

# 宇野高松航路活性化再生総合連携計画

平成 23 年 3 月

宇野高松航路活性化再生協議会  
(事務局：高松市・玉野市)



全体像



# 宇野高松航路活性化再生総合連携計画の全体像

## 地域における公共交通の現況・問題点

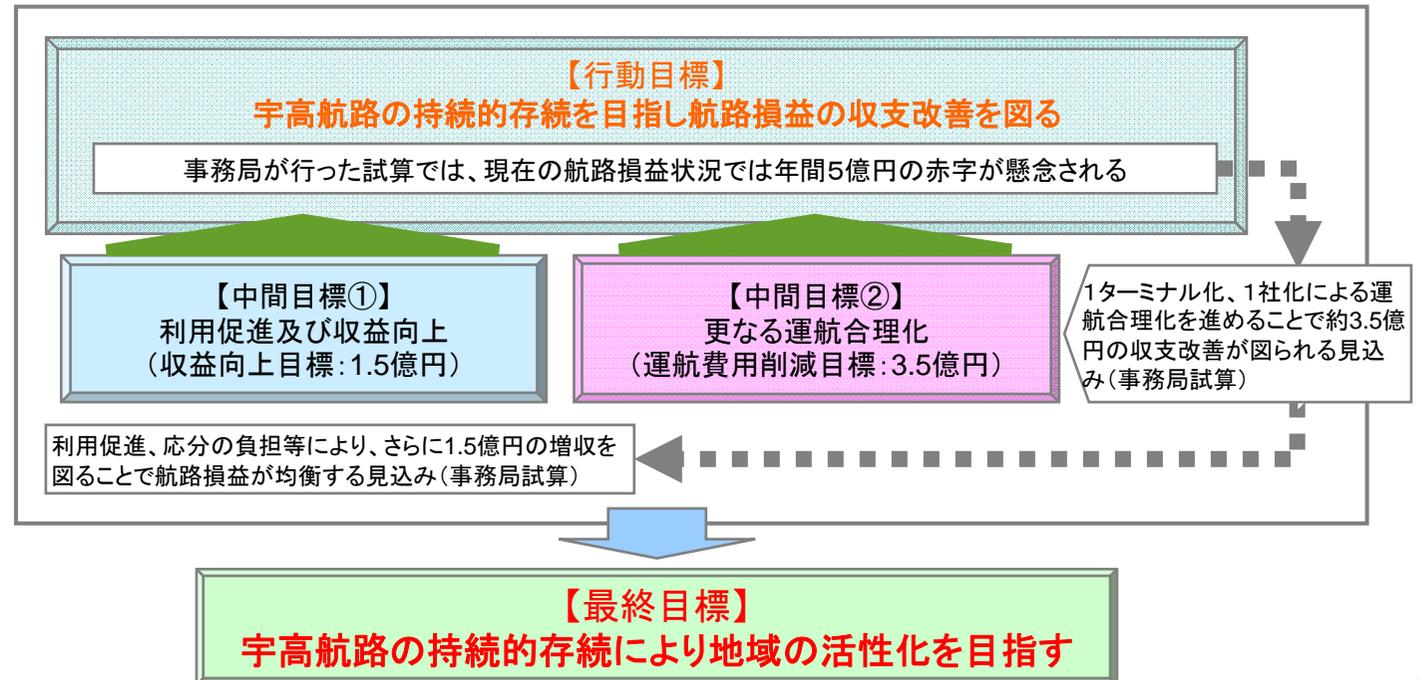
宇野高松航路利用者は、平成18年度から20年度の3年間では、旅客102万人～106万人 自動車72万台～81万台で推移していたが、21年度では、航送台数が前年度比68.3%、旅客輸送量が前年度比82.6%と大きく減少した。この減少の主な理由としては、高速道路料金の割引拡大によってフェリー利用から本四高速利用に経路転換が生じたことがあげられる。こうした利用の低迷によって、宇野高松航路を運航する事業者2社の収入は大きく減少し、経営は非常に厳しいものとなっている。平成22年2月12日、この2社は、四国運輸局に航路廃止届を提出した。かかる事態を受けて、地元香川県、岡山県、高松市、玉野市の2県2市は航路存続のための国の支援を要望するとともに、2県の知事と国土交通大臣との会談の場で国土交通大臣から、国と2県2市による航路存続のための対策を検討するための協議会設置方針が示され、同年2月26日、「宇野高松地域交通連絡協議会」が設置されることとなった。その後、航路を運航する2社は、2県2市及び利用者の強い存続要望に応え、航路廃止届を撤回した。その後、連絡協議会では地域公共交通活性化再生法に基づく協議会をその下部組織として、同年6月1日設置し、宇高航路の利用実態を調べ、同航路の果たしている社会的・経済的意義や、航路の存続方を調査検討していくこととなった。

## 宇野高松航路活性化再生協議会

- 設置年月日：平成22年6月1日
- 構成員：
  - 国道フェリー(株)、四国フェリー(株)、香川大学教授、岡山大学大学院准教授、香川大学准教授、岡山県トラック協会、香川県トラック協会、香川県旅客船協会、玉野商工会議所、高松商工会議所、玉野市コミュニティ協議会、高松市コミュニティ協議会連合会、玉野市観光ボランティアガイドの会、四国ツーリズム創造機構、玉野市観光協会、高松観光コンベンション・ビューロー、岡山県、香川県、中国運輸局、四国運輸局、玉野市、高松市
- オブザーバー：
  - 中国地方整備局、四国地方整備局

## 宇野高松航路活性化再生総合連携計画

- 計画期間：平成23年度～25年度
- 区 域：岡山県玉野市～香川県高松市および周辺地域
- 方 針：宇野高松航路の社会的・経済的価値を踏まえた持続的維持方を推進する





# 宇野高松航路活性化再生総合連携計画の全体像

## 連携計画策定調査

### 実施した調査の内容

- 物流事業者郵送アンケート調査  
・最近、フェリーによる輸送量を低下させているトラック事業者100社を調査(49件回答)
- 深夜トラックドライバーへの聞き取り調査  
・0時～4時の6便を利用するトラック運転手全数に対して聞き取り調査(94件)
- 宇高フェリーの旅客に対する聞き取り調査  
・5時～14時に発航する37便の旅客に聞き取り調査(341件)
- Webアンケート  
・過去利用者(208名)及び未利用者(210名)を対象に調査

### 地域の問題点・課題

- 物流事業者郵送アンケート調査  
フェリー利用を減らした、または利用しなくなった理由  
・高速道路料金の割引額、割引き時間帯が拡大したことが主因(全体の7割)  
・航路の減便や貨物量の低迷(全体の2割程度)
- 深夜トラックドライバーへの聞き取り調査  
深夜に利用している理由  
・休憩できるから(54%)  
・トータルコストでのメリット(38%)
- 宇高フェリーの旅客に対する聞き取り調査  
・玉野市・岡山市・高松市の利用者が多い  
・休日は観光の利用者が多い  
・平日は生活用途(通勤・通学・通院・買い物等)の利用者が多い  
・航路存続のため旅客運賃の値上げには概ね賛同
- Webアンケート  
・24歳以下の若い人の6割以上が宇高航路のことを知らない  
・過去利用者を取り込む方策として「観光・レジャー」分野で可能性がある

### 地域住民の意見の反映

- ・利用者が参画する協議会を5回開催し、協議を行った。
- ・香川県(高松市・さぬき市・三木町)及び岡山県(玉野市・岡山市・瀬戸内市)の居住者を対象としてWebアンケート調査を行い、利用状況・ニーズ把握等を行った。
- ・パブリックコメントを実施した。(期間:平成23年2月1日～2月28日)

### 協議会における検討

- 法定協議会開催状況  
H22.6.1(第1回協議会)  
(検討内容)・宇野高松航路活性化再生協議会設置(委員、協議会規約等承認)  
・総合連携計画作成業務委託プロポーザル審査委員会設置要綱について  
・今後のスケジュールについて
- H22.7.27(第2回協議会)  
(検討内容)・経過報告について  
・総合連携計画作成調査業務作業計画について
- H22.11.24(第3回協議会)  
(検討内容)・運航合理化調査、利用促進調査等の中間報告について  
・今後のスケジュールについて
- H23.1.20(第4回協議会)  
(検討内容)・宇野高松航路活性化再生連携計画(案)について  
・パブリックコメントの実施について
- H22.3.25予定(第5回協議会)  
(検討内容)・パブリックコメントの結果について  
・宇野高松航路活性化再生連携計画承認について
- 協議会の公開状況  
協議会を公開し傍聴者に対応した。

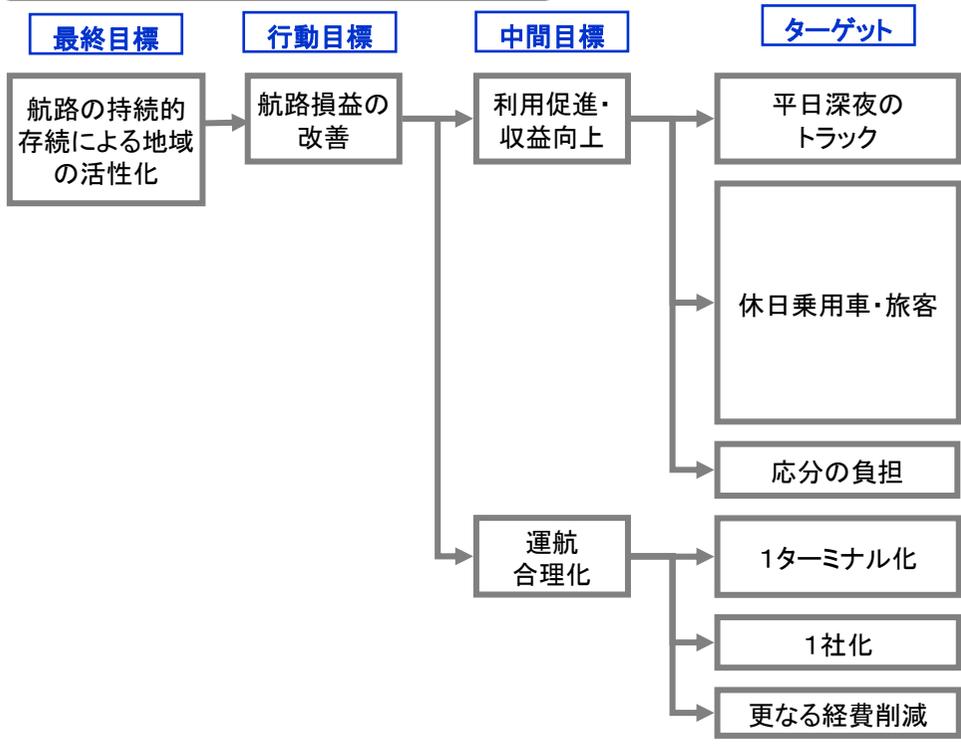
### 地域関係者の合意



# 宇野高松航路活性化再生総合連携計画の全体像

## 連携計画策定調査

### 地域公共交通に関する目標



### 目標達成のために取り組む事業

- 具体的方策の考え方**
- 夜間等のモーダルシフト推進の社会実験
  - フェリー利用者を対象とした高速道路割引(トラック対象)
- 
- 弾力的な運賃設定による新規利用促進社会実験
  - 若者対象の利用促進キャンペーン社会実験
  - 宇高航路も含めた「島めぐり観光」の促進
  - フェリー利用者を対象とした高速道路割引(乗用車対象)
  - 玉野高松両市のイベント情報の交換
  - 発着港等における乗り継ぎ情報の提供
  - 船内における観光情報提供の向上
- 
- ・可能な範囲で受益者負担額の増加を検討(航路事業者にて実施)
- 
- 関係者間の協議の場づくり
  - 関係行政機関の支援
- 
- ・事業者間で協議(航路事業者にて実施)
- 
- ・経営環境の変化を踏まえながら適宜実施(航路事業者にて実施)

### 期待される効果

- ・高速道路割引が50%と高く設定されている深夜を中心とした時間帯において、高速道路に対抗する運賃を設定し、深夜を中心とした時間帯の積載率向上と収益増加を図る。
- ・高速道路の休日1000円割引実施日に、若者を中心としたマイカー利用者を対象に運賃割引実験を実施し、宇高航路をよく知らない若者をフェリーに誘導。
- ・瀬戸内海のネットワーク全体で観光振興を図り、観光スポットの観光客を宇高航路の収益に結びつける。(効果を検証しながら実施を検討)
- ・宇高航路の持続的経営を実現する上で、可能な範囲で運賃改定(値上げ)を実施し、収益の改善を図る。
- ・将来の1ターミナル化に向けた検討を立ち上げることで、経費の削減を目指す。
- ・1社化に向けた事業者協議を早急に実施し、早期実現を目指す。



本編



# 《 目 次 》

序 章.....	1
(1) 背景と目的.....	1
(2) 調査フロー.....	2
(3) 調査方法.....	2
<b>1. 宇野高松航路活性化再生総合連携計画 .....</b>	<b>6</b>
1. 1 計画策定の位置づけ.....	6
1. 2 計画の対象地域.....	6
1. 3 基本方針.....	6
1. 4 計画の目標.....	7
1. 5 計画期間.....	7
1. 6 目標達成のための事業と実施主体（行動計画）.....	8
(1) 行動計画の位置づけ.....	8
(2) 行動計画の体系.....	8
(3) 役割分担とスケジュール.....	9
<b>2. 地域公共交通の現状と課題 .....</b>	<b>11</b>
2. 1 宇高航路の概況.....	11
(1) 航路概要.....	11
(2) 背後地の概要.....	13
2. 2 高速道路料金施策との関係.....	17
2. 3 宇高航路の社会的な役割.....	19
(1) 概要.....	19
(2) 生活基盤としての社会的役割.....	20
(3) 経済基盤としての社会的役割.....	22
(4) 安心・安全基盤としての社会的役割.....	25
(5) 海峡交通の完全遮断を阻止する代替ルートとしての役割.....	25
(6) 緊急時のインフラ.....	27
2. 4 宇高航路の利用者の実態.....	28
(1) 概要.....	28
(2) 旅客.....	28
(3) 物流.....	34

2. 5	宇高航路の航路損益の試算	37
(1)	概要	37
(2)	航路損益の試算の実施にあたって	37
(3)	航路損益の試算結果と考察	40
(4)	1ターミナル化への課題	45
3.	宇野高松航路における整備の考え方	50
3. 1	フェリー航路の社会的価値を踏まえた持続的維持方策の実施	50
(1)	瀬戸大橋の交通機能の弱点を宇高航路が補完	50
(2)	宇高航路は地域にとって不可欠なインフラ	50
(3)	宇高航路の持続的経営は地域全体の課題、かつ緊急性が高い	50
(4)	地域の活性化戦略と足並みを揃えて宇高航路を生かしていく	50
3. 2	利用促進と収益向上の考え方	51
(1)	宇高航路の利用状況と利用促進ターゲット	51
(2)	ターゲット別の利用促進策及び収益向上策の考え方	52
3. 3	運航合理化の考え方	52
4.	具体的な取り組み	53
4. 1	目標設定	53
(1)	最終目標：航路存続による地域の活性化	53
(2)	行動目標：航路損益の収支改善	53
(3)	中間目標①：利用促進及び収益向上	53
(4)	中間目標②：更なる運航合理化	53
4. 2	行動計画の全体像	54
4. 3	具体的行動	55
(1)	利用促進及び収益向上策	56
(2)	更なる運航合理化策	64
(3)	継続的に検討を進めるための体制整備	66
(4)	フェリーに関する社会的認識の向上	67

## 序 章

### (1) 背景と目的

岡山県玉野市と香川県高松市を結ぶ「宇野高松航路」は、明治 43 年に旧国鉄宇野航路として開設され、その後民間会社数社も参入し、長きにわたり四国と本州を結ぶ人流・物流の大動脈として地域の発展に多大な役割を果たしてきた。しかし、昭和 63 年の瀬戸大橋の開通に伴い、旧国鉄宇高連絡船は廃止となり、民間会社も減便等を行い、現在は、国道フェリー（株）及び四国フェリー（株）が、それぞれ 22 便（往復）／日の計 44 便（往復）／日を終日運航している。

宇野高松航路利用者は、平成 18 年度から 20 年度の 3 年間では、旅客 102 万人～106 万人、自動車 72 万台～81 万台で推移していたが、21 年度では、航送台数が前年度比 68.3%、旅客輸送量が前年度比 82.6%と大きく減少した。この減少の主な理由としては、高速道路料金の割引拡大によってフェリー利用から本四高速利用に経路転換が生じたことがあげられる。

こうした利用の低迷によって、宇野高松航路を運航する事業者 2 社の収入は大きく減少し、経営は非常に厳しいものとなっている。

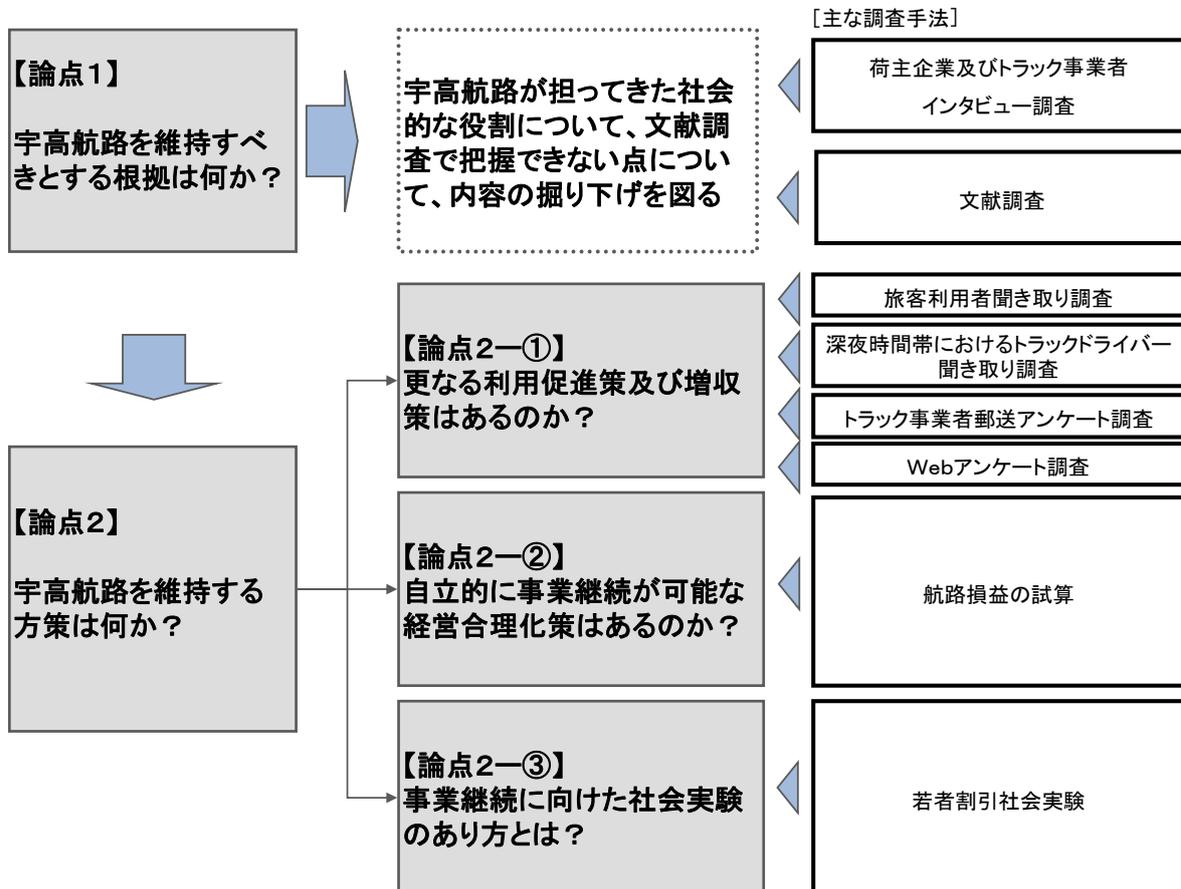
平成 22 年 2 月 12 日、宇高航路を運航する 2 社は、四国運輸局に航路廃止届を提出した。かかる事態を受けて、地元香川県、岡山県、高松市、玉野市の 2 県 2 市は航路存続のための国の支援を要望するとともに、2 県の知事と国土交通大臣との会談の場で国土交通大臣から、国と 2 県 2 市による航路存続のための対策を検討するための協議会設置方針が示され、同年 2 月 26 日、「宇野高松地域交通連絡協議会」（以下「連絡協議会」という。）が設置されることとなった。その後、航路を運航する 2 社は、2 県 2 市及び利用者の強い存続要望に応え、航路廃止届を撤回した。

その後、連絡協議会では地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（以下「法定協議会」という。）をその下部組織として、同年 6 月 1 日に設置し、宇高航路の利用実態を調べ、同航路の果たしている社会的・経済的意義や、航路の存続方策を調査検討していくこととなった。本稿はかかる調査検討を実施した報告書である。

## (2) 調査フロー

調査を遂行するにあたり、以下のような論点を設定した。  
 論点とそれぞれの調査手法との対応関係は以下のとおり。

図表 -1 論点設定と調査手法との関係



## (3) 調査方法

計画策定の基礎調査として、以下のような調査を実施した。それぞれの調査結果の詳細は資料編を参照いただきたい。

### ① 旅客利用者聞き取り調査

宇高航路利用者の詳細な利用実態やニーズを把握するため、宇高航路の船内で利用者への聞き取り調査を実施した。調査では、利用者のODや、ターミナルまでのアクセス手段、サービスの改善要望等を把握し、利用促進策や運航合理化策を検討する際の基礎データとして活用した。

**【概要】**

5時～14時までの宇野港・高松港両港から出航する37便を対象に、四国フェリー・国道フェリーの船内で、宇高航路を利用する旅客に対して、調査員が聞き取り調査を実施した。

【実施期間】平成22年10月22日（金）・24日（日）

【回収状況】341件

**② 深夜時間帯におけるトラックドライバー聞き取り調査**

利用促進策の検討の参考とするため、消席率が低い時間帯である深夜時間帯に宇高航路を積極的に利用するトラックドライバーを対象に、宇高航路を利用している理由を把握するため、聞き取り調査を実施した。

**【概要】**

四国フェリー・国道フェリーの宇野港・高松港両港において、0時～4時の発便6便を利用するトラック運転手全員に対して、調査員が聞き取り調査を実施した。

【実施期間】平成22年10月22日（金）・26日（火）

【回収状況】94件

**③ トラック事業者郵送アンケート調査**

利用促進策の検討の参考とするため、近年、宇高航路の利用を減らした企業、または、利用しなくなった企業を対象に、宇高航路の利用量を低下させた理由を把握するために郵送アンケート調査を実施した。

**【概要】**

航路事業者の協力のもと、最近、宇高航路の利用を低下させているトラック事業者100社を抽出。調査票を郵送し、FAXにより回収を行った。

**【実施期間】**

投函：平成22年10月22日（金）

回収：平成22年10月27日（水）回収締切

【回収状況】49社（回収率49.0%）

**④ Webアンケート調査**

宇高航路に対する一般市民の考えやニーズを把握するとともに、現在、宇高航路を利用していない人や、利用をやめた人を航路利用者に取り込むための方策を検討する際の基礎資料とすることを目的として、宇高航路周辺地域の住民を対象にインターネットによるアンケート調査を実施した。

**【概要】**

以下に示す3つの属性のそれぞれに対して、インターネットによるアンケート調査を実施した。

**1) 過去に宇高航路を利用していた人**

岡山県岡山市、玉野市、瀬戸内市、香川県高松市、さぬき市、三木町に居住する人の内、「瀬戸大橋開通後も宇高を利用していたが、現在は利用頻度が減少した」、または、「瀬戸大橋開通後も宇高航路を利用していたが、現在は利用していない」と回答した人を対象に、宇高航路のリピーター客獲得策、航路離れ抑制策を検討するための調査を実施した。

**2) これまでに宇高航路を利用したことが無い人**

岡山県岡山市、玉野市、瀬戸内市、香川県高松市、さぬき市、三木町に居住する人の内、「これまでに宇高航路を利用したことが無い」と回答した人を対象に、新規顧客開拓策を検討するための調査を実施した。

**3) 高松市・玉野市居住者**

高松市、玉野市に居住する人を対象に、市民の立場で宇高航路の必要性や関心の高さを把握するため、寄付金の支払意思の調査を実施した。

**【実施期間】**

- ・事前調査：平成22年10月29日（金）～10月30日（土）
- ・本調査：平成22年11月4日（木）～11月8日（月）

**【回収状況】**

- ・過去に宇高航路を利用していた人：208名
- ・これまでに宇高航路を利用したことが無い人：210名
- ・高松市・玉野市居住者：206名

**⑤ 荷主企業及びトラック事業者インタビュー調査**

宇高航路をはじめとするフェリー航路が、地域の産業活動や雇用、物流効率化等に果たす役割を把握することを目的に、四国運輸局・四国地方整備局との連携のもと、荷主企業及びトラック事業者へのインタビュー調査を実施した。

**【概要】**

岡山県、四国4県に立地する荷主（製造業・流通業）及びトラック事業者を対象に、訪問による聞き取り調査を実施。訪問が困難であった企業に対しては調査票を配布の上、後日、郵送若しくはFAXで回収した。

**【実施期間】**

平成22年8月～12月

**【回収状況】** 荷主企業96社、トラック事業者126社

## ⑥ 若者マイカー運賃割引実験

Webアンケート調査で、宇高航路のことを知らない若者が多いという結果が得られたことを受け、マイカー（軽・普通自動車）を利用して宇高航路に乗船する、18～24歳の若者を対象に料金割引を実施した。この割引利用者を対象にアンケート調査を行い、若者の宇高航路の利用実態や、割引施策の効果を検討した。

### 【実施概要】

「若者マイカー運賃割引」を利用した全員を対象に発券時にアンケート調査票を配布し、船内で調査票を回収した。

なお、「若者マイカー運賃割引」の利用者数は893名であった。

### 【実施期間】

平成22年12月18日（土）～平成23年1月10日（祝・月）の期間中、高速道路料金上限1,000円割引が実施された以下の12日間

平成22年12月18（土）・19（日）・23（木）・24（金）・25（土）・26（日）

平成23年1月1（土）・2（日）・3（月）・8（土）・9（日）・10（月）

【回収状況】479人（回収率53.6%）

## ⑦ 航路損益の試算

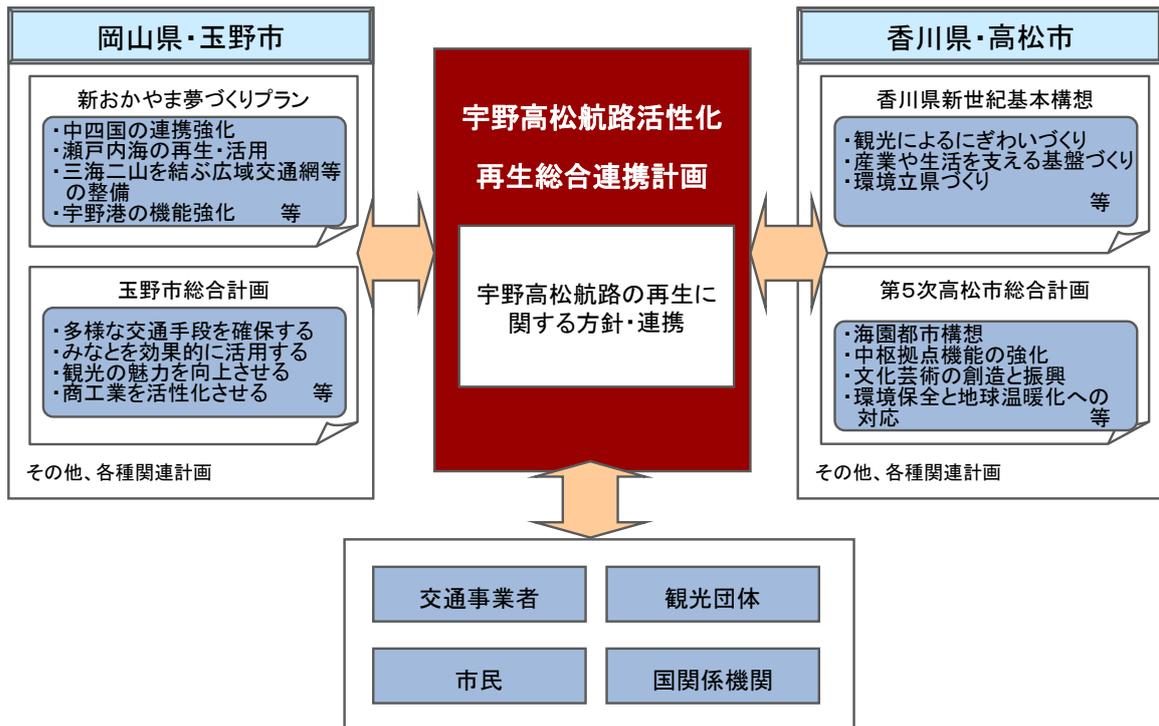
各種の経営改善方策が、航路損益の改善に具体的にどの程度の効果をもたらすのかを把握することを目的に、四国運輸局及び両航路事業者へのヒアリング調査結果や、フェリーの利用実績等から、航路損益に関する試算を簡便的に行った。

# 1. 宇野高松航路活性化再生総合連携計画

## 1.1 計画策定の位置づけ

本計画は、高松市、玉野市、岡山県、香川県、関係する交通事業者や観光団体、市民団体、国関係機関が連携し、宇野高松航路の再生と航路を活用した地域の取り組みに関する方針を示したものである。

図表 1-1 計画の位置づけ



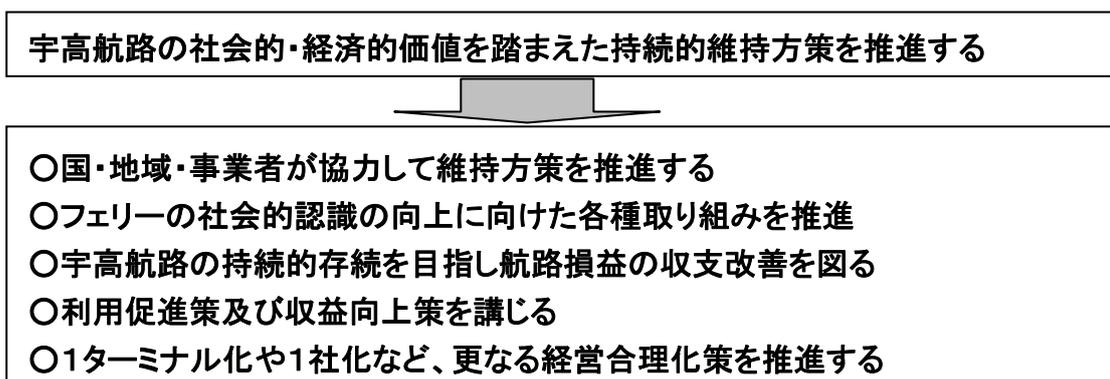
## 1.2 計画の対象地域

計画の対象地域は、岡山県玉野市、香川県高松市および周辺地域とする。

## 1.3 基本方針

基本方針は以下のとおり。

図表 1-2 基本方針



## 1.4 計画の目標

宇高航路周辺地域において、個性豊かで活力に満ちた地域社会を実現するには、生活、産業、地球環境、安心・安全面等の多岐にわたる分野で、社会的な役割を果たしている宇高航路の持続的存続が極めて重要な地域課題である。

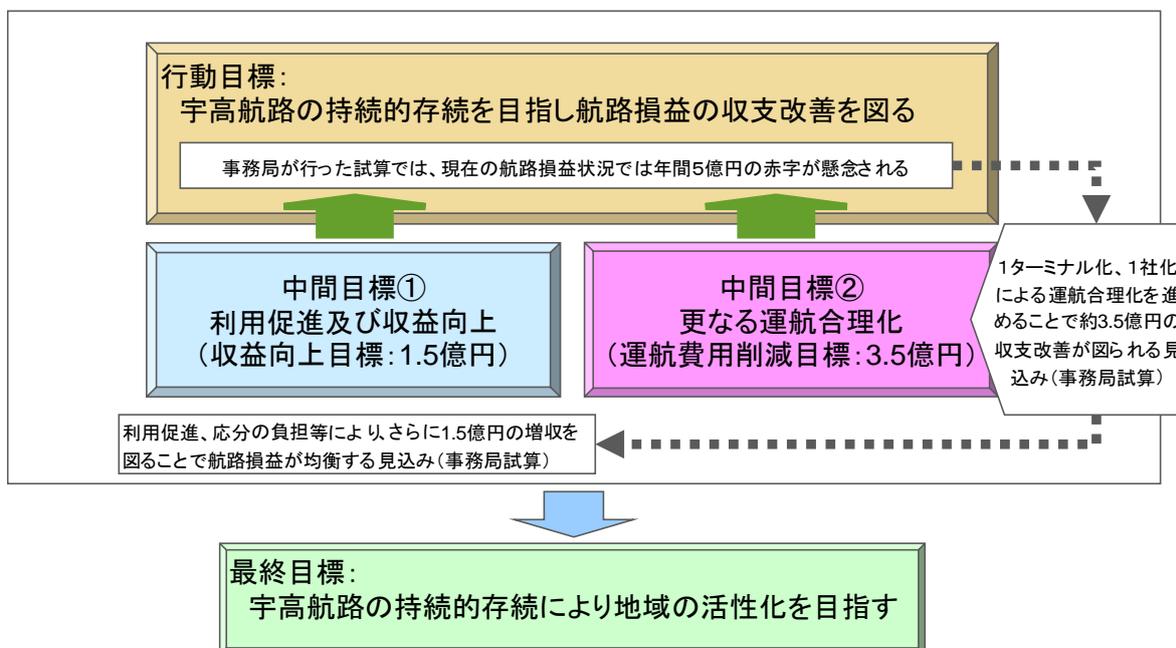
このような認識のもと、本計画の最終目標を以下のように設定する。

**最終目標：宇高航路の持続的存続により地域の活性化を目指す**

また、宇高航路の持続的な存続を目指して、航路損益において収支バランスを改善することを行動目標として各種行動に取り組む。

**行動目標：宇高航路の持続的存続を目指し航路損益の収支改善を図る**

図表 1-3 目標設定



※ 現行の高速道路等料金体系に基づく試算である。

## 1.5 計画期間

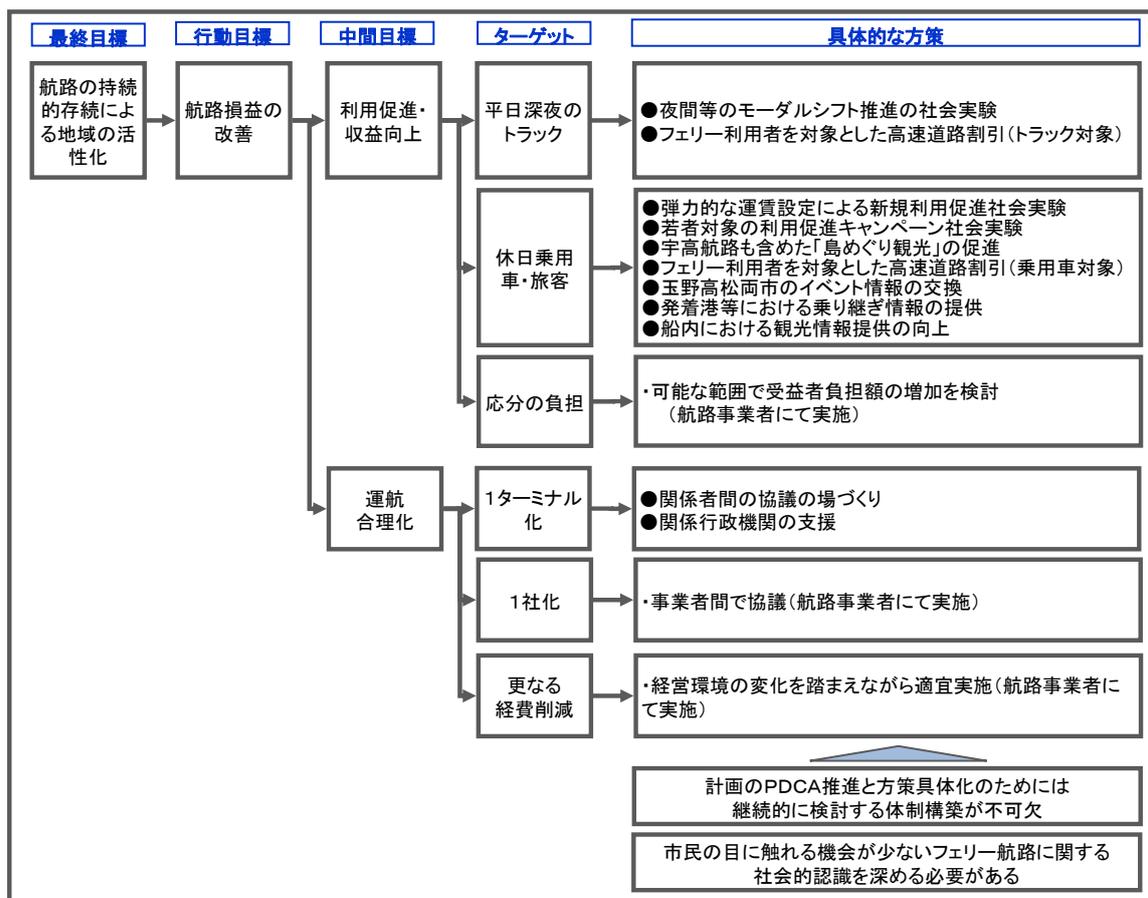
計画対象期間は平成 23 年度（2011 年度）～平成 25 年度（2013 年度）とする。

## 1.6 目標達成のための事業と実施主体(行動計画)

### (1) 行動計画の位置づけ

- **目標の達成に向けて、早急に取り組むべき方策案を「具体的な行動」として提示**したもの。
- 個々の方策が着実に進捗することを目指し、具体的な取り組み主体や、計画期間における実施時点についての整理を行っており、今後、関係者の協力・連携の下に、社会実験等により、その有効性や費用対効果などを確認しながら、適切な手法を講じていく。(PDC Aの構築、情報開示に取り組む)
- 今後、宇高航路を取り巻く社会経済情勢や、高速道路の割引施策の変化が予想される中、**効果的な方策のあり方については、本計画に記した事業に留まらず、様々な方策を継続的に検討していく必要がある**と考えられる。
- 今後、計画の遂行にあたってはPDC Aを着実に進めていくことに留まらず、環境変化等に柔軟に対応し、**新しい方策や有効な手段を幅広く柔軟に検討できるような運営と推進体制とすることが求められる。**

### (2) 行動計画の体系



### (3) 役割分担とスケジュール

	方策	具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)												
			事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度									
利用促進及び増収策	平日夜間のトラック利用の促進	夜間等のモーダルシフト推進の社会実験	社会実験の設計協議	●	●	●	●	●												
			社会実験の実施・効果分析	●	●	●	●	●												
			定着化	●																
		フェリー利用者を対象とした高速道路割引社会実験(トラック)	社会実験の設計協議	●	●	●	●	●												
			社会実験の実施・効果分析	●	●	●	●	●												
			定着化																	
	休日の乗用車利用の促進	若者を中心とした利用未経験者に向けた利用促進キャンペーン社会実験	社会実験の実施	●	●	●	●	●												
			定着化	●																
		宇高航路も含めた「島めぐり観光」の促進	社会実験等の設計協議	●	●	●	●	●												
			玉野市、高松市で行うスタンプラリーの実施	●	●	●	●	●												
			フリー乗船券の導入	●	●	●	●	●												
			首都圏、中京圏の観光客誘致のための観光商品(セット券)販売とPR	●	●	●	●	●												
		フェリー利用者を対象とした高速道路割引社会実験(乗用車)	社会実験の設計協議	●	●	●	●	●												
			社会実験の実施	●	●	●	●	●												
		玉野高松両市のイベント情報の交換	●			●	●													
		発着港における乗り継ぎ公共交通機関の情報提供の向上	●	●	●	●	●													
		船内に於ける観光情報提供の向上(「宇高航路一海と港の語り部」等)	●	●	●	●	●													
		応分の負担	個札の旅客及び、自転車、原付、同乗者の運賃値上げの検討	●																
幅広車等の値上げの検討	●																			
更なる運航合理化策	1ターミナル化	高松港の1ターミナル化	●	●	●	●	●													
		宇野港の1ターミナル化	協議の場づくり	●	●	●	●	●												
			宇野港周辺の将来ビジョン検討	●	●	●	●	●												
		1ターミナル化推進計画の策定および支援策の検討	●	●	●	●	●													
		1ターミナル化	●	●	●	●	●													
	1社化	1社化に向けた事業者間の協議	●																	
		1社体制化	●																	
	更なる経費の削減	事業者の努力による更なる経費削減	●																	

(凡例) 「黒帯：実施を図る」、「斜線：実施を目指す」、「灰色帯：成果を踏まえ実施を検討」

図表 1-4 宇野高松航路活性化再生総合連携計画の概要

調査でわかったこと

- フェリーは生活基盤、経済基盤として不可欠
- フェリーを広く知ってもらうことなど、一層の利用促進で収益を高めることが不可欠
- 思い切った運航合理化策が不可欠



**宇野高松航路活性化再生総合連携計画の概要**

- 策定主体 : 宇野高松航路活性化再生協議会
- 計画目標年次 : 概ね2013年度（平成25年度）
- 最終目標 : 宇高航路の持続的存続により地域の活性化を目指す
- 行動目標 : 宇高航路の持続的存続を目指し航路損益の収支改善を図る
- 行動計画 : 行動目標を達成するため、関係者が協力して以下の事業に取り組む

中間目標①: 利用促進及び収益向上を図ります  
(収益向上目標: 1.5億円)

- 高速道路割引が50%と高く設定されている深夜を中心とした時間帯において、高速道路に対抗する運賃を設定し、深夜を中心とした時間帯の積載率向上と収益増加を図ります。
- 高速道路の休日1,000円割引を実施日に、若者を中心としたマイカー利用者を対象に運賃割引実験を実施し、宇高航路をよく知らない若者をフェリーに呼び込んでいきます。
- 瀬戸内海のネットワーク全体で観光振興を図り、観光スポットの観光客を宇高航路の収益に結びつけます。  
(効果を検証しながら実施を検討)
- 宇高航路の持続的経営を実現する上で、可能な範囲で運賃改定（値上げ）を実施し、収益の改善を図ります。

中間目標②: 更なる運航の合理化を図ります  
(運航費用削減目標: 3.5億円)

- 将来の1ターミナル化に向けた検討を立ち上げることで、経費の削減を目指します。
- 1社化に向けた事業者協議を早急の実施し、早期実現を目指します。

- 着実に計画を推進するPDCA体制を設置します。
- 市民の目にふれる機会が少ないフェリー航路に関する社会的認識を一層深め、広めていきます。

## 2. 地域公共交通の現状と課題

### 2.1 宇高航路の概況

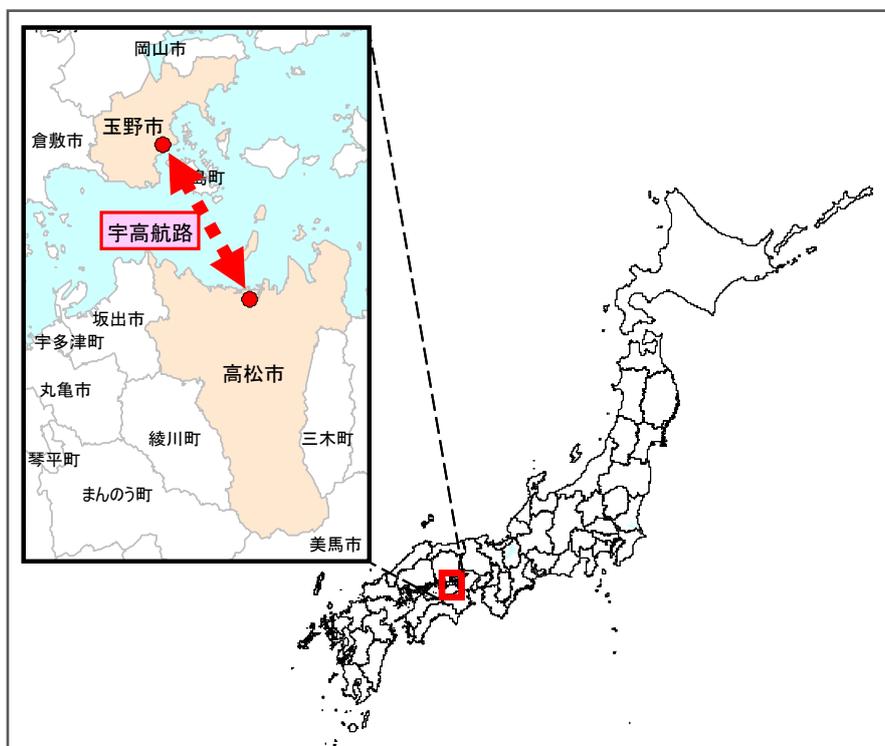
#### (1) 航路概要

宇高航路は、岡山県玉野市と香川県高松市を約1時間で結ぶフェリー航路（図表2-1）で、現在、毎日44便（往復）が運航されている。宇高航路の歴史は宇高連絡船が就航した1910年まで逆のぼり、今年（2010年）は101年目を迎える。

瀬戸大橋の開通以降、宇高航路の利用実績は年々下降傾向にはあったが、2008年の航路実績は旅客1,299,100人、バス・乗用車370,528台、トラック569,319台であった（図表2-2）。他の交通と比較してみると、旅客ではJR瀬戸大橋線の輸送実績（2007年）の16%、トラックでは本四高速（2007年）の特大大型車（注：これにはバスも含まれる）の47%を占める。2009年度になり、高速道路料金の引下げによってフェリー利用から本四高速利用への転換が拡大し、フェリーの航送台数は急激に大きく減少している。

また、自動車航送実績を時間帯別にみると、平日は深夜の時間帯の消席率が低い。休日は平日と同様に深夜の時間帯で特に消席率が低いことに加え、平日に比べて約2割消席率が落ちる。（図表2-3）。

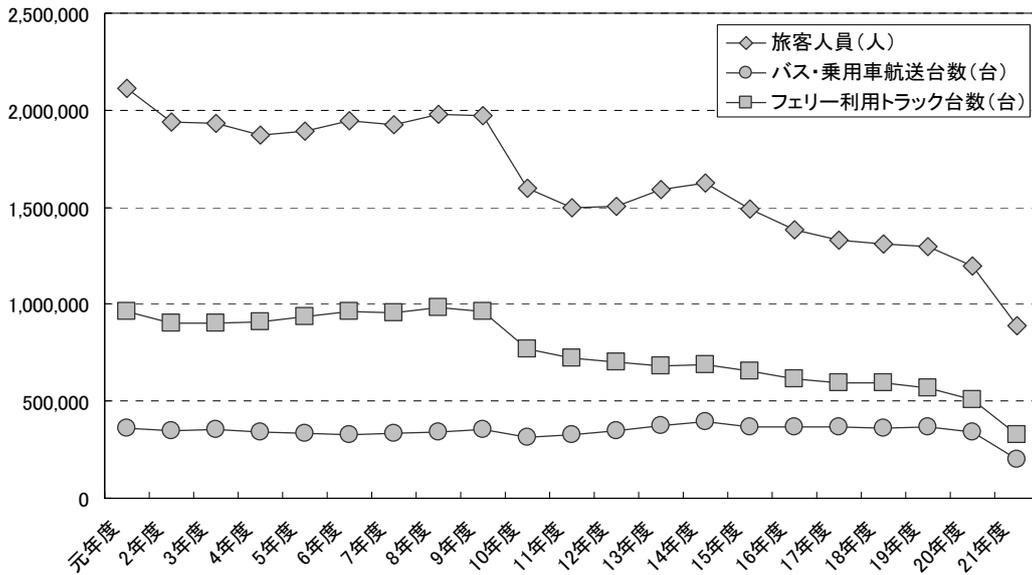
図表 2-1 宇高航路の位置と概要



#### <航路の概要>

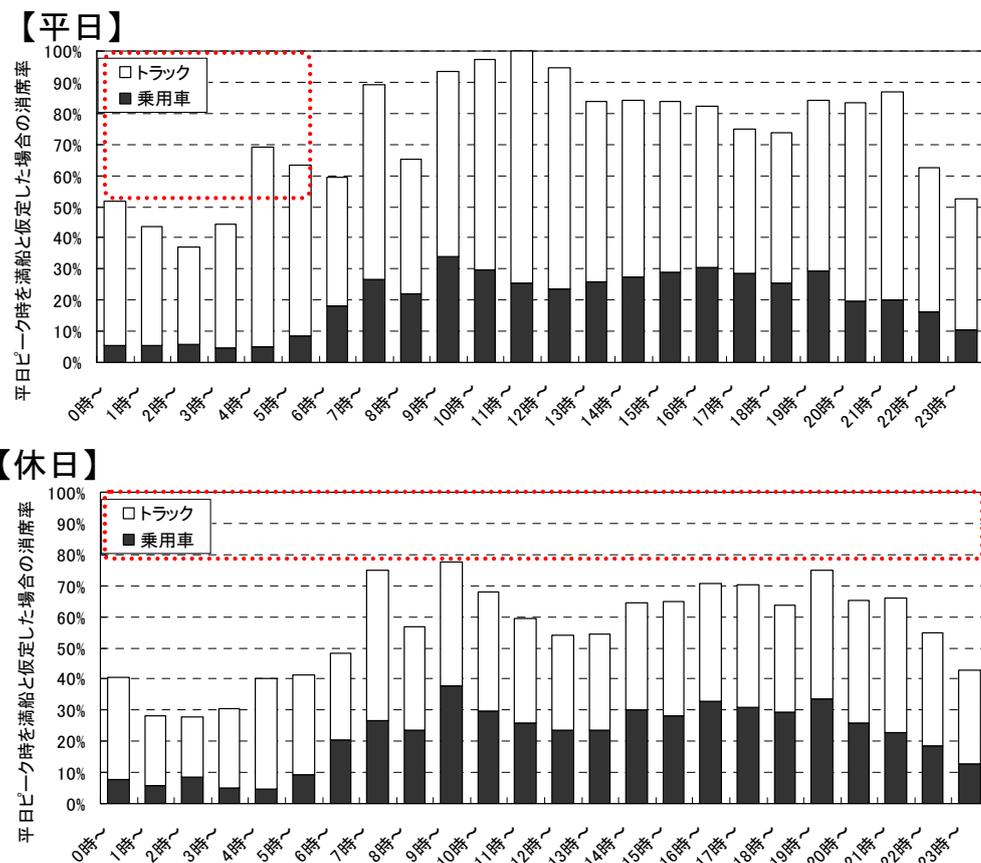
岡山県宇野港と香川県高松港との約20kmを約60分で結ぶフェリー航路。24時間航路で、現在毎日、44便運航される。運航事業者は四国フェリー、国道フェリーの2社。

