

島内交通全体を見据えた再構築事業報告書（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動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。

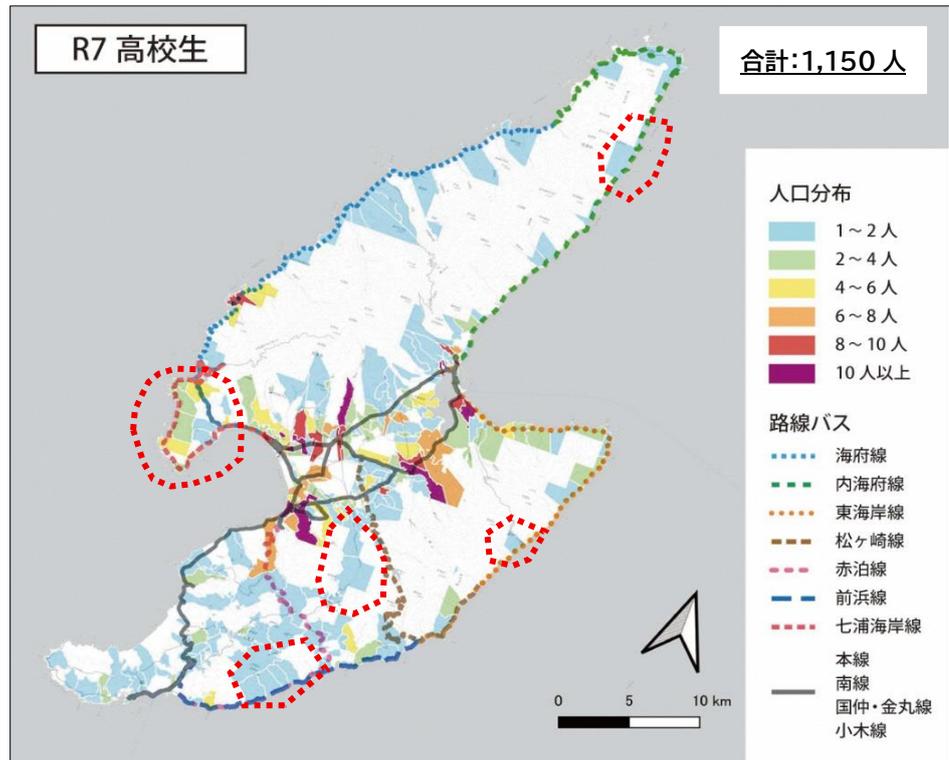
（3）他の事業者との連携の可能性

- ・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

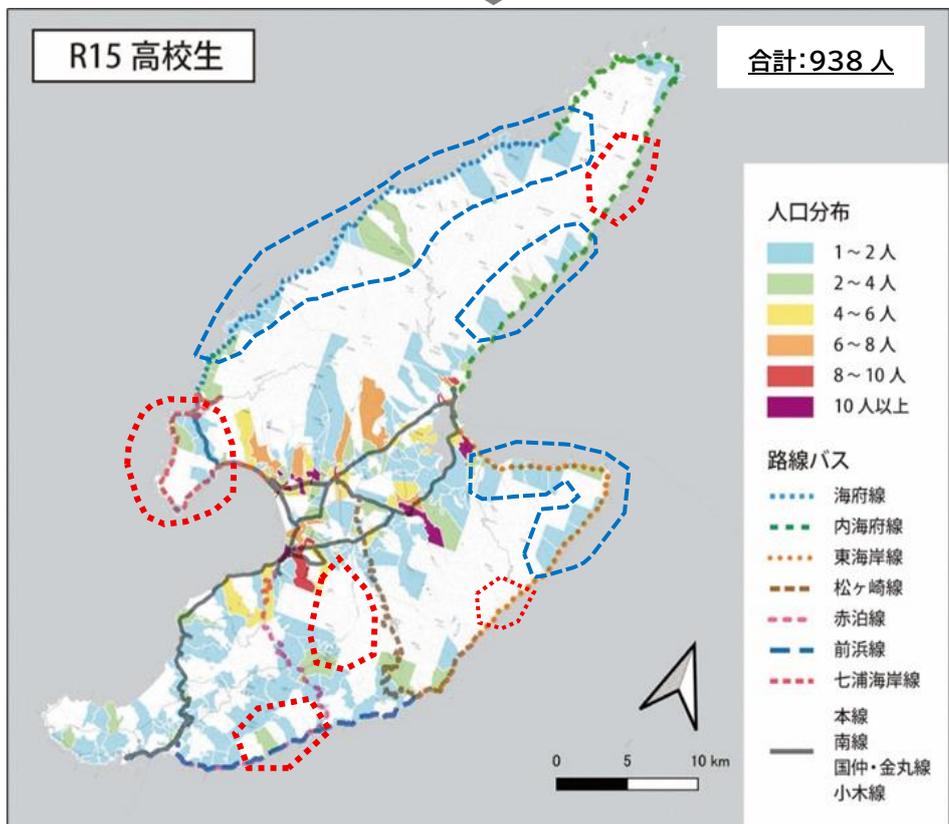


図. 高校生の人口分布比較 (R7、R15)

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。

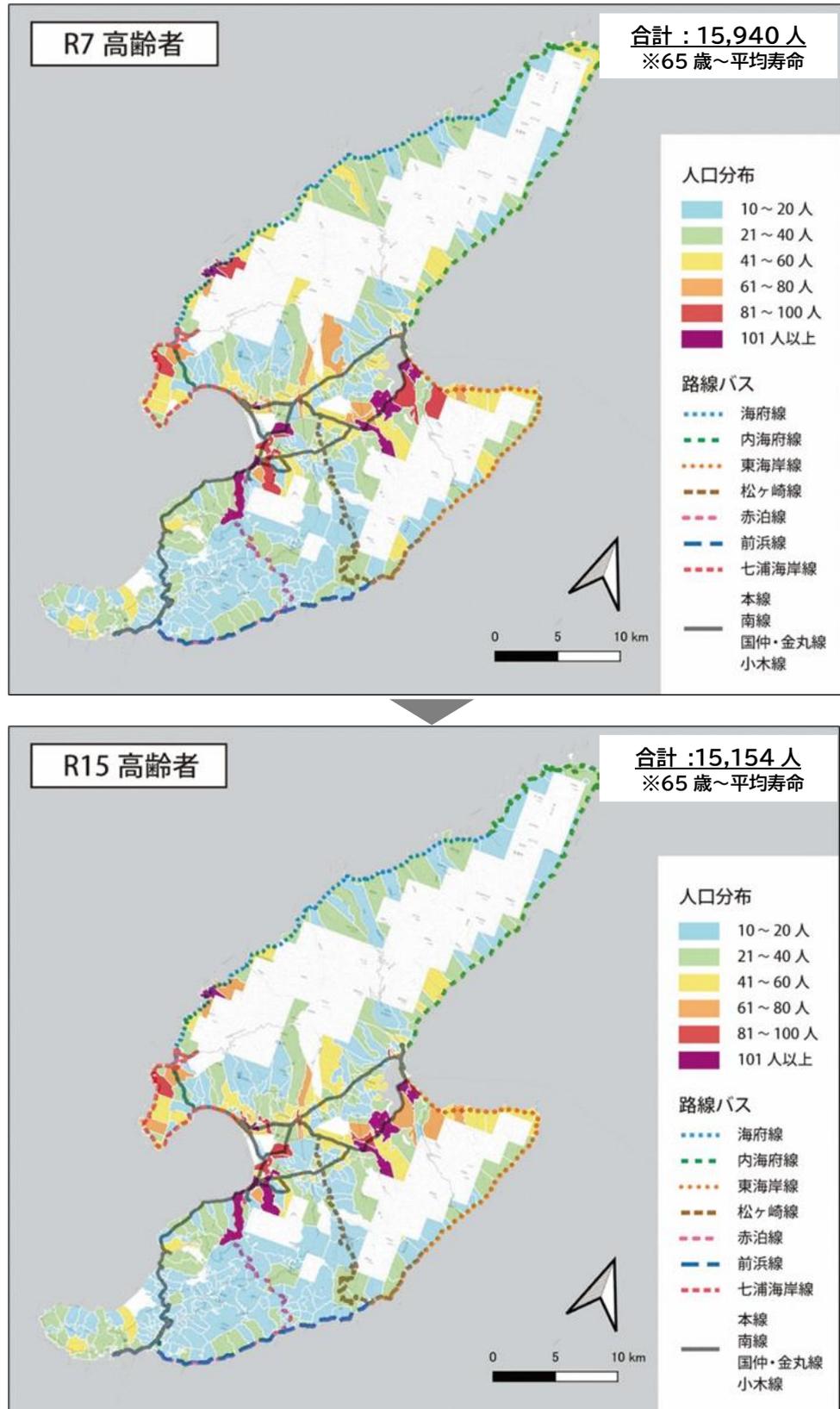


図. 高齢者の人口分布比較 (R7、R15)

