

島内交通全体を見据えた再構築事業について（概要版）

1. 本事業の目的および検討の流れ(1) 目的

佐渡市内において路線バスやスクールバス、コミュニティバスなど重複する区域やきわめて利用の少ない区域において、路線バスの運行区域及びダイヤ等の見直しを行い、路線バスの最適を図ることが課題となっている。そのため、本業務では交通空白地となる区域やそれ以外の区域において地域住民及び観光客の利便性を高める路線バスの最適化や代替輸送等の提案を行うための地域公共交通再編計画を行うことを目的とする。

(2) 検討の流れ① 検討対象路線の選定 (2.)

「佐渡市地域公共交通計画」および「小中学校の統廃合スケジュール」を考慮して、再編検討の対象路線を選定する。

② 現況整理 (3. ~6.)

「運行事業者の実態把握（ヒアリング調査より）」、「島内の人口分布」、を把握・整理し、島内公共交通の課題を抽出する。

③ 再編の方針 (7. ~9.)

①および②を踏まえて、再編の方針を検討する。

④ 再編検討のスケジュール (10.)

③の検討結果の実施にむけた、スケジュールを整理する。

2. 検討対象路線の選定

佐渡市地域公共交通計画（R6年3月策定）のなかで、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手段を確保するとしている。

今回の再編案では、「支線」「地域内交通」に位置付けられている路線のうち、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. 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. R15 年度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

3. 運行事業者の実態把握（ヒアリング調査より）

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8年2月末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

※令和8年2月末時点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。

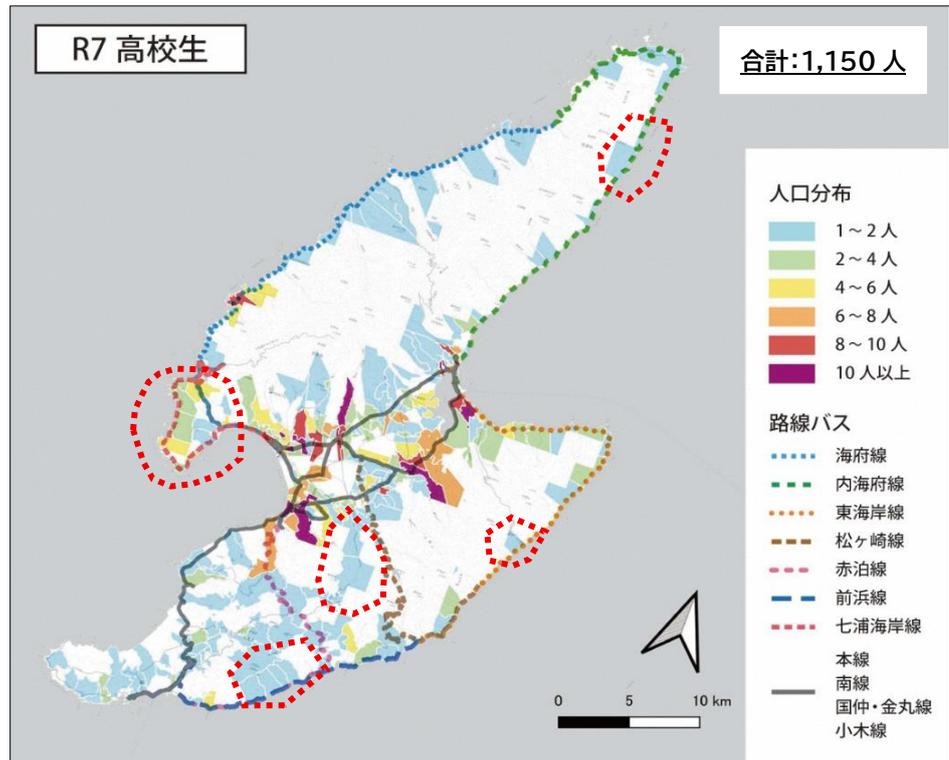
（3）他の事業者との連携の可能性

- ・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
- ・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