図表 2-2 宇高航路の利用実績の推移



(資料) 四国運輸局「運輸の動き」より作成

図表 2-3 宇高航路の時間帯別利用実績



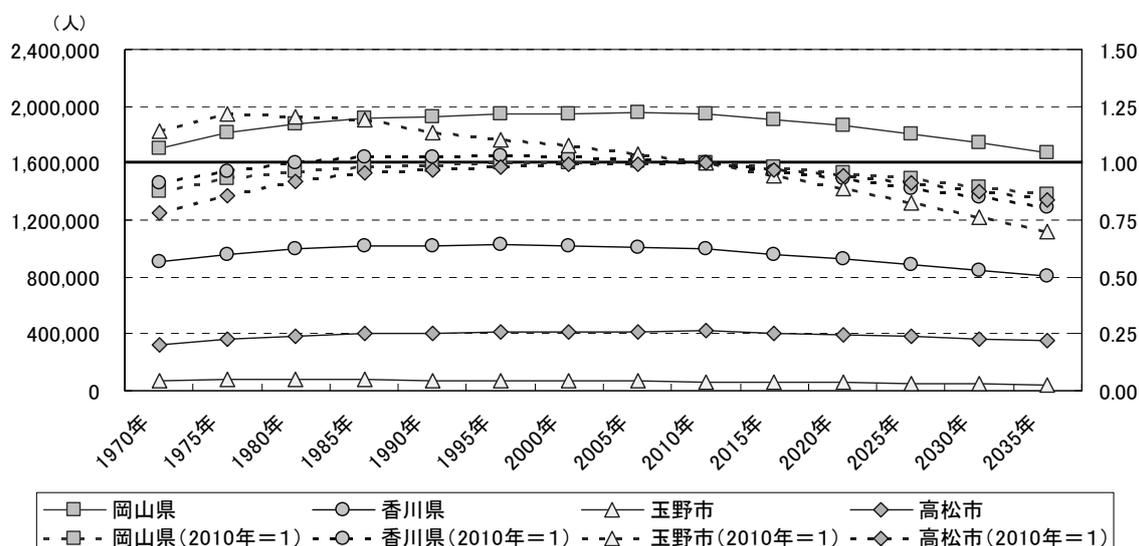
(資料) 航路事業者提供資料より作成

## (2) 背後地の概要

### ① 人口、将来人口（図表 2-4）

岡山県、香川県、玉野市、高松市の人口及び将来人口をみると、岡山県の人口は2005年をピークに減少に転じ、2010年現在では約194万人であり、2030年までには2010年の人口から更に10%減少すると予測されている。香川県の人口は1995年をピークに減少に転じており、2010年現在では約100万人で、2030年までには2010年の人口から更に15%減少すると予測されている。玉野市の人口は1975年をピークに減少に転じており、2010年現在では約6万5千人で、2030年までには2010年の人口から更に25%減少すると予測されている。高松市の人口は2010年をピークに減少に転じ、2010年現在では約42万人で、2030年までには2010年の人口から10%減少すると予測されている。

図表 2-4 周辺地域の人口推移



(資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口推計」  
平成20年12月より作成

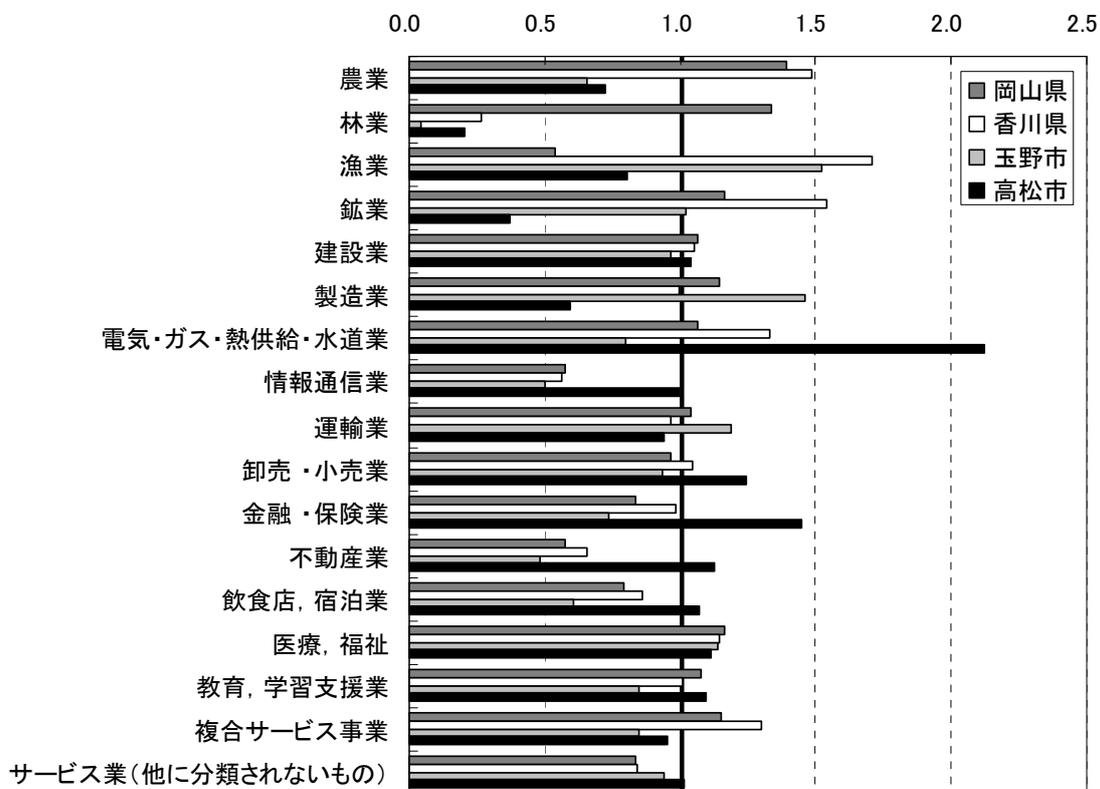
### ② 産業構造

産業別従業者数をみると、製造業、鉱業で岡山県、香川県、玉野市の特化係数が1を超えており、特に玉野市の製造業では約1.5となっている。一方、高松市では電気・ガス・熱供給・水道業の特化係数が2を超えているのをはじめとして、サービス業の特化係数が高くなっている（図表 2-5・図表 2-6）。

製造業の従業者数を更に細かくみると、岡山県及び香川県では基礎素材型産業、生活関連産業、玉野市では加工組立型産業、高松市では生活関連産業の特化係数が1を超えている。この詳細をみると、玉野市では輸送用機械器具製造業の

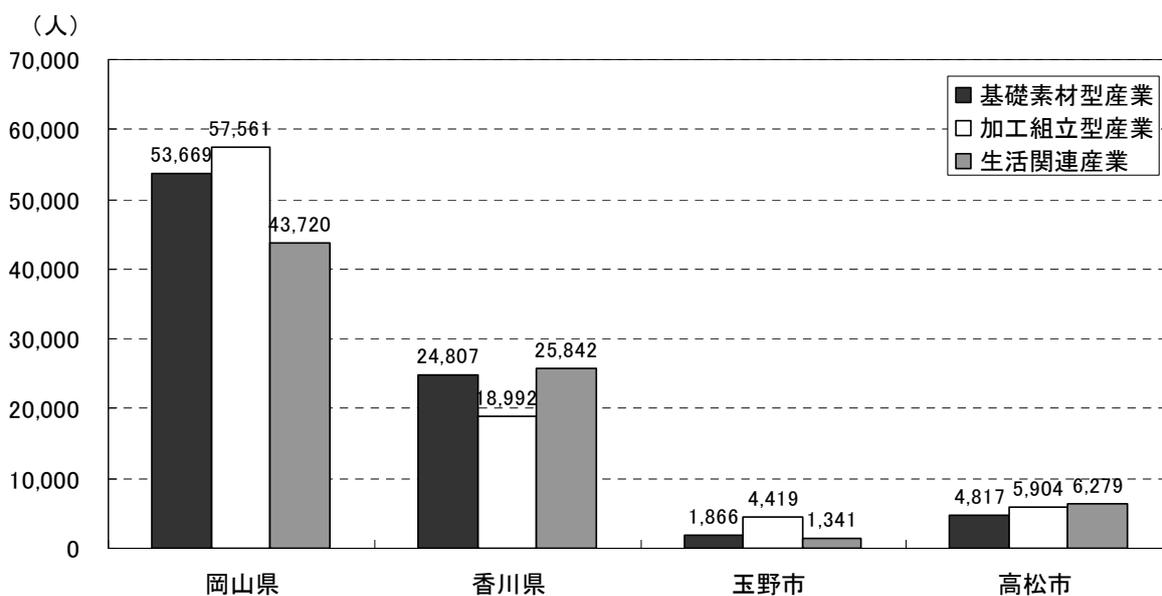
特化係数が約4となっており特に高く、玉野市にとっての造船業の影響の大きさが伺える（図表 2-7・図表 2-8）。

図表 2-5 産業別従業者数特化係数(大分類)



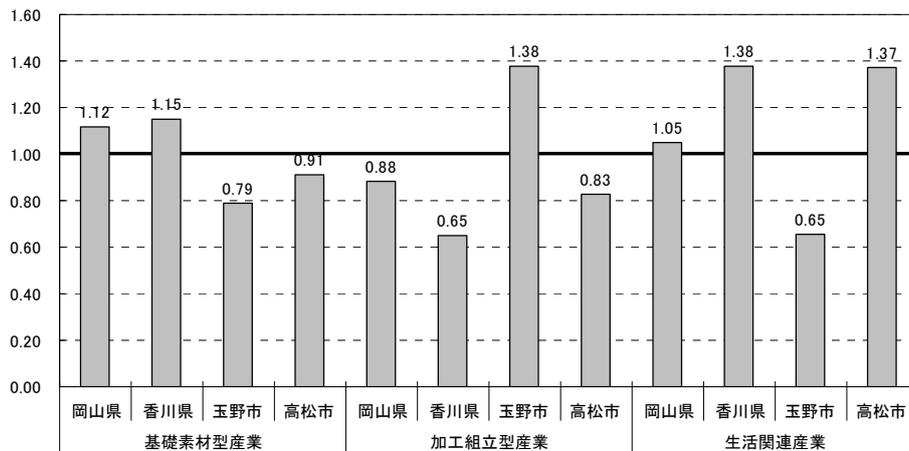
(資料) 経済産業省「工業統計」平成 22 年 5 月より作成

図表 2-6 産業別従業者数(製造業)



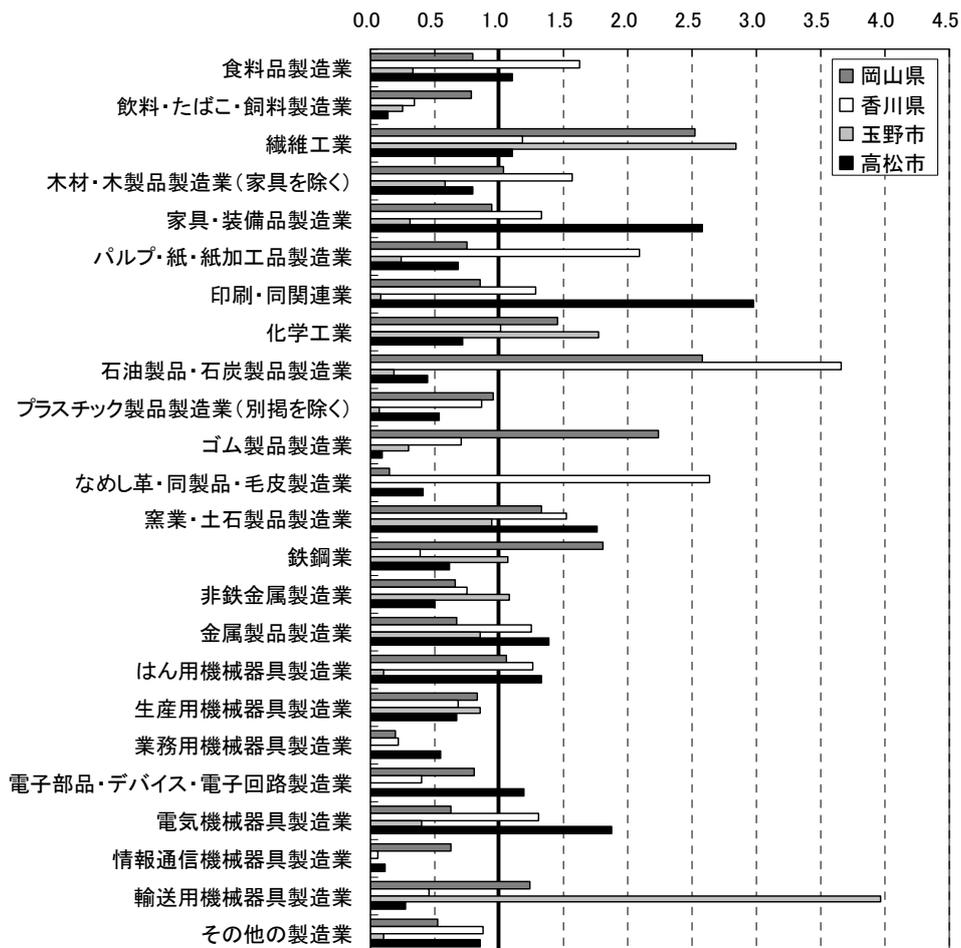
(資料) 経済産業省「工業統計」平成 22 年 5 月より作成

図表 2-7 産業別従業者数特化係数(製造業)



(資料) 経済産業省「工業統計」平成 22 年 5 月より作成

図表 2-8 産業別従業者数特化係数(製造業中分類)

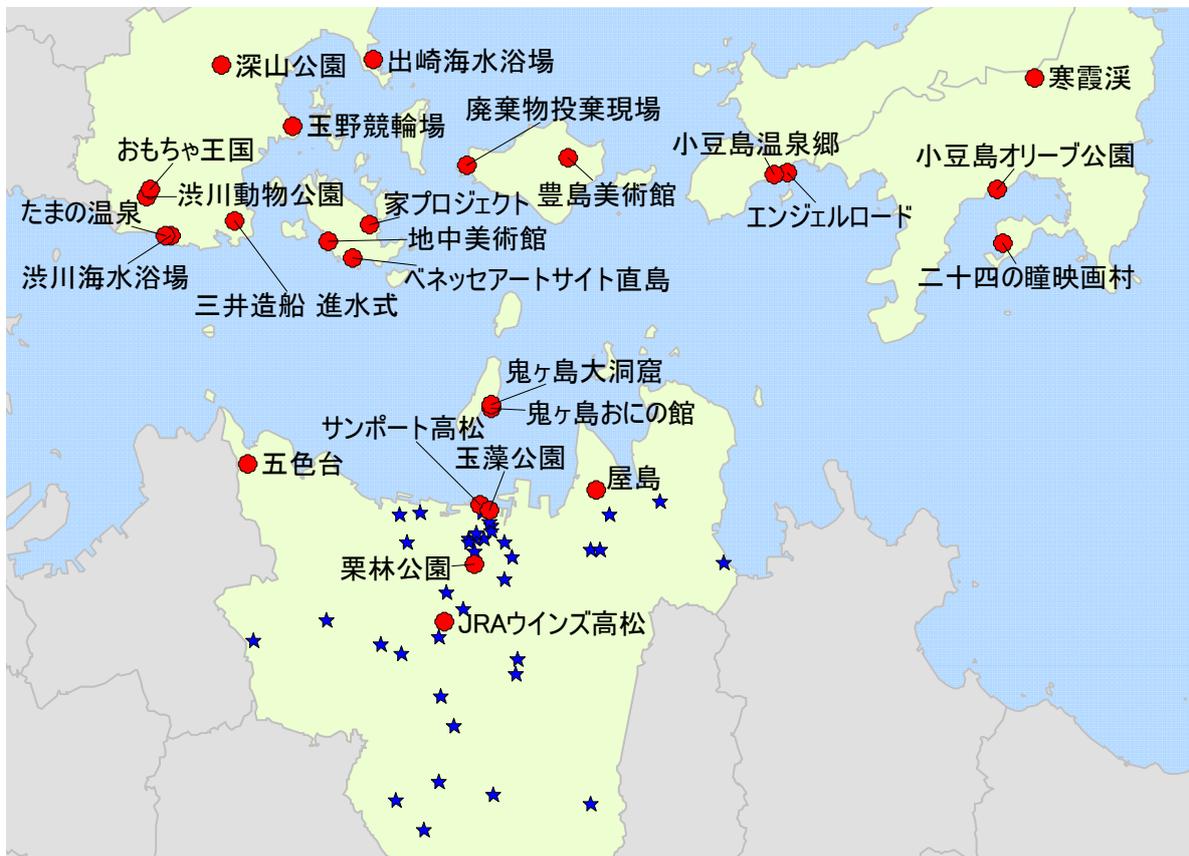


(資料) 経済産業省「工業統計」平成 22 年 5 月より作成

### ③ 主な観光資源

玉野市、高松市及び東備讃瀬戸地域は瀬戸内海に面した立地から、観光資源を多く有しており、2010年に実施された瀬戸内国際芸術祭でも大きくクローズアップされた。また、玉野市と高松市は異なる性格の観光資源を有しており、玉野市では三井造船の進水式が見学でき、産業観光としての特色がある。一方、高松市では栗林公園や屋島などの景勝地を有している他、讃岐うどんも集客力のある観光資源といえる。東備讃瀬戸地域では、直島のベネッセアートサイトや小豆島のオリーブ公園など、その立地を活かした観光資源を有している。これらの島々は、30分から1時間程度のフェリー航路で結ばれており、「島を巡る」観光が可能な地域的特色を有している。

図表 2-9 東備讃瀬戸地域の観光資源



★:うどん店 ((社)香川県観光協会「さぬきうどん百点満点」より)

(資料) 観光協会資料等より作成

## 2.2 高速道路料金施策との関係

近年、高速道路料金割引が大幅に拡大し、本四高速道路の利用が増大している（図表 2-10）。

これにより、宇高航路は本四間輸送における優位性を急速に低下させている。

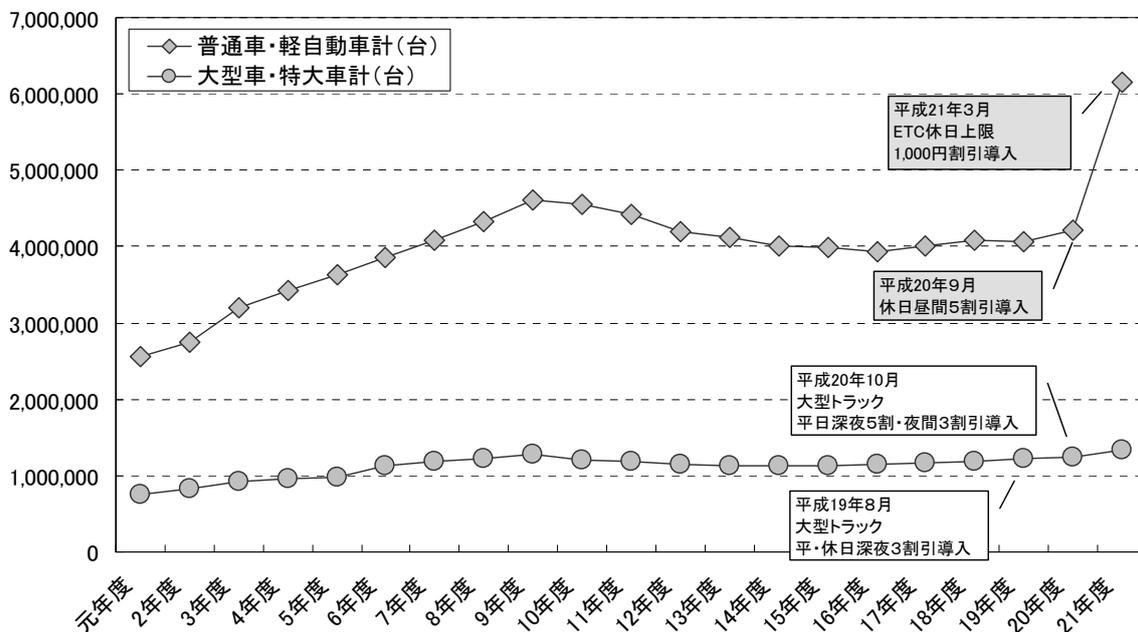
トラック事業者へのアンケート調査でも、高速道路料金の割引拡大は、減便や景気低迷以上に、フェリー離れの大きな理由となっている。

実際に、高速道路料金の水準と、宇高フェリーの利用実績との間には強い相関がある。日本計画行政学会四国支部の調査によると、四国地域の他のフェリー航路全般において同様の傾向が顕著であり、高速道路料金施策の影響が強いことが指摘されている（図表 2-11）。また、本調査でトラック事業者に対して実施したアンケート調査においても、宇高航路を利用しない理由として「本四高速道路の割引が拡大した」という回答が7割を占めていた（図表 2-12）。

高速道路料金割引は社会実験として行われているものであり、恒久的な高速道路料金の決定は未だ不透明である。

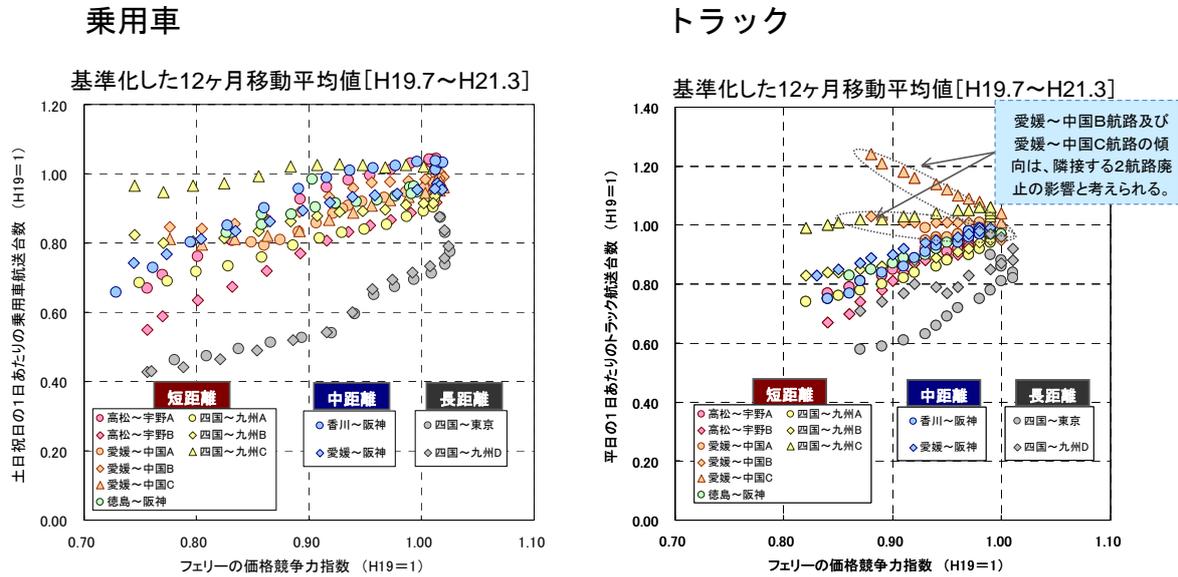
この間、フェリーの需要見通しは立たず、供給すべき輸送能力なども明らかにならない状態が続く。そのため、現在、フェリー事業者においては経営判断が非常に難しいものとなっている。

図表 2-10 瀬戸大橋の通行台数の時系列推移



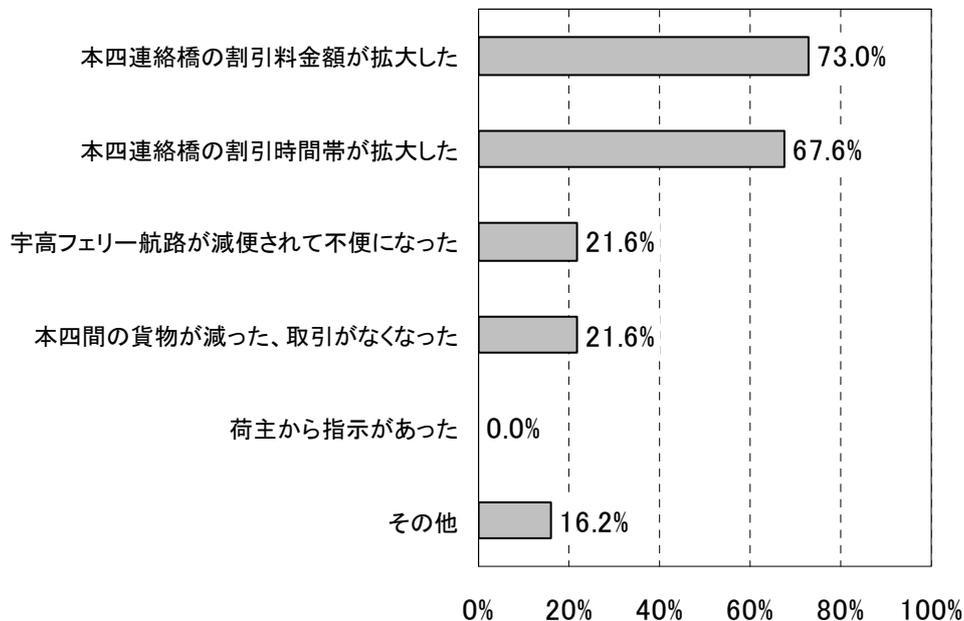
(資料) 四国運輸局「運輸の動き」より作成

図表 2-11 宇野—高松航路の航送台数とフェリー価格競争力指数の相関分析



(資料) 日本計画行政学会四国支部資料より引用

図表 2-12 宇高航路を利用しなくなった理由(n=37)



(資料) 平成 22 年「宇高航路トラック事業者郵送アンケート調査」より

## 2.3 宇高航路の社会的な役割

### (1) 概要

宇高航路は、沿線住民の生活の足に加え、生産や雇用、物流の効率化など生産基盤、交通事故の抑制や環境負荷の抑制、災害・緊急時の代替・振替輸送や緊急物資輸送など、人流・物流の双方から大きな社会的役割を担っている。

図表 2-13 宇高航路の社会的な役割(全体像)

	人 流	物 流
●生活基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生活用途に利用する市民の数：3,100人</li> <li>→排気量125CC以下のバイク、自転車は瀬戸大橋を通行できない(フェリーには乗船できる)</li> <li>●発着地は岡山県、香川県が9割を占める</li> </ul>	
●経済基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光客の足としての役割</li> <li>→瀬戸内国際芸術祭開催期間中、利用者の12%が瀬戸内国際芸術祭を目的とした利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効率的な物流</li> <li>→物流コスト抑制額：4億円(ヒアリング先30社の積上げ)</li> <li>→重量物など瀬戸大橋をわたれないトラックも存在</li> <li>●宇高航路の存廃が生産活動に影響すると回答した企業はヒアリング先96社中17社</li> <li>→17社の生産規模計：4,200億円、雇用計7,400人</li> <li>●物流の安全性確保</li> </ul>
●環境・安全基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>●陸上交通に起因する交通事故の抑制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ドライバーの労務環境改善、安全運行環境の確保(利用者の7割が「休憩できる」ため利用している)</li> <li>●陸上交通に起因する環境負荷の抑制(年間8千トン)</li> </ul>
●交通遮断の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>●瀬戸大橋を通行できない時の振替輸送・代替機能を担う</li> <li>→本四間の完全な交通遮断を起こりづらくしている</li> </ul>	
●緊急輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>●緊急物資輸送に関する協定を、フェリー事業者は各県と締結。</li> <li>→離島航路のフェリーのみでは、輸送力不足</li> </ul>	

## (2)生活基盤としての社会的役割

### ① 市民生活の足

平成 21 年 9 月に実施された利用者アンケート調査から、宇高航路を通院、買い物、通勤、通学等の生活関連目的でフェリーを利用している人口を四国運輸局が分析・推計した結果を図表 2-1 4 に示す。これによると、高松-宇野航路で約 3,100 人存在するものと推計されている。通勤、通学の利用人口が約 1,300 人に達しており、宇高航路は生活の足として利用されていることが分かる。また、本調査において、平成 22 年 10 月に実施した船内旅客聞き取り調査の結果を図表 2-1 5 に示す。この結果においても、生活関連目的の利用が全体の 3 分の 1 を占め、同航路は「市民生活の足」としての利用が最も多いことが明らかである。

他方、この調査を実施した時期がちょうど「瀬戸内国際芸術祭」実施期間中であつたことから、「観光」を目的とした利用も全体の約 3 分の 1 を占めていた。このうち、「瀬戸内国際芸術祭」関連の利用は全体の約 12% 程度を占めている。このことは、今後この航路の利用促進のターゲットとして観光利用の促進のポテンシャルがあることを示唆していると考えられる。

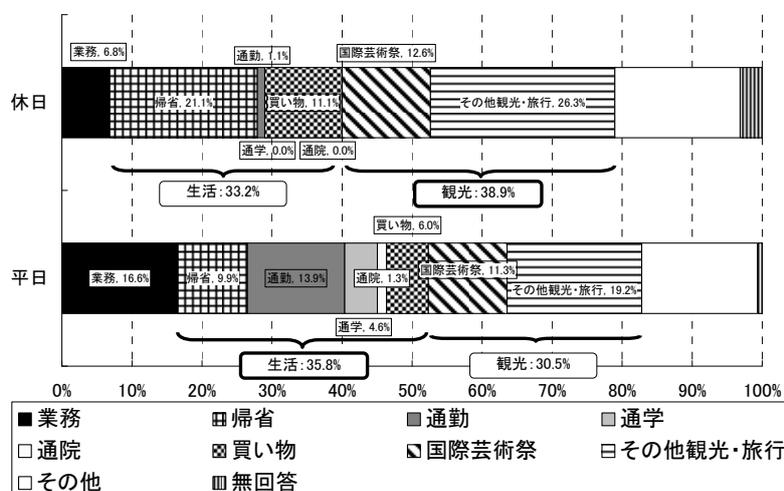
図表 2-14 生活交通として宇高航路を利用する人口規模

(単位：人)

利用目的 利用頻度	通院	買い物	通勤	通学	習い事 研修 試験	合計
毎日	0	9	108	27	0	144
週5・6回	0	0	81	9	0	90
週2回以上	0	9	27	27	0	63
週1回以上	108	145	624	371	72	1,320
月2回程度	118					118
月1回程度	432					432
2ヶ月に1回程度	157					157
年に3・4回	786					786
年に1・2回	0					0
合計	1,601	163	840	434	72	3,110

(資料) 四国運輸局「フェリーの利用・運航状況と、その社会的効用 中間とりまとめ」平成 22 年 1 月

図表 2-15 宇高航路の利用目的(n=334)

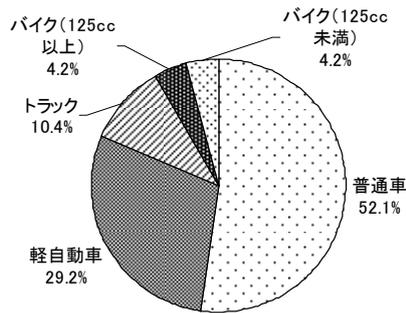


(資料) 平成 22 年「宇高航路利用者聞き取り調査」より

### ② 125cc 以下のバイク、自転車の唯一の交通手段

瀬戸大橋の通行条件により、125cc 未満のバイクは瀬戸大橋を走行することができないため、125cc 未満のバイクが本四間を移動するためにはフェリーを利用する以外手段が無い。これは自転車も同様である。図表 2-16 に示すように、平成 22 年度「宇高航路利用者聞き取り調査」でも 125cc 未満のバイクで乗船している利用者があり、宇高航路が本四間を移動する唯一の手段として機能している様子が伺える。

図表 2-16 自動車等で宇高航路を利用する人の機関別内訳(n=144)



(資料) 平成 22 年「宇高航路利用者聞き取り調査」より

### ③ 利用者は県内、県外に及ぶ

図表 2-17 に示すように、宇高航路利用者の発着地としては岡山県と香川県が約 90% 割を占めるものの、四国側では徳島県、本州側では近畿が約 5% を占めるなど、利用者は岡山・香川県外にも存在する。

図表 2-17 宇高航路利用者の出発地・目的地

実数		(単位:人)	
都道府県・地域別合計	市町村別内訳	都道府県・地域別合計	市町村別内訳
徳島県	95	徳島市	28
		鳴門市	10
		その他	57
香川県	1,593	高松市	1,407
		その他	186
		松山市	9
愛媛県	18	西条市	3
		四国中央市	2
		その他	4
高知県	21	高知市	13
		その他	8
不明	89		
合計	1,816		

割合		(単位:人)	
都道府県・地域別合計	市町村別内訳	都道府県・地域別合計	市町村別内訳
徳島県	5.2%	徳島市	1.5%
		鳴門市	0.6%
		その他	3.1%
香川県	87.7%	高松市	77.5%
		その他	10.2%
		松山市	0.5%
愛媛県	1.0%	西条市	0.2%
		四国中央市	0.1%
		その他	0.2%
高知県	1.2%	高知市	0.7%
		その他	0.4%
不明	4.9%		
合計	100.0%		

都道府県・地域別合計		市町村別内訳	
鳥取県	6	米子市	2
		倉吉市	2
		その他	2
鳥根県	5	松江市	2
		出雲市	2
		その他	1
岡山県	1,648	岡山市	498
		玉野市	915
		その他	235
広島県	19	広島市	4
		福山市	8
		東広島市	2
		その他	5
山口県	1	岩国市	1
近畿	88		
九州	5		
その他	10		
不明	34		
合計	1,816		

(資料) 四国運輸局「フェリーの利用・運航状況と、その社会的効用 中間とりまとめ」平成 22 年 1 月

### (3) 経済基盤としての社会的役割

#### ① 観光振興、観光客の足

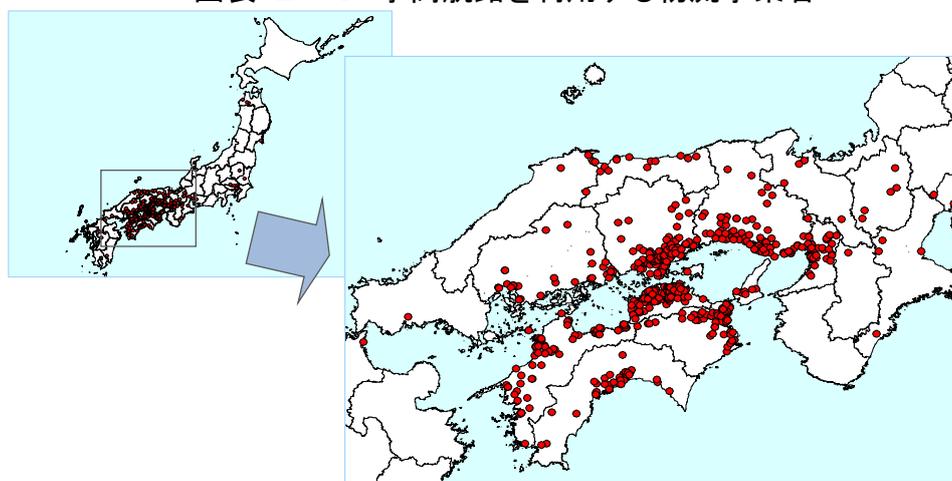
先に (2) ① で述べたように、平成 22 年「宇高航路利用者聞き取り調査」では、フェリー利用者の約 12% が瀬戸内国際芸術祭を目的として利用したことが明らかとなった。

この点から、宇高航路が、地域住民の「生活の足」としての機能に加え、「観光の足」としてもある一定の役割を担い、今後の利用促進の予知も有り得ることが分かる。

#### ② 物流コスト抑制

図表 2-18 は航路事業者と大口契約を結んでいるトラック事業者の所在地を示したものである。これによると宇高航路を利用する物流事業者は岡山県・香川県を中心に全国に及ぶ。これらの事業者にとって、宇高航路は効率輸送の手段のひとつであり、物流コストの抑制にも一役買っていると考えられる。平成 22 年「荷主企業・物流事業者ヒアリング調査」で聞き取り取材を実施した企業のうち、宇高航路を利用することで物流コストを抑制している企業は、図表 2-19 に示すように、延べ 30 社、物流コスト抑制額は年間 4.3 億円にも上ると試算された。

図表 2-18 宇高航路を利用する物流事業者



(資料) 航路事業者提供

図表 2-19 宇高航路の物流コスト削減効果

転換輸送手段の種類	影響のある企業数	影響のある輸送ルートの数	影響のあるトラック台数(台/年)	試算された物流コスト削減額(百万円/年)
1. 本州四国連絡橋へ迂回	25	44	20,562	89
2. バージへ転換	5	14	1,258	330
合計	<b>30社</b>	58	21,820	429

(※) ひとつの企業で複数の転換パターンが存在するものを重複してカウントしている

(注1) 詳細データの提供があった荷主企業(42社)、物流事業者(20社)のうち宇高航路を利用する30社を対象に試算

(注2) データ入手の状況により、影響があると分かっても物流コストが算出できない企業も別途存在する

(資料) 平成 22 年「荷主企業・物流事業者ヒアリング調査」より

平成 22 年「荷主企業・物流事業者ヒアリング調査」の結果を踏まえ、仮にフェリー航路が無くなった場合の転換輸送手段を想定すると、本州四国連絡橋への迂回とバージへの転換の 2 種類に分けられる。

本四連絡橋へ転換する場合は、主に燃料費や車両維持費用等が、バージへ転換する場合は、バージのチャーター料や港湾荷役に掛かる費用等が上昇し、物流コストが 1.3 倍～5 倍程度上昇するものと試算される。

したがって、仮にもし宇高航路が廃止された場合のリスクを検討すると、こうした物流コストの上昇による競争力の低下により、地域産業の生産活動にとっては、雇用問題や税収低下といった影響の波及が懸念される。

図表 2-20 宇高航路を利用することで物流コストを削減している事例

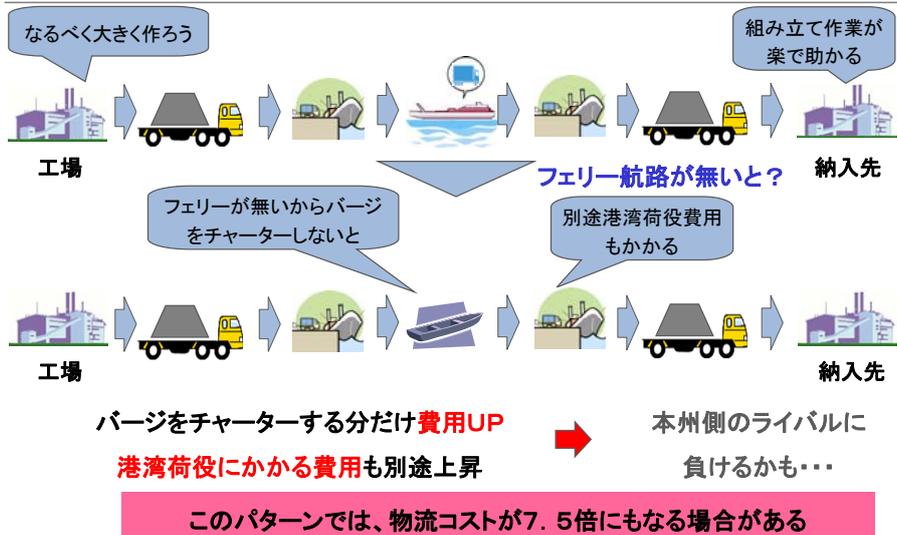
物流コストの削減パターン①

経路的にフェリーが有利 → 本四連絡橋ルートへ迂回



物流コストの削減パターン②

物理的に本四連絡橋を通行できない → バージ輸送に転換



(資料) 平成 22 年「荷主企業・物流事業者ヒアリング調査」より

### ③ 瀬戸大橋を通行できない大型貨物の唯一の輸送手段

瀬戸大橋には通行制限値が定められており、それを超える大型貨物車両は瀬戸大橋を通行することはできない。

したがって、宇高航路は瀬戸大橋を通行することができない大型貨物車にとって、宇高航路が本四間を輸送する唯一の交通手段となることが分かる。

図表 2-21 瀬戸大橋の通行制限値

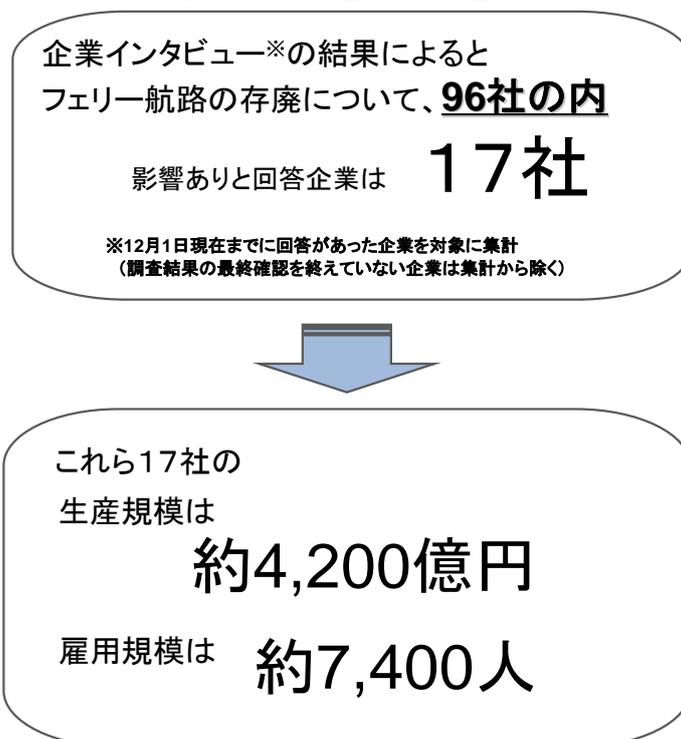
項目	最大制限値
車幅	3.2m
車高	4.3m
車長	20m
総重量	44 t 未満

(資料) 四国運輸局提供資料より作成

### ④ 宇高航路の経済効果（地域の産業・雇用への貢献）

平成 22 年「荷主企業・物流事業者ヒアリング調査」において取材した荷主企業 96 社のうち、17 社が宇高航路の廃止により影響が出ると回答していた。これら 17 社の生産規模は約 4,200 億円、雇用規模は約 7,400 人と推定され、仮に宇高航路が廃止となれば、各企業の生産活動に大きな影響が及ぶことが予見される（図表 2-2 2）。

図表 2-22 地域への経済効果



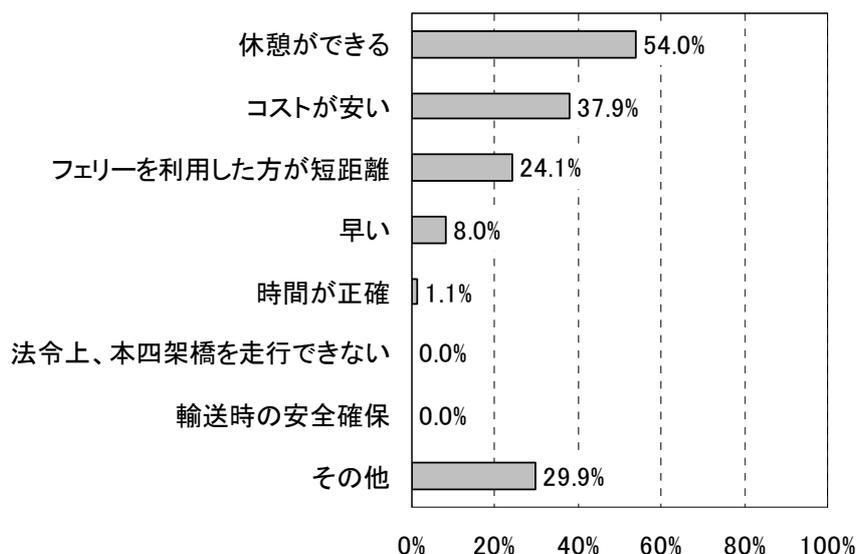
(資料) 平成 22 年「荷主企業・物流事業者ヒアリング調査」より

#### (4) 安心・安全基盤としての社会的役割

##### ① ドライバーの労務改善

平成 22 年「宇高航路トラックドライバー深夜聞き取り調査」では、多くのドライバーが宇高航路を利用する理由を「休憩ができる」(54.0%)としており、トラック輸送時にフェリーを利用することで、ドライバーの労務改善や車両運行の安全確保、交通事故の抑制につながっていると考えられる(図表 2-23)。

図表 2-23 宇高航路を利用する場合の理由(n=87)



(資料) 平成 22 年「宇高航路トラックドライバー深夜聞き取り調査」より

##### ② 地球温暖化ガスの排出抑制

物流事業者はフェリーを物流システムに組み込むことで、輸送コストとCO<sub>2</sub>排出量を削減している。

四国運輸局の試算によると、宇高航路の活用によるCO<sub>2</sub>排出削減効果は年間約 8,200 t と推計されている。

#### (5) 海峡交通の完全遮断を阻止する代替ルートとしての役割

強風等の悪天候等により瀬戸大橋が通行止めになった場合、宇高航路が振替輸送・代替輸送機能を担うことになる。

宇高航路では、図表 2-24 及び図表 2-25 に示すように、平成 17 年以降の 5 年間で、瀬戸大橋が通行止めとなった際、JR 瀬戸大橋線の振替輸送を計 16 回実施し、この間、延べ 3 万 5 千人以上の輸送を担っている。宇高航路は、悪天候や災害時等の振替・代替輸送機関としても大きな役割を果たしている。

図表 2-24 JR瀬戸大橋線の代行輸送実績

(単位：人)

	年月日	人数		
		高松港	宇野港	合計
1	平成17年3月30日	1,205	382	1,587
2	平成18年2月9日	1,911	2,675	4,586
3	平成18年3月20日	473	624	1,097
4	平成18年5月12日	3,518	4,717	8,235
5	平成18年11月9日	912	883	1,795
6	平成18年12月29日	1,092	1,611	2,703
7	平成19年1月11日	1,602	2,241	3,843
8	平成19年1月18日	387	312	699
9	平成19年2月15日	6	384	390
10	平成19年3月6日	1,189	1,734	2,923
11	平成19年5月17日	1,229	1,452	2,681
12	平成19年8月19日	240	257	497
13	平成19年12月30日	90	41	131
14	平成20年2月16日	346	14	360
15	平成20年12月25日	176	269	445
16	平成22年12月3日	1,573	1,799	3,372
合計		15,949	19,395	35,344

(資料) 四国運輸局調べ

図表 2-25 JR瀬戸大橋線運行休止時のフェリー船内の様子(2010年12月3日)



(資料) 四国運輸局提供資料

## (6) 緊急時のインフラ

緊急物資輸送に関する協定を、フェリー事業者は各県と締結しており、緊急時のインフラとしてフェリーが期待されている部分は大きい。しかし、図表 2-26 に示すように、離島航路のフェリーのみでは、輸送力不足が懸念される。

図表 2-26 災害時における必要物資輸送シミュレーションの結果

	必要緊急物資量 (港湾分担分) (トン/日)※	緊急時物資積出港	四国一本州・九州間のフェリー活用ケース		離島航路のフェリーのみ活用ケース	
			フェリーが1日当たり輸送可能な貨物量 (トン/日)	緊急物資輸送においてフェリーが分担可能な割合(%)	フェリーが1日当たり輸送可能な貨物量 (トン/日)	緊急物資輸送においてフェリーが分担可能な割合(%)
徳島市 周辺地域	527	神戸港	1,824	100%	500	95%
高松市 周辺地域	534	神戸港	1,104	100%	500	94%
松山市 周辺地域	692	大分港	988	100%	320	46%

※臨海部防災拠点マニュアルによる

(資料) 四国地方整備局と四国運輸局の調査による

## 2.4 宇高航路の利用者の実態

### (1) 概要

本節では、本調査で実施した旅客利用者聞き取り調査の結果を分析した。

図表 2-27 に示すように、宇高航路は、平日は通勤・通学等生活用途での利用が多い一方で、休日は観光・旅行を目的とした利用が多くなる傾向にある。また、図表 2-28 に示すように、フェリーの利用経験が無い者は若い人に多い。その主因としては、図表 2-31 に示すように所要時間や宇高航路に関する認知度の低さが挙げられる。

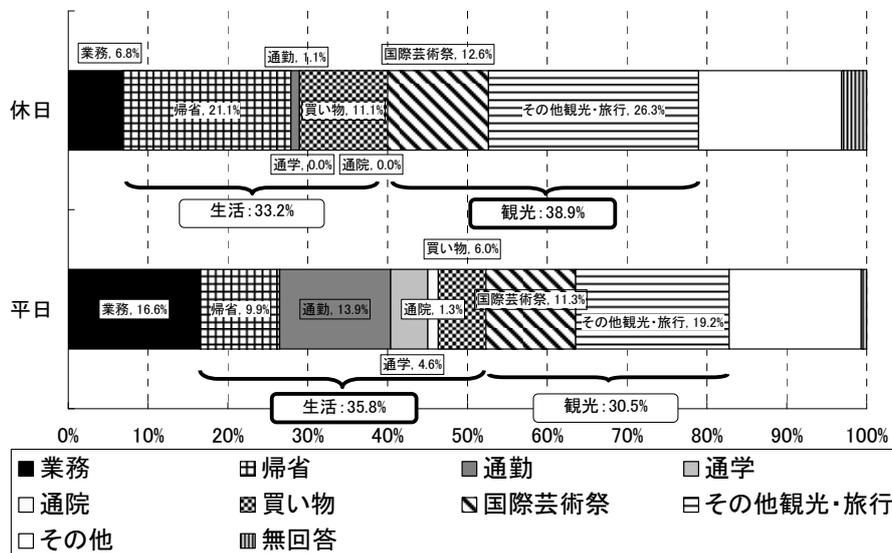
物流面では、高速道路料金の値下げを主因として、フェリーを利用するトラック事業者が減少傾向にある。こうした中でもフェリーを利用するトラック事業者は、コストが安いことやドライバーが船内で休憩できる点を重視する傾向にある。

### (2) 旅客

#### ① 平日は生活用途での利用が多いが、休日は観光・レジャー利用が多い

平日は通勤通学で2割を占めるなど生活用途での利用が多い一方、平成22年7月19日から10月30日に開催された瀬戸内国際芸術祭の影響もあり休日は観光目的が4割を占め、生活用途を上回っている。

図表 2-27 宇高航路の利用目的(n=334)【再掲】



(資料) 平成22年「宇高航路利用者聞き取り調査」より

## ② 休日は20代～50代の利用が多い

休日の利用は、20代～50代の利用が多かった（図表 2-28）。また、利用目的の多くは観光・旅行となっている。その他の内容としては、競馬や仕事、イベントコンサートなどが多くなっている。次いで多い利用目的は「帰省」であった。その年代構成では40代以上が大半を占め、60代～70代以上の階層にまで分布している。

図表 2-28 年齢別利用目的(n=91)

休日・高松港

	業務	帰省	通勤	通学	通院	買い物	国際芸術祭	その他観光・旅行	その他	無回答	総計
10代		1				1		2			4
20代		3					1	2	1		7
30代	2	1					4	2	3	2	14
40代		8				2	5	6	1		22
50代	5	3	1			1	1	5	6	1	23
60代		5					1	3	3	1	13
70代以上		3					1	1			5
無回答		2							1		3
総計	7	26	1			4	13	21	15	4	91

その他の意見概要(複数回答あり)

・競馬(7件)	・仕事(6件)	・イベントコンサート(6件)
・病院見舞い(3件)	・私用(3件)	・友人に会いに(2件)
・釣り(2件)	・遊び(2件)	・うどん食べに
・お参り	・お遍路	・きのこ狩り
・ゴルフ	・サッカー・部活	・家族サービス
・墓参り	・学会	・銀行
・子供が船が好きだから	・子守	・試合
・友人と	・送り	・大祭
・通院の付き添い	・定期便	・年金について聞きに
・美容院		

(資料) 平成22年「宇高航路利用者聞き取り調査」より

## ③ 宇野港・高松港で船を乗り継ぐ利用形態も存在

図表 2-29をみると、出発地・目的地は玉野市、岡山市、高松市が多い。また、瀬戸内国際芸術祭の影響と推察されるが、香川郡直島町や小豆郡土庄町などを出発地・目的地とするような宇野港若しくは高松港で船を乗り継ぐ利用形態も存在するなど、利用状況は多様である。因みに、瀬戸内国際芸術祭期間中に発表された共通乗船券の概要を図表 2-30に示す。この共通乗船券では、宇高航路は対象となっておらず、航路事業者によると、フェリー乗り場において共通乗船券の旅客の乗船を少なからず断ったとのことであった。従って、仮に共通乗船券の対象に宇高航路が含まれていれば、このような「船を乗り継ぐ」観光客の利用は更に増えた可能性もあると考えられる。

図表 2-29 出発港別目的地(宇野港発n=175・高松港発n=149)

