

令和3年度志摩市地域公共交通会議 第1回離島航路幹事会 議事録

と き 令和3年6月25日(金) 15:30~17:15
場 所 志摩市役所 4階 401会議室

【出席委員】

志摩市副市長	世古 勝
名古屋大学大学院環境学研究科 教授	加藤 博和
間崎自治会 会長	岩城 正幸
間崎婦人会 会長	山本 くに枝
間崎地区民生委員・児童委員	山本 幸保
三重県立水産高等学校 校長	水谷 正樹
一般社団法人志摩市観光協会 専務理事	西崎 巳喜
中部運輸局 三重運輸支局 鳥羽海事事務所 次長	中村 陽一
志摩マリンレジャー株式会社 取締役社長	矢尾 弘
三重県南部地域活性化局次長兼南部地域活性化推進課長	生川 哲也
志摩市産業振興長	南 智子
志摩市政策推進部長	箕浦 勤

事務局	<p>それでは、定刻となりましたので、令和3年度志摩市地域公共交通会議第1回離島航路幹事会を開催させていただきます。委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>本日の志摩市地域公共交通会議 離島航路幹事会の委員の方々につきましては、昨年度末をもって全員の任期が終了したことから、今年度、あらためて委嘱をさせていただきました。人事異動等の委員交代により、本日初めてご出席される方も多いため、ご出席いただいている委員のお名前を私の方から紹介させていただきたいと思っております。お手元の名簿の順に読み上げさせていただきます。</p> <p>【名簿を読み上げ】</p> <p>本会議につきましては12名の委員のうち、現在12名全員の出席がありますので、本会議設置要綱 第4条第4項の「交通会議は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。」という部分の、半数以上の要件を充分満たしておりますので、本会議が成立することを報告させていただきます。また、本会議は志摩市地域公共交通会議 設置要綱第4条第7項</p>
-----	---

	<p>の規定に基づき、会議は公開の場で行い、議事要旨及び資料についても公開といたしますので、ご了承くださいと思います。</p> <p>それでは議事に入ります前に、本会議の会長ですが、志摩市地域公共交通会議設置要綱第3条第3項の規定によりまして、副市長が会長となりますことを報告させていただきます。また議長につきましても、同要綱第4条第2項の規定によりまして、「会長が議長になる」となっておりますので、議事進行におきましては、会長である副市長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>皆様こんにちは。会長を務めます志摩市副市長の世古勝でございます。委員の皆様には大変お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。</p> <p>今回から、通学利用ということで、水谷校長の方にもご出席いただいておりますし、観光連携ということで、西崎専務理事にもご出席いただいております。忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
	<p>それでは、事項書に従いまして議事を進めてさせていただきます。まず、本日は報告事項3件、協議事項2件となっておりますので、まず報告事項（1）英虞湾内定期航路の現状について、事務局の方から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>【議事（1）説明】</p>
会長	<p>はい、ありがとうございます。年々減少しているというグラフでの説明でした。ただいまの事務局の説明について、ご意見・ご質問等がありましたら、よろしくお願いいたします。</p>
A 委員	<p>もうちょっと中身はわかりますか。例えば、島民の方は何割で、水産高校は何割で、観光の方は何割とか。最近だとインバウンドもあったかもしれませんが、特に何が減ったのかという説明がほしい。島民の利用であれば、島民の数が減ってくれば、それに比例して減ってくるのだらうけれど、それよりも早いのか遅いのかとか、そこがわからないと何とも言えない。実績が減っているということを言いたいのでしょうか、対策を考えるとしたら、もう少し細かく見ないとわからないわけです。もし、あまりデータが無いのであれば、これからそういうのを取っていくことをきちんとやらないといけません。いつまでたっても、的を絞った対策をやっていく事ができないので、そこはぜひ考えて欲しいなと思いますが、どうでしょうか。</p>
事務局	<p>令和元年度と2年度の比較について申し上げますと、6,000人減って</p>