4. 島内の人口分布

(1) 高校生の人口分布（令和7年と令和15年の比較）

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

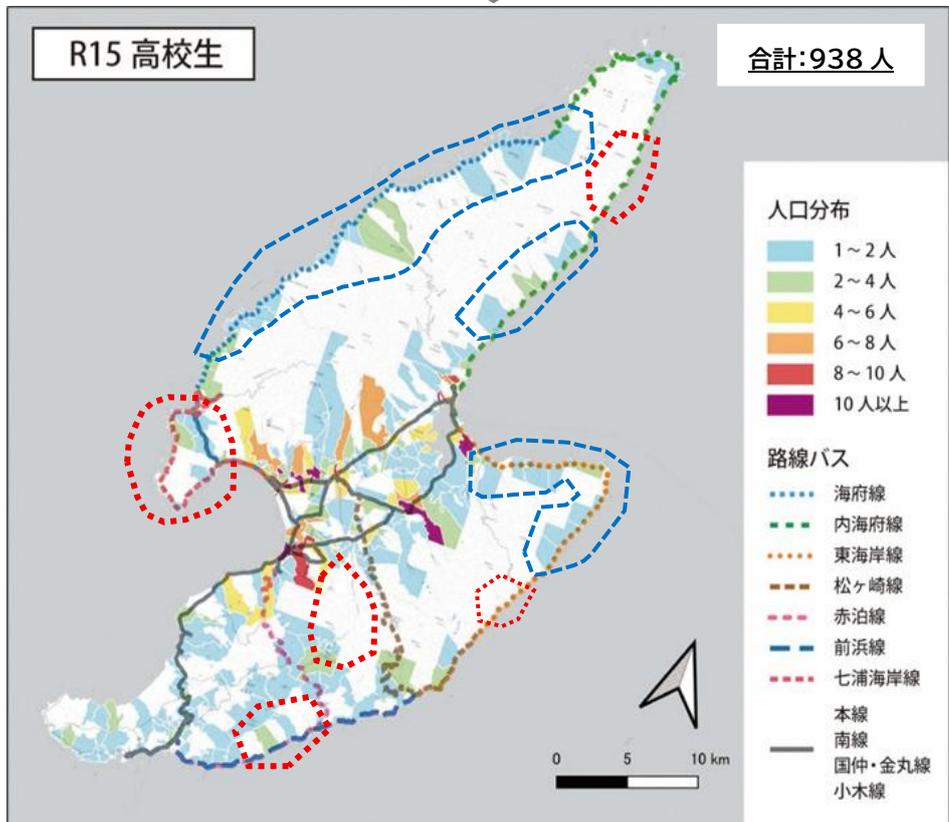


図. 高校生の人口分布比較 (R7、R15)

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

(2) 高齢者(※)の人口分布(令和7年と令和15年の比較)

※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、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。

