

第3回 佐渡島MaaS検討会

資料

1. はじめに：第3回検討会の目的および論点
2. 佐渡島内における公共交通の現状
3. 公共交通体系の方向性
4. 検討① 人口・施設の集積地区の検討状況
5. 検討② 支線バスの検討状況
6. 検討③ 地域内交通の検討状況
7. 今後の検討会について

令和5年2月15日（水）

1. はじめに：第3回検討会の目的および論点

【第1回検討会、第2回検討会の結果概要】

- ・ 島内公共交通の現状と課題を共有し、MaaS検討の方向性について議論
- ・ 島全体の中で交通課題を整理し、優先度・実行性・実現性、経営面を踏まえた検討が重要



【第3回検討会の目的】

- ・ 目的①：輸送資源の現状を踏まえた公共交通体系の方向性や目標設定を検討すること
- ・ 目的②：島内で実施されている各種実証実験を踏まえて、MaaS導入に向けた施策の方向性を検討すること

【本資料の目次構成】

- 2. 佐渡島内における公共交通の現状
- 3. 公共交通体系の方向性
- 4. 検討① 人口・施設の集積地区の検討状況
- 5. 検討② 支線バスの検討状況
- 6. 検討③ 地域内交通の検討状況

【本日の論点】

[目的①に対応]

論点①：提示した公共交通体系の方向性で良いか？
目標設定として検討できるものは？

[目的②に対応]

論点②：各種実証実験及び提示したMaaS導入検討の方向性で良いか？

2. 佐渡島内における公共交通の現状

(1) 島内の主な輸送資源 A) 路線バス〔全体に着目〕

- 路線バスが**広範囲で運行**されており、島内移動手段の中心を担っている。
- 島の中心部では人口が広く分布し、路線バスだけでは**カバーできていない**。
- R3年の利用者数は**約37%減少**(H27比)し、路線維持のための市負担額も**約2.5億円**(R3)である。

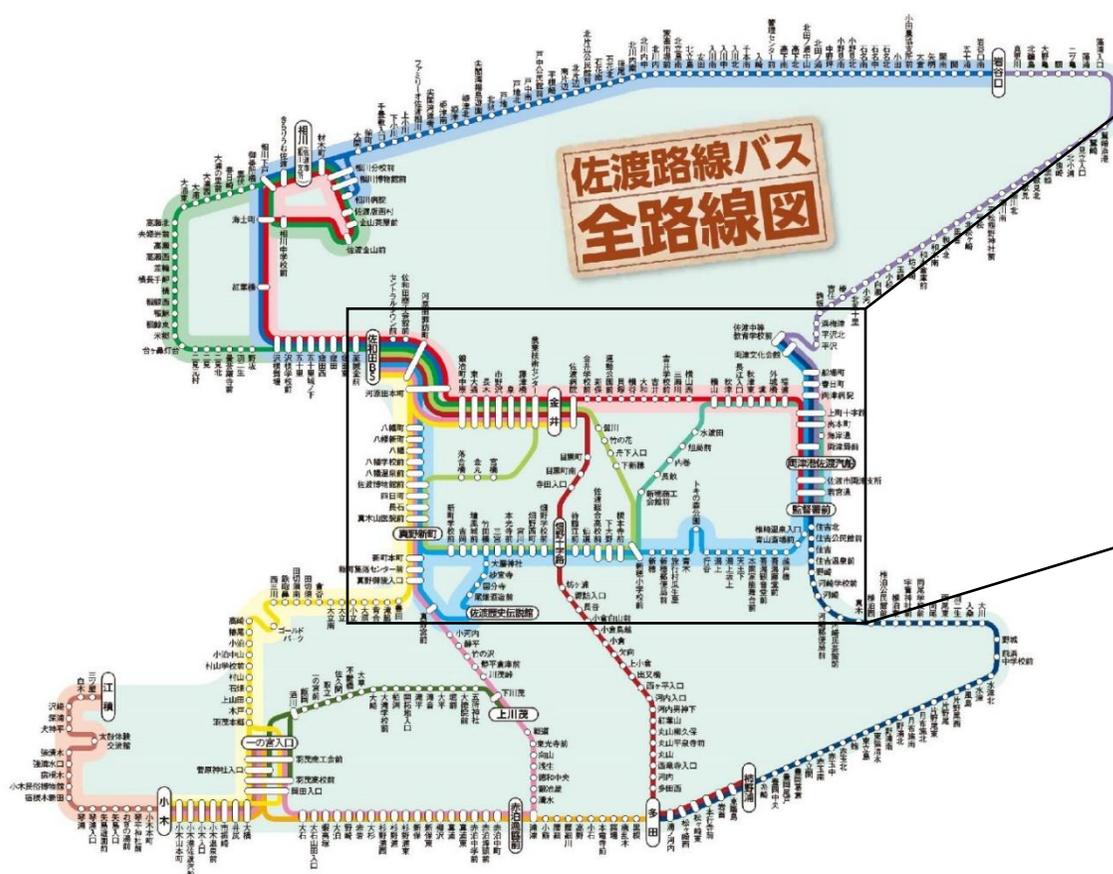


図 路線バスネットワークの状況

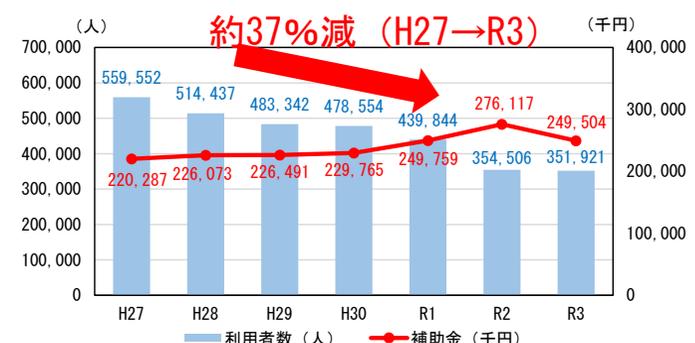
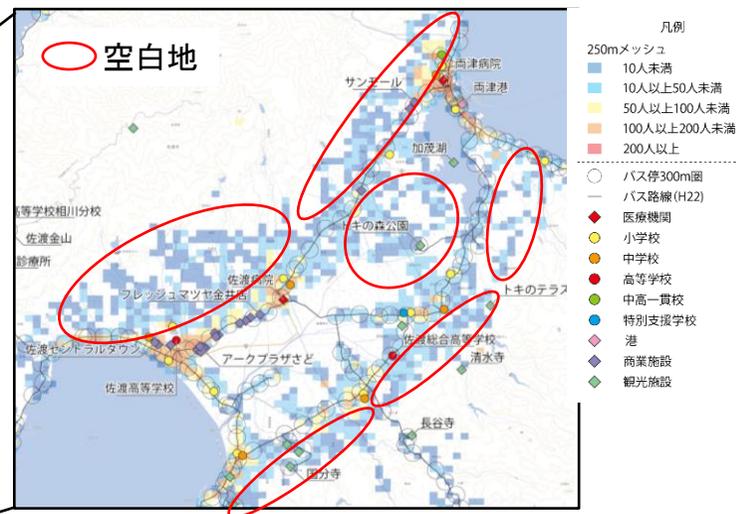


図 利用者数と補助金（市負担）額の推移

2. 佐渡島内における公共交通の現状

(1) 島内の主な輸送資源 A) 路線バス〔支線バスに着目〕

- 収支率の低いバス路線では、実証実験でデマンドバスを運行しており、効率化を図っている。
- 実証実験前における各路線の**バス利用者数は概ね減少傾向**にあり、R1年度では各路線とも**収支率10%を下回り**、効率化を図る必要がある。

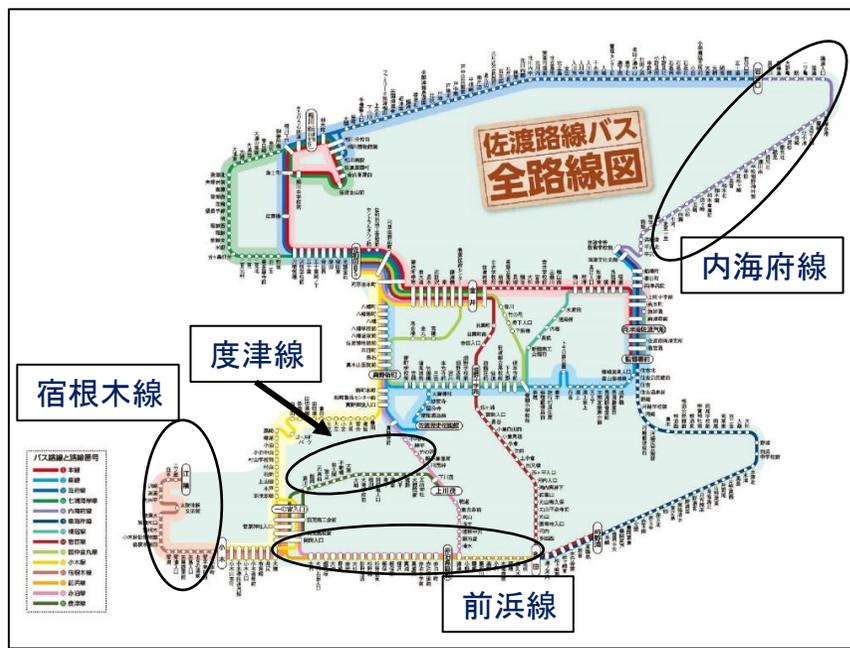
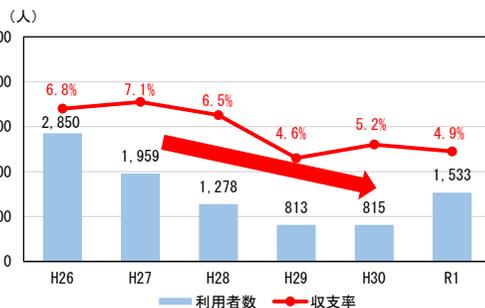


