

松島・八代航路に関わる調査報告(3)

【観光需要アンケート 2 次調査結果報告】

<調査概要>

(1) 調査実施時期

平成 25 年 11 月 19 日～11 月 22 日

(2) 調査対象(サンプリング)

・1 次調査で来訪意向・本航路の利用意向の強い回答者(515 サンプル)

※本航路の利用意向の高いターゲット層の実数を1～5万人と想定し、1万人以上を母集団とした場合の統計学上の信頼度のあるサンプル数として500サンプルを設定し回収した。

(3) 調査方法

・インターネットによるアンケート調査

(1) 調査の目的・趣旨

- 想定される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の把握

<2次調査対象者の選抜方法>

1 次調査から今後、本航路を利用する可能性の高い層を抽出するため、「天草エリアへの来訪意向が高く、来訪の際フェリーを交通手段とし利用する機会が想定される」層「天草エリアへの来訪意向が高く、これまで本航路の利用経験がある層」をターゲット層ととらえ、以下の条件にあてはまる回答者を選抜

- 優先条件1:問 7 今後天草エリアを訪れる際、利用したい交通手段で「船(旅客船・フェリー)」を選択
- 優先条件2:問9 「松島・八代フェリー」を「利用したことがある」を選択
- 優先条件3:問4 今後、観光・レジャーに行ってみたいと思うエリアで「天草エリア」を選択

(2) 調査結果

1) 運航再開した場合の利用意向及び利用条件について

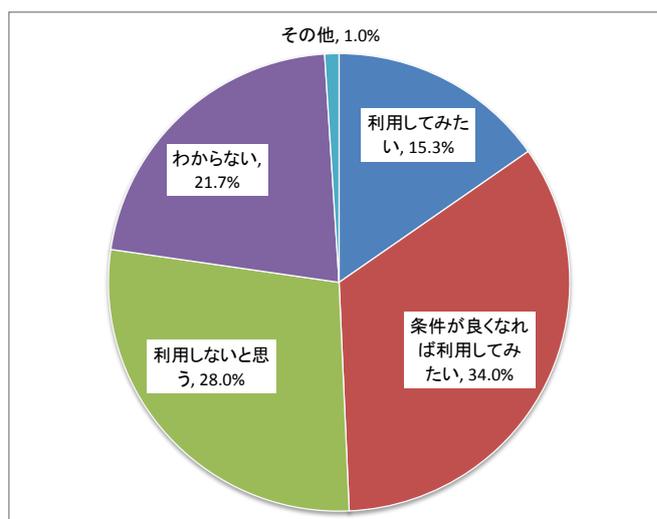
① 運航再開した場合の利用意向

【問1 これまで通りの運航内容で本航路を再開した場合、利用してみたいと思いますか。】

● **運航再開した場合本航路を「利用してみたい」とする回答者は 15.3%。**

これまで通りの運航内容で運航再開した場合の利用意向については、図表 1 の通り、「利用してみたい」とする回答は 15.3%、「条件が良くなれば利用してみたい」とする回答者は 34.0% となっている。

【図表 1】 運航再開した場合の利用意向



② 運航再開にあたっての優先事項

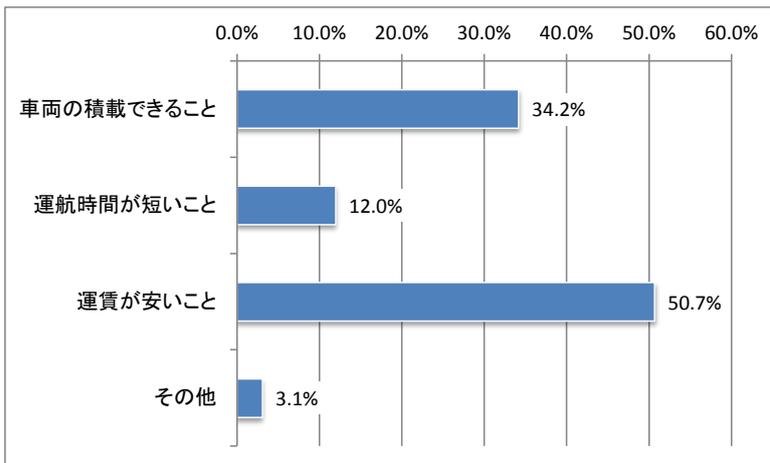
【問2 本航路にフェリーの運航を再開する際、どのような条件を最も優先すべきだと思いますか】

