

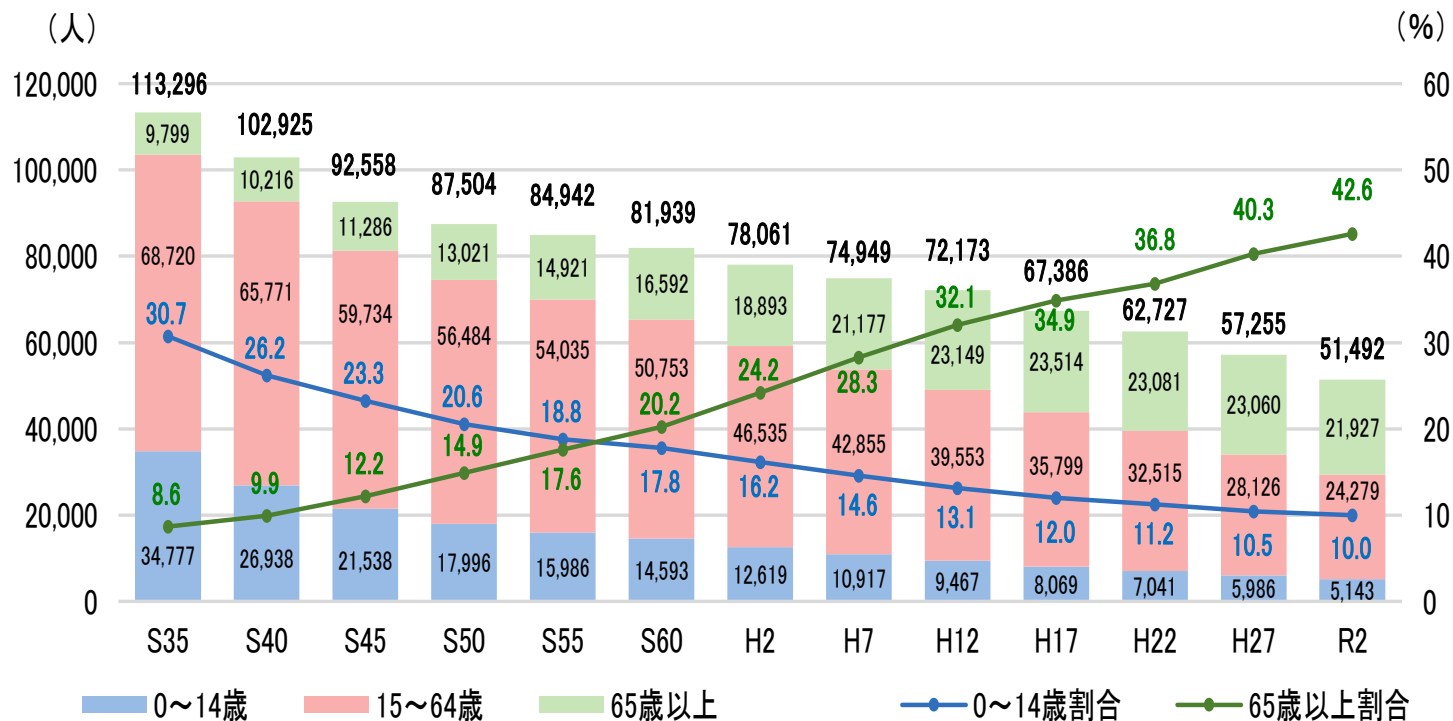
佐渡島MaaS検討会 資料

- 1 MaaSに取り組む背景
- 2 佐渡島MaaSの検討の方向性
- 3 佐渡島MaaS検討会における検討事項（案）と検討体制
（参考）新たな交通体系イメージ
（参考）MaaS関連支援事業一覧
- 4 検討スケジュール（案）