	<p>しまっている状況になります。6,000人減った内訳としては、島民利用については900人、学生及び通勤客が1,300人、その他が3,800人です。やはり減ったところとしては、全体的には減ってはいますが、一番大きな部分としては、地域住民ではなく、その他の部分の利用が減ったというところが一番大きな状況にはなっております。</p>
A 委員	<p>それは総量なので、パーセントで出していきたい。パーセントでないとわからない。数としてはボリュームが大きいですが、観光はどうですか。観光は大きく減っているのではないですか。その他も観光だけじゃないと思うので、そういうことを見ないといけない。全体として「コロナ禍だから」と言っているだけだと思います。私、午前中は一宮市にいて、そこでも同じようなこと言っているのですが、例えば高校生と大学生では全然違うわけです。高校は普通に対面授業をやっていますが、大学は、だいぶオンラインの授業に変わっています。だから戻ってこない。そこを言ってもしょうがない。だけど高校はちゃんと授業をやっているのに減っている。一宮市の場合には1割ぐらい減っている。何で減っているかという、自家用車で送ってくれる人が増えたのか、または自転車利用の人が増えたのかということになる。そういう人に対して「自転車じゃなくてもう1回バスに乗りませんか」と、言っていかなきゃいけない。そういう話です。だから中身がわからないと、この後の議論が、非常に抽象的になってしまいます。データが取れていないのであれば、これからもう少し細かく取っていかないと、なかなか対応ができないのではと思ったので、申し上げました。</p> <p>今わからないのなら、それでいいです。割合ぐらいは少しわかりますか。</p>
事務局	<p>割合というのは、例えば島民の利用の減少率ということでしょうか。島民利用は25%減、学生客・通勤客は17%減、その他が26%減になります。</p>
A 委員	<p>今日は島民の方がおられますが、本土にあまり行かれないようにしていると考えてよろしいですか。</p>
B 委員	<p>コロナの関係で、やはり間崎から出るというのは、間崎の住民は高齢化が進んでいて怖いので、コロナの時はあまり出ないですね。それで減ったのだと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。水産高校の校長先生のご感想としてはどうですか。</p>
C 委員	<p>年間、学校の活動日数が200日～220日あります。例えば、生徒の利</p>

	<p>用が1人減るだけでも、年間これで400人くらいの延べ利用者数の減少になってしまいます。生徒や保護者に確認すると、少しでも安くて時間がかからないということで、電車から船という経路の方がどちらかという使いやすい面もあって、三重交通のバス通学から船通学に変えたという生徒が、今年、何人かいると聞いています。今年は延べ人数でいくと、令和2年度より増えるかなと思います。ただ、バスは7時半以降までであるのですが、船は5時くらいで終わってしまいますので、クラブ活動をしたり、水産のことをもっと勉強したい生徒は早く帰らなければならないということもあって、ちょっと値段は高いですが、バスで通わなければならないということです。生徒や保護者の話を聞いていると、こういうことがあるようです。</p>
会長	<p>ありがとうございます。ほか、ご意見・ご質問等があればどうぞ。</p>
A 委員	<p>今は和具のお話でしたが、浜島はすごく少なくなったということですね。これはどういう中身と考えたらいいですか。その他という感じですか。</p>
事務局	<p>近年の利用につきましては、ほとんどが観光客の利用であったと聞いております。</p>
会長	<p>よろしいですか。現状としましては、先ほど委員からもご指摘をいただきましたので、事務局としましても、今後もう少し掘り下げて、分析して対応し、皆さんと一緒に考えていきたいと思っております。よろしく願いいたします。それでは次の事項に移ります。(2) 渡鹿野航路の現状についてということで、資料に基づいて事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>【議事(2)説明】</p>
会長	<p>ありがとうございました。渡鹿野航路につきましては、県道船廃止による市運航船への移行と民間渡船の補助と2点報告がありました。委員の皆様、ご質問・ご意見がございましたらよろしく願いいたします。</p>
A 委員	<p>それぞれの利用状況はわかりますか。</p>
事務局	<p>数字については、ざっくりとした感じでしか申し上げられないのですが、市の運航船につきましては、行き先として、的矢地区に医療機関がございまして、そこに通院されるために、三ヶ所・渡鹿野地区の方が、利用されると聞いております。あとは、渡鹿野に通勤される方がいらっしゃると聞いております。</p>