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。

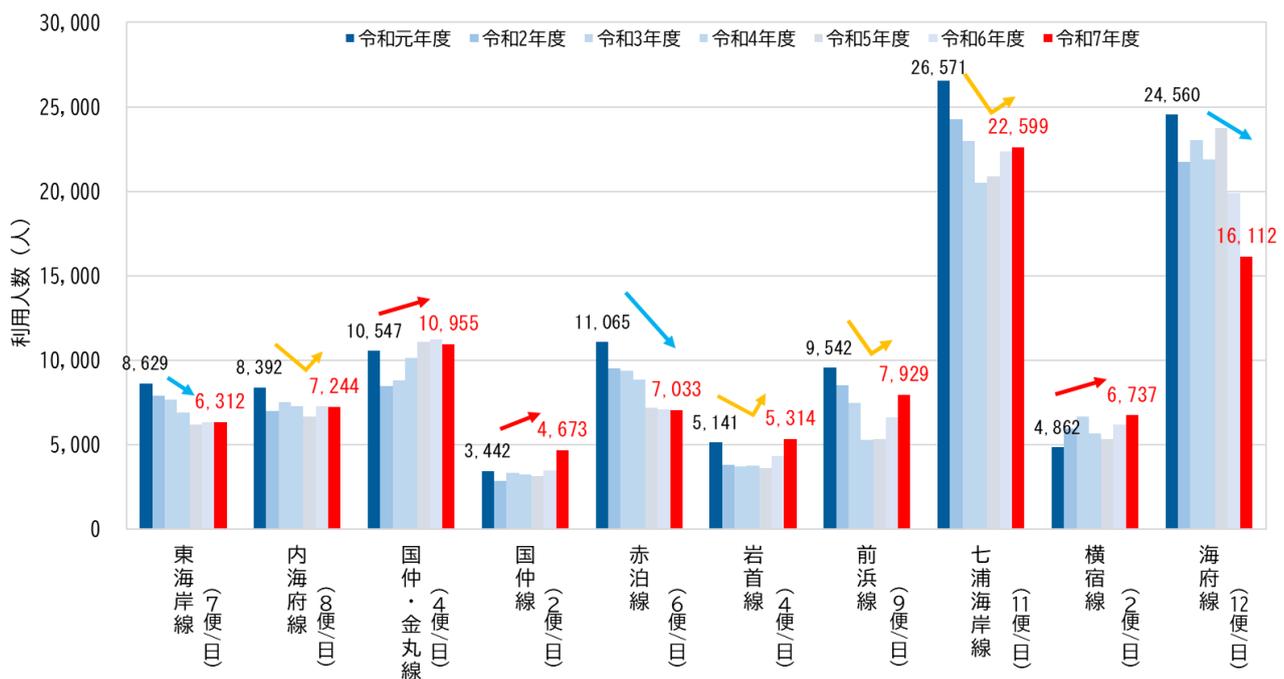


図. 利用者数の推移（支線、地域内交通）

※ 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。

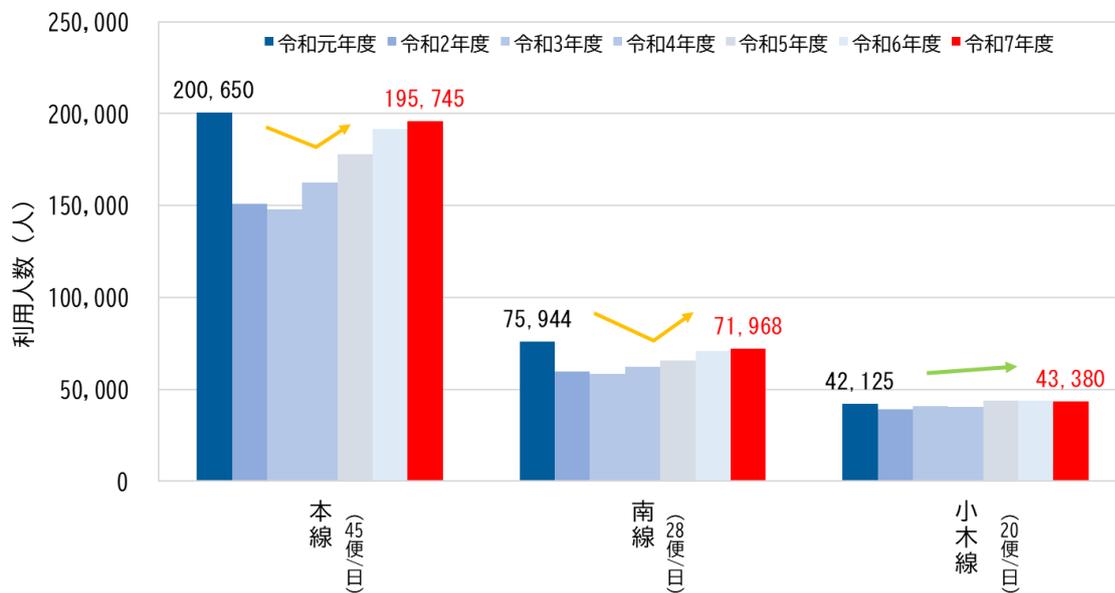


図. 利用者数の推移 (幹線)

