



佐渡市 地域公共交通計画



SDGs未来都市

佐渡市

令和6年3月



目次

第1章 計画の概要 1

- 1. 計画策定の背景・目的..... 1
- 2. 計画の位置付け 1
- 3. 計画の期間..... 2
- 4. 計画の対象区域 2
- 5. 上位計画と関連計画 3

第2章 地域および公共交通の現状 6

- 1. 位置・地勢..... 6
- 2. 人口 6
- 3. 市外との移動..... 9
- 4. 主要施設の分布状況..... 10
- 5. 観光客 15
- 6. 環境保全 16
- 7. 交通事故・運転免許返納 17
- 8. 公共交通の現状 18
- 9. その他の交通 25
- 10. アンケート調査結果 28

第3章 佐渡市地域公共交通網形成計画の評価 40

- 1. 網形成計画における施策実施状況 40
- 2. 網形成計画の指標値の評価結果について 46
- 3. 施策実施による課題への対応状況 47



第4章 公共交通の課題整理 48

第5章 基本方針・目標 50

1. 基本方針	50
2. 本市が目指す公共交通体系	50
3. 各交通手段の役割	53
4. 地域公共交通確保維持改善事業の必要性	54
5. 目標および評価指標	59

第6章 交通施策・事業 64

施策1. 地域特性・ニーズに応じた 移動しやすく効率的な公共交通網の構築	66
施策2. 公共交通の利用促進	69
施策3. 情報提供の充実化	72
施策4. 新技術の導入による利便性向上・運行効率化	74
施策5. 環境保全に資する公共交通	76
施策6. ラストワンマイルモビリティの導入・拡大	77
施策7. 公共交通と他分野との共創	78
施策8. バリアフリーの促進	79



1. 計画策定の背景・目的

佐渡市では、佐渡市地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」)を平成27年6月に策定し、各種交通施策に取り組んできました。その後9年が経過し、人口減少や少子高齢化などの社会問題に加え、新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者の減少等により、公共交通を取り巻く環境は大きく変化するとともに、より一層厳しい状況となっています。

その中で、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域交通法)」が改正され、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成が努力義務化され、地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保や自動運転、MaaS[※]などの新技術を活用することが求められています。また、令和5年10月にも地域交通法が改正され、地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への再構築が求められています。

このように、網形成計画策定時にはなかった新しいモビリティサービスの検討など計画を見直す必要が生じたことから、網形成計画をもとに、まちづくりとの連携・一体性を確保しながら交通ネットワークの構築やサービス向上を図り、多様な主体が支える持続可能な公共交通の実現に向けた佐渡市地域公共交通計画(以下「本計画」)を策定することとしました。

※MaaS:個々の交通手段を統合し、1つのサービスとして提供することで移動利便性を向上させること。

2. 計画の位置付け

本計画は、佐渡市総合計画を踏まえた公共交通のマスタープランとして位置付けられます。また、各計画と連携しますが、特にまちづくりの計画である佐渡市都市計画マスタープランと相互に連携しています。

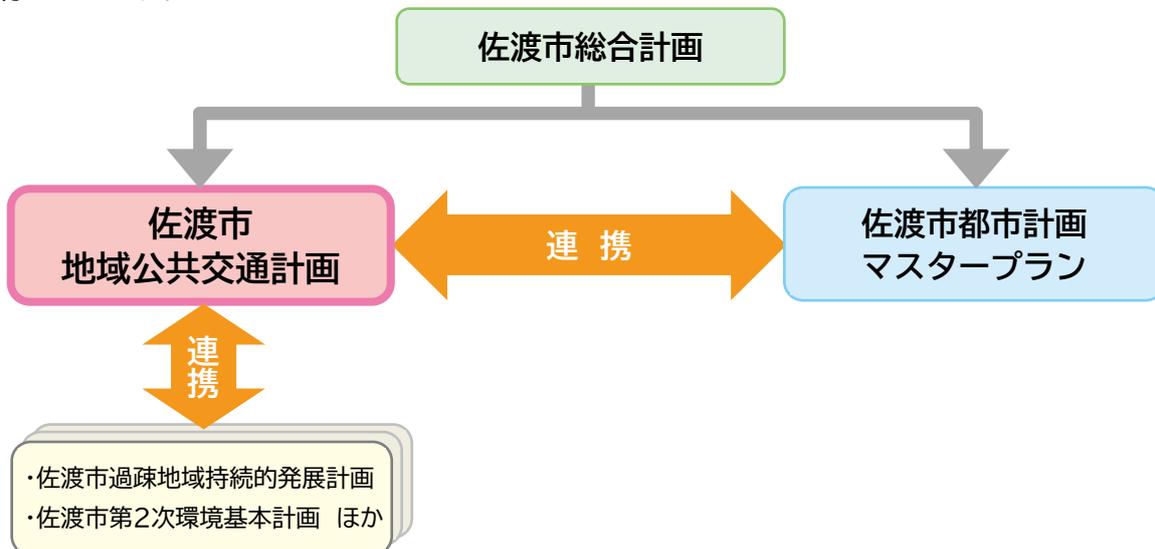


図 計画の位置付け

3. 計画の期間

計画の期間は10年間(令和6年度～令和15年度)とします。

4. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。また、地区の公共交通の検討にあたっては、以下の図のように旧市町村単位を基本とした地区を設定して進めていきます。



図 計画の対象区域

5. 上位計画と関連計画

(1) 佐渡市総合計画（計画期間：令和4年度～令和13年度）

令和4年3月に策定された佐渡市総合計画では、「歴史と文化が薫り人と自然が共生できる持続可能な島」を基本理念として掲げ、子どもからお年寄りまで誰もがいきいきと輝ける島を目指しています。

公共交通に関連する基本方針として、「まちづくりとの連携・一体性を確保しながら、交通ネットワークの構築やサービス向上を図り、多様な主体が支える持続可能な公共交通の実現を目指します」を掲げています。具体的な施策および主な取組は以下の表のとおりです。

【佐渡市の将来像】

歴史と文化が薫り人と自然が共生できる持続可能な島

～子どもからお年寄りまで誰もがいきいきと輝ける島～

表 公共交通に関連する施策と主な取組

施策	主な取組
1. まちづくりと連携した地域交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none">・地域公共交通計画に基づいた、幹線・支線・地区内路線による効率的なバス交通ネットワークの構築・バス交通を補完する地区内交通として、デマンド運行※や自家用有償旅客運送、グリーンスローモビリティ※および自動運転技術の導入の検討・整備
2. 交流人口拡大に向けた交通体系の充実	<ul style="list-style-type: none">・航路の利用促進に向けた運航体制の確立・航空路再開、新佐渡空港滑走路 2,000m 化・観光エリア内を周遊する二次交通の確保
3. 公共交通のサービスレベルの向上	<ul style="list-style-type: none">・航路および航空路、バス、タクシーの各交通機関の経路検索や支払をオンデマンドでアクセスできるシームレスな交通サービスの整備

※デマンド運行：利用者の予約に応じる形で、運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて運行する方法(オンデマンド運行ともいう)。本市では路線バスの度津線や宿根木線などで実施中の「デマンドバス」がそれにあたる(令和5年度末時点)。

※グリーンスローモビリティ：電動など環境に配慮した動力を利用した低速(概ね20km/h以下程度)の小型乗合車両。低速であるため歩行者との混在などでも安全を確保した運行が可能である。

(2) 佐渡市都市計画マスタープラン (計画期間：平成21年度～令和7年度)

平成21年3月に策定された佐渡市都市計画マスタープランでは、公共交通関連の方針として、「地域の足の確保」を掲げており、今後の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としています。整備方針は以下の表のとおりです。

表 公共交通の整備方針

整備方針	主な内容
公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・広域都市軸、地域幹線軸における運行維持継続を目指す ・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、コミュニティバスや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、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を推進する ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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環境整備を促進する

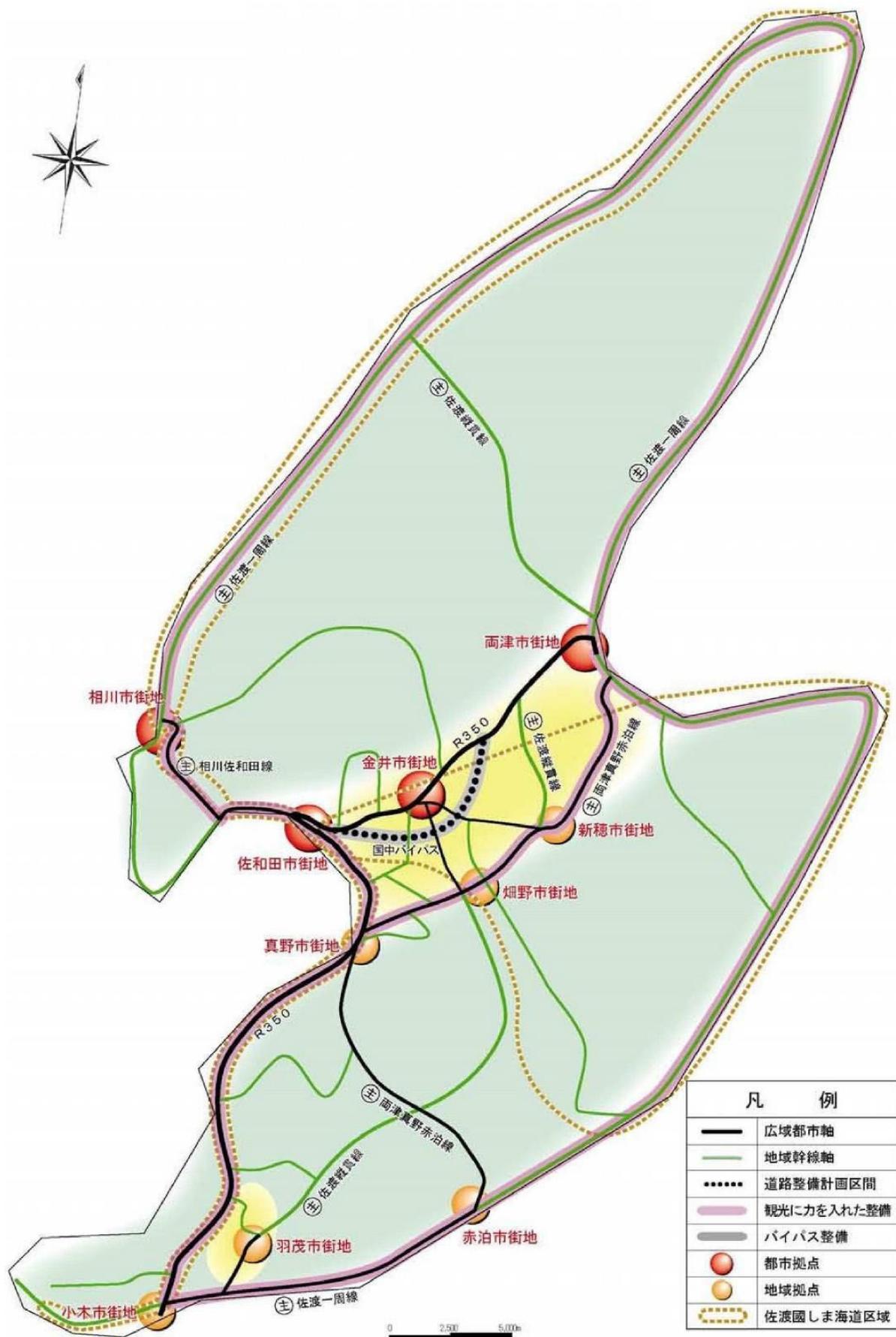


図 佐渡市都市計画マスタープランにおける道路ネットワークのイメージ

第2章

地域および公共交通の現状

1. 位置・地勢

佐渡島は、新潟市の西方約45km、本土との最短距離約32kmの日本海に位置する離島で、全島が本市の区域となっています。

総面積855.34km²を有する離島で、島の北部に大佐渡山地、南部に小佐渡山地が平行し、その間には島とは思えないほどの広大な国中平野を形成しています。周囲280.7kmにおよぶ海岸線は優れた自然景観に恵まれており、天然の良港が多く存在します。

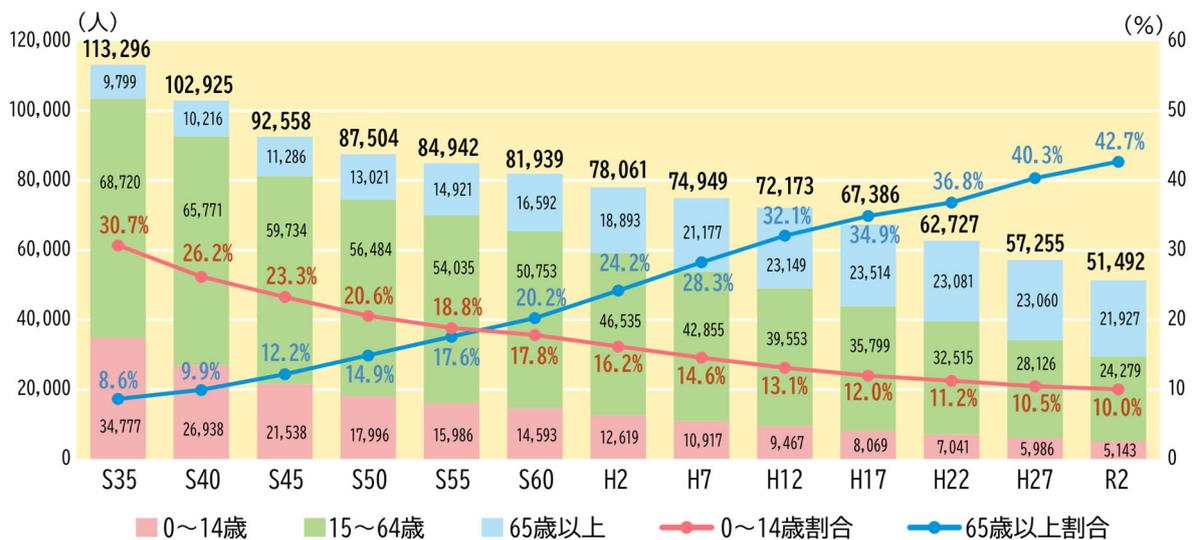


図 本市の位置

2. 人口

(1) 全体の人口

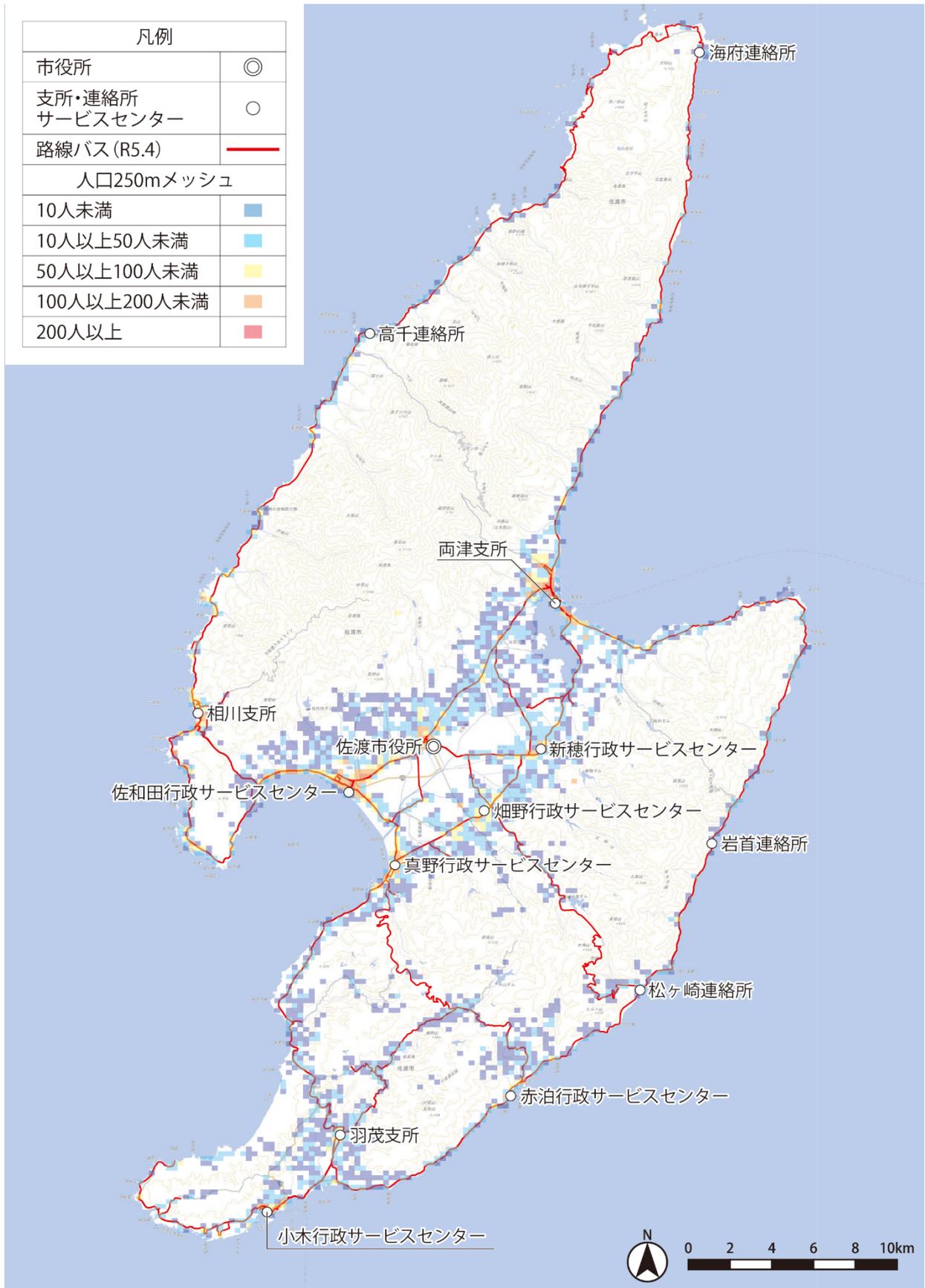
本市の人口は減少傾向にあり、近年では進学先が限られていることから、多くの若者が市外へ転出し、人口減少が進行しているとともに、高齢化も進行しています。また、人口分布の状況は、市内中心部にあたる国中平野に集中していますが、海岸部にも広く点在しており、市内全域に人口が広く分布しています。



資料：国勢調査(S35～R2)※総人口には年齢不詳を含む

図 年齢区分別人口の推移

凡例	
市役所	◎
支所・連絡所 サービスセンター	○
路線バス (R5.4)	—
人口250mメッシュ	
10人未満	■
10人以上50人未満	■
50人以上100人未満	■
100人以上200人未満	■
200人以上	■

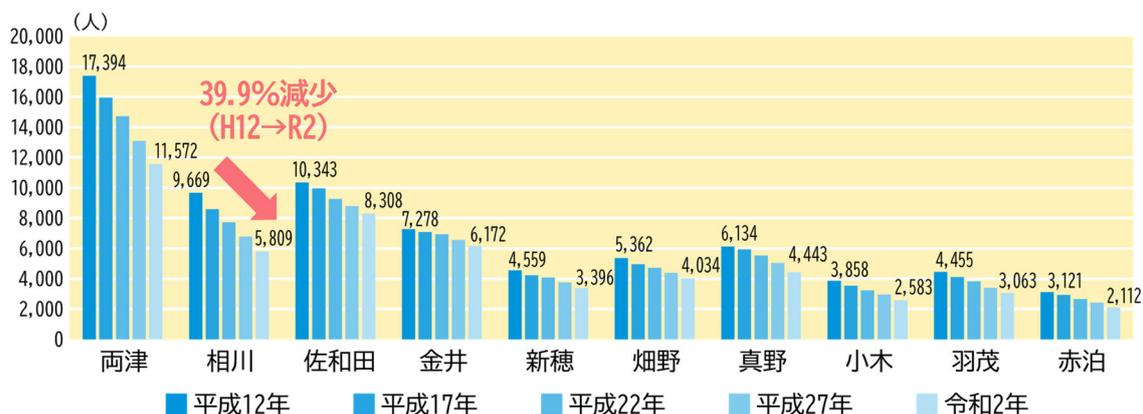


資料:国勢調査(R2)

図 人口分布

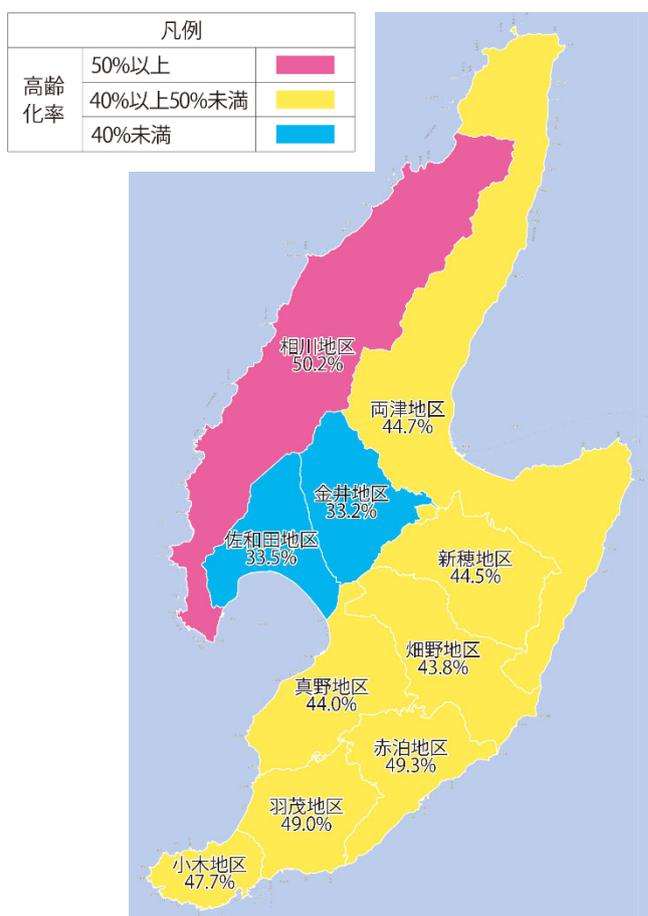
(2) 地区別の人口

本市における地区別人口は各地区とも減少傾向にあり、特に相川地区では平成12年からの20年間で約40%減少しており、最も減少率が高い地区となっています。また、令和2年における高齢化率は、市内の中心市街地に当たる佐和田地区や金井地区を除き40%を超えており、特に相川地区では市内で唯一50%を超えています。