宇野港発

目的地 出発地	高松市	徳島市	さぬき市	鳴門市	東かがわ市	香川県直島町	阿南市	高知市	小豆郡土庄町	木田郡三木町	その他	合計
玉野市	58	1	3	2	1	1	1					67
岡山市	47	2	1	1	3	1		1	1	2	4	63
倉敷市	6	2		2		1			1		1	13
香川県直島町	4											4
備前市	2		1									3
小豆郡土庄町	2											2
松江市	2											2
瀬戸内市	1	1										2
赤磐市	2											2
津山市	1						1					2
津市	1							1				2
その他	13											13
合計	139	6	5	5	4	3	2	2	2	2	5	175

高松港発

目的地 出発地	玉野市	岡山市	香川県直島町	小豆郡土庄町	倉敷市	赤磐市	姫路市	広島市	高松市	備前市	その他	合計
高松市	46	32	8	7	5	3	1	2		1	9	114
さぬき市	2	3										5
丸亀市	1	2	1									4
室戸市							2				1	3
高知市	1										1	2
七尾市		2										2
倉敷市									2			2
徳島市		1			1							2
その他	4	3	1	2		1	1			1	2	15
合計	54	43	10	9	6	4	4	2	2	2	13	149

(資料) 平成 22 年「宇高航路利用者聞き取り調査」より

図表 2-30 瀬戸内国際芸術祭で発売された共通乗船券の概要

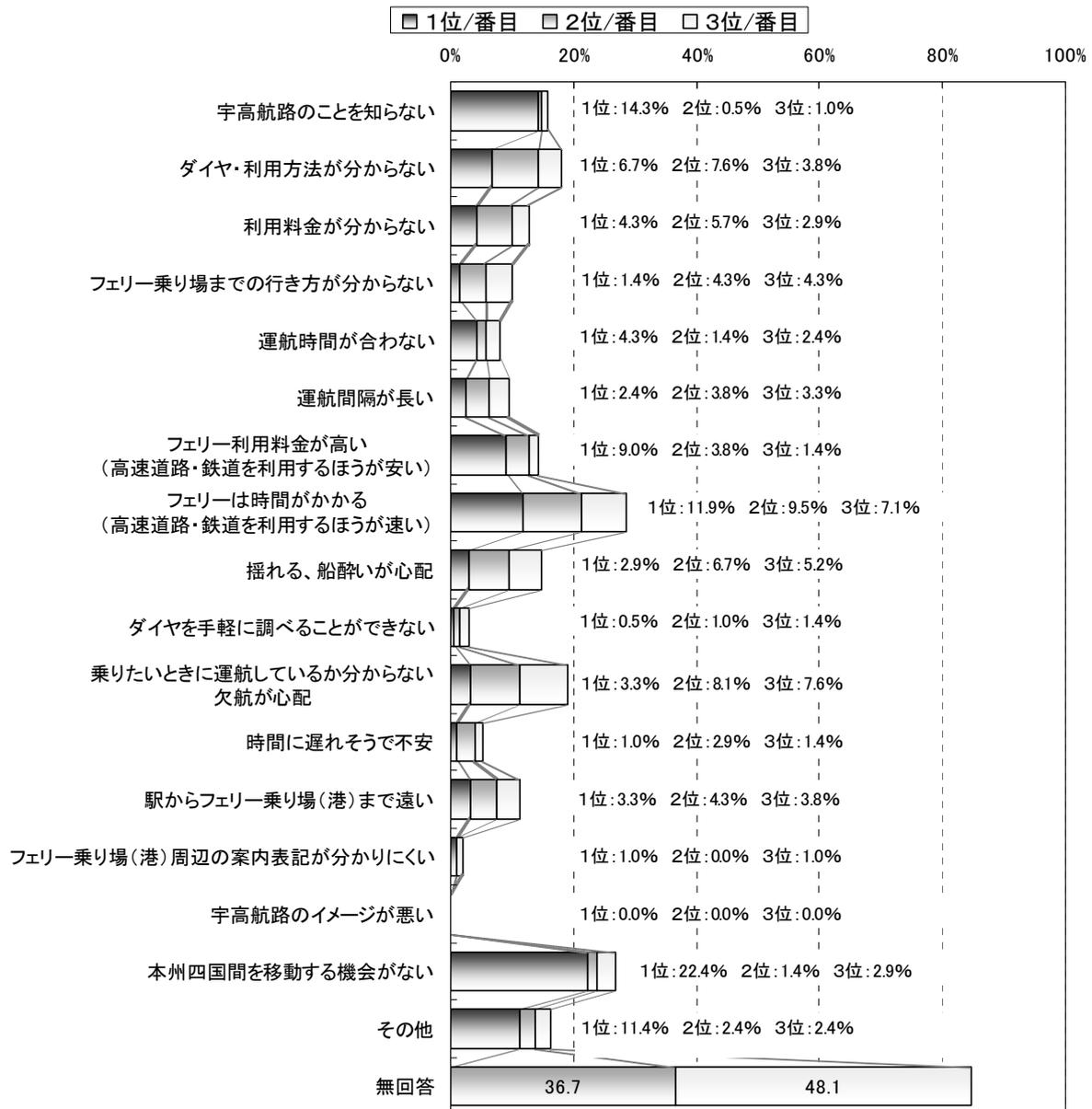
<p><b>【芸術祭フリー乗船券（2日券）の概要】</b></p> <p>○対象航路：高松港・宇野港から直島、豊島、女木島、男木島、小豆島、犬島を結ぶ航路、島同士を結ぶ航路</p> <p>○販売価格：大人（中学生以上）3,500 円 子ども（小学生） 1,750 円</p> <p>○有効期間：利用初日とその翌日の2日間 乗り放題</p> <p>○対象期間：平成 22 年（2010 年）7 月 19 日～10 月 31 日（日） [瀬戸内国際芸術祭期間中]</p> <p>○販売窓口：JTB、近畿日本ツーリスト、日本旅行、JR（四国、西日本）芸術祭案内所（高松港、宇野港、宮浦港（直島））及び関係旅客船事業者の乗船券販売窓口でも販売[瀬戸内国際芸術祭期間中]</p>
--

(資料) 瀬戸内国際芸術祭HPより

#### ④ 宇高航路を使わない理由は「知らない」ことによる

図表 2-3 1によると、宇高航路未利用者がフェリーを利用しない理由は「時間がかかるから」が最も多いが、「ダイヤ・利用方法が分からない」、「宇高航路のことを知らない」、「運航しているか分からない」など、「宇高航路の情報が認知されていない」ため、利用しないことが明らかとなった。

図表 2-31 未利用者が宇高航路を利用しない理由

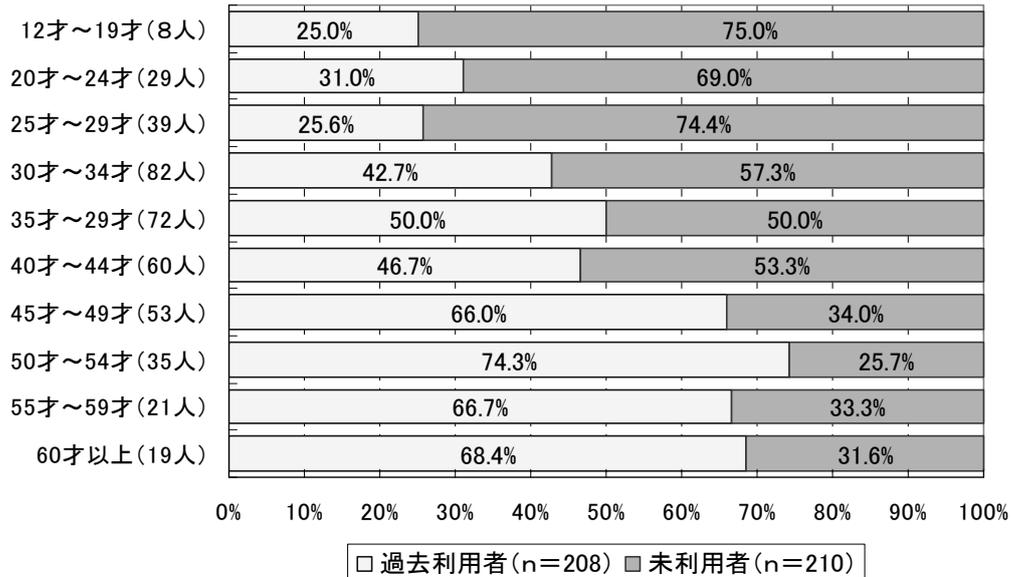


(資料) 平成 22 年「宇高航路 Web アンケート調査」より

⑤ 若い人に宇高航路のことを知らない人が多い

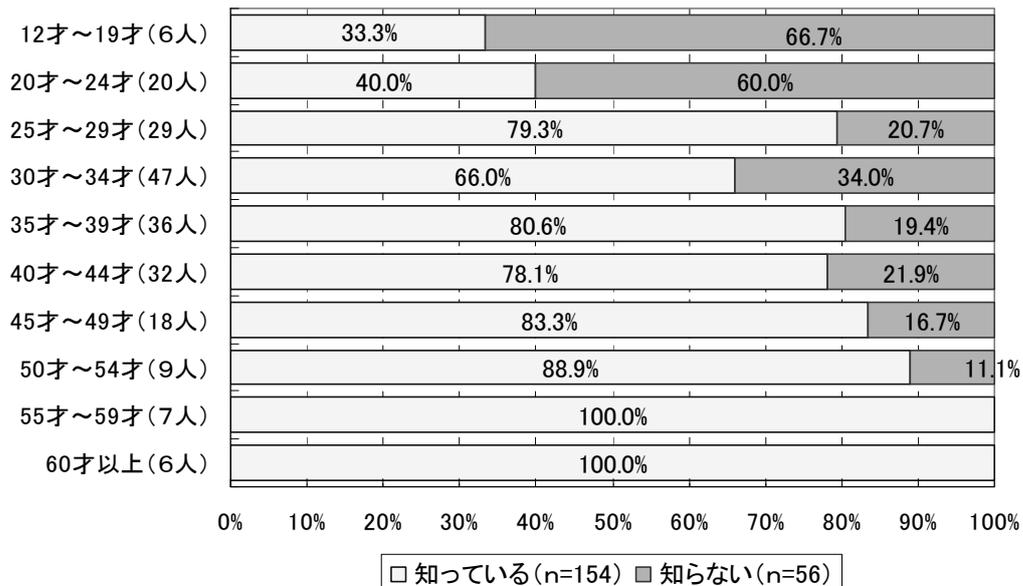
図表 2-3 2 及び図表 2-3 3 によると、年齢別利用状況から、20 代では未利用者の割合が7割を占め、若者の利用が少ない。そこで未利用者の宇高航路の認知度を年齢別にみると、24 歳未満の認知度が4割以下と、「認知度の低さ」が「利用者の少なさ」の原因となっている可能性があるともものと考えられる。

図表 2-32 年齢別過去利用者・未利用者数 (n=418)



(資料) 平成 22 年度「宇高航路 Web アンケート調査」より

図表 2-33 年齢別宇高航路認知状況 (n=210)



(資料) 平成 22 年「宇高航路 Web アンケート調査」より

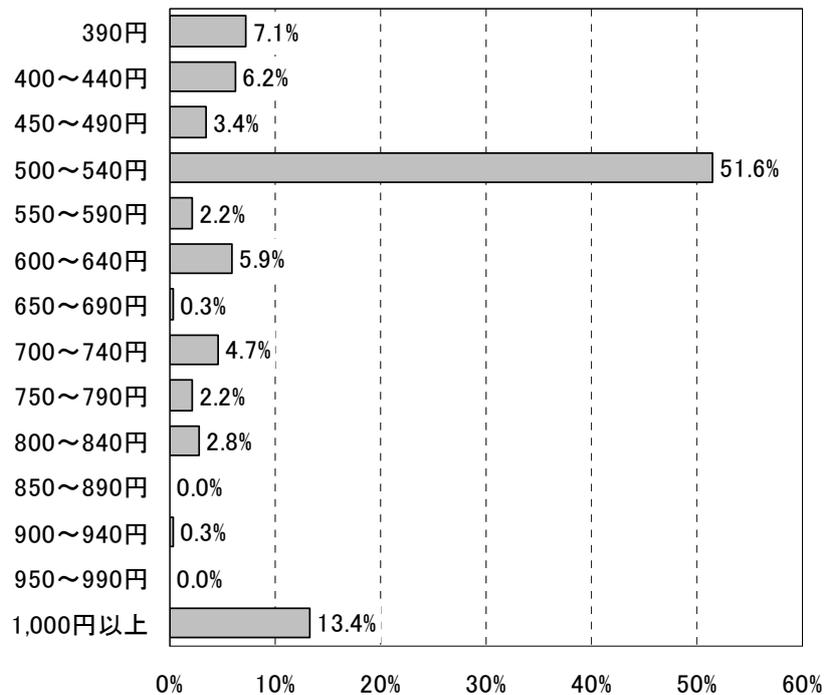
## ⑥ 情報不足を指摘する声もある

図表 2-3 1によると、宇高航路を利用しない理由としては、所要時間に加え、ダイヤや運行情報など宇高航路に関する認知度の低さが挙げられており、HPやメディア等を通じた情報提供の不足が利用者低下の要因と指摘する意見もある。

## ⑦ 運賃アップには一定の理解を得られている

航路維持に向けた利用者の応分の負担の可能性を探るために設けた聞き取り調査の結果は図表 2-3 4に示すとおりとなった。これによると、許容できる運賃の上限額は、「500～540 円」が最も多く、半数を超えている。次いで「1,000 円以上」となっており、航路存続のためには運賃の大幅な上昇も許容する人が1割を超えている。また、「いくらでも支払う」（4件）と答えた人を除いた場合の平均値は約615円となり、運賃のアップには一定の理解を得られていると言える。

図表 2-34 宇高航路存続のために許容できるフェリー運賃の上限額(n=322)

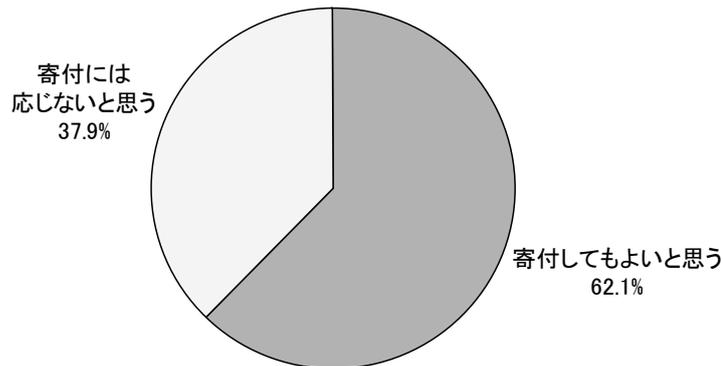


(資料) 平成 22 年度「宇高航路利用者聞き取り調査」より

⑧ 地域でサポートすることについても一定の理解を得られている

フェリー存続のための寄付金等の支払い意向をみると、図表 2-35 に示すように、寄付してもよいと思う人が6割を超えた。地域でサポートすることについても一定の理解を得られていると判断できる。

図表 2-35 フェリー存続のための寄付金等の支払い意向(n=206)



※寄付金は、1口:500円と設定し、その場合の支払意思について尋ねたものである。

(資料) 平成 22 年度「宇高航路 Web アンケート調査」より

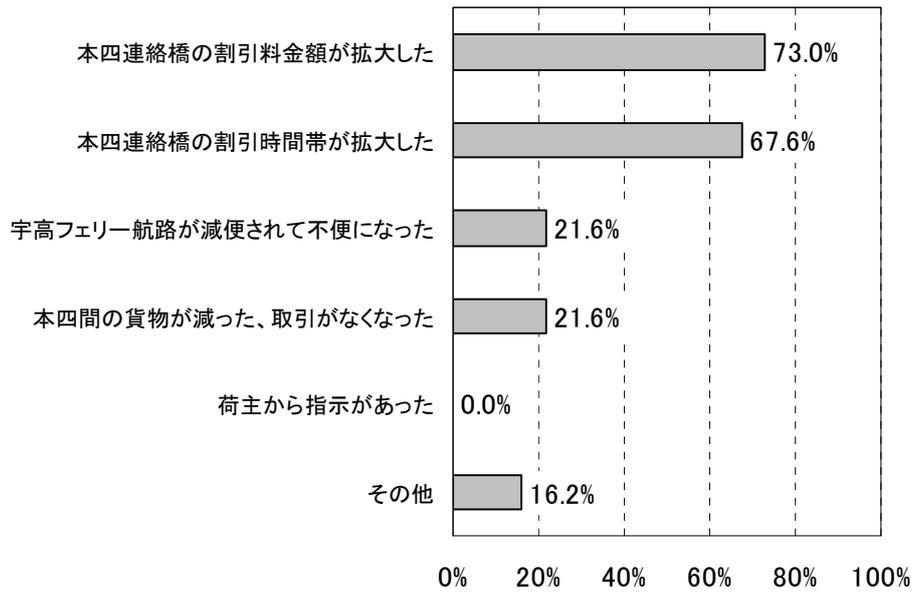
(3) 物流

① トラックの宇高航路離れの理由は、高速道路料金の影響が大きい

本調査で実施した宇高航路を利用する頻度が減少したトラック事業者に対する郵送アンケート調査の結果を図表 2-36 及び図表 2-37 に示す。図表 2-36 によると、「フェリーを利用しなくなった理由」のうち、約7割が本四高速道路の通行料金の割引拡大によるもので、これが大勢を占めている。

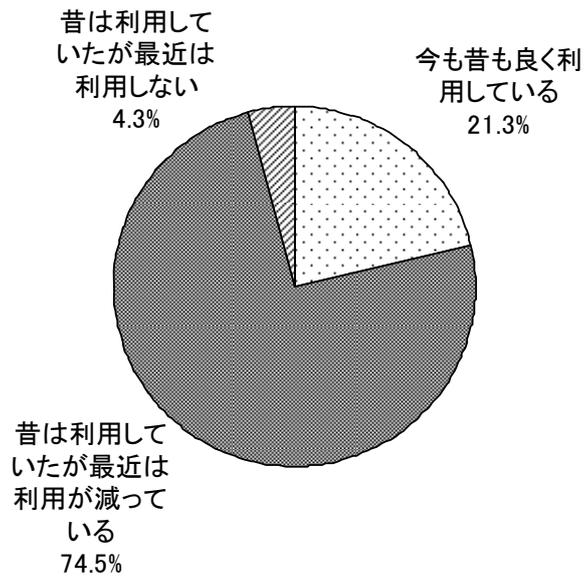
一方で、図表 2-37 をみると、このアンケート対象者がフェリー事業者からみて利用を減らしたトラック事業者であるにもかかわらず、21.3%の回答者が「今も昔も良く利用している」と回答している。図表 2-36 において「本四間の貨物が減った、取引がなくなった」という回答が 21.6%あったことも併せて考えると、宇高航路のトラック利用が減少していることには景気の減退も一因となっていることが伺える。

図表 2-36 フェリーを利用しなくなった理由 (n=37)



(資料) 平成 22 年「宇高航路トラック事業者郵送アンケート」より

図表 2-37 トラック事業者のフェリー利用頻度の変化 (n=47)

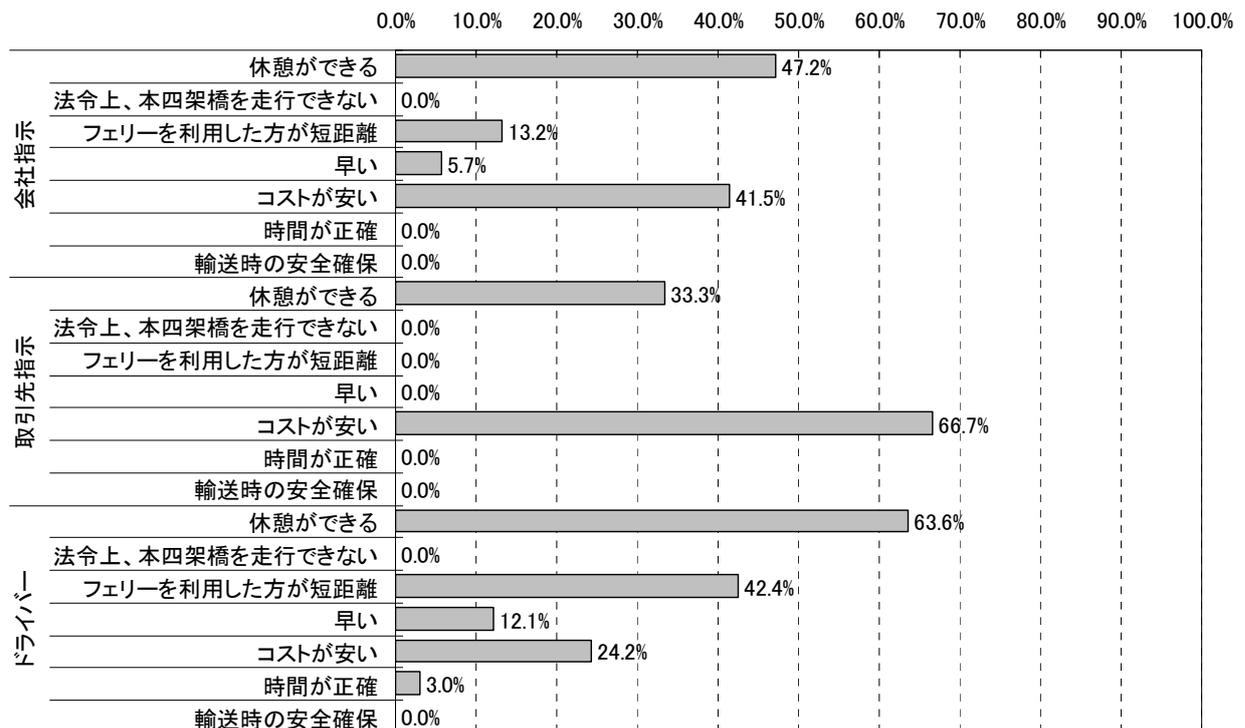


(資料) 平成 22 年度「宇高航路トラック事業者郵送アンケート」より

② 会社がルート選択を行う場合はコスト重視、ドライバーは休憩取得も重視

図表 2-38によると、フェリー利用の意思決定者が、トラック会社、取引先、及びドライバーであるいずれの場合でも、「休憩ができること」を重視してフェリーを利用していることが分かる。また、トラック会社及び取引先がフェリー利用を決定する場合は、ドライバーが決定する場合と比べて、「コストの安さ」が重視される傾向にあることが分かる。

図表 2-38 フェリー利用の意志決定者別フェリー選択理由



(資料) 平成 22 年「宇高航路トラック聞き取りアンケート」より

## 2.5 宇高航路の航路損益の試算

### (1) 概要

宇高航路では、近年、利用者数が大きく減少しており、航路の持続的な経営が次第に難しくなっていると考えられる。

航路事業者や運輸局へのヒアリングを通じて、現在の2社の航路収支を推計したところ、2社合算で約5億円の赤字が見込まれる。

宇高航路が持続的な存続を図るには、利用促進と経費削減が不可欠である。

- 現在の航路損益は5億円の赤字と推計される。
- 思い切った経営合理化策を講じることで3.5億円の削減が期待できる。
  - 1ターミナル化で1億円削減
  - 1社化（+1隻減）で更に2.5億円削減
- 更に、運賃改定を行った場合、約5千万円の収支改善効果が見込まれるが、まだ航路損益は約1億円の赤字となる。
- フェリー航路収支の改善を図り、持続的に航路を維持していくための方策として、小規模な減便ではコスト削減という点でも効果は小さく、また、収益減に繋がることもあるため慎重に検討する必要がある。
- 高速道路料金が今後、どのように推移するか不透明な部分が残る中においても、1ターミナル化や1社化といった抜本的な経営改善が必要と思われる。
- 併せて、運賃改定や利用促進による収益拡大策に取り組む必要がある。

### (2) 航路損益の試算の実施にあたって

#### ① 航路損益の試算の位置づけ

航路損益の試算は、各種の経営改善方策が、航路損益の改善に具体的にどの程度の効果をもたらすのかを把握することを目的に、そのツールとして作成したものである。

本試算は、四国運輸局及び両航路事業者へのヒアリング調査結果や、フェリーの利用実績から事務局にて簡便的に試算したもので、各社の経営実態を完全に反映しているものではないこと、運賃改訂時も、改訂前と旅客・自動車航送数が変化しないことを前提としていること等に留意が必要である。

今後の高速道路通行料金施策が不透明なことから、本試算は、現行の高速道路料金を前提に試算を行った。瀬戸内海のフェリーの利用実績と高速道路通行料金には強い相関が認められるので、高速道路料金施策の動向によっては、試算結果は変動することに留意する必要がある。

## ② 航路損益の試算の基本的な考え方

フェリーの航路収支において、費用の内訳は、運航費（燃料費、用船料、ターミナル人件費など）、船費（船員費、船舶修繕費など）、一般管理費から構成される。

このうち、運航費は隻数、稼働時間、便数と関係する。

船費は隻数と稼働時間によって決まる。

一般管理費は会社の間接部門の経費であり、多くが人件費である。

上記のいずれもが固定的な経費となっており、これを削減することは容易ではない。目に見える形で、コスト削減を図るには、サービス水準や運航形態から見直す必要がある。

そこで、サービス水準や運航形態、経営形態等について5つのケースをつくり、事務局において試算を行った。

### ■航路損益の試算のケース設定

ケース1：現行のサービスや経営形態を前提として、平成22年度利用実績から事務局が推計

ケース2：2社のターミナルを1ターミナルとする場合を想定

ケース3：隻数を1隻減らす場合を想定

ケース4：フェリー会社の1社化を進めることを想定

ケース5：便数を現行44便か40便に減便した場合を想定

## ③ 試算における前提条件および留意点（図表 2-39～図表 2-40）

運航収益は、平成21年度実績～平成22年度8月までの利用実績から利用量を推計し、実勢運賃を乗じて算出した。

運航費、船費、一般管理費は四国運輸局及び航路事業者2社へのヒアリングにより設定した。

燃料等潤滑油費は、今後の原油相場や為替レートの動向により大きく変動するが、本試算では現行の価格水準で設定した。

2社への聞き取りを基に、人件費は200万円～800万円として設定した。

運賃改訂を行った場合の試算は、旅客数・自動車航送数は変化しないことを前提条件とし、試算を行ったものである。（実際には隻数の減少や運賃改定によって利用減少の可能性もある。）

なお、宇野港における1ターミナル化には、2案あり、港費は8,000万円及び4,000万円のケースが想定されるが、ここでは、多額である8,000万円を採用している。

④ 試算のケース設定と条件設定

試算のケース設定と条件設定の詳細は以下のとおり。

図表 2-39 航路損益の試算のケース設定

		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
設定条件	隻数	6隻	6隻	5隻	5隻	5隻
	運航便数	44便	44便	44便	44便	40便
	ターミナル使用形態等	2社・2ターミナル	2社・1ターミナル	2社・1ターミナル	1社・1ターミナル	1社・1ターミナル
営業収益	運航収益	旅客運賃	旅客:208,116人(2社、平成21年度・22年度上期実績より推計) 実勢運賃:380円			ケース1から4の2%減
		バス・乗用車航送運賃	バス・乗用車:171,988台(2社、平成21年度・22年度実績より推計) 実勢運賃:2,300円			同上の7%減
		トラック航送運賃	トラック:245,402台(2社、平成21年度・22年度実績より推計) 実勢運賃:4,100円			同上の7%減
		その他収益	平成21年度据え置き			
営業費用	運航費	燃料等潤滑油費	1隻24h稼働:1億円			左記の40/44
		港費	平成22年度利用実績から推算	1ターミナル化の際、港費は44便:8,000万円(公共施設を利用)		左記の40/44
		用船料	6隻分 1隻:3,500万円		5隻分 1隻:3,500万円	
		ターミナル人件費	2ターミナルで15,600万円	1ターミナルで7,800万円(見込み)		
		その他運航費	今年上半期の実績値より算出。6隻:3,600万円。以後隻数に応じて減少。			
	船費	船員費	44便体制で45,600万円			40便で41,400万円(見込み)
		船舶修繕費	船舶:6隻 年間平均修繕費:3,000万円	船舶6隻→5隻により5/6		
		その他船費	平成22年度上期の実績より推計	船舶6隻→5隻により5/6		
	一般管理費	役員報酬	2社体制で3,000万円		1社体制で2,000万円(見込み)	
		総務・営業要員給与	2社体制で18,800万円		1社体制で6,000万円(見込み)	
		その他一般管理費	平成22年度上期の実績より推計	1ターミナル化により2割減		1社化により更に2割減

### (3) 航路損益の試算結果と考察

#### ① 運賃改定なしのケース（図表 2-40～図表 2-41）

ケース1は、現行のサービスや経営形態を前提として、平成22年度における現状を推計したものである。現状では5億円の赤字収支となると推算される。

ケース2は、2社のターミナルを1ターミナルとする場合を想定したものである。港費、ターミナル要員の人件費削減を図られるため、収支は若干改善されるが4億円の赤字となる。

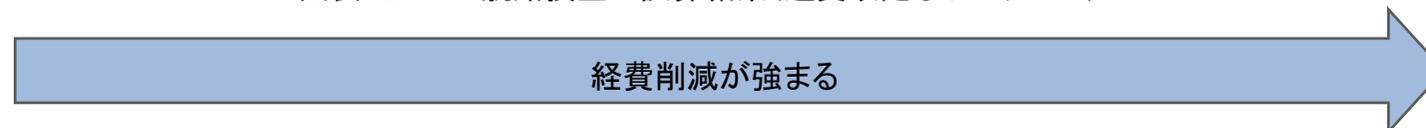
ケース3では、ケース2から更に、所有隻数を1隻減らす場合を想定した。1隻を減らした場合でも、現行の便数は維持できると思われるため、便数の減少は考慮していない。この場合、用船料、船舶修繕費などの船費が削減されるため、さらに収支は改善されると考えられるが、それでも3.2億円の赤字である。

ケース4では、ケース3から更に、フェリー会社の1社化を進めることを想定した。これにより、一般管理費の削減が見込まれるため、航路損益は1.5億円の赤字というレベルまで改善される。

そして、ケース5では、ケース4から更に、便数を現行の44便から40便に減便した場合を想定した。これにより燃料費や港費、船員費が若干削減されるが、減便による収益減の影響が出るため、航路損益はケース4と比べると若干、悪化する（赤字が5百万円増加）。

小規模な減便はコスト削減という点でも効果は小さく、また、減便は収益減に繋がるため、慎重に行う必要がある。1ターミナル化や1社化により、航路損益は大幅に改善するが、それでも1.5億円の赤字が残り、これを改善するには収益向上策を講じる必要がある。

図表 2-40 航路損益の試算結果(運賃改定なしのケース)



		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
設定条件	隻数	6隻	6隻	5隻	5隻	5隻
	運航便数	44便	44便	44便	44便	40便
	ターミナル使用形態	2ターミナル	1ターミナル	1ターミナル	1ターミナル	1ターミナル
	事業者数	2社	2社	2社	1社	1社
営業収益		-485	-395	-317	-154	-159

【ケース1】  
 現行のサービスや経営形態を前提として、平成22年度利用実績から推計。  
 (▲4.9億円)

【ケース3】  
 隻数を1隻減らす場合を想定。  
 1隻を減らした場合でも、現行の便数は維持できる。用船料、船舶修繕費などの船費が削減される  
 (▲3.2億円)

【ケース2】  
 2社のターミナルを1ターミナルとする場合を想定したもの。ターミナル要員の人員費削減が図られる。(▲4.0億円)

【ケース4】  
 フェリー会社の1社化を進めることを想定した。これにより、一般管理費の削減が見込まれる。(▲1.5億円)

【ケース5】  
 便数を現行の44便から40便に減便した場合を想定。燃料費や港費、船員費が若干削減されるが、減便による収益減の影響がでる(▲1.6億円)

図表 2-41 航路損益の試算結果表(運賃改定なしのケース)

■ 航路損益の試算(運賃改定無し)

(単位:百万円)

		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	
設定条件	隻数	6隻	6隻	5隻	5隻	5隻	
	運航便数	44便	44便	44便	44便	40便	
	ターミナル使用形態等	2社・2ターミナル	2社・1ターミナル	2社・1ターミナル	1社・1ターミナル	1社・1ターミナル	
営業収益	運航収益	旅客運賃	79	79	79	79	78
		バス・乗用車航送運賃	396	396	396	396	368
		トラック航送運賃	1,006	1,006	1,006	1,006	936
		その他収益	64	64	64	64	64
営業収益計		1,545	1,545	1,545	1,545	1,445	
営業費用	運航費	燃料等潤滑油費	500	500	500	500	455
		港費	60	80	80	80	73
		用船料	210	210	175	175	175
		ターミナル人件費	156	78	78	78	78
		その他運航費	36	36	30	30	30
		運航費計	962	904	863	863	810
	船費	船員費	456	456	456	456	414
		船舶修繕費	180	180	150	150	150
		その他船費	53	53	47	47	47
		船費計	689	689	653	653	611
	一般管理費	役員報酬	30	30	30	20	20
		総務・営業要員給与	188	188	188	60	60
		その他一般管理費	160	128	128	102	102
		一般管理費計	378	346	346	182	182
営業費用計		2,029	1,939	1,862	1,699	1,604	
営業収益		-485	-395	-317	-154	-159	

## ② 運賃を値上げするケース（図表 2-4 2）

現在、宇高フェリーの運賃水準は他の輸送機関と比較しても非常に安い水準にある。利用者アンケートでは運賃アップについて、一定の理解を得ることができたため、旅客運賃を 600 円、特殊手荷物運賃（二輪）を約 16%程度アップすることを想定して、再度試算を行った。

収益向上額は、旅客で約 4 千 6 百万円、その他収益で 3 百万円を見込むことができた。

ケース 4 で運賃改定を行った場合でも、航路損益は約 1 億円の赤字となるが、運賃改定により約 5 千万円の収支改善効果が見込まれる。

高速道路料金が今後、どのように推移するか不透明な部分は残るが、事業収支の改善を図り、持続的に航路を維持していくには、運航体制や経営形態の改善に加え、運賃改定や利用促進による収益拡大策に早急に取り組む必要がある。

図表 2-42 航路損益の試算結果表(運賃を値上げするケース)

■ 航路損益の試算(運賃改定あり)

(単位:百万円)

			ケース1-2	ケース2-2	ケース3-2	ケース4-2	ケース5-2
設定条件	隻数		6隻	6隻	5隻	5隻	5隻
	運航便数		44便	44便	44便	44便	40便
	ターミナル使用形態等		2社・2ターミナル	2社・1ターミナル	2社・1ターミナル	1社・1ターミナル	1社・1ターミナル
営業収益	運航収益	旅客運賃	125	125	125	125	123
		バス・乗用車航送運賃	396	396	396	396	368
		トラック航送運賃	1,006	1,006	1,006	1,006	936
		その他収益	67	67	67	67	67
営業収益計			1,594	1,594	1,594	1,594	1,494
営業費用	運航費	燃料等潤滑油費	500	500	500	500	455
		港費	60	80	80	80	73
		用船料	210	210	175	175	175
		ターミナル人件費	156	78	78	78	78
		その他運航費	36	36	30	30	30
		運航費計	962	904	863	863	810
	船費	船員費	456	456	456	456	414
		船舶修繕費	180	180	150	150	150
		その他船費	53	53	47	47	47
		船費計	689	689	653	653	611
	一般管理費	役員報酬	30	30	30	20	20
		総務・営業要員給与	188	188	188	60	60
		その他一般管理費	160	128	128	102	102
		一般管理費計	378	346	346	182	182
営業費用計			2,029	1,939	1,862	1,699	1,604
営業収益			-436	-346	-268	-105	-110

運賃改定の内容:旅客運賃を600円、特殊手荷物運賃(二輪車)16%増として算出

#### (4) 1ターミナル化への課題

航路損益の試算では、1ターミナル化、1社化が実施された場合の試算も行っているが、1ターミナル化を進めるとしても課題は少なくない。

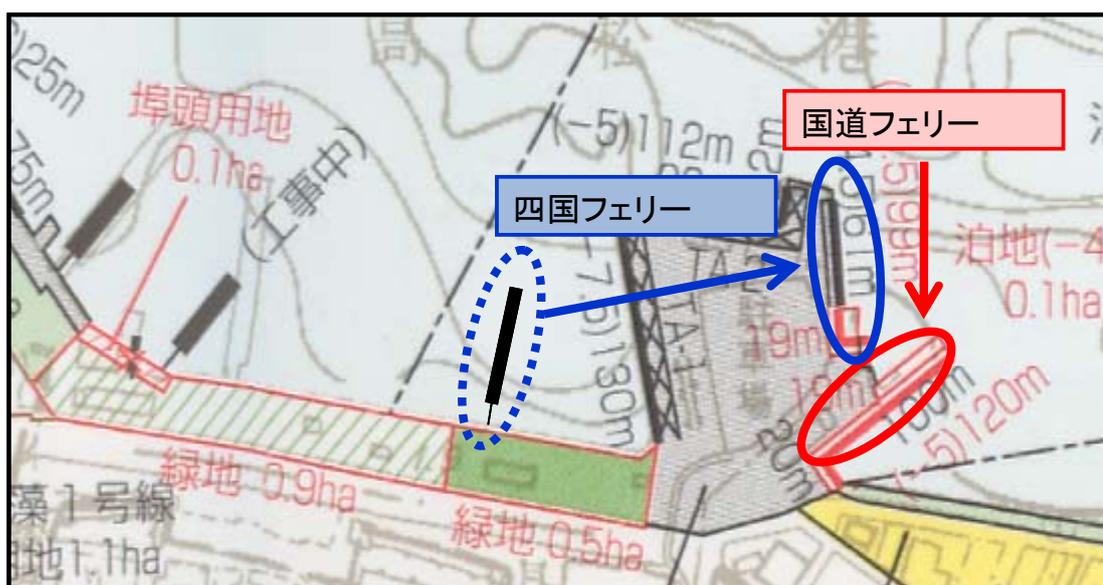
現在の航路事業者2社は接岸方法や船舶の構造上の相違点があり、必要となる設備等も異なるため、ターミナル施設及び船舶設備の整備に要する費用などの課題を解決する必要がある（図表 2-4 4～図表 2-4 6）。

##### ① 高松港における1ターミナル化

高松港の港湾計画上は、現在の四国フェリーのターミナルの用地は、玉藻公園と一体的港湾緑地として整備し、四国フェリーの発着場は、国道フェリーに隣接した岸壁に移転し、ほぼ1ターミナル化することになっている。

この港湾計画で、四国フェリーが将来利用することになる岸壁及び四国フェリーの船舶に、物理的な問題は生じない。

図表 2-43 高松港港湾計画における1ターミナル化



(資料) 四国運輸局資料

## ② 宇野港における1ターミナル化

宇野港の港湾計画では、高松港のようなフェリーターミナル移設は位置づけられていないため、以下の2ケースを想定し、課題を整理する。

ケース1：国道フェリーの発着場を四国フェリー側に移転

ケース2：四国フェリーの発着場を国道フェリー側に移転

### 1) 国道フェリーの発着場を四国フェリー側に移転 [ケース1]

#### <利点>

- ・ 駅や直島航路等の旅客船ターミナルから、現状では遠く離れている国道フェリーの発着場が近くなり、旅客利用者の利便性が向上する。
- ・ 現状の国道フェリーのターミナルでは、車輛駐車スペースと乗降口の間を公道を挟んでいる。このため、駐車車輛がフェリーに乗船する際に公道を横切る必要があり、公道を通行する車両や人と錯綜が生じている。四国フェリー側に移転すれば、このような不便と、公道を通行する人や車輛の危険性が解消できる。

#### <課題>

現在、四国フェリーが発着している岸壁に国道フェリーを発着させるには、次のような物理的な問題がある。

- ・ 現状と同じように宇野港で艀付け（船尾付け）することを前提にすると、十分な回頭水域が取れない。特に回頭時に強い東風に流されると、棧橋西側の護岸に接触する恐れがある。

図表 2-44 回頭水域を確保することが困難な状況(イメージ)



(資料) 四国運輸局資料

- ・ 国道フェリーの船には、船内に高さを調整する可動橋がないため、四国フェリーが発着する岸壁に現在設置されている潮位変化を調整する可動橋では、十分な潮位調整ができない。このため、岸壁を改修して可動橋を新設するか、国道フェリーの船を改修して、船内に可動橋を設置するとともに、車輛が乗降するランプウエーの延長が必要となる。
- ・ 国道フェリーの船の乗降口は、中心に対称に設置されていないため、船の乗降口を改修する必要がある。
- ・ 国道フェリーの船は、旅客と車輛の動線を分けるため、旅客は人道橋で乗下船しているが、これができなくなる。
- ・ 国道フェリーの船は、宇野でも高松でも右舷付けを前提に、右舷の船首部、船尾部それぞれに係留ロープのウィンチを2基ずつ配置しているが、左舷側には1基ずつしか配置していない。
- ・ 安全に離着岸できる可変ピッチプロペラ、舵およびバウスラスターの総合操縦装置(ジョイスティック操縦装置)は右舷側にしか装備されていない。

## 2) 四国フェリーの発着場を国道フェリー側に移転 [ケース2]

### <利点>

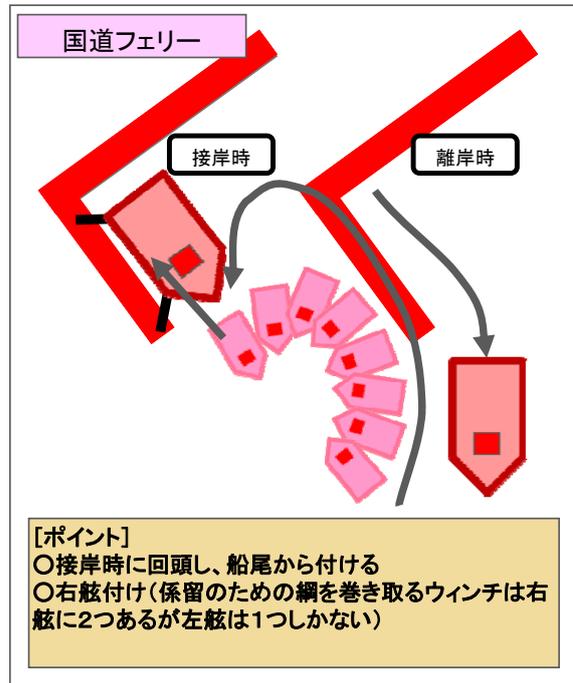
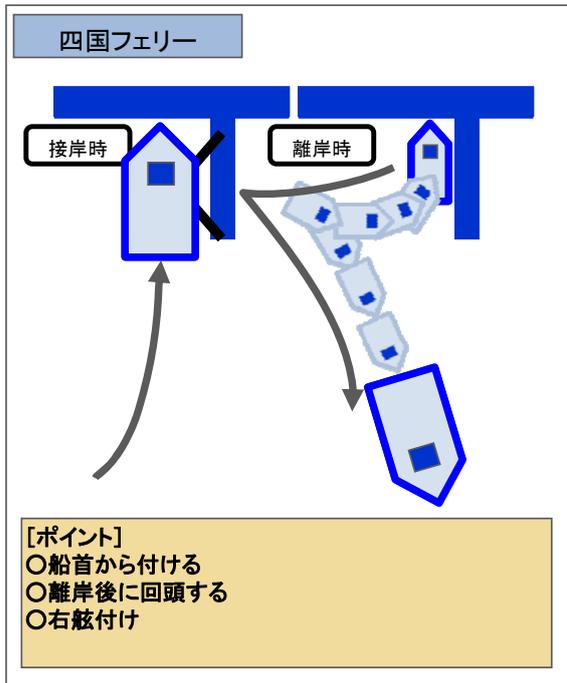
- ・ 国道フェリーの船の場合には、既設の人道橋を利用できる。旅客と車輛の動線が分けられ、旅客は、安全・円滑に乗下船できる。
- ・ 両社のフェリーが離着岸するための改修費用はケース1に比べ非常に安くなる。

### <課題>

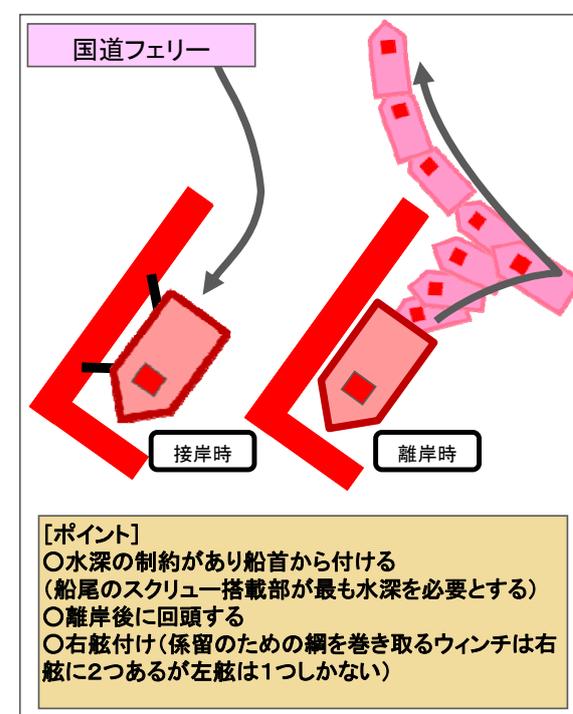
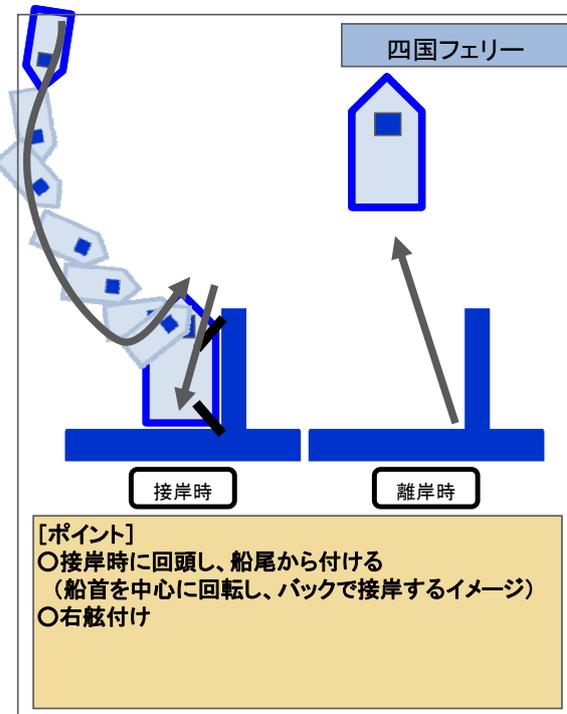
- ・ 宇高航路の船の発着場が、駅や他の航路の船の発着場から遠く離れて、旅客の利便性が悪化する。
- ・ 現状の国道フェリーのターミナルでは、車輛駐車スペースと乗降口の間を公道を挟んでいる。このため、駐車車輛がフェリーに乗船する際に公道を横切る必要があり、公道を通行する車両や人と錯綜が生じる。車輛にとっても利便性が悪化する。
- ・ 国道フェリーの岸壁の乗降口は、船の中心より右舷側に寄っているため、四国フェリーの船のランプウエーを改修することが必要になる。
- ・ 現在の可動橋について、主・副橋分割可動方式を一体化固定方式に変更する改修が必要。

図表 2-45 接岸方法の相違点(参考)

■宇野港

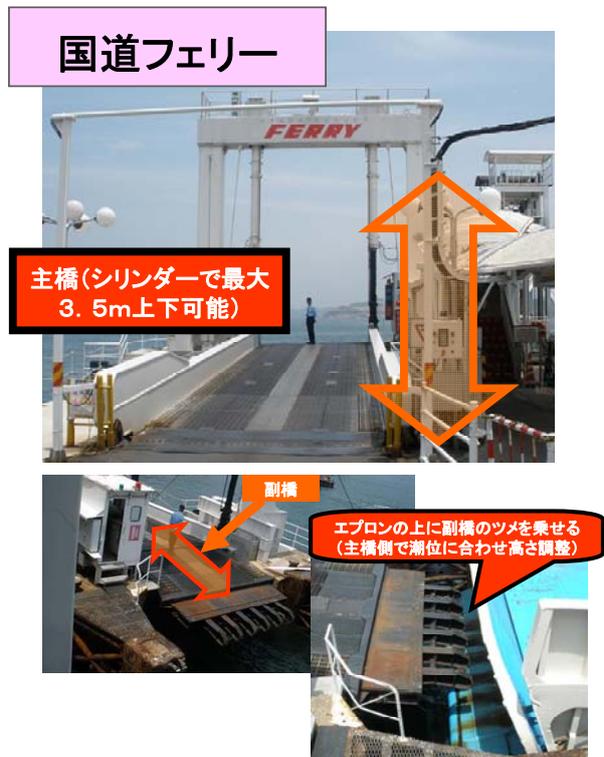
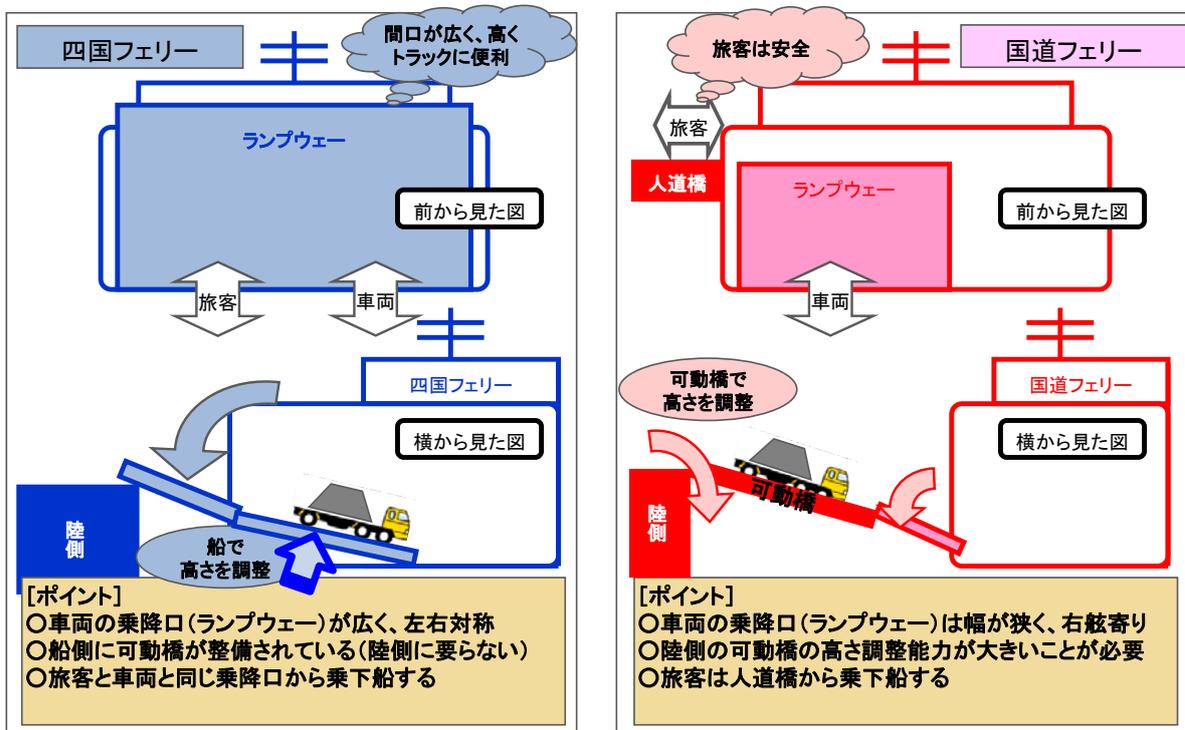


■高松港



(資料) 四国運輸局資料

図表 2-46 船舶構造上の相違点(参考)



