

# 平成23年度宇野高松航路社会実験検証業務

## 調査報告書

平成24年（2012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）



# 目 次

平成 23 年度宇野高松航路活性化・再生事業の全体像.....	1
1. 背景と目的.....	1
2. 平成 23 年度宇野高松航路活性化・再生事業の全体像 .....	1

## 【利用促進社会実験の効果分析】

1. 利用促進社会実験の実施概要 .....	2
1. 背景とねらい .....	2
2. 利用促進社会実験の方法 .....	5
2. 利用促進社会実験利用者聞き取り調査の概要 .....	8
1. 調査の概要.....	8
2. トラックドライバー .....	9
3. 軽自動車・乗用車ドライバー .....	12
3. 平日深夜の利用促進社会実験に関するアンケート調査の概要 .....	16
1. 調査の概要.....	16
2. アンケート調査結果 .....	17
3. 事業者ヒアリング調査.....	24
4. 利用促進社会実験の効果分析 .....	27
1. 実験結果 .....	27
2. 弾力的な運賃設定のあり方 .....	30
5. 宇野高松航路の存続に向けた行動計画.....	31
1. 今後の宇野高松航路を取り巻く環境変化.....	31
2. 宇野高松航路の存続に向けた行動計画 .....	39

## 【広報活動の効果分析】

1. 各種広報活動の実施概要 .....	41
1. 背景とねらい .....	41
2. 実施概要 .....	42
2. 利用促進社会実験に関する広報活動 .....	43
1. 全体像 .....	43
2. 実施内容 .....	43
3. 観光情報・乗り継ぎ情報の提供.....	46
1. 全体像 .....	46
2. 船内見学会の概要 .....	46
3. 開催時の様子 .....	47
4. 観光・乗継情報の提供に資するプロモーションツール .....	48
4. 船内見学会の参加者アンケート調査の概要.....	49
1. 調査の概要.....	49

2. 調査結果 .....	50
<b>5. 広報活動の効果分析 .....</b>	<b>54</b>
1. 社会実験に関する広報の効果分析 .....	54
2. 船内見学会の効果分析（観光情報・乗り継ぎ情報） .....	56

## 【資料編】

<b>1. 利用促進社会実験利用実績.....</b>	<b>1</b>
<b>2. アンケート調査票等 .....</b>	<b>5</b>
1. 利用促進社会実験利用者聞き取りアンケート調査票.....	5
2. 平日深夜の利用促進社会実験に関するアンケート調査票 .....	7
3. トラック事業者聞き取り調査質問項目 .....	8
4. 船内見学会アンケート調査票.....	9
<b>3. 宇野高松航路活性化再生協議会.....</b>	<b>11</b>
1. 宇野高松航路活性化再生協議会規約.....	11
2. 宇野高松航路活性化再生協議会委員名簿.....	13
3. 平成 23 年度宇野高松航路活性化再生協議会開催経緯 .....	14

# 平成 23 年度宇野高松航路活性化・再生事業の全体像

## 1. 背景と目的

「宇野高松航路活性化再生総合連携計画」策定時の問題認識、計画策定後の宇高航路を取り巻く社会・経済環境の変化を踏まえれば、更なる利用促進による航路損益の改善及び、広報活動の充実が必要となる。

特に、宇高航路は本四間を結ぶ一般道路としての役割を担っているが、深夜時間帯の消費率は低く、航路損益悪化の要因となっており、こうした背景から平成 23 年度は高速道路料金を見据えた時間帯別の弾力的な運賃設定に基づく利用促進社会実験と宇高航路の利用促進を図るための広報事業の充実に注力する。

## 2. 平成 23 年度宇野高松航路活性化・再生事業の全体像

平成 23 年度宇野高松航路活性化・再生事業の全体像は以下のとおり。

図表 0-1 平成 23 年度宇野高松航路活性化・再生事業の全体像

事業名称	事業概要	評価事項
利用促進社会実験	深夜時間帯を中心とした弾力的な運賃設定による利用促進社会実験を実施し、航路損益の改善効果を検証する	利用者満足度の向上 利用者数の増加 航路損益改善への効果
広報の拡充	利用者の視点から利用促進につながる情報の提供（広報活動）を拡充する	意識の向上と主体的な取組の推進 利用者数の増加
乗継情報の提供	両港のターミナルにおいて、他航路やバス・鉄道との乗継情報を提供する	利用満足度の向上 利用者数の増加
観光情報の提供	船内で観光情報を提供する	利用満足度の向上 意識の向上と主体的な取組の推進



# 利用促進社会実験の効果分析



# 1. 利用促進社会実験の実施概要

## 1. 背景とねらい

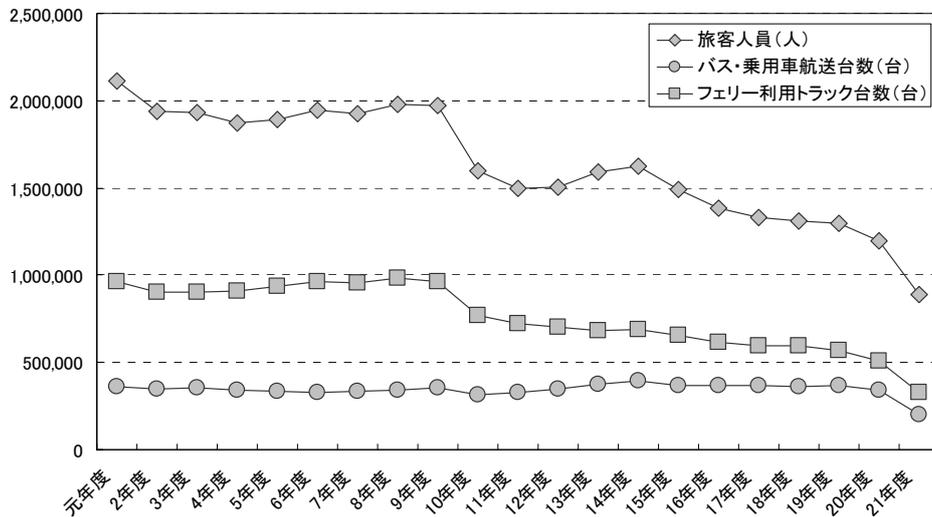
### (1) 深夜時間帯の消席率向上

高速道路料金割引拡大や経済情勢の低迷等を要因として、平成20年度以降、宇野高松航路の利用者が急激に減少している。

また、時間帯別の利用実績（消席率）を見ると、平日の深夜時間帯や休日の消席率が際立って低水準にある。特に平日・深夜は、航路の収益源であるトラックの利用が少なくなっている。

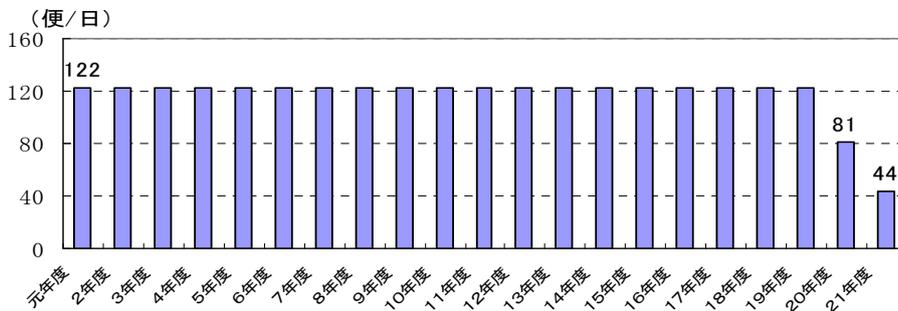
宇高航路の収益向上、さらには航路損益改善を図るには、深夜時間帯の利用促進を図る必要がある。

図表 1-1 宇高航路の利用実績



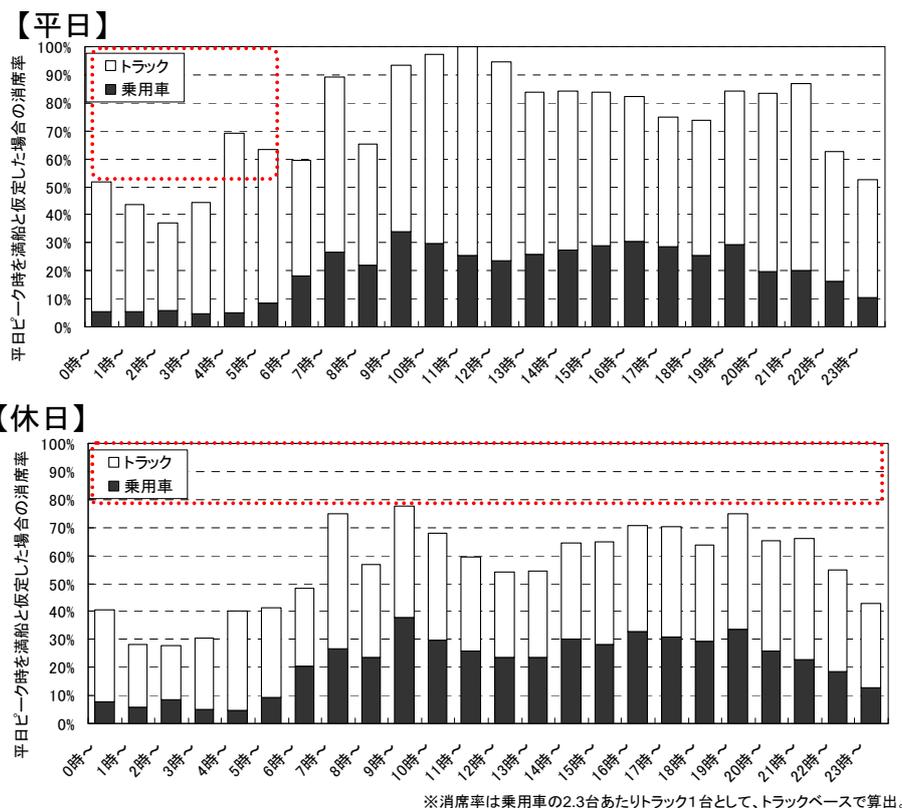
(資料) 航路事業者提供資料より作成

図表 1-2 宇高航路の便数推移



(資料) 航路事業者提供資料より作成

図表 1-3 宇高航路の時間帯別消席率



(資料) 航路事業者提供資料より作成

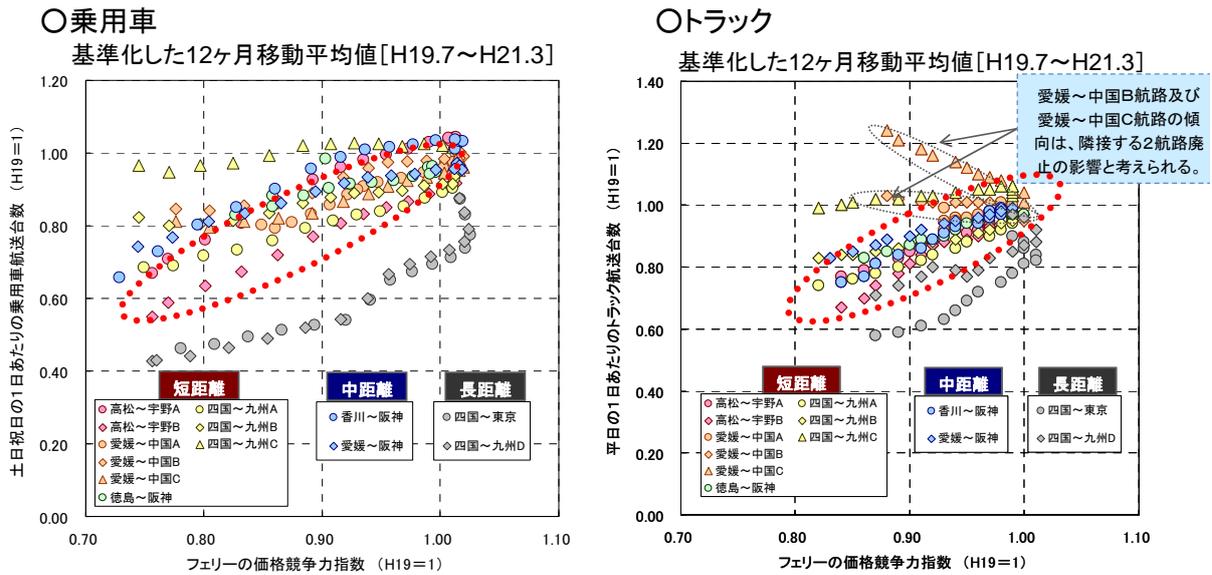
## (2) 高速道路料金との価格競争力の向上

日本計画行政学会の調査によれば、高速道路料金の割引拡大と宇高航路の利用低迷には強い相関関係があることが指摘されている。また、平成22年度の調査結果では、宇高航路を利用しない理由として「本四高速の割引が拡大した」という意見が実際に多くあげられている。

こうした状況を踏まえれば、宇高航路の損益を改善させるためには、高速道路料金を見据えた弾力的な運賃設定による利用促進を図る必要があると考えられる。

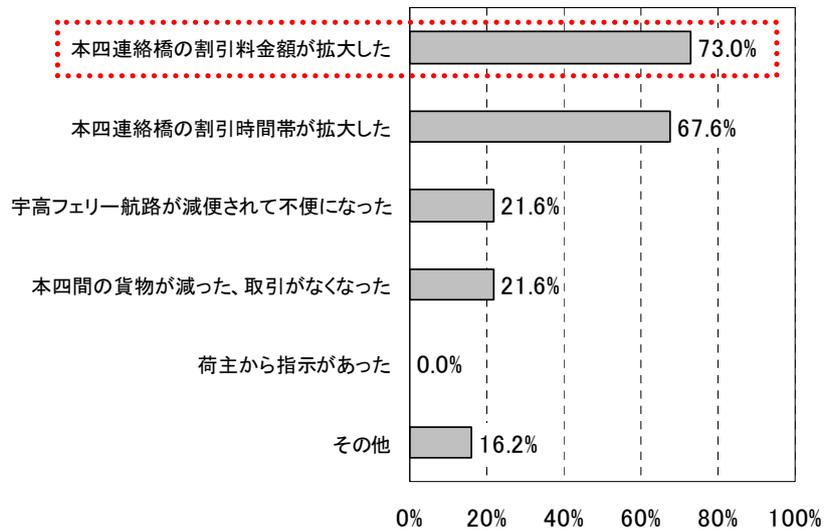
なお、昨年度実施した若者マイカー運賃割引実験では、18～24歳の乗用車利用の方を対象に料金を1,000円としたところ、割引により増加した利用者数は2.1倍増であった。

図表 1-4 宇野高松航路の航送台数とフェリーの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 1-5 宇野高松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. 利用促進社会実験の方法

### (1) 目的

消席率が低い深夜時間帯を中心に弾力的な運賃設定を通じた社会実験を実施し、宇高航路の利用促進を図る。

### (2) 実験の概要

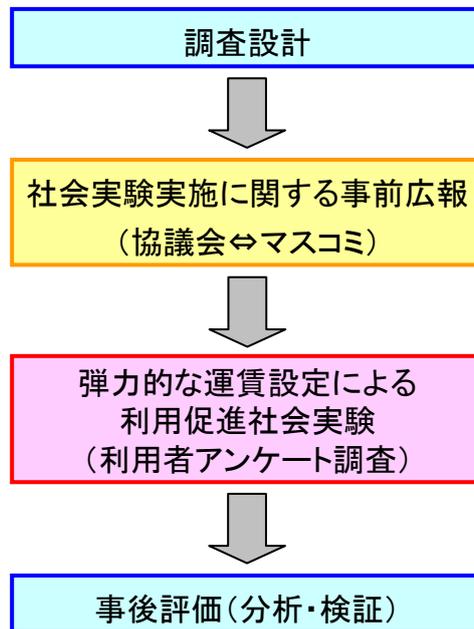
消席率が低水準となっている深夜時間帯を中心に、乗用車・トラック利用者を対象として弾力的な運賃設定による社会実験を実施し、航路損益改善への効果を検証する。また、各方面への集中的な広報活動を展開し、その利用促進効果を検証する。

これらに加えて社会実験の効果や運賃に対するニーズ、満足度等を把握するためのアンケート調査を実施し、今後の宇高航路の活性化・再生に向けた検討を行う際の基礎資料として活用する。

#### ① 検討フロー

検討フローは以下のとおり。

図表 1-6 検討フロー



#### ② 調査対象

弾力的な運賃設定による利用促進社会実験は、平日の深夜時間帯（21：40～03：40）において、乗用車・トラックを対象に実施する。

利用促進社会実験の運賃設定並びに実施対象・実施時間帯はこれまでの利用実績と高速道路料金を見据え下記のとおりとする。

利用促進社会実験は、11月21日（月）0:20 発便から2月29日（水）23:40 発便まで実施した。

図表 1-7 利用促進社会実験の対象

実施期間	平成23年11月21日(宇野・高松両港の0:20発便)～ 平成24年2月29日(宇野・高松両港の23:40発便)の平日
実施対象	乗用車・トラック (車長16m以上または車幅3.2m以上の車両を除く)
実施対象便	宇野・高松両港を21:40～03:40に出港する計20便(隻)
実験運賃	下記のとおり

図表 1-8 利用促進社会実験対象便の運航時刻

時	【高松港】出発便 (分)			
0		20		
1	00			40
2		20		
3	00			40
4時～20時台(割引対象外)も約20分～40分間隔運航				
21				40
22		20		
23	00			40

時	【宇野港】出発便 (分)			
0		20		
1	00			40
2		20		
3	00			40
4時～20時台(割引対象外)も約20分～40分間隔運航				
21				40
22		20		
23	00			40

四国フェリー乗り場発      国道フェリー乗り場発

### ③ 設定料金

本四道路の通行料金との競争力を確保することを前提に、航路事業者との協議を踏まえ、利用促進社会実験の料金水準は以下のように設定することとした。

図表 1-9 利用促進社会実験における運賃設定

実験期間	対象車種	通常運賃 (円/台)	実験運賃 (円/台)	割引額
平成23年11月21日 ～ 平成24年2月29日 の平日	中型車	4,500	<b>2,900円</b>	1,600円
	大型車	6,500	<b>4,000円</b>	2,500円
	特大車(注)	10,500	<b>6,800円</b>	3,700円
	軽自動車	2,300	<b>1,800円</b>	500円
	普通車	3,300	<b>2,300円</b>	1,000円

(注)車長16m以上または車幅3.2m以上の車両を除く

図表 1-10 本四道路の通行料金 (坂出 IC～早島 IC)

対象車種	ETC・平日深夜割引 (円/台)(※)	ETC・平日昼間割引 (円/台)
中型車	2,475	3,465
大型車	3,400	4,760
特大車	6,075	8,505
軽自動車	1,650	2,310
普通車	2,050	2,870

(※)ETC・平日深夜割引の料金は0:00～04:00の深夜50%OFFの料金

### ④ 事後評価の方法

利用促進社会実験の事後評価は以下のような方法で実施した。

図表 1-11 利用促進社会実験の事後評価の方法

対象	把握方法	進め方
(1) トラック	①ドライバーアンケート調査	・ターミナルでの聞き取りアンケート調査 (12/14-16 に実施)
	②物流事業者アンケート調査	・郵送アンケート調査 (FAX・郵送による回収)
	③物流事業者ヒアリング調査	・企業訪問による聞き取り調査
(2) 乗用車	①ドライバーアンケート調査	・ターミナルでの聞き取りアンケート調査 (12/14-16 に実施)
(3) 共通	利用実績の把握	・対前年同月比との比較

## 2. 利用促進社会実験利用者聞き取り調査の概要

### 1. 調査の概要

#### (1) 調査の背景と目的

「平日深夜利用促進社会実験」（以下、「社会実験」）の利用状況や満足度、今後の宇野高松航路へのニーズ等を把握するため、トラック・乗用車のドライバーを対象にアンケート調査を実施した。

#### (2) 調査の概要

- ・ 実施場所：四国フェリー・国道フェリーターミナル（高松港・宇野港）
- ・ 調査方法：乗船前のトラック・乗用車ドライバーに対する聞き取り調査
- ・ 実施日時：平成23年12月14日（水）～16日（金）の2日間計40便  
（21時40分～03時40分までに両港を出港するフェリー計40便）
- ・ 回収状況：合計212件（トラック：171件 軽自動車・乗用車：41件）

		1日目 (12月14日深夜)			2日目 (12月15日深夜)			期間合計		
		乗用車	トラック	合計	乗用車	トラック	合計	乗用車	トラック	合計
四国 フェリー	高松⇒宇野	6	23	29	3	24	27	9	47	56
	宇野⇒高松	5	28	33	5	25	30	10	53	63
	小計	11	51	62	8	49	57	19	100	119
国道 フェリー	高松⇒宇野	3	18	21	10	11	21	13	29	42
	宇野⇒高松	3	18	21	6	24	30	9	42	51
	小計	6	36	42	16	35	51	22	71	93
<b>2社合計</b>		<b>17</b>	<b>87</b>	<b>104</b>	<b>24</b>	<b>84</b>	<b>108</b>	<b>41</b>	<b>171</b>	<b>212</b>

#### (3) 調査結果

##### 【トラックドライバー】

- ・ 社会実験実施による新規需要（「運賃割引」があるから宇高航路を利用した）は全体の19.4%である。
- ・ 社会実験の運賃に対して、「満足している」ドライバーは25.1%であった。
- ・ 今後の利用について、「正規運賃でも利用したい」は79.5%と高く、また、「割引が続くのであれば利用したい」との回答も19.9%寄せられている。

##### 【乗用車ドライバー】

- ・ 社会実験実施による新規需要（「運賃割引」があるから宇高航路を利用した）は全体の22.2%である。
- ・ 社会実験の運賃に対して、「満足している」ドライバーは61.0%と高い。
- ・ 今後の利用について、「正規運賃でも利用したい」は65.9%と高く、また、「割引が続くのであれば利用したい」との回答も34.1%寄せられている。

#### (4) 調査結果の見方

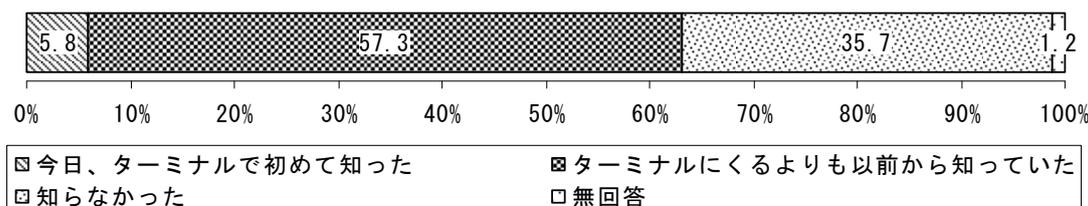
- ・ 調査結果の分析に当たっては、有効回答数をN数として表示している。
- ・ 百分率（%）は、原則として少数第2位を四捨五入し、少数第1位までを表示している。四捨五入の結果、個々の比率の合計と全体を示す数値が一致しないことがある。

## 2.トラックドライバー

### (1) 社会実験の認知度（問1）

社会実験の認知度は、「ターミナルにくるよりも以前から知っていた」（98件、57.3%）が最も多く、「知らなかった」（61件、35.7%）、「今日、ターミナルで初めて知った」（10件、5.8%）と続いている。

