

## 松島・八代航路に関わる調査報告(2)

### 【住民アンケート調査、観光需要1次アンケート調査結果からみた松島・八代航路の可能性検証報告】

## 1. 住民アンケート調査結果からみた傾向分析

### <調査概要>

#### (1) 調査実施時期

- ・調査票の発送 :平成 25 年 9 月 14 日
- ・回答締め切り :平成 25 年 9 月 30 日

#### (2) 調査対象(サンプリング)

- ・上天草市・八代市在住の 16 歳以上の男女 1,500 人  
(上天草市 1,000 人、八代市 500 人。地域別・年代別調整による無作為抽出)

#### (3) 調査方法

- ・郵送により調査票を発送し、返信用封筒による郵送で回答を回収した。

#### (4) 回収数・回収率

- ・回収数 : 502 件、回収率 : 33.4%(上天草市 : 回収数 352 件、回収率 35.2%/八代市 : 回収数 144 件、回収率 28.8%)

### (1) 松島・八代航路の利用経験について

#### ① 利用経験の有無

【問1 あなたは、松島・八代航路(以下、本航路)をご存じですか。また、利用したことはありますか。】

● **松島・八代航路を「利用したことがある」回答者は 49.4%。八代市民で利用傾向が高い。**

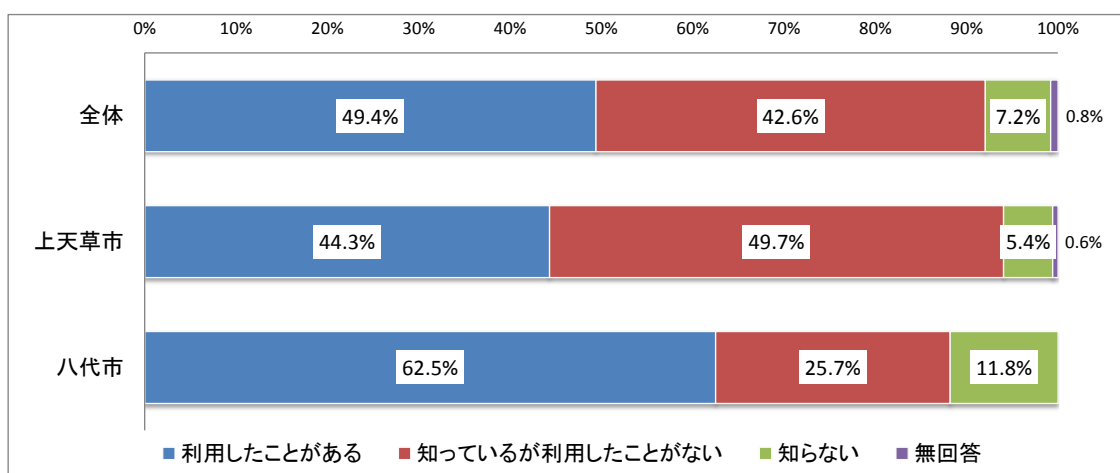
松島・八代航路を利用経験(問1)については、図表 1-1 からみると、全体では「利用したことがある」が 49.4%、「利用したことがない(及び知らない)」をあわせて 49.8%となっている。

上天草市では、「利用したことがない(及び知らない)」が 55.1%となり、「利用したことがある」の 44.3%を上回っている。

八代市では、「利用したことがある」が 62.5%となり、「利用したことがない(及び知らない)」の 37.5%を上回っている。

「利用したことがない(及び知らない)」の回答は上天草市が全体に比べて高く、八代市と比べて突出している。

図表 1-1 松島・八代航路を利用したことはありますか



② 利用経験者の利用傾向

【問2① 利用した目的は何ですか。＜複数回答＞（※問1で「利用したことがある」回答者対象）】

● 利用目的:「観光・レジャー」「親族・知人訪問」を利用目的としたケースが特に多い。

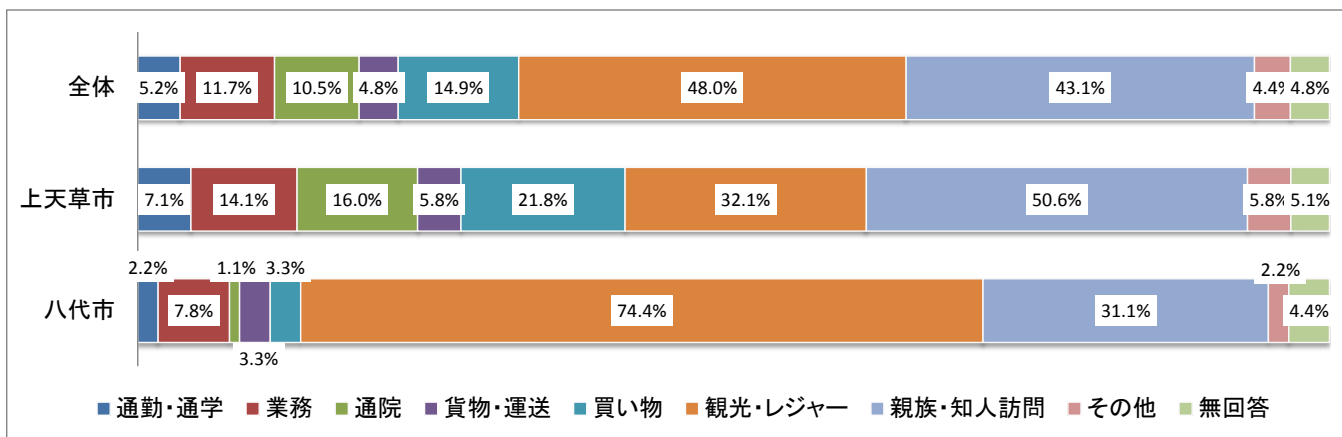
利用経験者の本航路の利用目的（問2）については、図表 1-2 からみると、全体では「観光・レジャー」が 48.0%と最も多く、次いで「親族・知人訪問」の 43.1%となっている。「通勤・通学」「通院」といった生活分野での航路利用は合計で 15.7%となっている。「貨物」の物流利用者は 4.8%と少ない。

上天草市では、「親族・知人訪問」が 50.6%で最も高い。「通勤・通学」「通院」といった生活分野での航路利用は合計で 23.1%となっている。

八代市では、「観光・レジャー」が 74.4%と特に多くなっており、生活分野での航路利用は 3.3%と少ない。

いずれも「観光・レジャー」が高い割合を示しており、生活分野での利用は低い。八代市で「観光・レジャー」の割合が高い。

図表 1-2（利用したことがある回答者）利用した目的は何ですか。



【問2② ①で選んだ目的ごとに利用形態・頻度・時間帯・往復利用有無について＜複数回答＞（※問1で「利用したことがある」回答者対象）】

● 利用形態:「車両を乗せ乗船」するケースが 59.0%と「車両利用せず乗船」を上回っている。

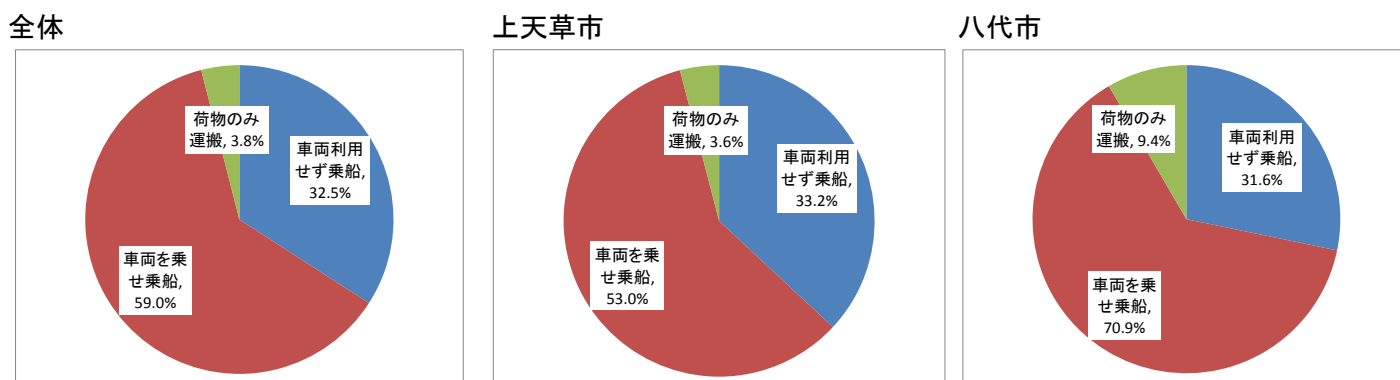
利用経験者の本航路の利用形態（問2）については、図表 1-3 からみると、全体では「車両を乗せ乗船」が 59.0%と半数を上回っている。

上天草市では、全体と同様の傾向となっている。

八代市では、全体に比べ「車両を乗せ乗船」が 70.9%と全体に比べ高くなっている。

このことから、本航路の利用形態は車両利用が高いことがわかる。

図表 1-3（利用したことがある回答者）利用した形態は何ですか。



● **利用頻度:「1年で1日未満」が26.5%と最も多く、「1年で1日以上」とあわせ41.9%となっている。**

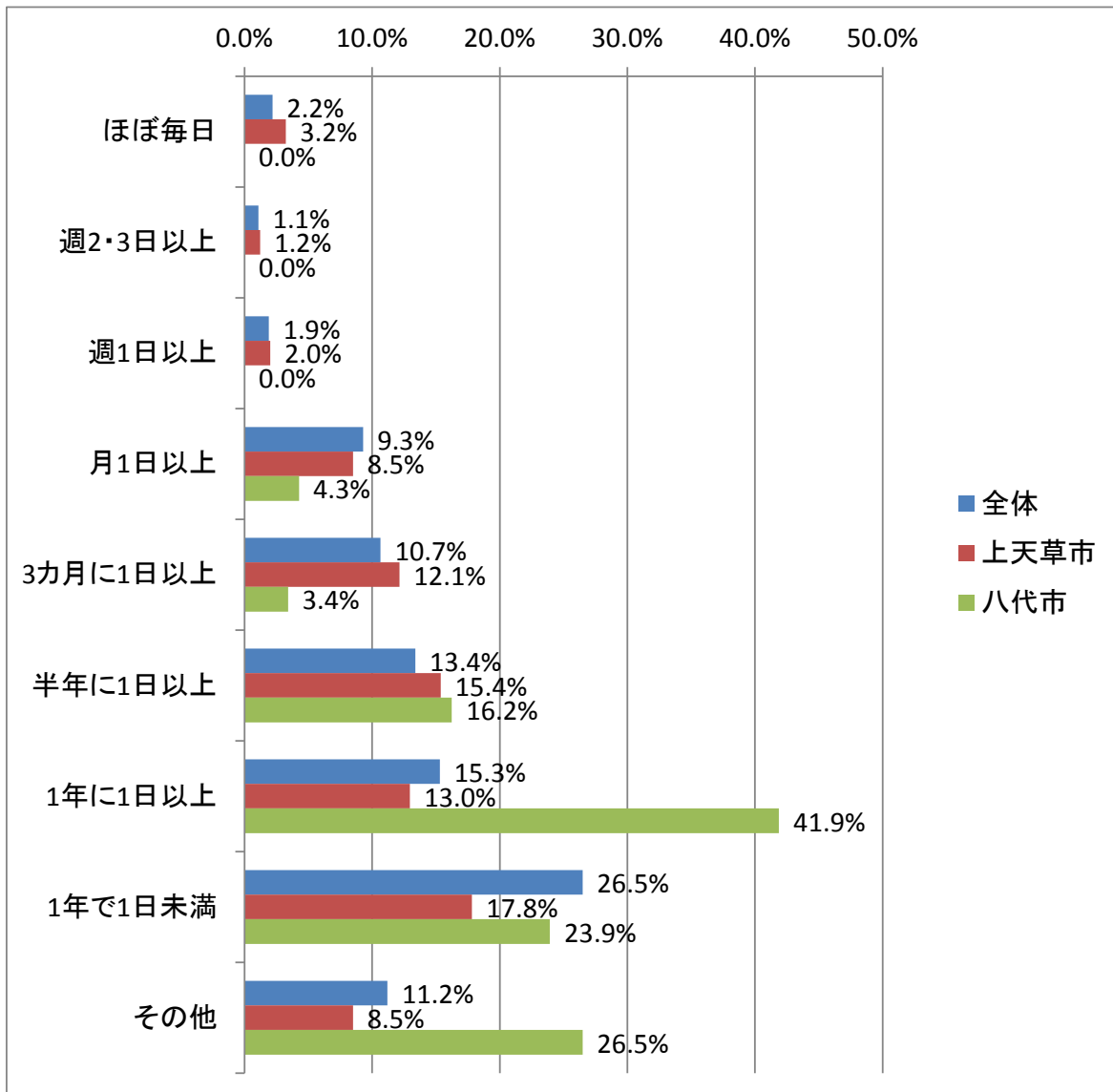
利用経験者における本航路の利用頻度（問2）については、図表1-4からみると、全体では「1年で1日未満」が26.5%と最も多く、「1年で1日以上」とあわせ41.9%となっている。利用頻度の高い「ほぼ毎日」「週2・3日以上」「週1日以上」の回答者は合計して5.2%と少ない。

上天草市では、「ほぼ毎日」「週2・3日以上」「週1日以上」が合計で6.4%となっており、「1年に1日以上」「1年で1日未満」の回答は八代市と比べて低い。

八代市では、全体に比べ「1年で1日以上」が41.9%と全体に比べ高くなっている。「ほぼ毎日」「週2・3日以上」「週1日以上」の回答者は0%となっている。

本航路の利用頻度は「1年で1日未満」「1年で1日以上」が多く、「ほぼ毎日」「週2・3日以上」の回答はわずかとなっている。このことは生活利用としての航路利用が少ないことを示していると考えられる。

図表 1-4（利用したことがある回答者）利用頻度



● **利用時間帯・往復利用の有無:「8時・9時台」「16・17時台」の往復利用のケースが多い。**

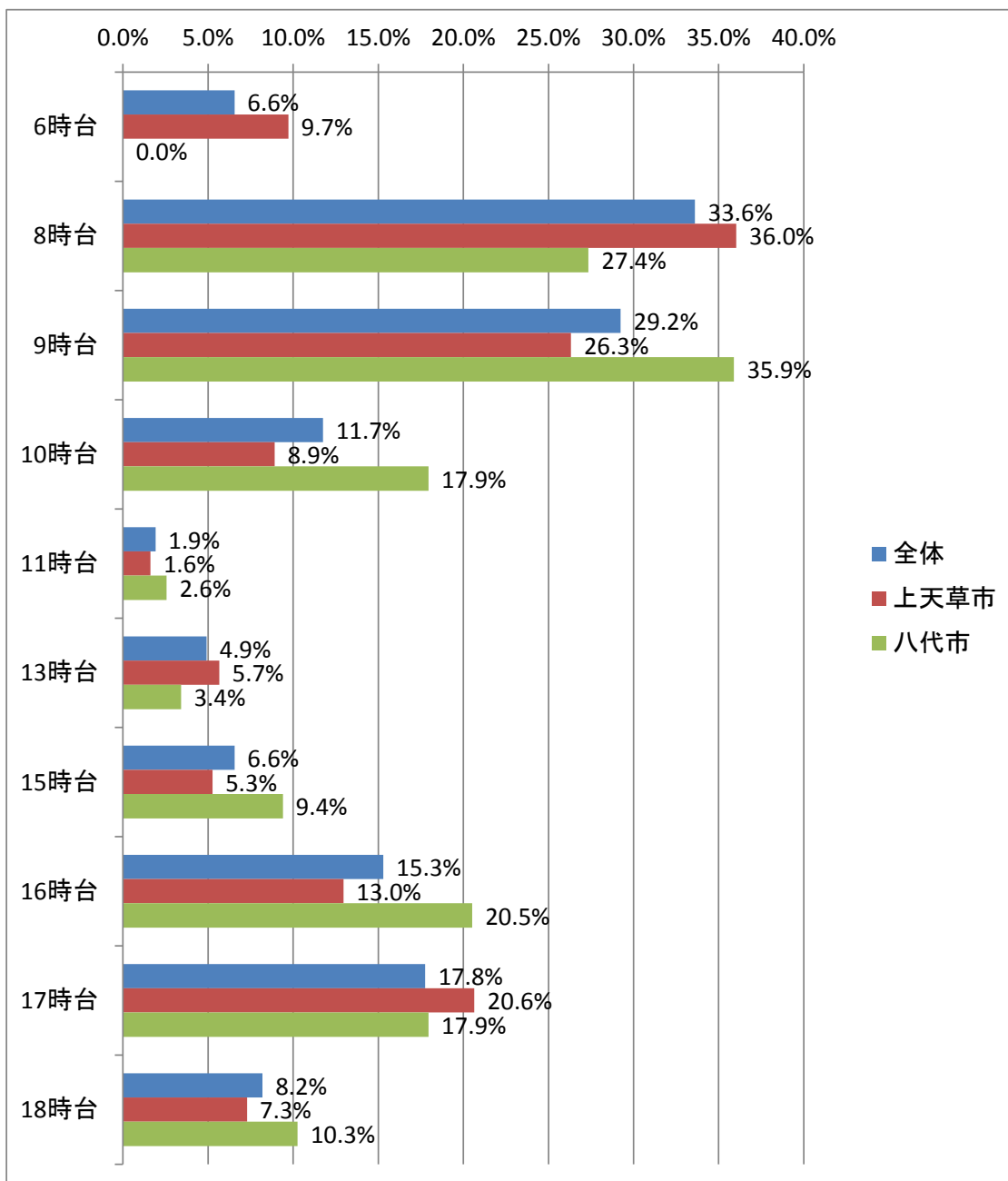
利用経験者における本航路の利用時間帯（問2）については、図表 1-5 からみると、全体では「8時・9時台」が30%前後と最も多く、「16・17時台」が15%前後となっている。