(資料) 四国運輸局資料

## 3. 宇野高松航路における整備の考え方

### 3.1 フェリー航路の社会的価値を踏まえた持続的維持方策の実施

#### (1) 瀬戸大橋の交通機能の弱点を宇高航路が補完

1988年に岡山県と香川県とは瀬戸大橋により陸続きとなり、交流の利便性が大幅に向上したが、自動車専用道路であり、海峡を横断する大規模な吊り橋構造となっている瀬戸大橋は、重量物車両や低速車、自転車、小型バイクの走行には対応できないという弱点がある。また、気象条件により、通行できなくなることも散見される。

しかし、宇高航路が24時間航路として機能している現在、瀬戸大橋を走行できないような車両等であっても、宇高航路を使って本四間を移動することが可能である。

瀬戸大橋が開通した後も、宇高航路が多くの人々に利用されてきたことは、自動車専用道路で繋がっているという本四間の交通基盤の脆弱さを、宇高航路が上手く補完してきたからであると考えられる。

#### (2) 宇高航路は地域にとって不可欠なインフラ

本調査で宇高航路の利用実態を詳細に見たところ、生活の足に留まらず、物流コストの削減や地域の雇用確保、環境インフラ、本四間交通の完全遮断を回避するなど、同航路が、社会的に大きな役割を担ってきたことが明らかとなった。宇高航路の社会的価値を認識した上で、地域に必要な不可欠なインフラとして持続的に機能を維持していくことは極めて重要な課題である。

#### (3) 宇高航路の持続的経営は地域全体の課題、かつ緊急性が高い

宇高航路は、高速道路の料金割引などを背景に、この数年間で急激に需要が落ち込んでおり、航路損益の試算によると、年間5億円の収支バランスを改善することが不可欠であるという危機的な状況にある。

そして、5億円の収支バランスを改善するには、大幅な利用促進・収益向上と、1ターミナル化、1社化にまで踏みこんだ合理化策との両輪での方策が不可欠となっている。つまり、航路事業者自らが取り組む経営合理化策だけでは、不十分と考えられ、地域全体で方策を講じることが重要である。

#### (4) 地域の活性化戦略と足並みを揃えて宇高航路を生かしていく

宇高航路は産業・生活の重要なインフラであり、また、個性ある地域資源であるという点、そして、その存続問題は地域全体の課題であるという点について、関係者が認識を共有することが重要である。

その上で、航路事業者の経営努力を前提に、観光振興や産業振興、港湾背後地の土地利用などの地域全体の活性化戦略を進めていくことと一体となって、宇高航路の再生策を具体化していくことが重要である。

### 3.2 利用促進と収益向上の考え方

#### (1) 宇高航路の利用状況と利用促進ターゲット

宇高航路の利用実態を見ると、減便されたこともあり、昼間の消席率は高い水準にあり、この時間帯に車両航送の利用促進を大幅に図ることは物理的に難しい。

一方、平日でも深夜・早朝の時間帯は消席率が低く、需要を取り込む余地が十分に残されている。この時間帯に動くのは人流ではなく貨物であるため、当面の利用促進のターゲットの1つは、平日における深夜・早朝時間帯のトラックであると考えられる。

また、休日は平日と比較して全ての時間帯で利用が少なく、消席率も低い状況にある。休日に宇高航路を利用するのは観光客によるマイカーであり、こうした属性も利用促進のターゲットとして考えられる

個札の旅客については平日・休日を問わず、全ての時間帯において需要を取り込む余地が多く残されている。新規顧客開拓、利用頻度向上などにより、利用促進を図っていく必要がある。

## (2) ターゲット別の利用促進策及び収益向上策の考え方

ターゲット別の利用促進策及び収益向上策の考え方は以下のとおり。

図表 3-1 ターゲット別の利用促進策及び収益向上策の考え方

ターゲット	調査で明らかになったこと	有効な方策案
基本事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高速道路料金の影響は非常に強い(乗用車・トラック)</li> <li>○競合ルートと比較しても非常に運賃水準は低い(旅客・幅広トラック)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→フェリー利用者の高速道路割引社会実験</li> <li>→利用者の応分の負担(運賃アップ)</li> </ul>
【利用促進のターゲット】 平日: 夜間トラック	<ul style="list-style-type: none"> <li>○トラックのフェリー選択理由はコストが安いから</li> <li>○ドライバーは休憩を取得することを理由に深夜フェリーを利用(ただし船内設備はあまり利用されない)</li> <li>○フェリーでしか運べない貨物も存在、フェリー損失の場合は大幅なコストアップが懸念される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→夜間等のモーダルシフト推進の社会実験</li> <li>→利用者の応分の負担(運賃アップ)</li> </ul>
【利用促進のターゲット】 休日: 乗用車 平日・休日: 旅客	<p>[新規顧客開拓]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○フェリーを利用しない理由は「知らない」こと</li> <li>○特に、若者がフェリーのことを知らない</li> <li>○首都圏など大都市圏からの来訪は少ない</li> </ul> <p>[利用頻度向上]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○生活用途の利用頻度を向上するには限界がある</li> <li>○休日は観光客の利用が多い</li> <li>○瀬戸内国際芸術祭関連も一定の利用シェアがあった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→弾力的な運賃設定による新規利用促進社会実験</li> <li>→若者対象の利用促進社会実験</li> <li>→玉野高松両市のイベント情報の交換</li> <li>→宇高航路も含めたフェリーネットワークを活かした「島めぐり観光」促進によるリピーター利用客の拡大</li> <li>→船内における観光情報提供の向上</li> <li>→発着港等における乗り継ぎ情報の提供</li> </ul>

### 3.3 運航合理化の考え方

固定経費が多い航路事業においては運航計画や経営形態にまで踏み込んだ合理化が必要であり、1ターミナル化、1社化といった合理化策が不可欠と考えられる。

実現に向けての課題は多いが、緊急性を要する課題であり、早急に検討体制を設け、具体化に向けた検討を行わなければならない。

## 4. 具体的な取り組み

### 4.1 目標設定

#### (1) 最終目標: 航路存続による地域の活性化

宇高航路周辺地域において、個性豊かで活力に満ちた地域社会を実現するには、生活、産業、地球環境、安心・安全面等の多岐にわたる分野で、社会的な役割を果たしている宇高航路の持続的存続が極めて重要な地域課題である。

このような認識のもと、本計画の最終目標を以下のように設定する。

**最終目標: 宇高航路の持続的存続により地域の活性化を目指す**

#### (2) 行動目標: 航路損益の収支改善

宇高航路の持続的な存続を目指して、航路損益において収支バランスを改善することを行動目標として各種行動に取り組む。

そのために、利用促進による収益向上を図るとともに、更なる運航合理化策に取り組む必要があり、これらを中間目標と位置づける。

**行動目標: 宇高航路の持続的存続を目指し航路損益の収支改善を図る**

#### (3) 中間目標①: 利用促進及び収益向上

利用促進を通じて収益増を図る。収益増を実現するには、利用促進を主体としながらも、必要に応じて、運賃体系の見直しなどにも取り組む。

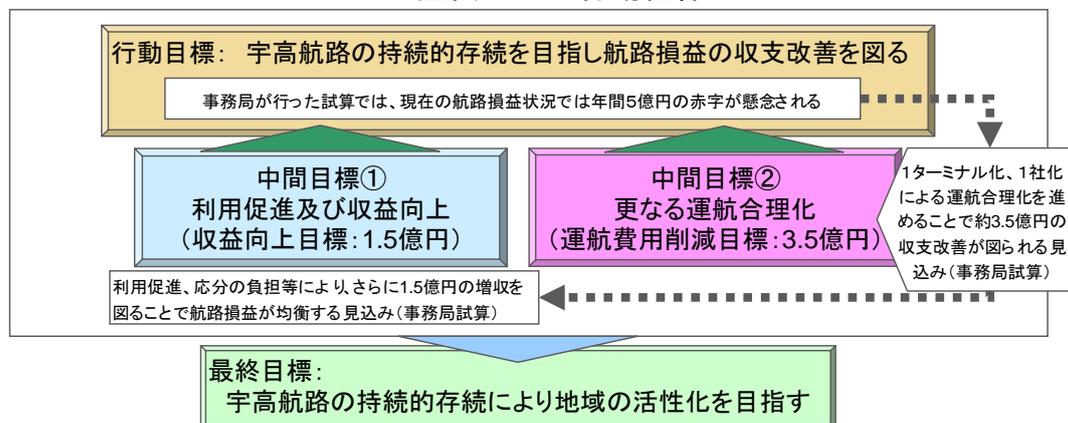
航路損益が年間5億円のマイナス収支であるとする、利用促進及び収益向上で1.5億円以上の増収を図ることが当面の目標となる。

#### (4) 中間目標②: 更なる運航合理化

1ターミナル化、1社化など、思い切った合理化策を遂行することで、大幅なコストダウンを実現する。

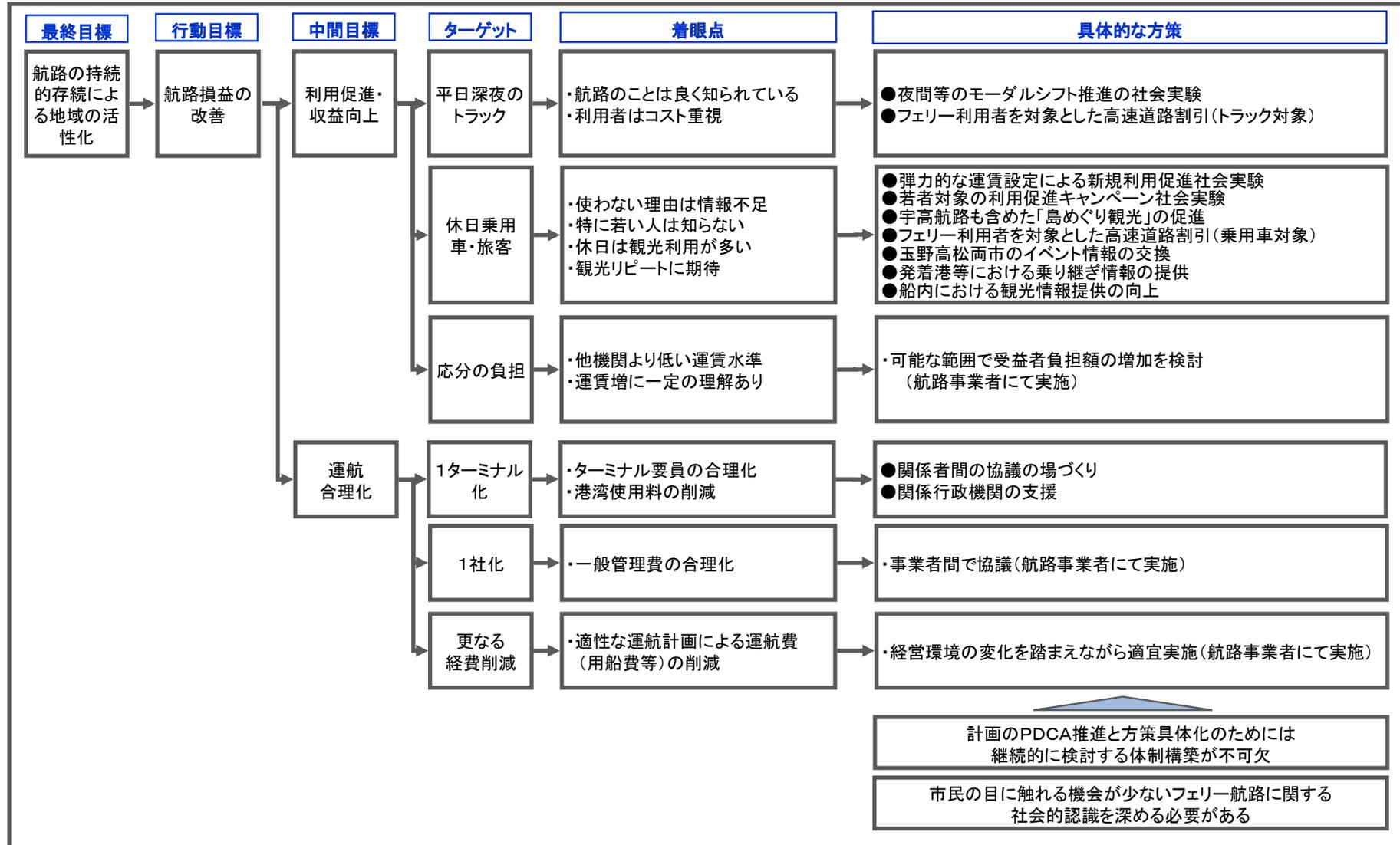
航路損益が年間5億円のマイナス収支であるとする、運航合理化策により3.5億円以上のコストダウンを図ることが当面の目標となる。

図表 4-1 行動目標



※ 現行の高速道路等料金体系に基づく試算である。

## 4.2 行動計画の全体像



### 4.3 具体的な行動

#### ■本章の性格と位置づけ

本章は、これまでの検討成果を踏まえ、**目標の達成に向けて、早急に取り組むべき方策案を「具体的な行動」として提示**するものである。

個々の方策が着実に進捗することを目指し、具体的な取り組み主体や、計画期間における実施スケジュールについての整理を行っており、今後、関係者が協力・連携をとりながら、また、社会実験等により、その有効性や費用対効果などを確認しながら、本計画に盛り込まれた適切な手法を講じていく。なお、本計画に盛り込んだものは、現時点において航路の持続的な維持に効果があり得るものとして考えられたものを列記したものである。その中には、宇高航路活性化再生協議会（法定協議会）構成メンバー以外のものとの連携・調整が必要不可欠なものも存在する。

また、今後、宇高航路を取り巻く社会経済情勢や、高速道路の割引施策の変化が予想される中、**効果的な方策のあり方については、本計画に記した事業に留まらず、様々な方策を継続的に検討していく必要がある**と考えられる。

特に、宇高航路の経営に大きな影響を及ぼしていると考えられる高速道路料金の割引施策は、恒久的な料金水準が提示されるまでに、まだ時間を要することも考えられ、この間、高速道路料金については社会実験や料金体系の見直し等が度々実施される懸念があることも視野に入れざるを得ない。

こうした**特殊な環境下において本計画は立案されており**、今後、計画の遂行にあたってはP D C Aや情報開示を着実に進めていくことに留まらず、環境変化等に柔軟に対応し、**新しい方策や有効な手段を幅広く検討できるような運営と推進体制とすることが求められる**。

#### ■用語の定義

本文中の以下の表記については、以下のような考え方で整理している。

##### [役割分担]

- それぞれの方策を推進するにあたって、協力すべき関係者を提示したものの。（費用負担の主体を示すものではないことに注意）

##### [スケジュール]

- 「具体的な行動」に示すそれぞれの項目については、検討を重ねながら実施の必要性を判断すべきものも含まれているため、現時点では、実施確度もそれぞれ異なる。
- 検討の熟度によって、「黒帯：実施を図る」、「斜線：実施を目指す」、「灰色帯：それまでの検討や成果を踏まえ実施を検討する」、の3段階に書き分けている。

## (1) 利用促進及び収益向上策

ターゲットを明確に設定した利用促進を図りながら、魅力ある商品開発や運賃水準の見直しを進めることで、1.5億円以上の収益増を目指す。

### ① 平日夜間等のトラック利用の促進

現在、減便の影響もあり日中はほぼ満積の状態であるが、深夜時間帯に関しては、高速道路の深夜割引（5割引）の影響でその積載率は日中の約5割に留まっており、このような時間帯等を活用した利用促進及び収益向上を図る。

#### 1) 夜間等のモーダルシフト推進の社会実験

##### [背景・ねらい]

宇高航路の収益にトラック航送が占めるウェイトは高く、宇高航路の収益増加にはトラックの航送台数の増加が欠かせない。トラックの利用は、運賃と強い関係があり、深夜時間帯等において高速道路の割引料金に対抗する運賃を設定し、深夜を中心とした時間帯のトラック輸送の増加を図る。

なお、瀬戸大橋を走行するトラックを宇高航路に転換することで、航路の増収を図るとともに、車両の陸上走行に起因する環境負荷や交通事故を抑制することも期待される。

以上の点について、効果を検証するための社会実験を検討する。

##### [概要]

○深夜を中心とした時間帯において、高速道路の割引料金に対抗するトラック運賃を設定し、深夜を中心とした時間帯のフェリーの積載率の向上と収益増加を図る。

○事業の有効性を社会実験で把握し、定着化することを検討する。

##### [具体的な行動]

○社会実験の設計協議（企画・予算確保・評価手法の検討等）

○社会実験の実施・効果分析

○定着化

##### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動		役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)											
		事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度								
夜間等のモーダルシフト推進の社会実験	社会実験の設計協議	●	●	●	●	●	■											
	社会実験の実施・効果分析	●	●	●	●	●			■									
	定着化	●																■

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施

## 2) フェリー利用者を対象とした高速道路料金割引実験（トラック対象）

### [背景・ねらい]

現在、地方部では平日はETCを搭載しているトラックは終日3割引以上の割引が実施されており、深夜時間帯と通勤時間帯には割引率は5割にのぼる。

現在も政府において高速道路料金の恒久的な料金設定について議論が重ねられている状況にあるが、平成23年度以降も現行と同様の割引が実施される見込みである。

そこで、高速料金割引のメリットを宇高航路利用者にも付与することで宇高航路への取り込みを図る。

### [概要]

- 本州側と四国側の何れかで高速道路を利用するトラックを対象に、フェリーを利用した場合に高速料金を割引する仕組みを構築することを検討する。
- 上記を円滑に実施するには、宇高航路の利用実績を高速道路会社のETCシステムと連動させる必要があるが、まずはトラック事業者からモニターを募り、社会実験として実施し、その効果を検証した上で継続的な取り組みの実施可否を検討する。

### [具体的な行動]

- 社会実験の設計協議（企画・予算確保・評価手法の検討等）
- 社会実験の実施・効果分析

### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動		役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)						
		事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度			
フェリー利用者を対象とした高速道路割引社会実験(トラック)	社会実験の設計協議	●	●	●	●	●	■						
	社会実験の実施・効果分析	●	●	●	●	●		■					

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

## ② 休日等の乗用車・旅客利用の促進

消席率が低い休日を中心として、利用促進を図る。例えば、宇高航路のことがあまり知られていない若者世代については、宇高航路のことを知ってもらうことが重要である。このため、若者を中心とした利用未経験者の新規掘り起こしに向けて宇高航路の利用促進を図っていく。

また、地域における観光魅力を一層高め、積極的に情報発信することで地域全体の観光客数や、リピート客の増加を図りながら、これを宇高航路の利用に取り込んでいくことで増収を図る。

### 1) 若者を中心とした利用未経験者に向けた利用促進キャンペーン社会実験

#### [背景・ねらい]

宇高航路は休日等の消席率が全体的に低く、この時間帯での利用促進を図る余地がある。

アンケート調査では、宇高航路を利用しない理由として、そもそも宇高航路のことを良く知らないという理由が多かった。その傾向は、年配の人よりも、若者に顕著であった。

このような中、若者の自動車航送を対象とした弾力的な運賃を設定した社会実験を行い、休日等の利用促進と若者を中心とした利用未経験層へのPRを図ることで収益向上を図る。

#### [概要]

- 協議会が実施したアンケート調査において、宇高航路をよく知らない人に若者が多かったことを受け、若者を中心とした利用未経験層の新規開拓に向けて弾力的な運賃設定を通じた利用促進社会実験を実施する。

#### [具体的な行動]

- 社会実験の実施・効果分析
- 社会実験を踏まえた定着化

#### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)			
	事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度
若者を中心とした利用未経験者に向けた利用促進キャンペーン社会実験	●	●	●	●					
社会実験の実施	●	●	●	●					
定着化	●						実験結果を踏まえ実施		

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

## 2) 宇高航路も含めた「島めぐり観光」の促進

### [背景・ねらい]

宇高航路は休日の消席率が全体的に低く、この時間帯での観光分野の利用促進を図る余地がある。今回実施したアンケート調査によると、「瀬戸内国際芸術祭 2010」が開催されている期間、高松市側から宇高航路を利用して、直島や小豆島へアクセスする人も少なくなかった。

瀬戸内の旅客船やフェリーのネットワーク全体で観光振興を図り、その中に宇高航路を組み込むことで、直島、豊島といった全国的に知名度が高く、リピーターも期待できる観光スポットと宇高航路との連携が高まるものと思われる。

### [概要]

- 「瀬戸内国際芸術祭 2010」の開催期間中、「芸術祭フリー乗船2日券」が販売されていた（対象航路：高松港・宇野港から直島、豊島、女木島、男木島、小豆島、犬島を結ぶ航路、島同士を結ぶ航路）が、こうした取り組みを今後も休日やイベント時期に実施することについて検討する。
- 東備讃瀬戸観光懇談会（岡山県 玉野市 香川県 内海町・土庄町・池田町・直島町）が実施するスタンプラリーに宇高航路が参加することについて検討する。
- 首都圏や東海地方などを対象に航空券や鉄道、高速バス、中・長距離フェリーとのセット券や、主要観光施設とのセット券などの商品化を図ることで、全国的な集客力の向上を図る。
- 実験や試行を行い、効果を検証しながら実施を検討する。

### [具体的な行動]

- 社会実験等の設計協議（企画・予算確保・評価手法の検討等）
- 玉野市、高松市で行うスタンプラリーの実施
- フリー乗船券導入の社会実験
- 首都圏、中京圏の観光客誘致のための観光商品（セット券）販売とPR

### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)			
	事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度
宇高航路も含めた「島めぐり観光」の促進	社会実験等の設計協議	●	●	●	●	●			
	玉野市、高松市で行うスタンプラリーの実施	●	●	●	●				成果を踏まえ継続実施
	フリー乗船券の導入	●	●	●	●				成果を踏まえ継続実施
	首都圏、中京圏の観光客誘致のための観光商品(セット券)販売とPR	●	●	●	●				成果を踏まえ継続実施

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施

### 3) フェリー利用者を対象とした高速道路料金割引実験（乗用車対象）

#### [背景・ねらい]

現在、地方部では土・日・祝日はETCを搭載している乗用車において通行料金上限1,000円制が実施されている。

政府では、高速道路料金の恒久的な料金設定について議論を重ねている状況にあるが、平成23年度以降も「料金上限制」が継続され、更に「料金上限制」は平日にも拡張される予定である。加えて、平日においては乗用車を対象に本四高速道路とNEXCO西日本の高速道路との間での乗り継ぎ料金が本四高速道路部分について500円となることが示された。この料金体系下においては、本州側と四国側との両方で高速道路を利用する利用者にとっては、本四一貫で利用することで高速道路料金の割引のメリットが大きい。本四間でフェリー航路を利用すると、本州側と四国側とで高速道路を2度利用することとなり割高となってしまいうため、こうした利用客を宇高航路に取り込むことは現実的には難しい。

そこで、高速道路料金割引のメリットを宇高航路利用者にも付与することで宇高航路への取り込みを図る。

#### [概要]

- 本州側と四国側の何れかで高速道路を利用する自動車を対象に、フェリーを利用した場合に高速料金を割引する仕組みを構築することを検討する。
- 円滑に実施するため、宇高航路の利用実績を高速道路会社のETCシステムと連動させる必要があるが、まずは利用者からモニターを募り、社会実験として実施し、その効果を検証した上で継続的な取り組みの実施可否を検討する。

#### [具体的な行動]

- 社会実験の設計協議（企画・予算確保・評価手法の検討等）
- 社会実験の実施・効果分析

#### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動		役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)					
		事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度		
フェリー利用者を対象とした高速道路割引社会実験(乗用車)	社会実験の設計協議	●	●	●	●	●	■	■				
	社会実験の実施	●	●	●	●	●		■	■			

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

#### 4) 玉野市・高松市のイベント情報の交換

##### [背景・ねらい]

宇高航路は休日の消席率が全体的に低く、この時間帯での利用促進を図る余地がある。アンケート調査では休日は平日と比較して、観光・レジャーでの利用が多く、休日の利用促進及び増収を講じるには、観光需要を取り込むことが重要である。

このため、玉野市、高松市間で相互に観光情報を発信し、観光施設と宇高航路とが連携したセット券などを発行することで、休日の宇高航路の利用促進を図る。

##### [概要]

- 玉野市、高松市で今後開催されるイベントの日程、内容や、観光情報を市の広報誌やホームページを通じて相互に市民に発信する。
- 観光施設の利用や、イベントへの参加にあたり、宇高航路を利用していただけのように、乗船券と入場券とをセットで販売する。

##### [具体的な行動]

- 宇野高松両市のイベント情報の交換

##### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)			
	事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度
玉野高松両市のイベント情報の交換	●			●	●				

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

#### 5) 発着港における乗り継ぎ公共交通機関の情報提供の向上

##### [背景・ねらい]

アンケート調査では、ターミナルにおいて場所がわかりづらいといった意見が得られた。また、宇高航路のことをよく知らないことが利用の阻害要因となっており、利用者への情報提供を充実し、利便性を高めることで宇高航路利用者の集客を図る。

##### [概要]

- 宇野港、高松港の両港における公共交通機関とのアクセス向上を目指し、港周辺の主要施設や、公共交通機関の場所、ダイヤに関する情報提供の充実を図る。

○気象条件等により、瀬戸大橋が通行止めとなった場合、本四間輸送は宇高航路に振替輸送される。こうした実態を鑑み、岡山県側では、J R 岡山駅、茶屋町駅、宇野駅で、四国側では J R 高松駅、琴電高松築港駅において、宇高航路の運航状況を把握できるような仕組みを構築する必要性について検討する。

**[具体的な行動]**

○発着港等における乗り継ぎ公共交通機関の情報提供の向上

**[スケジュール・役割分担]**

具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)			
	事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度
発着港における乗り継ぎ公共交通機関の情報提供の向上	●	●	●	●	●				

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

**6) 船内における観光情報提供の向上 (宇高航路—海と港の語り部など)**

**[背景・ねらい]**

観光客への観光情報提供を充実し、満足度を高めることで宇高航路に観光客の集客を図る。

**[概要]**

- 宇高航路のターミナルや船内で玉野市、高松市の観光情報を提供することで観光利用を促進する。
- 宇高航路そのものを観光商品と捉え、観光商品としての価値を高めることで利用促進を図る必要がある。このため、土曜休日に「宇高航路—海と港の語り部」として観光ボランティアを乗船させ、航路の魅力を利用者に語る機会を設けることを検討する。当面は社会実験として実施するなど、その効果を検証する必要がある。

**[具体的な行動]**

○船内に於ける観光情報提供の向上 (等)

**[スケジュール・役割分担]**

具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)			
	事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度
船内に於ける観光情報提供の向上(「宇高航路—海と港の語り部」等)	●	●	●	●	●				

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

### ③ 応分の負担

利用者の理解を得ながら、過度の負担とならない範囲で運賃値上げを行うことで増収を図る。

#### [背景・ねらい]

現在の宇高航路の運賃は、並行する他の交通手段と比較して、非常に安い運賃水準にある。利用者を対象としたアンケート調査では、宇高航路の持続的な経営を実現するにあたり、現行の運賃（旅客運賃：390円）を、600円程度まで値上げしても協力をいただけるという結果も得られた。

宇高航路の収益増を検討するにあたり、利用者の大幅な利便性の低下や、過度な負担増にならないよう留意しつつ、応分の負担を求めていくことを検討することも重要と思われる。

#### [概要]

- 宇高航路の持続的な経営を実現する上で、可能な範囲で運賃改定（値上げ）を実施する。例えば、他の交通機関と比較して安い水準にある個札の旅客や二輪車の運賃や、現在、無料としている自動車の同乗者については運賃改定（値上げ）を行うことも検討の余地があると考えられる。
- 幅広車等特殊車両は瀬戸大橋を通行できず、宇高航路が使えなくなると物流コストは大幅に増加する。このため、宇高航路の持続的な経営を実現する上で、幅広車等特殊車両のユーザーに理解と協力を求めつつ、必要な範囲で運賃改定（値上げ）の可能性を検討する必要がある。

#### [具体的な行動]

- 個札の旅客及び、自転車、原付、同乗者の運賃値上げ
- 幅広車等の値上げ

#### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)			
	事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度
個札の旅客及び、自転車、原付、同乗者の運賃値上げの検討	●					事業者が適宜実施		可能な限り早期実施を目指す	
幅広車等の値上げの検討	●					事業者が適宜実施			

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

## (2) 更なる運航合理化策

### ① 1ターミナル化

航路事業者2社のターミナルを1ターミナル化とすることで、ターミナル要員や港湾使用等に係る経費を削減するとともに、利用者にわかりやすいターミナルレイアウトを実現する。

#### [背景・ねらい]

持続的な航路経営を図るには、1ターミナル化を進めることが必須であるが、現在の航路事業者2社は、接岸方法や船舶の構造上の相違点があるため必要となる設備等が異なり、港湾改修費や船舶改良費が発生するなど、実現に向けて課題は少なくない。

関係者が連携し、課題の共有化を含め、1ターミナル化に向けた検討を早急に行う必要がある。

#### [概要]

○高松港の港湾計画上、現在の四国フェリーのターミナルの用地は、玉藻公園と一体的港湾緑地として整備し、四国フェリーの発着場は、国道フェリーに隣接した岸壁に移転し、ほぼ1ターミナル化することとなっており、着実に計画を推進していく。

○宇野港の港湾計画では、高松港のようなフェリーターミナル移設は位置づけられていないため、課題の共有化を含め、1ターミナル化についての検討を行う。

#### [具体的な行動]

○高松港の1ターミナル化

○宇野港の1ターミナル化（協議の場づくり、宇野港周辺の将来ビジョン検討、計画立案と支援策の検討）

#### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動		役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)													
		事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度										
高松港の1ターミナル化		●	●	●	●	●														
宇野港の1ターミナル化	協議の場づくり	●	●	●	●	●														
	宇野港周辺の将来ビジョン検討	●	●	●	●	●														
	1ターミナル化推進計画の策定および支援策の検討	●	●	●	●	●														
	1ターミナル化	●	●	●	●	●														

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

## ② 1社化

現在の2社体制を1社体制とすることで、間接部門を中心とした経費削減を進める。

### [背景・ねらい]

持続的な航路経営を図るには、1ターミナル化を進めることに加え、現在の航路事業者2社の1社化を図り、管理部門も経費削減を図ることが必要である。

歴史や文化が異なる2社を1社化することは課題も多いと思われるが、社会基盤としての航路存続の持続性を図るには極めて重要な方策となる。

また、航路存続を図るには、関係機関の支援や協力だけに留まらず、利用者に対する応分の負担増も求めて行かねばならない。こうした点を踏まえ、航路の経営主体である事業者側においても、1社化に向けた真剣な議論を進め、実現に向けて前進していくことが望まれる。

### [概要]

- 1社化に向けた事業者間協議を早急に実施し、早期実現を目指す。

### [具体的な行動]

- 1社化に向けた事業者間の協議

### [スケジュール・役割分担]

具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)			
	事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度
1社化に向けた事業者間の協議	●					事業者が適宜実施			
1社体制化	●					可能な限り 早期実施を目指す			

(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

## ③ 更なる経費削減

市場環境の動向を見ながら、事業者努力により、適切な用船規模や船員配置を適切に進めていくことで更なる経費削減を図る。

### [背景・ねらい]

自助努力による持続的な経営を見据え、1ターミナル化、1社化に留まらず、航路事業者において、より一層の経費削減を進める必要がある。

[概要]

○事業者努力により、適宜経費削減を図る。

[具体的な行動]

○事業者努力による更なる経費削減

[スケジュール・役割分担]

具体的な行動	役割分担					スケジュール(平成22年度～平成25年度)			
	事業者	国	県	市	その他	22年度	23年度	24年度	25年度
事業者の努力による更なる経費削減	●					事業者が適宜実施			

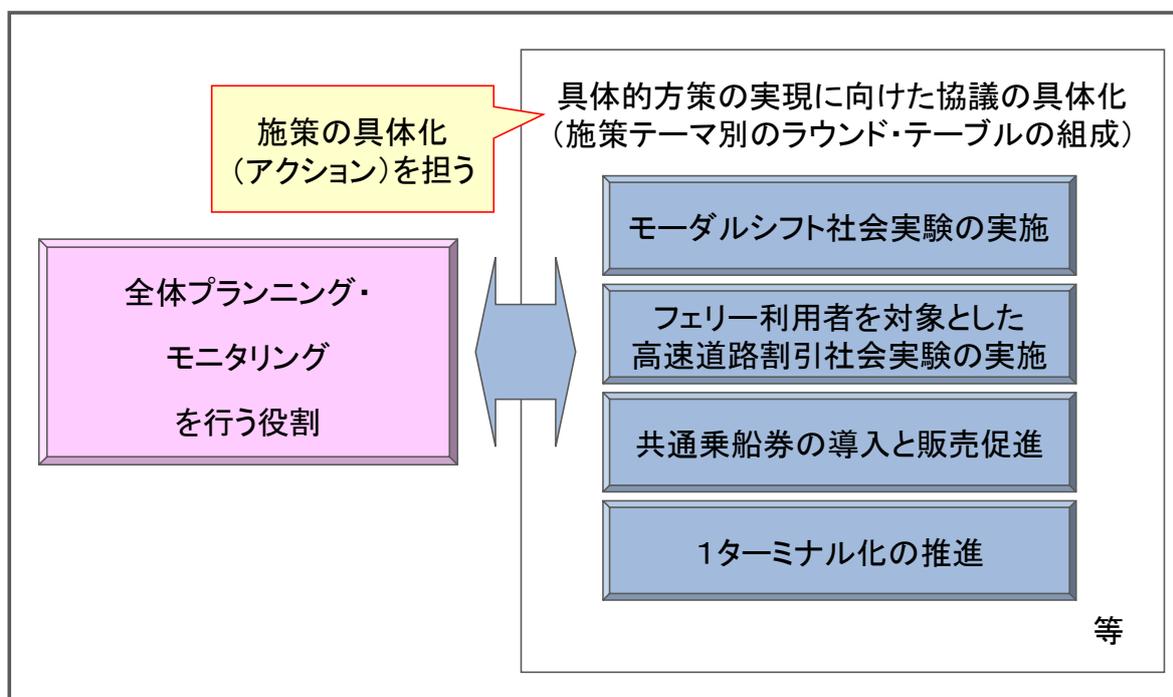
(凡例) 黒：実施、斜線：実施を目指す、灰色：成果を踏まえて実施)

(3) 継続的に検討を進めるための体制整備

今回示した行動計画を着実に推進していくため、計画全体のプランニングやモニタリングを行う仕組みが必要である。

また、行動計画に示した方策を実施するにあたり、方策の内容によって多くの関係者が関わってくるため、テーマに応じて関係者が連携するための仕組みが必要である。

図表 4-2 継続的に検討を進めるための体制整備



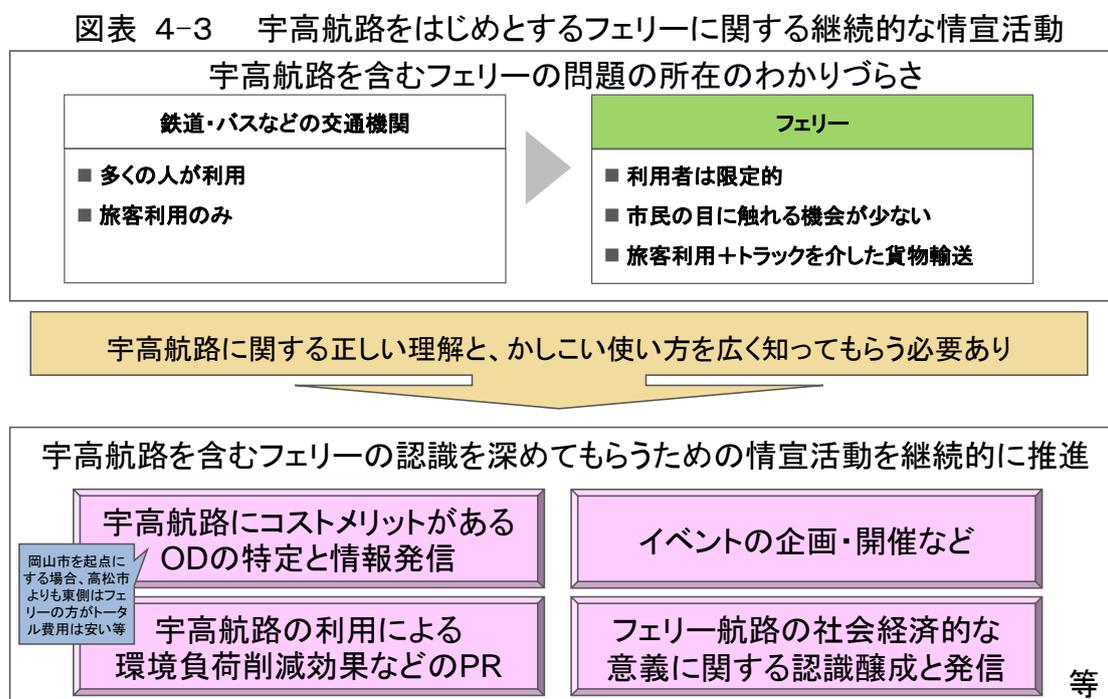
#### (4)フェリーに関する社会的認識の向上

##### ① 宇高航路をはじめとするフェリーに関する継続的な情宣活動

宇高航路をはじめとするフェリー輸送の問題として、利用者が特定されることや、一般市民の目に触れる機会が少ないことなどの理由から、一般市民にとっては非常に解りづらいものとなっていることがうかがわれた。

若い世代では宇高航路を知らない人が少なくなかったという調査結果が得られ、フェリー需要の先細りが懸念されるなか、危機感を持ってこの問題に取り組んでいく必要がある。

今後、一般市民の方を対象に、宇高航路をはじめとするフェリー輸送に関する認識と、かしこい使い方を広く知ってもらうことが重要であり、こうした取り組みを継続的に推進していくことが必要である。



##### ② I ♥ Utaka（仮称）プロモーション活動

今回の調査では、アンケート調査やパブリックコメントを通じ、宇高航路の存続に関する市民の力強い応援の声が数多く寄せられた。こうした市民の応援を、宇高航路の総合的なプロモーション活動（I ♥ Utaka（仮称）プロモーション活動）に展開していくことも重要と考える。

キャッチフレーズやシンボルキャラクターについて市民公募を募るなど、地域や市民の協力を得ながらイベントなどの情宣活動を効果的に展開していくことで、宇高航路の認知度向上と市民意識の向上が図られるものと期待される。

今後、その必要性や具体的な進め方について検討を進めていく必要がある。



## 資料編



## 《 目 次 》

I. 旅客利用者聞き取り調査結果 .....	1
1. 調査の概要.....	1
2. 結果概要 .....	2
3. 旅客利用者聞き取り調査票.....	20
II. 深夜時間帯におけるトラックドライバー聞き取り調査結果 .....	21
1. 調査の概要.....	21
2. 結果概要 .....	22
3. 深夜時間帯におけるトラックドライバー聞き取り調査票 .....	30
III. トラック事業者郵送アンケート調査結果 .....	31
1. アンケート調査の概要.....	31
2. 結果概要 .....	32
3. トラック事業者郵送アンケート調査票.....	38
IV. Webアンケート調査結果 .....	39
1. アンケート調査の概要 .....	39
2. 過去利用者調査結果 .....	40
3. 未利用者調査結果.....	53
4. 寄付金支払意思額調査.....	62
5. Web アンケート調査票 .....	67
V. 若者マイカー運賃割引実験の結果.....	73
1. 調査の概要.....	73
2. 利用実績 .....	73
3. アンケート回収状況 .....	73
4. 結果概要 .....	75
5. 若者マイカー運賃割引実験調査票.....	86
VI. フェリーにおける観光パンフレットの配布.....	88
VII. パブリックコメントの実施結果 .....	89
1. 調査の概要.....	89
2. パブリックコメント回収結果 .....	90
3. 「宇野高松航路活性化再生総合連携計画」に対するご意見と協議会の考え方.....	91
VIII. 宇野高松航路活性化再生協議会 .....	96
1. 宇野高松航路活性化再生協議会規約 .....	96
2. 宇野高松航路活性化再生協議会委員名簿 .....	98
3. 宇野高松航路活性化再生協議会議事概要 .....	99



# I. 旅客利用者聞き取り調査結果

## 1. 調査の概要

宇高フェリーを利用する旅客に対して船内にて聞き取り調査を行った。

### (1) 実施場所

四国フェリー・国道フェリー船内

5時～14時までの宇野港・高松港両港からの発便37便を対象

### (2) 調査方法

船内にて調査員が聞き取り

実施日：平成22年10月22日（金）、同24日（日）

### (3) 回収状況

341件

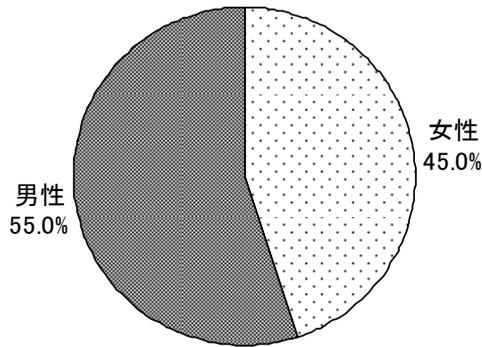
## 2. 結果概要

### (1) 個人属性

#### ① 性別

性別は「男性」(186件 55.0%)、「女性」(152件 45.0%)となっており、若干男性の方が多い。

図表 1-1 性別 (n=338)

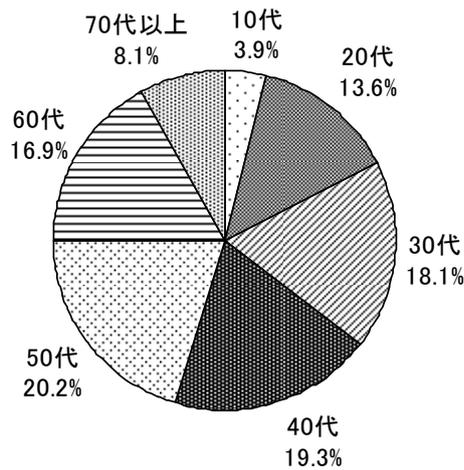


女性	152	45.0%
男性	186	55.0%
合計	338	100.0%

#### ② 年齢

年齢は「50代」(67件 20.2%)が最も多く、次いで「40代」(64件 19.3%)、「30代」(60件 18.1%)、「60代」(56件 16.9%)、「20代」(45件 13.6%)となっており、30代から60代を中心に調査対象者は幅広い世代にわたっている。

図表 1-2 年齢 (n=332)

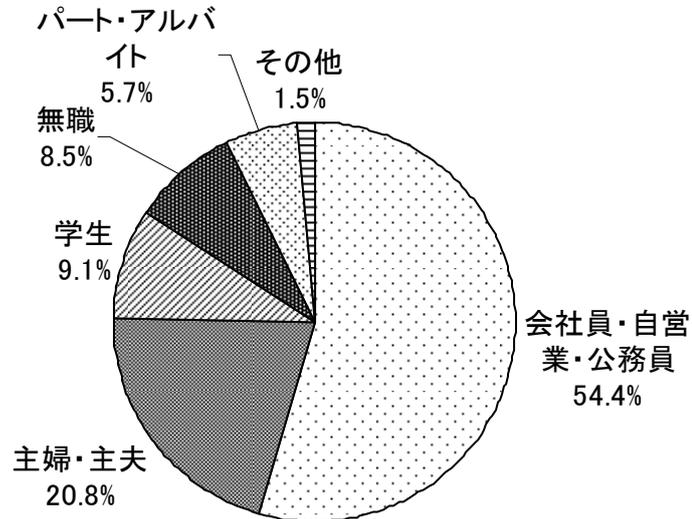


10代	13	3.9%
20代	45	13.6%
30代	60	18.1%
40代	64	19.3%
50代	67	20.2%
60代	56	16.9%
70代以上	27	8.1%
合計	332	100.0%

### ③ 職業

職業は、「会社員・自営業・公務員」(180件 54.4%)が最も多く、5割以上を占めている。次いで「主婦・主夫」(69件 20.8%)、「学生」(30件 9.1%)、「無職」(28件 8.5%)、「パート・アルバイト」(19件 5.7%)となっている。

図表 1-3 職業 (n=331)



会社員・自営業・公務員	180	54.4%
主婦・主夫	69	20.8%
学生	30	9.1%
無職	28	8.5%
パート・アルバイト	19	5.7%
その他	5	1.5%
合計	331	100.0%

#### その他

- ・車の乗務員
- ・運転手
- ・看護師
- ・運送

#### ④ 居住地

居住地は宇野港発では「岡山市」(56件 31.5%)、「玉野市」(51件 28.7%)が多く、2市で6割以上を占める。次いで「高松市」(22件 12.4%)となっている。一方高松港発では「高松市」(74件 47.4%)が多く、約5割を占める。次いで「玉野市」(17件 10.9%)、「岡山市」(9件 5.8%)となっている。

図表 1-4 居住地：宇野港発 (n=178)

宇野港発

岡山市	玉野市	高松市	倉敷市	香川郡直島町	高梁市	松江市	瀬戸内市	津山市	津市
56	51	22	12	5	2	2	2	2	2
31.5%	28.7%	12.4%	6.7%	2.8%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%
その他	合計								
22	178								
12.4%	100.0%								

その他

・阿南市	・坂出市	・千葉市	・八尾市	・和歌山市
・京田辺市	・小豆郡土庄町	・泉佐野市	・備前市	・和気郡和気町
・広島市	・生駒市	・船橋市	・姫路市	・都窪郡早島町
・高知市	・赤磐市	・総社市	・米子市	・枚方市
・高槻市	・赤穂市			

図表 1-5 居住地：高松港発 (n=156)

高松港発

高松市	玉野市	岡山市	倉敷市	さぬき市	小豆郡土庄町	姫路市	香川郡直島町	大阪市	丸亀市
74	17	9	5	4	4	4	3	3	2
47.4%	10.9%	5.8%	3.2%	2.6%	2.6%	2.6%	1.9%	1.9%	1.3%
高知市	今治市	七尾市	赤磐市	奈良市	その他	合計			
2	2	2	2	2	21	156			
1.3%	1.3%	1.3%	1.3%	1.3%	13.5%	100.0%			

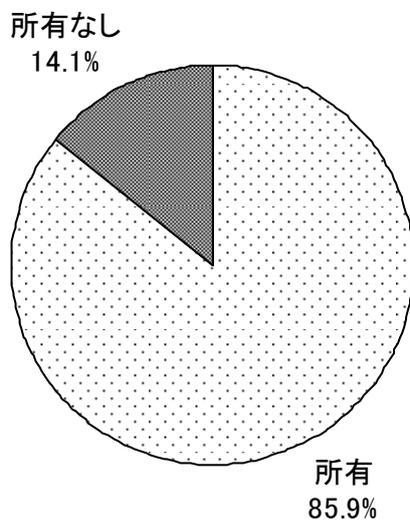
その他

・綾歌郡綾川町	・春日部市	・善通寺市	・板野郡北島町	・木田郡三木町
・京都市	・小松島市	・仲多度郡多度津町	・備前市	・仙台市
・甲府市	・松山市	・鳥取市	・富士見市	・板橋区
・坂出市	・西脇市	・東かがわ市	・府中市	・防府市
・室戸市				

⑤ 自動車免許の有無

自動車免許の有無は「所有」(292件 85.9%)、「所有なし」(48件 14.1%)となっており、8割強が自動車免許を所有している。

図表 1-6 自動車免許の有無 (n=340)

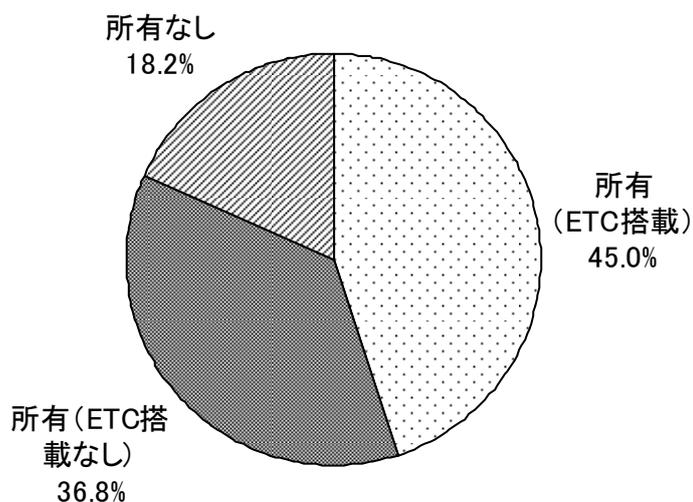


所有	292	85.9%
所有なし	48	14.1%
合計	340	100.0%

⑥ マイカーの有無

マイカーの有無は、「所有 (ETC 搭載)」(148件 45.0%) が最も多く、次いで「所有 (ETC 搭載なし)」(121件 36.8%)、「所有なし」(60件 18.2%) となっており、マイカーの所有率は8割を超えるものの、そのうちETCを搭載しているのは6割に満たない。

図表 1-7 マイカーの有無 (n=329)



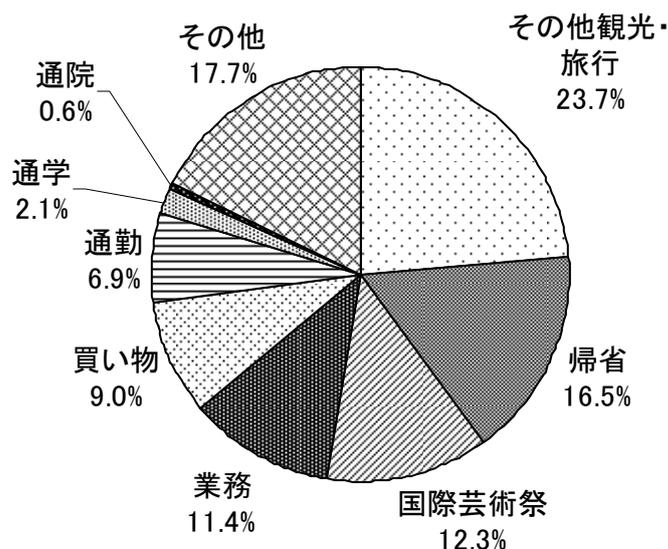
所有 (ETC搭載)	148	45.0%
所有 (ETC搭載なし)	121	36.8%
所有なし	60	18.2%
合計	329	100.0%

## (2) 利用状況について

### ① 主な利用目的

主な利用目的は、「その他観光・旅行」(79件 23.7%)が最も多く、次いで「帰省」(55件 16.5%)、「国際芸術祭」(41件 12.3%)となっており、生活用途以外が半数を占めている。

図表 1-8 主な利用目的 (n=334)



その他観光・旅行	79	23.7%
帰省	55	16.5%
国際芸術祭	41	12.3%
業務	38	11.4%
買い物	30	9.0%
通勤	23	6.9%
通学	7	2.1%
通院	2	0.6%
その他	59	17.7%
合計	334	100.0%

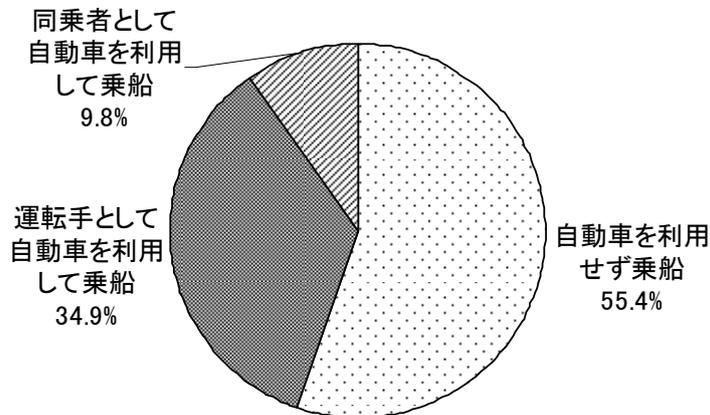
#### その他

・競馬(7件)	・仕事(6件)	・イベントコンサート(6件)
・病院見舞い(3件)	・私用(3件)	・友人に会いに(2件)
・釣り(2件)	・遊び(2件)	・うどん食べに
・お参り	・お遍路	・きのこ狩り
・ゴルフ	・サッカー・部活	・家族サービス
・墓参り	・学会	・銀行
・子供が船が好きだから	・子守	・試合
・友人と	・送り	・大祭
・通院の付き添い	・定期便	・年金について聞きに
・美容院		

