

鳥羽伊良湖航路活性化協議会会議録

会議の名称	平成22年度第1回鳥羽伊良湖航路活性化協議会
開催日時	平成22年10月26日(火) 14:00~15:45
開催場所	伊勢湾フェリー鳥羽ターミナル 2F 多目的ホール
議題	1. (仮称)鳥羽伊良湖航路活性化協議会の設置【資料2】 2. あいさつ 3. 自己紹介・役員を選任【資料1】 4. 報告事項 ① 鳥羽伊良湖航路について【資料3】 5. 協議事項 ① 検討する内容とスケジュール(案)【資料4】 ② 平成22年度(仮称)鳥羽伊良湖航路活性化協議会予算案【資料5】 6. その他
会議資料	【資料1】(仮称)鳥羽伊良湖航路活性化協議会委員名簿(案)・席次表 【資料2】(仮称)鳥羽伊良湖航路活性化協議会規約(案) 【資料3】鳥羽伊良湖航路について 【資料4】検討する内容とスケジュール(案) 【資料5】平成22年度(仮称)鳥羽伊良湖航路活性化協議会予算(案) 【参考資料1】地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(抜粋)
公開・非公開の別	冒頭部分のみ公開
傍聴人の数	12人
出席委員	木下会長、山下委員、山本(芳)委員、伊藤委員、(代理)藤井委員、福武委員、中野委員、高木委員、中西委員、北村委員、松井委員、石垣委員、(代理)後藤委員、清水委員、鈴木委員、榊原委員、傍島委員、山本(達)委員、森本委員
欠席委員	安島委員、加藤委員、田中委員、柴崎委員
事務局	[鳥羽市企画財政課]松村、中村、奥村、村田[鳥羽市観光課]斎藤 [田原市政策推進課]高野 [田原市商工観光課]一ツ田

1. (仮称)鳥羽伊良湖航路活性化協議会の設置【資料2】

鳥羽市松村企画財政課長

ただいまから、「(仮称)鳥羽伊良湖航路活性化協議会」を開催させていただく。
資料2の(仮称)鳥羽伊良湖航路活性化協議会規約(案)を説明する。

(規約(案)を朗読 省略)

鳥羽市松村企画財政課長

また、次のページには、同協議会の事務局規程(案)を添付させていただいているのであわせてご確認をお願いする。この規約について何かご意見はないか。

(意見なし)

鳥羽市松村企画財政課長

それでは、この規約(案)を原案どおり承認いただくことに異議はないか。

(「異議なし」)

鳥羽市松村企画財政課長

ただいまをもって、「鳥羽伊良湖航路活性化協議会」が設立された。

これからの議事の進行は、規約第3条第2項及び規約第6条第2項の規定に基づき本協議会の会長並びに、この会議の議長を務める木下鳥羽市副市長に願する。

2. あいさつ

木下会長

鳥羽伊良湖航路については、委員各位のそれぞれの分野で取り組みをいただき、10月1日より新体制で再スタートを切ったところである。

この航路の重要性については、伊勢志摩地域と東三河地域を繋ぐ海の国道の役割を果たしてきており、両地域に多くの恩恵を与えてきたところである。

本航路は、観光がメインの航路であるが、観光産業で生活を立てている東三河・伊勢志摩両地域にとっては、生活の糧を運んでくれる大変重要な航路であると常日頃認識している。

去る10月1日、新たな経営体制で再スタートは切ったが、今後益々高速道路網の整備など、陸路の利便性が向上していく中で、企業努力だけでこの航路を維持していくには非常に厳しい情勢が続くものと考えている。

この協議会においては、同航路の公益性に鑑み、利用者や地域の皆さまのニーズを把握しながら、航路の利用促進策等を検討し、両地域の活性化につながる立派な計画を策定したいと考えている。

また、この協議会は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づく、法定協議会に位置づけられており、所管官庁である中部運輸局の皆様にも委員として参画いただいている。

結びにあたり、それぞれの皆さん方の専門的な知識をお貸しいただきながら、本航路の活性化策を導き出していく必要があることから、ぜひともお力添えを重ねてお願い申し上げます。

中野委員

このたび地域にとって重要な公共交通である伊勢湾フェリーの航路の活性化のために、地元の自治体の方々が主体となって協議会が立ち上がったことは、国としても良かったと思っている。

これから国土交通省としても地域の主体的な取り組みを出来る限り支援させていただきたいと考えており、この協議会でこれから航路活性化のために連携計画の策定をすることになると思うが、こちらについても出来る限り協力させていただきたい。

