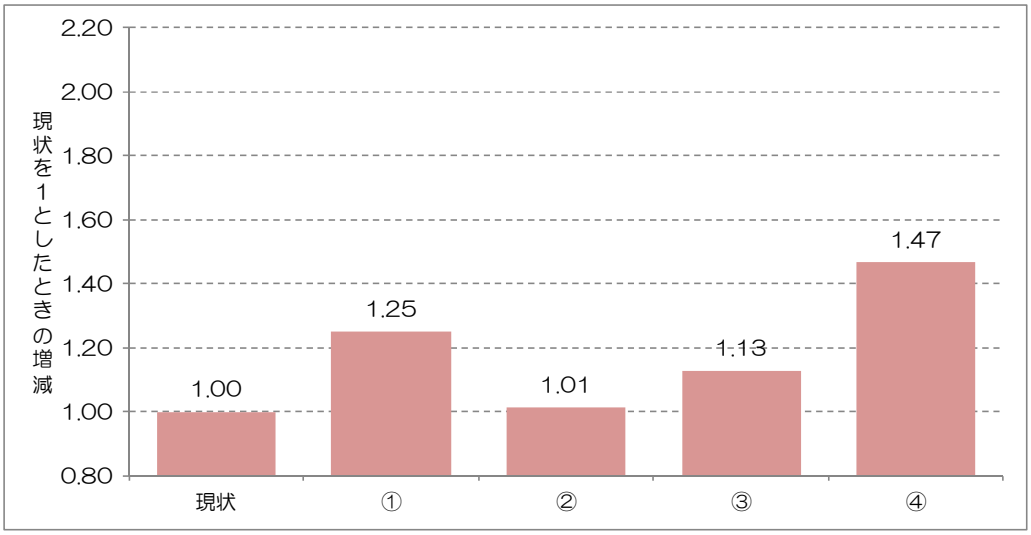


現状の本線は最大で約６０分の間隔があり、６０分間隔ではほぼ現状と変わらず、４０分間隔では約２０%の増加、３０分間隔となると、６５%の増加が見込まれる。

B：本線（佐和田～相川）　運行間隔の見直しと乗り換えの有無による利用の変化

①60 分間隔で運行［直行便］　②60 分間隔で運行［乗り換え］

③40 分間隔で運行［乗り換え必要］　④30 分間隔で運行［乗り換え必要］

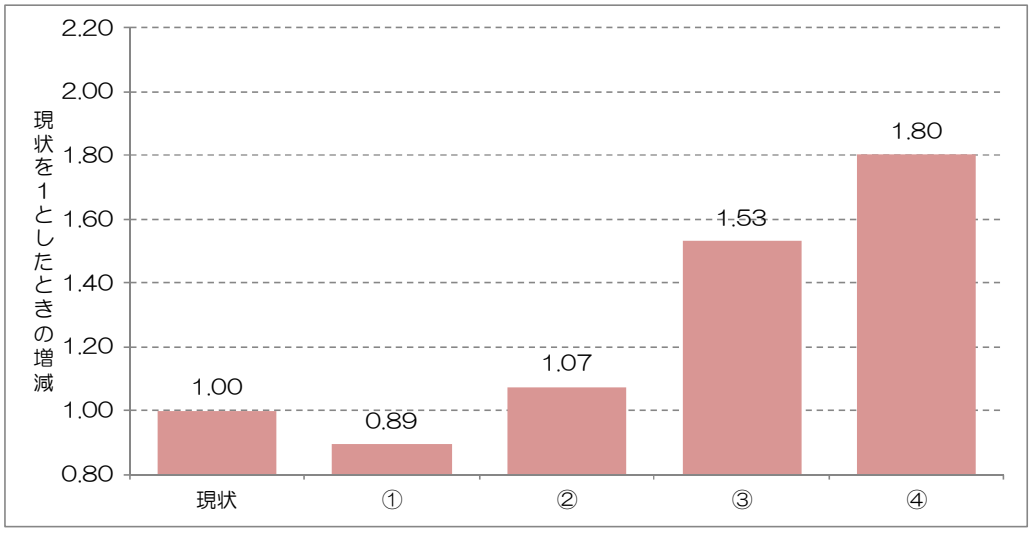


乗り換えが発生する６０分間間隔では現状と変わらず、直行便では２５%の増加が見込まれる。また、乗り換えは必要だが３０分間隔となる場合は約５０%の増加が見込まれる。

C：南線（両津～畑野～佐和田）　運行間隔の見直しと環状線化による利用の変化

①80 分間隔で運行　　②60 分間隔で運行　　③40 分間隔で運行

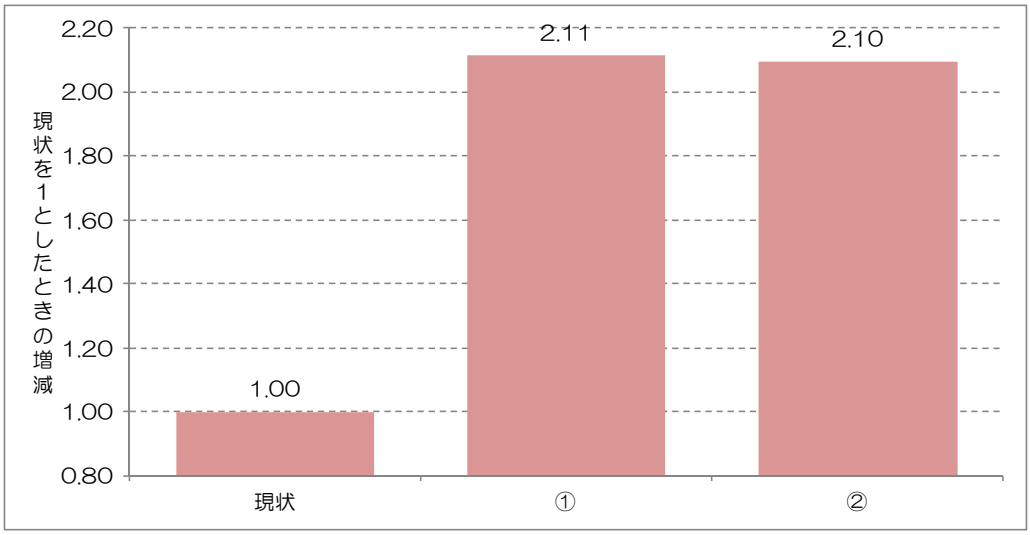
④本線と環状線で運行



現状の南線は最大で約９０分間隔があるが、８０分間隔は約１０%の減少、４０分間隔では約５０%の増加が見込まれる。本線との環状線化では、約８０%の増加が見込まれる。

D：小木線（小木～佐和田）　本線・南線への乗継無しでの接続による利用の変化

①本線に接続　　②南線に接続



小木線の本線、南線への接続は、本線、南線とも倍増が見込まれる。

参考資料３　高齢者アンケート調査

（1）調査概要

1）調査目的