資料:国勢調査(H12~R2)

図 地区別人口の推移



資料:国勢調査(R2)

図 地区別の高齢化率

3. 市外との移動

(1) 就業者

就業者では、新潟市から本市への流入が最も多く100人を超えるなど、通勤の移動ニーズがあることから、移動手段の維持が求められています。

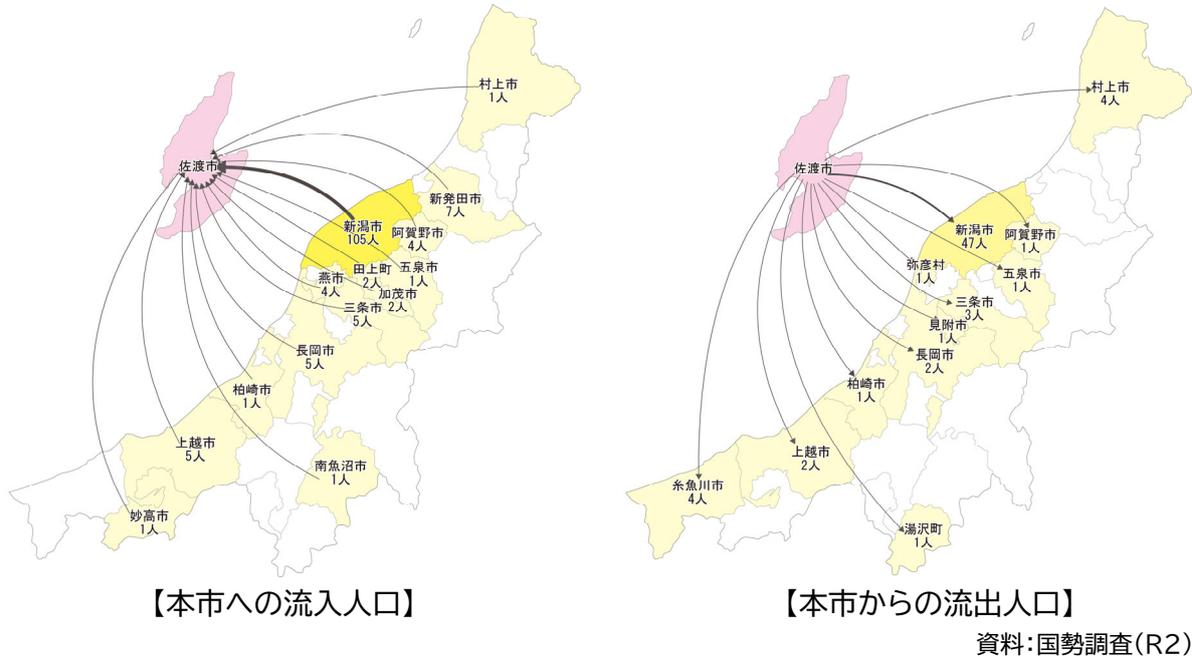


図 15歳以上就業者の移動

(2) 通学者

通学者では、本市からの流出が流入に対して多く、新潟市で50人を超えています。通学の移動ニーズがあることから、移動手段の維持が求められています。

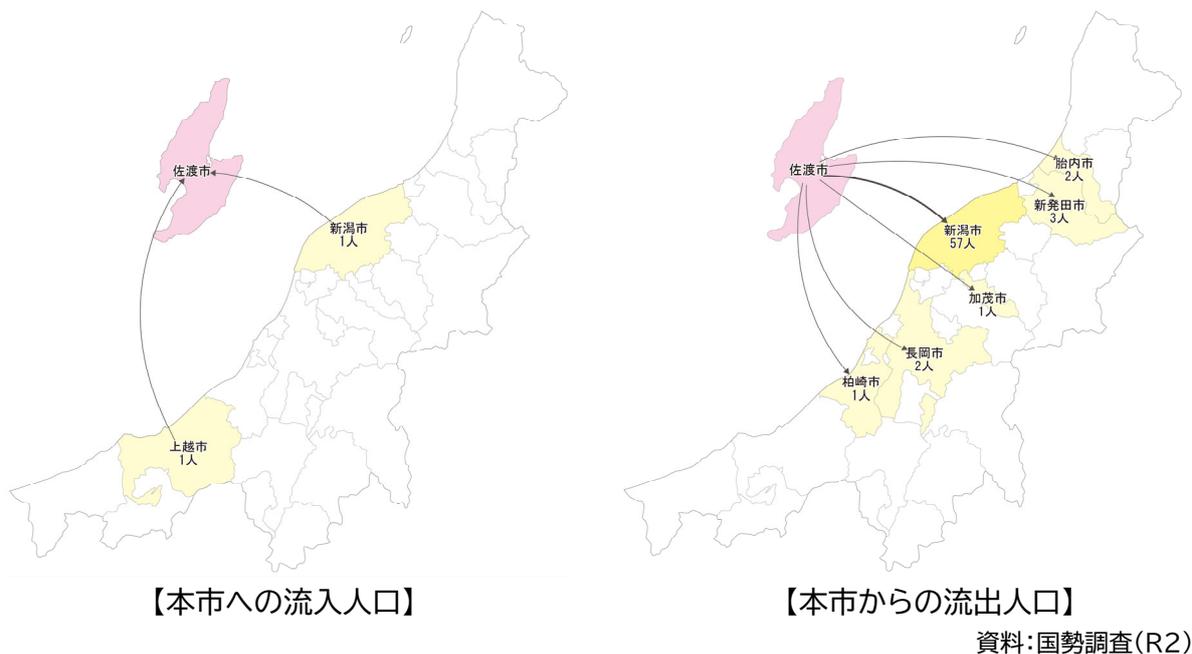


図 通学者の移動

4. 主要施設の分布状況

(1) 行政施設

行政施設は、金井地区に佐渡市役所が立地しているほか、旧市町村の地区を中心に支所や行政サービスセンターが立地しています。



資料:佐渡市 HP(R5.8 現在)

図 施設分布(行政施設)

(2) 医療施設

医療施設は、金井地区に立地する佐渡総合病院を中心に、診療所が各地区に点在しています。医療機能の統合が進み、病院は島内で2か所のみとなり、多くの機能は佐渡総合病院に集中しています。また、国中平野を中心に個人医院も点在しています。



資料: 佐渡市 HP「医療施設の住所連絡先一覧」、
佐渡総合病院 HP(R5.8 現在)

図 施設分布(医療施設)

(3) 商業施設

売場面積1,000m²以上の大規模小売店舗は、佐和田地区や金井地区を中心に点在しています。また、コンビニエンスストアやドラッグストアといった施設も点在しており、こうした施設も地域の商業施設として重要な役割を担っています。



資料：新潟県大規模小売店舗(1,000m²以上一覧(R5.4末))、NAVITIME(R5.8現在)、ローソン HP(R5.8現在)

図 施設分布(商業施設)

(4) 学校施設

小学校・中学校は、市内の広い範囲に点在しており、学校までの通学手段を確保するため、スクールバスを運行しています(25ページ参照)。また、高等学校は市内中心部に立地するほか、一部は郊外にも立地しており、路線バスによる通学が可能となっています。



資料:佐渡市 HP、新潟県 HP(R5.4現在)

図 施設分布(学校施設)

(5) 観光施設

観光施設は、市内の広い範囲に点在していますが、特に相川地区や小木・宿根木地区に集中しています。また、一部の観光施設では、路線バスでアクセスすることができない状況となっています。



資料:佐渡観光マップ

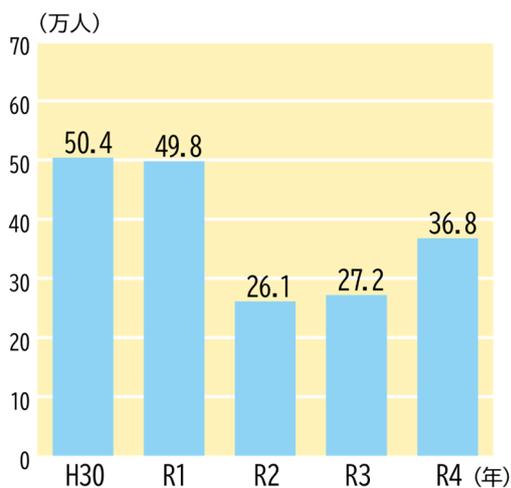
図 施設分布(観光施設)

5. 観光客

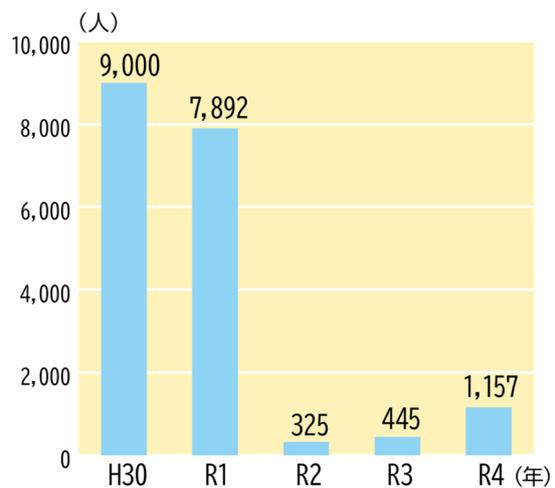
本市の観光入込客数は、令和元年まで約50万人で推移していましたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大きく減少しました。

外国人入込客数も平成30年には9,000人に達していましたが、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少しました。なお、令和4年は入国制限の緩和等もあり回復傾向にあります。

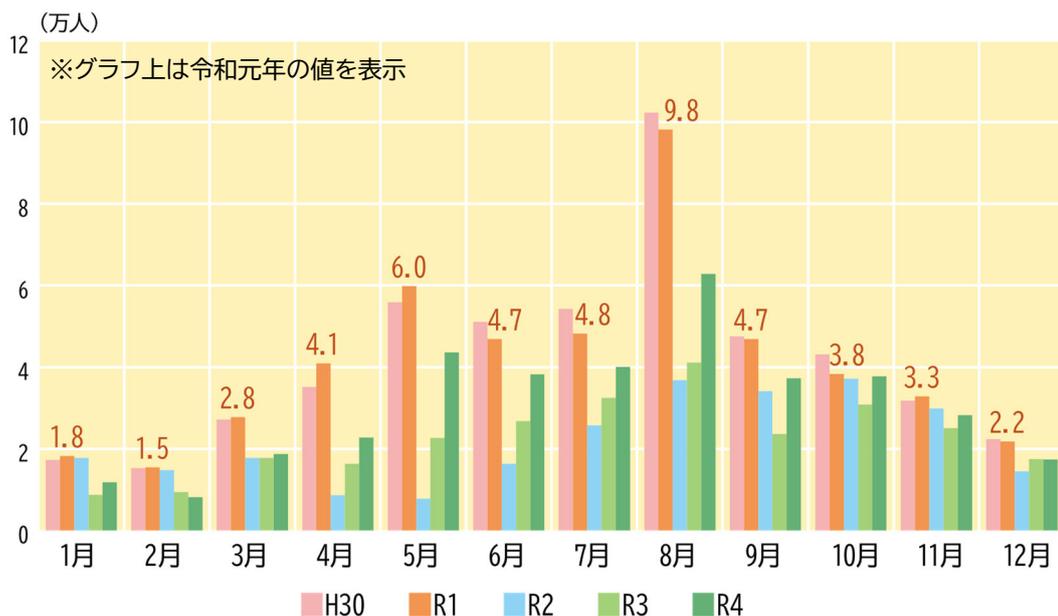
月別入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けていない平成30年と令和元年に限定した場合、夏場の入込客数が多く、特に8月には約10万人となっています。また、冬場の12月、1月、2月は特に入込客数が少なくなる特徴があり、季節によってニーズに大きな差があります。



資料：佐渡観光データ調査分析業務報告書
図 観光入込客数の推移



資料：佐渡観光データ調査分析業務報告書
図 外国人入込客数の推移

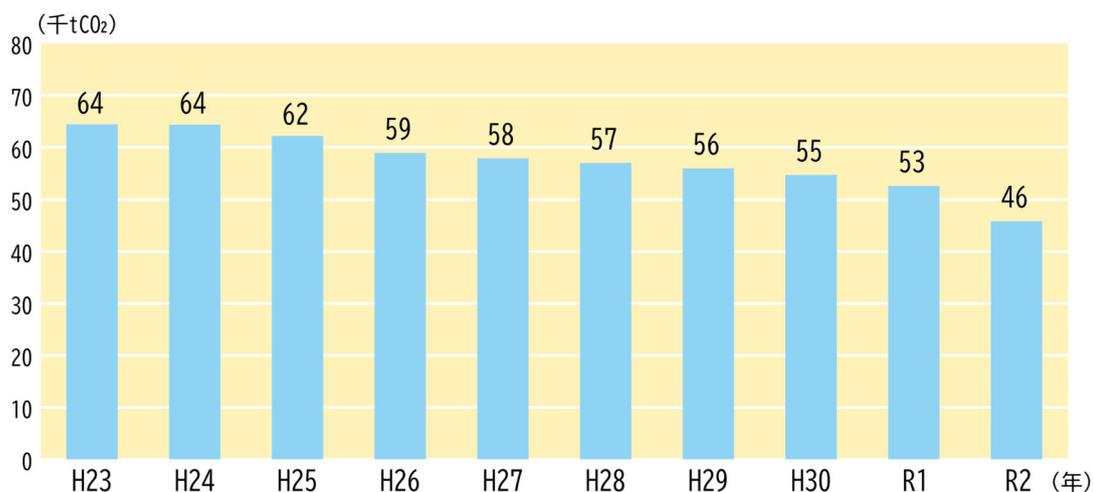


資料：佐渡観光データ調査分析業務報告書
図 月別入込客数の推移(H30～R4)

6. 環境保全

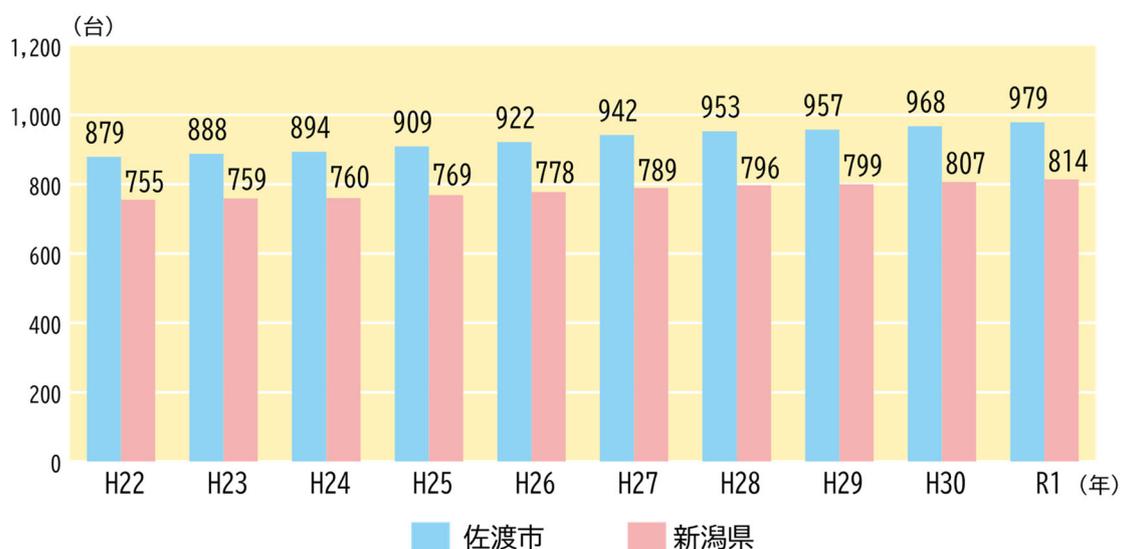
本市における自動車(旅客)部門のCO₂排出量は減少傾向で推移しており、令和2年には46(千tCO₂)まで減少しています。本市における自家用車の保有台数は、新潟県平均を大きく上回りながら推移しており、令和元年は979台(人口千人当たり)となっています。

本市では、平成29年に「佐渡市第2次環境基本計画(計画期間:10年間)」を策定し、環境保全に向けた各種取組を行っています。また、2050年にCO₂排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンアイランド」を宣言しており、公共交通分野においてもCO₂排出量実質ゼロに資する取組が求められています。



資料:環境省部門別CO₂排出量の現況推計

図 本市における自動車(旅客)CO₂排出量の推移



資料:北陸信越運輸局新潟運輸支局「新潟県運輸概況」

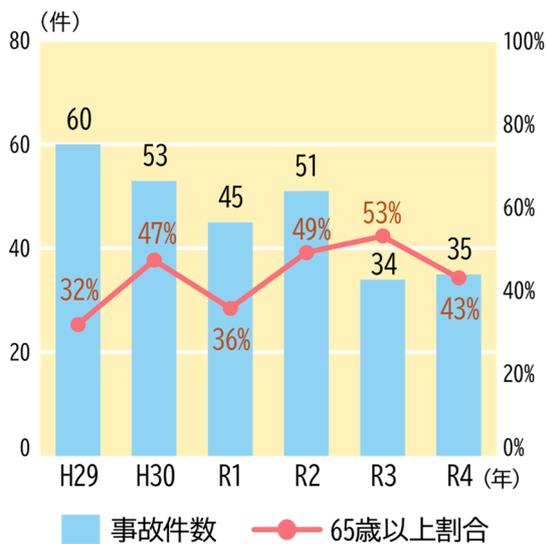
図 自動車保有状況(人口千人当たり)

7. 交通事故・運転免許返納

本市における交通事故(人身事故)発生件数は減少傾向にあり、令和4年の1年間では35件まで減少しています。一方で、事故件数に占める65歳以上の高齢者による加害事故の割合は近年50%近くとなっています。

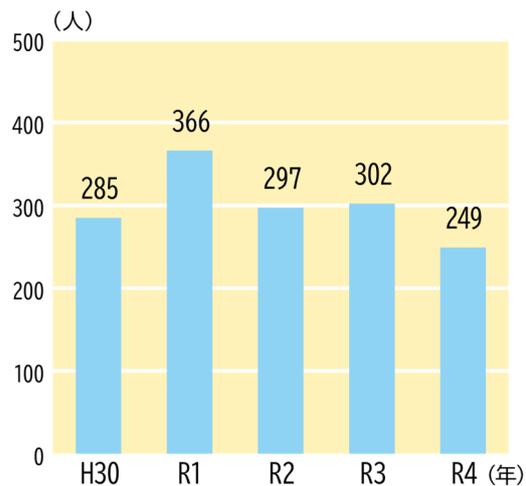
運転免許返納者は、令和元年には366件の返納がありました。令和2年以降は新型コロナウイルス感染症拡大によって外出を控えたことで、返納手続きが減少したことが考えられます。

高齢者の公共交通利用を促進するため、70歳以上を対象に路線バスが200円均一となる割引サービスを実施しており、対象年齢人口に対するサービスの登録率は約40%で推移しています。



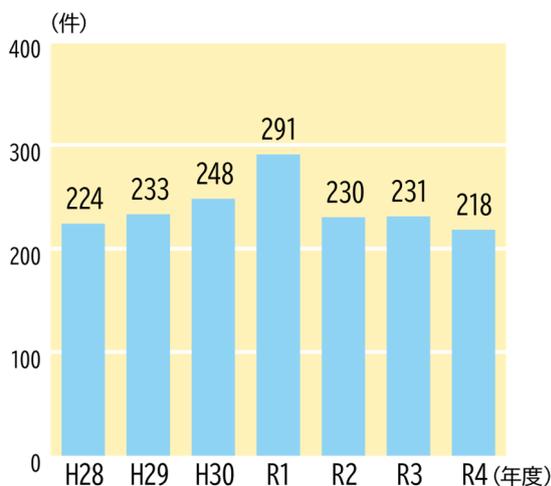
資料:佐渡警察署

図 交通事故発生件数の推移



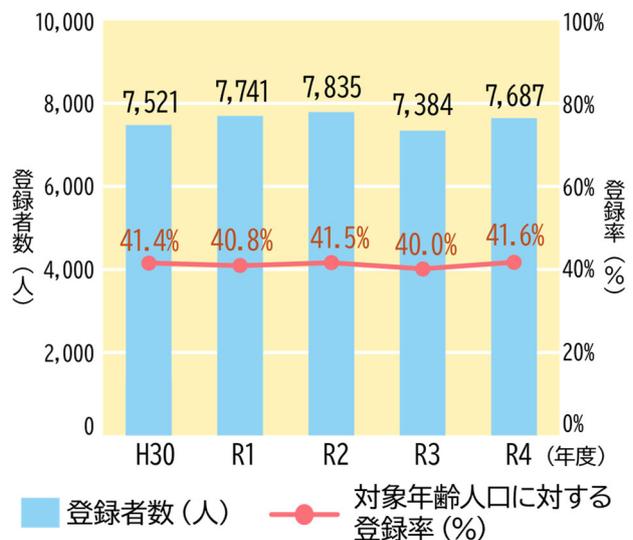
資料:運転免許センター

図 運転免許返納者数の推移



資料:佐渡市

図 運転免許返納支援事業の申請件数



資料:佐渡市

図 高齢者路線バス割引サービスの登録者数

8. 公共交通の現状

(1) 全体

1) 公共交通網

本市では、市内全域で路線バスを運行しており、各路線は交通結節点である両津港や佐和田バスステーションなど市内中心部へ乗り入れるように運行されています。また、一部路線では、予約制を取り入れたデマンド運行を実施しており、運行の効率化を図っています。

