

鳥羽市地域公共交通会議 会議録

会議の名称	令和7年度第2回鳥羽市地域公共交通会議全体会
開催日時	令和7年10月1日(水) 13:30~15:30
開催場所	鳥羽市役所西庁舎 4階 大会議室
議題	<p>1. あいさつ</p> <p>2. 新委員の紹介</p> <p>3. 議題</p> <p style="text-align: center;">【協議・承認事項】</p> <p>議案第1号 鳥羽市地域公共交通計画の策定について</p> <p>4. その他</p> <p>(1) 鳥羽駅周辺エリア再生ビジョンの検討状況について</p>
会議資料	<p>事項書・席次表・委員名簿</p> <p>議案書</p> <p>1 資料1 地域公共交通計画素案</p> <p>2 参考資料1 市民アンケート調査の集計結果</p> <p>3 鳥羽駅周辺エリア2040将来ビジョン</p>
公開・非公開の別	公開
傍聴人の数	3人
出席委員	大野会長、加藤委員、藤原委員、西田委員、橋本委員、森委員、小磯委員、中西委員、山下委員、岡田委員代理荒木氏、今井委員、中田委員、中村委員、山本委員代理山口氏、山本委員(伊勢湾フェリー株式会社)、矢野委員、木下委員、清水委員、西川委員、山本委員(答志和具町内会)、天野委員、小寺委員、楠田委員、山本委員(鳥羽市教育委員会)、奥村委員(鳥羽市健康福祉課)、高浪委員(鳥羽市観光商工課)、福田委員(鳥羽市定期船課) 27名
オブザーバー	なし
欠席委員	小崎委員、濱崎委員、世古委員、奥村委員(鳥羽市老人クラブ)、豊田委員
事務局	企画財政課 齋藤副参事 浜崎課長補佐 木下(翔)、木下(大)、小久保
<p>1. あいさつ</p> <p>○事務局長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開会 ・配布資料の確認 ・出席報告(32人中27人出席) <p>○会長挨拶</p> <p>皆さん、こんにちは。副市長の大野でございます。</p> <p>本日は、鳥羽市地域公共交通会議の全体会にご出席いただきまことにありがとうございます。また、平素より本市の地域公共交通の推進にご理解とご協力を賜り、お礼申し上げます。</p> <p>本日の会議では、現在策定を進めております第2期鳥羽市地域公共交通計画の素案についてご報告し、委員の皆様からご意見をいただきたいと思っております。</p> <p>本計画は、今後5年間における公共交通の方向性を示す極めて重要なものとなっております、利用者目線に立った持続可能な交通体系の構築を目指すものでございます。</p> <p>本日の会議が、鳥羽市の公共交通のさらなる発展につながることを心より期待しております。</p> <p>限られた時間の中ではございますが、さまざまなご意見をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>2. 新委員の紹介</p>	

○新委員の紹介

3. 議事（協議・承認事項）

（1）議案第1号 鳥羽市地域公共交通計画の策定について

○事務局説明

議題書及び資料に基づき説明。

○委員からの質問等

・会長

今回初めて事務局から素案が示された。幅広い視点から議論すべきだと思う。まずは委員の皆様それぞれの立場からご意見をいただきたい。町内会の皆様からまずご意見をいただきたい。答志和具町内会の山本委員、何かあるか。

・山本委員

鳥羽駅がわりと小さいと思う。もう少し大きくして、その近くに駐車場をたくさん作る。

何年も前から言っているか、パールビルの跡地は玄関口なので、商業施設を作るなどすれば鳥羽市の景観もよくなると思う。

世界中の観光客が鳥羽に来るように、私らが若いときには坂手に遊園地を作るとか、菅島にカニの施設を作るという話もあった。これは難しいと思うが、そういうことも働きかけて誘致してはどうか。

前に市長と定期船課長と定期船の乗組員不足の問題でマリパークの事務所で言わせてもらったが、私の孫は徳之島に現在移住している。夏休みに1カ月、和具のほうに来ていた。そのときに和具はいいところ、答志島はいいところだから、僕は住みたいと孫が言っていた。5、6年先になれば高校も卒業して、免許を取って定期船の乗組員になるようにと言ったら、今のところはなるとは言っている。

・事務局

駐車場については鳥羽駅周辺エリアのビジョンでも議題に上がっている。今回市民アンケートで7割以上が自家用車を使っているので、その辺の需要を含めながら、今回の計画を検討させていただきたい。

・会長

続いて、坂手町内会の楠田委員、何かあるか。

・楠田委員

島の人たちの交通手段だけでなく、デイサービスやヘルパー、訪問看護師などが来ていただく大事な交通手段でもあるので、便数が少なくなると待ち時間が長くなり、徹底する業者も出かねない。陸続きでは当たり前を受けられる福祉サービスが受けられなくなる可能性もある。便の維持などはお考えいただきたい。

・事務局

需要の確保も含めて、どうやって維持できるか検討させていただきたい。

・会長

続いて、桃取町内会の清水委員、何かあるか。

・清水委員

定期船について、答志島の航路をたくさん出して、答志島をバスで結べば答志和具地区の航路を少なくできるという話も出ている。そうしてもらえるとよいと思う。

佐田浜マリターミナルや鳥羽水族館は海であるので、海の上をロープウェイで結んでお客さんの

流れも良くしたらどうか。

・事務局

定期船課の村山である。答志島の陸上交通については引き続き検討していかなければいけない課題だと思っている。現状、朝夕は乗っている人が多く、陸上交通で運ぼうと思うとかなりのバスを用意しなければいけない。将来的な部分でその辺は検討していきたいと思っている。

