

## 佐渡市地域公共交通網形成計画

## - 目 次 -

1	現況分析.....
1.1	概 況.....
1.2	人 口.....
1.3	教 育.....
1.4	主要施設.....
2	上位計画・関連計画の整理.....
2.1	市の上位関連計画.....
2.2	その他の計画.....
2.3	佐渡市地域公共交通総合連携計画（平成21年3月）の事業経過の整理.....
3	地域公共交通体系の整理.....
3.1	道路・交通網.....
3.2	自動車交通.....
3.3	公共交通.....
3.4	航路.....
3.5	航空路.....
4	地域ニーズの把握.....
4.1	高校生アンケート調査結果.....
4.2	市民アンケート調査結果.....
4.3	高齢者アンケート調査結果.....
4.4	観光客アンケート調査結果.....
5	佐渡市を取り巻く公共交通の課題.....
6	佐渡市地域公共交通網形成計画.....
6.1	佐渡市地域公共交通網形成計画策定の視点.....
6.2	佐渡市地域公共交通網形成計画の基本方針.....
6.3	計画期間と区域.....
6.4	地域交通網形成計画の目標.....
6.5	施策内容と実施主体.....
6.6	達成状況の評価.....
6.7	実施スケジュール.....
6.8	留意すべき事項.....

佐渡を取り巻く交通モード

佐渡航空路

【県営空港】  
 ・佐渡航空路は県営空港であり 2,000m 滑走路の拡張整備計画については県と佐渡市が協力して取組を進めている。  
 【佐渡新航空路開設促進協議会】  
 ・事務局 佐渡市  
 ・離島佐渡と本土との交通体系を確立し、地域経済の活性化と島民の生活安定並びに福祉の向上を図るため、佐渡空港滑走路 2,000m の拡張を促進し、大都市圏との新航空路の開設を目指す

島内交通

現状  
 【佐渡市地域公共交通活性化協議会】・事務局 佐渡市  
 ・H20.6 活性化・再生法に基づく「佐渡市地域公共交通活性化協議会を設置」  
 ・H21.3 佐渡市地域公共交通総合連携計画を策定  
 ・平成 21 年度から 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業を実施

佐渡航路

現状  
 【佐渡航路活性化協議会】事務局 佐渡汽船株  
 ・H20.5 活性化・再生法に基づく協議会を設置  
 ・H21.3 佐渡航路地域公共交通総合連携計画を策定  
 ・平成 21 年度から 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業を実施  
 【佐渡航路確保維持改善協議会】事務局 新潟県  
 ・H23.6 小木直江津航路について離島航路運営費等補助金を活用するため、自治体、事業者、運輸極東を構成員とした協議会を設置  
 ・H23.6 生活交通ネットワーク計画の認定を受け、小木直江津航路の確保維持改善に取り組む

交通政策基本法(H25.12.4 公布・施行)

交通に関する施策の基本理念を定め、国や地方自治体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、我が国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、具体的な施策の方向性を明示している。

今後の交通政策の在り方の基本認識

交通は、国民の日常生活・社会生活の確保、活発な地域間交流・国際交流や円滑な物流を実現し、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展を図るための社会的な基盤であり、交通政策を推進する上では、交通の機能を将来にわたって十分に発揮させ、国民等の交通に対するニーズを適切に満たしていくことが求められている

基本理念

国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかねばならぬ

国の講ずべき施策

日常生活等に必要不可欠な交通手段手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者間の連携と協働の促進等を規定

方向性

国の支援制度を活用して佐渡3航路の確保維持改善の取り組みを進めるには、改正活性化・再生法が規定する協議会を設置し、「地域公共交通網形成計画」を策定しなければならない。

当該計画の策定にあたっては、広域的な観光振興や広域的な公共交通ネットワークの一体的な形成といった視点が必要であり、法改正により新たに計画策定主体として都道府県が追加されたことを受け、新潟県が中心となって航路関係自治体と共同して、地域公共交通網形成計画を定め取り組んでいくよう働きかける必要がある。

