

第4回 松島・八代航路あり方検討会 議事要旨

1 日時 平成25年10月31日(木) 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、小山委員、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 原田主事(代理)

八代市企画戦略部 坂本部長

上天草市総務企画部 舛本市長公室長(代理)

(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) 議 題

第1号 住民アンケート、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について

第2号 松島・八代航路に係る観光需要2次アンケート調査設計案に
ついて

(3) その他

※配布資料

資料4-1 松島・八代航路に関わる調査報告(2)

資料4-2 観光需要2次アンケート調査・調査設計案

参考資料4-0 第3回議事概要

参考資料4-1 松島・八代航路に関する住民アンケート

参考資料4-2 松島・八代航路に係る観光需要調査1次調査票

参考資料4-3 松島・八代航路に関する住民アンケート調査/集計結果

参考資料4-4 松島・八代航路に関する観光需要1次アンケート調査/集計結果

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3名が欠席）

(2) 議題

松島・八代航路における調査分析事業の事務局から、住民アンケート、観光需要1次アンケート調査結果の報告ならびに調査結果からみた松島・八代航路の可能性検証結果について資料4-1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結果

- 本調査は9月14日から9月30日までの期間で実施、上天草市1,000人、八代市500人の1,500人を対象に郵送により配布回収を行い、回収数は502件、回収率33.4%。うち上天草市が回収数352件、回収率35.2%、八代市が回収数144件、回収率28.8%となった。
- 問1「あなたは、松島・八代航路をご存じですか。また、利用したことはありますか」で、松島・八代航路を「利用したことがある」回答者は49.4%という結果となった。上天草市住民では、「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。逆に、八代市住民では、「利用したことがある」が62.5%と多くなっており、両市を比較すると差が出る結果となっている。
- 問1で「利用したことがある」回答者を対象にした問いで、利用した目的については、「観光・レジャー」での利用が全体の48.0%と約半数となっており、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全体の15.7%となっており、主に上天草市住民の利用となっている。利用形態として車両を乗せて乗船するかどうかについては、「車両を乗せ乗船」するケースが59.0%と半数以上となっている。利用頻度については、「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%の回答者がこの2項目に回答している。生活分野で航路を利用している者のうち、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、合計しても5.2%と少ない結果となっている。利用時間帯については、「8時・9時台」が最も多く、「16・17時台」が次いで多くなっている。
- 運航を再開した場合の利用意向に関連し、問5及び問6について、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」で、「絶対に必要である」「どちらかと言うと再開した方がよい」の「必要である」という回答が70.1%となった。この「必要である」という回答は、上天草市、八代市の住民を比較すると、八代市住民の方が、全体に比べて高くなっている。

- 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」では、問5の「本航路が必要である」という回答では70.1%が必要であると回答していたが、「再開すれば利用する」とする回答は49.6%と半数を割る結果となった。特に、この傾向は、上天草市、八代市で分かれるかたちとなっており、上天草市では、「再開しても利用しないと思う」が51.1%と多くなっており、逆に八代市では、「再開すれば利用する」が61.8%と多くなっている。
- 「再開すれば利用する」と回答した方の利用目的は「観光・レジャー」が最も多く、これまでの利用経験で、「観光・レジャー」と回答した回答数を上回る結果となっている。逆に、「通勤・通学」「通院」といった生活分野での航路利用の回答は合計で6.4%となり、これまでの利用経験における生活分野での航路利用の回答結果15.7%と比較すると半分以下の割合に減っている。利用形態については、これまでの利用経験の傾向以上に「車両を乗せ乗船」する意向が高くなっており、運航再開にあたっての「車両積載」に対するニーズは高いことがわかる。利用頻度については、利用経験の回答傾向とほぼ同様の傾向で「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。利用頻度の高い「ほぼ毎日」「週2・3日以上」「週1日以上」の回答は上天草市で多く、合計で全体の8.9%となっている。利用時間帯については、「9～11時台」「17～18時台」の回答が多い傾向となっている。
- 利用する意向のある方、ない方をあわせてすべての方に、問8「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)をいくらまでならば、この航路を利用しますか」というかたちで上限額を自由記述で質問した結果、回答額の平均上限額は旅客運賃では837.29円、車両運賃では1,883.20円となった。
- 運航維持が厳しい場合、様々な運航条件を厳しくすることに対して、許容できるか質問したところ、「便数の減便」「従来のフェリーより小型化」「所要時間の延長」の3項目については70%以上の方が「許容できる」と回答。一方、「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40%以上が「許容できない」と回答している。これは、車両利用に対する意向が強いことがあらわれた結果と考える。
- 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」について、「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。この傾向は特に八代市で多くなっており、八代市の回答者のうち、42.4%が回答している結果となっている。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おり、全体と比較すると両市の傾向が分かれる結果となっている。
- 問10「あなたは運航条件を改善する場合、本航路を利用しますか」という質問で、具体的な運航条件はあげず、「船種・運賃・運航時間を改善する場合利用しますか」という聞き方で意向を聞いたところ、「利用する」とした回答者は20.1%、「条件によっては利用する」とした回答者は41.6%となり、両項目の合計が前問の運航再開した場合「利用する」とした回答を上回っていることから、条件によっては新たに利用したいという回答者がいるということがわかる。

