

# 鳥羽市地域公共交通計画

令和3年3月

(令和6年5月29日変更)

(令和8年3月10日変更)

鳥羽市

# 目次

1. はじめに	3
1.1. 鳥羽市地域公共交通計画策定の背景	
1.2. 鳥羽市地域公共交通計画策定の目的	
1.3. 鳥羽市地域公共交通計画の位置づけ	
2. 鳥羽市地域公共交通計画の期間と区域	4
3. 鳥羽市の概況	4
3.1. 鳥羽市の人口	4
3.1.1. 現状の整理	
3.1.2. 将来人口推計	
3.1.3. 人口分布及び施設の配置状況	
3.2. 鳥羽市の公共交通の現状	8
3.2.1. 鳥羽市の公共交通の概要	
3.2.2. 鳥羽市の鉄道	
(1) 近畿日本鉄道（近鉄）	
(2) J R 東海	
3.2.3. 鳥羽市の路線バス	
(1) 鳥羽市コミュニティバス「かもめバス」	
(2) 伊勢二見鳥羽周遊バス（CAN ばす）	
(3) 一般路線バス	
(4) 東京高速バス	
3.2.4. 鳥羽市の航路	
(1) 市営定期航路	
(2) 鳥羽伊良湖航路（伊勢湾フェリー）	
(3) 神島観光汽船	
3.2.5. その他交通機関	
(1) タクシー	
(2) ホテル・旅館等のシャトルバス	
(3) スクールバス	
(4) 福祉バス	
(5) 福祉移送サービス	
(6) チャーター船	
(7) カーシェアリング	
4. 鳥羽市地域公共交通網形成計画期間の事業実施結果	13
5. 鳥羽市民・観光客の移動に関する課題	20

6.	地域公共交通計画の基本的な方針	23
6.1	本市の公共交通が目指す姿	
6.2	地域公共交通確保維持事業	
6.2.1	地域公共交通における位置づけ、役割、確保・維持策等	
6.2.2	<b>地域公共交通確保維持事業の必要性</b>	
7.	鳥羽市地域公共交通計画の目標	27
	Ⅰ 市民の新たな利用のきっかけづくり	
	Ⅱ 観光客の利用促進	
	Ⅲ 暮らしの目的を達成するための一体的な交通システムの構築	
	Ⅳ まちづくりの方向性と連動した持続可能な公共交通	
	Ⅴ 経営の健全化に向けた運行・運航の効率化	
	Ⅵ かもめバス・定期航路の安全・安心な運行・運航	
	Ⅶ 救急搬送体制の確保	
8.	目標を達成するために行う事業	30
	Ⅰ 市民の新たな利用のきっかけづくり	
	Ⅱ 観光客の利用促進	
	Ⅲ 暮らしの目的を達成するための一体的な交通システムの構築	
	Ⅳ まちづくりの方向性と連動した持続可能な公共交通	
	Ⅴ 経営の健全化に向けた運行・運航の効率化	
	Ⅵ かもめバス・定期航路の安全・安心な運行・運航	
	Ⅶ 救急搬送体制の確保	
9.	本計画の推進及び評価	36
9.1.	鳥羽市地域公共交通会議	
9.2.	評価の実施・検証	

## 1. はじめに

### 1.1. 鳥羽市地域公共交通計画策定の背景

本市は、三重県東端部の志摩半島北側に位置し、伊勢湾と太平洋・熊野灘に面しており、市域は神島・答志島・菅島・坂手島の4つの有人離島と半島部から構成されています。

公共交通機関として、鉄道が近鉄線・JR線によって大阪、名古屋方面と結んでいます。さらに、バスやタクシーが運行されています。4つの有人離島へは市営定期船、対岸の愛知県へはフェリーが運航しており、多様な公共交通手段を有しています。

市内の主な部分をカバーし、市民の生活を支える公共交通として、市が事業主体となり交通事業者が運行する路線バス「かもめバス」、および市営定期船を運営していますが、運賃収入だけでは運行・運航が維持できないため、国及び県の財政支援をはじめ、市の一般財源を補填しています。今後、人口減少がさらに加速することにより、市の財政状況は厳しいものになることが予想されるため、効率的な運行・運航について断続的に検討していくことが必要です。また、生産年齢人口の減少により、運行・運航にあたる担い手の不足も大きな課題となってきます。高齢化の進展による需要変動や施設の集約化状況等を見据えながら、地域にある資源を最大限活用しながら公共交通網を構築していくことが重要です。

本市は、これまで年間400万人を超える方々を受け入れてきた観光地ですが、令和2年における新型コロナウイルス感染症の拡大により、来訪者・宿泊者が大幅に減少しています。特に、医療体制が十分ではない離島部では往来を控える動きが見られ、市営定期船の利用者もかなり減少しました。今後は、地域経済の活性化と地域の安全・安心を両立するため、公共交通においても感染予防を徹底しながら利用促進の働きかけや地域外からの誘客に努めていく必要があります。さらに、インバウンドについては、世界規模での感染拡大により、受け入れが一時的に停滞していますが、誘致再開に向けてすべての人が訪れやすく、周遊しやすい観光地づくりに取り組んでいく必要があります。

### 1.2. 鳥羽市地域公共交通計画策定の目的

本計画は、これまでの地域公共交通関連計画の成果と課題を踏まえ、本市における今後の望ましい地域公共交通のあり方を再検討した上で、市民はもとより来訪者も含めた移動ニーズにきめ細かく対応できるよう、地域の多様な輸送資源を活用し移動サービスを確保するため、策定するものとします。

### 1.3. 鳥羽市地域公共交通計画の位置づけ

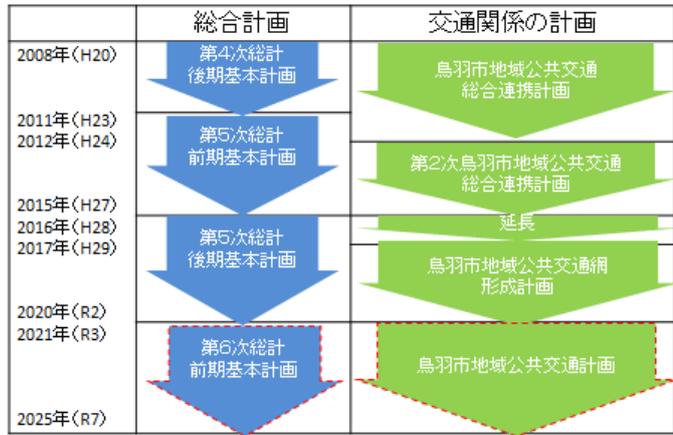
本市では平成20年5月に、「道路運送法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」に基づく地域公共交通会議を設置し、地域公共交通政策の調査検討、意見集約や進行管理を行っています。そして、活性化再生法に基づく法定計画として、平成21年3月に「鳥羽市地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成20～23年度）を策定し、その後「第2次鳥羽市地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成24～

27年度)に改定(後に平成28年度まで延長)、さらに「鳥羽市地域公共交通網形成計画」に改定し、地域の活性化に寄与する鳥羽市地域公共交通システムの確立を目指してきました。計画期間は平成29年～令和2年度であり、計画の改定が必要となっています。

こうした中、令和2年11月27日に活性化再生法が改正され、法定計画の名称が「地域公共交通計画」に変更され、さらにその作成が努力義務化されました。

また一方では、本市のまちづくりの最上位計画である「第6次鳥羽市総合計画」が新たに令和3年度からスタートします。新計画では、「誰もがキラめく鳥羽、海の恵みがつなぐ

鳥羽」を将来都市像とし、皆で話し合い、地域にある資源や新技術を活用しながら未来へつながるまちづくりを進めていくことを謳っています。人口減少や少子高齢化により、移動を取り巻く環境の様々な変化が予想されることから、新しい「鳥羽市地域公共交通計画」は「総合計画」と整合性を図りつつ、観光や福祉等の幅広い分野と連携して進めていきます。



## 2. 鳥羽市地域公共交通計画の期間と区域

鳥羽市地域公共交通計画の区域は鳥羽市全域とし、計画期間は、令和3年4月から令和8年6月までの5年3か月を計画期間とします。

## 3. 鳥羽市の概況

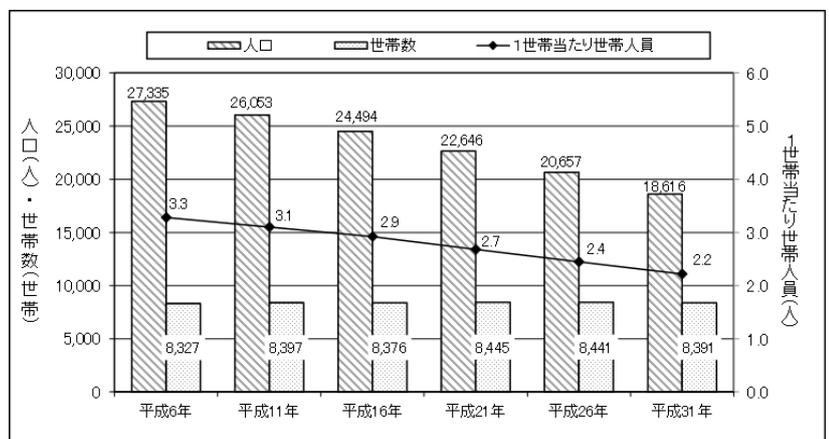
### 3.1. 鳥羽市の人口

#### 3.1.1. 現状の整理

住民基本台帳による本市の総人口は、平成6(1994)年の27,335人以降一貫して減少傾向にあり、平成31(2019)年には18,616人となっています。また、その減少割合は年々増加し、減少速度も加速しています。世帯数は平成6(1994)年の8,327世帯以降平成21(2009)年頃までは微増傾向にありましたが、近年減少に転じており、平成31(2019)年時点

総人口、世帯数、1世帯あたりの人員

出典：「住民基本台帳(各年3月末日現在)」



では8,391世帯となっています。

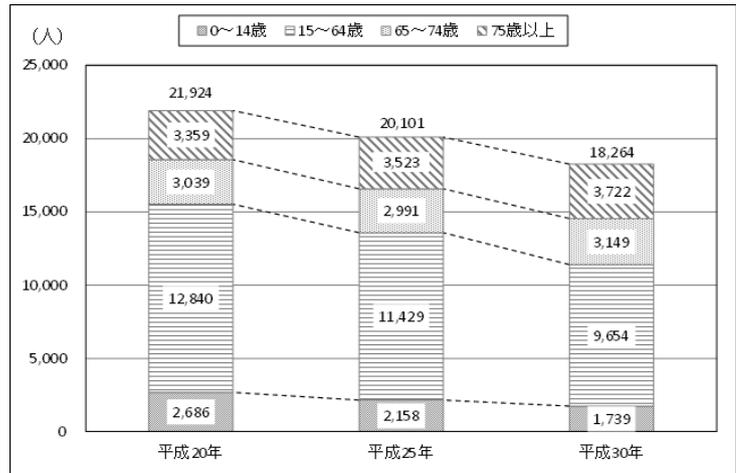
年齢を4区分してみると、「0～14歳」及び「15～64歳」の区分が一貫して減少しているのに対し、「75歳以上」は一貫して増加傾向にあります。「65～74歳」は平成20(2008)年から平成25(2013)年にかけては減少したものの、平成30(2018)年には増加傾向となっています。

出典：三重県戦略企画部統計課

「人口・世帯の動き(月別人口調査結果)

(各年10月1日現在)

(年齢不詳を除く)



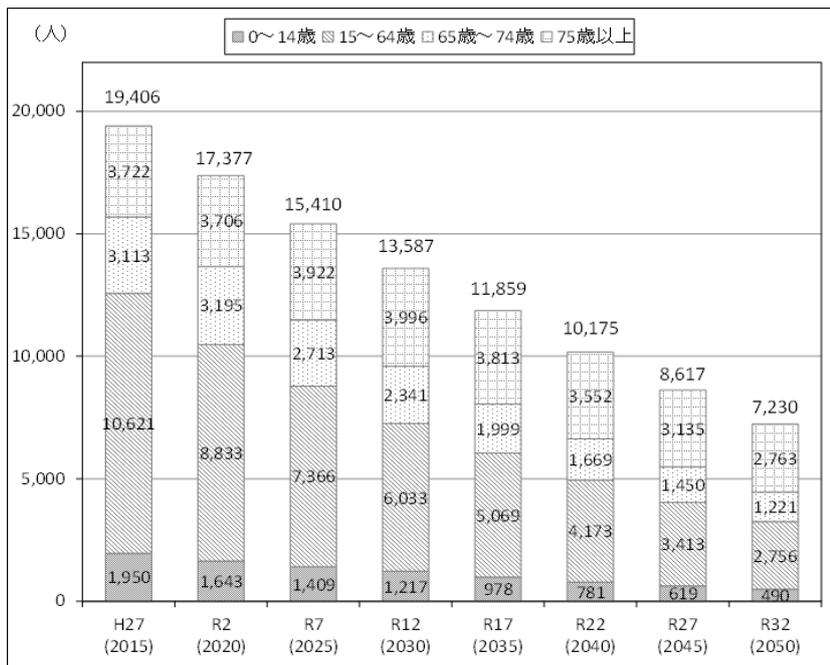
年齢4区分人口

### 3.1.2. 将来人口推計

将来人口は基準年の30年後となる令和27(2045)年には1万人を割り込み、8,617人になる見込みです。年齢階級別に見ると、15歳未満の年少人口及び15～64歳の生産年齢人口は一貫して減少する見込みです。