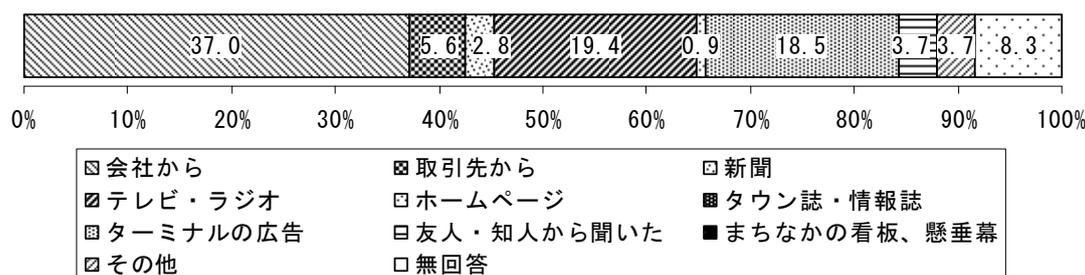
図表 2-1 社会実験の認知度（N=171）



### (2) 社会実験における運賃割引情報の入手手段（問2）

社会実験における運賃割引情報の入手手段は、「会社から」（40件、37.0%）が最も多く、「テレビ・ラジオ」（21件、19.4%）と続いている。

図表 2-2 運賃割引情報の入手手段（N=108）



#### 【その他（4件）】

- ・チケットを買っていたので
- ・トラック協会
- ・乗船中に知った
- ・毎日利用している

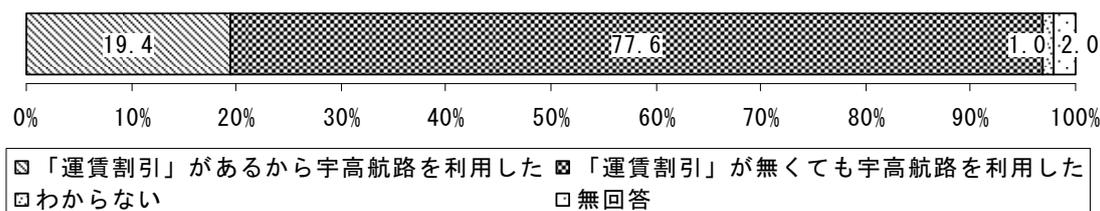
※問1で「今日、ターミナルで初めて知った」、「ターミナルに来るよりも以前から知っていた」人のみを対象として集計

### (3) フェリー利用と社会実験実施有無の関係性（問3）

フェリー利用と社会実験実施有無の関係性は、「「運賃割引」が無くても宇高航路を利用した」（76件、77.6%）が最も多い。

一方、「「運賃割引」があるから宇高航路を利用した」（19件、19.4%）となっている。

図表 2-3 フェリー利用と社会実験実施有無の関係性（N=98）



※問1で「ターミナルに来るよりも以前から知っていた」人のみを対象として集計

#### (4) 社会実験の運賃割引に対する満足度（問4）

社会実験の運賃に対する満足度は、「どちらでもない」（75件、43.9%）が最も多く、「わからない」（49件、28.7%）、「満足している」（43件、25.1%）と続いている。

なお、「不満である」は2.3%（4件）であり、その理由（問7）は、「（実験運賃が）高すぎる（割引が少ない）」が75.0%（3件）、「（割引）時間の幅を広げてほしい」が25.0%（1件）であった。

図表 2-4 社会実験の運賃に対する満足度（N=171）

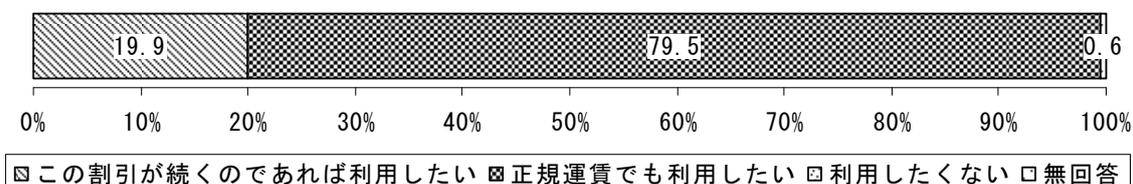


#### (5) 宇高航路の今後の利用意向（問6）

宇高航路の今後の利用意向は、「正規運賃でも利用したい」（136件、79.5%）が最も多く、「この割引が続くのであれば利用したい」（34件、19.9%）と続いている。

なお、「利用したくない」は0.0%であった。

図表 2-5 宇高航路の今後の利用意向（N=171）



#### (6) 不便な点、改善が必要な点（問7）

本調査では、宇野高松航路の不便な点、改善が必要な点などについて67件のご意見が寄せられた。主な意見は以下のとおりである。

なお、複数の項目についてご意見いただいた回答はそれぞれの項目に振り分けている。

##### ① 不便な点、改善が必要な点

###### ➤ 増便希望（20件）

- ・深夜便を増やしてほしい。
- ・夕方の便は国道か四国のどちらでもいいので1便増やしてほしい。
- ・金額よりも便を増やしてほしい。

###### ➤ 割引日時の拡大・継続を希望（8件）

- ・今後も割引を継続してほしい。
- ・土日も割引を希望する。
- ・早い時間帯も割引希望する。

###### ➤ 遅い時間に売店が営業していない（6件）

- ・深夜に売店が開いていないのは不便である。

- ・売店の閉まる時間が早い。
- 船内設備・サービスの充実（4件）
  - ・トイレが狭い。
  - ・うどんの商品を充実させてほしい。
- 存続希望（2件）
  - ・フェリーを残せるように頑張してほしい。
- その他（8件）
  - ・普段利用していても割引している事を知らない人がほとんどなのではないか。
  - ・出航時刻にぎりぎり遅れそうなとき、融通を利かせてほしい。
  - ・4t車から先に乗せて、大型を後回しに載せるのが納得いかない。

## ② 肯定的な意見

- フェリーは便利である（10件）
  - ・フェリーは体を休める事が出来るので大変便利である。
  - ・1時間休憩出来、シャワーが付いているため今後も利用したい。
  - ・フェリーは運賃が安いから今後も利用したい。
  - ・フェリーに乗ると、目的地が近いから便利である。
- 運賃設定は妥当である（3件）
  - ・特に高いとは思わない。

## ③ フェリーの使い分けについて

- 出港の早いフェリーターミナルを利用（8件）
  - ・時刻表を見て、早く出航する方を利用している。
  - ・出発時間の早い乗り場を優先的に利用している。
- その他（4件）
  - ・会社指定で時間的に都合が良かったため乗船した。
  - ・橋（高速道路）と一緒に値段なら橋を利用することになる。
  - ・到着場所によってフェリーと橋（高速道路）を使い分けている。

## (7) 積み荷（問8）

積み荷は、以下のとおりである。

### 【165件】

- |                 |              |           |
|-----------------|--------------|-----------|
| ・食品（21件）        | ・空（17件）      | ・建材（16件）  |
| ・材木・木材（11件）     | ・紙（5件）       | ・機械（5件）   |
| ・パレット・カゴ車（5件）   | ・ティッシュ（5件）   | ・資材（4件）   |
| ・雑貨（4件）         | ・ベニヤ板（4件）    | ・フレコン（4件） |
| ・ガラス・びん・タイル（3件） | ・ケース・トレイ（3件） | ・フェンス（3件） |
| ・ユニットバス（2件）     | ・ブロック（2件）    | ・古紙（2件）   |
| ・自動車部品（2件）      | ・印刷物（2件）     | ・衣類（2件）   |
| ・ワイヤーメッシュ（2件）   | ・カゴ（2件）      | ・鋼材（2件）   |
| ・その他（37件）       |              |           |

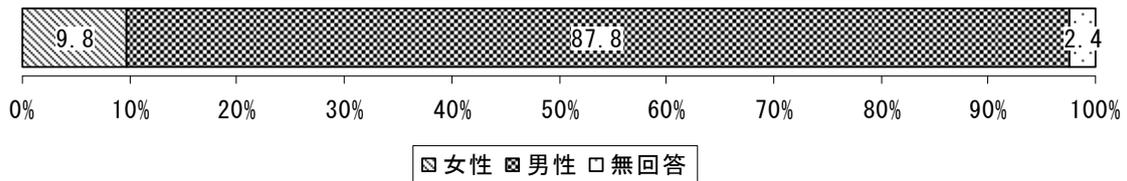
### 3. 軽自動車・乗用車ドライバー

#### (1) 回答者属性 (問 1)

##### ① 性別

回答者の性別は、「男性」(36件、87.8%)、「女性」(4件、9.8%)となっている。

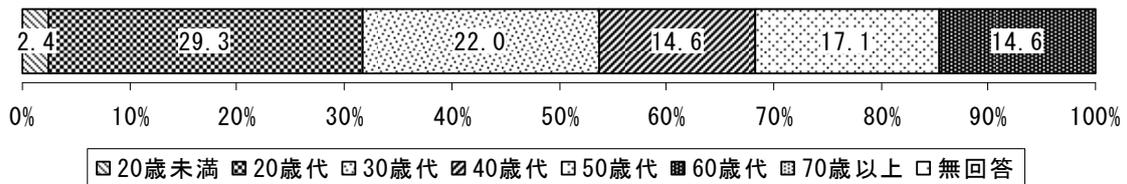
図表 2-6 性別 (N=41)



##### ② 年齢

回答者の年齢は、「20歳代」(12件、29.3%)が最も多く、「30歳代」(9件、22.0%)、「50歳代」(7件、17.1%)と続いている。

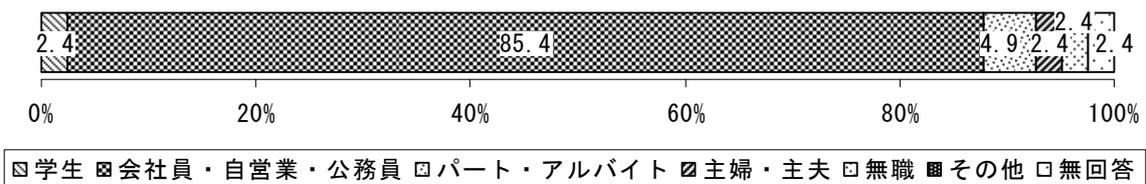
図表 2-7 年齢 (N=41)



##### ③ 職業

回答者の職業は、「会社員・自営業・公務員」(35件、85.4%)が最も多く、「パート・アルバイト」(2件、4.9%)と続いている。

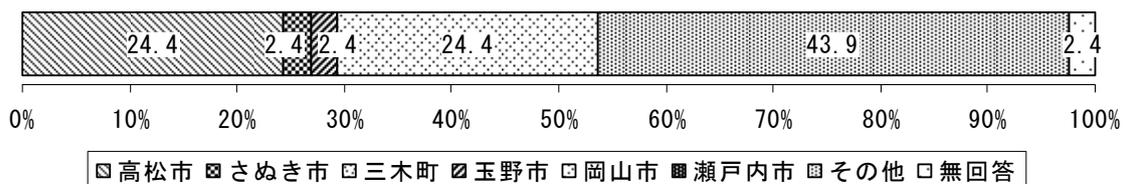
図表 2-8 職業 (N=41)



##### ④ 居住地

回答者の居住地は、「高松市」・「岡山市」(各10件、24.4%)が最も多くなっている。

図表 2-9 居住地 (N=41)



##### 【その他 (18件)】

・岡山県 (6件)      ・兵庫県 (4件)      ・愛知県 (2件)      ・香川県 (1件)  
 ・愛媛県 (1件)      ・広島県 (1件)      ・無回答 (3件)

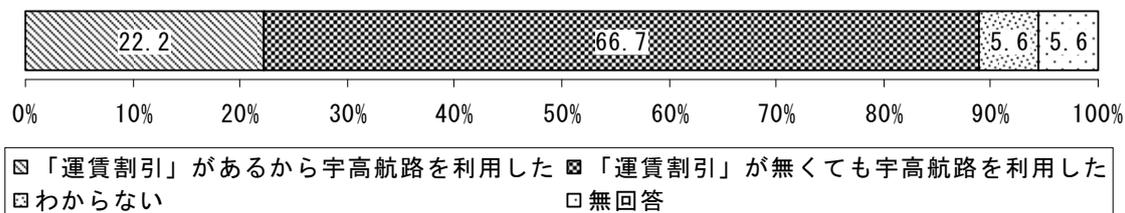


(5) フェリー利用と社会実験実施有無の関係性 (問5)

フェリー利用徒社会実験実施有無の関係性は、「運賃割引」が無くても宇高航路を利用した(12件、66.7%)が最も多い。

一方、「運賃割引」があるから宇高航路を利用した(4件、22.2%)となっている。

図表 2-13 フェリー利用と社会実験実施有無の関係性 (N=18)



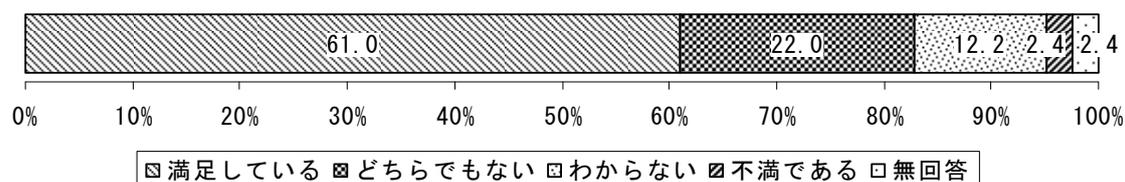
※問3で「ターミナルに来るよりも以前から知っていた」人のみを対象として集計

(6) 社会実験の運賃に対する満足度 (問6)

社会実験の運賃に対する満足度は、「満足している」25件、61.0%)が最も多く、「どちらでもない」(9件、22.0%)、「わからない」(5件、12.2%)と続いている。

なお、「不満である」は2.4%(1件)であり、その理由(問7)は、「(運賃が)安すぎて航路経営が悪化しないか不安」とのご意見があった。

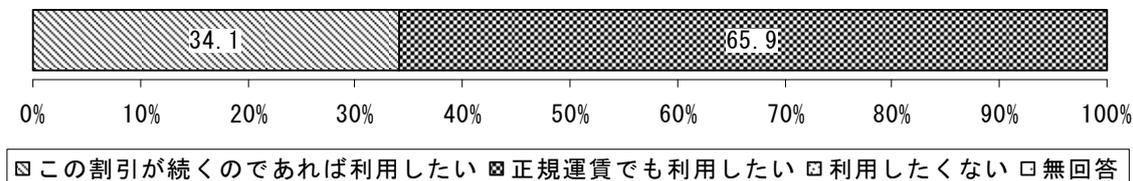
図表 2-14 社会実験の運賃に対する満足度 (N=41)



(7) 宇高航路の今後の利用意向 (問8)

宇高航路の今後の利用意向は、「正規運賃でも利用したい」(27件、65.9%)が最も多く、「この割引が続くのであれば利用したい」(14件、34.1%)と続いている。

図表 2-15 宇高航路の今後の利用意向 (N=41)



## (8) 不便な点、改善が必要な点（問9）

本調査では、宇野高松航路の不便な点、改善が必要な点などについて18件のご意見が寄せられた。

なお、複数の項目についてご意見いただいた回答はそれぞれの項目に振り分けている。

### ① 不便な点、改善が必要な点

- 割引日時の拡大・継続を希望（6件）
  - ・ 割引を昼の便でも続けてほしい。
  - ・ 土日割引等があれば、家族で旅行に行く時に利用する人が増えそう。
  - ・ 普段から割引してほしい。
- 増便希望（2件）
  - ・ 1時間に1本のペースにしてほしい。
- 存続希望（2件）
  - ・ 継続して運航できる行政支援をしっかりとしてほしい。
- その他（8件）
  - ・ 売店が早く閉まるので不便である。
  - ・ 券売場がわかりにくい。
  - ・ 乗り場が2つあるので、どちらか迷った。

### ② 肯定的な意見

- 運賃設定は妥当である（2件）
  - ・ 運賃は安いと思う。

### 3. 平日深夜の利用促進社会実験に関するアンケート調査の概要

#### 1. 調査の概要

##### (1) 調査の背景と目的

「平日深夜利用促進社会実験」（以下、「社会実験」）の利用状況や満足度、今後の宇野高松航路へのニーズ等を把握するため、既存顧客（トラック事業者）を対象にアンケート調査を実施した。

##### (2) 調査の概要

- ・ 調査方法：既存顧客（トラック事業者）2,526社への郵送配付、郵送・FAX回収
- ・ 実施日時：平成24年1月18日（水）～25日（水）の8日間
- ・ 回収状況：合計375件（回収率：14.8%）
- ・ アンケート調査の回答を踏まえ、事業者への個別訪問ヒアリングを実施した。

##### (3) 調査結果＜要約＞

- ・ 宇野高松航路の利用について、「今も昔もよく利用している」企業は約3割であり、こうした企業は、高松市より東側の地域、岡山県の南東部に集中している。
- ・ 一方で、近年利用を減少させている企業、利用がなくなった企業は6割強となっており、こうした企業は瀬戸大橋以西に集中している。
- ・ フェリーの利用決定者は7割強が「自社判断（会社判断）」である。
- ・ フェリーの利用決定者と利用状況の関係性を見ると、自社判断の企業では、フェリー利用が比較的多い一方、「取引先判断」「ドライバー判断」の企業では、フェリーの利用が低調となっている。
- ・ 社会実験の認知度は7割強と高いが、実際の利用は3割に留まっており、社会実験の利用は、「今も昔も良く利用している企業」が中心となっている。
- ・ 社会実験実施による新規需要（「運賃割引」があるから宇高航路を利用した）は全体の2割強であり、その多く（6割強）は「昔は利用していたが最近利用が減っている」企業であった。
- ・ 社会実験の運賃に対して、「満足している」企業は約5割、一方で「不満である」企業は1割であった。
- ・ 今後の利用意向について、「割引が続くのであれば利用したい」と回答した企業が約5割と最も多い。こうした企業の多くは、近年フェリーの利用を減少させている企業であり、瀬戸大橋以西に集中している。
- ・ 「正規運賃でも利用したい」と回答した企業は3割であった。

##### (4) 調査結果の見方

- ・ 調査結果の分析に当たっては、有効回答数をN数として表示している。
- ・ 百分率（%）は、原則として少数第2位を四捨五入し、少数第1位までを表示している。四捨五入の結果、個々の比率の合計と全体を示す数値が一致しないことがある。

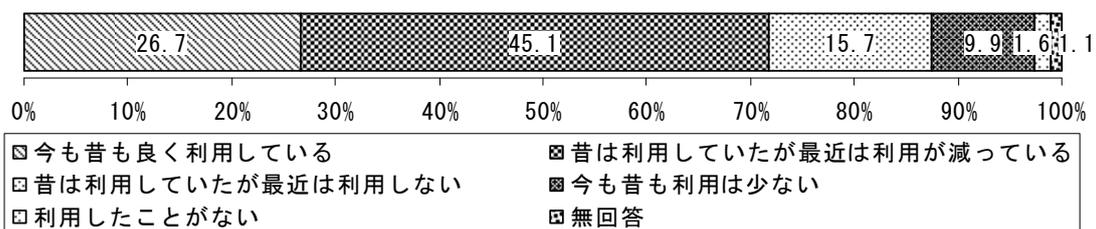
## 2. アンケート調査結果

### (1) フェリーの利用状況（問1）

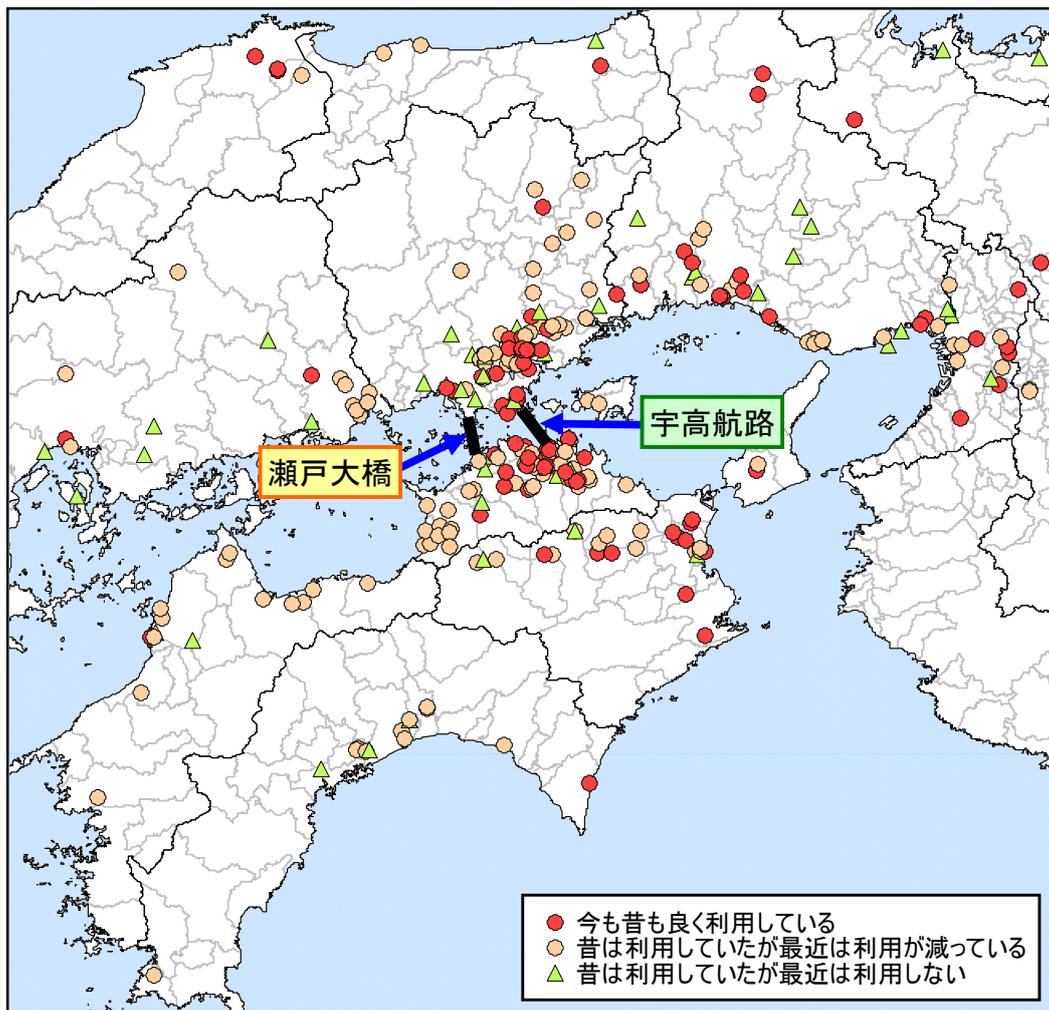
フェリーの利用状況は、「昔は利用していたが最近では利用が減っている」（169件、45.1%）が最も多く、「今も昔も良く利用している」（100件、26.7%）、「昔は利用していたが最近では利用しない」（59件、15.7%）と続いている。

