海上交通のサービス内容の現状と活性化方策に関する調査

報告書

令和４年３月

国土交通省　四国運輸局

～目　次～

**1．業務概要 ・・・

1．業務概要

1-1 業務目的

四国運輸局管内には、日常生活に使用されている旅客航路や離島航路が多数存在しているが、島民の人口減少等により航路の維持が厳しくなっている。しかし、島民にとってはマイカーでは代替できない重要な生活交通手段であるほか、瀬戸内国際芸術祭などで多くの来訪者が海上交通を利用して離島にも訪れるため、住民・来訪者を限られた交通資源でも利便性を確保しつつ運送する必要がある。

他方、海上交通サービスの現況については、必ずしも利便性が高い状態にあるとは言えない実情にあり、運行頻度はもとより、陸上交通と海上交通の接続が必ずしも十分に配慮されたダイヤ設定となっていない、待合施設がない、航路を検索するのに十分な情報提供がなされていないなど、海上交通サービスの提供に当たっては、多くの課題を抱えているのが実情である。

また、コロナウイルス感染症の影響により、海上交通においても減便や収入の減少などの大きな影響が生じている。

このため、地域において海上交通を活性化・再生することが出来るよう、地域公共交通計画の策定段階や事業実施段階のそれぞれの段階において、効率化方策や利便性向上方策を検討・実施することを目的として、基礎的な情報を整理することとしている。

本調査では、このような現状に鑑み、四国運輸局管区内の海上交通サービスの現況、全国の海上交通活性化・再生事例や四国運輸局管区内の地域での取組を把握するとともに、海上交通事業者の運行計画設定手法等海上サービスに関する認識や利用者の海上交通サービスに対する認識を調査し、海上交通の活性化方策を取りまとめ、パンフレット等により周知することを目的とする。

1-2 業務内容

本業務の概要は以下のとおり。

業　　務　　名：海上交通のサービス内容の現状と活性化方策に関する調査
対 象 地 域：四国運輸局管内及び全国の事例
対　　象　　者：四国運輸局管内の一般旅客定期航路事業者
：当該航路に接続している管内の陸上交通事業者（バス）
：当該航路利用者及び非利用者
：四国４県及び旅客船が運航している市町村

四国管内の離島・海上交通にかかる現状

【四国の離島】

・我が国には離島振興法により指定された 254（令和 3 年 4 月 1 日現在）の有人島があり、これらの島で約 38 万人の人々が生活している。四国管内には全体の約 23%にあたる 59 の有人島があり、人口に至っては 13%にあたる約 5 万人もの人々が暮らしている。四国は九州に次いで有人離島が多い。

【四国の海上交通（特に離島航路）】

・四国に関連する旅客航路は、78 航路が存在しており、半数以上が管内の離島部と四国本土をつなぐ離島航路。
・離島の生活や経済を支えているのが離島航路であり、離島住民の移動手段や生活物資の輸送等、離島における日常生活に必要不可欠な公共交通機関として、重要な社会的使命を有している。
・近年の離島航路を取り巻く環境は、住民の島外流出による過疎化や少子高齢化などを背景とした利用者数の減少に加えて、原油価格の高騰による経費の増大などにより経営が圧迫され、非常に厳しい状況となっている。

活性化再生法など国の法制度

・平成 23 年度から始まった「地域公共交通確保維持改善事業」は、地域公共交通の確保・維持・改善について、地元自治体や航路事業者はもとより、地域住民の方々も一緒になって考えていく制度。
・活性化再生法の主な改正ポイントは以下。
　①地域が自ら地域の交通をデザイン。
　②地域の移動ニーズにきめ細かく対応するための輸送資源の総動員による移動手段の確保。
　③既存公共交通サービスの改善の徹底
・特定事業について国庫補助申請する場合は「地域公共交通計画」との連携が必要。

新型コロナウイルス感染症の拡大

・外出自粛等に伴う交通事業の経営悪化（四国管内のフェリーの輸送人員は H30 年度と R2 年度で６割も減少）。
・自治体によって異なる民間事業者への補償内容。

海上交通の運行効率化（赤字削減）の現実

・離島航路事業者の中でコロナ禍で赤字削減策（経費削減方策）を講じている事例は管内で非常に限定的。

業務内容

(1)海上交通のサービス内容の現状についての調査

四国運輸局管内における海上交通のサービスレベル・内容について現況を調査。

(2)事業者ヒアリング(運行計画設定の手法や効率化意向等についての調査)

①海上交通事業者に対して経営構造、収益構造、ダイヤ等運行計画設定手法等についてヒアリングを実施。
　・効率性の確保と利便性向上方策、今後の課題等についてヒアリングを実施。
　・海上交通におけるコロナウイルス感染症の影響についてヒアリングを実施。
②バス事業者など旅客船に接続する交通事業者等に対して運行計画設定手法についてヒアリングを実施。

(3)利用者等アンケート(利用者の実態・要望についての調査)

海上交通の利用者に対して、利用実態、改善要望やサービス毎の許容度等をアンケートにより把握。

(4)地域公共交通活性化再生法に基づく取組に関する調査

地域公共交通活性化再生法に基づき航路の効率化・利便性向上方策を講じた全国の事例を収集するとともに、四国運輸局管区内の地域における航路活性化取組状況を把握。

(5)海上交通の活性化方策についての調査

上記(1)～(4)での調査結果をもとに、四国における海上交通の利便性向上等の活性化方策を具体的に取りまとめるほか、活性化協議会等においてサービス改善等を議論するための前提知識とできるよう、海上交通の基礎知識に関わるパンフレットを作成。

1-3 業務フロー

本業務は以下のフローにより実施した。

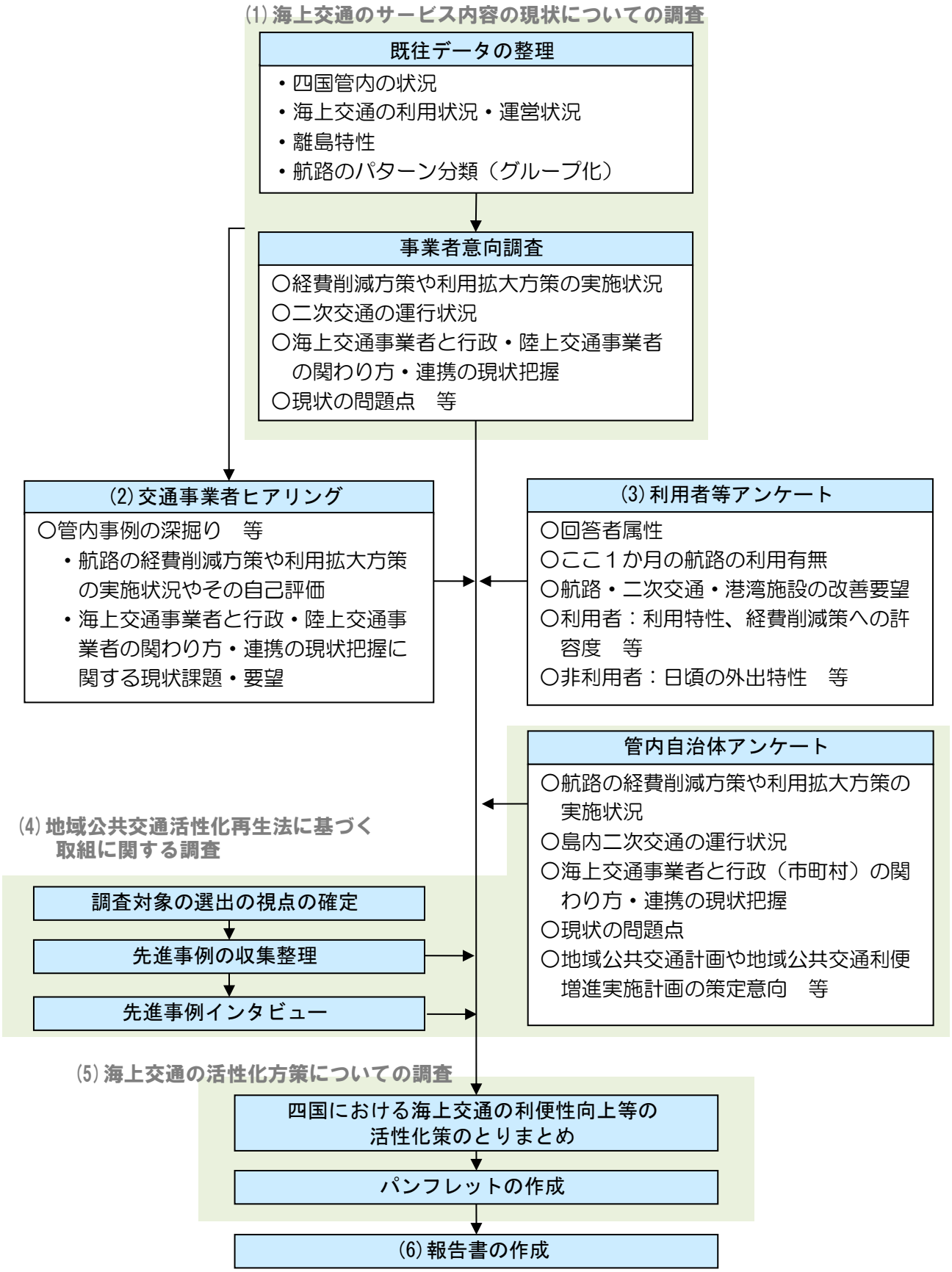


図　業務フロー

2．海上交通のサービス内容の現状についての調査

四国運輸局管内における海上交通のサービスレベル・内容について現状を調査した。具体的には、海上交通事業者及び陸上交通事業者に対して、サービスレベル、施設、ダイヤ（接続）、情報提供、事業構造等のアンケートを実施した。

2-1 既往データの整理

下表の項目の整理分析を行った。

表　既往データの整理項目

項目	内容	備考
海上交通の利用状況	・年間利用者数の推移（管内集計、航路別集計） ・便当たり利用者数（航路別集計）　等	・運輸局資料
海上交通の運営状況	・年間経常収支の推移（管内集計、航路別集計） ・収益、経費の内訳（管内集計、航路別集計）等	・運輸局資料
離島特性	・人口の推移 ・高校の学校数・生徒数 ・医療施設の総数・病床数 ・観光入込客数（年間等） ・宿泊者数（年間）	・国勢調査 ・離島統計年報 ・運輸局資料

- 国勢調査によると、四国管内の人口は 30 年間で約 12%減少している。

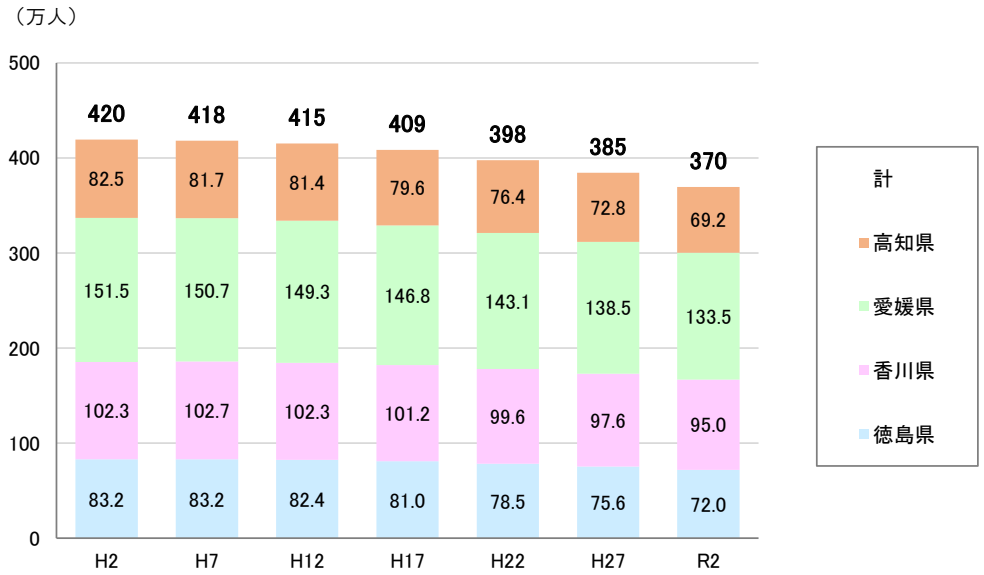


図　管内の人口推移

資料：国勢調査

- 四国管内の観光客は令和元年までは 1,300 万人以上で推移しており、外国人観光客が占める割合も平成 28 年以降着実に増えていた。そのような中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和２年は前年の約５割まで落ち込みをみせ、外国人の割合もほぼ皆無の状況となっている。

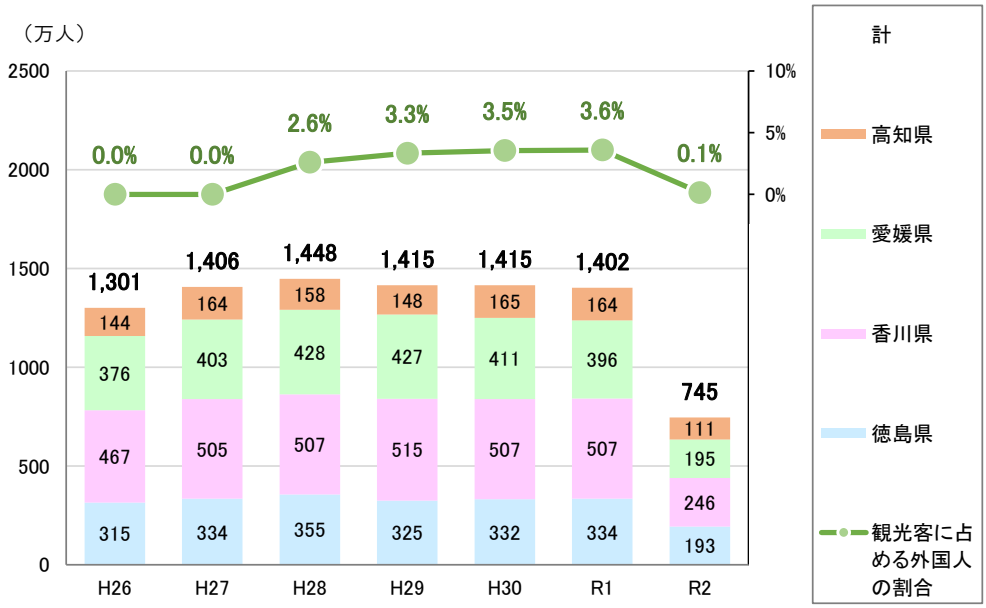


図　観光客数等の推移

資料：四国運輸局

2-1-2 海上交通の利用状況

- 四国管内の緩やかな人口減少がありつつも、宿泊客や観光客等の増加等も影響し、航路利用者は令和元年は増加していたが、令和２年度は前年の約６割まで大きく利用が減少している。
- 航路事業者は各航路の利用者特性を踏まえつつ、必要に応じて、航路の減便等を進めている状況にある。

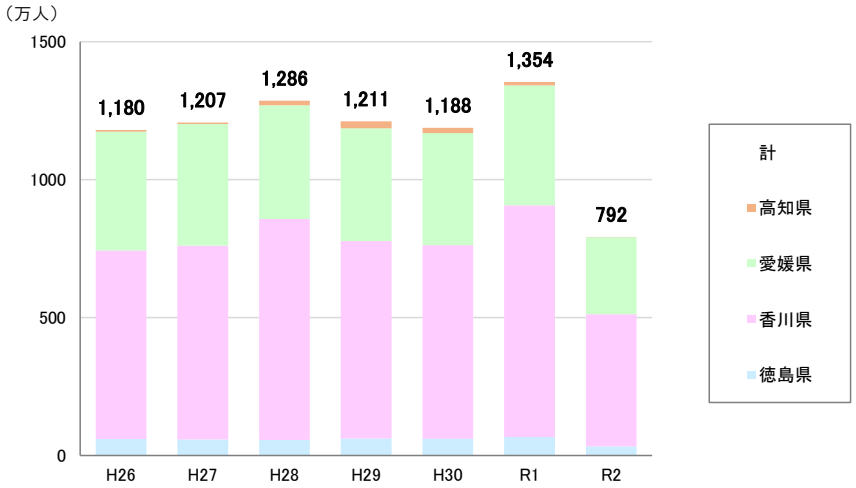


図　管内の航路利用者数

資料：港湾統計年報（船舶乗降人員表）

2-1-3 海上交通の運営状況

- 海上交通事業者の資料によると、平成 30 年度では管内の離島航路等 36 航路のうち、収支率 100%以上は約 22%、50%未満は約 45%となっているが、令和２年度では、収支率 100%以上は全体の約６%、50%未満は約 53%となっている。
- コロナウイルス感染症の拡大による不要不急の外出等の影響で営業収支率が悪化したことが推察される。

＜平成 30 年度：コロナ前＞　　＜令和 2 年度：コロナ禍＞

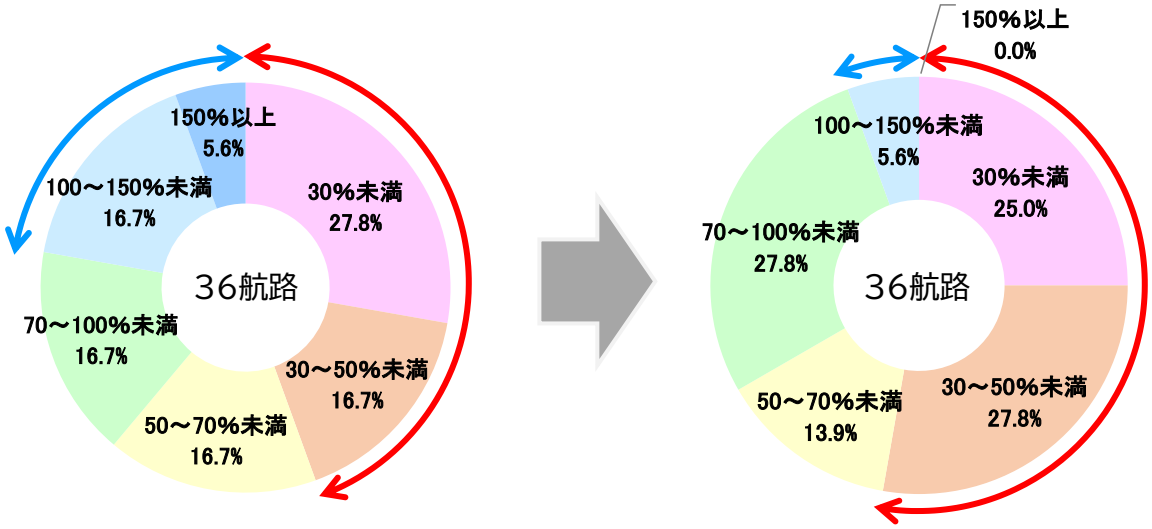


図　管内の離島航路等の営業収支率の変化

資料：四国運輸局

下表のとおり。

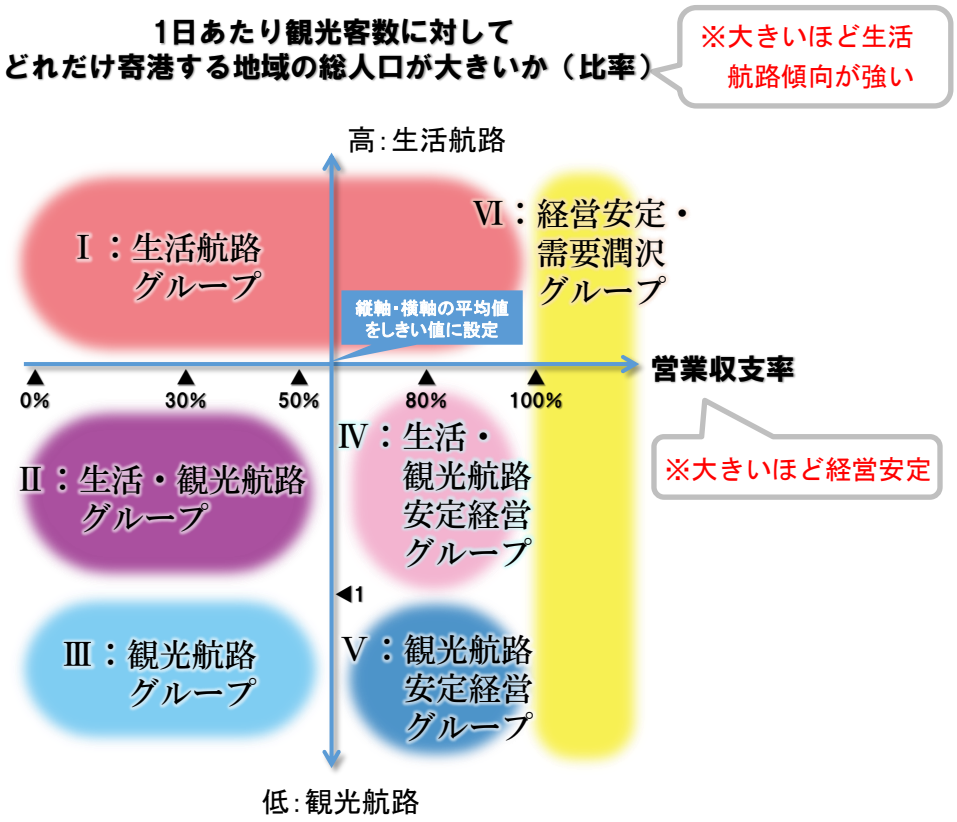
表　離島統計年報から分かる調査対象航路が寄港する島等の基礎データ

県名＆島名	高校		医療施設		平成27年度観光客数					年間宿泊者数	老齢化率	平成27年国勢調査	
	学校数	生徒数	総数	病床数	春(27.3～27.5)（千人）	夏(27.6～27.8)（千人）	秋(27.9～27.11)（千人）	冬(27.12～28.2)（千人）	計（千人）	27.3～28.2（千人）	(%)	人口（人）	世帯数（世帯）
愛媛県安居島	—	—	—	—	0.1	0.1	0.1	—	0.7	—	33.3	20	11
愛媛県鵜島	—	—	—	—	0.4	0.4	0.4	0.3	1.5	—	—	23	15
愛媛県岡村島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛媛県嘉島	—	—	1	—	0.1	0.1	—	—	0.2	—	—	80	40
愛媛県岩城島	—	—	2	—	31.7	31.7	5.2	2.6	46.8	7	28.1	2033	1090
愛媛県弓削島	1	1	3	—	35.9	35.9	28.1	26.6	143	9.3	33.7	2835	1192
愛媛県魚島	—	—	1	6	0.7	0.7	0.6	0.3	3.8	0.7	35.2	168	102
愛媛県興居島	—	—	1	—	0.1	0.1	3	0.5	23.3	0.1	54.8	1118	559
愛媛県戸島	—	—	1	—	0.4	0.4	2.4	0.8	4.7	0.3	37.2	307	166
愛媛県高井神島	—	—	1	—	0.3	0.3	0.2	0.1	1.1	—	61.5	26	20
愛媛県佐島	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.1	48.9	489	242
愛媛県鹿島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛媛県小大下島	—	—	1	—	0.8	0.8	1	0.7	3.4	—	66.7	23	18
愛媛県小島	—	—	—	—	0.9	0.9	0.9	1.5	4.2	—	—	11	7
愛媛県生名島	—	—	1	—	6.6	6.6	4.7	5.6	28.7	2.2	47	1582	739
愛媛県青島	—	—	1	—	1.9	1.9	1.5	0.7	5.8	—	66.7	17	11
愛媛県大下島	—	—	1	—	0.4	0.4	0.5	0.6	2	—	90.9	69	44
愛媛県大三島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛媛県大島	—	—	1	—	12	12	11.7	10.3	46.5	—	51.6	190	111
愛媛県中島	—(1)	—(1)	2	50	0.9	0.9	3.8	0.5	33.5	2.5	54.4	2781	1263
愛媛県津島	—	—	—	—	0.5	0.5	0.7	0.6	2.4	—	100	13	10
愛媛県津和地島	—	—	1	—	0.2	0.2	0.5	0.1	2.8	0.2	63.5	291	161
愛媛県釣島	—	—	—	—	0.2	0.2	0.4	0.2	1.6	—	72.2	37	18
愛媛県怒和島	—	—	1	—	0.2	0.2	0.5	0.1	4.3	—	53.2	354	181
愛媛県二神島	—	—	1	—	0.2	0.2	0.4	0.1	2.1	—	79.7	127	80
愛媛県日振島	—	—	3	—	0.8	0.8	2.1	1.4	5.8	0.3	30.3	289	140
愛媛県馬島	—	—	—	—	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	—	75	20	9
愛媛県伯方島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛媛県豊島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛媛県睦月島	—	—	1	—	0.2	0.2	1.1	0.5	6.4	—	76	222	142
愛媛県野忽那島	—	—	1	—	0.1	0.1	0.7	0.1	3.5	—	73.5	106	71
愛媛県来島	—	—	—	—	1	1	2.4	0.8	5.9	—	—	15	7
岡山県犬島	—	—	1	—	6.5	6.5	7.1	2.3	24.7	2.4	58.8	44	32
岡山県真鍋島	—	—	1	—	1.1	1.1	1.7	1.1	6.9	3	57.1	201	108
広島県因島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
広島県大崎上島	1	1	14	31	15.7	15.7	16.4	9.8	71.8	25.4	35.4	7915	3842
香川県粟島	—	—	1	—	2.3	2.3	2.3	1.8	9.8	—	82.5	216	132
香川県伊吹島	—	—	1	—	3.7	3.7	4	2.3	14.3	1.1	40.4	400	211
香川県牛島	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	10	7
香川県広島	—	—	1	—	3.6	3.6	3.6	3.2	14.6	—	75.2	226	144
香川県高見島	—	—	1	—	0.3	0.3	0.3	—	1.6	0.2	64.3	27	19
香川県佐柳島	—	—	1	—	0.3	0.3	0.3	—	1.6	—	93.5	72	51
香川県志々島	—	—	1	—	0.5	0.5	0.4	0.3	1.7	—	66.7	18	13
香川県手島	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.2	30	21
香川県女木島	—	—	1	—	25.4	25.4	23.7	11.7	103.6	—	65.2	136	84
香川県小手島	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41.2	36	19
香川県小豆島	2	2	13	505	275.8	275.8	317.2	220.1	1121.9	126.7	36.6	14862	6411
香川県大島	—	—	—	—	1.6	1.6	1.7	1.7	6.6	—	—	75	20
香川県男木島	—	—	1	—	1.9	1.9	1.4	2.3	7.3	—	56.7	148	90
香川県直島	—	—	2	19	145	145	150	68	496	102	29.6	3105	1503
香川県鴈島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
香川県豊島	—	—	2	—	11.4	11.4	13.9	4.6	41.3	—	44.7	867	438
香川県本島	—	—	1	—	17.6	17.6	17.5	13.7	67.7	—	53.8	396	212
香川県余島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
高知県鵜来島	—	—	—	—	0.1	0.1	0.2	0.1	0.9	0.7	36.4	23	17
高知県沖の島	—	—	3	—	0.8	0.8	1	0.8	5	4.5	52.9	149	90
徳島県伊島	—	—	1	—	0.8	0.8	0.6	0.5	3.9	0.5	—	165	73
徳島県高島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
徳島県出羽島	—	—	1	—	4	4	2.5	2.5	10	0.2	72.2	72	46
徳島県大毛島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
徳島県島田島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

2-1-5 航路のパターン分類（グループ化）

- 四国管内の航路は、寄港地の都市の特性（特に、人口集積や医療施設・学校等の集積状況、観光資源の分布状況等）によって様々。
- そのため、それぞれの管内の航路の特性をグループ化し、それぞれの海上交通事業者と陸上交通事業者にヒアリングを実施し、事業者の抱えている課題や対応の方向（事業者意向等）を整理した。

＜航路のグループ分け＞



分類	分類における定義づけ	航路数
Ⅰ：生活航路グループ	営業収支率（H30）が 100％未満であり、1 日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が平均値以上	11 航路
Ⅱ：生活・観光航路グループ	営業収支率（H30）が平均値未満であり、1 日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が1以上だが、平均値未満	9 航路
Ⅲ：観光航路グループ	営業収支率（H30）が平均値未満であり、1 日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が1未満	2 航路
Ⅳ：生活・観光航路安定経営グループ	営業収支率（H30）が 100％未満だが、平均値以上であり、1 日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が平均値未満	4 航路
Ⅴ：観光航路安定経営グループ	営業収支率（H30）が 100％未満だが、平均値以上であり、1 日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が1未満	1 航路
Ⅵ：経営安定・需要潤沢グループ	営業収支率（H30）が 100％以上	6 航路
その他	離島振興法対象の島しょを含まないため、データが欠損し、分類困難（架橋された島々等をつなぐ航路）	18 航路

2-2 海上交通事業者アンケート

2-2-1 調査概要

下表のとおり。

表　海上交通事業者アンケートの概要

項　目	調査項目・実施方法
目的	○航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況（検討予定等の意向含む） ○海上交通事業者と行政（市町村）の関わり方・連携の現状把握 ○航路改善計画の策定意向や地域公共交通利便増進実施計画等の作成への期待意向
調査方法	○メールによる配布・回収 ○四国運輸局を通じて、担当部署にアンケート票をメール送付 （メール返信先は受託者）
調査対象	○四国運輸局管内の一般旅客定期航路事業者（45 事業者）
調査期間	令和３年 11 月～12 月
調査項目	○事業経営の状況 ・事業売上高の構成比率 ・自治体からの補助金の状況（比率など） ・資本関係がある会社等（比率など） ○航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況 ・各種方策の実施状況（検討予定等の意向含む） ・海上交通におけるコロナウイルス感染症の影響 ・影響緩和策（特に経費削減方策）の実施状況（未実施の場合は理由も把握） ○陸上交通（二次交通）の運行にかかる現状 ・当該航路と接続する陸上交通（二次交通）の運行状況 ・乗り継ぎ利用者の状況（利用者数、利用者特性等） ・接続ダイヤについての評価 ○運行計画の立て方 ○海上交通事業者と行政・陸上交通事業者との連携の現状 ・協議・議論できる場の設定状況と海上交通事業者の関わり方 ・航路活性化に向けた連携体制の有無及びその活動状況 ・連携体制の課題 ○海上交通の活性化策についての要望や意見 ・連携体制の課題（取り組んでいるが利用が伸びない、人材や資金など取り組む際の懸念点）
回収状況 （回収率）	40 票（88.9%）

