

## 資料 2

平成 2 2 年度社会実験中間報告について

# 1. 高齢者の割引サービス

## (1) 路線バス補助券の利用状況

### 1) 市内全体

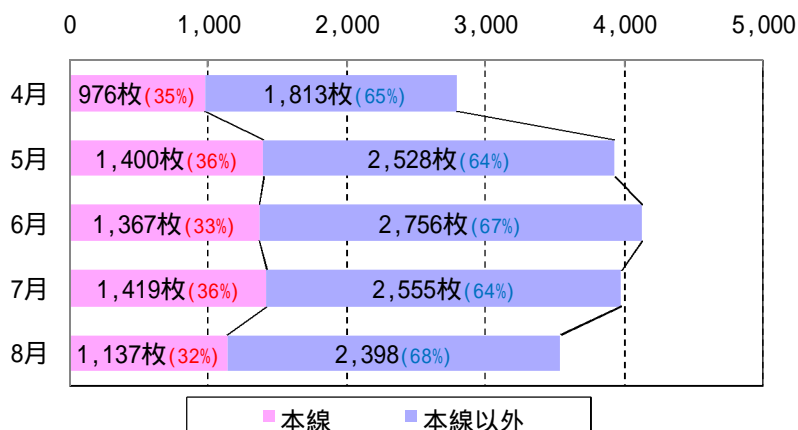
補助券はH22.4.1～8.31までに18,349枚が使用されており、利用対象者〔75歳以上人口：13,995人(H22.8.31現在)〕に対し、2,240人(16%)が利用している。利用している人は、2.3～2.8枚/月程度利用しており、利用路線別では「本線」で約3～4割、利用されている。

表 各月の利用者数

	4月	5月	6月	7月	8月	計
利用補助券数	2,789	3,928	4,123	3,974	3,535	18,349
利用者数	1,237	1,420	1,484	1,470	1,366	2,240
平均使用枚数	2.3	2.8	2.8	2.7	2.6	

4月1日～8月31日現在

【利用路線の割合】



## 2) 地区別

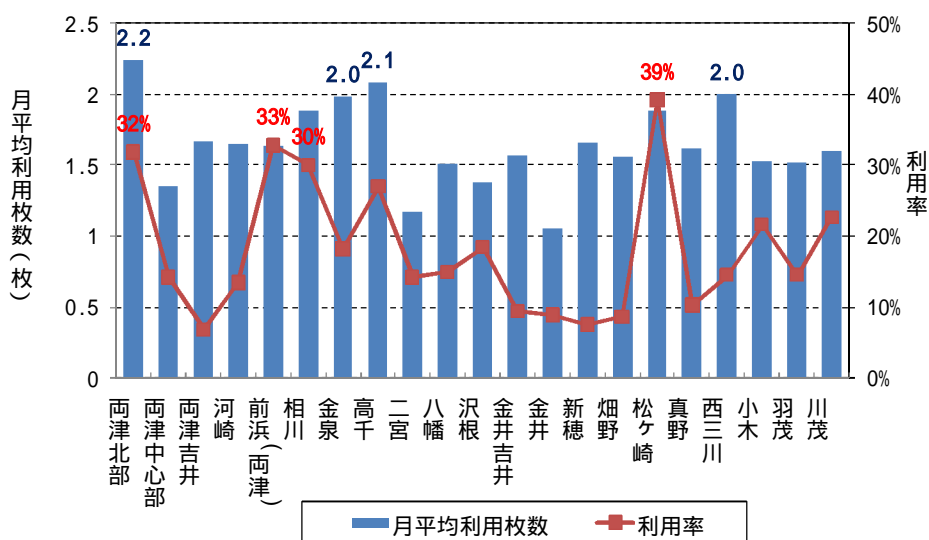
地区別の利用率（1枚以上利用した人/75歳以上人口）は、郊外部の「両津北部」、「前浜」、「松ヶ崎」、「相川」で30%を超えており、国仲平野の「両津吉井」「金井吉井」「金井」「新穂」「畑野」で10%以下となっている。

月平均利用枚数では「両津北部」「金泉」「高千」「西三川」で2枚以上利用されている。

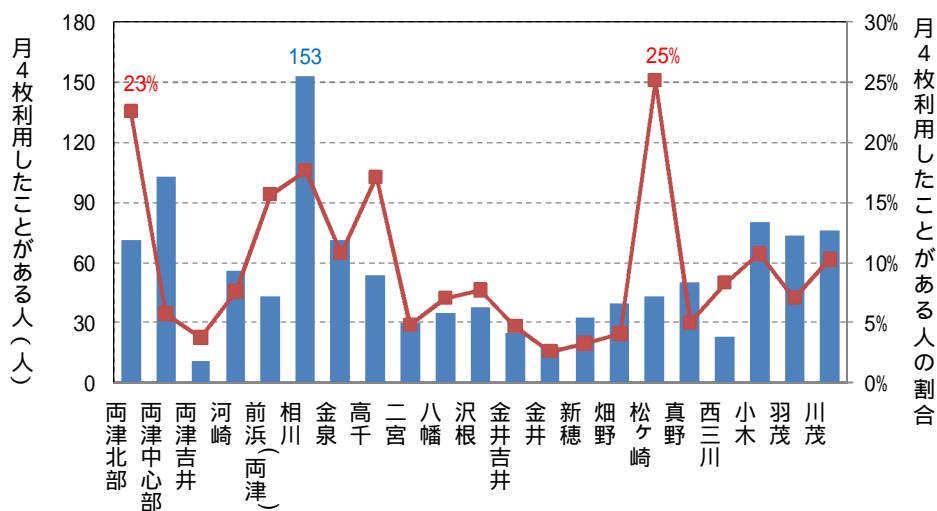
月最多枚数（4枚）を利用したことがある人は、相川地区で153人であり、対象者に対する割合では、「両津北部」「松ヶ崎」で20%を超えている。