※ 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）

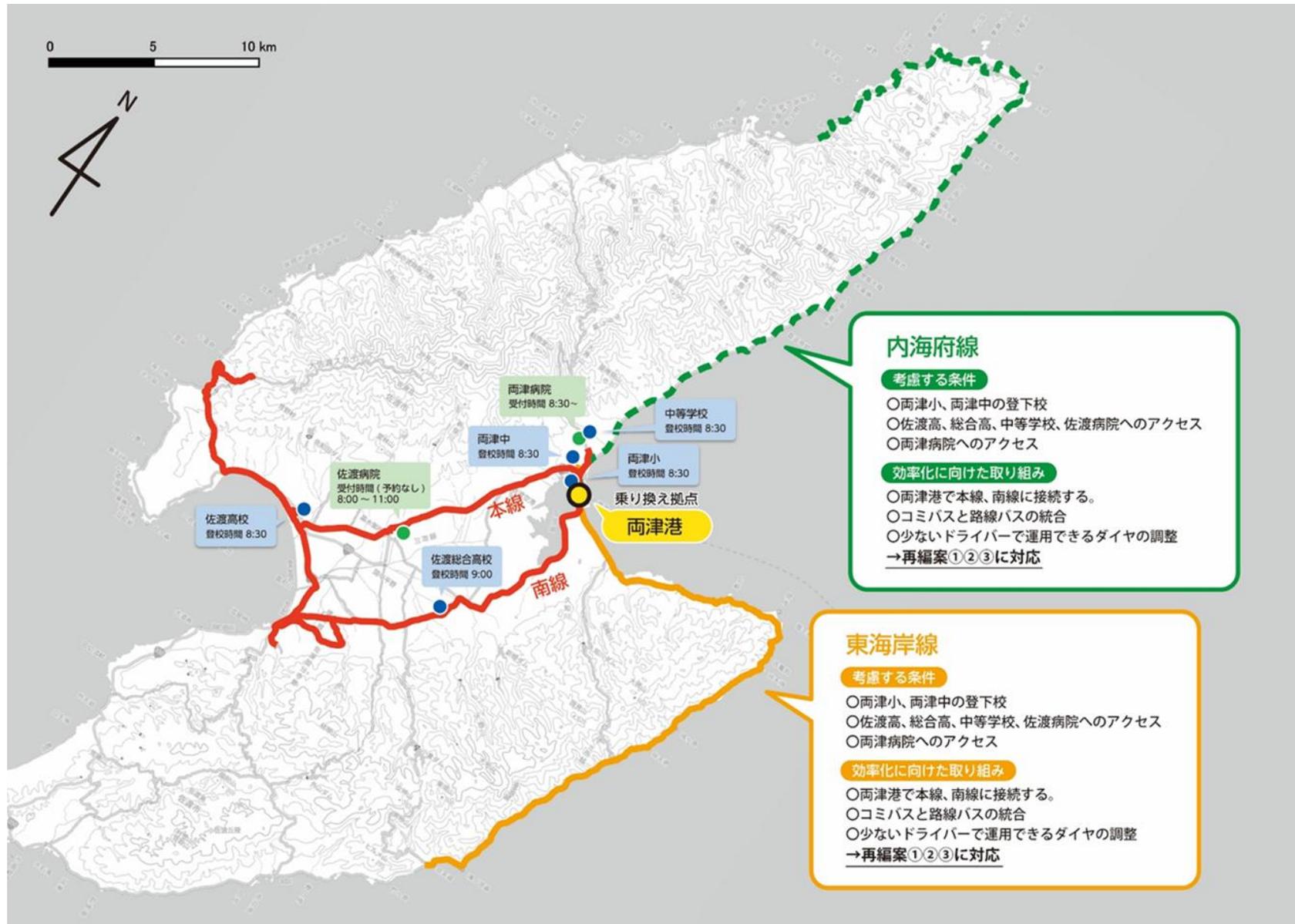


図. 両津地区（内海府線、東海岸線）の再編の方針案

(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）

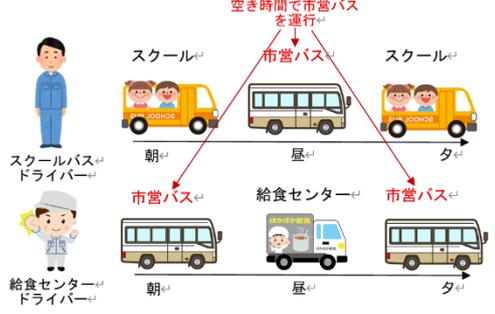
地区	対象路線	ドライバー数	内訳	
			1日の運行に必要なドライバー数	週休2日を確保するためのドライバー（予備）
両津地区	内海府線・東海岸線	12人	8人	4人
羽茂地区	赤泊線・前浜線	10人	7人	3人
松ヶ崎地区	松ヶ崎線			
相川地区	海府線・七浦海岸線	9人	6人	3人
計		31人	21人	10人

（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>	<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) 

路線名	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度	R15年度
内海府線 東海岸線 松ヶ崎線			4月	4月					
赤泊線 前浜線				4月	4月				
度津線 宿根木線				4月:有料化	4月				
海府線 七浦海岸線					4月	4月			

【佐渡市】

人口減少を見据えた島内交通再編案検討

運行ダイヤ

ドライバー行路

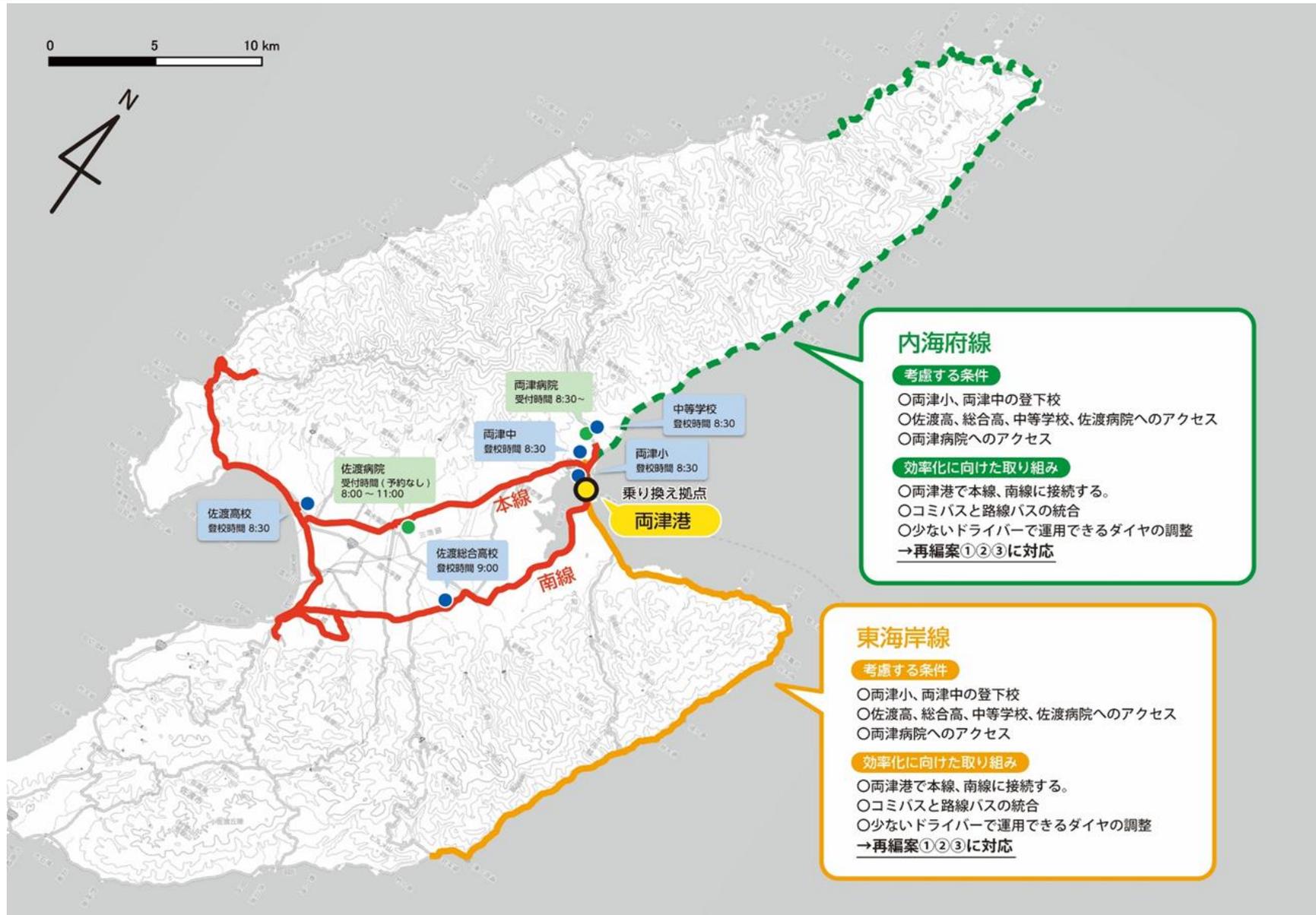
車両運用

① 両津地区

対象路線：内海府線、東海岸線

① 両津地区(内海府線、東海岸線)

再編の方針案



① 両津地区(内海府線、東海岸線)

内海府線 (運行ダイヤ)

● 真更川⇒両津

※予想乗車数はR1～R7の乗降調査における平均乗車数
 ※現在のダイヤは、令和7年5月時点のダイヤ参照
 ※乗り換え時間「すぐ」は5分以下の乗り換え時間
 ※乗り換えダイヤは令和7年12月ダイヤ参照

現在のダイヤ

	運行ダイヤ						検討の方針
	真更川	…	鷲崎	…	両津港	監督署前	
朝	5:48		6:28		7:27	7:31	市営コミバス移管
	黒姫発⇒		7:22		8:02	8:06	市営コミバス移管
	9:00		9:38		10:37		コミバス⇒ダイヤ統合
昼	14:02		14:33		15:28	15:32	市営コミバス移管
夕	17:50		18:21		19:16	19:20	廃止(利用者少の為)

再編案

	運行ダイヤ						主な利用者	予想乗車数
	真更川	…	鷲崎	…	両津港	監督署前		
内海府2便	5:40		6:20		7:15	7:20	高校生・佐渡病院・福祉施設	11.0人
内海府4便	黒姫始発時刻⇒		7:20		8:00	8:05	学生・両津診療	11.6人
内海府6便	14:10		14:50		15:45	15:50	午後診療・買い物	2.7人