- 条件改善によって利用するとした回答者を対象に、2つの運航パターンについての利用意向を質問したところ、車両積載のできる小型フェリーで運航時間を早くするパターンは、「利用する」「条件によっては利用する」と回答した人のうち、82.6%が「利用する」と回答する結果となっており、車両積載に対する意向が強い傾向から、このパターンは条件に合致しているということが結果として表れている。このパターンでの「利用する」と回答した人の運賃条件についての意向は旅客運賃、車両運賃ともに最も高い選択肢の回答が多い結果となり、高い金額でも許容する回答者が多いことがわかる。利用頻度については、これまでの傾向と変わらず「1年に1日未満」の回答が最も多い結果となっており、生活利用でのニーズは低いことがわかる。
- もう1つの高速旅客船で車両積載のないパターンについては、「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、先ほどのパターン1と比較した場合、車両積載の有無が利用条件を大きく左右することがわかる。このパターンでの「利用する」と回答した人の運賃条件については、先ほどと同様に「1,000円」の最も高い金額の回答が多くなっている。利用頻度については、これまでと同様に年間でもわずかな利用という傾向となっている。
- 観光利用を想定したグラフに示す4つの利用促進策を実施した場合の利用意向については、いずれの項目も「利用しない」が最も高くなっている。「利用したい」という項目の回答率が高かったものは「旅館等の宿泊とセットした割引」で27.5%。車をつかった利用を想定する回答者が多かったことから「鉄道・バスのセット割引」「シャトルバス運行」はニーズに合致していなかったと推察する。

(溝上会長)

本航路について、今後の方向性についてどうしたらよいか考えている上天草市、これまで本航路に対し、市民の関心があまりないと感じていた八代市と、実際に両市民の住民アンケート結果には、ずいぶん違いがあるように感じた。特に10ページの運航再開にあたっての利用頻度等について、八代市の方は、利用頻度は少ないが利用したことがある人が多く、行政支援の必要性を認めているという結果になっている。この傾向について、八代市の方はどのように考えるのか。

(オブ a)

生活利用の実態は少ないという結果は妥当ではないかと思うが、観光利用者が多く、行政支援が必要であるという意見が高かったことには驚いている。この結果をしっかりと分析して考えていきたい。

(オブ b)

航路に対する行政支援については、以前から市議会でも議論されてきた経緯があるので、市民への理解が浸透してきた結果が数字になってあらわれたのかと考えている。

(A 委員)

大矢野町の住民はわざわざ松島へ回っていくより橋を渡っていく方が良いという人が多く、そうした結果が影響しているのではないか。

(溝上会長)

改善条件の傾向として、車両積載の小型フェリーであれば多少高い料金でも利用するという回答が高いことが表れている。ただ、どの程度利用するかというところ「年1回」か「年1回未満」という程度となっている。

