

三島村地域公共交通総合連携計画

- 計画書（素案） -

平成 21 年 3 月

三島村・枕崎市

目 次

第1章 計画の概要	1
1 - 1 背景と目的	1
1 - 2 計画の位置付け	1
第2章 三島村の概況	2
2 - 1 位置・地勢	2
2 - 2 自然条件	3
2 - 3 各島の特徴	3
2 - 4 人口動態	5
2 - 5 産業動向	6
2 - 6 交通の状況	8
2 - 7 観光の現況	9
第3章 三島航路の現状と課題	11
3 - 1 三島航路の経緯	11
3 - 2 三島航路の現状	12
3 - 3 三島航路の輸送実績	15
3 - 4 三島航路の経営状況	17
3 - 5 三島航路の利用実態	18
第4章 「黒島～枕崎」間の試験運航の概要	27
4 - 1 試験運航の経緯	27
4 - 2 試験運航の実施概要	28
4 - 3 試験運航及びモニターツアーの結果概要	33
4 - 4 モニターツアーアンケート調査結果	37
4 - 5 航路利用者の「黒島～枕崎」間への三島航路延伸に対する意向	43
4 - 6 三島村民の「黒島～枕崎」間への三島航路延伸に対する意向	45
4 - 7 三島航路延伸による物流面の潜在ニーズ	51
第5章 「黒島～枕崎」間の航路延伸による効果・影響と課題	55
5 - 1 「黒島～枕崎」間の航路による効果・影響	55

5 - 2	「黒島～枕崎」間の航路による定量的な効果・影響	55
5 - 3	「黒島～枕崎」間の航路による定性的な効果・影響	57
5 - 4	「黒島～枕崎」間の航路延伸に向けた課題	60
5 - 5	「黒島～枕崎」間の航路延伸に向けた課題の検討	61

第6章	三島村地域公共交通総合連携計画	68
6 - 1	基本方針	68
6 - 2	計画目標	69
6 - 3	計画区域	71
6 - 4	計画期間	71
6 - 5	目標を達成するために行う事業及び事業主体	72
6 - 6	事業効果の検証	80

第 1 章 計画の概要

1 - 1 背景と目的

鹿児島港と三島村の竹島、硫黄島、黒島を結ぶ航路（以下、「三島航路」という。）は、村民の足を確保し、その生活を維持するため、当村が自ら船舶を建造し、船舶交通事業を営んでいる。しかし、小離島群でもともと需要が乏しい中、人口の減少と少子高齢化が進行し、域内産業の衰退もみられ、旅客・貨物需要が減少傾向にある。加えて、近年の原油価格高騰による運航経費の上昇によって経営が圧迫されている。

一方、鹿児島港から竹島 硫黄島 黒島と渡り、翌日、逆を辿る現在の航路体系では、隔日で本土と行き来することになり、住民の利便性向上や観光客等の誘致促進を図るうえで大きな障害となっている。また、当村と最も近い枕崎市、指宿市、南九州市、南さつま市などの南薩地域とは、明治時代からカツオ漁を通じて交流があり、現在においても枕崎市の小中学生等による「黒潮流れの慰霊祭」(青少年の交流)等の地域間の交流が行われている。しかしながら、当村と南薩地域とを結ぶ航路はなく、これらを結ぶ交通アクセスの開発は双方の地域にとって念願となっている。

本計画は、このような現状を打開するため、関係自治体や運航事業者だけでなく、商工会議所や民間事業者等と連携しながら航路の利用促進と需要創出に取り組み、本土と島間を毎月運航する航路体系を模索し、住民の利便性向上と地域社会の活性化を目指すものである。

1 - 2 計画の位置付け

本計画は、行政（航路事業者）、航路利用者団体等から構成された「三島村新交通ネットワーク協議会」が推進主体となり、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく支援制度を活用して策定するものである。

20 年度は事業計画を策定し、その計画に基づいて 21 年度から 3 ヶ年にわたり、官民協働で具体的に行い、三島航路と地域社会の活性化を目指す。

第2章 三島村の概況

2-1 位置・地勢

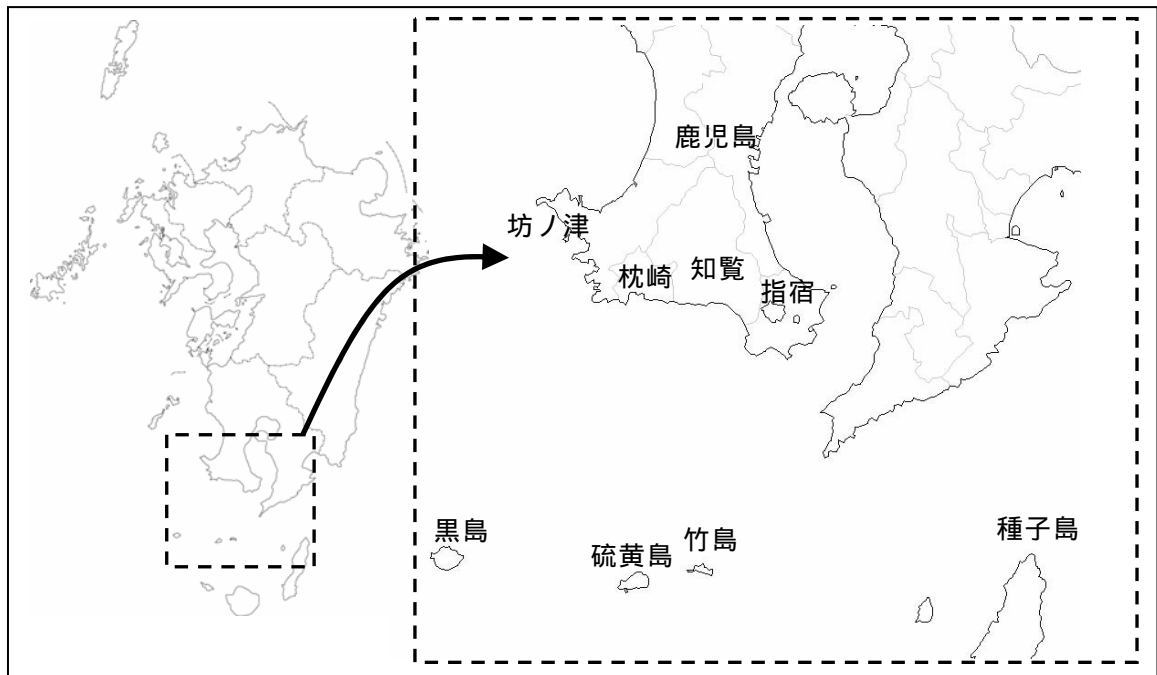
三島村は、薩摩半島南端の長崎鼻から南南西約40kmの位置にある「竹島」、「硫黄島」、そして坊ノ岬から南南西約50kmの位置にある「黒島」の3つの島と、無人の昭和硫黄島や数個の岩礁からなり、島の南東には種子島や屋久島、西方には宇治群島、草垣群島、南方遙かにはトカラ列島を望む位置にある。

竹島と硫黄島及び周辺の岩礁は中新期琉球火山脈に属する大型カルデラで、六千三百年前に大噴火した喜界カルデラの北西縁に当たる陸上部をなし、両島とも島の大部分をリュウキュウチクが覆うように生えている。

一方、黒島は宇治群島と草垣群島などと共に、旧期琉球火山岩帯に属し、リュウキュウチクが繁茂しているが、それ以外にもシイノキ、タブノキ、ヤブツバキ、シャリンバイなど、三島のうち最も多彩な植生が見られる。

また、四方を海に囲まれた三島は天然の良漁場に恵まれている。

【三島村位置図】



【位置及び面積】

島名	位置			鹿兒島港 までの距離 (km)	周囲 (km)	面積 (km ²)
	測量地点	北緯(N)	東経(E)			
竹島	集落	30°48'32"	130°25'19"	94	9.7	4.20
硫黄島	硫黄島	30°47'22"	130°18'27"	108	14.5	11.74
黒島	ヤグラ岳	30°49'29"	129°56'29"	154	15.2	15.51
合計					39.4	31.45

資料：三島村

2 - 2 自然条件

東は太平洋、西は東シナ海に臨み、黒潮の影響を受ける三島村の気候は、極めて温暖な亜熱帯的の海洋性気候である。一方、夏場は台風の進路に当たり、冬場は季節風の影響を強く受けるため、四季を通じて風害や潮害が大きい。雨量は月間平均で約 370 ミリメートル程度となっている。

【気象】

月 例		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
温度 ()	平均	11.1	12.2	12.7	17.8	21.2	23.9	27.8	27.6	26.3	22.8	18.2	11.0
	最高	19.5	21.6	24.5	26.4	26.8	32.1	35.1	33.0	31.6	30.2	27.7	21.0
	最低	3.0	4.1	1.5	8.8	13.5	22.7	22.7	22.5	20.7	14.7	10.5	2.9
相対湿度 (%)	平均	70	71	65	67	71	81	76	79	78	74	66	67
雨量(mm)	平均	391.5	531.5	251.0	235.5	363.5	1067.0	240.0	209.0	467.5	263.0	128.0	345.0

資料：気象官署屋久島測候所（平成 17 年）

2 - 3 各島の特徴

(1) 硫黄島

硫黄島は、九州四大カルデラのひとつである鬼界カルデラの中にあり、霧島火山帯に沿って噴出した海底火山の一つで、その鬼界カルデラの中央火山丘にあるといわれている。昭和 9 年の海底噴火によって、東方海上に周囲 1.3 キロメートルの昭和硫黄島が出現し、村域に加えられており、その周辺は好漁場となっている。

島の東側に位置する硫黄岳(標高 703 メートル)は今も絶えることなく噴煙を上げ、島をとりまく海面には硫黄分や鉄分の多い温泉が湧出して、黄緑色をふちどっている。

海岸線は他の島もほとんど屹立した絶壁になっていて、人を寄せつけず、わずかな砂浜海岸があるのはこの島のみである。

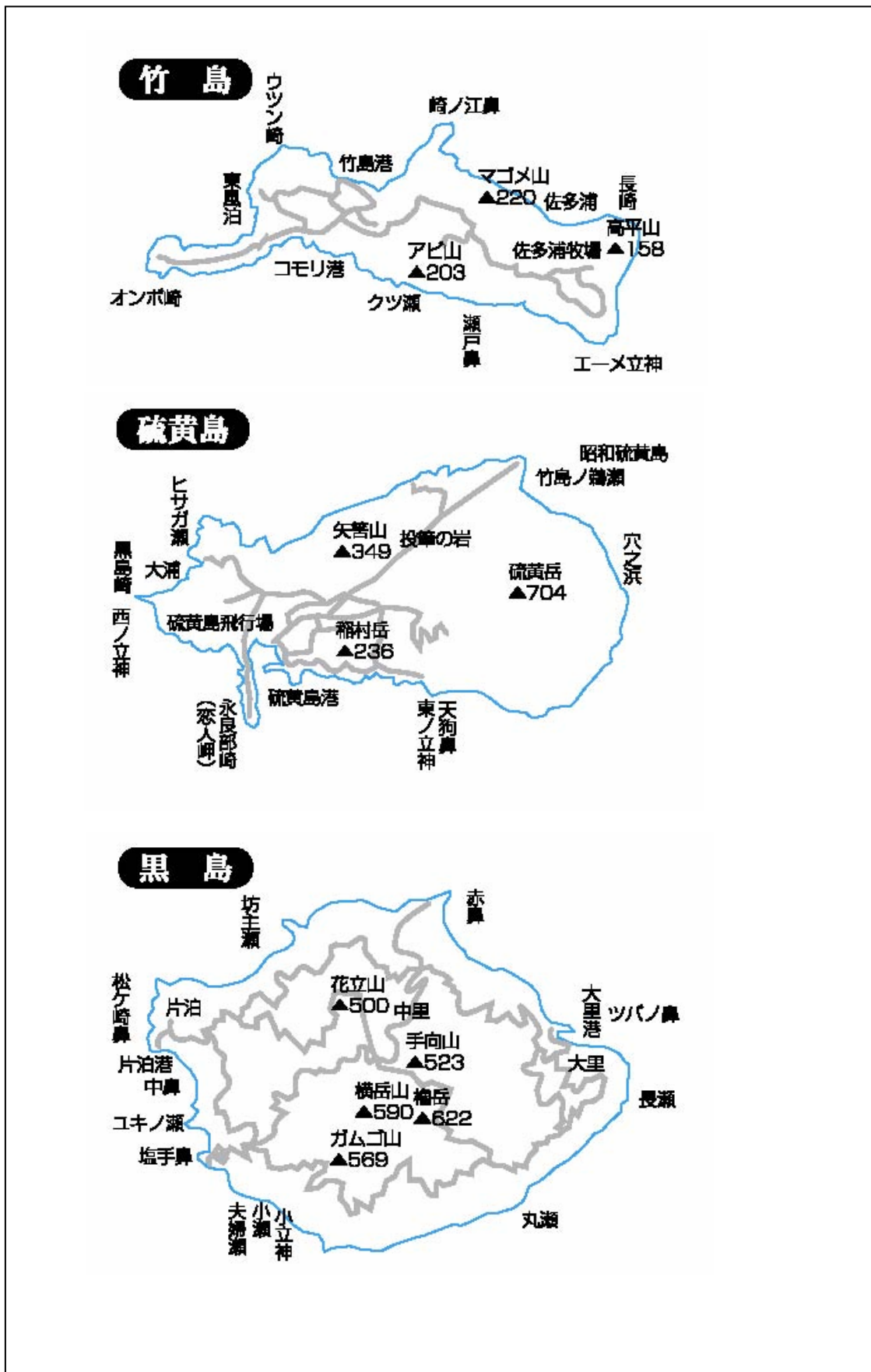
(2) 竹島

竹島は、硫黄島の東北東 14 キロメートルに位置する。同じ鬼界カルデラの中にあつて、標高 219 メートルのマゴメ山を山頂とする山のない丘陵性の島である。河川はなく、全島を大名竹で覆われており、樹木は少ない。

(3) 黒島

黒島は、硫黄島の西南西 36 キロメートルにあり、三島村の中でも最も大きい島である。島の東に大里、西側に片泊の 2 つの集落がある。標高 622 メートルの櫓岳をはじめ山岳が多く、森林や大名竹林の自然に恵まれている。また、中里をはじめ、いたるところに川の流れがあり、海岸線の断崖絶壁から海に落ちる数多くの滝が見られる。

【竹島・硫黄島・黒島の特長】



資料：三島村

2 - 4 人口動態

三島村の人口推移をみると、昭和 35 年の国勢調査では 1,363 人であったが、その後、青壮年層を中心とした村外流出などの急速な人口減少により、平成 17 年 10 月 1 日現在 462 人と、昭和 35 年当時の約 3 割に減少している。国立社会保障・人口問題研究所が平成 17 年の国勢調査結果をベースに実施した人口の将来推計によると、平成 37 年に人口 400 人未満になると推計しており、今後、急激に島内の人口減少が進む可能性がある。また、平成 17 年の年齢別人口をみると、高齢化率は 30.1% であり、近年、3 割前後と高い割合で推移している。地区別の世帯数（平成 20 年 2 月 1 日現在）については、硫黄島と大里（黒島）が人口 121 人で最も多くなっている。

【人口の推移】

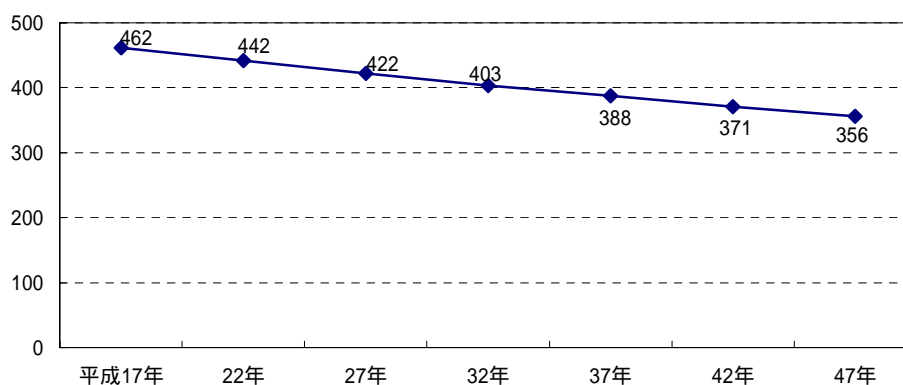
（単位：人）

年別 島名	昭和 35	45	55	60	平成 2	7	12	17
竹島	232	115	116	114	97	119	91	83
硫黄島	604	186	198	168	174	149	150	140
黒島	527	354	305	270	233	245	259	239
計	1,363	655	619	552	504	513	500	462
0～14 歳	562	209	124	102	72	80	80	86
15～64 歳	713	344	358	301	271	295	277	237
65 歳以上	88	102	132	149	160	138	143	139
高齢化率	6.5	15.6	21.3	27.0	31.8	26.9	28.6	30.1

注：高齢化率は、総人口に占める 65 歳以上の人口比率
資料：国勢調査（10 月 1 日現在）

【三島村の人口の将来推計】

（単位：人）



資料：国立社会保障・人口問題研究所、国勢調査

【地区別世帯数と人口（平成 20 年 2 月 1 日現在）】（単位：件、人）

地区別	世帯数	人 口		
		男	女	総数
竹島	42	36	41	77
硫黄島	62	57	64	121
黒島	大里	53	68	121
	片泊	44	45	86
合 計	211	187	218	405

資料：三島村

2 - 5 産業動向

(1) 全体

平成 17 年の国勢調査をみると、三島村の産業別就業人口は第三次産業が 120 人で最も多く、次いで第二次産業が 61 人、第一次産業が 52 人となっている。

平成 17 年度の三島村内総生産をみると、平成 17 年度は 1,951 百万円と平成 12 年度と比較して、168 百万円減少している。産業別にみると、島内では港湾・道路整備などの公共工事が基幹産業であるため、建設業を中心とした第二次産業が 51.1% で最大であり、鹿児島県の平均構成比（19.5%）と比較しても非常に高い。しかし、公共工事減少の影響により、平成 17 年度の第二次産業の生産額は平成 12 年度と比較して、194 百万円減少している。一方、近年、三島村では畜産を中心とした農業振興を行っており、平成 17 年度の第一次産業の総生産は、平成 12 年度と比較して 52 百万円増加している。

【三島村の産業別就業人口（平成 17 年度）】

（単位：人）

	第一次産業	第二次産業	第三次産業	合計
就業人口	52	61	120	233

資料：国勢調査

【三島村の産業構造（平成 17 年度）】

（単位：百万円、%）

	平成17年度		平成12年度		12年度比	鹿児島県の平均構成比
	金額	構成比	金額	構成比		
第一次産業	128	6.5	76	3.6	52	4.7
農業	118	6.1	71	3.4	47	3.9
林業	6	0.3	3	0.1	3	0.2
水産業	3	0.1	2	0.1	1	0.6
第二次産業	998	51.1	1,192	56.2	194	19.5
鉱業	0	0.0	0	0.0	0	0.3
製造業	1	0.0	12	0.6	11	12.7
建設業	997	51.1	1,180	55.7	183	6.4
第三次産業	898	46.0	953	45.0	55	79.5
電気・ガス・水道業	16	0.8	31	1.5	15	3.3
卸小売業	8	0.4	11	0.5	3	11.8
金融・保険	0	0.0	0	0.0	0	5.9
不動産業	59	3.0	63	3.0	4	10.8
運輸・通信業	101	5.2	101	4.8	0	8.7
サービス業	714	36.6	746	35.2	32	22.2
その他(控除)	73	3.7	100	4.8	27	3.7
村内総生産	1,951		2,119	100.0	168	100.0

注：「サービス業」には「政府サービス生産者」を含む

資料：鹿児島県「市町村民所得推計報告書」

(2) 農 業

三島村の農業は、畜産（黒毛和牛の仔牛生産）が主で、牧場整備や草地改良、優良牛の導入等、基盤整備を積極的に展開している。近代的な畜産経営改善や村独特の周年放牧による低コストと生産技術の向上の結果、農家一戸当たりの飼養頭数も約14頭に増加している。三島村の黒毛和牛は市場で高く評価されているが、更なる付加価値の創出のため、「みしま牛」のブランド確立にも取り組み中である。

【飼養頭数等（繁殖雌牛）平成20年1月1日現在】（単位：頭、戸）

島名		飼養頭数	農家数
竹島		126	8
硫黄島		112	5
黒島	大里	175	20
	片泊	103	5
合 計		516	38

注：畜産農家のほとんどが兼業であり、専業農家は数戸のみである。

資料：三島村

(3) 林 業

三島村の大半を占める豊富な竹林資源を利用し、竹の子生産加工が精力的に行われているが、高齢化による労働力の低下と人手不足で、生産量は年々減少の一途をたっている。また、硫黄島には自然林と人工林を合わせて約46ヘクタールの椿林があり、その実を絞って作る椿油や、椿油を使った石鹸、シャンプー、リンスは、村の特産品として販売され好評を得ている。

【特産品の生産状況（平成19年度実績）】（単位：kg、千円）

島名	竹の子		椿油	
	生産量	生産額	生産量	生産額
竹島	5,272	3,040	-	-
硫黄島	3,774	1,799	6,000	3,780
黒島	1,261	599	-	-
合 計	10,307	5,438	6,000	3,780

注：黒島の竹の子は推計

資料：三島村

(4) 水産業

三島村周辺は好漁場に恵まれており、伊勢エビや回遊する高級魚が水揚げされる。一方、港湾施設が不完全で全天候性でないため、小型漁船しか所有していない状況であり、また、漁法技術の遅れなどから、漁業を専業とすることは難しい状況にある。

【漁船数及び漁獲量等の状況】

島別	隻数	漁家数（専業）	生産量（kg）	生産額（千円）	
竹島	4	4（0）	725	1,702	
硫黄島	13	12（2）	2,170	2,912	
黒島	大里	6	2（0）	400	1,107
	片泊	5	5（0）	450	956
合 計	28	24（1）	3,745	6,677	

注：漁船数は平成20年4月1日現在、漁獲量等は平成19年度実績

資料：三島村

(5) その他

製造業は主として、大名竹の子の加工が行われ、村の特産品の主役を担っており村民の所得に大きな比重を占めてきたが、今後、竹の子加工に加えて新たな特産品の開発が急務となっている。

また、鉱業として、以前は「南島オパール㈱」が硫黄岳の珪石採掘販売を行っていたが、安価な外国製品の輸入で販売不振に陥り、現在は閉鎖となっている。

一方、サービス業については、昭和47年、「ヤマハリゾート」が硫黄島に進出して、ホテルや飛行場の建設を行い、観光業を進めたが、社会経済状況の変化によって中止し撤退した。

昭和62年に村営定期船の就航で海上交通の改善が図られたことを契機に、地域間交流事業の積極的な導入や拠点交流施設の整備、イベントの開催等により観光客や釣り客が増加してきた。また、小中学校、村役場出張所、診療所、郵便局等の公的機関に勤務する職員、電力会社等の出張所等の職員が各島に配置され活動している。

2-6 交通の状況

三島村内には、バスやタクシーなどの公共交通手段はない。また、空の交通については、日本初の村営飛行場（硫黄島）と、枕崎空港との間に、民間の航空会社がチャーター便を運航している状況である。

村道についてみると、総延長43kmの内、舗装済みが41kmであり、約91%の舗装率となっている。また、三島村唯一の県道221号が大里（黒島）と片泊（黒島）間の約9kmを結んでいる。

【三島村内の道路状況】

(単位：km、%)

	路線数	総延長	改良済		舗装済	
			延長	改良率	延長	舗装済
県道	1	9,052	7,907	87.4	7,415	81.9
村道1級	3	13,291	13,208	99.4	13,291	100.0
〃 2級	3	4,664	4,527	97.1	4,657	99.8
〃 その他	41	27,122	17,991	66.3	23,209	85.6
〃 計	47	45,077	35,726	79.3	41,157	91.3
林道	4	17,025	17,025	100.0	11,157	65.5
農道	5	4,429	885	20.0	1,929	43.6

注：県道は平成16年4月1日現在、それ以外は平成17年3月31日現在

資料：三島村

2 - 7 観光の現況

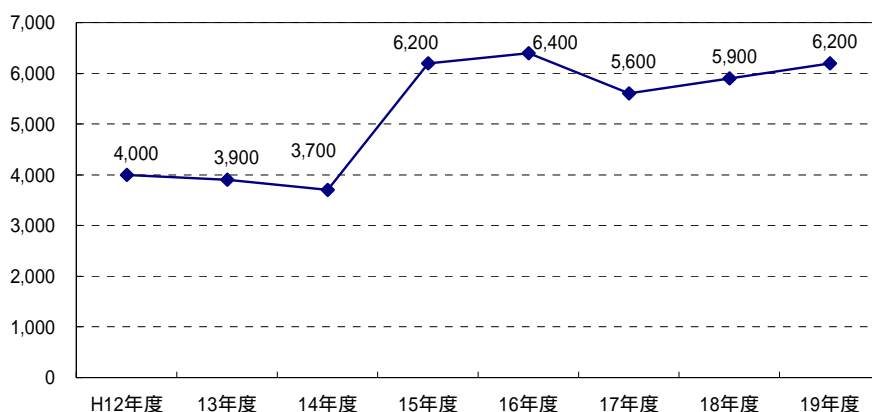
三島村の観光資源は、他に類のない「手つかずの自然の美しさ」である。特に硫黄島は、火を噴く火山「硫黄岳」をはじめ、地球との出会いを実感させる奇観と、無限に湧出する温泉やツワブキ、竹の子などの山の幸、椿油の原料となる椿の自然林、石鯛等の釣り場、俊寛僧徒流罪の遺跡や安徳帝墓所等々、観光資源に恵まれており、毎年、多くの観光客が訪れている。また、平成2年から続く、毎年40艇以上のヨットが全国各地から参加する「みしまカップ」ヨットレース（全国から約600人が集まる）や、平成6年から始まった西アフリカの打楽器ジャンベを使ったワークショップ、平成8年に中村勘九郎により上演された三島村歌舞伎「俊寛」も有名である。