フェリーの地域企業別利用状況（図表3-2）を見ると、「今も昔も良く利用している」企業は、高松市より東側の地域、岡山県の南東部に集中しており、一方で、「昔は利用していたが最近では利用が減っている」企業は瀬戸大橋以西に集中していることが分かる。

図表 3-1 フェリーの利用状況（N=375）



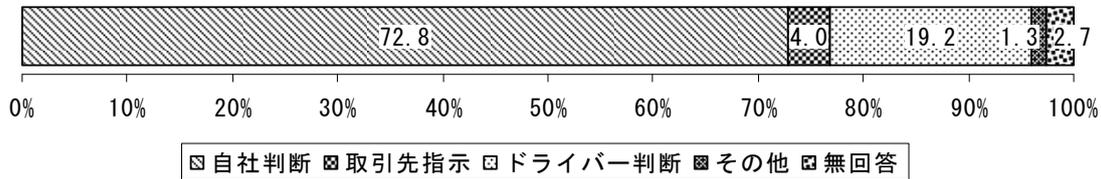
図表 3-2 フェリーの地域企業別利用状況（N=375）



(2) フェリーの利用決定者（問2）

フェリーの利用決定者は、「自社判断」（273 件、72.8%）が最も多く、「ドライバー判断」（72 件、19.2%）、「取引先指示」（15 件、4.0%）と続いている。

図表 3-3 フェリーの利用決定者（N=375）



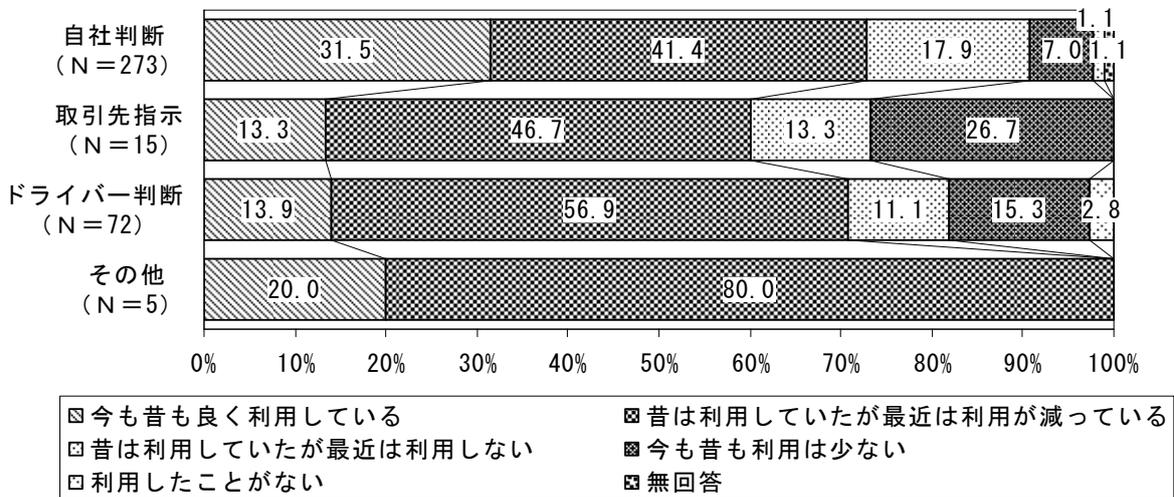
【その他（5件）】  
 ・時間・場所により異なる（3件） ・運行管理者  
 ・配車係

(3) フェリーの利用決定者（問2）と利用状況（問1）の関係性

フェリーの利用決定者と利用状況の関係性を見ると、「自社判断」の企業では「今も昔も良く利用している」（86 件、31.5%）が3割となっている。

一方で、「取引先判断」「ドライバー判断」の企業では「今も昔も良く利用している」がそれぞれ1割程度となっていることから、取引先やドライバーに判断が委ねられている企業ほどフェリー利用から遠ざかる傾向にあることが明らかとなった。

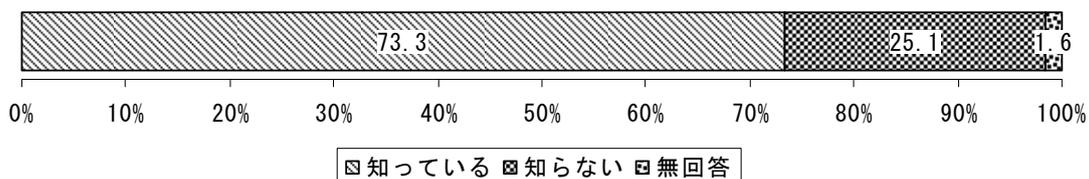
図表 3-4 フェリーの利用決定者と利用状況の関係性（N=365）



(4) 社会実験の認知度（問3）

社会実験の認知度は、「知っている」（275 件、73.3%）が最も多く、7割を占めている。

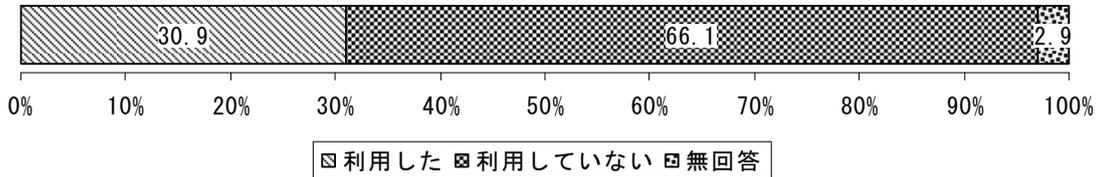
図表 3-5 社会実験の認知度（N=375）



(5) 社会実験の利用有無（問4）

社会実験の利用有無は、「利用していない」（248件、66.1%）が最も多く、「利用した」（116件、30.9%）は3割であった。

図表 3-6 社会実験の利用有無（N=375）



【利用していない理由（複数回答）】

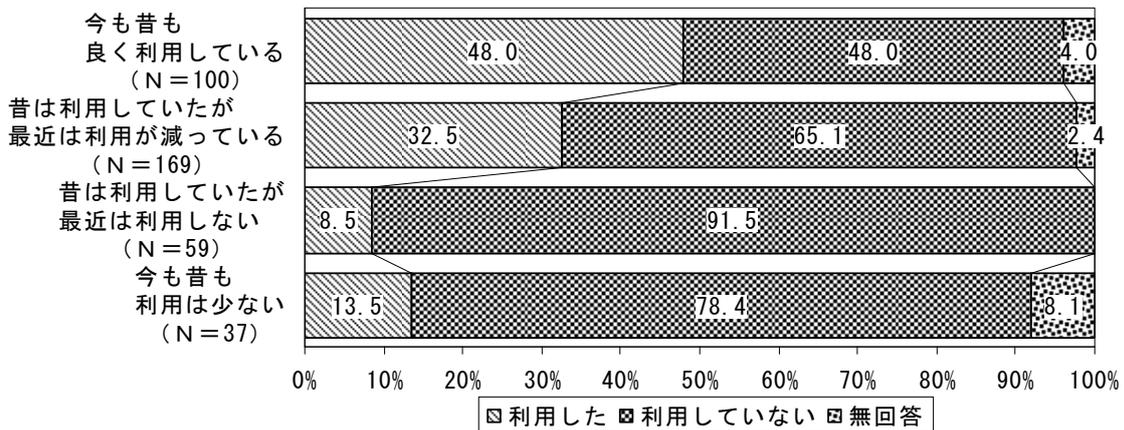
- ・乗船機会なし（113件）
- ・橋を利用する（20件）
- ・時間の問題（11件）
- ・労働時間の問題（3件）
- ・その他（6件）
- ・社会実験を知らなかった（28件）
- ・料金の問題（15件）
- ・利便性の問題（3件）
- ・金額が決まっている（3件）
- ・無回答（70件）

(6) フェリーの利用状況（問1）と社会実験の利用有無（問4）の関係性

フェリーの利用状況と社会実験の利用有無の関係性を見ると、「今も昔も良く利用している」企業では「社会実験を利用した」（48件、48.0%）が半数程度となっている。

一方、「昔は利用していたが最近利用が減っている」（55件、32.5%）企業では3割強、「昔は利用していたが最近利用しない」（5件、8.5%）企業では約1割となっており、社会実験の利用は既存の固定客が中心となっていることが明らかとなった。

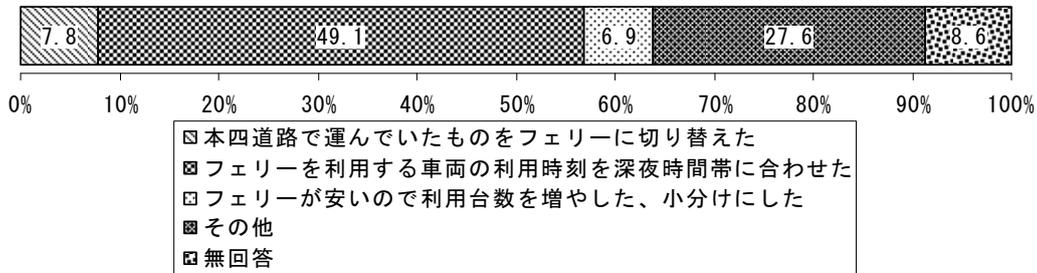
図表 3-7 フェリーの利用状況と社会実験の利用有無の関係性（N=365）



(7) 社会実験利用に伴う対応 (問5)

社会実験利用に伴う対応は、「フェリーを利用する車両の利用時刻を深夜時間帯に合わせた」(57件、49.1%)が最も多く、「本四道路で運んでいたものをフェリーに切り替えた」「フェリーが安いので利用台数を増やした、小分けにした」はともに少なかった。

図表 3-8 社会実験利用に伴う対応 (N=116)



【その他 (32件)】

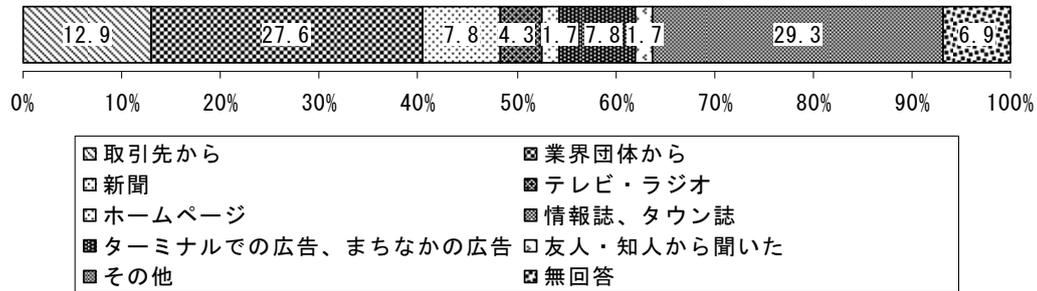
・通常通り・偶然 (19件) ・その他 (8件) ・無回答 (5件)

※問4で「利用した」人のみを対象として集計

(8) 運賃割引情報の入手手段 (問6)

運賃割引情報の入手手段は、「業界団体から」(32件、27.6%)が最も多く、「取引先から」(15件、12.9%)と続いている。

図表 3-9 運賃割引情報の入手手段 (N=116)



【その他 (34件)】

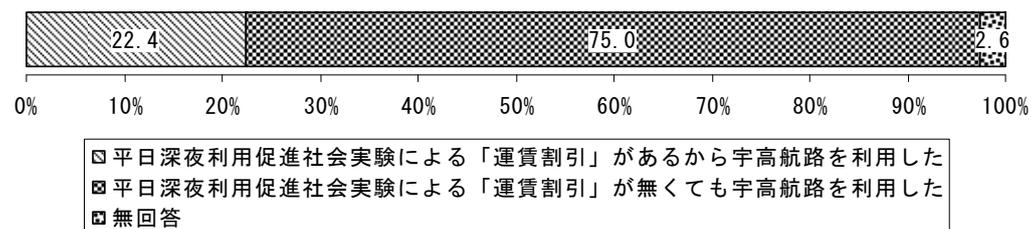
・フェリー会社から (DM・営業訪問) (32件) ・アンケート調査 (2件)

※問4で「利用した」人のみを対象として集計

(9) フェリー利用と社会実験実施有無の関係性 (問7)

フェリー利用と社会実験実施有無の関係性は、「平日深夜利用促進社会実験による「運賃割引」が無くても宇高航路を利用した」(87件、75.0%)が最も多かった。

図表 3-10 フェリー利用と社会実験実施有無の関連 (N=116)



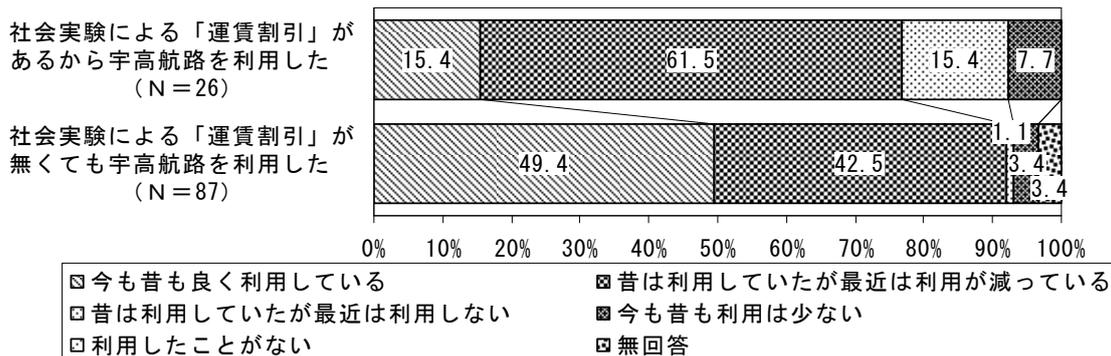
※問4で「利用した」人のみを対象として集計

(10) 社会実験実施有無（問7）とフェリーの利用状況（問1）の関係性

社会実験実施有無とフェリーの利用状況の関係性を見ると、「平日深夜利用促進社会実験による「運賃割引」があるから宇高航路を利用した」企業は、「昔は利用していたが最近利用が減っている」（16件、61.5%）が6割を占めている。

一方、「平日深夜利用促進社会実験による「運賃割引」が無くても宇高航路を利用した」企業は5割弱が「今も昔も良く利用している」（43件、49.4%）であった。

図表 3-1 1 社会実験実施有無とフェリーの利用状況の関係性（N=116）

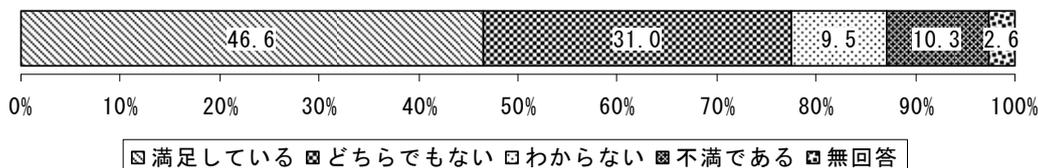


※問4で「利用した」人のみを対象として集計

(11) 社会実験運賃割引の満足度（問8）

社会実験運賃割引の満足度は、「満足している」（54件、46.6%）が最も多く、「どちらでもない」（36件、31.0%）、「不満である」（12件、10.3%）と続いている。

図表 3-1 2 社会実験運賃割引の満足度（N=116）

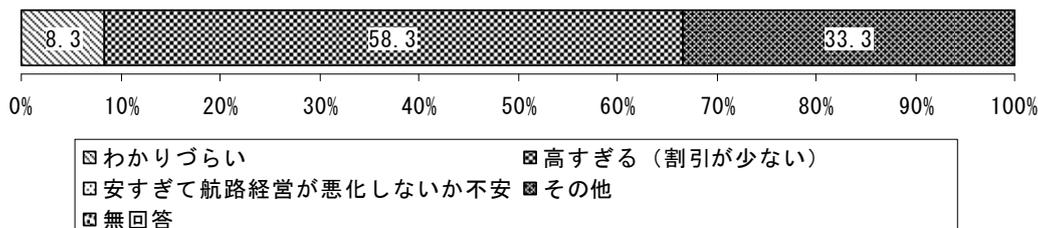


※問4で「利用した」人のみを対象として集計

(12) 社会実験運賃割引に不満である理由（問9）

社会実験運賃割引に不満である理由は、「高すぎる（割引が少ない）」（7件、58.3%）が最も多く、「わかりづらい」（1件、8.3%）と続いている。

図表 3-1 3 社会実験運賃割引に不満である理由（N=12）



【その他（4件）】

・割引日時拡大（3件）

高速道路と同一料金に（1件）

※問8で「不満である」人のみを対象として集計

### (13) 不便であった点、改善が必要な点（問 10）

本調査では、不便であった点、改善が必要な点について 131 件のご意見が寄せられた。  
なお、複数の項目についてご意見いただいた回答はそれぞれの項目に振り分けている。

#### ➤ 運賃について（27 件）

- ・ 仕事で使用しているので、もっと安くならないか。
- ・ 運賃が橋より安ければ、それで良い。
- ・ 高い安いは別として、フェリーと橋の料金を最悪でも統一するべきです。利用者は安い方を使います。

#### ➤ 社会実験について（23 件）

- ・ 夜ではなく昼の割引があればもっと使いやすい。
- ・ 仕事で使用しているので、時間の調整が出来ません。割引は継続してもらえると助かります。
- ・ 深夜だけを問わず、通勤・帰宅の時間割引があってもいいと思います。

#### ➤ 便数・ダイヤについて（23 件）

- ・ 深夜の便数が少ないので、乗り遅れると納入時間に間に合わない。
- ・ 便数が昔と比べて減ったので、利用する場合、待ち時間が増えた。
- ・ 朝の高松発を AM6:00 と AM6:40 ぐらいに変更してほしい。

#### ➤ 所要時間について（11 件）

- ・ 待ち時間にバラつきがあり、運行時間を計算しづらい面がある。
- ・ 時間がかかるので、生産性が上がらない。

#### ➤ 船内設備・サービスについて（7 件）

- ・ うどん等の自販機があれば、売店が閉まった後も便利だと思う。
- ・ 昼時間帯に弁当が少ない（売り切れ）がある。

#### ➤ 2社統合（3 件）

- ・ 本四道路の通行料金の変更で、フェリー利用の経済的な利用エリアがなくなっているのは仕方ない。その為にフェリーの便数が減少するのも仕方ないと思う。最低限度の必要車両数の確保の為に料金を、実験で出して、2社のフェリー会社を1社にして、経営可能か否か問うべきではないか。

#### ➤ その他（59 件）

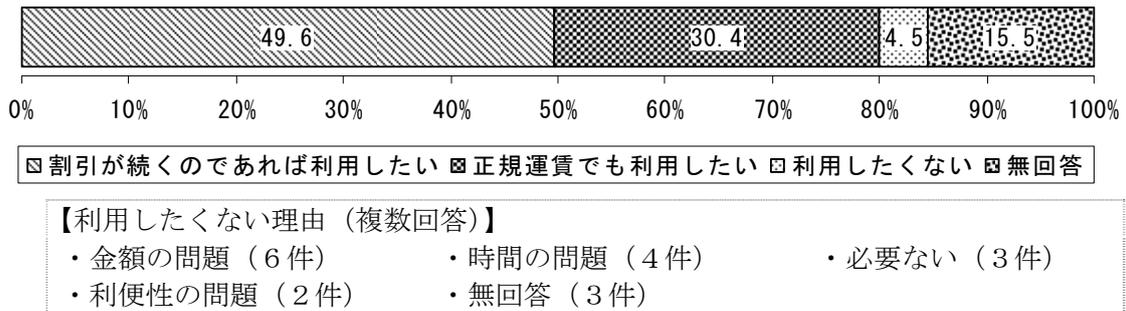
- ・ お礼・励まし・便利である（12 件）
- ・ フェリー利用の機会がない（9 件）
- ・ 機会があればフェリーを利用したい（7 件）
- ・ 存続希望（3 件）
- ・ 車両がいっぱいで乗れない事があった。急ぎの仕事だったので本四道路を利用した。乗船予約ができれば利用が増える。
- ・ 高速をおりて利用するには不便である。
- ・ 乗り場が統一されればいいと思う。（高松・宇野両方）
- ・ 高松市より西部方面の安さを宣伝すべきだと思う。

(14) 今後の利用意向（問 11）

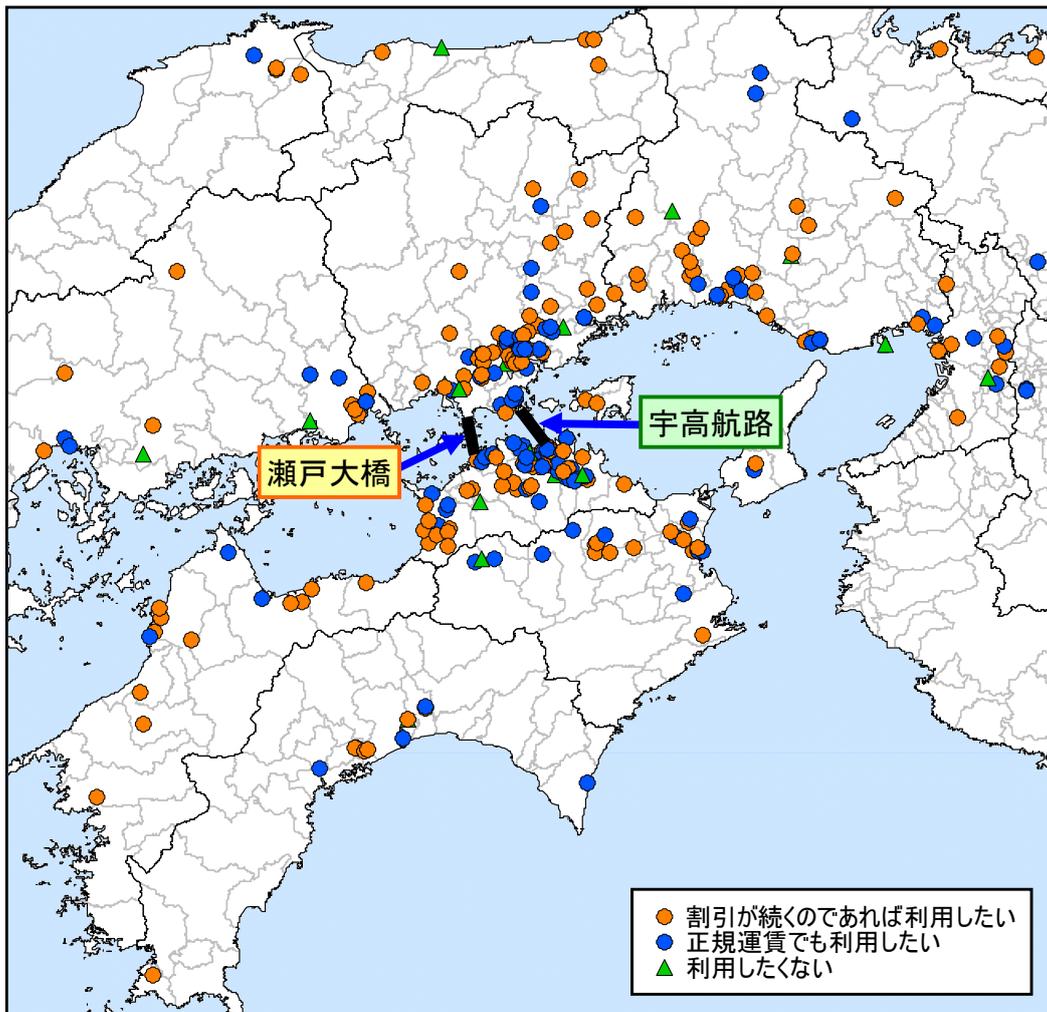
今後の利用意向は、「割引が続くのであれば利用したい」（186 件、49.6%）が最も多く、「正規運賃でも利用したい」（114 件、30.4%）と続いている。