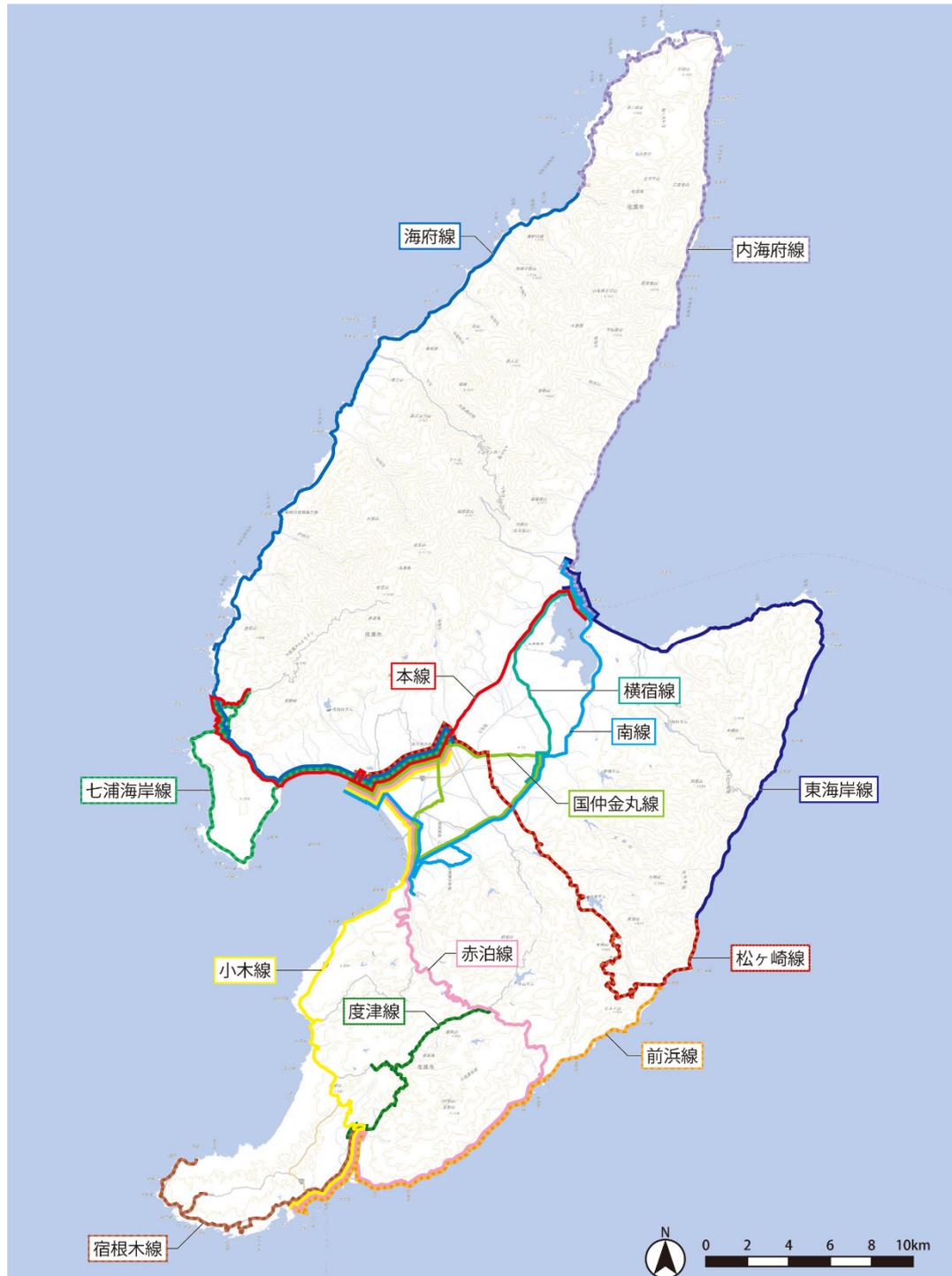
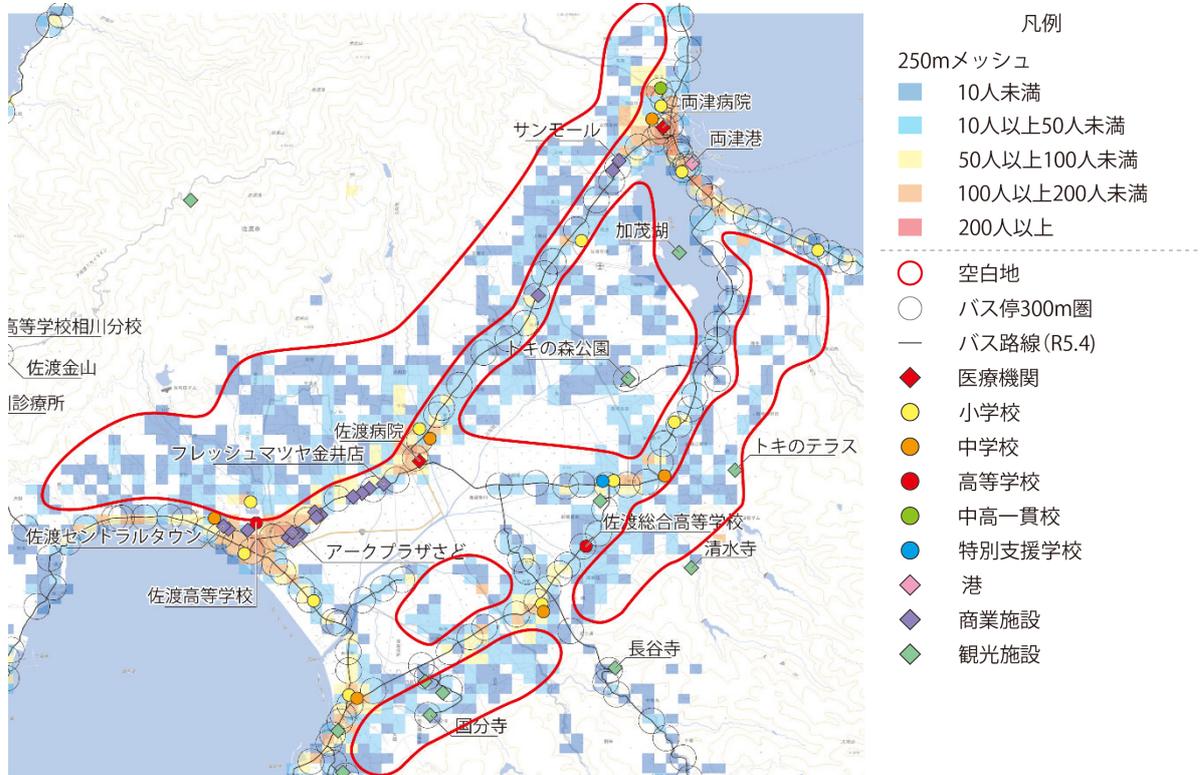


図 公共交通網(R5.4 現在)

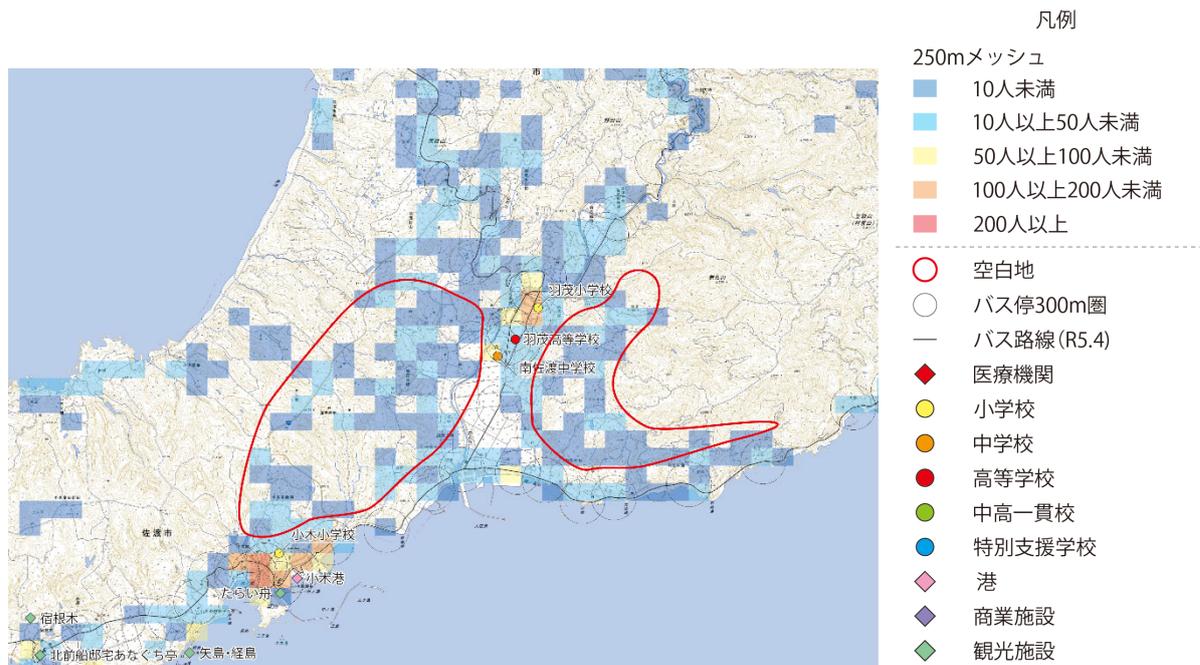
2) 公共交通空白地

路線バスによる運行でカバーできていない公共交通空白地は、特に国中平野や小木・羽茂地区の一部エリアを中心に広がっており、公共交通空白地の解消に向けた対応が必要です。



資料:国勢調査(R2)、公共交通ルート図(R5.4 現在)

図 公共交通空白地の分布状況(国中平野)



資料:国勢調査(R2)、公共交通ルート図(R5.4 現在)

図 公共交通空白地の分布状況(小木・羽茂地区)

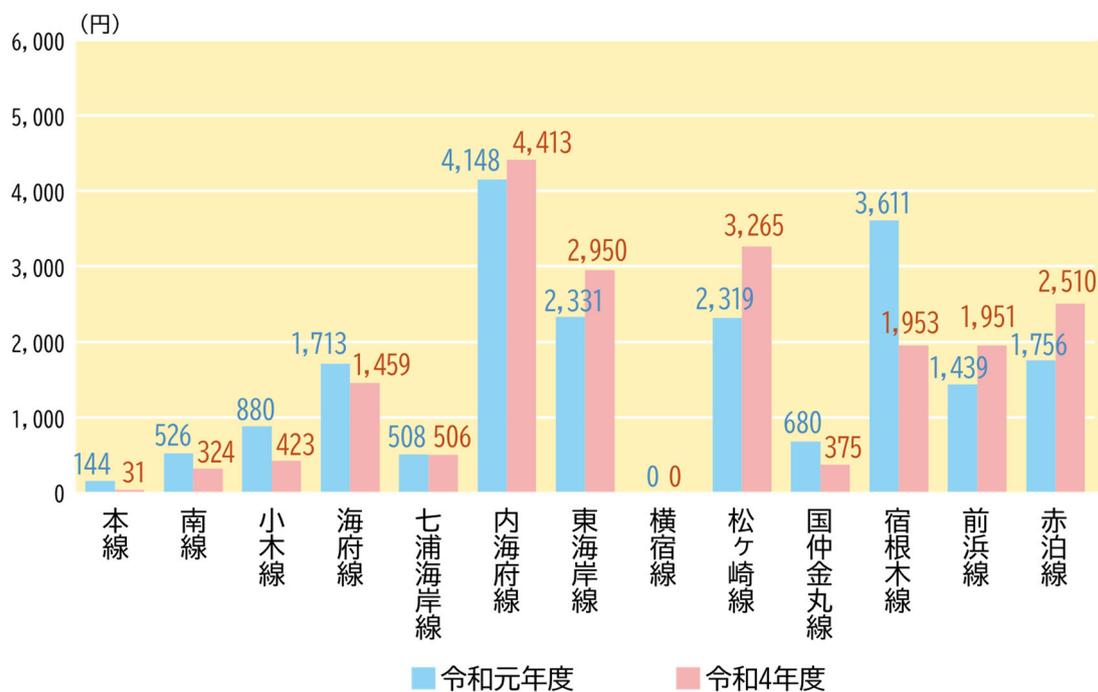
3) 補助金（本市の行政負担額）

路線バスの運行に対する本市の補助金(赤字補填)は令和4年度で約2.5億円となっており、令和4年度における路線別利用者1人あたりの補助額は、内海府線や東海岸線、松ヶ崎線、赤泊線で特に大きな負担となっています。



資料:佐渡市

図 路線バスの運行に対する本市の補助金(赤字補填)額



※バス事業年度(各年 10.1～翌年 9.30)

※度津線はデマンドバスとして実証運行中のため除く

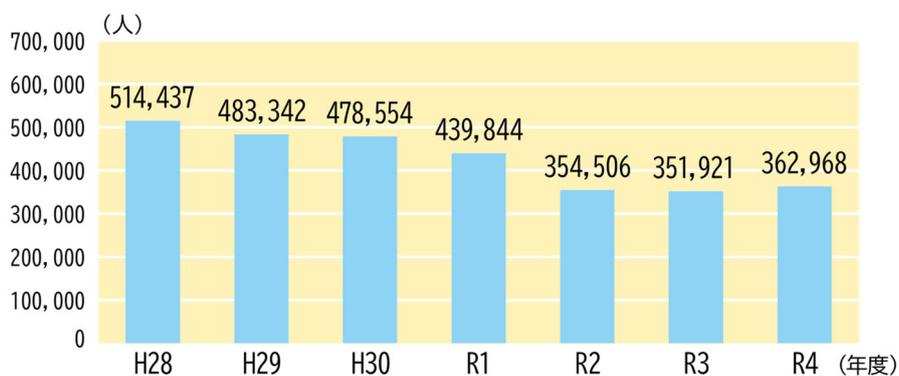
資料:佐渡市

図 路線別本市の補助金(赤字補填)額(利用者1人あたり)

(2) 路線バス

1) 利用者数

路線バスの利用者は減少傾向にあり、令和4年度は362,968人となり、平成28年度と比較すると約15万人減少しています。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度以降は大きく減少しましたが、令和4年度は回復傾向にあります。



資料:佐渡市

図 バスの利用者数

2) 運行本数

令和5年4月時点の路線バス運行便数は、本線や南線、小木線といった主要路線で1日20本以上運行しています。また、一部路線ではデマンド運行を取り入れており、運行の効率化を図っています。

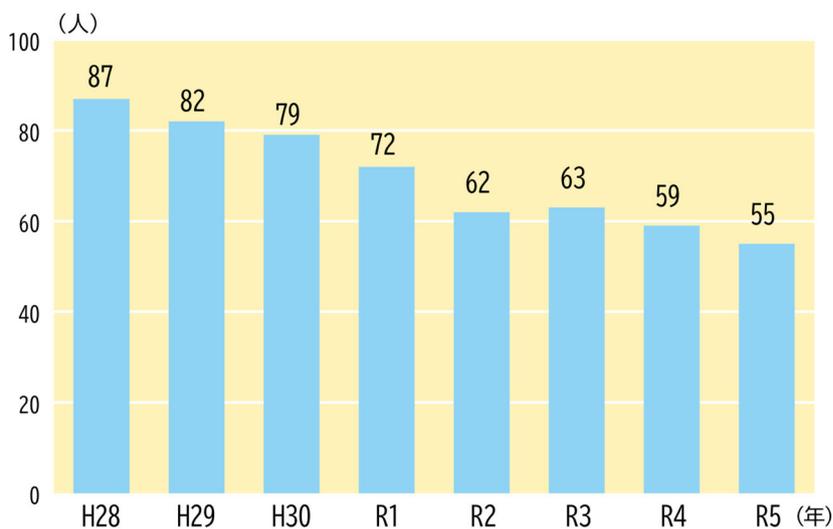
表 路線バスの運行便数

路線名	主なルート	運行本数(往復合計)		備考
		平日	土休日	
本線	両津～国中北部～相川	48	49	
南線	両津～国中南部～佐和田	26	25	
小木線	佐和田～真野～羽茂～小木	21	18	
海府線	佐和田～相川～岩谷口	19	12	
七浦海岸線	佐和田～二見～相川	12	10	
内海府線	両津～大野亀～真更川	14	8	
東海岸線	両津～岩首	7	2	・土休日デマンド運行
横宿線	両津～旭局前～佐渡総合高校	2	0	
松ヶ崎線	佐和田～畑野十字路～本行寺前	4	2	・土休日デマンド運行
国仲・金丸線	佐和田～佐渡総合病院～佐和田	6	0	
宿根木線	羽茂～小木～宿根木～江積	4	0	・全便デマンド運行
前浜線	羽茂～小木～赤泊～多田	10	3	・土休日デマンド運行
赤泊線	佐渡総合病院～佐和田～赤泊～小木	6	2	・土休日デマンド運行
度津線	羽茂～一の宮入口～滝平～上川茂	4	0	・全便デマンド運行

資料:新潟交通佐渡株式会社

3) 運転士数

路線バスを運行する新潟交通佐渡株式会社のバス運転士数(貸切含む)は減少傾向にあり、令和5年は4月時点で55人と平成28年から30人以上減少しており、路線バスの減便などサービスの低下に歯止めがかからない状況です。



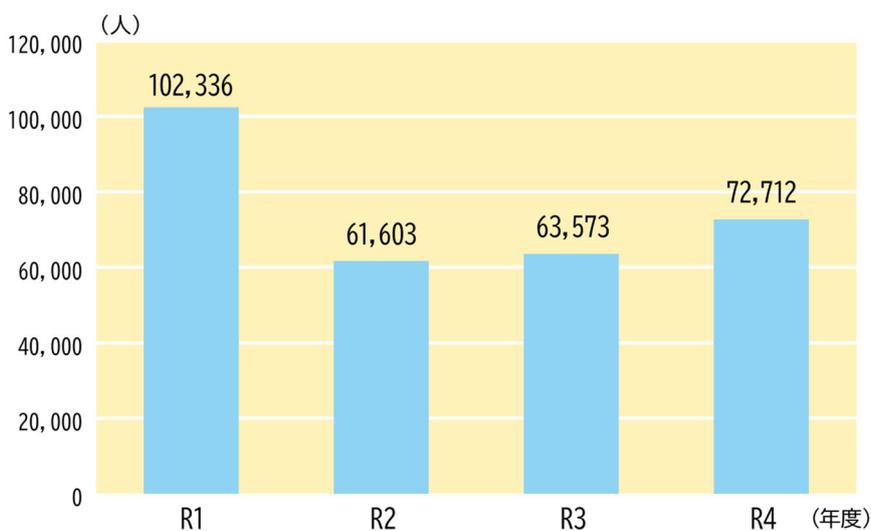
資料:新潟交通佐渡株式会社

図 バス運転士数の推移(各年4月時点)

(3) タクシー

1) 利用状況

タクシーの利用者数は、令和元年度においては約10万人でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和2年度および令和3年度は約6万人まで減少しました。その後、令和4年度は7万人を超える利用者となり、回復傾向にあります。

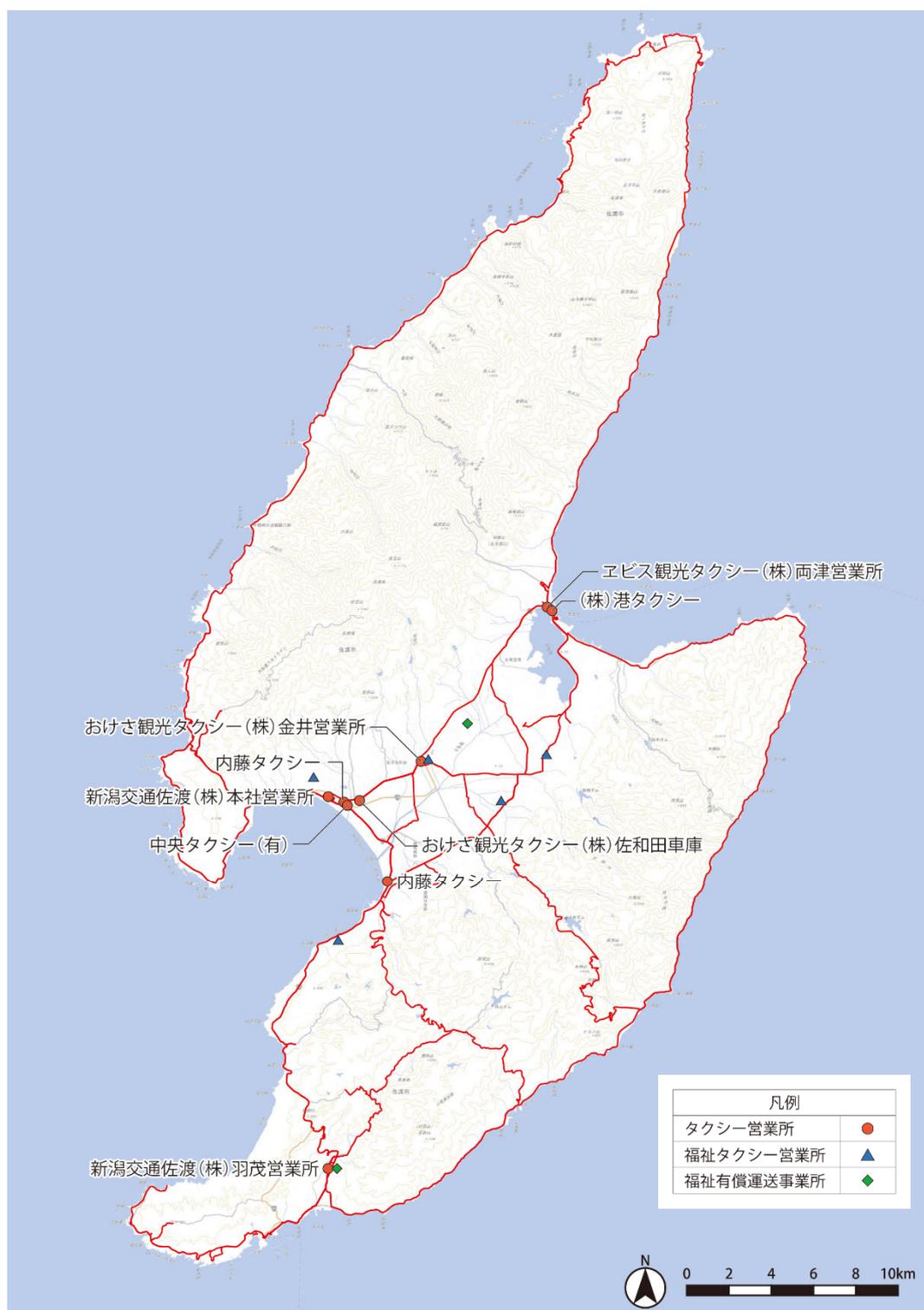


資料:佐渡市

図 タクシーの利用実績

2) 事業者の位置

本市におけるタクシー事業者は、佐和田地区をはじめとした国中平野に集中しており、郊外の地区におけるタクシー事業者はわずかとなっています。そのため、国中平野から離れた地区では、タクシーサービスの提供が困難な状況となっています。