調査票は、資料編に示すとおり。

表　対象者リスト

No.	会社名	該当する航路
1	粟島汽船(株)	須田～粟島～宮の下
2	㈱真鍋海運	伊吹～観音寺
3	国際両備フェリー(株)	高松～池田
4	（公財）神戸ＹＭＣＡ	土庄～銀波浦～余島
5	たどつ汽船(株)	多度津～佐柳
6	四国汽船(株)	高松～宮浦～宇野 本村～宇野 宮浦～家浦～犬島
7	四国フェリー(株)	岡山～土庄
8	雌雄島海運(株)	男木～高松
9	小豆島フェリー(株)	高松～土庄 姫路～福田
10	小豆島豊島フェリー(株)	宇野～土庄
11	(株)豊島フェリー	家浦～高松 唐櫃～高松
12	三豊市	仁尾～蔦島
13	備讃フェリー(株)	丸亀～広島
14	本島汽船(株)	本島～丸亀
15	国立療養所大島青松園	大島～高松
16	伊島連絡交通事業(有)	伊島～答島
17	出羽島連絡事業(有)	牟岐～出羽島
18	鳴門市 土木課	黒島～高島 岡崎～土佐泊
19	青島海運(有)	青島～長浜
20	石崎汽船(株)	松山～宇品
21	(株)ごごしま	由良・泊～高浜
22	(有)新喜峰	安居島～北条
23	中島汽船(株)	三津浜～中島
24	松山市　観光・国際交流課	中須賀～鹿島
25	松山・小倉フェリー(株)	松山～小倉
26	今治市　吉海支所住民サービス課	津島～幸
27	今治市　関前支所住民サービス課	岡村～今治
28	岩城汽船(株)	岩城～土生
29	大三島ブルーライン(株)	今治～木江・大三島・岡村
30	上島町　魚島総合支所産業建設課	魚島～弓削～土生
31	上島町　公営事業課	立石～長崎
32	(有)くるしま	馬島～波止浜
33	芸予汽船(株)	今治～土生
34	シーセブン(有)	尾浦～宮窪
35	四国開発フェリー(株)（東予事務所）	東予～新居浜～神戸～大阪
36	津島渡船(有)	津島～今治
37	新居浜市　地域交通課	大島～黒島
38	宇和島運輸(株)	八幡浜～別府 八幡浜～臼杵
39	九四オレンジフェリー(株)	八幡浜ー臼杵
40	盛運汽船(株)	日振～宇和島
41	田中輸送(有)	大島～八幡浜
42	愛南町（西海支所）	船越～鹿島
43	高知県（高知土木事務所）	長浜～種崎
44	宿毛市　企画課	沖の島～片島
45	須崎市　企画政策課	坂内～埋立

2-2-2 調査結果

1）事業経営の状況

- 航路に対する行政からの財政支援状況をみると、当該 36 航路のうち３割が「財政負担なし」の状況となっている。そのような海上交通事業者の半数以上は「航路事業のみ」の経営状況となっており、資本関係にある会社がいる状況にある。
- 赤字補填は関係企業からの融資等で成り立っている状況にあり、内部補填構造にあることが分かる。

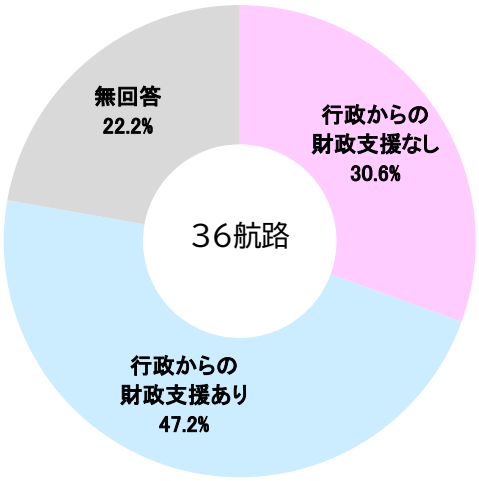


図　航路に対する財政支援状況

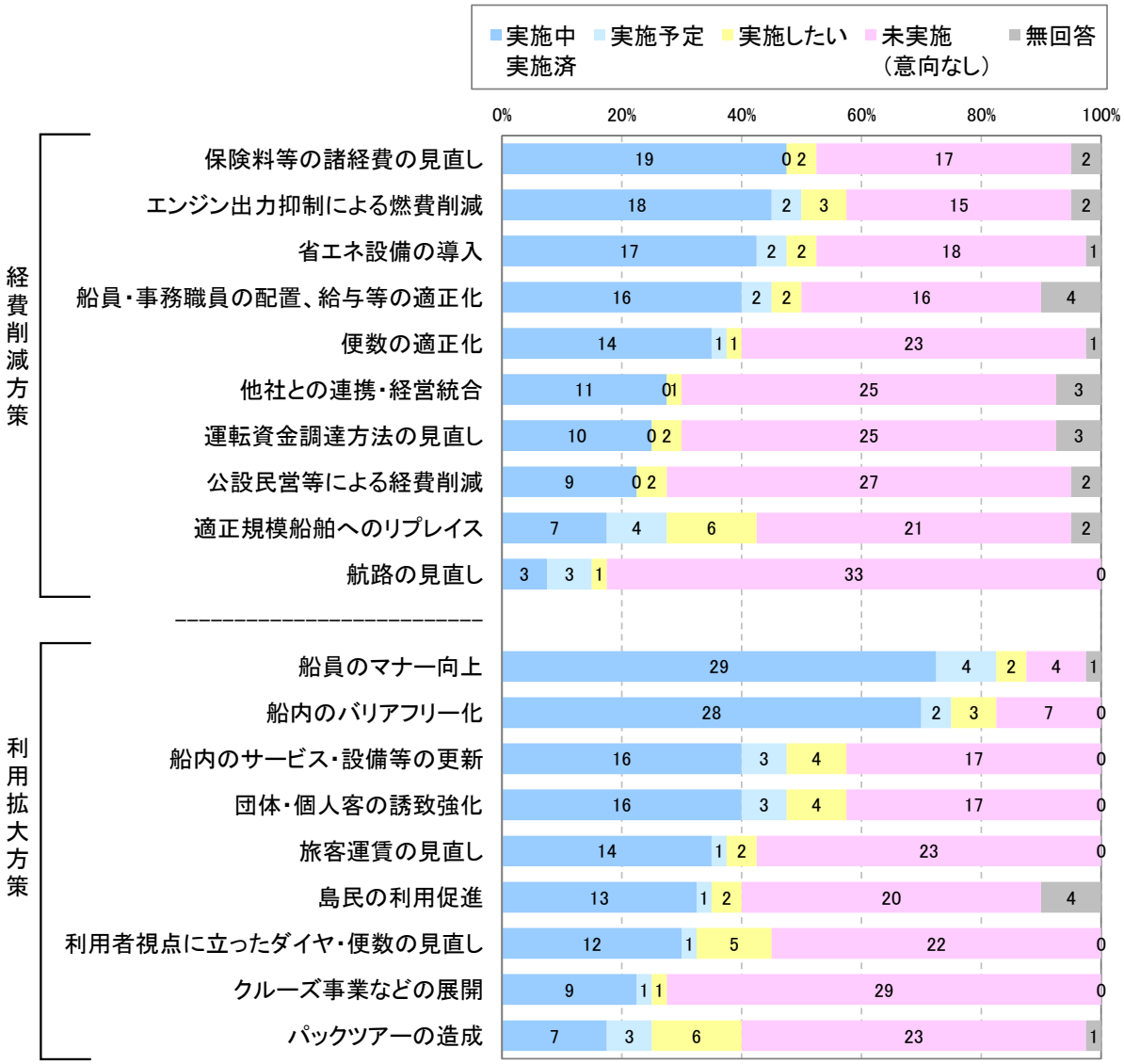
表　海上交通事業者の他事業の経営状況

行政からの財政支援	企業の経営状況	資本関係のある会社
行政からの財政支援なし 11社	航路事業のみ 8社	なし　1社
		あり　7社
	他事業も経営 2社	なし　1社
		あり　1社
	無回答　1社	なし　1社
行政からの財政支援あり 17社	航路事業のみ 14社	なし　10社
		あり　4社
	他事業も経営 3社	なし　1社
		あり　2社

2）航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況

①各種方策の実施状況

- 管内の海上交通事業者が実施していることとしては、経費削減方策では「保険料等の諸経費の見直し」、「エンジン出力抑制による燃費削減」、「省エネ設備の導入」、「船員・事務職員の配置、給与等の適正化」が比較的多い状況にある。
- 利用拡大方策では「船員のマナー向上」、「船内のバリアフリー化」、「船内のサービス・設備等の更新」、「団体・個人客の誘致強化」が比較的多い状況にある。
- また、「実施予定はないが、実施したい」と考えているのは、経費削減方策では６社が「適正規模船舶へのリプレイス」と回答しており、利用拡大方策では６社が「パックツアーの造成」、５社が「利用者視点に立ったダイヤ・便数の見直し」と回答している。



各方策の航路での実施状況を次ページ以降に示す。

（1）省エネ設備の導入

表　実施状況

（件）

省エネ設備の導入	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	17	5	1	1	2	0	4	4
実施予定である	2	0	0	0	0	0	0	2
実施したいができていない	2	1	0	0	0	0	1	0
実施していない	18	2	3	3	2	1	1	6

表　実施内容

	内容
管内事例	旅客船エンジンに省エネルギー設計のものを採用。
	船舶の電気の LED 化。
	省エネプロペラ。
	省エネ対応エンジン、低摩擦型船底塗料使用により、従来の既存船より年間 800 万円の燃料削減。
	フレンドフィンの設置。
	船の新造にあたり塗料等を見直し省エネにつながる塗装をした結果、使用燃料が減った。
	LED 照明の設置。
	船舶の主機関省エネ化。
	低摩擦型選定塗料の採用（防汚効果向上）,舵フィン、バウキャップの取付。

（2）適正規模船舶へのリプレイス

表　実施状況

（件）

適正規模船舶へのリプレイス	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	7	2	0	1	2	0	2	0
実施予定である	4	0	1	0	1	0	0	2
実施したいができていない	6	3	1	0	1	0	1	0
実施していない	21	3	3	3	0	1	3	8

表　実施内容

	内容
管内事例	2018 年、2020 年にリプレイスが終わった。予備の小型船のリプレイスを検討中。
	H31 年 4 月新造船を投入した。
	新造船を導入した。これからの経営を考えると新造船を導入する最後のチャンスだったかもしれない。 軽合金を使うなど、省エネにつながる新造船。 古い船は修理に費用がかかり、結果的にコスト増につながっていた。
	車載可能な 19 トン船舶にて運航している。
	新造船へのリプレイス。
	令和 3 年 2 月末に新造船導入。
	2021 年に新造船を導入したが、3 航海増便したので、燃料及び船員増員でのコストアップ,今後集客を図り売り上げ増を目指す。

（3）航路の見直し

表　実施状況

（件）

航路の見直し	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	3	3	0	0	0	0	0	0
実施予定である	3	1	0	0	0	0	1	1
実施したいができていない	1	1	0	0	0	0	0	0
実施していない	33	3	5	4	4	1	5	11

表　実施内容

	内容
管内事例	高浜寄港便を４回から２回に変更した。
	長年できる限り改善を続けており、最近でも寄港地を抜港しています。

（4）便数の適正化

表　実施状況

（件）

便数の適正化	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	14	3	1	0	1	1	3	5
実施予定である	1	1	0	0	0	0	0	0
実施したいができていない	1	1	0	0	0	0	0	0
実施していない	23	3	3	4	3	0	3	7

表　実施内容

	内容
管内事例	市からの航路事業の譲受にあたり、４便から５便に１便を増便しました。
	冬季（12 月～2 月末）までは、馬島便の最終便（馬島着のみ）は、減便している。
	利用客の頻度に合わせて、便数を調整している。
	離島航路協議会で議論されている。
	高松～小豆島（草壁港）との合併により増便となり、利用客の利便性を維持している。
	他社とのバランスを見てダイヤを検討している。
	現状が適正と思われる。
	黒崎・岡崎渡船に関しては利用人数に応じて平成 20 年度、平成 23 年度に運航回数を減便しております。
	夏季は多くの利用が見込めるため延長営業を実施している。
	適正であります。
	コロナの影響により利用の少ない便を休航にした。
	過去に 29 便であった便数を平日・祭日 20 便、日曜日 19 便に減便した経緯がある。また、利用者の利便性を図る観点から便の時間の変更も実施したことがある。

（5）エンジン出力抑制による燃費削減

表　実施状況

（件）

エンジン出力抑制による燃費削減	回答数	パターン						
		Ⅰ 生活航路グループ	Ⅱ 生活・観光航路グループ	Ⅲ 観光航路グループ	Ⅳ 生活・観光航路安定経営グループ	Ⅴ 観光航路安定経営グループ	Ⅵ 経営安定・需要潤沢グループ	その他
実施している	18	4	2	1	0	0	4	7
実施予定である	2	1	0	0	0	1	0	0
実施したいができていない	3	2	0	0	1	0	0	0
実施していない	15	1	2	2	3	0	2	5

表　実施内容

	内容
管内事例	運航前の始動、主機、補機の時間差をおいている。
	回転数を下げる。
	海域によって、速力を調整し、燃料を抑えるように努力している。燃油の高騰は非常に厳しい。
	エンジンは必要最低限しか使用していない。
	航海時間がかかって運航時間に影響が出ないよう、配慮しながら出力抑制を実施している。
	使用船舶の運航の定時性をある一定確保しながら、潮流等の影響を利用し、時間的に余裕のある時には、主機関の回転数を落として燃料消費に努めている。
	出入港時のスロー運航を実施。主機関の回転数を調整している。
	速力を調整し燃費を抑えている。 主機の回転数を調整し消費量を削減する等。
	出入港時のスロー運航を実施。主機関の回転数を調整している。
	停泊中の客室空調稼働時間を削減。
	時間にゆとりが発生した時は減速（出力抑制）している。
	運航前の時間を遅らせている。 出入港時のスロー運航の励行。 燃料費高騰時より航海時間に影響ない程度で出力を抑制している。
	潮流状況によって速力を調整し、燃料を抑えている。
	航海時間に影響ない程度で出力を抑制。
	主機関の回転数を落とし消費量を削減。
	必要以外の機関使用は避けている。 運航時、安全を確保できる最低限の機関回転数で抑えている。

（6）公設民営等による経費削減

表　実施状況

（件）

公設民営等による経費削減	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	9	4	0	1	0	0	1	3
実施予定である	0	0	0	0	0	0	0	0
実施したいができていない	2	0	1	0	0	0	0	1
実施していない	27	4	4	2	4	1	5	7

表　実施内容

	内容
管内事例	令和３年１０月から、観音寺市より航路事業を譲受し、運航しています。
	中島町営から、中島汽船株式会社になった。
	上島町に１隻建造してもらっている。
	民間へ運航管理業務を委託している。
	公設民営とはいかなかったが、２航路を一本化し、コスト削減をしている。
	渡船については、平成 15 年度より民間委託し、現在に至っております。
	平成２６年度から公営航路を民間事業者に委託している。
	渡船運航業務をアウトソーシングにより(平成 16 年から)民間事業者に委託している。

（7）船員・事務職員の配置、給与等の適正化

表　実施状況

（件）

船員･事務職員の配置、給与等の適正化	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	16	6	2	0	1	1	2	4
実施予定である	2	1	0	0	0	0	1	0
実施したいができていない	2	0	0	0	1	0	1	0
実施していない	16	1	2	2	2	0	2	7

表　実施内容

	内容
管内事例	フェリーの乗組員数を６名から５名へ。
	定期昇給は２分の１にしている。
	長年できる限り改善は続けています。（人員削減、報酬・給与削減、シルバー人材センター活用等）
	船員３名事務員１名と最小限の人数で経営している。
	人員を確保し全員がきちんと有休消化できるよう余裕を持たせている。給与も手当等をつけて不満が出ないよう適正な金額を支払っている。
	海員組合に加入しているから。
	限られた人員（正社員・パート）で運営しており、船員は全員海員組合員。
	役員報酬 12%のカット及び陸上員マルチタスク化による人件費の削減。
	嘱託職員の採用（人件費抑制）。
	役員報酬のカット、賞与の削減。
	問９のとおり民間委託の中で、人員配置等を適正に実施している。
	運航要員の最小化の見直し,事務部門、サービス要員の別会社化。
	渡船運航業務を直営から民間事業者に委託することにより運航業務経費の削減を実施した。 船員・事務職員及び給与は、安全運航確保ができる最低限の人数・金額で実施している。

（8）他社との連携・経営統合

表　実施状況

（件）

他社との連携･経営統合	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	11	3	2	0	1	1	2	2
実施予定である	0	0	0	0	0	0	0	0
実施したいができていない	1	1	0	0	0	0	0	0
実施していない	25	4	3	4	3	0	4	7

表　実施内容

	内容
管内事例	同業者との連携はないが、異業種との連携を進め、売上を伸ばすように努めている。
	朝の通勤通学時のみ他社に委託して運航してもらっている。
	ジャンボフェリー（株）のグループ会社として経営に参加しています。
	観光面に力を入れているので、大島にある飲食店や行政と協力し大島の PR を積極的に行っている。
	四国フェリー（株）一部業務を委託している。
	加藤汽船株式会社のグループ傘下となり、ジャンボフェリーとの連絡切符を発売するなどグループ間の連携を進めている。
	船内売店及び陸上売店業務をグループ内での委託、別航路の予備船として貸船。
	瀬戸内海汽船株式会社と共同運航を行っている。
	他社船舶を緊急用に使用船登録している。
	グループ会社にサービス要員を委託。

（9）保険料等の諸経費の見直し

表　実施状況

（件）

保険料等の諸経費の見直し	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	19	3	0	2	2	1	4	7
実施予定である	0	0	0	0	0	0	0	0
実施したいができていない	2	1	0	0	0	0	1	0
実施していない	17	4	5	1	2	0	1	4

表　実施内容

	内容
管内事例	相見積もり。 軽微な修繕は自己負担にする。
	燃料油のグループ共同仕入れによる価格の低廉化。一番効果が高い保険料掛け金の一括前納。
	入渠先の選定および船具の購入等については、事前に見積をとるなど、価格の調査を行い決定する。 障害保険の補償ランクについて、船舶新造の際に見直した。
	毎年度の予算要求時に精査している。
	船価に合わして保険料を見直している。
	芸術祭等の利用客の拡大に合わせて見直しを行っている。
	グループ会社で契約しているので、単独で契約するよりもコストを抑えられている。
	各種経費は毎年見直しを実施。岸壁使用料等の減免を申し入れ。燃料油のグループ共同仕入れによる価格の安定化。
	保険料に関しては、複数社の見積りをとっている。 従業員の日々のメンテナンスを、しっかり実施することにより、修繕費の削減に繋げている。
	修繕費（ドック費用）の複数業者による見積合わせの実施。
	従来から市の規則に基づいて修繕費や燃料費等の入札を実施している。修繕費については安全性とのバランスを考慮しながら必要最低限の修繕にとどめ、経費の削減に努めている。
	港湾施設使用料の減免を要望。
	ドックについては、合い見積もりを行っている。
	コロナ対策として岸壁使用料等の減免を申し入れ。
	岸壁使用料等の減免申し入れ。

（１０） 運転資金調達方法の見直し

表　実施状況

（件）

運転資金調達方法の見直し	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	10	4	0	0	1	1	2	2
実施予定である	0	0	0	0	0	0	0	0
実施したいができていない	2	1	1	0	0	0	0	0
実施していない	25	2	4	3	3	0	4	9

表　実施内容

	内容
管内事例	コロナ対策の融資など、金利の低いものを使用した。日本政策金融公庫の融資を受ける際に経営力向上計画を提出し、金利が下がった。
	今回コロナによる無利子貸し付けを利用した。
	コロナ対策法で銀行融資を受けている。
	民間に借入の申し込み。 コロナ禍で新造船と時期がかぶった。
	昨年はコロナ融資を受け、低利子借入を実施中。
	コロナの影響により売り上げが大きく落ち込み、愛媛県及び八幡浜市より無利子の融資を受けている。

（１１） 旅客運賃の見直し

表　実施状況

（件）

旅客運賃の見直し	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	14	3	2	0	0	1	4	4
実施予定である	1	1	0	0	0	0	0	0
実施したいができていない	2	0	0	0	1	0	1	0
実施していない	23	4	3	4	3	0	1	8

表　実施内容

	内容
管内事例	島民割引。
	ＩＣカードの導入により５%の割引。現状、利用者の６割程度が利用している。
	消費税が増税されたときに消費税分を値上げした。
	往復割引を実施。
	島民割引を実施している（高松市が差額を負担）。
	往復割引及び定期便車輌の後払い精算による割引実施。今後、更に燃料が高騰するようであれば燃料サーチャージも視野に考えていかないといけない。
	往復割引を実施中。
	町民（直島町）割引を実施。
	往復割引、回数券等の販売の実施。
	年間パスや高齢者・小児割引などを実施している。
	旅客運賃の値上げ及び各種割引の廃止。
	島民の運賃補助を行っている。

（１２） 利用者視点に立ったダイヤ・便数の見直し

表　実施状況

（件）

利用者視点に立ったダイヤ･便数の見直し	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	12	5	0	0	0	1	3	3
実施予定である	1	0	1	0	0	0	0	0
実施したいができていない	5	1	0	1	2	0	1	0
実施していない	22	2	4	3	2	0	2	9

表　実施内容

	内容
管内事例	季節時間の設定。
	お盆等多客時には、臨時便を運航している。臨時便は予備船をもっているのでそれで対応。
	常々各自治体の了解を取って運航時刻を作成している。
	夏ダイヤ（8/1～8/20）の設定。 繁忙期の旅客定員の増加（ゴールデンウイーク）。
	2021 年 4 月に航路の集約により、通勤・通学・通院の利便性をあげるために増便を実施。
	高松～直島の高速船は行政の意向にあわせて最終便の時間を遅らせた。 反響は半々。
	需要の多い通勤・通学の時間帯には、便数を多く設定している。
	黒崎・岡崎渡船に関しては利用人数に応じて平成 20 年度、平成 23 年度に運航回数を減便しております。
	夏季は利用者が多いため延長営業を実施している。
	問７－２と同内容である。(過去に 29 便であった便数を平日・祭日 20 便、日曜日 19 便に減便した経緯がある。また、利用者の利便性を図る観点から便の時間の変更も実施したことがある。)

（１３） 船内のバリアフリー化

表　実施状況

（件）

船内のバリアフリー化	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活・観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	その他
実施している	28	7	4	2	3	1	5	6
実施予定である	2	1	0	0	0	0	0	1
実施したいができていない	3	0	0	0	1	0	1	1
実施していない	7	0	1	2	0	0	0	4

表　実施内容

	内容
管内事例	車いすでの乗下船が可能となっています。
	船内バリアフリー。
	フェリーはバリアフリー化したものにリプレイスした。
	エレベーターの増設。 新造船の建造にあわせバリアフリー対応の強化。
	２隻のうち１隻はバリアフリー船である。
	令和４年 10 月に新船へのリプレイスの際に、バリアフリー化船舶の建造を予定している。
	平成 25 年に新造船にしたときに実施済みである。また細かい内容については、毎年運輸局へ報告している移動円滑化実績等報告書を参照ください。
	多目的トイレの設置、車いすスペースの設置、一階に客船の設置。
	車イススペースの確保。客室出入口のバリアフリー化を実施。
	現行の船も新造船もバリアフリー対応である。
	平成 27 年、新造船を導入時にバリアフリー化を実施。
	車いすスペース、トイレ、手すり等。
	トイレ
	エレベーター等の設置。
	バリアフリールームの設置、障がい者用トイレ、車椅子スペースの確保。 介護が必要な乗客への誘導を実施。
	現時点でのバリアフリー化については実施済み。特に更なる利便性を図るべく、エレベーターを前後に一基ずつ配置。
	トイレや客室等、バリアフリー対応船として建造している。
	標識・点字・トイレ・エレベーター・客席・通路等 新造船のタイミングで全て見直した。
	令和２年度に建造した新造船のバリアフリー化を実施。
	トイレや客室等、バリアフリー対応船として建造している。
	エレベーターの設置、バリアフリートイレの設置、車椅子席の設置。
	障害者用トイレ有。車いすスペースの確保を行っている。
	新造船時に法定基準を整備済。
	車椅子昇降装置及びエレベーターの搭載、ルールに沿った船内設備の対応（手すりの高さ、通路の幅、段差、席等一式）。
	新造船時に法定基準を整備済。

（１４） 船内のサービス・設備等の更新

表　実施状況

（件）

船内のサービス・設備等の更新	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活・観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	その他
実施している	16	3	1	0	2	1	4	5
実施予定である	3	1	0	0	1	0	0	1
実施したいができていない	4	0	0	0	1	0	2	1
実施していない	17	4	4	4	0	0	0	5

表　実施内容

	内容
管内事例	新造船の外国語対応、Wi-Fi の設置。
	長年できる限り現場・関係各所と相談・調整し実施。
	乗船客の大半が島民であり高齢者が多いため積極的に乗下船の際に歩行介助等を行っている。
	抗菌、抗ウイルス対応の空調設備を設置。 新型コロナウイルス感染症対策のため、客席のベンチシートの背面に飛沫防止用のアクリル板を設置。
	地上デジタル化対応のテレビ導入。Wifi の設置。客室内においてコロナ対策として強制換気システムの導入。通勤時間帯のみ優先座席の設置。充電用コンセントの増設により、携帯電話及びパソコン利用による利便性向上。女性用トイレにパウダールームの設置。客室各区画ごとの温度調整が可能。立ち席なしの定員 500 名分の座席を配置。
	特にコロナ前は多言語対応に力を入れていた。 船内に関わるものは多言語対応。
	令和２年度に新造船を建造。
	新造船の建造（2019 年・2020 年）
	地上デジタル化対応のテレビを導入。
	新造船時に全室個室化済。
	女性専用席及び車いす席の設置、船体横揺れ防止のためフィンスタビライザーの採用。
	船舶運航時間に関し、日本語以外に４ヶ国語の時間表を設置している。(英語・中国・韓国・台湾)また、渡船ホームページへも時刻表の掲載及び渡船関係資料や欠航情報等も掲載し利便性を図っています。

（１５） 船員のマナー向上

表　実施状況

（件）

船員のマナー向上	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	29	5	4	4	4	1	5	6
実施予定である	4	3	0	0	0	0	0	1
実施したいができていない	2	0	0	0	0	0	1	1
実施していない	4	0	1	0	0	0	0	3

表　実施内容

	内容
管内事例	心掛けている。
	ミーティングで教育指導を実施。
	研修時に指導している。
	長年できる限り船員会議等を通じて向上をはかっています。
	ニュースや実際の事例等を入手し、２か月に一回実施している定例会や、回覧で周知している。
	月例のミーティングを行い、指導および協議。
	船員の意識向上を指導。 今後の船員の育成等が悩ましい。船員の成り手がいない。
	乗船客が不快な思いをしないよう丁寧に穏やかに接客するように心掛けている。
	車内でのミーティングを通じて、接客マナーの向上に努めている。 乗客（高齢者）の乗り降りの補助なども率先して行うようにしている。
	定期的に注意喚起を行っている。
	研修。
	マナー講習等実施している。
	服装を整え、礼儀正しい姿勢と話し方を心がけさせている。
	社員教育を実施。 マナー講習会等の参加。
	船員会やミーティングでの教育指導実施。船員の意識向上を指導。船長出席の研修。
	船員の身だしなみや言葉遣いなど意識向上。
	お客様からクレーム等入ったら、担当職員が赴き、説明、今後の対応をしっかりと協議している。
	乗組員研修を行っている。
	定期的な船員講習会等を開いて意識改革等を促す。
	日々、当然するものである。
	毎月の安全教育・非常救難訓練・救命胴衣着用・テロ対策訓練・膨張式救命浮器作動状況確認等の訓練を実施及びヒヤリハット資料を収集し、海難事故を未然に防ぐ体制作りを構築している。接客に介してもコミュニケーションを重視している。

（１６）パックツアーの造成

表　実施状況

（件）

パックツアーの造成	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	7	2	1	0	0	0	2	2
実施予定である	3	1	0	0	0	0	0	2
実施したいができていない	6	2	0	0	1	0	2	1
実施していない	23	3	4	4	3	1	2	6

表　実施内容

	内容
管内事例	夏場にバーベキューツアーの商品を開発。 船とバス、バーベキューを含めて 2,000 円代に。市や県の補助で低価格化を実現。
	上島町の協力により上島町の港を利用するサイクリストの自転車代金の無料化（代金は上島町より頂いている。）。
	弊社船頭ではないが、大島観光ツアーがあれば発案者と共にプランを練り PR する等している。
	グループ内で旅行業の免許を取得しているところと合同でセットにした企画を商品化。 オンラインツアーの実施。県内エージェントとタイアップした商品販売。
	観光施設やホテルと提携したパックツアーを造成している。
	フェリーと観光施設をセットにしたパック商品を実施。

（１７） 団体・個人客の誘致強化

表　実施状況

（件）

団体･個人客の誘致強化	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	16	4	2	0	2	1	3	4
実施予定である	3	1	0	0	0	0	0	2
実施したいができていない	4	1	0	1	1	0	1	0
実施していない	17	2	3	3	1	0	2	6

表　実施内容

	内容
管内事例	県外の修学旅行生の誘致。収益の向上を狙って松山市とも連携し、旅行業の資格を有している石崎汽船の協力を得ながらすすめている。昨年秋は回復傾向にあった。
	観光遊覧切符の販売、地元観光物産協会・商工会議所等との連携によるイベント企画。
	旅行会社と連携し、ツアー団体客を誘致。
	大島で行われるイベント等でイベント発案者や企業と協力し合い積極的に PR をする等している。
	営業
	グループ会社と共同で島内イベントを開催し誘致を強化。 予備船を使って、団体等の貸切等を実施。
	企画したものを旅行業者と商品化し誘客。SNS 発信による個人客の誘客。期間限定の企画切符の造成。島内の観光地とセットプランの造成。
	船旅ぷらすというサイトを運営し誘致につなげている。 行政からの提案や弊社からの提案もふくめて実施している。
	松山市役所と連携し、修学旅行団体を誘客している。
	ＳＮＳ、ユーチューブなどでの情報発信。
	遍路団体客等の乗船予定の連絡が入った場合、乗船を快く受け入れている。また、高知県旅客船協会の会員が自船船舶の掲載冊子を作成し配布している。

（１８） クルーズ事業などの展開

表　実施状況

（件）

クルーズ事業などの展開	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	9	2	1	0	2	1	2	1
実施予定である	1	0	0	0	0	0	0	1
実施したいができていない	1	0	0	0	0	0	1	0
実施していない	29	6	4	4	2	0	3	10

表　実施内容

	内容
管内事例	宮島への貸切船 花火観光貸切船
	地元観光物産協会・商工会議所等との連携によるイベント企画。
	「おさんぽクルージング」という定期船を利用した島への上陸をしない周遊きっぷを通常の定期船往復料金より安く提供している。他にも不定期航路のクルージングも受け付けている。
	貸切船
	花火の船上観覧などを実施。 今はコロナで実施できず。
	すでに周遊船を運航している。

（１９） 島民の利用促進

表　実施状況

（件）

島民の利用促進	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
実施している	13	2	1	0	2	1	6	1
実施予定である	1	1	0	0	0	0	0	0
実施したいができていない	2	1	0	0	1	0	0	0
実施していない	20	4	4	4	1	0	0	7

表　実施内容

	内容
管内事例	島内の空き家を改修し、島に住んでくれる住民を募集している。
	ＩＣカードの導入。 欠航のお知らせ等はメール登録者へ一斉メールで確認してもらうことが多い。島内においては防災無線も利用している。
	乗り心地が良いように船内を常に綺麗にしている。接客も丁寧に行い「乗りたくない」と思われないようにしている。
	回数券
	島民割引を実施している。あくまでも島民の足という点から、繁忙期等、観光利用者が多い時期には、島民の優先乗船を実施している。
	部活動等で島外へ練習試合に出席する際の利用。少年野球・少年バスケ・少女バレー等の島外への練習試合参加での利用。通勤・通学のための定期券発行。
	陸地部の学校行事等で、利用されている。
	地元の中学生の職場体験を受け入れている。
	定期券や回数券を販売することで、島民が利用し易い料金設定としている。
	コロナ補助金を活用し宣伝広告を強化しました。