福武委員

先が見えない非常に厳しい状況で、資金面で非常に重大な局面になって廃止の発表をしたが、発表後、地域の皆さん方はもとより、色々な方々の署名等々行政からも存続を求める声があり、私としても悩んだ。

一番悩んだ点は、雇用を守るという点であり、海員組合の支部長等と雇用を守る方法について思案し、色々な方々のご協力も得て今日を迎えたが、これだけの大事件になるとは思っていなかった。

そのお陰と言っではいけないが、この地域の人のみならず東海エリアの人たちにはかなり伊勢湾フェリーを再認識していただいたのではないかなと思う。その証拠にこれまでみんな1,000円で高速道路に行っていたのが、今年の上半期は非常にたくさんの利用客があった。しかしこれから先については、不安なところはある。どうやって船に乗ってもらうか、当社の魅力をどう位置付けるかというのがこの協議会を含めてこれからも当社の課題となると思うので、がんばって前に進んでいきたい。

10月1日に新しい体制でスタートし、早速こういう協議会を作ってください、これから当社のみならず、この地域がより発展するためには私どもも何らかのお手伝いをしなければならないと思っているのでよろしく願する。

3. 自己紹介（省略）

4. 報告事項

① 鳥羽伊良湖航路について【資料3】

中村事務局員

昭和39年に鳥羽伊良湖航路を開設。現在の航路は鳥羽港～伊良湖港のみで、廃止された航路は、鳥羽～師崎、鳥羽～常滑。

所有船舶については、鳥羽丸、船齢14年、知多丸、船齢6年、伊勢丸、船齢5年、総トン数についてはほぼ同じである。

新しい知多丸、伊勢丸については、バリアフリー等エレベーターの設置がされており、積載数は少し少なくなっている。

運賃は、大人が1,500円、小人が750円、代表的な乗用車の料金は6,500円。

駐車場は、鳥羽乗り場が1日800円、200台程度、伊良湖側については公共駐車場で、同程度が駐車可能。

次ページの「鳥羽伊良湖航路の概要」について、所要時間は約55分であり、便数は、通常が8往復、土日が9往復、繁忙期は13往復。

8ページについて、輸送状況の①、旅客輸送、乗用車航送台数の推移について、平成6年度のピーク時に1,158千人であった旅客数は、平成20年度には454千人、平成21年度には前年度比約22%減の352千人となっている。また、平成6年度のピーク時に193千台であった乗用車航送台数は、平成20年度には103千台、平成21年度には前年度比約27%減の75千台となっている。

次に、②、地域別利用実績について、乗用車の航送では、愛知県(27%)、静岡県(27%)、関東(19%)、三重県(13%)、関西(8%)等となっている。

また、バスの航送では、関東(37%)、静岡県(13%)、愛知県(11%)、関西(9%)、三重県(4%)等となっている。

次のページの3、「鳥羽伊良湖航路の役割」について、まず、(1)観光ということで、鳥羽・伊良湖間の航路を利用した周遊観光について、鳥羽伊良湖航路の総旅客35万人(H21)のほとんどが観光目的であると思われる。伊勢湾フェリーは伊勢志摩の「海の玄関口」としての柱であり、渥美半島の「西の玄関」へのアクセスの一つであるとともに、同航路は、伊勢湾の景観を楽しむ重要な観光資源であり、外国人観光客誘致戦略としても、同航路を活用した観光商品の造成等が期待されている。

一方、東名阪自動車道四日市インター周辺の渋滞が慢性化する中、ゴールデンウィークやお盆、正月など、混雑時の迂回路として重要な役割を担っている。

また、韓国を中心とした東アジアからの観光ルートということで、韓国の大手旅行会社ハナツアーの人気コースとして、関空～京都・奈良～伊勢神宮～伊良湖～箱根～東京～日光というツアーがあり、ハナツアーによると、海上景観を楽しむことを目的の一つとして、同航路を利用し、その多くが伊良湖に宿泊している。

物流について、水産・海産物や工業用資材、農畜産物の輸送手段として、平成21年度のトラックの航送台数は、4,774台であり、1便あたりにすると0.7台であり、多くはないが、日常的に利用している企業10社(三重県6社、愛知県2社、静岡県2社)で全体の輸送量の約7割を占め、伊勢志摩地域の水産・海産物や田原市内の工場からの工業用資材等の輸送ルートとして活用されている。