2022年5月23日

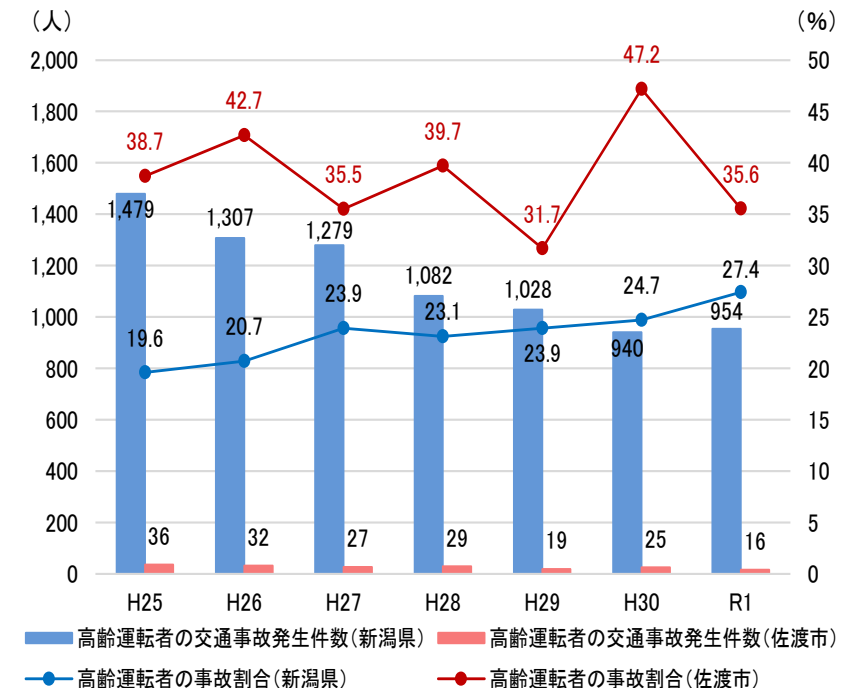
1 MaaSに取り組む背景（その1）

【佐渡市の年齢区分別の人口推移】



- ・ 佐渡市では人口減少と同時に、高齢化が進行
- ・ 高齢化の進行にあわせ、高齢者の事故割合が高く、運転免許証返納件数も増加

【高齢運転者の事故発生状況】



参考：運転免許証自主返納件数（佐渡市民）

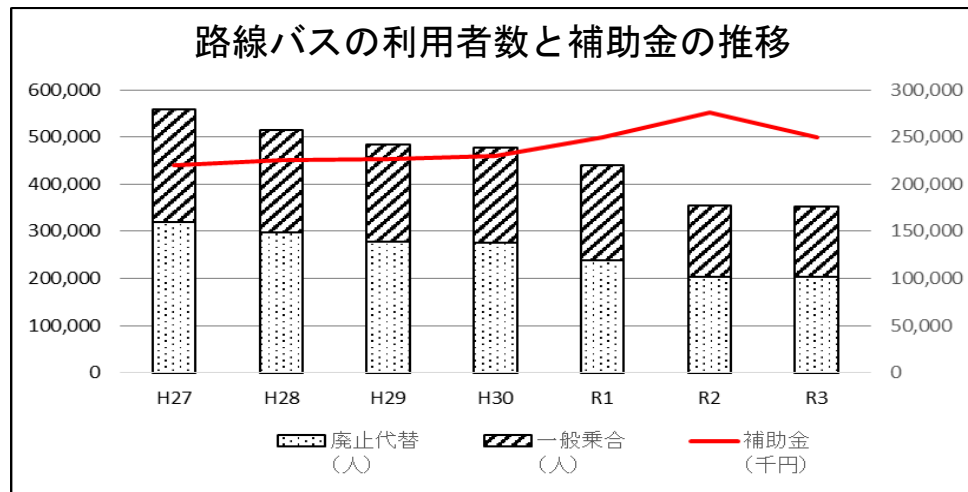
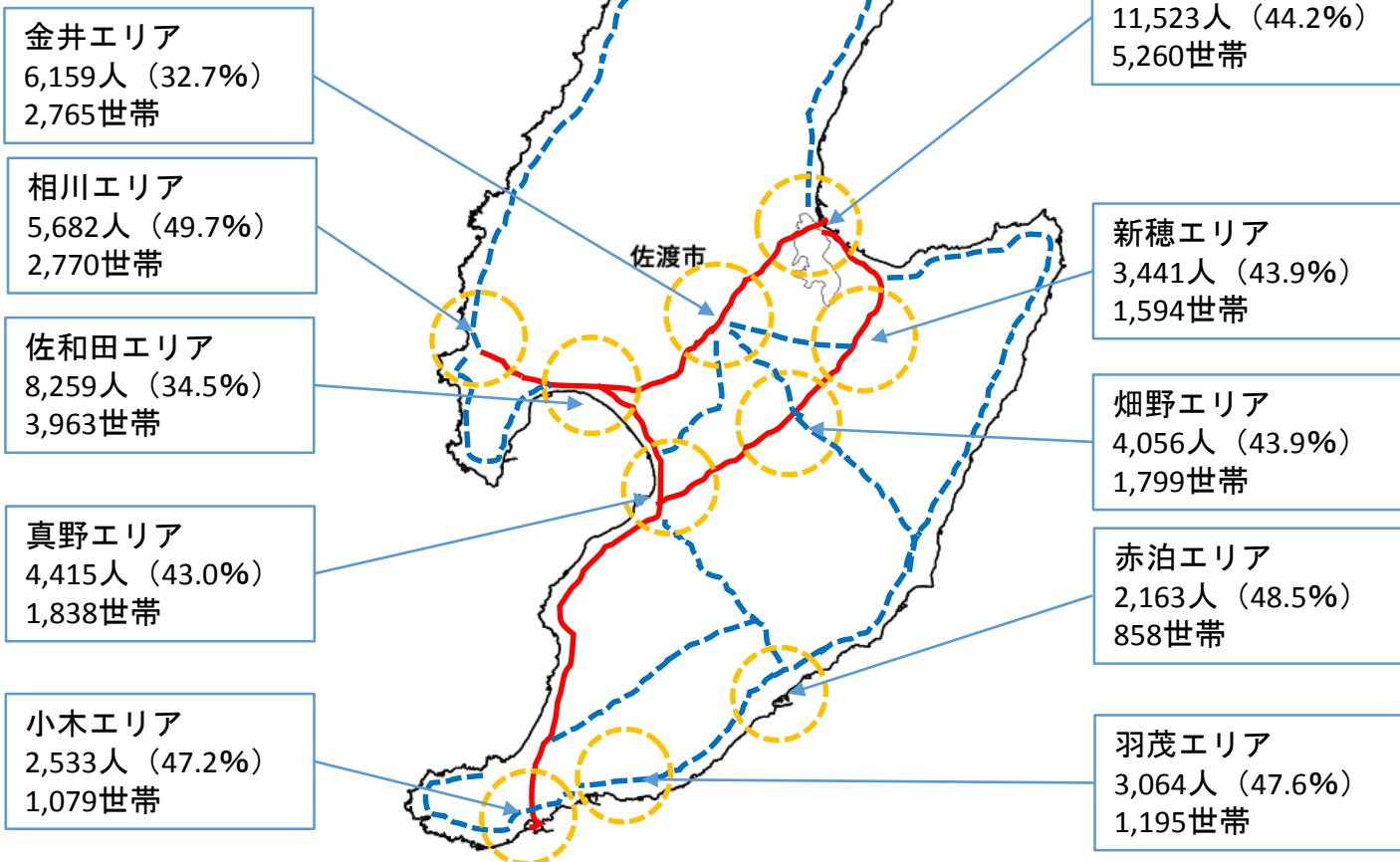
年	件数	前年比較
平成28年	203	-
平成29年	278	136.9%
平成30年	285	102.5%
令和元年	366	128.4%
令和2年	297	81.1%
令和3年	302	101.7%

1 MaaSに取り組む背景（その2）

■公共交通の現状と課題

市街地エリア（旧市町村）の人口及び世帯数
（）内は65歳以上の高齢化率

- ・乗合バス事業者 1社（46台）
- ・タクシー事業者 6社（53台）
- ・貸切バス事業者 5社（38台）
- ・レンタカー業者 10社（281台） ※通常期



◆路線バスは、廃止代替路線の1便あたり利用者数は4.4人で、経常収益は約8300万円。経常損益は約2.6億円で、約2.6億円を行政負担により路線を維持している状況。

また、バス利用の中心は高齢者や学生となり朝夕を除けば日中のバス利用者は更に減少し、大量輸送が可能かつ定期運行するバス交通は非効率となっている。

◆バス以外の交通機関であるタクシーは、営業拠点が島の中央部に集中し、外周部や山間地で生活する住民は経済的な面から利用しづらい。一方で、高齢化等による免許返納者数は年間約300件を超えており、外出できる移動環境の整備が必要である。