上天草市では、全体とほぼ同様の傾向となっている。「6時台」の回答が上天草市のみとなっていることは運航ダイヤ(松島港発第1便)の関係であると考えられる。

八代市では、「9時台」「10時台」の回答が全体と比較した高くなっている。

「8時台」「17時台」の利用が高いことはいずれの利用目的にも同様の傾向となっているが、「9時台」の利用が高いことは「観光・レジャー」や「親戚・知人訪問」による利用が高いことが結果として表れている。

図表 1-5 (利用したことがある回答者) 利用時間帯



## (2) 松島・八代航路の運航再開について

### ① 運航再開に対する必要性・利用意向

【問5 本航路の運航再開について、あなたは必要だと思いますか】

● **本航路が必要である(「どちらかと言うと再開の方がよい」を含む)回答者は70.1%となっている。**

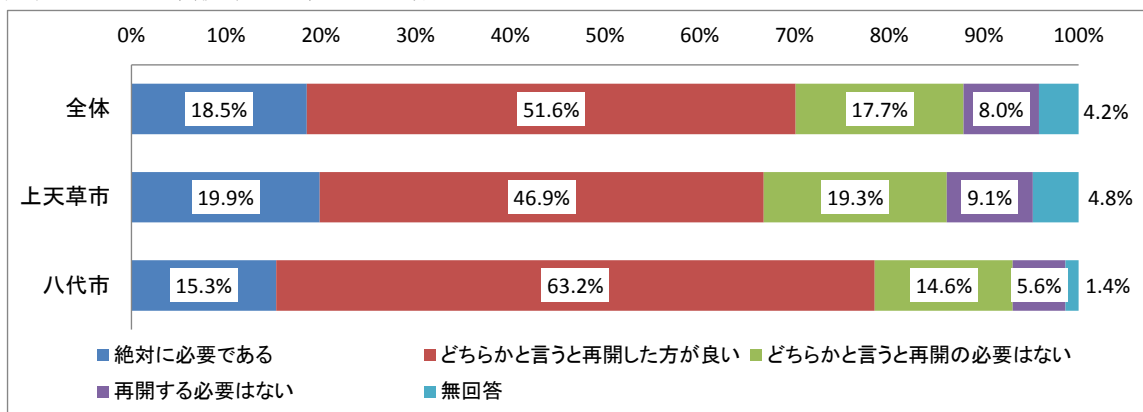
本航路の運航再開の必要性(問5)については、図表1-6からみると、全体では「絶対に必要である」「どちらかと言うと再開の方がよい」があわせて70.1%の回答者が必要であるとしている。

上天草市では、「絶対に必要である」「どちらかと言うと再開の方がよい」があわせて66.8%の回答者が必要であるとしている。

八代市では、「絶対に必要である」「どちらかと言うと再開の方がよい」があわせて78.5%の回答者が必要であるとしている。

航路に対する利用意向の有無に関わらず、「本航路が必要である(「どちらかと言うと再開の方がよい」を含む)」が高い傾向を示しているが、八代市と比べ、上天草市ではその傾向が低くなっている。

図表 1-6 本航路の再開の必要性



【問6 本航路の運航を再開した場合、あなたは利用しますか】

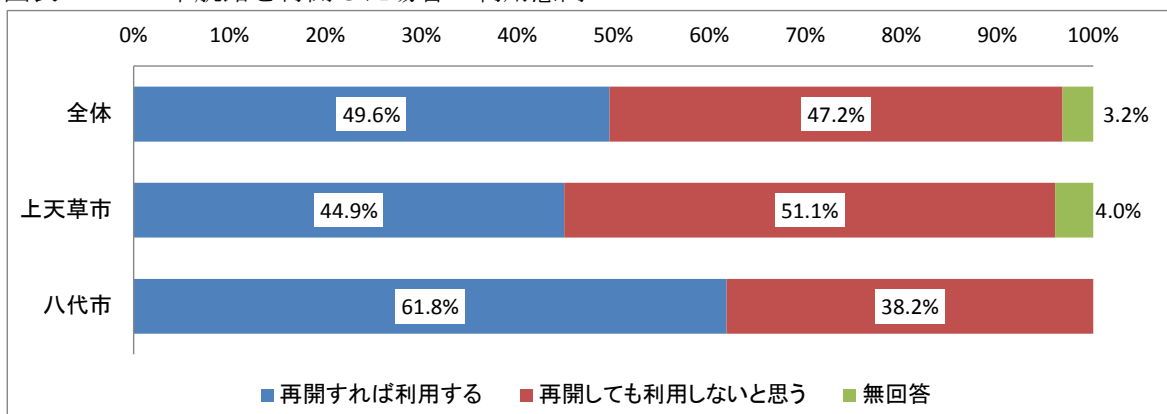
● **本航路が必要である(「どちらかと言うと再開の方がよい」を含む)回答者は70.1%だが、「再開すれば利用する」とする回答者は49.6%となっている。**

本航路が再開した場合の利用意向(問6)については、図表1-7からみると、全体では「再開すれば利用する」が49.6%、「再開しても利用しないと思う」は47.2%と半々に分かれている。

上天草市では、「再開しても利用しないと思う」が51.1%となっている。八代市では、「再開すれば利用する」が61.8%となっている。

上天草市では「再開しても利用しない」回答が、八代市では「再開する利用する」回答が半数を上回る結果となり、両市で再開に対する利用意向が分かれている。

図表 1-7 本航路を再開した場合の利用意向



② 運航再開した場合の利用傾向

【問7これまで通りの運航を再開した場合、どの程度利用すると思われますか(※問6で「1. 再開すれば利用する」回答者対象)】

● **利用目的**：これまでの利用状況と同様に「観光・レジャー」「親族・知人訪問」が多い。

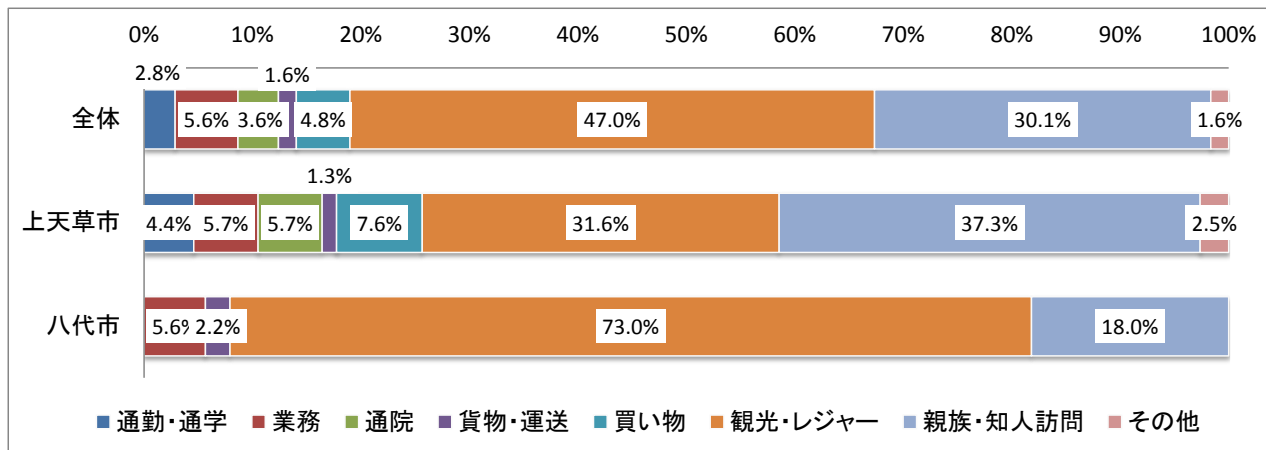
本航路の運航再開した場合の利用目的(問7)については、図表 1-8 からみると、全体では、「観光・レジャー」が 47.0%と最も多く、次いで「親族・知人訪問」が 30.1%となっており、問2のこれまでの利用目的(図表 1-2)と同様の傾向となっている。「通勤・通学」「通院」といった生活分野での航路利用は合計で 6.4%となっており、問2「これまでの利用目的」(図表 1-2)の 15.7%と比較すると半分以下の割合となっている。

上天草市では、「親族・知人訪問」が 37.3%と最も高く、問2と同様の傾向となっている。

八代市では、「観光・レジャー」の回答が 73.0%と高く、問2と同様の傾向となっている。

このように、八代市では「観光・レジャー」が突出しており、運航再開した場合、利用すると回答した人のほとんどが「観光レジャー」を目的としていることが考えられる。

図表 1-8 本航路を再開した場合の利用目的



● **利用形態**：これまでの利用状況と比較し「車両を乗せ乗船」する意向が高くなっている。

本航路を運航再開した場合の利用形態(問7)については、図表 1-9 からみると、全体では、「車両利用による乗船」が 75.1%となっている。問2の同項目(図表 1-3)と比較して高くなっており、車両利用による乗船に対する意向は高くなっている。

上天草市では、全体と比較して同様の傾向となっている。

八代市では、「車両利用による乗船」の回答が 84.3%と全体と比べ高くなっている。

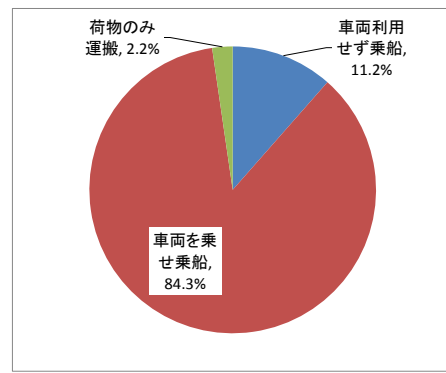
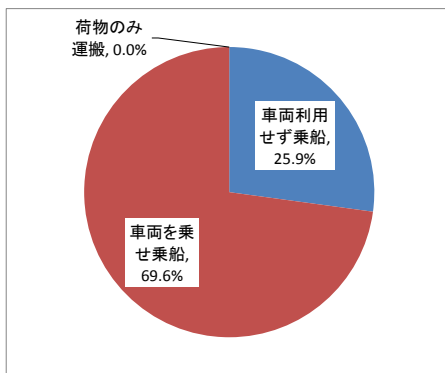
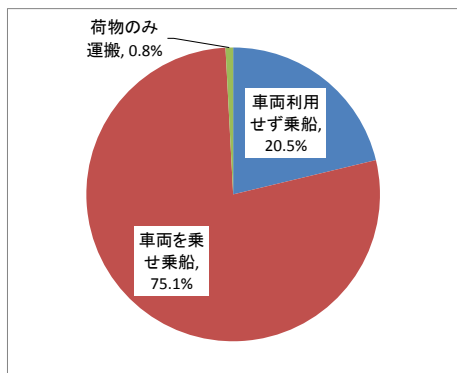
この傾向は問2の同項目(59.0%)と同様の傾向となっており、車両利用に関するニーズは著しく高い。

図表 1-9 本航路を再開した場合の利用形態

全体

上天草市

八代市



● **利用頻度**：これまでの利用頻度と同様に「1年で1日以上」、「1年で1日未満」とあわせ41.4%となっている。

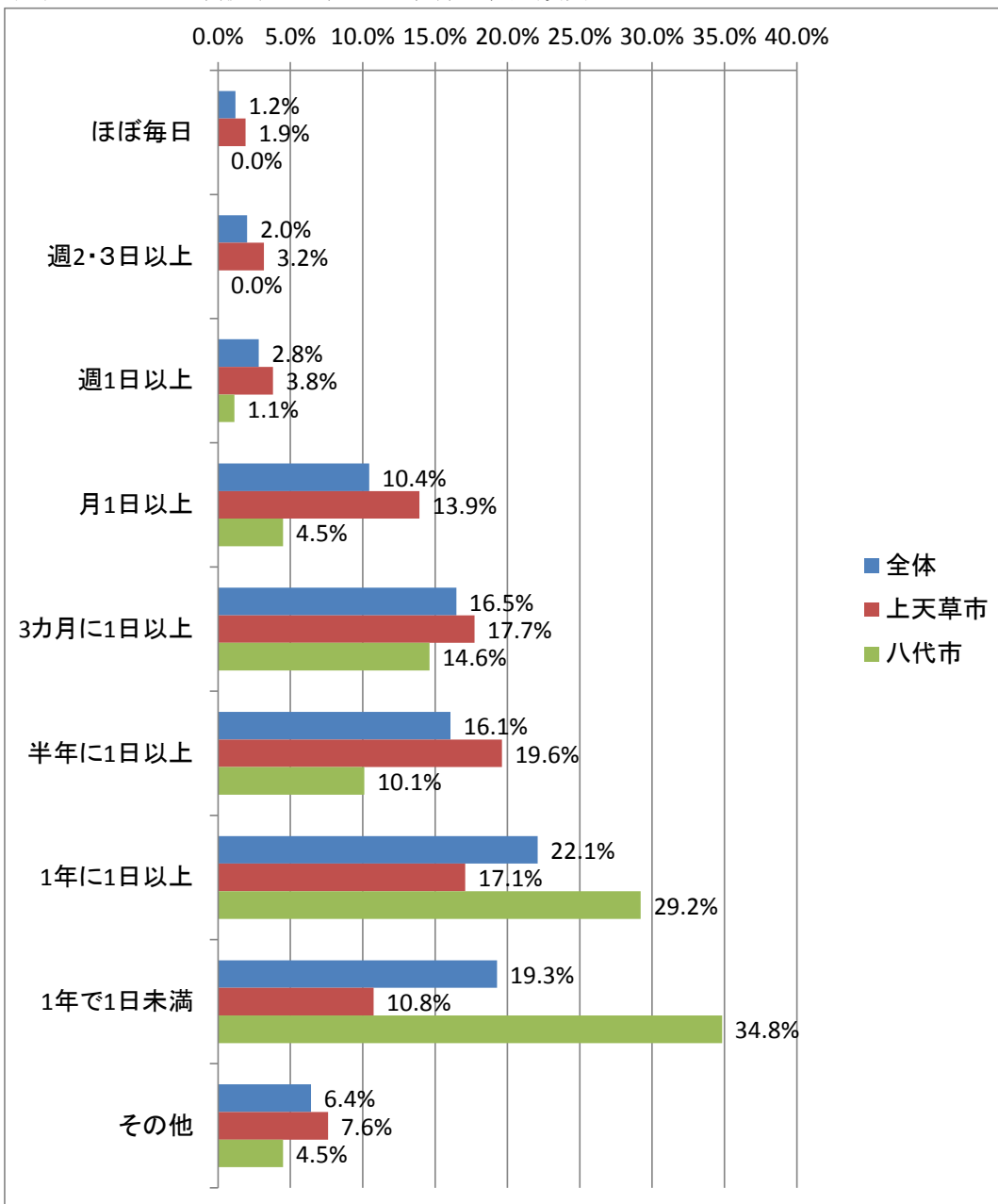
本航路を航再開した場合の利用頻度（問7）については、図表1-10からみると、全体では、「1年で1日以上」が22.1%と最も多く、「1年で1日未満」とあわせ41.4%となっている。

