

第2次鳥羽市地域公共交通計画

鳥羽市

(令和8年7月1日)

～目次～

1. はじめに.....	1
(1) 見直しの背景・目的.....	1
(2) 計画の位置づけ.....	2
(3) 本計画で対象とする公共交通.....	2
2. 計画期間と区域.....	3
(1) 計画期間.....	3
(2) 区域.....	3
3. 鳥羽市の現況.....	4
(1) 鳥羽市の地域区分.....	4
(2) 人口の推移.....	5
(3) 都市機能施設等の立地・配置状況.....	6
① 医療施設.....	6
② 福祉施設.....	7
③ 商業施設.....	9
④ 観光地・観光施設.....	10
4. 地域公共交通の現況.....	11
(1) 公表資料・オープンデータに基づく整理.....	11
① 鉄道.....	11
② かもめバス.....	12
③ 市営定期船の利用状況.....	13
④ 公共交通空白地.....	14
(2) 国の動向の整理.....	15
(3) 関係計画の整理（交通関係部分抜粋）.....	16
① 第六次鳥羽市総合計画後期基本計画.....	16
② 鳥羽駅周辺エリア 2040 将来ビジョン.....	18
③ 鳥羽市立地適正化計画（案）.....	20
④ 第3次鳥羽市観光基本計画.....	21
(4) 現行計画の評価.....	22
① 評価指標の達成状況.....	22
② 主な個別事業の進捗.....	23
③ 総合評価.....	26
(5) 市民アンケート調査結果.....	27
① 公共交通の満足度・重要度.....	27
② 新しい交通サービスに関する認知度.....	28
③ 利用状況・利用意向等.....	28

5. 鳥羽市の公共交通に関する課題.....	30
(1) 交通事業全般に関する課題.....	30
(2) 担い手不足と持続可能性に関する課題.....	30
(3) 地域生活に関する課題.....	31
(4) 観光需要に関する課題.....	31
6. 目指すべき姿と基本的な方針.....	32
(1) 目指すべき姿.....	32
(2) 基本的方針.....	32
方針1：公共施設・居住地再編と連携した交通ネットワークの再構築.....	32
方針2：広域的な連携による交通機能の強化と規模の適正化.....	32
方針3：多様なニーズに対応したDXと共助の推進と人材確保.....	32
7. 計画の目標.....	33
目標1：効率的なサービス提供.....	33
目標2：持続的な経営体制の確立、交通事業の担い手不足解消.....	33
目標3：広域的な移動ニーズに対応した公共交通体系の構築.....	34
目標4：市民・観光客のニーズに対応.....	35
8. 目標達成のための施策・事業.....	36
目標1：効率的なサービス提供.....	36
目標2：持続的な経営体制の確立、交通事業の担い手不足解消.....	37
目標3：広域的な移動ニーズに対応した公共交通体系の構築.....	38
目標4：市民・観光客のニーズに対応.....	39
9. 計画の進行管理・評価体制.....	40
(1) 鳥羽市地域公共交通会議.....	40
(2) 鳥羽市地域公共交通会議の構成.....	40
(3) 評価の実施・検証.....	40
10. 地域公共交通確保維持事業.....	42
(1) 運行を確保・維持する運行系統.....	42
① 地域の公共交通における位置付け・役割.....	42
② 地域公共交通確保維持事業による支援の必要性.....	43
③ 補助系統に係る事業及び実施主体の概要.....	44
④ 事業の定量的な目標・効果とその評価手法.....	44
(参考) これまでの検討経緯.....	45

1. はじめに

(1) 見直しの背景・目的

- 急速な少子高齢化の進展や利用者の選好の変化により、地域公共交通の維持が困難となっています。現行の地域公共交通計画の期間が満了することから、地域公共交通活性化のための地域の主体的な取組や創意工夫に加え、地域の関係者の連携と協働を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的としています。

【参考】法定上期待されている地域公共交通計画の目的

地域住民の自立した日常生活や
社会生活の確保

交通に係る環境への負荷の低減

観光等の地域間交流の促進

活力ある都市活動の実現

【参考】鳥羽市地域公共交通計画の見直しに係るポイント（R7.5 交通会議資料）

(1) 政策的整合性

- 個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的に、市のまちづくりを効果的に推進するため、現在作成中の、
 - ・ 第六次鳥羽市総合計画後期基本計画（R8～R12 年度）
 - ・ 鳥羽駅周辺エリア将来ビジョン（R8 年度～）
 - ・ 立地適正化計画（R8 年度～）
 - ・ 第3次鳥羽市観光基本計画（R8 年度～）等の関連計画との連携し、政策的整合性を確保する。

(2) 経済合理性

- 活力ある都市活動の実現や地域間交流の促進を図るため、観光需要を取り込む魅力的な交通ルートの検討・整備や交通結節機能の強化等により、各交通機関の収益性の確保や滞在時間・消費額の向上、観光関連産業等の経済活性化等を踏まえた経済合理性を考慮する。

(3) 持続可能性

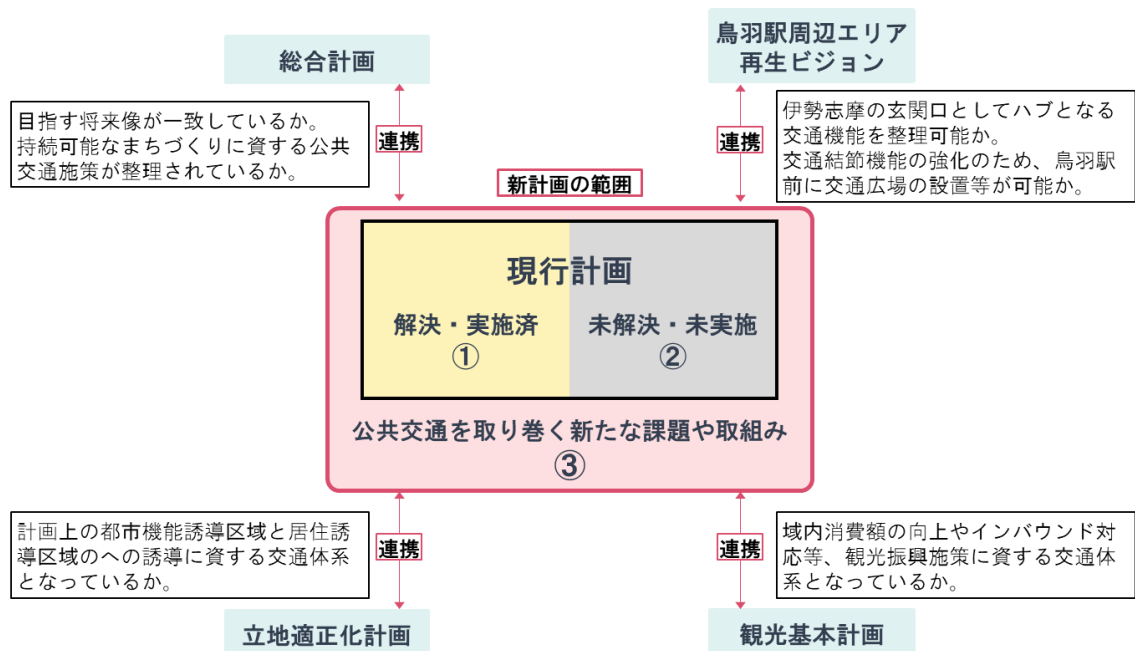
- 各公共交通機関の核となる人材の確保が深刻化していることから、採用戦略の強化・賃金条件や働き方等の就労環境の整備を進めるとともに、個別の公共交通機関の持続可能性を考慮した、交通体系の再編を図る。

(4) 柔軟性

- 緊急時の搬送方法、発災時の交通機能の維持・代替等を予め検討することにより、交通機能の維持について外的要因による支障が生じないように、柔軟性を確保する。

(2) 計画の位置づけ

- 本計画は、鳥羽市の最上位計画である「鳥羽市総合計画」に基づき、市がめざすまちの将来像の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。また、都市計画や施設管理、観光、福祉、教育等の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、めざすまちの将来像の実現に向けた取組を進めるものとします。
- 特に、「鳥羽市都市計画マスタープラン」で定める「まちづくりの方向性」を踏まえた地域公共交通ネットワークの構築を進めるとともに、並行して策定を進めている「鳥羽市総合計画後期基本計画」「鳥羽駅周辺エリア将来ビジョン」「立地適正化計画」「観光基本計画」と連携し、市全体のまちづくり方針と整合した施策が推進できる計画とします。



(3) 本計画で対象とする公共交通

- 本計画では現在市内を運行している公共交通に加え、新たな公共交通も含め、検討の対象とします。

現在市内を運行している公共交通

- ・鉄道
- ・路線バス
- ・コミュニティバス
- ・航路（市営定期船・伊勢湾フェリー）
- ・タクシー
- ・ホテル・旅館等のシャトルバス
- ・スクールバス
- ・福祉バス
- ・福祉移送サービス
- ・チャーター船
- ・カーシェアリング



新たな公共交通

- ・ラストワンマイル交通（シェアサイクル等）
- ・デマンド交通
- ・グリーンスローモビリティ
- ・公共ライドシェア
- ・パーソナルモビリティ（電動キックボード等）

他分野との連携を見据えながら、地域の交通資源を総動員!!

2. 計画期間と区域

(1) 計画期間

- 計画期間は令和8年度から令和12年度の5年間とします。
- ただし、社会情勢の変化や上位・関連計画の見直しに合わせて、適宜内容の見直しを行うものとします。

(2) 区域

- 区域は鳥羽市全域とします。
- ただし、市民等の移動は市域にとらわれず広域に及ぶため、近隣市等との連携も検討します。

3. 鳥羽市の現況

(1) 鳥羽市の地域区分

- 都市マスタープランの地域別構想では、コミュニティ形成の基本単位である小学校区を基本とし、まちづくりの指針としての役割を踏まえ、都市計画区域の内外で区分するとともに、土地利用の一体性に留意し、地域性が概ね類似したまとまりのある地域として、以下の8地域が地域区分として設定されています。



出典：鳥羽市都市マスタープラン

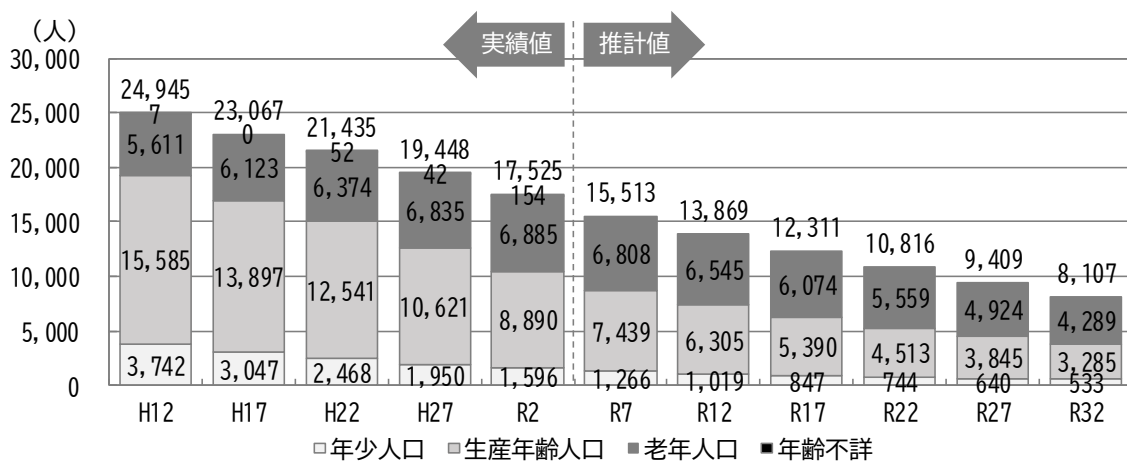
図 地域区分図

表 地域名と該当する町丁目

地域名	該当する町丁目	都市計画区域
鳥羽第1地区	鳥羽一丁目、鳥羽二丁目、鳥羽三丁目、鳥羽四丁目、小浜町	都市計画 区域内
鳥羽第2地区	堅神町、池上町、屋内町	
安楽島地区	安楽島町、高丘町、大明東町、大明西町	
加茂第1地区	鳥羽五丁目、幸丘、船津町、若杉町	
加茂第2地区	岩倉町、河内町、松尾町、白木町	都市計画 区域外
長岡地区	相差町、国崎町、畔蛸町、千賀町、堅子町	
鏡浦地区	石鏡町、浦村町	
離島地区	桃取町、答志町、菅島町、神島町、坂手町	

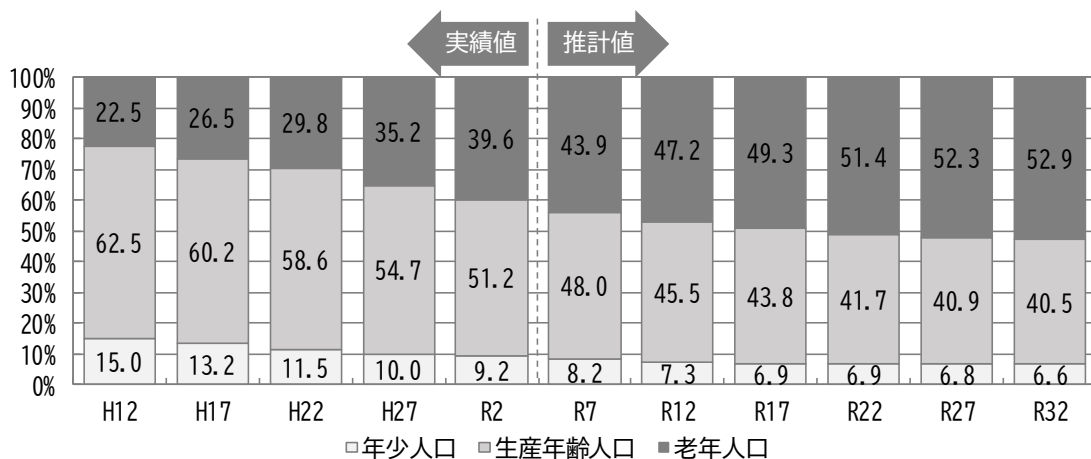
(2) 人口の推移

- 年少人口（15歳未満）は減少が続いており、令和2年時点で1,596人（総人口の9.2%）となっています。今後も減少傾向は続き、概ね20年後の令和27年には640人（総人口の6.8%）にまで減少すると見込まれています。
- 生産年齢人口（15～64歳）も減少が続いており、令和2年時点で8,890人（総人口の51.2%）となっています。今後も減少傾向は続き、概ね20年後の令和27年には3,845人（総人口の40.9%）にまで減少すると見込まれています。
- 老年人口（65歳以上）は増加が続いており、令和2年時点で6,885人（総人口の39.6%）となっています。令和2年をピークに今後は減少に転じる見込みですが、概ね20年後の令和27年における高齢化率（総人口に占める割合）は52.3%と、少子高齢化の傾向が更に強まる見込みです。