三重県の業者の利用としては、4社で年間1,400台程度、東京の築地市場への鮮魚・活魚の出荷に利用。愛知県の業者の利用としては、1日、2台～3台、田原市の工場から伊勢市のタイヤ製造工場へタイヤの原料となるカーボンブラックを輸送している。また、豊川市の畜産業者が、週2回程度、伊勢地方からの孵化用卵の仕入の際に利用し、田原市内のスイカ農家5戸が、6月～7月の間に、各戸5～16往復程度、伊勢山田市場への搬送に利用している。静岡県の業者の利用にも使われている。

次のページは、地球温暖化の防止に有効なモーダルシフトを担うということと、災害時等の避難住民の輸送や緊急物資の運送手段となっている。

地域づくりについては、鳥羽市では、海陸交通の結節点である鳥羽駅周辺のまちづくりに取り組んでおり、「鳥羽湾の島々を行き交う大小の船」は、重要な景観財産であり、とりわけ伊勢湾フェリーは、その核をなすツールである。一方、田原市における伊良湖港周辺の賑わいは、航路の利用客によりもたらされている部分が大きく、東の玄関、西の玄関の両面からのアプローチによる周遊ルートづくりに取り組んでい

る。

地域間交流については、田原市と伊勢・鳥羽・志摩地域で、毎年実施されている少年野球を通じた交流や、三河地方の絹糸を伊勢神宮に奉獻する「お糸船（おいとせん）」など、伊勢湾フェリーを利用して長い間実施されている。また、今回の存続問題を契機に、両地域のバレーボールスポーツ少年団による交流も始まっている。

最後に環伊勢湾地域の連携基盤ということで、東三河地域では、浜松市等の遠州地域や飯田市等の南信州地域と連携した「三遠南信地域連携ビジョン」を推進しており、その中で、伊勢・鳥羽地域との連携を強化することにより、「大伊勢湾環状地域」を構成する中核的都市圏の形成を目指している。

また、「中部圏広域地方計画」においても、環伊勢湾地域の連携強化による広域交流圏づくりを目指しており、同航路は必要不可欠な連携基盤である。

次のページ4、伊勢湾フェリー（株）の経営状況等について、伊勢湾フェリー（株）の営業収支は、平成15年度に赤字に転じ、これまで7期連続の赤字となっている。また、平成18年度以降債務超過に陥っており、負債総額は平成22年3月末で約21億5千万円となっている。

次に「伊勢湾フェリー（株）の資金問題の要点」について、今回、航路の廃止届、会社の清算に至った大きな要因としては、平成17年2月の鳥羽師崎航路の廃止、鳥羽常滑航路の開設に伴い、平成16年と17年に船2隻を建造した際の借入金及び平成5年に鳥羽港にターミナルビルを建設した際の借入金の返済が困難になったことが挙げられている。今後は、人件費の削減等の経営改善に取り組むとともに、親会社の協力により、10月1日から再スタートなった。

次のページの廃止届後の動きのうち、(4)の鳥羽伊良湖航路対策協議会で協議してきた内容について、

①、鳥羽伊良湖航路対策協議会による検討ということで、航路存続のため、航路を運航できる別の会社を模索したが、具体的な話には至らなかった。また、行政が船舶や施設を保有し、事業者が運営のみを行ういわゆる「公設民営方式」を検討したが、船舶の取得に9.5億円程度が必要となるなど行政の負担が過大になることから適当でないと判断している。新たな運航事業者が見いだせない中、事業継続の可能性について、伊勢湾フェリー（株）の経営陣に働きかけたところ、「自ら経営改善に取り組むとともに、一定の支援のもとで、事業を継続していきたい」との考え方が示された。

次のページの②、「伊勢湾フェリー（株）、親会社との協議結果」について、伊勢湾フェリー（株）の経営陣の考え方を踏まえ、同社による運航継続を目指して、同社や親会社である近畿日本鉄道（株）、名古屋鉄道（株）、2県2市で協議・調整を重ねた結果、伊勢湾フェリー（株）は、新たな経営体制の下で、事業を継続し、航路を存続させる。そのため、伊勢湾フェリー（株）は経営改善に取り組むとともに、親会社と行政は必要な支援を行うことで基本的な合意に至った。

親会社は、所有する株式を伊勢湾フェリー（株）の経営陣や行政等に1株1円で譲渡するとともに、伊勢湾フェリー（株）に対して、貸付債権の免除、退職金の支払協力などの支援を行い、同社の債務超過状態を解消したうえで、9月30日をもって経営から撤退した。