市民在住の 65 歳以上の方を対象に、公共交通に対する意識、公共交通への利用転換の可能性、その他利便性向上へ向けた意識把握を目的にアンケート調査を実施した。

2）配布・回収方法

市内在住の 65 歳以上の方から無作為に抽出した 2,000 名を対象に、郵送による配布・回収

3）実施期間

平成 25 年1月７日（月）～平成25 年 1 月 18 日（金）

4）回収状況

配布 2,000 通　回収 1,206 通（回収率 60.3%）

5）調査項目

〇回答者属性について
〇普段の外出状況について
〇佐渡市で実施している社会実験について
〇免許返納制度について

6）調査票

以下に配布した調査票を示す。（全４枚）

1．あなたご自身についてお聞きします

問1．ご自宅の郵便番号をお伺いします（郵便番号７桁を記入）

□□□－□□□□　※ご自宅の郵便番号がご不明な方は送付封筒の郵便番号を参照してください

問2．あなたのことをお伺いします（一つ選択）

性　別	1．男性　2．女性
年　齢	1．65～69 歳　2．70～74 歳　3．75 歳以上
職　業	1．会社員　2．公務員　3．自営業 4．パート・アルバイト　5．専業主婦・主夫　6．無職 7．その他（具体的に　　）
自宅からバス停までの時間	1．5 分以内(約 400m)　2．10 分以内(約 800m) 3．20 分以内(約 1.6km)　4．30 分以内(約 2.4km) 5．30 分以上　6．わからない
バス停までの移動手段	1．徒歩　2．自転車　3．バイク・原付 4．送迎バス　5．タクシー　6．車（自分で運転） 7．車（家族や友人の送迎）　8．その他（具体的に　　）