②観光需要1次アンケート調査結果

○本調査は、広く九州全域の中で、天草地域ならびに本航路に対する認知とニーズがこれまでどの程度あって、これからの意向がどの程度あるかという全体の傾向を把握することを目的に実施、2次調査では、1次調査からみた天草エリアへの来訪意向が強く、航路利用の可能性の高い回答者を選抜して、さらに細かなニーズについて調査していく予定。1次調査は平成25年9月30日～10月3日に実施、九州全域の16歳以上の男女10,000人のサンプルを入手している。

○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」では「天草エリア」に訪れたことがある回答者は32.5%となった。全体の平均値より若干高いという結果となっており、一般的な観光地の中に属していることがわかる。この「天草エリア」を回答した人を回答者の居住地別でみると熊本県エリアが多い。

○問3「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」では、「天草エリア」を訪れたいとした回答者は28.1%となっており、割合は前問より減っているが、観光地としての認知・ニーズは高いことがわかる。回答者の居住地別に回答傾向をみると熊本県内の県央地域、県北地域の他、福岡市周辺、久留米市、鳥栖地域で来訪意向が高い結果となっており、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。

○問2で以前「天草エリア」に訪れたことがある回答者に対して、「最近5年間でどの程度訪れましたか」という設問で「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%と多い結果となっている。「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。宿泊経験については「宿泊せずに日帰りした」回答者が54.3%と半数以上となっている。天草エリアを訪れた際の目的・方法については「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。天草エリアを訪れた際、利用した交通手段については、「自家用車」を利用した回答者が90.7%と大半を占めており、「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）」の回答の高い居住エリアは、長崎地域、鹿児島地域、佐賀地域となっているが、

具体的な航路をあげて利用した経験をお聞きした後問とのクロス分析をすると、この回答者のいう「船（旅客船・フェリー）」は松島・八代航路以外のフェリーの可能性が高いと推察される。

- 来訪の際の交通手段について、問2の来訪経験者に、問3で今後、「天草エリア」を訪れたいと回答した方も加え、「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」を質問した結果、「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が、「船（旅客船・フェリー）」を利用したい回答者は20.0%とこれまでの利用経験の設問に比べ回答率は高くなっている。回答者の居住地別に回答傾向をみると、先ほどの設問と同様に、回答者の居住地は長崎地域、鹿児島地域が多い傾向となっている。
- 天草周辺エリアの旅客船・フェリーの認知度について、「松島・八代フェリー」の認知度は9.9%となっている。また、旅客船・フェリー航路について「知っている」と回答した方を対象に同様の選択項目で利用経験について、5.2%の方が「松島・八代フェリー」を利用したことがあると回答している。全サンプル数10,000人の2.8%が利用経験者であることになる。この「松島・八代フェリー」を利用したことがある回答者の居住地別に回答傾向をみると、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、熊本県内在住者が利用者の中心であることがわかる。

（溝上会長）

印象としては、本航路の認知度はそれほど低くない。利用したことがある人も極端に少ないわけではない。熊本県南地域が多いのは、八代市の方が結構使われているということがあるのではないか。

（A委員）

八代市は農家が多く、農閑期に慰安旅行のようなかたちで天草へ来る方が多い。

③調査結果からみた将来像モデルの方向性について

- これまでの調査結果を踏まえ、今後、将来像モデルを検討するにあたって考えるべき視点と、実際に想定モデルを作成するうえでのシミュレーションを検討資料として示す。
- まず、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として4つのポイントを入れている。
- 検証①は、生活交通手段としての本航路の必要性を検証している。「これまでの松島・八代航路の利用経験」と「再開した場合の利用意向」の利用経験者、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」となっており、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つ

た。これまでの本航路の利用経験と再開後の利用意向を利用目的別に比較してみると、「観光・レジャー」が最も高く、今後の利用意向がこれまでの利用経験を上回っているのに対し、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と比較して、運航再開後の利用意向が下回っており、「観光・レジャー」の利用が多く、生活交通手段の利用が少ないことがさらに顕著になっていることがわかる。

○航路再開に向けた航路維持に対する行政支援のあり方では、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、実態としては、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再開後の利用意向は低いことがわかる。今後の航路運航の再開を考える時に、この状況を考慮し、行政支援を含め、住民の生活交通手段として本航路が必要か否か、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証する必要がある。