● **50.7%が「運賃が安いこと」を優先すべきとしている。**

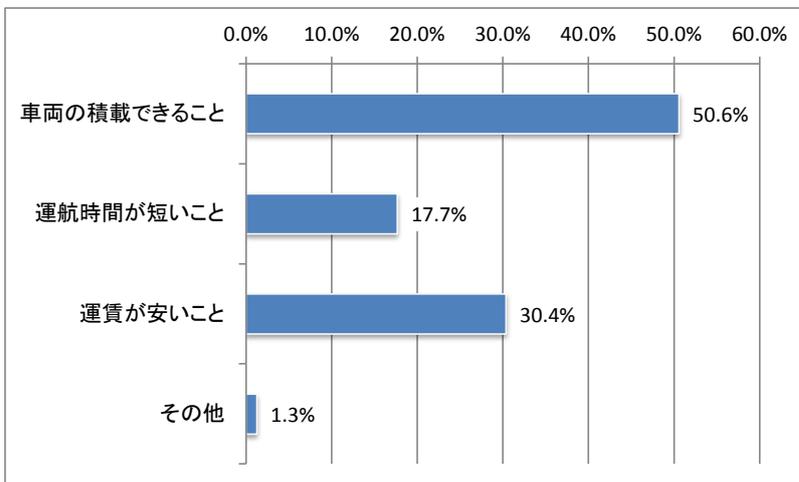
図表 2 の通り、「車両積載」「運航時間」「運賃」の 3 つの条件のうち、「運賃」を優先すべきとの回答が最も高く、50.7%が回答している。「車両積載」についても 34.2%と高く、問 1 で「利用してみたい」とした回答者を対象に問 2 の傾向をクロス分析（図表 3）すると 50.6% の回答が「車両積載」を優先事項としてあげており、利用意向の高い観光客にとって「車両積載」に対するニーズが優先されることがわかる。

「条件が良くなれば利用してみたい」とした回答者を対象に問 2 の傾向をクロス分析（図表 4）すると「運賃が安いこと」が 49.7%と最も高くなっており、「運賃の安さ」を利用してみたい条件として考えている回答者が多いことがわかる。

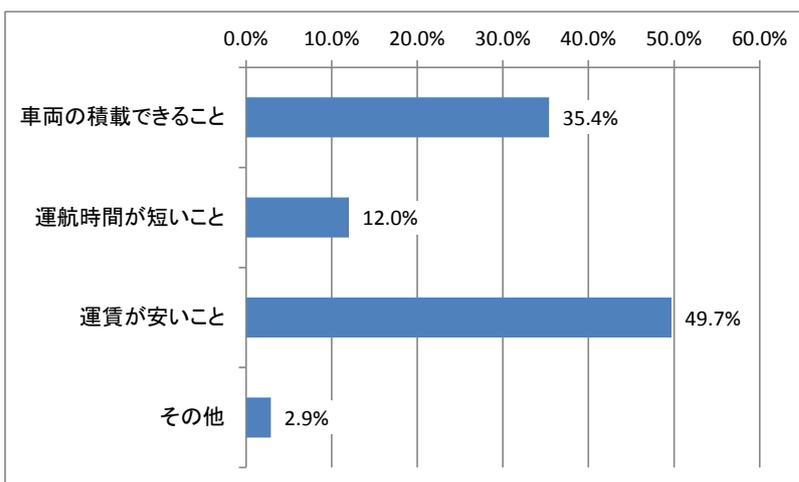
[図表 2] 運航再開にあたっての優先事項



[図表 3] 運航再開にあたっての優先事項(問1「利用してみたい」回答者のみ)