図 デマンドバス運行路線

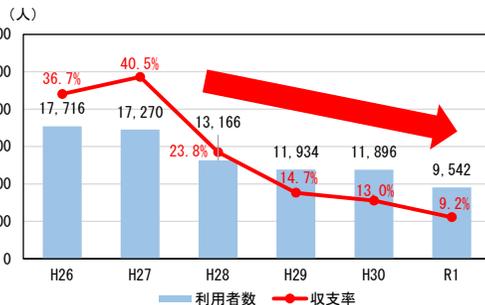
■ 度津線



■ 宿根木線



■ 前浜線



■ 内海府線

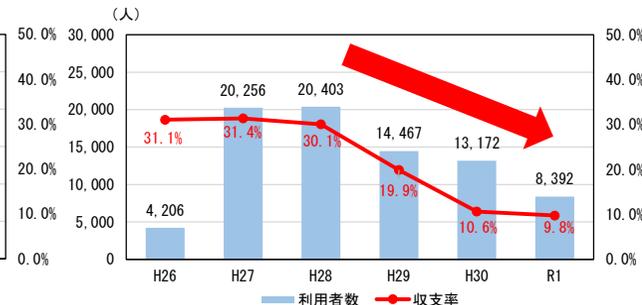


図 デマンドバス開始前における路線バス利用状況と収支率の推移

(1) 島内の主な輸送資源 B) タクシー

- タクシーは中心部に営業所が集中しており、島の外周地域はサービスの提供が困難である。
- 利用エリアは、事業者が集中する中心部や両津での利用が多い。コロナウイルスの影響でR3年度の利用者数は約38%減少、収入も約36%減少した（R1年度比）。

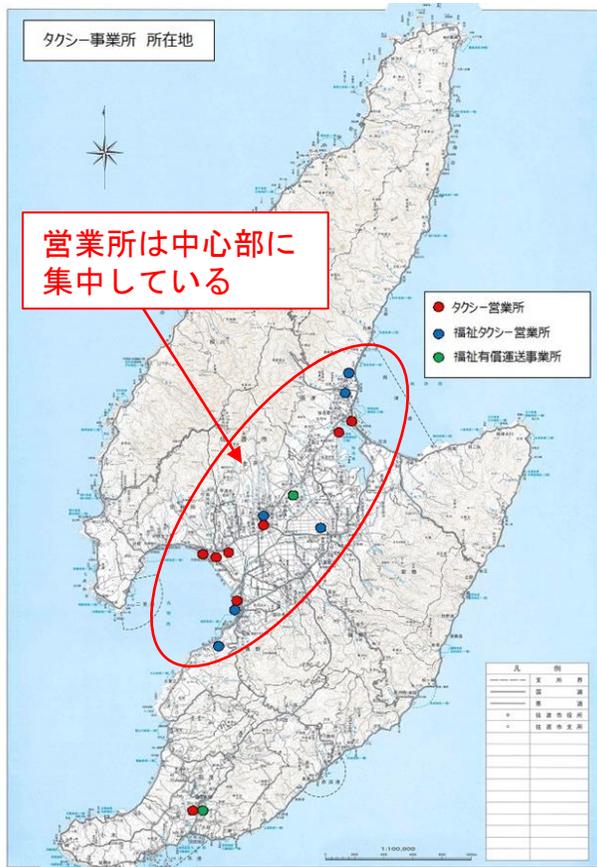


図 タクシー事業所の分布

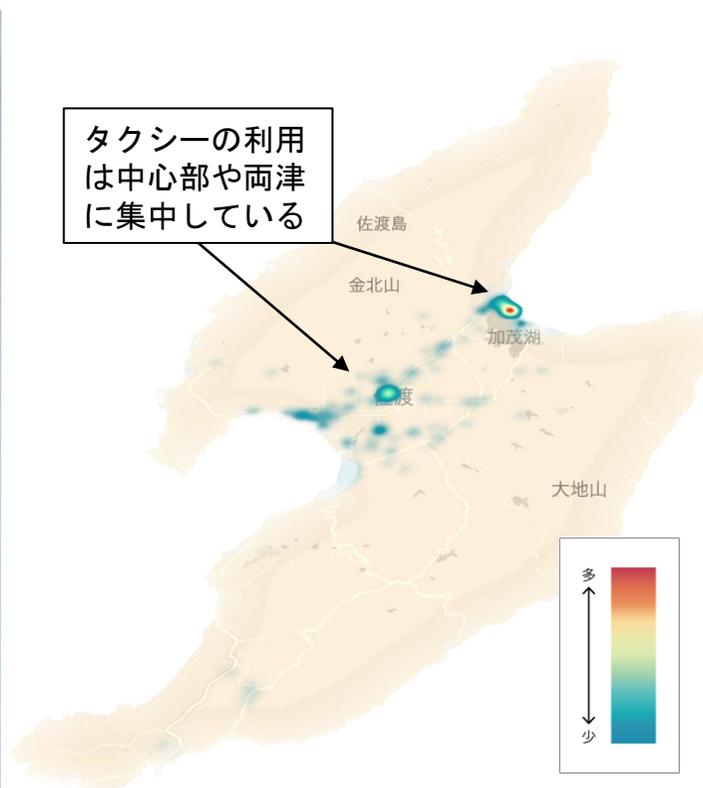


図 タクシー利用状況（令和5年1月）

出典：電腦交通



図 利用者数の推移



図 運送収入の推移

※共同配車システムによる利用に限る

2. 佐渡島内における公共交通の現状

(1) 島内の主な輸送資源 C) スクールバス

●スクールバスは島内の広範囲で運行されているが、路線バスと運行経路が重なる区間がある。

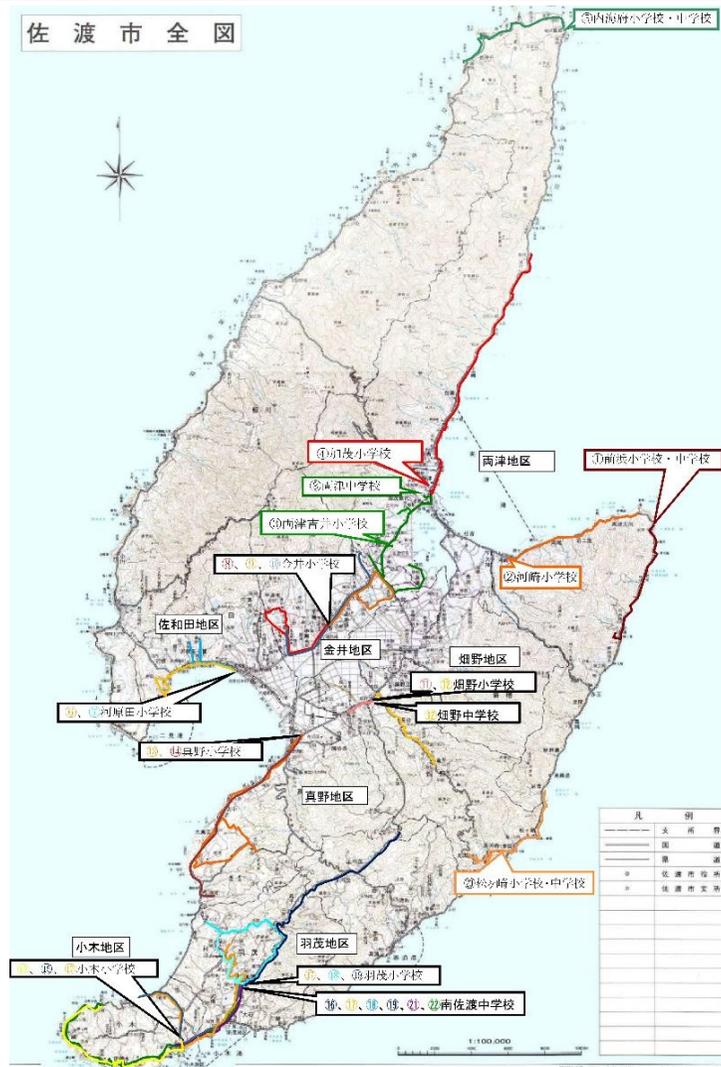


図 スクールバスの運行状況 (R3年度)

表 スクールバスの運行状況 (R4年度)

路線名	台数	乗車人数
前浜小学校・中学校	1	15
河崎小学校	1	23
加茂小学校	1	23
内海府小学校・中学校	1	3
河原田小学校	2	29
金井小学校	3	136
畑野小学校	2	57
真野小学校	2	16
小木小学校・南佐渡中学校	2	48
羽茂小学校・南佐渡中学校	3	81
両津吉井小学校・両津中学校	1	43
松ヶ崎小学校・中学校	1	11
南佐渡中学校	2	32
合計 (人)	22	517

※車両は佐渡市教育委員会が保有

(2) 島内交通事業者の現状

- 路線バスは、運転士不足から支線バスを中心に維持が困難な状況にある。
- タクシーは、利用者の減少や運転士不足などの課題を抱えているが、条件次第でデマンド交通への運行に協力的な事業者も見られた。
- 輸送資源の現状から、路線バスの再編や効率的な代替交通手段の確保が必要であり、効率化の手法として、MaaS（事業者間連携）が必要である。

