

沼島航路の再編後におけるフォローアップに関する調査業務

報 告 書

平成 29 年 3 月

国土交通省 神戸運輸監理部

目 次

1. はじめに	1
2. 調査の全体構成	1
(1) 沼島航路に関する基礎データの収集・整理	1
(2) 航路再編後の経営状況の把握	1
(3) 航路再編後の課題の整理	2
(4) 航路再編後の事業改善および利便性向上策の検討	2
(5) 国・自治体等による支援策の検討	2
3. 沼島航路に関する基礎データの収集・整理	3
(1) 沼島航路の利用実績	3
(2) 沼島の人口推移	6
4. 沼島航路の利用特性を把握するアンケート調査の実施	8
(1) 調査の概要	8
(2) 沼島航路の利用に関するアンケート調査の結果概要	8
(3) 沼島航路利用実態調査の結果概要	14
(4) 調査結果のまとめ	17
5. 航路再編後の経営状況の把握	18
(1) 概 要	18
(2) 洲本線休止前後の収支の比較	18
6. 関係機関へのヒアリング	20
7. 航路再編後の事業改善および利便性向上策の検討	22
(1) 洲本線休廃止に伴う影響と利便性維持に関する評価	22
(2) 航路の維持・活性化への取り組みに対する評価	23
(3) 経営改善に関する評価	24
(4) 今後の展望	24

資 料 編	1
1. 沼島航路の利用特性を把握するアンケート調査の実施	1
1.1 調査の目的	1
1.2 調査の概要	1
(1) 沼島航路の利用に関するアンケート調査（住民アンケート調査）	1
(2) 沼島航路利用実態調査	2
1.3 沼島航路の利用に関するアンケート調査の結果	9
(1) 回答者の属性	9
(2) 沼島航路の利用について	11
(3) 洲本への往来について	21
(4) 沼島航路のあり方について	25
1.4 沼島航路利用実態調査の結果	29
(1) 回答者の属性	29
(2) 来訪目的	31
(3) 来訪回数	31
(4) 滞在日数	32
(5) 土生港までの交通手段	32
(6) 同行者	33
(7) 沼島に対する満足度	33
(8) 沼島や沼島航路に関する意見	34
1.5 調査結果のまとめ	41
(1) 沼島航路の利用に関するアンケート調査	41
(2) 沼島航路利用実態調査の結果	42
2. 国・自治体による支援策の整理	43
(1) 国による支援策等	43
(2) 自治体による取り組みや支援策	46

1. はじめに

沼島と淡路島（南あわじ市）を結ぶ沼島航路は、人口 430 人（平成 27 年国勢調査）の離島である沼島の住民にとって日常生活に必要不可欠な定期航路であるとともに、鱧や海水浴のシーズン等における観光客の輸送、新聞や郵便等の生活物資輸送などの役割も有する航路である。沼島航路は地域公共交通確保維持改善事業における離島航路運営費補助事業を通じて確保維持改善が図られているほか、これまでも様々な調査が行われ、収益増加方策、費用削減方策、利用状況が極めて厳しい洲本線の減便・廃止を含めた航路改善方策などについて検討が進められてきた。

これら一連の検討の結果を踏まえ、沼島航路のうち沼島～洲本を結ぶ洲本線が平成 28 年 4 月 1 日に休止、同年 9 月 30 日に廃止されたほか、沼島～土生を結ぶ灘線について運賃の離島住民割引（以下、島民割引という。）が平成 28 年 4 月 1 日より実施されたところである。

このような状況を踏まえ、本調査では洲本線休止の影響を把握するとともに、沼島航路の利用者に対する利便性の向上等について引き続き検討することを目的とする。

2. 調査の全体構成

上記の背景・目的に対し、本調査では次の項目について調査・検討を行った。

(1) 沼島航路に関する基礎データの収集・整理

① 利用実績データの収集

- ・沼島汽船の利用者数の経年推移について、最新情報を含めて整理した。
- ・洲本線の休止と島民割引が実施された平成 28 年 4 月以降の利用者数の変化を調べるため、洲本線休止・島民割引実施前後における月間の利用者数の変化動向について整理した。

② 人口データの整理

- ・人口減少が著しい沼島の人口動態について、国勢調査による最新の動向について整理した。

③ 利用特性を把握するためのアンケート調査の実施

- ・沼島汽船の現在の利用特性などについて分析するため、沼島の住民に対してアンケート調査を実施し、日常生活における活動機会と沼島航路の利用実態に関するデータを収集した。
- ・加えて、島外に居住し沼島航路を利用する人を対象にアンケート調査を実施し、島外の居住者による沼島航路の利用特性などに関するデータを収集した。

(2) 航路再編後の経営状況の把握

- ・洲本線休止前後における経営状況を比較するため、運航事業者である沼島汽船の収支状況について整理した。

(3) 航路再編後の課題の整理

- ・航路再編後の課題整理の参考とするため、南あわじ市の公共交通政策担当者ならびに沼島汽船の経営者を対象として、航路再編後の取り組みなどに関するヒアリング調査を行い、(1)(2)に示した情報やヒアリングの結果などを踏まえ、航路再編後の課題について整理した。

(4) 航路再編後の事業改善および利便性向上策の検討

- ・以上の検討結果を踏まえ、今後の事業改善や利便性向上策について検討した。

(5) 国・自治体等による支援策の検討

- ・過年度調査における検討結果などを踏まえ、国・自治体等による支援策について整理した。

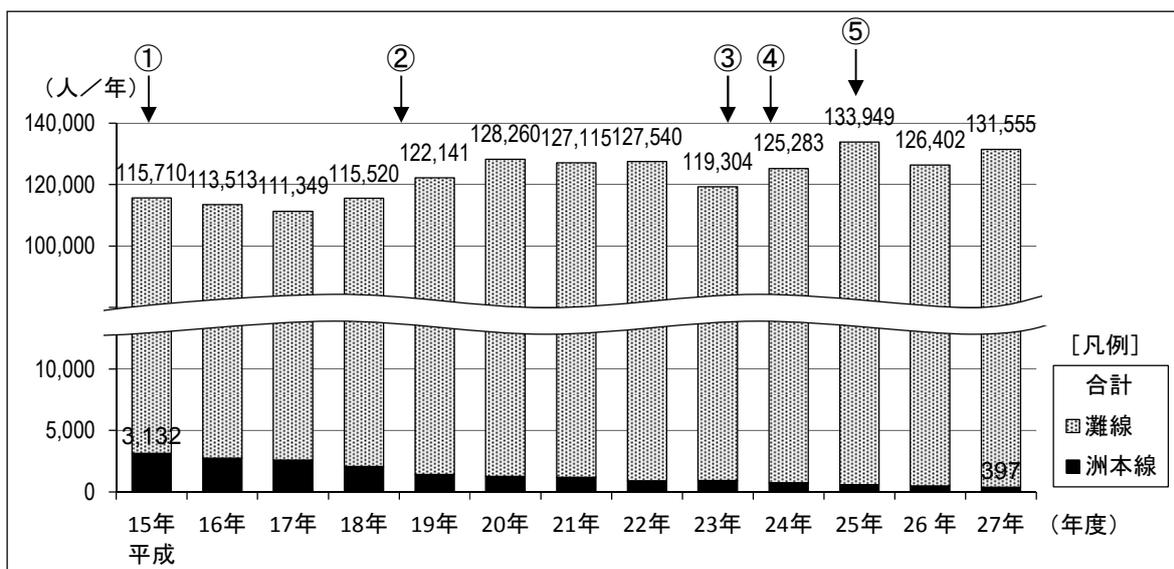
3. 沼島航路に関する基礎データの収集・整理

(1) 沼島航路の利用実績

① 経年推移

- ・沼島航路の利用者数は、平成 27 年度には 131,555 人であった。（図-1）
- ・平成 15 年度から概ね 11 万人～13 万人程度で推移しており、平成 25 年度と 27 年度には 13 万人を超えた。平成 27 年の利用者数は 10 年前の平成 17 年（111,349 人）の 1.18 倍である。
- ・航路利用者のうち、洲本線の利用者は平成 15 年度には 3,132 人であったが、休止直前の平成 27 年度には 397 人まで減少した。
- ・沼島では、これまでに地域や観光の活性化のための取り組みが行われてきた。関連する取り組みの実施時期と利用者数の推移を重ねて示すと、観光ボランティアガイド「ぬぼこの会」の設立や、あわじ環境未来島特区の認定、淡路島くにおみ神話祭の開催などを契機に、沼島汽船の利用者が増加する傾向が見られる。こうした観光活性化等への取り組みが沼島航路の利用者増加に寄与していることが伺える。