出典：国勢調査、「国立社会保障・人口問題研究所」による推計

図 年齢3区分別人口の推移



※年齢不詳を除く構成比

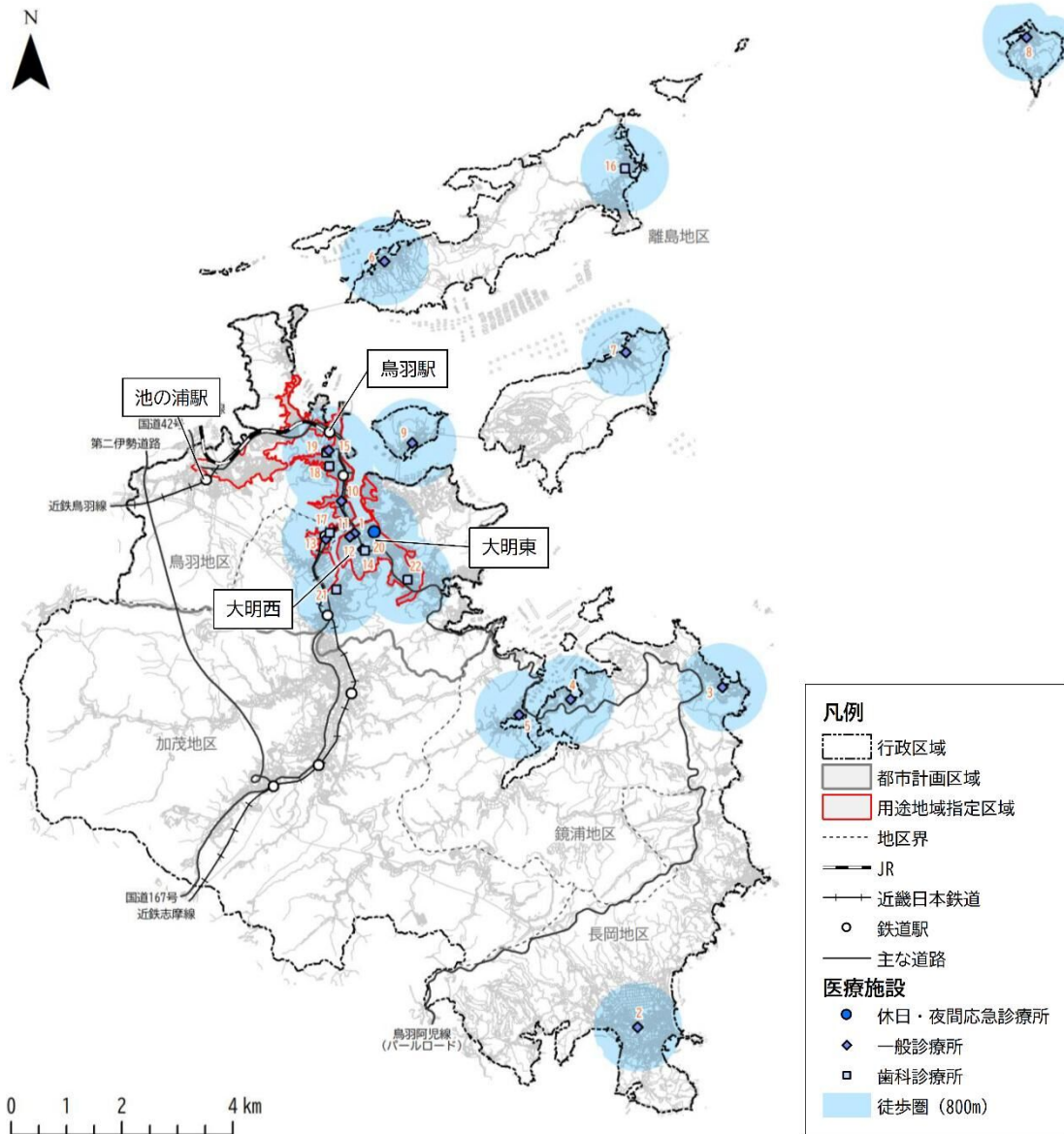
出典：国勢調査、「国立社会保障・人口問題研究所」による推計

図 年齢3区分別人口構成比の推移

(3) 都市機能施設等の立地・配置状況

① 医療施設

- 各地に市の一般診療所が立地していますが、民間の一般診療所や歯科診療所は、用途地域内を中心に立地しています。また、小浜町や池上町、屋内町、堅神町などでは用途地域内においても医療施設の徒歩圏外となります。



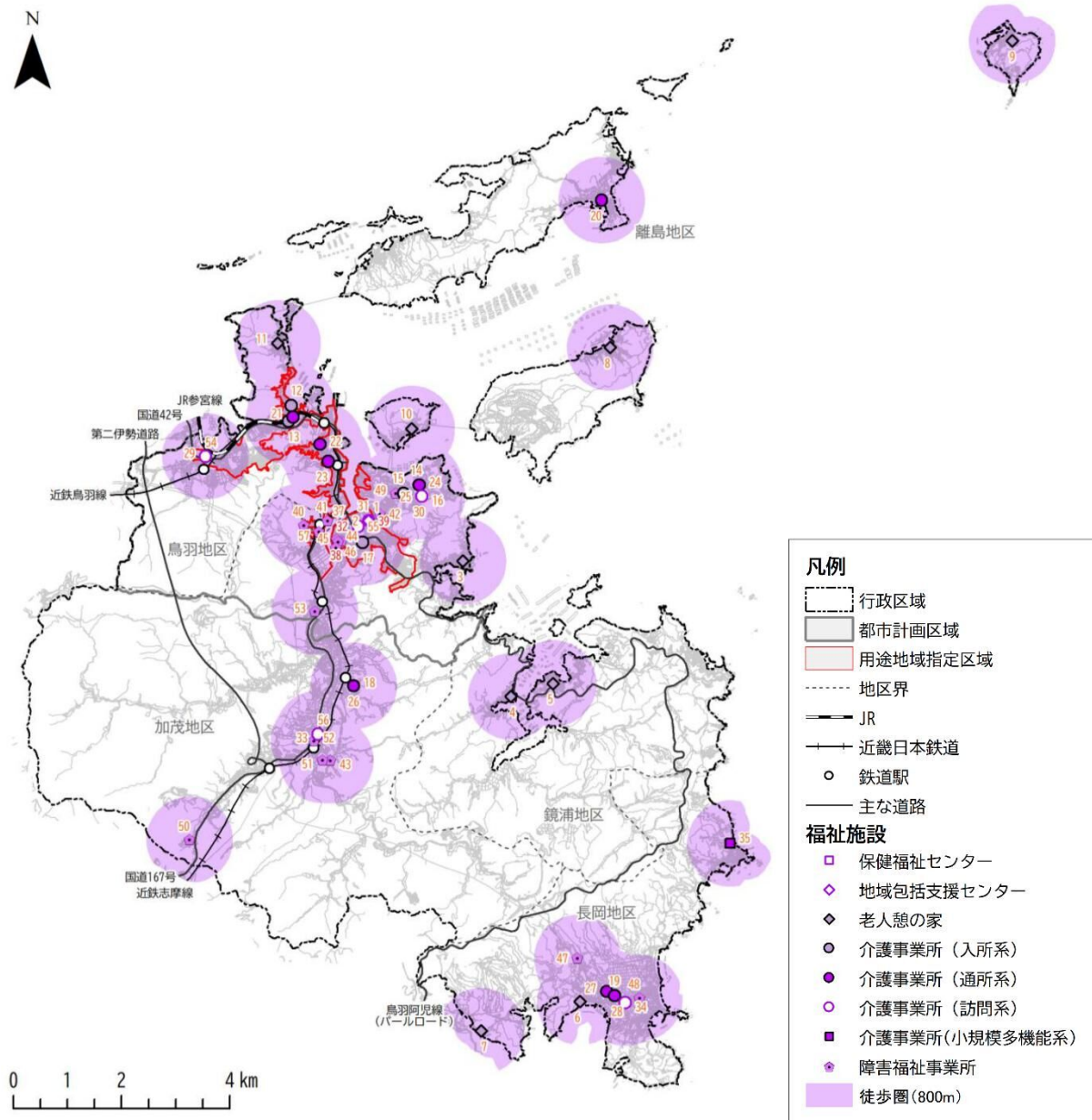
No	区分	施設名	住所	No	区分	施設名	住所
1	休日・夜間応急診療所	保健福祉センター 休日夜間応急診療所	大明東町2-5	12	一般診療所	はね小児科医院	大明西町3-20
2	一般診療所	長岡診療所	相差町1028-1	13	一般診療所	山崎整形外科	鳥羽5-7-1
3	一般診療所	鏡浦診療所(石鏡分室)	石鏡町341-6	14	一般診療所	赤坂クリニック	大明東町2090-305
4	一般診療所	鏡浦診療所	浦村町1373-4	15	一般診療所	中世古眼科	鳥羽1丁目5-5
5	一般診療所	鏡浦診療所(今浦分室)	浦村町244-4	16	歯科診療所	おち歯科医院	答志町200
6	一般診療所	桃取診療所	桃取町219	17	歯科診療所	西井歯科	鳥羽5-4-10
7	一般診療所	菅島診療所	菅島町46	18	歯科診療所	寺本歯科医院	鳥羽3丁目10-3
8	一般診療所	神島診療所	神島町85-2	19	歯科診療所	大岩矯正歯科トバ	鳥羽1丁目2-10
9	一般診療所	坂手診療所	坂手町178	20	歯科診療所	木村歯科医院	大明東町20-3
10	一般診療所	中村クリニック	鳥羽4丁目13-7	21	歯科診療所	久保歯科医院	船津町小石代1163
11	一般診療所	小林内科クリニック	大明西町1-1	22	歯科診療所	高丘歯科医院	高丘町9-42

出典:国土数値情報、鳥羽市公共施設等総合管理計画、令和元年三重県共有デジタル地図(数値地形図縮図 10,000)三重県市町総合事務組合

図・表 医療施設の分布・一覧

② 福祉施設

- 高齢者に対する総合的な福祉・介護の拠点となる施設として、保健福祉センターが大明東町に立地しており、各種福祉施設は各地に立地しています。
- 介護事業所は各地に立地しており、用途地域内は概ね徒歩圏に含まれています。



※徒歩圏は介護事業所(その他:通所系、訪問系、小規模多機能)を対象

出典:鳥羽市公共施設等総合管理計画、国土数値情報、介護サービス情報公開システム、令和元年三重県共有デジタル地図(数値地形図縮図 10,000)三重県市町総合事務組合