（２０） 情報発信の強化

＜航路ダイヤの情報発信＞

表　実施状況

（件）

情報発信の強化〈航路ダイヤの情報発信〉	回答数	パターン						
		Ⅰ 生活航路グループ	Ⅱ 生活・観光航路グループ	Ⅲ 観光航路グループ	Ⅳ 生活・観光航路安定経営グループ	Ⅴ 観光航路安定経営グループ	Ⅵ 経営安定・需要調沢グループ	その他
グーグルで最新ダイヤを情報発信している	8	2	0	0	2	0	2	2
駅すぱあとで最新ダイヤを情報発信している	7	3	0	0	0	0	2	2
NAVITIMEで最新ダイヤを情報発信している	8	3	1	1	0	0	2	1
ジョルダンで最新ダイヤを情報発信している	8	3	0	0	0	0	3	2
駅探で最新ダイヤを情報発信している	1	1	0	0	0	0	0	0
航路事業者のホームページで最新ダイヤを情報発信している	28	5	3	1	4	1	5	9
自治体や観光協会等の公的機関のホームページ等で最新ダイヤを情報発信している	21	6	2	3	1	0	4	5
情報発信できていない	1	0	0	1	0	0	0	0

＜陸上交通（二次交通）でのアクセス方法＞

表　実施状況

（件）

情報発信の強化〈陸上交通(二次交通)でのアクセス方法〉	回答数	パターン						
		Ⅰ 生活航路グループ	Ⅱ 生活・観光航路グループ	Ⅲ 観光航路グループ	Ⅳ 生活・観光航路安定経営グループ	Ⅴ 観光航路安定経営グループ	Ⅵ 経営安定・需要調沢グループ	その他
グーグルで最新ダイヤを情報発信している	2	0	0	0	0	0	1	1
駅すぱあとで最新ダイヤを情報発信している	7	1	0	0	2	0	3	1
NAVITIMEで最新ダイヤを情報発信している	4	1	0	1	0	0	2	0
ジョルダンで最新ダイヤを情報発信している	5	1	0	0	0	0	3	1
駅探で最新ダイヤを情報発信している	1	1	0	0	0	0	0	0
航路事業者のホームページで最新ダイヤを情報発信している	14	3	2	0	1	0	2	6
自治体や観光協会等の公的機関のホームページ等で最新ダイヤを情報発信している	16	4	0	0	4	0	4	4

- 情報発信状況としては、海上交通は自社ホームページ、陸上交通は公的機関のホームページでの情報発信が多く、１つの情報発信サイトで陸上交通と海上交通がどちらも情報発信できている事例は全体の２割にとどまっている。
- ５大 CP においては全体の約８％となっており、ほぼ皆無の状況にある。

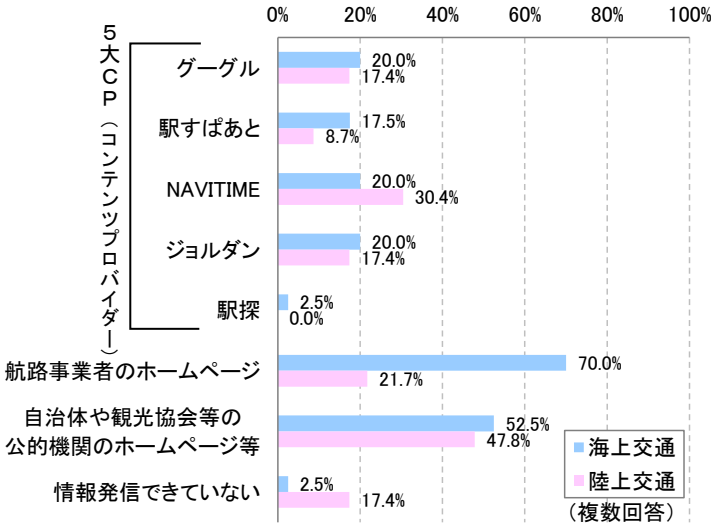


図　海上交通と陸上交通の情報発信状況

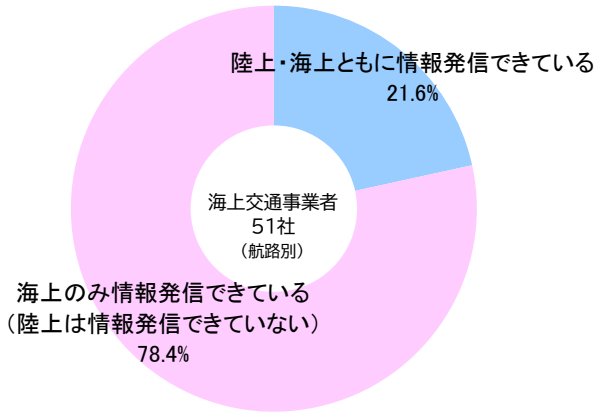


図　陸上交通と海上交通の双方の情報発信状況

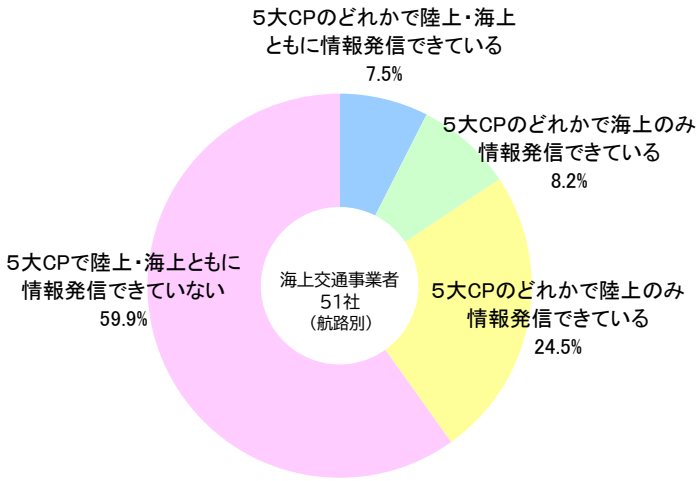


図　陸上交通と海上交通の双方の５大 CP での情報発信状況

表　実施していない理由

No.	経費削減方策	実施していない理由
1	省エネ設備の導入	・実施にかかる費用
2	適正規模船舶へのリプレイス	・実施にかかる費用 ・利用者・従業者の理解 ・実施に必要な手続きや調整
3	航路の見直し（寄港地再編）	・利用者の理解
4	便数の適正化	・利用者・従業員の理解 ・実施に必要な手続きや調整
5	エンジン出力抑制による燃費削減 （エコドライブ）	・実施の効果がみえない
6	公設民営等による経費削減	・実施にかかる費用
7	船員・事務職員の配置、 給与等の適正化	・従業員の理解 ・法律との関係 ・実施に必要な手続きや調整
8	他社との連携・経営統合等 （共通予備船の導入など）	・実施に必要な手続きや調整 ・実施方法や手順が難しい
9	保険料等の諸経費の見直し	・実施の効果がみえない
10	運転資金調達方法の見直し （無利子・低利子借り換等）	・実施方法や手順が難しい

②海上交通におけるコロナウイルス感染症の影響

- コロナウイルス感染症の影響有無をみると、「あり」と回答したのは、37 事業者であり、各グループにおいて、ほとんどの事業者が影響を受けていると回答した。
- 具体的な影響の内容としては、利用者や運賃収入の減少が全てであり、運賃収入が 2～3 割減少と 6～7 割減少に大別できる。

表　コロナウイルス感染症の影響有無

（件）

コロナウイルス感染症の影響	回答数	パターン						
		Ⅰ　生活航路グループ	Ⅱ　生活･観光航路グループ	Ⅲ　観光航路グループ	Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ　観光航路安定経営グループ	Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	その他
あり	37	7	5	3	4	1	6	11
なし	3	1	0	1	0	0	0	1

表　コロナウイルス感染症の影響内容

〈グループⅠ〉

パターン	コロナウイルス感染症による影響内容
Ⅰ　生活航路グループ	運賃収入が全体で 1．2 割減少した。
	運賃収入が約3割減少した。
	島への渡航自粛の要請のため、観光客等が減少しています。
	島外者の利用が減少。
	利用客が減少し、運賃収入が減少した。
	利用者が 30%以上減少した。
	旅客収入が　2～3　割減少しました。

〈グループⅡ〉

パターン	コロナウイルス感染症による影響内容
Ⅱ　生活･観光航路グループ	コロナの影響で、感染者が増えている時期は利用客が減ったが、コロナが少し落ち着いた頃、県外に出ないで地元の観光をする利用客が増えたので、年間で利用客数が前年より 1 割増加した。
	乗船客が平均して 4～5 割ほど減少した。
	利用者が 3 割減少し、運賃収入も3割減少した。
	利用者と運賃収入で 30%減となりました。
	令和2年度（令和元年 10 月～令和2年 9 月末）に比べ、令和3年度（令和2年 10 月～令和3年 9 月末）は約3割減少した。それに伴い運賃収入も約3割減少した。

〈グループⅢ〉

パターン	コロナウイルス感染症による影響内容
Ⅲ　観光航路グループ	市外への外出等が減り、市内での移動（島への渡海）が増加したため、運賃収入は微増した。
	利用者の減少。
	観光客･帰省客の減少や、住民の外出自粛による利用者減により、全体の 3～4 割程度の運賃収入減。

〈グループⅣ〉

パターン	コロナウイルス感染症による影響内容
Ⅳ 生活･観光航路安定経営グループ	減少。
	例年多忙期の旅行客が減少、収入が全体で7割減少した。
	コロナ発生で観光客の激減で運賃売り上げが 6 割減少している。

〈グループⅤ〉

パターン	コロナウイルス感染症による影響内容
Ⅴ 観光航路安定経営グループ	コロナウイルス感染症で利用者が2割減少した。車両運行の増加により運賃収入全体では昨年度のほぼ横ばい。

〈グループⅥ〉

パターン	コロナウイルス感染症による影響内容
Ⅵ 経営安定･需要潤沢グループ	島内や近隣での感染者の情報により、利用が急激に落ちた。また、通勤者等はテレワークになったので利用が減。コロナの影響で島内の物流がストップになり、営業マンや物流関係の車輌が減。観光客は激減した。運航収入は 30～40%ダウン。
	減少。
	利用者が減少した。
	運賃収入が約15%程度減少した。
	島民からの渡航自粛要請もあり、土日祝の観光客が減少している。

〈その他〉

パターン	コロナウイルス感染症による影響内容
その他	R2年度は前年度と比較して、渡船利用者が▲23%、渡船･駐車場使用料が▲18%となった。
	運航収入が令和元年度と令和 2 年度と比較して全体で 1 割強減少した。
	運賃収入が3割減少。
	運賃収入が 6 割程度減少。
	観光目的の定期航路の為、運航中止の期間があった。
	土日祝の観光客が減少している。
	当該船舶は、通勤客･通学客等が主であり如実に変化は見られなかったが県内･県外から来られるお遍路さんは激減しました。また、運航面からは乗組員の事務所及び船橋が手狭であり集団感染による運航中止を懸念しました。
	来客数が減少し、運賃収入もそれに伴い減少した。
	利用者の大幅減少。
	旅客の移動が大幅減。

- コロナウイルス感染症の影響緩和策の実施状況をみると、アルコール消毒液の設置や、除菌作業、抗菌・抗ウイルス対応（コーティング等）等の基本的な対策をしつつ、一部の事業者においては、減便や定員削減等を実施している。
- 中には、減便による密を避けるため、便数を維持している事業者も複数みられた。

表　コロナウイルス感染症の影響緩和策の実施状況

〈グループⅠ〉

パターン	コロナウイルス感染症の影響を緩和するための対策 （対策を行っていない場合は、その理由）
Ⅰ　生活航路グループ	抗菌･抗ウイルスコーティング、アルコール除菌液の設置などのコロナウイルス対策。
	船内除菌。
	密を避けるため便数を維持した。
	事業初年度のため、対策は今後の検討となります。
	生活航路のため沿線自治体より減便は認めてもらえなかったため、対策は行っていない。
	島民のライフラインとして削減できなかったから、対策は行っていない。

〈グループⅡ〉

パターン	コロナウイルス感染症の影響を緩和するための対策 （対策を行っていない場合は、その理由）
Ⅱ　生活・観光航路グループ	アルコール消毒と抗菌処理を実施しました。
	島民の生活のための航路であり、早々に減便等は実施できないことから、特別な対策は行っていないが、感染対策防止の取り組みとして、市のホームページや船内貼紙等で周知を促し、マスク着用ほか、乗船時のアルコール消毒等の対策に努めている。
	島民への影響も考え減便やダイヤ変更等は行っていないが、感染者を出さないように感染防止対策を行っている。
	ダイヤは、高齢化した島民にとって、病院や食料調達のために欠かせないものなので、変更などは出来なかった。
	離島航路の必要性を重視し便数を維持したため、対策は行っていない。

〈グループⅢ〉

パターン	コロナウイルス感染症の影響を緩和するための対策 （対策を行っていない場合は、その理由）
Ⅲ　観光航路グループ	感染拡大防止対策をし、現状のまま運航している。
	客室内の消毒換気を徹底し、自治体と連携した情報提供と注意喚起を行いながら運航した。

〈グループⅥ〉

パターン	コロナウイルス感染症の影響を緩和するための対策 （対策を行っていない場合は、その理由）
Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	通常 5 便ダイヤを 4 便ダイヤに減便した。

〈グループⅤ〉

パターン	コロナウイルス感染症の影響を緩和するための対策 （対策を行っていない場合は、その理由）
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	抗菌、抗ウイルス対応の空調設備の設置。マスク着用のお願い及びアルコール消毒液を客室入り口に設置。船内放送などで呼びかけを行っている。

〈グループⅥ〉

パターン	コロナウイルス感染症の影響を緩和するための対策 （対策を行っていない場合は、その理由）
Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	とにかく安全・安心の徹底で、陸上ターミナル及び船内の消毒を社員一丸となって実施し利用の促進を図った。
	定員を減らしている。
	サービス基準があるため減便不可。
	利用者の利便性を確保するため、コロナ禍においても減便等は行っていない。

〈その他〉

パターン	コロナウイルス感染症の影響を緩和するための対策 （対策を行っていない場合は、その理由）
その他	コロナウイルス対応策としましては、乗組員のマスク着用、事務所・各待合所・船舶への対策用消毒席の設置、毎日の定期的な船舶(椅子・手すり等)の除菌作業、各箇所へのコロナウイルス対応マニュアル掲示板の掲示、乗船客への注意喚起を実施しました。
	高速船の減便運航を行っている。
	乗客用の消毒液の設置・座席等の消毒・停船時の換気。
	乗船定員の削減。
	弊社航路は座席指定制となっております。乗船手続きの際、お客様同士の間隔をあけるように席指定販売しております。
	利用客の安全・安心を確保するため、船舶の定員を半減させて密を避ける、消毒や検温を実施するなど。
	利用の少ない、早朝便(八幡浜6:20便、別府6:25便)を休航した。
	トラックは減少していないので運航はそのまま継続。

3）陸上交通（二次交通）の運行にかかる現状

①当該航路と接続する陸上交通（二次交通）の運行状況

- 海上交通事業者からみた陸上交通とのダイヤ接続評価をみると、海上交通事業者の約45%が「陸上交通と海上交通がダイヤ接続できていない」と指摘している。
- ダイヤ接続の内容をみると、鉄道や路線バス、コミュニティバスと接続できている事例がある一方で、海上交通事業者が自社で連絡バスを委託運行している事例もある。
- 通学時間帯などの特定便のみ、ダイヤ接続できている事例もみられる。

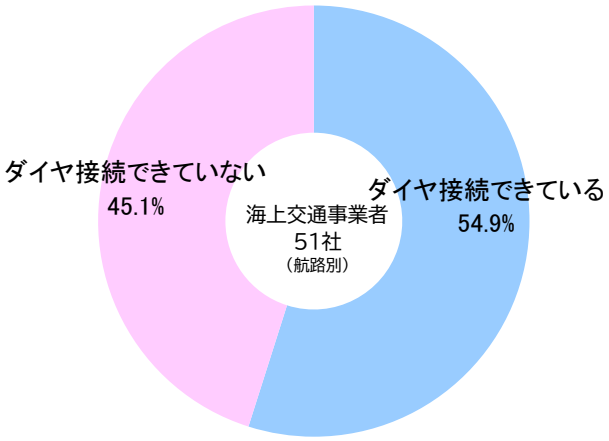


図　海上交通事業者からみた陸上交通とのダイヤ接続評価

表　当該航路と接続する陸上交通（二次交通）の運行状況

〈グループⅠ〉

パターン	当該航路と接続する陸上交通（二次交通）の運行状況
Ⅰ　生活航路グループ	3便目から6便目迄は路線バスと接続している。
	利用者の多い便はバスと接続している。
	路線バスと接続しています。
	路線バスと接続している。
	伊予鉄道の便に乗りやすいダイヤを意識している。
	特に接続している交通機関はありません。

〈グループⅡ〉

パターン	当該航路と接続する陸上交通（二次交通）の運行状況
Ⅱ　生活･観光航路グループ	丸亀市のコミュニティバスと接続している。
	船のダイヤは、路線バスと接続できるようになっている。
	島民の生活を基に航路ダイヤを設定している。本土では島民は自家用車を利用されていることから、二次交通運航の接続については特に検討していない。
	なし。

〈グループⅢ〉

パターン	当該航路と接続する陸上交通 （二次交通）の運行状況
Ⅲ　観光航路グループ	津島発 8:00～今治着 8:30 便に今治港桟橋発の路線バスとの接続がある。
	路線バスの便については、すべて接続している。
	バスとの接続のための時刻調整は行っていない。
	なし。

〈グループⅣ〉

パターン	当該航路と接続する陸上交通 （二次交通）の運行状況
Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	通学時間に合わせて路線バスと接続している。
	レンタカー

〈グループⅥ〉

パターン	当該航路と接続する陸上交通 （二次交通）の運行状況
Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	バス会社が観光地への利便性を図るため、補助金利用で特別便を運行。
	運航便数が多い為、接続する陸上交通のダイヤに合わせた利用が可能。
	レンタカー
	接続していない。

〈その他〉

パターン	当該航路と接続する陸上交通 （二次交通）の運行状況
その他	往路の 2 便と復路の 3 便のみ尾道行の路線バスと接続している。
	高速船の運航時刻に合わせて市内へのリムジンバスが運行している。
	循環バスがある。
	当社がバス会社と契約して委託料を払って、船の着発に合わせた連絡バスを出している。
	JR 及びバスの接続があるが、渡船と直結ではない。
	渡船については、路線バスと接続していません。
	特に公共バスや宿泊施設とは連結していません。
	特になし。

②乗り継ぎ利用者の状況（利用者数、利用者特性等）

- 乗り継ぎ利用者の状況をみると、通勤、通学や通院を中心とした生活利用者や観光客が挙げられているが、フェリーからの二次交通としては「自家用車」を指摘する事例が多い。
- 生活利用者の一部には、タクシーやバス、自転車の利用が、観光客の一部には鉄道やバス、タクシー、自転車の利用がみられる。

表　乗り継ぎ利用者の状況

〈グループⅠ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅰ　生活航路グループ	市内から島へ、島から市内への通勤･通学の利用。･釣り、サイクリング、海水浴などの観光客。
	自家用者･タクシー･路線バス等を利用。
	自家用車
	自家用車、タクシーを利用。
	自家用車の利用が多い。
	地元住民、観光客が自家用車（自転車、バイクも含む）、タクシー、路線バスを利用。
	地元住民の通院などで路線バスを利用されています。

〈グループⅡ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅱ　生活･観光航路グループ	地元住民（自家用車･タクシー）観光客（コミニュティーバス･タクシー）を利用しています。
	地元住民は、自家用車の利用が多い。観光客は、団体だと、大型バスの利用が多い。
	地元住民は自転車やタクシー。観光客は自家用車利用が多い。
	島民は自家用車で、観光客も多くは自家用車およびレンタカーであり、一部の観光客はJR列車である。

〈グループⅢ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅲ　観光航路グループ	自動車等を持たない地元住民が、路線バスやタクシーを利用している。
	港からタクシー･バス･自家用車を利用。

〈グループⅣ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	主に学生、地元住民。
	なし。

〈グループⅤ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	観光客は電車、長距離バスなど。

〈グループⅥ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	タクシーや JR・バスなどの公共交通機関を利用。
	生活航路であるため、利用者は地元住民が多い。自家用車での利用が多いが、通勤・通学、通院等にバスを利用する方もいる。
	バス会社が町から補助してもらい、島内どこまで乗車しても 300 円を実施。地元住民及び観光客も利用。
	島民は自家用車や自転車で移動している。観光客は、タクシーや自家用車を利用している。

〈その他〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
その他	リムジンバス、市内電車、タクシー
	前問のとおり当社がバス会社と契約して委託料を払って、船の着発に合わせた連絡バスを出しており、徒歩客で連絡バス希望者に利用していただいている。
	多くの利用者は自家用車で渡船待合所まで来るが、JR を利用して来る利用客や、自転車や徒歩で来る地元客もいる。
	地元住民、観光客（自動二輪、自転車、徒歩）
	地元住民→自家用車、バスを利用。 観光客→自家用車を利用。
	徒歩客（観光客）は路線バス、タクシーを使い、駅（JR）を利用している。
	渡船乗船者は、独自に125cc以下のバイク・自転車で利用していただいているが徒歩客でタクシーの利用を求めている場合は電話番号を待合者へ掲示している。
	島民は自家用車や自転車で移動している。 観光客は、タクシーや自家用車を利用している。
	到着後各港から中心部へのバスが発車している状況。
	特になし。

③接続ダイヤについての評価

- 接続ダイヤについての評価をみると、「問題なし」との回答もあるが、陸上交通の遅延により接続できない事例（陸上交通も海上交通も乗り継ぎ利用者の有無を確認せず出発してしまっている事例）が複数みられる。
- また、特定の接続便について「乗り継ぎ余裕時間が短い」との回答も複数みられる。

表　接続ダイヤについての評価

〈グループⅠ〉

パターン	接続している交通機関のダイヤについて
Ⅰ　生活航路グループ	15:10 須田港発の便で須田停留所着 15:04 のバスにおいて、スムーズにいけば間に合いますが、年配者等の歩みの遅い方は、数分遅れてしまいます。（あと2～3分、バスの到着を早くしてほしい。）
	バス事業も中島汽船が運行している。
	雨の日に電車が遅れる。
	路線バスの遅延で、出港時間に間に合わないケースもあります。

〈グループⅡ〉

パターン	接続している交通機関のダイヤについて
Ⅱ　生活･観光航路グループ	今のままで、よい。

〈グループⅢ〉

パターン	接続している交通機関のダイヤについて
Ⅲ　観光航路グループ	現状においては、適正である。

〈グループⅣ〉

パターン	接続している交通機関のダイヤについて
Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	現在のままで支障がない。

〈グループⅥ〉

パターン	接続している交通機関のダイヤについて
Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	現在、更なる利便性を確保するためにバス会社へ要望中。
	特に問題なし。

〈その他〉

パターン	接続している交通機関のダイヤについて
その他	そもそも、バス会社自らの負担で主体的に路線バスを運行することはない。
	18 時 27 分に土生港に到着後、福山駅行のバス発車までの乗り継ぎの時間が短いという話を聞いている。
	特になし。

4）運行計画の立て方

- 運行計画を立てる際の考え方、立て方をみると、「地元住民、学生の利用時間帯」や「利用者の需要」に基づいて運行している事例が多い。
- それ以外にも、「通院や買い物等に合わせてダイヤを考慮している」事例や、「物流、貨物輸送の利便性を優先している」事例もみられる。
- 一方で「接続する陸上交通とのダイヤを考慮している」事例は少ない。

表　運行計画を立てる際の考え方、立て方

〈グループⅠ〉

パターン	運行計画を立てる際の考え方、立て方
Ⅰ　生活航路グループ	地元住民や学生の利用時間、利用者の需要に基づき運行計画を立てている。
	通勤通学の利用時間、利用者の需要に基づき運航計画を立てている。
	島民の利用時間、需要に基づき運航計画を立てています。
	利用者の需要に基づき運行計画を立てている。
	通勤者の利便、観光客の利便、便数の確保を基にしている。
	事業初年度のため、今後の検討となります。

〈グループⅡ〉

パターン	運行計画を立てる際の考え方、立て方
Ⅱ　生活･観光航路グループ	通院時間や買い物時間等、島民の生活に考慮し計画しており、日没までに運航が終わるようにしています。
	地元住民の利用時間･需要に基づき計画している。
	接続する陸上交通機関のダイヤを考慮している。
	なし。

〈グループⅢ〉

パターン	運行計画を立てる際の考え方、立て方
Ⅲ　観光航路グループ	地元住民の利用時間等、需要に基づき計画を立てている。また、接続する陸上交通（路線バス）のダイヤを考慮している。
	地元住民のニーズに基づく計画。
	例年の実績平均を元に、地元住民の生活航路として安定したサービスが行えるよう考慮し、利用者の需要に基づき決定している。

〈グループⅣ〉

パターン	運行計画を立てる際の考え方、立て方
Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	地元住民や学生の利用時間、利用者の需要に基づき運行計画を最優先している。
	なし。

〈グループⅤ〉

パターン	運行計画を立てる際の考え方、立て方
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	運行計画は年間で固定されている。

〈グループⅥ〉

パターン	運行計画を立てる際の考え方、立て方
Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	他社との兼ね合いや利用者のニーズを考慮し計画している。
	生活航路であるため、通勤･通学、通院や買い物等の利用者の需要が多い時間帯には、運航便数を増やすように設定している。
	地元住民が高齢者がほとんどなので、買い物や病院受診に合わせてダイヤを考慮している。
	なし。

〈その他〉

パターン	運行計画を立てる際の考え方、立て方
その他	海水浴、キャンプ、釣りなどのレジャーを楽しむ客が多いので、それら利用者の需要に基づき運航計画をたてている。
	人流、物流の時間的流れを重視。
	地元住民は高齢者がほとんどなので、買い物や病院受診に合わせてダイヤを考慮している。
	地元住民や学生の利用時間、接続する海上交通機関、陸上交通機関のダイヤを考慮している。
	渡船は、交通の不便な地域住民の利用者の利便性を考慮し運航計画を立てている。
	利用者の需要に基づき運航計画を立てている。
	利用者の需要に基づき計画している。
	渡船乗船客は、通勤･通学客が多いため、朝晩のラッシュ時の便を多く運航、9:00から17:00間は、1 時間に 1 便としています。
	弊社航路が貨物自動車をメインにしているため、貨物自動車の利便性をどうしても優先している。一般旅客への対応として、到着時刻が早いが、各港午前7時までの船内休憩時間を提供しております。
	定期航路。

5）海上交通事業者と行政、陸上交通事業者の連携の現状

①協議・議論できる場の設定状況と海上交通事業者の関わり方

- 航路に関する協議・議論する場の設定状況等をみると、28 事業者が「協議・議論する場がある」と回答しており、「協議・議論する場がない」との回答は 10 事業者からあった。
- グループ別にみると、特に四国管外をつなぐ航路等が多く含まれている「その他」については、他グループと異なり「協議・議論する場がない」との回答が半数以上となっている。

表　当該航路に関する協議・議論する場の設定状況等

（件）

当該航路の現状や問題の共有、解決策の模索等について協議･議論できる場が設定されているか	回答数	パターン						
		Ⅰ 生活航路グループ	Ⅱ 生活･観光航路グループ	Ⅲ 観光航路グループ	Ⅳ 生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ 観光航路安定経営グループ	Ⅵ 経営安定･需要潤沢グループ	その他
当該航路に限定して協議･議論の場がある	17	4	2	2	3	1	3	2
当該航路を含む海上交通、陸上交通について協議･議論できる場があり、機能している	10	1	1	0	1	0	4	3
協議･議論できる場はあるが、機能していない	1	1	0	0	0	0	0	0
協議･議論できる場がそもそもない	10	0	1	2	0	0	0	7

- 海上交通事業者が協議・議論できる場で行っていることをみると、「定期的に利用状況や運営状況を報告し、関係機関と議論できる情報発信をしている」（16 事業者）が最も多く、次いで「実施予定や実施中の利用促進策や経費削減策について、概要や結果などを情報提供している」（6 事業者）、「話題を自分から切り出して、適宜情報共有や問題提起などをしている」（5 事業者）となっている。
- 「特に情報共有や問題提起などはしていない」と回答したのは、生活航路グループに含まれる２事業者である。

表　協議・議論できる場で行っていること

（件）

協議･議論できる場で行っていること	回答数	パターン						
		Ⅰ 生活航路グループ	Ⅱ 生活･観光航路グループ	Ⅲ 観光航路グループ	Ⅳ 生活･観光航路安定経営グループ	Ⅴ 観光航路安定経営グループ	Ⅵ 経営安定･需要潤沢グループ	その他
定期的に利用状況や運営状況を報告し、関係機関と議論できる情報発信をしている	16	3	3	0	4	0	3	3
実施予定や実施中の利用促進策や経費削減策について、概要や結果などを情報提供している	6	1	1	0	0	0	1	3
話題を自分から切り出して、適宜情報共有や問題提起などをしている	5	0	1	0	0	0	3	1
特に情報共有や問題提起などはしていない	2	2	0	0	0	0	0	0
その他	3	1	0	1	0	1	0	0

②航路活性化に向けた連携体制の有無及びその活動状況

- 海上交通事業者が航路活性化に向けた行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携した活動の状況をみると、「活動している」（18 事業者）と「活動していない」（20 事業者）は半々の状況にある。
- 具体的な連携・活動内容としては、ほとんどが「行政との連携」や「行政が間に入っての陸上交通事業者との連携」となっており、1 事例だが「陸上交通事業者との連携」もみられる。ただし、「他の海上交通事業者との連携」は皆無である。

表　航路活性化に向けた行政・陸上交通事業者との連携した活動の状況

（件）

航路活性化に向けて、行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携して活動しているか	回答数	パターン						
		Ⅰ 生活航路グループ	Ⅱ 生活・観光航路グループ	Ⅲ 観光航路グループ	Ⅳ 生活・観光航路安定経営グループ	Ⅴ 観光航路安定経営グループ	Ⅵ 経営安定・需要潤沢グループ	その他
活動している	18	4	2	1	3	1	4	3
活動していない	20	3	3	3	1	0	2	8

表　具体的な連携活動内容

〈グループⅠ〉

パターン	行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携して行っている活動内容
Ⅰ 生活航路グループ	移住者の受け入れ。
	観音寺市と定期的な報告会を行っています。
	中島汽船はバス事業も行っている。
	弊社は第3セクターのため沿線自治体は株主である。よって、何かをするときは相談しながらやっている。

〈グループⅡ〉

パターン	行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携して行っている活動内容
Ⅱ 生活・観光航路グループ	令和元年度末で青島の診療所が閉鎖し、令和2年度から、航路を利用し通院した際、乗船料を助成するための制度（大洲市離島地区通院助成金事業）を施行している。行政については、経営や運営に精通して頂いており、改善や連携等を協議する場も設けられている。他業者との連携活動はありません。
	行政とイベントを立ち上げ大島に観光客を呼び込む等している。

〈グループⅢ〉

パターン	行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携して行っている活動内容
Ⅲ 観光航路グループ	行政が運営している。

〈グループⅣ〉

パターン	行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携して行っている活動内容
Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	行政を通じて交通事業者との地域公共交通協議会を年1～2回程度開催している。

〈グループⅤ〉

パターン	行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携して行っている活動内容
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	離島航路確保維持改善協議会において国、県、市、島民の意見を聞いている。

〈グループⅥ〉

パターン	行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携して行っている活動内容
Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	小豆島町役場及びバス会社と利用促進を図る協議を実施。特に来年は瀬戸内芸術祭が実施される予定なので、そこに向けた問題点の洗い出しを行い取組中。
	本町においては、バス事業も町営であるため、陸上交通との接続については、可能な限り考慮してダイヤを設定している。