[図表 4] 運航再開にあたっての優先事項(問1「条件が良くなれば利用してみたい」回答者のみ)



② 運賃の上限額について

【問3 航路の片道運賃(旅客運賃・車両運賃)の上限額について、いくらまでならば、この航路を利用したいと思いませんか】

- 旅客運賃、車両運賃ともに運賃の上限額に対する考えは、住民アンケートでの同問の調査結果と比べ低価格志向で、よりシビアな結果となっている。

旅客運賃については、図表5の通り、「500円」を記載した回答者が31.7%と最も多く、無回答者を除く平均上限額は、住民アンケートでの837.29円を下回る「817.73円」となっている。

旅客運賃に対するニーズは、住民意識より低価格志向であり、シビアな結果となっている。

車両運賃については、図表5の通り、「1,000円」を記載した回答者が25.0%と最も多く、無回答者を除く平均上限額は、住民アンケートでの1,883.2円を下回る「1,708.31円」となっている。

車両運賃に対するニーズについても、旅客運賃と同様にシビアな結果となっている。

問1でこれまで通りの運航内容で松島・八代航路を再開した場合、「利用してみたい」「条件が良くなれば利用してみたい」とした回答者の上限額に対する回答は下記の通りとなる。

【図表5】 航路の片道運賃(旅客運賃・車両運賃)の上限額についての回答集計結果

航路の片道運賃(旅客運賃)の上限額

	回答数	構成比
¥100	4	0.8%
¥150	6	1.2%
¥200	23	4.5%
¥250	1	0.2%
¥300	48	9.3%
¥350	5	1.0%
¥400	11	2.1%
¥450	1	0.2%
¥500	163	31.7%
¥580	1	0.2%
¥600	24	4.7%
¥650	1	0.2%
¥700	10	1.9%
¥780	1	0.2%
¥800	32	6.2%
¥1,000	75	14.6%
¥1,200	3	0.6%
¥1,300	2	0.4%
¥1,500	8	1.6%
¥1,800	1	0.2%
¥2,000	12	2.3%
¥2,500	1	0.2%
¥3,000	6	1.2%
¥5,000	7	1.4%
¥10,000	2	0.4%
¥15,000	1	0.2%
希望なし	66	12.8%
計	515	100.0%
平均上限額(回答者のみ)	¥817.73	

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
¥100	2	0.4%
¥150	1	0.2%
¥200	1	0.2%
¥300	6	1.2%
¥400	1	0.2%
¥500	37	7.2%
¥600	4	0.8%
¥650	1	0.2%
¥700	7	1.4%
¥800	12	2.3%
¥1,000	129	25.0%
¥1,100	1	0.2%
¥1,200	9	1.7%
¥1,300	3	0.6%
¥1,400	1	0.2%
¥1,500	82	15.9%
¥1,800	11	2.1%
¥2,000	64	12.4%
¥2,500	12	2.3%
¥2,700	2	0.4%
¥3,000	33	6.4%
¥3,500	3	0.6%
¥4,000	3	0.6%
¥4,500	1	0.2%
¥5,000	13	2.5%
¥6,000	1	0.2%
¥7,000	1	0.2%
¥10,000	2	0.4%
¥15,000	1	0.2%
¥30,000	1	0.2%
希望なし	70	13.6%
計	515	100.0%
平均上限額(回答者のみ)	¥1,708.31	