近年では、硫黄島港内の海水が紅く染まる現象（海水と海底から湧き出る温泉水の化学反応による）が世界的に希少な現象として注目を集めており、平成21年3月には世界12カ国の専門家による国際会議が硫黄島にて開催予定となっている。加えて、上述の安徳帝墓所も歴史的に貴重な遺跡として注目されており、歴史学者が研究のために度々来島するなど、硫黄島は学術的にも優れた資源を有しているといえる。

一方、そのような観光客を受け入れる島内の宿泊施設の状況については、竹島、硫黄島、黒島にそれぞれ民宿が2軒、5軒、4軒、合計で11軒あり、最大230人の宿泊客の受け入れが可能となっている。しかしながら、多くの民宿は、島内の建設工事のために来島したビジネス客を対象とした宿泊施設となっているため、今後、一般の観光客を対象とした受け入れのためのハード、ソフト両面の改善が必要である。

【観光客数の推移】

（単位：人）



資料：三島村

【三島村の宿泊施設（民宿）の状況】 （単位：軒、人）

島名	件数	収容人員
竹島	2	40
硫黄島	5	110
黒島	大里	40
	片泊	40
合計	11	230

資料：三島村

【竹島・硫黄島・黒島の観光資源マップ】

[竹島]



紅く染まる硫黄島港湾風景

[硫黄島]



安徳天皇墓所 (硫黄島)



みしまジャンプスクール (硫黄島)

[黒島]



有吉佐和子文学顕彰碑 (黒島)



特攻平和観音像 (黒島)

資料：三島村資料を参考に作成

第3章 三島航路の現状と課題

3 - 1 三島航路の経緯

昭和8年4月以降の航路の経緯は以下の通りである。昭和21年2月、十島村より分村し創立された三島村が開設した航路が現在の三島航路である。昭和21年当時は月に3～4航海程度(7～10日毎)の航海であったが、その後、昭和27年から月5航海、昭和41年から月6航海と、航海数は徐々に増加し、現在では月に13航海となっているものの、本土と島を1日1便で往復する体制とはなっていない。また、三島航路は採算性の低い赤字航路であり民間による航路経営がなされないことから、現在まで伝統的に村営による船舶交通事業が行われている。

【航路の経緯】

年次	航路体系	船名	事業者
昭和8年4月 ～21年2月	奄美大島～十島(現在の三島も含む) ～鹿児島 (月に1～2航海)	十島丸(155 吨)	旧十島村
		金十丸(570 吨) 昭和16年3月就航	旧十島村
昭和21年2月 ～21年10月	金十丸、十島丸ともに運航できず *昭和21年2月、十島村は上三島と下七島に分断され、上三島は鹿児島県に残り、下七島は米軍々政下に入る		
昭和21年10月 ～22年8月	三島～鹿児島 (7～10日毎に航海)	三島丸(33 吨)	三島村
昭和22年8月 ～27年2月	鹿児島～三島～屋久島	十島丸(150 吨)	三島村
昭和27年2月 ～27年11月	奄美大島～三島～種子屋久～鹿児島 (月5航海)	三幸丸(301 吨)	三島村
昭和27年11月 ～30年1月	鹿児島～三島～屋久島 (月5航海)	三幸丸(301 吨)	三島村
昭和30年1月 ～38年4月	鹿児島～竹島～硫黄島～黒島	第2三幸丸(101 吨) 県に売船	三島村
	鹿児島～三島～名瀬～喜界	三幸丸(301 吨) 鹿児島郵船(株)に譲渡	
昭和38年4月 ～41年2月	鹿児島～竹島～硫黄島～黒島	第2三幸丸(101 吨) 県より傭船	三島村
昭和41年2月 ～48年4月	鹿児島～竹島～硫黄島～黒島 (月6航海)	三幸丸(301 吨) 県が鹿児島郵船(株)から買収。県より傭船	三島村
昭和48年4月 ～61年9月	鹿児島～竹島～硫黄島～黒島 (月8航海)	みしま(438 吨) 代替新造就航	三島村
昭和61年9月 ～平成13年10月	鹿児島～竹島～硫黄島～黒島 (月11航海)	みしま(776 吨) 代替新造就航	三島村
平成13年10月 ～14年11月	鹿児島～竹島～硫黄島～黒島 (週4航海)	みしま(1,196 吨) 代替新造就航	三島村
平成14年11月～	鹿児島～竹島～硫黄島～黒島 (月13航海)	みしま(1,196 吨)	三島村

資料：三島村

3 - 2 三島航路の現状

(1) 航路の概況

現在、三島航路は鹿児島港を出港して、竹島港、硫黄島港、大里港を經由して、片泊港に行き、翌日、片泊港から、大里港、硫黄島港、竹島港を經由して鹿児島港へ戻る1泊2日の航海を月13回行い、通常は毎週火曜日から日曜日まで運航し、月曜日に運休する運航形態となっている。

航路全長は153km、全航行時間は4時間35分であり、中でも「鹿児島港～竹島港」間の航行時間が170分と最も長い。一方、大里港、片泊港はともに黒島内の港で距離が短いため、「大里港～片泊港」間の航行時間は20分と短い。また、旅客の乗下船や荷役作業のため各港の停泊時間は20分間となっている。

旅客運賃をみると、1等客室の片道運賃は「鹿児島～各島」間は7,000円、各島間は2,200円で、2等客室の片道運賃は「鹿児島～各島」間は3,500円、各島間は1,100円となっている。

【三島航路の概要】

運航事業者	・三島村
就航船舶名	・フェリーみしま
運航回数	・月13航海（通常は毎週火～日曜日運航、月曜日運休）
航路距離 （航行時間）	<ul style="list-style-type: none"> ・全長153km（4時間35分） [詳細] 鹿児島港～竹島港 94km（170分） 竹島港～硫黄島 14km（25分） 硫黄島港～大里港 36km（60分） 大里港～片泊港 9km（20分）
主な運賃	<ul style="list-style-type: none"> [旅客運賃] ・鹿児島～各島 1等：7,000円、2等：3,500円 ・各島間 1等：2,200円、2等：1,100円 *片道運航（12歳未満は半額、消費税込） [自動車航走運賃（4m以上～5m未満の場合）] ・鹿児島 各島 22,400円 ・各島間 18,900円 *航走運賃の中には2等旅客船運賃の1人分が含まれる。

資料：三島村

【航路時刻】

下り便



鹿児島	竹島	硫黄島	黒島	
	竹島港	硫黄島港	大里港	片泊港
出港 9：30	入港 12：20 出港 12：40	入港 13：05 出港 13：25	入港 14：25 出港 14：45	入港 15：05

上り便



鹿児島	竹島	硫黄島	黒島	
	竹島港	硫黄島港	大里港	片泊港
出港 13：35	入港 10：25 出港 10：45	入港 9：40 出港 10：00	入港 8：20 出港 8：40	入港 8：00

資料：三島村

【三島航路図】



資料：三島村

【三島航路関連写真】



鹿児島港の停泊風景



片泊港の入港風景



(2) フェリーみしまの概況

平成 13 年 10 月に就航したフェリーみしまは総トン数 1,196 トンで、過去に三島航路を運航した船舶の中でも最大規模である。

船内設備については、一等室、一等和室、二等和室の居住スペース、サロン、レストスペース等がゆったりと設計されており、また、横揺れ減少装置の装備により、旅客が快適に船旅を楽しむことが可能となっている。また、大型エレベーターや段差のないフロア、トイレなど、バリアフリーにも十分配慮された船内設備となっている。

【フェリーみしまの概要】

長さ	・ 89.5m
幅	・ 14m
深さ(型)(上甲板)	・ 9.3m
航海速力	・ 約 19.0 ノット(試運転最大速力は約 20.5 ノット)
総トン数	・ 1,196 トン
載貨重量	・ 583 トン
貨物搭載能力	・ コンテナ×18 個、乗用車×18 台、トラック×5 台等
最大搭載人数	・ 旅客 200 名、臨時定員 50 名、乗務員 16 名
船内設備	・ 全室冷暖房施設、衛星通信テレビ受信可能施設、活魚用水槽施設、大型エレベーター、横揺れ減少装置、冷蔵施設など

資料：三島村

【三島航路関連写真】

二等室居住スペース(第3甲板)



エントランスホール(第4甲板)



レストスペース(第3甲板)



第5甲板

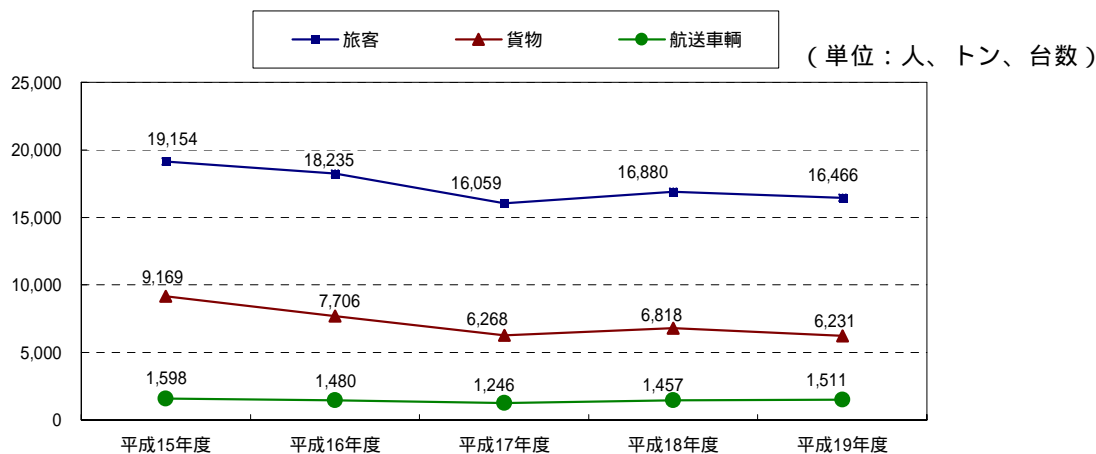


3 - 3 三島航路の輸送実績

平成 15 年度から平成 19 年度の三島航路の輸送実績をみると、旅客は平成 15 年度の 19,154 人をピークに減少し、平成 17 年度以降は 16,000 人台で横ばい推移している。旅客の特徴として、三島航路は生活航路であることから、三島村民の利用が基本であるが、その他の主要な利用者としては、鹿児島市教育委員会の野外研修施設「冒険ランドいおうじま」を訪れる鹿児島市立小・中学校生（毎年 5、6、9、10 月に、合計で約 1,000 人が利用）や、黒島に毎月巡礼を訪れる宗教団体「平等大慧会」（毎月第 3 土・日曜日に約 50 人が利用。年間合計では 600 人～700 人が利用）等がある。また、月別の旅客輸送実績（平成 18 年 10 月～平成 20 年 9 月）については、5 月～8 月の 5 ヶ月間の利用者は比較的多いが、その一方、9 月～4 月の間は、冬場の季節風や気圧等の影響により日帰り運航や順延等が増加するため、利用者が減少している。

貨物の輸送実績をみると、平成 15 年度は 9,169 トンであったが、平成 15～16 年度の「冒険ランドいおうじま」や「みしまジャンプスクール」の建設工事の終了にともない減少し、平成 19 年度は 6,231 トンと、平成 15 年度と比較して約 3 割の減少となっている。また、航送車輛については、平成 19 年度は 1,511 台と、平成 18 年度と比較して 54 台増加している。

【旅客・貨物・航送車輛の輸送実績】



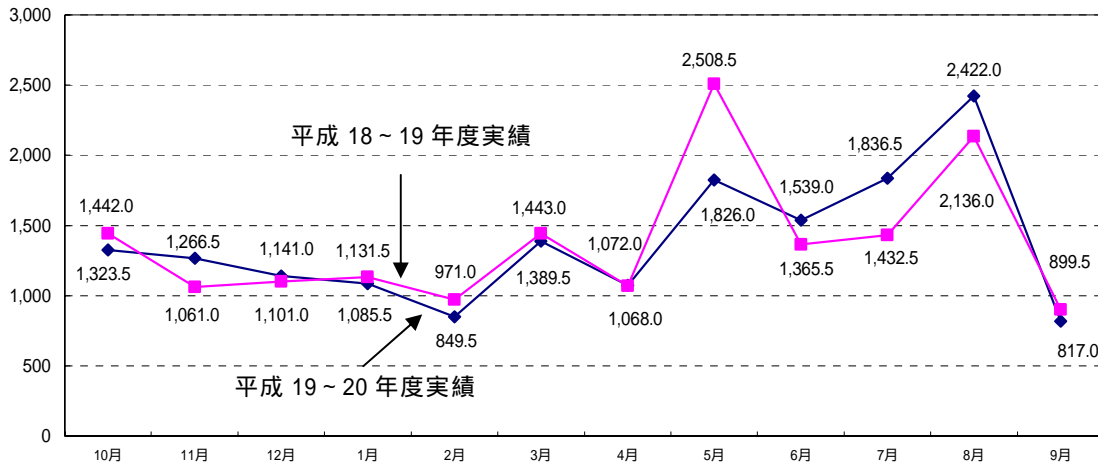
資料：三島村

【三島航路の運航状況（平成 19 年 10 月～平成 20 年 9 月）】

	全体運航	1泊2日	日帰り回数	順延回数	備考
平成19年10月	13.0	10.0	3	4	
11月	13.0	11.0	2	1	
12月	11.0	10.0	1	5	
平成20年1月	13.5	11.5	2	3	
2月	8.5	6.5	2	5	フェリー「としま」代替
3月	14.0	8.0	5	3	
4月	13.0	11.0	2	1	
5月	12.5	11.5	1	2	
6月	12.5	11.5	1	2	
7月	13.5	12.5	1	1	順延は台風接近のため
8月	13.5	13.5	0	0	
9月	8.0	6.0	2	0	ドック入り

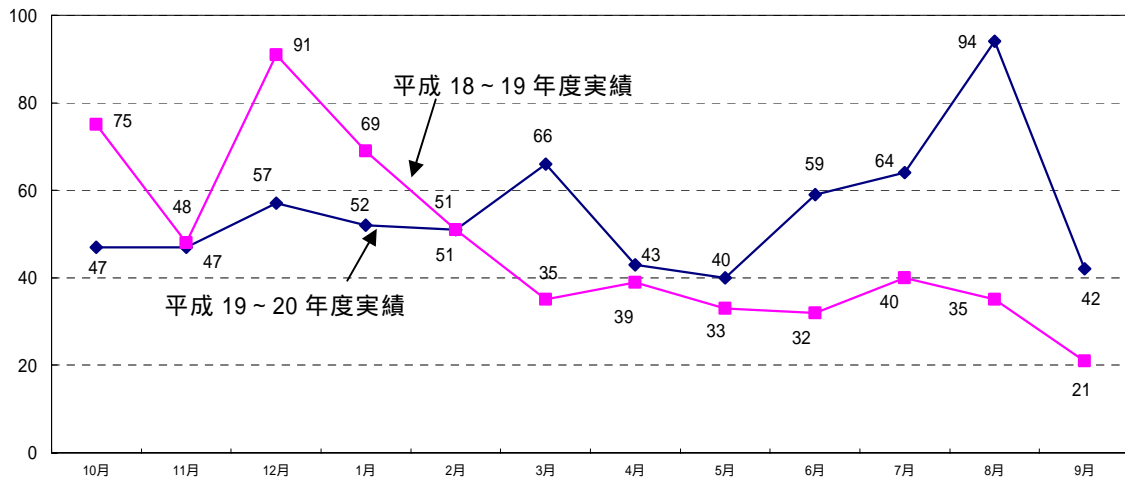
資料：三島村

【月別の旅客輸送実績（平成 18 年 10 月～平成 20 年 9 月）】



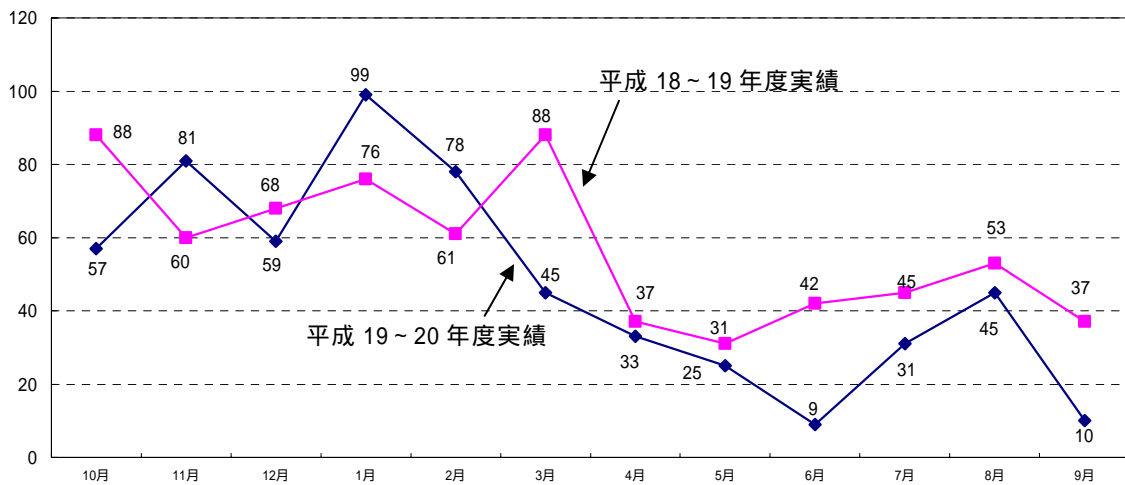
資料：三島村

【月別の乗用車輸送実績（平成 18 年 10 月～平成 20 年 9 月）】



資料：三島村

【月別のトラック輸送実績（平成 18 年 10 月～平成 20 年 9 月）】



資料：三島村

3 - 4 三島航路の経営状況

平成18年度から平成19年度の船舶交通事業（三島航路）の歳入・歳出状況は以下の通りである。平成19年度の歳入をみると、船舶交通事業収入は、旅客数・貨物量の減少により、運賃収入は1,949千円、貨物雑入は1,898千円減少したが、参議院議員及び県議会議員選挙時の船舶貸の発生により運航雑入が5,909千円増加したため、事業収入全体では前年度比2,062千円増加の139,617千円となった。また、国庫支出金は、燃料高騰による欠損額の増加により、前年度より33,317千円の大幅増加の238,689千円となっている。この国庫支出金238,689千円に県支出金53,510千円を合計した額は292,199千円となることから、三島航路は国と県から約3億円の補助を受けていることが分かる。

一方、平成19年度の歳出をみると、船員の給与カットにより人件費を前年度比3,294千円の削減を行ったものの、燃料費の大幅増加や、船舶事業費（海難工事に係る工事費）の増加、フェリー建造のために借り入れた一般交通債の償還開始等により、歳出合計は前年度比6,480千円増加の552,039千円で、歳入合計額を47,571千円上回っており、三島航路は依然として厳しい経営状況にあると言える。

【船舶交通事業（三島航路）における歳入・歳出状況】

歳入						(単位：千円)
区 分	平成18年度		平成19年度		前期比 $\{(B) - (A)\} / (A) \times 100$	
	決算額(A)	構成比	決算額(B)	構成比		
1. 船舶交通事業収入	137,555	28.0%	139,617	25.3%	1.5	
(1) 運賃収入	109,658	22.3%	107,709	19.5%	-1.8	
(2) 貨物雑入	24,900	5.1%	23,002	4.2%	-7.6	
(3) 運航雑入	2,997	0.6%	8,906	1.6%	197.2	
2. 国庫支出金	205,372	41.7%	238,689	43.2%	16.2	
3. 県支出金	90,299	18.4%	53,510	9.7%	-40.7	
4. 繰入金	57,828	11.8%	58,059	10.5%	0.4	
5. 諸収入	995	0.2%	14,593	2.6%	1366.6	
歳入合計	492,049	100.0%	504,468	91.4%	2.5	
歳出						(単位：千円)
区 分	平成18年度		平成19年度		前期比 $\{(B) - (A)\} / (A) \times 100$	
	決算額(A)	構成比	決算額(B)	構成比		
1. 人件費	151,198	27.7%	147,904	26.8%	-2.2	
2. 物件費	150,809	27.6%	173,108	31.4%	14.8	
(1) 燃料費	94,283	17.3%	113,416	20.5%	20.3	
(2) 鹿児島港積卸料	14,996	2.7%	14,568	2.6%	-2.9	
(3) 村内各港積卸料	6,974	1.3%	6,713	1.2%	-3.7	
(4) その他	34,556	6.3%	38,411	7.0%	11.2	
3. 船舶修繕費	36,793	6.7%	47,309	8.6%	28.6	
4. 補助費等	1,237	0.2%	1,237	0.2%	0.0	
5. 公債費	115,223	21.1%	128,971	23.4%	11.9	
6. 繰上充用金	90,299	16.6%	53,510	9.7%	-40.7	
歳出合計	545,559	100.0%	552,039	100.0%	1.2	

資料：三島村

3 - 5 三島航路の利用実態

(1) 三島航路利用者アンケート調査の概要

航路利用者の実態や利用目的等を把握するため、航路利用者を対象にアンケート調査を行った。また、三島村民の航路の利用頻度、利用目的等や航路利用におけるニーズを把握するため、三島村民の全世帯を対象にアンケート調査を行った。

なお、航路利用者向け及び三島村民向けアンケート内では、「枕崎～黒島」間に航路が延伸された場合の利用意向や利用する際に重要視する点等についても調査を行っているが、本節においては、まず、現在の三島航路利用者及び三島村民の三島航路の利用実態やニーズ等についての把握を行った。

【アンケート調査の概要】

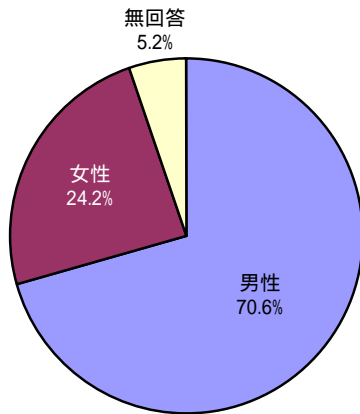
	航路利用者	三島村民
調査の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・航路利用者がどのような客で、どのような目的で三島航路を利用しているかを把握する。 ・航路利用におけるニーズを把握する。 ・上記把握に加えて、「枕崎～黒島」間に航路が延伸された場合の利用ニーズや利用する際に重要視する点を把握（第4章にて把握） 	<ul style="list-style-type: none"> ・村民の航路の利用頻度、利用目的等を把握する。 ・航路利用におけるニーズを把握する。 ・村民が観光客に紹介したいと考える観光資源や特産物等を把握する。 ・上記把握に加えて、「枕崎～黒島」間の航路延伸に対する意向や、接岸場所、運航形態、運賃、運航ダイヤ等の具体的な希望を把握（第4章にて把握）
調査対象	・フェリー乗船者（241人）	・三島村 全世帯（212世帯）
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー乗船券販売所で配布 ・乗船券販売所及びフェリー船内に回収箱を設置し回収 	・三島村4地区（竹島、硫黄島、大里、片泊）の出張所長等による配布・回収
調査期間	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年12月8日 ～平成21年1月6日 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年12月16日 ～平成21年2月6日
回収状況	<ul style="list-style-type: none"> ・有効回答数 153件 （回収率 63.5%） 	<ul style="list-style-type: none"> ・有効回答数 103件 （回収率 48.6%）

(2) 航路利用者の実態とニーズ

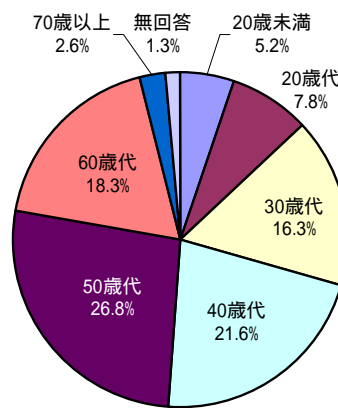
利用者の属性 ~ 約5割の航路利用者は鹿児島県内(三島村を除く) ~

航路利用者の性別は「男性」が70.6%で多く、年齢は「50歳代」が26.8%で最も多い。居住地については、「三島村以外の鹿児島県内」が52.9%で最も多く、次いで「三島村」が30.7%となっている。鹿児島県内の居住地の詳細については、「鹿児島市」が70.4%で最も多い。