〈その他〉

パターン	行政や陸上交通事業者（バス事業者等）と連携して行っている活動内容
その他	松山市役所や広島市役所等の行政やJRと連携して誘客促進事業を行っている。
	当該船舶(龍馬)に関し、発注者として安全安心を乗船客へ届けられるよう安全管理規程を骨子に経営トップから渡船関係者一同安全運航確保継続のため、検討会や学習会を開催している。また、運航業務受注者とコミュニケーションを重ねつつ、海難事故を起こさない体制作り(安全運航学習会開催等)を実施、抜かりない体制作りを構築している。
	JR四国と連携して、フェリーと列車をセットした商品を発売している。

③連携体制の課題

- 連携体制の課題をみると、「今後の安定的な人員確保」に対して複数の事業者が指摘している。
- また、「赤字航路のため、思い切ったことができない」や「行政との連携には問題はないが、他の交通事業者との連携体制がない」との指摘もある。

表　連携体制の課題

〈グループⅠ〉

パターン	行政や他の交通事業者、利用者等との連携体制の課題
Ⅰ　生活航路グループ	里島ツーリズム連絡協議会への参加。
	赤字航路のため、思い切ったことができないし人手も増やすことができない。
	事業初年度のため、今後の検討となります。

〈グループⅡ〉

パターン	行政や他の交通事業者、利用者等との連携体制の課題
Ⅱ　生活･観光航路グループ	イベントに不慣れで乗船客が多いと捌ききれず、ぐだついてしまうことがある。
	特に有りません。
	なし。

〈グループⅣ〉

パターン	行政や他の交通事業者、利用者等との連携体制の課題
Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	特になし。

〈グループⅤ〉

パターン	行政や他の交通事業者、利用者等との連携体制の課題
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	現時点においては特にない。

〈グループⅥ〉

パターン	行政や他の交通事業者、利用者等との連携体制の課題
Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	年々島内の人口も減り、高齢化がかなり進み、若い人の雇用が維持されなくなってきている。
	特になし。

〈その他〉

パターン	行政や他の交通事業者、利用者等との連携体制の課題
その他	昨今の大型船舶免許(航海・機関)の所持者がいない状況が発生しています．よって、船舶を小型船舶操縦免許で対応できる新船を検討中です。今後の安定的な乗組員確保の観点から重要課題と位置づけています。
	JR四国との連携商品の利用上伸びない。
	公営渡船であるため、行政との連携体制は問題ないが、他の交通事業者との連携体制がない。
	特になし。

６）海上交通の活性化策についての要望や意見

- 以下のような意見が挙げられた。

①新型コロナウイルス感染症拡大の影響と燃料高騰が航路事業の経営にダメージを与えている。

②新しい生活様式の定着を視野に入れた航路活性化が必要。

③地元住民に愛される航路を目指すことが必要。

④交流者に存在を認識してもらうための情報発信等が必要。

⑤交通事業者が離島活性化や交流活性化に寄与する事業を提案し、それに行政が財政支援するスキームが必要。

表　海上交通の活性化策についての意見・要望

〈グループⅠ〉

パターン	海上交通の活性化策についての意見･要望
Ⅰ　生活航路グループ	コロナウイルス拡大に伴い、都市部から地方、離島への移住、リモートワークが増えていますのでこの機会を活かすと良いと思います。離島航路補助事業者も島の活性化のために投資が出来るようなお金の使い方が出来ればよいと思います。おそらく規制が厳しく、航路を維持することだけで精一杯になり、過疎がどんどん進むのみになっているように感じます。
	引き続き、活性化策の検討を行ってまいりたいと考えております。
	高松地方でやっている芸術祭のようなことがあればよいのではないか。

〈その他〉

パターン	海上交通の活性化策についての意見･要望
その他	船舶運航に関し安全運航確保はもとより、地元の足として親近感を持ってもらうべく、愛着のある船体色･船型を可能な限り取り入れたい。また、観光地に近く遍路道であり存在を発信する方策も必要不可欠である。高知県旅客船協会等の関係者とよりよき方向性を模索していきたいと思います。
	昨今の燃料高がコロナに続き経営に影響を与えている。

2-3 陸上交通事業者アンケート

2-3-1 調査概要

下表のとおり。

表　陸上交通事業者アンケートの概要

項　目	調査項目・実施方法
目的	○海上交通事業者と陸上交通事業者の関わり方・連携の現状把握
調査方法	○メールによる配布・回収 ○四国運輸局を通じて、担当部署にアンケート票をメール送付
調査対象	○当該航路に接続している管内の陸上交通事業者（24 事業者） ※コミュニティバスは後述の「管内自治体アンケート」で把握
調査時期	令和３年 11 月～12 月
調査項目	○陸上交通（二次交通）の運行にかかる現状 ・航路と接続する二次交通サービスの運行状況 ・接続ダイヤの考え方 ・乗り継ぎ利用者の状況（利用者数、利用者特性　等） ○運行計画の立て方 ○海上交通事業者と陸上交通事業者との関わり方・連携の現状把握 ・航路活性化に向けた連携体制の有無及びその活動状況 ・航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービスの実施状況　等 ○現状の問題点 ・海上交通事業者との連携体制の問題・課題 （取り組んでいるが利用が伸びない、人材や資金など取り組む際の懸念点）
回収状況 （回収率）	22 票（91.7%）

表　対象者リスト

No.	会社名
1	徳島バス㈱
2	小豆島オリーブバス㈱
3	ことでんバス㈱
4	鬼ヶ島観光自動車㈱
5	ジェイアール四国バス㈱
6	伊予鉄バス㈱
7	伊予鉄南予バス㈱
8	宇和島自動車㈱
9	瀬戸内運輸㈱
10	㈱瀬戸内しまなみリーディング
11	せとうち周桑バス㈱
12	瀬戸内海交通㈱

No.	会社名
13	中島汽船㈱
14	とさでん交通㈱
15	高知西南交通㈱
16	徳島市
17	鳴門市
18	丸亀市
19	観音寺市
20	三豊市
21	直島町
22	宇和島市
23	上島町
24	土佐市

調査票は、資料編に示すとおり。

2-3-2 調査結果

1）陸上交通（二次交通）の運行にかかる現状

①航路と接続する二次交通サービスの運行状況

- 航路と接続する二次交通サービスの運行状況をみると、グループの違いや使用する船種の違いによらず、港に陸上交通が乗り入れている事例が多い。

表　航路と接続する二次交通サービスの運行状況

〈グループⅠ〉

パターン	陸上交通(二次交通)サービスの運行状況
Ⅰ　生活航路グループ	本土側の港(須田港･宮の下港)からは、病院、商業施設、JR 駅等を経由するコミュニティバスが発着している。粟島では、島内交通として診療所等を経由するグリーンスローモビリティを実証運行している。
	当該港には、伊吹地区住民や釣り客、瀬戸内国際芸術祭の開催時期などには観光客が多数利用する。 観音寺港に乗り入れている路線としては「内循環線」、真浦港に乗り入れている路線としては「伊吹線」である。
	高松駅バスターミナルとフェリー、高速艇との乗り場は近い場所にあり乗り入れはしていない。フェリー乗り場にバス停を設置してほしい要望はあったが、立地条件等の問題があり、実現できていない。
	すべての路線が中島港を経由する路線となっており、多くが船との接続便になっています。
	当該港には今治･大崎上島･岡村島発着フェリー、快速船が寄港するため、各所に渡るお客様の利便性を考慮した宮浦港～宗方港線を運行している。
	当該港には黒島大島航路(新居浜市営渡船)が発着。当社は新居浜西 BT～黒島線を乗り入れている。
	上島町有バスは、町内の主要な施設を経由する幹線とそれ以外の支線の運行を行っているが、幹線が主要な港に乗り入れている。
	【宇和島港】 当該港へは、海上交通の利用者が商店街まで利用できる様に蒋渕線、平浦線及び、九島線を乗り入れている。 【八幡浜港】 当該港へは、隣接する道の駅にも停留所を設け、市内線(小長早～川之内線)を乗り入れ、JR 駅までの交通を確保している。 【宇和島港】 郊外からの到着又は、郊外への出発に考慮しており、海上交通との接続時間は考えていない。 【八幡浜港】 1 日 15 往復市内線が運行しているため、接続時間はあまり考えていない。
	当該港から約 100mの位置にある道の駅に、本土側の特定地域の住民のみ利用できる区域運行の目的地として、停留所を設置している。

〈グループⅡ〉

パターン	陸上交通(二次交通)サービスの運行状況
Ⅱ　生活・観光航路グループ	直島町民の足となるよう船の時刻に合わせて宮浦港から積浦方面までシャトル運行を行っている。
	当該港には島民が良く行く公共施設等を経由する丸亀垂水線を乗り入れている。
	現在、船便に合わせたダイヤはありません。
	当該港には黒島大島航路(新居浜市営渡船)が発着。当社は新居浜西 BT～黒島線を乗り入れている。
	当該港には今治･大崎上島･岡村島発着フェリー、快速船が寄港するため、各所に渡るお客様の利便性を考慮した宮浦港～宗方港線を運行している。
	【宇和島港】 当該港へは、海上交通の利用者が商店街まで利用できる様に蒋渕線、平浦線及び、九島線を乗り入れている。 【八幡浜港】 当該港へは、隣接する道の駅にも停留所を設け、市内線(小長早～川之内線)を乗り入れ、JR駅までの交通を確保している。 【宇和島港】 郊外からの到着又は、郊外への出発に考慮しており、海上交通との接続時間は考えていない。 【八幡浜港】 1 日 15 往復市内線が運行しているため、接続時間はあまり考えていない。

〈グループⅢ〉

パターン	陸上交通(二次交通)サービスの運行状況
Ⅲ　観光航路グループ	当該港には今治･大崎上島･岡村島発着フェリー、快速船が寄港するため、各所に渡るお客様の利便性を考慮した宮浦港～宗方港線を運行している。

〈グループⅣ〉

パターン	陸上交通(二次交通)サービスの運行状況
Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	土庄港、池田港には、島の主要となる道路を経て到着する。 主に坂手線、映画村線などを乗り入れている。
	高松駅バスターミナルとフェリー、高速艇との乗り場は近い場所にあり乗り入れはしていない。フェリー乗り場にバス停を設置してほしい要望はあったが、立地条件等の問題があり、実現できていない。
	直島町民の足となるよう船の時刻に合わせて宮浦港から積浦方面までシャトル運行を行っている。

〈グループⅤ〉

パターン	陸上交通(二次交通)サービスの運行状況
Ⅴ 観光航路安定経営グループ	高松駅バスターミナルとフェリー、高速艇との乗り場は近い場所にあり乗り入れはしていない。フェリー乗り場にバス停を設置してほしい要望はあったが、立地条件等の問題があり、実現できていない。
	女木港と洞窟を結ぶバスを運行。12 月 1 日～2 月末までは、土.日.祝日のみの運行。ただし、12 月 30 日～1 月 3 日までは運行。

〈グループⅥ〉

パターン	陸上交通(二次交通)サービスの運行状況
Ⅵ 経営安定・需要潤沢グループ	高松駅バスターミナルとフェリー、高速艇との乗り場は近い場所にあり乗り入れはしていない。フェリー乗り場にバス停を設置してほしい要望はあったが、立地条件等の問題があり、実現できていない。
	土庄港、池田港には、島の主要となる道路を経て到着する。 主に坂手線、映画村線などを乗り入れている。
	直島町民の足となるよう船の時刻に合わせて宮浦港から積浦方面までシャトル運行を行っている。
	上島町有バスは、町内の主要な施設を経由する幹線とそれ以外の支線の運行を行っているが、幹線が主要な港に乗り入れている。

〈その他〉

パターン	陸上交通(二次交通)サービスの運行状況
その他	当該港には島民が良く行く公共施設等を経由する丸亀垂水線を乗り入れている。
	高松駅バスターミナルとフェリー、高速艇との乗り場は近い場所にあり乗り入れはしていない。フェリー乗り場にバス停を設置してほしい要望はあったが、立地条件等の問題があり、実現できていない。
	島田渡船堂浦待合所には、徳島バス北泊線を接続している。 黒崎渡船黒崎待合所には、徳島バス北泊線、徳島バス引田線を接続している。 黒崎渡船高島待合所には、徳島バス高島線、鳴門市地域バス高島線を接続している。 岡崎渡船岡崎待合所には、徳島バス北泊線を接続している。
	オーシャン東九フェリー(東京⇔徳島⇔北九州)徳島港に、フェリーの発着時刻に合わせて徳島駅前を結ぶ路線を乗り入れている。
	上島町有バスは、町内の主要な施設を経由する幹線とそれ以外の支線の運行を行っているが、幹線が主要な港に乗り入れている。
	現在、船便に合わせたダイヤはありません。

パターン	陸上交通(二次交通)サービスの運行状況
	【宇和島港】 当該港へは、海上交通の利用者が商店街まで利用できる様に蒋渕線、平浦線及び、九島線を乗り入れている。 【八幡浜港】 当該港へは、隣接する道の駅にも停留所を設け、市内線(小長早～川之内線)を乗り入れ、JR駅までの交通を確保している。 【宇和島港】 郊外からの到着又は、郊外への出発に考慮しており、海上交通との接続時間は考えていない。 【八幡浜港】 1 日 15 往復市内線が運行しているため、接続時間はあまり考えていない。
	宇佐町の住民の移動手段として市内巡回バス(ドラゴンバス)で宇佐町の主要な幹線道路を運行している。

②接続ダイヤの考え方

- 接続ダイヤの考え方をみると、海上交通と陸上交通の乗り換え余裕時間（待ち時間）が「10 分前後」の組合せも多い一方で、諸事情で遅延が発生したり、港とバス停までの距離次第では利用者の乗継しにくいと推察できる「3 分前後」も一定程度みられる。

表　接続ダイヤの考え方

〈パターンⅠ〉

パターン	接続ダイヤの考え
Ⅰ　生活航路グループ	（粟島→須田）旅客船第1便 7:00 須田港着、バス 7:03 発（港からバス停まで徒歩、待ち時間ほぼ無し）,（須田→粟島）旅客船第3便 9;10 須田港発、バス 9:04 着（バス停から港まで徒歩、待ち時間ほぼ無し）
	【観音寺港発】 旅客船（フェリー）第2便、7時 50 分発、バス7時 30 分着（待ち時間 20 分） 旅客船（フェリー）第3便、11 時 20 分発、バス 11 時 16 分着（待ち時間4分） 旅客船（フェリー）第4便、15 時 40 分発、バス 15 時 33 分着（待ち時間7分） 旅客船（フェリー）第5便、17 時 50 分発、バス 17 時 40 分着（待ち時間 10 分） 【伊吹真浦港発】 旅客船（フェリー）第2便、9時 00 分発、バス8時 40 分着（待ち時間 20 分） 旅客船（フェリー）第3便、13 時 30 分発、バス 12 時 28 分着（待ち時間 62 分） 旅客船（フェリー）第4便、17 時 10 分発、バス 16 時 48 分着（待ち時間 22 分） 旅客船（フェリー）第5便、18 時 30 分発、バス無し ※観音寺港発、伊吹真浦港発ともに1便目に関してはバスとの接続なし
	以前は、小豆島航路のフェリーと高松空港リムジンバスを連絡させていたが、飛行機の搭乗手続きの時間の変更により、現在は連絡できない状況にある。
	東線フェリー 第1便　大浦　8:15 着　バス　8:30 発（待ち時間 15 分） 第4便　大浦　17:10 着　バス　17:30 発（待ち時間 15 分） その他の便、西線フェリーも同様の対応となります。
	町内に港が多く、全ての船便への接続は不可能なため、需要の高い船便へ可能な限り接続できるよう努めている。 接続している便数が多いため、具体的な接続例は記載不可能。

パターン	接続ダイヤの考え
	今治港発快速船　7:54着　バス8:00発(待ち時間6分) 岡村港発快速船　8:54着　バス8:57発(待ち時間3分) 岡村港発フェリー　10:28着　バス10:32発(待ち時間4分) 木江港発フェリー　11:03着　バス11:06発(待ち時間3分) 岡村港発快速船　12:54着　バス12:57発(待ち時間3分) 今治港発フェリー　13:58着　バス14:03発(待ち時間5分) 岡村港発フェリー　15:23着　バス15:26発(待ち時間3分) 岡村港発フェリー　16:13着　バス16:16発(待ち時間3分) 木江港発フェリー　17:38着　バス17:44発(待ち時間6分) 岡村港発フェリー　18:28着　バス18:31発(待ち時間3分) 木江港行フェリー　8:10発　バス7:51着(待ち時間19分) 岡村港行フェリー　8:50発　バス8:36着(待ち時間14分) 木江港行フェリー　10:35発　バス10:20着(待ち時間15分) 今治港行フェリー　11:05発　バス10:50着(待ち時間15分) 今治港行快速船　12:54発　バス12:45着(待ち時間9分) 木江港行フェリー　14:00発　バス13:50着(待ち時間10分) 岡村港行フェリー　15:25発　バス15:14着(待ち時間11分) 岡村港行快速船　16:04発　バス15:55着(待ち時間9分) 岡村港行フェリー　17:40発　バス17:30着(待ち時間10分) 木江港行フェリー　18:30発　バス18:20着(待ち時間10分)
	新居浜市と相談の上、概ね連絡時間を 10 分から15 分程度取っている。
	【宇和島港】 郊外からの到着又は、郊外への出発に考慮しており、海上交通との接続時間は考えていない。 【八幡浜港】 1 日 15 往復市内線が運行しているため、接続時間はあまり考えていない。

パターン	接続ダイヤの考え
	高速船(日振) 夏季第 1 便　6:00 発　デマンドタクシー　接続なし 夏季第 1 便　7:52 着　デマンドタクシー　9:30 頃発(待ち時間 98 分) 冬季第 1 便　6:00 発　デマンドタクシー　接続なし 冬季第 1 便　8:22 着　デマンドタクシー　9:30 頃発(待ち時間 68 分) 第 2 便　11:30 発　デマンドタクシー　11:20 頃着(待ち時間 10 分) 第 2 便　13:14 着　デマンドタクシー　13:30 頃発(待ち時間 16 分) 第 3 便　15:30 発　デマンドタクシー　15:20 頃着(待ち時間 10 分) 第 3 便　17:14 着　デマンドタクシー　接続なし 高速船(戸島・嘉島) 第 1 便　6:35 発　デマンドタクシー　接続なし 第 1 便　8:14 着　デマンドタクシー　9:30 頃発(待ち時間 76 分) 第 2 便　11:35 発　デマンドタクシー11:20 頃着(待ち時間 15 分) 第 2 便　13:13 着　デマンドタクシー13:30 頃発(待ち時間 17 分) 第 3 便　15:35 発　デマンドタクシー15:20 頃着(待ち時間 15 分) 第 3 便　17:13 着　デマンドタクシー　接続なし 貨客船 第 1 便 13:10 発　デマンドタクシー12:30 頃着(待ち時間 40 分) 第 1 便 17:24 着　デマンドタクシー　接続なし
	市営定期船　9:25 着　バス　9:41 発　(16 分待ち) バス　14:20 着　市営定期船　14:30 発　(10 分待ち)

〈パターンⅡ〉

パターン	接続ダイヤの考え
Ⅱ　生活・観光航路グループ	フェリー高松行 7 時00分発、バス 6 時48分着,フェリー宇野行 7 時50分発、バス 7 時38分着,フェリー宇野行8時52分発、フェリー9時07分発高松行、バス8時33分着,フェリー宇野行9時52分発、バス9時41分着,フェリー宇野行11時10分発、フェリー高松行11時30分発、バス10時54分着　etc
	旅客船(フェリー)第 2 便、7 時 40 分発、バス 7 時 16 分着(待ち時間 24 分) 旅客船(フェリー)第 5 便、15 時 30 分発、バス 15 時 6 分着(待ち時間 24 分) 旅客船(フェリー)第 7 便、18 時 15 分発、バス 18 時 8 分着(待ち時間 7 分) 旅客船(フェリー)第3便、10 時 10 分着、バス 10 時 26 分発(待ち時間 16 分) 旅客船(フェリー)第 4 便、13 時 5 分着、バス 13 時 26 分発(待ち時間 21 分) 旅客船(フェリー)第 7 便、18 時 10 分着、バス 18 時 31 分発(待ち時間 21 分)

〈パターンⅢ〉

パターン	接続ダイヤの考え
Ⅲ　観光航路グループ	今治港発快速船　7:54着　バス8:00発(待ち時間6分) 岡村港発快速船　8:54着　バス8:57発(待ち時間3分) 岡村港発フェリー　10:28着　バス10:32発(待ち時間4分) 木江港発フェリー　11:03着　バス11:06発(待ち時間3分) 岡村港発快速船　12:54着　バス12:57発(待ち時間3分) 今治港発フェリー　13:58着　バス14:03発(待ち時間5分) 岡村港発フェリー　15:23着　バス15:26発(待ち時間3分) 岡村港発フェリー　16:13着　バス16:16発(待ち時間3分) 木江港発フェリー　17:38着　バス17:44発(待ち時間6分) 岡村港発フェリー　18:28着　バス18:31発(待ち時間3分) 木江港行フェリー　8:10発　バス7:51着(待ち時間19分) 岡村港行フェリー　8:50発　バス8:36着(待ち時間14分) 木江港行フェリー　10:35発　バス10:20着(待ち時間15分) 今治港行フェリー　11:05発　バス10:50着(待ち時間15分) 今治港行快速船　12:54発　バス12:45着(待ち時間9分) 木江港行フェリー　14:00発　バス13:50着(待ち時間10分) 岡村港行フェリー　15:25発　バス15:14着(待ち時間11分) 岡村港行快速船　16:04発　バス15:55着(待ち時間9分) 岡村港行フェリー　17:40発　バス17:30着(待ち時間10分) 木江港行フェリー　18:30発　バス18:20着(待ち時間10分)

〈パターンⅣ〉

パターン	接続ダイヤの考え
Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	高松港⇒土庄港　第 4 便　10 時着（観光客主要）　バス　10:10 発　待ち時間 10 分 福田港⇒姫路港　第 3 便　11:40 発　バス　11:35 着　待ち時間　5 分 姫路港⇒福田港　第 3 便　12:55 発　バス　13:05 発　待ち時間 10 分 坂手港⇒土庄港　第 1 便　7:15 着　バス　7:40 着　待ち時間　25 分 日生港⇒土庄港　第 2 便　9::20 着　バス　9:14 着　待ち時間　6 分 福田港⇒姫路港　第 5 便　15:30 発　バス　15::15 着　待ち時間　15 分 福田港⇒姫路港　第 6 便　17:15 発　バス　17:03 着　待ち時間　12 分
	以前は、小豆島航路のフェリーと高松空港リムジンバスを連絡させていたが、飛行機の搭乗手続きの時間の変更により、現在は連絡できない状況にある。
	フェリー高松行 7 時00分発、バス 6 時48分着,フェリー宇野行 7 時50分発、バス 7 時38分着,フェリー宇野行8時52分発、フェリー9時07分発高松行、バス8時33分着,フェリー宇野行9時52分発、バス9時41分着,フェリー宇野行11時10分発、フェリー高松行11時30分発、バス10時54分着　etc

〈パターンⅤ〉

パターン	接続ダイヤの考え
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	フェリーの到着にあわせ、乗客が全て乗り込んだことを確認して出発。 バス利用者がおおければフレキシブルに増便。 女木港で乗客がいない場合は運休する場合もある。

〈パターンⅥ〉

パターン	接続ダイヤの考え
Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	以前は、小豆島航路のフェリーと高松空港リムジンバスを連絡させていたが、飛行機の搭乗手続きの時間の変更により、現在は連絡できない状況にある。
	高松港⇒土庄港　第 4 便　10 時着（観光客主要）　バス　10:10 発　待ち時間 10 分 福田港⇒姫路港　第 3 便　11:40 発　バス　11:35 着　待ち時間　5 分 姫路港⇒福田港　第 3 便　12:55 発　バス　13:05 発　待ち時間 10 分 坂手港⇒土庄港　第 1 便　7:15 着　バス　7:40 着　待ち時間　25 分 日生港⇒土庄港　第 2 便　9::20 着　バス　9:14 着　待ち時間　6 分 福田港⇒姫路港　第 5 便　15:30 発　バス　15::15 着　待ち時間　15 分 福田港⇒姫路港　第 6 便　17:15 発　バス　17:03 着　待ち時間　12 分
	フェリー高松行 7 時00分発、バス 6 時48分着,フェリー宇野行 7 時50分発、バス 7 時38分着,フェリー宇野行8時52分発、フェリー9時07分発高松行、バス8時33分着,フェリー宇野行9時52分発、バス9時41分着,フェリー宇野行11時10分発、フェリー高松行11時30分発、バス10時54分着　etc
	町内に港が多く、全ての船便への接続は不可能なため、需要の高い船便へ可能な限り接続できるよう努めている。 　接続している便数が多いため、具体的な接続例は記載不可能。

〈その他〉

パターン	接続ダイヤの考え
その他	旅客船(フェリー)第 2 便、7 時 40 分発、バス 7 時 16 分着(待ち時間 24 分) 旅客船(フェリー)第 5 便、15 時 30 分発、バス 15 時 6 分着(待ち時間 24 分) 旅客船(フェリー)第 7 便、18 時 15 分発、バス 18 時 8 分着(待ち時間 7 分) 旅客船(フェリー)第3便、10 時 10 分着、バス 10 時 26 分発(待ち時間 16 分) 旅客船(フェリー)第 4 便、13 時 5 分着、バス 13 時 26 分発(待ち時間 21 分) 旅客船(フェリー)第 7 便、18 時 10 分着、バス 18 時 31 分発(待ち時間 21 分)
	以前は、小豆島航路のフェリーと高松空港リムジンバスを連絡させていたが、飛行機の搭乗手続きの時間の変更により、現在は連絡できない状況にある。
	島田渡船 2便　8時14分着　徳島バス北泊線8時24分発(待ち時間10分)　以下同じバス・路線 4便　9時14分着　バス9時24分発(待ち時間10分) 5便　10時14分着　バス10時19分発(待ち時間5分) 6便　11時24分着　バス11時29分発(待ち時間5分) 7便　12時34分着　バス12時44分発(待ち時間10分) 8便　14時04分着　バス14時18分発(待ち時間14分) 10便　15時24分着　バス15時34分発(待ち時間10分) 岡崎渡船 7便　8時23分着　徳島バス北泊線バス8時30分発(待ち時間7分)　以下同じバス・路線 8便　9時03分着　バス9時30分発(待ち時間27分) 10便　10時03分着　バス10時40分発(待ち時間37分) 11便　11時03分着　バス11時50分発(待ち時間47分) 13便　13時03分着　バス13時20分発(待ち時間17分) 14便　14時33分着　バス14時40分発(待ち時間7分) 黒崎渡船黒崎待合所 2便　7時07分着　　徳島バス北泊線7時12分発(待ち時間5分) 3便　7時27分着　バス北泊線7時42分発(待ち時間15分) 4便　7時47分着　徳島バス引田線7時53分発(待ち時間6分) 7便　8時27分着　バス北泊線8時37分発(待ち時間10分) 8便　8時47分着　バス引田線8時58分発(待ち時間11分) 9便　9時07分着　バス北泊線9時37分発(待ち時間30分) 10便　9時37分着　バス引田線10時05分発(待ち時間28分) 11便　10時07分着　バス北泊線10時30分発(待ち時間23分) 12便　11時07分着　バス引田線11時15分発(待ち時間8分) 13便　12時37分着　　バス北泊線12時57分着(待ち時間20分) 14便　13時07分着　バス引田線13時15分発(待ち時間8分) 15便　14時37分着　バス引田線15時15分発(待ち時間38分) 16便　15時37分着　バス北泊線15時47分発(待ち時間10分) 18便　16時37分着　バス引田線16時40分発(待ち時間3分) 20便　17時37分着　バス北泊線17時57分発(待ち時間20分) 21便　18時07分着　バス引田線18時10分発(待ち時間3分) 23便　19時07分着　バス引田線19時10分発(待ち時間3分) 24便　19時37分着　バス北泊線19時57分着(待ち時間20分)

パターン	接続ダイヤの考え
	25便　19時57分着　バス引田線20時33分着（待ち時間36分） 黒崎渡船高島待合所 1便　6時42分着　徳島バス高島線（復便）6時50分発（待ち時間8分） 2便　7時02分着　徳島バス高島線（復便）7時15分発（待ち時間13分） 3便　7時22分着　徳島バス高島線（復便）7時40分発（待ち時間18分） 4便　7時42分着　徳島バス高島線（往便）7時50分発（待ち時間8分） 6便　8時12分着　鳴門市地域バス高島線（往便）8時20分発（待ち時間8分） 鳴門市地域バス高島線（復便）　8時15分発（待ち時間3分） 徳島バス高島線8時15分発（待ち時間3分） 8便　8時42分着　徳島バス高島線（往便）8時50分発（待ち時間8分） 徳島バス高島線（復便）8時50分発（待ち時間8分） 9便　9時02分着　徳島バス高島線（往便）9時31分発（待ち時間29分） 10便　9時32分着　徳島バス高島線（復便）9時45分発（待ち時間13分） 11便　10時02分着　徳島バス高島線（往便）10時41分発（待ち時間39分） 12便　11時02分着　徳島バス高島線（復便）11時05分発（待ち時間3分） 13便　12時32分着　徳島バス高島線（往便）12時41分発（待ち時間9分） 14便　13時02分着　徳島バス高島線（復便）13時05分発（待ち時間3分） 15便　14時32分着　徳島バス高島線（往便）14時41分発（待ち時間9分） 徳島バス高島線（復便）15時05分発（待ち時間33分） 16便　15時32分着　徳島バス高島線（往便）15時41分発（待ち時間9分） 17便　16時02分着　徳島バス高島線（復便）16時05分発（待ち時間3分） 18便　16時32分着　徳島バス高島線（往便）16時51分発（待ち時間19分） 19便　17時02分着　徳島バス高島線（復便）17時15分発（待ち時間13分） 20便　17時32分着　徳島バス高島線（往便）17時50分発（待ち時間18分） 21便　18時02分着　徳島バス高島線（復便）18時20分発（待ち時間18分） 22便　18時32分着　徳島バス高島線（往便）18時50分発（待ち時間18分） 23便　19時02分着　徳島バス高島線（往便）19時30分発（待ち時間28分） 徳島バス高島線（復便）19時26分発（待ち時間24分） 25便　19時52分着　徳島バス高島線（往便）20時07分発（待ち時間15分）
	フェリー下り13:20着　バス13:35発（接続15分）,フェリー上り09:20着　バス09:35発（接続15分）,フェリー下り14:20発　バス13:50着（接続30分）,フェリー上り11:20発　バス10:50着（接続30分）
	町内に港が多く、全ての船便への接続は不可能なため、需要の高い船便へ可能な限り接続できるよう努めている。 接続している便数が多いため、具体的な接続例は記載不可能。
	【宇和島港】 郊外からの到着又は、郊外への出発に考慮しており、海上交通との接続時間は考えていない。 【八幡浜港】 1日15往復市内線が運行しているため、接続時間はあまり考えていない。
	定期的な海上交通がないため、接続ダイヤについては考慮していない。

③乗り継ぎ利用者の状況（利用者数、利用者特性等）

- 乗り継ぎ利用者の状況をみると、通勤、通学や通院を中心とした生活利用者や観光客が挙げられているが、乗り継ぎ利用者が「ほとんどいない」との回答がグループⅠとⅡ、その他でみられる。