H25.10.1 現在	人口	面積
新潟県	2,330,797	12,583.84k m <sup>2</sup>
新潟市	809,934	726.10k m <sup>2</sup>
長岡市	278,326	890.91k m <sup>2</sup>
上越市	199,410	973.61k m <sup>2</sup>
佐渡市	59,376	855.34k m <sup>2</sup>
県に占める割合	57.79%	27.38%

地域公共交通活性化・再生法の改正(H26.11.20 施行)

交通政策基本法の基本理念に則り、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築

地域公共交通総合連携計画

新たに策定

地域公共交通網形成計画

現行の地域公共交通総合連携計画に追加する事項

コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携

地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

網形成計画に記載の基本的な方針は以下の4点に留意し記載

まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワーク

多様な交通サービスの組合せ

住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通網形成計画の記載事項

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針  
 計画の区域  
 計画の目標  
 目標を達成するために行う事業・実施主体  
 計画達成状況の評価に関する事項  
 計画期間  
 その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

佐渡市を取り巻く公共交通の課題

現状分析

[特徴・人口]

- ・ 広大な面積と長大な海岸線を有した島であり、北に大佐渡山地、南に小佐渡山地、間に国中平野が広がる。
- ・ 全域的に人口減少、高齢化の進行が顕著である。
- ・ 人口は、広い島内全域に広く分布しているが、中央の国中平野において密度が高く人口は集中している。

[主要施設]

- ・ 規模の大きな病院及び高校は、中央部の平野部と相川、羽茂に立地する。
- ・ 大規模商業施設は旧佐和田の中心市街地から旧金井町及び、両津の国道350号沿いの沿道に立地する。
- ・ 観光施設は全島に幅広く分布するが、観光客の入り込み客数は減少傾向が続いており、約6割は県外客で関東地方からの入り込みが全体の3分の1。

[地域公共交通体系]

- ・ 道路・交通網は、国道350号を基軸に、海岸線一周や内陸部の主要道路により各地区が結ばれている。
- ・ 運転免許保有率は、他都市と同等であるが、人口千人あたりの自動車保有台数は高い値を示している。
- ・ 市内バス路線は主要道路上に設定されているが、中央部の平野部において重複区間が多く密度が高い。
- ・ 本線ルート上にあり結節部となる佐和田、両津、相川、金井の利用者数は突出して多い。
- ・ 中央部の幹線道路からはずれた地域、北部、南部の山あいに入った居住者の少ない地域には、路線が運行されていない交通空白地域が存在する。
- ・ バス路線の中で、中心から離れた区間で乗降数が少ない(10名以下)となる区間が存在する。
- ・ 市内の高校及び主要病院となる佐渡総合病院に時間内に間に合わないバス路線及びエリアが存在する。
- ・ 路線バスの利用者数の減少と運行費補助金が増大している。

[高校生アンケート調査]

- 約半数が「バスで通えるかどうかをまったく重視しなかった」と回答、一方で25%はバスで通えるかを重視している。各高校への通学に対応したバス運行とともに、高校入学前の中学生に対して「バス通学」について事前周知することも重要。
- 主な登校手段は、「車(家族送迎)」が最も多く、次いで「路線バス」、「徒歩」となっている。
- 帰宅時間は部活動の有無や塾通いにより16時台～18時台、20時台まで分散している。また、部活動は週4～5日、塾通いは週1～2日となっており、日々の帰宅時間は変化している。自由意見において、「路線バスの増便」が望まれており、帰宅時間に合わせたきめ細やかな運行サービスが重要である。
- 主な下校手段は、4割以上が送迎。佐渡中等教育学校は「徒歩」が多く、羽茂高等学校では「バイク・原付」が多い。

[市民アンケート調査]

- 約7割が運転免許を保有し、運転している(40代ではほぼ全員、75歳以上では約4割)。
- 「車を持っていない」「車を自由に使えない」を合わせると約2割が車で自由に移動できない。車を持たない(または運転できない)高齢者に対する円滑な移動の確保が特に重要
- 普段の外出は、買物目的が約4割、通勤が約3割、通院が約2割。通勤・通学の利用時間は朝・夕、通院は午前中、買い物時間帯は午前～午後にかけての利用が多い
- 市民の通院、買い物などの目的施設には一定の傾向がある。
  - ・ 通院先として、各居住地から佐渡総合病院までの移動が見られる。
  - ・ 買い物先として、両津地区は両津エリア内、畑野、真野、金井、佐和田地区からは佐和田エリアの商業施設への移動が多く、羽茂、小木、赤泊、新穂、相川地区は佐和田エリア及び地区内の拠点部への商業施設への移動が多い。