④として、伊勢湾フェリー（株）は、航路廃止届を取り下げ、10月1日以降も鳥羽伊良湖航路の運航を継続することとなった。継続にあたっては、資産や負債、従業員を引き継ぎ、同社は、単年度収支の均衡を目指し、経営改善に取り組むこととなっている。⑤として、「行政の支援」について、2県2市は、鳥羽伊良湖航路の担う役割、公益性を踏まえ、株式の一部を取得し、経営には参画せず、経営基盤強化のための支援や利用促進、港湾使用料・固定資産税等の減免という観点から、伊勢湾フェリー（株）の経営支援に取り組むということになっている。

その支援内容として、行政は地域全体で支える必要がある航路であることから、伊勢湾フェリー（株）の株式の一部、2割を取得した。

資金支援として、伊勢湾フェリー（株）の経営基盤を強化するための支援を検討している。

また、港湾使用料、固定資産税等の減免等について、県は港湾使用料等の免除、市は固定資産税の減免等を検討している。

次に利用促進策の実施ということで、国の地域公共交通活性化・再生総合事業を活用し、2県2市や地域の経済団体等で構成する法定協議会を設置し、地域一体となった利用促進策の実施を検討するというところで、本日がこの支援策の一環の協議会の設置であり、先ほど設置いただいたということである。

木下議長

報告事項についてご説明させていただいたが、各委員さんからご意見ご質問等願います。

清水委員

21年度の運航実績等が出ているが、9月までの上半期の実績等資料はあるか。

山下委員

9月末現在のフェリーの利用状況であるが、車両については、33,708台、前年度比6.4%の伸びであり、利用者については、15万7千550人ということで16.2%の伸びである。

福武委員

9月末の経常損益だけ言うと、9千万円のプラスである。

木下議長

他の委員何かないか。

(意見なし)

木下議長

それでは報告事項であるので、この件については終了する。

続いて、事項書5の協議事項に入る。

①の「検討する内容とスケジュール(案)」について説明する。

5. 協議事項

① 検討する内容とスケジュール(案)【資料4】

奥村事務局員

本航路については、観光面、物流、環境面また地域間の交流を促進する公益的な役割がある。こういった両地域の公益性を守るためにこの航路の存続が必要であり、活性化を図っていかねばならないと考えている。そこで今回はこの資料4をたたき台として、この協議会で検討していく活性化策について、意見交換させていただき、次回の協議会で基本方針として固めさせていただきたいと考えている。

この資料4の2ページ目からスケジュール的なことを先に説明させていただく。

「本協議会の役割」として、この協議会では鳥羽伊良湖航路をどのように活性化していくのかを取りまとめる必要があり、それがこの「本協議会の役割」と書いているポツの一つ目であり、地域公共交通総合連携計画の策定である。具体的には、一つ目として、「航路活性化の基本方針」を定めていきたいと考えている。

下のスケジュール表をご覧頂き、10月下旬に協議会開催予定として、本日の協議会の予定が書いてある。そこから横に11月下旬、3回目が1月の中旬、4回目が2月下旬となっており、会議の開催を予定している。今年度はこの会議運営のスケジュールに則り、計画作りを進めていきたいと考えている。その下に「1基本方針の設定」とあるが、本日のこの会議と次回の会議で基本方針の設定をしていき、その後、協議会でコンサルタントに委託し、表の2以降の現況調査や3の航路分析を行い、整理して次回11月下旬の協議会でご協議をお願いしたいと考えている。その後、4の「利用者ニーズ調査」、5の「航路維持活性化方策の検討」を第三回目でご協議・検討させていただき、第4回目で「計画の策定」という方向に進めさせていただきたい。

今年度は主に活性化のための計画作りをし、計画がでたら「協議会の役割」の二つ目のポツの計画に取りまとめた事業などをこの協議会で概ね3年程度を目途に推進していくことを検討している。この協議会はそういった計画の策定と推進という役割があるということをご承知置き願う。

