

「島内交通全体を見据えた再構築事業について」

1. 地域公共交通計画に示されている将来の交通体系と検討対象路線

佐渡市地域公共交通計画（R6年3月策定）のなかで、10年後（R15年度）を見据えた公共交通体系が示されている。

R6年3月時点で運行されている路線バスを「幹線」「支線」「地域内交通」と位置付け、それぞれの方針が整理されている。そのなかで「支線」については、減便や休止の予想やデマンド運行の可能性が示されている。また、「地域内交通」については、あらゆる輸送資源を総動員して移動手段を確保するとしている。

今回の再編案では、運転手不足による交通空白を回避するために代替となる運行体系を検討する。その際、「幹線」に「支線」「地域内交通」を接続する方針とする。



図. 10年後（R15年度）を見据えた公共交通体系

佐渡市地域公共交通計画（R6年3月策定）より

表. 10年後を見据えた位置づけの考え方

区分	バス路線(エリア)	位置づけの考え方
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。

佐渡市地域公共交通計画
(R6年3月策定)より

2. 運行事業者に対するヒアリング結果

ヒアリングの目的： 運行リソースの実態把握と運行負担の大きい路線の特定

実施日： R7年5月26日(月)

対象事業者：新潟交通佐渡(株)

ヒアリングの結果：

(1) 路線バス運行の現状について

- ・運転手の減少が続いているため、「支線」や「地域内交通」の再編をできる限り速やかに進めていく必要がある。
- ・バスの運転士数は令和7年9月現在で以下のとおり

正社員バス運転士数	32人
OB・臨時運転士数	16人
計	48人

※現在の島内路線バス必要要員数：39人

正社員運転士だけでは路線バスが運行できず、OB・臨時運転士も加え何とか路線バスの運行を維持している状況

(2) 再構築を行う路線の優先度について

- ・新潟交通佐渡としては、学生の登下校のタイミングに合わせて「学生車」として路線バスを運行してきたが、学生数や運転士数の減少により、運行が困難になってきている。そのため、代替となる輸送手段が特に求められる。

(3) 他の事業者との連携の可能性

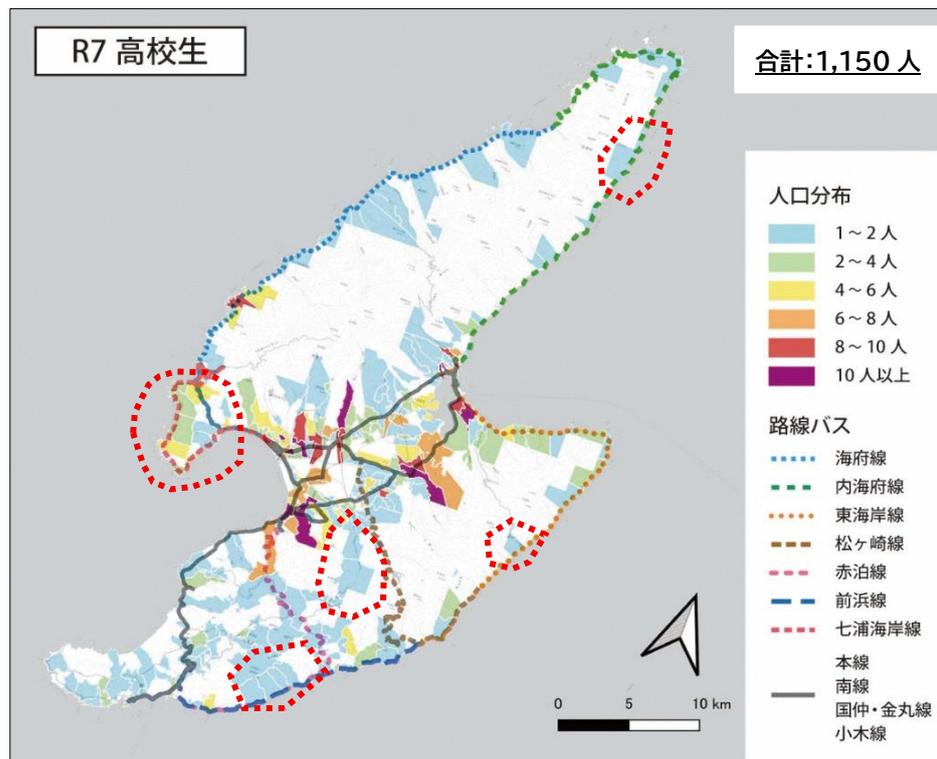
- ・自社で送迎バスを保有しているホテル・旅館との連携
- ・既にあるいは今後運行されるスクールバス混乗
- ・バスの運転の担い手として、大型免許を保有している建設事業者や貨物運送事業者との連携