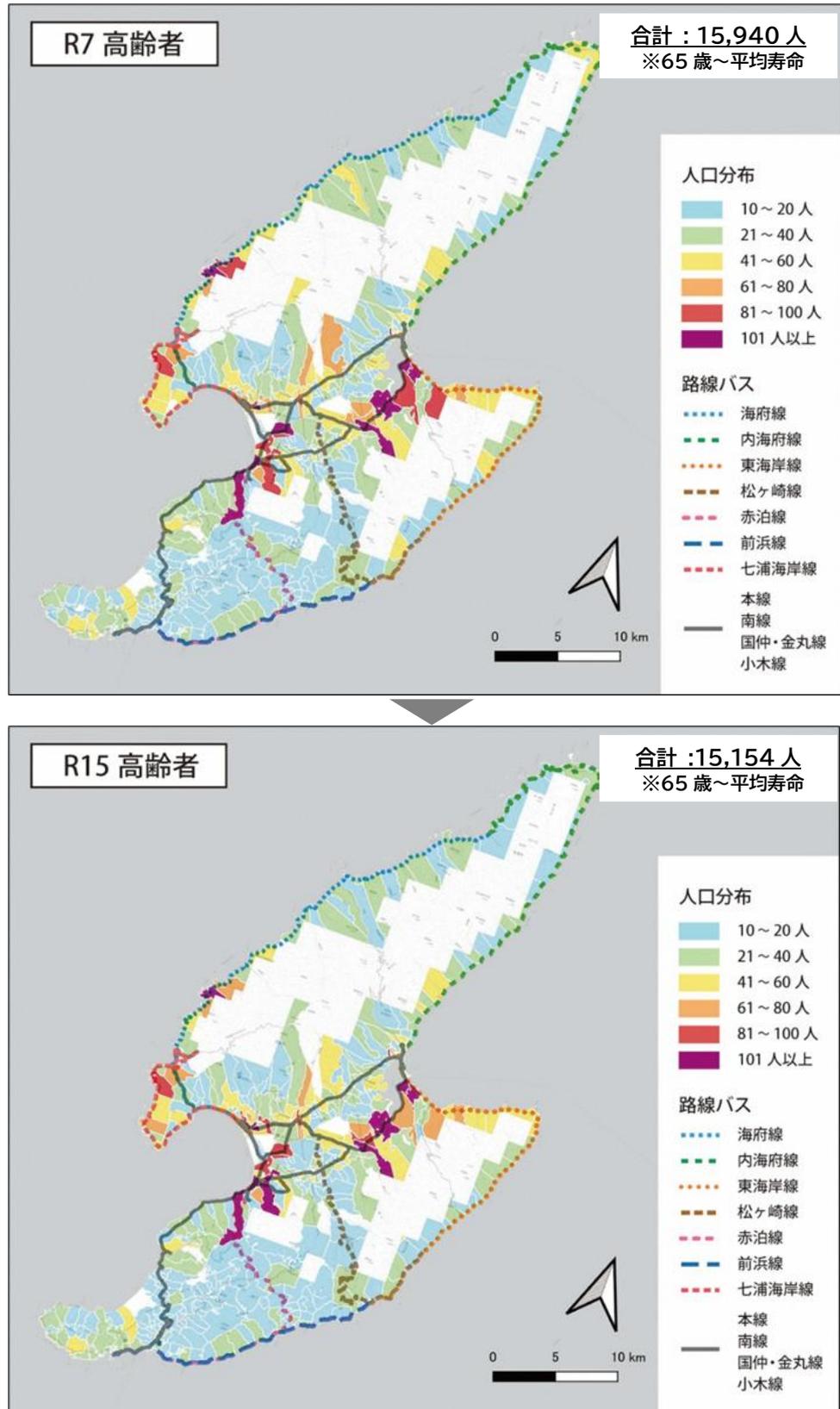


図. 高齢者の人口分布比較 (R7、R15)

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

5. 路線バスの利用状況

R7年時点で運行されている路線バスを対象に、R1年からR7年にかけての利用状況の推移をまとめた。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。また、佐渡市が運行しているコミュニティバスの利用状況についても取りまとめた。

(1) 支線、地域内交通の利用者数の推移

「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R7年にかけて利用者数が増加している。新潟交通佐渡（株）によると、学生ワイドフリー券の発売が好評であり、高校生の利用増加が要因とされる。

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、R7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。減便による影響と考えられる。利用状況に応じた路線の運行の見直しが必要である。