それでは、どういった基本方針で本航路の活性化を推進していくかというところの考え方のたたき台と

して1ページ目をご覧いただきたい。

まず、本航路の活性化については、観光利用が主体の航路であるので、観光利用の活性化方策を考えることが主な役割であると考えている。地図の方はあえて相当広い広域としているが、ここで検討するエリアが小さければ小さいほどパイが小さくなるということかと思うので、鳥羽と伊良湖を結ぶ青い点線で表現している本航路の西側、例えば関空、奈良、熊野古道、伊勢神宮、鳥羽などの観光資源と、航路の東側にある伊良湖、浜名湖、浜松、富士山、箱根、横浜、東京という観光資源を意識して、その東西を広域的に見て、快適に繋ぐ航路として、新規の需要の造成につなげていく必要があるのではないかと考えている。これが「新規需要の開拓」、「旅行商品の造成」というところである。また、そのために右に囲ってある「効果的、広域的な情報発信」を地域に進める必要があるということである。左の下の吹き出しにある「航路への誘導強化」も検討しなければならないのではないかと、全国的な地図からもう少しエリアを狭めると、現状では愛知県側の東名からの誘導や、三重県側では伊勢神宮や志摩市からの誘導が少し弱いように感じているので、航路への誘導強化も図る必要があるのではと考えている。また、更にその横の「利用者の利便性向上」からはじまっている吹き出しであるが、更にエリアを狭めると東三河地域と伊勢志摩地域における他の交通機関との連携や、両地域の地域間交流の促進を図っていくとか、この航路自体の利用者の利便性の向上や乗船の魅力向上ということが考えられるのではないかと考えている。事務局としてはこのような考え方をたたき台として、今後各種調査の結果を見ながら、活性化の方策を更に検討していけばどうかと考えているが、まだまだ考え方が浅い部分も多々あるかと思うので、他に「こんなことが考えられるのではないか」というご提案をいただければと思っている。

木下議長

ただ今事務局から今後検討するたたき台、スケジュール等について説明したが、ご意見ご質問等よろしく願います。

中西委員

鳥羽伊良湖航路の状況について、21年度は過去最低で、新型インフルエンザなど色々な要因があり、あるいは観光がメインで、静岡や関東の利用者が圧倒的に多いというようなことや、平成6年をピークに平成15年くらいから伊勢湾岸道路が延伸するにつれて減ってきたという状況であるが、この航路の強みとか弱みという部分を過去だけでなく今後に向けて分析する必要があると思う。新名神・東名阪は弱みでもあるが、渋滞しているから伊勢湾フェリーで関東の方に帰ろうかというお客さんも今はいると思う。そういう高速道路の渋滞情報を鳥羽以南で出せば、フェリーに乗るということもあるだろうし、「21年度の減少がピークなのか」ということを掘り下げて考えていくのも一つではないかと思う。そういう分析は今後されるのか。

木下議長

現状分析について事務局どうか。

松村事務局長

これまで2県2市でもある程度シミュレーションされているが、今後再度観光事業者への調査も含め、もう少し具体的に把握していきたいと考えている。

木下議長

他にご質疑等ないか。

榊原委員

先ほど興味深い話があったが、福武委員から「22年度9月末で9千万の黒字だ」と言われたが、なぜ9千万の黒字になったのか、例えば人件費の抑制だとか、色々問題に上がった廃止問題で利用客が増えたとか、その辺の現状分析がある程度されておれば、航路の利用促進につながるのではないかと、差し支えなければ数字的なものもこの場で見せていただくと話が前に進みやすい。

傍島委員

上半期の利益が9千万ほどということであったが、それは親会社の方の管理か、それとも新会社で管理されるのか。

福武委員

あくまでも経常収支でざっと9千万の黒字という意味で申し上げたが、9月末までに例えば退職金の支払い等色々な措置を講じてきた。それに加えて親会社から補助も頂いている。先ほどあえて財務諸表的に経常収支と申し上げたのは、この期間の儲けを示すという意味であり、その下の通常財務諸表には、特別利益、特別損益などがあるわけなので、そのままずばりを利益として持っていくというわけではない。

傍島委員

内容が出てこないとわからないが、内容が出た時に聞く。

木下議長

他の委員さんご意見ご質問があればお願いします。

榊原委員

今日、どこまでの協議になるのか。「検討する内容とスケジュール」も今日検討するのか。2回目からなのか。

木下議長

スケジュールについて再度説明をするように。

奥村事務局員

先ほどの資料4の2枚目を見ていただきたいが、協議会の開催予定が10月下旬、11月下旬となっており、その下の基本方針をまず設定させていただく。本日は皆様がどういった考えをお持ちかということや現況調査、航路分析も踏まえた上で、取りまとめさせていただいて次回会議に図らせていただくということを想定している。

木下議長

他の委員さんいかがか。

鈴木委員

回答はいらないが、「これから進むべきものをコンサルに委託する」ということであり、委託方法は色々あると思うが、一般論として、コンサルに委託するには諸々の現状分析や、協議会の目的も含めてしっかり事前協議をして、着地点を求めて委託をしないと、言ってしまうと一般的な報告書で、それが出来上がったけども結果がついてこなかったというのが非常に多い。できるだけその結果が出るようなしっかりしたものを提示して、コンサルに委託するように最大の努力をお願いしたい。