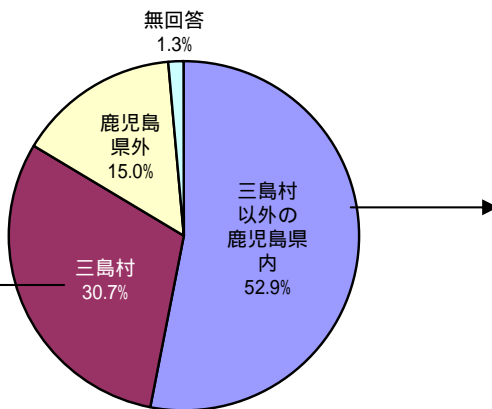
【性別 N = 153】



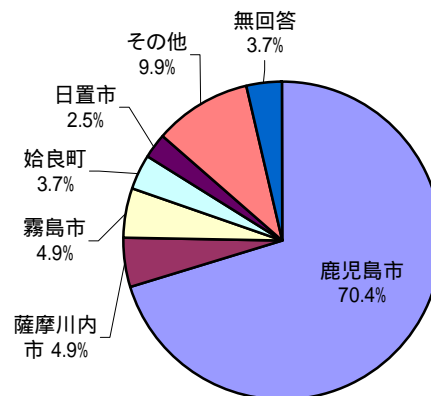
【年齢 N = 153】



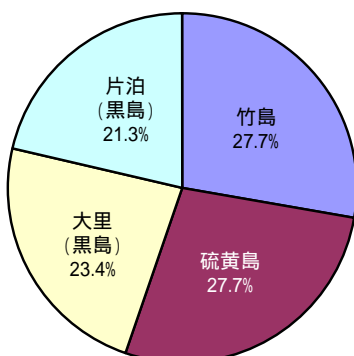
【居住地 N = 153】



【鹿児島県内居住地の詳細 N = 81】



【三島村居住地の詳細 N = 47】

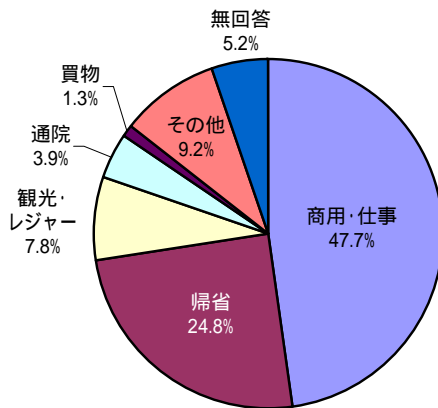


三島航路の利用目的 ～「商用・仕事」が約5割で最多～

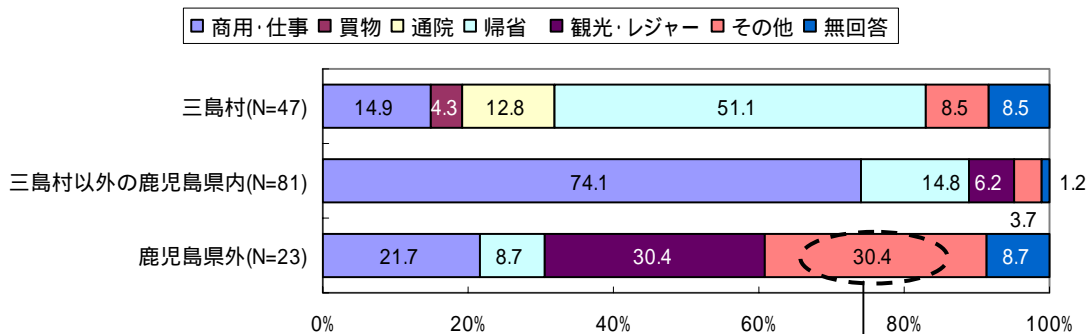
三島航路の利用目的をみると、「商用・仕事」が47.7%で最も多く、次いで「帰省」が24.8%、「観光・レジャー」が7.8%となっている。

利用者の住所別に利用目的をみると、三島村民は鹿児島港から島内に移動するため、「帰省」が51.1%で最も多い。一方、三島村以外の鹿児島県内の利用者は、島内の建設工事に従事するなどの「商用・仕事」が74.1%とほとんどを占めている。また、鹿児島県外の利用者は、「観光・レジャー」、「その他」が30.4%で最も多く、「その他」の詳細としては、「調査」、黒島への「参拝」などが見られる。

【三島航路の利用目的 N = 153】



【利用者の住所別にみた三島航路の利用目的】



【その他の詳細】

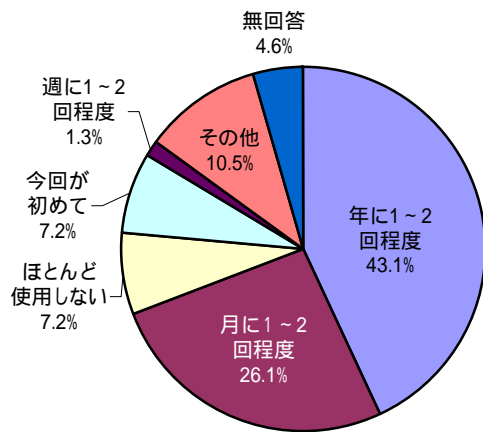
- ・釣り (2)
- ・調査 (2)
- ・参拝 (1)
- ・しおかぜ留学の子供迎えのため (1) 他

三島航路の利用頻度 ～「年に1～2回程度」が約4割で最多～

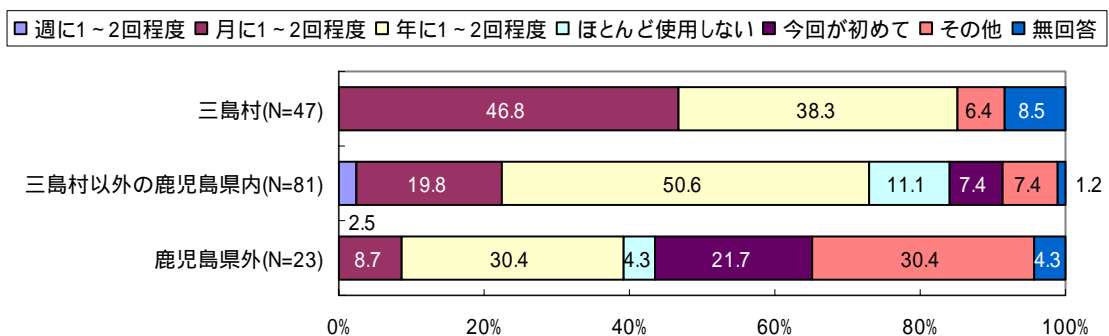
三島航路の利用頻度をみると、「年に1～2回程度」が43.1%で最も多く、次いで「月に1～2回程度」が26.1%となっている。

利用者の住所別に利用頻度をみると、三島村民は「月に1～2回程度」が46.8%で最も多く、次いで「年に1～2回程度」は38.3%となっている。一方、三島村以外の鹿児島県内の利用者は「年に1～2回程度」が最も多く、次いで、「月に1～2回程度」が19.8%となっている。また、鹿児島県外の利用者は、「年に1～2回程度」、「その他」が30.4%で最も多い。また、「その他」の詳細としては、「年に4～5回」、「2カ月に1回」等といった回答が見られ、数ヶ月単位で定期的に航路を利用する鹿児島県外の利用者がいることが推測される。

【三島航路の利用頻度 N = 153】



【利用者の住所別にみた三島航路の利用頻度】



三島航路の利用に当たっての不満 ~ 「遅延や欠航の発生が多い」が最多～

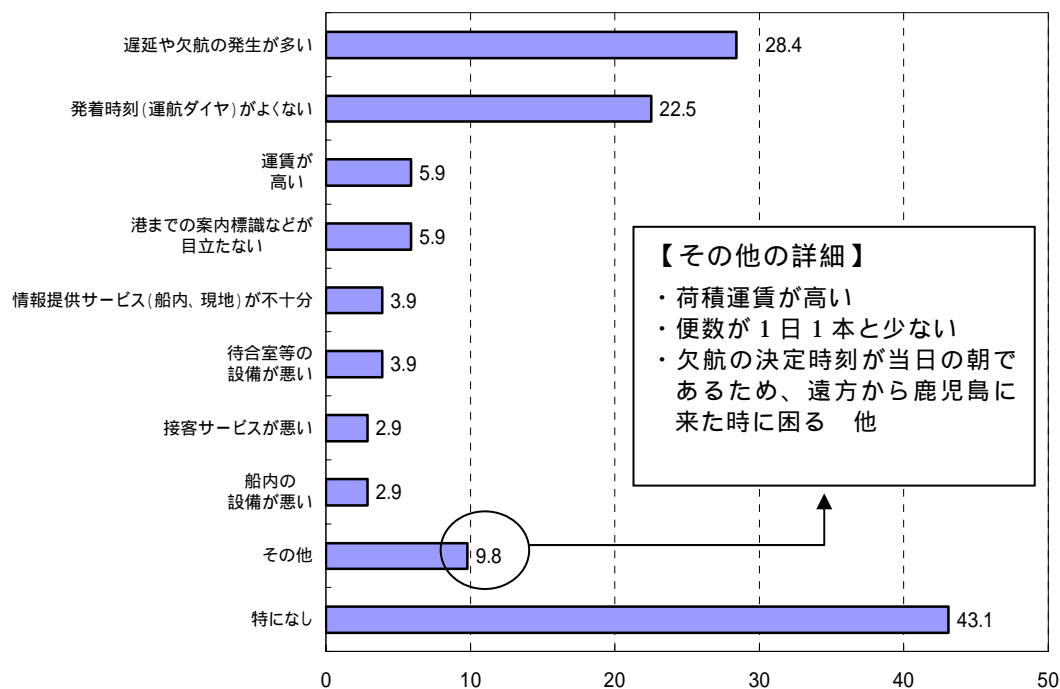
三島航路の利用に当たっての不満をみると、「遅延や欠航の発生が多い」が28.4%で最も多く、次いで「発着時刻（運航ダイヤ）がよくない」が22.5%となっている。

「その他」は9.8%となっているが、その詳細については、「荷積運賃が高い」、「欠航の決定時刻が当日の朝であるため、遠方から鹿児島に来た時に困る」などの意見が見られる。

また、地区別に三島航路への不満をみると、三島村民及び三島村以外の鹿児島県内の利用者は「遅延や欠航の発生が多い」が最も多く、次いで「発着時刻（運航ダイヤ）がよくない」となっており、日常的な利用の中で遅延や欠航の発生に不満を感じている利用者が多いことが推測される。一方、鹿児島県外の利用者は「発着時刻（運航ダイヤ）がよくない」が21.7%で最も多くなっており、航路の使い勝手が悪いと感じている利用者が多いことが推測される。

【三島航路の不満な点 N = 153・複数回答】

(単位：%)



* 無回答を除く

【住所別にみた本航路の不満な点・複数回答】

(単位：%)

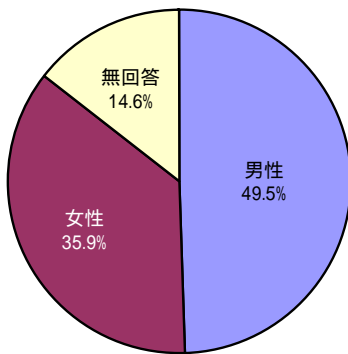
	1位	2位	3位
三島村(N=47)	遅延や欠航の発生が多い 21.3	発着時刻(運航ダイヤ)がよくない 19.1	運賃が高い 10.6
三島村以外の鹿児島県内(N=81)	遅延や欠航の発生が多い 18.5	発着時刻(運航ダイヤ)がよくない 11.1	情報提供サービス(船内、現地)が不十分 港までの案内標識などが目立たない 3.7
鹿児島県外(N=23)	発着時刻(運航ダイヤ)がよくない 21.7	遅延や欠航の発生が多い 17.4	運賃が高い 港までの案内標識などが目立たない 4.3

注：上位3位までを表示、無回答を含む。

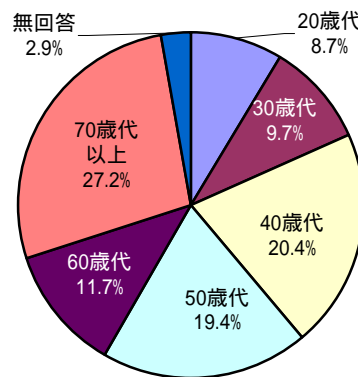
(2) 三島村民の航路利用の実態とニーズ

属性 ~ 年齢は「70歳代以上」が3割、職業は「勤め人」が4割で最多 ~
 性別は「男性」が49.5%で多い。年齢は「70歳代以上」が27.2%で最も多く、次いで「40歳代」が20.4%、「50歳代」が19.4%となっている。居住地については「竹島」が30.2%で最も多い。また、職業については、「勤め人」が35.0%で最も多く、次いで「無職」26.2%、「専業主婦」が5.8%となっている。

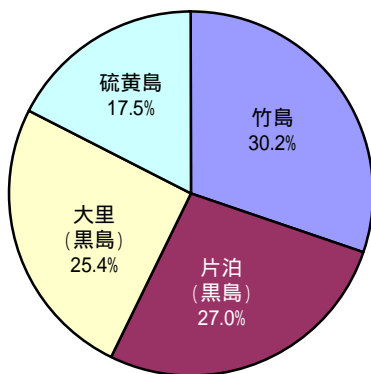
【性別 N = 103】



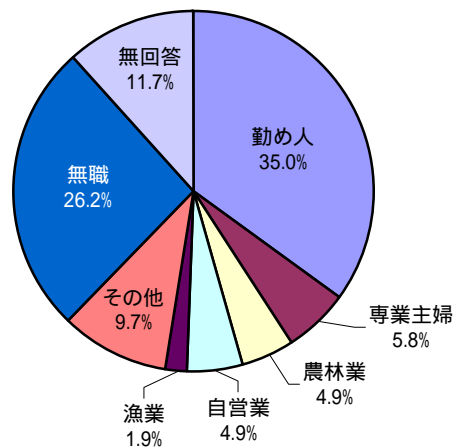
【年齢 N = 103】



【居住地 N = 103】



【職業 N = 103】

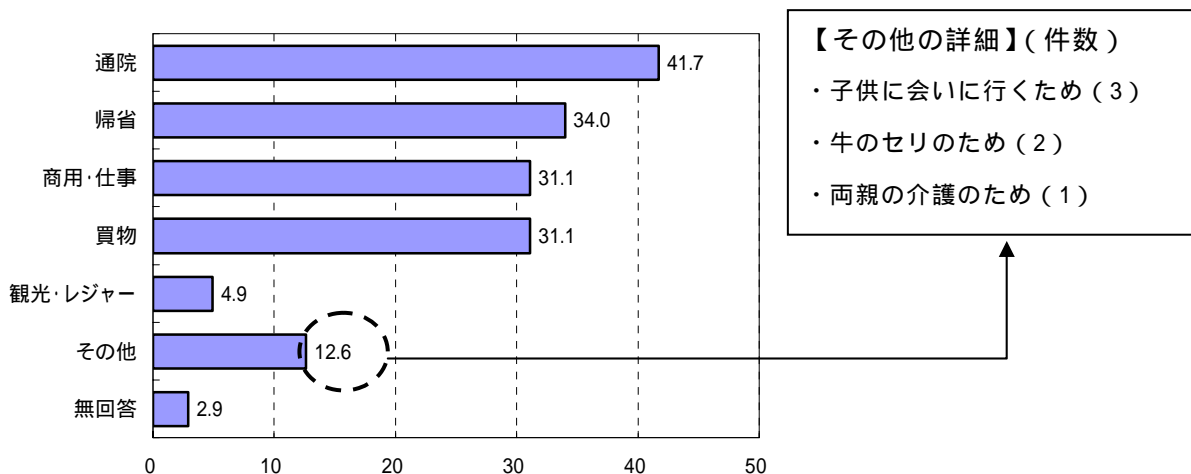


三島航路の利用目的 ～ 「通院」が約4割で最多、次いで「帰省」が3割～

三島航路の利用目的をみると、「通院」が41.7%で最も多く、次いで「帰省」が34.0%、「商用・仕事」、「買物」がそれぞれ31.1%となっており、航路が三島村民の生活航路として重要な役割を担っていることが分かる。また、「その他」は12.6%であるが、その詳細については、「子供に会いに行くため」、「両親の介護のため」という家族に会うために利用するといった理由や、毎月伊集院で開催される「牛のセリのため」に航路を利用するといった理由が見られる。

航路利用後の具体的な行き先については、買物に「ニシムタ」、「イオン鹿児島SC」、「山形屋」に行くといった回答が多いが、それ以外にも、「銀行」、「家畜セリ市場」、「病院」などの回答が見られる。

【三島航路の利用目的 N = 103・複数回答】 (単位：%)



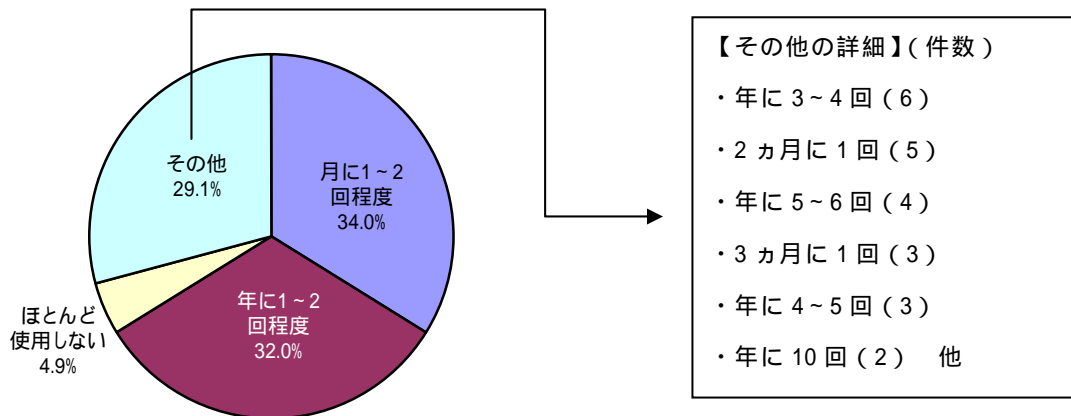
【具体的な行き先】

回答件数	施設名称等
5件	・ニシムタ
4件	・三島村役場
2件	・イオン鹿児島SC、山形屋
1件	<ul style="list-style-type: none"> ・銀行 ・家畜セリ市場(伊集院) ・病院(白沢病院、米良皮膚科、豊島病院、今村病院、東病院、厚生連病院、吉井胃腸科病院、鹿児島市立病院、さがらクリニック) ・小売店(あけぼの、ダイエー、タイヨー、城山スーパー) ・鹿児島県庁 ・鹿児島中央駅

三島航路の利用頻度 ～ 「月に1～2回程度」が約3割で最多～

三島航路の利用頻度をみると、「月に1～2回程度」が34.0%で最も多く、次いで「年に1～2回程度」が32.0%となっている。また、「その他」が29.1%であるが、その詳細は、「年に3～4回」、「2カ月に1回」、「年に5～6回」等の意見が多い。

【三島航路の利用頻度 N = 103】



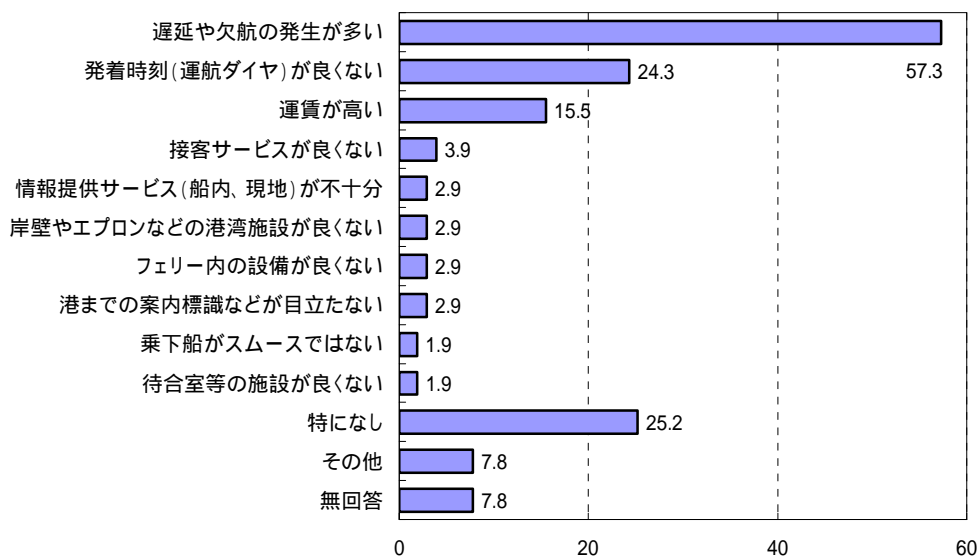
三島航路の利用に当たっての不満 ~ 「遅延や欠航の発生が多い」が最多～

三島航路の利用に当たっての不満をみると、「遅延や欠航の発生が多い」が57.3%で最も多く、次いで「発着時刻（運航ダイヤ）が良くない」が24.3%となっており、三島村民の多くが航路の遅延や欠航の発生が多い点に不満を感じていることが分かる。

また、三島村民の地区別にみると、いずれにおいても「遅延や欠航の発生が多い」が最も多いが、次に多い項目について、竹島では「運賃が高い」となっている。一方、硫黄島、大里（黒島）、片泊（黒島）では、「発着時刻（運航ダイヤ）が良くない」が次に多い項目であり、特に片泊（黒島）では「発着時刻（運航ダイヤ）が良くない」が40.7%と比較的多い。これは、現在の運航ダイヤでは、片泊港への入港時刻は「午後3時5分」、翌日の出港時刻は「午前8時」と、他地区と比較して運航ダイヤの設定間隔が短く、かつ鹿児島港までの乗船時間が最も長いことから、不満を感じている割合が高いことが推測される。そのため、航路延伸によって黒島居住者の利便性が高まると考えられる。

【三島航路への不満点 N = 103・複数回答】

(単位：%)



【三島村民の地区別にみた三島航路への不満点】

(単位：%)

	1位	2位	3位
竹島(N=15)	遅延や欠航の発生が多い 73.3	運賃が高い 20.0	発着時刻(運航ダイヤ)が良くない 13.3
硫黄島(N=30)	遅延や欠航の発生が多い 56.7	発着時刻(運航ダイヤ)が良くない 26.7	運賃が高い 16.7
大里(黒島)(N=23)	遅延や欠航の発生が多い 52.2	発着時刻(運航ダイヤ)が良くない 17.4	運賃が高い 8.7
片泊(黒島)(N=27)	遅延や欠航の発生が多い 70.4	発着時刻(運航ダイヤ)が良くない 40.7	運賃が高い 22.2

第4章 「黒島～枕崎」間の試験運航の概要

4 - 1 試験運航の経緯

今回の調査では、(1) 来年度以降の「黒島～枕崎」間の実証運航に向け、枕崎漁港（以下、枕崎港）の状況、操船上の課題（接岸時の安全性など）、運航ダイヤ等の課題の把握、(2) 航路延伸時の採算性の算出に必要な運航経費の把握を行った上で、実現性のある地域公共交通連携計画を策定するため、「黒島～枕崎」間の試験運航を実施した。また、試験運航の実施に併せて、同区間を活用したモニターツアーを企画、実施した。試験運航の経緯は以下の通りである。

【試験運航までの経緯】

平成 20 年 6 月 11 日	第 1 回三島村新交通ネットワーク協議会開催 (財務規定、協議会予算、協議会規約)
平成 20 年 7 月 28 日	第 2 回新交通ネットワーク協議会開催 (予算・事業計画・委託業者の選定方法・幹事会の設置)
平成 20 年 9 月 5 日	第 1 回三島村新交通ネットワーク協議会幹事会開催(委託業者の選定)
平成 20 年 9 月 29 日	第 2 回三島村新交通ネットワーク協議会幹事会開催 (接岸場所の視察・試験運航の計画案協議・地元団体との意見交換)
平成 20 年 10 月 21 日	第 3 回三島村新交通ネットワーク協議会開催
平成 20 年 10 月 28 日	第 1 回新交通プロジェクト(施設・設備チーム)
平成 20 年 10 月 28 日	新交通プロジェクト(施設・設備チーム)現地調査
平成 20 年 11 月 4 日	試験運航のための要望書を運輸局へ提出
平成 20 年 11 月 4 日	新交通プロジェクト(施設・設備チーム)係留協議(知覧)
平成 20 年 11 月 19～20 日	第 1 回試験運航の延期、三島村・枕崎市・鹿児島県の事務局協議
平成 20 年 11 月 23～25 日	第 1 回試験運航の実施(荒天のため島に 1 泊延泊)
平成 20 年 11 月 28～29 日	第 2 回試験運航の延期
平成 20 年 12 月 1 日	第 3 回幹事会
平成 20 年 12 月 16 日	一般定期航路事業の打合せ
平成 20 年 12 月 19～20 日	第 2 回試験運航の実施
平成 21 年 1 月 23～24 日	第 3 回試験運航の延期
平成 21 年 1 月 30 日	第 3 回試験運航の延期
平成 21 年 2 月 11～12 日	第 3 回試験運航の実施
平成 21 年 2 月 27～28 日	第 4 回試験運航の予定

資料：三島村

4 - 2 試験運航の実施概要

(1) 「黒島～枕崎」間の航路の概要

「黒島～枕崎」間航路の概要については、以下の通りである。「片泊(黒島)～枕崎」間は運航距離 56 km、運航時間は約 120 分となっている。

運航回数については、4 航海(「片泊(黒島)～枕崎」間の 1 往復で 1 航海)を予定したが、一般旅客定期航路事業では「臨時運航は年に 3 日以内」の制約を受けるため、平成 20 年内は 3 航海(11 月に 2 回、12 月 1 回)までとし、残りの 1 航海は平成 21 年 1 月に実施するものとして計画した。

また、「黒島～枕崎」間の試験運航ダイヤは、既存の三島航路の運航ダイヤに追加する形で、枕崎港への入港時刻を午後 5 時 25 分、出港時刻を午前 5 時 40 分と設定した。この点、利用者の利便性の観点からは、枕崎港の出港時刻午前 5 時 40 分は早すぎるため午前 7 時などの時刻設定が良いという考えもあったが、その場合、既存の三島航路の運航ダイヤの変更を伴うため、運輸局への運航ダイヤの変更申請が必要となる。

【「黒島～枕崎」間航路の概要】

航路区間	・片泊(黒島)～枕崎
運航距離	・56 km
運航時間	・約 120 分
運航回数	・4 航海 当初運航予定日 平成 20 年 11 月 19 日(木)～20 日(金) 平成 20 年 11 月 23 日(日)～24 日(月) 平成 20 年 12 月 28 日(金)～29 日(土) 平成 21 年 1 月 23 日(金)～24 日(土)