図 福祉施設の分布

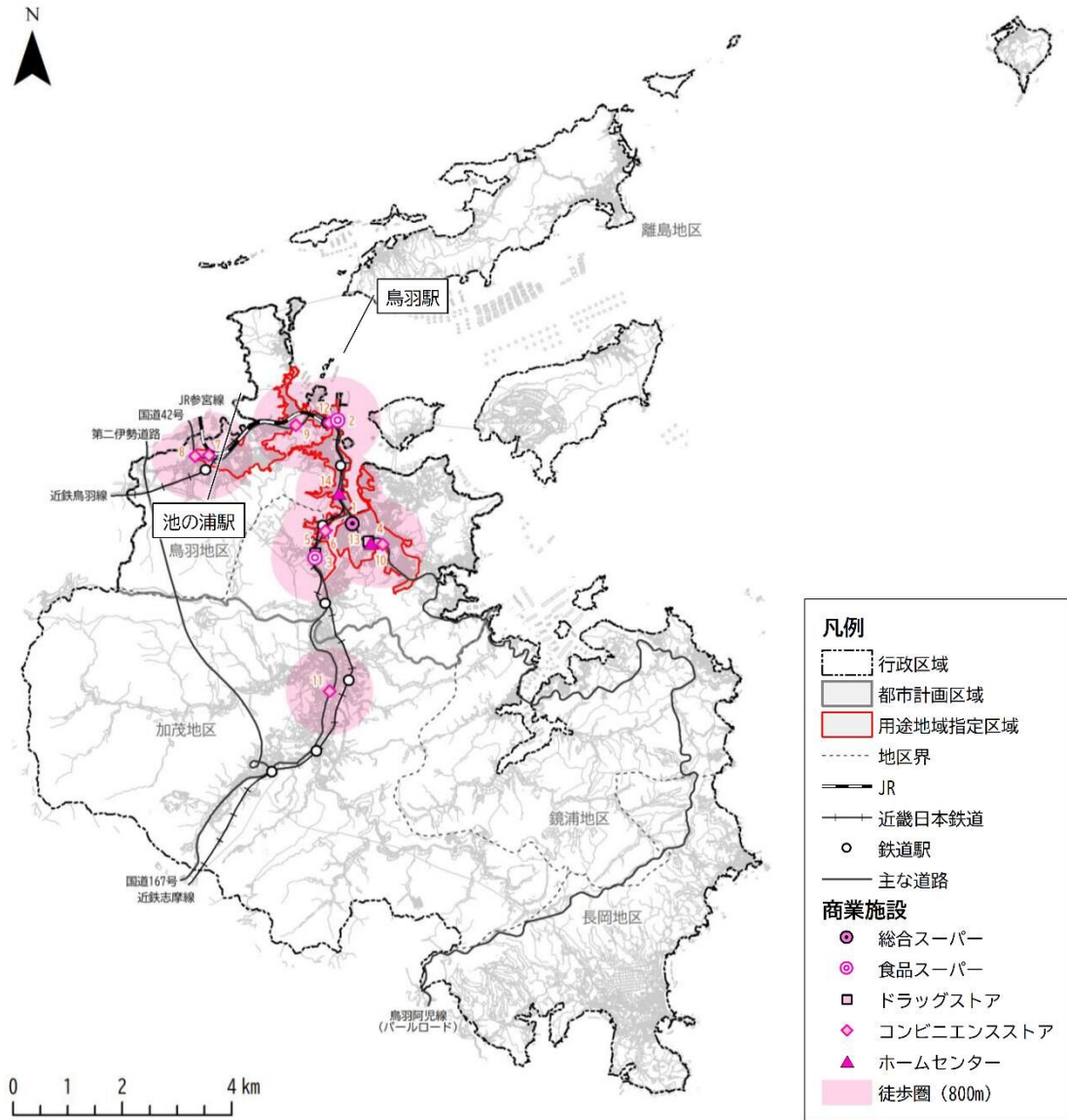
表 福祉施設一覧

No	区分	施設名	住所
1	保健福祉センター	保健福祉センター（ひだまり）	大明東町2-5
2	地域包括支援センター	地域包括支援センター	大明東町2-5
3	老人憩の家	安楽島老人憩の家	安楽島町704
4	老人憩の家	今浦老人憩の家	浦村町240
5	老人憩の家	本浦老人憩の家	浦村町1249-10
6	老人憩の家	畔蛸老人憩の家	畔蛸町196-1
7	老人憩の家	堅子老人憩の家	堅子町118
8	老人憩の家	菅島老人憩の家	菅島町3-1
9	老人憩の家	神島老人憩の家	神島町2
10	老人憩の家	坂手老人憩の家	坂手町200
11	老人憩の家	小浜老人憩の家	小浜町610-1
12	介護事業所(入所系)	さわやかシーサイド鳥羽	小浜町字浜辺300-73
13	介護事業所(入所系)	虹の夢とば	鳥羽1丁目20番1号
14	介護事業所(入所系)	グループホームあらしま	安楽島町1075-29
15	介護事業所(入所系)	特別養護老人ホームあらしま苑	安楽島町1075-58
16	介護事業所(入所系)	鳥羽豊和苑	安楽島町1045-77
17	介護事業所(入所系)	グループホームひまわり	安楽島町1439-4
18	介護事業所(入所系)	鳥羽陽光苑	岩倉町609
19	介護事業所(入所系)	有明の里	相差町1878-1
20	介護事業所(通所系)	デイサービスセンター 答志島	答志町895
21	介護事業所(通所系)	はごろも介護事業所	鳥羽1丁目186-1
22	介護事業所(通所系)	ラ・ケアとば	鳥羽1丁目2070
23	介護事業所(通所系)	デイサービスひまわり	鳥羽3丁目15-12
24	介護事業所(通所系)	デイサービスセンターあらしま	安楽島町1075-29
25	介護事業所(通所系)	鳥羽豊和苑	安楽島町1045-77
26	介護事業所(通所系)	鳥羽陽光苑	岩倉町609
27	介護事業所(通所系)	デイサービスはつしま	相差町1924
28	介護事業所(通所系)	有明の里	相差町1878-1
29	介護事業所(訪問系)	訪問介護事業所はだし	堅神町字東新田882番地12階
30	介護事業所(訪問系)	鳥羽豊和苑	安楽島町1045-77
31	介護事業所(訪問系)	鳥羽市社会福祉協議会 指定訪問入浴介護事業所	大明東町2-5
32	介護事業所(訪問系)	ニチケアセンター鳥羽	大明東町1-6
33	介護事業所(訪問系)	(株)未来予想図製作所鳥羽営業所	松尾町186-1
34	介護事業所(訪問系)	鳥羽市立長岡診療所	相差町1028-1
35	介護事業所(小規模多機能系)	ラ・ケアくさき	国崎町140
36	障害福祉事業所	指定障害相談支援事業所キ・ラ・ラ	大明東町2-5
37	障害福祉事業所	発達支援室クオール	大明西3-20
38	障害福祉事業所	相談支援事業所ぐらうす	大明西町17-15
39	障害福祉事業所	日中一時支援事業所 いたづらっこ	大明東町2-5
40	障害福祉事業所	あしたば作業所	鳥羽5丁目8-62
41	障害福祉事業所	共同生活援助事業所 あしたば	鳥羽5-5-1
42	障害福祉事業所	短期入所事業所 安久志ホーム	安楽島町1256番9
43	障害福祉事業所	鳥羽たいむ作業所	松尾町660番地6
44	障害福祉事業所	すろうらい心海の子	大明西町18-19
45	障害福祉事業所	海の子作業所	大明西町18-4
46	障害福祉事業所	海の子作業所（そら）	大明西町23-12
47	障害福祉事業所	おおさか作業所	相差町2120番地67
48	障害福祉事業所	グループホーム 有明の里	相差町1267番地3
49	障害福祉事業所	ファーム海女乃島（安楽島ファーム）	安楽島町字南山1312番62
50	障害福祉事業所	ファーム海女乃島（白木ファーム）	白木町 上小切間356
51	障害福祉事業所	五っぼ	松尾町937-34
52	障害福祉事業所	五っぼ（アンテナショップ）	松尾町196-1
53	障害福祉事業所	共同生活援助 ぐりとぐら	船津町700
54	障害福祉事業所	はだし	堅神町 字東新田882番地
55	障害福祉事業所	ニチケアセンター鳥羽	大明東町1-6
56	障害福祉事業所	未来予想図製作所 鳥羽	松尾町186-1
57	障害福祉事業所	コラボ	鳥羽5丁目10-1

出典：鳥羽市公共施設等総合管理計画、国土数値情報、介護サービス情報公開システム

③ 商業施設

- 商業施設は各地に立地していますが、スーパーマーケットやドラッグストア、ホームセンターは用途地域内のみ立地しており、コンビニエンスストアも用途地域内を中心に立地しています。
- 用途地域内は概ね商業施設の徒歩圏に含まれています。



No	区分	施設名	住所	No	区分	施設名	住所
1	総合スーパー	鳥羽ショッピングプラザ・ハロー (イオン鳥羽店)	大明西町1-1	8	コンビニエンスストア	セブン-イレブン 鳥羽堅神町店	堅神町554-1
2	食品スーパー	鳥羽マルシェ	鳥羽1丁目2383-42	9	コンビニエンスストア	ローソン鳥羽一丁目店	鳥羽1丁目21-13
3	食品スーパー	ぎゅーとら鳥羽店	船津町1-290	10	コンビニエンスストア	ファミリーマート 大明東町店	大明東町19-5
4	ドラッグストア	ココカラファイン鳥羽店	安楽島町1434-1	11	コンビニエンスストア	ファミリーマート 鳥羽松尾町店	松尾町2
5	ドラッグストア	ドラッグセイムス 鳥羽船津店	船津町228	12	コンビニエンスストア	ファミリーマート 近鉄鳥羽駅改札外橋上店	鳥羽1丁目8-13
6	コンビニエンスストア	ファミリーマート 鳥羽赤崎店	鳥羽5丁目6-5	13	ホームセンター	コメリハード&グリーン 鳥羽店	安楽島町1433-2
7	コンビニエンスストア	ファミリーマート 鳥羽堅神町店	堅神町880-3	14	ホームセンター	DAISO 鳥羽店	鳥羽4丁目16-9

出典:i タウンページ、令和元年三重県共有デジタル地図(数値地形図縮図 10,000)三重県市町総合事務組合

図・表 商業施設の分布・一覧

④ 観光地・観光施設

- 全域が伊勢志摩国立公園に含まれる鳥羽市には、豊かな自然環境を活かした魅力ある観光地が点在しています。
- 観光地の多くは、公共交通の利用により訪れることができますが、一部の観光地では路線バス等の運行がない状況です。



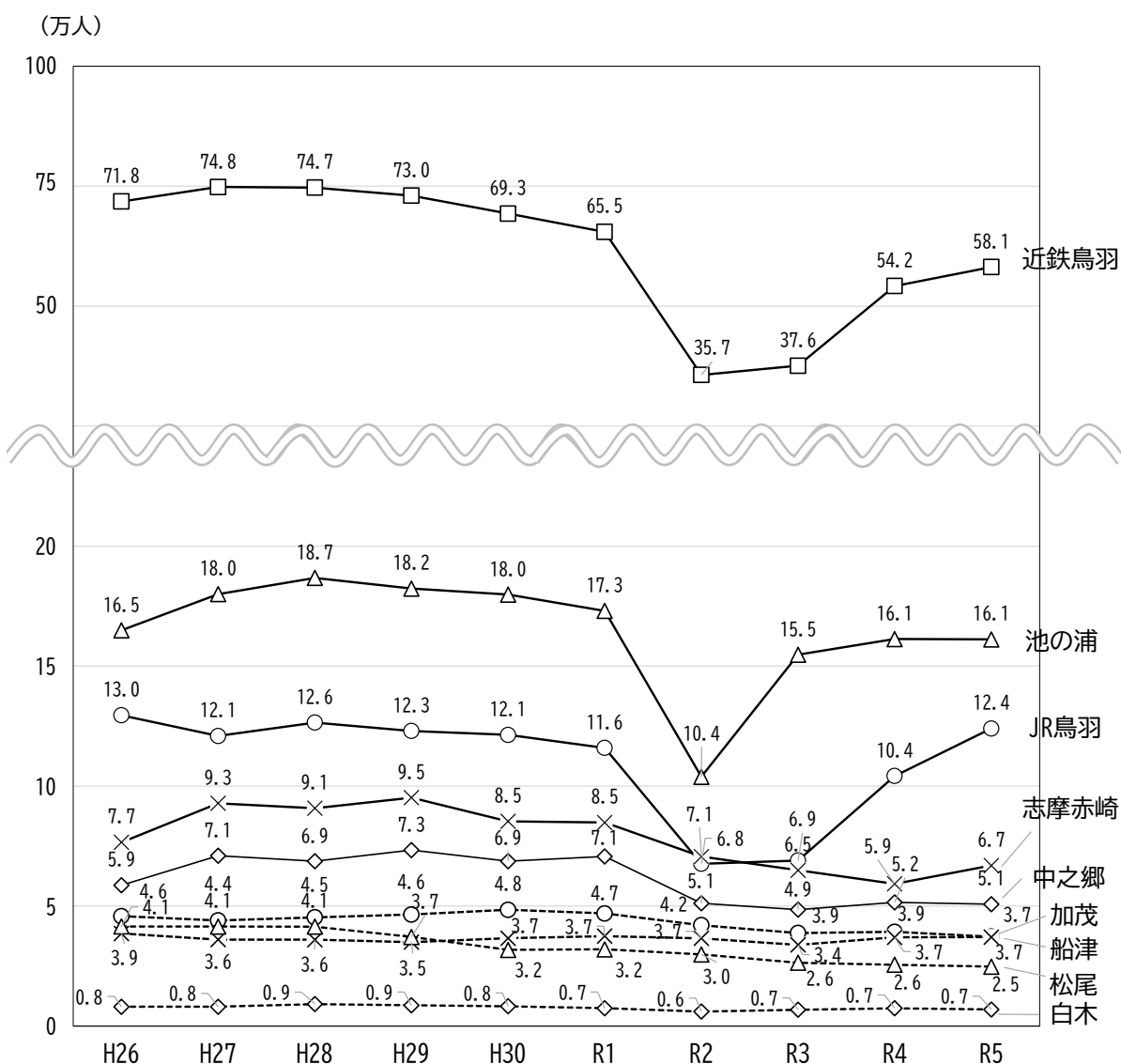
図 観光施設の分布

4. 地域公共交通の現況

(1) 公表資料・オープンデータに基づく整理

① 鉄道

- 新型コロナウイルス感染症の流行で大きく減少し、その後回復傾向にあるが、ほとんどの駅ではコロナ禍前の水準まで戻っていません。(JR 鳥羽駅はコロナ前の水準まで回復)
- 元々利用者が少ない加茂駅、船津駅、松尾駅、白木駅では、感染症流行による利用者減少の影響は相対的に小さくなっています。

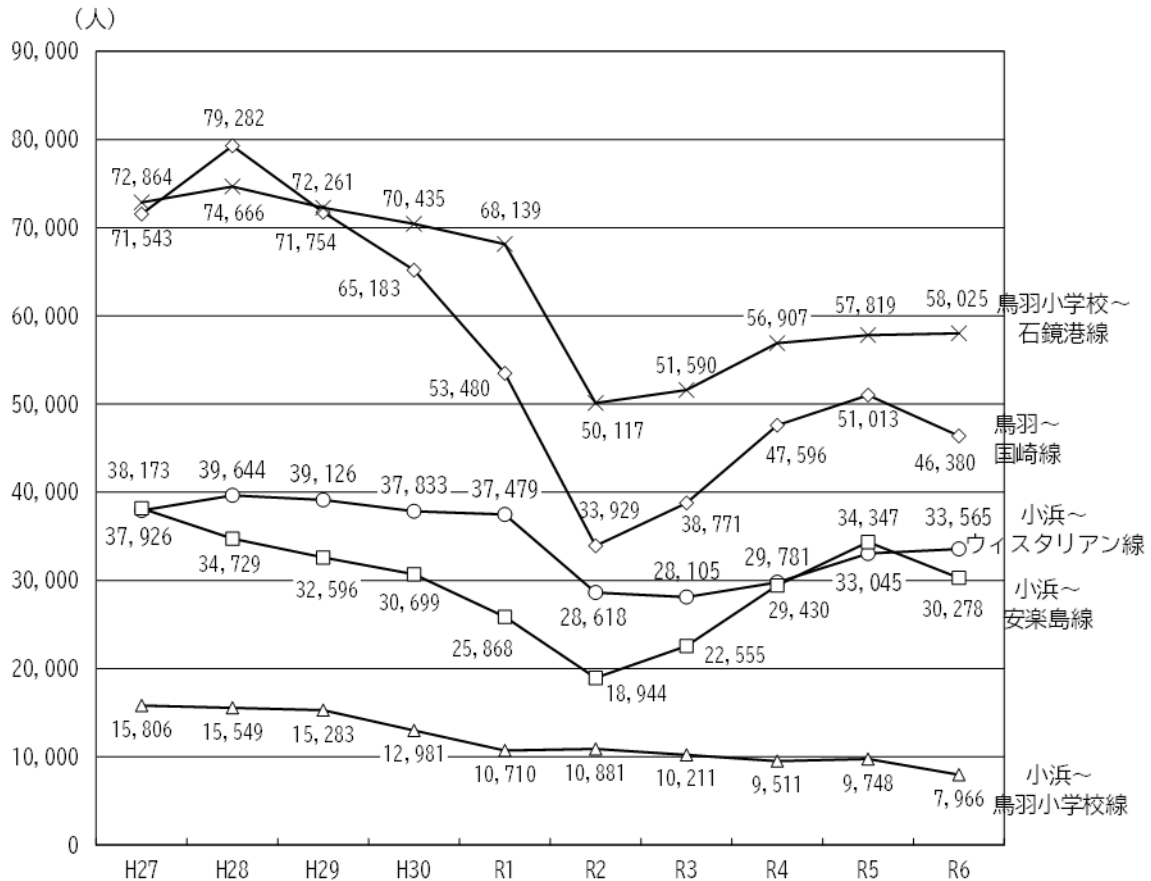


出典: 交通事業者提供データ

図 鉄道の利用者数の推移

② かもめバス

- 「鳥羽小学校～石鏡港線」と「小浜～安楽島線」は新型コロナウイルス感染症の流行で大きく減少しています。
- 「鳥羽～国崎線」と「小浜～ウスタリアン線」はコロナ前から減少傾向にあります。
- どの路線も横ばい、もしくは回復傾向にあります。