両津港乗り換え			
本線出発	乗り換え時間	南線出発	乗り換え時間
7:30	0:15	7:46	0:31
8:10	0:10	8:40	0:40
16:10	0:25		

■早朝便主な目的地への到着時間

佐渡高校	佐渡病院	総合高校
8:14	7:57	8:08

● 両津⇒真更川

現在のダイヤ

	運行ダイヤ						検討の方針
	監督署前	両津港	…	鷲崎	…	真更川	
朝	6:43	6:48		7:19		黒姫止まり	廃止(利用者少の為)
昼	12:14	12:19		13:17		13:57	市営コミバス移管
		13:24		14:23		15:00	コミバス⇒ダイヤ統合
夕	16:11	16:16		17:09		17:40	市営コミバス移管
	17:31	17:36		18:07	黒姫止まり	学生車	市営バス統合
	18:44	18:49		19:49	原止まり	20:06	廃止(利用者少の為)

再編案

	運行ダイヤ						主な利用者	予想乗車数
	監督署前	両津港	…	鷲崎	…	真更川		
内海府1便	12:15	12:20		13:15		13:55	帰宅(病院・診療所・買い物)	6.6人
内海府3便	16:30	16:35		17:30		18:10	学生(部活なし)・福祉施設	6.7人
内海府5便	18:30	18:35		19:30		20:10	学生(部活あり)・高校生	2.0人

両津港乗り換え			
南線到着	乗り換え時間	本線到着	乗り換え時間
		12:19	すぐ
16:12	0:23	16:08	0:27
18:24	0:11	18:23	0:12

学生：下校時間(部活の有無)によって使い分け。
 福祉施設：3便を利用して帰宅する。

① 両津地区(内海府線、東海岸線)

内海府線 (ドライバー行路、車両運用)

車両は2台を想定

通勤ター:2台

運転手A	点呼・検査(30分)		回送	内海府2便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	両津支所			真更川	監督署前		両津支所		
	3:30	4:00		1:40	5:40		7:20	0:05	
予想乗車数			11.0人						通勤ター

運転手B	点呼・検査(30分)		回送	内海府4便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	両津支所			黒姫	監督署前		両津支所		
	6:10	6:40		0:40	7:20		8:05	0:05	
予想乗車数			11.6人						通勤ター

運転手C	点呼・検査(30分)		回送	内海府1便		休憩	内海府6便		休憩・回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	両津支所			監督署前	真更川		真更川	監督署前		両津支所		
	11:40	12:10		0:05	12:15		13:55	0:15		14:10	15:50	
予想乗車数			6.6人			2.7人						通勤ター

運転手D	点呼・検査(30分)		回送	内海府3便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	両津支所			監督署前	真更川		両津支所		
	15:55	16:25		0:05	16:30		18:10	1:40	
予想乗車数			6.7人						通勤ター

運転手E	点呼・検査(30分)		回送	内海府5便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	両津支所			監督署前	真更川		両津支所		
	17:55	18:25		0:05	18:30		20:10	1:40	
予想乗車数			2.0人						通勤ター

1日の運行に必要なドライバー: **5名**

① 両津地区(内海府線、東海岸線)

東海岸線 (運行ダイヤ)

※予想乗車数はR1～R7の乗降調査における平均乗車数
 ※現在のダイヤは、令和7年5月時点のダイヤ参照
 ※乗り換え時間「すぐ」は5分以下の乗り換え時間
 ※乗り換えダイヤは令和7年12月ダイヤ参照

● 岩首⇒両津

	運行ダイヤ					検討の方針	
	岩首	***	両津港	▶	春日町		中等
朝	6:32		7:27		7:36	7:40	市営コミバス移管
	8:00		8:55		9:08	-	市営コミバス移管
	9:30		10:14				コミバス ⇒ダイヤ統合
昼	13:17		14:12		14:19	-	市営コミバス移管
夕	17:50		18:45		18:52	-	廃止 (利用者少の為)

再編案

	運行ダイヤ					主な利用者	予想乗車数	
	岩首	***	両津港	▶	春日町			中等
東海岸2便	6:30		7:25		7:34	7:38	高校生・佐渡病院・福祉施設	17.7人
東海岸4便	8:30		9:25		9:34	9:38	学生・両津診療	7.1人
東海岸6便	13:15		14:10		14:19	14:23	午後診療・買い物	1.4人

両津港乗り換え			
本線出発	乗り換え時間	南線出発	乗り換え時間
7:30	すぐ	7:44	0:19
10:00	0:35	10:18	0:53
14:15	すぐ		

■早朝便主な目的地への到着時間		
佐渡高校	佐渡病院	総合高校
8:14	7:57	8:12

● 両津⇒岩首

	運行ダイヤ					検討の方針	
	中等	春日町	▶	両津港	***		岩首
昼	12:04	12:06		12:12		13:12	市営コミバス移管
				13:36		14:20	コミバス⇒ダイヤ統合
夕	16:37	16:40		16:46		17:44	市営コミバス移管
	17:40	非公開学生車					ダイヤ統合
	18:38	18:41		18:47		19:45	市営コミバス移管

再編案

	運行ダイヤ					主な利用者	予想乗車数	
	中等	春日町	▶	両津港	***			岩首
東海岸1便	12:06	12:10		12:19		13:14	帰宅(病院・診療所・買い物)	4.9人
東海岸3便	16:17	16:21		16:30		17:25	学生(部活なし)・福祉施設	10.0人
東海岸5便	18:25	18:29		18:38		19:33	学生(部活あり)・高校生	7.1人

両津港乗り換え			
南線到着	乗り換え時間	本線到着	乗り換え時間
		12:19	すぐ
16:14	0:16	16:08	0:22
18:24	0:14	18:23	0:15

学生：下校時間(部活の有無)によって使い分け。
 福祉施設：3便を利用して帰宅する。

① 両津地区(内海府線、東海岸線)

東海岸線 (ドライバー行路、車両運用)

車両は1台を想定

コースター:1台

運転手A	点呼・検査(30分)		回送	東海岸2便		回送	東海岸4便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	両津支所			岩首	中等		岩首	中等		両津支所		
	5:00	5:30		6:30	7:38		8:30	9:38		9:43	10:13	
予想乗車数				17.7人			7.1人					コースター

運転手B	点呼・検査(30分)		回送	東海岸1便		回送	東海岸6便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	両津支所			中等	岩首		岩首	中等		両津支所		
	11:31	12:01		12:06	13:14		折り返し	13:15		14:23	14:28	
予想乗車数				4.9人			1.4人					コースター

運転手C	点呼・検査(30分)		回送	東海岸3便		休憩・回送	東海岸5便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	両津支所			中等	岩首		中等	岩首		両津支所		
	15:42	16:12		16:17	17:25		1:00	18:25		19:33	20:33	
予想乗車数				10.0人			3.3人					コースター

コースター

1日の運行に必要なドライバー: **3名**

① 両津地区(内海府線、東海岸線)

両津地区における必要ドライバー数

1日の運行に必要なドライバー:

東海岸線 : 3名

内海府線 : 5名

8名

+4名

週休2日・予備のドライバーも考慮:

※不測時には、休みのドライバーが交代する

合計 : 12名

※平日と土日祝の運行を想定した場合

【必要ドライバー数の計算過程】

1週間あたりのシフト日数 : 7日/週 × 8シフト/日 = 56シフト/週

1人あたり1週間に入れるシフト数 : 5シフト/週

必要人数の算出 : 56シフト/週 ÷ 5シフト/週 = 11.2人 ≒ 12人

② 羽茂地区・松ヶ崎地区

対象路線：赤泊線、前浜線、松ヶ崎線

② 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



② 羽茂地区・松ヶ崎地区（赤泊線、前浜線、松ヶ崎線）

赤泊線・前浜線（運行ダイヤ）

※予想乗車数はR1～R7の乗降調査における平均乗車数
 ※乗り換え時間「すぐ」は5分以下の乗り換え時間
 ※乗り換えダイヤは令和7年12月ダイヤ参照

● 小木⇒多田・真野新田

現在のダイヤ

		運行ダイヤ							検討の方針
		小木	羽茂高校前	...	浦津	多田	...	真野新町	
朝	前浜線	赤泊漁協発			6:31	6:45	-	-	廃止(利用者少のため)
	前浜線	-	7:13		7:39	7:46	蕨場止まり		廃止(利用者少のため)
	赤泊線	7:30	-		8:02	-		8:48	市営コミバス移管
	前浜線	9:10	9:19		9:50	9:58	蕨場止まり		市営コミバス移管
昼	コミバス赤泊	Aコープ赤泊店前発			11:05	12:20	蕨場止まり		市営コミバス移管
	前浜線	-	13:40		14:11	14:26	-	-	市営コミバス移管
	赤泊線	14:05	14:15		14:44	-		15:30	市営コミバス移管
夜	赤泊線	15:33	15:43		16:12	-		16:55	市営コミバス移管
	前浜線	-	17:45	-	18:15	18:30	-	-	市営コミバス移管