[高齢者アンケート調査]

- 約6割が運転免許を保有し、運転している(60代ではほとんど、75歳以上では約4割)。
  - 約3割が車で自由に移動できない。また、約1割は、誰かの助けがなければ外出できない。通院頻度は、月に1～3日程度が多い。路線バス利用者は約1割、タクシー利用者は2%。
  - 買物頻度は、週一回以上買物が約6割、買い物での路線バスの利用は1割弱。
  - 高齢者の買物エリア・通院エリアは一定の傾向がみられる
    - ・ 居住地別に通院先を見ると、居住近接エリアまたは、佐渡総合病院まで移動。通院移動(病院診療開始時間)に合わせ、各エリアと佐渡総合病院を結ぶ長距離移動の確保が必要。
    - ・ 各居住地区とも居住地近接エリア内で行っているが、商業施設が集積する佐和田、金井に隣接するエリア(新穂地区、畑野地区、真野地区、相川地区)からは佐和田地区へも移動している。
- 高齢者の運賃利用割引サービスにより利用回数が増えている。免許返納制度について、約2割が「公共交通が充実していれば運転免許を返納しても良い」と考えている

[観光客アンケート調査]

- 利用者の約8割が運行ルートに満足している。また、車内アナウンスへの満足度も約8割と高い。
- フリー乗車券の更なるPRが必要との声が多く、あらゆる機会を通じて利用周知が必要。
- 佐渡を訪れた観光客の約5%が路線バスを利用している。

地域ニーズの把握

上位関連計画

- 佐渡市将来ビジョン(平成25年12月見直し)
  - 交通インフラの整備(航空路の整備/佐渡航路の安定と充実/島内公共交通体系の整備)
- 佐渡市都市計画マスタープラン(平成21年3月)
  - 【基本理念】 豊かな自然 薫り高い文化 活気あふれる新しい島づくり
  - 【基本目標】 充実した生活基盤 / 魅力ある就業環境 / 人が輝く交流促進
  - 【まちづくりの目標】 自然と共生する佐渡 / 人にやさしい佐渡 / 活力あふれる佐渡 / 安心して暮らし続けられる佐渡 / 歴史文化を守り育む佐渡
  - 【都市構造】 4つの都市拠点(両津、金井、佐和田、相川)と6つの地域拠点
  - 【土地利用】 環境調和・保全型コンパクトアイランドの実現 コンパクトなまちづくりの推進
- 第2次佐渡市地域医療計画 / 第2次佐渡市地域福祉計画
  - 高齢者の医療機関への交通アクセスの整備 / 連携による交通弱者の移手段の充実

佐渡市地域公共交通総合連携計画の検証及び継承

地域公共交通に係わる課題

- 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
  - 高齢者に配慮した公共交通
  - 通学、通院が可能な現路線の運行時間の確保
  - 高校の帰宅時間に即したダイヤ・ルートの構築による利便性確保
  - 自らの移手段を持たない人の交通手段の確保
- 地形や人口分布など、市の特性に配慮した公共交通
  - 病院や高校、商業施設等の、(限られた)分布特性に対応した効率的な交通体系の構築
  - 移動目的に即したダイヤ・ルートの構築による利便性向上
  - 市民の買物エリア・通院エリア等の実態を踏まえ、需要に応じた運行施策が必要(佐渡総合病院・商業施設へのバス交通)
- 交通手段の利便性の向上と充実を図り、観光客の来訪促進に資する
  - 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
- バス利用空白地域の改善及び解消
  - 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不足
  - 利用しやすい公共交通の整備