図-1 沼島航路の利用者数の経年推移（平成 15～27 年度）



注：上段の数値は灘線と洲本線の利用者数の合計。下段の数値は洲本線の利用者数（内数）。

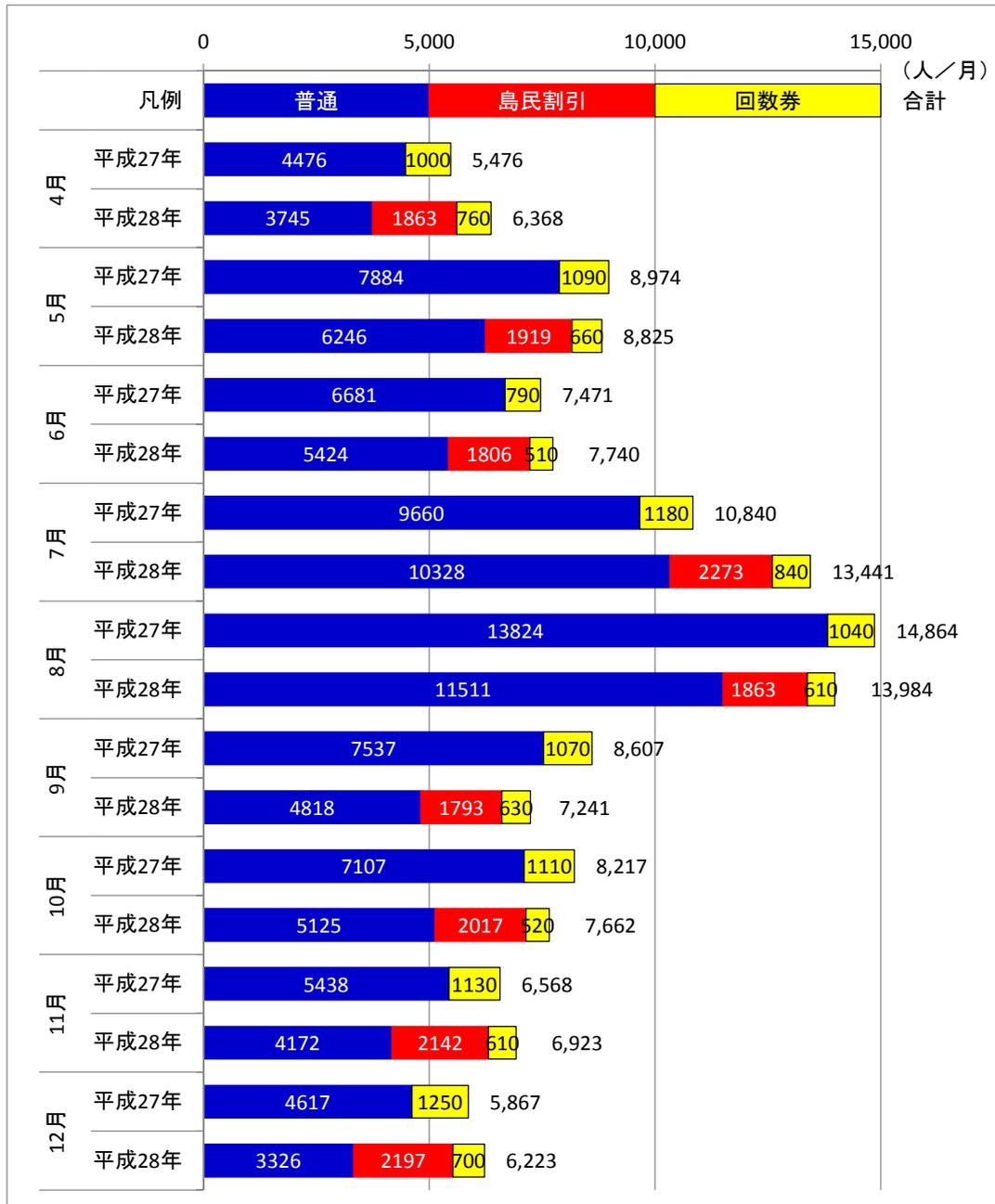
- ①：くにおみツーリズム特区認定（平成 15 年 8 月、平成 18 年 7 月廃止）
- ②：ぬぼこの会（沼島島民有志による観光ボランティアガイド）設立（平成 19 年 3 月）
- ③：あわじ環境未来島特区認定（平成 23 年 12 月）
- ④：淡路島古事記編纂 1300 年事業「淡路島くにおみ神話祭」（平成 24 年 4 月～25 年 3 月）
- ⑤：沼島総合観光案内所「吉甚（よしじん）」開設（平成 25 年 6 月）

資料：沼島汽船株式会社、兵庫県ホームページ、南あわじ市ホームページ

② 航路再編後の状況

- ・図-2 は、洲本線が休止され、島民割引が開始された平成 28 年 4 月以降の利用状況を見るため、月別の利用者数を券種別に表したものである。ただし、島外から沼島の事業所や学校に通勤する人が多く含まれる定期券は除外し、普通券と島民割引、回数券に限定して図化している。
- ・平成 28 年の月間利用者数を平成 27 年と比較すると、平成 27 年の利用者数が 5,000～7,500 人程度の月（4 月、6 月、11 月、12 月）は利用者が増加している。一方で、利用者数が 8,000 人を超える月（5 月、7 月～10 月）では、7 月は増加、それ以外の月は減少している。
- ・これは、利用者が少ない月、すなわち島外からの観光客等が少なく沼島住民が主たる利用者である月は、利用者が増加していることを示唆している。
- ・また、券種別には普通券と回数券が減少し、その分が島民割引の利用となって表れている。
- ・島民割引の利用者数は、制度が導入された平成 28 年 4 月は 1,863 人であったが、時間の経過とともに徐々に増加し、平成 28 年 12 月には 2,197 人になっている。
- ・これらを考え合わせると、島民割引の導入により沼島住民の沼島航路利用機会が増えたものと考えられる。
- ・利用者が 8,000 人～15,000 人近くに及ぶ 6 月～10 月は観光客や海水浴客など島外からの利用が多いと考えられるが、島外からの利用は天候や気候、休日の日数、祝日の並び（平成 27 年 9 月には 5 連休があった）などに影響されるため、利用者数の増減がまちまちになる。

図-2 洲本線休廃止前後の月別・券種別利用者数の比較



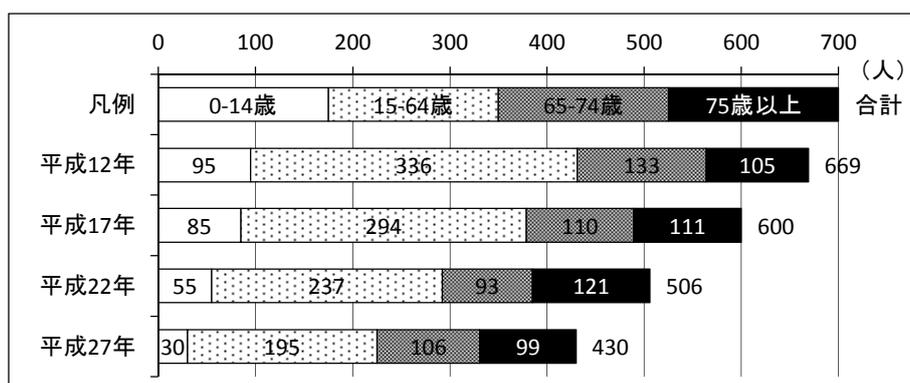
資料：沼島汽船株式会社

(2) 沼島の人口推移

① 年齢別人口の推移

- ・平成29年1月に公表された平成27年国勢調査の結果によると、沼島の人口は430人となり、平成22年からの5年間で76人減少した。(図-3)
- ・平成12年の人口669人を1.000とした指数で表すと平成27年は0.643(430人)となり、この15年間で沼島の人口は約3分の2に減少したことになる。
- ・同じ期間の年齢別人口を見ると、年少人口(0~14歳人口)の減少が著しく、平成12年に95人であった年少人口は平成27年に30人(0.316)となり、ほぼ3分の1に減少している。また、平成27年の年少人口は平成22年の0.545倍で、この5年間で約半数に減少した。
- ・年少人口ほどの減少率ではないが、生産年齢人口(15~64歳人口)の減少も見られ、平成12年から27年の15年間で6割弱(0.580)に減少しており、直近の5年間で約8割(0.823倍)となった。
- ・65歳以上人口についても、平成12年と比べると減少しているが、平成27年の指数は、前期高齢者(65~74歳)は0.797、後期高齢者(75歳以上)は0.943であり、年少人口や生産年齢人口に比べれば減少幅は小さい。
- ・なお、平成27年の65歳以上人口比率は47.7%、75歳以上人口比率は23.0%であり、沼島の居住者のほぼ2人に1人は65歳以上、4人に1人は75歳以上という状況にある。