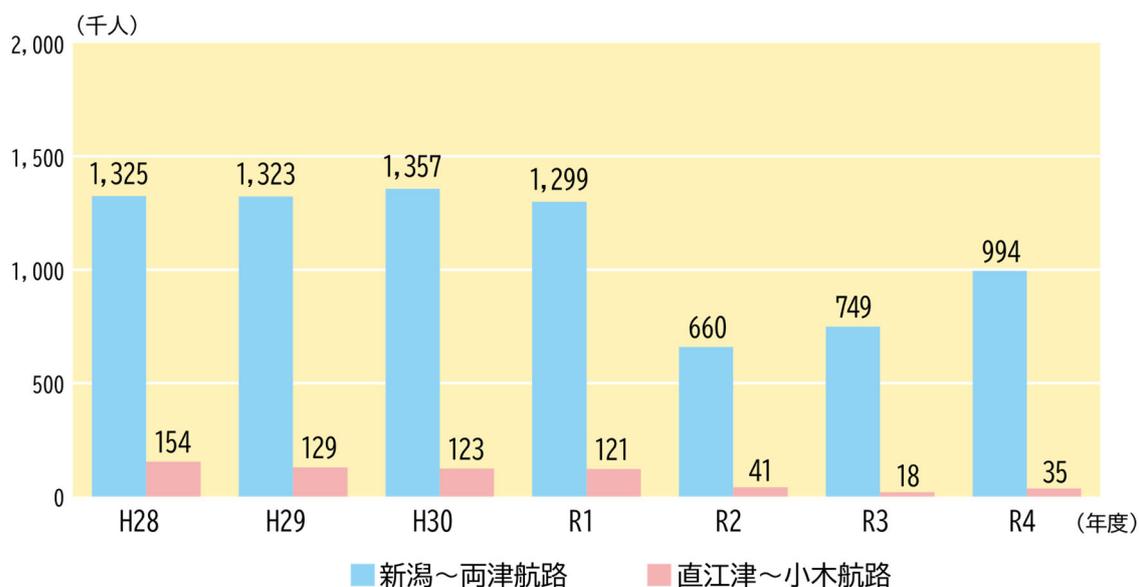
資料:佐渡市

図 事業者の分布(R5 現在)

(4) 佐渡航路

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度における新潟～両津航路利用者は約66万人まで減少しましたが、令和4年度は約99.4万人まで回復しています。

直江津～小木航路においても令和2年度は約4.1万人まで減少し、加えて令和3年度よりカーフェリーからジェットフォイルでの運行に変更となったことでさらに利用者は減少し、令和4年度の利用者は令和2年度より少ない約3.5万人です。



資料:佐渡汽船株式会社

図 佐渡汽船の利用実績

(5) 佐渡空港

令和5年現在、佐渡空港に就航している路線はありませんが、新潟を拠点とする航空会社「トキエア」による佐渡空港への路線就航を計画しています。



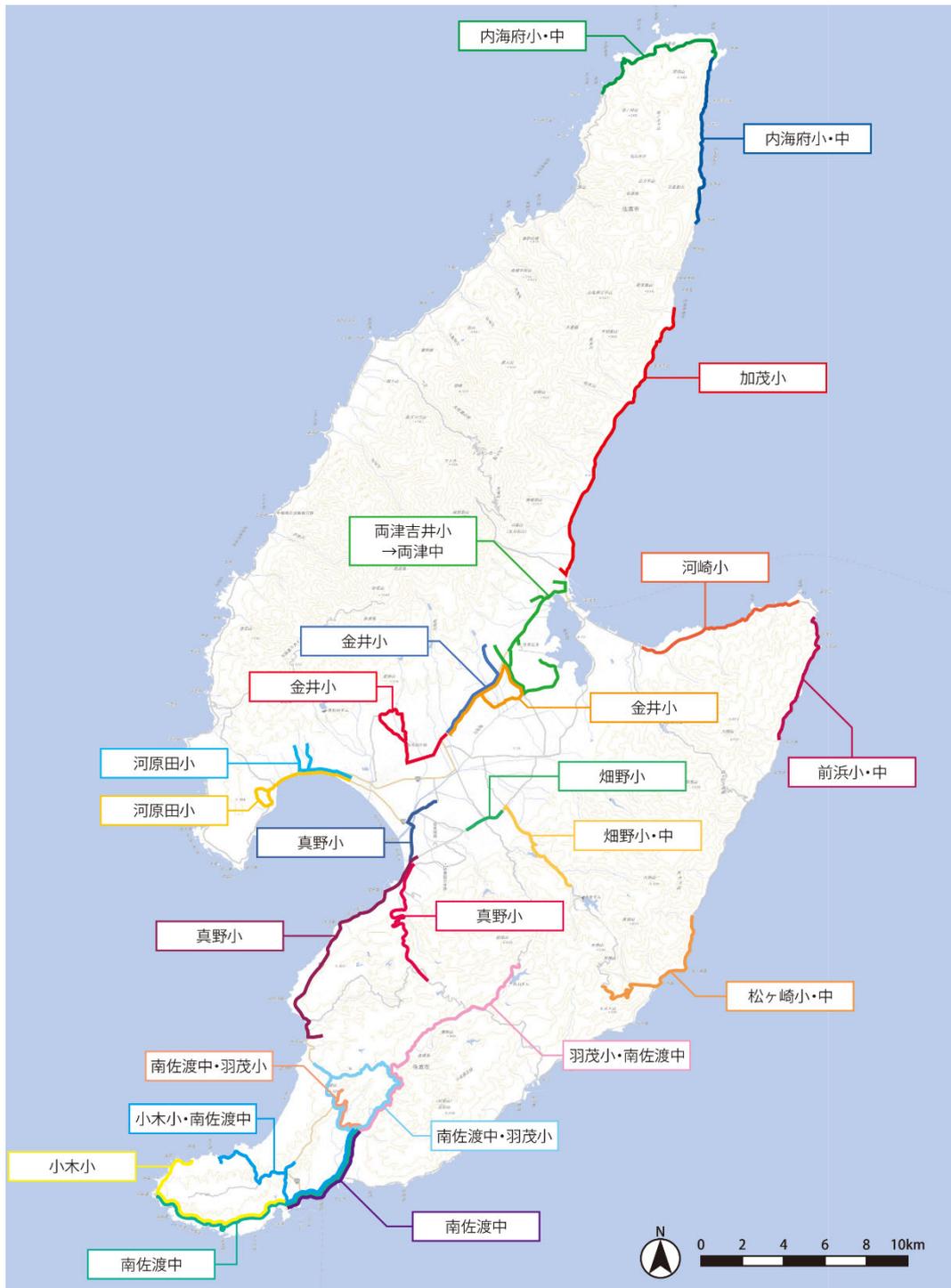
資料:トキエア株式会社

図 トキエアの機材

9. その他の交通

(1) スクールバス

本市の小・中学校の通学を支援するため、市内の広い範囲でスクールバスが運行されています（学校施設の立地状況は13ページ参照）。また、路線バスの運転士の減少に伴う減便や廃止の可能性が高まる中、スクールバスの活用など輸送資源の総動員が求められています。



資料：佐渡市

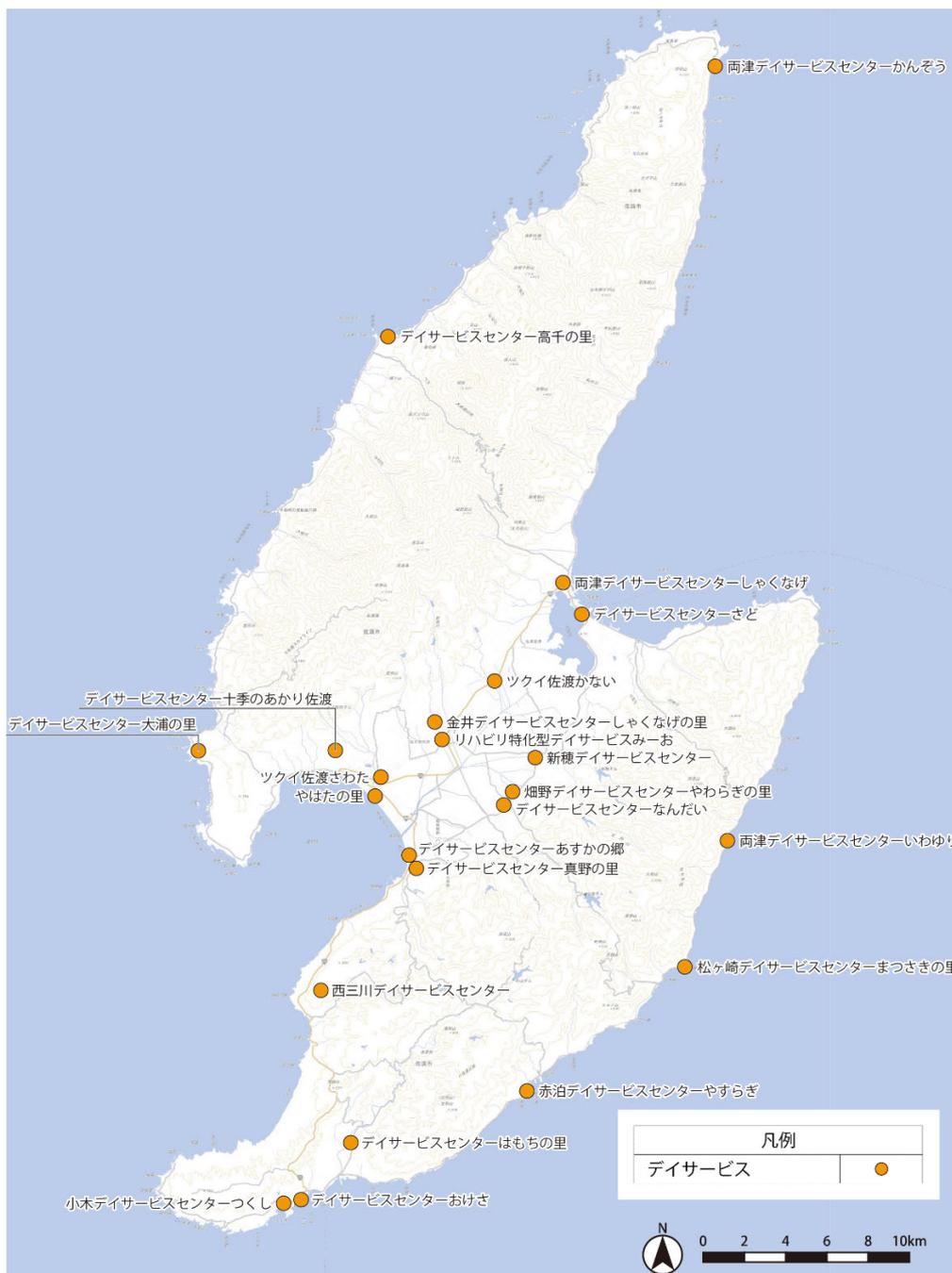
図 スクールバスの運行状況(R5.4)

(2) 福祉有償運送

本市において福祉有償運送を行っている法人は2法人あり、利用者は限定的ですが、通院や買い物等の移動支援を担っています。

(3) デイサービス送迎

本市には、令和5年7月時点で23のデイサービス施設があり、施設利用者向けのデイサービス送迎が行われています。

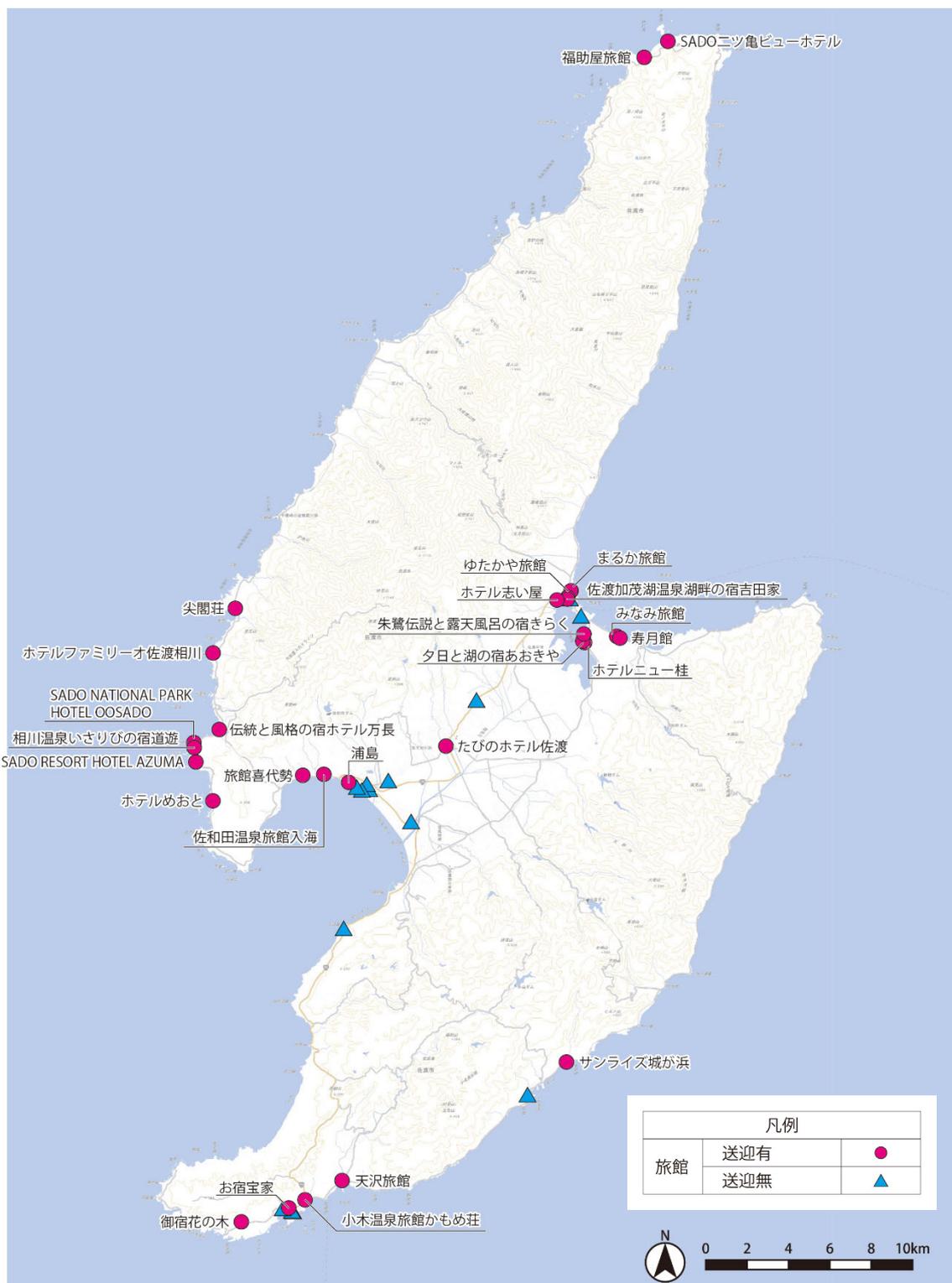


資料:佐渡市 HP

図 デイサービスの立地状況(R5.7 時点)

(4) 旅館・ホテル送迎

市内の一部旅館・ホテルでは、港から施設までの区間を中心に宿泊者の送迎を行っており、宿泊者の利便性を確保しています。



資料: さど観光ナビ HP

図 旅館・ホテル送迎の実施状況(R5.7時点)

10. アンケート調査結果

(1) アンケート調査概要

市民や市内の高校に通う高校生への移動実態や公共交通の利用状況、改善要望等を把握し、課題整理や施策検討に活用するためにアンケート調査を実施しました。

表 調査の概要

調査種別	市民アンケート調査	高校生アンケート調査
対象	<ul style="list-style-type: none"> ●市内在住の19歳以上 ※旧市町村ごとに200人（面積の広い旧両津市は3地区、旧相川町は2地区にさらに区分した合計13地区） 	<ul style="list-style-type: none"> ●市内に立地する5校（佐渡高校、佐渡総合高校、羽茂高校、佐渡高校相川分校、佐渡中等教育学校）の高校1～2年生 ※佐渡中等教育学校は1～5年生
配布/回収	<ul style="list-style-type: none"> ●郵送配布/郵送回収 配布日：令和5年8月3日～ 回収期限：令和5年8月16日 	<ul style="list-style-type: none"> ●Webアンケート（QRコードは直接配布）
配布数	2,600部	805部
回収数	1,200部（回収率46.2%）	470部（回収率58.4%）
調査項目	<p>問1 個人属性</p> <p>問2 外出状況（買い物・通院・その他）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外出目的、目的地、移動手段、時間帯 <p>問3 路線バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度、利用する理由、利用しない理由、利用バス停、改善要望 <p>問4 今後の公共交通について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来の安心度、最低限必要としているサービスレベル、予約制について <p>問5 佐渡汽船の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間帯、移動手段、利用しない理由 <p>問6 自由記述</p>	<p>問1 個人属性</p> <p>問2 通学状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間帯、移動手段、バスを利用する理由、バスを利用しない理由、利用バス停、送迎場所、課外活動の状況など <p>問3 路線バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度、外出先、フリー定期券の認知度、改善要望 <p>問4 自由記述</p>