以上のことから、郊外部で利用が高くなっている。

【利用率と月平均利用枚数】



【月4枚利用したことがある人とその割合】



資料データ：4月1日～8月31日

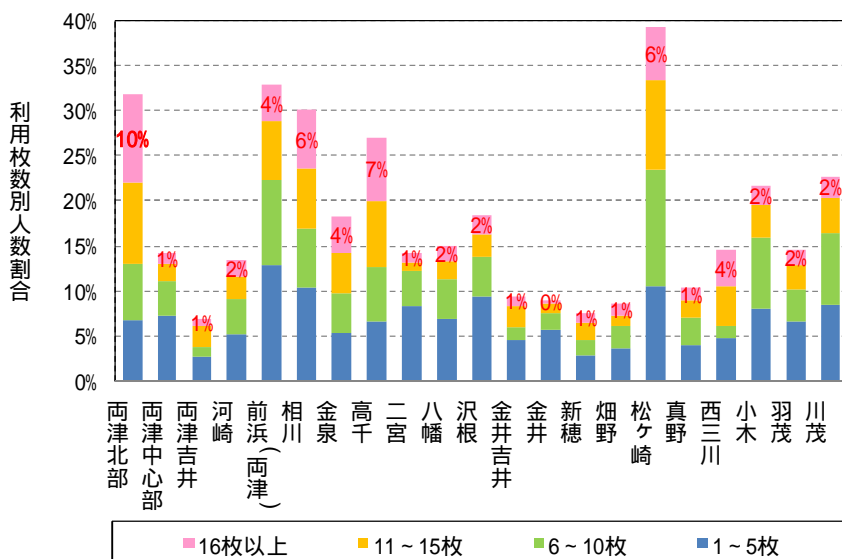
参考資料

地区別利用者数

地区	75歳以上人口 (A)【人】	登録者数 (B)【人】	利用枚数 (C)【枚】	利用者数 (D)【人】	月平均 利用枚数 (C/5/D) 【枚/人】	利用率 (D/A)
01 両津北部	314	124	1,120	100	2.2	32%
02 両津中心部	1,792	401	1,717	255	1.3	14%
03 両津吉井	292	34	167	20	1.7	7%
04 河崎	737	140	817	99	1.7	13%
05 前浜(両津)	274	110	737	90	1.6	33%
06 相川	866	314	2,447	260	1.9	30%
07 金泉	658	171	1,191	120	2.0	18%
08 高千	315	108	885	85	2.1	27%
09 二宮	617	132	516	88	1.2	14%
10 八幡	494	105	558	74	1.5	15%
11 沢根	492	113	628	91	1.4	18%
12 金井吉井	528	76	391	50	1.6	9%
13 金井	684	95	322	61	1.1	9%
14 新穂	999	116	621	75	1.7	8%
15 畑野	973	121	653	84	1.6	9%
16 松ヶ崎	171	87	630	67	1.9	39%
17 真野	999	148	834	103	1.6	10%
18 西三川	275	50	400	40	2.0	15%
19 小木	744	241	1,230	161	1.5	22%
20 羽茂	1,034	215	1,141	150	1.5	15%
21 川茂	737	242	1,336	167	1.6	23%
不明			8			
計	13,995	3,143	18,349	2,240	1.6	16%

資料データ：H22.4.1～8.31

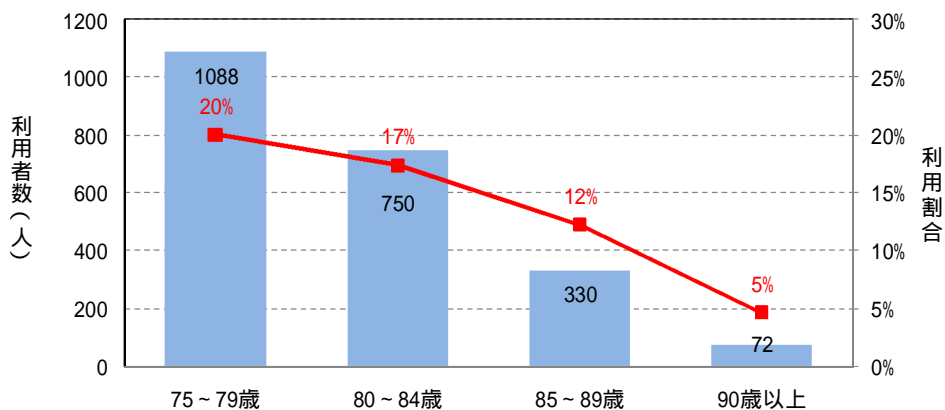
地区別利用枚数の割合



### 3) 年齢別

80歳未満の方が1,088人利用しており、高齢になるほど利用者数が少なく、90歳以上の方は72人ととどまっている。また、対象者に対する利用割合でも、80歳未満で20%であり、高齢になるほど利用割合が低下している。

【年齢別の補助券の利用者とその割合】



#### 参考資料：年齢別免許保有者数

佐渡島内において免許保有者は約4.1万人おり、人口の64%が保有しているが、高齢者においては、33%が保有している。

表 佐渡市における免許保有者数

	免許保有者数 (a)	人口 (b)	免許保有率 (a/b)
75歳以上	4,680	13,995	33%
75歳未満	36,593	50,436	73%
合計	41,273	64,431	64%

H22.8.31 現在

#### 参考意見：ヒアリング調査による改善要望

割引券はめんどくさいと使わない人もいる。  
 券が足りないかと思います。例えば300円にして、3往復可能とするとか。無理はいえませんが...  
 70歳以下にしてほしい。  
 年寄りには分かりにくい。だから、使っていない人が多い。TVで宣伝しているけど分からない。  
 付き添いにも、割引適用をして欲しい。  
 月4枚限定よりも年間48枚にもらった方がよい。  
 年寄りだけでは不安があり、息子たちが会社を休んでも送迎してくれる。  
 など

## (2) 乗換えサービスの利用状況

乗換えサービスの利用状況は、以下のようになっており、90枚(8月31日現在)が利用されている。対象となっている5接続路線については、なかでも「前浜線 赤泊線」は他の路線と比較して多く、42枚が利用されている。  
 利用対象者に対する乗換券利用者の割合は、「前浜線 赤泊線」、「度津線 小木線」で約1割の利用となっている。

【乗換えサービスの利用状況】

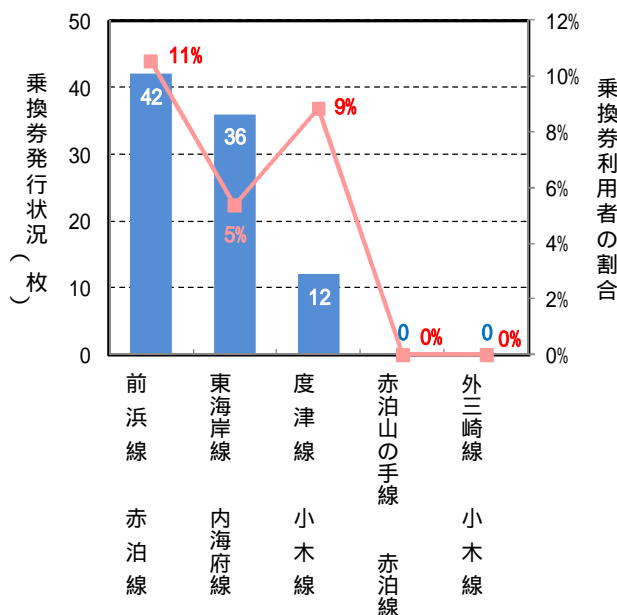


表 乗換えサービスの利用者数

	発行数 (A)	対象者数 (B)	利用者の割合 (A/B)
前浜線 赤泊線	42	399	11%
東海岸線 内海府線	36	670	5%
度津線 小木線	12	136	9%
赤泊山の手線 赤泊線	0	19	0%
外三崎線 小木線	0	63	0%
計	90	1287	