出典：市営定期船課集計データ

図 かもめバスの利用者数の推移

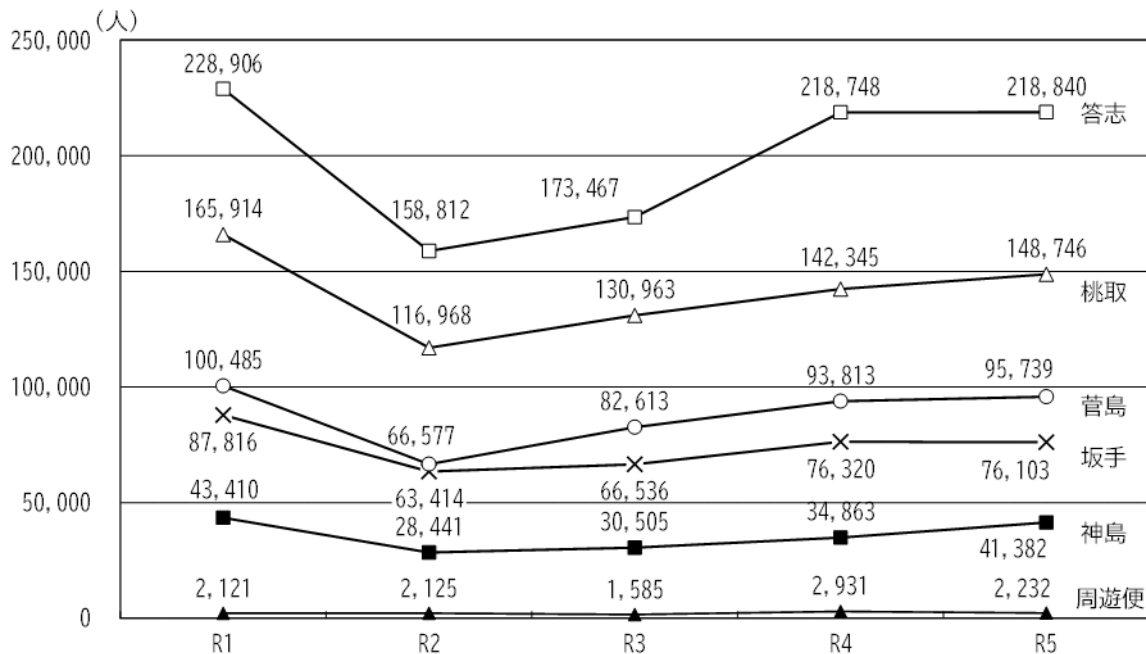
③ 市営定期船の利用状況

- 新型コロナウイルス感染症の流行で大きく減少し、その後回復傾向で多くの航路でコロナ前の水準近くまで利用が回復してきています。
- 利用者数は答志が一番多いが、利用者の多少は人口の多少と同様利用者数は各地域の人口にほぼ比例しています。

表 離島地区の人口

町名		平成17	平成22	平成27	令和2
離島地区	桃取町	856	707	565	459
	答志町	1,831	1,672	1,410	1,198
	菅島町	741	689	550	455
	神島町	462	402	348	290
	坂手町	559	423	315	243
	計	4,449	3,893	3,188	2,645

出典：国勢調査

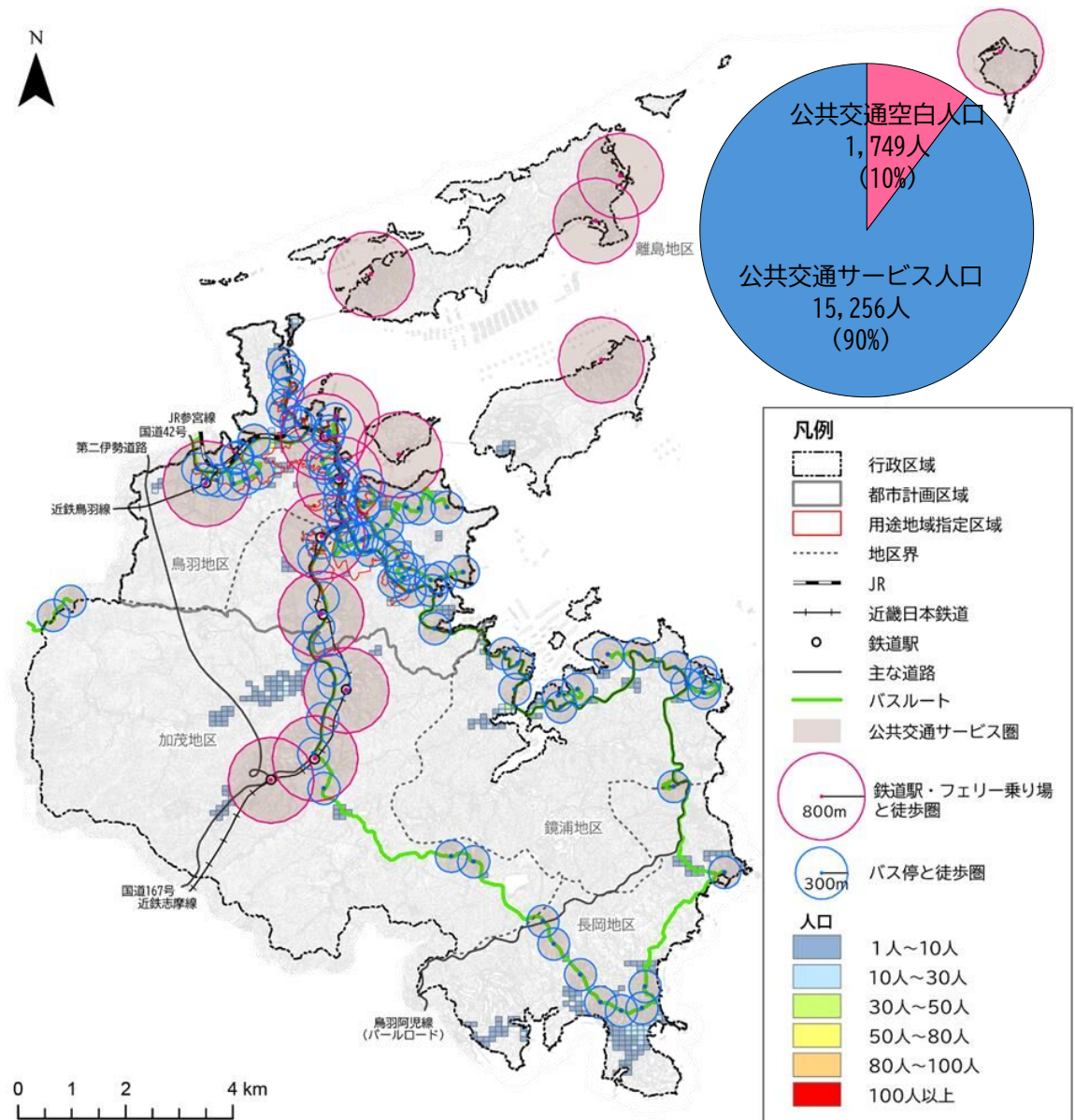


出典：市営定期船課集計データ

図 市営定期船の利用者数の推移

④ 公共交通空白地

- 鉄道駅、バス停やフェリー乗り場へ徒歩でアクセスし、公共交通サービスが受けやすい地域の人口は、15,256人（90%）となっており、サービスを受けにくい地域（公共交通空白地）の人口は、1,749人（10%）となっています。
- 公共交通空白地は加茂地区、長岡地区、鳥羽地区に多い状況にあります。（バスルートが無い地区）
- 長岡地区ではバスルート上に公共交通空白地が存在しています。



出典:国勢調査

図 公共交通空白地

(2) 国の動向の整理

- 鳥羽市の問題・課題を整理するにあたり、国の動向における問題を整理する必要があるため、国土交通白書（R6）に基づき、政治・経済・社会・技術分野における公共交通を取り巻く社会環境を抽出・整理しました。

政治：Politics	経済：Economic
<ul style="list-style-type: none"> ○ 第三次国土形成計画に基づき、地域生活圏の形成と持続可能な交通ネットワークの構築を推進 ○ 地域公共交通の維持・発展に向けた支援制度を充実・強化 ○ 住民主体の交通手段を確保する取り組みを推進 ○ 子育て支援と組み合わせた新たなサービスモデルの導入模索 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方公共交通の長期的な利用者減、経営環境の悪化 ○ ドライバー不足や高齢化が進み、持続可能な運営が困難 ○ 維持に向け、鉄道やバスは税制特例や補助金を活用 ○ 人口減少や地域の活力低下に伴い、地域の生活サービス提供機能（店舗や医療機関の立地数）の縮小が懸念
社会：Society	技術：Technology
<ul style="list-style-type: none"> ○ 少子高齢化の進行により、移動手段を確保できない高齢者が増加 ○ リモートワーク等の普及により、通勤の移動需要が変化 ○ 女性や高齢者の就業率が上昇し、就業者数は横ばい推移 ○ 将来的な予測では生産年齢人口が減少 ○ 公共交通の充実は若者の移住に影響 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自動運転やMaaS、キャッシュレス決済等のデジタル技術実装を目指す交通DXが進行 ○ 自動運転バス、AI オンデマンドバス、ドローン物流などの実証・導入を進める自治体が増加 ○ AI、ロボット、ドローン、自動運転技術を活用した省人化・省力化への期待が向上

(3) 関係計画の整理（交通関係部分抜粋）

- 本計画に関連する計画について、交通に関する事項を整理しました。

① 第六次鳥羽市総合計画後期基本計画

（政策の柱2．人が集い活力あふれるまち>観光の魅力向上）

（現状と課題）

- 鳥羽市では、海や離島、港町の景観を活かした観光の魅力向上に向けて、景観計画に基づく保全・創出や多言語案内、公衆無線LAN整備などを進めており、今後はデジタル技術やユニバーサルデザインを活用した案内機能の高度化、地域公共交通の再編、鳥羽駅周辺エリアの活性化などを通じて、景観・交通・案内機能を一体的に整備し、美しさと利便性を両立した快適な観光空間の形成を官民連携で進めていくことが必要です。

（施策の展開）

3 景観・交通・案内機能の一体的整備による快適な観光空間の形成

海や離島、港町の景観を活かした観光の魅力向上に向け、今後は、デジタル技術やユニバーサルデザインを活用した案内機能の高度化、地域公共交通の再編、鳥羽駅周辺エリアの活性化などを官民連携で進め、美しさと利便性を両立した快適な観光空間の形成をめざします。

（政策の柱3．人と自然が調和したまち>生活インフラ）

（現状と課題）

- 市内の公共交通機関は人口減少等に起因する利用客数の減少や労働者の不足等により、これまでの交通体系の維持が困難となっています。「地域公共交通計画」に基づいた交通体系の再編のほか、鳥羽駅周辺エリアにおける交通結節機能の強化等を通じた持続可能な地域公共交通の整備が求められています。
- 南鳥羽地域では、地理的制約から交通利便性の課題があり、アクセス改善の継続的な取り組みが重要です。離島地域においては船舶に頼る交通手段のため、住民の生活や緊急時の不安があることから、架橋の必要性の共有と機運醸成を進めつつ、国・県への要望を継続することが求められています。

（施策の展開）

4 公共交通の再編・利便性向上

「地域公共交通計画」に基づき、人口減少や労働者不足等に対応した交通体系の再編を進めるとともに、鳥羽駅周辺エリアにおける交通結節機能の強化や南鳥羽地域のアクセス改善に取り組み、持続可能な地域公共交通の整備を推進

していきます。船舶を交通手段の中心とする離島地域では、利便性向上に向けた架橋の必要性の共有や、国・県への要望活動を継続します。

(政策の柱4. 誰もが生きがいを持ち、安心して暮らせるまち>安全安心な暮らし)

(現状と課題)

- 鳥羽市では、有人離島や点在集落の高齢化に伴い、医療機関へのアクセスや免許返納後の移動手段確保が課題となっています。地域公共交通会議や住民との意見交換を通じてニーズ把握に努め、新船建造やダイヤ再編など経営改善を進める一方、キャラクターを活用した切符やデジタルきっぷ導入など利用者増加策を実施しています。しかし、人口減少等による利用者減などの課題もあります。
- 離島地域においては、地理的特性により、本土への移動手段が海上交通に限られるなど、アクセスが制約されることから、平時や夜間、荒天時を問わず、移動手段を確保することが課題となっています。特に緊急搬送においては、覚知から医療機関への収容までの所要時間を可能な限り短縮することが重要であることから、荒天時における二次被害防止の観点等を踏まえながら、持続可能な運航体制の確保に向けた支援が必要です。
- 人口減少と高齢化に対応するため、移動販売やオンライン診療、医療Ma a Sなど、移動だけに頼らない暮らしの工夫も導入しており、地域ごとに最適な交通体制を検討していく必要があります。また、「地域公共交通計画」に基づき、定期航路やコミュニティバス、スクールバス、福祉バス等を含めた交通の最適化を図り、地域住民・事業者・関係部署が連携した多様な移動手段の統合的政策とネットワーク構築を進める必要があります。

(施策の展開)

5 消防・救急体制の強化

(中略) また、離島地域においては、本土との隔絶性解消のため、地域住民や関係者と協議を重ねながら、民間事業者が所有する船舶の活用や各島の実情を踏まえた緊急搬送船の配備など、運航体制の確保に向けた支援の在り方を検討し、平時における持続可能な緊急搬送体制の構築に取り組みます。あわせて、気象条件に左右されにくい複数の搬送手段を確保するため、国・県などの関係機関との連携を深めながら、海上保安庁との協力体制の強化やドクターヘリ等の活用方策の検討を進め、夜間・荒天時でも安全かつ安定的に対応できる緊急搬送体制の構築を図ります。

6 持続可能な公共交通と移動支援の充実

有人離島や点在集落の高齢化に伴う移動課題に対応するため、地域公共交通計画に基づき、定期航路やコミュニティバス、スクールバス、福祉バスを含めた交通の最適化を図ります。新船建造やダイヤ再編などの経営改善と周遊券発

売などの利用者増加策を進めるとともに、移動販売、オンライン診療、医療MaaS車両の活用など、「移動しなくてもサービスが届く仕組み」の整備状況を踏まえながら、地域住民・事業者・関係部署が連携した多様な移動手段の確保に取り組みます。

② 鳥羽駅周辺エリア 2040 将来ビジョン

(目標4：オールストレスフリーで海にもまちにも行き届く)

(基本方針)