【参考】アンケート調査時の地区区分

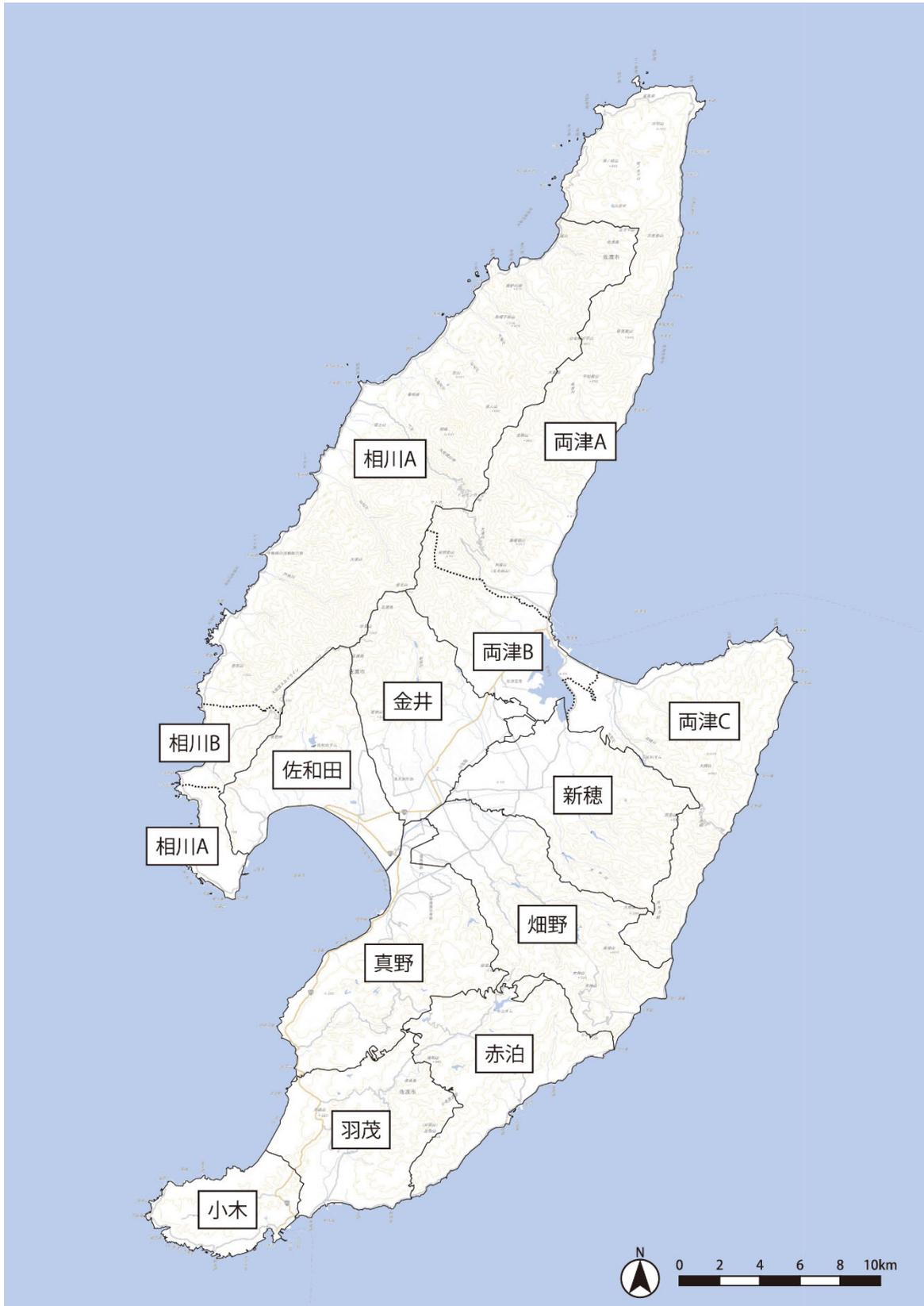


図 アンケート調査における地区区分

(2) 市民アンケート調査結果

1) 回答者の属性

回答者の居住地から、各地区概ね同数程度の回答を得ています。また、年齢別では70歳代が最も多く、次いで60歳代となっています。

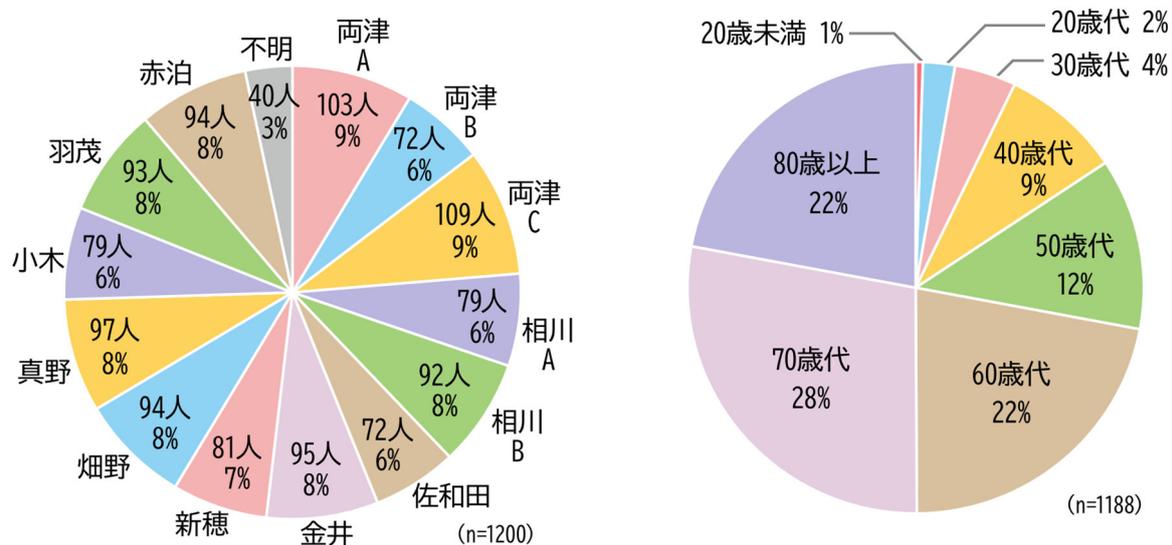


図 居住地

図 年代

職業等では、高齢者の回答割合が高いこともあり、「無職」が最も多く、次いで「会社員・公務員・団体職員」が多くなっています。

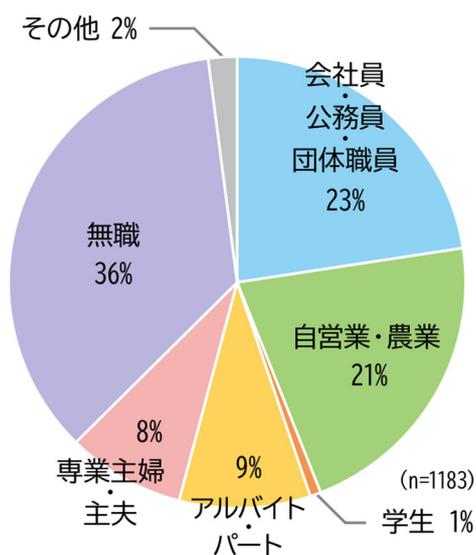


図 職業等

2) 運転免許の保有

回答者の80%の方が運転免許を保有して運転している状況であり、運転免許を持っていない方は16%となっています。

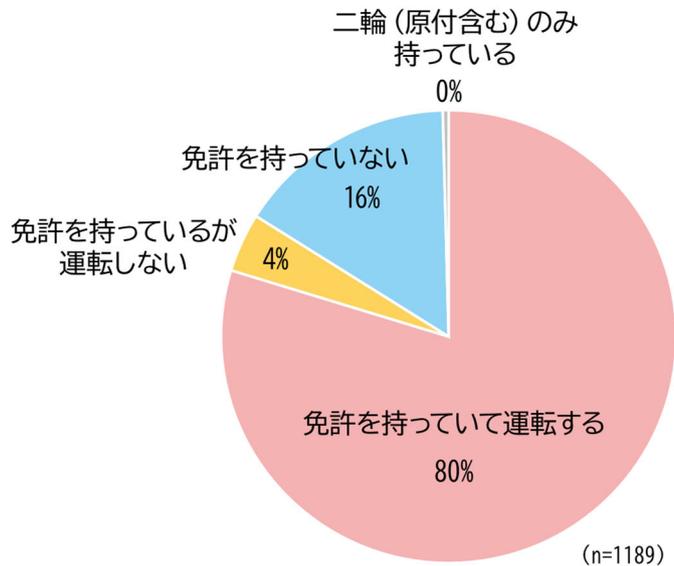


図 運転免許の保有状況

3) 回答者が自ら送迎する機会

回答者のうち、家族等を自ら送迎する機会がある人は62%となっています。また、送迎する機会がある人のうち、64%の方は送迎に対する負担感をあまり感じていません。

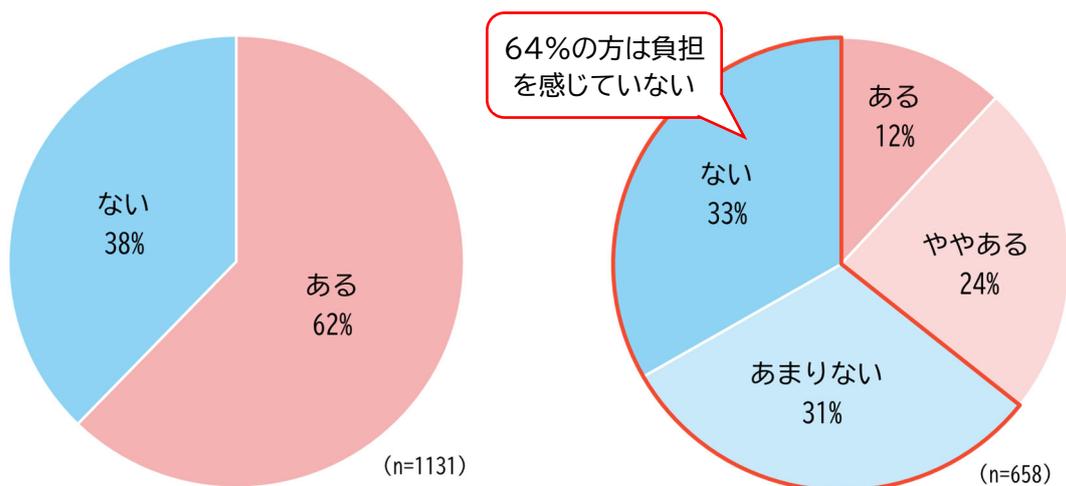


図 自ら送迎する機会

図 送迎する機会がある人のうち、送迎することに対する負担感

4) 外出の主な行き先

買い物の外出先は、旧佐和田町が最も多い29%となっており、次いで旧両津市の19%となっています。また、通院の外出先は旧金井町が最も多い43%となっており、佐渡総合病院への通院が多いものと想定されます。

	買い物 (n=831)	通院 (n=806)	その他 (n=831)
旧両津市	19%	15%	19%
旧相川町	7%	6%	7%
旧佐和田町	29%	15%	29%
旧金井町	12%	45%	12%
旧新穂村	5%	2%	5%
旧畑野町	5%	2%	5%
旧真野町	6%	3%	6%
旧小木町	4%	1%	4%
旧羽茂町	6%	6%	6%
旧赤泊村	4%	3%	4%
佐渡市外	1%	1%	1%

図 目的別外出先

5) 移動手段

どの目的においても「車(自分で運転)」が最も高くなっており、次いで「車(家族等の送迎)」となっています。路線バスの利用者はどの目的においても10%未満です。

	買い物 (n=1133)	通院 (n=873)	その他 (n=886)
車(自分で運転)	80%	75%	82%
バイク・原付	1%	1%	1%
自転車	2%	1%	1%
徒歩	7%	4%	5%
車(家族等の送迎)	16%	20%	13%
路線バス	4%	8%	4%
送迎バス	0%	1%	2%
タクシー	1%	3%	1%
その他	2%	2%	1%

図 【行き】目的別移動手段

	買い物 (n=1109)	通院 (n=866)	その他 (n=884)
車(自分で運転)	80%	75%	82%
バイク・原付	1%	1%	1%
自転車	2%	1%	1%
徒歩	7%	4%	4%
車(家族等の送迎)	17%	20%	12%
路線バス	4%	7%	4%
送迎バス	0%	1%	2%
タクシー	1%	4%	1%
その他	1%	2%	1%

図 【帰り】目的別移動手段

6) 事前予約制について

公共交通の事前予約制運行について、「どちらでもない」が最も多くなっています。また、「予約制が良い」が19%となるなど、回答分布から予約制が良いと考える方が一定数いることが想定されます。

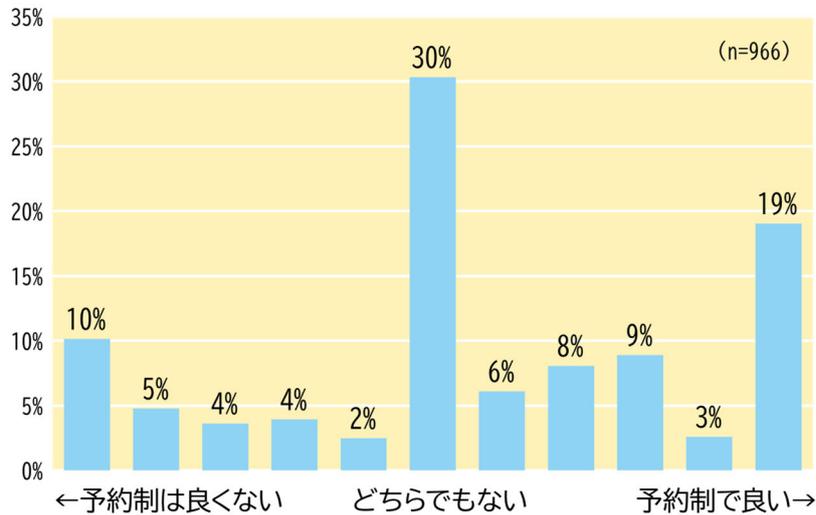


図 事前予約制に対する考え(11段階評価)

7) 将来の移動に対する安心度

将来の移動に対して、「安心できない」「やや安心できない」と回答した人は64%となっており、将来の移動に対して不安を感じている人が多いことが想定されます。

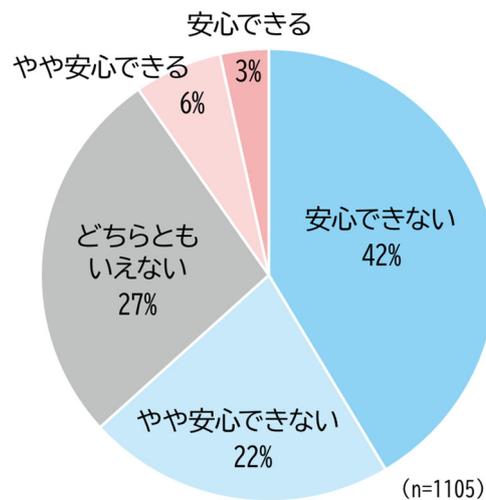


図 将来(10年後)の移動に対する安心度

8) 改善要望

路線バス利用者の改善要望は「運行便数を増やす」が最も多い38%となっており、「段差の小さい車両にする」「待合小屋やベンチの設置を充実する」「運賃を値下げする」が20%を超えています。

路線バスを利用しない方の改善要望は「運行便数を増やす」が最も多く、次いで「運賃を値下げする」となっています。

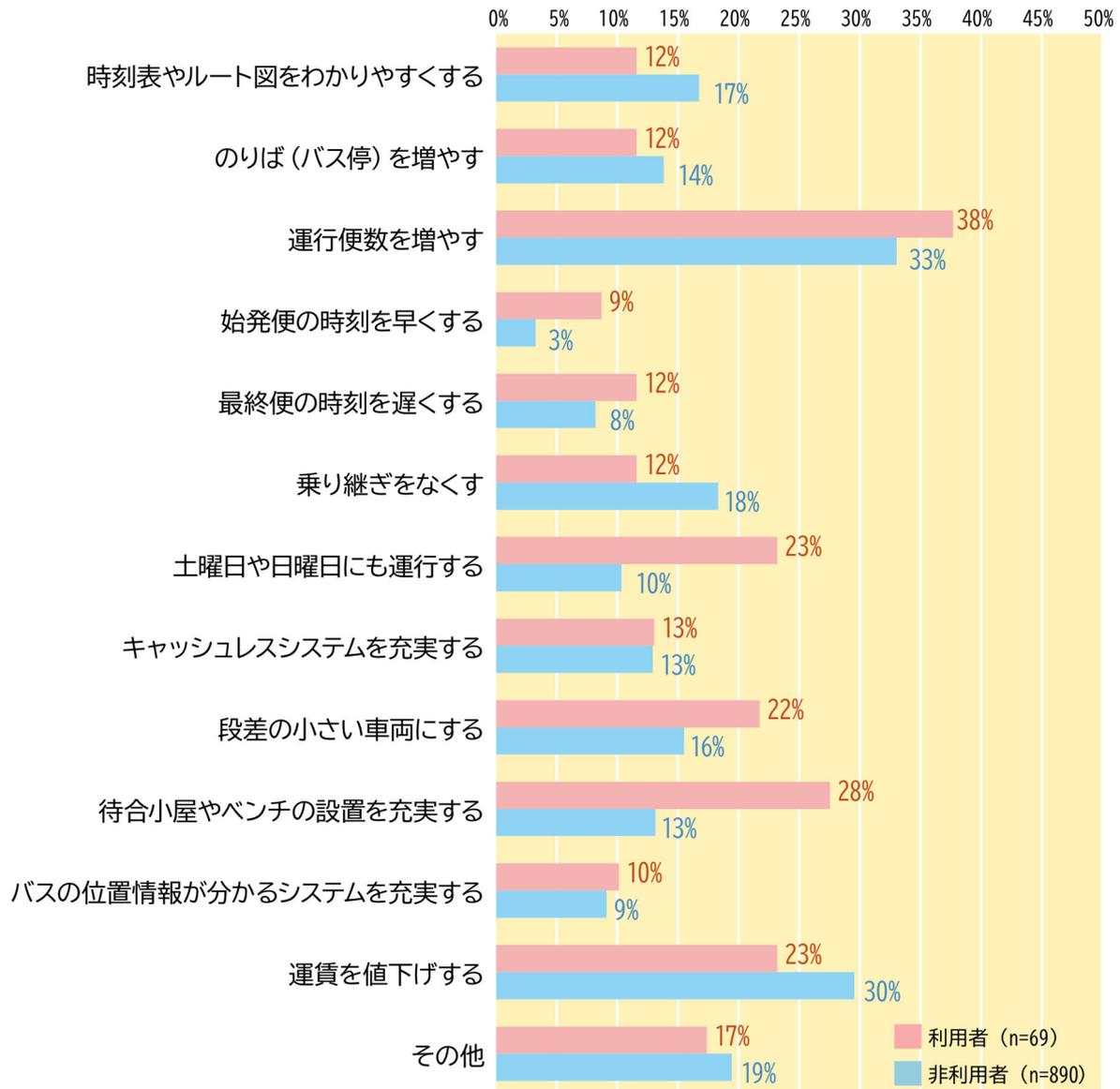


図 改善要望

(3) 高校生アンケート調査結果

1) 回答者の属性

高校生アンケートの各高校の回答者数と居住地は以下の表のとおりであり、学校が立地している地区またはその周辺地区からの通学が目立つほか、佐渡高校や佐渡総合高校は広い範囲からの通学が見られます。

表 回答者属性

学校	居住地															回答数
	両津 A	両津 B	両津 C	相川 A	相川 B	佐和田	金井	新穂	畑野	真野	小木	羽茂	赤泊	新潟市	不明	
佐渡高校	0%	12%	0%	5%	4%	27%	18%	8%	4%	9%	3%	5%	2%	0%	0%	(n=202)
佐渡総合高校	1%	17%	4%	7%	3%	10%	19%	8%	18%	7%	2%	3%	0%	0%	3%	(n=118)
羽茂高校	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	14%	50%	29%	0%	0%	(n=42)
佐渡高校相川分校	0%	17%	4%	17%	22%	30%	4%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=23)
佐渡中等教育学校	9%	60%	13%	0%	0%	2%	2%	8%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	(n=85)

2) 登下校の時間帯

登校時は7時30分から7時59分にかけて自宅を出る人が多く、学校到着時間は8時00分から8時29分の間集中しています。また、下校時は、学校終了直後の16時台や部活動等の課外活動終了後の18時台に学校を出発する人が多くなっています。