表　乗り継ぎ利用者の状況

〈グループⅠ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅰ　生活航路グループ	通院や買い物を目的とした高齢者の利用が多いと思われる。
	本年事業期間における本航路の年間利用者数は延べ約8万2千人である。そのうち陸上交通を乗り継ぎ利用している利用者が占める割合は不明だが、観音寺本土側の高校に通学する伊吹地区在住の高校生、また通院や買い物、行政手続きなどの際に高齢者が利用するため海上交通との乗り継ぎを必要とする利用者は一定数存在する。
	中心部から港までの利用、夏場の海水浴客の利用など。
	今治へ渡る大三島島民、大三島を訪れた観光客
	大島島民の利用がほとんどであるが、島民の減少によりバス乗り継ぎ客は極小である。
	乗り継ぎ利用者の人数は把握できていないため、各港の乗車人数を記載する 立石港：10,952 人（弓削商船通学、弓削中学校通学、生名フェリー・土生商船利用者） 生名港：915 人（弓削中学校通学、芸予汽船利用者） 佐島港：2,539 人（弓削方面への買物・通院、芸予汽船利用者） 弓削港：6,309　人（弓削中学校通学、各方面へ買物・通院帰り、芸予汽船・ニューうおしま利用者） 上弓削：482 人（弓削方面への買物・通院、家老渡フェリー利用者）
	【宇和島港】 殆ど利用者がいない。 【八幡浜港】 利用者は少数であり、九州発着のフェリー利用者である。
	直近 1 年間の停留所利用者数　乗車：79 名　降車：71 名.乗り継ぎ利用者数は不明。なお、島民は利用可能者に含まれていない（病院等には路線バスを利用しての移動を想定）。
	病院・買い物等

〈グループⅡ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅱ　生活・観光航路グループ	島民、観光客
	利用者は住民、観光客ともにあり。利用者統計データなし。
	大島島民の利用がほとんどであるが、島民の減少によりバス乗り継ぎ客は極小である。
	今治へ渡る大三島島民、大三島を訪れた観光客
	【宇和島港】 殆ど利用者がいない。 【八幡浜港】 利用者は少数であり、九州発着のフェリー利用者である。

〈グループⅢ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅲ　観光航路グループ	今治へ渡る大三島島民、大三島を訪れた観光客

〈グループⅣ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	高松の学校、職場へ通う島民の学生・一般人、高松から小豆島の職場へ通う一般人、豊島から小豆島の学校へ通う学生
	島民、観光客

〈グループⅤ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	基本は観光客。ただし女木港発の便については島民も乗車する。島民については。島民の任意の場所で降車してもらう。

〈グループⅥ〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	高松の学校、職場へ通う島民の学生・一般人、高松から小豆島の職場へ通う一般人、豊島から小豆島の学校へ通う学生
	島民、観光客
	乗り継ぎ利用者の人数は把握できていないため、各港の乗車人数を記載する 立石港：10,952 人（弓削商船通学、弓削中学校通学、生名フェリー・土生商船利用者） 生名港：915 人（弓削中学校通学、芸予汽船利用者） 佐島港：2,539 人（弓削方面への買物・通院、芸予汽船利用者） 弓削港：6,309　人（弓削中学校通学、各方面へ買物・通院帰り、芸予汽船・ニューうおしま利用者） 上弓削：482 人（弓削方面への買物・通院、家老渡フェリー利用者）

〈その他〉

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
その他	利用者は住民、観光客ともにあり。利用者統計データなし。
	自家用車を持っていない、また、免許返納により車が運転できない高齢者、学生など
	県外を行き来する旅行者がメイン。利用は各便とも数人程度。

パターン	乗り継ぎ利用者の状況
	乗り継ぎ利用者の人数は把握できていないため、各港の乗車人数を記載する 立石港：10,952 人（弓削商船通学、弓削中学校通学、生名フェリー・土生商船利用者） 生名港：915 人（弓削中学校通学、芸予汽船利用者） 佐島港：2,539 人（弓削方面への買物・通院、芸予汽船利用者） 弓削港：6,309 人（弓削中学校通学、各方面へ買物・通院帰り、芸予汽船・ニューうおしま利用者） 上弓削：482 人（弓削方面への買物・通院、家老渡フェリー利用者）
	【宇和島港】 殆ど利用者がいない。 【八幡浜港】 利用者は少数であり、九州発着のフェリー利用者である。
	宇佐町の住民が土佐市内に行く際に単路線として利用している。

2）運行計画の立て方

- 運行計画を立てる際の考え方、立て方をみると、「地元住民、学生の利用時間帯」や「利用者の需要」に基づいて運行している事例が多い。
- それ以外にも、グループⅠにおいて「通院や買い物等に合わせてダイヤを考慮している」事例があったほか、「接続する海上交通とのダイヤを考慮している」事例もグループ問わず複数みられる。

表　運行計画を立てる際の考え方、立て方

〈グループⅠ〉

パターン	運行計画の考え方･立て方
Ⅰ　生活航路グループ	経路は主に病院や商業施設等、利用者ニーズのある施設を経由し、ダイヤについては高校生や高専生の通学利用等に配慮したうえで、鉄道及び海上交通への乗り継ぎにも可能な限り対応するよう努めている。
	接続する海上交通機関のダイヤを考慮している。
	通勤、通学での利用者のニーズに合わせた運行計画をたてている。また、ことでん電車、JR との連絡は視野に入れているが、海上交通との連絡については、要望があれば検討する程度。
	船のダイヤ及び、地域住民の要望を考慮しております。
	平成24年10月の今治市海上交通再編計画に連携し、大三島島民の生活交通の利便性を図ることを目的としている。
	航路 15 便に対しバス 9 便しかなく全ての船便に対しカバーできていないがバス 9 便に対しての接続は取れている。
	地元住民や学生の利用時間、利用者の需要に基づき運行計画を立てている。 接続する海上交通機関のダイヤを考慮している。
	【宇和島港】 海上交通の利用者は殆どいないため考慮していない。 【八幡浜港】 おおよそ、1 時間に 1 便以上の運行便数を設定（平日のみ）している。
	本土側の特定地域の住民が、本土側にある病院や市役所等に向かうための運行との位置付けで、1 回あたりの最大運行時間を基に、1 日の予約可能時間が最大になるように設定。特定地域から目的地へは、8 時 00 分から 16 時 00 分まで、1 時間ごとに予約が可能。目的地から特定地域へは、9 時 30 分から 16 時 30 分まで、1 時間ごとに予約が可能。
	運営先の宿毛市の意向あり。

〈グループⅡ〉

パターン	運行計画の考え方･立て方
Ⅱ　生活･観光航路グループ	船便の到着時刻に合わせて発着するようダイヤ調整を行っている。
	通勤･通学時間帯など利用者の需要に基づき運行計画を立てている。
	地元住民や学生の利用時間帯等を考慮して運行計画を立てている。
	航路 15 便に対しバス 9 便しかなく全ての船便に対しカバーできていないがバス 9 便に対しての接続は取れている。

パターン	運行計画の考え方･立て方
	平成24年10月の今治市海上交通再編計画に連携し、大三島島民の生活交通の利便性を図ることを目的としている。
	【宇和島港】 海上交通の利用者は殆どいないため考慮していない。 【八幡浜港】 おおよそ、1 時間に 1 便以上の運行便数を設定(平日のみ)している。

〈グループⅢ〉

パターン	運行計画の考え方･立て方
Ⅲ　観光航路グループ	平成24年10月の今治市海上交通再編計画に連携し、大三島島民の生活交通の利便性を図ることを目的としている。

〈グループⅣ〉

パターン	運行計画の考え方･立て方
Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	船の乗降時間、学生の登校時間、仕事に行く時間などに出来るだけ沿う用に計画を立てている。
	通勤、通学での利用者のニーズに合わせた運行計画をたてている。また、ことでん電車、JR との連絡は視野に入れているが、海上交通との連絡については、要望があれば検討する程度。
	船便の到着時刻に合わせて発着するようダイヤ調整を行っている。

〈グループⅤ〉

パターン	運行計画の考え方･立て方
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	通勤、通学での利用者のニーズに合わせた運行計画をたてている。また、ことでん電車、JR との連絡は視野に入れているが、海上交通との連絡については、要望があれば検討する程度。
	島の観光振興のために運営している。基本は観光客だが、島民の利用には柔軟に対応している。船のダイヤにあわせて運行計画を立てている。

〈グループⅥ〉

パターン	運行計画の考え方･立て方
Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	通勤、通学での利用者のニーズに合わせた運行計画をたてている。また、ことでん電車、JR との連絡は視野に入れているが、海上交通との連絡については、要望があれば検討する程度。
	船の乗降時間、学生の登校時間、仕事に行く時間などに出来るだけ沿う用に計画を立てている。
	船便の到着時刻に合わせて発着するようダイヤ調整を行っている。
	地元住民や学生の利用時間、利用者の需要に基づき運行計画を立てている。 接続する海上交通機関のダイヤを考慮している。

〈その他〉

パターン	運行計画の考え方･立て方
その他	通勤･通学時間帯など利用者の需要に基づき運行計画を立てている。
	通勤、通学での利用者のニーズに合わせた運行計画をたてている。また、ことでん電車、JR との連絡は視野に入れているが、海上交通との連絡については、要望があれば検討する程度。
	接続する海上交通機関のダイヤを考慮している。
	接続するフェリーのダイヤに合わせている。
	地元住民や学生の利用時間、利用者の需要に基づき運行計画を立てている。
	地元住民や学生の利用時間帯等を考慮して運行計画を立てている。
	【宇和島港】 海上交通の利用者は殆どいないため考慮していない。 【八幡浜港】 おおよそ、1 時間に 1 便以上の運行便数を設定（平日のみ）している。
	地元住民や学生の利用時間、利用者の需要に基づき運行計画を立てている。

3）海上交通事業者と陸上交通事業者との関わり方・連携の現状把握

①航路活性化に向けた連携体制の有無及びその活動状況

- 航路活性化に向けた海上交通事業者と連携した活動の状況をみると、「活動していない」（約 76%）が多い。
- 具体的な連携・活動内容としては、「乗り継ぎにおける利便性向上」や「陸上交通と海上交通（グループⅥ）のセット乗車券」となっており、陸上交通と海上交通の両方を事業経営している事業者は「パックツアーの造成」を挙げている。

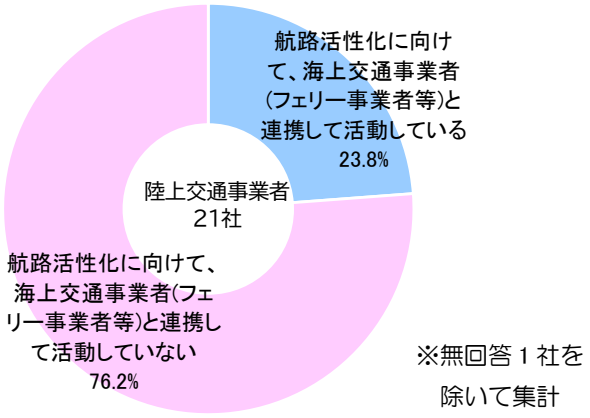


図　航路活性化に向けた海上交通事業者との連携した活動の状況

表　具体的な連携活動内容

〈グループⅠ〉

パターン	事業者･行政と連携した活動内容
Ⅰ　生活航路グループ	バスの港への到着時間と、船の港からの出港時間に余裕がない便もあるが、バスの遅延により船の出港に間に合いそうにない場合については、バスの運転手と船の運転手との間で連絡できる体制を整えており、船の出港時間を少し遅らせてもらうなどの緊急的な対応は行ってもらっている。
	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。
	当社は船舶事業とバス事業をおこなっており、連携したツアー造成など。
	平成24年10月の今治市海上交通再編計画に連携し、大三島島民の生活交通の利便性を図ることを目的とした時刻改正を行った。

〈グループⅡ〉

パターン	事業者･行政と連携した活動内容
Ⅱ　生活・観光航路グループ	平成24年10月の今治市海上交通再編計画に連携し、大三島島民の生活交通の利便性を図ることを目的とした時刻改正を行った。

〈グループⅢ〉

パターン	事業者・行政と連携した活動内容
Ⅲ　観光航路グループ	平成24年10月の今治市海上交通再編計画に連携し、大三島島民の生活交通の利便性を図ることを目的とした時刻改正を行った。

〈グループⅣ〉

パターン	事業者・行政と連携した活動内容
Ⅳ　生活・観光航路安定経営グループ	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。

〈グループⅤ〉

パターン	事業者・行政と連携した活動内容
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。

〈グループⅥ〉

パターン	事業者・行政と連携した活動内容
Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。

〈その他〉

パターン	事業者・行政と連携した活動内容
その他	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。

②航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービスの実施状況　等

- 航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービスの実施状況をみると、ほとんどが実施されておらず、前述の「陸上交通と海上交通（グループⅥ）のセット乗車券」以外では「バーベキューツアー」や「旅行会社と連携した離島めぐりのツアープラン」が挙げられた。

表　航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービスの実施状況　等

〈グループⅠ〉

パターン	航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービス
Ⅰ　生活航路グループ	離島住民を対象とした割引運賃の設定している。また瀬戸内国際芸術祭やアサギマダラ(蝶)に関する情報について市や航路運営事業者のホームページなどで積極的に発信し、航路の利用促進に努めている。最近は旅行各社が離島めぐりのプランを企画されるなど離島の魅力に注目が集まりつつある。
	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。
	バーベキューツアー

〈グループⅡ〉

パターン	航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービス
Ⅱ　生活･観光航路グループ	特になし。

〈グループⅢ〉

パターン	航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービス
Ⅲ　観光航路グループ	特になし。

〈グループⅣ〉

パターン	航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービス
Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。

〈グループⅤ〉

パターン	航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービス
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。

〈グループⅥ〉

パターン	航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービス
Ⅵ　経営安定・需要潤沢グループ	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。

〈その他〉

パターン	航路の利用促進や観光振興などに絡めた企画やサービス
その他	高松空港リムジンバスと小豆島航路のフェリーとのセット乗車券を販売している。

4）現状の問題点

- 海上交通事業者との連携体制の問題・課題をみると、「今後の安定的な人員確保」や「バス事業の経営持続性」に対して複数の事業者が指摘している。また、「海上交通事業者との交流機会の創出」や「全ての交通モードを参集した連携や商品開発」等について複数の指摘があった。

表　海上交通事業者との連携体制の問題・課題

〈グループⅠ〉

パターン	連携体制の問題･課題
Ⅰ　生活航路グループ	航路運営事業者においては、船員等の人材確保に苦慮している。
	乗り継ぎ時間が様々である。
	実情やお客様の要望に即したダイヤ改正、設備の更新などを実施したいが、費用対効果、乗務員不足、高年齢化などにより、対応できない。
	高齢化･過疎化に伴い、利用客が減少している。
	コロナ禍において路線バス新居浜黒島線自体の利用者が減少しており、バス路線の存続が危惧される。
	上島町有バスは町民の生活の足として運行しているため、バス運行事業者として海上交通事業者と連携することは難しい。
	海上交通事業者との交流機会もなく、需要も少ない。
	乗継の利用者が少ない。

〈グループⅡ〉

パターン	連携体制の問題･課題
Ⅱ　生活･観光航路グループ	船の接続を優先し、ダイヤを編成しているため地域間移動手段としては十分でない時間帯が出てきている。できることなら相互調整の場を設けることが望ましい。
	海上交通と鉄道、バスを絡めた企画商品などの発売があればいいかもしれません。
	コロナ禍において路線バス新居浜黒島線自体の利用者が減少しており、バス路線の存続が危惧される。
	高齢化･過疎化に伴い、利用客が減少している。
	海上交通事業者との交流機会もなく、需要も少ない。

〈グループⅢ〉

パターン	連携体制の問題･課題
Ⅲ　観光航路グループ	高齢化･過疎化に伴い、利用客が減少している。

〈グループⅣ〉

パターン	連携体制の問題･課題
Ⅳ　生活･観光航路安定経営グループ	島内に数社の海上交通事業社があり、こちらの港に時間を合わすと向こうの港に時間が合わないと言う問題が発生します。全社にて話し合いをしてバスの時間だけでなく船の方も時間をあわせてもらえばお互いに利便性が良くなるのかなと思います。
	乗り継ぎ時間が様々である。
	船の接続を優先し、ダイヤを編成しているため地域間移動手段としては十分でない時間帯が出てきている。できることなら相互調整の場を設けることが望ましい。

〈グループⅤ〉

パターン	連携体制の問題･課題
Ⅴ　観光航路安定経営グループ	乗り継ぎ時間が様々である。
	基本的に航路のダイヤにあわせている。雌雄島海運との関係も良好。 観光客が減少する冬期は、平日は運休する季節運航をしている。

〈グループⅥ〉

パターン	連携体制の問題･課題
Ⅵ　経営安定･需要潤沢グループ	乗り継ぎ時間が様々である。
	島内に数社の海上交通事業社があり、こちらの港に時間を合わすと向こうの港に時間が合わないと言う問題が発生します。全社にて話し合いをしてバスの時間だけでなく船の方も時間をあわせてもらえばお互いに利便性が良くなるのかなと思います。
	船の接続を優先し、ダイヤを編成しているため地域間移動手段としては十分でない時間帯が出てきている。できることなら相互調整の場を設けることが望ましい。
	上島町有バスは町民の生活の足として運行しているため、バス運行事業者として海上交通事業者と連携することは難しい。

〈その他〉

パターン	連携体制の問題･課題
その他	乗り継ぎ時間が様々である。
	渡船の運行主体も市であるため、連携体制についての課題はない。
	荒天時などでフェリーの到着が数時間単位で遅れることがあり、バスの配車に苦労することがある。
	上島町有バスは町民の生活の足として運行しているため、バス運行事業者として海上交通事業者と連携することは難しい。
	海上交通と鉄道、バスを絡めた企画商品などの発売があればいいかもしれません。
	海上交通事業者との交流機会もなく、需要も少ない。

3．事業者ヒアリング

パターン分類結果と事業者意向調査結果を踏まえ、管内の海上交通事業者、陸上交通事業者をそれぞれ６社抽出し、ヒアリングを行った。

3-1 調査概要

表　事業者ヒアリングの概要

<table>
<tr><th>項　目</th><th>調査項目・実施方法</th></tr>
<tr><td>目的</td><td>〇事業者意向調査結果を踏まえた深掘り（事業者の生の声の把握）
〇パンフレットの掲載にかかる基礎データの収集</td></tr>
<tr><td>調査方法</td><td>〇オンラインによるヒアリング（必要に応じて直接面談方式、電話ヒアリング）</td></tr>
<tr><td>調査対象</td><td>〇下表のとおり。
〇航路のパターン分類（Ⅰ～Ⅵ）から海上交通事業者と陸上交通事業者を１ペアずつ抽出した。
〇抽出にあたっては、海上交通事業者の航路活性化方策の実施状況を踏まえ、各方策の状況がまんべんなく把握できるようにバランスをとった。
<table>
<tr><th>航路</th><th>乗り入れ港
（離島側）</th><th>海上交通事業者</th><th>陸上交通事業者</th></tr>
<tr><td>三津浜～中島</td><td>神浦港、西中港</td><td>中島汽船㈱</td><td>中島汽船（株）</td></tr>
<tr><td>馬島～波止浜</td><td>波止浜港</td><td>㈲くるしま</td><td>瀬戸内運輸（株）</td></tr>
<tr><td>尾浦～宮窪</td><td>宮窪港</td><td>シーセブン㈲</td><td>瀬戸内海交通（株）</td></tr>
<tr><td>豊島～高松</td><td>本村港</td><td>㈱豊島フェリー</td><td>直島町</td></tr>
<tr><td>男木～高松</td><td>女木港</td><td>雌雄島海運㈱</td><td>鬼ヶ島観光自動車（株）</td></tr>
<tr><td>高松－宮浦－宇野</td><td>宮浦港</td><td>四国汽船㈱</td><td>直島町</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>調査日時</td><td>１月 20 日（木）14：00～　四国汽船　（オンラインヒアリング）
１月 20 日（木）16：30～　雌雄島海運　（電話ヒアリング）
１月 21 日（金）13：00～　シーセブン　（オンラインヒアリング）
１月 24 日（月）　9：00～　中島汽船　（直接面談方式）
１月 24 日（月）14：00～　くるしま　（直接面談方式）
１月 24 日（月）16：00～　瀬戸内運輸　（直接面談方式）
１月 25 日（火）10：00～　瀬戸内海交通　（直接面談方式）
１月 26 日（水）16：00～　鬼ヶ島観光自動車　（電話ヒアリング）
１月 31 日（月）13：00～　直島町　（オンラインヒアリング）
１月 31 日（月）16：00～　豊島フェリー　（電話ヒアリング）</td></tr>
</table>

把握項目は以下のとおり。

＜海上交通事業者＞

事業運営実態	・補助金をもらっているか？もらっている場合、わずかでも黒字がでているのか？ ・離島航路事業者の儲けはどの辺に出ているのか？ ・コロナウイルス感染症の影響について
経費削減方策や利用拡大方策の深掘り	・航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況やその自己評価
関係機関との連携状況・良い点、悪い点の把握	・海上交通事業者と行政・陸上交通事業者の関わり方 （海上交通事業者が感じる陸上交通事業者や自治体の問題点・課題） ・関係者との連携の現状把握に関する現状課題・要望 （港に乗り入れている陸上交通事業者の回答結果を一部説明しつつ）
その他事業者意向の把握	・国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・利用者アンケートの回答状況を共有しつつ、利用者ニーズや利用実態に関する事業者の生の声の収集 ・地域の交通ネットワークの一員として、公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向

＜陸上交通事業者＞

関係機関との連携状況 良い点、悪い点の把握	・航路との接続に関する具体的な運行計画設定手法 （具体的に、航路利用データをもとに計画しているか？乗り継ぎはどのような利用を想定しているのか等） ・陸上交通事業者が感じる航路事業者・自治体の問題点・課題 ・関係者との連携の現状把握に関する現状課題・要望 （海上交通事業者の回答結果を一部説明しつつ） ・コロナウイルス感染症の影響について （特に港でのバス乗降の影響や海上交通事業者・自治体との改正ダイヤの共有・連絡等）
その他事業者意向の把握	・国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・利用者アンケートの回答状況を共有しつつ、利用者ニーズや利用実態に関する事業者の生の声の収集 ・地域の交通ネットワークの一員として、公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向

3-2 調査結果

3-2-1 【グループⅠ】生活航路グループ

1）**海上交通事業者**

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

事業運営実態	●補助金をもらっている。航路事業ほぼ 100% ●離島航路事業者の儲けはどの辺に出ているのか？ ・生活路線：島の人間は利用している。 ●コロナウイルス感染症の影響 ・生活航路のため、大きな影響はないが、観光客は減少。
経費削減方策や利用拡大方策の深掘り	●航路の経費削減方策 ・寄港地を減らすこと。 ●利用拡大方策 ・団体の受け入れ（特に修学旅行）、個人旅行プランがある。
関係機関との連携状況・良い点、悪い点の把握	●海上交通事業者と行政・陸上交通事業者の関わり方 ・個人旅行プランの一部プランにおいては、島しょ部の活性化を目的に、市からの助成あり。誘致に積極的。 ●海上交通事業者が感じる陸上交通事業者の問題 ・連携は取れているので、問題ない。 ●自治体の問題点・課題 ・特になし。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・補助金を申請する際の書類作成の効率化を検討して欲しい。

2）**陸上交通事業者**

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

関係機関との連携状況 良い点、悪い点の把握	●航路との接続に関する具体的な運行計画設定手法 ・フェリー・高速船の発着便に全て合わせている。送りも受けも。 ●陸上交通事業者が感じる航路事業者・自治体の問題点・課題 ・特になし。 ●コロナウイルス感染症の影響について ・年末年始、GW、お盆時期の帰省客が減った。 ・特に、夏場の海水浴客の減少による影響が大きい。
その他事業者意向の把握	・特になし。

1）**海上交通事業者**

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

事業運営実態	●補助金をもらっている。航路事業 100%。内部補助はなし ●離島航路事業者の儲けはどの辺に出ているのか？ ・儲けは出ていない。 ・ほぼ生活路線：島の人間は利用している。 ・架橋されていない島では航路利用が多い。 ●コロナウイルス感染症の影響：ほとんどなし ・コロナ禍においても生活利用に加え、釣り客の利用が見られている。
経費削減方策や利用拡大方策の深掘り	●航路の経費削減方策 ・便数適正化、出力抑制。効果あり。 船員数の適正化（１便当たりの乗船船員数を減少）。 ●利用拡大方策 ・特になし。 ・情報発信の強化に着手しきれていない。補助金があれば業者に委託できるが自前では対応困難。
関係機関との連携状況・良い点、悪い点の把握	●海上交通事業者と行政・陸上交通事業者の関わり方 ・行政・陸上交通事業者との関わりはなし。 ●海上交通事業者が感じる陸上交通事業者の問題 ・コロナより以前に大幅な島内のバス便削減や路線統廃合について、何ら情報共有がなされなかった。 ●自治体の問題点・課題 ・特になし。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・現状は公共交通を語る場がないものの、必要性は感じており、参加意欲はある。特に陸上交通との接続連携に関する情報共有を求めている。

2）<u>陸上交通事業者</u>

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

関係機関との連携状況 良い点、悪い点の把握	●航路との接続に関する具体的な運行計画設定手法 ・特に接続を考慮してダイヤ設定している訳ではない。 ・ちなみに、本調査にあたり、バス乗降データを確認したところ、当該港最寄りバス停での乗降は皆無であった。 ●陸上交通事業者が感じる航路事業者・自治体の問題点・課題 ・当該航路に対して、船からのバス乗継需要が極端に小さいと感じており、そもそもの乗継ダイヤの設定の必要性を感じていない。 ●コロナウイルス感染症の影響について ・営業路線全般で影響はあったものの、当該航路に関係する影響自体はなし。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・現状は公共交通を語る場がないものの、必要性は感じており、参加意欲はある。特に陸上交通との接続連携に関する情報共有を求めている。

1）**海上交通事業者**

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

事業運営実態	●補助金をもらっている。航路事業 100%。内部補助はなし ●離島航路事業者の儲けはどの辺に出ているのか？ ・儲けは出ていない。 ●コロナウイルス感染症の影響 ・相当程度受けた。 ・観光客・帰省客の減少や、住民の外出自粛による利用者減により、全体の 3～4 割程度の運賃収入減。
経費削減方策や利用拡大方策の深掘り	●航路の経費削減方策 ・適正規模船舶へのリプレイス。運航時間に影響が出ないよう、配慮しながら出力抑制を実施。保険料等の諸経費の見直し。 ●利用拡大方策： ・車両積み込み量が増加した背景等から平成 27 年にリプレイス（船舶の大型化）し、その際にバリアフリー化を実施。 ・冬季ダイヤ（10 月～3 月）を導入し、最終便の減便を行いたいが、利用者の反対があること、定期利用者（学生）の利用があるため実施できていない。 ・船員マナーの向上。 ・情報発信の強化に着手しきれていない。
関係機関との連携状況・良い点、悪い点の把握	●海上交通事業者と行政・陸上交通事業者の関わり方 ・行政・陸上交通事業者との関わりはなし。 ●海上交通事業者が感じる陸上交通事業者の問題 ・陸上交通事業者との関わりはなし。ダイヤやバス停など相談できるだけのバス利用者も現状では望めない。 ●自治体の問題点・課題 ・特になし。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・現状は公共交通を語る場がない。

2）<u>陸上交通事業者</u>

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

関係機関との連携状況 良い点、悪い点の把握	●航路との接続に関する具体的な運行計画設定手法 ・そもそも〇〇港には乗り入れておらず、接続を考慮してダイヤ設定もしていない。 ●陸上交通事業者が感じる航路事業者・自治体の問題点・課題 ・当該航路に対して、船からのバス乗継需要が極端に小さいと感じており、そもそもの乗継ダイヤの設定の必要性を感じていない。 ●コロナウイルス感染症の影響について ・営業路線全般で影響はあったものの、当該航路に関係する影響自体はなし。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・需要が大きく、売り上げに貢献できる路線運営を目指しており、その視点に立った場合、当該航路について港乗り入れやダイヤ接続を依頼されても対応困難。

3-2-4 【グループⅣ】生活・観光航路安定経営グループ

1）海上交通事業者

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

事業運営実態	●補助金をもらっている。航路事業 100%。内部補助はなし。 ●離島航路事業者の儲けはどの辺に出ているのか？ ・儲けは出ていない。 ●コロナウイルス感染症の影響 ・相当程度受けた。 ・観光客・帰省客の大幅減少、住民の外出自粛による利用者減などで６割運賃収入減。
経費削減方策や利用拡大方策の深掘り	●航路の経費削減方策 ・利用客の頻度に合わせて、便数を調整するぐらい。 ●利用拡大方策 ・増便したい（コロナ禍で未実施）。 ・船員マナーの向上。 ・情報発信を強化したいが、手がまわらない。
関係機関との連携状況・良い点、悪い点の把握	●海上交通事業者と行政・陸上交通事業者の関わり方 ・行政・陸上交通事業者との関わりはなし。 ●海上交通事業者が感じる陸上交通事業者の問題 ・特になし。 ●自治体の問題点・課題 ・特になし。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・既に公共交通を語る場はある。

2）陸上交通事業者

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

関係機関との連携状況 良い点、悪い点の把握	●航路との接続に関する具体的な運行計画設定手法 ・接続を考慮したダイヤ設定はしていない。 ●陸上交通事業者が感じる航路事業者・自治体の問題点・課題 ・当該航路に対しては島民が船からのバス乗継需要が極端に小さいと感じている。基本的に必要性を感じていない。 ●コロナウイルス感染症の影響について ・観光客減少で影響はあったと思われるが、数字的なものはわからない。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・公共交通としての場の設定は感じているが、公共交通協議会等の開催にあたって、当該路線において事業者と連携することはないと考える。

1）**海上交通事業者**

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

事業運営実態	●補助金をもらっている。航路事業 100%。 ●離島航路事業者の儲けはどの辺に出ているのか？ ・儲けは出ていない。大型のイベントが離島で開催される年度では黒字化する場合がある。 ●コロナウイルス感染症の影響 ・相当程度受けた。 ・利用者が約２割減少した。車両航送の増加により、運賃収入全体ではコロナ前と同程度。
経費削減方策や利用拡大方策の深掘り	●航路の経費削減方策 ・便数の適正化、船員・事務職員の配置、給与等の適正化、他社との連携、保険料等の諸経費の見直し、運転資金調達方法の見直し。 ●利用拡大方策 ・旅客運賃の見直し（島民割引）、利用者視点にたったダイヤ・便数の見直し、船内のバリアフリー化、船内のサービス・設備等の更新、船員マナーの向上、団体・個人客の誘致強化、島民の利用促進。 ・予備船を活用し、顧客の要望に合致した貸切船（チャーター船）を展開している。
関係機関との連携状況・良い点、悪い点の把握	●海上交通事業者と行政・陸上交通事業者の関わり方 ・運輸局・県・市とも連携を図りながら、持続可能な航路の在り方について検討している。 ・市内唯一の補助航路のため、様々な支援を頂いている。 ・陸上交通事業者との積極的な関わりはなし。 ●海上交通事業者が感じる陸上交通事業者の問題 ・特になし。 ●自治体の問題点・課題 ・特になし。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・必要な時期に補助金等の支援が受けられるよう改善を求めたい。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・既に公共交通を語る場はある。（〇〇市離島航路確保維持改善協議会）