3. 島内の人口分布

公共交通を特に必要とする高校生と65歳以上高齢者の人口分布について、R7年とR15年の比較を示す。

・ 高校生

R7年からR15年にかけて、高校生が完全に居なくなる地域が点在する。
→ 高校生の利用の減少が見込まれる



一方で、R15年においても、高校生が点在している。
→ 高校生の登下校の足を維持するためには運行が必要

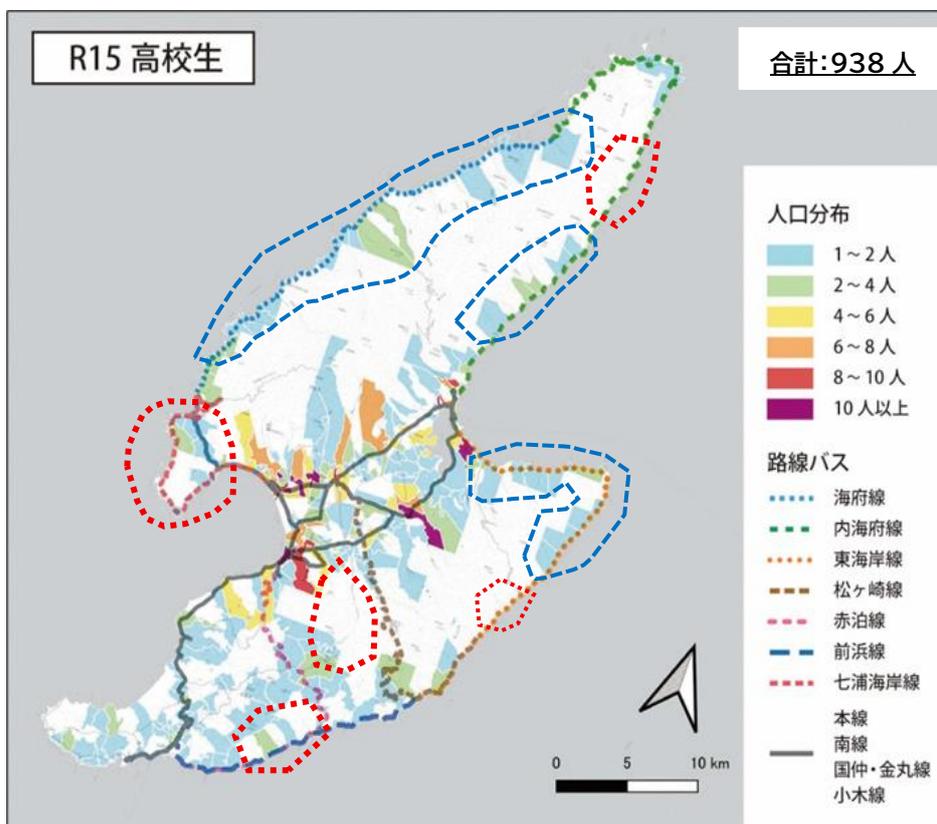


図. 高校生の人口分布比較 (R7、R15)