路線バスの主な利用者は、高齢者や学生、夏季の観光客であり、モータリゼーションの進展⇒乗車率低下⇒減便(サービスレベル低下)⇒さらに乗車率低下⇒さらに減便といった負のスパイラルになっている。
◎路線維持のための行政負担が増加、持続可能性が課題

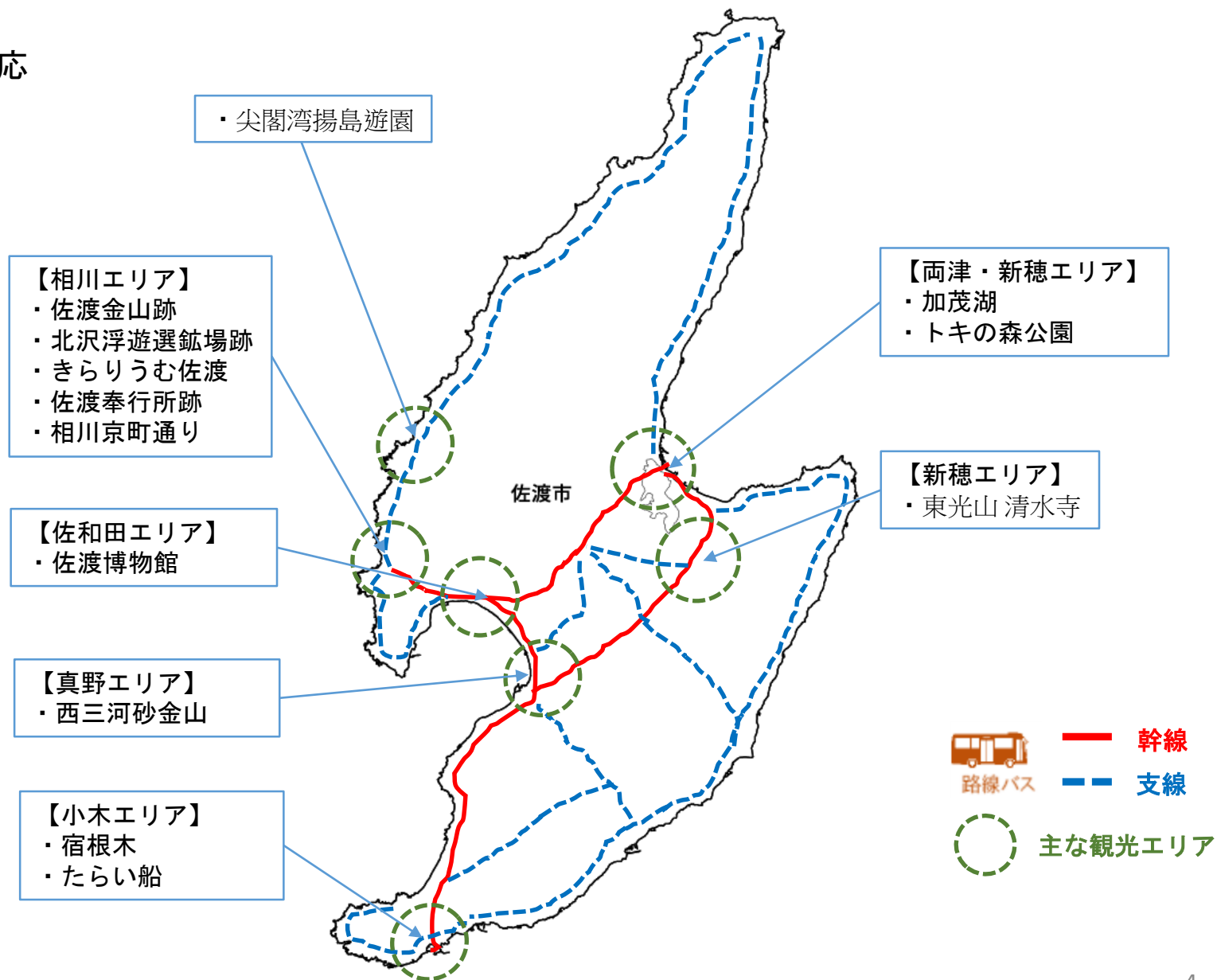
1 MaaSに取り組む背景（その3）

■金山の世界遺産推薦に伴う旅行者増への対応

- トキの森公園（両津・新穂エリア）、佐渡博物館（佐和田エリア）、佐渡金山跡（相川エリア）、宿根木（小木エリア）など、観光資源が島全体に分散されている。
- 来訪者は団体客から個人客へシフトしており、移動手段も含め多様なニーズへの対応が求められている。しかしながら、主要幹線以外の整備が脆弱なことから、点在する観光スポットだけでなく、宿泊施設や各地域を結ぶ各種交通サービスの連携を図るなど、分かりやすく移動しやすい二次交通の整備が必要。
- 各観光地間の紹介、連携のためのIT技術の活用が進んでいない。