## ② -1 利用形態

利用形態は、「自動車を利用せず乗船」(181件 55.4%)が最も多く、半数を占めている。次いで「運転手として自動車を利用して乗船」(114件 34.9%)、「同乗者として自動車を利用して乗船」(32件 9.8%)となっている。

図表 1-9 利用形態 (n=327)

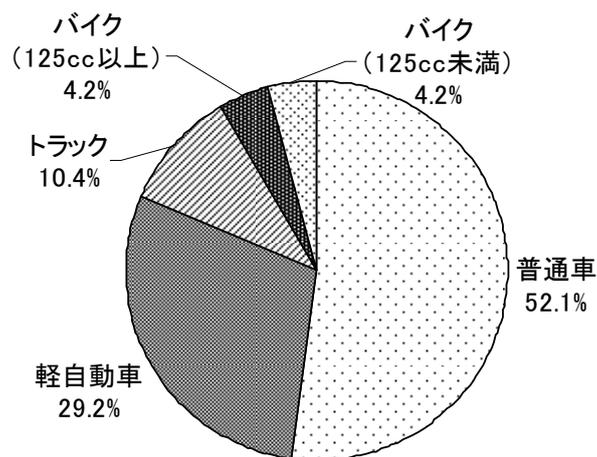


自動車を利用せず乗船	181	55.4%
運転手として自動車を利用して乗船	114	34.9%
同乗者として自動車を利用して乗船	32	9.8%
合計	327	100.0%

## ② -2 自動車の車種

自動車の車種は、「普通車」(75件 52.1%)が最も多く、半数を占めている。次いで「軽自動車」(42件 29.2%)、「トラック」(15件 10.4%)となっており、バイクは全体の1割に満たない。

図表 1-10 自動車の車種 (n=144)



普通車	75	52.1%
軽自動車	42	29.2%
トラック	15	10.4%
バイク(125cc以上)	6	4.2%
バイク(125cc未満)	6	4.2%
合計	144	100.0%

### ③ 出発地・目的地

出発地・目的地は、宇野港発では「玉野市－高松市」(58件)、「岡山市－高松市」(47件)が多く、全体の6割を占めている。高松港発では「高松市－玉野市」(46件)、「高松市－岡山市」(32件)が多く、全体の5割を占めている。また、目的地としては「直島」(10件)、「小豆島」(9件)など国際芸術祭に起因するものも多い。

図表 I-11 出発地・目的地：宇野港発 (n=175)

目的地 出発地	高松市	徳島市	さぬき市	鳴門市	東かがわ市	香川郡直島町	阿南市	高知市	小豆郡土庄町	木田郡三木町	その他	合計
玉野市	58	1	3	2	1	1	1					67
岡山市	47	2	1	1	3	1		1	1	2	4	63
倉敷市	6	2		2		1			1		1	13
香川郡直島町	4											4
備前市	2		1									3
小豆郡土庄町	2											2
松江市	2											2
瀬戸内市	1	1										2
赤磐市	2											2
津山市	1						1					2
津市	1							1				2
その他	13											13
合計	139	6	5	5	4	3	2	2	2	2	5	175

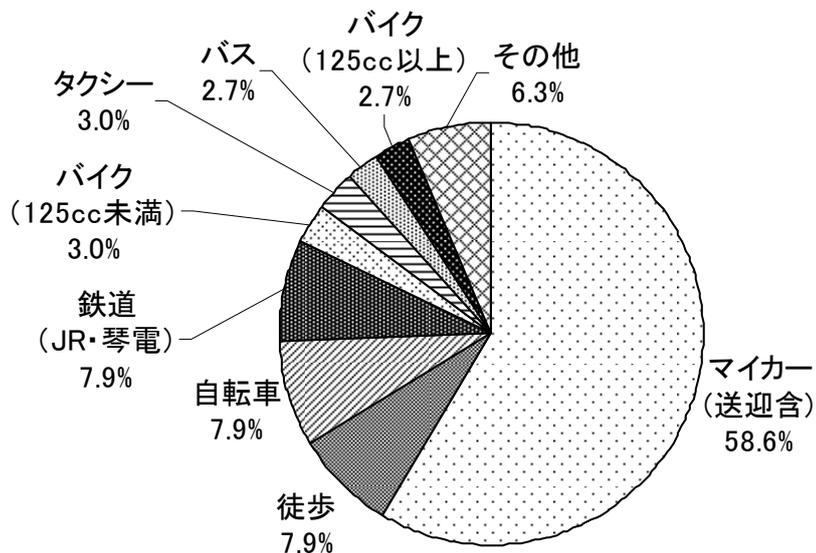
図表 I-12 出発地・目的地：高松港発 (n=149)

目的地 出発地	玉野市	岡山市	香川郡直島町	小豆郡土庄町	倉敷市	赤磐市	姫路市	広島市	高松市	備前市	その他	合計
高松市	46	32	8	7	5	3	1	2		1	9	114
さぬき市	2	3										5
丸亀市	1	2	1									4
室戸市							2				1	3
高知市	1										1	2
七尾市		2										2
倉敷市									2			2
徳島市		1			1							2
その他	4	3	1	2		1	1			1	2	15
合計	54	43	10	9	6	4	4	2	2	2	13	149

#### ④ 発港までのアクセス

発港までのアクセスは、「マイカー（送迎含）」（194件 58.6%）が最も多く、半数を超えている。次いで「徒歩」（26件 7.9%）、「自転車」（26件 7.9%）、「鉄道（JR・琴電）」（26件 7.9%）となっている。

図表 1-13 発港までのアクセス（n=331）



マイカー(送迎含)	194	58.6%
徒歩	26	7.9%
自転車	26	7.9%
鉄道(JR・琴電)	26	7.9%
バイク(125cc未満)	10	3.0%
タクシー	10	3.0%
バス	9	2.7%
バイク(125cc以上)	9	2.7%
その他	21	6.3%
合計	331	100.0%

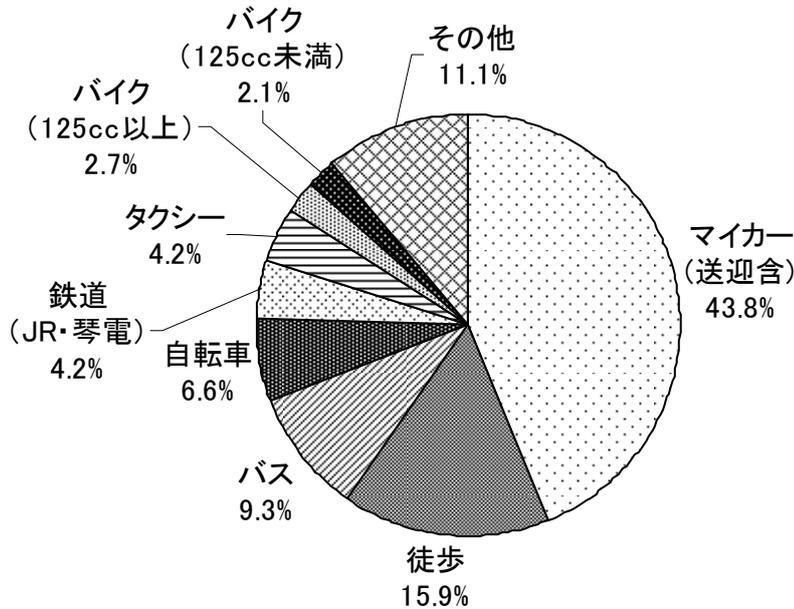
#### その他

- |            |           |
|------------|-----------|
| ・トラック（12件） | ・フェリー（3件） |
| ・四国汽船      | ・レンタカー    |
| ・社用車       |           |

### ⑤ 着港からのイグレス

着港からのイグレスは、「マイカー（送迎含）」（146件 43.8%）が最も多く、次いで「徒歩」（53件 15.9%）、「バス」（31件 9.3%）、「自転車」（22件 6.6%）となっている。

図表 1-14 着港からのイグレス（n=333）



マイカー(送迎含)	146	43.8%
徒歩	53	15.9%
バス	31	9.3%
自転車	22	6.6%
鉄道(JR・琴電)	14	4.2%
タクシー	14	4.2%
バイク(125cc以上)	9	2.7%
バイク(125cc未満)	7	2.1%
その他	37	11.1%
合計	333	100.0%

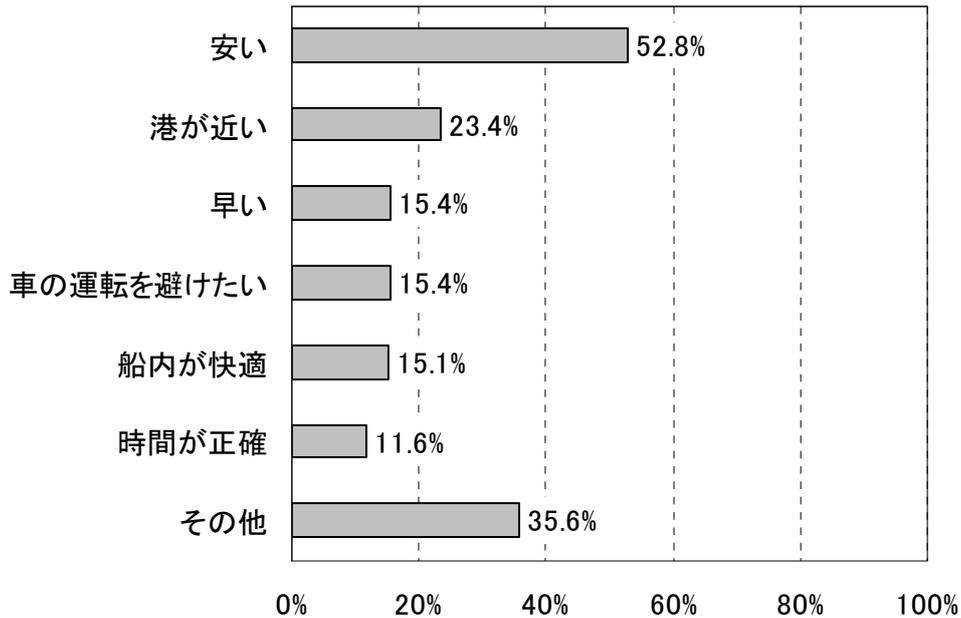
#### その他

- |            |            |
|------------|------------|
| ・フェリー（18件） | ・トラック（12件） |
| ・社用車（2件）   | ・友達が迎え     |
| ・レンタカー     |            |

⑥ フェリー選択の理由（複数に○）

フェリー選択の理由は、「安い」（178件 52.8%）が最も多く、半数を超えている。次いで「港が近い」（79件 23.4%）、「早い」（52件 15.4%）、「車の運転を避けたい」（52件 15.4%）、「船内が快適」（51件 15.1%）となっている。また、その他として「便利」（27件）、「ゆっくりできるので」（13件）、「フェリーしか利用できないので」（6件）等の意見がある。

図表 1-15 フェリー選択の理由（複数選択）（n=337）



安い	178	52.8%
港が近い	79	23.4%
早い	52	15.4%
車の運転を避けたい	52	15.4%
船内が快適	51	15.1%
時間が正確	39	11.6%
その他	120	35.6%

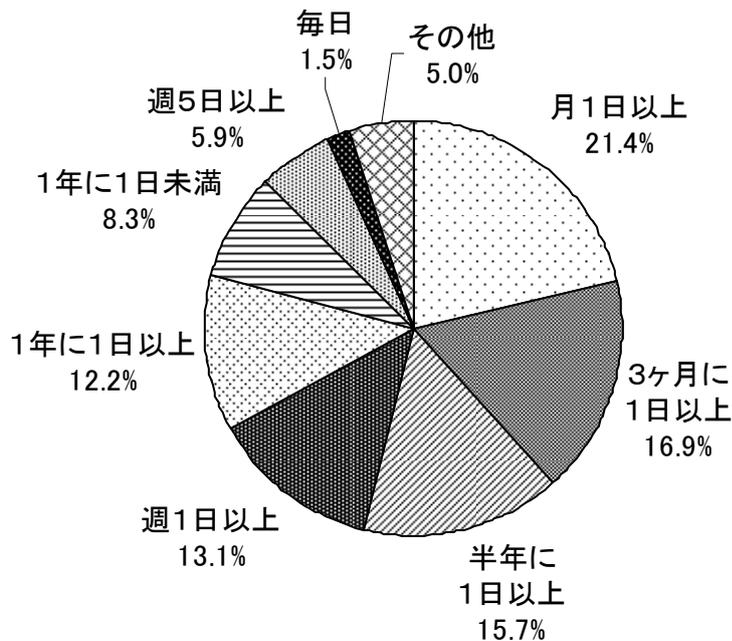
その他

・便利（27件）	・ゆっくりできるので（13件）	・時間があつたので（7件）
・いつも使ってるので（7件）	・フェリーしか利用できないので（6件）	・楽できる（6件）
・フェリーが好きなので（5件）	・会社の指定で（4件）	・24h動いている（2件）
・原付で移動するため（2件）	・たまに船に乗ってみたかった（2件）	・その日の気分（2件）
・子供が船が好きなので（2件）	・便がたくさんあるので（2件）	・ETCがない
・移動しやすい	・宇野経由で直島に行くから	・回数券が残っていたので
・お子様記念	・男木島・直島は乗れない事がある	・車用チケットを既に所持していたため
・学校で決まっているので	・今日は風が強いので	・合理的
・高速道路より安い	・交通での混雑を避けたかったため	・土日は高速道路、平日はフェリーを使う
・子供をフェリーに乗せたいため	・存続へ協力のため利用	・姫路に寄るので
・豊島の便が満席のため	・荷物があるので	・平日だから
・フェリーに乗ってみたかった	・船に乗るのが目的	・無料バス
・身軽、フェリーしか行けない	・海が見える	

⑦ フェリーの利用頻度

フェリーの利用頻度は、「月1日以上」(72件 21.4%)が最も多く、次いで「3ヶ月に1日以上」(57件 16.9%)、「半年に1日以上」(53件 15.7%)となっており、少頻度の利用者が多い。一方、「週5日以上」(20件 5.9%)、「毎日」(5件 1.5%)と多頻度利用者の存在も認められる。

図表 1-16 フェリーの利用頻度 (n=337)



月1日以上	72	21.4%
3ヶ月に1日以上	57	16.9%
半年に1日以上	53	15.7%
週1日以上	44	13.1%
1年に1日以上	41	12.2%
1年に1日未満	28	8.3%
週5日以上	20	5.9%
毎日	5	1.5%
その他	17	5.0%
合計	337	100.0%

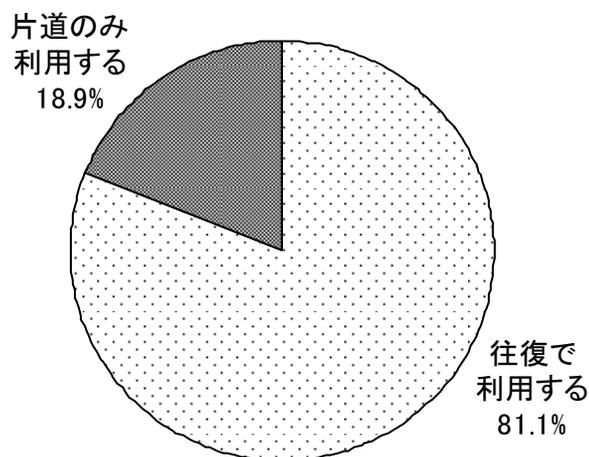
その他

・初めて(8件)	・都度	・その時々によって異なる
・仕事先によって異なる	・国際芸術祭期間中毎週	・30年ぶり

⑧ -1 往復利用の有無

往復の利用有無は、「往復で利用する」(274件 81.1%)、「片道のみ利用する」(64件 18.9%)と往復で利用する場合は8割を超えている。

図表 1-17 往復利用の有無 (n=338)

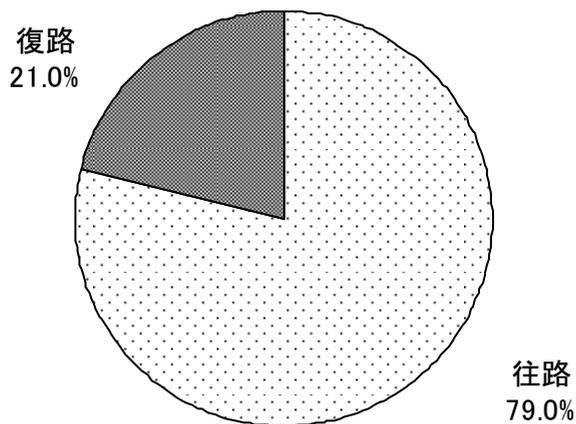


往復で利用する	274	81.1%
片道のみ利用する	64	18.9%
合計	338	100.0%

⑧ -2 今回の乗船の往復の別

今回の乗船の往復の別は、「往路」(263件 79.0%)、「復路」(70件 21.0%)と往路での利用が約8割となっている。

図表 1-18 今回の乗船 (n=333)



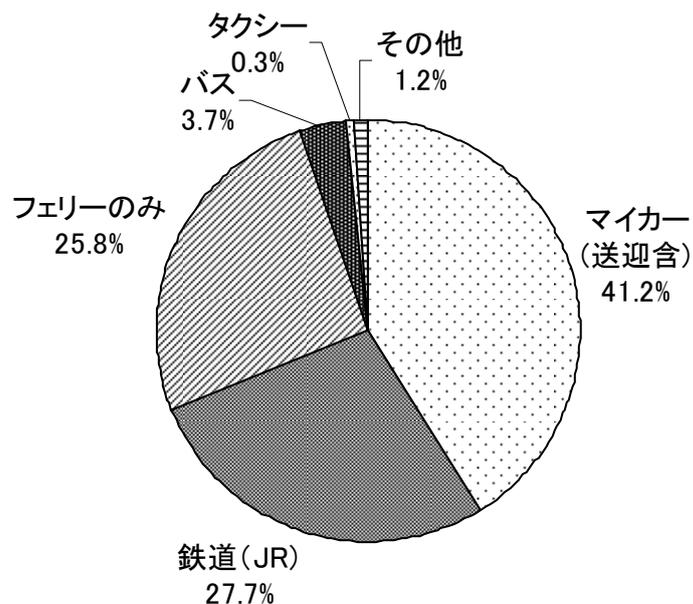
往路	263	79.0%
復路	70	21.0%
合計	333	100.0%

⑨ -1 同じ発着地でのフェリー以外の移動手段

(主なもの1つについて解答)

同じ発着地でのフェリー以外の移動手段は、「マイカー（送迎含）」（134件 41.2%）が最も多く、次いで「鉄道（JR）」（90件 27.7%）となっている。また「フェリーのみ」（84件 25.8%）と、フェリー以外の移動手段では移動しない場合が約2.5割を占めている。

図表 1-19 同じ発着地でのフェリー以外の移動手段（n=325）



マイカー(送迎含)	134	41.2%
鉄道(JR)	90	27.7%
フェリーのみ	84	25.8%
バス	12	3.7%
タクシー	1	0.3%
その他	4	1.2%
合計	325	100.0%

その他

・高速船(2件)

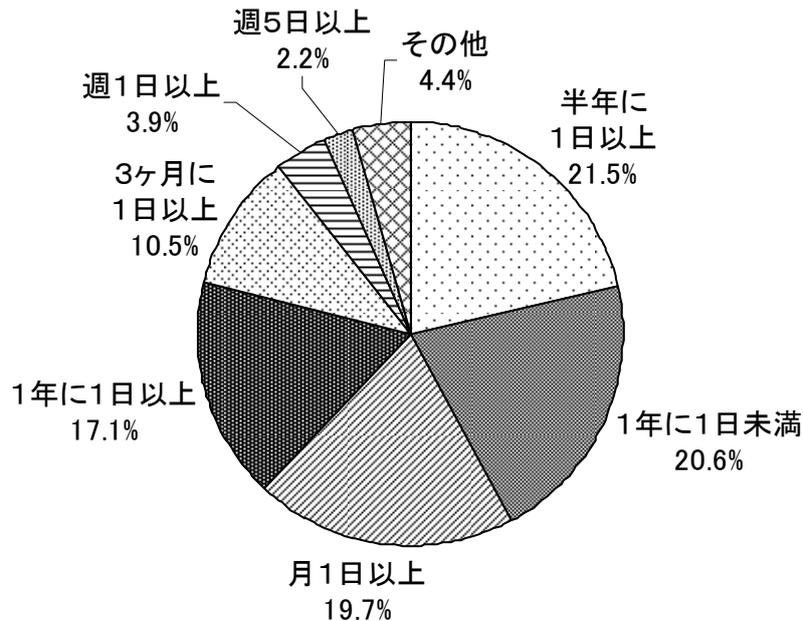
・トラック

・自転車

⑨ -2 同じ発着地でのフェリー以外の移動の頻度

同じ発着地でのフェリー以外の移動頻度は、「半年に1日以上」（49件 21.5%）が最も多く、次いで「1年に1日未満」（47件 20.6%）、「月1日以上」（45件 19.7%）、「1年に1日以上」（39件 17.1%）となっており、フェリーに比べて頻度は少なくなっている。

図表 1-20 同じ発着地でのフェリー以外の移動の頻度（n=228）



半年に1日以上	49	21.5%
1年に1日未満	47	20.6%
月1日以上	45	19.7%
1年に1日以上	39	17.1%
3ヶ月に1日以上	24	10.5%
週1日以上	9	3.9%
週5日以上	5	2.2%
毎日	0	0.0%
その他	10	4.4%
合計	228	100.0%

その他

・仕事以外では来ない	・これしかないから	・JRだと高松には行けない
・仕事先によって異なる	・旦那次第	
・都度	・人数が多いと高速を使う	

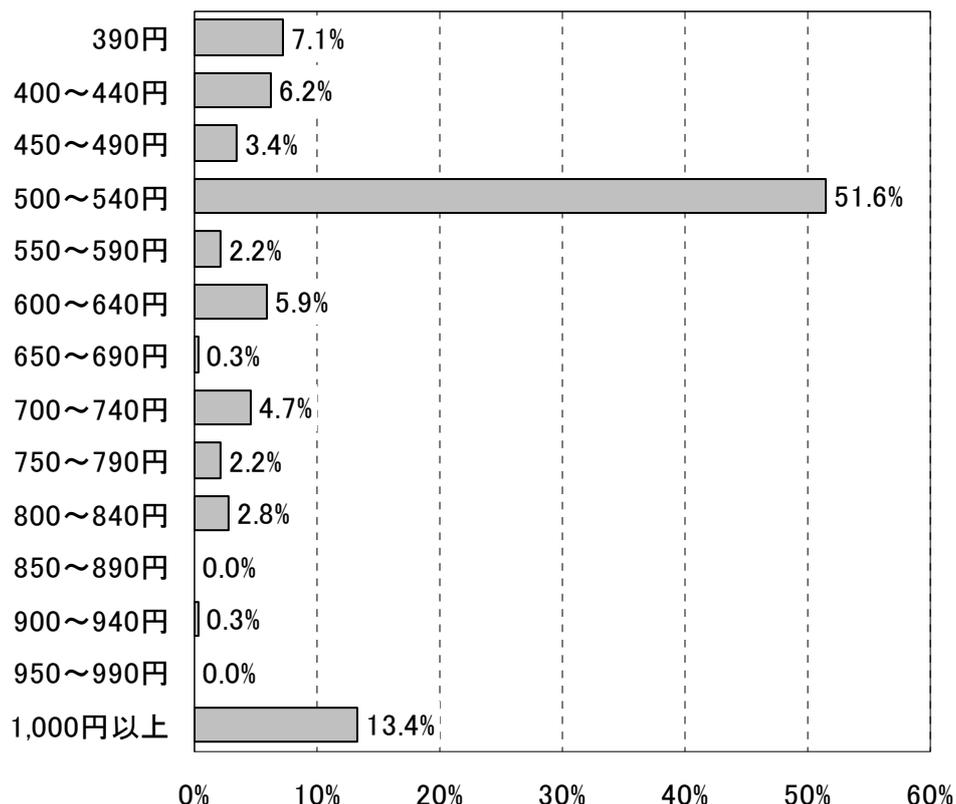
移動手段別利用頻度

	マイカー(送迎含)		鉄道(JR)		バス		タクシー	
毎日	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
週5日以上	5	4.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
週1日以上	5	4.1%	3	3.4%	0	0.0%	0	0.0%
月1日以上	26	21.1%	15	16.9%	3	25.0%	0	0.0%
3ヶ月に1日以上	14	11.4%	8	9.0%	2	16.7%	0	0.0%
半年に1日以上	24	19.5%	20	22.5%	3	25.0%	1	100.0%
1年に1日以上	21	17.1%	17	19.1%	1	8.3%	0	0.0%
1年に1日未満	23	18.7%	22	24.7%	2	16.7%	0	0.0%
その他	5	4.1%	4	4.5%	1	8.3%	0	0.0%
合計	123	100.0%	89	100.0%	12	100.0%	1	100.0%

### (3) 宇高フェリー航路存続のために許容できるフェリー運賃の上限額

許容できる運賃の上限額は、「500～540円」（166件 51.6%）が最も多く、半数を超えている。次いで「1,000円以上」（43件 13.4%）となっており、航路存続のためには運賃の大幅な上昇も許容する人が1割を超えている。一方、「390円」（23件 7.1%）と現状維持を固く望む人も見受けられる。また、「いくらでも支払う」（4件）と答えた人を除いた場合の平均値は約615円となった。

図表 1-21 宇高フェリー航路存続のために許容できるフェリー運賃の上限額（n=322）



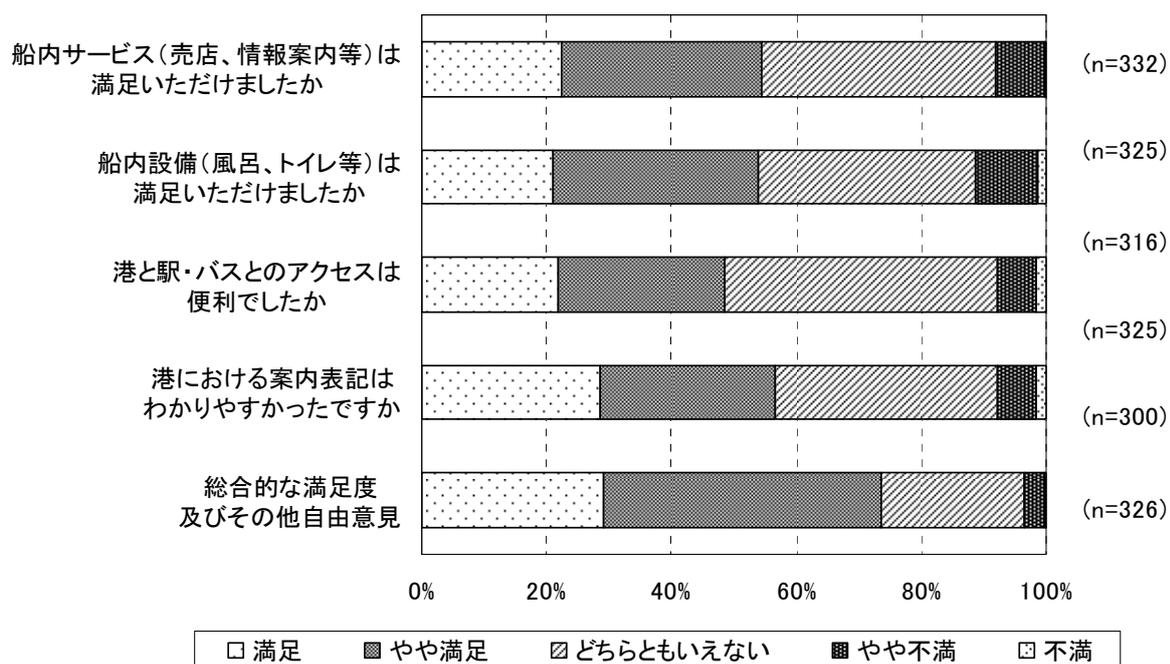
390円	23	7.1%
400～440円	20	6.2%
450～490円	11	3.4%
500～540円	166	51.6%
550～590円	7	2.2%
600～640円	19	5.9%
650～690円	1	0.3%
700～740円	15	4.7%
750～790円	7	2.2%
800～840円	9	2.8%
850～890円	0	0.0%
900～940円	1	0.3%
950～990円	0	0.0%
1,000円以上	43	13.4%
合計	322	100.0%

#### (4) フェリー利用にかかる満足度・要望等

##### ① 満足度

フェリー利用にかかる満足度は、総合的には「満足」(95件 29.1%)、「やや満足」(145件 44.5%)と満足している人が7割を超えている。個別の満足度を見ると、全体的に満足している割合が概ね5割を越えている。船内設備については満足している人が5割を超えているものの、不満を抱えている人も1割存在する。

図表 1-22 フェリー利用にかかる満足度



	船内サービス(売店、情報案内等)は満足いただけましたか	船内設備(風呂、トイレ等)は満足いただけましたか	港と駅・バスとのアクセスは便利でしたか	港における案内表記はわかりやすかったですか	総合的な満足度及びその他自由意見
満足	74 22.3%	68 20.9%	69 21.8%	93 28.6%	95 29.1%
やや満足	107 32.2%	107 32.9%	84 26.6%	91 28.0%	145 44.5%
どちらともいえない	124 37.3%	113 34.8%	138 43.7%	116 35.7%	75 23.0%
やや不満	26 7.8%	33 10.2%	20 6.3%	20 6.2%	10 3.1%
不満	1 0.3%	4 1.2%	5 1.6%	5 1.5%	1 0.3%
合計	332 100.0%	325 100.0%	316 100.0%	325 100.0%	326 100.0%

## ② 要望等（自由回答）

### ア. 船内サービス（売店、情報案内等）について

船内サービスに関しては、60 件の記入があり、売店についての意見が多く見られた。そのうち、品揃え等に関する意見が 27 件、営業時間に関する意見が 11 件であった。品揃えについては、より充実を求める傾向があり、営業時間については早く開店して欲しい、営業時間を長くして欲しいという意見が多く見られた。一方、現状のサービスに満足している回答も 8 件あった。

### イ. 船内設備（風呂、トイレ等）について

船内設備に関しては、76 件の記入があり、トイレについての回答が 21 件と最も多く、次いで風呂についての回答が 12 件、座席についての回答が 8 件となっている。トイレについては洋式トイレへの評価・洋式トイレを望む意見が多く、その他に衛生面や水の流れについての意見がある。風呂については男女別がいいという意見が見られた。座席については綺麗にして欲しい、やわらかくして欲しいという意見が見られた。

### ウ. 港と駅・バスとのアクセスについて

アクセスに関しては、39 件の記入があり、不満を抱いている回答が 16 件、特に宇野港へのアクセスに関しての不満が多く見られた。一方、高松港については評価している意見も見られる。また、2 社のフェリー乗り場同士が遠いという意見も見られた。

### エ. 港における案内表記について

案内表記に関しては、34 件の記入があり、港へのアクセスが分かりにくいという意見が 19 件、駐車場の所在地が分からないという意見が 3 件、時刻表が見づらいという意見が 2 件見られた。港へのアクセスについては、初めて利用する場合に特に分かりにくいという意見が多く、宇野港の方が分かりにくいという意見が多い。

### オ. 販売してほしいもの、サービスについて

販売してほしいものについては、50 件の意見が見られた。複数見られたものとしては、タバコ、雑誌、新聞、石鹸、お土産、女性用品などがある。また、弁当などのメニューを充実させて欲しいという意見も見られた。サービスについては、ひざ掛けの貸し出しなどの意見が見られた。

## カ. 航路の必要性・要望等

航路が必要・存続を希望するという意見が 115 件あった。通学で使っている、原動機付自転車で移動しているなど本州四国連絡橋では移動できないという意見も複数見られた。

また、本州四国連絡橋はよく通行止めになるためフェリーが必要、高齢者の長時間運転を避けるためにフェリーが必要など、フェリーの必要性を指摘する意見も多く見られた。更に、減便してでも続けてほしい、値上げをしても続けてほしい、2社の連携を強化して頑張してほしいなどの意見も見られた。

また、フェリーの評価の価値に対して、良いとする意見は 28 件あった。複数見られた意見としては、安い、安全、時間が確実、自動車が運転できないので便利、休めて楽などがある。

一方、フェリーのサービス改善に対する要望・提案は 61 件であった。このうち便数に関するものが 26 件、その他が 35 件であった。その他ではフェリーの安さや便利さをもっとアピールした方がよいという意見が多かった。

### 3. 旅客利用者聞き取り調査票

宇高航路聞き取り調査 (旅客)	調査日	時間	発地 ○をつける 宇野・高松	発時間	調査員名
	月 日	:		時 分	

#### 1. 個人属性(1つに○)

性別	1 女性 2 男性
年齢	1 10代 2 20代 3 30代 4 40代 5 50代 6 60代 7 70代以上
職業	1 学生 2 会社員・自営業・公務員 3 パート・アルバイト 4 主婦・主夫 5 無職 6 その他(具体的に )
居住地	( ) 県 ( ) 市区町村
自動車免許の有無	1 所有 2 所有なし
マイカーの有無	1 所有(ETC搭載) 2 所有(ETC搭載なし) 3 所有なし

#### 2. 利用状況について(1つに○)

①主な利用目的	1 業務 2 帰省※ 3 通勤 4 通学 5 通院 6 買い物 7 国際芸術祭 8 その他観光・旅行 9 その他(具体的に )
②-1 利用形態	1 自動車を利用せず乗船 2 運転手として自動車を利用して乗船 3 同乗者として自動車を利用して乗船 (2・3の場合のみ②-2へ)
②-2 自動車の車種	1 普通車 2 軽自動車 3 バイク(125cc以上) 4 バイク(125cc未満) 5 トラック
③出発地	( ) 県 ( ) 市区町村 施設名: _____
④目的地	( ) 県 ( ) 市区町村 施設名: _____
⑤発港までのアクセス	1 徒歩 2 自転車 3 鉄道(JR・琴電) 4 バス 5 バイク(125cc以上) 6 バイク(125cc未満) 7 マイカー(送迎含) 8 タクシー 9 その他(具体的に )
⑥着港からのイグレス	1 徒歩 2 自転車 3 鉄道(JR・琴電) 4 バス 5 バイク(125cc以上) 6 バイク(125cc未満) 7 マイカー(送迎含) 8 タクシー 9 その他(具体的に )
⑦フェリー選択の理由 ※複数に○	1 安い 2 早い 3 時間が正確 4 船内が快適 5 港が近い 6 車の運転を避けたい 7 その他(具体的に )
⑧フェリーの利用頻度	1 毎日 2 週5日以上 3 週1日以上 4 月1日以上 5 3ヶ月に1日以上 6 半年に1日以上 7 1年に1日以上 8 1年に1日未満 9 その他(具体的に )
⑨往復利用の有無	1 往復で利用する 2 片道のみ利用する (今回の乗船は 往路・復路)
⑩同じ発着地での フェリー以外の移動手段・移動の頻度(主な もの1つについて回答)	1 鉄道(JR) 2 バス 3 マイカー(送迎含) 4 タクシー 1 毎日 2 週5日以上 3 週1日以上 4 月1日以上 5 3ヶ月に1日以上 6 半年に1日以上 7 1年に1日以上 8 1年に1日未満 9 その他(具体的に )

#### 3. 宇高フェリー航路存続のために許容できるフェリー運賃の上限額

千	百	十	〇	円
---	---	---	---	---

#### 4. フェリー利用にかかる満足度・要望等(選択回答・自由回答)

①船内サービス(売店、 情報案内等)は満足い ただけましたか	① ② ③ ④ ⑤ 満足 やや満足 どちらとも いえなし やや不満 不満	
②船内設備(風呂、トイレ等)は満足いただけましたか	① ② ③ ④ ⑤ 満足 やや満足 どちらとも いえなし やや不満 不満	
③港と駅・バスとのアクセ スは便利でしたか	① ② ③ ④ ⑤ 満足 やや満足 どちらとも いえなし やや不満 不満	
④港における案内表記 はわかりやすかったですか	① ② ③ ④ ⑤ 満足 やや満足 どちらとも いえなし やや不満 不満	
⑤販売してほしいもの、 サービスはございますか	① ② ③ ④ ⑤ 満足 やや満足 どちらとも いえなし やや不満 不満	
⑥航路の必要性・要望 等はございますか		
⑦総合的な満足度及び その他自由意見	① ② ③ ④ ⑤ 満足 やや満足 どちらとも いえなし やや不満 不満	

※帰省には介護やお墓参り、親戚や家族の訪問、冠婚葬祭等を含む。

## II. 深夜時間帯におけるトラックドライバー聞き取り調査結果

### 1. 調査の概要

深夜に宇高フェリーを利用するトラックドライバーに対して、乗船前に聞き取り調査を行った。

#### (1) 実施場所

四国フェリー・国道フェリー乗り場  
宇野港・高松港両港にて0時～4時までの発便6便を対象

#### (2) 調査方法

フェリー乗り場にて調査員が聞き取り  
実施日：平成22年10月22日（金）、26日（火）

#### (3) 回収状況

94件

## 2. 結果概要

### (1) 利用状況について [現在の利用]

#### ① 積載品目

積載品目は「空」(12件 13.2%) が最も多く、次いで「建材」(9件 9.9%)、「紙類」(7件 7.7%)、「食品」(6件 6.6%) となっている。

図表 II-1 積載品目 (n=91)

空	12	13.2%
建材	9	9.9%
紙類	7	7.7%
食品	6	6.6%
金属品	5	5.5%
飼料	4	4.4%
古紙	4	4.4%
農産品	4	4.4%
ユニットバス	3	3.3%
電気機械	3	3.3%
プラスチックトレー	2	2.2%
サッシ	2	2.2%
ブロック	2	2.2%
鋳物	2	2.2%
木製品	2	2.2%
ビール	2	2.2%
自動車部品	2	2.2%
林産品	2	2.2%
その他	18	19.8%
合計	91	100.0%

#### その他

- ・広告
- ・フェンス
- ・おむつ
- ・ボート
- ・塵芥
- ・仮設ハウス
- ・ライン材料
- ・食品用トレー
- ・セメント袋入り
- ・中和剤
- ・重機
- ・印刷物
- ・食用油
- ・瓶
- ・空ドラムカン
- ・紙おむつの原料
- ・製品ケース(ティッシュが入るもの)
- ・カーペット

## ② 出発地・目的地

宇野港発では、出発地は「岡山市」(9件)が最も多く、次いで「姫路市」(4件)、「備前市」(3件)、「瀬戸内市」(3件)となっている。また、目的地は、「高松市」(18件)が最も多く、4割を超えている。

高松港発では、出発地は高松市(17件)が最も多く、4割を超えており、次いで「徳島市」(10件)となっている。また、目的地は「岡山市」(18件)が最も多く、約半数を占める。

図表 11-2 出発地・目的地：宇野港発 (n=49)

宇野港発

目的地 出発地	高松市	徳島市	松山市	阿南市	高知市	四国中央市	その他	合計
岡山市	4	2	2			1		9
姫路市	2						2	4
備前市		1		1	1			3
瀬戸内市		2					1	3
福山市		2						2
八尾市	1						1	2
津山市		1					1	2
大阪市	1						1	2
赤穂市		1					1	2
玉野市			1				1	2
その他	10	1	2	1	1	1	2	18
合計	18	10	5	2	2	2	10	49

図表 11-3 出発地・目的地：高松港発 (n=38)

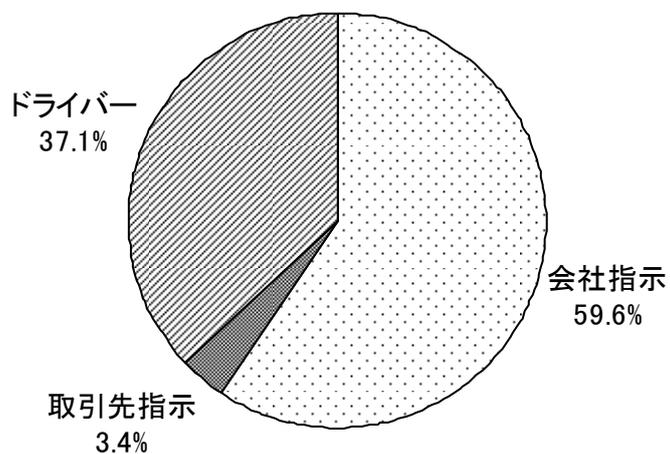
高松港発

目的地 出発地	岡山市	姫路市	倉敷市	米子市	大阪市	その他	合計
高松市	7	1		3	2	4	17
徳島市	8		1			1	10
三豊市		2					2
その他	3	1	2			3	9
合計	18	4	3	3	2	8	38

### ③ フェリー利用決定者

フェリー利用決定者は「会社指示」(53件 59.6%)が最も多く、約6割となっており、次いで「ドライバー」(33件 37.1%)となっている。

図表 II-4 フェリー利用決定者 (n=89)

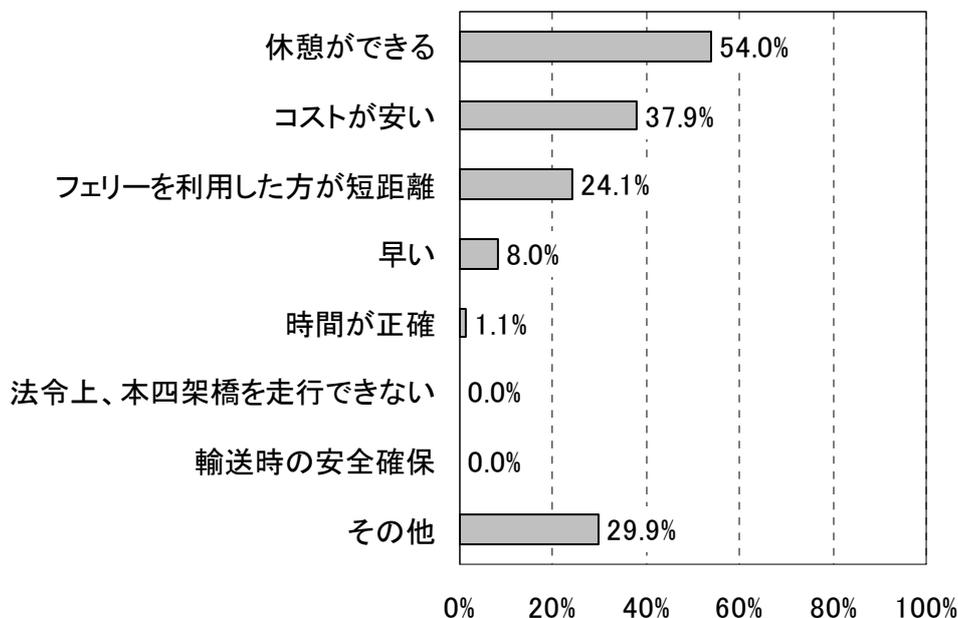


会社指示	53	59.6%
取引先指示	3	3.4%
ドライバー	33	37.1%
その他	0	0.0%
合計	89	100.0%

#### ④ フェリー選択の理由

フェリー選択の理由は「休憩ができる」(47件 54.0%)が最も多く、次いで「コストが安い」(33件 37.9%)、「フェリーを利用した方が短距離」(21件 24.1%)となっている。

図表 11-5 フェリー選択の理由(複数選択)(n=87)



休憩ができる	47	54.0%
コストが安い	33	37.9%
フェリーを利用した方が短距離	21	24.1%
早い	7	8.0%
時間が正確	1	1.1%
法令上、本四架橋を走行できない	0	0.0%
輸送時の安全確保	0	0.0%
その他	26	29.9%
合計	87	100.0%

#### その他

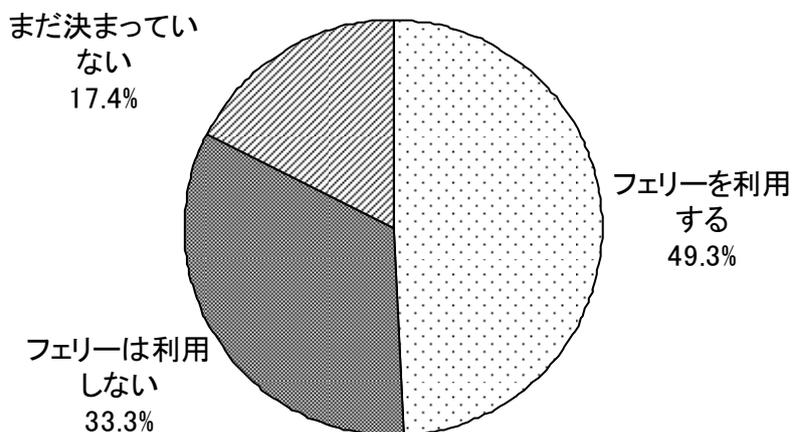
・会社指示(12件)	・風呂に入れる(2件)	・港の近くが荷降ろし場(2件)
・時間がある(2件)	・船が好き(2件)	・慣習(2件)
・付き合い	・体が楽	・チケット
・残ってほしいから	・高松からだだと橋代が高い	

(2) 利用状況について [帰りの利用]

① フェリー利用の有無

帰りのフェリー利用の有無は「フェリーを利用する」(34件 49.3%)、「フェリーは利用しない」(23件 33.3%)となっている。

図表 11-6 フェリー利用の有無 (n=69)

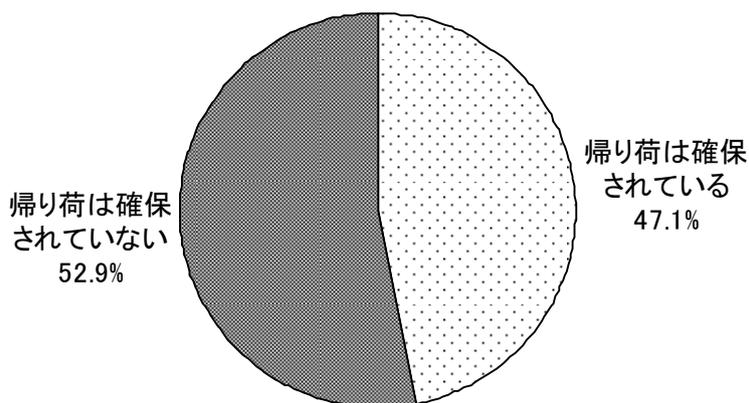


フェリーを利用する	34	49.3%
フェリーは利用しない	23	33.3%
まだ決まっていない	12	17.4%
合計	69	100.0%

② 帰り荷の有無

帰り荷の有無は「帰り荷は確保されていない」(18件 52.9%)、「帰り荷は確保されている」(16件 47.1%)となっており、帰り荷が確保されていない割合の方が大きい。

図表 11-7 帰り荷の有無 (n=34)



帰り荷は確保されている	16	47.1%
帰り荷は確保されていない	18	52.9%
その他	0	0.0%
合計	34	100.0%

③ 積載品目

図表 11-8 積載品目 (n=12)

食料・飲料	4	33.3%	その他 ・機械 ・肥料 ・鉄筋・ブロック ・パレット ・木の製品 ・プロイラー ・鉄・鋳物 ・空
紙類・糸類	2	16.7%	
トレー	2	16.7%	
その他	8	66.7%	
合計	12	100.0%	

④ 出発地・目的地

図表 11-9 出発地・目的地：宇野港発 (n=7)

宇野港発(帰り)

目的地	岡山市	福山市	津山市	備前市	明石市	合計
出発地						
高松市	1				1	2
徳島市		2				2
阿南市				1		1
丸亀市	1					1
小松島市			1			1
合計	2	2	1	1	1	7

図表 11-10 出発地・目的地：高松港発 (n=7)

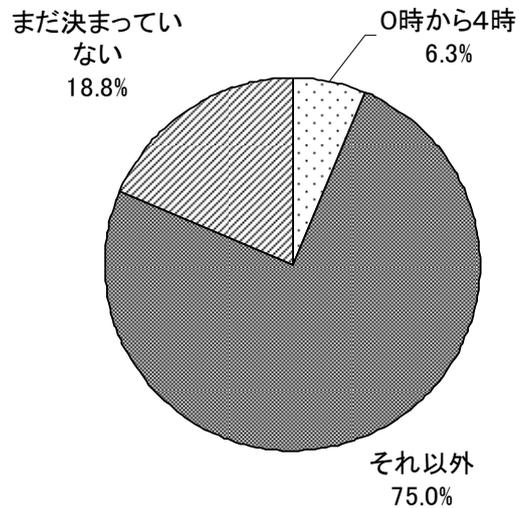
高松港発(帰り)

目的地	高松市	三豊市	吉野川市	合計
出発地				
姫路市		2		2
岡山市	1			1
笠岡市			1	1
松江市		1		1
赤磐市	1			1
福知山市	1			1
合計	3	3	1	7

⑤ 帰りの時間帯

帰りの時間帯は「0時から4時」(1件 6.3%)、「それ以外(4時から24時)」(12件 75.0%)、「まだ決まってない」(3件 18.8%)となっており、深夜時間帯以外の利用が7割を超えている。また、時間帯が決まっていない場合も約2割存在する。

図表 11-11 帰りの時間帯 (n=16)

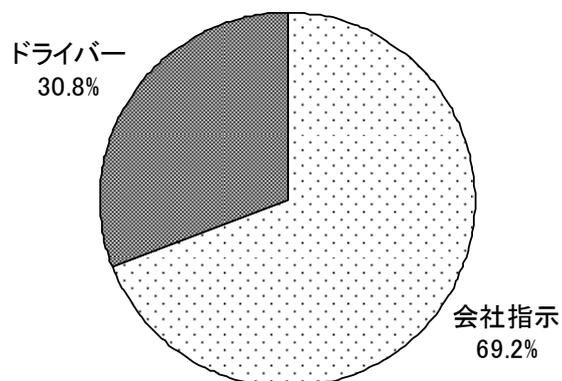


0時から4時	1	6.3%
それ以外	12	75.0%
まだ決まっていない	3	18.8%
合計	16	100.0%

⑥ 利用モード決定者

帰り時の利用モード決定者は「会社指示」(9件 69.2%)、「ドライバー」(4件 30.8%)となっており、会社からの指示で利用している場合が約7割を占める。

図表 11-12 利用モード決定者 (n=13)

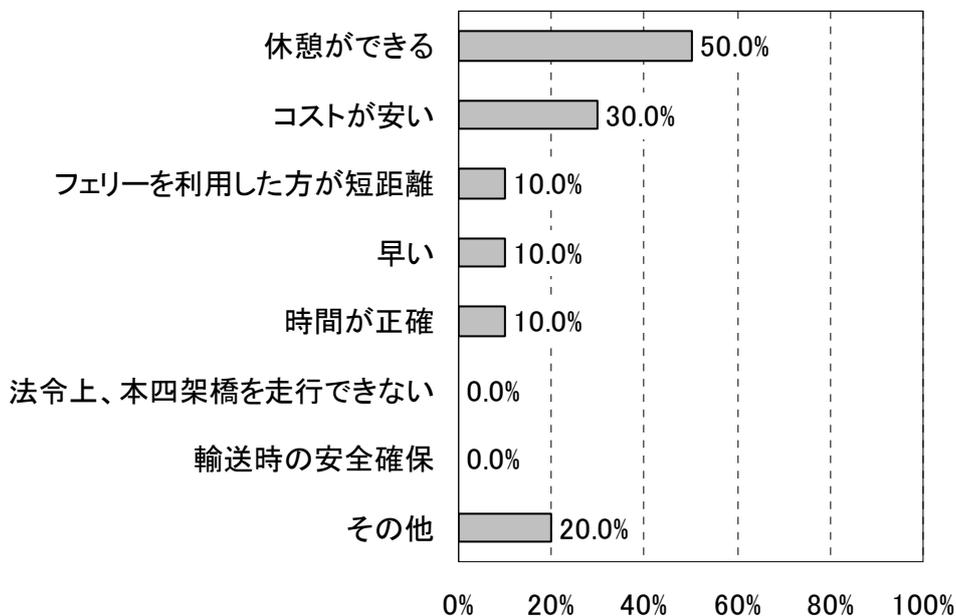


会社指示	9	69.2%
ドライバー	4	30.8%
取引先指示	0	0.0%
その他	0	0.0%
合計	13	100.0%

⑦ フェリー選択の理由【(2)①にて「フェリーを利用する」と回答した場合】

帰り時のフェリー選択の理由は「休憩ができる」(5件 50.0%)、「コストが安い」(3件 30.0%)となっている。

図表 11-13 フェリー選択の理由(複数選択)(n=10)