地域企業別に今後の利用意向（図表 3-15）を見ると、「正規運賃でも利用したい」企業は、岡山県内および香川県内の宇高航路に近接する地域に多い様子が見られる。

図表 3-14 今後の利用意向（N=375）



図表 3-15 地域企業別に見る今後の利用意向（N=375）



### 3. 事業者ヒアリング調査

#### (1) 実施目的

航路事業者から提供いただいた既存顧客リストを対象に実施した「平日深夜利用促進社会実験に関するアンケート調査」の回答を基に、過去に宇野高松航路を利用したものの現在は利用が減少している（または、利用していない）企業を抽出し、宇野高松航路の利用低迷要因を把握するためヒアリング調査実施した。

#### (2) 調査対象要件

平成 24 年 1 月に実施した「平日深夜利用促進社会実験に関するアンケート調査」の回答を基に以下の対象条件に該当する企業を抽出した。

##### 【抽出対象条件】

##### ①宇野高松航路の利用状況

→「昔は利用していたが、現在は利用が減少している」または「昔は利用したが、現在は利用していない」企業

##### ②フェリーの利用決定者

→フェリーの利用を「自社判断（会社判断）」としている企業

##### ③企業所在地

→瀬戸大橋以東地域に企業所在地があり、回答者、連絡先が明確な企業

#### (3) 調査概要

- ・ 調査方法：企業訪問によるヒアリング調査
- ・ 調査日時：平成 24 年 2 月 29 日（水）～3 月 1 日（木）の 2 日間
- ・ 調査対象：「(2) 調査対象要件」を満たす香川県・岡山県内の既存顧客 4 社
- ・ 調査項目：①宇野高松航路の利用低迷要因
  - ②今後の宇野高松航路について
  - ③その他ご意見等

#### (4) ヒアリング調査結果

ヒアリング調査結果は次頁以降に記すとおりである。

宇野高松航路の利用低迷要因（１）

	A社	B社
(1) 宇野高松航路の利用低迷要因	<p>①リードタイムの確保（時間制約）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>荷主からのリードタイムの確保に対する要求が厳しい</li> <li>物流形態の変化により、フェリーを利用すると時間が間に合わない（時間最短ルートを選択しなければならない）</li> </ul> <p>②港と高速道路 I C の距離</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路 I C からフェリーターミナルまでは距離がある（10 分以上の距離は遠すぎる）</li> <li>ターミナルが市街地にあるため、渋滞に巻き込まれると乗船すべき便に間に合わない可能性がある</li> </ul> <p>③高速道路料金割引</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路の料金割引が大きすぎる</li> </ul> <p>④便数の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>減便により、利便性が低下している</li> </ul>	<p>①リードタイムの確保（時間制約）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>荷主企業からリードタイムの要求が厳しく、時間に合わせようとする高速道路を利用せざるを得ない</li> <li>フェリー利用の場合、ターミナルまでの移動、ターミナルでの待ち時間、乗船時間で高速道路利用時よりも 1 時間余分に時間を取られる（回転効率が落ち業務に影響が出る）</li> </ul> <p>②輸送コスト（本州～四国間の輸送費）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本州～四国間は本四架橋を通行するため輸送費が嵩む</li> <li>輸送費を抑えるためには割引が行われている高速道路を利用せざるを得ない</li> </ul> <p>③労務管理（運転手の拘束時間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運転手の高齢化に伴い、運転手の拘束時間を短縮する必要がある、高速道路を利用せざるを得ない</li> </ul>
(2) 今後の宇野高松航路について	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路との乗継割引が無ければ、フェリーと高速を利用することにより二重料金の支払が発生する</li> <li>船舶を小型化し、乗用車を中心に据え、便によっては直島に寄港する等も考える必要があるのではないか</li> <li>時間帯別の顧客設定や所在地による運賃割引等も考えられるのではないか</li> <li>観光等も視野に入れフェリーのメリットも P R すべき</li> <li>減便は慎重に検討すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路とフェリーの乗継割引があればフェリーを利用する可能性は高い。ただし、ターミナルと高速道路 I C の距離は 20 分以内で無ければ厳しい</li> <li>フェリーの運賃が本四架橋の半分程度であれば、フェリーの利用頻度を大きく増やすことも検討する可能性がある</li> <li>瀬戸大橋以西の事業者を対象に「地域限定乗継割引」を導入することで新規需要を引き出すことが可能なのではないか</li> </ul>
(3) その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>本四架橋の代替機能としての重要性は理解している</li> <li>行政の方向性を明確にした上で、観光等部局や航路事業者等と連携すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流事業者にとって高速道路は「生活道路」の一部である</li> <li>四国の物流量は大きく減っていない。今でも 1 日 10 本（うち 8 本は夜間）の物流量がある</li> </ul>

宇野高松航路の利用低迷要因（２）

	C社	D社
(1) 宇野高松航路の利用低迷要因	<p>①物流量の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本州～四国間の物流量が減少している</li> </ul> <p>②リードタイムの確保（時間制約）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>荷主のリードタイムに対する要求が非常に厳しくなっているため、フェリーを利用すると間に合わない</li> </ul> <p>③便数の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>減便により、利便性が低下している</li> <li>ターミナルまで行ってもフェリーに乗ることが出来ないのではないかとの懸念がある</li> </ul>	<p>①高速道路料金割引（平日・通勤割引）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主に高松～岡山間を移動するが、平日であるため通勤割引が適用されフェリーよりも安い</li> <li>通勤割引を使えば時間にも余裕があり、燃料費高騰分を通勤割引が相殺してくれるので利便性を重視し高速道路を利用している</li> </ul> <p>②輸送コスト（本州～四国間の輸送費）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本州～四国間は本四架橋を通行しなければならないため輸送費が嵩む。出来る限り輸送費を圧縮することが経営上避けては通れない課題</li> </ul>
(2) 今後の宇野高松航路について	<ul style="list-style-type: none"> <li>無人航走を実施してもらえれば、航路の利便性は向上すると思う</li> <li>無人航走を実施する際は、物流事業者がターミナルまで運び、航路事業者が積込、積卸を行い、対岸で物流事業者が取りに来る形式（ジャンボフェリーの形式）としてもらえれば、物流事業者にとって人件費の面からメリットがある</li> <li>分かりやすい（単純な）運航ダイヤも検討すべきである</li> <li>減便をすることで、一定の時間帯に便が全く無い状態となれば、全ての時間帯で利便性が落ちるとの判断から利用が一層遠のく可能性もあるので慎重に検討すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラックを中心とした収益構造を転換し、乗用車等一般利用者を顧客の中心と位置付け、観光面に特化する等の工夫も必要なのではないか。</li> <li>今後、高速道路料金が下がることになれば、余程の事情が無い限り高速道路を利用することになるだろう</li> <li>「荷主」としての立場からも、高速道路料金が安くなることで運送料が安くなることを期待している</li> </ul>
(3) その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>労務管理や燃料費等の点で高速道路は出来るだけ走らせたくない（フェリーを使いたい）のが本音である</li> <li>労働基準法上は、1時間の乗船時間では休憩にならないが、運転手の実感としては休憩になる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フェリーを維持する重要性は理解しているが、ビジネスの現状からは利用が難しい</li> <li>フェリーの維持よりもJRの高速鉄道化等四国全体の方方向性を見据えた対策に注力してほしい</li> </ul>

## 4. 利用促進社会実験の効果分析

### 1. 実験結果

#### (1) 実験結果

##### ① 利用実績

普通車は1日当たりの利用台数が昨年同期と比較すると5.4%減であるのに対し、実験対象時間帯は6.5%増となった。

トラックは1日当たりの利用台数が昨年同期と比較すると4.4%減であるのに対し、実験対象時間帯は13%減となった。

図表 4-1 平日深夜便の利用促進実験に対する利用状況  
(対前年同月比)

	実験時間帯	(参考)終日
乗用車	6.5%	-5.4%
トラック	-13.1%	-4.4%
合計	-9.0%	-4.7%

#### ■平成23年度 社会実験期間の航送実績(平日64日間)

	H23年11月21日～H24年2月29日 航送台数(台)		1日あたり航送台数(台/日)	
		うち実験対象 時間帯	ア_b	うち実験対象 時間帯
				ア_a
乗用車	24,771	2,432	387	38
トラック	43,457	7,473	679	117
合計	68,228	9,905	1,066	155

※平日64日間

#### ◆平成22年度 昨年同期航送実績(平日64日間)

	H22年11月21日～H23年2月28日 航送台数(台)		1日あたり航送台数(台/日)	
		うち実験対象 時間帯	イ_b	うち実験対象 時間帯
				イ_a
乗用車	26,173	2,284	409	36
トラック	45,440	8,604	710	134
合計	71,613	10,888	1,119	170

※平日64日間

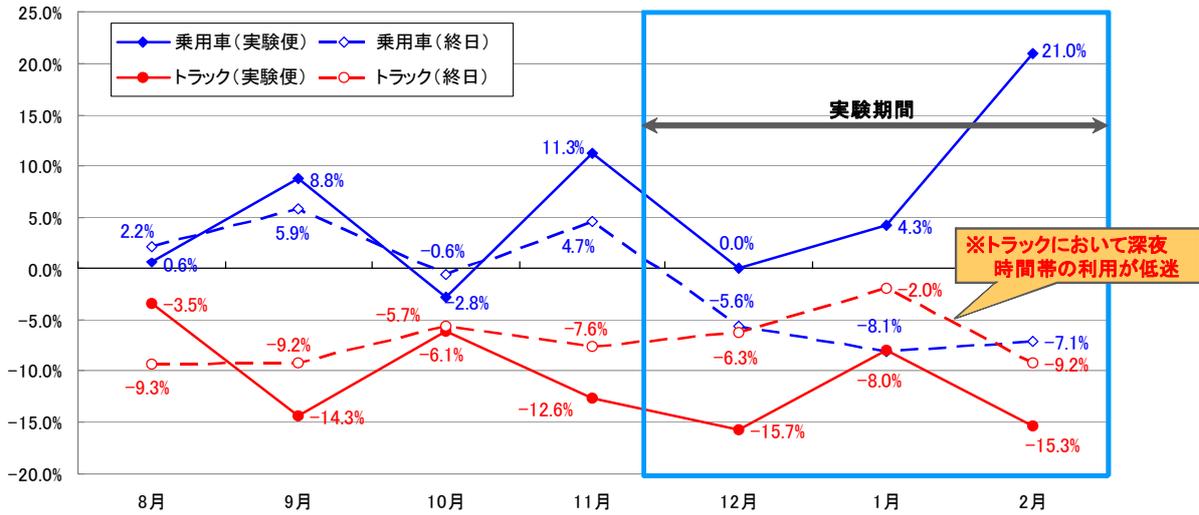
※ 国道フェリーは平成22年12月16日から船舶検査により昼間便を減便しているため、終日を対象とした比較は参考値扱いとする。

※ 同じ条件で比較するため、休日に挟まれた平日は集計から外した。

② 月別利用実績

実験対象後半ほど増加が大きく、普通車は、実験期間後半の2月には、1日当たりの利用台数が昨年同期と比較すると7%減であるのに対し、実験対象時間帯は21%増であった。  
一方で、トラックは、実験期間全体で、減少が続いており、実験対象時間帯の方が全日より減少幅が大きい。

図表 4-2 宇高航路車種別対前年同期比の推移 [平日] (H23/H22)

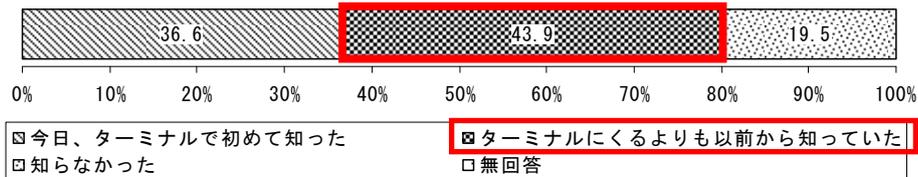


③ 誘発・転換需要に関する評価

【軽自動車・普通車】

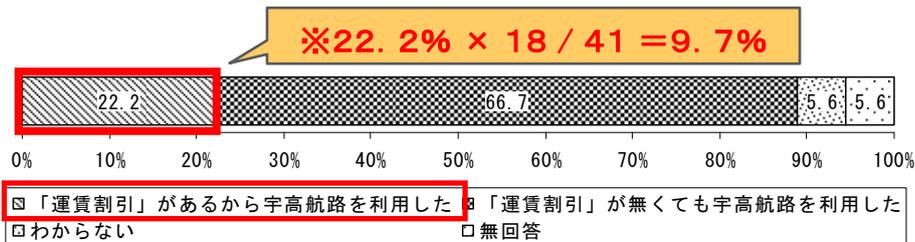
軽自動車・普通車の利用促進社会実験による顧客の誘発は10%弱に留まった。

図表 4-3 利用促進社会実験の認知度 (N=41)



(資料) 軽自動車・普通車ドライバー聞き取り結果より

図表 4-4 フェリー利用と利用促進社会実験との関係性 (N=18)



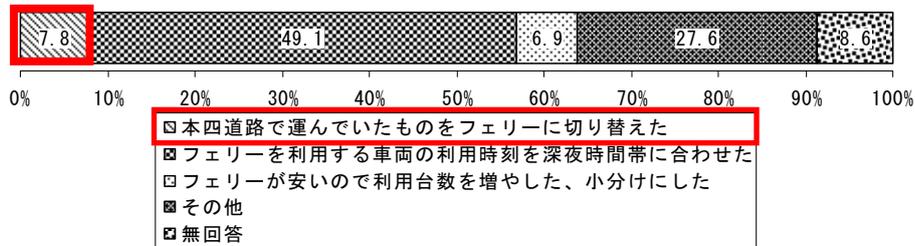
(資料) 軽自動車・普通車ドライバー聞き取り結果より

【トラック】

実験を利用した物流事業者の内（375社の内、116社が利用）、本四高速からの転換は8%弱に留まり、トラックについても利用度の低い顧客の本四高速からの転換は低調であった。

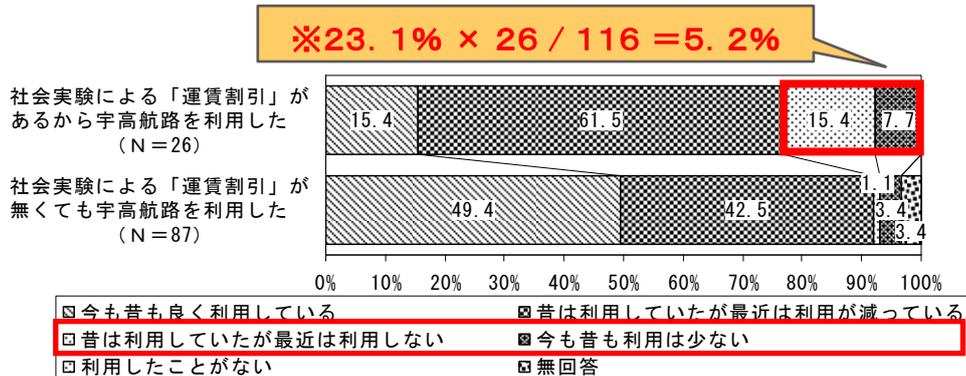
社会実験による誘発としては実験利用社の内、僅か5%程度に留まり、トラック利用促進策による新たな顧客（市場の再拡大）は低迷した。

図表 4-5 利用促進社会実験に伴う対応 (N=116)



(資料)物流事業者アンケート結果より

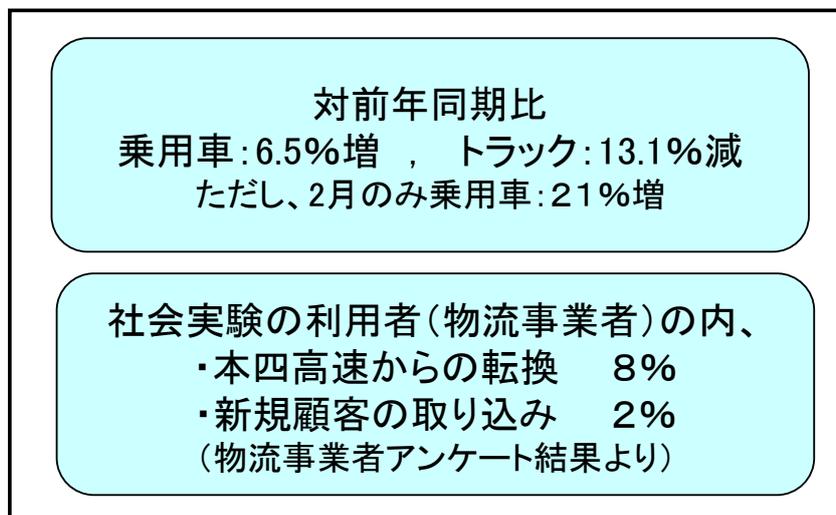
図表 4-6 利用促進社会実験の利用有無とフェリー利用状況の相関 (N=116)



④ まとめ

利用促進社会実験の結果を以下に示す。

図表 4-7 利用促進社会実験の社会実験



## 2. 弾力的な運賃設定のあり方

### (1) 弾力的な運賃設定のあり方（普通車）

深夜時間帯割引制度については、値下げによる需要は増えたが、最大でも2割の需要増に留まったため、今回の実験価格では収益減となる（価格弾性値が1未満）。

一方で、料金に対する即応性が高いことから、利用促進・需要喚起を目指した必要時間帯別料金制度（深夜割引）、季節限定型料金割引制度（閑散期割引）などの弾力的な運賃設定の導入について検討の余地が有る。

### (2) 弾力的な運賃設定のあり方（トラック）

深夜時間帯割引制度については、今回の実験価格及び実験期間では、新規需要開拓や本四高速からのシフトなどの効果がほとんど見られない。

本四高速からのシフトなどのルート変更については運転手の労務管理や荷主への許可など価格以外の要素もあり、料金に対する即応性が低く、弾力的な運賃の導入はなじまない。

このことから、本四高速からのシフトを促すため、ターゲットを見据えた期間限定の無料トライアルなどの導入については検討の余地が有る。

## 5. 宇野高松航路の存続に向けた行動計画

### 1. 今後の宇野高松航路を取り巻く環境変化

#### (1) 本四高速の各種料金値下げ

国土交通省「平成26年度までの本四高速の対応について」(平成24年3月14日)によれば、本四高速料金を以下のように設定する方針が示されている。

図表 5-1 本四高速の各種料金値下げ

全国共通料金の導入を目指す平成25年度までの2年間は、以下のとおり対応する。  
… 現行の新特別料金及び料金割引を継続することを基本としつつ、全国共通の料金水準を目指す方向性を明確にする観点も踏まえ、**普通車以下の土日祝日料金については、陸上部はNEXCO並み、海峡部は他区間と著しく大きな料金差とならないよう配慮しつつ、他の長大橋梁区間も考慮した水準とする。**

(資料)国土交通省「今後の本四高速料金の基本方針」(平成24年2月17日)より抜粋

陸上部はNEXCO並み、海峡部は他区間と著しく大きな料金差とならないよう配慮しつつ、他の長大橋梁区間も考慮し、**普通車以下の土日祝日料金(ETC車限定)は、瀬戸中央道にて1,900円とする。**

(資料)国土交通省「平成26年度までの本四高速の対応について」(平成24年3月14日)より抜粋

平成26年度以降は**全国共通の料金水準**を目指す方向性。

一方で、**地域の生活に密着した他の交通機関などへの影響については、精査した上で、対応を検討する必要がある。** (資料)高速道路のあり方検討有識者委員会「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」(平成23年12月9日)より抜粋

#### (2) 本四高速の料金値下げの影響度把握

新料金が導入された場合の収支状況(平成26年度以降)を試算した。

##### 【収支状況の試算条件】

- ・過去の「日本計画行政学会四国支部」資料にある「フェリー航送台数」と「高速道路料金に対するフェリー運賃の比」との相関式から求めたモデルを使用。
- ・平成26年度以降の高速道路の新料金については、陸上部を現在のNEXCO並み(24.6円/km)、海峡部を現在の伊勢湾道路並み(100.0円/km)とし、時間帯別料金割引も継続すると仮定した最も影響の大きい条件にて設定。
- ・現在の運営形態、運航状況が継続すると仮定。

以上の条件にて、平成26年度以降の新料金を設定(乗用車1,050円、トラック1,725円)すると、平成26年度以降の収支では現行より約8億円の減収(乗用車2.3億円減収、トラック5.8億円減収)が見込まれる。

図表 5-2 宇高航路の利用実績と新料金の影響に関する試算

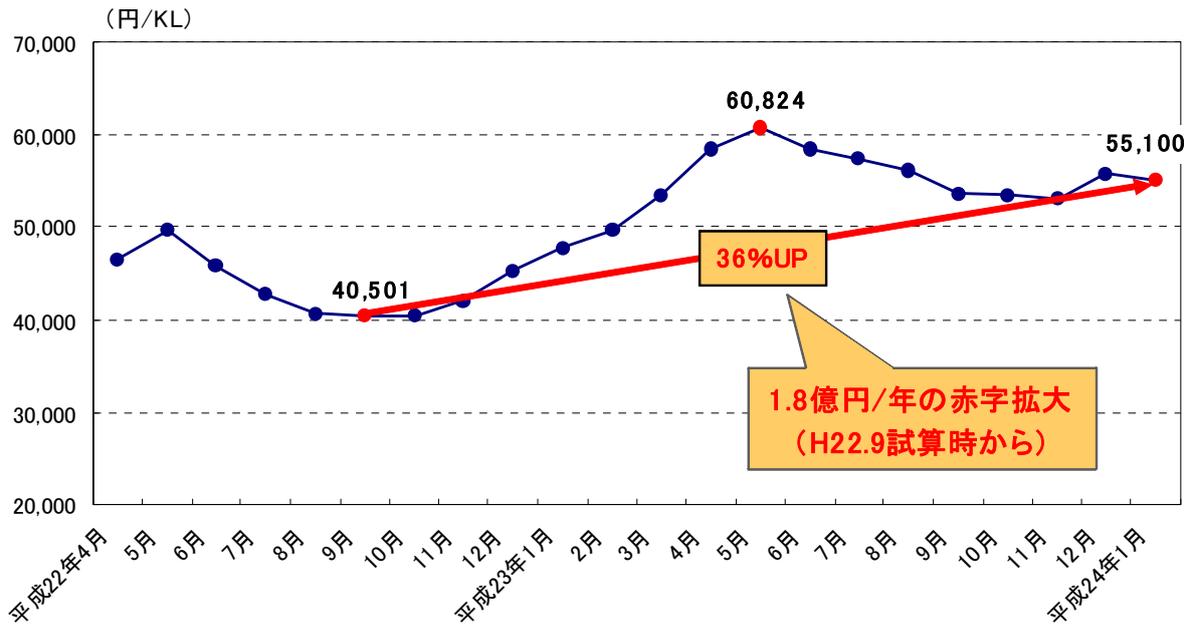
			乗用車・バス	トラック
高速道路料金値下げ幅による航送台数減少率【計量モデルより】	%	①	52.4%	51.7%
実験前直近航送台数(実績)(H22.11-H23.10)	台	②	175,465	249,958
H26年度の航送台数(推計)	台	③=②×(1-①)	83,521	120,730
H26年度の減少台数(推計)	台	④=②-③	91,944	129,228
単価	円/台	⑤	2,500	4,500
H26年度の減収額(推計)	億円	⑥=⑤×④	2.3	5.8