赤泊線は、「真野新町」で小木線へ乗り換えとする。
 小木⇒中心部方面は、午前中のみ接続を図る。
 (午後から接続しても帰ってこれない。)

赤泊線の一部を多田経由とすることで、効率化、利便性の向上を図る。

赤泊線については、これまでと同様に「佐渡高校」「総合高校」への早朝アクセス不可。

再編案

	運行ダイヤ							利用者	予想乗車数
	小木	羽茂高校前	...	浦津	多田	...	真野新町		
赤泊1便	7:30	-		8:05	-		8:45	佐渡病院、赤泊小登校、買い物(中心部)	16.1人
前浜1便	9:00	9:13		9:43				赤泊診療	2.4人
前浜3便				11:50	11:58	蕨場止まり		赤泊診療帰宅	1.0人
赤泊3便	13:20	13:33		14:03	14:18	多田経由	15:08	買い物(赤泊)、赤泊診療	5.7人
赤泊5便	15:30	15:43		16:13	16:28	多田経由	17:18	帰宅(小木、赤泊)、羽茂小下校	14.6人
前浜5便	-	17:45		18:15	18:30	-	-	帰宅(羽茂高生・羽茂)	0.7人

真野新町乗り換え	
小木線出発	乗り換え時間
9:02	0:17

■早朝便主な目的地への到着時間

佐渡病院
9:31

羽茂高校前乗り換え	
小木線到着	乗り換え時間
17:36	0:09

② 羽茂地区・松ヶ崎地区（赤泊線、前浜線、松ヶ崎線）

赤泊線・前浜線（運行ダイヤ）

※予想乗車数はR1～R7の乗降調査における平均乗車数
 ※現在のダイヤは、令和7年5月時点のダイヤ参照
 ※乗り換え時間「すぐ」は5分以下の乗り換え時間
 ※乗り換えダイヤは令和7年12月ダイヤ参照

● 多田・真野新田⇒小木

現在のダイヤ

		運行ダイヤ							検討の方針
		真野新町	...	多田	浦津	...	羽茂高校前	小木	
朝	前浜線	-	-	7:10	7:26		7:54	-	市営コミバス移管
	前浜線	菟場発		7:48	7:57	8:00	赤泊漁協止まり		市営コミバス移管
	赤泊線	7:19		-	8:00		8:24	8:37	市営コミバス移管
	コミバス赤泊	菟場発		8:00	9:10	赤泊診療所止まり			赤泊線へ統合
	前浜線	菟場発		10:10	10:18		10:45	-	市営コミバス移管
昼	コミバス赤泊	Aコープ赤泊店前発			12:30	12:45	大杉止まり		廃止(利用者少のため)
	赤泊線	13:13		-	13:58		14:24		市営コミバス移管
夜	前浜線	-	-	15:30	15:36		16:12	-	市営コミバス移管
	赤泊線	16:23		-	17:08		-	17:34	市営コミバス移管
	前浜線	-	-	18:40	18:54	18:57	赤泊漁協止まり		廃止(利用者少のため)

「コミバス赤泊」については、利用者が少ないため、廃止とする。

小木線から「真野新町」での接続は、午後の2便のみとする。(中心部からの帰宅を想定。)

再編案

	運行ダイヤ							利用者	予想乗車数
	真野新町	...	多田	浦津	...	羽茂高校前	小木		
前浜2便	-	-	7:10	7:25		7:55	-	羽茂高校、羽茂小登校	15.1人
前浜4便		菟場発	7:48	8:03		8:33		赤泊小登校	3.7人
赤泊2便	7:15			7:55		8:25	8:38	南佐渡診療、赤泊診療、赤泊小登校、羽茂高校	4.4人
前浜6便	-	菟場発	10:10	10:18		10:48	-	買い物(小木、赤泊)	3.7人
赤泊4便	13:05		-	13:45		14:15	14:28	帰宅(病院)、赤泊診療(午後)	8.4人
前浜8便	-	-	15:50	16:05		16:35	-	南佐渡診療(午後)、赤泊診療帰宅、赤泊小下校	5.9人
赤泊6便	17:18		-	17:58		18:28	18:41	帰宅(中心部・高校生・赤泊診療)	8.0人

羽茂高校前乗り換え	
小木線出発	乗り換え時間
8:24	0:29

■早朝便主な目的地への到着時間

佐渡病院
9:31

真野新町乗り換え	
小木線到着	乗り換え時間
13:03	すぐ
16:57	0:21

② 羽茂地区・松ヶ崎地区（赤泊線、前浜線、松ヶ崎線）

松ヶ崎線（運行ダイヤ）

※予想乗車数はR1～R7の乗降調査における平均乗車数
 ※現在のダイヤは、令和7年5月時点のダイヤ参照
 ※乗り換え時間「すぐ」は5分以下の乗り換え時間
 ※乗り換えダイヤは令和7年12月ダイヤ参照

● 岩首・多田 ⇒ 佐和田BS

現在のダイヤ

運行ダイヤ								検討の方針
岩首	本行寺前	多田	▶▶▶	畑野十字路	佐渡病院	▶▶	佐和田BS	
6:36	6:40	6:47		7:26	7:40		7:57	区間短縮 (畑野十字路まで)
	15:22	15:27		16:08	16:20		16:35	

再編案

	運行ダイヤ					平均乗車数	利用者
	岩首	本行寺前	多田	▶▶▶	畑野十字路		
松ヶ崎2便	6:28	6:35	6:40		7:18	8.3人	高校生、通院
松ヶ崎4便		15:42	15:47		16:28	0.4人	買い物

■早朝便主な目的地への到着時間

佐渡高校	佐渡病院	両津港	総合高校
7:57	8:18	8:01	8:07

南線(佐和田方面)乗り換え

南線出発	乗り換え時間
7:28	0:10
16:34	0:06

南線(両津方面)乗り換え

南線出発	乗り換え時間
7:30	0:12
16:44	0:16

国仲・金丸線

出発	乗り換え時間
8:03	0:45

● 佐和田BS ⇒ 岩首・多田

現在のダイヤ

運行ダイヤ								検討の方針
佐和田BS	▶▶	佐渡病院	畑野十字路	▶▶▶	多田	本行寺前	岩首	
13:30		13:45	13:57		14:36	14:40	希望制	区間短縮 (畑野十字路まで)
17:30		17:45	17:57		18:36	18:40		

再編案

	運行ダイヤ					平均乗車数	利用者
	畑野十字路	▶▶▶	多田	本行寺前	岩首		
松ヶ崎1便	13:57		14:36	14:40	希望制	2.6人	通院帰宅
松ヶ崎3便	18:11		18:50	18:54		2.3人	高校生、通院帰宅

南線(佐和田方面)から乗り換え

南線到着	乗り換え時間
13:45	0:12
17:54	0:17

南線(両津方面)から乗り換え

南線到着	乗り換え時間
13:50	0:07
18:11	すぐ

② 羽茂地区・松ヶ崎地区（赤泊線、前浜線、松ヶ崎線）

赤泊線・前浜線・松ヶ崎線（ドライバー行路、車両運用）

車両は4台を想定

コースター:2台
ハイエース:2台

運転手A	点呼・検査(30分)		回送	赤泊1便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	羽茂支所			小木	真野新町		羽茂支所		
	6:50	7:20		0:10	7:30		8:45	0:05	
予想乗車数			16.1人						コースター