休憩ができる	5	50.0%
コストが安い	3	30.0%
フェリーを利用した方が短距離	1	10.0%
早い	1	10.0%
時間が正確	1	10.0%
法令上、本四架橋を走行できない	0	0.0%
輸送時の安全確保	0	0.0%
その他	2	20.0%
合計	10	100.0%

その他

・会社が使用する      ・食事をとるため、橋だったら止まる必要あり

(3) その他(自由回答)

存続を希望する声が15件あり、1時間休憩できる点を理由に挙げている意見が多く、瀬戸大橋では遠回りになるという意見も複数見られた。また、2社の協力を望む意見も複数見られた。

便数を増やしてほしいという意見が19件あり、30分に1本という意見が多かった。一方、便数は現状で満足しているという意見も6件見られた。

その他、風呂について重宝している、売店を遅くまで開けてほしいという意見も複数見られた。

### 3. 深夜時間帯におけるトラックドライバー聞き取り調査票

宇高航路聞き取り調査 (トラック)	調査日	時間	発地 ○をつける 宇野・高松	発時間	調査員名
	月 日	:		時 分	

#### 0. 調査員が目視で判断する属性

車両ナンバー	ヘッド:	地名	番号	ひらがな	ナンバー
	シャーシ:	地名	番号	ひらがな	ナンバー
荷姿	1 海上コンテナ 2 重量物・長尺物				

#### 1. 利用状況について(1つに○)

##### (1) [現在の利用] (行き・帰り)

①積載品目	
②荷主名	
③出発地・発時刻	( ) 県 ( ) 市区町村 発日時: 日 時 分
④目的地・着時刻	( ) 県 ( ) 市区町村 着日時: 日 時 分
⑤フェリー利用決定者	1 会社指示 2 取引先指示 3 ドライバー 4 その他 ( )
⑥フェリー選択の理由 ※複数に○	1 休憩ができる 2 法令上、本四架橋を走行できない 3 フェリーを利用した方が短距離 4 早い 5 コストが安い 6 時間が正確 7 輸送時の安全確保 8 その他 (具体的に )

##### (2) [帰り(または行き)の利用]

①フェリー利用の有無	1 フェリーを利用する 2 フェリーは利用しない 3 まだ決まっていない
②帰り荷の有無	1 帰り荷は確保されている 2 帰り荷は確保されていない → 2へ ↓ 3 その他 (具体的に )
③積載品目	
④荷主名	
⑤出発地・発時刻	( ) 県 ( ) 市区町村 発日時: 日 時 分
⑥目的地・着時刻	( ) 県 ( ) 市区町村 着日時: 日 時 分
⑦帰りの時間帯	1 0時から4時 2 それ以外 3 まだ決まっていない
⑧利用モード決定者	1 会社指示 2 取引先指示 3 ドライバー 4 その他 ( )
⑨フェリー選択の理由 ※複数に○	1 休憩ができる 2 法令上、本四架橋を走行できない 3 フェリーを利用した方が短距離 4 早い 5 コストが安い 6 時間が正確 7 輸送時の安全確保 8 その他 (具体的に )

#### 2. その他、航路維持の必要性・要望、売店・風呂・トイレ等船内空間、割引サービス、便数等に関して自由にお答え下さい。(自由回答)

## III. **トラック事業者郵送アンケート調査結果**

### **1. アンケート調査の概要**

宇高フェリーを利用している物流事業者を対象にアンケート調査を行い、宇高フェリー航路の利用状況等を把握した。

#### **(1) サンプルング**

100 社

#### **(2) 調査方法**

郵送により、調査票を投函、FAX により回収

投函：平成 22 年 10 月 22 日（金）

回収：平成 22 年 10 月 27 日（水）締切

#### **(3) 回収状況**

49 社（回収率：49%）

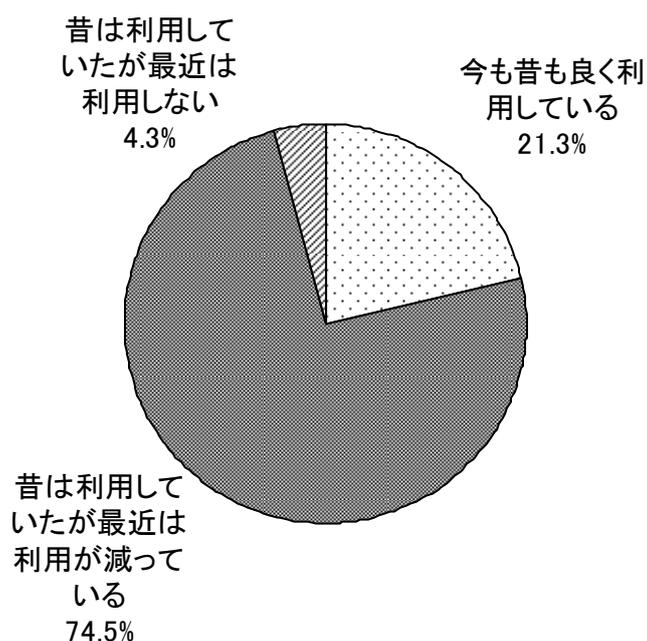
## 2. 結果概要

### (1) 宇高フェリーの利用状況について

#### ① 利用頻度

利用頻度は「昔は利用していたが最近では利用が減っている」(35件 74.5%)が最も多く、次いで「今も昔も良く利用している」(10社 21.3%)、「昔は利用していたが最近では利用しない」(2社 4.3%)となっており、利用が減少した企業が約8割を占めている。

図表 III-1 利用頻度 (n=47)

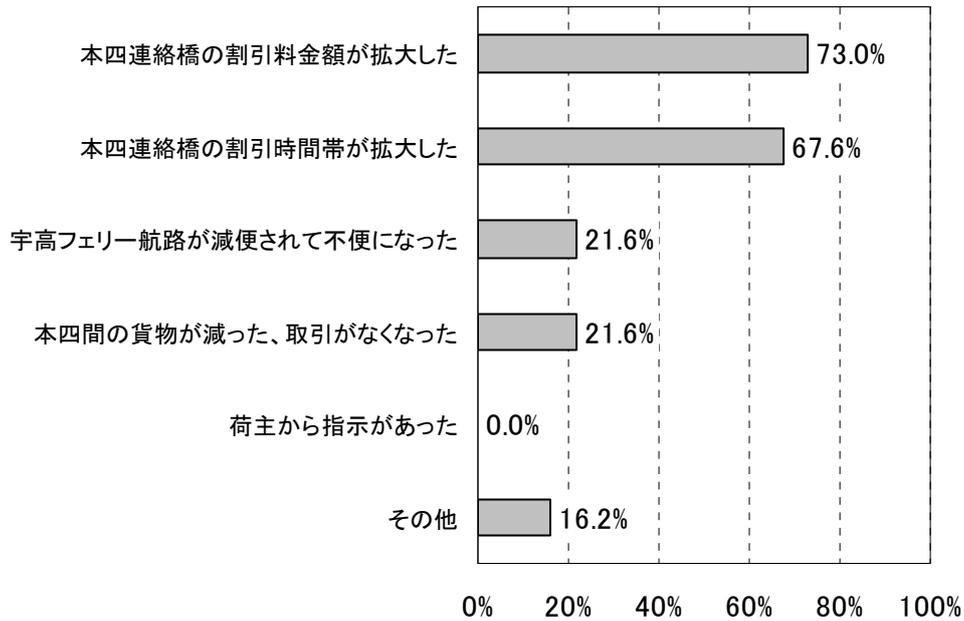


今も昔も良く利用している	10	21.3%
昔は利用していたが最近では利用が減っている	35	74.5%
昔は利用していたが最近では利用しない	2	4.3%
今も昔も利用は少ない	0	0.0%
利用したことがない	0	0.0%
合計	47	100.0%

② 宇高フェリー航路の利用が減った理由【①で「昔は利用していたが最近の利用が減っている」または「昔は利用していたが最近を利用しない」と回答した場合】

宇高フェリー航路の利用が減った理由は「本四連絡橋の割引料金額が拡大した」(27件 73.0%) が最も多く、次いで「本四連絡橋の割引時間帯が拡大した」(25件 67.6%) となっており、本四連絡橋の割引に関する回答がともに6割を越えている。

図表 III-2 利用が減った理由 (n=37)



本四連絡橋の割引料金額が拡大した	27	73.0%
本四連絡橋の割引時間帯が拡大した	25	67.6%
宇高フェリー航路が減便されて不便になった	8	21.6%
本四間の貨物が減った、取引がなくなった	8	21.6%
荷主から指示があった	0	0.0%
その他	6	16.2%

(2) 宇高フェリー航路を利用する場合の主な物流パターン

① 具体的な輸送品

具体的な輸送品は「建材」(11件 16.4%)が最も多く、次いで「紙類」(7件 10.4%)、「飼料」(6件 9.0%)、「農産品」(5件 7.5%)となっている。

図表 III-3 輸送品 (n=67)

建材	11	16.4%	その他 ・機械 ・橋梁 ・ユニットバス 農業機械 ・ユニット風呂 ・ユニチャーム ・一般雑貨 ・医薬品 ・飲料 ペット ・化学薬品(フレコンバック) ・ロール ・一般輸送物 ・ユニットハウス ・ボード ・プラスチック製品(タンク) ・化学品 ・キッチン 洗面 ・住宅機器
紙類	7	10.4%	
飼料	6	9.0%	
農産品	5	7.5%	
コンクリート製品	4	6.0%	
電気製品	3	4.5%	
食品	3	4.5%	
砂・石材	3	4.5%	
金属品	3	4.5%	
食品トレー	2	3.0%	
工業製品	2	3.0%	
空	1	1.5%	
その他	17	25.4%	
合計	67	100.0%	

② 発地・着地

図表 III-4 発地・着地 (n=62)

		着地										合計
		徳島県	香川県	愛媛県	高知県	岡山県	広島県	関東	中京	関西	九州	
発地	徳島県					1	1				2	4
	香川県					9	3	1	1	7		21
	愛媛県					4		2	1			7
	高知県									1		1
	岡山県	4	11	5	1			1				22
	広島県		1	2								3
	関西		2	2								4
合計	4	14	9	1	14	4	4	2	8	2	62	

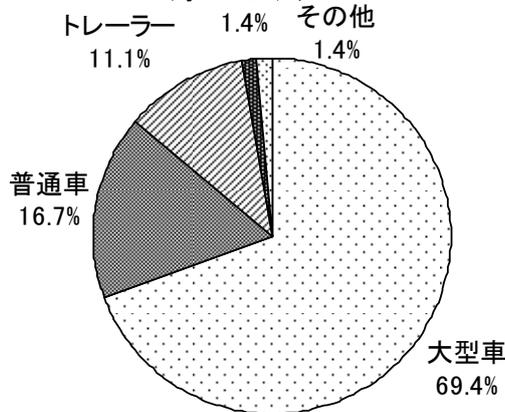
  

		着地										合計
		徳島県	香川県	愛媛県	高知県	岡山県	広島県	関東	中京	関西	九州	
発地	徳島県					1.6%	1.6%				3.2%	6.5%
	香川県					14.5%	4.8%	1.6%	1.6%	11.3%		33.9%
	愛媛県					6.5%		3.2%	1.6%			11.3%
	高知県									1.6%		1.6%
	岡山県	6.5%	17.7%	8.1%	1.6%			1.6%				35.5%
	広島県		1.6%	3.2%								4.8%
	関西		3.2%	3.2%								6.5%
合計	6.5%	22.6%	14.5%	1.6%	22.6%	6.5%	6.5%	3.2%	12.9%	3.2%	100.0%	

### ③ 荷姿

荷姿は「大型車」(50件 69.4%)が最も多く、約7割を占めており、次いで「普通車」(12件 16.7%)、「トレーラー」(8件 11.1%)となっている。

図表 III-5 荷姿 (n=72)  
海上コンテナ

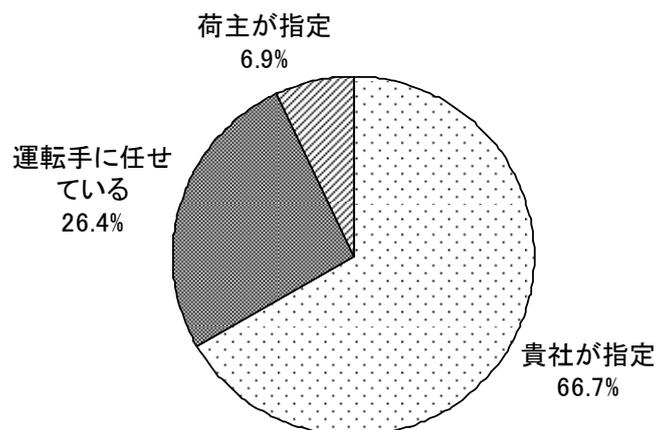


大型車	50	69.4%
普通車	12	16.7%
トレーラー	8	11.1%
その他	1	1.4%
海上コンテナ	1	1.4%
合計	72	100.0%

### ④ フェリー利用の意思決定者

フェリー利用の意思決定者は「貴社が指定」(48件 66.7%)が最も多く、6割を超えており、次いで「運転手に任せている」(19件 26.4%)、「荷主企業が指定」(5件 6.9%)となっている。

図表 III-6 フェリー利用の意思決定者 (n=72)

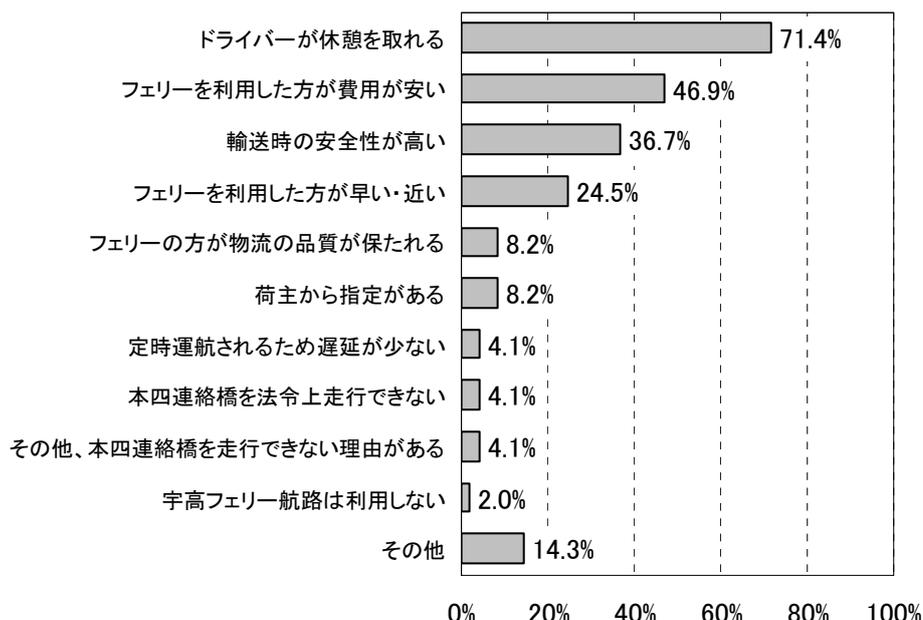


貴社が指定	48	66.7%
運転手に任せている	19	26.4%
荷主が指定	5	6.9%
委託先に任せている	0	0.0%
合計	72	100.0%

### (3) 宇高フェリー航路を利用する場合の理由

フェリー航路を利用する場合の理由は「ドライバーが休憩をとれる」(35件 71.4%) が最も多く、7割を超えており、次いで「フェリーを利用した方が費用が安い」(23件 46.9%)、「輸送時の安全性が高い」(18件 36.7%)、「フェリーを利用した方が早い・近い」(12件 24.5%) となっている。

図表 III-7 宇高フェリー航路を利用する場合の理由 (n=49)



ドライバーが休憩を取れる	35	71.4%
フェリーを利用した方が費用が安い	23	46.9%
輸送時の安全性が高い	18	36.7%
フェリーを利用した方が早い・近い	12	24.5%
フェリーの方が物流の品質が保たれる	4	8.2%
荷主から指定がある	4	8.2%
定時運航されるため遅延が少ない	2	4.1%
本四連絡橋を法令上走行できない	2	4.1%
その他、本四連絡橋を走行できない理由がある	2	4.1%
宇高フェリー航路は利用しない	1	2.0%
その他	7	14.3%

#### その他

土曜日など本四連絡橋の割引がないため  
橋の割引が50%でないとき  
荷卸の場所によってフェリーのほうが近い場合  
日曜日等(割引なし)  
時間的に余裕がある  
アイドリングストップによる経費節約  
公共その他災害時を考えてフェリーを残す必要がある

#### (4) 宇高フェリー航路の利用促進に向けた要望事項（自由回答）

自由回答には 17 件の回答があり、航路存続を希望する声が 5 件、本四架橋との料金次第で利用を決めるという意見が 4 件あった。存続してほしい理由として、災害時の輸送手段として残す必要があるというような意見も見られた。また、一社化を望む声も 2 件見られた。

### 3. トラック事業者郵送アンケート調査票

#### 宇高フェリー利用に関するアンケート調査（本状にご回答ください）

##### 問①：宇高フェリーの利用状況について（1つに○）

1 今も昔も良く利用している	} ①-2へ ↓
2 昔は利用していたが最近では利用が減っている	
3 昔は利用していたが最近では利用しない	
4 今も昔も利用は少ない	
5 利用したことがない	

①-2 宇高フェリー航路の利用が減った理由（3つまで○）	1 本四連絡橋の割引料金額が拡大した 2 本四連絡橋の割引時間帯が拡大した 3 宇高フェリー航路が減便されて不便になった 4 本四間の貨物が減った、取引がなくなった 5 荷主から指示があった 6 その他（具体的に：_____）
------------------------------	--

##### 問②：宇高フェリー航路を利用する場合の主な物流パターンについて（2事例まで）

	輸送事例①	輸送事例②
具体的な輸送品（具体名を記入）		
主な発地（市町村名を記入）		
主な目的地（市町村名を記入）		
荷姿（1つに○）	1 海上コンテナ 2 トレーラー 3 大型車（車長 m） 4 普通車（車長 m） 5 その他（ ）	1 海上コンテナ 2 トレーラー 3 大型車（車長 m） 4 普通車（車長 m） 5 その他（ ）
フェリー利用の意思決定者（1つに○）	1 荷主が指定 2 貴社が指定 3 運転手に任せている 4 委託先に任せている	1 荷主が指定 2 貴社が指定 3 運転手に任せている 4 委託先に任せている

##### 問③：宇高フェリー航路を利用する場合の理由（主なもの3つまでに○）

1 フェリーを利用した方が費用が安い	7 本四連絡橋を法令上走行できない （具体的に：_____）
2 フェリーを利用した方が早い・近い	8 その他、本四連絡橋を走行できない理由がある （具体的に：_____）
3 輸送時の安全性が高い	9 荷主から指定がある
4 ドライバーが休憩を取れる	10 その他（具体的に：_____）
5 定時運航されるため遅延が少ない	11 宇高フェリー航路は利用しない
6 フェリーの方が物流の品質が保たれる	

##### 問④：宇高フェリー航路の利用促進に向けた要望事項（自由にお書きください）

企業名			
住所			
回答者		電話番号	

① 個人情報、委託機関の「個人情報保護方針」および、「個人情報の取り扱いについて」(http://www.murc.jp/profile/privacy.html) に従って適切に取り扱います。  
 ② この回答内容は集計結果のみを活用させていただきます。  
 ③ この目的以外に、個人名、企業名を外部に公表することは一切ございません。本調査の集計は委託機関の内部で行います。  
 ④ 調査後、お預かりしている個人情報の開示・削除等のお申し出、その他のお問い合わせに関しては、本調査の委託機関までご連絡下さい。  
 ⑤ 調査票にご記入いただいた内容に関して、確認等の必要がある場合にお問い合わせさせていただくことがあります。（お名前等をご記入いただけない場合は、当方からの確認等ができない場合があります。）

## IV. Webアンケート調査結果

### 1. アンケート調査の概要

宇高航路に対する一般市民の考えやニーズを把握するとともに、現在、宇高航路を利用していない人や利用を止めた人を航路利用者に取り込むための方策を検討する際の基礎資料とすることを目的として、宇高航路周辺地域の住民を対象にインターネットによるアンケート調査を実施した。

#### (1) 調査対象

##### ① 過去に宇高航路を利用していた人（過去利用者調査）

岡山県岡山市、玉野市、瀬戸内市、香川県高松市、さぬき市、三木町に居住する人の内、「瀬戸大橋開通後も宇高を利用していたが、現在は利用頻度が減少した」、または、「瀬戸大橋開通後も宇高航路を利用していたが、現在は利用していない」と回答した人

##### ② これまでに宇高航路を利用したことが無い人（未利用者調査）

岡山県岡山市、玉野市、瀬戸内市、香川県高松市、さぬき市、三木町に居住する人の内、「これまでに宇高航路を利用したことが無い」と回答した人

##### ③ 高松市・玉野市居住者（寄付金支払意思額調査）

高松市、玉野市に居住する人を対象に、市民の立場で宇高航路の必要性や関心の高さを把握するため、寄付金の支払意思の調査を実施

#### (2) 調査方法

インターネットによるアンケート調査

- ・事前調査：平成22年10月29日（金）～10月30日（土）  
※事前調査を行い、本調査対象者200名を抽出した。
- ・本調査：平成22年11月4日（木）～11月8日（月）

#### (3) 回収状況

- ① 過去に宇高航路を利用していた人：208名
- ② これまでに宇高航路を利用したことが無い人：210名
- ③ 高松市・玉野市居住者：206名

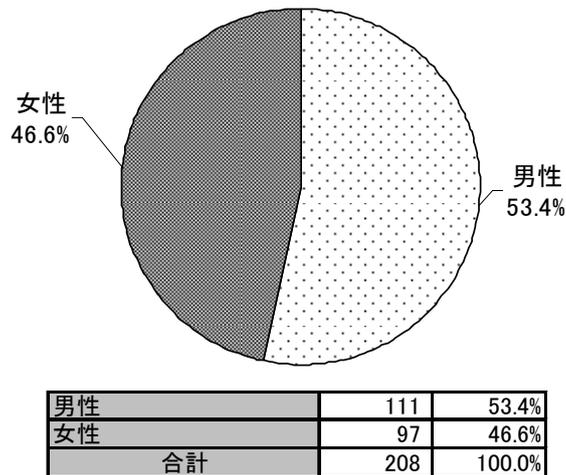
## 2. 過去利用者調査結果

### (1) 個人属性

#### ① 性別

性別は、「男性」(111件、53.4%)、「女性」(97件、46.6%)となっており、男性の方が多い。

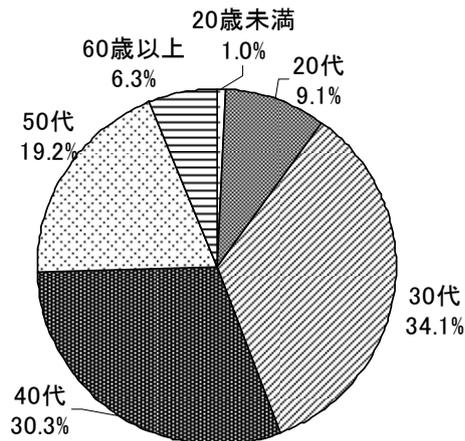
図表 IV-1 性別 (n=208)



#### ② 年齢

年齢は、「30代」(71件、34.1%)が最も多く、次いで「40代」(63件、30.3%)、「50代」(40件、19.2%)となっており、回答者は30代から50代を中心に幅広い世代にわたっている。

図表 IV-2 年齢 (n=208)

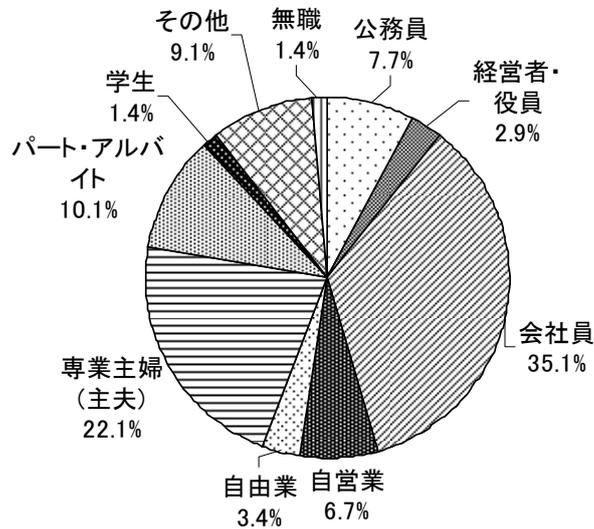


20歳未満	2	1.0%
20代	19	9.1%
30代	71	34.1%
40代	63	30.3%
50代	40	19.2%
60歳以上	13	6.3%
合計	208	100.0%

### ③ 職業

職業は、「会社員」（73件、35.1%）が最も多く、次いで「専業主婦（主夫）」（46件、22.1%）、「パート・アルバイト」（21件、10.1%）となっている。

図表 IV-3 職業（n=208）



公務員	16	7.7%
経営者・役員	6	2.9%
会社員	73	35.1%
自営業	14	6.7%
自由業	7	3.4%
専業主婦(主夫)	46	22.1%
パート・アルバイト	21	10.1%
学生	3	1.4%
その他	19	9.1%
無職	3	1.4%
合計	208	100.0%

### ④ 居住地

居住地は、「高松市」（62件、29.8%）、「岡山市」（57件、27.4%）が多く、2市で全体の約6割を占める。次いで、「玉野市」（28件、13.5%）となっている。

図表 IV-4 居住地（n=208）

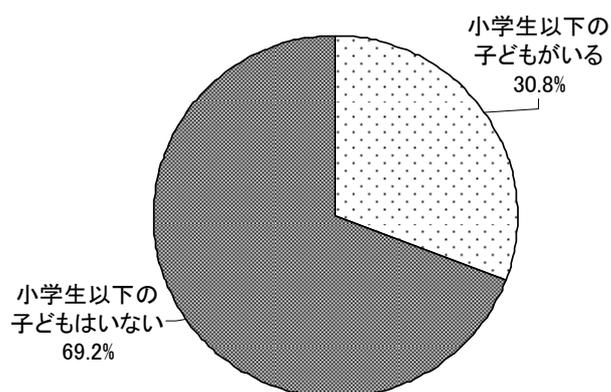
自治体	高松市	さぬき市	三木町	玉野市	岡山市	瀬戸内市	合計
件数	62	21	21	28	57	19	208
%	29.8%	10.1%	10.1%	13.5%	27.4%	9.1%	100.0%

(2) 回答者自身について

① 小学生以下（小学6年生まで）の子どもの有無

小学生以下の子どもの有無は、「小学生以下の子どもがいる」（64件、30.8%）、「小学生以下の子どもはいない」（144件、69.2%）となっており、回答者の3割は小学生以下の子どもがいる。

図表 IV-5 小学生以下（小学6年生まで）の子どもの有無（n=208）

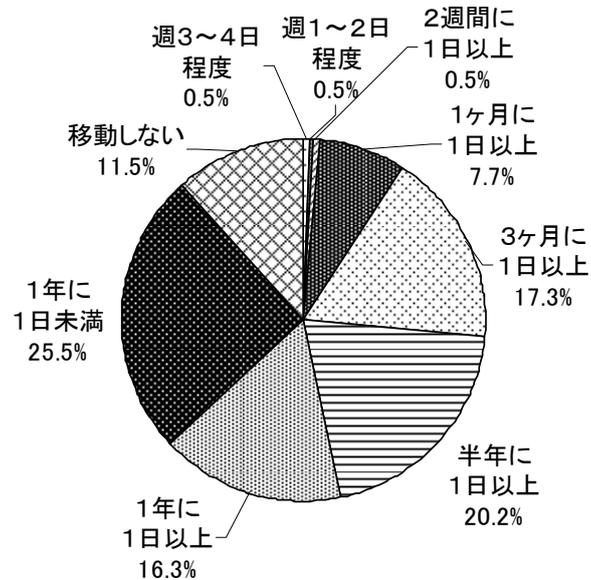


小学生以下の子どもがいる	64	30.8%
小学生以下の子どもはいない	144	69.2%
合計	208	100.0%

## ② 本州四国間の現在の移動頻度

本州四国間の現在の移動頻度は、「1年に1日未満」(53件、25.5%)が最も多く、「移動しない」(24件、11.5%)と合わせると本州四国間の移動頻度が年に1度未満の人は約4割になる。一方、本州四国間の移動頻度が月1回以上の人約1割存在する。

図表 IV-6 本州四国間の現在の移動頻度 (n=208)

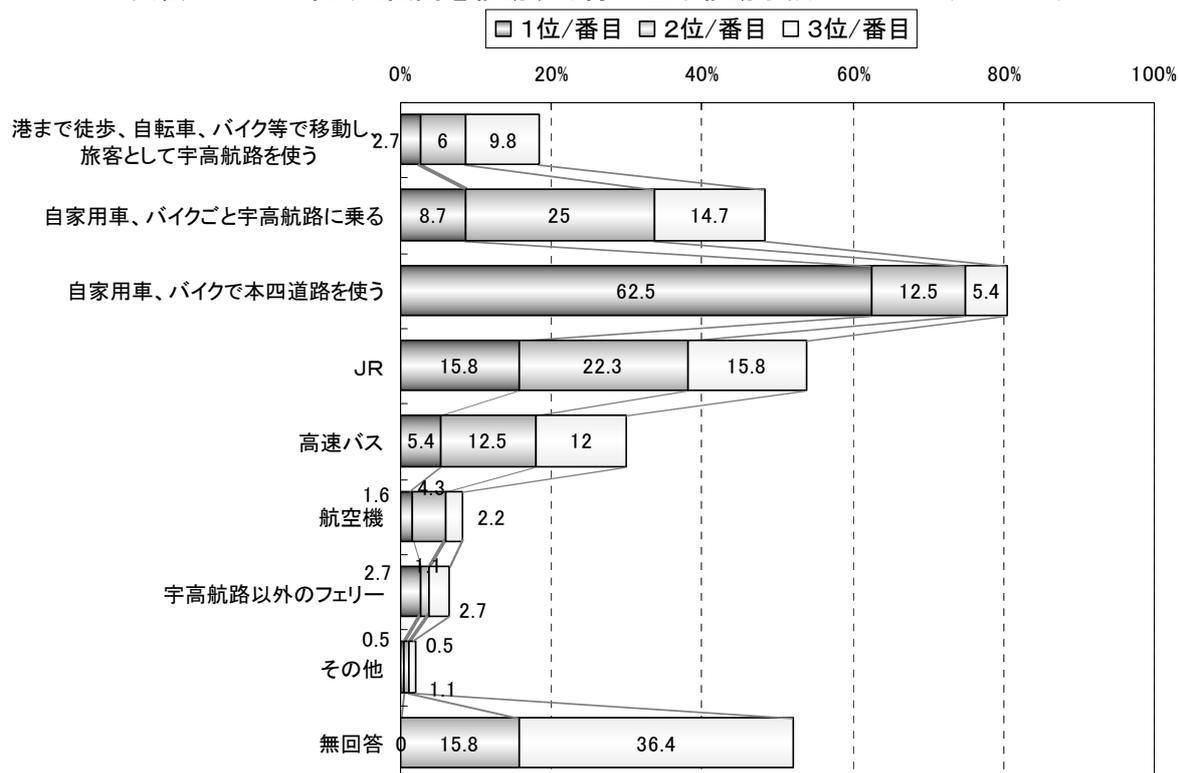


毎日	0	0.0%
週5日以上	0	0.0%
週3~4日程度	1	0.5%
週1~2日程度	1	0.5%
2週間に1日以上	1	0.5%
1ヶ月に1日以上	16	7.7%
3ヶ月に1日以上	36	17.3%
半年に1日以上	42	20.2%
1年に1日以上	34	16.3%
1年に1日未満	53	25.5%
移動しない	24	11.5%
合計	208	100.0%

### ③ 本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルート

本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルートについて、1位の回答を見ると、「自家用車、バイクで本四道路を使う」（115件、62.5%）が最も多く、6割を超えており、1位から3位までの合計では8割を超える。1位から3位までの合計を見ると、次いで多いのは「JR」（99件、53.8%）で、「自家用車、バイクごと宇高航路に乗る」（89件、48.4%）は約5割を占める。

図表 IV-7 本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルート（n=184）



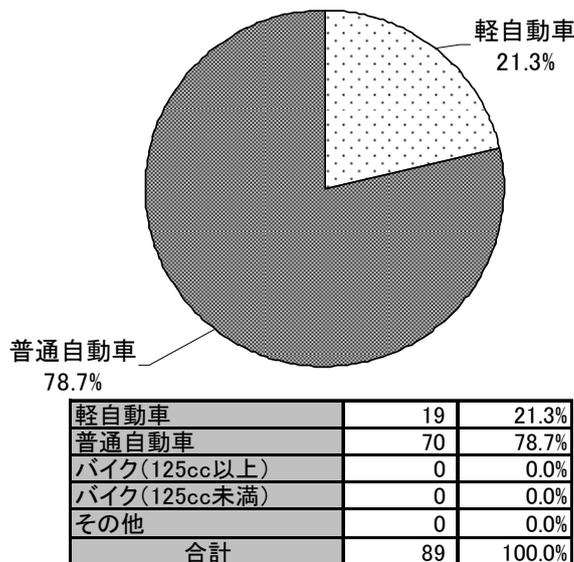
	全体	港まで徒歩、自転車、バイク等で移動し、旅客として宇高航路を使う	自家用車、バイクごと宇高航路に乗る	自家用車、バイクで本四道路を使う	JR	高速バス	航空機	宇高航路以外のフェリー	その他	無回答
1位/番目	184	5	16	115	29	10	3	5	1	0
2位/番目	184	11	46	23	41	23	8	2	1	29
3位/番目	184	18	27	10	29	22	4	5	2	67

該当する順に3つまで回答

④ 自家用車・バイクの車種 【③にて「自家用車、バイクごと宇高航路に乗る」と回答した場合】

③にて「自家用車、バイクごと宇高航路に乗る」と回答した場合の自家用車・バイクの車種は「普通自動車」(70件、78.7%)、「軽自動車」(19件、21.3%)となっており、普通自動車が約8割を占めている。

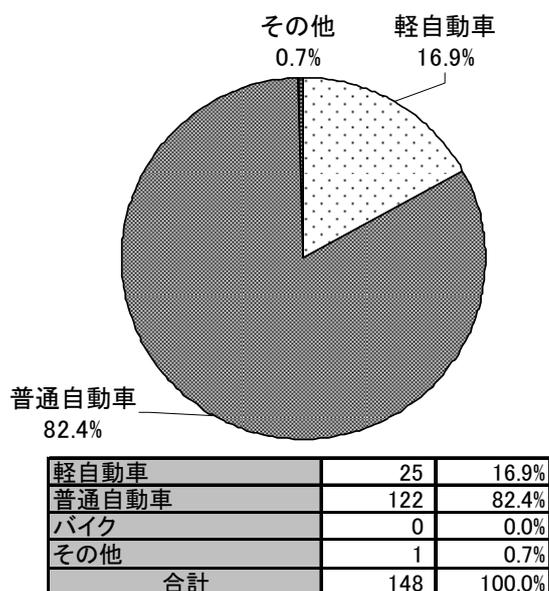
図表 IV-8 自家用車・バイクの種類 (n=89)



⑤ 自家用車・バイクの車種 【③にて「自家用車、バイクで本四道路を使う」と回答した場合】

③にて「自家用車、バイクで本四道路を使う」と回答した場合の自家用車・バイクの車種は「普通自動車」(122件、82.4%)、「軽自動車」(25件、16.9%)となっており、普通自動車が8割以上を占めている。

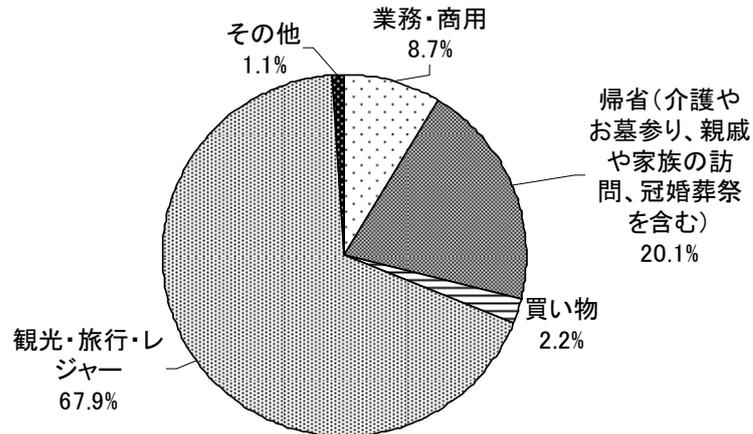
図表 IV-9 自家用車・バイクの種類 (n=148)



⑥ 本州四国間を移動する際の主な目的

本州四国間を移動する際の主な目的は、「観光・旅行・レジャー」(125件、67.9%)が最も多く、約7割を占める。次いで、「帰省」(37件、20.1%)、「業務・商用」(16件、8.7%)となっている。

図表 IV-10 本州四国間を移動する際の主な目的 (n=184)



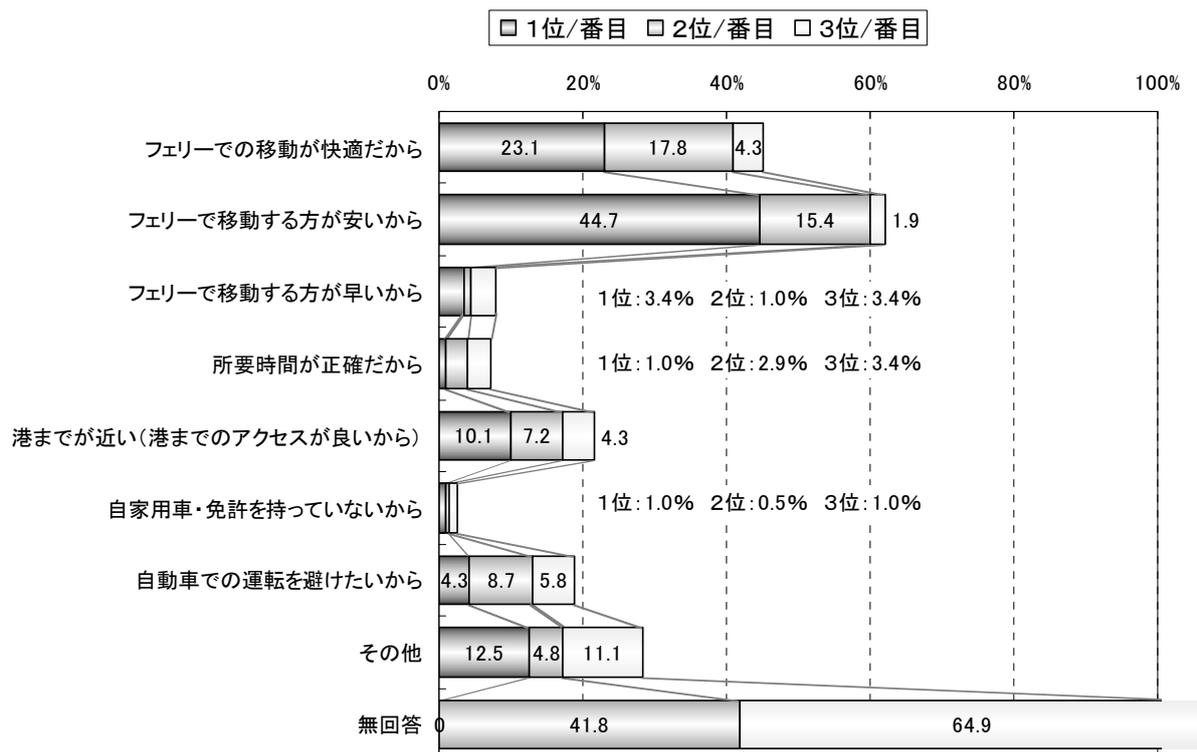
業務・商用	16	8.7%
帰省(介護やお墓参り、親戚や家族の訪問、冠婚葬祭を含む)	37	20.1%
通勤	0	0.0%
通学	0	0.0%
通院	0	0.0%
買い物	4	2.2%
観光・旅行・レジャー	125	67.9%
その他	2	1.1%
合計	184	100.0%

### (3) 宇高航路の利用状況について

#### ① 本州四国間を移動する際に宇高航路を利用する・利用していた理由

宇高航路を利用する・利用していた理由について、1位の回答を見ると、「フェリーで移動の方が安いから」(93件、44.7%)が最も多く、1位から3位までの合計を見ると、6割を超える。1位から3位までの合計を見ると、次いで多いのは「フェリーでの移動が快適だから」(94件、45.1%)となっており、コストと快適性が評価されている結果となっている。

図表 IV-11 本州四国間を移動する際に宇高航路を利用する・利用していた理由 (n=208)

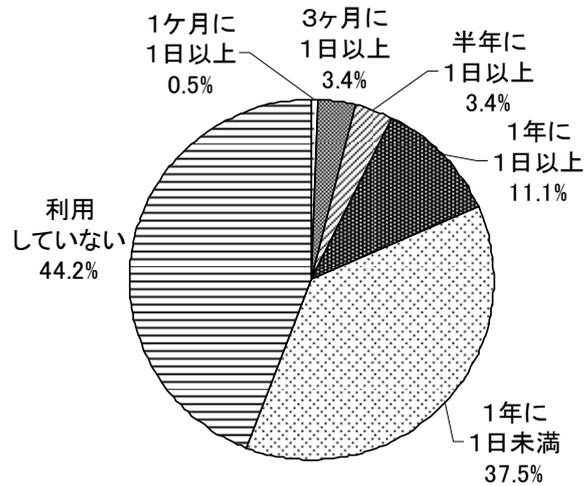


	全体	フェリーでの移動が快適だから	フェリーで移動する方が安いから	フェリーで移動する方が早いから	所要時間が正確だから	港までが近い(港までのアクセスが良いから)	自家用車・免許を持っていないから	自動車での運転を避けたいから	その他	無回答
1位/番目	208	48	93	7	2	21	2	9	26	0
2位/番目	208	37	32	2	6	15	1	18	10	87
3位/番目	208	9	4	7	7	9	2	12	23	135

## ② 宇高航路の利用頻度

宇高航路の利用頻度は、「利用していない」(92件、44.2%)が最も多く、次いで「1年に1回未満」(78件、37.5%)となっており、1年に1回以上利用する人は2割に満たない。

図表 IV-12 宇高航路の利用頻度 (n=208)

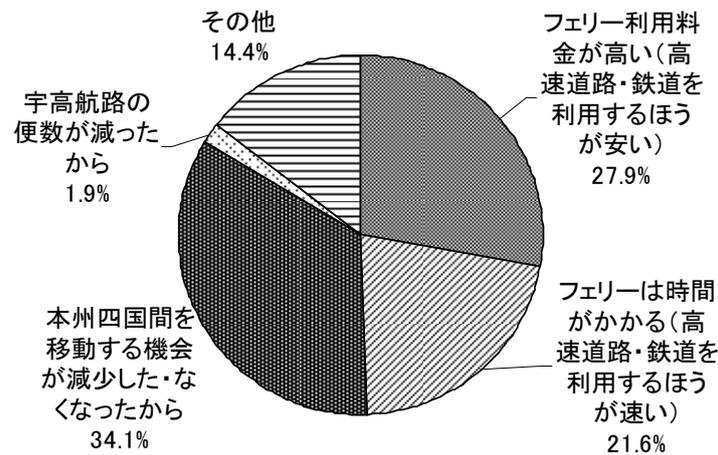


毎日	0	0.0%
週5日以上	0	0.0%
週3~4日程度	0	0.0%
週1~2日程度	0	0.0%
2週間に1日以上	0	0.0%
1ヶ月に1日以上	1	0.5%
3ヶ月に1日以上	7	3.4%
半年に1日以上	7	3.4%
1年に1日以上	23	11.1%
1年に1回未満	78	37.5%
利用していない	92	44.2%
合計	208	100.0%

### ③ 宇高航路の利用頻度が減少した・利用しなくなった理由

宇高航路の利用頻度が減少した・利用しなくなった理由は、「本州四国間を移動する機会が減少した・なくなったから」（71件、34.1%）が最も多く、「フェリー利用料金が安い（高速道路・鉄道を利用するほうが安い）」（58件、27.9%）、「フェリーは時間がかかる（高速道路・鉄道を利用するほうが速い）」（45件、21.6%）が続く。「フェリーのサービスに不満があるから」は0件であった。

図表 IV-13 宇高航路の利用頻度が減少した・利用しなくなった理由（n=208）



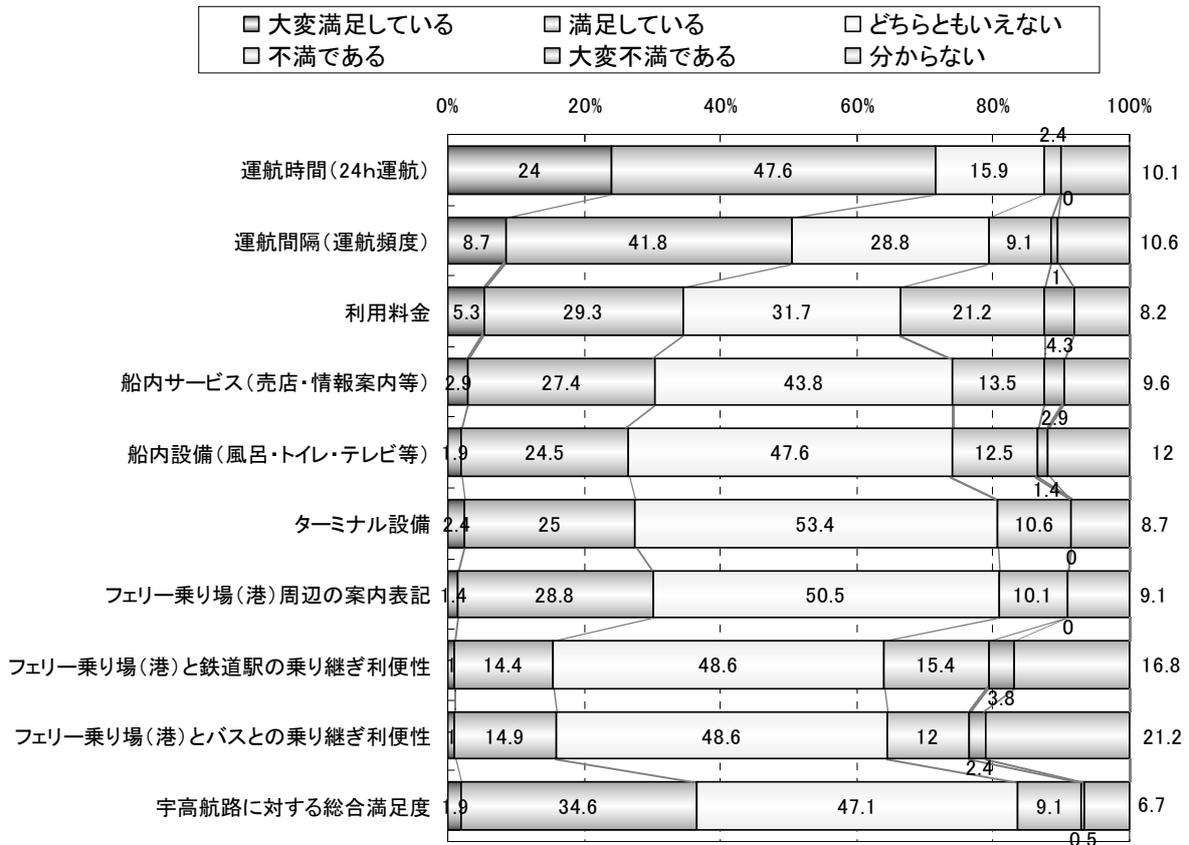
フェリーのサービスに不満があるから	0	0.0%
フェリー利用料金が安い(高速道路・鉄道を利用するほうが安い)	58	27.9%
フェリーは時間がかかる(高速道路・鉄道を利用するほうが速い)	45	21.6%
本州四国間を移動する機会が減少した・なくなったから	71	34.1%
宇高航路の便数が減ったから	4	1.9%
その他	30	14.4%
合計	208	100.0%

#### (4) 宇高航路の満足度・ニーズについて

##### ① 宇高航路のサービス内容への満足度

宇高航路のサービス内容の満足度は、満足している割合（大変満足している・満足しているの合計）を見ると、「運航時間（24h 運航）」（149 件、71.6%）、「運航間隔（運航頻度）」（105 件、50.5%）が高く、ともに5割を超えている。一方、「フェリー乗り場（港）とバスとの乗り継ぎ利便性」（33 件、15.9%）、「フェリー乗り場（港）と鉄道駅の乗り継ぎ利便性」（32 件、15.4%）については満足度が低い。

図表 IV-14 宇高航路のサービス内容への満足度（n=208）

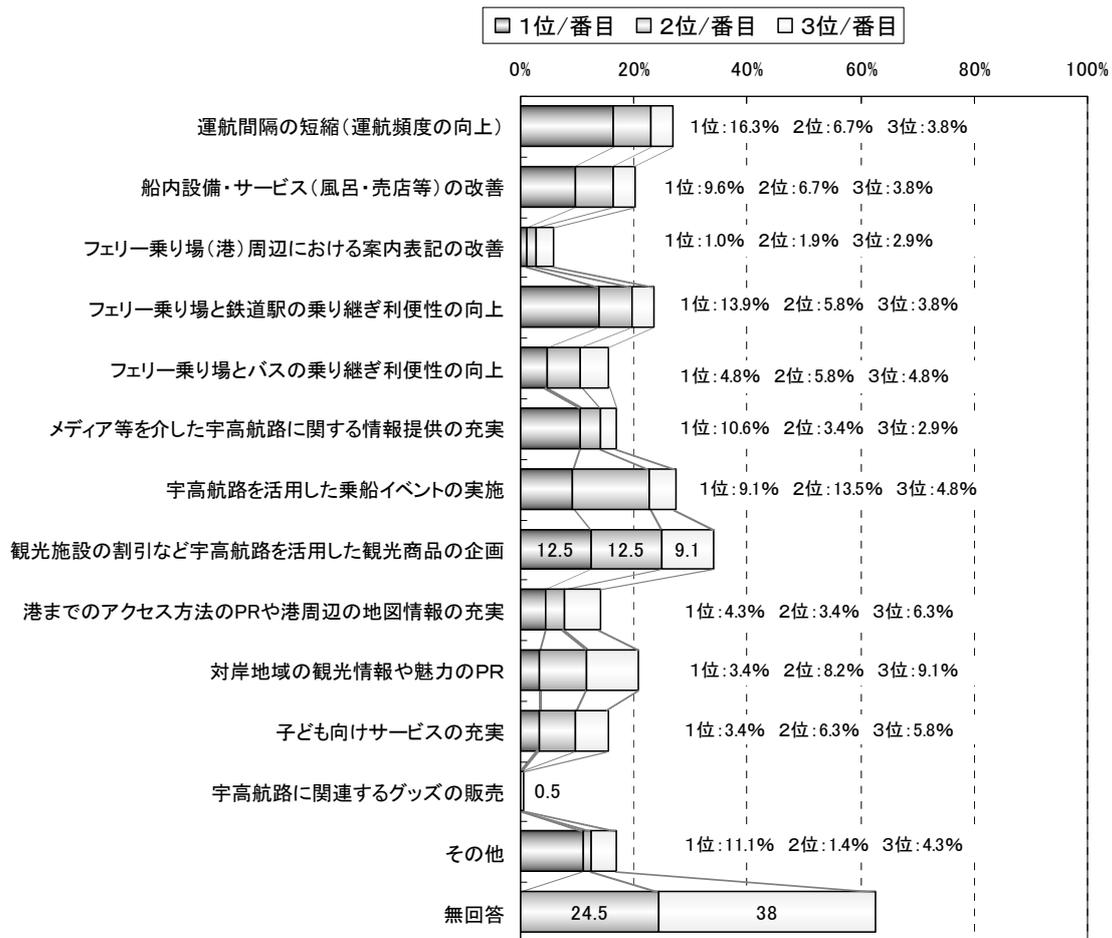


	合計	大変満足している	満足している	どちらともいえない	不満である	大変不満である	分からない
運航時間(24h運航)	208	50	99	33	5	0	21
運航間隔(運航頻度)	208	18	87	60	19	2	22
利用料金	208	11	61	66	44	9	17
船内サービス(売店・情報案内等)	208	6	57	91	28	6	20
船内設備(風呂・トイレ・テレビ等)	208	4	51	99	26	3	25
ターミナル設備	208	5	52	111	22	0	18
フェリー乗り場(港)周辺の案内表記	208	3	60	105	21	0	19
フェリー乗り場(港)と鉄道駅の乗り継ぎ利便性	208	2	30	101	32	8	35
フェリー乗り場(港)とバスとの乗り継ぎ利便性	208	2	31	101	25	5	44
宇高航路に対する総合満足度	208	4	72	98	19	1	14