2）<u>陸上交通事業者</u>

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

関係機関との連携状況 良い点、悪い点の把握	●航路との接続に関する具体的な運行計画設定手法 ・船の発着便に合わせている。 ●陸上交通事業者が感じる航路事業者・自治体の問題点・課題 ・特になし。 ●コロナウイルス感染症の影響 ・相当程度受けた。 ・観光客は大幅に減少。8～9 割まで落ち込んだ。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・特になし。

3-2-6 【グループⅥ】経営安定・需要潤沢グループ

1）海上交通事業者

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

事業運営実態	●補助航路ではない。係船料の補助は受けている。 ●離島航路事業者の儲けはどの辺に出ているのか？ ・儲けは出ていない。 ●コロナウイルス感染症の影響 ・相当程度受け、利用者が減少した。
経費削減方策や利用拡大方策の深掘り	●航路の経費削減方策 ・新造船にあわせて塗料等を見直し、省エネ塗装を行った。エンジン出力抑制により燃油の省エネ。嘱託職員の採用による職員適正化など。 ●利用拡大方策 ・旅客運賃の見直し（島民割引）、船内のバリアフリー化、船内のサービス・設備等の更新、船員マナーの向上、団体・個人客の誘致強化、島民の利用促進。 ・自社アプリ展開などによる情報発信強化。 ・検索サイトへ情報提供。
関係機関との連携状況・良い点、悪い点の把握	●海上交通事業者と行政・陸上交通事業者の関わり方 ・ダイヤにあわせて運行してもらっている。 ●海上交通事業者が感じる陸上交通事業者の問題 ・特になし。 ●自治体の問題点・課題 ・特になし。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。

2）陸上交通事業者

以下のとおり。

表　ヒアリング結果概要

関係機関との連携状況 良い点、悪い点の把握	●航路との接続に関する具体的な運行計画設定手法 ・船の発着便に合わせている。 ●陸上交通事業者が感じる航路事業者・自治体の問題点・課題 ・特になし。 ●コロナウイルス感染症の影響 ・ある程度受けた。観光客は大幅に減少したが、島民の足としての需要は継続。
その他事業者意向の把握	●国の支援制度に関する認知度、必要と考える支援 ・特になし。 ●公共交通を語る場の設定の必要性や参加意向 ・現状では、そのような場がない。必要性を感じている。海上交通事業者にも参加してもらいたい。

4．利用者等アンケート

航路の利用実態、態様、改善要望やサービス毎の許容度等を把握するため、航路利用者に対して、WEB アンケートを行った。

調査票は利用者・非利用者が回答できる設問項目とし、海上交通事業者が船内で「アンケートサイトにアクセスできる QR コードを掲載した調査協力依頼チラシ」を配布し、航路利用者に調査協力を依頼した。

4-1 調査概要

下表のとおり。

表　WEB アンケート調査の概要

項　目	調査項目・実施方法
目的	○航路の利用実態、態様、改善要望やサービス毎の許容度等の把握
調査方法	○WEB アンケート ○具体的な流れは次ページを参照
調査対象	○航路利用者、航路非利用者
調査期間	令和３年 11 月～令和４年１月
調査項目	○回答者属性（性別、年齢、居住地、車・免許・スマートフォンの保有状況） ○航路の利用について ・ここ１か月の航路の利用有無 ・普段の航路利用頻度、目的 ＜利用者の場合＞ ・航路の利用区間 ・目的地 ・利用時間帯 ・自宅から港へのアクセス方法、港から目的地までのアクセス方法 ・航路情報の入手方法 ・現在の航路の満足度 ・航路の改善要望 ・今後必要な取り組み ○普段の外出について ・よく出かける場所 ・外出頻度 ・移動手段
回収状況	545 票

〈WEB アンケートの具体的な流れ〉

STEP0：発注者から各航路事業者に QR コード付きのアンケート調査協力依頼チラシを発送

STEP1：乗船時に航路利用者に QR コード付きのアンケート調査協力依頼チラシを配布

航路事業者スタッフ

STEP2：利用者は乗船中または帰宅後等にインターネット回答（入力）

利用者

STEP3：チラシを用いて、非利用者や低頻度利用者にも回答を呼びかけ

非利用者

低頻度利用者

STEP4：弊社がサーバーにストックされた回答データを集計分析

受託者

調査票は、資料編に示すとおり。

- 利用者と非利用者に分けて、単純集計を行った。集計結果は以下のとおり。なお、航路別の集計は、＜資料編＞にとりまとめ、各海上交通事業者と共有した。

表　利用者等アンケート基本集計（1/9）

設問	選択肢＼回答者数	計	利用者	非利用者
		545	470	75
問1－1. ここ1ヶ月以内に航路を利用(乗船)しましたか。(1つに○)	利用した	86.2%	100.0%	
	利用していない	13.8%		100.0%
問1－2. 普段、どのくらいの頻度で航路を利用(乗船)していますか。(1つに○)	週に5日以上	25.5%	29.6%	
	週に3～4日	5.7%	6.6%	
	週に1～2日	15.2%	17.7%	
	月に数日程度	19.3%	21.5%	5.3%
	年に数日程度	17.4%	15.1%	32.0%
	ほとんど利用していない	16.9%	9.6%	62.7%

表　利用者等アンケート基本集計（2/9）

設問	選択肢＼回答者数	計	利用者	非利用者
		453	425	28
問1－3. 最近で航路を利用される際の主な目的をお答えください。(1つに○)	通勤	28.3%	30.1%	
	通学	8.8%	9.4%	
	業務(営業や仕入れ･配達など)	13.7%	12.5%	32.1%
	食料品や日用品などの買い物	9.9%	10.6%	
	通院(病院や診療所)	4.9%	4.9%	3.6%
	娯楽･レジャー･知人等訪問など	15.2%	14.8%	21.4%
	観光	6.8%	5.4%	28.6%
	その他	12.4%	12.2%	14.3%
◇自宅から港へのアクセス方法	路線バス	2.4%	2.4%	3.6%
	コミュニティバス	0.9%	0.9%	
	タクシー	0.4%	0.5%	
	自家用車(自身の運転)	54.5%	53.2%	75.0%
	自家用車(家族等の送迎)	8.2%	8.5%	3.6%
	バイク	12.4%	12.7%	7.1%
	自転車	9.9%	10.4%	3.6%
	徒歩	20.1%	20.9%	7.1%
	施設による送迎	0.2%	0.2%	
	その他	4.2%	4.2%	3.6%

注）問 1-2 で「ほとんど利用していない」との回答者を除いて集計している

表　利用者等アンケート基本集計（3/9）

設問		選択肢＼回答者数	計	利用者	非利用者
			453	425	28
◇港から目的地へのアクセス方法		路線バス	4.6%	4.5%	7.1%
		コミュニティバス	0.9%	0.5%	7.1%
		タクシー	2.4%	2.6%	
		自家用車（自身の運転）	32.0%	32.2%	28.6%
		自家用車（家族等の送迎）	6.0%	6.4%	
		バイク	8.2%	8.5%	3.6%
		自転車	7.5%	8.0%	
		徒歩	40.6%	39.5%	57.1%
		施設による送迎	0.7%	0.7%	
		その他	9.3%	9.2%	10.7%
問1－5. 運航情報の入手方法についてお答えください。（当てはまるもの全てに○）		ケーブルテレビ	2.0%	2.1%	
		ラジオ	0.4%	0.5%	
		防災行政無線	11.5%	11.8%	7.1%
		フェリー事業者のホームページ	40.6%	39.1%	64.3%
		スマートフォン（携帯メール）	24.5%	25.4%	10.7%
		スマートフォン（Twitter等SNS）	14.8%	15.8%	
		スマートフォン（交通系アプリ）	7.9%	8.0%	7.1%
		パソコンメール	3.1%	3.1%	3.6%
		回覧板	2.0%	2.1%	
		行政の広報誌	5.7%	5.9%	3.6%
		その他	17.4%	17.6%	14.3%
問1－6. 現在の航路の満足度についてお答えください。（項目ごとに1つ○）	1）運航便数	満足	29.6%	27.8%	57.1%
		概ね満足	23.0%	23.3%	17.9%
		普通	23.0%	23.8%	10.7%
		やや不満	15.0%	15.1%	14.3%
		不満	9.5%	10.1%	

注）問 1-2 で「ほとんど利用していない」との回答者を除いて集計している

表　利用者等アンケート基本集計（4/9）

設問		選択肢＼回答者数	計	利用者	非利用者
			453	425	28
問1－6. 現在の航路の満足度についてお答えください。（項目ごとに1つ○）	2)ダイヤ（時刻表）	満足	23.2%	21.2%	53.6%
		概ね満足	22.5%	22.8%	17.9%
		普通	21.9%	22.4%	14.3%
		やや不満	21.6%	22.1%	14.3%
		不満	10.8%	11.5%	
	3)乗船時間（所要時間）	満足	44.6%	43.1%	67.9%
		概ね満足	19.4%	20.0%	10.7%
		普通	28.3%	28.9%	17.9%
		やや不満	5.7%	5.9%	3.6%
		不満	2.0%	2.1%	
	4)船の乗降のしやすさ	満足	42.6%	41.2%	64.3%
		概ね満足	22.7%	22.8%	21.4%
		普通	25.2%	25.9%	14.3%
		やや不満	5.7%	6.1%	
		不満	3.8%	4.0%	
	5)船内の環境・設備	満足	36.9%	34.6%	71.4%
		概ね満足	26.3%	27.1%	14.3%
		普通	23.6%	24.5%	10.7%
		やや不満	6.8%	7.1%	3.6%
		不満	6.4%	6.8%	

注）問 1-2 で「ほとんど利用していない」との回答者を除いて集計している

表　利用者等アンケート基本集計（5/9）

設問		選択肢＼回答者数	計	利用者	非利用者
			453	425	28
問1－6. 現在の航路の満足度についてお答えください。（項目ごとに1つ○）	6）港・待合所	満足	28.0%	26.6%	50.0%
		概ね満足	25.8%	25.6%	28.6%
		普通	30.9%	32.0%	14.3%
		やや不満	11.3%	11.8%	3.6%
		不満	4.0%	4.0%	3.6%
	7）料金	満足	26.3%	25.4%	39.3%
		概ね満足	13.2%	13.4%	10.7%
		普通	31.1%	31.5%	25.0%
		やや不満	15.5%	15.1%	21.4%
		不満	13.9%	14.6%	3.6%
	8）職員・船員の対応	満足	41.1%	39.5%	64.3%
		概ね満足	24.1%	24.5%	17.9%
		普通	26.7%	27.3%	17.9%
		やや不満	3.3%	3.5%	
		不満	4.9%	5.2%	
	9）港へのアクセス（乗継ぎ、駐車場等）	満足	28.9%	27.5%	50.0%
		概ね満足	21.2%	21.6%	14.3%
		普通	34.0%	34.1%	32.1%
		やや不満	11.7%	12.2%	3.6%
		不満	4.2%	4.5%	

注）問 1-2 で「ほとんど利用していない」との回答者を除いて集計している

表　利用者等アンケート基本集計（6/9）

設問		選択肢＼回答者数	計	利用者	非利用者
			453	425	28
問1－6. 現在の航路の満足度についてお答えください。（項目ごとに1つ○）	10）総合評価	満足	21.4%	20.2%	39.3%
		概ね満足	32.0%	31.8%	35.7%
		普通	27.6%	27.8%	25.0%
		やや不満	10.6%	11.3%	
		不満	8.4%	8.9%	
問1－7. 航路について特に改善してほしい点をお答えください。（重要なもの3つまでに○をつけて、別欄に改善点を具体的にお書きください。）		便数を増やしてほしい	34.9%	35.5%	25.0%
		ダイヤを見直してほしい	29.4%	30.1%	17.9%
		所要時間を短くしてほしい	6.6%	6.4%	10.7%
		船の輸送能力を高めてほしい（旅客定員や車両積載台数の見直し等）	7.9%	8.5%	
		船の乗降をしやすくしてほしい（乗降口や通路を広くする、段差をなくすなど）	5.5%	5.2%	10.7%
		船の中の環境をよくしてほしい（室内温度、トイレ、内装、テレビ等）	13.0%	13.4%	7.1%
		船乗り場・待合所の環境を良くしてほしい	10.8%	10.6%	14.3%
		料金を安くしてほしい	34.4%	35.1%	25.0%
		公共交通に乗継しやすい時間を設定してほしい	7.5%	7.3%	10.7%
		港における駐車場を確保（収容台数を増加）してほしい	10.4%	10.6%	7.1%
		職員・船員の対応を改善してほしい	4.9%	5.2%	
		その他	6.6%	6.8%	3.6%
		特にない（今のままでよい）	19.4%	18.1%	39.3%

注）問 1-2 で「ほとんど利用していない」との回答者を除いて集計している

表　利用者等アンケート基本集計（7/9）

設問		回答者数 / 選択肢	計	利用者	非利用者
			453	425	28
問1－8. 当該航路の経営を改善するために、運営体制の効率化や経費削減等の航路事業者の経営努力に加え、今後、どのような取組みが必要だと思いますか。（それぞれ1つに○）	1）利用者や車両の人数に併せた船舶のサイズへの変更	必要	25.4%	26.4%	10.7%
		必要ではない	74.6%	73.6%	89.3%
	2）立ち寄る港（寄港地）の見直しによる経営の効率化	必要	18.1%	18.4%	14.3%
		必要ではない	81.9%	81.6%	85.7%
	3）燃料代を減らすために、速度を落とす（所要時間の増加）	必要	13.0%	13.2%	10.7%
		必要ではない	87.0%	86.8%	89.3%
	4）減便	必要	6.6%	6.4%	10.7%
		必要ではない	93.4%	93.6%	89.3%
	5）料金の値上げ	必要	6.8%	6.4%	14.3%
		必要ではない	93.2%	93.6%	85.7%

注）問 1-2 で「ほとんど利用していない」との回答者を除いて集計している

表　利用者等アンケート基本集計（8/9）

設問	回答者数 / 選択肢	計	利用者	非利用者
		545	470	75
問2－2. 普段の外出頻度をお答えください。（1つに○）	週に5日以上	23.9%	23.8%	24.0%
	週に3～4日	10.5%	10.0%	13.3%
	週に1～2日	35.6%	36.6%	29.3%
	月に数日程度	30.1%	29.6%	33.3%
問2－3. 普段の外出での移動手段をお答えください。（1回の外出に用いるもの全てに○）	航路	17.8%	19.8%	5.3%
	路線バス	8.3%	8.5%	6.7%
	コミュニティバス	1.3%	1.3%	1.3%
	タクシー	1.8%	2.1%	
	自家用車（自身の運転）	72.1%	71.5%	76.0%
	自家用車（家族等の送迎）	14.5%	15.1%	10.7%
	バイク	7.9%	8.7%	2.7%
	自転車	16.0%	16.0%	16.0%
	徒歩のみ	10.6%	10.2%	13.3%
	その他	5.7%	4.9%	10.7%
問3－1. 性別	男性	63.7%	63.8%	62.7%
	女性	36.3%	36.2%	37.3%

表　利用者等アンケート基本集計（9/9）

設問	選択肢＼回答者数	計	利用者	非利用者
		545	470	75
問3－2. 年齢	10歳代	7.2%	7.2%	6.7%
	20歳代	11.7%	11.3%	14.7%
	30歳代	13.6%	13.4%	14.7%
	40歳代	24.6%	24.0%	28.0%
	50歳代	25.1%	26.0%	20.0%
	60歳代	11.9%	12.1%	10.7%
	70歳代以上	5.9%	6.0%	5.3%
問3－4. 運転免許の有無	持っている	89.5%	88.7%	94.7%
	持っていない	10.5%	11.3%	5.3%
問3－5. 自家用車の有無	持っている	85.0%	94.7%	84.0%
	持っていない	15.0%	5.3%	16.0%
問3－6. スマートフォンの有無	持っている	97.4%	97.0%	100.0%
	持っていない	2.6%	3.0%	

4-3 分析結果

- 回答者の日頃の外出頻度をみると、「週に１日以上」が約 70%を占めており、海上交通を利用する外出の場合でも「週に１日以上」が約 54%と高く、管内では海上交通の高頻度利用がみられる。
- 回答者のほとんどが、運転免許や自家用車を保有していることもあり、普段の外出での移動手段の多くは「自家用車」（約 72%）となっており、公共交通は約 12%と少ない状況である。この傾向は海上交通を利用する外出をする場合でも類似しており、「自家用車」が最も多く、公共交通の利用は１割に満たない状況にある。

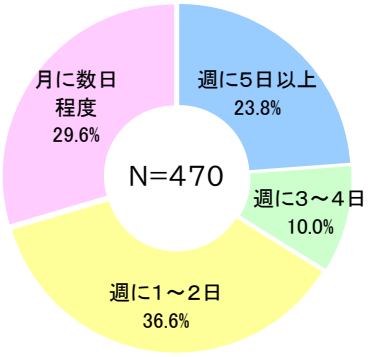


図　外出頻度

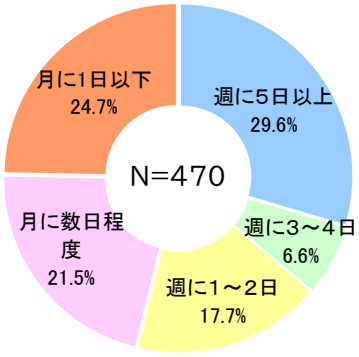


図　海上交通の利用頻度

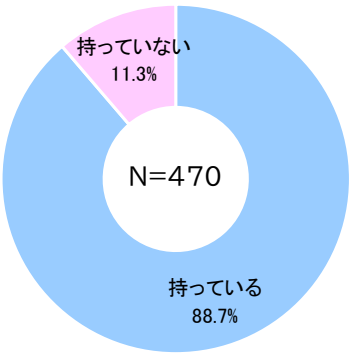


図　運転免許の有無

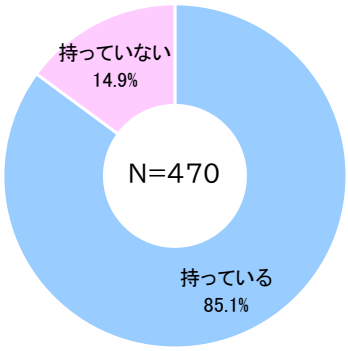


図　自家用車の有無

表　外出時の移動手段

	普段の外出時（N=470）	海上交通を利用した外出時（N=425）	
		自宅から港へ	港から目的地へ
路線バス	8.5%	2.4%	4.5%
コミュニティバス	1.3%	0.9%	0.5%
タクシー	2.1%	0.5%	2.6%
自家用車(自身の運転)	71.5%	53.2%	32.2%
自家用車(家族等の送迎)	15.1%	8.5%	6.4%
バイク	8.7%	12.7%	8.5%
自転車	16.0%	10.4%	8.0%
徒歩	10.2%	20.9%	39.5%
施設による送迎		0.2%	0.7%
その他	4.9%	4.2%	9.2%

注)複数回答

- 管内の海上交通の不満点を利用者と非利用者が指摘した結果が下図である。
- 総合評価をみると、利用者・非利用者ともに「満足+概ね満足」が「不満+やや不満」を上回って、総合的には「概ね良好」の状況にある。
- 項目別にみると、「乗降のしやすさ」や「乗船時間」、「職員・船員の対応」は不満度が比較的低く、利用者にとって「良好」な状況にある。
- 一方で、「ダイヤ」と「料金」、「運行便数」は不満度が比較的高い状況にある。

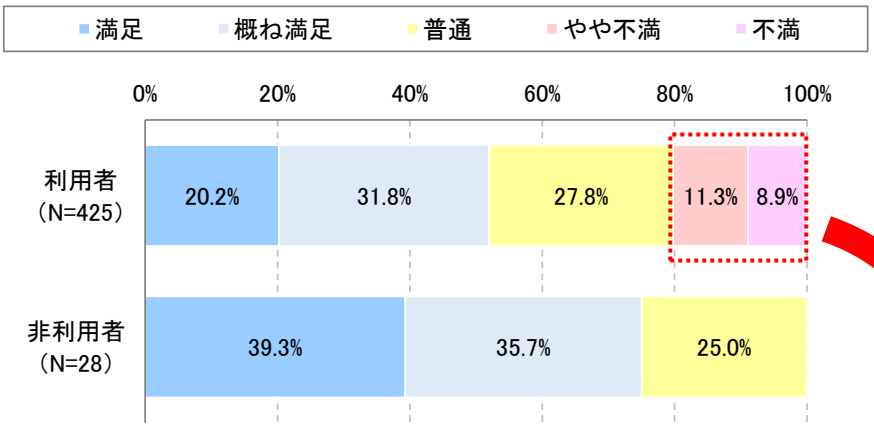


図　航路の総合評価

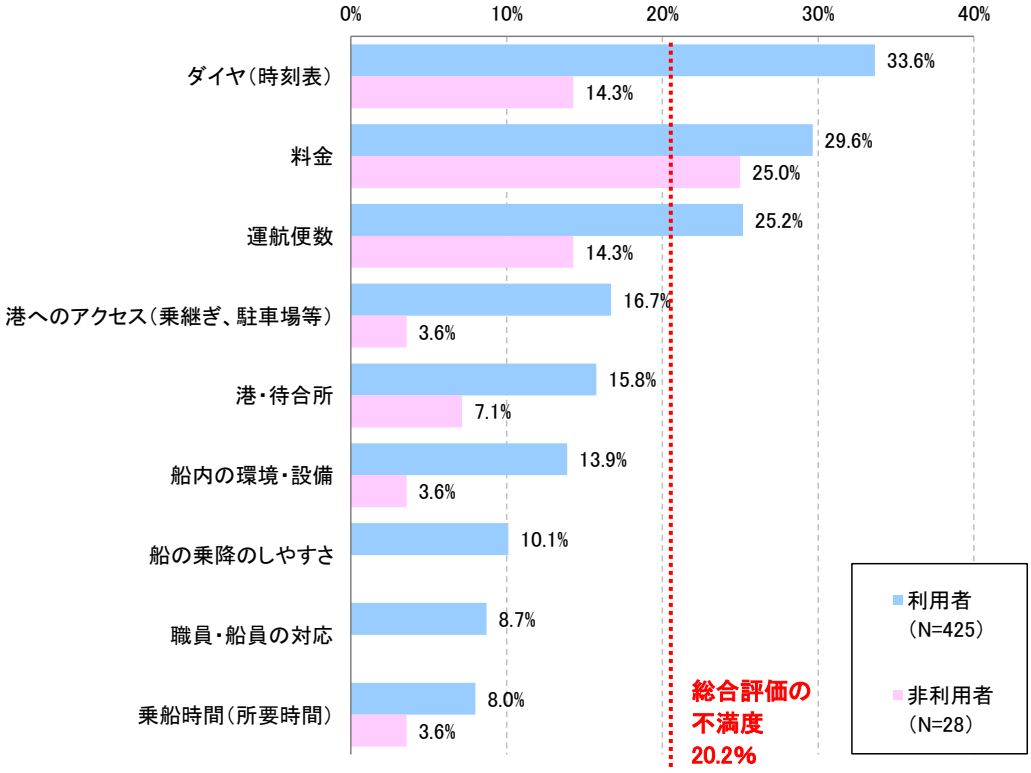


図　航路の不満度（「不満」と「やや不満」の回答割合）

- 利用者・非利用者が特に改善して欲しい点として挙げた上位３項目をみると、「便数を増やして欲しい」、「料金を安くして欲しい」、「ダイヤを見直して欲しい」が挙げられている。
- 海上交通の経営改善にあたり、事業者の経営努力以外で利用者が必要と考える“経費削減方策”について調査した結果、経費削減方策における利用者の許容度（必要性指摘割合）について、全般的に「必要」との回答よりも「必要ではない」が高い結果となっている。
- その中でも、「減便」と「料金の値上げ」、「燃料代を減らすために速度を落とす（所要時間の増加）」については、回答者（利用者）の約８割が「必要はない」との指摘をしている。

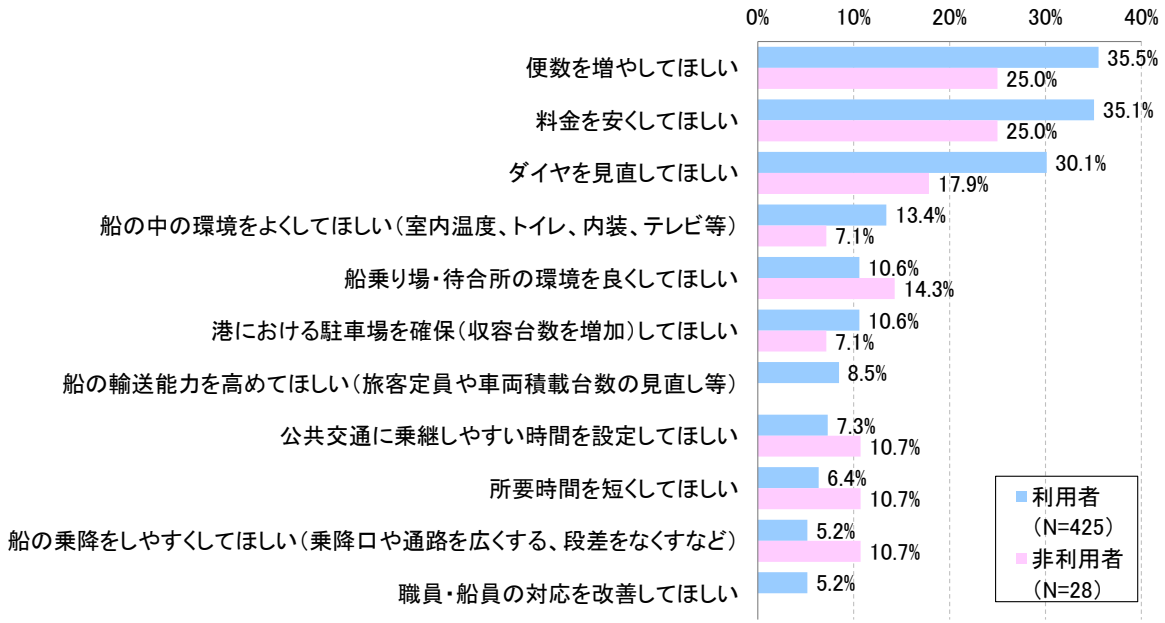


図　特に改善してほしい点

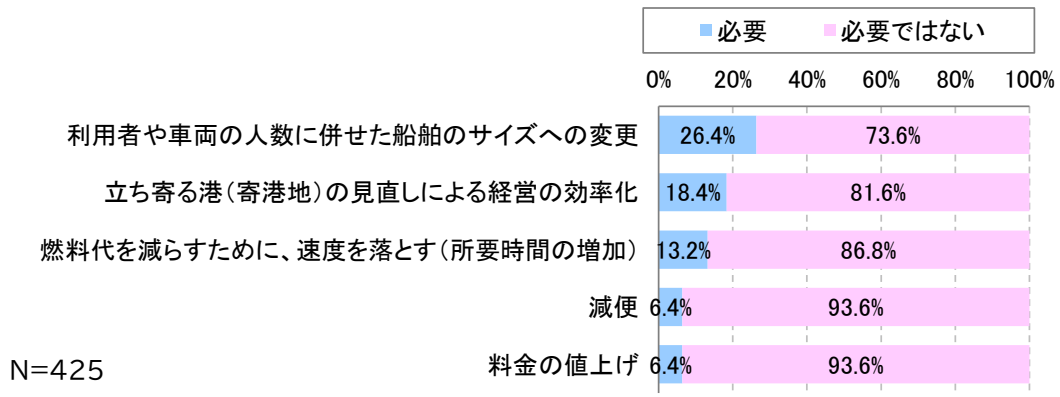


図　経費削減方策における利用者の許容度（必要性指摘割合）

5．地域公共交通活性化再生法に基づく取組に関する調査

地域公共交通活性化再生法に基づき航路の効率化・利便性向上方策を講じた全国の事例を収集するとともに、四国運輸局管区内の地域における航路活性化取組状況を把握した。

5-1 調査対象の選出の視点の確定

以下２つの視点で調査対象を選出した。

【視点ア】利便増進実施計画を策定し、法定協議会で海上サービスの見直しを図った事例

【視点イ】複数県をまたぐ航路において、市町村が海上事業者を法定協議会・分科会に参画させ、地域公共交通計画の策定に取り組んだ事例

5-2 先進事例の収集・整理

5-2-1 【視点ア】利便増進実施計画を策定し、法定協議会で海上サービスの見直しを図った事例

五島市（前島航路、黒島航路）、平戸市（具体航路は見当たらず）が抽出された。

5-2-2 【視点イ】複数県をまたぐ航路において、市町村が海上事業者を法定協議会・分科会に参画させ、地域公共交通計画の策定に取り組んだ事例

大分市（国道九四フェリー株式会社、株式会社フェリーさんふらわあ）が抽出された。

5-3 先進事例インタビュー

5-3-1 調査概要

1）**調査の目的**

抽出した事例に対して、次項（以下）に示す項目を把握し、パンフレットの基礎資料とする。

2）**把握項目**

①五島市

奈留島～前島航路の概況	・航路の概況 ・航路を取り巻く現状や問題・課題　など
再編実施計画の概要	・計画概要（既往資料についての記載内容の確認） ・成果（KPI の達成状況や定性的評価）　など
その後の市の取組	・再編実施計画策定後の検討経過（今年度の調査事業等の結果概要：共有できる範囲で結構です） ・今後の当該航路の取組方向　など

②大分市

法定協議会等における航路事業者の参画状況とその経緯	・海上交通事業者の法定協議会や分科会・ワーキング等への参画状況（参画してもらったきっかけ、時期）　など ※分科会やワーキング等が開催されている場合 ・設立目的や設立のきっかけ（学識者から提案・助言等が設立のきっかけ等あれば、それも教えて下さい） ・海上交通事業者以外の参画メンバー
交通政策における航路の意味合い・地域公共交通計画における航路の記載状況	・公共交通のネットワークにおける航路や港の位置づけ・機能 ・航路の目標や事業・取組（計画に明記したもの） ・現状の航路や港、二次交通（陸上交通の接続）、情報発信等の市の公共交通政策の取組内容　など
航路事業者の独自の取組についての法定協議会での共有状況	・法定協議会や分科会・ワーキング等における海上交通事業者の発信状況・コミュニケーション状況（積極度合い）と評価（このようなことを情報発信して欲しい等） ・公共交通の情報発信の取組（例：グーグルやナビタイム等での最新ダイヤの発信）についての行政の関与実態 ・仮に、海上交通の情報発信が後手になっている場合等における貴市のスタンスや考え方（例：地域公共交通計画での計画事業としての取り扱い状況等）　など