・会長

続いて、菅島町内会、小寺委員、何かあるか。

・小寺委員

前回の定期船幹事会でも話をしたが、マリンターミナルのほうはミジュマル公園ができたので観光客が増えてきた。私もかもめバスを利用している。マリンターミナルと鳥羽駅の乗車のときに観光客の方が「水族館は止まりますか」と運転手に聞くのだが、どうしても市外の市役所前経由の便が多いので、中之郷棧橋前が市内を通過して停車するのだが、中之郷棧橋前は水族館からも徒歩で行けるような場所なので、そういったバス停をドライバーの方に、中之郷で降りても徒歩で行けますという表示とか明記をしていただいて、観光客の方にもかもめバスの利用をもっと増やしていただきたい。

・事務局

方針では、需要が集中するように公共交通を重点に配置するとか、公共交通の利用を促す発信などを掲げている。ご意見を踏まえてどういった対応ができるか検討したい。

・会長

神島町内会の天野委員、お願いします。

・天野委員

神島の場合は別に問題という問題はない。バスに乗る人も少ない。一番駐車場が少ない。ほかのところに止めて歩いて坂の上の方まで行かなければいけない。大きい荷物置き場、ロッカーを作ってくれないかと聞いたことがある。

定期船は、来年に向けて青写真ができてきたときにお話しさせていただきたい。

・事務局

駐車場の話は鳥羽駅周辺の関係でも先ほど申し上げたような形で、しっかりと需要の予測をしながら検討したい。

・会長

続いて、答志町内会、西川委員、何かあるか。

・西川委員

離島を結ぶ定期船については非常にご苦労されていて、離島の住民の数が減っているにもかかわらず、昔に比べるとうんと整備をされているなと思っている。いろいろなことを要望してきたが、少しずつ改善されていると感じている。この先、駅前の再開発と定期船乗り場の連絡、そこへ鳥羽磯部漁協の施設ができたり、観光客がそこに立ち寄りやすいような、あるいは離島の人間がそこで憩えるような、買い物ができるような、そういう佐田浜の開発につながるとよいと思っている。期待している。

24ページ、表の一番下、緊急搬送体制の構築が「○」で予定どおり実施とある。これはそれに取り掛かってもらっただけで、いろいろ紆余曲折があったのだが、今成果はまだまだ出ていない。ここは「○」ではなく、「△」ではないかと思った。

・事務局

おっしゃることは非常によくわかる。ここの項目は、救急搬送体制を協議する回数を指標にしている。それで言うと「○」という形になっている。したがって、こういった課題もあるので、新計画で

はどちらかという課題指標めいたものにしていきたいと思っている。しっかりと評価ができるような数値に設定していくことが大事だと思っている。

・事務局

離島振興担当の木下から補足する。緊急搬送の件に関して、今協議中である。来年度予算に向けて検討しているところである。引き続きご協力をよろしくお願いする。

・会長

続いて、公募委員の今井委員、何かあるか。

・今井委員

10年以上この会に参加させてもらっている。

26ページのアンケートの結果の「不満」のところがたくさん出ているが、これは今回に限ったことではない。毎回出てくるのはこういうような内容である。これまで担当した市役所の方々、地域の方々が少しずつ、こうしたらいいのではないかと、ああしたらいいのではないかとということで、細かいところで改善されてきている。ただ単に不満、あれ嫌、これ嫌、市役所やってということではなかったということをぜひお伝えしたい。

私たち市民も、やって、やってではなく、自分たちは何ができるかということを考えながら、こういう会もそうだし、地域活動をしていかなければいけないと感じている。公共交通についても、バスに乗らなければ意味がない。自分は車に乗っていて、バスに乗らないでバスのことを言ってもしょうがない。船に乗らないで船のことを言ってもいけない。船に乗っていく機会を作るとか、バスに乗る機会を作ることを自分たちも考えなければいけないと日々思っている。

・事務局

ありがたいお言葉である。実際にヒアリングでも、本当は地元の人に乘ってほしいということがあった。そのあたりは地元の方々の利便性向上や促進施策みたいなものは一定必要だと思っている。胸に抱きながら頑張りたいと思っている。

・会長

続いて、鳥羽市観光協会の木下委員、何かあるか。

・木下委員

いろいろ書いてあるが、19ページから22ページまでのそれぞれの内容の現状と課題、これを潰していくしかない。立場的に観光協会なので、観光としてどのようにこれを打開していくか。例えば定期船であれば、その先にある離島でイベントをたくさんしたり、そういうことをするというのはわかりやすいので、もう少し力を注いでいかなければいけないと思う。

バスに関して、たまたま今日、朝バスに乗ったときにこういうことがあった。ご婦人が時刻表をずっとご覧になっているので、どうしましたかとお声をかけたら、バスの見方がわからない。この便に乗ったら行きたいところに行けますよと。それを見てもわからないので、私がたまたまいたので教えることができた。その方はご主人が車に乗っていたので今まで車移動ばかりだったが、もっと早くバスを使えばよかった。便利に利用できる。旦那さんが免許を返納したので自分は乗せてもらえないからバスを使ったが、もう一度勉強しないといけないとおっしゃっていた。今まで、こういう改定に取り組んでいることをもうちょっと形になっていくようにもっと努力しないといけないと改めて思った。

・事務局

観光事業者の皆さんともしっかりと連携しながら、どういう見せ方ができるか、一緒に頑張りたい。

・会長

続いて、鳥羽商工会議所の矢野委員、何かあるか。

・矢野委員

公共交通機関を維持していくためには、鳥羽の人口が1万6000人という中で、なかなか維持していくのは厳しい。住民だけでなく、外から来る人をいかに公共交通を使った中で、例えば観光関連産業とか、そちらに使っていただけるかということが需要を掘り起こす上で非常に大事だと思っている。