③ 本航路までの交通手段及び本航路の車両積載の利用について

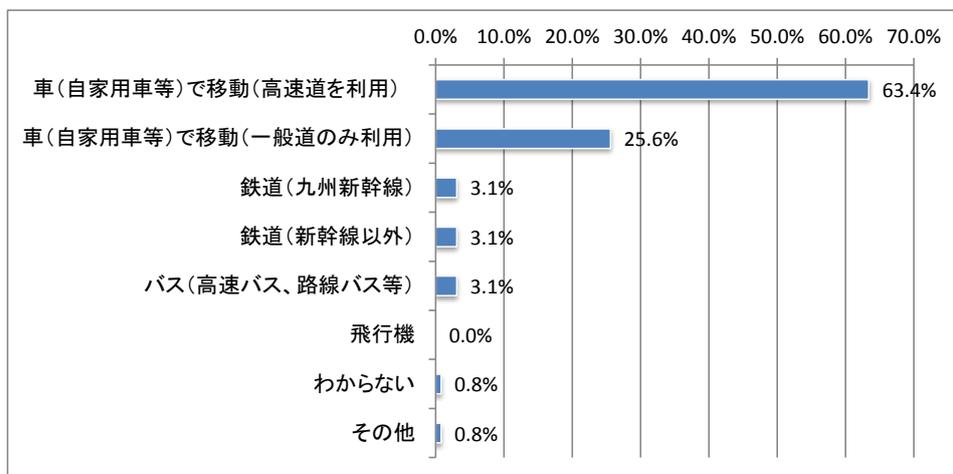
※問1で本航路を「利用してみたい」及び「条件が良くなれば利用してみたい」とする回答者対象

【問4 フェリーで天草まで行く場合、出発地から八代港まで、どのような交通手段で移動すると思いますか。】

● 90%以上の回答者が「車」を利用。鉄道・バスの利用は合計でも10%以下となっている。

図表6の通り、本航路のフェリーを「利用してみたい」及び「条件が良くなれば利用してみたい」とする回答者で、利用経験の有無に関わらず、今後利用するとした回答者のうち、出発地からフェリーを経由して天草まで移動する間の交通手段は「車（自家用車等）」で移動したいとする回答者が約90%となっている。一方、新幹線等の鉄道やバス等を利用するとした回答者は、合計でも10%以下という結果となっている。

【図表 6】 フェリーで天草に行くまでの利用する主な交通手段



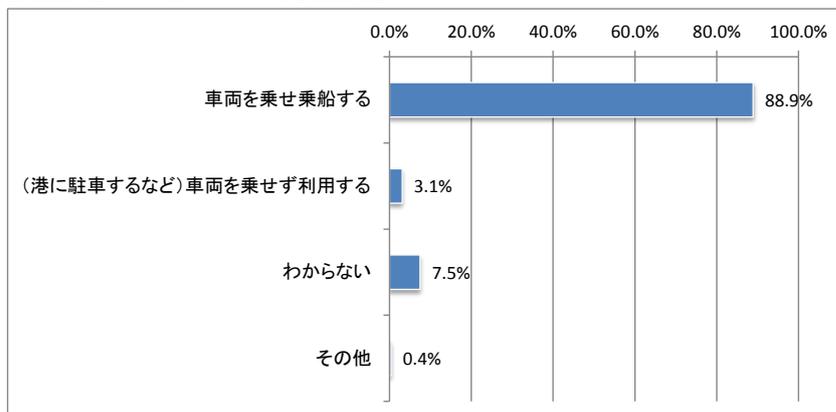
※問4で八代港まで「車(自家用車等)で移動 する」とする回答者対象

【問5 八代港に着いた後、フェリーで移動する際、車に乗せますか。】

● 車を利用する回答者の88.9%が「車両積載」を希望しており、航路利用希望者の約90%が車両積載のできるフェリーを希望していることがわかる。

本航路のフェリーを「利用してみたい」及び「条件が良くなれば利用してみたい」回答者で、八代港まで自家用車で移動する回答者のうち、フェリーで移動する際、88.9%の回答者が車両を積載することを希望しているが、わずか3.1%ではあるが、車の利用者の中にも旅客船としてのニーズが認められる。このニーズは、フェリーを用いることで満足させることができる。