上天草市では、「ほぼ毎日」「週2・3日以上」「週1日以上」が合計で8.9%となっており、問2の傾向と同様になっているが、「ほぼ毎日」の回答は問2と比べ、約半分となっている。「1年に1日以上」「1年で1日未満」の回答は八代市と比べて低い。

八代市では、全体に比べ「1年で1日以上」「1年で1日未満」が全体に比べ高くなっている。「ほぼ毎日」「週2・3日以上」の回答者は0%となっている。

運航再開した場合の利用頻度においても、これまでの利用経験（問2）と同様の傾向となっており、「ほぼ毎日」「週2・3日以上」「週1日以上」はわずかである。このことは生活利用がわずかであることを示していると考えられる。

図表 1-10 本航路を再開した場合の利用頻度



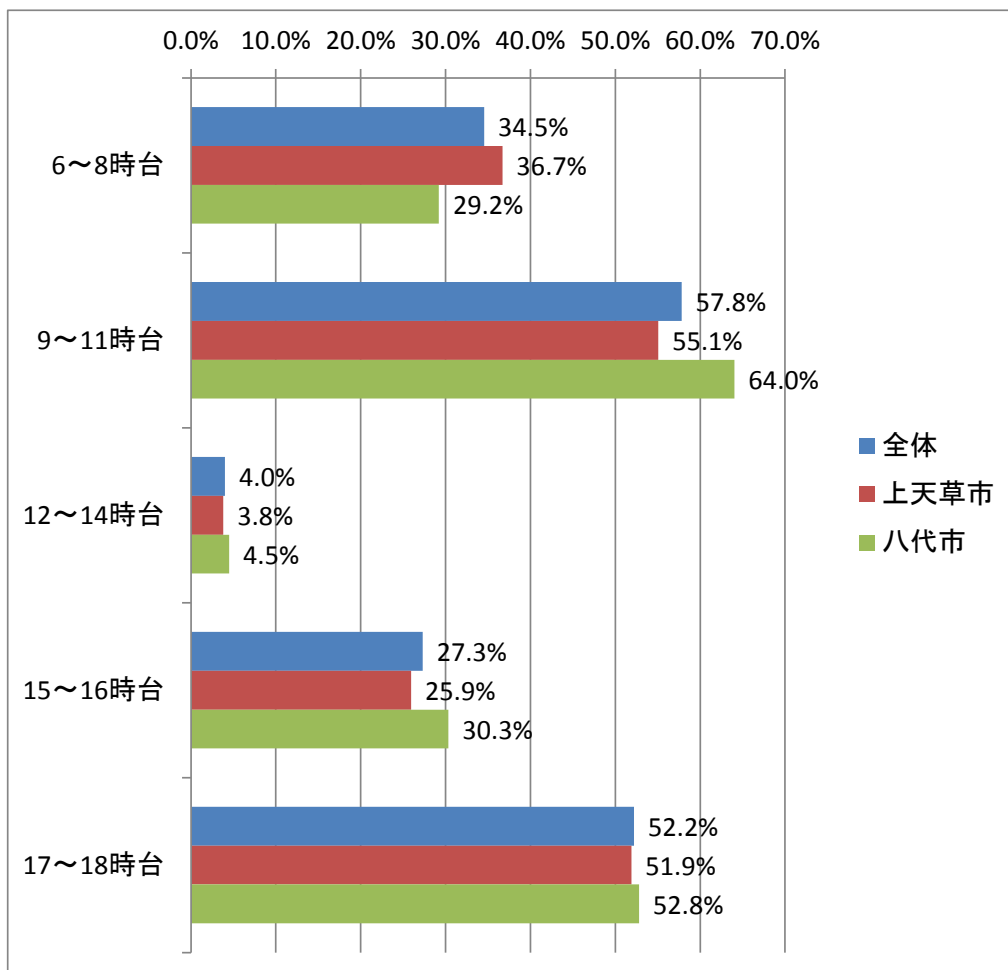
● **利用時間帯**:これまでの利用状況と同様に「9～11 時台」「17～18 時台」の往復利用が多くなっている。

本航路の運航再開した場合の利用時間帯（問7）については、図表 1-11 からみると、全体では、「9～11 時台」「17～18 時台」の2つの時間帯が50%以上と高くなっている。

上天草市、八代市ともに全体とほぼ同様の傾向となっているが、「観光・レジャー」の利用傾向の高い八代市では「9～11 時台」の回答が全体と比べ若干高くなっている。

運航再開した場合の利用時間帯も、これまでの利用経験（問2）と同様の傾向となっており、「観光・レジャー」、「親戚・知人訪問」の利用が多いことから「9～11 時台」の時間帯が高い傾向となっている。

図表 1-11 本航路を再開した場合の利用時間帯





④ 運航再開した場合の片道運賃の上限額

【問8 ① これまで通りの運航を再開した場合、航路の片道運賃(旅客運賃・車両運賃)の上限額はいくらまでならば、この航路を利用しますか(自由記述)】

● 旅客運賃(大人)の平均上限額は 837 円、車両運賃(軽自動車)の平均上限額は 1,883 円

本航路の運航再開した場合の片道運賃(旅客運賃・車両運賃)の上限額(問8)については、図表 1-12 からみると、旅客運賃は「1,000 円」の回答が 29.9%と最も高く、次いでこれまでの運賃「800 円」(22.5%) 「500 円」(17.7%) となっており、回答者の平均上限額は 837.29 円となっている。

車両運賃(軽自動車)については、これまでの運賃「2,000 円」の回答が 29.3%と最も高く、次いで「1,500 円」(13.1%) 「1,000 円」(11.6%) となっており、回答者の平均上限額は 1,883.20 円となっている。

運航再開後の料金の設定にあたっては、この結果をふまえ、将来像モデルの運賃を検討するとともに、このことが収支に与える影響を検証する必要がある。

図表 1-12 本航路の運航再開した場合の片道運賃(旅客運賃・車両運賃)の上限額

航路の片道運賃(旅客運賃)の上限額			航路の片道運賃(軽自動車車両運賃)の上限額		
	回答数	構成比		回答数	構成比
100円	1	0.2%	500円	9	1.8%
200円	1	0.2%	800円	3	0.6%
300円	6	1.2%	900円	1	0.2%
400円	5	1.0%	1,000円	58	11.6%
500円	89	17.7%	1,200円	4	0.8%
600円	11	2.2%	1,300円	1	0.2%
700円	17	3.4%	1,400円	1	0.2%
800円	113	22.5%	1,500円	66	13.1%
900円	4	0.8%	1,600円	3	0.6%
1,000円	150	29.9%	1,700円	3	0.6%
1,200円	3	0.6%	1,800円	7	1.4%
1,300円	1	0.2%	2,000円	147	29.3%
1,500円	7	1.4%	2,100円	1	0.2%
2,000円	13	2.6%	2,200円	3	0.6%
無回答	81	16.1%	2,300円	4	0.8%
計	502	100.0%	2,500円	53	10.6%
平均上限額(回答者のみ)	837.29		3,000円	29	5.8%
			3,200円	1	0.2%
			4,000円	3	0.6%
			5,000円	2	0.4%
			無回答	103	20.5%
			計	502	100.0%
			平均上限額(回答者のみ)	1,883.20	

⑤ 運航再開にあたっての許容条件について

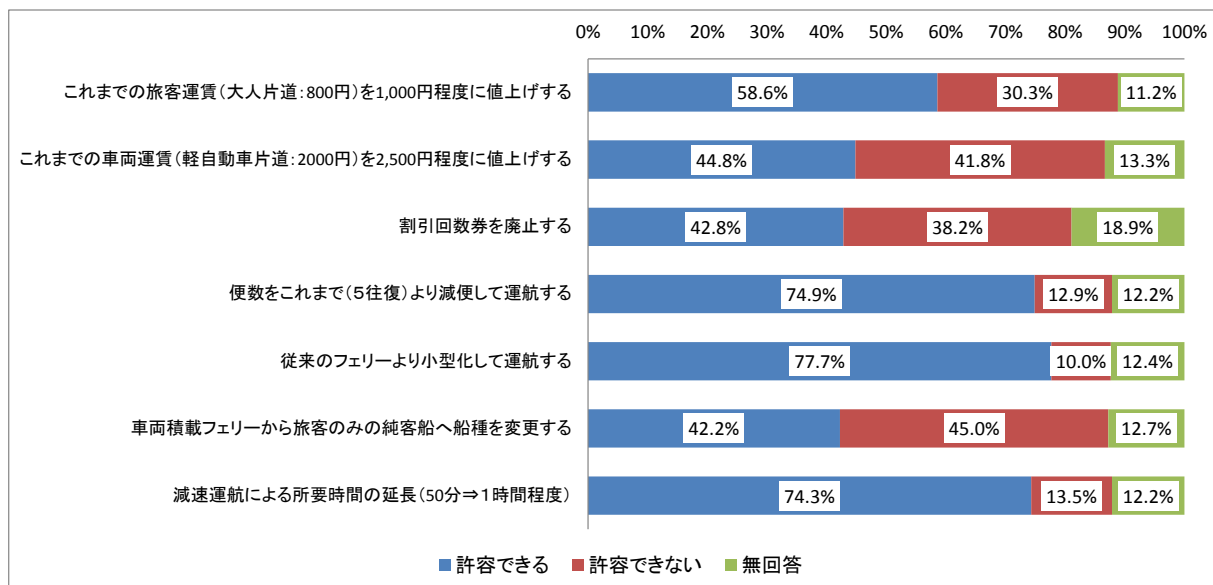
【問8 ② 運航維持が厳しい場合、下記に示す内容を許容できますか】

● 「フェリーから純客船への変更」「車両運賃の値上げ」については許容できない傾向が高い。

本航路の運航再開にあたり、運行維持が厳しい場合の許容条件(問8)については、図表 1-13 からみると、全体では、7つの許容条件のほとんどが「許容できる」とする回答傾向が高くなっているが、「フェリーから純客船への変更」「車両運賃の値上げ」の2項目については他項目と比較し「許容できない」とする回答率が高く、車両利用に関する意向が高いことがわかる。

運航再開した場合の許容条件については、料金の多寡よりも、フェリーであること重要視する傾向であることがわかる。

図表 1-13 本航路の運航再開にあたっての許容条件



⑥ 航路維持のための行政支援について

【問9 航路維持のために行政支援を行うことについてどのようにお考えですか】

● 「**金銭の多寡に関わらず行政支援は必須である**」とする回答者が **32.1%**と多い。

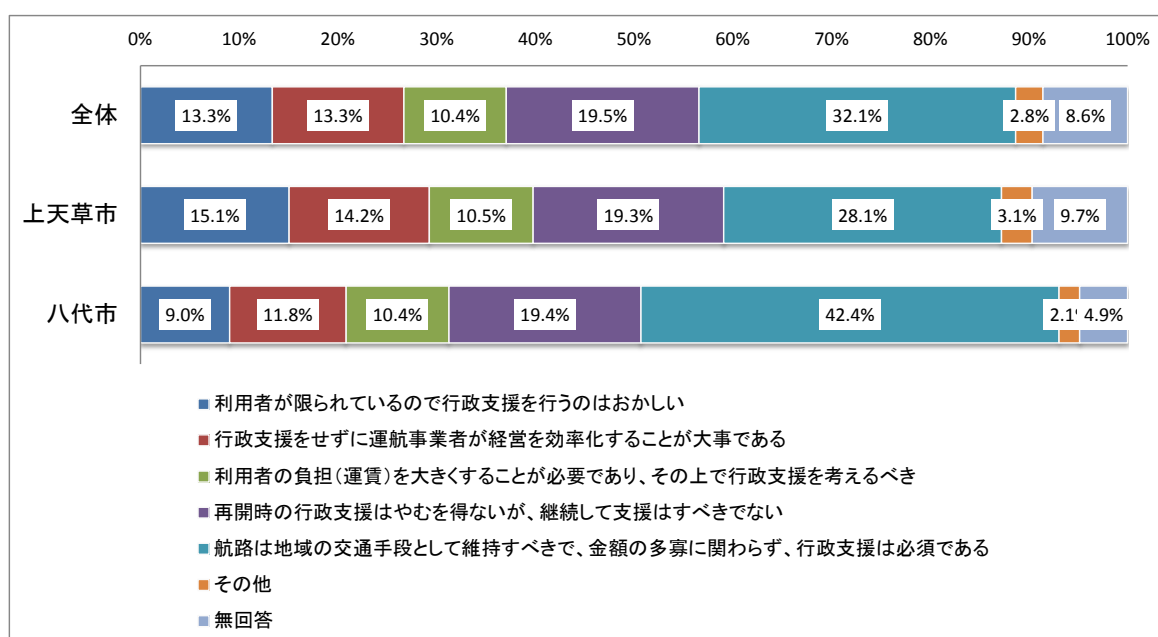
本航路の運航再開にあたり、航路維持のために行政支援を行うこと（問9）については、図表 1-14 からみると、全体では、「航路は地域の交通手段として維持すべきで、金銭の多寡に関わらず行政支援は必須である」とする回答者が 32.1%と最も多くなっている。行政支援を行うべきではないとする回答（「行政支援を行うのはおかしい」「行政支援せずに経営効率化」）は全体で 26.6%となっており、意見が分かれる傾向にある。

上天草市では、行政支援を行うべきではないとする回答傾向が全体に比べ高くなっている。

八代市では、行政支援すべきという傾向が全体に比べ高くなっている。

「行政支援はおかしい」「運営事業者が経費を効率化することが大事」といった、行政支援より事業者が努力すべきという回答が全体を通して多くみられるものの、地域の交通手段として利用する考え方から行政支援を求める回答も多い。