特に陸路は自家用車もあるが、鳥羽の特徴としては離島を抱えている。島の人口も減って船のコストもかかってきている。市の予算だけでは非常に厳しくなっているということなので、いかに需要を掘り起こした上で、また運行業者は民間もあるので、陸路だとバス、鉄道、自家用車などいろいろな方法があるが、海のほうはいろいろな運行事業者もいるので、多様な人たちを活用できたらよいと思う。

・事務局

定期船課の村山である。船員不足が深刻な問題になっている。今後、チャーター船も含めた運行を検討していきたい。

・会長

続いて、鳥羽高校の橋本委員、何かあるか。

・橋本委員

鳥羽高校としては、鳥羽市の皆さん、市民の皆さんや公共の団体の方にお世話になり、支援していただいているのはありがたく思っている。

本校の活動として、体験学習やフィールドワークに出掛ける際に、公共交通機関を使って、例えば海の博物館に行くとか相差に行くとかを授業時間内で組もうとすると、時間がなかなか合わず、結局先生たちの車で行くことになっている。

私は津出身で、津に住んでいる。津でもバスの便がどんどん減っていく状況になっている。これは乗る人が少ないからしょうがないという部分は必ずあると思うが、鳥羽市は観光をメインにしてやっている市だと思う。観光客がいかに来て、お金を落として、それが市民に還元されれば、一番それがいいのではないかと感じている。そういうことを考えながら、生徒たちも観光ビジネス系列があるので、そこで鳥羽市はどうやったらいいかを考えているところである。最近出てきているのが、駐車場が少ないと感じている。休みの日は水族館に自動車が進んでいる光景をよく拝見する。駐車場の問題が先ほども出ていたが、解決できればもっと観光客を呼べるのではないかと。

・事務局

観光客の需要の確保と、高校生のような若い人たちにどう利用していただくのかということも含めて検討したい。

駐車場についても、ほかの計画も踏まえながら検討していきたい。

・会長

続いて、中部運輸局三重運輸支局の森委員、よろしく願います。

・森委員

広域的な連携ということで、伊勢市、志摩市とも連携して進めるということであるが、この地域は特に観光では密接につながっている地域である。交通についても、市民が隣の町のどこに行きたいかということ把握して、具体的にこちらの計画にも書いてもよいのではないかと。連携の強化を進めるということで期待している。

目標達成の施策の事業ということで、実施主体の登場人物が市と事業者しかない。これは寂しいと思った。もっと登場人物を増やす、関係者を巻き込んで、それぞれにやってもらうことが必要だと思う。もう少し検討していただきたい。

・事務局

まさに観光地として伊勢志摩一体となっている。特に鳥羽市は伊勢神宮からのアクセス性が観光事業者から求められている。しっかり連携していきたい。

主体のところはご指摘のとおりである。記載の幅を持たせられるよう検討を進めていきたいと思っ

ている。

・会長

続いて、中部運輸局三重運輸支局鳥羽海事事務所の中村委員、お願いします。

・中村委員

28ページ、地域ごとの課題について、離島住民にとって市営定期船は重要な移動手段ということで、有事の際の代替手段がないということが書いてある。何か月前にも津波注意報・警報が出て、避難指示が出て、定期船、フェリー、その他船は運航中止という状態になった。これが課題として出たということで、すぐにどうするという答えが出るものでもないが、こういった場合、我々が取るべき何か算段がないか今後も考えていきたい。

・事務局

離島地域はどうしても海で隔てられている。緊急搬送の手段の確保というところの意味合いを強く書かせてもらっているが、それ以外にも、離島振興として地域の中で災害のときに中で何とかやっていけるような取り組みも別の角度から進めていきたいと思うので、いろいろご意見をいただきたい。

・会長

続いて、三重交通株式会社伊勢営業所の藤原委員、お願いします。

・藤原委員

現状と課題の整理ということでお話をいただいた。バス運行会社として課題もたくさんある中で、担い手不足が深刻化するということはバス事業においても同様なことである。追記なり、何か検討いただけないか。

人口減少及び高齢化に伴う利用減を危惧している。また繁忙期と閑散期において収益差もある。経常的な収益確保が難しいところが課題だと感じている。

今後の目指すべき姿のところ、「誰もが快適に過ごせる市民生活と観光が調和する」といったところで、市民または観光というフレーズが出ている。27ページにおいてアンケート、市民から求められていることの記載があるので、観光客向けの求められていることも記載してはどうか。

私どもの営業所は伊勢なので、昨年、伊勢神宮は両宮の参拝者数で初の10万人を超えた。インバウンドの参拝者も増えている。インバウンドに対する施策を目指すべき姿のところでも記載してはどうか。

23ページ、周遊券の販売枚数（令和3年～令和6年）について、達成度が1つだけ「×」になっている。私どもも何かご協力できるところはあろうと思うので、一緒に考えていきたい。

・事務局

観光客から求められているところが不足しているが、何らか検討したい。

伊勢神宮から鳥羽市への流入、特に三交さんをよくご利用いただいているので、こういった記載ができるか検討していきたい。

・会長

続いて、三重交通株式会社志摩営業所、西田委員、お願いします。

・西田委員（代理）

志摩営業所は鳥羽と維持確保を結ぶ運行を担っている。25ページ、市民アンケートの中で、安全性の満足度が高い評価をいただいていることはよかった。また、車両の乗り心地の満足度は点数が高く、ありがたく思っている。

駐車場が少なく、渋滞が発生している。かもめバスから定期船に乗り継ぐ間で渋滞が発生して船に乗れないということもゴールデンウィークや大型連休、お正月にはある。駐車場の確保、整備を再度お願いしたい。