## ② 宇高航路の利用拡大に有効・必要だと思うもの

宇高航路の利用拡大に有効・必要だと思うものは、1位の回答を見ると、「運航間隔の短縮（運航頻度の向上）」（34件、16.3%）が最も多い。一方、1位から3位までの合計を見ると、「観光施設の割引など宇高航路を活用した観光商品の企画」（71件、34.1%）が最も多く、次いで「宇高航路を活用した乗船イベントの実施」（57件、27.4%）となっており、観光・レジャー関連の事業が有効・必要だと考えられている。

図表 IV-15 宇高航路の利用拡大に有効・必要だと思うもの（n=208）



	全体	運航間隔の短縮(運航頻度の向上)	船内設備・サービス(風呂・売店等)の改善	フェリー乗り場(港)周辺における案内表記の改善	フェリー乗り場と鉄道駅の乗り継ぎ利便性の向上	フェリー乗り場とバスの乗り継ぎ利便性の向上	メディア等を介した宇高航路に関する情報提供の充実	宇高航路を活用した乗船イベントの実施
1位/番目	208	34	20	2	29	10	22	19
2位/番目	208	14	14	4	12	12	7	28
3位/番目	208	8	8	6	8	10	6	10
	観光施設の割引など宇高航路を活用した観光商品の企画	港までのアクセス方法のPRや港周辺の地図情報の充実	対岸地域の観光情報や魅力のPR	子ども向けサービスの充実	宇高航路に関連するグッズの販売	その他	無回答	
1位/番目	26	9	7	7	0	23	0	
2位/番目	26	7	17	13	0	3	51	
3位/番目	19	13	19	12	1	9	79	

該当する順に3つまで回答

## (5) 宇高航路に対する要望や業務改善等ご意見（自由回答）

### 【自由回答】（208件）

- ・廃止しないでほしい
- ・生活に密着している交通手段なので、利用環境を改善して、是非、アピールしてお客の拡販をして、続行して欲しい。
- ・現状のままでも、良いので、これからも運航をし続けて欲しい。
- ・宇高航路がなくなるのは、困るので存続して欲しいと思います。ただ、高速道路が安くなった分、値段を比較してしまうので、もう少し安くなるか、回数券等でぐんと安くなるような方法があったらと思う。
- ・船内で、快適に過ごせるようにして欲しい。
- ・船を、新しくして欲しい。
- ・利用者が増えるような啓蒙活動が必要。
- ・瀬戸大橋より割安感がないと利用促進にならないと思う。
- ・多様な生活交通手段は重要なインフラ。宇高航路はこれからも維持してほしい
- ・もっと旅を意識したサービスをしてほしい。
- ・利用したくなるようなイベントがあればよいと思う。
- ・フェリー利用者だけの、地元のお店や観光地で使えるクーポンや割引などの特典があれば、積極的にフェリーを利用しようと思う。
- ・料金を含め、検討が必要。
- ・瀬戸内海の島に行くためにも必要。
- ・快適フェリーのPRは必要。
- ・時代の流れとして宇高航路の必要性が薄れているので存続は無理ではないか。
- ・宇高航路はビジネス的。小豆島便に比べて観光や遊びの要素が少ない気がする。
- ・（フェリー会社は）複数いらず、統合を。
- ・利用料金が安ければいい。
- ・子供をからめたイベント、周辺施設のスタンプラリーなど。
- ・公的機関自体が利用促進しても良いのではないかと思う。
- ・安くて良いが魅力に欠ける。
- ・千円高速の施策によって、フェリーも鉄道も疲弊している。この施策をはやく廃止するべきだ。
- ・もっと情報がほしい。
- ・単に交通機関として以外のアトラクショナルな企画が必要ではないか。
- ・宣伝、アピールをする。
- ・地域住民だけが利用するのでは採算が合わないので、船内の設備を充実させ、船旅の楽しさや対岸の観光施設を全国的にアピールさせるなどして利用者を増やすことに努力する。
- ・土日に限ってでも、高速と同じ料金にして頂ければ時間はかかってもフェリーを使用しようか考えるようになると思います。
- ・観光地、他の交通機関などとの連携。
- ・移動中退屈しないようゲームのダウンロードサービスなどをしたり、インターネットなどが利用できたりすればいいと思います。
- ・宇野－高松間の利用は増えないと思うが、小型の船での島との連絡は必要。
- ・地域住民や職業として利用する人にとっては、生活の一部なので重要な航路だと思う。 など

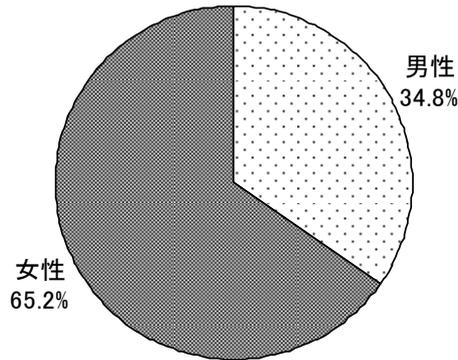
### 3. 未利用者調査結果

#### (1) 個人属性

##### ① 性別

性別は、「男性」(73件、34.8%)、「女性」(137件、65.2%)となっており、女性の方が多い。

図表 IV-16 性別 (n=210)

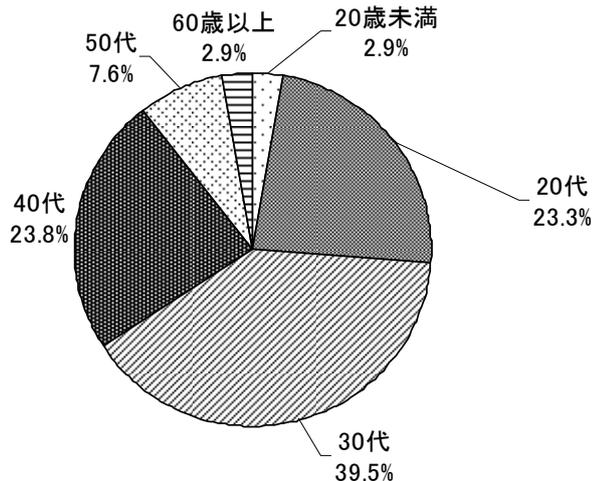


男性	73	34.8%
女性	137	65.2%
合計	210	100.0%

##### ② 年齢

年齢は、「30代」(83件、39.5%)が最も多く、次いで「40代」(50件、23.8%)、「20代」(49件、23.3%)となっており、回答者は20代から40代を中心に幅広い世代にわたっている。

図表 IV-17 年齢 (n=210)

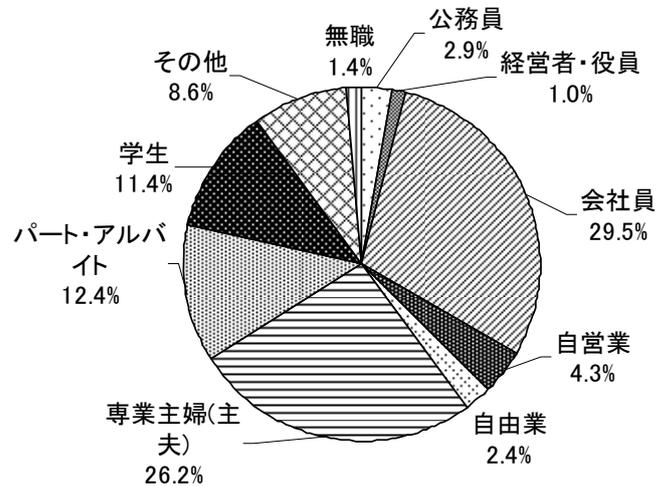


20歳未満	6	2.9%
20代	49	23.3%
30代	83	39.5%
40代	50	23.8%
50代	16	7.6%
60歳以上	6	2.9%
合計	210	100.0%

### ③ 職業

職業は、「会社員」(62件、29.5%)が最も多く、次いで「専業主婦(主夫)」(55件、26.2%)、「パート・アルバイト」(26件、12.4%)となっている。

図表 IV-18 職業 (n=210)



公務員	6	2.9%
経営者・役員	2	1.0%
会社員	62	29.5%
自営業	9	4.3%
自由業	5	2.4%
専業主婦(主夫)	55	26.2%
パート・アルバイト	26	12.4%
学生	24	11.4%
その他	18	8.6%
無職	3	1.4%
合計	210	100.0%

### ④ 居住地

居住地は、「岡山市」(89件、42.4%)、「高松市」(70件、33.3%)が多く、2市で全体の7割以上を占める。次いで、「さぬき市」(20件、9.5%)となっている。

図表 IV-19 居住地 (n=210)

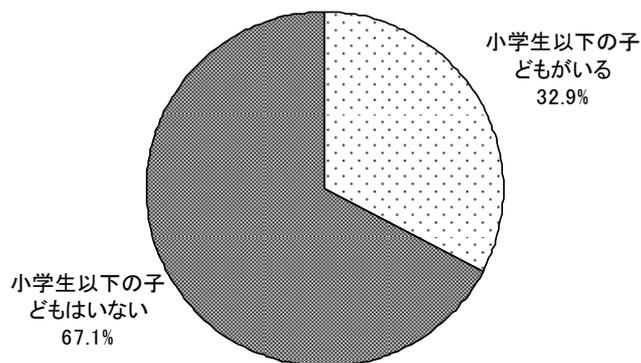
自治体	高松市	さぬき市	三木町	玉野市	岡山市	瀬戸内市	合計
件数	70	20	15	3	89	13	210
%	33.3%	9.5%	7.1%	1.4%	42.4%	6.2%	100.0%

(2) 回答者自身について

① 小学生以下（小学6年生まで）の子どもの有無

小学生以下の子どもの有無は、「小学生以下の子がいる」（69件、32.9%）、「小学生以下の子はいない」（141件、67.1%）となっており、回答者の3割は小学生以下の子がいる。

図表 IV-20 小学生以下（小学6年生まで）の子どもの有無（n=210）

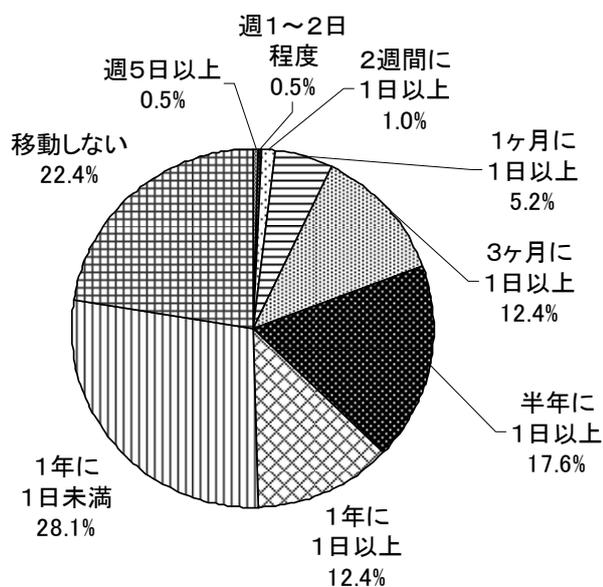


小学生以下の子がいる	69	32.9%
小学生以下の子はいない	141	67.1%
合計	210	100.0%

## ② 本州四国間の現在の移動頻度

本州四国間の現在の移動頻度は、「1年に1日未満」(59件、28.1%)が最も多く、「移動しない」(47件、22.4%)と合わせると本州四国間の移動頻度が年に1度未満の人は約5割になる。一方、本州四国間の移動頻度が月1回以上の人はい割未満に留まる。

図表 IV-21 本州四国間の現在の移動頻度 (n=210)

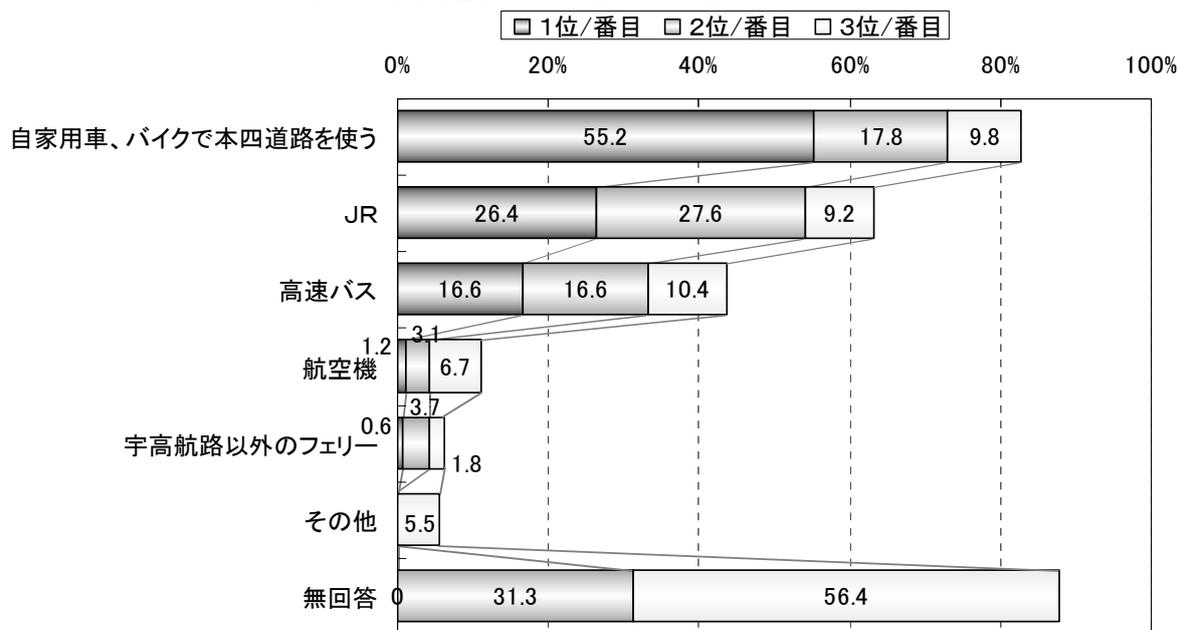


毎日	0	0.0%
週5日以上	1	0.5%
週3~4日程度	0	0.0%
週1~2日程度	1	0.5%
2週間に1日以上	2	1.0%
1ヶ月に1日以上	11	5.2%
3ヶ月に1日以上	26	12.4%
半年に1日以上	37	17.6%
1年に1日以上	26	12.4%
1年に1日未満	59	28.1%
移動しない	47	22.4%
合計	210	100.0%

### ③ 本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルート

本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルートについて、1位の回答を見ると、「自家用車、バイクで本四道路を使う」（90件、55.2%）が最も多く、5割を超えており、1位から3位までの合計では8割を超える。1位から3位までの合計を見ると、次いで多いのは「JR」（103件、63.2%）、「高速バス」（71件、43.6%）となっている。

図表 IV-22 本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルート（n=163）



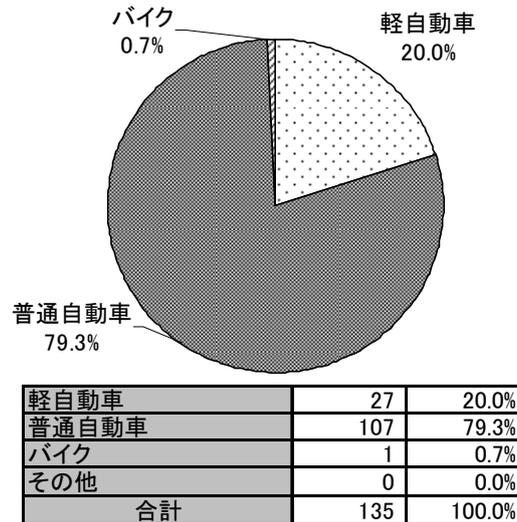
	全体	自家用車、バイクで本四道路を使う	JR	高速バス	航空機	宇高航路以外のフェリー	その他	無回答
1位/番目	163	90	43	27	2	1	0	0
2位/番目	163	29	45	27	5	6	0	51
3位/番目	163	16	15	17	11	3	9	92

該当する順に3つまで回答

④ 自家用車・バイクの車種 【③にて「自家用車、バイクで本四道路を使う」と回答した場合】

③にて「自家用車、バイクで本四道路を使う」と回答した場合の自家用車・バイクの車種は「普通自動車」(107件、79.3%)、「軽自動車」(27件、20.0%)となっており、普通自動車が約8割を占めている。

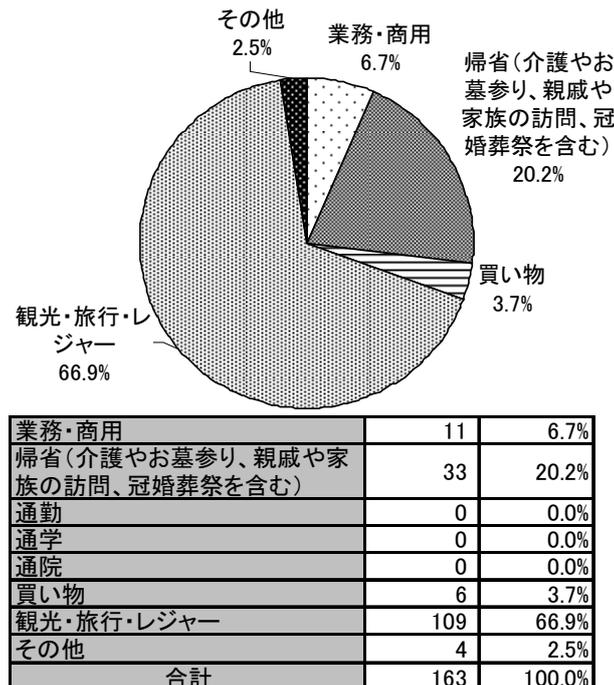
図表 IV-23 自家用車・バイクの種類 (n=135)



⑤ 本州四国間を移動する際の主な目的

本州四国間を移動する際の主な目的は、「観光・旅行・レジャー」(109件、66.9%)が最も多く、約7割を占める。次いで、「帰省」(33件、20.2%)、「業務・商用」(11件、6.7%)となっている。

図表 IV-24 本州四国間を移動する際の主な目的 (n=163)

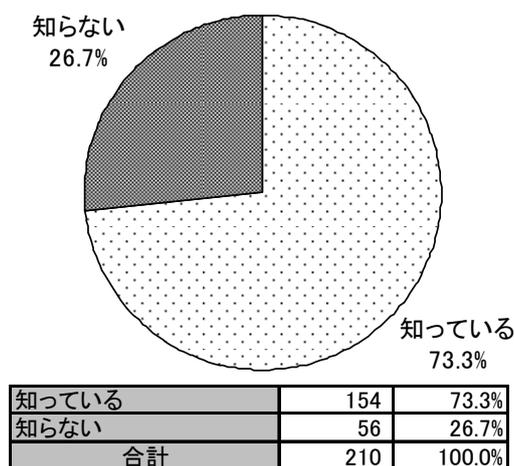


### (3) 宇高航路について

#### ① 宇高航路の認知状況

宇高航路の認知状況は、「知っている」(154件、73.3%)、「知らない」(56件、26.7%)となっており、回答者の4分の1以上が宇高航路について知らないという結果となっている。

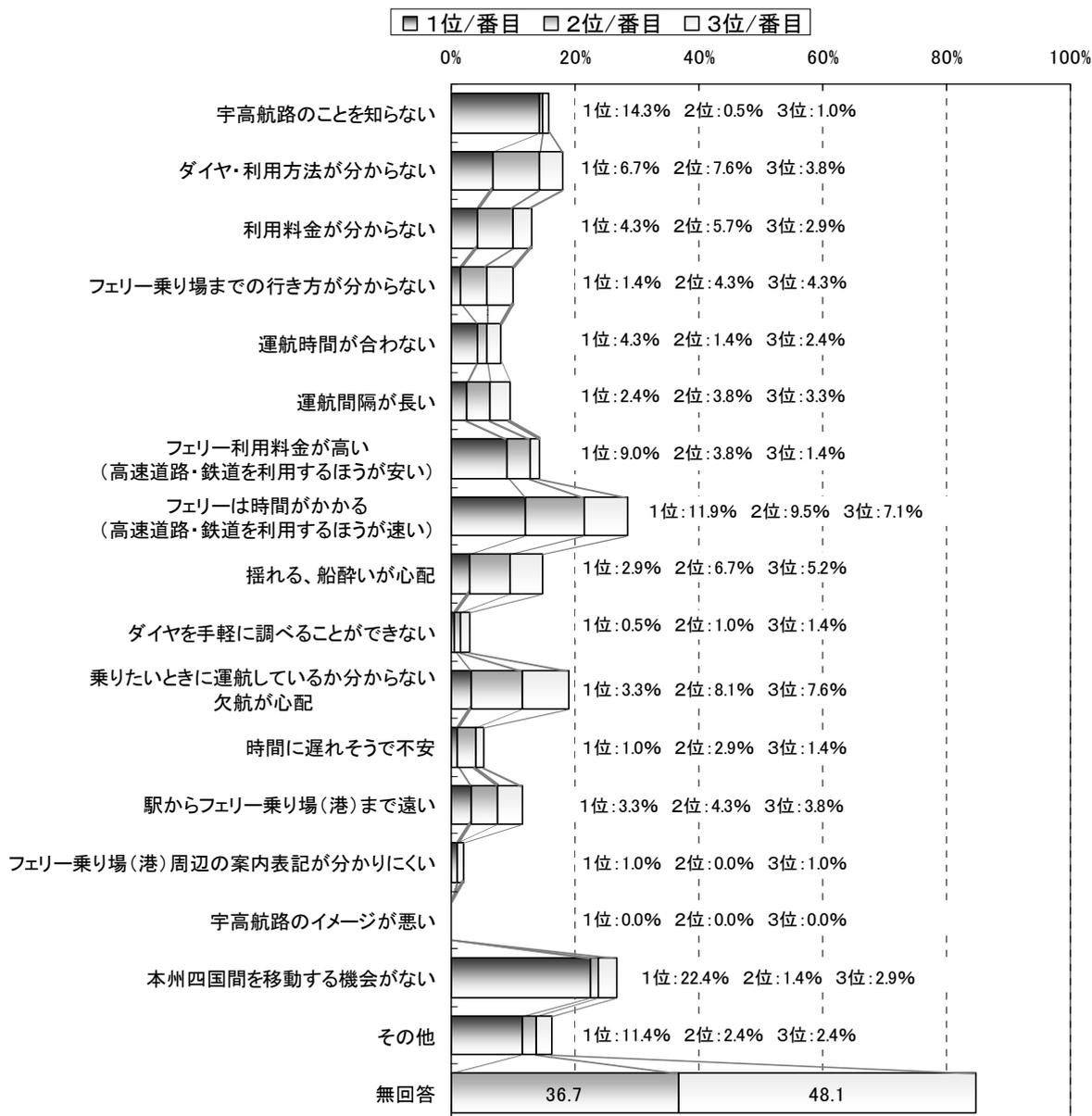
図表 IV-25 宇高航路の認知状況 (n=210)



#### ② 宇高航路を利用しない理由

宇高航路を利用しない理由は、1位について見ると、「本州四国間を移動する機会がない」(47件、22.4%)が最も多く、「宇高航路のことを知らない」(30件、14.3%)、「フェリーは時間がかかる」(25件、11.9%)が続く。一方、1位から3位までの合計を見ると、「フェリーは時間がかかる」(60件、28.6%)が最も多くなっている。また、「宇高航路のイメージが悪い」は0件であった。

図表 IV-26 宇高航路を利用しない理由 (n=210)



	全体	宇高航路のことを知らない	ダイヤ・利用方法が分からない	利用料金が分からない	フェリー乗り場までの行き方が分からない	運航時間が合わない	運航間隔が長い	フェリー利用料金が高い(高速道路・鉄道を利用するほうが安い)	フェリーは時間がかかる(高速道路・鉄道を利用するほうが速い)	揺れる、船酔いが心配
1位/番目	210	30	14	9	3	9	5	19	25	6
2位/番目	210	1	16	12	9	3	8	8	20	14
3位/番目	210	2	8	6	9	5	7	3	15	11

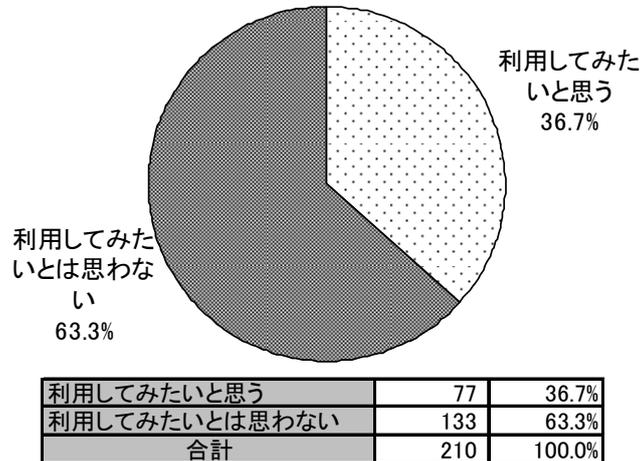
	ダイヤを手軽に調べることができない	乗りたいときに運航しているか分からない 欠航が心配	時間に遅れそうで不安	駅からフェリー乗り場(港)まで遠い	フェリー乗り場(港)周辺の案内表記が分かりにくい	宇高航路のイメージが悪い	本州四国間を移動する機会がない	その他	無回答
1位/番目	1	7	2	7	2	0	47	24	0
2位/番目	2	17	6	9	0	0	3	5	77
3位/番目	3	16	3	8	2	0	6	5	101

該当する順に3つまで回答

### ③ 「乗船引換券」の利用意向

「乗船引換券」の利用意向は、「利用してみたいと思う」（77件、36.7%）、「利用してみたいとは思わない」（133件、63.3%）となっており、利用してみたいという回答者は役4割に留まる。

図表 IV-27 「乗船引換券」の利用意向（n=210）



### (4) 宇高航路に対する要望や業務改善等ご意見（自由回答）

#### 【自由回答】（210件）

- ・料金をもっと安くなると利用を検討するかもしれない。
- ・本州から四国へ行く用事がない私は利用する事はありませんが、上記にあるように頻繁に利用する人にとってはなくてはならないものだと思います。
- ・なんとか存続してもらいたい。
- ・瀬戸大橋の料金割引政策があるのならフェリーも割引で営業ができるように政府に対して要望すべきである。
- ・観光目的としては、あまり利用したいとは思わなかったが、大切な交通手段であると思う。
- ・もっと料金や運航状況をPRしたらどうか。
- ・最近はインターネットの時代なのでネットに料金比較サイトを作る。
- ・「船に乗ったらこんな楽しいことがあるよ」など宇野と高松の乗り場近くのスポットなどをもっともっとアピールしてはどうか。
- ・これからも頑張ってやってほしいです。
- ・周辺住民のことを思うと存続すべき。ただ他の交通手段があるので、フェリーに乗ればこれだけのメリットがあります、という部分を積極的にPRして欲しい。またトラック業者のためにも便数は減ったとしても存続すべき。
- ・割引等を充実させて欲しい。
- ・船のことや、運航間隔などの、詳細な情報が知りたい。ニュースで取り上げるなど。
- ・移動手段として考えられるのは、鉄道かバスのどちらかを選択する事が多いですが、航路を使うメリットなどのPRをしてほしい。 など

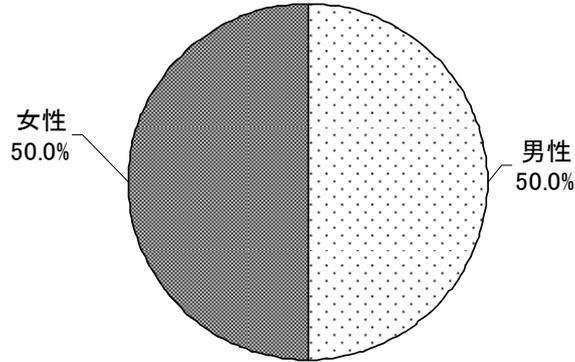
## 4. 寄付金支払意思額調査

### (1) 個人属性

#### ① 性別

性別は、「男性」、「女性」とともに103件（50.0%）となっている。

図表 IV-28 性別（n=206）

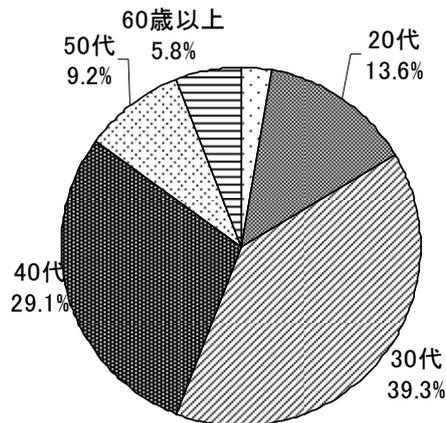


男性	103	50.0%
女性	103	50.0%
合計	206	100.0%

#### ② 年齢

年齢は、「30代」（81件、39.3%）が最も多く、次いで「40代」（60件、29.1%）、「20代」（28件、13.6%）となっており、回答者は20代から40代を中心に幅広い世代にわたっている。

図表 IV-29 年齢（n=206）

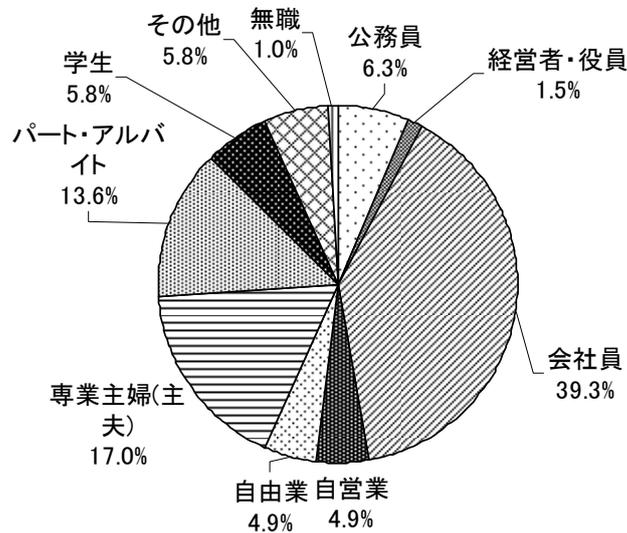


20歳未満	6	2.9%
20代	28	13.6%
30代	81	39.3%
40代	60	29.1%
50代	19	9.2%
60歳以上	12	5.8%
合計	206	100.0%

### ③ 職業

職業は、「会社員」（81件、39.3%）が最も多く、次いで「専業主婦（主夫）」（35件、17.0%）、「パート・アルバイト」（28件、13.6%）となっている。

図表 IV-30 職業（n=206）



公務員	13	6.3%
経営者・役員	3	1.5%
会社員	81	39.3%
自営業	10	4.9%
自由業	10	4.9%
専業主婦(主夫)	35	17.0%
パート・アルバイト	28	13.6%
学生	12	5.8%
その他	12	5.8%
無職	2	1.0%
合計	206	100.0%

### ④ 居住地

居住地は、「高松市」、「玉野市」がそれぞれ103件（50.0%）となっている。

図表 IV-31 居住地（n=206）

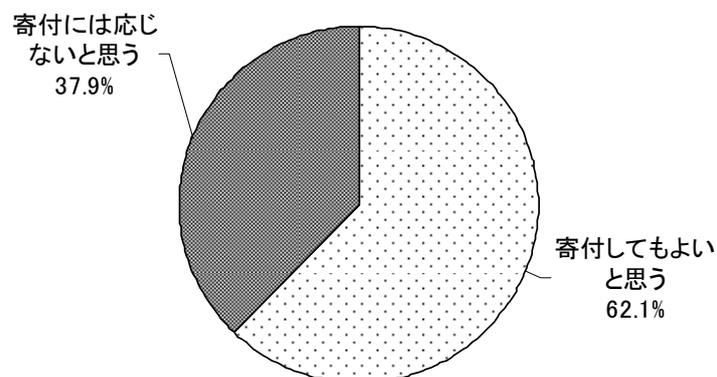
自治体	高松市	玉野市	合計
件数	103	103	206
%	50.0%	50.0%	100.0%

## (2) 寄付金の支払意思について

### ① 寄付金の1口が500円の場合の支払意思

寄付金の1口が500円の場合、「寄付してもよいと思う」（128件、62.1%）が、「寄付には応じないと思う」（78件、37.9%）を大きく上回っている。

図表 IV-32 1口：500円の場合の支払意思（n=206）

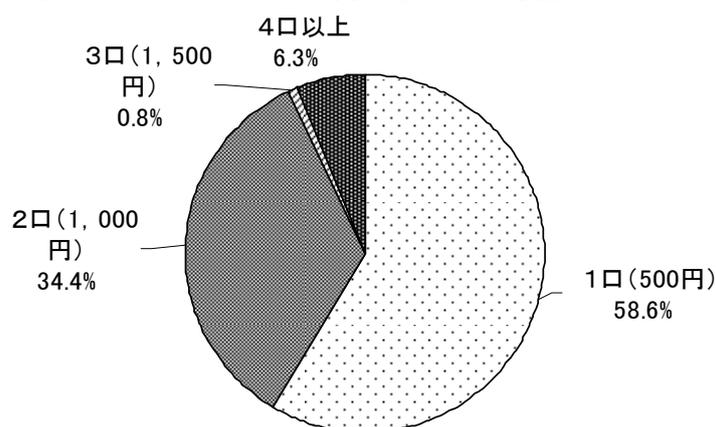


寄付してもよいと思う	128	62.1%
寄付には応じないと思う	78	37.9%
合計	206	100.0%

### ② 1口が500円の場合の寄付額

①で「寄付してもよいと思う」と回答した際の寄付額は、「1口（500円）」（75件、58.6%）が最も多く、「2口（1,000円）」（44件、34.4%）が続いている。最高額は、「2,000口（100万円、1件）」であった。

図表 IV-33 1口が500円の場合の寄付額（n=128）

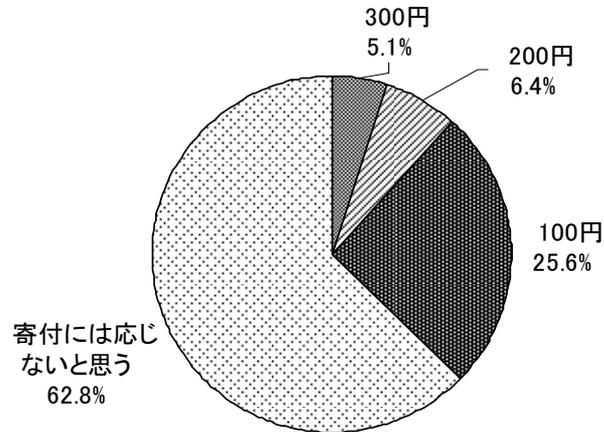


1口(500円)	75	58.6%
2口(1,000円)	44	34.4%
3口(1,500円)	1	0.8%
4口以上	8	6.3%
合計	128	100.0%

### ③ 1口あたりの寄付許容額

①で「寄付には応じないと思う」と回答した方に「1口いくらであれば寄付金を寄付いただけるか」たずねたところ、「(いくらでも) 寄付には応じないと思う」(49件、62.8%)が最も多く、「100円」(20件、25.6%)が続いている。

図表 IV-34 1口あたりの寄付許容額 (n=78)



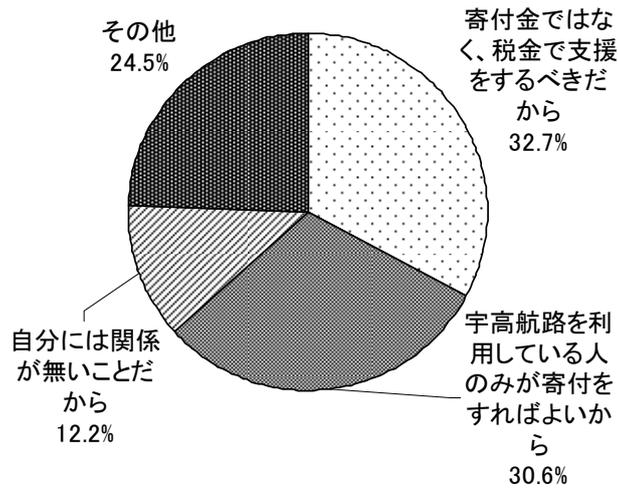
400円	0	0.0%
300円	4	5.1%
200円	5	6.4%
100円	20	25.6%
寄付には応じないと思う	49	62.8%
合計	78	100.0%

### ④ 寄付に応じない理由

③で「寄付には応じないと思う」と回答した方に「寄付に応じない最大の理由」をたずねたところ、「寄付金ではなく、税金で支援をするべきだから」(16件、32.7%)、「宇高航路を利用している人のみが寄付すればよいから」(15件、30.6%)が合わせると6割以上となっている。

「その他」(12件、24.5%)としては、「自社で努力すべき」、「特別な支援は不公平」、「寄付に頼っても一時的な対策にしかない」などの意見が寄せられた。

図表 IV-35 1口あたりの寄付許容額（n=49）



寄付金ではなく、税金で支援をするべきだから	16	32.7%
宇高航路を利用している人のみが寄付をすればよいから	15	30.6%
自分には関係が無いことだから	6	12.2%
その他	12	24.5%
合計	49	100.0%

【その他】（12件、24.5%）

- ・今まで高い高速料金を払ってきたから
- ・自社で努力すべきである
- ・お金を持っていないから
- ・元々瀬戸大橋を建設することは、現状のフェリー輸送が成り立たないわけで、いずれは廃止すべきものとする
- ・特別な支援は不公平
- ・寄付に頼っても一時的な対策にしかない
- ・寄付や税金を当てにせず、まず企業努力が必要
- ・寄付したとしても一時的な解決にしかない。長い目で考えるべき
- ・資本主義社会ではそれが当然のこと
- ・寄付金額が自由でない など

## 5. Web アンケート調査票

### (1) 過去利用者調査

#### ① 回答者自身について

**問1 あなたの世帯には小学生以下（小学6年生まで）の子どもはいますか。  
（1つに○）**

- |                  |
|------------------|
| 1. 小学生以下の子どもがいる  |
| 2. 小学生以下の子どもはいない |

**問2 あなたの本州四国間の現在の移動頻度についてお答えください。  
（1つ選んでください）**

- |             |             |             |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. 毎日       | 2. 週5日以上    | 3. 週3～4日程度  |
| 4. 週1～2日程度  | 5. 2週間に1日以上 | 6. 1ヶ月に1日以上 |
| 7. 3ヶ月に1日以上 | 8. 半年に1日以上  | 9. 1年に1日以上  |
| 10. 1年に1日未満 | 11. 移動しない   |             |

**問3 あなたが本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルートについてお答えください。（該当する順に3つまで選んでください）**

- |                                    |
|------------------------------------|
| 1. 港まで徒歩、自転車、バイク等で移動し、旅客として宇高航路を使う |
| 2. 自家用車、バイクごと宇高航路に乗る               |
| 3. 自家用車、バイクで本四道路を使う                |
| 4. JR                              |
| 5. 高速バス                            |
| 6. 航空機                             |
| 7. 宇高航路以外のフェリー                     |
| 8. その他（ ）                          |

**問4**（問3で「港まで徒歩、自転車、バイク等で移動し、旅客として宇高航路を使う」と答えた方にお聞きします。）

**宇高航路を利用する際、港までの移動手段として、最も当てはまるものをお答えください。（1つ選んでください）**

- |        |         |       |
|--------|---------|-------|
| 1. 徒歩  | 2. 自転車  | 3. 鉄道 |
| 4. 自動車 | 5. タクシー | 6. バス |
| 7. バイク | 8. その他  |       |

**問5**（問3で「自家用車、バイクごと宇高航路に乗る」と答えた方にお聞きします。）

**あなたが本州四国間を移動する際、最もよく使用される自家用車・バイクの車種についてお答えください。（1つ選んでください）**

- |                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| 1. 軽自動車         | 2. 普通自動車        |
| 3. バイク（125cc以上） | 4. バイク（125cc未満） |
| 5. その他（ ）       |                 |

**問6 あなたが本州四国間を移動する際の主な目的についてお答えください。  
(1つ選んでください)**

1. 業務・商用
2. 帰省（介護やお墓参り、親戚や家族の訪問、冠婚葬祭を含む）
3. 通勤
4. 通学
5. 通院
6. 買い物
7. 観光・旅行・レジャー
8. その他（ ）

**② 宇高航路の利用状況について**

**問7 あなたが本州四国間を移動する際に宇高航路を利用する、または、利用していた理由は何ですか。(該当する順に3つまで選んでください)**

1. フェリーでの移動が快適だから
2. フェリーで移動する方が安いから
3. フェリーで移動する方が早いから
4. 所要時間が正確だから
5. 港までが近い（港までのアクセスが良いから）
6. 自家用車・免許を持っていないから
7. 自動車での運転を避けたいから
8. その他（ ）

**問8 あなたは現在、宇高航路をどのぐらいの頻度で利用していますか。  
(1つ選んでください)**

- |             |             |             |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. 毎日       | 2. 週5日以上    | 3. 週3～4日程度  |
| 4. 週1～2日程度  | 5. 2週間に1日以上 | 6. 1ヶ月に1日以上 |
| 7. 3ヶ月に1日以上 | 8. 半年に1日以上  | 9. 1年に1日以上  |
| 10. 1年に1日未満 | 11. 利用していない |             |

**問9 あなたの宇高航路の利用頻度が減少した、または、利用しなくなった理由は何ですか。(1つ選んでください)**

1. フェリーのサービスに不満があるから
2. フェリー利用料金が高い（高速道路・鉄道を利用するほうが安い）
3. フェリーは時間がかかる（高速道路・鉄道を利用するほうが速い）
4. 本州四国間を移動する機会が減少した・なくなったから
5. 宇高航路の便数が減ったから
6. その他（ ）

③ 宇高航路の満足度・ニーズについて

問 10 宇高航路のサービス内容には満足していますか。

(それぞれ1つずつお答えください)

	大変満足している	満足している	どちらとも言えない	不満である	大変不満である	分からない
1. 運航時間 (24h 運航)						
2. 運航間隔 (運航頻度)						
3. 利用料金						
4. 船内サービス (売店・情報案内等)						
5. 船内設備 (風呂・トイレ・テレビ等)						
6. ターミナル設備						
7. フェリー乗り場 (港) 周辺の案内 表記						
8. フェリー乗り場 (港) と鉄道駅の 乗り継ぎ利便性						
9. フェリー乗り場 (港) とバスとの 乗り継ぎ利便性						
10. 宇高航路に対する総合満足度						

問 11 今後、宇高航路の利用を拡大するために、あなたが有効・必要だと思うものは何ですか。(該当する順に3つまで選んでください)

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 運航間隔の短縮 (運航頻度の向上)</li> <li>2. 船内設備・サービス (風呂・売店等) の改善</li> <li>3. フェリー乗り場 (港) 周辺における案内表記の改善</li> <li>4. フェリー乗り場と鉄道駅の乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>5. フェリー乗り場とバスの乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>6. メディア等を介した宇高航路に関する情報提供の充実</li> <li>7. 宇高航路を活用した乗船イベントの実施</li> <li>8. 観光施設の割引など宇高航路を活用した観光商品の企画</li> <li>9. 港までのアクセス方法の PR や港周辺の地図情報の充実</li> <li>10. 対岸地域の観光情報や魅力の P R</li> </ol>
---

- |  |
|--|
| 11. 子ども向けサービスの充実<br>12. 宇高航路に関連するグッズの販売<br>13. その他 |
|--|

④ 宇高航路に対する要望や業務改善等ご意見（自由回答）

(2) 未利用者調査

① 回答者自身について

問1 あなたの世帯には小学生以下（小学6年生まで）の子どもはいますか。  
（1つに○）

- |                                     |
|-------------------------------------|
| 1. 小学生以下の子どもがいる<br>2. 小学生以下の子どもはいない |
|-------------------------------------|

問2 あなたの本州四国間の現在の移動頻度についてお答えください。  
（1つ選んでください）

- |             |             |             |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. 毎日       | 2. 週5日以上    | 3. 週3～4日程度  |
| 4. 週1～2日程度  | 5. 2週間に1日以上 | 6. 1ヶ月に1日以上 |
| 7. 3ヶ月に1日以上 | 8. 半年に1日以上  | 9. 1年に1日以上  |
| 10. 1年に1日未満 | 11. 移動しない   |             |

問3 あなたが本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルートについてお答えください。（該当する順に3つまで選んでください）

- |   |
|---|
| 1. 自家用車、バイクで本四道路を使う<br>2. JR<br>3. 高速バス<br>4. 航空機<br>5. 宇高航路以外のフェリー<br>6. その他 |
|---|

問4 （問3で「自家用車、バイクで本四道路を使う」と答えた方にお聞きします。）

あなたが本州四国間を移動する際の主な移動手段・ルートについてお答えください。（1つ選んでください）

- |         |           |
|---------|-----------|
| 1. 軽自動車 | 2. 普通自動車  |
| 3. バイク  | 4. その他（ ） |

問5 あなたが本州四国間を移動する際に宇高航路を利用する、または、利用していた理由は何ですか。（該当する順に3つまで選んでください）

- |   |
|---|
| 1. フェリーでの移動が快適だから<br>2. フェリーで移動する方が安いから<br>3. フェリーで移動する方が早いから<br>4. 所要時間が正確だから<br>5. 港までが近い（港までのアクセスが良いから）<br>6. 自家用車・免許を持っていないから<br>7. 自動車での運転を避けたいから<br>8. その他（ ） |
|---|

② 宇高航路について

問6 あなたは宇高航路について知っていますか。(1つ選んでください)

- |          |         |
|----------|---------|
| 1. 知っている | 2. 知らない |
|----------|---------|

問7 今後、宇高航路の利用を拡大するために、あなたが有効・必要だと思うものは何ですか。(該当する順に3つまで選んでください)

- |                                   |
|-----------------------------------|
| 1. 宇高航路のことを知らない                   |
| 2. ダイヤ・利用方法が分からない                 |
| 3. 利用料金が分からない                     |
| 4. フェリー乗り場までの行き方が分からない            |
| 5. 運航時間が合わない                      |
| 6. 運航間隔が長い                        |
| 7. フェリー利用料金が低い(高速道路・鉄道を利用するほうが安い) |
| 8. フェリーは時間がかかる(高速道路・鉄道を利用するほうが速い) |
| 9. 揺れる、船酔いが心配                     |
| 10. ダイヤを手軽に調べることができない             |
| 11. 乗りたいときに運航しているか分からない・欠航が心配     |
| 12. 時間に遅れそうで不安                    |
| 13. 駅からフェリー乗り場(港)まで遠い             |
| 14. フェリー乗り場(港)周辺の案内表記が分かりにくい      |
| 15. 宇高航路のイメージが悪い                  |
| 16. 本州四国間を移動する機会がない               |
| 17. その他( )                        |

問6 宇高航路に「乗船引換券」があれば、宇高航路を利用してみたいと思いますか。(1つ選んでください)

- |               |                  |
|---------------|------------------|
| 1. 利用してみたいと思う | 2. 利用してみたいとは思わない |
|---------------|------------------|

③ 宇高航路に対する要望や業務改善等ご意見(自由回答)

(3) 寄付金支払意思額調査

① 寄付金の支払意思について

問1 寄付金が、1口：500円の場合、寄付していただけますか。

(1つ選んでください)

- |               |                |
|---------------|----------------|
| 1. 寄付してもよいと思う | 2. 寄付には応じないと思う |
|---------------|----------------|

問2 (問1で「寄付してもよいと思う」と答えた方にお聞きします。)

寄付金が、1口：500円の場合、何口寄付していただけますか。

(1つ選んでください)

- |               |               |
|---------------|---------------|
| 1. 1口(500円)   | 2. 2口(1,000円) |
| 3. 3口(1,500円) | 4. 4口以上( )    |

問3 (問1で「寄付には応じないと思う」と答えた方にお聞きします。)

寄付金が、1口いくらであれば、寄付していただけますか。

(1つ選んでください)

- |         |         |
|---------|---------|
| 1. 400円 | 2. 300円 |
|---------|---------|

3. 200 円

4. 100 円

5. 寄付には応じないと思う

**問 4** (問 3 で「寄付には応じないと思う」と答えた方にお聞きします。)

**寄付に応じないと思う最も大きな理由を教えてください。**

**(1つ選んでください)**

1. 寄付金ではなく、税金で支援をするべきだから

2. 宇高航路を利用している人のみが寄付をすればよいから

3. 自分には関係が無いことだから

4. その他 ( )

## V. 若者マイカー運賃割引実験の結果

### 1. 調査の概要

#### (1) 調査対象

マイカー（軽・普通自動車）を利用して宇高航路に乗船する、18～24 歳の若者フェリー利用者

#### (2) 調査期間

平成 22 年 12 月 18 日（土）～平成 23 年 1 月 10 日（祝・月）の期間中、高速道路料金上限 1,000 円割引が実施される 12 日間（詳細は以下のとおり）

	調査対象日（詳細） ※太字は平日のうち、割引対象となる日
平成 22 年 12 月	18（土）・19（日）・23（木）・ <b>24（金）</b> ・25（土）・26（日）
平成 23 年 1 月	1（土）・2（日）・ <b>3（月）</b> ・8（土）・9（日）・10（月）

#### (3) 調査方法

調査対象者に調査票を配付・回収

### 2. 利用実績

全 12 日間での宇野高松航路若者マイカー運賃割引利用者数は以下のとおり

		12/18	12/19	12/23	12/24	12/25	12/26	1/1	1/2	1/3	1/8	1/9	1/10	利用者 合計
		土	日	木	金	土	日	土	日	月	土	日	月	
四国フェリー(株)	高松乗船	11	22	18	11	24	27	30	33	34	14	19	21	264
	宇野乗船	7	16	16	8	18	21	16	18	29	17	19	20	205
	小計	18	38	34	19	42	48	46	51	63	31	38	41	469
国道フェリー(株)	高松乗船	7	16	7	12	20	13	23	28	20	13	18	17	194
	宇野乗船	13	23	12	8	27	13	27	33	23	16	19	16	230
	小計	20	39	19	20	47	26	50	61	43	29	37	33	424
合 計	高松乗船	18	38	25	23	44	40	53	61	54	27	37	38	458
	宇野乗船	20	39	28	16	45	34	43	51	52	33	38	36	435
	計	38	77	53	39	89	74	96	112	106	60	75	74	893