木下議長

事務局、貴重な意見であるが何かあれば説明を。

松村事務局員

委員メンバーを見ると、学識経験者ということで3名の方に参画いただいております。みなさんの意見も踏まえながら、コンサルに対して法定協議会としての考え方を踏まえた内容での委託が必要だと思っております。皆様のご意見を聞かせていただいて「こういう方面から検討を」ということはコンサルの方へ指示させていただきたいと思うのでよろしくをお願いします。

榊原委員

お願いというか、できるかどうかわからないが、私は今年お伊勢さんへ陸路で行って、その時相当渋滞していたので、「帰りも相当渋滞しているのでは」と考え、フェリーに乗ろうと鳥羽へ向かった。その時にふと思ったのは、「鳥羽へ行った時に果たしてフェリーに乗船できるかどうか」という不安であり、そういう情報がカーナビや携帯で把握できればスムーズに来れるのではないかと思う。そういうものを作っていたきたいと思う。

また、一体的な連携ということであるが、航路を中心とした鳥羽と田原の一体的なパンフレットがないので、一体的なパンフレットを地域としてお願いする。

松村事務局長

その辺も踏まえて今後検討協議していきたいと思う。

榊原委員

せっかく利用者等にアンケートをされるということなので、これだけはお願しておきたいと思うのは、利用される方だけではなく、利用しない方に「なぜフェリーを使わなかったのか」というのをしっかりと調査して欲しい。

奥村事務局長

先ほどの資料4の2枚目のスケジュールのところの4番、利用者ニーズ調査のところを見ていただくと、「Webによる広域アンケート調査」というのを盛り込んでいる。これはインターネットで会員登録されている方に対し、ランダムに実施するアンケート調査で、「利用している・していない」にかかわらず実施させていただく調査である。遠方の静岡、東京での認知度などをアンケートし、利用に向けてどういったことをしていけばよいかを明らかにしていくことを想定しているので、こういった中で明らかになってくるものと思う。

木下議長

他の委員さん何かご意見ご質問等あればよろしくお願いする。

松井委員

以前会社と組合の労使合意の時に、伊勢湾フェリー自身の営業努力が示された。その中にPR等本協議会がやろうとすることと重複する部分がある。どちらが何をやっているのかわからないというのではなく、会社と協議会の取組の棲み分けが必要だと思う。その辺を出来るだけ総合した計画を作っていけたらいいと思う。

具体的には、会社が実施する航路のPRには、例えば伊勢神宮の遷宮への誘致とか、山手線へのポスター掲示とか色々あると思うが、効果的・効率的な情報発信ということなら、「会社は会社でやる」、「協議会は別でやる」というのではなく、効果が大きく出るよう、連携して取り組むということである。

福武委員

元々この会社が発足したコンセプトは、「関東から伊勢志摩へ入る最短距離」ということでスタートしており、今でも伊勢神宮は大きな賑わいを見せているが、当社の船には乗らない。伊勢神宮のみならず、伊勢、鳥羽、志摩がもっと活性化してくれればいいことではないが、もうひとつは観光PRであり、松井委員も言われたように我々やこの地域の観光協会等による宣伝部隊は、地域一体となってPRしようとして計画している。東名高速から伊良湖岬へのルートさえできればもっとフェリーに乗っていただけたらと思うので、重要なルートということで、せめて自動車専用道路を造っていただければと思う。

木下議長

他の委員さん何かあればよろしくお願いする。

(意見なし)

木下議長

それでは、「検討する内容とスケジュール」については、お手元の資料に基づいて進めさせていただくので今後ともよろしく願います。

各委員さん、基本方針等々でご意見等あれば、事務局の方へメールやファックスなどでいただければありがたいと思うのでよろしく願います。

また、名古屋大学大学院の加藤准教授、観光面での有識者である立教大学観光学部安島教授、同じく観光面で三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングの田中様がそれぞれ委員になっており、本日は欠席となっているが、今後は、出来るだけ日程を調整させていただきながら貴重なご意見をお伺いしたいと思うのでよろしく願います。

続いて、協議事項②の平成22年度 鳥羽伊良湖航路活性化協議会予算案について、事務局から説明する。

② 平成22年度（仮称）鳥羽伊良湖航路活性化協議会予算案【資料5】

一ツ田事務局員

資料5をお願いする。まず収入の部であるが、補助金として、700万円を計上した。これについては、鳥羽市、田原市において、9月補正予算としてそれぞれ350万円ずつ計上しており、本協議会へ補助いただくこととなっている。また、この費用については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に位置付けられている連携計画策定費用に充てるものであり、21年度末の申請であれば、国の100%補助として認定を受けられる可能性があるが、国の予算配分が確定した後での協議会設置ということで、両市では、市単独でも至急計画策定をしていく必要があるものと考え、このような対応をさせていただいている。