図-3 沼島の年齢3区分別人口の推移(平成12年~27年)



資料：国勢調査

表-1 沼島の年齢3区分別人口の減少率

		指数				
		0-14歳	15-64歳	65-74歳	75歳以上	合計
平成12年比	平成12年	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
	平成17年	0.895	0.875	0.827	1.057	0.897
	平成22年	0.579	0.705	0.699	1.152	0.756
	平成27年	0.316	0.580	0.797	0.943	0.643
平成27年/22年		0.545	0.823	1.140	0.818	0.850

資料：国勢調査

表-2 沼島の高齢者の人口比率

単位:人

	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
人口総数	669	600	506	430
65歳以上人口 (比率)	238 35.6%	221 36.8%	214 42.3%	205 47.7%
75歳以上人口 (比率)	105 15.7%	111 18.5%	121 23.9%	99 23.0%

資料：国勢調査

② 人口の推移と沼島航路利用者の関係

- ・沼島の人口は、この15年間で3分の2程度に減少したが、沼島航路の利用者数は微増ないし横ばいの状況にある。(図-3、図-1)
- ・その要因としては、
 - 1) 沼島の事業所や学校に通勤する島外居住者の利用があること
 - 2) 6月～10月にかけて島外から観光などで訪れる人が少なくないこと
 - 3) 沼島の住民は島内で従業する人が多いため沼島航路の利用は通勤ではなく買い物や通院など私用目的が主体であり、私用目的の利用者の多くは高齢者であり、沼島全体の人口減少率ほど減少幅が大きくないこと(後述のアンケート調査結果を参照)
 などが考えられる。

4. 沼島航路の利用特性を把握するアンケート調査の実施

(1) 調査の概要

洲本線休止に伴う沼島住民の生活への影響を把握するとともに、沼島航路の事業の効率化や確保維持改善に対する方策について検討するための判断材料を得るため、沼島住民と沼島以外に居住する沼島航路の利用者を対象として、2種類のアンケート調査を実施した。

その概要を表-3に示す。

なお、アンケート調査の実施および結果の詳細は巻末の資料編に示すこととし、以下にアンケート調査の結果の概要を示す。

表-3 アンケート調査の概要

	沼島航路の利用に関するアンケート調査	沼島航路利用実態調査
対 象	沼島住民（中学生以上）	沼島以外に居住する沼島航路利用者
目 的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 洲本線休止に伴う日常生活への影響の把握 ・ 灘線の利便性向上策を検討するための基礎データの収集 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光等を目的とした沼島以外の居住者による沼島航路利用実態の把握
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ①日常生活における沼島航路の利用頻度 ②日常生活における外出先 ③淡路島側での利用交通手段 ④洲本に出掛ける頻度 ⑤洲本線休止の影響 ⑥沼島航路の今後の運営のあり方 ⑦個人属性（性別、年齢、職業） 	<ul style="list-style-type: none"> ①沼島への来訪について（目的、来訪回数、滞在日数、同行者の属性） ②淡路島側での利用交通手段 ③沼島に対する満足度 ④沼島および沼島航路に関する自由意見 ⑤個人属性（性別、年齢、居住地）
調査方法	自治会を通じた世帯への調査票の配布・回収	沼島で乗船時に調査票を配布、船内で回答を記載して土生港で下船時に回収
調査時期	平成28年11月	平成28年8月10日（水） 平成28年9月11日（日） （ハイシーズンの平日・休日各1日）
サンプル数	114世帯214人から有効回答を得た（220世帯に配布、世帯回収率51.8%）	8月10日：117人、9月11日：143人 合計260人

(2) 沼島航路の利用に関するアンケート調査の結果概要

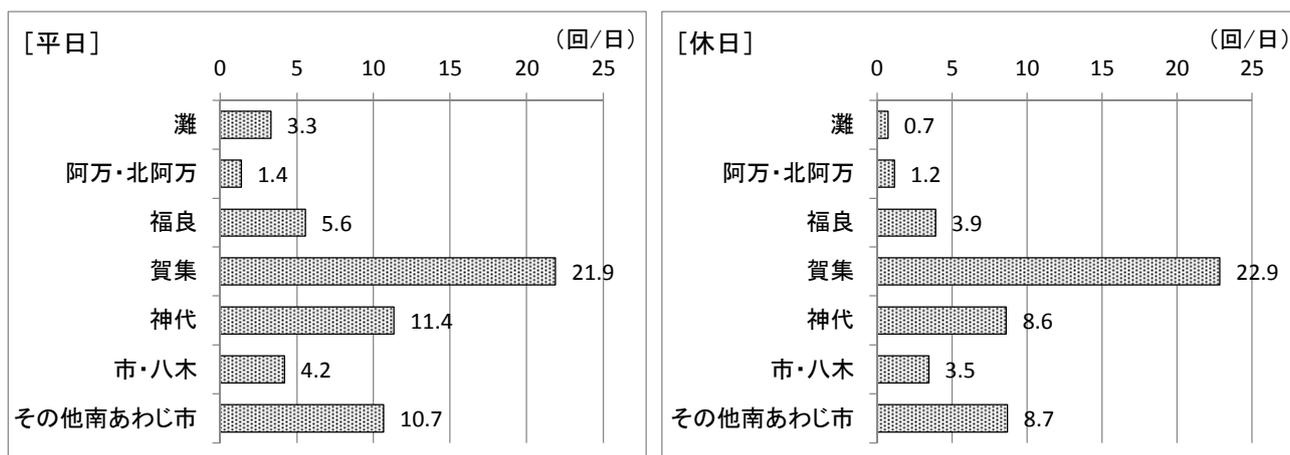
① 沼島住民による沼島航路の利用状況

- ・ 沼島では漁業など島内で従業する人が多いことから、沼島住民による沼島航路の利用は定期的な通院（全体の56%、複数回答）や買い物（50%）を目的としたものが多く、通勤目的での利用は8%、通学目的は2%に留まる。
- ・ 通院や買い物での利用が多いことから、平日の利用頻度は月に2～3日（35%）や週に1～2日（15%）程度の利用が主であり、平日に週3日以上利用する人は10%程度である。

② 沼島航路を利用した日常的な外出先

- ・平日、休日ともに主な外出先は、ショッピングセンターのある賀集が最も多く（平日 21.9 回／日、休日 22.9 回／日、頻度の計算は図の脚注参照）、次に病院のある神代が多い（平日 11.4 回／日、休日 8.6 回／日）。（図-4）

図-4 年齢階層別・沼島航路を利用した日常的な外出先（南あわじ市内）



注：数値は外出頻度を以下のように換算し、足し合わせたものである。

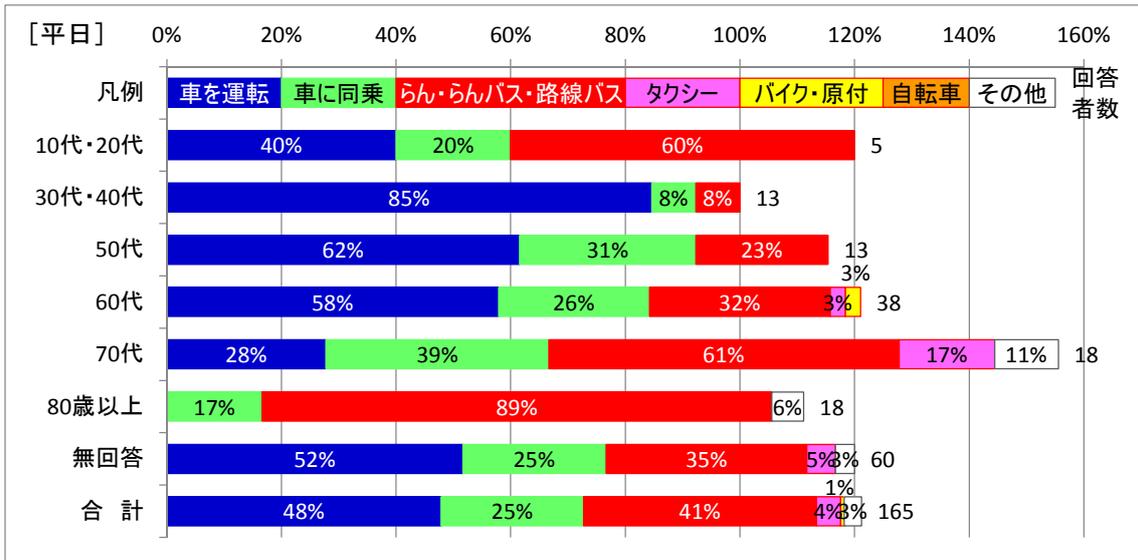
[平日] ほぼ毎日=1.0（回／日）、週に3～4日=0.7、週に1～2日=0.3、月に2～3日=0.125、月に1日=0.05