8.1億円の減収

(3) 燃料価格の高騰

原油輸入価格は、平成22年8月以降ほぼ右肩上がりに上昇しており、平成24年1月では、「宇野高松航路活性化再生総合連携計画」策定の航路損益シミュレーション実施時(平成22年9月)の約1.4倍(36%UP)となっており、赤字幅も約1.8億円/年の増額となる。中東地域における政情不安等様々な要因により今後も原油価格の高騰が続くことが懸念される。

図表 5-3 原油輸入価格の推移



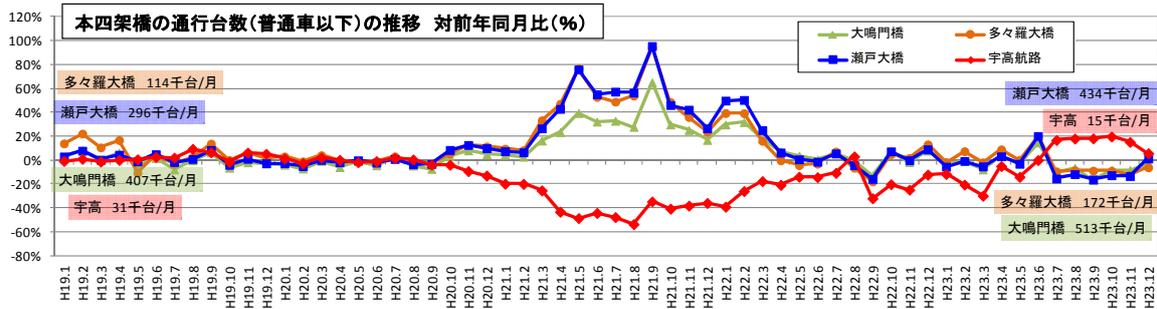
(出典) 財務省貿易統計、石油連盟各種資料

#### (4) フェリー離れの進展と要因分析

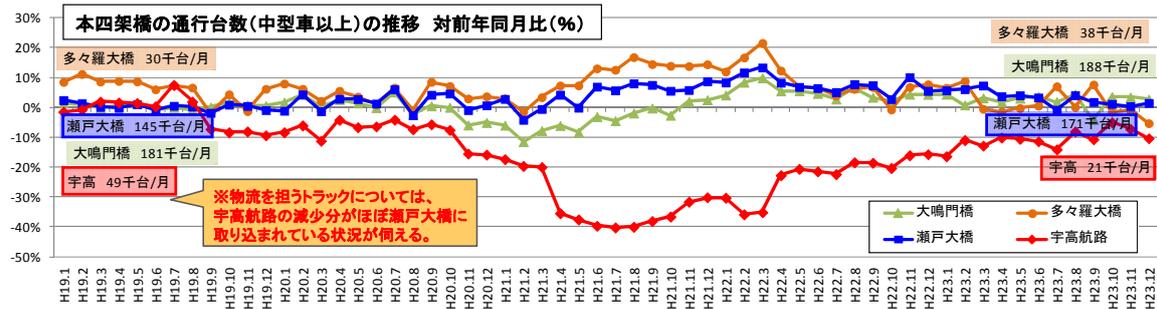
##### ① 本四道路へのシフト

本四道路の通行台数とフェリーの航送実績を長期で比較すると、フェリーから競合モードである本四高速（宇高航路の場合は瀬戸大橋）へのシフトが継続的に進行している様子が見て取れる。

図表 5-4 本四架橋の通行台数（普通車以下）の推移 対前年同月比（%）



図表 5-5 本四架橋の通行台数（中型車以上）の推移 対前年同月比（%）



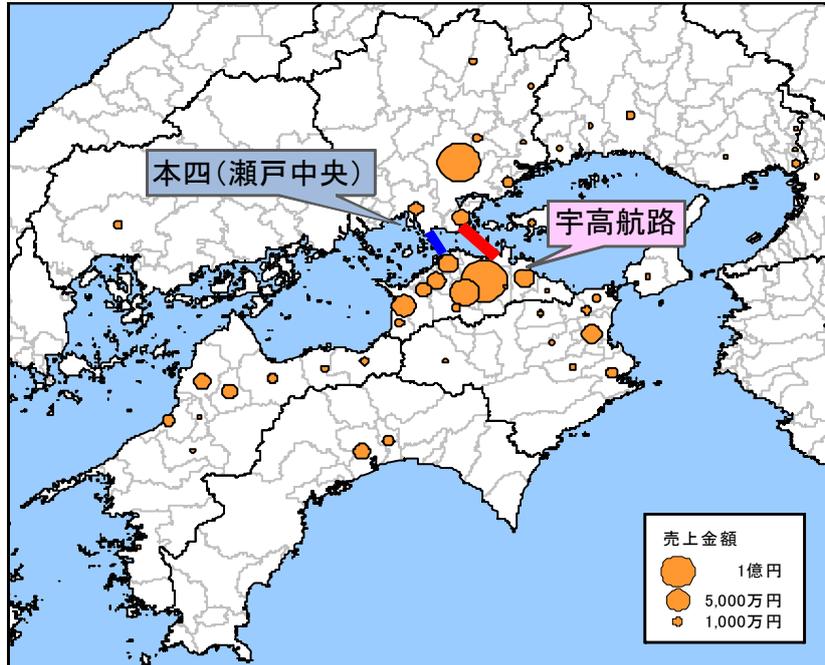
##### ② フェリー背後圏の縮小化

宇高航路各社それぞれの売上上位 100 社の立地を平成 19 年、平成 23 年の 2 時点と比較すると、瀬戸大橋へのアクセス利便性が高い地域ほどフェリー離れが進行している様子が見えてくる。

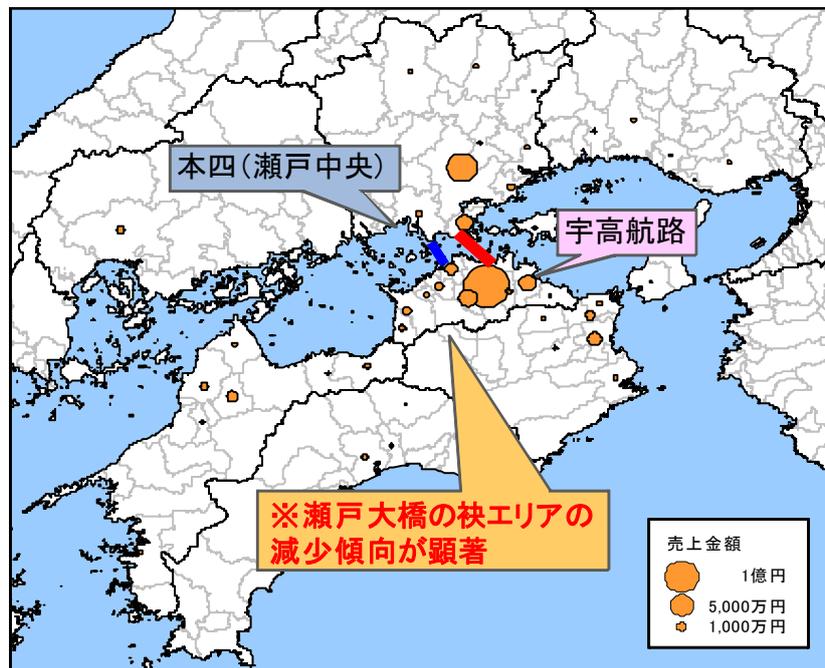
高速道路と宇高航路との競合が激化する中、宇高航路では、営業エリアの縮小化が継続的に進んできたものと考えられる。

図表 5-6 宇高航路における売上金額上位 100 社の地理的分布の推移 (H19→H23)

平成19年



平成23年



(資料) 航路事業者資料

③ 本四高速（瀬戸中央道）夜間時間帯の増加傾向

道路交通センサスによると、時間帯割引等により瀬戸中央道の夜間時間帯の交通量増加率は、全日の増加傾向を上回る高い伸び（18%増）を示している

図表 5-7 瀬戸中央自動車道 大型車時間帯別交通量

(台/日)

時間帯	H22センサス	増加率 (H22/H17)	H17センサス
7-19H	4,012 (56.3%)	15.4%	3,477 (56.9%)
20-6H	3,108 (43.7%)	18.0%	2,634 (43.1%)
total	7,120 (100.0%)	16.5%	6,111 (100.0%)



夜間時間帯の増加率が  
昼間12時間より顕著

(出典) H17、H22 道路交通センサス

④ 競合モード（高速道ネットワーク）への利便性向上が加速

坂出有料道路の無料化（H23.3～）により、本四高速へのアクセス利便性が一層高まり、当該道路の通行台数は300%増を示した。

図表 5-8 坂出有料道路無料化推移 大型車 24時間交通量

(台/日)

地点	無料時 (H23.04.27)	増加率 (無料時/有料時)	有料時 (H22.10.05)
高松市 生島町	2,000	348.4%	446
坂出市 林田町	2,681	329.0%	625



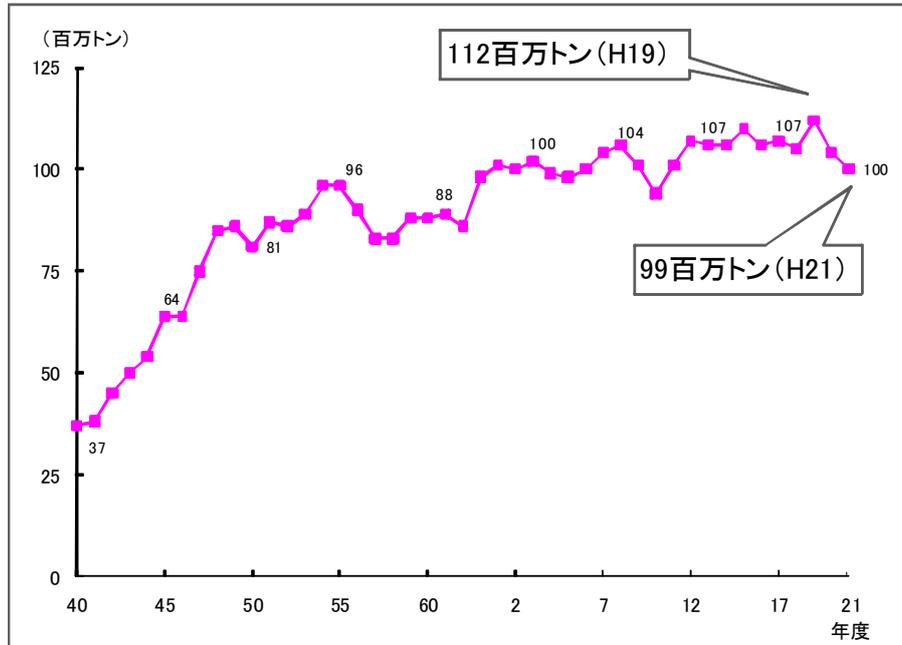
(出典) 香川県土木部道路課

⑤ 物流総量の落ち込み（景気変動の影響大）。

さらに、宇高航路の経営にマイナス要因をもたらしてきた事象として、四国発着の貨物量の伸び悩みがあげられる。

四国発着の貨物量は、平成 19 年から平成 21 年にかけて約 10% 落ち込んでいる。

図表 5-9 四国発着貨物流動

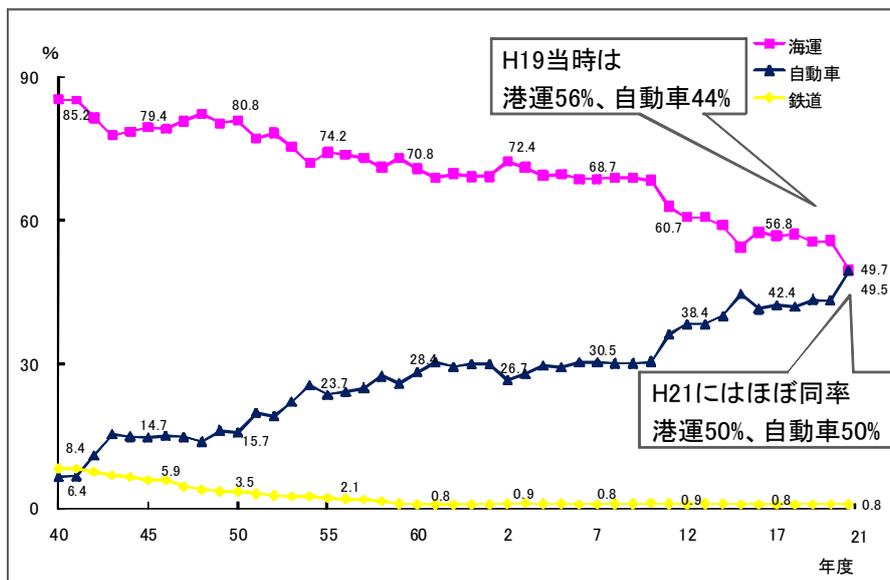


(資料) 四国運輸局「四国地域貨物流動の推移 (H23.10)」

⑥ 海運モードから陸送モードへのシフト化（逆モーダルシフトの発生）。

長期的には自動車輸送が台頭しており、平成 21 年には海運と自動車の機関分担率がほぼ均衡した。

図表 5-10 輸送機関別シェア推移（四国発着）



(資料) 四国運輸局「四国地域貨物流動の推移 (H23.10)」

(5) 物流事業者アンケートにみるフェリー離れの要因

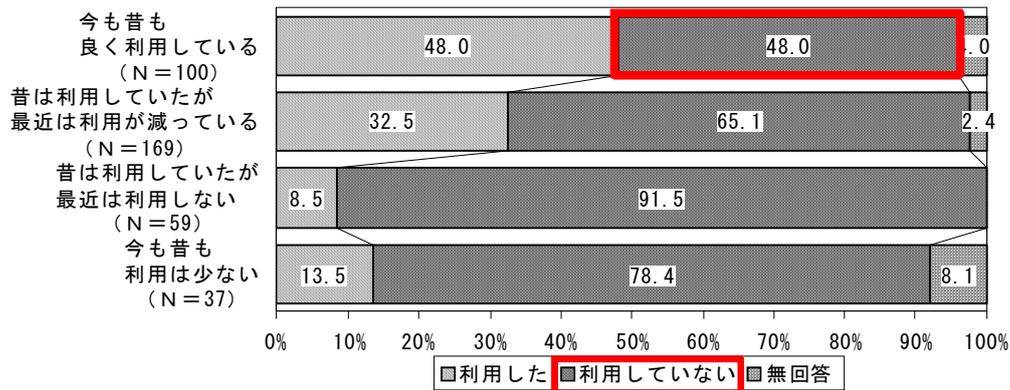
フェリーを頻繁に利用する企業の内、約 50%が深夜便のニーズが無く、今回の社会実験の時間帯と物流事業者の利用時間帯との間で隔たりがあったと言える。

また、社会実験を利用しなかった理由として、実験価格のメリットが薄かったことが指摘されている。これは、時間帯シフトならびに橋からのルートシフトを行った時の費用対効果が小さいことを示していると考えられる。

さらに、経済的で速達性の高い本四高速に対し、フェリーを使うことで、車両の回転率が低下し、ドライバーの拘束時間が長くなることで運行経費が膨大化することに対する懸念があった様子が見られる。

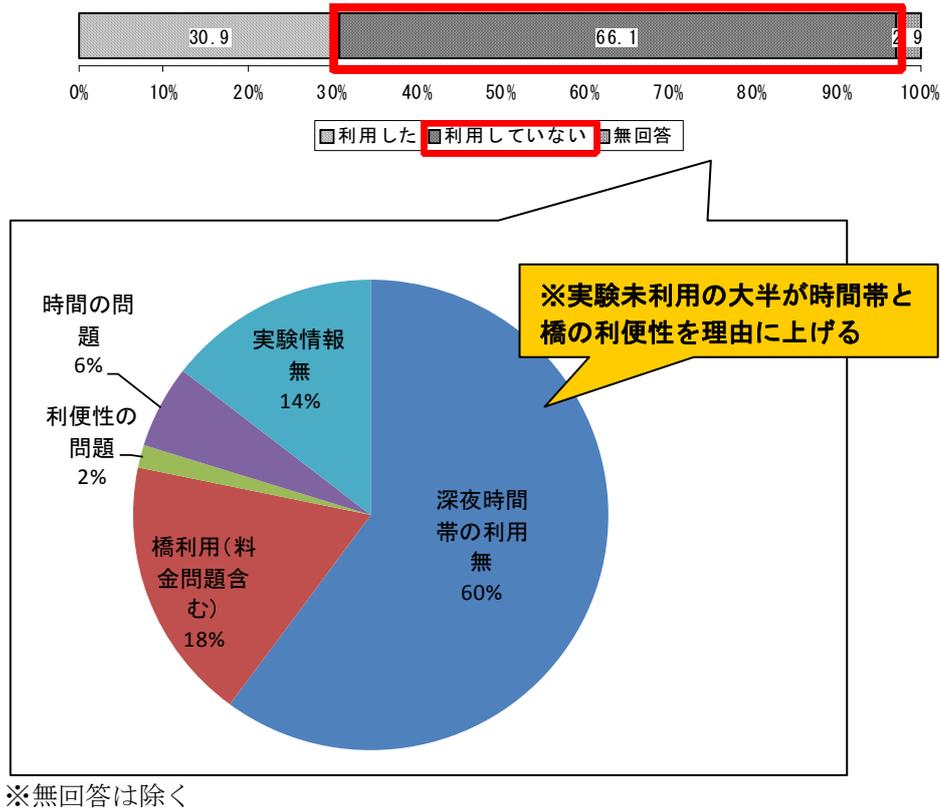
以上から、今回の社会実験でトラックの利用が伸びなかったことについて、物流事業者にとっては、実験で提示した運賃値下げ幅よりも、実験便にシフトすることで発生する転換コスト（スイッチングコスト）の負担増のデメリットの方が大きかったことに加え、リードタイムを大幅に見直さなければならないモードシフトを、社会実験という時限措置に対して行うことは難しかったと考えられる。

図表 5-11 フェリー利用状況と利用促進社会実験の利用有無の相関 (N=365)



(資料) 物流事業者アンケート結果より

図表 5-12 利用促進社会実験の利用有無 (N=375)



図表 5-13 アンケート調査にみる物流行動

【その他(物流事業者アンケート調査結果より抜粋)】

- リードタイムの確保(時間制約)
  - 荷主企業からの時間的な制約が年々厳しくなり、フェリーでは間に合わず、本四高速を利用せざるを得ない現状有。
  - 過去からの減便により、利便性が低下。
- 労務管理(時間制約)
  - 運転手の**拘束時間を短縮**する必要から、本四高速を利用。



【物流の「価格応答性の鈍さ」の背景にあるもの＝リードタイム確保の困難さ】

- 物流リードタイムの短縮に対する荷主要請の厳格化
  - 荷主における在庫レスの動き(「リアルタイムに動く物流」により在庫コストや販売機会ロスを削減)
  - 物流事業者からは、「夜中に走るのは朝一番に届けるため。緊急性は高い。」
- 荷主企業がルートを指定するケースも存在
- 物流ルートを変更するには、荷主企業の了解が必要(短期の社会実験ではルートの変更が困難)
  - トラック事業者から「輸送ルートを変更するために出荷時刻や納品時刻を変更する」という要請を行うことは困難。
- トラックおよびドライバーの回転率を高めるため、物流事業者はコストミニマムではなく時間最短ルートを選択
- フェリー乗船時を休憩時間として加算する場合、ドライバー労務管理の仕組みの見直しが必要

## 2. 宇野高松航路の存続に向けた行動計画

平成 26 年度から実施される本四高速料金の全国共通水準化、ならびに燃料価格の高騰等により、さらに厳しくなる見通しとなっている。

今後、宇高航路は瀬戸大橋と競合するのではなく、棲み分けする形で航路の持続的な存続を目指すべきと考える。

航路損益を改善し、航路の持続的な存続を可能とするためには、抜本的な対策が不可欠であり、そのためにも、平成 26 年度以降、持続的な存続のための適正サービスについて考慮し、今後、連携計画に位置付けられている方策については、遅れを取り戻すために事業者の理解を得つつ進めていくことが不可欠である。

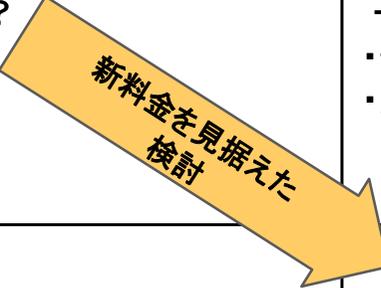
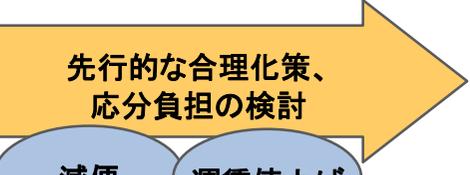
1 ターミナル化に向けては、航路サービスのあり方や、経営形態のあり方に関する検討を深めながら具体的な方策を検討することが望ましい。

図表 5-14 再生総合連携計画に位置づけられている行動計画

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・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)</li><li>・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)</li><li>・1社化、更なる経費削減(適切な用船規模 等)</li></ul> |
|---|

※ここでいう1ターミナル化とは、係船場を一体化させ、ターミナル機能を集約化すること(船形の合致が必要な1バース化、ならびに一般管理費を合理化する1社化を示すものではない)

図表 5-15 宇高航路の存続に向けた行動計画

交通モード	平成24年度	平成25年度	平成26年度
本四高速(瀬戸大橋)における通常料金	土日祝日における普通車以下の料金(ETC割引後1,900円) ・普通車(現行)4,100円 ・大型車(現行)6,800円	平成26年度以降の料金体系が判明? 	全国共通料金制の導入 一般高速道路水準化(伊勢湾並) ・普通車(割引後)1,050円(未定)* ・大型車(割引後)1,725円(未定)* (※料金根拠はP13参照)
			
宇高航路		  	航路の持続的存続のために、適正なサービスレベル ・用船規模(大きさ) ・運賃 ・便数(現行44便 → ?) (深夜サービス) ・隻数 ・対象顧客(ターゲット)の限定
<p>○減便などは航路サービス低下をもたらすものであり、一層の本四高速シフトの加速化が懸念。 1ターミナル化による利用者利便増進とセットで対応することも検討。</p> <p>○1ターミナル化を進める上でも、宇野航路の持続的存続が前提。</p>			