【図表 7】 フェリーへの車両積載



④ 運航ダイヤについて

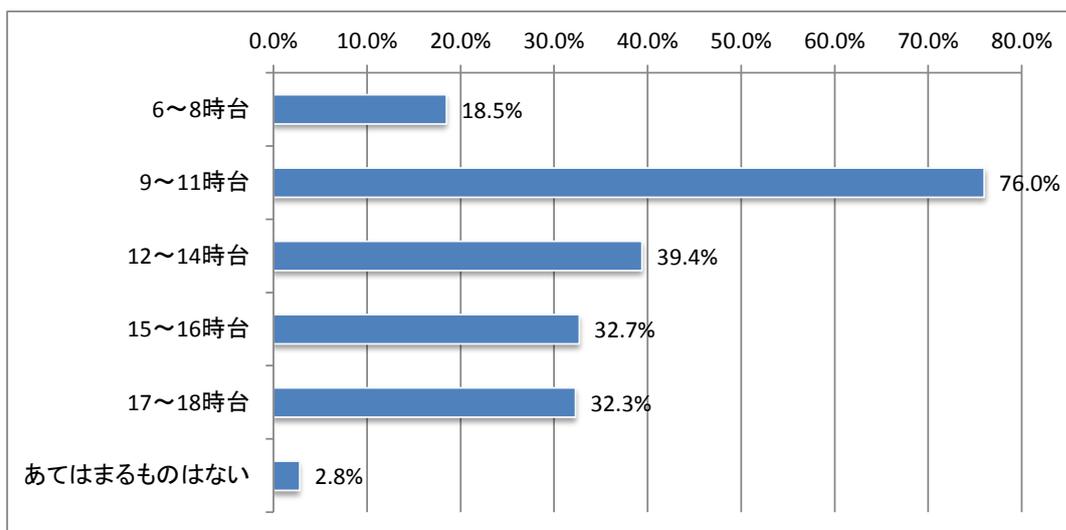
※問1で本航路を「利用してみたい」及び「条件が良くなれば利用してみたい」とする回答者対象

【問6 本航路の旅客船やフェリーを利用する際、ダイヤはどの時間帯にあると良いと思いますか】

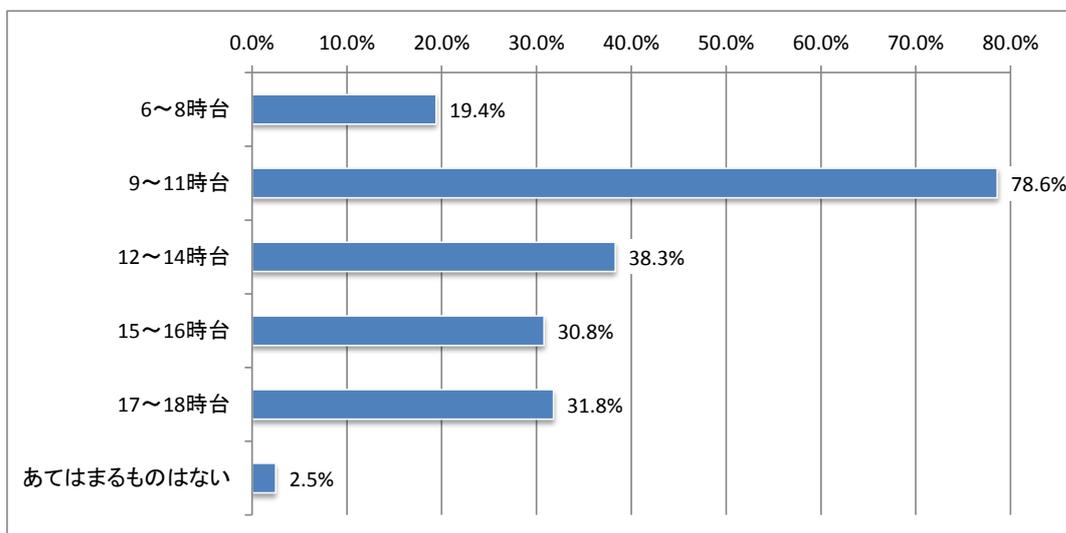
● 「9～11 時台」の利用希望が高くなっている。

本航路のフェリーを「利用してみたい」及び「条件が良くなれば利用してみたい」とする回答者の希望する利用時間帯については図表8の通り、「9～11 時台」とする回答者が76.0%と最も多くなっている。