	<p>渡船の方につきましては、平均して、1日80乗船から100乗船くらい、つまり40人から50人くらいが往復されていると聞いております。</p>
A 委員	<p>一応、県道船の乗り場を見に行っただのですが、まだ乗る機会もなく、本当にちゃんと動いているのかなと思うような感じでした。</p> <p>今、通勤という話が出ましたが、週3回しか運行していないのに通勤という方もいるのですか。それは可能なんですか。</p>
事務局	<p>たまにパートで通勤されているのかと思います。それに関しては詳しくは聞いていませんが、そういった方がおられると聞いております。</p>
A 委員	<p>先ほどの賢島～和具の航路は、非常に危機的でもあるし、この場に間崎の方もいて、状況も非常にわかりやすいですけれども、渡鹿野の場合はデータ等もあまりない。危機的なのか危機的じゃないのかがよくわからない。人口が減っているのは認識していますが、どうしていきたくないかというのは、これから議論になるのですか。</p>
事務局	<p>渡鹿野の渡船については、今まで市は特に関わっていませんでしたが、今回、市から補助も出すという中で、人口減少も進んでおり、今後はいろいろあるように想定されますので、経営状況等につきましてもこれからちゃんと見ていきたいと思えます。この交通会議の場においても、将来的に議論する人が出てくるかもしれません。そういう意味の中、今回取り上げさせていただいたということになります。</p>
A 委員	<p>モニタリングするということですが、そうすると利用状況ももっとわかると思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。そのほかご意見・ご質問がある方はお願いいたします。はい、委員お願いいたします。</p>
D 委員	<p>この県道船、市の運航船というのがありますがけれども、渡鹿野には民間の渡船もあるので、観光客はほとんどこちらに乗っていて情報が出てないので、利用はないですね。観光客の利用も取り込むという話であれば、民間の船の方の乗降客、そちらの方のデータも必要じゃないかなと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。先ほど事務局の方も情報を集めるということですので、民間渡船も含めて、情報収集に努めていただきますようお願いいたします。</p>

事務局	<p>他にご意見ご質問等あれば、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。市の運航船となりましたので、しっかりと7月以降は情報を取って参りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>続きまして事項書の(3)令和2年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果についてということで、資料に基づき、事務局から説明をお願いします。</p> <p>【議事(3)説明】</p>
会長	<p>ありがとうございました。ただいまの事務局の説明について、ご意見・ご質問等がありましたら、よろしくお願いいたします。</p>
A 委員	<p>離島航路に国庫補助を入れるにあたって、財務省は、めちゃくちゃ厳しい。「毎年どんどんお金が増えているじゃないか」、「どうなっているんだ」とか。人口減少していることもあるので補助が増えていくに決まっているのですが、しかし、「他の事業の中でこれだけどんどん増えていくものはない」と言われる。では、どうしたらいいかという、きちんと改善していくために、毎年事業を実施したら、その事業について頑張ってきたのか、それともイマイチだったのか、ということ自分たちで評価して、さらに第三者評価委員会にかけて、そこで、客観的に評価をいただいて、その結果を踏まえて、次の年の計画を作るというふうに、PDCAサイクルをちゃんとやりましょうということで、国交省が財務省を説得し、今は、そういう仕組みになっています。その時の第三者評価委員会の結果が返ってきたのがこの資料です。</p> <p>この評価結果に対してどのように会議で受け止めて、次年度の運行をどうするかということにきちんと答えなきゃいけないというのが、ある意味、義務として言われています。ただ、これ見るとあまりたいしたことを書いてない。こういうものが何十とあって、いろんなものが出てくる中で、しょうがないところもあるのですが、本当にこの航路の状況に対して、この内容だと、どういったことをやっているのかなという感じがします。ですが、意識はしておかないといけません。</p> <p>後は、MaaSの話がありますが、令和元年頃の、その時の国の補助の仕方とか当時の色々なことを考えてみると、2年経って、私自身のスタンスは何も変わってないのですが、国とか業界とかはもうブレまくりで、あの頃に考えていたことは全然もうやめたとか、違うとか。今度これやろうかなとか。そういうふうに、ITの業界って本当に移り気で、どんどん変わっていくので、私からするとそんな物に身を委ねて、この大事な航路を翻弄されるってというのはとんでもないことで、自分たちで道筋をちゃんと作って、</p>

	<p>どうやって航路を無くさないようにするかということ、きちんと言わなければいけないと思っています。そういう意味では、自己評価のところ「この事業に参画して色々やった」と書いてあるからこういう結果が出てくる。そういうふうにあまり考えないで、基本的に忠実になる。先ほども言いましたが、水産高校の生徒さんにこれからも航路を使っていただいて、どうやってうまく共存共栄にできるか。島民、住民の皆さんもそれぞれのところで、どうやって生活や地域に役に立つ航路として存続させ、それによって利用も減らさないというのをやり続けられるか。その中で、たくさんの方に使っていただくために、例えば、キャッシュレスや経路検索で面倒くさくしないようにするとか。ここに航路があることが実はよくわからない人が多いので、ちゃんとパソコンで検索すると出てくるようなことを、きちんとして、それで皆さんに知ってもらい、使ってもらってご意見をいただいてというのをしなければいけない。実はMaaSとはそういう物です。色々な情報技術とかを入れて、最先端の色々な物を入れるけど、それによって地域のニーズをきちんと掴んだり、たくさんの方に来ていただくようにする。これは観光も生活も何も関係ありません。色々な人たちがいる中で、その需要をとにかく取り込むにはどうしたらいいということなので、それをこの航路でやっていかなければいけないと思っています。</p> <p>評価結果に対する返事としては、「そうやって我々がやるので、見ていて下さい。」と言っておけばいいと思います。この会議で、そこをきちんと確認した上で、それに交通網形成計画にもそういう感じで書いてあります。さらに具体的にどうしていきたいかをこれから話し合っ進めていくことを、今日、合意して進める一歩になったらいいなというふうに願っています。この資料3というのは、そのことを考えるきっかけとして、こういう物ができた、捉えたらいいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。この評価の仕組みについて委員の方からご説明いただきました。今後の対応については協議事項でまた出てくるということで、事務局の方よろしいですか。それではこの(3)の評価につきまして、ご意見・ご質問があれば、いかかでしょうか。よろしいですか。それでは今後の対応につきまして協議事項に行くということで(3)についてはこれで閉じさせていただきたいと思います。</p> <p>それでは事項書の3. 協議事項ということで、(1)生活交通確保維持計画の策定について、資料に基づいて事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>【議事(4)説明 ※資料4の1～3】</p> <p>3の航路の概要や運行計画書等以降の内容については、志摩マリレジャー株式会社からご説明いただければと思います。よろしくお願</p>

