

第3回 松島・八代航路あり方検討会 議事要旨

1 日時 平成25年8月26日 10:00～12:00

2 場所 上天草市役所大矢野庁舎 2階庁議室

3 出席者

(1) 検討委員（名簿順、敬称略）

溝上会長、瀬崎副会長、小山委員、神園委員、松本委員

(2) オブザーバー

熊本運輸支局 井上首席運輸企画専門官

熊本県交通政策課 猪原主幹（代理）

八代市企画戦略部 池田総括審議員兼次長（代理）

上天草市総務企画部 坂中部長

(3) 事務局

上天草市総務企画部企画政策課

八代市企画戦略部企画政策課

4 次第

(1) 開会

(2) プレゼンテーション

題目 「天草宝島ラインから見る一般旅客定期航路事業の現状」

講師 (株)シークルーズ常務取締役 瀬崎公介 氏

(3) 報告事項

松島・八代航路に関わる調査報告

(4) 議 題

第1号 住民アンケート調査に係る調査項目等

第2号 観光需要アンケート調査に係る調査項目等

(5) その他

※配布資料

資料3-1 (プレゼン資料)

資料3-2 報告資料

資料3-3 松島八代航路に係る住民アンケート調査 設計案

資料3-4 松島八代航路に係る観光需要アンケート調査（インターネットアンケート） 設計案

参考資料3-0 第1回及び第2回議事概要

5 議事概要

(1) 開会

「松島・八代航路あり方検討会規約」第8条第2項の規定による会議の成立を確認（委員1名が欠席）

(2) プレゼンテーション

（瀬崎委員）

これまでの航路事業からみた本検討会の検討課題について、天草宝島ラインから見る一般旅客定期航路事業の現状についてプレゼンテーション。

（以下、プレゼンテーションの要旨）

①これまでの天草宝島ラインの取組み

- 平成21年3月末をもって、熊本新港～本渡港間の航路に就航していた旅客船「マリビュー」の航路事業廃止が決まり、平成20年の年末頃、運輸局からの相談があり、同航路の廃止前3カ月で、運輸局、県、沿線自治体等と相談し、天草宝島ラインとして、平成21年4月1日に参入した状況。
- 当時、旅客船「マリビュー」には、行政（天草市、熊本市、熊本県）から年間5,000万円の補助が出ており、そのまま同様の財政支援を受けることが出来るとの話であったが、運航開始後に突如補助金が出ないこととなった。しかし、一旦始めたことを止める訳にはいかず、そのまま運航を継続した。
- 当時、マリビューの料金が3,500円（熊本新港～本渡港）で、我々の場合はJR料金を含め2,720円（熊本駅～本渡港）と料金は安くなり、就航率も良くなったが、天草の殆どの住民はJRの利用経験が無く、「JRに乗るのが怖い」「切符の買い方がわからない」などの声があり、当初の利用見込みと当社の感覚が違っていた。
- 航路運航にあたっては、観光の要素を加えていかなければ難しいと考えていたので、三角駅につなげることで新幹線開業による集客効果を見据えた観光航路として売り出した。
- 平成21年7月1日、JR九州から本航路と鉄道がセットになった切符を発売してもらえることとなった。また、新幹線開業をひかえ、JR西日本からテレビCM及び番組などで我々の航路を含め天草を関西・中国地区にPRしてもらえた結果、関西のお客様は開業前と比べ開業後は5倍に増えた。また、「A列車で行こう」の運行が開始されたことで、飛躍的に天草地域の知名度があがった。当社単独でTV取材が40本以上。雑誌や新聞まで含めると120本くらいの取材を受けている。
- 天草地域は、食、景色、イルカウォッチングなど観光資源をもっているのに知名度が低く、その良さを活かしきれなかったが、新幹線やA列車をきっかけに爆発的に知名度が上がり、観光客が増加。満足度が高くリピーターの方が多い。また、「初めてきたが予想以上に良く、食べ物もおいしく、こんな良いところ

はありませんでした。」という口コミが広がっている。昨年、上天草の夏場は観光客が大幅に増え、問い合わせに対応できないほどの状況であった。

- 5,000万の赤字を出した時は心が折れそうになったが、2年半やって新幹線開業、A列車運行による効果が出て、地元の多くの方々から「あなた方が頑張ったおかげだ。」と御礼を言われるようになり、事業をやって良かったと思っている。
- 我々もJR九州も、今年は利用客数が相当落ちるだろうという危機感をもっており、その中で、JR九州と打合せを重ね、今年の春からA列車は運航を2往復から3往復に増便した。また、A列車が定員84名なのに対し、我々の船は定員75名で定員にミスマッチがあり、A列車が84名満席の場合に1隻では対応できない状態にあった。そのため、新規に旅客船を購入し、A列車にあわせたグレードの高い船にリニューアルし、定員88名の新型旅客船として運航したところ、旅行会社のいろいろなツアーとタイアップしてもらえるようになった。