3）**調査対象者**

・五島市 産業振興部 商工雇用政策課 商工交通班
〒853-8501 長崎県五島市福江町 1-1

・大分市 都市計画部 都市交通対策課 交通政策担当班
〒870−8504 大分市荷揚町２番 31 号

4）**調査期間**

令和４年３月

5-3-2 調査結果

1）五島市

奈留島～前島航路の概況	**○航路の概況** ・奈留島と同島の南 1.6km に位置する前島との間を結ぶ「奈留島～前島航路」では、昭和 37 年から奈留町営交通船が、平成 16 年の市町村合併後は五島市営交通船が運航を行っていた。 ・しかし、前島の人口減少に伴う航路利用者数の低迷を踏まえ、需要に応じつつ、利用者の利便性を損なわない運航形態を検討する必要があった。 **○航路を取り巻く現状や問題・課題　など** ・五島市は人口減少や少子高齢化が問題となっており、公共交通を取り巻く環境についても、利用者の減少等から経営環境は厳しく、国県支出金等に大きく依存する極めて脆弱な経営状況にあり、公共交通を維持するための市の補助金額も増加傾向にある。 ・特に、奈留島を中心とする本市北部の奈留地区は、基幹産業である漁業の衰退により、人口減少や少子高齢化による社会問題も深刻な状況になりつつある。 ・このような状況の中、奈留地区の前島住民が日常生活を営む上で奈留島～前島航路の存続は必要不可欠なものである。 ・五島市は上記の問題・課題を踏まえ、誰もが利用しやすく、かつ、持続可能な公共交通サービスを提供していくことを目指し、平成 27 年度に「五島市地域公共交通網形成計画」を作成し、平成２８年７月に「五島市地域公共交通再編実施計画」を策定。
再編実施計画の概要	**○計画概要（既往資料についての記載内容の確認）** ・市内の路線バス・コミュニティバス・航路を一体的に見直し、奈留島～前島航路は定期航路から民間の船舶を用船した予約制運航（デマンド運航）に切り替え、運行経費の削減を行った。 ・また、最大搭載人員 50 名の旅客船（一般旅客定期航路事業）から１２人以下の船舶（人の運送をする内航貨物定期航路事業）に転換した。 ・再編実施計画による特例措置を受け、補助対象要件が緩和され、不定期航路事業が国庫補助対象化された。 **○成果（KPI の達成状況や定性的評価）** ・大幅な赤字解消、利用者数の需要に応じた１便当たりの適正な乗船者数及び効率的な運航が可能になった。 ・KPI として、航路の利用者数は現況値（H27 年度）4,212 人、目標値（R2 年度）3,334 人と設定していたが、H30 年度から R2 年度まで利用目標値（3,334 人）を達成し、かつ事業実施前（H27）を上回る結果となっていた。
その後の市の取組	**○再編実施計画策定後の検討経過** ・令和３年９月に「五島市奈留地区地域公共交通利便増進実施計画」を策定、令和４年３月末に「五島市奈留地区地域公共交通利便増進実施計画」を改訂することとなっている。 ・国の調査事業を活用した結果、以下が把握できた。

	・前島住民は行きの 7・11 時台に乗船しての外出が突出して多い状況にあるが、【行きの１１時台】のバス接続が課題。 ・【帰りの前島航路の船便に接続できる五島病院から福江港行き】のバス接続が課題であることが判明。 ・デマンド運航や臨時便の実態から現状のサービス供給が妥当であることを確認。 ・計画の基本方針としては、前島住民の移動利便性の確保と航路の持続性向上にあたり、既存の運航ダイヤを現状維持しつつ、地域公共交通計画事業と連動させ、情報発信の強化等を行いつつ、市民・来訪客にわかりやすい公共交通サービスとし、分かりやすさ向上と航路自体を運行持続性の維持向上を図るため、適正な運賃設定（統一運賃の採用と運賃の値上げをセットで実施）を実施する。 **<u>○今後の当該航路の取組方向　など</u>** ・令和４年春からの利便増進実施計画においては前島住民の外出実態に合致したサービスを実施しているため、既存の運航ダイヤを現状維持し、地域公共交通計画事業と連動させ、情報発信の強化等を行いつつ、市民・来訪客にわかりやすい公共交通サービスとし、その一環として、分かりやすさ向上と航路自体を運航持続性の維持向上を図るため、適正な運賃設定（統一運賃の採用と運賃の値上げ、往復割引の新設）に見直す。 ・具体的には、大人１人あたりの普通運賃は乗船区間により 140～200 円だったものを、令和４年４月からは 220 円の均一運賃かつ値上げを行う予定。 ・また、五島市民は国境離島運賃低廉化による島民割引が適用されるが、市外からの観光客等は、適用されず、平等性が担保されないため、新たに往復割引を設定し、価格差を是正することとした。

2）大分市大分市

法定協議会等における航路事業者の参画状況とその経緯	**○参画時期** ・平成 28 年度から、航路事業者は大分市地域公共交通協議会（法定協議会）に委員として参画している。 ・航路事業者をはじめとする関係者により、本市の地域公共交通のマスタープランとなる 1 期目の「大分市地域公共交通網形成計画（H29）」や 2 期目の「大分市地域公共交通計画（R4）」を策定している。 ・また、航路事業者は、大分市地域公共交通協議会の下部組織となる「分科会」にも参画している。 **○分科会の開催・設立目的やきっかけ** ・今年度、協議会の会則を改正し、新たに分科会を設置した。 ・分科会メンバーとしては航路事業者、バス事業者、タクシー事業者、鉄道（JR）、学識者、国（支局）、県、市となっている。 ・分科会の設置背景としては、利用者の減少や交通事業者の運転手不足など、公共交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増している中で、引き続き、切れ目なく、各種取組を進めるとともに、既存事業の見直しや改善、新たな事業等、踏まえつつ、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた調査・検討を行うため。 **○航路事業者が参画することの評価・効果** ・鉄道・バス・タクシー・フェリーの現状や各種取組の情報共有はもとより、路線バスとフェリーの接続に係る意見交換など、地域公共交通ネットワークの議論の幅が広がる。 ・また、航路事業者の旅客人員や自動車搬送台数を計画に掲載することで、市民の理解が図れる。
地域公共交通計画における航路の記載状況	**○地域公共交通計画に示した航路の現状データ整理結果** ・航路事業者の旅客人員、自動車搬送台数のデータを記載。 **○公共交通のネットワークにおける航路や港の位置づけ・機能** ・公共交通のネットワークの中で「公共交通幹線軸」として、航路を位置付けており、機能分類として「複数市町村をまたぐ広域的な移動や、地区拠点間の連携・交流など、多様かつ高度な都市機能が集積する市街地への円滑なアクセスを確保することで、市民・交流者の都市活動を支える。需要に応じて利便性の高いサービスを提供する。」としている。 ・西大分港と佐賀関港はそれぞれ「大分都心拠点」、「地区拠点・交通結節点」に位置付けられている。 **○航路の目標や事業・取組（計画に明記したもの）** ・航路の目標設定の掲載は無い。 ・航路に関する取組として、計画に陸上交通との接続や情報発信等を掲載。 ・今後は、公共交通の連携可能性調査（利便増進事業の検討）において、フェリーとバスの接続など、調査・検討を行う予定。

航路事業者の独自の取組についての法定協議会での共有状況	**○法定協議会や分科会・ワーキング等における海上交通事業者の発信状況・コミュニケーション状況（積極度合い）と評価** ・他の交通事業者と同様に航路事業者も協議会や分科会に参画し、現況の説明など情報共有はしているものの、行政と航路事業者が連携した取組や事業は少ない。 ・今後は、市としても事業者間連携について、可能な範囲で調整をしていきたいと思っており、フェリー事業者から具体的な取組等の提案があれば、より取組が進んでいくものと考えている。 **○公共交通の情報発信の取組（例：グーグルやナビタイム等での最新ダイヤの発信）についての行政の関与実態** ・GTFS 関係は交通事業者主体となって実施している。 **○仮に、海上交通の情報発信が後手になっている場合等における貴市のスタンスや考え方** ・交通事業者と行政が連携し、情報発信を行う。
航路活性化に資する市の具体アクション	○バス事業者と、航路事業者と連携して、路線バスとフェリーのダイヤ接続について調査・検討を行う。 ○このような市のアクションの基本にあるのが地域公共交通計画である。大分市は交通計画において「地域公共交通のあり方を検討する中心的な役割」、「関係者との連携やリーダーシップを発揮する役割」と記載している。

5-4 管内自治体アンケート

管内の航路活性化方策を把握するため、航路を有する管内自治体に対して、アンケートを行った。

5-4-1 調査概要

表　管内自治体アンケートの概要

項　目	調査項目・実施方法
目的	○航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況（検討予定等の意向含む） ○海上交通事業者と自治体の関わり方・連携の現状把握 ○地域公共交通計画や地域公共交通利便増進実施計画の策定意向
調査方法	○メールによる配布・回収 ○四国運輸局を通じて、公共交通担当部署にアンケート票をメール送付
調査対象	○四国４県の海上交通担当部署 ○四国管内で旅客船が運行されている市町村の公共交通担当部署（23 市町村）
調査期間	令和３年 11 月～12 月
調査項目	〈県・市町村〉 ○地域公共交通計画等の現状・意向 ・「地域公共交通計画」の現状、意向 ・「地域公共交通利便増進計画」の現状、意向 ○海上交通に関する交通事業者や地域との連携の現状・意向 ・協議・議論できる場の設定状況 ・議・議論できる場で海上交通事業者に期待すること ・航路活性化に向けた連携体制の有無及びその活動状況 ・連携体制の課題 ○海上交通の活性化策についての要望や意見 〈市町村のみ〉 ○航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況・必要性 ○陸上交通（二次交通）の運行にかかる現状 ・当該航路と接続する陸上交通（二次交通）の運行状況 ・陸上交通（二次交通）の利用状況 ・接続ダイヤについての評価
回収状況 （回収率）	県　　：４票（100%） 市町村：23 票（100%）

調査票は、資料編に示すとおり。

表　対象者リスト

	県名
1	徳島県
2	香川県
3	愛媛県
4	高知県

No.	市町村名
1	鳴門市
2	阿南市
3	牟岐町
4	高松市
5	丸亀市
6	観音寺市
7	三豊市
8	土庄町
9	小豆島町
10	直島町
11	多度津町
12	松山市
13	今治市
14	宇和島市
15	八幡浜市
16	新居浜市
17	西条市
18	大洲市
19	上島町
20	愛南町
21	高知市
22	須崎市
23	宿毛市

1）地域公共交通計画等の現状・意向〈県・市町村〉

- 地域公共交通計画の策定状況をみると、管内市町村の４割、県の５割が未策定の状況の中で、既に計画を策定した自治体の中には「海上交通にかかる取組」が記載されていないケースもみられる。
- また、利便増進実施計画の策定事例はさらに少ない状況であり、厳しい航路事業の運営状況の中で、地域公共交通計画に基づく地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るためのアクションが求められる。

＜地域公共交通計画の策定状況＞

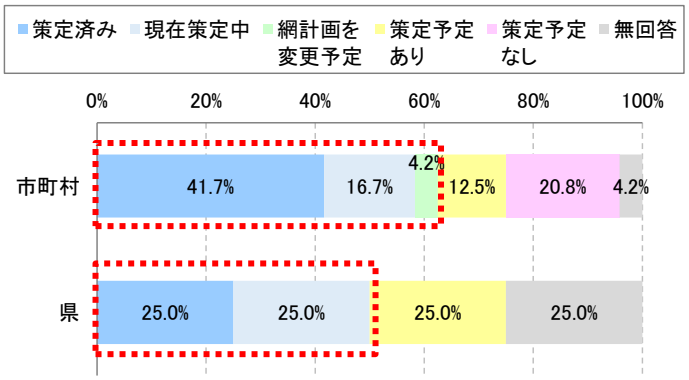


図　市町村と県の地域公共交通計画の策定状況

地域公共交通計画について
「策定済み」　「策定中」　「網計画を変更予定」
と回答した自治体の状況

＜海上交通にかかる取組の記載状況＞

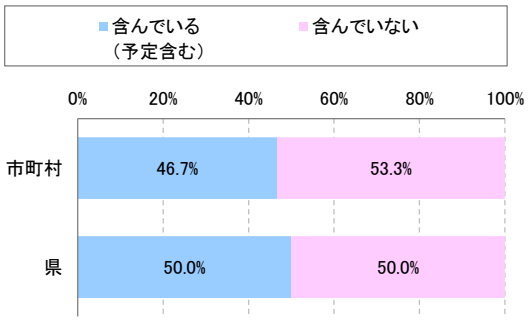


図　海上交通にかかる取組の記載状況

＜市町村と県の利便増進実施計画の状況＞

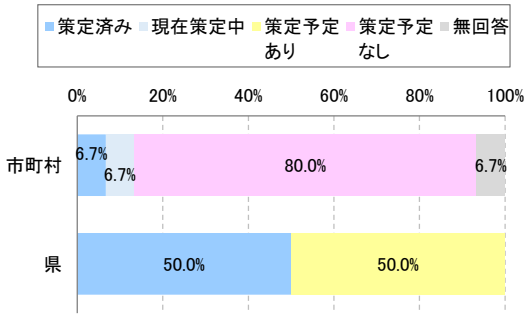


図　市町村と県の利便増進実施計画の状況

2）海上交通に関する交通事業者や地域との連携の現状・意向〈県・市町村〉

①協議・議論できる場の設定状況

- 協議・議論できる場の設定状況をみると、管内全県と市町村の８割は「議論する場がある・場があり機能している」と回答しており、管内市町村の２割は「議論する場がない・場はあるが機能していない」と回答している。

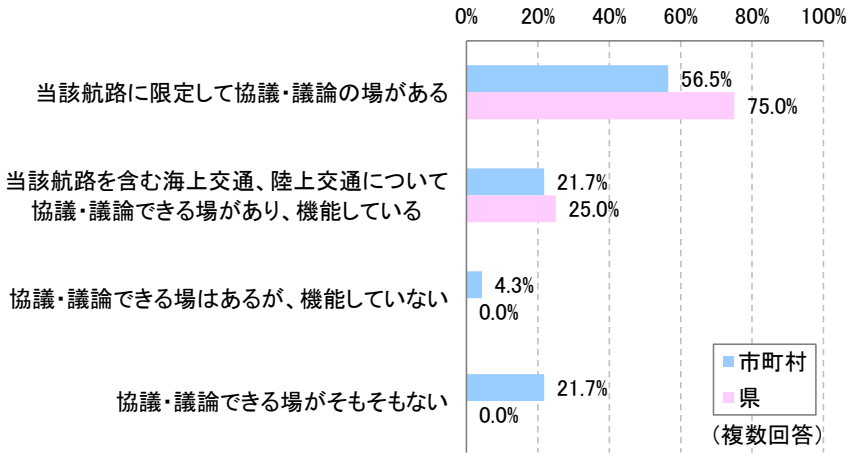


図　協議・議論できる場の設定状況

②協議・議論できる場で海上交通事業者に期待すること

- 協議・議論できる場で海上交通事業者に期待することをみると、県・市町村ともに「定期的に利用状況や運営状況を報告し、関係機関と議論できる情報発信をして欲しい」と「実施予定や実施中の利用促進策や経費削減策について概要や結果など情報共有して欲しい」との回答が比較的多い。

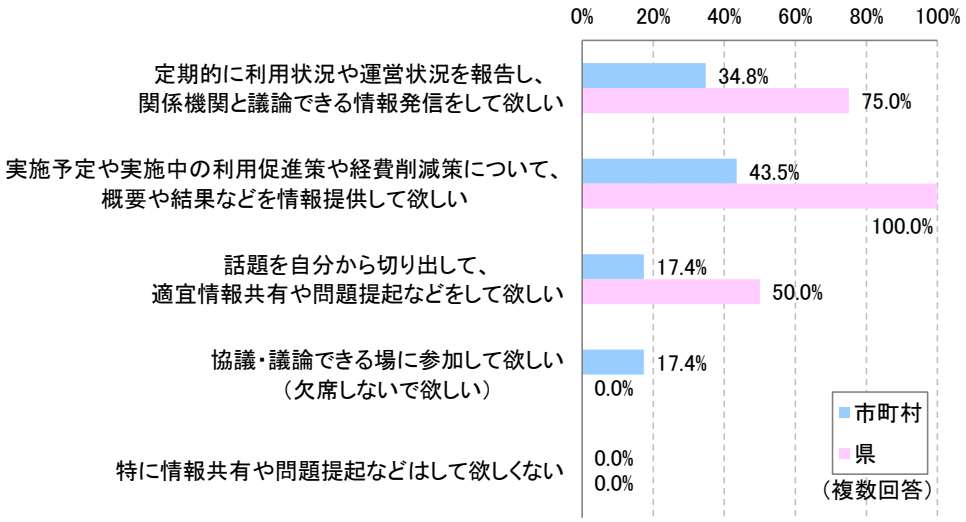


図　協議・議論できる場で海上交通事業者に期待すること

③航路活性化に向けた連携体制の有無及びその活動状況

- 航路活性化に向けた関係機関との連携体制の有無をみると、市町村・県ともに「連携して活動している」が５割以上を占めている。
- 具体的内容をみると、ほとんどが「海上交通事業者と行政の連携」や「行政が間に入っての海上交通事業者と陸上交通事業者との連携」となっているが、「寄港地の地元住民を巻き込んだ連携」もみられる。

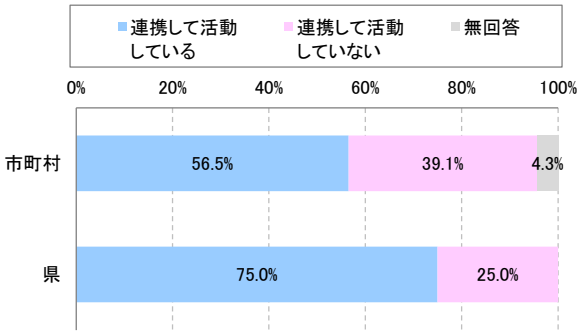


図　航路活性化に向けた連携体制の有無

表　具体的内容（市町村）

海上交通事業者や陸上交通事業者、その他関係機関等と連携して行っている活動内容
令和 3 年度より、寄港地のある自治会と航路事業者、行政による意見懇談会を実施予定。（航路改善計画の策定の前段階として平成 29 年～平成 30 年に計 5 回実施したところ、自治会より定期的な開催希望があったため実施するもの）
平成 30 年に集客施設を整備し、事業者･島民と連携してイベントや PR 活動を実施している。
本町は、航路事業とバス事業を町営で行っているため、周辺の公共交通機関との接続については、可能な限り考慮してダイヤを設定している。
行政が運営している。
令和元年度末に青島の診療所を閉鎖したため、令和2年度から航路を利用して通院した際に乗船料を助成する事業（大洲市離島地区通院助成事業）を実施している。
陸上交通事業者（三豊市コミュニティバス、JR 鉄道運行）のダイヤと連結した海上交通ダイヤを編成している。また令和 2 年度より離島内交通としてグリーンスローモビリティによる実証を行い海上交通と連携したダイヤ編成としている。 2013 年より 3 年に一度開催される瀬戸内国際芸術祭の会場となる離島があるため航路利用者増に向け連携している。
海上交通事業者（小豆島航路連絡協議会）や陸上交通事業者、関係自治体のほか関係機関が出席している小豆島地域公共交通協議会を平成21年から開催し、交通課題等の解決に向け取り組んでいる。
高松市公共交通利用促進条例（H25.9.27 施行）に基づく利用促進施策として、「高齢者公共交通利用運賃割引事業」を実施している。 これは市内に在住する 70 歳以上の方が「ことでん（民間鉄道会社）」の発行する交通系 IC カード「ゴールド IruCa」を使って公共交通を利用した場合、運賃の半額を補助する制度で、H27.10 から離島航路である「男木～高松航路」において、ゴールド IruCa を提示した際に割引を行っている。 また、同じく H27.10 から男木島･女木島からの往復利用者に対して、海上交通事業者が実施していた島発往復割引の割引率の拡大を実施しており、利用者の運賃抵抗を軽減し公共交通の利便性向上を実施している。
これまで観音寺市が直営で運営してきた航路事業について、令和 3 年 10 月 1 日に民間事業者に事業譲渡を行ったところであり、「活性化」というレベルまでの連携はできていないが事業者の協議会への参加や運航に関する連携、市との情報の共有などは密に行っている。
地域のイベント及び学校行事に合わせた臨時運航（開始時期不明） 旅行会社等の貸切運航の受け入れ（平成 28 年 7 月 1 日開始）
宿毛市（海上交通事業者かつ関係自治体）と高知西南交通（陸上交通事業者）で定期的に路線について協議する場があり、市営定期船の離発着に合わせたバスダイヤの改正などを行った経過がある
航路を維持することで、住民の通院等の日常生活の移動手段と貨物等の生活物資の輸送手段の確保し、住民生活の維持と医療等の離島振興の重要な役割を果たしている。

表　具体的内容（県）

海上交通事業者や陸上交通事業者、その他関係機関等と連携して行っている活動内容
海上交通事業者と港がある両県が連携し、実施期間、内容等を調整し、運賃割引や乗船者へ抽選によるプレゼントなど、利用促進を図る取り組みを平成25年度から実施している。
航路ごとに、国(運輸支局)・県・市・関係団体・住民代表者で構成する経営改善協議会が開催されており、運営状況や収支改善策等について協議している※高知県内で運行されている海上交通は市営のみのため、協議会の構成員に交通事業者なし。
瀬戸内国際芸術祭 2010(初回開催時)から、芸術祭期間中の海上交通の利便性向上を目的に、海上交通事業者、各航路関係自治体、運輸局等と連携し、既存航路の増便、臨時便対応や臨時航路の開設を行うほか、関係事業者(現在は5社)と共通の乗船券を企画・販売している。

④連携体制の課題

- 連携体制の課題をみるとして、多くの問題指摘がなされており、「行政の財政負担の限界」や「海上交通事業者の経営規模が小さく、活動に着手しきれない」、「人材不足・高齢化」等の指摘があった。また、県からは、「海上交通事業者の意向が不明確」や「交通事業者の取組姿勢の相違」の指摘があった。

表　連携体制の課題（市町村）

交通事業者や他の市町村や県、その他関係機関等との連携体制の課題
多額の運営費補助を交付しており、行政側から新たな施策を実施することが困難。一方で、航路事業者も規模が大きくなく、島しょ部も人口減少が進んでおり、利用促進に結びつく活動ができていない状況。
交通事業者の人材が不足している。 複数の航路を有しているが、航路ごとに別の会社が事業を行っており連携が難しい。
海上交通の利便性向上及び離島振興のため運賃割引を実施しているが、今後、航路の維持のためには地域総力戦となることから、国や県とも連携し離島振興に取り組んでいきたい。
市と運営事業者との間における連携体制については特に大きな課題はないが、住民サービスを第一に考える市と利益を追求しなければならない民間事業者との間で運営方針に関して若干の温度差が生じているものと思われる。また、客観的に運営事業者の運航体制を見ると明らかに人材の確保に苦慮(人材不足)している。
小豆島地域の交通協議会を開催しており、バス路線が中心の議題であるが、航路との接続による利便性の向上についても協議している。
連携を協議するための場がないこと。
新型コロナウイルス感染症の影響により、地域のイベントに合わせた臨時運航や、貸切運航の中止が多くなっている。
事業者職員の高齢化、人材不足等。
人材不足

表　連携体制の課題（県）

交通事業者や他の市町村や県、その他関係機関等との連携体制の課題
より効果的な利用促進策の検討を行いたいが、事業者が求めている支援対象(乗用車、トラック、乗客)、課題などが明確でないため、取組の検討が困難。
航路活性化に対する交通事業者の取り組み姿勢の相違などから、連携体制の確立が難しい状態である。

3）海上交通の活性化策についての要望や意見〈県・市町村〉

- 海上交通の活性化策についての要望や意見をみると、「航路確保維持にかかる国の支援拡充」や「海上交通にかかる情報発信の強化」について必要性を指摘する回答があった。

表　海上交通の活性化策についての要望や意見（市町村）

海上交通の活性化策についての意見･要望
･航路確保･維持･復活に向けたご支援をいただきたい。 ･航路への事業者参入がしやすくなるような制度又は規制の緩和。
離島航路を維持･活性化していくために、確保維持改善事業費補助金を支出しているが、国の内定額が実績と乖離していると自治体負担が大きくなるため、国には実状にあった額を交付して欲しい。
海上交通活性化の起爆剤となるのはやはり旅行（観光）である。大型フェリーで長距離を移動するような旅行は潜在的な需要は相当程度あると思われるが、航空や鉄道と違い情報が少ないため途中で諦めてしまう人が多いのではないか。情報発信の仕方に工夫が必要と思われる。

表　海上交通の活性化策についての要望や意見（県）

海上交通の活性化策についての意見･要望
･離島航路以外の海上交通は、国の支援が少ないが、日常的に移動手段として利用されていること。また、災害時のリダンダンシーの観点からも航路を維持する必要があるため、国による支援制度の創設を検討していただきたい。
人口減少による利用者の減少が課題であり、収支改善に向けた有効な対策や先進事例があれば情報共有して欲しい。
･コロナ禍においても、確実に航路を維持確保できるよう、経営支援等を行うこと。 ･本州･四国間の人流や物流において重要な役割を担っている本四間フェリーについて、一般国道としての機能確保、船舶でしか運べない製品の輸送や大規模災害発生時の代替輸送手段の確保の観点等から、地元と連携して早期に支援を行うこと。 ･フェリー等の船舶については、燃油高騰時における助成制度や、高速道路と比較した運賃の割高感軽減のための制度を創設すること。 ･多額の経費を要し、経営に大きな影響を及ぼす船舶の建造に対して、社会資本整備総合交付金の弾力的な運用を可能にするなど、補助対象航路以外の離島航路も含め、支援制度の拡充･創設を行うこと。

4）航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況・必要性〈市町村のみ〉

- 航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況・必要性をみると、経費削減方策に比べ、利用拡大方策の方が「実施済み」や「必要」と回答する割合が高い。一方で、経費削減方策について「必要性が分からない」・「実施状況が分からない」と回答する割合が高い。

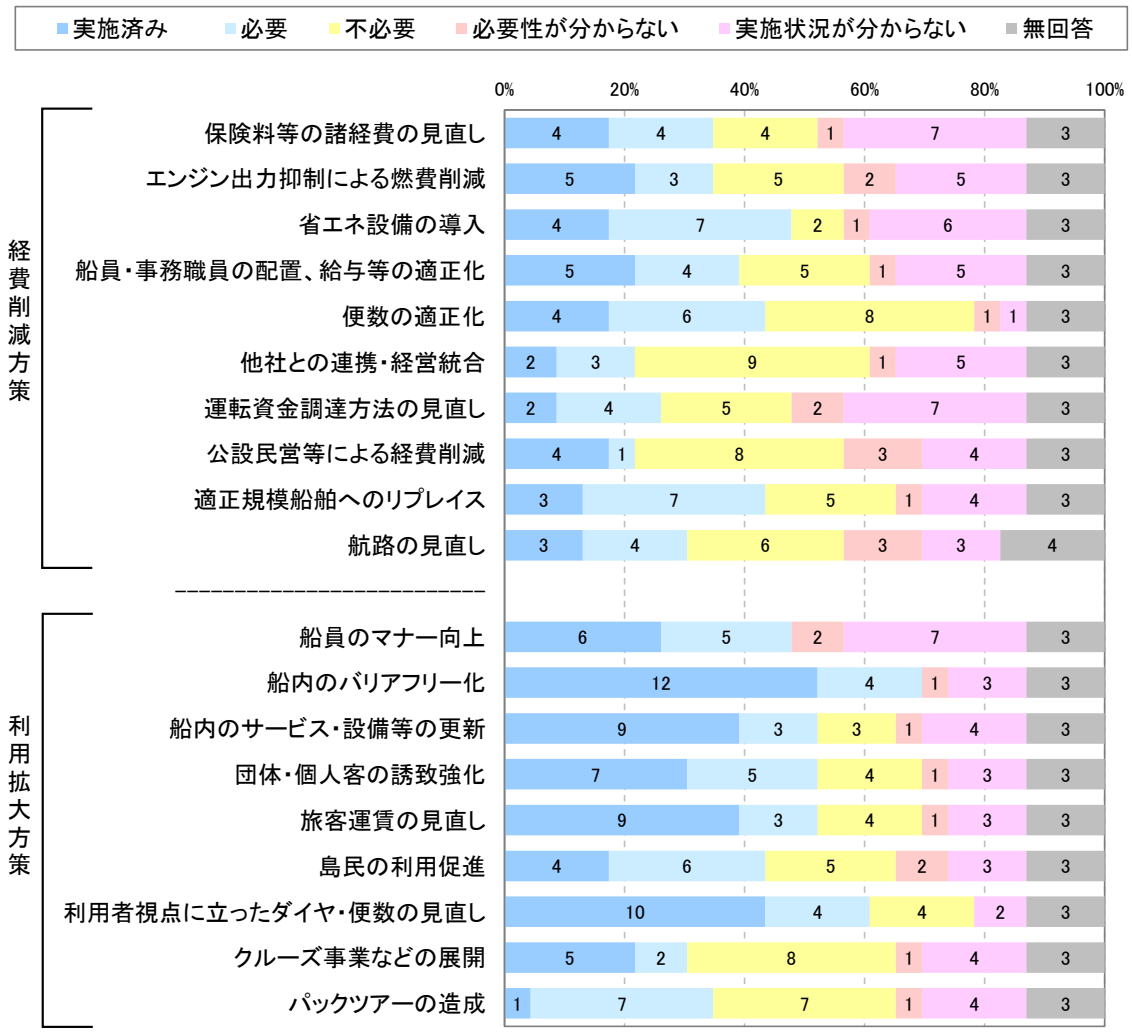


図　航路の経費削減方策や利用拡大方策の実施状況・必要性

５）陸上交通（二次交通）の運行にかかる現状〈市町村のみ〉

①当該航路と接続する陸上交通（二次交通）の運行状況

- 各市町村において概ね二次交通の運行について、認知している状況にあることが分かる。ただし、多くの回答が、「特定の便に限っての接続」となっている。

表　当該航路と接続する陸上交通（二次交通）の運行状況

当該航路と接続する陸上交通(二次交通)の運行状況
本土発の高速船について、始発にはバスの接続はない。第 2 便、第 3 便は接続があるが、1 時間以上の待ち時間がある。本土着の高速船は、第 2 便を除いて 20 分以内の待ち時間でバスに接続している。第 2 便のみ、1 時間以上の待ち時間がある。貨客船は本土発･着ともに 20 分程度の待ち時間でバスに接続している
複数の路線バスと接続している。
上島町有バスは、町内の主要な施設を経由する幹線とそれ以外の支線の運行を行っているが、幹線が主要な港に乗り入れている。
大浦港から高浜港に到着する便については、伊予鉄道の郊外電車と接続している。
路線バスの便については、すべて接続している。
民間バス事業者がフェリーの発着時間に合わせた送迎バスを運行している。
島民の生活航路であるため、航路のダイヤは島民の利便性を考慮して設定している。また、実情として島民は本土に着いてから自家用車に乗り換えて移動している。
接続していない。
運航する 8 便すべてで路線バス、JR と接続している。
航路と接続する二次交通の該当なし。本土側の場合、駅からは徒歩または車などでの移動。島内にはタクシーやバスなどは無いので徒歩移動となる。
丸亀港着の 3，4，7 便及び丸亀港発の 2，3，6，7 便がコミュニティバスと接続している。
福田港、坂手港発着のフェリーについては、おおむね路線バス（オリーブバス）との接続ができている。 池田港発着のフェリーについては、上り3路線全26便のうち7便の接続、下り2路線全22便のうち9便の接続ができている。（今年度中に上りは12便の接続、下りは13便の接続に改善予定。）
高松港側では、港内にタクシー乗降場、周辺に JR やことでんといった鉄道、路線バス･高速バス、レンタサイクル等多様なモードが結節している。
観音寺市のりあいバスの内循環線で伊吹航路と接続している。 なお、接続している便は、伊吹航路の便であると、「2便目」「3便目」「4便目」「5便目」の計4便が接続している。
利便性の向上のため、航路との接続を意識してダイヤを編成している。
基本的には船に接続するように運行を行っている。
埋立寄港地の付近に高知市～土佐市宇佐間を運行している路線バス及び土佐市内を運行している土佐市コミュニティバスの乗り場がある。
本土側において、第 1 便の到着後、第 2 便の出発前と到着後にそれぞれ最寄り駅まで（最寄駅から）の路線バスを接続させている。島側において島内循環バスを走らせているがスクールバスを兼ねており、第 1 便の到着後ではスムーズに接続できるが、第 2 便の出発には不便な運行時刻となっているため、まれに観光客が利用する程度である。
「舳崎」バス停にて、徳島バス、徳島バス阿南両社のバス路線に接続している。
黒崎渡船黒崎待合所には、徳島バス北泊線、徳島バス引田線を接続している(2 便、3 便、4 便、7 便、8 便、9 便、10 便、11 便、12 便、13 便、14 便、15 便、16 便、18 便、20 便、21 便、23 便、24 便、25 便) 黒崎渡船高島待合所には、徳島バス高島線、鳴門市地域バス高島線を接続している(1 便、2 便、3 便、4 便、6 便、8 便、9 便、10 便、11 便、12 便、13 便、14 便、15 便、16 便、17 便、18 便、19 便、20 便、21 便、22 便、23 便、25 便) 岡崎渡船岡崎待合所には、徳島バス北泊線を接続している(7 便、8 便、10 便、11 便、13 便、14 便)
接続している路線バス等はなし。