対象者数：補助券より対象便と沿線地区(住所)より試算

### 参考意見：ヒアリング調査による改善要望

乗換券は知らなかった。  
 小木からのバスは時間がかかり過ぎて困る(約2時間)。羽茂回りではなく、直行便にしてほしい。(南線)  
 乗換え適用外。相川海府方面からの乗換を認めてほしい。  
 など

## 2. 病院乗入れサービス

### (1) 内海府線

病院乗り入れサービスの利用状況は以下のようになっており、「両津病院」「佐渡病院」とも乗降者が多く、「両津病院」は「佐和田行」「真更川行」とも200人以上の利用がある。

「佐渡病院」は「佐和田行(通院時)」の利用が290人と多い一方で、「真更川行(帰宅時)」の利用が85人となっている。これは、帰宅時の時間帯が需要と合っていないと考える。

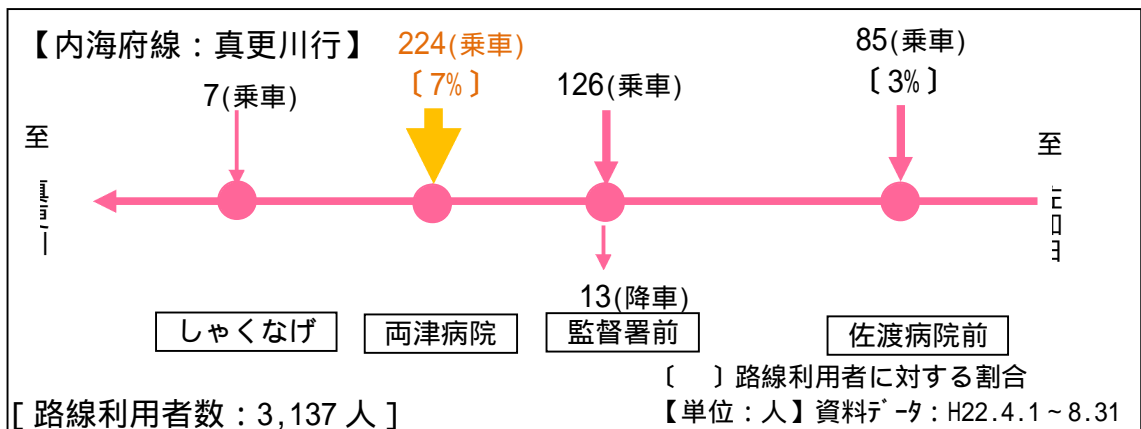
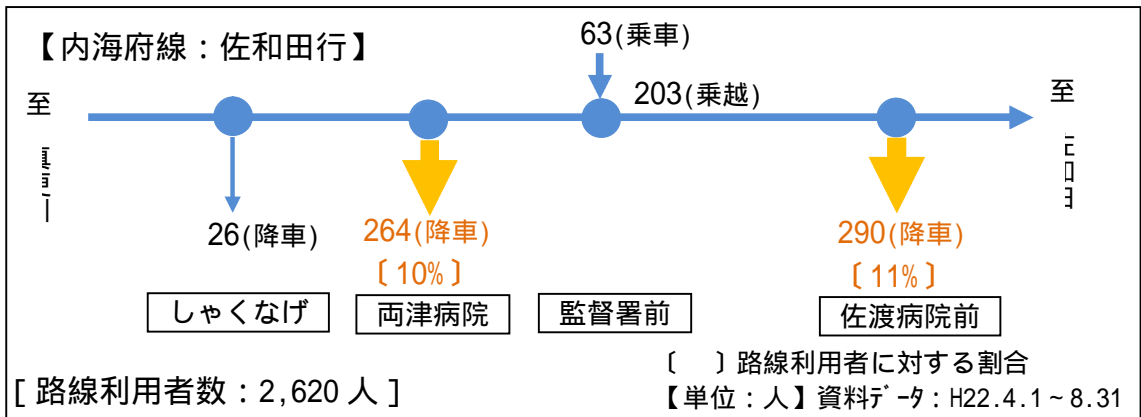
対象となる便の利用者は、病院利用者が「佐和田行」で約20%、「真更川行」で約10%となっており、各々の約6割(H20動態調査より参考値)は定期券利用者(想定:高校生)である。

表 運行時刻(佐和田行)

行先	真更川	しゃくなげ	両津病院	監督署前	佐渡病院前	佐和田 BS
佐和田	5:58	7:26	7:30	7:42	8:16	8:31
監督署前	9:10	10:43	10:47	10:59		

表 運行時刻(真更川行)

行先	佐和田 BS	佐渡病院前	監督署前	両津病院	しゃくなげ	真更川
真更川			12:15	12:27	12:31	13:58
真更川	14:22	14:37	15:11	15:23	15:27	17:04