[休日] 月に5回以上=0.5（回／日）、月に3～4日=0.35、月に1～2日=0.15、1～2ヶ月に1日=0.067

③ 淡路島側での交通手段

- ・図-5は平日における土生港で下船した後の淡路島側での交通手段を示したものである。
- ・全体では車を運転が最も多く（48%）、次いでらん・らんバス（41%）、車に同乗（25%）となっている。それ以外はタクシー、バイク・原付、その他がわずかに見られるだけで限られている。
- ・年齢別には、30代・40代では車を運転が90%前後に及ぶが、年齢が高まるにつれてその割合は徐々に減少する。一方で、らん・らんバスの割合は年齢が高まるにつれて増加し、70代では60%以上、80歳以上では80%以上がらん・らんバスを利用している。
- ・なお、休日についても、ほぼ同様の傾向である。

図-5 年齢階層別・淡路島側での利用交通手段（平日）

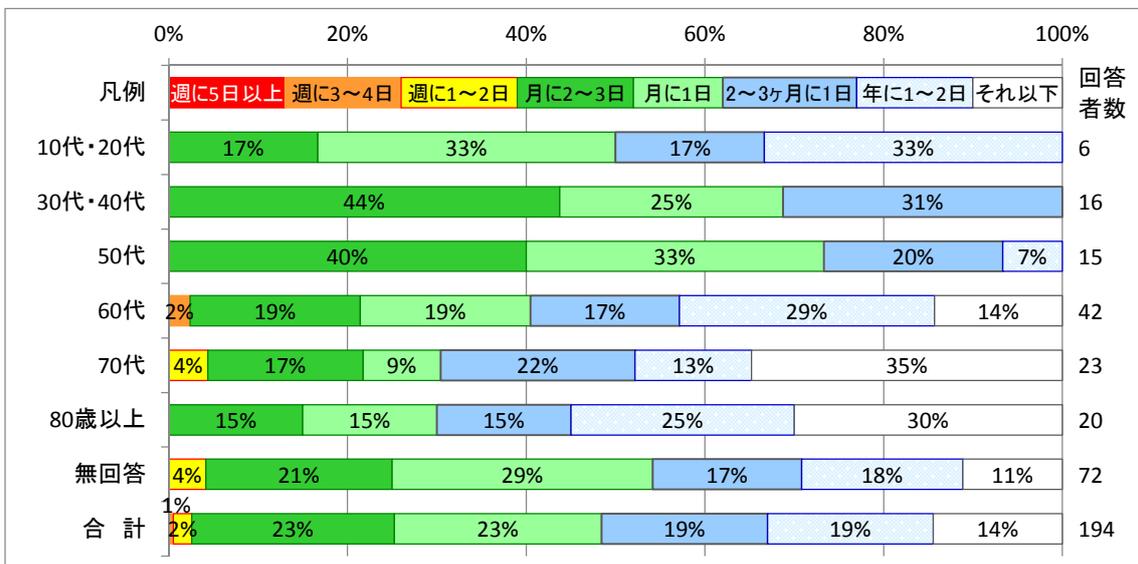


注：複数回答のため構成比の合計は100%を超える。

④ 洲本市内への外出頻度

- ・洲本市内への外出頻度は、全体では月に2～3日、月に1日がそれぞれ23%、2～3ヶ月に1日と年に1～2日がそれぞれ19%となっている。週に1～2日、週3～4日は1～2%程度、週に5日以上は皆無であった。（図-6）
- ・年齢階層別には、30代・40代や50代では40～44%が月に2～3日と回答しており、相対的に洲本に行く頻度が高い。60代や70代では週に3～4日や週に1～2日という回答が見られる一方、60代以上では2～3ヶ月に1日、またはそれより少ない頻度の回答も増える。

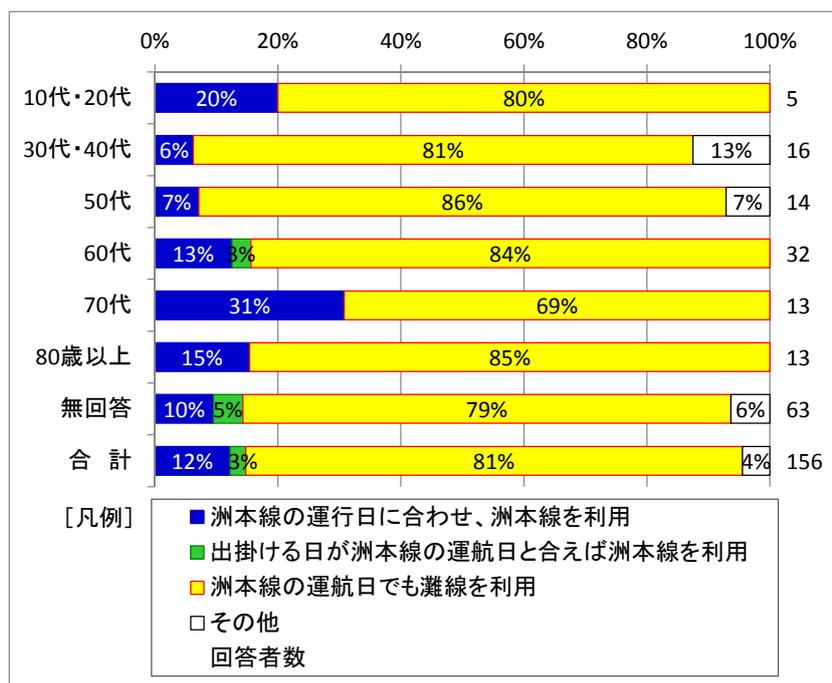
図-6 年齢階層別・洲本市への外出頻度



⑤ 洲本線の従前の利用状況

- ・洲本線が休廃止される前に、「洲本行き の 運航日 に 合 わ せ て 洲 本 線 を 利 用 し て い た」という人は全体の12%、「出掛ける日が洲本行き の 運航日 と 合 え ば 洲 本 行 き を 利 用」という人は全体の3%であった。合計すると、洲本線を利用していた人は全体の15%程度となる。(図-7)
- ・年齢階層別にみると、60代～80歳以上、10代・20代など自分で車を運転できない人が多く含まれると考えられる年齢層で「洲本行き の 運航日 に 合 わ せ て 洲 本 線 を 利 用 し て い た」との回答割合が他の年齢階層に比べて高い。

図-7 年齢階層別・休廃止前の洲本線の利用について



- ・表-4 は「洲本線の運航日に合わせて洲本線を利用していた」と「出掛ける日が洲本線の運航日と合えば洲本線を利用していた」という回答者の人数を示したものである。
- ・回答者23人のうち、年齢無回答を除いた14人に対し、20代、30代、50代が1人ずつであり、11人が60代以上となっており、80歳以上も2人含まれている。

表-4 休廃止前に洲本線を利用していた回答者の年齢別の人数

	洲本線の運行日に合わせ、洲本線を利用	出掛ける日が洲本線の運航日と合えば洲本線を利用	合計
10代	0	0	0
20代	1	0	1
30代	1	0	1
40代	0	0	0
50代	1	0	1
60代	4	1	5
70代	4	0	4
80歳以上	2	0	2
無回答	6	3	9
合計	19	4	23