また、中部運輸局へは、継続して相談させていただいており、この費用に対する補助については可能性はあるということも聞いている。

次に諸収入であるが、預金利息千円を計上しており、以上の見込みにより、本年度予算額の合計7,001,000円を計上している。

次に支出の部であるが、委託料として、連携計画策定費費用6,880,000円計上した。

次に報償、61,000円、旅費、60,000円であり、これは本日第1回の協議会にかかる委員の皆様への報償・旅費である。なお、2回目以降の報償・旅費については、先ほどの委託料に含まれている。合計として7,001,000円を計上した。

木下議長

事務局から平成22年度予算案が示されたが、ご意見ご質疑等よろしく願います。

清水委員

向こう3年間の事業推進というのはどれぐらいの事業費を見込んでいるのかということと、交通活性化の法律の中に目標というところがあるが、これは数値目標を置かれるのか。

木下議長

連携計画の目標数値があるのか、3年間の事業費等があれば願います。

松村事務局員

計画事業の費用であるが、国の補助金が非常に難しいということを知っており、今後2県2市で事業費については協議していきたいと考えている。

数値目標を計画の中に入れるかどうかについては、皆さんの意見を聞きながら計画の中に入れるかどうか協議していきたい。

清水委員

概算もないのか。

松村事務局長

負担額は2県2市で今後どのような有効な施策が実施できるのか協議していきたいと考えており、額についてはまだ想定していない。

中野委員

活性化再生法に基づく国の支援について、連携計画策定のための支援については、ある程度支援させて頂く方向で本省に相談しているところ。ただし、来年度以降については、活性化再生総合事業は廃止の方向であり、現在新制度に向けて平成23年度の予算要求中であるが、新制度がどういう形になるのかまだまったく見えてこない状況である。経過措置についても一応検討はされているが、どういったものが経過措置の対象になるのかまだまったく不明の状態であり、そういった意味では来年度の国からの補助というのは不透明と言わざるを得ない。

高木委員

鳥羽伊良湖航路対策協議会を立ち上げられてから、地元の方から「なんとか国の支援をいただきたい」ということをずっと聞いており、本省のほうに「地元の方で熱心に取り組んでいるのでぜひ支援していただきたい」ということで運輸局からも本省に要請してきた。

今、事務局から提案されている案は、国の補助が「難しい」という中で、地元が100%負担してでも航路維持のための計画を作ろうということに取り組んで予算案を提示されているが、例えば次年度以降国の支援が受けられないとしても、その対策というのは地域にとって非常に重要なものとなる。それはそれで大きな意味があると思う。今年度は国の方もできる限りの協力をしていきたいということなので、この計画の内容をしっかりと肉付けをして、出来る限り今年できるものをしっかりとやっていくことが重要である。

また、国の支援を受ける場合は、活性化再生法の手続きをスケジュールにいれなければならないので、協議会として調査事業の内容を承認していただき、それを事業として認定申請を出し、国の方で認定してはじめて事業の実施ということになる。事務局の方向性として、今回の11月25日の協議会の中で具体的な調査の案的なものを出し、「じゃあこれでやっていこう」というイメージだと思うが、本来なら今日ある程度方向性を承認していただいて、後の細かい内容については、事務局と先生の方、みなさんと協議してやっていくとか、いろんな方法があると思うが、11月の協議会で方向性を決めて、それからそれに基づいて調査をやっていくという理解でいいか。

松村事務局長

11月下旬に第2回の協議会を予定しているが、加藤先生をはじめ学識経験者の方の意見を聞き、また委員の意見を事前に聞きながら11月下旬に基本方針を提示していきたいと考えている。

木下議長

これから国の平成23年度の当初予算も年末に向けて佳境に入ると思う。交通基本法の関係で450億円要求しているとのことであるが、その細部について情報が入れば、またよろしく願います。

森本委員

中野委員から「国の事業についてはわからない」ということであつたが、概算要求を出している段階だからわからないということでもいいが、今木下議長から言われたように年末頃には見えてくるということなので、次年度以降については、「まだわからない」とこういう位置づけだということでもいいか。事業費の見込みがどうなっていくかによって最終的に具体的な航路維持活性化の目標策なども変わってくると思うので、その辺はまだ時間的に猶予があるという認識でいいか。