集計方法

R7年高校生 → 地区別年齢別人口集計表(R7年4月1日)の15~17歳を集計

R15年高校生 → 地区別年齢別人口集計表(R7年4月1日)からR15時点で15~17歳の人を集計

- ・ 65 歳以上の高齢者（男性：65 歳～81 歳、女性 65 歳～87 歳※平均寿命）
- ・ R7 年から R15 年にかけての増減率を以下の図に示す。

R7 年から R15 年にかけて、大きな変化は見られない。高齢者は島全体に分布している。
 → 島全体における高齢者向けの移動手段確保が求められる。

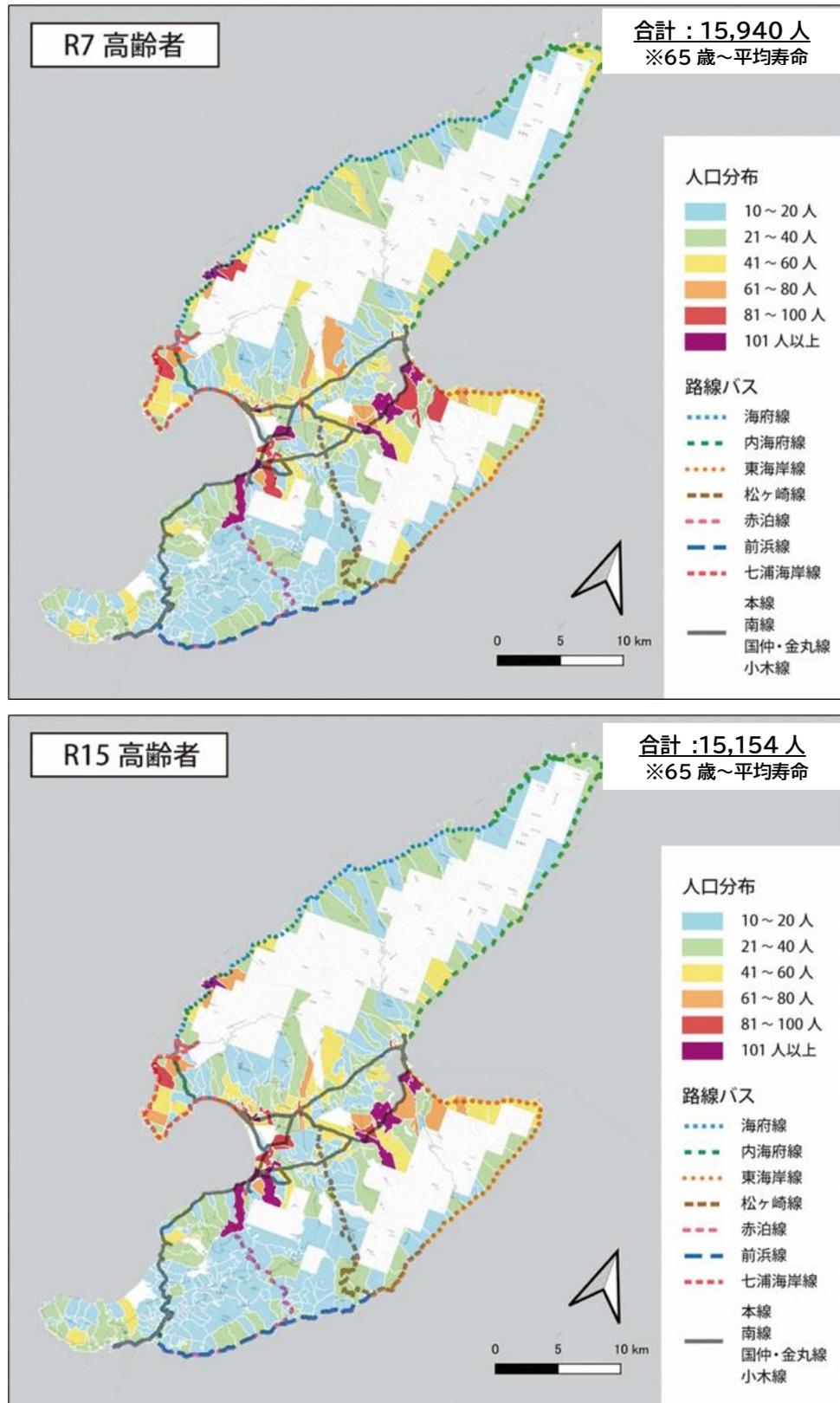


図. 高齢者の人口分布比較 (R7、R15)