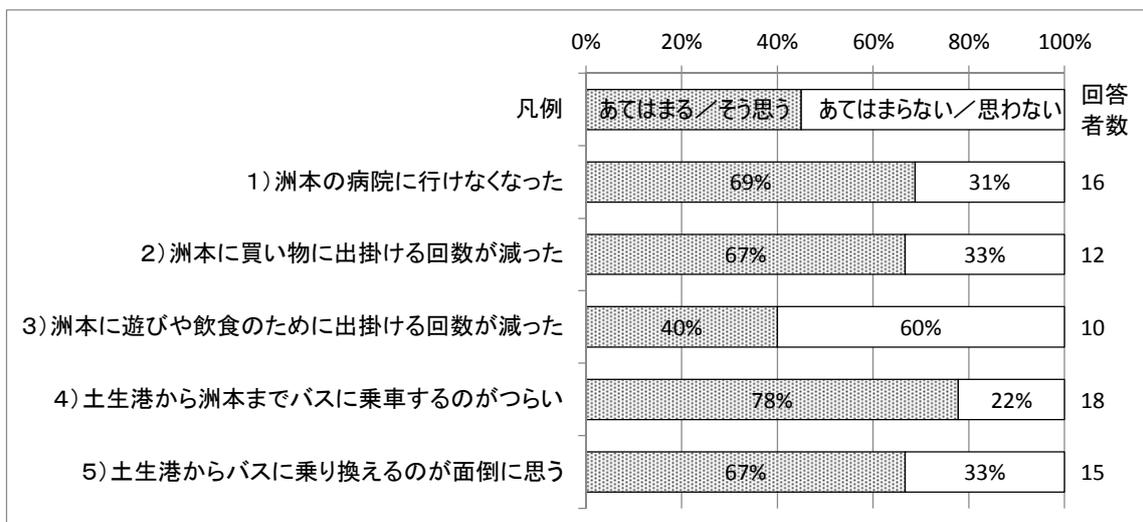
⑥ 洲本線利用者の現在の洲本への往来

- ・この23人について、現在の洲本への往来や利用交通手段について集計したところ、
 - 23人中9人（39%）が、今も日常生活において洲本に行き来している。
 - 現在、洲本に行く際の利用交通手段（複数回答）について、
 - ・ 9人中7人が「らん・らんバス、路線バス」のみ、
 - ・ 1人が「車に同乗」「らん・らんバス、路線バス」「タクシー」の3つに回答、
 - ・ 1人が「車を運転」と回答した。
- ・洲本線利用者の40%程度の人々は、洲本線休廃止後も灘線を利用して洲本と行き来しており、土生港から洲本まではらん・らんバス、路線バスが主要な交通手段となっている。

⑦ 洲本線休廃止の影響

- ・図-35はこのようなプロフィールの23人について、洲本線休廃止の影響に関する5つの質問の回答結果を示すものである。
- ・これによると、洲本の病院に行けなくなった、洲本に買い物に出掛ける回数が減ったとの回答が70%近くに達している。
- ・また、78%が土生港から洲本までバスに乗車するのがつらい、67%が土生港からバスに乗り換えるのが面倒と回答している。
- ・これらのことから、移動に公共交通を必要とする高齢者が多い洲本線利用者のうち3分の2以上の人が洲本線の休廃止に伴い不便を感じていることがわかる。

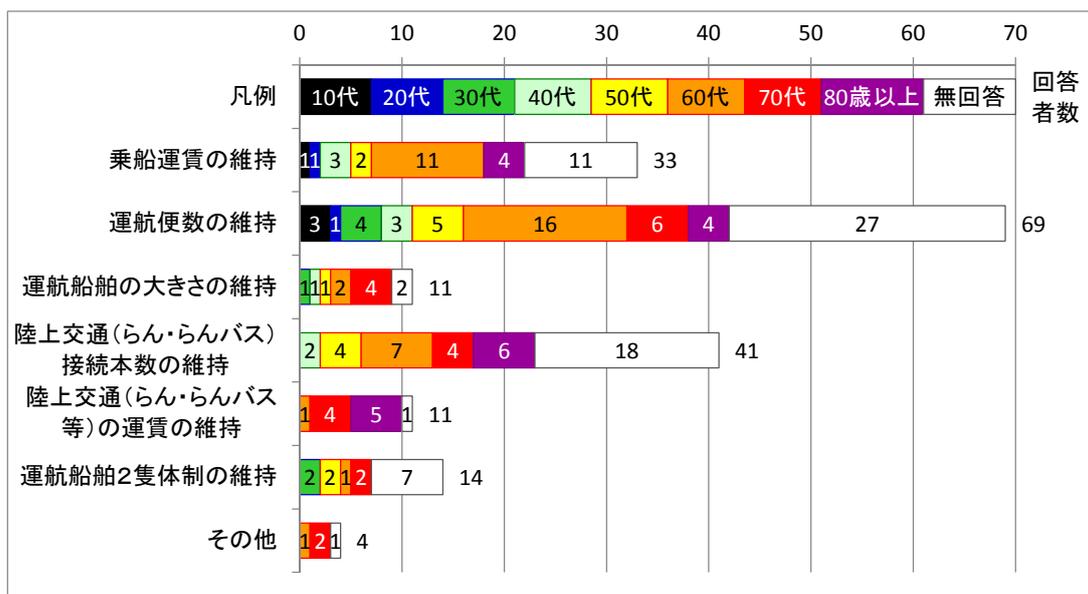
図-8 洲本線休廃止の影響について（洲本線利用者を対象）



⑧ 沼島航路の今後の運営

- ・沼島航路の今後の運営について、最も重要と思うものを一つだけ選択する形で意見を求めたところ、運航便数の維持が最も多く 69 人が回答した（回答者全体の 38%）。次いで、陸上交通（らん・らんバス）接続本数の維持 41 人（同 22%）、乗船運賃の維持 33 人（同 18%）となり、上位 3 つで 78% を占めた。（図-9）
- ・年齢別には、運航便数の維持について、10 代～40 代の意見が他の項目よりも多く、陸上交通接続本数の維持は 30 代以下の回答がなく、50 代以上の回答が多い。

図-9 年齢階層別・沼島航路の航路運営において重要な方策



⑨ 沼島航路の利便性向上のための方法

沼島航路の利便性向上のための方法など、意見や日頃から考えている点について自由な記述を求めたところ、45 人から回答が得られた。意見を概観すると、運賃を下げることや便数、運航時間帯に関する意見のほか、らんらんバスとの接続の改善を求める意見も何件か見られた。また、サービスの改善を求める声も少なくない。いくつかの意見を以下に例示する。

- ・10 便ありうれしいです。今は洲本の病院へ朝 1 便で行ってます。船の運賃も安くなり、らんらんバスも安いのでとても助かっています。船も新しくなり感謝しています。（60 代・女性）
- ・洲本便がなくなったことで大型商品の配送が断られる地域に指定されるようになり、生活に必要なインターネットでの買い物（大型家電等）に支障が出ています。（30 代・女性）
- ・現在は自家用の車で通院等をしているが、高齢になれば運転できなくなる為、運航便数、らん・らんバスの運行便数の維持を強く希望します。（年齢無回答・男性）
- ・らん・らんバスが到着してから船が出航するまでの時間が近いと思います。10 分間ぐらいあけてほしい。（80 歳以上・男性）

(3) 沼島航路利用実態調査の結果概要

次に、沼島以外の居住者を対象として実施した沼島航路利用実態調査の結果概要を以下に示す。

① 回答者の居住地

- ・回答者の居住地は8月、9月ともに淡路島以外の兵庫県（それぞれ34%、37%）と大阪府（同33%、34%）が多く、淡路島（同13%、8%）とこれら以外の近畿（同7%、12%）を合わせると8月は87%、9月は91%となった。（表-5）
- ・概ね近隣府県からの来訪が多いが、遠方では関東や九州からの来訪も数名見られた。

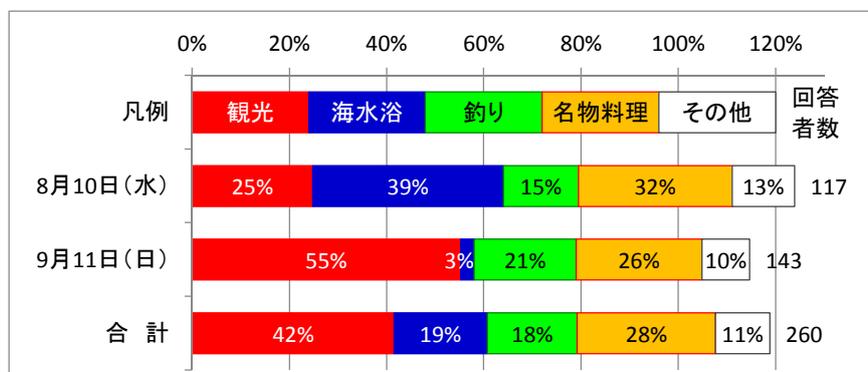
表-5 居住地別回答者数

	8月10日(水)		9月11日(日)	
	回答者数	構成比	回答者数	構成比
淡路島	15	13%	11	8%
兵庫県(淡路島以外)	40	34%	53	37%
大阪府	39	33%	49	34%
近畿(兵庫・大阪以外)	8	7%	17	12%
関東	4	3%	2	1%
東海	2	2%	0	0%
中国	2	2%	3	2%
四国	3	3%	0	0%
九州	1	1%	1	1%
無回答	3	3%	7	5%
合計	117	100%	143	100%

② 来訪目的

- ・来訪目的を見ると、8月は海水浴が最も多く（39%）、9月では観光が55%を占めた。
- ・名物料理と釣りは、8月、9月ともにそれぞれ30%前後、20%前後であった。（図-10）
- ・海水浴は夏季に特化する（集中する）が、鰹料理や釣りに適したシーズンには一定割合の来訪者が居ることが伺える。