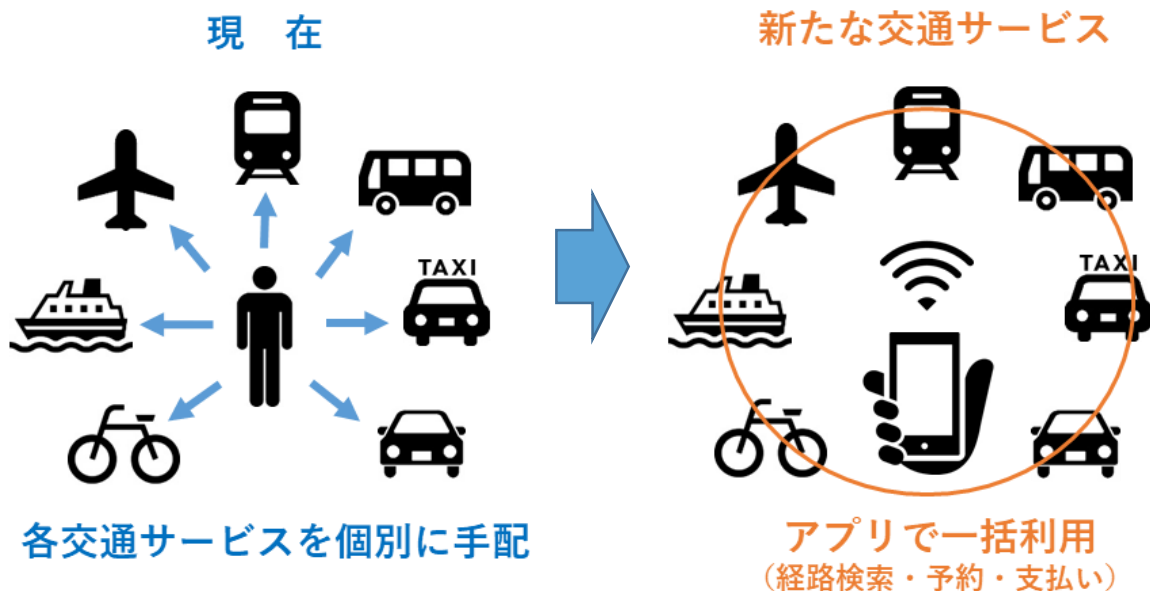
■人口減少、高齢化への対応

- 医療体制が十分とは言えない中、高齢化に対応するための取組が急務
- スクールバスの運転者等の労働力不足



【交通サービスの統合】

個々の交通事業者がバラバラに提供する移動サービスを統合することにより、出発地から目的地までシームレスに移動可能とするサービスを検討。



●横断的に連携する交通サービス
例) 一元的なデジタルチケット等



【様々な産業と交通がつながる】

定額制のインターネットがプラットフォームとなって、交通以外のあらゆる産業が交通と連携して様々なサービス・需要が生まれ地域経済活性化に寄与する取組を検討。



●交通手段と連携するサービス

例) 宿泊・商業・飲食施設のクーポンと一体化した観光商品造成
通院予約や遠隔地におけるオンライン診療など



検討事項(案)

以下に掲げるサービスを含む「新モビリティサービス事業計画」(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「活性化法」)第36条の2に規定された計画)の検討・作成及びフォローアップ。

1. 交通サービスの統合

(1) 「新たな交通体系」の検討

- ① 乗合交通と個別輸送を融合した「新たな交通体系」の検討に当たっては、島民の移動手段の確保に加え、旅行者の回遊性向上のための二次交通も確保も視野に入れ、持続可能な交通体系の構築を前提とする
- ② 検討会では、関連する実証実験の実施に助言を行うとともに、その結果を踏まえた上で、「新たな交通体系」の検討を行う
- ③ 「新たな交通体系」の作成後は、「佐渡市地域公共交通活性化協議会」での議論を経て、出来るだけ早期の社会実装を目指す