鳥羽港に客船が寄港するときに、マリナーミナルのモニュメントがある下の一角を駐車場にいただいたのは画期的だと思っている。今後とも維持確保線、冬になるとカキの関係で元浦のほうま

でお客様に多く乗っていただいている。その場合には臨時も考えながら運行させていただく。

・事務局

観光客が増えてニーズが増えて、一時的に渋滞が発生する。それをどのように駐車場として受けられるかという話は再三皆さんからご指摘いただいている。少し記載が足りていない気もするので、皆さんのご意見を踏まえて検討させていただきたい。

・会長

続いて、伊勢湾フェリー株式会社、山本委員、願います。

・山本委員

本会議から参加させていただいた。やっと伊勢湾フェリーも公共交通として認識いただいたと感謝している。

23ページ、定期航路事業運航収益比率とあるが、定期航路事業について、これは市営定期船を指していると思うが、私どもも定期航路運行事業者である。その辺の区別をしていただきたい。この中に、定期航路や船員についての表現があるが、「市営定期船」という表現で書き換えていただきたい。

数値目標のところ、近鉄、JRの鳥羽駅の乗降客数という項目があるが、伊勢湾フェリーもわりと県外からのお客様が多く、今年4月、9月の速報値では両港合わせて約16万人のお客様が乗船している。比率としては半々であり、約8万人のお客様が対岸の伊良子岬から鳥羽へお越しいただいている。鳥羽駅プラス鳥羽水族館前の近鉄中之郷駅の活用も含めて、今後路線バスを中之郷駅に引き込むことも考えていただきたい。

・事務局

記載ぶりについては大変失礼した。30ページの「市営定期船」という記載の形にしていきたい。そのほか、時間の許す限り皆さんからご意見をいただきたい。それ以外でも、メールなどでも随時修正させていただきたい。随時忌憚のないご意見をいただきたい。

中野郷のご指摘について、鳥羽駅周辺エリアの関係に中之郷駅まで射程に入っている。しっかりとそちらのほうでも議論させていただきながら、全体でどういうことができるか検討していきたい。

・会長

続いて、近畿日本鉄道株式会社、中田委員、願います。

・中田委員

28ページ、担い手不足と持続可能性について、先ほど市営定期船の乗務員、三重交通の乗務員の確保が難しいということでお話いただいたが、弊社近鉄も運転手確保に非常に苦慮している。働き方改革もあり、年間の時間外の上限や、月々の上限も非常に厳しい状況の中、20年前に比べると本数も大いに減っている。特に鳥羽以南の志摩方面は減っている。皆様にもご迷惑をおかけしている。運転手確保が難しく、これ以上の運転本数の増加は、社員を増やしていかないと難しい。ぜひとも鳥羽市、志摩市に人口を増やしていただいて、地元の方をどんどん増やしていきたいと思っている。

22ページ、誘導施設の誘導のための施策候補について、検討中ということで、バリアフリー化の推進とある。現在の鳥羽駅周辺、特にJR側のバリアフリー化が非常に遅れている。また三重交通のバスターミナルにもエレベーターがない。旧パールビルにつなぐ陸橋の一番奥にエレベーターがあり、それを利用していただく方法しかない。1番街があいているときはご利用いただけるのだが、木曜日が定休日でご不便をおかけしている。エレベーターの設置を進めていただきたい。

・事務局

鉄道も含めて、人材確保の観点からも、地元の皆様にご利用いただくような施策が必要ということで理解した。

JR鳥羽駅のバリアフリー化については、立地適正化計画もそうであるし、鳥羽駅周辺エリアの関係でも議論させていただいているところである。両計画のほうでもこちらの必要性を議論させていただいているところである。こちら併せてどういったことができるか検討していきたい。

・会長

続いて、三交伊勢志摩交通労働組合、小磯委員、お願いします。

・小磯委員

私にもかもめバスを実際に運行させてもらい、お客さんの反応を見ながら1つお願いがある。25ページ、安全性について、私どもも安心・安全な運行を心がけているが、マリントーミナルの到着時間、水族館経由と市役所経由で区間時分の取り方が違い、水族館経由は鳥羽バスセンターまで2分しか取っていない。どうしても3分ぐらい遅れる。マリントーミナルに着くころには4～5分遅れている。そうするとお客さんが駆け足で船に行く。ダイヤ改正があるのであれば、区間時分の見直しをお願いしたい。

・事務局

かもめバスのダイヤ改正については検討している。名古屋大学の加藤先生からも、鳥羽小学校維持確保線と小浜・安楽島線の部分で、小浜と鳥羽小学校を逆にして、小浜維持確保線、鳥羽小学校・安楽島線にして、ダイヤの距離を短くして、マリントーミナルで余裕を持たせた時刻にできるようにダイヤ改正を検討していきたいと思っている。今度のダイヤ改正のときにやっていきたい。

・会長、

続いて、鳥羽警察署、中西委員、お願いします。

・中西委員

23ページ、免許自主返納者支援申請者数が19件、14件ということで、普段見ているともっと返納者は多いと思う。支援の申請者の数がこれだけだということで、支援を申請するとどういったことが受けられるか聞きたい。私も署でアドバイスできると思う。

26ページ、交通サービスに関する認知度のアンケートについて、「パーソナルモビリティ（電動キックボード）を知っている」が40%以上あったが、鳥羽市は電動キックボードの登録は10台あるかないかぐらいだと思う。実際に私も鳥羽市内で走ったところを見たことがないので、あまり通っていないと思う。これがあまり増えすぎると道路の整備が追いついていないと思う。あちこちで転倒すれば、私どもの仕事も増える。観光客もキックボードに乗って鳥羽の中を気軽に移動できるのでいいと思うが、道路の整備がどうなのか感じた。

