

錦江町地域公共交通総合連携計画

— 計画書 —

平成21年3月

錦江町

◇ ◇ ◇ 目 次 ◇ ◇ ◇

1 本計画策定の背景と目的	1
2 地域社会経済の動向	3
(1) 人口動向	3
(2) 産業動向	7
3 地域公共交通の現状	10
(1) 陸路の現状	10
(2) 海路の現状	14
4 大根占・鹿児島航路試験運航の概要	16
(1) 試験運航実施までの経緯	16
(2) 試験運航の実施概要	17
(3) 試験運航の結果	20
5 アンケート調査結果の概要	23
(1) 試験運航実施前の域外観光客向けアンケート調査結果	23
(2) 試験運航実施前の錦江町民向けアンケート調査結果	25
(3) 試験運航乗船客向けアンケート調査結果	34
(4) 二次アクセスに関する錦江町民向けアンケート調査結果	47
6 大根占・鹿児島航路開設に向けた課題	55
7 地域公共交通総合連携計画	64
(1) 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ 一体的な推進に関する基本的な方針	64
(2) 計画の目標	64
(3) 計画の区域	65
(4) 計画期間	65
(5) 目標を達成するために行う事業、及び事業主体	66
(6) 事業効果の検証	72

1 本計画策定の背景と目的

錦江町は少子高齢化の進行などにより人口減少が著しく、老年人口比率も鹿児島県の平均を上回っており、いわゆる限界集落も多く抱えている。また、当地域は大隅半島の先端部に位置し、鹿児島市まで約 2 時間、鹿屋市まで約 30 分を要する位置にある。地域内には鹿児島湾沿いに国道 269 号線、田代・内之浦方面へ国道 448 号線があるが、いずれの国道も異常気象時等通行規制区間が複数箇所あり、交通途絶予想箇所としても指定されるなど地理的に不利な条件を負っている。移動手段の選択肢が限られるなど交通条件も厳しいことが、人口減少や経済停滞の大きな要因となっている。

特に、鹿児島県は鹿児島市への一極集中が進み、平成 17 年国勢調査では 175 万人中 60 万人強が鹿児島市に居住しており、経済や消費のみならず、教育や医療といった分野においても、鹿児島市とのつながりを抜きにしては考えにくい状況である。このため、海路を活用して鹿児島市とのアクセスを向上させ、当地域の住民生活の利便性向上や地域経済の活性化を図ることが重要である。

一方、陸路の公共交通の現状をみると、自家用車の普及や人口減少により、平成 18 年 11 月から 11 系統のバス路線が廃止された。高齢者や学生などの移動制約者にとっては必要不可欠な移動手段であり、効率化と利便性を向上することを基本としてバス交通を再編していくことが求められる。

こうした課題を解決するためには、限界集落などの実態等に対応しつつ、町内で有している交通資源を最大限活用しながらバス交通体系を構築するとともに、新たな航路の開設により鹿児島市とのアクセスを向上させるといった、陸路と海路の双方の観点から、新たな公共交通の整備を検討し、地域公共交通連携計画を策定するものである。

〔本計画策定に向けた調査の概要（イメージ）〕



2 地域社会経済の動向

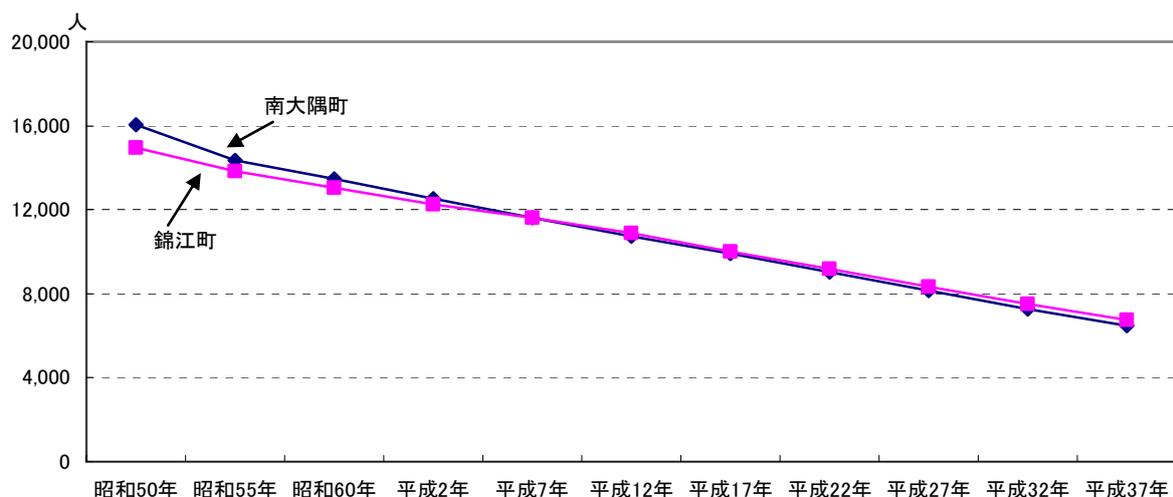
(1) 人口動向

人口の推移

錦江町の人口推移をみると、平成 17 年では 10,015 人であり、昭和 50 年(14,959 人)を 100 とすると 66.9 となり、30 年間で約 3 分の 2 まで減少している。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、20 年後の平成 37 年には 6,748 人と、平成 17 年のさらに約 3 分の 2 まで人口減少が進むとされている。これは隣接する南大隅町でも同様の推計がなされている。

また、当地域は少子高齢化の進行も著しく、老年人口比率(平成 17 年)は 38.7(錦江町)、41.2(南大隅町)と県平均を大きく上回り、県内市町村でも上位にある。さらに、20 年後の平成 37 年には 47.3(錦江町)、49.5(南大隅町)まで進むことが予想され、県内他地域と比べても人口減少と少子高齢化が著しく進行している現状にある。

〔錦江町、及び南大隅町の人口推移、及び将来推計〕



資料) 国勢調査、及び国立社会保障・人口問題研究所

〔年代別人口比率の推移、及び将来推計〕

単位) %

	平成 17 年			平成 27 年 (推計)			平成 37 年 (推計)		
	年少人口比率	生産年齢人口比率	老年人口比率	年少人口比率	生産年齢人口比率	老年人口比率	年少人口比率	生産年齢人口比率	老年人口比率
錦江町	12.2	49.1	38.7	9.3	48.8	41.8	8.2	44.4	47.3
南大隅町	10.9	47.8	41.2	8.8	46.8	44.4	8.0	42.5	49.5
県平均	14.4	60.8	24.8	12.6	58.4	28.9	11.4	54.8	33.8

資料) 国勢調査、及び国立社会保障・人口問題研究所

〔将来の県内市町村の老年人口比率順位〕

	平成 17 年		平成 37 年（推計）	
	1 位	南大隅町	41.2%	南大隅町
2 位	宇検村	38.9%	錦江町	47.3%
3 位	錦江町	38.7%	宇検村	46.9%
4 位	蒲生町	34.8%	与論町	45.0%
5 位	肝付町	34.8%	湧水町	44.7%

資料) 国立社会保障・人口問題研究所

錦江町内の人口分布、高齢化の現状

錦江町は旧大根占町、旧田代町にそれぞれ 5 つの地区に分かれ、93 の自治会が存在する。大根占地域の湾岸部である城元地区（1,886 人）や馬場地区（1,706 人）、神川地区（1,389 人）の人口が比較的多くなっている。

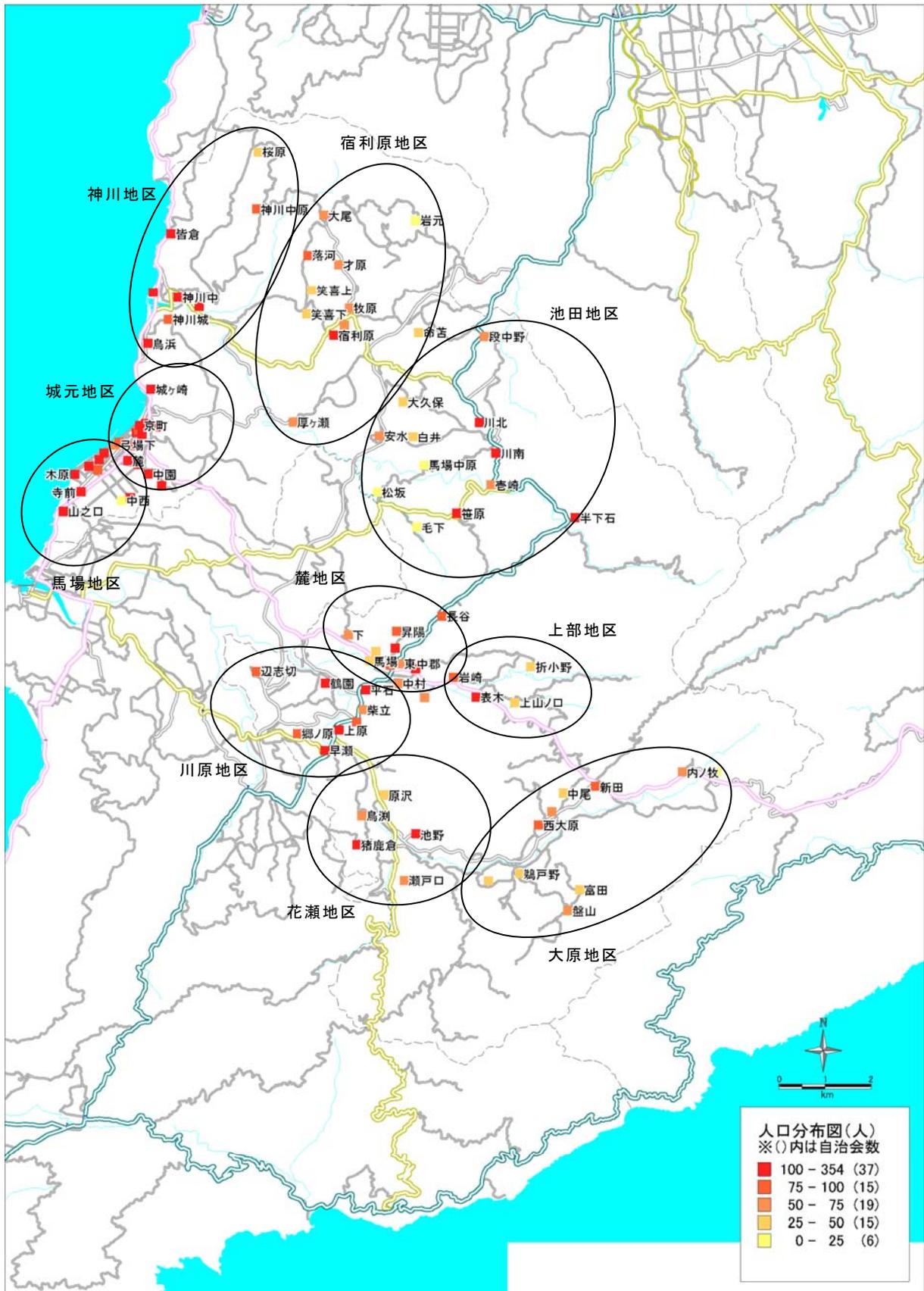
また、老年人口比率をみると、錦江町役場がある城元地区（31.0%）や馬場地区（29.9%）、田代支所がある麓地区（34.6%）で比較的低い。内陸部に位置する池田地区（47.5%）や大原地区（47.6%）、上部地区（52.8%）では居住者の約半数が 65 歳以上の高齢者であることが分かる。

〔地区別にみた人口、及び老年人口比率〕

	地区名	自治会数	人口	うち 65 歳以上	老年人口比率
大根占地域	馬場地区	10	1,706 人	510 人	29.9%
	城元地区	13	1,886 人	585 人	31.0%
	神川地区	8	1,389 人	519 人	37.4%
	宿利原地区	11	649 人	282 人	43.5%
	池田地区	12	918 人	436 人	47.5%
田代地域	麓地区	10	814 人	282 人	34.6%
	上部地区	5	318 人	168 人	52.8%
	大原地区	10	523 人	249 人	47.6%
	川原地区	8	813 人	370 人	45.5%
	花瀬地区	5	385 人	167 人	43.4%

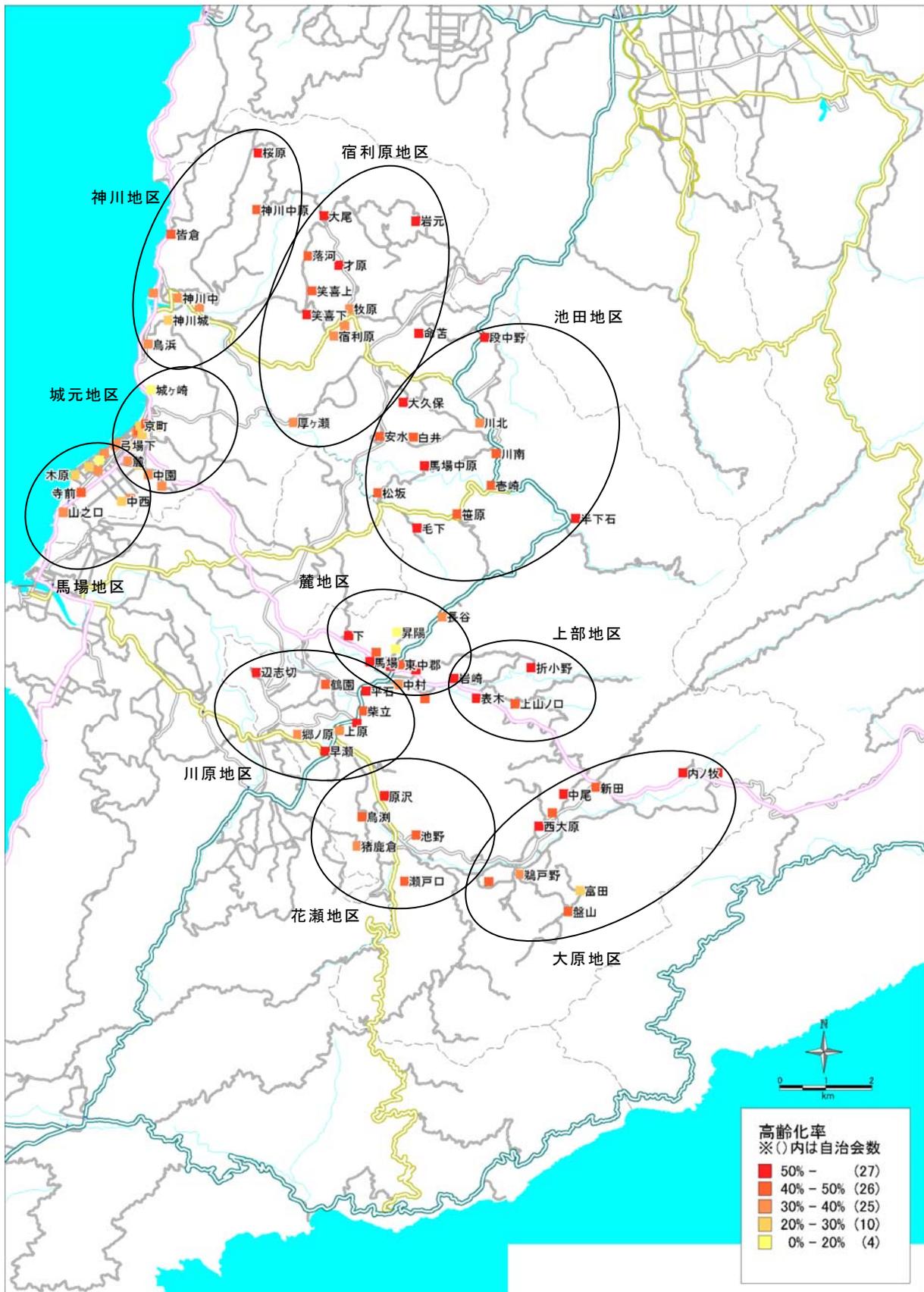
資料) 錦江町

〔錦江町内の人口分布〕



資料) 錦江町資料より作成

〔 錦江町内の老年人口比率 〕



資料) 錦江町資料より作成

(2) 産業動向

産業構造

平成 17 年度の錦江町内総生産をみると、29,365 百万円で平成 12 年度に比べ、1,696 百万円減少している。産業別にみると、第二次産業のうち建設業の落ち込みが顕著である一方、第一次産業の農業が 572 百万円増加していることが分かる。

農業は総生産の 15.9%を占め、県平均(3.9%)と比べて高く、就業構造でも農業従事者が最も多いなど当地域の基幹産業となっている。温暖な気候を活かして、豚や鶏など畜産をはじめ、早出しばれいしょ、春にんじんなどが生産され、施設園芸においてもインゲンやミニトマト、ピーマンなどの端境期出荷体制が図られている。

また、同町の産業政策として土着菌を活用した循環型農業や、農産加工事業の振興を図る他、平成 18 年、神川地区に農産物直売所「にしきの里」が開業し、安心安全な旬の野菜の情報発信を積極的に進めている。

〔 錦江町の産業構造 (平成 17 年度) 〕

	実数 (百万円)	平成 12 年度比		県平均 構成比(%)
		平成 12 年度比	構成比(%)	
総生産	29,365	1,696	100.0	100.0
第一次産業	5,106	125	17.4	4.7
農業	4,683	572	15.9	3.9
林業	376	295	1.3	0.2
水産業	48	151	0.2	0.6
第二次産業	4,498	2,290	15.3	19.5
鉱業	107	148	0.4	0.3
製造業	1,869	75	6.4	12.7
建設業	2,523	2,217	8.6	6.4
第三次産業	20,847	613	71.0	79.5
電気・ガス・水道業	579	68	2.0	3.3
卸売・小売業	1,170	176	4.0	11.8
金融・保険業	1,082	214	3.7	5.9
不動産業	3,519	94	12.0	10.8
運輸・通信業	2,037	75	6.9	8.7
サ - ビス業	5,893	227	20.1	22.2
その他(控除)	1,087	-	3.7	3.7

注) 第三次産業の「政府サービス生産者」「対家計民間非営利サービス生産者」を除く

資料) 鹿児島県

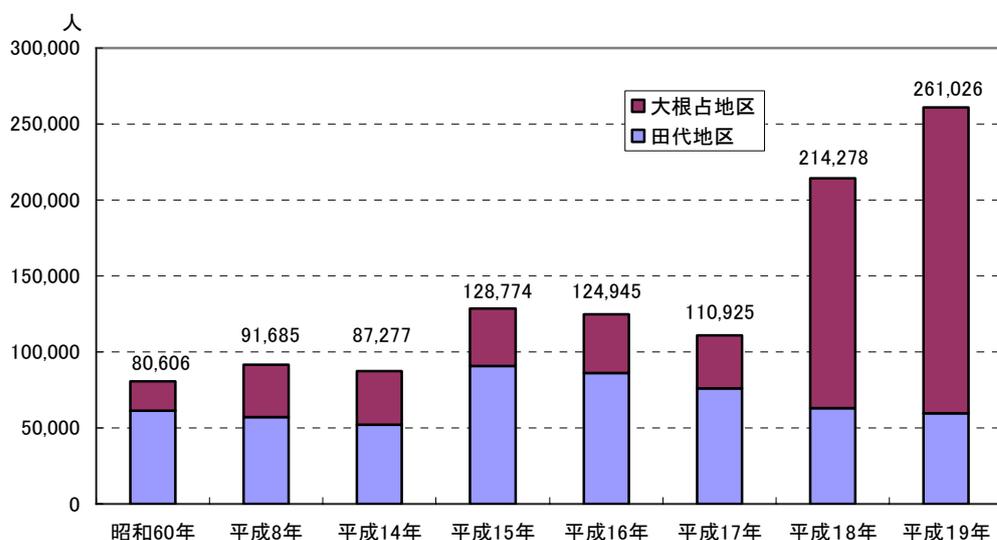
観光の動向

当地域は照葉樹の森や錦江湾など雄大な自然をテーマとした観光資源が豊富であり、観光客の入込客数の推移をみると、平成18年は214,278人と前年(110,925人)と比べほぼ倍増している。これは平成18年に開業した農産物直売所「にしきの里」の影響が大きく、平成19年の入込客数は155,945人となっている。大根占地区ではこの他、神川大滝公園(28,798人)、トロピカルガーデン神川(15,798人)、田代地区では照葉樹の森(29,092人)、奥花瀬マス釣場(6,290人)、花瀬でんしろう館(4,171人)といった施設の入込客が上位となっている。

また、地域イベントとして、花瀬公園祭り(4月)や県内各地から参加者が訪れるサザンビーチバレーフェスタ(7月)の他、主に鹿児島市民を対象とした自然まるごと体験ツアー(8月)を開催している。これは農産物収穫やニジマス釣り、かぶと虫捕りなど自然体験型ツアーで、毎年300人以上の家族連れが参加している。

最近では農家民泊に取り組む農家もみられるなど、マチとムラの交流を推進するグリーンツーリズムの機運が高まりつつあり、県都鹿児島市との公共交通の整備はこうした観光面の取組み促進に大きくつながるものと考えられる。

〔錦江町の入込客数の推移〕



資料) 錦江町

〔主な施設の入込客数(平成19年)〕

大根占地区		田代地区	
にしきの里	155,945人	照葉樹の森	29,092人
神川大滝公園	28,798人	奥花瀬マス釣場	6,290人
トロピカルガーデン神川	15,798人	花瀬でんしろう館	4,171人

資料) 錦江町

〔 錦江町の主な観光資源 〕



資料) 錦江町資料より作成

3 地域公共交通の現状

(1) 陸路の現状

錦江町内のバス交通の現状

陸路においては、自家用車の普及や人口減少による利用者減を背景に平成18年11月から11系統のバス路線が廃止された。うち9系統については廃止路線代替バスを運行してきたが、平成20年4月、大根占地域を対象として、鹿屋や垂水と根占を結ぶ基幹路線3系統を除き、町営のコミュニティバスによる無料運行事業を開始した。このバスは週1回(上り2便・下り2便)、老人福祉センターを拠点として町内5つの地区を結ぶ5系統があり、従来の町の財政負担をほぼ変えず、運賃の無料化を実現した。

また、平成20年4月には大根占地域の4つの中学校が統廃合されたことを受け、3つの旧校区を対象に、スクールバス(登校1便、下校2便)の運行を開始している。

このように大根占地域のバス交通体系の再編を先行的に実施し、同様に、田代地域についても平成20年度中の実現を目指して検討を行った。

[錦江町内のバス交通の現状 (平成20年8月現在)]