広域アクセスと市内交通の利便性向上

離島や南鳥羽、市内外、県内外等の広域とのアクセス利便性を高めるため、鉄道・高速バス・フェリー等の交通手段の充実と接続改善を進めます。来訪者と地域住民の双方にとって使いやすく、移動しやすい交通体系を整えます。

海・まち・島をつなぐ交通結節点の再構築

鳥羽駅前の空間やバスターミナル等の再編を通じて、陸と海の公共交通間の乗り継ぎをスムーズにする結節点を目指します。鉄道・船・バス等の公共交通の連携を強化し、時間や動線のロス解消を目指します。

すべての人にやさしい移動環境の整備

高齢者や障がいのある方、子連れの来訪者、世界から訪れる方々等、多様な人々が安心して移動できるよう、ハード・ソフトの両面からアクセシブルでインクルーシブな環境整備を進めます。誰もがストレスなく快適に移動できる環境を提供します。

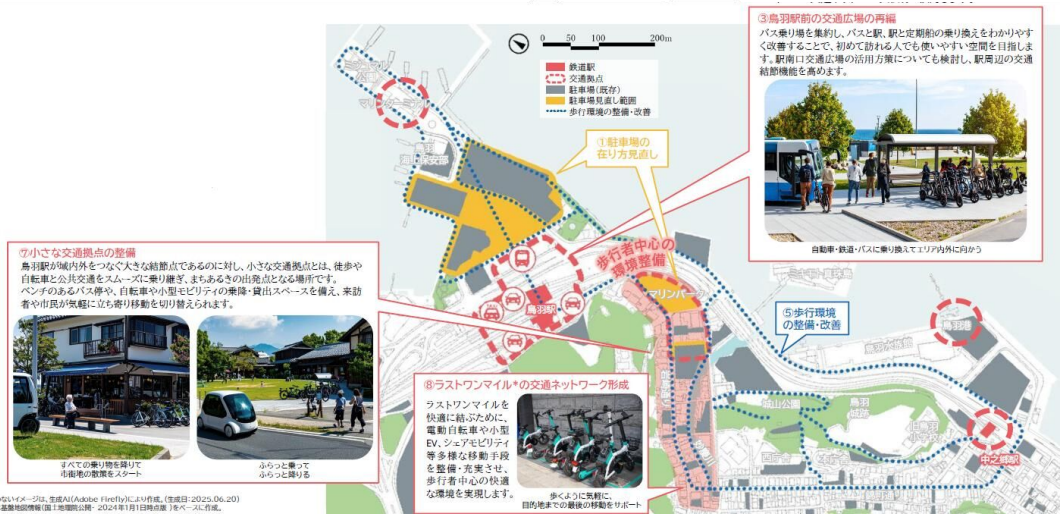
まち歩きを促すモビリティと休憩環境の充実

徒歩とあわせて、バス、自転車、電動キックボード等の多様な移動手段を組み合わせ、歩きたくなるまちを目指します。新たなモビリティの導入により、「乗って移動すること自体が楽しい体験」となる交通サービスを提供し、乗り継ぎの待ち時間を快適に過ごせる居場所や休憩ポイントの充実を図ります。

(取り組み内容)

- ① 地区の開発に応じた駐車場の在り方の見直しに取り組みます。
- ② 多言語対応や案内・通信機能を強化し、インバウンドや来訪者が快適に滞在・回遊できる環境づくりに取り組みます。
- ③ バス・タクシー等の公共交通空間の集約や定期船乗り場へのアクセス性の改善等、鳥羽駅前の交通広場の再編を検討します。
- ④ 広域交通の拡充や市内交通の充実を検討します。

- ⑤ 各拠点と主要な歩行者動線において、誰もが安心して通行できる歩行環境の整備に取り組みます。城山公園までの動線においても、段差を解消した通路の設置を検討します。
- ⑥ 乗り換えや待ち時間を有効に使える空間の整備を検討します。
- ⑦ まちあるきの拠点として、バス停やパーソナルモビリティが連携する小さな交通拠点の整備を検討します。
- ⑧ パーソナルモビリティの充実によるラストワンマイルの交通ネットワーク形成を検討します。



③ 鳥羽市立地適正化計画

(まちづくりの主要課題：公共交通の視点)

【鳥羽市の現状等】

○基幹的公共交通路線とされる日 30 本以上の運行頻度の鉄道路線及びバス路線が少なく、人口が集中していても公共交通による移動が不便な箇所が存在

【まちづくりの主要課題】

○公共交通路線沿線での人口密度の維持を図る一方で、居住や都市機能の配置と併せて公共交通の選択・集中・補完による利便性の確保が必要

(まちづくりの理念・方針)

【まちづくりの理念】

海の恵みと調和した持続可能な集約型都市

【まちづくりの方針】

方針1 多極型コンパクト・プラス・ネットワークの形成

方針2 鳥羽駅周辺の活性化

(目指すべき都市の骨格構造)

【(2) 公共交通軸の設定】

○多極型コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて、地域公共交通計画との連携を図りながら、拠点間の公共交通軸の維持・強化に努める。

○近鉄鳥羽線・志摩線、及び日30本以上の運行頻度がある鳥羽駅から鳥羽市民の森公園周辺にかけてのバス路線を「基幹的な公共交通」に設定する。

(居住誘導のための施策候補 ※検討中)

【公共交通ネットワークの充実】

○鳥羽市地域公共交通計画との整合を図りながら、交通不便地域を解消し、各種都市機能への日常的な移動など誰もが利用しやすい公共交通手段の充実を鉄道やバス、タクシーなど様々な公共交通の連携を図るとともに、円滑で利便性の高い公共交通システムを構築し、各地域拠点間を移動しやすい交通体系を推進する。

(誘導施設の誘導のための施策候補 ※検討中)

【バリアフリー化の推進】

○鉄道駅や公共施設等のバリアフリー化により、市民や観光客の移動の円滑化を図る。

④ 第3次鳥羽市観光基本計画

(現状と課題：公共交通の視点)

【内部環境：二次交通の充実・利便性向上】

- 鉄道（近鉄・JR）、バス、タクシー、国道、航路が集まる結節点ですが、十分に活かされていません。
- 鳥羽バスターミナルの再整備、かもめバスの利便性向上、タクシー不足の解消、カーシェアリングの活用などにより二次交通の充実、利便性向上が必要です。
- 旅館送迎の共同運行などが検討されていますが、法的なハードルもあり実現には至っていません。

(基本方針)

「鳥羽うみ」と共に生きる観光まちづくり

「鳥羽うみ」の恵みをエリア、時間、分野をこえて循環させることで、誰もが幸せになる

【観光客がめぐる】

- 鳥羽駅を拠点に離島や南鳥羽のアクセス向上により市内回遊の促進

(基本戦略5)

【快適な都市基盤・景観の整備】

鳥羽駅周辺を「鳥羽の玄関口」として整備し、到着時の印象を向上させるとともに、二次交通をワンストップで使いやすく分かりやすくすることで、市内各所への回遊性を大幅に向上させ、観光客の利便を高めます。

○主要施策5-1：鳥羽の玄関口としての鳥羽駅周辺の整備

- ・鳥羽駅周辺整備
- ・鳥羽駅周辺のバリアフリー化

○主要施策5-2：使いやすくわかりやすい二次交通による回遊性の向上

- ・スムーズな乗り換えとスポットの整備
- ・駐車場の整備とパーク・アンド・バスライドの推進
- ・電気バスなど環境に配慮した移動手段の導入
- ・キャッシュレス化の促進
- ・サイクルツーリズムの推進
- ・来訪者にも住民にも使いやすい定期船運航

(4) 現行計画の評価

① 評価指標の達成状況

評価指標	実績値		目標値 (R7)	達成度
	R3	R6		
乗継割引券利用枚数	9,419 枚	13,891 枚	8,200 枚	○
ハッピーチケット販売枚数	5,112 枚	5,524 枚	5,500 枚	○
運転免許証自主返納者支援申請者数	19 件	14 件	35 件	△
周遊券販売枚数 (かもめバス)	2,827 枚	3,728 枚	9,700 枚	×
周遊券販売枚数 (市営定期船)	1,236 枚	2,959 枚	1,600 枚	○
観光客の交通利便性に対する満足度	3.78	3.78	4.00	△
利用者数 (かもめバス)	150 千人	194 千人	200 千人	○
利用者数 (市営定期船)	544 千人	585 千人	630 千人	○
円滑な乗り継ぎにかかる交通事業者との協議の回数	4 回/年	5 回/年	6 回/年	△
各地区で関係各課と地域の方が移動について話し合う回数	0 回/年	1 回/年	10 回/年	○
定期航路事業運航収益比率	43.9%	28.1%	48.0%	△
定期航路事業への行政負担額 (一般会計からの繰入金)	112,794 千円	163,225 千円	125,000 千円	△
かもめバス収益比率	31.2%	41.1%	32.0%	○
かもめバス事業の運行委託料	100,468 千円	100,135 千円	90,000 千円	△
老朽船舶に代わる新たな船舶の建造	未	完了	完了	○
各地区で救急搬送体制を確認する機会の継続	各地区 1 回/年	各地区 1 回/年	各地区 1 回/年	○

(凡例) ○：達成した △：概ね達成した ×：達成できなかった

② 主な個別事業の進捗

目標	個別事業名	当該年度の実施内容及び成果	進捗度
Ⅰ 市民の新たな利用のきっかけづくり	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や運転に不安を感じる方へのかもめバス乗り方教室の開催 運転免許証自主返納支援制度の周知 	<ul style="list-style-type: none"> バスの乗り方教室開催の呼びかけや案内を行ったが教室開催には至らなかった。 運転免許証自主返納支援制度について、広報とばにて周知を行った。 	△
	<ul style="list-style-type: none"> かもめバスの行先別時刻表の HP 掲載（市内利用者向け） 	<ul style="list-style-type: none"> HP 掲載や各離島棧橋、離島連絡所へ設置した。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 低年齢層や親子向けの働きかけ（家族で社会見学など） 	<ul style="list-style-type: none"> 小中学生へ乗り方教室の働きかけを行ったが、開催には至らなかった。 中学生の通学路の安全性を考慮したダイヤ調整を実施した。 	△
	<ul style="list-style-type: none"> ハッピーチケット（かもめバス回数券）の PR 	<ul style="list-style-type: none"> 広報とばにて、ハッピーチケット割引制度について周知を行った。 	○
Ⅱ 観光客の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> かもめバス・定期船の行先別時刻表の HP 掲載（観光客向け） 	<ul style="list-style-type: none"> HP の掲載内容を整理したが、目的地別の案内等を掲載できていない。 かもめバスと定期船との乗り継ぎ時刻表を作成し、各所へ設置した。 鳥羽マリンターミナルにデジタルサイネージを設置し、利便性向上に努めた。 	△
	<ul style="list-style-type: none"> とばすまっぷの見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 掲載内容を改善し、「鳥羽市公共交通機関総合時刻表」を作成・配布した。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 定期航路事業のキャッシュレス化に向けた情報収集と検討 	<ul style="list-style-type: none"> QR 決済対応券売機の導入に向けた予算化を行い、R7 年度に対応機種を設置した。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> かもめバスのキャッシュレス化に向けた情報収集と検討 	<ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カード対応を継続し、適切な運用を行った。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> バス停の記号表示 	<ul style="list-style-type: none"> インバウンド対応を見据え、記号表示について検討した。引き続き検討を継続していく。 	△
	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点での行先別情報 QR コード表示 	<ul style="list-style-type: none"> 既存のデジタルサイネージを活用し、観光情報等の提供に努めた。 	○

	<ul style="list-style-type: none"> 定期航路のアプリ導入、多言語対応 	<ul style="list-style-type: none"> 多言語アプリを運用してきたが、費用対効果等を踏まえ、令和6年度末にて運用を中止した。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 観光情報の発信 	<ul style="list-style-type: none"> HP や SNS、イベント等を通じた情報発信を行った。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 新たな来街需要喚起の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 関係人口交流サイト等を活用し、多様な交流人口の増加を図った。 	○
Ⅲ 一体的な交通システムの構築	<ul style="list-style-type: none"> 市が主体となるもの以外の公共交通機関との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤの調整や説明会を実施し、利用者の意見を反映した。 かもめバスのダイヤについても、交通事業者と協議を行った。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> ネット検索への対応・企画乗船券のデジタル化 	<ul style="list-style-type: none"> 路線検索対応を継続し、観光型 MaaS 事業への参画を推進した。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 鳥羽バスセンターの機能を充実 	<ul style="list-style-type: none"> 情報コーナーや関連設備を整備し、情報提供の充実を図った。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 周辺情報の充実 	<ul style="list-style-type: none"> HP や SNS 等を活用し、情報発信を行った。 	○
Ⅳ 公共交通 まちづくりの方向性と連動した持続可能な公	<ul style="list-style-type: none"> 定期航路ダイヤの再編 	<ul style="list-style-type: none"> 関係者への聞き取りや説明会を踏まえ、新ダイヤを決定した。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 答志島内での陸上移動手段の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 通院時の移動手段を確保した。 島内移動の需要や実態について聞き取りを行うとともに、新たな仕組みについて意見交換を行った。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> かもめバス・交通不便地域の福祉バス再編、スクールバス車両の有効活用 移動によらない新サービスの導入と一体となった検討 	<ul style="list-style-type: none"> 移動販売を継続や、高齢者向けスマートフォン使い方教室を実施により、移動によらない暮らしの利便性保持手段について検討した。 休日部活動支援のため運賃の補助や、スクールバスの運行を行ったが、かもめバスのダイヤと部活動時間が合わず、スクールバスを併用している状況にある。 	△

	<ul style="list-style-type: none"> 施設の統合・集約化を補う移動手段の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 学校統合に向け、かもめバスを利用した登下校について、検討や協議を行った。 将来的な施設の統合・集約化について、協議を進めた。 オンライン診療の体制整備を図るとともに、医療 MaaS 車両による診療の実証を行った。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 地域主体の公共交通体制の構築 	<ul style="list-style-type: none"> 旅館送迎の最適化に関する意見交換を実施した。また、国の交通政策等について、情報収集を行ったが、宿泊施設が抱える送迎バスの運転手不足の解消に向けた具体的な検討に至っていない。 	△
行の V の 向 経 考 け 営 え け た 運 方 運 航 航 航 運 航 化	<ul style="list-style-type: none"> かもめバス、定期航路の効率的な運行・運航 	<ul style="list-style-type: none"> 重複路線の解消に向けた調整や、循環便のルートについて検討したが、依然として厳しい状況にある。 定期船の船員については、通年募集を行っているが、依然として船員不足が深刻である。 	△
航 VI ・ 老朽船舶の更新 運 航 行 航 路 の 安 全 安 心 な 運 め	<ul style="list-style-type: none"> 老朽船舶の更新 	<ul style="list-style-type: none"> 新船を建造・就航し、運航体制の強化を図った。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 安全な乗降の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 安全性確保のため、バス停を移設した。 	○
	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症をはじめとする感染症の予防対策 	<ul style="list-style-type: none"> 定期船については、消毒液を常備するなど引き続き感染予防を行った。 	○
の VII 構 築 救 急 搬 送 体 制	<ul style="list-style-type: none"> 離島の救急搬送体制の構築 	<ul style="list-style-type: none"> 救急患者に対する医療体制の向上と負担の軽減を図った。 「離島救急患者の搬送に関する協定書」を漁協と締結し、運用を開始した。 救急艇の導入について費用等の聞き取りを行った。 	○