運転免許保有の状況	1．免許を持っていて運転する　2．免許を持っているが運転しない 3．免許は持っていない　4．二輪免許(原付含む)のみ持っている
車保有(使用)の状況	1．いつでも自由に使える車がある　2．車は持っていない 3．家族の車はあるが、いつでも自由に使えるわけではない
外出の可否	1．ひとりで外出できる　2．ひとりでなんとか外出できる 3．誰かの助けがあれば外出できる　4．外出できない
路線バス利用頻度	1．普段からバスを利用 2．雨･雪など時々はバスを利用 3．バスは利用しない ➡ 主な利用区間をお書きください（　　バス停）～

問3．10 年後の家族構成や年齢を踏まえ、あなたの外出について当てはまるものに○をつけて下さい。（一つ選択）

将来の不安	1．大きな不安を感じる　2．少し不安を感じる　3．不安を感じない

2．あなたの普段の外出状況についてお聞きします

普段の外出について、２つの目的別（①通院、②買物）にお伺いします

問1．通院について（普段、最も利用する医療機関についてお答えください）（一つ選択）

通院頻度	1．平日のほぼ毎日　2．平日のうち週３日～４日 3．平日のうち週１日～2 日　4．月に１日～3 日 5．定期的に通院はしていない　→“問２”へお進みください
通院先	1．旧両津市　2．旧相川町　3．旧佐和田町 4．旧金井町　5．旧新穂村　6．旧畑野町 7．旧真野町　8．旧小木町　9．旧羽茂町 10．旧赤泊村　11．佐渡市外 具体的な医療施設名をお書きください （　　名
主な利用交通手段	1．徒歩　2．自転車　3．バイク・原付 4．路線バス　5．送迎バス　6．タクシー 7．車(自分で運転)　8．車(家族や友人の送迎) 9.その他（具体的に　　）