○検証②は、これまでの利用経験と今後の利用意向の格差の検証である。今後、運航再開した場合の需要を、これまでの利用経験と比較して検証した結果を示しているが、「これまでの航路を利用したことがあると回答した方」、「運航再開後、利用すると回答した方」、「運航条件を改善した場合の2つのモデルについて利用すると回答した方」について回答者数で比較すると、「これまで利用したことがある」と回答した人の230人と比較して、「再開後利用する」と回答した人は249人と若干増えているものの、ほぼ同様の傾向となっており、「車両積載の小型フェリーに改善した場合利用する」と回答した人はさらに若干増え256人、「車両積載のない高速旅客船」では151人となっている。車両積載の小型フェリーに改善した場合、若干の増加はあるもののほぼ横ばいの傾向となっている。

○この利用者がどのくらいの頻度で本航路を利用するか、利用する回答者で「ほぼ毎日」利用される方に年200回、「週2・3日以上」に年100回、「週1日以上」に年52回、「月1日以上」に年12回として回数を掛け合わせて利用回数として算出した。この利用回数でみた場合、「これまで利用したことがある」と回答した人の利用回数2,668回に対して、「再開後利用する」と回答した人の利用回数は2,075回と大きく減る結果となる。上天草市、八代市で比較した場合、「これまで利用したことがある」と回答した人の利用回数が、上天草市では2,573回、八代市では94回となり、利用回数で見ると上天草市が圧倒的に本航路を利用していることがわかる。休止前の利用回数の90%以上を占める上天草市において、「再開後利用する」と回答した人の利用回数が大きく減っている点が、「再開後利用する」と回答した人の利用回数が大きく減った要因となっている。八代市では回数は少ないが、「再開後利用する」と回答した人の利用回数は、休止前と比較して増えている。この状況から、「これまで通りの運航を再開する場合」、「条件を改善して運航した場合」のいずれも、住民の利用だけを考えた

場合、従来以上の利用回数の増加を見込める可能性は少ないということになる。したがって、今後の将来像モデルを考えるにあたっては、先ほどの観光需要調査をふまえて、住民以外の利用拡大を考えなければ、これまでの利用実績以上の需要は見込めず、経営的には厳しいことがわかる。

- 検証③は、運航形態から見た需要の格差である。これについては、先ほどより傾向を説明している通り、車両積載のフェリーであることが、今後の住民の利用意向を考えた場合、極めて重要な要因になっている。
- 検証④は、観光における需要可能性の検証である。天草地域は、観光地としての来訪経験、来訪意向は高く、福岡市、久留米市、鳥栖市等の他県の都市からの関心度も高いことから、潜在的な需要の可能性はあるものとする。観光需要2次調査では、さらに利用意向の傾向を分析し、自家用車だけの移動ではなく、観光航路として本航路を利用する新たな需要を喚起することができる要因等があるのかを、2次調査結果から分析していくことが必要になる。
- 以上の検証すべき視点をふまえつつ、これまでの調査結果からみた利用意向、利用回数等のデータを活用して、前回の調査結果からお示ししていた3つの運航モデルをベースに6つのモデルパターンの収支シミュレーションをたてている。モデルとしては、モデル1が「従来通りの車両積載量をもったカーフェリー」、モデル2が「19 tサイズの車両積載可能な小型旅客船」、モデル3が車両積載のできない小型高速船」となり、それぞれのモデルの一般的な総トン数、旅客定員数、積載車両数を設定している。そして、それぞれのモデルについて、モデル1でみるとパターン1-1は従来通りの運航料金・便数のパターン、パターン1-2はアンケート調査にあった許容条件の中で、許容できる回答の高かった旅客運賃の値上げ、便数の減便を受け入れた場合ということで、便数を5便から3便、旅客運賃を値上げした場合として設定している。モデル2、3のパターン2の料金については、アンケート調査での料金に対する回答が最も高い金額を選択する回答が多かったため、料金は変わらず便数のみ減便した設定としている。また、参考にそれぞれのフェリーを新造船した場合の船価及び減価償却費も示した。
- シミュレーションの収入を算出するうえで必要となる想定需要量については、先ほどの利用回数の数値を基準に、これまで利用されてきた人の利用回数を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」それぞれの利用回数の割合を係数として設定。そして、この係数を港湾調査から算出した直近過去5年間の平均のべ利用者数に乗じたかたちで乗客数、輸送車両数を算出している。さらに、パターン1とパターン2の便数減による想定利用者減、船種変更に伴う輸送能力減及び想定利用者減について設定している。
- 支出の概算については、大きな支出となる主要費目について、船種、運航回数等から金額を割り出している。特に大きな割合を占めるのは燃料費で、船種、