○バス事業者の主なヒアリング結果

・ 運転士不足が深刻であり、募集しても採用につな
がっていない。

・ 幹線（本線、南線、小木線）は維持したいが、支線
バスは運転士不足のため維持が難しい。

・ 乗車密度が低く、収支状況の悪い路線は、バスから
タクシー・自家用有償運送へ移管したい。

・ 自動運転技術の導入が望ましい。

○タクシー事業者の主なヒアリング結果

・ 運転士不足が深刻であり、募集しても採用につな
がっていない。また、若い運転士が少ない。

・ コロナウイルスによって利用者（運行回数）が減少。

・ 佐渡の発展につながるのであればデマンド交通の運行
に協力したい。

・ オフピーク時間帯や通常営業の合間の運行など、条件
付きであればデマンド交通の運行に対応できる。

(3) 輸送資源の現状のまとめ

●交通資源・事業者の現状、網形成計画で示された課題を踏まえると、佐渡島内では公共交通体系に関連する複数の課題を抱えている状況である。

○現状

輸送資源	現状
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・島の広範囲で運行している ・利用者が減少（R3：約37%減（H27比）） ・補助金（市負担）額が約2.5億円（R3） ・運転士不足が深刻である ・幹線（本線、南線、小木線）は維持したい ・支線バス（宿根木線、前浜線、内海府線等）は維持が難しい ・中心部で空白地が存在している ・デマンドバス運行開始前の路線バス利用者は減少傾向にあった ・度津線、宿根木線、前浜線、内海府線は、収支率10%を下回る（R1）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・営業所が島の中心部に集中している ・島の外周地域ではサービス提供が困難な状況にある ・利用者が減少（R3年度：約37%減（R1年度比）） ・運転士不足が深刻である ・条件次第でデマンド交通の運行に協力的な事業者あり
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・島の広範囲で運行している ・多くの路線が路線バスの運行経路と重なっている
定期観光バス	<ul style="list-style-type: none"> ・季節ごとの需要に合わせて運行している
旅館送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ・一部施設でサービス提供している
自家用有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送（2団体）を運行している

○課題

・空白地やサービス提供困難地域の解消

・路線維持に向けた路線バス再編・効率化

・輸送資源の不足に対応した交通モード間連携の強化



(参考)網形成計画における公共交通の課題

●網形成計画では公共交通に関する課題が示されており、公共交通体系に関連する多くの課題を抱えている状況である。

○公共交通の課題（公共交通体系に関連する課題）

- ・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 of 構築による利便性確保
- ・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 of 構築による利便性向上
- ・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
- ・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

(1) 輸送資源の現状を踏まえた基本方針・目標の設定

表 網形成計画における方針・目標・施策

- 現状・課題を踏まえ、網形成計画で示された方針を基本としつつ、目標設定及び施策体系は、地域公共交通活性化法の改正点を踏まえながら、MaaS導入に向けた施策を検討する。
- また、現状分析を進めて公共交通体系の階層構造に合わせて、次ページ以降の検討①～③で示す箇所を検討対象エリアとする。

目標設定の検討（例）

- 各交通モードの機能と役割の明確化
- 移動手段として選ばれる公共交通の確立
- 地域全体で支える公共交通の構築
- 地域特性、移動需要に合った交通サービスの提供 など

方針	目標	施策
【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

(2) 輸送資源の現状を踏まえた検討対象の設定

●現状・課題を踏まえ、網形成計画で示された公共交通体系の階層構造に合わせて、本検討会では下図の検討①～③で示す箇所を検討対象エリアとする。

○課題

・空白地やサービス提供困難地域の解消

→検討①、検討③

・路線維持に向けた路線バス再編・効率化

→検討②

・輸送資源の不足に対応した交通モード間連携の強化

→検討①、検討②、検討③

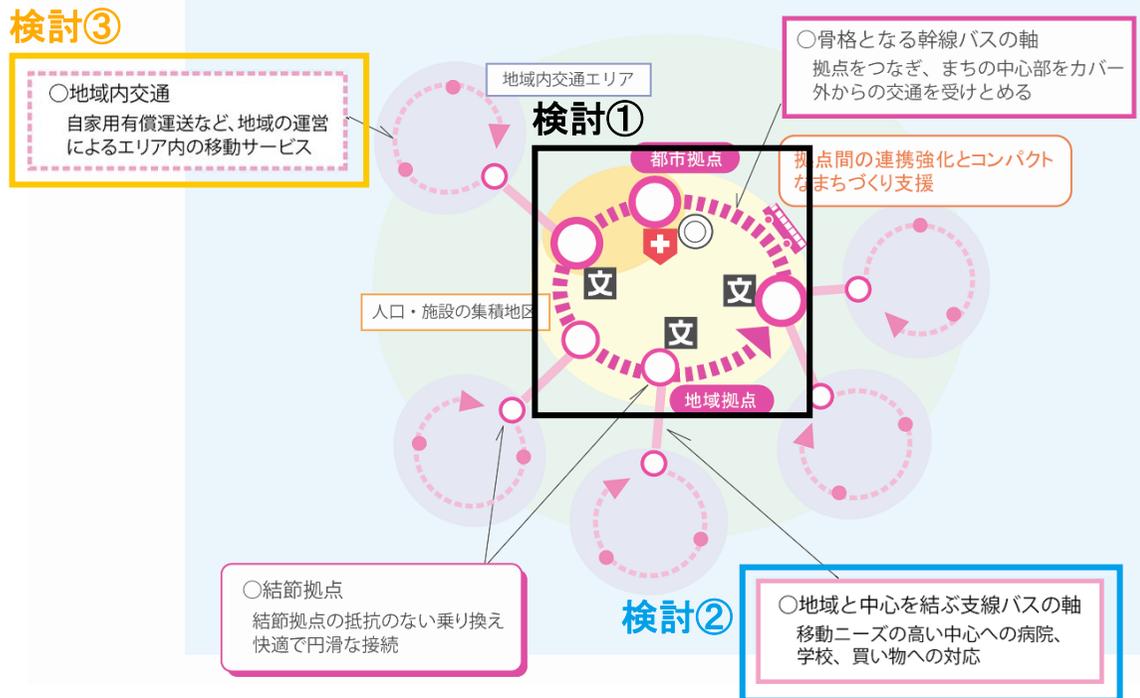


図 公共交通ネットワーク概念図

(3) 目指す公共交通体系

- 既存の路線バス（本線・南線・小木線）をベースとし、検討①～③のエリアの公共交通体系を検討する。
- 検討①～③で示す箇所の検討状況は次頁より報告する。

○検討状況の概要

検討箇所	見直しの方向性	投入可能性のある輸送資源
検討① 人口・施設の集積地区	既存の路線バスを維持しつつ、空白地解消に向けてエリア型デマンド交通を運行	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・タクシー
検討② 支線バス	路線バス（定時・定路線）から、定路線型デマンド交通へ切り替え	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス（市町村運営） ・自家用有償運送（事業者協力型） ・運転代行
検討③ 地域内交通	定額タクシーや自動運転サービスなど、各地域に合った輸送資源を検討する	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー※ ・グリーンスローモビリティ※ ・運転代行 ※将来的に自動運転化

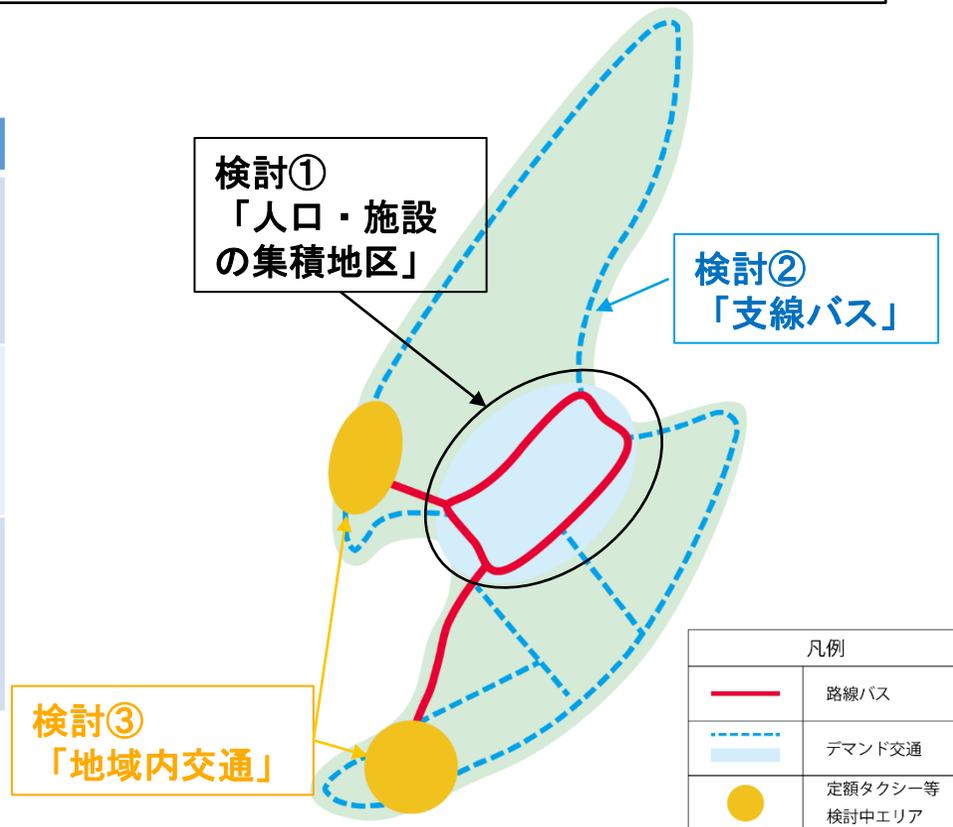


図 公共交通体系図

(1) 現状・分析

- 路線バス（本線、南線）に沿って広範囲に公共交通空白地が広がっており、移動利便性が低い住民が多く存在している。

※別紙資料「佐渡市における現状」をご覧ください。

○現状・問題点

1. 路線バス（本線及び南線）に沿って空白地が点在
2. 本線と南線の間空白地が点在
3. 人口が集中する両津港北側の地域で空白地が点在
4. 佐渡病院を中心とした医療体制
5. 商業施設（大規模小売店舗）は、本線に立地
6. 主要施設まで乗換えなしでアクセスできない地域の存在
7. 路線バスでアクセスできない観光地の存在