### 【改善の可能性】

「真更川行」の便の「佐渡病院発」の時刻を、おおよその診察時間の終了時刻に合わせ、時刻を早める。  
他の路線・便でも、乗換券を利用できるようにする。

参考意見：現地等でのヒアリング調査より

1日1便だったら直通便を出して欲しい。帰りの時間も14:37でなく、13:30頃に出して欲しい。

帰りの際、14:37だと遅すぎるので普通の便も乗換えを認めてほしい。

など



(2) 東海岸線

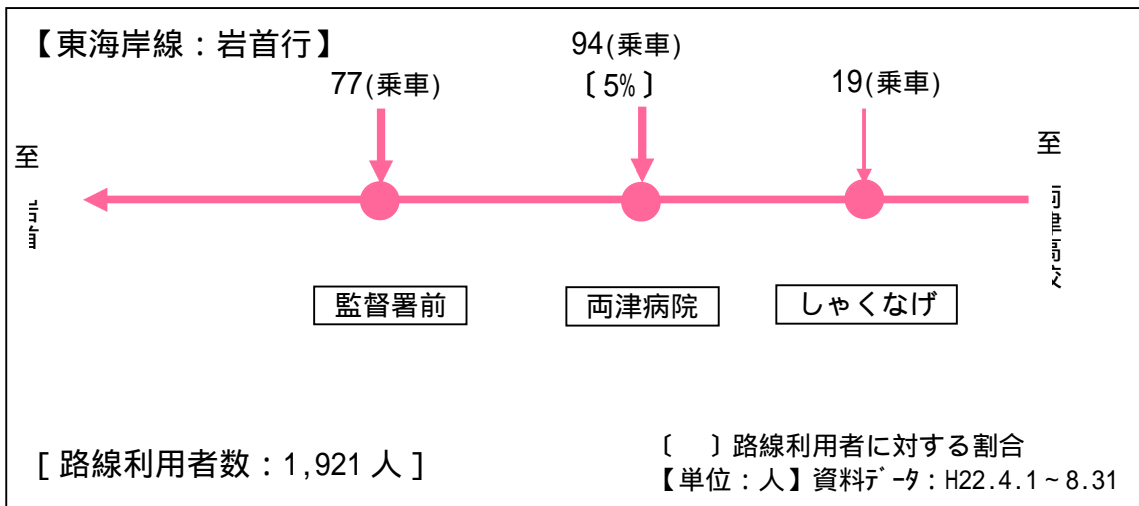
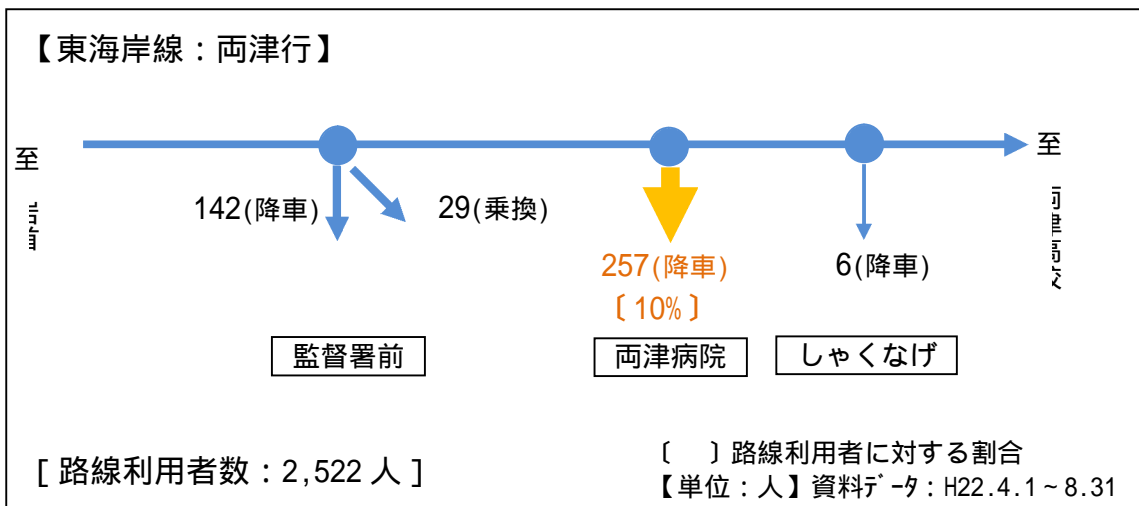
病院乗り入れサービスの利用状況は以下のようになっており、特に「両津行」では「両津病院」での降車が257人と多く利用されている。一方で、「岩首行」での「両津病院」での乗車は94人である。「両津病院」は周辺に商店街があるため帰宅時に買い物等を行い「両津病院」以外の停留所を利用していることが、他の動態調査等からも推測される。

表 運行時刻（両津行）

行先	岩首	監督署前	両津病院	しゃくなげ	両津高校前
両津高校前行	6:45	7:40	7:52	7:56	8:03
しゃくなげ	8:00	8:57	9:10	9:14	

表 運行時刻（岩首行）

行先	しゃくなげ	両津病院前	監督署前	岩首
岩首	12:00	12:04	12:16	13:14
岩首	15:05	15:09	15:21	15:23





### 【改善の可能性】

内海府線の改善とほぼ同じ内容となり、内海府線と連動しながらの改善を行う必要がある。

「真更川行」の便の「佐渡病院発」の時刻を、おおよその診察時間の終了時刻に合わせ、時刻を早める。

他の路線・便でも、乗換券を利用できるようにする。

参考意見：現地等でのヒアリング調査より

1日1便だったら直通便を出して欲しい。帰りの時間も14:37でなく、13:30頃に出して欲しい。

帰りの際、14:37だと遅すぎるので普通の便も乗換えを認めてほしい。

帰路は14:37では、遅すぎるので13:35の岩首線で帰る。

など

### 3 . 観光二次交通の充実

#### (1) 平成 22 年度観光二次交通の改善点

観光二次交通の目的は、観光客の利便性の向上と、路線バスの利用促進であるが、基本は、平日の生活交通としての路線バスであり、高齢者が主な利用者であることは変わらない。佐渡の高齢者においては、頭の中で「何時何分 バス停通過」と記憶している方が多く、平日と休日のダイヤの区別をつけずにトラブルとなる事も多い為、極力、便の増減（運休）以外は、同じ時刻での運行をベースとしている。