老年人口の推移の内訳を見ると、65歳以上の老年人口は令和2(2020)年頃まで増加となりますが、その後は5年ごとに300人程度のペースで減少する見込みです。75歳以上人口は令和12(2030)年まで増加を続け、その後減少に転ずる見込みとなっています。

鳥羽市第6次総合計画における将来人口推計(平成30(2018)年10月1日基準)



出典：平成27(2015)年は「国勢調査」、その他は推計結果(各年10月1日時点)

※平成27(2015)年については年齢不詳を除く。

今後、少子高齢化と生産年齢人口の減少が予測される中、まちづくりを進めるにあたっては、今までの枠組みや仕組みにとらわれず、新たに工夫していくことが求められています。移動手段の確保と暮らしの利便性維持についても、市民と行政で協議し、それぞれの得意分野で連携・分担しながら皆で支え合っていくことが重要だと考えられます。

### 3.1.3. 人口分布及び施設の配置状況

鳥羽市内は5つの地区（鳥羽、加茂、長岡、鏡浦、離島）からなっており、市の総人口に占める各地区の人口は次のとおりとなっています。

町名		平成12	平成17	平成22	平成27	町名		平成12	平成17	平成22	平成27
鳥羽地区	鳥羽一丁目	589	506	482	496	長岡地区	相差町	1,647	1,547	1,478	1,270
	鳥羽二丁目	600	514	459	349		国崎町	497	424	392	323
	鳥羽三丁目	701	595	521	446		畔蛸町	313	276	261	265
	鳥羽四丁目	558	551	451	411		千賀町	103	107	81	59
	鳥羽五丁目	400	355	337	294		堅子町	72	66	52	46
	小浜町	1,010	925	897	898	計	2,632	2,420	2,264	1,963	
	堅神町	517	497	459	470	鏡浦地区	石鏡町	729	622	506	427
	池上町	1,418	1,230	1,192	1,143		浦村町	1,151	1,063	887	843
	屋内町	407	364	362	335		(今浦)	425	384	342	
	計	6,200	5,537	5,160	4,842		(本浦)	726	679	545	
加茂地区	安楽島町	3,045	3,114	3,285	3,264	計	1,880	1,685	1,393	1,270	
	高丘町	711	640	624	597	離島地区	桃取町	968	856	707	565
	大明東町	905	826	719	575		答志町	2,013	1,831	1,672	1,410
	大明西町	681	621	606	531		(答志)	1,471	1,330	1,229	
	幸丘	335	388	344	358		(和具)	542	501	443	
	船津町	796	766	707	642		菅島町	828	741	689	550
	若杉町	283	257	237	223		神島町	534	462	402	348
	岩倉町	873	861	817	748		坂手町	698	559	423	315
	河内町	474	437	391	323	計	5,041	4,449	3,893	3,188	
	松尾町	869	871	820	772						
白木町	220	195	175	152							
計	9,192	8,976	8,725	8,185							

市総数	平成12	平成17	平成22	平成27
	24,945	23,067	21,435	19,448

出典：国勢調査 各年10月1日現在

鳥羽地区は、平成27年度の国勢調査では市全体の24.9%の人口が居住しています。市外につながる鉄道の主要駅や愛知県と結ぶフェリーのターミナルがあり、市の玄関口となっています。また、離島住民の移動手段である定期航路や「かもめバス」の拠点となる鳥羽バスセンターが配置されており、交通の結節点として機能しています。市役所庁舎が立地し、各種手続き等に市民が訪れる地区でもあります。鳥羽地区内で人口が最も多いのは住宅団地のある池上町です。

加茂地区は、平成27年調査結果では最も多い42.1%の人口を占めており、集合住宅が多い安楽島地域に人口が集中しています。本地区には、大規模商業施設や市の健康福祉施設、県立高校が立地しており、民間の医療機関も複数あることから、市内各地から人が集まることが多くなっています。また、近隣市と結ぶ近鉄の駅（船津、加茂、松尾、白木）があり、通勤・通学に利用されています。

市の東側に位置する鏡浦地区は、パールロード沿いに点在する浦村町（今浦地区、本浦地区）、石鏡町の3集落からなっており、平成27年調査では市の人口の6.5%が居住しています。牡蠣養殖や海女漁といった水産業が盛んに行われており、近年は、冬の時期に牡蠣を食べに訪れる観光客も多く見られます。鉄道はなく、パールロードを経由して市街地と往來することになります。

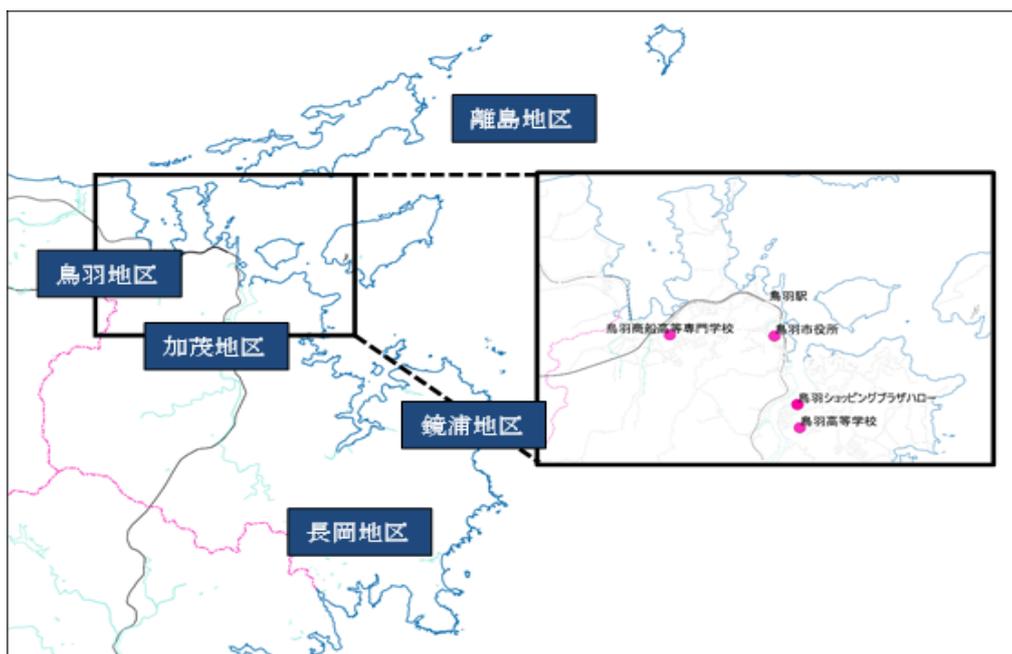
長岡地区は、志摩市と隣接する市南東部に位置し、平成27年調査では、市の人口の10.1%が居住しています。水産業や宿泊業等が営まれており、長岡地区内で最も人口が多い相差町には、神明神社の境内にある「石神さん」と呼ばれるパワースポットが観光客の人気を集めており、地域外からの来訪も多く見られます。

本市の4つの有人離島には、平成27年調査では市の人口の16.4%が居住しています。水産業を中心に生活が営まれており、各島の集落部分から本土へは市営定期船が運航しています。各島それぞれに独特の文化があり、観光客の来訪も見られます。

保育や教育にかかる施設は公設で、地区集会所等と共に各地域に点在していますが、人口減少や少子化が進む中、人口規模に応じた適切な配置の検討が必要となっています。高等教育機関としては、国立の高等専門学校が鳥羽地区に1校、県立高校が加茂地区に1校立地しています。

比較的規模の大きな民間の商業施設や医療機関については、鳥羽地区や加茂地区に集中しており、国道42号、国道167号、県道鳥羽磯部線沿いに多く開設されています。市営の診療所については、鏡浦地区（今浦、本浦、石鏡の3地区にそれぞれ）、長岡地区と、4つの離島に設置しているほか、休日夜間応急診療所を加茂地区に設置しています。人口減少に伴い、全市立診療所で患者数が減少してきており、効率的な医師の配置や開設日の見直し、遠隔医療の導入などの検討が求められているため、そこへの移動手段となっている公共交通のあり方についても、関連付けて議論していくことが必要です。

鳥羽市の主要施設の配置図



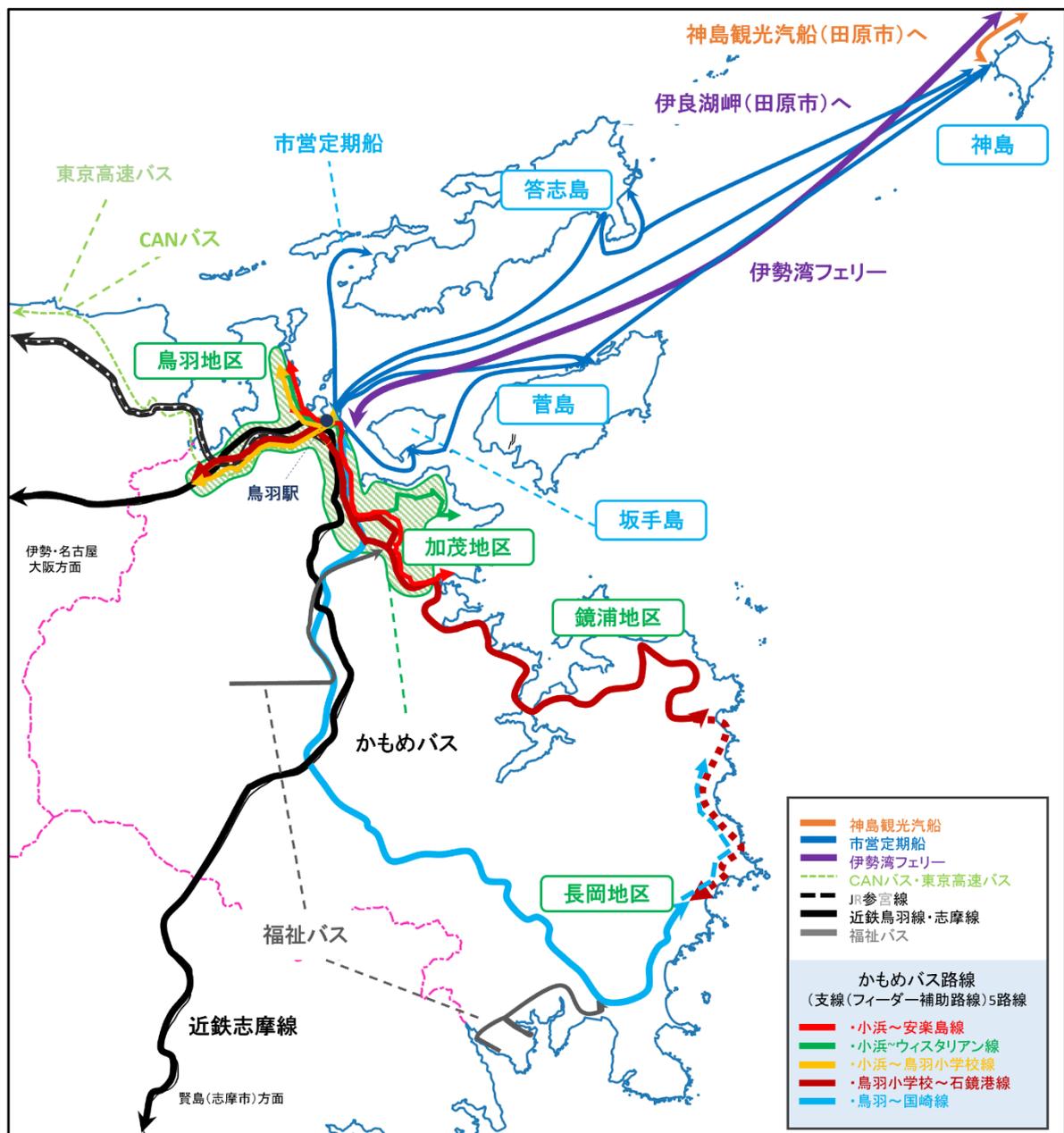
### 3. 2. 鳥羽市の公共交通の現状

#### 3. 2. 1. 鳥羽市の公共交通の概要

本市には4つの有人離島があり、本土側でも集落が点在する地理的特性を有していることから、市内での移動には自家用自動車と以下に示す様々な地域公共交通が活用されています。市外とは、鉄道や民間事業者のバス、フェリーで結ばれており、市外への通勤・通学、買い物や通院等で利用されています。

また、本市は伊勢志摩地域最大の宿泊地であり、各種観光施設もあることから、観光客等の公共交通利用も多く見られます。

鳥羽市の公共交通網



### 3.2.2. 鳥羽市の鉄道

鳥羽市内には、近畿日本鉄道（近鉄）の路線、JR 東海の参宮線があります。市内には総合病院がなく、また高等専門学校が1校、高等学校も1校のみであることから、地域外への通院・通学の足として鉄道は極めて重要です。また、名古屋や大阪などの遠方からの観光輸送も担っています。