課題の整理

地域住民の移動の確保  
 運転のできない学生や高齢者、障害者等の交通手段の確保

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

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

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



地域公共交通網形成計画の基本方針

基本方針1

佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える公共交通

人口や施設の集積する平野部に拠点が集まる構造と中心部施設への移動ニーズに応じた公共交通サービスの維持・改善を図る。  
都市拠点(両津、金井、佐和田、相川)と地域拠点を結び、主要施設をつなぐ骨格となるバス路線を再編し、環状線を中心に外からの交通を地域内交通や地域連携軸で受けとめ、結節部においては円滑な接続を確保する。  
また、高齢社会に対応した身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実に向けて取り組む

基本方針2

交流人口拡大の基盤となる公共交通

人口が減少する中で、佐渡島内の経済活動を維持するには、域外の人々の活力を取り込むことが必要であり、その入口となる航路・航空路との連携と島内の幹線交通ネットワークの更なる充実を図る。  
また、世界遺産登録を目指す金山、トキなど佐渡特有の資源を活かした観光施策と密接に連携した交通ネットワークの機能強化や利便性向上に取り組む。

基本方針3

持続可能で安心・安全な公共交通

持続可能で安心・安全な公共交通を実現するため、交通事業者の事業基盤をより強固なものとする必要があり、多様な運賃割引などによる利用促進やあらゆる機会を通じて公共交通の啓発活動を行い利用収益の確保を図る。  
また、地域内交通については、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、自家用有償旅客運送などによる多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けて取り組む

共通する方針

多様な主体が連携し、支え、創造する公共交通

すべての基本方針に関連する、あるいは入れ込むべき基本となる考え方であり、進め方の基本となる。

- ・多様な主体が、当事者意識を持って「かわり、支える」
- ・多様な主体が連携して、事業を進める、創造する

多様な主体の参加によるサービスの維持・改善

市民、民間企業を含め、乗り換え拠点等公共交通サービスの維持・改善への参加・協力(場所、ベンチの提供等)

積極的な交流の場の創造

公共交通は、市民と外来者の接点の場であり、交流が深まる展開をつくる(あいさつ、観光ガイドなど)