②これからの天草地域の課題

- 宿泊施設間の格差問題、A列車効果によって宿泊客が増えたと言われるところは約3割、A列車効果が薄いところが約7割。この理由は事業者の努力の差であり、内外装をリニューアルしたり、港まで送迎車を出したりするなどいろいろ努力されているところは効果が出ていると思われる。
- おもてなしの質の向上、天草の人間は、人は良いが口下手なところがあり、有名な観光地と比べて接客や気配りといったところでまだまだ十分なレベルに達していないので、観光地としてレベルアップしていかなければいけない。
- これまではPR活動で集客数を伸ばしたが、これからはいろいろなところでみんながレベルアップを図らないと、これ以上の集客は見込めない。実際に今年は、昨年と比べ宿泊客数、A列車の乗車率及び当社の利用者数も落ちている。そうした中で、関係団体や市を通していろいろな取り組みを進めていかなければ厳しいと思う。しかし、天草総おもてなし運動や九州オルレ、その他観光の新しい各種グルメキャンペーンの取り組みなどが進めてられており、そういった面では明るい兆しはある。

③公共交通を維持していくためには

- 地方における公共交通が廃止になる最大の原因は地元にある。船でもバスでも飛行機でも乗って頂ける方がいなければ成り立たない。公共交通を安定して維持していくためにはやはり地元の方に乗って頂く必要がある。
- 例えば、天草エアラインは今、3億円以上の赤字であり、助成金により何とか維持をしている状況だが、実は天草地域には人口が13万人程度いて、天草地域住民が年に1回でも乗ってくれば収支はかなり改善する。我々の航路事業でも同様で、今は年間30,000人位の利用で99%が観光客、天草地域の方が年に1回でも乗ってくれば年間13万人の利用で楽に黒字になる。

- 天草地域の高齢化が進む中、公共交通が必要となる時代がもうすでにきている。今回の検討会の対象航路となっている「松島・八代航路」を運営していた天草フェリーラインは、家族経営で必死に航路事業を維持されていたと聞いているが、それでも採算があわず休止になったということである。どの事業者もそうだが、公共交通を維持していこうと必死になって頑張っている。そのことを市民がもっと理解して地元で使っていこうとしなければ、いくら話し合っても公共交通を維持することは厳しいと思う。
- マーケティング戦略の必要性、本検討会のように立場を超えた検討会というのは必要であるが、本当に公共交通の需要を伸ばすのであれば、トータルな視点で、ビジネス的な発想をもって政策的に取組む部署が必要と思う。「天草＝渋滞が多く、公共の足が不便」というイメージがあるが、JRの鉄道と我々の船、九州産交の路線バス、天草エアラインの飛行機、三角駅には3社のレンタカー会社があり、またタクシーがある。田舎でこれだけのアクセスが充実しているところはない。そのため、考え方を変えることで大きく地域を変えることができると思う。
- 地元利用だけでは路線の維持が出来ない場合、観光客など外からの利用促進を図ることが不可欠である。九州産交の快速あまくさ号の熊本駅からの往復と我々の遊覧船事業・日帰り観光のクルージングがセットになったコースをつくり、年間1,500人程度の利用実績をあげている（九州産交は往復の利用になるので3,000～4,000人バスの利用者が増えたことになる）。今までは公共交通は鉄道やバスとの接続が良くない等の声もあったが、今は事業者同士が協力し接続が悪いということがなくなってきており、この様なダイヤや接続時間を良くすることも利用促進につながる大事な要素である。
- 経営の効率化、増便等の要請はあるが、ある程度実情にあった経営を行う必要がある。定期航路を維持していくためには、いろいろな基準値のハードルがあり、維持が大変な面もある。どうしても、事業者だけで負担できない場合、行政の皆さんも支援して頂かないと、過疎地の公共交通は成り立たないと考えられる。

④松島・八代航路の今後

- 私たち事業者の考えであるが、以前のまま運航しても現状では収支の黒字化は不可能で、どうしたらこの航路の利用が増えるか、上天草地域と八代地域がいろんな議論をしていい方向性を築かなくては難しい。
- この夏休みのお盆期間は、合津港から大矢野あたりまで1週間くらい渋滞になっていたが、そうした中で鹿児島、宮崎から来られた方から「八代行きのフェリーがないんですね。フェリーがあれば渋滞に巻き込まれることなく帰れたのに。」という声も聞いた。そうした声を聞くと、この航路はあった方が良いのかなと感じる。しかしながら、松島・八代航路を赤字で運航していくわけにはいかな