○課題

- ①公共交通空白地の解消
- ②佐渡病院までの移動手段の確保
- ③商業施設までの移動手段の確保
- ④観光周遊できる移動環境の整備



既存の移動手段を確保しつつ、効率的な代替交通手段の確保が必要

(2) 新たな交通体系の検討

- 課題を踏まえると、人口・施設の集積地区で公共交通体系の見直しが必要のため、新たな公共交通体系を提案する。
- 既存の路線バスは維持しつつ、エリア運行型のデマンド交通の導入を検討する。

○公共交通体系見直しの目的

- ・路線バス（主に本線・南線）に沿って広がる公共交通空白地の解消
- ・エリア内に集中する主要施設へのアクセス利便性向上

○見直しのポイント

- ・既存の路線バス（本線・南線、小木線）を基本としつつ、人口分布など市の特性に配慮したエリア型デマンド交通を導入し、移動手段を確保する

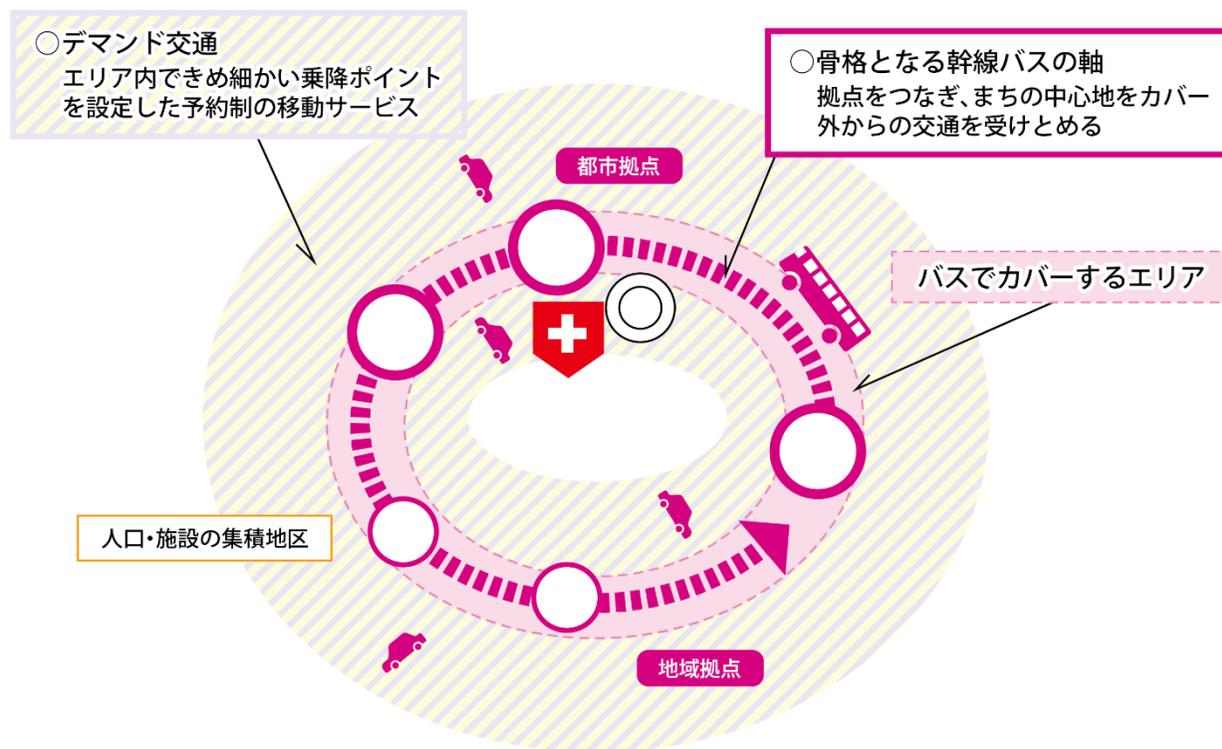


図 新たな公共交通体系図

(3) 新たな交通体系のイメージ

●人口や施設の集積地区から公共交通空白地までをカバーする運行エリアをイメージ。

○想定する運行内容

- ・空白地をカバーするエリアを設定し、エリア内できめ細かい乗降ポイントを設定する。
- ・予約制のデマンド型交通をイメージする。
- ・デマンド交通によるバス停間の移動は禁止する。

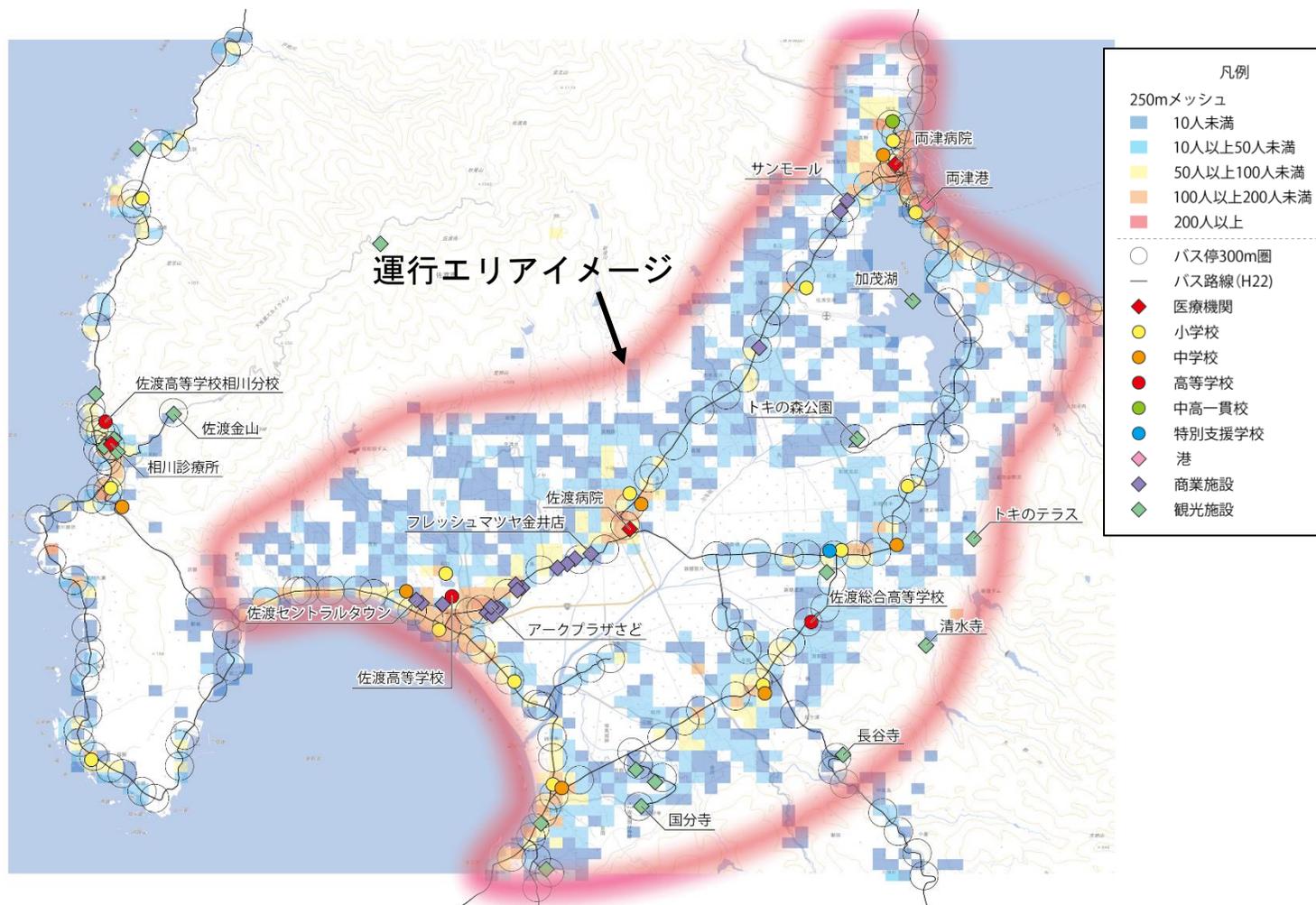


図 公共交通体系のイメージ

(4) 取り組み状況(社会実験)

- 船の時間に合わせて、両津港と市街地エリア間を運行する乗合交通「佐渡汽船シャトル」を運行した。複数利用者からリクエストされた異なる乗降ポイントと両津港との間を、人工知能 (AI) が計算した効率的なルートで運行した。(R4.11.11~R4.12.18)
- 1便当たり利用者数は2人を超えており、乗り合わせでの利用が目立った。また、利用エリアは中心部(金井・佐和田)で60%以上を占めた。