# 広報事業の効果分析



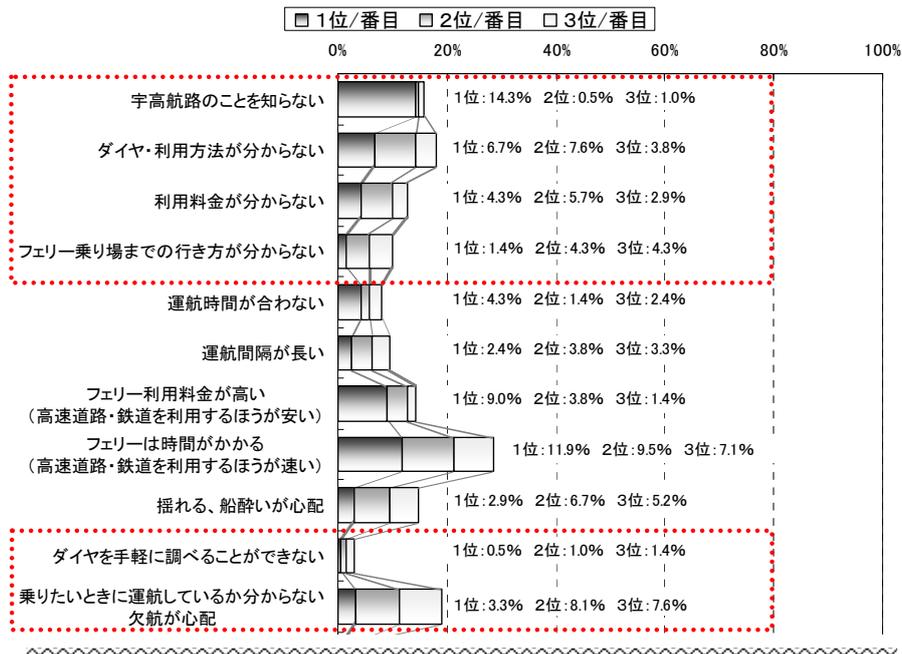
# 1. 各種広報活動の実施概要

## 1. 背景とねらい

昨年度、宇高航路利用未経験者を対象とした Web アンケート調査では、宇高航路を利用しない理由として「宇高航路に関する情報を知らない」とする回答が多く挙げられている。特に、宇高航路に対する認知度は若者が低い。

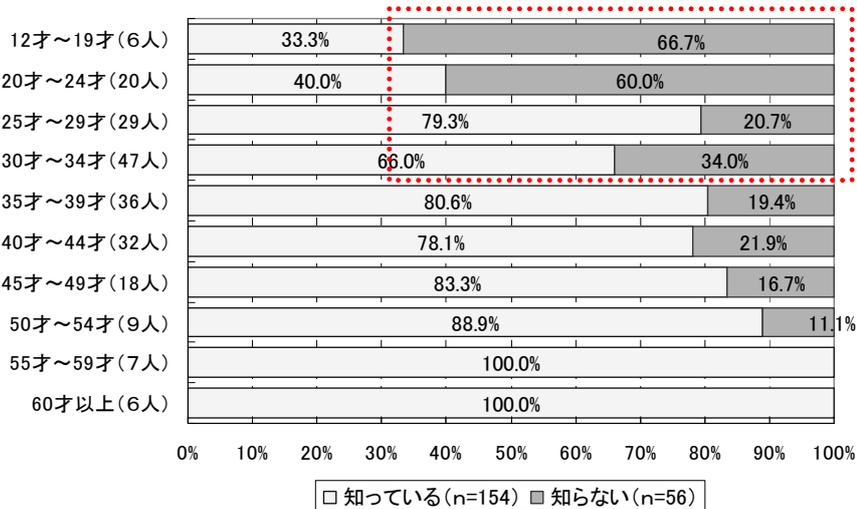
こうした状況から、利用促進策の1つとして、旅客・乗用車・トラックを問わず、広報活動の充実が必要である。

図表 1-1 宇高航路未利用者が宇高航路を利用しない理由 (n=210)



(資料) 平成 22 年「宇高航路 Web アンケート調査」より

図表 1-2 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

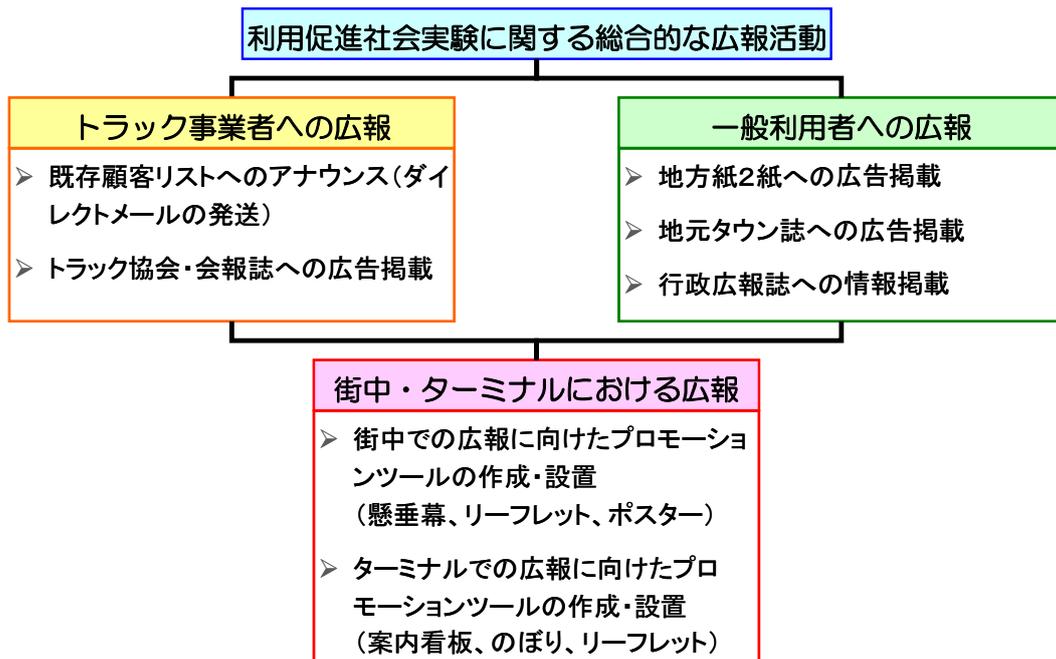
## 2. 実施概要

### (1) 利用促進社会実験に関する広報

宇高航路の利用促進を図るため、利用促進社会実験に係る広報活動を充実させる。

利用促進社会実験にあたり、トラック事業者、一般利用者（個札・乗用車利用者）を対象に、ダイレクトメール（DM）発送やポスター、懸垂幕等の各種ツールを用いた広報活動を実施した。

図表 1-3 利用促進社会実験に関する広報活動の全体像



### (2) 観光情報・乗り継ぎ情報の提供

宇野高松航路の魅力や高松港・宇野港周辺地域の観光施設等「観光情報」、また、高松港や宇野港における他の交通手段との「乗り継ぎ情報」に関しても広報活動を実施した。

図表 1-4 観光情報・乗り継ぎ情報の提供に関する広報活動の全体像

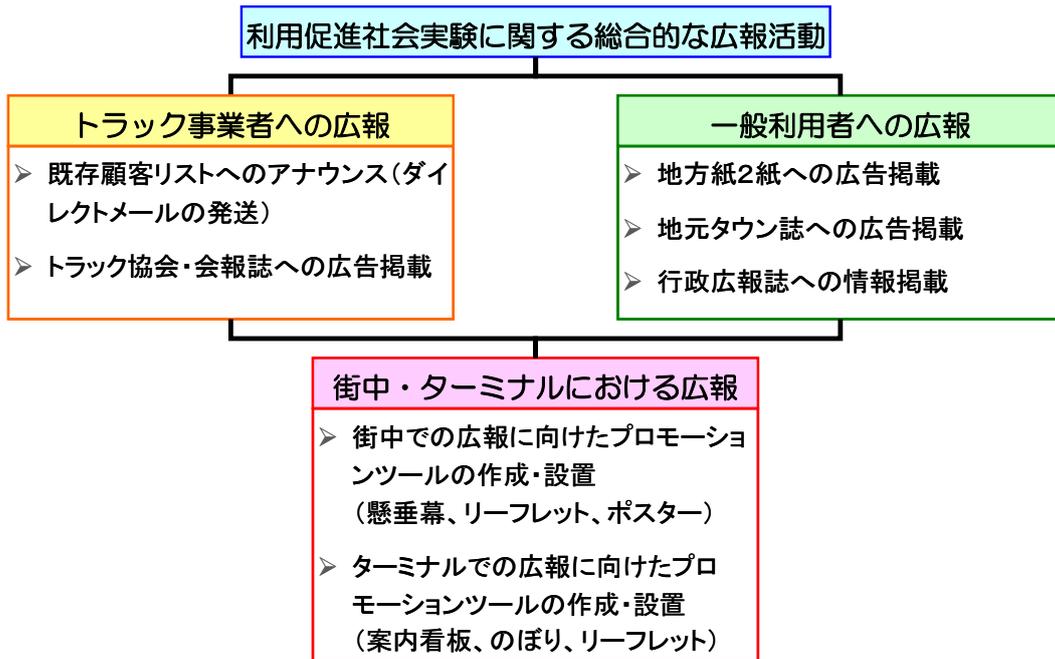


## 2. 利用促進社会実験に関する広報活動

### 1. 全体像

利用促進社会実験を実施するにあたり、トラック事業者、一般利用者（個札・乗用車利用者）を対象に、ダイレクトメール（DM）発送やポスター、懸垂幕等の各種ツールを用いた広報活動を実施した。

図表 2-1 利用促進社会実験に関する広報活動の全体像



### 2. 実施内容

#### (1) トラック事業者への広報

##### ① 既存顧客へのアナウンス（ダイレクトメール）

航路事業者が保有する既存顧客リストに掲載されているトラック事業者等に対して社会実験実施に係るダイレクトメールを発送した。

##### 【実施期間・広報手法等】

- ▶ 実施期間：平成 23 年 11 月中旬～
- ▶ 広報手法：既存顧客（トラック事業者・団体等）2,560 社 3,678 枚へのダイレクトメール送付

##### ② トラック協会・会報誌を通じた広報活動

既存顧客以外の事業者に対しても社会実験実施に関する広報活動を展開するため、四国・中国・近畿の計 15 トラック協会を対象に、会報誌への広告掲載を依頼・実施した。

#### 【実施期間・実施対象等】

- 実施期間：平成 23 年 11 月中旬～平成 24 年 1 月
- 広報手法：四国 4 県（香川県、徳島県、愛媛県、高知県）、中国 5 県（岡山県、広島県、山口県、鳥取県、島根県）、近畿 2 府 4 県（滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県、大阪府、兵庫県）の計 15 府県トラック協会・会報誌への広告掲載

### (2) 一般利用者への広報

#### ① 地方誌 2 紙への広告掲載

宇野高松航路沿線地域に居住する住民を対象に利用促進社会実験実施を周知するため、四国新聞、山陽新聞の地元地方紙 2 紙へ広告を掲載した。

#### 【実施期間・広報手法等】

- 実施期間：平成 23 年 11 月 18 日（金）
- 広報手法：四国新聞（朝刊）、山陽新聞（朝刊）の地方紙 2 紙への広告掲載

#### ② 地元タウン誌への広告掲載

昨年度実施した「宇高航路 W e b アンケート調査」の結果から、宇野高松航路について若者の認知度が低いことが明らかとなっている。そこで、若者への情報提供、更には遠方からの観光利用者に対しても利用促進社会実験実施を周知するため、地元タウン誌 2 誌へ広告を掲載した。

#### 【実施期間・広報手法等】

- 実施期間：平成 23 年 12 月末日～平成 24 年 1 月末日
- 広報手法：ナイスタウン高松 1 月号、タウン情報岡山 1 月号への広告掲載

#### ③ 行政広報誌への広告掲載

宇野高松航路沿線地域に居住する住民を対象に利用促進社会実験実施を周知するため、行政広報誌へ広告を掲載した。

#### 【実施期間・広報手法等】

- 実施期間：平成 23 年 12 月
- 広報手法：2 県 2 市行政広報誌への広告掲載・配布

### (3) プロモーションツールの作成

#### ① 街中での広報に向けたプロモーションツールの作成・設置

2 県 2 市の市内公共施設や商店街等街中においても利用促進社会実験実施に関する広報活動を広く展開していくため、懸垂幕やリーフレット、ポスターを作成・設置した。

**【実施期間・広報手法等】**

➤ 実施期間：平成 23 年 11 月中旬～平成 24 年 2 月末日

➤ 広報手法：①懸垂幕

高松市・兵庫町商店街、玉野市・産業振興ビルに設置

②リーフレット・ポスター

2 県 2 市の庁舎、市内公共施設等にリーフレット合計 2,300 枚、ポスター合計 110 枚を設置・配布

**② ターミナルでの広報に向けたプロモーションツールの作成・設置**

宇野高松航路利用者の窓口となる高松港・玉野港ターミナルにおいて利用促進社会実験実施に関する広報活動を展開するため、案内看板、のぼりを作成・設置した。

また、街中での広報活動に向けて作成したリーフレットを設置・配布した。

**【実施期間・広報手法等】**

➤ 実施期間：平成 23 年 11 月中旬～平成 24 年 2 月末日

➤ 広報手法：国道フェリー、四国フェリーの高松港・宇野港ターミナルに案内看板合計 4 枚、のぼり合計 40 基を設置

### 3. 観光情報・乗り継ぎ情報の提供

#### 1. 全体像

宇野高松航路の利用促進を図るためには、航路発の情報発信も重要となる。

そこで、宇野高松航路の魅力や高松港・宇野港周辺地域の観光施設等「観光情報」、また、高松港や宇野港における他の交通手段との「乗り継ぎ情報」に関しても広報活動を実施した。

図表 3-1 観光情報・乗り継ぎ情報の提供に関する広報活動の全体像



#### 2. 船内見学会の概要

宇野高松航路の魅力や周辺地域における観光情報や航路と他の交通手段との乗り継ぎ情報等の周知、更には、将来的なサポーター養成を目的として、香川県・岡山県内に居住する親子を対象に「船内見学会」を実施した。

船内見学会の実施概要は以下のとおりである。

##### 【船内見学会の実施概要】

##### ■実施主体

宇野高松航路活性化再生協議会

##### ■実施日時

平成 24 年 2 月 25 日（土）

##### ■実施対象便

高松発 10：25 国道フェリー 10：50 四国フェリー

宇野発 12：35 国道フェリー 13：00 四国フェリー

##### ■募集対象・人数

香川県・岡山県に居住する小中学生と保護者 計 12 組（各便 3 組）

##### ■参加者募集方法

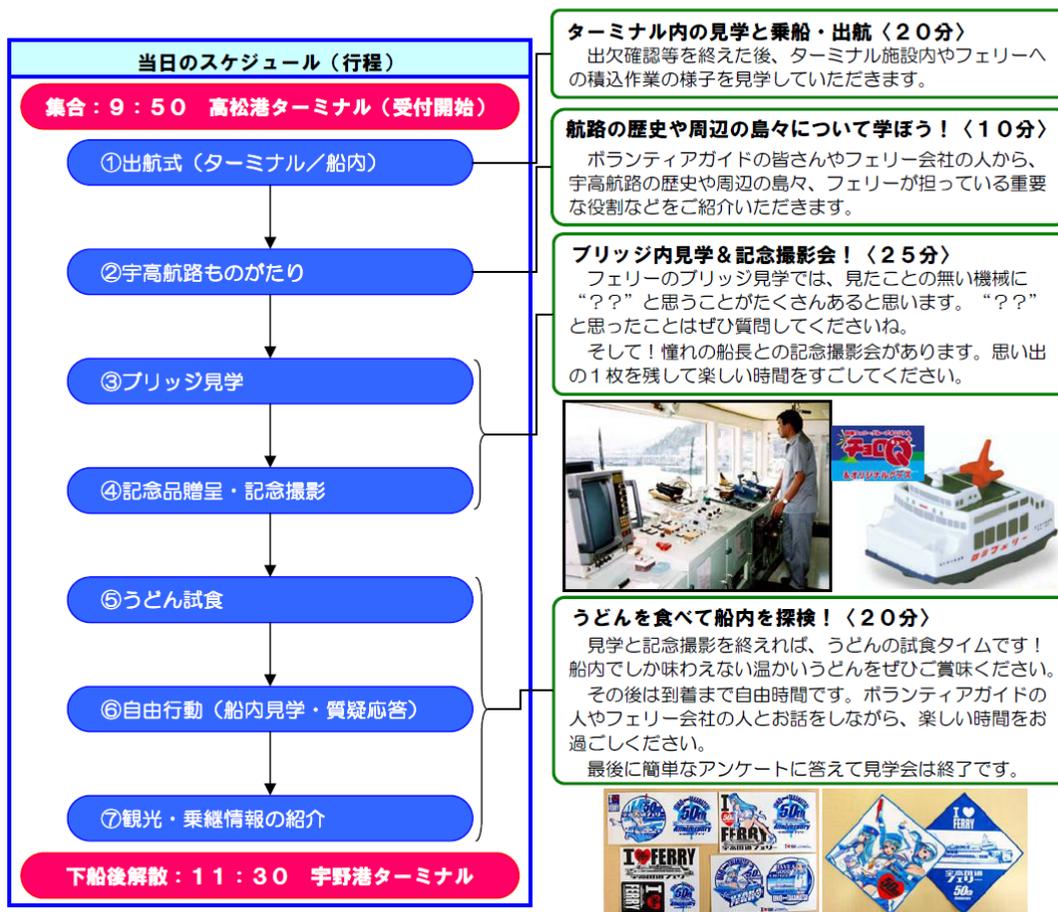
高松市、玉野市ホームページ、航路事業者ホームページに募集要項を掲載し、ハガキ、FAX、E-mail により参加者を募集した。

平成 24 年 2 月 1 日（水）～2 月 13 日（月）までに高松発 14 組、宇野発 77 組の合計 91 組から応募があり、事務局にて抽選を行った（応募倍率：7.6 倍）。

### 3. 開催時の様子

船内見学会当日は、玉野観光ボランティアガイドの会（つつじの会）、宇高連絡船愛好会の皆さんにもボランティアとして参加していただき、宇野高松航路の歴史や役割に関する講談、ブリッジ見学等を実施した。

図表 3-2 船内見学会当日のスケジュール例(高松発・10:25 国道フェリー)



なお、船内見学会参加者には船内見学会に関する満足度や今後の方向性の検討に向けた基礎資料とするため、事後評価アンケートを実施した。

#### (1) 出航式（ターミナル・船内）

船内見学会の最初のイベントとして実施した出航式では、航路事業者から宇野高松航路の100年にわたる歴史や私たちの生活と密接に関係している社会的な役割等について紹介いただいた。

さらに、船上からテープ投げ、出航合図のドラを鳴らしていただく等、宇高連絡船運航当時の様子を再現していただいた。

## (2) 宇高航路ものがたり（語り部）

続いて、船内ボランティアから宇野高松航路の航路決定の歴史や灯台、周辺の観光情報をご紹介いただいた。

普段目を留めることが無い灯台や周辺の島々に関するお話に子どもたちは強い興味を示し、「この灯台はどこにあるのか」「あの島はどんな島なのか」等、数多くの質問が船内ボランティアに寄せられる姿が印象的であった。

今回の船内見学会では船内ボランティアとして、たまの観光ボランティアガイドの会（つつじの会）、宇高連絡船愛好会の皆様にご協力をいただいた。

こうした地元の各種団体の方に参加いただくことで今後も多種多様なイベントが実施出来るものと考えられる。

## (3) ブリッジ見学

船内見学会では、普段一般利用者が立ち入ることが出来ないブリッジの見学を実施した。見学時には、船長から様々な設備の説明、航海上の注意等について説明いただいた。参加者全員の関心が高く、子どもたちからは「船長は船酔いすることはないのか」等、多くの質問が寄せられた。

また、実際にブリッジ内の設備に触れ、船長との記念撮影も実施出来たことで参加者からの満足度は非常に高かったと言える。

## (4) 自由行動

ブリッジ見学・記念撮影後は、船内でしか味わえないうどんに舌鼓を打ちながら、自由行動の時間を設けた。

自由行動時においても、航路事業者や船内ボランティアに対して宇高航路や周辺観光施設等に対する質疑が続けられた。

参加者からは、「こうした機会を設けることで、改めてフェリーのことを考えることができるのではないか」、「次回開催されるのであれば是非参加したい」等、概ねイベント全体に対する満足の声をいただいている。

## 4. 観光・乗継情報の提供に資するプロモーションツール

宇野高松航路の利用促進を図るため、観光・乗継情報を網羅した船内展示パネル（各船1枚・合計6枚）を作成した。

## 4. 船内見学会の参加者アンケート調査の概要

### 1. 調査の概要

#### (1) 調査の背景と目的

宇野高松航路の魅力や周辺地域における観光等の情報提供・周知、更には、将来的なフェリーのサポーター養成を目的として実施した宇野高松航路船内見学会において、参加者の満足度や今後の企画、宇野高松航路に対するご意見等を把握し、次年度以降の実施等方向性の検討に向けた基礎資料とするためアンケート調査を実施した。

#### (2) 調査の概要

- ・ 調査方法：船内見学会参加者への船内配布・回収
- ・ 実施日時：平成24年2月25日（土） 船内見学会実施便内
- ・ 回収状況：合計31名（保護者：16名 子ども：15名）

#### (3) 調査結果＜要約＞

- ・ 参加者の満足度は、保護者・こどもの双方ともに非常に高く「とても楽しかった」「楽しかった」を合わせると100.0%であった。
- ・ イベント内容は「ブリッジ見学」の満足度が保護者・こどもの双方ともに高かった。このほか、「出航式」「宇高航路ものがたり（ボランティアからのお話）」「記念撮影」への満足度も高かった。
- ・ 船内見学会への応募動機は、「子どもの教育のため」が約7割、「宇高航路に関心があるから（好きだから）」が約4割と高くなっている。
- ・ 船内見学会を通じて、「宇野高松航路の魅力や役割」、「高松や玉野の観光情報」についても改めて理解が得られている。
- ・ 参加者からの船内見学会への満足度は非常に高く、今後もイベントが実施されるのであれば、参加したいとのご意見が多数寄せられている。
- ・ 各設問への解答や自由回答等も踏まえれば、今後のイベント実施を検討する際も、参加者属性を考慮しながら、多種多様なイベントメニューの提供が必要であると考えられる。
- ・ また、宇野高松航路の魅力や役割、高松市（香川県）や玉野市（岡山県）の観光情報等についても、このような機会に提供することで、宇野高松航路に対する広報活動の一役を担うものと考えられる。