運転手B	点呼・検査(30分)		回送	赤泊2便		回送・休憩	前浜6便		回送	前浜3便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	羽茂支所			真野新町	小木		多田	羽茂高校		浦津	菟場		羽茂支所		
	6:25	6:55		0:20	7:15		8:38	1:32		10:10	10:48		1:02	11:50	
予想乗車数			4.4人			3.7人			1.0人					ハイエース	

運転手C	点呼・検査(30分)		回送	松ヶ崎2便		回送・休憩	前浜4便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	佐渡市役所			岩首	畑野十字路		菟場	羽茂高校		佐渡市役所		
	5:18	5:48		0:40	6:28		7:18	0:30		7:48	8:33	
予想乗車数			8.3人			3.7人					ハイエース	

運転手D	点呼・検査(30分)		回送	前浜2便		休憩	前浜1便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	羽茂支所			多田	羽茂高校		小木	浦津		羽茂支所		
	5:40	6:10		1:00	7:10		7:55	1:05		9:00	9:43	
予想乗車数			15.1人			2.4人					コースター	

② 羽茂地区・松ヶ崎地区（赤泊線、前浜線、松ヶ崎線）

赤泊線・前浜線・松ヶ崎線（ドライバー行路、車両運用）

運転手E	点呼・検査(30分)		回送	赤泊3便		回送・休憩	前浜8便		休憩	前浜5便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	羽茂支所			小木	真野新町		多田	羽茂高校		羽茂高校	多田		羽茂支所		
	12:40	13:10		13:20	15:08		15:50	16:35		17:45	18:30		19:30	20:00	
予想乗車数				5.7人			5.9人			0.7人					ハイエース

運転手F	点呼・検査(30分)		回送	赤泊4便		休憩	赤泊5便		休憩	赤泊6便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	羽茂支所			真野新町	小木		小木	真野新町		真野新町	小木		羽茂支所		
	12:15	12:45		13:05	14:28		15:30	17:18		17:18	18:41		18:51	19:21	
予想乗車数				8.4人			14.6人			8.0人					コースター

運転手G	点呼・検査(30分)		回送	松ヶ崎1便		回送・休憩	松ヶ崎4便		回送・休憩	松ヶ崎3便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	佐渡市役所			畑野十字路	本行寺前		本行寺前	畑野十字路		畑野十字路	本行寺前		佐渡市役所		
	13:22	13:52		13:57	14:40		15:42	16:28		18:11	18:54		19:34	20:04	
予想乗車数				2.6人			0.4人			2.3人					ハイエース

1日の運行に必要なドライバー: **7名**

③ 相川地区（海府線、七浦海岸線）

羽茂地区・松ヶ崎地区における必要ドライバー数

1日の運行に必要なドライバー:

7名

週休2日・予備のドライバーも考慮:

※不測時には、休みのドライバーが交代する

+3名

合計 : 10名 ※平日と土日祝の運行を想定した場合

【必要ドライバー数の計算過程】

1週間あたりのシフト日数 : 7日/週 × 7シフト/日 = 49シフト/週

1人あたり1週間に入れるシフト数 : 5シフト/週

必要人数の算出 : 49シフト/週 ÷ 5シフト/週 = 9.8人 ≒ 10人

③ 相川地区

対象路線：海府線、七浦海岸線

③ 相川地区（海府線、七浦海岸線）

再編の方針案



③ 相川地区（海府線、七浦海岸線）

海府線・七浦海岸線（運行ダイヤ）

● 七浦・岩谷口⇒佐和田

※予想乗車数はR1～R7の乗降調査における平均乗車数
 ※現在のダイヤは、令和7年5月時点のダイヤ参照
 ※乗り換え時間「すぐ」は5分以下の乗り換え時間
 ※乗り換えダイヤは令和7年12月ダイヤ参照

現在のダイヤ

		運行ダイヤ						検討の方針
		岩谷口	平根崎	相川	二見	佐和田BS		
朝	七浦海岸線			6:39	7:04	7:19	市営コミバス移管	
	海府線	6:24	7:05	7:28			市営コミバス移管	
	海府線		7:23	7:50			市営コミバス移管	
	七浦海岸線			9:11	9:36	9:51	市営コミバス移管	
	海府線	8:30	9:10	9:42			市営コミバス移管	
昼	海府コミバス	11:45	12:33	12:50			廃止(利用者少の為)	
	海府コミバス		13:05	13:22				
	七浦海岸線			13:04	13:27	13:41	市営コミバス移管	
夕	七浦海岸線			15:28	15:51	16:06	市営コミバス移管	
	海府線	14:45	15:24	15:48			市営コミバス移管	
	七浦海岸線			16:17	16:40	16:55	市営コミバス移管	
	海府線		17:00	17:25			市営コミバス移管	
	七浦海岸線			17:45	18:08	18:23	廃止(利用者少の為)	
	海府線	16:52		17:55			廃止(利用者少の為)	

コミバスについては、利用率が低いことから、廃止とする。

海府線は「相川」、七浦海岸線は「佐和田BS」でそれぞれ本線へ接続することを想定する。
 七浦・岩谷口⇒本線への接続は、午前の便と一部の午後の便のみ想定する。(午後、夕方の便と接続しても中心部での滞在時間が短い。)

R8年度の統合を見据え、相川小、相川中への登下校を想定した。(乗車数については、生徒数に応じて変化するので注意する必要がある。)

相川中の下校は、部活動の有無等による下校時間の違いを想定し、3便設定した。
 相川小の下校は、15時台を想定。

再編案

		運行ダイヤ						利用者	予想乗車数
		岩谷口	平根崎	相川	二見	佐和田BS			
海府2便	5:35	6:15	6:45				高校生、佐渡病院	18.6人	
七浦2便			6:50	7:15	7:30		高校生、佐渡病院	11人	
海府4便		7:15	7:45				(相川小・相川中)登校	22.6人	
海府6便	8:35	9:15	9:45				相川診療所AM、買い物	13.1人	
七浦4便			8:05	8:30	8:45		買い物	7.9人	
七浦6便			12:05	12:30	12:45		買い物	2.7人	
七浦8便			15:30	15:55	16:10		(相川小・相川中)下校	8.0人	
海府8便	15:20	16:00	16:30				買い物	2.7人	
七浦10便			16:40	17:05	17:20		相川中下校	3.4人	
七浦12便			18:00	18:25	18:40		相川中下校	0.4人	

相川乗り換え	
本線出発	乗り換え時間
6:58	0:13
7:48	すぐ
9:48	すぐ

佐和田BS乗り換え			
本線出発	乗り換え時間	南線出発	乗り換え時間
7:35	すぐ	7:45	0:15
9:13	0:28	9:20	0:35
13:13	0:28	13:20	0:35

■ 早朝便の主な目的地への到着時間

	佐渡高校	佐渡病院	両津港	中等学校	総合高校
海府方面から	7:19	7:32	7:57	8:01	8:10
七浦方面から	7:36	7:49	8:12	8:14	8:10

③ 相川地区（海府線、七浦海岸線）

海府線・七浦海岸線（運行ダイヤ）

● 佐和田⇒七浦・岩谷口

※予想乗車数はR1～R7の乗降調査における平均乗車数
 ※現在のダイヤは、令和7年5月時点のダイヤ参照
 ※乗り換え時間「すぐ」は5分以下の乗り換え時間
 ※乗り換えダイヤは令和7年12月ダイヤ参照

現在のダイヤ

		運行ダイヤ						検討の方針
		佐和田BS	二見	相川	平根崎	岩谷口		
朝	海府線			6:56		7:18	廃止（利用者少の為）	
	七浦海岸線	7:30	7:43	8:07			市営コミバス移管	
	七浦海岸線	8:48	9:02	9:26			市営コミバス移管	
	海府コミバス			9:00	9:37		廃止（利用者少の為）	
	海府コミバス				10:30	10:58		
	海府コミバス				11:20	11:41		
昼	七浦海岸線	13:10	13:24	13:48			市営コミバス移管	
	海府線			13:23	13:52	14:33	市営コミバス移管	
夕	海府線			15:33	15:58	16:41	市営コミバス移管	
	七浦海岸線	16:30	16:44	17:09			市営コミバス移管	
	海府線			16:42	16:55		市営コミバス移管	
	海府線			18:01	18:14		市営コミバス移管	
	七浦海岸線	18:45	18:59	19:23			市営コミバス移管	
	海府線			19:25	19:38	20:20	市営コミバス移管	