図 乗降ポイント

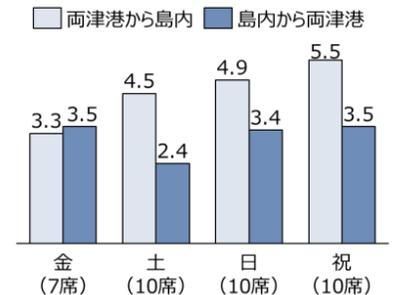


図 1便当たり利用者数

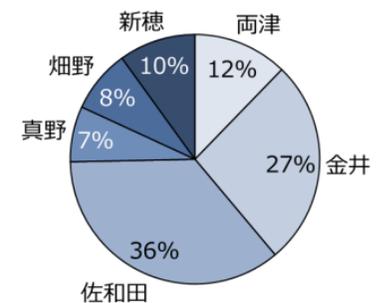


図 利用(乗降)エリア

(1) 現状・分析

- 支線バスは島内の広範囲で運行されている。主要道路上に路線が設定されており、南北の外周部から中央部に向かって運行している。
- 佐渡市補助金（赤字補填）を利用者1人あたりに割り返すと、内海府線や宿根木線、度津線で3,000円以上となっており、大きな財政負担となっている。

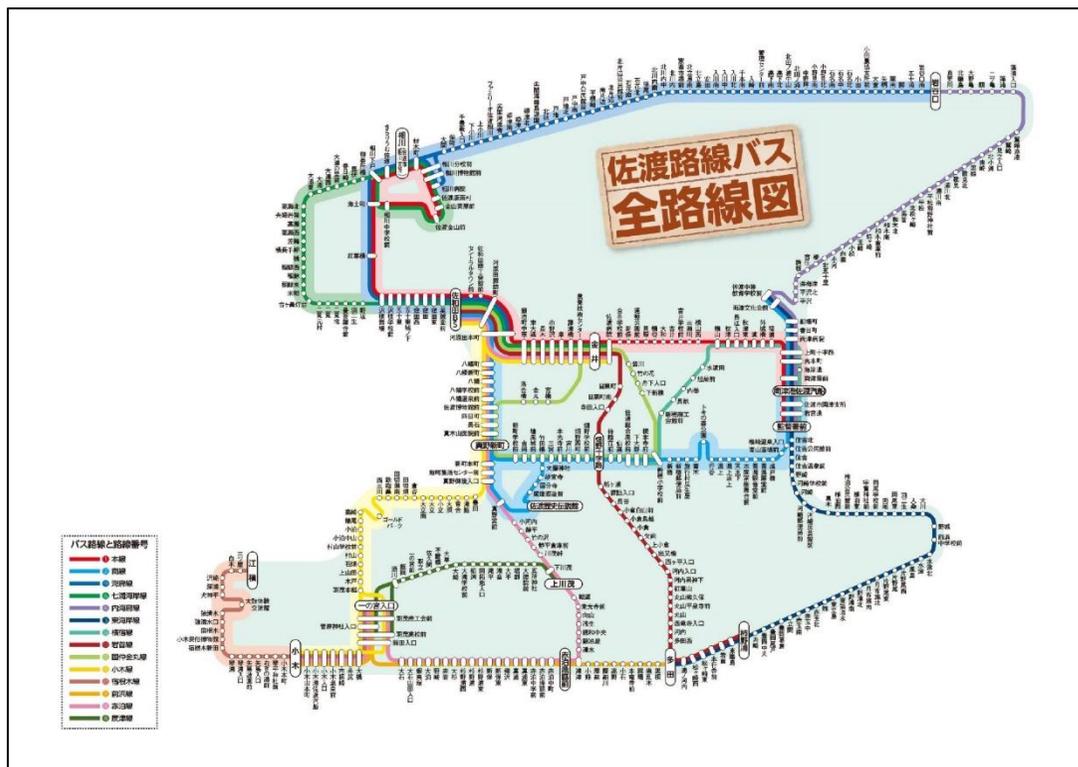
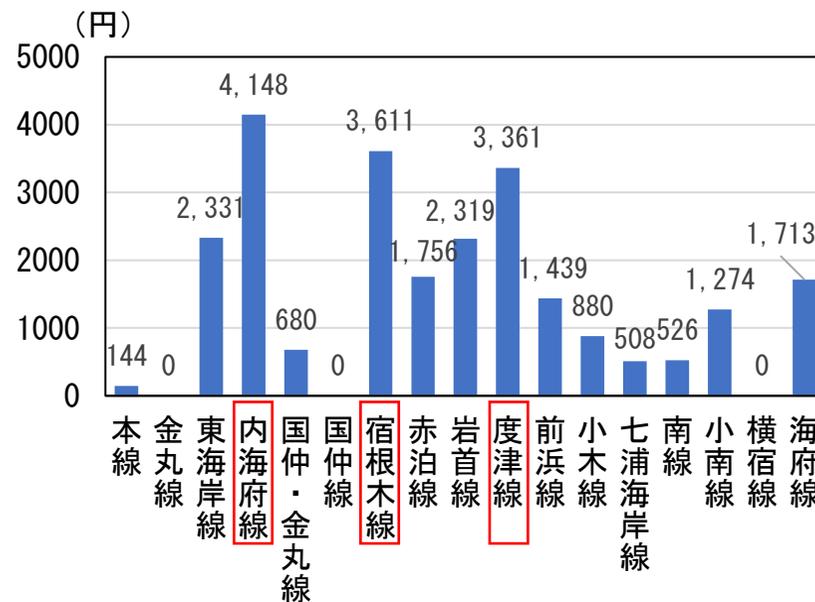


図 佐渡市の路線バス



※令和元年度実績より算出

図 路線別補助金（市負担）額（利用者1人あたり）

(2) 新たな交通体系の検討

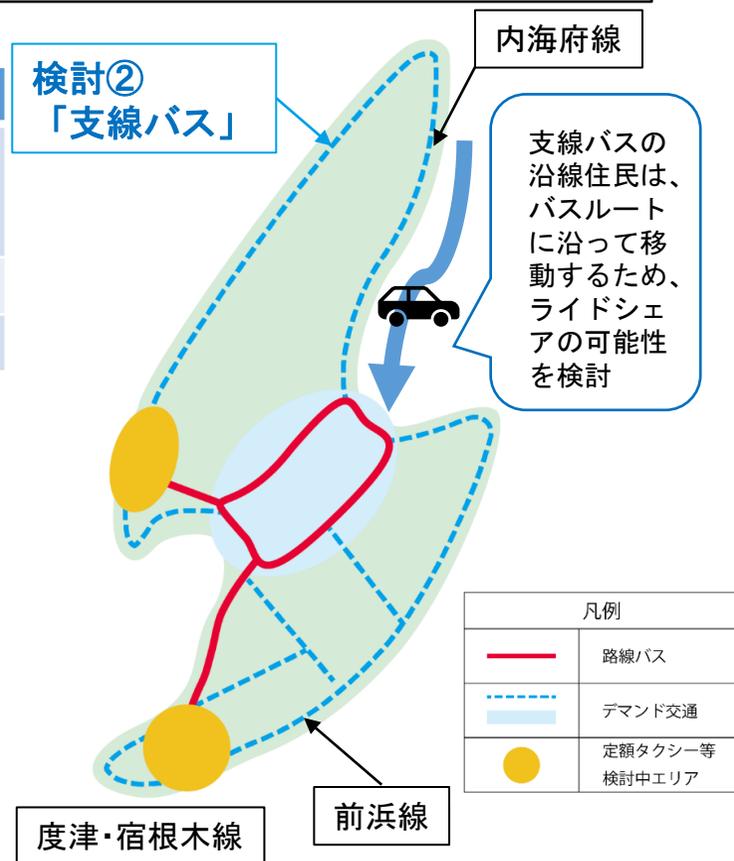
- 財政を圧迫する支線バスについては、デマンド交通への切り替えを検討する。
- 輸送資源不足から投入可能な資源が限られているため、スクールバスの活用を検討する。また、支線バスは主要道路上を運行するとともに、沿線住民も主要道路に沿って移動するため、事業者協力型自家用有償運送（ライドシェア）の導入も検討する。

表 デマンド交通への切り替えが想定される主な路線

路線名	運行区間	検討の方向性
度津・宿根木線	外山～羽茂～宿根木～江積	2路線の間にある営業所を拠点に、スクールバスの活用を含めて検討
内海府線	佐渡中等教育学校前～大野亀～岩谷口	ライドシェアを含めた検討
前浜線	小木～羽茂～赤泊～多田	ライドシェアを含めた検討



図 度津線・宿根木線の効率化イメージ（一体化運行）



(3) 取り組み状況(社会実験)

- 度津線、宿根木線、前浜線、内海府線では、事前予約制のデマンドバスを運行しており、持続可能な公共交通を目指し、運行体制の効率化を図っている。
- 度津線は令和2年度より実証運行を開始し、利用者から概ね好評を得られており、従来の路線バス便数の4割程度に抑え、一定程度の経費節減効果があったと考えられる。
- 一方で宿根木線や内海府線では稼働率が高く、1便当たり利用者数が少ないため、路線の統合や現在のシステム見直しを含めた検討が必要である。

