

鳥羽市地域公共交通会議 会議録

| | |
|----------|--|
| 会議の名称 | 令和5年度第2回鳥羽市地域公共交通会議バス幹事会 |
| 開催日時 | 令和5年11月14日(火) 15:00~16:20 |
| 開催場所 | 鳥羽市役所西庁舎 4階 大会議室 |
| 議題 | 1. あいさつ 2. 新委員の紹介 3. 協議事項 (1) 天理教前バス停の移設について 4. 検討事項 (1) かもめバス循環便の検討について 5. その他 |
| 会議資料 | 事項書・席次表・委員名簿 【資料1】 天理教前バス停の移設について 【資料2】 かもめバス路線図 【資料3】 循環便のルート(案) 【資料4】 かもめバス利用状況統計 【補足資料】 循環便ルートの検討について |
| 公開・非公開の別 | 公開 |
| 傍聴人の数 | 0人 |
| 出席委員 | 立花会長、加藤委員、藤原委員、川北委員、濱崎委員、山下委員、前葉委員代理内奥氏、木下委員、藤田委員代理松島氏、今井委員、岩城委員、高浪委員、岡本委員 |
| オブザーバー | なし |
| 欠席委員 | 小崎委員、中山委員、橋本委員、谷端委員、山下委員、豊田委員、辻川委員 |
| 事務局 | 企画財政課 斎藤、小崎 定期船課 山本、西根、斎藤 |

1. あいさつ

○事務局

- ・開会
- ・会の成立確認

○会長挨拶

本日はご多忙中にもかかわらず、委員の皆様にお集りいただきまして、誠にありがとうございます。皆様の日ごろの交通機能の維持・運営へのご協力に深く感謝申し上げます。本日の議事は、「協議事項」として、かもめバスのバス停の移動について、「検討事項」として、循環便ルートの検討について、の2件でございます。

鳥羽市の公共交通に関する大きな動きとして、来年8月に市営定期船の新船就航を予定しております。新たに高速船を導入することで、予備船以外すべて高速船という体制が構築できることとなります。これに伴いまして、定期航路のダイヤ改正、また連動してバスダイヤの改正を行うこととなりますが、買い物や医療、通勤通学の円滑な移動を実現するための検討として、交通の拠点である鳥羽駅・佐田浜周辺と、生活の拠点であるハロー周辺を巡回する新たなバスルートについて、皆様のご意見をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

2. 新委員紹介

略

3. 協議事項

(1) 天理教前バス停の移動について

○事務局説明

今回移設となった経緯としては、民間企業のグランピング施設が建設されており、その施設の出入り口となる部分にバス停が設置されていることからバス停を移動するもの。これにより、バスの利用者、

施設利用者の安全を確保するため、資料1（位置図）に示すとおり70メートル鳥羽側に離れた場所に設置するに法的な問題がないか等を含め、鳥羽警察署、三重交通、道路管理者と現地確認の上協議している。なお、移設後のバス停については、周辺住民や町内会長にも説明済みである。

○委員からの質問等

なし

○採決

原案どおり承認。

4. 検討事項

(1) かもめバス循環便の検討について

○事務局説明

鳥羽市公共交通計画では、鳥羽市における地域公共交通の目指す姿として、鳥羽で暮らす市民が買い物や通院、通勤・通学等の目的に応じ移動に必要なネットワークが維持され、また、観光客が大きな不自由を感じることなく、市内各地を周遊できる移動手段が維持されている姿を設定している。

これを実現するため、循環便の検討、地域による輸送、新たな移動手段の導入、若い方の関心を高める取り組み、高齢者の免許証返納勧奨、インバウンドやワーケーション等の新たな需要対応、キャッシュレス化、出発地から目的地までのダイヤや利用の仕方の案内の見える化、新船建造とそれに伴う航路ダイヤ・バスダイヤ改正等、様々な課題がある。

今回、鳥羽駅・佐田浜周辺からハロー・鳥羽市民体育館周辺エリアを循環するバスルートに関し、皆様のご意見をお聞きしたい。

－資料2から4までに沿ってルート等を詳細説明－

今回循環便で提案した停留所は、かもめバス全利用者17万4000人/年のうち、約6割の10万人/年が利用するエリアとなる。このルートが充実すれば生活者の利便性が大いに向上することとなる。

○委員からの質問等

・委員（交通事業者）

考え方として、この循環便については、現状のバス路線に追加する路線としての認識でよいか。現状の他路線を間引きする形にもなりうるのか。

・事務局

単純に増加のみということは難しい。循環ルートは、ほとんどのバス路線が重複路線として走っている。したがって、例えば循環便ができた場合、国崎に行くのにハローに寄る必要があるのかなど、現状路線のルート見直しは費用対効果とともに検証していくべきであると考えている。

・委員（市民委員）

免許返納をしたが、やはり、駅・佐田浜周辺から、ハロー周辺へのバス利用が多い。その先への利用頻度、ほとんど利用のない停留所も含めて精査が必要かなと感じる。現状路線にプラスして循環便という形となればありがたい。

・事務局

確かに利用が少ないところはある。そのあたりも将来的には検証・検討していきたい。

・委員（市民）

時間帯によってバスに乗る方の需要が変わる。例えば、通勤や通学でバスに乗る方、昼間の時間帯に乗る方とは望ましいルートは違うと考えるが、そのあたりも検討されたのか。朝夕は、そのままの時間帯で必ずバスは走らせてくれるという考え方でよいか。

・事務局

考え方としてはその通りです。朝晩、通勤通学の時間はどうしても早く鳥羽駅に行きたいという需要がある。その時間帯とこの循環便は分けて考えるべきであるとしてらえている。