コミバスについては、利用率が低いことから、廃止とする。

海府線は「相川」、七浦海岸線は「佐和田BS」でそれぞれ本線から接続することを想定する。本線⇒七浦・岩谷口方面への接続は、午後のみ想定する。（中心部からの帰宅を想定する。）

R8年度の統合を見据え、相川小、相川中への登下校を想定した。（乗車数については、生徒数に応じて変化するので注意する必要がある。）
 相川中の下校は、部活動の有無等による下校時間の違いを想定し、3便設定した。
 相川小の下校は、15時台を想定。

再編案

		運行ダイヤ						利用者	予想乗車数
		佐和田BS	二見	相川	平根崎	岩谷口			
七浦1便	7:40		7:55	8:25			(相川小・相川中)登校	9.3人	
七浦3便	8:50		9:05	9:35			相川診療所AM、買い物	2.1人	
七浦5便	12:55		13:10	13:40			相川診療所PM、買い物、帰宅	7.1人	
海府1便				14:00	14:30	15:10	帰宅	10人	
七浦7便	16:15		16:30	17:00			帰宅	4.1人	
海府3便				15:30	16:00	16:40	(相川小・相川中)下校	15.9人	
海府5便				17:05	17:35		相川中下校	18.6人	
海府7便				18:05	18:35		相川中下校、高校生帰宅	0人	
七浦9便	18:37		18:52	19:22			高校生帰宅	4.6人	
海府9便				19:50	20:20	21:00	高校生帰宅	1.4人	

佐和田BS乗り換え				相川乗り換え	
本線到着	乗り換え時間	南線出発	乗り換え時間	本線到着	乗り換え時間
12:51	すぐ	-	-	13:56	すぐ
16:02	0:13	16:14	すぐ	15:21	0:09
18:24	0:13	18:37	すぐ	16:22	0:43
				17:51	0:14
				19:45	すぐ

③ 相川地区（海府線、七浦海岸線）

海府線・七浦海岸線（ドライバー行路、車両運用）

運転手A	点呼・検査(30分)		回送	海府 2便		休憩	七浦 2便		休憩	七浦 1便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	相川支所			岩谷口	相川		相川	佐和田BS		佐和田BS	相川		相川支所		
	3:45	4:15		5:35	6:45		6:50	7:30		7:40	8:25		8:30	9:00	
予想乗車数				18.6人			11.0人			9.3人					コースター

運転手B	点呼・検査(30分)		回送	海府 4便		休憩	七浦 4便		休憩	七浦 3便	
	相川支所			平根崎	相川		相川	佐和田BS		佐和田BS	相川
	6:15	6:45		7:15	7:45		8:05	8:45		8:50	9:35
予想乗車数				22.6人			7.9人			2.1人	

	回送	七浦 6便		休憩	七浦 5便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
		相川	佐和田BS		佐和田BS	相川		相川支所		
		2:30	12:05		12:45	12:55		13:40	13:45	
		2.7人			7.1人					コースター

運転手C	点呼・検査(30分)		回送	海府 6便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	相川支所			岩谷口	相川		相川支所		
	6:45	7:15		8:35	9:45		9:50	10:20	
予想乗車数				13.1人					コースター

運転手D	点呼・検査(30分)		回送	海府 1便		休憩	海府 8便		休憩
	相川支所			相川	岩谷口		岩谷口	相川	
	13:25	13:55		14:00	15:10		15:20	16:30	
予想乗車数				10.0人			2.7人		

七浦 10便		回送・休憩	七浦 12便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
相川	佐和田BS		相川	佐和田BS		相川支所		
16:40	17:20		18:00	18:40		19:10	19:40	
3.4人			3.4人					コースター

③ 相川地区（海府線、七浦海岸線）

海府線・七浦海岸線（ドライバー行路、車両運用）

車両は3台を想定

コースター:3台

運転手E	点呼・検査(30分)		回送	七浦 8便		休憩	七浦 7便	
	相川支所			相川	佐和田BS		佐和田BS	相川
	14:30	15:00	0:30	15:30	16:10	0:05	16:15	17:00
予想乗車数	15.9人			4.1人				

休憩	海府 5便		回送	海府 7便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	相川	平根崎		相川	平根崎		相川支所		
0:05	17:05	17:35	1:40	18:05	18:35	0:30	19:05	19:35	5:05
18.6人			0.0人						コースター

運転手F	点呼・検査(30分)		回送	海府 3便		回送	七浦 9便	
	相川支所			相川	岩谷口		佐和田BS	相川
	14:55	15:25	0:05	15:30	16:40	1:57	18:37	19:22
予想乗車数	8.0人			4.6人				

休憩	海府 9便		回送	終業点呼、清掃等(30分)		労働時間
	相川	岩谷口		相川支所		
0:28	19:50	21:00	1:20	22:20	22:50	7:55
1.4人						ハイエース

1日の運行に必要なドライバー: **6名**

③ 相川地区（海府線、七浦海岸線）

相川地区における必要ドライバー数

1日の運行に必要なドライバー:

6名

週休2日・予備のドライバーも考慮:

※不測時には、休みのドライバーが交代する

+3名

合計 : 9名

※平日と土日祝の運行を想定した場合

【必要ドライバー数の計算過程】

1週間あたりのシフト日数 : $7\text{日/週} \times 6\text{シフト/日} = 42\text{シフト/週}$

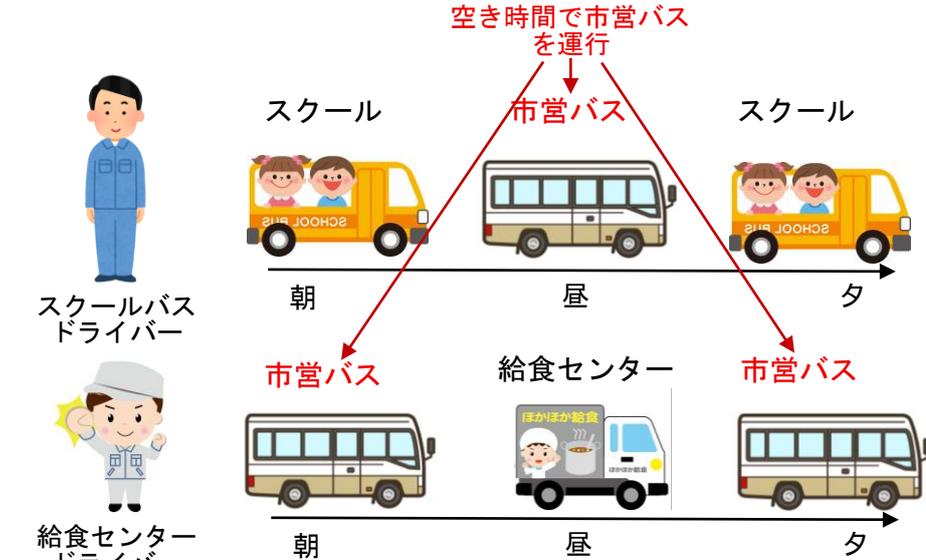
1人あたり1週間に入れるシフト数 : 5シフト/週

必要人数の算出 : $42\text{シフト/週} \div 5\text{シフト/週} = 8.4\text{人} \div 9\text{人}$

他の交通資源との 連携案

項目	内容
連携形態 ①	<p align="center">客貨混載「トラックに旅客が混乗」 (連携先：宅配業者)</p>
<p>連携の イメージ</p>	<p>実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ○宅配事業者のトラックに旅客が混乗する「客貨混載型」の移動サービスで、「宅配の無い待機時間」や「回送時間」を活用し、効率的な旅客輸送を実現する。また、「配達時間内」に旅客輸送を組み込むことも想定される。 ○宅配業務とのスケジュール調整が必要なため、事前予約制を採用し、予約があった時間のみ運行する「オンデマンド型」が想定される。 ○先進事例では、業務の空き時間を利用して旅客輸送を実施している。予約受付は、宅配業者が行っている。 <div data-bbox="502 840 1412 1030" style="text-align: center;"> </div> <p align="center">図. 連携スキーム (ヤマトホールディングス HP)</p> <p>役割の分担・手間等</p> <p>宅配事業者：車両・ドライバー・車両の提供、予約の受付、運行スケジュールの調整</p> <p>自治体：自家用有償旅客輸送制度の登録、運行計画の策定、点呼財政支援、情報発信</p> <p>利用者の手間：電話やスマホによる予約</p>
先進事例	<p>北海道：奥尻島民で助け合い「島のりあい」実証プロジェクト (宅配事業者と連携した交通過疎地域の輸送サービス)</p>
<p>連携に向けた 調整事項等</p>	<p>連携先との調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ○貨物の繁忙期に対応が難しくなる。 ○予約システムの導入や費用面について検討する必要がある。 <p>法制度面の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○宅配業者のトラック（緑ナンバー）を自家用有償旅客輸送制度に登録することは不可能であり、道路運送法4条の許可が必要となる。（令和8年2月：新潟運輸支局に確認し、回答を得た。） ○一方で、自家用有償旅客輸送制度に登録可能な白ナンバー車両によって貨物を運送する場合は、貨客混載が可能となることも想定される。実施の際には法的な確認が必要となる。 ○荷物のプライバシー確保が課題となる。