いので、この検討会でいろいろな方法を検討し、再開できるのであればそれに越したことはないが、難しいようであれば諦めるしかない。行政や各種団体等のリーダーシップが大事である。

(会長)

昨年、宿泊客は前年に比べ大幅に伸びたということだが、観光客は何人くらい増えたのか。

(オブ a)

3年前と比べて50%程度増えて、宿泊客が10%弱増えているのが現状である。

(会長)

1割増えれば経済効果は相当なものだが、感覚的にはもっとあるということか。

(瀬崎委員)

我々の船が99%観光客なので宿泊客、日帰り客であると思うが、把握している限りでは、少なくとも3万人から5万人程度宿泊は押し上げたと思っている。

天草への新幹線効果がなかったら、おそらく逆に2割から3割は落ちると思う。数字の絶対的な根拠はないが、最低でも1割～2割は押し上げたと思われ、宿泊客一人当たり3万円程度として15億くらいの経済効果があったと推測する。

(3) 報告事項

松島・八代航路における調査分析事業の受託者から、これまでに行った関係機関や航路事業者へのヒアリング結果及び文献調査結果について調査報告資料3-2をもとに説明を行った。

(会長)

資料3-2、2ページの乗客数グラフにある上陸人数と乗込人数というのはどういう意味か。

(受託者)

合津港(上天草市)で降りた客数(上陸人数)と乗った客数(乗込人数)という意味。

(A委員)

資料では、ETC割引による減少ということであるが、むしろフェリー運航事業者2社のうち、1社が運休した影響が大きいと思われる。

(会長)

3ページの、上天草市・八代市間の通勤・通学による人口移動者が上天草市から95人が八代市へ移動、逆に八代市から上天草市へ12人移動している。365日利用した場合、年間3万7,000人位となるが、先程の図1-3と数字が対応していないのではないか。

(受託者)

このデータは、全員がこの航路を利用していたか否かを示したのではなく、人口移動の実態をお示ししたものの。

(A委員)

通学利用者は15人前後であったと聞いている。

(会長)

8ページに新しい形の運航方法として、遊覧船など既存の船舶を利活用して、生活航路運航を委託するという話が出ていたが、これは法的に運航可能なのか。

(オブ b)

例えば、イルカクルージングを行っている業者は、通常、旅客定員13名以上の船舶の許可を取得されていると思う。この場合、貸切運航は認められるが、乗合運航となると制限がある。そのため、そのまま既存の事業者が、船が空いているからといって、定期航路の乗合事業を行うことは難しい面がある。いずれにしても、事業内容を具体化しなければ運航可否の判断は難しい。

(会長)

スクールボートについて、例えば陸地ではスクールバスを乗合にして運行したり、自治体が持っているバスを、白バスで路線に活用するということもある。

(オブ b)

4ページの表中の共同フェリーの「ホワイトドルフィン」がスクールボートとして運航している。これは、特定の利用者として中学生の朝夕の通学を目的に航路事業を運営しているが、松島・八代航路にあてはめた場合、利用者を特定するのが難しいので、この例をそのままあてはめるのは難しい。また、今後、自治体で船を購入するなりして、それを営業運航に充てることについては、海上運送法に照らして検討する必要がある、即答できない。とにかく、貸切運航や乗合運航という部分で一定の要件をクリアしなければならない点がある。

(A委員)

甌島の例では、市がフェリーを購入して公設民営で運航している。そういった公設民営のやり方ができるのではないか。

(会長)

今まで考えていなかった新しい運営の仕方についてもいろいろと情報を集めて、法にふれない範囲で参考になるものは提供頂きたい。

例えば乗合タクシーのような、需要があるところに寄港する運航方法を定期航路というのか。

(オブ b)

いわゆる「海上タクシー」は、旅客定員が13名以上か未満かというところで区分されている。使用船舶の旅客定員が13名未満だと海上タクシーとなり、途中で寄港しても、不定期に運航しても制限がない。ただし、旅客定員がそれ以上になると、許可制ということになり、ハードルが高くなる。不定期の事業者が定期航

路と同じ航路を走る場合、運航時刻を設定しなくてよいため、乗合行為を自由にされると定期航路事業者は運営に支障がある。定期航路事業者と不公平を生じるので、海上運送法はそのような不公平が生じないようにするという趣旨で成り立っている。