図表 1-14 運航再開にあたっての航路維持に対する行政支援



### (3) 松島・八代航路の運航条件の改善による利用意向について

#### ① 運航条件を改善した場合の利用意向／優先すべき運航条件

【問 10 ①あなたは運航条件(船種・運賃・運航時間等)を改善する場合、本航路を利用しますか】

● 「利用する」回答者は 20.1%、「条件によっては利用する」回答者は 41.6%。八代市で利用する傾向が高くなっている。

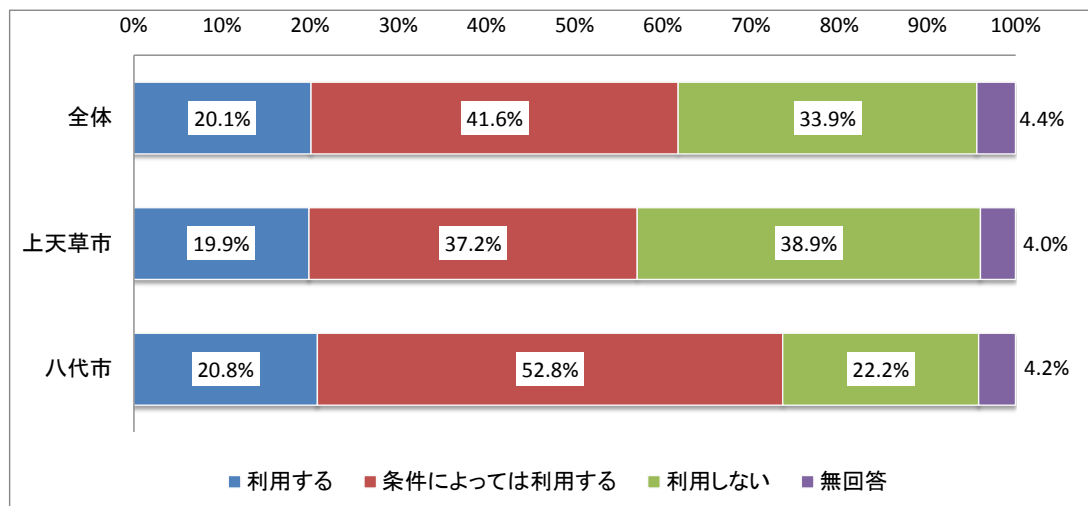
運航条件(船種・運賃・運航時間等)を改善する場合の利用意向(問 10)については、図表 1-15 からみると、全体では、「利用する」「条件によっては利用する」があわせて 61.7%と半数を超えており、「利用しない」は 33.9%となっている。

上天草市では、「利用する」「条件によっては利用する」があわせて 57.1%となっており、「利用しない」は 38.9%と全体に比べ高くなっている。

八代市では、「利用する」「条件によっては利用する」があわせて 73.6%と全体に比べ高くなっており、「利用しない」は 22.2%となっている。

両市とも、利用者の利用条件に合致した運航条件を改善することが可能であれば利用者を確保することが期待できる結果となっている

図表 1-15 本航路の運航条件を改善した場合の利用意向



【問 10 ②以下の2つの運航パターンに運航条件を改善した場合、利用しますか

(※問 10①で「1. 利用する」「2. 条件によっては利用する」回答者対象)】

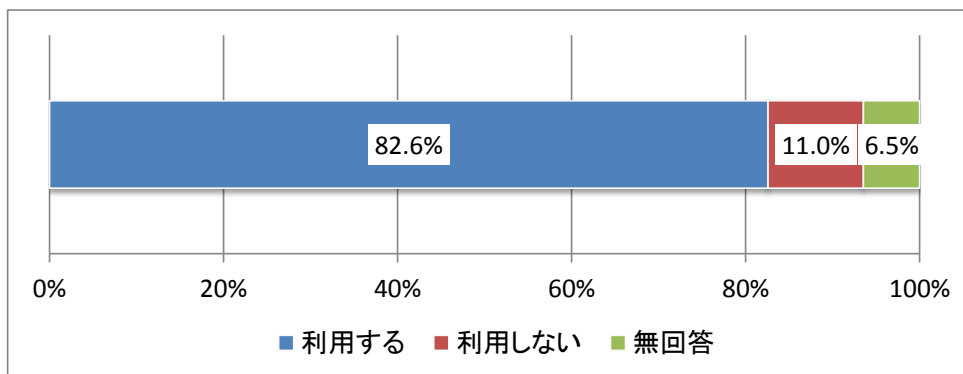
#### ② 運航パターン1<小型フェリー(乗用車積載可)>に対する利用意向

● 運航条件が改善した場合利用する回答者のうち、82.6%が「利用する」と回答。

「利用する」「条件によっては利用する」と回答した人のうち、運航パターン1<小型フェリー(乗用車積載可)>に対する利用意向(問 10)については、図表 1-16 からみると、利用条件を改善した場合「利用する」とした回答者のうち 82.6%が利用すると回答している。

運航条件が改善したモデルとしてパターン1に対するニーズは高い。時間短縮をメリットとしていることも考えられるが、後問のパターン2の利用意向と比較した場合、「車両積載の有無」が利用するにあたっての前提条件となっていることがわかる。

図表 1-16 運航パターン1<小型フェリー（乗用車積載可）>に対する利用意向

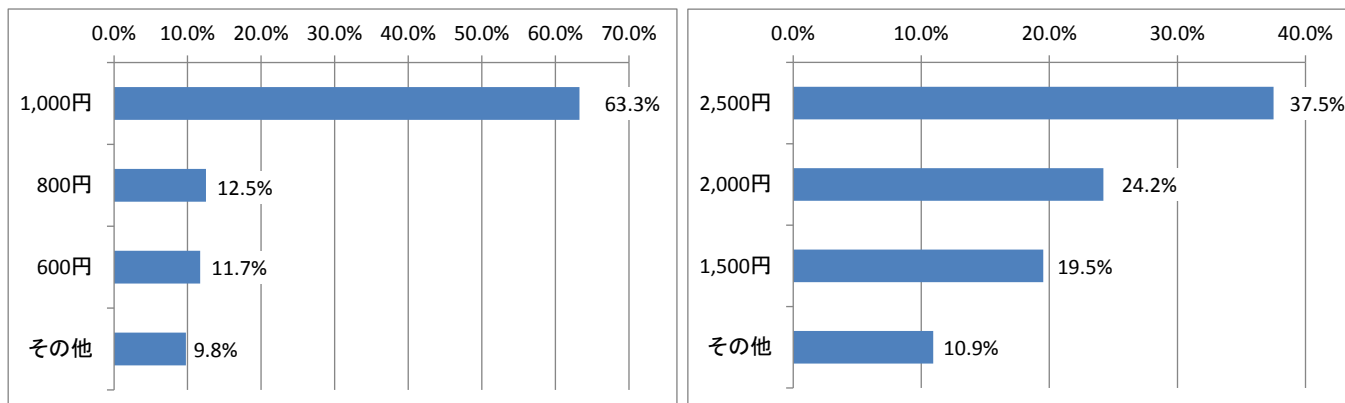


● **運賃負担の条件は、旅客運賃が「1,000円」(63.3%)、車両運賃が「2,500円」(37.5%)が最も多い。**

「利用する」「条件によっては利用する」と回答した人のうち、パターン1を利用すると回答した人のうち、運賃負担の条件（旅客運賃：600～1,000円、車両運賃：1,500～2,500円）（問10）については、図表1-17からみると、旅客運賃、車両運賃ともに選択肢の中で最も高い金額である「1,000円」、「2,500円」の回答率が最も高くなっている。

この設問は利用したい回答者に限定した質問であるため、問8の利用の有無に関わらず回答した運賃に対する意向と差異がみられる。

図表 1-17 運航パターン1<小型フェリー（乗用車積載可）>に対する運賃負担の条件  
<旅客運賃> <車両運賃>

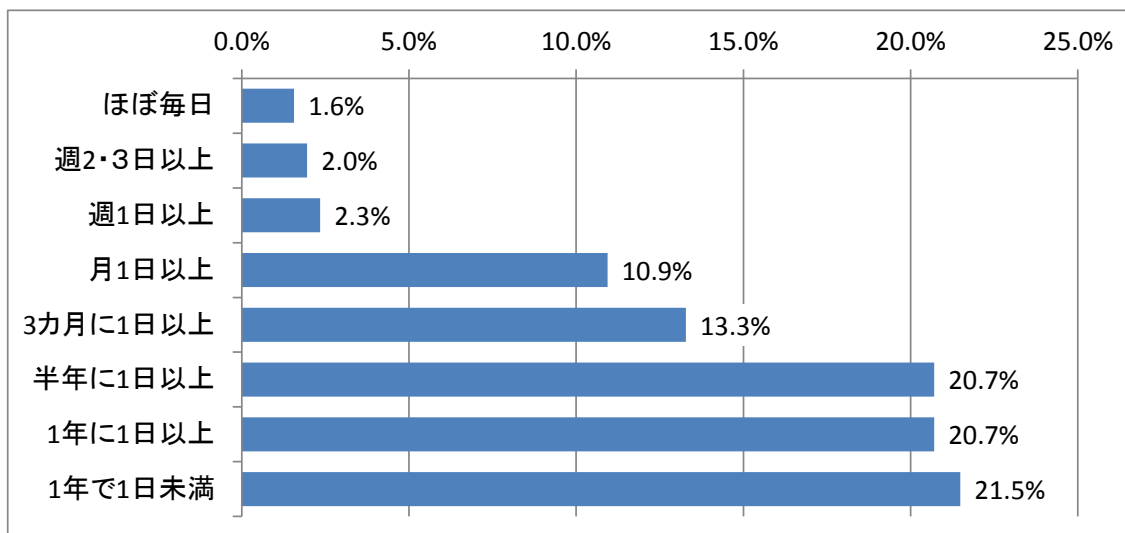


● **利用頻度は、「半年に1日以上」「1年に1日以上」「1年に1日未満」が多い**

「利用する」「条件によっては利用する」と回答した人のうち、利用頻度（問10）については、図表1-18からみると、「1年に1日未満」が21.5%と最も高く、次いで「半年に1日以上」(20.7%)「1年に1日以上」(20.7%)となっている。

問7の「運航再開した場合の利用頻度」（図表1-10）と同様の傾向となっており、「ほぼ毎日」「週2.3日以上」「週1日以上」の回答は低いことから生活利用のニーズが低いことがわかる。

図表 1-18 運航パターン1<小型フェリー（乗用車積載可）>に対する利用頻度



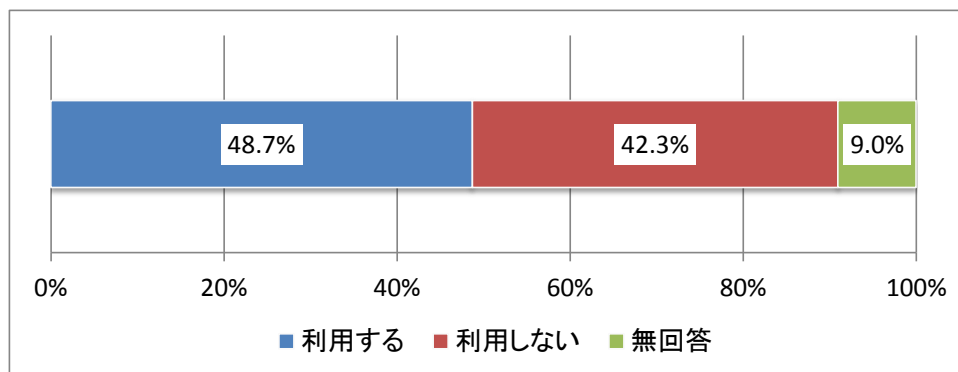
③運航パターン2<高速旅客船（乗用車積載不可）>に対する利用意向

● 運航条件が改善した場合利用する回答者のうち、48.7%が「利用する」と回答。

「利用する」「条件によっては利用する」と回答した人のうち、運航パターン2<高速旅客船（乗用車積載不可）>に対する利用意向（問 10）については、図表 1-19 からみると、48.7%が利用すると回答している。

この設問は、再開後利用意向のある回答者に限定している中で、時間短縮のメリットが大きいパターン2ではあるが、パターン1と比較し、利用する回答は低くなっていることから、車両積載が利用する条件として強いことがわかる。

図表 1-19 運航パターン2<高速旅客船（乗用車積載不可）>に対する利用意向

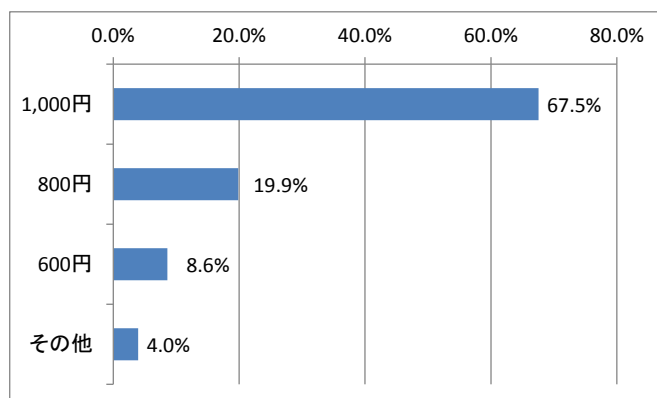


● 運賃負担の条件は、旅客運賃が「1,000円」(67.5%)が最も多い。

「利用する」「条件によっては利用する」と回答した人のうち、運賃負担の条件（旅客運賃：600～1,000円）（問 10）について、図表 1-20 からみると、「1,000円」の回答率が最も高くなっている。

このことはパターン1と同様であり、旅客運賃については1,000円が適切であると考えられる。

図表 1-20 運航パターン2<高速旅客船（乗用車積載不可）>に対する運賃負担の条件

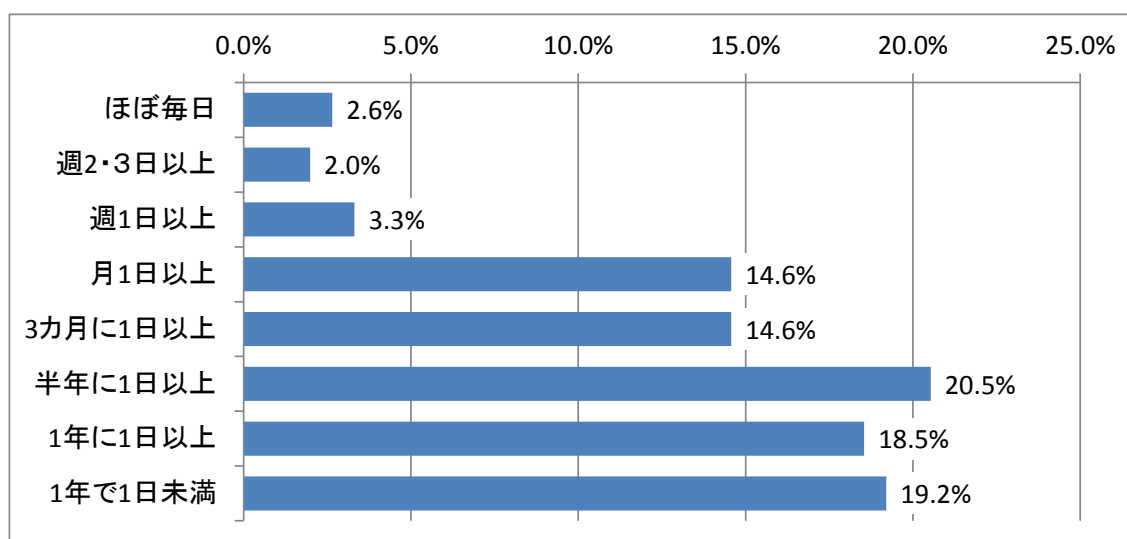


● 利用頻度は、「半年に1日以上」「1年に1日以上」「1年に1日未満」が多い

「利用する」「条件によっては利用する」と回答した人のうち、利用頻度（問10）について、図表1-21からみると、「半年に1日以上」が20.5%と最も高く、次いで「1年に1日未満」（19.2%）「1年に1日以上」（18.5%）となっている。

このことから、どのような運航条件であっても「ほぼ毎日」「週2・3日以上」といった利用頻度の高い傾向は低く、生活利用は少なく、「観光・レジャー」「親族・知人訪問」の利用ニーズが高いものと考えられる。