路線名	運行内容
度津線	1日6便
前浜線	前浜線の土・日・祝日の全便
宿根木線	宿根木線の平日の一部の便
内海府線	内海府線の土・日・祝日の全便

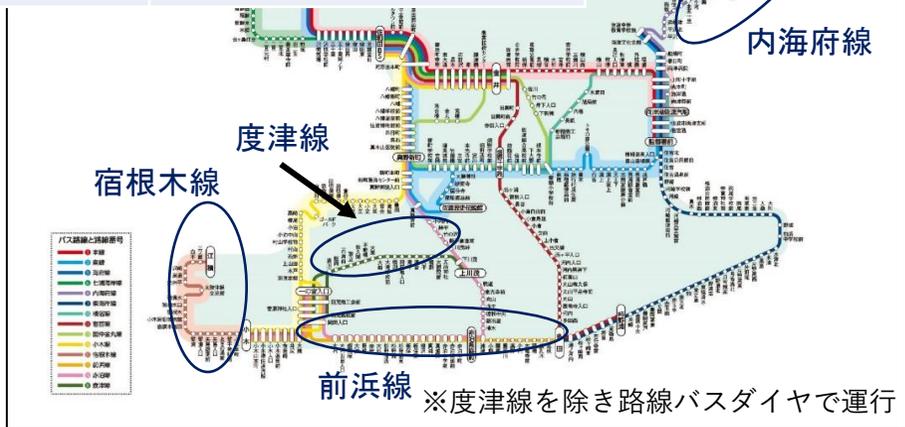
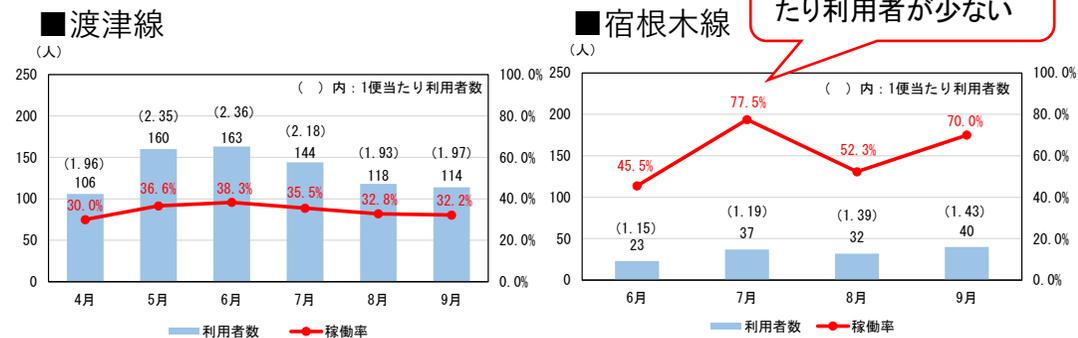
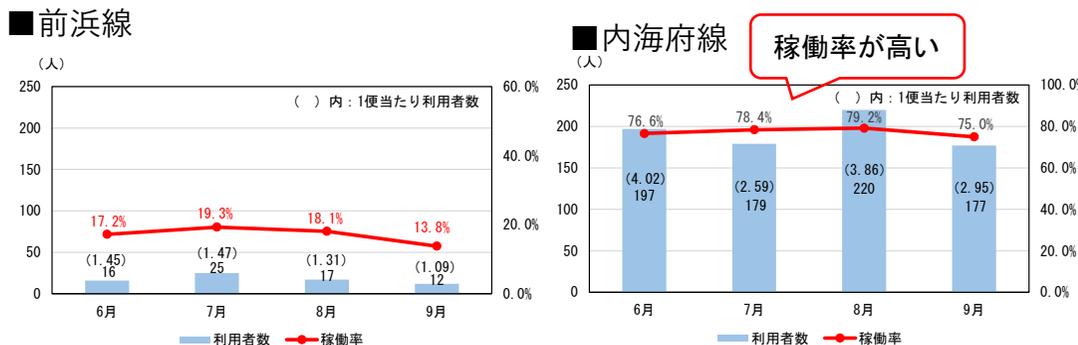


図 運行中のデマンドバスの状況



稼働率が高く、1便当たり利用者が少ない



稼働率が高い

図 デマンドバスの利用状況 (R4)

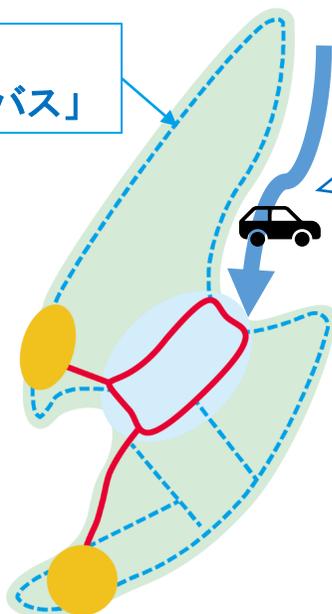
【事例】マイカー乗り合い交通「ノッカル」(富山県朝日町)

- 移動したい住民と、自分のおでかけついでに誰かを乗せることができる住民バスドライバーをマッチングするシステムである。(自家用有償運送のライドシェア)
- 運行主体は自治体、運行管理を交通事業者、ドライバーは地域住民が務め、住民のマイカーを活用するため、低コストで運行可能である。

○佐渡島内で導入の可能性がある箇所

→検討②「支線バス」

検討②
「支線バス」



支線バスの沿線住民は、バスルートに沿って移動するため、ライドシェアの可能性を検討

凡例	
	路線バス
	デマンド交通
	定額タクシー等 検討中エリア

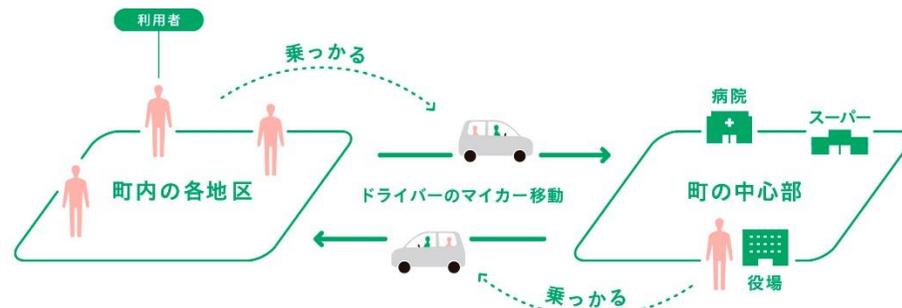


図 「ノッカル」利用イメージ



図 利用者向けLINEサービス

(1) 現状・分析

- タクシーの営業所は島の中心部に集中し、営業所のない島の外周地域はタクシーサービスの提供が困難な状況である。
- 小木地区では路線バスだけではカバーできず、公共交通空白地が見られる。
- 小木地区では宿根木、相川地区では佐渡金山等の観光施設があり、観光客のアクセス利便性を高める必要がある。

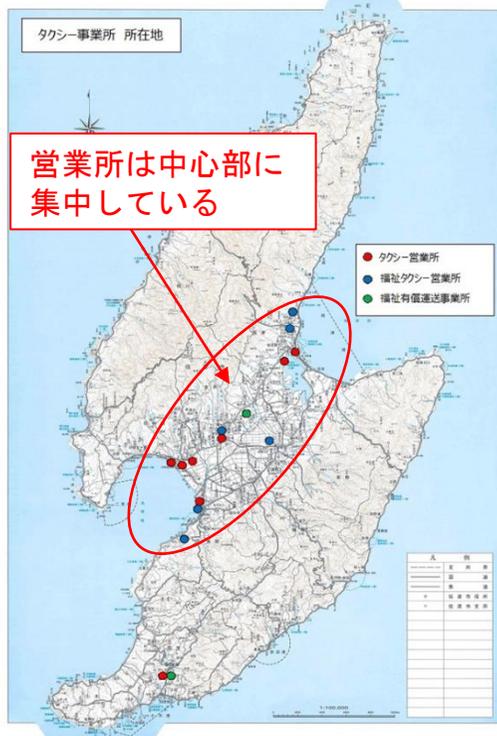


図 タクシー事業者の分布

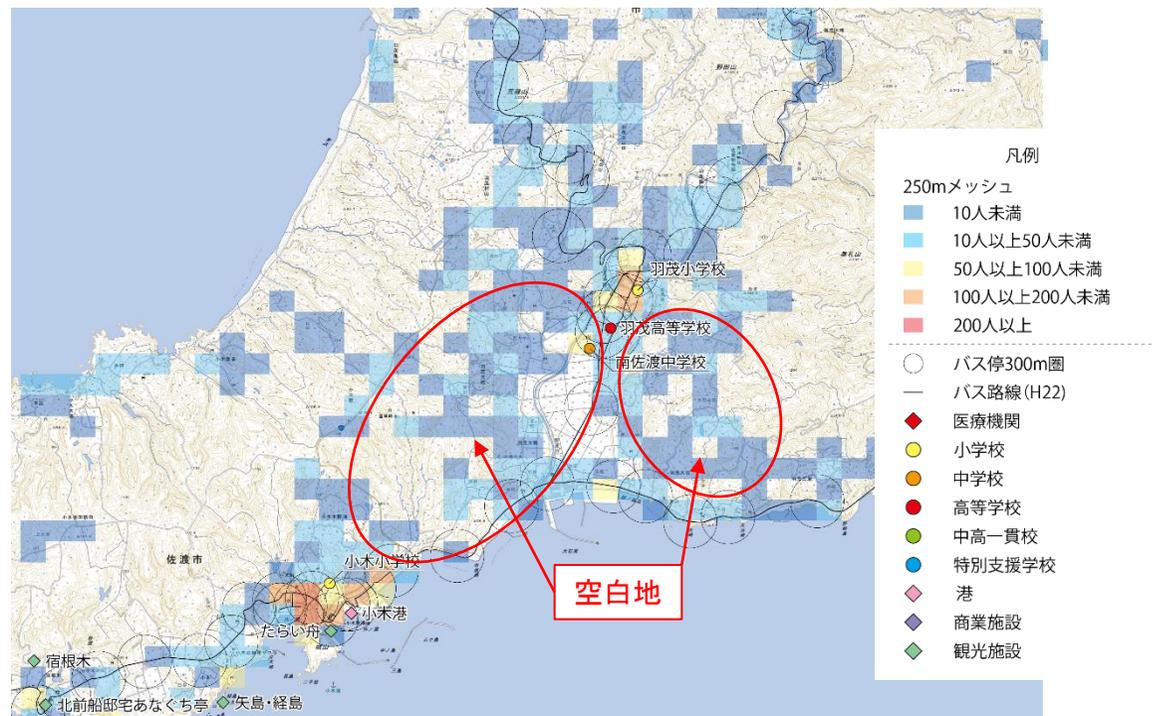


図 小木地区の公共交通空白地

(2) 新たな交通体系の検討

- 小木地区・相川地区では、既存の路線バス（本線・小木線）やタクシーを維持しつつ、観光地までの移動手段確保や空白地解消に資する運行体制を検討する。
- 運転士不足のため、将来的に自動運転サービスの導入も視野に検討を進める。