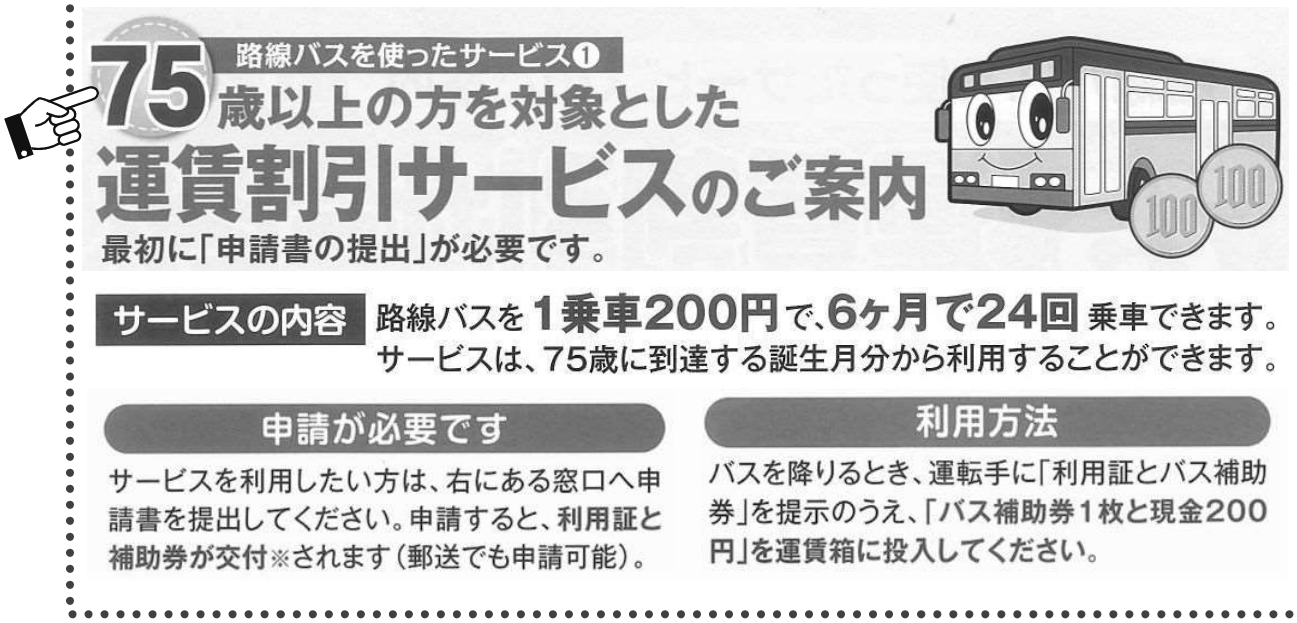
問2．買物について（普段、日用品や食料品を買う商業施設についてお答えください）（一つ選択）

買物頻度	1．平日のほぼ毎日　2．平日のうち週３日～４日 3．平日のうち週１日～2 日　4．月に１日～3 日 5．定期的に買物はしていない → “3．佐渡市で実施している社会実験”へお進みください
買物先	1．旧両津市　2．旧相川町　3．旧佐和田町 4．旧金井町　5．旧新穂村　6．旧畑野町 7．旧真野町　8．旧小木町　9．旧羽茂町 10．旧赤泊村　11．佐渡市外 具体的な商業施設名をお書きください （　　名
主な利用交通手段	1．徒歩　2．自転車　3．バイク・原付 4．路線バス　5．送迎バス　6．タクシー 7．車(自分で運転)　8．車(家族や友人の送迎) 9.その他（具体的に　　）

3. 佐渡市で実施している社会実験についてお聞きします

佐渡市では、平成20年度に「地域公共交通総合連携計画」の策定を行い、通院者・高齢者等の外出支援及び路線バス利用の潜在需要を喚起するためのさまざまな社会実験等を行ってきました。

ここからは、現在も継続中の下記に示す「路線バスを使ったサービス」の「75歳以上の方を対象とした運賃割引サービス」についてお聞きします。



「運賃割引サービス」についてお答えください

問１．「運賃割引サービス」を実施していることをご存知でしたか（一つ選択）

１．サービスを実施していることもサービスの内容も知っていた
２．サービスを実施していることは知っていた→“問９”へお進みください
３．全く知らなかった →“問９”へお進みください

問２．問１で「１」と回答された方にお聞きします。
平成２４年度には、申請をして補助券を受け取りましたか（一つ選択）

１．申請をして補助券を受け取った
２．申請をしていない（または７５歳未満の方） →“問９”へお進みください

問３．問２で「１」と回答された方にお聞きします。
これまでに補助券を使ってバスを利用されたことはありますか（一つ選択）

１．利用したことがある
２．利用したことがない →“問９”へお進みください

問４．問３で「１」と回答された方にお聞きします。
サービスを受ける前（運賃割引サービスの実施前）と比べて、路線バスを利用する回数は増加しましたか（一つ選択）

１．利用回数が増加した　　２．利用回数は変わらない

問５．問３で「１」と回答された方にお聞きします。
平成 24 年４月から利用可能枚数を「3 ヶ月で 12 枚まで」から「6 ヶ月で 24 枚まで」に変更しました。これにより利用しやすくなりましたか（一つ選択）