図-10 調査日別・沼島への来訪目的の構成比

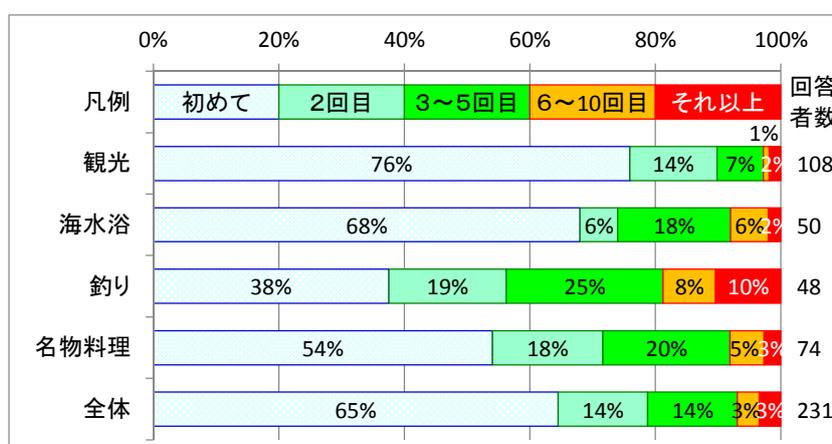


注：複数回答のため構成比の合計は100%を超える。

③ 来訪回数

- ・沼島への来訪は全体の65%は今回が初めてと回答し、2回目と3～5回目がそれぞれ14%、6回以上の来訪経験がある人は全体の6%であった。（図-11）
- ・来訪目的別に見ると、釣りでの来訪は今回が初めてという人は38%で、リピーター（2回以上の来訪経験者）が62%を占め、このうち11回以上の来訪者も10%に及びリピート率が高い。
- ・名物料理も半数弱（46%）がリピーターであったほか、海水浴では約4分の1（26%）が3回以上の来訪経験者であった。

図-11 来訪目的別・沼島への来訪回数の構成比

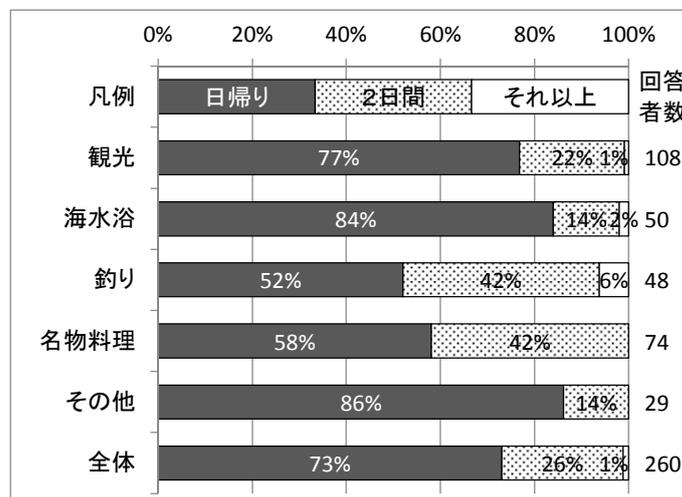


注：来訪目的が複数回答のため、回答者数の合計は全体を上回る。

④ 滞在日数

- ・沼島への来訪者の滞在日数は、全体の73%が日帰り、26%が2日間（1泊2日）で、3日以上の上の滞在者はわずか（1%・3人）であった。（図-12）
- ・来訪目的別には、釣りや名物料理で2日間またはそれ以上滞在する人の割合が相対的に高い。

図-12 来訪目的別・滞在日数の構成比



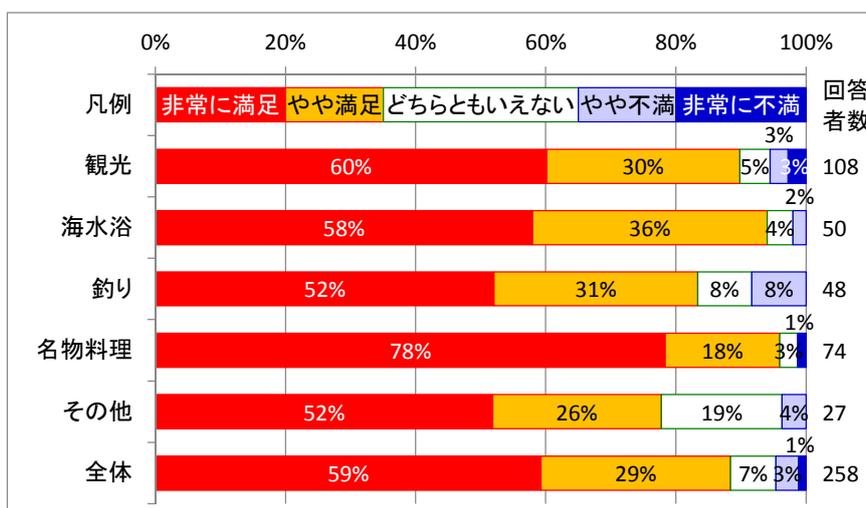
⑤ 土生港までの交通手段

- ・土生港までの淡路島側の交通手段は、全体の93%がマイカー利用と突出しており、マイカー以外ではレンタカーが4%、らん・らんバスや観光バスは1～2%であった。総じて、来訪者の公共交通の分担率は低い。

⑥ 沼島に対する満足度

- ・来訪者全体の59%が沼島について非常に満足、29%がやや満足と回答し、これらを合わせると88%に及び、満足度は高い。なお、非常に不満は1%、やや不満は3%に留まった。(図-13)
- ・来訪目的別には、名物料理を目的とした来訪者の満足度が最も高く(非常に満足78%、やや満足18%)、釣りでは非常に満足は52%にとどまり、やや不満が8%に達した。

図-13 来訪目的別・沼島の満足度



⑦ 沼島や沼島航路に関する意見

沼島や沼島航路について自由に意見の記述を求めたところ、169人から回答が得られた(回答者全体の65%)。

意見を概観すると、海的美しさや鰯料理への評価、静かな環境などに対して好感を抱いた意見が多数寄せられた。一方で、沼島航路については、増便を求める意見が多数見られたほか、他の地域と結ぶ航路の運航を求める意見も少なからず見受けられた。また、沼島については、島内で食事のできる場所や自動販売機の設置、トイレの整備などの施設整備に関する意見が散見されたほか、島内での移動手段の充実を求める声などがあつた。そのほか、土生港へのアクセスやらん・らんバスとの接続改善などに関する意見も見られた。

(4) 調査結果のまとめ

① 沼島航路の利用に関するアンケート調査

- ・沼島航路を利用する住民の主な行き先は南あわじ市内が中心で、大規模商業施設が立地する賀集や病院がある神代が主な目的地である。
- ・淡路島側での交通手段は、60代以下では概ね60%以上がマイカー（自分で運転）であるが、70代、80代ではらん・らんバスや路線バスの利用が60%を超える。
- ・洲本市内への外出頻度は、月に2～3日や月に1日という回答が多く、30～50代はその頻度が相対的に高く、60代・70代では少なくなる。
- ・洲本線が休廃止される以前は、回答者の15%、23人が洲本線を利用しており、その多くは60歳以上の高齢者である。回答者のうち、9人は現在も洲本に行っているが、土生港から洲本の移動は1人を除いてコミュニティバスや路線バスである。
- ・洲本線の休廃止により、洲本線を利用していた人の7割近くが洲本の病院に行けなくなった、洲本への買い物の頻度が減ったと回答しているほか、8割近くが土生港からバスに乗るのがつらいと回答しており、洲本線利用者の多くに洲本線休廃止の影響が及んでいる。
- ・今後の沼島航路の運営を維持する上で重要なこととして、沼島航路の便数を維持するという意見が最も多かった。次いで、陸上交通（らん・らんバス）との接続便数の維持という回答が多かった。高齢者を中心に、淡路島側の目的地まで土生港からバスを利用する必要のある人が多いことが反映されていると考えられる。
- ・沼島航路の利便性向上のための自由意見として、乗船運賃の値下げや便数・運航時間帯に関する意見のほか、陸上交通（らん・らんバス）との接続改善を求める意見などが多く見られた。

② 沼島航路利用実態調査の結果

- ・8月は海水浴、9月は観光を中心に、名物料理や釣りなどを目的とした来訪者が多い。
- ・回答者の65%は初めての来訪であったが、釣りや名物料理ではリピーター率が高い。
- ・全体の59%が非常に満足、29%がやや満足と回答するなど、沼島に対する満足度は高い。
- ・沼島が評価される点として、多くの人がきれいな海や自然環境、鱧料理などを挙げているが、静かさや何もないこと、人情などを評価する意見も見られる。
- ・一方で、沼島島内の移動手段の整備や、飲食・物販施設、自動販売機、トイレの整備などを求める意見が少なからず見られた。