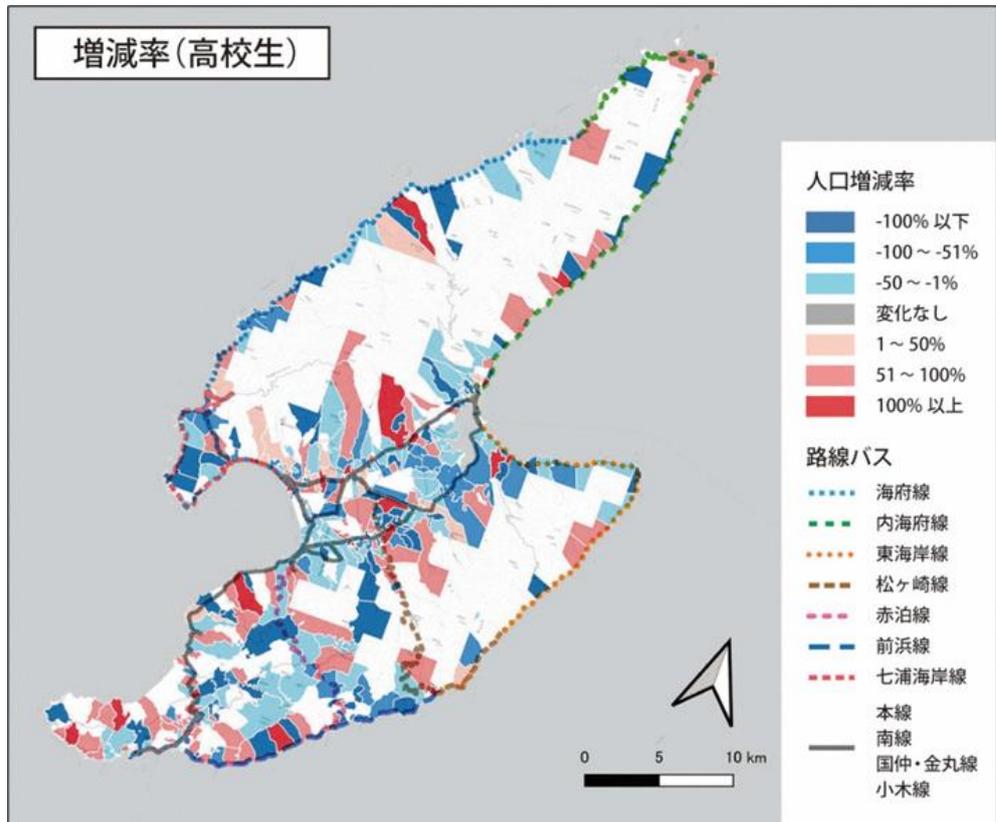
集計方法

R7 年高齢者 → 地区別年齢別人口集計表 (R7 年 4 月 1 日) より (男性：65～81, 女性 65～87 歳) を集計

R15 年高齢者 → 地区別年齢別人口集計表 (R7 年 4 月 1 日) から R15 時点で男性：65～81, 女性 65～87 歳) を集計

・ R7年→R15年にかけての人口の増減率

R7年からR15年にかけて、減少している地域が多い一方で、増加する地域も見られる。
 → 高校生の人口減少が見込まれるが、移動手段の維持は求められる。



R7年からR15年にかけて、減少している地域が多い。
 → 高齢者は島全体において減少傾向が予想されるため、実態に応じた移動手段の確保が求められる。

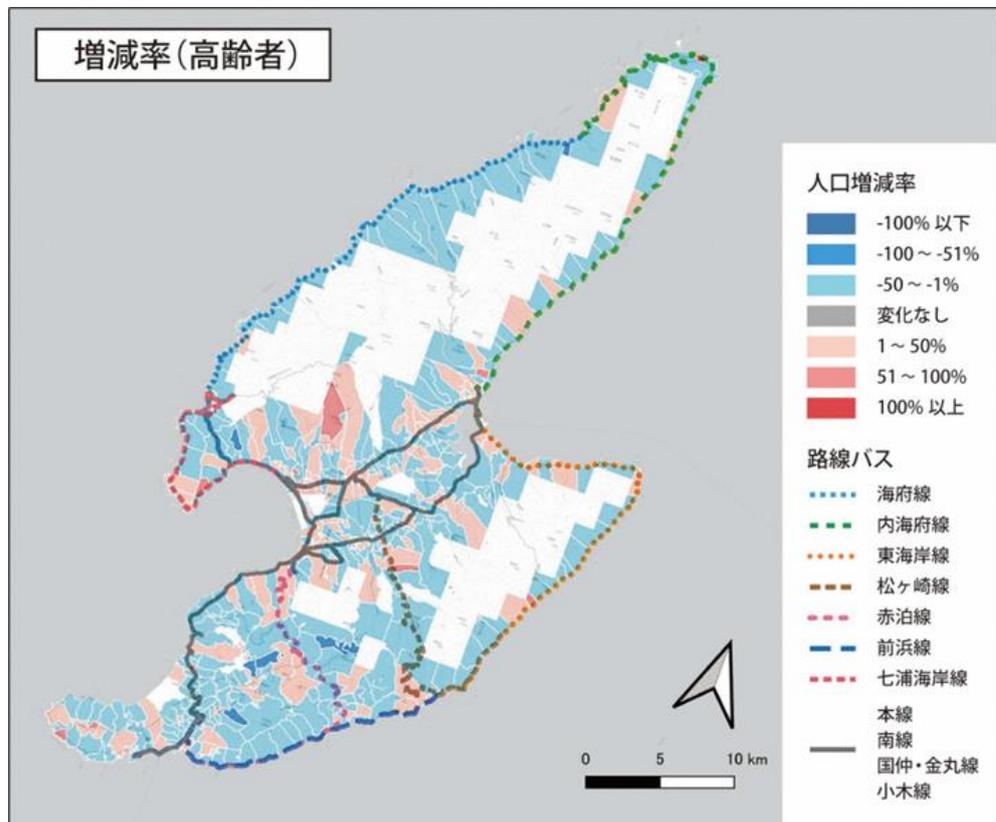


図. R7→R15 増減率 (高校生、高齢者)

4. 路線バス利用者数の推移

R6年時点で運行されている路線バスを対象に、R1年からR6年にかけての利用状況の推移をまとめた。10年後（R15年度）を見据えた公共交通体系における「支線」「地域内交通」と「幹線」でそれぞれ推移をまとめた。

「支線」「地域内交通」に位置付けられた路線の利用状況については、国仲・金丸線、国仲線、横宿線はR1年からR6年にかけて利用者数が増加している。また、内海府線、岩首線（松ヶ崎線）、前浜線、七浦海岸線は、コロナ禍の影響によりR2年からR3年にかけて利用者が落ち込んだものの、R6年には回復傾向となっている。佐渡金山の世界遺産登録による観光需要の高まりや、小中学生が利用する路線については対象となる小中学生の人数による影響が考えられる。一方で東海岸線、赤泊線、海府線については減少傾向が続いている。利用状況に応じた路線の運行の見直しが必要である。