１．利用しやすくなった　　２．変わらない

問６．問３で「１」と回答された方にお聞きします。
これまで利用可能期間内に補助券を使いきったことはありますか（一つ選択）

１．補助券を使い切ったことがある
２．補助券を使い切ったことはない→“問９”へお進みください

問７．問６で「１」と回答された方にお聞きします。
補助券を使い切ったあとは、どのように外出しましたか（一つ選択）

１．バス利用を控えた　　２．補助券なし（実費）でバスを利用した
３．自分で車を運転した　　４．家族・知人に車で送ってもらった
５．タクシーを利用した　　６．徒歩または自転車を使った
７．その他（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

問８．運賃についてお聞きします。
現在は社会実験として１乗車 200 円を設定していますが、１乗車 300 円となった場合に、外出の頻度や路線バスの利用回数はどうなりますか（一つ選択）

１．バス利用の外出がこれまでより減りそう
（具体的に:月に＿＿＿＿日程度から＿＿＿＿日程度に減りそう）
２．バス利用の外出は変わらないと思う
（具体的に:月に＿＿＿＿日程度から変化はなさそう）
３．バスは利用していないので関係ない。

問9．このサービスは、利用運賃の差額を佐渡市が負担しています。そのうえで、今後、このサービスをどのようにすべきだと思われますか（一つ選択）

1．そのまま継続	2．廃止
3．対象年齢を下げて継続	4．対象年齢を上げて継続
5．運賃を下げて継続	6．運賃を上げて継続
7．利用可能回数を多くして継続	8．利用可能回数を少なくして継続
9．その他（具体的に：　　）	

問 10．65 歳から 74 歳までの方にお聞きします。
現在、運賃割引サービスは 75 歳以上の方を対象としていますが、あなたの年齢も対象となった場合に、外出の頻度やバスの利用に変化がありますか（一つ選択）

1．これまでもバスを利用しているが、バス利用の外出はこれまでより増えそう
（具体的に:月に＿＿＿日程度から＿＿＿日程度に増えそう）
2．これまでもバスを利用しているが、バス利用の外出は変わらないと思う
（具体的に:月に＿＿＿日程度から変化はなさそう）
3．これまでバスを利用していないが、バス利用での外出が増えそう
（具体的に:バス利用での外出が月に＿＿＿日程度になりそう）
4．これまでバスは利用しておらず、これからもバスを利用しないと思う

問 11．問 10 で1～3を選んだ方にお聞きします。
65 歳から運賃割引サービスの対象となった場合、主にどのバス停で割引サービスを利用しますか。

（　　バス停）～（　　バス停）

4．免許返納制度についてお聞きします

増加傾向にある高齢者の交通事故を減少させ、安全・安心な交通社会の実現を図るために自主的に運転免許を返納していただく制度を新潟県警が推進しています。

問1．運転免許を保有している方にお聞きします。免許返納制度についてあなたの考えをお聞かせください。（一つ選択）

1．運転免許は日常生活に必要不可欠で返納することは考えていない。
2．バス・タクシー・家族送迎などで日常生活に足りるので運転免許を返納しても良い
3．バス・タクシーなどの公共交通が充実していれば運転免許を返納しても良い

問 2．問1で「3」を選んだ方にお聞きします。助成制度として、特にどのような内容であれば運転免許を返納しても良いと思われますか。（一つ選択）

1．バス利用に対する助成	（　　円分のバス回数券　　）
2．タクシー利用に対する助成	（　　円分のタクシー利用補助）
3．シニアカー購入費に対する助成	（　　円分の補助　　）
4．その他（具体的に：	）