系統名	運行ルート	運行回数
コミュニティバス		
段・中野	段神社前 老人福祉センター前	上り2便・下り2便、月曜のみ
桜原・中原	桜原公民館前 老人福祉センター前	上り2便・下り2便、火曜のみ
半ヶ石・池田	毛下 老人福祉センター前	上り2便・下り2便、水曜のみ
宿利原	丸尾 老人福祉センター前	上り2便・下り2便、木曜のみ
白井・大久保	白井公民館前 老人福祉センター前	上り2便・下り2便、金曜のみ
スクールバス		
神川	神川中原 錦江中学校	登校1便、下校2便、平日のみ
宿利原	笑喜公民館・厚ヶ瀬公民館 錦江中学校	登校1便、下校2便、平日のみ
池田	毛下・安永信号機下広域農道 錦江中学校	登校1便、下校2便、平日のみ
内之牧	内之牧 田代中学校	登校1便、下校2便、平日のみ
路線バス・廃止代替バス		
鹿屋・根占	鹿屋 根占	上り10便、下り3便
	鹿屋 佐多・大泊	上り6便、下り4便
鹿屋・根占(中央線)	鹿屋 根占(田代経由)	上り1便、下り1便
垂水・根占	垂水 根占(下り1便は佐多)	上り2便、下り3便
内之牧・根占	内之牧(1便は花瀬橋) 根占	上り3便、下り3便

資料) 錦江町

〔 錦江町内のバス交通体系の現状（平成 20 年 8 月現在） 〕



資料) 錦江町資料より作成

田代地域バス交通体系の再編の検討

平成 18 年 11 月、田代地域の路線バス全系統の廃止が決定され、地域住民の足を確保する目的から、利用効率の悪い昼間の 2 便を廃止し、1 日 3 往復の運行に至っている。しかし、この 1 日 3 往復の運行状況でも赤字が発生しており、一部鹿児島県の補助と合わせ、錦江町の負担で維持している状況である。一方、スクールバスは平成 17 年 4 月、大原中学校と田代中学校が統合したことにより、旧大原中学校区の生徒を対象に午前 1 回、午後 2 回運行している。

この路線バスとスクールバスの運行ルートは重複していることから、これらを一本化したコミュニティバスの運行による効率化と利便性の向上を目的に、バス交通体系の再編を検討した。また、先行的に運行している大根占地域とサービスの平準化を図るため、運賃の無料化を念頭に置いた。検討の過程では、錦江町や運行事業者、学校関係者等で構成する田代地区コミュニティバス運行検討会を組織するとともに、田代中学校 P T A への説明会や田代地区バス住民説明会を開催し、利用者の意見を反映させた。

〔田代地区のバス交通の状況（平成 20 年 8 月現在）〕

路線バス	・平成 18 年 11 月から内之牧方面 3 系統「根占 - 内之牧」「根占 - (猪鹿倉経由) 内之牧」「根占 - 花瀬橋」が廃止されたことから、県と町が赤字額を補填することにより、便数を削減して運行継続。
スクールバス	・平成 17 年 4 月に大原中学校と田代中学校が統合したことにより、旧大原中学校区の生徒を対象に午前 1 回、午後 2 回運行している（中学生のみ利用で無料）。
老人福祉バス	・田代地区内の高齢者を対象に、月（川原・花瀬地区）、水（麓・上部地区）、金（大原地区）に福祉センターと地域を巡回している。また、毎月第 2・3 火曜、第 4 木曜にいきいきサロンを実施している。

資料）錦江町

〔田代地域のバス交通体系再編の検討経緯〕

平成 20 年 5 月 20 日	田代地区コミュニティバス運行検討会開催(町、運行事業者、学校関係者等)
6 月 18 日	田代地区コミュニティバス運行検討会開催(町、運行事業者、学校関係者等)
7 月 9 日	田代中学校 P T A への説明会開催
7 月 15 日	田代地区バス住民説明会(麓地区公民館、上部地区公民館、大原地区公民館、川原地区公民館、花瀬地区公民館)
9 月 26 日	田代地区コミュニティバス運行検討会開催(町、運行事業者、学校関係者等)
10 月 1 日	運行開始
10 月 21 日	田代地区コミュニティバス運行検討会開催(町、運行事業者、学校関係者等)

資料）錦江町

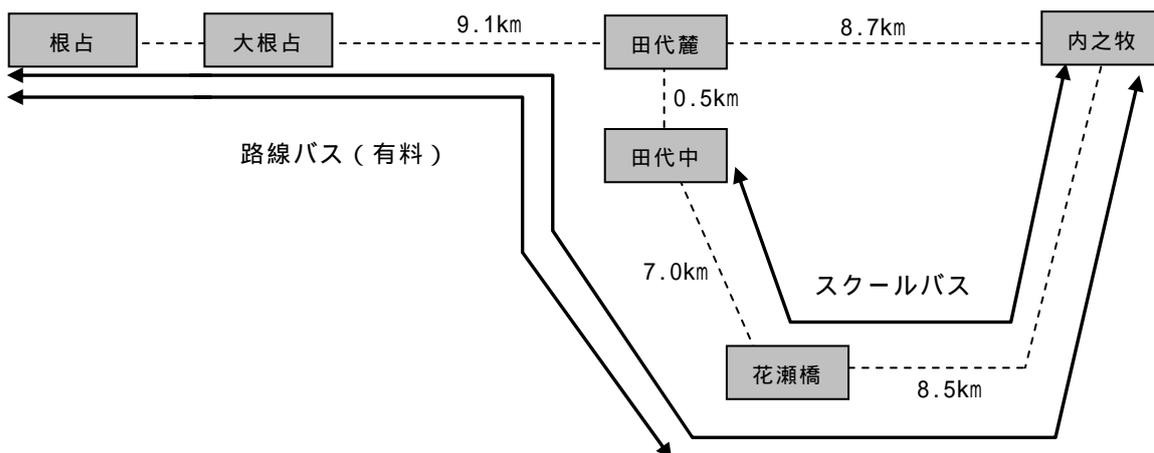
検討の結果、内之牧から田代中学校までのスクールバスを廃止し、既存の廃止代替バスの運行ルートを変更した。これまで中学生のみ利用のスクールバスから、一般客と小学生、中学生、高校生が混乗することにより、乗車中のコミュニティが図られる効果も考えられる。また、従来、根占まで運行していた運行ルートを大根占バス停までとし、既存の路線バス（基幹路線）へ乗り換えできるようダイヤの連結を調整した。

その結果、コミュニティバス化による無料運行という住民サービスの向上とともに、従来の田代中学校スクールバスの委託料と廃止代替バスの赤字補填額を合計した額とほぼ変わらない財政負担で実現できた。

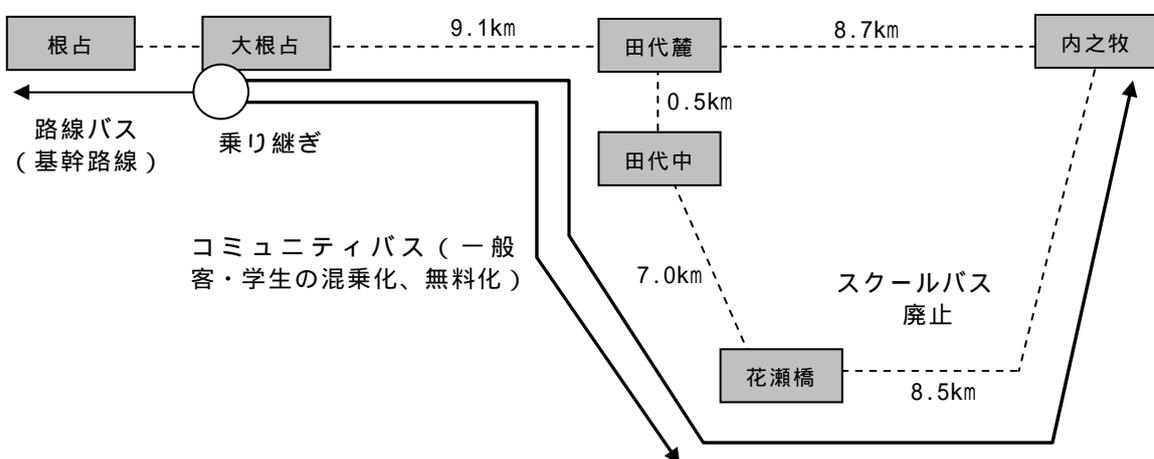
しかし、今回の再編は従来のスクールバスと路線バスの運行ルートを優先したものであったため、今後は上部地区や川原地区など空白地帯の解消に向けて、運行ルートの拡充や老人福祉バスとのダイヤ調整が課題として残っている。

〔田代地域のバス交通体系の再編〕

平成 20 年 9 月まで



平成 20 年 10 月から ~ スクールバスを廃止し、無料のコミュニティバスを運行



資料) 錦江町

(2) 海路の現状

錦江湾内で運航されている航路

錦江町は大隅半島の南部に位置し、南北約 80km、東西約 20km の錦江湾（鹿児島湾）に接しているため、薩摩半島までの移動には海路の活用が必要不可欠である。

現在、錦江湾には 4 つの航路が運航されており、鹿児島市と結んでいる鴨池・垂水フェリー、桜島フェリー、指宿市と結んでいる山川・根占航路、南九フェリーがある。なお、南九フェリーは同町の大根占港と指宿港を約 40 分で結ぶ不定期航路である。

〔 錦江湾内で運航されている航路 〕

	鴨池・垂水フェリー	桜島フェリー	山川・根占航路	南九フェリー
	鴨池港～垂水港	鹿児島本港～桜島港	山川港～根占港	指宿港～大根占港
運営主体	大隅交通ネットワーク(株)	鹿児島市	鹿児島交通(株)	(有)南九船舶
船舶名	第七おおすみ 他3隻	第十八桜島丸 他5隻	ぶーげんびりあ	なんきゅう
総トン数	1,473 (第七おおすみの場合)	1,279 (第十八桜島丸の場合)	1,478	19
積載能力	旅客定員 737名 大型車12台 (第七おおすみの場合)	旅客定員 674名 大型車10台・乗用車32台 (第十八桜島丸の場合)	旅客定員 200名 車両30台 (普通乗用車換算)	旅客定員 12名 車両8台 (普通乗用車換算)
航路距離	14.5km	3.4km	17.0km	12.0km
所要時間	35分	15分	50分	40分
運航便数	37往復 (約25分間隔)	88往復 (10分間隔・24時間運航)	4往復 (土日祝日5往復)	4往復 (不定期)

資料) 各運航事業者

〔 航路広域マップ 〕



錦江町から鹿児島市までのアクセス状況

同町から鹿児島市までのアクセス状況を把握するために、大根占港から鹿児島本港までのルートを例にして試算をしてみた。大根占役場バス停から路線バスを利用し、鴨池・垂水フェリーを使用すると(鴨池港から本港まで路線バス使用)、所要時間は約2時間で総費用が1,560円となり、桜島フェリーを使用すると所要時間は約1時間50分で総費用が1,680円となる。

また、錦江町内での交通結節点となる大根占役場バス停のダイヤをみると、垂水港(鴨池垂水フェリー接続)行きは1日2便しかないことから、公共交通を利用して鹿児島市まで往復移動するとほぼ丸一日を要することとなる。

〔大根占港～鹿児島本港までのルート別アクセス状況〕

ルート		距離	所要時間	総費用(燃料含む)		運航便数
海路	陸路				内フェリー	
鴨池・垂水 フェリー	マイカー	40km(陸)	1時間50分	2,550円	2,110円	37往復
	路線バス	14.5km(海)	2時間	1,560円	460円	
桜島 フェリー	マイカー	55.3km(陸)	1時間40分	2,088円	1,480円	88往復
	路線バス	3.4km(海)	1時間50分	1,680円	150円	

注)マイカー利用の場合はフェリー積載した料金を計上(4m以上5m未満)
 マイカー利用の場合の燃費は10km/リットル、ガソリン代は110円/リットルとして算出
 フェリーの待ち時間は考慮していない
 鴨池・垂水フェリー利用の場合、鴨池港からの路線バスは市役所前バス停までを想定
 資料)各運航事業者、バス運行事業者等

〔錦江町役場周辺のバス交通の状況〕



役場入口(大根占)バス停

行先	運行状況
鹿屋方面	1日12便(日曜7便)
垂水港(鴨池垂水フェリー接続)	1日2便
根占方面	1日13便(日曜10便)

錦江町役場バス停

行先	運行状況
段・中野	1日2便、月曜のみ
桜原・中原	1日2便、火曜のみ
半ヶ石・池田	1日2便、水曜のみ
宿利原	1日2便、木曜のみ
白井・大久保	1日2便、金曜のみ

資料)各運行事業者

4 大根占・鹿児島航路試験運航の概要

(1) 試験運航実施までの経緯

錦江町は錦江湾に面しており指宿・大根占航路を有するなど、交通アクセスの選択肢の増加や時間短縮効果を創出する“海路”は大きな強みである。これを最大限に活用し、人口 60 万人を有する県都鹿児島市との直通航路の開設を検討することは町民の利便性向上や地域産業の振興に向けて重要な視点である。

こうした背景から、陸路、海路の両面から具現性のある地域公共交通総合連携計画を策定するため、運航事業者や関係機関の協力の下、大根占・鹿児島航路の試験運航を実施した。これまでの経緯の概略は以下の通りとなっている。

〔試験運航実施の目的〕

机上の分析ではなく、試験運航を行うことで航路開設に向けた問題点を把握する。
 新たな航路を試験的に開設し、乗船率やアンケート調査により潜在需要を分析する。
 本格的に運航した場合の採算面を分析するための“実証運航”を本計画に盛り込む

〔試験運航開始までの経緯〕

平成 20 年 3 月 7 日	設立協議会開催（規約等の制定、年間計画、予算の承認）
6 月 12 日	第 1 回協議会開催（試験運航調査事業委託業者選定）
7 月 3 日	現地調査（本港区南ふ頭、鴨池港区鴨池港）
7 月 9 日	鹿児島運輸支局、鹿児島港支所との協議
7 月 20 日	アンケート調査実施（サザンビーチバレーボールフェスタ参加者）
8 月 20 日	鹿児島運輸支局、鹿児島港支所、いわさきコーポレーションフェリー事業部との協議（鴨池港使用について）
8 月 27 日	アンケート調査実施（自治会長会）
8 月 28 日	大隅地域振興局との協議（大根占港）
9 月 1 日	運航届提出（南九船舶）
9 月 5 日	鴨池港使用に関する申請書提出
9 月 12 日	係留許可、行政財産使用許可（鴨池港）
9 月 16 日	水域占用許可
9 月 29 日	いわさきコーポレーションとの協議
10 月 6 日	鴨池港棧橋の整備、いわさきコーポレーションとの協議
10 月 8 日	テスト運航
10 月 10 日	大根占・鹿児島試験運航の実施（～27 日・18 日間）

資料) 錦江町

(2) 試験運航の実施概要

航路、及び船舶の概要

試験運航では大根占港（堂之元）と鹿児島港鴨池港区鴨池港を結び、不定期航路として10月6日から9日まで試験運航、10月10日から27日まで旅客運航を行った。

使用船舶は株式会社南九エンジンドッグ所有の高速船を使用し、運航はその関連会社である有限会社南九船舶が行った。なお、事前予約制とし、受付は錦江町企画課が行った。その他、運航ダイヤ、船舶等の概要は以下の通りとなっている。

〔航路の概要〕

運航区間	大根占港（堂之元） ～ 鹿児島港鴨池港区鴨池港
運航期間	不定期航路開設により10月6日から9日まで試験運航、10月10日から27日まで旅客運航（旅客運航18日間）
運航便数・航海時間	1日3往復 約50分（予定）
運賃	無料（事前予約制・原則1日1人1往復以内）
運航事業者	有限会社南九船舶

〔運航ダイヤ〕

	大根占港発	鴨池港着		鴨池港発	大根占港着
1便	8：30頃	9：20頃	2便	9：30頃	10：20頃
3便	12：05頃	12：55頃	4便	13：10頃	14：00頃
5便	16：20頃 （10/14～ 15：40頃）	17：10頃 （10/14～ 16：30頃）	6便	17：20頃 （10/14～ 16：40頃）	18：10頃 （10/14～ 17：30頃）

注）5便、6便については安全運航上、14日以降時間を早めた

〔使用船舶の概要〕

船種及び船名	汽船 なんきゅう8号
総トン数・船舶の長さ	18トン 15.58メートル
幅・深さ	幅4メートル 深さ1.38メートル
船舶所有者	株式会社南九エンジンドッグ
最大搭載人員	20人（旅客12人 船員3人 その他の乗船者5人）
機関	小松製作所
連続最大出力	482PS（馬力） 2基
巡航速度	27ノット（時速50km）
最高速度	33ノット（時速61km）

資料）南九船舶

〔大根占・鹿児島航路マップ（試験運航区間）〕



〔試験運航の様子〕



大根占・鹿児島航路就航セレモニー



使用船舶「なんきゅう8号」

両港の発着所の位置

鹿児島市側の発着所は鴨池・垂水フェリーの発着所の北側で、浮き桟橋等が整備されていないことから、係留船と渡り桟橋を設置した。一方、錦江町側は既に有限会社南九船舶が大根占・指宿航路で使用している発着所に隣接した既存の渡り桟橋を利用した。

〔鹿児島市側発着所（鴨池港）〕



〔錦江町側発着所（大根占港）〕



(3) 試験運航の結果

運航状況

試験運航を行った平成20年10月10日～27日までの18日間は比較的天候に恵まれ、安全に運航することができた。運航開始日の10日、鴨池港発着所の係留船をつないでいた渡り棧橋が波の影響のため壊れたが、直ちに修復し、乗船者全員を無事に相手港へ運ぶことができた（新たな渡り棧橋を設置するため16日を運休した）。

また、所要時間を当初50分に設定していたが、船の揺れを防ぐために速度を24.0ノットから23.0ノットまで落とした結果、約60分の航海時間となった。それに応じて、使用燃料も550リットル（6便計）に落ち着いた。

〔試験運航の運航状況〕

	天候	波の状況	速度	燃料	運航時の問題点
10日(金)	曇り時々雨	1.0～1.5m	24.0	650	・鴨池港の棧橋が壊れた。
11日(土)	晴れ	1.5～2.0m	24.0	600	・少し波が高いが問題なく運航。
12日(日)	晴れ	1.0～1.5m	23.6	600	・視界少々悪いが問題なく運航。
13日(月・祝)	くもり	1.0～1.5m	23.4	600	・鴨池港での乗り降りの問題あり。
14日(火)	くもり一時雨	1.0～1.5m	23.6	550	・ワイパーが壊れ視界が悪い。
15日(水)	晴れ	1.0m	23.5	400	・鴨池港棧橋の問題で昼の便を運休。
16日(木)	運休（鴨池港棧橋の修理のため）				
17日(金)	晴れ	1.5～2.0m	23.0	550	・昼から波が立ってきたが問題なし。
18日(土)	晴れ	2.0m	23.0	550	・北東～東の風が強く、酔う客が出て来たため、最終便運休。
19日(日)	晴れ	1.5～2.0m	23.0	550	・午前、北東～東の風がやや強かった。
20日(月)	晴れ	1.0m	23.0	550	・海調良好。
21日(火)	晴れのち曇り	1.0～1.5m	23.0	550	・波も穏やかで運航問題なし。
22日(水)	晴れのち雨	1.5m	23.0	550	・夕方雨が降り出し視界悪し。
23日(木)	晴れ	1.0m	23.0	550	・運航問題なし。
24日(金)	曇り	2.0～2.5m	23.0	550	・昼から北西の風がやや強かった。
25日(土)	晴れ	1.0m	23.0	550	・波も落ち着き、運航問題なし。
26日(日)	曇りのち雨	1.0～1.5m	23.0	550	・夕方から雨で視界悪く風も出てきた。
27日(月)	晴れ時々曇り	1.0～2.0m	23.0	550	・北西の風の場合大根占沖は波が高いが薩摩半島寄りであれば走りやすい。

注) 速度の単位はノット、燃料はリットル

資料) 南九船舶 運航日誌

乗船者数

乗船客数は 847 人となり、一便あたりの平均乗船者は 8.6 人という結果となった。8:30(大根占港発) 16:40(鴨池港発)の便は平均 10.7 人であり、乗船希望者の大半が 2 人以上の乗船希望のため、断ったケースが多かった。そのため、この早朝、夕方の便は定員を超える需要があったものと考えられる。また、14 日や 24 日のように天候が悪い日や風の強い日は乗船率が低いが、条件が良好であれば平日、休日に関わらず乗船率は高くなっている。



鴨池港から乗り込む乗船客

今回の試験運航は 18 日間と短期間であり、まず新たな航路を試験的に開設することを一義としていた。そのため、試験運航の開始にあたっては広報活動や集客イベントなど利用促進に関する仕掛けをほとんど実施せず、錦江町民へは試験運航を知らせるチラシを配布し、船内での観光資源紹介マップを配布するにとどめた。それにも関わらず、このように乗船希望者が多かった要因としては運賃が無料であったことに加え、潜在的な利用需要によるものと考えられる。

〔試験運航の乗船者数〕

単位)人

	乗船者数	8:30	9:30	12:05	13:10	15:40	16:40
		大根占港発	鴨池港発	大根占港発	鴨池港発	大根占港発	鴨池港発
10日(金)	51	12	6	7	7	9	10
11日(土)	47	10	12	4	4	5	12
12日(日)	48	12	8	10	3	4	11
13日(月)	47	7	6	7	8	10	9
14日(火)	30	10	2	3	3	3	9
15日(水)	38	9	10			12	7
16日(木)	0						
17日(金)	64	12	10	10	8	12	12
18日(土)	39	11	11	9	8		
19日(日)	58	12	12	5	6	12	11
20日(月)	61	10	12	12	7	8	12
21日(火)	56	11	12	6	5	11	11
22日(水)	51	11	8	7	5	12	8
23日(木)	54	11	9	12	3	7	12
24日(金)	42	10	5	8	3	4	12
25日(土)	61	10	12	7	8	12	12
26日(日)	62	12	12	10	5	12	11
27日(月)	38	12	3	5	4	2	12
計	847	182	150	122	87	135	171
1便平均乗船	8.6	10.7	8.8	7.6	5.4	8.4	10.7

資料) 南九船舶

こうした条件を考慮すると、今回の試験運航の結果は一定の成果と捉えられるが、今後、事業性を判断する上では運賃を徴収すると同時に、利用促進の働きかけも行うといった中長期的な実証運航の実施が必要である。

〔試験運航時に船内配布した錦江町観光資源紹介マップ〕

美しい緑と清流の里 ～錦江町～

平成 17 年 3 月、旧大根占町と旧田代町が合併して誕生した「錦江町」は、錦江湾や照葉樹の森など豊かな自然に囲まれた「美しい緑と清流の里」である。

大根占港がある大根占地区には、雄大な自然を体感できる「神川大滝公園」「大滝の茶屋」「長次郎滝」や、海の幸、山の幸を揃えた物産館「しきの里」、夕日や温泉も楽しめる「トロピカルガーデンかみかわ」など観光施設が存在する。大根占港から少し足を伸ばして、海や川、食を堪能してはいかがでしょうか。