運航回数によって燃料費が大きく変わってくる。また、併せて新しい船舶を購入した場合の減価償却費を加えて金額を示している。

- 想定需要量をもとにした、収入と支出を差し引きした収支シミュレーション結果としては、どのモデルパターンにおいても収支はマイナスとなっており、年間でマイナス800万～1,000万円後半の範囲での見込となっている。ただし、これは船舶の新規購入にかかる減価償却を含まない場合の収支であり、船舶の新規購入費用を加算した場合、さらに厳しい状況になる（各モデルの収支下段かっこ書きで示すとおり。）。従来の運航実績での収支であるマイナス843.3万円と比較した場合、収支がどれだけの割合で増減したかを示す比較増減率も、すべてのパターンでマイナスとなり、従来の運航実績での収支よりさらに厳しい結果となっているということがわかる。
- 従来通りの運航形態は利用回数が減っているので、さらに厳しい結果となっているが、比較的需可能性のあったモデル2のパターンでも、車両積載能力等が縮小となる分、利益率が縮小する面も影響していることが、従来と比較して収支が改善できるかたちにまでは至らない要因となっている。また、従来と比較して燃料費がさらに高くなっている点も収支に大きく影響している。
- 以上の運航モデルパターンの収支シミュレーションの結果を踏まえて、これ以降の将来像モデルの設定に当たって、考えるべき点を4つにまとめた。
- まず1点目として、本航路は住民の生活交通手段としての需要は低く、大半が観光利用を目的としており、利用頻度が少ないことも踏まえ、需要の底上げができるかどうかは、観光需要調査での潜在需要量を加えたかたちでの収支を検証していくことが必要である。今後の2次調査を通じて、観光客の需要の増加がどの程度見込まれるかを検証し、総じたかたちで各モデルパターンの可能性を判断していきたいと考える。また、観光振興における航路の活用可能性を考えるにあたって、行政の関与を含めたあり方を検証し、意向を把握していくことも必要である。
- 2点目は、従来の想定した運航モデルパターンでは事業採算性は低い結果となっていることを踏まえ、少しでも採算性が向上する事業モデル作成に向けて、例えば運航便数の見直し、料金設定の見直し、船舶を購入するのではなく、貸船で事業を行う等の運航船舶に対するあり方の検討にも踏み込んで事業化の可能性を検証し、必要に応じて付帯条件を含めたモデル案を提示していく必要がある。
- 3点目は、さらにそうしたモデル設定を変更したシミュレーションでも事業採算性が厳しい場合、前回の調査でのヒアリング調査結果でもあったような周辺航路事業者との連動、周辺船舶の活用等を想定した効率的な運営方法による代替案も検討していく必要もある。
- 以上を踏まえながら、次回以降の会合では、精査したモデル案を示すとともに、将来像モデル案については、事業開始までのスケジュールや事業開始後の想定

される経費等を示していきたい。

(溝上会長)

運航再開した場合の利用意向というのは、「通勤・通学」・「通院」については、現状と比較して下がるが、買い物も日常的なものであるし、親族や知人訪問というのも結構利用はあると思う。ただ、それを絶対数でみると少なくなってしまう。

(B委員)

今までずっと聞いてきたが、上天草市側の人間として、利用意向がある者の数値が意外に低い結果だと感じた。上天草市の調査対象1,000人のうち、松島在住の回答者数が少なく、松島以外の回答者が多かったのではないかと思う。いずれにしても、利用頻度が少ないというのは、需要が見込めない大きな問題であると思う。