表 昨年からの改善点

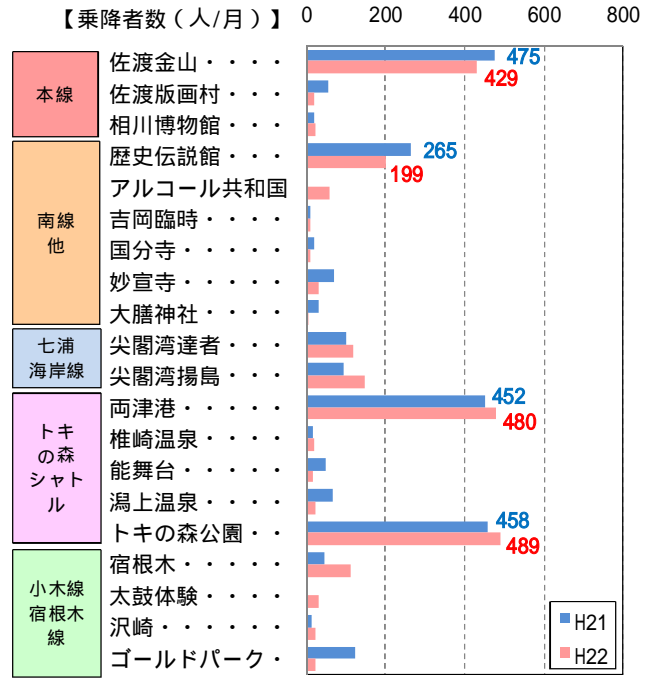
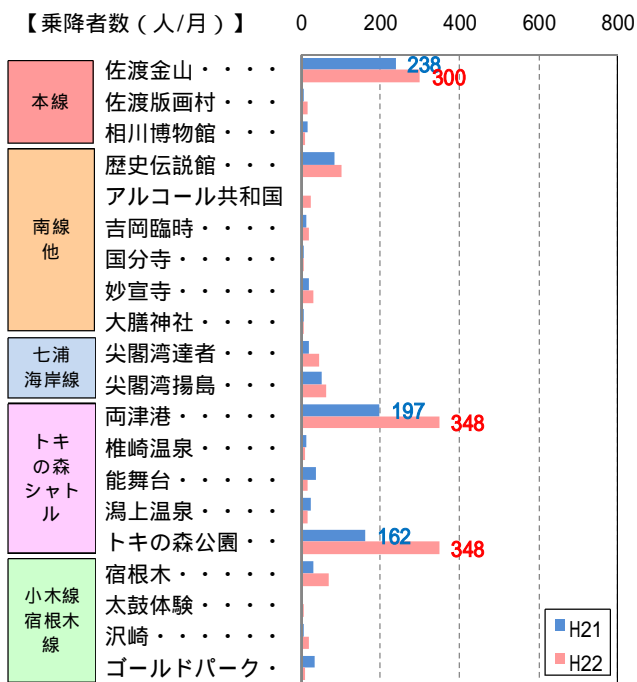
路線	改善内容
本線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相川～佐渡金山間の所要時分を 15 分から 10 分に短縮した。</li> <li>・金山から下ってから、本線両津行への接続を改善した。</li> <li>・佐和田バスステーションで南線、小木線、七浦海岸線と接続を考慮した。</li> <li>・金山茶屋に臨時の乗降場所を設けた。</li> </ul>
南線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新町本町～歴史伝説館の運行経路が重複していた為、片道をバイパス経由とし、経路上にアルコール共和国の新規バス停を設けた。またこの運行で所要を 9 分短縮した。</li> <li>・前項経路変更を踏まえて、歴史伝説館で小木線との接続、佐和田バスステーションで本線との接続を考慮した。</li> <li>・大膳神社と連携し、15 時台着の便について能の披露時間と合わせる形とした。</li> </ul>
小木、宿根木線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・太鼓体験交流館の新スポットを追加し、体験時間とリンクさせ、対応可能とした。</li> <li>・小木線の基本ルートに、前項と宿根木線を組み合わせ補完し、空白時間帯を少なくすべく、運行時間のバランスを図った。</li> </ul>
七浦・海府線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間調整をして、相川もしくは佐和田バスステーションでの本線との接続を考慮した。</li> </ul>
トキの森シャトル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・両津港のカーフェリーやジェットフォイルの接続を考慮し、朝の 1 往復を時刻変更。</li> </ul>

(1) 利用実績

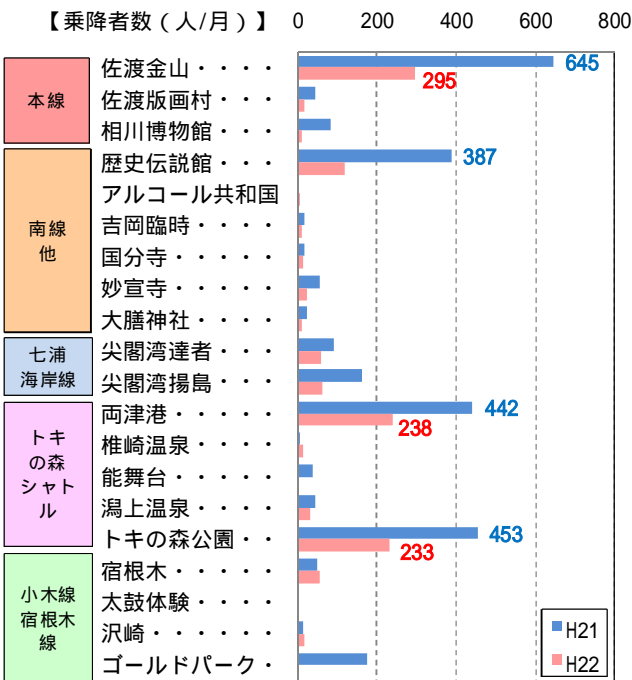
7月は、昨年と比較し、全体的に増加傾向にあり、8月の利用者は昨年と比較すると全体でやや減少したが、増加している停留所も少なくない。「トキの森シャトル」は利用者が多く、昨年度と比較しても増加している。一方、9月の利用者は減少しているが、これは、昨年度がシルバーウィーク等により、観光客が増加していたためと考えられる。

【7月の各停留所別乗降者数】

【8月の各停留所別乗降者数】

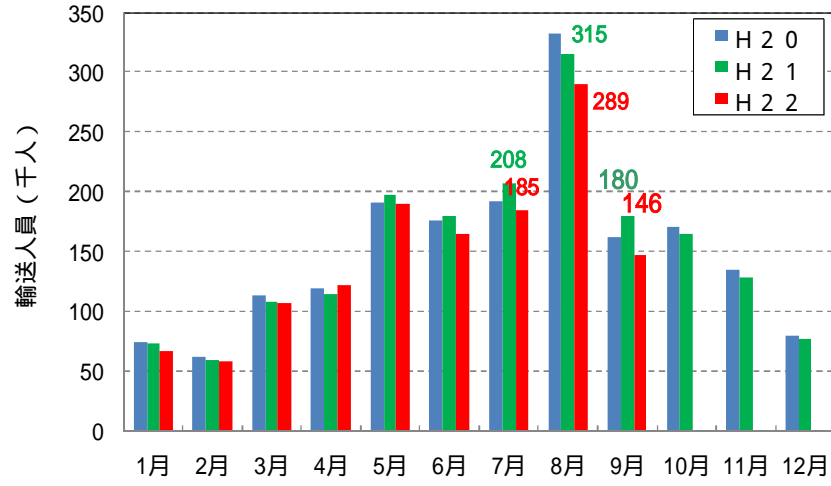


【9月の各停留所別乗降者数】



参考資料：佐渡航路の輸送実績

図 佐渡航路の月別輸送実績（全航路）



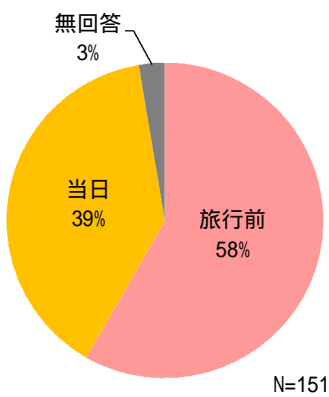
(2) アンケート結果

7月から実施している観光二次交通の施策について、主な観光施設に調査員を配置し、観光二次交通のバスを利用した方を対象にヒアリング調査を実施した。8.29現在、151名の方から回答をいただいた。