一方、田代地区は、とにかく周辺を豊かな山林に囲まれ、自然を思う存分に満喫できる地域である。特に、下流で雄大な滝を形成している雄川沿いでは、季節ごとに、それぞれの遊びや学びの場を提供してくれる。春には花見、夏には涼、秋には紅葉と、田代で一歩名残のつ不思議な風景を見学できるのが、花瀬公園である。遊歩道が河川に広がり、水量の少ないときには、そこで宴会などを催すことのできる自然の公園は、現在に限らず景勝の地として古くから知られ、なんと島津斉彬公も来訪した場所である。嘉永6(1853)年11月16日、向隅総検と称して大根や日向をぐるりと巡る視察の途中で一休みした場所が花瀬だった。ここに茶館が設けられ、松の植樹も行っている。残念ながら松は枯れてしまったが、茶亭の茶跡はしっかりと保存されている。青柳公と同じ気分、阿保からの眺めを楽しんでみてはいかがでしょうか。

さて、ここから少し上流へと向かえば、境内に広がる林の緑が美しい近津神社がある。特に目を引くのがモミの木で、社殿に向かう参道に、まるで神社全体を守っているようにどっしりと並んでいる。1日通りの4メートルのものが二本、2メートル以上が4本もある。モミの木は、このあたりが九州本土の南限とされている。となれば、木もさらに深い山林でないとあまり見ることがないという。となれば、さらに一見の価値がありそうである。神社の創建は、永禄8(1565)年で、この辺りを勢力圏としていた特従重長が宗廟新築のために勧請したと伝えられている。川を挟んで神社の対岸には、鶴戸神社がある。深奥のなかに祠が安置されていて、行き着くまでに少々苦勞するが、参拝する価値はある。

これら神社のさらに山手の斜面には、茶畑が広がっている。麓山と呼ばれる集落で、かつて身籠島に住んでいた人々が開拓した地域である。戦前身籠島から廣州に渡り、終戦後、廣州から旧田代にやってくる。麓山とは廣州にある地名であり、入植した人々は苦勞を重ねながら、美しい茶畑を開墾させ、この名を付けた。このように、錦江町は豊かな自然と、固有の歴史・文化が地域である。

(文責 NPO法人かごしま探検の会 代表理事 東川隆太郎)

大根占港周辺 観光マップ

〔錦江町民向けに作製した試験運航チラシ〕

“体験乗船者”募集中

大根占・鹿兒島航路試験運航実施

所要時間：約 50 分

錦江町
企画課

「錦江湾航路と陸路の交通ネットワーク促進協議会」では、鹿兒島市への交通移動時間の短縮と、交流人口増加や地域活性化の促進を図る目的で、高速船による試験運航を実施することになりました。

下記のような要領で試験運行を実施しますので、体験乗船をされたい方は、申し込んでください。

試験運航の概要

実施期間 平成20年10月10日(金)～10月27日(月)：18日間実施

運航区間 錦江町：大根占港(常之元)～鹿兒島市：鴨池港

所要時間 50分

乗船客数 12名

料 金 無料(アンケートに答えていただきます)

出港時間

大根占発	鴨池港着	鴨池港発	大根占港着
8:30頃	9:20頃	9:30頃	10:20頃
12:05頃	12:55頃	13:10頃	14:00頃
16:20頃	17:10頃	17:20頃	18:10頃

※ 両方の都合により、変更することがありますので、ご留意願います。

手続き方法

○ 電話予約にて、先着順に受け付けます。定員12名を超えた場合は、キャンセル待ちとなります。ただし、乗船できるとは限りません。また、予約は原則1人1往復以内とさせていただきます。

受付開始 10月6日(月)午前9時～

予約番号 0994-2-2-3032(錦江町役場企画課)

受付時間 8:30～17:00(土日祭日を除く)

資料) 錦江町

5 アンケート調査結果の概要

(1) 試験運航実施前の域外観光客向けアンケート調査結果

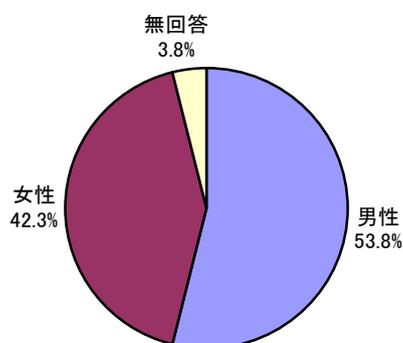
〔調査概要〕

調査の目的
・毎年、錦江町が実施しているサザンビーチバレーボールフェスタは錦江町外からの参加者が大半を占めることから、域外居住者に対する航路の利用可能性を探るためにアンケート調査を行ったもの。
調査対象
・サザンビーチバレーボールフェスタ参加者 300人
調査方法
・手渡し配布、回収
調査期間
・平成20年7月20日
回収状況
・有効回答数 130人（回収率：43.3%）

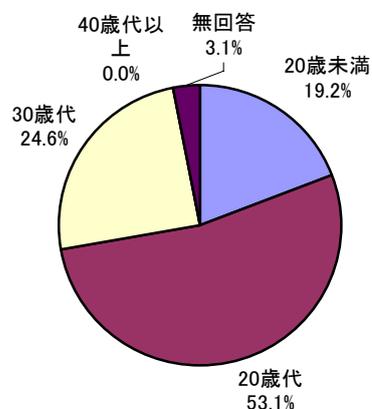
属性 ～回答者は男女比ほぼ同数、30歳代以下の比較的若い層～

回答者の性別をみると、「男性」が53.8%、「女性」が42.3%とほぼ同数であった。また、年齢をみると、「20歳代」が53.1%と半数を占め、次いで「30歳代」が24.6%、「20歳未満」が19.2%と30歳以下の比較的若い層となっている。

〔性別 N = 130〕

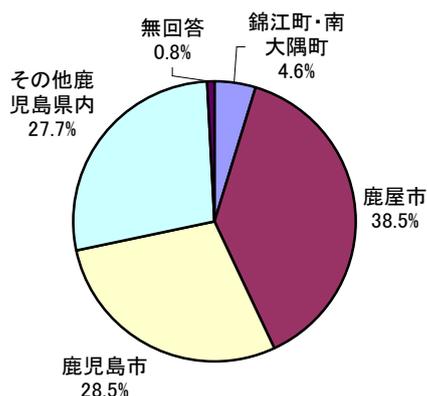


〔年齢 N = 130〕

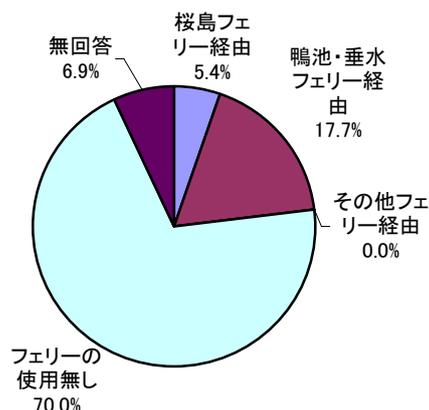


次に、回答者の居住地をみると、「鹿屋市」が38.5%で最も多く、次いで、「鹿児島市」が28.5%となっており、「錦江町・南大隅町」は4.6%にとどまっている。また、参加者が当地を訪れる際使用したフェリーを聞いたところ、「鴨池・垂水フェリー経由」が17.7%、「桜島フェリー経由」が5.4%となっており、これらの大半が鹿児島市からの参加者である。

〔居住地 N = 130〕



〔使用したフェリー N = 130〕

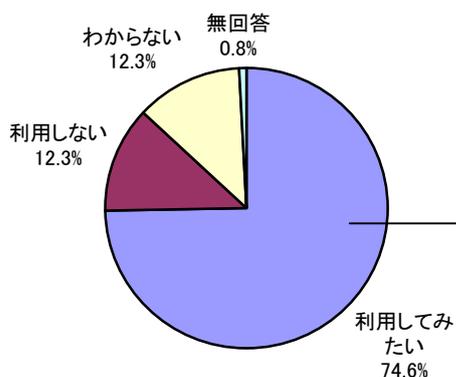


大根占鹿児島航路の利用意向 ~ 利用意向は比較的高い ~

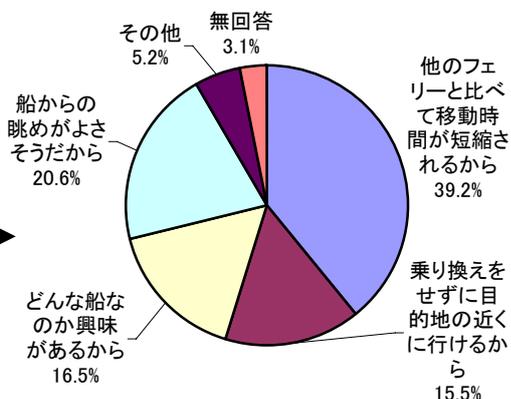
大根占鹿児島航路の利用意向を聞いたところ、「利用してみたい」とする回答が約4分の3を占め、「利用しない」「わからない」がそれぞれ12.3%となっている。

また、「利用してみたい」とした回答者にその理由を聞いたところ、「他のフェリーと比べて移動時間が短縮されるから」とする回答が約4割で最も多いが、一方で、「船からの眺めがよさそうだから」「どんな船なのか興味があるから」がそれぞれ約2割と比較的多くなっており、若い世代では移動手段の利便性に対する期待に加え、新しい航路自体への興味があることがうかがえる。

〔同航路の利用意向 N = 130〕



〔利用したい理由 N = 97〕



(2) 試験運航実施前の錦江町民向けアンケート調査結果

[調査概要]

調査の目的

- ・ 錦江町内の自治会長、及びその関係者に対し、今回の試験運航の実施概要を説明後、アンケート調査を実施した。地元住民に対する航路の利用可能性を探るとともに、本年度の試験運航の実施内容の参考とするもの。
- ・ 本調査結果を基に、10月の試験運航の内容を決定した。

調査対象

- ・ 自治会長会出席者 120人

調査方法

- ・ 手渡し配布、回収

調査期間

- ・ 平成20年8月27日

回収状況

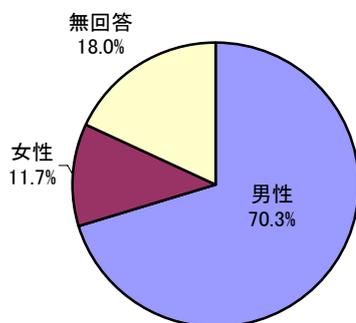
- ・ 有効回答数 111人 (回収率：92.5%)

属性 ~ 男性が約7割、50歳代 + 60歳代で約半数 ~

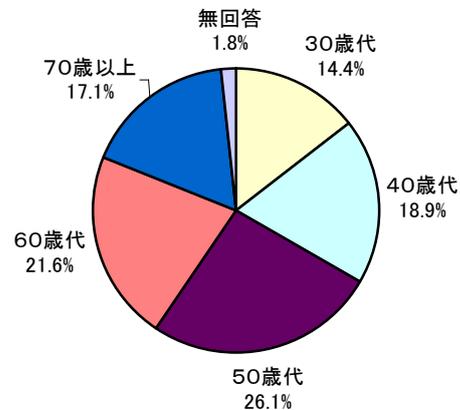
回答者の性別をみると、「男性」が約7割、「女性」が約1割となっている。

また、年齢をみると、「50歳代」が26.1%で最も多く、次いで「60歳代」が21.6%と50歳代 + 60歳代で約半数となっている。

[性別 N = 111]



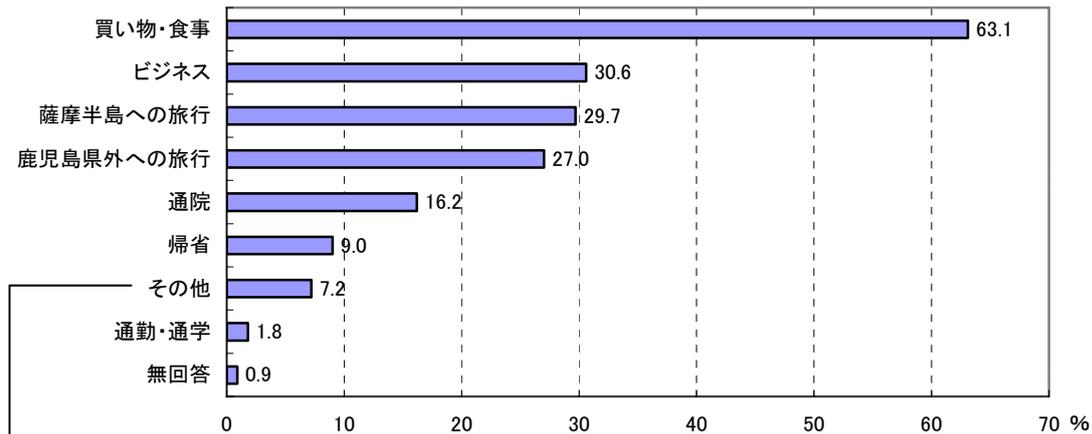
[年齢 N = 111]



同航路の利用目的 ～「買い物・食事」の利用目的が多い～

大根占鹿児島航路が開設された場合の利用目的をみると、「買い物・食事」が 63.1%で最も多く、次いで「ビジネス」「薩摩半島への旅行」「鹿児島県外への旅行」がそれぞれ約 3 割となっている。

〔同航路の利用目的 N = 111・複数回答〕



〔その他の回答内容（抜粋）〕

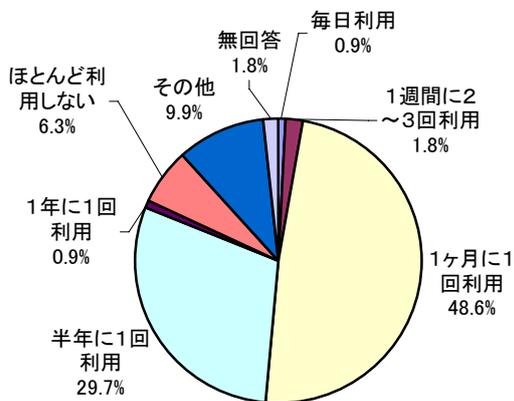
- ・子供と面会。（男性、70歳以上）
- ・会社の支店が近くにある為。（男性、50歳代）
- ・盆、正月での訪問の為。（男性、50歳代）

同航路の利用頻度 ～「1カ月に1回利用」が半数～

利用頻度をみると、「1カ月に1回利用」が 48.6%で最も多く、次いで「半年に1回利用」が 29.7%となっており、「ほとんど利用しない」は 6.3%にとどまっている。

なお、「その他」には「1カ月に2～3回利用」とする意見が多くみられた。

〔同航路の利用頻度 N = 111〕

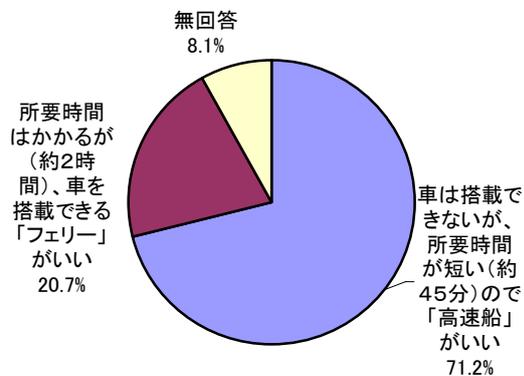


同航路の使用船舶、及び鹿児島側の発着港 ～鹿児島本港区と鴨池港区が約半数～

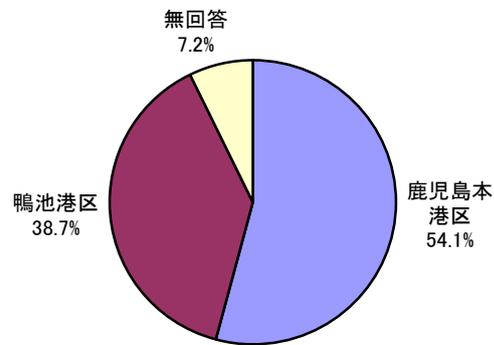
同航路に使用する船舶の形態をみると、「高速船」を希望する意見が71.2%と約7割を占め、「フェリー」(20.7%)を大幅に上回った。

また、希望する鹿児島側の発着港をみると、「鹿児島本港区」(54.1%)が「鴨池港区」(38.7%)を上回った結果となった。その理由として、両港それぞれの「二次アクセスの良さ」を挙げる意見以外に、鹿児島本港区を選択した回答者では「買い物に便利」という意見が多い一方、鴨池港区を選択した回答者では「県庁が近く便利」「ビジネスの利用に便利」という意見が多くなっている。また、「利用率を高めるために両方寄港してほしい」という意見もみられた。

〔使用船舶 N = 111〕



〔鹿児島側の発着港 N = 111〕



〔鹿児島側の発着港を選択した理由(自由回答)〕

- 鹿児島本港区を選択した回答者の理由
- ・利用する目的が、買物等によるため。(女性、50歳代、鹿児島本港区)
 - ・行く理由が買物や食事なので、天文館に近い方が便が良いので。(女性、40歳代、鹿児島本港区)
 - ・移動の利便がよいから。(男性、40歳代、鹿児島本港区)
 - ・ショッピングや見学などが出来る施設が多い為。(男性、30歳代、鹿児島本港区)
 - ・利用頻度が多いところに近い。(女性、30歳代、鹿児島本港区)
 - ・車が渡せないなら本港区のほうが便利そう。(男性、30歳代、鹿児島本港区)
 - ・本港区であれば利用出来る交通機関が多い。(女性、40歳代、鹿児島本港区)
 - ・私の場合、買い物での利用なので、本港区を希望します。(女性、30歳代、鹿児島本港区)
 - ・中央駅、天文館へのアクセスがよい。(男性、50歳代、鹿児島本港区)
 - ・薩摩半島、県外への旅行に便利。(男性、30歳代、鹿児島本港区)
 - ・活動域に近い為。(男性、30歳代、鹿児島本港区)
 - ・天文館や中央駅まで徒歩でも行ける。(市電利用も便利) (男性、30歳代、鹿児島本港区)

- ・中央駅や天文館に近い。(男性、40歳代、鹿児島本港区)
- ・鴨池港区は着いてからの交通が不便に感じる。(男性、30歳代、鹿児島本港区)
- ・電車が近い。(女性、70歳以上、鹿児島本港区)
- ・街に近くて便利だから。(男性、30歳代、鹿児島本港区)
- ・中心部に近い。(男性、60歳代、鹿児島本港区)
- ・港についてから後の交通手段の便がより良いほうが良い。(女性、40歳代、鹿児島本港区)
- ・買い物(男性、70歳以上、鹿児島本港区)
- ・水族館、天文館が近いから。(男性、60歳代、鹿児島本港区)
- ・天文館や西本願寺などに近いから。(男性、60歳代、鹿児島本港区)
- ・買い物に便利。(女性、50歳代、鹿児島本港区)
- ・交通の利便性が良いから。(男性、70歳以上、鹿児島本港区)
- ・3号線への足掛かりとして。(男性、50歳代、鹿児島本港区)
- ・買い物に便利である。(男性、50歳代、鹿児島本港区)
- ・天文館が近いので。(男性、50歳代、鹿児島本港区)
- ・鴨池には店が少ない。(男性、50歳代、鹿児島本港区)
- ・病院に行く為。(男性、50歳代、鹿児島本港区)
- ・利用度が高い。(男性、60歳代、鹿児島本港区)
- ・天文館が近い。(男性、30歳代、鹿児島本港区)
- ・買い物の都合。(女性、40歳代、鹿児島本港区)
- ・着いてからの交通手段が多い。(男性、40歳代、鹿児島本港区)
- ・市街地に近い。(男性、50歳代、鹿児島本港区)

鴨池港区を選択した回答者の理由

- ・ビジネスで利用するのに、鴨池の方が便利なので。(男性、30歳代、鴨池港区)
- ・県庁が近い。(男性、40歳代、鴨池港区)
- ・近いので。(男性、50歳代、鴨池港区)
- ・子供の居住地が鴨池。(男性、70歳以上、鴨池港区)
- ・鴨池・垂水フェリーがあるすぐ近くに会社の支店がある。(男性、50歳代、鴨池港区)
- ・鴨池港から路線バスが発着。(男性、60歳代、鴨池港区)
- ・仕事上、通院(男性、70歳以上、鴨池港区)
- ・県庁に行く時が良い。(男性、50歳代、鴨池港区)
- ・バス、タクシーがある。(男性、60歳代、鴨池港区)
- ・新たな商業施設に近いから。(男性、30歳代、鴨池港区)
- ・県庁が近い。(男性、50歳代、鴨池港区)
- ・ビジネスを考えた場合、県庁に近い方が、利用する回数が増えると思われる。(男性、40歳代、

鴨池港区)

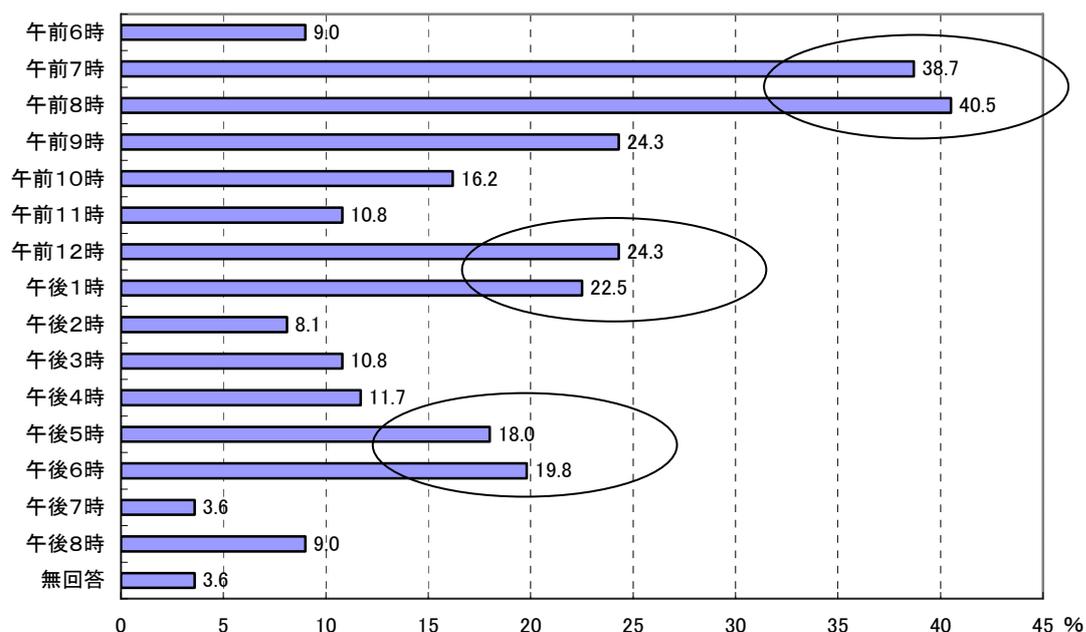
- ・ビジネスでの利用が多い為、鴨池港が便利である。又鹿児島市へ渡れば交通網は整備されている為。(、40歳代、鴨池港区)
- ・県庁が近い。(男性、40歳代、鴨池港区)(男性、60歳代、鴨池港区)
- ・買い物の利用。(、60歳代、鴨池港区)
- ・県庁も近く、南薩方面等への便も良い。(男性、50歳代、鴨池港区)
- ・役所が近い方が都合がよい。(男性、50歳代、鴨池港区)
- ・鴨池港区を希望しましたができれば両方寄港してほしい。その方が利用率は高くなるのでは。(男性、50歳代、鴨池港区)
- ・利用する回数が多い。(女性、60歳代、鴨池港区)
- ・現在、鴨池港区を中心に活動し、行動状況が分かっているため。(男性、40歳代、鴨池港区)