#### (4) 調査結果の見方

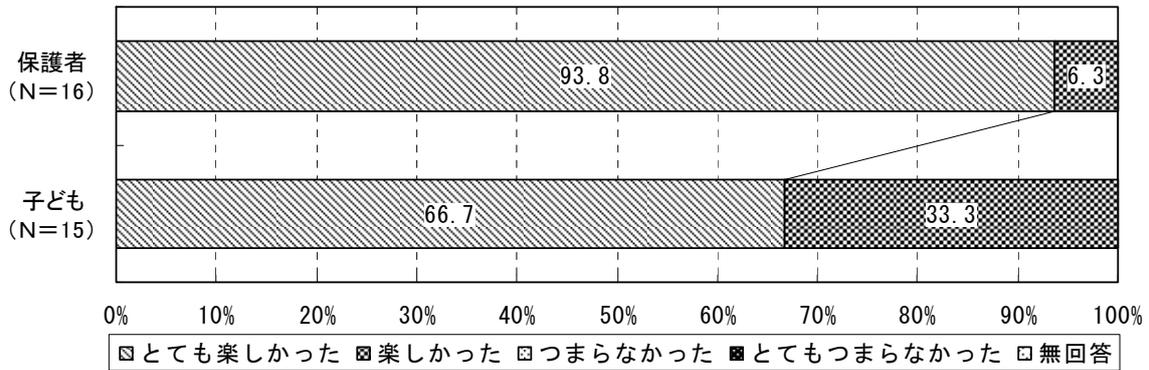
- ・ 調査結果の分析に当たっては、有効回答数をN数として表示している。
- ・ 百分率（%）は、原則として少数第2位を四捨五入し、少数第1位までを表示している。四捨五入の結果、個々の比率の合計と全体を示す数値が一致しないことがある。

## 2. 調査結果

### (1) 船内見学会の感想<共通> (問1)

船内見学会の感想は、保護者・子どもともに「とても楽しかった」が最も多く、「楽しかった」も含めると双方ともに100.0%となっている。

図表 4-1 船内見学会の感想

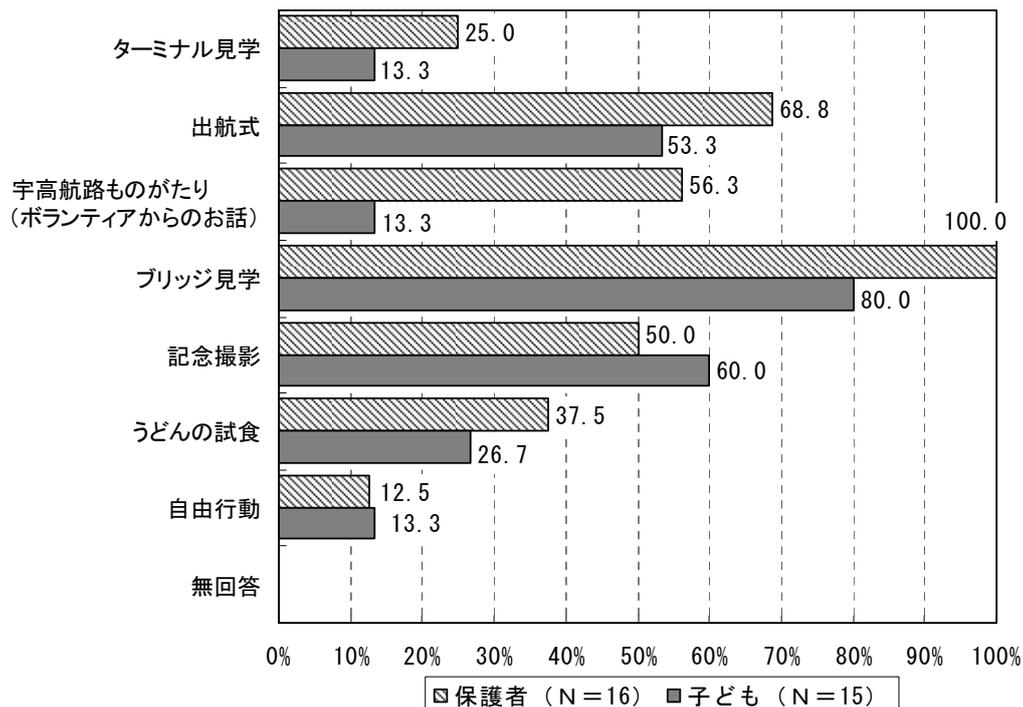


### (2) 船内見学会で楽しかったイベント<共通> (問2)

船内見学会で楽しかったイベントは、保護者・子どもともに「ブリッジ見学」が最も多くなっている。以下、保護者は「出航式」(11件、68.8%)、「宇高航路ものがたり(ボランティアからのお話)」と続いており、子どもは「記念撮影」(9件、60.0%)、「出航式」(8件、53.3%)と続いている。

今回の参加者満足度が好評であったことを踏まえ、今後のイベントを実施時にも参加者属性を考慮したメニューの工夫・提供が求められると考えられる。

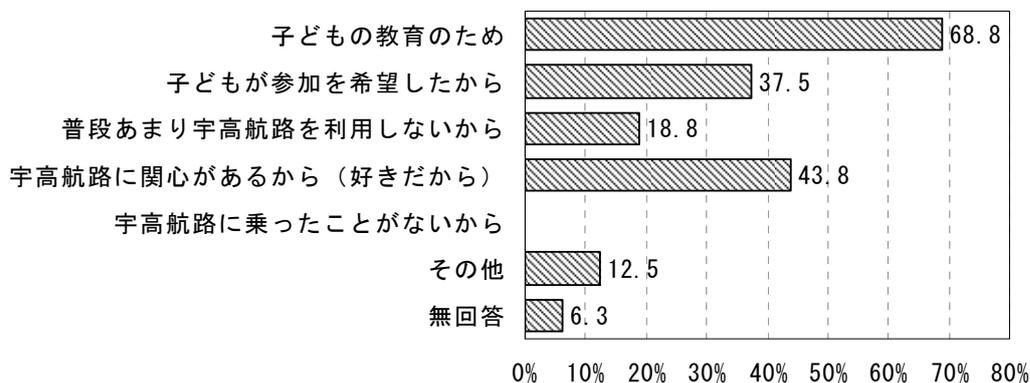
図表 4-2 船内見学会で楽しかったイベント (複数回答)



(3) 船内見学会への応募動機<保護者のみ> (問3)

船内見学会への応募動機は、「子どもの教育のため」(11件、68.8%)が最も多く、「宇高航路に関心があるから(好きだから)」(7件、43.8%)、「子どもが参加を希望したから」(6件、37.5%)と続いている。

図表 4-3 船内見学会への応募動機 (N=16・複数回答)

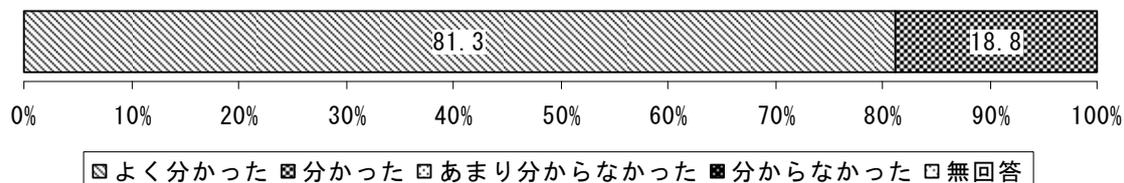


(4) 宇野高松航路の魅力や役割に関する認知度<保護者のみ> (問4)

宇野高松航路の魅力や役割については、「よく分かった」(13件、81.3%)が最も多く、「分かった」も含めると100.0%となっている。

航路事業者や船内ボランティアから参加者へ宇野高松航路の魅力や役割を説明(講話)いただいたことで、参加者の認知度も深まったものと考えられる。

図表 4-4 宇野高松航路の役割や魅力に関する認知度 (N=16)

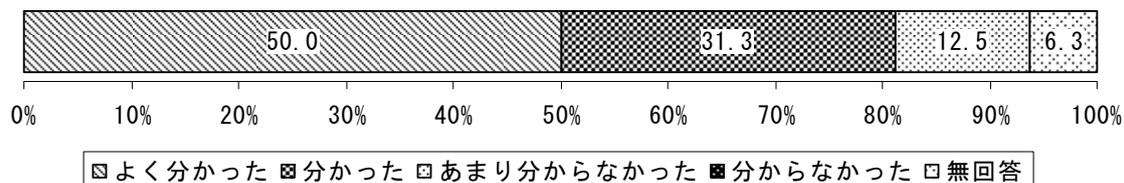


(5) 高松や玉野の観光情報に関する理解度<保護者のみ> (問5)

高松や玉野の観光情報については、「よく分かった」(8件、50.0%)が最も多く、「分かった」(5件、31.3%)と続いている。

一方、「あまり分からなかった」(2件、12.5%)との回答もあり、今後のイベント等において改善の余地があるものと考えられる。

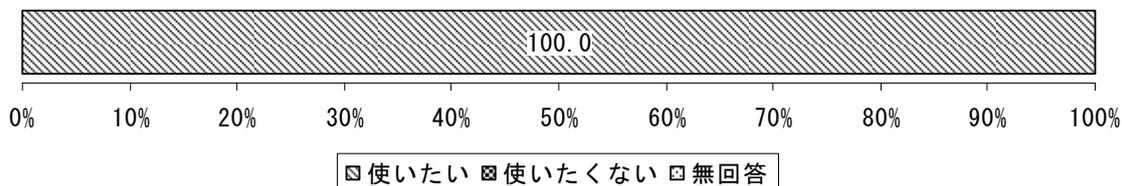
図表 4-5 高松や玉野の観光情報に関する理解度 (N=16)



(6) 今後の宇野高松航路の利用意向<保護者のみ> (問6)

今後の宇野高松航路の利用意向については、参加者（保護者）全員が「使いたい」と回答している。

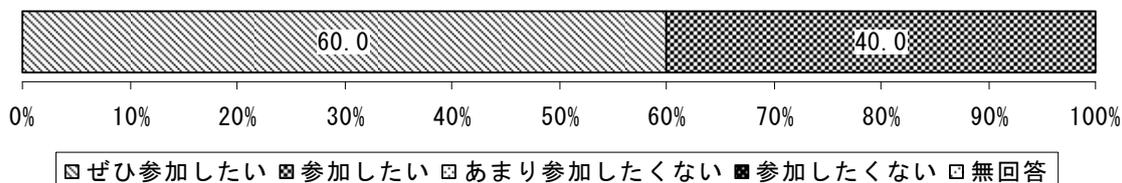
図表 4-6 今後の宇野高松航路の利用意向 (N=16)



(7) 今後の船内見学会等イベントへの参加意向<子どものみ> (子ども・問3)

子どもに対して船内見学会等イベントへの参加意向を尋ねたところ、「ぜひ参加したい」(9件、60.0%)が最も多く、「参加したい」も含めると100.0%となっている。

図表 4-7 今後の船内見学会等イベントへの参加意向 (N=15)



(8) 自由回答<共通> (保護者・問8 子ども・問4)

① 保護者 (船内見学会で改善すべきところや宇野高松航路へのご意見等)

- ・ 今後もイベントを実施してほしい。
- ・ テレビのカメラが回っていたので、かなり緊張した。普段見られない所を見られたので、とても楽しかった。また機会があれば参加したい。
- ・ 芸術祭等で益々賑わってほしい。フェリーの中でボランティアの方のお話も聞けたのが、とてもよかった。お話も分かりやすくとてもよかった。船内で岡山や香川の伝統工芸士の方の見学や、体験 (和三盆等) 等が出来てもさらに旅が楽しくなるのではないかな。
- ・ もう少し時間にゆとりがあればよかった。もっとボランティアや事業者の説明が聞きたかった。
- ・ 今まで見ることの出来なかった所を見学することが出来、大変よかった。おみやげがもらえたのもよかった。またこのような機会があれば、ぜひ参加したい。また実施してほしい。
- ・ 今後もイベントを実施してほしい。
- ・ 充実した内容で満喫出来た。フェリーはよく利用するが、ブリッジ見学は初めてで面白かった。
- ・ 最初に自由時間があってもよいと思う。イベント内容はとてもよかった。ありがとうございました。
- ・ 今後もイベント等をしてほしい。

- ・ 地元の人達にはあって当たり前といった気持ちが強いと思う。こういったイベントを通じてでも、フェリーを改めて考え直す機会を持てるのは、とてもいい事だと思う。
- ・ 短い時間で普段見学出来ない所や貴重な体験が出来たと思う。子どもも喜んでいて。トイレもキレイになってよかった。
- ・ とても楽しかった。子どももまた来たいと喜んでいて。ありがとうございました。
- ・ ブリッジ等の見学が出来てよかった。
- ・ いつもは国道フェリーの「ETC乗船」を利用しているので、四国フェリーにも導入してほしい。今日はいろいろと勉強になった。ありがとうございました。

② 子ども（一番思い出に残ったことやフェリーではたらく人へのメッセージ等）

- ・ 出航式で紙テープを持って、初めての体験で楽しかったです。
- ・ また芸術祭の時や旅行の時に、景色を見たりしたい。これからも安全に運転して下さい。たくさんの人に乗ってもらえるといいですね。もっと船の事を知ってみんなに伝えたいです。
- ・ がんばって！
- ・ がんばって下さい。
- ・ フェリーはとても楽しいと思いました。これからもがんばって下さい。
- ・ いつも運転ありがとうございます。「ブリッジ見学」では、たくさんボタンやレバーがあって面白かったです。
- ・ ブリッジ見学と記念撮影がとても楽しかったです。船長さんありがとうございました。
- ・ ブリッジ見学で、船の操縦を初めて見たので、楽しかったです。
- ・ フェリーで働くみなさんへ いつもありがとうございます。がんばって下さい！
- ・ ブリッジ見学で、ハンドルを回したり、他の船を見たり、楽しかったです。次もまた見に行きたいです。お仕事がんばって下さい！見学ありがとうございました。
- ・ がんばって仕事をして下さい。
- ・ 今日はありがとうございました。

## 5. 広報活動の効果分析

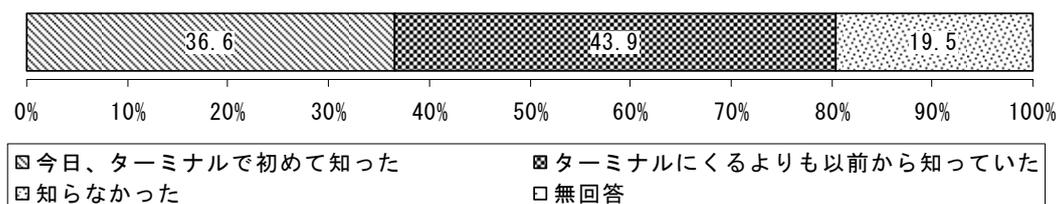
### 1. 社会実験に関する広報の効果分析

#### (1) 利用者への聞き取り調査にみる広報の効果<乗用車・軽自動車>【再掲】

##### ① 社会実験の認知度

社会実験の認知度は、「ターミナルにくるよりも前から知っていた」(18件、43.9%)が最も多く、「今日、ターミナルで初めて知った」(15件、36.6%)、「知らなかった」(8件、19.5%)と続いている。

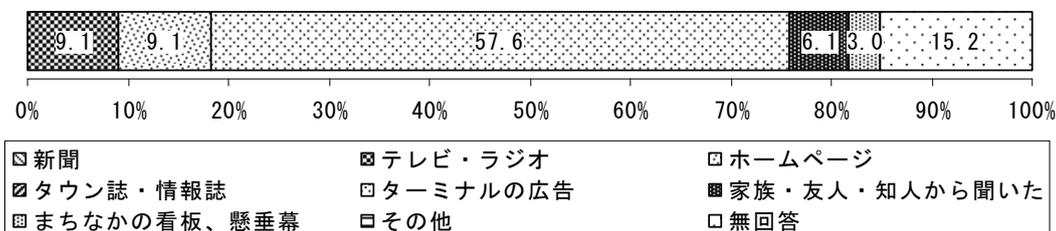
図表 5-1 社会実験の認知度 (N=41)



##### ② 社会実験における運賃割引情報の入手手段

社会実験における運賃割引情報の入手手段は、「ターミナルの広告」(19件、57.6%)が最も多く、「テレビ・ラジオ」(3件、9.1%)、「ホームページ」(3件、9.1%)と続いている。

図表 5-2 運賃割引情報の入手手段 (N=33)



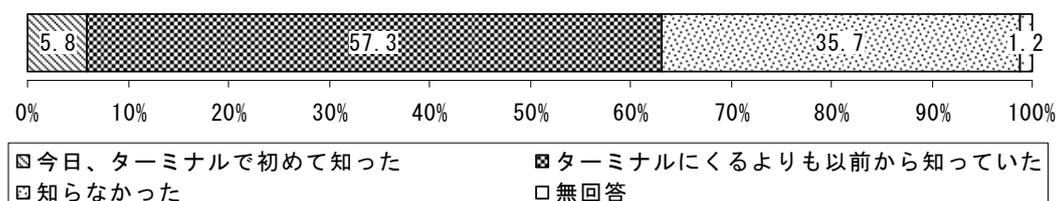
※①で「今日、ターミナルで初めて知った」、「ターミナルに来るよりも前から知っていた」人のみを対象として集計

#### (2) 利用者への聞き取り調査にみる広報の効果<トラック>【再掲】

##### ① 社会実験の認知度

社会実験の認知度は、「ターミナルにくるよりも前から知っていた」(98件、57.3%)が最も多く、「知らなかった」(61件、35.7%)、「今日、ターミナルで初めて知った」(10件、5.8%)と続いている。

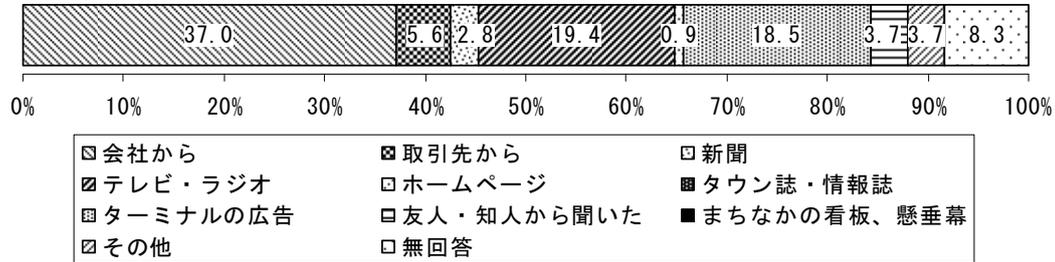
図表 5-3 社会実験の認知度 (N=171)



## ② 社会実験における運賃割引情報の入手手段

社会実験における運賃割引情報の入手手段は、「会社から」(40件、37.0%)が最も多く、「テレビ・ラジオ」(21件、19.4%)と続いている。

図表 5-4 運賃割引情報の入手手段 (N=108)



### 【その他 (4件)】

- ・チケットを買っていたので
- ・トラック協会
- ・乗船中に知った
- ・毎日利用している

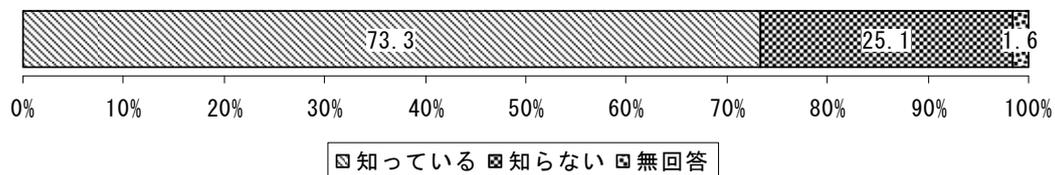
※① で「今日、ターミナルで初めて知った」、「ターミナルに来るよりも以前から知っていた」人のみを対象として集計

## (3) 企業アンケート調査【再掲】

### ① 社会実験の認知度

社会実験の認知度は、「知っている」(275件、73.3%)が最も多く、7割を占めている。

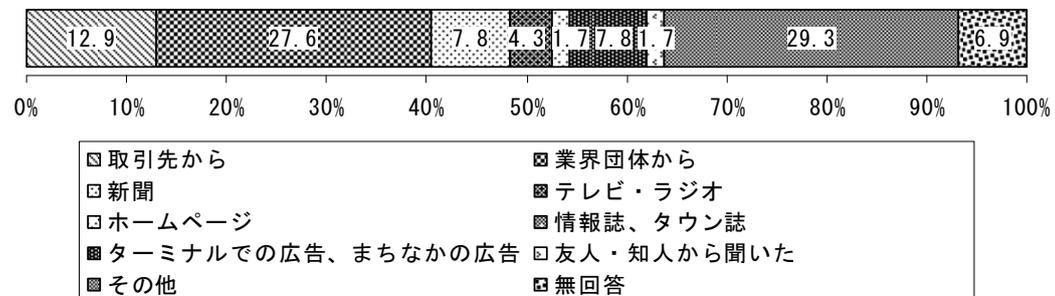
図表 5-5 社会実験の認知度 (N=375)



### ② 運賃割引情報の入手手段

運賃割引情報の入手手段は、「業界団体から」(32件、27.6%)が最も多く、「取引先から」(15件、12.9%)と続いている。

図表 5-6 運賃割引情報の入手手段 (N=116)



### 【その他 (34件)】

- ・フェリー会社から (DM・営業訪問) (32件)
- ・アンケート調査 (2件)

※① で「今日、ターミナルで初めて知った」、「ターミナルに来るよりも以前から知っていた」人のみを対象として集計

## 2. 船内見学会の効果分析（観光情報・乗り継ぎ情報）

### (1) 関係者の意見

実施の準備段階から当日までの間、関係者（2市・航路事業者・船内ボランティア）から多くのご意見をいただいた。

協力いただいた関係者からいただいた意見では、総じて、満足度が高く、航路事業者や船内ボランティアからも次回以降のイベントの企画・実施に前向きな意見も得られた。

実施にあたっては特に大きな問題は無く、今後、行政（交通、観光、教育等各部局）と航路事業者とが協力して、今後も継続していくことが望まれる。

関係者から得られた主な意見は以下のとおり。

図表 5-7 船内見学会の実施に関する関係者の意見

対象	2市(高松市・玉野市)	航路事業者	船内ボランティア
準備段階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報については、広報誌等を活用できる</li> <li>・ 参加者が子供ということであれば小学校を通じて依頼することが可能である</li> <li>・ 観光イベントとの連携も十分に可能だが、準備の時間が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者独自となれば、「広報活動(事前周知や応募、抽選等)」が難しい</li> <li>・ 事務局機能が整備されていれば事業者としても準備がしやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出来れば企画段階から参画させてほしい</li> <li>・ 企画(準備)段階で航路事業者から出来る限りの情報が提供いただけるとよい(船舶の写真や乗船する船の名称等)</li> </ul>
実施段階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予想以上に応募があったため、個人情報の取り扱いや抽選については厳格に運用する必要があった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人数は今回のように3組・10人程度／船が適量である</li> <li>・ 船内ボランティアの参加やブリッジ見学により参加者にも十分興味を持っていただけたと思う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 参加者から満足の声を聞いた</li> <li>・ 現地で見学ローテーションを組むことで倍くらいの参加者を呼べる</li> <li>・ 提供するコンテンツは様々が考えられる</li> <li>・ 準備してきたが説明する時間が短かった</li> </ul>
今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航路事業者の主体的な取り組みがあれば協力できる</li> <li>・ 企画段階に時間的な余裕があれば、観光部局や教育部門等の協力も検討することが可能である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 来年度以降も継続できるとよい</li> <li>・ 宇野高松航路と行政(交通、観光、教育)で連携が出来れば、宇野高松航路のPRと各自治体のPRがセットで出来る</li> <li>・ 対岸交流の活性化に宇高航路を活用できると思う</li> <li>・ 地元(行政、住民)に航路存続の意義を認識していただく機会は重要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 参加者から次回以降の実施についても多くの声を聞いており、次回も参加したい</li> <li>・ 若者層の支持拡大に向けて様々な企画が実施できればと考えている</li> <li>・ 無償で構わないので、綿密な計画のもとで運営に携わらせてほしい</li> </ul>