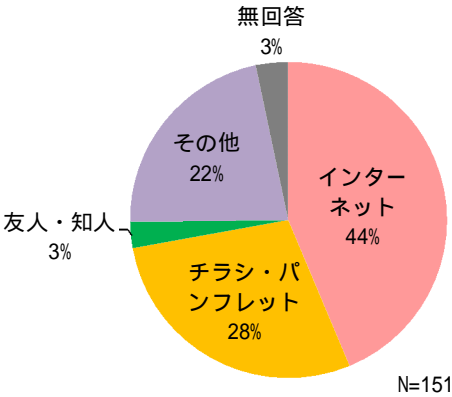
利用者は「旅行前」にインターネットで情報を入手するか、現地でのチラシ・パンフレットにより情報を得ている。58%の人が情報を「旅行前」に得ているため利用開始場所もバスの運行頻度が高い「両津港」の「午前」から利用する人が53%と半数以上となっている。

利用路線は「本線」が最も多く、次いで「トキの森シャトル」となっている。利用停留所は利用路線と同様に「佐渡金山」「トキの森公園」が多く利用されている。

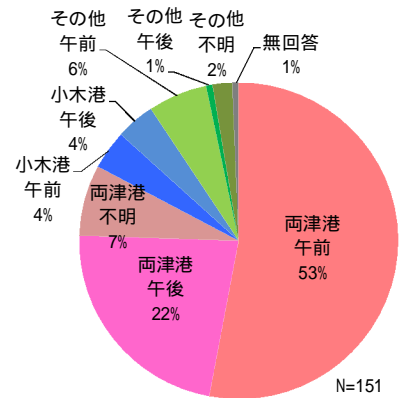
【情報入手時期】



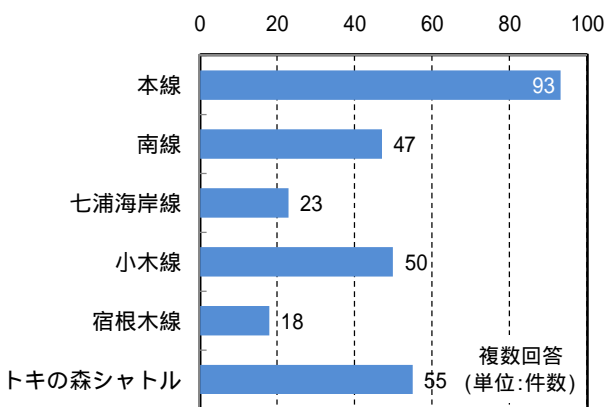
【情報入手媒体】



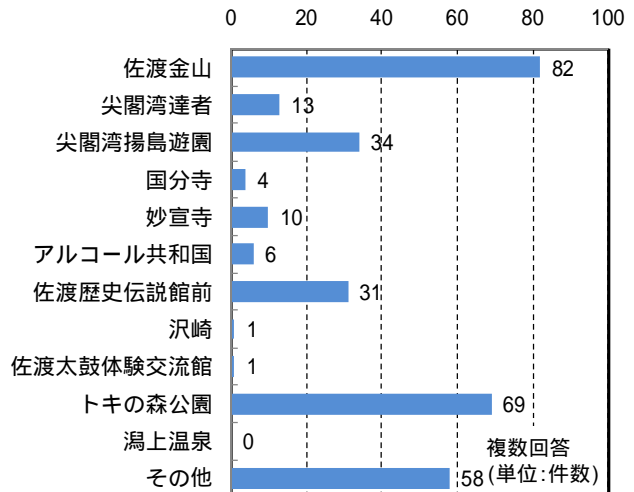
【利用開始場所】



【利用路線】

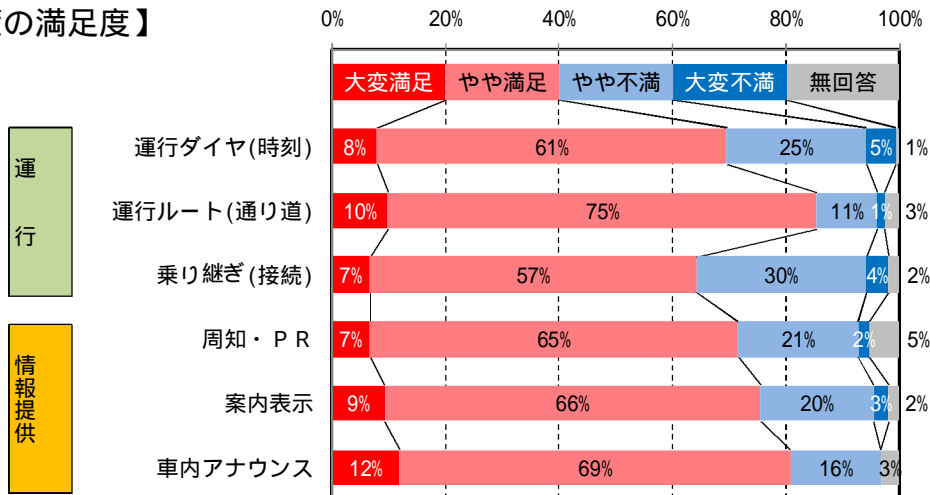


【利用停留所】

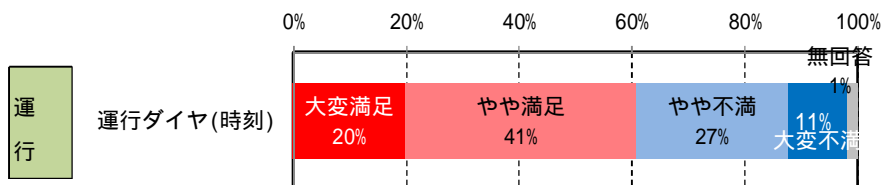


施策の満足度は全体的に高く利用者のニーズを満たしていると考えられ、特に「運行ルート」「車内アナウンス」に対する満足度が高い。昨年の満足度（運行ダイヤのみ）と比較すると、「大変満足」は減少しているが、「満足」と「やや満足」を合わせると昨年を上回っており、改善効果が表れている。