方針の考え方を発信し、広げる

様々な媒体で「公共交通は市民が利用して成り立つ」「つくるもの」ということを、常に発信し続ける

自ら作り、運営する公共交通

自家用有償運送は、地域の人々が主体に、考え、作り、運営する公共交通となる

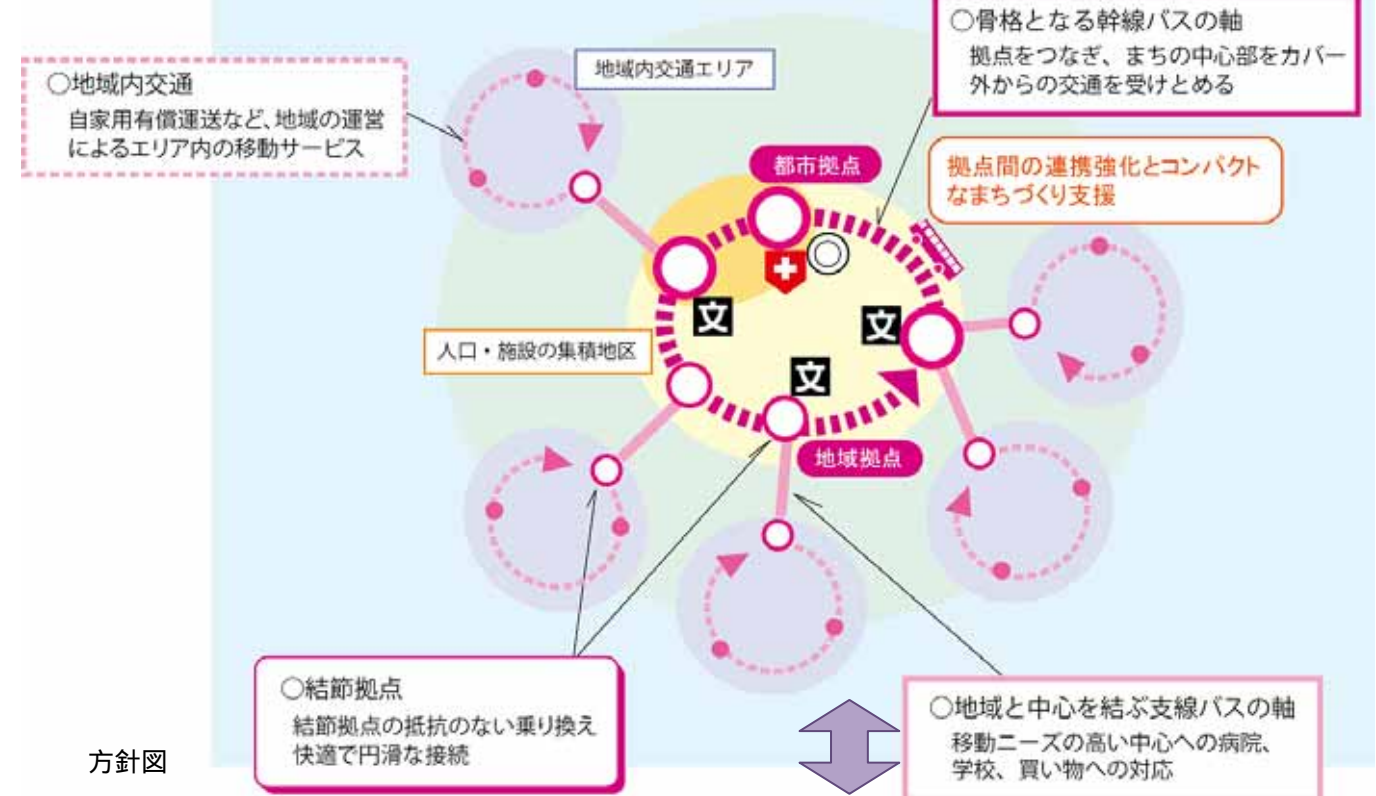
公共交通に関する市民意識の向上

公共交通に当事者意識を持つ公共交通を育てる

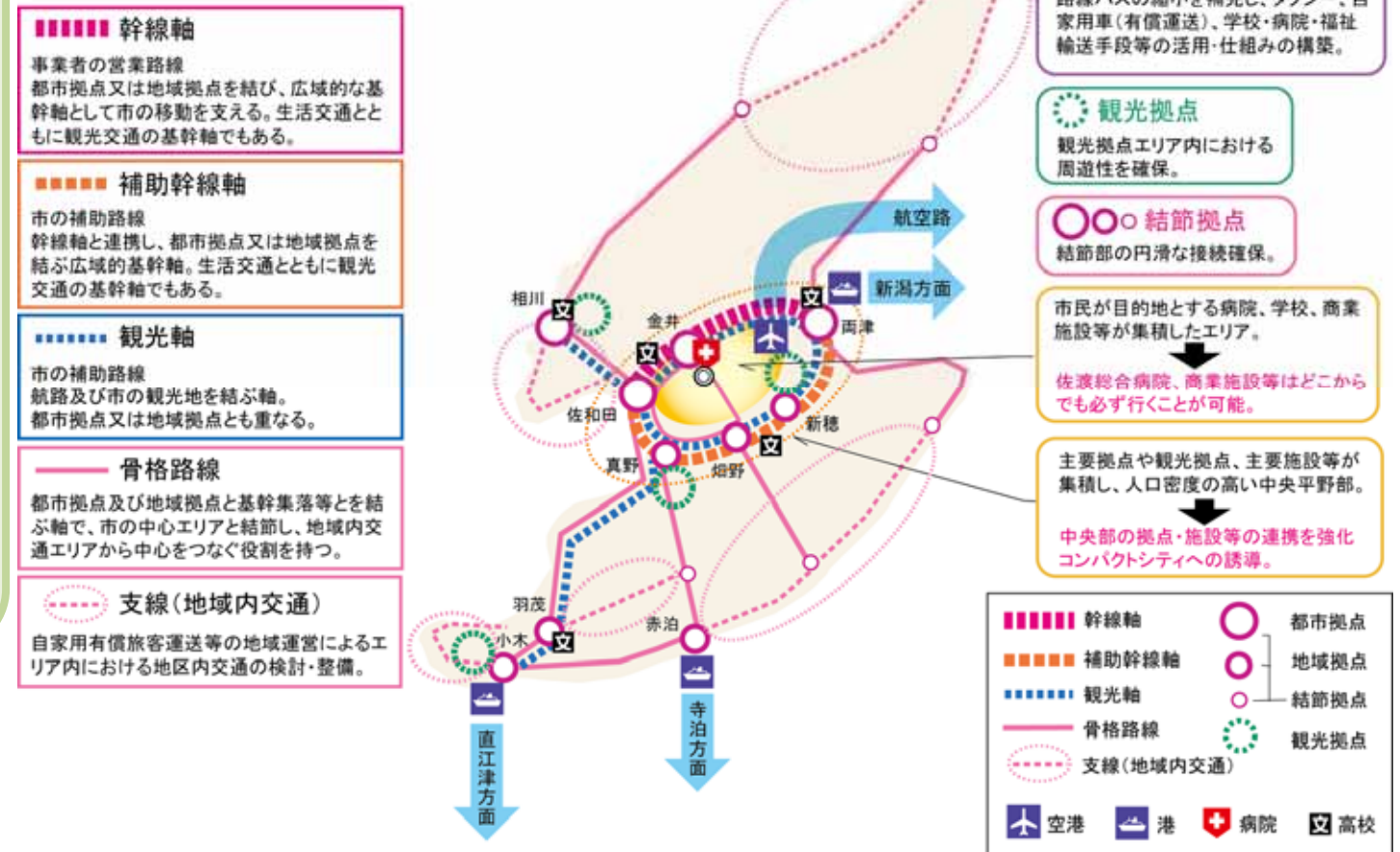
計画期間 : 平成27年度~平成36年度までの10カ年(中間時に見直し検討)