希望する大根占港発の運航時間帯 ～早朝の利用意向が高い～

運航を希望する大根占港発の運航時間帯をみると、「午前8時」(40.5%)、「午前7時」(38.7%)、「午前9時」(24.3%)という早朝便の回答が多く、次いで「午前12時(正午)」(24.3%)、「午後1時」(22.5%)の正午前後、「午後6時」(19.8%)、「午後5時」(18.0%)という夕方の回答が続いている。

これは回答を3つまで選択できるようにしたことが影響しているとみられる。

[希望する大根占港発の運航時間帯 N = 101・複数回答]

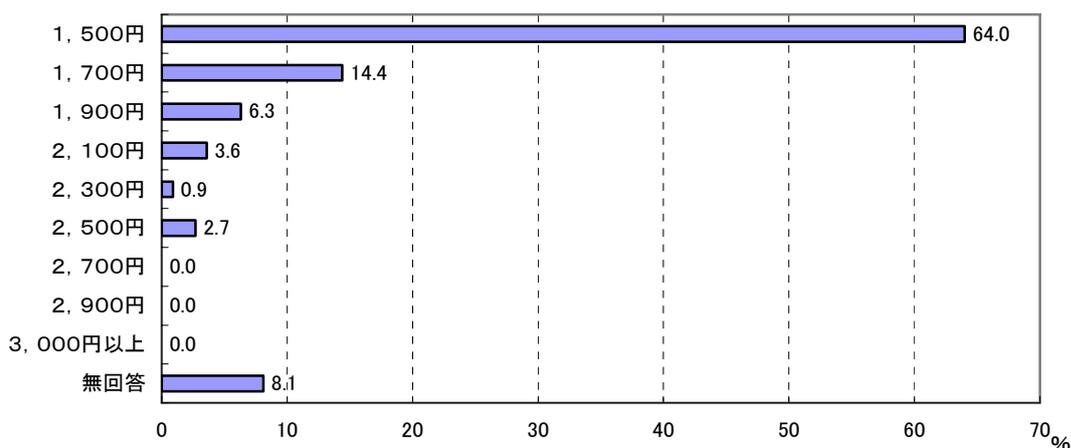


希望する片道運賃 ～6割強が「1,500円」を希望～

本格運航後、希望する片道運賃をみると、「1,500円」が64.0%で最も多く、やはり利用者としては安い運賃を望んでいることが分かる。しかし、「1,700円」が14.4%、「1,900円」が6.3%と合わせて約2割の回答がある。

本格運航に向けては事業採算性を考慮した運賃設定が必要であるが、2,000円未満でなければ利用者の理解は得にくい状況にあると考えられる。

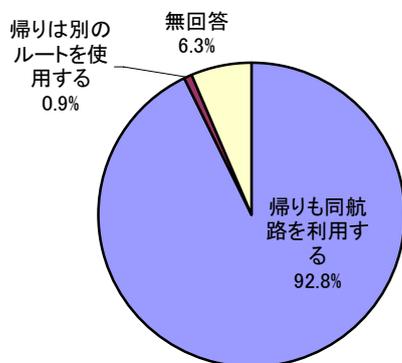
〔希望する片道運賃 N = 111〕



同航路の帰り便の利用 ～往復利用がほとんどを占める～

同航路を利用した際、その帰り便も利用するか、聞いたところ、約9割が「帰りも同航路を利用する」という回答であった。車両を積載しない「高速船」を希望する回答が約7割であったことから、別のルートは使用しづらい側面があると思われる。

〔同航路の帰り便の利用 N = 111〕



鹿児島市内から訪れる観光客に紹介したい観光資源

錦江町民が鹿児島市からの観光客に紹介したい観光資源をみると、神川大滝や花瀬公園、照葉樹の森、トロピカルガーデン神川など雄大な自然を活かした施設、ふる里館やにしきの里など農産物直売所が多く挙げられ、「自然体験型の観光を取り入れる」「江戸～明治にいた人物の観光」という意見もみられた。

〔鹿児島市内から訪れる観光客に紹介したい観光資源（自由回答）〕

- ・奥花瀬（男性、30歳代）
- ・神川大滝、花瀬、トロピカルガーデン神川（女性、40歳代）
- ・花瀬公園、照葉樹の森、ニジマス釣り場（男性、40歳代）
- ・大滝公園、トロピカルガーデン、にしきの里、ふるさと館などの施設で、観光やショッピングを楽しんで欲しい。（男性、30歳代）
- ・大滝、花瀬（男性、30歳代）
- ・大滝、花瀬、照葉樹の森（男性、30歳代）
- ・神川大滝（女性、30歳代）
- ・ふる里館（男性、30歳代）
- ・花瀬公園（男性、30歳代）
- ・照葉樹の森（男性、40歳代）
- ・奥花瀬、ニジマス釣り場（男性、30歳代）
- ・特産物（男性、60歳代）
- ・茶、椎茸（-、70歳以上）
- ・花瀬（公園、マス釣り、キャンプ場 etc）（女性、40歳代）
- ・田代・せせらぎ館（男性、50歳代）
- ・大原のせせらぎ館、にしきの里（男性、50歳代）
- ・神川の浜（女性、50歳代）
- ・江戸～明治にいた人物の観光良い。（男性、60歳代）
- ・自然体験型の観光を取り入れる。（イベントとして）（男性、50歳代）
- ・大滝公園、にしきの里、ふるさと館、トロピカル（男性、40歳代）
- ・花瀬公園（男性、30歳代）
- ・神川大滝、ソーメン流し、食事（男性、60歳代）
- ・大滝の茶屋、にしきの里（男性、50歳代）
- ・大滝、根占道の駅、大砲（女性、60歳代）
- ・神川大滝など（男性、40歳代）

同航路の開設に対する意見や提案（自由意見）

錦江町民のアクセスの整備に関して

- ・交通の不便さから町内での生活に不満をもつことがあります。マイカーがない限り、行動の範囲がかなり制限されている現状が、特に田代地区など多々あると思います。あれもこれもという訳にはいかないでしょうが、住民の生活が便利で豊かになる手段があれば、良く検討されて可能であるなら開設して欲しいと思います。（女性、40歳代）
- ・大根占港の駐車場の確保。（男性、50歳代）
- ・市内に渡ってからの交通手段を考えると、カーフェリー所要時間をもう少し短くできないか。（男性、40歳代）
- ・コミュニティバスの運行数を増やし、田代地区までエリアを拡大すれば観光客は増えると思う。まずは町民の利便を考えた方がいい。定期便で運航し赤字覚悟で始めないと客はつかない。（、40歳代）

鹿児島市内からの観光客の呼び込みに関して

- ・観光客を呼ぶ為には、大根占港についてからの移動手段を考えて連携をとらないと、レンタカーとなると出費が増えるので敬遠されるのではと危惧される。（女性、40歳代）
- ・錦江町へ市内から来た人への交通の利用を考えてみてはどうか。たとえば、町内観光や物産館などを回るバスの運用。大根占港からの乗車で回り大根占港への下車のルートでバスを運用してみてはどうか？（男性、30歳代）
- ・車を搭載できた方が便利が良いと思います。搭載できない場合には、レンタカーが利用できた方が良いと思います。（男性、40歳代）
- ・車が搭載できるフェリーでないと鹿児島市等から来る人は不便そう。（男性、30歳代）
- ・大根占港側に車のレンタカーを開設したら。（男性、40歳代）
- ・特産品の開発、観光ルート及び、周辺の受入れ体制の整備。（男性、60歳代）
- ・錦江町での楽しめる施設が必要。錦江町での宿泊施設（現代風の）が必要。（男性、60歳代）

鹿児島市内への通学の可能性について

- ・通学が出来る状況にあれば（学割などあればなお良い）。子供の進学のために町を離れる方もいらっしゃると思います。その回避にもならないでしょうか。（女性、40歳代）

その他

- ・鹿児島市への移動時間が短縮され、日常の行動範囲がひろがる。大隅半島では体験できない、利用できない施設も身近になる。良い事だ。運賃が高いと困る。（特に若者）（男性、30歳代）
- ・必要ですか？（男性、40歳代）
- ・車を搭載しても、もう少し速く（時間短縮）はできませんか？（女性、50歳代）

- ・大根占より陸路で垂水まで車で向かい、フェリーを使って鹿児島まで 1 時間 30 分以上かかるので、時間が短縮されて良い。(男性、50 歳代)
- ・ぜひ開設してほしい。(男性、50 歳代)
- ・黒字航路になればいいですが。(女性、50 歳代)
- ・大いに良いと思う。(男性、60 歳代)
- ・航路開設した場合、採算がとれるのか。(男性、40 歳代)
- ・ぜひ、定期便での実現を願っています。(男性、30 歳代)
- ・時間短縮を目指していただければと思います。(男性、40 歳代)
- ・車搭載で高速船が望まれる。時代は先へ進んでいく。(男性、50 歳代)
- ・ぜひ、実現して欲しい。(男性、50 歳代)
- ・時間の短縮により、利便さを希望しています。(男性、40 歳代)

(3) 試験運航乗船客向けアンケート調査結果

[調査概要]

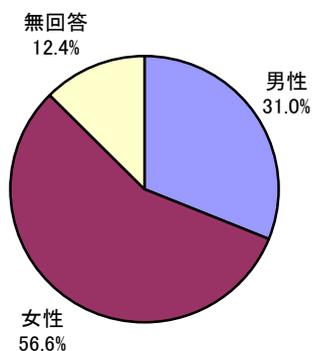
<p>調査の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年 10 月に実施した試験運航の乗船客に対して、居住地や性別、年齢などの属性や、二次アクセスの利用状況、試験運航の感想（評価）、本格運航に向けた意向や課題などを調査し、来年度以降の計画策定に活用するもの。 <p>調査対象</p> <ul style="list-style-type: none"> ・試験運航の延べ乗船客 847 人 ・（往復利用の場合 1 回のみ回答とするため）調査対象 462 人と推定 アンケート結果により 768 人（全体の 90.7%）が往復利用。 <p>調査方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗組員による手渡し配布、回収 <p>調査期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年 10 月 10 日～27 日 <p>回収状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有効回答数 426 人（推定回収率：92.2%）
--

属性 ～大隅半島側の利用者は「錦江町」「南大隅町」居住者に限定される～

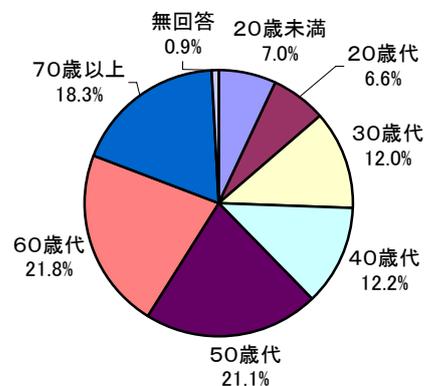
回答者の性別をみると、「女性」が 56.6%、「男性」が 31.0%となっている。

また、年齢をみると、「60 歳代」が 21.8%、「50 歳代」が 21.1%、「70 歳以上」が 18.3%となっており、これらを合わせると約 6 割の乗船者が 50 歳以上であることが分かる。

[性別 N = 426]



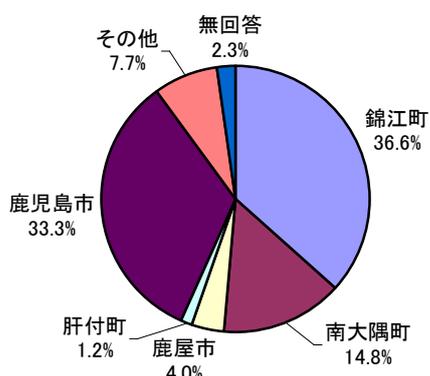
[年齢 N = 426]



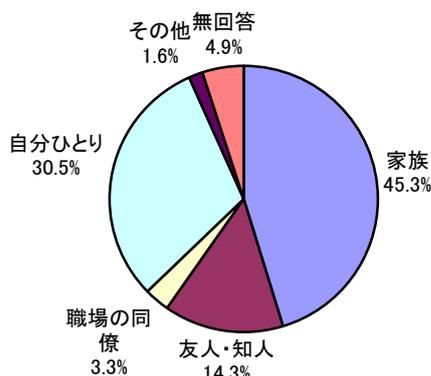
乗船者の居住地をみると、「錦江町」が 36.6%で最も多く、次いで、「鹿児島市」が 33.3%、「南大隅町」が 14.8%となっている。また、「その他」は日置市の回答が多くみられる。つまり、大隅半島側のマーケットはほとんど錦江町、及び南大隅町に限定されることがうかがえる一方、鹿児島市の利用者も比較的多くなっていることが分かる。

また、同伴者をみると、「家族」が 45.3%、次いで「自分ひとり」が 30.5%となっている。

〔居住地 N = 426〕



〔同伴者 N = 426〕

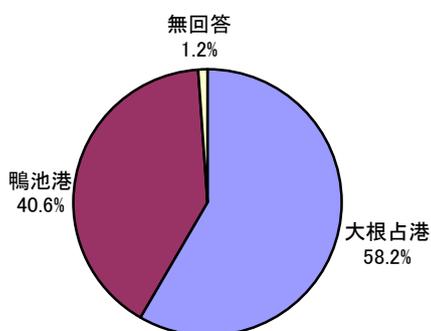


乗船当日の乗船港 ～大根占港発の乗船者が約 6 割～

乗船当日の乗船港をみると、「大根占港」が 58.2%、「鴨池港」が 40.6%となっており、「大根占港」から出発する割合が 17.6 ポイント高くなっている。

これを居住地別にみると、当日「大根占港」から乗船した回答者のうち 82.1%が錦江町、及び南大隅町居住者、一方、「鴨池港」から乗船した回答者のうち 78.4%が鹿児島市在住者である。

〔乗船当日の乗船港 N = 426〕



〔乗船港ごとの居住地 N = 412〕

大根占港発乗船客の居住地	
錦江町	57.7%
南大隅町	24.4%
鹿屋市	7.1%
鴨池港発乗船客の居住地	
鹿児島市	78.4%
その他（日置市等）	11.7%
錦江町	8.2%

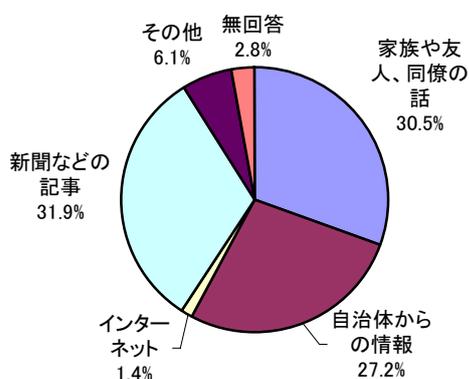
注) 無回答を除く

試験運航を知った情報経路 ～ 錦江町のみ自治体から事前案内～

今回の試験運航を知った情報経路をみると、「新聞などの記事」が31.9%、「家族や友人、同僚の話」が30.5%、「自治体からの情報」が27.2%となっている。なお、これを居住地別にみると、錦江町では「自治体からの案内」が7割弱、鹿児島市では「新聞などの記事」が約5割、「家族や友人、同僚の話」が約4割で多くなっている。

錦江町では事前に自治会の協力を得て、各世帯にチラシを配布していることが影響していると考えられる。一方、南大隅町や鹿児島市などに対しては広報活動を行っていないことから、新聞記事や口コミによる利用が大半となっており、本格運航に向けては航路利用のメリットを伝えるなど利用促進策を講じることで、需要拡大の可能性はあると考えられる。

〔試験運航を知った情報経路 N = 426〕



〔居住地別にみた試験運航を知った情報経路〕

	1位	2位	3位
錦江町 (N = 151)	自治体からの情報 (66.2%)	家族や友人、同僚の話 (23.2%)	新聞などの記事 (8.6%)
南大隅町 (N = 63)	新聞などの記事 (57.1%)	家族や友人、同僚の話 (31.7%)	その他 (7.9%)
鹿児島市 (N = 137)	新聞などの記事 (49.6%)	家族や友人、同僚の話 (38.0%)	その他 (8.0%)

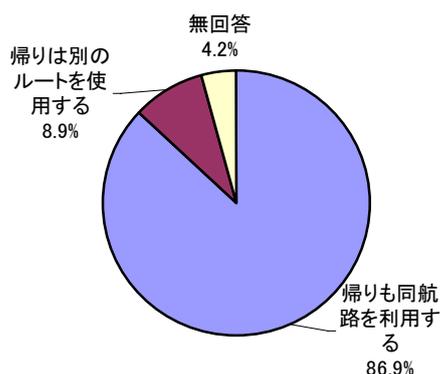
注) 無回答を除く

乗船当日の帰り便の利用 ～乗船客の大半が往復利用～

乗船当日の帰り便も同航路を利用するか、聞いたところ、9割弱が「帰りも同航路を利用する」と回答し、「帰りは別のルートを使用する」は8.9%にとどまっている。

なお、「帰りは別のルートを使用する」回答者のうち同伴者をみると、「自分ひとり」での乗船が54.3%と最も多くなっている。

〔乗船当日の帰り便の利用 N = 426〕



相手港到着後の過ごし方

今回の試験運航で相手港に到着した後の過ごし方を聞いたところ、錦江町、南大隅町からの乗船客は買い物やレジャーなど比較的目的が明確になっているのに対し、鹿児島市からの乗船客は「大根占港周辺のまち歩き」「港についてから決める」などといった回答がみられ、今回の試験運航をきっかけに日帰り旅行で“ぶらり”訪れた乗船客が比較的多かったと考えられる。

〔相手港到着後の過ごし方（抜粋）〕

錦江町・南大隅町での観光・まち歩き

- ・根占見学（女性、60歳代、その他）
- ・大根占散策（-、70歳以上、鹿児島市）
- ・大根占散策（買い物）（-、70歳以上、鹿児島市）
- ・大根占を散策します。（男性、70歳以上、鹿児島市）
- ・根占の知人訪問、他イセエビも食べたい。温泉があれば入ってみたい。町をぶらつくことも。（男性、70歳以上、鹿児島市）
- ・バスの便が良ければ、佐多方面に行きたい。（女性、50歳代、鹿児島市）
- ・交通手段にもよるが、佐多岬方面に行きたい。観光を考えている。（男性、50歳代、鹿児島市）
- ・大根占を歩き回る。佐多まで足を伸ばす（手段があれば）。田舎の良さ満喫。（女性、40歳代、

鹿児島市)

- ・大根占周辺の見物 (男性、70歳以上、鹿児島市)
- ・大根占観光(ぶらぶら歩き) (女性、60歳代、鹿児島市)
- ・根占温泉で入浴、食事 (女性、50歳代、鹿児島市)
- ・大根占を散策して食事をする予定 (女性、50歳代、鹿児島市)
- ・初めて大根占に行くので、帰りの便(大根占 鴨池港)までの間、大根占港の付近や歩いて行ける範囲をぶらっと歩いてみようと思う。(女性、30歳代、鹿児島市)
- ・初めての町なので、付近をぶらぶらしてみたいです。(男性、70歳以上、鹿児島市)
- ・初めての訪問、街を歩きたい。街の歴史など興味があるけど、何か案内パンフでもあるのが不安。本格的に運航される場合、街の観光名所等をよろしく。(男性、70歳以上、鹿児島市)
- ・大根占でなにかおいしい物を食べたい。いろんな出会いを楽しみたい。とても便利な最高の船です。(男性、70歳以上、鹿児島市)
- ・大根占港に着いて何か見物する所があれば見物したい。初めてのことでゆえ、行ってから決めたいと思います。(女性、70歳以上、鹿児島市)

ネッピー館や物産館巡り

- ・ネッピー館か神川大滝 (男性、50歳代、鹿児島市) (男性、60歳代、鹿児島市)
- ・ウォーキング、ネッピー館(温泉、食事) (男性、40歳代、鹿児島市) (女性、30歳代、鹿児島市)
- ・道の駅へ行く。温泉(ネッピー館)に行く。雄川まで足を伸ばしたいが、到着後の交通事情を見てから。(女性、50歳代、鹿児島市)
- ・物産館(にしきの里)に行きたい。町内散策 (女性、50歳代、鹿児島市)
- ・物産館に行ってみようと思っています。(男性、60歳代、鹿児島市)

魚釣り

- ・魚釣り (女性、30歳代、鹿児島市)
- ・散策、魚釣り (男性、30歳代、鹿児島市)
- ・魚釣 (男性、50歳代、錦江町)
- ・魚釣 (男性、30歳代、錦江町)
- ・町内見物、釣り (男性、60歳代、鹿児島市)
- ・釣り (男性、20歳未満、鹿児島市)
- ・釣り、温泉。(男性、50歳代、鹿児島市)
- ・食事。周辺散策。釣り。(-、60歳代、鹿児島市)
- ・大根占港に釣り。(男性、50歳代、鹿児島市)

温泉

- ・温泉入浴。（男性、40歳代、鹿児島市）
- ・町内観光と温泉入浴のつもり。（男性、70歳以上、鹿児島市）
- ・温泉、食事（男性、50歳代、鹿児島市）
- ・親戚の家に行き、買い物、温泉に入り帰りたい。（女性、60歳代、鹿児島市）
- ・特産品の買い物と温泉。（男性、70歳以上、鹿児島市）