	ます。
E 委員	【議事（４）説明 ※資料４の３～５】
事務局	ありがとうございます。それでは残りの項目を説明します。 【議事（４）説明 ※資料４の６～１０】
会長	説明ありがとうございました。それぞれの説明についてご意見・ご質問等をいただきたいと思います。特に２の定量的な目標・効果のところにつきましては、さまざまな意見があると思いますので、ご意見・ご質問等いただければ、それを主な意見として反映していきたいと思います。どうぞよろしくお願ひします。それではお願ひいたします。
F 委員	ちょっと確認させて下さい。先ほどの説明にありました、定量的目標の年間６，３００人という数字は、私の見方が悪いかもしれませんが、上の方に、昨年の２０，０００人の内訳が少し書いてあって、その他が１１，０００人というのと、この目標の「定期券利用者除く利用客数６，３００人」との関係がよくわからないのですが。
会長	事務局から説明をお願いします。
事務局	はい。和具～賢島区間の利用客数というものの考え方ですけれども、この和具航路については、和具～間崎、間崎～賢島、もう１つが和具～賢島の３パターンでカウントしている中で、ここに書かせていただいているのは、その３パターンの内の和具～賢島間の区間のみとなります。つまり、通しで乗っていただいている方の数字を目標として上げさせていただいています。
F 委員	解ってなかったのは私だけですか。地域のことを解っていない者でも解るように、もうちょっと解りやすく書いていただいているとありがたいです。私も志摩市はよく訪ねているはずですが、離島のことまでわかっていなくて。これは要するに、「３か年の実績を少し上回る所を目指しましょう」という感じですね。
事務局	３％増を目指す形です。
F 委員	ちなみに、先ほど損益分岐点の話もありましたけど、この３％増がどれだけ収益の改善をしますか。即答は難しいかもしれませんね。

事務局	<p>先ほど志摩マリンレジャー株式会社からご説明いただいた資料4の後のほうにある国庫補助対象航路の運賃等調査票に和具・間崎・賢島と書いてあり、各区間の輸送人員見込を出してもらっています。ただ、ここには定期券利用が入っている数字になっています。6,300人と対応する形で和具～間崎間、間崎～賢島間についても同様に定期券利用等がない状態の数字がわかればと思ったのですが、今は把握できてないということです。6,300人の以外の部分も含めて、全体も含めて、本来目標に置くべきではないのかということかと思えます。</p>
F 委員	<p>私が聞いたかったのは、区間ごとの定義という趣旨ではなくて、例年の3か年に比べた増分というのが、どれだけ収益に貢献するのかということですね。年間の赤字幅にどれだけ貢献するのかがわからなかったものから。逆に言ったら、単年度収益と目標値がちゃんとバランスがとれているのかと思ったのですが、多分とれてないのでしょう。もちろん国や県からの補助を含めた格好で成り立っているのは充分わかっているのですが、目標のチャレンジングさが、どれくらいの値なのか感覚的に伺いたかったのです。私がまだ解っていないので申し訳ないのですが、和具～賢島間で目標を立てるということは、島民の方以外の部分で増やそうという意思表示ということなのでしょうか。</p>
事務局	<p>はい。そうです。</p>
F 委員	<p>島民を除いた所で、区間が測りやすい区間という意味ですか。島民が使わない区間ということですか。賢島駅から和具までというあの区間ですよ。</p>
事務局	<p>はい。そういう形の目標になっております。ただ、1つの目標の置き方がいいのか、もしくは間崎～賢島～間崎を含めた目標の置き方がいいのかというのは、色々と議論があると思います。</p>
F 委員	<p>ちなみに私はそこを議論したかったわけではありません。</p>
会長	<p>はい。委員お願いいたします。</p>
A 委員	<p>ご質問の答えは簡単で、800円の区間で、210人増えるのでかけ算すると16万8,000円増える。それが収支にどのぐらい影響するかという話なので、赤字が1千万単位の中で16万円、そういう感じです。</p> <p>でも、非常に重要な問題提起で、今のことは私も初めて認識しました。だ</p>