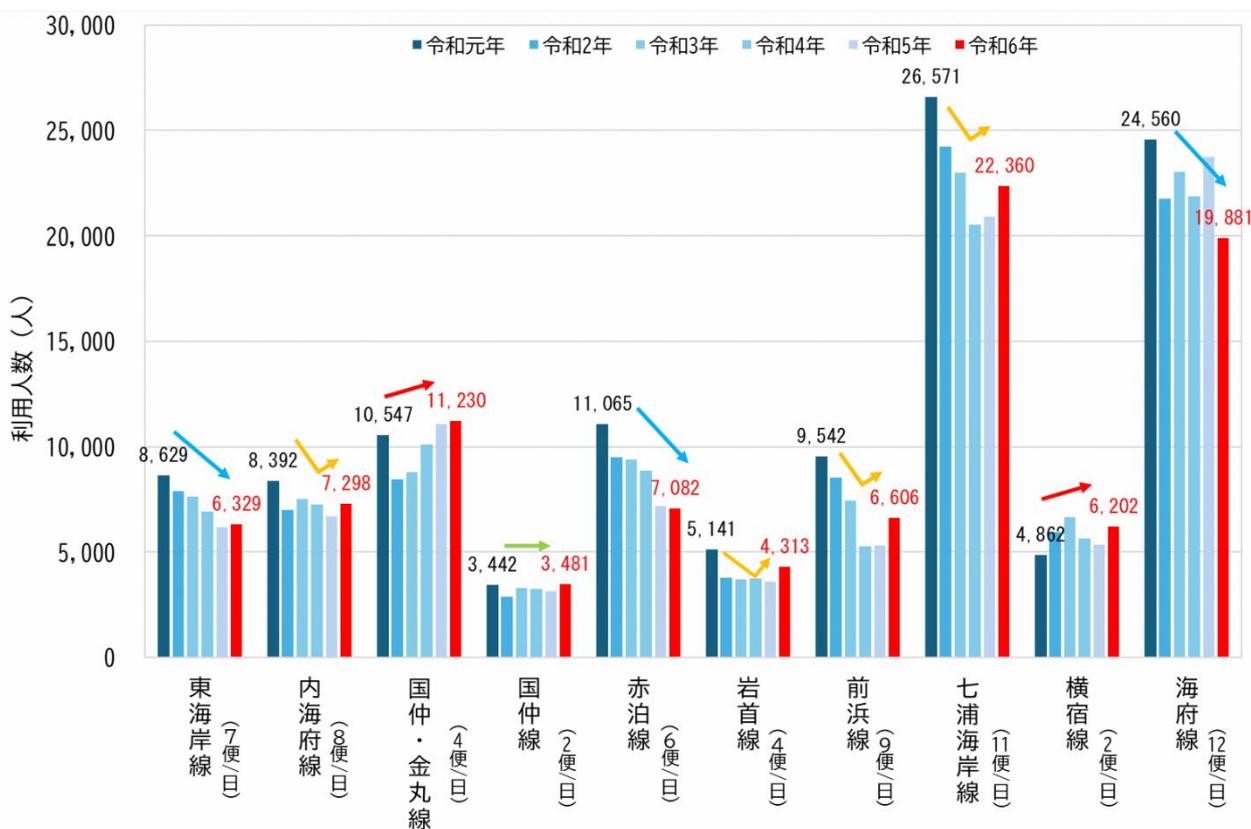


図. 利用者数の推移（支線、地域内交通）

※ 運行本数はR7年時点

「幹線」に位置付けられた路線については、一部コロナ禍の影響を受けた路線があるものの、高い利用者数で推移している。