(凡例) ○：予定どおり実施 △：概ね予定どおり実施 ×：実施できなかった

③ 総合評価

- 計画の達成度は、市営定期船の新船建造や離島での救急搬送体制構築など、重要な個別事業は着実に進んでいる一方で、観光客向けの割引券販売や自主返納者支援件数など、一部の指標で目標未達の課題が見られます。
- 特に、市営定期船の船員不足は「今後の定期航路の維持確保に関わる」として最も深刻な課題と位置づけられ、早急な人材確保と待遇改善が求められています。また、燃料費や人件費の高騰等により、公共交通の収益比率に影響が生じているなど公共交通の運営を取り巻く状況は厳しさを増しており、持続可能な経営体制の構築が喫緊の課題であることが示されています。
- 今後は、これらの課題を克服するため、バスや定期船の収益改善、人手不足解消に向けた取り組み、そして住民や観光客の利便性向上を両立させるための施策が重要となります。

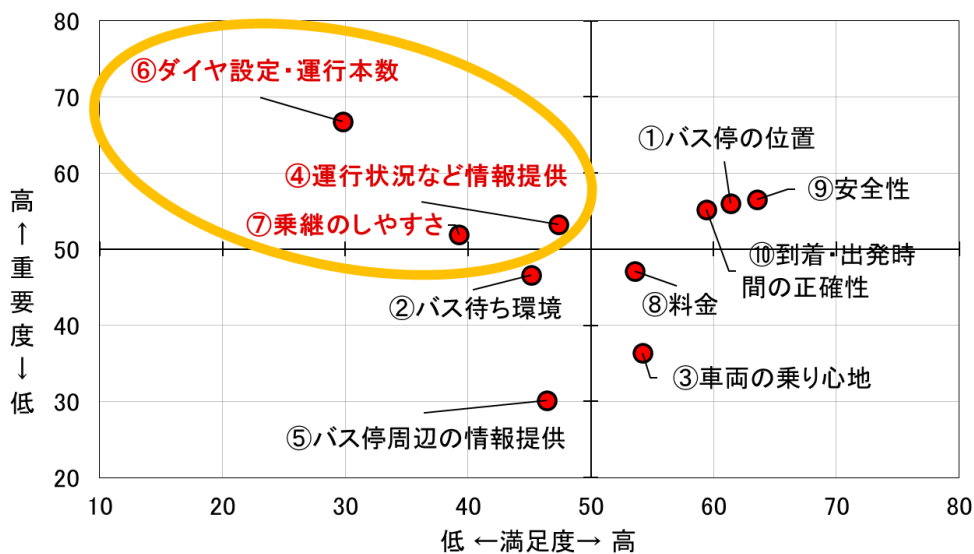
(5) 市民アンケート調査結果

- 調査目的：市民の普段の生活行動やニーズ、公共交通の利用状況を把握
- 調査対象：市内在住 15 歳以上：2500 名（無作為抽出）
- 調査期間：2025 年 7 月 7 日～2025 年 7 月 22 日
- 回収数（回収率）：597 通（23.9%） ※配布数は 2,500 通

① 公共交通の満足度・重要度

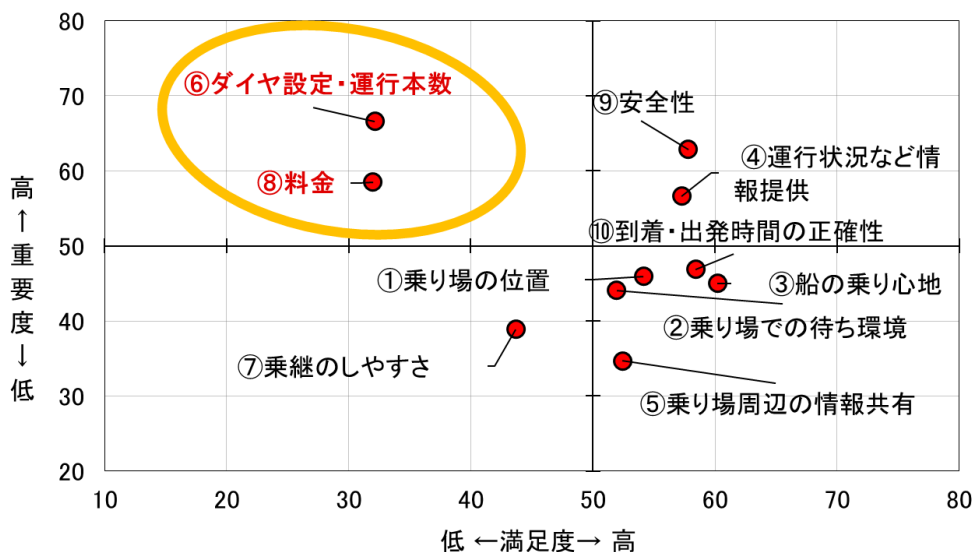
（かもめバスの満足度・重要度）

- 「ダイヤ設定・運行本数」「乗継のしやすさ」「運行状況など情報提供」の満足度が低い一方で、重要度は高いため、今後重点的に取り組むべきである。



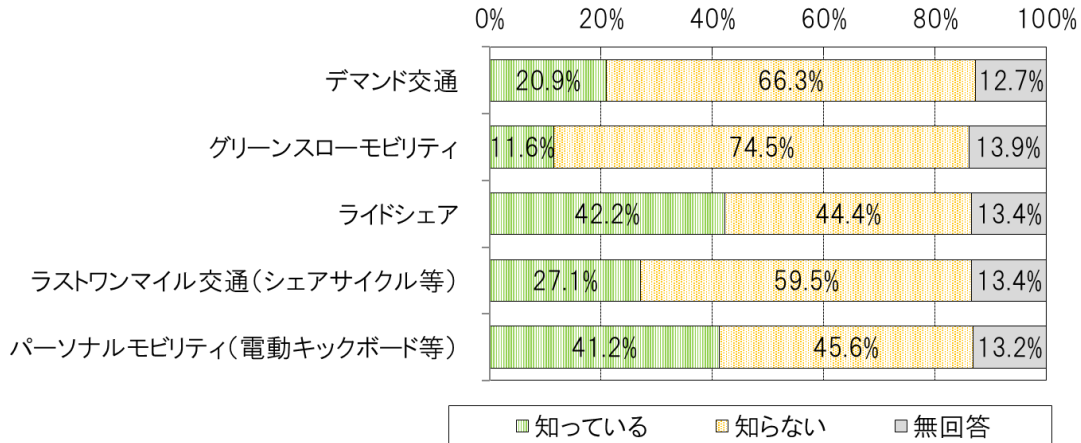
（市営定期船の満足度・重要度）

- 「ダイヤ設定・運行本数」「料金」の満足度が低い一方で、重要度は高いため、今後重点的に取り組むべきである。



② 新しい交通サービスに関する認知度

- ライドシェアやパーソナルモビリティについては、4割以上知っているという回答したが、デマンド交通やグリーンスローモビリティ、ラストワンマイルについてはあまり知られていなかった。
- 一方で、それぞれの交通サービスの特徴を紹介した後に、導入意向を尋ねたところ、デマンド交通が最も多い結果（約34%）となった。



③ 利用状況・利用意向等

- 上記以外のアンケートの集計結果は別紙のとおりであるが、以下のとおり分析し、利用状況および利用意向等を整理した。

(自家用車への高い依存度)

- 通勤・通学、通院、公共施設、買い物など、あらゆる目的の外出において、自家用車（自分で運転または家族の送迎）の利用率が非常に高いことが示されています。
- 特に買い物では78.6%、通院では73.8%、公共施設への外出では72.7%と、7割以上が自家用車を利用しています。
- 公共交通機関（かもめバス・定期船）を利用しない主な理由として、「自分で車やバイクを運転できる」が89.4%と圧倒的に多く、次いで「家族などに送迎してもらえる」が22.7%。3番目に「自宅からバス停が遠い」という声も挙がっています。

(運行内容への不満)

- 公共交通機関の運行に関する課題として、「運行本数が少ない」(20.8%)、「ダイヤ通りに来ない」(5.0%)、「始発便の時間が遅い」(5.3%)、「終発便の時間が早い」(1.9%)などが挙げられています。
- また、「自宅からバス停が遠い」(6.5%)、「目的地からバス停が遠い」(5.0%)といった利便性の問題も指摘されています。

(市民から求められていること)

- 公共交通機関を利用していない人の中で、最も多い回答は「今後も利用しない」で38.8%でした。一方、「自分で車やバイクを運転できなくなったら利用したい」が77.3%と最も高く、将来的に運転ができなくなった際の代替手段として公共交通機関が期待されていることがうかがえます。
- 公共交通機関で行きたい場所としては、商業施設（イオン鳥羽店70.0%、ぎゅーとら鳥羽店58.7%など）や行政系施設（市役所、連絡所など）が挙げられています。現在の自家用車による移動を公共交通に置き換えたいというニーズがあることを示唆しています。
- 運転免許証を自主返納した際の支援としては、「公共交通の運賃割引や無料化」が最も多く（84.2%）、「タクシー券の交付」や「宅配サービス等買物支援の充実」も求められており、運転ができなくなった際の移動手段と生活支援の必要性を示しています。

5. 鳥羽市の公共交通に関する課題

(1) 交通事業全般に関する課題

- 鉄道やバス、市営定期船といった市内の公共交通は、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が大きく減少した後、回復傾向にはあるものの、多くの路線や駅ではコロナ禍前の水準まで回復していない状況です。人口減少や少子高齢化の進展により、今後も利用者数の大幅な増加は見込みにくい状況にあります。
- また、燃料費や人件費の高騰などにより、各公共交通機関の運行経費は増加しており、補助金や一般会計からの繰入金に依存した運営構造が続いていることから、交通事業の維持が一層困難となっています。収益性の低下は、サービス水準の維持や改善を行う上での制約となっています。
- さらに、市民アンケート結果からは、ダイヤ設定や運行本数、乗継のしやすさ、運行状況に関する情報提供などについて、重要度が高い一方で満足度が低い項目が多く、公共交通全体として利便性に課題があることが明らかとなっています。加えて、鳥羽水族館周辺をはじめとする観光地周辺では、交通混雑や駐車場不足といった問題も生じています。
- 以上のことから、限られた利用者数と厳しい経営環境の中でも、公共交通サービスの質と効率性を両立させるため、交通体系の見直しと持続可能な運営構造の構築が必要となっています。

(2) 担い手不足と持続可能性に関する課題

- 全国的な傾向と同様に、バス運転士や船員など公共交通を支える人材の不足や高齢化が進行しており、将来にわたり安定した交通サービスを維持することが困難となりつつあります。特に、市営定期船においては深刻な船員不足が生じており、現状のダイヤや航路の維持そのものが危機的状況にあります。
- また、労働環境や処遇面において、他産業と比較して人材確保が難しい状況が続いており、新たな人材の確保や定着に向けた取組みが十分とは言えない状況です。こうした状況は、将来的な交通サービスの縮小や利便性低下につながるおそれがあります。
- さらに、宿泊施設等においても人手不足により、観光送迎など交通関連サービスの維持が難しくなっており、交通事業単体での対応ではなく、宿泊送迎バスの一体化など、地域や関係事業者との連携が求められています。
- これらを踏まえると、公共交通の持続可能性を確保するためには、人材確保や就労環境の改善を中心とした担い手対策を強化するとともに、関係主体が連携した運営体制の構築が不可欠です。

(3) 地域生活に関する課題

- 市内には、公共交通サービスが受けにくい公共交通空白地の人口は 1,749 人（全体の約 10%）であり、特に加茂地区、長岡地区、鳥羽地区に多く存在します。これらの地域では、自家用車に依存していると考えられ、運転が困難となった場合の移動手段の確保が課題となっています。
- また、離島住民にとって、市営定期船が住民の通勤・通学・通院・買い物など日常生活を支える重要な移動手段となっていますが、有事の際の代替手段がなく、島内の生活移動も徒歩・自家用車に依存しています。
- さらに、定期船と鉄道、バスとの接続において、スムーズに乗り継げない便が存在しており、市内外への移動の利便性向上が十分に図られていない状況です。
- 以上のことから、地域ごとの人口構成や地理的条件を踏まえ、公共交通空白地や離島地域に配慮した、きめ細かな交通サービスの再構築が求められています。

(4) 観光需要に関する課題

- 市内各地に観光地・観光施設が点在する観光都市である一方で、路線バス等の公共交通のダイヤ設定や運行本数、乗継のしやすさ、運行情報の分かりやすさに対する満足度が低いことなど、観光客が公共交通を利用して市内を円滑に回遊できる環境は十分に整っているとは言えません。
- 特に、鳥羽駅や鳥羽マリンターミナルといった市内外からの玄関口において、二次交通の分かりにくさや乗継の不便さが、観光客の行動範囲を限定し、市内回遊の阻害要因となっている可能性があります。観光客向けの周遊券や割引施策を実施しているものの、一部の指標では目標未達となっており、施策が十分に活かされていない状況が見られます。
- また、観光客の移動手段は自家用車への依存度が高く、鳥羽水族館周辺をはじめとする主要観光地周辺では、観光シーズンや休日を中心に交通渋滞や駐車場不足が発生しており、都市機能や観光地としての快適性に影響を及ぼしています。公共交通を活用した来訪や、自動車交通の抑制が十分に進んでいません。
- さらに、離島航路を含む市内の公共交通は、住民の日常生活を支える交通と観光交通の双方の役割を担っている一方で、船員不足や経営環境の悪化といった課題を抱えています。
- 以上のことから、観光振興と生活交通の維持を両立させる視点に立った、持続可能な交通体系の構築が必要となっています。

6. 目指すべき姿と基本方針

(1) 目指すべき姿

鳥羽市では、「第六次鳥羽市総合計画」及び「鳥羽市都市マスタープラン」で掲げる将来像「誰もがキラめく鳥羽 海の恵みがつなぐ鳥羽」の実現を目指し、各種計画を策定しています。

