

自動運転による島の未来交通へ



佐渡市観光振興部交通政策課
課長補佐 計 良好 昭

佐渡市の概要

《 佐渡市 》

平成16年3月1日
(1市7町2村が合併)

- 面積 855 km²
(東京23区の約1.4倍)
- 周囲 280 km
- 最高峰 1,172m
(島北部の「金北山」)

佐渡市  新潟県

○過疎化や高齢化が進行

【人口】 H16年3月末 70,015人 → R4年3月末 51,295人
※毎年1,000人程度減少している

【高齢化率】 H16年 34.4% → R3年 43.1%
(全国) (19.5%) → (29.1%)

【出生数】 H16年 404人 → R2年 236人
【死亡数】 1,062人 → 1,123人

【合計特殊出生率】 H16年 1.54% → R2年 1.53%
(全国) (1.29%) → (1.33%)

○地域産業の低迷

【市内総生産】 H18年 1,962億円 → R1年 1,703億円

自動運転を導入するために

地域の交通課題を正しく理解し
自動運転の体験を通じて理解することが受容性醸成につながる

座談会



ワークショップ



試乗会



映像配信



地域の方々と深く交流していくことで、受容性も醸成されていく

ワークショップを通じて把握した移動ニーズ

生活,コミュニティ

- 地元スーパーへの買い物（平日）
- 島中心エリアへの買い出し（週末）
- ゴミ出しにマイカーで移動
- 集会所・サークルへの移動

通院・介護

- 診療所への通院/送迎
- 総合病院への通院/送迎
- 社協の介護予防教室イベント
- デイサービスへの移動

通学・習い事

- 学校までの通学
- 公文式・ピアノ等習い事/送迎
- 部活動で他校への移動
- 学童後の送迎

飲食,街歩き,趣味

- 家族での外食（島中心エリア）
- 友人・知人とのランチ/飲み会
- 観光客による呑み歩き
- 趣味の農作業（週末）

観光

- 相川・小木エリアのスポット巡り
- たらい舟などのアクティビティ
- レンタサイクルでの周遊
- 両津港への移動（定期船）

移動に関する課題

路線バス本数が少ない&高い

タクシー・レンタカーが非常に少ない

日常生活での移動にマイカー要

部活や習い事への送迎が不便

中高生だけで移動できない

両津港までの移動や送迎が不便

理想的な交通

エリア内オンデマンド

エリア内シャトル

閑散エリア間シャトル

島全体の移動ニーズの見える化

<相川での一例>

目的地	移動主体	移動手段	移動頻度	車両サイズ	交通事業者	移動時間帯・モビリティサービス時間帯															
						~7:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00~	
商店街のスーパー（キング等）	高齢者	徒歩・マイカー	週3~5回	普通乗用車	マイカー																
相川町内（あいかわ開発総合センター）	高齢者	社協手配	月3~4回	マイクロバス	シルバー人材（社協手配）																
佐渡総合病院	高齢者	路線バス	月1~2回	大型バス	新潟交通佐渡																
公文式・ピアノ・スポーツ少年団 等	学生	マイカー（親送迎）	週1~3回	普通乗用車	（親送迎）																
相川エリア内の飲食店	観光客	徒歩・レンタサイクル		自転車	DMO																

有効活用の
検討可能性あり



一覧化することにより、見えてきたこと

- 佐渡市は生活圏が5エリアに分かれ、地域によって課題・期待される便益が異なる
- 分野の垣根を越え、
移動ニーズと車両提供を束ね・組み合わせるプラットフォームが必要
①くらしの足（買い物 / 通院）、②社会福祉、③教育、④観光、⑤物流
- 垣根を越えた交通サービスを実現するには、規制整理や実運用ルールの協議が必要

地域に根付いた自動運転を実現するために
住民・地元事業者・自治体が垣根を超えて

移動の課題を共有・認識し、必要な移動サービスをみんなで考える

自動運転の便益を各々の立場を越えて想像できている

自動運転を体験しメリットデメリットを正しく理解している