・事務局

電動キックボードについては、最近、自分たちの地域にどうやって足を確保していくのかという課題意識を持っているまちづくり団体がやっている。そういうところとしっかりコミュニケーションを取り、必要であれば道路の話と連携していきたい。

32ページは免許返納者数にしようと思っている。申請ではなく、返納者数にさせていただきたい。こちらのご意見をいただきたい。

・事務局

定期船課の西根である。免許を返納していただいた方への支援策としては、かもめバスの6カ月間の無料券をお配りしている。

・会長

続いて、三重県地域連携・交通部交通政策課、荒木様、よろしくお願いします。

・荒木委員（代理）

29ページ、基本方針1について、交通ネットワークを再構築するというので、全体に波及するような記載があるが、ここに関しての具体的な今の時点のイメージがあればお聞かせいただきたい。5年間かけて検討していくという意味合いなのかもしれないが、今の時点でほかの計画との兼ね合いもあると思うが、もし何かあればお聞かせいただきたい。

28ページ、地域ごとの課題について、公共交通空白地が本島のほうにも存在するという記載がある

が、ここに対する取り組みのお考えがあればお聞かせいただきたい。

・事務局

具体的な方針の検討しているところについて、現時点では具体的に決まっているわけではない。立地適正化計画と鳥羽駅周辺エリア再生ビジョンなどの関係計画があるので、それに合わせて交通ネットワークの検討を進めていく。

定期船課からもダイヤ改正の話があったが、そういったものを含めて、観光需要をどのように含めるのかということも含めて引き続き検討していくということで方針1を掲げている。

空白地の話も方針1とリンクするのだが、ライドシェアの話もあるので、そういった新しい交通施策をどこまで取り入れて公共交通空白地を埋められるかということも検討するというところで想定している。

・会長

続いて、三重県地域連携・交通部南部地域振興局、山口様、お願いします。

・山口委員（代理）

お世話になっている。離島振興と離島航路を担当させていただいている。振興を通して維持できるように一緒に考えていければと思う。よろしくお願いします。

・事務局

引き続きよろしくお願いします。

・会長

続いて、三重県志摩建設事務所、山下委員、お願いします。

・山下委員

令和5年度からこの会議に出ささせていただいている。29ページ、基本的な方針ということで抽象的な表現で、現状ではこういう形なのかなと思うが、23ページを見ていただくと、現行計画の評価のところ、評価値のところはこの項目しかないのだが、5年度から出席させていただいている中で、わかりやすいサインの表示とか、バス停の整備とかされていたと思う。評価値にないとしても、総合評価の中でやったことを記載するべきではないか。

・事務局

評価項目だけでなく、どういうことをやってきたのか、取り組みの経過みたいなものは必要な部分もあると思う。どこまで記載できるかということもあるが、引き続き検討したい。

・会長

続いて、名古屋大学大学院、加藤委員、お願いします。

・加藤委員

29ページ、この計画が何を指すかというところが一番大事であるが、例えば「誰もが」といったときに、この中身を見たときに、障害者の視点が一切入っていない。あるいは子どももほぼ入っていない。「誰もが」と言っているので、なぜ障害者や子どもがどうなるかということについて書かれないのか。

あるいは本土で交通空白と言っているが、離島はもっとレベルの低いところがあるだろう。そこは航路を維持すればいいということではないと思う。本土と同じレベルでどう考えたらいいのかという視点が無い。「誰もが」というところで引っかかった。

私はいろいろな地域公共交通計画の策定に関わったが、「誰もが」というのは気安く言わないでほしい。「誰もが」というと全員である。ある会議で障害者の団体の方が、私はこのまちでは人間として認められていないということかと言われた。そのぐらい「誰もが」というのは重い言葉である。あまり気安く書かないほうがいい。書くのであれば、みんなであるので、水も漏らさぬ施策を書かなければいけない。

「快適に」というのも何なのか。「市民生活と観光が調和」というのは、今国交省で地域公共交通の法改正を検討している。そこでも観光の視点が公共交通計画に足りていないので、観光についてきちんと考えもらうようにしなければいけないということで、法律にそのことを明記してもっとやらせようとしている。必要性を感じているか感じていないかが大事で、無理やりやらせるのはおかしいことだと思うが、無理やりやらせたとしても、この「調和」はどう実現するのかというのはここには何ら解がない。

そのように見たときに、何が足りていないか。

もう1つ、これは総合計画の目標ではないかと思った。今総合計画は「きらめく」とか、さらに抽象的な内容で、今度後期計画の見直しになるので、そこでフレーズが変わるかもしれないが、より抽象的なので、その抽象的なものの読み解きの1つとしてこういうものがあるのはいいのだが、交通計画の目指すべき姿でこれを書くというのはちょっと違う。交通計画なのだから、どういう交通の姿なのかを書かなければいけない。そこが抜け落ちていると感じた。それは下の半分かもしれない。これも実は立地とか施設の再編と一緒にやってやるとか、多様な人材とか、効率的、強靱と書いてあるが、交通ネットワークをどのようにすべきかという視点がここにはない。交通網がどうあるべきかということが地図で出てくるとか、そういうことではないかと思う。これを見ていくと、一番最後のところは、結局現状のフィーダーとか補助路線のいろいろなことが書いてあるが、何ら変化はない。

何をやらなければいけないかという、まずは総合計画的な内容である今の目指すべき姿を実現するために交通網はどういうことが必要なのだが、現状の交通網ではこういう状況なので、これだけ乖離があるという乖離を明らかにすることをやらなければいけない。

それを解決しようとするとして一体何が必要かということが、その後の30、31、33ページにある。ここが乖離を埋めるために何が必要かなのであるが、乖離がわかっていないので、乖離を埋める施策がない。