資料：三島村

【運航ダイヤ(「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を追加)】

港名	鹿児島	竹島	硫黄島	大里	片泊	枕崎
1 日目	出 9:30	入 12:20 出 12:40	入 13:05 出 13:25	入 14:25 出 14:45	入 15:05 出 15:25	入 17:25
所要時間	2:50		0:25	1:00	0:20	2:00
2 日目	入 13:35	入 10:25 出 10:45	入 9:40 出 10:00	入 8:20 出 8:40	入 7:40 出 8:00	出 5:40

資料：三島村

【「黒島～枕崎」間の試験運航の概要図】

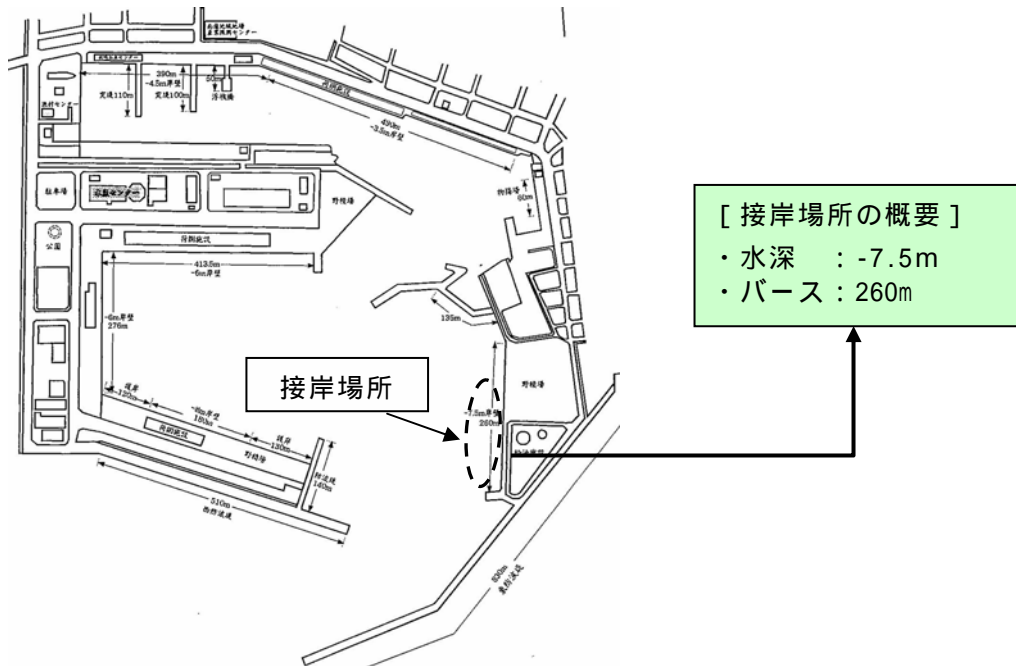


資料：三島村

(2) 枕崎港の接岸場所の概要

特定第 3 種漁港である枕崎港は鹿児島県の管理港である。今回、枕崎港の接岸場所としては、枕崎港の東側の全国漁業協同組合連合会の給油ピット前バースを使用した。同バース付近には採砂用の野積用地があるため、その一部を活用し駐車場及び仮設の待合所を設置した。また、試験運航における枕崎港への入出港時間帯は、早朝、夕方と周囲が暗闇の状態であったが、周囲に照明が少なかったため、可動式の照明装置を 2 基設置した。加えて、約 12 時間の停泊時間が発生することから、船に取り付ける方式の防舷材も準備した。

【 枕崎港平面図 】



【 枕崎港接岸場所付近の様子 】



(3) 枕崎市の公共交通の現況

鉄道

現在、鹿児島市と枕崎市間を鉄道が1日当たり上下各6便運行しており、所要時間は2時間15分～40分となっている。

鹿児島市から鉄道を利用して枕崎港に行く場合、枕崎駅と枕崎港間（距離は約1km）の移動手段が必要であるが、現状では、その間の公共交通手段はタクシーしかない状況である。

【「鹿児島中央駅 枕崎」間の運行ダイヤ】

「鹿児島中央 枕崎」行便の運行ダイヤ (単位：円)

	鹿児島中央 駅	枕崎駅 着時刻	所要時間	運賃	乗換回数
1	4:59	7:20	2:21	1,770	1回(指宿)
2	9:59	12:49	2:50	1,770	1回(山川)
3	11:40	14:31	2:51	2,070	2回(指宿・山川)
4	15:40	18:09	2:29	2,070	1回(指宿)
5	17:11	19:33	2:22	1,770	0回
6	18:44	21:02	2:18	1,770	1回(山川)

「枕崎 鹿児島中央」行便の運行ダイヤ (単位：円)

	枕崎駅 発時刻	鹿児島中央 駅	所要時間	運賃	乗換回数
1	6:10	8:53	2:43	1,770	0回
2	7:31	10:11	2:40	1,770	1回(指宿)
3	13:19	15:34	2:15	2,070	1回(指宿)
4	15:41	18:17	2:36	1,770	1回(指宿)
5	18:23	20:52	2:29	1,770	1回(山川)
6	19:55	22:24	2:29	1,770	0回

資料：JR九州

【枕崎駅周辺の様子】

枕崎駅の状況



枕崎駅入り口の状況



バス

鹿児島と枕崎間は路線バスが1日11往復している状況である。所要時間については、特急便が1時間31分、普通便が1時間52分となっている。「枕崎 鹿児島」便の最終便の枕崎発時刻は18:00となっている。また、枕崎と鹿児島空港間を空港アクセスバスが1日8往復しており、所要時間は約1時間45分となっている。バスを利用して枕崎港に行く場合においても、バス停留所は枕崎駅周辺にあることから、鉄道を利用した場合と同様に、枕崎駅から枕崎港まで(距離は約1km)の移動手段が必要となるが、現状では、その間の公共交通手段はタクシーしかない状況である。

【枕崎・川辺～鹿児島線 路線バス時刻表】

川 辺 ・ 鹿 児 島 線											
	枕崎	川辺	川辺高校	鹿児島中央駅	山形屋バスセンター		山形屋バスセンター	鹿児島中央駅	川辺高校	川辺	枕崎
特急	6:20	6:52	-	7:51	7:59		7:45	7:53	9:08	-	9:45
	6:50	-	7:28	8:42	8:50		9:00	9:08	10:23	-	11:00
	8:00	-	8:38	9:52	10:00	特急	10:00	10:08	-	11:08	11:39
特急	9:00	9:32	-	10:31	10:39		11:00	11:08	12:23	-	13:00
	10:30	-	11:08	12:22	12:30	特急	12:30	12:38	-	13:38	14:09
特急	12:00	12:32	-	13:31	13:39		13:30	13:38	14:53	-	15:30
	13:30	-	14:08	15:22	15:30	特急	14:30	14:38	-	15:38	16:09
特急	15:00	15:32	-	16:31	16:39		15:30	15:38	16:53	-	17:30
	16:00	-	16:38	17:52	18:00		16:30	16:38	17:53	-	18:30
	17:00	-	17:38	18:52	19:00	特急	17:30	17:38	-	18:38	19:09
	18:00	-	18:38	19:52	20:00		18:30	18:38	19:53	-	20:30

資料：鹿児島交通

【枕崎・加世田～鹿児島空港間 空港アクセスバス時刻表】

枕崎・加世田 鹿児島空港					鹿児島空港 枕崎・加世田				
枕崎発	加世田	伊作(東本町)	藤元農協前	鹿児島空港着	鹿児島空港発	藤元農協前	伊作(東本町)	加世田	枕崎着
5:40	6:10	6:28	6:35	7:25	10:00	10:50	10:57	11:15	11:45
7:30	8:00	8:18	8:25	9:15	11:30	12:20	12:27	12:45	13:15
9:00	9:30	9:48	9:55	10:45	12:30	13:20	13:27	13:45	14:45
10:30	11:00	11:18	11:25	12:15	14:00	14:50	14:57	15:15	15:15
13:00	13:30	13:48	13:55	14:45	15:30	16:20	16:27	16:45	17:15
14:30	15:00	15:18	15:25	16:15	17:30	18:20	18:27	18:45	19:15
16:00	16:30	16:48	16:55	17:45	20:00	20:50	20:57	21:15	21:45
17:00	17:30	17:48	17:55	18:45	21:15	22:05	22:12	22:30	23:00

資料：鹿児島空港国際化促進協議会「鹿児島国際空港総合時刻表」

【枕崎駅周辺バス停留所の様子】



4 - 3 試験運航及びモニターツアーの結果概要

(1) 試験運航の実施結果

当初の試験運航計画では、平成 20 年内に 3 回、平成 21 年 1 月に 1 回の合計 4 回実施する予定であったが、試験運航が冬場の欠航の多い時期に実施されたこともあり、2 月までに実施できた試験運航の回数は 3 回となっている。

枕崎港内への接岸においては、安全上の問題はなかった。一方、今後、定期的に枕崎港へ入出港する際に検討すべき課題として、枕崎港での接岸時の係船要員の確保が必要(今回は三島村役場船舶課の職員が対応、安全管理規定上 4 人必要)、バース周辺の照明の少なさ、バースの防舷材の老朽化、係船柱の間隔が広く鹿児島港と比較して係留しにくい、などが把握された。また、物流面から、現在のバースはエプロンが短くランプウェイを掛けにくいといった問題点も把握された。加えて、出入港の時間帯は枕崎港内を漁船が頻繁に往来するため、その点も接岸時及び入出港の際に十分留意する必要があることも分かった。

1 回目及び 2 回目の試験運航時の枕崎港への入出港時刻をみると、枕崎港への入港時刻を午後 5 時 25 分と設定していたものの、片泊港の出港時刻の遅れ等の影響もあり、全て午後 6 時を超えての入港となっている。一方、枕崎港からの出港時刻については予定時刻通りの出港となっている。

【試験運航の状況概要(第 1 回～第 3 回試験運航結果)】

実施時期	実施結果概要
11 月 19 日(水)～20 日(木)	荒天のため実施延期 21 年 1 月 30 日(土)～31 日(日)に予定
11 月 23 日(日)～25 日(火) (第 1 回試験運航)	実施済み * 24 日(月)が荒天のため船が運航されず、25 日(火)まで 1 日延泊となった。また、25 日(火)は枕崎港ではなく、鹿児島港へ帰港。
11 月 28 日(金)～29 日(土)	荒天のため実施延期 21 年 1 月 23 日(金)～24 日(土)に延期
12 月 19 日(金)～20 日(土) (第 2 回試験運航)	実施済み * 枕崎港への入出港を実施
1 月 23 日(金)～24 日(土)	荒天のため実施延期 21 年 2 月 12 日(木)～13 日(金)に延期
1 月 30 日(金)～31 日(土)	荒天のため実施延期 21 年 2 月 11 日(水)～12 日(木)に延期
2 月 11 日(水)～12 日(木) (第 3 回試験運航)	実施済み * 枕崎港への入出港を実施
2 月 12 日(木)～13 日(金)	荒天のため実施延期 21 年 2 月 27 日(金)～28 日(土)に延期

【枕崎港の入出港時刻結果(第 1 回～第 2 回試験運航結果)】

	枕崎港への入港時刻		枕崎港からの出港時刻	
	予定	実績	予定	実績
11 月 22 日(土)	17:25	18:05		
11 月 23 日(日)			5:40	5:50
12 月 18 日(木)	17:25	18:15		
12 月 19 日(金)			5:40	5:40
12 月 20 日(日)	17:25	18:05		

資料：三島村船舶課ヒアリングより作成

(2) モニターツアー実施結果

試験運航と同時に実施したモニターツアーについては、旅行企画実施者としてJTB九州に委託し実施した。内容については、硫黄島は漁業体験、ジャンベ体験、島内観光など、黒島はトレッキングとして、2島においてモニターツアーを企画、実施した。モニターツアーでは、アンケート調査を実施し、モニターツアー参加者の体験したメニューや観光資源の評価や三島村への再訪意向などを把握した。

モニターツアーの募集については、新聞(南日本新聞、西日本新聞)、JTB九州から福岡県内会員へのダイレクトメール(7,000先)、枕崎市の広報誌などにより行った。その結果、当初11月23~24日に予定していた黒島モニターツアーや、11月28~29日に予定していた硫黄島モニターツアーでは、定員数を上回る応募があり、参加者を抽選で選ぶことになるなど、三島村モニターツアーへの関心の高さがうかがえた。また、ツアー参加者の特徴として、特に黒島モニターツアー参加者は離島への関心度が高い方やトレッキング愛好者が多かった。

一方、荒天による試験運航の延期により、当初11月中に予定されていたモニターツアー3回の内、実際に実施できたのは1回のみで、残りの2回はそれぞれ12月、1月に延期となった。加えて、1月に延期されたツアーは荒天による試験運航の延期により、再度2月に延期となった。このように、冬場は三島航路の欠航率が高いため、ツアー参加者は旅行日程が組みづらく、また、旅行代理店もツアーを企画しづらいという問題点が把握された。また、第1回モニターツアー(11月23日~24日)では、24日に枕崎港に帰港する予定が荒天のために船が運航できず、翌日(25日)まで延泊となった。そのため、船の運航状況によって延泊になる可能性があるなどのデメリット情報についても、ツアー募集の段階で確実に告知することも重要であることが分かった。

参加者のモニターツアーの全体的な感想としては満足度が高くなっており、また、「次は違う島に行ってみたい」など再訪意向度も高いことが把握できた。

【モニターツアーの募集と申込結果】

日程	場所	定員(人)	申込み者(人)	参加者(人)	備考
11月23日 ~24日	硫黄島	40	40(県内40)	22	枕崎市民
	黒島	30	46(県内35、県外11)	28	
11月28日 ~29日	硫黄島	50	57(県内25、県外32)	-	荒天のため延期
	黒島	30	21(県内17、県外4)	-	〃
12月19日	硫黄島	50	27(県内17、県外10)	27	
	黒島	30	5(県内5)	5	
1月23日 ~24日	硫黄島	50	45(県内45)	-	荒天のため延期
	黒島	30	25(県内21、県外4)	-	〃
2月13日 ~14日	硫黄島	50	32(県内31、県外1)	-	〃
	黒島	30	13(県内8、県外5)	-	〃

資料：JTB九州へのヒアリング調査より(株)鹿児島地域経済研究所が作成

【モニターツアーの実施結果の概要（合計4回実施予定、2月23日現在3回実施）】

実施時期	モニターツアーの概要		実施結果概要
	硫黄島	黒島	
11月19日(水) ～20日(木)	[ツアー内容] ・行政・民間・報道関係者等による視察 ・参加者定員は40名		荒天のため実施延期 21年1月30日(土)～31日(日)に予定
11月23日(日) ～25日(火) (第1回試験運航)	[ツアー内容] ・親子三島村体験ツアー 参加者は枕崎市の親子20組40名 ・参加費2,000円 [募集方法] ・枕崎市広報による募集	[ツアー内容] ・トレッキングツアー ・県内外観光客30名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・南日本新聞、西日本新聞 ・JTBから福岡県内会員に対して募集	実施済み *24日(月)が荒天のため船が運航されず、25日(火)まで1日延泊となった。また、25日は枕崎港ではなく、鹿児島港へ帰港。
11月28日(金) ～29日(土)	[ツアー内容] ・観光ツアー ・県内外観光客50名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・南日本新聞、西日本新聞 ・JTBから福岡県内会員に対して募集	[ツアー内容] ・トレッキングツアー ・県内外観光客30名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・南日本新聞、西日本新聞 ・JTBから福岡県内会員に対して募集	荒天のため実施延期 21年1月23日(金)～24日(土)に延期
12月19日(金) ～20日(土) (第2回試験運航)	[ツアー内容] ・観光ツアー ・県内外観光客50名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・11月28日(金)～29日(土)の参加予定者を対象に募集	[ツアー内容] ・トレッキングツアー ・県内外観光客30名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・11月28日(金)～29日(土)の参加予定者を対象に募集	実施済み
1月23日(金) ～24日(土)	[ツアー内容] ・観光ツアー ・県内外観光客50名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・南日本新聞 ・山登りショップにて募集 ・JTBから福岡県内会員に対して募集	[ツアー内容] ・トレッキングツアー ・県内外観光客30名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・南日本新聞 ・JTBから福岡県内会員に対して募集	荒天のため実施延期 21年2月12日(木)～13日(金)に延期
1月30日(金) ～31日(土)	[ツアー内容] ・行政・民間・報道関係者等による視察 ・参加者は約40名		荒天のため実施延期 21年2月11日(水)～12日(木)に延期
2月11日(水) ～12日(木) (第3回試験運航)	[ツアー内容] ・行政・民間・報道関係者等による視察 ・参加者は約40名		実施済み
2月12日(木) ～13日(金)	[ツアー内容] ・観光ツアー ・県内外観光客50名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・1月23日(金)～24日(土)の参加予定者を対象に募集	[ツアー内容] ・トレッキングツアー ・県内外観光客30名 ・参加費8,000円 [募集方法] ・1月23日(金)～24日(土)の参加予定者を対象に募集	荒天のため実施延期 21年2月27日(金)～28日(土)に延期

資料：JTB九州、三島村

(3) モニターツアー内意見交換会の結果

2月11日～12日の第3回モニターツアーでは、行政（三島村、枕崎市、指宿市、南さつま市、鹿児島県）、民間（旅行業関係者）、報道関係者等による意見交換会を実施した。その中では、フェリー「みしま」の枕崎寄港の実現には、採算性が重要であるとして、安定した旅客・貨物等の輸送確保の観点から、どのような方法があるかの検討を中心に意見交換が行われた。意見の概要は以下の通りである。

【意見詳細】

航路延伸に関する意見

- ・現在、主要な旅客は、鹿児島市教育委員会の野外研修施設「冒険ランドいおうじま」を訪れる鹿児島市立小・中学生の約1,000人、宗教団体等であるが、こうした目的を持って、三島を訪れる団体数が増えれば、より安定的な旅客を見込める。
- ・冬場の欠航率の削減が三島航路の課題。そのためには、悪天候でも接岸が可能な港湾整備が必要である。
- ・枕崎市の児童生徒を対象に行う自然教室、体験教室を、「冒険ランドいおうじま」を利用して実施できないか。併せて、現在日帰りで実施中の「少年の船」事業を一泊で実施する宿泊学習へと事業拡大はできないのか。
- ・枕崎市内スポーツ少年団等のキャンプ等で、「冒険ランドいおうじま」が利用できないか。
- ・試験運航の枕崎港の出港時間は利用しづらいため、もっと利用しやすい運航時間帯に見直してもらいたい。また、現在は月曜日に運休しているが、三連休で三島を訪問したいというニーズに応えるため、月曜日に運航するような運航日の見直しを検討してほしい。
- ・枕崎との定期航路が実現した場合の一番のメリットは黒島に住んでいる方々が病院に行きやすくなる点である。現状は5時間かかるのが2時間で行けることになる。
- ・南九州市、南さつま市、指宿市にも営業協力を求めたらどうか。

三島村と枕崎市の交流に関する意見

- ・三島が年間で最も賑わう「ミシマカップヨットレース」の日（毎年8月の第一土曜日）にあわせて、三島のシャンベと枕崎の音楽（火の神太鼓、ARTS）が交わる音楽フェスタのような交流イベントを開催してはどうか。
- ・三島と枕崎の「食と産業」の交流を図るイベント等を開催してはどうか。
- ・枕崎市民と三島村民がもっと相互の情報交換や住民同士の交流を図る必要がある。

三島村の受入れ態勢に関する意見

- ・シャンベ、漁業体験などの体験型プログラムの観光をもっと充実させていくべき。
- ・三島の宿泊施設がどこまで観光客に対応できるかが重要ではないか。リピーター確保の意味でも、宿泊施設の受入れ態勢の充実が求められる。
- ・観光客向けの観光ボランティア、ガイドブック等の充実を図ることが必要ではないか。

4 - 4 モニターツアーアンケート調査結果

(1) モニターツアーアンケート調査の概要

モニターツアー参加者を対象に実施したアンケート調査の概要は以下の通りである。

以下、硫黄島、黒島モニターツアーのそれぞれにおいて、参加者の属性やモニターツアーに対する評価等の把握を行った。なお、1回目の硫黄島モニターツアーは枕崎市民のみを対象としたツアーで、一方、2回目の硫黄島モニターツアーは県内及び県外の観光客を対象としたツアーであり、それぞれツアー参加者の属性やツアーへの募集方法などが大きく異なっている。そのため、硫黄島アンケート調査結果については1回目と2回目を分けて整理し、黒島モニターツアーアンケート調査結果については1回目と2回目を合算し整理を行った。

【調査概要】

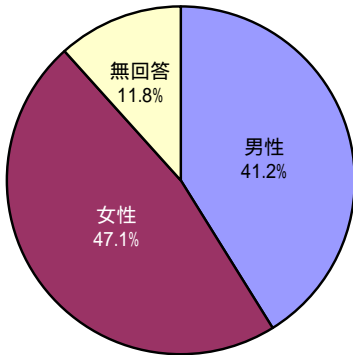
	内 容
調査の目的	<ul style="list-style-type: none">・モニターツアー参加者の属性を把握する。・モニターツアー内のメニューや観光資源に対する評価を把握する。
調査対象	<ul style="list-style-type: none">・モニターツアー参加者 第1回モニターツアー：硫黄島 17人、黒島 25人 第2回モニターツアー：硫黄島 27人、黒島 5人
調査方法	<ul style="list-style-type: none">・直接配布、回収
調査期間	<ul style="list-style-type: none">・第1回試験運航：平成20年11月23日（日）～25日（火）・第2回試験運航：平成20年12月19日（金）～20日（土）
回収状況	<ul style="list-style-type: none">・回収率 100% 第1回試験運航分サンプル数：硫黄島 17件、黒島 25件 第2回試験運航分サンプル数：硫黄島 27件、黒島 5件

(2) 第1・2回硫黄島モニターツアーアンケート調査結果の概要

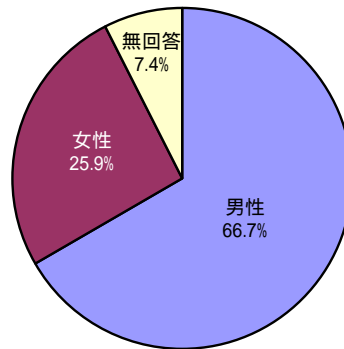
属性

参加者の性別をみると、1回目は「女性」が47.1%で多く、2回目は「男性」が66.7%で多い。年齢は、それぞれ「60歳代」が最も多くなっている。また、第2回目の居住地については、県内は59.3%、県外が37.0%となっている。

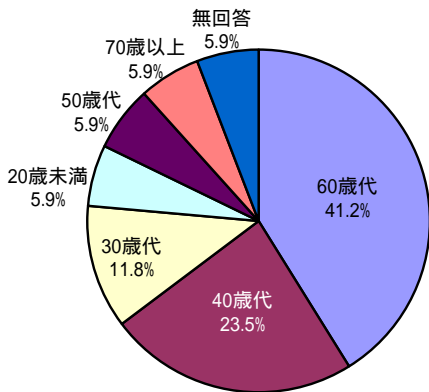
【第1回目 性別 N = 17】



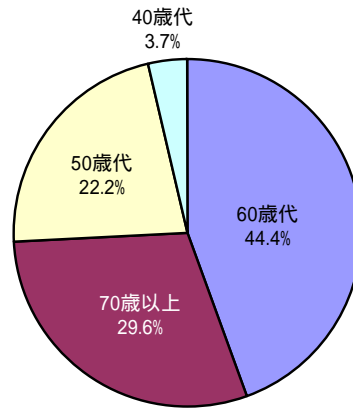
【第2回目 性別 N = 27】



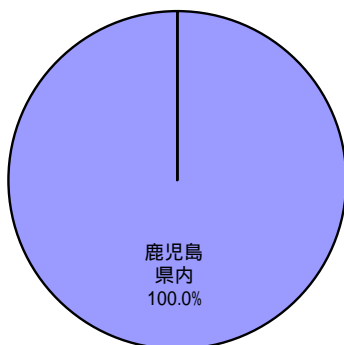
【第1回目 年齢 N = 17】



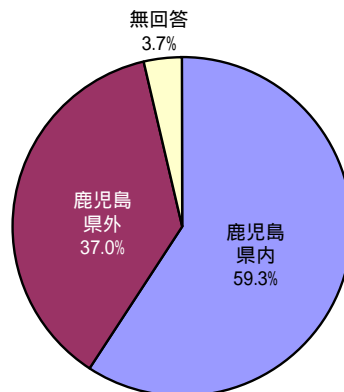
【第2回目 年齢 N = 27】



【第1回目 居住地 N = 17】



【第2回目 居住地 N = 27】

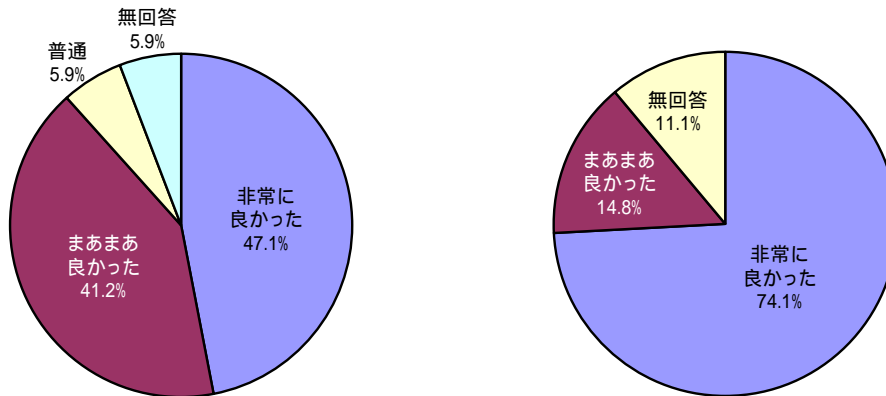


硫黄島モニターツアー全体の満足度 ~2回目ツアーの満足度は7割~

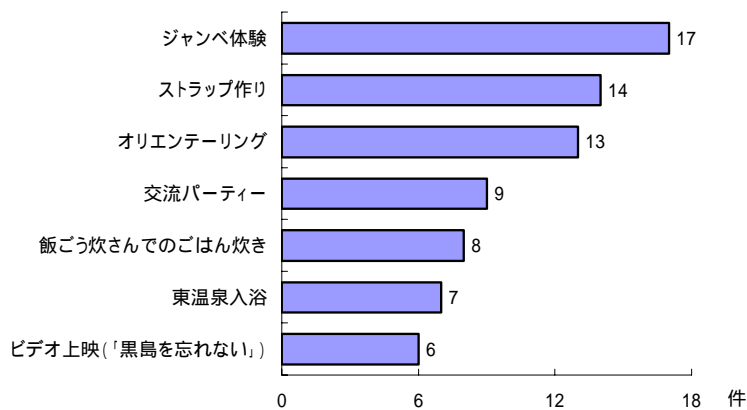
硫黄島モニターツアー全体の満足度をみると、「非常に良かった」と回答した参加者は、1回目は47.1%、2回目は74.1%となっている。また、印象に残った硫黄島のプログラムとしては、1回目は「ジャンベ体験」が、2回目は「交流パーティー」となっている。