(2) 自動運転の実用化のための検討

- 「新たな交通体系」として想定される一部の区間において、労働力不足に対応することを目的に、自動運転車の実現のための実証実験を実施する

2. 様々な産業と交通の連携

(1) 医療MaaS(通院予約・オンライン診療等)の検討

- 一部の自治体で導入されている医療MaaSを参考に、佐渡市に有効な医療MaaSの具体化に取り組む。

(2) 宿泊・商業・飲食施設等との連携のあり方の検討

- 各地において複数の企業が、デマンド交通と観光施設との連携をはじめとした観光型MaaSに取り組んでいることを踏まえ、行政として取り組まなければならない課題を整理する。

検討体制

佐渡島MaaS検討会

「佐渡市地域公共交通活性化協議会」の専門部会、活性化法第36条の4第1項に規定する「新モビリティサービス協議会」として位置づける。

【検討会メンバー】

- 行政機関(北陸信越運輸局(国)、新潟県、佐渡市)
- 交通事業者(バス事業者、タクシー事業者、航路事業者、新モビリティサービス事業者(自動運転、医療MaaS等の実施者含む))
- 佐渡警察署
- 公共交通利用者
- 学識経験者
- 観光関係団体、医療関係団体(事務局)
佐渡市観光振興部交通政策課