#### (1) 近畿日本鉄道（近鉄）

鳥羽市より北側の伊勢市・松阪市方面を結ぶ路線として、近鉄山田線（伊勢中川～宇治山田）・鳥羽線（宇治山田～鳥羽）があります。鳥羽市より南側の志摩市を結ぶ路線として近鉄志摩線（鳥羽～賢島）が存在します。近鉄山田線・鳥羽線・志摩線は普通列車が一体的に運行を行っています。一部時間帯にて、近鉄山田線・鳥羽線と近鉄名古屋線名古屋方面、近鉄大阪線大阪上本町方面に急行列車が直通運転を行っています。また、特急列車は、伊勢中川から先の大阪上本町方面、名古屋方面と鳥羽・賢島を結んでいます。運行本数は次のとおりです。

近鉄の運行本数

単位：本

路線		平日		土休日	
		下り	上り	下り	上り
近鉄鳥羽線	特急	44	42	45	44
	急行	42	4	42	3
	普通		37		38
近鉄志摩線	特急	28	28	30	27
	普通	33	33	33	33

- ※1) 運行本数は令和2年4月1日現在
- ※2) 近鉄鳥羽線は、五十鈴川～鳥羽の本数
- ※3) 特急の本数には、しまかぜ号は含まない

#### (2) JR 東海

鳥羽市より北側の伊勢市・多気町方面を結ぶ路線として、JR 参宮線（多気～鳥羽）があります。普通列車のほか、名古屋方面を結ぶ快速みえ号を運行しています。また、令和2年3月より JR 鳥羽駅は無人駅となっています。運行本数は次のとおりです。

JR の運行本数

単位：本

路線	平日		土休日	
	下り	上り	下り	上り
快速みえ	9	12	9	12
普通	12	12	12	12

- ※1) 運行本数は令和2年4月1日現在

### 3.2.3 鳥羽市の路線バス

鳥羽市内においては、鳥羽市内のコミュニティバス「かもめバス」、伊勢市と結ぶ観光客向けの路線バス「伊勢二見鳥羽周遊バス（CAN ばす）」、三重交通による一般路線バスが運行されています。鳥羽駅に隣接する鳥羽バスセンターがこれらの拠点となっています。

#### (1) 鳥羽市コミュニティバス「かもめバス」

かもめバスは、鳥羽市中心部と鳥羽市内各地を結ぶコミュニティバスです。現在5路線を三重交通に委託して運行しています。かもめバスの運行区間および運行本数は次のとおりです。

##### かもめバスの運行概要

系統番号	路線名	運行本数
1	小浜～安楽島線	平日：9.5 往復 土休日：8.5 往復
2	小浜～ウイスタリアン線 (※2)	6.0 往復
3	小浜～鳥羽小学校線	鳥羽小学校行：1 本 小浜漁協前行：4 本
4	鳥羽小学校～石鏡港線	平日：10.5 往復 土休日：9.5 往復
5	鳥羽～国崎線	平日：11.0 往復 土休日：10.0 往復

※1) 運行本数は令和2年4月1日現在

※2) 小浜～ウイスタリアン線は、平成29年4月1日のダイヤ改正により、小浜～かんぼ小涌園線から名称変更

#### (2) 伊勢二見鳥羽周遊バス（CAN ばす）

鳥羽市と伊勢市の観光地を周遊するバスとして、伊勢二見鳥羽周遊バス（CAN ばす）が三重交通により運行されています。鳥羽市内では、鳥羽バスセンターおよび鳥羽水族館・ミキモト真珠島にバス停が設置されています。運行本数は、平日12.5往復、土休日17.5往復となっています。

#### (3) 一般路線バス

上記以外のバス路線として、三重交通が41号系統伊勢鳥羽線を、伊勢市駅前～鳥羽（バスセンター）間にて、平日3往復、土休日2往復運行しています。

#### (4) 東京高速バス

東京高速バスは、鳥羽（バスセンター）から、横浜、新宿、大宮までの間を結ぶ夜行バスであり、東京方面行き2便、鳥羽方面行2便を毎日運行しています。運行は、三重交通と西武バスで行っています。

### 3.2.4. 鳥羽市の航路

#### (1) 市営定期航路

##### 運航状況

鳥羽市内の有人離島（神島、菅島、答志島、坂手島）と本土を連絡する定期航路を鳥羽市が運航しています。本土側の乗船場として、鳥羽駅から 500m の位置にある「鳥羽マリンターミナル定期船のりば」と、鳥羽マリンターミナル定期船のりばから南側約 1.4km 離れ、近鉄中之郷駅から 350m の位置にある「中之郷定期船のりば」の 2 箇所があります。

市営定期航路の運航概要

種類	航路
区間便	① 鳥羽～神島 ② 鳥羽～和具・答志 ③ 鳥羽～菅島 ④ 鳥羽～坂手 ⑤ 鳥羽～桃取
周遊便	鳥羽⇒和具⇒神島⇒菅島⇒鳥羽 鳥羽⇒和具⇒神島⇒和具⇒鳥羽 鳥羽⇒神島⇒菅島⇒鳥羽

##### 市営定期航路の基盤整備の取組状況

鳥羽マリンターミナルは平成 23 年度より供用開始され、それまでの佐田浜に代わって航路の拠点となっています。鳥羽マリンターミナルにはバス乗り場が整備されており、路線バスと接続する交通結節点として位置づけ、市内への移動や鉄道との乗継ぎにより市外への移動も可能としています。

#### (2) 鳥羽伊良湖航路（伊勢湾フェリー）

鳥羽伊良湖航路は、鳥羽港（近鉄中之郷駅から 300m）と愛知県田原市の伊良湖港を約 55 分で運航しており、伊勢湾フェリーが運営しています。三重県の伊勢志摩地方と愛知県渥美半島との交流・物流、特に広域観光における周遊ルートを形成していく上で大きな役割を担っており、渋滞や災害等が生じた際の代替輸送等に資する交通手段としても重要です。

#### (3) 神島観光汽船

神島観光汽船は神島港と愛知県田原市の伊良湖港間を運航しており、関東圏、愛知県から神島を訪れる観光客、特に釣り客等が多く利用しています。

### 3.2.5. その他交通機関

#### (1) タクシー

鳥羽市内では、三重近鉄タクシー、三重名鉄タクシー、アケミ交通の 3 社が運行されています。平成 30 年度に 1 社が撤退しました。令和元年度に 1 社が参入しました。

## (2) ホテル、旅館等のシャトルバス

鳥羽市内には、宿泊施設は令和元年時点で 148 軒あり、主要な施設の大半が各施設と鳥羽駅間の無償送迎バスを運行しています。

## (3) スクールバス

市内小中学校に通学する児童・生徒がそれぞれの地域と学校間をスムーズに通学できるように移動手段を確保しています。決まった時間帯に子どもたちが移動するため、定期船やかもめバスだけでは対応できない部分があり、教育施策として無償送迎バスを運行しています。

現在は、市内各地からかもめ幼稚園への通園バスのほか、答志島の桃取地区から鳥羽小学校、国崎町や千賀・堅子地区から弘道小学校、鏡浦地区から鳥羽東中学校へ通学する児童・生徒が利用するスクールバスがあり、登下校等にきめ細やかに対応しています。また、日中の空き時間を活用して、社会見学等の学校行事や地域の福祉バスとして利用されている部分もあります。(福祉バスについては別項目で記載。)

学校の統合については、少子化社会の中で多様な価値観に触れる機会を作る必要性からも検討していく必要がありますが、各地域の文化の継承とのバランスを考慮しながら進めていくため、鳥羽市学校通学区審議会を設置し、新たな鳥羽市小中学校統合計画(令和3年度～令和12年度)の策定を行い、統合を決定した場合には、広範囲からの通学に対応できるような手段を確保する必要があります。

## (4) 福祉バス

交通不便地域から、かもめバス等の交通機関に接続するため、または医療機関や商店等へ行くため、無償送迎バスを運行しています。

河内町、若杉町から近鉄船津駅、ハロー、ひだまり間を結ぶ便を平日1日2往復、白木町、若杉町から近鉄船津駅、ハロー、ひだまり間を結ぶ便を平日1日2往復していますが、各地区における移動販売が充実してきており、利用がない日も見られます。また、一部の区間でもかもめバスとの重複があることから、不公平感の是正のため、利用状況を見ながら効率化を進める必要があります。

千賀町、堅子町から畔蛸町、相差町、国崎町間を周回する便は、同ルートを運行するスクールバスを活用しており、児童・生徒の登下校を含めて学校開校日には1日8便(冬季は7便)運行しています。しかし、当該バスの地域の利用件数は少なく、今後は福祉バスによらない移動手段を検討していく必要があります。

## (5) 福祉移送サービス

福祉施策として公共交通機関を利用して移動することが困難な高齢者及び身体障がい者を対象に、当該利用者の居宅及び指定場所と医療機関との間の無償送迎サービスを行っています。令和元年度には延べ799人の利用がありました。

福祉移送サービス地区別利用者数

地区名	利用者数
鳥羽一丁目～五丁目	146 人
堅神、屋内、池上、小浜	273 人
安楽島、高丘、大明東町、大明西町	79 人
加茂地区	172 人
鏡浦地区	11 人
長岡地区	90 人
離島地区	28 人
合計	799 人

#### (6) チャーター船

小型船舶が観光遊覧船として営業していますが、多客時や船舶の故障等で市営定期船が対応できない場合に備えて傭船契約を結んでいるほか、個人の要請を受けて市営定期船の時間外等にチャーター船として離島と本土または離島間を運航しており、公共交通である市営定期船を補完する海上交通として利用されています。また、離島において救急搬送が必要な患者が発生した場合、救急車が待機する本土まで患者を移送する役割を担っています。

#### (7) カーシェアリング

令和2年3月にトヨタレンタリース三重と地域の活性化と市民サービスの向上を図ることを目的とした包括連携協定を締結したことから、主に離島住民等を対象とした新たな移動の足として、市営定期船の本土側拠点を発着地とするカーシェアサービスの実証実験が令和2年度に開始されました。スタートが新型コロナウイルス感染症の感染拡大時期に重なり、地域住民への説明会の開催ができませんでしたが、市広報やSNSで発信した結果、少しずつ利用が伸びてきており、定期的な利用者も出てきています。

## 4. 鳥羽市地域公共交通網形成計画期間の事業実施結果

鳥羽市地域公共交通網形成計画（平成29～令和2年度）では、下記の目標を掲げて事業を実施してきました。

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>I 地域特性や市民・利用者ニーズに合った交通体系の充実</li> <li>II 路線・手段間の結節の改善・強化</li> <li>III 経営の健全化に向けた運行・運航の効率化</li> <li>IV 観光振興に寄与する交通サービスの提供</li> <li>V 安全・安心な交通への備え</li> </ul> |
|---|

各評価指標の結果数値については、次のとおりです。

No.	評価指標	計画策定時 (平成 28 年度)	数値目標 (令和 2 年度時 点)	実績値 (令和元年度)
①	市民満足度	3.01	3.10	2.89
②	乗継割引券 利用枚数	5,861 枚	6,000 枚	10,082 枚
③	運行・運航収益比率 (運行・運航収益/総費用(総歳出))	かもめバス 38.61% (収入 52,994 千円/ 支出 137,258 千円)	かもめバス 40.0%	かもめバス 32.20%
		市営定期船 60.52% (収入 330,870 千円 /支出 546,693 千円)	市営定期船 60.5%	市営定期船 48.42%
④	公共交通利用者数	かもめバス 乗車人数 244 千人/年	かもめバス 乗車人数 250 千人/年	かもめバス 乗車人数 196 千人/年
		市営定期船 乗船人数 731 千人/年 内訳 答志航路 250 千人 菅島航路 134 千人 神島航路 51 千人 坂手航路 101 千人 桃取航路 193 千人	市営定期船 乗船人数 731 千人/年 内訳 答志航路 250 千人 菅島航路 134 千人 神島航路 51 千人 坂手航路 101 千人 桃取航路 193 千人	市営定期船 乗船人数 629 千人/年 内訳 答志航路 229 千人 菅島航路 100 千人 神島航路 44 千人 坂手航路 88 千人 桃取航路 166 千人
⑤	周遊券発券枚数	かもめバス 9,669 枚	かもめバス 9,700 枚	かもめバス 7,992 枚
		市営定期船 1,573 枚	市営定期船 1,600 枚	市営定期船 1,699 枚
⑥	ハッピーチケット発券枚数	かもめバス 5238 枚	かもめバス 5,500 枚	かもめバス 5,704 枚
⑦	防災訓練実施回数	1 回/年	1 回/年	1 回/年
⑧	伊勢湾フェリー利用促進 イベント開催回数	1 回/年	1 回/年	1 回/年

### ①市民満足度

第5次総合計画の市民アンケートのうち、『23 暮らしに必要な交通の便を確保する』部門のアンケート結果を、「満足している」と「重要である」を 5.0 ポイントとし、「どちらともいえない」を 3.0 ポイント、「不満である」「重要でない」を 0.0 ポイントと設定し市民満足度をはかったものです。令和元年度に実施したアンケートによると満足度は 2.89 で目標を下回る結果となりました。