(A委員)

内容は少し違うが、ツアーバスと高速バスの関係に近いと思う。いいとこ取りをされてしまうと既存の乗合バスは厳しくなる。規制がゆるい方は安全管理等が疎かになるため、ツアーバスであるような事故が起きて、安全対策ということでいろいろな規制がつけられた。

(会長)

官民あげて新幹線と港航路との連携をやっているところもあるようだが、八代市としてのスタンスはいかがか。

(オブc)

以前お話したが、九州新幹線や九州縦貫自動車道による縦の交通網は整備されてきたが、横方向の整備はまだまだの状況にある。そういった意味で、地域振興と観光の両面から天草と八代の連携は大事であり、これから方向性を検討していく必要がある。

(4) 議 題

・受託者から、議題第1号住民アンケート調査に関わる調査項目と第2号観光需要アンケート調査に関わる調査項目について、資料3-3、資料3-4をもとに説明を行った。

(以下、資料説明の要旨)

①住民アンケート調査

○本調査は、利用者の実態と住民及び航路利用者の両面からみた本航路の利用ニーズを把握することと、運航形態・活用策パターンに対する潜在的な需要を測ることが主な目的である。

○調査対象は、上天草市・八代市在住の16歳以上の男女1,500人と設定。この1,500人の配布数については、上天草市を1,000人、八代市を500人とし、特に実態として、本航路の利用頻度の高い上天草市のサンプル数を確保したい。また、上天草市分1,000人については、上天草市全体の住民の意向の把握を重点として、それぞれのエリア・年代の人口数にあわせて按分して配布数を振り分けたいと考えている。調査方法は、調査票の郵送による配布、回収することとし、9月中に実施する。

<調査票の設問内容について>

○2ページで属性として、性別、年齢、居住地域、職業、通勤・通学先、その交通手段、自家用車の有無を問う。これは属性からみた特性を分析する上で必要と

なるもの。

○3ページでは、これまでの本航路に対する上天草市、八代市の両市民の利用実態を把握するための質問。問1に本航路の利用経験の有無を質問。この中で「利用したことがある」とした回答者について次の問いで、利用の目的と利用の形態、利用頻度、利用時間帯、往復利用の有無について質問し、どの目的でどの程度利用していたかを把握したいと考えている。

○4ページでは、同じく「利用したことがある」とした回答者について本航路の運航が休止になって以降、代替手段を用いているのか等を把握するに当たり、他の交通手段を利用しているのか、転居して生活条件を変えたのか、通院先を変えたのか、手段がないので移動をやめたのか、その他という形で質問する。また、問1で「知っているが利用したことがない」、「知らない」とした回答者に対してその理由を質問し、その傾向を分析する。

○問5からは、松島・八代航路の運航再開に対する市民の意向と利用のニーズについて、問5で本航路の運航再開の必要性について、問6で本航路の運航を再開した場合の利用意向について質問する。「利用する」と答えた方については5ページの問7で先程と同様にどの目的でどの程度利用するのか質問する。

○問8では、運航を再開するためには、様々な経営改善策を検討していくことが必要となるということを前提として、①として、これまで通りの運航を再開した場合において、航路の片道運賃（旅客運賃・車両運賃）の上限額を質問し、本航路の運航を再開した場合の市民の運賃に対する考え方について分析する。加えて②として、運航維持が厳しい場合の措置について、旅客・車両運賃の値上げ、割引回数券の廃止、便数の減便、フェリーの小型化による運航、旅客のみの純客船への船種の変更、減速運航による所要時間の延長を許容条件の例としてあげ、許容できるかできないかについて質問する。

○6ページの問9では、航路を再開し、維持するためには、船舶購入及び維持等に必要経費の一部について、行政による補助金が必要となる可能性を前提に、航路維持のために行政支援を行うことについて質問する。航路への行政支援を具体的にイメージしてもらうために年間経費に対する支援として約3,000万ということを目安として示し、旅客者の運賃補助といったことではなく、航路維持のための行政からの補助としてイメージしてもらうために具体的な数字をあげた。

○問10からは、従来のフェリーの運航条件を改善することで、潜在的な需要やニーズがあるかどうかを質問している。本航路の運航にあたって、船種、運賃、運航時間等の条件を従来のフェリーから改善した場合についての利用の有無、運航条件を改善する場合の条件として船種、運航時間、運賃の安さの3つの条件に対する優先度について質問する。