これは言い換えるとどういうことかという、まずこれは5年間の計画で、総合計画を意識して5年間ということではどうか。そうすると、総合計画で一体何をやろうとしているかを横目で見ながらやらなければいけないというのはあるが、交通計画としては5年後の交通は、今できていないこれができているとか、今は子どもはこのようにしか動けないが、5年後にはこのように動けるようになっていくとか、免許を持っていないお年寄りはこのように動けるようになっていくとか、今までわけわからず来ていた観光客はこのようにいろいろなところに行って楽しんで、鳥羽にもう1回行きたいと思うようになっていくとか、そういう姿が描かれて、そのためにはこの乗り場ではダメとか、この路線では弱いというのが出てくると、この路線をよくすることが重点施策の1になるとか、この結節点を見直すことが重点施策の4になるとか、そのようになってくる。そのように突っ込んでいかなければいけないと思う。

繰り返しになるが、乖離を明らかにする。その乖離を明らかにするためには、そもそも目指すべき交通網のあり方が今のところないということが問題である。それはより上位の総合計画であるとか、今書いてある、どちらかというともちがいが目指すべき姿のところを実現しようとするとして何が足りないかというのを明らかにしなければいけない。このあたりをやっていかねばならない。

今私は皆さんにこのように申し上げたので、そういう視点で皆さん1度お考えいただいて、具体的に何が足りないのかということをはっきりとすることが必要ではないかと思う。

自分自身が鳥羽でずっとやりたい、今も諦めていないが、やりたいことが唯一ある。それは本土であっても離島であっても分け隔てなく公共交通が同じように使えるということである。結局離島はそこが分け隔てなくないので、それは理想とも言えるかもしれない。

鹿児島島の桜島は、鹿児島島のまちがあって、海があって、桜島がある。桜島は以前は違う町だったから、今は鹿児島市になっているので市営のフェリーがある。昨日までは24時間運航だったが、今日からは夜中の4時間がなくなった。それは船員さんが足りないとか、利用が少ないということであるが、なぜ24時間でやっていたかという、道路は24時間使えるのに、なぜフェリーはないのか。24時間なければいけないということで40年間続けてきたらいいが、昨日、終わってしまった。これは時の流れなのか、人口減少しているとかいうことであるが、桜島でさえそうなので、鳥羽だともっと大変だということであるが、ここでポジティブアクションが必要である。そうやっていくと本当に誰も住めなくなってしまうことになる。それは鳥羽としてはあってはならない。日本全体としてはそのように思われるかもしれないが、鳥羽というスケールで考えると、本土でも離島でも同じ鳥羽である。

自分は今でも本土と離島を同じような交通条件にどうやったらできるかということが一番本来鳥羽がやらなければいけないことだと思っている。つまりバスも船も同じ時間に最終が出るのか。これは

豊田市ではやっている。豊田市は金があるからできるというのもあるが、豊田市の場合、合併して、いろいろな町村が入ったが、その町村の役場まで豊田の中心部から21時30分ぐらいにバスが出る。なぜ21時30分か。飲み会は大体21時までで終わるから。あるいは塾が21時ぐらいで終わるから。そうすると、それで豊田に住んでいる人は、少なくとも役場までお父さんお母さんが子どもを迎えに来ればいい。そこまではバスで送ってくれる。朝も6時台に出るバスがあるので、豊田の高校で部活に参加できる。それが豊田から40km、50km離れたところであっても、豊田市だからできる。それを豊田市は20年かけてやってきたということである。

今、鳥羽はそういう思いでやっていかなければいけない。20年かかるかわからないが、これから5年間をそのために何に使うのかということを書き書いていなければ永遠にできない。永遠にできないどころか、世の中の流れはどんどん逆である。何もやらなければどんどん押し流される。航路のことも押し流されるわけである。押し流されているから我々はどうしようもないなど言っていたら誰も助けてくれないので、我々がちゃんと、そんなことではダメなんだ、鳥羽はこういうところなのだから、こういうことをやらなければいけないんだというのが目指すべき姿にあるべきである。そうでなければ国の計画でいい。この目指すべき姿は国の交通政策基本計画に書いてあることそのものである。それはいいのだが、さらに鳥羽としてやらなければいけないことは何なのか。鳥羽が鳥羽であるために一体何が必要なのかということの交通版がここになければいけない。それをみんなで一緒に考える。

僕はその中で、さっきの条件を何とか少しでも近づける。そのためには鳥羽駅とマリントーミナルはもっと乗り換えやすくしなければいけない。そうすると、パールビルの話も、別にあのままでもいいのだが、もし条件を一致させようとする、あの間にあの空間があることが非常に障害になっていると思えるので、僕は何とかしなければいけないと考える。この交通計画においてそれは内容ではないと思うので、むしろこちらの将来ビジョンのほうなのだろうと思うのでやっていただけののだと思うのだが、やっていただけないのであればこちらから言っていかなければいけない。それがなければ、鳥羽がやるべき交通のあり方は達成されないのだからやらなければいけないと言わなければいけない。

今みんなバラバラになってしまうのは、そういう目的というか、まさに目指すべき姿がこの中で共有されていないので、どうしてもバラバラな発言になってしまう。次回はいつか。次回、そこをきちんと示せるとよい。

・事務局

予定はまた調整させてもらいたい。できれば年内にフィーダーの補助のこともあるので、そのときにさせてもらいたいと思っている。

・加藤委員

そういうことを詰めるのに、その間に小さな部会をやったほうがいいかもしれない。これでも多すぎる。普通であればそういうことは10人以内でしかできない。それぞれのグループで少しずつ話し合っ、今のようなことをみんなが一致できるようなものを作っていくことが必要ではないか。そうすれば、そのために何が必要かということは、ある意味僕みたいなものが考えればいい。