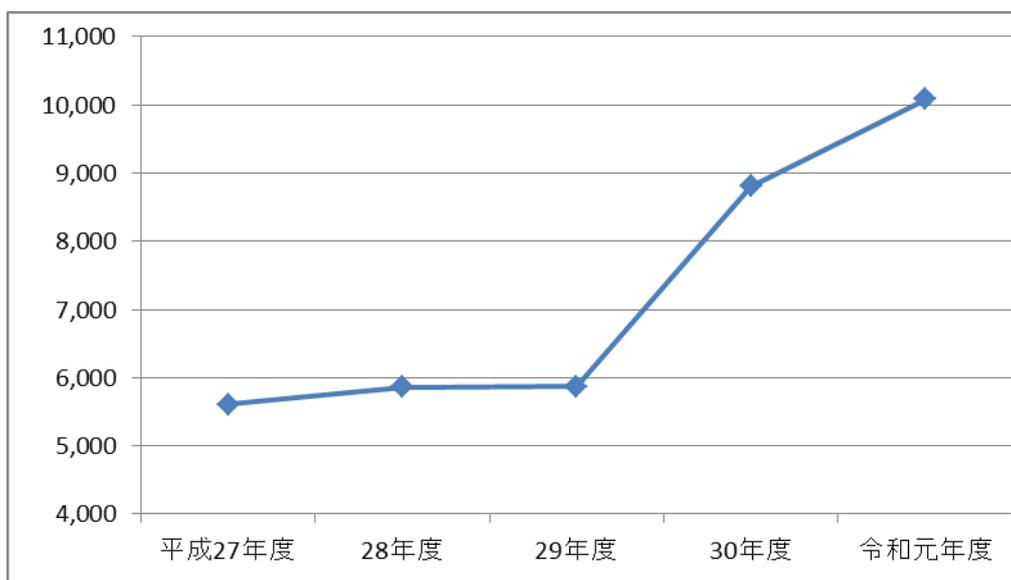
## ②乗継割引券利用枚数

かもめバスと市営定期船との乗継割引券の発券枚数について次に示します。

乗継割引券については、平成 27 年度から 29 年度は若干の増加がありましたが、平成 30 年度は平成 29 年度に比べ 2,938 枚増加しました。令和元年度も前年度より 1,274 枚増加の 10,082 枚となり、目標の 6,000 枚を大きく上回る結果となりました。今後も広報紙等での周知を行い利用者の確保・維持に努めます。

平成 27～令和元年度の乗継割引券の発券枚数（単位：枚）

	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
発券枚数	5,612	5,861	5,870	8,808	10,082



## ③運行・運航収益比率

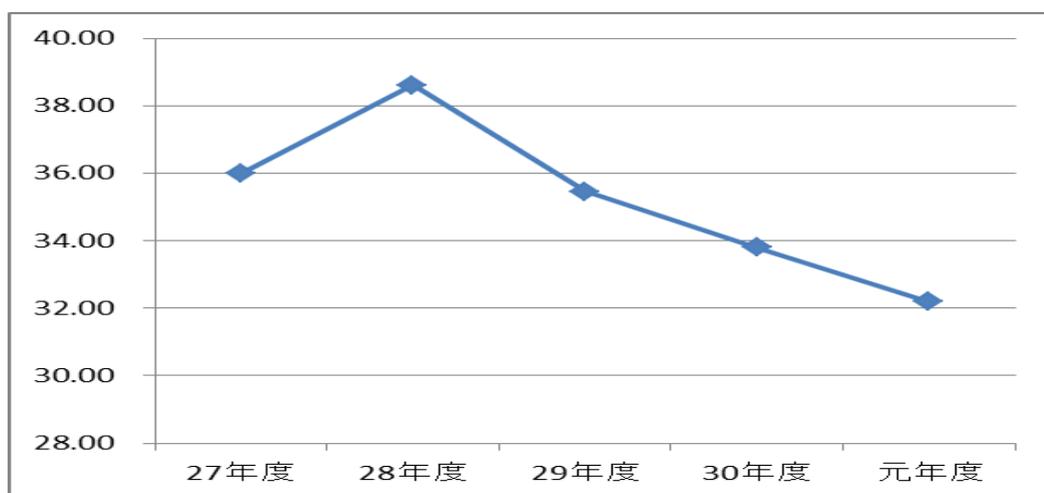
### かもめバスの運行収益比率

かもめバスの平成 27～令和元年度の 5 か年の運行収益比率について次に示します。

平成 28 年度は伊勢志摩サミットが開催され、鳥羽志摩地域に関心が集まったことにより収入が増加し、収益比率は改善されました。平成 29 年度以降は、運行経費はほぼ横ばいで推移している中、人口減少に伴う通学する児童・生徒の減少のほか、移動手段としてレンタカー等を利用する観光客が増加したことから、目標値の 40%は達成できませんでした。人口減少が進む中、今後も引き続き観光誘客施策及び、高齢者等の利用促進に取り組むほか、運行経路等の見直しをはじめ経費削減にも取り組み収益比率の改善を図る必要があります。

平成 27～令和元年度のかもめバス運行収益比率（単位：％）

	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
収益比率	35.99	38.61	35.47	33.80	32.20



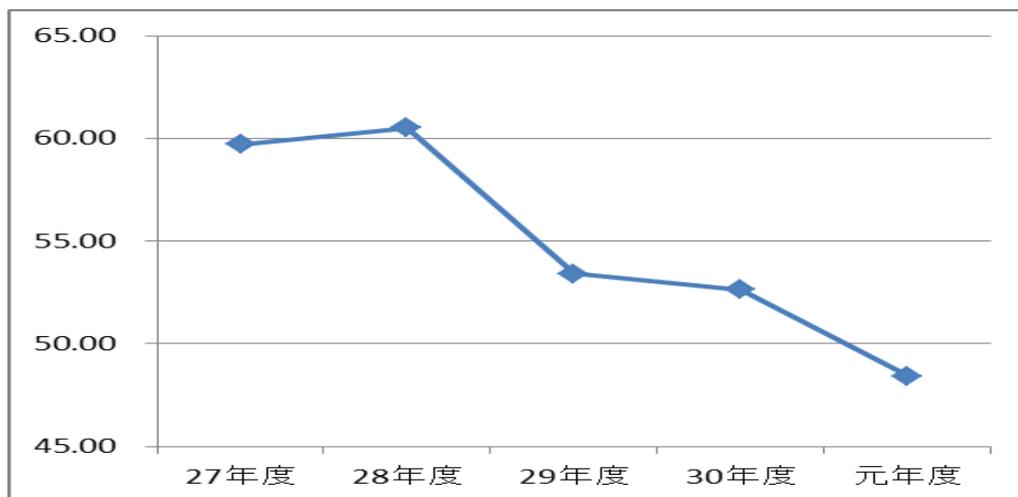
#### 市営定期船の運航収益比率

市営定期船の平成 27～令和元年度の 5 か年の運航収益比率について次に示します。

平成 27 年度、平成 28 年度は伊勢志摩サミット開催による伊勢志摩地域への関心度の高まりや燃料価格の下落により、収益比率は改善しました。しかし、平成 29 年度以降は人口減少、少子高齢化等の影響に伴う運航収益の減少に加え、燃料費の高騰及び法定検査等に伴う修繕などの費用が増加したため、目標の 60.5%には達しませんでした。今後も収益改善に向けた取り組みが必要です。

平成 27～令和元年度の市営定期船運航収益比率（単位：％）

	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
収益比率	59.71	60.52	53.41	52.65	48.42



#### ④公共交通利用者数

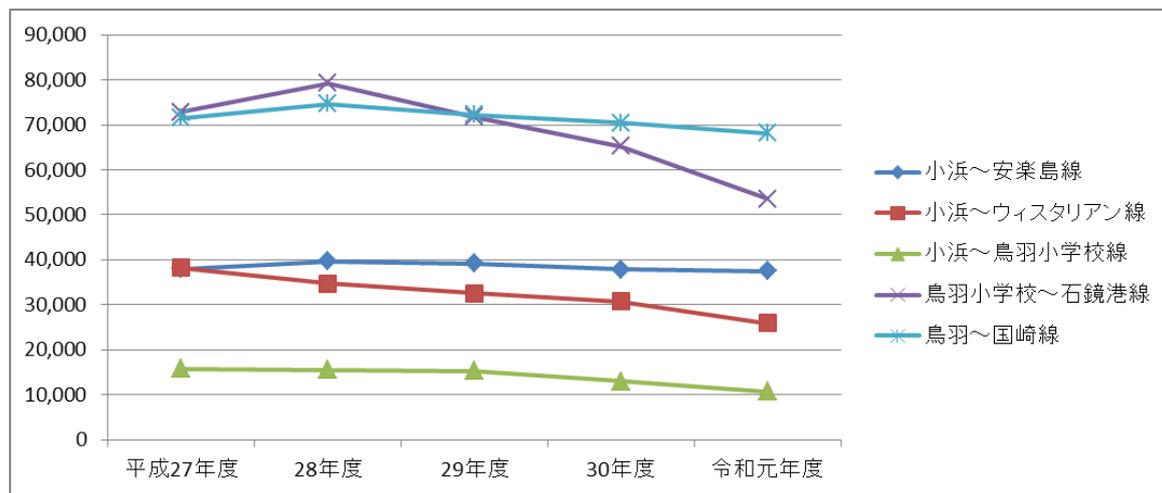
##### 路線バスの利用状況

路線バスの平成 27～令和元年度の 5 か年の路線ごとの利用者について次に示します。

各路線とも人口減少、少子高齢化等に伴い減少傾向にあります。平成 28 年度は伊勢志摩サミットが開催され、鳥羽志摩地域に関心が集まったことから全体の利用者は増加しました。

平成 27 年度と令和元年度を比較すると、小浜～安楽島線はほぼ横ばいでしたが、その他の路線は、通学する児童・生徒が減少する中、新型コロナウイルス感染拡大防止対策に伴う臨時休校措置や外出自粛などの影響により、合計では 40,636 人の大幅な減少で目標の 250,000 人を大きく下回りました。今後は利用者の回復に向け、様々な利用促進策に取り組む必要があります。

平成 27～令和元年度の路線バス各路線の利用者（単位：人）



##### 市営定期船の利用状況

市営定期船の平成 27～令和元年度の 5 か年の航路ごとの利用者について次に示します。

平成 27 年度は、伊勢志摩サミット開催による伊勢志摩地域への関心度の高まりにより利用者数は増加しましたが、平成 28 年度以降は、離島の人口減少、少子高齢化等に伴い利用者は減少しています。令和元年度は、新型コロナウイルス感染拡大防止対策に伴う臨時休校措置や外出自粛などの影響により、観光客はもとより離島住民の利用も減少しました。

令和元年度は、平成 27 年度と比べて 117,790 人減の 628,696.5 人で、目標数値の 731,000 人を大きく下回りました。今後は利用者の回復に向け、様々な利用促進策に取り組む必要があります。

平成 27～令和元年度の各航路の利用者（単位：人、小人は 0.5）

航路	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
神島	47,211.0	51,038.5	47,617.5	47,895.5	43,837.0
答志	254,576.0	250,306.0	246,342.0	246,172.5	228,947.0
菅島	132,182.5	133,894.0	122,080.0	110,926.0	100,484.5
桃取	205,046.0	192,892.0	183,772.5	183,766.0	165,913.5
坂手	104,098.0	101,130.5	98,746.0	95,045.0	87,815.5
周遊券	3,373.0	1,573.0	1,828.0	1,600.0	1,699.0
合計	746,486.5	730,834.0	700,386.0	685,405.0	628,696.5

## ⑤周遊券発券枚数

### 路線バス周遊券発券枚数

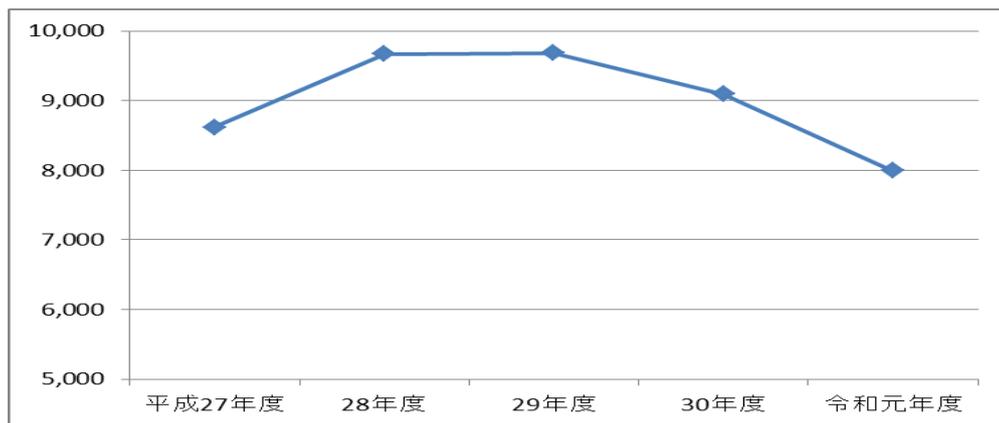
路線バス周遊券の平成 27～令和元年度の 5 か年の発券枚数を下に示します。

路線バスの周遊券発券枚数は、平成 27 年度から平成 29 年度まで増加傾向にありましたが、平成 30 年度及び令和元年度は減少に転じています。特に令和元年度は、新型コロナウイルス感染拡大防止対策に伴う外出自粛などの影響により、これまで周遊券発行枚数を押し上げてきた相差地区の石神さん参拝客が減少したことが要因の一つと考えられます。