## (2) 船内見学会の総括

船内見学会実施に当たり、航路事業者や行政、船内ボランティアから今後の今後の方向性や課題について多くのご意見をいただいている。

また、船内見学会参加者からのアンケート調査結果も踏まえれば、今回実施した船内見学会については次のとおり整理することが出来る。

### ① 参加者からの満足度は高い

- ・船内見学会参加者からの満足度は非常に高かった。次回以降のイベント実施を望む声も多くいただいている。

### ② 参加目的は「教育」

- ・子供の教育の機会として参加する人が多かった。

### ③ 多様なイベントメニューを講じることが可能

- ・今回のメニューでは、満足度は総じて高かったものの、特に、「ブリッジ見学」や「出航式」等への満足度が特に高かった。
- ・今回のメニュー以外にも多種多様なイベントの提供が可能と考えられる。
- ・地域の観光ボランティアと宇高連絡船愛好会の協力のもと語り部会を開催できたが、参加者からは非常に好評であった。地域人材の協力を得たことで、おもしろいイベントを企画できた。

### ④ 宇野高松航路のPRと地域の観光振興とのコラボレーションは更なる可能性がある

- ・参加者からは、「こうした機会を設けることで、改めてフェリーのことを考えることができる」との声が得られた。
- ・また、「高松市（香川県）や玉野市（岡山県）の伝統工芸に関する紹介や実体験企画があると航路の魅力周知と観光情報の提供がセットで出来る」との声も得られている。
- ・船内見学会の様なイベントを契機に、高松市（香川県）や玉野市（岡山県）の観光情報を提供することが可能。

### ⑤ 航路事業者と地域・行政のコラボレーション

- ・今後は、郷土愛醸成、観光PR等様々な効果があることも踏まえ、行政（交通・観光・教育等）と航路事業者とが連携しながら推進していくことが求められる。
- ・今後、市民団体の支援を取り付けることが可能と思われる。
- ・特に、広報面において行政の発信の活用力は不可欠。

航路事業者と行政、地域の市民団体などが協力して、来年度以降も本事業に継続的に取り組み、宇高航路のサポーターを増やしていくことが望ましい。

地域住民に対する宇野高松航路の魅力や役割の情宣に留まらず、地域の観光情報発信、子供たちの郷土教育など、広がりのある展開が可能となると考えられる。



# 資料編



# 1. 利用促進社会実験利用実績

参考図表 1-1 航送台数の推移

			航路全体(2社合計)					
		日数	実験			終日		
			乗用車	トラック	合計	乗用車	トラック	合計
H22年度	4月	21	772	3,074	3,846	8,640	16,676	25,316
	5月	18	597	2,639	3,236	7,226	14,124	21,350
	6月	22	658	3,039	3,697	8,377	16,900	25,277
	7月	21	714	2,867	3,581	8,232	15,559	23,791
	8月	22	1,245	2,917	4,162	14,564	15,309	29,873
	9月	20	683	2,884	3,567	8,024	14,887	22,911
	10月	20	721	2,645	3,366	7,944	14,444	22,388
	11月	19	635	2,692	3,327	7,207	14,066	21,273
	12月	21	896	2,896	3,792	9,583	14,958	24,541
	1月	20	646	2,448	3,094	8,232	13,451	21,683
	2月	19	584	2,661	3,245	7,219	14,638	21,857
		3月	22	756	2,810	3,566	10,190	18,068
H23年度	4月	19	788	3,090	3,878	7,632	14,154	21,786
	5月	19	728	2,620	3,348	7,109	12,721	19,830
	6月	22	848	3,193	4,041	7,945	14,670	22,615
	7月	20	785	2,808	3,593	7,564	12,262	19,826
	8月	23	1,309	2,944	4,253	15,566	14,521	30,087
	9月	20	743	2,472	3,215	8,501	13,512	22,013
	10月	20	701	2,483	3,184	7,899	13,626	21,525
	11月	20	744	2,478	3,222	7,940	13,682	21,622
	12月	21	896	2,440	3,336	9,042	14,017	23,059
	1月	19	640	2,139	2,779	7,189	12,526	19,715
2月	21	781	2,491	3,272	7,414	14,687	22,101	

(単位) 台

(備考) 白抜きは実験実施期間に該当

参考図表 1-2 1日あたり航送台数の推移

			航路全体(2社合計)					
		日数	実験			終日		
			乗用車	トラック	合計	乗用車	トラック	合計
H22年度	4月	21	36.8	146.4	183.1	411.4	794.1	1,205.5
	5月	18	33.2	146.6	179.8	401.4	784.7	1,186.1
	6月	22	29.9	138.1	168.0	380.8	768.2	1,149.0
	7月	21	34.0	136.5	170.5	392.0	740.9	1,132.9
	8月	22	56.6	132.6	189.2	662.0	695.9	1,357.9
	9月	20	34.2	144.2	178.4	401.2	744.4	1,145.6
	10月	20	36.1	132.3	168.3	397.2	722.2	1,119.4
	11月	19	33.4	141.7	175.1	379.3	740.3	1,119.6
	12月	21	42.7	137.9	180.6	456.3	712.3	1,168.6
	1月	20	32.3	122.4	154.7	411.6	672.6	1,084.2
	2月	19	30.7	140.1	170.8	379.9	770.4	1,150.4
	3月	22	34.4	127.7	162.1	463.2	821.3	1,284.5
H23年度	4月	19	41.5	162.6	204.1	401.7	744.9	1,146.6
	5月	19	38.3	137.9	176.2	374.2	669.5	1,043.7
	6月	22	38.5	145.1	183.7	361.1	666.8	1,028.0
	7月	20	39.3	140.4	179.7	378.2	613.1	991.3
	8月	23	56.9	128.0	184.9	676.8	631.3	1,308.1
	9月	20	37.2	123.6	160.8	425.1	675.6	1,100.7
	10月	20	35.1	124.2	159.2	395.0	681.3	1,076.3
	11月	20	37.2	123.9	161.1	397.0	684.1	1,081.1
	12月	21	42.7	116.2	158.9	430.6	667.5	1,098.0
	1月	19	33.7	112.6	146.3	378.4	659.3	1,037.6
2月	21	37.2	118.6	155.8	353.0	699.4	1,052.4	

(単位) 台/日

(備考) 白抜きは実験実施期間に該当

参考図表 1-3 1日あたり航送台数の推移の前年同月比 (H22=100%)

			航路全体(2社合計)					
		日数	実験			終日		
			乗用車	トラック	合計	乗用車	トラック	合計
H23年度	4月	19	112.8%	111.1%	111.4%	97.6%	93.8%	95.1%
	5月	19	115.5%	94.1%	98.0%	93.2%	85.3%	88.0%
	6月	22	128.9%	105.1%	109.3%	94.8%	86.8%	89.5%
	7月	20	115.4%	102.8%	105.4%	96.5%	82.8%	87.5%
	8月	23	100.6%	96.5%	97.7%	102.2%	90.7%	96.3%
	9月	20	108.8%	85.7%	90.1%	105.9%	90.8%	96.1%
	10月	20	97.2%	93.9%	94.6%	99.4%	94.3%	96.1%
	11月	20	111.3%	87.4%	92.0%	104.7%	92.4%	96.6%
	12月	21	100.0%	84.3%	88.0%	94.4%	93.7%	94.0%
	1月	19	104.3%	92.0%	94.5%	91.9%	98.0%	95.7%
	2月	21	121.0%	84.7%	91.2%	92.9%	90.8%	91.5%

(単位) % (H22の同月実績を基準に算出)

(備考) 白抜きは実験実施期間に該当

参考図表 1-4 昼夜率（実験時間帯実績／終日実績）

			航路全体(2社合計)		
		日数	実験		
			乗用車	トラック	合計
H22年度	4月	21	8.9%	18.4%	15.2%
	5月	18	8.3%	18.7%	15.2%
	6月	22	7.9%	18.0%	14.6%
	7月	21	8.7%	18.4%	15.1%
	8月	22	8.5%	19.1%	13.9%
	9月	20	8.5%	19.4%	15.6%
	10月	20	9.1%	18.3%	15.0%
	11月	19	8.8%	19.1%	15.6%
	12月	21	9.3%	19.4%	15.5%
	1月	20	7.8%	18.2%	14.3%
	2月	19	8.1%	18.2%	14.8%
	3月	22	7.4%	15.6%	12.6%
H23年度	4月	19	10.3%	21.8%	17.8%
	5月	19	10.2%	20.6%	16.9%
	6月	22	10.7%	21.8%	17.9%
	7月	20	10.4%	22.9%	18.1%
	8月	23	8.4%	20.3%	14.1%
	9月	20	8.7%	18.3%	14.6%
	10月	20	8.9%	18.2%	14.8%
	11月	20	9.4%	18.1%	14.9%
	12月	21	9.9%	17.4%	14.5%
	1月	19	8.9%	17.1%	14.1%
	2月	21	10.5%	17.0%	14.8%

(単位) % (終日の利用実績を基準に算出)

(備考) 白抜きは実験実施期間に該当

## 2. アンケート調査票等

### 1. 利用促進社会実験利用者聞き取りアンケート調査票

#### 【トラックドライバー】

#### 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	発時間	車種 ○をつける
月 日	:	宇野・高松	時 分	普通・中型・大型・特大

#### 問1 「平日深夜利用促進社会実験」のことを知ってましたか（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以前から知っていた
- 3 知らなかった（⇒問4へ）

#### 問2 この運賃割引をどのようにして知りましたか（1つに○）

- 1 会社から
- 2 取引先から
- 3 新聞
- 4 テレビ・ラジオ
- 5 ホームページ
- 6 タウン誌・情報誌
- 7 ターミナルの広告
- 8 友人・知人から聞いた
- 9 まちなかの看板、懸垂幕
- 10 その他（具体的に：\_\_\_\_\_）

#### 問3 フェリーを利用いただいたのは「平日深夜利用促進社会実験」が行われているからですか（1つに○）

- 1 「運賃割引」があるから宇高航路を利用した
- 2 「運賃割引」が無くても宇高航路を利用した
- 3 わからない

#### 問4 「平日深夜利用促進社会実験」の運賃割引は満足していただけるものですか（1つに○）

- 1 満足している
- 2 どちらでもない
- 3 わからない
- 4 不満である（⇒問5へ）

#### 問5 不満であると回答した理由をお答え下さい（1つに○）

- 1 わかりづらい
- 2 高すぎる（割引が少ない）
- 3 安すぎて航路経営が悪化しないか不安
- 4 その他（具体的に：\_\_\_\_\_）

#### 問6 今後も宇高航路を利用したいと思えますか（1つに○）

- 1 この割引が続くのであれば利用したい
- 2 正規運賃でも利用したい
- 3 利用したくない（⇒理由：\_\_\_\_\_）

#### 問7 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

※理想の運賃は幾ら？フェリーは高いという印象ありますか？

#### 問8 （可能であれば）積み荷は何ですか

**【軽自動車・乗用車ドライバー】**

<b>宇高航路聞き取り調査 (軽自動車・乗用車)</b>	調査日	時間	発地 ○をつける	発時間	車種 ○をつける
	月 日	:	宇野・高松	時 分	軽自動車・普通

**問1 あなたのことについてお尋ねします(1つに○)**

性別	1 女性 2 男性
年齢	1 20歳未満 2 20歳代 3 30代 4 40代 5 50代 6 60代 7 70歳以上
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	1 高松市 2 さぬき市 3 三木町 4 玉野市 5 岡山市 6 瀬戸内市 7 その他(具体的に: 県)

**問2 今回の乗船の目的は何ですか/何の帰りですか(1つに○)**

1 観光・旅行	4 業務	6 通院
2 買い物	5 通勤・通学	7 その他( )
3 帰省		

**問3 「平日深夜利用促進社会実験」のことを知ってましたか(1つに○)**

1 今日、ターミナルで初めて知った	3 知らなかった(⇒問6へ)
2 ターミナルにくるよりも以前から知っていた	

**問4 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	5 ターミナルの広告
2 テレビ・ラジオ	6 家族・友人・知人から聞いた
3 ホームページ	7 まちなかの看板、懸垂幕
4 タウン誌・情報誌	8 その他(具体的に: )

**問5 今日、宇野高松航路を利用いただいたのは「平日深夜利用促進社会実験」が行われているからですか(1つに○)**

1 「運賃割引」があるから宇高航路を利用した
2 「運賃割引」が無くても宇高航路を利用した
3 わからない

**問6 「平日深夜利用促進社会実験」の運賃割引は満足していただけるものですか(1つに○)**

1 満足している
2 どちらでもない
3 わからない
4 不満である(⇒問8へ)

**問7 不満であると回答した理由をお答え下さい(1つに○)**

1 わかりづらい
2 高すぎる(割引が少ない)
3 安すぎて航路経営が悪化しないか不安
4 その他(具体的に: )

**問8 今後も宇高航路を利用したいと思いますか(1つに○)**

1 この割引が続くのであれば利用したい
2 正規運賃でも利用したい
3 利用したくない(⇒理由: )

**問9 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**

※理想の運賃は幾ら?フェリーは高いという印象ありますか?
------------------------------

## 2. 平日深夜の利用促進社会実験に関するアンケート調査票

### 平日深夜の利用促進社会実験に関するFAXアンケート調査(本状にご回答ください)

調査実施主体：宇野高松航路活性化再生協議会

#### 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     | 2 昔は利用していたが最近利用が減っている |
| 3 昔は利用していたが最近利用しない | 4 今も昔も利用は少ない          |
| 5 利用したことがない        |                       |

#### 問2 フェリー利用を決めるのは誰ですか(1つに○)

- |        |         |           |           |
|--------|---------|-----------|-----------|
| 1 自社判断 | 2 取引先指示 | 3 ドライバー判断 | 4 その他 ( ) |
|--------|---------|-----------|-----------|

#### 問3 宇野高松航路において「平日深夜利用促進社会実験」を実施していることを知っていますか(1つに○)

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

#### 問4 「平日深夜利用促進社会実験」を実際に利用しましたか(1つに○)

- |        |                   |
|--------|-------------------|
| 1 利用した | 2 利用していない (⇒問10へ) |
|--------|-------------------|

#### 問5 「平日深夜利用促進社会実験」が行われている期間中、どのようなかたちで利用されましたか(主なケース1つ)

- |                               |
|-------------------------------|
| 1 本四道路で運んでいたものをフェリーに切り替えた     |
| 2 フェリーを利用する車両の利用時刻を深夜時間帯に合わせた |
| 3 フェリーが安いので利用台数を増やした、小分けにした   |
| 4 その他 ( )                     |

#### 問6 貴社は、この運賃割引をどのようにして知りましたか(1つに○)

- |            |                    |
|------------|--------------------|
| 1 取引先から    | 6 情報誌、業界団体から       |
| 2 業界団体等から  | 7 ターミナルの広告、まちなかの広告 |
| 3 新聞       | 8 友人・知人から聞いた       |
| 4 テレビ・ラジオ  | 9 その他 (具体的に: )     |
| 5 ホームページ   |                    |
| 6 情報誌、タウン誌 |                    |

#### 問7 宇野高松航路を利用いただいたのは「平日深夜利用促進社会実験」が行われているからですか(1つに○)

- |                                       |
|---------------------------------------|
| 1 平日深夜利用促進社会実験による「運賃割引」があるから宇高航路を利用した |
| 2 平日深夜利用促進社会実験による「運賃割引」が無くても宇高航路を利用した |

#### 問8 「平日深夜利用促進社会実験」の運賃割引は満足していただけるものですか(1つに○)

- |           |
|-----------|
| 1 満足している  |
| 2 どちらでもない |
| 3 わからない   |
| 4 不満である   |

#### 問9 不満であると回答した理由をお答え下さい(1つに○)

- |                |                 |                     |
|----------------|-----------------|---------------------|
| 1 わかりづらい       | 2 高すぎる (割引が少ない) | 3 安すぎて航路経営が悪化しないか不安 |
| 4 その他 (具体的に: ) |                 |                     |

#### 問10 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11 今後も宇高航路を利用したいと思いますか(1つに○)

- |         |                   |
|---------|-------------------|
| 1 利用したい | 2 利用したくない (⇒理由: ) |
|---------|-------------------|

#### ■ ご回答者

企業名	
住所	
回答者	電話番号

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。

ご回答内容は集計結果のみを活用させていただきます。

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。

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。

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。)

ご回答ありがとうございました。お手数ですが、ご回答いただきました調査票(本状)を平成23年1月20日(金)までに下記担当者までFAXにて返信くださいますようお願い申し上げます。

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 担当：清谷・中尾 FAX：06-6208-1245

### 3.トラック事業者聞き取り調査質問項目

1. 「平日深夜利用促進社会実験」のことをご存じですか。
2. この運賃割引をどのようにして知りましたか。
3. 「平日深夜利用促進社会実験」をご利用いただきましたか。

#### 【ご利用いただいた方】

4. フェリーを利用いただいたのは「平日深夜利用促進社会実験」が行われているからですか。
5. 「平日深夜利用促進社会実験」が行われている期間中、どのようなかたちで利用されましたか。
  - ・ 本四道路で運んでいたものをフェリーに切り替えた
  - ・ フェリーを利用する車両の利用時刻を深夜時間帯に合わせた
  - ・ フェリーが安いので利用台数を増やした、小分けにした 等
6. 「平日深夜利用促進社会実験」の運賃割引は満足していただけるものですか、ご不満があるようでしたら、どのような点がご不満でしたか。

#### 【ご利用いただけなかった方、もしくは利用いただいたが多くは利用されなかった方】

7. 「平日深夜利用促進社会実験」を利用いただけなかった理由は何ですか。また、こうすればもっと利用したいという点があれば教えて下さい。

#### 【全員】

8. 理想の運賃は幾らくらいですか。フェリーは高いという印象がありますか？
9. フェリーの利用を決定するのは誰ですか。会社からドライバーへ指示を出しているのですか。
10. 今後も宇高航路を利用していただけますか。また、どのようにすれば使っていただけますか。

#### 4. 船内見学会アンケート調査票

<保護者用>

### 宇野高松航路 船内見学会に関するアンケート調査票

※ 船内見学会の最後にアンケート調査へのご協力をお願いします。

調査実施主体：宇野高松航路活性化再生協議会

保護者のみなさま、本日の船内見学会はお楽しみ頂けたでしょうか？

宇野高松航路では、船内見学会にご参加いただいたみなさんのご意見を参考にしながら、今後もみなさんに楽しんでいただけるようなイベントを考えていきたいと思っています。

Q 1 船内見学会の感想を教えてください。(1つだけ○)

1 とても楽しかった 2 楽しかった 3 つまらなかった 4 とてもつまらなかった

Q 2 船内見学会で楽しかったのはどのイベントですか？(すべてに○)

1 ターミナル見学 2 出航式 3 宇高航路ものがたり(ボランティアからのお話)  
4 ブリッジ見学 5 記念撮影 6 うどんの試食 7 自由行動

Q 3 本日の船内見学会への応募動機を教えてください(すべてに○)

1 子どもの教育のため 2 子どもが参加を希望したから  
3 普段あまり宇高航路を利用しないから 3 宇高航路に関心があるから(好きだから)  
4 宇高航路に乗ったことがないから  
5 その他(具体的に： )

Q 4 船内見学会に参加して宇野高松航路の魅力や役割を知っていただけましたか？(1つだけ○)

1 よく分かった 2 分かった 3 あまり分からなかった 4 分からなかった

Q 5 高松や玉野の観光情報については分かりやすかったですか？(1つだけ○)

1 よく分かった 2 分かった 3 あまり分からなかった 4 分からなかった

Q 6 今後、観光等において宇野高松航路を使いたいと思いますか？(1つだけ○)

1 使いたい 2 使いたくない(理由： )

Q 7 本日の船内見学会で改善すべきところや宇野高松航路に関するご意見をお書きください。  
(自由回答)

(例：時間にゆとりがない/説明内容が難しい/今後もイベントを実施してほしい など)

本日はご参加いただきありがとうございました！

船内に設置している観光パンフレットも参考に、ぜひお子さんと観光にお出かけいただき、お帰りの際にも「往復特別乗船券(桃色)」で、是非ともフェリーをご利用ください！！

<子ども用>

うのたかまつこうろ せんないけんがくかい かん ちょうさひょう  
宇野高松航路 船内見学会に関するアンケート調査票

※ 船内見学会の最後に、みなさんの感想を答えてね！！

みなさん、今日参加していただいた船内見学会は楽しかったですか??  
宇野高松航路では、船内見学会に参加いただいたみなさんのご意見を参考にしながら、今後もみなさんに楽しんでいただけるようなイベントを考えていきたいとおもっています。

Q1 船内見学会の感想を教えてください。(1つだけO)

1 とても楽しかった 2 楽しかった 3 つまらなかった 4 とてもつまらなかった

Q2 船内見学会で楽しかったのはどのイベントですか？(ぜんぶにO)

1 ターミナル見学 2 出航式 3 宇高航路ものがたり(ボランティアからのお話)  
4 ブリッジ見学 5 記念撮影 6 うどんの試食 7 自由行動

Q3 今後も船内見学会のようなイベントがあれば参加したいですか？(1つだけO)

1 ぜひ参加したい 2 参加したい 3 あまり参加したくない 4 参加したくない

Q4 一番の思い出にのこったことやフェリーではたらく人々へのメッセージなどを自由に書いてください。

今日は、見学会に参加してくれてありがとう！  
船内にある観光パンフレットも見ながら、おとうさん・おかあさんと楽しいお出かけをしてきてくださいね！

### 3. 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。

附 則

この規約は、平成23年4月1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

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	原田 英明
		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	白川 正弘
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	滝川 三郎
		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	小川 敏朗
		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	齊藤 雅之
		四国運輸局海事振興部旅客課長	濱田 浩一
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	前川 健	
	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	玉石 宗生	

### 3. 平成23年度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6回

開催日時	平成23年8月23日(火) 書面会議
開催場所	—
議題	議事1. 宇野高松航路地域公共交通活性化・再生総合事業計画の変更について 議事2. 平成23年度補助金交付申請について 議事3. 調査コンサルタントの選定方法について

#### (2) 第7回

開催日時	平成23年10月19日(水) 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. 平成23年度宇野高松航路社会実験の実施内容(案)について

#### (3) 第8回

開催日時	平成24年1月25日(水) 書面会議
開催場所	—
議題	議事1. 宇野高松航路地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事後評価について

#### (4) 第9回

開催日時	平成24年3月22日(金) 15時30分～
開催場所	サンポートホール高松54会議室
議題	議事1. 23年度計画事業の結果報告について 議事2. 来年度以降の方策について 議事3. 平成23年度補助対象事業完了実績報告について 議事4. 平成24年度予算案等について