5. 航路再編後の経営状況の把握

(1) 概 要

洲本線の休止に伴う沼島汽船の経営状況の変化を把握するため、次の期間の収入と費用を比較した。

① 平成 26 年 10 月～3 月と平成 27 年 10 月～3 月

- ・いずれもの年も洲本線を運航していた期間であり、経年的な変化について確認する。

② 平成 27 年 4 月～9 月（洲本線運航）と平成 28 年 4 月～9 月（洲本線休止後）

- ・洲本線休止前（平成 27 年）と洲本線休止後（平成 28 年）の同じ期間を比較することにより、洲本線休止による収入・費用の変化を把握する。

(2) 洲本線休止前後の収支の比較

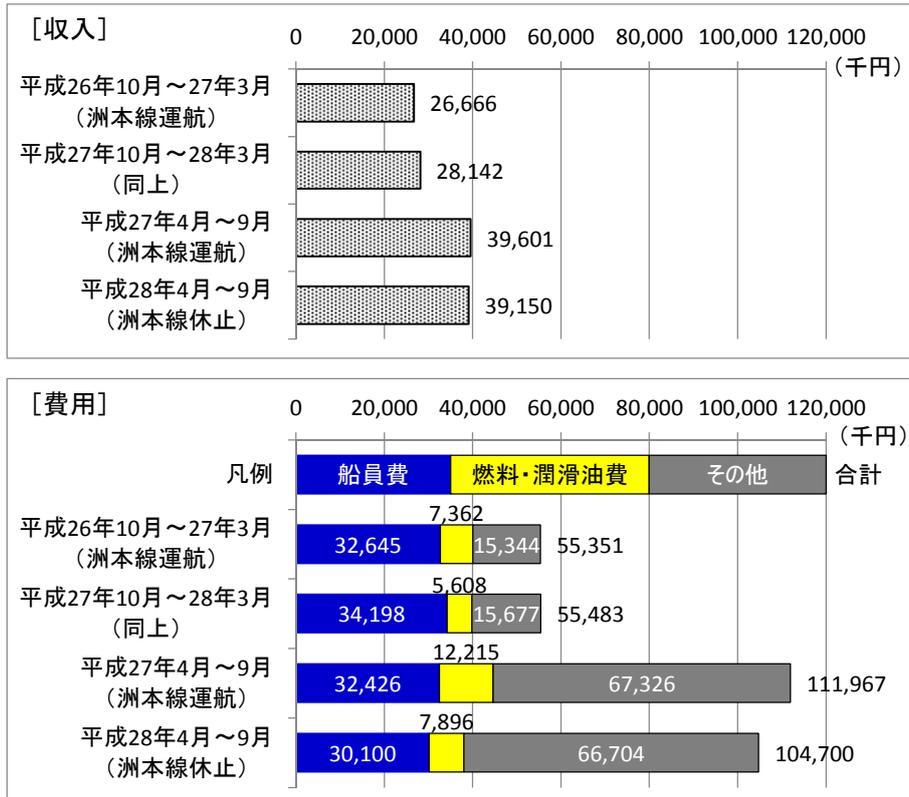
① 収 入

- ・洲本線が運航していた 10 月～3 月では、平成 27 年の収入が平成 26 年より 1,500 千円程度増加しているのに対し、洲本線休止後の平成 28 年 4 月～9 月の収入は休止前の同時期より 450 千円程度減少している。（図-14）
- ・洲本線の休止に伴い、洲本線の利用者は灘線に転換していると考えられ、運賃収入の減収（沼島～洲本の普通運賃は 1,940 円、沼島～土生は 470 円）が影響しているものと推察される。

② 費 用

- ・10 月～3 月の費用は平成 26 年、平成 27 年とも 55,000 千円あまりでほぼ同額である。
- ・これに対し、4 月～9 月では洲本線休止後の平成 28 年は 104,700 千円、洲本線休止前の平成 27 年は 111,967 千円となっており、洲本線休止により費用は 7,267 千円減少している。
- ・内訳を見ると、船員費が 32,426 千円（洲本線休止前）から 30,100 千円（休止後）に 2,326 千円（7.2%）減少しているほか、燃料・潤滑油費が 12,215 千円から 7,896 千円に 4,319 千円（35.4%）減少している。
- ・収入と費用の減少幅を比べると、洲本線の休止により運賃収入の減少分を上回る費用の減少が見られた。

図-14 洲本線休止前後における収支状況



資料：沼島汽船株式会社

6. 関係機関へのヒアリング

航路再編後における沼島航路の課題整理の参考とするため、洲本線休廃止後の沼島航路の利用状況や沼島航路の利用促進に向けた取り組みの状況などについて、南あわじ市の公共交通政策担当者ならびに運航事業者を対象としてヒアリング調査を実施した。

ヒアリングの詳細は表-6 に示すとおりであるが、

- ・洲本線の休廃止により運航費用の減少はもたらされたが、運航事業者ではそれ以外の面でも運航費用削減の努力を行っていること
- ・利便性向上の一環として、欠航が予想される場合などを含めた運航情報の周知を利用者の状況に応じた適切な方法により行っていること
- ・沼島航路の利用促進の一環として、南あわじ市はもとより沼島住民の協力（ボランティアガイドなど）を得て、様々な形で観光客の誘致や観光客の沼島滞在中の快適性の向上などに努めていること
- ・観光・周遊のためのチャーター船の運航は、定期航路の船舶を活用できる範囲で最大限運航しているが、洲本航路休止に伴い船員を削減したこともあって、現状以上に新たな事業として拡大することは難しいこと
- ・若い世代の流出に危機感を感じており、航路維持に対する懸念を抱いていること

などの意向を聞くことができた。

表-6 ヒアリングの概要

項目	内容
日時	平成 29 年 1 月 30 日 (月) 15:30~16:30
対象者	南あわじ市 建設部都市計画課 係長 原口涼氏 沼島汽船株式会社 代表取締役 松本正也氏
実施場所	福良地区公民館 会議室
内容	<p>1. 洲本線休廃止後の状況等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洲本線の休廃止により、運航費用が削減され赤字額が減少した。 ・そのほかにも、船の整備事業者を変更して、ドックの費用を減らすなど、費用削減に取り組んでいる。ただ、費用削減についてはやりつくした感がある。 ・乗客の利便性向上の一環として、運航情報（欠航情報）周知を図っている。 <ol style="list-style-type: none"> ① 欠航が生じる場合は、20 分前に確定して欠航情報をホームページに掲出し、スマートフォンやタブレットからもアクセスできるようにしている。 ② 沼島島内では無線放送で周知をしている。 <p>2. 利用促進に向けた取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の誘致について、これまでも様々な取り組みを進めてきた。 <ol style="list-style-type: none"> ① 淡路島 3 市で特区（くにうみツーリズム特区）の指定を受け、国生み神話などをテーマとして観光客を誘致する取り組みを行ってきた。 ② 「ぬぼこの会」というボランティアガイドのグループが無料で島内の観光案内を行っている。 ③ 航路利用者のアンケートでは案内所の不足やトイレの設置要望などがあつたが、総合案内所の整備、トイレの設置なども進めている。休日にも沼島総合出張所のトイレを開放し、観光客への便宜を図っている。 ④ 地域おこし協力隊 2 名により、観光案内所「吉甚」の運営や窓口業務を行っている。 ⑤ 南あわじ市のホテルに沼島のパンフレットやチラシを配布、淡路島を訪れた観光客に沼島の PR をしている。 ・沼島の観光資源として、鱧だけが突出して有名だが、新鮮な魚介類は豊富であり、漁師料理を提供する民宿もある。その他、夜光虫を見るナイトクルーズなどもある。 ・しまかぜを不定期路線として活用するため、不定期の許可申請をすることも検討したが、洲本線の休止後、船員の人数を削減したため、現在の体制で不定期運航を積極的に行うのは難しい。 <p>3. 航路の維持について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沼島島内で従事できる仕事は、ほぼ漁業に限られ働き場所が少ない。そのため若い人が島外に出てしまい、人口が減少している。人口が減少すれば利用者も減るので運営の先行きは不透明である。 ・現在は国の補助航路となっている。南あわじ市も補助金を負担しているが、特別交付税を含めて考えれば負担額は年間 1 千万円程度になる。 ・このスキームが続く間は良いが、国の補助率が下がったり、スキームが変わったりしたときに、耐えられるかが懸念される。

7. 航路再編後の事業改善および利便性向上策の検討

以上の検討結果を総合的に捉えると、航路再編後の事業改善や利便性向上策について、次のように考えられる。

(1) 洲本線休廃止に伴う影響と利便性維持に関する評価

① 沼島航路の利用者数への影響

- ・沼島航路の利用者は、平成27年度には13万人余りであった。
- ・このうち、洲本線の利用者数は397人であり、沼島航路全体の利用者の0.3%程度に過ぎない。そのため、洲本線休廃止が沼島航路全体の利用者数や運賃収入に及ぼす影響は軽微である。