令和元年度の路線バス周遊券発券枚数は、7,992 枚で、平成 27 年度と比べると 626 枚の減少となったものの、目標数値の 7,000 枚を達成しました。

平成 27～令和元年度の路線バス周遊券発券枚数（単位：枚）

	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
発券枚数	8,618	9,669	9,686	9,095	7,992



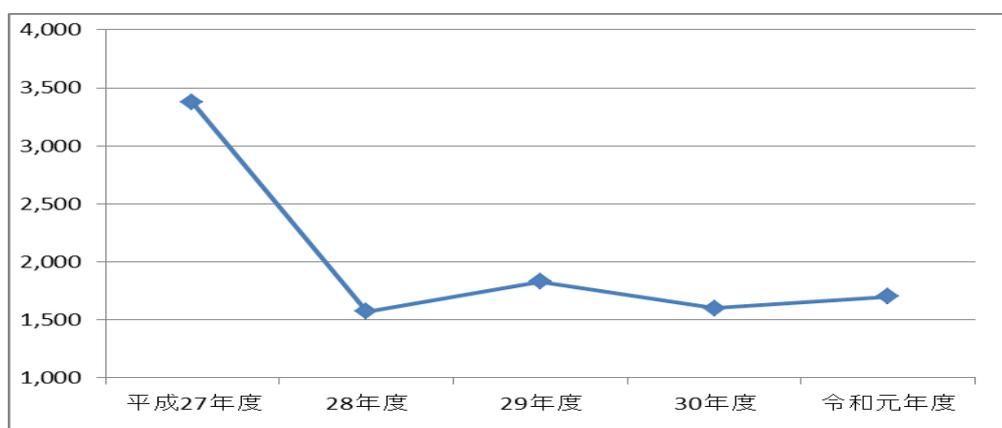
## 市営定期船周遊券発券枚数

市営定期船周遊券の平成 27～令和元年度の 5 か年の発券枚数を下に示します。

平成 27 年度は伊勢志摩サミット開催による伊勢志摩地域への関心度の高まりにより増加しましたが、平成 28 年度は、ダイヤ改正により、内回り便が廃止になったこと、神島直通便の割合が増えたことにより大幅に減少しました。令和元年度から旅行会社代理店が発行するパンフレットに周遊券を掲載し、利用促進に取り組んでいます。令和元年度の周遊券発券枚数は 1,699 枚で、目標数値の 1,600 枚を達成しました。

平成 27～令和元年度の市営定期船周遊券発券枚数（単位：枚）

	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
発券枚数	3,373	1,573	1,828	1,600	1,699

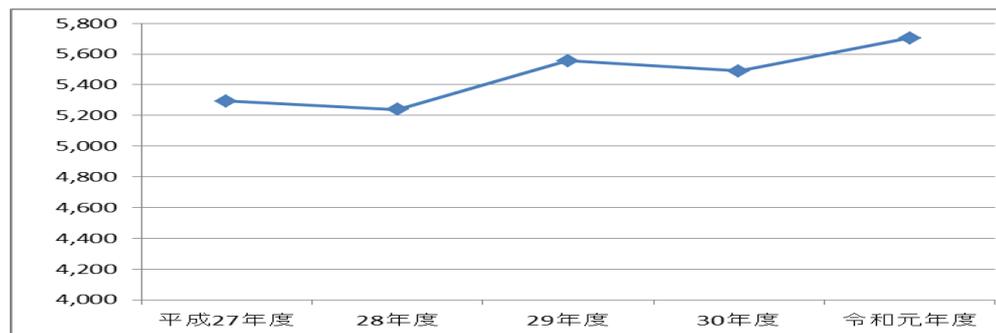


## ⑥ハッピーチケット発券枚数

ハッピーチケットは、かもめバスの割引特典付き回数券（100 円×10 枚つづり）のことで、ハッピーチケットを使うと乗車 1 回につき運賃が 100 円引きになります。鳥羽バスセンターのほか、市内の大型商業施設等で取り扱っており、買い物や通院などの目的で利用する方が大半を占めています。発券枚数は 5,704 枚で目標数値の 5,500 枚を達成しました。

平成 27～令和元年度のハッピーチケット発券枚数（単位：枚）

	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
発券枚数	5,293	5,238	5,556	5,489	5,704



## ⑦防災訓練実施回数

災害時に乗客等の安全を守り、被害を最小限にするための訓練を実施しています。訓練内容としては、定期航路運航中に大地震が発生したことを想定し、乗客及び乗組員の命を守るため、最寄りの港に避難するとともに高台の一時避難場所へ乗客を避難誘導する訓練等を市の防災訓練に合わせ年1回実施しました。

## ⑧伊勢湾フェリー利用促進イベント開催回数

利用者の満足度を向上させ、新たな乗船を促す仕掛けとして、船内でのペーパークラフトやジュエリーづくりといった各種教室を開く等、日常の運航における工夫をしながら利用促進が図られていますが、特に他地域での認知度を高めるため、毎年、フォトコンテストを実施しました。

# 5. 鳥羽市民・観光客の移動に関する課題

## 【課題① 新たな利用促進が必要】

人口減少により、店舗や医療機関といった利用者規模と相関性のある民間サービスの撤退が予想されます。市の税収も減少していくことが予想され、公共サービスを継続していくには一定のサービス利用者を確保することが必要です。このため、若い世代が公共交通に関心を持つような取り組みや高齢者が自動車運転免許証を返納する機会を好機ととらえて利用を呼びかけること、生涯現役で活躍するシニア世代の通勤利用を後押ししていくことが重要です。

市内の人口が減少する中、市外からの来訪を促すことが必至です。

本市は名古屋や大阪といった都市部とも鉄道で結ばれており、多くの観光客を集める伊勢神宮とも路線バス1本での往来が可能で、伊勢志摩地域最大の宿泊地であることから、来街のためのアピールをしっかりと行い、公共交通の維持につなげていく必要があります。インバウンドを含めた観光客の誘客はもちろん、ワーケーションといった新たな生活様式の中で生まれてくる需要を逃さず、来訪者の獲得に努めていく必要があります。また、決済方法のキャッシュレス化について検討を進めます。

実際に観光客が本市を訪れた場合の市内での移動に対する満足度を上げていくことも重要です。最近はレンタカーの利用も見られますが、都市部を中心に車に乗らない若い世代もいることから、安全・安心な公共交通での旅の利点を紹介する中で、目的地までの案内や公共交通の乗り方等にかかる情報を利用者目線でわかりやすく伝えていく工夫が求められています。

## 【課題② 市内で外出しやすい環境づくり】

大型商業施設等でバス利用者に対して聞き取り調査を行うと、普段の日常用品購入は地域に来る移動販売車の利用や地域の店舗で事足りるが、楽しみを兼ねた買い物や友人との会合、市内の一次医療機関受診のため、鳥羽地区や加茂地区に出てくるという声が複数聞

かれます。このことから、市民の生活の質を高めるために、地区別のニーズや利用状況を勘案しながら、市内の施設集積地区への住民の外出をサポートできる体制を維持していくことが重要です。

本市は二次医療機関を有しておらず、市民は地域外の医療機関を利用する機会も必然的にあります。また、市内の高等教育機関は高等専門学校1校、県立高校1校のみであり、幅広い教育の機会を求めて市外に通う生徒・学生が多数います。市外に行くためには複数の公共交通機関を乗り継ぐことが必要であり、それがスムーズにできるよう、市内交通のダイヤ見直しの際には、他の交通機関の運行状況の考慮に努める必要があります。

### 【課題③ 将来の公共交通の担い手不足を踏まえた公共交通のあり方検討が必要】

今後、生産年齢人口の減少が予想されており、ニーズがあってもそれに応えるサービスを提供する体制が整わないことも出てくると考えられます。

公共交通についても、財源となる税収の減少だけでなく働き手確保の難しさという面からも現状より縮小していく必要が出てくると推察され、実際に、これまで運行・運航にあっていた世代の退職に対して、新たな雇用を確保できない状況が少しずつ生じてきています。

現在、かもめバスと福祉バスについては一部の区間で重複が生じていますが、限られた財源を効率的・効果的に生かせるよう、各事業を実施する部署間で利用実績や調査結果をもとに統合・縮小に向けた検証・評価を行っていくことが必要です。また、居住地区ごとに話し合いの場を持つことで、地域で真に必要な移動ニーズを整理して公共交通の効率化、スリム化に努めるとともに、民間の船舶への一部委託や地域による自家用有償運送も検討し、市が提供するサービスと一体的に機能するようなシステムを整えていくことが求められています。

令和2年4月に新型コロナウイルス感染症対応で全国的に緊急事態宣言が出され、移動自粛が推奨されました。その際に、離島住民の本土側への外出が減り、代わりにオンライン等で注文した生活必需品等を定期航路で配送してもらおうというケースが多く見られました。新型コロナウイルスの感染拡大は1つのきっかけでしたが、非接触、非対面といった新しい生活様式の定着が進むにつれて、外出せずにサービスを受けられるあり方も増えていくと思われます。このため、将来の公共交通スリム化に向けて、移動によらずとも暮らしの利便性を確保できるような、オンライン診療や買い物アプリの活用といった技術の積極的導入も検討していく必要があります。

### 【課題④ 将来の施設統合や集約型のまちづくりを支える交通の検討が必要】

人口減少が進み、市の税収も落ち込んでいくことが見込まれる中、各地域にフルセットの施設整備や全ての施設の維持管理をすることは難しくなります。また、各種活動についても一定規模での実施が効果的であることから、学校や市民活動施設等についても地域と協議をしながら集約していくことが必要なケースも出てきます。こうした場合に、統合した施設への移動手段的確保をセットで検討し、暮らしの利便性を保持していくことが重要

です。

### 【課題⑤ 安全・安心な公共交通の運営が必要】

定期航路を運航する船舶の中には、老朽化した船舶があることから、計画的に更新を行い、安全な運航に努める必要があります。かもめバスについては、危険なバス停として国から公表されたバス停が1箇所あり、利用者の安全を確保する環境を整える必要があります。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、定期航路事業では、鳥羽マリンターミナル内での検温をはじめ、船内の抗菌化や棧橋での手指及び靴底消毒、バス運行では事業者と連携し、車内の抗菌加工、換気及び消毒等に取り組んでいます。今後も引き続き、感染予防対策に取り組みながら運行・運航していく必要があります。

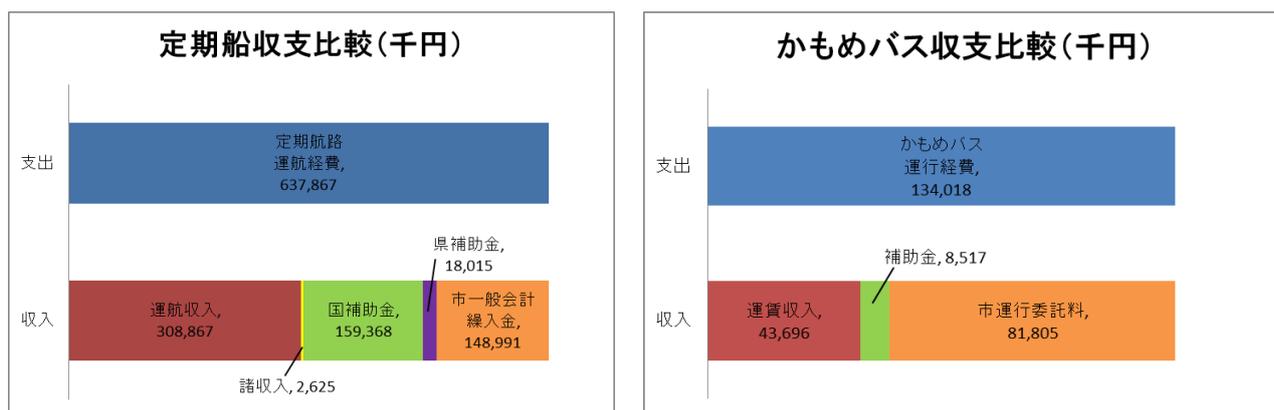
### 【課題⑥ 離島における緊急事態発生時の搬送手段の確保が必要】

本市の4つの有人離島と本土との間には橋がないため、救急搬送が必要な患者が出た場合には、まずは離島から救急車が待機する本土側へ患者を移送しなければなりません。突発的な緊急事態発生時や夜間には定期航路で対応することは難しいため、現在は地元住民や消防団員等の協力と民間のチャーター船との連携を図っています。しかし今後は高齢化が更に進んで、救急件数の増加や地域防災力の低下、さらにチャーター船の担い手不足により、搬送手段確保が困難になることが懸念されます。

.....