[図表 8] 旅客船・フェリーの利用を希望する時間帯



旅客船・フェリーの利用を希望する時間帯(問5「車両を乗せ乗船」の回答者のみ)



2) 運航再開した場合の利用意向及び利用条件について

※問1で本航路を「条件が良くなれば」利用してみたい」とする回答者対象

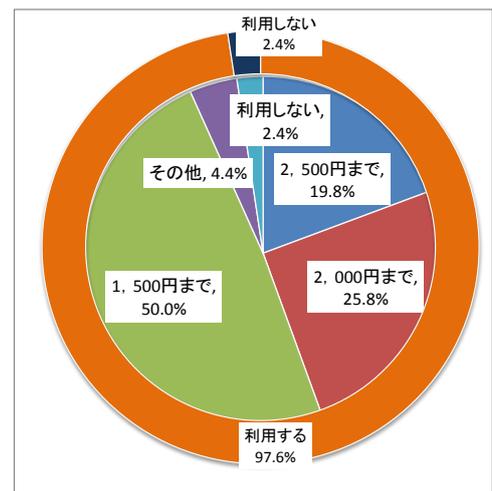
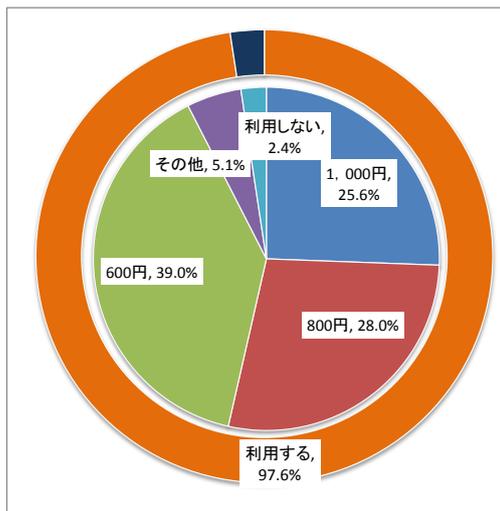
【問7 以下の2つの運航パターンに運航条件を改善した場合、利用しますか。】

- ① 小型フェリー〔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)フェリーで運航時間を10分程度短縮。(例:船種 19t/旅客定員 40名/運航時間 40分)

● 「利用してみたい」及び「条件が良くなれば利用してみたい」回答者の97.6%「利用する」と回答。料金は低価格志向。

小型フェリー〔乗用車積載可〕に対する利用意向については、図表9の通り、97.6%と高く、住民アンケートと同様の傾向となっている。ただし、運賃に対する意向については、住民アンケートと異なり最も低い料金への支持が高く、ここでも住民意識より運賃に対しては低価格志向であることがわかる。

【図表9】 小型フェリー〔乗用車積載可〕による運航の利用意向と運賃
 旅客運賃 車両運賃

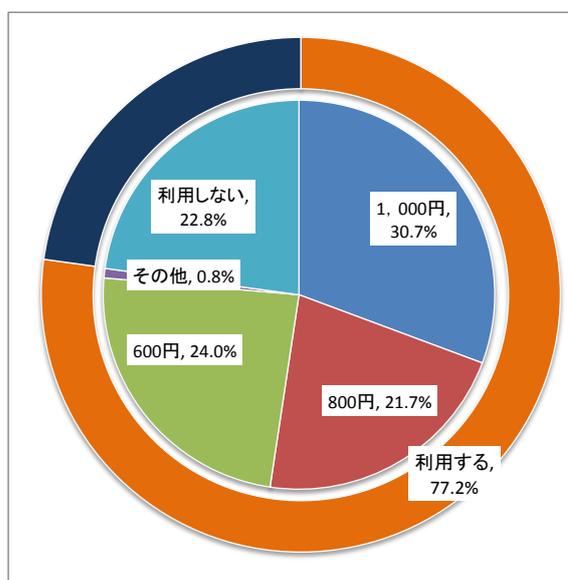


② 高速旅客船〔乗用車積載不可〕による運航車積載のできない小型高速旅客船で運航時間を 20 分程度短縮。(例:船種 12t／旅客定員 25 名／運航時間 30 分)