【施策の満足度】



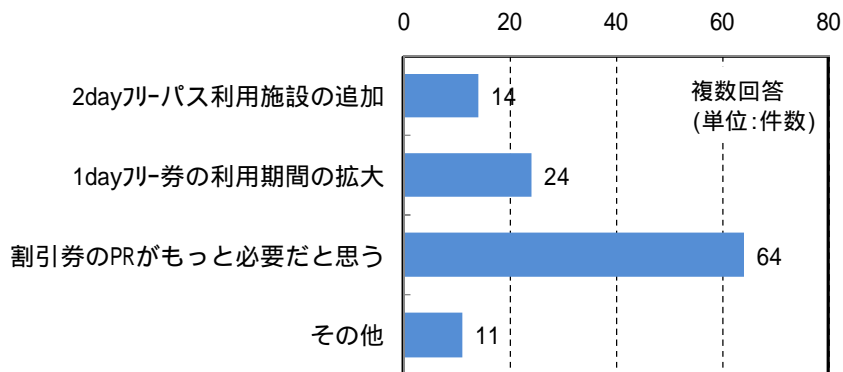
参考資料：昨年度の満足度（運行ダイヤのみ）



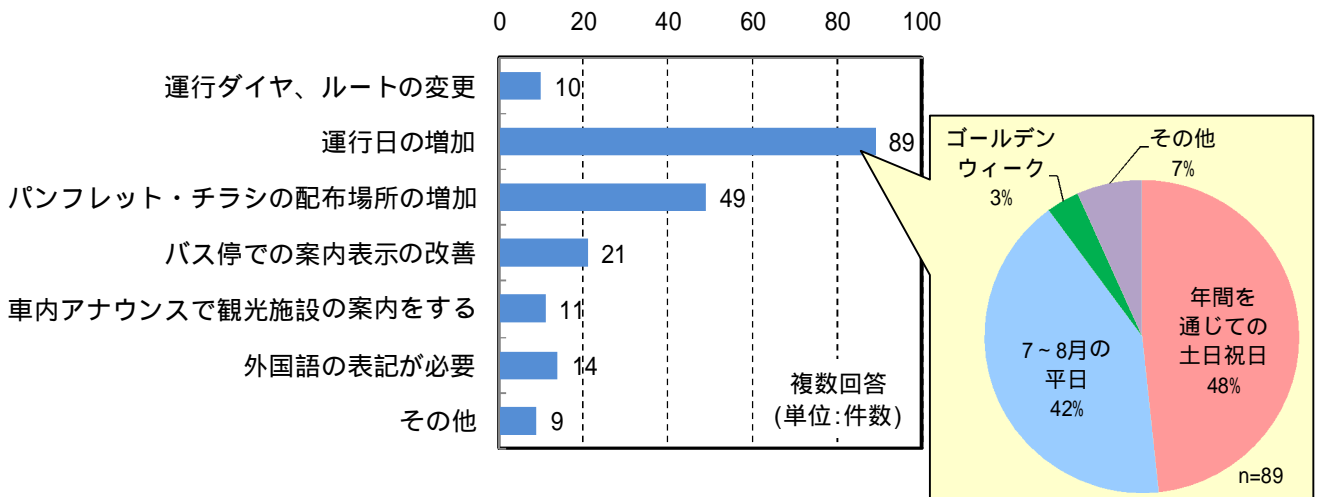
「支払い方法に対する意見・感想」では、割引券の紹介がされているが、分かりにくいことが考えられ、「PR不足」の意見が多い。

「改善要望」としては、観光シーズンの土日祝日のみであるため、「運行日の増加」が多く要望されており、特に「年間を通じての土日祝日」「7～8月の平日」の意見が多い。

### 【支払い方法に対する意見・感想】



### 【改善要望】



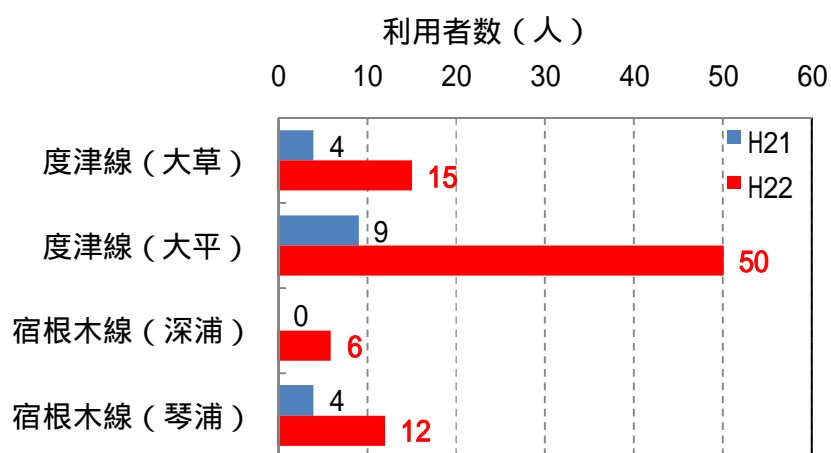


## 4 . 南部地区運行サービスの見直し

### (1) 利用状況

#### 1) 宿根木線・度津線

昨年と比較し、利用者数が各停留所で増加している。これは、需要があるが、利用者に高齢者が多いことから、昨年度のデマンド（電話予約での運行）の手法が適していなかったことが考えられる。そのため、他の停留所と同様に定時定路線としたことにより、利用者が増加したと考えられる。



資料データ：4月～8月

表 運行内容の違い

	平成 21 年度	平成 22 年度
運行日	毎日 (宿根木線：2 往復+ ) (度津線：1 往復)	毎日 (宿根木線：1.5 往復) (度津線：1 往復)
運行方法	電話予約による運行 (前日 17 時までの予約) 利用方法 乗車する便を確認 営業所に以下の内容を伝える。 ・氏名 ・電話番号 ・希望の便（時刻） ・住所 ・乗車場所（バス停） バス停で待つ	通常の路線バスと同じ