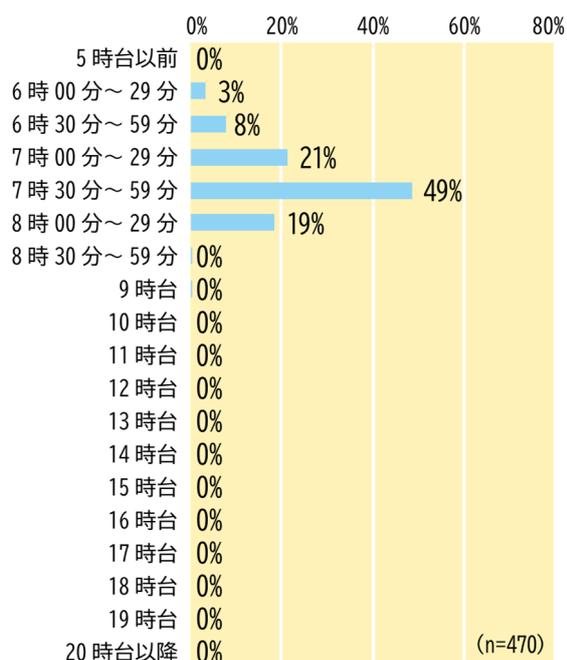


図 登校時 自宅出発時間

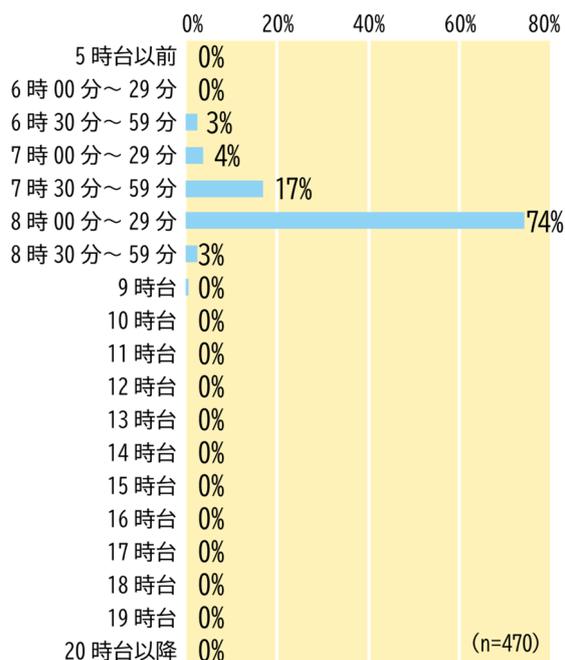


図 登校時 学校到着時間

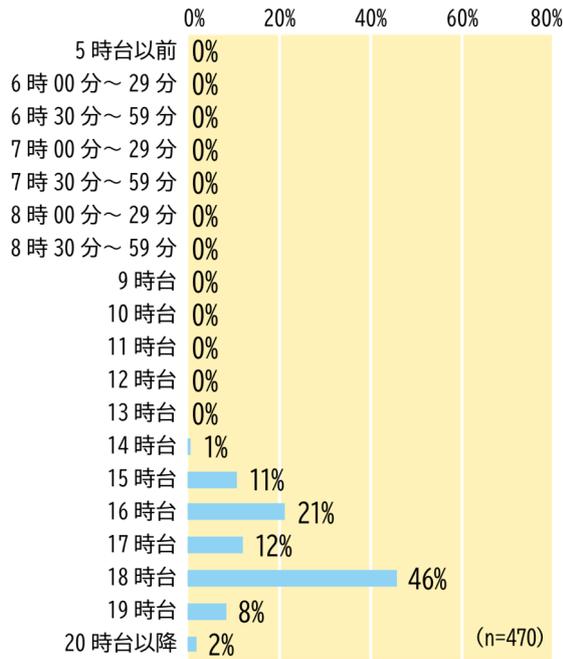


図 下校時 学校出発時間

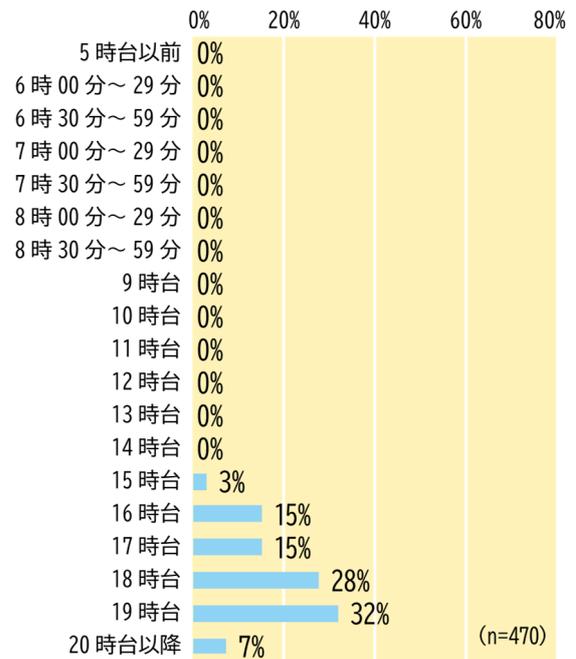


図 下校時 自宅到着時間

3) 普段（晴れの日）の通学移動手段

登校時・下校時のいずれも車(家族等の送迎)が最も多く、約60%の方が送迎によって通学をしています。路線バスの利用者も約40%となっています。

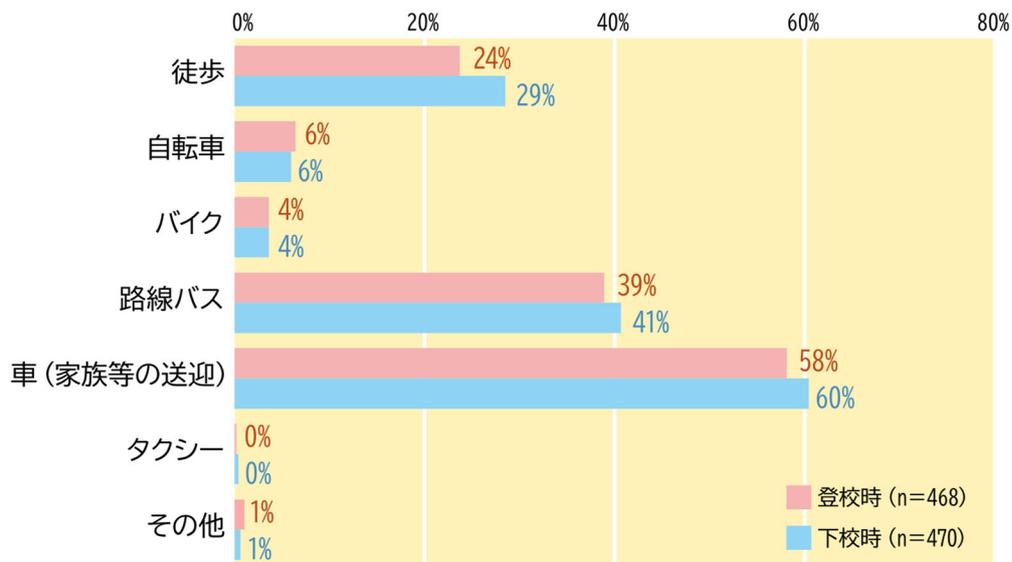


図 普段(晴れの日)における移動手段

4) 雨天・降雪時の通学移動手段

登校時・下校時のいずれも車(家族等の送迎)が最も多く、約65%の方が送迎によって通学をしています。路線バスの利用者も約40%となっています。

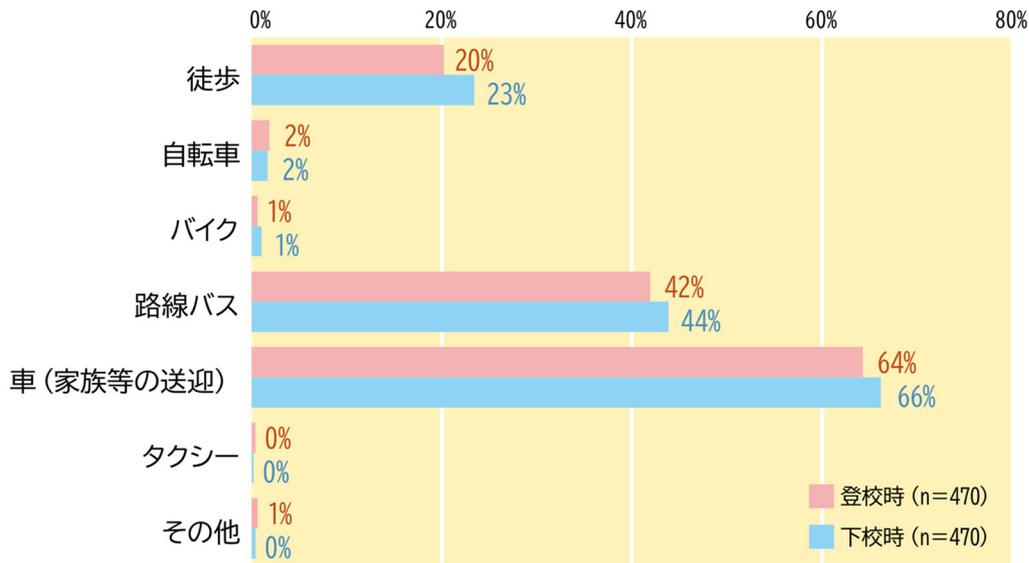


図 普段(晴れの日)における移動手段

5) 課外活動の状況

「部活動・生徒会」を行っている高校生が83%と最も高くなっています。

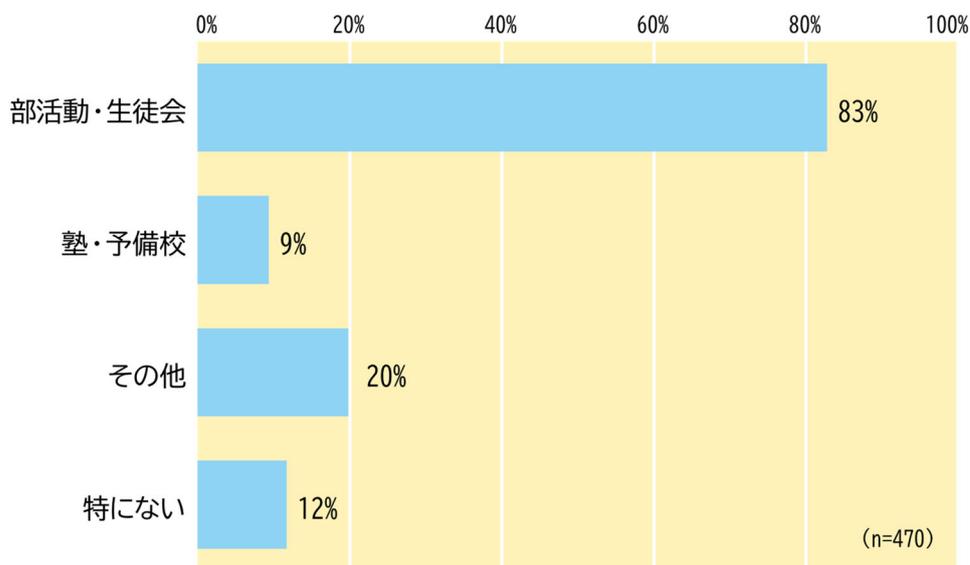


図 課外活動の状況

6) 改善要望

路線バス利用者の改善要望として、「運行便数を増やす」が最も高く、次いで「運賃を値下げする」が高くなっています。

路線バスを利用しない人の改善要望は、「運賃を値下げする」が最も高くなっています。

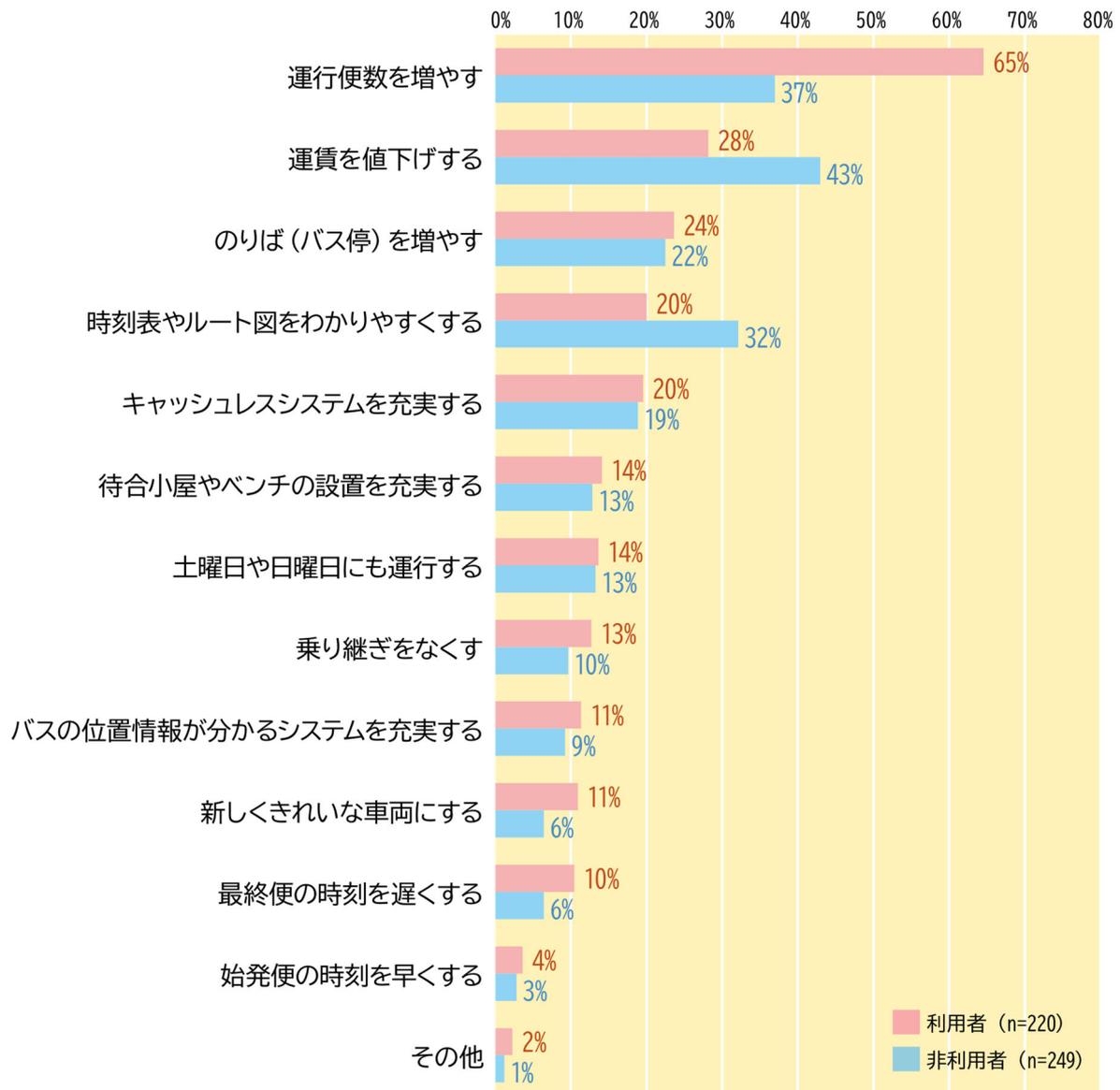


図 改善要望

7) 学生ワイドフリー定期券の認知度・利用意向

路線バスで利用できる「学生ワイドフリー定期券」について、認知度は42%と半数以上の人知らない状況です。また、「知らなかったが今後利用してみたい」と回答した人は27%となっています。

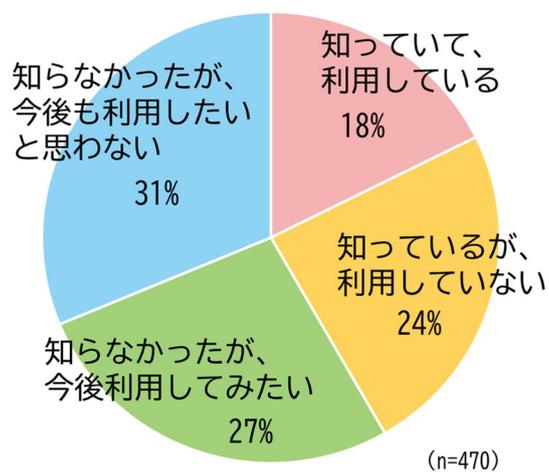


図 定期券の認知度および利用意向

第3章 佐渡市地域公共交通網形成計画の評価

1. 網形成計画における施策実施状況

本市では、平成27年度に網形成計画(計画期間:平成27年度～令和6年度)を策定し、計画に基づきながら本市の公共交通の課題を解決するべく、さまざまな施策を実施してきました。計画の更新に伴い、網形成計画に基づいて実施した施策について評価します。

表 網形成計画の施策実施状況(1)

実施状況の評価 A:実施・実現 B:一部実施・実現 C:未実施・未実現

目標	施策	施策内容	評価	実施状況	今後の方向性
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 ・「幹線軸」は高頻度・パターンダイヤを導入し、「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を行うシステムを導入	B	・佐渡総合病院バスロータリーの供用開始(平成27年4月)によって「本線」が新たに乗り入れ、路線バスによる通院の利便性が向上した。 ・「幹線軸」の高頻度・パターンダイヤは運転士不足および佐渡汽船ダイヤとの接続優先のため、未導入。	・現状のバス路線をベースに「幹線」「支線」「地域内交通」に区分し、それぞれの利用状況等に合った公共交通体系を目指す。 ・「幹線」において、運行頻度の増加を目指す。
	②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	A	・佐渡総合病院バスロータリーの供用開始(平成27年4月)によって「本線」が新たに乗り入れ、路線バスによる通院の利便性が向上した。(再掲) ・利用促進を図るため、病院乗り入れ便チランの市内全戸配布を行った。	・引き続き、佐渡総合病院をはじめとする病院への通院利便性の向上を図るため、地域の状況に合わせた輸送手段を検討する。 ・病院乗り入れ便チランを市役所等で引き続き配布。
	③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 ・小学校・中学校の遠距離通学支援のため路線を確保	A	・令和2年4月から海府線の岩谷口始発(6:29発)便が、佐渡総合高校学有日(横宿線運行日)に佐渡総合高校前(8:20着)まで延伸。	・学生の通学状況を踏まえ、地域の状況に合わせた輸送手段を検討する。
	④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」および「骨格路線」の連絡する主要なターミナルを乗り継ぎ拠点に位置づけ、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 ・佐渡市役所新庁舎あいぼーと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	B	・乗り継ぎ拠点において円滑な乗り継ぎとなるよう随時運行ダイヤを見直した。 ・佐渡総合病院バスロータリーの供用開始(平成27年4月)によって「本線」が新たに乗り入れ、路線バスによる通院の利便性が向上した。(再掲)	・引き続き、乗り継ぎ拠点における円滑な乗り継ぎを実現できるよう、随時運行ダイヤの見直しを図る。
	⑤待合環境の整備	・「幹線軸」上における利用者数の多いバス停では、バス待ち環境、情報提供等を整備し、利便性の向上を図る	B	・佐渡総合病院バスロータリーの供用開始(平成27年4月)によって、ベンチを設置するなどバス待ち環境を向上。	・利用状況等を踏まえながら、整備が必要なバス停を検討し、必要に応じて整備を実施する。
	⑥公共交通のバリアフリー化	・高齢社会に対応するため、継続して低床バスを導入し、車両のバリアフリー化を推進 ・福祉タクシー車両についてもバリアフリー化を推進	B	・路線バス利用促進事業補助金(低床型路線バス購入事業)の活用により、交通事業者の車両入れ替えによる低床バスの導入が着実に進められ、高齢者や障がい者等に対するバスの利用環境が向上した。	・車両入れ替え時に低床バスを積極的に導入し、更なる利用環境の向上を目指す。
	⑦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、外出機会の支援を図る ・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、外出機会を支援	A	・平成27年4月から高齢者割引サービスの対象者を75歳以上から70歳以上に対象を拡大するとともに、利用回数の制限を撤廃。	・引き続き、高齢者割引サービスを実施する。
	⑧免許返納制度の促進	・高齢者が加害者・被害者となる事故の割合が高いため、公共交通の充実による運転免許返納を促進	A	・平成28年度より70歳以上の運転免許自主返納者に対し、バス・タクシー共通利用券1万円分を交付。	・引き続き、高齢者の運転免許証の自主返納を支援する(運転免許証返納支援事業)。

表 網形成計画の施策実施状況(2)

実施状況の評価 A:実施・実現 B:一部実施・実現 C:未実施・未実現

目標	施策	施策内容	評価	実施状況	今後の方向性
交流人口拡大の基盤となる公共交通	①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	<ul style="list-style-type: none"> 「幹線」および航路と観光地を繋ぐ「観光路線」について、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 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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 観光二次交通の確保として、観光施設へ路線バスを迂回・延伸し、観光客等の利便性向上を図っている(4路線、14か所)。 繁忙期やイベント時などに合わせて運行するライナーバスや両津港から観光地を周遊できる定期観光バスを運行し、観光客の移動を支援。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、観光施設へ迂回・延伸する路線バスを運行し、利便性向上を図る。 引き続きライナーバス等観光ニーズに合わせた運行を検討する。
	②観光エリア内で周遊可能な公共交通体系	<ul style="list-style-type: none"> 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の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 佐渡金山周辺の観光地で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を整備 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 	B	<ul style="list-style-type: none"> 佐渡観光交流機構において、スポーツタイプやシティタイプなど用途に応じたレンタサイクルを導入。 宿根木線を小木・直江津航路の運航時刻に接続させることで地元住民や観光客の移動手段を確保。 	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクルの拡大を図る。 観光エリアにおける周遊バスの導入を検討する。
	③フリー乗車券による需要喚起	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度からフリー乗車券型のモバイルチケットに対応し、協賛店で割引等の特典を付与。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、フリー乗車券の周知を図る。
	④観光施設における待合環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 主要な観光地、観光施設におけるバス停について、バス待ち環境、情報提供等を整備し、利便性の向上を図る 	B	<ul style="list-style-type: none"> 観光案内所等において、バス時刻表やバスマップを配布して情報提供を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> 世界遺産登録を見据え、主要観光施設におけるまちづくりや観光施策との連携による待合環境整備を検討する。
	⑤3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上	<ul style="list-style-type: none"> 3資産を含む観光地への円滑な運行を確保 佐渡金山周辺の観光地で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を整備(再掲) 宿根木線にジオガイドが同乗し、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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 本線が佐渡金山、小木線が西三川ゴールドパークにそれぞれ乗り入れ。 佐渡観光交流機構において、スポーツタイプやシティタイプなど用途に応じたレンタサイクルを導入。(再掲) 宿根木線に佐渡ジオパーク認定ガイドが同乗し、ジオサイトの魅力を紹介(平成27年)。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、観光施設へ迂回・延伸する路線バスを運行し、利便性向上を図る。
	⑥3資産ラッピングによるバスの魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> 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 	A	<ul style="list-style-type: none"> 平成26年度から計画的にラッピングバスを導入。 	<ul style="list-style-type: none"> 世界遺産登録を見据え、効果的な手法を検討する。

※パーク&ライド：マイカーなどを最寄りの鉄道駅やバス停留所に設けられた駐車場に止め、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法

表 網形成計画の施策実施状況(3)

実施状況の評価 A:実施・実現 B:一部実施・実現 C:未実施・未実現

目標	施策	施策内容	評価	実施状況	今後の方向性
持続可能で安心・安全な公共交通	①IC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	B	・ICカード導入に向けて検討を進めているが、コスト等を理由に導入までには至っていない。	・キャッシュレス決済の導入を引き続き検討するとともに、さまざまなサービスを連携させたMaaSの構築を目指す。
	②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 ・観光客に対する佐渡汽船船内での広報を検討	A	・市内病院や交通事業者、観光案内所等、利用者に合わせた運行情報を提供した。 ・Googleマップにおいて路線バス経路検索システムを導入し、乗り継ぎに関する情報提供を開始した。	・経路検索システムを継続する。 ・佐渡総合病院や佐渡汽船ターミナルなど、拠点となる施設における情報提供の充実化を図る。
	③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り組み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取り組みを要請・支援 ・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 ・「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	B	・市内保育園対象の乗り方教室をバスの日に合わせて開催。 ・ワンコイン乗車デーをH30まで実施した。 ・一部の事業者間において企画切符を販売し、利用促進を図った。 ・ノーマイカーデーやエコ通勤など、事業者などへの取組を要請。	・ワンコイン乗車デーは廃止し、別事業を検討する。 ・幅広い世代を対象とした利用促進施策を検討する。 ・さらなる交通事業者同士の連携を図り、企画切符の販売を検討および販売する。 ・環境に配慮した取組として、公共交通の利用促進のほか、環境にやさしいEV車両の導入検討を進める。
	④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	A	・平成30年から3年間、協議会の調査事業(社会実験)として「学生ワイドフリー定期券」を実施し、令和3年4月から新潟交通佐渡(株)の商品として販売。	・現在実施中の割引サービスの周知を図る。
	⑤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、モデル地区を決めて推進を図る	B	・福祉有償運送による組織登録が2団体あり、利用者は限定的であるが、一定のサービス提供に寄与した。 ・路線バスから自家用有償旅客運送への転換がなかったため、運営組織の設立・育成およびモデル地区を設定した住民主体の取組は行わなかった。	・現状のバス路線をベースに「幹線」、「支線」、「地域内交通」に区分し、それぞれの利用状況等に合った公共交通体系を目指す。 ・公共交通体系に沿って自家用有償旅客運送を導入し、公共交通の確保・維持を進める。

2. 網形成計画の指標値の評価結果について

網形成計画で設定した指標値について、評価結果を以下の表に示します。計画期間において、高齢者運賃割引サービスやフリー乗車券の販売、ワンコイン乗車デーなどの利用促進策を実施してきましたが、人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大といった社会的要因によって、公共交通利用者数は減少しており、さらなる利用促進が必要です。

表 評価指標の達成度

評価指標	当初現況値	目標値	実績値	評価
公共交通の利用者数(路線バス利用者)	599,992人/年 (H26年)	720,000人/年 (R1年) ※佐渡市将来ビジョン成長力強化戦略目標	439,844人/年 (R1年) 362,968人/年 (R4年)	C
低床バスの導入率	16.6% (H26年)	50% (R1年) 85.0% (R6年)	80.4% (R1年) 89.4% (R4年)	A
高齢者運賃割引サービスの登録者数	5,119人 (H26年12月末)	6,000人 (R1年) 8,500人 (R6年)	7,741人 (R1年) 7,687人 (R4年)	B
フリー乗車券の販売実績	3,675枚 (H26年12月末)	20,000枚 (R1年) 5,300枚 (R6年)	5,681枚 (R4年1~12月)	B
ラッピングバスの導入台数	7台 (H26年)	15台 (R1年) 7台 (R6年)	6台 (R1年) 5台 (R4年)	C
ICカードの導入検討	—	—	ICカードの導入を検討	—
ワンコイン乗車デーパス利用者数	5,714人 (2,857人/日) (H26年) ※2日間実施	4,000人/日 (R1年)	8,774人 (4,387人/日) (H30年) ※2日間実施	A
自家用有償旅客運送運営組織数	0団体 (H26年)	3団体 (R1年) 3団体 (R6年)	2団体 (R1年9月末) 2団体 (R4年)	B

評価 A:達成 B:一部達成 C:未達成

3. 施策実施による課題への対応状況

網形成計画における施策の取組によって、課題の一部が改善されています。

網形成計画で挙げた課題	
①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
②地域住民の移動の確保	・運転のできない学生や高齢者、障がい者等の交通手段の確保
③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
④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
⑤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

表 網形成計画で挙げた課題への対応状況

課題	課題への対応状況
①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	・佐渡市総合計画や佐渡市都市計画マスタープラン等の計画に基づきながら、公共交通ネットワークを構築し、運行した一方で、自家用車から公共交通への利用転換が進まなかった。
②地域住民の移動の確保	・学生の通学利便性が高まるよう、路線バスの運行内容を随時見直すほか、スクールバスを運行して移動手段を確保した。 ・佐渡総合病院へ路線バスが乗り入れを開始するなど、移動手段を確保した。
③まちづくり施策との連携	・医療施設や商業施設などの主要施設を結ぶ路線バスが運行されている一方で、一部の居住地ではバス利用空白地域が解消されず、交通手段の提供がされていない場所がある。
④人の交流の活発化	・観光二次交通の確保として、観光施設へ路線バスを迂回・延伸するほか、観光地を周遊する定期観光バスを運行したことで、人の交流の活発化に資するバス運行が行われた。
⑤つくり・守り・育てる公共交通	・自治体と交通事業者との連携に留まることが多く、公共交通への利用転換は進まなかった。

第4章

公共交通の課題整理

網形成計画策定時の課題は、各種施策事業の実施により一部は改善されているものの、今後も継続的な取組が必要であることから、本計画では網形成計画の評価結果を踏まえつつ、本市の現状や取り巻く社会状況を反映させながら公共交通の課題を整理します。