計画区域 : 佐渡市の全域

ネットワーク概念図



方針図



計画の目標、施策の内容、実施主体、スケジュール等

方針	目標		施策の内容	実施主体 (主な実施主体)	実施スケジュール(平成)																		
		指標			27 年度	28 年度	29 年度	30 年度	31 年度	32 年度	33 年度	34 年度	35 年度	36 年度									
【基本方針】 佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える公共交通	- (1) まちづくり施策と連携した地域交通ネットワークを再構築する	・公共交通の利用者数	<p><b>[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]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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する。国中平野を中心とする「幹線軸」は事業者の営業路線と市の補助路線の連携を図り、<b>高頻度・パターンダイヤ</b>を導入する。周辺地域を運行する「骨格路線」は乗り換え拠点で「幹線軸」と接続し、<b>需要密度に即した効率的な運行するシステムを導入する。</b></li> </ul> <p><b>[佐渡総合病院等拠点病院に通院可能な路線の確保]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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する。</li> </ul> <p><b>[各学校へ通学可能な路線の確保]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>島内各地から高等学校へ通学可能な路線を確保する。</li> <li>小学校・中学校の遠距離通学支援のため路線を確保する。</li> </ul> <p><b>[生活交通ネットワークにおける乗換等の拠点性向上]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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」及び「骨格路線」の連絡する主要なターミナルを乗継拠点に位置づけ、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、情報提供等を整備する。</li> <li>佐渡市役所新庁舎・アイポート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。</li> </ul> <p><b>[待合環境の整備]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「幹線軸」上において利用者数の多いバス停については、バス待ち環境、情報提供等を整備し、利便性の向上を図る。</li> </ul>	佐渡市 交通事業者 観光関連事業者 地域 NPO 等																			
	- (2) 質の高い公共交通サービスを確保する。	・低床バスの導入率	<p><b>[公共交通のバリアフリー化]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢社会に対応するため、現在順次進めているバスの入れ替えについて、今後も継続して低床バスを導入し、車両のバリアフリー化を進める。</li> <li>福祉タクシー車両の導入についても同様にバリアフリー化を推進する。</li> </ul> <p><b>[ICカード等の導入]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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ため、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する。</li> <li>ICカードの導入と連動し、佐渡汽船、新潟交通、JRなどと共同した利用促進や企画切符の発売などによる利用促進を図る</li> </ul> <p><b>[バスの運行情報の提供]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>方向幕や時刻表の改善により「分かりやすさ」向上を図る。</li> <li>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する。</li> <li>観光客に対する佐渡汽船船内での広報を検討する</li> </ul>																				
	- (3) 多様な関係者の連携により交通基盤を構築する	・自家用有償旅客運送運営組織数	<p><b>[自家用有償旅客運送の取り組み]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスやタクシーといった「公助」による交通手段のほか、自家用有償旅客運送などによる「共助」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。</li> <li>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に、モデル地区を決めて推進を図る。</li> </ul>																				