図表 1-21 運航パターン2<高速旅客船（乗用車積載不可）>に対する運賃負担の条件



#### (4) 松島・八代航路の利用促進策に対する利用意向について

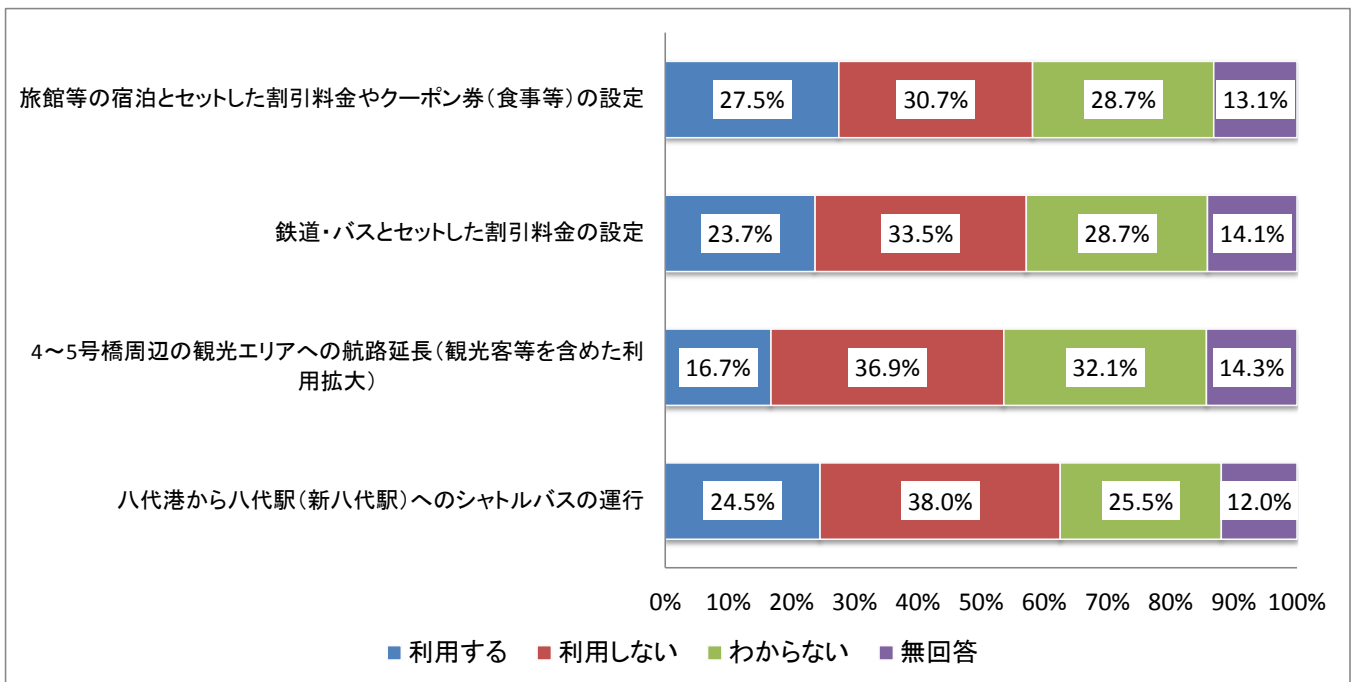
【問11 以下の利用促進策を実施した場合、本航路を利用しますか】

● **4つの利用促進策のいずれも利用意向は高くない。**

本航路の利用促進を図るための観光利用を想定した4つの促進策(問11)について、図表1-22からみると、いずれの項目も「利用しない」が最も高くなっている。

今までの設問からフェリーに対するニーズが高いことを鑑みると、2次アクセス(鉄道・バス)利用を想定した「鉄道・バスのセット割引」「シャトルバス運行」は車利用者に対してはメリットが少ないものと考えられる。一方、「旅館等の宿泊とセットした割引」については車利用者にとってもメリットもあることから他の設問項目と比べて利用するとして回答が若干高くなっているものと考えられる。

図表 1-9 航路の利用促進策に対する利用意向



## 2. 観光需要調査・1次調査(インターネットアンケート調査)結果からみた傾向分析

### <調査概要>

#### (1) 調査実施時期

平成 25 年 9 月 30 日～10 月 3 日

#### (2) 調査対象(サンプリング)

・九州全域の 16 歳以上の男女 10,000 人

※10,000 人の内訳:福岡県 2,200 人／佐賀県 1,000 人／長崎県 1,000 人／熊本県 1,750 人／大分県 1,000 人／宮崎県 1,300 人／鹿児島県 1,750 人)

#### (3) 調査方法

・インターネットによるアンケート調査

### (1) 観光需要調査・1次調査の目的・趣旨

#### ●上天草市(天草エリア)への来訪経験者(希望者)の動向調査

…上天草市(天草エリア)への来訪機会がある回答者の頻度、目的、利用交通手段の把握

#### ●松島・八代航路を含む周辺エリアでの旅客船・フェリー航路に関する調査

…松島・八代航路を含む周辺エリアでの旅客船・フェリー航路に対する認知度及び利用度の把握

以上の項目から上天草市に来訪意向が高く、松島・八代航路(旅客船・フェリー)の利用意向が高い潜在顧客層の傾向・規模を把握分析し、観光における利用可能性を検証するとともに、2次調査での具体的な運航モデル、観光利用促進策等に対するターゲットを抽出することを主な目的としている。

### (2) 調査結果

#### 1) 休日観光・レジャーの来訪経験・来訪意向について

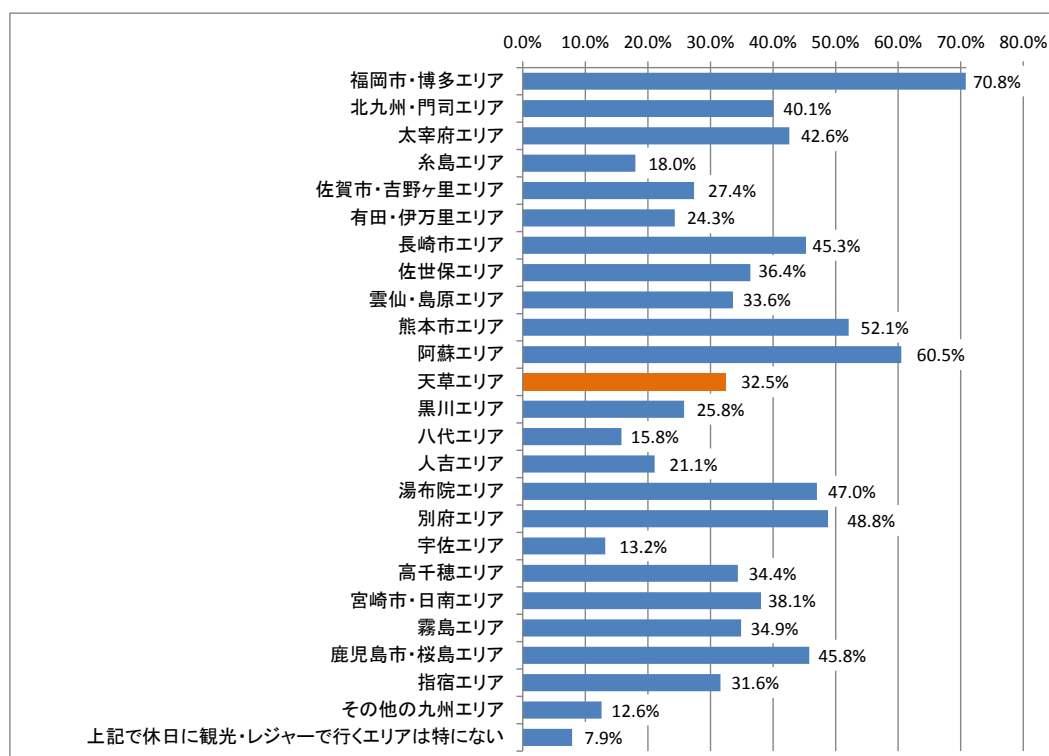
##### ① 休日観光・レジャーの来訪経験

【問2 あなたが休日、観光・レジャーに行ったことのあるエリアはどれですか? <複数回答>】

#### ● 休日、観光・レジャーで「天草エリア」に訪れたことがある回答者は 32.5%。

休日、観光・レジャーに行ったことのあるエリア(問2)について、図表 2-1 からみると、「天草エリア」に訪れたことがある回答者は 32.5%となっている。

図表 2-1 休日、観光・レジャーに行ったことのあるエリア





## ② 休日観光・レジャーの来訪意向

【問3 あなたが今後(も)、休日に観光・レジャーで行ってみたいと思うエリアはどこですか？

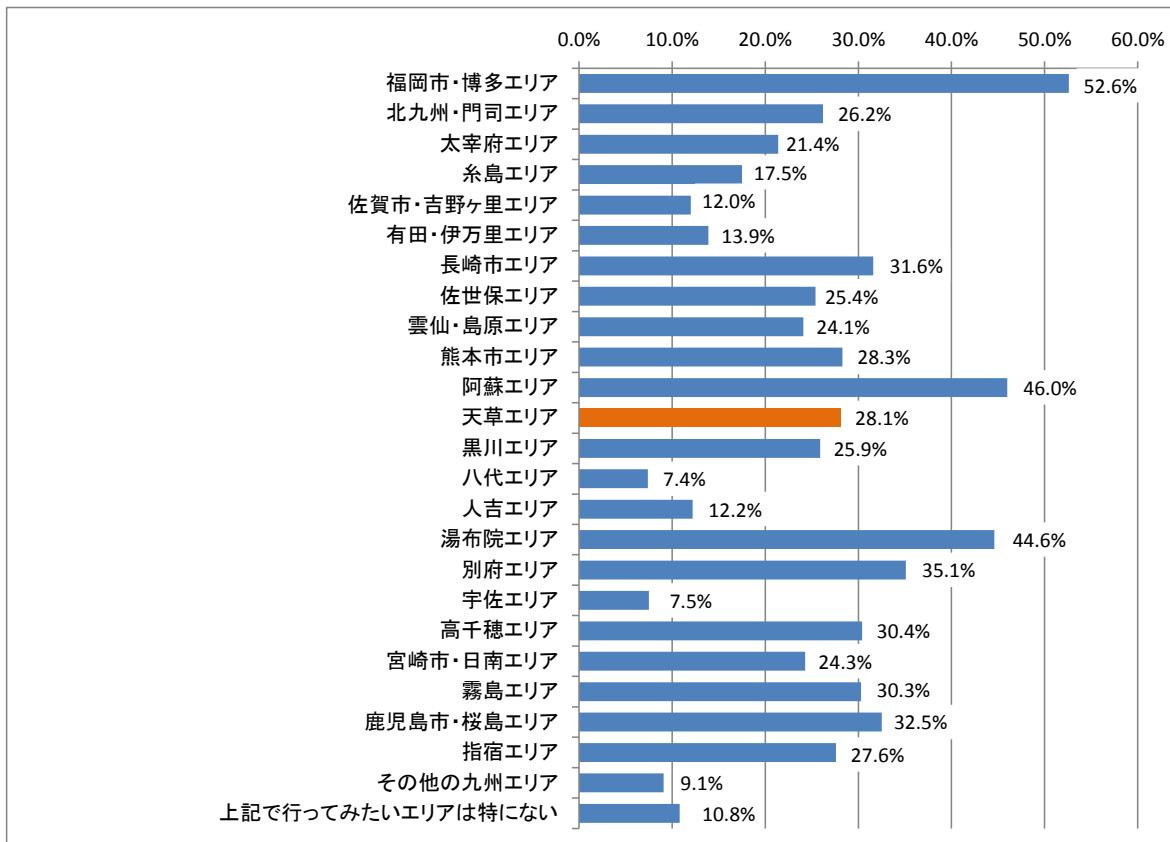
あてはまるものを全てお選びください。＜複数回答＞】

### ● 今後(も)、休日、観光・レジャーで「天草エリア」を訪れたい回答者は 28.1%。

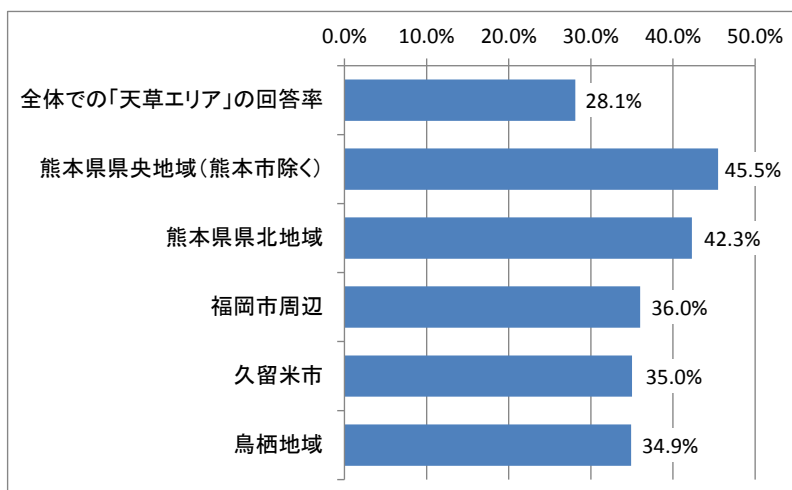
今後(も)、休日に観光・レジャーで行ってみたいと思うエリア(問3)について、図表 2-2 からみると、「天草エリア」を訪れたいとした回答者は 28.1%となっている。

回答者の居住地別に回答傾向をみると(図表 2-3)、「天草エリア」と回答する割合が、全体と比べて高い回答者の居住地は、熊本県内の県央地域(熊本市除く)、県北地域、福岡市周辺、久留米市、鳥栖地域となっており、九州道周辺の福岡・佐賀地域に住む回答者の来訪希望割合が高いことがわかる。

図表 2-2 今後(も)、休日に観光・レジャーで行ってみたいと思うエリア



図表 2-3 今後(も)、休日に観光・レジャーで行ってみたいエリアで「天草エリア」の回答率の高い回答者の居住地



## 2) 天草エリアの来訪状況について

### ① 天草エリアへの来訪頻度

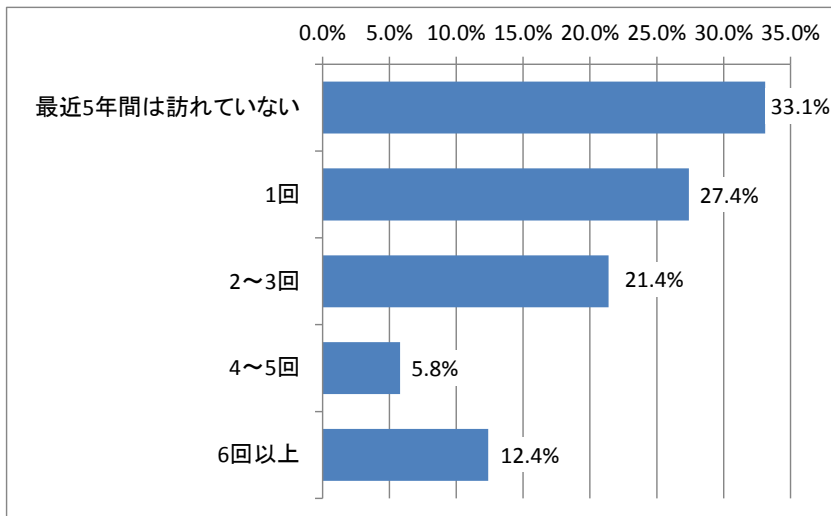
【問4 最近5年間で天草エリアへどれくらい訪れましたか？(※問2で「天草エリア」を選択した回答者対象)】

- 天草エリアへの来訪経験者のうち、最近5年間訪れていない回答者が33.1%、最近5年間で1回訪れたことがある回答者が27.4%となっている。

天草エリアへの来訪経験のある回答者のうち、最近5年間で天草エリアへの来訪頻度(問4)について、図表2-4からみると、「最近5年間訪れていない」回答者が33.1%、「1回訪れたことがある」回答者が27.4%と多くなっている。