課題1 地域住民の移動の確保

- 運転のできない学生や高齢者、障がい者等をはじめとした、多様な地域住民の移動手段を確保することが必要です。

【主な課題】

- ・ 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
- ・ 公共交通空白地やサービス提供困難地域の解消
- ・ 通学、通院、買い物等が可能な運行時間帯の確保

課題2 主要施設や観光・交流拠点を結ぶ移動手段の確保

- 居住エリアや病院、高校、生活関連施設等の拠点同士を結ぶ移動手段を確保することが必要です。

【主な課題】

- ・ 地形や人口分布など、佐渡市の特性に配慮した公共交通
- ・ 病院や高校、生活関連施設等の分布特性に対応した効率的な交通体系の構築
- ・ 人口減少社会における病院・生活関連施設の統廃合・閉店に対応した公共交通サービスの提供

課題3 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、人の交流を活発化させることが必要です。

【主な課題】

- ・ 交通手段の利便性向上と充実を図る取組の実施
- ・ 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
- ・ 世界遺産認定を見据えた地域交通資源の総動員による公共交通網の整備、公共交通輸送能力の向上

課題4 変化の時代に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 人口減少やコロナ禍後のニューノーマル、新領域技術の進歩など、変化の時代に対応しつつ、持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要です。

【主な課題】

- ・最低限講ずべきサービス水準の設定
- ・路線維持に向けた路線バス再編・効率化
- ・輸送資源不足に対応した交通モード間の連携の強化
- ・新技術領域による新モビリティの戦略的な実装
- ・島外との交通結節点の運行内容変化に対応した柔軟な公共交通サービスの検討

課題5 誰でも利用しやすくわかりやすい公共交通の整備

- 市民をはじめ、観光客などさまざまな利用者がいるなかで、それぞれの利用者にとって利用しやすく、わかりやすい情報提供が必要です。

【主な課題】

- ・乗り降りのしやすい車両の導入
- ・市民・観光客らにとってわかりやすい情報提供の充実
- ・待合環境の改善

課題6 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ります。

【主な課題】

- ・高齢者等の自家用車から公共交通への転換
- ・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向上

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】持続可能でだれ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. 本市が目指す公共交通体系

基本方針を踏まえて、本市における公共交通体系を示します。今後、さらに運転士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」「地域内交通」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。なお、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、評価指標および第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	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	・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。
地域内交通	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、国中北部/中部/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「地域内交通」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	
地域内交通	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 国中北部/南部・小木(羽茂)	
	「支線」で今後減便や休止が予想される路線	



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	
地域内交通	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 国中北部/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	



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、道路運送法を順守しながら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	地域内交通	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、道路運送法を遵守しながら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. 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

路線バスの中で、旧市町村を結び、広域的な移動の役割を担っている「本線」については、地域公共交通確保維持改善事業の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等を活用しながら維持を図ります。

表 補助路線に係る事業および実施主体の概要

活用補助事業	路線名	起点	主な経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	地域公共交通確保維持改善事業の必要性(位置づけ・役割を含む)
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	本線	監督署前	両津港佐渡汽船 佐渡病院(金井) 佐和田BS 相川	佐渡金山前	4条乗合	路線定期運行	新潟交通佐渡株式会社	旧両津市から旧相川町の拠点間を運行し、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光、ビジネス等島外からの来訪者を含めた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、佐渡汽船に加えて他の路線バス等と接続し、佐渡病院や佐和田BS(バスステーション)といった地域の主要拠点を經由しており、市内の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。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	国仲・金丸線	佐和田BS	佐渡病院(金井) 真野新町 佐渡総合高校前	佐和田BS				市内中心部を循環運行し、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担っています。また、市内中心部の居住地域・交通結節点と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	海府線	—	佐和田地区 相川地区ほか	—	79条	区域運行	NPO等地域組織	佐和田地区と相川地区を結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光・ビジネス等、島外からの来訪者を含めた多様な目的での移動を担います。また、佐和田BS(バスステーション)と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	七浦海岸線	—	佐和田地区 相川地区ほか	—				佐和田地区と相川地区を結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光・ビジネス等、島外からの来訪者を含めた多様な目的での移動を担います。また、佐和田BS(バスステーション)と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	内海府線	—	両津地区 相川地区ほか	—				両津地区から島の外周部に沿って相川地区までを結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光・ビジネス等、島外からの来訪者を含めた多様な目的での移動を担います。また、両津港や地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	東海岸線	—	両津地区ほか	—				両津地区内において、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光・ビジネス等、島外からの来訪者を含めた多様な目的での移動を担います。また、両津港と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。

※地域内フィーダー系統：複数の市町村(旧市町村含む)にまたがって走る広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線のこと

活用補助事業	路線名	起点	主な経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	地域公共交通確保維持改善事業の必要性(位置づけ・役割を含む)
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	横宿線	—	両津地区 金井地区 新穂地区ほか	—	79条	区域運行	NPO等地域組織	両津地区から新穂地区を結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動を担います。また、地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	松ヶ崎線	—	佐和田地区 畑野地区ほか	—				佐和田地区と畑野地区(本行寺前)を結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光・ビジネス等、島外からの来訪者を含めた多様な目的での移動を担います。また、佐和田BS(バスステーション)と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	国仲・金丸線	—	佐和田地区 金井地区 新穂地区 真野地区ほか	—				市内中心部を運行し、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動など多様な目的での移動を担います。また、市内中心部の居住地域・交通結節点と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	宿根木線	—	羽茂地区 小木地区ほか	—				羽茂地区と小木地区を結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光・ビジネス等、島外からの来訪者を含めた多様な目的での移動を担います。また、小木港と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	前浜線	—	小木地区 赤泊地区ほか	—				小木地区と赤泊地区を結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光・ビジネス等、島外からの来訪者を含めた多様な目的での移動を担います。また、小木港と地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	赤泊線	—	佐和田地区 真野地区 赤泊地区 小木地区ほか	—				佐和田地区から赤泊地区経由で小木地区を結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動だけでなく、観光・ビジネス等、島外からの来訪者を含めた多様な目的での移動を担います。また、佐和田BS(バスステーション)や小木港、地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担います。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。
	度津線	—	羽茂地区 赤泊地区ほか	—				羽茂地区と赤泊地区を結び、市民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活の移動を担っています。また、地域の各拠点施設を結んでおり、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。 一方で、運賃収入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改善事業等により、運行を維持・確保する必要があります。

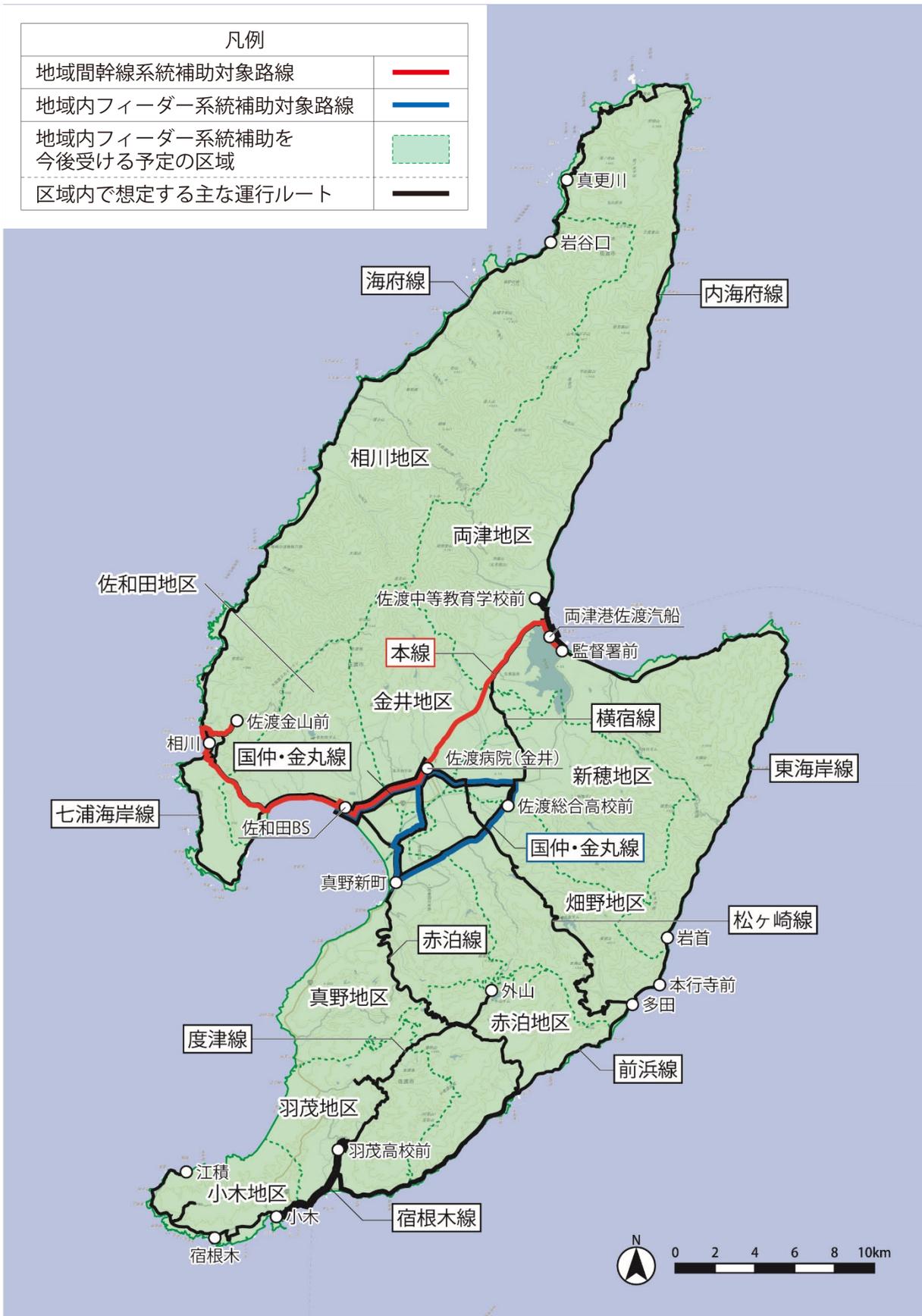


図 想定する国庫補助対象路線の運行経路および運行区域

5. 目標および評価指標

(1) 目標

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

3つの目標について、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・支線)および地域内交通の利用者数	目標1、2、3
② 路線バス(幹線)の運行便数	目標2
③ 地域内交通の運行地区数	目標1、2、3
④ 路線バス(幹線・支線)および地域内交通の収支率	目標1
⑤ 本市の財政負担額	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・支線)および地域内交通の利用者数

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) ※わたつデマンドバスのみ (R4.4.1~R5.3.31)	幹線(本線、南線、小木線):264,866人/年 幹線を除くバス路線 :99,579人/年
目標値(R10)	幹線(本線、南線、小木線):264,866人/年以上 支線および地域内交通* :99,579人/年以上 ※幹線を除くバス路線
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、幹線の利用者数の増加を目指すとともに、支線や地域内交通においては生活交通としての利便性を確保しながら利用者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ダイヤ改正時点	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 地域内交通の運行地区数

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	地域内交通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・支線)および地域内交通の収支率

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) ※わたつデマンドバスのみ (R4.4.1~R5.3.31)	幹線(本線、南線、小木線):50% 幹線を除くバス路線※ :19%
目標値(R10)	幹線(本線、南線、小木線):50%以上 支線および地域内交通※ :19%以上 ※幹線を除くバス路線
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 本市の財政負担額

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	本市の財政負担額÷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。

(3) 計画の達成状況の評価

本計画における各施策の取組の実施状況や評価指標の達成状況については、「PDCAサイクル」に基づき、評価・検証を行い、改善や見直しを図ることとします。

また、本市と公共交通事業者、道路管理者、地域公共交通の利用者等で構成される「佐渡市地域公共交通活性化協議会」において、取組の効果検証、進捗管理を行うとともに、本計画に係る協議を進めていきます。

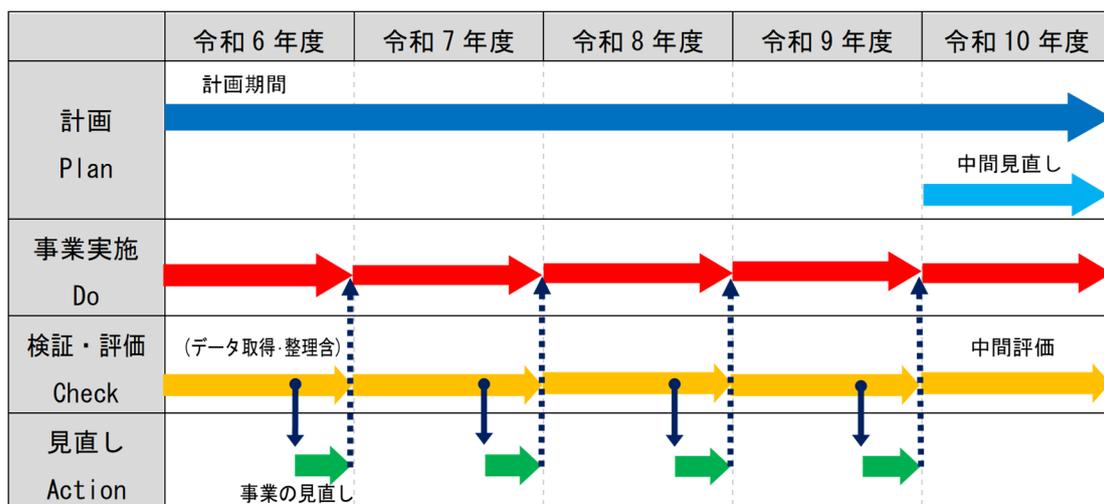


図 本計画における評価の方法・手順(令和6年度～令和10年度)

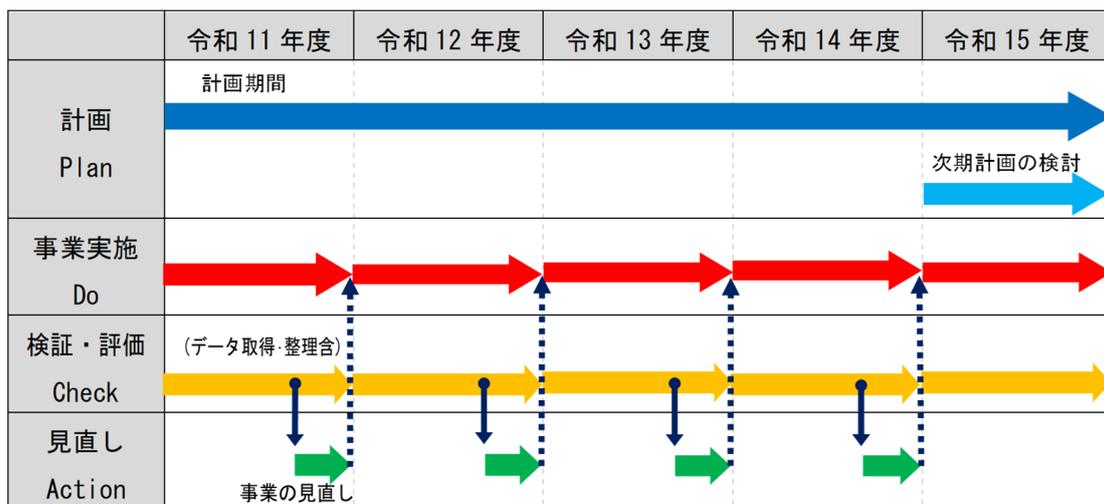
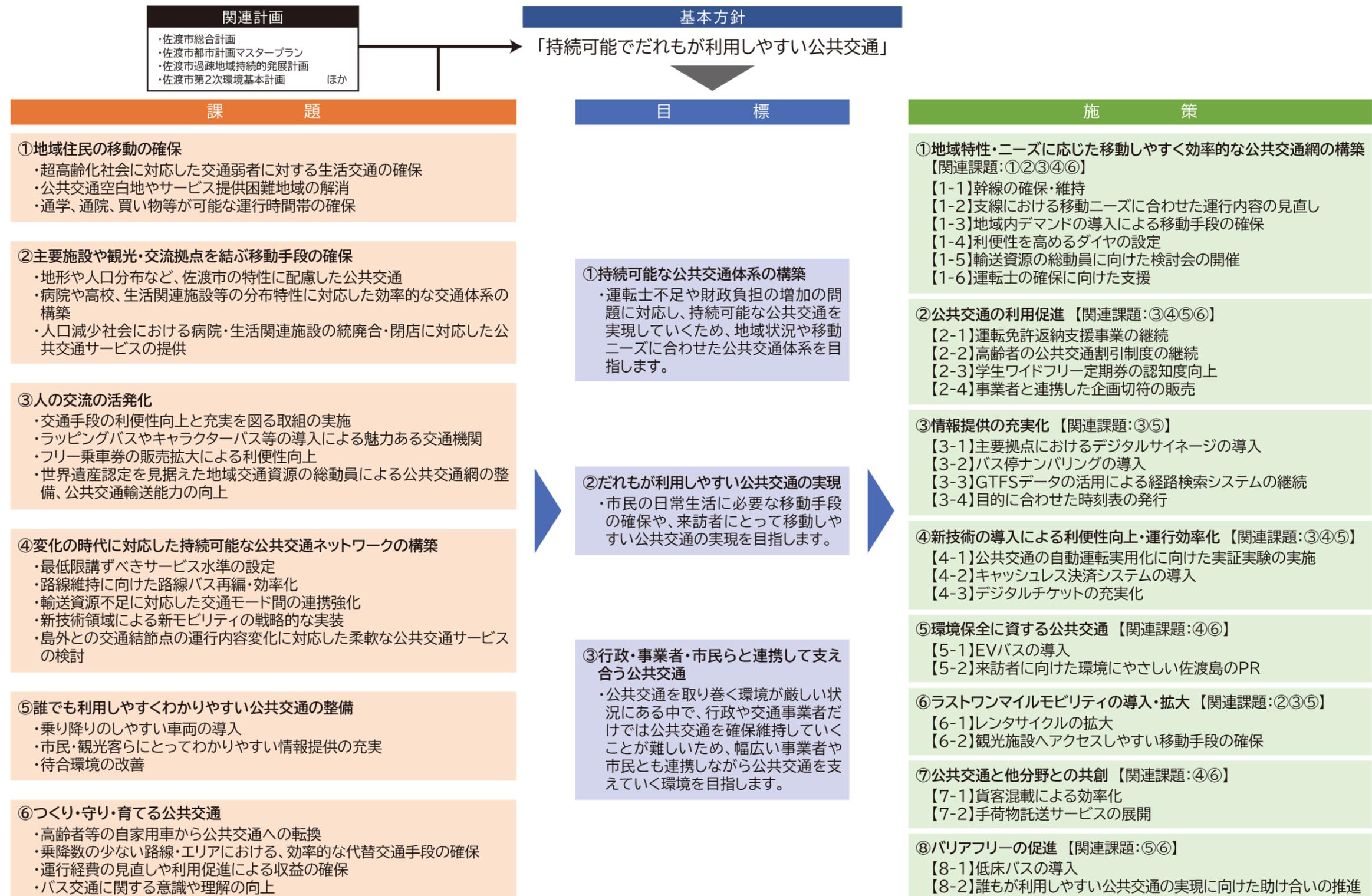


図 本計画における評価の方法・手順(令和11年度～令和15年度)

第6章 交通施策・事業

公共交通の課題および基本的な方針を踏まえて設定した目標を達成するため、以下の施策・事業を進めていきます。



施策1 地域特性・ニーズに応じた移動しやすく効率的な公共交通網の構築

現状

- 輸送資源不足へ対応するため、交通モード間の連携強化や路線維持に向けた路線バス再編・効率化、担い手の確保が必要です。
- 世界遺産登録を見据えた公共交通網の整備、公共交通の輸送能力向上が必要です。

事業の方向性

- 持続可能な公共交通を実現するため、目指す公共交通体系を見据えながら、「幹線」「支線」「地域内交通」に適切な輸送資源を設定します。
- スクールバスなど、あらゆる輸送資源を総動員して、移動手段・運行効率化を図るとともに、公共交通の利便性向上、二次交通の充実を図ります。
- 運転士不足に対応した支援を行い、輸送資源を確保します。

事業内容

【1-1】 幹線の確保・維持

- 商業施設や病院、観光施設など主要施設を結ぶ本線・南線・小木線は、島内移動手段としての重要な役割を担っていることから幹線と位置付け、本線は地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等を活用し、南線・小木線は新潟県生活交通確保対策補助金を活用しながら維持を図ります。



図 路線バス(本線)

【1-2】 支線における移動ニーズに合わせた運行内容の見直し

- 支線として位置付けるバス路線については、バス事業者による定時定路線型のバス運行を基本とします。また、国仲・金丸線等の地域間交通ネットワークに接続する路線は、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら路線の維持を図っていきます。
- しかしながら、利用状況によっては定時定路線型の運行から定路線型のデマンド運行に切り替えるなど、移動ニーズに合った適切な運行方法を目指します。



図 路線バス(国仲・金丸線)

【1-3】 地域内交通の導入による移動手段の確保

- バス事業者によるバス運行が難しい路線、あるいは公共交通空白地においては地域内交通と位置付け、路線バス以外の地域輸送資源(スクールバス、旅館・ホテル送迎バスなど)を総動員した自家用有償旅客運送を行い、地域住民の移動手段を確保します。また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら路線の維持を図っていきます。
- さらに輸送資源の不足が見込まれる場合は、住民の協力を得ながら運行する自家用有償旅客運送の投入も視野に入れるなど、導入優先度に留意しながら移動手段を確保します。

