

第二次鳥羽市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの結果について

第二次鳥羽市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメント概要

（概要）

- 鳥羽市では、少子高齢化が急速に進んでいることや、移動手段に対する市民ニーズの変化により、地域公共交通を維持していくことが困難となっています。このような社会や暮らしの変化に対応するため、地域公共交通計画の見直しが必要です。
- 地域公共交通の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に「第2次鳥羽市地域公共交通計画」の策定を進めています。
- 当該計画の策定にあたっては、市民アンケートや関係者へのヒアリング調査等のほか、鳥羽市地域公共交通会議による審議等により検討を行ってまいりましたが、より広く市民・関係事業者の皆様からのご意見を賜りたく、下記の要領でご意見を募集します。

（パブリックコメントを実施した計画）

第二次鳥羽市地域公共交通計画（案）

（計画案の閲覧と意見募集期間）

令和8年3月24日（火）～令和8年4月21日（火）

（計画案の閲覧場所）

市ホームページ、市役所本庁舎2階（総務課）、市役所西庁舎1階（市民課）、保健福祉センターひだまり（健康福祉課）、鳥羽マリンターミナル（定期船課）、各連絡所、市立図書館

（意見の提出方法）

オンラインフォーム、郵送、メール、窓口持参、意見書箱への投函

第二次鳥羽市地域公共交通計画（案）に対するご意見と対応等（1/2）

（意見応募結果）

○ 提出意見数 4件

※ いただいたご意見と市の考え方・対応は下記表のとおり。

いただいたご意見	市の考え方・対応
<p>三重交通バス松尾町川合にバス停復活させてほしい。</p>	<p>バス停の設置・変更は、利用ニーズ、道路状況、収益性などの観点から慎重な精査が必要です。いただいたご意見は、今後のダイヤ再編等の検討における貴重な資料として活用させていただきます。</p>
<p>パーソナルモビリティは島内観光や島内移動、市内移動に必要です。市内や島内は坂道が多いので、登坂力のあるモビリティの推奨が必要です。できれば、答志行きの定期船に乗り遅れた場合、桃取行きの定期船に乗る場合や、答志発佐田浜行きの定期船に乗り遅れて桃取発佐田浜行きの定期船で行く場合もあるため、もう少し時間をずらした運搬ダイヤにしてほしい。</p>	<p>坂道が多い本市の特性を踏まえ、パーソナルモビリティ導入時には登坂能力を重要な選定基準とします。離島航路の接続改善も喫緊の課題と認識しており、限られた運航枠の中で可能な限り利便性が向上するよう、ダイヤの検証・調整を継続してまいります。</p>
<p>4月からの定期船の減便で生活に大いに悪影響が出ています。仕事が16時30分に終わり、伊勢から車で帰ってきますが、今までは17時30分の船を利用していたのですがなくなり18時15分に乗ります。マリンターミナルで1時間待ちです。夕方の1時間はとても貴重です。家に帰って晩御飯の準備、晩御飯、片付け、お風呂、明日の用意、寝る時間すべてが1時間遅れです。定期船利用者だけでなく、家族も困っています。17時30分の船は毎日10人弱が利用していました。定期船利用者の意見をもっと聞いてほしいです。17時30分のチャーター船を検討してください。17時30分発神島行を坂手経由にすることはできないでしょうか。</p>	<p>減便によりご不便をおかけし、深くお詫び申し上げます。限られた船舶、船員数の中で減船ダイヤの改正には、他の島と調整も必要になってくるとことや、船員の働き方にも関係してくることからご理解いただきたいです。また、チャーター船についても暗い時間での運航はできないと業者から言われておりますので、併せてご理解いただきたいです。</p>

第二次鳥羽市地域公共交通計画（案）に対するご意見と対応等（2/2）

いただいたご意見

「利用促進」という幻想の放棄と、真の交通弱者への予算集中 計画にある「市民の新たな利用のきっかけづくり」等について、現役世代が完全な車社会である現状において、無理な需要喚起に予算や労力を割くのは税金の使い道として間違っています。公共交通への予算は「自力で移動できない真の交通弱者（免許返納者等）」に全振りすべきです。例えば兵庫県相生市のように、路線バスが入り込めない集落へのラストワンマイルを 事前連絡制のタクシー（利用者は定額負担、残りを市が補助）でカバーするなど、非効率な空のバスを走らせる予算を、本当に支援が必要な人への直接的な補助へと転換してください。デジタル化による徹底した効率化と「アナログな配慮」の棲み分け 深刻な人手不足を補うため、QRコード案内やキャッシュレス決済などの「デジタル化」には大賛成です。可能な業務はデジタルに任せて徹底的に運用コストを下げるべきです。しかし、すべてをデジタル化するのではなく、そこで削減できた予算や労力を「スマホを持たない高齢者へのアナログな対応（電話窓口の維持、非言語の指差しボード等）」に回すという、弱者を取りこぼさないメリハリのある予算の使い方を計画に明記してください。コンパクトシティ構想と「命を守る防災（津波対策）」の完全連動 交通網の再編を進める上で、最も欠けてはならないのが市民の「命を守る」視点です。現在、津波からの避難場所確保など、防災面での対応が後手になっていることに強い危機感を持っています。交通網の再編は、津波避難タワーへのアクセスや有事の避難ルート確保といった「防災計画」と完全に連動させてください。日常の利便性よりも、いざという時に市民の命を運べるインフラであるかどうかを最優先で予算を割くべきです。予算配分の抜本的見直しと、インフラ維持の「選択と集中」 鳥羽市議会のYouTubeにて公開中の来年度の市予算案の議論等を見ても、人口減少が進む中で「現状維持」のために 多額の税金が投入され続けていることに強い違和感を覚えます。これまで通りに離島航路や広範な路線を維持し続けることは 市全体の財政を圧迫し、真に必要な防災や拠点づくりへの投資を奪っています。鳥羽市は現在「非線引き地域」ですが、将来的には維持困難なエリアを「市街化調整区域」に指定するなど、「これ以上、行政としての広範なインフラ投資は行わない」という 市の明確な意思を示す時期に来ています。市民に痛みを伴う撤退戦の議論から逃げず、限られた財源は「未来の町の存続」のために集中させてください。結びとして（市民としての切実な願い）私は高校3年生の時に阪神・淡路大震災を経験しました。当時、通っていた校舎は倒壊し、もし発生が日中の授業中であれば、瓦礫の下敷きになって命を落としていたと身をもって知っています。「災害は都合の良い時には来ない」「逃げ場がないことは死に直結する」という現実を知っているからこそ、現在の鳥羽市の後手後手な防災対策には強烈な危機感を抱いています。現在、私はこの鳥羽市にマイホームを建て、住み慣れたこの街で暮らしたいと願う義両親のそばで見守りを続けています。しかし、数年経っても鳥羽市の防災や街づくりの姿勢が変わらなければ、私自身、建てた家を手放してでも自分の身を守るためにこの地を離れることを選択肢に入れざるを得ないと危惧しています。市民の流出を防ぐことは市としても最重要課題のはずです。安心・安全な命の担保を第一に考えた街づくりがあり、その基盤の上で初めて成り立つ「交通の利便性」であることを強く望み、私の意見といたします。

市の考え方・対応

非常に重要なご提言として重く受け止めます。計画の中の目標4に市民・観光客のニーズへの対応を記載しておりますので、そこで利用者にとって一番良い公共交通を目指してまいります。