凡例	
	路線バス
	デマンド交通
	定額タクシー等 検討中エリア

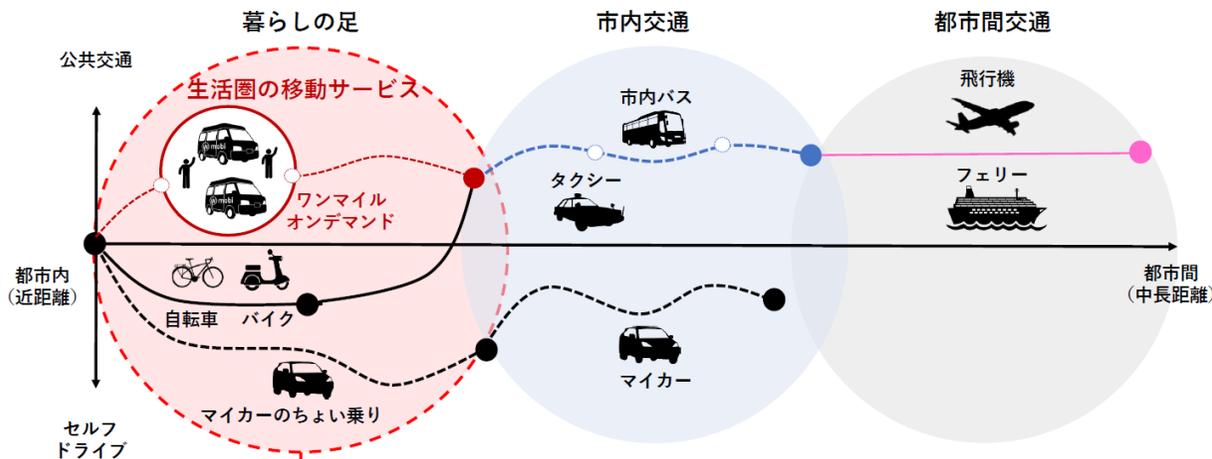
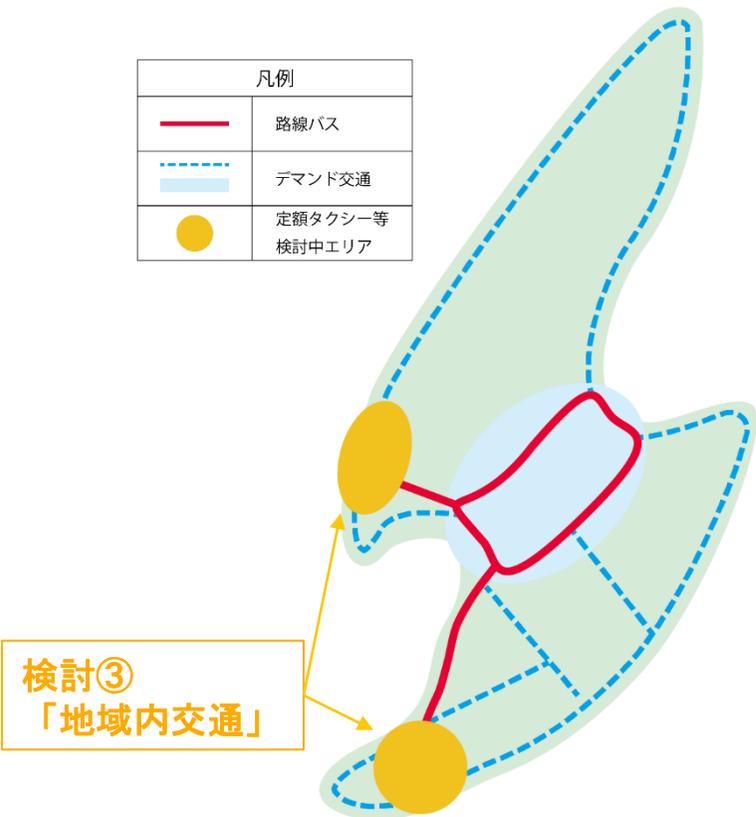


図 佐渡島民の移動イメージ 出典：WILLER

(3) 取り組み状況(社会実験)

- クラウド型配車システムを活用した島内タクシー事業者による共同配車を実施している。
- 閑散バス路線の代替移動手段として、タクシーの利用促進に向けて一括月額運賃の受容性を調査。

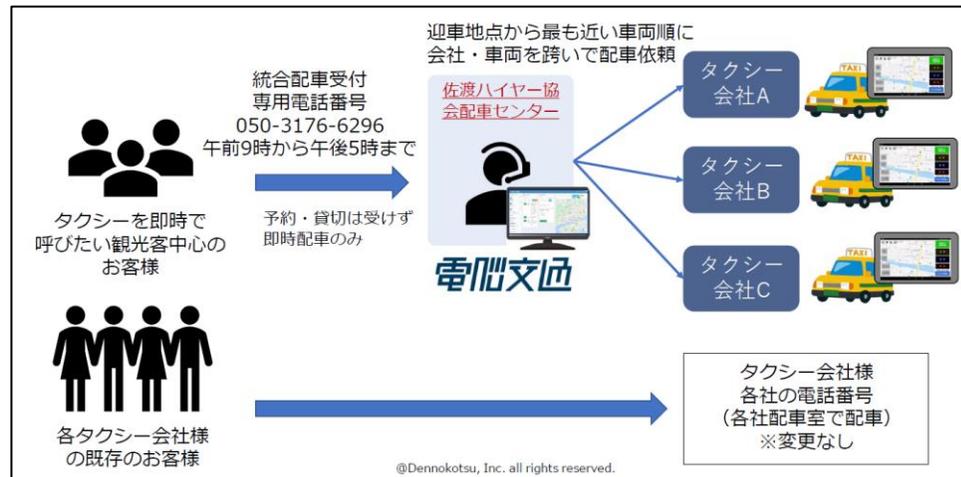


図 クラウド型配車システムのイメージ

図 小木地区における月額タクシー運行エリア



(3) 取り組み状況(社会実験) 2022自動運転実証調査内容 (国土交通省自動運転実証調査事業)

1. 事業の目的、概要

交通不便地域に対応する新たなサービス創出、事業者の人材不足や高齢者事故などの交通課題の解決に向けて、本年度、国土交通省の自動運転実証調査事業の採択を受け、自動運転の社会実装に向けた調査業務を実施する。

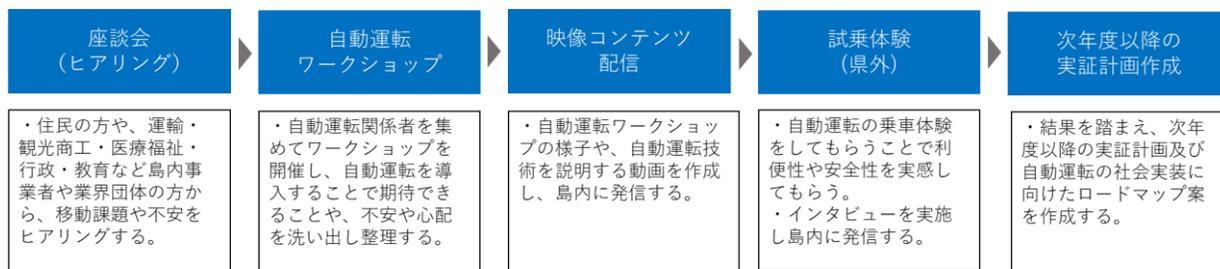
2. 事業の内容

(1)自動運転実証運行に向けた基礎調査及び次年度実証エリア・ルート候補地選定

(2)実証候補地で自動運転用地図データの収集

(3)自動運転に対する理解促進及び社会受容性の調査「生活」と「観光」視点で移動ニーズを把握・整理
移動サービスの自動運転化による事業性や実証運行する際の課題等を抽出

■実証調査の流れ



◎ワークショップ、映像配信時に社会受容性を計るアンケートを実施し、都度効果を定点観測を行う。

<自動運転ワークショップ>

- ・相川地区 1回目：12/27 2回目：1/13 会場：きらりうむ佐渡
 - ・小木地区 1回目：1/16 2回目：1/20 会場：小木マリンプラザ
 - ・相川、小木合同：2/1 会場：アミューズメント佐渡
- ※参加予定者（住民組織、社協、PTA、交通物流事業者、観光関係団体等）

