

# 第5章 基本方針・目標

## 1. 基本方針

これまでの検討結果、上位・関連計画を踏まえて、基本方針を設定します。

### 【基本方針】 持続可能で誰もが利用しやすい公共交通

- ・まちづくりと連携し、効率的な公共交通体系を構築していくとともに、市民や来訪者などだれにとっても利用しやすい持続可能な公共交通を構築していきます。

## 2. 佐渡市が目指す公共交通体系

前回協議会から一部追加・修正

基本方針を踏まえて、佐渡市における公共交通体系を示します。今後、さらに運転手が不足することを考慮し、現在運行している路線バスを「幹線」「支線」「地域内デマンド」と位置付けるとともに、各地域にあった公共交通を目指します。尚、計画期間は令和6年度から令和15年度までの10年間ですが、10年後の社会情勢や自動運転をはじめとした新技術の進歩など、不透明な部分もあるため、中間時（令和10年度）における公共交通体系も示し、段階的に交通体系を見直していきます。

また、段階的に交通体系を見直していくため、評価指標及び第6章の施策・事業についても中間時（令和10年度）を見据えて設定します。

表 10年後を見据えた位置付けの考え方



区分	バス路線（エリア）	位置付けの考え方
幹線	本線、南線、小木線	・利用者が多く、佐渡汽船ターミナルや地域拠点、観光地へのアクセスに重要な役割を担っている路線を「幹線」と位置付けます。
支線	七浦海岸線、海府線、国仲・金丸線、赤泊線、松ヶ崎線、横宿線	・幹線ほど利用は多くありませんが、バス車両でないと対応できない利用実態がある一方で、路線や時間帯によって大きく利用状況が異なる場合もあるため、デマンド運行の可能性も含めた「支線」と位置付けます。
地域内デマンド	内海府線、東海岸線、前浜線、赤泊線、宿根木線、度津線、国仲北部、国仲南部、小木（羽茂）	・路線バスの運行が難しいことから、あらゆる輸送資源を総動員して移動手段を確保する「地域内デマンド」と位置付けます。

区分	路線・区域	
幹線	本線・南線・小木線	
支線	海府線・七浦海岸線・内海府線 東海岸線・横宿線・松ヶ崎線 国仲金丸線・前浜線・赤泊線	
地域内デマンド	海府線・七浦海岸線 内海府線・東海岸線・前浜線 赤泊線・宿根木線・度津線 国仲北部/南部・小木(羽茂)	
「支線」で今後減便や休止が予想される路線		

イメージ案



図 5年後（令和10年度）を見据えた公共交通体系

区分	路線・区域	
幹線	本線・南線・小木線	
支線	海府線・内海府線・東海岸線 横宿線・松ヶ崎線・国仲金丸線 赤泊線	
地域内デマンド	海府線・七浦海岸線・内海府線 横宿線・赤泊線・前浜線・度津線 東海岸線・宿根木線・国仲金丸線 国仲北部/中部/南部・小木(羽茂)	
	「支線」で今後減便や休止が予想される路線	

**イメージ案**



図 10年後（令和15年度）を見据えた公共交通体系

### 3. 各交通手段の役割

各交通手段が、それぞれの特性に応じて役割を分担し、連携し合うことで、効率的かつ利便性の高い公共交通網の形成を図ります。

表 各交通手段の役割

交通手段	区分	役割
路線バス	幹線	佐渡汽船ターミナルや地域拠点、観光地へのアクセスに重要な役割を担います。
	支線	佐渡島の外周部など、郊外から地域拠点等へのアクセスに重要な役割を担います。
タクシー	—	路線バスだけではカバーできない移動手段を提供する役割を担います。
地域輸送資源 (スクールバス、旅館・ホテル送迎バスなど) ※輸送資源の不足が見込まれる場合は、住民協力による輸送も視野に入れます	地域内 デマンド	路線バス、タクシーでカバーできない佐渡島の外周部など、郊外から地域拠点等へのアクセスに重要な役割を担うとともに、地域内移動の役割も担います。
航路・空路	—	島外とのアクセスを担います。
レンタルサービス シェアリングサービス	—	島内二次交通としての役割を担います。

#### 4. 補助路線に係る事業及び実施主体

旧市町村を結ぶ幹線で、広域的な移動の役割を担う路線バス「本線」については、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら維持を図ります。