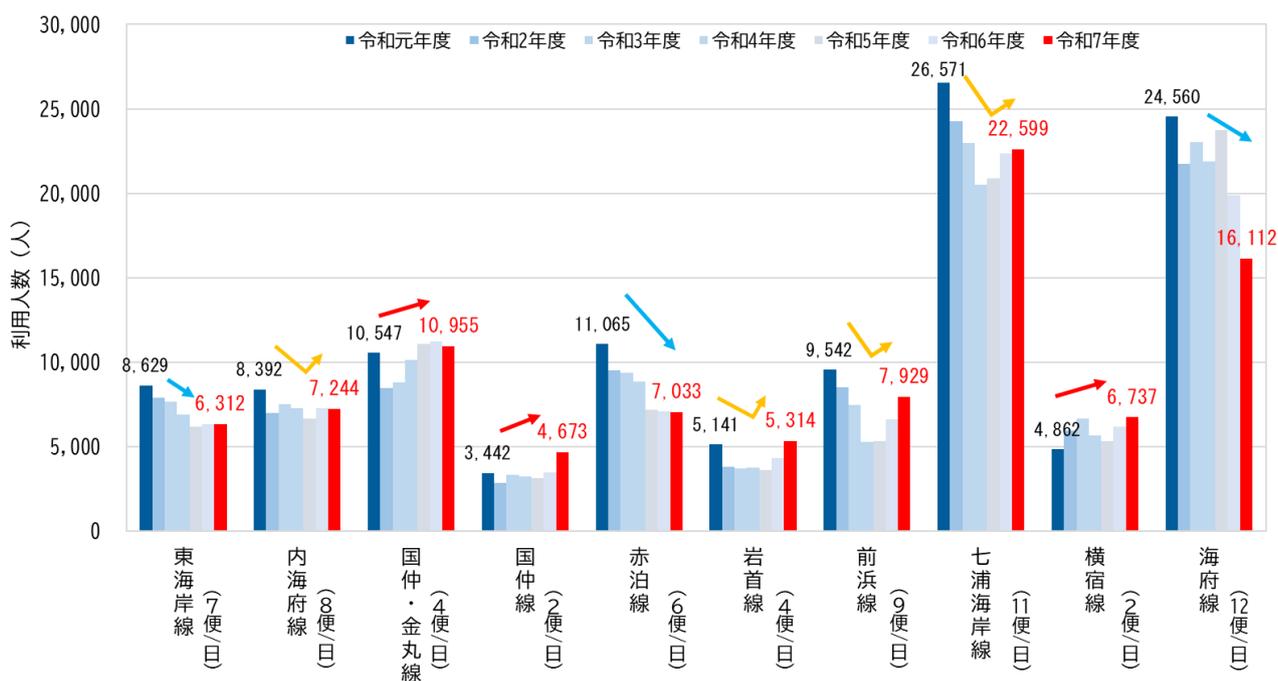


図. 利用者数の推移（支線、地域内交通）

※ 運行本数はR7年時点
 ※ 年度はバス年度10月～9月

(2) 幹線の利用者数の推移

「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。

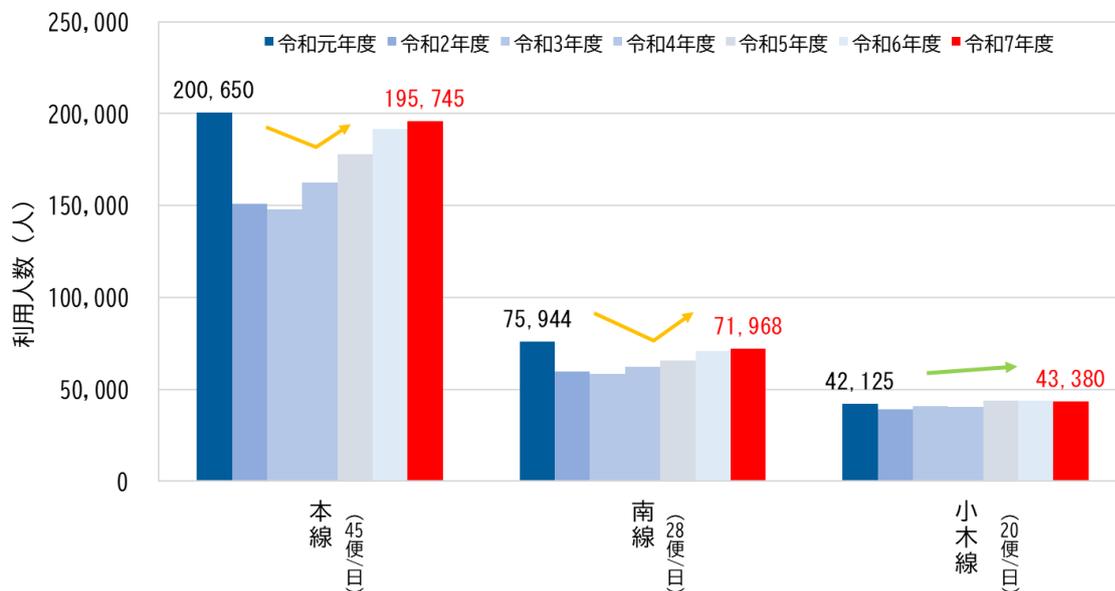


図. 利用者数の推移 (幹線)

※ 運行本数はR7年時点

※ 年度はバス年度10月～9月

6. コミュニティバスの運行状況

(1) 運行状況

佐渡市ではバス路線の減便により不便をきたす地区（地域交通確保重点地域）において、令和6年度から地域内交通が構築されるまでの間、無料の市営コミュニティバスを運行し市民生活における移動手段を確保している。主な運行地区等については、以下のとおりである。

表. コミュニティバスの運行状況（令和6年度）

運行地区	①海府線	②七浦海岸線	③内海府線	④東海岸線	⑤前浜・赤泊線	⑥度津線	⑦宿根木線
	相川～岩谷口	相川～沢根	真更川～両津	両津～岩首	赤泊	外山～羽茂	江積～羽茂
運行概要	高千診療所を起点とした運行	相川診療所が運行している患者送迎バスに相乗り	平成9年～両津市で実施していた「福祉バス」と同様の運行		赤泊診療所を起点とした運行	R5の南佐渡エリアデマンド交通（度津号・宿根木号）を継続して運行	
運行回数	デマンド 3便	デマンド 2便	デマンド 2便	デマンド 2便	デマンド 3便	デマンド 4便	デマンド 4便
運行日	月・火・木	月～金	火	火	火・金	月～金	月～金