【1回目 全体の満足度 N = 17】

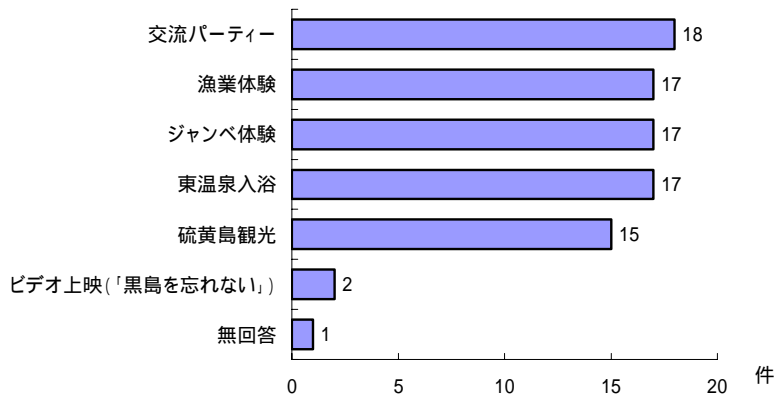
【第2回目 全体の満足度 N = 27】



【印象に残った硫黄島のプログラム 1回目 N = 17・複数回答】



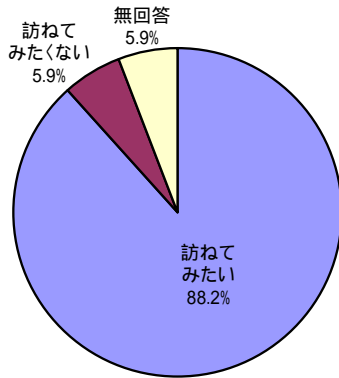
【印象に残った硫黄島のプログラム 2回目 N = 27・複数回答】



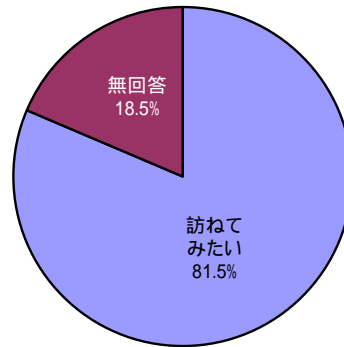
三島村への再訪意向度 ~再訪意向度はいずれも8割を超える~

三島村への再訪意向をみると、1回目、2回目いずれにおいても、「訪ねてみたい」が8割以上となっており、モニターツアー参加者の三島村への再訪意向度の高さが窺える。

【1回目 再訪意向 N = 17】



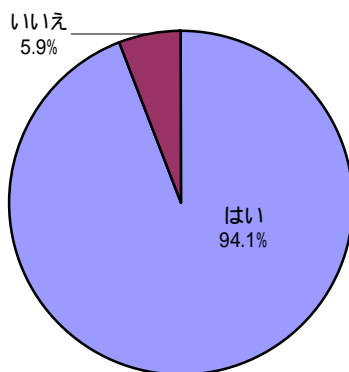
【2回目 再訪意向 N = 27】



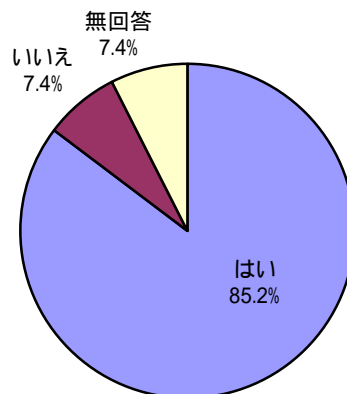
「黒島～枕崎」間の航路延伸後の利用意向 ~利用意向は8割を超える~

「黒島～枕崎」間の航路延伸後の利用意向をみると、1回目、2回目いずれにおいても、利用するかどうかの問いに対して「はい」という回答が8割以上を占めており、「黒島～枕崎」間の航路延伸後の潜在的な利用可能性の高さが窺える。

【1回目 利用意向 N = 17】



【2回目 利用意向 N = 27】



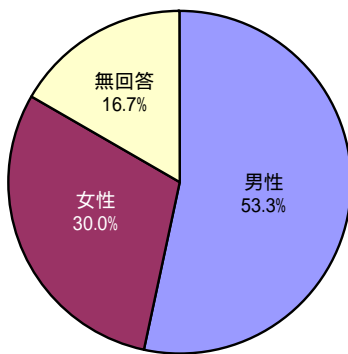
(2) 第1・2回黒島モニターツアーアンケート調査結果の概要

属性 ~男性が5割、年齢は60歳代が約4割で最多~

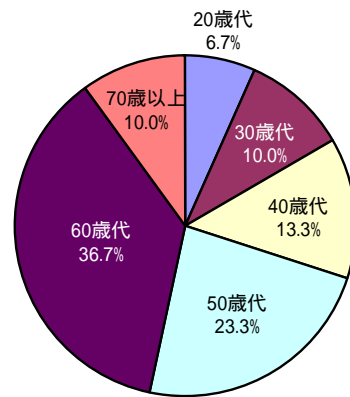
参加者の性別をみると、「男性」が53.3%で最も多く、年齢は「60歳代」が36.7%で最も多い。また、住所は「鹿児島県内」が56.7%で最も多くなっている。

利用者に1泊以上の国内・国外旅行に年に平均何回ぐらい出かけるか聞いたところ、「年に3~4回」が約4割で最も多くなっている。

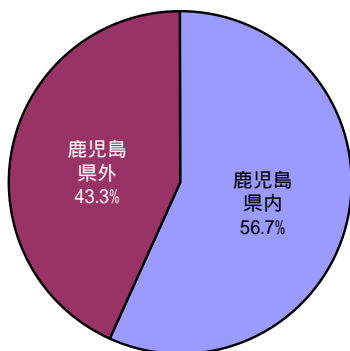
【性別 N = 30】



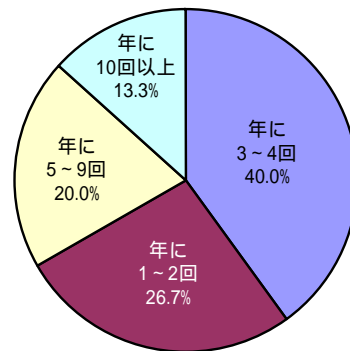
【年齢 N = 30】



【住所 N = 30】



【1泊以上の旅行の回数(国内・海外) N = 30】

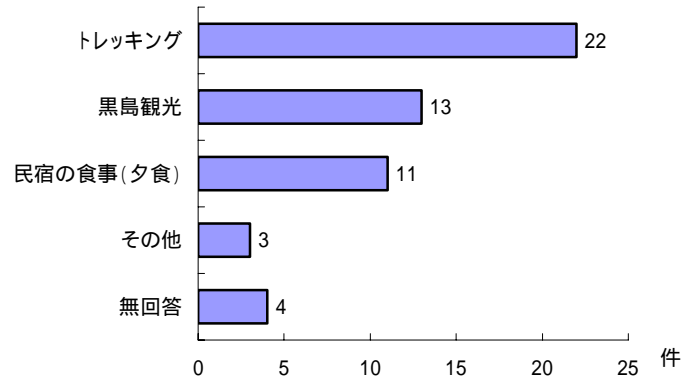
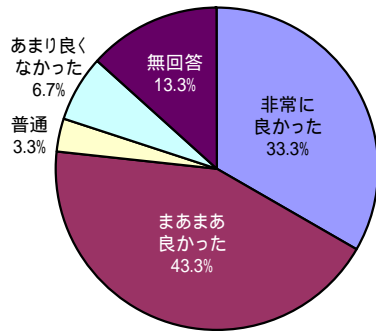


黒島モニターツアー全体の満足度 ~ 満足度は 8 割を超える ~

黒島モニターツアー全体の満足度をみると、「非常に良かった」と回答した参加者は 33.3%で、「まあまあ良かった」の回答 43.3%と合計すると、約 8 割が黒島モニターツアーに満足していることが分かる。また、印象に残った黒島のプログラムとしては、「トレッキング」が最も多くなっている。

【全体の満足度 N = 30】

【印象に残った黒島のプログラム N = 30・複数回答】



三島村への再訪意と「黒島～枕崎」間の航路延伸後の利用意向

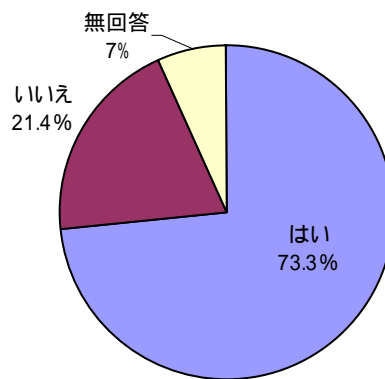
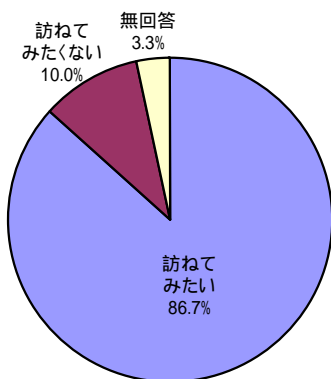
～再訪意向は 8 割、「黒島～枕崎」間の航路延伸後の利用意向は 7 割を超える～

三島村への再訪意向をみると、「訪ねてみたい」が 8 割以上となっており、モニターツアー参加者の三島村への再訪意向度の高さが窺える。

また、「黒島～枕崎」間の航路延伸後の利用意向をみると、利用するかどうかの問いに対して「はい」という回答が 7 割以上を占めており、硫黄島モニターツアー参加者のアンケート調査結果同様に、「黒島～枕崎」間の航路延伸後の潜在的な利用可能性の高さが窺える。

【再訪意向 N = 30】

【利用意向 N = 30】



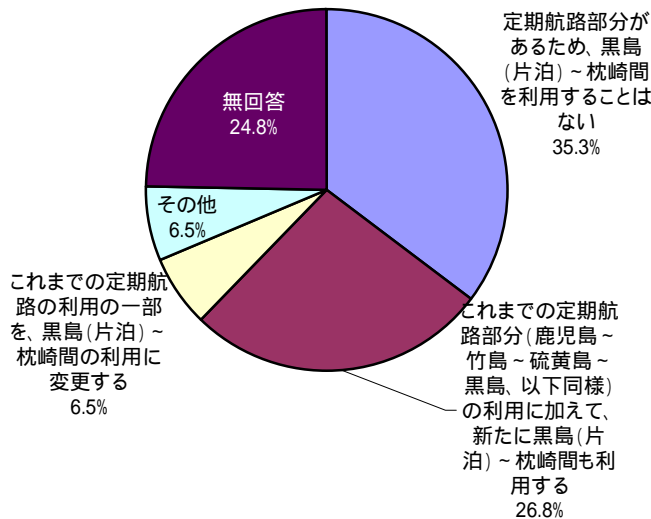
4 - 5 航路利用者の「黒島～枕崎」間への三島航路延伸に対する意向

(1) 航路利用者の利用意向 ～ 「黒島～枕崎」間の航路の利用意向は3割～

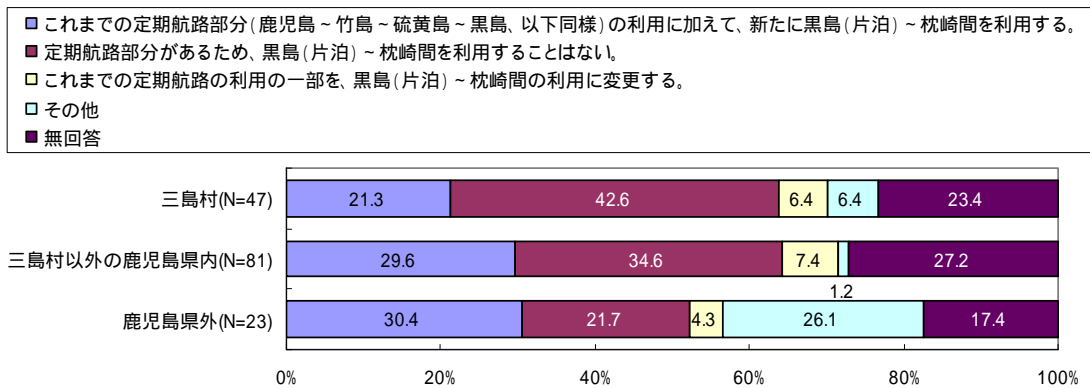
「黒島～枕崎」間の航路が延伸された場合、三島航路利用者の同区間の利用意向については、「これまでの定期航路部分(鹿兒島～竹島～硫黄島～黒島、以下同様)の利用に加えて、新たに黒島(片泊)～枕崎間を利用する」が26.8%となっている。

この点、利用者の居住地別にみると、三島村民において「これまでの定期航路部分の利用に加えて、新たに黒島(片泊)～枕崎間も利用する」は21.3%に留まっているが、一方、三島村以外の鹿兒島県内の利用者及び鹿兒島県外の利用者においては約3割となっている。そのため、同区間に三島航路が延伸されることにより、三島村民は当然ながら、三島村以外の鹿兒島県内の利用者や、鹿兒島県外の利用者の利用増加も期待できるものと推測された。

【航路利用者の利用意向 N = 153】



【居住地別の利用意向 N = 153】



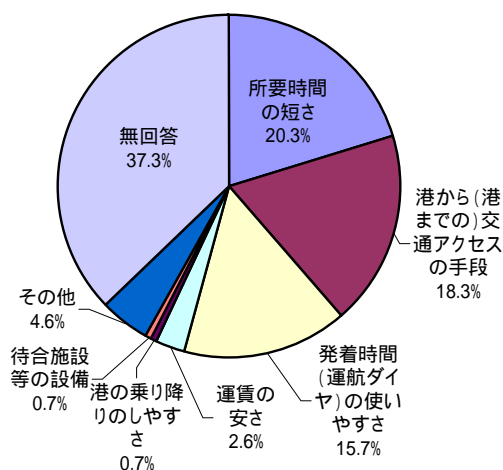
(2) 「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用する際に重要視する点

～「所要時間の短さ」、「港から(港までの)交通アクセス手段」が多い～

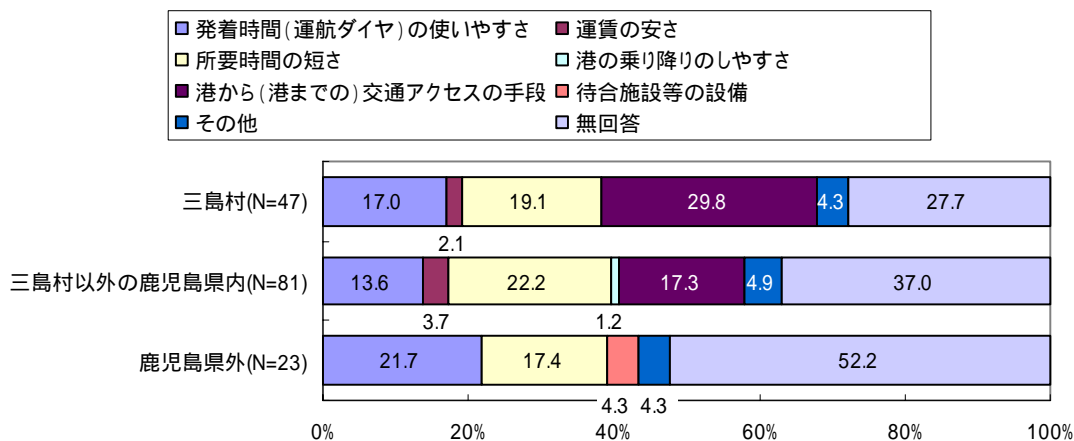
三島航路利用者が「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用する際に重要視する点については、「所要時間の短さ」が20.3%で最も多く、次いで「港から(港までの)交通アクセスの手段」が18.3%、「発着時間(運航ダイヤ)の使いやすさ」が15.7%となっている。

この点、利用者の居住地別にみると、三島村民においては「運賃の安さ」が29.8%で最も多く、次いで「所要時間の短さ」が19.1%となっており、生活航路として日常的に利用する必要があることから、運賃面を重要視していることが分かる。一方、三島村以外の鹿児島県内の利用者においては「所要時間の短さ」が22.2%で最も多く、また、鹿児島県外においては「発着時間(運航ダイヤ)の使いやすさ」が21.7%で最も多くなっていることから、「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の使いやすさを重要視していることが分かる。

【「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用する際に重要視する点 N = 153】



【居住地別の「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用する際に重要視する点】



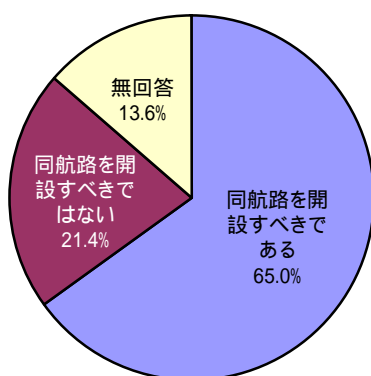
4 - 6 三島村民の「黒島～枕崎」間への三島航路延伸に対する意向

(1) 「黒島～枕崎」間への航路開設に対する意向 ～村民の約7割が希望～

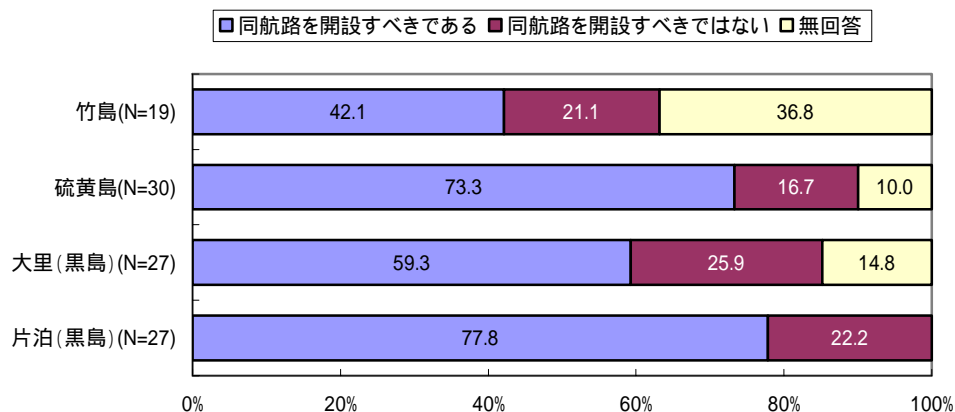
三島村民の「黒島～枕崎」間の航路開設に対する利用意向については、「同航路を開設すべきである」が65.0%となっている。

この点、三島村民の地区別にみると、「硫黄島」、「片泊(黒島)」において、「同航路を開設すべきである」が7割を超えており、硫黄島及び黒島の村民の「黒島～枕崎」間の航路開設意向の高さが窺える。

【「黒島～枕崎」間の航路開設の意向 N = 103】



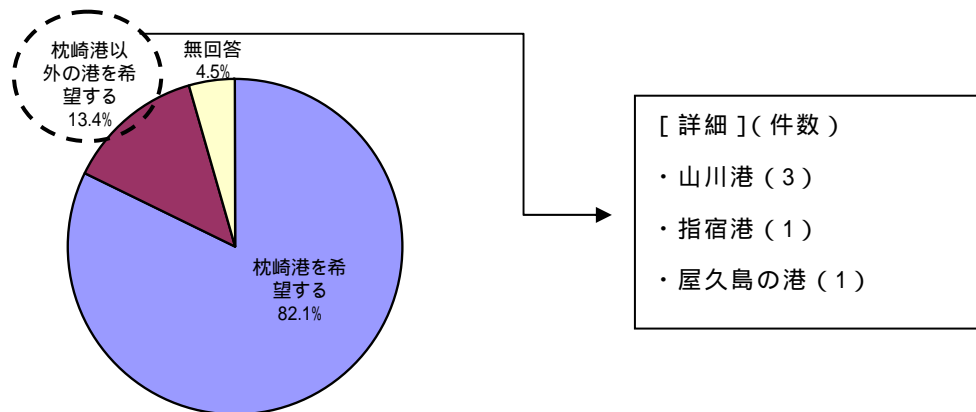
【地区別にみた「黒島～枕崎」間の航路開設の意向 N = 103】



(2) 三島村民が希望する南薩側の発着港 ～ 「枕崎港」が8割で最多～

三島村民の希望する南薩側の発着港については、「枕崎港を希望する」が82.1%と大半を占めている。また、「枕崎港以外の港を希望する」は13.4%となっているが、その詳細をみると、「山川港」、「指宿港」などの港が見られる。

【希望する南薩側の発着港 N = 67】

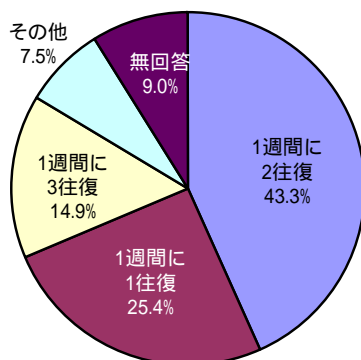


(3) 三島村民の希望する「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の運航形態

～ 「1週間に2往復」が約4割で最多～

三島村民の希望する「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の運航形態については、「1週間に2往復」が43.3%で最も多く、次いで「1週間に1往復」が25.4%、「1週間に3往復」が14.9%となっている。

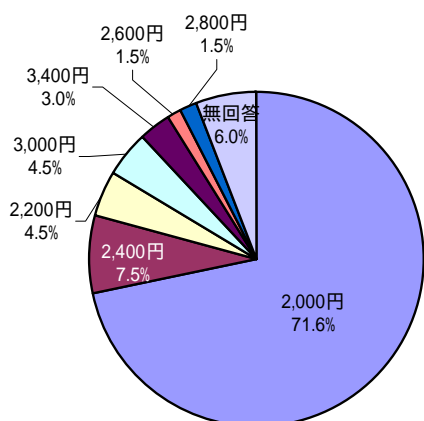
【希望する運航形態 N = 67】



(4) 三島村民が希望する「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の片道運賃額
 ～「2,000円」が約7割で最多～

三島村民の希望する「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の片道運賃額については、「2,000円」が71.6%で最も多く、次いで「2,400円」が7.5%、「2,200円」、「3,000円」がそれぞれ4.5%となっており、現在の「鹿児島～各島」間の運賃3,500円よりも安い運賃を希望していることがうかがえる。

【希望する片道運賃額 N = 67】

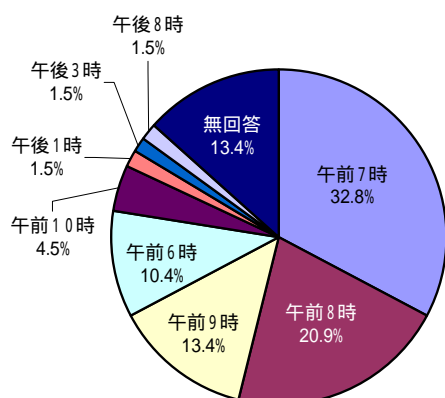


(5) 三島村民が希望する枕崎港発の時間帯 ～「午前7時」が約3割で最多～

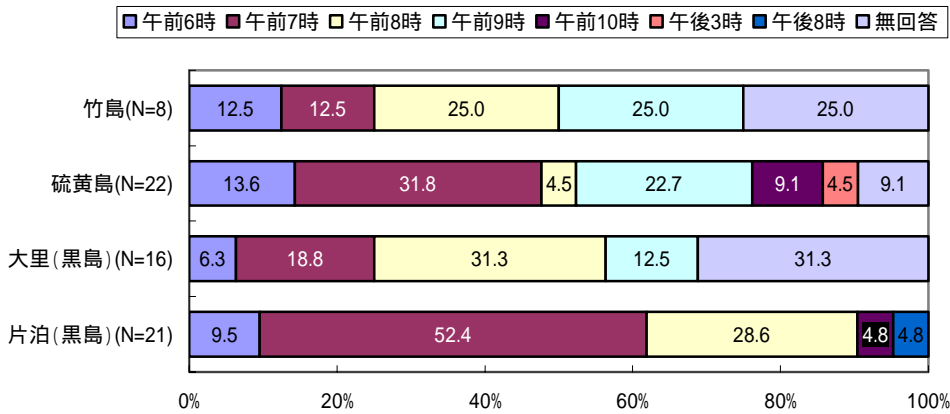
三島村民の希望する枕崎港発の時間帯については、「午前7時」が32.8%で最も多く、次いで「午前8時」が20.9%、「午前9時」が13.4%となっている。