適宜報告

「新たな交通体系」の社会実装に当たっては、佐渡市地域公共交通活性化協議会で議論のうえ、必要に応じて、今後作成される地域公共交通計画に定める

佐渡市地域公共交通活性化協議会

乗合交通×個別輸送 ⇒ 新たな交通体系

◆乗合バス交通網の最適化

- ▶ 幹線軸及び中心部に集約し
主要な目的地を結び
循環型・高頻度化を図る

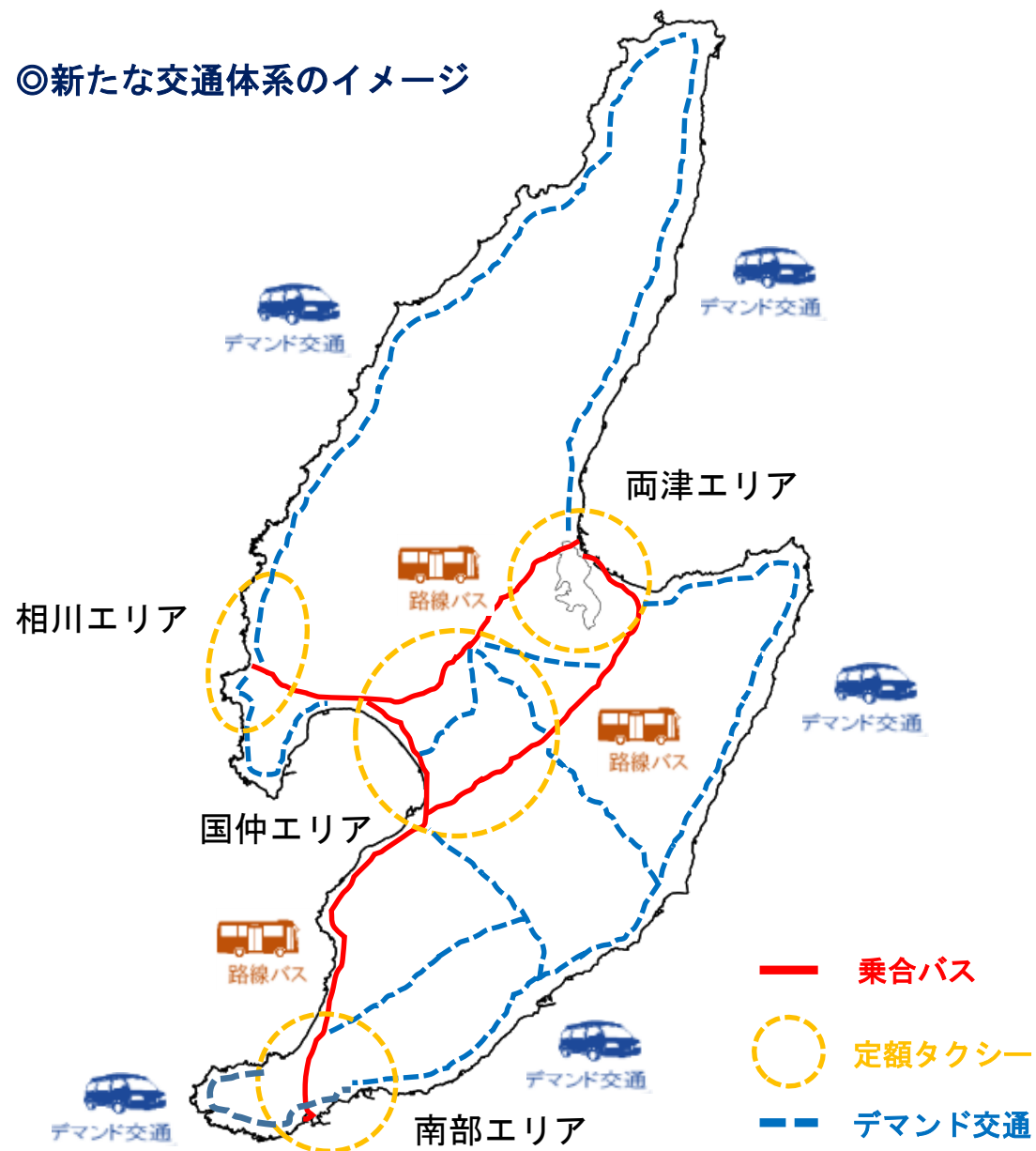
◆デマンド交通

- ▶ 乗合交通とデマンド交通のミックス
- ▶ AIデマンド交通による相乗り
- ▶ サブスクリプション
- ▶ 目的とセットになった移動サービス



AI・IoTなど先端技術を活用した事業者間の連携による交通サービスの提供体制づくり

◎新たな交通体系のイメージ

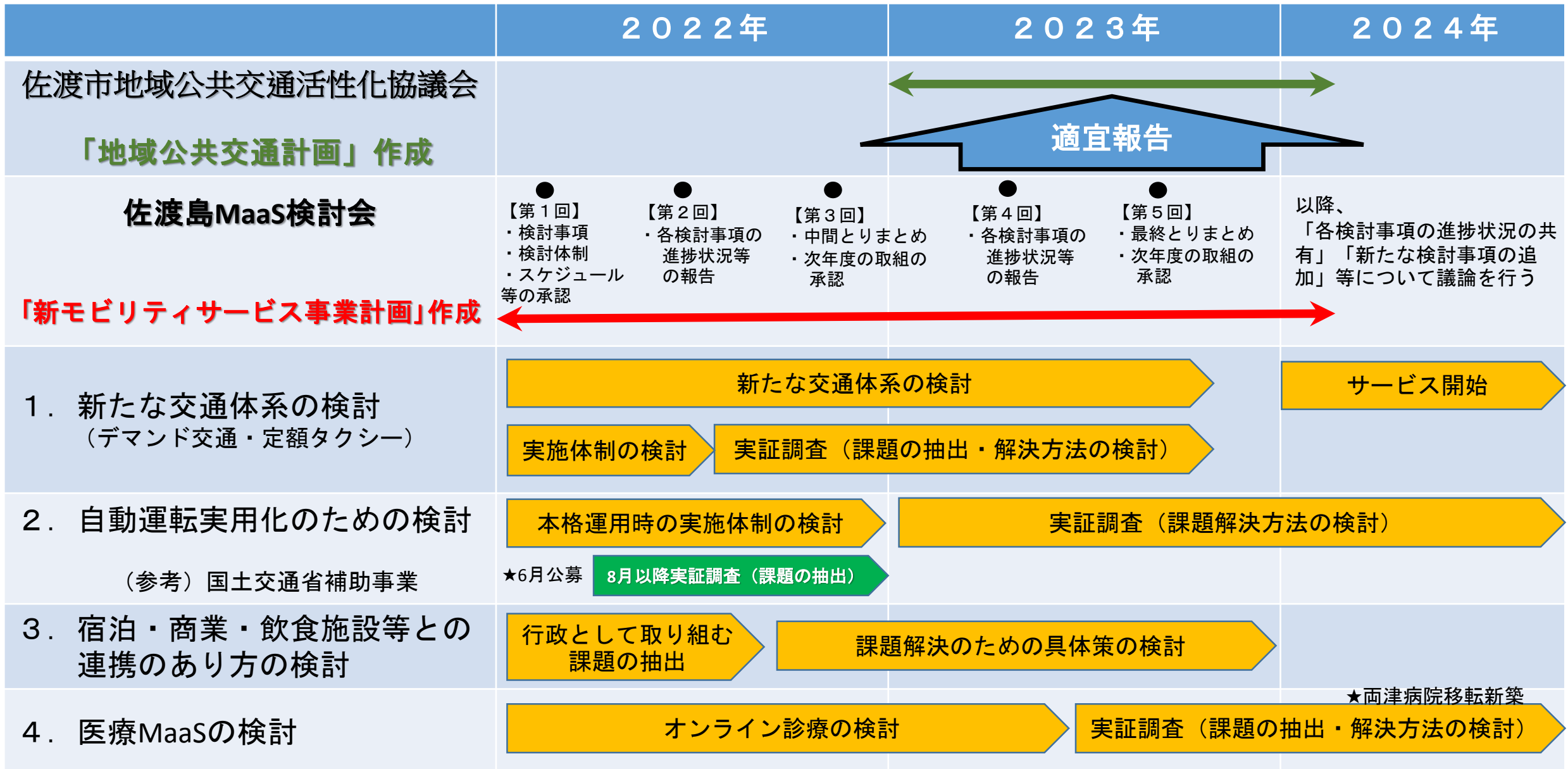


(参考) MaaS関連支援事業一覧

担当省庁	事業名	概要 (①応募主体、②支援内容、③補助率、④公募期間)
国土交通省	日本版MaaS推進・支援事業	① 地方公共団体、地方公共団体と連携した民間事業者又はこれらを構成員とする協議会 ② ・ MaaS取組に必要なシステム構築費用を支援 ・ MaaS導入効果や課題の検証を行うための調査費 ③ 最大1/2 ④ 4月5日～5月16日
国土交通省	新型輸送サービス導入支援事業 (AIオンデマンド交通、グリーンスローモビリティ)	① 公共交通事業者、地方公共団体、これらを含む協議会 ② AIオンデマンド交通、グリスロにおける、利用者登録、予約受付、運行ルート検索等の一連の流れに必要なシステム導入支援 ③ 最大1/3 ④ 4月1日～5月10日