から全体で何人乗っているかを見ていなくて、全体の中の、今だと途中に3つの港がありますから、その区間のうちの一つの区間の、さらにその他の部分のところを見ていて、それを3%上げるのを目標にしていたので、そうすると他は関係ないのかと言ったら、さっきの私の話です。例えば、水産高校さんは、1人でも定期利用が増えればそれで400人増える。もちろん単価は安くなりますけれども、大きく増えますね。これは校長先生には申し訳ないのですが、例えば、今生徒が何十人乗っているものを何十人に増やすとか、そういう目標を立てると何十万円増える。それから、観光客は210人とかでもいいでしょう。それとも毎週日曜日で10人ずつ増やして合計していくらか、150日でいくらかとか、そういうのでもよい。島民の皆さんは人数に比例してちょっと減るかもしれないけど、いくらかはキープする。そのようにして、合計するといくらかっていうことをやっておかないといけない。内訳をきちんと見ておかないと、わからなくなるし、当然島民のみなさんは間崎から出てくるので、今の計算にはまったく関係なくなります。事務局的にはあまり政策的に増やせないところだと考えているのかもしれませんが、もしかすると、間崎に来る人を増やすという事もここではあり得ます。そういうことを考えるなら、間崎に行くその他の人を増やすことを考えなければいけない。そういう議論をしていなくて、今の状態なので、やはり説得力が弱い。あまり論理的じゃないところもあると思いましたので、そこは見直さなければいけないと思いました。

ちなみに地域公共交通網形成計画を確認しましたが、ここに航路の利用者数の目標は書かれていない。実は今年度からは、去年の11月の法改正で、地域公共交通網形成計画の名前が変わっていて、地域公共交通計画については、自治体は、基本的に「作らなければいけない」と努力義務に変わりました。それまでは「作ることができる」でした。それに基づいて、今年度からこの補助は、「計画策定しないと減額になる」というものが出てくる恐れがあると見込まれる。2年後には本当に計画がないと出せなくなる、という話なので、そういう意味でも、この地域公共交通網形成計画と今回のこの資料4の計画との関係をちゃんと示さなければいけない。やや別の話ですけど、目的とかの中に地域公共交通網形成計画で、一体この航路はどういうふうに位置付けられて、どういうふうを守るか、より利用してもらおうようにするかということを、こう書いてあるというのは、位置付けてほしい。その上で実は、網計画の中にはそういった、どのぐらいの目標でどうやって増やすのか、具体的に書かれていなかったのが、今まで通りだとまずいなというのが見えたところですが、もっと早く気付けばよかったのですが、本当に申し訳ないです。どちらにしても、「和具～賢島間のその他を210人増やす」という目標だと、なぜそこだけなのか、それをどうやって増やすのかどうか、もっと他で増やせるとかあるじゃないかと、そういう疑問が全然答えられな

	<p>いので、ちょっとまずいのかなと思いました。</p>
会長	<p>ありがとうございます。その他ご意見、ご質問あれば、まずちょっとご意見ご質問いただいて、最後まとめたと思いますのでよろしく願いいたします。皆様いかがでしょう。</p>
C 委員	<p>1 ページ目のところに「定期券利用客を除く」と書いてありますね。水産高校の生徒達は定期券利用客なのですよ。</p>
事務局	<p>はい。そうです。</p>
C 委員	<p>今、この文書だけ読めば、生徒の利用が増えたとしても、水産高校の生徒の利用は、今のところ計画の目標に入っていないということで捉えたらよいですか。</p>
E 委員	<p>実際は観光客の数字を示したかったわけなんですけど、こういう書き方しかできなかったものから、こういった書き方になっています。賢島～和具というのは、賢島～間崎に比べて観光客の方が乗る率が大きいので、ここが観光客を表すのに一番ふさわしいということで、この数字を書かせていただいています。</p>
C 委員	<p>私は、今回この会議にお声がけいただいて、うれしかったです。本校では、「水産高校を受けてみませんか」という話をしに北勢の中学校に行くのですが、津から以北に行きますと、「水産高校は何をしますところですか」というところからはじまって、色々なことを説明していく中で、「電車とバスを使って行くとこれだけ時間がかかるのですが、電車で賢島まで来て賢島から船に乗ればこの時間帯に出発して1 限目に間に合うことができます」、「引越していただかなくても、通うことは可能です」という話をすると、子どもが「選択肢の一つに入れようかな」と言ってくれます。そういった働きかけから始めていかないと、いきなり下宿するという話には飛躍しません。本当に船があるということで、私たちの水産高校を多くの人にアピールすることができます。県内の少し遠方から、四日市から通ってくる子もいます。下宿はどうしてもさせられないので、近鉄で賢島まで来て、そこから通って、放課後はクラブもせずに、また帰ってという状況です。水産を勉強したいから、少々早く朝起きて大丈夫なんだ、という意気込みで来てくれる子たちもおりますので、そういう子たちのためにもと思ってこの会議に臨みました。もし、あえて目標の設定を観光客だけにして、高校に気を使ってもらっていたのなら、学校としては、志摩市内の子と市外の子たちが切磋琢磨する学校で</p>