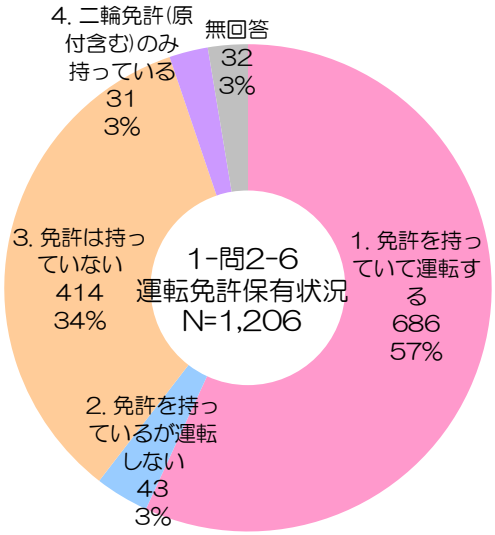
※佐渡市では、羽茂地区をモデルとして、65 歳以上の免許返納者に対するシニアカー購入費の助成制度を平成 24 年から行っています。

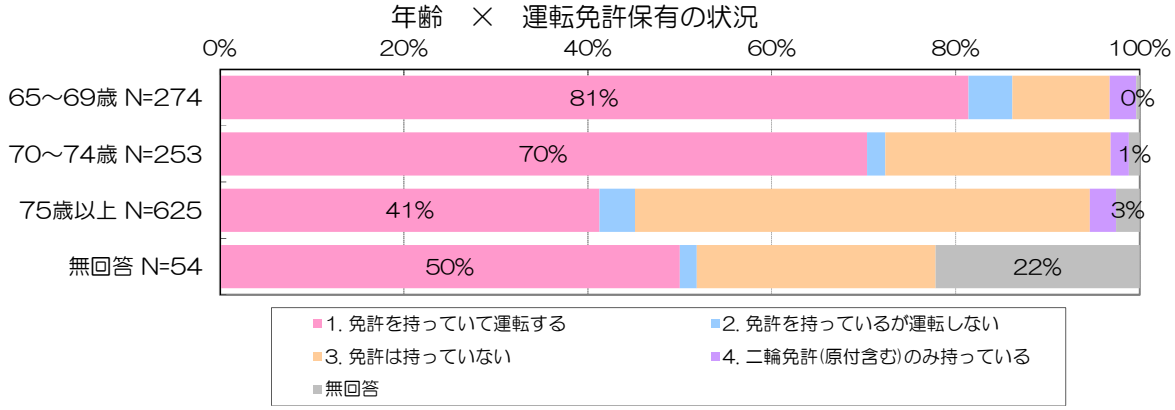
以上で質問はすべて終了です。ご協力ありがとうございました。

（2）調査結果

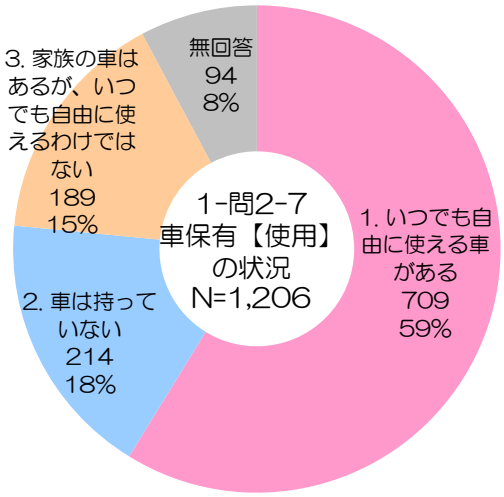
1．回答者属性について

■運転免許の保有状況

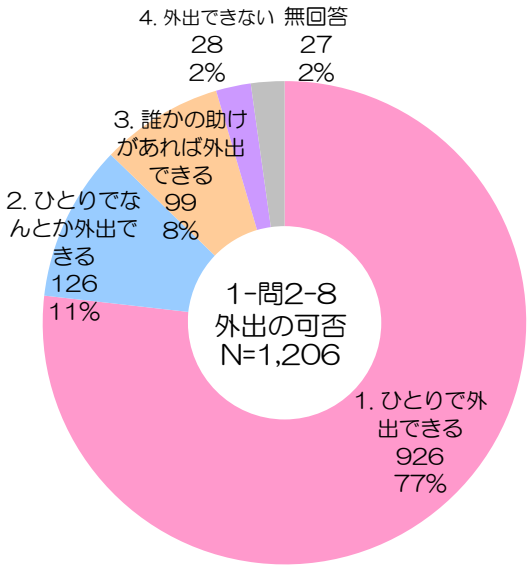