これらの路線については、今後も利用者数を維持していく必要がある。

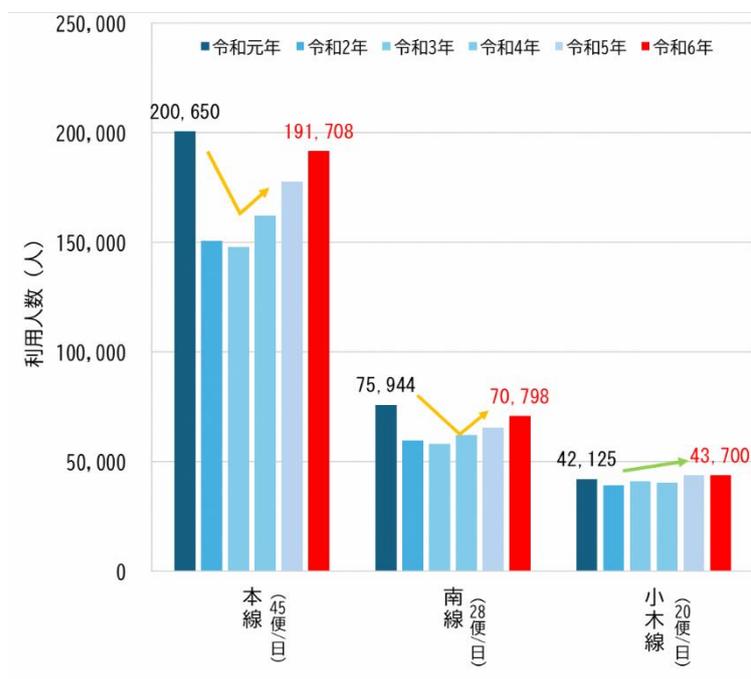
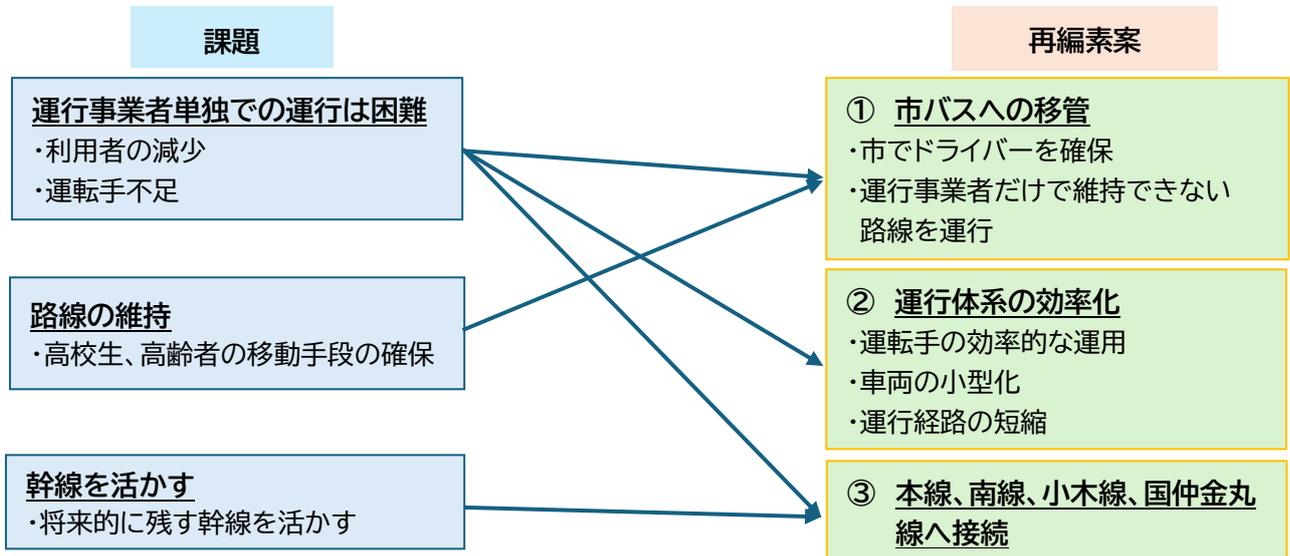