「6回以上訪れたことがある」リピート率が高い回答者は12.4%となっている。

図表 2-4 天草エリアへの来訪経験のある回答者のうち、最近5年間で天草エリアへの来訪頻度



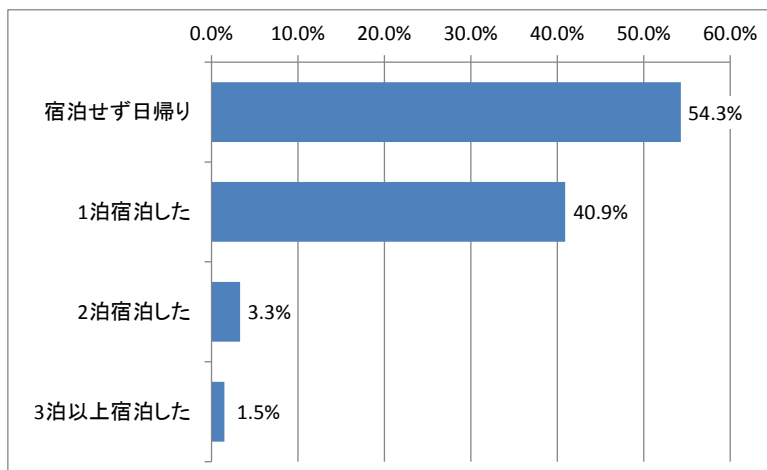
### ② 天草エリアへ来訪した際の宿泊経験

【問5 あなたは天草エリア(上天草市・天草市・苓北町)へ訪れた際、宿泊されましたか？(※問2で「天草エリア」を選択した回答者対象)】

- 天草エリアへの来訪した際、宿泊せずに日帰りした回答者が54.3%、1泊宿泊した回答者が40.9%となっている。

天草エリアへの来訪経験のある回答者のうち、天草エリアを訪れた際の宿泊経験(問5)について、図表2-5からみると、「宿泊せずに日帰りした」回答者が54.3%、「1泊宿泊した」回答者が40.9%となっている。

図表 2-5 天草エリアへの来訪経験のある回答者のうち、天草エリアを訪れた際の宿泊経験



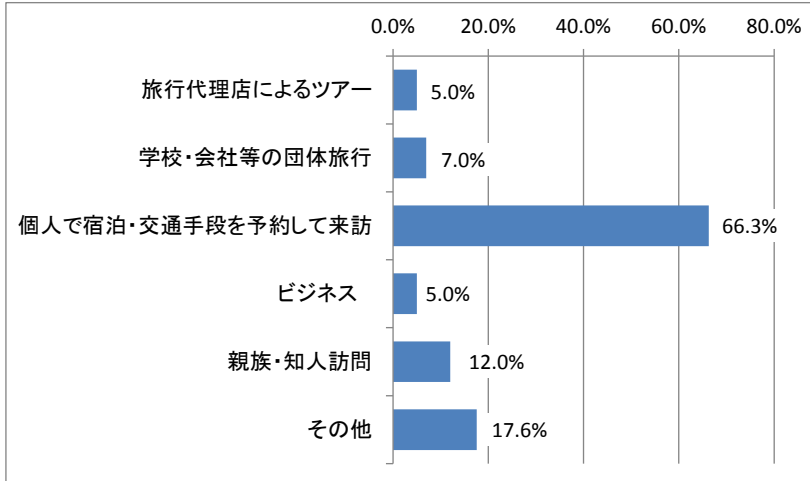
### ③ 天草エリアへ来訪した際の目的・方法

【問6 あなたは天草エリアを訪れた際、どのような目的・方法で訪れましたか？】

#### ● 天草エリアへ個人で宿泊・交通手段を予約して来訪した回答者が 66.3%となっている。

天草エリアへの来訪経験のある回答者のうち、天草エリアを訪れた際の目的・方法（問6）について、図表 2-6 からみると、「個人で宿泊・交通手段を予約して来訪」の回答者が 66.3%と最も多くなっている。

図表 2-6 天草エリアへの来訪経験のある回答者のうち、天草エリアを訪れた際の目的・方法



### ④ 天草エリアへ来訪した際、利用した交通手段、今後利用したい交通手段

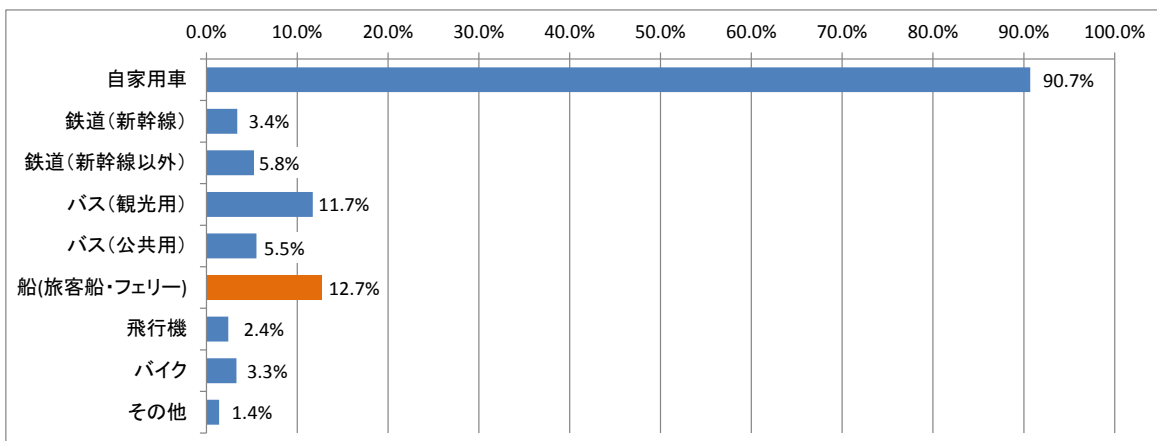
【問7① あなたが天草エリアを訪れた際、利用した交通手段はどれですか？（※Q2で「天草エリア」を選択した回答者対象）】

#### ● 自家用車を利用した回答者が 90.7%と圧倒的に多く、船(旅客船・フェリー)を利用した回答者は 12.7%となっている。

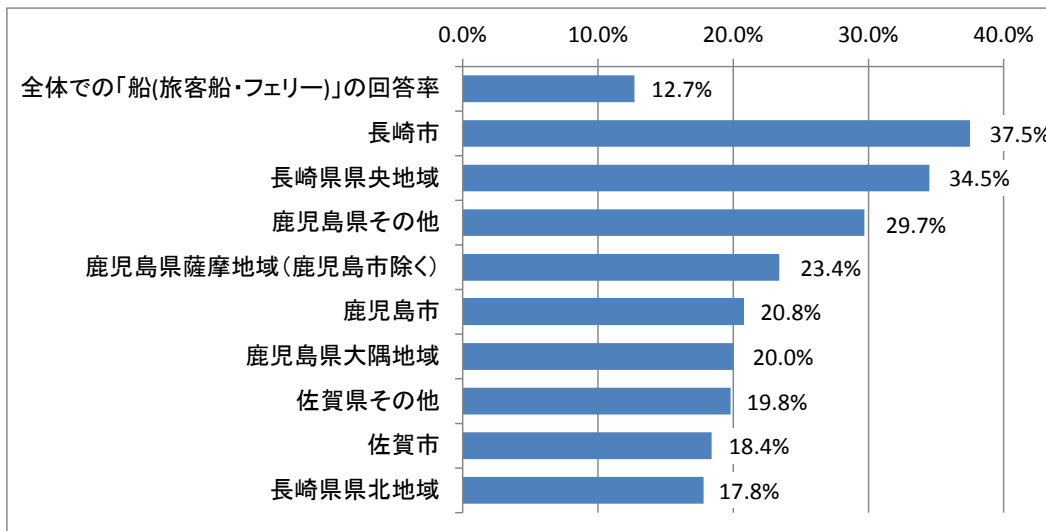
天草エリアへの来訪経験のある回答者のうち、天草エリアを訪れた際、利用した交通手段（問7）について、図表 2-7 からみると、「自家用車」を利用した回答者が 90.7%と大半を占めている。「船（旅客船・フェリー）」を利用した回答者は 12.7%と少ないが、その他の公共交通手段のうち最も高い回答率となっている。

回答者の居住地別に回答傾向をみると（図表 2-8）、天草エリアを訪れた際、利用した交通手段で「船（旅客船・フェリー）」の回答者のうち、高い回答率の居住エリアは、長崎地域、鹿児島地域、佐賀地域となっている。

図表 2-7 天草エリアへの来訪経験のある回答者のうち、天草エリアを訪れた際、利用した交通手段



図表 2-8 天草エリアを訪れた際、利用した交通手段で「船（旅客船・フェリー）」の回答率の高い回答者の居住地



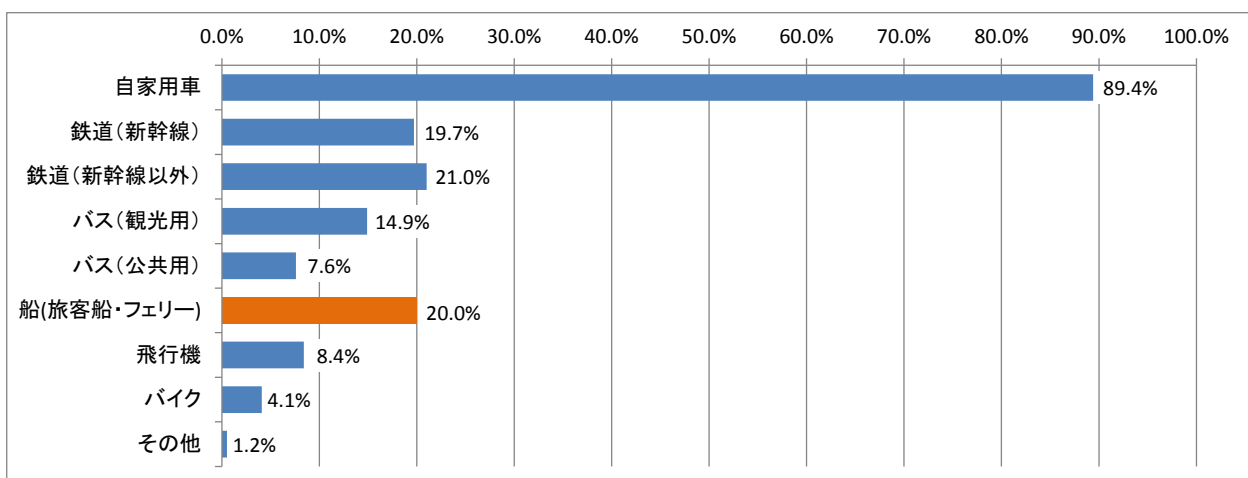
【問7② あなたが今後天草エリアを訪れる際、利用したい交通手段はどれですか？(※Q2で「天草エリア」及びQ3で「天草エリア」を選択した回答者対象)】

● 今後、利用したい交通手段についても自家用車を利用したい回答者が 89.4%と圧倒的に多く、船(旅客船・フェリー)の利用したい回答者は 20.0%となっている。

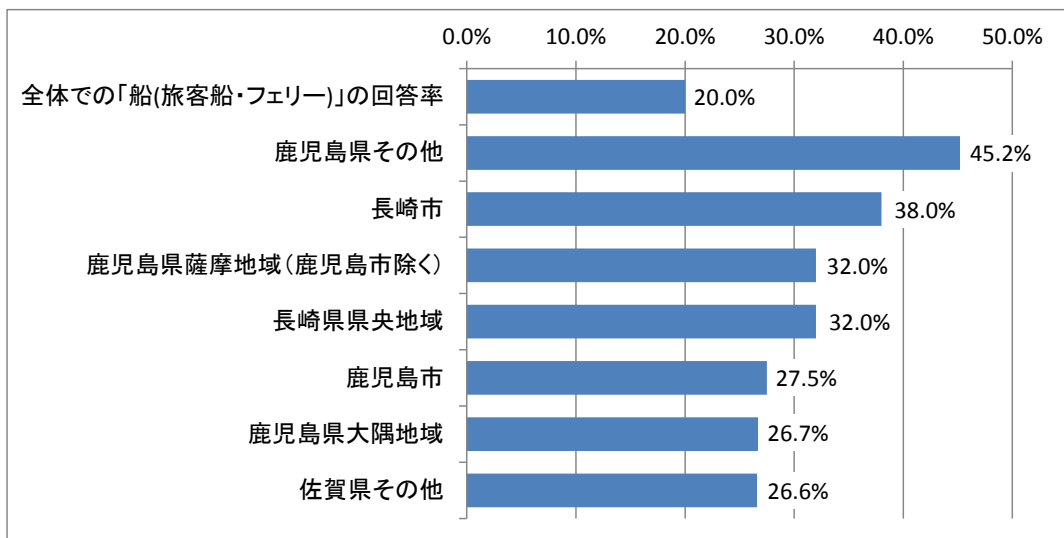
天草エリアへの来訪意向のある回答者のうち、天草エリアを訪れる際、今後利用したい交通手段(問7))について、図表 2-9 からみると、「自家用車」を利用したい回答者が 89.4%と大半を占めている。「船(旅客船・フェリー)」を利用したい回答者は 20.0%となっている。

回答者の居住地別に回答傾向をみると(図表 2-10)、今後利用したい交通手段で「船(旅客船・フェリー)」の回答率が高い回答者の居住地は長崎地域、鹿児島地域となっている。

図表 2-9 天草エリアへの来訪意向のある回答者のうち、天草エリアを訪れる際、今後利用したい交通手段



図表 2-10 天草エリアを訪れる際、今後利用したい交通手段で「船（旅客船・フェリー）」の回答率の高い回答者の居住地



### (3) 天草周辺エリアの旅客船・フェリーの認知度・利用度について

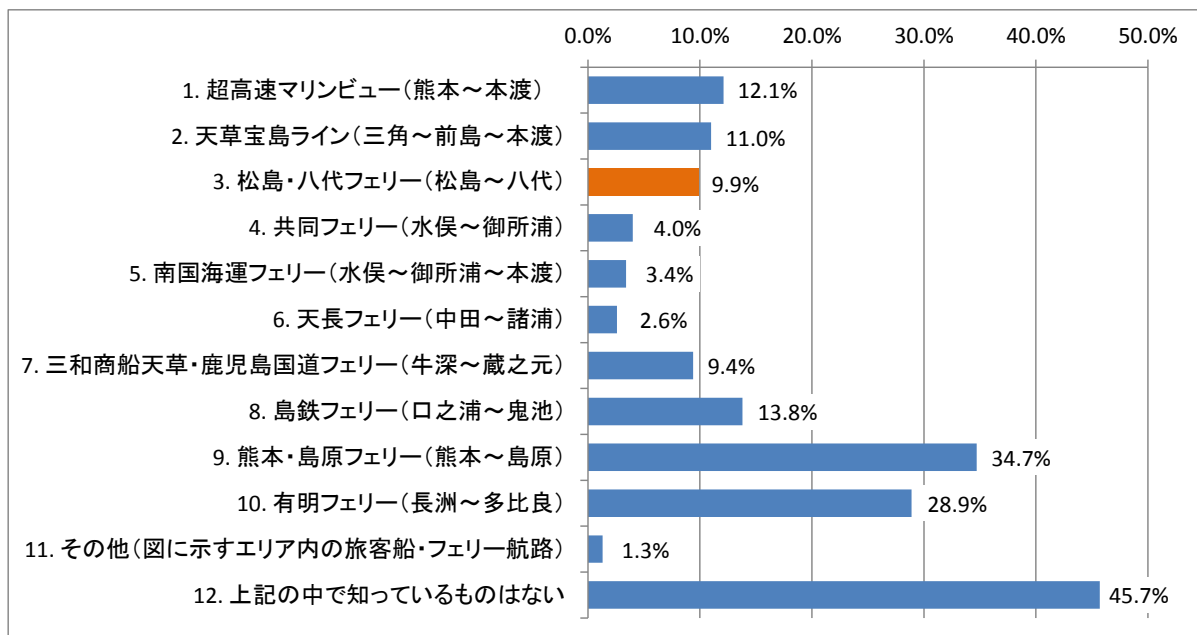
#### ① 天草周辺エリアの旅客船・フェリーの認知度

【問8 図に示すエリア内の旅客船・フェリー航路について知っているものはどれですか】

● 天草周辺エリアの旅客船・フェリーで知っているものはない回答者が 45.7%、松島・八代フェリーの認知度は 9.9%となっている。

天草エリア周辺の旅客船・フェリーの認知度（問8）について、図表 2-11 からみると、「知っているものはない」とする回答者が 45.7%と約半数を占めている。その他、認知度の高い旅客船・フェリーは「熊本・島原フェリー（34.7%）」、「有明フェリー（28.9%）」となっており、「松島・八代フェリー」の認知度は 9.9%となっている。