この点、三島村民の地区別にみると、「竹島」では「午前8時」と「午前9時」が、「硫黄島」では「午前7時」が、「大里(黒島)」では「午前8時」が最も多くなっている。また、「片泊(黒島)」では「午前7時」が52.4%で最も多い。

【希望する枕崎港発の時間帯 N = 67】



【地区別にみた希望する枕崎港発の時間帯】

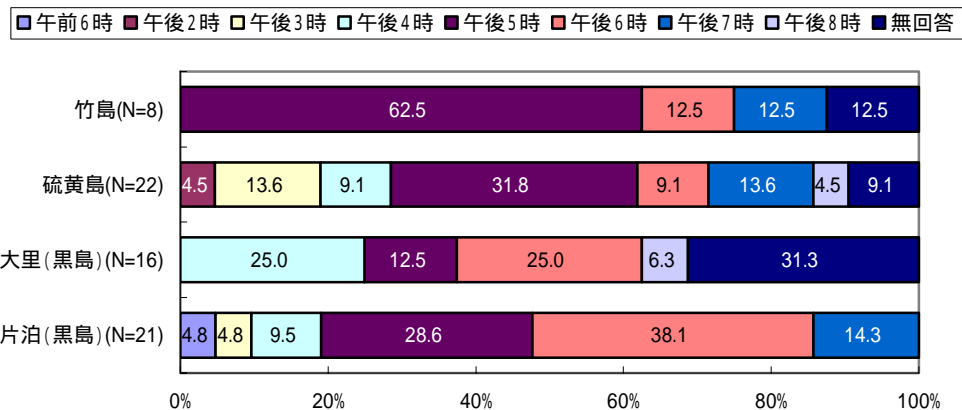
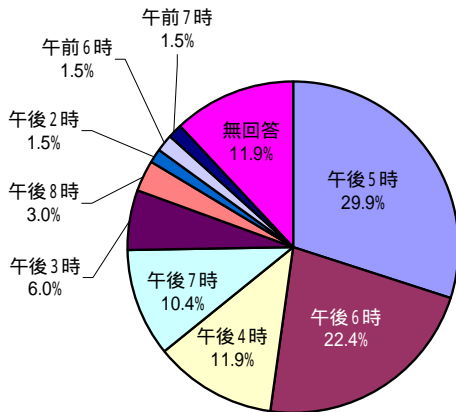


(6) 三島村民が希望する枕崎港着の時間帯 ~ 「午後5時」が約3割で最多 ~

三島村民の希望する枕崎港着の時間帯については、「午後5時」が29.9%で最も多く、次いで「午後6時」が22.4%、「午後4時」が11.9%となっている。

この点、三島村民の地区別にみると、「竹島」では「午後5時」が、「硫黄島」では「午後5時」が、「大里(黒島)」では「午後4時」と「午後6時」が最も多く、「片泊(黒島)」では「午後6時」が38.1%で最も多い。

【希望する枕崎港着の時間帯 N = 67】



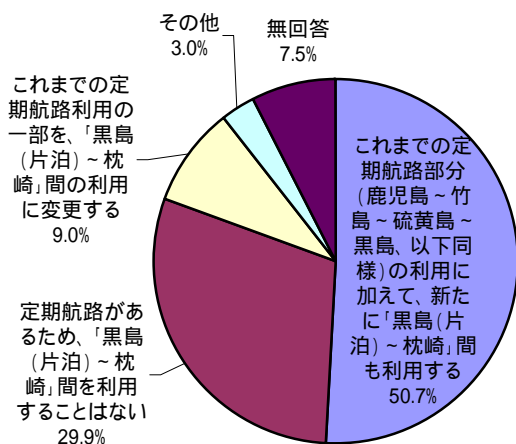
(7)「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の利用状況

～「新たに黒島(片泊)～枕崎間の航路も利用する」が約5割で最多～

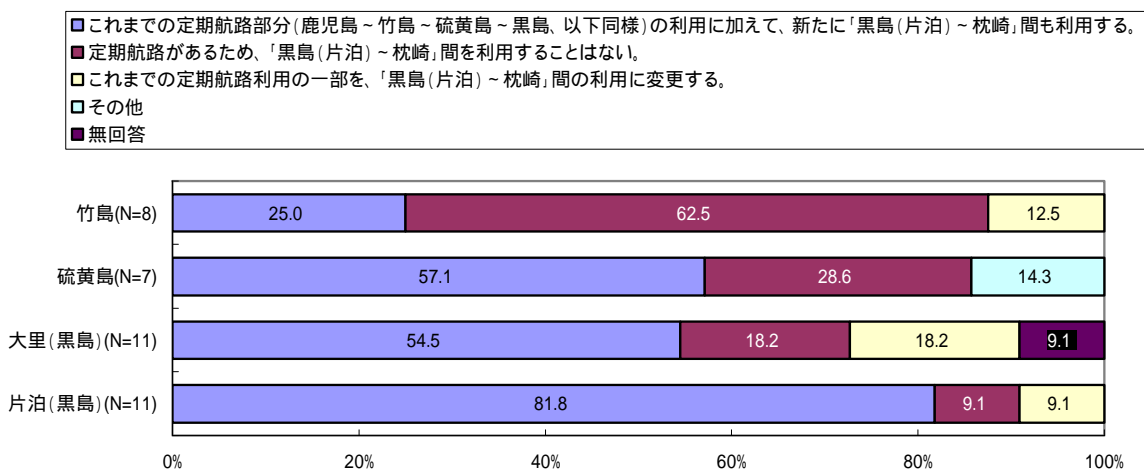
「黒島～枕崎」間の航路が延伸された場合、三島村民の同区間の利用意向については、「これまでの定期航路部分の利用に加えて、新たに黒島(片泊)～枕崎間も利用する」が50.7%で最も多くなっている。

この点、三島村民の地区別にみると、「竹島」では「定期航路があるため、「黒島(片泊)～枕崎間を利用することはない」が62.5%で半数以上を占めている。一方、「大里(黒島)」、「片泊(黒島)」では、「これまでの定期航路部分(鹿児島～竹島～硫黄島～黒島、以下同様)の利用に加えて、新たに黒島(片泊)～枕崎間も利用する」が5割以上を占めており、黒島住民による「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の利用が多くなることが推測される。

【「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の利用状況 N = 67】



【地区別に見た「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の利用状況】

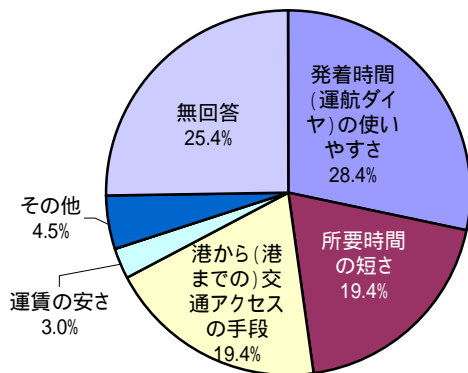


(8) 三島村民が「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用する際に重要視する点
 ～発着時間（運航ダイヤ）の使いやすさが約3割で最多～

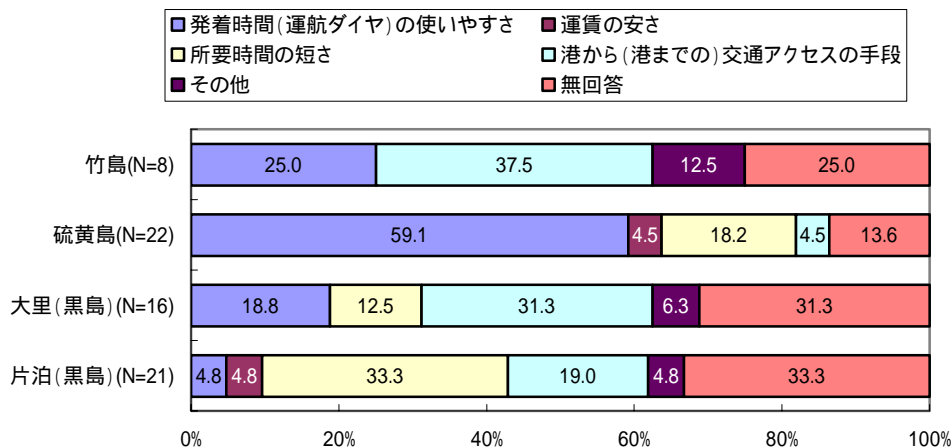
三島村民が「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用する際に重要視する点については、「発着時間（運航ダイヤ）の使いやすさ」が28.4%で最も多く、次いで「所要時間の長さ」、「港から（港までの）交通アクセスの手段」が19.4%となっている。

三島村民の地区別にみると、「硫黄島」では「発着時間（運航ダイヤ）の使いやすさ」が約6割を占め最も多い。また、「大里（黒島）」では「港から（港までの）交通アクセスの手段」が、「片泊（黒島）」では「所要時間の長さ」がそれぞれ約3割を占め最も多い。

【三島村民が「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用する際に重要視する点 N = 67】



【地区別にみた「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用する際に重要視する点】



4 - 7 三島航路延伸による物流面の潜在ニーズ

(1) 南薩地域事業所向けアンケート調査の概要

「黒島～枕崎」間の航路が延伸された場合の物流面の潜在的なニーズを把握するため、南薩地域の事業所を対象にアンケート調査を実施した。調査の概要は以下の通りとなっている。

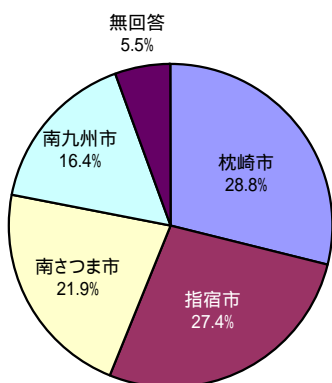
【調査概要】

調査の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・三島航路の認知度とこれまでの利用の有無を把握する。 ・「黒島～枕崎」間の航路が延伸された場合の利用可能性を把握する。また、具体的な利用方法についても把握する。
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・南薩地域（枕崎市、指宿市、南さつま市、南九州市）の農業、漁業、製造業（食料品、飲料）、卸売・小売業（飲食料品）、宿泊・旅館業、運輸業 計 261 先
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・郵送配布、郵送回収
調査期間	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年 12 月 16 日～平成 21 年 1 月 16 日
回収状況	<ul style="list-style-type: none"> ・有効回答数 73 件（回収率 28.0%）

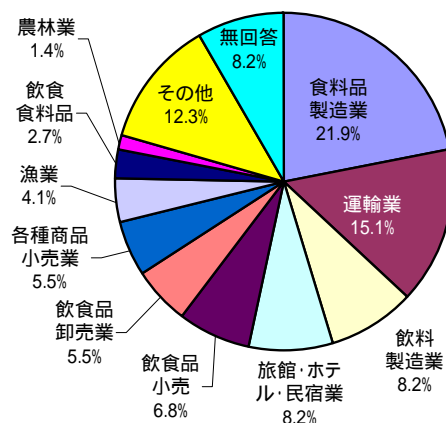
(2) 属性 ～ 回答した事業所の所在地の約 3 割が「枕崎市」で最多～

回答した事業所の所在地をみると、「枕崎市」が 28.8%で最も多く、次いで「指宿市」が 27.4%、「南さつま市」21.9%となっており、「黒島～枕崎」間の三島航路の延伸に対する「枕崎市」内の事業所の関心の高さが窺える。主業種については、「食料品製造業」が 21.9%で最も多く、次いで「運輸業」が 15.1%、「飲料製造業」が 8.2%、「旅館・ホテル・民宿業」が 8.2%となっている。

【所在地 N = 73】



【主業種 N = 73】

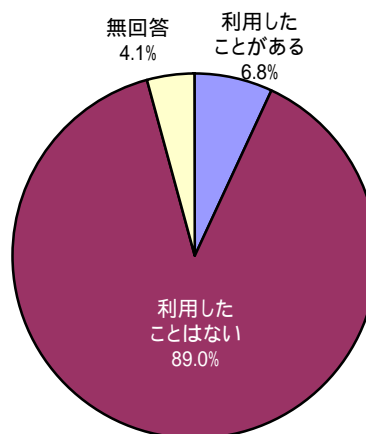
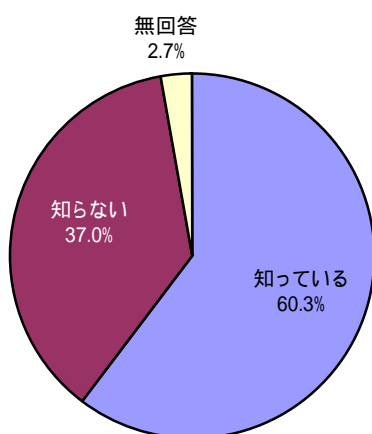


(3) 三島航路の認知度と利用の有無 ~ 「利用したことはない」が約 9 割 ~

三島航路の認知度については、「知っている」が 60.3%で多いものの、これまでの三島航路の利用の有無については、「利用したことはない」が 89.0%と大半を占めている。また、「利用したことがある」と回答した事業所に関しても、「硫黄島の特産品を知人に販売した」といったビジネス目的での利用はほとんどなく、「黒島流れの慰霊碑の参拝」、「観光で利用した」といった、ビジネス以外での利用となっている。

【三島航路の認知度 N = 73】

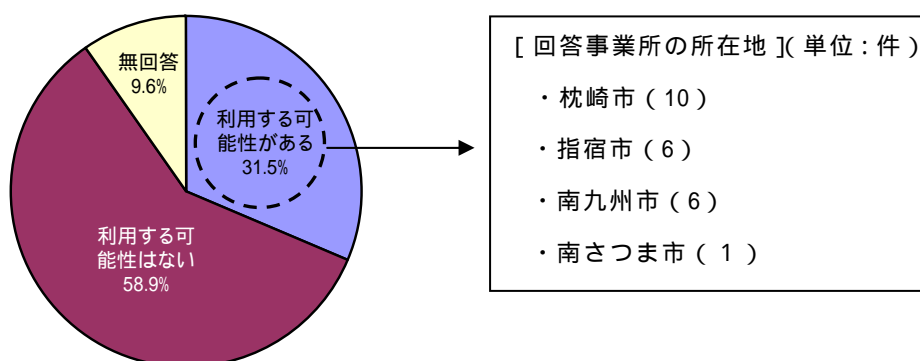
【三島航路の利用の有無 N = 73】



(4) 「黒島～枕崎」間に三島航路が延伸された場合の利用可能性
~ 「利用する可能性がある」は約 3 割 ~

「黒島～枕崎」間に三島航路が延伸された場合の利用可能性については、「利用する可能性がある」が 31.5%と、約 3 割の南薩地域の事業所が利用する可能性があると回答している。なお、「利用する可能性がある」と回答した事業所の所在地をみると、「枕崎市」が 10 件で最も多く、次いで「指宿市」、「南九州市」がそれぞれ 6 件となっている。

【「黒島～枕崎」間に三島航路が延伸された場合の利用可能性 N = 73】



具体的な利用方法としては、三島村の特産品であるイセエビを「イセエビ鍋(三島鍋)としてセットで売り出す」、「イセエビの特販をしたい」といった意向や、「大名竹の子の漬け物や急速冷凍での販売・加工の受けをしたい」「竹の子、椿油の加工」といった意見など、三島村の特産品を南薩地域にて加工・販売したいという意向が多い。

一方、三島村の特産品と「鰹節」などの南薩地域の特産品を組み合わせた商品の開発や、「三島の特産品弁当」など、三島村の特産品の活用により新たな商品開発をしたいという意向もうかがえる。

【「黒島～枕崎」間に三島航路が延伸された場合の具体的な利用方法】

(1) 三島村の特産品を南薩地域にて加工・販売を希望する意向

イセエビの活用意向

島根県海士町のように(CAS)システムを使って、冷凍(海産物)し、県外に売り出す。又、この技術を使って、一年中食べられるイセエビ料理、たとえばイセエビ鍋(三島鍋)をセットで通販にて売り出す。(枕崎市,旅館・ホテル・民宿業)

イセエビの特販をしたい。(指宿市,その他)

活イセエビが安価で仕入れられると、メニューの幅が出来る。(南九州市,その他)

山川港に来年4月1日オープンの常設市場が出現する。目下、野菜類、魚(特にカツオ)の販売とレストランが営業開始となる。ここで黒豚、黒牛の肉の販売が検討されているが、イセエビ、竹の子等もどうであろうか。(指宿市,旅館・ホテル・民宿業)

竹の子の活用意向

竹の子、椿油の加工(枕崎市,運輸業)

農産物、特に大名竹の加工を検討したい。(指宿市,食料品製造業)

大名竹の子の漬け物や急速冷凍での販売・加工の受けをしたい。(南九州市,食料品製造業)

関連先にドライブインがあるので、特産品を活用できるのではないか。(指宿市,運輸業)

(2) 三島村の特産品の活用による新たな商品開発の意向

鰹節と組み合わせた商品の開発(枕崎市,食料品製造業)

駅弁、空弁に入れてみたい。あるいは、「三島の特産品弁当」として新作を出してみたい。

(枕崎市,飲食食料品)

【自由意見】

(1) 「黒島～枕崎」間航路の利用可能性があると回答した事業所の自由意見

- ・日帰り体験コース（ミステリーツアー）。一般客、学生の修学旅行を対象とする。（枕崎市，飲食品小売）
- ・南薩縦貫道の早期開通により、南九州の観光開発及び三島村の観光産業開発を希望（枕崎市，飲料製造業）
- ・魚つりなど観光めぐりツアーをしてみたい。（南九州市，飲食品小売）
- ・旅行者を呼ぶための代理店とのタイアップを図り、宿泊と食べ物を整備することで利用促進を図ってみては？（枕崎市，飲食食料品）
- ・これから交流を深める為にも、是非新設して欲しい。（南さつま市，飲料製造業）
- ・島の観光、島の良さのアピール（南九州市，飲食食料品）
- ・枕崎市にとって観光ツアー、釣り客などの出発地で、県内外の流入客があり、経済効果がある。航路開設は必要。（枕崎市，各種商品小売業）
- ・駅やフェリー乗り場、集会所、商店などへのポスターやカレンダー、広告全体に名前だけでも知れ渡るようにして欲しいです。（指宿市，各種商品小売業）
- ・三島から出荷する利点があるかどうか、航路利用において重要ではないか。気候、閉鎖的内容を利用して新しい作物や、一般的に知られてない食物の栽培を行うのはどうか。また、リゾート（隠れ家的）場所として売り出すなどが良いのではないか。（南九州市，食料品製造業）
- ・航路費用の軽減など（指宿市，その他）
- ・枕崎港の整備が必要（駐車場の無料化）（枕崎市，食料品製造業）

(2) 「黒島～枕崎」間航路の利用可能性はないと回答した事業所の自由意見

- アウトドアのできる施設などがあれば、個人的に好きなので足を運ぶと思う。キレイな海の近くのキャンプ場や釣りスポット、ダイビング etc.（南さつま市，飲食品小売）
- ・運賃及び便数が課題であると考え。（指宿市，運輸業）
 - ・鹿児島、指宿、枕崎を含めた観光周遊、農産物と海産物のコラボによる特産物の開発が必要ではないか。（南さつま市，食料品製造業）
 - ・観光も含めて、気軽に行けるプランがほしい。正直言って、三島に行ったことはなく、近所や友人等の話でも、行った話を聞かない。各島はインパクトがあり（南薩地方の方は、車を運転する際、ほぼ毎日三島を望めている）話題にもなる。南薩地域ともっと身近な地域になってほしいと思う。（南九州市，その他）
 - ・観光施設の充実、南の島としてのリゾート開発（指宿市，その他）

第5章 「黒島～枕崎」間の航路延伸による効果・影響と課題

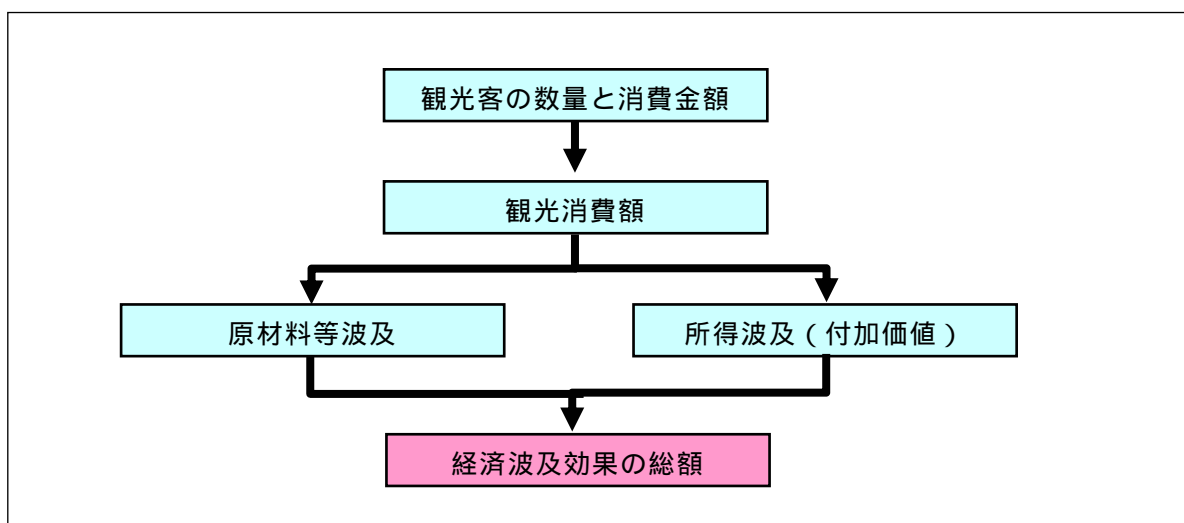
5 - 1 「黒島～枕崎」間の航路延伸による効果・影響

試験運航や各種調査から、「黒島～枕崎」間の航路延伸が三島村及び枕崎市へ及ぼす効果・影響の分析を行った。分析に際しては、定量的な効果・影響の分析、定性的な効果・影響分析の2つに分けて実施した。

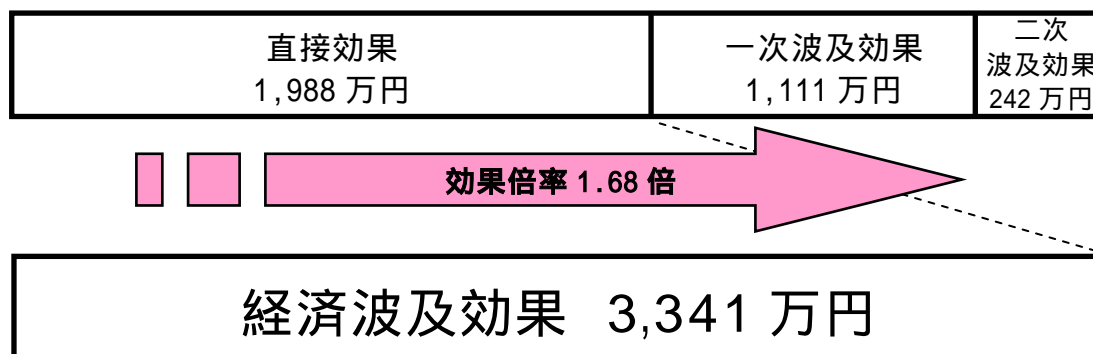
5 - 2 「黒島～枕崎」間の航路延伸による定量的な効果・影響

「黒島～枕崎」間の航路延伸により、三島村及び枕崎市への潜在的な観光ニーズを呼び起こすことで、三島村及び枕崎市に経済的な効果が生まれると考えられる。そのため、航路延伸区間の運航を7回実施した場合に、三島村及び枕崎市を訪れる観光客の消費の効果・影響について定量的に分析を行った。三島村及び枕崎市を訪れる観光客の消費額については、試験運航時に実施したモニターツアーアンケート調査結果を用いて推計し、観光客数は三島航路延伸区間の三島村民以外の利用者数1,480名と設定した(69Pを参照)。これらを用いて、三島村及び枕崎市に来訪する観光客平均消費額に観光客数を乗じて、観光客の消費総額を算出した。その結果、宿泊費1,332万円、飲食費288万円、土産品購入費368万円、消費総額合計で1,988万円と推計された(分析の都合上、分析の対象とする消費額は宿泊費、飲食費、土産品購入費に限定した)。この消費総額1,988万円を、鹿児島県内産業の生産物及びサービスに対して行われた直接効果額(県内自給率100%と設定)とし、産業分類別に最終需要額を算出し、経済波及効果を求めた。

【波及効果の概要】



その結果、航路延伸区間の運航を7回実施した場合に、三島村及び枕崎市を訪れる観光客の消費による経済波及効果は3,341万円と算出された。波及効果段階ごとの内訳をみると、直接効果が1,988万円、一次波及効果¹が1,111万円、二次波及効果²が242万円となり、また、経済波及効果全体が直接効果の何倍になるのかを表す効果倍率は1.68倍となっている。以上より、航路延伸区間の運航を7回実施した場合には、三島村及び枕崎市への経済効果は大きいと言える。



【三島村及び枕崎市に訪れる観光客の消費総額の算出（直接効果）】（単位：円）

	平均消費額（A）	消費総額（B）	備考
宿泊費	9,000	13,320,000	(B) = (A) × 1,480
飲食費	1,949	2,884,520	(B) = (A) × 1,480
土産品購入費	2,484	3,676,320	(B) = (A) × 1,480
合計	13,433	19,880,840	

注：平均消費額は、いづれも三島村及び枕崎市内で消費した消費額の1人当たりの平均額
注：分析の都合上、分析の対象とする消費額は宿泊費、飲食費、土産品購入費に限定した