図. 利用者数の推移（幹線）

※ 運行本数はR7年時点

5. 再編の方針（素案）

新潟交通佐渡へのヒアリングや人口分布の調査の結果をまとめると、左記の内容となる。
課題に対応するため、再編素案を右記に示す。



6. 各路線の再編の方針（素案）

5. で挙げられた課題を踏まえ、来年度以降、順次実証調査を進め、本格的に導入していこうと検討している。また、各路線の運行体系については以下を検討している。

- ・七浦海岸線、海府線

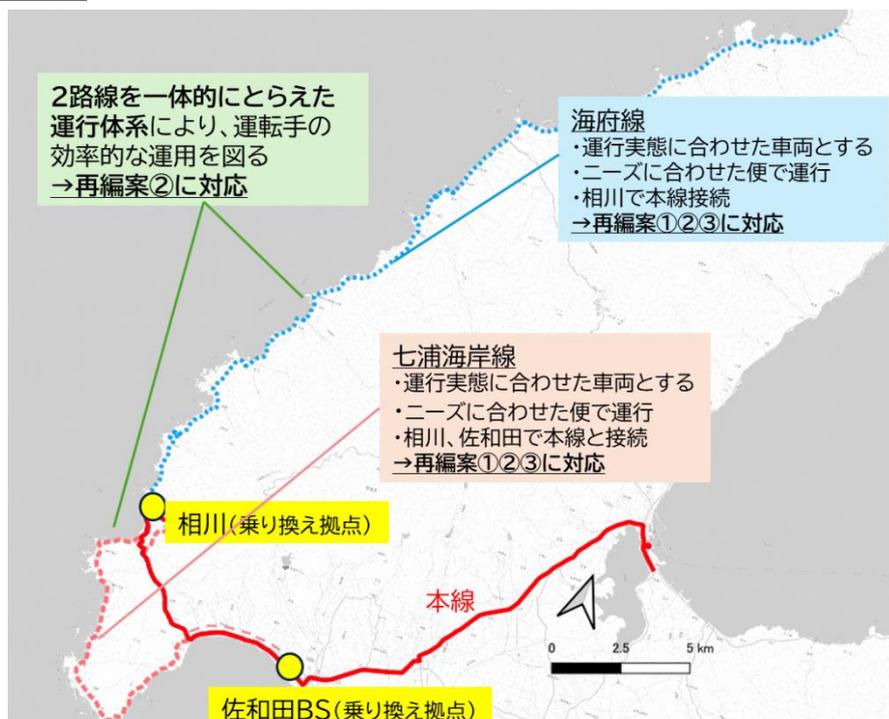


図. 七浦海岸線、海府線の再編素案

・内海府線、東海岸線、松ヶ崎線