僕自身もここで、例えばこの中である種新しいものは循環バスみたいなものであるが、それはデザインはするのだが、結局目指すべき姿に対してこのバスがどう寄与するかと考えたときに、目指すべき姿が不明確だから何か頓珍漢に感じてしまう。何だってできるのだが、何だってできるからこそ姿を示してほしい。それは鳥羽市民がやらなければいけないことである。私が勝手に言っているかもしれないと思っている。今日それが出てくるといいなと思ったのだが、ない。そこはぜひ明らかにしてほしい。

国の法律とか計画で書いてあることは引用するだけでいい。もっと鳥羽らしいことを書くべきではないのか。鳥羽らしいことを書くからこそ、国も、鳥羽はそういう場所なのだから、普通に交付税を出しているのではなくて、こういう特別な補助を出していかなければいけないと思わせないとけない。あるいはそういうところだからこそ鳥羽の公共交通にお金を出して、それで鳥羽をちゃんと、ずっと住んだり、もっとたくさんの観光客に来てもらっても大丈夫なところにしていくということではないといけないということだと思ふ。ぜひそのようになるように、もう少しここで目指すべき姿を明確にして意識共有できるようなことが必要だと思ふ。

今日改めて鳥羽に来て思ったのだが、このところいろいろな観光地に行った。万博にも行った。鳥羽は不親切である。鳥羽駅を降りたときに、自分はここに100回、200回来ているのである程度わかっ

ているが、鳥羽駅に来てても全然わからない。今日、僕はマリンターミナルにも行ったのだが、マリンターミナルに行って初めてミジュマル公園のことに気づいた。ずっと歩いてきたが、そこまで案内が何もない。サインとかいつも見ているが、何もない。しかもマリンターミナルの向こうだから見えない。ミジュマルの絵があると思って見たら、公園は90mとあった。おもてなしをちゃんとしていかなければいけない観光都市がやらなければいけないことだと思う。いろいろなところに行くと、ほかはもう少しやっていると思う。来てほしいからやっている。来てほしいのであればアピールしなければいけない。どうしてやらないのか。おもてなし的な発想は目指すべき姿にあったほうがいい。ここにはそういうのはない。それは観光だけでなく、まさにそういうところだからここに住みたいとか、たまに行きたいとか、あるいは今2地域居住もあるので、その1地域として選ばれるとか、そのようになっていく。これはあくまでも現名古屋市民の意見である。反論があればこの機会に教えていただけると問題意識を共有することができると思う。

・事務局

「誰もが」というところは、我々も軽々に使っているわけではない。行政としては、今お住まいの方々、利用されるあらゆる属性の方々に対して目指すべき姿として、ターゲットして置いたほうがいいだろうというところで置かせていただいている。逆に限定的に書くというのは交通事業者の皆様も含めて考えられないだろうというところもあるので、「誰もが」という表現にさせていただいているというところをご理解いただきたい。

一方で、障害者、外国人の方の話は記載が足りていない部分がある。数値指標の話もあるし、達成の施策の話もあるので、そのあたりを読み込めるような記載の工夫をさせていただきたい。

総合計画との乖離の話があったが、関係計画の整理というところを19ページからしている。特に交通政策に関しては、我がまちの喫緊の課題というところもあり、さまざまな文脈で記載されているところである。19ページからは今の六次総の後期基本計画の素案の段階であるが、現状と課題で大きく5点ほど整理している。案内の関係の話、一体的整備の話、美しさと利便性を両立した快適な観光空間が必要という話、鳥羽駅周辺エリアにおける交通結節機能の強化は必要だろうという話、南鳥羽地域の交通アクセスの改善、離島の話もある。架橋の必要性や機運の醸成という話も触れられている。そこはしっかりとこの計画で含めているようなところもあるが、読めるような記載の工夫をしていきたい。

進め方について、12月に全体会をさせていただくが、これから今回いただいたご意見を踏まえて事務局で修正をさせていただくが、事業者さんをはじめ、個別にヒアリングさせていただきたいと思っている。そういったところも含めて皆さんのご意見をいただきながら進めていきたい。

・加藤委員

ヒアリングは今までにやっていかなければいけないことである。今ごろやってどうするのか。

・事務局

今までやってきたが、さらにもう1回する。

・加藤委員

何をやりたいかわからなければ、ヒアリングしても同じ結果でしかない。そのことを言っている。

・事務局

何をやりたいかは今回お示しをさせていただいているので、これをもとにする。

・加藤委員

全然示していない。全く示したことになっていない。施策としては現状維持だけである。全く読み取れない。どれが今までよりもすごいのかということをちゃんと示してほしい。何もないではないか。今日はそれが言いたかった。いろいろ言っているが、結局これは今までどおりである。こんなので鳥羽は変わるのか。鳥羽は生き残っていけるのか。いけないではないかと言った。ちゃんと人の話を聞いてほしい。

・事務局

ありがとうございます。またお伺いしたい。

・会長

これで皆さんからご意見をいただいた。ここで一旦区切りをつけたい。事務局は、本日委員の皆様からいただいた意見を踏まえて、引き続き策定を進めていただきたい。

4. その他

(1) 鳥羽駅周辺エリア再生ビジョンの検討状況について

○事務局説明

議題書及び資料に基づき説明。

○委員からの質問等

・会長

この鳥羽駅周辺エリアの整備は交通政策に関連することも多い。交通計画でいただいた意見を踏まえながら策定に取り組んでいただきたい。

ほかに何かあるか。

・加藤委員

28ページの図について、鳥羽駅のところに上下に線がある。これは跨線橋のところである。これを延長すると真っ直ぐマリントーミナルに行く。これができないかと考えている。この地図を見ると全く今の道路のままである。鳥羽駅を出て、マリントーミナルまで真っ直ぐ行けるとしたら、歩く人が出てくる。今は右に曲がって、左に曲がるから全く見えない。見えないとどうしようもない。