● 「利用してみたい」及び「条件が良くなれば利用してみたい」回答者の 77.2%「利用する」と回答。運賃については低価格志向が強い。

高速旅客船〔乗用車積載不可〕に対する利用意向は図表 10 の通り、77.2%と住民アンケートと比べ利用意向は高い傾向となっている。ただし、運賃に対する意向については、住民アンケートと異なり、最も低い料金への支持が高く、ここでも住民意識より運賃に対しては低価格志向であることがわかる。

[図表 10] 高速旅客船〔乗用車積載不可〕による運航の利用意向と旅客運賃



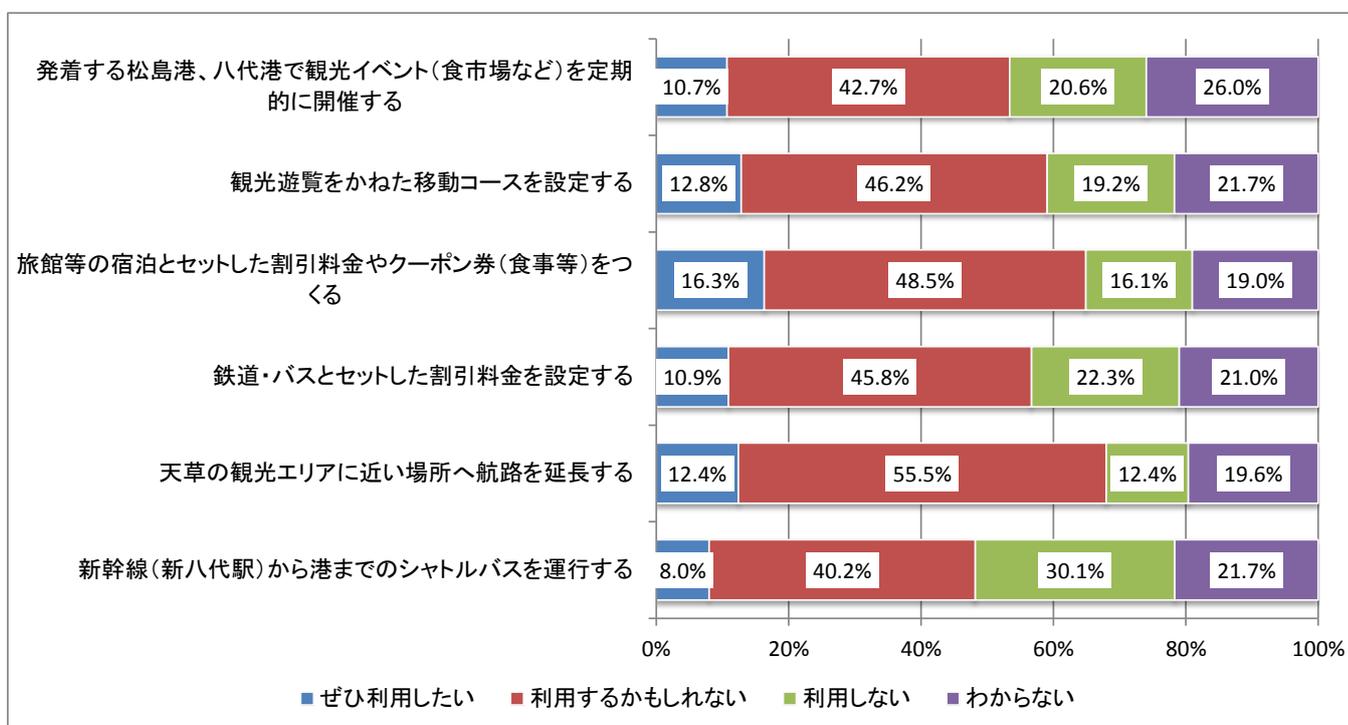
3) 利用促進策に対する利用意向について

【問8 松島・八代航路の利用促進のため、以下の観光向けサービスを実施した場合、あなたはフェリー・旅客船を利用したいと思いますか】※全回答者対象

● いずれの利用促進策についても積極的な利用意向は低くなっている。

図表 11 の通り、観光利用を促進策としてあげた6項目のいずれも「ぜひ利用したい」という回答は20%以下となっている。住民ニーズ調査と比較して、「利用しない」という回答は少なくなっているものの、積極的な利用につながる利用促進策は今回の設問では得られない結果となった。特に「新幹線（八代駅）から港までのシャトルバスの運行」を「利用しない」とする回答率が、住民ニーズ調査と同様に最も高くなっており、最も利用意向が低い結果となっている。