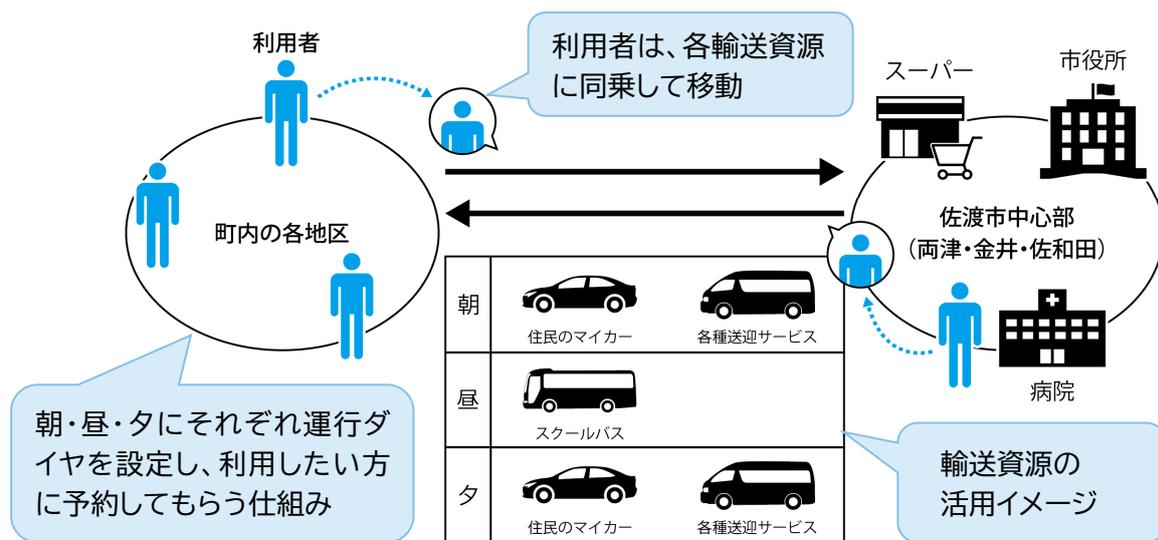


図 地域内交通の輸送資源活用イメージ

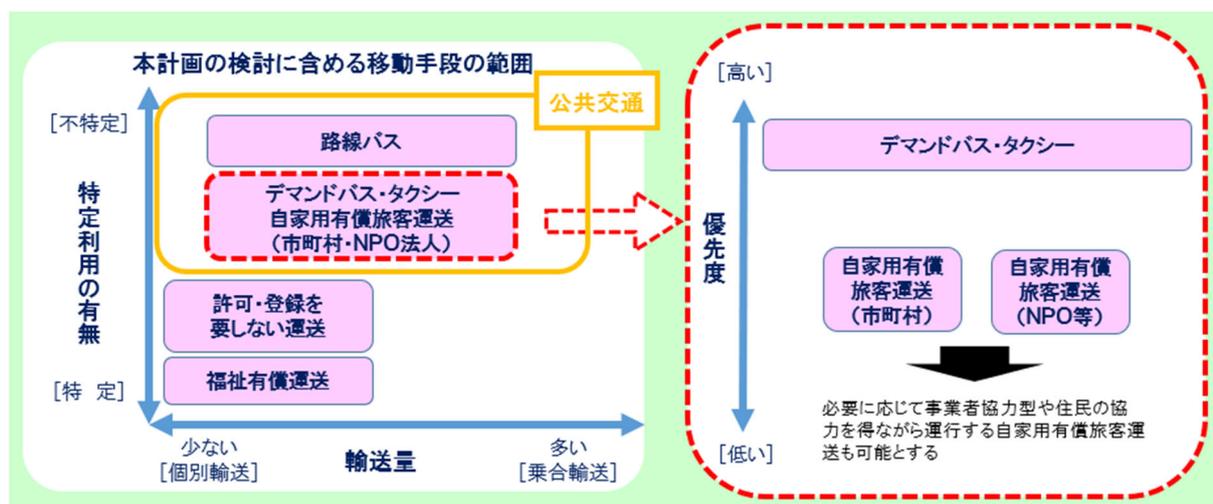


図 再編における代替交通の導入優先度

【1-4】 利便性を高めるダイヤの設定

- 世界遺産登録による来訪者の増加を見据え、路線バスにおいては、幹線における運行頻度の増加を目指し、来訪者にとって利用しやすい二次交通を確保します。また、佐渡汽船のダイヤ、通学・通勤、通院の時間を考慮したバスの運行となるよう、適時ダイヤを見直します。
- 佐渡汽船の乗船人数に合わせて路線バスを増便し、積み残し対策を行います。

【1-5】 輸送資源の総動員に向けた検討会の開催

- 人口減少や高齢化による人材不足のほか、施設の統廃合が進展しており、それによって活用できる地域輸送資源は日々変化しています。そのため、スクールバス等の輸送資源を活用していく中で、交通関係以外の部署や団体との連携が必要不可欠であるため、関係機関・団体が集まる検討会を実施し、活用可能性のある輸送資源の現状を共有しながら、活用の可能性について検討します。

【1-6】 運転士の確保に向けた支援

- 市内では大型免許を取得することができず、市外での取得を余儀なくされています。そこで、離島のハンデを軽減するため、一定の条件※を満たした佐渡市民を対象に、取得に係る費用(学校費用、交通費、宿泊費)を補助します。
- 移住者や外国人ドライバーなど、島外からの人材を活用しながら人材確保を進めるため、本市で取り組んでいる移住推進施策と連携しながら各種支援を行います。

※資格取得後、佐渡市内の交通事業者に就職していること

実施主体

- 国、新潟県、佐渡市、交通事業者、関係機関

実施工程

事業	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
1-1	● 補助金を活用しながら路線を維持				
1-2	● 補助金を活用しながら路線を維持、運行内容の随時見直し				
1-3	● 導入検討		● 実証運行	● 本格運行	
1-4	● ニーズ等に合わせたダイヤの見直し				
1-5	● 検討会の随時実施				
1-6	● 支援内容検討・随時支援				

施策2 公共交通の利用促進

現状

- バス利用者数の減少により、維持が難しい路線が存在しています。
- 高齢者の免許保有率が高く、高齢者による事故割合も高くなっています。
- 交通手段の利便性向上による人の交流の活発化が求められています。

事業の方向性

- 自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、各種事業を展開します。
- 来訪者に対し、公共交通での移動を促す企画乗車券を販売します。

事業内容

【2-1】 運転免許返納支援事業の継続

- 市内では、高齢者の運転免許保有率が高く、高齢者による事故も頻発しているため、引き続き運転免許返納支援事業を行い、自家用車から公共交通への利用転換を促進します。

【70歳以上の佐渡市民の方へ】

運転免許証の 自主返納を支援します！



運転免許証自主返納制度って何？
高齢などの理由により、もう運転しないので運転免許証を返したいという方が、申請により運転免許証を返納する制度です。有効期限が切れ失効した場合は対象になりません。

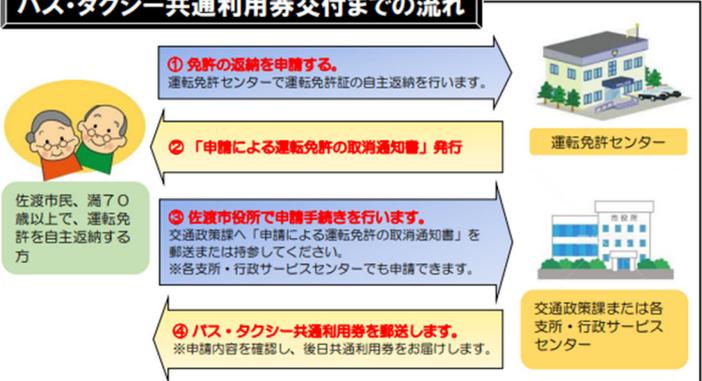
◆支援の目的
高齢者の交通事故の防止と公共交通機関の利用を促進するため、70歳以上の方の運転免許証自主返納を支援します。

◆対象者
平成28年4月1日以降に運転免許証を自主返納した70歳以上の佐渡市民の方

◆支援の内容◆
バス・タクシー共通利用券1万円分(200円×50枚)を交付します。

注意 有効期限は交付の日から1年を経過する日の属する月の末日まで
共通利用券は佐渡市内の路線バス及びタクシー事業者でのみ利用可能

バス・タクシー共通利用券交付までの流れ



- ① 免許の返納を申請する。
運転免許センターで運転免許証の自主返納を行います。
- ② 「申請による運転免許の取消通知書」発行
運転免許センター
- ③ 佐渡市役所で申請手続きを行います。
交通政策課へ「申請による運転免許の取消通知書」を郵送または持参してください。
※各支所・行政サービスセンターでも申請できます。
- ④ バス・タクシー共通利用券を郵送します。
※申請内容を確認し、後日共通利用券をお届けします。

交通政策課または各支所・行政サービスセンター

図 運転免許自主返納支援事業の概要

【2-2】 高齢者の公共交通割引制度の継続

- 70歳以上の高齢者を対象に実施している路線バス割引サービスについて、高齢者の路線バス利用を促進するため、割引制度を継続します。

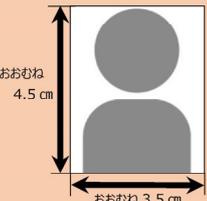
70歳以上の方を対象とした 路線バス運賃割引サービスのご案内

- ◆サービス内容 路線バスを **1乗車 200円** で乗車できます。
サービスは70歳に到達する誕生月から利用することができます。
- ◆交付申請 サービスを利用したい方は、市役所本庁、各支所・行政サービスセンター・連絡所または新潟交通佐渡(株)窓口へ申請書を提出してください。
(代理人による申請も可能です。)

◀必要な書類▶ ①路線バス割引サービス申請書 ②対象者本人の顔写真

無帽、正面、無背景、フチ無しで肩口まで入ったもの
※サングラスなどで人物を特定できないもの、照明がメガネに反射しているもの、笑顔など普段の表情と著しく異なるものなどは、受け付けられませんのでご注意ください。

※写真は貼らずに、裏面に氏名を記入のうえ、申請書に添えて提出してください。



おおむね 4.5 cm
おおむね 3.5 cm

- ◆利用証をお渡しできる時期
申請受付後、サービス利用者様宛に「利用証」を郵送します。(数日後)

<利用証>



男性用



女性用



現金200円
または
バス・タクシー共通利用券
200円

※利用証には有効期限がありません。

- ◆利用方法
バスを降りるときに、運転手に「利用証」を提示のうえ、「現金 200円」または「バス・タクシー共通利用券(200円分)」を運賃箱に投入してください。
※「バス回数券」での支払いはできませんのでご注意ください。

お問合せ先 佐渡市役所 交通政策課 交通対策係
TEL 0259-63-3184 FAX 0259-63-5125

図 高齢者向け運賃割引制度の概要

【2-3】 学生ワイドフリー定期券の認知度向上

- アンケート結果より、「学生ワイドフリー定期券」を知らない方は58%にのぼりますが、うち27%の方は今後利用してみたいと考えています。そのため、潜在的な利用者の獲得や認知度向上を図るため、中学3年生、高校1年生を対象としたチラシの配布に取り組みます。
- また、学校等からの要望があった場合、出張販売を行うなど、より効果的な取組についても検討します。

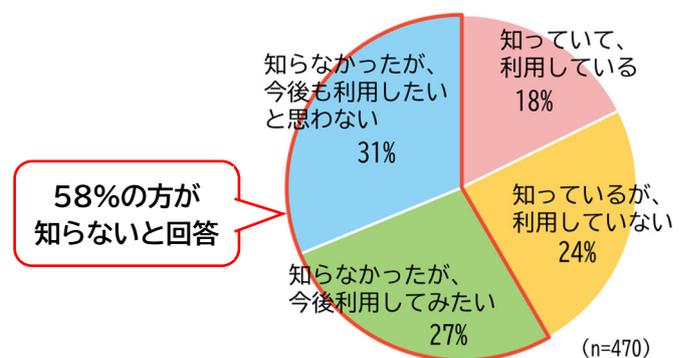


図 学生ワイドフリー定期券の認知度

【2-4】 事業者と連携した企画切符の販売

- 従来の企画切符は新幹線または佐渡汽船と宿泊施設のセット販売がほとんどでしたが、目的地までに必要なすべての乗車券および宿泊施設を一度に購入できるよう、各事業者と連携を図りながら企画乗車券の販売を進めていきます。

例:東京から佐渡市内宿泊施設までの場合

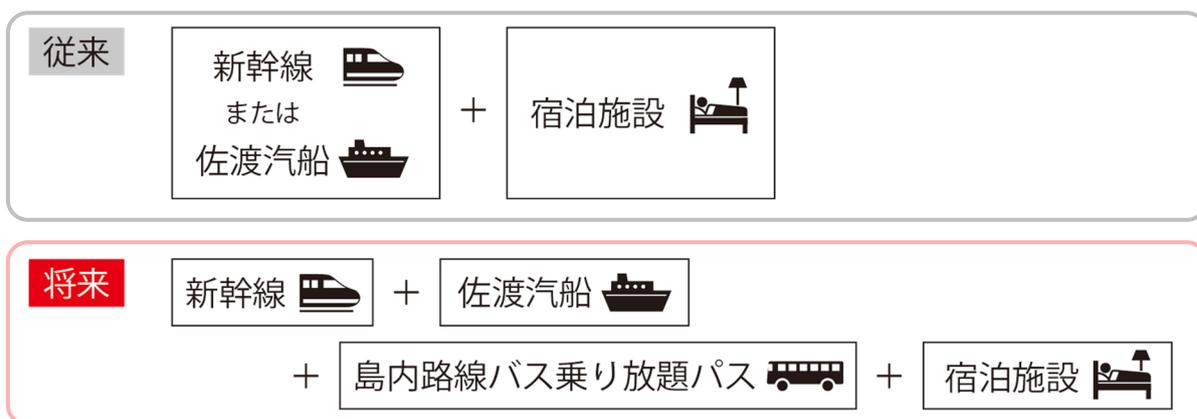


図 事業者と連携した企画切符の販売イメージ

実施主体

- 佐渡市、交通事業者、DMO

実施工程

事業	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
2-1	●	運転免許返納支援を継続的に実施			→
2-2	●	高齢者向けの割引支援を継続的に実施			→
2-3	●	チラシ配布など認知地度向上に向けた取組を実施			→
2-4	●	●	販売開始		
	●	商品検討・調整			→

施策3 情報提供の充実化

現状

- 市民や来訪者等、誰にとっても利用しやすい公共交通となるよう、わかりやすい情報提供が求められています。

事業の方向性

- わかりやすい時刻表や運行情報の提供、GTFSデータを活用した一体的な経路検索システムの維持など情報発信を充実させ、わかりやすい公共交通を目指します。

事業内容

【3-1】 主要拠点におけるデジタルサイネージの導入

- 交通結節点や主要観光地のバス待合スペースでは、公共交通の利便性を高めるため、各交通機関の系統番号や出発時刻、乗り場番号等のわかりやすい情報提供が求められているため、各種情報を発信するデジタルサイネージを整備し、わかりやすい情報提供を行います。
- また、インバウンドに対応するため、多言語化に対応したシステムを整備します。
- さらに、交通機関の情報のほか、観光情報や観光地の混雑状況を掲載できるように、関係機関と協議を進めます。



図 デジタルサイネージの例

【3-2】 バス停ナンバリングの導入

- 各バス停に路線記号やバス停番号を付与する制度「バス停ナンバリング」を導入し、インバウンドなど来訪者にとってわかりやすい情報提供を行います。



資料:小田急電鉄

図 バス停ナンバリングの例

【3-3】 GTFS※データの活用による経路検索システムの継続

- 現在、GTFSデータの整備によってGoogleマップ上での経路検索が可能となっています。引き続き、Googleマップ上で検索を可能とするため、GTFSデータの定期的な更新を行い、利便性を確保します。

※GTFS：経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマット。



図 Googleマップにおける経路検索結果の例

【3-4】 目的に合わせた時刻表の発行

- バス利用者のさまざまな利用目的に対応するため、佐渡総合病院へ乗り入れするバスを集約した時刻表を維持するほか、来訪者がよく訪れる場所に合わせた時刻表を発行します。



図 目的に合わせた時刻表の例

実施主体

- 佐渡市、交通事業者、DMO

実施工程

事業	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
3-1	導入検討	●	●	●	●
3-2		●	●	●	●
3-3	●	●	●	●	●
3-4	●	●	●	●	●

施策4 新技術の導入による利便性向上・運行効率化

現状

- 自動運転やMaaS、AIなど新技術の進歩やこれらの社会実装の動きが盛んになってきていることから、本市においても新技術を活用して利便性の向上や運行の効率化を図ることが求められています。

事業の方向性

- MaaSや自動運転など新技術の導入検討を進め、利便性向上や運行効率化に資する適切なシステムの導入を進めます。

事業内容

【4-1】公共交通の自動運転実用化に向けた実証実験の実施

- バス運転士の不足等により、市民の移動手段を確保していくことが年々難しくなっていることから、公共交通における自動運転の実用化を目指し、実証実験を継続的に行っていきます。

【4-2】キャッシュレス決済システムの導入

- 利用者の利便性を高めるとともに、事業者側の現金取扱負担の軽減や運行時間の正確性を高めるため、キャッシュレス決済を導入し、サービス向上を図ります。
- また、キャッシュレス化によるビッグデータの取得により、シーズン別需要や利用者属性などの分析が可能となるため、データに基づきながら利便性向上・運行効率化を図ります。



資料:三井住友カード

図 キャッシュレス決済の導入イメージ(VISA タッチ)

【4-3】 デジタルチケットの充実化

- バス事業者より販売されているフリー乗車券型のデジタルチケットを引き続き販売するとともに、さらに利便性を高めるため、佐渡汽船など他の交通事業者と連携しながらサービスの拡充を図ります。
- 来訪者向けのデジタルチケットのほか、市民向けのデジタル定期券の導入を進め、利便性の向上を図ります。



資料:レシップ

図 デジタル定期券のイメージ

実施主体

- 佐渡市、交通事業者、DMO

実施工程

事業	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
4-1	実装に向けた実証実験を継続的に実施				
4-2	検討	実証実験・検証	本格導入		
4-3	継続実施	実証実験・検証	本格導入		

施策5 環境保全に資する公共交通

現状

- 本市では、2050年にCO₂排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンアイランド宣言」を行っており、公共交通の分野においても脱炭素社会に向けた取組を推進していくことが求められています。

事業の方向性

- 公共交通利用促進のほか、EV車両の導入など、環境に配慮した取組を行います。

事業内容

【5-1】EVバスの導入

- 環境にやさしい公共交通を実現するため、EVバスを導入するとともに、EVバス導入時に必要な充電設備の整備を進めます。



資料:BYD ジャパン

図 EVバスのイメージ

【5-2】来訪者に向けた環境にやさしい佐渡島のPR

- 環境配慮の視点に立った公共交通の利用を促すため、環境にやさしい公共交通および佐渡島をPRするためのラッピング等を行います。



資料:三重交通

図 環境配慮をPRし、利用促進を図るラッピングの事例

実施主体

- 佐渡市、交通事業者

実施工程

事業	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
5-1	導入検討 ●		導入 ●		
5-2	実施内容検討 ●	随時実施 ●			

施策6 ラストワンマイルモビリティ※の導入・拡大

現状

- 世界遺産登録による来訪者の増加が見込まれる中、主要施設や観光・交流拠点を結ぶ移動手段の確保が求められています。

事業の方向性

- レンタサイクルのステーション拡大など、拠点周辺の利便性向上を図ります。

事業内容

【6-1】 レンタサイクルの拡大

- 現在整備されているレンタサイクルについて、二次交通としての利便性を高めるため、ニーズに合わせて導入エリアを拡大していきます。



図 小木地区におけるレンタサイクル

【6-2】 観光施設へアクセスしやすい移動手段の確保

- 世界遺産の登録による来訪者の増加によって、さらなる観光施設へのアクセス性が求められる一方で、観光施設の混雑も懸念されることから、観光地を經由する路線バスの確保や複数の観光地等を組み合わせた観光シャトルバスを運行し、目的地までのアクセス性向上を図るとともに、観光施設の混雑緩和を図ります。

実施主体

- 佐渡市、交通事業者、DMO

実施工程

事業	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
6-1	●	ニーズに合わせてステーションを拡大			→
6-2	●	実証運行・検証		●	本格運行

※ラストワンマイルモビリティ：自宅や駅・港などの出発地から商業施設や観光地といった目的地までのラストワンマイルの移動手段

施策7 公共交通と他分野との共創

現状

- 運転士不足は、公共交通以外の分野にも波及し、人材不足は地域課題のひとつでもあるため、さまざまな分野と連携して、その地域課題を解決していく必要があります。

事業の方向性

- 公共交通と他分野との連携を図り、公共交通の課題のほか、地域課題の解決を図ります。

事業内容

【7-1】 貨客混載による効率化

- 物流業者および交通事業者のそれぞれの課題を解決するため、異業種の事業者間連携による貨客混載に取り組み、業務の効率化、収益増加、CO₂排出量の低減等を図ります。



図 本市における貨客混載のイメージ

【7-2】 手荷物託送サービスの展開

- 公共交通を利用しながら島内を移動する方の負担を軽減するため、事業者間の連携を図りながら新潟駅や佐渡汽船ターミナルで荷物を預かり、当日夕方までに指定の箇所まで輸送する手荷物託送サービスを展開します。

実施主体

- 佐渡市、交通事業者、物流事業者

実施工程

事業	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
7-1	効果検証	実証実験	本格導入		
7-2	ニーズ調査	実証実験	本格導入		

施策8 バリアフリーの促進

現状

- 高齢者や障がい者など、誰もが利用しやすい公共交通の実現が求められています。

事業の方向性

- 低床バスの導入など、誰もが利用しやすい環境を整備します。

事業内容

【8-1】 低床バスの導入

- 高齢者など誰もが利用しやすい移動環境の整備が必要であるため、引き続き低床バスの購入補助を実施し、低床バスの導入を促進します。

【8-2】 誰もが利用しやすい公共交通の実現に向けた助け合いの推進

- 公共交通利用者の中にはヘルプマーク(カード)を示し、手助けを必要としている方もいるため、市役所やバス車内等におけるポスターの掲示等でヘルプマーク(カード)の認知度向上を図り、誰もが利用しやすい公共交通を推進していきます。



資料:新潟県

図 ヘルプマーク・ヘルプカード

実施主体

- 佐渡市、交通事業者

実施工程

事業	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
8-1	●	事業者の導入意向に合わせて随時支援			→
8-2	●	ポスター掲示等、認知度向上に資する取組を随時実施			→

佐渡市地域公共交通計画

令和6年3月

企画・編集：新潟県佐渡市観光振興部交通政策課

発行者：新潟県佐渡市

〒952-1292 新潟県佐渡市千種 232

TEL：0259-63-3184



佐渡市地域公共交通計画