また、そのほかの路線については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用しながら維持を図ります。

表 本線の運行概要

活用補助事業	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
起点	監督署前
主な経由地	両津港佐渡汽船、佐渡病院（金井）、佐和田 BS、相川
終点	佐渡金山前
事業許可区分	4 条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	交通事業者
地域公共交通確保維持事業の必要性（位置づけ・役割を含む）	<p>旧両津市から旧相川町の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担っています。佐渡汽船両津港では、佐渡汽船等の他モードや他の路線バス等と連絡し、途中、佐渡病院や佐和田 BS といった地域の主要拠点を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要があります。</p>

表 国仲・金丸線の運行概要

活用補助事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
起点	佐和田 BS
主な経由地	佐渡病院（金井）、真野新町、佐渡総合高校前
終点	佐和田 BS
事業許可区分	4 条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	交通事業者
地域公共交通確保維持事業の必要性（位置づけ・役割を含む）	<p>佐渡市中心部を循環しながら運行し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動など多様な目的での移動を担っています。また、佐渡市中心部の居住地域・交通結節点と各拠点施設を結んでおり、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要があります。</p>

表 宿根木線の運行概要

活用補助事業	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
起点	羽茂高校前
主な経由地	小木、宿根木
終点	江積
事業許可区分	4条乗合
運行態様	路線不定期運行
実施主体	交通事業者
地域公共交通確保維持事業の必要性 (位置づけ・役割を含む)	<p>羽茂地区・小木地区、宿根木地区を結び、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光・ビジネス等、多様な目的での移動を担っています。また、小木港と各拠点施設を結んでおり、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要があります。</p>

※公共交通体系検討中のため、想定する補助対象路線も検討中である。  
決まり次第、上記の表のとおり路線ごとに記載する。

対象路線検討中

凡例	
地域間幹線系統補助対象路線	— (Red line) —
地域内フィーダー系統補助対象路線	— (Blue line) —



図 想定する国庫補助対象路線の運行経路

## 5. 目標及び評価指標

### (1) 目標

佐渡市の人口は減少傾向にあり、近年公共交通の課題および基本方針を踏まえて、目標を以下のとおり設定します。

#### 【目標①】 持続可能な公共交通体系の構築

- ・運転士不足や財政負担の増加の問題に対応し、持続可能な公共交通を実現していくため、地域状況や移動ニーズに合わせた公共交通体系を目指します。

#### 【目標②】 だれもが利用しやすい公共交通の実現

- ・市民の日常生活に必要な移動手段の確保や、来訪者にとって移動しやすい公共交通の実現を目指します。

#### 【目標③】 行政・事業者・市民らと連携して支え合う公共交通

- ・公共交通を取り巻く環境が厳しい状況にある中で、行政や交通事業者だけでは公共交通を確保維持していくことが難しいため、幅広い事業者や市民とも連携しながら公共交通を支えていく環境を目指します。

### (2) 評価指標

#### 前回協議会から追加

上記の目標について、7つの評価指標を設定します。評価指標の設定にあたり、10年後の社会情勢や新技術の進歩など不透明な部分があることや、佐渡市総合計画においては、計画期間10年の中で、評価指標値を中間年に設定していることから、本計画においても計画期間の中間年（令和10年度）を目標とした評価指標を設定します。

表 評価指標

評価指標	関連目標
① 路線バス（幹線）の利用者数	目標 1、2、3
② 路線バス（幹線）の運行便数	目標 2
③ 地域内デマンドの運行地区数	目標 1、2、3
④ 路線バス（幹線）の収支率	目標 1
⑤ 佐渡市の財政負担額	目標 1、3
⑥ 市民の将来の移動に対する安心度	目標 1、2、3
⑦ 路線バス・貸切バスを利用した来訪者の満足度	目標 1、2、3



評価指標① 路線バス（幹線）の利用者数	
関連目標	目標 1 持続可能な公共交通体系の構築 目標 2 だれもが利用しやすい公共交通の実現 目標 3 行政・事業者・市民らと連携して支え合う公共交通
現況値（R4） ※バス事業年度 （R3.10.1～R4.9.30）	幹線（本線、南線、小木線）：264,866 人／年
目標値（R10）	幹線（本線、南線、小木線）：264,866 人／年以上
指標の算定方法	路線バス利用実績データを活用
データ出典元	市保有の路線バス利用者数データ
目標値設定の考え方	世界遺産登録による来訪者の増加が見込まれる中、より多くの方々に路線バスを利用してもらうため、幹線の路線バス利用者数の増加を目指します。