国土交通省	新型輸送サービス導入支援事業 (シェアサイクル、マイクロモビリティ等)	① シェアサイクル、マイクロモビリティ等の貸出拠点を設置し、又は管理する者 ② シェアサイクル、マイクロモビリティ等の導入に必要なシステム整備、貸出返却場所の整備費を支援 ③ 最大1/3 ④ 4月1日～5月10日
国土交通省	地域交通キャッシュレス決済導入支援事業	① 公共交通事業者、地方公共団体、これらを含む協議会 ② キャッシュレス決済に対応するための、所要の設備やシステム導入支援 ③ 最大1/3 ④ 4月1日～5月10日

担当省庁	事業名	概要 (①応募主体、②支援内容、③補助率、④公募期間)
国土交通省	地域交通データ化推進事業	①公共交通事業者、地方公共団体、これらを含む協議会 ②交通事業者と経路検索事業者等との間のデータ受け渡しを容易にするデータを作成し、出力可能とするシステム整備を支援 ③最大1/2 ④4月1日～5月10日
国土交通省	混雑情報提供システム導入支援事業	①公共交通事業者、地方公共団体、これらを含む協議会 ②公共交通機関の混雑情報をwebやスマートフォンアプリ等で提供可能とするシステム導入を支援 ③最大1/2 ④4月1日～5月10日
国土交通省	新モビリティサービス事業計画策定支援事業	①新モビリティサービス事業を実施しようとする者 ②計画策定のための調査に要する経費、計画の達成状況等の評価に要する経費 ③最大1/2 ④ 公募予定
国土交通省	自動運転実証調査事業	①地方公共団体等 ②自動運転車両の製作・改造費、実証運行に必要な経費等 ③定額 ④ 6月頃に公募開始

4 検討スケジュール（案）



★両津病院移転新築