その他

- ・研修（県看護協会）（女性、50歳代、錦江町）
- ・研修会（女性、40歳代、錦江町）
- ・勉強会（女性、70歳以上、南大隅町）
- ・選抜高校野球観戦（鴨池で）（女性、70歳以上、南大隅町）
- ・鴨池球場で野球観戦。選抜高校の決勝戦。（男性、70歳以上、南大隅町）
- ・施設めぐり（女性、50歳代、南大隅町）
- ・水族館に行って、城山観光ホテルに泊まり、帰る。（女性、30歳代、南大隅町）
- ・平川動物園（男性、70歳以上、錦江町）
- ・博物館（女性、60歳代、錦江町）
- ・合唱発表会（女性、30歳代、錦江町）
- ・県交流センター、コンサート（女性、40歳代、錦江町）
- ・友人宅への訪問とバスを使って太平洋を見に行く。（男性、50歳代、鹿児島市）
- ・娘と展覧会を見に行く。（-、50歳代、錦江町）
- ・木市（女性、70歳以上、錦江町）
- ・従妹と山歩き（女性、50歳代、錦江町）
- ・錦江町役場とタイアップのイベントを行うための打ち合わせ。（-、60歳代、鹿児島市）

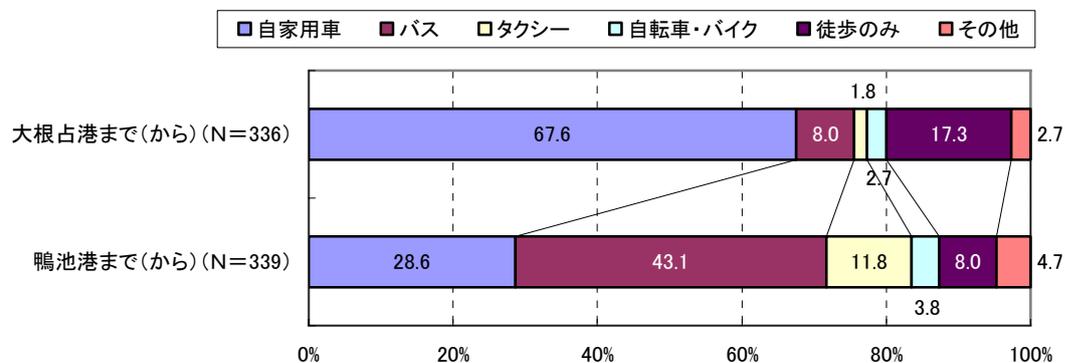
乗船当日の港まで（から）の交通手段 ～大根占港の公共交通はほとんど利用せず～

乗船当日の大根占港、鴨池港まで（から）の交通手段（二次アクセス）の状況を見ると、大根占港では「自家用車」が67.6%で最も多く、鴨池港では「バス」が43.1%で最も多く、次いで「自家用車」が28.6%となっている。

これを錦江町、南大隅町居住者に限定し、鴨池港での交通手段をみると、「バス」が56.6%、「タクシー」が18.7%となっている。一方、鹿児島市居住者の大根占港での交通手段をみるとバスは14.9%にとどまり、「自家用車」が40.2%と最も多くなっている。これは親族や知人の送迎車の利用が推測される。

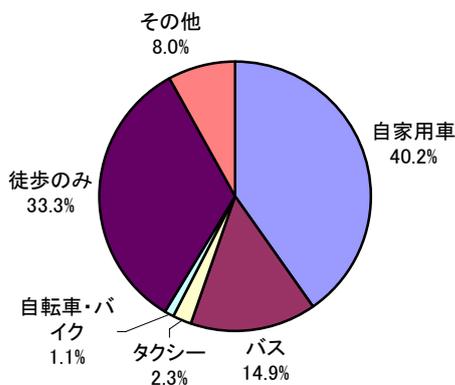
加えて、「徒歩のみ」が33.3%と比較的多くあり、今回の試験運航にきっかけに日帰り旅行を目的とした利用者が港周辺を徒歩で移動したことが推測される。

〔乗船当日の港まで（から）の交通手段〕



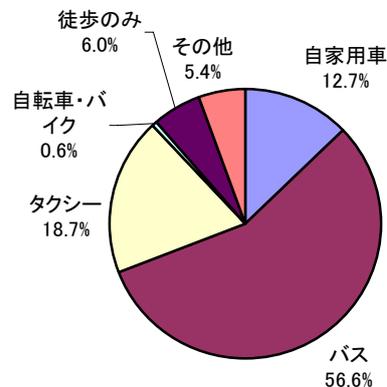
注) 無回答を除く

〔鹿児島市在住者の大根占港での交通手段 N = 87〕



注) 無回答を除く

〔錦江町、南大隅町在住者の鴨池港での交通手段 N = 166〕



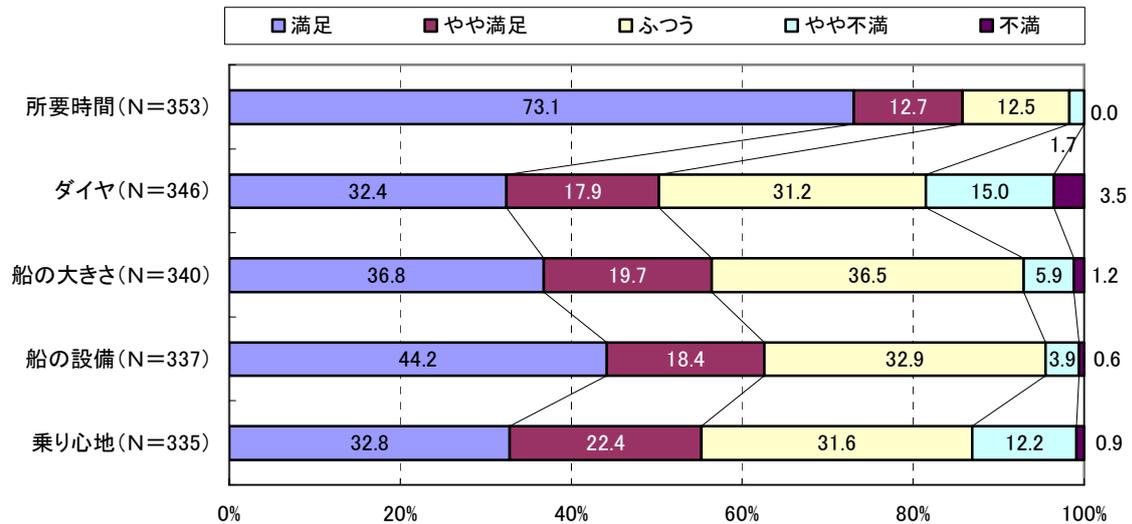
注) 無回答を除く

乗船後の航路全般の感想（評価） ～航路全般に関して比較的评价が高い～

乗船してみた同航路の感想をみると、設問項目の大半が「満足～ふつう」であり全体的に评价が高い。特に、錦江町と鹿児島市を約60分で結んだ「所要時間」については約7割が「満足」としている。

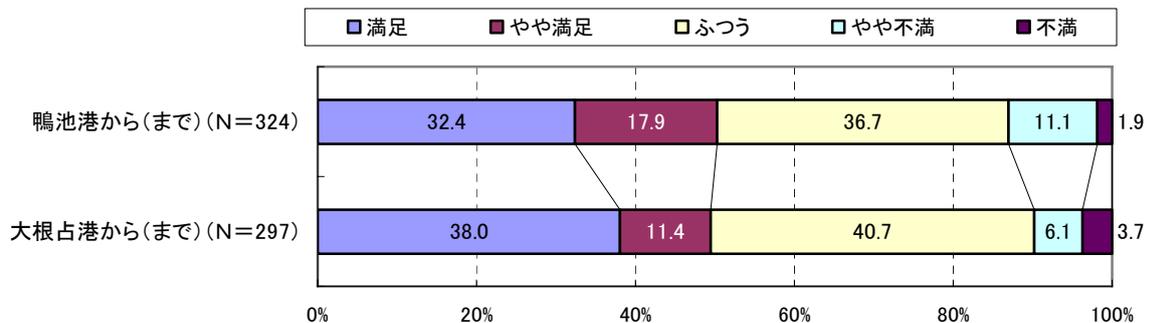
しかし、「やや不満～不満」が10%を超え比較的高い項目として、「ダイヤ」(18.5%)、「船の乗り心地」(13.1%)となっている。その理由として、ダイヤについては「運航便数を増やして欲しい」「もう少し遅い時間帯を設定して欲しい」、船の乗り心地については「揺れが思ったよりある」などといった意見がみられた。今回の試験運航は乗船者からの评价は概ね高いと言えるが、こうした乗船者の指摘事項に関しては検討の余地があると考えられる。また、港からの交通手段については他の設問項目と比べて、「ふつう」とする回答が多い。

〔乗船後の航路全般の感想（評価）〕



注) 無回答を除く

〔港から(まで)の交通手段の感想（評価）〕



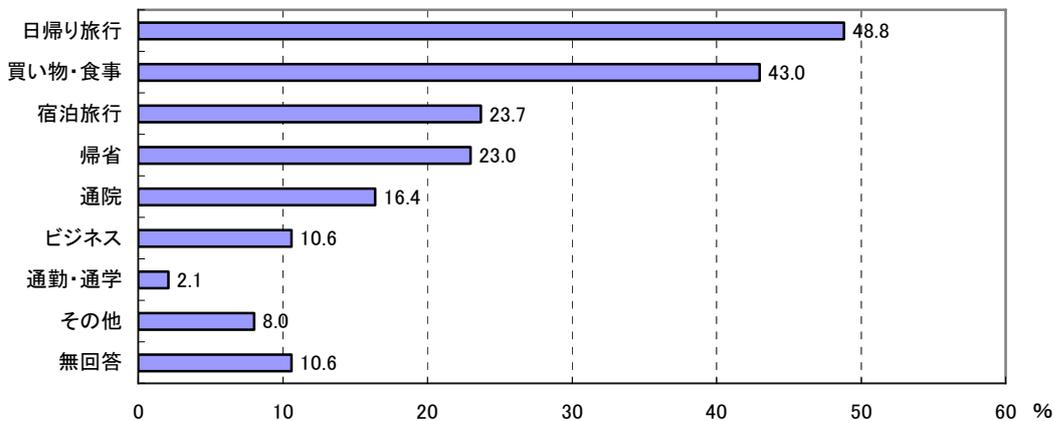
注) 無回答を除く

本格運航後利用する目的 ~ 錦江町居住者は「通院」、鹿児島市は「帰省」が多い~

今後、本格運航した際の想定される利用目的をみると、「日帰り旅行」が 48.8%、次いで「買い物・食事」が 43.0%で多くなっている。

これを居住地別にみると、錦江町や南大隅町居住者では上記 2 項目に続き、「通院」とする回答が 3 割強となっており、一方、鹿児島市居住者では「日帰り旅行」(59.8%)に続いて、「帰省」が 3 割強と比較的高くなっていることが分かる。こうした通院客、帰省客は固定客になる可能性が高いことから、利用促進に関してはターゲットとして設定することも検討する必要がある。

〔本格運航後利用する目的 N = 426・複数回答〕



〔居住地別にみた本格運航後利用する目的 複数回答〕

	1 位	2 位	3 位	4 位
錦江町 (N = 139)	買い物・食事 (74.1%)	日帰り旅行 (50.4%)	通院 (31.7%)	宿泊旅行 (26.6%)
南大隅町 (N = 56)	買い物・食事 (73.2%)	日帰り旅行 (48.2%)	通院 (33.9%)	宿泊旅行 (26.8%) 帰省 (26.8%)
鹿児島市 (N = 127)	日帰り旅行 (59.8%)	帰省 (33.9%)	宿泊旅行 (26.0%)	買い物・食事 (14.2%)

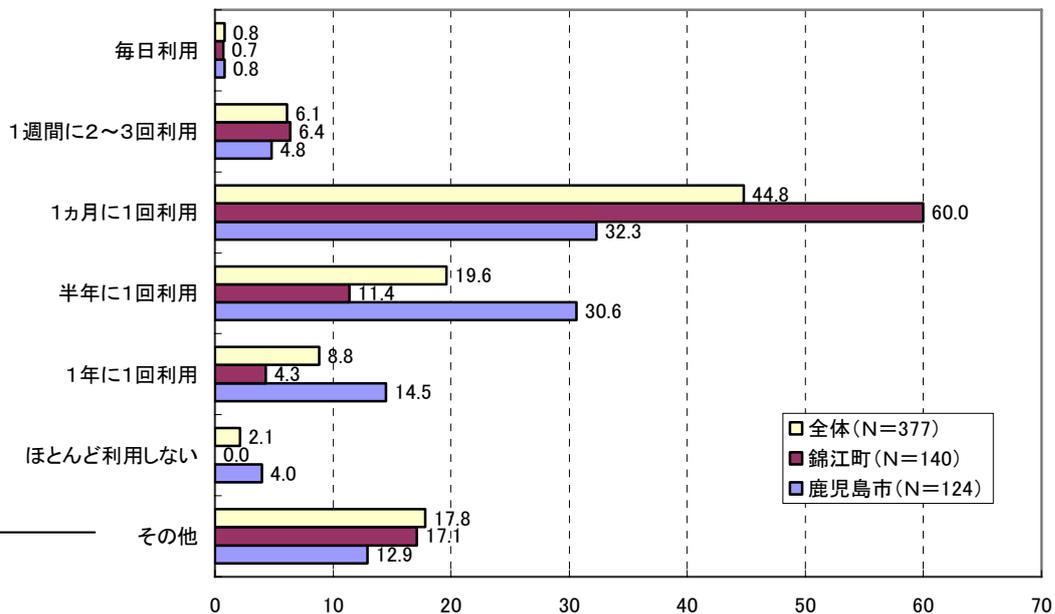
注) 無回答を除く、上位 4 位まで表示

本格運航後の利用頻度 ～ 鹿児島市居住者に比べ、錦江町の利用頻度が高い～

今後、本格運航した際の利用頻度をみると、「1 ヶ月に 1 回利用」が 44.8%で最も多く、「ほとんど利用しない」回答は 2.1%にとどまっている。なお、「その他」の意見として「1 ヶ月に 2～3 回」「2～3 ヶ月に 1 回」という意見が多くなっている。

これを居住地別にみると、錦江町では「1 ヶ月に 1 回利用」が 60.0%と最も多くなっているのに対し、鹿児島市では「1 ヶ月に 1 回利用」が 32.3%、「半年に 1 回利用」が 30.6%と多くなっており、比較的錦江町居住者の利用頻度が高いことが分かる。

〔本格運航後の利用頻度〕



注) 無回答を除く

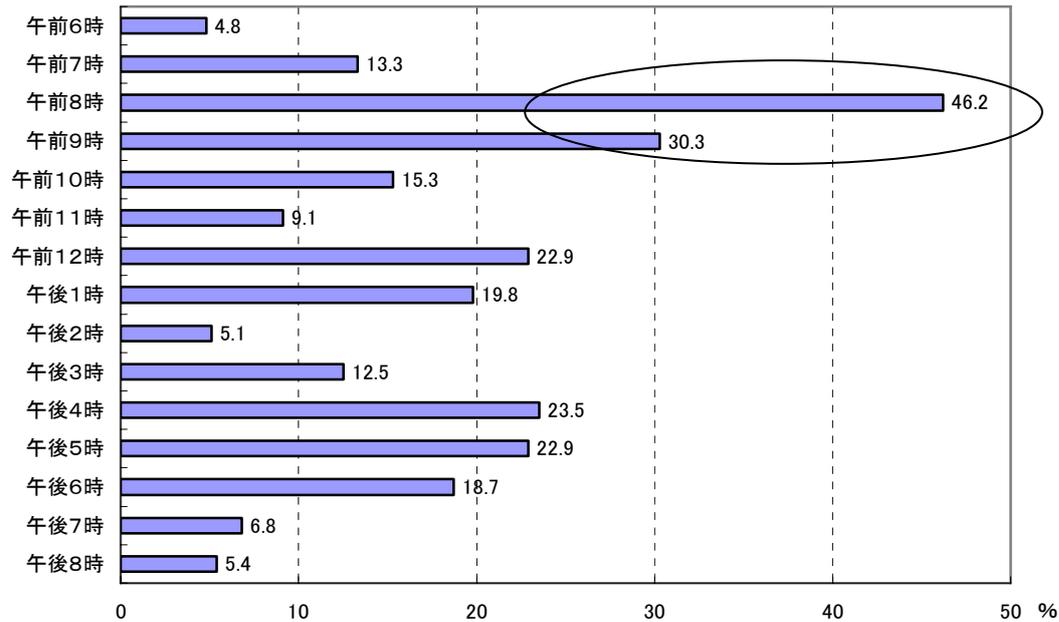
〔その他内容(抜粋)〕

- ・ 2～3 ヶ月に 1 回 (男性、20 歳未満、鹿児島市)
- ・ 1 ヶ月に 2～3 回利用 (-、50 歳代、錦江町)
- ・ 月 4～5 回 (女性、50 歳代、鹿児島市)
- ・ 設定運賃による。安ければレジャーに活用したい。(男性、30 歳代、鹿児島市)
- ・ 1 年に 5～6 回位。(女性、60 歳代、錦江町)
- ・ 1、2、3 月はなし、他の月は 2 ヶ月に 1 回 (男性、70 歳以上、錦江町)
- ・ 便利なのが分かれば、行く回数が増えそう。(女性、50 歳代、錦江町)
- ・ 2 ヶ月に 1 回か 2 回 (男性、40 歳代、錦江町)
- ・ 毎週 1 回～月 2 回ペース (-、40 歳代、錦江町)
- ・ 月に 1、2 度利用したい。(男性、70 歳以上、鹿児島市)

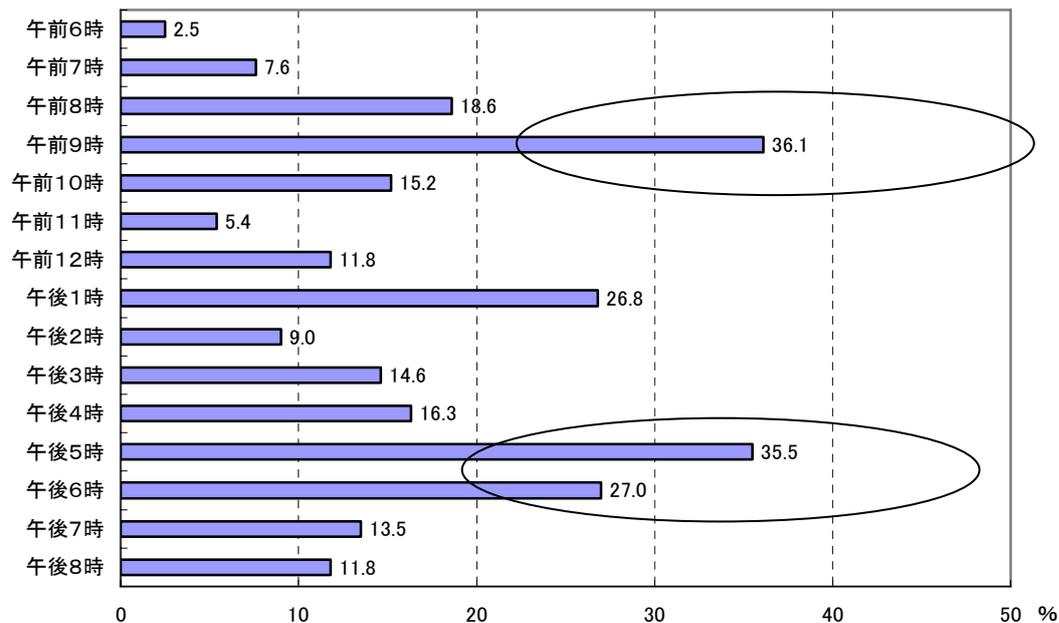
本格運航後の希望する運航時間帯 ～大根占港発「午前8時」「午前9時」が多い～

今後、本格運航した際の希望する運航時間帯をみると、大根占港発では「午前8時」が46.2%で最も多く、次いで「午前9時」が30.3%、鴨池港発では「午前9時」が36.1%で最も多く、次いで「午後5時」が35.5%となっている。回答者数が多い錦江町居住者の意見が反映された結果となっている。

〔大根占港発の希望する運航時間帯 N = 353・複数回答(3つまで)〕



〔鴨池港発の希望する運航時間帯 N = 355・複数回答(3つまで)〕

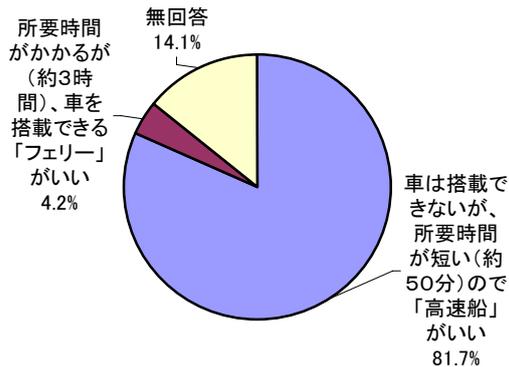


注) 無回答を除く(上記2表ともに)

本格運航後の希望する使用船舶の形態 ～「高速船」の希望が約8割～

今後、本格運航した際の希望する船舶の形態をみると、「高速船」を希望する回答が81.7%となっており、「フェリー」とする回答は4.2%にとどまっている。フェリーの場合であると約3時間の航海時間を要するため、車両を搭載できる利便性より、時間短縮効果を望んでいることがうかがえる。

〔本格運航後の希望する使用船舶の形態 N = 426〕

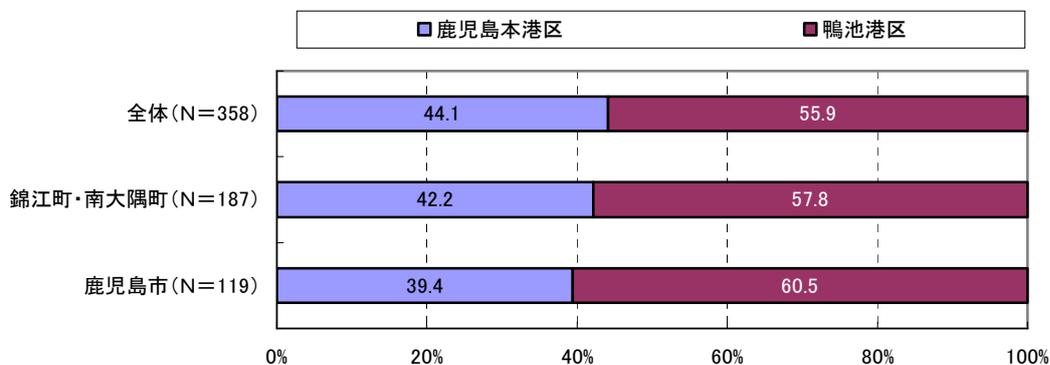


本格運航後の希望する鹿児島側の発着港 ～「鴨池港区」希望がわずかに多い～

今後、本格運航した際の希望する鹿児島側の発着港をみると、「鴨池港区」を希望する回答が55.9%となっており、「鹿児島本港区」を11.8ポイント上回っている。

これを居住地別にみると、錦江町・南大隅町、及び鹿児島市居住者では全体回答に比べて、「鴨池港区」とする回答が多くなっていることが分かる(鹿屋市、肝付町、その他では鹿児島本港区の回答割合が高い)。試験運航でも鴨池港区を使用した。本格運航に向けては、浮き桟橋など接岸しやすい環境整備が必要となる。