(事務局)

お手元の参考資料4-3に調査結果の数値データがある。こちらの1ページ目に回答者の属性として上天草市の地区ごとの回答者内訳を示している(大矢野163、松島90、姫戸39、龍ヶ岳60)。そして、この回答者がそれぞれの地区ごとにどのように回答していたかをこれ以降のページで示してある。地区別に見た場合、回答者数の母数が少なくなり、この結果、信頼性の観点から、会議資料としては正式に示していないが、大矢野地区に消極的な意見が多く、松島地区は積極的な意見が多かった。

(B委員)

私も利用したことはないが、大矢野の方はこの航路を利用する人は少ないと思う。松島以外の龍ヶ岳などもそうだと思う。調査の設定もポイントであったのかなと思います。こういうかたちで調査すれば、このような結果になると思う。ただ、どういう設定で調査をしても、利用頻度が少ないというのは、大きな問題にはなる。

(溝上会長)

松島、姫戸地区の回答数は人口に比例しているか。

(事務局)

前回の会議の中でアンケートの調査方法を説明した通り、市全体の総意としての意向を把握するため、各地区の人口数にあわせ按分して配布数を設定しているので、その結果が回答数にあらわれている。

(溝上会長)

収支のシミュレーションを立てているが、ここにあげている経費で、概算の事業支出となるのか。

(事務局)

大きな支出となる主要項目を計上しており、概算の事業支出である。この点については、事前に瀬崎副会長にもご確認いただき、ご指摘のあった箇所を修正した内容となっている。

(溝上会長)

この経費の概算は妥当な数値であるということで了解。4,400万のうちの800万の赤字ということで収支率80%を超えている。地域の公共交通を見た場合、コミュニティバスなどは1割とか2割の収支率になる。熊本市のコミュニティバスの場合は、収支率を3割稼いでくれたら、残りの赤字分を損失補てん、収支率がそれ以下になったら廃止又は、路線の見直しの協議を行うという設定をしている。今回の場合は船なので、地域交通としての絶対数も違うかもしれないが、8割の収支率の地域公共交通というのは少ないと思う。

実際に黒字経営できるモデルはないので、この点をどう考えるか。

(オブc)

航路の国庫補助という点で言えば、九州では熊本県を除く他航路で、いくつかの離島航路において、補助を受けているものがある。ただし、国庫補助については、離島航路において、航路を唯一の交通手段としている場合しか補助対象ではないため、今回の松島・八代航路に関しては、半島にある航路で代替交通機関もあるため、補助の対象とはなりにくいという点がある。

(溝上会長)

半島航路において、800万円くらいの県航路補助を行っている例などはあるか。

(オブd)

苓北町の富岡行の航路については、現在、県航路補助として上限額500万円で補助している。

(溝上会長)

ここでは欠損額が849万円ですから、それを関連する市町村で残りを分担して負担するというやり方はあるか。

(事務局)

熊本県の航路補助金は、昨年9月から離島及び半島航路を対象に創設された。その条件として、補助の上限額を500万円に設定されている。ただし、それは上限であって、例えば、半島航路においては、市町村等が補助する額の3分の1以内の額を、上限額500万円まで補助するものであり、残りの欠損額については、事業者及び関係市町村等が負担しなければならないという構造の補助メニュー。つまり、不足分については、自治体が補てんしなければならない可能性がある。また、この県航路補助は、4年程度の時限的な措置と聞いており、恒久的な財源にはならないもの。経営の立て直しを一定期間は支援をするが、事業者が健全に運営していくことが制度の前提にあるものと理解している。

(溝上会長)

県のスタンスをお聞きしたい。例えば、バスなどは県の単独補助があるが、赤字が続いているから切ってしまうということはない。それが船の場合はそういうことになるというのがわからない。その点は次回教えて頂ければと思う。

金額が大きいと思うので、全部を補助対象にしていたら大変だということもあるし、代替の交通手段もあるが、今は、何種類かの移動経路を確保するリダンダンシー※が大事になっている点もあるので、そういった点での県のスタンスを教えてください。