### 【定期航路・かもめバスの運営状況】

市営定期船及びかもめバスの運航・運行については、国・県からの補助金の交付のほか、一般会計からの繰入金等を充当し維持してきました。令和元年度の決算状況を下に示します。



本市の財政規模も少子高齢化等に伴い歳入・歳出の規模が縮小することが見込まれており、これまでと同様の規模で財政支援を行うことが難しくなると予想されます。

## 6. 地域公共交通計画の基本的な方針

### 6.1 本市の公共交通が目指す姿

計画期間満了となる令和7年度末において、鳥羽市の地域公共交通が目指す姿を次のように設定します。

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、移動できる環境が整っています。少子高齢化が加速していく状況を踏まえ、現在の公共交通サービスの非効率な部分については地域と協議しながら改善する必要がありますが、地域による輸送や新たな手段の導入の検討を経て、市民の移動に必要な水準でネットワークが保たれています。

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を維持しています。

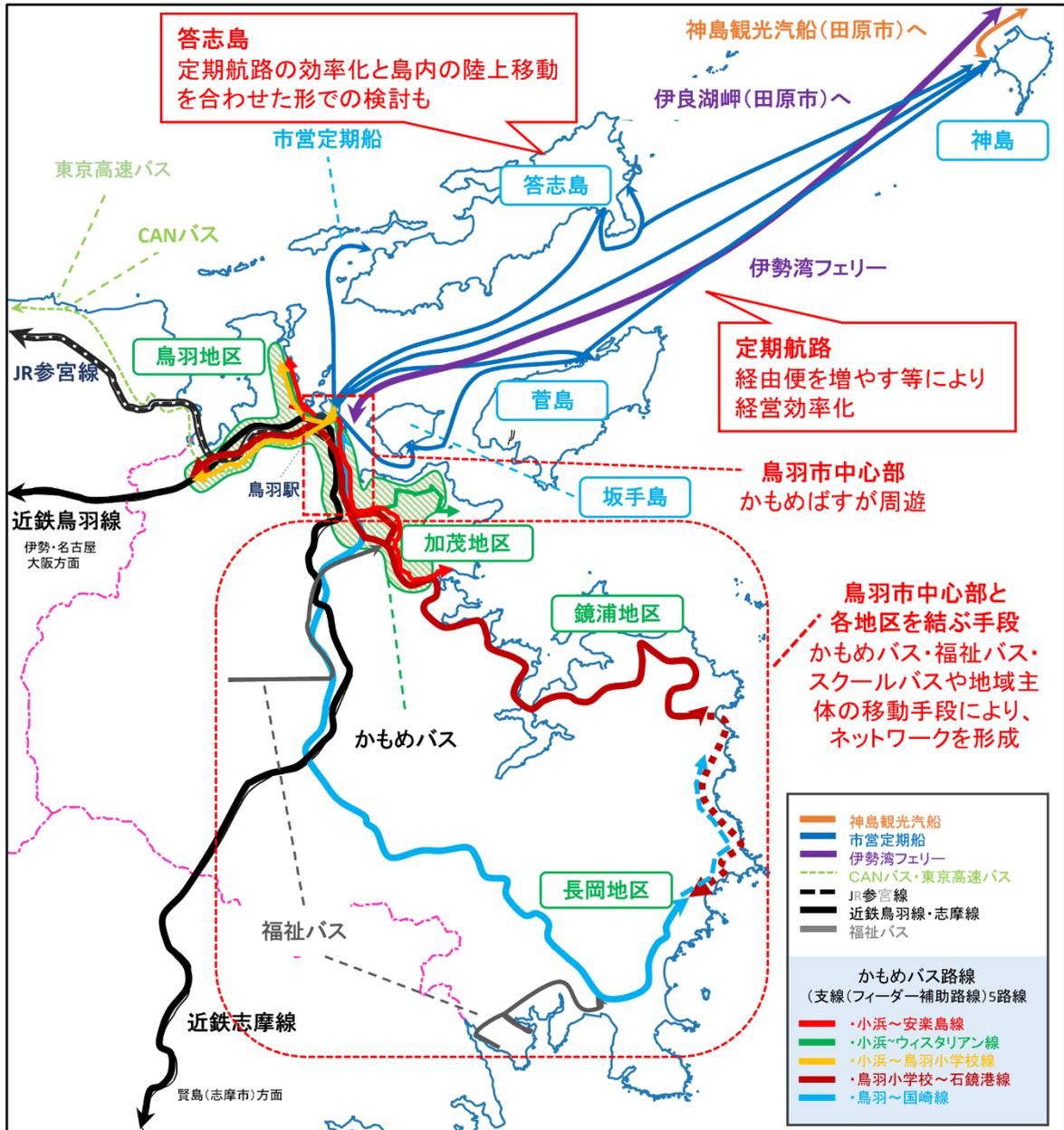
- ・ 本土側では、鳥羽地区・加茂地区に集積する鉄道駅や医療・商業施設をかもめバスが周回する体制が取られ、利用しやすい環境が整っています。また、施設集積地区と他の地区との移動については、かもめバスやスクールバス、福祉バスや福祉移送サービスのほか、地域主体による移動サービスなど多様な移動手段が地域の実情に応じて円滑に運行されています。

- ・ 離島については、市営定期航路は唯一の公共交通手段であり、生活に必要不可欠なインフラとして維持していきます。

定期船乗組員の確保が難しさを増す中、令和3年度当初の運航体制をそのまま継続していくことは難しい面があります。今後も当定期航路を維持・確保していくため、減船減便も視野に入れた運航体制等を検討していく必要がありますが、各島と本土との往来機会が著しく減ることのないよう努めます。また、答志島については3つの港があることから、それぞれと本土との間の効率的な運航を検討しますが、合わせて各港間を陸上でつなぐ仕組みを地域とともに検討していくことで利便性の保持に努めます。

- ・ 本土への架橋については、引き続き要望を行っていきます。

# 令和7年度に目指す地域公共交通網



## 6.2 地域公共交通確保維持事業

### 6.2.1 地域公共交通における位置づけ、役割、確保・維持策等

#### ア 地域内フィーダー系統

位置づけ・系統	役割	確保・維持策
支線 かもめバス（乗合バス） ・小浜～安楽島線 ・小浜～ウスタリアン線 ・小浜～鳥羽小学校線 ・鳥羽小学校～石鏡港線 ・鳥羽～国崎線	市内各地域を運行し、交通拠点での乗り継ぎのほか、商業施設、公共施設・医療機関への移動手段を担う。	市民はもとより来訪者も含めた移動ニーズにきめ細かく対応できるように、地域の多様な輸送資源を活用するとともに、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。

（地域公共交通確保維持事業に係る実施主体等）

路線名	起点	終点	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
小浜～安楽島線	小浜漁協前	安楽島	4条乗合	路線定期運航	鳥羽市 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
小浜～ウスタリアン線	小浜漁協前	ウスタリアン前				
小浜～鳥羽小学校線	小浜漁協前	鳥羽小学校				
鳥羽小学校～石鏡港線	鳥羽小学校	石鏡港				
鳥羽～国崎線	鳥羽バスセンター	国崎				

#### イ 離島航路

航路名	役割	確保・維持策
鳥羽～神島航路	本航路は各離島住民にとって、通勤、通学、通院をはじめ、生活物資や郵便物、学校給食の輸送など日常生活を営むうえで、必要不可欠な生活航路である。	鳥羽港と答志島、菅島、神島及び坂手島を結ぶ市内唯一の定期便航路であることから、地域公共交通確保維持事業（離島航路）、離島航路構造改革事業等を活用し、持続可能な運行を目指す。

## 6.2.2 地域公共交通確保維持事業の必要性

### 【小浜・安楽島ルート】

近鉄鳥羽駅・JR 鳥羽駅・鳥羽マリンターミナル定期船乗り場での乗り継ぎ、商業施設・公共施設・医療機関への移動手段として必要である。

### 【小浜・ウイスタリアンルート】

近鉄鳥羽駅・JR 鳥羽駅・鳥羽マリンターミナル定期船乗り場での乗り継ぎ、商業施設・公共施設・医療機関への移動手段として必要である。

### 【小浜・鳥羽小学校ルート】

鳥羽小学校への通学、近鉄鳥羽駅・JR 鳥羽駅・鳥羽マリンターミナル定期船乗り場での乗り継ぎ等の移動手段として必要である。

### 【鳥羽・国崎ルート】

加茂小学校・加茂中学校・鳥羽高校への通学、近鉄鳥羽駅・近鉄松尾駅・JR 鳥羽駅・鳥羽マリンターミナル定期船乗り場での乗り継ぎ、商業施設・公共施設・医療機関・観光施設への移動手段として必要である。

### 【鳥羽小学校・石鏡港ルート】

鳥羽小学校・鳥羽東中学校への通学、近鉄鳥羽駅・JR 鳥羽駅・鳥羽マリンターミナル定期船乗り場への乗り継ぎ、商業施設・公共施設・医療機関・観光施設への移動手段として必要である。

## 7. 鳥羽市地域公共交通計画の目標及び効果

鳥羽市における課題を踏まえ、鳥羽市地域公共交通計画の目標とその成果を検証するための指標を設定します。

～課題①「新たな利用促進が必要」を受けて～

### 目標Ⅰ 市民の新たな利用のきっかけづくり

運転免許証返納や進学といった人生の節目において、市民に働きかけを行います。また、市民が公共交通に親しみを感じてもらえるような機会を創出します。

公共交通への理解や関心を高めることで、利用の喚起を図ります。

評価指標	現状値	目標値
乗継割引券利用枚数 (定期船課データより毎年集計)	10,082 枚 (令和元年度)	8,200 枚 (令和7年度)
ハッピーチケット販売枚数 (定期船課データより毎年集計)	5,704 枚 (令和元年度)	5,500 枚 (令和7年度)
運転免許証自主返納者支援申請者数 (定期船課データより毎年集計)	31 件 (令和元年度)	35 件 (令和7年度)

※評価指標内の括弧書きは、データの取得方法を示す。

### 目標Ⅱ 観光客の利用促進

観光客の周遊ツールとして機能し、来訪者の満足度向上に込められるような交通情報の提供を目指します。地域外の利用者でもわかりやすい表示や行きたい場所にスムーズに行ける案内機能の整備について検討していきます。

観光客の利用促進を図ることで、観光周遊性の向上とともに、公共交通の収益維持につなげていきます。

評価指標	現状値	目標値
周遊券発券枚数（上段：かもめバス、下段：市営定期航路） (定期船課データを毎年集計)	7,992 枚 1,699 枚 (令和元年度)	9,700 枚 1,600 枚 (令和7年度)
観光客の交通利便性に対する満足度 (公益社団法人伊勢志摩観光コンベンション機構の「旅行者アンケート」問9「交通利便性に対する満足度」により毎年集計)	3.77 (平成30年度)	4.00 (令和7年度)

市民・観光客の両方に関する指標

評価指標	現状値	目標値
市営定期船 乗船人数 (定期船課データを毎年集計)	629 千人/年 (令和元年度)	630 千人/年 (令和7年度)
かもめバス乗車人数 (定期船課データを毎年集計)	196 千人/年 (令和元年度)	200 千人/年 (令和7年度)

～課題②「市内で外出しやすい環境づくり」を受けて～

### 目標Ⅲ 暮らしの目的を達成するための一体的な交通システムの構築

市民生活に必要な移動手段の乗り継ぎや、市外に通じる交通機関への結節が重要となる。利便性を確保するため、各種機関が一体として機能することを目指し、円滑な結節に向けて協議していきます。また、待ち時間が生じた場合にも周辺情報を入手でき、時間を有効に使えるような環境を整えます。

一体的な交通システムの構築を図ることで、市内・市外への外出の利便性の向上につなげていきます。

評価指標	現状値	目標値
円滑な乗り継ぎにかかる交通事業者との協議の回数 (公共交通会議、運営審議会その他交通関係会議の開催実績を毎年集計)	1回/年 (令和元年度)	6回/年 (令和7年度)

～課題③「将来の公共交通の担い手不足を踏まえた公共交通のあり方検討が必要」

課題④「将来の施設統合や集約型のまちづくりを支える交通の検討が必要」

を受けて～

### 目標Ⅳ まちづくりの方向性と連動した持続可能な公共交通

今後、担い手不足が生じる事態を見据え、定期航路やかもめバスを現実的に無理なく運行（運航）できる体制となるようにダイヤを再編します。そのため、各地域において移動が必須となる時間帯等を聞き取り、協議しながら効果的なダイヤやルートを検討していきます。また、地域の互助による移動の仕方や新技術活用による移動だけによらない暮らしのあり方等、人口減少が加速することを見据えた地域の移動のあり方について地域とともに検討を進めていきます。

人口減少の推計を見る限り、施設の統合や集約化もこの先避けては通れない状況になっていくと予想されますが、まちづくりの方向性と連動した持続可能な公共交通の構築を図ることで、市民活動や暮らしの維持・活発化につなげていきます。

評価指標	現状値	目標値
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 (関係各課の会議実績を毎年集計)	0回/年 (令和元年度)	10回/年 (令和7年度)

### 目標Ⅴ 経営の健全化に向けた運行・運航の効率化

かもめバス、市営定期船については、人口減少及び少子高齢化が進む中、運行・運航収入が減少している一方、運行・運航に要する経費は増大傾向にあります。今後も納税者の減少から市の財源が落ち込み、現在の行政サービス全てを現行通りには維持継続できないことが予想されます。このため、他の移動サービスとの重複の洗い出し等を行いながら、経営状態の健全化に向けた効率の良い運行・運航を目指します。