図表 2-11 天草エリア周辺の旅客船・フェリーの認知度



## ② 天草周辺エリアの旅客船・フェリーの利用経験

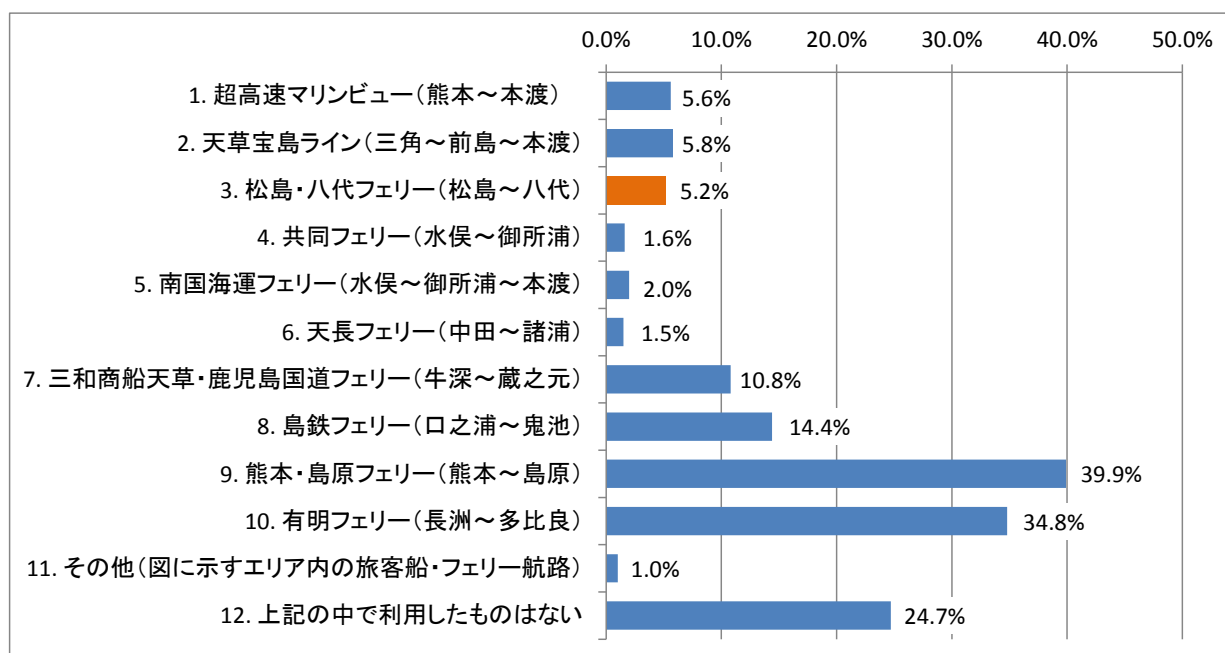
【問9 図に示すエリア内の旅客船・フェリー航路について利用したことがあるものはどれですか】

### ● 天草周辺エリアの旅客船・フェリーを知っている回答者のうち、松島・八代フェリーの利用経験者は5.2%となっている。

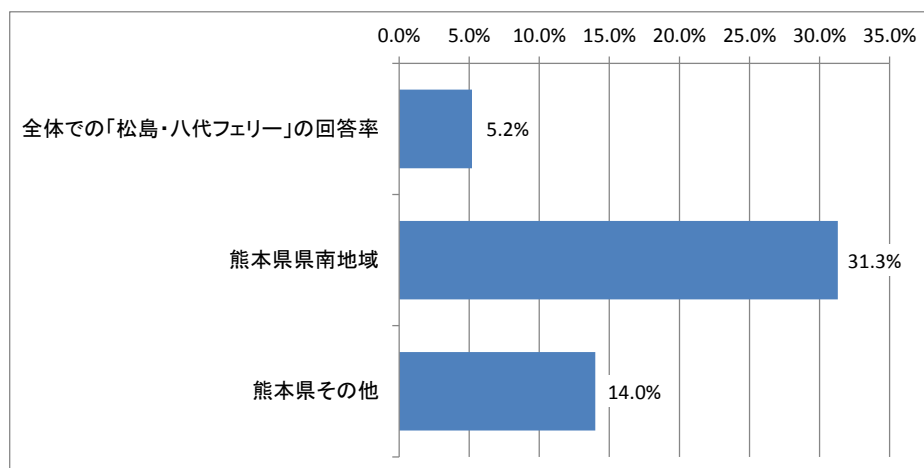
天草周辺エリアの旅客船・フェリーを知っている回答者のうち、天草エリア周辺の旅客船・フェリーの利用経験（問9）について、図表 2-12 からみると、利用経験の高い旅客船・フェリーは「熊本・島原フェリー（39.9%）」、「有明フェリー（34.8%）」となっている。「松島・八代フェリー」の利用経験者は5.2%で、全サンプル数(10,000人)の2.8%が利用経験者となっている。

回答者の居住地別に回答傾向をみると（図表 2-14）、「松島・八代フェリー」の利用経験の高い回答者の居住エリアは熊本県県南地域で、天草周辺エリアの旅客船・フェリーを知っている回答者のうち31.3%が「利用経験がある」と回答している。

図表 2-12 天草周辺エリアの旅客船・フェリーを知っている回答者のうち、天草エリア周辺の旅客船・フェリーの利用経験



図表 2-14 「松島・八代フェリー」の「利用経験がある」の回答率の高い回答者の居住地



### 3. 調査結果からみた本航路の将来像モデルの方向性について

#### (1) 住民アンケート調査結果からみた将来像モデルの設定にあたって検証すべき視点

##### 【検証① 生活交通手段としての必要性の検証】

問2の「これまでの松島・八代航路の利用経験の傾向」と問6の「再開した場合の利用意向の傾向」を比較した結果、利用経験者、再開後の利用希望者の主たる利用目的がいずれも「観光・レジャー」であり、日常的な生活交通手段としての利用者数が決して高くないことがわかった。

これまでの本航路の利用経験（図表 1-2）と再開後の利用意向（図表 1-8）の利用目的別傾向を回答者実数で比較分析（図表 3-1）してみると、いずれも利用（したい）回答者の約 50%（全回答者のうち 23%程度）が「観光・レジャー」を目的としている。日常的な生活交通手段として利用される「通学・通勤」「通院」の2分野については、これまでの利用経験者のうち合計で 15.7%が利用目的としていたが、運航再開後の利用意向ではこの2分野を目的とする回答者は合計で 6.4%（全回答者のうち 3.2%）となっている。

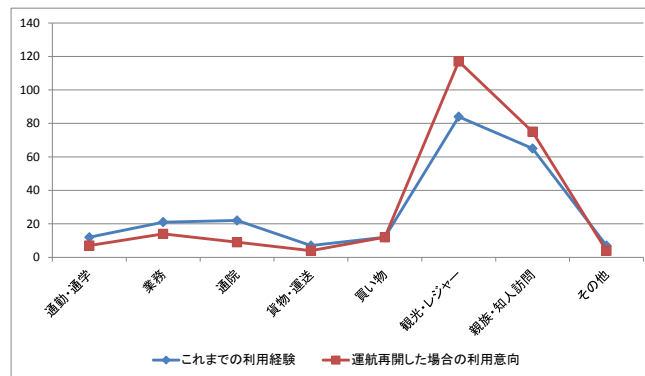
問9の航路再開に向けた航路維持に対する行政支援のあり方（図表 1-14）では、約 30%の回答者が「航路は地域の交通手段として維持すべきで、金額の多寡に関わらず、行政支援は必須である」と回答しているが、上記に示す通り、本航路に対する住民の日常的な生活交通手段としての利用実態及び意向は低く、観光レジャーの非日常的な利用実態及び意向が高い傾向をふまえた場合、行政支援を含めた観点から本航路の住民の生活交通手段としての必要性、観光・レジャーの利用を目的とした航路再開の必要性を検討する必要がある。

※ 利用頻度から年間のべ利用者数の算出方法

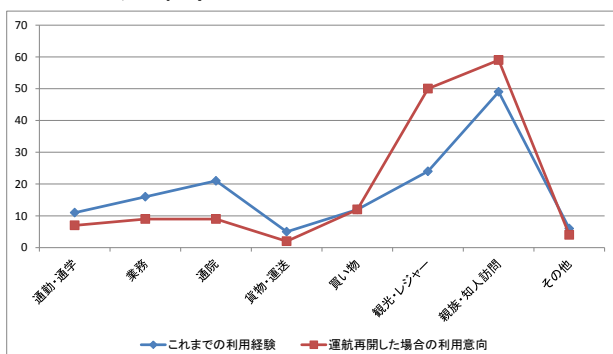
回答した各選択肢の回答数に「ほぼ毎日」に 200、「週 2・3 日以上」に 100、「週 1 日以上」に 52、「月 1 日以上」に 12、「3 か月に 1 日以上」に 4、「半年に 1 日以上」に 2、「1 年に 1 日以上」に 1 を乗じ算出。「1 年で 1 日未満」「その他」は年間利用が不確定なため数値に含めない。

図表 3-1 本航路の利用経験と再開後の利用意向の利用目的別回答者数の比較（人）

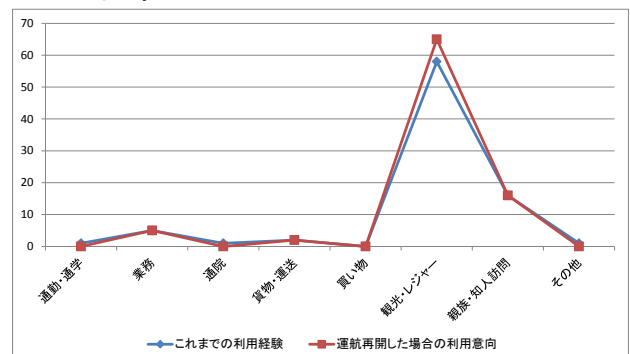
<全体>



<上天草市>



<八代市>



## 【検証② これまでの利用経験と今後の利用意向の格差の検証】

問1の「これまでの松島・八代航路の利用経験の傾向」と問6の「再開した場合の利用意向の傾向」、問10の「条件改善モデルに対する利用意向の傾向」を比較した結果、問1の「これまでの利用経験(図表1-1)」、問7の「運航再開後の利用希望(図表1-7)」、「運航条件を改善した場合の利用希望(パターン1車両積載可のケース)(図表1-16)」のいずれも「利用したい(していた)」回答者を実数でみるとほぼ同数の傾向となった(図表3-2)。

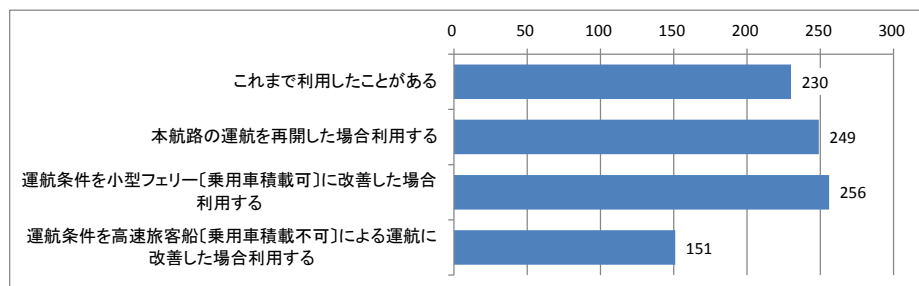
上記の3問を利用頻度からみた年間のべ利用者数を算出し比較(図表3-3)した場合、上天草市と八代市では、従来、運航再開後のいずれも年間のべ利用者数に大きな差があり、運航再開後については上天草市の利用頻度が極端に低くなっているため、両市全体の利用者数は従来の利用者数と比較して低くなっている。

問10の運航条件の改善モデルとして示した2つのパターンについては、パターン1の小型フェリー(乗用車積載可)においては「利用する」回答者が、従来のフェリーと比べ若干増加しているが、年間のべ利用者数でみるとこれまでの実績以上の数値とはならず、潜在的な需要の飛躍的な伸びは見込めない状況にあることがわかる。

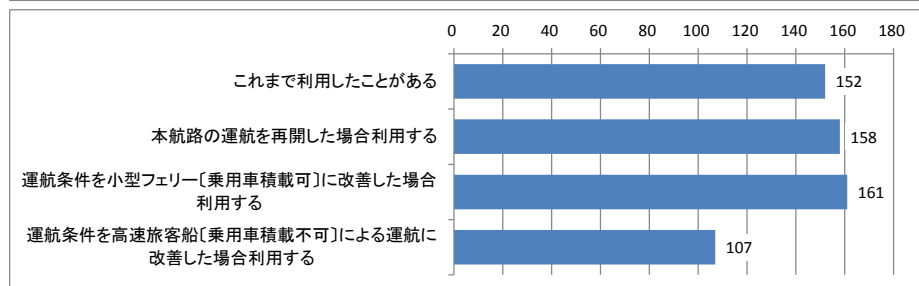
以上をふまえた場合、運航条件の改善方法も含め、現状での航路運航再開によってこれまでの運航実績以上の住民の利用を見込むことは難しく、住民以外の利用を含めた需要拡大を図らなければ、これまでの運航実績以上に経営は厳しい状況になることが想定される。

図表 3-2 「これまでの利用経験」、「運航再開後の利用希望」、「運航条件を改善した場合の利用希望」の利用回答者数の比較(人)