評価指標② 路線バス（幹線）の運行便数	
関連目標	目標 2 だれもが利用しやすい公共交通の実現
現況値（R5） ※R5.4.1 ダイア改正時点	幹線（本線、南線、小木線）：94 便／日【平日】 92 便／日【休日】
目標値（R10）	幹線（本線、南線、小木線）：94 便／日【平日】以上 92 便／日【休日】以上
指標の算定方法	時刻表より、本線、南線、小木線の便数をカウント
データ出典元	新潟交通佐渡発行の「佐渡島内路線バス時刻表」
目標値設定の考え方	島内の移動に重要な役割を担う幹線の路線バスは、運行便数を増やし、市民・来訪者らにとって利用しやすい路線バスを目指します。

評価指標③ 地域内デマンドの運行地区数	
関連目標	目標 1 持続可能な公共交通体系の構築 目標 2 だれもが利用しやすい公共交通の実現 目標 3 行政・事業者・市民らと連携して支え合う公共交通
現況値（R4）	0 地区
目標値（R10）	7 地区
指標の算定方法	地域内デマンド運行地区をカウント
データ出典元	市保有のデータ
目標値設定の考え方	行政が必要な支援を行いながらも、地域住民が主体となって地域の移動手段を確保する仕組みを構築し、実施地区の拡大を目指します。

評価指標④ 路線バス（幹線）の収支率	
関連目標	目標 1 持続可能な公共交通体系の構築
現況値（R4） ※バス事業年度 （R3.10.1～R4.9.30）	幹線（本線、南線、小木線）：49.9%
目標値（R10）	幹線（本線、南線、小木線）：49.9%以上
指標の算定方法	経常収益÷経常費用×100
データ出典元	市保有の収支率データ
目標値設定の考え方	利用促進や運行効率化を図り、現況より収支率を高めることを目指します。

評価指標⑤ 佐渡市の財政負担額	
関連目標	目標 1 持続可能な公共交通体系の構築 目標 3 行政・事業者・市民らと連携して支え合う公共交通
現況値（R4） ※バス事業年度 （R3.10.1～R4.9.30） ※わたつデマンドバスのみ （R4.4.1～R5.3.31）	686 円／人
目標値（R10）	686 円／人以下
指標の算定方法	佐渡市の財政負担額÷公共交通利用者数
データ出典元	市保有の補助金実績データ 市保有の公共交通利用者数データ
目標値設定の考え方	利用促進や運行効率化を図り、公共交通利用者 1 人あたりの財政負担額を現況より削減することを目指します。

評価指標⑥ 市民の将来の移動に対する安心度	
関連目標	目標 1 持続可能な公共交通体系の構築 目標 2 だれもが利用しやすい公共交通の実現 目標 3 行政・事業者・市民らと連携して支え合う公共交通
現況値（R5）	10%
目標値（R10）	50%
指標の算定方法	市民アンケート調査による「安心できる」「やや安心できる」の合計
データ出典元	佐渡市の公共交通に関する市民アンケート調査（R5 年度）
目標値設定の考え方	移動手段の確保、利便性向上を図りながら、市民の将来の移動に対する安心度を高めることを目指します。

評価指標⑦ 路線バス・貸切バスを利用した来訪者の満足度	
関連目標	目標 1 持続可能な公共交通体系の構築 目標 2 だれもが利用しやすい公共交通の実現 目標 3 行政・事業者・市民らと連携して支え合う公共交通
現況値 (R4)	63%
目標値 (R10)	80%
指標の算定方法	佐渡市来訪時、出発地から最初の目的地までの移動で「バス・貸切バス」を利用した人のうち、総合満足度で「大変満足」「満足」「やや満足」と回答した人の割合
データ出典元	来訪者満足度調査 (トキめき佐渡・にいがた観光圏(調査地点=佐渡)報告書)
目標値設定の考え方	バスの利便性向上を図り、来訪時における「バス・貸切バス」利用者の総合満足度を高めることを目指します。