〔本格運航後の希望する鹿児島側の発着港〕



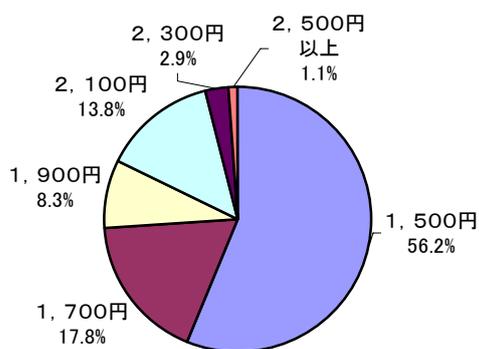
注) 無回答を除く

本格運航後の希望する片道運賃 ～不定期航路の場合「2,100円」が約1割～

試験運航では定員45名の高速船を使用したため、不定期航路として届出しているため、法律上12名しか乗船できない。調査票でもこの背景を明記した上で、本格運航した際の希望する片道運賃を「不定期航路、定員12名」「定期航路、定員45名」のそれぞれの場合で聞いてみた。

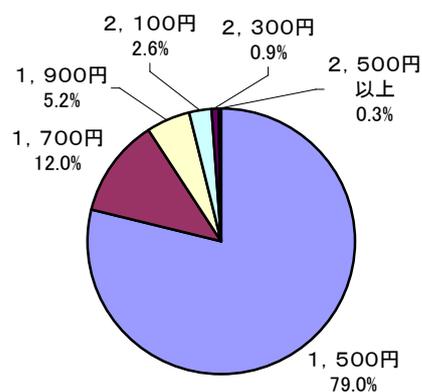
その結果、設問中で最も安い「1,500円」とする回答が不定期航路、定期航路のどちらの場合でも最も多くなっているものの、不定期航路の場合では「1,500円」が56.2%と約半数で、「1,700円」(17.8%)、「1,900円」(8.3%)、「2,100円」(13.8%)の割合が比較的高くなっている。定員12名と条件が厳しい不定期航路の場合、回答者がその事情をいくらか考慮したものと考えられる。

〔現在の運航形態（不定期航路、定員12名）の場合〕



注) 無回答を除く

〔定期航路、定員45名とした場合〕



注) 無回答を除く

〔参考：調査票への記載内容〕

○この試験運航は不定期航路として届出しているため、法律上、12名しか乗船できません。
 ⇒ これを定期航路とすると、この船の定員45名まで乗船できます。船着場の整備など運航開始には別途費用が発生しますが、より多くの方を運べますので、運賃は安く設定できます。

(4) 二次アクセスに関する錦江町民向けアンケート調査結果

〔調査概要〕

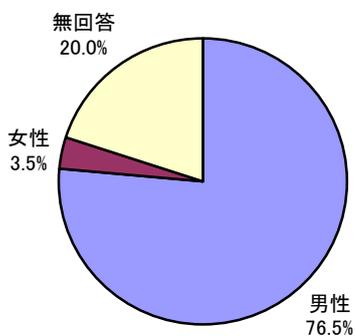
調査の目的
・ 錦江町内の自治会長、及びその関係者に対し、今回の試験運航の実施結果を報告後、二次アクセスに関するアンケート調査を実施した。平成 20 年度から開始したコミュニティバスの無料運行、及び航路とバスの連結に関する現状を把握し、来年度以降の事業検討における参考資料とするもの。
調査対象
・ 自治会長（自治会長会出席者） 85 人
調査方法
・ 手渡し配布、回収
調査期間
・ 平成 20 年 12 月 4 日
回収状況
・ 有効回答数 85 人（回収率：100%）

属性 ~ 男性が約 7 割、50 歳以上が約 8 割、大根占地区が約半数を占める ~

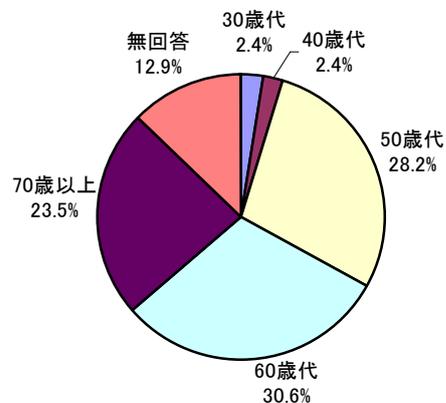
回答者の性別をみると、「男性」が 76.5% と大半を占め、年齢をみると、50 歳代以上が 82.3% と大半を占める。

また、居住地をみると、「大根占地区」が約半数、「田代地区」が約 4 分の 1 を占め、同航路の試験運航に乗船した割合は約 1 割となっている。

〔性別 N = 85〕

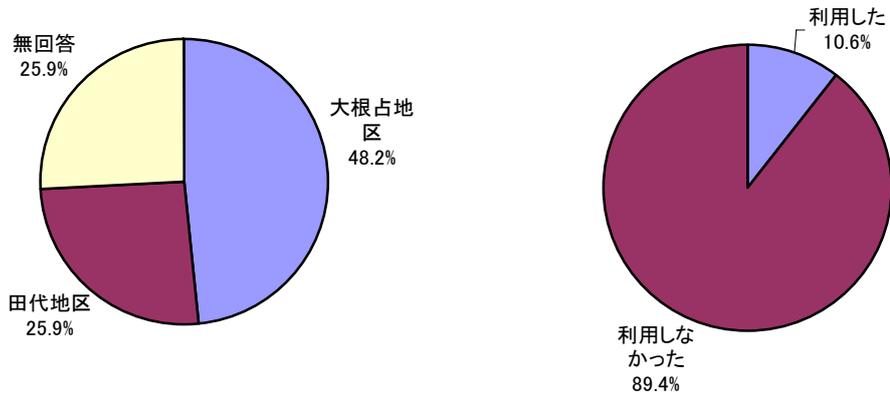


〔年齢 N = 85〕



〔居住地区 N = 85〕

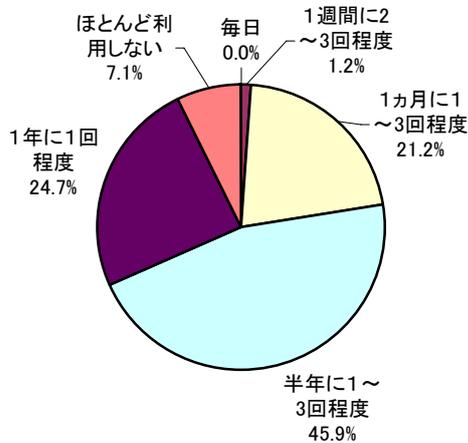
〔同航路試験運航の利用状況 N = 85〕



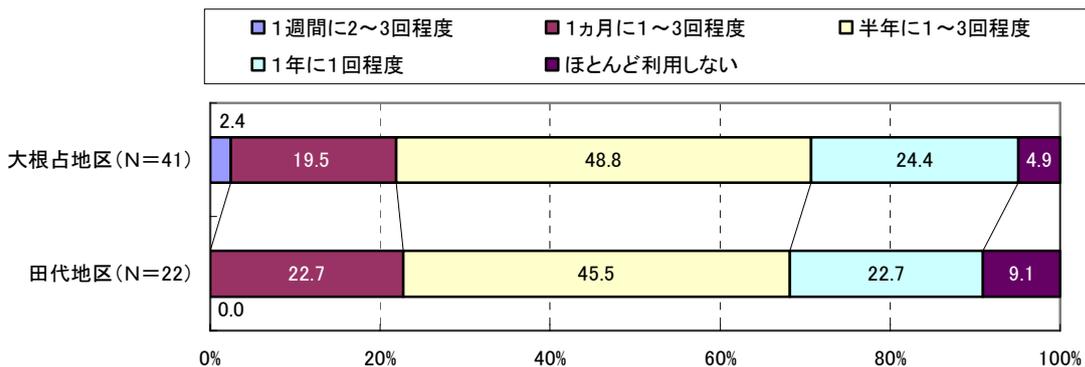
鹿児島市への訪問頻度 ～「半年に1～3回程度」が4割強～

鹿児島市への訪問頻度では「半年に1～3回程度」とする回答が45.9%で最も多く、次いで、「1年に1回程度」が24.7%、「1カ月に1～3回程度」が21.2%で、「1週間に2～3回程度」は1.2%にとどまり、「毎日」とする回答は皆無となっている。

〔鹿児島市への訪問頻度 N = 85〕



〔居住地区別にみた鹿児島市への訪問頻度〕

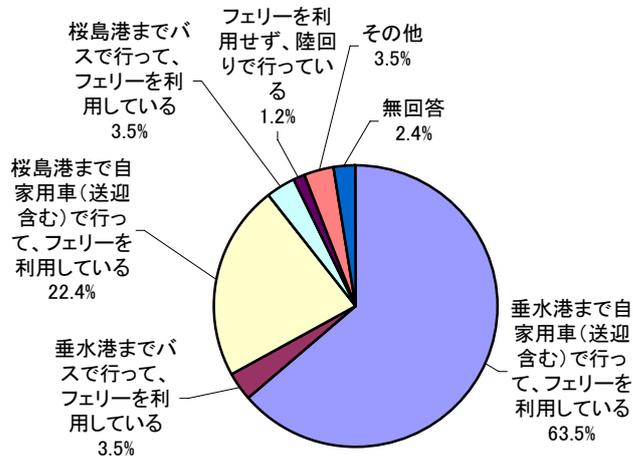


鹿児島市までの主な交通手段 ～ 「自宅（自家用車） 垂水港」が約6割を占める～

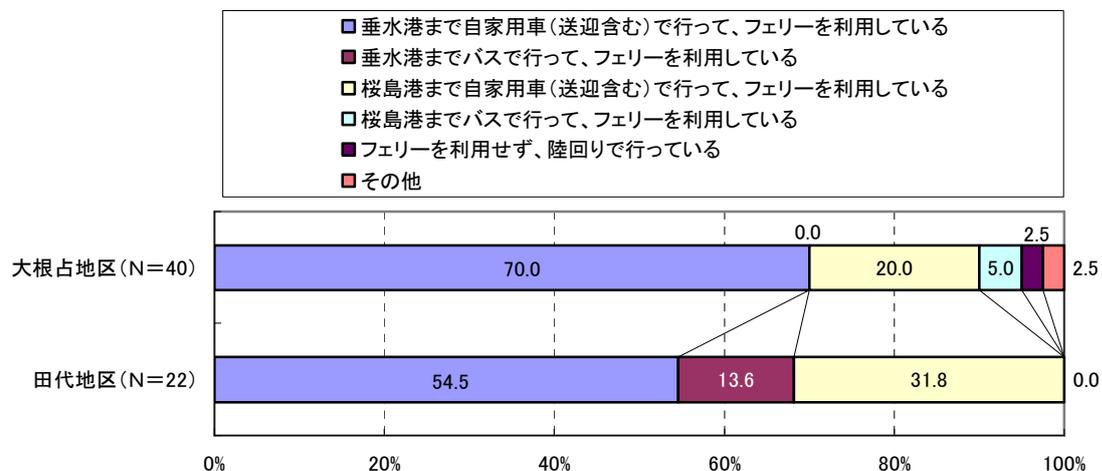
自宅から鹿児島市までの主な交通手段をみると、「垂水港まで自家用車（送迎含む）で行って、フェリーを利用している」とする回答が63.5%で最も多く、次いで「桜島港まで自家用車（送迎含む）で行って、フェリーを利用している」が22.4%となっており、「垂水港までバスで行って、フェリーを利用している」、「桜島港までバスで行って、フェリーを利用している」は何れも3.5%にとどまっている。大半の住民が港まで車で移動していることが分かる。

これを居住地区別にみると、田代地区で「垂水港までバスで行って、フェリーを利用している」とする回答が13.6%となっており、これはコミュニティバスと路線バスを乗り継いで垂水港まで向かうケースが考えられる。

〔鹿児島市までの主な交通手段 N = 85〕



〔居住地区別にみた鹿児島市までの主な交通手段 N = 85〕



注) 無回答を除く

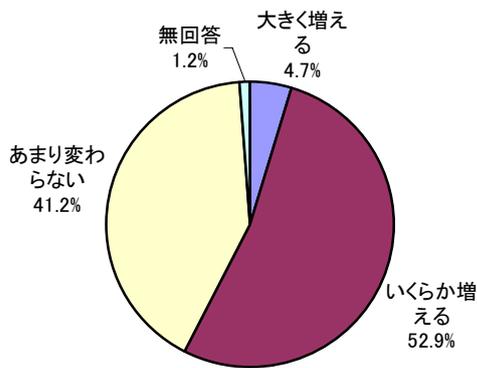
同航路開設による鹿児島市の訪問頻度の変化 ～約6割が今より増加すると回答～

同航路が開設された場合、鹿児島市の訪問頻度について現在とどのように変化するか、を聞いたところ、「大きく増える」とする回答が4.7%、「いくらか増える」が52.9%となり、これを合わせると約6割が現状より鹿児島市を訪問する頻度が増加すると回答している。

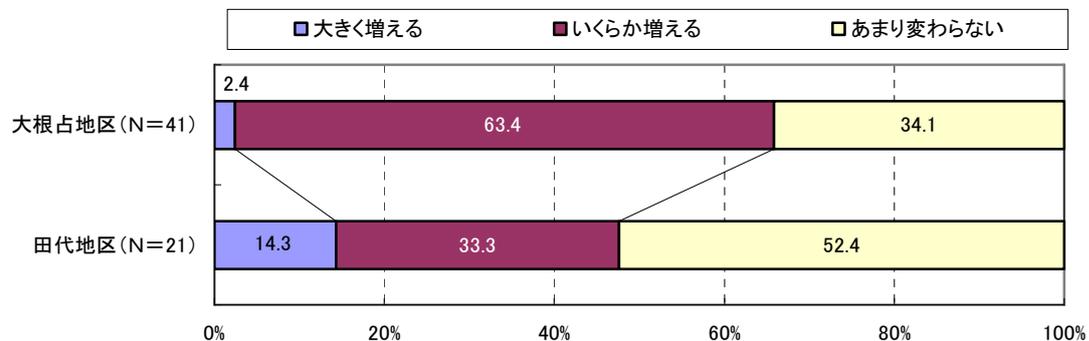
つまり、同航路を開設することで、既存のフェリーからシフトする部分もある一方で、新たな需要が発生する可能性が十分考えられる。

これを居住地区別にみると、「大きく増える」「いくらか増える」とする回答の合計は大根占地区が65.8%、田代地区が47.6%となり、大根占港により近い大根占地区の利用頻度が高まると考えられる。田代地区住民の利用促進に向けては二次アクセスの充実がより重要になることが分かる。

〔同航路開設による鹿児島市の訪問頻度の変化 N = 85〕



〔居住地区別にみた同航路開設による鹿児島市の訪問頻度の変化〕

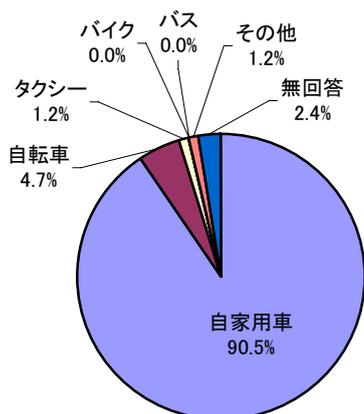


注) 無回答を除く

自宅から大根占港までの交通手段 ～約 9 割が「自家用車」を使用～

自宅から大根占港に移動する際の交通手段をみると、「自家用車」とする回答が約 9 割を占め、「バス」は皆無となっている。これは調査対象者が自家用車を保有している自治会長であることも影響していると考えられる。これを居住地区別にみても大きな差は無く、田代地区に至っては「自家用車」とする回答が 100%となっている。

〔自宅から大根占港までの交通手段 N = 85〕

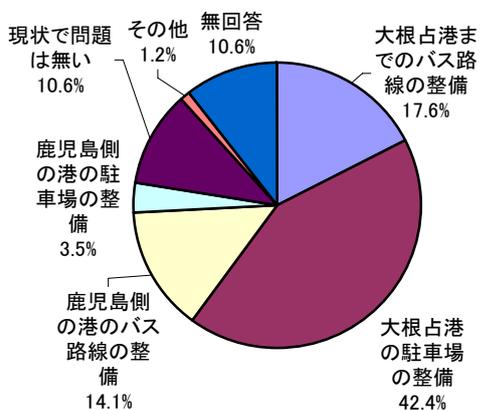


同航路を利用する際に最も必要な整備 ～大根占港側の課題が多い～

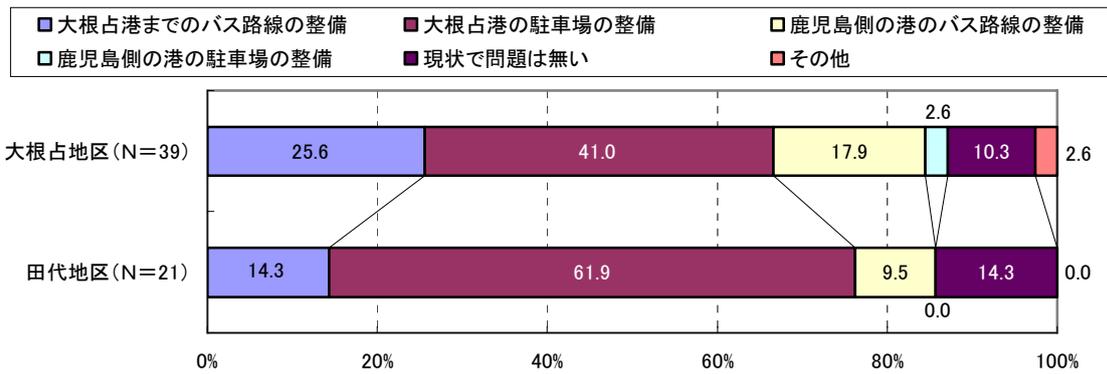
地域住民が同航路で鹿児島市に向かう際、最も必要な整備としては「大根占港の駐車場の整備」が約 4 割と最も多く、次いで「大根占港までのバス路線の整備」(17.6%)となっており、大根占側の整備が求められていることが分かる。

これを居住地区別にみると、大根占地区で「大根占港までのバス路線の整備」(25.6%)、「鹿児島側の港のバス路線の整備」(17.9%)と、バス路線の整備に関する回答割合が比較的高くなっている。

〔同航路を利用する際に最も必要な整備 N = 85〕



〔居住地区別にみた同航路を利用する際に最も必要な整備〕

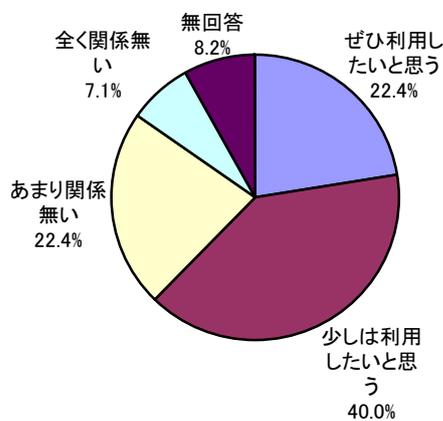


注) 無回答を除く

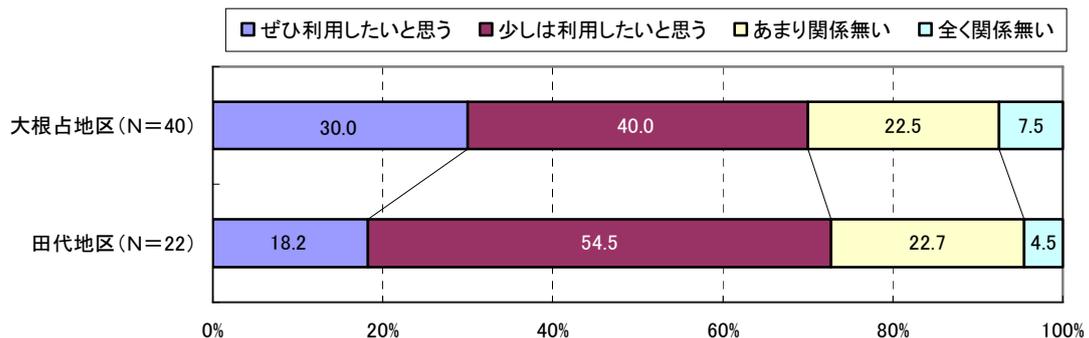
二次アクセスの整備による同航路利用の変化 ~ 約 6 割が利用が増えると回答 ~

自宅から大根占港までのバスが今より利用しやすくなった場合、同航路を利用するか、を聞いたところ、「ぜひ利用したいと思う」(22.4%)、「少しは利用したいと思う」(40.0%)を合わせた回答割合は約 6 割に上り、同航路の利用促進に向けて二次アクセスの整備は有効であることが分かる。これは居住地区別にみても大きな差はみられない。

〔二次アクセスの整備による同航路利用の変化 N = 85〕



〔居住地区別にみた二次アクセスの整備による同航路利用の変化〕



注) 無回答を除く

平成 20 年度に開始したコミュニティバスに関する意見や提案（自由意見）

平成 20 年度に導入したコミュニティバスに関して、無料バス化を評価する意見が多い一方、路線やダイヤに関する情報発信や、病院までの路線検討やバス停の設置など運行に関する意見がみられた。

情報発信に関する意見

- ・コミュニティバス路線図を配布できないか。（男性、70 歳以上、大根占地区）
- ・コミュニティバスの運行行程図を作成して住民に教示してほしい（住民への周知の為）。発着場所、中間点の通過時刻表を表示してほしい。この 2 点を提案します。（男性、70 歳以上、大根占地区）
- ・本年度から無料となった事を知らない人も多いのもう少し大々的にアピールした方が良くと思います。足の無い人や、子供達の為に大変良い事だと思います。バス停の人数が最近増えているようにも思う。（女性、50 歳代、大根占地区）
- ・お年寄りの方からとても助かっているという言葉が聞きます（病院に行ったり用事を済ますことが出来て良い）。無料運行が始まった事を知らない方も多と思います。乗車していらっしゃる方の話しか聞いた事がないので。（女性、50 歳代、大根占地区）
- ・運行時間がもっとわかりやすければいい。（男性、30 歳代、田代地区）