公共交通の経営の健全化・効率化を図ることにより、市民生活・観光旅客の輸送に必要な交通機能の維持・確保につなげていきます。

評価指標	現状値	目標値
定期航路事業運航収益比率 (定期船課データより毎年集計)	48.42% (令和元年度)	48.0% (令和7年度)
定期航路事業への市負担額(一般会計からの繰入金) (定期船課データより毎年集計)	148,991千円 (令和元年度)	125,000千円 (令和7年度)
かもめバス収益比率 (定期船課データより毎年集計)	32.20% (令和元年度)	32.0% (令和7年度)
かもめバス事業への運行委託料 (定期船課データより毎年集計)	82,507千円 (令和元年度)	90,000千円 (令和7年度)

～課題⑤「安全・安心な公共交通の運営が必要」を受けて～

#### 目標Ⅵ 定期航路・かもめバスの安全・安心な運行・運航

かもめバスでは、バス停の安全な利用について委託業者及び関係機関と協議・検討を行います。定期航路事業については、老朽化した船舶の更新を行い、安全な運航を継続していきます。

新型コロナウイルス感染症対策については、ワクチン等の対策がとられるまで乗降場所や船舶・車内内の予防対策を継続して行い、安心して利用できる環境を整えます。

安全・安心な運行・運航の確保を図ることで、誰もが利用したいと思える公共交通の確保につなげていきます。

評価指標	現状値	目標値
老朽船に代わる新たな船舶の建造 (定期船課データより毎年集計)	未 (令和元年度)	完了 (令和7年度)

～課題⑥「離島における緊急事態発生時の搬送手段の確保が必要」を受けて～

#### 目標Ⅶ 救急搬送体制の確保

地域や船舶所有者との協議により、緊急時に迅速に搬送できるような体制を継続していきます。

救急搬送体制の確保を図ることで、離島住民が安心して生活を営み続けられる環境の構築につなげていきます。

評価指標	現状値	目標値
各地区で救急搬送体制を確認する機会の継続 (消防本部データより毎年集計)	各地区1回/年 (令和元年度)	各地区1回/年 (令和7年度)

## 8. 目標を達成するために行う事業

本市の地域公共交通の課題や問題解決のため設けた目標を達成するため、次のとおり個別事業を実施していきます。

目標	No.	実施主体	事業
I 市民の 新たな利用の きっかけ づくり	1-1	定期船課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や運転に不安を感じている方へのかもめバスの乗り方教室の開催</li> <li>・運転免許証自主返納支援制度の周知</li> </ul>
	1-2	定期船課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・かもめバスの行先別時刻表のHP掲載（市内利用者向け）</li> <li>市内医療機関や大型商業施設、市中央公園等の集積地区や鳥羽駅と居住地区との往来を見やすく。</li> </ul>
	1-3	定期船課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低年齢層や親子向けの働きかけ（家族での社会見学など）</li> </ul>
	1-4	定期船課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハッピーチケット（かもめバス回数券）のPR</li> </ul>

目標	No.	実施主体	事業
II 観光客の 利用促進	2-1	定期船課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・かもめバス・定期船の行先別時刻表のHP掲載（観光客向け）</li> <li>鳥羽駅や観光施設、宿泊施設集積地の間の利用について、地域外の人でもわかりやすく、目的別に掲載。</li> <li>復路便情報についても合わせて記載。</li> </ul>
	2-2	定期船課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・とぼすまっぷの見直し</li> <li>掲載内容を見直すなど、利用促進に効果的な公共交通時刻表となるよう検討。</li> </ul>
	2-3	定期船課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
	2-4	定期船課 三重交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
	2-5	定期船課 三重交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停の記号表示</li> <li>誰にでもわかりやすいバス停の記号表示を検討。</li> </ul>
	2-6	観光協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点での行き先別情報QRコード</li> </ul>

			鳥羽駅構内の鳥羽市観光案内所にあるデジタルサイネージにQRコード表示。
	2-7	観光課	・定期航路のアプリ導入、多言語対応時刻表及び島の説明を多言語表示。
	2-8	観光課 観光協会 鉄道事業者 伊勢湾フェリー	・観光情報の発信 来街を促すような市の魅力にかかる情報を発信。
	2-9	企画財政課	・新たな来街需要喚起の促進

目標	No.	実施主体	事業
Ⅲ 暮らしの 目的を達成 するための 一体的な 交通システム の構築	3-1	定期船課 交通事業者	・市が主体となるもの以外の公共交通機関との連携 乗り継ぎの円滑化を図るため交通事業者と連携しダイヤ改正を行う。
	3-2	定期船課 企画財政課 観光課 交通事業者	・ネット検索への対応 ・企画乗船券のデジタル化
	3-3	定期船課 三重交通	・鳥羽バスセンターの機能を充実 鳥羽バスセンターに情報コーナーを設置。
	3-4	商工会議所	・周辺情報の充実 市内施設等の情報登録働きかけを引き続き継続。

目標	No.	実施主体	事業
Ⅳ まちづくりの 方向性と 連動した 持続可能な 公共交通	4-1	定期船課 市民課 地元自治会 ・町内会	・定期航路ダイヤの再編 今後、担い手不足が生じる事態や市の財源確保が厳しい状況になることを見据え、定期航路を現実的に無理なく運航できる体制とするため、ダイヤ再編について各地域と協議を進める。 例えば、利用が少ない時間帯の減便や、別の島へ寄港しながら目的地へ向かう便を検討する。また、民間チャーター船の活用等、運航確保手法についても検討していく。

4-2	企画財政課 定期船課 健康福祉課 市民課 地元自治会 ・町内会	・答志島内での陸上移動手段の検討 定期航路の効率化と並行して、島内での移動手段の検討を地域とともに行う。島民の通院や定期船に乗り継ぐための集落間の移送手段について検討する。また、観光客の移動手段としてシェアサイクルやグリーンスローモビリティの導入といった新たな形についても検討していく。 ※グリーンスローモビリティ…電動で、時速 20 km未満で公道を走る、4人乗り以上の乗り物
4-3	定期船課 健康福祉課 教育委員会総務課 企画財政課 市民課 地元自治会 ・町内会 バス・タクシー事業者	・かもめバス、交通不便地域の福祉バスの再編、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 今後、担い手不足が生じる事態や市の財源確保が厳しい状況になることを見据え、市内のバス移動が効率的に運行できる体制とするため、かもめバスや福祉バスのダイヤ再編、スクールバス車両の有効活用について各地域と協議を進める。その際、移動販売や買い物アプリの導入といった移動によらない暮らしのあり方とのバランスについて考慮しながら進める。
4-4	企画財政課 定期船課 市民課 健康福祉課 等 地元自治会 ・町内会	・施設の統合・集約化を補う移動手段の検討 将来的な施設の集約化により市民活動の停滞を生じさせないように、施設までの移動手段での補完について検討していく。その際、実際に移動を充実させていくあり方のほか、オンライン診療といった新たな技術の導入により移動せずともサービスへの転換といったことも含め、総合的に地域と協議していく。
4-5	地元自治会 ・町内会 観光課 定期船課	・地域主体の公共交通体制の構築 既存の公共交通の運行空白の解消や地域の利便性向上につながる手段の1つとして、自家用有償旅客運送等の地域主体の

		企画財政課 市民課 ※相差DMO	公共交通の構築について、地域とともに検討する。 相差地区においては、宿泊事業者の生産性向上のため、鳥羽駅から当該地区への観光客移送手段の共同運行がスタートする。相差町内での移動についても実証実験を行い、令和2年度下半期の成果を検証しながら、今後のあり方を検討していく。
--	--	------------------------	---

※DMO（観光地域づくり法人）…地域の多様な関係者を巻き込みつつ、観光地域づくりを行う舵取り役となる法人

目標	No.	実施主体	事業
V 経営の健全化 に向けた 運行・運航の 効率化	5-1	定期船課	・かもめバス、定期船の効率的な運航・運行 他の移動サービスとの重複の洗い出し等を行いながら、経営状態の健全化に向けた効率の良い運行・運航を目指す。

目標	No.	実施主体	事業
VI かもめバス・ 定期航路の 安全・安心な 運行・運航	6-1	定期船課	・老朽船舶の更新
	6-2	定期船課 三重交通	・安全な乗降の確保
	6-3	定期船課 健康福祉課 三重交通	・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

目標	No.	実施主体	事業
VII 救急搬送体制 の確保	7-1	消防本部	・離島の救急搬送体制の構築

鳥羽市地域公共交通計画 実施計画（令和6年度版）



目標	No.	事項	実施主体	具体的な取り組み	時期				
					R3	R4	R5	R6	R7
I. 市民の新たな利用のきっかけづくり	1-1	かもめバス乗り方教室	定期船課	バス乗り方教室の実施(年1回)	→				
		運転免許証自主返納支援制度の周知	定期船課	広報及びHPでの周知	→				
	1-2	かもめバス・定期船HPの改善(市民向け)	定期船課	時刻表・運賃等の情報を整理(随時)	→				
	1-3	低年齢層や親子向けの働きかけ	定期船課	親子社会見学の実施	→				
	1-4	ハッピーチケットのPR	定期船課	広報での周知及び商業施設でのPR	→				
II. 観光客の利用促進	2-1	かもめバス・定期船のHP改善(観光客向け)	定期船課	HPの改善(随時)	→				
	2-2	とばすまっぶの見直し	定期船課	とばすまっぶの内容見直し	→ (完成)				
	2-3	定期航路事業のキャッシュレス化	定期船課	キャッシュレス化に向けた情報収集と検討	→				
				具体的な方向性の決定	● (実施)				
	2-4	かもめバスのキャッシュレス化	定期船課 三重交通	キャッシュレス化に向けた情報収集と検討	→				
				具体的な方向性の決定	●				
	2-5	バス停の記号表示	定期船課 三重交通	誰にでもわかりやすいバス停記号表示の検討	→				
				方向性の決定	●				
	2-6	交通結節点での行先情報QRコード	観光協会	鳥羽マリンターミナルのデジタルサイネージにQRコード表示	→				
2-7	離島情報にかかるアプリ導入、多言語対応	観光課	定期船時刻表及び島の説明の多言語表示	● → 活用					
2-8	観光情報の発信	観光課 観光協会 鉄道事業者 伊勢湾フェリー	来街を促すような市の魅力にかかる情報の発信	→					
2-9	新たな来街需要喚起の促進	企画財政課	関係人口「鳥羽ファン」の交流の促進	→					
		企画財政課	ワーケーション促進のための働きかけ	→					
III. 一体的な交通システムの構築	3-1	市主体以外の公共交通機関との連携	定期船課 交通事業者	乗り継ぎの円滑化を図るため交通事業者と連携しダイヤ改正を行う	→				
	3-2	ネット検索への対応	定期船課 企画財政課 観光課	ネット検索への対応	→				
		企画乗船券のデジタル化	三重交通 鉄道事業者 タクシー事業者	企画乗船券のデジタル化	→				
	3-3	鳥羽バスセンターの機能を充実	定期船課 三重交通	鳥羽バスセンターに情報コーナーの設置	→				
3-4	周辺情報の充実	商工会議所 観光協会	市内施設等の登録情報充実のための働きかけ	→					
IV. まちづくりの方向性と連動した持続可能な公共交通	4-1	定期航路ダイヤの再編	定期船課	効率化した定期航路新ダイヤの決定	→ ●				
			健康福祉課	持続可能な定期航路の確保に向けた地域との協議	→				
	4-2	答志島の陸上移動手段の検討	定期船課 健康福祉課 企画財政課	移動を補完するサービスの検討(買い物支援、オンライン診療の充実等)	→				
			企画財政課	答志島の陸上移動のあり方検討・決定	→ ●				
続く		企画財政課	地域との協議・グリーンズローモビリティ導入の検討	→					
		企画財政課	グリーンズローモビリティ実証実験	→					
		企画財政課	地域との協議・島内でのシェアサイクルの可能性について検討	→					