■車保有（使用）の状況



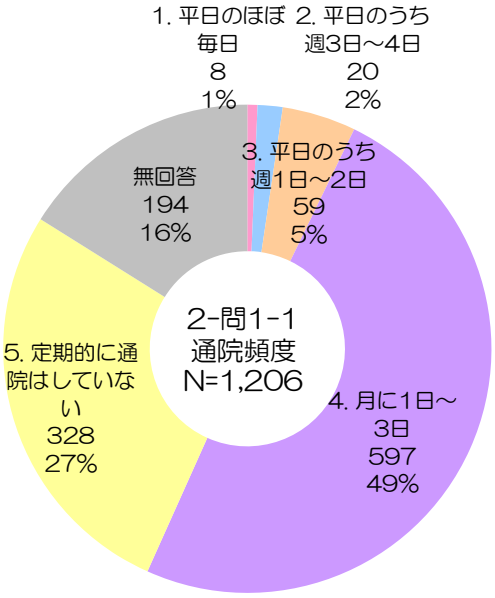
■外出の可否



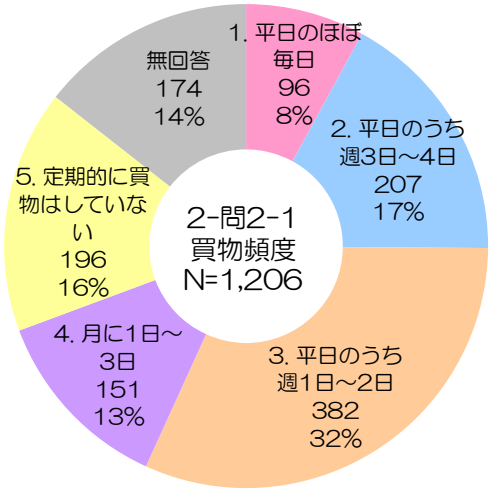
2．普段の外出状況について

普段の外出について、２つの目的別（①通院、②買物）にお伺いします

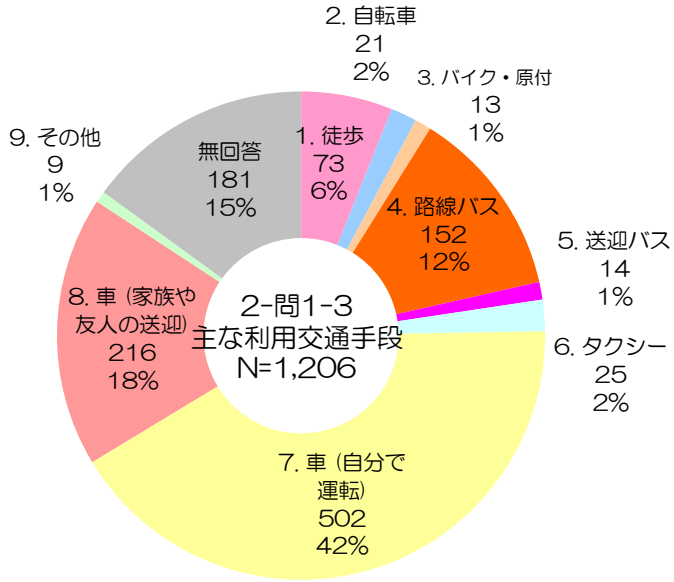
■通院の頻度



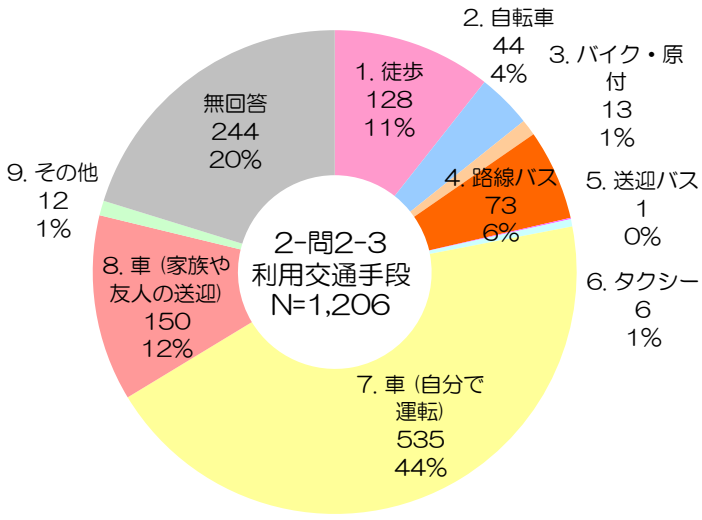
■買物の頻度



■通院時の交通手段