② 沼島航路の利便性維持に対する施策の評価

- ・沼島航路の利便性を維持するため、次に示すような様々な施策や取り組みが行われてきた。

< 灘線運賃の島民割引の実施 >

- ・洲本線休止を契機に、平成28年4月から灘線の運賃に対する島民割引が導入された。島民割引の利用者数は時間の経過とともに増加していることなどから、島民割引が沼島住民による沼島航路の利用増進に結びついているものと考えられる。

< 淡路島側の公共交通との接続 >

- ・土生港では南あわじ市のコミュニティバス（らん・らんバス）と接続し、南あわじ市中心部への公共交通によるアクセスが確保されてきた。
- ・洲本へは来川でらん・らんバスと洲本市のコミュニティバスが路線接続しているほか、国衙でらん・らんバスから路線バスに乗り継ぐことにより公共交通アクセスが確保されている。洲本線休止前には国衙でのらん・らんバスと路線バスの接続改善のためのダイヤ調整なども行われている。
- ・住民アンケートの結果、従来の洲本線利用者が、現在も土生港から、らん・らんバスと路線バスを乗り継いで洲本に行くケースが少なくないことが確認されており、前述の施策によって洲本線の代替となる公共交通アクセスが維持されるとともに、それが機能していると言える。

< その他の施策 >

- ・沼島航路では、インターネットなどを通じた運航情報提供の充実が図られている。ホームページに時刻表が掲載されているほか、沼島総合観光案内所「吉甚」のホームページに各便の運航情報（欠航情報）が掲載されている。また、欠航が生じる場合には沼島島内での無線放送などの取り組みもなされている。

③ 課題

- ・住民アンケート調査によると、従来、洲本線を利用していた人のうち7割近い人が洲本線の休廃止により洲本の病院に行けなくなった、洲本に買い物に出掛ける回数が減ったなどと回答している。
- ・また、洲本線を利用していた人の多くは高齢者であり淡路島側で公共交通を利用する人が多いことから、洲本線の休廃止後の洲本への移動について8割近くが土生から洲本間のバス利用がづらいと回答している。
- ・洲本への行き来に限らず、沼島航路を利用する沼島住民には高齢者が多く、公共交通を必要とする人が多いことから、沼島航路と陸上公共交通の連携について、これまでの取り組みや施策をより一層充実させることが必要と考えられる。

(2) 航路の維持・活性化への取り組みに対する評価

① 観光振興などに対する取り組み

- ・沼島の観光振興や地域活性化に関し、兵庫県や南あわじ市の協力も得て、地元の組織を中心に観光ボランティアグループの設立、イベントの開催、観光案内所の開設、淡路島のホテル宿泊者に対する沼島のPRなど、様々な取り組みが進められてきた。
- ・また、沼島総合支所のトイレを休日にも開放するなど、観光客が快適に滞在するための取り組みなども行われている。
- ・このような観光振興の取り組みと沼島航路利用者数を対比させると、イベントなどを契機に沼島航路の利用者が増加することが数値データからも読み取ることができ、様々な観光振興への取り組みが沼島航路の利用増進に結びついているものと考えられる。

② 来訪者の評価

- ・7・8月を中心とした観光シーズンには、海水浴や鱧料理、観光、釣りなどを目的とした多数の観光客が沼島航路を利用して沼島を訪れている。
- ・島外からの利用者を対象に実施したアンケート調査によると、島外からの来訪者の沼島に対する満足度は高く、特に、豊かな自然環境やきれいな海、静けさなどが高く評価されている。

③ 課題

- ・このように沼島を訪れた観光客の満足度は高いが、一方で、アンケート調査を通じて、島内での飲食店が少ないこと、土産物が購入しにくいこと、観光客の使えるトイレが少ないことなど、改善を要望する意見も寄せられている。
- ・上述のように、沼島総合支所のトイレを休日にも開放しているほか、ハイシーズンには沼島

汽船の待合室に臨時の売店を出店するなどの対応が図られているが、観光客などに十分浸透していないようである。

- ・また、沼島の観光客は夏季（5月～10月）に集中しており、夏休み中の休日には、時間帯によっては定期便だけでは運送しきれないくらい混み合う場合もある。夏季ダイヤの設定など、このようなピーク時にも対応した運航サービスを提供することが、観光客の利便性・快適性の向上の視点から望まれる。
- ・一方、11月～3月にかけては観光利用が少なくなる。沼島は国生み神話をはじめとする歴史的な観光資源を保有しているほか、四季折々の新鮮な魚介類も豊富にあり、これらのPRに努め年間を通じた観光客の誘致が沼島航路の活性化のために求められる。

(3) 経営改善に関する評価

- ・洲本線の利用者数は沼島航路利用者の0.3%程度であったことから、洲本線の休止に伴う収入の減少はほとんど見られなかった。
- ・一方で、洲本線の休止により、船員費や燃料費の節減を図ることができた。その結果、年間7,000千円程度の費用が削減された。
- ・このほかにも、船舶の整備事業者を変更するなど、経費節減に向けた様々な取り組みを進めている。
- ・今後もこのような経営改善に対する取り組みの継続が望まれる。

(4) 今後の展望

① 観光客の誘致と地域活性化

- ・沼島航路は公的支援を受ける離島補助航路であるが、航路を維持していくために利用者増加を図り、運航費用を軽減する不断の努力を続けていくことが求められる。
- ・しかし、沼島の人口は今後も減少し高齢化のさらなる進展が見込まれる中で、沼島住民による沼島航路の利用者数は減少が見込まれるなど、沼島航路を取り巻く環境は今後も厳しさを増すものと予想される。
- ・このような状況下で沼島航路の利用増進を図るためには、沼島住民以外の利用者を増やすことが最善の方策と考えられる。
- ・幸い沼島航路では、夏季を中心に海水浴客や鰻料理などを目当てとした観光客、釣り客などの利用が多く、観光客の沼島に対する評価も高い。これらに加え、新しい観光資源の開拓（たとえば、ナイトクルーズなど）や鰻だけでなく新鮮で豊富な魚介類の提供等による沼島の魅

力のさらなる向上を図り、現状では夏季に特化している観光客の年間を通じた誘致ができれば、沼島航路の利用増進はもとより、沼島の活性化にも寄与することが期待される。

- ・その際、沼島住民や航路事業者など、地元が中心となって観光客を誘致する仕組みが構築できれば、沼島における就業機会が増加して若い世代の人口定着を促し、沼島の人口減少の抑制や地域の活性化に結びついていくことも期待される。

② 海上交通と陸上交通の連携による利用者に配慮した公共交通体系の構築

- ・沼島住民の日常生活における活動の範囲は、南あわじ市賀集や神代をはじめ洲本市内などに及び、淡路島側での交通手段として、高齢者を中心にらん・らんバスや路線バスが利用されている。
- ・これまでも土生港において沼島汽船とらん・らんバスの接続は図られてきたが、利用者の高齢化が一層進展する中で、余裕をもった船とバスの接続を求める意見が寄せられている。また、南あわじ市側で買い物や通院に必要な時間が確保できる運航・運行ダイヤの設定を求める声も寄せられている。
- ・南あわじ市では平成30年度にらん・らんバスの運行ダイヤの見直しが行われる予定であり、それに合わせて、沼島汽船とらん・らんバスの運航・運行計画を調整するなどして、高齢者への配慮が行き届いた利用しやすい公共交通体系の構築が望まれる。
- ・また、夏休み期間中には海水浴客を中心に島外から多くの観光客が沼島航路を利用するため、需要に見合った季節ダイヤの設定や、高速バス～らん・らんバス～沼島航路の適切な接続により、広域的な観光客も便利に沼島への行き来ができる公共交通サービスの向上を図る。

③ 親しみを感じる航路サービスの提供

- ・沼島航路に限らず、生活航路としての離島航路は無味乾燥になり勝ちである。
- ・島外からの来訪者、特に初めて沼島を訪れる観光客が最初に沼島を感じるのは、土生港で沼島汽船に乗船するときである。
- ・島外からの利用者の増進を図るためには、便数やダイヤなどのサービス水準だけでなく、乗船する楽しさや沼島のゲートウェイとしての雰囲気や魅力を感じられる「乗りもの」としての価値を高めることも重要である。
- ・そのためには、乗船待合所の整備、船体や船内の美装化に加え、おもてなしの気持ちが伝わる接客などを通じ、親しみを感じられる航路サービスを提供していくことが望まれる。