項目	内容
連携形態 ②	<p align="center">ドライバーの提供</p> <p align="center">(連携先：建設業、福祉事業者、人材派遣業、貸し切りバス事業者)</p>
連携のイメージ	<p>実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ○大型免許保有者の多い業種と連携し、市営バスドライバーとしての人材を提供してもらう。 ○市が自家用有償旅客運送制度を活用し、各事業者から提供されるドライバーを登録・管理することで、市営バスの運行を担ってもらう。 ○人材提供のあった事業者に対しては、市から委託費用を支払うことで、事業者にとって新たな収入源となる仕組みとする。 ○連携は、各事業者の閑散期や空き時間を想定し、複数業種との連携が可能となった場合には、時間や時期を調整する。 <div data-bbox="534 824 1441 1086" style="text-align: center;"> <p>空き時間のみ 市営バスドライバー として提供</p> </div> <p align="center">図. 連携スキーム</p> <p>役割の分担・手間等</p> <p>連携事業者：ドライバー・車両の提供、本業とのスケジュール調整 自治体：自家用有償旅客輸送制度の登録、運行計画の策定、点呼 車両の準備、財政支援、情報発信 利用者の手間：電話やスマホによる予約</p>
先進事例	<p align="center">十日町市 建設会社によるドライバーの共有</p>
連携に向けた調整事項等	<p>連携先との調整</p> <p>建設業：・業務量に波があり閑散期の予測が難しい。・労務単価が高い。</p> <p>福祉事業者：・ドライバーと他の業務を兼業しているケースが多く、空き時間が無い。 ・利用者から予約があった日のみ運行であり、毎日運行しているわけではない。</p> <p>法制度面の確認事項</p> <p>○複数の事業者から提供されるドライバー（派遣を含む）について、運行主体が自家用有償旅客運送制度におけるドライバーとして一括して登録することは可能であることを確認した。 (令和8年2月：新潟運輸支局に確認し、回答を得た。)</p>

項目	内容
連携形態 ③	<p style="text-align: center;">市で雇用しているドライバーの共有 (連携先：佐渡市関係部署)</p>
<p>連携のイメージ</p>	<p>実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市で雇用しているドライバー（スクールバスや給食センター等）に、市営バスの運行を担ってもらう。 ○小中学校の登下校時間や給食配送時間以外の空き時間を活用し、市営バスの運行に従事してもらうことで、輸送資源の効率的な運用を図る。  <p style="text-align: center;">図. 連携スキーム</p> <p>役割の分担・手間等</p> <p>自治体：自家用有償旅客輸送制度の登録、運行計画の策定、点呼車両の準備、ドライバー運用の調整</p> <p>利用者の手間：電話やスマホによる予約</p>
先進事例	—
<p>連携に向けた調整事項等</p>	<p>連携先との調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ○スクールバス、給食センター等の所管部署と連携し、本来業務に支障が出ないように、勤務時間帯や業務内容の調整を行う必要がある。 ○勤務時間が変更となることから、ドライバーの意向を確認する必要がある。 <p>法制度面の確認事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市の就業規則と照らし合わせ、正規職員、会計年度任用職員など雇用形態ごとの勤務条件を整理したうえで、それぞれの基準に収まるよう調整する必要がある。

項目	内容
連携形態 ④	<p align="center">民間送迎サービスへの混乗 (連携先：自動車学校、宿泊業者等)</p>
連携のイメージ	<p>実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事業者が実施している送迎サービスを、一定の条件のもとで一般開放してもらい、地域住民の混乗を可能とする。 ○協力を行う事業者に対しては、市から委託費を支払う。 ○運行ルートや時間帯、対象者などについて、本来業務に支障が生じない範囲での条件を整理する。 ○原則として、本業である送迎サービスへの混乗を想定するが、場合によっては、空き時間を活用し、住民輸送を目的としたバス運行を担ってもらう。 ○買い物・仕入れの際に混乗させてもらうケースも想定される。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>図. 連携パターン①</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>図. 連携パターン②</p> </div> </div> <p>役割の分担・手間等</p> <p>事業者：ドライバー・車両の提供、本業とのスケジュール調整 自治体：運行計画の策定、財政支援、情報発信、自家用有償旅客輸送制度の登録（有償とする場合） 利用者の手間：電話やスマホによる予約</p>
先進事例	千葉県我孫子：高齢者等外出応援事業
連携に向けた調整事項等	<p>連携先との調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ○既存の施設送迎サービスはオンデマンド型で運行しているケースが多く、運行が予約状況に左右される。 ○ドライバーと他業務を兼務している場合が多く、市営バス運行に充てられる空き時間を確保できない可能性がある。 ○ドライバーの高齢化、車両の老朽化が課題となる。

項目	内容
	<p>法制度面の課題</p> <p>○施設利用者のみ無料、一般利用者を有料とする場合は、両者を判別する必要があるが、その方法に特段の定めはない。このため、新たに乗車証等を発行する必要はなく、利用者証等で対応可能である。</p> <p>○複数の施設と連携する場合は、ドライバーの確認の手間を低減させる手法について検討する必要がある。(共通チケットなど) (令和8年2月：新潟運輸支局に確認し、回答を得た。)</p>

項目	内容
連携形態 ⑤	<p style="text-align: center;">スクールバスへの混乗 (連携先：佐渡市教育委員会)</p>
連携のイメージ	<p>実施概要</p> <p>○R1年4月から実施している南佐渡地区のスクールバス混乗事業について、全島への展開を想定する。</p> <p>○早朝や夕方の便など、スクールバスの運行と重なる時間帯については、スクールバスへの混乗を行うことで、輸送資源の効率的な運用を図る。</p> <p style="background-color: yellow;">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勤のため、事前に登録・予約して、スクールバスに空き席がある場合(平日の朝の便のみ)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> <p style="text-align: center;">図. 南佐渡地区スクールバス混乗事業</p> <p>役割の分担・手間等</p> <p>自治体：運行計画の策定、情報発信、自家用有償旅客輸送制度の登録(有償とする場合)</p> <p>利用者の手間：電話やスマホによる予約</p>
先進事例	佐渡市南佐渡地区
連携に向けた調整事項等	<p>連携先との調整</p> <p>○教育委員会や学校関係者と連携し、スクール輸送を最優先とした運行条件(時間帯・定員・安全確保)を整理する必要がある。</p> <p>○一般住民が混乗することへの抵抗感が課題となっているため、座席を分けるといった配慮が求められる。</p> <p>○学校行事や休暇等による下校時間の変動、長期休業期間中の運休などにより、運行日や時間が変動することが課題である。</p> <p>○年度ごとに変動する生徒の人数に応じて、座席数を確保することが課題となる。</p> <p>法制度面の課題</p> <p>○児童・生徒のみ無料、一般利用者を有料とする場合は、両者を判別する必要があるが、その方法に特段の定めはない。このため、新たに乗車証等を発行する必要はなく、学生証等で対応可能である。</p> <p style="text-align: right;">(令和8年2月：新潟運輸支局に確認し、回答を得た。)</p>