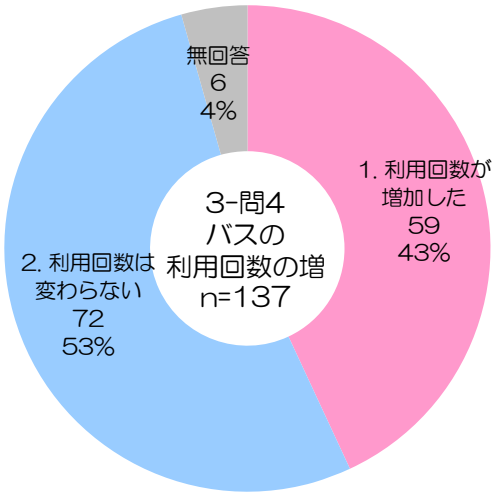
■買物時の交通手段

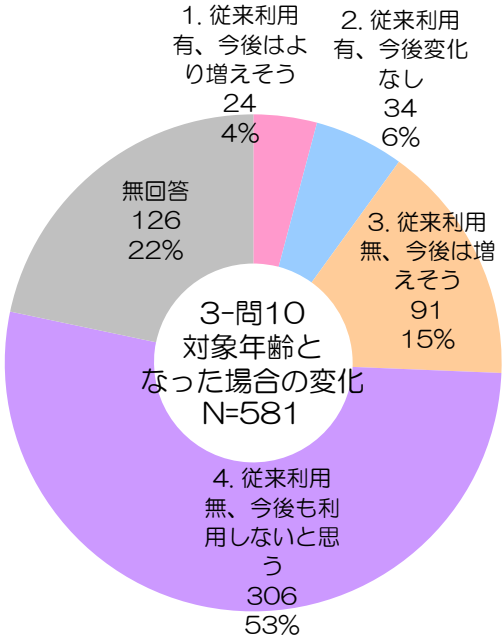


３．佐渡市で実施している社会実験について

問４．問３で「１」と回答された方にお聞きします。

サービスを受ける前（運賃割引サービスの実施前）と比べて、路線バスを利用する回数は増加しましたか（一つ選択）



問 10．65 歳から 74 歳までの方にお聞きします。

現在、運賃割引サービスは 75 歳以上の方を対象としていますが、あなたの年齢も対象となった場合に、外出の頻度やバスの利用に変化がありますか（一つ選択）