本計画においては、これら上位・関連計画と連携するとともに、将来都市像の実現に向けた、公共交通の目指すべき姿並びに基本方針を設定し、その実現に向けて実施する事業を示していきます。

市民生活と観光が調和し、快適に過ごせるまち『とば』

～公共施設や居住地の再編と連動し、多様な人材に支えられた、
効率的かつ強靱な交通ネットワークの構築～

(2) 基本方針

本計画で定めた公共交通の目指すべき姿を実現するため、以下のとおり3つの基本方針を設定します。

方針1：公共施設・居住地再編と連携した交通ネットワークの再構築

- ・公共施設等総合管理計画に基づく公共施設の統廃合や、立地適正化計画に基づく居住誘導・都市機能誘導を考慮し、交通ネットワークを再構築。
- ・人口の誘導が見込まれる、もしくは需要が集中するエリアに公共交通を重点的に配置し、福祉バスの再編など、効率的なサービス提供を目指す。
- ・無駄な運行を削減し、持続的な経営体制を確立。

方針2：広域的な連携による交通機能の強化と規模の適正化

- ・伊勢市や志摩市など定住自立圏内市町との連携を強化。広域的な移動ニーズに対応。
- ・旅館組合等による共助版ライドシェアや複数の宿泊施設で連携した送迎バスを検討。地域全体で交通機能を補完し、持続的な経営体制を築くための「規模の適正化」を推進。

方針3：多様なニーズに対応したDXと共助の推進と人材確保

- ・デジタル技術（DX）と地域住民・事業者の「共創」を積極的に活用し、多様化する市民・観光客のニーズに対応。
- ・交通事業の担い手不足解消のため、船員の戦略的な人材確保や処遇改善を推進。働きがいのある環境を整備。

7. 計画の目標

計画の3つの基本方針に沿って、次のとおり具体的な目標とそれに対応する数値目標を設定し、目標を達成するための事業を推進するとともに、目標の達成状況を評価します。

目標1：効率的なサービス提供

○持続可能な地域交通を今後も維持するため、限られた資源を最大限に活用し、効率的なサービス提供を目指します。そのための数値目標として、以下の2項目を設定し、各公共交通の利用促進策や他分野との連携等により、負担率を下げることを目指します。

(達成度を測る数値目標案)

指標	現行値	目標値	備考・データの取得方法等
市営定期航路事業 運航収益比率（建造費等は除く）	28.1% （R6年）	28.1% （R12年）	・4月から翌年3月までの運航経費 に対しての市の負担額の割合を算出
かもめバス収益比率（建造費等は除く）	41.1% （R6年）	41.1% （R12年）	・4月から翌年3月までの運行経費 に対しての市の負担額の割合を算出

目標2：持続的な経営体制の確立、交通事業の担い手不足解消

○持続可能な地域公共交通の実現に向けて、安定的かつ効率的な経営体制の確立を図るとともに、交通事業を支える船員や運転士などの人材を確保し、定着率向上を目指します。そのための数値目標として、以下の3項目を設定し、船員・ドライバーの処遇改善や人材確保策等により、現行値よりも向上を図ります。

(達成度を測る数値目標案)

指標	現行値	目標値	備考・データの取得方法等
船員の離職率	14.3%	14.3%	・データは定期船課より提供 ・各年度4月1日時点の船員数に対する4月から翌年3月までの離職者数の割合を算出
事故件数	0件	0件	・データは運航事業者より提供
計画期間中の退職補充率（市営定期船）	75.0% （R3～7年度）	100.0% （R8～12年度）	・データは定期船課より提供 ・計画期間（5か年）の累計採用者に同期間の累計退職者数を除して算出

目標3：広域的な移動ニーズに対応した公共交通体系の構築

○公共施設や居住地の再編と連動し、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、伊勢市や志摩市等への移動ニーズに対応した広域交通ネットワークの実現を目指します。そのための数値目標として、以下の7項目を設定し、広域的なバス路線網の再編や交通結節点の機能強化等により、本島だけでなく離島の移動利便性を向上させ、人口減少となる中においても現行値を維持することに努めます。

(達成度を測る数値目標案)

指標	現行値	目標値	備考・データの取得方法等
市営交通サービスの利用者数（陸路）	195,075人 (R6年)	195,075人 (R12年)	・対象の公共交通はかもめバス ・データは運行事業者より提供 ・4月から翌年3月までの利用者数の合計値
市営交通サービスの利用者数（航路）	577,639人 (R6年)	577,639人 (R12年)	・対象の公共交通は市営定期船 ・データは定期船課より提供 ・4月から翌年3月までの利用者数の合計値
かもめバスの運行収益比率	41.1% (R6年)	41.1% (R12年)	・データは運行事業者より提供 ・運行経費に対して運賃収入が占める割合を算出
伊勢二見鳥羽周遊バス（CANばす）の利用者数	332,426人 (R6年)	350,000人 (R12年)	・データは運行事業者より提供 ・4月から翌年3月までの利用者数の合計値
全人口に対する市内の鉄道駅及びバス停の徒歩圏人口カバー率	90.0% (R2年)	90.0% (R12年)	・市内の鉄道駅周辺（800m圏）、全バス停周辺（300m圏）に居住する人口を市の総人口で除した割合を算出
都市計画区域内人口に対する都市計画区域内の鉄道駅及び基幹バス停の徒歩圏人口カバー率	49.1% (R2年)	49.1% (R12年)	・立地適正化計画のデータを使用 ・池の浦駅及び鳥羽駅周辺（800m圏）、鳥羽駅から鳥羽市民の森公園周辺にかけてのバス停周辺（300m圏）に居住する人口を市の総人口で除した割合を算出
市民アンケート満足度（観光）	—	3.00点	・毎年の市民アンケートにより算出（5点満点の平均値）
市民アンケート満足度（生活インフラ）	—	3.00点	・毎年の市民アンケートにより算出（5点満点の平均値）

目標4：市民・観光客のニーズへの対応

○市民や観光客の公共交通利用を促し、交通事業の収益基盤強化を目指します。そのための数値目標として、以下の4項目を設定し、バリアフリーへの対応や鉄道事業・観光事業者との連携、離島内での移動手段の確保等により、公共交通利用者の満足度を向上させ、人口減少となる中においても現行値を維持することに努めます。

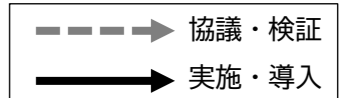
(達成度を測る数値目標案)

指標	現行値	目標値	
市営交通サービスの利用者数（陸路）	195,075人 (R6年)	195,075人 (R12年)	・対象の公共交通はかもめバス ・データは運行事業者より提供 ・4月から翌年3月までの利用者数の合計値
市営交通サービスの利用者数（航路）	577,639人 (R6年)	577,639人 (R12年)	・対象の公共交通は市営定期船 ・データは定期船課より提供 ・4月から翌年3月までの利用者数の合計値
観光入込客数	4,153,956人 (R6年)	4,153,956人 (R12年)	・4月から翌年3月までの観光入込客数の合計値
市民アンケート満足度（観光）	—	3.00点	・毎年の市民アンケートにより算出 (5点満点の平均値)

8. 目標達成のための施策・事業

計画の4つの目標に基づいて、施策の方向性を定め、具体的な事業及び事業主体・計画期間を明確にして事業を推進します。

目標1：効率的なサービス提供



実施事業	具体的な事業内容	関係主体 ◎：実施主体 ○：連携主体	実施スケジュール（年度）					
			R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 市交通システムの再編	<p>【市交通関係全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少や運転手不足等の課題に対応するため、定期航路、コミュニティバス（かもめバス）、スクールバス、福祉バス等の既存交通資源を総動員し、部署や事業者の垣根を超えた統合的なネットワーク構築と、地域の実情に即した移動手段の最適化を図る。 移動販売やオンライン診療など「移動しなくても生活できる」サービスの導入・普及とのバランスを考慮し、将来的な交通網のあり方を再整理する。 <p>【かもめバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画で「基幹的な公共交通」と位置付けられる路線（鳥羽駅～市民の森公園周辺）の機能を維持しつつ、利用状況や地域要望に基づき、利用の少ない停留所の廃止や便数の見直しなど、持続可能な運行形態への転換を進める。 運行の効率化に向け、デマンド型交通や、地域主体による自家用車活用事業（共助交通）など、新たな輸送モードの導入可能性を検討する。 鳥羽水族館など主要観光施設への来訪動態に合わせたダイヤ・ルート再編や、駅周辺エリアを周遊するループバスの導入など、観光需要を取り込んだ利用促進策を検討する。 <p>【定期船】</p> <ul style="list-style-type: none"> 離島住民の生活を支えるため、利用状況や島民のニーズを精査し、需要に見合った持続可能な運航体制を構築する。 便数維持の手段として船舶の小型化を検討する際は、欠航リスク（就航率）への影響や貨物輸送力の低下、民間配送へのアウトソーシングの可能性等を総合的に勘案し、慎重に判断する。 <p>【スクールバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 休日登校時（部活動等）におけるかもめバスとのダイヤ接続の不備を解消するため、ダイヤ改正の協議を行うとともに、スクールバス機能の路線バスへの統合や代替可能性を探る。 スクールバスの部活動送迎への利用拡大など、既存資源を最大限に活かした効率的な運用を検討する。 <p>【福祉バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 定期巡回とオンデマンドを併用する現行方式の利用実態を検証し、教育・観光など他分野との連携も含めた、より効率的で持続可能な運行モデルを構築する。 	◎：市、交通事業者（バス）	<p>（R8） 部局横断型の市交通関係者会議による検討</p> <p>（R9） 相互に連携して検討</p> <p>（R10） スクールバス・福祉バスを活かした市地域公共交通のダイヤの運行</p> <p>（R10） 新たな交通モードの導入可能性も含めた、 ・かもめバスの運行内容の効率化 ・定期船の運航内容見直し</p> <p>（R10） デマンド実証等</p> <p>（R11） ループバスの導入</p> <p>（R12） 効果検証および次期計画に向けた施策検討</p> <p>（R13~） 継続</p>					
② わかりやすい情報発信と場所・媒体の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容の見直し時等にわかりやすい時刻表を作成し、主要な公共施設への掲示や市の各種HPで案内するなど、広く周知する。 バスや定期船の運行位置が確認できるロケーションシステムの導入やGTFSデータの整備による公共交通情報のオープンデータ化を行うことで、利便性の向上と満足度の向上を図る。 	◎：市、交通事業者（バス）	<p>（継続） 分かりやすい時刻表の作成、HP等での周知</p> <p>（継続） GTFSデータの整備等によるオープンデータ化</p> <p>（継続） バスや定期船のロケーションシステムの拡充</p> <p>（R13~） 継続</p>					

③ デマンドバス等の新たな交通システム導入	<ul style="list-style-type: none"> ・かもめバスの再編に合わせ、福祉・教育・観光などの他分野と連携しながら、デマンド型交通や自家用車を活用して市や地域団体が運行する移動手段など、新たな交通システムの導入可能性を検討する。(相差DMOが行政の補助を活用しながら、南鳥羽地区での旅館送迎用デマンドバス事業を実施予定) ・地域交通の「担い手」「移動の足」不足の解消が期待される日本版ライドシェアについて、通勤・通学圏域や観光圏域となる伊勢市・志摩市と連携しながら導入可能性を検討する。 	◎：市 ○：国、県		継続
④ 環境にやさしいバス車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両の更新時に環境に配慮した車両を積極的に導入する。(例：アイドリングストップバス、ハイブリッドバス、接続バス、電気バスなど) 	◎：交通事業者（バス） ○：市、国、県		
⑤ 持続可能な運賃体系の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な経営体制を確立するため、運賃体系について見直しを行う。 ・一方で、定期船は離島住民の通学・通院や買い物等の日常生活で不可欠な移動を支える重要な公共交通であるため、離島住民運賃割引補助制度を活用し、運賃の一部を市が負担する仕組みを検討する。 	◎：市		

目標2：持続的な経営体制の確立、交通事業の担い手不足解消



実施事業	具体的な事業内容	関係主体 ◎：実施主体 ○：連携主体	実施スケジュール（年度）					
			R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 需要が集中するエリアに公共交通を重点的に配置	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況に応じた運行内容を検討するとともに、主要観光施設などに集中する需要に見合った公共交通網を検討する。 	◎：市、交通事業者（バス）	※随時、利用データの整理・分析					継続
② 船員、ドライバーの就労環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・就労時間や賃金・報酬（例：基本給の引き上げ、インセンティブ制度）の改善、福利厚生の充実（例：各種手当や育児・介護休暇）など、船員、ドライバーが働きやすい環境を充実させ、交通事業の担い手不足を解消する。 	◎：交通事業者（バス、タクシー） ○：市		船員、ドライバーの就労環境の改善				継続
③ 人材確保に向けた取組みの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・定期的かつ継続的な採用に加え、資格取得支援や安全研修プログラムの充実、キャリアパスの明確化により、交通事業の担い手不足を解消する。 ・大型二種免許や船舶免許の取得に対する支援や市主催の免許・資格取得に関するセミナーの開催等によって、交通事業の担い手増加を目指す。 ・制度改正等の国の動向を注視しながら、バス・タクシーにおける外国人ドライバーの採用可能性についても検討する。 ・デジタル技術（DX）を積極的に活用しながら、交通分野の作業効率化を図り、内職作業に必要な人員削減を目指す。 	◎：交通事業者（バス、タクシー） ○：市			人材確保に向けた取組みの実施			
④ スマートアイランド推進プラットフォームの参画等による新技術活用によるコスト低減	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、スマートアイランド推進プラットフォームに参画しながら、離島における新技術・デジタル技術を活用した最新事例を収集しつつ、鳥羽市での実施可能性について行政と交通事業者などが連携しながら検討する。 ・棧橋の改札機導入等のデジタル化を検討する。 	◎：市 ○：交通事業者（バス、タクシー）、国、県	(継続) スマートアイランド推進プラットフォームの参画				棧橋の改札機導入等のデジタル化の検討	
⑤ 地元住民の公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・住民一人ひとりの利用が路線の維持につながるという機運を高めるため、広報での周知や乗り方教室、免許返納支援などの施策を展開し、公共交通の利用促進を図る。 	◎：市 ○：交通事業者（バス、タクシー）	(継続) 広報での周知・発信、免許返納支援				乗り方教室の開催	