【図表 11】 観光利用促進策に対する利用意向



◎ 観光需要調査結果からみた将来像モデルの設定にあたっての検証

【検証ポイント① 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、その来訪経験及び来訪意向は自家用車を交通手段とする者が圧倒的で、船(旅客船・フェリー)の利用思考は低い】

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」及び問3の「天草エリアへの来訪意向」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。

天草エリアへの来訪経験については、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。

又、問7の「天草エリアへ来訪した際、利用した交通手段」、「今後來訪する際、利用したい交通手段」のいずれも「自家用車」の利用をあげる回答者が90%前後と圧倒的に高い。なお、「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。加えて、この長崎地域・鹿児島地域居住の者と、問9の「松島・八代フェリーの利用経験」の回答結果とのクロス分析をした結果、天草エリアへの「船(旅客船・フェリー)」の利用をあげた回答者は松島・八代フェリー以外のフェリーへの利用率が高いことがわかる。問9の「松島・八代フェリーの利用経験」で松島・八代フェリーをあげた回答者は全サンプル数(10,000)に対する割合は、2.8%と少なく、その回答者の居住地をみると熊本県南地域を中心とした周辺エリアの居住となっており、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であることがわかった。

【検証ポイント② 「船(旅客船・フェリー)」を利用して天草エリアへ来訪する意向が高い者であっても、本航路が再開した場合の利用意向は50%に満たない状況】

2次調査では、天草エリアへの来訪意向が高い者のうち、「船(旅客船・フェリー)」を利用して天草エリアに来訪したい回答者及び松島・八代フェリーの利用経験者を選抜して、1次調査の中で最も本航路の利用ニーズの高い対象者に対して意向を調査した。しかし、結果としては、問1の「これまで通りの運航内容で本航路を再開した場合の利用意向」(図1)では、「利用してみたい」とする回答は15.3%にとどまり、「条件が良くなれば利用してみたい」とする回答者とあわせても50%を越えない結果となった。このことは、1次調査のクロス分析で明らかになった、「船(旅客船・フェリー)」を利用して天草エリアに来訪したいと考える者は、松島・八代フェリーの利用可能性が低いことと同様に、天草エリアに船を利用して来訪したい者であっても、松島・八代フェリーの利用が低調になる可能性を示唆する結果となった。

【検証ポイント③自家用車による来訪意向を示す対象者がほとんどであり、車両積載による運航形態に対するニーズが高い。料金設定も低価格志向であり、割安感が重視されている】

2次調査では、天草エリアに「船（旅客船・フェリー）」を利用して来訪したいと回答し、かつ再開すれば、利用する旨回答した者のうち、車両積載を希望する者（自家用車利用）は88.9%となっており、フェリーの運航ニーズが高いことが分かる。

一方、新幹線やバス等を利用して船（旅客船・フェリー）に乗り継ぐ者については、自家用車を利用する者と比較して、9.3%と著しく低いことから、船種については、利用ニーズの多数を占めるフェリーによって運航することが有効である。加えて、問8の「新幹線（新八代駅）から港までのシャトルバスを運行」については、このシャトルバスの利用者の中心となる新幹線・バスの利用者の者が少ないことから、船の利用者増進のための有効な方策にはなり得ない。なお、本航路の観光ニーズの者については、生活交通ニーズの者と比較して、運賃の低価格志向が強い。そのため、一先ずはこの点を考慮した収支シミュレーションを行った上で、採算ラインを勘案し、将来像モデル策定する必要がある。