	<p>あってほしいという期待も背負っていますので、この中に生徒の利用増について、入れてもらってもかまいませんので。</p>
<p>会長</p>	<p>委員お願いいたします。</p>
<p>A 委員</p>	<p>今回、校長先生に会議に来ていただくのは、私の案としてお願いしました。そこまではお願いしてはまずいかなと思ひまして、先ほども遠慮したのですが、ご自分で目標を設定していただけていただけるとしたら、大歓迎です。今まで志摩マリンレジャーさん的には、そこは手堅い重要であって、生徒数によって増減したりするので、あまり、学校さんともいろいろ話し合っていないと目標設定は難しい。観光客だと自己努力でできますということでしたけど、この会議で水産高校さんも入って議論するのでしたら、私の中では水産高校の生徒さんが何人通ってくれるかを目標にしてかなければいけないと思ひ、そのためにも来ていただいたということです。それが理想というか、是非やってほしいことです。同じようなことは、バスであれば、占有率ということで、この高校の何割の生徒がバスで通ってくれるのか、今は2割だけど3割に上げるとか、そういう目標設定をしたところもあります。あるいは、通える子がどれだけ通ってくれるかということで、例えばバスの場合だったら、車で送ってもらうとか自転車できているという子をどうやってバス通学に変えるかということを目標にするところもあります。同様にここでも、賢島～和具の観光客については210人と上げて、定期客については、何人増やすとか、何人をキープするとかという目標をここで設定した方がいいですし、すること自体は何ら問題ないので、ぜひそういうふうにやっていただきたいと思ひます。</p> <p>後で言おうとしてたんですが、和具港の名称を「和具（水産高校）」にしてもいいのではないかなと思ひます。例えば、賢島は、「賢島駅前港」とかにした方がいいと考えています。地域の人にしたら、港はそことわかっていますが、結構、港と駅が遠いことが多いです。賢島だったら駅のすぐそこです。だったらもう賢島港ではなく賢島駅前港でいいですよ。それだけでも、すぐ乗れるとわかります。すぐ乗れるとわかれば、それだけ乗ってくれる人が増えたり、その宣伝もしやすい。同じように和具も、和具と水産高校は普通は全然繋がらないわけです。あまり水産高校というと、逆に通学専用かと思われるかもしれないので、もちろん考えなければいけないでしょうが、そういう名前をつけるのもあり得る。そうしたら宣伝しやすいですよ。終点は水産高校だから、そこからちょっと歩いたら行ける。そういうことをやるという施策を打って、その代わり年間で1,000人増えるとか目標を立てて、それで1～2年やって、さっきの評価でどうなったかを見ていく。生徒の利用増をあげていただけたら、それをどうやるかという施策も考えな</p>