鳥羽市地域公共交通計画 実施計画（令和6年度版）



目標	No.	事項	実施主体	具体的な取り組み	時期				
					R3	R4	R5	R6	R7
IV. まちづくりの方向性と運動した持続可能な公共交通	4-3	かもめバス、交通不便地域の福祉バスの再編、スクールバスの有効活用	健康福祉課 定期船課 企画財政課 観光振興課	千賀・壱子地区の外出にかかる移動手法の決定	●				
				千賀・壱子地区の移動手段にかかる地域との話し合い	→				
			健康福祉課 定期船課 企画財政課 観光振興課 市民課	加茂地区(河内、白木)の移動手段にかかる地域との話し合い(福祉バスの見直し、地域による移送の検討)	→				
			バス・タクシー事業者等	河内・白木と商業施設集積地区を結ぶ効率的な手法の決定				●	
			定期船課 企画財政課 観光振興課 市民課 バス・タクシー事業者等	各地域の実情に応じた移動手段の確保に関する協議	→				
				各地域の実情に応じた移動手段の決定			●		
			健康福祉課	移動を補完するサービスの検討(買い物支援、オンライン診療の充実等)	→				
	4-4	施設の統合・集約化の検討とそれを補う手段の検討	企画財政課 施設所有課	施設種別に統合等の考え方とスケジュール見通しを作成 市民活動施設、診療所、連絡所 等		→			
			企画財政課 定期船課 市民課 健康福祉課 施設所有課	移動手段の充実やオンライン診療といった施設統合を補完するサービスの検討を交えた地域との話し合い		→			
	4-5	地域主体の公共交通体制の構築	企画財政課 定期船課 観光振興課 DMO	相差DMOの実証実験を踏まえた、観光客・地域住民の長岡地区内での移動のあり方協議			→		
				相差DMOの実証実験を踏まえた、観光客・地域住民の鳥羽・加茂地区との移動のあり方協議			→		
	V. 経営の健全化に向けた運航・運行の考え方	5-1	定期航路、かもめバスの効率的な運航・運行	定期船課	定期船の経営改善	→			
定期船課				かもめバスの効率化に向けての検討	→				
VI 定期航路・かもめバスの安全・安全な運航・運行	6-1	老朽船舶の更新	定期船課	新船舶の建造	→		●		
	6-2	かもめバスの安全な乗降の確保	定期船課	安全な乗降の確保について協議	→				
	6-3	感染症の予防対策	定期船課 三重交通	かもめバス・定期船の消毒等感染症予防対策の実施	→				
VII 救急搬送体制の充実	7-1	船島の救急搬送体制の構築	消防本部	地域との連携体制づくり	→				

## 9. 本計画の推進及び評価

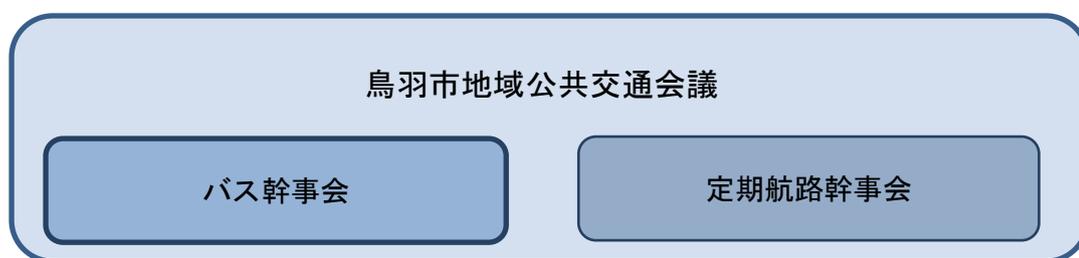
### 9.1. 鳥羽市地域公共交通会議

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に基づく法定協議会の2つの機能を有する組織です。

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。

この会議で各バス系統・離島航路に関する生活交通確保維持改善計画も策定します。生活交通確保維持改善計画は本計画の実行計画として位置づけ、各年見直しを行います。

#### 鳥羽市地域公共交通会議の構成



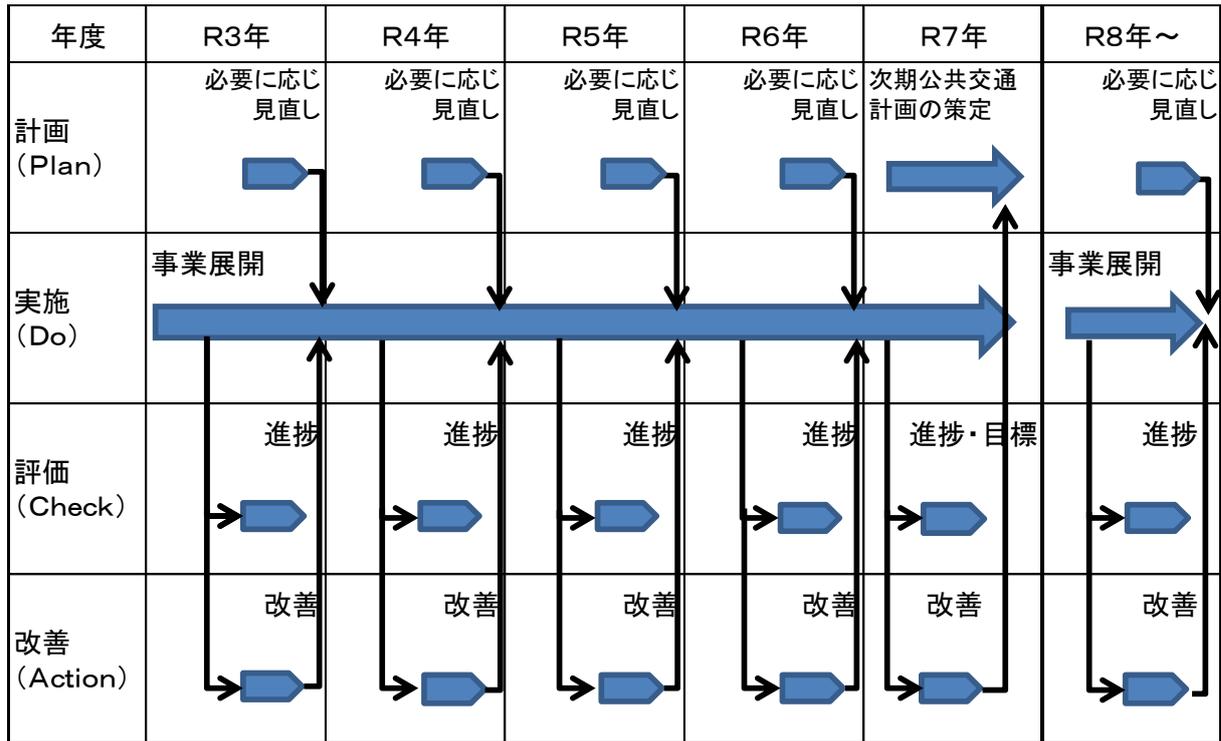
### 9.2. 評価の実施・検証

学識経験者をはじめ、市民の代表者、交通事業者及び行政関係者等で構成する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サイクルを実行していきます。

年度ごとに実施する個別事業は、実施主体者が各項目の進捗や成果等の評価を行うためチェックシートを作成します。評価を行うことで、事業の進捗度合いや成果が認められていない事業を把握することにより、次年度以降における事業の取り組み方法を改善するなど、事業の見直しにつなげます。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。

公共交通会議において、その評価結果に基づき、本計画の推進を図るとともに、計画の着実な実施に向け全体調整を行います。

評価のスケジュール



地域公共交通会議における協議・検討に関する主なスケジュール

PDCA サイクル	時期	内容
Plan(計画)	4月	地域公共交通計画の事業展開
Do(実施)	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 【地域公共交通計画に掲げる目標達成に向けた課題等の抽出及び実施事業の決定】 ・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 ・生活交通確保維持改善事業(フィーダー系統及び離島航路)の二次評価結果の報告 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)の提出
	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
Check(評価) Action(改善)	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 【地域公共交通計画に掲げる目標達成に向けた実施事業の評価・検証】 ・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

評価指標チェックシート

評価指標	目標値 (令和7年度)	実績値 (令和 年度)	達成度	目標達成に向けた取り組み又は改善点
乗継割引券利用枚数	6,000枚			
ハッピーチケット販売枚数	5,500枚			
運転免許証自主返納者支援申請者数	35件			
周遊券販売枚数（かもめバス）	9,700枚			
周遊券販売枚数（市営定期船）	1,600枚			
観光客の交通利便性に対する満足度	4.00			
市営定期船 乗船人数	630千人			
かもめバス 乗車人数	200千人			
円滑な乗り継ぎにかかる交通事業者との協議の回数	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	10回/年			
定期航路事業運航収益比率	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）	125,000千円			
かもめバス収益比率	32.0%			
かもめバス事業の運行委託料	90,000千円			
老朽船舶に代わる新たな船舶の建造	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			

- 達成した  
 △ 概ね達成した  
 × 達成できなかった

個別事業評価チェックシート

目標	個別事業名	当該年度の取組内容及び成果	進捗度	課題等の解決に向けた今後の取り組み等
I	・高齢者や運転に不安を感じてい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			
	・かもめバスの先行別時刻表のHP掲載（市内利用者向け） 市内医療機関や大型商業施設、市中央公園等の集積地区や鳥羽駅と居住地区との往來を見やすく			
	・低年齢層や親子向けの働きかけ（家族で社会見学など）			
	・ハッピーチケット（かもめバス回数券）のPR			

目標	個別事業名	当該年度の取組内容及び成果	進捗度	課題等の解決に向けた今後の取り組み等
II	・かもめバスの行先別時刻表のHP掲載（観光客向け） 鳥羽駅や観光施設、宿泊施設集積地の間の利用について、地域外の人でもわかりやすく、行先別に掲載。 復路便情報についても合わせて記載。			
	・とばすまっぷの見直し 掲載内容を見直すなど、利用促進に効果的な公共交通時刻表となるよう検討。			
	・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。			
	・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。			
	・交通結節点での行先別情報QRコード 鳥羽マリインターミナルのデジタルサイネージにQRコード表示。			
	・定期航路のアプリ導入、多言語対応 時刻表及び島の説明を多言語表示。			
	・観光情報の発信 来街を促すような市の魅力にかかわる情報を発信。			
	・新たな来街需要喚起の促進			

目標	個別事業名	当該年度の取組内容及び成果	進捗度	課題等の解決に向けた今後の取り組み等
III	・市が主体となるもの以外の公共交通機関との連携 乗り継ぎの円滑化を図るため交通事業者と連携しダイヤ改正を行う。			
	・MaaS導入の検討 移動ニーズと地域の多様な移動手段を結びつけるため、MaaSの導入について関係機関と協議。			
	・鳥羽バスセンターの機能を充実 鳥羽バスセンターに情報コーナーを設置。			
	・周辺情報の充実 市内施設等の情報登録働きかけを引き続き継続。			

目標	個別事業名	当該年度の取組内容及び成果	進捗度	課題等の解決に向けた今後の取り組み等
IV	<p>・定期航路ダイヤの再編 今後、担い手不足が生じる事態や市の財源確保が厳しい状況になることを見据え、定期航路を現実的に無理なく運航できる体制とするため、ダイヤ編成について各地区と協議を進める。 例えば、利用が少ない時間帯の減便や別の島へ寄港しながら目的地へ向かう便の検討、民間チャーター船の活用等についても手法として検討していく。</p>			
	<p>・答志島内での陸上移動手段の検討 定期航路の効率化と並行して、島内での移動手段の検討を地域とともに進める。島民の通院や定期船に乗り継ぐための集落間の移送手段について検討する。また、観光客の移動手段として、シェアサイクルやグリーンスローモビリティの導入といった新たな形についても検討していく。</p>			
	<p>・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 今後、担い手不足が生じる事態や市の財源確保が厳しい状況になることを見据え、市内のバス移動が効率的に運行できる体制とするため、かもめバスや福祉バスのダイヤ編成、スクールバス車両の有効活用について各地域と協議を進める。その際、移動販売や買い物アプリの導入といった移動によらない暮らしのあり方とのバランスについて考慮しながら進める。</p>			
	<p>・施設の統合・集約化を補う移動手段の検討 将来的な施設の集約により市民活動の停滞を生じさせないよう、施設までの移動手段での補完について検討していく。その際、実際に移動を充実させていくあり方のほか、オンライン診療といった新たな技術の導入により移動せずともサービスへの転換といったことも含め、総合的に地域と協議していく。</p>			
	<p>・地域主体の公共交通体制の構築 既存の公共交通の運行空白の解消や地域の利便性向上につながる手段の1つとして、自家用有償運行等の地域主体の公共交通の構築について、地域とともに検討する。 相模地区においては、宿泊事業者の生産性向上のため、島羽駅から当該地区への観光客移送手段の共同運行がスタートする。相模町内での移動についても実証実験を展開予定で、令和2年度下半期の成果を検証しながら、今後のあり方を検討していく。</p>			

目標	個別事業名	当該年度の取組内容及び成果	進捗度	課題等の解決に向けた今後の取り組み等
V	<p>・かもめバス、定期航路の効率的な運行・運航 他の移動サービスとの重複の洗い出し等を行いながら、経営状態の健全化に向けた効率の良い運航・運行を目指す。</p>			

目標	個別事業名	当該年度の実施内容及び成果	進捗度	課題等の解決に向けた今後の取り組み等
VI	・老朽船舶の更新			
	・安全な乗降の確保			
	・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			

目標	個別事業名	当該年度の実施内容及び成果	進捗度	課題等の解決に向けた今後の取り組み等
VII	・離島の救急搬送体制の構築			

- 予定どおり実施
- △ 概ね予定どおり実施
- × 実施できなかった

なお、本計画については、人口減少といった今後推測される事象を念頭に、公共交通のあり方を示すものとして策定しますが、現段階では、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、外出控えや旅行自粛が見られる等、今後の人の移動需要が見通せない状況にあります。

このため、通常体制で設定した指標等についても、今後の状況を見ながら目標値を変更していく必要があります。特に、インバウンドを含む観光需要については、回復状況を見極めていくことが重要ですが、随時、適切な目標値を設定していくこととし、状況を踏まえながら計画の見直しを行っていきます。