○7ページでは、従来のモデルと運航時間、車両積載の有無など、条件を変えた具体的に想定される2つのモデルに対する利用意向を質問する。まず（1）小型旅

客船〔乗用車積載可〕による運航。従来より小規模な、車積載のできる旅客船で運航時間を10分程度短縮した場合、次に（２）高速旅客船による運航。車積載のできない小型高速旅客船で運航時間を20分程度短縮した場合について、利用意向等を質問することで、運航形態や運航時間が変わることにより、どの程度利用ニーズがあるかを2つのモデルから分析する。

- 8ページの間11では、利用促進策を4つのパターンで示し、利用意向を質問する。
- その他、間12と間13は自由記述として、航路利用を増やすための具体的な利用促進策等のアイデア、その他航路についてのご意見を自由記述で質問する。

②観光需要アンケート調査

- 本調査は、観光客の上天草市（天草エリア）への来訪経験及び本航路の利用実態を把握することと、本エリアへの来訪意向の強い、航路利用経験のある回答者に対して、今後、本航路が運航する場合に必要な新たな観光活用策に対する観光客の意向を調査することが目的である。
- 調査対象は九州エリア全域とし、特に福岡県、熊本県と本航路の需要が多いとされていた鹿児島県、宮崎県を中心に18歳～70歳までの男女を対象とする。
- 調査方法としては、観光需要調査をインターネットアンケートにより、1次調査と2次調査の2段階の調査により行うこととし、1次調査では目標10,000サンプルをベースに航路の利用実態・需要量を把握、2次調査では1次調査結果の中で来訪意向・本航路の利用意向の強い回答者を500サンプル抽出し、想定される観光利用促進策に対する意向調査を別途実施する。実施時期は住民アンケート調査と同じく9月実施を考えている。

<調査票の設問内容について>

- 2次調査については1次調査の結果や、さらに観光利用促進策を精査したうえで次のステップで調査するので、その時点で改めて設問を設計する。
- まず属性で年齢・性別を質問する。居住地は九州全域とするが、熊本県、福岡県、宮崎県、鹿児島県については配布数を多くしていく。
- 次のページでは観光特性として、休日の観光・レジャーに行ったことがあるエリア、今後、観光・レジャーに行ってみたいエリアについて質問する。
- この中で天草エリアに訪れたことのある回答者に対して、最近5年間で天草エリア（上天草市・天草市・苓北町）への来訪頻度、来訪の用途・目的、利用した交通手段について質問する。この中で船（旅客船・フェリー）を回答した方が利用経験者としてどの程度存在するのか分析する。
- 次のページでは、利用したことがあるなしに関わらず、この圏域周辺の主要な航路について休止になったものも含め、以前の利用経験、認知度を質問し、これらの航路の利用度、認知度がどのような傾向にあるのか分析する。

（A委員）

住民アンケート調査の問11の2項目に「前島等の観光エリアへの航路延長」とあるが、「前島」というのが八代市の方や、市内在住の方でも、松島町以外の方はピンとこないと思われるため、説明を加える必要がある。

(事務局)

4号橋、5号橋エリアか周辺ということに変えさせて頂くことで宜しいか。

(A委員)

それが分かりやすい。

(会長)

アンダーラインが入っている部分とそうでない部分がある。事務局で精査すること。その他、委員各位からご意見を頂いて、直したものをもう1度確認して進めたい。

(受託者)

9月上旬にはアンケートを開始したいので、8月中に委員各位からご意見を頂きたい。

(会長)

資料3-4 松島八代航路に係る観光需要アンケート調査（インターネットアンケート）設計案」について、天草エリアを訪れたことがある方に日帰りか宿泊かを、問5の後に質問してはどうか。

(A委員)

一番最後の地図で「8番」の天草観光フェリーのところが「口之浦」とミスタイプとなっている。

(事務局)

ご指摘のあった点については、追加・修正を行いたい。

(会長)

それでは、このような内容で調査することで良いか。

(委員一同了解)

(会長)

この他、今後の調査でも委員のみなさんのご協力が必要になると思うので引き続き宜しくお願ひしたい。

(5) その他

(事務局)

次回の会合については10月頃を予定。主に、今回審議頂いたアンケート結果に対する報告及び調査結果からみた将来像モデルの方向性等について審議して頂く予定。

事務局の方で議事概要を作成し、受託者から内容のご確認をさせて頂くので、

ご協力願いたい。

今回ご議論頂いたアンケートのご意見、修正意見については今日、明日中にご照会のメールを発出するので、ご意見等があれば、今月末を目途に回答願いたい。頂いた意見については、事務局で修正し、会長に確認後、調査開始前に各委員様に送付する。

(以上)