中野課長

もちろん今、制度設計中なので、現段階で「わからない」としか申し上げられないということで先ほどの回答であるが、向こう3年間どういった事業費で、どれくらいの規模でやっていくのかということはまだ決めていかないといけないような段階にあるのではないかと考えており、たぶん国の制度の詳細がわかってくるのは、本年度については例年より遅いと思うが、それを待ってから算定するというのでは、スケジュール的に間に合わなくなってくる。仮に国の支援がゼロであっても成り立っていくような計画である必要はある。

森本委員

もしそれで国の予算が出るということになった時には、目標や計画の見直しもやっていくかもしれない。そういうかたちでこれから作っていくということでもいいか。

松村事務局長

先ほど中野課長がおっしゃったように国の補助金は難しいという現状を踏まえて、23年度以降のものについては、今後2県2市で単独でどの程度予算をつけられるのかということ協議していきたいと思っている。

森本委員

国の支援があってもそれを受けないということではないか。

松村事務局長

はい。

山本（芳）委員

地域公共交通連携計画書を作った時に、次年度以降の事業計画を盛り込んで承認という形になるが、そういった予算措置が国でなされない場合は、これを国に対して提案する必要はなくなるのか。

高木委員

今事務局が提案されているのは、調査事業であり、調査事業は基本的にニーズを把握し、この地域としての課題をクリアして、いかにうまくやっていくかというものである。もし今年、調査事業として国の支援ができたとしても、それはあくまでも「今年度の予算で連携計画をつくりました」ということでいったん終わりになるので、次年度計画に進んでいく場合は、連携計画に基づく申請を出されて、事業として認定されてはじめて計画事業の実施ということになるので、単年度でみた場合は、今年は調査事業として連携計画を作られれば、その部分ではいったん終了である。次年度予算の確保ができないから今年の分が難しいという話ではない。そういう意味では、調査事業をやるにあたって、色々なアンケート調査やニーズ調査があると思うが、課題のために何かを調査するのでこれだけ経費がいるとか、その都度本省と相談する形になると思う。次年度の申請の見通しが立たないから今年の申請で支障が出るということではない。活性化再生総合事業は今年度限りなので、現時点でやれることはやって、次年度に新しい制度の中で、それが活かされるかもわからない。現時点でははっきりとわからない状態であり、事務局は国の支援をあてがわずに2市でやることも考慮されるということなので、それは大いに結構かと私は思う。

山本（芳）委員

現在鳥羽市の定期船課の方では、地域公共交通会議を立ち上げ、バス事業については23年度まで、船舶については22年度までということをやっている。この計画については、国の予算措置もあり、そこで申請して認められて次年度に行く形になっているので、先ほど説明があったように来年度以降この活性化再生法に基づく補助がなくなれば、当然自助努力での考え方になってくると思う。いかに伊勢湾フェリーをフォローしようかという中で考えた場合に、これは当然お客さんの増が目的なので、そういった部分の費用はかなりかさむケースがあると思う。たとえばもう少し広げて高速道路一帯にフェリー情報を流したり、

そういうソフト的なものをどんどん費やせば当然費用もかさむので、行政となるとどうしても予算内でどこまでできるかということになり、少し消極的な状態にならないかと心配する。今国の方では見直しをされているので、ぜひともソフトの部分に対して力を入れていただきながら、この協議会に対してもご支援いただければありがたい。

中野委員

今鳥羽市でやっているような計画事業にすでに着手しているものについては、来年度についての経過措置を認めるという方向で調整されているときいている。ただし財務省との折衝になるので、額がどの程度つくのかというのが本省の方でも全く分からない状況。こちらの方の来年度以降のことについては、まだ新制度がどうなるか分からないが、これからこの協議会をやっていって、年度末に近づいてくると新制度でどういったものが国の支援対象になるのかということが、もう少しお話しできる状況になってくると思うので、新制度の内容も踏まえながら皆さんで議論していければと思う。

木下議長

他の委員さんご意見はないか。

(意見なし)

木下議長

それでは、今年度の歳入歳出予算については、原案どおりご承認いただくことをお願いする。

6. その他

木下議長

その他ご意見等あればよろしく願います。

(意見なし)

木下議長

ないようなので、これで第1回鳥羽伊良湖航路活性化協議会を終了させていただくが、事務局から報告事項があるので願います。

一ツ田事務局員

次回、第2回協議会については、11月25日(木)午後1時30分より田原市伊良湖港のクリスタルポルトにて開催を予定している。

三重県側から参加される方は、12時10分発の伊勢湾フェリーにモニターも兼ねて乗船いただきたいと考えているので、日程調整の方をよろしく願います。

木下議長

以上をもって第1回鳥羽伊良湖航路活性化協議会を終了する。