運行路線等に関する意見

- ・無料運行は結構なことであるが、利用したい時間が利用者の都合と合わないことがある。（男性、60 歳代、大根占地区）
- ・肝付医師会立病院まで運行できないか。町内本線だけでなく裏路まで運行できないか。特に老人等にとって本線までは大変な方もいる。（男性、60 歳代、田代地区）
- ・岩崎自治会、センターにバスが停まるバス停がほしい。（男性、60 歳代、田代地区）
- ・折小野自治会にはコミュニティバスのバス停がありませんので、ぜひバス停を作ってもらいたいとの意見があります。（男性、40 歳代、田代地区）
- ・従来のバス路線だけでなく幹線道路の運行を希望する。町民の公平性を保つため。（-、-、-）

その他

- ・大変みなさん喜んでおられます。（男性、70 歳以上、大根占地区）
- ・みんな喜んでいます。ぜひ続けていただきたい。（男性、50 歳代、大根占地区）
- ・年寄りが多く良好。（男性、60 歳代、大根占地区）
- ・今後も無料運行事業を開始してほしい。（男性、50 歳代、大根占地区）
- ・大根占集中になる。田代は取り残されると思う。（男性、60 歳代、田代地区）
- ・歓迎しております。（男性、50 歳代、田代地区）

同航路、及び二次アクセスに関する意見や提案（自由意見）

航路とバスとの連結について

- ・両港でのバス航路の接続の便を取ってもらえば利用者の増大につながると思う。（男性、70歳以上、大根占地区）
- ・バスを大根占港につけるとしても、方々からアクセスしなければならない。（男性、60歳代、大根占地区）
- ・運航時間を鹿児島側のバス停の連絡次第で利用するか決めるので、目的地までのバスの時間等も載せてパンフレット等も作成するのも良いと思う（例えば中央駅、県庁、ショッピング関係地）。（女性、50歳代、大根占地区）
- ・航路とバス連絡がとれたらよい。（男性、60歳代、田代地区）

大根占・鹿児島航路について

- ・錦江町一帯を巡回するように！午前、午後×6回程運行できるように。（男性、70歳以上、大根占地区）
- ・乗船料が利用度に影響すると思う（単身では利用、4人～3人では垂水を利用する）。大隅半島側からの乗船者用として重きを置くのか、鹿児島市側からの乗船者に重きを置くのかによって、公共交通機関の体制整備に要する費用が異なると思う。（男性、50歳代、田代地区）
- ・大根占側の駐車場が充実して欲しい。（男性、30歳代、田代地区）
- ・遅い。もっと早い高速船が必要。（男性、60歳代、田代地区）
- ・鹿児島側の港として北港を利用できるよう尽力願いたい。鹿屋（古江港）への寄港は考えられないか（集客措置）。（-、60歳代、-）
- ・少々の風でも出られる船が良いです。（-、70歳以上、-）
- ・交通に関しては最高です。（男性、60歳代、大根占地区）
- ・大根占の港を大根占港（城ヶ崎）発着が利用しやすいのでは。（男性、50歳代、大根占地区）
- ・ぜひ航路開設してほしい。（男性、50歳代、大根占地区）

6 大根占・鹿児島航路開設に向けた課題

これまでみたように、本計画策定に向けた調査として、試験運航、及び各種アンケート調査を実施した。その結果から、下記の通り、試験運航の実施状況、乗船者数及び乗船希望者の状況、航路が開設された場合の利用意向、試験運航の乗船者の満足度などを分析すると、大根占・鹿児島航路の運航可能性はあると判断できる。

しかし、調査を通して、次頁から述べる7つの課題が確認された。これらの課題は短期間で解決できるものではないことから、中長期的な実証運航の実施が不可欠である。

〔航路開設の可能性の判断要素〕

<p>【試験運航結果より】 試験運航の実施状況</p>	<p>18日間と短期間であったが、大きな問題も無く、安全に全ての乗客を輸送することができた。</p> <p>関係機関との検討や調査を重ね、今まで無かった航路を新規に運航できたことは一定の評価ができる。</p>
<p>【試験運航結果より】 試験運航の乗船者数、及び乗船希望者の状況</p>	<p>運賃無料という好条件がある一方、今回利用促進に関する仕掛けはほとんど実施しなかった状況下、乗船客数は17日間で847人（一便あたり8.6人）であった。さらに、早朝、夕方の便は定員12名を超える希望者あり、満席状態であった。</p>
<p>【アンケート結果より】 航路が開設された場合の利用意向</p>	<p>錦江町民に対するアンケート調査結果では当航路が開設されることで、約6割の住民が鹿児島市への訪問頻度が増える」と回答した。さらに、錦江町からの二次アクセスが整備されると約6割の住民が航路を利用しやすくなると回答した。</p> <p>域外観光客に対するアンケート結果では当航路を「利用したい」とする回答は約4分の3を占めた。</p>
<p>【アンケート結果より】 試験運航の乗船者の利用目的</p>	<p>大隅半島の乗船者は錦江町、南大隅町が圧倒的に多く、その目的は「通院」が3割強であり、鹿児島市民では「帰省」が3割強と比較的多いことが特徴である。固定客になる可能性が高い通院客、帰省客を取り込むと安定的な収入が見込めると考えられる。</p>
<p>【アンケート結果より】 試験運航の乗船者の満足度</p>	<p>現状の半減を実現した所要時間について、乗船者の約7割が「満足」と評価しており、ダイヤ、船の大きさ、船の設備、乗り心おいても、「満足」「やや満足」とする回答が半数を超えるなど、乗船者からの評価は概ね高かった。</p>

海上運送法における事業形態の検討

下記の表は海上運送法における事業区分であるが、試験運航はこのうち、「人の運送をする不定期航路事業（事前届出）」にて実施した。この事業形態では利用者に対し、正確なダイヤを提示できず、旅客定員が12名以下に限られるというデメリットがある。

今回の試験運航では乗船希望者が12名を超えた便があることから、運賃を安価に抑え、採算性を高めるには旅客定員を13名以上とすることが可能となる「一般旅客定期航路事業」を検討する必要がある。その過程では「人の運送をする不定期航路事業」にて実績を積みながら、航路利用者に対して利用メリットをPRしていく必要がある。

なお、本計画で旅客船（旅客定員13名以上）としての実証運航を行なうためには、「一般旅客定期航路事業」の許可申請が必要となり、海上運送法第4条各号に掲げる基準に適合するかの審査に時間を要する（標準処理期間2ヵ月）こととなる。また、運賃については事業開始前（7日前以上）に海上運送法第8条の届出が別途必要になることを留意する必要がある。

〔海上運送法における事業区分（一定の航路を定め、かつ人の運送をするもの）〕

	旅客定員 1～12 名	旅客定員 13 名以上
定期運航	人の運送をする貨物定期航路事業 （海上タクシー、内航貨物船等） 事前届出が必要	一般旅客定期航路事業 （長距離フェリー、離島航路等） 許可が必要
不定期運航	人の運送をする不定期航路事業 （小型クルーズ船、海上タクシー等） 事前届出が必要	旅客不定期航路事業 （通船、遊覧船、クルーズ船等） 許可が必要

資料）鹿児島運輸支局

鹿児島側の発着港の選定

乗船者向けアンケート調査をみると、希望する鹿児島港側の発着港として、鹿児島本港区（44.1%）より鴨池港区（55.9%）が11.8ポイント上回っている。

本計画策定に向けて実施した試験運航では鴨池港を使用した。浮き桟橋等が整備されていないことから、係留船と渡り桟橋を設置して利用した。しかし、その係留船をつないでいた渡り桟橋が波の影響で壊れるなどの問題が発生した。また、鴨池港には当航路利用者が使用できる駐車場が無いことも課題となった。

さらに、発着港を選定する上で、最も大きな課題は既存の運航事業者との調整である。今回、候補として検討した鴨池港、鹿児島本港（南埠頭）を既に利用している事業者が存在するため、新規に利用する際には合意を得る必要があることから、港湾管理者や他の運航事業者等関係機関との協議が円滑に進むことが条件となる。

〔現在検討している港の主なメリットと課題〕

	現状	メリット	課題
鹿児島本港区	鹿児島港の発祥の地であり、桜島フェリー、種子・屋久航路、十島・三島航路、喜界航路、沖縄航路の発着所となっている。	市街地に近く、バスなど二次アクセスも比較的整備されている。 浮き桟橋が既に整備されている（南埠頭）。	既存の港湾利用者が多く、当航路の発着所の新設は困難が想定される。
鴨池港区	昭和 47～50 年に旧鹿児島空港跡地に整備され、鴨池・垂水フェリーの発着所となっている。	市街地に近く、バスなど二次アクセスも比較的整備されている。 利用者の希望割合が比較的高い。	定期航路化に向けては浮き桟橋等の整備が必要となる。 当航路専用の駐車場や待合施設などの整備が必要である。
中央港区（木材港）	昭和 40～49 年に整備され、金属団地と木材団地に挟まれており、外材（原木）等を専門に取り扱っている。	集客力のある商業施設に近く、バスなど二次アクセスも比較的整備されている。	水面貯木場として使用されており、旅客船の発着場使用は難しいことが想定される。
谷山港（一区・二区）	臨海工業団地から発生する貨物と背後地域の船舶輸送需要に対応し、工業製品、セメント、雑穀貨物等を扱っている。	航路距離が比較的短くなり、航海時間や運航コストが低減される。	市街地から遠く、バスの便が少ない（谷山 2 丁目停留所から天文館まで約 40 分、午前午後それぞれ約 3 便）。

資料）ヒアリング、及び鹿児島県土木部資料より作成



種子・屋久高速船旅客ターミナル
（本港区南埠頭）



鴨池垂水フェリーターミナル
（鴨池港区）



関係者による発着港の現地検討会（鴨池港、南埠頭）

一般旅客定期航路化に向けた大根占港の整備

試験運航では大根占・指宿航路の発着所に隣接する既存の渡り桟橋を利用した。乗降に問題はなかったが、一般旅客定期航路化に向けては国土交通省が定める旅客船バリアフリーガイドラインの安全基準を満たさないと考えられる（不定期航路は可能）。

また、試験運航では使用船舶を谷山港に係留したが、大根占港に係留する場合には係留許可を得る必要がある。また、今回のように20トン未満の船舶では係留施設使用料が不要であるが、船舶の規模によっては考慮する必要がある。

こうしたことから、一般旅客定期航路化に向けては安全基準を満たす浮き桟橋の整備とともに、各種許可関係の検討を進める。また、乗船者向けアンケート調査にみられた港周辺の駐車場、待合施設の整備や漁業関係者との調整も必要である。

〔一般旅客定期航路化に向けた大根占港の課題〕

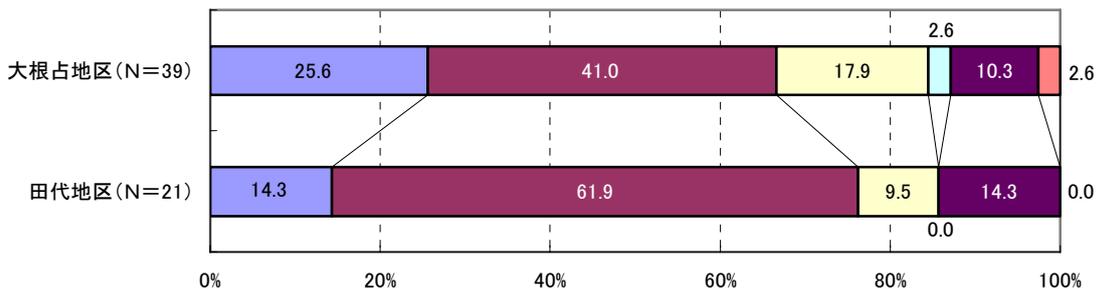
- 安全基準を満たす浮き桟橋の整備
- 係留許可、占用許可など各種許可関係の検討
- 港周辺の駐車場、待合施設の整備
- 漁業関係者との調整



大根占港（堂之元）

〔居住地区別にみた同航路を利用する際に最も必要な整備〕

- 大根占港までのバス路線の整備
- 大根占港の駐車場の整備
- 鹿児島側の港のバス路線の整備
- 鹿児島側の港の駐車場の整備
- 現状で問題はない
- その他



注) 無回答を除く

事業性を重視した運賃の検討

試験運航では運賃を無料としたが、事業化に向けては運賃の設定が大きなポイントとなる。既存のフェリーと路線バスを使用し、大根占港から鹿児島本港までの総費用をみると、鴨池・垂水フェリーで1,560円、桜島フェリーでは1,680円となる。大根占・鹿児島航路では所要時間が約半分に短縮されるというメリットがあることから、1,500円以上の運賃設定が妥当と考えられる。

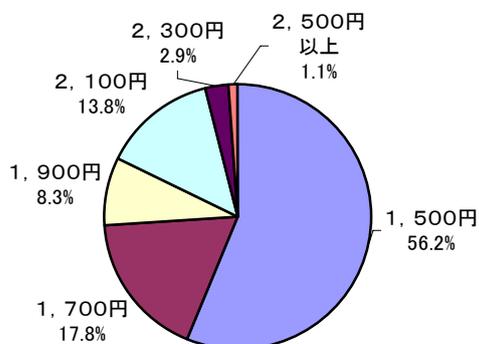
また、乗船者向けアンケート調査結果によると、設問中で最も安い「1,500円」とする回答が不定期航路、定期航路のどちらの場合でも最も多くなっているものの、不定期航路の場合では「1,500円」が56.2%と約半数で、「1,700円」(17.8%)、「1,900円」(8.3%)、「2,100円」(13.8%)の割合が比較的高くなっている。

〔大根占港～鹿児島本港までのルート別アクセス状況〕

ルート		距離	所要時間	総費用(燃料含む)		運航便数
海路	陸路				内フェリー	
鴨池・垂水 フェリー	マイカー	40km(陸)	1時間50分	2,550円	2,110円	37往復
	路線バス	14.5km(海)	2時間	1,560円	460円	
桜島 フェリー	マイカー	55.3km(陸)	1時間40分	2,088円	1,480円	88往復
	路線バス	3.4km(海)	1時間50分	1,680円	150円	
大根占・鹿児島航路		38.6km(海)	60分	検討事項		

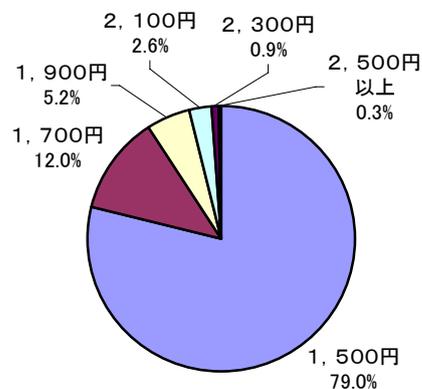
注) マイカー利用の場合はフェリー積載した料金を計上(4m以上5m未満)
 マイカー利用の場合の燃費は10km/リットル、ガソリン代は110円/リットルとして算出
 フェリーの待ち時間は考慮していない
 鴨池・垂水フェリー利用の場合、鴨池港からの路線バスは市役所前バス停までを想定
 資料) 各運航事業者、バス運行事業者等資料より作成

〔現在の運航形態(不定期航路、定員12名)の場合〕



注) 無回答を除く

〔定期航路、定員45名とした場合〕



注) 無回答を除く

一方、試験運航（大根占港～鴨池港）を参考にして、不定期航路での必要経費を仮に設定し、事業収支を試算してみた。まず、必要経費は燃料代、船員費（人件費）、船舶保険料、船舶使用料などを計上すると、1日6便（3往復）の場合、30日間で2,340千円、4便（2往復）の場合、1,860千円となる。

運賃無料で実施した試験運航では71.6%の乗船率であることを考慮して、乗船率（乗船人数）、運賃を仮に設定し、事業収支をみると、1日6便の場合、「乗船率60%+片道運賃2,000円」のみで収支が採れる計算となる。また、1日4便の場合は全てのパターンで厳しい結果となっている。

当航路の事業化に向けては旅客定員を13名以上とする一般旅客定期航路化が不可欠であるとともに、経費を削減する、運賃を上げる、利用促進を図り乗船率を上げる、などが考えられ、中長期的な実証運航を通して検討を進める必要がある。

〔1ヵ月30日間の必要経費（前提条件の設定）〕

便数	燃料費	船員費 (2名)	船舶保険料	船舶使用料	その他(備 品・消耗品)	経費計
6(3往復)	1,440,000円	600,000円	50,000円	200,000円	50,000円	2,340,000円
4(2往復)	960,000円	600,000円	50,000円	200,000円	50,000円	1,860,000円

注) 燃料費(6便) = 消費燃料100リットル(1便あたり) × 単価80円 × 30日間 × 6便

燃料費(4便) = 消費燃料100リットル(1便あたり) × 単価80円 × 30日間 × 4便

船舶使用料 28,000,000円(評価額) / 10年(減価償却期間) / 12ヵ月

資料) 試験運航時の事業者見積りを参考に作成

〔運航シミュレーション(30日間・不定期航路の場合)〕

単位)円

1日あたりの便数	1日あたりの定員	乗船率	1日あたりの乗船人数	運賃	運賃収入	経費	収支
6	72人	60%	43人	1,500	1,935,000	2,340,000	△ 405,000
6	72人	60%	43人	1,700	2,203,200	2,340,000	△ 136,800
6	72人	60%	43人	2,000	2,592,000	2,340,000	252,000
6	72人	50%	36人	1,500	1,620,000	2,340,000	△ 720,000
6	72人	50%	36人	1,700	1,836,000	2,340,000	△ 504,000
6	72人	50%	36人	2,000	2,160,000	2,340,000	△ 180,000
4	48人	60%	29人	1,500	1,296,000	1,860,000	△ 564,000
4	48人	60%	29人	1,700	1,468,800	1,860,000	△ 391,200
4	48人	60%	29人	2,000	1,728,000	1,860,000	△ 132,000
4	48人	50%	24人	1,500	1,080,000	1,860,000	△ 780,000
4	48人	50%	24人	1,700	1,224,000	1,860,000	△ 636,000
4	48人	50%	24人	2,000	1,440,000	1,860,000	△ 420,000

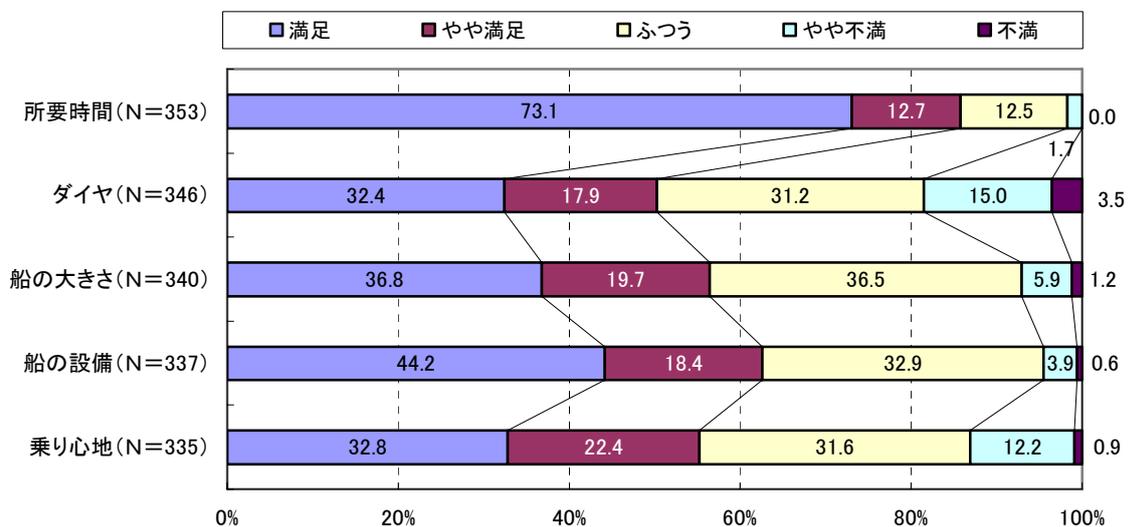
注) 不定期航路の場合は定員12名

試験運航でみられた船舶の課題解決

試験運航の乗船者向けアンケート調査結果によると、航路や船舶について「満足」「やや満足」とする回答割合が半数を超え、全体的に評価が高い。特に、錦江町と鹿児島市を約60分で結んだ「所要時間」については約7割が「満足」としており、所要時間短縮を重視した今回の試験運航は乗船者に評価されたものと考えられる。

しかし、「やや不満～不満」が10%を超え比較的高い項目として、「ダイヤ」(18.5%)、「船の乗り心地」(13.1%)となっている。その理由として、ダイヤについては「運航便数を増やして欲しい」「もう少し遅い時間帯を設定して欲しい」、船の乗り心地については「揺れが思ったよりある」などといった意見がみられた。こうした乗船者の指摘事項に関しては、今後、可能な範囲内で検討を進める必要がある。

〔乗船後の航路全般の感想（評価）〕



注) 無回答を除く

〔「やや不満」「不満」と回答した理由（抜粋）〕

項目	主な意見
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運航便数をもう少し増やして欲しい ・ 早朝の便に加えて、午前中にもう1便欲しい ・ 仕事が終わる時間に合わせて、遅い時間帯を設定して欲しい
船の大きさ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 揺れ防止のためにもう少し大きい船がいい
船の設備	<ul style="list-style-type: none"> ・ トイレを使えるようにして欲しい ・ 日除けのため窓にカーテンが欲しい
乗り心地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 天候によるが揺れが思ったよりある ・ エンジンの音がうるさい

大根占港の二次アクセスの整備

大根占港周辺のバス停留所のダイヤと試験運航で設定したダイヤをみると、鹿屋・根占方面の路線バス、錦江町内のコミュニティバスはほとんど連結されていない。特に、コミュニティバスは本数が少なく、利用できる環境に無い。また、大根占港にはバス停は無く、約 200m 離れた場所に役場入口バス停（路線バス）、約 500m 離れた場所に錦江町役場バス停（コミュニティバス）がある。

こうした状況下、試験運航の乗船客向けアンケート調査によると、バスの利用は 8.0%にとどまり、大半が自家用車を利用していることが分かる。しかし、錦江町民向けアンケート調査では自宅から大根占港までのバスが今より利用しやすくなった場合、航路利用が増えるという結果が出ていることから、利用頻度が高い地元住民が車無しで港まで行ける交通手段を検討する必要がある。

また、鹿児島市在住者の約 6 割が日帰り旅行を目的として乗船し（P42）、約 3 割が大根占港から徒歩で移動している（P40）。鹿児島市からの集客に向けては観光客向けの二次アクセスの確保も重要な視点である。