【三島村及び枕崎市に訪れる観光客による産業別県内最終需要額】（単位：万円）

産業分類	県内最終需要額	備考
旅館・その他の宿泊所	1,332	
飲食店	288	
食料品	123	土産品購入費 × 1/3
漁業	123	土産品購入費 × 1/3
林業	123	土産品購入費 × 1/3
合計	1,988	

注：四捨五入の関係で県内最終需要額の合計金額は合わない

【三島村及び枕崎市に訪れる観光客の消費による経済波及効果】（単位：万円）

	直接効果 (A)	一次波及 効果(B)	二次波及 効果(C)	総合効果(D) (D)=(A)+(B)+(C)	効果倍率 (D)/(A)
経済波及効果額	1,988	1,111	242	3,341	1.68

¹ 直接効果による中間需要（原材料・サービスへの需要）を満たすために生産が行われるが、その直接効果のための生産を支えるための生産も行われることになる。このような新たな需要となって生産を誘発し、繰り返しによって生み出される生産を「一次波及効果」と言う。

² 直接効果と一次波及効果による生産誘発効果により生じた雇用者所得が消費に転換されることによって生み出される新たな生産を「二次波及効果」と言う。

5 - 3 「黒島～枕崎」間の航路延伸による定性的な効果・影響

航路延伸が当地域に与える定性的な効果・影響について、医療福祉面、教育面の2つの側面から整理した。

(1) 医療福祉面

現状

- ・三島村では、村内4ヶ所に診療所を設置し、看護師を配置している。
- ・平成12年10月から鹿児島赤十字病院の医師が3ヶ月ごとに派遣され、各島を巡回しており、無医地区は一応解消されている。
- ・急患発生時には、緊急医療対策として、県防災ヘリコプターや海上自衛隊のヘリコプター、高速船などで鹿児島市内の病院へ搬送するシステムがある。

現状の課題

- ・急患発生時、黒島から鹿児島市内の病院へ搬送する場合など、長時間を要する。
- ・急患発生時には、県防災ヘリコプターや海上自衛隊のヘリコプターや、高速船以外の手段がない。
- ・小中学生が気軽に歯科検診等を受けられない。

航路延伸が与える効果・影響

- ・緊急時以外でも、症状に応じて、枕崎市内の総合病院等を活用できる。
- ・県防災ヘリコプターや海上自衛隊のヘリコプターや、高速船に加えて、航路延伸区間利用という選択肢が増える。
- ・小中学生が枕崎市内の歯科を検診することが可能になり、利便性が向上する。
- ・枕崎市内の老人介護施設による、三島村高齢者の訪問などのサービス面向上の可能性がある。
- ・生活する上で安心感が増し、U・Iターンを促しやすくなる。

【枕崎市内の病院・診療所位置図】



番号	病院・診療所名	番号	病院・診療所名	番号	病院・診療所名
1	立神リハビリテーション温泉病院	11	有山歯科医院	21	今給黎歯科医院
2	ヒロシマデンタルクリニック	12	にしだ泌尿器科	22	小原病院
3	サザン・リージョン病院	13	吉嶺歯科医院	23	北島歯科医院
4	園田病院	14	松山医院	24	ふぁみりー歯科
5	峰元歯科	15	溝口クリニック	25	久木田整形外科病院
6	さめしま歯科医院	16	神園ひふ科クリニック	26	国見内科医院
7	枕崎こどもクリニック	17	茅野内科医院	27	みなとクリニック
8	かわばた歯科医院	18	尾辻病院	28	廣島歯科医院
9	草野歯科医院	19	森病院	29	枕崎市立病院
10	デンタルクリニック有山	20	山之内歯科医院		

資料：枕崎市

(2) 教育面

現状

- ・昭和 58 年から、枕崎市が主催する「枕崎市少年の船」により、枕崎市内の小学 5 年生が黒島を訪問し、黒島の小中学生と交流を行っている。
- ・年々減少する児童生徒の対応策として、平成 9 年 10 月から「しおかぜ留学生制度」を導入し、全国の小中学生を受け入れている。平成 19 年 5 月 1 日現在の「しおかぜ留学生」数は 22 名で、三島村内の小中学生の 3 分の 1 を占めている。
- ・鹿児島県内の様々な小中学校が各島を訪れ、三島村の自然をフィールドとした集団宿泊学習を行っている。また、平成 16 年に、硫黄島に「鹿児島市冒険ランドいおうじま」がオープンし、年間に約 1,000 人の鹿児島市の小中学生が訪問している。

現状の課題

- ・「枕崎市少年の船」による交流は、三島航路をチャーターして実施しているが、航路の運航時間のため、十分に交流する時間がない。
- ・現在の三島航路は、土曜日に鹿児島発 三島村、日曜日に三島村発 鹿児島着であるため、留学生と留学生の保護者が会う機会が制限されている。
- ・「鹿児島市冒険ランドいおうじま」に鹿児島市の小中学生が訪問する場合、2 泊 3 日の滞在期間に合わせるため、特別ダイヤを組んでいる。そのため、三島航路の運航回数が週 3 便から週 2 便となっている

航路延伸が与える効果・影響

- ・航路延伸部分の利用により、黒島・枕崎両地域の小・中学校の交流時間の拡大や、これまで以上に交流する機会が増加する。さらに、南薩地域の小中学生が三島村での教育体験旅行を実施しやすくなる。
- ・留学生と留学生の保護者が会う機会が増加する。
- ・「鹿児島市冒険ランドいおうじま」に鹿児島市の小中学生が訪問する際、航路延伸区間の利用による対応が可能になるため、「鹿児島市冒険ランドいおうじま」の既存の利用に加えて、新たな利用ニーズが生じる可能性がある。

5 - 4 「黒島～枕崎」間の航路延伸に向けた課題

今回の試験運航の実施状況、三島航路利用者の「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の利用意向、三島村民の「黒島～枕崎」間の航路開設の意向や想定される利用状況、モニターツアー参加者の「黒島～枕崎」間の航路の利用意向などから判断すると、「黒島～枕崎」間の航路延伸の利用ニーズはあると判断した。

一方、調査結果を通じて、(1)枕崎港の受入整備、(2)採算性を考慮した運賃設定、(3)利用者ニーズに合った運航ダイヤ、(4)運航情報の提供方法、(5)島内の移動手段の整備、(6)枕崎港までの二次アクセス、の6つの課題が確認された。これらの課題については、中長期的に検討する必要があることから、来年度の実証運航を実施する中で検討していくことが重要であると考え。なお、次頁以降、上記課題についての検討を行う。

【航路開設の可能性に向けた利用ニーズ等】

(1) 試験運航結果	
・試験運航の実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで3回の試験運航を実施したが、安全上特に問題が無く旅客を輸送した。 ・枕崎市を中心に関係機関と接岸場所の調査・検討を重ね、枕崎港への離接岸が無事に行われた。
(2) アンケート結果	
・三島航路利用者の「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・三島航路利用者へのアンケート調査結果によると、これまでの定期航路部分（鹿児島～竹島～硫黄島～黒島）の利用に加えて、新たに「黒島（片泊）～枕崎」間航路も利用する」という回答が3割となっており、三島村以外鹿児島県内の利用者や、鹿児島県外の利用者の利用増加も期待できると推測された。
・三島村民の「黒島～枕崎」間の航路開設の意向や想定される利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・「黒島～枕崎」間の航路開設（延伸）意向を聞いたところ、三島村民の約7割が「同航路を開設すべきである」と回答した。 ・三島村民へのアンケート調査結果によると、これまでの定期航路部分（鹿児島～竹島～硫黄島～黒島）の利用に加えて、新たに「黒島（片泊）～枕崎」間航路も利用する」という回答が5割を占めた。
・モニターツアー参加者の「黒島～枕崎」間の航路の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・硫黄島モニターツアー参加者へのアンケート調査結果では、「黒島～枕崎」間の航路延伸後の利用意向は8割を超えた。 ・黒島モニターツアー参加者へのアンケート調査結果では、「黒島～枕崎」間の航路延伸後の利用意向は7割を超えた。 ・上記調査結果より、「黒島～枕崎」間の航路延伸後の潜在的な利用可能性の高さがうかがえた。

5 - 5 「黒島～枕崎」間の航路延伸に向けた課題の検討

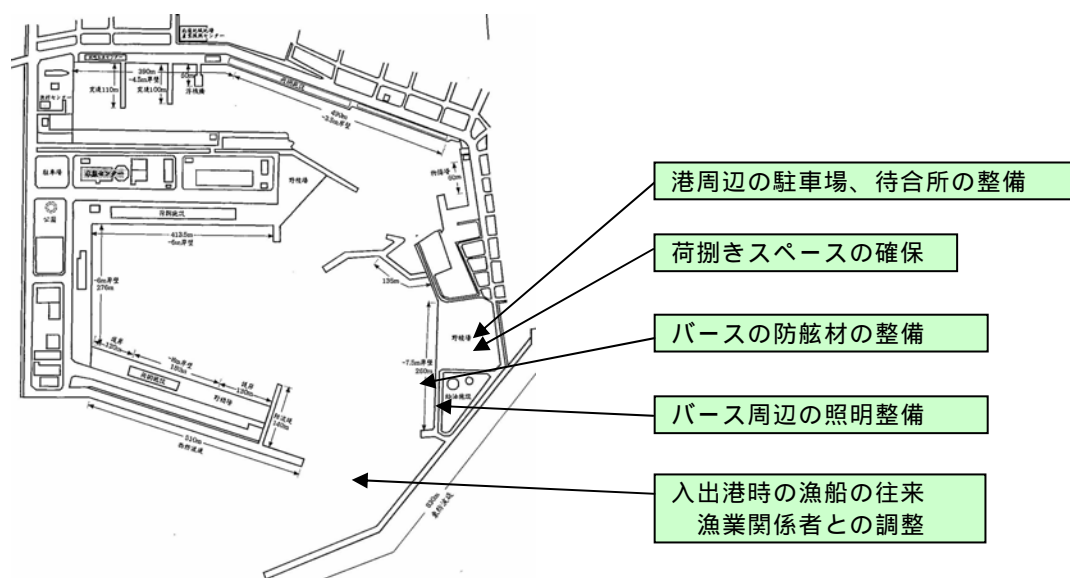
(1) 枕崎港の受入整備の検討

試験運航における枕崎港への接岸については、安全上の問題はなかった。一方、今後、定期的に枕崎港へ入出港する際に検討すべき課題としては、まずは、現在使用しているバースを定期的な利用や占用許可などの各種許可関係などの検討が必要であるとする。その上で、同バースの課題を挙げると、バース周辺の照明の少なさ、防舷材の老朽化、港周辺の駐車場、待合所の整備などがある。また、枕崎港に入出港する時間帯は港内を漁船が頻繁に往来するため、入出港の時間帯は漁船の往来を一時的に停止するなど、枕崎港の漁業関係者と調整していく必要があると考える。加えて、今回の試験運航では、三島村船舶課の職員が枕崎港まで行き、枕崎港での接岸作業を行ったが、今後定期的に接岸する場合、三島村船舶課の対応のみでは限界があるため、枕崎市の荷役業者に委託するなど、係船要員を別途確保する必要があると考える(安全管理規定上4人必要)。物流面の観点からみると、同バース周辺の荷捌きスペースの確保が必要になることも想定される。

【枕崎港の受入整備の課題】

占用許可など各種許可関係の検討
バース周辺の照明整備
バースの防舷材の整備
港周辺の駐車場、待合所の整備
漁業関係者との調整
係船要員の確保(安全管理規定上4人必要)
荷捌きスペースの確保

【枕崎港平面図】



(2) 採算性を考慮した運賃設定の検討

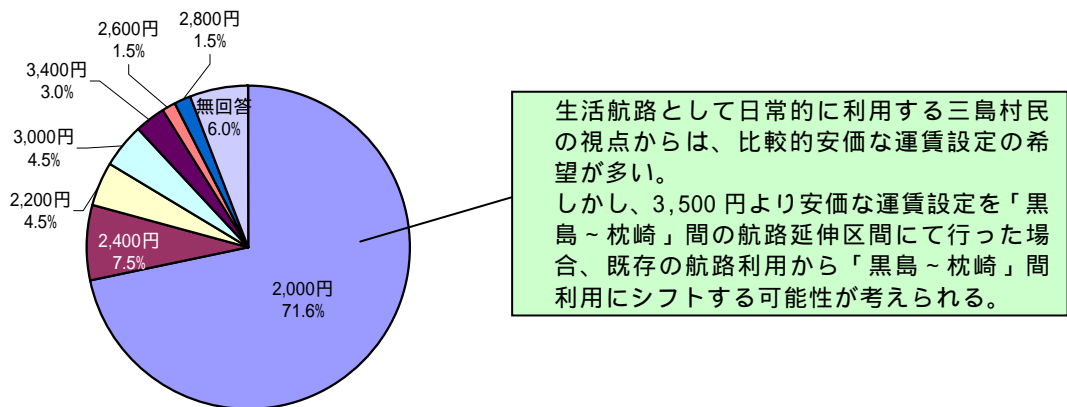
試験運航では運賃を無料としたが、三島航路は国庫補助航路であり赤字額を増加させないことが今後の事業化の中で重要であることから、採算性を十分に考慮した運賃設定が必要である。

三島村民向けアンケート調査結果によると、三島村民が希望する「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の片道運賃としては、「2,000円」が71.6%で最も多く、次いで「2,400円」が7.5%、「2,200円」、「3,000円」がそれぞれ4.5%となっており、生活航路として日常的に利用する三島村民の視点からは、比較的安価な運賃設定の希望が多い。しかしながら、現在の「鹿児島～各島」間の運賃は3,500円であるため、当該運賃より安価な運賃設定を「黒島～枕崎」間の航路延伸区間にて行った場合、既存の航路利用から「黒島～枕崎」間利用にシフトする可能性が考えられる。

また、試験運航結果等を参考に、実証運航(7回)を行う際に想定される必要経費を算出したところ、6,883,166円と想定された。これをベースに実証運航1便あたりの乗船人数を80人(乗船率40%)、70人(乗船率35%)と想定し、それぞれの採算シミュレーションを行ったところ、1便あたりの乗船人数が80人の場合で、運賃を3,100円以上に設定した場合、航路収支が黒字化することが把握された。

以上の検討から、「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の運賃設定に関しては、既存の三島航路利用に与える影響や航路延伸区間の採算面について十分配慮し、検討する必要がある。

【三島村民が希望する片道運賃額 N = 67 (再掲)】



【実証運航（7回）を行う際に想定される必要経費】

（単位：円）

燃料費	職員手当	保険料	修繕費	その他諸費(消耗品費他)	経費計
4,480,000	391,450	79,199	492,640	1,439,877	6,883,166

注) 燃料費(7回) = 消費燃料 2,000 リットル(1便あたり) × 単価 80 円 × 7 航海 × 4 便
 職員手当(7回) = 船費宿日直 200,623 円 + 船員時間外 190,827 円
 保険料、修繕費、その他諸費は平成 19 年度決算書を参考に実証運航(7回)分を算出
 資料) 三島村船舶課(平成 19 年度決算書)

【実証運航（7回）の採算シミュレーション】

1便あたりの乗船人数を 80 人と想定した場合

定員	乗船率	1便あたりの乗船人数	運賃(片道)	運賃収入	経費	収支
200人	40%	80人	2,000	4,480,000	6,883,166	2,403,166
200人	40%	80人	2,400	5,376,000	6,883,166	1,507,166
200人	40%	80人	2,800	6,272,000	6,883,166	611,166
200人	40%	80人	3,000	6,720,000	6,883,166	163,166
200人	40%	80人	3,100	6,944,000	6,883,166	60,834
200人	40%	80人	3,200	7,168,000	6,883,166	284,834
200人	40%	80人	3,300	7,392,000	6,883,166	508,834
200人	40%	80人	3,400	7,616,000	6,883,166	732,834
200人	40%	80人	3,500	7,840,000	6,883,166	956,834

1便当りの乗船人数が 80 人の場合で運賃を 3,100 円以上に設定した場合、航路収支が黒字化

1便あたりの乗船人数を 70 人と想定した場合

定員	乗船率	1便あたりの乗船人数	運賃(片道)	運賃収入	経費	収支
200人	35%	70人	2,000	3,920,000	6,883,166	2,963,166
200人	35%	70人	2,400	4,704,000	6,883,166	2,179,166
200人	35%	70人	2,800	5,488,000	6,883,166	1,395,166
200人	35%	70人	3,000	5,880,000	6,883,166	1,003,166
200人	35%	70人	3,100	6,076,000	6,883,166	807,166
200人	35%	70人	3,200	6,272,000	6,883,166	611,166
200人	35%	70人	3,300	6,468,000	6,883,166	415,166
200人	35%	70人	3,400	6,664,000	6,883,166	219,166
200人	35%	70人	3,500	6,860,000	6,883,166	23,166

(3) 利用者ニーズに合った運航ダイヤの検討

今回の「黒島～枕崎」間の試験運航では、枕崎港の出港時刻を「午前5時40分」、入港時刻を「午後5時25分」と設定して運航を行ったが、枕崎港の出港時刻「午前5時40分」については、観光客等が利用しづらい時刻設定となっているため、運航ダイヤの検討が必要である。三島村民向けアンケート調査結果によると、枕崎港の出港時刻については、「午前7時」が32.8%で最も多く、次いで「午前8時」が20.9%となっており(47Pを参照)、一方、枕崎港の入港時刻については、「午後5時」が29.9%で最も多く、次いで「午後6時」が22.4%となっている(48Pを参照)。

そこで、上記の三島村民の意向に沿って運航ダイヤの変更についてシミュレーションを行ったところ、以下の4パターンとなった。その結果をみると、枕崎港の出港時刻が「午前7時」、「午前8時」に変更になった場合、鹿児島港への入港時刻がそれぞれ、「午後2時55分」、「午後3時55分」となるため、三島村民の行動パターンに影響を与える可能性があると考えられた。具体的には、鹿児島港に「午後1時35分」に到着した三島村民は、その後、病院で診察を受けるケースが多いことから、鹿児島港への到着時刻が現在よりも遅くなると診察が受けられない可能性が考えられる。

そのため、そのような鹿児島港の入出港時刻の変更が与える三島村民の鹿児島市内での行動パターンへの影響も考慮し、利用者ニーズに合った運航ダイヤを検討する必要があると考える。

【今回の試験運航時の「黒島～枕崎」間の運航ダイヤ】

港名	鹿児島	竹島	硫黄島	大里	片泊	枕崎
1日目	出 9:30	入 12:20 出 12:40	入 13:05 出 13:25	入 14:25 出 14:45	入 15:05 出 15:25	入 17:25
所要時間	2:50		0:25	1:00	0:20	2:00
2日目	入 13:35	入 10:25 出 10:45	入 9:40 出 10:00	入 8:20 出 8:40	入 7:40 出 8:00	出 5:40

資料:三島村

【パターン 枕崎港の入港時刻 午後6時、枕崎港の出港時刻 午前7時】

港名	鹿児島	竹島	硫黄島	大里	片泊	枕崎
1日目	出 10:05	入 12:55 出 13:15	入 13:40 出 14:00	入 15:00 出 15:20	入 15:40 出 16:00	入 18:00
所要時間	2:50		0:25	1:00	0:20	2:00
2日目	入 14:55	入 11:45 出 12:05	入 11:00 出 11:20	入 9:40 出 10:00	入 9:00 出 9:20	出 7:00

資料:三島村

【パターン 枕崎港の入港時刻 午後6時、枕崎港の出港時刻 午前8時】

港名	鹿児島	竹島	硫黄島	大里	片泊	枕崎
1日目	出 10:05	入 12:55 出 13:15	入 13:40 出 14:00	入 15:00 出 15:20	入 15:40 出 16:00	入 18:00
所要時間	2:50		0:25	1:00	0:20	2:00
2日目	入 15:55	入 12:45 出 13:05	入 12:00 出 12:20	入 10:40 出 11:00	入 10:00 出 10:20	出 8:00

資料:三島村

【パターン 枕崎港の入港時刻 午後5時、枕崎港の出港時刻 午前7時】

港名	鹿児島	竹島	硫黄島	大里	片泊	枕崎
1日目	出 9:05	入 11:55 出 12:15	入 12:40 出 13:00	入 14:00 出 14:20	入 14:40 出 15:00	入 17:00
所要時間	2:50		0:25	1:00	0:20	2:00
2日目	入 14:55	入 11:45 出 12:05	入 11:00 出 11:20	入 9:40 出 10:00	入 9:00 出 9:20	出 7:00

資料:三島村

【パターン 枕崎港の入港時刻 午後5時、枕崎港の出港時刻 午前8時】

港名	鹿児島	竹島	硫黄島	大里	片泊	枕崎
1日目	出 9:05	入 11:55 出 12:15	入 12:40 出 13:00	入 14:00 出 14:20	入 14:40 出 15:00	入 17:00
所要時間	2:50		0:25	1:00	0:20	2:00
2日目	入 15:55	入 12:45 出 13:05	入 12:00 出 12:20	入 10:40 出 11:00	入 10:00 出 10:20	出 8:00

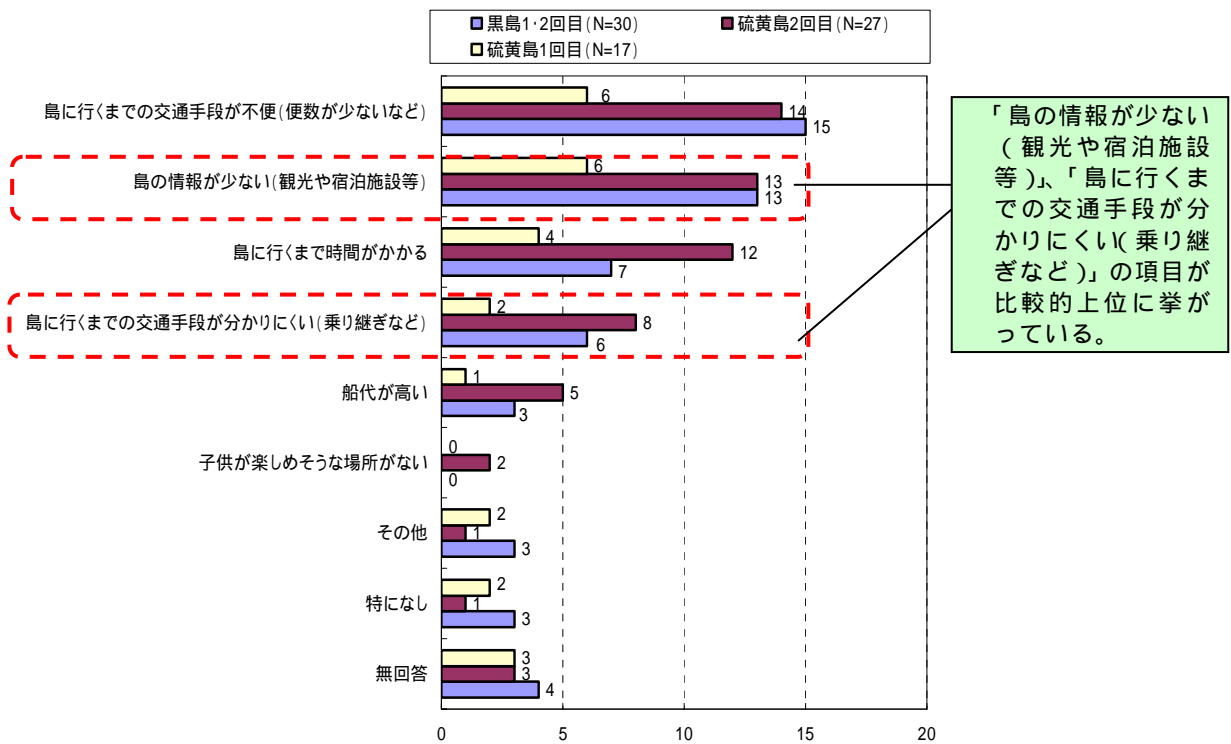
資料:三島村

(4) 運航情報の提供方法の検討

「黒島～枕崎」間の航路延伸の実証運航を行う際、同区間の運航情報の効果的なアピールが利用促進において重要であると考える。

モニターツアー参加者を対象に実施したアンケート調査をみると、硫黄島、黒島モニターツアー参加者いずれにおいても、「島の情報が少ない(観光や宿泊施設等)」、「島に行くまでの交通手段が分かりにくい(乗り継ぎなど)」の項目が比較的上位に挙げられており、三島航路に関する情報が不十分と感じている観光客が多いと推測される。そのため、「黒島～枕崎」間の航路延伸の実証運航を行う際、同区間の運航に関する情報提供方法についても十分に検討する必要があると考える。

【三島村モニターツアー参加において不安に感じた点・複数回答】(単位：件)