計画の目標、施策の内容、実施主体、スケジュール、達成状況の評価等

方針	目標		施策の内容	実施主体 (主な実施主体)	実施スケジュール(平成)											
	指標				27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度		
【基本方針】 観光交流人口拡大の基盤となる公共交通	- (1) 佐渡観光の復興に向け、観光施策との連携を強める	・主要観光地におけるバスの乗降者数 ・フリー乗車券の販売実績	<b>【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】</b> ・「幹線」、及び航路と観光地を繋ぐ「観光路線」については、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する。 ・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、運行経路等を整備することで対応する。	佐渡市 交通事業者 観光関連事業者 地域 NPO 等												
			<b>【観光エリア内で周遊可能な公共交通体系】</b> ・市の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する。 <b>【フリー乗車券による需要喚起】</b> ・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する。 ・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。 <b>【観光施設における待合環境の整備】</b> ・主要な観光地、観光施設におけるバス停については、バス待ち環境、情報提供等を整備し、利便性の向上を図る。													
【基本方針】 持続可能で安心・安全な公共交通	- (2) 3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等の地域資源を積極的に活用する	・ラッピングバス等の導入台数	<b>【3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上】</b> ・3資産を含む観光地への円滑な運行を確保する。 ・宿根木線へジオガイドを同乗し、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する。													
			<b>【3資産ラッピングによるバスの魅力向上】</b> ・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。													
【基本方針】 持続可能で安心・安全な公共交通	(1) 高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する	・高齢者運賃割引サービスの登録者数	<b>【高齢者・障がい者の外出機会の支援】</b> ・高齢者・障がい者に対し、割引運賃を設けることで、外出機会の支援・増加を図っているが、現在行っている高齢者割引サービスを継続しつつ、対象年齢を70歳に引き下げ、高齢者・障がい者の外出機会の支援を行っていく。													
			<b>【免許返納制度の促進】</b> ・佐渡市内の交通事故のうち高齢者が加害者・被害者となる事故件数が占める割合が高いため、公共交通の充実により運転免許返納を促進する。													
【基本方針】 持続可能で安心・安全な公共交通	- (2) 交通事業者の基盤強化を図る	・ワンコイン乗車デーバス利用者数 ・路線バス車両の平均車齢	<b>【公共交通の必要性の意識共有】</b> ・利用促進施策を展開する中で利用者を含む関係者の連携・協働により「つくり」「守り」「育てる」公共交通の体制構築を目指す。 ・トキの生育する環境への取組と連動した、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の取り組みを要請、支援する。また、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する。 ・「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>【支援制度の活用】</b> ・国や県の支援制度を活用し、事業者の経営基盤の確保・維持を図る。 <b>【車両等の老朽化への対応】</b> ・持続可能な輸送サービスを確保する観点から、車両等の老朽化について対応を図る。													

達成状況の評価  
PDCA サイクルを用いた評価・検証のしくみを構築

評価	内容	時期
事業実施評価	・各事業の実施状況を「整備箇所数」「導入台数」等の実施状況を把握・評価 ・運行本数、運行ルート、バス停数・位置の見直しを目的とした評価	年に1回評価
目標達成度の評価	・目標値と比較することにより、施策の達成状況を評価する。達成状況を踏まえて、周囲の情勢の変化や制度の変更、利用状況やニーズ等を分析して、必要に応じて見直しを図る。	5年後の中間時 10年後

中間時に見直し評価を実施