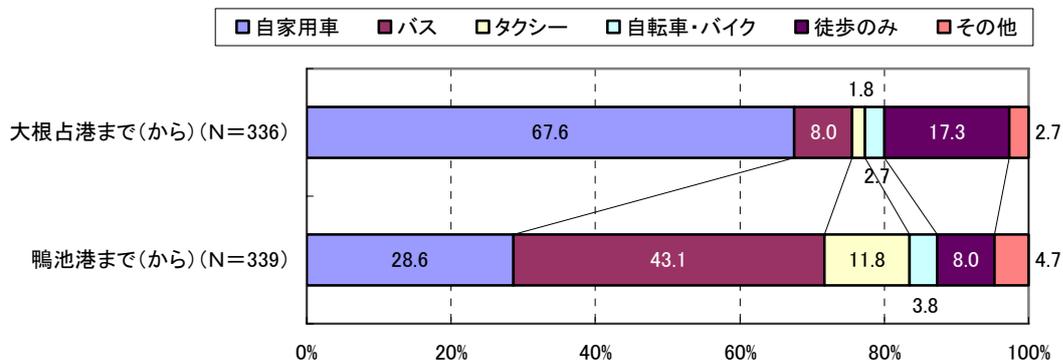
〔航路とバスとの連結状況（大根占周辺のバス停）〕

錦江町役場バス停 (錦江町内からのコミュニティバス)		役場入口バス停 (鹿屋・根占方面からの路線バス)		試験運航 大根占港発	
無し		8:06(鹿屋より)	8:22(根占より)	8:30頃	1便
無し		10:43(鹿屋より)	11:12(根占より)	12:05頃	3便
15:01(月・火) 15:16(木) 15:25(火)		14:36(鹿屋より)	15:26(根占より)	15:40頃	5便

試験運航 大根占港着		錦江町役場バス停 (錦江町内行きコミュニティバス)		役場入口バス停 (鹿屋・根占方面行きの路線バス)	
2便	10:20頃	10:25(火)		11:12(鹿屋行き)	10:43(根占行き)
4便	14:00頃	15:16(木) 15:25(火)		15:26(鹿屋行き)	14:36(根占行き)
6便	17:30頃	無し		鹿屋行き無し	17:49(根占行き)

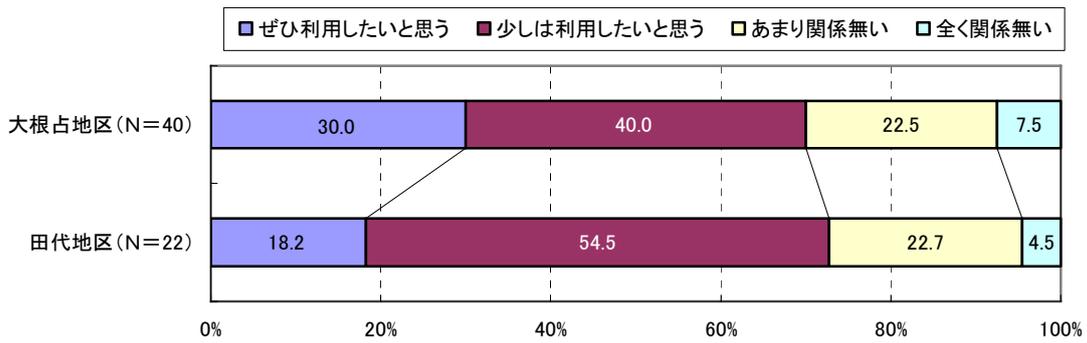
資料) 運行事業者資料より作成

〔乗船当日の港まで（から）の交通手段〕



注) 無回答を除く

〔居住地区別にみた二次アクセスの整備による同航路利用の変化〕



注) 無回答を除く

鹿児島市側からの利用促進

事業化に向けては人口約 60 万人を擁する鹿児島市民をいかに呼び込むか、が大きな課題である。乗船者向けアンケート調査結果によると、当航路を利用する目的として、錦江町や南大隅町で「通院」が約 3 割、鹿児島市で「帰省」が約 3 割となっており、固定客となる可能性が高い。これに併せて、鹿児島市居住者の約 6 割を占める「日帰り旅行」客を取り込む仕掛けづくりが求められる。

鹿児島市居住者が試験運航を知った情報経路をみると、「新聞などの記事」(49.6%) 「家族や友人、同僚の話」(38.0%) が大半を占めているように (P36)、今回は鹿児島市民に向けて利用促進策を講じず(錦江町民へはチラシを配布)、船内での観光資源紹介マップの配布にとどめた。

しかし、今後は大根占港の二次アクセスの整備に併せて、照葉樹の森や錦江湾など雄大な自然をテーマとした観光資源や自然体験、豊かな食材、グリーンツーリズムなどの取組みを積極的に情報発信するとともに、受入体制の整備を急ぐ必要がある。また、試験運航期間内に当航路を利用して、鹿児島市の NPO 法人が錦江町の独身男性と鹿児島市等の独身女性の交流会を開催した。こうした半島間の交流が促進されるイベント等の支援体制を構築することも重要である。

〔居住地別にみた本格運航後利用する目的 複数回答〕

	1 位	2 位	3 位	4 位
錦江町 (N = 139)	買い物・食事 (74.1%)	日帰り旅行 (50.4%)	通院 (31.7%)	宿泊旅行 (26.6%)
南大隅町 (N = 56)	買い物・食事 (73.2%)	日帰り旅行 (48.2%)	通院 (33.9%)	宿泊旅行(26.8%) 帰省(26.8%)
鹿児島市 (N = 127)	日帰り旅行 (59.8%)	帰省 (33.9%)	宿泊旅行 (26.0%)	買い物・食事 (14.2%)

注) 無回答を除く、上位 4 位まで表示

7 地域公共交通総合連携計画

(1) 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

当地域は県内でも高齢人口比率が高く、人口減少と相まって、いわゆる限界集落を多く抱えている。また、大隅半島の先端部に位置し、交通途絶箇所指定されている国道が存在するなど、移動手段の選択肢が限られ交通条件が厳しいことが人口減少や経済停滞の大きな要因と考えられる。

この解決に向けて、陸路では交通体系の再編を目指し、平成20年10月、田代地域の運賃無料のコミュニティバス事業を導入した結果、従来の財政負担をほぼ変えず住民サービスの向上を実現した。一方、海路では錦江湾に面しているという強みを活かし、当地域と鹿児島市とのアクセス向上を本格的に検討する時期に来ている。

そこで、本計画では海路と陸路(二次アクセス)による地域公共交通の活性化により、住民生活の利便性を高めるとともに、半島間の交流を促進させることで農業や観光等を中心とした地域産業の活性化を図ることを基本方針と定めた。

〔基本方針〕

- 海路と陸路(二次アクセス)の両面から住民生活の利便性を高める
- 半島間の交流促進により地域産業の活性化を図る

(2) 計画の目標

60万人強の人口を有する県都鹿児島市とは既存のフェリーを使用して、約2時間を要する。また、フェリー発着港までの路線バスは1日2便しかないことから、公共交通を利用して往復するにはほぼ丸一日を要することとなる。

そこで、本計画の目標を半島先端地域から鹿児島市までの所要時間を現状の半分となる「約1時間に短縮させる」ことを目標とする。

これに加えて、今回の試験運航(非旅客船)の乗船希望者が12名を超えた便があったことから、13名以上が可能となる旅客船で、かつ利用者にダイヤを提示し利便性を高めることができる「一般旅客定期航路事業」を目標とする。

一般旅客定期航路化することでより多くの乗客の輸送を可能とし、運賃を抑えつつ事業の採算性を向上させ、持続可能な運航体制の確保につながると考えられる。

- 鹿児島市までの移動時間を約1時間に短縮する
- 大根占・鹿児島航路の一般旅客定期航路化を目指す

(3) 計画の区域

本計画の区域を錦江町全域とする。

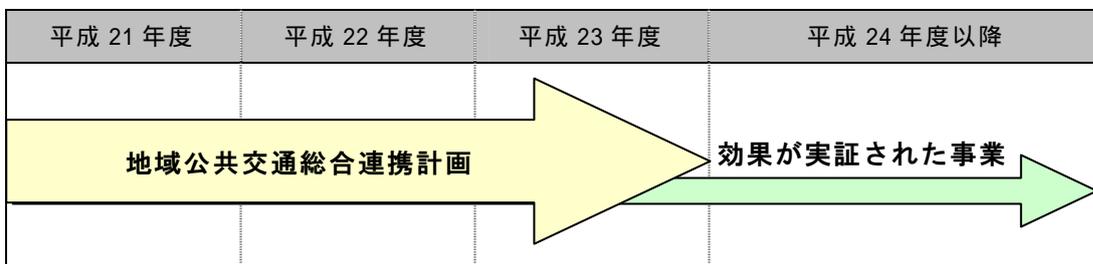
〔計画の区域〕



(4) 計画期間

本計画の期間は平成 21 年度～平成 23 年度の 3 カ年とする。ただし、そのうち効果が実証された事業はその後も継続して実施するものとする。

〔計画期間〕



(5) 目標を達成するために行う事業、及び事業主体

計画の目標を達成するための方策として、以下に示す「事業 - 1 大根占・鹿児島航路の一般旅客定期航路化に向けた実証運航の実施」、及び「事業 - 2 二次アクセスと情報発信の充実等による利用促進」に属する7つの事業が効果的であると考ええる。

事業主体は全て、錦江湾航路と陸路の交通ネットワーク促進協議会の事務局である錦江町が担い、事業内容によっては民間事業者へ委託するケースが考えられる。

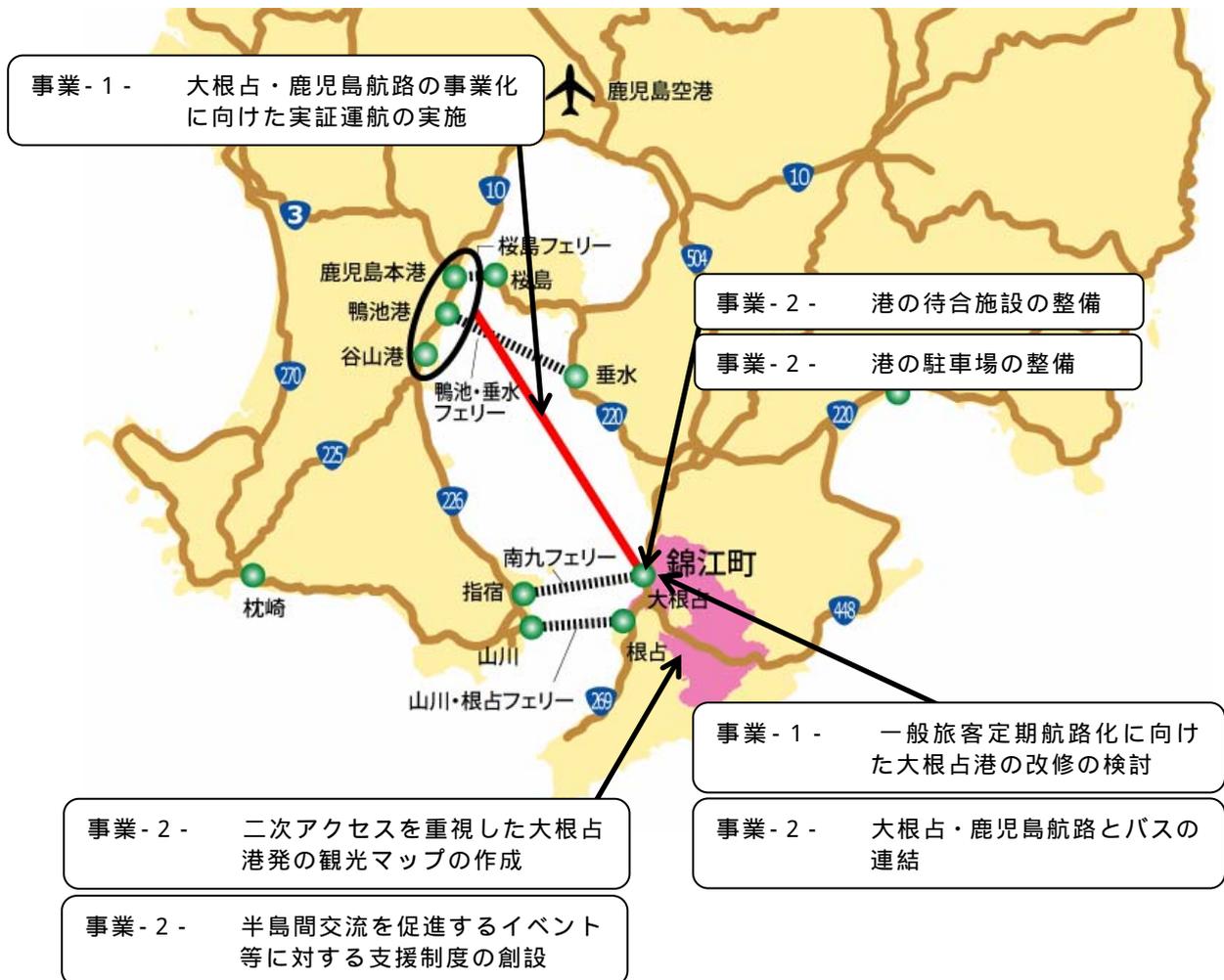
また、事業ごとの実施期間を設定しているが、年度ごとに事業効果を検証しながら、翌年度の継続実施を検討するものとする。

〔 航路開設に向けた課題 〕

海上運送法における事業形態の検討	鹿児島側の発着港の選定
一般旅客定期航路化に向けた大根占港の整備	事業化に向けた運賃の検討
試験運航でみられた船舶の課題解決	大根占港の二次アクセスの整備
鹿児島市側からの利用促進	

課題解決に向けて

〔 目標を達成するために行う事業 (イメージ) 〕



〔目標を達成するために行う事業ごとの事業主体、及び実施期間〕

事業実施の際には、運航事業者やバス運行事業者に加え、大隅地域振興局や鹿児島地域振興局鹿児島港支所、大隅総合開発期成会、錦江町地区公民館連絡協議会、大根占町商工会、田代町商工会、おおすみ岬漁業協同組合、錦江警察署などの協力を得るものとする。

(1) 実証運航に関する事業

事業内容	事業主体	実施期間		
		平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
事業 - 1 大根占・鹿児島航路の一般旅客定期航路化に向けた実証運航の実施	-		→	
大根占・鹿児島航路の事業化に向けた実証運航の実施	錦江町・船舶運航事業者		→	
一般旅客定期航路化に向けた大根占港の改修の検討	錦江町		→	

(2) 利用促進に関する事業

事業内容	事業主体	実施期間		
		平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
事業 - 2 二次アクセスと情報発信の充実等による利用促進	-		→	
大根占・鹿児島航路とバスの連結	錦江町 バス運行事業者		→	
港の待合施設の整備	錦江町		→	
港の駐車場の整備	錦江町		→	
二次アクセスを重視した大根占港発の観光マップの作成	錦江町		→	
半島間交流を促進するイベント等に対する支援制度の創設	錦江町	実施検討	→	

事業 - 1 大根占・鹿児島航路の一般旅客定期航路化に向けた実証運航の実施

本計画において、大根占・鹿児島航路の実証運航の実施は大きな柱となるものである。本計画策定の過程で実施した試験運航は18日間と短期間であり、あくまで新たな航路を試験的に開設することが目的であった。その結果、当航路の開設可能性が確認できた一方、多くの課題が抽出されたことから、この課題解決と一般旅客定期航路化の実現に資する実証運航の実施が必要である。

その際には、鹿児島側の発着港や運賃、ダイヤ、船舶の規模など複数の組み合わせにより、季節ごとの利用需要の変化、天候など自然環境の影響などデータの収集、及び事業化に向けた採算性の分析を行う必要がある。そのためには、一定の条件を定めた上で広く運航事業者を公募し、複数の事業者の協力を得ることが望ましい。

〔具体的内容〕

事業 - 1 - 大根占・鹿児島航路の事業化に向けた実証運航の実施

- ・運賃無料で18日間と短期間で実施した平成20年度の試験運航を一步前に進め、適切な運賃を定め、中長期での実証運航を実施する。実施主体は本協議会（錦江町）とし、運航について公募により事業者を選定し委託するが、その公募条件は錦江町側の発着港（大根占港）、運航期間、運航速度（所要時間1時間以内）など必要最低限にとどめ、なるべく運航事業者の経験や創意工夫を活かした運航形態を重視するものとする。
- ・平成21年度は複数の運航事業者による実証運航（不定期航路）を実施し、平成22年度ではそのうち、事業化の可能性がある運航形態を導入した事業者1～2社による実証運航（不定期航路）を実施するとともに、一般旅客定期航路事業化の検討を本格的に進める。平成23年度には一般旅客定期航路事業にて実証運航を実施し、平成24年度以降は補助無しで独自運航ができる体制へと移行する。
- ・事業の過程では乗船者に対するアンケート調査などにより利用ニーズを把握する。
- ・なお、発着港の選定や整備など各課題が解決できず、一般旅客定期航路化が困難である場合でも、不定期航路での事業化が可能と判断した場合には不定期航路事業で本格的に運航を続けることも想定する。

事業 - 1 - 一般旅客定期航路化に向けた大根占港の改修の検討

- ・錦江町側の港は大根占港（堂之元）と定めているが、現状（渡り桟橋）では乗船者の安全面が十分に担保されておらず、一般旅客定期航路化が困難であることから、旅客船バリアフリーガイドラインに基づき、浮き桟橋の整備など大根占港の改修条件等について検討を行う。ただし、整備の段階においては港湾管理者との協議を行う必要がある。

〔事業 - 1 - 3年間の実証運航の流れ(案)〕

公募条件(例示)

運航期間	平成21年5月～平成22年3月の11ヵ月以内とする。
発着港	錦江町側を大根占港(堂之元)とする。
運航速度	大根占港～鹿児島間を60分以内で運航する。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 鹿児島側の発着港、使用船舶、運航便数、運賃、ダイヤ等については運航事業者の提案を受け、本協議会と協議の上決定するものとする。ただし、赤字が発生した場合はその1/2以内を本協議会が負担する(協議会負担額については、地域公共交通活性化・再生総合事業の実証運航に係る補助金の範囲内とする)。 運航許可申請は事業者が行い、港湾使用は協議会が行う。 旅券は発行せず、乗船時現金徴収し、予約等の地上業務は事業者が行う。 運航の告知は、本協議会が行う。

公募により複数の運航事業者を選定

平成21年度(例示)

- 不定期航路事業にて実施・地域公共交通活性化再生総合事業補助対象

運航事業者	錦江町側 発着港	鹿児島側 発着港	運航回数	使用船舶	運賃
A社	大根占港	A港	3往復	トン	1,500円
B社	大根占港	B港	2往復	トン	2,000円
C社	大根占港	C港	3往復	トン	1,700円

事業化が見込める1～2社を選定

平成22年度(例示)

- 不定期航路事業にて実施・地域公共交通活性化再生総合事業補助対象

運航事業者	錦江町側 発着港	鹿児島側 発着港	運航回数	使用船舶	運賃
A社	大根占港	A港	3往復	トン	1,500円

一般旅客定期航路事業へシフト

港の整備等の定期航路化に向けた課題を解決(22年度)

平成23年度(例示)

- 一般旅客定期航路事業にて実施・地域公共交通活性化再生総合事業補助対象

運航事業者	錦江町側 発着港	鹿児島側 発着港	運航回数	使用船舶	運賃
A社	大根占港	A港	3往復	トン	1,500円

補助を受けず独自運航へ

事業 - 2 二次アクセスと情報発信の充実等による利用促進

試験運航の乗船率は定員 12 名に対し 71.6%と比較的高い結果となったが、これは運賃無料での実施が大きく影響していると考えられる。本計画の実証運航では運賃を徴収するとともに利用促進策を講じ、利用者の利便性や満足度を高める必要がある。

大根占港の二次アクセスをみると、試験運航では航路とバスとの連結が不十分で、大半が自家用車の利用であったことから、コミュニティバス、及び路線バスのダイヤ調整や定期バスの新規運行、バス路線の大根占港までの延伸を検討する。

また、試験運航では大根占港、鴨池港ともに待合施設、駐車場に関する課題もみられたことから、新設や借用等による整備を検討する。

加えて、当航路の事業化に向けては鹿児島側からの利用促進が大きな課題であることから、二次アクセスを含めた大根占港発の広域観光マップの作成や、民間事業者や NPO 法人などによる半島間交流イベントの実施を促進する支援制度を創設する。

〔 具体的内容 〕

2 - 大根占・鹿児島航路とバスの連結

- ・主に錦江町民の利便性を高めるためにコミュニティバス、及び路線バスを大根占港まで延伸するとともに、航路とバス双方の朝と夕方のダイヤを調整し、連結させる。
- ・しかし、平成 20 年度に運賃無料としたコミュニティバスは本数も少ないため連結が困難な場合は、航路ダイヤと連結した定期バスの新規運行も検討する。
- ・鹿児島側からの乗船客に対しては毎年 8 月に錦江町が実施している「自然まるごと体験ツアー」等に合わせて、夏休み期間（7 月下旬～8 月下旬）に限り、航路のダイヤと連結した観光バスを不定期で運行することを検討する。

例) 錦江町周遊ルート：大根占港 島津斉彬お茶亭跡 花瀬公園・花瀬でんしろう館
奥花瀬マス釣り場・瀬々来樹館（食事休憩） カブトムシの森
神川大滝公園 トロピカルガーデン神川 にしきの里（物産館） 大根占港 （所要時間 約 4 時間）

2 - 港の待合施設の整備

- ・現在、大根占港には大根占・指宿航路（南九フェリー）の乗船客のための待合施設はあるが、大根占・鹿児島航路の乗船客に対しては確保されていないことから、乗船客の利便性向上のために簡易な待合施設の新設や既存施設の借用等を行う。

2 - 港の駐車場の整備

- ・ の待合施設と同様に、大根占港では当航路乗船客が利用できる駐車場が確保されていないことから、乗船客の利便性向上のために駐車場を整備（新設・借用）する。

2 - 二次アクセスを重視した大根占港発の観光マップの作成

- ・ 試験運航では鹿児島市居住者の約 6 割が日帰り旅行を目的として乗船し、約 3 割が大根占港から徒歩で移動していることから、大根占港からの二次アクセスを重視した広域観光マップを作成、船内や鹿児島市内で配布する。
- ・ 作成にあたっては、今回の試験運航で作成し、船内で配布した錦江町観光資源紹介マップを活用する。

2 - 半島間交流を促進するイベント等に対する支援制度の創設

- ・ 試験運航では鹿児島市の NPO 法人が交流イベントを実施しており、こうした NPO 法人や民間事業者等が当航路を活用して半島間交流を促進するイベントを実施する際、その事業費に対して助成を行う。

(6) 事業効果の検証

本協議会において年度ごとにアンケート調査等を実施し、Plan（計画策定）、Do（事業実施）、Check（点検・評価）、Action（見直し・改善）を行う「PDCA サイクル」による事業マネジメントを継続しつつ事業効果を検証しながら、翌年度の実施を検討するものとする。

〔PDCA サイクルによる事業マネジメント（イメージ）〕