・委員（交通事業者）

今回の提案は、コミュニティ路線としての意味合いが強いが、鳥羽市の地域性から観光色がもっと強い循環路線としてもよいのではないかと感じる。また、コミュニティ路線とする場合でも、利用者が少ないバス停を間引いて、便数を優先する方法とすることもありうる。

・事務局

ご意見として承る。

・会長

利用する方がわかりやすい方法とするために、ルートについては時間帯によりばらばらになることを避けたほうが良いのではないかと感じる。

・事務局

例えば、定期船利用者とバスの関係として、各ダイヤを調整し利用しやすいように組んでおり、今年になって乗継券を求める利用者が増えていることから、定期船利用者のバス利用の定着しつつあると感じる。一方で、わかりやすく案内するということが現在も十分でなく、バス停での新たな案内方法も模索している。循環便とすることで、乗り慣れていない方であっても、このバスに乗ればマリンターミナルに行けるとイメージできると考えている。

・委員（学識経験者）

議論の前提として、検討目的が明確であれば判断はできるが、鳥羽市の場合、路線を生活目的・観光目的を明確に分けることが難しい部分もある。時間帯によって利用者の目的が異なるため、病院もハローも空いていない時間帯にも同じルートを通すべきかということもあろうが、利用者目線を考えた場合、基本、ルートはそろえたほうがわかりやすい。

また、施設とバス停はしっかりと近いところに設けるということが利便性に大きな影響を与える。例えば、バス停「藤の郷」の海側の停留所は、国道に横断歩道等がないため市街地側に渡れず、非常に利便の悪いバス停になっている。利便性を考えた場合、バス停留所は施設の入り口付近に止まるということに特に配慮をされたい。

課題として、駅前・バスターミナルに停車する・しないバスがあるということ、また、佐田浜を含めて停車順番が一定となっているかという点についてもわかりやすさも考慮すべき点である。

バスが1台増えるのであれば問題ないが、そうでない場合、例えば、小浜～安楽島の路線を、小浜～ひだまりとし、もう1台を、安楽島～鳥羽駅・佐田浜とすることで、重複している区間は循環便の様相となる。循環便としては、30分に1本程度となることが望ましいが、船の到着と合わせようと思うとこれもまた難しい。海外の例になるが、スイスでは「タクトダイヤ」が原則となっている。電車・バスなどが交通拠点に一齐に集まり、少し時間を置き一齐に発車することで相互間の乗り換えを実現している。もう一点、乗り換えの利便性を考えた場合、マリンターミナルは、少しバス乗り場が離れているので、もう少し近くに寄せられないかも検討すべきである。

繰り返しになるが、施設前のバス停とするときは、施設入り口にしっかり寄せることで、施設内で待つことができ、利用につながりやすくなる。公共交通の施設・ターミナル整備に関して、民間の施設の整備への新たな補助等も創設され、この会議の権限も大きくなっているのでどんどん検討すべきである。

・委員（市民）

船とバスの時間がさらにそろった場合、今より利用は増えていくと考えられるのか。

・事務局

生活者はどんどん減っていくので増加に転じていくというところは難しいが、インターネット上でルート・ダイヤを確認しやすくするとともに、各乗り場で、特にバスの行き先・発車時刻の案内を充実するというところをしっかりと取り組んでいくことで、観光客の利用しやすさや動機付けにもつながると考えている。新船就航に合わせてそういったところに配慮して進めていきたいと考えている。

・会長

バスと定期船をリンクさせていこうと考えている。一方で、現在、佐田浜から中之郷棧橋までは、定期船もバスも同じところに向けて運行している。離島から佐田浜に着いた定期船にそのまま乗っていれば、時間はかかるが乗り換えなしで中之郷まで行けるものの、そういった重複したルートを運行することでバス・定期船の双方の生産性が下がってしまう。経営を考慮した場合そういった路線を見直していく必要があり、また、労働力不足の課題からみても最適化は避けられない。

少しこれまでの説明と違った意見となるが、観光を主眼とした場合、バスと定期船は必ずしも時間が一致している必要はなく、バスを待つ少し空いた時間を使って周辺を散策等するなどに活用してもらえれば、観光地の賑わいにもつながる可能性もあると考えられる。

・事務局

生活者・通勤通学と観光利用とをイメージしながら考えていきたい。

・委員（学識経験者）

循環便に関して、他の交通機関との時間を合わせられないのであれば、離島の方のニーズを考慮し、ハロー周辺を大きく回らず便の間隔を短くする方法により全体の利便性を高める方法も考えられる。あるいは、鳥羽駅方面から来た場合、ハロー前のバス停は反対側となり利便性が悪いため、その解消も併せたルートとして、安楽島大橋北交差点を右折し、旧安楽島橋・かもめ幼稚園前を通り、ハロー前を左折することで、左回りでスムーズな循環ルートを設定できるという方法も考えられる。

・委員（市民）

ハローに関して、入り口が狭く駐車場内通路も狭いため、大きいかもめバスが入っていけないということであるが、正面駐車場の区画を整理してかもめバスが入っていけるように、市として交渉すべきでないか。昔は、ハローがバスを運行していた。ハローとしては、お客様を連れてきてくれるということになる。

・事務局

かもめバスの乗り入れに関し、協議を行います。

・委員（学識経験者）

循環便としては、南方面に向かう際の走行ルートと、バス停留所の位置をしっかりと検討すべきである。循環便として望ましい便数・間隔を実現するためには、安楽島橋を通り西側からハロー前バス停を通るルートがスムーズである。

・事務局

いただいたご意見をもとに検討し、再度提案できるようにしたい。

・会長

鳥羽駅前バス停とバスセンターに関しても、利用者にとってわかりやすい・使いやすい形とすべく相談させていただきたいのでよろしくお願いします。

5. その他

なし

6. 閉会