それでは、最後の考察の部分はこれで宜しいでしょうか。

又、これに基づいてさらに調査を進めていくということで宜しいでしょうか。

※「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

(一同了解)

(溝上会長)

なかなか良く分析されておりますので、今回了承を頂いた方針に基づき、さらに調査を進めて頂きたい。

(3) 議 題

松島・八代航路に係る観光需要2次アンケート調査設計案について資料4-2をもとに説明を行った。

(以下、資料説明の要旨)

(事務局)

○本調査は、1次調査で特に天草エリアに関心が高く、松島・八代フェリーを利用される可能性が高いと思われる回答者を選抜し、さらに観光客の特性、需要見込みを把握することを目的に2次調査を追加して実施するもの。

○調査概要としては、500サンプルを対象に、観光利用者からみた、船種、運航時間、料金、利用促進策等への意向について、住民アンケート調査と同様な設問形式を用いながら調査する。

○本調査においては、あらかじめ天草へ船舶を利用して来訪する利用意向が高いターゲットを1次調査より選抜しており、その選抜者をさらに、問1により「本航路が再開した場合、利用してみたいと思いますか」というかたちで、本航路の利用意向を確認する。そのうえで、「本航路を利用してみたい」とする回答

者に対して、問2で「どのようなかたちで利用すると思いますか」という質問により、観光客の車両積載ニーズを把握する。問3、問4については住民アンケート調査と同様に、ダイヤや料金についてのニーズを把握する。問5については、観光利用のための利用促進策について、住民アンケート調査で設定した質問に追加して、観光での需要を促進できると思われるテーマとして「⑤観光遊覧をかねた移動コースを設定する」「⑥発着する松島港、八代港で観光イベント（食市場など）を定期的を開催する」といった項目を加え、利用意向の選択肢も「ぜひ利用したい」「利用するかもしれない」「利用しない」「わからない」の4つに増やして観光客のニーズを把握する。この他、問6として、「本航路の観光客の利用を増やすためにどのような取組みがあったら良いと思いますか」というかたちで、回答者から具体的な利用促進策等のアイデア・ご意見を自由記述で回答頂く設問を設定する。

（溝上会長）

高速船による時間短縮といったモデルについても、住民アンケートでの結果で重要な点が見えてきたので調査した方が良い。

（事務局）

住民アンケートで調査したパターン1と2をもとに設問内容を追加したいと思う。

（溝上会長）

観光協会等からも調査してみたい項目があるかもしれないので、意見を集約して、追加できる範囲で設問を盛り込んで頂きたい。

（事務局）

設問案の追加・修正については事務局に一任ということで宜しいでしょうか。

（溝上会長）

事務局一任で宜しいでしょうか。

（一同了解）

（溝上会長）

それでは、事務局一任で宜しくお願いします。

（4）その他

（A委員）

上天草市のある政党のチラシが回ってきまして、その中で、県に直接要望して、この航路にかかる費用の3分の1は県で出すという約束をしてきたということが記載されていたが、内容に間違いはないか。

(事務局)

先ほど説明した県航路補助金と合致していると思う。そういった制度はあるので、記載された内容とは切り離してご議論頂きたい。

(溝上会長)

県の制度について、詳細に教えて頂けないか。

(オブ d)

生活航路維持確保計画の認定を受けた航路に対し、市町村等が当該航路を運航する航路運航事業者に対して補助する額(対象経費)のうち、離島であれば2分の1以内、半島であれば3分の1以内を、500万円を上限額に県が補助するというもの。

(溝上会長)

半島では3分の1ということであれば、先ほどの事務局からの説明で間違いはないということになる。そのあたりの制度については次回、ご紹介頂きたい。

(事務局)

次回の会合については来年の1月中旬ごろを予定。議題としましては、今回審議頂いた将来像モデルの作成に向けた考え方に基づいて将来像モデル案と本検討会の報告書について審議頂く予定。

事務局の方で議事概要を作成し、事務局から内容のご確認をさせて頂くので、ご協力願いたい。

(以上)