### 3. アンケート回収状況

#### (1) 回収数

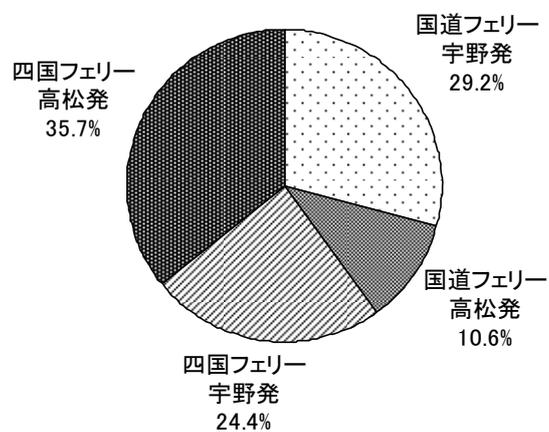
四国フェリー、国道フェリーの各港でのアンケート回収状況は以下のとおり。

船会社	発港	件数(件)
四国フェリー	高松	171
	宇野	117
国道フェリー	高松	51
	宇野	140
合計		479

## (2) 事業者別発着港別回収数

事業者別発着港別の回収数は以下のとおり。

図表 V-1 事業者別発着港別回収数 (n=479)



国道フェリー 宇野発	140	29.2%
国道フェリー 高松発	51	10.6%
四国フェリー 宇野発	117	24.4%
四国フェリー 高松発	171	35.7%
合計	479	100.0%

## 4. 結果概要

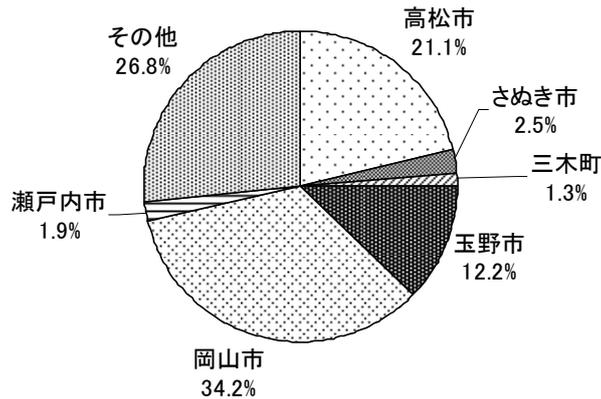
### (1) 回答者属性

#### ① 居住地

岡山市、高松市、玉野市の順に多く、この3市で6割以上を占める。

また、県外（東京都、兵庫県、大阪府、広島県、徳島県等）の利用も見られる。

図表 V-2 居住地（n=474）



高松市	100	21.1%
さぬき市	12	2.5%
三木町	6	1.3%
玉野市	58	12.2%
岡山市	162	34.2%
瀬戸内市	9	1.9%
その他	127	26.8%
合計	474	100.0%

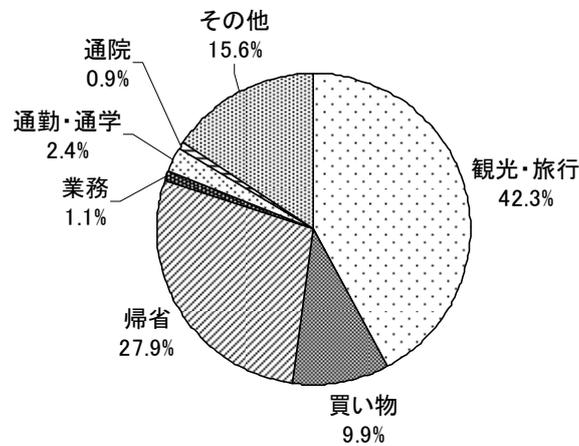
#### その他

・倉敷市(40件)	・備前市(12件)	・総社市(7件)
・徳島県(6件)	・神戸市(4件)	・兵庫県(4件)
・香川郡直島町(3件)	・大阪市(3件)	・綾歌郡綾川町(2件)
・観音寺市(2件)	・丸亀市(2件)	・高梁市(2件)
・赤穂郡上郡町(2件)	・浅口市(2件)	・相生市(2件)
・大阪府(2件)	・仲多度郡多度津町(2件)	・東京都(2件)
・姫路市(2件)	・福山市(2件)	・その他(23件)
・不明		

② 乗船目的

「観光・旅行」が最も多く42.3%を占める。次に、「帰省」が27.9%と多い。

図表 V-3 乗船目的 (n=463)



観光・旅行	196	42.3%
買い物	46	9.9%
帰省	129	27.9%
業務	5	1.1%
通勤・通学	11	2.4%
通院	4	0.9%
その他	72	15.6%
合計	463	100.0%

・友人・知人に会うため(14件)	・お墓参り(6件)	・初詣(6件)
・競馬(4件)	・冠婚葬祭(4件)	・釣り(3件)
・遊び(3件)	・柔道の練習(3件)	・家族に会うため(3件)
・お見舞い(2件)	・就職活動(2件)	・送迎(2件)
・その他(11件)	・不明・無回答(9件)	

### ③ 目的地

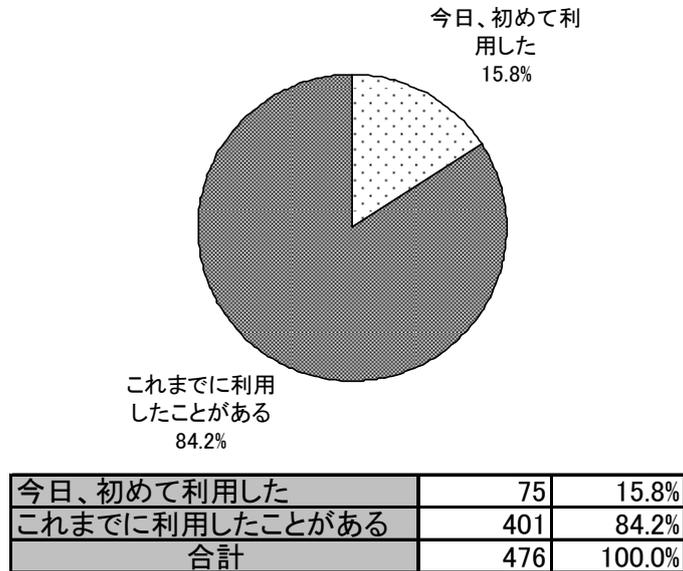
目的地に関する記載があったものを整理・集計した。

観光・旅行 (n=99)	・高松市(22件) ・国営讃岐まんのう公園(6件) ・レオマワールド(4件) ・鳴門(2件) ・その他(18件)	・金刀比羅宮(21件) ・徳島県(6件) ・屋島(2件) ・玉野市(2件)	・岡山県(7件) ・高知県(5件) ・愛媛県(2件) ・綾歌郡綾川町(2件)
買い物 (n=15)	・イオン高松(6件) ・ゆめタウン高松(2件)	・高松市(4件) ・岡山一番街	・岡山県(2件)
帰省 (n=67)	・高松市(17件) ・倉敷市(2件) ・浅口郡(2件)	・玉野市(14件) ・さぬき市(2件) ・その他(16件)	・岡山市(12件) ・高知県(2件)
業務 (n=2)	・岡山県水島	・徳島県	
通勤・通学 (n=2)	・高松市	・徳島文理大学	
通院 (n=1)	・高松市		
その他 (n=13)	・徳島県(4件) ・その他(5件)	・八栗寺(2件)	・玉野スポーツセンター(2件)

④ 利用頻度

今回の乗船が「初めて」と回答した人は15.8%であった。

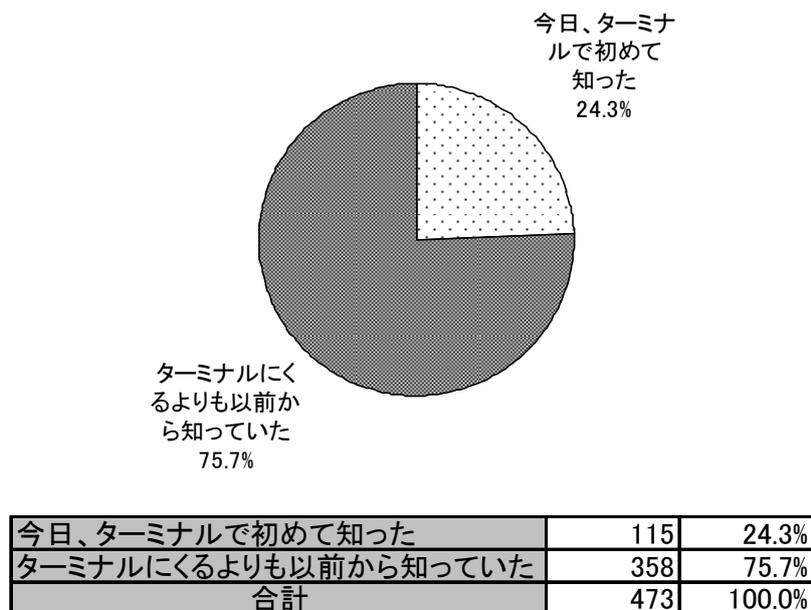
図表 V-4 利用頻度 (n=476)



(2) 「若者マイカー運賃割引」を知った時期

「ターミナルで初めて知った」と回答した人は24.3%であった。

図表 V-5 「若者マイカー運賃割引」を知った時期 (n=473)

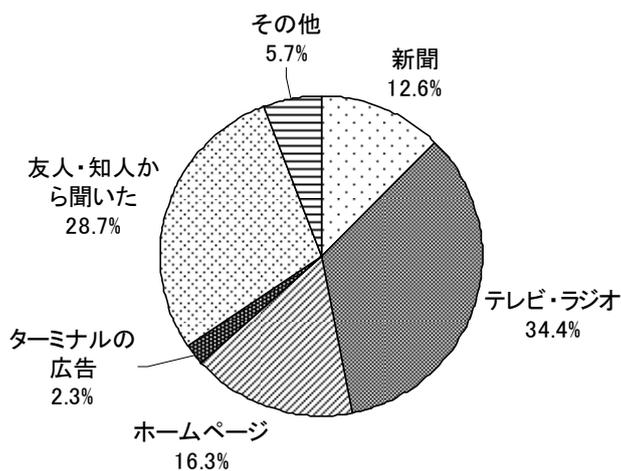


(3) 「若者マイカー運賃割引」を知った方法

「テレビ・ラジオ」が34.4%と最も多い。「新聞」が12.6%であり、メディアを通じて知った人が4割を超えている。

「テレビ・ラジオ」に次いで多いのは「友人・知人から聞いた」が28.7%であった。

図表 V-6 「若者マイカー運賃割引」を知った方法 (n=349)



新聞	44	12.6%
テレビ・ラジオ	120	34.4%
ホームページ	57	16.3%
ターミナルの広告	8	2.3%
友人・知人から聞いた	100	28.7%
その他	20	5.7%
合計	349	100.0%

その他

・親から聞いた(10件)	・利用した事があるので知っている(7件)
・その他(2件)	・不明

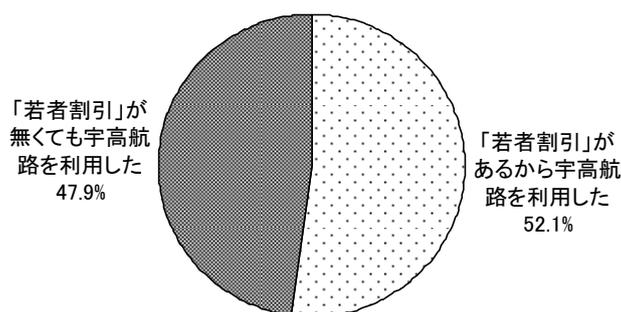
(4) 「若者マイカー運賃割引」と今回の利用との関係

「若者マイカー運賃割引」があるから宇高航路を利用した人は全体の 52.1% となった。(若者層の利用者は割引を行わない場合の 2.1 倍であった)

初めて利用した人は 7 割を超えており、利用者の新規開拓という点では一定の成果が得られたと考えられる。(新規利用者は割引を行わない場合の 3.4 倍であった)

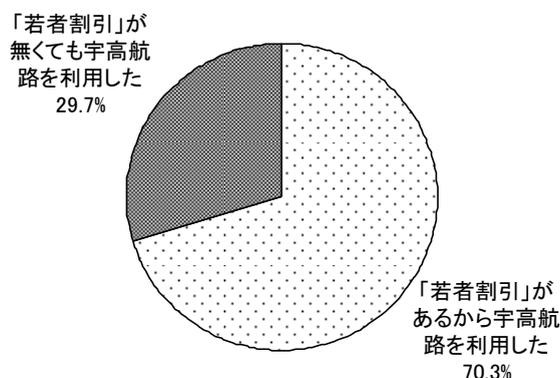
図表 V-7 「若者マイカー運賃割引」と今回の利用との関係

[全体 (n=472)]



「若者割引」があるから宇高航路を利用した	246	52.1%
「若者割引」が無くても宇高航路を利用した	226	47.9%
合計	472	100.0%

[初めて利用した人 (n=74)]



「若者割引」があるから宇高航路を利用した	52	70.3%
「若者割引」が無くても宇高航路を利用した	22	29.7%
合計	74	100.0%

[実験の結果考察]

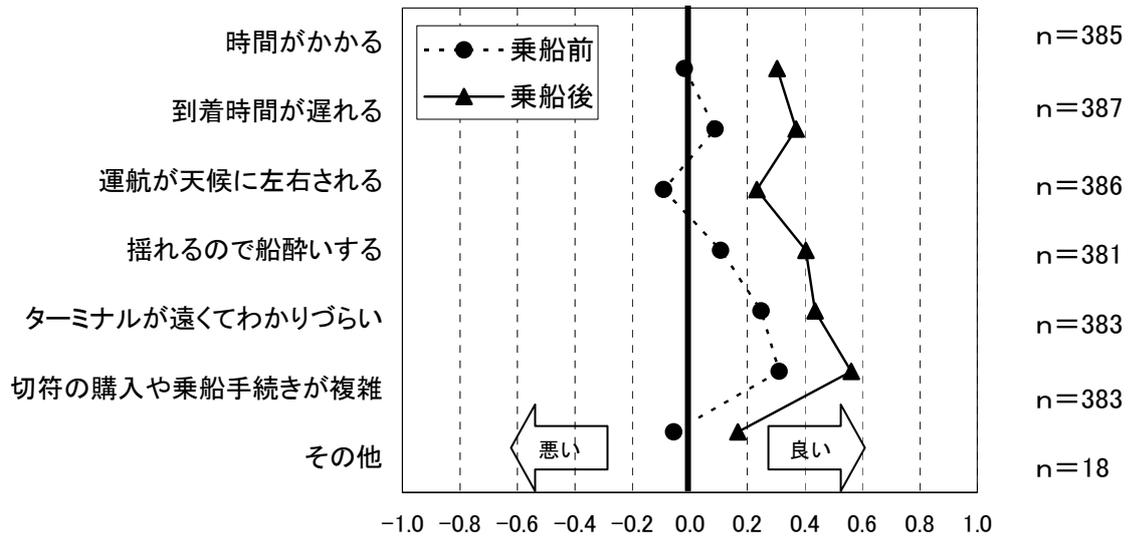
- 割引により増加した利用者数=2.1 倍
- 割引により増加した新規利用者数=3.4 倍
- 実験時設定料金に対する通常料金=約 2.2 倍
  - 国道フェリーの通常料金は、4 m未満 (2,480 円)、軽自動車 (1,980 円) で平均を取ると 2,230 円 (実験時設定料金は 1,000 円)

(5) 「若者マイカー運賃割引」による宇高航路の印象の変化

宇高航路の印象を乗船前後で比較すると全ての項目で改善している。  
特に、初めて利用した人は、「時間」、「天候の影響」、「船酔い」について、マイナスのイメージを持つ人の割合が高かったが、乗船後にはプラスに転じている。

図表 V-8 宇高航路の印象の変化

[全体]

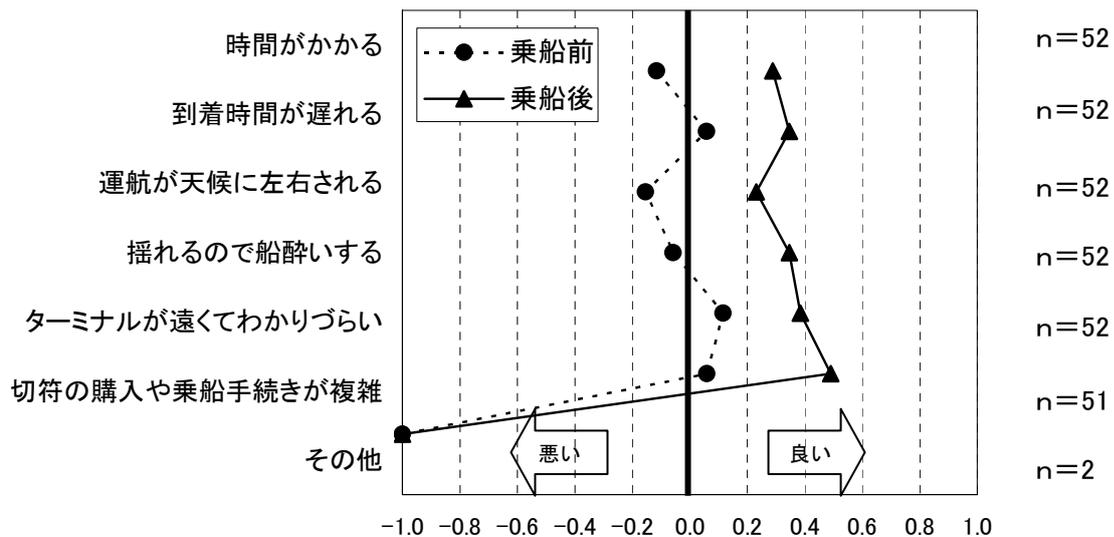


グラフの値は、「良い印象があった」を1、「どちらとも言えない」を0、「悪い印象があった」を-1とし、その平均値を示している。

その他

・船内の清潔さ(3件)	・休憩できる(3件)
・1,000円乗船(2件)	・その他(10件)

[初めて利用した人]



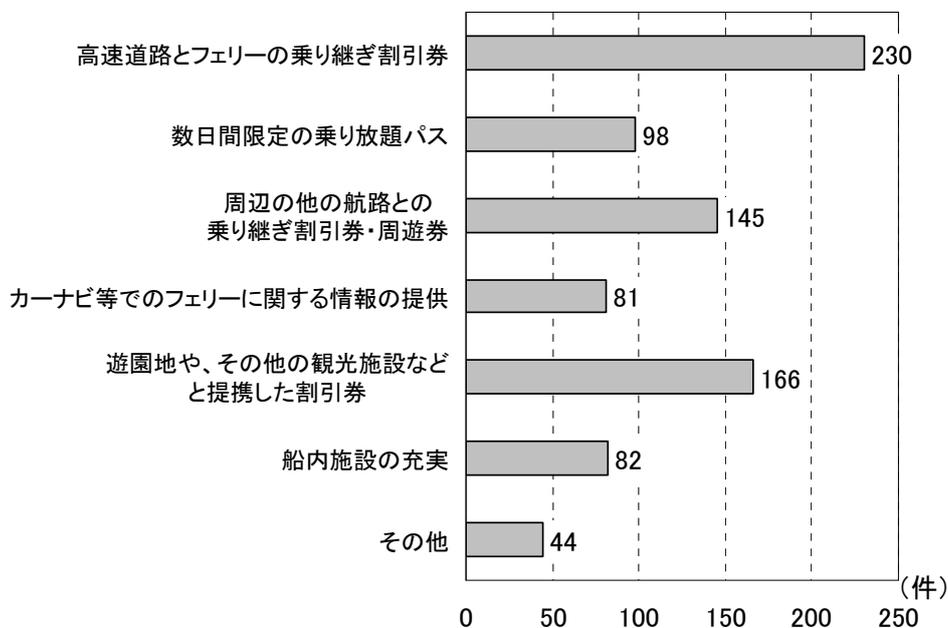
グラフの値は、「良い印象があった」を1、「どちらとも言えない」を0、「悪い印象があった」を-1とし、その平均値を示している。

(6) 関心が高い方策

「高速道路とフェリーの乗り継ぎ割引券」、「遊園地等と提携した割引券」、  
「他の航路との乗り継ぎ割引券」への関心が高い。

図表 V-9 関心が高い方策

[全体 (n=424)]



高速道路とフェリーの乗り継ぎ割引券	230
数日間限定の乗り放題パス	98
周辺の他の航路との乗り継ぎ割引券・周遊券	145
カーナビ等でのフェリーに関する情報の提供	81
遊園地や、その他の観光施設などと提携した割引券	166
船内施設の充実	82
その他	44

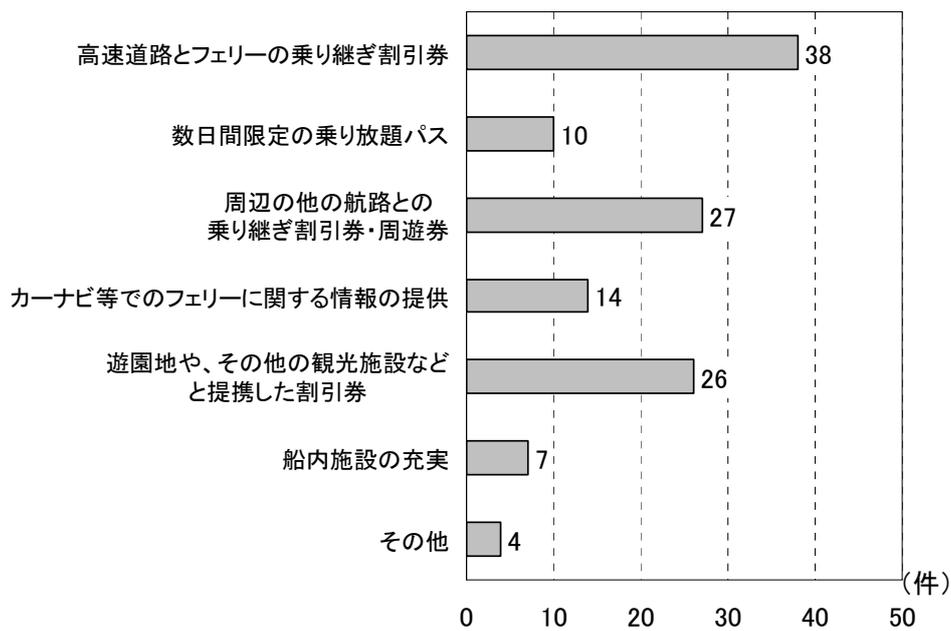
船内施設の充実

・飲食物の充実(12件)	・きれいにしてほしい(9件)
・コンビニ(4件)	・個室(3件)
・コンセント、PCが使えるように(3件)	・座席の改善(3件)
・ゲーム(2件)	・寝れるスペース(2件)
・その他(11件)	・不明(39件)

その他

・その他割引・回数券(10件)	・今回のような1,000円乗船(8件)
・運賃値下げ(7件)	・PRの充実(4件)
・1,000円乗船の利用日拡大(2件)	・その他(14件)
・不明	

[初めて利用した人 (n=66)]



高速道路とフェリーの乗り継ぎ割引券	38
数日間限定の乗り放題パス	10
周辺の他の航路との乗り継ぎ割引券・周遊券	27
カーナビ等でのフェリーに関する情報の提供	14
遊園地や、その他の観光施設などと提携した割引券	26
船内施設の充実	7
その他	4

## (7) 今後の利用意向

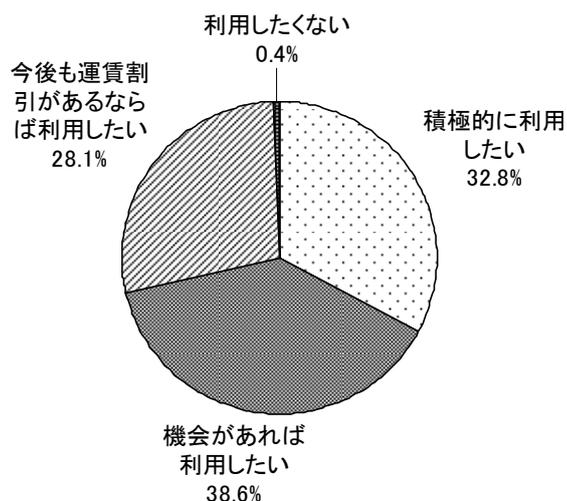
### ① 全体

全体では、「積極的に利用したい」(32.8%)、「機会があれば利用したい」(38.6%)を合計すると7割以上となる。

初めて利用した人で見ても、「積極的に利用したい」(19.1%)、「機会があれば利用したい」(48.5%)の合計は約7割である。

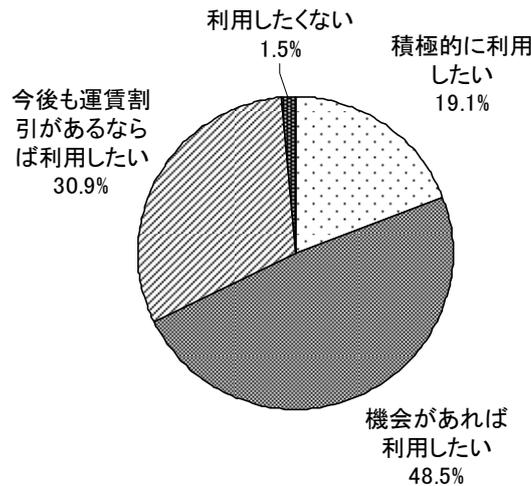
図表 V-10 今後の利用意向

[全体 (n=448)]



積極的に利用したい	147	32.8%
機会があれば利用したい	173	38.6%
今後も運賃割引があるならば利用したい	126	28.1%
利用したくない	2	0.4%
合計	448	100.0%

[初めて利用した人 (n=68)]



積極的に利用したい	13	19.1%
機会があれば利用したい	33	48.5%
今後も運賃割引があるならば利用したい	21	30.9%
利用したくない	1	1.5%
合計	68	100.0%

(8) 自由回答

① 不便な点、改善が必要な点

<ul style="list-style-type: none"> <li>・きれいにしてほしい(15件)</li> <li>・便数が少ない(11件)</li> <li>・その他船内設備の改善(7件)</li> <li>・タバコの臭い(6件)</li> <li>・切符の購入が分かりづらい(5件)</li> <li>・切符の購入が面倒(5件)</li> <li>・2社あってわかりにくい(5件)</li> <li>・テレビの映りが悪い(4件)</li> <li>・運賃値下げ(3件)</li> <li>・看板の設置・表示の改善(3件)</li> <li>・車を停めて待つ場所がない(2件)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船内サービスの改善(13件)</li> <li>・座席・テーブルの改善(8件)</li> <li>・従業員の対応が悪い(6件)</li> <li>・その他サービスの充実(6件)</li> <li>・PRの充実(5件)</li> <li>・船内の気温(5件)</li> <li>・欠航や混雑(5件)</li> <li>・時間の短縮(4件)</li> <li>・のりばがわかりにくい(3件)</li> <li>・1,000円乗船の利用日拡大(2件)</li> <li>・その他(11件)</li> </ul>
--	--

② 若い人たちへの利用促進方策

<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃値下げ・割引(60件)</li> <li>・1,000円乗船の継続(33件)</li> <li>・船内設備の改善(21件)</li> <li>・イベントの実施(13件)</li> <li>・1,000円乗船の対象年齢の拡大(9件)</li> <li>・周辺地域の活性化(7件)</li> <li>・港とのアクセスを改善(5件)</li> <li>・公金投入・行政介入・支援が必要(4件)</li> <li>・他の交通機関との割引(3件)</li> <li>・その他(6件)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PRの充実(53件)</li> <li>・船内サービスの改善(25件)</li> <li>・その他サービスの充実(18件)</li> <li>・観光振興(10件)</li> <li>・1,000円乗船の利用日拡大(7件)</li> <li>・便数を増やす(6件)</li> <li>・周辺施設等との割引(5件)</li> <li>・従業員の印象が大切(4件)</li> <li>・時間の短縮(3件)</li> </ul>
---	--

## 5. 若者マイカー運賃割引実験調査票

### 宇野高松航路の若者マイカー運賃割引実験に関する利用者アンケート調査

調査実施主体：宇野高松航路活性化再生協議会

～ 若い世代の声を聴かせください ～

#### ■アンケート調査のお願い

宇野高松航路は高速料金の割引などで利用者数が大きく減り、存続の危機にあります。宇野高松航路活性化再生協議会では、宇高航路存続のための取り組みとして、宇野高松航路の活性化のため利用実態調査を行いました。

その結果、24歳以下の若者で「宇高航路を知らない」との回答が6割を超えていたことに注目し、特に若者の利用促進を図る社会実験として、「若者マイカー運賃割引」を行うことにしました。

このアンケートは「若者マイカー運賃割引」を利用いただいた皆様のご意見をお伺いし、今後の航路存続のためのさらなる取り組みの検討に活用したいと考えています。

お急ぎのところ恐縮ですが、何卒ご協力くださいますようお願いいたします。

#### ■調査票の回収

フェリーの客室内に回収箱を設けています。回答いただきました調査票を回収箱にお入れ下さい。

問1 あなたのお住まいはどちらですか（1つに○）

- |        |                   |
|--------|-------------------|
| 1 高松市  | 4 玉野市             |
| 2 さぬき市 | 5 岡山市             |
| 3 三木町  | 6 瀬戸内市            |
|        | 7 その他（具体的に：_____） |

問2 今回の乗船の目的は何ですか（1つに○）。差し支えなければ目的地（市町村・施設名）などもお願いします。

- |                |                   |
|----------------|-------------------|
| 1 観光・旅行（_____） | 5 通勤・通学（_____）    |
| 2 買い物（_____）   | 6 通院（_____）       |
| 3 帰省（_____）    | 7 その他（具体的に：_____） |
| 4 業務（_____）    |                   |

問3 宇野高松航路の利用頻度はどれくらいですか（1つに○）

- |                  |
|------------------|
| 1 今日、初めて利用した     |
| 2 これまでに利用したことがある |

問4 「若者マイカー運賃割引」のことをいつお知りになりましたか（1つに○）

- |                       |
|-----------------------|
| 1 今日、ターミナルで初めて知った     |
| 2 ターミナルにくるよりも前から知っていた |

問5 この運賃割引はどのようにして知りましたか（1つに○）

- |           |                   |
|-----------|-------------------|
| 1 新聞      | 4 ターミナルの広告        |
| 2 テレビ・ラジオ | 5 友人・知人から聞いた      |
| 3 ホームページ  | 6 その他（具体的に：_____） |

問6 今日、宇野高松航路を利用いただいたのは「若者マイカー運賃割引」が行われているからですか（1つに○）

- |                        |
|------------------------|
| 1 「若者割引」があるから宇高航路を利用した |
| 2 「若者割引」が無くても宇高航路を利用した |

問7 宇高航路に対する印象をおうがいたします。乗船の前後での、それぞれの項目に関するあなたの印象について、お答え下さい（最も近いものに○をお付け下さい）。

フェリーの印象に関する項目 ↓	乗船前の評価			乗船後の評価		
	良い印象があった	どちらとも言えない	悪い印象があった	良い印象をもった	どちらとも言えない	悪い印象をもった
1 時間がかかる						
2 到着時間が遅れる						
3 運航が天候に左右される						
4 揺れるので船酔いする						
5 ターミナルが遠くてわかりづらい						
6 切符の購入や乗船手続きが複雑						
7 その他（具体的に： _____）						

本日の乗船後

問8 今回、宇高航路を利用いただいて不便であった点や、改善が必要な点があれば自由にお書き下さい

■具体的にお書き下さい

問9 みなさまのような若い人たちに宇野高松航路を一層利用していただくにはどのようなことが必要ですか

① 利用してみたいものや関心が高いものはどれですか（最大3つまで○）

1 高速道路とフェリーの乗り継ぎ割引券	4 カーナビ等でのフェリーに関する情報の提供
2 数日間限定の乗り放題パス	5 遊園地や、その他の観光施設などと提携した割引券
3 周辺の他の航路との乗り継ぎ割引券・周遊券	6 船内施設の充実（具体的に： _____）
	7 その他（具体的に： _____）

② 上記以外に、若い人たちの利用を増やすための方策として有効なものがあればお書き下さい

■具体的にお書き下さい

問10 今後も宇高航路を利用したいと思いますか（1つに○）

1 積極的に利用したい
2 機会があれば利用したい
3 今後も運賃割引があるならば利用したい
4 利用したくない（⇒理由： _____）

**調査へのご協力、まことにありがとうございました。  
ご回答いただいた調査票は、船内の客室に設置した回収箱にご投函下さい。**

## VI. フェリーにおける観光パンフレットの配布

### (1) 概要

平成 22 年 9 月 10 日（金）よりフェリー会社の協力のもと、玉野市、高松市の観光パンフレットの設置・配布を開始した。

### (2) 配布パンフレット

配布パンフレットは以下のとおり。

#### ●香川県

- ・「味」な高松 おすすめガイド 2010
- ・さぬきうどん百点満点
- ・源平の里ガイドマップ
- ・ようこそ高松
- ・さぬきオリジナル観光地図
- ・高松遊歩人

#### ●岡山県

- ・岡山・瀬戸内 ART の旅
- ・玉野市観光マップ
- ・お宝たまの
- ・渋川マリン水族館

### (3) 設置風景

設置風景は以下のとおり。



## VII. パブリックコメントの実施結果

### 1. 調査の概要

#### (1) 調査対象

「宇野高松航路活性化再生総合連携計画」の作成にあたり、地域住民や利用者からの意見を反映し、計画づくりを進めるため、航路沿線地域の住民を主な対象としたパブリックコメントを実施した。

#### (2) 調査期間

平成23年2月1日（火）～平成23年2月28日（月）の1ヶ月間

#### (3) 調査方法

##### ① 各自治体へ提出

香川県、岡山県、高松市、玉野市の指定場所において、「宇野高松航路活性化再生総合連携計画（案）」を閲覧し、提出・回収

##### ② HP よりメールにて提出

香川県、岡山県、高松市、玉野市のHP上で「宇野高松航路活性化再生総合連携計画（案）」を閲覧し、宇野高松航路活性化再生協議会へメールにて提出・回収

## 2. パブリックコメント回収結果

パブリックコメントの募集に対しては 899 件のご意見があった。回答者属性は以下のとおり。

		国道フェリー		四国フェリー		香川県		高松市		玉野市		メール		合計		
		件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	
合計		102	11.3%	43	4.8%	537	59.7%	204	22.7%	2	0.2%	11	1.2%	899	100.0%	
内 訳	お住まい	岡山県玉野市	25	24.5%	14	32.6%	10	1.9%	1	0.5%	2	100.0%	0	0.0%	52	5.8%
		その他岡山県内	32	31.4%	11	25.6%	29	5.4%	1	0.5%	0	0.0%	1	9.1%	74	8.2%
		香川県高松市	24	23.5%	10	23.3%	70	13.0%	31	15.2%	0	0.0%	1	9.1%	136	15.1%
		その他香川県内	10	9.8%	2	4.7%	55	10.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	67	7.5%
		岡山県・香川県外	11	10.8%	5	11.6%	372	69.3%	168	82.4%	0	0.0%	0	0.0%	556	61.8%
		無回答	0	0.0%	1	2.3%	1	0.2%	3	1.5%	0	0.0%	9	81.8%	14	1.6%
	通勤・通学先	岡山県玉野市	14	13.7%	2	4.7%	15	2.8%	1	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	32	3.6%
		その他岡山県内	11	10.8%	7	16.3%	28	5.2%	5	2.5%	0	0.0%	0	0.0%	51	5.7%
		香川県高松市	40	39.2%	13	30.2%	59	11.0%	6	2.9%	0	0.0%	2	18.2%	120	13.3%
		その他香川県内	12	11.8%	4	9.3%	32	6.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	48	5.3%
		岡山県・香川県外	7	6.9%	5	11.6%	246	45.8%	118	57.8%	0	0.0%	0	0.0%	376	41.8%
		なし	13	12.7%	9	20.9%	122	22.7%	46	22.5%	2	100.0%	0	0.0%	192	21.4%
	年齢	無回答	5	4.9%	3	7.0%	35	6.5%	28	13.7%	0	0.0%	9	81.8%	80	8.9%
		10代	5	4.9%	0	0.0%	6	1.1%	2	1.0%	0	0.0%	0	0.0%	13	1.4%
		20代	24	23.5%	5	11.6%	91	16.9%	51	25.0%	0	0.0%	0	0.0%	171	19.0%
		30代	32	31.4%	13	30.2%	157	29.2%	56	27.5%	0	0.0%	0	0.0%	258	28.7%
		40代	23	22.5%	7	16.3%	126	23.5%	35	17.2%	0	0.0%	0	0.0%	191	21.2%
		50代	12	11.8%	12	27.9%	123	22.9%	30	14.7%	0	0.0%	2	18.2%	179	19.9%
		60代	6	5.9%	2	4.7%	27	5.0%	11	5.4%	1	50.0%	0	0.0%	47	5.2%
		70代	0	0.0%	3	7.0%	5	0.9%	16	7.8%	1	50.0%	0	0.0%	25	2.8%
	性別	無回答	0	0.0%	1	2.3%	2	0.4%	3	1.5%	0	0.0%	9	81.8%	15	1.7%
		女性	16	15.7%	7	16.3%	71	13.2%	25	12.3%	0	0.0%	0	0.0%	119	13.2%
		男性	83	81.4%	35	81.4%	451	84.0%	173	84.8%	2	100.0%	2	18.2%	746	83.0%
宇野高松 航路の利用	無回答	3	2.9%	1	2.3%	15	2.8%	6	2.9%	0	0.0%	9	81.8%	34	3.8%	
	利用したことがある	97	95.1%	42	97.7%	316	58.8%	55	27.0%	2	100.0%	3	27.3%	515	57.3%	
	利用したことがない	3	2.9%	0	0.0%	215	40.0%	147	72.1%	0	0.0%	0	0.0%	365	40.6%	
		2	2.0%	1	2.3%	6	1.1%	2	1.0%	0	0.0%	8	72.7%	19	2.1%	

### 3. 「宇野高松航路活性化再生総合連携計画」に対するご意見と協議会の考え方

地域住民、利用者から提出されたご意見の概要、および、ご意見に対する宇野高松航路活性化再生協議会の考え方は以下のとおり。  
 なお、ご提出いただいたご意見は、趣旨を変えない範囲で簡素化、または、文言調整を行っている。

また、【同様意見は多数】は同様の意見が概ね 100 件以上寄せられている項目を示しているものである。

No.	該当項目	意見の概要	協議会の考え方
1	航路の役割	宇高航路を存続させてほしい（無くさないでほしい・宇高航路が必要である等） 【同様意見は多数】	計画内でも宇高航路の必要性を掲載しています。このような点からも、今後、持続可能な航路経営を目指してまいります。
2	航路の役割	通勤・通学や交通弱者の移動手段など生活交通として宇高航路は重要である 【同様意見は多数】	計画内でも「生活の足」としての宇高航路の役割・必要性を掲載しています。このような点からも、今後、持続可能な航路経営を目指してまいります。
3	航路の役割	災害時や緊急時のために航路を存続させるべき 【同様意見は多数】	計画内でも災害・緊急時の宇高航路の役割・必要性を掲載しています。このような点からも、今後、持続可能な航路経営を目指してまいります。
4	航路の役割	地域の雇用確保の面からも航路を存続させるべき	計画内でも地域や産業や雇用に関する宇高航路の役割・必要性を掲載しています。このような点からも、今後、持続可能な航路経営を目指してまいります。
5	航路の役割	宇高航路がなくなると、瀬戸大橋を通ることが出来ない大型車両の往来が無くなり物流に障害が出ることになる 【同様意見は多数】	計画内でも「産業の足」としての航路の役割・必要性を掲載しています。そのような点からも、今後、持続可能な航路経営を目指してまいります。
6	【行動計画】 利用促進・収益向上	旅客利用の際、IC カードを使えるようにするべき	利用者の利便性を向上させる各種の取り組みについて、費用対効果を確認しながら、今後も検討してまいります。

No.	該当項目	意見の概要	協議会の考え方
7	【行動計画】 利用促進・収益向上	住宅や家電同様、公共交通機関（フェリー）利用者にエコポイントを還元すべき	フェリーの環境面の優位性についてアピールしながら、エコポイントの導入についても今後、実現の可能性を検討してまいります。
8	【行動計画】 利用促進・収益向上	<p>船内やターミナルなどにおいて、以下のように様々な利用促進策を講じるべきである。</p> <p>【船内サービス・イベント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カプセル仮眠室の設置（有料）</li> <li>・シャワールームとスチームサウナの設置（有料）</li> <li>・理容室や洋上映画館の設置・開催</li> <li>・手打ちうどん教室などの開催</li> <li>・フェリー船上サイン会</li> <li>・船上コンサート</li> <li>・観光船としての運航（レストランクルーズ）</li> <li>・動く「道の駅」として、物産市場、温泉設備などの設置</li> <li>・割引チケット販売や運搬用車両の拡大 など</li> </ul> <p>【船外サービス・イベント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空機のマイレージ利用サービスや電機量販店等のポイント利用サービスとの連携</li> <li>・両岸地域の周遊旅行を計画しやすくできるよう、対岸情報の検索プラットフォームの設置</li> <li>・サイクリングイベント</li> <li>・ターミナルに ATM（郵便局・銀行）の設置 など</li> </ul>	利用促進を図る各種の取り組みについて、費用対効果を確認しながら、今後、実現の可能性を検討してまいります。
9	【行動計画】 利用促進・収益向上	鉄道やバスなど他の交通機関と連携すべき	計画内でも、発着港における乗り継ぎ情報の提供等を検討しておりますが、今後、宇野港・高松港の1ターミナル化の検討を進めるなかで、公共交通とのアクセス強化策を検討してまいります。

No.	該当項目	意見の概要	協議会の考え方
10	【行動計画】 利用促進・収益向上	イベント会場や駅、ショッピングモールなど様々な場所でフェリーを知ってもらうための PR 活動を行うべき	計画内でもフェリーに関する社会的認識を高めるための各種プロモーションを推進していくことを掲載しております。今後、様々な方法で、宇高航路の PR を進めてまいります。
11	【行動計画】 利用促進・収益向上	航路存続のために運賃を上げることも検討すべき	計画内でも、適切な運賃値上げの必要性について掲載しておりますが、利用者の協力が不可欠です。今後、増収策の1つとして、運賃改定についても利用者の理解・協力を得られるよう検討してまいります。
12	【行動計画】 利用促進・収益向上	運賃を下げて利用者を増やす方法を考えるべき	運賃低廉化は有効な利用促進策ですが、現在の宇高航路の運賃水準は、他の交通機関と比べても極めて安い状況にあり、このことが経営圧迫の一因になっている懸念があります。利用促進を図る各種の取り組みについては、費用対効果を確認しながら、今後、実現の可能性を検討してまいります。
13	【行動計画】 運航合理化	航路を存続させるために1社化の検討を行うべき	計画内でも1社化について掲載しており、今後、可能な限り、早期での実現を目指してまいります。
14	【行動計画】 運航合理化	船舶を公有化するなど、事業者の負担を軽減するべき	民間事業者の経営努力を前提に持続的経営を目指します。計画内では行政の役割についても明確にしており、今後、経営環境の変化を見ながら、必要に応じて具体的な支援方法を検討してまいります。
15	【行動計画】 運航合理化	補助金等による行政の支援が必要である 【同様意見は多数】	計画内では行政の役割についても明確にしております。今後、経営環境の変化を見ながら、必要に応じて具体的な支援方法を検討してまいります。
16	【行動計画】 運航合理化	航路存続のために一層の運航合理化を進めてほしい	計画内でも、1ターミナル化や1社化などの必要性について掲載しています。今後、実現に向けて、検討を進めてまいります。

No.	該当項目	意見の概要	協議会の考え方
17	【行動計画】 運航合理化	昼は満船状態であり、朝・夕の便数を減らすべき	便数の削減等については、コスト削減という意味では有効ですが、サービスの低下や、それによる利用者のフェリー離れが進む危険もあります。今後の環境の変化も踏まえながら、適切なサービス水準とコスト削減効果のバランスについて、検討してまいります。
18	【その他】 航路損益の改善	行政の支援等に頼ることなく自立した経営を行うべき	基本的には民間事業者の経営努力を前提に持続的経営を目指します。計画内では行政の役割についても明確にしており、今後、高速道路料金制度の影響等も考慮しながら、具体的な支援方法を検討してまいります。
19	【その他】 航路損益の改善	短期だけではなく、長期のビジョンも描くべき	航路事業者を取り巻く現在の環境は非常に厳しく、喫緊の課題を解決するための計画が急務となっているため、本計画ではこのようなとりまとめとしております。
20	【その他】 航路損益の改善	離島航路と一体的に経営するべき	本航路単独での持続的な経営を目指してまいります。
21	【その他】 航路損益の改善	利用促進や運航合理化に関する方策を述べているが、その実施に必要な費用と調達方法についても計画内に記載すべき	計画内では行政の役割について明確にしております。個々の方策の実施に必要な財源等については、実施に合わせ具体化を図ってまいります。
22	【その他】 航路損益の改善	瀬戸大橋もある中で、現状では税金の投入が必要な航路を持続させる必要があるのか	瀬戸大橋とフェリーとは相互に補完しあう関係にあると考えています。宇高航路は瀬戸大橋を走行できない交通需要に対応しており、生活や産業面で大きな役割を果たしています。このような点から、今後、民間事業者の経営努力を前提に持続可能な航路経営を目指してまいります。

No.	該当項目	意見の概要	協議会の考え方
23	【その他】 今後の検討体制	国土交通省の道路部門も協議会に参加すべき	今後の検討体制については、検討課題に応じてより多くの関係者に参画いただき、航路の存続に向けた協議を進めてまいりたいと考えています。
24	【その他】 今後の検討体制	関係者間で一層の検討を行っていただきたい	航路の存続に向けて、今後も関係者間で協議を行う場を設け、検討を進めてまいります。
25	【その他】 今後の検討体制	航路を守りたい人をボランティアとして活用すべき	航路の存続に向けて、関係者のみならず、一般市民の皆様にもご理解・協力をお願いしてまいりたいと考えています。
26	【その他】 社会的認識の向上	各地のイベントに宇高航路も加わるべき	フェリーについて多くの方にご理解いただけるよう、様々なイベントとの連携を検討してまいります。
27	【その他】 社会的認識の向上	インターネット、SNS を使用し、若い世代への情報発信を行う必要がある	若者世代のフェリーに関する認識を深めてもらえるよう、様々な PR 策を検討してまいります。

## VIII. 宇野高松航路活性化再生協議会

### 1. 宇野高松航路活性化再生協議会規約

(目的)

第1条 宇野高松航路活性化再生協議会（以下、「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を香川県高松市番町一丁目8番15号に置く。

(業務)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の作成の協議に関すること
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 2人
- (3) 監事 2人

3 会長、副会長、監事は、相互に兼ねることはできない。

4 会長は委員の互選により定め、副会長及び監事は会長が指名する委員をもって充てる。

5 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

6 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を行う。

7 監事は、協議会の会計監査を行う。

8 監事は、会計監査の結果を協議会の会議において報告しなければならない。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は前任者の残任期間とする。

2 委員の再任は妨げない。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下、「会議」という。）は、会長が招集し、議長を務める。

2 協議会の会議は、委員の半数以上が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合は代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告しなければならない。

- 4 会議の議決方法は、出席者の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第8条 協議会に提案する事項に関する協議又は調整、協議会が連携計画を作成するために必要な検討、協議又は調整などを行うため、協議会に幹事会を設置する。

- 2 幹事会の組織、運営その他の必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第9条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、玉野市及び高松市において事務局を組織する。

- 2 事務局は、高松市役所内に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第12条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(その他)

第13条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成22年6月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成22年9月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成22年12月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成23年3月25日から施行する。

## 2. 宇野高松航路活性化再生協議会委員名簿

委員名簿を以下に示す。

(平成 23 年 3 月 25 日現在)

区 分		委 員	
法第 6 条第 2 項第 1 号の委員	地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市	玉野市産業振興部商工観光課長	尾崎 敬一
		高松市市民政策部交通政策課長	中川 聡
法第 6 条第 2 項第 2 号の委員	公共交通事業者	国道フェリー株式会社代表取締役社長	山下 周市
		四国フェリー株式会社代表取締役専務	堀川 満弘
	港湾管理者	岡山県土木部港湾課長	大塚 哲也
		香川県土木部港湾課長	大川 孝治
法第 6 条第 2 項第 3 号の委員	学識経験者	香川大学工学部安全システム建設工学科教授	土井 健司
		岡山大学大学院環境学研究科准教授	橋本 成仁
		香川大学工学部安全システム建設工学科准教授	紀伊 雅敦
	地域公共交通の利用者	社団法人岡山県トラック協会会長	新見 健
		社団法人香川県トラック協会会長	楠木 寿嗣
	その他市町村が必要と認める者	香川県旅客船協会専務理事	長谷部 光明
		玉野商工会議所専務理事	大塚 良夫
		高松商工会議所常務理事・事務局長	多田 茂
		玉野市コミュニティ協議会会長	濱口 誠
		高松市コミュニティ協議会連合会会長	河田 澄
		玉野市観光ボランティアガイドの会会長	森寺 克好
		四国ツーリズム創造機構事業推進副本部長	溝渕 祥明
		社団法人玉野市観光協会専務理事	柴田 周男
		財団法人高松観光コンベンション・ビューロー専務理事・事務局長	池尻 育民
		岡山県県民生活部県民生活交通課長	豊田 ひとみ
		香川県政策部交通政策課長	山本 泰
		中国運輸局企画観光部交通企画課長	小田桐 俊宏
		四国運輸局企画観光部交通企画課長	妹尾 浩志
		四国運輸局交通環境部環境・物流課長	石垣 融二
	四国運輸局海事振興部旅客課長	久保 政信	
オブザーバー	中国地方整備局企画部広域計画課長	内海 一幸	
	中国地方整備局港湾空港部港湾計画課長	井村 洋三	
	四国地方整備局企画部広域計画課長	梶 久夫	
	四国地方整備局港湾空港部港湾計画課長	廣松 智樹	

### 3. 宇野高松航路活性化再生協議会開催経緯

宇野高松航路活性化再生協議会議事概要を以下に示す。

#### (1) 第1回

開催日時	平成22年6月1日(火) 15時30分～
開催場所	香川県庁本館12階大会議室
議題	議事1. 宇野高松航路活性化再生協議会規約(案)について 議事2. 会長・副会長・監事の選任について 議事3. 宇野高松航路活性化再生協議会幹事会設置規程(案), 宇野高松航路活性化再生協議会事務局規程(案)および宇野高松航路活性化再生協議会財務規程(案)について 議事4. 平成22年度予算(案)について 議事5. 地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請書(案)について 議事6. 宇野高松航路地域公共交通総合連携計画作成業務委託プロポーザル審査委員会設置要綱(案)について 議事7. 宇野高松航路活性化再生協議会スケジュールについて

#### (2) 第2回

開催日時	平成22年7月27日(火) 13時30分～
開催場所	サンポートホール高松61会議室
議題	議事1. 経過報告について 議事2. 宇野高松航路地域公共交通総合連携計画作成調査業務作業計画(案)について

#### (3) 第3回

開催日時	平成22年11月24日(水) 10時00分～
開催場所	サンポートホール高松54会議室
議題	議事1. 運航合理化調査、利用促進調査等の中間報告について 議事2. その他

#### (4) 第4回

開催日時	平成23年1月20日(木) 10時00分～
開催場所	サンポートホール高松61会議室
議題	議事1. 経過報告について 議事2. 宇野高松航路地域公共交通総合連携計画(骨子案)について 議事3. パブリックコメントの進め方について 議事4. 調査事業に係る事後評価について

#### (5) 第5回

開催日時	平成23年3月25日(金) 10時00分～
開催場所	サンポートホール高松61会議室
議題	議事1. パブリックコメント実施結果について 議事2. 宇野高松航路地域公共交通総合連携計画について 議事3. 計画事業への移行について 議事4. 平成23年度予算案等について