(2) 利用実績

令和6年度の実績は下表の通りである。

- ・内海府線については、かつて福祉バスが運行されていたことから住民の利用習慣が定着していることや、両津病院の整形外科診察日である木曜日に合わせて運行となっていることから、利用率が高いと考えられる。
- ・度津線については、路線バスが廃止となり地域の公共交通が全て市営コミュニティバスに移管したことから、利用率が高いと考えられる。
- ・そのほかの路線については利用率が低い状況にあり、既存の路線バスが運行されていることや利用されにくいダイヤ設定となっていることが影響していると考えられる。

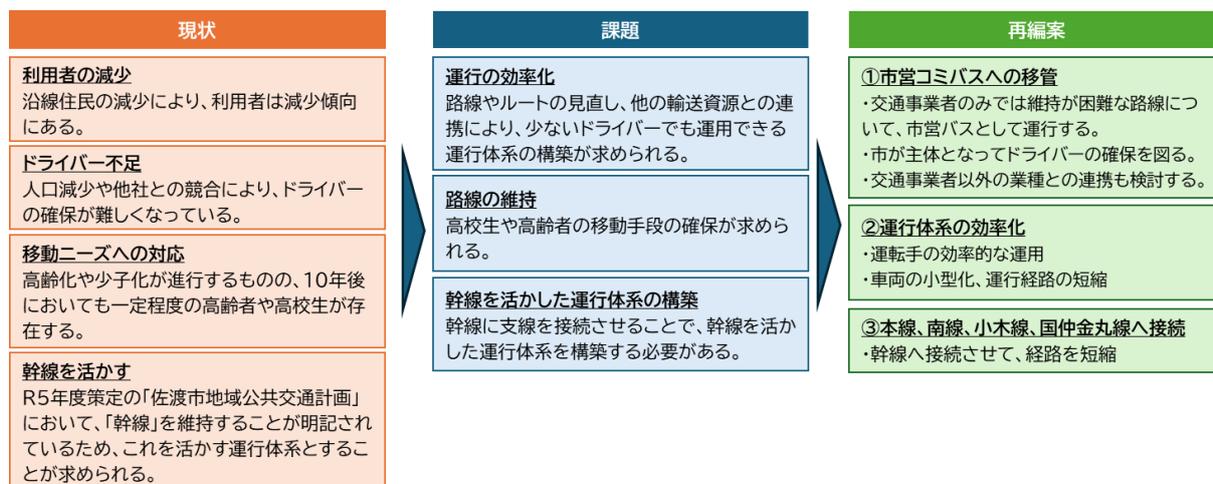
⇒利用状況や路線バスのダイヤ、運転手の行路などを考慮したうえで、存続・廃止を検討する。

表. コミュニティバス利用実績（令和6年度）

	①海府線	②七浦海岸線	③内海府線	④東海岸線	⑤赤泊線	⑥度津線	⑦宿根木線
計画便数 (便)	640	1,100	90	90	273	972	972
運行便数 (便)	7	0	85	40	36	452	78
運行率 (%)	1.1%	0.0%	94.4%	44.4%	13.2%	46.5%	8.0%
乗降者数 (人)	14	0	568	72	72	2,866	230

7. 再編の方針

ここまでの現況整理の内容をまとめ、そこから抽出した課題と再編案について、以下に示す。



8. 各路線における再編の方針案

7. で整理した再編の方針を踏まえ、令和9年度以降に再編を予定している各路線の再編方針案を次ページ以降に示す。

なお、「両津地区（内海府線、東海岸線）」「羽茂地区（赤泊線、前浜線）」「松ヶ崎地区（松ヶ崎線）」「相川地区（海府線、七浦海岸線）」の4地区ごとに運行拠点を設定し、各地区単位で運行ダイヤ、ドライバー行路、車両運用について検討を行った。検討結果の詳細は、資料4-1に示す。

表. 各地区の運行拠点と路線

地区	運行拠点	路線
両津地区	両津支所	内海府線、東海岸線
羽茂地区	羽茂支所	赤泊線、前浜線
松ヶ崎地区	佐渡市役所	松ヶ崎線
相川地区	相川支所	海府線、七浦海岸線