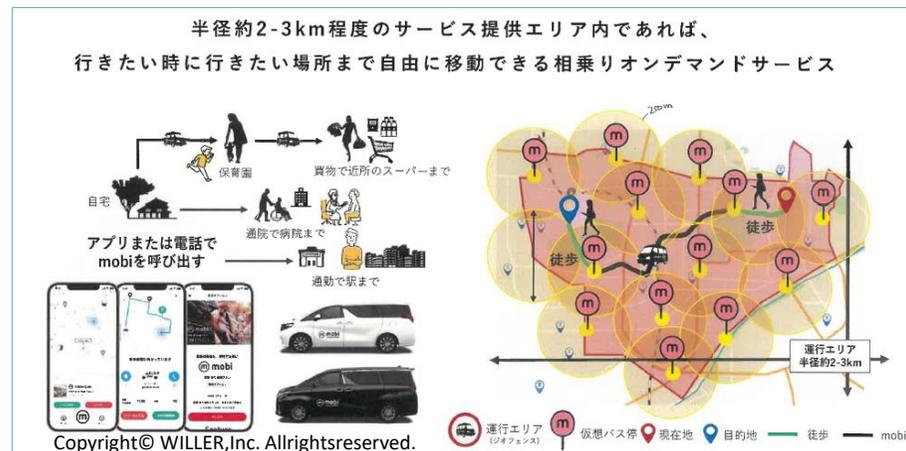
<自動運転用地図収集走行>

- ・期 間：2月中旬
- ・走行区域：相川市街地ほか周辺道路
- ・走行方法：公用車4台に車載機器を搭載して走行

3. 実施体制



■デマンド交通のデモ走行(自動運転実証調査関連事業) ワークショップの意見を踏まえて相川地区で試験運行



(3) 取り組み状況(社会実験)

●地域の交通全体に関する課題を調査・理解し、自動運転の体験を通して理解を深めることが自動運転の受容性醸成につながる



座談会



ワークショップ



試乗会



映像配信

地域の方々と交流を深めることで、受容性も醸成されていく

(3) 取り組み状況(社会実験)

●自動運転による移動サービスを検討するべくワークショップを実施し、地域内の移動ニーズを調査

自動運転ワークショップ 実施状況

テーマ

「みんなで創ろう、相川・小木の未来交通」

1. 地域の、地域による、地域のための交通を皆さまと考えること
2. 様々な社会課題解決が期待される自動運転について皆さまと考えること

1. ・地域内外でどういった移動ニーズや課題があり、どのような交通サービスがあると良いと思うか
(地域交通のあり姿を皆さまと一緒に議論)
2. ・自動運転技術はどういったものか、どのような期待や不安を感じるか
(地域交通 x 自動運転のあり姿を皆さまと一緒に議論)

エリア	ワークショップ	日程	場所
相川	1回目テーマ:地域交通	12/27(火) 10:00~12:00(生活) 14:00~16:00(観光)	きらりうむ佐渡
	2回目テーマ:地域交通 x 自動運転	1/13(金) 10:00~12:00(生活) 14:00~16:00(観光)	
小木	1回目テーマ:地域交通	1/16(月) 10:00~12:00(生活) 14:00~16:00(観光)	小木マリンプラザ
	2回目テーマ:地域交通 x 自動運転	1/20(金) 10:00~12:00(生活) 14:00~16:00(観光)	
相川・小木	島内での観光客向けの交通あり姿 (観光のみ)	2/1(水) 10:00~11:30	アミューズメント佐渡



①生活:住民組織(まち協等)、福祉課、社協、PTA
物流事業者
②観光: DMO支部、地場観光事業者

(3) 取り組み状況(社会実験)

ワークショップを通じて認識した移動ニーズ

生活,コミュニティ

- 地元スーパーへの買い物(平日)
- 島中心エリアへの買い出し(週末)
- ゴミ出しにマイカーで移動
- 集会所・サークルへの移動

通院・介護

- 診療所への通院/送迎
- 総合病院への通院/送迎
- 社協の介護予防教室イベント
- デイサービスへの移動

通学・習い事

- 学校までの通学
- 公文式・ピアノ等習い事/送迎
- 部活動で他校への移動
- 学童後の送迎

飲食,街歩き,趣味

- 家族での外食(島中心エリア)
- 友人・知人とのランチ/飲み会
- 観光客による呑み歩き
- 趣味の農作業(週末)

観光

- 相川・小木エリアのスポット巡り
- たらい舟などのアクティビティ
- レンタサイクルでの周遊
- 両津港への移動(定期船)

移動に関する課題

路線バス本数が少ない&高い

タクシー・レンタカーが非常に少ない

日常生活での移動にマイカー要

部活や習い事への送迎が不便

中高生だけで移動できない

両津港までの移動や送迎が不便

理想的な交通

エリア内オンデマンド

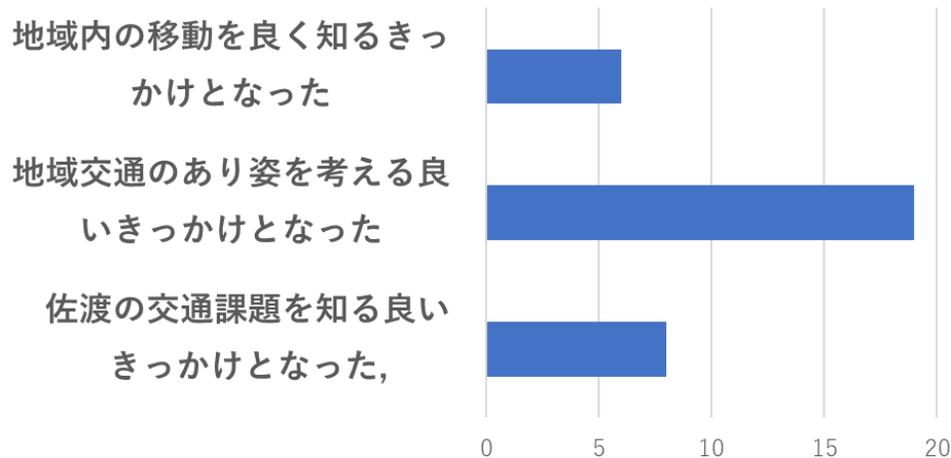
エリア内シャトル

閑散エリア間シャトル

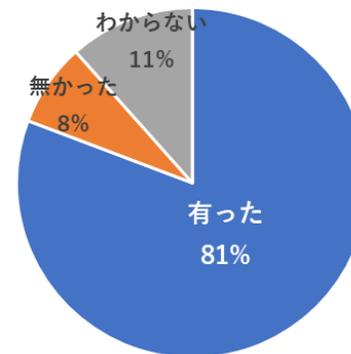
(3) 取り組み状況(社会実験)

●ワークショップを通しての変化

ワークショップを通じての気づき



参加前後での自動運転に対するイメージに変化はありましたか？



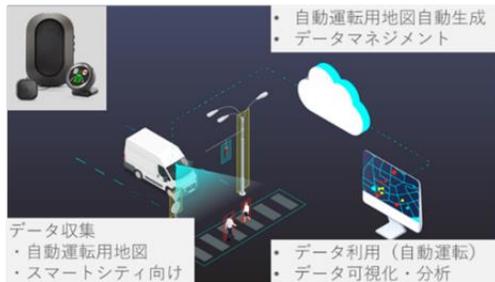
- 多方面の方と話し合いすることで福祉や観光など色々な課題があることがわかった。
- 子どもの遊びに伴う移動など普段気づかない視点が得られた。
- 個人レベルでは思いつかない発想。
- 様々な目線でアイデア出しができて参考になった。

- 近い将来実際に島内で活躍するであろうイメージが湧いてきた。身近な技術になってきたと感じた。
- 地域には自動運転車は導入無理[↓] と思っていたが今の技術なら可能と前向きに思う。
- 全ての車が自動運転になれば、あおり運転のトラブルや事故がなくなり安心して移動できる。

(3) 取り組み状況(社会実験)

佐渡島内の自動運転用地図収集の取組

- 佐渡市の公用車にモバイルアイのアフターマーケット製品である“ME8 Connect”を装着
- 公用車の走行が地図収集に貢献
- 自動運転実装時には全土の地図ができている状態を目指す



(3) 取り組み状況(社会実験)

● 自動運転の社会受容性調査 島民アンケート調査及び動画配信

2023年1月31日更新
[市民の皆さまへ 寒波による大雪、強風、低温にご注意ください!](#)

AI (人工知能) は
こんなページをおすすめします

[観光に関する調査報告など](#)

[R3年度まとめ冊子](#)

[2021年度：佐渡来訪者満足度調査](#)

[2021年度：佐渡観光データ調査分析業務報告書](#)

[これからの佐渡市のデジタル化構想を策定します](#)

[見つからないときは](#)

[よくある質問と回答](#)

令和4年度自動運転実証調査事業自動運転による移動サービスに関するアンケート調査 (動画配信)

佐渡市では、今後の自動運転による移動サービスの検討を目的にアンケート調査を実施しています。アンケート調査票が送付された方におかれましては、下記の自動運転に関する動画YouTubeもご視聴いただき、アンケート調査の回答にご協力ください。

■映像1「つなぐ、ひろがる、佐渡の未来」

配信内容：自動運転の調査検討に向けた、市長はじめ地域関係者のインタビュー映像が収録されています。

令和4年度自動運転実証調査事業「つなぐ、ひろがる、佐渡の未来」
佐渡市自動運転実証調査

見る YouTube

7. 今後の検討会について

- MaaS検討会での検討内容は、佐渡市地域公共交通計画の見直し作業に反映し、協議会において佐渡全体の公共交通体系の議論を行う。
- ◎ MaaS検討会は、地域公共交通計画の作成作業と連動しながら、新たなモビリティサービスの提供体制の構築に向けて調査検討を行う。