	<p>がら、やれるといいなと思いました。</p>
C 委員	<p>一方で、定期の費用が上がらなければ働きかけやすいついていうのが、裏側にどうしても出てきます。そこの理解も含めながら、あくまでも目標ということで、達しなかったということも出てくるかと思いますが、学校存続とこの航路の存続というのは、相互作用することが確かにあると思いますので、そういう危機感を本校も持っております。その辺りも含んだ中で、目標に入れていただくことはもう仕方ないことだと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。最後にまとめますけれども、ご意見とか、質問があればいかがですか。</p>
F 委員	<p>今日はお配りいただいた志摩市の封筒に、SDGs について書いてありますが、正直、船を使うことが、CO2 の削減に貢献するのかわからないのか、もしかしたら増やすことになるのか。この辺のデータがわからないのですが、今コロナで公共交通機関を避けるというトレンドがもちろんありまして、コロナが収束しないと無理だというのはもちろんわかっていますが、その後の大きなトレンドとしては、自家用車じゃなくて、やはり公共交通機関を使うというトレンドがいずれ戻ってくると思っています。こうして志摩市もSDGs を訴えてらっしゃるので、何かこう乗客を増やす取組の考え方の中に、そういったことも取り入れた「公共交通機関を利用しましょう」、「船をもっと利用しましょう」ということが言えるとよいように思います。もし環境負荷にも役立つのであれば、例えば、観光客も「タクシー使うより船に乗ろう」みたいな、そういうキャンペーンというか、雰囲気づくりがあってもいいと思いました。水産高校の生徒さんも、バスから船へ変えるという話もありましたが、子どもたちも、そういうマインドになってくるといいなと期待を込めて発言しました。</p>
会長	<p>ありがとうございます。他いかがでしょうか。委員お願いいたします。</p>
A 委員	<p>実は、私の本当の専門は交通のCO2 をどうやって減らすかが専門です。後で計算しますが、多分、単純に計算すると、それほど良くないのですが、ただ、もともと航路があるのだったら、利用者が1人増えるというのは体重分だけ重くなるだけで、ほぼ変わらないので0 と計算してもいいのです。それで考えたら、人数が増える分にはほとんどCO2 が増えません。</p> <p>SDGs 的にだと、13 番の「気候変動に具体的な対策を」のところにあると言えます。ほかには、11 番に「住み続けられるまちづくりを」とあるのですが、ここの中に、「公共交通等で誰であっても移動することができる</p>

	<p>世の中を作る」というのがあります。これは志摩市の計画ではないのですが、南伊勢町の計画では、1 ページ目にSDG s の 1 1 番のこれをやると書いています。しかも最初は「子ども」ということからです、お年寄りじゃないです。子どもが最初です。つまり、子どもは自由に移動ができないということが、普通の大人よりも制約が大きいということです。それで考えると、今のこの航路を維持することで高校生が通学をできるというのは、SDG s 的にど真ん中なので、この資料 4 に「SDG s も合致している」と書いてあってもいいと思います。これは国の本省の方が読むので、この航路はそういう位置付けがあるのだということをアピールするのは、とても意義がある事だと思います。単に赤字だからお金をくれとか、そういうのだと、全然アピールになりません。我々はもっと高尚に物事を考えていると言っていくことは、できます。私も案を考えますから、加筆していただいたらと思います</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。よろしいでしょうか。それではまとめますと、特に 2 番の定量的な目標・効果のところ、事務局におきましては、区間別・利用形態別に、少し目標をもう一度積み上げていただいて、その上で、定量的な全体の目標を立てていただきたいと思います。また、その目標を達成するために、例えば、校長先生からお話がありました水産高校との連携、また加藤先生からありました港のネーミングも含めて、わかりやすい形での利用促進を施策として記述いただきながら、定量的な目標を達成していくという部分を入れていただきたいと思います。また、大きな意味ではSDG s の考え方に基づいてゴールを設定しているということで、それを地域公共交通網形成計画と連携しながら作るという形になるかと思います。時間がないと思いますがしっかりと準備していただいて、また各委員の皆さんには書面になるかもしれませんが、確認いただくというような形で、よろしいでしょうか。事務局どうぞ。</p>
<p>事務局</p>	<p>先ほど申し上げたように 6 月末に国に出させていただくということで、今回ご意見いただいた内容をまとめまして、6 月中に書面決議の形で皆様にご承認いただくという形で進めさせていただきます。</p>
<p>会長</p>	<p>時間がないと思いますが、事務局にはしっかりとまとめていただきたいと思います。それでは事項 1 に関しましては、まとめて書類決議を受けて国交省に提出させていただくということで、ご承知いただいたということでよろしく願いいたします。それでは続きまして協議事項 (2)「観光との連携による利用促進について」事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>【議事 (5) 説明】</p>