※「羽茂地区」「松ヶ崎地区」では、一部の便でドライバーを共有する。

(1) 両津地区（内海府線、東海岸線）

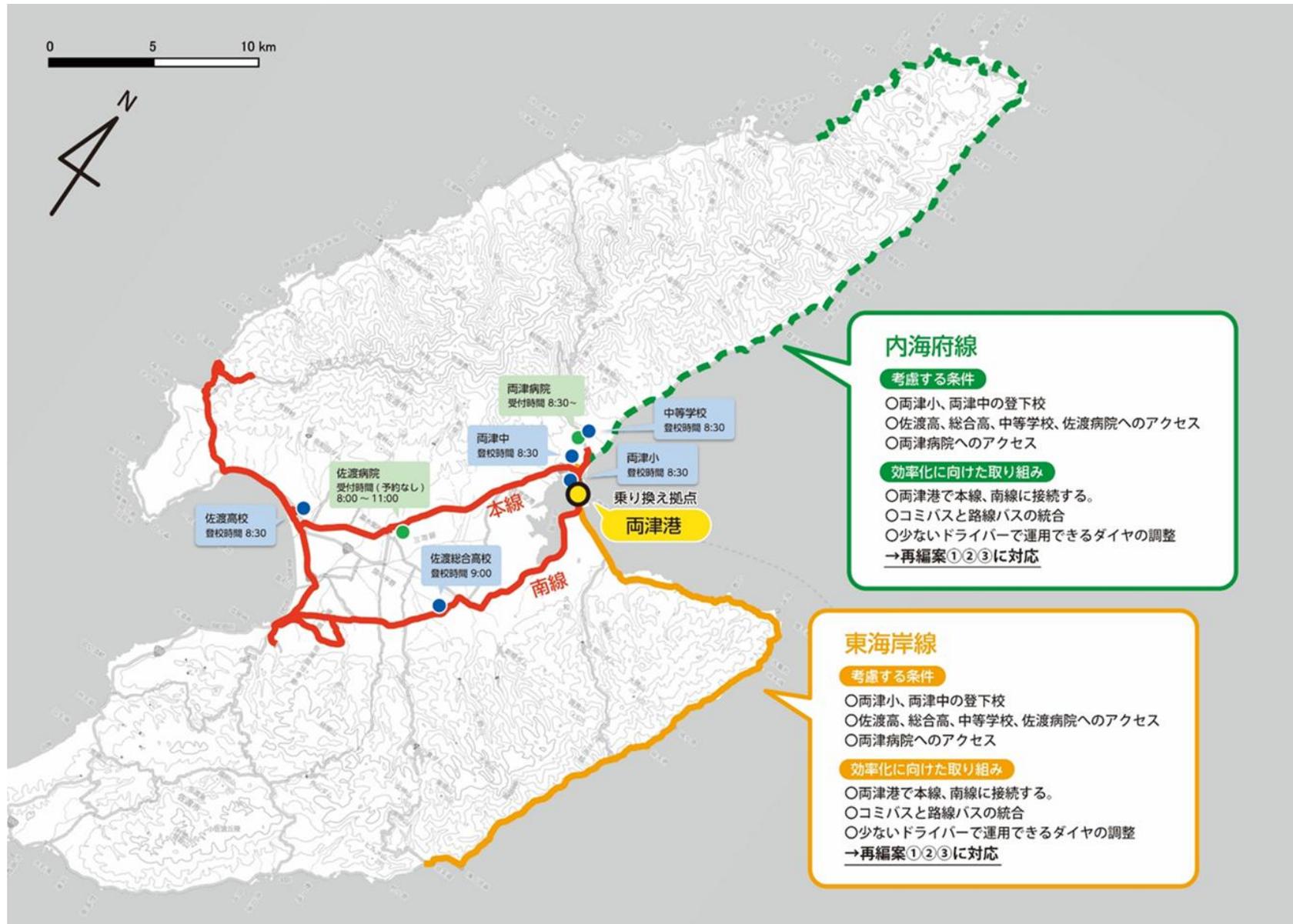


図. 両津地区（内海府線、東海岸線）の再編の方針案

(2) 羽茂地区、松ヶ崎地区（赤泊線、前浜線、松ヶ崎線）



図. 羽茂地区、松ヶ崎地区（赤泊線、前浜線、松ヶ崎線）再編の方針案

(3) 相川地区（海府線、七浦海岸線）

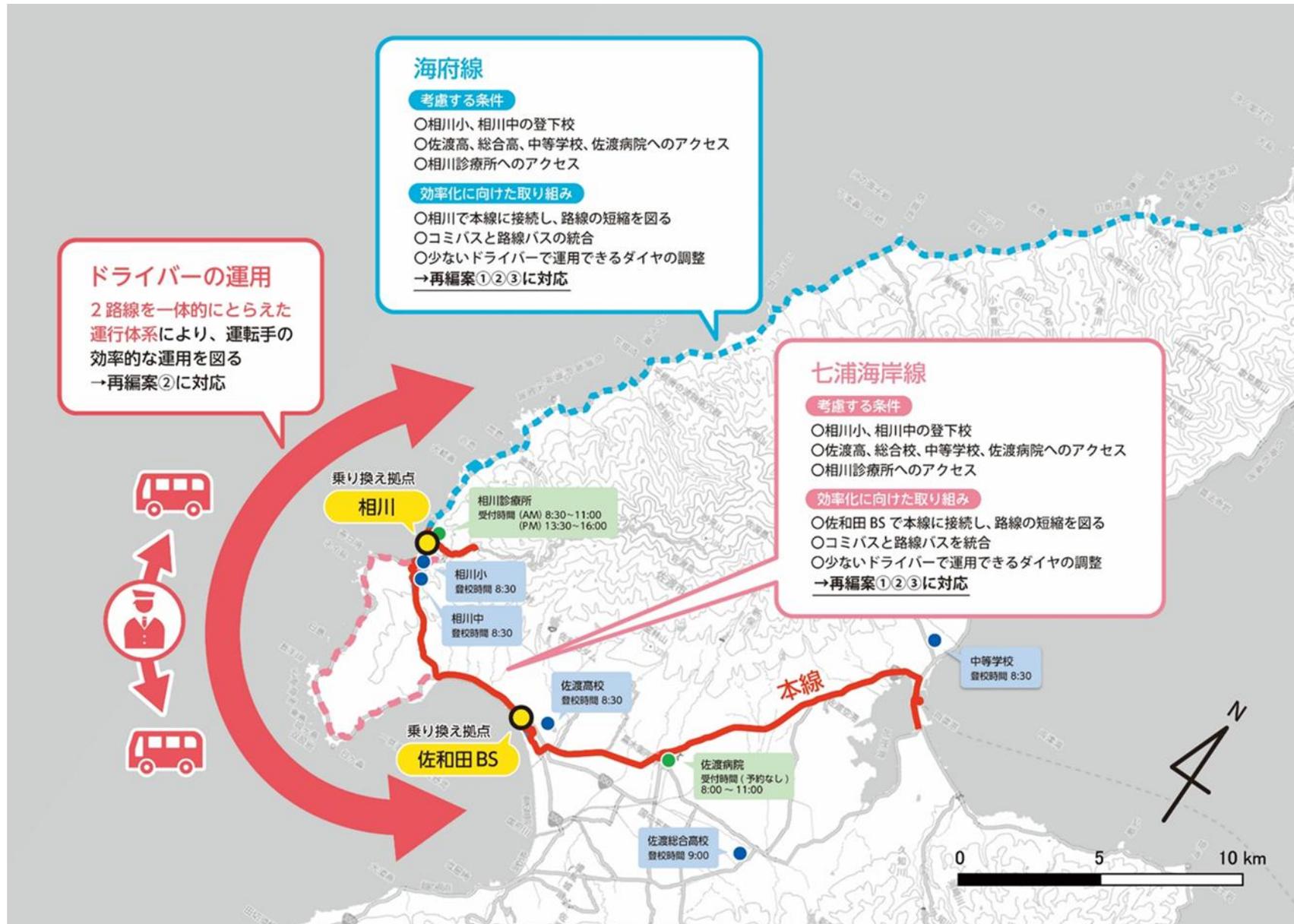


図. 相川地区（海府線、七浦海岸線）再編の方針案

(4) 必要ドライバー数の算出

以下の条件で各路線のダイヤおよびドライバー行路（各便の回し方）について検討を行った結果、必要なドライバー数は下表のとおりとなった。

【条件】

- ・ドライバーの週休2日以上を確保する。
- ・土日祝の運行を想定する場合は、平日と同じダイヤで運行する。
- ・不測の事態（急な欠勤、体調不良、車両トラブル等）に備え、予備ドライバーを確保する。
⇒土日については、週休2日を確保するために必要な休務者を予備ドライバーとする。
⇒平日については、各路線エリアごとに1名の予備ドライバーを配置する。
- ・ドライバーの1日の就業時間は8時間程度以内になるようにする。
- ・長時間の空き時間が発生しないように行路
- ・羽茂地区と松ヶ崎地区については、一部の便でドライバーを共有する。