目標4：市民・観光客のニーズに対応



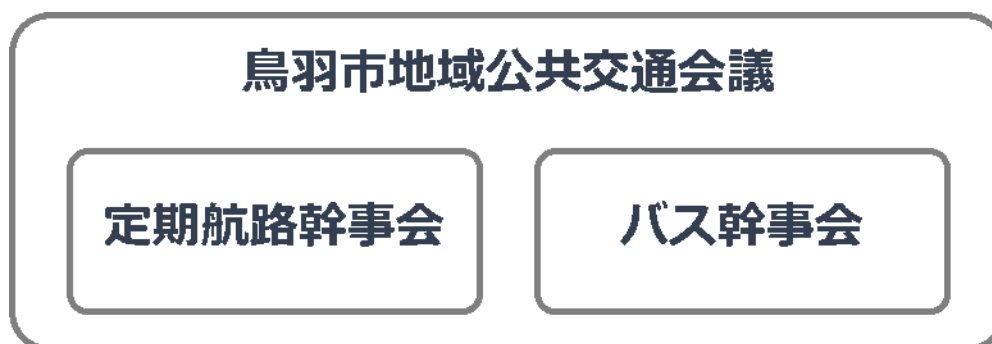
実施事業	具体的な事業内容	関係主体 ◎：実施主体 ○：連携主体	実施スケジュール（年度）					
			R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 車両・船舶・交通施設等のバリアフリー対応	<p>【車両・船舶のバリアフリー化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、CAN ばすは全車両が車いす対応の低床バスであり、市営定期船も5隻中4隻でバリアフリー対応が完了している。一方、かもめバスの一部車両、定期船の残る1隻、およびタクシー車両については非対応のものが残存しているため、今後の老朽化等に伴う更新に合わせて、計画的にバリアフリー対応型の車両・船舶の導入を進める。 <p>【交通施設のバリアフリー化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳥羽駅や鳥羽マリンターミナル等の主要な交通結節点や、鳥羽駅周辺の歩行者の回遊需要が高い動線において、バリアフリーに配慮した空間整備を推進し、誰もが快適に移動できる回遊利便性の向上を図る。 	◎：市、交通事業者（鉄道、バス、タクシー） ○：国、県						<p>バリアフリー対応車両の導入（※車両の更新時）</p> <p>交通施設等のバリアフリーの整備</p>
② デマンドバス等の新たな交通システム導入【再掲】	<ul style="list-style-type: none"> ・かもめバスの再編に合わせ、福祉・教育・観光などの他分野と連携しながら、デマンド型交通や自家用車を活用して市や地域団体が運行する移動手段など、新たな交通システムの導入可能性を検討する。（相差DMOが行政の補助を活用しながら、鳥羽駅から南鳥羽までの直通送迎バス事業を実施予定） ・地域交通の「担い手」「移動の足」不足の解消が期待される日本版ライドシェアについて、通勤・通学圏域や観光圏域となる伊勢市・志摩市と連携しながら導入可能性を検討する。 	◎：市 ○：国、県						<p>新たな交通システム導入の検討</p> <p>デマンド実証等</p> <p>効果検証および次期計画に向けた施策検討</p>
③ 交通・観光の連携施策の拡充と情報発信の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・「まわりゃんせ」等の企画乗車券や、シェアサイクル・サイクルトレイン、答志島航路や漁協と連携したツアー、ハイキング・ロゲイニングの開催などの既存施策を継続・拡充し、交通・観光事業者との連携による利用者の拡大を図る。 ・市内公共交通の情報を網羅した観光マップの作成に加え、観光協会のHPや主要観光・宿泊施設等でも積極的に発信を行うことで、観光客の公共交通利用を促進する。 	◎：市、交通事業者（鉄道） ○：交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、観光協会						<p>鉄道会社や観光事業者との連携</p> <p>公共交通と観光分野が連携した情報発信</p>
④ 離島の緊急搬送体制の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・フローチャートにより地域別の搬送体制の明確化を行う。 ・離島救急患者搬送費補助事業について継続して行うとともに、補助額の上限についても燃料費等の踏まえながら継続して検討する。 ・令和7年1月1日付けで締結した「離島救急患者の搬送に関する協定書」に基づいて、離島救急患者搬送船モデル事業を運用し、離島地区における救急患者への対応を行うとともに、他地域の状況等を踏まえながら、他地区についても事業実施を目指す。 	◎：市、市民・地域						<p>（継続）離島救急患者搬送費補助事業の実施</p> <p>フローチャートにより地域別の搬送体制の明確化</p> <p>離島救急患者搬送船モデル事業の運用と他地区への展開</p>
⑤ 島内での陸上移動手段の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・答志島内において桃取診療所への移送や多様な主体との連携による自家用有償運送等の可能性とその実現を目指した検討を進める。 ・答志島以外の離島においても利用住民の日常需要や救急時の需要に対応できるよう、既存の交通モードにとらわれない移動手段の可能性を検討する。 	◎：市、市民・地域 ○：国、県						<p>島内での陸上移動手段の確保</p>
⑥ 二次交通の充実と案内環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥羽駅周辺の観光施設を周遊するループバスの導入検討に加え、既存駐車場の適正化と合わせて、シェアサイクルや電動キックボード、小型EV等のパーソナルモビリティの導入を検討し、拠点からの移動手段を充実させる。 ・鳥羽駅や鳥羽マリンターミナル等の交通結節点へのデジタルサイネージ設置や案内表示の多言語化等を推進し、インバウンド客を含めた利用者がスムーズに移動できる環境を整備する。 	◎：市、交通事業者（バス） ○：施設管理者、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）市民・地域、観光協会						<p>観光客向けの移動手段の充実</p> <p>（継続）情報の多言語発信</p>

9. 計画の進行管理・評価体制

(1) 鳥羽市地域公共交通会議

- 鳥羽市地域公共交通会議（以下「公共交通会議」という。）は、道路運送法に基づく地域公共交通会議と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に基づく協議会の二つの機能を併せ持つ組織です。
- また、公共交通会議は設置要綱に定める協議事項のほか、本計画の策定及び実施等を担う組織として位置づけられます。
- 鳥羽市は、学識経験者、市民の代表者、交通事業者及び行政関係者等で構成する地域公共交通会議で、本計画の実行計画として、各バス系統・離島航路に関する「生活交通確保維持改善計画」を策定し、見直しを毎年度実施します。

(2) 鳥羽市地域公共交通会議の構成



(3) 評価の実施・検証

- 公共交通会議において、計画の立案、実施、評価及び改善を繰り返す PDCA サイクルを実行します。
- 年度ごとに実施する個別事業は、実施主体者が各事業の進捗や成果等の評価を行い、次年度以降における事業の取り組み方法を検討し、見直します。
- また、公共交通会議に本計画全体の進捗状況や効果等を諮ることで PDCA が構築されます。

■地域公共交通計画の評価・見直しのスケジュール

年度	R8	R9	R10	R11	R12	R13～
計画 (Plan)	事業計画	事業計画	事業計画	事業計画	事業計画 次期交通計画の検討	事業計画
実施 (Do)	事業展開					
評価 (Check)	進捗確認	進捗確認	進捗確認	進捗確認	目標評価	
改善 (Action)	改善	改善	改善	改善	改善	

■地域公共交通会議の年間スケジュール

PDCA	時期	内容
計画(P)	4月	○地域公共交通計画に基づく事業計画
実施(D)	6月	○地域公共交通会議バス幹事会・定期航路幹事会の開催 ・生活交通確保維持改善計画(フィーダー系統及び離島航路)の協議・承認、前年度の二次評価結果の報告 ・公共交通利用者数、運行(運航)収入等の利用状況の資料提出 ・公共交通会議の既決予算に対する決算の承認 ・公共交通会議の新年度予算及びスケジュールの協議・承認
	11月	○次年度一般会計当初予算要望 ○地域公共交通確保維持改善事業補助金の申請
評価 (Check) 改善 (Action)	12月	○地域公共交通会議全体会の開催 ・生活交通確保維持改善計画(フィーダー系統及び離島航路)の事業評価に対する協議・承認 ・地域公共交通計画の評価・改善に関する協議 ・実施計画および地域公共交通計画の見直し(随時) ○国・県による地域公共交通確保維持改善事業補助金の監査
	1月	○地域公共交通会議バス幹事会・定期航路幹事会の開催 ・ダイヤ改正等の承認・許可申請 ○事業評価(本省様式・中部様式)の提出
	2月	○第三者評価委員会(中部運輸局)による事業評価

10. 地域公共交通確保維持事業

(1) 運行を確保・維持する運行系統

① 地域の公共交通における位置付け・役割

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	近鉄鳥羽線	○ 市外への広域交通とともに、市民や観光客の交流の促進やにぎわいの創出につながるネットワーク	○ 引き続き市の公共交通の骨格を形成できるよう、交通事業者と協議の上、一定以上の水準を確保
	近鉄志摩線		
	JR 参宮線		
	伊勢二見鳥羽周遊バス (CAN ばす)		
	路線バス 41 号系統 (伊勢鳥羽線)		
	東京高速バス		
	伊勢湾フェリー (鳥羽伊良湖航路)		
	神島観光汽船		
地域内幹線	市営定期船 (鳥羽～神島)	○ 鳥羽駅周辺エリアを經由して、市内の各拠点に連絡する。	○ 引き続き市の公共交通の骨格を形成できるよう、利用促進等を行うとともに、地域公共交通確保維持改善事業 (離島航路運営費等補助金) を活用し、持続可能な運航を実施。
	市営定期船 (鳥羽～和具・答志)		
	市営定期船 (鳥羽～菅島)		
	市営定期船 (鳥羽～坂手)		
	市営定期船 (鳥羽～桃取)		
支線	コミュニティバス (小浜・鳥羽小学校線)	○ 市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点と集落とを接続するネットワーク ○ 中核拠点と観光地とを接続するネットワーク	○ 地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助) を活用し持続可能な運行を目指す
	コミュニティバス (鳥羽小学校・安楽島線)		
	コミュニティバス (小浜・ウスタリアン線)		
	コミュニティバス (鳥羽・国崎線)		
	コミュニティバス (小浜・石鏡港線)		

② 地域公共交通確保維持事業による支援の必要性

系統	必要性
市営定期船 (鳥羽～神島)	<p>○ 離島住民を中心とする日常生活や通勤・通学・観光等、多様な目的で利用する、重要な交通となっています。</p> <p>○ 一方で、市の運営努力のみでは、航路の維持が難しくなっており、地域公共交通確保維持改善事業(離島航路運営費等補助金)により運航を確保・維持する必要があります。</p>
市営定期船 (鳥羽～和具・答志)	
市営定期船 (鳥羽～菅島)	
市営定期船 (鳥羽～坂手)	
市営定期船 (鳥羽～桃取)	
コミュニティバス (小浜・鳥羽小学校線)	<p>○ 市内外の交通拠点を接続し、通勤・通学を中心とする日常生活や観光等多様な目的で利用する、重要な交通となっています。</p> <p>○ 一方で、路線バス事業者や市の運営努力のみでは、路線の維持が困難となっており、地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)により運行を確保・維持する必要があります。</p>
コミュニティバス (鳥羽小学校・安楽島線)	
コミュニティバス (小浜・ウスタリアン線)	
コミュニティバス (鳥羽・国崎線)	
コミュニティバス (小浜・石鏡港線)	

③ 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
市営定期船 (鳥羽～神島)	鳥羽	菅島	神島	海上運送法第3条	定期航路	鳥羽市	離島航路運営費等補助金
市営定期船 (鳥羽～和具・答志)		和具	答志				
市営定期船 (鳥羽～菅島)		坂手	菅島				
市営定期船 (鳥羽～坂手)		—	坂手				
市営定期船 (鳥羽～桃取)		—	桃取				
コミュニティバス (小浜・鳥羽小学校線)	小浜漁協前	鳥羽駅	鳥羽小学校	道路運送法第4条(乗合)	路線定期運行	鳥羽市 (運行は三重交通株式会社に委託)	フィーダー補助
コミュニティバス (鳥羽小学校・安楽島線)	鳥羽小学校	鳥羽駅	安楽島				
コミュニティバス (小浜・ウイスタリアン線)	小浜漁協前	鳥羽駅	ウイスタリアン前				
コミュニティバス (小浜・石鏡港線)	小浜漁協前	鳥羽駅	石鏡港 (土日・祝日は畔蛸口)				
コミュニティバス (鳥羽・国崎線)	鳥羽バスセンター	鳥羽駅	国崎 (土日・祝日は鳥羽展望台)				

④ 事業の定量的な目標・効果とその評価手法

- 上記「8. 計画の進行管理・評価体制」のとおり。

(参考) これまでの検討経緯

No	年月日	事項	内容
1	4月28日(月) ~5月12日(月)	庁内各課への意見照会 ①	鳥羽市地域公共交通計画の進捗評価及び実施計画の見直しについて
2	5月27日(火)	地域公共交通会議 (全体会) ①	・鳥羽市地域公共交通計画の進捗評価及び実施計画の見直しについて ・鳥羽市地域公共交通計画の策定について ほか
3	7月7日(月) ~22日(火)	市民意見募集① (アンケート調査)	現行計画の実施状況や課題、公共交通を取り巻く新たな状況等について、新計画で盛り込むべき新しい視点等を把握するため、市内在住の15歳以上の方2,500名を対象に調査(回答数:597件)
4	8月18日(月) ~29日(金)	観光・交通関係事業者 ヒアリング①	現行計画の評価や新計画の方向性を検討する目的で、交通・観光関係者が感じる公共交通における課題や今後取り組んでいく事業等を把握するため、ヒアリングを42団体に実施。
5	10月1日(水)	地域公共交通会議 (全体会) ②	鳥羽市地域公共交通計画の策定について
6	12月26日(金)	地域公共交通会議 (全体会) ③	鳥羽市地域公共交通計画の策定について
7	1月8日(木) ~26日(月)	観光・交通関係事業者 ヒアリング②	これまでの会議やヒアリング等に基づいて作成した計画案の事業等について、方向性等を確認するため、実施主体となる関係12団体にヒアリングを実施。
8	2月17日(火) ~24日(火)	庁内各課への意見照会 ②	鳥羽市地域公共交通計画の案について
9	2月27日(金)	地域公共交通会議 (全体会) ④	鳥羽市地域公共交通計画の策定について
10	3月9日(月) ~11日(水)	庁内各課への意見照会 ③	鳥羽市地域公共交通計画の案について
11	3月23日(月)	市議会(全員協議会)	鳥羽市地域公共交通計画の案について
12	3月24日(火) ~4月21日(火)	市民意見募集② (パブリックコメント)	鳥羽市地域公共交通計画の案について
13	5月27日(水)	地域公共交通会議 (全体会) ⑤	鳥羽市地域公共交通計画の策定について

第2次鳥羽市地域公共交通計画
【令和8年度～令和12年度】

発行年月：令和8年7月

発行・編集：鳥羽市