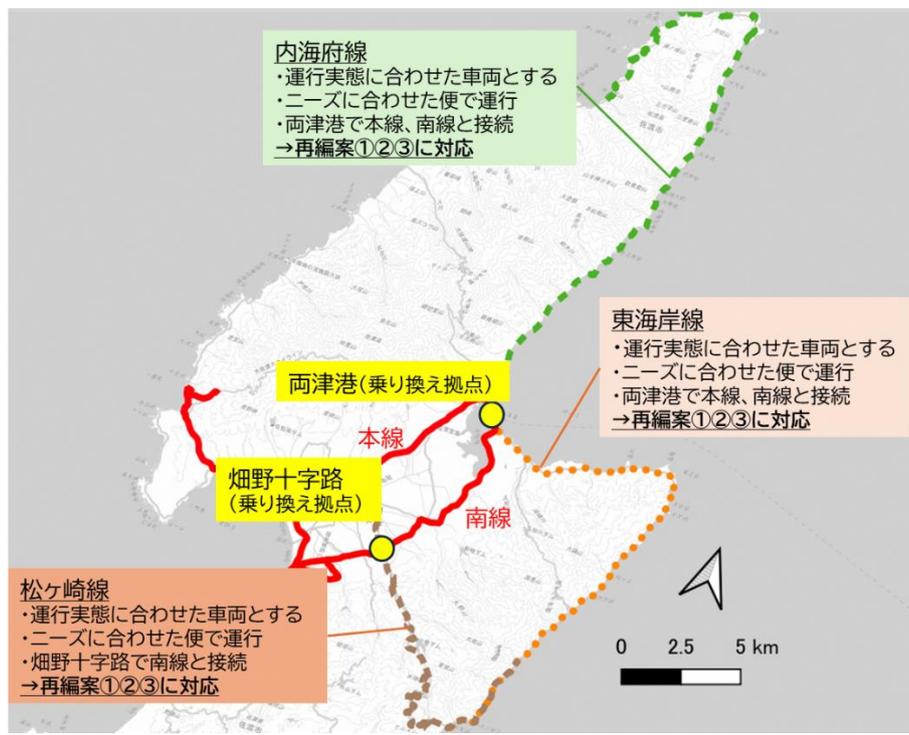


図. 内海府線、東海岸線、松ヶ崎線の再編素案

・赤泊線、前浜線

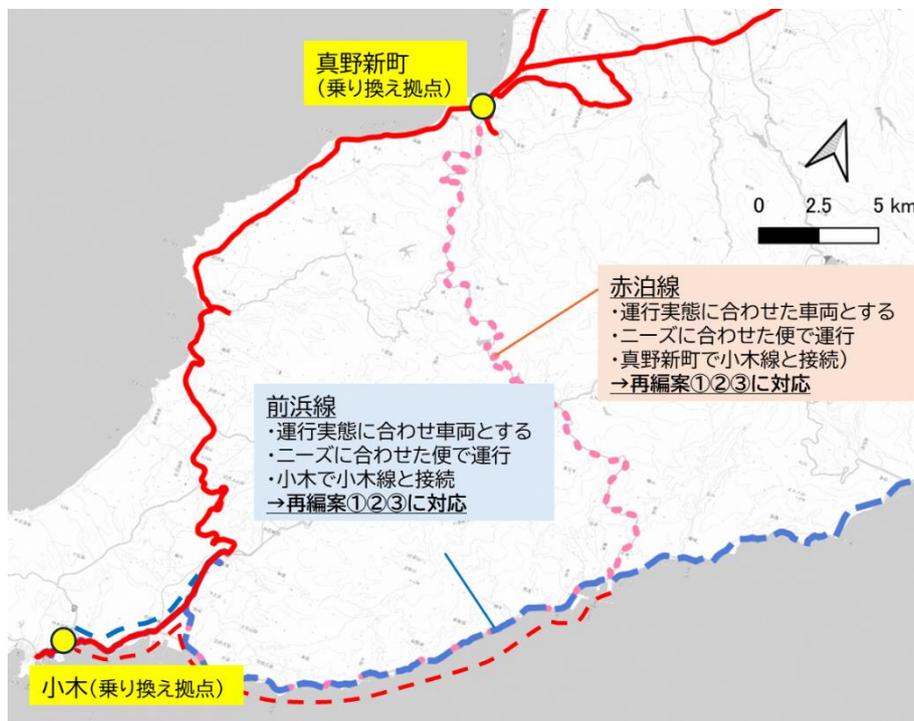


図. 赤泊線、前浜線の再編素案

7. 再編検討のスケジュール

本検討については、以下のスケジュールで進めていく予定である。

表. 今後のスケジュール（予定）

年度						
R7						R8
10	11	12	1	2	3	4
10/1 活性協 委託業者から調査報告 			活性協 意見内容を含めた報告 	活性協 案の報告 		
 活性協委員の 意見集約	 活性協委員の 意見をもとに作成		 修正&作成	 修正&作成		 完成