（平日と土日祝の運行を想定した場合）

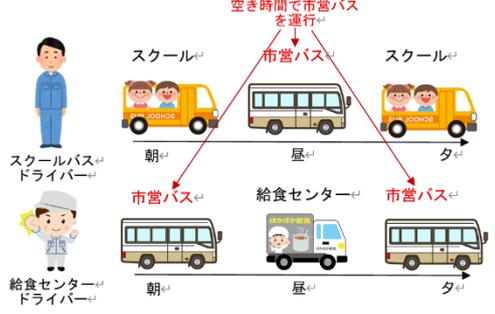
地区	対象路線	ドライバー数	内訳	
			1日の運行に必要なドライバー数	週休2日を確保するためのドライバー（予備）
両津地区	内海府線・東海岸線	12人	8人	4人
羽茂地区	赤泊線・前浜線	10人	7人	3人
松ヶ崎地区	松ヶ崎線			
相川地区	海府線・七浦海岸線	9人	6人	3人
計		31人	21人	10人

（平日のみの運行を想定した場合）

地区	対象路線	ドライバー数	内訳	
			1日の運行に必要なドライバー数	予備のドライバー
両津地区	内海府線・東海岸線	9人	8人	1人
羽茂地区	赤泊線・前浜線	8人	7人	1人
松ヶ崎地区	松ヶ崎線			
相川地区	海府線・七浦海岸線	7人	6人	1人
計		24人	21人	3人

9. 他の交通資源との連携の検討

下表に示すような他の交通資源との連携形態を想定し、市営コミバスへ移管された場合にも必要な運行本数を維持できるようにドライバーを確保する。詳細な検討内容については、資料4-2に示す。

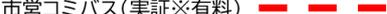
連携形態	連携先	連携のイメージ	課題
客貨混載	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宅配業者 	<p>宅配トラックの空き時間や回送時間を活用し、事前予約制で旅客を混乗させる「客貨混載型」の移動サービス。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 繁忙期の対応が難しくなる。 ・ 荷物のプライバシーを確保する必要がある。
ドライバーの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設業 ・ 福祉事業者 ・ 人材派遣業 ・ 貸し切りバス事業者 	<p>大型免許保有者の多い業種と連携し、空き時間を活用してドライバーを確保。市が自家用有償旅客運送制度で登録・管理し、事業者に委託費を支払う仕組み。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 繁忙期における本業との調整が必要。 ・ ドライバーと他の業務を兼業しているケースが多く、空き時間が確保しにくい。
市で雇用しているドライバーの共有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 佐渡市関係部署 	<p>市が雇用するスクールバス・給食配送のドライバーを共有し、空き時間に市営コミバス運行へ従事してもらう。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 所管部署と連携し、本来業務に支障が出ないように勤務調整を行う必要がある。 ・ 勤務変更に伴うドライバー意向の確認が必要。

<p>民間送迎サービスへの混乗</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車学校 ・ 宿泊事業者 	<p>事業者の送迎サービスを条件付きで一般開放し、住民の混乗を可能とする。必要に応じて空き時間で住民輸送も実施し、市が委託費を支払う（施設利用者は従来どおり無料）。</p>  <p>図. 連携パターン①</p> <p>図. 連携パターン②</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の施設送迎サービスは、予約があった日のみの運行しているケースが多く、毎日運行していない場合がある。 ・ ドライバーの高齢化、車両の老朽化が課題となる。
<p>スクールバスへの混乗</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 佐渡市教育委員会 	<p>南佐渡地区で実施中のスクールバス混乗を全島へ展開。登下校時間帯は混乗により輸送資源を有効活用する。</p> <p>令和7年度スクールバス混乗事業を実施します</p> <p>小中学校のスクールバスに児童生徒以外の地域住民の方々も一緒に乗ることができる混乗制度を、南佐渡地域全域で実施します。 高校生や高齢者などが通学や通院のため、事前に登録・予約して、スクールバスに空き席がある場合（平日の朝のみのみ）に乗車いただくことができます。</p>  <p>■ 運行期間 令和7年4月1日（火）～ 令和8年3月31日（火） ※学校が休校の日および長期休業期間中は運行しません。</p> <p>■ 利用料金 無料</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下校時間が変動することや、長期休みなどで運行日、時間帯が変動する。 ・ 混乗に対する抵抗感を和らげる必要がある。 ・ 年度ごとに異なる生徒の人数に応じて座席を確保することが課題となる。

10. 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り、令和12年度4月には市営コミュニティバスに（市営コミバス）移行する予定である。

表. 今後のスケジュール（予定）

凡例： 路線バス  市営コミバス(実証※有料)  市営コミバス(本運行) 