## 【デマンド運行（電話予約）の可能性】

### 【公共交通（デマンド運行等）に関心を持ってもらう】

説明会等を実施しても、「利用することはない」と考えている人は、関心がなく出席しないことが考えられる。そこで、公共交通に関心を持ってもらうようにする。

例：停留所案内の一部を地域の幼稚園児の声にする。（柏崎市で実施）

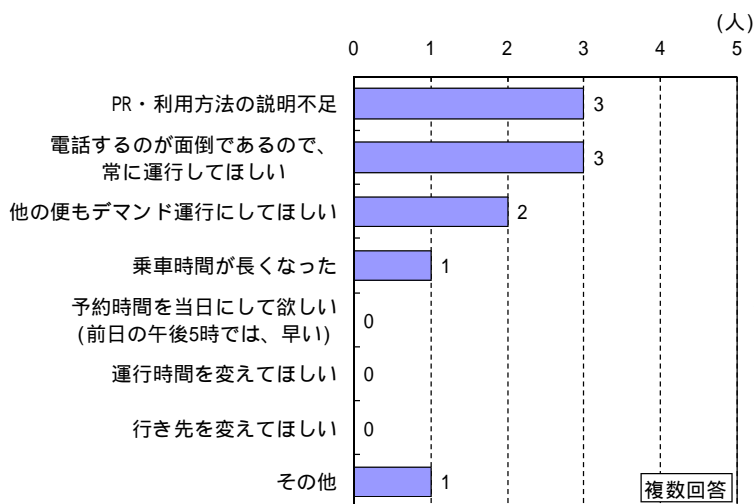
など

### 【予約方法の改善】

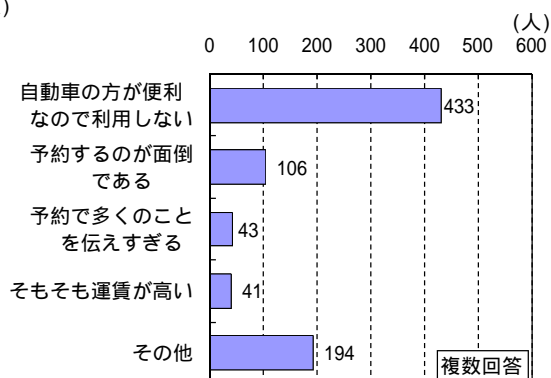
「予約することが面倒である。」との意見が多く、「伝えたくない」項目の意見等も考慮し、最低限の予約内容とする。

予約を機材等を導入したシステムで行う方法も考えられるが、ここでは電話予約とする。

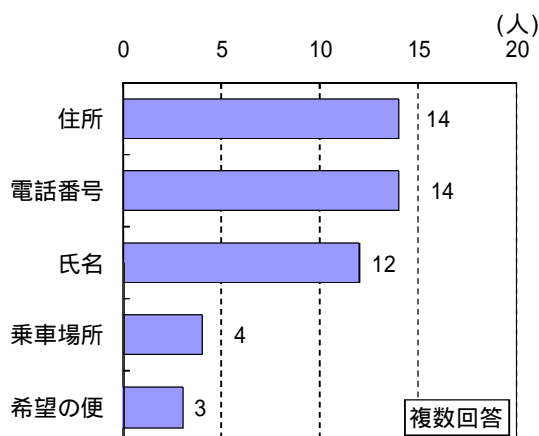
### 【利用者の運行方法の改善要望】



### 【利用しない人の理由】



### 【利用者が予約時に伝えたくない項目】



資料：H21-電話予約制バス(デマンドバス)に関するアンケート

## 2) 外三崎線

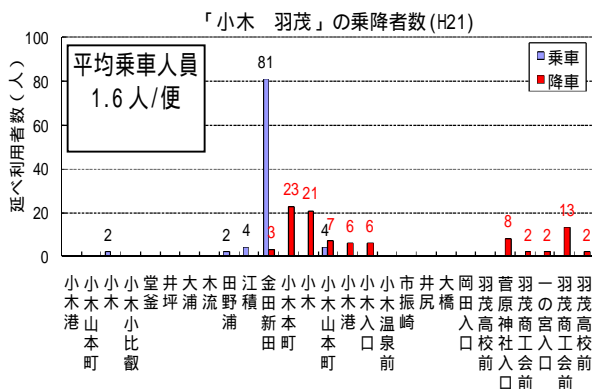
昨年と比較し、運行本数（運行日）が3日/週 1日/週に減少したため、利用者数も減少している。「金田新田」では約半分となっている。

平均乗車人員は運行本数の減少により増加しているが「小木 羽茂」で2.7人/便程度である。

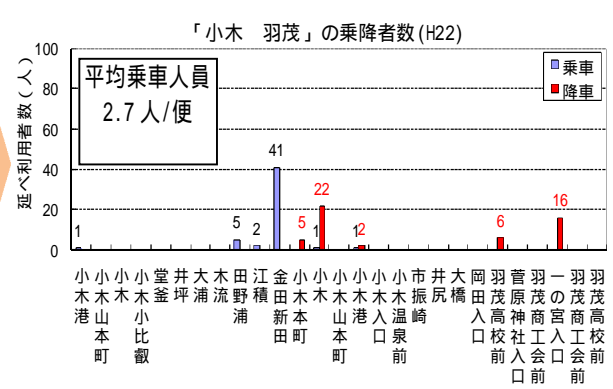
区間別では「小木港～江積」間は利用者がほとんどないが、「金田新田～羽茂高校前」の間は需要があるため、運行経路等の見直しを行う必要がある。

### 小木 羽茂

【平成 21 年】

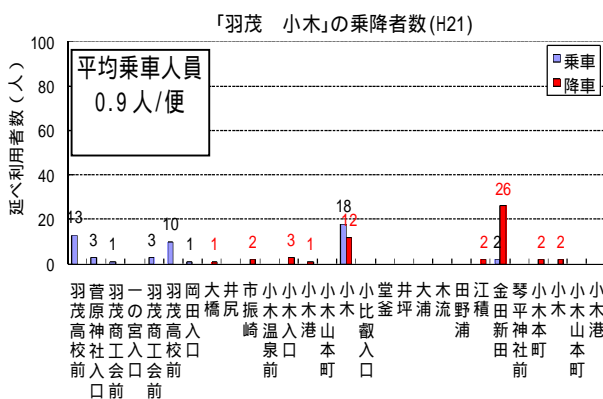


【平成 22 年】

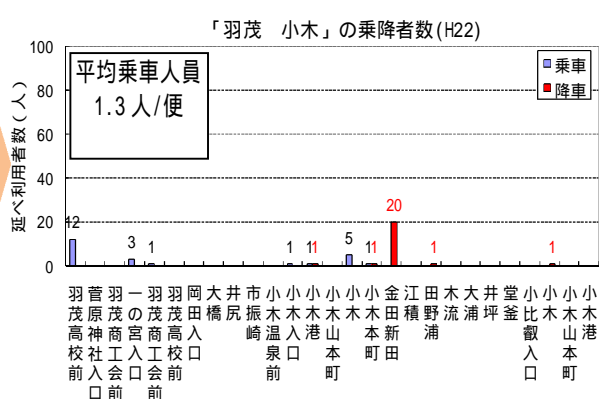


### 羽茂 小木

【平成 21 年】



【平成 22 年】



資料データ：4月～8月

## 3) 赤泊山の手線

昨年度に利用者がなかった赤泊の公共交通空白地区で公共交通の運行を、アンケートやヒアリング結果をもとに運行方法を変えながら、実施しているが、昨年度と同様に今年4月から8月の利用がない状況である。