僕はよく姫路城を見ている。姫路駅の北口を出ると真っ直ぐ先が姫路城である。真ん前である。姫路城は白くなっている。めちゃくちゃ映える。神姫バスがあそこに行っている。1.6kmあるが、みんな歩いてしまう。目前に見え。鳥羽はマリントーミナルが真っ直ぐ先にあっても全く見えない。直前まで行かないと見えない。こういうことは何とかならないか。まさに今やらなければいけないことである。僕が言わなかったら、今まで越権だと思って言わなかったが、意を決して今言うが、これを今やらなければ100年できないだろう。姫路であれば城だが、鳥羽は海である。駅を降りたら真っ直ぐ先に海が見えて、ターミナルが見えるというのは一番理想である。こういうものはこの計画に出てこないのか。そういう計画で作るのではないかと思った。

これはもともとなぜここになったか経緯があるのか。県の土地だったからここにあると思うが、本当に真っ直ぐである。そのようにならないのか。この線ができれば、ここから発展していろいろできる。なぜそういうことが出てこないのか。2040年にこれができなかつたら2140年になってもできない。やらなくてもいいのかもしれないが、僕はそう思った。僕の個人的な意見であるが、これができれば、鳥羽に来た人が何としても離島に目を向けてほしいということが、ここにあることで、それがある程度の高さであれば津波も逃げられる。その対応もできる。ずっと長ければいろいろなところから避難ができる。僕も防災をやっているからついでのことであるが、そういう案は出てこないのか。これは佐田浜エリアのこの28ページをこのままで肯定しているというのが何なのだろう。

・事務局

21ページにマリントーミナルから鳥羽駅までの薄い矢印が見えると思うが、そういう議論はあった。真っ直ぐ行けるほうが絶対がいい。交通結節機能を図る観点からもいいというところで、それが読み切れるような整備方針を掲げている。

お示しの部分は、今の線形を変えずにどういう賑わいを作るのかという文脈で書かせていただいている。しっかりと意見を踏まえながらやっていきたい。

・加藤委員

こういう図にあるもの、ちょっと曲がっているが大体この辺という。僕は都市計画が専門なので、こういうのが一番やっていることなので、こういう太い線で薄く書くというのは大体こんな感じということであって、ここにきちんと線を引くという意味では全然ない。それを具体的に見ると28ページなのだが、ここには何も無い。今のままかと普通の都市計画をやっている人は解釈する。

今はビジョンの案の段階なのでいいのだが、そういうことも意識するといいいのではないか。僕は部

外者なのでこれ以上は言わないが、僕自身は姫路の例を考えると、本当にあれは感激する。降りた人がみんな思うこと。同じことを鳥羽で味わうことができるのはこれしかないのではないかと思ったので申し上げた。

・会長

そのほか何かあるか。

・事務局

定期船課の村山である。午前中に定期航路幹事会でも言わせてもらったが、定期船課は今船員が定員32名のところ、6名の欠員と1名の病休で、7名欠員が出ている。船は6隻所有の5隻運航でやっているが、7名欠員の中、船員の時間外がかなり増えてきて、あと1人でも辞める、休むとなると、4隻運航をしないといけない状況で定期船を運航している。苦肉の策であるが、令和8年4月から船を1隻減らし、4隻運航で定期航路事業を進めていきたいと思っている。ダイヤについては年内に1度公共交通会議の場にお示しできたらと思っている。以上、報告である。

・会長

その他何かあるか。

・奥村委員

本日、県の交通政策課、加藤先生から交通空白の話があった。市では、健康福祉課のほうで交通空白のところをカバーしている現状になっている。具体的に言うと、長岡地区の千賀、堅子、あるいは加茂地区の白木、河内、17ページに地図があるが、バス停と徒歩圏というところでカバーできていないところに人口が1〜20人住んでいるとか、そういうところがピックアップされている。これの塊があるところが交通空白地帯となっている。

長岡地区から少し外れた千賀、堅子地区、加茂地区から山のほうに外れた河内とか白木の地区。答志のほうも、右側に答志町と和具の集落があって、左側に桃取があるが、今診療所が桃取にしかないなので、この間を移動手段を確保している。

福祉のバスについては、一応この計画の中では公共交通に位置づけられているのだが、32ページ、新たな計画の目標5の一番下、市域全域における交通サービスカバー率の備考・データの取得方法の欄、対象の公共交通はかもめバスと市営定期船となっている。この辺、福祉バスで十分カバーできていると考えている。実態を適切に評価するのなら、ここに福祉バスも入れていただき、全体で次の33ページ、交通空白地について再編するという文言が出てくるのだが、バスとかでなかなか再編も難しい箇所もあると思うので、共存とか連携強化という言葉を使って全体を適切に評価していただくとういのではないかと。計画への反映をお願いしたい。

1点ご報告であるが、小竹市長が選挙戦で高齢者や子どもの交通施策を公約の1つとして掲げて当選されている。交通パスの制度の検討を始めている。市長がやりたいことは非常にたくさんあるので、予算を組む中で取捨選択をしていかないといけないと思うが、交通政策についても検討を始めている。この場でご説明させていただく。

・会長

そのほか何かあるか。よろしいだろうか。

ちょうど時間となった。以上で令和7年度第2回鳥羽市地域公共交通会議全体会の議事についてはすべて終了した。

長時間のご協議ありがとうございました。これで本日の会議を終了する。

5. 閉会