<p>会長</p>	<p>それではただいまの説明について、ご意見・ご質問ございませんか。</p>
<p>A 委員</p>	<p>オープンデータは、先ほども確認しました。間崎島は現状だと、検索の一番メジャーなGoogleで検索しても、間崎島に行く方法はない、×と出ました。というふうに、普通に検索しても、間崎島への行き方がわからない、とインターネットに出てしまいます。ですが、GTFSというやり方で登録すると、間崎島までどうやって行けるか出るようになります。まずそうすると万国共通になるので、英語圏の方が検索しても出るということになります。まずはそれをやる。</p> <p>この中でやっぱり大事なのは、①観光客誘因のための基本方針の策定と③公共交通利用促進に向けたPRです。特に、関係するいろんな人が本当はできることをやって、全体としてどうやって、この航路に乗っているいろんな面白いことをしてくれるかということだと思うので、そこをちゃんと、作戦会議を詰めてやるっていうことをしていくのが大事だと思います。それはすごくいいことだと思うので、皆さん、大きく宣伝をしながらやってほしいです。あと、例えば、大学生とかベンチャーだとかそういう人たちに「こんな、今大変な航路がありますが、ここでいろいろと何か試してみませんか」と、そういうアイデアコンテストみたいなことをやるとか、実際に来てもらってインターンでそういう見習いみたいにならちょっと1週間ぐらい働いてみて、それで何か思いついたことをやってみるとか、今はそういう色々なやり方があります。もちろんこの皆さんで考えるのは大事ですけども、全然違う見方というか、来たことのない人がここへ来たときに、この航路にはこんな面白いことがあるという発見があるかもしれない。私はもう30回ぐらい乗っているから慣れてわかっているのですが、逆にもう見えなくなっています。初めて来た人は何がいいのかとか、例えばうちの学生と乗ると、いろいろ全然違う所を見て「先生これ面白いですね」とか言っていて、私は「そんなのあったっけ」となるんですよ。だから、他のところの人に来てもらって考えてもらうというのも、ぜひ踏み込んで欲しいと思いますので、ぜひお願いします。私はもちろん協力します。</p>
<p>会長</p>	<p>委員お願いいたします。</p>
<p>G 委員</p>	<p>今後、定期船の観光利用に関する基本方針を作っていくということですが、市の観光政策としましても、できるだけ志摩市に観光客の方が長い時間滞在して、お金を落としてもらえということが、非常に重要になってくると思います。例えば、賢島に宿泊された方が、朝8時とか9時に伊勢に行ってしまうというよりは、午後のしまかぜに乗っていただけるように、夕方ま</p>

	<p>でいかに時間を過ごして、志摩市の中で過ごしてもらうかということが必要になってくると思います。確保維持計画には、和具へ行って、海女小屋体験ですとか、御座で真珠の取り出し体験ということが、目標の中に書かれています。私も勉強不足で申し訳ないのですが、例えば和具に船がついて、そこから、御座の真珠の体験まで、観光客の方がどういった交通期間を使って移動しているのか。あと、さとうみ庵は越賀ですが、どうやって移動しているのかということも、今後、基本方針を作る中で、和具からの交通機関などもしっかり勉強させていただきたいと思います。着いたところの二次交通の問題ですとか、そういった事も踏まえて、しっかりと検討させていただきたいと考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>はい。委員どうぞ。</p>
<p>D 委員</p>	<p>今の委員の話の続きでございますけれども、現在もそういったことをやっています。情報発信もしていて、実際に利用者もあるんですけども、ただ見えるだけの数にはなっていないというところなんです。インバウンドの外国人も、さとうみ庵は年間2割が外国人のお客様で、和具からさとうみ庵までというコースや、賢島から観光タクシーを使ってきてもらうとかということは、現在もやっています。今年度、観光庁の実証実験の予算も採択されておりますので、そういった部分も含めて進めていきたいと思っています。間崎も含めて、いろいろと体験コンテンツを探しております。こういうことをやりたいというのもありますので、またお願いにあがります。よろしくお願ひします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。よろしいでしょうか。それでは先ほど皆様からいただいたご意見を踏まえつつ、7月から担当者レベルの会議をしっかりと行って計画を立てていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。そういった形で、資料5、資料5-1につきましては、具体的な取組を進めていくということでよろしいでしょうか。</p> <p>では、ご承認いただいたということで、今後進めていきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。</p> <p>最後に、事項書4その他ということで、事務局から何かありますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>特にありません。委員の皆様、色々なご意見ありがとうございました。いただいたご意見を取りまとめまして、先ほど繰り返しになりますが、生活交通確保維持改善計画の方は、修正をかけた上で、書面決議の方で承認いただきたいと思いますのでよろしくお願ひいたします。それから次回の地域公共交通会議の予定について連絡させていただきます。次回につきましては、全</p>

会長	<p>体会でということで、内容につきましては、「志摩市地域公共交通網形成計画」の進捗状況の評価等を予定しております。会議の日程等、決まりましたらまた連絡させていただきますのでご出席のほどよろしく願いいたします。</p> <p>ありがとうございます。次回会議もよろしく願いいたします。</p> <p>それでは以上をもちまして、第1回離島航路幹事会を終了させていただきます。ありがとうございました。</p>
----	---