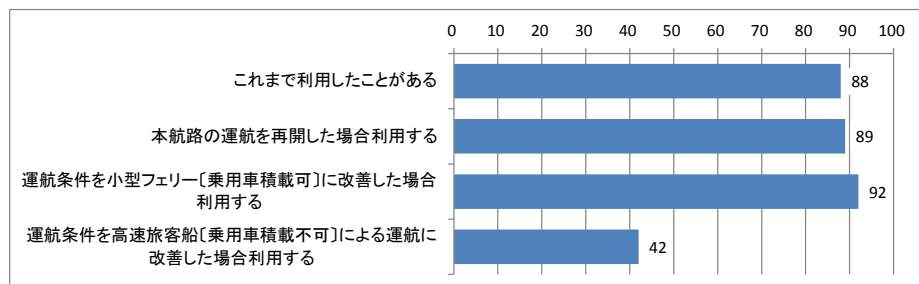
### <全体>



### <上天草市>

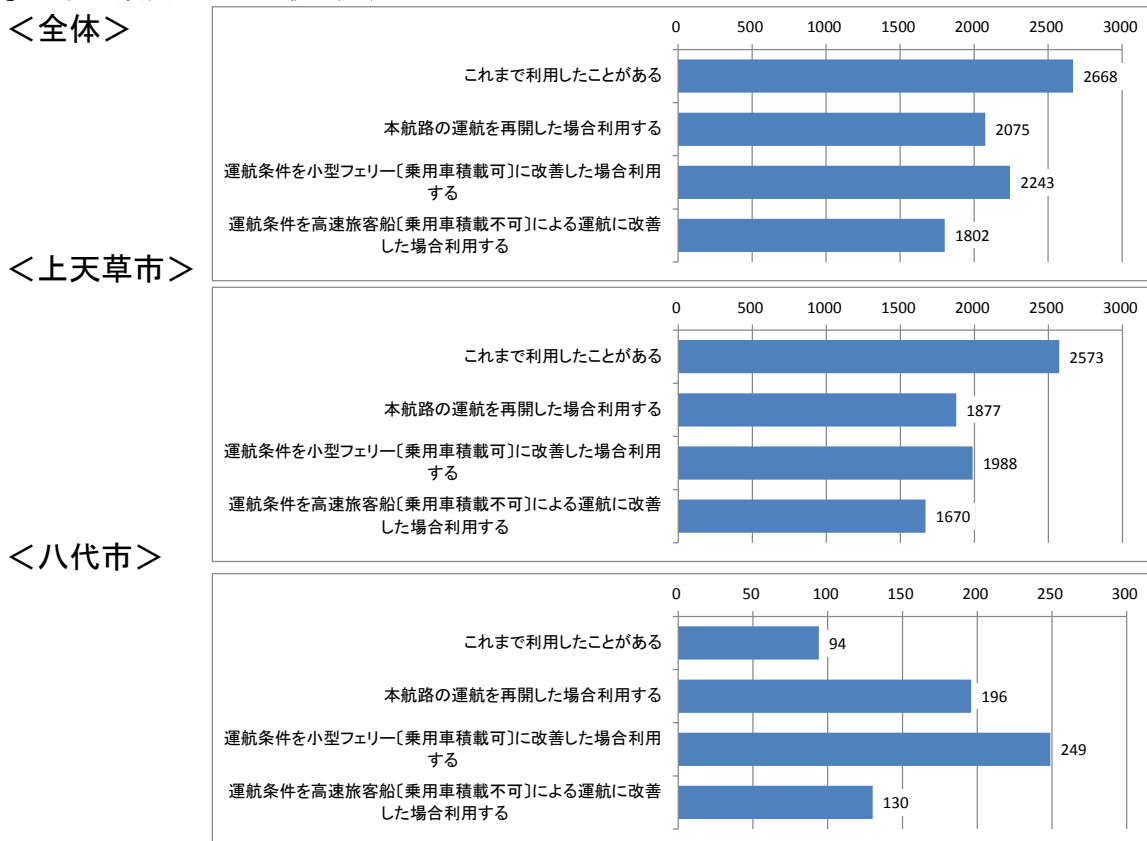


### <八代市>





図表 3-3 「これまでの利用経験」、「運航再開後の利用希望」、「運航条件を改善した場合の利用希望」の利用頻度からの比較（人）



※問 1 の利用経験は複数回答のため利用頻度から主な利用目的を選択肢として集計

### 【検証③ 運航形態からみた需要の格差の検証】

問 2 の「これまでの松島・八代航路の利用経験の傾向」と問 6 の「再開した場合の利用意向の傾向」、問 10 の「条件改善モデルに対する利用意向の傾向」を比較した結果、「本航路の運航にあたっては、車両積載のできるフェリーに対するニーズが高いことがわかった。

これまでの本航路の利用実態（図表 1-3）では、「車両を乗せ乗船する」とした回答者が利用経験者の 53.0%を占めており、問 7 の運航再開にあたって希望する利用形態(図表 1-9)についても、「運航再開した場合利用する」回答者の 75.1%が「車両利用による乗船」を回答している。

「運航条件が改善した場合利用する」回答者のうち、運航条件の改善モデルとして示した 2 つのパターンについて、パターン 1 の小型フェリー（乗用車積載可）については 82.6%が「利用する」と回答しているのに対し、パターン 2 の高速旅客船（乗用車積載不可）については、「利用する」と回答した人は 48.7%と低くなっている。

以上をふまえた場合、住民の利用意向をふまえた運航形態としては車両積載が可能なフェリーが重要な要因となることが想定される。

#### 【検証④ 観光における需要可能性の検証】

インターネットアンケートによる観光需要1次調査では、問2の「天草エリアに対する来訪経験」(図表2-1)及び問3の「天草エリアへの来訪意向」(図表2-3)はいずれも30%前後と高く、他観光地と比較しても観光需要の高いエリアの一つであることがわかる。

これまでの天草エリアへの来訪経験は、熊本県内の居住者の割合が大きい傾向ではあるが、今後の天草エリアへの来訪意向では福岡市周辺から久留米市、鳥栖市の居住エリアでの関心度が高いことが傾向として表れている。

一方、問7の「天草エリアへ来訪した際、利用した交通手段」(図表2-8)、「今後來訪する際、利用したい交通手段」(図表2-10)のいずれも「自家用車」の利用をあげる回答者が90%前後と圧倒的に高く、「船(旅客船・フェリー)」の利用をあげた回答者の居住地は長崎地域、鹿児島地域の居住エリアの割合が高い。これと天草エリア周辺の旅客船・フェリーの利用経験とクロスした場合、松島・八代フェリー以外のフェリーへの利用意向が高いことがわかる。

問8の「松島・八代フェリーの認知度」(図表2-12)は全体の9.9%となっており、観光航路としての認知度が低いことが課題としてあげられる。利用経験者も全サンプル数(10,000)に対する割合は、2.8%と少なく、回答者の居住地でみると熊本県南地域を中心に周辺エリアでの利用にとどまっており、前段にあげた福岡周辺エリア等からの観光利用にはつながっていない状況がわかる。この点は逆に認知度を高めることで新たな観光客を掘り起こす可能性を残しているとも考えられる。

天草エリアの観光地としての潜在的なポテンシャルは高く、自家用車だけの移動ではなく、観光航路も利用する新たな需要を喚起することができる運航モデルの検討が求められる。

(2) 想定される運航モデルからみた事業化可能性について

1. 調査結果からみた運航パターン(運航形態・運航ダイヤ・料金)の設定

他航路事業の調査等から想定される「従来通りの車両積載量をもったカーフェリー」「19tサイズの車両積載可能な小型旅客船」「車両積載のできない小型高速船」の3つのモデルをもとに、住民アンケート調査の問7、問8の調査結果から住民意向の高い運航ダイヤ・料金等を反映したパターンとして以下を将来像モデルの検討に向けた運航パターンとして設定する。

■モデル1: 従来同類のフェリーによる運航

	パターン1-1 従来どおり運航便数・料金によるパターン	パターン1-2 運行維持に必要な許容できる条件(旅客運賃・減便)をあてはめたパターン
船種	フェリー(車両積載)	フェリー(車両積載)
総トン数	132トン	132トン
旅客定員	147名	147名
積載車両数	18台(乗用車換算)	18台(乗用車換算)
運航便数	5便(往復)/日	3便(往復)/日
運航料金	旅客運賃 800円(大人) 車両運賃 2,000円(軽自動車)	旅客運賃 1,000円(大人) 車両運賃 2,000円(軽自動車)
新造船による船価	2.5億円(耐用年数=減価償却期間11年)	2.5億円(耐用年数=減価償却期間11年)

■モデル2: 19tサイズの車両積載可能な小型旅客船による運航

	パターン2-1 従来どおり運航便数によるパターン (料金はアンケート意向をもとに設定)	パターン2-2 運行維持に必要な許容できる条件(旅客運賃・減便)をあてはめたパターン
船種	フェリー(車両積載)	フェリー(車両積載)
総トン数	19トン	19トン
旅客定員	42名	42名
積載車両数	6台(乗用車換算)	6台(乗用車換算)
運航便数	5便(往復)/日	3便(往復)/日
運航料金	旅客運賃 1,000円(大人) 車両運賃 2,500円(軽自動車)	旅客運賃 1,000円(大人) 車両運賃 2,500円(軽自動車)
新造船による船価	1.5億円(耐用年数=減価償却期間12年)	1.5億円(耐用年数=減価償却期間12年)

■モデル3: 車両積載のできない小型高速船による運航

	パターン3-1 従来どおり運航便数によるパターン (料金はアンケート意向をもとに設定)	パターン3-2 運行維持に必要な許容できる条件(旅客運賃・減便)をあてはめたパターン
船種	純客船	純客船
総トン数	19トン	19トン
旅客定員	57名	57名
積載車両数	なし	なし
運航便数	5便(往復)/日	3便(往復)/日
運航料金	旅客運賃 1,000円(大人)	旅客運賃 1,000円(大人)
新造船による船価	1億円(耐用年数=減価償却期間12年)	1億円(耐用年数=減価償却期間12年)

※パターン2及びパターン3の「総トン数」、「旅客定員」、「減価償却期間」については、事業者・関係機関等からのヒアリング及び文献調査から得た情報を基に設定。

## 2. 運航モデル別にみた事業化可能性(収支シミュレーション)

### ① 想定需要量

※住民アンケート調査結果から算出した年間のべ利用者数(図表 3-3)を基準に「これまでの利用したことがある」の利用者数を1とした場合の「運航再開後の利用希望」、「運航条件を改善した場合の利用希望」の割合を係数として設定。これまでの実績値(過去5年間の平均のべ利用者数 ※出典:港湾調査)も乗じて算出。

例:パターン1-1係数 $0.78 = 2,075$ (運航再開後の利用希望の年間のべ利用者数) $\div 2,668$ (これまでの利用したことがある年間のべ利用者数)

※便数減による想定利用者減を20%に設定(朝・夕の稼働率の高い便数を存続)

※船種変更に伴う輸送能力減に伴う想定利用者減については、稼働率が高くなることし、乗客輸送能力減(パターン2・3)を30%、車両輸送能力減を50%に設定

【基準値(過去5年間の平均のべ利用者数):乗客数 32,674 人/輸送車両数 11,779 台】

	パターン1-1 ※係数=0.78	パターン1-2 ※係数=0.78	パターン2-1 ※係数=0.84	パターン2-2 ※係数=0.84
乗客数	25,486 人	20,389 人	19,212 人	15,369 人
輸送車両数	9,779 台	7,823 台	4,947 台	3,957 台

	パターン3-1 ※係数=0.68	パターン3-2 ※係数=0.68
乗客数	15,553 人	10,887 人

### ② 経費(支出)概算

※主要費目による概算数値の算出(単位:千円)

	パターン1-1	パターン1-2
売上原価	38,130	27,930
燃料費	25,500	15,300
修繕費	7,000	7,000
保険料(旅客・船舶)	3,230	3,230
栈橋料	2,400	2,400
人件費(福利厚生含)	17,000	13,600
一般管理費(営業経費等)	3,000	3,000
(減価償却費)	(22,000)	(22,000)
<b>概算合計</b>	<b>58,130</b>	<b>44,530</b>
( )減価償却費含む合計	(80,130)	(66,530)
備考	※燃料費は1便あたり75lの燃料消費量とし、燃料費価格100円(重油)、欠航・休航分を想定し340日稼働した場合で設定。修繕費はドック費用を含む。 ※人件費は事務員含め4.5人に設定(パターン1-2は20%減)	

	パターン2-1	パターン2-2
売上原価	31,440	22,050
燃料費	23,460	14,070
修繕費	6,000	6,000
保険料(旅客・船舶)	1,580	1,580
栈橋料	400	400
人件費(福利厚生含)	11,250	9,000
一般管理費(営業経費等)	3,000	3,000
(減価償却費)	(12,500)	(12,500)
<b>概算合計</b>	<b>45,690</b>	<b>34,050</b>
( )減価償却費含む合計	(58,190)	(46,550)
備考	※燃料費は1便あたり60lの燃料消費量とし、燃料費価格115円(軽油)、欠航・休航分を想定し340日稼働した場合で設定。修繕費はドック費用を含む。 ※人件費は事務員含め3人に設定(パターン2-2は20%減)	

	パターン3-1	パターン3-2
売上原価	21,440	15,180
燃料費	15,640	9,380
修繕費	4,000	4,000
保険料(旅客・船舶)	1,550	1,550
棧橋料	250	250
人件費(福利厚生含)	6,500	5,200
一般管理費(営業経費等)	3,000	3,000
(減価償却費)	(8,400)	(8,400)
<b>概算合計</b>	<b>30,940</b>	<b>23,380</b>
( )減価償却費含む合計	(39,340)	(31,780)
備考	※燃料費は1便あたり40lの燃料消費量とし、燃料費価格100円(重油)、欠航・休航分を想定し340日稼働した場合で設定。修繕費、棧橋料はドック費用を含む。 ※人件費は事務員含め2人に設定(パターン3-2は20%減)	

### ③ 各パターンの収支見込(概算)

※主要費目による概算数値の算出(単位:千円)

※概算として旅客運賃は大人料金、車両運賃は軽自動車の料金を基準に設定

※従来の運航パターン及び想定需要量の基準値に基づく収支(-8,433)との比較による増減率を合わせ記載

	パターン1-1	パターン1-2
収入	39,938	36,035
旅客運賃	20,380	20,389
車両運賃	19,558	15,646
支出計	58,130	44,530
( )減価償却費含む合計	(80,130)	(66,530)
<b>収支</b>	<b>-18,192</b>	<b>-8,495</b>
( )減価償却費含む収支	(-40,192)	(-30,495)
従来の運航実績に基づく 収支との比較増減率	<b>-115.7%</b>	<b>-0.7%</b>

	パターン2-1	パターン2-2
収入	31,579	25,262
旅客運賃	19,212	15,369
車両運賃	12,367	9,893
支出計	45,690	34,050
( )減価償却費含む合計	(58,190)	(46,550)
<b>収支</b>	<b>-14,111</b>	<b>-8,788</b>
( )減価償却費含む収支	(-26,611)	(-21,288)
従来の運航実績に基づく 収支との比較増減率	<b>-67.3%</b>	<b>-4.2%</b>

	パターン3-1	パターン3-2
収入	15,553	10,887
旅客運賃	15,553	10,887
支出計	30,940	23,380
( )減価償却費含む合計	(39,340)	(31,780)
<b>収支</b>	<b>-15,387</b>	<b>-12,493</b>
( )減価償却費含む収支	(-23,787)	(-20,893)
従来の運航実績に基づく 収支との比較増減率	<b>-82.4%</b>	<b>-48.1%</b>

#### ④ 考察 ～今後の将来像モデル設定にあたっての検証項目～

- 検証①の結果より、住民の利用希望者の大半が観光利用であり、生活交通手段としての航路の役割は低いことがわかった。観光利用は安定した需要として見込めないため、経営も不安定であることが想定されるが、検証④の傾向をふまえ、更なる本航路の観光需要を掘り起こすために必要な観光利用促進策を検討し、観光需要調査(インターネットアンケート調査 2次調査)を通じて、潜在的な需要量を検証する必要がある。

あわせて、観光利用を主目的とした場合の行政関与の考え方についても検討する。

〈今後の将来像モデル設定にあたっての検証項目〉

- 観光需要調査 2次調査による観光客の本航路に対する潜在需要の検証
- 行政意向調査による住民の生活交通手段としての航路再開の必要性、観光振興における航路活用の方向性等についての検証

- 検証②の結果より、今後の住民の利用意向の結果は従来の利用実績を下回ることがわかり、事業化シミュレーションの結果、想定される全ての航路運航パターンで事業採算性が低い結果となった。特に検証③でわかった車両で積載型の新造船購入を想定した場合の船舶購入費用にあてる収入を得ることは見込めない状況にあり、今後の将来像モデルの検討にあたっては、持続運営を可能にするための運航方法及び付帯条件の設定をふまえたモデルづくりが必要である。

〈今後の将来像モデル設定にあたっての検証項目〉

- 事業化可能なモデルに必要な条件の検討
- 事業採算性のとれる運航モデルの検討(運航便数及び料金設定の再検討等)
- 運航船舶に対するあり方の検討(貸船等の新造船でないモデルの検討)

- 上記の検討の結果、いずれのモデルについても事業採算性が厳しい場合を想定し、前回の基礎調査(ヒアリング調査)で示した周辺航路事業者との連動を含めた周辺船舶(事業者)の活用方策やより小規模な運航モデル等の検証を行う必要がある。

〈今後の将来像モデル設定にあたっての検証項目〉

- コスト削減を前提とした周辺航路事業者との連動した運営方法等の代替案の検討

- 上記の検討により、複数の将来像モデルについて付帯条件を含め提示するとともに、実際の事業の開始に向けたスケジュール及び事業開始後の定期的なメンテナンス等のコストを精査し、事業化に向けた前提条件をさらに整理する必要がある。

〈今後の将来像モデル設定にあたっての検証項目〉

- 事業開始までのスケジュールに対する整理
- 事業開始後の定期的なメンテナンス等想定される経費の整理