(5) 島内の移動手段の整備の検討

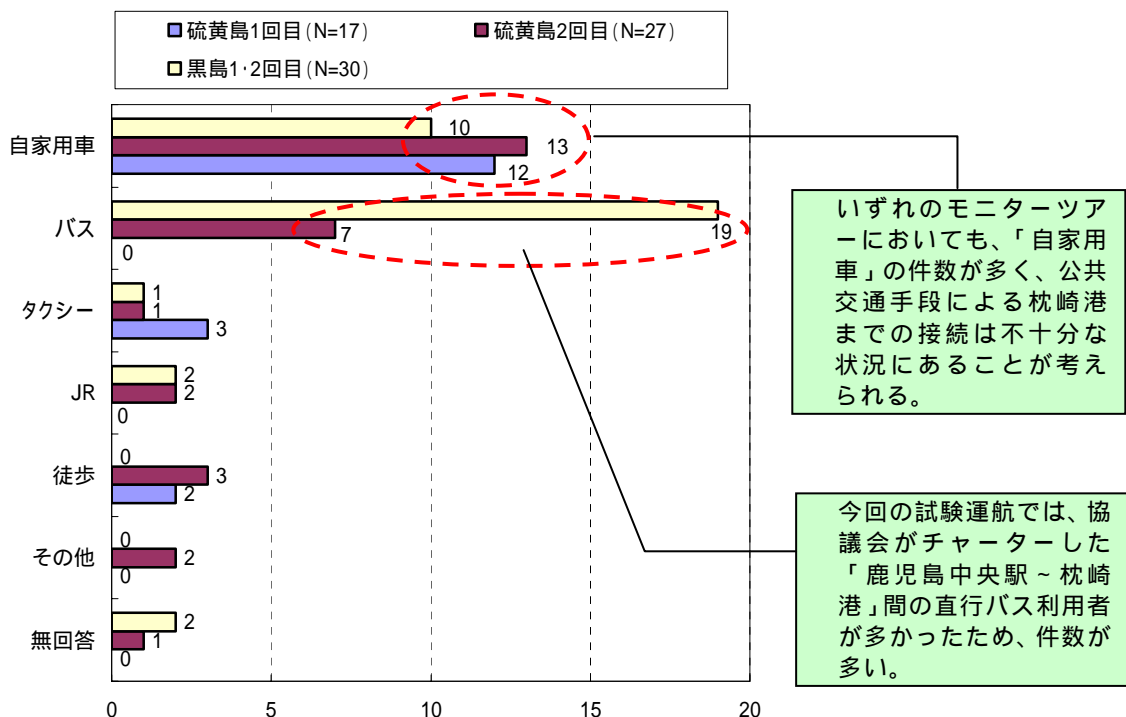
鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して枕崎に行き、枕崎港から三島航路を利用して三島村を訪問する場合、島内の移動手段が必要である。現在、島内にはバスやタクシーなどの公共交通手段がないため、三島村を頻繁に訪問する観光客は民宿等の自家用車を借り対応している状況である。将来的に「黒島～枕崎」間の航路延伸区間を利用して三島村を訪れる観光客が増加した場合を想定すると、島内の移動手段についても検討する必要があると考える。

(6) 枕崎港までの二次アクセスの検討

枕崎港までの二次アクセスについては、鉄道やバス(路線バス、空港アクセスバス)があるが、いずれも到着地点は枕崎駅までであり、枕崎駅から枕崎港(約1キロメートル)までの公共交通手段はタクシーしかない状況である(31、32Pを参照)。

モニターツアー参加者向けアンケート調査結果によると、枕崎駅までの移動手段としては、「自家用車」、「バス」が多くなっているが、「バス」が多くなった理由としては、協議会がチャーターした「鹿児島中央駅～枕崎港」間の直行バスを利用した参加者が多かったためである。この点を勘案すると、今回の試験運航で利用した枕崎港までのアクセス手段の多くは「自家用車」であり、現状では公共交通手段による枕崎港までの接続が不十分な状況にあると考えられる。今後、定期的に「黒島～枕崎」間の航路延伸区間が実現した場合、利用者の利便性を図るためには、鉄道やバスとフェリー「みしま」とのスムーズな連結が重要であると言える。そのため、枕崎駅と枕崎港をつなぐコミュニティバスの運行などの二次アクセスの検討が今後必要であると考えられる。

【モニターツアーにおける枕崎港までの移動手段・複数回答】(単位：件)



第6章 三島村地域公共交通総合連携計画

6 - 1 基本方針

三島村では、外海にある小離島群の不利性を各種行政施策で補完するとともに、多様な地域資源をいかした地域活性化事業に取り組んできた。その中で、三島航路は三島村民の「生活航路」として、また、いわゆる「海の道」として重要な役割を担い、厳しい財政事情の中で国・県の補助を受けながら村営船として運航されてきた。

このような本航路を今後も維持、活性化させていくためには、歴史的につながりのある薩摩半島と三島村を航路で結び、三島村民や来島者の利便性を向上させるとともに、広域交流促進による航路需要の創出などの島浮揚の突破口づくりに取り組み、航路全体の経営安定化を目指すことが重要な課題となっている。

平成20年度に実施した三島航路の延伸に関する試験運航結果をみると、本土との往来増加による航路利用の拡大や、広域連携による三島村の地域再生力への弾み、さらには南薩地域の地域活性化の促進等につながる可能性を見出すことができた。一方、枕崎港の受入整備や航路延伸区間の採算性を考慮した運賃設定、運航ダイヤの変更、運航情報の提供方法等の解決すべき課題も明らかになった。

本計画は、三島航路の枕崎港までの延伸による三島村民の利便性の向上とともに新たな航路需要の創出を図り、航路全体の経営安定化を目的に策定するものである。

【基本方針】

三島航路の枕崎港までの延伸による三島村民の利便性の向上とともに新たな航路需要の創出を図り、航路全体の経営安定化を目指す

6 - 2 計画目標

基本方針に従い、事業を実施することで、三島航路の枕崎港延伸による効果を波及させるとともに、三島航路全体の経営安定化を図り、本土への1日1便体制の実現化を目標とする。

(1) 三島航路の経営安定化

三島航路は国と県から年間約3億円の補助を受ける赤字航路であることから、まずは航路延伸区間の採算性確保に努める。そして、航路延伸区間による新たな需要創出を三島航路全体の利用者の増加につなげ、三島航路全体の経営安定化を図る。

【数値目標】

航路延伸区間の利用者目標数 1,880名

(三島村民の利用者目標数 400名 + 三島村民以外の利用者目標数 1,480名)

三島航路全体の利用者目標数 18,346名

(平成19年度実績 16,466名 + 航路延伸区間の利用者目標数 1,880名)

[航路延伸区間の利用者数目標(平成21年度)]

(単位:円)

時期	航路利用者数		利用者数 目標	備考
6月	ツアー客	黒島トレッキングツアー30名(2回) 硫黄島竹の子狩りツアー50名(2回) 竹島竹の子狩りツアー25名(2回)	420名	30名×2回 50名×2回 25名×2回
	三島村民	20名(2回)		80名
7月	ツアー客	日食関連ツアー ・2泊3日ツアー100名(鹿児島発枕崎着) ・ワンデイクルーズ100名(枕崎発鹿児島着) ・黒島日食体験100名	400名	200名×1回 100名×2回
	三島村民	20名(2回)		80名
8月	ツアー客	・さつま黒潮「きばらん海」枕崎港祭への参加 ツアー50名 ・インターナショナルワーク体験50名 ・三島村体験事業50名	300名	50名×2回 50名×2回 50名×2回
	三島村民	20名(2回)		80名
10月	ツアー客	・竹島山菜・釣り体験ツアー20名 ・硫黄島温泉・釣り体験ツアー50名 ・黒島トレッキングツアー30名	200名	20名×2回 50名×2回 30名×2回
	三島村民	20名(2回)		80名
11月	ツアー客	・硫黄島温泉・釣り体験ツアー50名 ・黒島みかん狩りトレッキングツアー30名	160名	50名×2回 30名×2回
	三島村民	20名(2回)		80名
合計利用者数			1,880名	
運航収入(A)	3,500円×1,880名		6,580,000円	
運航費用(B)	実証運航7回		6,883,166円	
運航収支(A)-(B)			303,166円	

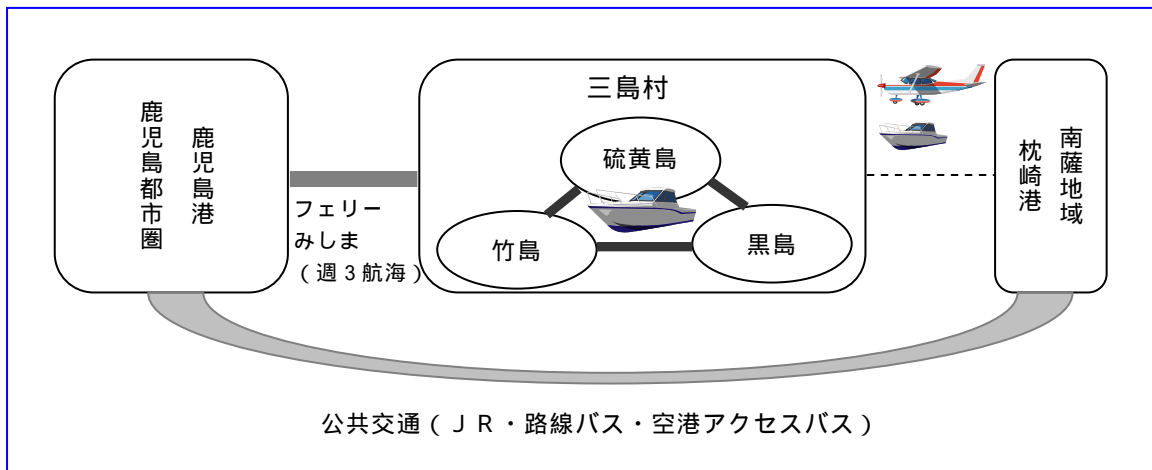
(2) 三島村及び枕崎市の活性化への寄与

三島村及び枕崎市の相互連携や域外からの来訪者の増加により、両地域の活性化に寄与する。

(3) 本土への1日1便体制の実現化

三島航路は三島村民の生活航路であり、「海の道」として重要な役割を担っていることから、航路延伸体系の確立を通じて本土への1日1便体制の実現化を図る。

[現状] 南薩地域との結びつきは弱い



[航路の実証実験 (21年度から23年度) 後]

本土への1日1便体制を目指すことで、鹿児島都市圏及び南薩地域との結びつきが強くなり、多様な航路利用が促進され、航路全体の経営が安定化すると見込まれる。特に九州新幹線の全線開業後は、公共交通連携による入込客の新たな流れが発生すると期待される。



6 - 3 計画区域

本計画の区域を三島村及び枕崎市とする。

【計画区域】



6 - 4 計画期間

本計画の期間は、平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 カ年とする。ただし、航路延伸の効果が既存航路を含めた航路全体の経営安定化に波及する場合は、延伸部分を含めて航路補助の要請を行い、効果が実証された事業を継続する。

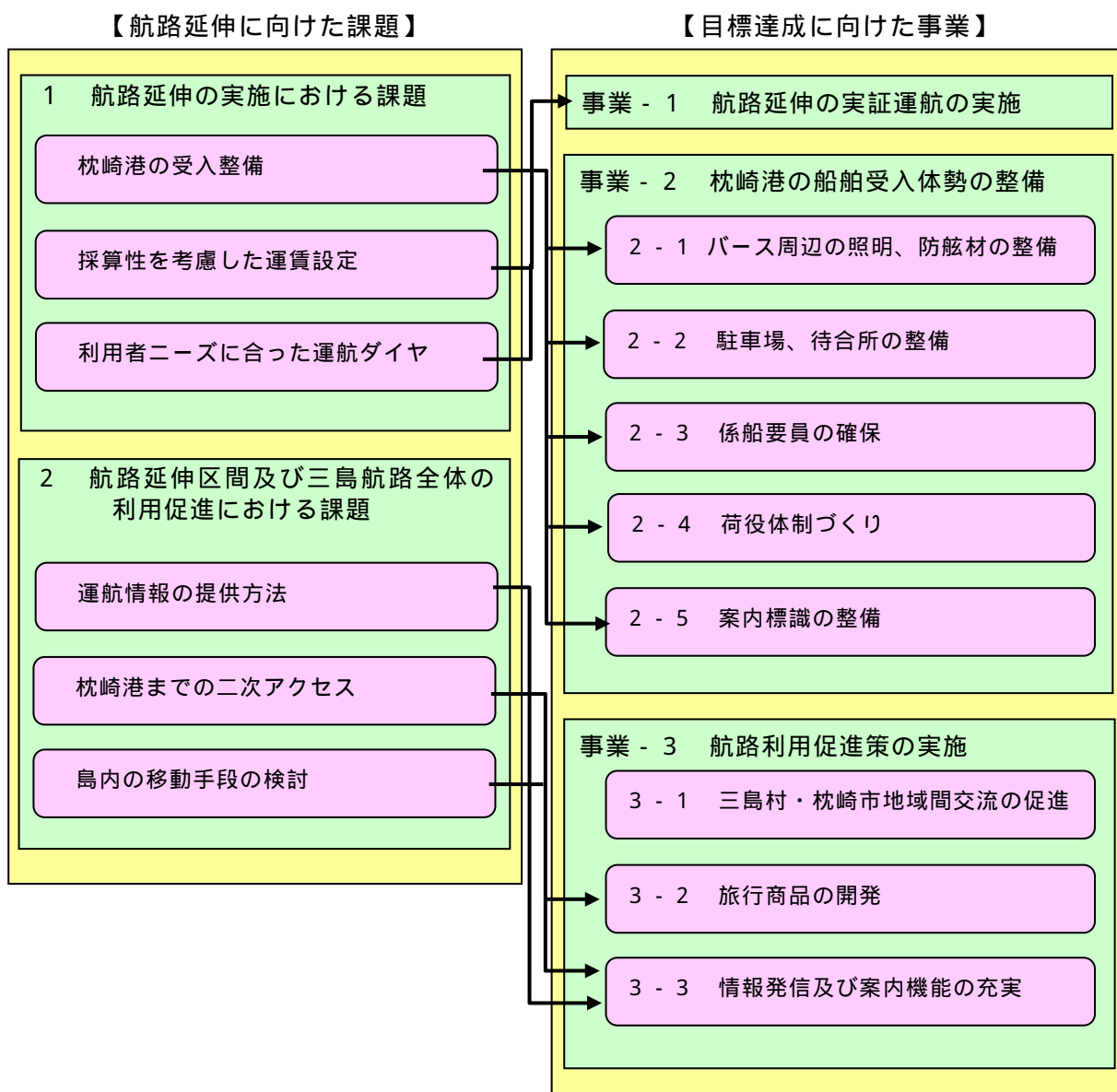
平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度以降
運航期間を設け回数限定で実証運航をスタート	21 年度の事業評価を踏まえて、実証運航を実施	22 年度の事業評価を踏まえて、実証運航を実施	本土への 1 日 1 便体制の実現に向けた取組みを推進
地域公共交通総合連携計画			効果が実証された事業

6 - 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、以下の3つの事業を実施することが効果的であると考ええる。

事業主体については、船舶事業者である三島村、枕崎市、枕崎港の港湾管理者である鹿児島県が担い、事業内容によっては三島村新交通ネットワーク協議会を通じて民間事業者に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、その結果を翌年度の事業に反映させていくものとする。



【目標達成ために向けた事業及び事業ごとの事業主体及び実施期間】

事業内容	事業主体	実施期間		
		21年度	22年度	23年度
事業 - 1 航路延伸の実証運航の実施	三島村	→	→	→
事業 - 2 枕崎港の船舶受入態勢の整備		→	→	→
2 - 1 パース周辺の照明、防舷材の整備	三島村 枕崎市 鹿児島県		→	
2 - 2 駐車場、待合所の整備	三島村 枕崎市 鹿児島県	→	→	→
2 - 3 係船要員の確保	三島村	→	→	→
2 - 4 荷役体制づくり	三島村 枕崎市 内事業者	→	→	→
2 - 5 案内標識の整備	三島村 枕崎市	→	→	→
事業 - 3 航路利用促進策の実施		→	→	→
3 - 1 三島村・枕崎市地域間交流の促進	三島村 枕崎市	→	→	→
3 - 2 旅行商品の開発	三島村 枕崎市	→	→	→
3 - 3 情報発信及び案内機能の充実	三島村 枕崎市	→	→	→

事業 - 1 航路延伸の実証運航の実施

本事業は、平成 20 年度の試験運航やアンケート調査結果から得られた課題を踏まえて実証運航の運航回数、運航ダイヤ、運賃の設定を行い、黒島～枕崎まで航路延伸区間の実証運航を行うものである。なお、運航に併せたイベントや地域間交流事業の実施により利用促進を図り、採算性の確保に努める。また、事業の過程では乗船者に対するアンケート調査を実施し利用ニーズ等の把握を行う。

1. 運航回数

平成 21 年度は、海域が比較的穏やかな 6 月から 11 月にかけて、7 回（14 航海）を計画する（実施時期は 75P を参照）。平成 22 年度、23 年度については、21 年度の事業評価結果を踏まえて、可能な限り運航回数の増加を計画する。

【月別の実証運航回数】 （単位：回数、名）

	6月	7月	8月	9月	10月	11月
運航回数	2	1	2	0	1	1

注：9月はフェリー「みしま」ドッグ入りのため運航無し

2. 運航ダイヤ

平成 21 年度の実証運航時の運航ダイヤについては下記の通りに設定する。なお、実証運航時は既存ダイヤにおける鹿児島及び各島の入出港時刻が変更になるため、三島村民等に対しては、事前に運航ダイヤ変更について周知を図る。

【実証運航時の運航ダイヤ】

港名	鹿児島	竹島	硫黄島	大里	片泊	枕崎
1 日目	出 8:30	入 11:30 出 11:45	入 12:15 出 12:35	入 13:45 出 14:00	入 14:30 出 14:45	入 16:45
所要時間	3:00		0:30	1:10	0:30	2:00
2 日目	入 15:55	入 12:40 出 12:55	入 11:50 出 12:10	入 10:25 出 10:40	入 9:40 出 9:55	出 7:40

3. 運賃（「片泊（黒島）～枕崎」間の航路延伸区間、片道旅客運賃）

1 等客室 7,000 円

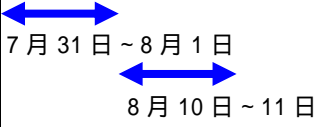
2 等客室 3,500 円

* 但し、12 歳未満は旅客運賃を半額とする。

* 航走車輛や貨物等に関する運賃は、三島航路（「鹿児島～各島」間）運賃を準用する。

4. 計画期間 平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 カ年度とする。

【実証運航の実施時期（予定）】

月・回数	実証運航の実施時期（予定）		同時期に開催予定のイベント等
	上旬	下旬	
6月（2回）	 <p>6月3日～4日 6月5日～6日</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・黒島トレッキングツアー 2回（3～4日、5～6日） ・硫黄島竹の子狩りツアー 2回（3～4日、5～6日） ・竹島竹の子狩りツアー 2回（3～4日、5～6日）
7月（1回）	 <p>7月22日～23日</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・日食関連ツアー ・2泊3日ツアー（鹿児島発枕崎着）（21日～23日） ・ワンデイクルーズ（枕崎発鹿児島着）（22日） ・黒島日食体験（1泊2日）（22日～23日）
8月（2回）	 <p>7月31日～8月1日 8月10日～11日</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・さつま黒潮「きばらん海」枕崎港祭への参加ツアー（7月31日～8月1日） ・インターナショナルワーク体験（9日～10日） ・三島村体験事業（11日～12日）
9月			<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー「みしま」ドッグ入り
10月（1回）	実証運航はイベントに併せて実施予定		<ul style="list-style-type: none"> ・竹島山菜・釣り体験ツアー ・硫黄島温泉・釣り体験ツアー ・黒島トレッキングツアー
11月（1回）	実証運航はイベントに併せて実施予定		<ul style="list-style-type: none"> ・硫黄島温泉・釣り体験ツアー ・黒島みかん狩りトレッキングツアー

事業 - 2 枕崎港の船舶受入体制の整備

枕崎港は鹿児島県の管理港であるため、「黒島～枕崎」間の航路延伸に伴う枕崎港への定期的な接岸に際しては、鹿児島県や枕崎市、漁業関係者、既存の港湾使用者等の理解と協力を得ながら、枕崎港の一般旅客定期航路としての港湾使用に向けた各種条件の充足を図る必要がある。

本事業は、試験運航を実施する中で把握された枕崎港の課題解決に資するものであるが、「バース周辺の照明、防舷材の整備」、「駐車場、待合所の整備」などのハード面の整備事業は比較的費用を要するため、港湾管理者である鹿児島県や枕崎市と連携を図り行う。

【具体的な事業内容】

事業 - 2 - 1 バース周辺の照明、防舷材の整備

- ・ 枕崎港の接岸バース（枕崎港東側の全国漁業協同組合連合会の給油ピット前のバース）周辺は照明が少なく、また、防舷材が老朽化していることから、接岸バース周辺の照明、防舷材の整備を行う。
- ・ なお、具体的な照明の設置場所や防舷材の整備箇所については、港湾管理者である鹿児島県や枕崎市と平成 21 年度内に協議を行い、平成 22 年度以降の整備を検討するものとする。

事業 - 2 - 2 駐車場、待合所の整備

- ・ 「黒島～枕崎」間の航路延伸区間は一般旅客定期航路区間であり、利用者の利便性向上の観点から、接岸バース周辺に駐車場や待合所などの陸上施設の整備を行う必要がある。
- ・ なお、具体的な駐車場、待合所の整備場所については、港湾管理者である鹿児島県や枕崎市と協議を行う必要がある。特に、待合所の整備は、駐車場と違い、上屋建設等の多額の費用発生の可能性があるため、実証運航結果も考慮した上で効率的な選択ができるよう、ひとまずは簡易式の待合所での対応を行う。
- ・ 実施期間は平成 21～23 年度とし、随時、検証見直しを行う。

事業 - 2 - 3 係船要員の確保

- ・ 枕崎港への接岸に際しては、安全管理規程上 4 人の係船要員が必要であるが、平成 21 年度以降の実証運航において、三島村船舶課職員が枕崎港で係船作業を行うことは負担が大きい。そのため、枕崎市内の荷役業者等に委託を行い、係船要員の確保を行う。
- ・ 実施期間は平成 21～23 年度とする。

事業 - 2 - 4 荷役体制づくり

- ・「黒島～枕崎」間の航路延伸により、三島村の伊勢エビや高級魚などの水産物や、竹の子などの農産物の水揚げなど物流面の新たなルート構築が期待されており、そのような物流面の新たな需要に対応した最適な荷役体制づくりを検討する必要がある。三島村、枕崎市内事業者（枕崎市漁業協同組合など）が事業主体となり、検討を行う。
- ・なお、事業は平成 21～23 年度から実施し、継続的に検証、見直しを行う。

事業 - 2 - 5 案内標識の整備

- ・現在、枕崎港の接岸バースまでの案内標識等はないため、自家用車で枕崎港までアクセスする利用者はルートが分かりづらい状況にある。そのため、枕崎市内の案内標識等の整備を行う必要がある。具体的な設置場所は、三島村と枕崎市で協議を行い決定する。なお、実施期間は平成 21～23 年度とし、年度ごとに検証、見直しを行う。

事業 - 3 航路利用促進策の実施

本事業は、航路延伸区間及び三島航路全体を含めた利用促進における課題解決を目的として実施するものである。

「黒島～枕崎」間の航路延伸区間及び三島航路全体の利用者増加を考えた場合、三島村民と枕崎市民の地域間交流の促進や旅行商品開発により、新たな航路延伸区間の需要創出が必要である。

また、モニターツアー参加者へのアンケート調査結果において、三島村及び三島航路の情報発信不足を指摘する意見が多いことから、「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の利用促進において、同航路の認知度向上も必要である。

【具体的な事業内容】

事業 - 3 - 1 三島村・枕崎市地域間交流の促進

- ・航路延伸により三島村と枕崎市は双方が身近な地域となるため、三島村民と枕崎市民が既存のイベントを同時に開催することを通じて、両地域の地域間交流の促進を図る。なお、実施主体は協議会とする。また、実施期間は平成 21 年度～23 年度とし、年度ごとに効果検証を行う。

具体例： ミシマカップヨットレースとさつま黒潮「きばらん海」枕崎港祭の共同開催
三島村の「ジャンベ」と枕崎の「火の神太鼓」による音楽フェスタ開催
三島村と枕崎市の「食と産業」の交流を図るイベント開催

事業 - 3 - 2 旅行商品の開発

- ・航路延伸区間の需要創出のため、旅行代理店に委託して新たな旅行商品開発を行う。旅行商品開発の際は、枕崎市や指宿市など南薩地域を含めた広域的な観光ルートを検討する。また、課題であった島内移動手段については、島内への観光バス乗り入れにより対応する。
- ・実施主体は協議会とする。また、実施期間は平成 21～23 年度とし、年度ごとに効果検証を行う。

具体例： 黒島トレッキングツアー、硫黄島・竹島の竹の子狩りツアーの開発
ワンデイクルーズの開発（平成 21 年度は皆既日食ツアーとして実施予定、平成 22 年度以降は、黒島「有吉佐和子」文学体験ツアーなどを検討）
2泊3日ツアーの開発（平成 21 年度は皆既日食ツアーとして実施予定）
三島村への良き理解者を増やしていくための「三島村パスポート」の発行

事業 - 3 - 3 情報発信及び案内機能の充実

- ・「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の実証運航に併せて、三島村及び枕崎市ホームページ

を活用し、同区間の実証運航に関する情報発信を行う。加えて、枕崎港からの2次アクセスや実証運航に併せて実施されるイベント等についても情報発信を行う。なお、実施期間は平成21～23年度とする。

- ・「黒島～枕崎」間の航路延伸区間の実証運航に関する情報、三島航路の魅力や地域情報やイベント等を伝えるパンフレットの製作を行い、旅行代理店や枕崎市内ホテル等に設置する。なお、実施期間は平成21～23年度とし、実証運航結果等を踏まえて、年度ごとに検証、見直しを行う。
- ・旅行動機の誘発や船内で地域の歴史・文化にふれる機会を創出し、船旅の新たな楽しみを提供するため、船内におけるライブラリー機能の整備等を行う。なお、実施期間は平成21～23年度とする。

6 - 6 事業効果の検証

本計画（Plan）に基づいて、21年度から23年度まで三島航路の枕崎港までの延伸部分の実証運航を行い（Do）、年度ごとにその結果を評価する（See）。このような事業マネジメントを3年間継続して行き、「本土への1日1便体制の実現」という目標の達成を目指す。その際は、航路延伸部分に加え、航路全体の利用状況、収支も把握し、実証運航の航路全体への波及効果を検証することが必要と考える。