②陸上交通（二次交通）の利用状況

- 乗り継ぎ利用者としては、市町村として「把握していない」との回答もある中で、通学や買い物・通院を中心とした生活利用者や観光客・遍路客が挙げられているが、フェリーからの二次交通としては「自家用車」を指摘する事例が多い。
- 生活利用者の一部には、タクシーや自転車の利用が、観光客の一部にはレンタカーやバス、自動二輪・自転車の利用がみられる。

表　陸上交通（二次交通）の利用状況

陸上交通(二次交通)の利用状況
停留所ごとの利用者数は運行事業者で把握していないため不明。航路からの乗継では、主に島民の通院等で利用されている。
地元住民の利用が多い。
町内に港が多く、全ての船便への接続は不可能なため、需要の高い船便へ可能な限り接続できるよう努めている。接続している便数が多いため、具体的な接続例は記載不可能。
自動車等を持たない地元住民が、路線バスやタクシーを利用している。
青島島民：自家用車 観光客：自家用車、レンタカー、JR
陸上交通の利用者は地元住民が大半と思われる。利用者数は民間バス路線のため把握していない。
市コミュニティバス利用者は、ここ数年 285 千人程度で推移していたが、コロナ禍の影響により令和 2 年度は 212 千人と前年度に比べ約 4 割の減少となった。利用者全体の約 4 割を占める学生の利用者減が主な原因と考えている。
（利用者数） オリーブバス：H30　704,012 人　R1　814,707 人　R2　580,465 人 町営バス：H30　11,324 人　R1　21,576 人　R2　8,405 人 （利用者特性） R1 は瀬戸内国際芸術祭 2019 の開催により、観光客の利用増加がみられた。 R2 はコロナの影響により、観光客利用はほとんどなく地元住民の通院・通学等がほとんど。
航路から陸上交通(二次交通)に乗り継いだ利用者の状況についてのデータはない。 瀬戸内国際芸術祭開催時には、航路利用者が増加するため、鉄道や空港からの利用者が見込まれる。
令和2年度実績 利用者数：47,571 人 利用者特性：高齢者が多い。利用目的としては「通院」や「買い物」目的の利用が多い。
地元住民の利用は一定程度あるが、大きく変動があるのが観光客の利用である。新型コロナウイルス感染症の流行により、観光客が減少したことにより、バス事業者の経営状況も悪化している。
地元住民、観光客の利用があり、年間約 10,000 人程度の利用がある。
利用者統計データなし。利用者は住民、観光客ともにあり。
陸上交通の利用状況について把握はしていないが、巡航船の利用者は 6 割が対岸の学校への通学を目的とした小中学生であり、その他には遍路客の利用が多い。遍路客については、徒歩で移動する場合が多いと推測される。
地元住民(島民)が本土側で路線バスを利用することは極めて低く、ほとんどが自家用車・タクシーで移動している。 観光客が島内で移動する際には、目的地まで島内民宿経営者が送迎したりしている。
接続している路線バス等ないため、高齢の地元住民はタクシーを利用し移動している。
航路利用者によるバス路線の利用状況については把握していない。
地元住民、観光客(自動二輪、自転車、徒歩)

③接続ダイヤについての評価

- 接続ダイヤについて「問題なし」との回答もみられるが、円滑な接続ができていない事例も多数みられる。中には、市町村が間に入って、接続強化を図る事例もみられる。
- 陸上交通の遅延により通常では接続できないケースにおいて、陸上交通事業者（バス運転手）と海上交通事業者（船の運転手）で連絡する体制を確立している事例もみられる。

表　接続ダイヤについての評価

接続している交通機関のダイヤについての考え
冬季は日振島からの第 1 便が 30 分遅くなり、バスの時刻に数分間に合わなくなるが、バスを遅らせると登校時刻に間に合わなくなる。
市民からのダイヤに対するご意見は聞いていない。 大浦港から高浜港に到着後の伊予鉄道の郊外電車への乗り継ぎは、うまくいっていると考えている。
現状においては、適正である。
特に問題は無いと考えている。
乗り継ぎ時間が短い便がある。
航路と路線バスの乗り継ぎについては課題となっていたため、池田港発着のフェリーと路線バスの接続を改善する予定である。（具体的には、フェリー発着の5分以上30分以内の接続を可能な限り増加させることと池田港への路線バス乗入便を改善する。）
高松港側で結節している交通モードとの、乗継の利便性を高める必要がある。
バスの港への到着時間と、船の港からの出港時間に余裕がない便もあるが、バスの遅延により船の出港に間に合いそうにない場合については、バスの運転手と船の運転手との間で連絡できる体制を整えており、船の出港時間を少し遅らせてもらうなどの緊急的な対応は行ってもらっている。
利便性の向上のため、航路との接続を意識してダイヤ編成しているが、すべての航路との接続を 30 分以内にすることはできていない。
基本的に船便に合わせてダイヤ改正を行っているのが実情なので、うまく接続するために協議の場を設けたいと考えている。
5－1 記載の路線バスについて、平日ダイヤでは往路 2･3 便、復路 2･3 便については 15～25 分程度の待ち時間で利用することができるが、休日ダイヤでは巡航船とバスの発着時間と 1 時間以上待ち時間が生じる。また、土佐市コミュニティバスについては、どの便にも 1 時間以上待ち時間が生じるため、乗り継ぎは難しい。
定期船第1便出発(7:00 片島港発)に接続するバス･鉄道が無い。定期船第1便到着(9:25 片島港着)に接続するバスはあるが、宿毛駅で接続する鉄道が約 1 時間無い。定期船第 2 便到着(16:55 片島港着)に接続するバスはあるが、宿毛駅で接続する鉄道が約 1 時間無く、中村駅での特急接続も約 1 時間待たなければならず、結果として高知方面に行く場合、約 2 時間後の宿毛駅発の特急のほうが早く到着する。

6．海上交通の活性化方策についての調査

6-1 四国における海上交通の利便性向上等の活性化策

- 海上交通は、人口減少や少子高齢化が進む地域では、利用者が非常に少ない状況で運航している実態がみられる。
- このような海上交通に対しては何かしらの取組みが必要となるが、自治体・海上交通事業者への調査を行った結果、海上交通の維持・活性化に向けて、意識のギャップ（認識の違い）があることがわかった。
- 関係機関が連携して海上交通の維持・活性化に取り組むことが重要である。

海上交通事業者、地方公共団体、利用者、地域の方々が「主体的に」「共創」し海上交通に取り組むこと

・海上交通への取組みは、海上交通事業者、地方公共団体、利用者や住民によって様々だが、各者が海上交通の現状を理解して「主体的」に取り組むことが必要である。そして、地域で目指す海上交通へ各者が協力して、共に作り上げていくことが求められる。

・海上交通事業者は、地域と連携した取組みを意識して向き合うべきである。

・地域公共交通活性化再生法では、交通事業者は「自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。」となっている。維持活性化に向け、海上交通事業者が地域をはじめとして誰かの協力を必要とした場合には、海上交通事業者としては門戸をあけていくべきである。

コミュニケーションを大事にし、お互いの信頼関係を構築すること

・調査の結果、現状で地域と海上交通事業者のコミュニケーションは不足していることがわかった。

海上交通事業者が「実施している」各種活性化方策のうち

- 市町村が「実施状況が分からない」と回答した割合：26.1%

海上交通事業者が「実施意向がない」各種活性化方策のうち

- 市町村が実施することが「必要」と回答した割合：17.5%

注）市町村の回答を事業者別に再集計して比較。

・今後は両者の意識を知るということを大事にし、コミュニケーションを続けることでお互いの信頼関係を構築することが求められる。

・積極的に市町村が行う法定協議会に参画し、会議の中で海上交通の現状や問題、現在事業者が取り組んでいる内容などを情報提供し、明るいニュースから困っていることまで、会議の参加者に海上交通の現状を知ってもらうとともに、現在の状況について地域と意識共有しておくべきである。

・その時に、特に地域と向き合う姿勢として、海上交通事業者からの会議への出席者は、地域と海上交通の問題を把握しており、議論の場で受ける提案に対してある程度判断できる必要がある。

・また、法定協議会以外にも、様々な場面を活用し、地域とのコミュニケーションを積極的に行う必要がある。

海上交通の状況を積極的に情報発信し、
海上交通事業者自らが地域と積極的にコミュニケーションをとっていくこと

・海上交通利用に関する様々なデータは、海上交通の利便性向上や利用促進策の検討などに重要なものであり、海上交通事業者と地域で共有することは重要である。

・また、データは共有するだけではなく、需要の把握や潜在需要の分析などを行い、海上交通事業者の運行や経営の改善、行政の地域活性化などの政策などに役立てることも必要である。

・しかし、海上交通事業者が有するすべてのデータを公開することは、企業として困難なケースもあるため、自治体は分科会などを設立し、双方が相談・協議しやすい環境づくりを行うことが必要である。また、データとして必要となる理由、内容などを説明したうえで求める必要がある。求めるデータを絞ることで、海上交通事業者としても協力できる可能性がある。

・なお、必要なデータを海上交通事業者が有しているとは限らない。その場合は、必要なデータの種類や性質に応じ、事業者・地方公共団体自ら、又は双方が協力してデータを収集する必要がある。（収集する主体が誰でなければならないということはない、他人事にせず自ら動くことが必要）

・このように海上交通の維持・活性化には、海上交通利用状況をしっかりと確認し、海上交通事業者と地域とが一緒に考えるべきである。

都市計画や交通計画において、海上交通の特徴を意識して作成すべき

- 地方公共団体が策定する計画では、海上交通に対して単なる地域間の移動手段や「地域の移動の軸」という位置づけで「海上交通があって当たり前」という意識のもと策定しているケースが多くみられる。
- 地域公共交通活性化再生法に基づき、自治体は地域公共交通計画を策定しているが、海上交通に対して十分な課題検討はできていない。
- 地域公共交通活性化再生法における役割として、市町村は、「公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に取り組む」こととなっている。また、県も市町村と密接な関係を図りつつ、主体的に取り組むこととされている。
- 海上交通がある地方公共団体はその優位性を認識し、その特徴を意識しつつ海上交通が地域づくりに活用できる手段のひとつとして計画策定をすべきである。

活性化協議会をフル活用し、地域公共交通計画の策定に海上交通を巻き込むべき

- 地方公共団体は、海上交通の問題点や特徴を十分把握するためには、海上交通事業者と積極的にコミュニケーションを行うべきである。
- そのためには、市町村は法定協議会に海上交通事業者を招請し、例えば「地域の港の利用者が減少している」など海上交通に関する問題意識を示してもらい、その問題の重要性や対策の緊急性などを議論することが必要である。
- また、コミュニケーションを通して海上交通の強み・弱みなどの特徴について認識し、海上交通の特徴を活かして海上交通の維持・活性化へのアイディアを検討すべきである。
- そのようにして海上交通事業者との信頼関係を構築し、地域公共交通計画に海上交通との取組みを盛り込んでいくべきである。

複数県に跨る航路等において、県は広域的観点から調整役をすべき

- 県は、地域公共交通活性化再生法において、複数市町村に対して広域的な見地から助言や援助を行うとともに、市町村と密接な関係を図りつつ、主体的に取り組むこととされている。
- 海上交通は複数の県・市町村を跨いで運行するケースが多いという特徴を考えると、海上交通の維持・活性化に対して単独市町村では取り組みにくい状況が多々ある。
- そのようなときに、広域的視点で県から複数の沿線市町村の調整役を行い、地域と海上交通の関係構築をすべきである。

- 各調査結果をもとに、四国における海上交通の利便性向上等の活性化策を具体的に取りまとめた。
- 活性化策は、大きく「経費削減方策」と「利用拡大方策」に大別し、既存事例を中心に取組事例と改善効果などを整理した。

〈経費削減方策〉

No.	経費削減方策	管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
1	省エネ設備の導入	・旅客船エンジンに省エネルギー設計のものを採用。 ・船舶の電気の LED 化を実施。 ・LED 照明の設置を採用。 ・省エネプロペラを採用。 ・省エネ対応エンジン、低摩擦型船底塗料使用により、従来の既存船より年間 800 万円の燃料削減に成功。 ・フレンドフィンを設置。 ・船の新造にあたり塗料等を見直し省エネにつながる塗装をした結果、使用燃料が減った。 ・船舶の主機関省エネ化。 ・低摩擦型選定塗料の採用（防汚効果向上）、舵フィン、バウキャップの取付を実施。
2	適正規模船舶へのリプレイス	・2018 年と 2020 年にリプレイスが終わった。予備の小型船のリプレイスを検討中。 ・古い船は修理に費用がかかり、結果的にコスト増につながっていた。これからの経営を考えると新造船を導入する最後のチャンスだったかもしれない。 ・2021 年に新造船を導入したが、3 航海増便したので、燃料及び船員増員でのコストアップ、今後集客を図り売り上げ増を目指す。
3	航路の見直し（寄港地再編）	・Ａ港に寄港する便を 4 回から 2 回に変更した。 ・海上交通事業者としては、できる限りの改善を長年しており、最近でも寄港地を抜港した。
4	便数の適正化	・冬季（12 月～2 月末）はＢ島への最終便を減便。 ・利用客の利用頻度に合わせて、便数を調整している。 ・離島航路協議会で議論している。 ・他航路との合併により増便となり、利用客の利便性を維持している。 ・他社とのバランスを見てダイヤを検討している。 ・利用人数に応じて平成 20 年度、平成 23 年度に運航回数を減便した。 ・夏季は多くの利用が見込めるため延長営業を実施している。 ・コロナの影響により利用の少ない便を休航にした。
5	エンジン出力抑制による燃費削減（エコドライブ）	・運航前の始動、主機、補機の時間差をおいている。 ・海域によって、速力を調整し、燃料を抑えるように努力している。燃油の高騰は非常に厳しい。 ・エンジンは必要最低限しか使用していない。 ・航海時間がかかって運航時間に影響が出ないよう、配慮しながら出力抑制を実施している。 ・使用船舶の運航の定時性をある一定確保しながら、潮流等の影響を利用し、時間的に余裕のある時には、主機関の回転数を落として燃料消費に努めている。 ・出入港時のスロー運航を実施。 ・主機関の回転数を調整し消費量を削減している。 ・速力を調整し燃費を抑えている。

No.	経費削減方策	管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
		・停泊中の客室空調稼働時間を削減。 ・時間にゆとりが発生した時は減速（出力抑制）している。 ・潮流状況によって速力を調整し、燃料を抑えている。 ・航海時間に影響ない程度で出力を抑制している。 ・必要以外の機関使用は避けている。運航時、安全を確保できる最低限の機関回転数で抑えている。
6	公設民営等による経費削減	・令和３年 10 月から、観音寺市より航路事業を譲受し、運航している。 ・町営から中島汽船株式会社になった。 ・上島町より１隻建造してもらった。 ・運航管理業務を民間委託している。 ・平成 15 年度以降現在に至るまで民間委託している。 ・平成 26 年度から公営航路を民間事業者に委託している。 ・平成 16 年から渡船運航業務をアウトソーシングにより民間事業者に委託している。
7	船員・事務職員の配置、給与等の適正化	・フェリーの乗組員数を 6 名から 5 名へ。 ・定期昇給は２分の１にしている。 ・人員削減、報酬・給与削減、シルバー人材センター活用等の出来る限りの対応をしている。 ・船員 3 名事務員 1 名と最小限の人数で経営している。 ・人員を確保し全員がきちんと有休消化できるよう余裕を持たせている。給与も手当等をつけて不満が出ないよう適正な金額を支払っている。 ・限られた人員（正社員・パート）で運営しており、船員は全員海員組合員である。 ・役員報酬 12%のカット及び陸上員マルチタスク化による人件費の削減。 ・嘱託職員の採用（人件費抑制）。 ・運航要員の最小化の見直し, 事務部門、サービス要員を別会社化している。 ・船員・事務職員及び給与は、安全運航確保ができる最低限の人数・金額で実施している。
8	他社との連携・経営統合等（共通予備船の導入など）	・同業者との連携はないが、異業種との連携を進め、売上を伸ばすように努めている。 ・朝の通勤通学時のみ他社に委託運航している。 ・グループ会社として経営に参加している。 ・観光面に力を入れているので、寄港している島内の飲食店や行政と協力し島の PR を積極的に行っている。 ・〇〇フェリー（株）一部業務の委託している。 ・〇〇株式会社のグループ間の連携（例：グループ内のフェリー会社との連絡切符の販売等）を進めている。 ・船内と陸上の売店業務をグループ内で委託運営している。 ・別航路の予備船として貸船している。 ・〇〇汽船と共同運航を行っている。 ・他社船舶を緊急用として使用船登録している。 ・グループ会社にサービス要員を委託している。
9	保険料等の諸経費の見直し	・軽微な修繕は自己負担にしている。 ・燃料油のグループ共同仕入れによる価格の低廉化や一番効果が高い保険料掛け金の一括前納を行っている。

No.	経費削減方策	管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
		・入渠先の選定および船具の購入等については、事前に見積をとるなど、価格の調査を行い決定している。 ・障害保険の補償ランクについて、船舶新造の際に見直しを行った。 ・船価に合わして保険料を見直している。 ・グループ会社で契約することで、コスト低減している。 ・各種経費は毎年見直しを実施しているほか、岸壁使用料等の減免を申し入れている。また、燃料油のグループ共同仕入れによる価格の安定化を行っている。 ・保険料に関しては、複数社の見積りをとっている。 ・従業員の日々のメンテナンスを、しっかり実施することにより、修繕費の削減に繋げている。 ・修繕費（ドック費用）の複数業者への見積依頼の実施。 ・従来から市の規則に基づいて修繕費や燃料費等の入札を実施している。修繕費については安全性とのバランスを考慮しながら必要最低限の修繕にとどめ、経費の削減に努めている。 ・岸壁使用料等の減免申し入れ。 ・コロナ対策として岸壁使用料等の減免を申し入れ。
10	運転資金調達方法の見直し（無利子・低利子借り換等）	・コロナ対策の融資など、金利の低いものを使用した。日本政策金融公庫の融資を受ける際に経営力向上計画を提出し、金利が下がった。 ・今回コロナによる無利子貸し付けを利用した。 ・コロナ対策法で銀行融資を受けている。 ・昨年はコロナ融資を受け、低利子借入を実施中。 ・民間に借入の申し込み。 ・コロナの影響により売り上げが大きく落ち込み、県・市より無利子の融資を受けている。
11	その他	○船用品、消耗品等の購入単価の見直し。 ○必要のない駐車場や新聞等の契約を解除したり、消耗品等購入したりする際は、職長の承認を受け不要な消耗品の購入を抑える等、細々とした経費の使い方を見直し実施している。 ○免税軽油申請をしている。

〈利用拡大方策〉

No.	利用拡大方策	管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
1	旅客運賃の見直し	・島民割引を実施。 ・往復割引を実施。 ・ＩＣカードの導入により 5%の割引。 ・消費税が増税されたときに消費税分を値上げした。 ・定期便車輌の後払い精算による割引実施。今後は燃料高騰の状況を踏まえ燃料サーチャージも視野に考えていかないといけない。 ・回数券等の販売の実施。 ・年間パスや高齢者・小児割引などを実施している。 ・旅客運賃の値上げ及び各種割引の廃止。
2	利用者視点にたったダイヤ・便数の見直し	・季節時間の設定。 ・夏ダイヤ（8/1～8/20）の設定。 ・夏季は利用者が多いため延長営業を実施している。 ・繁忙期の旅客定員の増加（ゴールデンウイーク）。 ・お盆等多客時には、臨時便を運航している。臨時便は予備船をもっているのでそれで対応。 ・各自治体の了解を取って運航時刻を作成している。 ・航路の集約に伴い、通勤・通学・通院の利便性向上のために増便。 ・行政の意向を踏まえ、高速船の最終便の時間を遅らせたが、反響は半々の状況。 ・需要の多い通勤・通学の時間帯には、便数を多く設定している。 ・利用人数に応じて平成 20 年度、平成 23 年度に運航回数を減便。
3	船内のバリアフリー化	・エレベーター、バリアフリートイレ、車いすスペースの確保。 ・バリアフリー化船舶にリプレイスした。 ・トイレや客室等、バリアフリー対応船として建造している。 ・車いすでの乗下船が可能となっている。 ・エレベーターの増設。 ・多目的トイレの設置、車いすスペースの設置、一階に客船の設置。 ・車いすスペースの確保、客室出入口のバリアフリー化を実施。 ・車いすスペース、トイレ、手すり等。 ・バリアフリールームの設置。 ・介護が必要な乗客への誘導を実施。 ・現時点でバリアフリー化は実施済みだが、さらなる利便性を図るべく、エレベーターを前後に一基ずつ配置。 ・標識・点字・トイレ・エレベーター・客席・通路等。 ・車椅子昇降装置及びエレベーターの搭載、ルールに沿った船内設備の対応（手すりの高さ、通路の幅、段差、席等一式）。
4	船内のサービス・設備等の更新	・外国語対応、Wi-Fi の設置。 ・乗船客の大半が島民であり高齢者が多いため積極的に乗下船の際に歩行介助等を行っている。 ・抗菌、抗ウイルス対応の空調設備を設置。 ・新型コロナウイルス感染症対策のため、客席のベンチシートの背面に飛沫防止用のアクリル板を設置。 ・地上デジタル化対応のテレビ導入。客室内においてコロナ対策として強制換気システムの導入。通勤時間帯のみ優先座席の設置。充電用コンセントの増設により、携帯電話及びパソコン利用による利便性向上。女性用トイレにパウダールームの設置。客室各区画ごとの温度調整が可能。立ち席なしの定員 500 名分の座席を配置。 ・コロナ前は多言語対応に力を入れていた。

No.	利用拡大方策		管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
			・地上デジタル化対応のテレビを導入。 ・新造船時に全室を個室化した。 ・女性専用席及び車いす席の設置、船体横揺れ防止のためフィンスタビライザーの採用。 ・船舶運航時間に関し、日本語以外に４ヶ国語（英語・中国・韓国・台湾）の時間表を設置している。また、渡船ホームページへも時刻表の掲載及び渡船関係資料や欠航情報等も掲載し利便性を図っている。
5	船員マナーの向上		・ミーティングで教育指導を実施。 ・研修時に指導している。 ・長年できる限り船員会議等を通じて向上を図っている。 ・ニュースや実際の事例等を入手し、2 か月に一回実施している定例会や、回覧で周知している。 ・月例のミーティングを行い、指導および協議。 ・マナー講習会等の参加。 ・船員会やミーティングでの教育指導実施。船員の意識向上を指導。船長出席の研修。 ・お客様からクレーム等入ったら、担当職員が赴き、説明、今後の対応をしっかりと協議している。 ・乗組員研修を行っている。 ・毎月の安全教育・非常救難訓練・救命胴衣着用・テロ対策訓練・膨張式救命浮器作動状況確認等の訓練を実施及びヒヤリハット資料収集等を実施し海難事故を未然に防ぐ体制作りを構築している。接客に対してもコミュニケーションを重視している。
6	交流人口の取り込み強化	パックツアーの造成	・夏場にバーベキューツアーの商品を開発。船とバス、バーベキューを含めて 2,000 円代に。市や県の補助で低価格化を実現。 ・町の協力により港を利用するサイクリストの自転車代金の無料化（代金は町より頂いている）。 ・自社が旗振りしている訳ではないが、島の観光ツアーがあれば発案者と共にプランを練り PR 等している。 ・旅行業の免許を有するグループ会社と合同でセットにした企画を商品化。オンラインツアーの実施。県内エージェントとタイアップした商品販売。 ・観光施設やホテルと提携したパックツアーを造成している。 ・フェリーと観光施設をセットにしたパック商品を実施。
		団体・個人客の誘致強化	・島内にテナントの誘致（飲食店、キャンプ場など）。 ・県外の修学旅行生の誘致。収益の向上を狙って市とも連携し、旅行業の資格を有している〇〇汽船の協力を得ながらすすめている。 ・観光遊覧切符の販売、地元観光物産協会・商工会議所等との連携によるイベント企画。 ・旅行会社と連携し、ツアー団体客を誘致。 ・島で行われるイベント等の発案者や企業と協力し合い積極的に PR。 ・自社による営業活動の実施。 ・グループ会社と共同で島内イベントを開催し誘致を強化。 ・予備船を使って、団体等の貸切等を実施。 ・自社で企画したものを旅行業者と商品化し誘客。SNS 発信による個人客の誘客。期間限定の企画切符の造成。島内の観光地とセットプランの造成。 ・「船旅ぷらす」というサイトを運営し誘致につなげている。

No.	利用拡大方策		管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
			・行政からの提案や弊社からの提案を含めて実施している。 ・遍路団体客等の乗船予定の連絡が入った場合、乗船を快く受け入れている。
		クルーズ事業などの展開	・貸切船。 ・花火観光貸切船。 ・花火の船上観覧などを実施。 ・周遊船を運航。 ・地元観光物産協会・商工会議所等との連携によるイベント企画。 ・「おさんぽクルージング」という定期船を利用した島への上陸をしない周遊きっぷを通常の定期船往復料金より安く提供している。他にも不定期航路のクルージングも受け付けている。
		島民の利用促進	・島内の空き家を改修し、島に住んでくれる住民を募集している。 ・ＩＣカードの導入。 ・欠航のお知らせ等はメール登録者へ一斉メールで確認してもらうことが多い。島内においては防災無線も利用している。 ・乗り心地が良いように船内を常に綺麗にしている。接客も丁寧に行い「乗りたくない」と思われないようにしている。 ・回数券の販売。 ・島民割引の実施。 ・あくまでも島民の足という点から、繁忙期等、観光利用者が多い時期には、島民の優先乗船を実施している。 ・通勤・通学のための定期券発行。 ・地元の中学生の職場体験を受け入れている。 ・定期券や回数券の販売による島民が利用しやすい料金設定。
7	情報発信の強化		・コロナ補助金を活用し宣伝広告を強化した。 ・県の指導もあり情報提供を始めた。 ・市が島しょ部の地域活性化の一環として宿泊施設を整備したので、そのアクセス手段として海上交通のＰＲに努めている。 ・HP やＳＮＳを利用し情報発信している。 ・民間の乗継案内サイトの情報を随時チェックして、間違っていれば逐一運営会社に連絡し是正している。 ・独自のアプリを立ち上げ情報発信している。 ・外国人向けフェリー予約サイトとの連携。

6-2 海上交通の基礎知識に関わるパンフレットの作成

活性化協議会等においてサービス改善等を議論するための前提知識とできるよう、海上交通の基礎知識に関わるパンフレットを作成した。

パンフレットは、海上交通に関わる全ての関係者が、海上交通を取り巻く環境を再認識するとともに、海上交通の確保・維持・改善方策について、則るべきルールを踏まえつつも各地域の特性に応じて多角的に検討するきっかけとなることを目指す内容とした。

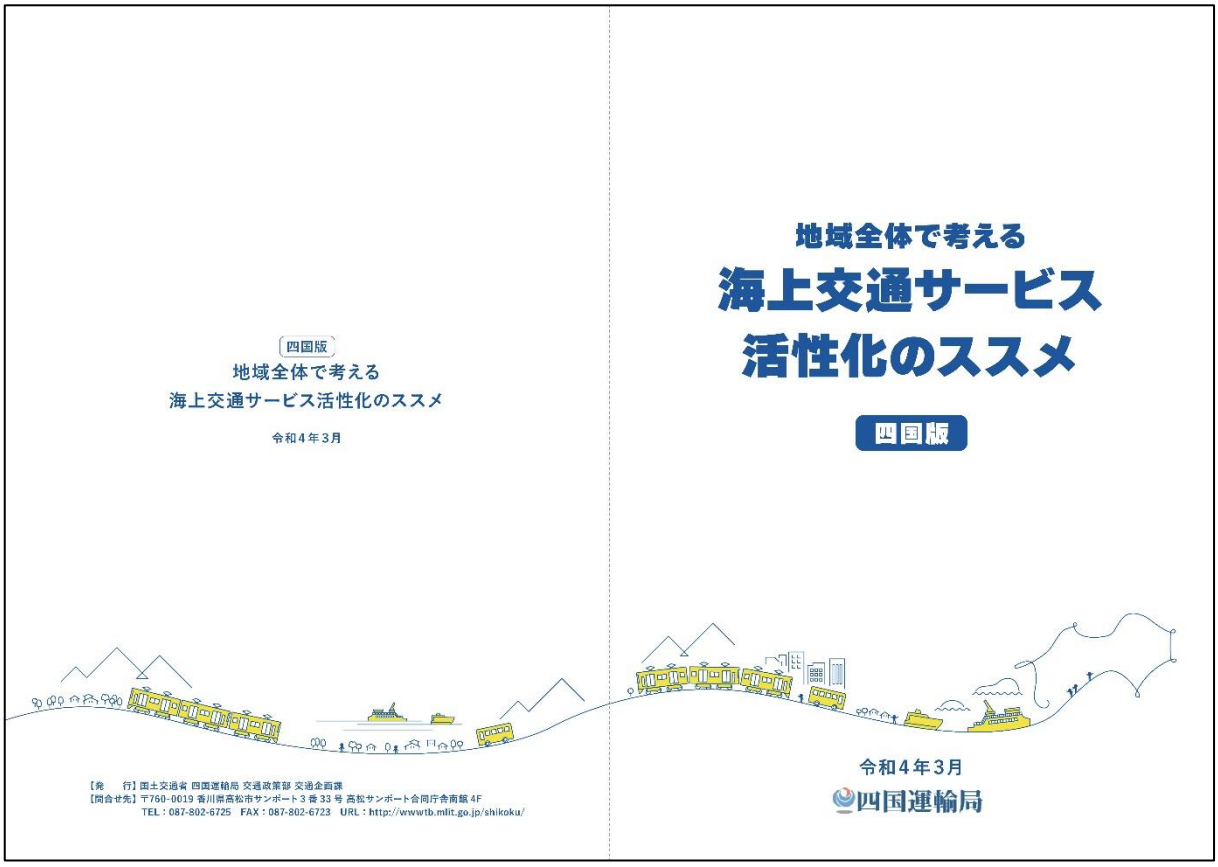


図　パンフレットの表紙デザイン